

空力特性と基本重視の高性能車を開発

三菱自動車工業株式会社 元取締役会長 **久保 富夫**



久保 富夫（くぼ とみお）略歴

1908（明治41）年11月 長崎県に生まれる
 1931（昭和6）年3月 東京帝国大学工学部航空学科卒業
 4月 三菱航空機株式会社（後の三菱重工業株式会社）入社、名古屋製作所勤務
 1946（昭和21）年1月 三菱重工業株式会社 水島機器製作所（現在の三菱自動車工業株式会社水島製作所）に転任
 1947（昭和22）年4月 三菱重工業株式会社 水島機器製作所技術部長
 1950（昭和25）年1月 三菱重工三分割により、中日本重工業株式会社（後に新三菱重工業株式会社に社名変更）へ転籍
 1952（昭和27）年10月 新三菱重工業株式会社と改称、同社名古屋製作所（後に名古屋航空機製作所を分離設立）に転任
 1961（昭和36）年12月 同社名古屋航空機製作所長
 1962（昭和37）年5月 同社取締役名古屋航空機製作所長
 1963（昭和38）年5月 同社常務取締役

1964（昭和39）年6月 三菱重工業株式会社 常務取締役自動車事業部副事業部長
 1965（昭和40）年6月 同社常務取締役自動車事業部長
 1969（昭和44）年5月 同社常務取締役技術本部長
 1973（昭和48）年5月 三菱自動車工業株式会社（三菱重工業より1970年分離設立）取締役社長
 1974（昭和49）年4月 藍綬褒章受章
 1974（昭和49）年11月 三菱自動車工業株式会社取締役社長
 三菱自動車販売株式会社取締役社長
 1976（昭和51）年1月 三菱自動車工業株式会社取締役社長
 三菱自動車販売株式会社取締役会長
 1979（昭和54）年6月 三菱自動車工業株式会社取締役会長
 三菱自動車販売株式会社取締役会長
 1981（昭和56）年6月 三菱自動車工業株式会社取締役会長
 三菱自動車販売株式会社取締役相談役
 1983（昭和58）年6月 三菱自動車工業株式会社相談役
 1990（平成2）年3月22日 逝去（享年81歳）

三菱の航空機技術を世界に示す

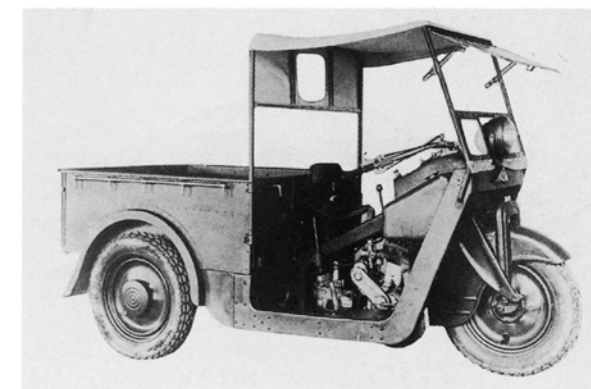
久保富夫氏は昭和6年（1931年）3月、東京帝国大学工学部航空学科を卒業後、直ちに三菱航空機株式会社に入社し、三菱の航空機が大きな飛躍を見せようとしている中で、新進気鋭の技術者として航空機の開発に情熱を燃やした。

東京→ロンドン間を突破した「神風号」として有名な九七式司令部偵察機、後世に名機として語り継がれる100式司令部偵察機など、数多くの開発に携わり、三菱の航空機技術の優秀さを全世界に知らしめた。

自動車事業の基盤を固めた「みずしま号」の開発

終戦により、航空機生産の中止を余儀なくされたため、水島機器製作所（現、三菱自動車水島製作所）に転任になり、昭和21年6月、小型三輪トラック「みずしま号」初号機を完成、自動車事業を手がけることになった。「それまで航空機をやってきたものがこんどは三輪トラックか、という思いで一同心の中でがっかりしたことは確かである。

しかし、これが将来、本格的な自動車を製作する前提なのだという気持ちを持つことによって、新たな希望が湧き、車体にもエンジンにも設計陣は夢中に取り組んだ。そうしているうちに明るいうちになってきて、次々と他社にないアイデアも浮かぶようになってきた。」当時からすでに氏は、「技術者たる者は原理原則にのっとり物事を考えよ」「設計に当たっては航空機であろうが三輪トラックであろうが極限まで追求せよ」「無から有を生ぜしめる創造こそが人間たる所以である」、そして「三菱の技術者



1946年（昭和21年）に完成したみずしまXTM1（第1号試作車）

はいま分散されているが、必ずや他日これらが統合されて真の力を発揮しうるのだ。その時がくるまで待とう」と将来に対する展望を明確にしていた。

技術部門を統合

良質な自動車を安くタイミング良く供給するには、研究設備や周辺設備の充実が重要との考えから、昭和42年「臨時岡崎建設準備室」を設置、氏が室長となって、それまで分散していた開発・研究関係の設備と人員を岡崎に集結する計画に着手した。当時、まだ軌道にのりきれなかった自動車事業に73億円を投じて、昭和44年10月、長年の念願であった「自動車技術センター」を開設した。

