

日本自動車工業会 広報誌

jamagazine

Japan Automobile

Manufacturers Association

号外

Special Issue 2026

メーカー広報が選ぶ

思い出の一台





jamagazine 号外

「メーカー広報が選ぶ 思い出の一台」

CONTENTS

1.いすゞ自動車 中尾 博さん

Asso di Fiori

2.カワサキモーターズ 桐野 英子さん

Ninja H2

3.スズキ 小林 大祐さん

Jimny

4.SUBARU 大村 雅史さん

Impreza WRX

5.ダイハツ工業 近藤 文彦さん

Rocky

6.トヨタ自動車 小金井 勝彦さん

Highlander

7.日産自動車 本多 明夫さん

NISSAN GT-R

8.日野自動車 澤田 智則さん

Ranger

9.本田技研工業 飯干 智裕さん

Civic

10.マツダ 温品 貴幸さん

T2000

11.三菱自動車工業 増岡 浩さん

Pajero

12.三菱ふそう 若尾 彩子さん

Canter

13.ヤマハ発動機 太田 晴美さん

Serow

14. UDトラックス 雪下 直昭さん

Quon



広報が選ぶ 思い出の一台 #1

いすゞ自動車 中尾 博さん Asso di Fiori

イタルデザインのジョルジェット・ジウジアーロ氏が手掛けた「ピアッツァ」のプロトタイプは、1979年3月のジュネーブショーで発表された。トランプのA（エース）を表す「Asso di〜」はジウジアーロデザインのシリーズ名で、Fioriはシリーズ最後のモデル。低いノーズとウエッジシェイプ、空気抵抗を抑えるフラッシュサーフェス化などにより、45年の歳月を感じさせない造形美を醸し出す。2001年のレストア後は一度トヨタ博物館で保管された後、現在はいすゞ自動車でも期間限定で展示されていた。

—この車との馴れ初めは

Asso di Fioriが発表されたのは、私が高校生の頃です。その先進性や、イタリアの著名デザイナー、ジウジアーロ氏が手がけたカッコよさに憧れて美大を目指し、カーデザイナーを志しました。

その後、初代ピアッツァがデビューしたのは1981年で、私が大学生の時です。もちろんその後の進路も自動車業界を選ぶこととなりました。そういう意味では私の人生を決めたといっても過言ではないでしょう。



—なぜ市販モデルではなく、コンセプトモデルに思い出があるのですか？

ご存じの通り、90年代後半のいすゞは経営悪化で乗用車の生産・開発を徐々に縮小し、2002年には乗用車ビジネスから撤退しました。社内に沈滞ムードが広まる中、当時の井田義則社長が「チャレンジ予算制度」を設け、社内の活性化につながる活動を公募したんです。その時、デザインセンターの倉庫の片隅で埃をかぶっていたAsso di Fioriの事を思い出し、これを甦らせようと真っ先に手を挙げました。賛同するメンバーは50人ほどに達し、部品メーカーやタイヤメーカーなども協力してくれました。



—レストアは順調でしたか

2000年初頭に着手し2001年の半ばまでの1年半もの間、ほぼ休みを返上し、部活の様な形で取り組み、ようやくレストアが完了しました。一番大変だったのは、インパネ部分で、持ち出されたまま紛失していたため、当時のデザインスケッチや企画書・仕様書、広報資料、写真などを参考に再現させました。

—甦ったAssoはその後どうなりましたか。

そこからまた問題が発生しましてね。せっかく修復したのに、社内には展示するスペースもなかった。そこでトヨタ博物館さんをお願いして、預かってもらったんですよ、なんと13年間も。レストアした有志だけではなく、多くの同僚が「歴史ある会社なのに博物館もないのか」「ミュージアムがあったらなあ」といった話で盛り上がりました。



—ひょっとして、現在の「いすゞプラザ」はこのレストアがきっかけだったのですか

Assoのレストアがうまくいったことで、会社の歴史を彩る多くの旧車のレストア活動につながりました。創立80周年に際して、博物館の建設が検討されることとなり、あわせて再生したいいすゞ車や創業からの歴史を展示することの検討も始まりました。それまで自動車のデザインに携わってきましたが、こんな縁でいすゞプラザの設立プロジェクトのメンバーとして関わり、完成後の2017年から20年までいすゞプラザに勤務していました。



広報が選ぶ 思い出の一台 #2

カワサキ モーターズ 桐野 英子 さん Ninja H2

KAWASAKIブランドのフラッグシップモデルとして開発された4ストロークの大型自動二輪。排気量998cc、水冷4気筒DOHCエンジンで、スーパーチャージャーを搭載した初の量産バイク。ツアラーやクロードコース専用モデル、気軽に楽しめるネイキッドモデルもラインアップする。2022年に公開された米国映画にも主人公の愛車として登場し人気を博した。



—Ninja H2は、2015年の発売開始時に今までにないハイパワーと車体が注目を集めました。最近では初代NinjaのGPZ900Rに続いて米国映画に登場し話題を呼びましたね

社内でスーパーチャージャーの基礎研究をしている部門があり、市販化に結びつけようと2012年頃からその商品化に取り組みました。エンジンもフレームもすべてが新しいモデルです。欧州市場を中心に二輪車に対する社会的な姿勢が変化中、環境型に対応するべく、そのベースになるエンジンを開発しようとして取り組んできました。出来上がったエンジンの出力をそれ以上に上げることは難しいのですが、抑制することは可能です。そのためにも、新しいエンジンはまず最高のパワーを目指したのです。

—ハイパワーのエンジンに対してパイプフレームに市場が驚きました

ハイスpekモデルはアルミフレームが主でしたが、それではボディが大きくなってしまふのが課題でした。アルミは軽いイメージがありますが、ハイパワーに対応するにはフレームが大型化し、必ずしも軽くできません。ならばいっそのことパイプフレームでやってみるかチャレンジしました。量産化に向け社内の審査を通過し、2014年秋にイタリア・ミラノで発表。すごい人だからが出来たのが嬉しかったですね。



—一番楽しかったのはその時ですか

振り返ると一番嬉しかったし、楽しかったのは開発過程の時ですね。当社の量産オートバイとしては歴史上最高出力でしたので、次々とこれまで経験したことのない課題が発生し、それを解決していく。その過程が本当に楽しかったです。市場に出してしまうと私たちの手を離れてしまいますし。ちなみに、ライセンスでしたが飛燕のエンジンもスーパーチャージャーでした。飛燕も開発途上でいろいろなことが起こったのだろうと思います。自分でもNinja H2に乗ってみましたが、その加速は他のエンジンでは実現できないもので、アクセルを全開できませんでした。

—H2のエンジンは2024年のダカールラリーに出走した技術研究組合水素小型モビリティ・エンジン研究組合 (HySE) の水素エンジン車・HySE-X1のベースエンジンとなりました。HySE-X2として25年のダカールラリーにも参戦します。

直噴のエンジンを開発していて良かったと思いました。水素エンジンに対応するにはインジェクターを変更するだけでほぼ対応できますし、よく作っておいたと思っています。



© TATSUYA "Doobie" MINE



広報が選ぶ 思い出の一台 #3

スズキ 小林 大祐 さん ジムニー

1970年に発売された軽自動車のオフロード四輪駆動車。重量増などの不利を押し、今も強度と耐久性を重視したはしご型（ラダー）フレームや固定式サスペンションにこだわり、本格オフロード車として世界中で評価されている。国内外でサイズを拡大した登録車モデルも追加されているが、55年の歴史にもかかわらず全面改良が少なく、モデルライフが長いのが特徴。

