

特集：新型CX-9

2

## 新型CX-9のデザイン Design of New CX-9

木元 英二\*<sup>1</sup>  
Eiji Kimoto

### 要 約

新型CX-9をデザインするにあたりマツダらしいプレミアム像を考えた。プレミアムといっても色々なプレミアムがある。今回ねらったのはマツダ流の“おごそかで品格のあるプレミアム”である。これを実現するために骨格の完成度を上げ磨きあげた。大陸の大自然に負けないダイナミックで力強い骨格を全精力を上げて作り込んで本物を追求した。また3列シートでありながら魂動デザインで追求しているロングノーズやコンパクトなキャビンも実現した。インテリアも骨格を重視。センターコンソールとドアトリムのSWボックスを大型化して土台とし、その上に薄くて軽快なインストゥルメントパネルを配置して低重心で安定感のあるダイナミックなインテリアとした。また本物素材を使ったエレメントを精緻なクラフトマンシップによって配置し、精緻感と高級感を表現。これらの施策により、これまでマツダが経験したことのない高質を知る顧客にも満足していただけるデザインが完成した。

### Summary

We first thought about a Mazda-like premium image when we began designing the New Mazda CX-9. Among the many kinds of premiums, we aimed at Mazda's way, stately and dignified premium. In designing the New Mazda CX-9, we put priority on refining its powerful and dynamic framework, eliminating all excess elements, and maximizing its potential in order to make it a genuine machine. And we were able to realize a long nose and a compact cabin, which KODO design is intended to achieve, despite being a 3-row seat model. For the interior, too, we put a focus on the framework. The stable and dynamic interior was realized by a low center of gravity, with a light, thin instrument panel laid out over the foundation formed by a large center console and large switch boxes on the door trim on both sides. In addition, refined elements made of genuine materials were adopted in the interior with precise craftsmanship. All these efforts made it possible to achieve a premium-quality design Mazda had never experienced before.

### 1. はじめに

初代CX-9は、2008年北米トラックオブザイヤーを受賞し、3列シートのスタイリッシュなミッドサイズSUVのパイオニア的存在で市場評価も高い。新型CX-9はそのサイズ、車格からマツダのフラッグシップであり、マツダ新世代商品群の最後であると同時に次世代に橋渡しする商品でもある。

北米市場では、ミッドサイズSUVは家族とともに移動を楽しむためのクルマであり、学校への送り迎えやスーパーへの買い物に使うなど生活に密着したクルマでもある。そのためミッドサイズSUVは、3列シートを確保するため

大きなキャビンとなることとなり、全体に洗練さが失われて生活臭さがにじみ出たスタイルになりがちである。そこで新型CX-9は、生活から離れたシーンにおいてもセンス良く使うことができるクルマに仕立てることにより、先代で高く評価されたスタイリッシュなミッドサイズSUVを市場で再定義するようなクルマ造りを目指した。

現在、マツダブランドの置かれる立場や状況、目指すべき方向性は、先代CX-9開発当時とは大きく変わってきた。新型CX-9は、ニアプレミアム領域に挑戦する商品として、デザイン領域では、意味的価値（エモーショナルバリュー）を重視し、真のプレミアムレベルに挑戦した。マツダが経験したことがない領域に対して、これまでのマツダの“あ

\*1 デザイン本部  
Design Div.

たりまえ”な部分を一つ一つ問い直しながら、感度の高い顧客を惹きつけられるよう理想を追求した。これまでの最上級グレードであったGTよりも、さらに上質をねらったSIGNATUREグレードを新設して、本物を知る上質な顧客を満足させるクルマ造りを目指した。

## 2. デザインコンセプト

### 2.1 おごそかで品格のあるプレミアム

プレミアムと一言でいっても、いろいろなプレミアムがある。マツダは新型CX-9をデザインするにあたり、「どんなプレミアム性をこのクルマに持たせるのか？」というプレミアムのあるべき姿の方向性から考えた。試行錯誤の末に至った結論は、“おごそかで品格のあるプレミアム”というコトバである。これは日本の企業としてマツダが、世界に発信するプレミアムとしてデザインの方向性を示す基軸となるコンセプトである (Fig. 1)。

豪華なものを付け足すプレミアムではなく、職人が魂を込めて磨き込んでいくうちに光り輝くようなプレミアムを目指した。これ見よがしな豪華パーツで飾ったり、派手な造形でアピールするのではなく、開発者一人一人が職人となってしっかりと丹念なもの作りを行う。結果それが上質を知る人々に感動を与え、また虚飾を廃した本物のクルマとして受け入れられると考えた。

