

環境の変化も蓄積したノウハウを生かして



日刊自動車新聞社
高橋 賢治

「ディーゼル車の動向をどう見ているのか。マツダのCX-5から良い方向になっていくように見える」

川口「欧州ではもともと小型車の5割がディーゼル車で普及している。国内は乗用車でDE搭載車がなくなった時期もあるが、輸入車が入ってくるようになった。トルクや加速性能などDE車ならではの魅力があると乗った皆さんは言っていた。クリーンディーゼルキャンペーンは当初、ディーゼルを綺麗にしようという取り組みだったが、それがクリーンなディーゼルという

う形になり、クリーンディーゼルを搭載したマツダさんの『CX-5』の成功により状況が変わってきた。技術的な革新により、実際に乗ってみても静かで燃費も良いし、低速域でのトルクもある。乗りやすいクルマになっている。その後『アテンサ』『アクセラ』『CX-3』『アミオ』と車種が増えた」

「トヨタさんも復刻版の『ランドクルーザー』にDEを搭載し、三菱(自動車)さんの『デリカD:5』、日産さんの『エクストレイル』が出てきた。3年前のこの時期から『ディーゼルエンジン元年』と言っていたながら、なかなか本格的にならなかったが、ここに来て本当にそうなってきた」

「整備の需要も拡大する」
川口「機械的なディーゼルポンプからインジェクター、コモンレールへと、技術の革新により、綺麗な燃焼ができるようになってきた。小型車

ディーゼルエンジン（DE）車は、クリーンディーゼルの登場で注目される一方、電動化の流れの中で内燃機関がどういう立ち位置になるのか、将来の行方は明確になっていない側面もある。DEの整備を手掛ける事業者の団体である関東DP会のトップとして今後の方向性について、環境が変化しても「自分たちの技術が生かせる」ように、研修活動などを強化していく考えだ。そのためにも「今、やれること、チャレンジできることをこつこつやっていく」ことが重要と考えている。

(聞き手：日刊自動車新聞編集局長 高橋 賢治)

整備士不足や技術の進化 今やれることをしっっかり



「整備士の不足が続いているが」

川口「おしなべて言えば足りない。整備、サービスに入っている人の数、パーセントがわれわれのところに来ると考えれば影響はある。そういう意味では大変だが、ディーゼルエンジンの修理ならではの面白さ、奥が深いところがある。電子化が進んだとはいえず、まだメカニカルに制御している

「整備士の不足が続いているが、そこでは職人的な経験やカンが生かせる」

「もともとこの業界に入っている人はスパナなどを使って仕事をすることが楽しいと感じている。子どものおもちゃにしても、親は壊してはいけないと言っている。それは乱暴に扱うのではなく、ばらばらに組立られなくなった。今は子どもの遊びもパーチャードで、現物に触れない。ド



略歴 かわぐち・まさひろ 1980年4月群馬電機入社、83年4月群馬電装入社、99年1月群馬電装代表取締役。2012年4月関東ディーゼルポンプ振興会会長、全国ディーゼルポンプ振興会連合会副会長、14年デンソーSS会全国会会長。学習院大学法学部卒。群馬県高崎市出身、1956年生まれ。

環境に優しい工場も必要

「ライバーなどを使って組み立ててもらえばと思う」という意味では、整備は体験型の職業であり、ゲームなどでそれを体験できるようにするのがあればいいと思う」
川口「コネクテッドカーなどに、より車両情報リアルタイムで把握できるようになり、それを活用して整備のあり方も変わろうとしている」
川口「壊れる前に修理するという考えは当然あり、必要だ。本来ならばきちんと手を入れれば長く使えるものを寿命を縮めてしまうことがある。そこで自分たちの技術や蓄積してきたノウハウが生かされればと考えている。例えばポンプが少しおかしいから、どう対応しようかということになればいい。ディーゼルエンジンであれば、これからはコモンレールだからインジェクターやサプライヤーポンプの経年劣化などは考えられ、そこで専門的なところについていって、われわれが任せ

ディーゼルならではの魅力

「技術的な対応は」
川口「もともとディーゼルエンジンの修理に携わっておろノウハウを蓄積している。これまでディーゼルエンジンの不調について不具合事例の診断をしようとして動いている。われわれは車両をお預かりして、エンジン単体ではなくクルマについていた状態で点検や修理を行っている。そこでスキヤンツールの使い方をはじめ勉強会を進めている。実務者委員会というのがあり、実際に現場で整備している人たちの知見を集めている。会員同士の情報交換も含めてノウハウを蓄積してきている」
「DEなど内燃機関の進化の一方で電動化も進むと見られている」
川口「ハイブリッド車、プラグインハイブリッド車、電気自動車、燃料電池車などがある中で、それが主流になるか今のところはわからない。その中でディーゼルも選択肢の一つになるのでは。大型車はディーゼルエンジンが中心であり続けるだろう。重量物を運ぶという点ではディーゼルは優れている。小型でいえばタウンサイジングクォーターというものがあ、環境性能をクリアできれば、加速性能やトルクのある走りという点では魅力があると思う。実用トランスポートーションという考え方だけではなく、走る楽しさもクルマにはついてまわると思う。整備でいえばメカというところから電子制御にどう対応していくかというところになる」

対談
・
放談

関東ディーゼルポンプ振興会会長

川口 昌啓さん