〈2008年 殿堂入り〉

独自の理念をもって日米自動車市場を拓く

元米国日産代表取締役社長 片山 豊

片山 豊（かたやま ゆたか）略歴

1909（明治42）年9月	静岡県に生まれる	
1935（昭和10）年4月	日産自動車（株）入社 総務部にて宣伝を担当	
1949（昭和24）年4月	フライング・フェザーを企画	
1952（昭和27）年1月	初代スポーツ・カー「ダットサンDC3」を企画、販売	
1954（昭和29）年5月	第1回全日本自動車ショウを企画、実施	
1955（昭和30）年12月	スポーツカー・クラブ・オブ・ジャパン（SCCJ）の会長に就任	
1958（昭和33）年8月	オーストラリア・ラリーを企画、監督として参加、優勝	
1960（昭和35）年9月	米国に赴任、米国日産（NMC）を設立	
1963（昭和38）年7月	ダットサン510型及び初代Zカーの開発企画に参与	
1977（昭和52）年4月	米国日産社長退任、日放会長就任	
	Zカー、世界最多スポーツ・カー記録を樹立	
1980（昭和55）年12月	日放会長退任	
1982（昭和57）年4月	ディビッド・ハルバースタム氏著書「覇者の驕り」に取材協力	
1998（平成10）年10月	米国自動車殿堂表彰受賞	
1999（平成11）年9月	後継Zカー及びダットサン・ブランドの復活をゴーン社長に要望	
2002（平成14）年4月	日産自動車（株）アドバイザーに就任	
2003（平成15）年4月	ダットサン・ブランド復活活動・歴史館設立を推進	
2005（平成17）年6月	米国ロスアンジェルスのZコンベンションに招待される	
2007（平成19）年9月	白寿の祝賀	

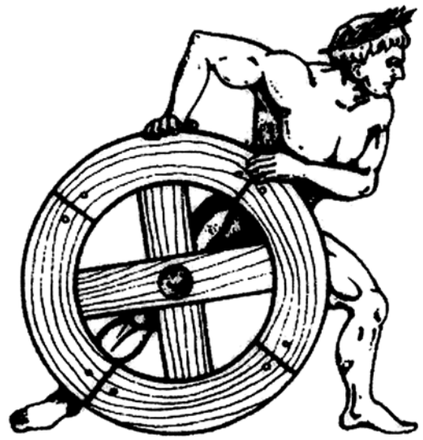
自動車の明日に挑戦

東横線・多摩川鉄橋下の河川敷に自動車競走場の跡がある。1930年代半ば、入社間もない片山豊氏は、ダットサン競走車のプロジェクトに加わり高度な技術に接する。

一方、旺盛な探究心により生産工場の隅々まで知り尽くし、販売店の方々を案内する傍ら、解り易いカタログや斬新なユーザー向け情報誌の編集に取り組む。

会社の昼休み、友人と空を飛ぶカモメを眺め「あんなに自由に操れる自動車があったらなぁ」。「そうだね、考えてみようよ」。これがきっかけとなって、片山氏は軽量なボデーと扱い易く安価な自動車「フライング・フェザー」を企画、国民車構想の礎の一つとなる。また、「国産の量産スポーツカーを創りたい」との熱意は、小型トラックのシャーシーを活用したとは思えないほど流麗なオープン4座を生み出すことになり、発売後、大好評を博す。これぞ日本のスポーツカーの始祖鳥とも呼ばれたダットサンDC3である。

「これからは、大いに自動車を愉しもう」と愛好家が集まり、進駐軍の将校達も加わって愛好家クラブが結成された。推進役の片山豊氏は、学生時代の渡米経験を活かして、日本のモータリゼーション黎明期に自動車の文明と文化の架け橋となり、社の内外を問わずその活動は一段と拍車が掛かる。

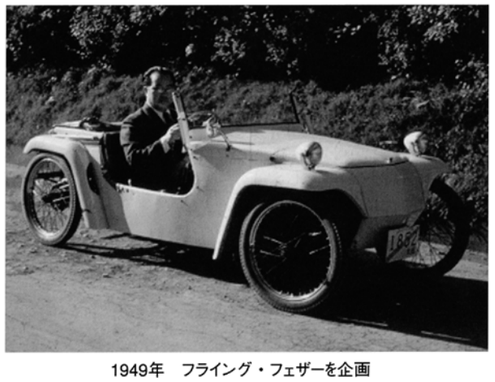


全日本自動車ショウのシンボル・マーク

「宣伝とは別の、企業と業界のメッセージを発信するべき時が来た」。この先取の理念を形にすべく片山豊氏は苦労をものともせず、これを実行に移す。1954年5月、第1回全日本自動車ショウの開催である。壮健な若者が月桂樹の葉を額にして、遥か遠くを望み、大きな車輪を両手で操る会場のモニュメントをくぐると、そこには国産の自動車が一堂に展示されている。来場者は50万人に及ぶ想像を超えるものであった。この活動こそが企業の広報活動の始まりであったといえよう。

