

## どこでもドアは自動車に代われるか？

*Can “DOKODEMO door” replace a vehicle?*



菊池 勉

Tsutomu KIKUCHI

JSAE エンジンレビュー編集委員

日産自動車（株）

NISSAN MOTOR CO., LTD.

子供が幼いころ、ドラえものの道具で一番欲しいものは何かという話をすると、“どこでもドア”は常連だった。ご存じのようにドアを開くと時間や空間を超えて移動できる道具だ。現実的には時間を超えるのは難しいが、空間を移動するのはバーチャル技術が進歩すると疑似的には可能だ。出社は家の机の前に座りボタンを押すだけで一瞬にして3Dのバーチャルオフィスに座っていて、隣に座っている同僚と挨拶をする。出張は不要で相手の会議室のボタンを選択して世界中のメンバーとの会議が開始される。こうなると、もはや通勤、出張や旅行含め自動車や電車等の移動手段は不要になってしまうのであろうか？

オーストリアの哲学者のイリッチは、どんな形態にせよ、人間の場所の移動すべてを「交通」と呼び、人のエネルギーを使う徒歩や自転車などの“自律的移動”と、他のエネルギー源を用いて移動する自動車や鉄道などの“他律的な運輸”に分類した。バーチャルによる疑似移動は第三の分類になるのであろうか。この疑似移動は、遠隔地とのコミュニケーションを人の移動なしに実現するものであり、時間の効率や移動コストの観点からはメリットが多い反面、いつ、どこにいても他人が入り込んでくることには嫌悪感がある。人が行うことの効率を向上することは本当に嬉しいことなのか、失うことはないのか？バーチャルな移動をもの作りの観点から考えてみる。

小生が入社したとき設計は手で図面を書いていった。例えば吸気系の部品を設計するには、クランクシャフトのセンターポイントから、ブロック、ヘッドガスケット、シリンダヘッド等の図面を入手して積み上げて作図する必要があった。そのためにはヘッドガスケットはボルトで締め付けるとどの位の厚さになるのかを考慮したり、シリンダヘッドへ取り付け用のボスを付けるためには、ヘッド内の流れや、鑄造工程を理解したり、振動データを入手して強度計算したりと、多くの専門家とコミュニケーションするための移動が必要であった。結果として自分の部品以外の成り立ちを学び、エンジンや車全体との関係を実体験として理解する機会があった。たとえボルト一本であっても車を作っている関係性の理解を叩き込まれた。

現在はCADにより形状はデータベース化され、作業は格段に効率的になったが上記の自分以外の領域を理解するコミュニケーションの機会が減った。狭帯域な専門家が生まれる要因かも知れない。残念ながら、教科書を読んでも得ることは難しい。

寄り道してバーチャル旅行を考えてみる。自宅で世界各地を巡ることができ、実際に行くことが困難な状況においてはメリットが大きいことはもちろんである。しかし過去の旅行で自分の心に残っていることを振り返ると、潮の香り、太陽のまぶしさ、息も凍る寒さ等、その場所の五感とセットであり、出会った人々とのコミュニケーション、例えば現地の人と一緒にお酒を酌み交わしたことが強く印象に残っている。これは移動や見るという目的以外の間接的に得られるものが旅行体験の幅を広げているものと思う。

“どこでもドア”から話が散らかってしまっただが、バーチャル移動は機能の点では、自動車の代替になるが、前述した移動ともなう間接的な体験の方が大事であることが見直され、リアルな移動は残る続けるというのが結論。古来日本人は師弟関係、匠、道を究める等で表現されるように、もの作りを通じて他者とコミュニケーションし自分を磨いてきた。効率化は良いことだが、そこで空いた時間を直接的でない“横道のコミュニケーション”に時間を費やすことが大切。価値の多様化は必然だが、日本人古来の特徴を失わないようにしたい。

将来は誰にでも入手できる出来あいのバーチャルではなく、むしろ個人の要望にあったオーダーメイドの移動や、物を持つことの価値が高まっているのではないのか。そのような価値の場を車という移動体を通じて提供しているのかもしれない。