

300馬力のエルグランド誕生! 大型ミニバンがさらに面白くなってきた!!



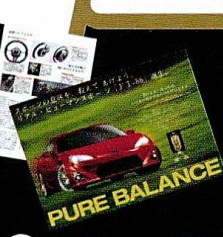
“価格、グレード、装備…全部わかった!” もんで~!

2011
11

定価 350円

Scoop
Illustrated
イラストレイテッド
グランツーリスモ
新世紀 Special

FT-86 スクープカタログ



ホリデーオート・オリジナルスクープカタログ
HOLIDAY ORIGINAL
Scoop Catalogue



こんなのも
出ます!!

巻頭スクープ
スペシャル

東京モーターショー 出品車情報、更新しました



スカイアクティブ完全版、ついに捕捉

マツダ CX-5 初試乗でわかった「本当の実力」
アクセラもふたつのSKYで別モノに大変身!



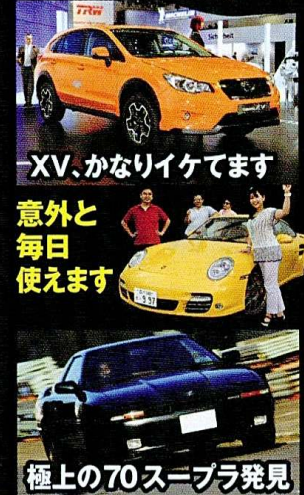
全スペック判明

レクサス GS450h [ハイブリッド]
& Fスポーツ国内市販モデル

フランクフルト
ショー発
スワフトスポーツ
ワールド
デビュー



プリウスもさりげなく
マイチェンしました



XV、かなりイケてます
意外と
毎日
使えます
極上の70スーブラ発見

次世代インプレッサの 新たなるチャレンジ魂

スーパーカーと1週間 遊んでみた 911ターボS編

特別
検証企画
本誌読者1500人が選んだ
「次に買うクルマ」候補たち

トヨタの元気なニューフェイス

アル・ヴェル ハイブリッド
ついに正式発表



トヨタ初の軽自動車
ピクシス スペース

大人気不定期連載企画、待望の第6弾 激安カーグッズテスト

EVはまだ将来のクルマだと思っていたら、首都圏ではちらほらとEVが走り始めている。今後、EVの普及が進んでいくことは間違いないのだが、太田はそれについて、ひとこと言っておきたいことがあるという。

担 当カトーから尋ねられた。「最近、街なかでぼつぼつとEV（電気自動車）を見るようになったよね。ところで太田さんはEVをどう思っているの？」

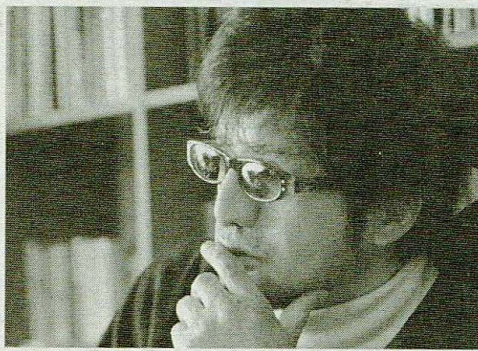
「これまで僕はあまりEVについて語ってこなかった。それは「従来のクルマは悪」的な物言いをする人たちの背中を押してしまふような気がしたからだ。今回はEVを僕がどう考えているのかきつちりと述べたい。

EVはゼロエミッションというのは極論である！

結論から言えば、EVが普及することは正しい方向だ。けれども今、巷で騒がれているほどはEVはまだ実用的でも自然環境に良いわけでもない。そう考えられている。

現状EVは実力以上に持ち上げられすぎている。たとえばこの間テレビ番組で、どこそこの大学教授が出てきて、「EVはゼロエミッションです。一切石油を使っています」と説明していた。確かに燃料には石油を使

いつもそばにクルマが。



■文：太田哲也

われないが、クルマの製造過程で石油は使うし、そもそも電気は原発が石油で作られている。それにあの巨大なバッテリーを作るために、どれだけ石油資源やレアメタルが使われているか。それなのに世の中が極端

ひとつで、循環サイクルの中にいる。ところが原発はそれとは違って、いわば太陽がやっていることを人間がやってしまおうという発想だ。科学的にどうかということは別として、倫理的にそんなことを人間がやっていいのだろうか？ そんな危惧を抱いている。そうしたら案の定震災でこんなこと……。

そういう意味では、僕は昔から原発反対派であったが、今世の中に蔓延している原発即廃止論に対しては慎重な態度を採るべきだと考えている。

今まで稼働していたものを急に止めることが、果たして良いことなのだろうか。現在も近隣諸国は原発を押し進めている。それなのに日本がやめてしまうと、政治的にも科学的にもモノが言えない存在になってしまうのではないか。研究は継続すべきではないか……。

それとともに、僕が一番心配するのは、人間の欲望の恐ろしさについてなのだ。

原発の発想は、錬金術のようなものである。自ら太陽となる。エネルギーは際限なく生産できる。そんな幻想を抱いたわけだ。それをパンドラの箱に閉じ込めたとしても、いつかまた将来、それを開けたくなる人間が出てくるだろう。

