M2 VOICE



july
1993
vol.8

M2 9108

M2 MESSAGE

M2は、一昨年12月から「クルマの新しい価値創造」を目指して活動してきました。
この間に寄せられた多くの皆さんからの、肯定的、否定的意見、励まし、お叱り等の様々な意見を糧としてきました。
第1弾のM2商品「M2 1001」は我々の想像を越えて、多くの方々の支持を受け、また300人のオーナーの方々とは、いろいろな場面で交流を続けています。
今回のVOICEでは、これまでのM2作品の紹介を行います。
M2が、「クルマの新しい価値創造」にアプローチするための新しい視点と、手法をあらためてご理解いただければ、と思います。その原点は、自分が本当に欲しいもの＝きっと誰かが欲しいもの、にあります。その感性のつながりに、新しい価値の芽があるという発想を基本方針にしています。我々M2は、そのつながりをクルマの創り手と使い手とのダイレクトコミュニケーションの中に求め、その積み重ねによる「感動のある、クルマ・生活の提案」を目指しているのです。
M2では、生活者像をとらえる切り口として、例えば次のようなテーマを考えています。今回紹介するM2作品もこれらのテーマと関連づけながらご覧いただければ、と思います。
POWERFUL：高度化、複雑化した社会への反動から、プリミティブなものの力強さ、美しき、心地良さに魅力を感じる人々。
OFF：都市〜リゾート間のネットワークライフをアクティブに展開し、リゾートライフ、リゾート感覚優先の生活観で、都会におけるゆとりある日常生活を展開している新都会人。
GADGET：移動手段としてだけでなく、魅力的な玩具、アート的なものとしてクルマに価値を見出している人々。
INDEPENDENT：自分なりの生き方を確立し、生活を素直に楽しみながら、仕事も大切にしたいインディペンデントな人々。
ETERNAL：本当に豊かな家族生活のために、自然体でモノ／コトを志向し、実践しているファミリー。
従来の技術主導の商品開発でも、マーケティング調査主導の商品開発でもない、既存の常識や、制約にこだわらない、商品開発上の新しい視点を我々は発見していきたいと考えています。
そのために、閉ざされた研究所施設ではなく、常に生活者との接点となる建築空間を持ち、商品企画、開発、プレゼンテーションから販売まで一貫した活動を続けて行きます。
止まることなく動き続ける「都市」という環境の中で、新しいクルマを創りだすために。
今後とも、M2の活動にご期待ください。

M2 代表取締役専務　加藤昌勝

Contents vol.8 July 1993

3 | **ALL THAT M2**
M2開発車のすべて

10 | **M2 Driving School Part4**
最終回－安全への第一歩

12 | **M2 Interview**
梶本博司

16 | **クルマと公共性**
身体障害者用自動車を考える

18 | **Topics**
M2 1022 Concept Presentation Part 2 反響レポート

20 | **Report & Information**
from May to August

22 | **Letters to the Editor**
読者通信

23 | **Shop Information**
M2 GARAGE 自動車指南 vol.2

24 | **M2 SALON COLLECTION Preview**
パラダイス山元の夢の中のクルマたち

26 | **M2 STAFFS**
スタッフ通信

27 | **Editor's Postscript**
まだまだ



ALL THAT M2

人間にとって「クルマとは何であろうか?」
漠然とした疑問が、仕事がらか常につきまとう。
体が健康で元気な時は、ハイパワーのスポーツ・カーを御した満足感が高まるが、年老いた車イスの母親を迎えに行くと、車の使い勝手の悪さが非常に気になる。
車イスから乗り込もうとすると、摑む所すらないのが現状である。また、高齢者のくつろげる空間のあり方も、我々健康体と全く違うことも事実である。
自動車メーカーは「人にやさしい車を作ろう」と掲げていながら、なかなかそう成り得ていないところが多い。身障者を例に挙げたのは、我々開発者というのは、判っていないところが非常に多いということを言いたいからである。
人それぞれ「心の中にあるクルマ像」というのは全く違うのである。

M2は、そういった人々の心の中にあるモノを知り、具現化するという活動の中で、「人々にとってクルマとは何であろうか」という漠然とした疑問に解を得ようとしている。
現在はまだ勉強期間であり、そのレベルに達していないが、1001から始まったプロジェクトは、1029にまで達している。
今号では、1年半の成果となるプロジェクトの紹介をしたい。一部諸般の事情から紹介できないものもあるが、いずれ何らかの形で世に問う機会を持ちたいと考えている。また、「M2の企画車はいろいろあって何が何番だか解からない」という、VOICEの読者の方からのご指摘にも応えるため、7月よりM2全館を使って、現在完成している全プロト車の展示も試みる。
是非、ご覧になり、厳しいご意見をお聞かせ頂ければ幸いである。

M2 常務取締役　立花啓毅



1002 こだわりの逸品



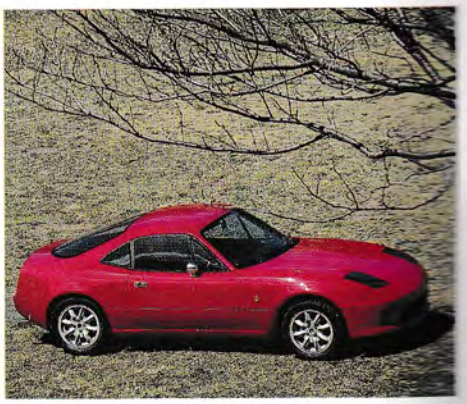
1001



1003 在りし日の1003



1005



1008



1005 WRCの1シーン!?



1008 このリアクオーターに、スポーツカーの魔力を感じてもらえ



1004 この花屋さん曰く、「これ置いていってください」。



1009 扱いやすいサイズが一番の売りです。



1006 長い直線路を豪快に駆け抜ける1006。



1006 迫力のリアスタイル



ることを確信して。



1009
扱いやすいサイズが一番の売りです。
こいつも、いまだに引合が多いモデルです。

M2 1001 （マルイチ）←（ ）内はM2社内呼称

1991年11月28日発表300台限定／予約開始、 1992年2月1日第一回抽選100台分、発売3月1日、6月26日第2回抽選200台分（1992年9月売り切り）

CONCEPT
「カフェ・レーサー」

世界の超一流部品を吟味し、超一流のチューナーが1台ずつ仕上げた「カフェ・レーサー」というバイクの世界がある。これはサーキットで速いだけでなく、それを所有する満足感をも実に上手く創りだしているのである。この1001もエンジン、サスペンションの性能向上だけでなく、所有する満足感を創り出した。それは、わずか数メートルで判る車体の剛性感であり、タイヤの接地感であり、エンジンの燃焼の鼓動であり、それらを表現した各ディテールである。そのためドライバーは、この車からの訴えに、応えるだけの力量が要求されるのである。（担当：立花、田中）

300人のオーナーの方々との、技術説明会、ドライビングスクール、日々の交流、そして街で見かけたときの嬉しさ。創った我々にも色々な形で満足感を与えてくれています。

M2 1002 （ビンテージ）

1992年10月30日発表／予約開始、発売1993年2月1日予約受付中

CONCEPT
「スポーツカー美学」

年配のご夫婦がなにげなく、しかも粋にスポーツカーを使うシーンは、若者にとってある種の憧憬である。モノは使う人と共にヤレていく美しさがある。それを味わって頂くべく、職人の造り込みで実現したのがこの1002である。（担当：小橋、立花）

実は1002は、3度目の仕切り直しでできた商品です。1度目はオーソドックスなグリーンのボディにタンの内装、2度目は、ガンメタのボディと、内装に黒木目をふんだんに使ったインパクトの強いものでした。

M2 1003 （マルサン）

92年1月M2ビルにて公開

CONCEPT
「艶」

1003は、可愛くて安くてあなたにも買えます、といった従来の女性仕様車とは一線を画し、女性にもオープンカー、スポーツカーの楽しさを伝えることを目指したプロジェクトである。レッドマイカのボディ色とのカラーコーディネートによるプロトは、完成度、訴求力、共に充分とは言えなかったが、女性の来場者の何人かには、賛同が得られた。まだ、何かあるはず、と想う。（担当：石川響子）

1003はもともと財布の軽い若者に、明るく楽しくそして手に入れやすい価格のロードスターを提供しようと始ま



1011 トラディショナル・ハイクオリティ



1010



1011



1010 実は、荷台に遊び道具が一杯詰まっていたりする。



1023



1012 ゆとりの空間



1015 ガルウィングを開けて



1022 新しい家族のために



1015
1019



Photo by TANAKA KIMIO

撮影協力：箱根ピクニックガーデン（0460-3-6885）フローリスト青山（03-5420-0051）

ったプロジェクトでした。そのコンセプトも、いつか実現したいと思います。03のプロトタイプは、何を隠そう、話題を振りまいている1008のベースに使用されています。本人曰く、「複雑な心境」

M2 1004 （ミニワゴン）

91年東京モーターショー出品
CONCEPT
ファッション性と使いやすさを追求したコマーシャルビークル

都会を走り回る車の、70%以上が商用車と言われている。このようなクルマ環境の中で、働く人が楽しくなり、そして街の風景をも変える、という意気込みで提案した。（担当：小橋、石川響子）

モーターショー後、ある花屋さんから、100台まとめて造ってくれないかと要望がありました。残念ながら、商品化には至りませんでしたが、想いが通じたことは、嬉しいことでした。

M2 1005 （スポルト4）

89年東京モーターショー出品
（当時の名前FAMILIA SPORT-4）
CONCEPT
エキサイティング・ロードゴーイング・レーサー

WRCを席巻する世界最速マシンを創るべく、シャシー、パワートレイン、ボディのすべての面で開発を進めたモンスターである。残念ながら、商品化は断念したが、今後のM2の商品の目標レベルとして、また、その過程は、商品開発のひとつの方策として、活かしていきたいと考えている。（担当：谷本）

久々の屋外での走行撮影。環境にも恵まれ、走り、音に感動。撮影の田中氏のシャッターも自然増加。やっぱり創りたかった、の想いが再燃しました。

M2 1006 （コブラ）

91年春スタイリングモデル、同夏プロトタイプ完成
92年よりM2ビルにて公開展示開始
CONCEPT
夢の逸品を具現化したロードスター究極進化版

V6 3000ccをボンネットに押し込み、「3速ホイールスピン」をイメージ。足回りはRX7から移植。ボディはほとんどFRPで、リベット止めが生々しい職人ワザの逸品である。（担当：谷本）

いまだに発売への要望がとても多く、この方向の究極の進化、夢の逸品として、いつか実現させたいもののひとつです。

M2 1008 （スポーツクーペ）

93年5月公開
CONCEPT
本格ライトウェウトスポーツクーペ

スポーツカーに青春を取り戻す作業の一つとして、コンパクトなサイズのクーペに込めた「熱さ」を感じて頂こうと、提案した。予想以上の好評価で、多くの方々から意見、期待が寄せられている。なるべく早く世の中に出すべく、頑張りたい。（担当：立花、住友）

