MAZDA ROADSTER 30th ANNIVERSARY MODEL (2019)

北米仕様

マツダロードスターの30年

三浦正人

「ロードスター」は2座席のオープントップスポーツカーを示す一般名詞であり、
MX-5の「MX」はマツダのレシプロエンジン搭載スポーツカーを表す記号である。
また、「ミアータ(MIATA)」は「ご褒美」、「報酬」を意味するドイツ語の古語に由来している。

MIKI PRESS
三樹書房

【本書記述について】

本書は、マツダ株式会社のご協力のもと、ご担当者、OB、関係者さまへのインタビューと同社編集の「マツダ技報」やプレスリリースを参照し構成しています。発表当時の表記に準拠した単語や単位を使用していますので、時代によって表記や単位、消費税表示、固有名詞などが統一されていない場合があります。また、“私”が主語の序章、各章扉の記述を除き、本編は読みやすさを優先し、無礼を承知の上で敬称略とさせていただいています。ご理解いただきますようお願いいたします。（著者）

── 推薦のことば ──

自動車文化　それはクルマ創りに取り組んだ人々の
飽くなき挑戦とその貴重な成果　そして優しいモノづくりの心
さらにはオーナーの歓びと誇りによって育まれています

ライトウエイトスポーツカーの世界一としてギネス記録に認定され、日本自動車殿堂の歴史遺産車に輝いたマツダロードスターは、その時代の最先端技術とデザインによってスポーツドライブの楽しみとオーナーの歓びを30年に亘って育み、さらには時を重ねて名車の誇りを高めてゆくことでしょう。

自動車は、10年ひと昔といわれる中にあって、1989年の初代ユーノスロードスター／マツダMX-5ミアータ、そして4代目となる2015年発売のND型に至るまで、高度な技術進化を組み込みながらもマツダロードスターの4代に亘るフィロソフィーの一貫性には衷心より敬意を表する次第です。

かつて、初代のユーノスロードスターのオーナーとしてドライブを楽しんだことを思い出します。エンジンの立ち上がりの見事さ、FRの加速感、コーナリングの切れ味の良さは忘れがたいものでした。国内はもとより欧米の自動車研究者が注目していたモーターファン誌のロードテストの折、「車両とドライバーの一体感の素晴らしさ」が高く評価されていたことも懐かしい記憶です。

いま　時代は大きく変わり始めています
IT主導の技術を駆使し　クルマ社会の歴史的転換期を迎え
モビリティとしての新たな価値の創造が鍵となっています
ハードウエア・ソフトウエア・マインドウエア・アドミンウエア
これら4つの領域の超学際的な統合化に向けて
本書は　楽しみながらこれ等について様々なヒントを
与えてくれることでしょう
ここに謹んで推薦申し上げる次第です

NPO法人　日本自動車殿堂　名誉会長
芝浦工業大学　名誉学長
小口　泰平（工学博士）

人馬一体

JINBA-ITTAI

「人馬一体」とは、初代NAロードスターの開発主査を務めた平井敏彦氏が、ライトウェイトスポーツの開発テーマとして用いた言葉である。日本古来の伝統武術である「流鏑馬（やぶさめ）」からヒントを得ており、疾走する馬上から、固定された三つの的を次々に弓矢で射抜く流鏑馬は、射手が馬と心を通わせて一体となった時に最高の技を発揮する。平井主査は、「（クルマと人の）一体感、クルマを操る適度な緊張感、Fun to Driveな走り感、打てば響くダイレクト感を総合したものが“人馬一体”であり、そのひとつひとつが人々の心に訴える“感性”の問題であると私は考えた」と表現している。
その「人馬一体」哲学は、以後2代目NBロードスター、3代目NCロードスターにも継承され、さらにはSKYACTIV技術と魂動デザインを取り入れた第六世代商品群では、マツダブランド全体を象徴するフィロソフィへと発展し、4代目NDロードスターにも確実に反映されている。

目 次

推薦のことば …… 13

はじめに …… 18

第１章　夜明け前 …… 23

第２章 初代ＮＡロードスター …… 37

第３章 ２代目ＮＢロードスター …… 59

第４章 ３代目ＮＣロードスター …… 83

第５章 ４代目ＮＤロードスター …… 111

「ロードスターは、もはやマツダのものではありません」 …… 147

第６章 ロードスターとモータースポーツ …… 149

「デザイナーとして、ドライバーとして、私のロードスター観」 …… 182

第７章 世界の道を行くロードスター …… 185

第８章 英語版各世代ロードスター解説 …… 204

巻末データ集 …… 234

「マツダロードスターの３０年」刊行に寄せて …… 237

BEFORE DAWN

第1章 | 夜明け前

1980年代初頭、日本はそれ以前の10年に苦しんだオイルショックから脱却し、豊かで便利な時代を迎えた。

1969年の東名高速道路開通に続き、1982年には中央自動車道、1983年には中国自動車道、1985年には関越自動車道が、1987年には東北自動車道が全線開通し、1988年には青函トンネルや瀬戸大橋が開通するなど、日本のモータリゼーションは拡大の一途をたどった。シートベルトの義務付けやドアミラーの解禁といった自動車周辺の環境変化も見られた。また、東京ディズニーランド開園、ファミコンブーム到来、CD(コンパクトディスク)の登場、ディスコブームなど、大衆のライフスタイルや価値観の変化が顕著となっていく。さらに、日本電電公社、日本専売公社が民営化されるなど内需も刺激を受け、1980年代後半は、不動産売買ブームに端を発したバブル経済が一気に頂点に向けて加速していく。

