

2022 日本自動車殿堂 殿堂者(殿堂入り)

Japan Automotive Hall of Fame, Awarded Inductees of 2022

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



自動車大国日本の端緒を開く
Made the beginning for the motor vehicle superpower Japan

山羽 虎夫 氏
Mr. Torao Yamaba



トヨタの純国産乗用車開発・量産の道を拓く
Paved the way for developments and mass production of purely domestic passenger cars at Toyota

中村 健也 氏
Mr. Ken'ya Nakamura



国産初の御料車や日産初の前輪駆動車の開発を推進
Promoted the developments of the first car for Japanese Emperor and the first front-wheel-drive car at Nissan

増田 忠 氏
Mr. Tadashi Masuda



モータースポーツ発展に寄与した日本人初の国際ラリー総合優勝者
The first Japanese overall winner at the World Rally Championship and contributor toward the developments in motor sports

篠塚 建次郎 氏
Mr. Kenjiro Shinozuka

このことから、山羽氏自身は自動車やその動力源など新しい機械への関心を既に持っていて、依頼を受諾したのではないかと考えられる。

ちなみに岡山県に初めて自動車が登場するのは山羽氏の蒸気自動車の試運転が行なわれた1904(明治37)年の初夏である。

依頼を引き受けた山羽氏は、早速、兄の山中鯉太郎氏が勤める神戸のニッケル商会でテレシグ商会所有の蒸気自動車を見学し、その構造の手引きを受けた。

「之れは実に精巧な物であって、これを真似て作ることは、当時の日本では絶対不可能であると察した」(『自動車の岡山』児島重三著)と残る山羽氏の感想の通り、当時の日本の技術では自動車の製作は非常に難しい仕事で、見よう見まねで製作するしかなかった。

山羽式蒸気自動車の完成と試運転

『日本自動車工業史稿』に掲載されている「山羽式乗合蒸気自動車」の仕様概略は、「蒸気式堅型2気筒25馬力、ガソリンバーナーにより蒸気を沸かし、駆動源とする。バーナーはシリンダー内の蒸気圧により自動的に調整される方式。寸法は、全長は15尺、全幅4.5尺、1本ハンドル、(駆動)チェン・ドライブ式、(タイヤ)ソリッド・タイヤ、(定員)10人乗り」とある。

製作を行なった山羽虎夫氏の工場は、6坪の土間に足踏み式4尺と8尺の旋盤が2台という設備だった。鋳物の製作は市内に在住する鋳物師の平山文平氏に依頼し、隣家の佐々木鉄工所の佐々木久吉氏にも旋盤工として協力してもらい、徒弟1名を加えた計4名で蒸気自動車の製作に取り組んでいる。

中でもエンジンの製作は困難を極めた。当時はすでに農業用の簡易型蒸気機関などが国内で作られ始めており、蒸気機関に関する国内外の書籍なども入手できた。そこから情報や知識を集めて研究し、製作に取り組んだと思われるが、水管や歯車などの工作や取り付けなどは自己流の作業方法を工夫するしかなかった。

蒸気機関では圧力を保つために気密性を良くしないといけないが、当時の日本にはまだ溶接技術はなかった。日本に鉄板の溶接技術が浸透するのは大正末期から昭和初期であり、山羽氏は汽罐部をボルト締めで製作した。このように高い圧力や衝撃に堪える鋳物を作る技術がない時代に、既存の技術のみを使いながら苦

労してエンジンを完成させていった。

もう一つの苦労はタイヤだった。車輪のリムは鉄板を曲げて作り、スポークは八番線を切って作った。国内にはタイヤメーカーはまだなく、タイヤは大坂鞆通の大石ゴム工場にソリッド・タイヤを依頼し、リムの四ヵ所でボルト締めにして装着した。

当時は人力車、自転車用タイヤはあったものの自動車用タイヤの入手は難しく、乗合用自動車となるとさらに厳しい状況であった。

前述の双輪商会の吉田氏と内山氏が、アメリカ製エンジンを搭載して製作した乗合自動車や、京都で二井商会が走らせたロコモビル製蒸気自動車による乗合自動車も、タイヤがもたずに運行を断念している。この時代はタイヤ自体の性能もまだ発展途上にあった。

このようにして翌年の3月にはエンジンの組み立てを終え、その後シャシーも製作され、受注から半年後の1904(明治37)年5月に山羽式蒸気自動車は完成した。

山羽式蒸気自動車が約半年という短期間で完成できたのは、蒸気機関エンジンなどのパーツを山羽氏が製作し、シャフトなど既に中根鉄工所で作製されていた一部の部品を使用できたためではないか。ただし、エンジンは人や荷物を載せるためできるだけ小さく作る必要があり、中根鉄工所でも苦労していた可能性がある。それらを解決し、最終的に自動車としてまとめあげたのが山羽氏だったと思われる。

1904(明治37)年5月7日、山羽式蒸気自動車の試運転が行なわれた。試運転区間は、山羽電機工場から発注者である森氏の自宅のある三幡村までの約10キロである。

試運転でも一番の苦労はタイヤであり、タイヤが伸びて波打ち、車輪から外れかかったり、エンジンも当時の技術で作られた多管式のボイラーでは十分な蒸気を連続的に発生させることが難しく、蒸気がたまるまで自動車が動かない状況もあったようだ。

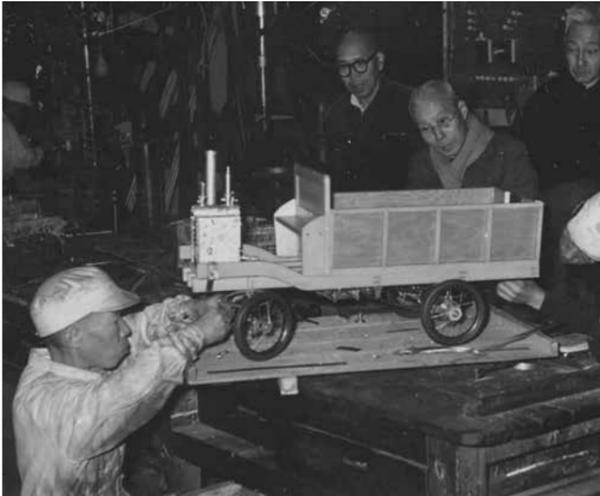
そのため実用化には至らなかったとは言え、国産第一号の蒸気自動車として、山羽式蒸気自動車は10キロの道のりを走り切ったという。

その後の経過と山羽虎夫氏の足跡

1903(明治36)年の第5回内国勲業博覧会を契機として、山羽虎夫氏以外にも各地で国産自動車を製造し



山羽式蒸気自動車。乗っているのは発注者の森房三氏とその家族。



模型製作を見守る山羽虎夫氏（右から2人目）。1954年頃と思われる。



山陽新報に残る山羽電機工場の新聞広告。左は1903年4月8日付、右は1905年9月19日付。

山羽式蒸気自動車の試運転と特許

ようという試みが各地で起こるようになった。

前述の吉田氏と内山氏の「タクリー号」(1907年)、林茂木氏の「国末第1〜4号」(1909〜1910年)や「東京カー」(1911年)、宮田栄助氏の「旭号」(1909年)などである。

その後、独力で自動車製造を行なおうとしたレベルから、一定の規模を持った国内企業が自動車製造に取り組む状況へと進み、今日の自動車大国 日本に至るのである。その日本の自動車産業の第一歩となったのが山羽氏の蒸気自動車であった。

新しいものへの好奇心と創意工夫による突破力が国産初の蒸気機関を動力とする自動車として結実し、その後の自動車大国日本の端緒を切り拓いたと言え、自動車殿堂者としてふさわしい。

最後に、その後の山羽氏の足跡を記す。



山羽虎夫氏の胸像（岡山市）。

山羽式蒸気自動車の試運転と特許

山羽氏は1905(明治38)年にエンジン付き自転車「山羽式自動車」で、1911(明治44)年には「山羽式プラグ」で特許を取得。東京瓦斯電気工業からも技術顧問として招聘されたが、自身の工場を放棄するわけにはゆかず固辞している。さらに、松旭齋天一・天勝の奇術種を多数考案したり、岡山大学と医学用精密機械の研究を進め、病院手術用の自動暗幕装置などを発明している。岡山の長島愛生園には遠方水位表示器を設置するなど、発明や新技術の開発に情熱を傾け、進取の精神でさまざまな分野にその才能を発揮した。