そんな際限のない欲望を人間は持っている。それに対して僕は恐怖を感じるのだ。閉じる前にきつちりと検証して、段階的に廃止に向かうべきだろう。

ひとつに集中しすぎず、クルマも多様化すべき

つまり何でもかんでも極論は良くないと思うのだ。日本人って極論に走りがちで、代替エネルギー問題に関してはずいぶん答えを出そうとする。風力だって風をたくさん吸収してしまえば森は死んでしまふし、水力だって川をせき止めてしまえば自然の自浄作用は衰えてしまふ。太陽電池を設置するとしても日本に砂漠のようなところはない。さらに太陽電池の廃棄の問題もある。この先科学の進歩でもっと小型で高効率のものが出てくるだろうが、今すぐ大転換することは難しい。

やはり現存する化石燃料の効率的な使用方法をもう一度模索しつつ、代替エネルギーへの可能性を広げて多様化の道を歩むべきだろう。

同様にクルマも多様化でとらえるべきだろう。今学校では、EVはよいクルマ、ガソリン車は悪いクルマ、と短絡的に教えている先生がいるそう。

間が出てくるだろう。そんな際限のない欲望を人間は持っている。それに対して僕は恐怖を感じるのだ。閉じる前にきつちりと検証して、段階的に廃止に向かうべきだろう。

EVが普及するのは正しい方向だ。 しかし、その使い道はまだ限定的であることを きっちりと知っておかなければいけない。



▲EVの普及自体は問題ないが、航続距離がまだ短く、充電インフラが整っていないことをもっと知っておくべき、と語る太田氏。日産リーフの場合、一充電走行距離は200km（JC08モード）というが、実際には8割程度と考えておく必要があり、さらに行動範囲の中に充電スタンドがあるかをよく確かめておく必要がある

ちよつと待ってくれ!!
ガソリンエンジンだって、ほとんどのエネルギーは熱に逃げて、まだまだ効率化が図れる余地は十分ある。石油の精製過程ではガソリンとともに軽油もできるのだから、日本はディーゼル車をもっと普及させるべきである。ハイブリッドには期待はできが、やはりバツ

テリーの供給不足問題が解消しない限り、ハイブリッドが主体となることはないだろう。現在でも世界で数%にも満たないのが現状だ。すべては段階的に進めるべきで、一点集中的な考えが広がるのは良くない。

EVに関しては、現状ではもうすこしトーンダウンした方がよいのではないかと考えている。錬金術みたいに捉えられていないだろうか。EV大好きコールドが過熱しないこと（宣伝活動で仕組まれないことを）を望んで

いる。あまりにも極論に走らず冷静に見つめていたい。
さて、業界の動向を見てみると、今年の日本カー・オブ・ザ・イヤーはEVの日産「リーフ」が獲得するのではないかと僕は予想するのだが、それによって極端な意見が強まることは危惧している。カー・オブ・ザ・イヤーに選ばれるのは大いに結構なのだが、EVが一般ユーザーに「今までのクルマに取って代わる理想形」として伝わってしまうことを恐れているのだ。

あくまでも今後のインフラ整備を含めてこそ成り立つクルマの一形態であり、現状ではまだまだ自動車全般の代替とはなり得ないことを世間に訴えていきたい。

EVの課題は航続距離。伸びれば自由が手に入る

EVに不足している性能、EVがクルマに取って代われない最大の理由、それは「航続距離」だ。バッテリーの蓄エネルギーはガソリン車の10分の1程度と言われている。つまり大きなバッテリーを積まなければ、航続距離を確保できない。でもバッテリーを大きくしたらこんどは重量が増すので、思ったほど距離が伸びない。

EVは現在の科学ではどうや

っても距離を伸ばすことは難しい。400km走るとメーカーが主張しても、実際はその半分以上しか走らないのが現状だ。また充電するのに時間もかかるし、充電場所の確保も難しい。限られたエリアで限定的な使用方法に止まるのだ。

逆に「限定的なクルマですよ。使い方は慎重に!」と説明できるなら、どんな普及して良いと思う。現実にはハイブリッドとEVの違いさえ知らない人がまだ世の大半だと思う（僕が通う美容師さんもそう）。

そして僕が現時点でEVを認めない一番の理由は、クルマとして重要な要素が欠けているからだ。それは心地良い音とかそんな二次的なことではない。「自由」が得られるかどうかなのだ!クルマの楽しさって僕にとってはマイカーの楽しさ、たとえば彼女や友達とどこかへ行こうと盛り上がったとき、いつでもどこへも自由に行けることだ。

途中でガソリンを補給すればその気になれば九州だって北海道だって行ける。寝るところだっていざとなれば車内で仮眠もとれる。もちろんリスクもあるが自由もある。そこが非常に重要なのだ。

僕がそれを強く意識したのは

事故から一年間、まったくクルマに乗れなかった時期があったからだ。それまで家の中でおぼつかない足取りで歩くしかなかった僕が、クルマに乗るようになって、ゴムゴムの実を手に入れた。行動範囲が飛躍的に高められた。クルマのわくわくする一番の大事な要素は僕らに生活の豊かさや自由を与えてくれることだ、と。そのためには航続距離が必要なのだ。

それがEVにはない。レーシングカーや音を発するEVを研究しているグループもあるが、それは二次的なもので、何よりもEVにワクワクするためには、航続距離がマストなのである。

ただ充電スタンドが増えれば便利な道具にはなる。それでも現状ではクルマに代わるものにはなりえないということがわかったうえで使うなら、道具としてはいいのだろつ。



▲i-MiEVに追加設定された「M」は、電池を減らして一充電走行距離を120km（JC08モード）と短くすることで、実質188万円という価格を実現。ただし、その分限定的な使い方だということを肝に銘じておきたい