—ジムニーを何台も乗り継いでいると聞きました。所有するきっかけは

叔父が所有していたJA11型を譲り受けたのがジムニーとの本格的な出会いです。それまで趣味として二輪車を楽しみ、四輪車には実用性を求める生活を送っていましたが、ジムニーに乗ってそのライフスタイルや趣向が一変しました。初めて未舗装路で運転した時の衝撃は未だに覚えています。両手両足の操作に加え、運転姿勢の適応まで考えなければならぬ感覚は、二輪車を操る楽しさと相通じるものがあり、快適な移動手段だけではない四輪車の魅力に初めて気付かされました。ジムニーに出会ったことによって四輪車は私の中で、日常生活に役立つ便利な道具という位置付けから、新たにいろいろな場所に行きたくなる相棒のような存在となりました。

—現在の愛車は

JA11型からJA22型に代替し、現在は現行型から1世代前のJB23型に乗っています。JB23型は発売当時、乗用車ライクな内外装に対して賛否が分かれたそうですが、生産期間は1998年から2018年の20年間と歴代で最も長く、20年間で10型が生産されました。先ほど「乗用車ライク」と言いましたが、それは歴代のジムニーを乗り続けたオーナーの声や時代に合った改良を反映させた結果であり、開発思想や理念を一貫して保ちつつ、そういった意見を真摯に取り入れて進化させているところがジムニーの魅力だと考えます。



—広報の仕事での関わりは
ジムニーでの経験や探求心が広報の仕事にとっても役立っています。例えば2台目の所有車は、サスペンションが板バネと呼ばれるタイプからコイルを用いた形式に変更され、乗り心地が大幅に良くなっているにもかかわらず、操る楽しさは変わらないどころかむしろ増幅していました。これは機能性や快適性を向上させながらも、本格的な4x4として必要な基本設計やディメンションなど、コアとなる部分を守り続けているからだ後に学びました。このような実体験と、もっと知りたいという思いが、商品広報としての知識や学習意欲を増やし、開発者の思いを聞く姿勢にもつながっていると感じています。



—ジムニーで得た経験を、今後の業務にどうつなげていきますか

広報の仕事を通して、2018年に国内で20年ぶりとなるフルモデルチェンジの発表に携わり、2年前にはインド・デリーでの「JIMNY 5door」のお披露目にも立ち会えました。ジムニーをずっと好きでいたことへの褒美かもしれないと思っています。こういった経験を次の世代に継承しながら、ほかの機種や作り手の思いに繋げて、多種多様な商品からスズキという会社をもっともっと知っていただく工夫に繋がたいですね。また、四輪に限らず、例えば二輪の製品でいえば大型バイクの「隼」も、原付スクーターも、対象のお客様が違うだけで、実はどちらもその製品をお使いになる方にとって扱いやすいものとなることを目指しています。そうした製品で皆さまの生活に根差し、貢献することが当社の最も重要な使命であり、その思いをさらに多くの方々に伝え、理解を深めてもらうことが、広報の仕事でとても大切なことだと考えています。



広報が選ぶ 思い出の一台 #4

SUBARU 大村 雅史 さん インプレッサWRX

2000年に発売された2代目「インプレッサ」の「WRXシリーズ」に設定された「STi type RA spec C」。競技分野の使用を前提に運動性能を追求し、徹底した軽量化とエンジン性能の強化で動力性能を向上させるとともに、シャシーの大幅な改良などで高い操縦安定性を実現させている。また、競技向け装備の充実を図るなど、競技ベース車としての潜在能力を高め、速さを極めたモデルといえる。

一クルマとの出会いは

2000年に群馬製作所へ異動したタイミングで、大学時代の友人に誘われてジムカーナの競技会に参加しはじめました。学生時代に、自動車のサークルでサーキットを借りた走行会の企画などを一緒にしていた時の仲間です。競技を始めた当初は知り合いから格安で譲り受けた古いインプレッサWRXで参加していましたが、走行距離を重ねた古い車体は、競技用としては限界に近づき思うような結果が出ていませんでした。そのような時に発売されたのがインプレッサWRX STi type RA spec Cです。2代目となるインプレッサのWRXシリーズに設定されたモータースポーツ・競技向けグレードで、モデル名に付随するtype RAは”Record Attempt”の略で記録への挑戦を指しており、最後の「spec C」は日本語で競技や競争を意味するコンペティションの頭文字です。名前が表す通り、レースやラリーなどの競技に使用することを前提にした「ベースモデル」です。当時は三菱自動車のスポーツモデル『ランサーエボリューション』とライバル関係にあり、両社で開発競争を繰り広げていました。そうした中で280馬力のエンジンと、エアコンやパワーウィンドウ等の快適装備から遮音材に至るまで取り除き、標準車に比べ車両重量を70kgも軽量化した“スバルの気合”に惹かれて新車で購入しました。



一競技向け車両を購入し取り組んでいたジムカーナの魅力は

ジムカーナという競技は、クルマの性能だけで容易に結果に繋がる訳ではありません。コースやパイロンレイアウトは毎回異なり、コースの攻略の正解が分からない状態で始まります。大会ごとにコースを覚え、短時間で攻略方法を考え、ドライビングテクニックを競い合う。これがジムカーナの難しさであり魅力だと思います。車両重量の軽さを追求したインプレッサはコーナー数が多く、ハイスピードのコースを得意としていました。当時は日本自動車連盟（JAF）の公認レースや練習会へ参加していましたが、その中で車の特性やコースを考え、ドライビングテクニックを追求できることに楽しみを感じて、ジムカーナを続けていたのだと思います。

一競技以外での思い出は

競技向けのモデルでも公道走行は可能でしたが、街乗りとしての乗り心地を追求したモデルではなかったため、競技会場などへの移動の際、車内にはオーディオの代わりにラジカセを、エアコンの代わりに扇風機を持ち込んで凌いでいました。そのような車だったので手放すまでに、妻が助手席に乗ってくれたことはほぼありません(笑)。助手席には常にレース用のタイヤかラジカセが「同乗」していました。



一現在のモータースポーツとの関わりは

最近までは、本社に在籍している有志の社員でつくるチームで、軽自動車の耐久レースに参加していました。参戦車両はスバルの「R2」です。コロナ禍以降、活動は休眠していますが、いずれは再開できればと思っています。また、広報部として、自動車ジャーナリストの皆さまとクルマの性能・走りの特性などについて、より専門的に踏み込んで会話し、意見を伺うことができるため、これまでのモータースポーツの経験が役立っていると感じています。



広報が選ぶ 思い出の一台 #5
 ダイハツ工業 近藤 文彦 さん ロッキー

1990年発売の小型オフローダー。ラダーフレームと四輪駆動の採用によって高い走破性能を実現した。脱着可能なレジントップを採用したことが最大の特徴で、ルーフを外すことでオープンカーの雰囲気も味わえた。オフローダーらしい力強さのあるネーミングはアメリカの西海岸にあるロッキー山脈に由来する。2019年に発売された小型SUVではその名称が約20年ぶりに復活し、話題を呼んだ。



—初代「ロッキー」との出会いは
 1997年に入社した時に、配属先職場の先輩から譲り受けました。「15万キロ近く走っているロッキーの買い替えを考えているけれど、乗ってくれるなら譲るよ？」という先輩からの言葉に、子供の頃から釣りが趣味だったので海や山に気軽に出かけられるオフローダーに憧れがあり、二つ返事で飛びつきました(笑)。ラダーフレームを採用した四輪駆動車で、悪路走破性に優れていましたので、暇さえあれば、サーフフィッシングやキャンプ、ウィンタースポーツを楽しむために雪山にも行きました。学生時代に、軽自動車ですぐに毎日、通学していたこともあり、私にとって車は“生活必需品”でしたが、このロッキーによって、私の活動範囲や交流が大きく広がり、単なる道具ではなく、“楽しい相棒”というイメージが加わりました。

