



# 90年代WRCにおける トヨタ黄金時代 そのバックグラウンド 〔前編〕

## 松井 誠氏

元トヨタ自動車モータースポーツ部部长  
元トヨタ・モータースポーツGmbH副社長

1972年にトヨタ自動車に入社し、エンジン設計・開発部署に配属。87年東富士研究所、88年11月からドイツTTEに駐在し、トヨタWRCの一時代を築いた。いったん帰国し、96年にはTMG副社長として再びドイツに。モータースポーツ部長などを歴任し、2009年の退職までトヨタのモータースポーツ活動を支えた。

# ドイツ側と日本側の調整役として

現在、世界ラリー選手権 (WRC) に参戦する唯一の日本車メーカー、トヨタ  
2017年のWRC復帰以来、18年にはマニファクチャラーズチャンピオン  
19年にはドライバーズチャンピオンを獲得する活躍を見せている  
海外ラリー参戦の歴史は古く、1950年代のオーストラリア一周ラリーにまで遡る  
グループA～ワールドラリーカーで戦った90年代には、3回のドライバーズチャンピオンと  
3回のマニファクチャラーズチャンピオンを獲得するなど、大きな戦果を挙げた  
当初は「技術コーディネーター」として、のちにトヨタ・モータースポーツ GmbH (TMG) の副社長として  
トヨタ・チーム・ヨーロッパと日本サイドの掛け橋となった松井誠氏に  
当時のいきさつとWRC活動についてお話を伺った

写真提供：トヨタ自動車、サンク



——松井さんはどのような経緯でトヨタに入られたのでしょうか。

私は1972年に大阪大学の工学部を卒業してトヨタに入りました。何がやりたかったかという、もともと飛行機が好きだったんですよ。機械が好きだったし、自動車のなかで何をやるという、

私はエンジンというのがクルマの中心じゃないかということで、エンジン志望でした。それはもう中学の2～3年でそう決めていたんですよ。

だから大学も工学部の機械科に行きましたし。トヨタに幸運にも受かった時に、また幸運にもエンジンをやる場所に配属されたんですよ。

——モータースポーツへの興味はいつ頃からお持ちだったんでしょうか？

中学の終わりくらいですかね。一番衝撃的だったのは、66年にフォードGT40がル・マン24時間レースで優勝した時ですね。その時の雑誌がここにあるんですけど、もう50年以上前の話ですよ。これを読んで、レースって面白いんじゃないかというのが心に入ってきたんですね。

——トヨタに入社されてからは量産エンジンの開発を？

一番最初はセンチュリーのV8エンジン。次に直列6気筒の1Gエンジンをラインオフするまでやりました。その後も設計と開発をやっていたのですが、8年目に、エンジンの色々な技術の先行開発をする部署に異動しました。それが80年ですね。

そこに入って1年後に、ちょうどトヨタがモータースポーツを再開しようということになった。その機会にちょうど当たったんですよ。

——レース、ラリーも含めワークス活動を停止していた時期だったのですね。

オイルショックが原因でモータースポーツ活動を停止していたんです。当時のトヨタはまだ自工と自販とに分かれていて。自工としてはもうやらないということにしたんだけど、自販はそうはいかないので、なんとかしてほしいと。欧州の販売店さんも、欧州圏内のモータースポーツ活動をすごく重視していました。だから、それまでに使った部品とかクルマとかあったらそれを使えるようなかたちで細々とやっていたんですが、オイルショックがだんだんと抜けてきて、そうすると『やっぱりやろうじゃないか』と。77年頃から、自販から自工に対してモータースポーツの開発要望が出ているんですよ。結局、自工としてやるぞ

と決まったのが、81年です。

——それがモータースポーツ関連の最初の仕事だった。

そういう会社の事情は全然知らなかったんですが、私がいた先行技術開発の部署に、そのクルマの開発の仕事がまわってきた。そこで、ひとりで課長さんが実務者としてやり始めるんですけども、ひとりではどうにもならんとなって、「はい、やります」と手を挙げたのが私。だから、本来の仕事じゃなくて脇の仕事のはずだったんですよ（笑）。

——初めに手がけたものはなんだったのでしょうか。

それがグループBのセリカ・ツインカムターボでした。ただ、実際の仕事は図面描きとかではなく、企画でした。オベ・アンダーソンを迎えにいった話をしたり、ラリーとはいったいどういうものなのかとか、クルマは基本的にはこうあるべきじゃないかとか、色々と聞いて、それを企画に盛り込んでいきました。

たとえばグループBのセリカのリヤサスペンションです。量産のクルマは独立懸架なんですけど、リジッドにしたりね。他のセクションも非常に頑丈に補強したものを作ったりしました。

