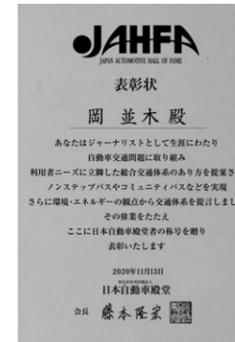


2020 日本自動車殿堂 殿堂者(殿堂入り)

Japan Automotive Hall of Fame, Awarded Inductees of 2020

選考主題 自動車社会構築の功労者

Theme of selection: Person of merit who has furthered the cause of motoring

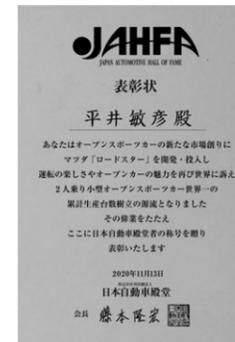


交通文化とその新たな価値観の道を拓く

Proposed a new valuable road traffic system through investigating the cultural aspect of motorization

岡 並木 氏

Mr. Namiki Oka



自動車文化に貢献した初代ロードスターの開発責任者

Developed the first Roadster popularized fascination of open top cars afresh to the world

平井 敏彦 氏

Mr. Toshihiko Hirai



日本を代表する高性能スポーツカーの礎をつくる

Created the high performance sport cars symbolizing Japan's excellent technology

伊藤 修令 氏

Mr. Naganori Ito

交通ジャーナリスト・朝日新聞編集委員・静岡県立大学教授

岡 並木

交通文化とその新たな価値観の道を拓く



岡 並木 (おかなみき) 略歴	
1926(大正15)年	3月19日 東京に生まれる
1952(昭和27)年	東京大学文学部社会学科卒業後、朝日新聞社入社、社会部次長、編集委員を務める
1974(昭和49)年	(財)国際交通安全学会会員代表就任
1985(昭和60)年	朝日新聞社退社。その後西武百貨店顧問、静岡県立大学国際関係学部教授、武蔵野女子大学文学部教授を歴任
2002(平成14)年	12月7日 逝去(享年76歳)
受賞	
1973(昭和48)年	新評賞(第1回)『自動車は永遠の乗物か』
1979(昭和54)年	交通図書賞『新しい交通』
1981(昭和56)年	国際交通安全学会賞『都市と交通』
1987(昭和62)年	運輸大臣交通文化賞
1996(平成8)年	第9回CSデザイン賞車両部門金賞 武蔵野市「ムーバス」ディレクターとして受賞

著書

1973年 『自動車は永遠の乗物か、新都市交通システム論』ダイヤモンド社
1976年 『くらしと交通』朝日イブニングニュース社
1981年 『都市と交通』岩波新書
1983年 『陸の交通とくらし』(産業のころろシリーズ)PHP研究所
1985年 『これからのクルマと都市の関係スーパー・エッセイ/僕の交通シンポジウム』ダイヤモンド社出版研究所
1986年 『舗装と下水道の文化』論創社
1992年 『駅再発見の旅』NTT出版
1992年 『岡並木教授の「右脳」フォーラム』ダイヤモンド社出版研究所
1994年 『江戸・パリ・ロンドン比較都市論の旅』論創社
1997年 『本音が求める交通環境 交通担当編集委員の眼』勁草書房
1997年 『甦える「都市のスリッパ」公共レンタカーの挫折と復活』モビリティ文化出版

交通問題への取り組み・1958年

岡並木氏は、生涯に亘り自動車交通問題に真摯に取り組んだジャーナリストである。

その取り組みは、警視庁クラブへ配属されたときの富永誠美部長(元警視監・警察庁交通局長)との出会いから始まった。神風タクシー、白タク、砂利トラ、ひき逃げ……などそれまで交通部が経験したことがない新しい問題に巻き込まれ始めたときであった。富永氏への膝を交えた取材により、警察の取り組みだけでは限界があると気づかされたからである。建設省や陸運局、都庁さらに労働組合、大学や学会の研究者の知恵を積極的に求める動きに出る。更に、岡氏は交通事故多発地点に目星をつけ、自動車工学や交通工学さらには大脳生理学者などを誘って張り込み、警察より早く現場にかけつけて事故者から真の事故原因を聞き取る現場主義の事故分析に取り組んでいる。

交通問題の根の深さと枝の広がり気づかれ、交通事故をいかに減らすか、そのためのモビリティ理論、交通科学、自動車工学などに注目するようになる。

世界の動向を求めて・1969年

記者の先輩が「交通事故問題には夢がないからなあ」と呟いた。岡氏は交通事故対策の一面をついていると思った。そして本当に交通対策には夢がありえないか。「自動車は永遠の乗物と思いますか?」。その問いを、世界のあちこちで投げかけてみようと考え、斯くして世界への旅が始まる。

その答えは、まちまちであった。少なくとも「永遠である」という断言は、デトロイトでさえも聞かれなかった。そして「新交通システム」という概念が、自動車と公共交通機関問題の打開の道として、育まれようとしていることを初めて知った。

その概念は、技術の革新に負うところが大きいが、交通の道具についての使い方、活かし方という面での革新を重視していることを知った。自動車や道路や電車やバスにも、その使い方、活かし方の革新の余地が、まだまだあるということを教えられた。交通対策にも夢が持てそうとの思いで岡氏は帰国した。

ニーズからの総合交通体系論

1970年、今野源八郎東大名誉教授がアメリカ運輸省の機構を「彼らは、貨物の問題を考える場合も、まず貨物がドアを出るところから、戦略的に輸送システム

を考えようとしている」と言われた。翌1971年に運政審の会合でバス・タクシーの在り方の審議で、運輸経済研究センターの角本良平理事が、「バス・タクシーの分野というものは、役所が決めるものではなくて、市民の要求によって決まってくるものである、とクギを刺した。そして1972年には、八十島善之助東大教授が、「新しい交通システムを考えるとときに、一番大事なことは、ニーズをまず明確にすることだ」と強調された。期せずして、三氏の指摘は、これまでの日本の交通政策が、国民の真のニーズとは遊離したところで立案され、実施されてきたという共通の認識を背景に、同じ過ちを繰り返すのではないか、と懸念されていたことを知る。

