

(2010年 殿堂入り)

黎明期から今に繋がる純国産車技術を開拓

オオタ自動車 元代表取締役 **太田 祐雄**



太田 祐雄（おた すけお）略歴
 1986（明治19）年 7月 茨城県新治郡志筑村（かすみがうら市）に生まれる
 1907（明治40）年 芝浦製作所へ見習い工として入社
 1910（明治43）年 伊賀氏広男爵の助手として伊賀研究室に入る
 1911（明治44）年 2月 伊賀式飛行機1号機 グライダーとして浮上に成功
 1911（明治44）年 12月 伊賀式飛行機2号機 エンジン搭載するも、飛ばず
 1912（明治45）年 6月 巢鴨に太田工場を立ち上げ独立
 1916（大正5）年 6月 帝国飛行協会主催の国産エンジン製作競技に参加
 1917（大正6）年 神田区柳原河岸へ移転、水冷4気筒12馬力エンジン開発
 1920（大正9）年 矢野兄弟が設計した950cc エンジンを製作 ベアシャシーも作り、中禅寺湖まで昼夜往復
 1922（大正11）年 11月 「OS」という車名で正式にナンバープレート取得
 1923（大正12）年 9月 関東大震災 工場全焼
 1930（昭和5）年 無免許許可500cc 2気筒エンジン完成
 海軍が3基購入

1931（昭和6）年 500cc 小型トラック OS号完成
 1933（昭和8）年 無免許許可750cc トラック、バン、フェートン製作
 1935（昭和10）年 4月 三井合名の資本100万円で高速機関工業株式会社設立、取締役技術部長就任
 1936（昭和11）年 6月 多摩川スピードウェイ 第一回全日本自動車競争大会国産小型車優勝100周耐久総合4位（国産1位）
 1937（昭和12）年 9月 軍命により高速機関工業株は立川飛行機の傘下に入る
 1940（昭和15）年 乗用車製造禁止
 1942（昭和17）年 貨物車製造停止
 1947（昭和22）年 高速機関工業株GHQ許可により自動車生産再開
 常務取締役就任
 1952（昭和27）年 高速機関工業株からオオタ自動車に社名変更
 1955（昭和30）年 1月 会社更生法申請後、3月に代表取締役就任
 1956（昭和31）年 4月 逝去

太田祐雄は明治19年7月1日、茨城県新治郡志筑村の志筑藩下級藩士の家に生まれる。小学校の後、補習所に通い蒸気エンジンの掃除係となるが、分解し独学で構造を覚える。また足踏みの「諸味吸い取り機」を製作し、特許を取得。

20歳の徴兵検査を終え、発明家として高名な（株）芝浦製作所（東芝）の常務取締役小林作太郎氏を頼った。「無給で構わないから」と何度も手紙を送り、その熱意が通じ上京。明治40年21歳で見習い工となる。

明治42年、米国ハミルトンの硬式飛行船が飛び、祐雄は強い衝撃を受けた。そこに「伊賀男爵が飛行機製作を出願」という新聞記事を読み、小石川の伊賀邸に飛び込んだ。「無報酬で構わないから助手にしてくれ」と強引に頼み込んだ。二年後には後の盟友、榊原郁三氏が加わり共に働く。伊賀式飛行機は島津楯蔵氏の国産エンジンを積み、初の純国産飛行機を目指したが、エンジンがかからず失敗。「島津式飛ばず」の新聞記事に親族会議が開かれ、伊賀邸の研究所は解散させられてしまう。

独立と飛行機エンジンの製作

明治45年6月、伊賀氏から2台の足踏み旋盤などを貰い受け、東京府巢鴨村庚申塚の地において独立し、教材用模型エンジンを製作。山階宮殿下が5坪の工場によく来られ試運転に興じられたという。

大正3年、帝国飛行協会主催の「第一回飛行機発動機製作懸賞競技」に、朝日奈順一氏という、鉄道省の秀逸な技師が手を上げた。構造が複雑なため何処も作れず、やがて太田のところへ依頼が回ってきた。これを受けて6尺旋盤を入手、二人の優れた職人を

雇い入れた。スタートから2年、大正5年5月から本試験に入った。応募22台中、期限までの完成は4台で、そのうち2台は、かの島津氏が作った。結果は岸一太氏のルノー型V8が1時間強（45馬力）で停止。島津氏の星形ルノー型V8は2分で停止。もう一台の星型9気筒が連続4時間（65馬力）で優勝。太田が作ったエンジンは76馬力を発生させたが、ベベルギヤが破損し、出力低下のため不合格となった。