そうやって仕事が始まったら、モータースポーツを仕事にする部署が、開発企画室のなかにできちゃったんです。

——松井さんはその新しい部署に移られた？

いいえ。やっぱり私のいたグループは、未来の量産エンジンのことをやる部署でしたから、2年くらいボランティアの仕事をやったんですけど、それから本業にもどって、一切モータースポーツの仕事はやっていないんです。

ただ、このセリカの企画をした時に色々な人と



グループBのセリカ・ツインカムターボは1984年～1986年のサファリラリーで3連覇を果たす速さと強さを見せた（写真はグッドウッド・フェスティバル）。

出会いました。例えばトムスの舘信秀さんとか、TRDの鳩谷和春さんとか。

また一方で、レースのチケットはなんとなく手に入るようになったんですよ。だから、仕事は関係なく、本当に趣味で鈴鹿サーキットとか富士スピードウェイにはよく行きましたよ。

——いわば普通の自動車メーカーとしての仕事をされていた。

ただ、そうやって面白さを知ってしまうとね、普通のデスクワークで企画の仕事っていうのは、もう耐えられないんですよ（笑）。だから、毎年転部させてほしいと、とにかくなにかエンジンの仕事、手を動かす仕事をさせてほしいって言うていたら、87年に東富士研究所に転勤になったんです。

仕事は何かというと、グループCのエンジンを作るんです。設計ゼロから作るんです。これはこたえられないですよ。

——当時はWECジャパンですごく盛り上がった頃ですね。

グループCでは、どうしてもかなりの間ポルシェに勝てなかったですよ。トヨタは何をやっていたかということ、2リッター+αにターボをかけて、えらい高過給で無理して走るんです。燃費も良く

ありません。これじゃあ将来世界選手権に出るとしても、とても勝てないからエンジンをもう作り直そうということで、富田務さんとふたりで始めたんですよ。

どんなエンジンがいいか、排気量も気筒数も、ターボの有無も何も決まっていなかったので、一番いいのは何かと一生懸命考えたんです。図面を書いたり計算したり、色々なことをしました。エンジン重量、部品点数、剛性などを考え、やっぱりV8の中間排気量で、あんまり過給をかけないでやると。まあ、ポルシェみたいなものですよ。そのエンジンは配属された87年の翌年にレースデビューするんですけども、クランクシャフトを折ってリタイアするんです。結構いいところまで行ってたんですけど……。

私はそのレースの仕事はそこまで。その後はドイツに行きなさいと言われてたんです。

——それはトヨタ・チーム・ヨーロッパ（TTE）ということでしょうか？

ドイツに行けっていうのは、そういうことです。83年頃、オベ・アンダーソンをトヨタの人が訪ねた時に、技術コーディネーターを置いてほしいというリクエストがあり、それに対応したかたちです。もっとも、コーディネーターというか、日本とドイツの間の通訳と、色々なモータースポーツの情報もあるだろうから、その収集もやってくれと言われて、なんでもやりました。

TTEの建物のひと部屋を借りて、トヨタ自動車の海外駐在員事務所を作れ、ひとりでやりなさいと。ドイツ語も分からない、英語もよく分からないのに、ひとりしかいませんからね。やるしかない。役所に行って事務所を作りました。

——松井さんが一番最初だったんですね。それが何年のことですか？

87年ですね。当時はTTE全体でもスタッフは70人くらいしかいませんでした。

——具体的に現地ではどのようなことを担当されていたのでしょうか。

TTE側の要望に応える、そんなことが多いです。一番最初に行った時は、『なんだ、日本からろくに英語もしゃべれないやつがやってきて、こいつは何をしに来たんだ？』って、かなり警戒されていたんだと思いますよ。

それにはやっぱり理由があって。実は、WRC用のエンジンは日本側が作って自信を持ってやっているわけです。だから、これを勝手にいじるな、絶対いじってはならん。こう言ってTTEに出す、貸与するわけです。

ところが、TTEはそれを守っていなかった。色々なところをいじっていたんですよ。主要部品から補機のブラケットから、軽量化から出力向上から色々なことをやっていた。

TTEにしてみれば、勝つためにラリーをやっているわけです。勝つためになんでもやろうと思っているわけですから、やれることはやってしまう。とは言え、さすがによく壊れるんですよ。当時はまだトヨタのエンジン屋さんが向こうに行つてものを調べるといふ、そういう仕事の仕方はしていなかったんですけど、こうやって『技術コーディネーター』っていうのが来て色々調べ回った