ドア・ツー・ドア・システム

交通とは、ドアから出て余り歩かず、確実に、速くて、安全で、出来たら座れて、多少の荷物があるときは、乳母車程度の手荷物車のまま乗れて、そして適当な運賃で乗れ、降りたら余り歩かずに、ドアに入ることが出来るなら、途中の交通機関は、何であっても構わない。車のめったに通らない静かな道なら、晴れた日には600mぐらいなら歩いてもいい。冷房が効いていれば地下鉄で15分ぐらいは立っているのも仕方がない。乗り換えの距離が多少長くても、歩けるように片側が空いている動く歩道があれば、「歩速」+「歩道の速度」で「快足」を楽しむのも一興だろう。駐車場さえ確保されていれば、多少信号で腹が立っても、自家用車で行く忍耐もしてみよう。タクシーが必要な時にひろえるなら、かなりの価格も荷物運賃も賛成。こんな市民用のドア・ツー・ドアのトータルシステム。岡氏はこのような視点からの総合交通体系を提案した。

ノンステップバスの普及促進

高齢者や障害者に配慮した、乗降口に階段のない超低床のバス。通常のバスは路面から床まで約90cmあり、ステップを2段上がって乗り込むが、ノンステップバスは、約35cmで歩道からの段差がほとんどない。車いすの乗降も容易になる。

日本の旧交通バリアフリー法(現在のバリアフリー法)に基づいて定められた「公共交通移動等円滑化基準」としての「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準」には「床面の地上面からの高さは、65cm以下でなければならな

い」とされている。現在、日本で製造されているノンステップバスは、床面高さは53cm程度である。

また、エアサスペンションが採用されて、乗降時に車高を下げて歩道との段差を少なくするニーリング機能が装備されているバスもある。

ムーバス誕生(武蔵野市のコミュニティバス)

ムーバス誕生は、市長への手紙がきっかけである。「吉祥寺駅へ行きたいが歳を取って足が不自由になり、バス停まで遠くて歩けなくなった。自転車は怖くて乗れない。それでも街へ出たい」と高齢者にとっての交通の不便を訴えるものであった。

武蔵野市は、吉祥寺駅・三鷹駅という交通の重要拠点や繁華街がある一方で、バス路線は、幹線道路にしか通っておらず、幹線道路から離れた地区に住む住民がバスに乗車するためには少し歩くことが必要であり、交通弱者にとってはとても不便であった。また、駅周辺は、マイカー路上駐車や自転車の違法駐輪が非常に多く、市はその対策に莫大な費用を投じていた。コミュニティバス利用で、路上駐車や違法駐輪の減少を見込めると考え、岡氏にコミュニティバス開設のための研究会(後の市民交通システム検討委員会)委員長を委嘱した。

なお、ムーバスという名称は、公募して採用されたものである。事前調査が実施され、市民への需要調査、高齢者の実態調査などの結果、既存の一般路線バスは200円均一運賃だったところ、ムーバスは、100円均一で利用できるワンコインバスとして計画された。1995年から運行開始され、この運行形態などから「コミュニティバス」という概念を全国的に広めた。

NHKはじめ民放テレビ番組やラジオ番組でも取り上げられ、さらに海外からの大きな反響があった。この影響により「コミュニティバス」の名が国内外へ広がることになる。岡委員長は、ディレクターとしての功績が認められて「CSデザイン賞」を受賞された。

環境とエネルギーが課題

交通問題にとって、「環境」は安全と共に重大な関心事である。1975年から76年のマスキー法と日本政府の排出ガス基準値をいかにクリアするか。大きな関心事であった。この課題に対していち早く開発されたCVCCエンジン(ホンダ)は、従来のエンジン理論に挑戦したものであった。テスト結果では、マスキー法及

び日本の基準よりもかなりよい成績が報告され、世界初の成果を得た。しかし課題は、排気ガス対策のために燃料を10%前後多く消費するという点であった。限りある資源の消費を抑えてほしい。以後、環境問題はエネルギーというテーマの中で考えなければならないことを岡氏は広めることになる。

将来の「交通」の目標

当時岡並木氏は、アメリカ運輸省の専門家や委託研究機関の話から基本的な考え方を纏めている。

- ①現在の自動車に代わる手段、または新しい推進装置の開発促進。
- ②まずは、電気。汚染物質が都市に分散していた形から、まとまった発電所へ移す。汚染物質の成分も、一酸化炭素から亜硫酸ガスの排出に代わるだけ。しかし、この排出ガスは、都市でないところで出すこと。一か所になれば浄化も容易になる。次第に原子力発電へ。
- ③石炭、廃棄物から合成石油を作ることは、高価。
- ④アルコール、アンモニア、水素は燃料として空気を汚さないが高い。しかし、長期的には可能性は高い。
- ⑤都市で自動車に代わる交通機関としては、PRT(無人の軌道タクシー)やデュアルモード・システムへ。
- ⑥公共交通機関を魅力的にして、自動車から乗り換える気持ちを喚起する。
- ⑦交通機関への需要を減らす対策を進める。例えば、歩きたくなるような道路環境。自転車を利用したくなるような道路整備。一台の車を数人で利用させるような政策と情報システムの開発。週休4日制の実施。都市の交通問題は、事故から始まったが、渋滞、環境と目まぐるしくエスカレートして、やがてエネルギーの問題に。

(以上は氏の多くの著書の中から抜粋していることをここに記す)。

終わりに

筆者は、岡並木氏とは中国はじめ東南アジア、西欧等をご一緒に数回旅をしたが、岡氏は各国には専門の通訳者を決めており、国の文化や価値観を見据えながら、利用者の生の声を聴き、モビリティシステムを評価する仕方は、実に見事でした。心からの敬意を表します。

(公益財団法人 国際交通安全学会 元常務理事・事務局長 鈴木辰雄)



朝日新聞社城北支局勤務時代。以降、岡氏は警視庁関係の取材、交通への取り組みをすることになる(最後列の人物/1958年頃)



朝日新聞社に勤務していた記者時代



欧州ツアー団長として(パリ・モンパルナス駅にて/1990年)



