

〈2014年 殿堂入り〉

国産二輪車第一号生みの親

島津モーター研究所／日本モーターズ代表 **島津 檣蔵**



島津 檣蔵(しまづ ならぞう) 略歴

1888年(明治21年) 4月 大阪生まれ
 1900年(明治33年) 11月 父の常次郎から自転車を与えられ、大阪湾の桜島遊園地での自転車レースに出場
 1901年(明治34年) 11月 東京・上野の不忍池まで自転車競争会余興、日本初とされるモーターサイクル走行の見学に出かける
 1908年(明治41年) 3月 奈良県立工業学校(現御所実業高等学校)紡織科卒業
 4月 愛知県名古屋市島崎町の豊田式織機入社、名古屋在住
 7月 愛知県名古屋市東区高丘町の棚橋謙太郎医院訪問、米エール号に乗車、初めてモーターサイクルを運転
 8月 豊田式織機退社 島津モーター研究所を設立
 12月 2サイクル400cc第一号エンジン完成、ピアス号中古自転車に搭載、試験走行に成功
 1909年(明治42年) 9月 4サイクル400ccエンジン完成、自社設計製作の車体に搭載、NS号と命名、国産二輪車第一号となる
 1912年(明治45年) NMC(Nippon Motor Cycle)試作型250cc、国産初の量産二輪車として20台あまり製造、ベルギー製航空機エンジンの調整役を務め航空機エンジン分野に進出

1916年(大正5年) 9月 帝国飛行協会発動機製作競技にて9気筒星形エンジン一等賞、賞金2万円獲得。日本初の飛行機民間製作者として公認され、飛行機製作会社設立を計画
 1918年(大正7年) 1月 飛行機製作会社計画変更、箕面有馬電気軌道(阪急電鉄)豊中グラウンドに大阪島津自動車学校設立
 1925年(大正14年) 2月 エーロファースト号633ccで鹿児島ー東京間キャラバン遂行、モーターサイクルのPRに努め成功する。
 1926年(大正15年) 2月 日本モーターズ設立、エーロファースト号250ccを量産開始、3年間で700台を生産
 1936年(昭和11年) 広島東洋工業(現マツダ)に入社、三輪車販売キャラバン遂行および設計に関与
 1950年(昭和25年) 三輪車用三角フレーム考案など実用新案、特許総数200件を超える。サンヨー号二輪車設計にも関与
 1953年(昭和28年) 戦前の著述に続いて大阪のモーターエイジ、交通タイムス各社の雑誌書籍に執筆。座談会にも参加
 1959年(昭和34年) 出演
 1966年(昭和41年) 4月 勲5等 双光旭日章を授与する
 1973年(昭和48年) 6月 逝去、享年85歳

島津檣蔵は1888年(明治21年)4月、大阪市東区の御堂筋、現在の平野町3丁目交差点そばで生まれた。父親は堂島の米屋に今井常次郎として生まれたが、島津家の養子となって島津姓となる。その後、丹波出身の山口金助が創業し、その名から採られた貴金属金銀細工商「丹金」の番頭として働く。

母親は東京の深川で生まれた宮浦松五郎の娘かねで、松五郎は鋳物や金属炉など手広く手がけ、広島浅野藩に大砲や鉄砲を納めていた。しかし幕府の役人とのつまらない争いがあり広島で相手を射殺。よって幕府より切腹を命じられ、家族全員が東京から広島にゆき、その場に立会うこととなった。

東京へ帰路の途中、当時の交通機関であった船に乗っていたが海が荒れ、大阪に着岸。いまだ東京に戻っても仕方ないと大阪に住み着くことになる。かねが7歳の時であった。後にかねは縁あって島津常次郎と結婚する。

島津家に長女が生まれたが幼くして他界、次に生まれる子供は丈夫に育って欲しいと、子授けの神様として信仰がある奈良県天理市の檣神社に祈願し、その名をもらい長男に檣蔵と命名。さらに二男も授かって銀三郎と命名した。

1900年(明治33年)島津檣蔵は当時の最新流行自転車を与えられた。石川商会(後の丸石)がアメリカから輸入したばかりの頃で、自転車1台が月給20倍とされる上流階級の乗物であった。

兄弟に1台ずつの購入であったから、相当の金額になるが父親の常次郎は、山口金助が没したため丹金の経営者となっていた。二男の銀三郎は山口家の養女と結婚したため山口姓を名乗り丹金の屋号は後に「山口



ピアス号にまたがる少年時代の島津檣蔵。(12歳)

丹金」となり、大阪造幣局などが得意先となる。

檣蔵は、自転車曲乗りで知られた桜島の遊園地での自転車レースに出場するなど、そのスピードに魅せられていった。

そして檣蔵は、大阪で自転車の曲乗りを披露していた横浜アンドリュース・ジョージ商会のイギリス人ボーンが、明治34年11月に東京・上野の不忍池で行われた自転車レースの余興で、日本で初めて自動自転車=モーターサイクルで走行することを知る。檣蔵は父に嘆願して、遠路見学に出かける。初めて観たモーターサイクルに13歳の少年が感激したのは、いうまでもなかった。

