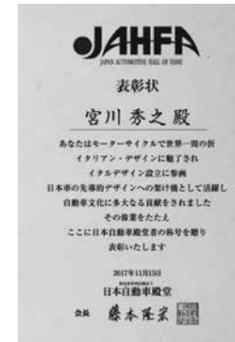


2017 日本自動車殿堂 殿堂者(殿堂入り)

Japan Automotive Hall of Fame, Awarded Inductees of 2017

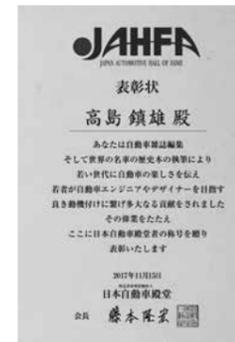
選考主題 自動車社会構築の功労者

Theme of selection: Person of merit who has furthered the cause of motoring



カロッツェリアを日本に紹介
自動車デザインを飛躍させた功労者
Contributor to advancement of automotive design introducing carrozzeria to Japan

宮川 秀之氏
Mr. Hideyuki Miyakawa



日本の自動車文化の発展に貢献
自動車史考証を先導
Promoter of progress of Japan's automotive culture leading historical investigation of automobiles

高島 鎮雄氏
Mr. Shizuo Takashima



ディーゼルエンジンの先進技術とハイブリット技術を開拓
Developed advanced technology of Diesel engine and pioneered in its hybrid system

鈴木 孝幸氏
Dr. Takayuki Suzuki



忠実なる真のレストアを貫き日本のレストア活動を牽引
Leader of Japan's car restoration activities straining close restoration based on historical facts

木村 治夫氏
Mr. Haruo Kimura

イタリア、トスカーナ・コルニア溪谷ワイン組合理事長
トリノ・コンパクト社社長

宮川 秀之

カロツェリアを日本に紹介 自動車デザインを飛躍させた功労者



宮川秀之(みやかわ ひでゆき)略歴

1937(昭和12)年　6月6日、群馬県前橋市生まれ。
1960(昭和35)年　早大在学中にオートバイによる世界一周を友人と企画、インド、中近東を経てヨーロッパへ。
1960(昭和35)年　イタリアでマリーザ夫人と運命的に出会い、結婚・永住を決意。これ以降、日伊自動車産業の架け橋となる。
1962(昭和37)年　創刊間もないCGの本誌特派員として、フェラーリ、ランチア、マセラティなどのイタリア車の試乗記事や、トリノ、パリ、フランクフルトなどのショー・レポートをイタリアから寄稿。
1967(昭和42)年　カーデザイナー、ジョルジェット・ジウジアーロと共にイタリア・デザインの前身であるイタル・スタイリングを設立。
1968(昭和43)年　イタル・デザインに社名変更。
1970(昭和45)年　「開かれた家庭」という考え方に目覚める。
1983(昭和58)年　イタリアの友人家族とトスカーナに「ブリケッラ共同農園」開設。

1992(平成4)年　トスカーナの中世の城を本拠に私設「日伊文化センター」を設立、日伊間の草の根文化交流を盛んにする。

1994(平成6)年　日本の不登校、ひきこもりに悩む若者達への応援開始。
2003(平成15)年　人生のパートナー、最愛の妻マリーザ、天国に召される。
2004(平成16)年　ブリケッラ共同農園、欧州有機ワインコンクールにおいて金賞受賞。

2005(平成17)年　トリノ・コンパクト、ユベントス・サッカー・アジア・ツアーが成功裡に。

2006(平成18)年　トリノ・オリンピックの裏方支援で大いに盛り上がる。
2006(平成18)年　トスカーナ・コルニア溪谷DOCワイン組合理事長に就任。
2006(平成18)年　イタリア大統領より称号グランデ・ウフィチャーレおよび連帯の星勲章受賞。

2007(平成19)年　トリノとトスカーナ間を定期的に往復、スタッフと共に元気な毎日を送る。

2011(平成23)年　5月、トスカーナ・スペレートにおいて柴田陽子と結婚。

モーターサイクルで世界一周10万キロの壮途に

宮川秀之氏は1937年6月6日、関東平野の北西、背後に赤城山を望む前橋市に生を享けた。父は写真館、母は美容室を経営、ユニットで結婚式などをサポートしていた。特に父は当時としては恐らく前橋市内で唯一の西独製BMWフラットツイン600ccのバイクに乗る愛好家であった。宮川氏も免許が取れる年齢になると父のBMWに跨るようになる。この時に、彼の生涯の道は既に決まっていたのかも知れない。

宮川氏には幼い頃から趣味を同じくする親友がいた。幼稚園から高等学校まで同窓だった高島鎮雄氏だ。中学生になると二人は競って東京の外車ディーラーに手紙を書き、カタログを送ってもらった。カタログと言ってもメーカーの本物が送られてくることは稀で、大抵は日本で刷ったリーフレットであった。それでも翌日の朝には学校へ持って行って自慢しあった。この頃が二人の自動車社会への入り口であった。

高校へ進学すると宮川氏は恵まれた体軀を利用して野球部に入り、ピッチャーとして活躍する。進学した早稲田大学でも彼は野球に没頭した。しかし早稲田に入学後、残念ながら野球からは離れ、かわりに自動車に対する興味がますます盛んになる。やがて彼の目は世界へと向いてゆく。同郷で早稲田の1年後輩だった茜ヶ久保徹郎氏とバイクによる世界一周の夢を熱く語り合うようになったのだ。茜ヶ久保氏の父は社会党の国会議員であり、東京、上野の山口自転車工場の代表取締役山口シズエ氏とは社会党の同僚議員であった。この縁で、第二次世界大戦後はモーターサイクルにも進出していた山口自転車が全面的にバックアップしてくれることになる。二人は山口自転車から練習用に提供された2台のサイドカー付きのモーターサイクルで日本全土を走破したのち、弱冠20歳の1960年4月勇躍世界一周10万キロの壮途にヤマグチ製のオートバイ(250cc)で出発する。といっても財布の軽い貧乏旅行である。

最新のイタリアン・デザインを目の当たりにし、日本の自動車デザインを進化させる使命を確認

インドからパキスタンを経て1960年のオリンピックの開かれる直前のローマに達する。ここで二つの人生の転機に出会った宮川氏は、世界一周をギブアップす

る。ローマでは毎日新聞社の臨時職員となり、同紙の取材でローマを訪れる日本の各界名士の案内などに当たる。オリンピック中は家業の経験を生かして写真暗室を手伝い、またバイクで写真の急送にあたった。オリンピックが終わると、11月にトリノショーが開催される。その頃日本のモーターマガジン誌の編集部に在籍していた高島鎮雄氏が、宮川氏に取材を依頼、彼はそれに応えて自らも写真を撮ってレポートした。この取材を通して宮川氏は日伊の自動車界の人士と知遇を得る。同時に最新のイタリアン・デザインを目の当たりにした彼は、日本車のデザインがひどく遅れていることに気づき、日伊を結びつけて進化させなければならないと確信するようになる。

もう一つの転機は、トリノショーで将来の伴侶となるイタリア女性マリーザ・パッサーノさんと巡り合ったことである。マリーザさんは地元トリノで販売を手がけるランチア社の役員で業界の名士、パッサーノ氏の令嬢で、日本に魅せられ、日本語を学んでいた。その後広島に留学したマリーザさんを追って帰国した宮川氏が求婚、二人は結ばれてトリノに居を構える。敬虔なカトリック教徒であるマリーザさんは、宮川氏に社会への様々な貢献を約束させる。二人は自ら四人の子を設けるが、韓国から一人、インドから一人、トリノから一人の孤児を養子に迎え、さらにアフリカの四人の孤児の養父母となる。こうした社会貢献が宮川氏の信用を高め、次第にイタリア自動車界に受け入れられていった。

イタル・デザインを設立

自動車のデザインに深い関心を抱いた宮川氏は、自らデザイナーを夢見たが、次第にコーディネイターとしての力量を発揮するようになってゆく。中でも最大の仕事は、1歳年下のデザイナーでカロツェリア・ベルトーネ、次いでカロツェリア・ギアのチーフデザイナーとして当時頭角を現していたジョルジェット・ジウジアーロ氏を独立させ、1967年にイタル・スタイリング(1968年にイタル・デザインに社名変更)を設立したことであった。同時に彼は、東洋工業(マツダ・ルーチェ)、いすゞ(117クーペ)、鈴木(キャリイ、フロンテ・クーペ、ワゴンR)、三菱(コルト・ギャラン、ミラージュ)、日産(マーチ、セドリック)、トヨタ(カロ



1966年 マツダ・ルーチェ



1969年 スズキ・キャリイ



1979年 アッソ・ディ・フィオーリ



1991年 スバル・アルシオーネ SVX

ーラ、アリスト)、富士重工(アルシオーネSVX)、ホンダ(アコード)、ダイハツの軽自動車の数モデルなどとジョルジェット・ジウジアーロ氏を結びつけ、日本車のデザインの急速な進歩を促したのである。その後、イタリア・デザインのジウジアーロ氏は、モーターショーに次々と前衛的なプロトタイプを出品して世界のカーデザインをリードするとともに、フォルクスワーゲン・ゴルフやアルファスッド、フィアット・パンダなど、多くの量産車のデザインを手がけて大きな成功を収めた。その功績により、ジウジアーロ氏は2002年アメリカの自動車殿堂入りを果たした。

日本とイタリアの架け橋に

イタリア自動車界に根を下ろした宮川氏は、次第に実業家としての資質を表し、幾つもの会社を持ち、日伊間を始めとする国際的な通商に活躍するようになる。

例えば日伊間で互いに相手国に無い自動車用工作機械の輸出入を取りまとめたり、スズキのモーターサイクルのイタリアへの輸入を行なったのも彼の会社であった。こうして宮川秀之氏は、長く日本とイタリアの架け橋となり、日本車のデザイン面などの進歩と国際化に大きく貢献したのである。