1980年に広島市は10番目の政令指定都市となる。

マツダは、1980年に5代目となるファミリアをフルモデルチェンジ。このFFファミリアの大ヒットに続けと、翌年にはルーチェ/コスモをフルチェンジ。同年、フォードブランドのマツダ車を販売するオートラマを設立した。マツダの主力車種であるカペラは1982年に4代目となり、1983年にはマツダ車の累計生産1,500万台を達成した。1984年に東洋工業(株)からマツダ(株)へ社名変更すると、同年12月には山本健一氏が社長に就任。1985年は2代目サバンナRX-7、6代目ファミリアにフルタイム4WDモデルを追加し、スポーツモデルの充実を印象付けた。1986年にルーチェは5代目となり、人気4ドアセダンとなった。

トライアンフ・スピットファイアを試乗する山本社長

RX500ショーカーと福田(2011年)

プロ野球の話ばかりでライトウェイトスポーツの話はしませんでしたが、山本さんが非常に上機嫌だったことをいまでもよく覚えています」。

またこの時、彼は山本に「是非一度トライアンフ・スピットファイアに乗ってみてください」と提案。後日小早川隆治率いるマツダ広報部の手配で、山本は箱根で同車の試乗を実現している。

その後、山本の推挙もあり、ボブは1981年にカリフォルニア州アーバインにあるマツダノースアメリカ(MANA)のR&D部門「マツダリサーチセンターアメリカ(MRA)」に入社し、商品企画部門においてLWSの商品化を目指すことになる。

山本健一、「自動車文化論」を発表

一方山本は、1984年11月にマツダの代表取締役社長に就任。翌1985年の年頭所感として、「今やクルマは人々の幸福や心の豊かさに深く関わりを持っている」、「マツダのクルマは常に機能的で個性的な美しさをもたねばならい」という「自動車文化論」を全社員に向けて発信した。また、同時期に山本は、人間の感性という論理的に説明しにくい反応を科学的に説明しようとする

故・山本健一　元マツダ会長

「感性エンジニアリング」なる言葉も創出している。その数年後にロードスターは多くの関係者の努力と情熱によって開発が進められ、最終的には経営会議で商品化の承認を受けることになるが、それはまさに山本が唱えた「自動車文化論」を象徴するクルマのひとつが生を受ける瞬間でもあったと言えよう。

デザインの福田、マタノがLWS推進を後押し

1983年、ふたりの男がMANA/MRAに集うこととなった。ひとりは、マツダ本社のデザイン本部から駐在員として送りこまれた福田成徳であり、その後デザイナーのトム・マタノ(俣野努)がボブ・ホールの手引きでMRAに招き入れられている。福田はのちにマツダのデザイン本部長となる人物で、1970年の東京モーターショーでマツダスタンドの主役を務めたコンセプトカー「RX500」(10Aロータリーエンジンをミッドシップ搭載したスポーツクーペ)をデザインしたことでも知られている。マタノは東京生まれの生粋の日本人でありながら、アートスクール卒業後、GMやBMWなどで手腕を振るった国際的なカーデザイナーである。情熱家のふたりは、アーバインのロータリーエンジン再生工場の片隅にデザインスタジオを作る計画を進めながら、ボブが提唱するLWSコンセプトを提案にまとめるプランニング作業を実行した。

マタノは、「山本社長が提唱する“感性エンジニアリング”に沿ったデザイン思想とは一体何なのかを連日のように福田さんと議論し、案を練りました」と当時を振り返る。福田も、「山本さんには、“日本はこれまで欧米の真似ばかりをしてきた。日本独自のモノづくりに挑もう”という思いがありました。なので、私たち

は日本的なデザインを提案したかったのです」と語っている。このふたりが行き着いたのは、「ロマンチックエンジニアリングとトキメキデザイン」という考え方である。動物のしなやかな動き、日本の伝統的な美意識を取り入れる、リフレクションの美など、その要素は現在のマツダ魂動デザインの考え方とよく似ている。たまたまMRAに山本社長が立ち寄るというので、福田とマタノはこのデザイン思想を社長の前でプレゼンテーションして見せた。また、マタノは後述する自走式LWSプロトタイプ「V705」のデザインを、同僚のアメリカ人デザイナーのマーク・ジョーダン、台湾人のウー・ハン・チンとともに仕上げている。

