

〈2003年 殿堂入り〉

製造の近代化と ロータリーエンジンの開拓

東洋工業株式会社 2代目社長 **松田 恒次**
(現マツダ株式会社)

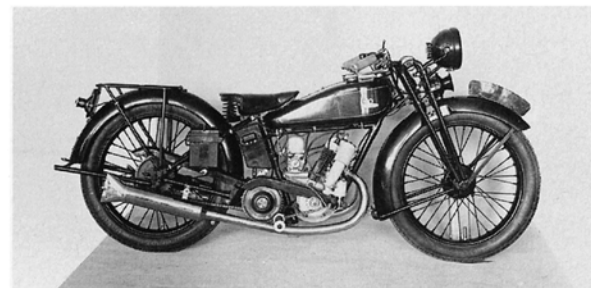


松田 恒次(まつだ つねじ) 略歴

1895 (明治28) 年11月 大阪市に生まれる
1927 (昭和2) 年7月 東洋コルク工業入社工務係配属
1938 (昭和13) 年8月 取締役役に就任
1943 (昭和18) 年12月 専務取締役役に就任
1947 (昭和22) 年9月 東洋工業を退社
1948 (昭和23) 年 松田精密工作所を設立
1950 (昭和25) 年7月 東洋工業に再入社 取締役役に就任
1951 (昭和26) 年12月 取締役社長に就任
1956 (昭和31) 年1月 広島カーブ取締役に就任
7月 日本小型自動車工業会経営者懇談会座長に就任
1960 (昭和35) 年10月 日本国有鉄道中国支社評議員に就任

1961 (昭和36) 年5月 藍綬褒章を受章
1962 (昭和37) 年6月 経済団体連合会理事に就任
1963 (昭和38) 年9月 日本放送協会経営委員会委員に就任
1966 (昭和41) 年5月 経済団体連合会常任理事に就任
1967 (昭和42) 年4月 日本自動車工業会理事に就任
1967 (昭和42) 年12月 広島東洋カーブ代表取締役社長に就任
1968 (昭和43) 年11月 勲二等瑞宝章受章
1970 (昭和45) 年11月15日逝去 享年74歳
1970 (昭和45) 年11月 正四位勲二等重光章を追受
座右の銘 「照一隅者是国土」中国の史書「春秋」の一節

松田恒次氏は明治28年11月、松田重次郎氏の長男として大阪市の天満橋筋において誕生。大阪市立工業学校で学び、在学中は野球部にて活躍されたという。卒業後は陸軍の宇治火薬製造所に就職するも1年を経ずして退所。いくつかの会社勤めや企業経営の後に、昭和2年、父君が社長を務める東洋コルク工業株式会社に入社されている。ちなみにこの年、東洋コルク工業は社名を東洋工業株式会社に改め、機械工業へと社業を切り替えることを目指した。しかし、その当時の社業の主体は呉や広島に所在した海軍工廠から委託される機械金物の製造加工やゲージ類の生産などを行っていたが、軍関係の仕事は大量に製作されるものではないだけに、それらの作業の生産性が悪く、また受注状態にも繁閑の差が大きいという問題もあった。民生に直結し、大量に売れる商品作りが望ましいとして、その模索が社内で行なわれていた。昭和4年、まず手始めに自動2輪車の試作を開始、翌年には試作車が完成する。この試作車は、同年秋に行なわれた広島市第五師団管下の招魂祭恒例のオートバイ競争に参加し、並みいる外車勢を押さえて堂々の優勝を果たした。しかし、オートバイは僅かの量の軍用を除けば、当時は一部愛好家の対象にすぎない。社会に寄与し大量に販売することが出来るもの、それこそが小口の搬送に有用で、しかも製造コストも低廉な3輪トラックである。道路が狭隘な我が国の国状にも合致して、商品として適合するという理由もあって開発が開始された。当時から3輪トラックそのものは、既に多数存在していたが、その多くは手工業的な生産に頼るものが多く、エンジンなど社内では造れずに輸入品を使っていた。メーカーと称する事業体も多数存在して、内務省の規格審査を受けたものだけでも26種類を数えたが、それらの製品は品質も一定していなかった。しっかりした信頼性の高い製品を作りさえすれば、この製品の需要は大幅に伸びるとの目論