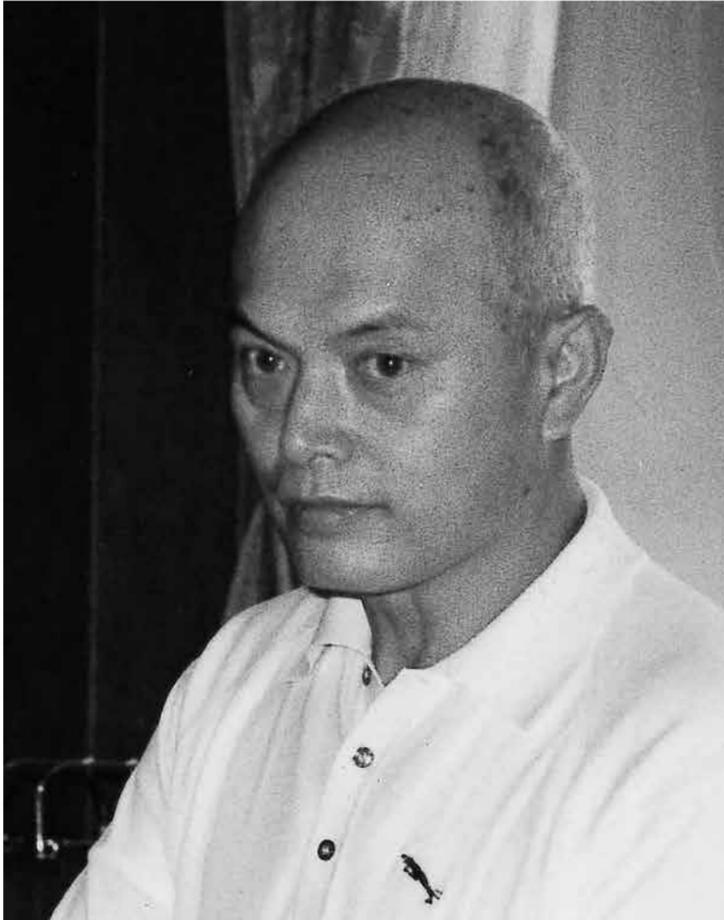
山羽式蒸気自動車の試運転から50年後の1954(昭和29)年には、岡山城の烏城公園堀端に胸像と記念碑も建立された。その3年後の1957(昭和32)年12月21日、山羽氏は83歳でその生涯を閉じた。

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)

初代クラウン開発主査

中村 健也

トヨタの純国産乗用車開発・量産の道を拓く



<div><div></div><div>中村健也(なかむら けんや)略歴</div></div>	
1913(大正2)年5月13日	兵庫県西宮市で生まれる
1934(昭和9)年3月	長岡高等工業学校(現新潟大学工学部)電気工学科卒業
5月	株式会社共立自動車製作所入社
1938(昭和13)年9月	トヨタ自動車工業株式会社入社、車体課ボデー工場工機係
1939(昭和14)年5月	総組立課ボデー工場
1943(昭和18)年11月	粗形材部部长付
1945(昭和20)年8月	製造部車体課課長代理
1946(昭和21)年4月	製造部車体工場主任
1950(昭和25)年3月	車体工場次長
1953(昭和28)年5月	技術部主査

1964(昭和39)年8月	技術管理部参与兼主査
1965(昭和40)年2月	製品企画室参与兼主査
1975(昭和50)年7月	同社顧問
1998(平成10)年8月11日	逝去

主な業績

1951(昭和26)年7月	銅板用二千トンプレス機製造
1955(昭和30)年1月	初代トヨベット クラウン(RS型)開発
1957(昭和32)年7月	初代トヨベット コロナ(ST10型)開発
1967(昭和42)年11月	初代トヨタ センチュリー(VG20型)開発
1972(昭和47)年6月	ガスタービン研究が工業技術院の中核プロジェクトとして認可

自動車全般の設計を手掛ける

中村健也氏は1913年(大正2年)、兵庫県西宮市に生まれる。子供の頃は自動車に熱中、タクシー会社のガレージで車を分解してオーバーホールする様子を見るのを好み、「そのうち俺が自動車をつくってやる」と父親に言っていたという。1934年(昭和9年)、長岡高等工業学校電気工学科を卒業、横浜でクライスラーの組み立てをしていた共立自動車製作所に入社した。満州事変が起こり、輸入の先細りが見込まれる中で、国産自動車づくりを進めることになり、「設計の親方」を任される。シャシー、ボディー、エンジンなど自動車全般の設計を手掛けたうえで退社。雑誌『流線型』に掲載された豊田喜一郎氏の「自動車工業の確立と国産車の完成」を訴える記事に共感し、「トヨタに行ってみよう」と1938年、トヨタ自動車工業に入社した。

日本最大の二千トンプレス機を設計、自社製作を主導

入社後は車体工場に配属され、これまでの経験を見込まれて溶接機や電動工具の改良を命じられる。乗用車生産を想定して、ボディー量産のためのスポット溶接装置などを開発、後にこれが初代クラウンの生産効率化に貢献する。当時は自動車先進国アメリカのクルマもフレームはアーク溶接を採用していたが、初代クラウンはスポット溶接でフレームを形成した。さらに剛性の高いフレームの断面形状を中村氏が考案した。

またトラック増産のための二千トンのプレスの製作を手がけた。当時、日本には1台しかなかった二千トンプレス機を川崎市にあるプレスメーカーに見学に行き、図面を手に入れるとともに、内部構造をスケッチし、1943年に設計に入ったが、戦況の悪化とともに未完のまま終戦を迎えた。1946年製作を再開し、重さが何十トンもあるような部品を起重機で動かし、機械加工、溶接、組み立てを行ない、1951年に完成させた。当時として国産最大の板金プレス機を本社工場に据え付けた。

初代クラウンを開発

日本では戦前の1938年に軍用トラックを確保するため政府が乗用車の生産を禁止、終戦後は占領軍が乗用車生産を禁止した。この禁止令が解除されたのは1949年10月で、トヨタは乗用車生産の再開の歩を踏み出した。他の国内メーカー3社が外国技術の導入のため技術提携の道を選んだのに対し、トヨタはフォルクスワーゲンからの提携申し出を受けながらも自主開発を決断した。エンジンや足回りだけでなくボディーをつくる知識と経験を持ち、自動車の設計から製造までを幅広く知っており、深い見識を持っていた中村健也氏が1952年、開発責任者に任命され、初代クラウンの開発が始まった。

中村氏はトヨタ自動車販売(株)やトヨタの販売店を精力的に回り、今後の乗用車の需要見通しを探るとともに、当時、乗用車市場の半分を占めていたタクシー事業者の声を聞いたうえで、「これだけは守ってあげないと困るな」ということを設計方針としてまとめた。

初代クラウンの設計方針＝1、アメリカンスタイルとし、明るく軽快な感じを出す。2、ボディーサイズは、小型車規格一杯とし、貧弱に見えないこと。3、乗り心地がよく、運転性能に優れた車とする。4、タクシー用として格安な車とする。5、丈夫で、悪路に十分耐える車とする。6、最高速度は、時速100キロメートルとする。の6点にまとめられた。中央から前後のドアが開く“観音開き”のドアも当時、運転手のほか助手がいてドアを開けるというタクシーの実情を踏まえたものだった。

1955年1月にトヨベット クラウン(RS型)が完成し、発売された。さらに同年12月にはクラウン デラックス(RSD型)が発売され、営業用(タクシー)に加え、自家用車層のユーザーを開拓した。初代クラウンは「外車」が主流であった当時、日本人の夢であった「日本人が自力で開発・設計した高性能乗用車」として高く評価された。多少の不具合が出ても、顧客は気にせず、“クラウンを日本中が盛り育てる”、“クラウンを日本国民として誇りに思う”という雰囲気生まれ、日本という国が少しずつ豊かになっていくシンボルとも見られたという。朝日新聞がクラウン デラックスで「ロンドンー東京5万キロ」踏破ルポを敢行し、またオーストラリアの海外ラリーに初代クラウンが出場し活躍したことも、“純国産車クラウン”への評価につながったと思われる。また初代クラウンは初めて米国輸出にも挑戦した乗用車でもあった。

主力車種の主査を相次ぎ担当

初代クラウンの発売後、中村健也氏は1960年発売の2代目コロナ(PT20型)、1962年発売の2代目クラウン、1964年発売のクラウンエイト、1967年発売の初代センチュリー……とトヨタが相次いで市場に投入した主力車種の開発主査として乗用車のジャンルの拡大を主導した。2代目クラウンは、初代が米国輸出されたものの、走行性能などで苦戦したことを受けて、「世界で通用するクルマ」を念頭に、「時速130～140キロが出て、静かに走るクルマ」を目指した。初代センチュリーでは「少なくとも10年はモデルチェンジしない」流行を排除したデザインとしたが、結果的には30年もの長きにわたって作り続けられ、時代を超越した高級車と評価されることになった。またデザインだけでなく、アルミ製V8エンジン、3段オートマチックトランスミッション、国産乗用車初の空気バネを使った独立懸架

