

Euro5対応の情報公開基盤システムを ソフトウェアとアセットを活用して短期間で構築



世界的に環境意識が高まる中、欧州では、「Euro5」という新しい自動車排出ガス規制が施行され、窒素酸化物、粒子状物質などの排出量の大幅削減が求められています。また、その中で、自動車メーカーに対して、修理や整備に必要な情報をWebで公開することが義務付けられました。

三菱自動車工業株式会社（以下、三菱自動車）では、PDF、Word、Excel[®]、HTMLなど、さまざまな形式で社内存在する、診断機能仕様、各種マニュアルやニュース・レターなどの公開が義務付けられた関連情報を、効率的かつシンプルに収集、管理するシステムを、IBM DB2[®] 9とIBM WebSphere[®] Application Serverにより構築しました。データ変換の仕組みは、IBMのアセットを活用したことで、短期間で効率的かつ確実に開発を完了。今後の仕様変更にも柔軟に対応できることを重視したシステムであり、三菱自動車では、Euro5対応に限らず、情報公開基盤として発展させていく計画です。

今回のEuro5情報公開対応プロジェクトにおいて、業務側とIT側において、それぞれの実質的な取りまとめを担当された方々に、業務要件をいかに実現できたか、また、今後の展開などについてお話を伺いました。

Interview ②

Building Euro 5-compliant Infrastructure System for Information Disclosure Swiftly Using Software and Assets

Amidst growing environmental awareness on a global scale, the "Euro 5" new vehicle exhaust emission standards have been implemented, which require a significant reduction in the emission of nitrogen oxides, particulates, etc. These standards make releasing of information necessary for the repair and maintenance of automobiles on websites compulsory for auto manufactures.

Using the IBM DB2 9 and IBM WebSphere Application Server, Mitsubishi Motors Corporation (Mitsubishi Motors) has developed a system for efficiently and simply collecting and managing that information prepared within the company for which disclosure has been made compulsory. This information includes diagnosis function specifications, various manual documents, and newsletters in a variety of formats including Adobe[®] PDF, Microsoft[®] Word and Excel, HTML, etc. By using IBM's assets, Mitsubishi Motors was able to complete the development of the system for data conversion efficiently and without errors in a short period of time. The system has been developed with a focus on flexibly supporting future specification changes. Mitsubishi Motors plans to expand the system beyond compliance with Euro 5 as its infrastructure for information disclosure.

To understand how business requirements have been achieved in the Euro 5-compliant Information Disclosure Project and Mitsubishi Motors' future plans for further development, we spoke with those persons from Mitsubishi Motors who were responsible in coordinating tasks, both on the business and IT sides.

欧州での高い評価を維持し 「環境にやさしい三菱」の認知度を獲得

三菱自動車は、1970年、三菱重工業株式会社（以下、三菱重工）から自動車事業部門が独立して設立されました。自動車開発の歴史は、三菱重工の前身である三菱造船時代にさかのぼり、商標である「スリーダイヤモンド」は1914年に登録されています。1960年代の小型四輪自動車「三菱500」、軽自動車「ミニカ」に始まり、「ランサー」「ギャランΣ」「ミラージュ」、RVブームをリードした「パジェロ」、スポーツカー「GTO」など、記憶に残る商品を送り出してきました。三菱自動車は、設立50周年にあたる2020年に向けて「三菱自動車グループ環境ビジョン2020」を策定。電気自動車開発をはじめ、「地球を走る、地球と生きる」をテーマに、地球環境に配慮しながら、地球上のさまざまな地域のお客様に走る喜びを提供するという企業コミュニケーションワード「Drive@earth（ドライブ・アット・アース）」に込めた思いを具現化する取り組みを推進しています。

ヨーロッパでは、1992年に施行されたEuro1（欧州連合排気規制第1段階）に始まり、1996年（Euro2）、2000年（Euro3）、2005年（Euro4）と次々と排出ガス規制が強化されてきました。そして、さらに厳格な新しい自動車の排出ガス規制法規である「Euro5（欧州連合排気規制第5段階）」が2009年から施行されました。ディーゼル自動車、ガソリン車の内燃機関から排出される一酸化炭素、窒素酸化物、炭化水素類、黒煙などの大気汚染物質の上限を定めた規制であり、特にディーゼル・エンジンに対しては、粒子状物質（PM）排出量80%削減、窒素酸化物（NOx）排出量25%削減と、従来のEuro4と比較して非常に厳しくなっています。また、ガソリン車についても、NOx排出量25%削減、ノンメタン炭化水素排出規制の追加を求めています。これに加え、一般の修理・整備業者でも速やかに、適切に車の修理・整備ができるように、必要な情報をWebサイトで公開することが自動車メーカーに義務付けられました。特に、昨今の自動車は電子制御が進んでいるので、情報が公開されていないと系列販社でなければ修理ができず、その結果、一般の修理・整備業者が不利益を被るとともに、お客様にもご不便をおかけしてしまうことになるからです。