父親の常次郎は檣蔵を商人にするため商業学校に入れたが、檣蔵はソロバンが嫌で退学。それならば機械モノが良かろうと、奈良県立工業学校染色科本科紡織科に入学させた。それが功を奏して明治41年卒業時には校長推薦で名古屋市西区島崎町(現中村区名駅)の豊田式織機に入社することとなった。

まだ豊田佐吉が技師長の頃で従業員100名程、当時最新のイギリス製のクロスレー式ガスエンジンで動力を得ていた頃で、製品の織機のフレームが木製から金属製に変わる時代だった。

だが檣蔵にとって幸運だったのは豊田式織機の先輩から聞いた、名古屋にモーターサイクルマニアで知られた棚橋謙太郎が名古屋市東区高岳町で医院を営んでおり、名古屋駅前の会社から3km程しかなく徒歩でゆけたことだった。謙太郎は名医でも知られ、檣蔵も必然的に患者として面会したが「モーターサイクルを造りたい」という意思を伝え、謙太郎の認めるところとなる。

病院の前には数台の自動車があったが、それも謙太郎が修理するというから驚かされた。そして謙太郎の愛車エール号に乗せてくれたのである。当時の始動方式であるエンジンを押し掛けでかけて乗ってみると、エンジンと自分の心臓の鼓動が共鳴して、感激と恐怖が交錯したという。一刻も早くエンジンを造ってみたいということで謙太郎の助言を種々あおいだ。

檣蔵は豊田式織機を半年で退社、大阪の実家に戻る。謙太郎から貴重なエンジン修理帳をプレゼントされ、さらには父親からの多大なる資金全額援助があった。外国から「英モーターサイクリングマニュアル」「米サイエンティフィックアメリカン」の文献を取り寄せ基礎研究を開始。また丹金工場の隅を借り、旋盤工や仕上

工など職人もあてがってもら。数人の構成であったが、まさに「島津モーター研究所」設立の瞬間であった。

謙太郎の意見を聞き最初は部品の少ない2サイクルに着手する。そして「国産エンジン」をめざし当時はすべての部品を製作しなければならなかった。

エンジン排気量はボア・ストローク 76×87.5mm、396cc、しかしエンジンの格好はできて部品がないと動かすことはできない。点火に必要な乾電池、コイル、プラグ類はすべて手造りで、材料類は京都の五条にあった山中陶器店に依頼するなど、かけずりまわって調達、点火コイルも手で巻いて木箱に入れた。乾電池もマンガ、黒鉛、塩化アンモニアなどで自作した。

1908年8月に設計開始して4ヵ月、12月に組み上がるが、当初は始動しなかった。2サイクル必須のクランクケース内圧を高めるようになっていなかったのが要因だった。吸入はキャブの代わりにガソリンを霧状にするアトマイザーも自作して、クランクケース前部にマウント。時節柄12月ということで気温が低く、気化がうまくゆかなかったが、外周を暖めてようやくエンジンの始動に成功したのである。

喜んだ樞蔵は「狂奮」という詩を作り、感激を表した。

希望に燃え希望に悩んだ半疑の試し
青い焔を吐きつゝ とぎれとぎれの爆音たてゝ
処女作のエンジンが産声を挙げた一瞬
全身の血潮は過熱して沸騰したのか
常態を失して、もう大地に足が着かない
廻った廻ったと独言を繰り返しつゝ 自身が廻転する
ように 門外へ飛出し、飛出しては戻るのであった
嬉しいのではない、初めて味わう驚愕だ
狂奮が90%で 欣びが10%位
不可能の境地から可能の世界へ飛び込んだ気持
これを為した者のみ味う大自然の賜であろう



国産初の二輪車を製作、3年後に量産化。(21歳)

エンジンを載せる車体は豊田式織機の倉庫にあった中古のピアス自転車を20円で買って用いた。車体にエンジンが載ったのは夜のことで、石油ランプを点けて試運転をし、近所の警察官も見学するなどしたが、残念なのは新聞社などに知られずに終わったことだ。

棚橋謙太郎にも見てもらったが、結局、次は4サイクルがいいのではということになり、試作2号機を製作した。世界的に普及しつつあった吸入を自然吸気OHV、排気をカム駆動SV方式にしたフランスのド・ディオンブートン式を模した直立単気筒、通称Fヘッドと呼ばれる形式だった。

