

巻頭言

「世界一のクルマ」を目指して Aim at “The World’s Best Car”



執行役員 金井 誠太
Seita Kanai

いきなり私事で恐縮だが、私は1974年に当時の東洋工業(株) (現マツダ(株))に入社し、シャシー設計に配属されて、以来ずっと技術者として過ごしてきた。幸いにもその最初から、尊敬する諸先輩に恵まれ、彼らのように「技術者として誇りの持てる仕事をしたい」と念じるようになっていた。

そして今マツダは2001年来の2年間で、アテンザ、デミオ、RX-8、アクセラ、と次々に、「マツダミレニアムプラン」に則った新型モデルを導入した。どのモデルもそれまでになく高い商品目標を掲げ、皆の多くの知恵と努力でそれを実現したと考える。かつては少し口幅ったかった「世界一のXX」という言葉も、開発中に本気で使ってきたし、結果「やればできる」という自信を得たことも、マツダの技術陣にとって大きい収穫だった。

その甲斐もあって、これらの商品と技術は幸い市場でZoom-Zoomのねらい通りの好評を博し、マツダが目指すクルマ作りをお客様にも少なからずご理解頂いたことには、喜びを禁じがたい。今後もこの成功を足がかりに、マツダらしくかつ誇りの持てるクルマを世に提供し続けて行きたいと考えている。

これらの車種の開発にあたって、私自身の思いを次のようにまとめた。既に2003年7月号の「マイ・マツダ」にも載せて頂いているが、改めて再掲させて頂く。

マツダの商品の「志」

1. マツダのブランド戦略を体現する
2. 競合セグメントにおける“世界ベンチマーク”となる
3. 全ての面で、“Better でなく Best”, “最高で超一流, 最低でも一流”
4. 開発/生産/販売/サービスする, 購入/所有/使用する, “誰もが「誇り」の持てる商品”

くどいと思うが、簡単に説明を加える。

1. は言うまでもなくマツダのブランド戦略で規定したZoom-Zoom, すなわち、センスの良い (Stylish), 創意に富む (Insightful), はつらつとした (Spirited) に合致させた商品を作る, ということを言っている。

2. と3. は共に、「世界一と自他共に認められるレベルを実現する」ということを言っている。当たり前だが、従来の自分たちのパフォーマンスに比べて良くしただけでは、世界一の保証にはならない。世界一を実現するには、よく世界を見回して世界一(一流)の技術を知り、自らの工夫でその上を行く「超一流」を考える。もしどうしてもそれを越える工夫が思いつかない時は、謙虚に世界一に学ぶ。蛇足ながら、「学ぶ」は「真似る」から派生した言葉とのことである。

4. は言うまでもない。

しかし、いくらマツダのミレニアム戦略の出だしが好調であったにしても、世の中の変化、競合車の進歩は、我々に安穩とした時間を許す暇を与えない。まさに技術は日進月歩であり、お客様の好み、社会的な要請についてもそれらを背景に刻々と変化し、また強化されていく。

いくら世界一と誇れる技術であっても、必ずより優れた技術に取って代わられる時が来る。そういう意味で技術革新に終わりはなく、完璧な技術もありえない。しかも昨今はこの切り替わりスピードがますます速まってき

ており、世界一の地位を長期間保つことは難しい。

我々技術者は、世界一であるという自信と誇りを持って自分の技術を世に送り出すのはもちろん大切だが、一方では世の中には必ずもっと優れたやり方があるはずだという謙虚さも、常に心の内に同居させなくてはならない。そして実際により優れた技術を目の当たりにして、ショックを受けることもある。それはそれで、競争社会なのだから、改めて世界一に挑戦するための動機とすればよい。

何人であれ自然の法理の支配から逃れることはできないが、一方で我々がクルマ作りで扱う技術とは、その自然の法理を理解しつつ、その中から人類や地球にとって価値のある部分をうまく抽出し組み合わせることによって世の中に役立つモノに仕上げる技(ワザ)の術(スベ)である。

燃料を注ぎキーをひねりアクセルペダルを踏むだけでクルマが走り始めるのは、今では誰にとっても当たり前である。しかし改めて、遠い過去からここに到るまでに積み重ねられた自然の法理の発見や技術開発の件数を想像しただけで、気の遠くなる思いがする。それらを一步一步成し遂げてきた先人達の知恵と努力に畏敬の念を抱かざるを得ない。

その先人達の成果の上にさらに自分達の知恵と努力を積み上げ、もっと進化した技術にしていくことが、彼らの後継者たる我々の責任であろう。

世界一の技術を生み出す秘訣を知っていると云えばウソになるが、私なりに感じていることを述べる。それは、事実を前に「なぜそうなるのか？」に対する固執とも言える探究心が大切ということである。

AならばBなり、と誰もが常識的に思っている因果関係について、「AであればなぜBになるのか」を改めて考えることによって、「AならばCである。CならばBである」というAとBの間を繋ぐ要素Cを発見(または再確認)できることが多い。さらに「AであればなぜCになるのか」、「CであればなぜBになるのか」を考えれば、またDやEが見つかる。なぜを5回繰り返せ、とはよく言われる言葉である。

また、「事実を前に」というのも極めて重要で、思い込みがあるとなつて事実の把握が大雑把になり勝ちだ。「どの程度Aならば、どの程度Bなのか」と定量的に掴むこと、またその微妙な差までも見つけ誤差と真の差を見分けることも大切だ。

これらはいずれも際限のない知的な探究といえる。技術者の姿勢として是非とも継続したい。どんな優秀なアイデアも、最初からいきなり成功することは稀である、というより少なくとも私の30年近い経験では「ない」やってみて、失敗と改良を積み重ね、これらの事実を前に悩んだ挙句にやっとモノになる。

ところで、最近のクルマの技術進歩を見る時、構造的な工夫も無いではないが、大きな技術革新のキードライバーは、①材料、②加工技術、③電子技術、④シミュレーション技術の4要素ではないかと感じている。

昨今のマツダの例で見ても、次のようなものがある。

- ① 材料の進化については、02年の日本機械学会賞他を獲得した「高強度射出成形ガラス長繊維強化複合樹脂材料」やディーゼルパティキュレートフィルタなど。
- ② 加工技術の進化については、アルミ材摩擦点接合技術、セミドライ加工技術やハイドロフォーム成型技術など。
①②の複合として、第一回新機械振興賞を受賞したスリー・ウエットオン塗装など。
- ③ 電子技術については言うまでもなく、パワートレイン制御や、IT、安全など。
- ④ コンピューターを利用したシミュレーション技術では、強度解析のみならず、衝突、NVH、バーチャルリアリティ、製造工程シミュレーションなど。

どの技術も、前述の弛まざる探究心の成果であると確信する。

おわりに、45億年といわれる地球の歴史の中で、今ほど人類がエネルギーを消費している時代はない。これからのクルマの技術の進む方向に環境と安全への対応が欠かせない。

先人達の知恵を乗り越え、自然の法理を今まで以上に有効に活用しながら、人々の感性や行動にもっとフィットすると共に、地球規模で生物・資源とも共存できる、世界一のクルマ作りにこれからも挑戦し続けたい。