### 2.2 本物素材

今の世の中は、〇〇調や〇〇風といった、フェイクで溢れている。これは自動車のデザインの世界でも同じであり、開発や管理の容易なフェイク素材が主流になっている。このような〇〇調や〇〇風を排除することは、本物のマシンを目指す魂動デザインにおいて非常に重要である。ともすれば時代とともに規制は増えていき、正真正銘の本物が作り難くなっている中で、マツダはあえて本物のモノ造りを目指した。

木目調パネルやアルミ風加飾を廃し、それぞれ本柵パネル、本アルミを用いた。本柵や本アルミの使えないグレードでも、フェイク素材を使わずに塗装だからこそこできる仕上げを追求した。更には、本柵・本アルミを使うだけではなく素材の特性を活かす形状にもこだわった。

### 2.3 フィット&フィニッシュ

上質を表現するには、形状の良し悪しと同時に、それが「いかに精緻に組み合わせられているか？」が重要である。どんなに精巧に作られたパーツも、フィット&フィニッシュが雑ではプレミアムの精緻な感動が生まれない。ダイナミックで力強い骨格に本物素材。そこに精緻なフィット&フィニッシュが加わった時に、初めて感動を生む“おごそかで品格のあるプレミアム”の価値が生まれる。



Fig. 1 Design Concept Image

## 3. エクステリアデザイン

### 3.1 “プレミアム魂動”への進化

新世代商品群は、コンセプトカー「Shinari」から始まりこれまで数々の量産車で進化を続けながら魂動デザインを展開した。新型CX-9は、Mazda6以来の大型車における魂動デザインのクルマである。「大型車への魂動デザインの展開はどうすべきか？」を考え抜き、大型としてのプレミアムな価値を創造し、“プレミアム魂動”とすることに挑戦した。

### 3.2 ダイナミックで強い骨格

CDセグメント以上のサイズの大きなクルマ、特にプレミアム領域のクルマでは、そのサイズの余裕から骨格でダイナミックな動きを表現しやすい。新型CX-9は、ダイナミックな骨格やプロポーションを表現し、洗練させることがデザインが一番の見せどころになる。また、このクルマの骨格の動きの洗練度が、プレミアム表現の重要な要素である。

新型CX-9のマーケットは、北米やオーストラリア、サウジアラビアなど、いずれも大陸の国々である。これら雄大な大陸の景色の中で走るクルマには、その景色に負けぬ強いデザインが必要不可欠である。これを表現する軸となるのが強い骨格であり、新型CX-9では、大陸の強さに埋もれない強くダイナミックな骨格を作り込んだ。

ヘッドライトからリアコンビランプまで一直線につながる軸を感じるように、面のハイライトやテンションを調整した。この軸を中心にして、ボディ、キャビンへの流れを作りダイナミックで力強い骨格を組み立てた (Fig. 2)。



Fig. 2 Axis

ボディ造形は、力強い下半身の重量感とスピード感の両立をねらった。サイドシルにボリュームを持たせて、あえて上下方向の動きを抑え前後方向の直線基調のラインとすることで安定した土台とした。ボディサイドのショルダーのキャラクターは、小型車系の魂動デザインを持つ上下方向の躍動感を抑えて、前後方向のスピード感あるラインとした。

力強いボディの上部に、3列シートゆえの長さを生かして、前後方向のスピード感を持たせた薄いキャビンのをせた。これにより、下半身が安定して上半身にいくほどスピード感があり、少々横風ではびくともしないような力強さと前進感を併せ持った逞しいボディが完成した。また、上下の動きを抑制した造形は、新型CX-9のマチュアな顧客の好みにマッチした強く落ち着いた造形に寄与している。これまでの魂動デザインで追求してきた、Aピラーを後ろに引いてフロントノーズを長く見せつつ、キャビンをコンパクトに見せる造形を踏襲し、大型車における魂動デザインの理想形を体現した (Fig. 3)。



Fig. 3 Structure &amp; Form

### 3.3 スタンス

スタンスは骨格と並んで魂動デザインを表現する上で非常に重要な要素である。スタンスはクルマの俊敏な運動性能と安定した走行を予感させ、見る人にそのクルマの魅力を伝える。北米などの大陸国家では、直線の多いフリーウ

エイを、前車の後姿を見つめたまま走り続けるといったシーンがよくある。この場面で、いいなと思わせる安定したスタンスを持つことは大変重要である。この安定感は安心感にもつながり、同乗者の信頼感が得られる。

