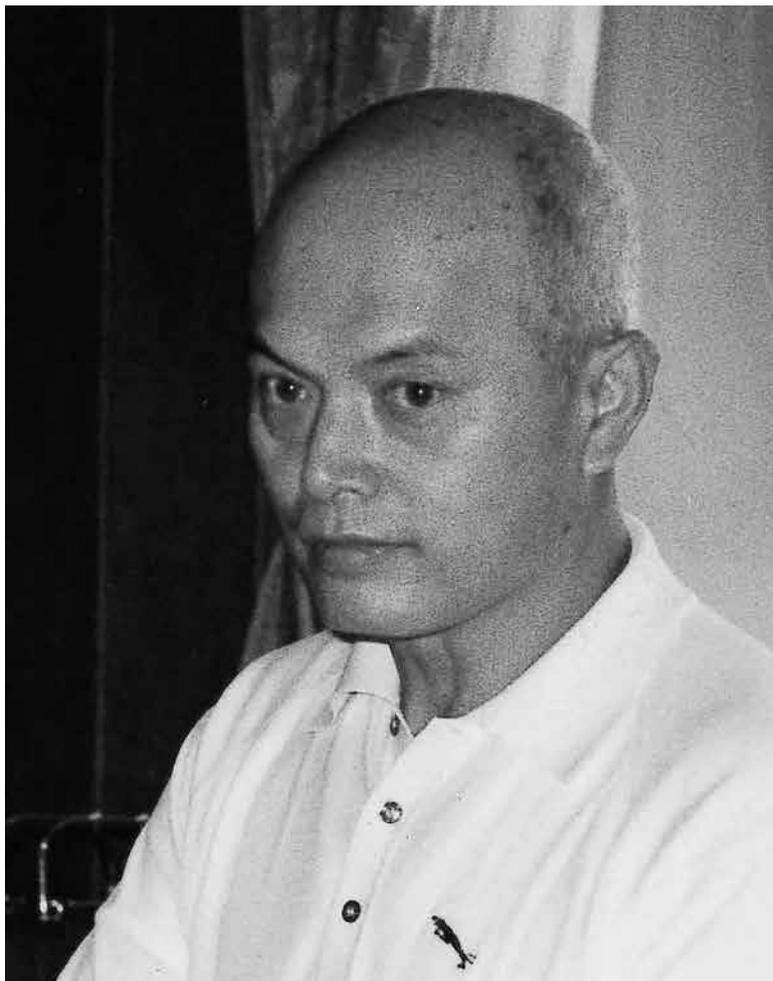


初代クラウン開発主査

## 中村 健也

トヨタの純国産乗用車開発・量産の道を拓く



### 中村健也(なかむら けんや)略歴

1913(大正2)年5月13日 兵庫県西宮市で生まれる  
1934(昭和9)年3月 長岡高等工業学校(現新潟大学工学部)電気工学科卒業  
5月 株式会社共立自動車製作所入社  
1938(昭和13)年9月 トヨタ自動車工業株式会社入社、車体課ボデー工場工機係  
1939(昭和14)年5月 総組立課ボデー工場  
1943(昭和18)年11月 粗形材部部長付  
1945(昭和20)年8月 製造部車体課課長代理  
1946(昭和21)年4月 製造部車体工場主任  
1950(昭和25)年3月 車体工場次長  
1953(昭和28)年5月 技術部主査

1964(昭和39)年8月 技術管理部参与兼主査  
1965(昭和40)年2月 製品企画室参与兼主査  
1975(昭和50)年7月 同社顧問  
1998(平成10)年8月11日 逝去

### 主な業績

1951(昭和26)年7月 鋼板用二千トンプレス機製造  
1955(昭和30)年1月 初代トヨベット クラウン(RS型)開発  
1957(昭和32)年7月 初代トヨベット コロナ(ST10型)開発  
1967(昭和42)年11月 初代トヨタ センチュリー(VG20型)開発  
1972(昭和47)年6月 ガスタービン研究が工業技術院の中核プロジェクトとして認可