修理・整備情報の公開は、アメリカが先んじて取り組

三菱自動車工業株式会社
開発本部 技術管理部
エキスパート

深谷 俊樹 氏

Mr. Toshiki Fukaya

Manager
Engineering Administration Dept.
Development Engineering Office
Mitsubishi Motors Corporation



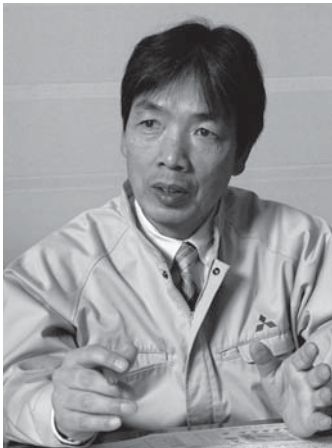
んでしましたが、今回のヨーロッパでの取り組みにおける情報公開は、単なるWebサイトでの公開にとどまりません。自動車メーカーが公開する情報を出版社などが編集し直して、例えば、複数のメーカーの合冊版とか、各社のメーカー専門の修理本として、修理会社向けに再販するビジネス、いわゆる「アフター・マーケット」も拡大しています。Euro5での情報公開は、このようなアフター・マーケットの活性化も目的としています。

三菱自動車は、西欧、中欧、ロシア、ウクライナの各市場で販売しており、特に、ダカール・ラリーに代表されるモーター・スポーツでの実績や、製品のパフォーマンスが高く評価されています。そして、「環境にやさしい乗用車を扱う三菱」としての認知度を獲得することを目指して、燃料向上技術や、電気自動車をはじめとする環境対応技術の導入を促進しています。

そして、Euro5への適合という観点では、三菱重工と共同開発したクラス・トップレベルの出力を達成する次世代クリーン・ディーゼル・エンジンは、高効率の新型ターボチャージャーの採用や燃焼効率向上などにより徹底的に低排出ガス化を図っており、実際の施行に先立ち、対応する情報公開のためのシステム作りを2008年にスタートしました。

pureXML機能搭載のIBM DB2 9で 多様なリソース・データを一元管理

新しく構築したシステム「MdGS（Metadata Generation System）」は、実際に情報を公開するMitsubishi Motors Europeに対して、社内の情報リソースをOASIS（Organization for the Advancement of



三菱自動車工業株式会社
管理本部
開発・製造 IT 部
エキスパート

稲垣 広幸 氏
Mr. Hiroyuki Inagaki

Manager
Engineering IT Dept
Corporate Affairs Office
Mitsubishi Motors Corporation

Structured Information Standards: 構造化情報標準促進協会) 標準および Dublin Core (メタデータ記述に使う語彙の通称) に準拠した RDF/XML メタデータと共に迅速に提供するためのものです。提案依頼書 (RFP) におけるポイントとして、今回のプロジェクトの業務側の責任者を務めた三菱自動車 開発本部 技術管理部の深谷俊樹氏が掲げたのは以下の3つでした。

- 将来の変更に対応可能なシステムにすること。
- 現在の業務のワークフローを変更しないこと。
- 人間が介在できるようにすること。

「実は、Euro5 は、技術的な準拠すべき規格書がないまま施行されているのであまい点が多く、将来的に技術的な要件が変更される可能性がありました。そのため、変更柔軟に対応できる仕組みにしておく必要があったわけです。また、施行後の 2009 年 12 月に予定されていた新車の型式認可に間に合わせなければならぬという時間的な制約もありました。新しいシステムを作りながら、さらにワークフローも変更するとなると、次々と要件が出てきてしまい、最終的に收拾がつかなくなる可能性があります。これが 2 点目の理由ですね。最後の点ですが、人間が介在しない全自動なシステムにすることで融通が利かなくなり、

