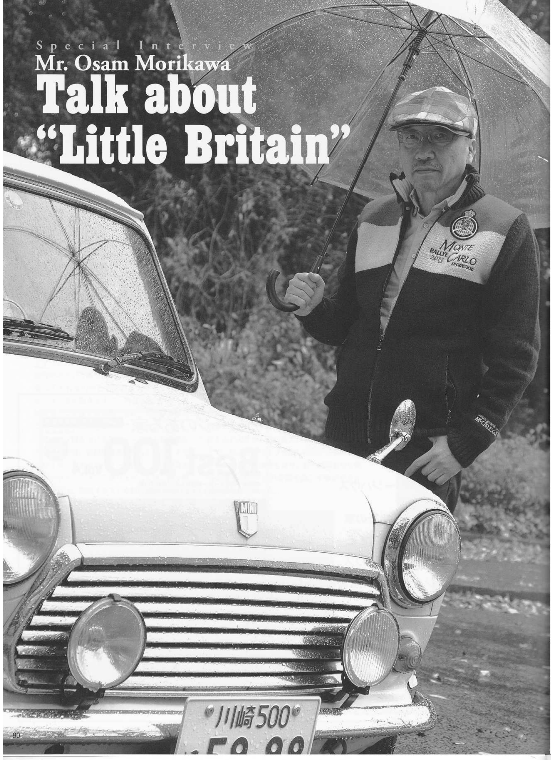
Special Interview

Mr. Osam Morikawa

Talk about "Little Britain"



In the last half of 1980's, the name of Mini had been recognized more widely in Japan, and many Japanese knew the presence of this small car. This cute car, imported from afar across the sea, made remarkable sales in Japanese market. If we define initial decade as the golden era of "Epoch making", next decade could be called the golden age for many freaks in Japan. In this issue, we report the special interview of Mr. Osam Morikawa, who was in charge of sales planning as an importer, about the history of the birth of 1.3L model, promotion strategy, and what is the motivating force to line up the special model for Japanese spec.

コンペティタは最新のクルマたち

いちばん小さい「プレミアム」

The smallest "premium"

1980年代後半、ミニは我が国日本での認知度を一段と高め、多くの人たちが『ミニ・クーパー』の存在を知った。海を渡って遙か遠くからやってくる可愛らしい外国車は、瞬く間に国内セールスを伸ばしていく。ミニ史上、初期の10年をエポックメイキングな黄金期とするなら、終盤の10年間は日本の多くのファンにとっての黄金期だったと言えるだろう。今回のスペシャルインタビューは'90年代にインポーターで販売企画を担った森川オサム氏に伺う。1.3モデルの誕生とプロモーション、そして最終モデル・ジャパンスペック誕生の原動力とは何だったのか。

Text/Motoharu GOALIE TASHIRO（田代基晴）　Photo/Junichi OKUMURA（奥村純一）
Cooperation/Turini Inc.（取材・写真協力／チュリニ・インク）

さて、2回目となるTalk about a Little Britain。お迎えするのは'89年に入社し、ローバージャパンの販売企画のセクションで'90年代を過ごした森川オサム氏である。では、早速。'90年代を目前にして、入社した当時のミニを取り巻く環境とはどんなものだったのだろうか。

「当時のラインアップはミニ、モンテゴ、スターリングしかなかった。それでは苦しいのでプジョーもやっていた、そんな時代。ミニが筆頭の稼ぎ頭だったのは間違いないですね」

直前の社名はエーアールジェイ。つまり、オースチン・ローバー・ジャパンの頭文字だ。プジョーなどの販売も範疇にしていたので、ローバーという呼び名は使わなかったのだという。それがローバー・ジャパンと変更になったのは、販売の動向に変化があったからだろうか。

「マーケティングの人に聞いたら、日産がBe-1を販売したときに、どのメディアもこぞって"ミニみたい"と表現した結果、今までミニを知らない、マニアではなかった人まで存在を知ったんです。だからローバージャパンは一銭も広告宣伝費を使うことなく、ミニが売れるようになった。Be-1人気にあやかって広く一般大衆にまで浸透しましたね」