のフロントサスペンションなど当時としては非常に高い技術水準の新機構・新機器を装備した。

ハイブリッドカーにつながるガスタービン開発

中村健也氏は主査として数々のクルマの開発を主導した後、ガスタービン研究を手がけた。ガスタービン研究を進めた意図について中村氏は以下のように語っている。「あの頃は『ガスタービン』という考え方はなく、『ニューエンジンとエネルギー問題』という取り組みをしていた。エネルギー問題という言葉は、要するに太陽エネルギーとか水素とか何らかの媒体から人間が欲しい機械エネルギーや電気エネルギーを取り出すという『エネルギー変換』という言い方が正しいらしい」。そうした考え方から、いきなり自動車用ガスタービンエンジンに取り組むのではなく、まずターボチャージャーの研究から始めることになった。排気エネルギーを有効に活用する排気タービンに注目し、排気タービンで発電した電力で自動車の補器類を駆動する方法を東京大学の水町長生研究室と共に実験した。こうした研究を踏まえて1964年にはトヨタの中に自動車用ガスタービンの開発プロジェクトが発足し、中村氏が“ヘッド”として開発を進めることになった。乗用車用130ps、2軸式ガスタービンのGT1型を試作し、クラウンエイトの車体に搭載しテストコースで走行させた。

2軸式ガスタービンは機械的に自動車を駆動する方式で、米ビッグ3などが乗用車用やバス・トラック用として開発していたが、アイドリングや部分負荷があり、発進停止の多い自動車用としては不向きで、燃費でもディーゼルエンジンに劣っていた。そこで中村氏はガスタービンで直接発電機を回し、モーターで車を走らせる1軸式ハイブリッド方式に着目して開発を進め、1969年、トヨタスポーツ800とセンチュリーに搭載して研究開発を行なった。このシステムは東京モーターショーに出品され、高い評価を受けた。1972年にはその研究が工業技術院の中核プロジェクトとして認可されている。また1977年に東京で開催された国際ガスタービン会議に中村氏がパネリストとして出席し、1軸式バッテリーハイブリッドガスタービンについて報告した。1981年には「国産乗用車技術の向上とガスタービン乗用車の研究・開発」の功績で自動車技術会賞を受賞している。当時のバッテリーはまだ性能が悪く、実用化には至らなかったが、1997年にトヨタが市販したハイブリッド乗用車プリウスにつながる技術ともいえ、中村氏の見先性が発揮されたと言える。

初代主査として主査制度を確立

中村健也氏はトヨタの主査制度、つまり車両の開発計画を推進するだけでなく、生産準備、発売準備に

至るまでの調整の中心となり、さらには発売後の改良までいっさいの責任をもつ役割制度での最初の適用者で、同制度はその後、トヨタ独自の開発の中心をなすものとして定着していく。中村氏は初代クラウンの開発が始まった1952年1月に開発責任者に、その約1年半後の1953年5月に主査に任命されている。豊田英二氏は「参謀ばかりがそろっていても実行力のある司令官がいなければ戦はできない。エンジンは詳しいとかサスペンションは詳しいという人はいわゆる参謀で、部品点数の多い自動車という大きなものをまとめるには、自動車全般のことがよく分かっている司令官が必要となる」と主査制度を設けた狙いをのちに語っている。

ただ、主査の権限は製品の企画立案権だけであり、指示命令権や人事権はなかった。その主査が主導して技術部や車体制作部の技術者を動員して新車をまとめるということはトヨタにとって初めての経験であった。

中村氏はそういう権限である主査として自分の思うように仕事を進めるため、「どこへでも行かれ、特に若いエンジニアの所へ行かれて自分の考えを示されたり、督励されたりしておられた。中村さんが主査としてやられてきたやり方を後からの主査が引き継いで、中村さんがやられたものが骨格となって主査制度というものが段々と築き上げられ、それがトヨタの特徴となり財産になった」と豊田章一郎氏が証言しており、主査という制度に“魂”を入れたのが最初の主査の中村氏本人だったということが言える。

中村氏は主査について「信念をもって人にものを売るということは『自分の心でいいと思うもの、本当のお客様の心が入ったもの』をつくるということだ。自分の主張を盛り込んだクルマに乗ってもらって、初めてお客様は『面白い。乗りたい』と言ってくれる。そうやってクルマを世に問うことが主査の役割である」と語っている。

強い信念と現地現物主義

中村健也氏は、強い使命感のもと、クラウンの開発に全身全霊をささげた。「いいと思うことは、たとえ周囲に反対されてもやる」。そんな強い信念を持ち、前輪ダブルウィッシュボーンサスペンションをはじめ、最新技術を慮することなく採用した。「百パーセント大丈夫という開発はない。五十パーセントの確率なら開発をやめてはいけない。三十パーセントでも可能性があるなら挑戦すべきだ」と言い、常に前向きに新機軸のアイテムに挑戦した。

そうした前向きの姿勢に現場や担当者からは難色や否定する声も上がることもあったが、中村氏は強い信念と意思を示して譲らず、不可能と思われたものを実現した。初代クラウン開発で主査付きとして中村氏を



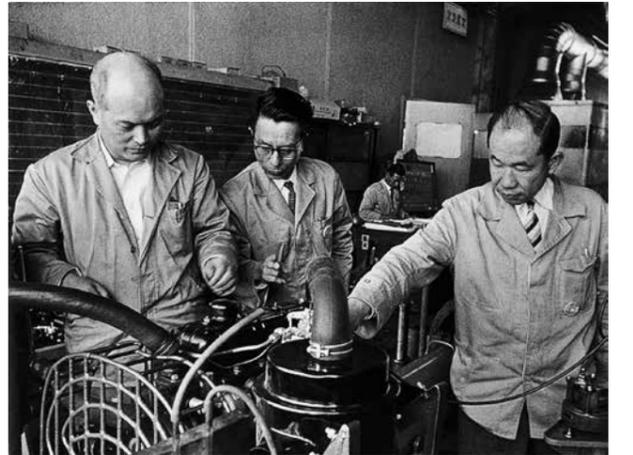
1951年に据え付け、稼働となった二千トンプレス機



初代クラウンの運行試験（左端が中村健也氏）



拳母工場の初代クラウン組み立てライン



初代クラウンなどに搭載した新開発のR型エンジンを囲む首脳陣（左が中村健也氏、中央が長谷川龍雄氏、右が藪田東三氏）



中村健也氏が主査を務めた初代センチュリー



1軸式バッテリーハイブリッドガスタービン（左）と、これを搭載したトヨタスポーツ800（右）

支えた長谷川龍雄氏は「(中村さんは)高度の技術的知識、見識、経験をもった技術者で、人間的スケールが大きく、度胸、決断力、よい意味の頑固さを持ってられる」「純粋な技術者、カリスマ的人間的魅力がある並外れた才能の持ち主だった」と評し、それがクラウン計画の大成功に導いた評価している。

また中村氏は自ら納得するまで現地現物を徹底した。販売の第一線やタクシー会社を訪問し、その声や要望を徹底的に聞いて開発目標に取り入れたこともそ

の一例。また「会社の時間外や夜中に自分で試作車を運転してとことん走って悪いところを探した」(豊田英二氏)という。

戦後の乗用車開発の黎明期に存在した傑出した人物・中村健也氏が日本の自動車産業を世界に冠たるものに成長させた原動力の一人であることは間違いないのであろう。

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)

協力：トヨタ自動車社会貢献推進部

ック『天皇の御料車』(1993年刊)、に寄せた手記では、まず塗装のことから説き始められている。以下その手記から編集して抜粋する。

“御料車の塗装は当時山村工場で開発していた超高温焼付の新方式エナメル塗装法を検討したが、宮内庁車馬官から「戦後の陛下は国内各地で熱烈な歓迎を受け、押すな押すな騒ぎで、目的地に着かれたころにはボディの側面が国旗の棒やボタンで傷だらけになる。それをその日のうちに全国のどこの町にでもいる塗装屋さんへ修理を発注し、翌日にはきれいにしてまた出発しなければならない。そのためには固い焼き付け塗装は不適で、多少柔らかい塗面に充分磨きをかけて、奥行きのある光沢を出すのが最適である」と聞かされてこの新方式は断念することになった。