ドイツ・ケルンに本拠を構えるトヨタ・モータースポーツGmbH。施設拡張を繰り返し、現在はWRCエンジン開発、WEC車両開発の拠点として稼働する。

りすると、いつまでも黙って隠しているわけにはいかないですよ。

——両社の信頼の問題にもなりますね。

いよいよアンダーソンも考え出して、88年の4月、僕が赴任してから5カ月目ですね。一緒に日本に行く機会があって。そしたら飛行機のなかで『ちょっとまずい話があるんだ。こういうわけなんだけど、どうしたらいいか』と。いやあ、どうしたらいいかもないもんですよ。正直に話さないこの先どうするの？って。

仕方がないから正直に話をしました。そうしたら、全面的にOKではないけども、まあいいでしょうという話になったんですよ。それがアンダーソンにはすごく効いたらしくてね。その出張から帰ってしばらくしたら社内通知があって、とにかく松井のところへコピーを送ってという指示が出まして、情報が集まるようになった。劇的な変化です。結局、ドイツには92年までいました。





# 90年代WRCにおける トヨタ黄金時代 そのバックグラウンド 〔後編〕

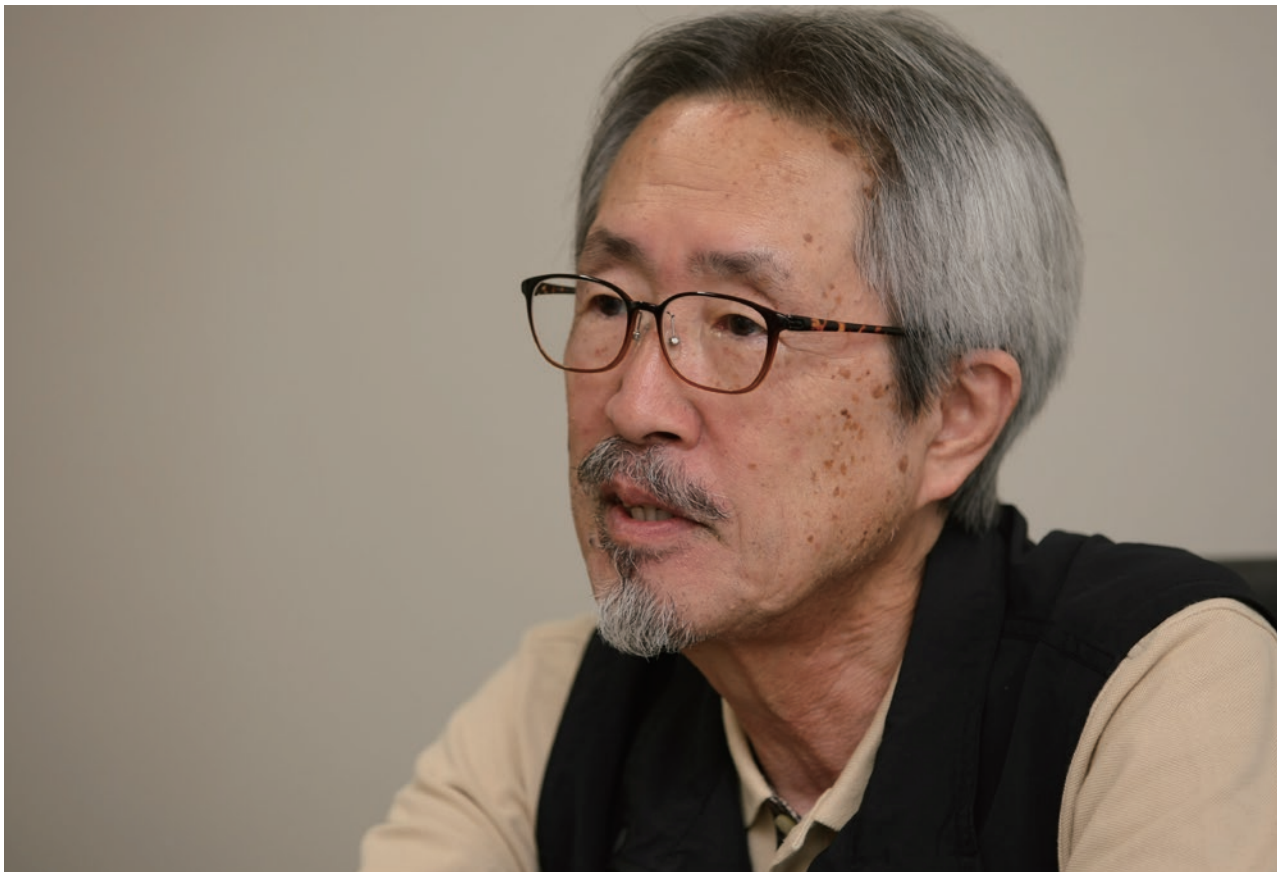
## 松井 誠氏

元トヨタ自動車モータースポーツ部部长  
元トヨタ・モータースポーツGmbH副社長

1972年にトヨタ自動車に入社し、エンジン設計・開発部署に配属。87年東富士研究所、88年11月からドイツTTEに駐在し、トヨタWRCの一時代を築いた。いったん帰国し、96年にはTMG副社長として再びドイツに。モータースポーツ部長などを歴任し、2009年の退職までトヨタのモータースポーツ活動を支えた。