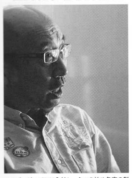
通常、ブランドやアイテムを広く知らしめるためには莫大な広告費予算が必要になるのだが、それを漁夫の利、Be-1が話題になればなるほど、Be-1が宣伝すればするほど、ミニは広く知れ渡っていった。それまでのミニといえば、マニアの人が覚悟を持って購入するタイプのクルマだったはずだ。それが、従来とは全く異なったマーケット、女性層然り、年齢層も広くなり、好調に販売数を伸ばしていったのである。人気のエクスプロージョンの要因が他車、しかも国産車のいちモデルにあったとは、なんともはやである。Be-1は'85年の東京モーターショウで展示され、'87年に販売されている。向かう'90年代への大きな弾みになった。

当時のラインアップはミニ1000で、オートマチックとマニュアルで販売、日本製ユニクラのクーラーユニットと日本の周波数に適合するラジオを国内で装着していた。道交法に適合させるちょっとした改良を含め、日本へのアジャストは当時のインポーターの大切な仕事だったと話す。

「例えば、リアの3色コンビネーションテールランプ。もともとの作りが少々雑で、光が漏れて3色が分離できなかったんです。日本ではそれが許されない、厳しいんですね。アルミ板で隔壁を作って装備していました。当初はヘッドランプのシールドビームも部分的に黒くマスクをして適合させることもしました」

当時は各国のルールに隔たりがあり、輸入車の適合は苦慮した時代である。その差はだんだんと改善されていくのだが、'80年代から'90年代にかけては、その端境にあったと言える。ハーモナイゼーションと称して、メーカーや団体が日本政府に交渉して規則の擦り合わせがそこかしこで行われていたわけだ。アメリカは非関税障壁を掲げてプッシュした。そのパワーは強く、ヨーロッパメーカーもその恩恵を受けていたと言えよう。そうして、だんだんとクルマ作りのレギュレーションが世界的に合わされていったのだ。要するに、グローバルメーカー、グローバルカーの発想だ。余談ながら、日本も当然同じようなことをやってきて、いまだに日本車だけはウィンカーレバーが右側に装着されるのは、世界の特例なのである。

話題を戻そう。当時、ミニの総生産の中で日本の輸入が占める割合が大きくなり、最終的には日本での販売数が本国を抜いて逆転することになる。そういった状況にあっては、本社サイドも日本の主張を聞いてくれるようになっていった。やはり実績がものをいうのはどの世でも同じである。日本のインポーターも多くの面でやりやすくはなってきていて、1.3Lへの排気量アップについても、日本からのモアパワーの要求が通ったということだ。排ガス規制が厳しくなるとパワーが落ちてしまう。日本では排気量が大きい方が売れるので、1.3モデルをリクエストしたのだ。その結果の第一歩こそが、キャブクーパーの限定モデル発売だったのである。と、ここまでは読者諸兄もご承知のことだろう。



ローバージャパンに入社し、ミニを始め各車の製品企画やマーケティングに携わってきた。インポーターの視点で話す往時のミニの状況はとても興味深いものだった。

'90年に登場したERAターボは英国発信。日本からのモアパワーの要求に応えるように登場を果たしたのが1.3クーパーだ。キャブレータでスタートした1.3Lモデルはインジェクションとなり、モデルの主流になっていく。

ところが、本国の方では困った問題が出ていた。ローバー本社としては、実のところミニの生産はそろそろ終了させたかったのである。が、日本の主力商品はミニだ。社員の中ではローバージャパンではなくてミニジャパンじゃないか、と揶揄するような現実だったから、間違ってもミニの生産をやめてもらっては困る。ローバー本社としてはやめたいのに、日本から要求が来るからやめられない、といった捻れた状態になっていたのである。それはあからさまに言われ、結局は継続を条件にノルマとして販売数を課してきたという。