シャシーも普通のドブ漬け槽にはとても収まらないので高圧送電線の鉄塔を処理する専門工場に頼み、50年経ってもびくともしない防錆処理を施すことにした。

エンジンについてはV 8型の6373ccを新たに開発した。開発にあたっては一部の外国製品を除いて国産であること、信頼性、静粛性、振動制御、保守整備の容易を旨とし、高トルク、高速にかけても余裕のある使いやすい特性、低速低負荷の長時間運転で回転ムラの無い安定性を狙った。変速機は大型自動変速機の開発が2年半ではとうてい無理であるため、米GMのスーパータービンを採用することとし、ヤナセの梁瀬次郎社長に依頼した”。梁瀬社長は増田氏がフライング・フェザーの開発に携わっていたころ、その販売で協力してもらった経緯があり、この話は実にスムーズに進んだという。“サスペンションは前輪がダブル・ウィッシュボーン・ボールジョイントのコイルスプリング、後輪が半浮動式リーフスプリングで、前後とも油圧筒形複動式のショックアブソーバー。ステアリングはリサーキュレーティングボールのパワーステアリング。ブレーキも二重の足動油圧4輪制動ドラム式という古典的なものだった。

ボディの設計が進むにつれ空車重量がどんどん増えて総重量が4トン近くなった。ボディ・スタイルに関しては宮内庁に相談したが、最終的に田中部長が当時発表直前だった新型グロリア A30のデザインに準ずる案を出して決定した”。ボディデザインを担当したのは森典彦氏で、「このデザインには普段要求される生産性とか市場性などの条件に拘束されること無く、造形の基本に立ち返って没頭した」と後に述懐している。

車体構造では大きな問題は無かったが車内騒音の低減などを図るため、宮内庁のロールス・ロイスを見学するほか試乗し、数多くの発見があったという。車内には独特の雰囲気があり、明るい閉塞感と呼べる感覚

と一種の快い船酔い感があったと記録されている。

“タイヤはブリヂストンの特製品であり、空調と電装も御料車のために特別な設計と配慮が必要であった。窓のガラスと車体鋼板も特注材料を吟味して採用し、試行錯誤の上決定した。走行試験では数多くの様々なテストを繰り返し、当時の名神高速道路や伊勢神宮まで出かけた。車名は開発関係者から提案を募ったが、結局プリンス・ロイヤルに落ち着いた。1966年に発表し、1967年2月の第1号車納車直前に内装からの静電気問題が発生したが学友の堀内敏夫慶大教授に相談し、当時まだ広く使用されていなかった炭素繊維を織り込んだ布をボディ・アースしてカーペット下に貼ることにより解決した”。この国産初の天皇の御料車という大きな栄誉を授かったニッサン・プリンス・ロイヤルは7台製造され、2006年にトヨタ・センチュリーロイヤルに交代するまで約40年間無事に走り続けた。

初代ニッサン・チェリーの開発

この後、増田忠氏は日産初となる前輪駆動車(以下FFと略)ニッサン・チェリーの開発に携わった。1970年に発表されたこのモデルはニッサン・プリンス・ロイヤルとは180度異なる廉価な大衆車の設計で、サニーの1000ccエンジンを横置きにし、前輪を駆動することにより得られる走行性能と小型ボディの中に広い居住空間を確保するという、画期的な製品だった。初代チェリーの4ドアセダンの寸法は、現在の軽自動車規格と大差がないコンパクトなサイズだった。搭載した水冷4気筒エンジンの排気量は1.0リッターと、スポーツバージョンにはツインキャブ付きの1.2リッターとし、横置きFF用にデファレンシャルとトランスミッションを一体化・二階建てというレイアウトで搭載した。フロントサスペンションはマクファーソン式、後輪はトレーリングアームの独立式とし、走行性能と乗り心地が格段に向上した。翌71年には2ドアクーペモデルが追加され、その斬新なフォルムと手軽に扱える高性能さで人気を集め、1974年まで生産された。

まとめ

増田忠氏は戦後の日本自動車産業の勃興期から発展期にかけて時代の画期をなす車の開発を主導した。ニッサン・プリンス・ロイヤルは国産初の天皇御料車で、約40年の長期にわたって、皇室の専用車という重要な役割を果たし続けた。初代チェリーは、日産初の前輪駆動車で、数々の新機軸、新技術を採用し、その後の同社のコンパクトカーや大衆車の礎となっている。

増田氏は技術者だけではなく、音楽、美術及び文学の分野でも高いインテリジェンスを備えた自動車産業人として数々の偉業を残した。

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)



フライング・フェザー開発のとき(右から4番目が増田忠氏)。



プリンス・ホーマーの開発を設計課長として手掛けた。



設計部次長としてニッサン・プリンス・ロイヤルの開発に増田忠氏は心血を注いだ。



日産初の前輪駆動車となった初代ニッサン・チェリーの開発にも携わった。

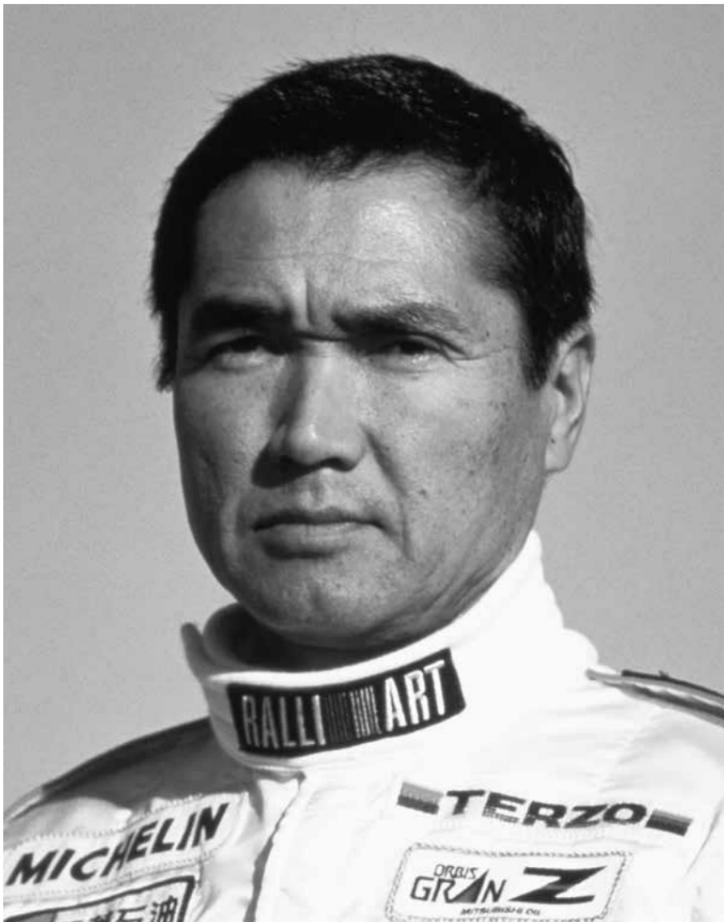


ヴァイオリンを演奏する増田忠氏。文学を愛し、美術や音楽にも造詣が深かった。

ラリードライバー

篠塚 建次郎

モータースポーツ発展に寄与した
日本人初の国際ラリー総合優勝者



篠塚建次郎(しのづか けんじろう)略歴

1948(昭和23)年11月20日 東京都大田区に生まれる
 1967(昭和42)年4月 東海大学入学、ラリーを始める
 1971(昭和46)年3月 東海大学工学部工業化学科を卒業
 4月 三菱自動車工業に入社、社員ドライバーとして国内ラリーに出場
 1974(昭和49)年 海外ラリーに進出
 1986(昭和61)年 パリ・ダカール・ラリーに参戦
 1991(平成3)年～1992(平成4)年 WRCコートジボワール・ラリーで日本人初の連続総合優勝
 1997(平成9)年 パリ・ダカール・ラリー日本人初の総合優勝
 2002(平成14)年 セネガル・ヨッフ市に小学校校舎を建設・寄贈

2008(平成20)年～2011(平成23) 東海大学学生とソーラーカーレースに参戦4回の総合優勝記録を樹立
 2013(平成25)年11月 電気自動車一充電航続距離世界記録に挑戦、ギネス記録樹立
 2014(平成26)年8月 ソーラーカー世界最高速度記録を達成、ギネスに認定される
 2018(平成30)年 アフリカ・エコレースに参戦、ヨッフ市を再訪
 2020(令和2)年 ヨッフ市に小学校校舎を新築

受賞歴

1997(平成9)年 ベストファーザー賞
 2016(平成28)年 グッドエイジャー賞

社員ドライバーとして内外のラリーに出場

篠塚建次郎氏は1948年、東京都大田区に生まれた。幼少時より、乗馬、自転車、オートバイと乗り物が好きで、東海大学に入学すると友人の誘いでナビゲーターを務めたことがきっかけでラリーに熱中するようになる。当時、毎年開かれていた日本アルペンラリーの学生アルバイトとして関わる中で、三菱自動車工業(以下三菱自動車)のラリーチームにスカウトされ、これが縁で三菱自動車に入社した。宣伝、営業、商品企画、海外関係の業務を行ないながら社員ドライバーとしてラリーに参戦し、頭角を現していく。1971年、1972年に全日本ラリー選手権で2年連続シリーズチャンピオンを獲得、1974年から海外ラリーに出場するようになり1976年のWRCサファリ・ラリーでは日本人初の6位となる。しかし1970年代は大気汚染が深刻化していく。自動車メーカー各社が排気ガス対策に重点を置くようになる中、三菱自動車も1978年、モータースポーツ活動から撤退を決断。篠塚氏はしばらくサラリーマンに専念することになる。