1992年宮川夫妻と一家はトリノを引き払い、トスカーナのブリケッラに移住、1983年以来参画していたその農場の主人となり、有機ワイン作りを行なっている。そこでは日本の引きこもりの不登校児を引き取って育てる一方、アグリ・ツーリスモ(農業体験旅行)も実施している。2004年にはブリケッラのワインが欧州有機ワイン・コンクールで金賞に輝いた。2007年にはイタリア国内でのこうした功績に対し、イタリア大統領から外国人としては最高榮譽の「連帯の星」勲章を授与された。(日本自動車殿堂 研究・選考会議)



トリノの空港から出発する前の宮川秀之氏(左)とジョルジェット・ジウジアーロ氏(右)。2014年頃



宮川氏が乗車しているシボレー・コルベア“テストユード”は、ベルトーネ時代のジウジアーロ氏の傑作。このクルマによって、ベルトーネのデザイナーがジウジアーロ氏であることが初めて公になった。1963～64年頃



ランチア アウレリアGTの横に4人が立っている写真は、左端が宮川夫人のマリーザさん、隣が宮川氏、マリーザさんの妹マリエッラさん。右端は姉妹の父、パッサーノ氏。1962年頃 イタリアトリノ市にて



いすゞ117クーペは、宮川氏とジウジアーロ氏のチームによる傑作車である。左から宮川氏、奥様のマリーザさん、ジウジアーロ氏。いすゞからの感謝状とトロフィーと共に。いすゞの藤沢工場内。1972年頃

自動車史研究家

高島 鎮雄

日本の自動車文化の発展に貢献
自動車史考証を先導



撮影：萩谷剛

高島鎮雄(たかしま しずお)略歴

1938(昭和13)年 3月18日、群馬県前橋市に生まれる。
1957(昭和32)年 三栄書房入社。雑誌「モーターファン」美術部で自動車構造図の製作などに従事。
1959(昭和34)年 モーターマガジン社入社。雑誌「モーターマガジン」の国産車担当となる。
1961(昭和36)年 二玄社より豪華本『スポーツカー』および『クラシックカー アメリカ』を出版。ともに小林彰太郎氏との共著。
1961(昭和36)年 二玄社入社。
1962(昭和37)年 二玄社で総合自動車雑誌「CARグラフィック」を創刊。
1968(昭和43)年 二玄社より『ピニンファリーナI』を出版。
1971(昭和46)年 二玄社より『ピニンファリーナII』、『世界の自動車26アルファ・ロメオ』、『世界の自動車10ルノー』を出版。
1972(昭和47)年 二玄社より『世界の自動車28フィアット』を出版。
1973(昭和48)年 二玄社より『世界の自動車9パナール／ブジョー』、『世界の自動車25ヴォクスホール』を出版。

1976(昭和51)年 二玄社より『世界の自動車30マセラティ／ランボルギーニ／デ・トマソ』を出版。
1978(昭和53)年 二玄社より『世界の自動車22ロールス・ロイス ベントレー戦後』を出版。
1979(昭和54)年 二玄社より『世界の自動車2メルセデス・ベンツ戦前』を出版。
1980(昭和55)年 二玄社より『世界の自動車3メルセデス・ベンツ戦後』を出版。
1988(昭和63)年 二玄社取締役役に就任。
1989(平成元年)年 二玄社より「SUPER CG」を創刊、編集長。
1993(平成5)年 二玄社より「INTERNATIONAL WRIST WATCH」を創刊、編集長。
1996(平成8)年 二玄社取締役を退任。
2000(平成12)年 二玄社退社。以後自動車、時計、カメラの各分野でフリーランスジャーナリストとして活躍。
現在、日本クラシックカークラブ特別会員、全日本クラシックカメラクラブ名誉会長。

高島鎮雄氏は、一人のジャーナリストとして、一貫して自ら習得した自動車に関する該博な知識を活用して、一般への自動車知識の啓発に努めてきた。その活躍の場は実に幼児向けの絵本から百科事典にまで及び、自動車史の専門書も多く執筆している。特に少年向けの月刊誌や週刊誌を通じて若い世代への啓発に力を注ぎ、モータースポーツやいわゆるスーパーカーブームへの先導役も果たした。

彼が特に力を入れて研究してきたのは、自動車の歴史である。彼の自動車史観は、単にハードウェアとしての自動車の技術やスタイリングにとどまらず、人と自動車あるいは人と社会との関わりにまで踏み込むものである。人や社会がいかに自動車を変化させ、また逆に自動車がいかに人や人間社会を変化させてきたかに興味があるのだ。

早熟な自動車少年

高島氏が生を享けたのは1938(昭和13)年のことで、故郷は東京から北へ100km程の群馬県の県庁所在地、前橋市である。彼が物心ついた頃の日本の主な交通手段は自転車で、乗用車は官公庁や大会社の幹部用に限られ、それも戦時中はすべて黒に塗りつぶされ、ガス発生機を背負わされたいわゆる木炭車であった。1945年、彼が7歳の時に第二次世界大戦が終結、駐留軍のウィリス／フォード・ジープやダッジのウェポンキャリア、GMCトラックなどととも、低く、長く、色とりどりの最新型のアメリカ車が入ってきた。大人たちは「この豊かな国と戦争をさせられたのか」と悔しがったが、少年たちはただただ最新のアメリカ車に目を見張り、強い憧れを抱いた。いずれにせよこの時日本人がアメリカ車に受けたカルチャーショックが、その後の日本車の進化を方向づけ、アメリカ市場で成功する一因になったと高島氏は述懐している。小学生の彼の教科書やノートの余白はクルマのスケッチで埋まっていた。

中学生になると、東京の外車ディーラーに手紙を書き、カタログを送ってもらうようになる。カタログと言っても本国版の色刷りの立派なのが送られてくることは稀で、ほとんどは一色刷りのペラペラのリーフレットであったが、それでも彼にとっては外国の事情を伝えてくれる貴重な資料であった。このカタログ集め

には同好の士であり、ライバルでもある人物がいた。それが同年生の宮川秀之氏であった。二人は毎日のように、学校の休み時間に前日に入手したカタログを見せ合い、自慢し合うのが楽しみであった。

高島氏と宮川氏は同じ高校に進学するが、宮川氏は野球部のピッチャーとして活躍するようになり、高島氏だけがカタログ集めを続けることになる。つたない英語の手紙でカタログの請求先は外国のメーカーにまで及ぶようになり、熱心さにほだされて本国版のカタログや写真が送られてくるようになる。中学生時代にはついにアルファ・ロメオやフェラーリのカタログや写真まで送られてきた。それらが日本では紹介されていないモデルと知ると、当時誠文堂新光社から出ている「スピードライフ」という自動車誌に持ち込み、編集部の依頼で短いキャプションをつけて提供した。中学生ジャーナリストの誕生である。

高島氏は、高校生時代に「モーターファン」誌や「モーターマガジン」誌にも寄稿するようになる。「モーターファン」誌には読者から近未来の自動車のデザインを募集し、選考して載せる“デザインサロン”というページがあり、高島氏はたちまちその常連になった。それが契機となり、1954年の日比谷公園における第1回全日本自動車ショウに「モーターファン」により招かれ、読者代表として取材する。また「モーターマガジン」誌の“近未来の自動車”という座談会にも招待され、その時初めて五十嵐平達、小林彰太郎の両先輩と邂逅したのであった。

イラストレーターから編集者に

「モーターファン」誌の出版元である三栄書房の社主で編集長の鈴木賢七郎氏は、早くから視覚に訴える編集に力を注いでおり、前述のデザインサロンのほかにも精緻な構造画でクルマを解説する“オートスコープ”などを展開、漫画を含めたすべての版下を社内で製作していた。その美術部の陣容を強化するために招聘されて、高島氏は1956年三栄書房に入社する。“モーターファン美術部”の先輩には星島浩氏、猪本義弘氏、後輩には藤本彰氏がいた。後に“モーターファン美術部”はいわば自動車のイラストレーションの発祥地となり、その後実に多くのイラストレーターを輩出することになる。高島氏の「モーターファン」での滞在は1年半

に満たなかったが、その間に先輩の指導下いくつかの精密構造図を残した。

1958年に高島氏は、雑誌「モーターマガジン」の招きで同誌の国産車担当に就任する。この時の同誌の編集顧問が小林彰太郎氏で、その後五十数年に亘ってその薫陶を受けることになる。小林氏は英国の自動車誌「オートカー」の影響を受け、クルマの印象を文学的に綴るロードインプレッションという概念を「モーターマガジン」誌に持ち込んだ。印象を正直に書く小林氏のインプレッションは、しばしばメーカーとの間でトラブルになった。当時の日本のメーカーには広報課などと言ったものはなく、広告を出すのも、試乗車を貸し出すのも宣伝課であった。従って少しでも批判的なことを書くと、即時広告の出稿停止という制裁が課せられた。すると雑誌の経営陣や広告営業から「筆を丸めろ」という要求が来た。

しかし、読者にクルマの真の評価を伝えたいとする小林氏や高島氏には、この要求は到底受け入れられないものであった。彼らは昼休みともなると、近くの喫茶店で自動車誌のあるべき姿について熱く語り合った。その後、紆余曲折を経て、それが実現されたのが、1962年に二玄社から発刊された「CARグラフィック」（後「CAR GRAPHIC」→「CG」）誌である。

CARグラフィックの理念

「CARグラフィック」創刊の理念は、「すべてのクルマを実際に使って、その実態を読者にありのまま伝えること」であった。そしてその判断基準を世界的な標準に置き、評価軸をクルマの技術やデザイン、歴史、モータースポーツなど広範囲に求めた。他誌に見られたメーカーとの癒着を絶つことによって正しい評価を行おうとする姿勢は、「暮しの手帖」の自動車版ともいえるものであった。「CARグラフィック」の評論は次第に若い世代のクルマ好きの共感を呼ぶようになり、彼らのバイブルのような存在になっていった。その中から多くの自動車メーカーのエンジニアやデザイナーが生まれ、日本車を正しかるべき道へと導いていったのである。