「日本車の強靭さを世界に証明したい」この一念は片山豊氏をして豪州ラリーへの参加を提案、監督を務めることになる。“兎ではなくて亀で行け”との片山監督の指示は、世界一過酷なラリーでの優勝をもたらし、日本の自動車技術に自信と勇気を与えることとなる。

1936年 ダットサン・レースに臨む



1949年 フライング・フェザーを企画

1958年 豪州ラリー優勝

マーケットの要望に対応

日本国内の自動車市場は、1970年代後半から伸び悩みの傾向が顕著となる。しかし一方で北米市場の目覚しい発展がこれを補うことになり、ここに世界に冠たる自動車立国への道が開かれることになる。これを可能にしたのは、日本製自動車の性能が優れていた事に加え、片山豊氏に代表される自動車文化の理念に支えられたパイオニアが米国ディーラーの心と共に歩むことができたからといえよう。氏の言葉を借りるならば「自動車は生き物だから医者と薬が必要」、「メーカーにとって一番最初のお客様はディーラーなのだ」という新たな概念規定の実践である。

片山豊氏はディーラーとユーザーに真の満足を提供する体制をいち早く築くことになる。補修部品を迅速に届ける、整備技術を常に向上する、低燃費車を普及する、ディーラー主催のモータースポーツを支援する、お客様の目線に立った広告をする、お客様に緑化活動を推進する等の具体策を次々に展開した。また同時に開発・製造部門に市場の声と自らが念ずる自動車のあり方などのフィード・バックに努めた。1967年ダットサン510、1970年ダットサン240Z、セントラ110の誕生となる。累計142万台のダットサンが全米を走る。

かのピューリッツァー賞に輝くデイビッド・ハルバースタム氏は、5年に及ぶ取材の末、1986年に『The Reckoning（日本題：覇者の驕り）』を著し、広く世界の自動車人のバイブルとなるが、同氏は事前に片山豊氏を訪ねて日米両国の自動車産業の変遷に就いて克明に調べている。日米両国の自動車事情に最も明るい片山豊氏が語る史実と考察は示唆に富むものであったに違いない。

また、次のような言葉をもって紹介され、万来の拍手によって祝福を受けたこともある。

躍進目覚しい米国日産

米国販売会社の人々と

米国自動車殿堂表彰式典

「自動車先進国の米国で、多大な偉業を成し遂げられたのは、自動車への強い情熱と長期的な経営視野と豊富な経験、そして何よりも国境を越えて異郷の人々を愛し、理解し、協力と支援を惜しまなかった高潔なパーソナリティによる賜物です。私達は高く評価し感謝します」———米国の人々は深い感銘をここに寄せた。これぞ1998年秋、89歳のMr.Kこと片山豊氏が米国自動車殿堂で表彰された瞬間であった。

自動車文化を導く

今日、世界中で100以上のZカーのファンクラブが活発に活動している。また、戦前から日本を代表するダットサンのクラブも数多くある。これらの熱心なファンの要望を担ってZカーをリバイバルに漕ぎ着け、ダットサン・ブランドの復活を提唱し続ける片山豊氏は、何時も日米のイベントに招かれ笑顔でエールに応え続けている。

日本の自動車文明は今や世界のトップクラスであるが、今後どうなるのであろうか。片山豊氏は語る———「自動車は自働車であるべきだね。人が自由に操れる愉しさこそ乗馬と同じく自動車の最大の特長。人の心臓の鼓動や呼吸に共鳴しつつ手軽に楽しめる経済車を皆が安全に自己責任を持ち、注意して快走すれば余分な装置は不要。目先のモデルチェンジも不要。これが真の環境保護だよ」———と。まさしく自動車文化の真髄である。

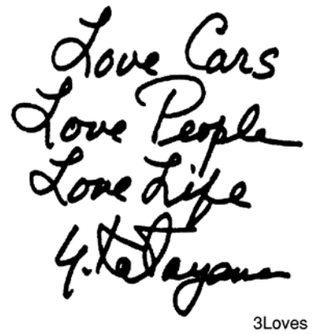
フォークロアの一節「お前の悩みがあったら、旧い革の袋に入れて、そして知らん顔してスマイル、スマイル、スマイル。それでもう自動車を運転して静かな林に走り込め!」。敬愛され続けるMr.K、片山豊氏の1世紀に及ぶ長寿の秘訣は、いつもスマイル、積極的、長期的そして大局的な視点で物事を診る事によって悩み事を吹き飛ばしてしまう大らかさ故ではないだろうか。

日本の自動車文明を自動車文化の域まで高められた自動車界の大先輩・片山豊氏は、これからも日本自動車殿堂に於いても数々の教えを諭して下さる事だろう。

Love Cars

Love People

Love Life!!



3Loves

（日本モータリゼーション研究会　主宰　清水榮一）

Zカー・ファンとの交流（日本）