ダカール・ラリー、WRCで日本人初の総合優勝

篠塚建次郎氏がラリーに復帰するのはそれから8年後の1986年のことだった。俳優の夏木陽介氏とともにパリ・ダカール・ラリーに参戦。翌1987年には、三菱自動車も本腰を入れてモータースポーツ活動を再開し、篠塚氏は三菱ワークスチームのパジェロをドライブすることになる。1987年総合3位、1988年は総合2位と上位に食い込みこれが日本にRVブームを巻き起こす。以降も毎年のように6位以内に入り、参戦12年目の1997年、ダカール・アガデス・ダカール・ラリーで日本人ドライバーとして初めての総合優勝を果たした。

ダカール・ラリー以外でも篠塚氏はひろく活躍した。1988年には、アジアパシフィック・ラリー選手権(APRC)の初代チャンピオンとなり、世界ラリー選手権(WRC)では1991年のコートジボワール・ラリーでギャランVR-4をドライブして日本人ドライバーとしてWRC初優勝、翌1992年のWRCコートジボワール・ラリーでも優勝しWRC2連覇を達成し日本にWRCの存在を浸透させた。

WRCとパリ・ダカール・ラリーで優勝したのはもちろん日本人では初めてで、ラリー・ドライバーの第一人者と自他ともに認める存在となった。

1997年のダカール・ラリー総合優勝後も同ラリーに参戦し続けた篠塚氏だが、必ずしも順調ではなかった。2000年のパリ・カイロ・ラリーでは大転倒で骨折、リタイヤを余儀なされた。2002年には総合3位に食い込んだもののチーム管理責任者への転身を提示され、話し合いの末に三菱自動車を退社してフリーのプロドラ

イバーになることを選択。32年間にわたったサラリーマンドライバー生活に終止符を打った。

翌2003年には日産自動車と契約。ダカール・ラリーに参戦したがクラッシュし重篤な怪我を負う。2004年も途中リタイヤ。2005年は万全の態勢を整えて完走を目指すも転倒。4年連続リタイヤとなった。2007年のダカール・ラリーでは完走したものの総合59位と振るわなかった。2008年、モータニアのテロによる治安悪化でダカール・ラリーは中止となり、2009年から開催地が南米に移った。アフリカの大地を走ることにこだわりを持つ篠塚氏の名前は以来、いわゆるダカール・ラリーのエントリー・リストから消えることになる。

ソーラーカーレースで若者をサポート

ダカール・ラリーとスライドするように篠塚建次郎氏はソーラーカーレースに参戦するようになる。母校・東海大学の学生たちを支援して2008年から2011年にかけて『サウス・アフリカン・ソーラー・チャレンジ』と『ワールド・ソーラー・チャレンジ』に出場する。サウス・アフリカン・ソーラー・チャレンジは、アフリカ大陸を全長4000km以上にわたり走りぬく世界最長のソーラーカーレースで、篠塚氏は特別アドバイザーに就任、ドライバーも務め、総合優勝の達成に大きく貢献した。続いて2009年10月オーストラリア大陸のダーウィン(ノーザンテリトリー)～アデレード間の3000kmを走破する、『グローバル・グリーン・チャレンジ(ワールド・ソーラー・チャレンジから発展)』に、東海大学は新型ソーラーカー「Tokai Challenger」で出場。同レースは1987年から2年に1度開催される世界中が注目する伝統あるソーラーカーの競技会であったが、東海大学は世界最速となる100.54km/hの平均速度記録を樹立し、2位以下に2時間以上の大差を付けて優勝を飾った。2010年、サウス・アフリカン・ソーラー・チャレンジでも東海大学チャレンジセンターチームのドライバーを担当。総走行距離4061.8kmを45時間5分で走行して優勝し、2008年に次いで2連覇を達成。2011年の豪州のワールド・ソーラー・チャレンジでも2009年に続いて大会2連覇を果たした。

篠塚氏は「ダカール・ラリーなど国際ラリーで培ってきた知識と経験を伝えることで、若者たちがグローバルに視点を広げ、地球の未来を担う人材へと育つことの手助けができれば」と母校・東海大学との共同活動についての想いを語っている。おおぜいの学生たちが座学では得られない経験をし、プロジェクトを進める過程で生じる様々な壁を乗り越えることで困難に打ち勝つ強さを身につけて成長し、将来のある技術者として巣立っていくのを篠塚氏は目を細めながら見守っていた。

ソーラーカーではないが、2015年春からはクラシックカーでの「ものづくりと国際教育の融合」を目指す東京大学のプロジェクトにも参画し、貢献の場をさらに広げている。また2015年3月伝統のヒストリックラリー選手権『コスタブラバ』(スペイン)に東京大学工学部の学生たちで編成する「Team剛」のドライバーとして挑戦。2016年は「Team MUSASHI」のドライバーで『タルガ ロトルア』(ニュージーランド)に、2017年は「Team若武」のドライバーとして『タルガバンビーナ』に参戦している。

ソーラーカーギネス記録に挑戦

ソーラーカーとの出会いからECOカーに目覚めた篠塚氏は母校の東海大学に続いて芦屋大学や立命館大学などの学生たちとエコロジーを重視したソーラーカーやEVで『鈴鹿ソーラーカーレース』やギネス記録に挑み続ける。2013年11月には秋田県大潟村“ソーラースポーツライン”で『電気自動車一充電航続距離(途中無充電)世界記録』に挑戦。日本EVクラブが2012年4月にギネス登録した記録：1003.184kmを大幅に延ばして1300.000kmを走行。新たなギネス記録を樹立した。

さらに2014年8月、沖縄県宮古島市の空港滑走路でソーラーカー世界最高速度記録を更新する。ギネス公式認定員立ち会いのもと、それまでの世界最高速記録だった88.738km/hを破る91.332km/hを出して世界最高速記録を更新し、認定されている。

「あきらめない」、「生涯現役」で挑み続ける

篠塚建次郎氏は2007年を最後にダカール・ラリーから姿を消した後も、「生涯現役」をモットーにラリーに挑戦し続けている。

2009年夏にはモンゴル国内で開催されるラリーレイドである『ラリー・モンゴリア』に主催者側スタッフとして参加し、リタイヤしたドライバー・ナビゲーター等を収容する「カミオンバレー」の運転を担当した。大型免許を取得するところからスタートし、開催期間中はほとんど不眠不休でリタイヤしたクルマの収容作業にあたる「縁の下の力持ち」に徹した。

67歳を迎えた2015年には、『アジア・クロスカンントリー・ラリー』にスズキ・ジムニーで参戦してクラス優勝と総合2位を勝ち取り、健在ぶりをアピールした。翌2016年にも同ラリーに出場。『アジア・クロスカンントリー・ラリー』はタイ・パタヤをスタートし、同国コーcongからカンボジアに入国。アンコールワットのあるシェムリアップに入り、最終日の6日目にシェムリアップを周回しゴールするという全走行距離=約2400kmの長丁場のラリーで、2016年は2輪=46台(うち日本から25台)、4輪=20台(うち日本から8台)が出場したが、篠塚氏は総合10位、改造ガソリンクラスで優

勝した。

2018年11月に70歳の誕生日を迎えた篠塚氏だが、ダカール・ラリー挑戦から抱き続けてきた“アフリカへの思い”を再燃させ、11年ぶりにアフリカの大地を踏んだ。モナコを起点にサハラ砂漠を走りダカールを目指す『アフリカ・エコレース』に参戦。クラス2位、総合34位で完走し、後述するセネガルの首都ダカールの子供たちに文房具を届けた。

セネガルに小学校校舎寄贈など社会貢献活動を積極的に展開

篠塚建次郎氏はパリ・ダカール・ラリーで何度も訪れたセネガルの首都ダカールのヨッフ市に2002年に小学校の校舎建設費用を寄付。その後も文具を届けている。2019年には篠塚氏が在住する山梨県北杜市高根町の小学生から託された文房具を届け、ふたつの国の子供たちの交流の橋渡しを行なった。さらに日本・セネガル国交樹立60周年の2020年にはその校舎が塩害で老朽化したため、新校舎建設の費用を寄付、建設中の校舎を確認することもあわせ『アフリカ・エコレース』参戦のかたわら三たび立ち寄りなど、継続的な支援を行なっている。