そういった状況は様々に伝播し、例えばATのギアボックスにも同じような問題が起きた。ギアアッセンブリのメーカーが本社に対して生産終了を告げてくるのに対して、日本からは必ずATが必要である、と要求する。そうなると本社は調停を計りつつ、ギアメーカーが出してくる年間最低ロットを販売台数のコミットとして日本に突き付けてくる。

日本では車輌の販売数を予想しセールスの計画を立てるのだが、それよりも確実に多い販売ノルマを課せられる。それを承諾しないとミニは生産終了、AT設定は終わりだ、と脅されてしまうのだから始末が悪い。インポーターとしては、手を尽くして販売するしかない。これは、マニア路線とは全く異なる販売戦略を取らざるを得ないのは仕方がないことで、限定車やキャンペーン、広告戦略と販売努力を重ねてきた。

ミニの販売継続の裏舞台ではこんな攻防が日々繰り返されていたのである。ローバージャパンのスタッフの名誉のためにひと言添えておくことにするが、ミニへの関わりに生活がかかっているとはいえ、森川氏を始め自身が接した方々は、みんなミニが好きだった。

こういった状況はけっして悪いことではない。むしろ結果的にみれば、ミニの販売継続の直接的な要因なのだから歓迎すべきことなのかも知れない。

「要求の応酬というわけではないですが、日本がATをそれだけ販売コミットするのだから、条件として"P"を付けろ、とカウンターオファーをするわけです」

確かに、お互いの主張に折り合いを付けるのがオトナなやり方だ。これで溜飲が下った。英国主導のプロダクツで、パーキングレンジを付加し、セレクタレバーにイルミネーションが装備されることなど絶対にあり得ないだろうと思っていたからだ。1.3LになってATギアボックスがわずかながら仕様が改善されたのも、これで頷ける。

「日本でミニが生き残るためにできることは、何でも本国に向けてアプローチするしかない状況でしたね。取り巻くコンペティタは最新の自動車だし、販売するターゲットはマニアの域を大きく超えて、一般市場に向かざるを得ない台数になっていましたから…」

となると、当時ローバージャパンからのリクエストはもっともっと多岐に渡っていたことだろう。おそらく、5速トランスミッションも要求していたに違いない。他に実現できなかったことなかったのか、と聞くと、最後までトライしながらも、果たせなかったのはパワーステアリングだという。当時、日本の軽自動車に使っている電動パワステユニットを本社に送って、とにかく付けて様子を見ろ、と繰り返したという。確かに、スペシャルショップレベルでは装着の実例もあったし、時代的には自動車に標準で装備されるべき機能となっていた。とは言っても、メーカーのレベルとなると、そう話は簡単に済まないらしい。

「部品や構造、強度などに関する認証も含めて、クリアするための条件やエンジニアリングコストが膨大になるために、容易く進むものではないんですね。本社は実現するまでの開発費がいくらいくら、クルマに取り付けるとコストと値段がこれだけ上がる、それで、いったい何台販売を伸ばしてくれるんだ、とね。ついぞ、実現は叶わなかった」

では、達成できたことはあるのだろうか。森川氏に脚色なしで話して欲しいとリクエストである。すると驚きの事実だ。

「ヘリテイジカラーのリクエストも日本からだったんです」。ヘリテイジカラーとは'90年代にラインアップされたボディ色の中で、初期のモデルで使われていたソリッドカラーを復活させたものだ。サーフブルー、アーモンドグリーン、40周年のアイランドブルーなどが人気。「ソリッドカラーの再販は大筋で実現できたものの、本国サイドでは当初から古臭い色は好まず"そんな色を塗ることなどあり得ない"という始末でした。結局、当時の雰囲気は出せたものの、ペイントは新配合。ビビッドなヘリテイジカラーになってしまった」と言う。同時に内装色も含めたカラースキームを作っているのだから、大仕事だったのは頷けるが、それにしても英国人のメンタリズムは良く分からない…。

