



お仕事のスピードアップに！ 広域配送に！ お仕事の 販路を広げる

1500CC 72PS 1トン積

■高速時代にマッチした高速耐久力がある

■ごらんください ダイナミックなフラットデッキスタイル



マツダ クラフト 1500CC 60PS 1/1.5トン積 3人乗

昭和40年(1965年) 6月に発売されたセミキャブオーバートラックのクラフト。1t積み、1.5t 積みの標準車、三方開車にぐわえ、のちに定員6名、1t 積みのダブルキャブ、1t 積みのパネルボックスを装着したパネルバンがラインナップされた。



ぜん新なスタイルで すてきなドライブ！

マツダライトバス AEVA (C) 2000cc/81馬力



マツダライトバス AEVA (A) スタンダード 25人乗 AEVA (B) デラックス 22人乗 2000cc/81馬力

斬新なスタイリングで人気を呼んだマツダライトバスAEVA (C) 型(左)とAEVA (A) 型(右)。リアには独立したトランクルームを備え、観光用や送迎用はもちろん、スクールバスなどでも活躍。エンジンは81PS/4600rpm、15.5kgm/2000rpmの1985cc 4気筒OHVが搭載されていた。



マツダE2500ディーゼル

英国パーキンス社と共同開発した2522cc水冷4気筒4サイクルのXA型ディーゼルエンジンを搭載した中型トラックのE2500シリーズ。オーバートップ付きの5段トランスミッションと組み合わせられ、最高速度は100km/h (2t、ロングボディー車)を実現した。昭和42年(1967年) 1月発売。



イタリアのカロッツェリア、ベルトーネ社の協力のもとにデザインされた美しいエクステリアを持つルーチェは昭和41年(1966年) 8月に発売された。当時の東洋工業の技術を集結して開発された高級車で、連続最高速度150km/hの走行性能と優れた乗り心地を両立。スーパードライブと呼ばれるボルクワナー製オートマチックトランスミッションの設定もあった。



2代目ファミリアはニューファミリア1000シリーズとして昭和42年(1967年)11月にデビュー。個性的なオーバルシェイプデザインは、広々とした室内空間を実現。4段トランスミッションは、ハンドル式とフロア式が選択可能だった。



ニューファミリアシリーズの上級バージョンとして昭和45年(1970年) 3月に発売されたファミリアプレストシリーズ。最上級グレードの1300スーパーデラックスには、木目のインパネにコンソールボックスやオートクロックなどを装備した。



ハイウェイで冴える「いなずまパワー」のOHC

1300CC 75馬力 6000rpm 最高時速150キロ 0-400m18.6秒 5人乗車時！

1000CC 62馬力 6000rpm 最高時速140キロ 0-400m19.3秒 5人乗車時！

見えない個所にも、最高レベルのメカニズム

ファミリアプレストシリーズに搭載された直列4気筒OHCエンジンは、75PS/6000rpm、10.5kgm/3000rpmを発揮する1272ccと、62PS/6000rpm、8.1kgm/3500rpmを発揮する985ccの2タイプ。そのシャープなフィードリングは「いなずまパワー」と呼ばれた。



3代目プレマシーは平成22年（2010年）7月に発売された。スタイリッシュなデザインに多彩なシートアレンジが可能なフレキシブルな室内空間はさらに快適性が向上した。平成23年（2011年）には日産ラフェスタハイウェイスターとしてOEM供給もされた。



新世代技術SKYACTIVと魂動デザインを全面的に導入した第1弾が、平成24年（2012年）2月発売のCX-5である。デミオ、アクセラ、アテンザに次ぐ基軸車種としてのブランド力向上を担ったCX-5は、マツダの年間販売台数の約1/4を占めるまでに成長していった。



デミオEVはマツダらしい走行性能とJC08モードで200kmの航続距離で平成24年（2012年）10月から限定リース販売された。



マツダのフラッグシップモデルである3代目アテンザは平成24年（2012年）11月に発売された。世界中の自動車メーカーが各々のブランドを体現するクルマを投入するCDセグメントで、アテンザは新世代技術SKYACTIVと魂動デザインを全面的に導入することでマツダが目指す「走る歓び」と「サステイナブル “Zoom-Zoom”」を突き詰め体現し、同時に、優れた環境性能や世界基準の高い安全性能を達成している。



平成25年（2013年）11月、マツダの年間販売台数の3割以上を占める最量販車種に成長したアクセラの3代目がSKYACTIV技術と魂動デザインを導入して発売された。3代目では「スポーツコンパクトの革新」をテーマに、一瞬で見る人を魅了する躍動的なデザイン、乗った瞬間に軽快でリニアなフィードバックを実感できる運動性能を実現し、初代からの伝統が継承されている。日本で初めてガソリン、ディーゼル、ハイブリッドの3つのパワートレインを同一車種でラインアップし、新たなカーコネクティビティシステムのマツダコネクトもアクセラから採用された。



4代目デミオは、SKYACTIV技術と魂動デザインの第4弾として平成26年（2014年）6月に発売された。新開発の「SKYACTIV-D 15」ディーゼルエンジンと共に、車の価値はボディサイズに比例するというクラス概念を打ち破るコンパクトカーとして、数多くの賞を受賞した。



SKYACTIV技術と魂動デザイン第5弾のCX-3は平成27年（2015年）2月にクリーンディーゼルエンジン専用車として発売された。CX-3は都会からアウトドアまでどんなシーンにも相応しいコンパクトクロスオーバー SUVとして好評を博し、その後ガソリンエンジンも追加された。



4代目ロードスターは平成27年（2015年）5月に発売された。環境・安全性能への要請が厳しさを増す中で、4代目ロードスターはライトウェイトスポーツカーの原点である人がクルマを楽しむ感覚を徹底追求するために「守るべきところを守り、変えるべきところは変える」という革新を続けることで誕生した。初代ロードスターの誕生から30年を超える今も、「人馬一体」という哲学を乗り手である世界中のオーナーやファンとつくり手であるマツダが共有し、その変わらぬ想いを糧として進化を重ね続けているのがロードスターである。



平成29年（2017年）2月、SKYACTIV技術と魂動デザイン搭載車として初のモデルチェンジを行った2代目CX-5。「洗練された力強さ」をキーワードに深化した魂動デザインと、G-ベクタリングコントロール等で走る歓びと同乗者の快適さを両立する走行性能を実現している。



国内市場におけるマツダの最上位SUVとして開発されたCX-8は平成29年（2017年）12月に発売された。これまでの多人数＝ミニバンという概念を打ち破る3列シートクロスオーバー SUVとして、発売以来2年連続で国内3列シートSUV販売台数のトップをキープしている。



2シーター化に加え、アルミ製ボンネットフードや特注のBBS製鍛造アルミホイールなどを採用し、徹底的な軽量化を図った限定車のサバンナRX-7∞（アンフィニ）バージョン。



昭和62年(1987年) 8月に追加設定されたサバンナRX-7カブリオレ。トップのルーフ部に樹脂成型のハードパネルを採用した3ウェイトップやオープン時にもクロズドの快適性を保つエアロカプセルキャビンが特徴。



ユーノスブランドのフラッグシップカーとして平成2年(1990年) 4月にデビューしたユーノスコスモ。シーケンシャルツインターボシステムを採用した量産車史上初の654cc×3ローター20B型ロータリーエンジンを搭載。贅の限りを尽くした内外装に世界初のGPSカーナビゲーションを備えたCCS（カーコミュニケーションシステム）を採用するなど、まさにバブル期の象徴ともいえるプレミアムクーペに仕上げられていた。



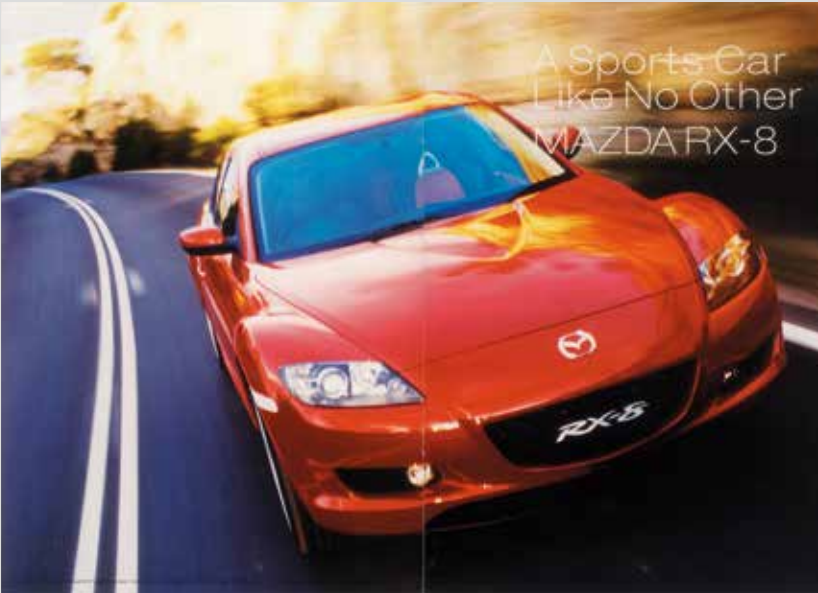
3代目RX-7は平成3年(1991年) 12月にアンフィニRX-7としてデビュー。オリジナリティ溢れる3次元曲面の美しいエクステリアには、初代から受け継いだリトラクタブルヘッドランプを採用。各部位の軽量化を徹底したピュアスポーツカーに生まれ変わった。



255PS/6500rpm、30.0kgm/5000rpmを発揮する654cc×2ローターの13B型シーケンシャルツインターボ付きロータリーエンジンをフロントミッドシップに搭載して前後重量配分50：50を実現。独自のスペースモノコックボディにはオールアルミ製4輪ダブルウィッシュボーン式サスペンションやP.P.F.（パワープラントフレーム）、トルセンLSDなどが採用されている。



当時の国内馬力規制いっばいの280PSを達成したマツダRX-7タイプRS。ビルシュタイン製ダンパー、左右非対称のポテンザS-07タイヤ、強化トルセンLSDなど、レースからフィードバックした専用アイテムを装着してサーキット走行にも対応した。



平成15年(2003年) 3月、新型ロータリーエンジンを搭載したRX-8がデビューした。Bビラレスの観音開き4ドアボディが特徴で、乗る人全員がスポーツドライビングを共有できる新しいタイプのスポーツカーとして人気を博している。



RX-8に搭載されている新世代ロータリーエンジンのRENESIS。サイド排気、サイド吸気のポートレイアウトを採用したRENESISは吸排気ポートタイミングのオーバーラップを解消、さらに吸気ポート面積を広く取り吸気抵抗を削減、未燃焼ガスを次の燃焼行程に送り込んで再燃焼させることで排出量を大幅に低減して、排気エミッションを従来ロータリーエンジンに比べて1／10以下に抑制した。自然吸気ロータリーエンジン本来のコンパクト化にも成功している。



平成24年（2012年）6月で生産が終了となったRX-8の最後の特別仕様車が「SPIRIT R」である。人気の6MT車には、エアロパーツやビルシュタイン社製ダンパー、「SPIRIT R」MT車専用のRECARO社製バケットシートやブロンズ塗装の19インチ鍛造アルミホイールなどが装着され、平成23年（2011年）11月に発売された。昭和42年（1967年）5月のコスモスポーツから始まったマツダのロータリーエンジン車の累計生産台数は1,997,366台であった。

マツダのマーク・商標の変遷と由来



東洋コルク工業株式会社登録商標（1920年1月設立）

コルククラッシャーの刃をかたどった外周の中に、東洋の「T」とコルクの「C」を配置したデザイン。



東洋工業株式会社商標（1928年7月制定）

東洋工業株式会社のコーポレートマークは、地球を表す丸に工業の「工」の字を組み合わせたデザイン。創業者である松田重次郎氏の「自分達の本業である機械工業で世界に貢献する」という想いをこめたものである。