優れたスタンスを得るためにマツダは、タイヤの位置からヘッドランプなどの各パーツを通過してキャビンに至るまでの造形を、安定感ある台形フォルムになるように作り込んだ。丹念に各パーツのレイアウトと造形を作り込み、台形スタンスを磨き上げた。更には、真正面、真後ろだけではなく、コーナリング中など実際に走行している時でもスタンスを失わないように注力して各パーツやボディー面を造形している (Fig. 4)。



Fig. 4 Stance

### 3.4 ブランドフェイス

強力な競合車がひしめく市場環境の中でプレミアムの存在感を示すためにはブランドフェイスが重要である。

見る者にひと目でマツダ車と分かる強い印象を与えるブランドフェイスはプレミアムな価値を語る上で重要である。そのためグリルの大きさと位置にこだわった。威厳のあるクルマの多くがグリルの構えが大きく立派であるように、マツダの中で最も大きなグリルとシグネチャーウイングを与えた。また、その高さをヘッドランプと同じか、やや高いところまで持ち上げ、背筋を伸ばして胸を張っているような、堂々とした顔立ちにした。ヘッドランプはLEDとして小型薄型化してグリルの主張をより強くした。

リアにもシグネチャーウイングをあしらい、リアコンビネーションランプとの3次元的なエレメントの組み合わせ

で、ブランドをアピールした (Fig. 5)。



Fig. 5 Brand Face & Rear Combination Lamp

### 3.5 ホイールデザイン

CX-5以降、新世代商品ではセンターハブからタイヤにつながるダイナミックかつ立体的な動きを表現しながら、全体として軽量に見えるホイールを追求してきた。塗装や造形の工夫により、厚みのある金属の質感を持たせることにもこだわった。新型CX-9では、この考え方をベースとして、よりプレミアムな表現に挑戦した。

上級グレードには20インチホイールを採用し、径がより大きく見ると同時に、奥行きや深さを感じるホイールデザインとした。立体感が出るようにスポークをややラウンドした断面にし、それをシャープなキャラクターで構成して、シャープでありながら存在感のあるダイナミックな造形を実現した。また他のグレードには18インチホイールを採用、凄みのある塊感を表現した。

造形の立体感をより強く感じさせるため、20インチ全車に、また18インチでもTouringグレードに高輝度塗装を採用した (Fig. 6)。



Fig. 6 20inch Wheel

## 4. インテリアデザイン

### 4.1 骨格

インテリアデザインにおいてもプレミアムな価値の創造を追求した。新型CX-9は、奇をてらった造形は避け、プレミアムな価値を持つ大型車ならではの空間の上質さを重視した。

通常、インテリアデザインではインストゥルメントパネルのデザインが主役になりがちであるが、新型CX-9ではよりラグジュアリーな空間づくりをねらって骨格作りをメインにデザインをはじめた。乗員が快適に包まれて運転に集中でき、かつ開放感がありリラックスできる、そんな相反した要求を満たす空間を土台から組み立てることで実現した。



Fig. 7 Interior Structure

具体的にはインテリア中心部のセンターコンソールと両サイドのドアトリムのスイッチボックスを大型化して、低重心で安定感のある土台を設置し、その上に薄くて軽い印象の、横方向に広がるインストゥルメントパネルを設置する構成とした。これにより、下半身はしっかりとホールドされながら、腰からは自由な空間が広がる、ラグジュアリーでリラックスできる空間を完成させた (Fig. 7)。

ミッドサイズSUVの 카테고리では、コンソールの立派さ、トリムの厚み、シートクッションの厚みが格付けを決める。新型CX-9は、センターコンソールの幅、ドアトリムの厚みを空間の中で吟味して、格の高さを表現する造形とした。

インテリアの造形は可能な限りセンターシンメトリーとし、強固で端正なたたずまいを表現した。一方、大型のセンターコンソールとドライバー側のスイッチボックスに囲まれた空間は、マツダ車共通のテーマでもある“ドライバーオリエンテッド”が表現できるよう、各パーツの配置や角度の吟味を重ねた。これらにより、端正なセンターシンメトリーとしながらも、ドライバーオリエンテッドの思想も同時に表現することに成功した (Fig. 8)。





Fig. 8 Driver Oriented

#### 4.2 エレメントデザイン

確りとした骨格で構成された空間に、正確で緻密な本物のエレメントを組み込む。この組み合わせこそがデザインコンセプトである“おごそかで品格のあるプレミアム”を実現する鍵であると考えた。そこで、エレメントは正確で精密に見えるようにデザインした。配置されるスイッチ類はその周囲にメッキリングを配し、内機はより正確で緻密に見えるよう処理した。