当時を振り返って、マタノは次のように語っている。「デザイナーとしてMRAに入社しましたが、このプロジェクトでは、私はデザインよりもスポーツカーとはどうあるべきかのコンセプトを考え、まとめることに専念しました。その基本コンセプトは、“ときめきの世界”というメモとして残してあります。例えば、ときめくクルマとは、高速道路でスーっと追い抜かれた時にハッとするクルマ、テレビドラマの中で主人公が乗っているかっこいいクルマなどです。なんというクルマなのか知りたくなる。自分が運転している姿を想像したり、そのクルマがある生活を空想したりする。ある日、そのクルマの名前がわかり、ディーラーに行って自分の目で確かめたくなる。ここまでが購入前の行動ですが、実は手に入れた後のライフスタイル提案が重要だと考えました。愛車に家族や友人を乗せて家に戻り、ガレージにクルマを止めた時に“おやすみ”と声をかけたくなるようなクルマ。それでも最後に寝る前にもう一度コクピットに座ってみたくなるんです。毎日通勤に使っていても、時間を作って山道を走りたくなるようなクルマ。遠くに出かけて日常と違うシーンに置いた時、その光や反射によっていつもとは違う美しさを発見できるクルマ。時が経てば家族の状況が変わるでしょうし、やむなく手放さなければならないこともあるでしょう。それでも思い出は残るし、子供の手が離れたらまた同じクルマを手に入れてレストアしようと決意する、そんなクルマにしたいと考えたのです。いよいよ30周年を迎えるというのは、当時は想像できませんでしたが、長い間ぶれずにポジショニングを守り続けてくれたことは本当に嬉しいし、初代の先行開発に関わったものとして幸せに思います」。

マタノは現在、カリフォルニア州サンフランシスコのアカデミー・オブ・アート大学工業デザイン学部で教鞭を執っている。

81歳となった福田
（2019年4月）

マタノの愛車は1.8 Lエンジンを搭載する1993年式ミアータ

愛車1990年式Vスペシャルの走行距離は41万kmを超える

サンフランシスコアートスクールのマタノオフィスにて

1st-GENERATION ROADSTER

第2章 | 初代NAロードスター

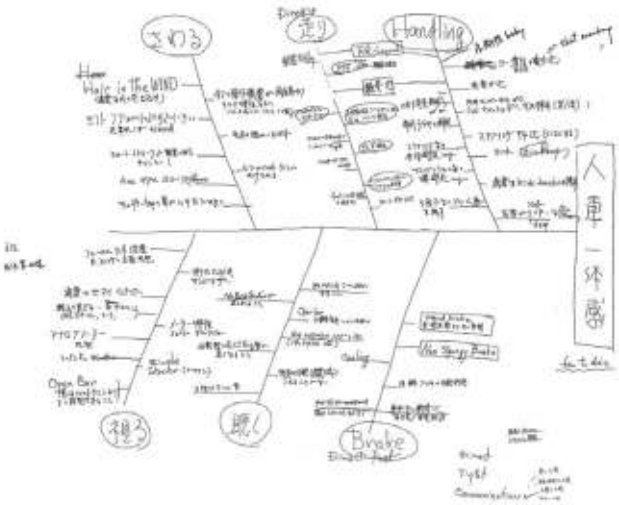
1989年9月、事前に人気が沸騰した「ユーノスロードスター」(NA6CE型)は、予定通り予約会で商談が成立したオーナーの手元へ、次々と手渡されていった。同年に日本国内だけで9,300台をデリバリー、アメリカを主体とした海外マーケットには約34,000台が出荷される人気車となった。翌1990年は96,000台、1991年にも63,000台を生産するなど、長い間新車効果が続いた。

その間、ロードスター/MX-5オーナー有志による愛好クラブが世界各国で自然発生し、クラブミーティングや合同ツーリングなどのイベントが自主的に開催されている。

1990年代のマツダは、1990年に20B型3ローターエンジンを搭載したユーノスコスモを発売すると、1991年6月にルマン24時間レースでマツダ787Bが総合優勝を果たし、同年9月にはアンフィニRX-7を発売。1992年にはV6型2.5Lエンジンを搭載したMX-6、軽ミッドシップクーペであるオートザムAZ-1など多数の新型車両を発売した。

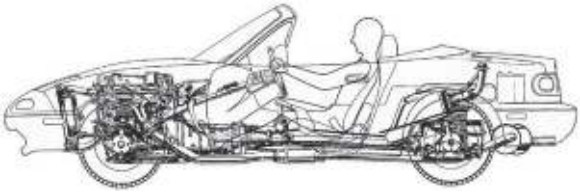
1990年代前半の日本はバブル経済に沸き、あちこちで大規模な商業施設や観光開発が盛んとなり、市民生活も豊かになった。一方、その後、株や不動産投機の急速な減退を機に、一気に反転不況となる。販売チャンネル拡大と商品拡充を進めてきたマツダも、1995年を境に縮減に転じ、1996年には資本提携先の米フォードが出資比率を33.4%に引き上げて、事実上フォードの傘下となる。同年6月にヘンリー・ウォレス社長が就任した。ユーノスチャンネルやアンフィニ店はマツダまたはマツダアンフィニに統合された。

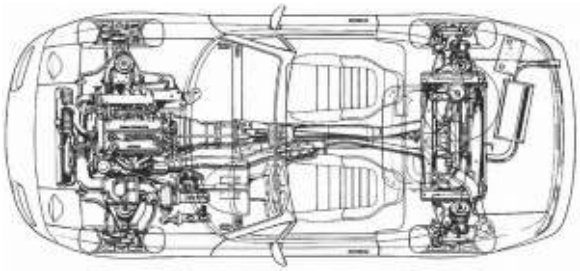
一方、オートフリートップ装着車が人気を呼んだボンゴフレンディや自由形ワゴンのデミオ、新型カペラワゴンなど新機軸商品を発売し、業績回復に努めた。1998年には、モデルチェンジした2代目ロードスター(NB6C、NB8C)を発売した。