## 自動車全般の設計を手掛ける

中村健也氏は1913年(大正2年)、兵庫県西宮市に生まれる。子供の頃は自動車に熱中、タクシー会社のガレージで車を分解してオーバーホールする様子を見るのを好み、「そのうち俺が自動車をつくってやる」と父親に言っていたという。1934年(昭和9年)、長岡高等工業学校電気工学科を卒業、横浜でクライスラーの組み立てをしていた共立自動車製作所に入社した。満州事変が起こり、輸入の先細りが見込まれる中で、国産自動車づくりを進めることになり、「設計の親方」を任される。シャシー、ボディー、エンジンなど自動車全般の設計を手掛けたうえで退社。雑誌『流線型』に掲載された豊田喜一郎氏の「自動車工業の確立と国産車の完成」を訴える記事に共感し、「トヨタに行ってみよう」と1938年、トヨタ自動車工業に入社した。

## 日本最大の二千トンプレス機を設計、自社製作を主導

入社後は車体工場に配属され、これまでの経験を見込まれて溶接機や電動工具の改良を命じられる。乗用車生産を想定して、ボディー量産のためのスポット溶接装置などを開発、後にこれが初代クラウンの生産効率化に貢献する。当時は自動車先進国アメリカのクルマもフレームはアーク溶接を採用していたが、初代クラウンはスポット溶接でフレームを形成した。さらに剛性の高いフレームの断面形状を中村氏が考案した。

またトラック増産のための二千トンのプレスの製作を手がけた。当時、日本には1台しかなかった二千トンプレス機を川崎市にあるプレスメーカーに見学に行き、図面を手に入れるとともに、内部構造をスケッチし、1943年に設計に入ったが、戦況の悪化とともに未完のまま終戦を迎えた。1946年製作を再開し、重さが何十トンもあるような部品を起重機で動かし、機械加工、溶接、組み立てを行ない、1951年に完成させた。当時として国産最大の板金プレス機を本社工場に据え付けた。

## 初代クラウンを開発

日本では戦前の1938年に軍用トラックを確保するため政府が乗用車の生産を禁止、終戦後は占領軍が乗用車生産を禁止した。この禁止令が解除されたのは1949年10月で、トヨタは乗用車生産の再開の歩を踏み出した。他の国内メーカー3社が外国技術の導入のため技術提携の道を選んだのに対し、トヨタはフォルクスワーゲンからの提携申し出を受けながらも自主開発を決断した。エンジンや足回りだけでなくボディーをつくる知識と経験を持ち、自動車の設計から製造までを幅広く知っており、深い見識を持っていた中村健也氏が1952年、開発責任者に任命され、初代クラウンの開発が始まった。

中村氏はトヨタ自動車販売(株)やトヨタの販売店を精力的に回り、今後の乗用車の需要見通しを探るとともに、当時、乗用車市場の半分を占めていたタクシー事業者の声を聞いたうえで、「これだけは守ってあげないと困るな」ということを設計方針としてまとめた。

初代クラウンの設計方針= 1, アメリカンスタイルとし、明るく軽快な感じを出す。2, ボディーサイズは、小型車規格一杯とし、貧弱に見えないこと。3, 乗り心地がよく、運転性能に優れた車とする。4, タクシー用として格安な車とする。5, 丈夫で、悪路に十分耐える車とする。6, 最高速度は、時速100キロメートルとする。の6点にまとめられた。中央から前後のドアが開く“観音開き”のドアも当時、運転手のほか助手がいてドアを開けるというタクシーの実情を踏まえたものだった。

