

## 「自動車燃料と車種選択と今後の見通し(その16)」

### DMEトラックの実用へ向けての活動を改めてみる

#### 「主観か？客観か!？」

DME自動車普及推進委員会事務局長・若狭良治

#### ■なぜ、DME自動車は全国紙に全国版で報道されないのか？

今月、朝日新聞の正月特集”オピニオン2010「成長はどこに(1)～(5)」”が企画され、不肖私が掲載される機会を得た。10年近くDMEトラックの研究開発や普及の活動を推進してきたが、一般新聞にDMEは報道される機会がほとんどなかった。

もちろん、ブロック紙などの地方紙や経済紙などで報道されることもあり、また、専門紙誌には相当なスペースをとって掲載されることもあった。何よりも、本紙の本欄にDME自動車普及推進委員会事務局長の名前で、3年間にわたり拙文を掲載させていただいてきたことなど、文句を言うような筋合いではないということは重々理解しているつもりである。しかし、それでも全国紙の全国版で取り上げてほしいというのは、このような活動を推進しているものにとっては共通の思いではないかと思いつく考える次第である。

振り返ると、1991年に46歳で電気トラックを研究開発する機会を得た時はブラジルで開催された環境サミットと時期が一致し、2時間にわたるNHKスペシャルで20分以上も私自身の出番があるほど、生協における電気トラックの研究開発活動が華々しく取り上げられた。電気トラックは、様々な民放テレビでも取り上げてくれたし、写真週刊誌にも撮られた。

しかし、LPGトラックの開発に移ってからはNHKで取り上げられることは無くなった。生協でLPGトラックの普及が進むことにもなって、普及生協の地元では4大紙の地方版で大きく取り上げられる機会は複数あった。ところが、全国版での扱いになることは無かった。民放テレビでも取り上げてくれない。

一般的に、電気自動車ならば一人乗り自動車でも大々的に取り上げられるのに、その他のものだと、様々な取り組みが一般紙に取り上げられはするが、全国版に載ることは少ない。それに対して自動車メーカーなどが発表する新車情報や車両の低公害化や環境対策に関わる記事が全国的に報道されることは日常的に行われる。それも、専門に研究開発や調査をしている者から見て、その効果や評価に疑問が多いものがあつたとしても、ほとんど無批判に報道されることが多い。

旧知の朝日新聞社の記者と一般新聞でどんなことをしたらDME燃料と自動車のことを取り上げてくれるのかということについて話し合った。その回答は明確である。「記事にならんものは無理」だという。記事にならんとはなんだろうか？

#### ■主観か？客観か？

新聞記者が語ることによると、「誰がDMEを知っているのか?」「誰が、DMEの記事を読んでくれるのか?」「DMEは夢を与えられるのか?」「実用化はいつなのか?来年のか、5年後か?10年後か?」ということのようである。

主観的には、それらの疑問に対して繰り返し説明してきたつもりである。しかし、この間、エコカーワールドや環境技術展、モーターショーなどにDME自動車を展示してきた。しかし、そこに一般紙の記者が取材に来たことはなかった。少なくともこの10年間は。また、自動車に関わる展示場所で来ている記者さんに声をかけてみても、電気自動車にみんな夢中である。私自身、電気トラックを研究開発している時、取材の申し込みをいっぱい受けたし、新聞や雑誌に掲載してもらった苦勞をしたことが無い。

電気トラックの開発をしているときに、実用化については、様々な問題を抱えていた。その頃、一緒に展示していて同じ悩みを抱えていたのが、天然ガス自動車(CNG)である。電気自動車同様に一充填(じゅうてん)走行距離は50キロメートルと短いものだった。

その頃の日本での規制では、天然ガス自動車の製造も走行も不便であった。それを日本ガス協会は豊富な資金力と政治力を駆使して、世界の先端のCNG自動車規則を翻訳し、そのまま日本での規制に組み込んだ。

一方、LPG自動車については、業界、特にタクシーやタクシー用充填スタンドを運営するスタンド協会は、LPG自動車の普及についてCNG自動車との対抗上熱心に見えたが、不用意にLPG自動車を増やすとガソリン並みの税金をかけられることになり、タクシー業界に迷惑をかけるという考えに立っており、CNG自動車のようなスタンドの設置基準を緩和し、燃料ポンプの再検査基準を見直すなどのことを避けてきた。

私はユーザーの立場で、CNG車並みの規制緩和を要望したがまったくの徒労に終わった経験を多く持っている。このため、LPG自動車の普及活動は、既存の規則規定の範囲内でしか進まなかった。マスコミに対する働きかけも限定的で、ほとんどが業界対応の動きでしかなかった。

## ■客観的にみると

今回、朝日新聞の企画は、様々な活動をしてきた個人に焦点を当て、現在の活動を紹介するものであった。朝刊の1ページをフルに使用して、1日3名、合計15名の活動紹介である。

書き出しは「天然ガスや石炭から合成して造られるジメチルエーテル（DME）をトラックの燃料にしよう」と取り組み10年目になった。軽油に比べ、二酸化炭素は1割以上少なく、ぜんそくの原因の粒子状物質はほとんど出ない。環境保全に貢献できる低公害車とは何か、と考えた結論がこれだった」というもので、電気トラック、LPGガストラックの取り組みを経てDMEにたどり着いたという筋書きである。

やはり、現在話題の電気自動車とはなかなか縁が切れないものである。もちろん、新聞記事であるから説明には制約が付き物である。20年近い活動を16文字29行で収めるのであるから、そのほとんどは舌足らなくなる。また、言い切りが好まれるので、現在進行中の話などは微妙な言い回しになるが、文書上ではそんなことはなかなか生かされない。また、何事も一人ではできないので、多くの仲間がいるが、記事は私中心になる。様々な関係者との交渉中のこともあり、言葉遣いは気をつけているが、文書になるとどうも敵を作っているようにも見える。改めて、身の回りを見直してしまう。

## ■バイオDME燃料と自動車走行試験

朝日新聞の記事では「私たちは2月、委員会と研究機関が共同研究で木材から作ったバイオ燃料を天然ガス由来のDMEに混ぜ、走行実験する。中国などに比べ、実行力で遅れる業界の意向に振り回される国のエネルギー政策だが、『ほら、やれるじゃないか』と言いたい。」ということに締めくくった。

最後の意味は、電力業界・石油業界・自動車業界窓口官庁である経済産業省・資源エネルギー庁のエネルギー政策が世界の常識とかけ離れて、内弁慶的に進んできた結果、エネルギー分野で様々な世界的に後れをとってきていることへの警鐘である。

とくに、自然エネルギーの活用という面で、様々な反省が必要かと思う。つまり、新たなインフラ整備を敬遠するエネルギー業界と自動車業界。この面での世界的な遅れはいまや常識となったが、2～3年前まではその自覚がマスコミにも無かったのではないだろうか？地球温暖化かどうかではなく、エネルギー節約をするということが結果として様々な意味で日本にとってプラスに働くようにしていくことが大事なのだということだろう。



新潟市西区黒鳥 東邦アーステッククロサキ事業所ない充填スタンドで充填する新潟運輸DMEトラック