



## 世界に誇る ロータリーエンジン技術

マツダ株式会社 代表取締役社長

井巻 久一

日本自動車殿堂 会長  
芝浦工業大学教授 前学長  
小口 泰平

**小口** この度日本自動車殿堂は、地方出展第一号として、熊本市立熊本博物館に、殿堂入りをされた方々の展示を致します。また、それに合わせて日本が誇る歴史車、マツダコスモのロータリーエンジンの技術展示を行ないますが、これは御社のご協力なしにはできないことでした。殿堂者の方々の、地方における紹介展示を行なうというだけでなく、当法人の趣旨であります日本が誇る自動車技術の伝承の一環として展開した次第です。

快くロータリーエンジンの技術展示に協力して頂きましたことを、先ずは御礼申し上げたいと思います。

地方の博物館はその地方の人々が、来館見学されるだけではなく、昨今ではむしろ県外からの来館者が多いのです。それも隣接県や九州域内からだけではなく、本州南部や国外である韓国や中国からの来訪者もあるそうです。

博物館側としても、座して来館者を迎えるだけではなく、例えば博物館の展示物の持つ意味合いなどを、来館者の理解のレベルや年齢に合わせて、解り易く解説する案内ボランティアを擁しています。最初の設置は、当法人の活動にご理解とご支援をいただいております国立科学博物館ですが、地方にあっての案内ボランティアを、早いうちに設置したのはこの熊本博物館でした。

ここの案内ボランティア組織である「博萌会」のメンバーには、いまやハングルや北京語の達者な方々が必

要となる時代が到来しましたね、と話がはずみました。

また博物館の来館者の年齢は多様です。折角の機会を生かすべく、ロータリーエンジンの素晴らしさとその仕組み、ひいてはそれを成し遂げたマツダの向洋魂(むかいなだだましい)を、青少年や大学生などはもちろん、付き添いで来館するご父母様にも、受けとめていただければと考えています。

**井巻** 結局日本はモノづくりに生きる国です。私どもの工場にも、最近では子供たちの見学が多いのですが、小・中学生はともかくとして、幼稚園レベルでは、場所が工場中心ですから万一ケガでもあったらいけないと、はじめのうちは断っていたのですが、今では保母さんに引率されたりして訪れます。

皆、目を輝かせて自動車が組み上がるさまを見ていますね。最近では、見学の申し込みも殺到しています。しかし、一方では、関心が自動車から離れてしまう傾向もみられ、欧米とはそこが違います。欧米では若者が実に熱心です。ですから、自動車の技術の奥の深さや研究の面白さを青少年たちに感じさせるのは、日本自動車殿堂の役割の一つであろうかと、私どもも期待しているところです。

**小口** そういつて頂けると励みになります。私どもは大袈裟かも知れませんが、自動車産業のサポーターの心づもりしております。自動車はただ乗り回すだけでも面白

いのですが、自動車を考え、進化させ、開発に至る面白さも、是非現代の若者たちに、伝えていきたいと切望しています。

**井巻** 昨年にはまた、弊社の松田恒次元社長を、殿堂入りとして選定して頂きまして、誠にありがとうございました。

マツダが開発したロータリーエンジンは、当社の技術的誇りというだけでなく、創業家である松田家にとっても、格段の思い入れのあるものだと思います。このエンジンの実用化には、多くの困難と労苦がともないました。もちろん多額の開発費用も含めてです。フェリックス・ヴァンケル博士がこの原理を発明されたとき、このエンジンの実用化と開発に名乗りをあげたGMを始めとするほとんどの自動車企業、航空機メーカー、汎用機企業など、100社に及ぶ企業が途中で音を上げて、開発を諦めて手を引いたほどです。自動車分野で唯一マツダだけがこの実用化に成功しました。

しかしこれは、生半可の努力ではありませんでした。長期に亘って本当に苦勞をしました。この開発が思うように進捗しなかった時代、松田恒次元社長の心勞も大きかったと思います。家庭に仕事を持ち込まない、公私の峻別に厳しい方でしたが、そのご苦勞の程を家族の方々は多分息を詰めて見守っていらしたでしょうね。

この実用化のメドが立ったときは、松田恒次元社長もさぞ嬉しかったと思います。松田恒次元社長が日本自動車殿堂の、殿堂者として選ばれた功績の一つが、このロータリーエンジンの開発指揮にあると明記してありました。そのことを松田ファミリーの方々が、とても喜んで下さった。私にとってこのことが生涯の喜びでした。

今や当社と創業家の間の関わりも、事業の上では薄れていたのですが、先日お宅に挨拶に伺った折に、松田恒次元社長の手になる揮毫<sup>きごう</sup>を頂きました。

今では創業家の直接的なご指導の機会はございませんが、一旦取り組んだら決して諦めないという松田恒次元社長の遺訓は、当社の隅々に未だに脈々と生きております。

ご承知のように、マツダ本社を見下ろす府中の丘の上に、松田恒次氏と並んで息子さんであった松田耕平元社長の墓石もありますが、現社長の私は決算期など折に触れては、墓参を兼ねて報告もしています。