1955年1月にトヨベット クラウン(RS型)が完成し、発売された。さらに同年12月にはクラウン デラックス(RSD型)が発売され、営業用(タクシー)に加え、自家用車層のユーザーを開拓した。初代クラウンは「外車」が主流であった当時、日本人の夢であった「日本人が自力で開発・設計した高性能乗用車」として高く評価された。多少の不具合が出て、顧客は気にせず、“クラウンを日本中が盛り育てる”、“クラウンを日本国民として誇りに思う”という雰囲気生まれ、日本という国が少しずつ豊かになっていくシンボルとも見られたという。朝日新聞がクラウン デラックスで「ロンドンー東京5万キロ」踏破ルポを敢行し、またオーストラリアの海外ラリーに初代クラウンが出場し活躍したことも、“純国産車クラウン”への評価につながったと思われる。また初代クラウンは初めて米国輸出にも挑戦した乗用車でもあった。

## 主力車種の主査を相次ぎ担当

初代クラウンの発売後、中村健也氏は1960年発売の2代目コロナ(PT20型)、1962年発売の2代目クラウン、1964年発売のクラウンエイト、1967年発売の初代センチューリー……とトヨタが相次いで市場に投入した主力車種の開発主査として乗用車のジャンルの拡大を主導した。2代目クラウンは、初代が米国輸出されたものの、走行性能などで苦戦したことを受けて、「世界で通用するクルマ」を念頭に、「時速130~140キロが出て、静かに走るクルマ」を目指した。初代センチューリーでは「少なくとも10年はモデルチェンジしない」流行を排除したデザインとしたが、結果的には30年もの長きにわたって作り続けられ、時代を超越した高級車と評価されることになった。またデザインだけでなく、アルミ製V8エンジン、3段オートマチックトランスミッション、国産乗用車初の空気バネを使った独立懸架

のフロントサスペンションなど当時としては非常に高い技術水準の新機構・新機器を装備した。

### ハイブリッドカーにつながるガスタービン開発

中村健也氏は主査として数々のクルマの開発を主導した後、ガスタービン研究を手がけた。ガスタービン研究を進めた意図について中村氏は以下のように語っている。「あの頃は『ガスタービン』という考え方ではなく、『ニューエンジンとエネルギー問題』という取り組みをしていた。エネルギー問題という言葉は、要するに太陽エネルギーとか水素とか何らかの媒体から人間が欲しい機械エネルギーや電気エネルギーを取り出すという『エネルギー変換』という言い方が正しいらしい」。そうした考え方から、いきなり自動車用ガスタービンエンジンに取り組むのではなく、まずターボチャージャーの研究から始めることになった。排気エネルギーを有効に活用する排気タービンに注目し、排気タービンで発電した電力で自動車の補器類を駆動する方法を東京大学の水町長生研究室と共に実験した。こうした研究を踏まえて1964年にはトヨタの中に自動車用ガスタービンの開発プロジェクトが発足し、中村氏が“ヘッド”として開発を進めることになった。乗用車用130ps、2軸式ガスタービンのGT1型を試作し、クラウンエイトの車体に搭載しテストコースで走行させた。

2軸式ガスタービンは機械的に自動車を駆動する方式で、米ビッグ3などが乗用車用やバス・トラック用として開発していたが、アイドリングや部分負荷があり、発進停止の多い自動車用としては不向きで、燃費でもディーゼルエンジンに劣っていた。そこで中村氏はガスタービンで直接発電機を回し、モーターで車を走らせる1軸式ハイブリッド方式に着目して開発を進め、1969年、トヨタスポーツ800とセンチュリーに搭載して研究開発を行なった。このシステムは東京モーターショーに出品され、高い評価を受けた。1972年にはその研究が工業技術院の中核プロジェクトとして認可されている。また1977年に東京で開催された国際ガスタービン会議に中村氏がパネリストとして出席し、1軸式バッテリーハイブリッドガスタービンについて報告した。1981年には「国産乗用車技術の向上とガスタービン乗用車の研究・開発」の功績で自動車技術会賞を受賞している。当時のバッテリーはまだ性能が悪く、実用化には至らなかったが、1997年にトヨタが市販したハイブリッド乗用車プリウスにつながる技術ともいえ、中村氏の先見性が発揮されたと言える。

