



小さなクルマの大きな夢 日本の「Kカー」から 世界の「Eカー」へ

三菱自動車工業株式会社
常務取締役

相川 哲郎

三菱自動車は今年1月、当社初となるMR（ミッドシップエンジン・リヤドライブ）レイアウトの軽自動車「i（アイ）」を発売しました。お蔭様で、各方面からたいへん高い評価をいただくとともに、従来の軽自動車では少なかった登録車からの乗り替えが全体の半分を占めるなど、かつて経験したことのない大きな反響に、これまでの苦労が報われた思いがします。

「i」は、2001年1月、「新概念のK（軽）カー」をテーマに企画を開始して以来、発売まで5年の歳月をかけ、エンジン・プラットフォーム・ボディすべてを新開発するというたいへんチャレンジングなプロジェクトでした。

MRレイアウト自体は特に珍しいものではなく、本格スポーツカーの世界では昔から定番のレイアウトです。また、1950年代の軽自動車は、FF用等速ジョイントが実用化されていなかったこともあり、ほとんどがMRに近いRR（リヤエンジン・リヤドライブ）レイアウトでした。

しかし、FFレイアウト全盛の今日、MRレイアウトをスポーツカーとは正反対の軽自動車という実用車に持ち込むことは、いろいろな意味で勇気があることでした。

軽自動車にMRレイアウトを採用するという構想自体は15年ほど前に遡り、その時の狙いは衝突安全性の向上でした。

衝突安全性を高めるためには、車体前部のフレームを

長く伸ばし衝撃を吸収しやすくする必要がありますが、軽自動車は全長が限られているため、その分客室スペースが圧縮され狭くなります。客室が狭くなると、たとえ安全性が向上してもユーザーの支持は得られず結果として軽自動車離れにつながるのではないかと考えました。そこで、この衝突安全性と居住性の「二律背反」を両立させる方法として考えたのがMRレイアウトでした。エンジンを後部荷室の下に配置するMRレイアウトであれば、前部の衝撃吸収ストロークを伸ばしながら、同時に客室も拡大することができます。

しかし、MR化はプラットフォームの開発に多大な費用が発生することから、この構想は机上検討で終わり、そのままお蔵入りとなりました。その後軽自動車は、1997年に衝突安全性の向上を目的として全長・全幅を拡大する新規格が導入されました。当社もこれに合わせて従来からのFF車、FR車を改良し、より安全性の高い軽自動車として発売しました。ところが、それから3年後の2000年夏、当社は深刻な市場品質問題を引き起こし、その直後からお客様の信頼を失うと同時に、販売激減という未曾有の危機に陥りました。「i」の企画はちょうどその真っ只中で行われていました。

当時私は「eKワゴン」の開発が繁忙を極めていたこともあり、「i」の企画は若いスタッフに任せ自由な発想で

取り組ませていましたが、「新概念」を実現させるために、かつて机上検討していた「MRレイアウト」もアイデアのひとつとして考えられることを示唆していました。

そして約一年間の検討の結果、いろいろなコンセプトが提案されてきましたがその中で、MRレイアウトの「i」の原型となる企画がもっとも魅力があり夢があるものでした。それは、衝突安全性と居住性という二律背反の両立のみならず、MRレイアウトを活かした数々の特徴を持っていました。今までの軽自動車ではありえない超ロングホイールベース、デザイナーのイメージどおりの真のワンモーションフォルム、大きなタイヤと小さな回転半径という二律背反の両立などなど。開発には多額の費用がかかるものの、信頼回復を最大の経営課題としていた当時の経営陣は、これまでにない魅力と夢を実現するMR車のコンセプトが、当社の信頼回復につながると判断し、「i」の企画にGOサインを出しました。今思うと、もし当社が順風満帆な状況であったならば、敢えてMR化に挑戦する理由はなく、「i」は今なおお蔵入りのままであったかもしれません。

その後「i」はその開発の過程で、さまざまな困難にぶつかりながらもそれらを乗り越え、これまでの軽自動車にはない大きな魅力と夢をもった小さなクルマとして世に問うことができました。

私は入社以来いろいろな車種の開発に携わってきましたが、軽自動車の開発を担当した時は、いつも楽しく仕事ことができました。学生時代は、関心のなかった私ですが、今では「軽自動車こそ面白い、軽自動車こそ夢がある」と思うようになりました。なぜ「面白い」とかという、制約があるからです。「制約がある」ということは「不自由である」ということではありません。制約があるほど自由な発想が必要ですし、制約があるほど、思いがけない知恵、新しいアイデアが生まれるものだと思います。

今から20年ほど前、初めて軽自動車を担当し新商品の開発を命じられた時に、全長・全幅の制約がある中で、スタッフの一人が苦し紛れに描いた背の高い軽自動車の絵（当時の「ミニカ」の屋根だけを高くしたもの）が、それまで行き詰っていた企画をブレイクスルーするきっかけになりました。その絵が、今では軽自動車の主流となっているハイトワゴンの先駆けとなった初代「ミニカッポ」の誕生につながりました。もし全長・全幅の制約が

なかったら、背を高くするという発想は出なかったかもしれません。

またなぜ「夢がある」とかという…。

1950年代に登場した軽自動車は、日本のモータリゼーション発展のために税制の恩恵を受けながら発展し、今では国内で販売される新車の3台に1台が軽自動車といわれるまでになりました。言い換えれば、「日本のモータリゼーション発展」という役目は十分果たしたと言えます。

しかし、これで軽自動車の役目が終わった訳ではなく、軽自動車は新たな役目を担うべき時が来たと思います。それは「環境への貢献」です。多くのユーザーが、日常生活では一人乗りかせいぜい二人乗りで使うことが多い自動車の使用環境を考えると、できるだけ小さくて燃費がよく排ガスが少ないクルマを普及させることが「環境への貢献」になるはずですが。その意味で、これまでの軽自動車いわゆる「Kカー」は、これからは環境に配慮したエコカー、すなわち「Eカー」として発展するのがふさわしい時代になっていると思います。そして、決められた規格の中で、さらに燃費が良く、排ガスのクリーンな環境対応車となるよう技術開発を続けていくべきだと思います。

また、「環境」は日本だけでなく世界のテーマです。そうすると、これまで育ててきた日本の軽自動車とその優れた技術が、「環境にやさしいミニマムサイズカー」として、今まで以上に世界中で求められる時代が来るのではないのでしょうか。

現在、当社は「i」をベースとしたEVを開発していますが、将来このような排ガスをまったく出さない軽自動車のEVが世の中に普及するようになれば、軽自動車はますます環境に貢献できるようになるでしょう。軽自動車は小さなクルマ、しかし環境への貢献では、まだまだ大きな夢を実現できるクルマです。そして、このように小さくて夢のある軽自動車が「日本のKカー」から「世界のEカー」へとさらに飛躍する姿を見るのが今の私の夢でもあります。



i（アイ）