単なるノスタルジーではない、スポーツカーへの熱い想いを表現しきれるデザインと機能。待っててください。

M2 1009 （コンパクトユーティリティ）

91年東京モーターショー出品
CONCEPT
タフ&カジュアル。洗練されたスタイルの都会派RV。パラダイスランナー/リゾートクルーザー。

今やオフロード4WDはかつての一部のマニアの乗り物ではなく、その利便性や視界の良さで、市民権を得たクルマとなっている。しかし多くのオフロード車は、大きく、重く、依然としてマニアの乗り物だった頃の姿から進歩していないのではないだろうか？ オフロード4WDの利点は取り入れながら、ボディサイズ、居住性、パワートレイン等を1から見直した次世代のオフロード4WDの姿を提案した。（担当：小橋）

4WD（JEEPタイプ）から乗用車へと近づけるのではなく、乗用車にオフロード4WDの機能面の利点を取り込むという形で、モノコックボディやサイズ等を考えたものです。これもいまだに人気が高く、昨今の4WDブーム（あえてブームと呼びます）の中にあったとしても、異彩を放つ存在だったと思います。

M2 1010 （フューザー）

90年RVショー出品
CONCEPT
ユーティリティとスポーティの融合＝FUSER

商品の多様化が叫ばれた80年代中後期、アメリカで認知されているスポーツピックアップを、日本のサイズ、環境に合ったものとして提案した。
スポーティで、4人乗れ、ジェットスキーも積める優れものである。（担当：川添）

01、02以外で、ナンバーを取ったのはこれだけ。
4月に車検が切れ廃車となりました。

M2 1011 （コスモ・ビンテージ）

本邦初公開
CONCEPT
トラディショナル・ハイクオリティ

宇宙的（未来的）イメージの斬新さを持つコスモに、Traditionalな味を付加し、メルセデス300CE、BMW850にぶつけるプロジェクト。外観は、フロント及びリアにしっかり感を出し、Cピラーを細くすることで、伸びやかさと広い視界を確保。インテリアは、素材、ディテールの吟味により、落ち着き、高級感を出した。（担当：田端）

実は、コスモには、これ以外にオープンの企画もありました。格納式ハードトップを持ち、ジャガーXJ-Sコンバーチブルを凌駕する企画でした。

M2 1012 （クラブハウス）

91年東京モーターショー出品

CONCEPT

インテリジェンスを感じる、メンバーシップ・カー

MPVの3列シート7人乗りの室内を、2列4人乗りのゆとりの空間へと改装。ソファ風本革シート、本木目のセンターコンソール、後席にはピクニックテーブルを配し、知的な力強さと、やさしさ、信頼感を感じさせるアメニティ空間を目指した。（担当：谷本）

92年初秋に、MPVオーナーの方々に、ご意見を聴く機会を持ちました。その一部は、1022の開発へも活かされています。

M2 1013 （リビング）

92年11月公開

CONCEPT

知的信頼を表現できるファミリーシップ・カー

1012同様MPVを2列シートに改装し、ファブリックシートによるリビングルーム感覚を目指した。1012のメンバーシップに対し、1013は家族をキーワードにし、楽しさ、明るさを感じる空間に仕上げたものである。（担当：谷本）

1012同様、1022の開発へも活かされています。

M2 1015A （AZ-1 WRC）

93年3月からM2ビル内にて公開

CONCEPT

スパルタン・マイクロスポーツ

1015Aは、WRC風のグラフィックデザインと共に、フロントスポイラー、ボンネット、ライト、リアスポイラーの形状を変更。発展形として、ハード（エンジン、足回り）のチューニングも計画中。（担当：市川）

1015は、AZ-1のスポーツカーとしての特性を活かしつつ、FRPの外板の変更を主とした、イメージの変化を楽しむ提案のシリーズです。

M2 1015B （AZ-1キャンバストップ）

93年5月よりM2ビル内にて公開

CONCEPT

ファッショナブル・マイクロスポーツ

ガルウィングのガラス部分をキャンバスとポリプロピレンに変更し、Tバーによるオープン走行を楽しめるものとした。（担当：市川）

AZ-1の前身、AZ550の3タイプ（89年モーターショー出品）は、現M2スタッフが開発に関与していました。

M2 1019 （エスプレッソ）

92年11月公開

CONCEPT

「FF SUPER SPORTS」RX-7を凌駕するFFスポーツ

限界付近でFF車が持つ特性を積極的に活かし、スポーツドライビングを可能にする、本格FF SPORTSの世界を提案することを狙った。
ユーノスプレッソの1800V6を2500V6に替えたプロト車は、昨年12月に筑波で実験走行したが、足のセッティングの熟成も足らず、まだまだ役不足であった。まだまだ悩む必要を感じている。（担当：田中、中野）

羊狼を目指したものです。筑波では、目標レベルには達していませんでしたが、本格FFスポーツへの手応えは得られました。

M2 1022 （ニュー・ファミリー・セダン）

92年8月より公開開発中

CONCEPT

ミニマム・フル4シーター・クルーザー
家族のためにホントに必要なこと

時には両親を誘って食事に行き、たくさん荷物を積み込みレジャーに行き、また、車イスを積むこともできる。そして、日常はゆったりと大人の足として使用する、本来あるべきファミリーカーの提案。（担当：田端、杉森）

92年8月のコンセプト展示以降、公開で開発を進めている。93年2月～4月には、1/4モデル、1/1レンダリング、コンピュータ・グラフィックによるデザインの展示とプレゼンテーショントークを開催。
スポーツイメージで捉えられがちなM2だが、ある意味では別の側面を、明確に示しているプロジェクトです。
p18-19のアンケート結果報告も参照ください。

M2 1023 （スーパー4）

92年夏公開

CONCEPT

ロード・ゴーイング・スーパー4

前出の1005のコンセプトを継承し、現実に販売可能な商品にすべく開発した。ファミリアのGTRをベースにトレッドの拡大、ボンネットのFRP化を行った。（担当：マツダ㈱M2推進Gr. 伊藤）

残念ながら、商品化には至りませんでした。某誌でのインプレッションで、「足回りの完成度は非常に高い」と評されただけに惜しいプロジェクトでした。

クルマ開発以外のM2の活動

M2 CI ナンバリングシステム

M2は「感動のあるクルマ・生活の提案」を目指す、実験工房。その活動はすべて「実験成果物」としてコードナンバーにより体系化されています。

M2 1001〜2999 クルマ創り

コンセプトがある程度固まったところで、プロジェクト番号を付け、そのまま車名としています。
93年5月現在、1001〜1029 これからも、創り続けます。

M2 3001〜5999 クルマ関連の商品開発

クルマをもっと楽しくする、その魅力をもっと引き出すハードパーツ（ex.シフトレバー、ホイール、ステアリング、タイヤ）をM2独自開発。主に、M2 GARAGEで販売しています。

M2 6001〜7999 クルマ関連以外の商品開発

上記以外の、服、灰皿、キーホルダー、ポスター等、クルマ回りの生活を楽しくする、身の回りの小物、グッズ類もオリジナルで開発。
これも主に、M2 GARAGEで販売しています。

M2 8001〜8999 イベント

M2の理念に沿った、独自企画のイベント活動を行っています。

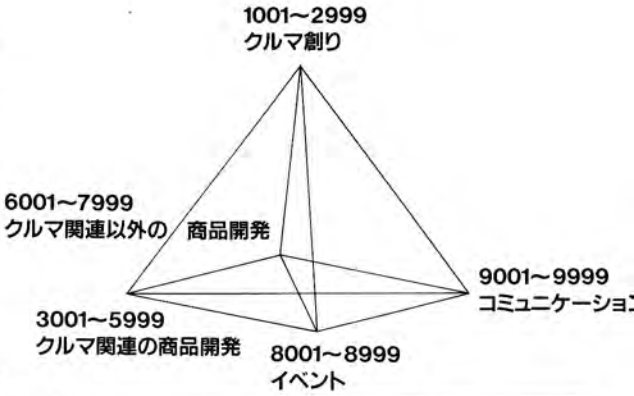
ex. M2 8001 THE M2 OPENING EXHIBITION 91.12
8002 KENGO KUMA EXHIBITION 92.5
8003 M2 1st ANNIVERSARY 92.12
8004 ALL THAT M2 93.7

8101〜 M2 CONCEPT PRESENTATION 91.12〜
担当者本人が開発車両に込めた想いを、使い手である一般の方々に対し、熱く語り、議論するイベント。

8601〜 M2 SALON COLLECTION vol.1〜 92.6〜
自動車ジャーナリスト、文化人、クリエイターの方々を中心に様々な分野の方々のこだわりを持った趣味のコレクションの展示。その感動を来場の方々と分かち合ってきました。

vol.1 千葉允（写真家） 複葉機写真展
vol.2 吉村國彦（タイムトンネル主催者） ビンテージバイク・コレクション展
vol.3 川上完（自動車ジャーナリスト） ミニチュアカー・コレクション展
vol.4 高島鎮雄（SUPER CG） おもしろカメラ展
vol.5 牧田哲朗（版画家） 板画＆ミニチュアカー展
vol.7 花岡弘明（写真家） 作品（写真）展
vol.8 河内恭久・河岡徳彦（マツダデザイナー） TIN TOY・MINIATURE CAR展
vol.9 池田"Bow。"和弘（画家） イラスト原画展
vol.10 田中希美男（写真家）・三重宗久（ジャーナリスト） MILLE MIGLIA PHOTO & ESSAY 2人展
vol.11 いのうえ・こーいち（自動車ジャーナリスト） クルマ趣味元年展

その他、小規模なイベントとして、M2 1001 OWNER'S EVENT（技術説明会、ドライビングスクール、ツクバミーティング）、MEMBERS' SPORTS（パラグライダー、乗馬、テニス、スキューバ等：現在休止中）等を行ってきました。



M2 MEMBERS

M2 9001〜9999 コミュニケーション

M2では、従来の送り手から、受け手への一方通行のクルマコミュニケーション（ex. TV CF）とは異なる、新しい手法を模索しています。原則として、マス媒体への依存を弱め、限定媒体、自家媒体による独自の情報発信により、受信力を高めた活動を行っています。

ex. M2 9101〜 M2 VOICE vol.1〜 隔月刊
M2 9201〜 M2 PAPER vol.1〜 季刊

上記のすべてのM2の活動は、クルマの使い手である生活者と、創り手である我々開発者の交流がベースとなっています。
特に、生活者の核として、本誌VOICEをお送りし、常に双方向コミュニケーションをとっている独自のネットワーク組織：M2 MEMBERS（93.5現在総数4500名）を有しています。

