

クルマのエンジンは 発電所の代りになるか？ 成れるのか？

日産は可変圧縮比VC-TURBOに留まることなくエンジンの熱効率を高め『触わっても熱くないエンジン』を目指している⇒熱効率60%？

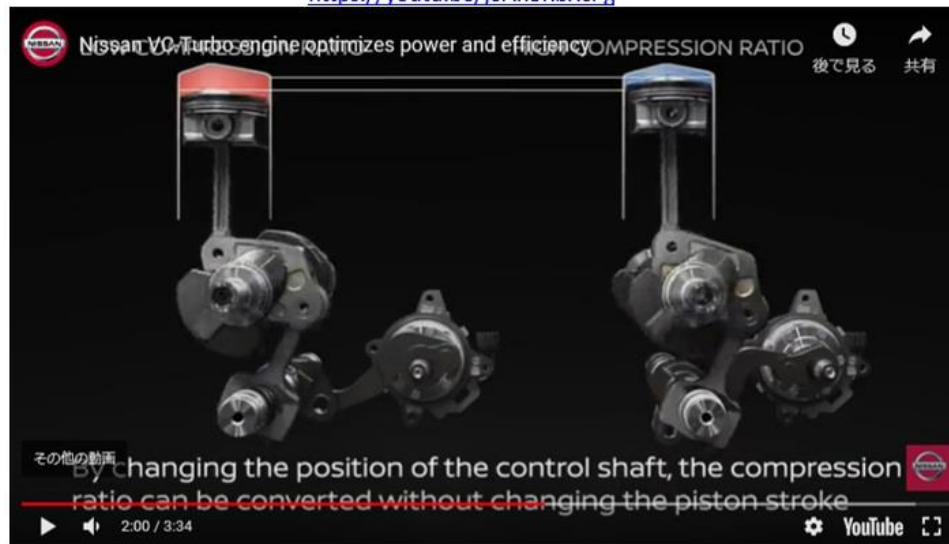
それをe-POWERに載せれば⇒EV+火力発電所(=熱効率60%強)と同等以上の環境性能！

マツダは自己着火SKYACTIVE-Xに留まることなくエンジンの効率を極める⇒目標は熱効率60%

EV+火力発電所よりガソリン車が低CO2実現！

VC-TURBO

<https://youtu.be/j0An3RbXcPg>



SKYACTIVE-X

<https://www.youtube.com/watch?v=Tmi6U-Now54>



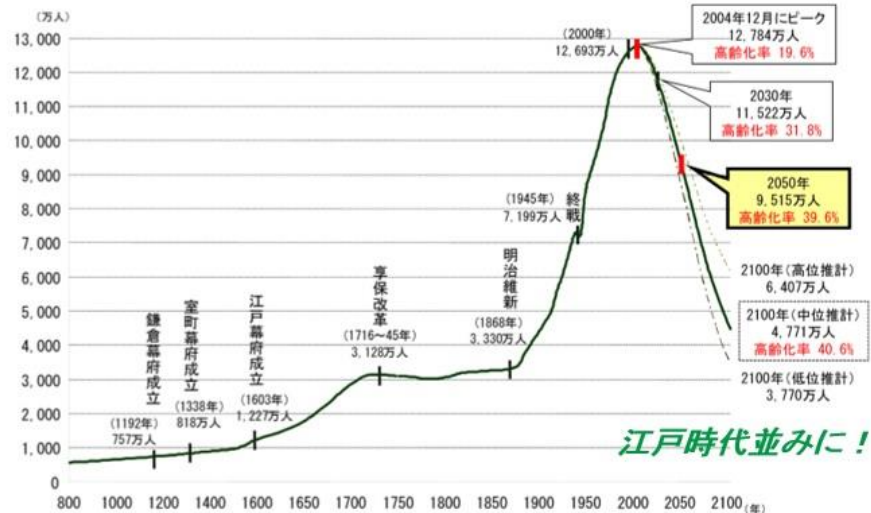
ディーゼルエンジンの圧縮着火では使用しないスパークプラグの活用や、燃焼範囲の拡大などにより、ガソリンエンジンの燃費を20~30%向上、CO2排出量を20~30%削減。

エンジンe-POWERもまだまだ頑張る！
電気自動車も発電所も皆頑張る！

でも日本の人口は減少が顕著で
22世紀には江戸時代並みに！

それならば江戸時代並みに
Max時速20キロも悪くない
グリーンスローモビリティも頑張る！

○ 我が国の総人口は、2004年をピークに、今後100年間で100年前（明治時代後半）の水準に戻っていく。この変化は、千年単位で見ても類を見ない、極めて急激な減少。



出典:「国土の長期展望」中間とりまとめ 概要(平成23年2月21日国土審議会政策部会長期展望委員会)

Nissan LEAF

e-POWER

エンジンは発電のみ

電気自動車

100%モーター駆動
大出力モーター

e-POWER

100%モーター駆動
大出力モーター

エンジンは発電のみ

従来型ハイブリッド

エンジン+モーター駆動
小出力モーター

①

グリーンスローモビリティ
走行データ、充電電力量まとめ

④-2

- 約2週間の総走行距離 約234km
- 総充電電力量 約27kWh

12kWh/100km
75gCO2/km

電力量消費率 約120Wh/km
(登坂分除く概算)

…日産リーフのカタログ値と同じ！
(JC08モード)

日産最新英知を結集した究極高効率EVと
ゆっくり走る効率を追求していないGSM
が同じ電費！

<運動エネルギー $K = 1/2mv^2$ >

日付	用途	走行距離 (km)	充電電力量 (kWh)
9月26日	平塚テスト	14.9	1.13
9月28日	平塚	-	-
9月29日	平塚	-	-
9月30日	平塚	-	-
10月1日	平塚	-	-
10月2日	平塚	-	-
10月3日	平塚	-	-
10月4日	南遊	23.2	2.92
10月5日	南遊	12.2	0.82
10月6日	南遊	12.2	1.66

時速20キロ

江戸時代の移動手段

時速5キロ

時速7~20キロ