

2025 日本自動車殿堂 殿堂者(殿堂入り)

Japan Automotive Hall of Fame, Awarded Inductees of 2025

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



自動車文化を読者とともに共創
Broadened automotive culture with readers

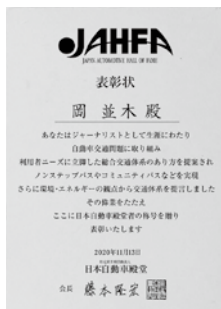
鈴木 脩己氏
Mr. Osami Suzuki

2020 日本自動車殿堂 殿堂者(殿堂入り)

Japan Automotive Hall of Fame, Awarded Inductees of 2020

選考主題 自動車社会構築の功労者

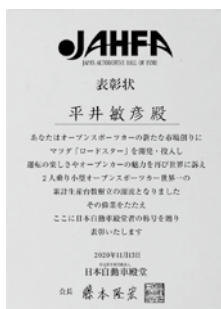
Theme of selection: Person of merit who has furthered the cause of motoring



交通文化とその新たな価値観の道を拓く

Proposed a new valuable road traffic system through investigating the cultural aspect of motorization

岡 並木氏
Mr. Namiki Oka



自動車文化に貢献した初代ロードスターの開発責任者

Developed the first Roadster popularized fascination of open top cars afresh to the world

平井 敏彦氏
Mr. Toshihiko Hirai



日本を代表する高性能スポーツカーの礎をつくる

Created the high performance sport cars symbolizing Japan's excellent technology

伊藤 修令氏
Mr. Naganori Ito

株式会社三栄書房 元代表取締役社長
株式会社三栄 取締役 相談役

鈴木 脩己

自動車文化を読者とともに共創



鈴木脩己(すずき おさみ)略歴

1940(昭和15)年 1月2日 東京に生まれる
1952(昭和27)年 株式会社三栄書房創立(モーターファン社から変更)
1963(昭和38)年 株式会社三栄書房入社 代表取締役社長となる
1964(昭和39)年 早稲田大学 法学部卒業
1964(昭和39)年 『モーターファン』誌ロードテスト座談会の司会を務める
1967(昭和42)年 モータースポーツ専門誌『AUTOSPORT』誌を創刊
1968(昭和43)年 第1回東京レーシングカーショーを推進し開催
1970(昭和45)年 『モーターファン』誌にてカーオブザイヤーを企画し創設
1973(昭和48)年 世界でも稀有なカーデザイン雑誌『Car Styling』誌を創刊
1976(昭和51)年 氾濫する二輪雑誌市場に『motoRider』誌を創刊
1981(昭和56)年 『モーターファン別冊ニューモデル速報』誌を創刊
1981(昭和56)年 発展するアフターパーツを視野に『OPTION』誌を創刊
1982(昭和57)年 ミニバイク人気を背景に『モトチャンプ』誌を創刊
1983(昭和58)年 第1回東京エキサイティングカーショーを企画し開催
1985(昭和60)年 自動車裏情報誌として『ニューモデルマガジンX』誌を創刊

1986(昭和61)年 拡大する輸入車市場を視野に『GENROQ』誌を創刊
1990(平成2)年 モーターファン・ロードテスト座談会の終了を決断
1991(平成3)年 『OPTION』人気からコンテンツの細分化を計画し『OPTION 2』誌創刊
1992(平成4)年 F1人気を背景にF1速報誌『AS+F(アズエフ)』誌を創刊
1996(平成8)年 『モーターファン』誌の休刊を決断し実行
1998(平成10)年 創立50周年記念として初の自動車事典『大車林』を刊行
2000(平成12)年 ニュース出版とのアライアンス事業としてアイデアを設立
2002(平成14)年 『OPTION』人気からさらなる派生誌を開拓し『ドリフト天国』誌創刊
2006(平成18)年 株式会社三栄書房 代表取締役会長に就任
2006(平成18)年 S&Nホールディングス設立 代表取締役会長に就任
(株式会社三栄書房と株式会社ニュース出版の持株会社)
株式会社三栄書房 名誉会長に就任
株式会社ニュース出版との合併を実施
株式会社三栄 取締役 相談役に就任(1月)