かえって業務効率を落とす可能性があります。修理・整備情報は、製造・設計データに比べて、体裁や活用の仕方などにおいては例外が多く、運用中に変化していくことが考えられます。そこで、システムの運用開始後も、人間がシステムに手を入れられることをポイントに上げました」(深谷氏)。

公開する情報のリソース・データの形式は、テキスト、Microsoft Word / Excel / PowerPoint®、PDF、動画、HTML (HyperText Markup Language) など実にさまざま、格納されている場所も、ファイル・サーバー、Notes® のデータベース、RDB (Relational Database)、さらには各個人の PC などさまざまでした。これらの情報を、外部に Web で公開するのに必要な形でまとめるためのデータ管理システムが求められました。

しかし、この Euro5 対応について検討し始めた 2008 年は、まさに世界的な不況が発生したタイミングであり、IT 予算についても非常に厳しさを求められました。CAD データ授受やエンジニアリング分野の OA システム全般を担当する IT 部門から Euro5 対応プロジェクトに参加した同社 管理本部 開発・製造 IT 部の稲垣広幸氏は次のように振り返ります。

「当時、社内にはたくさんの案件がありましたが、三菱自動車では、法規制案件は第一に優先しようという方針でしたので、今回の Euro5 対応を行うことが決定し、複数のベンダーに提案いただくことになりました」

これに対して日本アイ・ビー・エム株式会社 (以下、日本 IBM) は、各部門で管理しているリソース・データを中間データに置き換えて、中間データから XML (Extensible Markup Language) 形式のメタデー

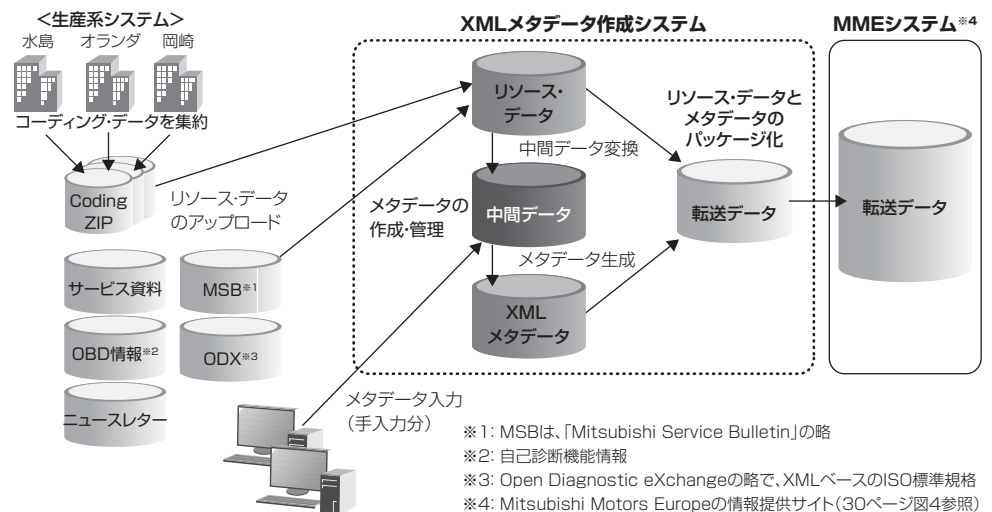
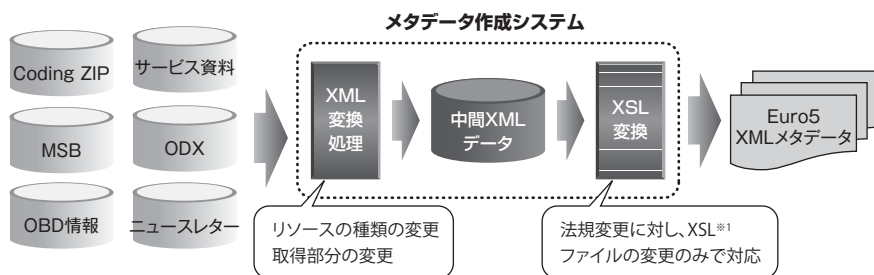


図1. XMLメタデータ作成システム

タを生成する XML メタデータ作成システムを提案（図 1）。XML は、文書やデータの意味や構造を記述するためのマークアップ言語の 1 つで、人間の思考になじみやすいといわれており、XML 技術で共通の情報フォーマットを作成することができ、データ共有を柔軟に行うことができます。公開情報のリソース・データは、さまざまな形式が混在するため、リソースのタイプごとに XML 変換アダプターを用意し、リソース・データからメタデータをインポートできない場合には手動入力もできるようになっています。

