



**初代プリウスの誕生**

小木曾 トヨタのハイブリッドカー開発の歴史は、実は一九七七年までさかのぼります。当時は主に公害対策のための試作でしたが、二十一世紀に先駆け、クルマの提案を使命に「プリウスプロジェクト」を九三年に開始しました。テーマは「人と地球」です。「やれることではなく、やらねばならないこと」を目標としました。そして、ガソリンエンジンと電気モーターを組み合わせた新たなハイブリッドカーを目指したのが九五年。そこから試行錯誤を経て九七年に初代プリウスが誕生しました。

村上 実際トヨタには堅実な企業イメージを抱いていたんですが、そうした見方からプリウスが発売された時は、多少の驚きがありました。しかし、日本の自動車産業をリードしてきたトヨタの歴史を考えると、それほど驚く必要もないかもしれません。

小木曾 従来のクルマにモーターを付けた簡易型でいう意見もあり社内議論が分かれたんですが、妥協せず最も燃費がよい「トヨタ・ハイブリッドシステム(THS)」を目指しました。エンジンのアシストだけでなく、モーターだ

けでも走れる気持ちよさを味わっていただけの方での進化の歴史が始まりました。初代が世に出たあと、より燃費と走り向上させ、実用性を高めた二代目が数多くのお客様の支持を集め、それがさらに三代目プリウスの性能向上に結び付けています。

**新たな環境意識の定着**

村上 九七年は、京都議定書が採択された年ですね。私は、このころに、偉いとか立派とかの表現の対象だった「エコ」という言葉がファッション的にも「カッコいい」というイメージに変わったと思います。環境を考えている人が増えていく。そんな考え方が定着したのが二十世紀の終わりを迎えた九七七年ごろだと思います。

小木曾 初代が発売された当時、私も同気持ちでした。市場でお客様の意見を集めてみると、プリウスという新しい考え方のクルマを皆さん楽しんで乗られていました。それは二〇〇〇年に発売した米国でも同じでした。ハリウッドスターの間でも話題になりましたが、ごく普通に環境への関心から選んでいただいていたと思います。また、頂戴したご意見を二代目に盛り込んだ結果が全世界百二十万台の販売台数に結びついています。

村上 友人が乗っていたプリウスに同乗したことがあります。もちろんハイブリッドは話題になりましたが、既にプリウスはエンジン車と同じ「普通のクルマ」として語られていた時代で、乗ってみても全く普通のクルマだと感じました。友人は、プリウスに乗ると、いいコトをしている気になり、それがゴミの分別など日常の意識も変えるという話をしました。クルマをきっかけにした環境意識の変化を物語っていると思いますね。



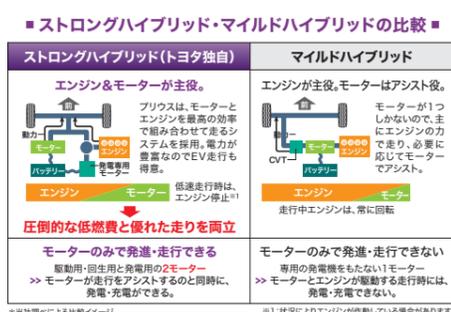
特別だった  
プリウスのコンセプトは  
普通のクルマとして  
受け入れられた。

作家  
**村上 龍**

1952年長崎県生まれ。76年、デビュー作「限りなく透明に近いブルー」で第75回芥川賞受賞。その後多数の小説・エッセイ、対談集など幅広い分野で活躍。99年より金融経済をテーマとするメールマガジン「JMM」を発行。編集長を務める。最新刊に「無意味のすすめ」。

# ハイブリッドカーの代名詞へと進化してきたプリウスの価値

プレミアム対談 作家 村上 龍 × 小木曾 聡 トヨタ自動車 製品企画 チーフエンジニア



**トヨタのハイブリッドとは**

小木曾 プリウスは「ボタン一つでモーターだけで走れる」という、プリウスならではの「特徴を生かして気持ちよい走り」を体験でき、エンジンを上手に組み合わせ、走らなくても走ります。電気モーターはレスポンスが速くコントロールしやすい性質がありますが、まるで神経細胞から電気信号が流れると瞬時に反応する筋肉のように生体にならぬ感覚が味わえます。