審査員からは「欧米製の発動機の模倣をせず、設計構造共に新規の点少なからず。これを完成するに多大の苦心を経たりと認む」という言葉を貰い惜しまれた。

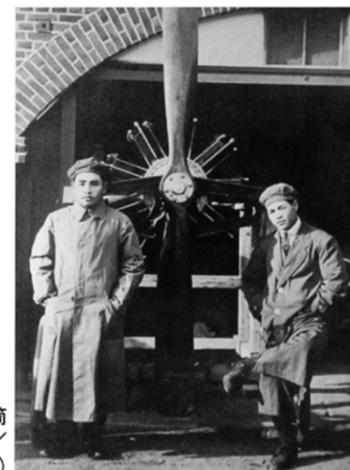
独自技術のオオタ小型自動車

慢性的経営難が続き、修理を中心として凌いでいた。この頃、榊原郁三氏はアート商会を立ち上げ独立。後に本田宗一郎氏がアート商会の門を叩く。

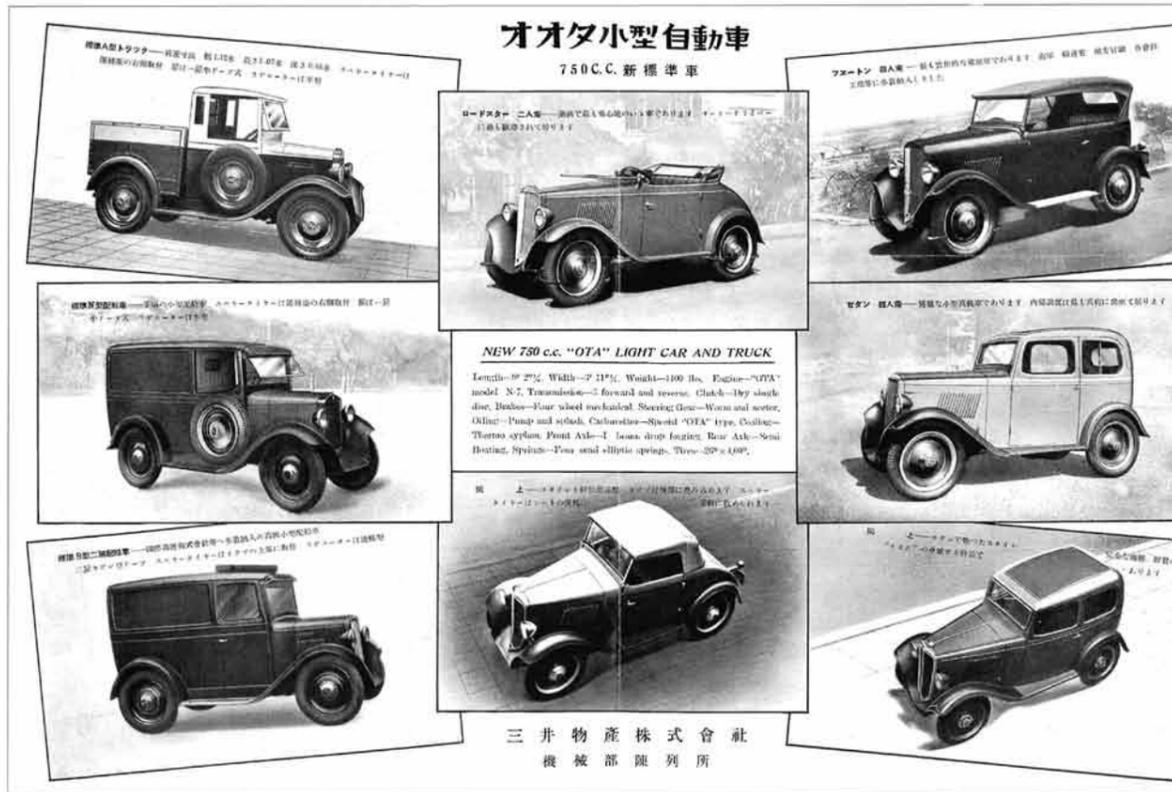
車を修理する傍ら、太田は独自の設計で自動車用水冷4気筒12馬力のエンジンを大正6年に開発した。予ねてからの友人、都筑鉄三郎氏の日本初輸出機で機体金具を作り、矢野周一氏、謙治氏と深い繋がりが出来た。この兄弟が大正7年に950cc 水冷4気筒エンジンを設計し、作る事を勧められた太田はこれを独自で作った。大正9年にはベアシャシーも作り、矢野氏と共に一昼夜かけて中禅寺湖へ到達。その後、ホロ型のボディーを付け、日本自動車競走倶楽部の創始者、藤本軍治氏と交代で運転し、富士五湖めぐりを行ない「OS」という車名で大正11年11月に警視庁から正式にナンバープレートを獲得した。

この「OS」号を生産しようと、義弟の野口豊氏が奔走し、大正12年5月には雑誌モーターに「国産製小型自動車オーエス号」として紹介される。「価

朝日奈式星型9気筒
（太田祐雄製作/
大正5年）



純国産車OS号（水冷4気筒OHV、950cc/大正11年）



昭和9年9月印刷のカタログ

格二千九百円」の設定をし、新工場と設備を整えた。大正12年9月1日の関東大震災で工場は焼失するが、生活を犠牲にしても良い車を作るため、まっしぐらに突き進んだ。野口氏はその姿を見て、資金の援助を惜しまず、当時の事を振り返ってこう言った。「技術には頑固だった。乗る人はスマートな車を好むが、それではいけない、と言ってフレームも丈夫にし、スプリングも4本つけた。それでは営業に成らないと言っても聞かない。格好よりも丈夫なものを作るという人だった」。

