



クルマづくりの原点へ 「決断・成果・スピード」

三菱自動車工業株式会社 取締役社長
益子 修

日本自動車殿堂 会長
芝浦工業大学名誉学長
小口 泰平

小口 今日、時代は大きく変わりつつあります。産業構造はもとより工業製品に対する新たな価値観が根付き、車づくりも従来の工業製品の概念から脱しなければならぬ時代に入ったように思います。

加えて、車づくりはエネルギー問題や環境保全、安全・安心への取り組みが社会的要請として一段と強まっています。

そこで、社会的意義をふまえた企業理念、三菱自動車の新たな企業戦略などについて新社長の意気込み・抱負、そして独自技術などについてお話を伺わせて頂きたいと思います。

提案型の企業に向けて

益子 私どもは昨年来、大変厳しい状況にありました。社会的使命をきっちり果たし得なかったことを正面から受け止めて、2005年度から2007年度にかけて、これを再生期間として位置付け、世の中に真に貢献できる企業として取り組んでゆきたい。

そこで、社長に就任するときに、「決断・成果・スピード」の三つを提案しました。決断の意味するところは問題を先送りしないこと。成果は社員一人一人が課題とその意義を明確にし、自らそのベクトルを統合して目標を達成すること。スピード感というのは、事の是非を待たずしてスピーディに推進するということです。

現在こうした取り組みの真っ只中にあるわけですが、その先の将来ビジョンと夢も大切です。その一つは提案型の企業にもってゆくこと。企業規模にこだわらずに、独自の技術や商品性を重視して、社会に貢献してゆくに焦点をあててゆきたい。その上で利益をあげ、企業価値を高めてゆくことが大切であろうと考えています。

小口 そうですね。この企業価値を高めるといことは、単に企業関係者にとどまりませんで、車のようにユーザーの利便性と価値意識に関わる商品をつくる企業にとっては重要なんですね。企業ブランドの再構築。それは三菱ファンならずとも皆期待していると思います。その具体的なケルン、いわゆる道しるべは、これまで様々な実績としてお持ちになっているわけですから。

益子 その例としてたとえば私どもはラリーでこれまで活躍してきましたが、その考え方自体が大切であろうと思っています。常々言っていることですが、ラリーだけのための強い車はつくれない、優れた市販車があってこそラリーに強い車がつくれるわけですよ。

そしてラリーで磨いた技術、たとえばエンジンの出力特性や足まわりとのマッチング、運動性能や空力特性、操縦性や安定性、車体の構造強度などたくさんの技術が市販車にフィードバックされ、よりよい車に進化してゆく。そしてその市販車の強みがラリーに強い車を生み出してゆく。こうした理念が重要であろうと考えています。



新発売「アウトランダー」(2005・10・17)

小口 まさに「テクノロジーのクローズドループ化」ですね。勿論スポーツとしてのラリーを楽しむ。クルマのスポーツと、他のスポーツとの大きな違いはツールである車のパフォーマンスとそれを操るドライバーの能力そして人・車・環境のインターフェースの在り方が勝負の鍵になります。一筋縄ではいかないわけですね。ここにポイントがあると思います。レースやラリーはこの難しい課題、たとえばよりコントロールしやすいインターフェースの追求、あの過酷な走りに応える耐久性などを実証する格好の場ですから。その成果を市販車開発に生かしてゆく。

近頃は、コンピューター上で数多くの車を作って量を競う風潮が広まって、迫力あるクルマ作りが失われつつありますので、そこに活を入れることにもなりましょう。

益子 会社の在るべき姿、それはこうしたチャレンジ精神を持続すると共に、一方では企業文化としての謙虚さ、思いやりの気持ちが不可欠であると考えています。

テクノロジーのクローズドループ化

小口 ところで、いよいよ「テクノロジーのクローズドループ化」とも言うべき新技術の車が出番を覗っているように見受けられますが。その先陣としてミッドサイズSUVのアウトランダーを発表しましたね。

益子 そう、アウトランダーはパワートレインやプラットフォ

ームなど新開発でして、MIVECエンジンはアルミブロックとすることで軽量化のほか高出力・高効率を実現しています。6速のスポーツモードCVTと電子制御4WDは、我が社の伝統ともいえる走行性・走破性を一段と向上させています。プラットフォームは衝突安全性も追求しています。

小口 エンジンは、2.4リッターのDOHC16バルブですね。エンジンに自信のある三菱ですから三菱ファンならずとも期待しているでしょう。走破性と言うとオフロードをイメージしますが、足回りのセッティングとショックアブソーバ効果がオンロードの走りのよさを実感させます。それにアクティブコントロールと4WDの統合制御を担当された方々の成果に敬意を表したいですね。