■生い立ち

鈴木脩己氏は1940(昭和15)年1月2日、株式会社三栄書房の創業者、鈴木賢七郎氏のもとに東京に生まれました。早稲田大学法学部に在学中の1963(昭和38)年に三栄書房に入社している。

■大学生社長が誕生

株式会社三栄書房・第二代目の代表取締役に就任した鈴木脩己氏は、その時、わずか24歳であった。

創業者・鈴木賢七郎氏が1963(昭和38)年6月に享年61歳で急逝し、後継者として幹部社員の中から次期社長が選任される動きがあったものの、臨時取締役会にて子息の鈴木脩己氏の代表取締役就任が決定された。そこには、脩己氏に賢七郎氏の遺志を継いでほしいという母、文子氏の強い思いもあったという。

とはいえ、鈴木脩己氏は当時まだ早稲田大学在学中で、原稿執筆などは一度も経験が無く、先代社長からの交代という極めて重大な局面に、当然その行く末を危ぶむ声もあった。

少なくとも鈴木脩己氏は三栄書房への就職は希望してはおらず、また鈴木賢七郎氏もそれほど強く勧めてはいなかったようである。

■最初の業務は文章の書き方の特訓

鈴木脩己氏の本格始動は、鈴木賢七郎氏逝去の翌年、大学を卒業した1964(昭和39)年からであった。最初の業務は、経営に関わるのではなく、原稿の書き方の指導を受けることから始まった。指導にあたったのは、北海タイムス出身の久保正明氏をはじめとする三栄書房の社員だった。その指導は「いつどこで、何があったかを、簡明な文章で記せ」という、いわば新聞記者の新人教育そのものであった。素人の“だらだら文章”に久保正明氏らが赤字を入れると、真っ赤になり、原型をとどめないものになる、そんな毎日の繰り返しだったという。

鈴木脩己氏の初仕事は、トヨペット・クラウンの開発主査であった中村建也氏へのインタビューであったが、その時に、中村建也氏の「クラウンを世に出したとき、イタリア・フィレンツェへ行ってメディチ・コレクションのミケランジェロの彫刻や絵画を見て感動した」という言葉に、鈴木脩己氏は自動車を設計開発するには、高い教養と卓越した美的センスが必要なのだと悟ったという。

■「ロードテスト」で日本車の性能向上に貢献

三栄書房の創始者、鈴木賢七郎氏の業績のひとつに『モーターファン』誌の中で「モーターファン・ロードテスト」という企画を立ち上げたことが挙げられる。

黎明期であった日本の自動車開発にあって、自動車のあらゆる性能を測定し客観的に見比べることで、日本のクルマの性能を世界レベルに高めることが狙いだった。第1回の「モーターファン・ロードテスト」は、1953年『モーターファン』7月号に掲載されていた。測定には、各大学の研究室に協力を仰いだ。試験内容は、動力性能(東大生研・平尾研究室)、乗り心地、騒音(東大生研・亘理研究室)、操縦性・安定性(東京工業大学・近藤研究室)、ブレーキ試験(運輸省・船舶研究所交通研)等と次第に増えていった。

開催にあたっては、当時、習志野にあった東京大学第二工学部の平尾収教授のもとに鈴木賢七郎氏が訪れ賛同を得たという。計測を主体としたロードテストを行なうことで、自動車メーカーもその情報を享受できるものとし、日本の自動車産業の発展を図りたいという願いを持ったものであった。