# セリカからカローラWRCへ

写真提供:トヨタ自動車、サンク



——当時、モータースポーツの現場と市販車開発の部署が、何か話し合ったり協議したりということはあったのでしょうか。

あまりなかったですね。モータースポーツ部ができたのは1992年です。それまでは本社の企画部門として存在しました。で、その人が製品企画室っていう量産車の企画部長に対して要望を出すんです。その製品企画室がうんと言え、製造部署に対して話をもっていく。

だから、どれだけドイツのことをこちらの本社のモータースポーツ担当の人が理解できるかとか、あるいはどれだけ要望を市販車の領域に押し込

めるかっていう部分を、私は全然コントロールできないんですよ。だから色々大変なこともありましたよ。

——特にラリーカーは市販車ベースですから、難しい部分も多いと思います。

セリカは大きく重く、フロントオーバーハングが長くなっていきました。その一方で、吸気リストラクターはどんどん小さくなる。ST205の頃になると、ST185の頃よりも2割くらい出力が落ちるんですよ。それで95年に規定違反をしまい、ポイント剥奪と翌年の出場資格停止になってしま

いました。

——翌96年には、93年にTTEを買収してできたトヨタ・モータースポーツGmbH (TMG) の副社長としてドイツに行かれていますね。

ああいう規則違反があって、会社としては対応をしなきゃいけませんから。当時はTMGの副社長として福井（敏雄）さんがいらしたんですけど、副社長を交代させるということで、私が行くことになりました。

会社は暗かったですよ、本当に。だって、それまでWRCを一生懸命やってきた人ばかりじゃないですか。その活動が一時的とはいえ、なくなるわけですから。

その時、私には会社の立て直しという役目がありましたから、財務、人事、経理、そういうところをきちんとしなければならない。行く前には財務諸表の見方とか、一生懸命勉強しました。向こうに行ってから毎月、月報を書くんですよ。それは技術の話あり、経理の話、人事の話、色々なことを書きましたね。

——その後ラリーカーはセリカからカローラに代わりますね。

94年頃から、WRCではキットカーという新しい車両のルールが議論され始めていました。最終



カローラWRCは1998年から本格参戦を開始。99年にはトヨタ3度目のマニユファクチャラーズタイトルを獲得した(写真はグッドウッド・フェスティバル)。

的にワールドラリーカーということになるのですが、『そもそも12カ月で2500台の4WDターボを作るのは、どのメーカーにとっても厳しい。じゃあもっと安く作ってたくさんのメーカーが出られるようにしたらいい』というのが発想の原点です。

最初は2リッターでもNAで二輪駆動という案が出て、数年後にはそっちにチャンピオンシップを移すという話になるんですが、メーカーがこれに乗ってこないんです。フランスのメーカーはその案を強く推すんですが、人気がないわけです。

迫力とクルマの作りやすさを考えると、私たちとしては2リッターのターボチャージャー付きの4WDキットを推したい。だから三菱さん、スバルさんからのサポートも受けて、95年2月にFIAに対して4WDターボキット化の提案を行いました。

それで3月にはターボチャージャーをキットとして装着できることが決まりました。TTEからは、新しいクルマのベースとしてカローラの2BOXでWRカーを作りたいという提案が上がってきていました。

——TTEの提案はそれまでも積極的にあったのでしょうか。

まだワールドラリーカーというコンセプトや理論がなかった時、TTEが次のクルマを考えて実験車を作ってきたことがあります。アイデアルサクセッサという名前で、ST185のセリカをベースとしたものと、ハッチバックのカローラFXをベースとしたものを作ったんです。

3S-GTエンジンを縦置きして4輪駆動で、というクルマを作るんですね。テスト結果もけっこう良かった。TTEとしてはこういうクルマを量産で作ってほしいという提案をしてきました。

——当時はグループAですから、商品にしなくてはならないですね。



技術的には日本側もよく理解して、いいねとなるんですが、実現しなかった。ちょうど時期も悪くて、92年にTTEでプレゼンをしたのですが、うちの経営状況はそれどころじゃございませんって。商品化となるとなかなか難しいんですよ。