マツダ三輪トラック DA 型（1931年10月発売）

他の国内メーカーがエンジンなどの主要部品を海外製品に頼る中、部品についても可能な限り自社開発にこだわる東洋工業株式会社は、技術者たちとともに研究に没頭。その後の自動車メーカーとしての礎を築く、量産型の DA 型三輪トラックの発売にこぎつけた。車名は松田重次郎氏の名字から取った「マツダ号」と称した。燃料タンクにある「Mazda」という表記は、この時に初めて使用された。



3つのMを用いた商標（1936年4月制定）

マツダの所在地である広島市には多数の川が流れており、市章はその流れを表すように3本の波線で構成されている。このマークは Mazda Motor Manufacturer の3つのMを市章のように3本の線で表している。また、全体の形を翼のようにして、当時のマツダ号の軽快さ、高速性とその発展及び飛躍の願いをこめている。



マツダマーク（1959年7月制定）

マツダの頭文字である「m」を図案化したマーク。マツダ初の乗用車である「R360クーペ」にもこのマークが採用された。コスモスポーツには、ロータリーエンジンのピストン部をモチーフとした三角形と組み合わせたデザインが使用され、その後のロータリーエンジン車の多くに使用されている。



マツダコーポレートマーク（1975年4月制定）

1975年にCI（コーポレートアイデンティティ）を導入するにあたり、コミュニケーションの核となる企業シンボルとして制定。その後、1997年のブランドシンボル制定により、コーポレートマークとして定義された。



マツダブランドシンボル（1997年6月制定）

ブランドシンボル制定にあたり、「自らをたゆまず改革し続けることによって、力強く、留まることなく発展していく」という決意を、未来に向かって羽ばたく「M」の形に象徴している。

推薦の言葉

国立科学博物館は、マツダが1967年(昭和42年)5月に発売した世界初の量産ロータリーエンジン(R E)搭載車コスモスポーツを収蔵している。このコスモスポーツは、量産に先駆け販売促進車として製造された、ライン最初の約50台の内の一台で、マツダ社内で使用されていたものという。1971年にマツダから国立科学博物館に寄贈され、我が国自動車技術のシンボルとして展示された。このR Eの実用化と搭載車の商品化が、自動車史上に誇る画期的な出来事であることは、少しでも自動車に関わる者であれば、世界の誰もが認めるものであろう。

欧米社会では、ダイムラーやベンツによる自動車発明以前から、陸上交通における車文化があり、自動車が発達する上での技術的な試行錯誤や、道路や社会制度の整備などが積極的に行なわれたのであるが、そのような歴史や文化を持たない我が国では、戦後になってようやく、国道や高速道路の整備などが行なわれ、本格的な自動車産業の発展が見られた。しかし基本的には海運や鉄道などが第一優先であり、国内の自動車メーカーは、ほぼ独立独歩で人々や社会の要求に応え、はるか先を行く欧米自動車メーカーを追い続けてきたのである。

マツダは本書で語られるとおり、1920年(大正9年)に創業した東洋コルク工業を前身とし、2020年に創業100周年を迎えた。昭和初期から国産自動車製造を行ってきた我が国最古参の自動車メーカーであり、三輪自動車の時代から今日まで、多くの人々の自動車への夢を叶えてきた。果たせそうもないと思われた夢、独自技術への挑戦からマツダ一社で切り開いてきたR Eの世界。そして水素ハイブリットR Eのように、これからも孤高の挑戦は続くのだろう。その姿勢が、自動車への夢、楽しさや感動を生む。コスモスポーツを見るたびに感じる、未だ色褪せないデザインの素晴らしさと自動車への昂揚感。過去から未来へと受け継がれるマツダDNAが、これからは私たちをワクワクさせてくれるだろう。

国立科学博物館 産業技術史資料情報センター長

鈴木 一 義

■ 目 次 ■

■ マツダのマーク・商標の変遷と由来／2

■ 推薦の言葉 鈴木一義／3

第1章	東洋コルク工業から東洋工業へ……………	7
	1920～1930	
第2章	三輪トラックの生産開始と小型四輪車市場への挑戦……………	11
	1931～1955	
第3章	四輪自動車市場への本格参戦と軽自動車の発売……………	23
	1956～1963	
第4章	ファミリアの発売による乗用車市場への本格参入……………	31
	1964～1970	
第5章	世界初のロータリーエンジン量産化に成功……………	41
	1960～1970【マツダロータリーエンジン史①】	
第6章	松田耕平社長の就任と北米への本格的な輸出開始……………	49
	1970～1978	
第7章	ロータリーエンジン搭載車の拡大と北米進出……………	63
	1970～1977【マツダロータリーエンジン史②】	
第8章	フォードとの資本提携と海外進出……………	69
	1979～1988	
第9章	難題をクリアしながら進化したロータリーエンジン……………	79
	1977～1990【マツダロータリーエンジン史③】	
第10章	5チャンネル体制の確立とプレミアムブランドの展開……………	85
	1989～1995	

第11章	外国人社長の就任と経営危機からの脱出……………	97
	1996～2001	

第12章	スペシャリティモデルの登場と逆境からの復活……………	105
	1990～2009【マツダロータリーエンジン史④】	

第13章	Zoom-Zoomスピリットによるクルマづくり……………	111
	2002～2009	

第14章	「SKYACTIV」と「魂動」による新生マツダ車……………	125
	2010～2016	

第15章	「SKYACTIV」と「魂動」によるブランド価値創造……………	143
	2017～2020	

■ モータースポーツ年表／161

■ 年表／166

■ 編集後記／179

■ 読者のみなさまへ ■

本書は、マツダが2020年1月に創立100周年を迎えるにあたり、2009年5月25日刊行の『マツダ―技術への「飽くなき挑戦」の記録―』を増補して刊行するものです。

本書に登場する車種名、会社名などは、原則的に主要な参考文献である『東洋工業五十年史』（東洋工業株式会社発行）や、同社発行のプレスリリースなどにそって表記してありますが、参考文献の発行された年代などによって現在の表記と異なっている場合があります。編集部の判断により統一させていただきました。ご了承ください

編集部より

自動車歴史関係書を刊行する弊社の考え

日本において、自動車（四輪・二輪・三輪）産業が戦後の経済・国の発展に大きく貢献してきたことは、広く知られています。特に輸出に関しては、現在もお重要な位置を占める基幹産業の筆頭であると、弊社は考えております。

国内には自動車（乗用車）メーカーは8社（うちホンダとスズキは二輪車も生産）、トラックメーカーは4社、オートバイメーカーは4社もあり、世界でも稀有なメーカー数です。日本の輸出金額の中でも自動車関連は常にトップクラスですが、自動車やオートバイは輸出先国などでも現地生産しており、他国への経済貢献もしている重要な産業であると言えます。

自動車の歴史をみると、最初の4サイクルエンジンも自動車の基本形も、19世紀末に欧州で完成し、その後スポーツカーレースなども、同じく欧州で発展してきました。またアメリカのヘンリー・フォード氏によって自動車が大量生産されたことで、より安価で身近な道具になった自動車は、第二次世界大戦後もさらに大量生産されて各国に輸出され、全世界に普及していくことになります。

このように、100年を越える長い自動車の歴史をもつ欧州や、自動車を世界に普及させてきた実績のある米国では、自動車関連の博物館も自動車の歴史を記した出版物も数多く存在しています。しかし、ここ半世紀で拡大してきた日本の自動車産業界では、事業の発展に重点が置かれてきたためか、過去の記録はほとんど残されていません。戦後、日本がその技術をもって自動車の信頼性や生産性、環境性能を飛躍的に向上させたのは紛れもない事実です。弊社では、このような実情を憂慮し、広く自動車の進化を担ってきた日本の自動車産業の足跡を正しく後世に残すために、自動車の歴史をまとめることといたしました。

自動車史料保存委員会の設立について

前記したとおり、日本は自動車が伝来し、その後日本人の自らの手で自動車が造られてからまもなく100年を迎えようとしています。日本も欧米に勝るとも劣らない歴史を歩んできたことは間違いなく、その間に造られたクルマやオートバイは、メーカー数も多いこともあり、膨大な車種と台数に及んでいます。

1989年にトヨタ博物館が設立されてからは、自動車に関する様々な資料が、収集・保存されるようになりました。そして個人で収集・保管されてきた資料なども一部はトヨタ博物館に寄贈され、適切に保存されておりますが、それらの個人所有の全てを収館することは困難な状況です。私達はそうした事情を踏まえて、自動車史料保存委員会を2005年4月に発足いたしました。当会は個人もしくは会社が所有している資料の中で、寄贈あるいは安価で譲っていただけるものを史料・文献としてお預かりし、整理して保管することを活動の基本としています。またそれらの集められた歴史を示す史料を、適切な方法で発表することも活動の目的です。委員はすべて有志であり、自動車やオートバイ等を愛し、史料保存の重要性を理解するメンバーで構成されています。

カタログを転載する理由

弊社では、歴史を残す目的により、当時の写真やカタログ、広告類を転載しております。実質的にひとつの時代、もしくはひとつの分野・車種などに関して、その変遷と正しい足跡を残すには、当時作成され、配布されたカタログ類などが最も確な史料であります。史料の収録に際しては、製版や色調に関しては極力オリジナルの状態を再現し、記載されている解説文などに関しても、史料のひとつであると考え、記載内容が確認できるように努めております。弊社は、その考えによって書籍を企画し、編集作業を進めてきました。

また、弊社の刊行書は、写真やカタログ・広告類のみの構成ではなく、会社・メーカーや当該自動車の歴史や沿革を掲載し、解説しています。カタログや広告類〔以下印刷物〕は、それらの歴史を証明する史料になると考えます。

著作権・肖像権に対する配慮

ただし、編集部ではこうした印刷物の使用や転載に関しては、常に留意しております。特に肖像権に関しましては、既にお亡くなりになった方や外国人の方などは、事前に転載使用のご承諾をいただくことは事実上困難なこともあり、そのため、該当する画像などに関しまして、画像処理を加えている史料もあります。史料は、当時のままに掲載することが最も大切なことであることは、十分に承知しております。しかし、弊社の主たる目的は自動車などの歴史を残すことですので、肖像権に対し配慮をしておりますことをご理解ください。

弊社刊行の書籍が、自動車関連の歴史に興味がある読者の皆様に適うことを願ってやみません。

三樹書房 代表 小林謙一

東洋コルク工業から東洋工業へ 1920～1930

■ 東洋コルク工業株式会社の設立へ

大正9年(1920年)1月30日、広島市中島新町10番地に東洋コルク工業株式会社が設立された。今や世界にその名が知られるようになったマツダ株式会社の前身である。中国地方の山間部には、コルク原料となるアベマキ(ブナ科の落葉高木)が広く分布していたため、ヨーロッパ産コルクガシの代用品として、アベマキコルクの造船材や瓶栓の生産が、広島県の地場産業のひとつとなっていた。

明治23年(1890年)に清谷角八が広島市中島新町に設立した清谷商会は、アベマキコルクの製造、販売を手掛ける大手企業だったが、第1次世界大戦が終戦に向かうと急速に経営を悪化させていた。このような状況を打開するため、主な融資元だった広島貯蓄銀行が中心となり、資本金50万円で東洋コルク工業が設立されたのである。取締役には海塚新八、清谷角八、松田重次郎、煙谷孝吉、田部華吉、鈴木峰次郎、宇都宮謙蔵、監査役に鈴木栄助、玉井幸雄、久保田栄次郎が選任され、社長には海塚新八、常務取締役には清谷角八が就任。相談役には高束康一、谷口節が選任された。当時の広島財界で主導的な立場にあった人物ばかりだった。

