

会期も大詰めを迎えて駆け込み客の来場が目立つ。1日は雨と強風にもかかわらず、平日の入場者数では初めて9万人を超えた。2日も薄曇りだが、依然来場者の出足は好調。場内も最後の追い込みとあってか、各ブースでは多彩なパフォーマンスを展開。響き合う美の競演が見られるなど、一段と活気づき集客合戦に熱が入っていた。

国内二輪車

市販間近の大型に人気

女性客も目立つ

開放感や自然との触れ合いなど、出品各社ともモーターサイクル本来の魅力を訴求するブースづくりとなった。レディーライダーの増加を反映してか、会場では女性客も目立つ。展示の主役は、前回ショー同様やはり750cc以上の大型だ。

ホンダはこの10月に欧州で先行投入、年内には国内でも売り出す「X11」を中心にアピール。スズキはスポーツ車「GSX-R750」を全面改良し「2000年モデル」としてメインステージで華々しく展開、来年の市販が確実なだけに注目を集めていた。

ヤマハブースでは、やはりスポーツ車の「YZF-R1」、カワサキでは「Ninja ZX-12R」といった参考出品の大型モデルが休日には身動き出来ないほどの人気。これらは輸出専用で、日本では逆輸入でしか乗れないだけに、来場者は競うようにカメラに収めていた。



新世代スーパースポーツ
「Ninja ZX-12R」(カワサキ)

ヤマハブースでの人気は
スポーツ車の「YZF-R1」



「2000年モデルをアピールした「GSX-R750」(スズキ)



年内に売り出す1100ccエンジンを搭載した「X11」(ホンダ)



一方でミニバイク分野での環境対応のコンセプト技術展示も充実。ホンダは世界初の投入となった4サイクル50ccエンジンに電子制御燃料噴射装置を採用する方向を示した。また、ヤマハは世界初となる電動自転車タイプの「ハイブリッド通勤車」を参考出品するなど、意欲的なところを見せていた。

国内部品

ITSとモジュール化の潮流鮮明に

電装メーカーを中心にITS関連のシステム・機器の出品が充実。来年4月から首都圏の一部高速道路で実用化されるETC(ノンストップ自動料金収受システム)の車載器では、デンソーやカルソニックなどが市販向けの最終モデルを先陣を切って展示、一般来場者のみならず同業者の注目も集めていた。

部品業界も世界的な提携・再編の波が押し寄せており、コスト削減の大きな手段となる部品のモジュール化を提示す



ITS関連システムを充実させた
部品展示コーナー

るメーカーが、国内外を問わず目立ったのも今回のショーの大きな特徴だ。燃料システムの愛三工業は、スロットルボディ、吸気管、可変吸気バルブなど5部品をセットアップした「吸気モジュール」など3分

野でのモジュール例を展示、外国メーカー関係者も質問する光景が見られた。

また2000年4月に合併するカルソニックとカンセイは合併を先取りする形で「コックピットモジュール」を出品。インパネにメーター類のみならずエアコン、ハーネスなどを組み込んで完成車メーカーに納入する態勢を強くアピールしていた。

来場者に聞く

海外メーカーに軍配

「きょうはBMWのZ8が見たくて。こう語るのには東京・文京区の増田弥生さん(右)。アメリカに住んでいたとき、リンカーンに乗っていたという。その増田さんに誘われてきたという可児葉子さんは、板橋区にお住まい。「私はチェロキーとビッグホーンに惹かれました」

共にモーターショーは初めて。「場内はチリチリと、気持ちよく見ることができました。館内も天井が高く、広々してとてもいい」と高い評価。

「車に興味がなくとも楽しめると思う」と異口同音に語るお二人、「海外メーカーの方が見せ方がきれい」。国内メーカーには厳しいお言葉。



海外二輪車

パフォーマンスより知名度と伝統で勝負

国内二輪車のブースに比べると、ダンスやパフォーマンスはないが、ブースを訪れる来場者は幅広く多い。

比較的リッチな年配者が多いと見受けられるのがハーレーダビッドソン。まさに“アメリカン”気分の会場には、ハーレーとビューエル(ハーレーのスポーツブランド)や、1450cc新エンジンが並ぶほか、2000年記念イベントが発表されていた。

