

## 燃料の利用バランス

自動車燃料には、ガソリン、軽油、LPG、アルコール、電気、水素、などの自動車燃料が存在します。遠からずバイオマス燃料、メタンハイドレートも自動車燃料に参入してくるかも知れません。重要なのはできるだけ少ない環境汚染。

しかし、ほとんどの自動車はガソリンを利用しています。この偏りがちな燃料利用が気になるのです。生涯の忘れられない記憶として残る、東日本大震災のとき、ガソリンスタンドに3時間並んで、20Lしか給油できなかった。燃費の悪い車に乗っていたこともあります。この時ほど燃料バランスについて考えたことはありません、ガソリンに集中しすぎです。ガソリン一辺倒はイザという時には最悪。ガソリンが悪いのではなく、集中し過ぎが問題なのです。

インフラの整備という前提はありますが、これからの自動車はガソリン、軽油だけでなく現在一般的ではないLPG、水素、アルコールなどを燃料とするエンジンの開発を。単に目先を変えるのではなく、自動車メーカーが独自の技術でガソリン以外の燃料を効率良く（L/20Kmぐらいに）燃焼させる低公害エンジンを早急に開発して欲しい。

現在販売されている大手メーカーのワゴン車、ガソリンエンジン、車両総重量：1,755Kg、総排気量：1,986cc、JC08モード：13.6Km/L、価格：250～275万円  
このワゴン車の魅力はなんだろう、燃料？、燃費？、価格？、デザイン？、低公害？、筆者には何の魅力も感じられない、試乗する気にもならない。マニアは別。  
いまだき何を目的に研究をして、この車を販売しているか理由がわからない。  
上記クラスでJC08モード：L/15Km以下のガソリン車を販売するなど犯罪に等しい。

今や低燃費・低公害は当たり前、イザというときに対応できるように自動車燃料は分散することが重要です。震災などの緊急時、供給元がガソリンを運んでこなければ自動車は動かない。供給されても、少量のガソリンをみんなで分配することになる、1台/20Lも致し方無い。動かない自動車は鉄くず同然、どころか鉄くずより始末が悪い。でも、ガソリン以外の燃料で動く車だとすれば可能性は大きく広がる、緊急時人助けにも使えるかもしれない。いずれにせよ、ガソリン一辺倒は早急に改善されなくてはならない。

結論は、自動車燃料はいろいろなエネルギーが少しずつ分担する。ガソリンが大多数を占める現状を打開するためにも、マツダが効率の良いディーゼルエンジンを開発したことは、**燃料の利用バランスに於いて注目されなくてはならない。**

エンジンばかりで、効率の良い自動車用モーターの開発を無視しているわけではない。ただ、震災時の電気の不足を考えると、現状の電気自動車の普及には賛同できない。