ChatGPT: オイルショックで見に身につけたエコラン走行

以下に、あなたの文章を読みやすく、流れを明確にしたリライト版をご提案いたします。内容はそのままに、時系列とテーマが伝わりやすいよう構成を整えています。

1973 年の思い出とエコラン大会の挑戦

～ オイルショック時代の試練とエコドライブの工夫 ～

■ 高度成長期の幕開けと激変の 1973 年

1973 年 4 月、日本は高度経済成長の真っ只中。私は大学生活をスタートさせ、自動車免許も取得し、未来に大きな期待を抱いていました。

しかし、その年の 10 月、第 4 次中東戦争が勃発。世界的な原油価格の急騰により、日本も深刻なオイルショックに見舞われました。

その影響で、日曜日にはガソリンスタンドが営業停止となり、日常生活や移動手段に大きな影響を受ける時代が到来しました。

■ オイルショック下の旅:名古屋から浜松へ

そんな不安定な時期に、私は友人たちと名古屋から浜松への旅行を計画。合コンで知り合った女性たちも参加し、2 台の車で浜名湖パルパルを目指しました。

当時、東名高速道路では給油ができないため、私たちはガソリンを節約するために 50km/h という最低速度で並走。

今では考えられないような走行でしたが、当時は生き残るための工夫でした。

ほぼ無人の高速道路を、静かに 2 台の車が走り続ける光景は、今も鮮明に脳裏に焼き付いています。

■ エコラン大会への挑戦:創意工夫の始まり

オイルショックがやや落ち着いた後、石油会社が主催するエコラン大会が開催されるようになりました。

これは、公道を走行して市販車の燃費性能を競う大会で、以下のようなルールが設けられていました。

● 主な大会ルール

- 市販の無改造車で参加すること
- 走行中のエンジン停止やニュートラル走行は禁止
- 法定速度を守って走行すること

スタート地点のガソリンスタンドで満タン給油し、規定ルートを走行後、再度同じスタンドで満タンにすることで燃費を計測。

車種ごとのカタログ燃費(60km/h 定地走行)を基準とし、達成度を競いました。

■ 私が挑んだ工夫とテクニック

ニュートラル走行が禁止されていたため、私はクラッチを切って空走に近い状態を作り出すという裏技を実践。また、燃費向上のために以下の工夫を加えました。

● テクニカルな工夫

- クラッチ空走による慣性利用
- 信号の変化を予測して減速することで、不要な停止を回避
- 規定の 1.5 倍までタイヤ空気圧を調整して転がり抵抗を軽減

● 運転技術の工夫

- 1 速で発進、2 速・3 速でゆっくり加速し法定速度へ
- 4 速を飛ばして直接 5 速へシフトアップ
- 平坦路では可能な限り速度を一定に保つ

これらの工夫により、平坦な道であれば通常時の 1.5~2 倍の燃費を達成することができました。

■ 2003 年~2016 年:エコドライブの深化と驚きの記録

2003 年には 2 代目プリウスを購入し、ハイブリッド車ならではの特性を活かしたエコドライブにさらに磨きをかけました。

2016 年、JAF 主催のエコトレーニング教室に参加した際のことです。講習前の燃費は 16.7km/L でした。

JAF の教官は言いました。

「このコースでは 30km/L 以上を記録した人はいません。皆さん、エコドライブを頑張ってください」

ところが私が走行すると、燃費計は 44.4km/L を記録。

同乗していたスタッフは驚きつつもこう話しました。

「すみません、計測装置が壊れているようです」

しかし、次に別の参加者が運転すると、燃費は 20km/L 台に戻り、計測器が正常であることが判明。スタッフは真顔でこう続けました。

「申し訳ありません、計測装置は壊れていませんでした。44.4km/L という数字は正確です。ただし、その運転方法は迷惑運転に該当しますので、街中では絶対にしないでください」

なお、このとき使用していた車は、1500cc ガソリンエンジンの 4AT 仕様・ライトバンという、ごく一般的な車両でした。

■ 結び: 試練と創意の記憶

1973 年、日本は繁栄のただ中にありながら、突然のオイルショックという試練に直面しました。しかしその中から、人々の「工夫の精神」や「効率化への意識」が育まれていったのです。

エコラン大会や後年のプリウスでの挑戦、そして JAF 教室での経験は、私にとってただの技術競争ではなく、知恵と工夫の結晶でした。

あの時代があったからこそ、私のエコドライブ精神は今も生きています。