ここで一つ高島氏の功績を紹介したい。マツダの初代ロードスターの開発責任者の平井敏彦氏は、開発期間中に「CARグラフィック」に掲載された高島氏によ

るコラム“だれかライトウェイトスポーツカーをつくらないか？”の内容に「ロードスターを開発している最中、このコラムに自分はおおいに勇気づけられた」……と後年語っている。今ではギネス記録を塗り替え、世界的に評価されている名車ロードスターの誕生に高島氏の提案は、大きな影響を与えたのである。

「CARグラフィック」の編集には五十嵐平達氏、佐藤章蔵氏、三本和彦氏、山岸秀行氏、宮川秀之氏、猪本義弘氏、その他多くの編集方針に共鳴する人々が協力を惜しまなかった。また「CARグラフィック」のスタッフになりたい若者たちが後を絶たず、その中から今日斯界で活躍する多くのジャーナリストが生まれた。「CARグラフィック」は自力による海外取材や、実際に街のディーラーから購入したクルマによる長期テストなどにも先鞭をつけた。そして出版元の二玄社からは、世界の名車の歴史を1冊ずつにまとめた叢書『世界の自動車』も刊行した。それは人手不足で完結しなかったが、高島氏はそのうち『メルセデス・ベンツ戦前／戦後』、『ロールス・ロイス ベントレー 戦後』、『ヴォクスホール』、『アルファ・ロメオ』、『マセラティ／ランボルギーニ／デ・トマソ』、『フィアット』、『パナール／プジョー』の8冊を執筆した。これらは今日も日本語で書かれた各車の歴史のスタンダードになっている。

高島氏は「CARグラフィック」の読者を組織化した“CG CLUB”の創立にも尽力、そのニューズレターに連載記事を執筆した。それは商用車を含む戦後の代表的国産車を1号1車ずつとりあげたもので、後に『カタログで見る 日本車なつかし物語』、『同 日本車めずらし物語』の2冊にまとめられ、単行本として出版され好評を博した。それはご隠居と横丁の熊五郎の掛け合いで書かれており、本職の落語家から「立派な落語になっている」と評価された。とかく堅くなりがちなテーマを落語という手法を借りて、読み易く書いたところに高島氏の力量が見える。

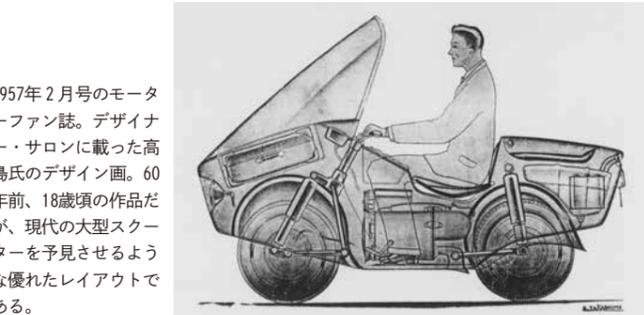
多彩な執筆活動

クルマについて平易に説く高島氏のもとには、数多くの媒体から執筆の依頼が届いた。彼は本業に差し障りない範囲で、可能な限りそれに応じ、自動車知識の普及に努めた。最も密接だったのは小学館で、文字通

1962年創刊の「CARグラフィック」10月号、シトロエン特集の取材時スナップ。左から2番目が高島氏、右端は小林彰太郎氏、手前左が吉田二郎氏、手前右が三本和彦氏。



三栄書房モーターファン美術部時代。1959年の浅間火山レース取材中(左)。



1957年2月号のモーターファン誌。デザイナー・サロンに載った高島氏のデザイン画。60年前、18歳頃の作品だが、現代の大型スクーターを予見させるような優れたレイアウトである。



1967年の東京モーターショーを取材中の高島氏(左)。自ら取材をする編集姿勢は多くの読者の共感を得た。



CG誌創刊2号目、ジャガー特集のテストシーン。左が高島氏、ドライバーは小林彰太郎氏。まだストップウォッチによる計測であった。



1982年、CG編集室での高島氏。日本ではほとんど知られていなかった外国車(欧米)を多くの著作によって紹介するなど、日本人の自動車知識の向上においても大きな貢献をはたした。

り絵本から百科事典にまで及んだ。中でも月刊の「ボーイズライフ」や週刊の「少年サンデー」などの少年誌には、当時盛んになりつつあったモータースポーツやドライバー、レーシングカーなどの記事を頻繁に執筆、普及に貢献した。さらに児童用の図鑑でも、『自動車』や『働く自動車』の企画、制作、執筆などを行ない、大人にも楽しめると好評を博した。

しかしなんと言っても大きな仕事は、1967年から1972年にかけて刊行された『大日本百科事典“ジャポニカ”』の最大項目の一つ“自動車”と自動車関係の全項目を担当したことであった。

このほか講談社、学研、婦人画報社、山と溪谷社、福音館書店など、多くの出版社にも起用された。中でも1992年に「モーターファン」時代に机を並べた真田勇夫氏と組んで福音館書店から出した『じどうしゃ博物館』は、今に続くロングセラーとなり、これは短命

な出版物の多い今日では、極めて珍しいことである。

高島氏には自動車のほかにも二つの大きな趣味がある。その一つは時計で、1993年には季刊の専門誌「INTERNATIONAL WRIST WATCH」の日本版を二玄社から発刊し、初代編集長を務めた。初めはイタリアで生まれ、英、仏、独、米でも出版された雑誌の日本版であったが、次第に独自の記事を増やし、最終的には日本独自の編集になった。もう一つの趣味はカメラで、特にその技術的発達史には強い興味を抱いている。1993年以来アメリカ、台湾を含めて200名のメンバーを持つ愛好家団体“全日本クラシックカメラクラブ(AJCC)”の会長に選ばれ、2016年に名誉会長に退くまで23年間務めた。自動車も時計も、カメラも、“人がより良い生活のために生み出した機械”であるが、高島氏は今や“人々に喜びをもたらすものになっている点で共通する”と考えているのである。(小林謙一)

日野自動車株式会社 元副社長

鈴木 孝幸

ディーゼルエンジンの先進技術とハイブリッド技術を開拓



鈴木孝幸(すずき たかゆき)略歴

1939(昭和14)年 12月1日、埼玉県所沢市生まれ
1958(昭和33)年 日野ディーゼル工業(現日野自動車)株式会社入社
1991(平成3)年 武蔵工業大学(現東京都市大学)工学博士「高速ディーゼルエンジンの遮熱化に関する実験的研究」
1995(平成7)年 日野自動車工業(現日野自動車)株式会社取締役
2000(平成12)年 同社専務取締役
2003(平成15)年 同社取締役副社長
2005(平成17)年 同社技監
2012(平成24)年 同社技術顧問
2015(平成27)年 同社技術顧問退任
著書
2007(平成19)年 『自動車用ディーゼルエンジンの理論と実際』山海堂
2008(平成20)年 『ecoテクノロジーへの挑戦』毎日新聞社
2012(平成24)年 『ディーゼルエンジンの徹底研究』グランプリ出版

賞歴

1982(昭和57)年 機械振興協会賞
1983(昭和58)年 日本機械学会 技術賞
1991(平成3)年 日本機械学会 技術賞
1992(平成4)年 自動車技術会 技術開発賞
機械振興協会賞
電気科学技術奨励会 オーム技術賞
1993(平成5)年 科学技術庁 長官賞
1994(平成6)年 新技術開発財団 市村産業賞功績賞
自動車技術会 技術開発賞
2001(平成13)年 日本機械学会 フェロー認定
2005(平成17)年 自動車技術会 フェロー認定
2006(平成18)年 自動車技術会 技術貢献賞
2007(平成19)年 自動車技術会 功労者賞
2009(平成21)年 環境大臣賞(環境保全功労者)

1 自動車用エンジンの長寿命化の達成と低燃費・低公害ターボインタークーラ付きエンジンの開発

鈴木孝幸氏は1958年、日野ディーゼル工業株式会社(現日野自動車、以後日野と略す)に入社後、同社研究開発部門に配属された。当時エンジン、特に商用車用エンジンはその寿命の向上が強く求められており社としても重要課題の一つであった。氏はその一員として全国の販売店に出張し、稼働現場での使用状況実態調査の重要性を痛感、自らその科学的な調査を実施した。

エンジンの寿命限界の一つがオイル(潤滑油)消費量であることを突きとめ、オイル消費量増加が単純に稼働走行距離に比例するものではなく、ピストンリング摩耗、シリンダのクロスハッチ(加工條根)の摩耗状況によって山谷が変化し、シリンダ表面に分布する潤滑性の高い黒鉛の形状にも変化をもたらしていることを発見し、その最適化に取り組んだ。要因として重要だったのは、運転中の各種部品の温度で、ピストンリング内部の温度まで計測して最適化を達成した。

さらに重要なことは走行条件で、独特の走行条件を検出、それに見合う保証実験法として耐久性確認の各種の運転パターンを決定したことである。例えばある路線のバスでは急勾配の連続全負荷運転の後の突然の長い停止時間、さらに急勾配の長い下り坂の連続運転は、単純な高負荷運転に較べエンジンに対しては非常な過酷条件となること、また意外だったのは、非常な低負荷、低速の走行と、急発進、全負荷急加速の繰り返し、ブレーキの高頻度などが、寿命に大きく響くなどのことが明らかになった。それらの運転パターン法など幾つかの、いわゆる閥門を設けたことが、今日のエンジンの長寿命化の要因となり、広く日本製エンジンの高品質の基幹となっている。これはトライボロジーの視点に立った実戦的アプローチの成功といえる。

また氏は上記の技術を駆使して、実用化の大きな障害であった高出力ターボインタークーラ付きエンジンの信頼性、耐久性の問題を解決し、低燃費と低公害化を達成した。これらのエンジンは今日世界が競って開発中のダウンサイジング及びダウンスピーディング化の流れに先鞭を付けた。