篠塚氏はさらに、これまでのラリー・ドライバーとしての経験を生かし、安全運転・省エネ運転・高齢者の安全運転等の講習会や講演等を積極的に展開している。内閣府主催「交通安全指導者養成講座」の講師を務めたほか、雪道を安全に走るための初心者向けおよびスポーツドライビングのためのスクールを開催。NEXCO東日本主催の「ウィンタードライビングスクール」の講師として、北海道十勝スピードウェイや新潟県苗場スキー場を会場として雪上の安全走行を指導している。また警察やクルマのイベントでトークショーを行ったり、白バイやパトカーの隊員向けの「スノードライビングスクール」や自動車教習所教官対象の交通安全についての講演の講師として全国各地を訪れている。



篠塚建次郎氏はダカール・ラリー、世界ラリー選手権(WRC)をはじめとする過酷なラリーに数えきれないほど挑戦してきた。ラリー中、数度にわたる転倒と大きなケガ、そしてリタイヤを経験し、「もうだめだ、と思ったことも一度や二度ではなかった。しかしそのたびに周りの人たちに助けられパワーをもらい立ち上がってきた」と長いラリー人生を振り返る。その経験と達成感から得たものを若者に伝授し、多くの人々に訴え続ける活動をいまなお、続けている。

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)



1991年のWRCコートジボワール・ラリーで日本人初の総合優勝



国内ラリーで活躍を始めた頃(東海大4年)



1987年に総合優勝したヒマラヤラリー



日本人として初の総合優勝となった1997年のパリ・ダカールラリー



2009年、世界最大のオーストラリアのソーラーカーレースで総合優勝



2014年、宮古島でソーラーカー世界最高速度記録を達成。ギネス認定書を授与された



2007年以来、12年ぶりにアフリカの大地を走ったアフリカ・エコレース



ダカールのヨッフ市に寄贈した小学校校舎



ヨッフ市の子供たちと

2022 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.



筑波号 (1934年)
TSUKUBA



ニッサン フェアレディZ(1969年)/
DATSUN 240Z(1970年)
NISSAN FAIRLADY Z/ DATSUN 240Z



スズキGSX1100S KATANA(1981年)/
GSX750S(1982年)
SUZUKI GSX1100S KATANA/ GSX750S



トヨタ プリウス(1997年)
TOYOTA PRIUS



2022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.



筑波号

TSUKUBA

純国産高級小型自動車
筑波



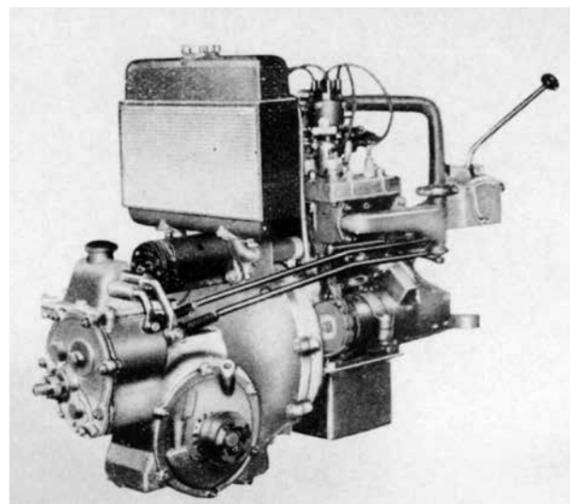
川真田和汪の手により開発された日本最初の前輪駆動小型自動車は「筑波号」の名前で1934年、製造が開始され約130台が販売された。

筑波号(1934年)主要諸元

全長	2800mm	型式	—
全幅	1200mm	エンジン型式	—
全高	1520mm(セダン型)	駆動方式	前輪駆動
ホイールベース	—	エンジン	水冷4サイクルV型4気筒
トレッド(前)	—	ボア×ストローク	55.5×76mm
(後)	—	総排気量	736.5cc
車両重量	907kg	圧縮比	5.5
乗車定員	4人	最高出力	12馬力/3000回転
最高速度	70km/h	最大トルク	—
最小回転半径	—	変速機	前進3段 後退1段
タイヤサイズ	—	価格	—



トヨタ博物館により復元された筑波号。



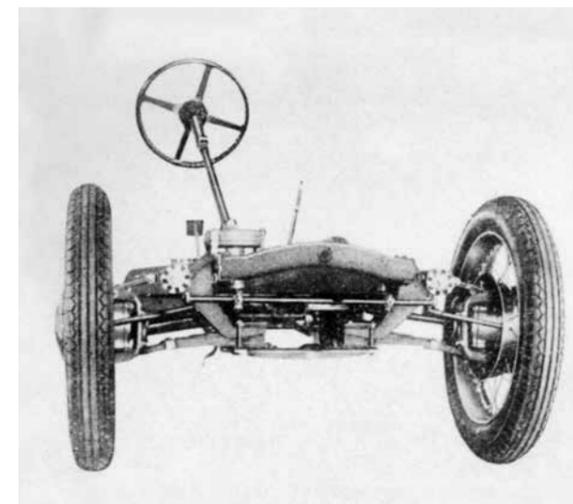
4サイクル水冷式V型4気筒で排気量は736.5ccであり、トランスミッションは前進3段 後退1段であった。

筑波号は、1934(昭和9)年、東京自動車製造(株)が製造し、昭和自動車(株)が総代理店となって販売された、我が国最初の国産・前輪駆動小型自動車(F/F=フロントエンジン・フロントドライブ)である。設計者は、大正期にハーレーダビッドソンの専属ライダーとして活躍した川真田和汪で、国産のオートバイ製造を目的に独学でエンジンの試作などを行っていたが、1929(昭和4)年ごろに米国製前輪駆動自動車コードを知り、その国産化に着手したという。

エンジンと駆動輪が車両前方にある前輪駆動自動車は、例えばドライブシャフトが不要で部品点数が少なく、製造コストが抑えられ、また軽量化や室内の広さも大きくとれ、さらに前輪で駆動・操舵するため、直進安定性が高いなどのメリットがある。反面、早くから発達したF/R(フロントエンジン・リアドライブ)車やR/R(リアエンジン・リアドライブ)車に比べ、車両前方にエンジンや駆動・操舵系が集中するため、機構が複雑で負担が大きく、ハンドルの切れや加速性が劣るなどのデメリットもある。

欧米における前輪駆動自動車は、1904年にアメリカのW.クリスティが前輪駆動のレースカーを製作したとされるが、実用化が進んだのは20世紀前後に信頼性の高いユニバーサルジョイント(等速ジョイント)の生産が始まってからで、1930年代頃から仏トラクタ、シトロエンがトラクション・アヴァン(7CV)、独のDKW F1、アドラー、英アルヴィス、前述のコードなどが前輪駆動自動車の製造を開始した。

そのほぼ同時期に、日本で前輪駆動自動車設計・製造に着手した川真田は、1930(昭和5)年2月に内務省が行った規格改正で4サイクル500cc(昭和8年に750cc)以下が小型自動車とされたため、水冷4サイク



前車軸は左右それぞれ2つ、合計4つのユニバーサルジョイントを使用していた。

ル2気筒500ccエンジンをフロントに搭載した前輪駆動の小型自動車「ローランド号」を完成させた。小型自動車は、無試験無免許、車庫不用、税金も安く設定され、3輪自動車も含め、当時、多くの国産メーカーが製造を行っており、川真田もローランド号をさらに改良した前輪駆動小型自動車の製造を目指した。資金援助を受けていた鳩山一郎や帝大助教授隈部一雄らの伝手で、汽車製造(株)と石川島自動車製作所の共同事業として東京自動車製造(株)が新設され、川真田は新ローランド号の設計を行った。ちなみに川真田は設計後に退社し、レーサーの自作やトヨタ自動車研究所の嘱託、1949(昭和24)年には(株)トヨモータースを設立して原動機付き自転車「トヨモーター」を生産した。

1934(昭和9)年に完成した水冷4サイクルV型4気筒750cc新ローランド号は、販売総代理店となった昭和自動車(株)により名称も「筑波号」と決まり、製造が開始された。しかしミッションは目黒製作所、ラジエーターは日本ラジエーター、ボディは脇田、プレス物はプレス工業、ピストンは自動車工業とアッセンブリー方式で生産されたため製造コストが高く、故障も多かったため性能を活かせず、時局により製造中止を余儀なくされる1938(昭和13)年頃までの製造・販売台数は約130台だったという。現存が確認されている唯一の筑波号は、1937年の製造と考えられており、1990年にトヨタ博物館においてレストアが行われている。

環境や燃費の課題に対して、小型軽量でコンパクトな前輪駆動車は、日本のみならず世界の乗用車の主流となっている。筑波号は、その先駆けとして日本の自動車工業が世界に羽ばたく先鞭となった記念すべき自動車である。

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)



2022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.