—記憶に残っているエピソードは
 ロッキーを所有していた頃は会社の寮に住んでおり、同僚と一緒に乗る機会も多かったです。そんなある日、運転していた時に普段とは異なる振動をステアリングに感じました。大事に乗っていたのですが、15万キロ以上走っているクルマでしたので、不調が生じたようです。私にはその原因が分かりませんでしたので、仲の良かった開発部署の同期の友人に相談し、確認してもらったら、「ホイールのバランスが崩れていることが原因だね」とすぐに見抜いてくれました。私は、あまり自動車の構造に詳しくなかったこともあり、ステアリングの不調なので、当然、原因もステアリングにあると単純に考えていました。実際には、足回りから問題が生じて、その影響がステアリングに現れたことと、それをすぐに理解した技術者の友人に驚きました。自動車はさまざまな技術が一体となった集合体であり、多くの技術者の知識が凝縮されていることを知り、自動車の技術的な側面に興味を持ち、自分なりに調べ、学ぶきっかけになりました。

—初代ロッキー以降の愛車遍歴は
 ロッキーの次はダイハツが1999年の東京モーターショーで市販モデルを公開した「ネイキッド」に乗りました。その後、スーパーハイト系の「タント」などを経て、いまは小型SUVの2代目「ロッキー」が愛車です。家族でキャンプや釣りを楽しんでいます。



—さまざまな車を使い継いできた経験が広報の仕事にどう活かされていますか
 私の仕事の一つは、ダイハツ車の魅力を多くのユーザーに届けることです。ダイハツでは、お客さまに寄り添った“良品廉価、な、スモールカーづくり”に取り組んでいます。主力となる軽自動車は、全国津々浦々で、男女問わず幅広い世代の方々にご利用いただいております。こうした軽自動車の多面的な魅力を伝えるためには、生活必需品的な側面とともに、趣味的、技術的側面にも深く通じる必要があります。初代ロッキーと過ごした日々は、趣味性の高い車の良さや技術的な面での車の面白さを私に教えてくれました。また、さまざまな車と接してきたからこそ生み出せる説得力もあると思いますので、これからも、ダイハツの小さなクルマの魅力と、小さなクルマに込めたダイハツ技術者のこだわりや熱い想いを発信し続けていきたいと思っています。



広報が選ぶ 思い出の一台 #6

トヨタ自動車 小金井 勝彦 さん ハイランダー

2013年に全面改良して登場した3代目「ハイランダー」のハイブリッド仕様車。排気量3.5リットルV型6気筒エンジンにハイブリッドシステムを組み合わせ、システム総出力は280馬力に達する。SUVとしての使いやすさや最大8人が乗車可能な居住性を確保しつつ、モーター式四輪駆動により優れた走破性も実現した。米国や豪州、中国などに展開されたが、2000年に登場した初代は日本国内でも「クルーガー」の車名で販売されていた。

—愛車との出会いのきっかけは
「2010年から14年までの5年間、北米に赴任して広報活動の支援に携わっていました。前半の3年はロサンゼルス、後半2年はニューヨークに駐在していたのですが、その最終年に出会ったのが、13年末に全面改良して3代目となったばかりのハイランダーでした。トヨタとしても、従来以上に北米市場を見据えた戦略SUVとして作り込んだモデルだっただけに、心から乗りたいと思ったクルマでした。発売間もない14年春に納車されると、以降は帰国するまで家族の足となって活躍してくれました。」



—北米赴任以前からモデルを問わずさまざまなクルマに乗っていたと伺いますが、ハイランダーにはどのような魅力を感じましたか
「ハイパワーエンジンとハイブリッドシステム、四輪駆動システムの組み合わせによる頼もしい走りはもちろんですが、居住性や積載性、乗り心地の良さも特色でした。休暇時の遠出や、平日の近所での買い物など、あらゆる場面で頼もしく、快適なクルマでした。」



—ハイランダーとのいちばんの思い出は

「家族4人でのアメリカ大陸横断の旅です。大陸横断にチャレンジする以前より、当時住んでいたニュージャージーからフロリダ州の先端にあるキーウエストまで約1,400マイル（約2,240km）のドライブも経験していました。さらに、現地での暮らしを通じて、アメリカの国土を駆け抜け、その広大さを自分自身の五感で確かめたいという思いが膨らんでおり、それはハイランダーを選んだ理由の一つでもありました。駐在最終年ということもあり、ロサンゼルス時代の同僚や家族ぐるみで親しくしていた近所さんなど、お世話になった方々に再び会うという目的も後押しとなり、まとまった休暇を機に旅に出たのです。」

—愛車との旅路を振り返って

「1週間ほどの往路の大半を、80号線という東西にのびる州間高速道路に沿って走りました。実際にステアリングを握ると、アメリカの道にもさまざまな景色があると知ることができ、退屈することはほとんどありませんでした。道中で立ち寄ったロッキーマウンテン国立公園など、各地の雄大な自然をバックに収めたハイランダーとの写真の数々も、貴重な思い出の記録です。1日で800マイル近くを走破して辿り着いた宿の予約が取れておらず、慌てて寝所を探すなどのハプニングもありましたが…。とはいえ、長旅でもクルマのトラブルとは無縁で、トヨタ車の強みを改めて実感する機会にもなりました。1週間分の荷物を悠々積みことができ、休憩時には3列シートでくつろげたことなども、移動の快適さに寄与していたのだと思います。ロサンゼルスでの滞在を経て、帰路は車両を陸送し、自分たちは飛行機で移動しましたが、振り返ってみれば休暇を目一杯使って楽しむことができました」

—思い出深い愛車との生活の中、こだわったポイントは

「リース車だったこともあり、カスタマイズなどクルマ側に手を加えることはなかったのですが、リアクォーターウィンドーに貼っていたステッカーがささやかな個性化要素でした。現地のトヨタ車ファンが制作したもので、SNSなどで同好の士が交流するための目印です。給油のタイミングごとにステッカーが映り込んだハイランダーの横顔を撮影してSNSにアップロードすると、みんなから『いいね!』をもらうこともしばしばでしたね。こうしたアメリカでの交流の数々は私たち家族にとってかけがえのないものであり、その時間をともに過ごしたハイランダーもまた、忘れられない一台となっています」





広報が選ぶ 思い出の一台 #7

日産自動車 本多 明夫 さん NISSAN GT-R

私の思い出の一台は、2007年の東京モーターショーで発表したR35型NISSAN GT-Rです。このクルマの始まりは、2001年の東京モーターショーでお披露目した「GT-Rコンセプト」でした。このコンセプトカーは一切予告をせずに当日、発表したの、紙面を確保しておらず、文字通り「サプライズ」したメディアもあったと聞いています。その後、2005年の東京モーターショーで「GT-Rプロト」を発表。2007年に正式発表すると宣言しました。

ちょうどその頃、私は広報に異動することになりました。技術広報や商品広報を経験し、やがてこのNISSAN GT-Rの発表の準備を担当することになりました。このクルマはすべてが特別でした。ドイツにある「世界で最も過酷なサーキット」と言われるニュルブルクリンクを量販車として世界最高峰のタイムで走り切る。長らく280馬力がエンジン出力の上限とされていた当時、日産車として初めてこれを超える480馬力を発生。そのエンジンはクリーンルーム内で、高度な技術を持つ匠が一台一台、一人で組み立てる。あらゆるものにこだわりやストーリーがあり、限られた時間の中でこれらを理解し、発表の準備をするのは本当に大変でした。いよいよ2007年の東京モーターショーで発表することが決まり、厳重な秘匿管理の下で準備を進めました。ほぼ毎日、一人で厚木にあるテクニカルセンターへ行き、開発チームと向き合っていたことを思い出します。当時のことを思い出すと、いろいろなことがあり過ぎて、人知れず涙が出ます。その中から、いくつか人に話せる思い出をご紹介します。と思います。