「メタデータをリソース・データからインポートする方法と対象領域をどうするかは慎重に社内で議論をしました。いずれにしても、ドキュメントの作り方から変えたとすると、仕事も変わる、システムの基本も大きく変わるという話になってしまい、大きなリスクが伴います」と話すのは、Euro5 プロジェクトで IT 側の取りまとめを担当した、管理本部 開発・製造 IT 部の西本 智治氏。日本 IBM の提案では、社内に散在する公開対象となるリソース・データを新システムで一元管理することができ、しかもソース・データを作成する部門の業務には影響を及ぼしません。

新システムのデータベース・システムには、IBM DB2 9（以下、DB2 9）が採用されました。IBM DB2（以下、DB2）は、RDB ですが、最新の DB2 9 では、XML データ形式でも格納可能な pureXML（ピュア XML）機能を搭載しており、リレーショナル・データと XML データの両方を最適に管理し、シングル・アクセスできるハイブリッドの構造になっています。従来も擬似的に XML データを保管することは可能でしたが、pureXML は、XML のデータをそのまま保管し、XML の良さをそのまま「純粋に」生かした方法で格納して活用できます。XML の柔軟性と、RDB の拡張性、運用管理のしやすさ、可用性などを兼ね備えた次世代のデータベース・システムです。



※ 1: Extensible Stylesheet Language

図2. リソース・データ変換ロジックと、メタデータ変換ロジックを分けて管理することで、法規変更にも柔軟に対応可能

三菱自動車工業株式会社
管理本部
開発・製造 IT 部
主任

西本 智治 氏

Mr. Tomoharu Nishimoto

Assistant Manager
Engineering IT Dept
Corporate Affairs Office
Mitsubishi Motors Corporation



中間ファイル、メタデータの変換ロジックを分離して、将来の変更に柔軟に対応

さまざまな形式のリソース・データから、XML 形式の中間データを作成するという日本 IBM が提案した方法には、以下のようなメリットがありました。

- 情報リソース作成者の業務簡素化を配慮して、メタデータをシンプルに生成し、簡便に管理できる。
- リソース・データの管理とメタデータの管理を分離することにより、情報リソースをスピーディーに公開し、効率的なステータス管理ができる。
- リソース・データ変換ロジックと、メタデータ変換ロジックを分けて管理し、中間データから XML メタデータを出力する機能により、将来のスキーマ変更や法規制の変更にも柔軟に対応できる（図 2）。

数社からの提案の中で、日本 IBM の提案が評価された理由の 1 つは、業務ワークフローを変えずに実現でき、自由度の高い方法だったという点です。稲垣氏は、「車の開発工程でも、上流へ行けばいくほど例外がいろいろ発生しますが、例外があっても同じものを作らなければなりません。条件も変わり、環境も変わりますから、がんじがらめのシステムを作ってしまうと対処できなくなります。自由度を持たせないと、毎回、システム改修が発生してしまうので、周りの状況が変化して

るという発生しますが、例外があっても同じものを作らなければなりません。条件も変わり、環境も変わりますから、がんじがらめのシステムを作ってしまうと対処できなくなります。自由度を持たせないと、毎回、システム改修が発生してしまうので、周りの状況が変化して

もとにかく自由が利くことを最も重視しました。そういう意味では、今回の仕組みは非常に優れていると思います」と話します。

今回のシステムの鍵となる中間データの生成・整理と、中間データからメタデータを生成する一連のシステムでは、IBMの「アセット」が活用されました。アセットとは、IBMが提供するソフトウェア、ノウハウ、プロジェクトを推進するための各種ドキュメントやツール、お客様への説明資料などを、特定のお客様向けではなく、再利用を可能にした「知的資産」のことです。このベスト・プラクティスに基づくアセットを活用することで、プロジェクトを短期間で確実に成功に導くことができます。

「IBMのアセットを採用した結果、プロジェクトにありがちな苦労が相当軽減されました。また、そのアセットをアーキテクチャーから考案したエンジニアをはじめ、素晴らしい人材をアサインしていただき、皆さんがエキスパートとして、それぞれの分野で本当にプロフェッショナルな仕事をしていただいたと感じています」（西本氏）。

