

3. 研究懇談会

(1) 10月19日(木)12:15~13:45

雪寒地の車両問題特設委員会の企画により、寒冷地における車両の評価、除雪機と除雪について「冬と自動車」をテーマとして行われた。堀内数氏(北海道工業大学)の司会により、村山正委員長(北海道大学)のあいさつに続き、工藤忠氏(いすゞ)、岩田伸一氏(日本除雪機製作所)からそれぞれ話題提供があり、参加者120名による熱心な討論が行われた。(昼食付)

(2) 10月19日(木)15:55~18:00

ガソリン機関部門委員会、ディーゼル機関部門委員会合同の企画により、エンジン燃焼の新しい計測診断法—レーザ、光検出器、高速・高精度なデータ処理装置等—について「エンジン燃焼の新しい診断法」をテーマとして行われた。伊藤輝行氏(日産)の司会により、同氏のあいさつに続き、井口哲氏(トヨタ)、塩路昌宏氏(京都大学)からそれぞれ話題提供があり、参加者124名による熱心な討論が行われた。また和やかな雰囲気の中で懇談会がもたれた。(ドリンク付)

4. 特別講演会

10月18日(水)16:50~17:50

東北大学・須藤隆教授により「貝塚に残された縄文人の生活と文化」と題し、日本に数多く残されている縄文貝塚を手掛りとして捉えられる縄文人の生活と文化について講演された。(聴講者数170名)

司会は永井伸樹東北支部支部長(東北大学)が担当された。



▲東北大学・須藤隆教授による特別講演
「貝塚に残された縄文人の生活と文化」講演風景

5. 第39回(秋季)自動車技術会賞授賞式

1989年10月18日(水)18:00~18:15、宮城第一ホテル天平の間において、中村会長のあいさつに続き、4名の受賞者に対し、それぞれ功績をたたえ賞状及びメダルが授与された。受賞者は、学術貢献賞に大道寺達会員(関東学院大学)、技術貢献賞に岩崎三郎会員(日野車体工業)、平井啓輔会員(栃木富士産業)、尾野順一会員(ダイハツ)の4氏であった。

授賞概要

1 学術貢献賞

大道寺 達

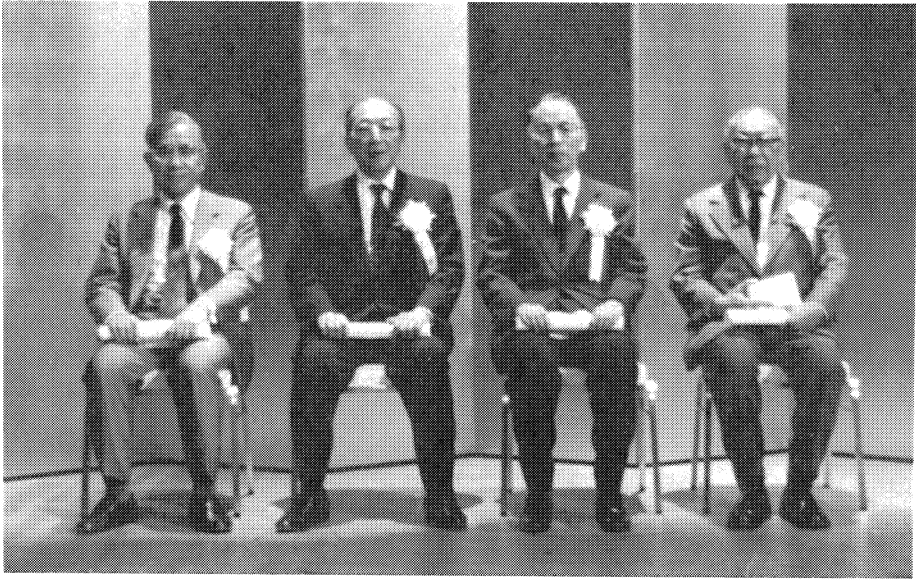
大道寺達君は、昭和12年以来、株式会社池貝鉄工所、池貝自動車製造(株)、池貝鉄工(株)において研究課長、設計課長、発動機課長、技術部次長として船舶用、自動車用ディーゼル機関の開発に従事し、その開発された機関は当時ディーゼル機関の開発を志す若い技術者に、生きた教材として多大の貢献をした。

その後、1962年に関東学院大学工学部教授になり、千葉工業大学教授も兼ね、専ら機関の研究および研究者の指導育成に務め、後には工学部長、同大学学長として全般的に後進の教育に努めた。

