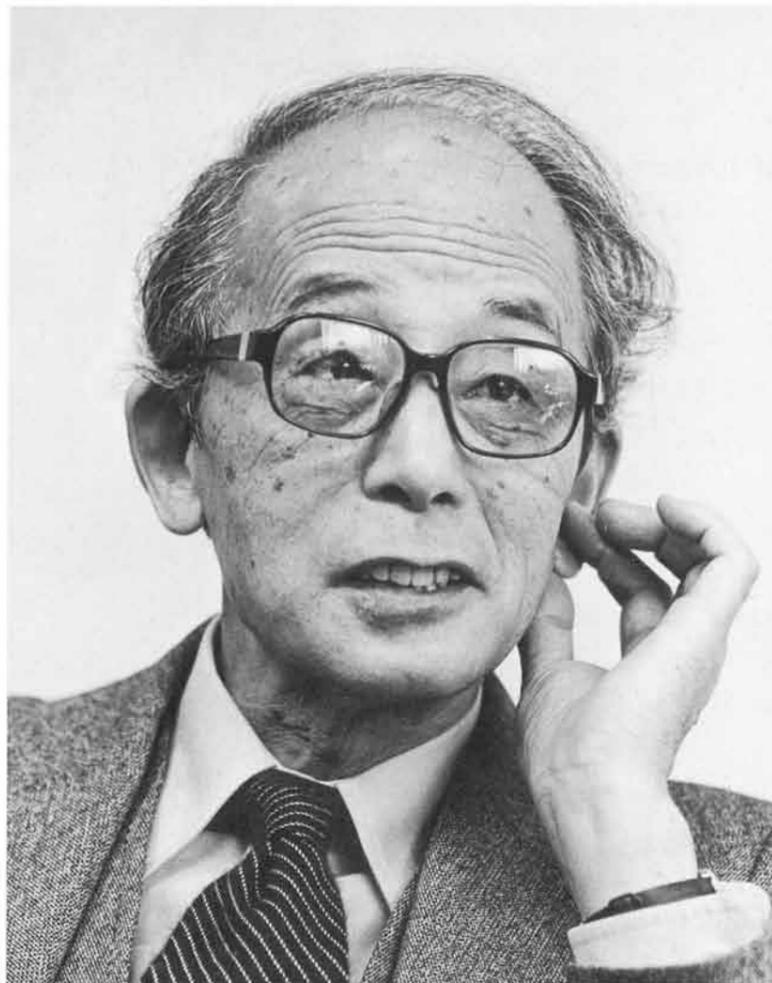


(2005年 殿堂入り)

グランプリレースと学会活動での国際的な貢献

本田技研工業株式会社元常務取締役
FISITA (国際自動車技術会連合) 元会長 **中村 良夫 氏**



中村 良夫(なかむら よしお) 略歴
1918 (大正7) 年9月 下関市に生まれる
1942 (昭和17) 年9月 東京帝国大学工学部航空学科を繰上げ卒業
中島飛行機株式会社入社
1946 (昭和21) 年1月 富士産業前橋工場勤務
1950 (昭和25) 年 日本内燃機製造株式会社入社
1958 (昭和33) 年3月 本田技研工業株式会社入社
1964 (昭和39) 年12月 株式会社本田技術研究所取締役就任
1971 (昭和46) 年6月 本田技研工業株式会社取締役就任
1974 (昭和49) 年1月 同常務取締役就任
5月 社団法人自動車技術会国際担当理事就任

1977 (昭和52) 年5月 本田技研工業株式会社常務取締役を退任し
特別顧問に就任
1982 (昭和57) 年11月 FISITA (国際自動車技術会連合) 副会長就任
1989 (平成元) 年5月 社団法人自動車技術会国際担当理事を退任し
副会長に就任
6月 本田技研工業株式会社顧問退任
1990 (平成2) 年5月 FISITA副会長を退任し会長に就任
1992 (平成4) 年5月 社団法人自動車技術会副会長を退任
6月 FISITA会長を退任
1994 (平成6) 年5月 社団法人自動車技術会名誉会員
12月 3日 逝去 (享年76歳)