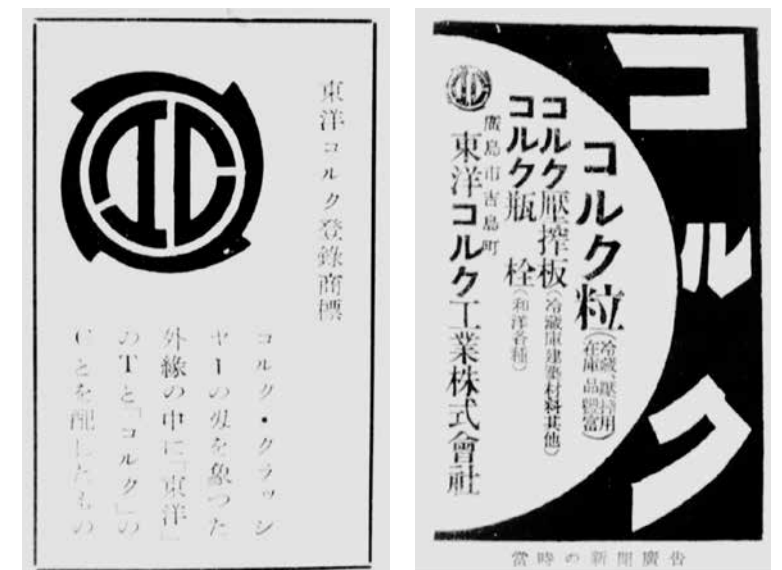
りだった。会社がスタートするとすぐに新工場建設のために、広島市吉島町の土地建物を購入、同年6月には本社と工場の全面移転を完了し、本格的な事業活動を開始する。

■ 松田重次郎、社長に就任

前述のようなメンバーによって出発した東洋コルク工業だったが、経営陣のうち田部華吉が辞任、清谷角八が退任し、体調不良により社長の海塚新八が辞任を申し出たことにより、大正10年(1921年)3月14日の重役会において松田重次郎が2代目社長に就任する。当時、他の取締役は個々の企業を主宰するなどしていたため、東洋コルク工業の経営に専念できたのは松田重次郎だけだった。

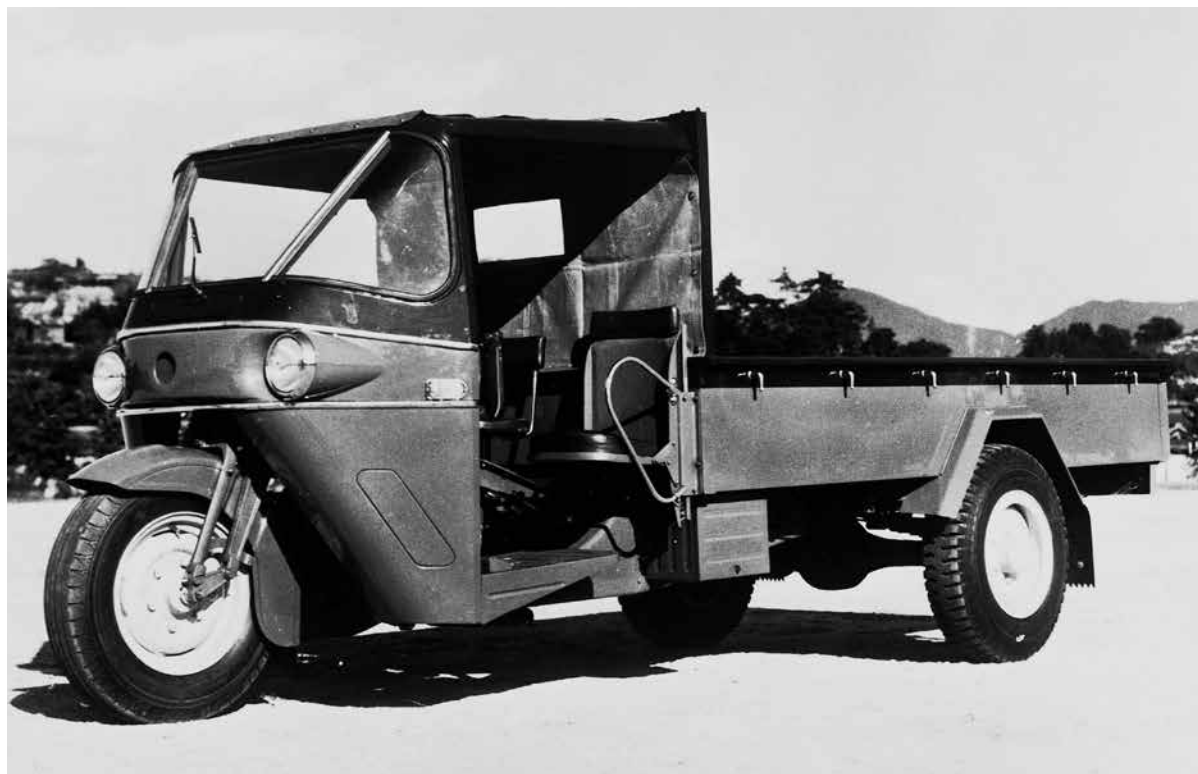
社長に就任すると、すぐさまリーダーシップを発揮し、圧搾コルク板の製造などを実行。積極的に事業を拡大していったが、資金難や業績沈滞などにより経営難に陥ってしまう。その責任を取り大正13年11月の重役会では、社長辞任を申し出ているが、全員一致で却下され、再び経営に全力を注ぐこととなる。

東洋コルク工業の登録商標(左)と瓶栓コルクやコルク粒、圧搾コルク板の販売活動を展開していたころの東洋コルク工業の新聞広告(右)。





全長3920mm×全幅1635mm×全高1805mm、最小回転半径4.5m(CLY71)と扱いやすさで人気を博したCLY型三輪トラック。



全長4230mm×全幅1685mm×全高1825mm(CHTA82)のボディに優れた動力性能を備えたCHTA型三輪トラック。昭和30年代前半の主力モデルへと成長した。



GB型からHB型、さらにGCZ型へとフルモデルチェンジされた750kg積み車の三輪トラック。写真は1灯式最終型のGCZ後期型。



本格的な三輪乗用車として開発されたPB型。701ccエンジンを搭載し、6人乗車が可能だった。

●CHTA型

CTA型をベースに、38.4PSを誇る1400cc空冷2気筒OHVエンジンを搭載した三輪トラックで、昭和29年(1954年)4月に発売された。車種はCTA型同様に6種類をラインナップし、荷台を三方開できるタイプもあった。

●HB型、GCZ型

GB型の後継モデルとして誕生したHB型は、昭和26年(1951年)3月に発売。昭和29年2月には、HB型をフルモデルチェンジした750kg積み車のGCZ型が登場した。

また、三輪トラックをベースとした三輪乗用車の開発にも着手。昭和24年8月に、GB型の荷台を改造した4人乗りの三輪乗用車を開発してインド向けに輸出したことを皮切りに、昭和25年4月には本格的な3輪乗用車のPB型を発売。広島市内などでは90円均一タクシーとして活躍したが、小型四輪乗用車の生産が



広島駅周辺で90円均一タクシーとして活躍したPB型三輪乗用車。小型四輪乗用車の登場により姿を消したが、生産台数は累計690台にのぼった。

さかんになると自然消滅していった。

■昭和20年代の四輪トラック開発と市販化

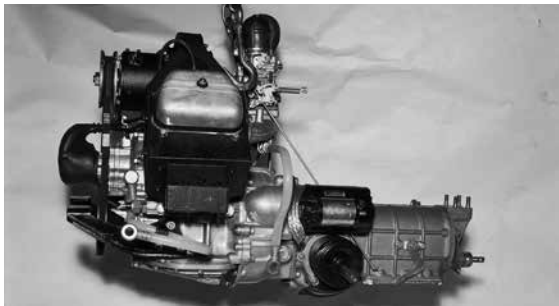
昭和20年代、輸送の主役はまだまだ三輪トラックがその中心を担っていたが、来たる四輪自動車時代に備え、同時に小型四輪トラックの開発も進めていた。東洋工業は、昭和24年(1949年)7月に小型四輪トラックの試作第1号を、同年8月から9月にかけて第2、3号を完成させ、10月より工場生産の準備を開始した。そして、翌25年6月に東洋工業史上初の四輪車となる小型四輪トラックのCA型を発売。CA型は、32PSを発揮する新開発の1157cc空冷2気筒OHVエンジンを搭載したジープタイプの1t積み車で、三輪トラック開発のノウハウをつぎ込み28万円という低価格で販売された。しかし、25年から27年の間にわずか35台だけで生産が中止されてしまう。ほぼ同時期に発売されていた四輪消防自動車のCF型も累計



ジープタイプの1t積み車として開発されていたCA型小型四輪トラック。CT型三輪トラックの機構を採用することでコストを抑えることに成功した。



軽量化や空気抵抗の低減など現在のクルマづくりにも通じる設計によって開発されたR360クーペ(KRBB型)。全長2980mm×全幅1290mm×全高1290mm。



16PS、2.2kg mを発揮した356cc BC型エンジン。ロッカーアームカバー、クラッチハウジング、クーリングファンなどにはマグネシウム合金が使用されていた。



手動レバーによるアクセル、ブレーキ操作を可能にした身体障害者用R360クーペ。クラッチ操作を廃したトルクドライブ車ならではの装置だった。

する。B360とネーミングされた軽四輪トラックは、350kg積み、2名乗車のボンネットタイプで、パワートレインには13PSの4サイクル空冷2気筒エンジンとハンドルチェンジ式のシンクロメッシュ式トランスミッションを採用し、最高速度は67km/hを記録した。シャシー関係には、新設計の箱型断面フレームにウィッシュボーン式独立懸架のフロントサスペンションや両効きオイルダンパーなどを採用。トラックとしての用途だけではなく、乗用車としての使い勝手や乗り心地も重視して開発されていた。

つづけて同年5月には、B360ライトバンを発売。バンタイプのボディに折りたたみ式2人掛けリアベンチシートの採用が特徴だった。さらに落ち着いたサーフグリーンの内外装やホワイトタイヤなどで高級感をより高めたB360ライトバンデラックスを翌年3月に

追加設定。翌38年5月には、水冷化されて出力を18PSに高めたエンジンを搭載したマイナーチェンジモデルを発売している(のちに20PSに向上)。

発売当初から販売は好調に推移し、昭和37年には軽三輪トラックのK360を大きく上回る約8万台を生産し、東洋工業最大の量産機種となったのである。

■乗用車の第2弾、キャロル発売

R360クーペのヒットにより乗用車市場へ進出を果たした東洋工業は、昭和36年(1961年)秋の第8回全日本自動車ショーに小型乗用車のマツダ700を出展したが、市場動向その他を勘案した結果、その発売は時期尚早として見送られた。これと並行して進められていた水冷式エンジン搭載の軽乗用車の開発に重点が移され、翌年2月、新型軽乗用車のキャロル360を発売



29.5万円で発売されたボンネットタイプの軽四輪トラックB360。全長2995mm×全幅1295mm×全高1470mmのボディに空冷356cc BB型エンジンを搭載していた。



「祝いの歌、楽しい歌」の意味を持つペットネームが与えられたキャロル360。全長2980mm×全幅1295mm×全高1320mmのボディに大人4人が乗車できるスペースを確保した。



キャロル600に搭載された586cc RA型エンジン。オールアルミ合金製の直列4気筒4サイクルで、28PS、4.2kg mを発揮、「白いエンジン」と呼ばれた。



折りたたみ式のリアベンチシートを採用して4人乗りを可能にしたB360ライトバン。販売価格は33.5万円だった。



昭和37年(1962年)11月、小型乗用車となるキャロル600が発売された。586cc、28PSのRA型エンジンが搭載された。



小型乗用車市場進出の第一歩となったキャロル600。全長3200mm×全幅1325mm×全高1340mmと小型乗用車サイズに拡大された。

その後、数次のエンジン試作と各種テストが繰り返され、2522cc水冷4気筒4サイクルのディーゼルエンジンが完成したのは、昭和41年後半のことだった。このエンジンは、最大出力77PS、最大トルク17kg mの性能を発揮、H型渦流式副燃焼室や5軸受クランクシャフト、ボッシュVM分配型噴射ポンプを日本で初めて採用するなど、技術面でも大いに注目を集めた。同時に総工費1億2000万円を投じて、ディーゼルエンジン生産のための第5発動機工場が建設されている。

そして昭和42年1月、このエンジンが搭載された2 t積み車のE2500ディーゼルトラックの発売を機に、東洋工業はディーゼルトラック部門への進出を達成したのである。E2500ディーゼルは、最高速度100 km/hを記録するなど他社の2 t積みディーゼルクラスの中でトップの性能を発揮した。その後、同年4月にはダンプカーが、10月には3.5 t積み車が発売され、市場のニーズに応じていった。