1994年の欧州における岡氏の取材風景



1999年の独交通安全フォーラムにて講演する岡氏

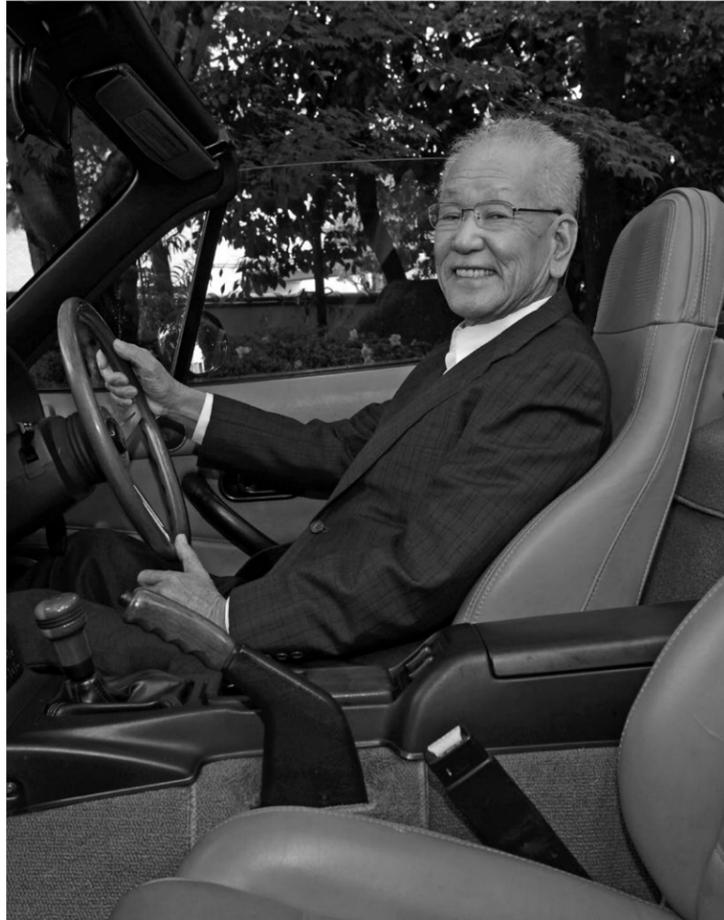


1996年、「ムーバス」ディレクターとして「CSデザイン賞」を受賞(右)

初代ロードスター開発責任者
大分大学工学部生産システム工学科 元講師

平井 敏彦

自動車文化に貢献した初代ロードスターの開発責任者



平井敏彦(ひらい としひこ)略歴

1935(昭和10)年	10月5日	山口県下松市で誕生	1989(平成元)年	2月のシカゴショーで初代ロードスターワールドプレミア
1961(昭和36)年	3月に中央大学理工学部精密機械工学科を卒業		1989(平成元)年	9月から「ユーノスロードスター」として日本国内で販売を開始
1961(昭和36)年	4月に東洋工業(現マツダ株式会社)入社	基礎設計部配属(主にレイアウト担当、試作車の構成部品の設計、車種はトラック、ファミリア、カペラ)	1989(平成1)年	AZ-1開発主査に就任
1978(昭和53)年	社員の整理&合理化策で金沢市のマツダオート石川にサービスマンとして出向		1992(平成4)年	主査としてマツダオートザムAZ-1を発売開始発表
1980(昭和55)年	婦任後車両設計部リーダーに		1993(平成5)年	マツダ株式会社 退社
1986(昭和61)年	商品開発本部に移動	初代ロードスター開発主査に	1993(平成5)年	大分大学工学部生産システム工学科 講師就任
			1999(平成11)年	大分大学退官
			2000年~2003年	広島文化学園大学で非常勤講師として勤務

平井敏彦氏は1961年にマツダに入社、以来基礎設計一筋で設計のプロ中のプロだったが、1986年2月の経営会議で承認されたLWS(ライトウェイトスポーツ)の担当主査に任命され、初代マツダロードスターの開発リーダーとなった。初代ロードスターは1989年3月に生産を開始、1997年10月までのライフサイクル中の累計生産台数は43万台を超えた。1997年10月に2代目にバトンタッチ、2000年には2人乗り小型オープンスポーツカーとして生産台数がギネス記録に認定され、2005年8月に3代目、2015年5月に4代目へと続き、2016年4月には累計生産台数が100万台を突破した。今日までにアメリカでは約50万台、欧州では約36万台、国内では約20万台が販売され、世界市場でカーマニアの心を捉えて離さない存在になっている。

ロードスター誕生前夜

LWSの発想の原点は、アメリカ人ボブ・ホール氏とマツダの山本健一氏の出会いにあった。当時『モータートレンド』誌の記者で、LWSマニアの父に育てられ、日本に留学経験もあるボブ・ホール氏について山本氏は回想録の中で、「70年代には私の渡米時に必ず会いに来てくれ、会うたびにクルマの夢を語り合った」。そして1978年4月の来社時には山本氏のオフィスを訪問、『マツダこそ昔の英国型小型スポーツカーを生産すべきだと熱弁をふるった』とのこと、山本氏は更にボブ・ホール氏に推奨されたトライアンフ スピットファイヤーに後日試乗、「陽光を浴び、風を顔に受け、箱根の山中では緑の香りを体一杯に嗅いで、馬を御しているようなきびきびとした運転を楽しんだ」と書かれている。

1981年にボブ・ホール氏は北米マツダ(MANA)のR&D部門に入社、その後マツダから出向されてきた福田成徳氏(帰国後デザイン本部長)、デザイナー、トム俣野氏ともどもLWSの実現に向けて尽力することになる。

プロジェクトのスタート

マツダ内部では1983年後半、将来の商品群を模索する「オフライン55」プロジェクトがスタートした。「55」とは55%以上の確率で商品化が出来るようなモデルを検討しようというもので、その中の1台がLWSだった。MANAがデザインした試作車の制作をイギリスの会社に委託、1985年9月に完成後アメリカに直送、マツダを秘してサンタバーバラ周辺を走らせた時の街行く

人たちの注目度の高さは予想をはるかに超えたもので、日本から出張してきた技術研究所松井雅隆所長もこのモデルの未来を確信したようだ。このようにして迎えたのが1986年2月の経営会議で、すでに社長になっていた山本氏は、技術研究所から発意されたLWSプロジェクトに対して、「皆さんどう思いますか? このクルマには文化の香りがする。私はこれをすすめたいと思います」と言われ、先行開発の開始が決定、平井敏彦氏が主査に任命された。

いばらの道

しかしいばらの道が平井氏を待ち構えていた。新型車のプロジェクトが軒を連ね、人的資源の確保は至難の業で、海外の開発委託会社を活用して開発するという条件付きプロジェクトだった。イギリスの開発委託会社から送られてきたプロトタイプ的设计図を見た平井氏は、いかに好意的にみてもそれをベースに量産車開発が可能とは思えず、開発業務を社内に切り替えないと取り返しがつかないことになると主張、この会社との契約打ち切りが最初の仕事となった。

次なる難問はマンパワーの確保だった。本来基本レイアウト図を作成するはずの企画設計から「既存プロジェクトで手一杯なためLWSプロジェクトへの協力は出来ない」と言われ、平井氏は技術研究所の松井所長に直訴、何とか4~5名のエンジニアの協力を得られることになったが、レイアウト業務には全く経験のない人たちで、彼らを活性化して業務をこなして行く以外に選択肢はなかった。

また本来なら商品企画を全面的にサポートするはずのグループが、「今時LWSの市場は存在せず、商品戦略上も、採算性からもマツダには必要のないクルマだ」と主張して譲らず、そのグループへの依存は完全に断念し、代わりに技術研究所のプランニンググループに協力してもらうことになった。