2 世界初の排出ガス削減を目的としたハイブリッド車の完成

鈴木孝幸氏の最大の貢献は世界初の小形インバータ制御の平行式ハイブリッド商用車を開発し、量産化を実現したことである。ハイブリッド車の起源は古く1897年のローナー・ポルシェのガソリン-電気ハイブリッド車に遡る。当初の電気自動車が電気モータだけでは動力性能が満足されなくなったため、発電機を駆動するガソリンエンジンを搭載したことで、電気モータとガソリンエンジンのハイブリッドが生まれた。さらにハイブリッドという意味では、例えばディーゼル・電気機関車のように、ディーゼルエンジンを発電機として用いるシステムも考えられる。

今日一般に普及しているハイブリッドエンジンとは、内燃機関とモータおよびジェネレータを一体化したもので、1991年に発表発売した日野のハイブリッド車はこれであり、しかも排出ガス削減を目的としたものであった。

鈴木氏がこの発想を抱いたのは、日毎かかわっているエンジン動力計からである。エンジン動力計には古典的な水動力計、エディカレント動力計、電気動力計などがある。この中で、電気動力計でワードレオナード方式というのがあり、これはエンジンの動力を吸収したあと再び吸収した動力を電気回路に返せる方式である。これを車輛に応用できれば、補助動力としての他に、エンジンブレーキ時に吸収した動力を今度はモータ動力として車輛駆動に使えるではないか、しかも燃費も改善できるのではないかという発想だった。

キーポイントとなる技術はエンジンのフライホイール部分に納まるような小型のモータ兼ジェネレータの開発と、電力の往復を伝えるインバータの開発であった。澤藤電機(株)の協力を得て、超薄型のモータ/ジェネレータの実現に向けて動き出したが、とくにインバータの開発は難物で、開発は難渋した。最終的には(株)東芝の協力でインバータも完成し、発売ということになった。

今日ハイブリッド車は大中小型トラック、バスに展開されている。特に重要な地球温暖化ガス削減量は、商用車特有の大幅な使用条件の差異があるが、大略20~30%を得ている。

3 断熱エンジンの研究

エンジン効率の向上はエンジン技術の永遠の課題で、今日その中で熱発生率形状へのアプローチが多方面で進められている。その実現に向けたエンジン壁面からの熱損失低減の手法としてエンジンの断熱が再び注目されている。氏はエンジン寿命の研究で培った温度計測技術を駆使した断熱エンジンの研究も手掛け、単純な断熱では熱効率の向上が、断熱率15~20%で頭打ちになることを実験的に見出し、部分的な遮熱化が有効なことを明らかにしている。

この結果は今日でも確認され、低温燃焼研究への足掛かりとして役立っている。

4 水素社会へのアプローチ

1970年、武蔵工業大学(現東京都市大学)の古浜庄一教授は世界で初めて水素自動車の研究を開始し、来るべき水素社会に対する布石の一つとした。これに賛同した日野は同教授との共同研究として水素ディーゼルエンジンの試作研究を取り上げ、鈴木孝幸氏を日野側

の主務者とした。氏は早速その設計に着手し、エンジンを完成させた。水素は意外に思えるが、その着火温度は非常に高く、通常のディーゼルエンジンのような圧縮着火をさせるには圧縮比は約25:1以上が必要となりエンジンの設計は容易ではない。そこで氏はまずグロープラグ点火を採用して研究を進めた後、火花点火方式に移行させた。これらのエンジンはそれぞれ実車(中型トラック)に搭載し、箱根登坂試験まで成功させた。燃料は液体水素を用いた。

水素燃料はその後、燃料電池の研究、発展に伴い、液体水素に代わり圧縮水素が主流となっている。社会のインフラ(燃料スタンド)も圧縮水素となっている。

東京都市大学の水素研究は古浜教授の没後も継続されており、日野自動車はそれに協力して小型トラック「デュトロ」の圧縮水素燃料の、予混合火花点火エンジンのハイブリッドトラックの研究を共同で行っている。

(日野自動車元副社長 鈴木孝、
東京都市大学准教授 伊東明美)

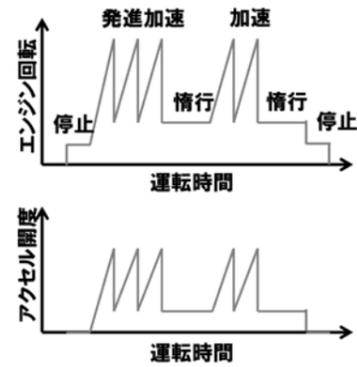


【諸元】	
排気量	12.913[L]
出力	382kW(520PS)/1800rpm
トルク	2157Nm(220kg・m)/1100rpm

高出力ターボインタークーラ付エンジン E13C(2003年)



E13Cエンジンを搭載した日野大型トラック(2003年)



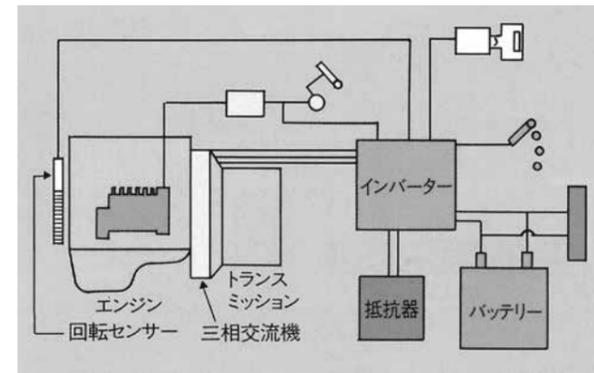
大型路線バスの走行をモデル化した運転パターン(1970年)



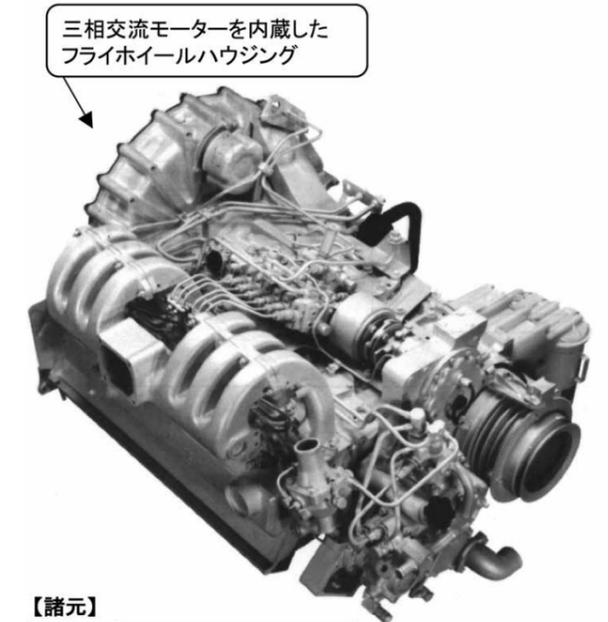
E13Cエンジンに盛り込まれた新技術



世界に先駆けて実用化された大型路線HVバス(1991年)



日野大型路線HVバスのシステム図(1980年)



【諸元】	
排気量	9.880 [L]
出力	172/2500[kW/rpm]
トルク	686/1500[N・m/rpm]

大型路線バス用日野横型HVエンジン(1983年)



若いHV技術者とのモーター・インバータのデザインレビュー

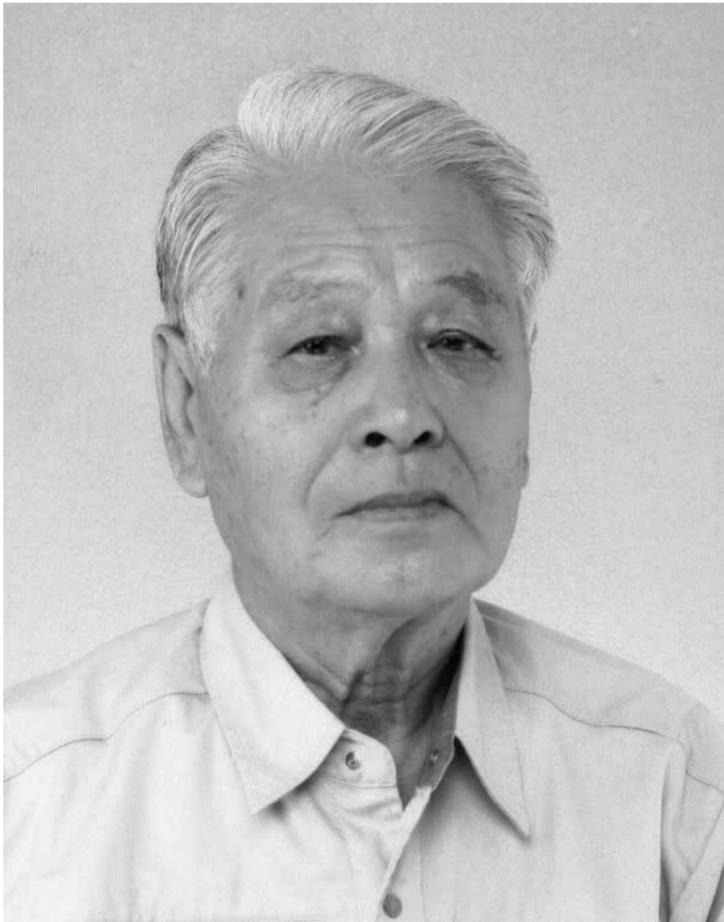


水素トラック

元・株式会社木村電溶機製作所 代表

木村 治夫

忠実なる真のレストアを貫き日本のレストア活動を牽引



木村治夫(きむら はるお)略歴

1941(昭和16)年 3月25日、名古屋市に生まれる。
1959(昭和34)年 大同工業高校電気科を卒業、(株)木村電溶機製作所に就職。
1959(昭和34)年 伊勢湾台風により被害を被ったダットサンの蒐集を開始。
1962(昭和37)年 旧車のレストアに邁進。
1965(昭和40)年 フォードV8フェートンをレストア、後にトヨタ博物館に展示。
1965(昭和40)年 トヨベット・クラウンRS型をレストア。
1965(昭和40)年 日本クラシックカー・クラブに入会、著名な自動車文化人の警咳に接する。
1973(昭和48)年 ダットサン・スポーツDC3型3台をレストア。
1978(昭和53)年 成城大学OB会の依頼でダットサン17型をレストア。
1985(昭和60)年 小林彰太郎氏のブガッティ・プレシアのボデーを一部製作。
1986(昭和61)年 パブリカUP10型をレストア、トヨタ博物館に展示。
1988(昭和63)年 トヨベット・マスターRR型をレストア、後にトヨタ博物館に展示。

