

札幌モビリティショー 2024

2024年1月19~21日

会場/札幌ドーム

主催/札幌モビリティショー実行委員会

北海道最大の自動車関連ショーイベントが、
新たに「札幌モビリティショー」に
生まれ変わり盛大に開催!!

平成24年(2012年)の第一回から世界最高の技術力を持つ日本の自動車産業の実力を目にすることことができ、その将来を見通す場として人気を博してきた「札幌モーターショー」。2年ごとの開催だったところ、2020年は新型コロナウイルス感染症の蔓延で中止となり、今年は4年ぶりの開催となった。イベントタイトルも「札幌モビリティショー」と変更し、「見つめる先が未来だ。」というテーマのもと、これまでとは違った趣向も盛り込み、多くの観客を楽しませるイベントとして開催されたのである。





専門メーカーから買い入れ、それを組み立てる「アッセンブルー」だったのだ。

20年以上前の事だが、札幌市内のあるチューニングショップに一台のコンパクトカーが持ち込まれた。そのクルマからエンジンを降ろし、クラッチ・ミッションを取り外し、代わりに工業用の大きなモーターをエンジンベイに搭載。リアシートには大量のバッテリーを並べて電圧安定用のレギュレーターからモーターに電力を送るように改造したのである。そしてこのクルマ、さして高度な自動車製作技術を持たない小さなチューニングショップでの改造にも関わらず、見事に走ったのである。その現場に居合わせた筆者の感想は、「なんだ、電気自動車なんて誰でも作れるんだ!」であった。

日本の自動車メーカーはそんな安易な方策を選ばなかった。自動車産業のすそ野は広く、日本国内では500万人以上が自動車産業に関わっている。急速な電動化はその職場を奪うことになるのである。トヨタをはじめとする日本のメーカーは、その企業姿勢は、世界各地から「温暖化対応に積極的ではない」とか、「電動化対応がないのではないか?」などの批判を受けることになる。電動化への流れは受け入れなければなるまい。しかし、電力確保や廃棄物リサイクルの処理、さらには開発途上国でのインフラ整備など電動化への課題は山積している。日本のメーカーは電動化へは、より緩やかな移行が重要であり、そのためにも世界最高の高度な技術力で開発したハイブリッドこそが最善策であるという立場なの

この状況を改善しようと、GHQの生産禁止令が緩和された時点で国内メーカーが選んだ道は欧米メーカーの車両をノックダウン生産する方策だった。政府の施策もあり、例えば日産はオースチン、日野はルノー、いすゞはビルマンなどと提携したのである。ただ、トヨタはその道を選ばず、アメリカ車を研究し独自の生産車開発を推し進め、第一回自動車ショウの翌年、昭和30年にトヨペット・クラウンを発表する。そう、現在もハイオーナーカーのトップに君臨する「クラウン」がここに誕生したのである。

その当時は一般庶民に「マイカー」などという概念は全くなく、クルマは憧れの対象でしかなかったのだが、この第一回の観客動

イベントが開催されたのは、圧倒的な工業力の違いから悲惨な敗戦となつた戦後の復興期が続いた昭和29年のこと。東京の中心である日比谷公園が会場となった「全日本自動車ショウ」である。

ただし、267台でしかなかった。それもまた当然であり、戦前の日本では軍用車の生産が中心であり、乗用車は輸入車ばかりだった。だから。さらに敗戦後、占領軍のGHQが自動車生産を禁止したことでも大きかった。つまり当時の国内自動車メーカーは一般乗用車を生産するノウハウを持っていなかつたのである。

世界の頂点を目指して!

員数はなんと7万人を超える盛況であり、開催を重ねるごとに観客数は増えている。

そこでイベント名称を10年後には「東京モーターショー」と変更、国際自動車見本市としてパリやジュネーブ、フランクフルト、デトロイトと並ぶ存在に成長していくのだ。

そして昭和30年頃には乗用車の生産などまったく手付かずの状態だった日本の自動車産業は、それからわずか25年後の昭和55年「工業技術力の研究と研鑽、たゆまぬ努力の成果として自動車生産台数世界一の座につくのである。その経過で「東京モーターショー」の果たした役割は決して小さくなかったことは言うまでもあるまい。

電動化という大転換期を迎えて!

地球温暖化、二酸化炭素削減、さらにリユース、リデュース、リサイクルなどの全世界的課題は決して避けは通れない問題だろう。先鋭的な環境活動家が多数現れ、その言動はヨーロッパを中心とした政府も無視できなくなってきたのである。そしてその環境悪化の元凶として「やり玉」に挙げられたのが化石燃料を使う内燃機関エンジンを搭載した自動車だった。

そのため彼らが選んだ最も手軽な方策が電動車への移行である。電動車はエンジン車と比較して部品点数は半分以下。そして高い技術力がなくとも製造できるのである。というより、テスラや中国を中心には象の電動車企業が現れたが、それらは厳密にいえば「メーカー」ではない。昨今は自社開発部分もあるようだが、元はモーターやバッテリー、サスペンションや駆動系などを