いかがでしたか。M2が何をしてきたか。何をしていこうとしているのか。少しでも、お解かりいただけましたでしょうか。
「何？ これ」と、いい意味でも悪い意味でも興味関心の持てたクルマはありましたか。7月から9月は、全館を使ってモデルのあるもの全車の展示を試みます。開発中止、中断しているものも多いですが、皆さんとスタッフとの議論のための素材として、また、それを次のプロジェクトへ活かすために、充分に価値のあるものだと思っています。ぜひM2に来場の上、スタッフに意見をぶつけてください。掲載しきれなかったモデルの話、裏話、なども聞き出してみてください。喝が入るような、厳しいご意見を期待しています。



M2 Driving school Part 4

最終回

安全への第一歩

今回は最終回ですので、今までの経過を整理し、コーナリングについて一部補足しましょう。

車をコントロールするということは、その車を自分の能力内に治めるということです。乗せてもらうのではなく、その車の能力を制することが、安全にも繋がるのです。

車の能力を制するためには、単なる『運転技倆』だけでなく、『精神力』とそして『肉体（体力）』の3本柱が必要です。

VOICE Vol.7でも触れているように、シューマッハが速いのも、かって零戦のパイロットが世界トップの操縦技倆を誇ったのも、精神力がそうさせているのです。

我々が万一、事故を起こしたとしても、精神と体を鍛えることによって、怪我をしないで済むケースが非常に多くあります。

マツダのドライビングスクール(社員対象)は常時、4～5人の専任教官が、毎日特訓を行っています。ここでは受講者を限界で走らせるため、一瞬の教官の指示遅れで、前輪がラフにつまずき、縦に回転したこともあるほどハードな訓練を行います。訓練車はロールゲージ、4点ベルトに消化器等、安全の配慮を行いますが、乗る側も、準備体操から始め、気合いを入れます。これが安全に繋がるのです。

マツダの役員もその訓練を受け、またサーキットでAライ講習を受け、大半の役員が、A、Bライを取得しています。

さらには、社内ジムカーナ大会という、社長から社員までもが競い合う大会もあり、安全運転に対する取り組みも、車を肌で理解するところから始めています。



さて、本題ですが、今までの経過を整理すると、

1. 運転姿勢は上半身が動かないよう尾てい骨をシートバックに押し込んで、奥深く座ること。そして肩とヒジの力を抜いて、ハンドルの上端を持って、わずかにヒジが曲がる程度までシートを前へ出すこと。
2. ハンドル操作は、10時10分から9時45分の間でスポークに指をかけ、しっかり固定すること。コーナーの手前では、切り込み分だけ事前にハンドルの位置を持ち変えて置くこと。もしコーナーで切りたす時には、送りハンドルで、しかも押し側の手が主体になること。
3. シフトはギアをエンジンの回転に同期させ確実に入れること。そのためにはダブルクラッチを使い、後輪にエンブレの負荷をかけないこと、クイックシフトは二の次です。
4. ブレーキは絶対ロックさせないこと。ABSのように、微妙なコントロールを身につけること。そうすると、パニック時にもロックさせずにハンドルで回避できるようになります。
5. コーナリング
   (1) 常にスロー・イン・ファーストアウトであること。
   (2) コーナーだけで速く走るのではなく、全体で速く走らせること。
   (3) そのためには、長時間高Gを保つこと。開発スタッフはテストコースやサーキットで、運転を見ずにタイヤのスキール音だけで運転技倆が判断できます。しっかり荷重移動を行ったスキール音と、低荷重で発生するスキール音は全く違う音です。荷重をのせてトラクションを掛けると、"ゴーッ"という低音が長時間続くため、耳だけで運転レベルがある程度判断がつくのです。
   瞬時に高Gを出すのではなく、長時間高Gを出すことが出来ると確実にタイムは向上します。
   (4) 車の行く方向に逆らわず、出来るだけ操舵しないこと。特にコーナー出口でのハンドル操作は、車の行きたい方向にハンドルを修正し、絶対にこじらないこと。これは前輪の抵抗を出来るだけ減少し、しかも後輪にパワーを掛けられるよう、車を直進方向へ向けるためです。
   (5) 前輪と後輪に同等の荷重を与えるようなスリップアングルを作ること。
   一般路でも前輪だけで曲がると、アウトにはらみ対向車が来てあわててハンドルを切っても曲がらないケースがあります。リアに荷重を与えすぎると当然オーバー・ステアになるため、適度なスリップアングルを自分でさがし出すことが大切です。

今まで4回にわたり、M2流ドラスクを説明してきましたが、これから技倆を向上させたいと思われる若い方々は、まず自分の技倆に見合ったできるだけ安い車を選び、自分で中古のタイヤを裏組みして、メンテしながら走ることです。

これが、車とのコミュニケーションであり、安全への第一歩です。

(立花啓毅)





M2 INTERVIEW

今回は、プロダクト・デザイナーの梶本博司氏。
発明デザイナーになりたいとおっしゃっている梶本さんは、
ユニークでウイットにとんだ作品を作りつづけている。
現在のプロダクト商品、そしてクルマのデザインについて、以前プロジェクトでご一緒し、
大ファンになってしまったM2の川添を交え、お話を伺いました。
少し関西弁まじりのおだやかな話し方をする梶本さん、
でもそのなかに鋭い指摘が隠されています。



Photo by YUJI IIJIMA

発明デザイナー志願

梶本さんは「発明家になりたい」そうですね。そのアイデンティティが出てきた理由から伺いたいのですが。以前はメーカーのデザイン部門に勤められていたんですよね。

梶本　企業での仕事はどんなに頑張ってもスタイリング志向が強いんです。形の作り方、決め方に基準がない。無難でいいんじゃないかというやり方をしている気がしたんです。僕はその中で出来る限り反抗的だったと思うんですが、大きな殻の中では思うように動けなくて。実際やっていたことは、エンジニアが作った中身がかっちりあって、ただ単にスタイリストとして外側をつける作業。これではプロダクトデザインなんて言えないって思うんです。飛びそうなラジカセとか、複雑で難しい形を無責任に作って、一体それはなんなんだろうってね。

川添　そうですよね。ラジカセは中身だけでも音楽は聞けるんですよね。

梶本　もっと何の為のものなのか、もう一度考えてみると違うものが出てくるかもしれませんね。要するに頭使ってないんです。感覚なんですね。ちゃんと着想、発想が根底にあって、そこから出てくる形であり、スタイリングであるべきだと思うんです。小さなことでもただ流されてデザインするのではなくて、根本的なところを考えたほうがいいんじゃないかなって思っていたんです。

そういう企業の中で鬱積していた疑問が、発明家というキーワードを生んだんですね。

梶本　発明家って自分で構造考えて、自分でデザインしてるんですよ。作る形ではなく、出来る形なんです。そういう本来のデザインというか、今捉えられているデザインの狭い枠にはまったものではなく、発明デザインみたいな、一から考え直したことをやってみたいんです。

どういう生活がしたいのか、といった工夫からの発想ですね。メーカーなどの大企業の中で、1つの歯車としてデザイナーをやっていると、忘れがちですよね。

梶本　作るところと使うひとの間がつながってないんですよ。作る人と流通がつながっているだけで、こんなのが売れるから作って下さい、はい作りますって。大切なところが抜けてるんですよ。

梶本博司
1955年、大阪生まれ。多摩美術大学立体デザイン科卒業後、シャープ入社。総合デザイン本部にて映像機器を中心に担当し12年過ごす。'91年退社し独立、梶本デザイン事務所設立。「発想のあるデザイン活動」を目標とした、「ID→インベンションデザイン」を言いふらす。(標傍する?)。発明、デザインが趣味。もちろんクルマは子供の頃から大好き、その中でも発明的なクルマには涙してしまう。「知恵のあるデザイナー」「センスのある発明家」になりたいと思っている。

スケジュール管理され、とにかく作らなきゃならない環境の中で、考えている暇が無いように思うのですが。

梶本　でも、結局はデザイナー個人の意識によるんですよ。1日8時間、ずっと形ばかり作っているわけではないから、できるはずなんです。今の日本のデザインにはユーモアとかウィットが欠けている。国民性から苦手なのかもしれないけど、イタリアにはありますよね。そういうゆとりが必要だと思うんです。日本では、合理性っていうと、だぁーっとコストダウンの方向になって、安い中で変な形つくって。その変さっていうのも視野が狭くて、なかなか楽しい方向へ行かない。まじめなものでも、規制の多いものでも、その中での楽しみ方ってありますよね。面白がらなきゃいけないと思うんです。ちょっとしたアイデアで変わりますから。自由が足りないですよ。といって自分に言い聞かせているんですけどね。

川添　インダストリアルデザインからインベンションデザインへとおっしゃっているのは、デザイナーって何する人？ デザインって何すること？ というのを見つめ直したいということがあるんだと思うんです。

梶本　デザインに関しては常識なんてないんですよ。自由にやっていいんです。正直いってアーティストですよ。偉い人の中には、デザイナーはアーティストではない、だから自分勝手にやってはいけないと言われる方がいますが、でもその2つの区別って実際にはそんなに無いと思うんです。デザイナーは多くの人を相手にものを作ってるし、アーティストも一部の方を除いては多くの人々に訴えたいという気持ちで作ってるでしょ。同じじゃないかな。個々のデザイナーが作家的な志向でキャラクター持ってやればすごい世界になると思うんです。

川添　僕はデザイナーより漫才師の方が偉いと思ってるんです。あれだけ人を笑わせることのできる漫才師の方が偉い！ って、いつもそういう気持ちでいたいんです。



梶本　デザイナー芸人論だね。

川添　そうですよ。デザイナーは芸人じゃなきゃね。形を作れる人じゃなくて、笑わしたろかいなっていう気持ちが欲しいですね。映画監督も人を笑わせたり、泣かせたりするじゃないですか、よっぽど偉いですよね。

梶本　メーカーの社長が映画監督で、社内デザイナーが芸人やったらこりゃすごいですよ。(笑)デザイナーが芸人でね、ユーザーの声が欲しくて欲しくて、うけたくてうけたくて一生懸命やったらすごいよ、絶対。

川添　デザイナー芸人論から社長映画監督論ですよ。

梶本　コッポラみたいになって欲しいな。破産してもいいから。

それでは、梶本さんの作品を紹介して頂きたいのですが。なんか「くすっ」ていう感じがするんですよ。

梶本　そういうの好きですよ。頭のやわらかいところで勝負しようと思ってますから、造形も好きですけどアイディアのほうが好きなんです。

川添　これ、柵ですよね、バラのツル使った。

梶本　そうそう、これ単純なんですよ。よく造成地とか行くと丸い木を打って有刺鉄線張りますよね。あれをなんとかしようと考えて、プラスチックの棒をねじ込んで、バラのトゲの形を使った樹脂製のツルを張るんです。