また、三菱自動車が日本IBMをシステム開発のパートナーに選定したもう1つの大きな理由として、首尾一貫した技術的な主張があった点が挙げられます。

「日本IBMは、最初の提案からサービスインの最後まで、技術的なレベルでの主張は常に一貫していました。わたしたちも技術屋なので、技術者がその分野に自信を持って取り組んでいることが一番大事で、その姿勢がないと成功はあり得ないと思っています。その意味でも、日本IBMは、自社技術の強みに対して自信を持っているなあと強く感じました。DB2でRDBもXMLも扱えること、中間データにより変化に耐え得るシステムであることが、選定の理由であったことも確かですが、何よりも、『DB2の機能が、システムの要件を満たす最善のソリューションである』という主張にぶれがなかったのがIBMを信じたと言った方が適当かもしれません。作る側の人自信を持ってやってくれるのが一番望ましいですからね」（深谷氏）。

プロジェクト関係者全員が共有した 「業務要件定義書作成の考え方」

新しいシステムの実際開発は極めて順調に進行し、約7.5カ月と非常に短期間だったにもかかわらず、目標とされていた2009年12月に間に合わせる事ができました。

前述のIBMのアセットを活用したことも期間短縮に寄与していますが、このような短期間プロジェクトを成功に導いた大きな要因として、三菱自動車側のプロジェクト体制に特筆すべきポイントがありました。それは、提案依頼書（RFP）の作成に関する点です。

「RFPをまとめるに当たり意識した点は、わたしたちが望む結果を達成するために、自分たちができるところ、足りないところは何か、つまり、わたしたちがどういう支援やどういう技術やスキルを欲しているかを、きちんと伝えなければならぬということでした。この点については、RFP作成の前に、業務側の深谷とかなりの時間をかけてディスカッションしました。そして、わたしたちの意図をうまく取り取ってもらうためには、どういうふうに書けばよいかに最も気を使ってRFPをまとめました」（西本氏）。

三菱自動車では、今回のプロジェクトで、RFPの作成に最も多くの時間を割くことになりました。そして、プロジェクトの関係者全員に周知し、理解を得るために、RFP用に作成する業務要件定義書を作成する上での考え方をまとめた「業務要件定義書作成の考え方」を作成し、配布しました。そこには、そもそも業務要件定義書とは何であるかから始まり、「何をしたいか、何を解決したいか、どうなりたいか」という業務側の意図を、どのようにしたら委託先に正しく伝えて理解してもらうことができるか。また、どういう点で誤解が生じてしまうか、どういう内容がカバーされていなければならないか、具体的にどういったことに注意する必要があるかなどが、詳細に分かりやすく書かれています。

例えば、「要件定義書の持つ意味」の項目では、「委託先は、要件定義書に基づき外部仕様書を作成しシステム開発をします。従って、委託先が、われわれが作成した要件定義書を容易に理解し、外部仕様書に反映できるようにする必要があります」とあり、その確認事項の1つのポイントとして、「不必要に様々な記述を行わない。本来は外部仕様書で定義すべき内容にまで要件定義書で言及することで、設計側に制約をかけてしまい、別の代替案を排除してしまうことがある。やたらと細かい記述をすることで、全体が分からなくなるという問題もある」と記載されています。

また、三菱自動車と委託先の間で、事実誤認がないようにする「外部的一貫性」のための具体的な留意点としては、「複数の条件があるのに、そのうち1つの条件しか定義していないと、委託先はその記載された条件が唯一と判断してしまう。また事実が変化する可能性が

あることを言及しなかったために、それが確定された事実として解釈され、後々変更が頻発するという場合もある。こういった事実誤認を排除するために、必要となる条件はもれなく記載するとともに、確定した事項か未確定の事項かを明記することが重要。また、必須要件なのか、できたらよい程度の要件なのかの記述も配慮が必要」と記載されています。

日本 IBM の提案について稲垣氏は「グローバル・カンパニーの IBM は、豊富なツールの中から、三菱自動車という会社に合ったものを選択し、わたしたちのニーズをくみ取って最適な形で提供してくれました」と、また西本氏は、「日本 IBM には、こちらが期待していたスキルや技術力を遺憾なく発揮してもらいました」と評価していますが、周到に完成された RFP があったからこそ、日本 IBM は、三菱自動車側の要件を的確に把握し、最適な提案をすることができたのだといえます。

