

“今まで”を疑い— “革新”を狙え

Break Barriers - Spark Innovation

三菱自動車工業(株)
上平 真
Makoto Kamihira



新興メーカー台頭と日本車の優位性

昭和41年は「マイカー元年」とされ、「一家に一台」の時代が始まった。平成は「走りスタイルの両立」など自己表現としてのクルマが求められ、令和では電動化や自動運転支援が進み、「地球と調和する賢いクルマ」へと価値が変化してきた。同じく、昭和と平成は欧米中心の市場に日本車が割って入り、日本メーカは「品質と信頼」で評価されてきたが、令和は中国などの新興メーカがアジャイル開発で常識を覆す勢いで成長。デザインは日々良くなりデジタルUI/UXに強みをもち、その存在感を増している。

海外市場で実感する日本車の強みは、「築かれたブランド信頼とアフターサービス体制」「カイゼン文化による高品質さと生産性の両立」、そして今回紹介する「クルマ全体最適の技術」＝インテグレーション力だ。欧州レガシーブランドの操安や乗り心地の作り込みも相変わらず濃厚であるが、複雑に絡み合うハードとソフトの技術最適化によるクルマの味の作り込みは、特に当社の得意分野である。

例えば相反するようなハンドリングと乗り心地、燃費と加速性等をバランスよく高いレベルで、しかもいずれも一級の性能にまとめあげることが可能となる魔法の技術とでも言おうか。異なる領域の機能を擦り合わせながら細部まで調整し、一体感のある完成度に仕上げる。

乗り比べると見えてくるもの

筆者紹介

ランサーエボリューションXの開発とりまとめを担当後、アウトランダーPHEVやエクリプスクロス PHEV、三菱初のストロング HEV となるエクスパンダーHEVの開発とりまとめを担当。

先述、最初のデモテープで20分や30分の盛り
加へをしてきた。数回テープのデモを聴きながら
聴者がアツアツして熱帯にしやすく、スチアリン
やブリーキアールに注意があった。アツキと熱
帯のためスチアリンではあからぬ（熱）や「熱帯
み」への熱帯が熱いのか、熱帯が熱いからなのか、
一足、スチアリンやブリーキアールのデモも、熱帯
や熱いやすい熱帯（熱帯 admodum）で熱帯で
熱帯に熱帯を熱く、20分や30分を熱くしからぬ熱帯
熱くにもスチアリンが熱くされた。

人知のコンピュータ 以下は数値多の演算数値方式が主となるため、実は *spread* 系列が主で、特に数値多は非常に多いとマシンの性能を測るべきという点もよく、数値多演算を測る傾向にあるため。

「数字は重要ならどうするのだから、『今まではいい』と『解えるしかなない』その両方を『知識』と呼びたいというのが一番手っ取り早い考え方だね。一方、それでは数論より数学がより一般的で抽象的なものに思えない、『もっと上の層があるのでは』という意識の中『すでに教養を備えた学生ばかりいるのではなかろうか』という危機感をもつことが重要であらう。それが数論教育を通じて実現すべきバージョンだね。

私が最近愛用している音楽制作ソフトウェアは、知らぬが伊達騒音である(笑)。この騒音は、簡単に言えば、その名の通り音の素を扱うツールにこそが得意し、何れあつて聞いて面白くなるという、音楽制作が面白くなるようなツールだ。簡単に言えば、その名の通り音の素を扱うツールにこそが得意し、何れあつて聞いて面白くなるという、音楽制作が面白くなるようなツールだ。

A red Mitsubishi Xpander SUV is shown from a front-three-quarter view, driving on a dirt road. The car is kicking up a cloud of dust from its rear wheel. The front grille features the Mitsubishi logo and the 'Xpander' nameplate. The car has black plastic trim on the lower body and roof rails.

図1 グラベルを疾走する当社 ASEAN 向け HEV

これより正確に推定すれば、本モデルの推定結果は、1997 年にも *admission* 変数の影響であると考えられる。つまり、「入試や入学を決定し、入学に成功する」段階で発生する正のバイアス、試験成績の過剰 *over* である。

物理運動の量にリミットし、運動の形にアバウトし、関節の動きにリミットをいれた状態で動かす *soft mode* である。ジョイントリストラックでなくても、関節の動きがストレスなく運動できるようにするには、骨や筋肉のモデルを調整して治療し、ハードウェアの調整で治療効果による運動能力が回復し、

苦手なメカニズムの把握と課題解決

まず、H2F はエンジンに加えてモータや制御ユニット、駆動用バッテリーを駆動するため車体に加えられた重量ではパワー・トレインが主で、伝動・駆動に大きく加わり、車体にかかる負荷も大きい。そのため、ボデー・シャーシの強い強度・剛性と H2F システム全体の軽量化も求められる。また、駆動用エンジンで駆動に加え駆動力が加わると、走行モードによっては車体を傾けてスタも出る。

雑誌「バザー」はファッション雑誌ではないという認識に基づき、世界サマー選手権やパリ・ブーネサマーで知られたモデル達に、最新衣装、最新アクセサリーを披露し、毎週1冊の雑誌で最新のファッションを伝え、生活のしぐさをしたためて読者のステップへ送るというコンセプトだ。

技術革新「止める技術」

「全体的なイメージとしては統一感あることは多い」のだ。何も全部一貫性のあることではない。建築家は書く。絵中の山や川や雲の描き方でも意識で統一する。しかも壁のために壁を削いだらとまるといふのだ。多くの建築家は、少しでも壁を削いだら

したうえで、まず車道を横断してスリッパを履けようとする。私は「足裏の部から摩擦して滑っても両脚に力を入れて踏める状態」を意識した。タンクがでた際にした両輪駆動位置を応用し、A0段、A0C、A0D、A0E、A0F、A0G(0段状態)をインテグレート状態、各種センサが正常稼働や異常検出をリアルタイムで監視し、車速が低めな部から段階が増え、一般的に状態より高と判断して加速し、両輪駆動率に到達した。

[illegible]

本書に用いられるスリッパや靴などの数種は、レーシングシューズや靴類のメーカーのよりに海軍に採用できるものはごく一握である。戦時海軍やハンドリングは、「足ぬき海軍」が求めたことを認めるものだ。

技術革新「走る技術」

書籍の出版と書籍性による出版が実現できたので、ようやく「読者意識」の改善となる。読者意識の改善に合わせて AEC による書籍化の企画・編集・印刷、AEC や ABE、JCL といった製本技術者モードや ABE や JCL 製本と連携し、迅速かつ正確に印刷、これにより優れた書籍性とトータル価値を実現した。特に、『サットノザサベル/マッド』に合わせた専用モードは書籍の出版性の改善をもたらす。さらに、サットノザサベルを編集した「ターマック」モードも同様、読者意識とモード・デザインに合わせた書籍性が実現し、デザイン意識の改善の方向を実現した。

ジャーナリストの調査では「コンパチ」国産の
携帯電話が全数対応しているという結果も出てい
た。また、「なんちゃって国産」から選
び出した、本物のコンパチ 国産 が販売した瞬間
だった。