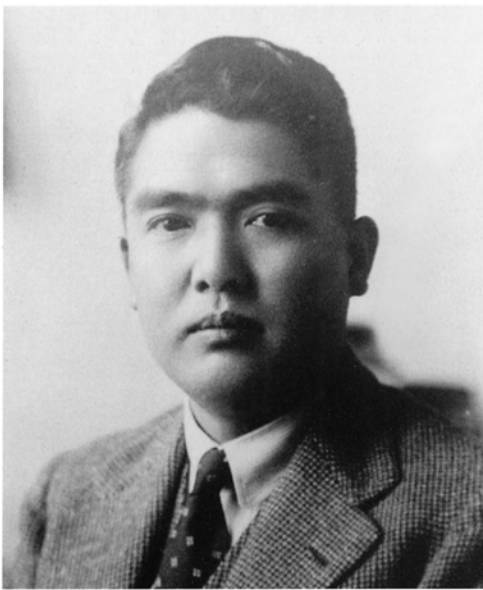


日本の自動車工学の礎を築く

隈部 一雄



隈部一雄氏は明治30年2月3日、東京牛込砂土原町に生まれた。父は熊本出身で陸軍士官学校をでた職業軍人であった。小学生の頃、将来は車（当時であれば馬車か）で迎えにこられるような人になる、と言っていたという。その言葉通り、大正9年に東京帝国大学工学部機械工学科を卒業後、工学部講師となり、昭和18年まで東京帝国大学の助教授、教授を務めた後、東京工業大学機械工学科教授に転出したが、昭和19年学長であった八木秀次氏が技術院総裁へ転任するに伴い、技術院次長を懇願され就任、終戦となった。隈部氏の専門は熱伝導の研究で、大正14年の学位論文は「保温剤を施せる蒸気管よりの熱損失に就て」であったが、その後隈部氏の興味は内燃機関、さらに徐々に社会的に浸透の様相を見せていた自動車そのものに移っていったようだ。

東京帝国大学での内燃機関の研究は、かなり早くから行われていた。残されている工科大学卒業論文中、内燃機関に関する論文で最も早いのは、明治28年の湯浅藤市郎氏「Petroleum Engine」である。講義としては明治40年頃から内丸最一郎助教授が蒸気機関に関する一部として始め、竹村勘吾助教授により大正10年に講座として独立した。またこれとは別に大正11年頃から、根岸政一嘱託講師が航空学教室の授業として自動車工学を開講しており、さらに大正15年に隈部一雄助教授がその担当となり、本格的な自動車工学の講義が始められたのである。その講義内容は昭和10年の留学渡欧前に執筆・出版した『内燃機関学』（山海堂）にまとめられた。それは内燃機関に必要なすべてが網羅され、燃焼や燃料、内燃機関理論、カムやピストンなどの機構運動理論、点火・消音装置から潤滑、ディーゼル機関や専門の熱力学理論にまで及ぶ大著で、戦前、戦後を通じて何度も重版され、内燃機関また自動車を勉強する者のバイブル的な本となった。そして隈部助教授の業績は、このような理論的な方面だけではなく、当時の帝大内では、内燃機関（エンジン）ならともかく自動車（工学）なぞは車夫馬丁の輩のやることだ、と反発も大きかったのであるが、担当であった実験工学研究室において、わが国初のシャシーダイナモメーターを設計し、実際に作り上げて実験を行ったのである。この時期、横浜高等工業学校を出て助手となったのが、後にいすゞ自動車の社長となる荒巻虎雄氏であった。土間を半地下とし、直径約1400mmの内部に重り式制動ブレーキをつけた2つの回転ドラムを設置し、その上で自動車を動かし、車の牽引力を測定する装置だった。牽引力測定器は周期的に変化する牽引力の平均を極めて精密にとれる独自設計のものだった。さて、装置はできても測定する自動車がない時代だったが、昭和2年に大阪で開催された国産振興博覧会の依頼で国産自動車の性能試験を行うこととなった。この報告書、『自動車試験成績報告及成績表別表』（昭和2年7月、隈部一雄、荒牧寅雄）は現在でも、東京大学機械工学科三科図書館に残されており、