我国の自動車技術が、先進工業国より大きく立ち遅れていた1960年代に、自動車技術の頂点を競うフォーミュラワン(F1)グランプリレースで、海外遠征のハンディキャップを負いながら、日本人F1チーム監督として、唯一2度の栄冠をホンダチームにもたらした中村良夫氏の偉業は多くの人の知るどころである。しかし、氏の功績はそれに止まらず、本田技研工業が二輪車メーカーから四輪車メーカーへ発展するための基盤作りと世界水準の四輪車開発への貢献、自動車技術会の国際自動車技術会連合(FISITA)でのプレゼンスの確立、豊富な人脈を活かした国際的なモータージャーナリストとしての精細な自動車技術評論など、その多彩な活躍は余人の遠く及ばぬところである。

中村氏は大正7年下関市で内科医の長男として誕生し、昭和15年富塚清先生が主任教授を務める東京帝国大学工学部航空学科原動機専修に入学した。在学中に航空関係以外に隈部一雄先生の自動車工学を聴講したことは、この時すでに、自動車への多大な関心を持っていたことがわかる。液冷X型24気筒2500馬力エンジンを卒業設計として取り組んだあと、昭和17年繰上げ卒業で中島飛行機に入社したが、兵役のため航空技術中尉を任官し、陸軍航空技術研究所でH型液冷24気筒エンジンの設計、ロールス・ロイス・マリン61



三菱 MC-20 旅客輸送機(キ-57)とともに 羽田にて

型エンジンの分解スケッチなどを行い、中島飛行機分室へ出向いては中川良一技師主担当の傑作エンジン・ハ45の熟成に立ち会う。その後、撃墜したB29のエンジン調査を行い、石川島芝浦タービンに泊り込み「火龍」搭載予定のジェットエンジン・ネ130の開発に従事し、完成直前で終戦を迎えた。

昭和21年解体され富士産業となった旧中島飛行機前橋工場に勤めるが、操業許可が下りず、同僚と自転車用補助エンジン製作を計画したが、病を得て帰郷。病癒えて昭和25年日本内燃機に就職、大型三輪車くろがねKFを企画から担当する。その合間に100cc2ストローク単気筒のレーシングバイク、本格的な500cc2気筒オートバイを開発するが、その後車両の自主開発が困難な情勢となり退職する。

中島飛行機時代の先輩をたよって昭和33年に本田技研工業に入社するが、本田宗一郎氏との面接で「四輪車生産を考えているのか。将来四輪レースも考えているのか」と逆に質問し「やれるかどうかわからないが、おれはやりたいよ」という回答を引き出して入社を決意したと語っている。この質問と中村氏の入社が、その後の本田宗一郎氏の行動に大きな影響を与えなかったとは考えられない。技術研究所で軽自動車の開発責任者としてFF多目的シャシーに続き、初めての量産四輪車につながるFR2シーター軽スポーツカーとセミキャブオーバー軽トラックを試作、朝日新聞社の小型航空機設計コンテストの準備と審査委員を務める。

昭和38年F1参戦のための情報収集を続け、エンジンサプライヤーとしての参加を提案、対象チームの調査を行い、ロータス社との契約を推進する。昭和39年ロータス社契約破棄のため本田独自の参戦決定後は、ダンロップ社にタイヤ、ホイール、ブレーキ一式の供給を要請、BP社とオイル契約を結び、ドライバーを選定し、レーシングチームの基地をベルギーのホンダ・アロスト工場の一隅に設定するなど準備に奔走し、さらに、自らパリのFIA(国際自動車連盟)本部に出向いて日本のナショナルカラーをアイボリー・ホワイトに日の丸と決定し、8月にホンダチームを率いて、本田の独創的な1.5リッターF1 RA271によるドイツグランプリ出走を実現する。昭和40年には、初年度のレース経験を基に2年目のレース体制の基盤を固めて、量産車開発のためチームを離れるが、側面からの支援を続け、最後のメキシコグランプリでふ