同君はディーゼル機関燃焼室の設計が、試行錯誤によっている現状に着目し、開放燃焼室ではその形状に対する燃料噴射弁噴射角の最適値、予燃焼室と渦流燃焼室では連絡孔の大きさなどの最適値を、数値計算によって求める設計手法の研究に努め、開放燃焼室については、空気流動を考慮した燃料噴射方向角度推定法を、予燃焼室、渦流燃焼室については、主・副室を連通する連絡孔の大きさについて、この部を通る気体の挙動に非線型気柱運動方程式を導き、これについて同君の燃焼室設計に関する長い実務経験と、公表された予燃焼室の40実例、渦流燃焼室12実例、開放燃焼室19実例について検討を行い、この設計手法の有効性を実証した。

同君の工学的、技術的洞察によって導かれた数値計算による燃焼室設計手法は、従来の試行錯誤にかわり設計者にとって非常に有効な方法であり、今後のディーゼル機関開発の期間短縮に役立つものと思われる。

以上のように、同君は試行錯誤によってのみ行われていたディーゼル機関燃焼室の設計について、豊富な経験と多数の実例を解析し、数値的処理に基づく設計手法を確立したことは、ディーゼル機関の進歩に貢献するところ極めて大なるものがあり、学術貢献賞の候補者としてふさわしい



▲自動車技術会賞受賞者

右より、大道寺達氏、岩崎三郎氏、平井啓輔氏、尾野順一氏

ものとする。

2 技術貢献賞

(1) 岩崎 三郎

岩崎三郎君は、陸軍技術研究所時代からエンジンの開発に従事し、戦後日野自動車工業㈱に復帰後、主としてディーゼルエンジンの基礎研究にたずさわり、経済性と無公害性を重視し今日のディーゼルエンジンの基礎を作った。

その後、技術レベル向上の為フランスのルノー公団と技術提携し、同社では全く経験のない小型乗用車の生産を志し、ルノー 4CV の国産化を短年月で完成し、技術の吸収と国際化推進に努力した。さらに、この経験を生かして小型乗用車「コンテッサ 900」、「同 1300」を開発した。また FF ドライブ方式・低床バン型「コンマース」、小型トラック「プリスカ」等独創的機構をもった車両の製品化に成功し、自動車技術の発展に貢献した。

また、大・中型トラック・バスについても、性能向上、排気ガス低減、安全性向上に積極的に取り組み、常に新技術の導入に努力し技術向上に大きく貢献した。一例をあげると、通産省のプロジェクト「低騒音大型トラック開発」においては、エンジン騒音低減と遮音技術の研究を統括し、運輸省指導の左折事故対策の一つとして、大型低運転席トラックや、左ハンドル車等の試作・研究の指揮をとる等、安全・公害問題に積極的な対応を行った。さらに、市場における原因不明確な故障メカニズムの解明から、対策の確認に至る独自の手法を開発し製品の品質活動を強力に推進した。

一方、昭和 26 年以来、自動車技術会の各種委員会に参画した他、理事として通算 12 年間就任し、特に昭和 43 年から 4 年間出版担当理事や編集会議議長の任に当たり、また国際会議を支援する等の活動を行った。

以上のように、同君は自動車産業の黎明期より、エンジンの基礎研究に始まり、新車の開発から品質保証までと非常に広範囲にわたり、自動車技術の発展と部下の教育に尽くされた功績は誠に顕著であり、技術貢献賞候補者としてふさわしいものとする。

(2) 平井 啓輔

平井啓輔君は、昭和 14 年中島飛行機㈱入社後、富士産業㈱、富士精密工業㈱、プリンス自動車工業㈱、日産自動車㈱を経て一いづれも社名変更、会社合併による一昭和 46 年栃木富士産業㈱に入社し、現在に至っている。同君は、戦後の混乱期に漁船用エンジン栄福を開発し、さらに農業用ディーゼルエンジン、モータバイク用エンジン、自動車用 1500cc エンジンの開発、製品化に成功し、現在のモータリゼーションの基礎作りに貢献した。その後、乗用車の製造が解禁になると、スカイライン、グロリアの部品開発に当たりエレクトロニクスの新技術導入を推進した。また、天皇陛下の御料車の製造に関しては、企画・計画から参画し、製造を担当して新技術を導入し国産開発技術の向上に貢献した。一方では、モータスポーツの第一黄金期にレース担当部長として高性能車開発を行い、グランプリレースで優勝の戦績を残し、サファリラリーでも優勝を勝ち取った。また JAF のスポーツ委員としてモータスポーツの振