ばらのゆうしてっこ

川添　これは痛いんですか。

梶本　あまり痛くないです。有刺鉄線なんて入ろうと思えば切ればいいんだから、メッセージだけでいいと思って、バラの痛いというメッセージだけもらって作ったんです。有刺鉄線って怖すぎるでしょ、冷たくて、それがあるだけで環境が悪くなるじゃないですか。

川添　イヤー、こうやってぽんと出されるけど、実はすごくきちんとデザインしてるわけですよ。メーカーだとなかなかこうはできないですよ。例えば、こういう規格で、注意を促す黄色と黒を使って、というオーダーで作ってしまう。梶本さんのは、まずメッセージを伝えるという柵の本質を捉えていて、つまり「こっから入ってこないでね」というのをきちんとデザインしている。その頭無しに有刺鉄線デザインしちゃいけない。素材変えるとかだけじゃないんですよね。これはちゃんとデザインしてうまく形にしているところが素晴らしいですよ。

梶本　でも、バラにしかならないんですよ。(笑)

最近景気が悪くなって、人々がお金ではなく、知恵などに目覚め始めてるから、梶本さんの出番ですね。

梶本　そうですかね。

川添　僕思うんですけど、今仕事として企業の中でデザイナーって名前の人は、おそらくスタイリストさんなんですよね。でも誰でもデザイナーしてるんですよ。日頃の生活の中で。たとえば冷蔵庫のなかにベーコンとキャベツしかなかったらどうやって食べようかなって考えますよね、それって多分デザインなんですよ。

梶本　それに、形には定義なんてない。だからスタイリングってすごく曖昧でね。自分はいいけど人にとっては良くないとか。川添さんが言うように誰でもデザインできるんです。普通のおじさんが作ったものを誰がひどいと言えるんだって。でも我々は一応プロだから知恵の使いどころで生きていかなきゃならないと思うんだな。

なんだか反省してしまいますね。工夫のある暮らしをしようというのを、物で表現して訴えていますよね。

梶本　デザイナーの道を選んだこと自体そうですね。他の表現方法考えられなかったから。

川添　いやー、反省するな。僕最近カラオケで表現しちゃってるな。(笑)あっ、でもこれも発明ですよ。いいコミュニケーションの場をデザインしてますよね。梶本さんの発明は技術的な発明ではないけれど、知恵とかアイディアの発明ですよね。生活のプロなんですよね。

梶本　頭の中でいろいろ考えるのは楽しいですよ。僕は、本当は自動車もやりたいんですよ。腰抜かすような。

最近のクルマについてどう思いますか。

梶本　高級というものから離れた方がいいと思いますね。お金なくてもできるのがきっと発想だと思うんです。知恵を使うことだと。安いクルマってお金かけられませんよね、すごい高い素材やいいタイヤは使えない。そういったクルマこそ知恵使って解決しなければならない。そういうのが面白いですよ、最高の仕事ですよ。それとスタイリングっていう意味では、デザインしないことがすごく大事だと思うんです。造形に関しては、デザイナーのいろんなフィルターをかけない、かけたふうに見せないほうがいいと思うんです。複雑すぎないほうがいいなって。自分でもそういうのが欲しいと思うし。

いままであまりにもお金をかけすぎて、知恵を使ってなかったですよね。

梶本　人間ってどんなにちっぽけなものでも人の知恵に感激しますよね。大きいものにも感激するけど、そうじゃないですよね。規模とか立派さとかじゃなくて、着想、発想、ひらめきが大事ですよ。

具体的にこういうクルマがあったらいいなとかこういうのを作りたいとかありますか。

梶本　日本のクルマの原点みたいのを作ってみたいですね。イタリアではチンクェチェント、フランスは2CV、イギリスではミニって、それぞれありますよね。日本ではカローラじゃさみしいんで。なんか欲しいなと思って、和式車が。今だったらできるでしょう。でも日本という国は常識のかたまりですからね。とにかく常識を覆したい、ってそればっか考えてます。

「デザインって紙とえんぴつで充分。いつも持ち歩いてます。それ以外基本的にはいらないですよ。」と言われた梶本さん。発想、知恵、そして発明、本来デザイナーがすべきことを自由にやっている梶本さんが僕は羨ましくてなりません。梶本さんの作品が商品化されることを願いつつ、「M2から知恵いっぱいのクルマをだそう」と決意を新たにすることができました。(川添)





IN HOUSE
自転車コンペで賞をとられた“一緒に暮らしたい”というコンセプトを実に旨く表現している、梶本さんならではの作品。「部屋の中まで持って上がり、そばに置いておきたくなる雰囲気とそういうことができるようにと考えたんです。」車輪が上履きと下履きになっていて、出かけるときには下履き車輪を付けて、家に帰ってきたら玄関で下履きを脱いで上履きになって家へ入る。「上履きは木を使って結構家具っぽくしてるんです。パイプ家具みたいな感じで。」「空気抵抗の良さそうな形している最近の自転車も、なんか気持ち悪いと思ってて、またここで新しい知恵が必要だなって、原点に帰りたいなって思ったんです。」川添は「やられたな」とひとこと。



浮かぶ・ドア
ドアを根底から覆そうと思ったという作品。「マンションのドアとかみんな同じのが並んでいて、怖いなって思ったから。」これは、間口よりドアの方が大きく、外に飛び出している。だから丸とかギザギザとか形を自由にデザインできてしまう。また、ライトアップすると夜中に帰っても暖かく迎えてくれる。ネコ専用の入り口があるところがなんともいえない。



TOGURO CHAIR
蚊取り線香をモチーフにした、スタッキングできる椅子。合板の弾力を利用した座面と子供を膝の上に抱いたようなスタイルが、家族のだんらんに笑いを添えます。





VICTORIAN INVENTIONS
梶本さんが尊敬する先人の発明家達の発明の本。先人の発明には、「もう、腰抜かしっぱなしですよ。」そんなことできるの？というものもあるそうだが、人にばかにされるくらいのことを言える人は偉いという。「今だからそんなこと出来ないなんて決めてかかるんじゃなくて、そういうことしたいですね。」

クルマと公共性

障害者用車の開発に向けて

国立リハビリテーションセンター　自動車訓練室長　遠藤光二

障害を持つ人々のための車を考えよう、というのが、今回のクルマと公共性のテーマです。車の楽しみを謳歌する一方で、その弊害として発生する交通事故は年々増加の傾向にあり、決して他人事ではない、私たちの身近な問題として取り組んでゆくべきものであることを、今再認識する必要があります。

平成４年度の調べによると、年間の交通事故による死亡者数は約11,500人で、その約５倍の数の人々が、自動車運転に何らかの障害を持つようになってしまうということです。こうした障害を持つ人が、貴重な交通手段としてだけでなく、車の楽しみを味わいたい、と思う願望は一般の健常者と何ら変わりはなく、むしろ健常者以上に強い関心を持っていると言われています。しかし現実に、障害者のための車の開発は、決して十分なものとはいえません。ここでは、国立身体障害者リハビリテーションセンター、運転訓練室の遠藤さんに、日頃の障害者の方方への運転指導を通して、現状の問題点と、車メーカーも含めた私たちに、これからどのような対応が必要とされているかを語っていただきました。

身体障害者と自動車

現在、私の勤務する国立身体障害者リハビリテーションセンターでは、身体に障害を持つ人の総合的なリハビリテーションを行っており、私が従事する障害者のための自動車訓練室でも、毎日多くの方々が訓練を受けている。平成3年度の調査によると、肢体不自由者の数は155万3千人で、この数は、高齢化や交通事情等の生活環境の変化に伴い、年々増加の傾向にあり、また障害も重度化している。この障害者にとって、車は自宅と目的地とをつなぐ重要な交通手段となっており、その重要性は、我々健常者が考える以上に大きなものである。こうした障害を持つ人達に、健常者と同じように運転ができるよう訓練を行うのが、国立身体障害者リハビリテーションセンターの自動車訓練室であり、各々の障害の種類や程度に応じた車と補助装置の選定から、実際の運転訓練、免許取得に至るまでの指導を行っている。

障害を持つ人の運転条件には、いくつかのケースがある。各都道府県警察の適性検査の過程で、運転操作ができると判断され、標準の教習車輛で教習を受け、免許を取得した場合は、障害者の場合でも特定の条件を付けずに運転が可能であるが、何らかの支障をきたす恐れがあると判断された場合は、その人の障害の状態に応じた自動車を使用しての免許取得という条件がつく。一般の免許条件にも眼鏡使用があるように、例えば両足が不自由で既存のアクセル・ペダル等を直接操作できない場合は、オートマチック車でアクセル・ブレーキ等の装置を両上肢で操作する普通車に限る、といったような条件がつく。こうした条件を付けた上での運転を行っている障害者は16万7千人におよぶが、それ以外の一般免許で運転を行っている障害者の数は把握できず、これに加えて運転に支障をきたす高齢者や一過性の行動制約者を加えると、かなりの数に及ぶことになる。そうした中で、障害者の運転を実現させるための環境はどうなっているかを考えると、現在の障害者のための車はあくまで健常者を基準として考えられており、現状に適応しないことが非常に多い。

そこで、身体障害者の自動車運転の本質とその問題点について考えてみたい。

人間は基本的には動物であり、自分の位置を移動させる生物であるが、知恵により移動を楽に安全に、敏速かつ快適に行うために乗り物の開発を追求してきたわけである。その意味で、歩行困難者は、本能とも言える「移動」の自由が身体的に制約されているため、一般の健常者に比べ、自動車運転の欲望が強い傾向にある。また、人は周囲の者と同じような形態でありたいという本能的な願望があるが、正に自動車運転中は、一般の健常者と同一視されるため、他の運転者と同じ状態にあることが自覚できるのである。さらに、車は様々な制約を乗り越えてレジャーを楽しむための有効なアクセスの手段であるということから、障害者の車に対する興味は予想以上に高いという事実がある。

障害を持つ運転者は「日常生活の一環」として、あるいは「足の一部」として自動車を使用している。その最大の魅力は、自分の意のままに動く自由な移動空間が保てること、さらにドア・ツー・ドアが可能なことにある。その活用目的は、レジャー、送迎、買い物、通院、通学、旅行、通勤などとなっており、活動範囲を見ても、居住区域内に留まることなく、運転する道路環境は、天候気象の影響を受ける山岳道路や積雪道路と変化に富み、健常者と同じ機動性と自由な行動ができる自動車という、文明の利器を大いに享受しているのが実態である。