最上級グレードであるSIGNATUREグレードでは、ローズウッドと本アルミの加飾を設定した。こだわりを持って作られた本物の素材が持つ威厳は、高級感を表現する上でもっとも有効な手段の一つである。素材の持つ特性を最大限に活かしたカタチとした。本杢は、木の良さを表現できる無垢の木の塊を表現し、本アルミ加飾はアルミの塊を削り出した時にできる切削跡のようなヘアライン処理を施し、アルミが本来持っている塊の美しさを表現した。

また、実際にカタチを決める作業にも本物の木やアルミの職人と一緒に削りながら形状を作り、見映えだけではなく、触った時の触感、手触り、使い込んでいったときの風合いの変化など、使う人に長く愛着を持っていただけることにこだわった (Fig. 9)。



Fig. 9 Real Material Decoration Panel

#### 4.3 シート

ミッドサイズSUVでは、シートの見た目の厚みが生み出す乗り心地の良さへの期待感が、プレミアムな価値を表現する上で非常に重要である。シートは乗員との最も大きなタッチポイントの一つであり、見た目と同時に触感や手ざわり、におい、座り心地など、多くの要素で乗員に最高の満足感を与えなければならない。

新型CX-9のシートは、質感と触感の向上と座り心地の更なる向上を目指し、最上級グレードであるSIGNATUREグレードに、ナッパレザーという、これまでのスムースレザーよりも上級な革を採用した。これは単に質感や触感の向上をねらっただけではなく、従来の革素材よりも伸びる特性を活かして、リッチでゆったりとしたシート形状を実現することにも貢献した。角に強い張りを持たせることができ、一番張りのある部分に乗員とのタッチポイントを設定して、きめ細かくてスムースなナッパレザーの特性を十分に生かしたシートとした。ステッチのピッチは、従来の5mmピッチから4mmピッチに詰めており、黒のワンポイントやパイピングを用いることによりプレミアムな質感を実現した。

GTやTuringグレードではスムースレザー表皮でさりげない上質感を表現し、またEntryグレードではファブリック素材でカジュアルな室内空間を演出している (Fig.10)。

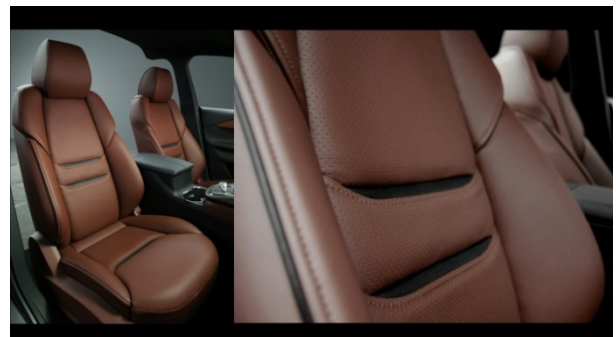


Fig. 10 Nappa Leather Seat

#### 4.4 ステアリング

新型CX-9においてプレミアムの価値を追求するにあたり、ドライバーに正対するステアリングホイールの質感向上は必須と考え、新デザインを採用した。

軽快な操作性を予感させるために、センターパットの径を従来品に比べて小型化し、形状も真円に近づけるとともに、センターパットにメッキリングを配して、視覚的に小型に見せた。スポークは、骨格表現を施した金属調パーツを用いて剛性感を表現し、高い質感と造り込みを感じさせるディテールとした。そこに、最小限かつ自然な指の動きで操作するスイッチを配置した。自然に置いた指の位置から、上下に動かすだけで3つの操作がスムーズにできるようにデザインした。グリップは、人間工学に基づいた正

確で快適な操作をサポートする次世代グリップ断面形状を採用し、しっかりと握れ、かつ回転時にストレスなく手のひらを滑らせることができるグリップ断面とスポーク付け根形状を実現した。SIGNATUREグレードは、室内カラーコーディネートを検討したカラードスペシャルステッチをあしらい、その他のグレードにもベースボールステッチを施して上質感を表現した (Fig. 11)。



Fig. 11 Steering Wheel

## 5. クラフトマンシップ

空間設計、骨格、エレメントにおいてデザインコンセプトである“おごそかで品格のあるプレミアム”にふさわしいデザインを創り込んだ。従来であれば、ここでデザイン作業は終わり後工程にゆだねることになる。しかし、それぞれのパーツが正確にかつ精緻に組み合わせられて初めてプレミアムな価値が生まれると考えた。我々は、これまでデザインが手を伸ばしてこなかった後工程の領域にも範囲を広げて活動した。技術本部との協業により隙間の生産バライタキ管理の活動に参画し、フィット&フィニッシュによる精緻さが表現できるまで妥協することなく活動した。これまで以上に準意匠面の見映えを精査して、お客様の目に入るところすべての領域において見映え、品質を向上した。

