



地球温暖化対策の急先鋒として注目される電気自動車（EV）。是非一度試乗してみようと思ったのだが、中国で国慶節の連休に電気自動車で帰省したユーザーが、SNSに「道路状況はスムーズだったが、充電ステーションに4時間行列し、さらに充電に1時間を要した」旨の投稿があったので、少々気弱になり、三菱自動車の「エクリプスクロスPHEV」という、いわゆるプラグインハイブリッド車を借り出してテストしてみることにした。

これは充電すればモーターのみで走行でき、電池切れになるとエンジンで走行できる仕組みで、これをできる限りモーターのみで走行してみようという試みである。

都内で借り出した試乗車は40kmほど走行するとかかなりバッテリーを消費し、自宅近くの三菱自動車の営業所において1回目の充電をした。

1泊2日のテストドライブには、ほぼ満充電の状態スタートできた。高速道路を使い時速100km程で走行すると、概ね1時間強で充電残量が乏し

くなり、サービスエリア（SA）にて充電。ここでは最長30分という時間制限があるために7〜8割ほど充電して目的地の宿まで走行できた。

宿には汎用の200Vの充電器があり、6〜7時間ほどで満充電となるため、1晩充電すると翌朝には満充電となった。翌日は30分ほど走った所であった「道の駅」で急速充電器を発見。残量はあったが30分ほど充電し、さらにテストドライブを続けた。帰路につく前に三菱自動車販売店にあった急速充電器で1時間かけて満充電にし、一気に自宅まで走行した。

高速道路では1時間ほどでバッテリーは空になるようで、1時間弱走行して30分充電を繰り返せばほとんど

モーターだけで走行できる。

今回試乗したのはPHEVであったが、純粹なEVならば航続距離はもっと伸びるはずだ。それでも1回だけ、SAの充電器に先客がいて、仕方なく次のSAまで充電を諦めたことがあったが、こうなるとエンジン付きのPHEVは心強い。

結果的に200km近い試乗を終えて給油をしたら、その量は2リットルほどであり、ほとんどモーターのみでの走行となったことが判明した。それでも2リットルのガソリン分はエンジンで走行したわけで、これが電気だけだと中国の二の舞になりかねない。

1回の走行距離がそんなに長くない日常生活での使用は問題ないとしても、遠出を前提とすると、驚異的に充電時間が短縮されるか、バッテリーをまるごと交換するのか、あるいは燃料電池車のように水素として搭載するか、いずれにしてもEVにおける電気供給時間短縮の課題を解決しない限り、EVによるカーボンニュートラルは「絵に描いた餅」になりかねないと感じた。

（溪）



道の駅にて充電中の三菱エクリプス クロス PHEV

月刊
公論

12月号 第54巻12号

令和3年12月1日発行 毎月20日発売
本体価格1,100円(税込) 送料87円

発行人 大 中 吉 一 編集人 林 溪 清
発行所 株式会社財界通信社
〒160-0008 東京都新宿区四谷三栄町10-12 ボナフラワービル
TEL.03-5379-5611(代) FAX.03-5379-5616
印刷所 株式会社広済堂ネクスト
取次店 日本出版販売/楽天ブックスネットワーク

- 直接ご購入をご希望の方は、本社までお問い合わせ下さい。
- 万一、乱丁、落丁などの不良品がございましたら、お取り替えいたします。