

クルマと電気

堀 洋一

Yoichi Hori
東京大学



いま 2020 年 4 月である。COVID-19 が猛威をふるうなか大学は新学期を迎え、東京大学は学事歴を変更せず、すべての講義をオンラインで開始した。この巻頭言が掲載される 7 月までに COVID-19 が終息しているとはとても思えない。おさまるまでの緊急措置だ、それまでなんとかやり過ごそう、あと少しの我慢だ、というスタンスを捨て、これを機会に新しい仕組みを作ろう。そういう意気込みで真剣に取り組んだところが生き残るように思われる。

去る 2 月 7 日名古屋大学で電気学会自動車研究会が開催された。電気学会と自動車技術会は仲良くしましょう、という趣旨のシンポジウムである。両学会のオピニオンリーダーを含む約 100 人が自然に集まり、懇親会（いまは夢のよう！）も大盛況となった。クルマと電気といっても情報化は誰でもやる。エネルギー的にクルマを電力系統につなぐことが重要である。

私の父は 50 年以上前、軽トラックにはねられて亡くなった。42 の厄年だった。私は親元を離れ松山の私立中学で寮生活を始めたばかりだった。大学では電気工学を選び、鉄道の研究室に入ってパワーエレクトロニクスやモータ制御で学位をもらった。クルマは敵であった。それがいまは、次世代自動車振興センター (NeV) の代表理事で、エコカー、サボカー補助金の手伝いをやっている。

クルマは電気モータで動くようになると思っていたが、その特長は電気自動車ならではのモーションコントロールにある。研究を始めた 25 年ほど前は、成果を春季大会で発表しても見向きもされず、年鑑にも 1 行も書かれず、寂しい思いをした。研究活動のベースは電気学会産業応用部門で部門長も務めたが、そのあとは可能性のある自動車技術会のほうが面白くなった。技術会議議長を拝命し、『ガソリンと電気』『技術部門委員会という素晴らしい組織』『自動車技術「学会」への道』の 3 回、巻頭言を書かせていただいた。いまでも考えは同じである。

2 月の研究会の翌日、吉野に足を伸ばして「金峯山寺」を訪ね、翌朝「朝座勤行」に行ってみた。金峯山寺は山嶽仏教修験道の総本山でご本尊は蔵王権現、激しい忿怒相で怒髪天を衝きすさまじい迫力である。朝座勤行は 365 日、早朝から 1 時間、太鼓が

どンドン打ち鳴らされる中、般若心経を一気にとなえ、焼香のあと像を拝み、最後にお坊さんの講話を聞く。体は冷え切る。

講話の中に「中道」という話がありたく共感した。中道とは執着を離れ正しい判断をして行動すること、なんとなくバランス感覚のことだろう、と思っていた。ところが坊さんが言うには「中道」とは「extreme をしない」ことだという（ここで英語が出てくるのがご愛嬌）。極端なことはしませんということであって、少々違うらしい。

人間は自分たちが作った、決まりごと、規則ごと、約束ごとに執着しすぎて苦しみが生まれる。「こうしなければならない」という文字が独り歩きして、世の中が窮屈になる。どこの社会にもいる「真面目すぎて困ったちゃん」であり、老害の一部はこれである。まさに我が意を得たり。

私は、卒業式の祝辞で、Never “Never give up” とよく言う。Never give up ではない。自分の能力に限界を感じたら、悪あがきをしないでさっさと give up しましょう。的確で勇気ある決断力をもって目先を変えましょう。過去の栄光は捨てましょう。それが強さです、という。

つらつら考えるに、この「中道」精神の強さの秘密は、問題を抱えながらも明日もしっかり生きていくことにある。小さな問題にこだわって先に進めない（あるいは進まない）とすれば、なんと愚かしいことであろうか。

もう誌面が尽きてしまった。クルマと電気（自動車技術会と電気学会、あるいは、自動車産業と電力産業）の交流はいまこそ本腰を入れ、細部にこだわらずに進めていくべきである。そのような仕掛けを作ることを副会長の任期中のお仕事にできればと思っている。背中を推していただければ幸いです。

1978 年東京大学工学部電気工学科卒業、1983 年博士課程修了。東京大学助手、講師、助教授を経て、2000 年 2 月電気工学科教授、2002 年 10 月生産技術研究所教授、2008 年 4 月新領域創成科学研究科先端エネルギー工学専攻教授。電気学会産業応用部門部門長、日本能率協会モータ技術シンポジウム委員長、キャパシタフォーラム会長、次世代自動車振興センター (NeV) 代表理事、世界電動車両協会 WEVA 会長などを務める。IEEE、電気学会、自動車技術会フェロー。専門は電気工学、制御工学、パワーエレクトロニクス、モータ&モーションコントロール。