

解 説



＜ルポルタージュ；第30回企業交流会＞ 品質工学を通じて自動車開発の生産性向上に挑む(1)

＜ Reportage; 30th Exchange Meeting at MAZDA ＞
A Challenge to Productivity Improvement of Car Development
by Robust Quality Engineering (1)

坂本 雅基*¹
Masaki Sakamoto

澤田 位*²
Tatsu Sawada

細井 光夫*³
Mitsuo Hosoi

1. はじめに

＜大盛況の参加者＞

品質工学会は第30回企業交流会を2019年3月8日（金）広島市のマツダ(株)本社において開催した。

「自動車開発の生産性向上に挑む—MBDを軸とした新しい開発体制へ—」をテーマとする交流会は、全国から170名の会員と非会員、さらにマツダからも500名の参加を得て開催された。学会事務局の話では、参加者数は近年にない多数だという。筆者らは、公開されているマツダでの研究事例で予習しながら交流会に臨んだ。

なお本企業交流会の公式の報告は、別に事業部会から公表されている（『品質工学』2019年6月号）。ここでは、当日の講演者や壇上発表者らの発表を通じて発信された提言を筆者らがどのように受け止めたかの感想を記録し、当日広島に参集できなかった学会員が、公式報告書と合わせて交流会をより立体的に理解できることを企図して執筆するものである。

私達は今回の交流会が近年になく大盛況であった第一の理由は、マツダのSKYACTIVエンジン開発が品質工学とMBD（Model-Based Development）を有効に活用したという話題性が大きかったと考える。また同社の生産部門は2006年に第1回田口賞

を受賞している。マツダにおけるMBD活用の根底には品質工学の考え方が根付いており、文字通り品質工学活用の先進企業である。適用の範囲やレベルに差があるものの、状況はトヨタ、日産でも同様である。今回の盛況は、自動車産業におけるMBDの取組みに関心を持つ企業や技術者が多いことを示しているが、筆者らは今回の「大盛況」を一過性に終わらせてはならないと考える。

本レポートは、そのような問題意識も持ちながら執筆した。なおレポートの内容に関する一切の責任は筆者らにある。

＜谷本会長挨拶＞

午前中の工場見学にはバスの都合で参加者が限られたため、多くの参加者にとっての交流会は品質工学会会長である谷本勲の挨拶から始まった。

谷本の挨拶は自らの開発担当役員としての経験、学会発足、平成時代の始まりから終わりの時代背景、それはまた世界史的な変動の時代でもあったことなどを踏まえ、マツダ開催の意図や狙いを述べた。

「アルプス電気において品質工学に関わった時、コンポで成果を出してOEMに行こうとしたが、作業改善の成果が認められずどうにもならなかったのが自動車業界だった。そのような中、機能性評価を認めてくれたのがマツダだった」と述懐するとともに、今回は平成最後の企業交流会であることを踏まえ、「平成時代は一言で言えば、日本産業の失墜があり、ベルリンの壁の崩壊があり、その後東西冷戦終結による大きな構造変化があった」と総括した。

昭和までの日本は、日本的経営を確立し、品質を

*¹ 花王(株)、本誌編集委員

*² NMS研究会、本誌編集委員

*³ (株)小松製作所、本誌編集委員