だ。さらにトヨタをはじめとして、水素燃料電池車や、既存のガソリンエンジンの燃料を水素に変えることで従来のエンジン製造技術が生かせる水素エンジンなど、安易に電動車に向かわない温暖化対応策も開発している。

日本のメーカーに電動車開発力がないことは、今回のモビリティショウに展示された各メーカーの電動コンセプトカーの出来栄えを見れば、歴然と分かるではないか。彼らは電動車を「造れない」のではない。「いつでも造れる」のだが、それを超える根源的な温暖化対応策に向かつて、果敢にチャレンジし続けている。それこそがテスラや中国系企業とは全く違った、自動車メーカーとしての「心意気」であり、「矜持」なのである。

日本の最高技術を持つ日本の威信をかけて!

今回の札幌モビリティショウ、国内外から21社、2輪・4輪合わせて122台の展示車両があつたのだが、純粋なプロトタイプいやコンセプトカー、普段は目にすることの少ない希少車などはさほど多くはない割程度であった。しかしそれらは、思わず目を奪われるほどに明らかな異彩を放つ車両ばかりであった。

トヨタのブースで最も最も目を引くのは「KAWASAKI BOKO」と名付けられた新世代のミニバンだろう。その名称、つまりは「通り箱」である。様々な取引先を巡り、様々な商品を詰めて使われる「通り箱」、その手軽で使い勝手の良さを表現したミニバン。もちろんパンダテリー電動車であり、重いパン



トリーを床下に設置するため強固なフレームを持つ。そのためフロントドアとリアのスライドドアを受け止めるBピラーを省くことが可能となり、その開口部は想像以上に広い。これなら業務用車両として大ベストセラーのハイエースに代わるバンともなるし、アウトドアレジャーシーンの相棒ともなってくれるだろう。

ただ、そのトヨタのベースでさらなる存在感を放っていたのは新型「センチュリー」だった。昨年、フルモデルチェンジを受け、明確なトランク部分を持たないSUVを思わせるボディとなつたが、その重厚感はさらに増したように感じる。長い間、天皇家をはじめ皇族、日本の政治経済界を牽引するVIP御用達の国内最高峰セダンの座に君臨してきたセンチュリー。今回の開発キーワードは「威風凛然」であったというが、世界最高峰のショーファードリブンカーを目指したというその存在感は、メルセデスやロールス・ロイスなどを寄せ付けないほどの「威風堂々」ぶりであった。

ホンダのベースではコンパクトな電動車である「SUSTAINA-C」と、電動バイクである「Pocket Concept」の組み合わせだ。「このSUSTAINA-C、なんとなく1981年に発売され、大ブームとなつたホンダ・シティに似通つた雰囲気を持つていて。シティもモトコンポというミニバイクをリアに搭載できたのだが、そのテーマを現代風にアレンジしたのがこのクルマなのだ。新型シティとして発売してもなんら違和感なく受け入れられるはずで、おそらく大人気となるのは間違いないだろう。ボディ外板は再生利用可能なアクリル樹脂であり、リユース・リサイクルの観点からも

マツダの前身だった東洋工業であり、残念ながら燃費の悪さと排ガス対応、低速トルクの無さから姿を消すと思われたロータリーエンジンだが、マツダはそれを決して忘れないなかつた。水素をはじめとする様々な燃料を使えるロータリーエンジンの特性をさらに進化させ、Eレバシステムを組み込むことでカーボンニュートラルでの発電が可能として、ハイブリッドであるにも関わらず、高いスポーツ性能を獲得することに成功した。ボディデザインも初代のSA22C型からFC、FDと続く「RX-7」の系譜を引き継ぐものであり、明日にでも新型RX-7として発売できそうな仕上がりだったのである。

その他のメーカーのベースにも電動車を中心とした「コンセプトモデルがあり、それぞれ魅力的であった。やはり日本の自動車メーカー、中国やアメリカで乱立する新興電動車販売会社とは、線を画する、最高峰の卓越した技術力を持っていたのである。

新しい趣向を盛り込んだ ショーとして!

世界的な自動車見本市となつた東京モーターショーであるが、その終了後、全国各地でも開催したいという機運が盛り上がり、1979年に名古屋、1989年の福岡、1995年には大阪と続き、2021年に札幌でも開催がスタートしたのである。そして、スタート当初から会場内には地元の自動車関連企業が「北海道自動車産業ゾーン」として出展してきたのである。

その出展内容は多岐にわたり、自作のフ

オーミュラカーを造るうとする学生たちか

ら、トヨタの主力関連会社であるトヨタ北海南道、さらにアイシンやデンソーなどの部品メーカーの他、Aトクフツチディスクでは世界トップシェアを誇るダイナックスなど様々なのである。それらの企業の持つ高い技術は日本のみならず世界の自動車産業を支えているし、これから先も生かされてゆくはずだ。