こういう信念のもと、500cc 5馬力2気筒のオオタ号小型四輪トラックを昭和7年までに約10台を製



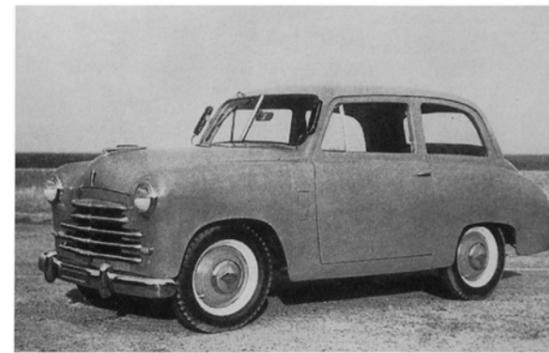
多摩川スピードウェイのオオタ号(昭和11年)

作。昭和8年には無免許規格が750cc までになり、トラックとバン、4人乗りのフェートンを試作、販売する。ダットサンが登れなかった坂を登り、高性能を認められて三井合名の出資を得、昭和10年4月、高速機関工業株としてオオタ号の量産化に入る。

モータースポーツへの果敢な挑戦

太田は榊原氏達と共に藤本軍治氏創設の「日本自動車競走倶楽部」設立発起人となる。昭和11年6月7日多摩川スピードウェイで第一回全日本自動車競走大会開催。国産小型車では太田の長男祐一と三男祐茂が乗り、ダットサンを引き離し祐一が優勝、祐茂は三着。100周耐久レースでは大型輸入車9台と競り合い、半数リタイヤする中、堂々完走し四着、各新聞で絶賛を浴びた。

第二回目はダットサンとオオタの一騎打ちが期待されたが、練習で祐一は骨折し、オオタは欠場。第三回、第四回ではダットサンは欠場し、国産小型車はオオタの独占となった。第一回目と第二回目には本田宗一郎氏も出場した。



オオタセダンPA-3型(昭和26年)

戦争とその影響

時代は戦争に向い、昭和11年に自動車製造事業法発令。小型車には物資の供給が統制され、翌年軍命により高速機関工業は立川飛行機の傘下となる。飛行機部品や軍用エンジンの試作をし、人気カーデザイナーだった祐一は会社を離脱した。昭和21年には祐茂も独立を目指し、会社を離脱。

昭和22年、小型四輪ではトヨタ、日産、オオタの三社が再出発した。昭和24年後半から760ccのセダンPAは馬力が有り、造りが丁寧で頑丈とタクシー業界へ販売を伸ばした。同じ立川飛行機が母体の、たま電気自動車へシャーシ技術提供。昭和27年には社名をオオタ自動車に改め、順調に思えたが生産規模が小さく量産性も欠け、壁に突き当たる。工場拡張路線が裏目となり資金が逼迫。昭和28年後半からの不況でタクシー会社からの資金回収が不調、昭和30年5月会社更生法の手続をする。太田祐雄は最後まで寡黙で、一切経営には口を出さなかった。その後、幾つかの合併話が失敗。前社長が引責退陣し、太田が社長となるが管財人を置き翌年昭和31年、逝去する。



フォーミュラ・ニッポン

太田祐雄からの技術継承

会社更生法の後、十数名の技術陣は部課長と共に富士重工業へ移籍し、名車スバル360の開発に高い貢献をする。

昭和32年4月には「オオタ」と「くろがね」が合併。社名を東急くろがね工業に改め、祐茂に開発を依頼し、「くろがね・ベビー」を売り出す。斬新な設計と高性能で好評を得るも、後に出た「スバル・サンバー」の勢いに破れた。オオタとくろがねの合併後暫らくして、中村良夫氏を中心に何人かはホンダへ移り、四輪車技術の中核となった。後に東急くろがねは日産の子会社、日産工機となる。オオタのE10エンジンはその後長くダットサンキャブライトトラックに搭載、またフォークリフト用で長く使われ、世界へ広く輸出された。

祐一は独立し、日産宣伝課長だった片山豊氏の依頼を受け、ダットサン・スポーツDC、フェアレデー1200などデザインをし、多くの車を製作した。祐茂は、昭和37年に今のタマチ工業(株)を立ち上げ、昭和39年にはトヨタの方針の下、トヨペットサービスセンター(株)特別開発室(現在のTRD*)の依頼で日本グランプリ用のチューニングを開始。以降、トヨタ車を数々の優勝に導く。祐雄、祐茂の流れを継ぎ、孫邦博の率いるタマチ工業(株)は歴史と技術の信頼を守り、トヨタ社を中心に高度な部品加工を担う。WRC、IMSA、Cカー、CART、IRL、F1、NASCAR、フォーミュラ・ニッポン、スーパーGTの足回りからエンジン部品など重要部品を供給。今日もモータースポーツ文化発展の一端を担っている。

(タマチ工業株式会社 代表取締役 太田邦博)

※ TRD (Toyota Racing Development)