ここで我々が理解しなければならないのが、健常者と障害者の車の活用に対する感じ方の違いである。同じ時間、距離、費用の消費をしても、その感じ方、例えば移動の困難性や経済的な負担、達成感といったものが、我々健常者とは大きく異なるということである。この違いは、運転している車種の趣味・多様性としても現れ、車に対する消費性向も高く、障害者のための車の開発をする際に需要を測る上でも重要なファクターとなる。また、健常者と同様に車の運転を楽しんでいる反面、単独運転に対する不安心理に関する質問に対しては、次のような結果が出ている。故障・急病等のトラブルにより単独運転ができなくなる事態を心配してか、不安を感じていると答えた人は全体の74%、緊急時の救助信号を必要と思っている人は85%に達している。さらに重度の障害者、女性についてはこれより10ポイント高い値を示している。また、車の使用年数をみると、3年未満の車は全体の61.5%、それに対し7年以上の車は10.5%と、新しい車を使用していることがわかる。これは、故障等のトラブルに際し、障害者自身が処理能力に問題があることを自覚しており、防衛的に更新サイクルを早めていること、あるいは乗降しにくい、ハンドルが重い、疲れるなど、障害内容に適応しないため更新していることなどの理由が考えられる。

こうした不安を解消し、現状の需要に少しでも適応する工夫として、テクニカルアドバイザーの必要性が注目される。また障害者のみならず、高齢者、一過性の短期障害も含めた人々に向けて、救助信号制度の設置が望まれる。

身体障害者用自動車の開発の現状

現在使用されている身体障害者用自動車（ここでは障害者自らが運転するもの）は、市販の車をベースに運転装置に身障者の障害を合わせて必要な改造を施したものである。最も一般的な下肢障害者用の運転装置の例を示すと、図のようになる。これは両手のみで運転が可能になっており、右手でハンドルに取りつけられたフォークリフトのノブのような旋回ノブを握ってハンドルを操作し、左手で加減速を行うレバーを前後に操作し運転を行う。下肢障害者は健常者と比べて上体の安定が悪く、全ての操作を手で行うため、次のようなことが運転の際ポイントとなってくる。

1. 上体の安定の確保
   上体を安定させるためには、シートバック、クッションのホールドが重要であるが、現在の市販車のシートは健常者を基準に考えられているため、障害者にとってはホールド不足である。そこでシートクッションとシートバックのサイドサポートを強めたシートが求められる。
2. 車椅子からの乗降性の向上
   シートのホールド性を確保するためには、シートのサイドサポートを強くすることが有効であるが、サイドサポートを強くすると乗降性が低下する。これらを両立する機構が必要である。
3. 褥瘡予防の対策
   褥瘡とは一種の床ずれだが、これは身体の同一部を長時間圧迫することにより生ずる血行障害で、下肢障害者は全体重を臀部でささえるため、褥瘡ができやすい。これを予防するためには、人間の筋肉に近い物性を持ったシートクッションが必要である。

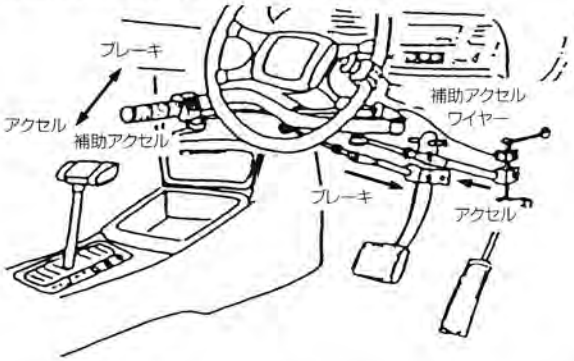
（1〜3の項目に関しては条件を満たすシートが開発されており、近々発売される予定になっている。）

4. ハンドル、アクセル、ブレーキの操作力が障害者の能力と合致していること。
   これを実現させるためには、障害者の操作能力と、市販車のハンドル、アクセル、ブレーキの操作能力それぞれを把握する必要がある。操作能力については最新型の能力判定機が近々完成する予定である。各操作機器の操作力については、自動車メーカーによる情報公開が望まれる。
5. 最適なドライビング・ポジションの確保
   適切なドライビング・ポジションを得るために、ステアリングのテレスコピック＆チルト機構、シートの調節機構があるが、自動車メーカーが調節量を現行のものよりできるだけ多くすることが望まれる。このことにより、より多くの障害者が適切なポジションをとることが可能となる。
6. シートベルトの脱着の簡素化
   下肢障害者は、上体を捩じって後方を振り返ることが困難である。そのため上体を捩じらず簡単に脱着できるシートベルトの開発が望まれる。

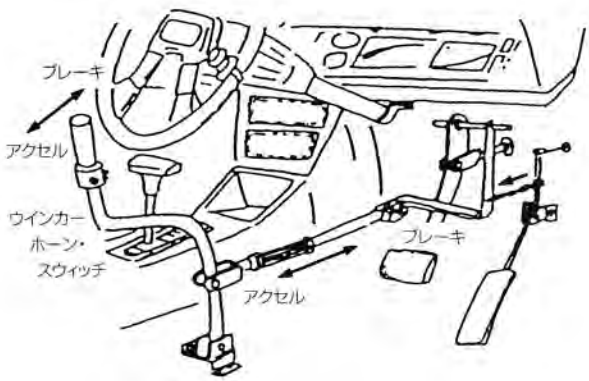
こうした条件がそろって初めて、安心して支障の少ない運転が可能になる。その一部はすでに開発が実現されてはいるが、今後の課題の多いのが実情である。

現在最もポピュラーな、下肢障害者用運転装置の2例

A：バイクのハンドルを流用したも



B：フロアにレバーの支点が有るタ



これからの障害者用自動車の課題

今後の障害者用の車の開発の課題として、重度の障害者で運転を断念している人々のニーズに応えるとともに、乗降・操作力等で不適合が見られる運転者の安全確保をするため、次のような内容を盛り込んだ車を開発したいと考えている。

1. 運転シートの電動車椅子化。電動車椅子で車に乗り込み、シートをボディーに固定してそのまま運転できるようにする。
2. ハンドルは直径38cmで、すり切り操舵力1.2kg とし、低速時での操作力の軽減化を図り、中高速時での安定性を両立させる。
3. ブレーキは踏力5kg以下で0.3G、15kg0.8Gの制動力が確保できるように操作力の軽減化を図る。
4. 電動車椅子（運転シート）のまま乗車し運転できるための誘導・固定装置の増設。
5. AT車の普通乗用自動車で定員は2人以上。(必要によりワンボックスカーも可)
6. 改造による車輌重量増による荷重分布と電気消費量増に対応。後部に電動油圧式車椅子リフトの増設、リフトの安全対策として、操作防止装置・ドアーは電動油圧式で自動閉鎖式とする。開閉時の事故防止装置、走行時の作動防止装置、非常用脱出装置を右側に増設。

こうした改造、あるいは改造箇所の組み合わせができると、その潜在能力は計り知れず、より多くの障害者が自動車という足を活用した社会参加が可能になってくる。今まで車の運転を断念せざるを得なかった障害者の人々に、少しでも新しい行動の自由の可能性を広げることができればと、願って止まない。そのためには、我々健常者の理解と、また開発にたずさわる自動車メーカーのより一層の理解を望むものである。

M2 1022 ミニマム・フル・4シーター・クルーザー Concept Presentation Part 2 反響レポート

M2 1022のConcept Presentationを、2〜4月にM2ホールにて、
またM2 VOICE vol.6の紙面にて展開し、アンケートを実施しました。
M2に来場した方、ボイス同封のアンケートを返送いただいた方、
また直接お話しさせていただいた方など、
約1000名の方からご意見をいただきました。ありがとうございました。
今回は、そのアンケート結果の一部とご意見を元に考えたアイディアスケッチをご紹介します。

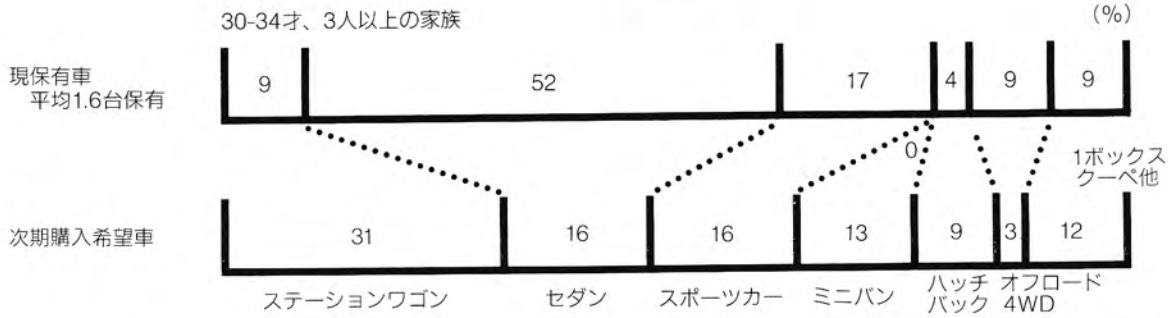
まとめ

家族のための車に対するイメージが、セダンからワゴン系のクルマへ移る可能性が予想以上に大きかった。その中でミニバン、ステーションワゴンを志向する層のM2 1022への期待が大きい。
ただし、今回は1/4モデル、1/1レンダリングでの評価のため、車両のサイズ感、室内スペースの判断は難しいようだった。もっと実車に近いものが出来た時点で、再度の評価を得たい。

各質問に対する評価結果

1. 次に買う車としてどのジャンルの車を選びますか

従来のファミリーカーの中心であった、いわゆるセダンから他のジャンルのクルマへ移る志向は、想像以上で驚かされた。



ステーションワゴンとミニバンへの志向が拡大しているが、フリーコメントからまとめると、その理由はおおむね次のようである。

☆ステーションワゴン選択理由;

