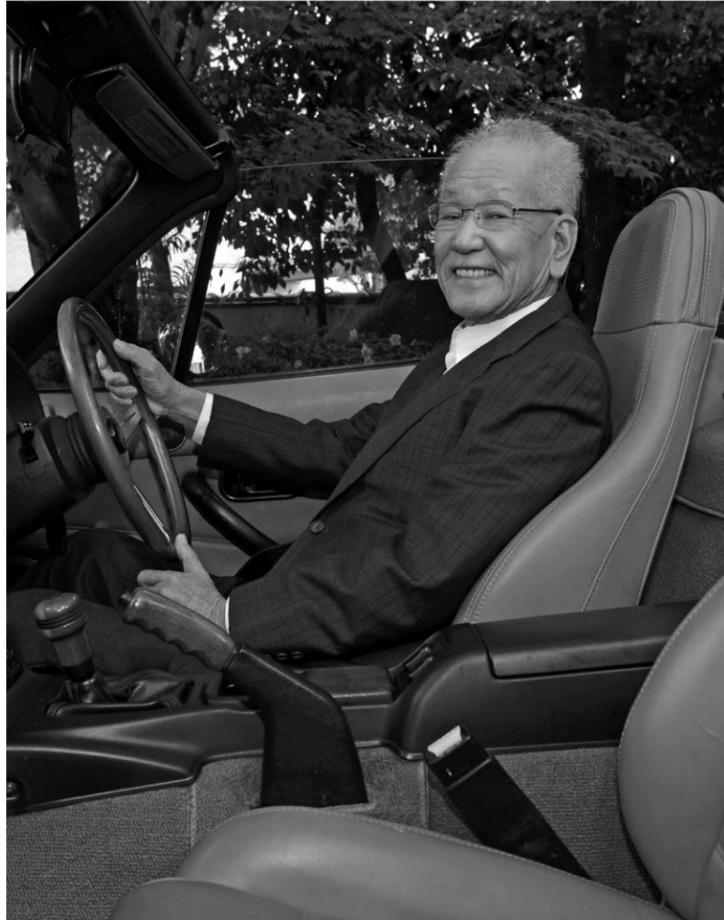


初代ロードスター開発責任者
大分大学工学部生産システム工学科 元講師

平井 敏彦

自動車文化に貢献した初代ロードスターの開発責任者



平井敏彦(ひらい としひこ)略歴

1935(昭和10)年	10月5日	山口県下松市で誕生	1989(平成元)年	2月のシカゴショーで初代ロードスターワールドプレミア
1961(昭和36)年	3月に中央大学理工学部精密機械工学科を卒業		1989(平成元)年	9月から「ユーノスロードスター」として日本国内で販売を開始
1961(昭和36)年	4月に東洋工業(現マツダ株式会社)入社	基礎設計部配属(主にレイアウト担当、試作車の構成部品の設計、車種はトラック、ファミリア、カペラ)	1989(平成1)年	AZ-1開発主査に就任
1978(昭和53)年	社員の整理&合理化策で金沢市のマツダオート石川にサービスマンとして出向		1992(平成4)年	主査としてマツダオートザムAZ-1を発売開始発表
1980(昭和55)年	婦任後車両設計部リーダーに		1993(平成5)年	マツダ株式会社 退社
1986(昭和61)年	商品開発本部に移動	初代ロードスター開発主査に	1993(平成5)年	大分大学工学部生産システム工学科 講師就任
			1999(平成11)年	大分大学退官
			2000年~2003年	広島文化学園大学で非常勤講師として勤務

平井敏彦氏は1961年にマツダに入社、以来基礎設計一筋で設計のプロ中のプロだったが、1986年2月の経営会議で承認されたLWS(ライトウェイトスポーツ)の担当主査に任命され、初代マツダロードスターの開発リーダーとなった。初代ロードスターは1989年3月に生産を開始、1997年10月までのライフサイクル中の累計生産台数は43万台を超えた。1997年10月に2代目にバトンタッチ、2000年には2人乗り小型オープンスポーツカーとして生産台数がギネス記録に認定され、2005年8月に3代目、2015年5月に4代目へと続き、2016年4月には累計生産台数が100万台を突破した。今日までにアメリカでは約50万台、欧州では約36万台、国内では約20万台が販売され、世界市場でカーマニアの心を捉えて離さない存在になっている。

