

## ヨーロッパ訪遊記

早川喜三郎

A Personal Impression of Visiting Europe

Kisaburo Hayakawa

はじめに

研究発表のため、パリで開催される国際会議 (FISITA World Automotive Congress) に出席する機会を得た。今年はちょうどFISITA発足50周年、ヨーロッパモーターショー発足100周年ということでパレードも行われ、これまでに経験したことがない盛大な学会であった。また、渡欧の折角の機会を活かすためにレンタカーで走行し、ヨーロッパの自動車・道路事情を垣間見ることもできた。訪問したスイス工科大学ではパワートレーン制御に関する情報交換を行い有益な情報を得た。これらについて、ざっとご紹介したい。

FISITA (International Federation of Automotive Engineering Societies)

FISITA World Automotive Congressは隔年開催されるSIA (Société des Ingénieurs Automobile) 主催の国際会議であり、今年は1998年9月28日～10月1日にパリのPalais des Congrèsで開催された。会議は午前にCeremonyやPlenary Sessionが行われ、初日のOpening Ceremonyでは主要自動車メーカーのトップ(トヨタ自動車は豊田章一郎会長が出席)が集まり、これからの自動車メーカーの在り方などについて意見を述べ合った。会議の公用語は英語であったが、フランス人の方々は細かい議論やまとめになるとフランス語になり、Translatorを借り忘れた私はその都度呆然としていた。午後は一般講演が行われ、3日間で約250件の研究発表、ポスターが約210件そして展示が約90件あった。自分は3日目のTelematics: Intelligent Transport Systemsのセッションで“Real Time Estimation of Driver's Intention and Environment Based on Operational Signals”を発表した。ITSと多少かけ離れた内容

であったためか発表直後の質問時間には座長以外からは質問が無くさびしい思いをしたが、セッション終了後に3人から質問を受け安堵した。(2人は日本人であった)

発表前日の懇親会はなんとベルサイユ宮殿の地下通路で行われた。この上もない感動を味わえたのは言うまでもない。素晴らしい思い出となった。しかし終わったのは真夜中であった。



ベルサイユ宮殿地下通路

FISITA開催前日の日曜日にシャンゼリゼ大通りで凱旋門から数キロに及ぶ自動車の大パレードが行われた。世界各国の自動車メーカーがそれぞれ趣向を凝らし、クラシックからモダンまで約1500台の車両が行進していた。多くのメーカーが鮮やかなコンパクトカーを登場させていたのが印

象に残った。トヨタはプリウスでアピールしていた。



世紀の大パレード!

#### 走行体験

車両の走行性能に携わる一技術者として、まず自ら運転してみることが重要であるという思いから、トヨタ自動車TMMEの佐藤氏にご同行願ひ、3日間で南仏NiceからスイスLausanne経由でドイツDüsseldorfまで約2000kmを走行した。アウトバーン中心であったが、所々で山岳路や郊外路を通り、種々の道路を体験した。フランスで代表的な山岳評価路Mt. Ventouxでは計測器を積み込んだベンツ車が牽引試験を堂々と行っていた。日本と違い評価風景を見せることはユーザへのアピール効果が大きいことから公然と行われているようだ。

アウトバーンは道幅が広く直線が多いせいもあるが、何よりも走っている車両のマナーがよく走りやすい。低速車と高速車の速度差は最大100km/hにもなるが、他車の走行を邪魔しないように心がけているため、互いにあまりストレスを感じない。日本でよく見るトラックの強引な割り込みはまずお目にかかれない。ただし過信は禁物である。

道が良いことで簡単に他国や遠方に行けることは便利であるが、同時に天候や道路の急変に出く

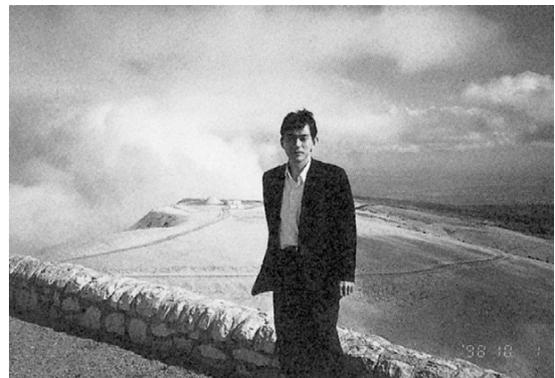
わすことが多くなる。雲一つ無い快晴であったと思えば突然激しい雨に襲われることや3車線の道路が工事などで突然1車線になることもあり、ドライバだけでなく自動車にも急激な状況変化に対する適応力が要求される。

ドイツなどのアウトバーン速度無制限のイメージから欧州のドライバは速度に無頓着ではないかと憶測しがちだがまったく逆である。制限速度は郊外路100km/h、市街路40km/hなど細かく決められているがきっちりと守っている。特に市街路では5km/hオーバーでも捕まるとい取締り(オービス)のせいもあるのか誰もが制限速度を厳守する。

環境保護に対する意識も高く、パーキングに止まればすぐにエンジンをきる。パーキングでアイドリングしている車はいない。日本のドライバが学ぶことは多い。

#### 大学訪問

パワートレイン関係の制御を活発に研究しているスイス工科大学のGuzzella教授の研究室を訪ねた。こちらからは自分の研究とプリウスの紹介を行い、あちらからはエンジンベンチを用いた天然ガスエンジン制御、変速機(CVTもあり)との最適制御などをご紹介頂いた。また制御理論についても議論でき有益なアドバイスももらえた。この



Mt. Ventoux(1912m)山頂にて

---

---

研究室にはPh Dの学生8名，スタッフ6名がおり，自動車関連メーカーと組んで活発な研究を行っている。

出発直前にプリウスの紹介をすると伝えると，Welcome精神が強まったのかホテルまで教授自ら迎えに来て頂いたり，昼食をご馳走して頂いたりとこちらが恐縮するほどのおもてなしであった。

おわりに

貨幣統一したヨーロッパであるが，ヨーロッパ

ほど訪れる国々，都市の文化・風土や出会う人々の考え方が千差万別であることを短期間で体験できる場所はないのではないかと感じた。走行試験で同行して頂いたTMME佐藤氏のお陰で言葉によるトラブルはなかったが，ヨーロッパに行くには3カ国語くらいは多少でも話せればさらに有意義な旅になると実感した。次回への課題としたい。最後に，今出張でお力添えを頂いた多くの方々に深く感謝致します。