技術の粋を結集

昭和51年5月、「ギャラン^{シグマ}Σ」を発売。「ユーザーが現在求めているものは勿論、これから求められるであろう公害対策についても十分配慮した車」と記者会見で述べた。「人のやらないことを考えよう。クリエイションこそ人間の存在価値だ」と強調しつつ



ギャランΣ（シグマ）2000GL



ギャランハ(ラムダ) 2000SGL

けた氏の強力なリーダーシップが生み出した、三菱自動車初のヒット車となった。1 デザイナーとしてデザイン会議にも積極的に参加し、「車に乗る人にとっては機械工学とか、燃焼工学などは関係ない。乗り心地がいいとか、静かとか、運転しやすいとか、スタイルがいいとか、そういうふうに見るのだ。オレもそういう目で見ると、車のあらゆる点に注文をつけた。

社長自ら取り組んだデザイナーの意識改革によって、「ギャランΣ」は大きく開花した。

カープラザ系販売会社とともにミラージュ登場

昭和53年3月、前年のモータショーで大きな反響を呼んだ「ミラージュ」がデビュー。「資源有限論が叫ばれる昨今、世界的に小型車の開発が進められている。同じ分野で国際的に通用する車が、ミラージュだ」と氏は自信にあふれた口調で記者会見に臨んだ。

また、これを機に、全国に109社186拠点のカー

プラザ系販売会社を展開、地域に密着したきめ細かい販売・サービス網を実現した。

生産体制の充実

生産性アップを目的に、初めて本格的な自動車専門工場の建設に着手した。総工費140億円を投じて昭和52年8月に完成した岡崎工場は、当時最新鋭の自動車組立工場で、「自動車業界も大きく成長した。1社にとじこもることなく、考え方を新たにし、幅広い視野から物を考えていきたい」(竣工記者会見)と今後の方向を氏は語った。また、昭和54年12月には、世界に誇る近代的エンジン工場、滋賀工場を完成させた。両工場の完成により、社会の要請に応じる体制が整うとともに、経営基盤強化に大いに寄与することとなった。

精力的な海外事業

当時、三菱自動車は、三菱重工業株式会社と米国クライスラー社との基本契約に基づき、国際合弁事業の基礎固めを進めていたが、氏は合理的で持続性のある関係樹立に非常な熱意で取り組んだ。その結果、昭和56年9月、クライスラー社の北米での独占販売権を非独占販売権に改め、三菱独自の北米販売展開を可能とするとともに、流通契約を期間付き契約に改める契約改訂を成功させた。この努力により、同年12月には、米国三菱自動車販売株式会社が発足、海外事業は新しい段階を迎えることとなった。



1978年度の三菱ミラージュ



建設当時の「自動車技術センター」(岡崎市)

また、第二の市場として昭和49年から欧州へ進出、昭和54年には、ほぼ欧州全域への市場拡大に成功した。さらに発展途上国を中心にスポット受注の開拓指導にも注力し、氏が社長として訪れた国はのべ50カ国にも及んだ。このような精力的な活動により、海外事業基盤は確立し、韓国現代自動車との提携(昭和57年)マレーシアプロトン社との合弁事業(昭和60年)など、各国の国内経済の発展と国民生活の向上にも大きな貢献を果たした。

モータースポーツへ進出

氏は、国内外の自動車レース・ラリーを最も厳正かつ過酷な走る実験室としてとらえ、自動車技術の向上のため、モータースポーツの分野に積極的に進出した。日本グランプリレーシングカーレースにおいては、三菱コルトが三連覇を成し遂げ、三菱エンジンの優秀性を実証。また、市販車の総合性能を極限状態で確認するための耐久ラリーを重視し、数々の国際ラリーに参画、輝かしい記録を達成した。オーストラリア・サザンクロスラリーでのランサーの1~4位独占(昭和48年)以後、同ラリーでの4連覇は、世界に三菱車の技術水準の高さを知らしめるとともに、わが国の自動車産業の発展に多大の功績を残した。

最後に

氏は、(社)日本自動車工業会の副会長の折、友好訪中団の団長として中国を訪問したが、帰国後団員の方々に、懇親組織の「秋分の会」を立ち上げ、その後10年以上にわたって盛会を続けたのは、まさに氏の人望によるものです。

このように、多くの人に慕われ、自然を愛し、囲碁に親しみ、ゴルフを楽しみ、また考古学に興味を持って各地の遺跡を訪ね歩くなど、誠に人間味あふれる人柄でした。

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)



マレーシア国民車計画の調印式