一方で平井氏はマンパワーの不足はコンピューターで補うしかないと考え、三次元CADを導入して「基本レイアウト」をコンピューターに画かせることにしたが、結果的にはマツダにおける三次元CADによる「基本レイアウト」の草分けになるとともに、スーパーコンピューター導入のきっかけともなった。

その次は場所の問題だった。限られた人的資源を有効活用するため、デザインセンターの車庫のワンフロ

日産自動車 R32 スカイライン開発主管
オーテックジャパン元常務取締役技術本部長

伊藤 修令

日本を代表する高性能スポーツカーの礎をつくる



伊藤修令(いとう ながのり)略歴

1937(昭和12)年 3月7日広島県竹原市生まれ
1959(昭和34)年 広島大学工学部機械工学科卒業
富士精密工業(プリンス自動車工業の前身)入社
第4設計課(シャシー)に配属。スカイライン(S50~C210)のシャシー設計を担当。日本グランプリ出場のツーリング・クラス用車両の開発にも参画。レーシングカーR381、R382のサスペンションを設計
1973(昭和48)年 日産自動車第3シャシー設計課課長
1978(昭和53)年 ローレル(C31)開発主担
1981(昭和56)年 FF車(マーチK10・プレーリーM10)開発主管
1984(昭和59)年 ローレル(C32)、レパード(F31)開発主管

1985(昭和60)年 スカイライン開発主管(R31、R32)。R32でGT-Rを復活させる
1989(平成元年)年 R32型スカイライン、GT-R発売
1990(平成2)年 オーテックジャパン出向、同社常務取締役技術本部長
1999(平成10)年 同社顧問、
2000(平成11)年 同社退社

団体関係

社団法人日本自動車車体工業会 理事・関東支部長
プリンス&スカイラインミュージアム名誉館長(現職)

初代スカイラインに憧れプリンスに入社

伊藤修令氏(以下伊藤)は、広島県竹原市の農家の次男として昭和12年に生まれる。実家が精米所も営んでいた関係で水力タービンや石油発動機などもあり、機械のメカニズムに興味を持った。理系が得意だったこともあり、広島大学工学部に入学、機械工学科でエンジンを学び、卒業論文はディーゼルエンジンの燃焼解析をテーマに選んだ。

そして、大学時代、初代プリンススカイライン(ALSI)の洗練されたデザインと先進的な国産技術で志の高さに感動して富士精密工業の入社試験を受けた。

櫻井のもとで足回り設計に従事

入社するとシャシー設計課に配属され、サスペンション・グループの責任者だった櫻井眞一郎に出会う。新人研修では製図の練習を徹底的にやらされ、櫻井に初代スカイライン改良型のための試作エンジンマウントの設計を命じられる。

以降、櫻井のもとでスカイラインの足回りの設計・開発に一貫して携わることになった。また日本グランプリで活躍したレース車両の開発にも参加し、スカイライン(S54B)の設計にも従事している。1966年にプリンス自動車と日産自動車とが合併し、スカイラインとブルーバードの部品を共通化することになり、足回りの共通設計を担当。そして小型大衆車のFF化の動きが進む中で、プレーリー(M10)とマーチ(K10)の設計・開発にもかかわった。

スカイライン開発主管として走りのスカイライン復活を目指す

スカイラインの開発主管(責任者)に就いたのは1984



伊藤が富士精密工業に入社するきっかけとなった初代プリンススカイライン(ALSI)



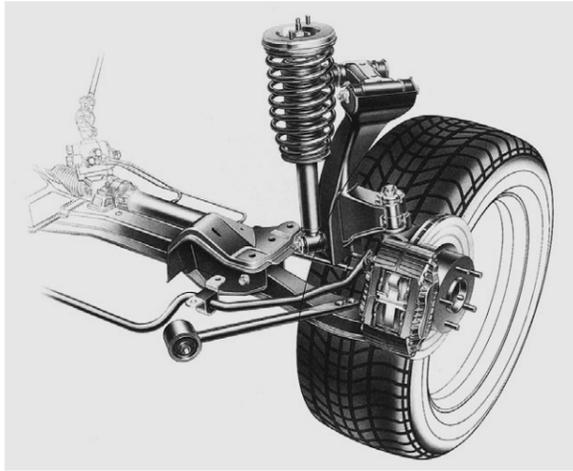
R32スカイラインラインオフ式で中川良一(左から2人目)、田中次郎(左端)、櫻井眞一郎(右端)らと

年の暮れで、病に倒れた櫻井の跡を急遽継ぐことになった。7代目スカイライン(R31)の運輸省届け出の直前、開発の最終段階だった。スカイラインは代を重ねるごとに大きく豪華になり、1980年代に入り、販売台数も頭打ち、伸び悩みに直面していた。R31も同様で、ユーザーからはスカイラインの原点に戻ってほしい、との声が寄せられた。

その後伊藤はR31に続き8代目のスカイライン(R32)の主管を務めるにあたり、プロダクトマーケティング活動を実施して、市場の動向やユーザーの声をリサーチ。その結果なども踏まえながら、当初から念頭にあった「走りのスカイラインの復活」を前面に掲げ、ボディサイズとデザイン、エンジン、足回りなどあらゆる要素にこだわり、すべてを一新した。また、かつて日本グランプリで活躍した「GT-R」をR32に設定し、レース活動で他車を凌駕することを目指した。

走行性能向上へ新技術導入

R32の開発にあたって、エクステリア・デザインでは歴代スカイライン伝統のサーフィンラインやリアの丸目4灯ランプにこだわりながら、走りをイメージできるコンパクトで引き締まった造形を目指した。同時にボディを軽量・高剛性とするため、高張力鋼板などの採用を積極的に進めた。足回りでは、すでに導入済みだったリヤマルチリンクサスペンションに加え、フロントマルチリンクを採用、新しい四輪駆動システム(アテーサETS)を研究部門とともに完成させ、採用した。エンジンは直列6気筒のRBエンジンのレスポンスを向上させるなど改良を進めた。さらにGT-Rの開発にあたっては2.6リッターターボのRB26DETTを新



リアに加えフロントにもマルチリンクを採用し、走行性能を高めた



サスペンションの開発を目的に試作されたサスペンション・テスト・ベッド

設計し、電子制御トルクスプリット4WDを組み合わせることで走行性能をさらに高めた。

組織風土を変革、自由にもの言える現場組織に

R32スカイラインとGT-Rの開発目標として伊藤は、「走りのスカイラインを復活させる」という「明快なコンセプト」、ターゲットを絞るなど「選択と集中」、他



ドイツでの走行テストで自らスカイラインGT-Rのハンドルを握った伊藤

車を凌駕するという「高い志と本物志向」、の3点を開発スタッフに強くアピールしたが、さらに開発現場においては「組織や職位を越えて本音のクルマづくりをしよう」、とも訴えた。当時、開発現場においては、エンジン、シャシー、デザインなど開発部門ごとの縦割り主義、技術員と技能員、管理職と現場などの間に垣根があった。