そんな『モーターファン』誌の看板企画の開始から10年。多くの国産自動車が羽ばたいていくようになった中、いよいよ「モーターファン・ロードテスト」の本領発揮という重要な時期に鈴木脩己氏が引き継ぐことになったのである。同時に、そのロードテスト座談会の司会担当にも加わった。同座談会では、自動車メーカーの開発主査以下の技術者と、自動車の基礎研究を行なう大学のトップレベルの先生方、隈部一雄氏をはじめ、山本峰雄氏、平尾収氏、亘理厚氏、近藤政市氏、樋口健治氏、平田利英氏といった斯界(しかい)の先生方との学術的議論を司会としてその場を切り盛りしなければならない中、鈴木脩己氏は、自動車の知識と技術を学びながら、『モーターファン』誌という格好の場で、大学関係者のみならず、あらゆる自動車業界の関係者との交友を深めていった。それはまさに自動車界にあって自らの見識を確固たるものにする時期でもあった。

その後、およそ40年にわたって続けられた数多くの新型車による「モーターファン・ロードテスト」は、自動車先進国の欧米でも注目された非常に詳細な自動車性能テストであった。この「モーターファン・ロー

ドテスト」は、日本のみならず、世界の自動車メーカーに与えた影響は大きいといえる。

1962年8月に竣工した鈴鹿サーキットで1963年5月3～4日に第1回日本グランプリ自動車レース大会が開催された。三栄書房では当然ながら、日本でのモータースポーツの発展を予見し、星島浩氏を編集長に『AUTOSPORT』誌が臨時増刊でスタート。鈴木脩己氏の決断により『AUTOSPORT』誌は1964年5月から季刊として刊行され、その後は月刊誌となり、我が国のモータースポーツ誌の先駆けとなった。そして、1968年3月には「第1回東京レーシングカーショー」を開催している。

■カーオブザイヤーの創設と新形式の雑誌刊行

1970(昭和45)年からは、鈴木脩己氏が中心的存在となつて、『モーターファン』誌においてその年のナンバーワンの新車などを決定する「カーオブザイヤー」を創設し、開催。毎年実施された「カーオブザイヤー」は、新車を購入する際の指針のひとつになり、日本の自動車メーカー各社にもその動向に大きな影響を与えている。その後、各媒体を連合した、「日本カー・オブ・ザ・イヤー」に進化した。

自動車のデザインに焦点を当てた雑誌として刊行されたのが、1973年冬季号として発売された『Car Styling』誌である。また、二輪専門誌として1976年10月『motoRider』誌を創刊した。創刊号の特集が“暴走族”という二輪誌が忌み嫌う題材で、「小生の自己顕示欲と幼稚な反抗精神のミックス。まさに暴走族と同じ精神構造だ」と照れ隠しも交えて鈴木脩己氏は述懐する。こうした“山があるから登る”的な、ネタがあるから扱う、また、常識と思っているものに囚われたくない、といった反骨精神の見え隠れする事象は、ここから徐々に三栄書房の社風を育むことになる。

1981年には、ふたつの両極端な雑誌を創刊させた。最初はムック本の『モーターファン別冊ニューモデル速報』、いわゆる“すべて本”で、第一弾は『モーターファン別冊 トヨタ・ソアラのすべて』。発表された新車取材し1冊のムック本にするという前例の無い雑誌だった。これは自動車評論家の星島浩氏の発案によるものであったが、今日ではこの『モーターファン別冊ニューモデル速報』は三栄(三栄書房から社名変更)

の看板誌となっている。さらに画期的であったのは、速報として、各自動車メーカーの発表前の新型車の取材を実現させたことであった。これは当時のトヨタ自販広報部の理解と協力なしには実現できなかった内容であったが、その後は自動車メーカー各社の理解を得られることで新型車の事前取材可能となり、多くのファンに読まれるロングセラーに成長している。

■『OPTION』誌の刊行と「東京オートサロン」の開催

“すべて本”の2カ月後に創刊されたのが、『OPTION』誌である。当初『OPTION』誌は不振だったというが、鈴木脩己氏は「思い切ったコンセプトの変更をすること」を条件に独立した月刊誌としての創刊を許可した。つまり、フリーライターとして『平凡パンチ』誌等で執筆していた三栄書房出身の稲田大二郎氏に鈴木脩己氏が依頼して始まり、過激なアフターパーツの世界に目を向けた。社会通念上は決して好ましい雑誌とは言えない部分も多かったが、雑誌の形態として読者参加型というスタイルを生み出した意味合いは大きかった。徐々に高まる人気を得て1983(昭和58)年には『OPTION』誌の販売促進と読者サービスを狙った「東京エキサイティングカーショー」を開催した。