プロジェクト体制は、図 3 にある通りです。技術管理部の下に各ワーキング・グループが置かれました。Mitsubishi Motors Europe 側でもそれぞれのワーキング・グループに対して窓口を決めて、現地と日本サイドで連携を取りました。プロジェクト・オーナーとしての責任者は各部門の部長級でしたが、その下で、深谷氏と西本氏が実質的な取りまとめのプロジェクト・マネージャーとしての役割を果たし、各ワーキング・グループには、それぞれの分野における実務ノウハウを豊富に持った担当者が選ばれました。

そして、プロジェクトを成功に導いた要因の 1 つとしてさらに注目されるのは、どういうコンセプトで今回の体制を作るのか、そのためにどういう人選をしたいかの理解を得るために、「人選のポイント」「運営方法」などが

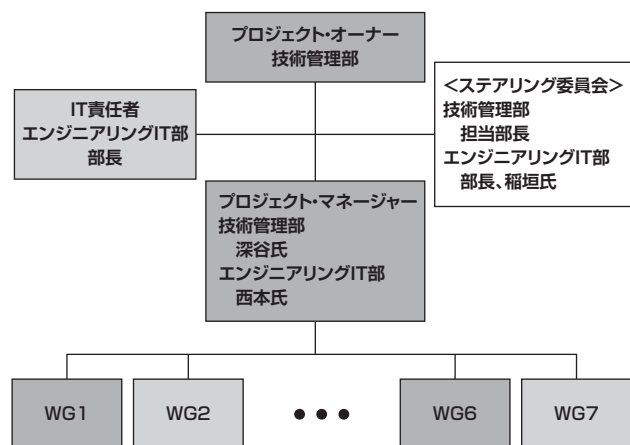


図3. プロジェクト体制

書かれた資料を作成して関係者に配布したことです。

「最終的にプロジェクトの正否を決めるのは、そのプロジェクトのメンバーにかかってきますから。今回、このプロジェクトが成功したのは、ひとえにメンバーのおかげだと思っています」（深谷氏）。

このように、三菱自動車では、数々のドキュメントを作成し、関係者内で共有することでプロジェクトを円滑に進めていくことに成功しました。

徹底的に簡素化を追求 例外を無理やりシステムに組み込まない

実際にシステム構築が始まってからも、深谷氏をはじめとする強力なリーダーシップによる社内の認識統一が、各局面で、プロジェクトの進行をスムーズにしたといえます。

「プロジェクトの進め方をきちんと考えようということで、基本方針を決めて、日本 IBM の皆さんにも共有してもらうことにしました。キーワードは『簡素化』です。つまり、業務要件としては、人間ができることは人間が対応し、システムにやらせないこと。そして、システム要件としてはできるだけ実装が簡単になるようにすること。この2つについては常に念頭においていました。例えば、例外が多い作業を無理にシステム化しないということ。人間のあいまいさが残っている業務は、システム化すると非常にリスクを抱えてしまいます。関係者に配布した基本方針の中にも記載していますが、例外は付き物です。1日考えて説明できないあいまいな業務は、おそらく、システムが10年かかってもできないでしょう。なぜあいまいなままであるかということ、それは例外が多く、ケース・バイ・ケースでこれまでも対応してきているからです。そういった例外は、システムには組み込まないことを、業務側の人たちと相談して決めました」（深谷氏）。

また、開発期間が短かったことに加えて、コスト削減などを目的として日本 IBM は東京拠点を中心とした開発を行ったため、双方のコミュニケーションをスムーズに行うことがとりわけ重要になりました。そこで、日本 IBM では、「分からないことはすぐに確認すること」をメンバーに徹底しました。これはプロジェクト・マネジメント上非常に当然のことですが、その結果、深谷氏を窓口とした三菱自動車側からの迅速な回答にもつながり、無駄な時間を排除することができました。

「専門的過ぎて分からないことは担当者に確認することもありましたが、基本的に質問はわたしに集めて回答するようにしていました。『プロジェクトに当たっての心得』というのを決めて、それを価値判断基準として、何かあるたびにその基本に立ち戻ることにしていました。そして、その中に、『即決即断してください。結論を先延ばしにしても決断できそうもないことはその場で意思決定しましょう。そのためには日ごろからよく考えましょう』という主旨のものがありまして、これを、身をもって実践したことが良かったということではないでしょうか」(深谷氏)。