ニッサン フェアレディ Z / DATSUN 240Z

NISSAN FAIRLADY Z/DATSUN 240Z

Fairlady Z



1969 (昭和 44) 年に日本国内で発売されたフェアレディ Z (S30 型)。初代 Z は、1978 (昭和 53) 年までの約 9 年間で世界販売 52 万 3000 台以上を記録した。

ニッサン フェアレディ Z (1970 年) 主要諸元

全長	4115mm	型式	S30型
全幅	1630mm	エンジン型式	L20型
全高	1285mm	駆動方式	FR
ホイールベース	2305mm	エンジン	直列 6 気筒 OHC SU ツイン
トレッド (前)	1355mm	ボア×ストローク	78×69.8mm
(後)	1345mm	総排気量	1998cc
車両重量	995kg	圧縮比	9.5
乗車定員	2名	最高出力	130ps/6000rpm
最高速度	195km/h	最大トルク	17.5kg-m/4400rpm
最小回転半径	5.5m	変速機	5 段変速機
タイヤサイズ	6.45H 14-4P	価格	108万円

注：データは Z-L のもの。



米国では DATSUN 240Z として投入され、爆発的ヒットとなった。世界ラリーのほか、米国 SCCA ナショナルレースでも多くの栄冠に輝いている。



フェアレディ Z-L (1970 年式) に搭載された L20 型エンジン。直列 OHC、1998cc で最高出力は 130ps/6000rpm。



フェアレディ Z-L (1970 年式) の運転席まわり。

ニッサン フェアレディ Z / DATSUN 240Z (S30・S31 型) は、日本で最も長い歴史を刻む国産スポーツカーの初代モデルである。その前身は、まだ戦前の基本設計を残す 1952 (昭和 27) 年のダットサンスポーツ DC-3 型までさかのぼり、やがて 1959 (昭和 34) 年に、格段に近代化されたダットサンスポーツ S211 型がデビュー。その発展型となる 1960 (昭和 35) 年の輸出専用車・SPL212 型に初めて「フェアレディ」の名が付けられている。

その後、欧州のオープン 2 シータースポーツカーに比肩する 1962 (昭和 37) 年のダットサンフェアレディ 1500 (SP310 型) からは日本でも正規カタログモデルとなり、1600 (SP311 型) を経て、最高時速 200km を超える高性能車 2000 (SR311 型) へと発展していった。

■フェアレディ Z / DATSUN 240Z の誕生

当時の日産は、1960 年から片山豊氏^{*}を米国日産へ送り込み、主力商品のセダンやピックアップトラックの傍ら、このフェアレディ (ダットサンスポーツ) で、米国スポーツカー市場でも一定の支持を得ていた。しかし、60 年代の米国では、従来主流だった欧州製オープンスポーツカーの人気は下降線をたどる。市場はより安全・快適で高速巡航向きのスポーツカーを求めているのである。

米国日産社長だった片山氏も、この市場要望に合うクローズドボディのスポーツカー像を、日本の日産開発陣に熱意をもって提案した。この時のことを片山氏は、「フェアレディ Z のコンセプトは、すでに商品化されていた他の日産車のコンポーネントも活用し、ロングノーズ+ショートデッキの流線形ボディを載せた、誰でも気軽に、爽快にドライブでき

るスポーツカーであった」と後年語っている。

こうして生まれた新型車が 1969 (昭和 44) 年、日本ではフェアレディ Z、米国には DATSUN 240Z として投入されると、従来にない GT 的なスポーツカーを求めている米国市場を中心に、世界各国で爆発的ヒットになった。

240Z は、旧型ダットサンスポーツから格段に進化した運動性能を生かして、当然のようにモータースポーツでも活躍し、1971 (昭和 46) 年には、過酷な東アフリカ・サファリラリーでも優勝し、ダットサンチームに 2 度目の総合優勝をもたらした。雪上・氷上を疾駆するモンテカルロラリーでも上位入賞を果たすなど、スポーツカーとして第一級のポテンシャルを証明したのである。

■世界的なイメージリーダーカーとして

国内のフェアレディ Z は、4バルブ DOHC エンジン搭載の Z432 のほか、1971 年には米国仕様準ずる 2400cc エンジン車も投入。米国市場では、排気対応を図りながらも排気量を拡大し、最終的には 2800cc エンジンの 280Z へ至った。

1974 (昭和 49) 年からは 4 シーター車を加えた初代 Z は、1978 (昭和 53) 年までの約 9 年間で世界販売 52 万 3000 台以上を記録し、世界でも最も売れた単一形式スポーツカーの一台として、日産のイメージリーダーにとどまらず、米国での「Z カー」の愛称とともに、日本車を代表するアイコンとなった偉大な商品といえる。

※ (米国自動車殿堂者 / 日本自動車殿堂者)

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)



2022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 GSX1100S KATANA/GSX750S



SUZUKI GSX1100S KATANA/GSX750S



発売当時スズキが欧州各地に現地法人を設立していたこともあり、GSX1100S KATANA は予想以上の販売を記録し、欧州のみならず世界各国のオートバイファンの羨望を集めた。

スズキ GSX1100S KATANA(1981年)主要諸元

全長	2260mm	型式	—
全幅	715mm	エンジン型式	GSX1100E
全高	1205mm	駆動方式	チェーン
ホイールベース	1520mm	エンジン	4サイクル、空冷DOHC、4気筒
最低地上高	—	ボア×ストローク	72×66mm
		総排気量	1,074cc
車両重量	232kg (乾燥)	圧縮比	9.5
乗車定員	2名	最高出力	111ps/8500rpm
最高速度	235km/h	最大トルク	9.8kg.m/7000rpm
最小回転半径	—		
登坂能力	—	変速機	常時噛合式前進 5 段
タイヤサイズ前	3.50-19インチ	価格	—
タイヤサイズ後	4.50-17インチ		



1982年に発売された国内仕様の「GSX750S」。オリジナルのクリップオンハンドルは、アップハンドルに変更。エンジンは自主規制により排気量は747ccとされ、最高出力は69馬力、価格は598,000円。



最終モデルとして2000年に国内発売されたGSX1100S KATANA「ファイナルエディション」。シリアルナンバーが入ったプレートが取り付けられていた。



1981年のGSX1100S KATANAを原点として、トラクションコントロールなどの最新技術を駆使して開発され、2019年に発売されたKATANA。

■絶賛を浴びたプロトタイプのデビュー

GSX1100S KATANA / GSX750Sのルーツは、1980年9月のドイツで開催されたケルンショーで発表されたプロトタイプにさかのぼる。「日本刀」をイメージしてデザインされ、風を切り裂くような大胆で斬新なプロトタイプは、デザインはもとより性能も反響を呼び、“ケルンの衝撃”と称された。

「刀(カタナ)」という愛称で呼ばれたこのデザインにはドイツの「ターゲットデザイン」が関係したといわれている。

レーサーレプリカと呼ばれるものとは異なるコンセプトのこのモデルは、車名をGSX1100S KATANAとして1981年1月から、欧州に向けて輸出発売を開始、爆発的なヒット作になり、GSX1100S KATANAは欧州におけるスズキのシェア拡大や、ブランドの確立に大きく貢献している。GSX1100E用のエンジンをベースとして、さらに性能を向上させたエンジンは、空冷直列4気筒のDOHC、排気量は1074cc、圧縮比9.5で111馬力を発生、最高速度235km/hであり、200km/hを超えるスピードで巡航可能な高性能なモデルであった。

■一年遅れて登場した国内モデル

日本に関しては、当時は国内販売向け二輪車種の排気量を750cc以下とする自主規制があったため、排気量を抑え、ハンドルなどの意匠を変更した

GSX750Sが1982年から発売された。その後、国内でも人気を得て、250cc、400ccにも同デザインが展開されて幅広いユーザーに支持された。

■ついに国内にGSX1100S KATANA が投入

1994年には日本において二輪の排気量上限が撤廃されたため、これを受けてGSX1100S KATANAは国内でも販売が始められた。そして1999年秋の東京モーターショーでは、GSX1100S KATANAのファイナルエディションが生産されることを発表、2000年3月から1100台が限定販売され、GSX1100S KATANAは発売から20年間にわたって、ロングセラーとして、人気を維持したまま生産を終えたのである。

■KATANAの復活

しかし2019年には、KATANAのファンからの熱い要望に応えるように「Forging a New Street Legend(新たなるストリートバイクの伝説を鍛造する)」を開発コンセプトとする最新の技術を搭載した新時代の「KATANA」が復活・誕生した。

GSX1100S KATANA / GSX750Sは、世界の二輪市場において新しいジャンルを切り拓いた歴史に残るオートバイであるといえるだろう。

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)



2022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.