ロードスターのパッケージング

NA型初代ロードスターのボディサイズは、全長3,970mm、全幅1,675mm、全高1,235mmでホイールベースは2,265mmである。ライトウェイトスポーツの真骨頂である軽快で素直な操縦性を実現するため、ヨー慣性モーメントの最小化と前後重量配分の最適化が図られている。エンジンや45L燃料タンクなどの重量コンポーネントは可能な限りホイールベース内に収めるとともに、アルミ製のボンネットフードやラジエター、軽量バッテリーなどを採用。前後のオーバーハングを軽量化し、2名乗車時に50：50の前後重量配分になるように設計されている。また、個々の部品を軽量化するとともに、重心位置を下げるためにレイアウトにも細心の配慮が施されている。





ときめきデザイン

初代NAロードスターのスタイリングは、スポーツカー本来の目的である気持ちよく走るための機能を優先させ、無駄のないジャストサイズを求めて開発されている。当時マツダ社内で提唱された「クルマはもっと心ときめくものではならない」という「ときめきのデザイン」は、日本らしい美しさを求めたもので、線に頼らない光と影のリフレクションをデザインの根幹としており、この考えは現在のマツダ「魂動」デザインにも継承されている。

エクステリアのデザインには、日本の古典芸能である能面にみられる輝き、張り、緊張感を取り入れている。ボディは全体が連続した曲面で構成されており、どこをとっても独立した面を持たない。オープン走行時のコクピットへの風の巻き込みを適正化させるため、フロントウインドーの傾斜角、サイドアウターミラーの形状、大きさ、位置などを検討し、最適化を図っている。リトラクタブルヘッドランプは、1985年に発売されたFC3S/3C型サバンナRX-7と同様、当時のマツダのスポーツカーアイデンティティでもあり、また視認性の高いリアコンビランプとハイマウントストップランプなどが特徴的なテールエンドを造形している。発売当初のボディカラーは赤、青、白（クラシックレッド、マリナーブルー、クリスタルホワイト）の3色のみで、日本市場にはシルバー（シルバーストーンメタリック）が追加設定された。

モデルサイクル期の変遷

1989年9月～1997年12月

「ユーノスロードスター」新発売

1989年9月1日発売

【価格】 1,700,000円

マツダの販売組織として(株)ユーノスが1989年9月1日に営業を開始。同時にスタートした全国の「ユーノス」特約店で「ユーノスロードスター」を発売した。機種は、5MTの標準車のみ。車重は940kg。外板色は、クラシックレッド、マリナーブルー、クリスタルホワイト、シルバーストーンメタリックの4色を設定。オプションのDHTは、クラシックレッドかブラックの2色を別途オプションとして用意した。パワーステアリング、パワーウィンドウ、MOMO製本革ステアリング、14インチアルミホイールがセットとなったスペシャルパッケージがセットオプション(税別150,000円)となっていた。月間販売計画は、1,000台。

ユーノスロードスター「Vスペシャル」発売

[機種追加] 1990年7月26日発表　8月25日発売

【価格】 2,122,000円～2.347,000円

【仕様】ユーノス創業1周年を記念して“ユーノスロードスター「Vスペシャル」”を機種追加。独特の濃緑カラー(ネオグリーン)の外板色とシート、ドアトリム、シートベルトなどの内装にタン色を組み合せた。本革シートや木製パーツの採用により、より上質で落ち着いた大人の味わいを持つクルマとなっている。従来オプションであったパワーステアリング、パワーウィンドウ、14インチアルミホイール、CDプレーヤーを標準装備。ステアリングホイール、シフトノブ(5MTのみ)をNARDI製ウッドパーツとし、パーキングブレーキグリップには南米ベリー材ウッドを採用した。2色のみだったDHTに、新たにブルー、ホワイト、シルバーおよびネオグリーンを追加し、全外板色対応となった。

1989　1990　1991

「ユーノスロードスター」にオートマチック車を追加

[機種追加] 1990年2月21日発表　3月15日発売

【価格】 1,740,000円

【仕様】4AT(ロックアップ付4速オートマチック)仕様車。エンジンは専用チューニングが施され、最高出力は110ps/6,000rpm、14.0kg-m/4,500rpmに。車両重量は標準車+30kgとなった。月間販売計画を400台とした。

「J-LIMITED(サンバーストイエロー)」、「Vスペシャル“ブラック塗装”」発売

[特別仕様車および商品改良] 1991年7月30日発表　8月26日発売

【販売台数】 J-LIMITED 800台限定

【価格】 J-LIMITED　1,900,000円(5MT)
～2,095,000円(5MT DHT) 4AT は+40,000円
Vスペシャル“ブラック塗装” 2,157,000円(5MT)
～2,352,000円(5MT DHT) 4AT は+40,000円