GT-Rはモーターショーでの発表前に、ヨーロッパの自動車文化と伝統を代表するイベントのひとつ、グッドウッド・フェスティバル・オブ・スピードに参加しました。私は日本でエクステリアとインテリアにカモフラージュをしたGT-Rをコンテナに載せ、現地へと運びました。さらに現地ではそのコンテナを厩に隠すという厳重な秘匿管理をし、デモランの時間を待ちました。しかし、どこでどう伝わったのか、厩の前には早くから人だかりができていました。そして、コンテナからクルマを出し、厩の扉を開けた瞬間、どよめきが起きました。写真はそのときのものです。カモフラージュしていたものの、「Oh, GT-R! GT-R!」と皆が叫んでいました。R35型になる前は日本以外では販売されていなかったGT-Rがなぜこんなに人気なのか？聞けば多くの方がゲームでその存在を知っていたようです。

このクルマはこだわりとストーリーが満載で開発者に聞けば2時間でも3時間でも話が止まらないようなクルマです。どのようにしてこのプロジェクトが始まったのか。どのようにデザインや性能が決まったのか。部品の一つ一つはどのように開発されたのか。とてもモーターショーのプレスカンファレンスだけでは伝えられません。そこで私たちは、東京モーターショーの前日に、国内外のメディアを招いて事前説明会を開催することにしました。



場所はお台場にある地下駐車場です。秘密基地のような設えで、広い駐車場をすべて使い、クルマだけでなく、ありとあらゆる部品を展示して、匠によるエンジンの組み立ても実演しました。この頃の自分の写真を見ると頬もこけて本当にフラフラだったのですが、あるジャーナリストに「歴史に残る事前説明会だ」と言ってもらったことが、今でもうれしい記憶として残っています。

次に試乗会です。このクルマの性能をフルに確認していただくため、準備した会場は仙台にあるサーキットでした。メディアの皆さんにレーシングスーツを着ていただき、ヘルメット着用で走行していただくような試乗会を担当するのは、私にとっては初めての経験でした。ここでの思い出は、テストドライバーが運転するクルマの助手席に乗ってサーキット走行を経験するチャンスを得たことです。超高性能なスポーツカーの「G」を体験したのはこのときが初めてで、加速時、減速時、旋回時と前後左右に首がもげるような感覚を味わったことを覚えています。ちなみにこの「G」でもう一つ思い出があります。発表後にナンバーの付いたGT-Rを当時まだ東銀座にあった本社で預かることになりました。キーを預かっていた私は、そっと駐車場からクルマを出し、銀座周辺を一周してみたのです！アクセルをグッと踏み込んだ瞬間に、言葉では言い表せない猛烈な加速G。アクセルを踏んだら、胃がよじれるという信じられない体験をした私は、怖くなくてすぐにクルマを駐車場に戻しました。

以上はすべて2007年当時の思い出です。その後、GT-Rは毎年改良を重ね、世界中のお客さまに愛され、気が付けば18年が経ちました。2018年にはイタルデザインとのコラボもありましたね。そんなGT-Rも今年、いよいよ新規の注文受付を終了しました。

もちろん私も毎年、GT-Rを買い替えてきましたよ。と言いたいところですが、そんなわけがありません。その代わりに、ずっとミニカーを買い揃えてきました。数も増え、置く場所もなくなってきたので、今は1/43のミニカーだけを自宅に飾っています。写真はその一部で、GT-Rコンセプト、GT-Rプロト、グッドウッドを走ったカモフラージュしたGT-R。そしてエゴイストです。なぜエゴイストを選んだのかというと、少し前に偶然、エゴイストを栃木工場の工房で組み立てていた匠に会ったのです。また、これも偶然ですが、復活した日産の社会人野球チームを応援するブラスバンドに、2007年当時のGT-R開発メンバーを見つけました。18年も経ったので、皆、年を取りましたね。そういえば、毎号、パーツを購入して1/8モデルを組み立てるシリーズでもGT-Rを扱っていただきました。出版社は異なりますが、初期の頃のGT-Rと後に発売したGT-R NISMOの2回です。一つのモデルで2回というのは凄くないですか？全部を買い揃えるのは大変なので、私は2回とも、創刊号のバンパーだけ購入し、今もオフィスの机に飾っています。





広報が選ぶ 思い出の一台 #8

日野自動車 澤田 智則 さん 日野レンジャー／HINO600シリーズ

2025年のダカール・ラリー参戦車両は「日野600シリーズ」がベースながら、ディーゼルエンジンの最高出力は800馬力、フルタイム全輪駆動と、市販車とはかけ離れた性能を発揮する。日野は1991年に初参戦（当時はパリ・ダカールラリー）。排気量に勝る海外メーカーの大型トラックを相手に、機動性に優れた中型トラックでの挑戦を続けている。参戦チーム「日野チームスガワラ」には、日野の社員や販売会社から選抜されたメカニックが加わることも特徴。ダカール・ラリーは毎年1月に開かれ、発足当初はアフリカであった主戦場は2009年大会からは南米、2020年大会からはサウジアラビアで実施されている。

一元タラリーが大好きというわけではなかった

日野がダカール・ラリーに参戦していることは以前から知っていましたが、中途入社した2018年当時は涉外広報部にダカール・ラリーを主幹するグループがありました。広報素材として扱う中で、スタッフやチームメンバーがどういう思いで開発して活動しているのか、直接話を聞いていました。彼らが海を渡り、異国で悪戦苦闘しながらもどうにかしてクルマを走らせていることを想像しながら、現地からメールで届くレポートを毎日読んでいました。今年、無事完走できたことを知ったときは涙が出るほどうれしかったです。



今年トランスファー（全輪駆動車の駆動伝達装置）のトラブルで完走が危ぶまれました

前半は好調でしたが、後半戦の3日目にトランスファーのトラブルが起き、私も気を揉む日々が始まりました。最終日の前日に砂丘の頂上で動けなくなり、他の参加者に助けってもらって脱出したものの、レポートには「救援を待っている状態。牽引するべくメカニックが向かっている」以降の情報がなく、がく然としました。後日、乗員が現場で後輪駆動化して脱出したと聞いて、その作業の大変さたるや、容易に想像できました。各メンバーの能力の高さはもちろん、チーム一丸となって団結しないと実現できなかったと思います。



一広報の立場から、チームの奮闘を見て感じたことは

ダカール・ラリーに挑戦し、完走したことは誰に対しても誇れることだと思います。世界最高峰の舞台上で戦う仲間がいることは社員の話題や求心力になります。また、販売会社から参加しているメカニックもあり、人材育成の意味も大きいです。「ラリーをやっているから日野のメカニックになりたい」と言ってくれる方も数多くいます。広報として、こうした活動を世の中に知っていただくことは自分の仕事としてもとても嬉しく、ありがたいと感じます。レース後には「参戦報告会」も開き、どんな思いで取り組んでいるか、菅原照仁チーム代表やメンバーから協力会社の皆さんやメディアに向けて、直接話していただきました。



今後の活動への期待を

2026年のレースに向け、目下、車両を開発中です。今回のトラブルも踏まえてアップデートを施し、より速く、耐久性のあるクルマを目指しています。私個人としては、レースに出る以上は上位に入賞してもらって注目を浴びてもらいたいという思いがあります。その一方で無事に帰ってきて、連続完走記録を伸ばしてほしい気持ちもありますね。協力会社を始め、たくさんの方々を支えられて参戦を続けられており、そこには感謝の気持ちしかありません。広報としてもっと注目していただき、ダカール・ラリーの魅力や奥深さ、日野チームスガワラの活躍を知ってもらえれば嬉しいです。