1）レジャーと日常生活の必要機能を高次元で満足できそうだから。
2）1台はスポーツカー、もう1台は機能的なワゴンという使い分けのため。

☆ミニバン選択理由

1）多人数、多荷物でレジャーに使え、また乗用車感覚で使用できるから。
2）1ボックスより安全で、家族をゆったり乗せられるから。



1/4モデル



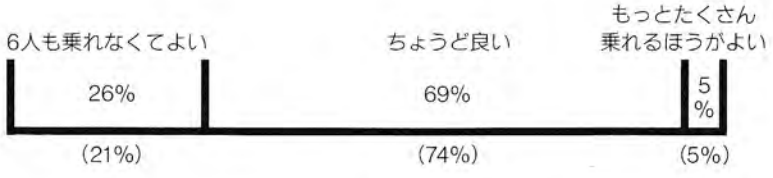
1/1レンダ

2. 2列ベンチシートでの6人乗りの評価

潜在的には定員6人希望が多いが、その実現のために1人で走る時、シートの座り心地が悪くなったり、運転感覚が悪くなるのではないかという懸念があった。

また、5ナンバーサイズで大人6人では、長距離トリップに耐えられないのではという声も多かった。

→1022では6人乗りは短距離移動用と考えているので、このようなニーズがある人には、しっかりした3列シートのある「ミニバン」を薦めたい。

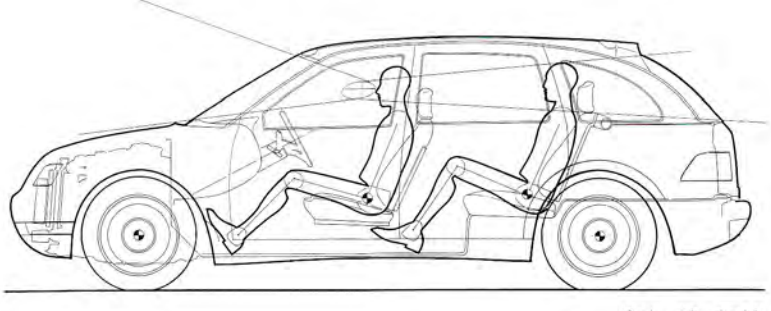


N＝685 ( )内は30-34才、3人以上の家族

3. デザイン面、その他について

フリーコメントからの要約

- ●マーク2と同等クラスのクルマとして認知されそうであるが、もっと斬新さ、または個性が必要
- ●もっと箱っぽい、機能に徹した形にという声が多数あった。
  →当初この考えでスタートしたが、どうしても、シャリオ、プレーリー、またはボルボワゴンなど、既存のクルマのイメージを脱し切れないので断念した。
- ●30才代前半では、まだ両親のために犠牲になる気はない。「親のため」と「自分のゆとり」が両立する必要がある。40才代以上には、かなり自覚がある。
- ●一回り小さいもっとベーシックな（レビューベース程度）ワゴンを要望する声が多い。
  →レビューをベースに、全高1470のトールボーイ・ワゴンのスケッチをしてみました。結構魅力的では？



パッケージレイアウト



レビューベースのワゴンのコンピューターによるスケッチ

今回のアンケートをまとめ、1022をより実現性の高い形にしなければと実感しました。ご意見の中には、ハッとする提案も。これからさらに開発を進めて行きます。

（開発担当：田端茂夫、杉森祐司）

Report from May to June

1993.3.27 sat.—5.5 wed.
M2 SALON COLLECTION vol.9
〈池田"Bow。"和弘イラスト原画展〉
氏独特のほのぼのとしたイラスト30点余と、愛車TR-3とノートンと、直筆のメッセージ。毎週末にご本人がいらして、来場者の中には、サインをもらったり、お話できたラッキーな方々も。会えた方々は、その作品だけでなく、ご本人のファンにもなってしまうようです。趣味と仕事の両立、そしてそのファン層の広さが、羨ましい限り。

4.25 sun. Bow。お絵描き教室開催。
36名の一般の方々が参加。細かな手法や、コツの伝授もあり、あっという間の2時間。ほぼ徹夜明けのご本人でしたが、終了後、「一番楽しんだのは僕かも」と一言。ありがとうございました。❶❷❸❹

1993.4.27 tue. M2 VOICE vol.7発行
ゴールデンウィーク前にぜひ皆さんに届けたい、の想いで、ハードスケジュールをこなし、発行にこぎつけました。読み物としても充実感を増すべく、新シリーズもスタート。ちなみにアンケートのお返事は、約3割の方々からいただけています。特に初めてVOICEを手にされる方々からは、4割のお返事率。ご期待、有り難いことです。

1993.5.8 sat.–6.29 tue. M2 1008公開展示
5.15 sat.&6.13 sun. CONCEPT PRESENTATION
事前の雑誌等への掲載により、公開前の連休中にも見物希望者が総数約100名来館。B1のLABOで出番待ちの08と対面。ほとんどの方々から「今日は来てよかった」の言。予想どおり、展示開始後の来館者数もオープニング当初の活況を想わせる大盛況。「今、あらためてスポーツカーを考える」と題し、コンセプトイメージスライドも上映（6／中から全国M2コーナーでもVTR上映中）。会期中に2回、開発担当、立花によるプレゼンテーションも開催。各回ともに、120名程の参加を得ました。皆さんのご期待に沿うべく、今後も1008の開発は進めます。次ステップでの公開をお楽しみに。❺❻❼

1993.5.8 sat.–5.30 sun.
M2 SALON COLLECTION vol.10
「ミッレミリア1992 田中希美男 三重宗久2人展」
田中氏による遠いイタリアの街、人、クルマの臭吹を感じさせる特大パネル写真と、三重氏の情感溢れるエッセイに、しばし異次元の世界へ。三重氏の友人の石井氏のご協力で展示した1956年式のランチアアウレリアも来場者を魅きつけていました。❽❾❿

1993.6.6 sun.—6.29 tue.
M2 SALON COLLECTION vol.11
〈いのうえ・こーいち クルマ趣味元年展〉
クルマ趣味への入門の方法、氏独自の趣味人への道を展開。来場の方々の今後のクルマ趣味にどんな形で影響を与えるか、楽しみです。⓫⓬⓭


❶Bow。お絵描き教室


❷Bow。さん自ら実技指導


❸作品を寸評するBow。さん


❹先生と生徒たち


❺階段にまであふれた出席者たち


❻プレゼンテーション風景


❼終了後もこの熱気



❽特別参加のランチア・アウレリア



❾3F SALON



❿2F HALL



❶いのうえさんの愛車「かに目」と会場



⓬展示されたコレクションの一部



⓭オープニング・パーティ

Information from July to August

M2 HALL・SALON展示／イベント計画

ALL THAT M2
1993.7.3 sat.—9.30 thu. M2全館
本誌特集のM2企画全車展示

M2 SALON COLLECTION vol.12
パラダイス山元の夢の中のクルマたち
本誌p24, 25掲載のパラダイス山元氏による、M2がこの夏3ヵ月の長期にわたりお送りするスペシャルシリーズ企画。クルマに対する新しい価値観が見えてくるはず。

1993.7.3 sat.—7.29 thu.
第1幕　アナログ名盤ジャケットの中にたたずむクルマたち
山元氏秘蔵のジャズアナログ盤ジャケットを展示
7.17 sat. 19:30～ NAVIGATION TO M2 MAMBO
DJ PARTY vol.1 at M2 HALL　Fee ¥2,000

1993.7.31 sat.—8.31 tue.
第2幕　東京ロマンチック ソリマチック
平成に甦る昭和のあのクルマあの風景
山元氏友人イラストレーター“ソリマチアキラ”による、昭和のクルマ達を展示
8.28 sat 16:00～ M2 TALK & LIVE　Fee ¥2,000
ニッポン昭和30年代 夢のクルマに注目せよ
＋東京ラテンムードデラックスライブ
渡辺和博＋パラダイス山元＋ソリマチアキラ

1993.9.4 sat.—9.30 thu.
第3幕　マンボなモノを探せ！
パラダイス山元の情熱のマンボ画展
山元氏秘蔵のマンボなもの（昭和30年代）を展示
9.4 sat. 19:30～ NAVIGATION TO M2 MAMBO
DJ PARTY vol.2 at M2 HALL　Fee ¥2,000
9.25sat. 16:00～ M2 TALK　Fee ¥1,000
渡辺和博＋パラダイス山元＋陶山拓（NAVI）

M2 FREE MARKET開催のおしらせ！
熱い夏真盛りに、熱いFREE MARKETを開催します。出品は、基本的にはクルマ関連モノ。売買でも、物々交換でもOK。この際秘蔵の逸品を、ホントに欲しい人に。皆さんの出店お待ちしています。
ご希望の方は、事前にM2までお申し込みください。
第1回　7.31 sat.–8.1 sun.
第2回　8.28 sat.–8.29 sun.

M2 SCHOOL「田中希美男の写真撮り方教室」
—クルマと女性を美しく撮る方法教えます—
Bow。さんのお絵描き教室、いのうえさんのクルマ趣味入門講座に引き続き、M2 SCHOOLとして、田中希美男さんの写真教室。愛する彼女をそして愛車を美しく、またはそれなりに撮る方法を田中さんが直に伝授してくれます。
1993.7.24 sat 14:00～16:00　Fee ¥1,500

Letters to the Editor

opinion 1

5月12日の「1008コンセプト・プレゼンテーション」に参加させていただいた。創り手が手の内を明かすという異例のイベントに驚かされた。そして聴衆の熱心な姿勢にも、思わずうれしくなってしまった。意見交換の時間が短い気もするが、この手の貴重な場をこれからも持って頂きたい。(不況に負けず)

鎌滝哲也（24才）

opinion 2

前回のVOICEの冒頭では「感性は精神力に比例する」というテーマで一文、そして「クルマと公共性」というテーマで救急医療について、また連載で Driving School がありました。これらの文章を読ませていただいた上で頭の中に思いついたことは、「安全運転」という言葉でした。「安全運転」教室を企画されてはいかがでしょうか。とても時間がかかり、効果が見えにくいことなのかもしれませんが、人と車と社会のかかわりという大きな枠組みの前提として、「人が安全に車を運転する」という要素は極めて重要だと思います。(こういうことは釈迦に説法だと思いますが)「技術」という面のみならず、「精神」面からも理解者を増やすカリキュラムが、M2であれば実現可能だと思えています。

笹渕正直（35才）

opinion 3

私自身発売されたばかりのロードスターを購入し、自分なりに楽しんでいますが、同じようにロードスターを所有する友人達と共にかかえる悩みが、家族を持ち、家族をかかえた後に、ロードスターを手放さずに足をどうするかということです。2台目の家族みんなの足となるような魅力的な車がありません。どうかM2のみなさんの手で、そんな悩みを解消するような車を発表して下さい。これからも楽しくてユニークな企画、期待しています。P.S. 先日Bow.のイラスト展、観に行きました。Bow. 氏ご本人に会えてサインはもらえるし、ホールの女性は親切だし、はるばる静岡から来たかいがありました。ありがとう。

井上達也（30才）

opinion 4

M2の遊び精神、ディベロッピングエナジーには敬意を表するが、乱発、乱開発と、「やりすぎ」を避け、コレハ、と思われるベースを絞り込んで、マーケットに対し、丹念な問いかけを続けて欲しいと考えています。

岡田充治（38才）

opinion 5

実はつい最近までスポーツカーには偏見を持っていました。それはクルマというものを全体的な観点でとらえた時、乗車定員が少ない事や荷物もあまり積めないという事がとても大きな欠点に思えたからです。ところがある日のこと、何の変哲もないいつもの街角を赤と緑のロードスターが連なってゆっくり走ってきました。その時何の変哲もないはずの街角がきれいなバックに変わった事を感じ、スポーツカーには他のジャンルのクルマにはない美しさがある事を実感し、スポーツカーも好きになりました。というわけで、M2にはこれからもより一層絵になる楽しいスポーツカーの探究と生産を期待します。又、便利で機能的なクルマの探究も忘れず頑張って下さい。

中間徳幸（30才）

opinion 6

今回のM2 VOICE「クルマと公共性」の記事の内容に、以前より興味がありました。しかし私も初期救命救急処置には全くの無知な人なのです。是非M2でこのような講習会を開いて下さい。M2には、日本の自動車社会に一石を投じるような活動をしてくれるよう希望します。