■ライトバス市場への参入

東洋工業の小型バスは、昭和35年(1960年)2月に発売したセミキャブオーバー型小型四輪トラックをベースとしたDUA12型マイクロバスがあるが、その後、昭和39年の第11回東京モーターショーで出品されたライトバスが会場の注目を集め、翌40年5月、25人乗りのAEVA(A)型ライトバスとして発売された。大胆にレイアウトされた大きなウインドウや外板の筋板部分にアルミ合金を採用した斬新なスタイリングは人々の目を引き、観光用や送迎用など幅広く利用される。エンジンはE2000のものが搭載され、最高速度は100km/hとされていた。客席シートは大型バス並



25人乗りのキャブオーバータイプライトバスAEVA(A)型。81PS、15.5kg mを発揮する1985cc VA型ガソリンエンジンを搭載していた。



マツダディーゼライトバスのAEXA(C)型。同時に発売されたAEXA(A)型に比べて室内がやや長く、価格が5万円安価だった。

みの広さだったという。

昭和43年9月には、E2500ディーゼルトラック用の2522ccディーゼルエンジンを搭載したAEXA(A)型、AEXA(C)型と2タイプのディーゼライトバスが発売され、安定したシェアの確立とさらに幅広い需要に応える体制となった。

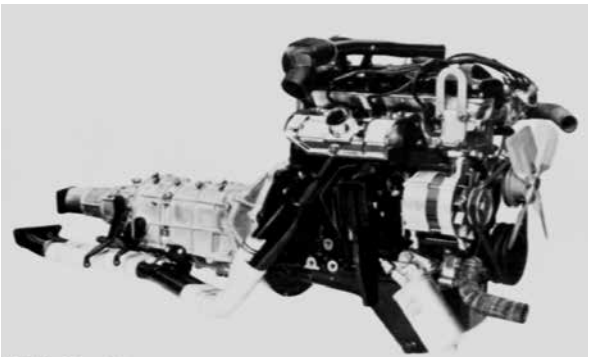
■ワンランク上の乗用車、ルーチェ発売

昭和41年(1966年)8月、1500ccクラスのエンジンを搭載した乗用車、ルーチェを発売した。ルーチェの開発にあたっては、昭和37年3月に締結されたイタリアのカロッツェリア、ベルトーネ社との乗用車デザイン技術に関する技術援助契約が大きく関与している。まず、東洋工業はベルトーネ社に5～6人乗り小型乗用車のデザインを依頼、それをもとに試作車を完成させていき、翌38年秋の第10回全日本自動車ショーへ「ルーチェ」と命名して出品していたのである。その後、東洋工業のデザイナーがオリジナルをブラッシュアップして、3年後に市場へ投入する運びとなったのである。

搭載された新設計の1490ccエンジンは、クラス初のOHC式で、最高出力78PS、最高速度150km/h、0-400m加速は19.6秒とクラス最高の性能を誇るとともに、PCV(ポジティブクランクケースベンチレーション)を採用し、大気汚染対策も考慮されていた。

6人乗りという広い室内空間でもユニークな存在だったルーチェは、その後、リクライニング付き車やバンタイプを追加設定。翌42年6月には、86PSにチューンナップされたエンジンを搭載し、バケットシートやフロアシフトなどを採用した5人乗りスポーティサ

イタリア語で「光」や「輝き」を意味するルーチェ 1500。全長4370mm×全幅1630mm×全高1430mm、ホイールベースは2500mm。



ルーチェ 1500に搭載された1490cc 4気筒OHCのUB型エンジンは78PS、11.8kg mを発揮した。



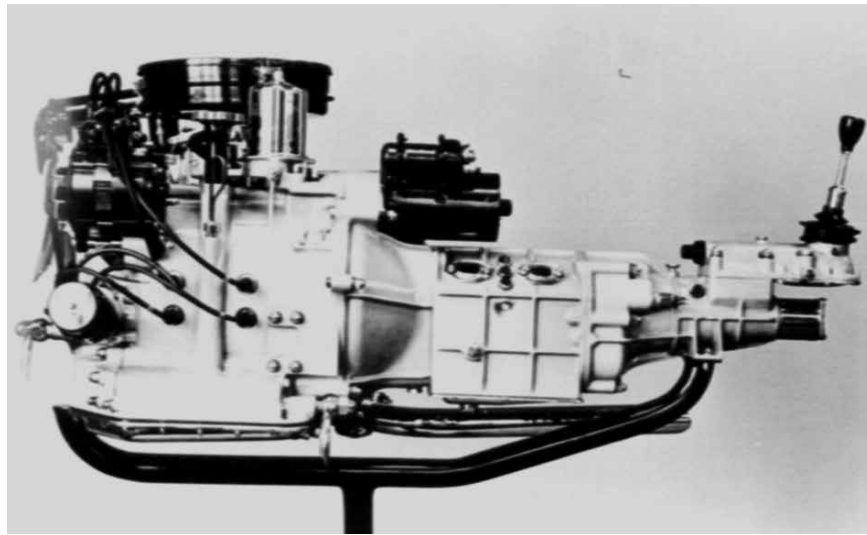
ルーチェ 1500パンシリーズは、スタンダード、ビジネスデラックス、デラックスの3グレードが設定されていた。



5人乗りのスポーティサルーンとして発売されたルーチェ SS。86PS、12.0kg mにチューニングされたエンジンが搭載され、最高速度160km/hを実現した。



100PS、15.5kg mを発揮する新開発1796cc 4気筒OHCのVB型エンジンを搭載したルーチェ 1800。



ロータリーエンジン研究開発の中心となった491cc×2ローターエンジン。

なく研究が進められていた。しかし、ロータリーエンジン開発の経験が蓄積されてくると、昭和38年秋ごろ、独自のサイドポート吸入方式を採用した新エンジンの設計が開始される。サイドハウジングから混合気を吸入するため、吸排気のオーバーラップが減少し、低速時の燃焼安定性を高めることに成功した。

エンジンオイルが燃焼室に入り込んで燃焼する問題は、白煙がもうもうと立ち上がる様子から「かちかち山」と呼ばれた。これはOリングやオイルシールの改良で解決できると考えられていたが、マルチローター化やサイドポート吸入方式などNSU社とは違った方式で開発が進められていたため、オイルシールなども独自開発しなければならなかった。そのような逆境を克服し、東洋工業は日本ピストンリングと共同で独自のオイルシールを開発、昭和41年12月には理想的なオイルシールを完成させるのである。

一方、1ローターエンジンの研究と平行して、マルチローターエンジンの開発も進められた。1ローターエンジンでも難点を多数抱えていた昭和38年7月、2ローターエンジンの試作機が完成。ロータリーエンジンを搭載した市販車開発を見据えた画期的なものだった。さらに翌39年に入ると3月に3ローター、5月に4ローターエンジンの試作にも成功。翌40年3月には、市販化を視野に入れた491ccを開発、その後は最も実用化に有利と判断されたこの491cc×2ローターエンジンを中心に研究開発が進められていくことになるのである。

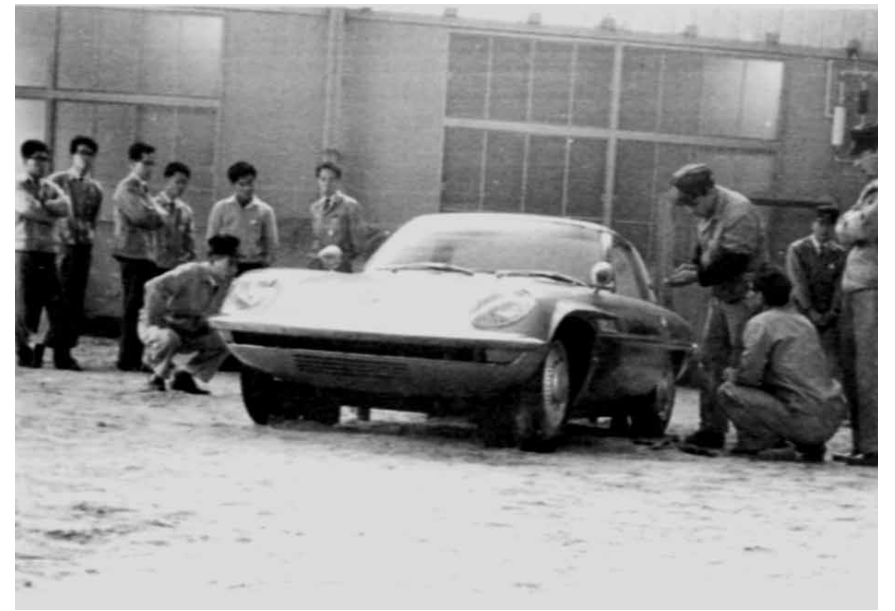
■実車への搭載と三次自動車試験場の完成

ロータリーエンジン単体の研究開発と並行して、実車による走行テストも実施されていた。記念すべき第一弾は、昭和37年(1962年)から翌38年初頭にかけて、B1500バンに400cc×1ローターエンジンを搭載して3万kmの実車走行テストを実施。つづいて同年7月には、開発されたばかりの400cc×2ローターエンジンを発売直後のファミリアバンに搭載して各種テストを行なっている。また、同時期には国産車や外国車など様々な車種に搭載され、ロータリーエンジンの適合性があらゆる角度から検討されていった。

一方、ロータリーエンジン専用搭載車の開発も同時に進められた。軽量コンパクトで高出力、優れた高速性能を発揮するといった特徴を持つロータリーエンジンの性能を最もアピールできるクルマとして、まずスポーツカーの開発が決定した。そして昭和38年8月に、東洋工業デザイン部門の手による美しいシルエットの試作車が完成、コスモスポーツと名付けられたのである。

同年10月に開催された第10回全日本自動車ショーでは、松田恒次社長が未発表だったコスモスポーツで会場入りするなど大いに注目を集める。その帰途に社長一行は2台のコスモスポーツで、協力会社、マツダ販売店などを訪問し、ロータリーエンジンにかける意気込みを披露、さらなる協力を要請したという。コスモスポーツは翌39年の第11回東京モーターショーで正式に発表され、人々のロータリーエンジンに対する

ロータリーエンジン専用のテストカーとして開発されたコスモスポーツのモックアップ。



未発表のコスモスポーツ2台を連れて関連会社を訪問する松田恒次社長一行。



第11回東京モーターショーで正式発表されたコスモスポーツ。会場の人気をさらったのはいうまでもない。



社外委託実験中のコスモスポーツ。約1年間、テストが実施され延べ走行距離は60万kmに達した。



一般大衆層に向けた理想のロータリーエンジン車として開発されたカペラ。写真のロータリークーペは全長4150mm×全幅1580mm×全高1395mm。



3連アナログメーターを採用するなどスポーティに仕上げられていたカペラロータリーの内装。



ぎょしゃ座の首星の名前が付けられたカペラ。カペラロータリーセダンはクーペに比べて30mm高く設定されている。



昭和45年(1970年)、アメリカの「ロードテスト」誌がカペラロータリー他をテストしている様子。同誌による1972年インポートカーオブザイヤーを受賞するなど海外で高い評価を受けた。



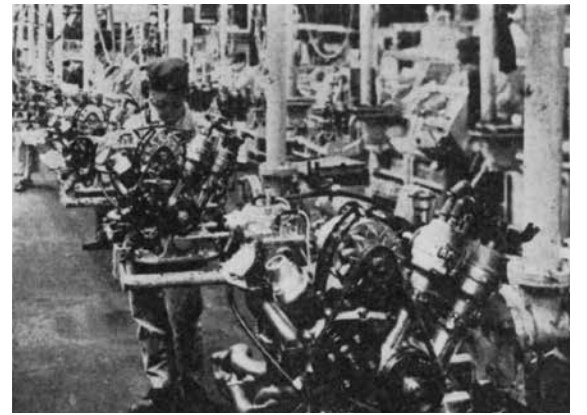
カペラロータリークーペの最高級グレードとしてラインナップされたGS。165SR13サイズのラジアルタイヤを標準装備。ロータリーエンジン初のフルオートマチック(REマチック)が設定されていた。