興にも尽くした。

その後、自動車駆動系部品メーカーの栃木富士産業㈱に転籍してからは、開発担当として数々の製品を開発し市場に送り出した。特に、四輪駆動車用の駆動系部品に着目し、トルク感応型メカニカルタイプのリミテッドスリップデフの性能向上を行い、またオートマチックタイプのハブロックを開発し、昭和50年には他社に先駆け四輪駆動用フルタイムトランスファーボックスを開発し、昭和61年には速度感応型ビスカスカップリングの実用化に成功し、現在では国内自動車メーカーほぼ全社に採用されるようになった。

さらに同君は、自動車史などへの造詣も深く、自動車関係誌への投稿の他ボルシェに関する訳著にも示されているように、自動車に対する啓蒙にも努めて来た。

以上のように同君は、エンジンの開発から始まり、高性能車の開発、御料車の完成を行い自動車技術の向上に貢献すると共に、自動車技術のあるべき姿を先見し、四輪駆動用部品の開発に努力し、現在の大きな成果を得たことは技術貢献賞の候補者としてふさわしいものとする。

(3) 尾野 順一

尾野順一君は、満洲飛行機製造㈱を経て昭和21年発動機製造㈱(現ダイハツ工業㈱)に入社し、昭和26年以来主として生産技術部門に属し、生産方式の改善による効率化、VE・VA手法の研究・導入等を積極的に推進し、その成果を同社池田第二工場ならびに京都工場の建設に注ぎ込み、特に昭和48年に完成した京都工場は、単位面積当りの生産台数が世界一といわれ、過去に例のない高密度の生産を実現した工場として評価を得た。

また、量産化と品質の維持向上に不可欠の品質管理技術について研究指導を行い、同社の品質水準の向上に努力した。加えて、トータル・プロダクティブ・メンテナンス活動を通じて、設備の総合的効率化をはかるべく活動を推進し、生産性・コスト・品質・省エネルギーなどの面で優れた効果をあげ、昭和58年に自動車メーカーとして初のPM賞を受賞した。

また同君は、新技術ならびに新商品の開発にも力を尽くし、世界一厳しいといわれた排出ガス規制に対して独自のDECSシステムを開発し、昭和52年には画期的な1000cc 3気筒エンジンを開発、昭和60年には藍綬褒章を授与された。さらに、このエンジンと共に軽量ボデーのシャレードを開発し、10モード19km/Lという驚異的な低燃費を実現した。

一方、自動車技術会においては、理事を4年、監事を2年、評議員を2年つとめられ、特に関西支部長として自動車技術会の活動拡充に大いに貢献した。また、永年培って

きた学会との協力関係をベースに産学協力関係の構築を進めた他、学生自動車研究会活動の推進、完成車メーカーとの協力関係増進など技術会の発展に向けて尽力した。

以上の如く同君は、自動車技術に関する広い分野にわたり多大の功績をあげられたことは、技術貢献賞の候補者としてふさわしいものとする。

6. 会員パーティ

10月18日(水)18:10~20:00

宮城第一ホテル・天平の間

永井東北支部長の歓迎の辞に続いて、中村会長のあいさつがあり、次いで荒川名誉会員の乾杯によって始められた。名誉会員、自動車技術会賞受賞者、特別講演者を始め多数の会員の参加があり、春秋大会では最多の200名を超える参加者となった。



▲会員パーティ風景

7. 見学会

10月20日(金)午後、次の8班が編成され参加者は368名となった。()内は参加者数。

- (1) ㈱日立製作所佐和工場(39名)
- (2) カルソニック㈱群馬工場(35名)
- (3) トヨタ自動車㈱提工場(76名)
- (4) 日産自動車㈱村山工場(81名)
- (5) ファナック㈱本社工場(37名)
- (6) 全日本空輸㈱機体工場(51名)
- (7) 航空宇宙技術研究所 角田支所
宇宙開発事業団 角田ロケット開発センター(21名)
- (8) ソニーマグネプロダクツ㈱仙台工場
キリンビール㈱ (28名)

各見学会の設定並びに受け入れに関しましては、関係各位に多大なご尽力をいただきましたことを誌面を借りました。