**小口** 企業経営は一面で非情なものです、そのなかでそうしたお話を聞きますと心が温まります。振り返ります



宇品第2工場操業開始記念式典

とマツダがフォード社と提携してから、ウォーレス、ミラー、フィールズ、ブースと4氏の社長就任を経ての日本人社長が、マツダのプロパーである井巻社長です。マツダ・マンの優秀性、アテンザやRX-8などで見せた開発力に、フォード社が敬意を表したということでしょうね。

#### ロータリーエンジン開発・危機

**井巻** ウォーレス氏やミラー氏の時代は、財務の建て直しで大変でした。新製品の開発もままならず、製造も販売も既存の車の売り繋ぎで、皆大変に苦勞も重ね耐えてもきました。フィールズ氏の時代になってから、やっと展望が開けて、ミレニアム・プランというものを、皆の総意で設定しました。そういうステップを踏んできたのです。ブース氏はそのミレニアム・プランの展開中に、私と社長を交替された訳です。

私の仕事は次の10年に向けてどうハンドリングしていくかという道筋をつけることにあると認識しています。そのためにコーポレート・ストラテジー本部も設定しました。指標を示せば、マツダの人間はひた向きに努力してくれます。マツダは自動車会社の規模からいえば小さな会社です。ですから、皆がかけ持ちで頑張ってくれています。これがマツダの特色であり、他にない長所であろうと考えています。

ロータリーエンジンの更なる熟成にも、会社が苦しかった時代、つまりウォーレス氏の時代ですが、ロータリーエンジンは、今や採算に合わないのではとの指摘もありました。そのように考えている方々には“採算は取れないが、マツダ技術の象徴であるから”との説得は効きません。

しかしロータリーエンジン・グループは、どうしても開発を継続したいという。黙認をして他から開発費用を捻り

出したり、充分なことではできませんでしたが、それなりに苦勞もしました。設計も試作や実験の現場も、残業の補償も得られないのに、こつこつと遅くまで会社に残って頑張ってくれました。あのレネシス・ロータリーエンジンは、そうした苦勞の賜物なのです。

**小口** 私の専攻は、運動力学でしてエンジンそのものから少し離れますけれども、その昔、日本でレース活動が始まったときに、私はJAFの技術委員会のメンバーでしたが、そこで大論争をしました。ご承知のようにレースカーの区分は、エンジン容積で決められますが、その時メーカーの委員はロータリーエンジンに3倍の容積比率を規定するというのです。これには啞然としたものでした。新しい技術成果をあなたがたは潰すのかと、抗議の辞表を出したことを思い出します。そのロータリーエンジンが後にル・マンを征した。それは日本車最初の総合優勝であり、世界唯一のロータリーエンジンの成果であったのです。しかも当時優勢であったポルシェやジャガーを従えてのことです、何となく溜飲が下がりましたね。今から思えば、当時他のメーカーは、このエンジンを恐れていたのではないのでしょうか。

**井巻** エンジンだけではなく技術全般にわたって、熟成度を高めたいと努力しています、当社の現場の人間は本当に寝食を忘れて困難に取り組みます。この熱意だけは欧米には無いものでしょう。これが開発の強みであろうと思います。

また自動車という製品は外形デザインが大切です。乗りたいと切望される魅力が無ければ、どんなにエンジンやシャシーが優れていても、良い車であるとはいえません。そのためデザインの創造的環境をより充実させる一環でデザインルームを整備しました。

私も折をみてデザインルームに行き、進捗状況を確認したり、どういう趣旨でまとめているのかという説明は求

めますが、細部に口を挟むことはしていません。ロータリーエンジンだけでなく、当社の今後のデザインにもご期待下さい。

## 宇品工場の再開

**小口** 一時期閉鎖されていた宇品第2工場再開の嬉しいニュースも、お聞きました。欧州でのマツダ車の評価は定評あるものですが、近年はアメリカでも躍進の様子を見せていて嬉しい限りです。

ところで本題からは外れますが、井巻社長に対する社員の方々の信頼感がとても高い、しかも親しみを持たれていらっしゃる。ご自分では語り難いと思いますが…。  
**井巻** 宇品第2工場に就いては、3年前に自分の手で閉めましたがなんとも言えない気持ちでした。それを今回は皆の懸命の努力が実って再開できました。これは実に嬉しかったですね。テレビなどメディアの方々も、大勢取材にみえていましたが、メディアを意識した上手なお行儀の良い挨拶など、どこかに飛んでしまいました。皆が共に必死に頑張ってくれて、今日という日を迎えられること。涙がこみ上げて絶句もしましたし、工場の皆も共に泣いてくれました。

私は何事も率直に語り、誰とも率直に接しています。私は地元の間人ですし、美辞麗句にも縁の無い間人ですから今さら飾ってみても仕方ありません。昔は生産現場を管理しておりましたが、その頃は工場に1万2千人がおりました。今は7千人ですが、どちらにしても言辞だけで掌握できるはずありません。

結局、率直に接して正直に胸のうちを語り、後姿も見えるしかない、それは社長になった今でも変わっていません。海外に行ってもそうですが、それが私の流儀なのです。

(2004年「JAHFA No.4」収録)



アクセラ・イメージスケッチ



アテンザのクレイモデル