ロードスター誕生前夜

LWSの発想の原点は、アメリカ人ボブ・ホール氏とマツダの山本健一氏の出会いにあった。当時『モータートレンド』誌の記者で、LWSマニアの父に育てられ、日本に留学経験もあるボブ・ホール氏について山本氏は回想録の中で、「70年代には私の渡米時に必ず会いに来てくれ、会うたびにクルマの夢を語り合った」。そして1978年4月の来社時には山本氏のオフィスを訪問、『マツダこそ昔の英国型小型スポーツカーを生産すべきだと熱弁をふるった』とのこと、山本氏は更にボブ・ホール氏に推奨されたトリアンフ スピットファイヤーに後日試乗、「陽光を浴び、風を顔に受け、箱根の山中では緑の香りを体一杯に嗅いで、馬を御しているようなきびきびとした運転を楽しんだ」と書かれている。

1981年にボブ・ホール氏は北米マツダ(MANA)のR&D部門に入社、その後マツダから出向されてきた福田成徳氏(帰国後デザイン本部長)、デザイナー、トム俣野氏ともどもLWSの実現に向けて尽力することになる。

プロジェクトのスタート

マツダ内部では1983年後半、将来の商品群を模索する「オフライン55」プロジェクトがスタートした。「55」とは55%以上の確率で商品化が出来るようなモデルを検討しようというもので、その中の1台がLWSだった。MANAがデザインした試作車の制作をイギリスの会社に委託、1985年9月に完成後アメリカに直送、マツダを秘してサンタバーバラ周辺を走らせた時の街行く

人たちの注目度の高さは予想をはるかに超えたもので、日本から出張してきた技術研究所松井雅隆所長もこのモデルの未来を確信したようだ。このようにして迎えたのが1986年2月の経営会議で、すでに社長になっていた山本氏は、技術研究所から発意されたLWSプロジェクトに対して、「皆さんどう思いますか? このクルマには文化の香りがする。私はこれをすすめたいと思います」と言われ、先行開発の開始が決定、平井敏彦氏が主査に任命された。

いばらの道

しかしいばらの道が平井氏を待ち構えていた。新型車のプロジェクトが軒を連ね、人的資源の確保は至難の業で、海外の開発委託会社を活用して開発するという条件付きプロジェクトだった。イギリスの開発委託会社から送られてきたプロトタイプ的设计図を見た平井氏は、いかに好意的にみてもそれをベースに量産車開発が可能とは思えず、開発業務を社内に切り替えないと取り返しがつかないことになると主張、この会社との契約打ち切りが最初の仕事となった。

次なる難問はマンパワーの確保だった。本来基本レイアウト図を作成するはずの企画設計から「既存プロジェクトで手一杯なためLWSプロジェクトへの協力は出来ない」と言われ、平井氏は技術研究所の松井所長に直訴、何とか4~5名のエンジニアの協力を得られることになったが、レイアウト業務には全く経験のない人たちで、彼らを活性化して業務をこなして行く以外に選択肢はなかった。

また本来なら商品企画を全面的にサポートするはずのグループが、「今時LWSの市場は存在せず、商品戦略上も、採算性からもマツダには必要のないクルマだ」と主張して譲らず、そのグループへの依存は完全に断念し、代わりに技術研究所のプランニンググループに協力してもらうことになった。

一方で平井氏はマンパワーの不足はコンピューターで補うしかないと考え、三次元CADを導入して「基本レイアウト」をコンピューターに画かせることにしたが、結果的にはマツダにおける三次元CADによる「基本レイアウト」の草分けになるとともに、スーパーコンピューター導入のきっかけともなった。

その次は場所の問題だった。限られた人的資源を有効活用するため、デザインセンターの車庫のワンフロ

