

当初、今月のテーマは、「東京オートサロン」を見て太田さんがどう感じたかを聞いてみようと思っていた。しかし、太田さんと話をしてみると、「マツダ」の元気に改めて驚いたという。そこで今回は、厳しい時代を乗り越えてきた今のマツダの原動力は何なのかを探る。

今年も東京オートサロンは元気があった。本来のアフターマーケットメーカーだけでなく、自動車メーカーの展示も目立った。ミニバン、エコカー一辺倒の時代が過ぎ去り、エンジンのダウンサイジング化が進んでどのクルマもエコになり、そのうえでやはりクルマの楽しさを追求したいという機運が盛り上がってきたのだ。「クルマは移動の道具ではないパートナーだ」と考えるオレにすれば大変喜ばしい。

自動車メーカーがクルマの楽しさを訴求する重要性によりややく気づいたことも、オートサロンへの出展増加の理由だろう。来場者はクルマ好きで、しかもモーターショーの来場者よりも購買力を持つ。それも注目されるポイントだろう。

今回はさらにそれが過熱し、たとえばメルセデスはファミリーカーのBクラスを展示し「きつとオートサロンの来場者の方にも興味を持っていただければ」というコメントをしていた。こじつけではないかと思っただ、それだけクルマの楽しさが注目されているということ、それ



■文：太田哲也

いつもそばに クルマが。

も喜ばしい。そのうちBクラスのカスタムカーが出てくるのかもしれない。

ここ数年、マツダが元気になる理由とは

そうした自動車メーカーの中で、とくに目立って見えたのは

ダのドライバーだった時代に、日常の足として初代ロードスターに乗っていた。担当役員から「太田君は若いから(25年以上前だからオレも若かった)ロードスターに乗ってくれ」と言われたことで、オレの中で「ロードスターは若者のクルマ」。「いい歳をしたオヤジ(今のオレ)が乗るべきではない」という考えが刷り込まれていた。

そんな固定概念が吹っ飛び、ぶくらしい新型は魅力的だった。大人が乗って満足できる内装品質とエクステリアデザイン、そして専用チューニングが施されたエンジン等々。

オートサロンの会場で、ロードスターの生みの親、貴島さんにお会いした。ふたりで新型の発表を見ていたとき、貴島さんから「太田さん、どうですか最近のマツダは？」と聞かれた。「元気がいいですよー」と答えると、しみじみとした感じで「ようやくここまで来ました」と。その言葉がスーッと俺の頭の中に入ってきた。

マツダだ。近頃は「Be a driver」というキャッチフレーズがCMに登場。でもオレとしては、どのプロダクトがそうなの？と疑問を抱くのだが、今回その回答のひとつが提示された。ロードスターだ。新型が登場し、とても多くの人の注目を集めていた。