こうして、片や自動車メーカーとの信頼関係がなければ実現しない雑誌をつくりながら、片やアウトロー的な雑誌を手掛けるという体制が併存していたのが鈴木脩己氏率いる三栄書房だったといえるだろう。

これまでの自動車雑誌界での鈴木脩己氏の活動を見てみると、業界初となる雑誌の刊行やイベントの開催などに溢れている。

鈴木脩己氏は、「モーターファン・ロードテスト」を長期にわたって続け、日本の自動車技術の発展に貢献するとともに、「東京オートサロン」においては、日本のみならず海外のメーカーも出展するまでになり、世界的な注目を集め、日本の自動車メーカーやその関連メーカーなどが世界へ情報を発信できるイベントに成長させた。それらの功績は、殿堂入りにふさわしい。

鈴木脩己氏の「おもしろい、やってみようじゃないか」の一言で始まった企画は数多く、多くの社員たちはその言葉に励まされて多様な文化を見出し、読者と共に日本の自動車文化を育んできたのである。

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)



1964(昭和39)年の仕事初め。前年6月18日に鈴木賢七郎初代社長が急逝し、7月にその子息である鈴木脩己氏が新社長に就任。この時はまだ大学4年生で、3月に卒業を控えていた。最前列右より3人目が鈴木脩己氏。



1967(昭和42)年5月。『モーターファン』誌によるトヨタ2000GTの特集で、競合車の日産フェアレディ2000、マツダ・コスモスポーツとともに。右端が鈴木脩己氏。



新社長就任年の『モーターファン』誌。1964(昭和39)年11月号。



1972(昭和47)年3月。日産フェアレディ240Zの「モーターファン・ロードテスト」を実施。写真右から2人目、腕を組むのが鈴木脩己氏。



1968(昭和43)年3月、東京晴海で開催された「第1回東京レーシングカーショー」。当時、モータースポーツの世界を目の当たりにできる画期的なイベントとして開催された。



1983年(昭和58)、年明けの1月に東京晴海の国際貿易センター(ドーム館)で開催された「第1回東京エキサイティングカーショー」。1987年からは名称を「東京オートサロン」に変更し、今日では「ジャパンモビリティショー」に匹敵するほどに重要なイベントのひとつに成長した。

評論家(比較都市史、人間の移動史)
朝日新聞社 元編集委員・静岡県立大学 元教授

岡 並木

交通文化とその新たな価値観の道を拓く



岡 並木(おか なみき)略歴

1926(大正15)年 3月19日 東京に生まれる
1952(昭和27)年 東京大学文学部社会学科卒業後、朝日新聞社入社、社会部次長、編集委員を務める
1974(昭和49)年 (財)国際交通安全学会会員代表就任
1985(昭和60)年 朝日新聞社退社。その後西武百貨店顧問、静岡県立大学国際関係学部教授、武蔵野女子大学文学部教授を歴任
2002(平成14)年 12月7日 逝去(享年76歳)
受賞
1973(昭和48)年 新評賞(第1回)『自動車は永遠の乗物か』
1979(昭和54)年 交通図書賞『新しい交通』
1981(昭和56)年 国際交通安全学会賞『都市と交通』
1987(昭和62)年 運輸大臣交通文化賞
1996(平成8)年 第9回CSデザイン賞車両部門金賞 武蔵野市「ムーバス」ディレクターとして受賞