【特別装備】 ユーノス創業2周年記念車として、「J-LIMITED」と「Vスペシャル“ブラック塗装”」の2車種を設定した。限定800台の「J-LIMITED」は、“サンバーストイエロー”特別専用外板色で塗装。イエロー塗色のDHTを用意したところ、注文が殺到し抽選となった。NARDI製ウッドステアリングホイール、同シフトノブ(5MTのみ)、ウッド製パーキングブレーキグリップを装備している。あわせて、「Vスペシャル」に“ブリリアントブラック塗装”を機種追加。これまでのネオグリーンに加え、ブリリアントブラックを外板色に加えた。この商品改良を機に、全車にトランクオープナー、シートベルトテンションリリーバー、オーディオ下部の小物入れを設定。一部機種に電動式アンテナ、運転席側パワーウィンドウのワンタッチ化、ディタッチャブルハードトップに熱線プリント・トップシーリングを追加採用している。標準車の4AT設定を廃止、ABS付車を設定した。

Vスペシャル“ブラック”

J-LIMITED

※価格はすべて消費税別

試乗会をハワイで行ったのですが、そこにマツダの試乗会としては初めてオーナーの方々をお招きしました。そうしたら、クルマを見て涙を流す人がいたんです。デザイナー冥利につきると感じました。

歴代のロードスター開発でやっている事は、ずっと同じです。開発に関わる人全員が、人馬一体を実現してお客様に笑顔になってもらおうと考えて必死にアイデアをもち寄っています。その上で、その時代の最新技術で作り上げていくんです。しかし、RHTのデザインはきつかったですね。こんなものをやりたいというエンジニアは、いとも簡単にソフトトップをハードトップに置き換えられると言いました。しかし、試作していくとリンクやモーターはかさばるし、ロールオーバーバーも避けなければならない。ルーフとユニットを全部ソフトトップの場所に収めようとするとその部分が分厚くなり、デザインはぶち壊しになってしまいます。ぎりぎりミリ単位で調整して、収まる軌跡が見えるまでが長かった。当初ソフトトップと同時に発売しようという話がありましたが、それらの解決に時間を要し、1年後の機種追加となりました」。

証言者たち

NBを超えるミラクルを起こしたNCロードスター

元NCロードスター開発主査

山本修弘

山本修弘は、かつてレース用ロータリーエンジンの設計に関わり、FD3S RX-7の開発にも携わっているエンジニアだ。スポーツカーのシャシー設計を専門とする貴島孝雄の要請で、2代目NBロードスターから開発チームの一員となった。その後、NCロードスターでは開発副主査を務め、2007年からは貴島主査の跡を継いでロードスターの開発主査に就任した。構想に8年かけて実現したNDロードスターでも主査として開発陣を率いている。2016年7月からはロードスターアンバサダーに就任し、国内のオーナーズクラブや世界各国のディストリビューターの要請でファンイベントなどに出席し、ロードスターオーナーやファンとの交流を続けている。また、初代NA型ロードスターのレストアプロジェクトではリーダーを務め、希望者との面談や車両の状態チェック、レストア完成後の試験走行までを担当している。NCロードスターの開発では、貴島の右腕としてプロジェクトの進行をサポート。開発当時の思い出を次のように綴っている。

「私は、マツダでロータリーエンジンの開発を22年間、そして、ロードスター開発を22年間担当してきました。特に直近の8年間は、4代目NDロードスターの開発主査を拝命し、商品開発をリードしてきました。そんな私にとって、ロードスターは「人生そのもの」なのだろうと思います。思えば、小学校2年生の時、近所のお兄さ

んに乗せてもらったオートバイのタンクの上で風を顔に受けながら走ったあの原体験が、ロータリーエンジンの開発からオープンカーであるロードスターを創るきっかけになっていたのだろう、と思えるのです。また、ひとりのNDロードスターオーナーとしてロードスターと共にカーライフを満喫しながら、ロードスターアンバサダーとしてNAロードスターのレストアサービスの仕事に携わっている現在の自分を見ると、ロードスターに恩返しをする、されるの両方を味わっているようにも思えます。

NCロードスターは、2002年に副主査として開発チームに参加することになりました。3代目NCロードスターは、衝突安全規制対応が強化される中、RX-8とのアーキテクチャーを共有する新しいプラットフォームを得て、新規開発となりました。側面衝突規制に対応するためサイドエアバッグの装着が必須となり、全幅が1.7mを超えてしまうサイズアップを余儀なくされています。クルマはやむなく5ナンバーサイズから3ナンバーサイズとなり、大きくなる車両サイズ、重たくなる車両重量の影響と欧米市場からのモアパワーリクエストも強く、2.0Lエンジンの搭載も必須となったのです。新しく採用したマルチリンクリアサスペンションは、チューニングに苦労したことをよく覚えています。

当時のマツダ開発トップは、フォードから派遣されていたジョー・バカーイさんでした。英国でベストハンドリングカーに選ばれたNBロードスターを凌駕するクルマにしなさい、ミラクルを起こすつもりで取り組むように、という厳しい目標設定の中、開発が進んでいきました。半年間にわたる徹底したサスペンションジオメトリーと挙動解析の結果、マルチリンクサスペンションのトー変化をミニマムにするジオメトリーとブッシュのチューニングで、初期のハンドリング目標は達成することができたのですが、コミットメントすることの厳しさを思い知らされたものです。バカーイさんにも「ミラクルは実現できたな」と言われました。NCロードスターのハンドリングは、発売2年後の通称NC2でフロントのサスジオメトリーを見直し、エンジンを高回転化すると、大きく進化することになります。英国のEVOという自動車雑誌で、「劇的に進歩した」という記事が出て溜飲を下げたものです。