### 初代主査として主査制度を確立

中村健也氏はトヨタの主査制度、つまり車両の開発計画を推進するだけでなく、生産準備、発売準備に

至るまでの調整の中心となり、さらには発売後の改良までいっさいの責任をもつ役割制度での最初の適用者で、同制度はその後、トヨタ独自の開発の中心をなすものとして定着していく。中村氏は初代クラウンの開発が始まった1952年1月に開発責任者に、その約1年半後の1953年5月に主査に任命されている。豊田英二氏は「参謀ばかりがそろっていても実行力のある司令官がいなければ戦はできない。エンジンは詳しいとかサスペンションは詳しいという人はいわゆる参謀で、部品点数の多い自動車という大きなものをまとめるには、自動車全般のことがよく分かっている司令官が必要となる」と主査制度を設けた狙いをのちに語っている。

ただ、主査の権限は製品の企画立案権だけであり、指示命令権や人事権はなかった。その主査が主導して技術部や車体制作部の技術者を動員して新車をまとめるということはトヨタにとって初めての経験であった。

中村氏はそういう権限である主査として自分の思うように仕事を進めるため、「どこへでも行かれ、特に若いエンジニアの所へ行かれて自分の考えを示されたり、督励されたりしておられた。中村さんが主査としてやられてきたやり方を後からの主査が引き継いで、中村さんがやられたものが骨格となって主査制度というものが段々と築き上げられ、それがトヨタの特徴となり財産になった」と豊田章一郎氏が証言しているとおり、主査という制度に“魂”を入れたのが最初の主査の中村氏本人だったと言える。

中村氏は主査について「信念をもって人にものを売るということは『自分の心でいいと思うもの、本当のお客様の心が入ったもの』をつくるということだ。自分の主張を盛り込んだクルマに乗ってもらって、初めてお客様は『面白い。乗りたい』と言ってくれる。そうやってクルマを世に問うことが主査の役割である」と語っている。

### 強い信念と現地現物主義

中村健也氏は、強い使命感のもと、クラウンの開発に全身全霊をささげた。「いいと思うことは、たとえ周囲に反対されてもやる」。そんな強い信念を持ち、前輪ダブルウィッシュボーンサスペンションをはじめ、最新技術を臆することなく採用した。「百パーセント大丈夫という開発はない。五十パーセントの確率なら開発をやめてはいけない。三十パーセントでも可能性があるなら挑戦すべきだ」と言い、常に前向きに新機軸のアイテムに挑戦した。

そうした前向きの姿勢に現場や担当者からは難色や否定する声も上がることもあったが、中村氏は強い信念と意思を示して譲らず、不可能と思われたものを実現した。初代クラウン開発で主査付きとして中村氏を



1951年に据え付け、稼働となった二千トンプレス機



初代クラウンの運行試験（左端が中村健也氏）



拳母工場の初代クラウン組み立てライン



初代クラウンなどに搭載した新開発のR型エンジンを囲む首脳陣（左が中村健也氏、中央が長谷川龍雄氏、右が藪田東三氏）



中村健也氏が主査を務めた初代センチュリー



1軸式バッテリーハイブリッドガスタービン（左）と、これを搭載した



これを搭載したトヨタスポーツ 800（右）

支えた長谷川龍雄氏は「(中村さんは)高度の技術的知識、見識、経験をもった技術者で、人間的スケールが大きく、度胸、決断力、よい意味の頑固さを持っておられる」「純粋な技術者、カリスマ的人間的魅力がある並外れた才能の持ち主だった」と評し、それがクラウン計画の大成功に導いた評価している。

また中村氏は自ら納得するまで現地現物を徹底した。販売の第一線やタクシー会社を訪問し、その声や要望を徹底的に聞いて開発目標に取り入れたこともそ

の一例。また「会社の時間外や夜中に自分で試作車を運転してとことん走って悪いところを探した」(豊田英二氏)という。

戦後の乗用車開発の黎明期に存在した傑出した人物・中村健也氏が日本の自動車産業を世界に冠たるものに成長させた原動力の一人であることは間違いないであろう。

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)  
協力：トヨタ自動車社会貢献推進部