伊藤はこうしたものを取り払い、自由にものが言える雰囲気、他部門がデザインにも口出しできる、といった風通しの良い組織をつくった。時あたかも開発部門では「1990年までに足回りで世界を目指そう」という901活動がシャシー設計部門で始まっており、伊藤はこれと呼応しながら、性能レベルと完成度の高い「走りのスカイライン」実現に奔走した。

日本車で初めてニュルブルクリンクで開発テスト

GT-Rの熟成においては、日本車では初めて、ドイツのニュルブルクリンクで開発テストを実施した。エンジンの出力目標300馬力を達成し、これを受け止める足回りとしてアテーサETS(4輪駆動システム)を搭載していた。901活動の目標である市販車で「世界一」を証明できる目標タイムをクリアするべく、当初は不具合の連続だったが、現場でスタッフが一丸となって一つひとつ現地で解決し、半年後には目標タイムをクリアすることに至った。

進化を続け、日本を代表する高性能車の名声

こうした積み上げにより、R32スカイラインは市場で高く評価されるとともに、GT-Rは国内のツーリングカーレースで他車を圧倒し、連戦連勝を続けることで、スカイラインの名声を改めて高めることになった。さらにスカイラインとGT-Rはその後もR33、R34と進化を果たし、「日本のスポーツカー＝スカイライン」の名声が受け継がれてきた。

またGT-Rは「スカイライン」の冠こそ外されはしたが、世界トップクラスのスポーツカーとしてアメリカ、ヨーロッパで日本を代表する高性能車として認知されている。近年の日産GT-Rの源流ともいえるスカイライン復活の礎をつくったのがR32であり、開発責任者として組織をまとめ上げた伊藤の功績によるところが大きい。

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)



ツーリングカーレースで圧勝を続けたR32スカイラインGT-R(左)とその心臓部のRB26DETT(右)



内装にも伊藤のこだわりが強く表れたR32スカイライン。左はGT-Rのインパネ、右はクーペGTs-t typeMのシート



GT-Rだけでなく市販量産モデルも走りにこだわった(4ドアセダン GTs-t typeM)



オーテックジャパンで櫻井眞一郎、S54Bスカイラインと



プリンス&スカイラインミュージアム開所式で主催の岡谷市とスカイラインオーナーズクラブの関係者らと



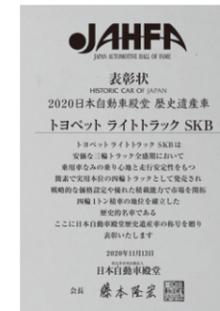
日本グランプリでスカイラインを連戦連勝に導いたファクトリーチーム監督の青地康夫と村山工場お別れ走行会で

2020 日本自動車殿堂 歴史遺産車

Japan Automotive Hall of Fame JAHFA Historic Car of Japan

日本の自動車の歴史に優れた足跡を残した名車を選定
日本自動車殿堂に登録

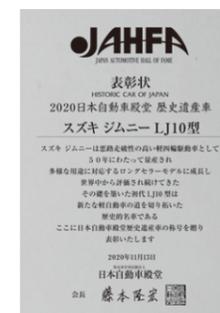
Filed are the cars that blazed the trail in the Japanese automotive history
selected and registered with the title of JAHFA Historic Car of Japan.



トヨペット ライトトラック SKB (1954年)
Toyopet Light Truck SKB



ホンダ RA272 (1965年)
Honda RA272



スズキ ジムニー LJ10型 (1970年)
SUZUKI JIMNY



2020日本自動車殿堂 歴史遺産車

日本の自動車の歴史に優れた足跡を残した名車を選定し
日本自動車殿堂に登録して永く伝承します

Cars that blazed the trail in the history of Japanese automobiles are selected,
registered at the Hall of Fame and are to be widely conveyed to the next generation.

トヨペット ライトトラック SKB

Toyopet Light Truck SKB



トヨペット ライトトラック SKB



SKトラックベースで設計された初代SKB。平面フロントガラスに腕木式方向指示器など低廉にするための工夫が盛り込まれた。キャブオーバー採用で荷台も大きく、大柄な外観は威風堂々として街の商店主に愛された。

トヨペット ライトトラック SKB(1954年)主要諸元

全長	4237mm	型式	SKB
全幅	1675mm	エンジン型式	S型
全高	1850mm	駆動方式	F・R
ホイールベース	2500mm	エンジン	SV(側弁式)
トレッド(前)	1325mm	ボア×ストローク	65×75mm
トレッド(後)	1350mm	総排気量	995cc
		圧縮比	6.5
シャシー重量	730kg	最高出力	30ps/4000rpm
車両重量	1130kg	最大トルク	5.9/6.2/2600rpm
最大積載量	1000kg	変速機	前進4段後退1段
		価格	625,000円



名称を公募して1956年7月以降の車名はトヨエースに。1958年に33psに出力アップ、価格46.5万円となる。荷台や燃料タンクのデザイン形状がスマートになっている。写真は愛知県のとヨタ博物館に所蔵されている1959年型。



1947～59年までトヨタ小型車の主軸だったサイドバルブ(SV)式のS型エンジン。

第二次大戦後のトヨタは1947年1月にSA型乗用車を、4月にSB型トラックを発売する。このSB型トラックのシャシーは乗用車にも使用可能なように軸距間フレーム部を若干低床式にしたため、当時の乗用車の大口需要であるタクシー車両に流用され人気となった。

SB型トラックは1952年3月に軸距を伸ばしたSG型になり、そのシャシーを流用した乗用車SF型もその半年前に発売された。SB型から継承された前後リーフスプリングのシャシーは「日本の路面に対し安心して使える頑強さ！」とうたわれ堅牢さがアピールされた。

エンジンは1951年に高性能なOHV(頭上弁)式のR型1500ccの開発がスタート、トヨペット・スーパーRH型、トラックRK型に搭載され、続いて初代クラウンに搭載され、トヨタ車の販売拡大に貢献、同社の業績も年々向上してゆくことになる。