一方、NA、NBともにライフサイクルは8年間でしたが、NCロードスターだけは10年の長きに及びました。そのため、2度目のマイナーチェンジを実施してNC3へと進化しました。ヨーロッパの歩行者保護規制に対応するため、ポップアップ式のボンネットフード「アクティブボンネット」の開発が必要だったからです。ダイナミック性能としては、ブレーキの戻しコントロール性と空力改善を行っています。このNC3のおかげで、2012年からの3年間の延命が可能になったのです」。

年表

1983年		ライトウェイトスポーツ検討開始
	11月	商品化先行検討プロジェクトが始動
1985年	10月	プロトタイプ車両が米サンタバーバラで走行し、商品としての可能性を実証
1986年	2月	量産化に向けたプロジェクトが承認
1987年	4月	米パサディナでユーザー調査（フォーカスグループインタビュー）を実施
	9月	マツダ社内でデザインフリーズ宣言
	10月	2シーターライトウェイトスポーツコンセプトカー「MX-04」を東京モーターショーに出品
1989年	2月	テネシー州ナッシュビルにて全米のマツダディーラーに披露
	2月	シカゴオートショーで「マツダMX-5ミアータ」発表
	3月	海外仕様「マツダMX-5ミアータ」量産開始
	5月	米国で販売を開始
	7月	「ユーノスロードスター」予約キャンペーンを開始
	9月	「ユーノスロードスター」発売
	10月	オーストラリアで販売を開始
	10月	東京モーターショーでグリーンカラー / タン内装仕様車を発表
	11月	第1回メディア対抗ロードスター 4時間耐久レース開催
1990年	2月	欧州（イギリス、オランダ）で販売を開始
	3月	4速オートマチック車を追加
	8月	「Vスペシャル」機種追加（ネオグリーン外板色 / タンレザー内装）
	10月	ロードスターファンによる第1回清里ミーティング開催
1991年	8月	特別仕様車「Jリミテッド」を国内市場で発売。800台限定
	8月	「Vスペシャル」にブラックカラーを追加。一部商品改良
	12月	株式会社M2営業開始。「M2 1001」発売。300台限定
1992年	8月	「Sスペシャル」機種追加。センソリーサウンドシステムオプション設定追加
	11月	「M2 1002」発売。100台限定
1993年	1月	特別仕様車「Sリミテッド」発売。1,000台限定
	5月	ロードスターファンによる第1回軽井沢ミーティング開催
	7月	商品改良。1.8Lエンジンを搭載、車体剛性の向上など。「VスペシャルタイプII」機種追加
1994年	1月	特別仕様車「JリミテッドII」発売。800台限定
	2月	「M2 1028」発売。300台限定
	7月	特別仕様車「RSリミテッド」発売。500台限定
	12月	特別仕様車「Gリミテッド」発売。1,500台限定
	12月	2代目ロードスターの検討開始
1995年	2月	特別仕様車「Rリミテッド」発売。1,000台限定
	8月	商品改良。ファイナルギアレシオ変更、軽量フライホイール採用、ECU変更など
1996年	1月	特別仕様車「VRリミテッド」を発売。A 700台 / B 800台限定
	12月	商品改良。国内市場はSRSエアバッグを全車に標準装備。 特別仕様車「B2リミテッド」発売。1,000台限定。「R2リミテッド」発売。500台限定
1997年	8月	特別仕様車「SRリミテッド」を発売。700台限定
	10月	東京モーターショーで2代目マツダ ロードスター発表
1998年	1月	初のフルモデルチェンジとなる2代目「マツダロードスター」発売
1999年	1月	特別仕様車「10周年記念車」を国内・北米・欧州・豪州向け世界統一仕様で発売。 全世界合計7,500台限定。国内500台限定
	10月	三次自動車試験場にて「ロードスター 10周年ミーティング」開催
2000年	1月	特別仕様車「NRリミテッド」発売。500台限定
	5月	「二人乗り小型オープンスポーツカー」累計生産世界一（531,890台）としてギネスに認定
	7月	商品改良。ロードスターとして初のフェイスリフトを実施、エンジン出力を向上
	12月	特別仕様車「YSリミテッド」発売。700台限定
2001年	2月	インターネットカスタマイズ専用車「ウェブチューンドロードスター」発売
	5月	特別仕様車「マツダスピードロードスター」発売。200台限定
	12月	モータースポーツ入門用ベース車両「NR-A」を機種追加 特別仕様車「MVリミテッド」を発売。300台限定
2002年	3月	3代目ロードスターの検討開始
	5月	第1回ロードスターパーティレース開催
	7月	商品改良。VSグレードに布仕様の幌を採用。ボディカラー追加など
	12月	特別仕様車「SGリミテッド」を発売。400台限定