——新しくワールドラリーカーのベースになったカローラはコンパクトで、顔つきもファニーでしたね。

当時のカローラは車格的に1600ccが上限だったんです。だから、これを限度いっぱい1700ccくらいにして過給をかけるようにすれば、最低重量が1110kgで軽くできる。それを超えると、1200kgになってしまいますから。ところがFIAは1600cc以上のワールドラリーカーはすべて1200kgと決めてしまった。困っちゃいますよね（笑）。

となると、2リッターでないとライバルと戦えない。なにか方法はないかと。そこで、ファミリーにないエンジンでも、同じメーカーが作っているものであれば換装できるようにしましょうという働きかけをしたんですね。それが認められたのが95年の12月です。

最終的に3S-GTの搭載にゴーサインがでたのは96年のことです。『ボディの改造はしません。ステアリングラックの位置は変えません。それからクランクシャフトの中心線を動かしません。だからもともとの4A-Gと同じですよ』とネゴして、ようやく通りました。

——すごいですね。エンジニアとは思えない政治力。

もうエンジニアじゃないですよ。でも、我ながらよくやったなと思うのは、そういうことをやりつつ、一方で規則違反の処理もやっていたことです。95年10月に違反騒ぎがあって、くしゃくしゃになっているんですが、それはそれとして、こういうワールドラリーカーを作らせてくださいという交渉をしていたわけです。

——カローラWRCの開発はすんなりいきましたか。

実は危なかったんです。危なかったっていうのは開発そのものじゃなくて、そのカローラでWRCに参戦するのは考え直せって言われちゃったんですよ。当時の和田（明広）副社長から。

——規則違反の影響ということでしょうか。

いいえ、違反事件が尾を引いているということはありません。FIAの決めたペナルティに加え1年間謹慎をして、その次に名誉挽回のチャンスをとというのが、トップの考え方だったんです。だから、ラリーをもう一度やるということに対してはなんの影響もなかったんです。

——では和田副社長はなぜやめると仰ったのでしょうか。

『これ5000台作るんか』って。クルマを5000台作るのかと、そういう受け取り方をしていたんですね。そんなことはありません、レギュレーションはそんなふうにはなっていません、これは工場で生産するようなことはまったく必要ありませんっていう説明をしたら、分かったと。

何人も専務がいて常務がいて、モータースポーツ担当の部長も担当の企画係もいるのに、なんでアンダーソンと私が行って副社長に話をしないといかんのですか、と怒りましたよ（笑）。

——松井さんはTMGの副社長としてドイツには何年までいらっしゃったんですか？

99年ちょっとまでですね。3年間。96年当時からワールドラリーカーの開発は始めていましたし、その後ル・マンもやるようになった。98年にはF1の話も出ました。98年6月に、アンダーソンとア

ンドレ・デ・コルタンツにだけ話してもいいよという解禁令が日本から来たんです。そこで彼らに話を初めてして、人集めをだんだんしていくんですね。

——F1をやると初めて聞いた時、松井さんはどう思われましたか？

単純ですからね（笑）、エンジンの技術屋だとすると『エンジンすごいかもしれないね』って、やってみたいとかやらせてみたいと思いましたよ。

——99年に帰国されて、モータースポーツ部の部長になられた。

部長になったのは2001年ですね。F1がメインで、アメリカのプロジェクトは木下（美明）さんがやっていました。私はその後、役職定年で部長をやめて、あとは歴史保存プロジェクトっていうのを作りました。

——松井さんがこれまでモータースポーツに関わられてきて、一番大変だった時期とは。

あんまり大変だったというか、その時は大変だったと思うけども、大変さを忘れるんですよ。



ライバルのランチャ・デルタと死闘を繰り広げたセリカGT-FOUR（ST165）。1990年には初のドライバースチャンピオンを獲得した（写真はTGRF）。

いい思い出はたくさんありますね。

——一番楽しかったことはなんですか？ うれしかったこと、印象に残っていることといえば？

WRCでいうと、初優勝した時ですね。ST165が1989年のオーストラリアで勝った時です。それまではサスペンションもよく壊れたし、エンジンもよく壊れた。色々なところが壊れましたね。なかなかうまくいかなくて。

けども、どういうわけかオーストラリアに行った時は、飛行機のなかから、なんか気分がいいんですよ。チームの人をみてもね、落ち着いているん。なぜかよく分からないなと思っているうちに、勝っちゃったんですよ。これが、TTEに行って最初に一番うれしかったことですね。