広報が選ぶ 思い出の一台 #9

本田技研工業 飯干 智裕 さん シビック

1983年に発売された3代目シビック（通称・ワンダーシビック）で、国内外で高く評価され、ホンダとして初めて「日本カー・オブ・ザ・イヤー」を受賞したことで知られています。日本で唯一、総合的なデザインを評価する「グッドデザイン大賞」にも自動車初の受賞に輝きました。3ドアハッチバックはロングルーフをテールエンドで大胆にカットした新発想のコードトロンカデザインを採用し、国産車では類を見ない未来的フォルムでした。メカニズムを小型・高密度・高性能に作ることで、メカニズムスペースを最小限に、人間のためのスペースを最大限にする M・M思想(マン・マキシマム/メカ・ミニマム)に基づいたクルマです。低いボンネットの下に収まるDOHC16バルブのZC型エンジンは、ボア×ストローク75×90mmのロングストローク設計。中低速域に厚みを持ちつつ、7000rpmまでスムーズに回るバランスの取れた特性を備えていました。吸気バルブに10.3mmのリフト量を得るため、スイングアーム式動弁機構を採用し、後のVTEC開発にもつながる技術的な礎となりました。

一思い出の1台との出会いは

「この車を手に入れたのが宮崎県に住んでいた20歳の時、バブル絶頂期の1985年でした。叔父が建設業を営んでおり、現場で1カ月アルバイトをしたら車を買ってくれると言われたからです。当時、各社がこぞって3ドアハッチバックを展開し、『ボーイズレーサー』ブームが熱を帯びていました。そんな中、1983年に従来の3ドアハッチバックにはない斬新なデザインをまとった『ワンダーシビック』が登場し、一目で心を打ち抜かれました。『もっとパワフルなエンジンを積んでほしい』と思っていたところ、翌1984年、ホンダが14年ぶりに小型高性能DOHC16バルブ（排気量1590cc）のZCエンジンを復活させ、『シビックSi』として登場したのです。欲しい思いが高まり切ったところでの叔父の提案だったので、『夢が叶うってすごい』と思いました。大勢の友達と遠出したり、彼女と海岸線をドライブしたり、1人で山道を走ったりとどんな時でも期待に答えてくれた “とても良い子、で、今見ても欲しい1台です”



一ホンダに入社した経緯は

「幼少のころからクルマが大好きで、いずれは自動車メーカーに就職しようと思っていました。ホンダは『シティ』が出始めた頃から気になるメーカーでした。ワンダーシビックを手に入れてからは行きたいメーカーの好きな車に徹底的に乗る事が自分のためになるという気持ちが強くありました。ワンダーシビックでの体験が入社面接の受け答えに役立ちましたし、仕事ではお客さまも自分みたいに喜んで乗って欲しいという思いにつながり続けました。自分にはとても大きな存在です。この車はホンダで初めて日本カー・オブ・ザ・イヤーを獲得しました。創業からの “夢と挑戦の物語、を体験できる車両や技術を展示する施設『ホンダコレクションホール』（栃木県茂木町）にも飾られていまして、ホンダにとっても大きな存在だと思います。未だにこの車を大事に乗ってくれているオーナーさんには心から敬意を表します”

一ホンダでの具体的な仕事内容は

「大学では、内燃機関を研究しているゼミに入りました。ホンダの面接の際には『エンジンだったら得意です』と話していたら採用され、念願のエンジン設計に配属されました。お客さまに車を提供する立場になれば、好きだけでは済まないプレッシャーはあるものの、いかにお客さまに喜んでもらえるかが勝負だと思い、これまでしんどい仕事を続けてこられました。さまざまな車種のエンジン設計を10年くらい手掛け、その後4年半は米国で勤務しACURAブランドの初代『MDX』や『エレメント』のエンジンを米国エンジニアと一緒に開発しました。2002年に日本に戻り、新機種開発のエンジン設計者をまとめるプロジェクトリーダーを2017年まで務めました」



一その後、自ら希望する職種や部署に手を挙げて異動を目指す制度を利用して、広報部の技術広報に異動しました

「もっと車の訴求をしたい、クルマファンに響く言い方・書き方があるのではないかと考えました。お客さまが理解できるよう、この層には簡単に、この層にはテクニカルに、とバランスの取れた広報をやってみようと思いました。技術広報は長く8年担当しました。その際は海外メディアや現地広報メンバーとの接点も多くあり、電気自動車（EV/BEV）『Honda e』の欧州向けコミュニケーションを現地広報メンバーとともに2年くらい取り組みました。」

一ホンダ車ファンには、世界最高峰の自動車レース・F1（フォーミュラワン）、スポーツ仕様・Type Rなど技術的な話題は欠かせません 「『いつかはシビックSiのエンジン開発をやりたい』という思いがシビックType Rというさらに高性能なエンジンの設計プロジェクトリーダーに3世代連続で任命されて、多くの仲間と知恵出し合い、一緒に努力して世に出せました。想いや夢は形になるんだなと思いました」

一自身の経歴が広報の仕事に生かされた点は

「クルマは耐久消費財でもあります。一つの『文化』です。文化を愛してくれるお客さまの気持ちが入っているものだと思います。（広報としては）クルマの文化を知っていないといけません。例えば、子供の頃から、ジュネーブショーでワールドプレミアされるクルマには特別な存在感があると感じていました。グッドウッド・フェスティバル・オブ・スピードにも、関わったクルマをぜひ参加させたいと思っていましたし、現地でその様子を自分の目で見たいという夢もありました。「Honda e」に関わることで、その夢が現実になりましたし、文化を理解した上で伝統的な場所にかわいいクルマたちを送り込めました。そういう歴史から積み上げたものをコミュニケーション活動に生かしていきたいと感じました。ホンダコレクションホールのリニューアル企画や、創業75周年で発行された社史のエンジンパートの編集に関わることができました。開発者時代も広報担当時代もエンジニア時代の仲間や後輩からの応援や協力をたくさんもらったり、昔のよしみでいろいろ企画をやってみないかとよく声を掛けられたりと、人の関わりの大切さも痛感しました。今はサーキュラーエコノミー（循環経済）の業務（事業開発統括部リソースサーキュレーション企画部）に携わり、使った資源を無駄なく再利用する仕組み作りの企画業務をやっています。1社ですべてできるはずがないので、いつかはたくさんのメーカーが丸となりオールジャパンのチームで資源循環を “あたりまえ、にしていきたいですね。技術や製品に初めて触れた時の驚きや感動は、時間とともに “あたりまえ、” になってしまいがちです。でも、その “あたりまえ、” の中にこそ、本当に伝えるべき価値がある。それが、開発者としても広報担当者としても、私がずっと持ち続けていきたい姿勢です」





広報が選ぶ 思い出の一台 #10

マツダ 温品 貴幸 さん T2000

—マツダT2000を紹介してください

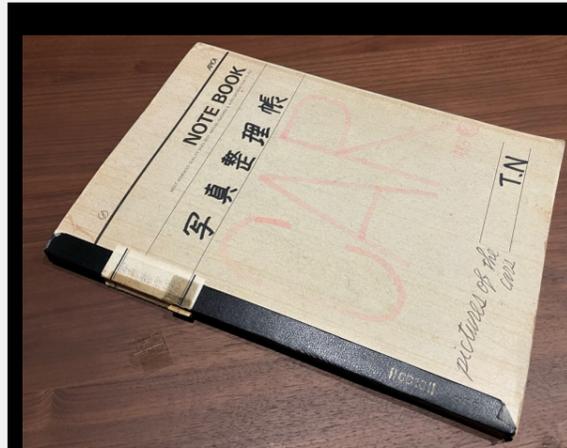
「1962年に発売された2トン積みクラスの小型三輪トラックです。戦前の時代から30年以上にもわたるマツダの三輪トラック史の中で、最後発となったモデルです。タイヤが1つ少ないことを除けば、動力性能や積載性、装備品のレベルも当時の小型四輪トラックに引けを取らないほど充実していました。荷台だけで4メートル以上の長さを持つ機種もありながら、小回りが利く特性があり、材木商や鉄鋼業の方々を中心に根強い支持を受け、1970年代中盤まで生産が続けられました」