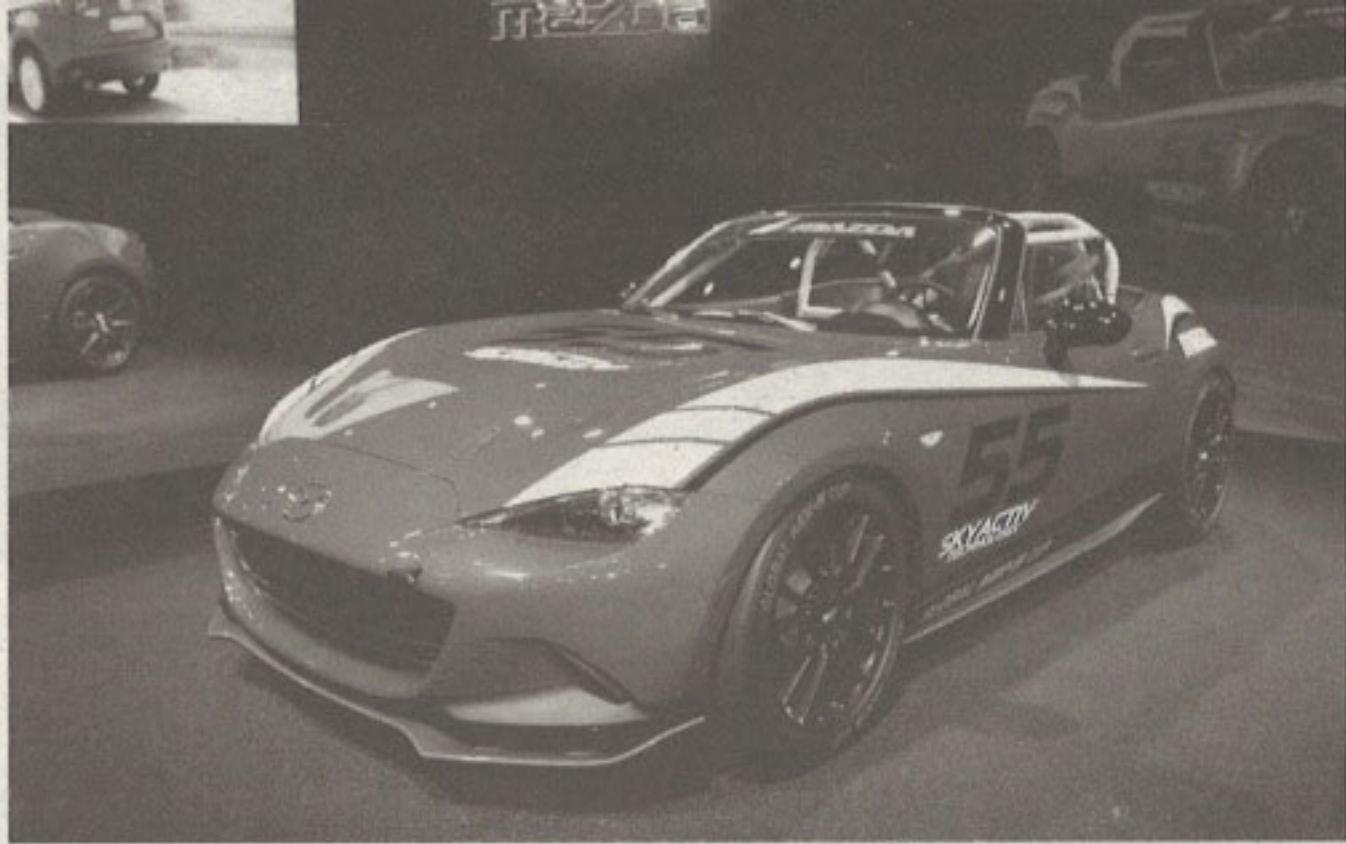
昨年のことだが、世界に先駆けて日本で行われたジャーナリスト向けの試乗会で、新型ロードスターをオレも運転したのだが、個人的にもそそられた。というのも今までは大人が乗るにはどうかと思っていたからだ。

25年以上前のことだが、マツ

アクセラにも搭載される1.5ℓ(今まで2ℓ)では非力ではないかと思っただが、これがどうして、シユーン。と吹け上がり、そして何よりも官能的な音を奏でる。その詳細については別の機会に書くとして、とにかく新型は近年になく魅力的になった。さらにアテンザ、アクセラ、デミオなどフルラインアップが出揃い、どれもデザインが個性的で運転して楽しそうな雰囲気が伝わってくる。

その後本格的な経営危機に直面した。経営会議はフォード主導となり、会議メンバーは大半が外国人という状態だ。貴島さんによれば「外国人が本当に偉かった」という。方向性が見えなくなってしまうという日本人に対して、「マツダのアイデンテ

先月のことだが、仕事でマレーシアに行ってきた。そこでもマツダ人気が高まっていると現地の人に聞いた。隣の連載コラムのピーターさんに聞いても「オ



▲新型ロードスター（海外名：MX-5）を使って開催される世界一決定戦「グローバルMX-5カップ」のレース車両が東京オートサロンに出品されていた

「イティは何か？」と問う。
マツダという名前をもう一度取り戻し、DNAは何かを見直した。「人馬一体」というキーワードが生まれてきた。さらに実用車であってもデザインと走り