車体も自転車のままでは強度面で不安があったため太めの自転車フレームで補強したり、鉄板を丸めてロー付けして製作、タイヤやリムもモーターサイクル用は少なかったが、どうにか入手して組み上げた。車名は自分の名前 Narazo Shimazu から NS号とした。丹金工場の人達と20銭でたくさんのやき芋を買って祝った。

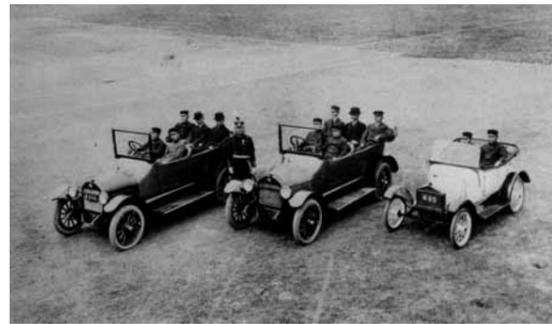
棚橋謙太郎も大阪から駆けつけ、試運転に成功して「これなら売れるぞ」といった。これが契機となって本格的な量産車の設計に着手、車名も新たにNMC (Nippon Motor Cycle) 号とし、20台あまりを製作したが、当時は輸入車全盛期ゆえに無名の国産車を販売するには骨が折れたという。

そうした間にもエンジン関係の仕事は何でもこなしていたが、航空機整備をしたことで航空機エンジンの研究を開始。所沢飛行場にあったアンザニー型3気筒を範として製作、日本初の航空機エンジンとなる。

その後フランスのルノー型V8を手がけたが試運転時にベアリング破損でスクラップ化、樞蔵は落胆してエンジン研究をあきらめかけた。しかし父親に励まされ船外機とモーターボートを製作、道頓堀で遊覧船を走らせ、また映画用発電機、さらにはコンクリートミキサー車



帝国飛行協会発動機競技1等賞のエンジン、国産最長時間耐久性を誇る。(28歳)



日本初の免許取得、大阪島津自動車学校開校。(29歳)

など開発するなど、資金造りに努めた。

そして帝国飛行協会発動機製作競技(田中館愛橘、大熊重信)による航空機エンジンの無制限耐久試験競技があり、星形9気筒を製作して出品したところ、見事に一等になり2万円(現在の2億円ほど)の賞金を獲得した。この資金により飛行機エンジン会社設立の話があったが、援助を申し出た事業家達から「時期が早い、自動車学校ではどうか」との進言を得て大阪の豊中に島津自動車学校を設立した。

ヤナセから自動車3台を購入して整備から運転免許取得までを教えた。生徒を300名ほど送りだしたが、まだ大阪にすら自動車は200台程度で、これも時代に早過ぎた、という結論に至り廃校する。

そして大衆の足としては「モーターサイクル」のほうがいいのでは、ということで4サイクルSV側弁式600ccエンジンの二輪車を製作、車名もエーロ(AERO)ファースト(FIRST)号とし、「航空機エンジンで1等賞」という意味合いを持たせていた。

試作車を6台分製作して内4台を企業化の賛同者を得る目的でキャラバン隊を組み鹿児島ー東京間を19日で走った。大林組の賛同を得て新会社「日本モーターズ」を設立、大阪でエーロファースト号250ccを3年間で約500台あまり生産したが、赤字が続き、工場閉



AERO FIRST(エーロファースト)号製作、自宅前にて。(38歳)



自動車学校時代に「逆三輪」パイオニア号製作。(30歳)

鎖するに至った。

その後の樞蔵は神戸電気で集魚灯、鉾山帽用ランプなどを開発したが、エーロファーストのキャラバン隊の時に世話になった松田重次郎(東洋工業初代社長)の招きで東洋工業に入社。三輪トラックのキャラバン隊を組み拡販に努めた後、大阪出張所所長就任兼新技術開発を遂行、販売のかたわら凶面を引く日々が続く。

戦後、マツダ三輪トラック用のトラス型フレームを開発して実用新案を取得。また戦前から研究してきた燃焼室形状において、スキッシュエリアを持ちスワール＝渦流効果のある「カマボコ型ヘッド」を考案して特許申請したが、役所が意味を理解できず却下された。

この技術は実際には1950年代に姫路のサンヨー号に実用化されたが、この技術はGMの技術者も「ローオクタンガソリンで高圧縮が可能。当時から認めていた」もので、今日の自動車エンジンに不可欠のものとなっている。

島津樞蔵は没する直前まで燃焼室の研究を続けて自動車用1500-2000ccV8エンジンを提唱していたが実らずに終わった。しかし70年余の自動車、飛行機、船舶エンジンの研究は日本におけるパイオニアそのものであるのは、まぎれもない事実なのである。

(自動車史研究家 小関和夫)



エーロファースト鹿児島ー東京完走。ライダーは島津樞蔵、弟の山口銀三郎、甥の加藤重蔵、丹金工員の千葉秀夫、丹金運転手の戸吹藤二。