こうして、日ごろのコミュニケーションを密に、かつスムーズに行うことができたおかげで、2週間ごとに開催していた進捗報告会では、あまり検討することがなかったほどでした。

データの流用、情報活用促進のため プロジェクトに隠された壮大なXML化計画

新しいシステムは、2010年1月から予定通りサービスが開始されました。Webサイトでの外部への情報公開は、Mitsubishi Motors Europe が担っています(図4)。

新システム(図5)では、現場の担当者は従来通りの業務を行いながら、わずかな手作業を追加するだけで、情報公開のための新しいデータベースにソース・データとして送り込むことができます。

「整備解説書などは一番良い例ですが、まず現場側でまったく別のシステムを使って成果物を作成します。そしてそれをExcelのマクロに入れてワンクリックするだけ。すると新しいシステムで扱えるデータに簡単に変換されて、そのファイルがZIPファイルになって蓄積されます。同様に、ワンクリックでシステムにアップロードするだけで、メタデータが生成されます。現場の担当者の作業はこれで終わりなんです」(深谷氏)。

業務フローを変更せずに、現場に負担をかけないという要件が満たされているわけです。

Euro5 情報公開対応プロジェクトは、このように成功裏に完了しましたが、今回のプロジェクトの背景には、今後の情報管理に関する壮大な目標が隠されていました。それは、この新しいシステムを通して公開する情報リソースのデータ形式を、いずれはすべてXMLに対応させていくというものです。

「社内のシステム内には、膨大なリソース・データが蓄積されているのですが、現場で作業している人たちは、ほとんどが個人のPCでデータを作成しています。結果的に新しいシステムにインプットするデータは、基本的には非構造化データが多いのです。今後、データの流用、情報の活用といった視点で考えた場合、リソース・データのXML化やリソース・データに対するXMLメタデータ化を進めていかなければ効率が悪いと考えています。製造・開発の現場では、データの流用が促進されているといわれていますが、テキストやコンテキスト・レベルのデータは効果的な流用や活用がそれほど進んでいないのが実態です」(深谷氏)。

今回は、現在の業務のワークフローを変更せずに、シンプルに新システムを構築することが優先されました。しかし、三菱自動車では、ソース・データも最初からXMLで作成し、単に変換してメタデータに置き換えるような効率的な流れに変えていくことも視野に入れていま