の楽しさ、人馬一体を取り入れていく作業をコツコツとはじめた。ロータリーをモノにした開発力をレシプロに集中させる。資金的にハイブリッドができなかったことが、かえって功を奏した面もあったろう。

そうやって最近ようやくマツダの花が大きく開いたのだ。開発にまつわるそんなお話を聞いて、オレもしみじみとした。

マツダのDNAを生かすクルマを作る開発作業を必死にやってきて、ようやくここまで来た。そんな思いが開発陣にはあるのだろう。

昨年、マツダの小飼社長に直接うかがう機会があった。マツダは苦しい時期があったが、どうやってうまくいったのか尋ねてみた。その背景には、マツダとして

は触れたくないだろう。その昔「マツダ地獄」という言葉があったことを読者はご存知だろう。大幅値引きをして売るから下取りが低く、マツダ車以外に買い替えてできない、つまりマツダ車から抜け出せないというのだ。

小飼社長によると、それを払拭するため、世界中で値引きをせず本場にクルマの良さを語れる営業マンやディーラーだけを残していったという。値引きをするのは商品の良さや独自性を語れないからとりあえずその場しのぎで安直に値引きしてしま

う。その悪循環を断ち切ったことが世界におけるマツダ躍進の原動力なのだろう。開発、量産の面だけではなく、販売面においてもこうした努力を続けてきたことが今のマツダを作ってきたのだろう。

これからマツダに期待するということは…

さて、これからのマツダに何を望もうか。

昨年からマツダはユーザーのためのドライビングアカデミーをスタートさせた。来年よりロードスターによるワンメイク世

界戦も行うそう。OBとしてモータースポーツにも力を入れていくことはたいへん喜ばしいし、25年前のワークス活動完全撤退の反省から、底辺から取り組んでいく姿勢も理想的だと思う。

プロダクツに望むことは、何度でも口にするが、ゴルフGT-1に対抗できるアクセラの高性能バージョン（仮称マツダスピードアクセラ）の再登場だ。ロードスターのようなスポーツカーだけでなく、どんなモデルにも高性能バージョンがあることで「Be a driver」の意味が伝わりやすくなると思う。

編集担当カトーは、そこに留まらず、ロータリーのスポーツカー復活希望を強調する。オレとしてはロータリーの実現は困難ではないかと思うが、RX-7の後継車はほしいなあ。ロードスターは癒しのスポーツカー、RX-7の後継はNSXやGT-Rに対抗できるスーパースポーツ。カトーはロータリー溺愛だから「絶対にマツダのDNAであるロータリーエンジンでなくてはダメ」と言い張るが、オレとしてはエンジンは何でもよい。ディーゼルでもいい、鼻先

が尖がっていなくてもいい。とにかく高性能スポーツカーを出して、スポーツカーのマツダの

名を復興させてほしいものだ。さらに期待することとしては、より広い視野を持ち、たとえば自車のアピールや自社のユーザー支援に留まらず、自社メーカーのユーザーが否かにこだわらず、広くクルマ社会に貢献していく態度を見せてほしい。

たとえば、交通安全、子供や若者や女性ドライバー支援、そしてモータースポーツ愛好者のために自社が持つ美祿サーキット（テストコース）の土日開放など、クルマ社会やクルマ文化に貢献する態度をもっともっと表明してみたらどうか。そうした点に関しては他メーカーの方が進んでいるように見える。

マツダという企業が世界に存在する理由は、それはもう単純にクルマを作って売るだけではないはず。文化活動や社会貢献のメッセージも打ち出したらいと思っ。

マツダのアイデンティティはなににか？ それが明確になってマツダは強くなった



▲2月末に発売予定のCX-3をベースにした「CX-3 Racing コンセプト2015」も出品。見た目にもスポーティで走って楽しそうなことをうまくアピールしていた