転レンジ、なめらかで静かなロータリーフィーリングなど、ロータリーエンジンの特徴をさらに向上させた仕上がりとなっていた。超音速ジェット機から発想を得たというスタイリングは、空気力学理論を取り入れたウェービーラインとセミファストバックを組み合わせることで、ロータリーエンジン搭載車にふさわしいデザインを実現。そのほか、新開発の4リンク、ラテラルロッド式サスペンション、充実した安全装備など、数々の新機構が取り入れられていた。

同年7月には、翌年から計画されていた北米輸出のキャンペーンとしてロサンゼルス～ニューヨーク延べ3万kmの北米大陸横断を実施。7月13日から8月7日にかけて無事走破すると、ルート70において日本国内で一般募集したドライバーによる試乗会も開催された。さらに内外装のブラッシュアップや装備や機能面を充実された高級グレードのカペラGシリーズを翌46年10月に発売。このとき、日本自動変速機株式会社(JATCO)製のオートマチック車(REマチック)が追加設定され、世界初のフルオートマチックロータリーエンジン車が誕生したのである。

■ロータリーエンジン組立工場の建設

コスモスポーツが発売され、ロータリーエンジン搭載車が市場に受け入れられると判断した東洋工業は、より普及が見込めるスタンダードなロータリーエンジン搭載車の開発を推し進めるとともに、それらに搭載するロータリーエンジンの量産化を目指していた。このような状況に対応するため、ロータリーエンジン組



月産能力1万台体制を確立したロータリーエンジン組立ライン。同時に品質向上やコスト低減を目指して新しい技術が次々と導入された。

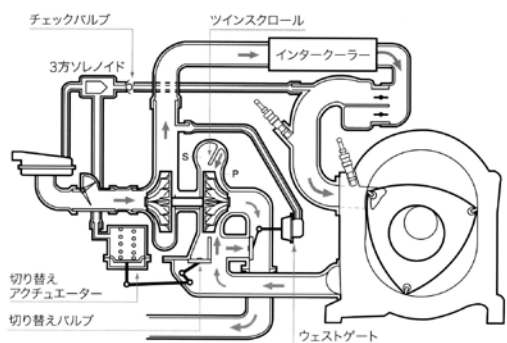
立工場に総額約56億円の設備投資を実施する。昭和46年(1971年)3月に月産能力1万台の実現を目標に、工事は急ピッチで進められていった。

まず、機械工場や溶射工場、ダイカスト工場、鍛造工場、熱処理工場、実験研究部門など多方面で設備の新設や増設が行なわれ、昭和44年3月には月産能力3000台を、目標達成1年前の翌45年3月には、追加工事が行なわれて月産能力5000台をそれぞれ達成。その1ヵ月後、カペラロータリーシリーズが発売され、ロータリーエンジンの需要がさらに高まると、突貫工事で推し進められ、同年12月、目標の月産能力1万台体制が確立される。当初計画を3ヵ月短縮するほどの早さだった。

■ロータリースポーツ、サバンナ発売

昭和46年(1971年)9月、グランドファミリアと同時に発売されたサバンナシリーズは、ロータリーエンジンを搭載するスペシャリティカーとして開発された。車体は姉妹車のグランドファミリアと共通だったが、彫刻的なノーズやオーバーフェンダー、丸型4灯ヘッドランプやロータリーエンジン車のシンボルだったリアコンビランプを採用したスタイリングは、若々しくスポーティな仕上げとなっていた。搭載されたロータリーエンジンは、491cc×2ローターの10A型で、吸気系や化器の改良などのリファインを図り、最高出力は5PSアップの105PSを実現していた。

発売当初のボディタイプは4ドアセダンと2ドアクーペだったが、翌47年1月にワゴンタイプのスポー



ツインスクロールターボでは、タービンに排気ガスを当てるスクロール(渦巻室)を2つに分け、低速域では一方のみからガスを送り込むことで、全域にわたりその効果が得られる。

れた654cc×2ローターの13B型は、ターボ内の通路スクロールを低速用と高速用に分け、段階的に排気を通すことで低速域から高速域までターボ効果を発揮するツインスクロールターボを採用。空冷式のインタークーラーと組み合わせられ、ネット値で185PSのハイパワーを実現した。平成元年(1989年)4月のマイナーチェンジ時には、より簡潔なツインインデペンデンススクロールターボの採用や圧縮比の向上などで、最高出力は205PSまで高められることとなった。

■姉妹車となった4代目ルーチェと

3代目コスモのロータリーエンジン搭載車

昭和56年(1981年)10月、姉妹車として発売された4代目ルーチェと3代目コスモには、6PI(6ポートインダクション)を採用した130PSの573cc×2ローター12A型が搭載された。翌57年10月には、160PSのロータリーターボ12A型エンジンを搭載したモデルを追加設定。4輪ベンチレーテッドディスクブレーキの標準装備や扁平率60タイヤの設定など足回りも強化されていた。

マイナーチェンジは昭和58年3月に実施され、654



160PS、20.5kg mの654cc×2ローター13B型ロータリーエンジンを搭載したルーチェサルーンロータリースーパーインジェクション。



コスモ4ドアハードトップロータリーターボには、165PS、23.0kg mの573cc×2ローター12A型ロータリーターボエンジンを搭載した。

cc×2ローター13B型のスーパーインジェクション仕様を新たに搭載。JATCO製の4速ATと組み合わせられ、プレミアムモデルにふさわしい滑らかな走りが好評を得た。

■サバンナRX-7ターボ、デビュー

サバンナRX-7にロータリーターボエンジンが搭載されたのは、昭和58年(1983年)9月。タービンプレードの形状変更や軽量化などで、全域でレスポンスアップを実現した専用開発のインパクトターボが採用され、最高出力は165PSを誇った。強化されたサスペンションには、手動式8段調整式可変ダンパーを採用。さらにRX-7初となるパワーステアリング(マツダ車初の車速感応式)や4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ、205/60R14サイズタイヤなどを標準装備し、スポーツカーとしての性能を徹底的に追求したモデルに仕上げられていた。

■サバンナRX-7、フルモデルチェンジ

昭和60年(1985年)10月、サバンナRX-7が約7年ぶりのフルモデルチェンジを遂げた。エクステリアは、スポーツカーらしいウエッジシェイプを基調としたファストバックスタイルへ進化。エアロパーツの装着により、Cd値はクラストップレベルの0.30を実現した。エンジンは、12A型から654cc×2ローター13B型へ変更。空冷インタークーラーと新開発のツインスクロールターボを採用し、ネット値で185PSという高出力と機敏なレスポンスを得た。

また、リアサスペンションをトーコントロールハブ付きマルチリンク式へ変更。ノンアクティブでありながら、ブッシュのたわみを利用することで四輪操舵機能(4WS)を持たせたユニークなシステムだった。パ

165PS、23.0kg mを発揮する12A型ロータリーターボエンジンを搭載したサバンナRX-7ターボ。ロータリーターボパワーに対応する専用の装備が奢られている。



全長4310mm×全幅1690mm×全高1270mmのボディサイズとなった2代目サバンナRX-7。スポーツカーらしいエクステリアデザインは優れた空力性能を備えていた。

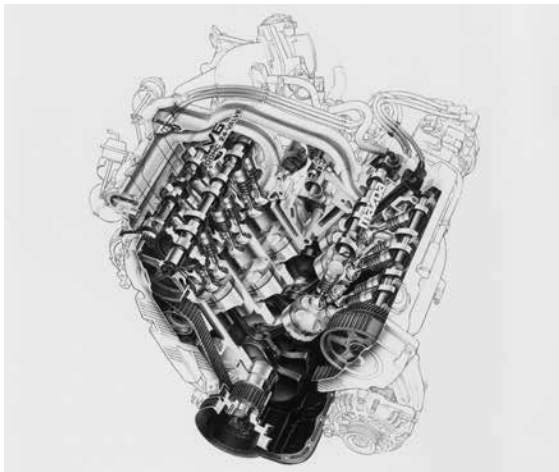


ボディ剛性の低下や風の巻き込みなど従来のオープンカーのデメリットを解消したサバンナRX-7カブリオレ。



ダウンフォースを効かせたエアロパーツや軽量化、専用の足回りなどを採用して走りを徹底的に追求したサバンナRX-7∞(アンフィニ)バージョン。





発売当時、世界最小排気量のV6エンジンとして話題を呼んだ1844cc K8型。電子制御マルチポイントインジェクションなどを採用して140PS、16.0kg mを発揮した。

ていたが、当時、量産V6エンジンで世界最小排気量だったK8型1844cc DOHCの搭載が話題となった。ほぼ同時期にオートザム店から発売された姉妹車のAZ-3は、120PS(AT車は115PS)の1498cc 4気筒DOHCエンジンを搭載し、プレッソの205/55R15サイズタイヤに対して185/65R14サイズタイヤを履いており、よりカジュアルなイメージを強調していた。その後、数々の特別仕様車が発売され、平成5年9月にマイナーチェンジを実施。エンジン体系が共有化されて、両者の違いはほとんどなくなった。その後も生産は続けられたが、平成10年に販売を中止した。

■アンフィニブランドの設立

マツダの国内5チャンネル体制は平成元年4月から開始されたが、平成3年(1991年)11月にマツダオート店をアンフィニ店に変更。スペシャリティセダンのアンフィニMSシリーズなど、おもにスポーツ系の高級車を取り扱った。以下にアンフィニブランドで専用販売していたモデルを紹介する(後述のクロノス兄弟車は除く)。

●アンフィニMS-9

平成3年(1991年)11月、センティアの姉妹車としてデビューした。アンフィニブランドのフラッグシップを担ったが、平成6年、センティアがマイナーチェンジを受けたときに名称が統一され、姿を消すこととなった。

●アンフィニMPV (MPVの項を参照)

平成3年(1991年)11月、アンフィニ店の発足に合わせてアンフィニMPVに名称変更して専売車となる。平成9年11月以降は、マツダMPVとして販売が続けられた。

■5チャンネル時代の中核を担ったクロノス

平成3年(1991年)10月、新しい時代のインテリジェント4ドアセダンを開発コンセプトに掲げたクロノスがデビューした。実質的にはカペラの後継モデルだったが、消費税が導入された平成元年4月の自動車税改正にともない、各社から3ナンバーモデルが次々と発売されていた時期で、全幅を1770mmとするとともに「クロノス」という新たなネーミングが与えられて、ワンランク上の乗用車であることをアピールした。エンジンは2タイプのV6DOHCで、ユーノスプレッソなどにも搭載されたK8型と160PSの1995cc KF型。5速MTまたは4速ATを組み合わせていた。サスペンションは、フロントにストラット式、リアにマツダ独自のスーパーSSサスを採用。また、オートラマ店ではカペラ同様にフォード・テルスターとして発売された。翌4年3月には、カペラで好評だったP.W.Sディーゼルエンジン車を、同年5月には、200PSを発揮する2496cc V6 DOHCのKL型エンジンを搭載した25グランツーリスモを追加設定している。

このクロノスをベースとしてマツダは、翌4年5月までに計6タイプの新型車を市場へ投入。国内5チャンネル体制の強化に努めたが、販売店自体の認知度が低かったことに加え、車種のネーミングも分かりづらいなど、かえってユーザーに混乱を招く結果となってしまった。以下に紹介するモデルがクロノスの兄弟車である。

●アンフィニMS-6

平成3年(1991年)11月、アンフィニ店の発足とともにデビューした。クロノスの5ドアハッチバックバージョンで、スポーティセダンのような流麗なスタイリングはCd値0.30とクラストップレベルの空力性能を実現していた。エンジンもクロノス同様にV6 DOHCのK8型とKF型を用意。オートラマ店では、フォード・テルスター TX5として販売された。のち

ギリシャ神話の「時を司る神」という名を与えられたクロノス。全長4695mm×全幅1770mm×全高1400mmの3ナンバーサイズボディだった。



に4WD車やP.W.Sディーゼルエンジン車を追加設定したが、平成6年に国内販売を中止している。

●マツダMX-6

平成3年(1991年)のフランクフルトモータショーでデビューしたマツダMX-6は、翌4年1月に日本市場にも導入された。「新しい時代の要請に応える本格2ドアスペシャリティ」を開発コンセプトに掲げ、3ナンバーサイズの2ドアクーペボディにKF型とKL型のV6DOHCエンジンを搭載。全車に4WS機構の採用(のちに2WS車も設定)や、BOSE社と共同開発したアコースティックウェイブミュージックシステムを設定するなど高級感をアピールしライバルのホンダ・ブ



