



未来に向けて先人のDNAを受け継ぐ

ダイハツ工業株式会社
取締役社長

箕浦 輝幸

1907年3月、大阪高等工業学校(現・大阪大学 工学部)と大阪の実業家の有志が、産業立国に貢献する発動機の国産化を目指し、ダイハツ工業株式会社の前身である「発動機製造(株)」を創設しました。12月には最初の製品「6馬力吸入ガス発動機」を完成させております。

1930年12月の三輪自動車第1号車「HA型」から自動車の開発・生産を始め、1951年12月には、社名を「ダイハツ工業(株)」に変更しました。

1957年8月には「町のヘリコプター」として爆発的な人気を博した軽三輪自動車「ミゼット」の生産を始めました。それ以降、私どもは軽自動車をはじめとするスモールカー分野の専門メーカーとして、お客様の多様化するニーズにお応えすべく幅広いジャンルの商品を市場投入してまいりました。

国産発動機の開発に向けて、ゼロからの挑戦に取り組んだ創業期、産業復興の一翼を担った戦後等、それぞれの時代を生きてきた先輩達のモノづくりに対する真剣な姿勢が、ダイハツのDNAとして受け継がれてまいりました。そのDNAが人を育て、たゆまぬ努力と開発にチャレンジする原動力となっています。

近年、地球規模で解決しなくてはならない問題の一つとして、地球温暖化や資源の枯渇などがあります。世界的に環境への関心が高まっており、循環型社会への移行が進められております。

クルマを取り巻く社会においても、有限な地球資源を踏まえ、環境負荷の少ない循環型社会を目指し、あらゆる研究がおこなわれ、様々な取り組みが実施されております。

こうした中、ダイハツは省資源、低燃費、低排出ガスに優れたスモールカーの開発・生産を使命と考え取り組んでまいりました。

クリーンエネルギー車の分野では、古くは1970年の大阪万博で活躍が話題を呼んだ電気自動車をはじめ多くの実績を残しております。近年では、軽商用車初のハイブリッド車の販売や、現在公道試験中の燃料電池車の開発にも注力してまいりました。

ガソリンエンジンでは、2005年に新開発した「KF型」で、従来の軽自動車エンジンとは一線を画した「ロングストローク&コンパクト燃焼室」を採用し、独自開発したCVTとの組合せで10-15モード23km/lの低燃費を達成しております。

また、世界唯一の触媒技術として、パラジウム、ロジウム、白金の全ての触媒貴金属が自己再生する「スーパ



KF-VE エンジン

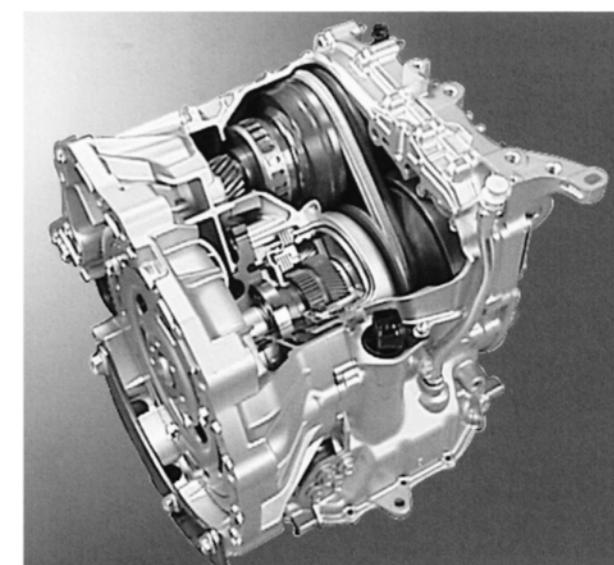
ーインテリジェント触媒」の開発に成功し、貴重な触媒貴金属の使用量を大幅に削減致しました。さらに、「触媒早期活性化システム」の開発によりエンジン始動時の排出ガスのクリーン化を実現させております。

市場を見れば、国内は少子化、高齢化が進み、量的成長が期待し難い状況にあります。一方、海外では、BRICsやアジアを中心としたモータリゼーションにより、市場が活性化しており、世界中の自動車関係者から熱い注目を集めております。

ダイハツは、完成車輸出とともに、アジアを中心に現地での生産を進めてまいりました。

インドネシアでは、トヨタ自動車と共同開発した「セニア(トヨタ車名:アバンザ)」を、マレーシアでは、小型乗用車ブーンをベースとした国民車「マイヴィ」の現地生産・販売を開始し、お客様に高い評価をいただいております。

また、スモールカーに対する期待が高まっている中国



新開発CVT(自動無段変速機)

においては、2007年前半に第一汽車と協業で、ダイハツの得意とするスモールカー技術とクルマづくりのノウハウを活かした生産ラインを吉林で立ち上げる予定です。

ダイハツは、これからも現地現物でその国、その地域のお客様のご期待にお応えできる車を開発し、より多くのお客様に「安全性」「快適性」「環境性」「品質」に優れたスモールカーの素晴らしさを実感していただけるように努力してまいります。

2007年3月、ダイハツは100周年を迎えます。これも、ダイハツを支えていただいたお客様、関係者の皆様のお陰と心から感謝いたしております。

私自身も、次の100年に向けて先人の志を受け継ぎ、独創的な技術で社会に貢献できる企業風土づくりに、率先して取り組んでいく所存です。

皆様方の一層のご支援、ご指導を賜れば幸いに存じます。



セニア



ムーヴ