1989(平成元)年 クラウンRSD型をレストア、トヨタ博物館に展示。
1991(平成3)年 シルバービジョンをレストア、三菱オートギャラリーに展示。
1992(平成4)年 筑波号をレストア、トヨタ博物館に展示。
1995(平成7)年 トヨタ・フォークリフト用S型エンジンをオーバーホール、トヨタ産業技術記念館に納入。
1999(平成11)年 国立科学博物館とトヨタ博物館の共同研究によるオートモ号のレストア・プロジェクトに参画、展示。
2002(平成14)年 ダットサン14型フェートンをレストア、日産本社に展示。
2010(平成22)年 濱素紀氏のロールスロイス・ファントムⅡのメカニカル部位(エンジン他)をレストア。
2016(平成28)年 ダットサン14型セダンをレストア、日産本社に展示。
2017(平成29)年 ダットサン14T型トラックをレストア中。

自動車レストアの本質

近年自動車は、エネルギー・環境問題、グローバル化などにより、その取り巻く環境は、大きな転換期を迎えている。しかし今後も、人間の英知で新しい時代に合った自動車社会を創造していくと思われる。

確たる将来の創造には歴史認識が必須である。とりわけ自動車は、国の基幹産業のため、開発・生産の技術に加えて、社会、経済、外交、政治、法規等を反映した企業戦略も視野に入れた、謂わば「産業考古学」を窮める心意気が不可欠と言えよう。申すまでもなく、考古学は「古い現物」の解析が大前提であり、自動車史研究には「産業遺産としての古いクルマのレストア活動」が出発点となる。

木村治夫氏の功績

木村治夫氏は電機溶接機の製造会社を経営する傍ら、豊富な自動車知識と電気工学、機械工学の経験を縦横に活かし、1960年代に本格化した日本のモータリゼーションを味方につけつつ、日本が世界に冠たる自動車立国になった今日まで、自動車が社会と共に進んで来た歴史を、レストア活動を通じて後世に伝承する活動に邁進してきた。氏の誠実な活動とその実績は、産業考古学関係はもとより、多くの自動車技術者や自動車愛好家にも深い感銘を与え、正しく“自動車立国・日本のレストア活動”を牽引してきた。

三度のメシより大のクルマ好き

学校では電気を履修。専ら真空管式高級ラジオの組立と制御装置の製作に情熱を注ぎ、卒業後、父の経営する電機溶接機製造会社の外交活動を開始。お客様と接する経験を重ねて技術と営業の手法を身につけたが、最も楽しい時間はお客様訪問のための、自動車の運転であった。とりわけ、父に買ってもらった中古車のダットサン・スポーツカーで開通直後の名神高速道を走った感激は忘れられないとのこと。

1959年秋、伊勢湾台風に伴う水害で名古屋市内でも多くのクルマが押し流され、数ヵ月間放置されていた。木村青年が乗りたいと憧れていた数々のオールド・ダットサンも、登録番号を頼りに所有主を訪ねて譲ってもらい21台のダットサンを集めた。これがレストア活動のスタートである。

仕事での外交業務は日本全国に及んだため、列車を利用する機会も多かった。木村青年は乗車するや直ちにその駅名と発車時刻をメモに残し、車窓から流れ来る家々や広場や道路に視線を向け、古いクルマを見つけると、その時刻等を記録し、後刻その場所を訪れてクルマの所有主に譲ってもらう交渉につとめた。

蒐集したクルマを保存するガレージとレストア用の専門機械工具や積載車も次第に充実していった。因みに整備工場は現在までに3回ほど建て直している。

レストアした主なクルマ

蒐集したクルマは60台余、レストアした台数は20台余に及ぶ。当初は構造がシンプルでオーソドックスなオールド・ダットサンや国産車の代表のトヨベット・クラウンからスタートし、次第に1930年代のフォード、ブガッティ、ロールス・ロイス等の輸入車にも拡げていった。なかでも、国立科学博物館、トヨタ博物館の共同研究による1924年製オートモ号のレストアでは、国立科学博物館に保存されていたオートモ号の資料調査を実施。車体は現存せず、残っていた設計図面と僅かなエンジン部品を基に、有識者を交えた制作委員会が設立され、日本の貴重な産業遺産の保存活動が行われた。そのレストア作業のプロジェクト・リーダーが木村氏で、氏のクラシックカー・レストアに対する長い経験と豊富な知識が遺憾なく発揮された。資料調査から3年半、実作業開始から2年半を要したレストアであった。現在、そのオートモ号は国立科学博物館に展示されている。

また、日本にただ1台現存する1935年製筑波号のレストアも、レストアチームのまとめ役として、特に難問のエンジン、ミッションを担当し、2年後に走行する雄姿をみせた。

日本で最も権威ある日本クラシックカー・クラブ(FIVA公認)では、木村氏がオールド・ダットサンを史実に正確・忠実にレストアする姿勢と功績で“ダットのキムラ、キムラのダット”、“日本のレストアのオーソリティ”と評され、国内外の数多くの名車愛好家、自動車歴史研究家、自動車企業の人々から極めて高い評価を受けている。

真のレストアを目指して

木村氏はレストアの活動を営業(商い)とはしていない。「レストア活動は時間を掛けて丁寧な心を込めて向き合う事が大前提」、「レストアとは長年の垢を取り除いて、可能な限り元の状態に戻す一種の清掃作業」と、その信条を語る。

真のレストアは実作業の他に前の所有者の使用状態の調査、史実の研究、仕様諸元と部品互換性の調査、模型の製作等の作業に膨大な時間が掛かる。このような長時間にわたる根気の要る地味な活動は、多額の費用とエネルギーが必要であり、営業目的では時間短縮を余儀なくさせられ、結果として満足出来る結果を得られないため、木村氏は敢えて自己研鑽と史実の伝承に留め、採算性とは無縁の姿勢を貫いている。

木村氏の以下5項の活動方針は極めて含蓄がある。

- ①史実に忠実な信頼度の高い復元を行う。
- ②これまでに育んで来た豊富な人脈を生かし、高質なレストア技術を惜しみなく投入する。
- ③クルマの細部の仕様資料の他に、そのクルマが存在した時代背景(社会、経済、外交、政治、法規他)や競合他車の状況等の周辺の史実も入念な調査をして臨む。
- ④オリジナルの仕様に徹し、新車時の性能と仕様限りなく近いレベルを目指す。尚、動態保存のために可能な限り車検を取得する。車検基準を満たすための仕様変更点がある場合は記録して残し明示する。
- ⑤専用の機械工具類は常に保守整備し、工場内を整理整頓しておく。分解した部品は、部位ごとに正確に分類保管し、可能な限りオリジナル部品を使う。

密接なネットワークによる自動車文化の伝承

木村氏の真摯な姿勢は多くの自動車人との密接なネットワークを育み、木村氏個人の宝物であるのみならず、極めて多くの産業考古学研究者や自動車関係者の宝物ともなっている。

(1)クラシックカー界のキー・パーソンとの交流

日本クラシックカー・クラブ初代会長・濱徳太郎氏並びにご子息の素紀氏から世界のクラシックカーの歴史、構造、デザイン美学を学び、その後約30年を費やしたロールスロイス・ファントムⅡのレストアにおい

てそれらの研鑽を开花させた。

自動車史研究家の大御所・五十嵐平達氏並びに自動車ジャーナリストの小林彰太郎氏からは自動車の先進技術と自動車文化を学んだ。私財を投じて日本自動車博物館を創設した前田彰三氏からはクルマの蒐集ノウハウとクラシックカー・オーナーとの交流を支援してもらった。国立科学博物館・産業考古学の権威・鈴木一義氏からは前述のオートモ号のレストアを依頼され、設計者・豊川順彌氏のご令孫・豊川慶氏とトヨタ博物館の山内誠一主査とも連携を密にしつつ極めて困難な作業を見事に成功に導いた。

(2)自動車企業の人々との交流

企業博物館の創設や常設展企画にも参画し、展示用車両のレストアを監修。元トヨタ博物館館長・日置直也氏並びに杉浦孝彦氏、トヨタ産業技術記念館学芸マネージャー・広野透氏、元米国日産社長で“Zカーの父”・片山豊氏、三菱オートギャラリー初代館長・沖信一氏など自動車メーカー間を超えた交流である。

また、精密な実物大モデルの製作やサスペンション・スプリング等の特殊素材の加工を必要とする製造に際しては関連メーカーの協力を得ている。

(3)オーナー、愛好家、自動車歴史研究者との交流

自動車愛好家のクルマを完璧にレストアし博物館等に展示出来るのも篤志家の人々との交流ゆえである。木村氏の人柄と真摯な姿勢、貴重な実績を尊ぶ人々との長年の厚い信頼関係が木村氏を“日本一のレストアのオーソリティ”にせしめたのは当然である。

最後に

筆者は日産車のヘリテージ保存活動に関わり、木村氏と長年のお付き合いをしている。その関係から、レストア作業現場に立ち会う機会も多い。現在も1935年製のダットサン14型トラックをレストア中である。

木村氏の知識にまさに舌を巻く。例えば、当時の電装品のディストリビューターや点火プラグの純正品を判断する時、それぞれの電装メーカーの系譜まで熟知し、その部品の正否を判断される。その時の説明も貴重な史実である。

(日本モータリゼーション研究会 主催 清水榮一)



完成したトヨペット・マスターRR型(1988年)



完成した筑波号(1992年)



完成して走行するダットサン14型(2002年)



完成近いロールスロイス・ファントムⅡとスタッフ



前田彰三氏と



片山豊氏と



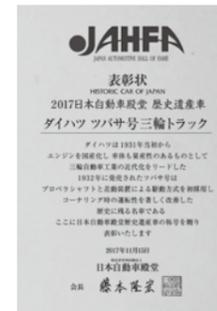
オートモ号の前に五十嵐平達氏(左端)と山内誠一氏(右から2人目)らと

2017 日本自動車殿堂 歴史遺産車

Japan Automotive Hall of Fame JAHFA Historic Car of Japan

日本の自動車の歴史に優れた足跡を残した名車を選定
日本自動車殿堂に登録

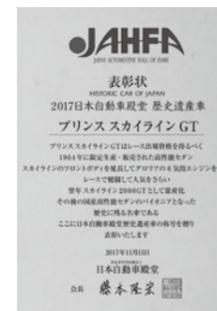
Filed are the cars that blazed the trail in the Japanese automotive history
selected and registered with the title of JAHFA Historic Car of Japan.