田中啓太（24才）

opinion 7

メカニズムは本来アクセサリーではない。しかし、現状の日本のメーカーは、メカニズムを他のアクセサリーと同じレベルで扱っているとしか思えない。メーカーの中でも本当に車を知っている人は、たぶん自己嫌悪に陥っているのでは。ボツボツ本物を一般の人々に啓蒙する時に来ています。各メーカーがわかっていながら着手できない部分、M2で是非取り組んで欲しいと思います。

熊澤良彦（51才）

M2 GARAGE 自動車指南 vol.2 「夏の大作戦」

まっ白なTシャツ、小麦色の肌、避暑地をとばすオープンカー。クルマ好きにとっては、楽しく、つらい!?季節がやってまいりました。
今回は、「夏の大作戦」と題して、夏の1日を楽しく過ごすクルマグッズをご紹介します。
M2 GARAGE/03-3749-0162

作戦その1「Tシャツで差をつけろ」

夏のオープンカー・ファッションの定番といえば、やはりTシャツ。そして、決して忘れてはならないのがCAPです。今回入荷したミッレミリアTシャツは、マニアなら1枚は持っていたいアイテム。
キャップは、M2オリジナルで作りました。色は、レッド、ネイビー、パープルの3色です。Jリーグサポーターのごとくビビットカラーの日焼け止めをほほにぬって、とことんファンキーに乗りこなしたいものです。

1. ミッレミリアTシャツ(各種) ¥3,800
2. M2オリジナルキャップ ¥2,900
3. ドライビンググローブ ¥6,500

作戦その2「海とくれば音楽！」

キャンプサイトやビーチサイドで忘れてしまって友達からせめられるのが「ラジカセ」。
車中聞いていた音楽も一緒にアウトドアへ。「オーバードライブ」は、50年代のコルベットを思わせるデザインのラジカセです。スイッチをONにすると、チューナーの選局パネルが内照式で光り、本当にスピードメーターを覗いているようです。

4. オーバードライブ ¥24,800

作戦その3「必須!オープン2シーター用小道具」

ワゴンや1BOXならともかく、気合いを入れてオープン2シーターで避暑地へ行くには、荷物が多くて工夫が必要!!というわけで、ロードスターなどトランクルームや室内の収納スペースの少ないクルマにおすすめするのが「マルチラック」。トランクリッドの上にサムソナイトや革製のバッグなどを、ボディにきずをつけることなく、簡単に付けられます。このマルチラックは、本来撮影用機材として開発されたもの。その実力は保証済みです。また、持っていると便利なのが、センターコンソールの上に置ける「クールボックス」です。ジュースなど置き場所に困るスポーツカーでも、冷えたまま持ち運べます。

5. マルチラック(イギリス製) ¥19,800
6. クールボックス ¥2,900
7. フロアマット(ヘルステイラー社製) ¥25,000/¥17,500
   ポルシェに採用されているものをM2オリジナルで制作しました。
8. アルバート ルームミラー 大¥3,500 小¥3,000

作戦その4「こういうもので差がでます。」

夏のキビシイ日差しから、幌を守る「ハーフトップカヴァー」森の中の樹液や海辺での潮風から、幌を保護します。ビーチサイドで人気なのが「ゴーペッド」。ロードスターのトランクにすっぽり入る、おりたたみ式のコンパクトさがうけてます。「ビール買ってきて！」というわがまま娘達の要望を一手にひきうけてくれることでしょう。

9. ハーフトップカヴァー ロードスター用 ¥29,000
   (各車オーダーメイド受け付けます)
10. ゴーペット ¥180,000(参考価格)
11. ノンスリップマット ¥2,000
    トランクの荷物が転がらない、優れもの。









M2 GARAGE

M2サロンコレクションでは、この夏3か月にわたり「パラダイス山元の夢の中のクルマたち」をシリーズでお送りします。
カーデザイナーから一転してマンボ楽団で活躍中のパラダイス山元さんが
クルマを真正面からではなく、ちょっと別の視点で見てみた夢の世界を繰りひろげます。
今回は、第1幕、第2幕でどんなものが飛び出すかご紹介いただきます。

M2 SALON COLLECTION vol.12

パラダイス山元の

第1幕

アナログ名盤ジャケットの中にたたずむクルマたち

'93年7月3日(土)〜7月29日(木) M2 SALON
〜パラダイス山元氏秘蔵のジャズアナログ盤ジャケットのなかに名車の数々が登場しています。
＊NAVIGATION TO M2 MAMBO DJ PARTY vol.1
〜ニュージャズ&マンボ・クラブナイト
'93年7月17日(土) 19:30〜 M2 HALL ¥2,000
出演：パラダイス山元、浜田伸行、ハスキー中川、アモーレヒロスケ

第2幕

東京ロマンチック ソリマチック
平成に甦る昭和のあるクルマ、あの風景

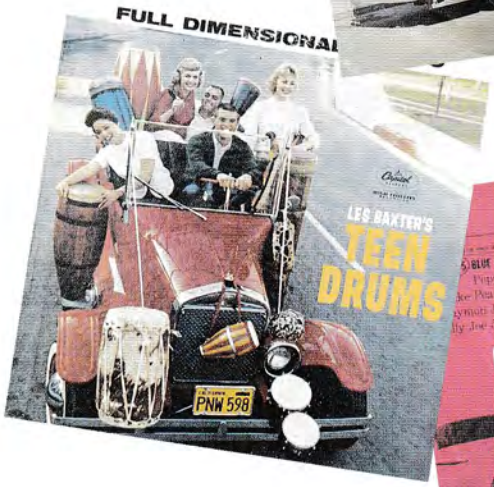
'93年7月31日(土)〜8月31日(火) M2 SALON
〜パラダイス山元氏の友人イラストレーター、ソリマチアキラ氏が描く、昭和の風景、クルマたち。
＊M2 TALK & LIVE SESSION
'93年8月28日(土) 16:00〜 M2 HALL ¥2,000
〜トーク「ニッポン昭和30年代、夢のクルマたち」と「東京ラテンムードデラックス ライブ」
出演：渡辺和博、パラダイス山元、ソリマチアキラ他















夢の中のクルマたち

第3幕

マンボなモノを探せ！
パラダイス山元の情熱のマンボ画展

'93年9月4日(土)〜9月30日(木) M2 SALON

パラダイス山元氏秘蔵のマンボなクルマ、マンボなモノの正体とは……。

さて、何が飛び出すかはお楽しみ！

＊NAVIGATION TO M2 MAMBO DJ PARTY vol.2

'93年9月4日(土) 19:30〜 M2 HALL ¥2,000

出演：パラダイス山元、浜田伸行、ハスキー中川、アモーレヒロスケ

※M2 TALK

'93年9月25日(土) 16:00〜 M2 HALL ¥1,000

出演：渡辺和博、パラダイス山元、陶山拓（NAVI）

パラダイス山元

ミュージシャン。銀座、赤坂のネオン華やかなりし頃の「粋な東京の夜」を復活させようと、豪華なビックバンドで若者を魅了する東京パノラママンボボーイズのリーダー。デビューアルバム「マンボ天国」つづく「マンボスパイ2」「MAMBO SPY1」(テイチクレコード)は、CD売上げ10万枚を超すヒットとなる。2年程前まで富士重工業デザインセンターに勤務。レガシィツーリングワゴンをはじめ、アルシオーネSVXのデザイン開発に携わる。クルマ以外でも第3セクター、わたらせ渓谷鐵道のレールパスのデザインなど数多くの作品を手掛ける。10年程前から趣味ではじめた盆栽も、今では「マン盆栽」という新ジャンルのグリーンアートとして注目され、今年3月にはマン盆栽の個展を開催するにいたる。現在、雑誌NAVIをはじめとして、クルマ、サブカルチャーの著述でも活躍中。





ソリマチアキラ

1966年生まれ。1991年にフリーのイラストレーターとしてデビュー以来、東京パノラママンボボーイズをはじめ、ゴーバンズ、クールスプーン、スカタライツなどのCDジャケットを手掛ける。また、ファッションビルの立体ディスプレイや、最近では、TBS「TVジェネレーション」のオープニングアニメにもキャラクターを登場させ、その他PARCOブランド「TIC TAC」のオリジナルウォッチや宇宙百貨、S.PAPAなどでオリジナルグッズ、ポストカードを全国的に販売。独特のなつかしポップなソリマチスタイルが若い層でも人気を集めている。現在「東京ダットサン」のボーカルとして音楽界でも活躍中！

人気の？カーデザイナーから、一転してマンボ楽団のリーダーになって早3年。クルマから、まったく畑の違う音楽ギョーカイに移って言えるのは、自動車業界は自動車ギョーカイじゃなくて、やっぱり自動車業界なんだということ。新聞の見出しなんかで、『きびしい自動車業界の合理化策』なーんていうのを見てしまうとそんな気がします。なんかうかれて皆んなでいっしょに夢を実現しようとかいうゆとりみたいなものが、自動車業界全体になくなってきているとしたら僕はそれが心配です。

クルマのおかれている現状や環境をシビアに見据えて、排ガス規制をどうするかとかエコロジーの立場にたって議論したり、クルマ社会の未来はこうあるべきだとかいうのも必要なことでしょうし、イイことには違いありませんが、もっとクルマを音楽のように肩の力を抜いて楽しめる見方があってもいいんではないかと思います。

ロードインプレッションやエンジンスペックがどうのとかいうのは、それ専門の雑誌にとりあえず任せておいて、クルマを別の視点から見てみることもたまにはいいもんです。 昔よく「今度の日曜日は家族皆んなで高速道路を時速百キロでびゅんびゅんドライブだー」なんて、頭の中で夢に描いたクルマのある生活っていうのがあったでしょう。それがいつのまにか、ぐんぐんと性能が良くなって、テレビでF1なんかが観れるようになってしまった今、クルマに対して本当の夢がなくなってしまったような気がしませんか。クルマに限らずこれだけモノが豊かになって、情報量が多い世の中ですから、夢でしか観れないものなんて、もしかしたらなくなってしまったのかもしれません。けれどもそんないつか観た夢の世界を、再び思い起こすことができるきっかけになればと、今回からシリーズで、夢の中のクルマたちをテーマにおおくりすることになりました。古いレコードジャケットの写真から、また一枚のノスタルジックなイラストから、昔観たことがある楽しいクルマが走っている夢を、思い出してみてはいかがでしょうか。



パラダイス山元

M2 STAFFS

スタッフ近況報告。
前号でもさまざまな反響がありました。
皆さんの身近なエピソードも待ってます。

世田谷区に移住して、この夏で2年になります。毎日、成城から砧までマイカーで快適な通勤をしております。いつも感心するのは、この地域の運転マナーの良さです。お互いへのゆずりあい、歩行者への思いやり等、人とクルマの良い関係が出来ているようです。クルマを豊かな生活のパートナーとするには、ドライビングテクニック以前に、ひとりひとりの心がまえをもう一度考えるべきでは？　加藤昌勝（代表取締役専務）