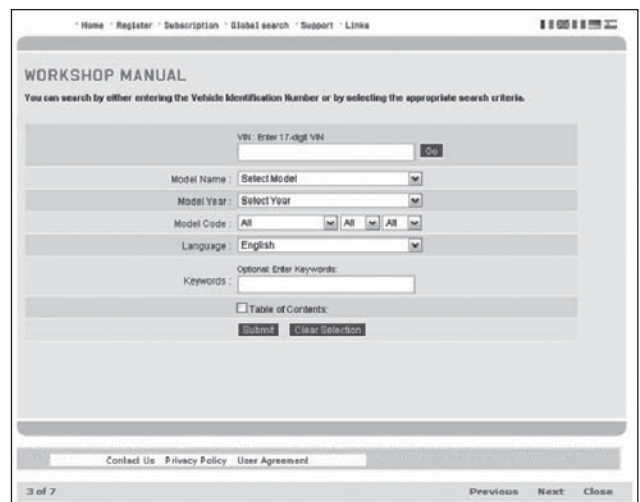


図4. Mitsubishi Motors Europe の情報公開サイト

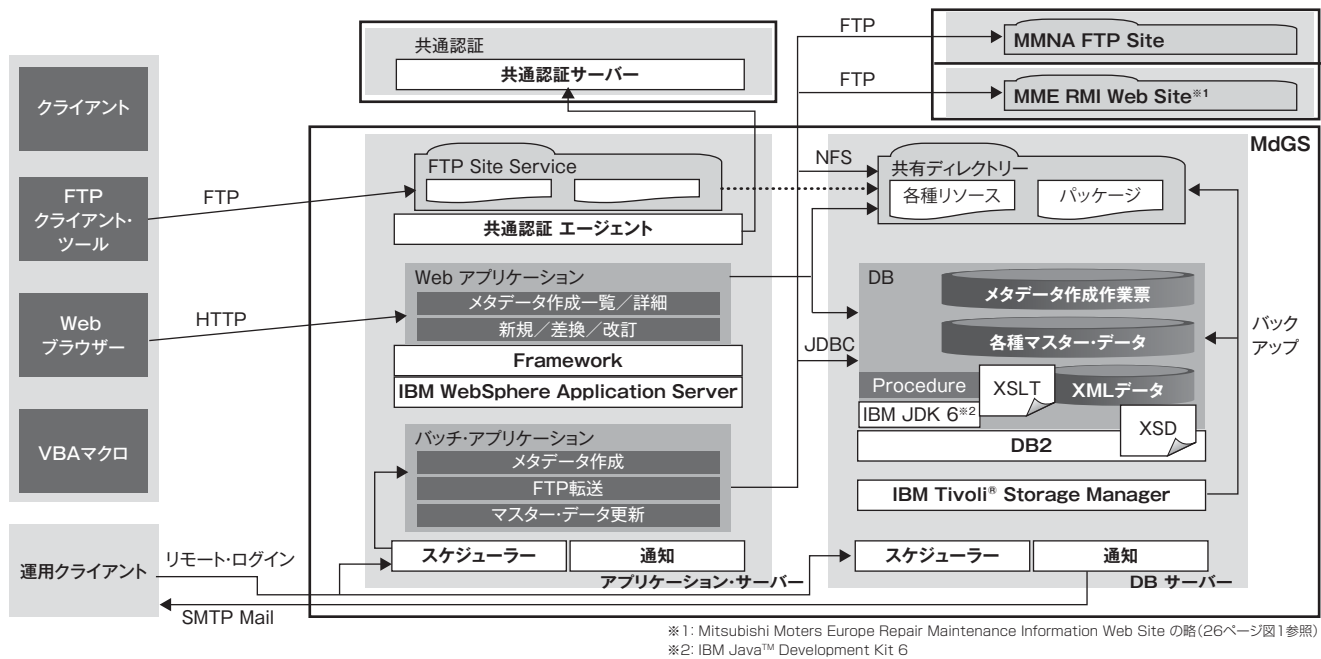


図5. 新しいMdGS

した。pureXML 機能を備えた RDB である DB2 9 で構築された新システムは、将来的にそういった方向にも対応できるシステムです。

また、今回構築したシステムを、2011 年 2 月末までに、欧州市場向けに車のセキュリティーに関する情報公開対応の基盤として活用する計画です。もちろんセキュリティー情報は、車両盗難や不正改造などにもつながるものであるため、第三者機関から身分証明を取得した人だけがアクセスできるようにします。情報公開に関する法律はすでに施行されているので、早々に対応しなければなりません。情報管理の基盤としては、今回開発した MdGS の仕組みがそのまま活用できると見込んでいます。

「車両のセキュリティー情報を管理して Web で公開する仕組みに、今回開発した基盤をそのまま使う予定ですが、第三者認証に対応するためのゲートキーパー的な仕組みを追加するための開発を、今年の 12 月末までに完成させる計画です」(深谷氏)。

さらに、このセキュリティー情報公開の仕組みが整った後は、世界中の系列販社向けの情報公開基盤に発展させるという計画もあると深谷氏は続けます。

「実は、当社は他社に比べ、インターネットを通じて整備・修理情報を現場に提供する仕組みがまだまだ十分整備されてはいません。また、情報公開だけにとどまらず、生産履歴データと関連付けて、トレーサビリティをさら

に向上させるなど、今後はより高度な情報活用を目指していきます。そのためには、社内の既存システムとの連携を考えながら、全社規模のシステムに発展させていきたいと考えています」(深谷氏)。

自動車の大量生産が始まって約 100 年を経て、事業面や環境面など、あらゆる側面でクルマ社会は大きな転換期を迎えているといえます。三菱自動車は、2008 年度から 2010 年度までの 3 年間を対象期間とする中期経営計画「ステップアップ 2010」を展開中で、「選択と集中の深掘り」と「安定収益の確保」の両立という基本方針を掲げ、その実現に向けて全社を挙げて取り組んでいます。

「ステップアップ 2010」の初年度に当たる 2008 年度は、米国の金融危機を発端とする世界経済の混乱により、自動車業界全体がこれまでに経験したことのない、急激な事業環境の悪化に直面しました。三菱自動車もその例外ではありませんでしたが、現在、限られた経営資源をいかに有効活用するかを重視し、将来の成長への基盤づくりを強化しています。

効率的な情報管理、効果的な情報活用を促進するための取り組みは、今後の三菱自動車の持続的成長を支えていくことでしょう。