トヨタ プリウス

TOYOTA PRIUS

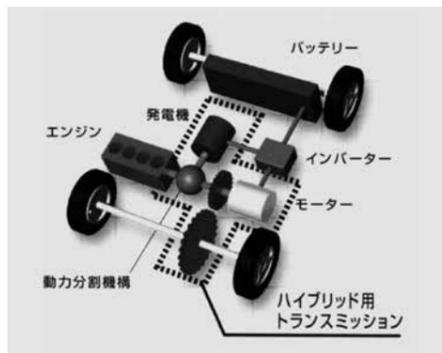
PRIUS



1997年12月10日に発売されたトヨタ プリウス。トヨタのハイブリッドシステムは、初代プリウス投入からほぼ10年間で世界販売累計100万台に達した。発売当初のキャッチコピーは「21世紀に間に合いました。」だった。

トヨタ プリウス(1997年)主要緒元

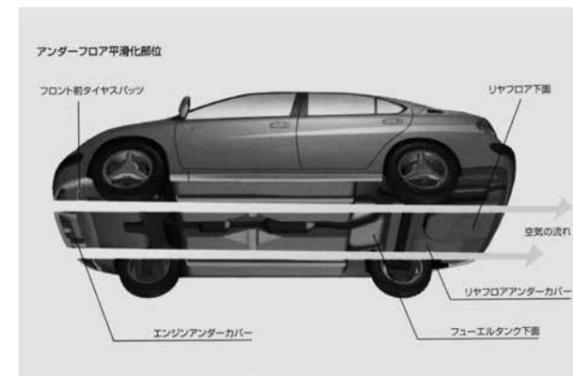
全長	4275mm	型式	HK-NHW10-AEEEB
全幅	1695mm	エンジン型式	1NZ-FXE
全高	1490mm	エンジン	水冷直列4気筒横置、DOHC
ホイールベース	2550mm	ボア×ストローク	75.0×84.7mm
トレッド	1475/1480mm	総排気量	1496cc
		最高出力	58ps/4000rpm(ネット)
車両重量	1240kg	最大トルク	10.4kg・m/4000rpm(ネット)
車両総重量	1515kg	モーター型式	ICM(交流同期電動機)
乗車定員	5名	最高出力	30.0kW/940~2000rpm
最小回転半径	4.7m	最大トルク	31.1kg・m/0~940rpm
タイヤサイズ	165/65R15 81S	動力用主電池	ニッケル水素電池
駆動方式	前輪駆動	変速機	電子制御式無段変速
		価格	215万円



プリウスの動力伝達システムの見取り図。トランスミッションは動力分割機構、発電機、モーターおよび減速機から構成されている。



プリウスのハイブリッド用パワーユニット(エンジン&トランスミッション)。



燃費向上のため、徹底したフラット化を図り、空力性能を高めたアンダーボディ。

■世界標準となった量産ハイブリッド車

二酸化炭素の排出抑制や省資源など地球環境問題が世界的に大きなテーマとなる21世紀を目前に控えた1997年12月、トヨタ自動車はエンジンとモーターを効率よく駆動する世界初の量産ハイブリッド乗用車「プリウス」を世に送り出し、自動車の環境対応技術で新たな時代を切り拓いた。

ふたつの動力源を組み合わせる効率やパワーを高めるハイブリッドの考えは自動車が登場して間もない100年以上前からあり、その後も様々な試みがなされてきたが、実用化、量産化には至らなかった。

トヨタでもガスタービンエンジンを活用するハイブリッド・システムが1968年に発表され、プロジェクトが発足したが、当時はハイブリッド車の性能要求を満たす2次電池が存在せず、プロジェクトは中断している。

しかし、1993年に「21世紀のクルマ」に関する議論がトヨタ社内で高まったのを契機に、プリウスにつながる開発が動き始めた。1995年秋のモーターショーにコンセプトカーを出展、燃費を大幅に高めることのできるハイブリッドの採用が決まった。1996年には開発を加速するため、システム制御や電動ユニットなどの開発部署を一元化し、社内横断のBR(Business Reform)組織を発足させた。この組織は、1997年1月にEV開発部と統合され、「EHV技術部」へと発展した。同年3月には、駆動モーターと発電機を動力分割機構で1軸上に結合したシリーズ・パラレル型のトヨタ・ハイブリッド・システム(THS)を完成させ、技術発表した。そして、愛知県の高岡工場での生産体制を整え、同年末の発売に漕ぎ着けた。正式な開発着手から約2年、「未踏の技術」を量産化する異例のプロジェクトとなった。

■あらゆる環境要求に対応した実用車

当時の発表資料によると、初代プリウスは燃費を従来のガソリンエンジン車に比べ2倍(10・15モード走行

28km/リッター)に向上させ、排出するCO₂を半減、排出ガス中のCO、HC、NO_xも規制値の約10分の1に低減したという。燃費向上のため、空気の流れをスムーズにするボディ形状や床下のフラット化などにより空気抵抗の低減を、また超高張力鋼板の採用や新骨格ボディ構造の採用で軽量化を図った。

さらに初代プリウスは、燃費向上だけでなく、リサイクル性の良い樹脂の採用や再生素材の活用など環境対策に多方面から取り組んでいる。そのうえでデザインにも先進性を持たせ、パッケージングにも工夫を凝らして大人4人がゆったり座れる室内空間を確保し、快適性や安全性も高めるなど、実用車としてのレベルも高めた。

プリウスは2000年から輸出が始まり、環境に敏感なアメリカ市場では大きな話題となり、著名人たちが率先して愛用したことも社会現象となった。トヨタは2000年以降、ハイブリッド・システムの搭載車種を拡大し、初代プリウス投入からほぼ10年で世界累計販売は100万台に達した。プリウスについてはこれまで3回のフルモデルチェンジを実施、ハイブリッド技術の核心であるTHSは逐次、改良を加えられ燃費性能などは向上を続けている。

プリウスは日本だけでなく海外でも「環境にやさしいクルマ」の代名詞となっている。またハイブリッド技術は他のモデルにも展開されトヨタ車のほとんどのクルマに搭載されるようになったほか、内外の多くの自動車メーカーの環境技術の本流となっている。

近年、地球温暖化を抑制する対策の必要性が世界中で叫ばれているが、その元凶のひとつとされる自動車の排出するCO₂の削減=燃費の向上が急務となっている。その意味でも20年以上前に世界に先駆けてハイブリッド技術を導入し、その可能性を世界に示したプリウスの功績は計り知れないのである。

(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

日産 サクラ / 三菱 eKクロス EV NISSAN SAKURA / MITSUBISHI eK X EV

この年次に発売された国産乗用車のなかで
最も優れた乗用車として

日産 サクラ / 三菱 eKクロス EVが選定されました

国内EV市場の拡大に貢献する軽規格適合の本格的EV
クラスを超えた力強いEVの走りと高い質感の内装
軽自動車ながら優れた走行安全アシストシステムを装備

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





2022~2023

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

メルセデス・ベンツ EQS

Mercedes-Benz EQS

この年次に発売された輸入乗用車のなかで
最も優れた乗用車として
メルセデス・ベンツ EQSが選定されました

高い空力特性とEVの未来を感じさせるエクステリア
完成度の高いEV専用プラットフォーム
先進かつ独自のテクノロジーに裏打ちされたUI

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
インポーターの栄誉をたたえ表彰いたします



2022~2023

CAR DESIGN OF THE YEAR

日本自動車殿堂 カーデザインオブザイヤー

トヨタ クラウン(クロスオーバー)

TOYOTA CROWN (CROSSOVER)

この年次に発売された国産乗用車・輸入乗用車のなかで
最も優れたデザインの車として
トヨタ クラウン(クロスオーバー)が選定されました

トヨタのフラッグシップ初のクロスオーバーデザイン
環境・安全技術を融合させたスマートなエクステリア
使いやすさと楽しさを組み込んだ新鮮なインテリア

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栄誉をたたえ表彰いたします





2022~2023

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

ドライバーサポートと緊急時対応の技術：マツダ CX-60

Driver assistance technology including emergency response : MAZDA CX-60

この年次に発売された国産乗用車・輸入乗用車のなかで

最も優れた技術として

ドライバーサポートと緊急時対応の技術：マツダ CX-60が選定されました

ドライバー・モニタリング

ドライバー異常時対応システム (DEA)

ドライバー・パーソナライゼーション・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

開発グループの榮譽をたたえ表彰いたします

<p>停止</p> <p>減速</p> <p>ドライバーの異常を検知</p> <p>ドライバー異常時対応システム (DEA)</p>	<p>警告パターン 注意 (白)</p> <p>① "休憩をおすすめします"</p> <p>警告 (橙)</p> <p>① "休憩をおすすめします"</p> <p>ドライバー・モニタリング</p>
<p>ドライバー・パーソナライゼーション・システム</p>	<p>CX-60</p>