オートモ号（白楊社）、TGE G1型（東京瓦斯電気工業）、ウーズレー1トン半積貨物自動車（石川島造船所自動車部）、ダット51型（快進社）の4台の国産自動車試験結果がまとめられている。実験データ自体が最初期の国産自動車の貴重なデータであり、まさにわが国の自動車工学の出発点ともいえる報告書である。ちなみにこの試験を噂に聞かれた高松宮が、ご自分のメルセデスベンツを試験用にと行って御下賜され、国産車との比較に使われた。高松宮は戦後始まった東京モーターショー初代総裁などを勤められ、国産自動車振興に多大な貢献をなされたが、その恩光はこの縁に始まっている。隈部助教授は、このメルセデスを試験後大事に乗っていたという。また本装置で得た研究成果は、昭和4年にわが国で開催された万国工業会議にも「自動車の性能とその試験について」と題して、集まった各国の学者や技術者に公表された。隈部助教授と荒巻助手は、その後も自動車振動の運動方程式の解析と実際に車を走らせてその振動との照合を行うなど、理論と実際の両方から自動車工学の基礎を作り上げていったのである。世界的に見ても、大学の研究室レベルで理論にあわせて自動車の性能を測定する機器が設置され、実際にデータが取られ、研究された例はないのではないだろうか。また自動車以外にも、音響学などにも趣味があり『蓄音機の科学』（昭和8年）を出版している。寺田寅彦らとも交流があったという。その頃、東京工業大学の学生であった中田孝東工大名誉教授は、隈部先生と一緒に夢中になって蓄音機やスピーカーを組み立てた、と生前語っておられた。

さて隈部氏の周辺が研究以外にも、自動車のことで忙しくなってきたのは、昭和5、6年頃からであった。すなわち、鉄道省の地方幹線における省営自動車の国産車採用と運行や、ダットサン等を生むことになる小型自動車規格改正、そして昭和6年5月に設置された「自動車工業確立調査委員会」には、隈部氏も委員として参加し、翌7年には商工省標準形式自動車が企画され、さらに昭和11年にはトヨタ自動車（当時豊田自働機製作所）や日産自動車を誕生させる「自動車製造事業法」につながっていく。自動車分野への参入をねらっていた大学同窓の豊田喜一郎氏が、この隈部氏の知識とそして持っている情報を見逃すはずはなく、昭和11年に自動車製造法の許可を受ける前後に設立した自動車研究所の顧問に隈部氏を招いている。豊田喜一郎氏との関係はその後も続き、戦後の昭和21年5月にはトヨタ自動車常務取締役となり、トヨタ最初の「SA型小型乗用車」の設計・開発を主導した。昭和25年2月には副社長となったが、6月には豊田喜一郎社長とともに労働争議打開のため辞任に至った。

御息女の亀井留美子氏によれば、戦後トヨタの常務になった頃、「いつかアメリカにも日本の自動車を輸出してみせるよ」と食事の時に言われたという。その思いを残して最前線のトヨタを去る事になったのは、無念以外の何物でもなかったであろう。昭和27年3月には豊田喜一郎氏が突然、逝去するなど、時代は大きく変化していった。隈部氏は失意のなかにも、東京の港区愛宕にクマベ研究室を開設し、雑誌モーターファンのロードテストやエンジンなどの試験、様々な製品開発・試作、企業コンサルタントなどを、10人くらいの技術者を使って行っていた。（株）リコーの市村清氏に請われて、5～6年の間、リコーの工場オートメーション化に先べんをつけたりもしたという。戦後は隈部氏には不遇であったが、隈部氏の学問は昨年殿堂者となった平尾収東京大学などの名誉教授らが継承し、また産業界ではいすゞの社長となる荒巻氏を育て、トヨタの基礎を作る頭脳となり、日本の自動車社会構築に大きな役割を果たした。「当時はまたお父さん、法螺みたいなことをと思ったが、それが今実現してつくづく父はすごかったと思う」と語る留美子氏の言葉通り、日本の自動車発展に先べんをつけ、昭和46年7月28日、帰らぬ人となった。（鈴木一義）

隈部 一雄（くまべ かずお） 略歴

明治30年（1897）2月3日	東京に生まれる	昭和18年（1943）4月	同大学退任
大正3年（1914）3月	和歌山県立和歌山中学を卒業	昭和18年（1943）	東京工業大学教授
大正6年（1917）7月	第八高等学校を卒業	昭和19年（1944）	技術院次長
大正6年	東京帝国大学工学部機械工学科に入学	昭和21年（1946）5月	トヨタ自動車常務取締役
大正9年（1920）7月	同大学卒業 工学部講師嘱託	昭和25年（1950）2月	同社副社長
大正11年（1922）1月	工学部助教授	昭和25年（1950）6月	同社副社長辞任
大正14年（1925）12月	工学博士	昭和27年頃	クマベ研究室開設
昭和18年（1943）1月	東京帝国大学工学部教授	昭和46年（1971）7月28日	没 享年74歳



