

70周年記念式典 会長挨拶

一般社団法人 日本陸用内燃機関協会
会長 奥田 克久

本日はご多用中にも関わらず、日本陸用内燃機関協会 70周年記念式典に多数ご臨席賜り、誠にありがとうございます。また平素より、当協会の運営につきまして、格別のご支援・ご鞭撻を賜り、改めて御礼申し上げます。陸用内燃機関協会 70周年記念式典開催にあたり、一言ご挨拶を申し上げます。

さて、今日内燃機関は移動機械、作業機の原動機として、世界中で活用されていますが、最初に運転された内燃機関は、今から 142 年前、1876 年にニコラス・オットーが発明したガスエンジンでした。当時はまだ、石油は照明用の燃料としてしか利用されていなかったため、内燃機関の燃料は石炭から生成されるガスが使われました。その後、ゴットフリード・ダイムラーが、灯油を生成するときに分離される揮発性の高い油分に注目して、石油を燃料とする内燃機関、即ちガソリンエンジンを 1882 年に開発しました。さらに、1893 年にはルドルフ・ディーゼルによって、ピストンで圧縮した高温空気で燃料を燃焼させるディーゼルエンジンが開発されました。このように、今から 100 年以上前の 19 世紀の終わりには、現在の陸用内燃機関の祖となるエンジン群がそろって誕生しました。

一方、内燃機関の燃料となる石油や天然ガスも、19 世紀の中ほどにアメリカで採掘が始まりました。その後、ロシアや東南アジアなどで、次々に油田が開発されたことと、内燃機関によって、石油の持つエネルギーから動力が取り出せるようになったため、内燃機関と石油は共に世界中に広まってきました。

我が国の内燃機関産業を振り返ると、1900 年頃には海外製品の内製化や輸入部品を使った最初の内燃機関が生産されましたが、一から機械部品を設計・生産するための工業技術力が備わるまでには、なお 20 年以上の歳月が必要でした。1930 年台に入り、1932 年に現在の日産自動車、1933 年に現在のトヨタ自動車が発立される頃になると、海外に頼らない日本独自の工業力がようやく国内に定着し、内燃機関の量産がはじまりました。しかし、不幸なことに、当時の世相は第 2 次世界大戦に向かって軍事が優先となっていたために、内燃機関が日本国内で民生用として広く生産・販売されるようになるのは、終戦まで待たなくてはなりません。

当協会が発立された昭和 23 年 5 月は、第二次世界大戦終結後、まだ日本の自由な経済活動が制限されていた時代でした。そのような時代に、いち早く内燃機関の生産復興を目指して、陸用内燃機関協会を自主運営組織として立ち上げた先達の先見の明には畏敬の念を禁じえません。当時の社会情勢は、食糧の増産、産業の復興、経済の成長、輸出の振興など、日本の国を立て直すためのすべてが必要とされていた時代でした。内燃機関はそのような社会要求を満たす産業として期待されていましたが、生産のための原料調達の問題、労働条件闘争への対応、輸出手続きの問題など、解決すべき問題は山積みでした。これらの問題に内燃機関業界がいち早く対応する上で、陸内協の役割は大きかったと思います。

戦後復興の時代から、高度成長期を通じて、日本の内燃機関産業の発展は著しく、先行する欧米に、技術レベルにおいても生産量においても、肩を並べるようになりました。この時代の陸内協は、内燃機関に関する海外技術情報の収集・提供や、技術基準を標準化する役割を担いました。

近年は、地球環境の保護・浄化に対する関心の高まりから、排気ガスの浄化や、CO₂排出量の削減に向けて、精密な燃焼制御、排気ガスの浄化处理、再生可能エネルギー対応、ハイブリットシステムなど、様々な先進技術開発に対する支援が活動の中心となっています。

20世紀は石油の時代と言われましたが、21世紀は再生可能エネルギーが中心になるといわれています。熱エネルギーを高い効率で動力に変換できる内燃機関は、これからも我々の生活を支える動力機器として、大きな役割を期待されていると思います。陸内協は今後も皆様の一層のご活躍に貢献できるよう、その責務を果たしていく所存でございます。

最後に、皆様の益々のご活躍、ご発展とご健勝を祈念いたしまして、私の挨拶とさせていただきます。

本日は、多数ご参加いただきまして、誠にありがとうございました。

以上