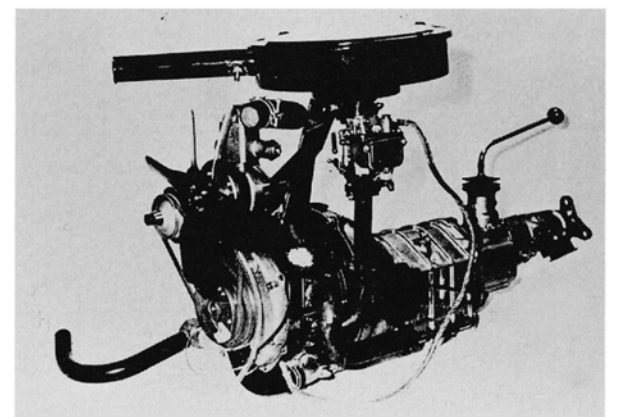
マツダが戦前に製作した自動2輪車

みのもと、エンジン、シャシーともに新設計の試作車を完成したのは、昭和5年の秋のことであった。



試作した小型乗用車

生産開始に先立って、本社工場をそれまでの広島市吉島町から、安芸郡府中町に移して本格的な工場建設を開始。広島湾に注ぐ猿猴川河口の広大な埋め立て地に、松田氏の指揮のもと、最新鋭工場が建設された。製品の発売は当初は三菱商事に委託したが、品質の高さと性能の良さで、たちまち東洋工業の主力商品となった。その他には工作機械、鑿岩機、ゲージブロックなどの製造にも進出、経営の多角化を図った。ところが日華事変から太平洋戦争へと激化して行くにつれ、軍に強要され小銃などの軍需生産が主力となる。昭和12年には本格的な小型乗用車の試作も完了し、生産を開始するまでになっていたが、それらの計画を総べて棚上げしての、強いられた軍需生産であった。



試作第1号のロータリーエンジン

昭和20年8月6日広島市上空に閃光を発した、人類史上初の原子爆弾の炸裂によって、さしもの戦争も終わった。国土は破壊され焦土と化した後の、戦後経済の担い手はやはり3輪トラック。東洋工業は終戦の年の12月には、まがりなりにも3輪トラックの生産を開始している。しかし簡便でコストの低廉な3輪トラックは、戦後十



バンケル式ロータリーエンジン契約交渉に向けて出発する関係者たち。
左から3人目が松田恒次氏。その右隣が松田幸さん（現姓本原幸さん）

数年近くまでは生産量も増大し、2トン積み長尺ボディにまで発展。タクシー車両が払底していた一時期には3輪乗用車までが作られた。しかし松田氏の胸のなかには、壮大な計画が芽生えつつあった。主力製品の3輪トラックは、やはり過渡期の製品であり、輸送車輛としてはそれなりに問題も多い。いずれ経済が好転し発展すれば、トラックも4輪車へ移行せざるを得ない。既存の先行自動車メーカーなどに対抗し、それらより魅力ある製品を開発するためには、どう商品として高質化を図り、どのように価値を高めて行くか。

その第一に取られた手段が、生産設備の増強と管理の近代化であった。製品が4輪トラックや乗用車に移行した場合、性能向上は当然のこととしても、他のメーカーをまず品質でも凌駕しなければならない。幸い3輪トラック生産は堅調であり、近代化のための投資は可能であった。まず素材部門では、鑄造技術の革命といわれたシェルモード技術を導入。連続ガス滲炭技術やアルフィン技術、ダクタイル鑄鉄製造技術の導入と工業化。また事務部門や設計製造部門の近代化に先鞭をつけている。昭和29年にはPCS（パンチカードシステム）を

IBM社から導入して事務合理化を図り、工場にはIBM650型コンピューターを他の自動車メーカーより一世代も早く導入して、生産管理の合理化にも努めている。

松田氏はまた日本の自動車技術史に残る、大きな決断を昭和35年に行なった。それがロータリーエンジンへの着目であった。大衆への乗用車の普及から開始して、ゆくゆくは大型高級車までをという「ピラミッド・ビジョン」という構想を持っていた松田氏にとっては、それ迄に類例のなかった新型エンジンの出現は、まさに天恵のように思えたであろう。昭和36年に本契約を締結するや、早速開発チームを編成して実用化に向けて研究が開始された。このバンケル式ロータリーエンジンの実用化には、世界中の企業が興味を示し当初は100社に及ぶ契約があったが、その総べてが実用化を諦めたなかで、独りマツダだけが開発を進め、昭和42年5月に遂にロータリーエンジンを搭載したコスモ・スポーツを世に送り出した。6年の歳月を要し、40億円以上の開発費をかけた実用化世界初のこのロータリーエンジンは、松田恒次氏の執念でもあり、ロマンでもあったといえるであろう。

（猪本義弘）



コルクの広告



昭和11年 マツダ三輪トラックによる鹿児島-東京宣伝キャラバン



昭和35年 軽乗用車R360ケーベ組立ライン



昭和38年 ロータリーエンジン車コスモスポーツによる東京・広島間走破 本社帰着