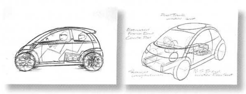
他にも、13インチロードホイールや大型オーバーフェンダーのスタイリングも実は日本オーダー。森川氏がにやにやと「オーバーフェンダーでドンッとやろうと…、好きなんだよね。ハンドリングはより重くなっちゃうけど、スポーツパッケージは良かったでしょ」と。確かにスタイリングは"新し旧い"魅力があった。おそらく、パワーステアリング実現も脳裏にあったに違いない。あては外れてしまったようだけれども。

'97年モデルと呼ばれる最終型には本国仕様と日本仕様のふたつのタイプがあった。それぞれの市場性によって求める装備が異なり、型式認定に関する多くの懸案事項を考慮して、決められたという。ゆえに、本国の最終リミテッドモデル、4種の正規輸入は成されなかった。

「販売数を伸ばした日本市場のリクエストはラインアップを変える力を持った」

'97年のジュネーブショウで展示されたスピリチュアル。ローバーが提出した次世代ミニの第1案だった。イシゴニスがミニを生んだその革新的なスピリットに敬意を表し、新世代のコンパクトカーを模索したものだった。

'97年のモンテカルロ・ラリーの出走前パレードの先頭をACV30というコンセプトマシンが務めた。MG Fをベースに作られた車輌で、新型ミニへの移行を噂されていた時期だけにそのスタイルとパッケージは衝撃的だった。



「ニーズにマッチするジャパンスペックのミニはまさに小さなプレミアムカーだった」

「販売に苦労して無理な売り方をしました。ディーラーに苦労もさせたし、マニアの方々からの批判も多かったですね。でも、そのおかげで生産がかろうじて続いたんです。本国からはことあるごとに終わるぞ、終わるぞ、とプレッシャを掛けられながらも日本のために生産を続けてくれた。それが今のミニ・クラシックのマーケットを存続させているし、一方では新型ミニに繋がったのだと思いますよ。もしも、ミニブランドが継続せずにブランクが開いていたら、BMWはもっともっと苦労したでしょうね」と森川氏は言う。

'90年代中盤、BMWからローバー社に新型ミニのアイデアを3つ出せとのお達しがあった。提出したのは、採択されたR50、モーターショウでお披露目されたスピリチュアル、それともうひとつ。ローバーグループとしてはミニをリメイクするより、ミニの開発スピリットを受け継ぐスピリチュアルを押していた。が、結局は却下。R50になったという経緯がある。

結果的にはそれは良かったのかも知れないという。英国人は旧いものを大切にするものの、自分たちの良い部分に気付いていないことが多いのではないかと。外国からの観点の方が良いセレクトをすることは往々にしてある。それは、'90年代にミニを生き永らえさせたジャパンとの遣り取りにもあてはまるのだろう。彼らが思う以上に日本におけるミニ・クラシックの製品価値は高かったのである。

'90年代に販売数を伸ばしたことによって、型式認証を取得せよと運輸省から指導があったという。結果的には日本に赴任していた英国人エンジニアの活躍によって、ついに'96年に型式認定を取得した。そんな最近まで…と驚きの数字だが、ミニを延命させるためにも必至なプロセスでもあり、インポーターとして一人前になったということだ。この努力があってこそ、'97年モデルにSpiをキャリーオーバーし、AT、クーラー付きとしたジャパン・スペックを誕生させることができたのである。

返せば、本国の'97モデルであるツインインジェクション、フロントラジエータ仕様のミニを日本国内で型式認定するだけのバジェットは得られなかったということでもある。ミニ・クラシックの終焉は様々な思惑の中でヨーロッパ市場と日本市場がそれぞれの路を歩んでいたようにも思える。が、ミニの名を絶やさずに次世代に引き継ぐことが大きな命題になっていたことは間違いないのであろう。