2種類のV6エンジンやP.W.Sディーゼルエンジン、4WD車など多彩なグレードが用意されていたアンフィニMS-6。



全長4610mm×全幅1750mm×全高1310mmのボディサイズを持つ本格スペシャリティクーペとして誕生したマツダMX-6。

レリユードやトヨタ・セリカに挑んだが、販売台数は伸びず平成6年に国内販売を中止した。このMX-6がベースとなり、2代目フォード・ブローブが誕生している。

●ユーノス500

ユーノス300の後継モデルとして平成4年(1992年)2月にデビューしたユーノス500は、クロノス兄弟車の中で全幅を1695mmとして唯一5ナンバーサイズをキープした4ドアセダンとして開発されていた。三次元曲面ボディによるスタイリングは、スポーティなロー&ワイドフォルムの中に気品をたたえる洗練されたデザインで、かのジウジアーロも絶賛したという逸話が残されている。塗装には、センティアなどの高級車と同様のハイレフコートを全車に採用。インテリアの造り込みにも定評があり、「ラスティングバリュー」をテーマに長期間の所有を前提としたクルマづくりがなされていた。エンジンはV6 DOHCのK8型とKF型で、5速MTと4速ATが選択可能だった。発売当初は販売も好評に推移し、クロノス兄弟車の中では



5ナンバー枠に収まる全長4545mm×全幅1695mm×全高1350mmのボディサイズを持つユーノス500。プレミアムコンパクトセダンのパイオニア的存在だった。



フルエアロパーツやナルディ製ステアリングホイールに加え、リアにスタビライザーやパフォーマンスロッドを追加してスポーティな走りを実現したデミオアレックタ。

どのシャシーコンポーネントはレビューがベースになっており、短期間での開発も話題となった。フォード店ではフェスティバミニワゴンとして販売され、デミオと合わせて発売1ヵ月の受注は2万1200台とマツダ車の中でも歴代トップレベルを記録。当初の予定を大幅に上回ったため、宇品工場の設備を一部改造してデミオの生産に備えるなど、うれしい悲鳴も聞かれた。また、専門家などからも高い評価を受け、その年のRJCカーオブザイヤーや、日本カーオブザイヤー特別賞などを受賞。その後も順調に販売を続け、発売後12ヵ月での生産台数は10万台を達成。名実ともにマツダの救世主となったのである。

その後、数々の特別仕様車が販売され、平成11年12月にビッグマイナーチェンジ。内外装のリフレッシュと安全性能を強化するとともに、マツダ初のインターネット販売専用車、ウェブチューンドデミオを設定。翌12年6月には天然ガス車のデミオCNG、同年9月にはスポーティグレードのアレックタを追加設定している。

■安全対策を強化した7代目カペラ

平成9年(1997年)8月、ファミリアとともに基幹モデルとしてマツダを支えてきたカペラが、最後のフルモデルチェンジを受けて7代目となった。クロノスの失敗により急遽発売された6代目で見られた質感の低下は、プラットフォームを一新するなどで改善された。ボディは5ナンバーサイズをキープしながら、全高を当時のセダンとしては高めの1440mm（FF車）に設

定。シート座面を高くすることで、優れた乗降性や良好な視界を実現したアップライトパッケージや、ワゴンさながらの多彩なシートアレンジによるアレンジブルキャビンが特徴だった。エンジンは直4DOHCのダイリユーテッドバーン（希釈燃焼方式）で、170PSの1991cc FS-ZE型、140PSの1991cc FS-DE型、125PSの1839cc FP-DE型の3タイプ。大量のEGRをかけることで低燃費と排出ガスのクリーン化を実現していた。また、新開発されたトリプルH構造の高剛性安全ボディMAGMA（Mazda Geometric Motion Absorption）の採用や世界初の頭部保護機能付きサイドエアバッグを設定するなど、本格的な安全対策も話題となった。同年11月にはワゴンもフルモデルチェンジ。セダンに比べ全高を70mm、ホイールベースを60mm拡大した専用ボディに、フレキシブルな室内空間を実現。200PSを発揮する2496cc V6DOHCのKL-ZE型エンジンは、ワゴンの4WD車のみに設定されていた。翌10年7月にはクラス初の直噴ディーゼルエンジン搭載車を追加設定。直4DOHCの1998cc RF型エンジンは、わずか2000rpmで最大トルク22.4kgm



最後のカペラとしてプラットフォームを一新して登場した7代目カペラセダン。ボディサイズは全長4575mm×全幅1695mm×全高1440mmで、優れた安全性能と環境性能を備えていた。



200PS、22.8kgmを発揮する2496cc V6DOHCのKL-ZE型エンジンを搭載するカペラワゴンVR-X。フルタイム4WDシステムを採用して高い走破性を実現した。

を発揮した。平成11年10月のマイナーチェンジでは、内外装のデザイン変更や安全性能の強化を実施。その後、スポーティな特別仕様車などを追加したが、平成14年5月、アテンザのデビューにより生産を中止した。

■正統進化を遂げた2代目ロードスター

平成10年(1998年)1月、オープンスポーツのロードスターが約8年ぶりのフルモデルチェンジを受けた。初代を販売していたユーノス店が統合によって廃止されたため、マツダ・ロードスターとしての登場である。初代の象徴でもあったリトラクタブルヘッドラ



安全性能や環境性能を高めながら最小限の重量増に抑えた2代目ロードスター。全長3955mm×全幅1680mm×全高1235mm、ホイールベースは2265mm。

ンプが廃止され、アメリカンテイストの流線形のスタイリングとなったが、ボディサイズは全幅を5mm拡大しただけにとどまった。エンジンは初代のマイナーチェンジで淘汰された1597ccを125PSのB6-ZF型に進化させて搭載、1839ccのBP-ZE型エンジンは初代と比べて15PSアップの145PSを発揮し、新開発の6速MTが組み合わされていた。サスペンションは4輪ダブルウィッシュボーン式を継承。また、デュアルエアバッグの標準装備やMAGMAボディの採用など安全対策による重量増が避けられないなか、アルミ製ボンネットの採用や効果的な補強を施すことなどで車両重量1010～1060kg（グレードによって異なる）を実現した。発売された当時、国内スポーツカー市場は冬の時代を迎えていたが、ロードスターの販売は順調に推移し、平成11年11月に生産累計50万台を機にギネスに申請。翌12年5月に世界で最も生産された2人乗り小型オープンスポーツカーとして認定された。

平成12年7月のマイナーチェンジでは、内外装の一部変更と可変バルブタイミング機構のS-VT（シーケンシャルバルブタイミング）の採用により15PSアップの160PSを達成した1839ccエンジンを搭載。翌13年5月には、マツダスピードチューンのマツダスピード

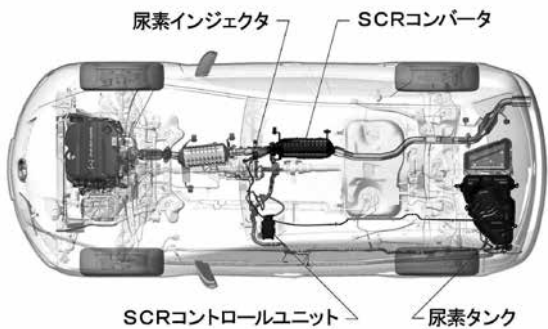
■廃車のバンパーリサイクル自動化技術を開発

平成21年(2009年)3月、廃棄処分された使用済み自動車のバンパーを、自動車メーカーや回収方法を問わずに新車用バンパーの樹脂素材としてリサイクルする工程技術が開発された。マツダでは従来から系列ディーラーから回収した自社製バンパーを新車バンパーにリサイクルしてきたが、この新技術では目視と手作業による異物除去が不要になっただけでなく、ポリプロピレン材や塗膜の密着性にかかわらずバンパーと塗装を剥離できるのが特徴。マツダが掲げるサステイナブルな車づくりにつながる先進的なリサイクル技術である。

■プレマシーハイドロジェンREハイブリッドのリース販売を開始

平成21年(2009)3月、ハイドロジェンREの集大成ともいえるプレマシーハイドロジェンREハイブリッドが地方自治体やエネルギー関連企業向けにリース販売を開始され、岩谷産業、広島県、広島市などに納入された。

マツダでは以前から水素を燃料としたロータリーエンジン車を開発してきたが、これはその集大成ともいえる。水素とガソリンを切り替えられるデュアルフェーエルシステムを備えるロータリーエンジンに安川電機製のモータードライブユニットが組み合わされていて、航続距離200kmと最高出力110kWを達成。植物由来のマツダバイオテックマテリアルを内装素材に採用するなど次世代のエコカーとして期待されていた。



排気ガスに尿素水を吹きかけ化学反応でNOxを削減するシステム。現在、多くのディーゼル車が採用しているが、SKYACTIV-Dではこの後処理なしで規制をクリアしている。

■独自のアイドリングストップ機構などを採用した2代目アクセラ登場

平成21年(2009年)6月、全世界で累計販売台数が200万台を超えるなどマツダの主力モデルとして成長したアクセラが2代目モデルに進化した。ボディタイプはセダンと5ドアのスポーツの2本立てで、パワートレインは1.5リッターエンジン+CVT、2リッター直噴エンジン+4速AT、2.3リッター直噴ターボエンジン+6速MTが用意された。なかでも直噴2リッターエンジンには、i-stopと呼ばれるアイドリングストップ機構を採用。これは直噴エンジンの特徴を生かした独自の技術で、燃焼エネルギーを利用して0.35秒という素早い再始動と振動を抑えたスムーズな発進加速を実現し、RJCテクノロジーオブザイヤーなど数々の賞を受賞した。エクステリアデザインではマツダのブランドイメージを強調したフロントフェイスや立体



水素ロータリーエンジンと独自開発したハイブリッドシステムを組み合わせたプレマシーハイドロジェンREハイブリッド。RX-8ハイドロジェンREに比べてパワーユニット出力を約40%向上、水素航続距離は2倍の200kmを達成している。



ダイナミックでスポーティーなデザインをそのまま継承したアクセラ20S i-stop付。初代に引き続きマツダスピードアクセラも設定されている。ボディサイズ(マツダスピードアクセラを除く)は全長4490mm×全幅1755mm×全高1465mm(20E(4WD)は1505mm)。



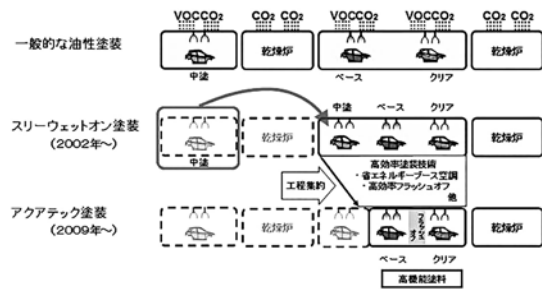
セダンも初代からのショート&ハイデックスタイルを踏襲し、流れるようなクーペシルエットとなっている。ボディサイズはスポーツに比べて全長が90mm拡大されている。

感溢れるサイドラインが採用され、広がり感を強調したインテリアは質感が大幅に高められた。安全装備も充実しており、2代目アテンザにも採用されたりアビークルモニタリングシステムや、アダプティブフロントライティングシステムなどが設定された。

平成22年(2010年)1月と3月には、マツダ創立90周年記念の特別仕様車を発売。ボディーカラーのガンメタルブルーマイカは国内初の仕様だった。

■世界最高水準の環境性能を実現したアクアテック塗装を開発

平成21年(2009年)6月、車の塗料に含まれる揮発性有機化合物は大きな環境問題に発展しているなか、マツダによって開発された革新的な水性塗装技術が開発され、宇品第1工場への導入が開始された。アクアテック塗装と名付けられたこの技術は、CO₂排出量を世界最高水準に抑えるスリーウェットオン塗装に加え、塗装ブースの空調システムを改良したことによって中塗り塗装を省略。これによって揮発性有機化合物の排