「今回はパス」　佐藤芳克（常務取締役）

ビンテージ・ボーイ（古いバイクの祭典）が八ヶ岳の自然公園で行われ、老若男女がバイクを肴にうまいワインと豚の丸焼きを賞味しながら、優雅な一日を過ごした。お集まりの方々も、レースクイーンも当時のファッションのため、のどかな空気を作りだしている。屈指のコレクターの中に、22才の学生が1930年型のサンビームで参加し、お金がないから自分でメンテナンスして日常の足としているのが、すがすがしく映った。僕のバイクは現在チューン最中のため、指をくわえた一日だった。
立花啓毅（常務取締役）

単身で東京へ赴任してきている故に、年に3～4度東京～広島900km弱を車で往復します。渋滞がなければ、9.5～10時間の旅です。亀の理屈で止らず、休まず走って平均車速を稼ぎます。かつてテスト部門に在籍していた私にとって、長時間の運転はさして苦にならないのですが、最近は？それにつけても、この様な車の使い方では、バブルの申し子の様な車に憧れます。　西垣公憲（取締役）

M2の開発スタッフは隔週土日が休みです。今度の休みには、上司からもらった帆船「日本丸」の組み立てに着手する予定でしたが、金曜日帰宅すると、妻が「町内のゴミ置き場で、犬や猫がゴミを散らすから防護用の網を取付けたら?」と！　町内の為と、今週も帆船作りは見送りになった。防護網を付けていると、通りすがりの近所の人から、「助かります」の声！　今後も町内のみならず、人々の生活に少しでも役立つこと（クルマ作り）をしていきたいと思っています。　金島幸生（1020その他担当）

1022のプロジェクトにいろいろなご意見をありがとうございました。わざわざ長文のレポートを送って下さった方も少なくありませんでしたが、充分返事ができずすみません。　田端茂夫（1022他担当）

五月晴れの過ごしやすい季節。M2車にお乗りの皆様には、オープンドライブにて心地よい風を心行くまで楽しんでおられたことと思います。私は先日、近所の庭からはみ出している紫陽花を一輪、萩焼の花瓶に生け、緑一色から紫色に変化して行く様子を見ながら、酒の美味さを楽しんでいる今日この頃です。
桧垣勲（アフターサービス担当）

ついに、愛車のRX-7を乗り換える時がきてしまいました。次の車は、お金と家族が一人増えたことなどの条件でいろいろ考えましたが、なかなか納得する答が出ませんでした。結局、アスティナにしました。この選択が良かったか、悪かったかは、次の機会にお話しします。実は、RX-7に未練があるのですが。谷本裕志（1018担当）

季節も良くなり、郊外へドライブに行きたくなる今日この頃です。こんな時、スポーツカーも楽しいですが、4WDもいいものです。ところで、ボイスの読者の方々は、4WDについてどの様なご意見をお持ちでしょうか。ユニークなご意見をぜひお聞かせ下さい。（実は秘かに企んでいることがあるのです。）　小橋俊昭（1002、1020担当）

今、広島の役所から電話が入った。昨年度の未納税金の督促だ。そー、今日は5/31。自動車税振込締め切り日。毎年この時期になると、車減らそうとか、NO.落とそうとか考えるけど、なぜか振込用紙は増えるばかり。今年は過去最高の8台分（車5台、単車3台）、おまけに去年のも残ってる。うーつらい。でも、もっとつらいのは、8台の中で動くのが、マフラーの落ちかけたセルボだけという事実。　田中秀昭（1028担当）

職権濫用？：一般に、職務上の権力をむやみに使うこと。（日本語大辞典より）前号で欲しいと書いたCDチェンジャー。アゼストがつきました。クラリオンの藤政さん、ありがとう。権力使ったわけではないですよね。お祓いも受けたXJ6で、CDを聞きながら、涼しい夏を過ごしたく。　水落正典（広報、イベントその他担当）

5月は、決算の余波で、ちょーいそがしい毎日を過ごしています。そのおかげでお休みもほとんどなく、車の手入れもおこたりがちで、すごくきたなくなってしまいました。あ～あ、時間がほしい～。休みたい～。遊びたい～。仕事やだぁ～～～～！　今、私の運転は非常にあらくなっていますので、近づかないほうがよいと思います。
北山剛（経理他なんでも担当）

まだ…、まだ来ませんベレットが。このコーナーが始まり愛用記を毎回連載していこうと思っていたのに、はや半年の月日が流れてしまった。とりあえず車検は取ったが部品がない。だから乗れない。残りの車検もあと半年。駐車場も4ヵ月間一回も納まることなく、この度契約を解消。あーどろ沼。環8を走る他人のベレットが何ともいえずカッコ良く見えて、うらやましい今日この頃。
高橋純（営業その他担当）

結婚して早3ヵ月。思いめぐらせていた生活と、現実とのギャップに、最近ふときづくときがある。公私共に……、「ひじょうーにかなぴー！」
上原秀一（スクランブル業務担当）

鋭意開発中。カラオケファン朗報！『石川さゆりセット』。本商品の狙いは、カラオケ熱唱中のさらなるポテンシャルアップにある。デタッチャブルきもの袖を（要するに着物の袖だけを腕につけるのである。）装着することにより、自らの精神集中とオーディエンスの視線を指先に注がせることが可能になるのである。まだまだ未完成品ではあるが、Dr.ナカマツを越える日は近そうである。第2作は「都はるみセット」がよかろう。
川添浩幸（1024、M2 GARAGE担当）

安、近、短が最近の休日の過ごし方の傾向みたいですが、かくいう私も例にもれず、定休日の水曜日には、身近な所で楽しみを見いだしています。朝6時に家を出て、第三京浜、首都高狩場線、横横を衣笠インターで降りて海岸通りを走って神奈川景勝の一つ、立石に到着。ここで波の音を聞きながら、ぼけーっとするんです。いーんだなーこれが。みなさんもとっておきの安、近、短スポットがあったら教えてください。　住友剛（1017担当）

私のクルマには、今どき珍しくクーラーが付いておりません。天気が良く暑い日などは、窓やサンルーフなど開けられる所は全て全開にし走っております。動いている間はまだ我慢できるのですが、一度渋滞にはまってしまうともう地獄…。しかし24万円で買ったクルマに27万円のクーラーを付けるのもバカらしくて、とりあえず渋滞にはまらないように走り回る今日この頃です。
中野賢一（1028担当）

ゴルフ大好き！アイス大好き！ミュージカル大好き！あんみつ大好き！ジャイアンツ大好き！スイトピー大好き！焼プリンも大好き！あっ！7月7日は、お誕生日だ?!
石川雅美（ホール担当）

初夏。新緑のまぶしい季節になり、青々とした葉を見ては「おいしそー」と見とれてしまう今日、この頃。○×でなくとも山へ行き、たらふく山菜が食べたいトコロ。栄養のバランスから考えると、海の幸も欲しいトコロ…。この時期、両方旨いモノが摂れるトコロといえば…東北だしょね。山のモノ、海のモノ、ウーン…行くぞ！
菊地眞弓（ホール担当）

早速愛車をこすりまくって、最近ではカドがとれて、まるくなってきたようです。こりゃ人間も見習わなくちゃと思ってはいるものの、まるくなるのはカラダばかり。もうすぐ夏。だれかたすけて…。
今別府慈子（M2 GARAGE担当）

円高である。自動車業界はたまったものではない。当然M2にも影響は出る。これが載るころは円高がおさまってくれていて欲しい。仕事も変わることになり、緊張の毎日となりつつあるが、今は激烈だった仕事から離れ、ホッとしている。（後任の方ゴメンナサイ！　手伝うからね）01のスポイラー1年で60本も出荷。ぶつけすぎです。
朝倉進（スクランブル業務担当）

カゼだ！気分はゲロゲロ。　杉森祐司（1022担当）

風って見えるのだろうか。初夏の風は街路樹をゆらしながら世田谷通りを渡っていく。僕の冷たい頬を掃でて、さつきの微風が薄紫色の夕焼けに変わった。僕はふと思った。心で風を見ていたのではないかとー。
市川功（1014、1015担当）

つい先日、尾道に行ってきました。あの大林監督の「転校生」や「時をかける少女」の舞台になった尾道。もっと観光地化されているかと思いきや、素朴で気持ちの暖かい街でした。古寺巡りコースの一部分を歩いてみて、人一人がやっと通れる路地に、殺伐とした都会にはないぬくもりも感じました。いいですね。尾道は。
鈴木礼子（庶務その他担当）

New Comer



はじめまして。6月よりM2スタッフとなりました。まだまだ、勉力する事が山ほどありますが、暑さにも負けず一生懸命、頑張ります。皆さん、よろしくお願いいたします。
木村浩子
（M2 GARAGE担当）

このコーナーは、いつのまにか「モノごいコーナー」、もしくは「スタッフ悲惨物語」になってきたようで、原稿をまとめてワープロしてる私は、何だか申し訳ない気分。でも、私も前に時計なくしたって書いたのに誰も何も言ってきてくれなかったなー。いや大丈夫。まだもうひとつ持ってます。あっ！ここは、近況報告でしたね。私、最近お金がなくて、お昼はお弁当作ってきてます。あれ？これじゃみんなと一緒か。
石川響子（広報、イベントその他担当）

Editor's Postscript

まだまだ

仕事を終えて、ビルから外へ出ると、夏の匂い。
特集のための撮影で首から上と二の腕だけ日焼けした。
他の部分のたるんだ白さが逆に目についた。
久しぶりにジムへ行った。
昔15分でも平気だったものが5分で気分が悪くなった。
2日後に筋肉痛がきた。
会社の定期健康診断を受けた。
23、4の若い連中の艶のある肌を見せつけられた。

何ヵ月ぶりかの平日昼飯どきの霞が関あたり。
白いシャツにグレーか、紺の背広の男達。そしてOL。
世田谷砧のM2とは無関係に、日本は動いていた。

ともすれば、一人よがりに陥る。
狭い視野。
勝手に思い込む。
押しつける。
人の言うことに耳を貸さない。
ALL THAT M2 原稿をまとめていて感じたのは、
「まだまだ」

気持ちも身体も維持することが難しい。
けれど
素直な気持ち。
知らないことを知りたい気持ち。
もっと良くしたいという気持ち。
気持ちのまま動く身体。
輝く瞳。
持ち続けていたい。初心に帰って。
「夢は、まだまだこれから」

水落正典

Published by M2 INCORPORATED Tel.03-3749-0151
Designed by NERVE INC. Tel.03-3475-0161

M2 VOICE



M2 INCORPORATED. 2-4-27 Kinuta Setagaya-ku Tokyo Tel.03-3749-0151