



## お客さま・社会からの期待にお応えするために ～「SUBARU XVハイブリッド」に込めたスバルの理念～

2013年6月24日、スバル初のハイブリッドシステムを搭載した「SUBARU XV ハイブリッド」が発売されました。スバル独自の技術で他社のハイブリッドとは一線を画すこのエコカーには、社会課題の解決に向けたスバルの真摯な想いが込められています。スバルらしいハイブリッドとは果たしてどんなクルマなのか。モータージャーナリストで一児の母でもある川端由美さんが商品企画本部主査・福井秀昭に伺います。

### ■ 機能と環境性能が調和した、スバルならではの“バリュー”

川端： 「SUBARU XV ハイブリッド」はスバル初のハイブリッドとはいえ、市場では後発のハイブリッドカーです。しかし、だからこそ“環境とは何か？”ということを変更して提示できるチャンスであると思います。今回の「SUBARU XV ハイブリッド」ではスバルの姿勢がどのように表現されているのでしょうか。

福井： ひとつは“Fun to Drive”を感じていただけるハイブリッドにするということ。もうひとつはXVのトップグレードにふさわしい装備や性能を備えること。このふたつを意識しました。国内ですでに多くのカーメーカーがハイブリッドカーを市場投入しており、ハイブリッドへの取り組みは、スバルが社会の一員として生きていくための必須テーマだと捉えていました。

川端： クルマを買う時に環境のことを考えないわけにはいかないという時代の中で、スバル独自のテクノロジーで環境に対してアプローチしてほしいと期待されていたお客さまは多かったと思います。

福井： 「SUBARU XV ハイブリッド」では燃費がいいのはもちろん、ハイブリッドという技術を活用してさらに運転を愉しくするというアプローチをしています。そうすることで、走りにこだわりのあるお客さまの満足度を高めることができるのではないかと考えました。

川端： そういった意味では、今までにないハイブリッドカーが出てきたなという印象を持ちました。小さなクルマに乗り換えるダウンサイザーの人たちにも素直に受け入れていただけそうなクルマですね。

福井： 元々「インプレッサ」でも車格が上だとか下だというのではなく、とにかくいいクルマをつくらうという想いを持っていましたし、今回はさらにハイブリッドという新たな価値を加え、さらにクラスレスなところが表現できたのではないかと思います。



川端由美氏（かわばた・ゆみ）

工学を修めた後、エンジニアとして就職。自動車雑誌の編集部員を経て、現在はフリーランスの自動車ジャーナリストに。自動車の環境問題と新技術を中心に、技術者、女性、ジャーナリストとしてハイブリッドな目線を活かしたリポートを展開。

川端： スバルのクルマを購入されるお客さまは、安いから国産車を選ぶというよりは、スバルが好きだから買うという方が多いと思います。ある程度いろんな選択肢がある中で、能動的にスバルを選んでいる人が多いですね。アメリカではこのことを、払ったお金に見あう以上の価値があるという意味で"バリューな選択"という言い方をしています。例えば2,000万円のクルマだとしても、払う価値があれば"バリュー"という言い方をします。

福井： スバルのクルマを買っていただけるお客さまは、機能と環境性能のバランスに"バリュー"を感じられている方が多いと思います。もちろん燃費というのはひとつの大切な要素ですが、燃費以外の車としての価値をきちんと持っている事がとても重要だと思っています。

川端： ユーザビリティの高さを評価しているお客さまも多いですね。

福井： 例えばシートを倒せば自転車が詰める、ワンちゃんを飼っていてドッグケージがちゃんと入る、そういった機能性を評価していただくことも多いです。優れた性能のものを「所有する喜び」であるとか、「自分がこれを運転しているんだ」という部分に満足を感じて対価を払っていただけるお客さまが多いのではないのでしょうか。



スバル商品企画本部主査

福井秀昭（ふくい・ひであき）

1994年入社、パワーユニット研究実験第一部（制御技術グループ）配属。電子技術部パワーユニット電子技術第一課、エンジン設計部主査などを経て、2008年より現職。

## 【ハイブリッドだからこそ、“走る愉しさ”にこだわる

川端： 水平対向エンジンにハイブリッドシステムを載せるということは、かなり難しい挑戦だったと思いますが、開発に当たって特に苦労されたことはありましたか。

福井： まず最初にモーターやバッテリーを置く位置を決める、つまりパッケージングを決めるというところで苦労しました。ハイブリッドシステムでは電池やモーターなど100kgを超える重量物を積む必要があるのですが、普通はその重量が走りに影響してしまうんです。その重さ感じさせないようにすることが特に苦心を重ねたところでした。

川端： とても真面目に水平対向エンジンの魅力を貫こうとしているなと感じます。しかも、それを量産車で実現しているということは、世界で唯一と言ってもいいくらいですよ。

福井： ほかにタイヤを新たに開発したり、足回りに補強部品を入れて歪みを抑えたりして、ハイブリッドでも走りの愉しさを感じていただけるようなチューニングを行っています。実はハイブリッドシステムだけでなく走りの愉しさのためのチューニングも最後まで時間をかけて開発してきました。

川端： 実際に「SUBARU XV ハイブリッド」を運転させていただいて、いちばん感じたのはステアリングの心地よさでした。ハンドルを切った分だけ自分の予測に合った曲がり方ができるという点ですね。言葉では簡単ですが、実現させることはとても大変なことです。これまでの他社のハイブリッドでは、重量増加や燃費志向の足回り設定などからどうしてもハンドルのフィーリングが悪くなってしまう印象があったのですが、そこを全く感じなかったのもとても驚きました。