ところで、もう一点、森川氏に聞いておきたい事柄がある。'94年と'97年のモンテカルロ・ラリー参戦のことだ。ローバージャパンサイドでもっとも関与が深かった当事者が森川氏だからである。'97年に至っては自身がエントリーしているのだから言わずもがなである。

「'94年はモンテカルロ初優勝30周年の記念行事ですね。本社の意向でミニをモンテに復活させたいと…。当時、日本はミニナンバーワンマーケットになっていましたから、当然日本からも関わって欲しいということでした」と森川氏。とは言うものの、単なるお祭りでこんなことはしないだろうから、日本に向けてのプロモーションとも勘ぐってしまう。日本チームのスポンサーがメディアのネコ・パブリッシングだったこと、そして英国チームのメインスポンサーが三和トレーディングだったことが理由。森川氏は深く話してはくれなかったけれど、穿ち過ぎか…。

「本社は37号車にパディ・ホプカークを乗せるというので、日本チームも対向しなければいけないから、101号車にはティモ・マキネンとポール・イースターの本当のコンビを選んだんですよ。結果はみなさん知っての通りですが、走りきっていればかなりの結果になったろうと思うと、ことさら残念ですね」

'97年はミニにとっては大きな変化が多発した激動の年。そのような中で再びモンテカルロに参戦したのは、ミニを取り巻く大きな流れの一翼だったのだろうか。

「'97年の参加オーダーは媒体露出を考えたのか、乗車メンバーにジャーナリストを乗せるようにとの指示がありましたからね」結果、選出されたドライバーは日下部選手。森川氏とは高校の同級生でラリー仲間という間柄だという。日下部選手のリクエストでナビゲータとして森川氏が乗ることになった。まぁ、話を聞いていると会社の意向はともかく、森川氏はラリーで走ることが大好きなのだな、ということが分かった。あまり裏話を聞くのも酷なので、残る時間はラリーの話に終始した。

「ラリーがスタートして、雪のSSなどでは総合46位、クラス1位となるような成績を残し、順調に進んでいたのですけどね、第5SSでスタートして500mくらい、右コーナーで橋があって、ブレーキングをしたとたんにクルマが右に吹っ飛んだんです。右側の石垣に衝突して橋の途中で停止。トラブルの原因はテンションロッドボルトが外れたこと。サービスのエラーでした。それまでクラス優勝が狙えるようなポジションにいたことが残念。競技というのはそういうものです…」

ミニで走ったのは'97年が初めて。だからこそ、かなり印象深く、感激したと話す。その後、ラリー・モンテカルロ・ヒストリックに行く切っ掛けにもなった。昨年2014年はミニの初優勝から50周年にあたり、ミニをフィーチャーした大会だった。もちろん森川氏はミニで走ってきた。ミニとモンテカルロ・ラリーの関係は半世紀を過ぎた今もなお連綿と生きている。世界を湧かせたミニのレジェンドは、おそらく永遠に風化することはないのだろう。

ミニがアクティブでいることが一番の望みだ。様々な場所で、様々なオーナーがミニをつないでくれればよい。当時を思うインタビューがそのサポートになれば幸いである。次号は寄りオーナーに近い視点から日本のミニを探ってみたいと考えている。

'97年のモンテカルロ・ラリーに参加したローバージャパンチーム。英国で仕上げられた事実上のワークスマシンを使ってのエントリーである。ドライバーは日下部選手、ナビゲータに森川氏が乗車した。結果はリタイヤとなってしまったが、多方面にミニの素養をアピールした。

これは昨年2014年に開催されたラリー・モンテカルロ・ヒストリックのシーン。森川氏がナビゲータでエントリーしている。50年を経た今でもミニの人気は高く、往時のラリーシーンでの活躍や、ミニは今でも現役で楽しめることをみんな知っているのである。

モンテカルロ・ラリー、'94年の大会に日本チームとして参加したときの車輌である。初優勝から30周年を記念してのプロジェクトで日、英、仏、伊の4カ国から出走した。こうして写真を並べてみると、ミニにはラリーシーンがよく似合う。