その一方でトヨタはRK型トラックの廉価版としてシンプルなSV(サイドバルブ)方式のS型エンジンを搭載したSK型も併売が続いた。

当時のトラックの主需要先であった小型商店の足は「安価な三輪トラック」で、仕入れから販売、配達までをこなし、人気だった。しかし1954年11月から1957年6月まで続く神武景気により三種の神器(電気冷蔵庫、洗濯機、白黒テレビ)が普及し、街の商店も景気が良くなる。「安価だが、屋根が幌で、ドアもない、バタバタ音で転覆しやすい三輪トラック」から、乗用車なみの乗り心地と走行安定性を持つ4輪トラックへの乗り換えが始まりつつあった。

そこでトヨタは安価なS型エンジン搭載のSK型をベースに、さらに低廉で、簡素、実用本位の新型トラックの開発をスタートする。豊田自動織機製作所がエンジン、トヨタ車体がボデーを担当するなど、それぞれ



キャブ前部中央にエンジンが置かれる。路面からの振動を吸収するハンモック式シート、ドアウインドはコストを抑え試作時は前後スライド式だったが、量産は全解放の上下式を採用した。

のトヨタ陣営各社の技術陣が開発に関与し、6カ月という短期間で量産までこぎつけた。生産方式もそれまでのトヨタ自動車販売がシャシーを販売し、ボデー架装業者が組み立てる方式を改め、トヨタ自動車工業が完成車を作り販売する方式に変更。製造&管理技術、品質&生産管理の向上がはかられた。

このトヨペット ライトトラックSKB型1トン積車は1954年9月に発売された。荷台長確保のためキャブオーバー式を採用、SK型ボンネットタイプより荷台内側長で568mm伸ばした2,525mmを確保、当時のクラス最長の荷台車となった。

価格は625,000円だったが、1トン積み荷台長2.4m程の三輪トラックが平均435,000円だった。当初、SKB型は月産200台程にとどまる。しかし生産体制を見直して、1956年1月に560,000円に値下げしたところ人気沸騰。さらに増販をめざし5カ月後には538,000円にまで引き下げられた。この値下げによる注文増加で6月以降は月産1,000台以上に躍進する。公募によりトヨエースとペットネーム(愛称)が付けられた。

販売店構築では1府県複数店方式を採用、新たに小型車専門のトヨペット店網を確立した。価格も1956年末に495,000円に。1958年6月の出力アップ(30→33ps)を伴う変更では465,000円まで下げられ、キャブオーバー式の特徴が生かされた荷台長をもつ1トン積車の地位を確立した。こうしたトヨタの攻勢に、三輪トラックメーカー各社も4輪車に進出することになるのである。

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)



2020日本自動車殿堂 歴史遺産車

日本の自動車の歴史に優れた足跡を残した名車を選定し
日本自動車殿堂に登録して永く伝承します

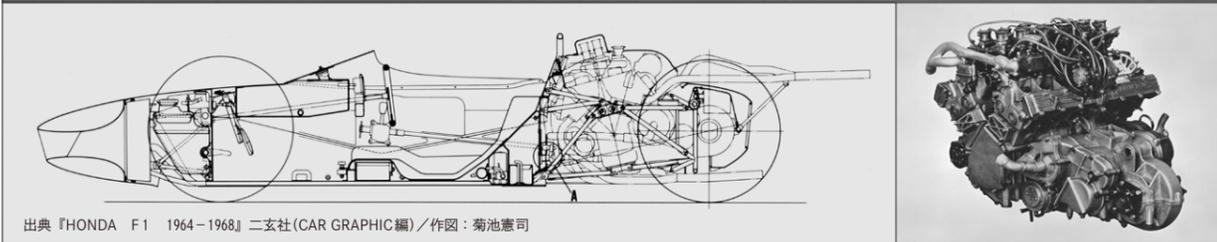
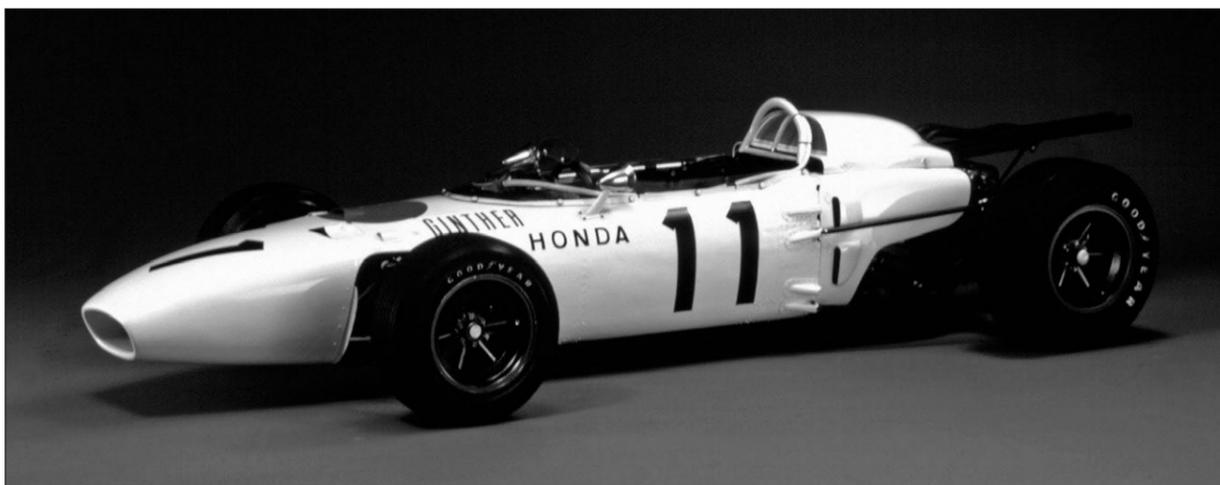
Cars that blazed the trail in the history of Japanese automobiles are selected,
registered at the Hall of Fame and are to be widely conveyed to the next generation.