—選んだ理由については

「小学生時代の“ヒーロー、だったからです。1970年代の後半、いわゆる“スーパーカーブーム”を背景に、幼少期からのクルマ好きがさらに加速していた時期の話です。街を走っていたごく普通の日本車とは明らかに一線を画す、スーパーカーたちの近未来的なカッコいいデザインに当時の子どもたちは目を奪われたものでした。そのブームが去った後、次に私が興味を持ったクルマが50～60年代に生産され、個性豊かなデザインを持つ古い日本車、いわゆる『旧車』でした。いつしか街の風景の中に必死にその姿を探し求め、片っ端からカメラに収めていくようになります。小学校の高学年から中学生にかけてが最も精力的な活動期間で、近隣の市町村は自転車に乗って自ら探し回る一方、週末には父親の『ファミリアバン』で地元の山口県内の主要道路沿いのドライブに連れ出してもらい、助手席から沿道にたたずむ旧車を見つけるたびにその場で停車してもらい、私が写真を撮りに行くという『目的地のないロングドライブ』を毎週のように繰り返すことになりました」

—三輪トラックの魅力を教えてください

「当時興味を持っていた国産旧車の中でも、ひと際強いインパクトを放っていましたね。前輪が1つしかなく、奇怪な顔立ちをしていながらどこか愛嬌があって、子ども心に親近感がわきました。山口は広島に近いという土地柄もあり、遭遇する三輪トラックはほぼマツダ車で、なかでもT2000が最多でした。父との『旧車探しのドライブ』もいつしか『三輪トラック探しのドライブ』の様相を呈するようになりました。数年間にわたって県内の主要幹線道をくまなく巡り、ナンバーの付いた三輪トラックの現役稼働車を数十台撮影できました。ただ、トータルで撮影した約100台の三輪トラックの過半数はすでに役目を終えた廃車体だったのも事実です。だから、現役のT2000に巡り会えた時の感激は、各車ごとに今でもハッキリ覚えています」



—マツダに入社した経緯は

「このような旧車趣味を通じてマツダブランドに好意を抱いていたことに加え、東京での大学時代に国内耐久レースを観戦したのをきっかけに、独自技術のロータリーエンジンで世界に挑み続けるマツダの姿勢や強烈な存在感にハートを打ち抜かれ、大のファンとしてサーキットやTVで懸命にマツダのマシンを応援するようになったのです。そこで、子ども時代から大学時代まで充実したマツダファン人生を送ることができた恩返しとして、今度はマツダ社員の立場から、自分のようなコアなマツダファンをつくるのが使命だと考え、迷いもなくマツダに入社しました。実はその思いは32年経った現在も全く変わっていません」

—愛車は当然、マツダ車でしょか

「自己名義での所有車はこれまで15台で、もちろん全てマツダ車です。私はかねがね『愛車はクルマ好きの自分を表現するキャンバス』と考えており、基本的には個性や存在感を重視して選んでいます。ジャンルでいえばスペシャリティカーやスポーツカーが中心で、ボディーカラーでいえばそのクルマのイメージカラーか逆にレアで個性的なカラー、さらには、マツダにしかない固有技術を搭載したクルマ（ロータリー車、SKYACTIVエンジン車など）を好んで選び、勝手に“マツダの広告塔、を自認しています”

—マツダでの具体的な仕事内容は

「マツダには熱い思いを持って1993年に入社し、最初は生産技術の部署に配属されました。暫くプレス金型の設計に従事していましたが、残念ながらマツダファンと直接触れ合える職場ではありませんでした。このため、2000年に開発部門に異動し、新型車の開発主査のアシスタントとして、『アテンザ』や『トリビュート』など様々な車種のクルマづくりのお手伝いをしてきました。ただ、旧車や歴史といった自分の得意領域を存分に生かしたいという思いは強く、コアなマツダファンをつくるという夢も諦めきれず、2009年に現在の広報部門に異動しました。やっと初志を貫徹できる部署に辿り着けたわけで、度重なる異動の希望を叶えてくれた歴代の上司への感謝を胸に、それ以降一貫して社史・アーカイブ領域を担当しています」

—これまでの体験が広報の仕事に生かされましたか

「当社の自動車産業見学施設である『マツダミュージアム』（広島本社内）をリニューアルするたびに、歴史の監修に携わってきました。初回はまだ開発部門にいた2005年で、人伝で「社内に詳しいヤツがいる」と声をかけてもらい、本業よりもモチベーションが上がったのを覚えています。この時は歴代マツダ車の新たな展示ラインナップ（全20台）を提案しました。愛しのT2000を初めてミュージアムのひな壇に上げることに成功したのがこの時です（冒頭の写真はその時のもの）。2回目が創立100周年のリニューアル時で、2020年から2021年にかけて、歴史展示ゾーンの全体監修を担当し、展示車両の再選定をはじめ、歴史展示ゾーンの区分設定、各所の歴史解説文の原稿作成や写真の選定までトータルで関わることができました」

—2022年発行の「マツダ百年史」の編さん活動にも取り組まれました

「100周年を迎える2020年の4年ほど前に企画をまとめてスタートを切りましたが、編さん活動には6年の歳月をかける結果となりました。中身を満足できるものにしようと最後まで入念に時間をかけたからです。百年史全体（冊子3冊で構成）の取りまとめの責任を負う傍ら、資料編にあたる『図鑑編』では小学生時代からの三輪トラック研究の成果と、マツダ広報が所有する公式資料・情報をフル活用し、歴代のマツダ三輪トラックを6ページにわたって全解説するコアなパートを作り上げました。このページに関しては企画から構成検討、原稿作成、掲載写真の発掘・選定など全てを担当したことになります」

—現在、ご自身が力を入れて進めていることは

「一言でいえば社史のアーカイブです。会社創立からの105年分の資料を収集・整理・分析し、それらを社員が誰でもいつでもタイムリーに利用できるよう、データベースや資料庫などで保管する仕組みづくりを推進しています。実をいうと、私が旧車の撮影を始めた1978年ごろから、撮影した車両の『車名/グレード/年式/撮影場所』をメーカー問わずノートに記録しており、掲載台数は中学生の時点で1,000台を超えました。インターネットもない時代でしたし、各撮影車の『年式』判断に正確を期すため、小遣いをためて自動車図鑑を購入したり、大学時代には当時東京・大手町にあった自工会図書館に通って、古い『自動車ガイドブック』の国産新型車一覧紹介ページを各年分コピーしたりしました。これらを年式特定のための貴重な参考資料とし、写真に写った外装部分の細かな仕様を資料と照合しながら、1台1台説明、整理していき、慎重に『鑑定作業』を行っていたのです。その経験が今、リアルに仕事に生かされていると感じます。地道かつ根気のいる資料収集や整理、そしてさまざまな観点から年代や価値を分析していく作業は現在、自ら提案して進めているマツダの『企業（コーポレート）アーカイブ』の取り組みにダイレクトにつながっています。社史編さんなどを経験した人間だからこそ、次の世代の人間に歴史やそれを裏付けるエビデンスの数々を正確に伝えていくのも自分の使命だと思っています」



広報が選ぶ 思い出の一台 #11

三菱自動車工業 増岡 浩 さん パジェロ

パジェロは国内の四輪駆動車の代名詞とされ、1982年に初代が登場、4代目まで生産・販売されていました。特に90年代は「RVブーム」を背景に絶大な人気を集めました。2019年に国内で販売を終了しました。パリダカへ参戦、優勝など好成績を残したため、欧州やアフリカ、中東などでも知名度が高かったことでも知られています。派生車種として、「パジェロミニ」や「パジェロジュニア」といった軽自動車や小型車なども一時展開されていました。