## 6. カラーデザイン

### 6.1 ボディーカラー

ミッドサイズSUVの主な購買層である成熟したユーザー層は、シックでかつ上質を感じやすい色を好む。新型CX-9は、ソニックシルバー、ジェットブラック、スノーフレイクホワイトを中心に、たくましさや強さを表現できる暖色系のチタニウムフラッシュと寒色系のディーブクリスタルブルー、ブランドカラーであるソウルレッドと新型CX-9のために開発した匠塗りシリーズ第2弾となる新色、マシングレイをテーマカラーとして加えた全7色とした (Fig. 12)。

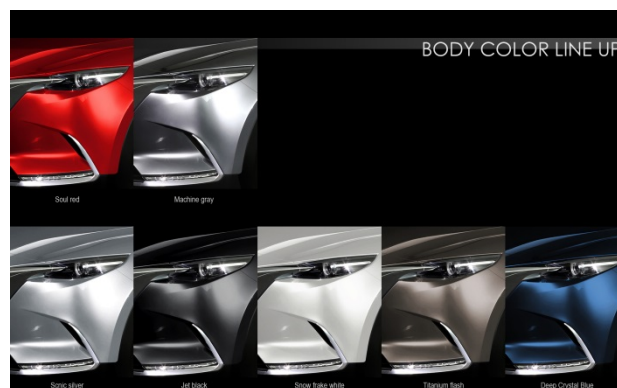


Fig. 12 Body Color

ボディーカラーでも、“おごそかで品格のあるプレミアム”そして“本物”をねらった。奇をてらうことなく、また、派手で豪華な方向に走らずに、デザインの形状や意図を際立たせる色、より魅力を深める色としてマシングレイをテーマカラーとして開発した。

マツダは古くからクルマのマシンとしての魅力を真面目に追求してきた歴史を持つ。また、魂動デザインの根底には、マシンとしてのクルマの魅力を動きで表現するという考え方がある。新型CX-9は、このマシングレイでクルマという機械の塊が高速で動くという感動や喜びを表現しようと考えた。あたかも本物の金属の塊から削り出されたような質感を表現した。光を浴びている明るい部位から影の暗い部位への明度の変化が強く、明るいところはとことん明るく、暗いところは真黒に見えるほど暗く見えるこれらの特性を生かすことで、ボディー形状をより際立たせて魅力を引き出している。この新開発のボディーカラーでより一層のプレミアム価値の向上が図れたと自負している。

### 6.2 インテリアカラー

最上級グレードであるSIGNATUREグレードでは、よりラグジュアリーで色気のある雰囲気醸し出すため、専用のカラーコーディネートを設定した。温かみのある豊かさの表現、本杢や本物アルミ素材とのマッチング、またナッパレザーのしなやかさ、きめの細かさを活かす色としてAuburn色を開発した。黒色天井を採用した漆黒の空間の中に浮かびあがらせることにより、シンプルで活動的な雰囲気を表現しながら、同時に品格やプレミアムを表現した。

Auburn仕様を頂点として、GTグレードでは、黒の空間の中にDeep-Redのインパネ色を採用し、黒との組み合わせによりさりげない色気を表現した。TouringとEntryグレードでは、グレー天井の明るい空間の中で黒とサテンメッキの組み合わせによるクールでシックなコーディネーションを展開し、洒落た大人から、明るい家族までもマッチできるカラーコーディネート展開とした。

## 7. おわりに

新型CX-9は、プレミアムや上質という実態が見えにくい領域を表現する必要があり、斬新さよりも普遍的な美しさ、奇抜さよりも深みを重視したデザインに挑戦した。

洗練、品格というプレミアムを表現するキーワードでデザインを創り込み、開発に携わったデザイナーの一人一人が挑戦した結果である。しかし、この領域はデザインチームだけでは達成できない。デザインテーマの「魂動」に触発された職人気質のメンバー全員の本物を追求するひと手間が、このクルマを磨き上げるのにつながったと感じている。その手間が新しい価値を創造してクルマの魅力に変わっていった。この魅力が市場のお客様に伝われば幸いである。

新型CX-9が先鞭をつけたマツダのオルタナティブプレミアム路線が市場に受け入れられ、今後のマツダのラインナップのクオリティーの底上げにつながり、ブランド価値がより高く認知されるようにブランドが成長していくことを願ってやまない。

### ■ 著 者 ■



木元 英二