「マツダロードスターの30年」刊行に寄せて

ロードスターの生誕30周年を記念して、MZRacingの三浦正人さんが記念本を執筆されると伺い、大いに期待し胸を膨らませて待っていました。そして、凄い本が完成し、驚いています。初代NAロードスター誕生の経緯から、NA、NB、NC、ND各世代にわたる開発ストーリーやキーパースンのインタビュー記事、日本のみならずグローバルレベルのファンミーティングやイベント情報など、更にロードスターが活躍する世界中のモータースポーツ活動をもカバーしている。グローバルにロードスターの世界観を網羅する素晴らしい愛読書として、多くのロードスターファン、マツダファン、いやスポーツカーファンに歓ばれると確信します。

私は、1995年のNBロードスター開発開始からロードスターとの付き合いが始まりました。NCでは副主査から始まり、主査の貴島さんの定年によって、NC2から主査を受け継ぎました。ND開発では、オールニューとなるFRプラットフォームの段階から商品主査を務めました。ND開発は8年間という通常より長い開発期間となりましたが、その分、充分な技術開発を行って商品力を高め、「愉しい走り」を造り込むことが出来たことは、私にとって幸運だったと思います。

私は、これまでにファンミーティングに出かけては、ファンとのコミュニケーションを大切にしてきました。NB、NCの時代には、商品への質問や注文を多く受け取りました。NDの導入からは、お客様よりロードスターとの生活の様子を多く聞くようになりました。あるお客様は、「私は通勤にNDを使っています、朝の出勤は10分間ですが、帰宅には1時間掛っています」と話してくれましたし、「NDを買って本当に人生が楽しくなりました。彼女とのドライブが楽しみです」などとおっしゃる方もいます。ある会社役員の方は、「ロードスターを購入して休日に洗車していると、近所の方から話しかけられるようになりました。また、休日になると息子が里帰りするようになりましたよ」と、楽しそうに話してくれました。本当に、家族の一員のようにロードスターとの生活を楽しんでいることを聞くと、本当に嬉しいばかりです。

初代NAロードスターから続く、「だれもが、しあわせになる。」というカタログの一節は、正にロードスターとお客様の関係性を示し、「ロードスターと共に人生を楽しむ」という私達の願いを、お客様に体現していただいているように思います。ロードスター30周年を記念したこの「マツダロードスターの30年」が、お客様と共に「人生を愉しむ」ことを未来に届ける、絆の一冊になることを願っています。

2019年秋
マツダ株式会社商品本部
ロードスターアンバサダー
山本修弘

本書完成までの経緯

まずは私とロードスターの出会いについて説明をさせていただきたい。

私の良き友人のブライアン・ロング氏と初代のロードスターについて語り合った時のことだった。英国人の彼は自動車史に関する著作を多数発表し、国内外で活躍している数少ない歴史考証家の一人だが、「ロードスターのことをなぜ日本人は適正に評価しないのか？」「信頼性の高い、ハンドリングに優れたライトウェイトスポーツカーは他にないし、海外では高く評価されているのに……」という。私も、もちろんロードスターの人気や運動性能の良さは理解しているつもりだったが、彼の言葉に、改めて新鮮な衝撃を受けた。そしてロードスターについての本を世に出したい、という強い思いを抱くようになった。

その後まもなく、マツダRX-7（二代目カブリオレ及び三代目）の開発責任者を務めた小早川隆治氏とブライアン氏の３人で会う機会を得たが、その席で小早川氏から「ロードスターの誕生には、平井敏彦さんの存在が欠かせない」と初めて教わり、平井氏と広島のマツダ本社でお会いすることになった。平井氏は自ら当時の開発メンバーの方々を招致してくださり、皆さんのご理解とご協力をいただきながら、書籍の制作を進めることができた。こうして2003年１月に上梓したのが弊社の『マツダ／ユーノス　ロードスター　日本製ライトウェイトスポーツカーの開発物語』である。

その後、関係者の方々との交流の中で二代目、三代目とモデルチェンジを重ねるロードスターは、初代の平井敏彦氏から貴島孝雄氏、山本修弘氏等へと、それぞれの開発責任者に「人馬一体」などの重要な開発思想が脈々と引き継がれていることを知った。私の知る限り、このように歴代の開発責任者が交流し、議論し、その開発思想をきちんと継承している例は日本車ではまれである。ロードスターが“2シーターのライトウェイトスポーツカー”の分野で世界一の販売台数を誇る名車になったのは、30年にもわたってそのコンセプトを貫き通してきたことが、最も大きな理由ではないかと思うのである。

そこで私はそのことをファンに伝えるために、四世代にわたるロードスターの開発経過などを一冊の本としてまとめたい、と何度も考えたけれども、これまでなかなか、その企画を実現することができずにいた。

しかし、このたび三浦正人氏の手で、初代から最新の四代目までのロードスターの魅力を見事にまとめた本を完成させていただくことができた。貴重な関係者の証言なども随所に折り交ぜるという他に類をみない内容で、これは三浦氏の筆力と、氏が今日まで築いてこられたマツダとの信頼関係、そしてロードスターへの深い愛情と情熱があってこそ実現できたことだと正直に思うし、ロードスターを愛する読者の方々には、本書が最良の一冊になると信じている。私は出版人の一人として、自分ができなかった「夢」を実現してくださった三浦正人氏に、心からの感謝を捧げたい。