福井： 今回の「SUBARU XV ハイブリッド」では、スバルが出すエコカーとはこういうものだ、というひとつの方向性を提示できたのではないかと考えています。まずクルマとしての基本である運転の愉しさがあって、それを犠牲にしないで環境性能を底上げしていくこと。それこそがスバルがお客さまに受け入れていただけるエコカーのアプローチです。



今回の対談前に「SUBARU XV ハイブリッド」を試乗していただき、乗り心地の違いをチェックしていただきました。



川端： エコ指向の人が乗りたがるようなクルマがあふれている中で、ドライビングプレジャー指向の人が乗りたくなるようなエコカーを提示したということは、社会に対して大きな貢献になっていると思います。

## ■クルマの機能を通して社会的な課題に貢献する

川端： これからのクルマにとって、環境性能はあって当然のものになってくると思います。「環境性能を売りにした商品です」という今までのキャッチコピーでは通用しなくなるでしょうね。

福井： スバルとしては、環境性能は当然に取り込んだうえでスバルらしさを出していきたいと考えています。そういった意味では、環境だけではなく「安全」も当然のテーマとして捉えています。

川端： 安全といえば、スバルが大きく社会に貢献したなと思うことのひとつに「EyeSight」があります。ここ数年は「日本では安全装備はお金にならない」と言われていたのですが、「EyeSight」の登場後に圧倒的に状況が変わりました。

福井： 今回の「XVハイブリッド」では「EyeSight」の装着率は9割を超えている状況です。

川端： それはすごいですね。これまでも技術的に優れているだけのものなら世の中にたくさんありました。しかし、いくら優れた技術だとしても使ってくれる人がいなければCSR上何の意味も持ちません。300万円前後のクルマで10万円前後のオプションで9割以上もの人が装着している、ということの社会的な意義はとても大きいですね。

福井： 弊社の「Motion-V」のCSR目標の中に、「社会的な課題に寄与する商品・サービスを」という項目があります。「EyeSight」ではそれが具現化できたのではないかと思います。それに加えて弊社では「オールラウンドセーフティー」という安全のためのキーワードを核に安全技術の向上を進めております。これは乗っている人も安全であり、さらにクルマの周りにも安全である、というスバルの安全に対する基本的な考え方です。この考え方を実現させるために「EyeSight」というテクノロジーは、これからさらに進化させていくべき機能であると感じています。

川端： 「エコクルーズコントロール」ではいかがですか。

福井： 「エコクルーズコントロール」はスバル初のハイブリッドと、スバルにしかない「EyeSight」という組み合わせでしか出せない価値をお客さまに感じて頂きたいと考え、企画しました。「EyeSight」に元々付いている「全車速追従機能付クルーズコントロール」をハイブリッド用に進化させたもので、ハイブリッドのモーター走行の領域を最大限活用した追従走行を行う事でガソリンを使わない領域が増え、環境に配慮した走行ができるようになります。

川端： 通常のクルーズコントロールを使っていると、前のクルマに頑張って追従しようとするために燃費が悪くなることがあります。疲れている時にクルーズコントロールを使っていると、いつも燃費が悪くなってしまうのでジレンマに思っていました。クルーズコントロールは本来、能動的な運転の時に使用する機能ではないですから、走る愉しさを損なわずに燃費がよくなるという、すごくいいところを狙っているなと思います。



ステレオカメラを用いた先進運転支援システムの「EyeSight」。

## ■ 次の世代の子どもたちがクルマを好きになるために

福井： クルマの個性という部分については各メーカーがそれぞれ考えていくべきテーマだと考えておりますが、クルマのベーシックな価値という意味では、今後どのように移り変わっていくのでしょうか。

川端： 昔でしたら分かりやすい"プレミアム"という価値がありました。ひとつの要素さえ突出していれば"プレミアム"という価値を認められていましたが、この"プレミアム"の概念が画一的なものではなくなっています。例えば、時速100kmで走るクルマが自慢だったりしたのですが、今は軽自動車でも100kmで走る時代ですからね。これからは、その人の生活に溶け込むようなものこそ、その人にとっての"プレミアム"であり、満足になってくると思います。ただ難しいのは、そこに本質の良さが共通して必要だということです。衣料品や家具など安価で良質なものがすぐに手に入る時代にあって、カスタマー・サティスファクション（顧客満足）というのはもう当たり前のもの。カスタマー・ディライト（顧客感動）こそが重要です。

福井： 自動車産業は先進国ではすでに成熟産業となっておりますから、次はどういう価値を提供していくのか、どうしたらお客さまの感動に結びつけられるのか、ということは自動車メーカーにとっての重要な課題となっております。ただ、スバルの場合はドライビングプレジャーとファンクションがうまく融合しているかどうか、といった部分がカギになると考えています。ちょっとした気遣いや気の利いた機能がお客さまに感動をもたらすことがあるかもしれません。お客さまはモーターを買っているわけでもないし、ハイブリッドシステムを買っているわけでもありません。自動車という商品を買っていただいていますので、商品としての価値というものを大事にしなが、基本的な価値を底上げするためのテクノロジーをうまく使っていくというアプローチでお客さまの満足を高めていきたいと思えます。

川端： 世界中でインディペンデントな自動車メーカーが少なくなっている中で、スバルはとてユニークなメーカーだと思います。「エンジンはみんな群馬県産です」という個性は、今の時代にあってたいへん貴重なことでプレミアムな要素のひとつだと思います。スバルならではの技術力とアプローチのユニークさという強みを活かして「私たちがスバルです」という「SUBARU XV ハイブリッド」のようなクルマを今後もつくっていただけたら、クルマを好きになる子どもたちがもっともっと育つのではないかと思います。個性的なブランドであるというDNAを持ち続けていただけて、クルマが好きな世代を引き継いでいていただきたいと思います。

福井： これからも果敢にチャレンジしていきたいと思えます。今日はどうもありがとうございました。