2006年1月発売予定「i(アイ)」

益子 来年に向けた取り組みにも期待していただければと。2006年の1月発売をむけて、革新的な新型の軽自動車「i(アイ)」をモーターショーでご披露しますが、これはリヤーマッドシップレイアウトです。

小口 エクステリアデザインそれにレイアウトなど興味深いですね。このモデルを拝見して、思い出したことがあります。あくまでも一般論ですが、4輪車を自然界の動物になぞらえますと、四足動物の仕組みが理想といえましょう。前足と後足が動力を発生していますが、その主な動力は後足が受け持っています。いわゆる後輪主導の駆動です。自然の理の力学からするとその方が走破性は良いわけですし、かねてよりそうあって欲しいと願っていました。

取えて、もう一つ言わせていただくと、今日の車は旋回するとき外側に傾きます。これは違う。自然界にこのような動きをするものがあるでしょうか。人工物でも、飛行機は内側に傾いて旋回しますし、船もそうです。人間も外側に体を傾けてコーナーを走り抜ける人はいません。自動車だけが間違えてしまった。それは力学的に不利です。ドライバーは曲がる方向の情報をもって走るわけですから、外側に傾くとその分不利になるということです。

益子 成る程、そう言われればそうですね。確かに理の追求、新たなものへのチャレンジ精神は大切ですね。

まさに「i(アイ)」はその一つともいえます。岡崎のテストコースでこの車に乗ってチェックをしていますが、いい車になってきています。先日も水島の工場で確認をしてきたところですが。

小口 それは素晴らしい。社長じきじきにクルマづくりを現場で指揮するという、これこそ本道だと思います。ところで、未来技術のインホイールモーターの電気自動車について伺いたいですね。

次世代電気自動車の開発を推進

益子 私は、環境問題がこれだけ注目を集め、しかも原油高騰が世界経済に影響をもたらしていることを考えると、これからは既存のガソリンエンジンにのみ頼っているわけにはいかない。新たなシステムの展開が不可欠です。

私どもは「環境の世紀」にふさわしいクルマづくりを目指して、「MIEV(ミーブ、Mitsubishi In-wheel motor Electric Vehicle)」と名付け次世代電気自動車の開発、ハイブリット車や燃料電池車の技術開発を積極的に進めています。

たとえば、インホイールモーターを後輪に搭載し、リチウムイオン電池を用いた実験車「コルトEV」を走らせています。手応えを感じていますよ。

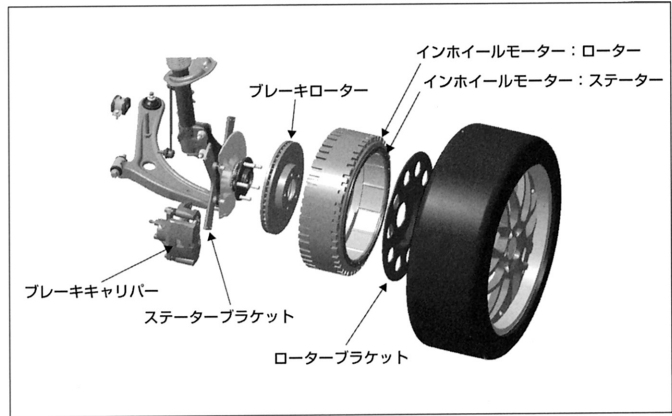
小口 かつて電気自動車はガソリンエンジンの発明に



開発が進むコルトEV(インホイールモーター実験車)



実験車コルトMIEVに搭載のインホイールモーター



インホイールモーター（アウターローター式）
実験車ランサーエボリューションMIEVに搭載

よってその座を譲った。オイルショックの時期に再度注目され、私も通産省の電気自動車プロジェクトに参画した経験がありますが、限界がありました。今度はまさに三度目の正直。時代は動き、追い風が吹き始めています。鍵になる電池技術をグループにお持ちですし、インホイールモーターが凄い、期待しています。最後に、御社の経営の強みをお話頂けますか。

益子 私どもの強みの一つは海外での順調な経営とその戦略があります。アジア、アセアン諸国で活躍していますし、アジアのデトロイトと言われているタイの輸出基地では1トンピックアップを年間11万台、近い将来には

13万台を目指します。

最近では中近東や中南米を視野に入れています。ヨーロッパでは工場をもっていますがこれも順調。ロシアやウクライナでも販売台数がのびています。何よりも嬉しいことは、こうした国々の経済発展を手伝うことができ、その方々の活力に接することが出来るのが楽しみです。

小口 こうしてお話を伺っていて、益子社長さんは明るいですね。そのジェントルな経営理念とセンスの良さは三菱自動車を再建し、大いなる発展に貢献されることと思います。ご健闘をお祈りいたします。

(2005年「JAHFA No.5」収録)



コンセプトD:5



コンセプトX