ホンダ RA272

Honda RA272



ホンダ RA272



燃料タンクはゴム製でドライバーの左右2個ずつ、膝の上と背中に各1個の計6個。特製バッテリーを膝下に配置。
エンジンは横置きで、クランクシャフト軸受は、高回転で高出力を得るためニードルベアリング。動力取り出しはクランクシャフトの中央から。

ホンダ RA272(1965年)主要諸元

エンジン型式	RA272E	車体型式	RA272F
配列・気筒数	60度V型12気筒	車体構造/材質	モノコック・スペースフレーム/耐食アルミニウム合金・高張力鋼管
総排気量	1,495cc	全長×全幅×全高	3,950mm×1,675mm×793mm
内径×行程	58.1φ×47.0mm	ホイールベース	2,300mm
圧縮比	10.5	トレッド前/後	1,350mm/1,370mm
最高出力	230PS/12,000rpm	タイヤサイズ前/後	5.50-13/7.00-13
シリンダーブロック材質	アルミニウム合金 鋳物 (動力一体ユニット)	ブレーキ形式	ディスクブレーキ
バルブ形式	DOHC 4バルブ	燃料タンク容量	180L
バルブスプリング	ダブルコイルスプリング	クラッチ形式	乾式多板
燃料供給方式	ホンダ式吸入管噴射方式	トランスミッション形式	横置き 選抜駆動式
点火装置方式	バッテリー マグネット点火	トランスミッションギヤ段数	前進：6速 後退：1速
スロットル形式	スライド式スロットルバルブ	車体重量	498kg
潤滑方式	ドライサンプ		



後輪ダンパーユニットはRA271のインボードを、整備性と軽量化でRA272では通常のアウトボードに変更していた。



1965(昭和40)年のF1最終戦のメキシコ・グランプリでは、ホンダ製の調整可能な燃料供給システムが気圧の低い高地のサーキットで適切に機能して、2位以下を大きく引き離してチェッカーを受ける。



勝利を喜ぶホンダチーム。着座のドライバーはリッチー・ギンサー、隣はロニー・バックナム、後ろに中村良夫監督。

ホンダは四輪事業進出に先立ち、二輪車レースで既に世界制覇を成し遂げた経験と、「難しいものから先にやる」「真似をしたくない」という本田宗一郎氏の信念から、四輪車レースの最高峰であるフォーミュラ・ワンに挑戦することを決定した。当初は、他チームへのエンジンの供給から始める計画であったが、1964年のシーズン開幕直前に供給契約が唐突に破棄されたため、自ら車体も製作してホンダチームとして独力で参戦することを決断した。この時開発された車両がRA271であり、RA272はRA271の実戦経験を元に改良した1965年モデルである。準備したエンジンは、二輪レーサーで実績のある設計を踏襲し、横置き6気筒のシリンダー容積を拡大してV型12気筒とし、変速機と一体のケースに収めていた。出力は圧倒的であったが横幅が大きく、従来の車体後部にエンジンルームを設けてそこに格納する方法では、車体幅が広くなり、空気抵抗とサスペンション設計上不利であった。

車体は、当時はまだ鋼管構造が一般的であったが、一部のチームが薄板構造のモノコックボデーを採用し始めており、ホンダも薄板構造でいくことにした。しかし、この構造でエンジンルームを作るとクルマの横幅は、鋼管構造の場合より一層大きくなりレーシングカーとして成立しない。そこで、車体をドライバーの直前で切断し、エンジンユニットを鋼管トラスで車体に結合し、後輪懸架装置は変速機部分に取り付けた鋼管フープに結合する、という先例のないレイアウトを採用し、車体幅をほぼエンジン幅に抑えて課題を解決した。RA272は、この基本レイアウトを踏襲し、軽量化と整備性の改善を行なった車両である。1965年シ-

ズンは、入賞を果たせるようになったが、夏を迎えて、速度の上昇に伴うオーバーヒートの傾向と操縦性安定性の不満が明らかになった。そこで、第7戦のドイツGPを欠場して、オーバーヒート対策としてエンジン出口部排気管の放熱改善のため車体後端とエンジンとの間隔を広げることと、操縦性安定性改善のため駆動出力軸の高さを維持してエンジンユニットを下方に回転して重心を下げるというレイアウトの大変更を敢行した。このために、鋼管トラスはフープも含めてすべて新作となり、エンジンでも、ユニットケースやオイルパン・オイルポンプに加えて、排気管も新作となる大作業であった。

レース再開後、大改修後の初期トラブルを対処し、メキシコ・グランプリに参戦、ここでは、殿堂者の中村良夫氏が監督を務め、ホンダは満を持して二台のRA272でエントリーした。リッチー・ギンサーの1号車は、スタート順位3番から1周目でトップに躍り出て独走態勢のままフィニッシュ、見事勝利を勝ち取った。ロニー・バックナムの2号車も5位に入賞し、競技規則が排気量1.5Lでの最後のレースで華々しい成果を挙げた。エンジンを完全な強度部材にしたこの世界初のエンジン搭載法は、その後、BRMとロータスF1の巨大なH16気筒エンジンで採用され、現在でも一般的なエンジン搭載手法となっている。

我が国の自動車技術が今日ほど発展しておらず競技車用部品の国内調達が困難で多くを自製せざるを得なかった当時、エンジン・車体ともホンダ製で、参戦二年目で優勝した賞賛すべきこの実績を凌駕するものは、二度と我が国からは出現することはないと考えられる。

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)



2020日本自動車殿堂 歴史遺産車

日本の自動車の歴史に優れた足跡を残した名車を選定し
日本自動車殿堂に登録して永く伝承します

Cars that blazed the trail in the history of Japanese automobiles are selected,
registered at the Hall of Fame and are to be widely conveyed to the next generation.

スズキ ジムニー LJ10型

SUZUKI JIMNY



スズキ ジムニー



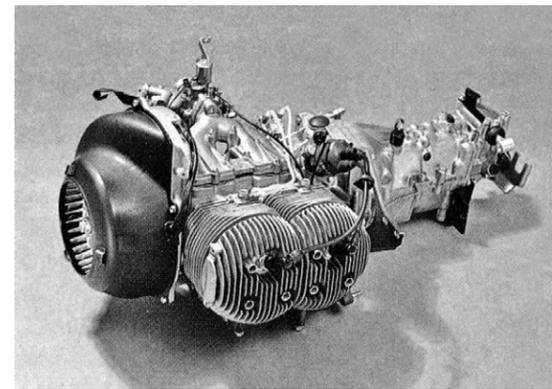
1970年4月に47.8万円で発売された、わが国初の量産型軽四輪駆動車「スズキジムニーLJ10型」。タイヤはジープと同じ16インチを履く。

スズキ ジムニー LJ10型(1970年)主要諸元

全長	2995mm	型 式	LJ10型
全幅	1295mm	エンジン型式	FB型
全高	1670mm	駆動方式	4WD
ホイールベース	1930mm	エンジン	2サイクル空冷2気筒 ガソリン
トレッド(前)	1090mm	ボア×ストローク	61.0×61.5mm
トレッド(後)	1100mm	総排気量	359cc
車両重量	600kg	圧縮比	7.3
タイヤサイズ	6.00-16-6PR	最高出力	25ps/6000rpm
最小回転半径	4.4m	最大トルク	3.4kg-m/5000rpm
最高速度	75km/h	変速機	前進4段 1~4フルシンクロ 後退1段 フロアチェンジ
乗車定員	2(3)名	価 格	47.8万円(工場渡し)
登坂能力	27.5°		