BMWのブースでは、「C1」と名付けられた“シートベルトを締めるバイク”に人気が集まる。「格好が良い」「運転しやすそう」「いい気分」など、評価は概ね二重マル。ドイツでは来年夏に発売されるそうだが、残念ながら日本発売は未定とのこと。



ワイパーまである“バイク”「C1」

ドゥカティとモトグッチは、スポーツスピリットの塊で、このスーパーバイクに憧れる大勢のマニアがさかんに写真を撮っていた。もちろんピモータやアプリリア、そしてベスパといった「知る人ぞ知る」バイクにも、多くのファンが立ち寄っていた。

いずれのブースも、展示するだけでなく実際にまたがることができるように開放されており、高価な輸入バイクに接する絶好の機会となっている。ずっとバイクに跨ったままムードに酔いしれている若者や、交互に乗り比べているアベックを数多く見かけた。



独自の世界が広がる「ハーレー」ブース



スーパーバイク・ドゥカティ 748R

海外部品

展示がわかりやすくなった部品ブース

「平日の方が人は多いですよ。休日は車だけを見にくる人が多いのでしょうか」という話を聞いた。平日は「業者」の人が多くことや、休日は車ブースの混雑で体力を使い果たし、部品を見学するゆとりがないのだろうか。しかし部品と言っても、最近ではモジュール化とベンダーの統合化が進行し、来場者にとって「何を作っているメーカーか」がわかりやすくなったことが、部品メーカーに立ち寄る動機づけになっているようだ。政府出品ブースや、どの部品なのかわかりやすい、または社名が良く知られているブースは来訪客も途切れない。女性説明員の魅力で引きつけるブースも健在で、車ブース顔負けの人だかりの部品メーカーもあった。



政府出品が多く見られる部品コーナー

本日ご来場いただきましたVIP

パリ モーターショー事務局長 ティエリー・エス 様

2日の入場者数

102,900人

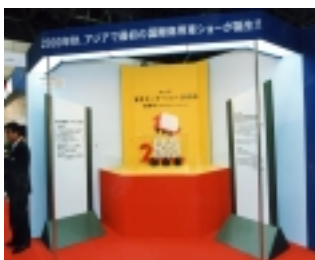
入場者数累計 1,235,700人

Topics (最終回) 期待を込めて

今年から毎年行われるようになったモーターショー。来年は商用車の番だ。とはいっても一般にどこまで知られているのか定かではない。そこで主催者は考えた。今回の乗用車・二輪車ショーの来場者知ってもらおうと西ホールと北ホールにPRコーナーを設けた。

“2000年秋、アジアで最初の国際商用車ショーが誕生!!”

一般公開は平成12年11月1日から11月4日まで、幕張メッセで開かれることを日本語と英語で書き添えてある。色合いもよく、目立つ。椅子が置かれており、一休みすることもできる。なかなかの出来である。



外国人記者の目 世界的に認められるモーターショーに
蔡 明治 (台湾) (最終回) エンジン、燃料電池など環境技術はNo.1

Simon M・C・Tsai

車語生活雑誌 (Car & Life MAGAZINE) 社長
Car & Life MAGAZINE (TAIWAN)

発行部数は4万部で、日本のカーグラフィックと情報交換しており、台湾からコラムを送っている。そんなわけで東京モーターショーは晴海で開催している時からずっと取材している。昔はエンターテインメント的な性格が強かったが、今では自動車の真の価値をアピールするにたなる素晴らしいショーになってきている。

これまで日本車は品質は高いもののデザインとか環境への取り組みは評価されてこなかったように思うが、デザイン、スタイルはもちろん環境対策十分なエンジンや燃料電池、それに電気自動車、ハイブリッドカーと総じてNo.1に入る。日本の自動車メーカーは自信をもってよい。東京モーターショーも世界的に認められるようになった。