昨年から東京モーターショーは、日本自動車工業会の会長であった豊田章男氏の提言により「モビリティショー」と名称が変更された。つまり、自動車の見本市ではなく、人々を移動させ、流通させる交通手段のすべてを包含したイベントにしようという意向なのである。そこには自動車ばかりではなく、ドローンやロボット、鉄道や多様なA.T.なども含まれる。

その趣旨により、札幌も「モビリティショー」と名称変更されたのだが、札幌の場合にはまた違った趣旨も盛り込まれていた。ブロック玩具であるレゴを使った原寸大のスープラが展示され、全長34mという巨大なスライダーでの入場も可能。スタンプラリーやゲームコーナー、e-Sportsも楽しめ、さらには人気のパンやスイーツのショップも出店している。つまり、このイベントは自動車をフックとした一種のテーマパークとなつていただるのである。

その変化のせいか、3日間の総入場者数は7万3000人を超える盛況となつたそうである。次回は2年後の2026年、この札幌モビリティショーがどう変化し、進化してゆくのか楽しみに待とうではないか。

一步先行くコンセプトを持った電動車である。日産のベースでは何と言つても、「Hyper Force」だろう。その超斬新なデザインに魅入られてしまったのである。昔の暴走族、そのクルマには「デッパ・タケヤリ」と呼ばれた改造が施されていた。つまり必要なほどに飛び出したフロントスピンドルやカナード・フインだけのフロントなどである。日産のデザイナーには失礼をご容赦願うとして、「Hyper Force」のフロントはあの昔の暴走車両を思い出させるほどに過激だったのである。もちろんその過激なデザインは空力を考慮して採用されたのだろう。ただの「こけおどし」ではあるまい。デザインばかりではなく、電動パワーアルモードバッテリーと超強力モーターで1000kW、つまり1300馬力以上といふ、「そんなパワー、どこで使つんだ?」と疑問に思うほどの過激さで、それをe-4ORとも全固体バッテリーと超強力モーターでCEという電動4輪駆動システムでコントロールするのだから、その技術力は申し分ない。

全体デザインも、なだらかなルーフラインは「Z」を思わせ、リアフェンダーや丸目のテールランプはGTR伝統のもの。この「Hyper Force」が次世代のGTRとなるのかどうかは分からぬ。しかし、そのデザインから日産スポーツカーの原点は、フェアレディこと、スカイラインGTRにあるのだと再認識させられたのである。

マツダも心奪われる魅力的なスポーツカーを展示してくれた。それが「ICON-IC SP」と名付けられたロータリーエンジン搭載車なのだ。世界で唯一ロータリーエンジンを市販することに成功したメーカーが

e Force」だった。その超斬新なデザインに魅入られてしまつたのである。昔の暴走族、そのクルマには「デッパ・タケヤリ」と呼ばれた改造が施されていた。つまり必要なほどに飛び出したフロントスピンドルやカナード・フインだけのフロントなどである。日産のデザイナーには失礼をご容赦願うとして、「Hyper Force」のフロントはあの昔の暴走車両を思い出させるほどに過激だったのである。もちろんその過激なデザインは空力を考慮して採用されたのだろう。ただの「こけおどし」ではあるまい。デザインばかりではなく、電動パワーアルモードバッテリーと超強力モーターで1000kW、つまり1300馬力以上といふ、「そんなパワー、どこで使つんだ?」と疑問に思うほどの過激さで、それをe-4ORとも全固体バッテリーと超強力モーターでCEという電動4輪駆動システムでコントロールするのだから、その技術力は申し分ない。

一步先行くコンセプトを持った電動車であつた。

日産のベースでは何と言つても、「Hyper Force」だろう。その超斬新なデザインに魅入られてしまつたのである。昔の暴走族、そのクルマには「デッパ・タケヤリ」と呼ばれた改造が施されていた。つまり必要なほどに飛び出したフロントスピンドルやカナード・フインだけのフロントなどである。日産のデザイナーには失礼をご容赦願うとして、「Hyper Force」のフロントはあの昔の暴走車両を思い出せるほどに過激だったのである。もちろんその過激なデザインは空力を考慮して採用されたのだろう。ただの「こけおどし」ではあるまい。デザインばかりではなく、電動パワーアルモードバッテリーと超強力モーターで1000kW、つまり1300馬力以上といふ、「そんなパワー、どこで使つんだ?」と疑問に思うほどの過激さで、それをe-4ORとも全固体バッテリーと超強力モーターでCEという電動4輪駆動システムでコントロールするのだから、その技術力は申し分ない。

全体デザインも、なだらかなルーフラインは「Z」を思わせ、リアフェンダーや丸目のテールランプはGTR伝統のもの。この「Hyper Force」が次世代のGTRとなるのかどうかは分からぬ。しかし、そのデザインから日産スポーツカーの原点は、フェアレディこと、スカイラインGTRにあるのだと再認識させられたのである。

マツダも心奪われる魅力的なスポーツカーを展示してくれた。それが「ICON-IC SP」と名付けられたロータリーエンジン搭載車なのだ。世界で唯一ロータリーエンジンを市販することに成功したメーカーが

会場ア・ラ・カルト ~会場内の色々なシーンをピックアップ~