くろがねBA型二輪車の立会い試験
村山テストコースにて右から5人目のセーター姿が中村氏



ホンダで初めて作った試作四輪車A320とともに
右端が中村氏

たびレース監督として周到な準備で、1.5リッターF1 RA272により初めての栄冠を勝ち取る。昭和41年は新開発の3リッターF1 RA273の熟成に終始するが、昭和42年のシーズン後半、思い切った軽量化を決断し、ローラ社との車体共同開発を指揮し、RA300が完成直後のイタリアグランプリで本田に2度目の劇的な勝利をもたらす。本田がレース活動休止を表明した昭和43年の最終レース終了後、RA301によるインディアナポリス・スピードウェイでの走行テストを指揮し、詳細な報告書を残している。この文面からは、技術者としての冷徹な記録の行間に、中村氏のスピードへの情熱とレースへの執

念を読み取ることができる。

レース終了後は、海外との技術接点となるべく豊かな技術人脈を活かし、国際感覚を備えた技術者育成のため技術研究所ヨーロッパ分室をロンドンに設立し、ロスアンゼルスと東京を股に掛けて3年間活動し、シビックの開発を支援した。また、二輪車の世界トップメーカーとしてのレースでの役割を認識し、CB750によるオートバイロードレースのメッカ、デイトナ200マイルの出場を仕掛け優勝、ボルドオルの24時間耐久レースの参加を主導し、耐久レースを本田のモーターサイクル・スポーツとして推進し続け、その後の本田のオートバイレース復帰につな



1964年8月ドイツグランプリでのホンダF1のデビュー 中村氏みずからステアリングホイールを握っている



1965年10月メキシコグランプリでのホンダF1の初優勝
表彰台でドライバーのリッチー・ギンサーと喜びを分かち合う中村氏

げ、二輪モータースポーツの発展に貢献する。

昭和46年から自動車技術会の国際活動に関与し、会長、国際委員長を補佐して、のちに環太平洋自動車技術会議 (IPC) に発展する日濠自動車技術会議の発足と昭和48年東京での第一回開催に尽力する。昭和48年には国際標準規格 (ISO) 自動車部門TC22中のモーターサイクル部門SC22の初代議長に就任。第16回FISITA東京大会開催の誘致に尽力し、自動車技術会を国際的リーダーの一員の地位に押し上げ、以来日本からFISITA副会長が選任されるようになり、中川良一氏、亘理厚氏に続き、昭和57年FISITA副会長に就任する。そこでは、SAEを説得しFISITA加盟を実現するとともに、中国SAE (中国汽车工程学会)、韓国自動車技術学会 (KSAE) を歴訪してFISITAのメンバー入りに協力する。また、BPICM (国際モーターサイクル製造者協会) の副会長、会長を昭和63年まで歴任し、インド、インドネシア、ソ連、中国などの加入を促して国際化への脱皮を支援する。NHTSA (米国道路交通安全局) 主催のESV (自動車安全技術) 会議にモーターサイクルセッションを設けることに尽力し、昭和60年の第10回会議でその議長を務めた。平成2年にはFISITA会長に就任し、さらに、仏スポーツ紙「レキップ」が選出



1967年10月アメリカグランプリでドライバーに指示を与える中村氏



1991年ロンドンで開催されたFISITA会議で、会長としてVWの Ulrich Seifert 博士にFISITAメダルを授与

したグランプリ貢献者40人中ただ一人の日本人として選ばれている。

中村氏は、終戦直後にガリ版で同人誌を発行したほどの文学青年でもあり、本田在職中から自ら描いた洒落な挿絵をつけたエッセイや著書を多数執筆していたが、平成元年本田顧問退任を契機に、ジャーナリストとして本格的な活動を開始し、グランプリに貢献し大きな足跡を残した40数名との対談をまとめた「F1グランプリ全発言1・2・完結編」など、貴重な著作を遺している。

(東京電機大学教授 工学博士 佐野彰一)