この技術により、塗料に含まれるVOC(揮発性有機化合物)とCO₂の排出量を世界最高水準にまで抑制すると同時に、品質面でも従来以上の性能を達成した。



2列目、3列目の左右の独立シート機構や、2列目中央席の格納機構「カラクリ7thシート」など、多彩なシートアレンジが可能なフレキシブルな室内空間が特長となっている。

出量を約57%削減できたという。平成25年度(2013年)省エネ大賞や資源エネルギー庁長官賞などを受賞している。

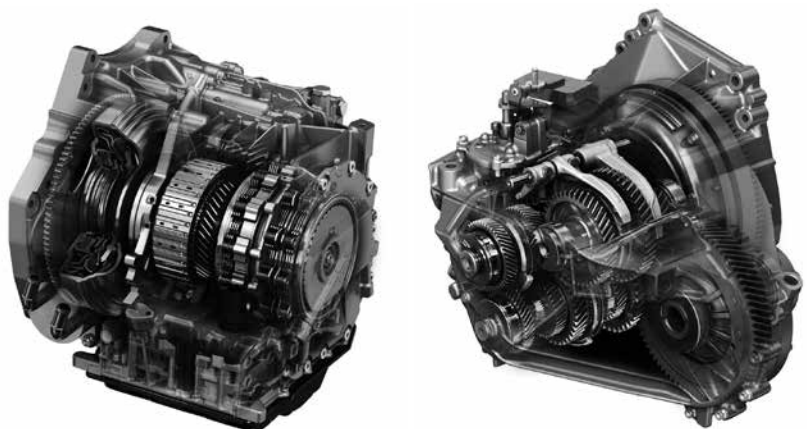
■新しいデザインコンセプトを取り入れた3代目プレマシー

平成22年(2010年)7月、マツダのコンパクトミニバンとして世界中で約83万台(1999～2010年5月)もの販売実績を持つプレマシーが3代目となった。コンセプトはコンテンポラリースマートチョイスで、スタイリッシュなデザイン、両側スライドドアと多彩なシートアレンジがもたらす利便性、マツダらしいスポーティかつスムーズな走行性能などで、あらゆるニーズにこたえられる一台として開発されていた。特にエクステリアデザインは、モーターショーのコンセプトカーなどで好評を得ていた「流(NAGARE)」の造形を量産車として本格採用。ボディーサイドに深く刻まれたラインと両側スライドドアの両立は特筆ものであった。パワートレインは2代目アクセラを踏襲していて、i-stop採用の直噴2リッターエンジンに5速ATがメインに設定された。同年8月には切り替えスイッチ式の4WD車を追加設定。平成23年(2011年)には日産自動車ヘラフェスタハイウェイスターとしてOEM供給されている。

■OEM生産による軽自動車(2002-2009)

スズキからのOEM車として販売している軽自動車は、スズキの各車のモデルチェンジに合わせて発売している。車種別の変遷は次のとおりとなる。

平成14年(2002年)2月にはアルトラパンの発売に



ヨーロッパの自動車メーカーを中心としたダウンサイジング＋ターボという時代の流れの中で、マツダは究極の内燃機関を目指すため、別の方法を選択。スカイアクティブエンジンは、エンジンそのものの効率を根本的に高めるために6つの因子(圧縮比、空燃比、燃焼期間、燃焼タイミング、ポンピング損失、機械抵抗)を徹底的に分析し、開発された。左がスカイアクティブGエンジン、右がスカイアクティブDエンジン。

スカイアクティブドライブは、普及しているATシステムのステップAT、CVT(無段変速装置)、DCT(デュアルクラッチ式)の長所短所を分析。ステップATをベースとして、すべてのタイプの利点を集約することで完成した(写真左)。一方、スカイアクティブMTは、ヨーロッパを中心としたMT市場などグローバルに対応するため、「シフトフィールと燃費性能を高める軽量・コンパクトMT」を目指し、従来の構造にとらわれず一から機能を見つめ直すことで完成した(写真右)。

スカイアクティブボディは、「走る欲び」と「世界最高レベルの環境・安全性能」を目指すためボディ構造を原点から見直し、基本骨格を再構成し、工法、材料をも見直すことで実現した軽量ボディだ。

スカイアクティブシャシーは、中低速域の軽快感と乗り心地の両立、高速域の安定性、軽量化と高剛性の両立を実現するため、サスペンション、ステアリングの機能を見つめ直し一新した軽量シャシー。「人馬一体」感と、「走る欲び」を実現することができた。

SKYACTIV-DRIVE(スカイアクティブドライブ)：高いトルク伝達性能が特徴の次世代オートマチックトランスミッション。基本はトルクコンバータを持つ6速ATだが、ロックアップ領域を大幅に拡大して伝達効率の向上とMTのようなダイレクト感のあるシフトチェンジが可能で、4～7%の燃費向上も見込める。

SKYACTIV-MT(スカイアクティブエムティー)：スポーツカーのようなショートストロークかつ軽快で節度感のあるシフトフィールを実現したFF車用6速MT。内部抵抗の低減による燃費向上や、小型軽量化によるパッケージングの高効率化にも寄与する。

SKYACTIV-BODY(スカイアクティブボディ)：従来比8%の軽量化と30%の剛性アップを実現した軽量高剛性ボディ。ストレート構造と各部の骨格を強調して機能させる連続フレームワークや高張力鋼板の多用なども相まって、衝突安全性能でも世界トップレベルを実現している。

SKYACTIV-CHASSIS(スカイアクティブシャシー)：おもに新開発のフロントストラットサスペンションとリアマルチリンクサスペンションで構成される次世代高性能軽量シャシー。サスペンションやステアリングの構成部品を徹底的に見直すことで、正確なハンドリングと快適な乗り心地が高次元で両立している。

これら6つのスカイアクティブテクノロジーは、すべてのパワートレインやプラットフォームを一新するだけでなく、研究開発から生産にいたるクルマづくりの全領域でのプロセスを刷新するという「ブレークスルー」に挑戦することで実現した。



デミオの10・15モード燃費は30.0km/ℓ(JC08モードでは25.0km/ℓ)。発売時点でハイブリッド車のホンダ・インサイトと同じ10・15モード燃費(JC08モードは26.0km/ℓ)をガソリンエンジンのみで達成。



世界初の圧縮比14.0を実現した直噴1.3リッターガソリンエンジン「SKYACTIV-G 1.3」。

■デミオに初めてスカイアクティブ技術を搭載

平成23年(2011年)6月、ビッグマイナーチェンジを受けた3代目デミオ。エクステリアデザインやシート地の見直しからボディの強化やサスペンションチューニングまでブラッシュアップされていたが、最大のニュースは初めてスカイアクティブ技術を搭載する「13-SKYACTIV」が新設定されたこと。13-SKYACTIVには圧縮比14.0を実現した直噴1.3リッターガソリンエンジンのSKYACTIV-G 1.3が搭載され、アイドリングストップシステムi-stopとの組み合わせで30.0km/ℓ(10・15モード燃費)という驚異的な燃費性能を発揮。クールドEGRシステム、6つの噴射口を持つマルチホールインジェクター、吸気側に電動アクチュエータを採用するマツダ初のデュアルS-VTなどの最新技術も搭載されていた。また、ドライバーの運転操作と燃費の良い運転をサポートするインテリジェントドライブマスターも世界初の装備であった。世界初の技術を満載したデミオ13-SKYACTIVは、RJCテクノロジーオブザイヤー、日本自動車殿堂カーテクノロジーオブザイヤー、日本カーオブザイヤー特別賞など数々の賞を受けるなど、各方面から高い評価を得た。

■次世代のバンパーリサイクル技術を実現

マツダではバンパーのリサイクルに長年取り組んできたが、平成23年(2011年)8月、廃車バンパーを新車バンパーの材料としてリサイクルする新技術を世界で初めて実現し、ビアンテのリアバンパー用として使用を開始した。廃車のバンパーは製造から10年以上

“静粛性”の質を向上。

■デンソー、トヨタと電気自動車の共同開発拠点として新会社を設立

平成29年(2017年)9月、デンソー、トヨタと電気自動車の共同開発拠点として新会社を設立し、幅広いセグメント、車種をカバーできるEVの基本構想に関する技術を共同で開発することに合意した。具体的な取り組みは以下の通り。

①ユニットおよび車両については、EVに最適となる性能および機能を規定する特性(コモンアーキテクチャー)を研究してゆく。

②上記①の特性を実現する各ユニットの搭載および車両としての性能を検証してゆく。

③②を通して、車種群として考えた場合の各ユニットおよび各車両の最適構想の検討をしてゆく。

その後、スズキやSUBARU、日野自動車、ダイハツ、いすゞ、ヤマハも合流し、共同開発がすすめられたが、令和2年6月末、幅広い車種に対応できる基盤技術が完成したことを機に業務を終えることとなった。今後、参画メーカーはこの技術をそれぞれのEV開発に生かすこととなった。

■魂動デザインを象徴する2つのコンセプトモデル…ビジョンクーペとRXビジョン

マツダは新しいデザインテーマ“魂動(こどう)－Soul of Motion”を平成22年(2010年)に発表。生物が見せる瞬発力や躍動感と、日本人が長年培ってきた「余白」や「移ろい」という美意識を融合することで、見る人の魂を揺さぶり、心をときめかせる動きの



デザインを“魂動(こどう)－Soul of Motion”と名づけた。このマツダのデザインアイデンティティを象徴するコンセプトモデルがビジョンクーペとRXビジョンである。

平成29年(2017年)10月の東京モーターショーで発表されたビジョンクーペは、次世代デザインのビジョンモデルとして、「引き算の美学」という日本の美意識の本質を突き詰めて魂動デザインの深化を表現したモデルである。

2015年10月の東京モーターショーで発表されたRXビジョンは、マツダが考える最も美しいFRスポーツカーの造形に挑戦するとともに、次世代REの「SKYACTIV-R」を搭載した、マツダがいつか実現したい夢を表現したモデルである。

ビジョンクーペは、2018年2月にパリで開催された「Festival Automobile International」において「Most Beautiful Concept Car of the Year賞」に選出され、3月にはスイスのジュネーブで開催された「Car Design Night」で「コンセプトカー・オブ・ザ・イヤー」を受賞した。



魂動デザインを象徴する2台のコンセプトモデル。RXビジョンが「艶」とすれば、ビジョンクーペは「凜」である。

余計なキャラクターラインが入っていないボディは、光の映り込みで魂動デザインの生命感を表現している。光と影が織りなす美しい風景を映し込んだRXビジョンはまるで芸術作品のように見える。

魂動デザインの次世代への進化の幕開けを象徴するビジョンクーペ。そのデザインには「余白」、「移ろい」、「反り」、「間」、「艶と凜」などを感じさせる日本古来からの美意識が宿っている。



RXビジョンも、2016年1月にパリで開催された「Festival Automobile International」において「Most Beautiful Concept Car of the Year賞」に選出されている。

マツダブランドを象徴する2台のデザインは、2019年から導入されている新世代商品に反映されている。

■新型3列シートクロスオーバーSUV CX-8を発売

平成29年(2017年)12月、マツダの国内向けSUVラインアップの最上位モデルとなるCX-8が発売された。

CX-8は、ユーザーの「走りやデザインを諦めたくない。でも家族や友人ともドライブを楽しみたい」との考えに対する新たな選択肢として提案されたスカイアクティブ技術と魂動デザインを全面的に採用した



CX-8はマツダの国内向け最上位モデルのクロスオーバーSUVとして登場。「多人数車＝箱型」のイメージとは一線を画す、走りの良さを感じさせるプロポーションが新しいSUVスタイルを実現した。ボディサイズは全長4900mm×全幅1840mm×全高1730mm。

3列シートクロスオーバーSUVである。

エンジンは、少量の燃料を多段かつ高圧で微細噴霧化して噴射することで静粛性と燃焼効率、高い環境性能を両立する「急速多段燃焼」を採用したクリーンディーゼルエンジン「SKYACTIV-D 2.2」を搭載。