—思い出の1台との出会いは

「実家は材木店で、よく父親に山へクルマで連れて行ってもらった影響で幼少期からクルマに興味を持ち、19歳からモータースポーツに携わって、国内のオフロードレースにプライベートで参加していました。22歳の時に初代パジェロが発売され、その際に乗らないかとオファーがありました。パジェロと苦楽を共にして、40年以上が経ちます。その意味では、私にとって兄弟みたいな存在で、ずっと一緒に育ててもらい、世界中のレースに参加して戦ってきたパートナーです。クルマの使い勝手をレースで感じて、それを市販車（の開発など）にフィードバックしています」

—パジェロのパリダカ参戦について教えてください

「三菱自動車としては、オフロードレースの頂点であるパリダカに1983年から参戦して、1年目は市販車無改造クラスで優勝、2年目は市販車改造クラスで優勝、85年には日本車初の快挙となる総合優勝を勝ち取りました。私がパリダカに参加したのは87年で、当時は選手として、三菱自動車の看板を背負っており、勝つことしか考えていませんでした。出場ごとに、走行したクルマを日本に持ち帰り、どこが痛んでいるか、どこが摩耗しているかの検証を重ね、初参戦から15年かかってやっと優勝できました。参戦を重ね、クルマづくりに対するこだわりが強くなりました。国内外のライバルメーカーが多くいる中で、やるからには絶対勝つという強い思いを持って取り組み、勝ち続けるために毎年、クルマも進化してきました」

—モータースポーツ活動で得た知見はクルマの開発などにも活かされていますか

「ラリーは例えば、アフリカとかオーストラリアとか「極地」へ行くと確実に帰って来なければいけません。そのためには耐久性や信頼性がクルマに求められます。軽くて丈夫なクルマをつくる際、材質を代えたり、材料を薄くしたりするなどベストな所はここだと分かってきます。また、ラリーはサーキットで行うレースとは違い、一般道に近い道も走ることもあります。ありとあらゆる厳しい環境下で速く走れるクルマをつくるという点では、これまで三菱自動車の「強いクルマづくり」のお役に立ててこれたと思っています。今、私は車両開発の初期・中期、完成間近、それぞれの段階で総合評価も行い、技術面でアドバイスし、お客さまに提供するクルマを見極める仕事にも携わっています。社内でテストドライバーの教育も手掛けており、私の運転技術を若手社員に教えています。1年間かけて6人に教える活動で、15年続けており、今では彼らが開発の中核を担っています」



—国内では、全国各地で開催する四輪駆動車の登坂体験イベントにドライバーとして参加、クルマの魅力を訴求されています

「販売店やキャンプ場などで四駆をお客さまに体感いただくイベントとして、24年には参加者が延べ20万人を突破しました。パジェロはいわゆる『RV（レクリエーション・ビークル）ブーム』の火付け役でしたが、天候や路面などを問わずに安全に楽しく家族でドライブできるという四駆の魅力を、私が得てきた経験から今後もさらに多くの人に伝えていくつもりです」



広報が選ぶ 思い出の一台 #12

三菱ふそうトラック・バス 若尾 彩子 さん キャンター

車名は駿馬の健脚と軽快な走りをイメージし、英語で馬が駆け抜けることを意味して名付けられました。1963年に誕生し、60年以上の歴史を持つ小型トラックを代表するモデルです。優れた燃費・走行性能や充実した安全・運転支援機能などを備え、物流業界を中心に幅広く活用されています。2017年にはEVタイプの「eキャンター」を発売、これまで40近くの国・地域で世界展開しています。

三菱ふそう入社の際の経緯は

「小さいころから『働くクルマ』が好きで、就職の際に商用車か建設機械か造船か、そのどこかのメーカーで働きたいと思っていました。学生時代に海外で勉強し、インターンシップでも広報の仕事に携わっていたこともあり、日本のメーカーでありながら海外事業展開をしている企業、ゆくゆくは商用車メーカーで広報をしたかったからです。2008年に新卒で入社し、海外販売本部で輸入部品や補用部品を中東、アフリカ向けに営業していましたが、いつかは広報をやりたいと希望していました」

思い出の1台は

「やはり思い出の車両は『キャンター』です。2010年には広報部に配属され、現在までずっとメディア対応を行っています。最初の仕事が8年ぶりにフルモデルチェンジした小型トラック『キャンター』の発表でした。商用車はフルモデルチェンジの期間が長いにもかかわらず、商品広報として勉強会、試乗会、発表会と全ての流れを新任時代に経験できました。当時はベテランスタッフがいる中で、若手は1人だけ、しかも入社2年で、仕事のやり方も分からず大変でした。その後、現在に至るまで商品、社内、海外、企業広報を歴任し、気が付くと部内で一番広報歴が長くなってしまいました」



一広報活動の中で最も印象に残っている出来事は

「キャンターは8代目としてフルモデルチェンジした際、トラックとしては世界初となるデュアルクラッチ式トランスミッションを搭載したことでシフトショックを軽減し、2ペダル式を採用したことでドライバーの快適性と安全性を追求しました。商用車は日々、長時間乗ることになるため、シフトショックが少ないだけでドライバーの負担軽減につながります。技術革新（イノベーション）で、働くクルマがこんなに快適になると感じたのが2010年でした。このシステムとハイブリッドシステムを組み合わせた「ハイブリッド用モーター内蔵デュアルクラッチ式トランスミッション」が世界初の技術として高く評価され、2013年に商用車として初のRJC（日本自動車研究者・ジャーナリスト会議）カーオブザイヤー特別賞を受賞しました」

その後、キャンターにはEVタイプも登場しました

「2017年には国内初の量産型EVトラック「eキャンター」を発売しました。トランスミッションも1速のシンプルなものになり、シフトショックがほぼなくなりました。新任時代からキャンターを通じて技術の進化を見られた気がします。三菱ふそうとしてはハイブリッドはやめ、EVに舵を切りました。トラックドライバーの方に聞いたことがあります、EVはシフトショックがほぼなく発進もスムーズで、（従来のディーゼル車と比較して騒音や振動も少なく）車内で外部の騒音も大きく聞こえないため、丸1日乗っていても快適だと言われました」

一キャンターの歴史を教えてください

「キャンターは1963年に生まれ、2023年には60周年を迎えました。70以上の国・地域で販売し、インドネシアでは小型トラックとして50年間トップシェアを維持。現地工場でのノックダウン生産をしています。また、インドネシアでは「コルトディーゼル」の名で長年販売を行ってきたので、現地で「コルト」はブランド問わず小型トラックを指す用語にもなるなど、大変高い認知度を誇っています」



一今後も広報の立場で伝えていきたいことは

「三菱ふそうは6月、トヨタ自動車グループの日野自動車と来年4月に経営統合することで最終合意しました。一緒にどう変わっていくのか、どう強くなっていくのか、すごく興味を持っています。統合後も引き続き『ふそうブランド』と『日野ブランド』でやっていくため、どうシナジー効果を出して世界で事業展開していくか、さらに統合でトヨタの技術も入ってくるため、どうコラボレーションしていくか本当に楽しみです。また、（ドライバーの労働時間規制で輸送能力が不足する）物流業界の『2024年問題』が懸念される中で、働くクルマに関わる運転手や整備士、営業スタッフなどに対する尊敬の念は常に抱いており、それは仕事をしていく上で対外的にしっかり伝えていきたいと思っています」