ダイハツ ツバサ号三輪トラック (1932年)
Daihatsu Tsubasa Three Wheeled Truck



トヨタ ランドクルーザー 40系 (1960年)
Toyota Land Cruiser 40 Series



プリンス スカイラインGT (1964年)
Prince Skyline GT



スバル 1000 (1966年)
Subaru 1000



2017日本自動車殿堂 歴史遺産車

日本の自動車の歴史に優れた足跡を残した名車を選定し
日本自動車殿堂に登録して永く伝承します

Cars that blazed the trail in the history of Japanese automobiles are selected,
registered at the Hall of Fame and are to be widely conveyed to the next generation.

ダイハツ ツバサ号三輪トラック

Daihatsu Tsubasa Three Wheeled Truck

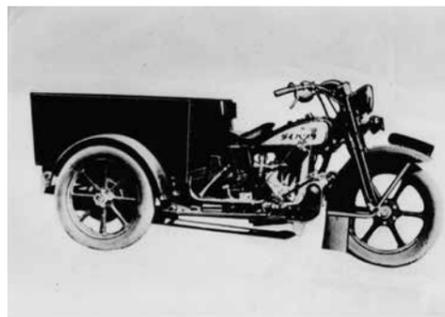
ダイハツ 歴



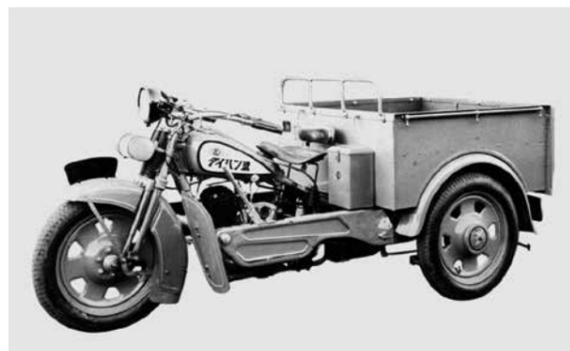
1931年、発動機製造は日本エアブレーキとの共同生産を機に車名をツバサ号(HD 2型)に変更し両社で使用。
1932年、駆動系に三輪車初のシャフト式を採用(HD 3型)。写真のダイハツ所有の1931年型は共同生産開始後に出たため、当時はタンクに「ツバサ号」と描かれていた。

ダイハツ ツバサ号三輪トラック(1932年)主要諸元

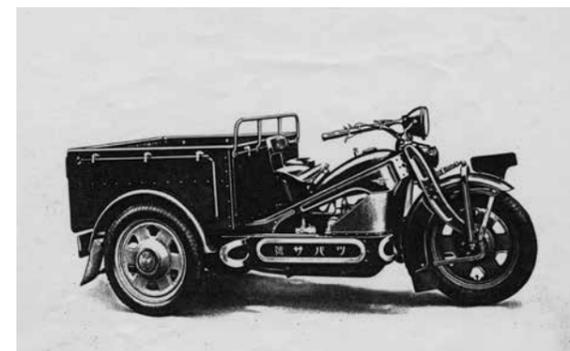
全長	2780mm	型式	ツバサHD 3型
全幅	1200mm	エンジン型式	500cc型
全高	1200mm	駆動方式	エンジン-ミッション間(チェーン) ミッション-デフ間(シャフト)
ホイールベース	1800mm	エンジン	空冷4サイクル 側弁(S.V.)式
トレッド	1070mm	ボア×ストローク	80mm×99mm
車両重量	530kg	総排気量	498cc
乗車定員	1名	圧縮比	
最高速度		最高出力	5馬力(当時の警視庁馬力)
最小回転半径		最大トルク	
登坂能力		変速機	前進3段、後退1段
タイヤサイズ	27×4.00	価格	



HA型は純国産三輪として試作され、ハーレー型二輪前部車体にリヤカー式車台の組み合わせを採用していた。



HF型は、より強靱な直線型新型リア車台、4.40極太タイヤを採用して登場したが斬新すぎて、車台は1936年にHBタイプに戻され、名車HSタイプを生み出してゆく。



HK型はツバサの代表モデルで、二輪前部に鋼板プレスBMW型を採用。リア車台もダイハツ車とは別設計で1940年代まで生産、販売が日本エアブレーキ側で実施された。

大阪・西淀川の太仁東にあった発動機製造(現ダイハツ工業)は、1918(大正7)年の軍用保護自動車資格審査に合格し軍用トラックを製造、運行試験などが実施されたが、本格的量産には至らなかった。翌年の内務省自動車取締令で、通称三馬力半=排気量350cc以下の車両を、内務省の審査に合格することで「無免許小型車」とすることが定められた。それまでの無免許小型車は、輸入エンジンや車体を流用するなどして、日本各地で様々な形態の車両が造られていた。

さらに関東大震災後の復興に向け、貨物用三輪車が数多く誕生してゆくが、その多くが二輪車の後部にリヤカーを組み合わせた便宜的な構造であった。その代表はハーレーやインディアンで、車体前部を輸入し、国産の荷台を組み付けてチェーンを後輪まで伸ばした片輪駆動車の類が多くみられた。そうした車両では右・左折時のスロットルやブレーキの操作に慣れが必要で、操縦性が極めて悪かった。

1929(昭和4)年に起こった世界恐慌により、1932(昭和7)年末には輸入関税が引き上げられて価格が高騰し、ハーレーやインディアンなど米国製自動車等の国産化策がとられ、安価な国産三輪の人气が急上昇。そして1930(昭和5)年4月の内務省自動車取締令と商工省小型自動車改正規格により、排気量は5馬力=500ccに拡大、車体寸法も全長8尺(2.42m)から2.8mに、全幅3尺(0.9m)から1.2mに拡大された。これを受けて小型三輪車製造に携わるのが発動機製造、広島東洋工業など、世に知られた製造業者であった。

発動機製造は1930(昭和5)年、旧規格の350cc国産エンジンを開発していたが、500ccへの排気量拡大に合わせ12月、HA型三輪トラックを試作。翌年3月、

改良を施したダイハツ号HB型として発売。間もなく関連会社の日本エアブレーキの希望を受け、5月から双方「ツバサ号」として共同生産した。1932(昭和7)年5月、ツバサ号はプロペラシャフトとデフを用いて後輪を駆動するHD型となった。三輪車に四輪自動車と同じ機構を採用したのは国内初で、右・左折時の運転が容易になり、点検整備面の問題も解決された。黎明期の三輪トラックは、後輪の駆動に長いチェーンを使用していたため、チェーンが伸びて常に調整が必要だった。発動機製造は、HD型により三輪自動車を技術的に完成させたのである。

1933(昭和8)年6月、発動機製造と日本エアブレーキは技術面の意見の相違により技術提携を解消し、発動機製造は車名をツバサ号からダイハツ号に戻した。日本エアブレーキは1943(昭和18)年にツバサ号の生産を中止した。

発動機製造のHB型に始まる三輪トラック生産は、三輪自動車工業の近代化のスタートであり、そのことが戦前のピーク時には他を圧倒する生産台数につながった。

なお戦後、ツバサの名称は日本エアブレーキからダイハツに戻され、ダイハツは1952(昭和27)年、ツバサ工業を設立。そこで生産された実用二輪車「ツバサ号」は中小商店の足となった。やがて「街のヘリコプター・ミゼット時代」の到来により、ツバサ工業は1960(昭和35)年に軽三輪生産工場に切り替えられた。

(小関和夫)

[注]1925(大正13)年に発動機製造、神戸製鋼所と東京瓦斯電機工業の3社が設立



2017日本自動車殿堂 歴史遺産車

日本の自動車の歴史に優れた足跡を残した名車を選定し
日本自動車殿堂に登録して永く伝承します

Cars that blazed the trail in the history of Japanese automobiles are selected,
registered at the Hall of Fame and are to be widely conveyed to the next generation.