本格的な試験装置によって試験中の国産自動車



トヨペットSA型乗用車



昭和23年8月、SA型、急行列車と競争して勝つ



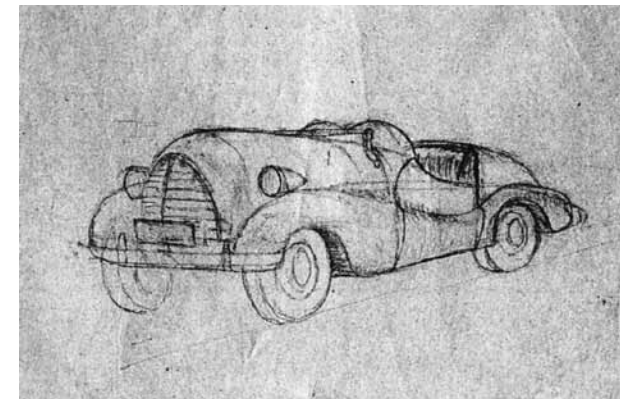
SA型からつけられた
トヨペット・マーク



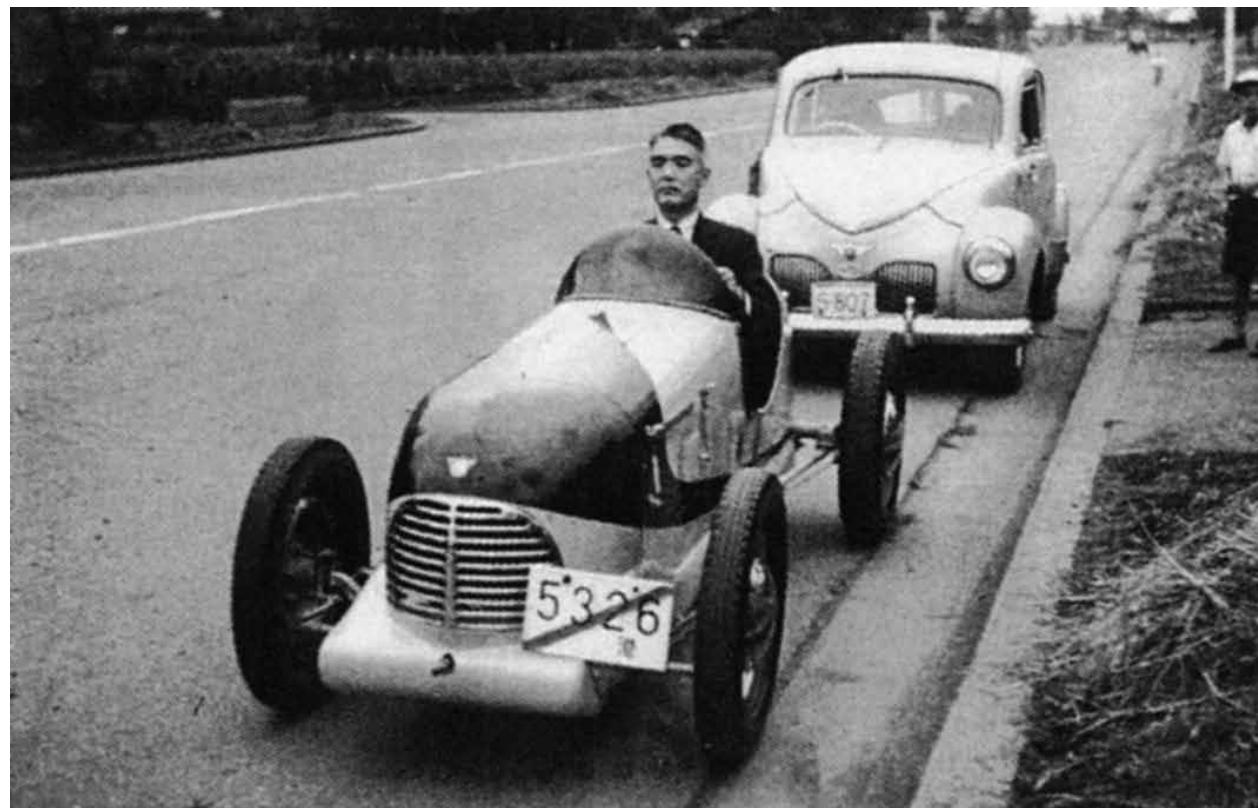
最初のS型エンジン



クマベ研究所創業当時から使われていた看板



トヨペット・レーサー（隈部一雄直筆のスケッチ）



試験中の「改良型」1号車に乗る隈部氏



ありし日の隈部氏



ミーティング中のクマベ研究所スタッフ