広報が選ぶ 思い出の一台 #13

ヤマハ発動機 太田 晴美 さん セロー

車名は英語でカモシカを意味します。十分なパワーを兼ね備えた4ストロークの単気筒エンジンを搭載し、ツーリングをはじめとした山遊びなどに最適な軽量・スリムな車体はユーザーが扱いやすく、街乗りにも適していました。1985年の発売以来、オフロードファンだけでなく、女性やビギナーなど幅広いライダーに受け入れられたロングセラーモデルです。



ーヤマハ発動機入社の際の経緯は

「社内に当時あったバレーボール部のプレーヤー枠で1994年に入社しました。当初は製品の塗装やグラフィックなど開発・設計の補助を担当し、2004年には二輪車の主力市場であるASEAN（東南アジア諸国連合）向けスクーターの商品企画に異動しました。それから先行デザイン開発に関するカラーリング技術に携わった後、『セロー』や四輪バギーをはじめとするオフロードモデルのデザイン企画担当に就きました。その後は自身の希望で、小学生対象の『親子バイク教室』のヤマハ ライディングアカデミー インストラクターを務めるなど、ヤマハを知ってもらい、お客様との接点をつくる仕事を経て、2025年からは新しいことにチャレンジしようと、広報グループに所属しています」

ー二輪車とのつながりはいつからですか

「入社したヤマハ発動機が二輪メーカーだったという環境が大きいです。バレーボール部時代、周りの同僚は週末ツーリングに出かけており、私も一緒に行きたいと思っていました。バレーボール部から離れた2000年には大型二輪免許を取得、そこから私のオートバイライフが始まりました。その後、自身でオフロード競技を始めましたが、きっかけはやはり仕事でオフロードモデルのデザイン担当をしていたからです。バイクの仕様変更では、常に乗りやすいようにアップデートされていくため、ユーザーが買う時にワクワクするような形とか色とか、「ヤマハらしさ」というところを気かけながら、車両デザインを手掛けてきました」

ー思い出の1台はセローですね

「セローは2020年にファイナルエディションが発売され、35年の歴史に幕を下ろしていますが、安定して長く人気を集めていました。セローは私も所有しており、現在も愛車のひとつです。スタイリングは初代からのコンセプトが基本的に変わらず受け継がれていました。コンパクトなオフロードモデルで使い勝手がよく、競技用車両ではない（250ccの）小型二輪車です。ユーザーは40～50代の男性がメインでしたが、女性も全体の1割弱を占めていました。その時々時代の感に合わせたカラーリングや、ファイナルエディションでは緑や赤のカラーフレーム等を採用し、当時のアウトドアブームも背景に幅広い層に気に入ってもらえました」

ー2014年ごろからオフロード競技にも本格的に取り組んでいたそうですが

「自分がデザインなどを手掛けたモデルで、自分が競技するのも面白いと思っていました。現在、本格的に競技はやっていませんが、2016～22年には（オフロードバイクレースの）『全日本エンデューロ選手権』や『エンデューロ世界選手権』のウィメンズクラスに出場しており、22年には全日本エンデューロ選手権シリーズチャンピオンも獲得しました。今でも趣味ではありますが、週末に仲間と一緒にオフロードバイクに乗って楽しんでいます。」



ー今後も広報の立場で伝えていきたいことは

「これまでいろいろな仕事を経験してきました。職場内で一緒にツーリングに行くことで、懐かしい人に会ったり、新しい人に会ったりと、世代を問わずいろいろな方にお会いします。バイクを通じて社内コミュニケーションが取れ、つながりが持てたという点は広報でも活かされています。バイクは“操る、という感覚が強いので、五感を刺激して乗って使って楽しむ製品です。私のスタイルとしては自分で使ってみて、製品を理解して、製品の良いところをお客様を含め対外的にしっかり伝えていきたいと考えています」



広報が選ぶ 思い出の一台 #14

UDトラックス 雪下 直昭 さん Quon

車名は漢字で書くと「久遠」で永遠に続く時の流れを意味しているほか、「Quality on」の意味も持っています。2024年には初代誕生から20周年を迎えました。初代発売当時は、ディーゼル車から排出されるNOx（窒素酸化物）とPM（粒子状物質）に規制値が設けられました。クオンは世界で初めて「尿素SCRシステム」を大型トラックで実用化し、国際的に最も厳しいとされた「新長期排出ガス規制」をクリアしたことで知られています。尿素SCRシステムとは、エンジン内で噴射される燃料の粒子を極限まで小さくして燃焼効率を高めることで、燃料をより燃えやすくしてPMの発生を抑制。エンジンから排出されたガスに尿素水を加えることで化学反応を起こし、NOxを安全な水と窒素に分解する技術です。

クオンとの出会いは

「UDトラックスの前身である日産ディーゼル工業に1993年に入社しました。1999年から販売会社に出向し、三重県でトラックのセールスをしましたが、この経験が私の社会人としての礎になっています。担当した三重県南部や鈴鹿市、亀山市などでお客にも恵まれ、順調に実績が上がりました。2003年に後ろ髪をひかれながら本社部門に帰任したことを鮮明に覚えています。その後、社内でマーケティングに力を入れる機運が高まり、2004年に新設された国内マーケティング部の立ち上げメンバーとして招集され、社運をかけた新大型車クオンのプロジェクトに営業企画という役割で携わりました」



クオンプロジェクトについて教えてください

「トラックのモデルチェンジのサイクルは乗用車より長く、10～15年あります。なかなかモデルサイクルのタイミングには遭遇しませんが、私は入社して初めて経験する大型車のモデルチェンジにワクワクして臨みました。クオンは世界で初めて『尿素SCRシステム』と呼ばれる排気後処理技術を搭載した大型トラックです。尿素SCRシステムをトラックに搭載することは全くの新しい技術であるため評価方法も確立されておらず、また、当時は尿素水のインフラが全くなかったため、相当な苦勞が待ち受けていることは容易に想像できていました。それでもお客さまのニーズである燃費性能と環境性能の両立に向けては尿素SCRシステムが最善であると考えていました。プロジェクトを進める中では幾多の困難に見舞われましたが、ついに2004年の東京モーターショーでの発表に漕ぎつけることができ、仲間とともに大きな喜びを共有することができました。今ではトラックメーカー各社が同じようなシステムを使っています」

一以前からトラックメーカーに興味があったのでしょうか

「日産ディーゼルを選んだきっかけとなったのは『東京モーターショー』（現ジャパンモビリティショー）です。子どもの頃の夢はダンプの運転手で、もともとクルマ好きでした。モーターショーには何回も通っていて、常に商用車を意識していたわけではありませんでしたが、1991年に日産ディーゼルが出展していたコンセプトカー『アーバndaンプ』に惹かれ、夢のあるクルマを作る会社だと思い門をたたきました」

一モーターショーとの関わりが深いですね

「私と会社との出会いの場となったモーターショーには強い思いがありました。入社以降、人事、国内営業、マーケティングの仕事を経て、2023年からは広報を担当しておりますが、振り返るとそれぞれの立場で常にショーに携わり、その変遷も肌身に感じてきました。直近では、先月ジャパンモビリティショー2025が閉幕しましたが、グループであるいすゞ自動車との共同出展により、よりダイナミックで魅力的な表現が実現できたと思っています」



一国内の商用車メーカーでは、業界を挙げた自動運転の実証などがすすめられています

「物流業界のドライバー不足が続き、その確保も難しい状況にあります。自動化・知能化はその一つの解決策として期待されているだけでなく、安全・運転支援機能にも寄与します。また、商用車のニーズは多岐にわたり、車両やサービスの特性に合わせて最適解の提供が求められます。お客さまに提供する商品・サービスのさらなる質の向上に向けては、個社の取り組みはもちろんのこと、個社の枠組みを超えての取り組みもさらに加速するのではないのでしょうか」