

巻頭言

Mazdaブランド確立と環境対応へ向けて

Next Leap Forward : Mazda Brand & Environmentalism



執行役員 池田 龍司

Tatsuji Ikeda

20世紀は経済的にめざましい成長を果たしたものの、大量に生産、消費、廃棄する、いわば“飽食の時代”であった。この21世紀は再生、循環型への転換と地球規模での環境問題への対応が求められている。

これまでMazdaは、ブランド構築を目指し、2002年のアテンザ以降、デミオ、RX-8、アクセラという新モデルを導入し、プレマシー、ロードスター、MPVの刷新を図ることでMazdaのラインナップの総仕上げを行った。そして、CX-7、CX-9という上級モデルを導入してきた。

少しずつではあるが、Mazdaは「ワクワクする楽しい車を作るメーカー」であるとお客様に評価されるようになってきたように思う。これは、一貫した“Zoom-Zoom”というブランド戦略を基軸に商品主導の開発を行ってきた成果であり、社内外の多くの方の並々ならぬ挑戦と努力の賜物である。

今後の課題は、2代目となる商品群を「一貫性と継続性を持ちながら、Zoom-Zoomを飛躍的に進化」させ、「品質面でも劇的に向上させる」ことで初代以上にお客様の期待を上回り、大きな満足感（信頼）を得られるようにしなければならない。お客様がMazdaブランドを待ち望んで、喜んで購入して下さっている姿を関係者全員が実感できるようにしたい。

また、21世紀の環境社会を考えると、消費者自身が真に心豊かな生活を中心に置き、環境に優しい車を求めるようになる。自動車文化への貢献や企業としての存在価値を果たすためには、「Clean & Economy」を更に追求していかなければならない。

ご承知のように環境問題は、1997年の京都議定書以降、各国でCO₂削減が叫ばれ、欧州では2009年の自主規制を目前に控えている。日本では2015年から、2010年燃費基準比約30%の燃費向上を目指した規制化が検討されている。米国でもCAFE強化案策定など環境問題への動きが活発化しており、何もこれは先進国だけに限らず、新興国でも同様である。このため、自動車メーカー各社は生き残りをかけて中長期計画を策定し、ガソリンエンジンやディーゼルエンジン、そしてトランスミッションの性能と効率向上、HEVの普及へ向けた技術開発を強化しており、企業間提携や異業種との協業の動きも活発化しているのは周知の事実である。

Mazdaもこれまでブランド構築とともに他社に先駆けたディーゼルエンジンへのDPF装置の採用、超低排出ガス適合車の拡大と燃費の改善、新型ロータリエンジンの導入、そして水素ロータリエンジン車のリリース販売など積極的に取り組んできた。今後の環境社会への貢献や到達すべき目標の高さを考えると、今まで以上の果敢な挑戦が必要である。裾野の広い自動車産業構造の中で、Mazdaも多くの企業によって支えられていることはいうまでもなく、地域社会に対しても大きな責任を担っていることを忘れてはならない。

したがって、Mazdaは「Zoom-Zoom」の進化を基軸にした上で、「環境」「安全」「品質」面の基本領域を大きく高めて、「環境に優しく、安全で、しかも、ワクワクする楽しい車」を提供し続けることができる「存在感ある企業」を目指し、社会的にも貢献しなければならない。

このような状況下、我々は何をすべきか、どのように取り組むべきか考えてみたいと思う。課題が大きければ大きいほど、関係者全員がやりたい姿を共有化し、衆知を結集し、熱意をもって実行すれば、大きな技術革新ができる。過去にも大きな試練があった。1970年代に米国で、世界で最も厳しいとされたマスキー法（排気ガス規制）が発効された。有力メーカーの実現困難という猛反対を受け、結局廃案にはなったものの、1978年には日本版マスキー法が実施された。この時は、電子技術との融合による燃料系の革新（キャブレターから燃料噴射の時代へ）や触媒技術の出現があった。厳しい排出ガス規制をクリアするばかりでなく、更にこれらの技術を進化、発展させることに注力し、性能、機能は大幅に向上させることができ、エンジン技術は飛躍的な進化を遂げて自動車文化は育ってきたように思う。Mazdaは1993年には、加工技術を駆使したリシヨルムコンプレッサという過給機を採用した環境エンジンであるミラーサイクルエンジンを発表した。そして、V6エンジンに匹敵するパワーを有しながら、クリーンで低燃費を実現した4気筒直噴ターボエンジンを他社に先駆け導入した。また、今年1月に発表した直噴エンジンを搭載したプレマシーは、走りを更に向上させて、しかも、燃費でTopクラスを達成している。

HEVの普及や将来へ向けてのPワートレインの開発は勿論のこと、ここ10年は主流となり続けるであろうガソリンやディーゼルエンジンの効率の追求とクリーン化、そして、Pワートレイン全体の効率化と車両全体での最適化はまだまだ革新すべきであり、その中核となる技術開発とその応用技術の革新を技術者はやり遂げてくれると信じている。

材料技術、加工技術の革新や電子技術の進化、融合を更に発展させることは勿論のこと、最近では化学技術が益々重要になってきたように思う。原理原則に基づいた技術革新と効率の追求、そして、異分野との融合による革新技術の追求を一層強化し、自分達が持っている専門領域は勿論のこと、もっと幅広く、融合できる技術分野を模索し、革新するという挑戦と熱意、協働が必要な時代である。これまで、先人たちが培ってきた「挑戦する心」を継承し、失敗をしないことよりも、挑戦することを大切にしていきたい。夢と責任感と熱意に裏打ちされた「挑戦する心と気」があれば、技術革新は必ず実現できる。

現在、緊急でかつ重要な課題や将来重要になる課題を常に見据えながら、

- ・思っていることが言える、聞いてもらえる、そして、関係先も全面的に協力支援してくれる。
- ・個々人が自ら目標にストレッチをかけ、その実現へ向けて知恵を出し、挑戦する。
- ・目標を達成した後も、更に次の目標に向かって挑戦していく。

「やりたい姿」を自律的に発想し、着実に実現していく。そのような明るくて、楽しく、元気の良いMazdaを社内は勿論、関連する皆様との強いパートナーシップを発揮しながら、目指していきたい。

最後に、今回の特集となっているCX-7、CX-9に関係された方々、そして技術論文を投稿された方々に心より感謝したい。

来年度も更に多くの、また一味違う技術論文が発表できることを期待している。