村上 エンジン車よりも、むしろ人間に近いということですね。

小木曾 その通りです。トヨタではハイブリッド技術を、燃費向上はもちろんですが、クルマの楽しみの根源である、走りのポテンシャルを上げるためにも採用しています。

村上 原点のフィロソフィーとユーザーに走りのいいクルマを提供するための合理性と、のせめぎあひからいいモノが生まれるのかもしれない。相反する価値の葛藤を通し生み出されたものが、最後にフィロソフィーと融合していくのではないかと思います。

小木曾 せめぎあひは常にあります。開発の中心には環境がありますが、人には利便性も大切です。どちらも追求しようとする原動力があるから、価格を抑えるためにさまざまな技術革新も生まれます。こうしたせめぎあひのなかで、なるべく高い目標を掲げ途中では曲げない、そして

**龍の視点**

エンジニアは、相反する課題を、哲学をベースにして、ベストの追求ではなくベターを重ねることで解決していく。車にとどまらず、これからの商品開発の普遍的モデル。私たちユーザーは新技術や外観より開発チーム、企業の哲学に反応する。そして、やはり、企業全体としてむずかしいことに挑戦している時に、もっともトヨタイズムが発揮されるのだと思う。

村上 龍

社内全体の意識を共有していきました。村上 大企業で社内の意識を共有するのは難しいのではないですか。やはり目標が高かったからこその実現できたのでしょうか。

小木曾 初代は「世界初のハイブリッドカー」を目指して掲げた高い目標性能と、二代目は、自ら決めた高い目標性能と、算面との間で葛藤がありました。しかし、性能を妥協する「となく、良いものを安く」にこだわって開発を進めていきました。また、二代目のプリウスはスタイリッシュなデザインですが、実は5ドアハッチバックというボディタイプは、それまでほとんどヒットしなかったものでした。今では一目でわかるアイコンタイプに結び付きましたが、社内の共感を得るにはさまざまな角度からのアプローチが必要でした。さらにプリウスを世界に浸透させるためには二つの大きな壁がありました。まず、気温差や高速道路走行などさまざまな環境に適合できる開発を行うこと。私自身も確認のため、外国で走りまわりました。次に、各国の確かなサービスができる体制を整えること。プリウスのエキスパートを育成するために私も研修で教えました。これらの壁に挑みながら品質とサービスの実現を築き、お客様の温かな声に結び付けたと思います。こうした努力で信頼性を築いたからこそ累計百二十万台という実績に結び付けることができました。村上さんが言われた「普通のクルマ」として、そして、ハイブリッドカーのパイオニアとして、期待に応えるクルマとして、プリウスを世界中に普及させていきたいと思っています。



いくつもの壁を超える挑戦が累計百二十万台に結実した。

トヨタ自動車株式会社  
トヨタ第2操用車センター  
製品企画 チーフエンジニア  
小木曾 聡



ハイブリッドカーのパイオニアが、ついにフルモデルチェンジを果たす。今度の3代目新プリウスは、ここがスゴイ!!

- 世界トップ<sup>※1</sup>の燃費性能38.0km/L<sup>※2</sup>
- 2.4L車並の動力性能
- 時代最先端をゆく装備・機能<sup>※4</sup>
- 世界トップレベルの空力性能(CD値0.25)と、車両全体でのエネルギー効率の向上との相乗効果により実現。
- 新開発の高効率1.8Lエンジンと、ハイブリッドシステム「THS II<sup>※3</sup>」を搭載。
- ソーラーベンチレーションシステム
- リモートエアコンシステム
- タッチトレーサーディスプレイ
- ムーンルーフに搭載したソーラーパネルで発電した電力を使用し、室内を換気。
- スイッチにより、車外からエアコンが作動可能。暑い炎天下で効果を発揮。
- ステアリングスイッチの中で指の触れた場所をセンサーメーターに表示。

※1:ガソリン乗用車での比較。2009年3月現在、トヨタ自動車調べ ※2:グレードにより異なる。10・15モード走行燃費。国土交通省審査値 ※3:TOYOTA Hybrid System II ※4:オプションとなります。(グレードにより異なる)

## 新プリウス5月中旬、いよいよデビュー!!

Photo: トヨタ・モーターショー出品車(北米仕様)  
トヨタ ハイブリッドシステムの秘密、公開中! >>> <http://toyota.jp/prius/>