トヨタ ランドクルーザー 40系

Toyota Land Cruiser 40 Series

トヨタ ランドクルーザー



キャンバストップ。40系は先代の20系をベースに特徴のあるフロントグリルを採用したが、依然として機能優先のスタイル。リアシートは横向き対向ベンチシートで、荷物を積めるようにクッションは跳ね上げ式。

ランドクルーザーFJ40キャンバストップ(1960年)主要諸元

全長	3840mm	型式	FJ40
全幅	1665mm	エンジン型式	F
全高	1950mm	駆動方式	パートタイム4輪駆動
ホイールベース	2285mm	エンジン	直列6気筒OHV
トレッド(前)	1404mm	ボア×ストローク	90.0×101.6mm
トレッド(後)	1350mm	総排気量	3878cc
車両重量	1480kg	圧縮比	7.5:1
乗車定員	3/7名	最高出力	125HP/3600rpm
最高速度	135km/h	最大トルク	29.0kgm/2000rpm
最小回転半径	5.3m	サスペンション(前)	平行半楕円板ばね
登坂能力	sinθ0.72	サスペンション(後)	平行半楕円板ばね
タイヤサイズ	7.60-15	変速機	前進3段、後退1段
ボディ構造	フレーム構造	価格	



4ドアステーションワゴン。国内向けカタログではライトバンとされているが、国際的にはステーションワゴン。1967年にこれに代わる専用ボディの55系が登場した。55系は60、80、100、200系へと続く。



はしご形フレームに前後とも固定車軸をリーフスプリングで吊るというシャシーの構成は2代目から踏襲しているが、乗り心地や走行性能は改善がなされた。トランスファーは2速になった。エンジンは直列6気筒3878cc/125馬力のF型ガソリンエンジン。

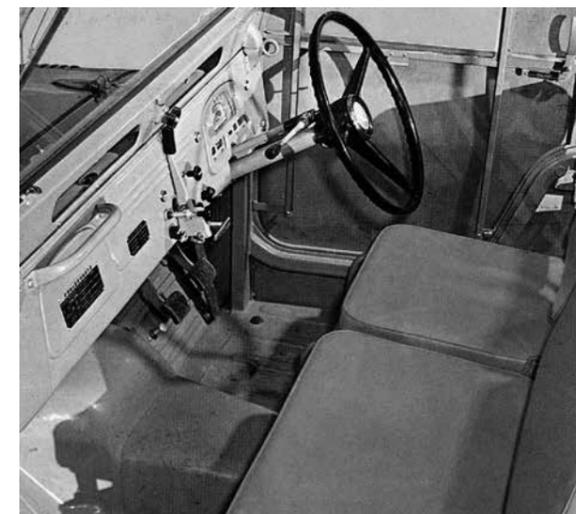
1950年6月、朝鮮戦争が勃発。アメリカは、これに兵力を総動員しなければならず、日本の防備のため警察予備隊(後の陸上自衛隊)を組織させた。それにジープに代わる相当数の車両が必要とされ、三菱、日産、トヨタが入札に応じた。これに三菱ジープが採用され、日産とトヨタは民生用としての販路を求めることになった。

トヨタの4輪駆動車は、既存のシャシーとエンジンを使い、ジープタイプのボディを架装してつくられた。シャシーはトヨペットトラック(SB型、995cc)のもので、エンジンは、シボレー製を参考にしたA型の改良版B型(6気筒3386cc、ガソリン)である。車重に対しパワーに余裕があり、トランスファーは1速で済んだ。車名は当初B型エンジンを搭載したジープということからトヨタジープBJ型とされたが、ジープはウィリスの商標だったため、1954年にランドクルーザーに改められた。

1955年、モデルチェンジが行われ、外観は民間向けにふさわしいものとなった。エンジンはB型のほかにF型(6気筒3878cc、ガソリン)が追加され、1956年からF型に一本化された。そして、この2代目(20/30系)から海外への輸出が始められた。

1960年、2度目のモデルチェンジが行われ40系となった。2代目への評価を踏まえて走行性と快適性が改善された。ボディは居住性の向上を主体に変更され、シャシーは基本的に2代目と共通で、ホイールベースは2285mm/2430mm/2650mmの3種類。1964年に2950mmが加わり、荷台長さ不足が指摘されていたピックアップと、特装用キャブ&シャシーに使われた。外観は2代目をベースにして特徴のあるフロントグリルが採用された。

機能面での最大の変更点は駆動系で、従来の4速変速機と1速トランスファーだけの組み合わせから、3



新たに追加されたコラムシフト車はトランスファーレバーとハンドブレーキ操作がダッシュボード側に移されたこともあり、前席の3人掛けが可能となった。

速変速機が追加されると同時にトランスファーが2速となり、それに伴いデフ比も見直された。トランスファーレバーはフロアからダッシュボードに移され、北米市場からの要請でコラムシフト仕様車も用意されて前席の3人掛けも可能となった(1972年以降フロアシフトに統一)。

1967年、40系のステーションワゴンに代わる専用ボディの55系が設定されたことに伴い、2650mmのホイールベースは廃止された。

1972年、ランドクルーザーに初のディーゼルエンジン(H型、直列6気筒3576cc)が、翌年には初の直列4気筒エンジンであるB型ディーゼルエンジン(2977cc、前述のB型とは別物)が追加され、日本国内では小型貨物自動車登録となることから特に個人ユーザーに歓迎された。またこれにより、定評のある信頼性・耐久性・悪路走破性に加えて経済性・走行性能面が改善されたことから海外でも好評を博し、販売台数は飛躍的に伸びた。

その後も1979年には燃料タンクが室外に移されて容量が拡大されたり、B型エンジンの排気量拡大により出力向上が行われたり、個人ユーザーの増加に伴う快適性の向上がなされるなど数々の改良を重ねながら1984(海外向けは1986)年まで約四半世紀の長きにわたり生産が続けられた。当初業務用主体の需要だったランドクルーザー40系は、時代の変化で個人需要が増え、やがて世界中のユーザーから支持されるブランドとなった。(山田耕二)



2017日本自動車殿堂 歴史遺産車

日本の自動車の歴史に優れた足跡を残した名車を選定し
日本自動車殿堂に登録して永く伝承します

Cars that blazed the trail in the history of Japanese automobiles are selected,
registered at the Hall of Fame and are to be widely conveyed to the next generation.

プリンス スカイラインGT

Prince Skyline GT

プリンス スカイライン GT



1964年5月に88万円で発売され「羊の皮を被った狼」と称されたプリンススカイラインGT。
長いボンネットの下には2ℓ 6気筒SOHC 105馬力エンジンが収まる。

プリンス スカイラインGT(1964年)主要諸元

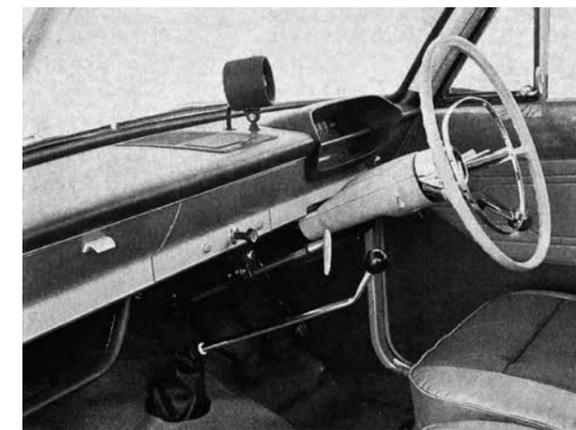
全長	4300mm	型式	S54A-1型
全幅	1495mm	エンジン型式	G7型
全高	1410mm	駆動方式	FR
ホイールベース	2590mm	エンジン	水冷直列6気筒OHC
トレッド(前)	1265mm	ボア×ストローク	75.0×75.0mm
トレッド(後)	1235mm	総排気量	1988cc
車両重量	1025kg	圧縮比	8.8:1
乗車定員	5名	最高出力	105ps/5200rpm
最高速度	170km/h	最大トルク	16.0kg-m/3600rpm
最小回転半径	5.25m		
登坂能力	49%	変速機	オールシンクロメッシュ OD付前進4速、後進1速
タイヤサイズ	5.60-13-6PR	価格	88万円



スカイラインGTのリアビュー。この角度から見ると2本出しの排気管を除くとスカイライン1500と同じ。この写真はスカイライン2000GT(S54B-2型)。



スカイラインGTのエンジンルーム。標準仕様はシングルキャブレターであった。



スカイラインGTの運転席。スカイライン1500のステアリングホイールは標準仕様で、タコメーターはインストの上に乗る。シフトレバーはダイレクトシフトのため極端に長い。

わが国の乗用車生産台数は1950(昭和25)年にはわずか1600台弱であったのが、1955年には2万台を超え、1960年には軽自動車約3万6000台を含めて16.5万台に達した。モータリゼーションの発展は、やがてオーナードライバーを中心としたカークラブが結成され、ラリーやジムカーナ、ヒルクライムなどの自動車競技が各地で開催されるようになった。

1962(昭和37)年9月、わが国初の本格的なレースサーキットである「鈴鹿サーキット」が完成し、1963年5月に第1回日本グランプリレースが日本自動車スポーツ協会主催で開催されたが、改造に関するルールを忠実に守ったプリンスは惨敗を喫し、同時に、このレース結果が販売に与える影響の大きさを思い知られることとなった。

1964年5月に開催された第2回日本グランプリレースは、国際自動車連盟(FIA)公認のもと、日本自動車連盟(JAF)が主催し、メーカー団体の自動車工業会および小型自動車工業会も主催者側をバックアップする態勢で実施された。これを受け各メーカーともワークスチームを立ち上げ、ワークスカーによる本格的なレースとなった。プリンス自動車はツーリング部門をグロリアスーパー6(T-IV)とスカイライン1500(T-V)で制覇し、さらに、エンジンの改造範囲を広げたグランドツーリング部門(GT-II)も制覇すべく、新しくGTカーの開発を決定した。当初、軽量のS50スカイラインに1.9ℓの4気筒エンジンを積むことも検討されたが、4気筒では限界があり勝てないとの結論に達し、前年完成したグロリアスーパー6用G7型6気筒エン

ジンを積むことを思いついた。幸い、ホイールベースを200mm伸ばし、フロントピラーから後ろには手を加えず、ロングノーズ化することでエンジンを載せることができた。こうしてベレットGTとほぼ同時に、わが国初のGTカー、スカイラインGT(S54A-1型)が誕生した。経営トップの承認がおりたのが1964年1月半ば過ぎ。GTカーのホモロゲーション取得のため、急ぎよ3月15日までの短期間に100台が生産され、5月に88万円で発売された。レースにはオプション設定されたウェーバー3連キャブ、5速マニュアルトランスミッションその他の強化パーツを装着して臨んだが、ブレーキは4輪ともドラムであった。だが、スカイラインGTの優勝を阻止すべく、前年の11月に発表されたポルシェの新型レース用GTカー、カレラGTS904が突如参戦、プリンス優勝の夢は打ち砕かれたが、ポルシェに遅れることわずか10秒で2位に入ったのをはじめ、6位までを独占したスカイラインGTに観客席から割れるような声援が送られた。

その後、「羊の皮を被った狼」と称され、市販化の要望が強く、6気筒モデルの量産化を決定。1965年2月には3連ウェーバーキャブレターを標準装備して、赤バッジを付けたホットなスカイライン2000GT(S54B-2型)(S54B-1型は存在しない)を発売。同年9月にはマイルドなシングルキャブレター仕様で、青バッジを付けた2000GT-A(S54A-2型)を発売。この時点でホットなモデルには2000GT-B(S54B-2型)の名前が与えられた。やがて不朽の名車スカイラインGT-Rへと発展していく。(当摩節夫)



2017日本自動車殿堂 歴史遺産車

日本の自動車の歴史に優れた足跡を残した名車を選定し
日本自動車殿堂に登録して永く伝承します

Cars that blazed the trail in the history of Japanese automobiles are selected,
registered at the Hall of Fame and are to be widely conveyed to the next generation.