三樹書房　取締役社長

小林謙一

あとがき

本書を編み終えて、改めてユーノスロードスター/マツダロードスターの30年は、開発に携わった多数のマツダエンジニアやプランナー、マーケッターの方々のご苦労と情熱、国境を越えて世界に広がり、延べ100万人を超えたロードスターオーナー、ファンのみなさんの熱意に支えられたヒストリーだということを痛感しています。

私は2019年7月をもって60歳となり、社会人生活も37年目を迎えました。その年月は、まさにマツダLWSが最初に企画され、初代ロードスターがこの世に送り出されて4世代まで変遷してきたヒストリーとほぼ一致します。そんな因縁を感じていたところ、ロードスター30周年に向けたヒストリーを再調査する機会があり、取材を重ねていくうちに、この巨編ドラマをきちんとまとめておく必要があるという考えに至りました。

それを三樹書房の小林謙一さんに相談したところ、刊行のアイディアに快くご賛同いただき、RX-7(FD)の開発責任者などを務めた大先輩の小早川隆治さん、歴代のマツダロードスター開発を担当され、本書にもご登場いただいた山本修弘さんや同広報部の今井英貴さんからも後押しをいただいて、この記念本刊行のための追加取材をスタートしました。マツダOBの皆様、現役役員やエンジニアの皆様、ロードスタークラブオブジャパン(RCOJ)の水落正典代表や各地のオーナーズクラブの皆様などのお手を煩わせながら、貴重なエピソードや証言、関連資料、記録写真などを集めていくことができました。また、その流れで、マツダUSAやマツダヨーロッパ、マツダUK、マツダBELUX、マツダマカオ、マツダオーストラリアからも画像提供などのサポートをいただくことができました。お付き合いさせていただいているメディアの皆様からも助言や資料提供をいただき、深く感謝いたしております。

このように多くの方々のご支援をいただきながら、なんとかここまでたどり着きました。ロードスター各世代のオーナーの皆様全員が、本書に目を通してお楽しみいただけたら幸いです。また、マツダの現役の商品企画、車両開発の皆様には、次の10年も、その次の10年も「だれもが、しあわせになる。」クルマ造りを継承し続けていただけることを、心より祈念致しております。

2019年10月
MZRacing編集長
三浦正人

【 参考文献 】
『スピリット・オブ・ロードスター　広島で生まれたライトウェイトスポーツ』 池田直渡　プレジデント社
『マツダ/ユーノスロードスター　日本製ライトウェイトスポーツカーの開発史』 平井敏彦ほか　三樹書房
『MAZDA MX-5 MIATA TWENTY-FIVE YEARS』Thomas L. Bryant　MotorBooks
『Mazda MX-5 Miata The 'MK2' NB-series 1997 to 2004』Brian Long　Veloce Publishing

【 画像・資料提供 】(敬称略・順不同)
マツダ株式会社
Mazda North American Operations (MNAO) and US Miata club members
Mazda Motor Europe GmbH (MME)
Mazda Motors UK Limited (Mazda UK)
Mazda Australia Pty Limited (Mazda Australia) and Thomas Wielecki
Roadster Club of Japan事務局 (水落正典)、キューンミュージック
Tom Matano, Eugenio Cheng (Vangiek Motors/Mazda Macau)、Peter Gemoets (Mazda Belux)
Brian Long、Rick Weldon (Flyin' Miata)、Nicola Valeano 、Jim Kilbourne
前田育男、山本修弘、笠原哲、貴島孝雄、小早川隆治、前田保、今井英貴、小原健一(Ken Auto)、梶谷太郎、佐藤恵梨香
B Sports、麻生祥代、石田徹、成田颯一、中島美樹夫(水彩画)、Autosport、CG Archive、Car Watch、
三浦正人

【 編集 】
株式会社MZRacing

Special Thanks to 熊川明久(Tecmag)

三浦正人

1959年 神奈川県川崎市生まれ。東京都文京区在住。
1983年 中央大学商学部卒業後「株式会社マツダオート東京」に入社。
　　同年6月 新設された「株式会社マツダスピード」に移籍し、以後企画・広報を担当。
1991年 6月 ルマン24時間レースにてマツダ787Bの総合優勝に立ち会う。
1997年 8月 マツダスピードを退社し、PR企画会社「有限会社ヴィテス・ジャパン」を創業。
2010年 11月 「株式会社MZRacing」を友人3名と設立。
　　マツダ車のモータースポーツ活動取材を本格稼働し、現在に至る。
趣味はランニング(フルマラソン12回出場)、スキューバダイビング、ギターを少々。
愛車はロードスターRF、CX-3、ハーレーダビッドソンXL1200(1999年モデル)。

マツダロードスターの30年

著　者　三浦正人
編　者　MZRacing
発行者　小林謙一
発行所　三樹書房
URL http://www.mikipress.com
〒101-0051 東京都千代田区神田神保町1-30
TEL 03(3295)5398　FAX 03(3291)4418
印刷・製本　シナノ パブリッシング プレス
©Masato Miura/MIKI PRESS　三樹書房　Printed in Japan