全機種に6速ATのSKYACTIV-DRIVEを設定。駆動方式は前輪駆動(2WD)と新世代4WDシステム「i-ACTIV AWD」を選択可能とした。

3列シートSUVとしての使いやすさを追求したパッケージングは、「人間中心」の設計思想から3種類の2列目シートを設定。最大で6人または7人が乗車可能とし、さまざまな積載物に対応可能なシートアレンジ機能を備えている。

外観は、コンパクトなキャビンとそれを支えるボディとの対比により「多人数車＝箱型」のイメージとは一線を画す、走りの良さを感じさせるプロポーションを創出した。同時にボディ表面の光の変化で品格を漂わせ、ショルダーク部などの張り出しでSUVらしい力強さも表現した。

インテリアデザインは、人間工学にもとづき、理想的な運転姿勢を取れる1列目、大柄な乗員でもくつろげる2列目、身長170cmでも無理なく快適に過ごせる3列目の空間を、日本の道路・駐車環境を意識した寸法(全長4900mm、全幅1840mm、全高1730mm)の中で追求。すべての乗員が心地よさと適度な緊張感を堪能できる空間を実現した。

また、機器類を左右対称に配置した水平基調の造形

● 年表 ●

年	月	出来事
1920年（大正9年）	1月 2月	東洋コルク工業株式会社設立 海塚新八、初代取締役社長に就任
1921年（大正10年）	3月	松田重次郎、二代目取締役社長に就任
1922年（大正11年）	5月 12月	庄搾コルク板工場完成 大阪出張所設置
1924年（大正13年）	2月	東京出張所設置
1925年（大正14年）	12月	工場火災により操業停止
1926年（大正15年）	2月 6月	操業再開 ニールセン・ウィンテル社製旋盤、アルフレッド・ハーバード社製ボール盤を購入
1927年（昭和2年）	9月	東洋工業株式会社に社名変更
1928年（昭和3年）	4月 10月	「東洋コルク」商標登録 広海軍工廠の指定工場となる
1929年（昭和4年）	4月	工作機械の製作開始
1930年（昭和5年）	12月	マツダ式穀類熱風乾燥機を製造、販売
1931年（昭和6年）	7月 10月	三輪トラック部門稼動開始 東洋工業の市販化初となる三輪トラック「DA型」発売
1932年（昭和7年）	－	大連などに三輪トラックを初輸出
1933年（昭和8年）	11月 12月 －	DB三輪トラック発売 750cc2気筒エンジン搭載の三輪トラックを10台試作、呉海軍工廠関係に納入 インドへ三輪トラック輸出
1934年（昭和9年）	1月 1月 3月 10月 12月	DC型三輪トラック発売 工作機械と空気圧縮機の生産開始 「Mazda」商標登録 KA型三輪トラック発売 大阪出張所移転
1935年（昭和10年）	7月 10月 11月 12月 －	TCS型三輪トラック発売 削岩機を長津江水電に初出荷※ 名古屋出張所設置 KC36型三輪トラック発売 東南アジア諸国へ三輪トラック輸出
1936年（昭和11年）	4月 12月 －	三輪トラックによる鹿児島 - 東京間宣伝キャラバン敢行 小型四輪自動車の試作研究開始 南米諸国へ三輪トラック輸出開始
1937年（昭和12年）	1月 4月 6月	トーヨーDCSライトドリフター生産開始※ 朝日新聞社の神風号亜欧連絡飛行の軟送をかねて、3機による宣伝飛行を実施 京城出張所設置
1938年（昭和13年）	5月 8月	GA型三輪トラック「グリーンパネル」発売 小倉出張所設立
1940年（昭和15年）	5月	小型四輪乗用車試作完了
1941年（昭和16年）	9月	トーヨーCA7コールビックハンマー生産開始※
1945年（昭和20年）	8月 12月	建物の一部を広島県に貸与、県庁の全機能を臨時で設置 生産再開、GA型三輪トラックを10台生産
1946年（昭和21年）	1月 8月	削岩機および工具類の生産再開※ 三輪トラック、月産100台を達成
1947年（昭和22年）	4月	オール小型自動車走行大会に参加
1948年（昭和23年）	11月 11月 12月 12月	三輪トラック、月産500台を達成 JA55ジャックハンマー発売※ TY14ジャックハンマー発売※ DF55ライトドリフター発売※
1949年（昭和24年）	4月 8月	GB型三輪トラック発売 三輪トラック、輸出再開
1950年（昭和25年）	3月 4月 4月 4月 5月 5月 6月 7月 8月 9月	LB型三輪トラック発売 PB型三輪乗用車発売 VB型三輪ライトバン発売 TY40ジャックストーパー発売※ TY24ジャックハンマー発売※ TY44ライトドリフター発売※ CA型小型四輪トラック発売 TY70ヘビードリフター製造開始 CF型四輪消防車生産開始 1t積みCT型三輪トラック発売
1951年（昭和26年）	3月 5月 9月 12月	HB型三輪トラック発売 自社製専用機械の戦後第一号機となるマルチプルドリルヘッド製作※ 1t積みCTL型三輪トラック発売 松田重次郎、取締役会長へ、松田恒次、取締役社長へ就任
1952年（昭和27年）	3月 4月 4月 10月 10月	CTDダンプカー発売 TY18シンカー製造開始※ TY145ライトドリフター製造開始※ 2t積みCTL1型、CTL2型三輪トラック発売 TY125シンカー製造開始※

年	月	出来事
1953年（昭和28年）	1月 3月 4月 5月 11月 12月 12月	TY24-OSオフセットストーパー※、TY125-OSオフセットストーパー製造開始※ 三輪トラック生産工場の移転拡張工事完了、操業開始 TY18-OSオフセットストーパー製造開始※ CTAシリーズ三輪トラック発売 TY10ハンドストーパー製造開始※ CTAシリーズ三輪トラックモデルチェンジ 1t積みCLY型三輪トラック発売
1954年（昭和29年）	2月 4月 4月 4月 5月 10月 11月	750kg積みGCZ型三輪トラック発売 第1回全日本自動車ショウに出品 TYW-3ワゴンドリル生産開始※ 1t、2t積みCHTA型三輪トラック発売 TY145Bライトドリフター製造生産開始※ CHTAD型ダンプカー発売 TY150ヘビードリフター製造開始※
1955年（昭和30年）	11月 12月 12月	TY24-LDレッグドリル製造開始※ トーヨーコーテッドサンド発売※ F-26型両頭精密中ぐり盤製造開始※
1956年（昭和31年）	4月 6月 7月 8月 9月 12月	TY24-OSDダブルオフセットストーパー製造開始※ 三輪トラックを中国へ輸出 TYJドリルジャンボ－製造開始※ TY125-OSDダブルオフセットストーパー製造開始※ T-111型自動精密内面研削盤製造開始※ TY150Bヘビードリフター製造開始※
1957年（昭和32年）	1月 1月 1月 2月 4月 7月 8月 11月 12月	マツダ車生産累計20万台達成 TY20-LDレッグドリル製造開始※ TY20シンカー製造開始※ 新工具工場完成※ T-114型全自動精密心無内面研削盤製造開始※ TY145Dライトドリフター製造開始※ 丸ハンドル式HBR型三輪トラック発売 丸ハンドル式MAR型三輪トラック発売 T-159型玉軸受外輪溝自動研削盤製造開始※
1958年（昭和33年）	4月 4月 5月 7月 10月 11月	DMA型小型四輪トラック「ロンバー」発売 T-159型玉軸受外輪溝自動研削盤、T-122型自動精密内面研削盤発売※ 小型四輪トラック組立工場完成、操業開始 DHA型ロンバー発売 TY40Bコンクリートブレイカー製造開始※ TYW-L-1ライトワゴンドリル製造開始※
1959年（昭和34年）	1月 3月 3月 3月 5月 5月 6月 6月 8月 8月 8月 10月 11月	TY255-OSオフセットストーパー製造開始※ 小型四輪トラックD1100、D1500発売 TY16-LDレッグドリル製造開始※ TY16シンカー製造開始※ 総合材料研究室完成 軽三輪トラックK360発売 小型三輪トラックT600発売 TY16-OSオフセットストーパー製造開始※ 新削岩機工場、全面稼動開始※ SM-8A型スブラインミル製造開始※ 小型三輪トラックT1100、T1500発売 T-121型自動精密内面研削盤製造開始※
1960年（昭和35年）	2月 2月 3月 4月 5月 7月 7月 8月 9月 9月 12月	DUA12型マイクロバス発売 TY40C-JSジャックストーパー製造開始※ 乗用車系販売網設置完了 TY16C-JSジャックストーパー製造開始※ R360クーベ発売 新塗装組立工場、完全稼働開始 月産1万5000台達成 TYRC25、40、70ロッククラッカー製造開始※ T-118型全自動心無内面研削盤製造開始※ 第二塗装組立工場完成 TYSP-35サンブポンプ製造開始※
1961年（昭和36年）	2月 2月 2月 3月 5月 6月 6月 6月 8月 8月	新型R360クーベ、同デラックス発売 B360トラック発売 NSU社およびバンケル社とロータリーピストンエンジンについて技術提携 韓国向けノックダウン輸出開始 B360ライトバン発売 TY20C-JSジャックストーパー製造開始※ TY20-OSオフセットストーパー製造開始※ 月産2万台達成 B1500トラック発売 フィリピン向けノックダウン輸出開始

編集後記

本書は、2020年にマツダ株式会社が、ルーツとなる東洋コルク工業が1920年に設立されてから創立100周年を迎えたのを機に、品切れたままになっていた2009年弊社刊行の『マツダ 技術への「飽くなき挑戦」の記録』を大幅に加筆して刊行するものです。

カラー口絵を追加したほか、これまでの13章の内容を見直すとともに、新たに14、15章を書き起こし、2010年から2020年までの動きを詳細にフォローしました。また巻末の年表についても見直し、追加をして充実を図っています。本書によって戦前から第二次世界大戦を経て、現在までの100年という長い道のりを歩み、歴史を刻んできたマツダの歴史を知っていただければ幸いです。

本書の製作にあたっては、以下のように多くの方々のご協力をいただきました。

戦前、戦後の写真資料の多くは国立科学博物館 産業技術史資料情報センター長の鈴木一義先生から、トヨタ博物館には史料を、自動車史料保存委員会からは所蔵のカタログなどを本書製作のためにご提供をいただきました。マツダ株式会社国内広報部部长町田晃氏には、製作にあたりプレスリリースのご協力をいただきました。ここに厚く御礼申し上げます。

また、前出の鈴木一義先生には、巻頭の序文もご執筆いただきました。ここにお世話になった方々に感謝申し上げます次第です。

なお内容や記述、年度などにつきましては、当時の社内資料（プレスリリース）や東洋工業株式会社発行の『東洋工業五十年史』（昭和47年1月20日発行 非売品）、社団法人日本自動車工業振興会発行「自動車ガイドブック」などの信頼できる資料をもとに製作・編集いたしました。もし内容および数値などに関してお気づきの点などがございましたら、該当する資料を添付の上ご指摘いただければ幸甚です。今後の増補改訂の際などに反映させていただきます。

自動車史料保存委員会／三樹書房 編集部

執筆・編集

小堀和則

1974年千葉県生まれ。RJC（日本自動車研究者ジャーナリスト会議）、
自動車史料保存委員会所属。

三樹書房編集部 武川明／小林謙一／松田信也／梶川利征／山田国光

マツダ
—東洋コルク工業創立から100年—

編著者 自動車史料保存委員会

発行者 小林 謙 一

発行所 三 樹 書 房

URL <http://www.mikipress.com>

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町1-30
TEL 03(3295)5398 FAX 03(3291)4418

印刷・製本 中央精版印刷株式会社

©MIKI PRESS 三樹書房 Printed in Japan

※ 本書の一部あるいは写真などを無断で複写・複製（コピー）することは、法律で認められた場合を除き、著作者及び出版社の権利の侵害になります。個人使用以外の商業印刷、映像などに使用する場合はあらかじめ小社の版權管理部に許諾を求めて下さい。

落丁・乱丁本は、お取り替え致します