乗車定員3名のシートアレンジ。スベアタイヤは軽自動車の全長制限3000mmを守るため助手席後部に収めてある。



ジムニーLJ10型に搭載されたFB型359cc 2サイクル空冷2気筒ガソリンエンジン。



ジムニーLJ10型のスパルタンな運転席。フロントウインドシールドは前方に倒すことが可能。

スズキジムニーの誕生には物語がある。1950年代から1960年代中ごろにかけて「ホープスター」のブランド名で軽3輪車と軽4輪車を生産していたホープ自動車(株式会社ホープとして存続したが、2017年に倒産)は、1965年に自動車の生産を一度中止していたが、1967年12月に軽自動車初の四輪駆動車「ホープスターON型」を発表した。カタログのコピーに「軽免許で乗れる不整地用万能車ホープスターON型」とうたう、ジープを小さくしたようなオフロード車であった。

1968年3月に発売されたホープスターON型は、武骨で58万円ほどと高価なうえ、販売拠点も少なく計画通りには売れなかった。継続する体力もなく、同年8月には生産を断念し、製造権の売却を決断した。そして、最初に打診したのは、ON型にエンジン、トランスミッション、アクスルなどの供給を受けていた三菱重工業であったが、当時三菱はジープの製造権、販売権を取得して国産化していた背景もあってか、360ccの四輪駆動車製造権の購入には至らなかった。

次に打診したのが、ホープ自動車の小野定良社長と親交のあった、鈴木自動車工業(現スズキ)の鈴木修常務(現代表取締役会長)であった。当時スズキでは軽乗用車のフロント360、軽商用ライトバンのキャリイバン、スズライトバン、軽トラックのキャリイなどを販売していたが、鈴木常務は「もっと軽の特徴が生かされるユニークな車はできぬものか」と考えており、ホープ自動車の提案に「これだ!」と即断即決で製造権を譲り受けた。ホープスターON型の買取契約についてはスズキ製エンジンを積んだホープスターON型を5台納車することを条件とし、完成したプロトタイプ車によって1968年8月から車両型式LJ10として開発を

スタートした。

そして、1970年3月、360ccの軽自動車サイズだが、ラダーフレームを持ち、高低2速のトランスファー(副変速機)でジープと同じ16インチの大径タイヤを駆動し、シンプルだがアトラクティブなボディーで車両重量600kgと軽量化を図り、高い悪路走破性能を持った、初めての量産型軽四輪駆動車「スズキジムニーLJ10」が発表され、同年4月から発売された。

ジムニーの開発については、スズキ社内でも「売れないのではないか」と懐疑的な意見も多かったが、発売してみると、それまで大型車しかなかった四輪駆動車市場に旋風を巻き起こし、販売台数を大きく伸ばした。その後、800、1000、1300ccの小型車を加えた結果、海外での販売が伸び、スズキ四輪車の輸出の先兵となった。ジムニーの年間最多販売台数を記録した1987年度には、約20万5500台の実に91.5%にあたる約18万8000台が海外で販売されている。

スズキジムニーLJ10型は鈴木修氏の英断によって、新しい軽自動車の可能性を具現化した記念すべきクルマであり悪路走破性とコンパクトな車体による取り回しの良さにより、様々な作業現場や山間部、積雪地の重要な交通手段として活躍した。同時に、本格的な四輪駆動の性能と親しみやすさからレジャーを目的とした需要も開拓し、コンパクト4WDの市場を築き上げ、4世代にわたり50年間も量産されるロングセラーモデルとなった。ジムニーはこれからも世界中のファンたちの期待に応えるべく進化するであろう。その礎を築いたのがLJ10型であった。

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)



日本自動車殿堂 イヤー賞

当該年度の最も優れた乗用車とその開発チームを表彰

- 日本自動車殿堂 カーオブザイヤー(国産乗用車)
- 日本自動車殿堂 インポートカーオブザイヤー(輸入乗用車)
- 日本自動車殿堂 カーデザインオブザイヤー(国産および輸入乗用車)
- 日本自動車殿堂 カーテクノロジーオブザイヤー(国産および輸入乗用車)

Japan Automotive Hall of Fame JAHFA Yearly Awards

Every current year the following titles are awarded to the most excellent automotive cars, design, technology and their developing teams. They are recorded in this chapter.

- JAHFA Car of the Year (domestic cars)
- JAHFA Imported Car of the Year (imported cars)
- JAHFA Car Design of the Year (domestic and imported cars)
- JAHFA Car Technology of the Year (domestic and imported cars)



日本自動車殿堂 カーオブザイヤー

ホンダ フィット Honda FIT

この年次に発表された国産乗用車のなかで
最も優れた乗用車として
ホンダ フィットが選定されました

新世代向け高効率・低燃費 2 モーター式 e:HEV
実用性と安全性に優れたパッケージング
シンプルで快適な先進の安全運転支援システム

数々の優れた特徴をそなえた車です
ここに表記の称号を贈り
開発グループの栄誉をたたえ表彰いたします





2020~2021

IMPORTED CAR OF THE YEAR

日本自動車殿堂 インポートカーオブザイヤー

プジョー 208/e-208

Peugeot 208/e-208

この年次に発表された輸入乗用車のなかで
最も優れた乗用車として
プジョー 208/e-208が選定されました

世界市場向けEV仕様を含めたバリエーション
エレガントにして優れたコストパフォーマンス
意欲的な先進安全技術の導入

数々の優れた特徴をそなえた車です
ここに表記の称号を贈り
インポーターの榮譽をたたえ表彰いたします



2020~2021

CAR DESIGN OF THE YEAR

日本自動車殿堂 カーデザインオブザイヤー

マツダ CX-30

MAZDA CX-30

この年次に発表された国産乗用車・輸入乗用車のなかで
最も優れたデザインの車として
マツダ CX-30が選定されました

アートの領域に迫るデザインコーディネート
走りを主張させるエクステリアデザイン
安心して楽しめるインテリアデザイン

数々の優れた特徴をそなえた車です
ここに表記の称号を贈り
デザイングループの榮譽をたたえ表彰いたします





2020~2021

CAR TECHNOLOGY OF THE YEAR

日本自動車殿堂 カーテクノロジーオブザイヤー

都市型 RWD EV システム : Honda e City Commuter Rear Wheel Drive EV System: Honda e

この年次に発表された国産乗用車・輸入乗用車のなかで
最も優れた技術として
都市型 RWD EV システム : Honda e が選定されました

近未来の都市型コンピューターシステム
人とクルマの先進のヒューマン・マシン・インターフェイス
操作性に優れたリアモーター・リアドライブシステム

数々の優れた特徴をそなえたシステムです
ここに表記の称号を贈り
開発グループの栄誉をたたえ表彰いたします