スバル 1000

Subaru 1000

SUBARU 1000



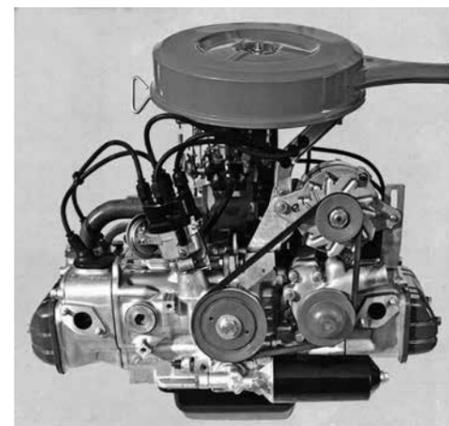
発売時は4ドアセダンのみ。「素直で、デザイナーの存在を感じさせず、プリミティブなデザイン」、「合理性を感じさせるまとまりのいいシルエット」を目指したというスタイル。長いホイールベースに、ガラス面積の広いグリーンハウスは広い室内を感じさせる。なお、この写真はデラックスグレードと考えられるが、タイヤは右下の2ドア車と同じサイドウォールに白い帯のある「白タイヤ」で販売された。

スバル1000デラックス(1966年)主要諸元

全長	3930mm	型式	A12
全幅	1480mm	エンジン型式	EA52
全高	1390mm	駆動方式	前輪駆動
ホイールベース	2400mm	エンジン	水冷水平対向4気筒OHV
トレッド(前)	1225mm	ボア×ストローク	72×60mm
トレッド(後)	1210mm	総排気量	977cc
車両重量	685kg	圧縮比	9.0:1
乗車定員	5名	最高出力	55HP/6000rpm
最高速度	130km/h	最大トルク	7.8mkg/3200rpm
最小回転半径	4.8m	サスペンション(前)	ダブルウィッシュボーン式
登坂能力	sinθ0.355	サスペンション(後)	トレーリングアーム式
タイヤサイズ	5.50-13	変速機	前進4段、後退1段
ボディ構造	モノコック	価格	53.5万円



1967年2月に追加された2ドアセダン。同年11月にはこのボディに、高性能エンジンや強化サスペンション、ラジアルタイヤ(国産量産車初)、フロアシフト、タコメーター・3本スポークステアリングホイールなどの専用アイテムを装備した1000スポーツが登場した。



水平対向4気筒エンジン。エンジン本体は高さが低く、前後長が短い、幅は直列エンジンよりかなり広い。977ccでスタートした排気量は1969年に1088ccに拡大され、1970年には1267ccが追加された。それぞれにスポーツモデル用の高性能バージョンが用意された。

富士重工業は1952年から小型乗用車の開発に取り組み、P-1型(FR)、A-5型(FF)の試作研究実績を経て1965年10月にスバル初の小型乗用車1000を誕生させ、翌年5月に発売した。1966年は国内の二大メーカーから1000ccクラスのダットサンサニー(4月)、トヨタカローラ(11月)が発売され、後にマイカー元年と呼ばれた年である。

「特徴のあるすぐれた車」にするという基本方針のもと、P-1以来積み重ねた調査研究の結果も踏まえて1964年4月にスバルの小型車像が導き出された。P-1型の試作で経験した、FR方式に必要なプロペラシャフトに起因する振動や重量増、室内スペースの犠牲などを回避するべく、一部に反対の声もあったがFF方式を採用する方針は揺らぐことがなかった。開発の総指揮は、スバル360生みの親、百瀬晋六がとり、かつてない技術的特徴を持った国産小型乗用車を完成させた。

最大の特徴は水平対向4気筒エンジンによる前輪駆動の採用だが、最後まで開発陣を苦しませ、発表直前に完成できた等速ジョイントは、その後のFF車に一般化する優れたものだった。全高が低く、前後長の短い水平対向エンジンの採用で、重心は低くなり、フロントオーバーハングを短くでき、さらにエンジンルームにスペアタイヤを置いて、前輪荷重とトランク空間にメリットをもたらした。

クラスのレベルをはるかに超える空間の室内はフラットフロアで、後席には3名が無理なく座れた。室内空間については、1967年9月発売のバンでさらに顕著



プロペラシャフトがないため可能となったフラットなフロア。これは後席も同様。ダッシュボードのデザインも室内広さに配慮しているが、市場からは殺風景との声があり、2回目のマイナーチェンジで、一般的な逆傾斜のデザインに変更された。後に追加されたフロアシフトモデルではコンソールボックスが設けられてフラットフロアが隠れた。

となり、低い荷室床地上高により、荷室高は、全高がスバルより50mm高いFRのトヨペットコロナバンより135mmも大きかった。

サスペンションはトーションバースプリングを用いた4輪独立懸架で、前輪はダブルウィッシュボーン式、後輪はトレーリングアーム式にセンターコイルスプリングが併用された。さらに前後サスペンションは簡単に車高調節ができた。前輪には操舵力を低減できるセンターピボット式アライメントを採用するためにインボード式ブレーキが採用され、これは乗り心地や接地性の向上にもつながった。

冷却システムは独特なデュアルラジエーター式が採用されて3段階の冷却がなされ、暖機時間を短縮するだけでなく損失馬力を減らすことにも役立った。またサブラジエーターはヒーターを兼ねており、廉価モデルにもヒーターが標準装備となった。

軽量化は、前輪駆動方式、モノコックボディ、アルミ合金エンジン、板厚のうすいボディパネルやガラス、トーションバースプリングなどの採用により、4ドアながら2ドアのカローラより25kg軽い685kgにとどまった(両車ともデラックス)。

自動車専門誌は、スバル1000の空間性を称賛し、走行性能を含め全体として同クラスヨーロッパ車と同等以上のレベルを持つ画期的なものと高く評価した。スバル1000は、ファミリーカーの理想的な姿を追及して生まれた、技術的特徴に富む国産傑作車の1台である。

(山田耕二)



日本自動車殿堂 イヤー賞

当該年度の最も優れた乗用車とその開発チームを表彰

- 日本自動車殿堂 カーオブザイヤー(国産乗用車)
- 日本自動車殿堂 インポートカーオブザイヤー(輸入乗用車)
- 日本自動車殿堂 カーデザインオブザイヤー(国産および輸入乗用車)
- 日本自動車殿堂 カーテクノロジーオブザイヤー(国産および輸入乗用車)

Japan Automotive Hall of Fame JAHA Yearly Awards

Every current year the following titles are awarded to the most excellent automotive cars, design, technology and their developing teams. They are recorded in this chapter.

- JAHA Car of the Year (domestic cars)
- JAHA Imported Car of the Year (imported cars)
- JAHA Car Design of the Year (domestic and imported cars)
- JAHA Car Technology of the Year (domestic and imported cars)



日本自動車殿堂 カーオブザイヤー

ホンダ N-BOX HONDA N-BOX

この年次に発表された国産乗用車のなかで
最も優れた乗用車として
ホンダ N-BOXが選定されました

走行性・快適性・経済性の高度な融合
クラス最高水準の全方位衝突安全対策
助手席ロングスライドによる利便性

数々の優れた特徴をそなえた車です
ここに表記の称号を贈り
開発グループの栄誉をたたえ表彰致します





2017~2018

IMPORTED CAR OF THE YEAR

日本自動車殿堂 インポートカーオブザイヤー

ボルボ S90/V90/V90 Cross Country VOLVO S90/V90/V90 Cross Country

この年次に発表された輸入乗用車のなかで
最も優れた乗用車として
ボルボ S90/V90/V90 Cross Country が選定されました

より洗練された孤高の北欧調スタイリング
15種類以上の運転支援技術を標準装備
EV自動運転を見据えた新世代プラットフォーム

数々の優れた特徴をそなえた車です
ここに表記の称号を贈り
インポーターの榮譽をたたえ表彰致します



2017~2018

CAR DESIGN OF THE YEAR

日本自動車殿堂 カーデザインオブザイヤー

LEXUS LC500 LEXUS LC500

この年次に発表された国産乗用車・輸入乗用車のなかで
最も優れたデザインの車として
LEXUS LC500 が選定されました

独創的デザインのラグジュアリークーペ
磨き抜かれたスピンドル・グリルとシルエット
高性能と快適空間をマッチさせた上質なインテリア

数々の優れた特徴をそなえた車です
ここに表記の称号を贈り
デザイングループの榮譽をたたえ表彰致します





2017~2018

CAR TECHNOLOGY OF THE YEAR

日本自動車殿堂 カーテクノロジーオブザイヤー

日産 リーフ 搭載技術

NISSAN LEAF Advanced Technologies on board

この年次に発表された国産乗用車・輸入乗用車のなかで

最も優れた技術として

日産リーフ搭載技術が選定されました

利便性を高めたプロパイロット パーキング

一充電航続距離 400km を実現

運転負担を軽減する e-Pedal システム

数々の優れた特徴をそなえています

ここに表記の称号を贈り

開発グループの栄誉をたたえ表彰致します

