

## 第17回名古屋モーターショー見聞記

大脇澄男

第17回名古屋モーターショーを駆け足で見してきた。会場で見聞したことや独断の解説も含めて速報・短報として報告する。

### <コンテンツ>

HEV, PHEV, 電気自動車, FCEV 等の展示に比重があるものと思っただけだが、その意味では、多少拍子抜けの感があった。東日本の大震災、タイの洪水、ユーロ危機など、景気の先行き不透明感から、自動車の販売が落ち込んでいることを反映してか、派手な演出もなく、未来志向より、実利的な展示が多かった。

世界 ITS 会議が04年に名古屋で開催された影響もあってか、ITS に関する啓蒙・研究に関するブースが目についた。愛知県下のほとんどの大学がブースを設けて、ITS 関連の研究成果を披露していた。15時からは、会場内の特設ステージにおいて、各大学が ITS 関連の研究成果を発表する「大学研究成果発表コーナー」が開催され（図1）た。私も、内容が面白く、結局5時過ぎまで付き合ってしまった。

時間がなく、あまり詳しく会場を見て回ることができなかったが、会場で拾ったトピックスをいくつか紹介する。イベント館2階で「自動車業界合同研究展」（図2）として、12企業（備考参照）が参加して、企業説明会が開催され、学生達が就職活動をしていた。



図1 研究発表する学生

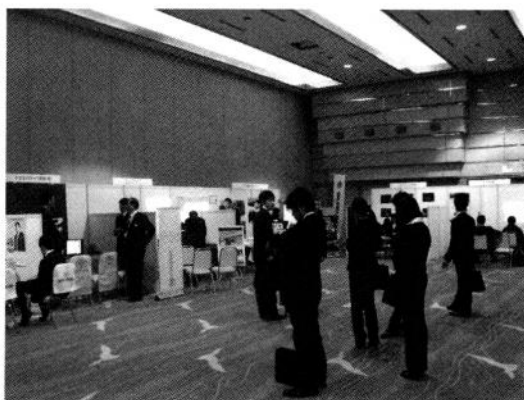


図2 ブースの空くのを待つ学生達



図3 常盤産業のDenbaのブース



図4 神谷氏と談笑, 旧交を温める

この秋、スリランカから帰国してから、電動バイクをスリランカの足であるトゥクトゥクのパワーユニットとして使えないかと、情報収集しているが、会場で図3のような商品を見つけた。名古屋市内にあるベンチャ企業の製品である。マネージャーの今泉さんによると、登坂性能が売りだというこの製品について、ヤマハのエンジニアが何度も足を運んで、技術情報を欲しがったという。ある大学の教授からも、性能改善のための共同研究を持ちかけられたとも。話の真偽はおくとして、スリランカで使用するには、登坂性能は必須の条件なので非常に興味を抱いた。

輸入車のブースを半周ほどしたところで、後から、声を掛けられた。ボルボの神谷さんだった。学生時代はあまり面識がなかったが、神谷氏がライン後援会の会長に就任した時、名鉄犬山ホテルで大学の将来について意見交換した仲であった。サーブの話にはじまって、ボルボの経営権が中国企業に移ったことなど、最近の自動車産業界の動向について、ひとしきり話に花が咲いた。

続いて、国内メーカーの展示ブースに向かった。エンジンに期待して、スズキのブースを真っ先に訪れた。期待したエンジンの展示はなかった。スズキは、低燃費エンジンの増産を決めており、当然PRすると思ったからだ。それにしても、私の頭の中ではジムニーのイメージしかなかったスズキだが、ダイムラーとの一件もあり、今では、押しも押されもしない四輪メーカーのイメージが定着しつつある。次に、訪れたのが、マツダのブースである。今、マツダと言えばスカイアクティブである。私の左後方にあるのが、間もなくリリースされるディーゼル仕様のスカイアクティブ。カットモデルの傍らにいた営業風の若者に質問をぶつけたが、詳細な技術情報になると説明が怪しくなる。説明役の早川氏を呼びに行った。マツダは、リショルム過給器と組み合わせ、ミラー・サイクルをいち早く実用化したが、現在はアトキンソン・サイクルの名の方が通っている。そのことを質問すると、今でもマツダはミラーサイクルで通しているようだ。それはともかく、マツダも、フォードとの件や、看板エンジンのロータリーの生産中止など、紆余曲折があったが、ここへきて完全に吹っ切れた感がある。展示車の、マツダのMをイメージしたロゴが何とも誇らしく見えた。



図5 風格さえ出てきたスズキのスフィスト



図6 説明役の早川氏とスカイアクティブ

トヨタ、ホンダとも非常に押さえた展示で、何となく、タイの洪水の影響かと勘ぐってしまった。また、デザインも二社とも代わり映えせず、輸入車のブースを先に見てきた私の目からは、ちょっと物足りなかった。観客の数も少なかったような気がする。それに引き替え、スバルのデザインは私の目を惹いた。教え子の石田裕彦君（名古屋スバル岡崎店勤務：スバル一級、検定一級合格）がスバルで頑張っている事もあり、スバルを応援しているのだが、いかんせん、デザインが野暮ったい（私の目には）上に、生産性の悪さが響いてか、価格が高いので性能に比して売り上げが伸びず気の毒だなあと感じていた。これは間違いなくヒット商品になると感じた。



図7 マツダのCX-5、ロゴも板に付いてきた



図8 スバルの星となるか、スポーツカー BRZ

次に、少しは最先端を見ておこうと、日産のリーフ（E仕様）を見た（図9）。充電口は商用（500V）と家庭用（100V）の二つ用意されている。家庭用でも、現有設備のままと言う訳にはいかない。電気容量などに応じて、電気設備の変更などが必要になる。図10は、豊田市が推進する低炭素社会システムの紹介である。駐車中のビークルを、屋根に取り付けられた風力発電機と太

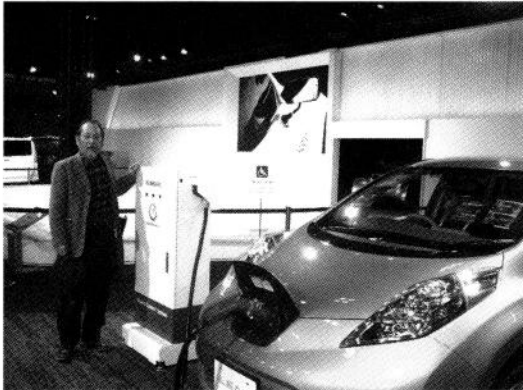


図9 私の横にあるBOXが商用の充電設備



図10 豊田市が推進する低炭素社会システム

陽電池による電力で充電し、共有で使用しようとするもの。

### 提 言

紙幅の関係で、十分紹介できなかつたが、名古屋モーターショーは中部地区の大学の情報発信の場になりつつある。本学が、大学の名に「自動車」を冠していながら、こうした場に顔を出さないのは非常にもったいない気がした。同時に、本学の現在の教育水準・内容は、二級整備士の合格率に拘泥する余り、現在の自動車マーケットに投入されている技術水準から乖離してしまっているのではないかと危惧の念を抱いた。すぐにでも、ITS関係の講座と電気・電子関係、情報・通信関係の教育強化を図る必要があると感じた。

備考1 参加企業：カヤバ工業 大豊工業 (株) テイド 日本特殊陶業 (NGK)

愛知日産 日産プリンス名古屋販売 ネットヨタ名古屋 名古屋トヨペット オーエスジー (株) 豊通エレクトロニクス (株) ホワイトハウス エイベックス 以上12社