著書

1973年 『自動車は永遠の乗物か、新都市交通システム論』ダイヤモンド社
1976年 『くらしと交通』朝日イブニングニュース社
1981年 『都市と交通』岩波新書
1983年 『陸の交通とくらし』(産業のこころシリーズ)PHP研究所
1985年 『これからのクルマと都市の関係スーパー・エッセイ／僕の交通シンポジウム』ダイヤモンド社出版研究所
1986年 『舗装と下水道の文化』論創社
1992年 『駅再発見の旅』NTT出版
1992年 『岡並木教授の「右脳」フォーラム』ダイヤモンド社出版研究所
1994年 『江戸・パリ・ロンドン比較都市論の旅』論創社
1997年 『本音が求める交通環境 交通担当編集委員の眼』勤草書房
1997年 『甦える「都市のスリッパ」公共レンタカーの挫折と復活』モビリティ文化出版

交通問題への取り組み・1958年

岡並木氏は、生涯に亘り自動車交通問題に真摯に取り組んだジャーナリストである。

その取り組みは、警視庁クラブへ配属されたときの富永誠美部長(元警視監・警察庁交通局長)との出会いから始まった。神風タクシー、白タク、砂利トラ、ひき逃げ……などそれまで交通部が経験したことがない新しい問題に巻き込まれ始めたときであった。富永氏への膝を交えた取材により、警察の取り組みだけでは限界があると気づかされたからである。建設省や陸運局、都庁さらに労働組合、大学や学会の研究者の知恵を積極的に求める動きに出る。更に、岡氏は交通事故多発地点に目星をつけ、自動車工学や交通工学さらには大脳生理学者などを誘って張り込み、警察より早く現場にかけつけて事故者から真の事故原因を聞き取る現場主義の事故分析に取り組んでいる。

交通問題の根の深さと枝の広がりにつづかれ、交通事故をいかに減らすか、そのためのモビリティ理論、交通科学、自動車工学などに注目するようになる。

世界の動向を求めて・1969年

記者の先輩が「交通事故問題には夢がないからなあ」と呟いた。岡氏は交通事故対策の一面をついていると思った。そして本当に交通対策には夢がありえないか。「自動車は永遠の乗物と思いますか?」。その問いを、世界のあちこちで投げかけてみようと考え、斯くして世界への旅が始まる。

その答えは、まちまちであった。少なくとも「永遠である」という断言は、デトロイトでさえも聞かれなかった。そして「新交通システム」という概念が、自動車と公共交通機関問題の打開の道として、育まれようとしていることを初めて知った。

その概念は、技術の革新に負うところが大きいが、交通の道具についての使い方、活かし方という面での革新を重視していることを知った。自動車や道路や電車やバスにも、その使い方、活かし方の革新の余地が、まだまだあるということを教えられた。交通対策にも夢が持てそうとの思いで岡氏は帰国した。

ニーズからの総合交通体系論

1970年、今野源八郎東大名誉教授がアメリカ運輸省の機構を「彼らは、貨物の問題を考える場合も、まず貨物がドアを出るところから、戦略的に輸送システム

を考えようとしている」と言われた。翌1971年に運政審の会合でバス・タクシーの在り方の審議で、運輸経済研究センターの角本良平理事が、「バス・タクシーの分野というものは、役所が決めるものではなくて、市民の要求によって決まってくるものである、とクギを刺した。そして1972年には、八十島善之助東大教授が、「新しい交通システムを考えると、一番大事なことは、ニーズをまず明確にすることだ」と強調された。期せずして、三氏の指摘は、これまでの日本の交通政策が、国民の真のニーズとは遊離したところで立案され、実施されてきたという共通の認識を背景に、同じ過ちを繰り返すのではないかと懸念されていたことを知る。

ドア・ツー・ドア・システム

交通とは、ドアから出て余り歩かず、確実に、速くて、安全で、出来たら座れて、多少の荷物があるときは、乳母車程度の手荷物車のまま乗れて、そして適当な運賃で乗れ、降りたら余り歩かずに、ドアに入ることが出来るなら、途中の交通機関は、何であっても構わない。車のめったに通らない静かな道なら、晴れた日には600mぐらいなら歩いてもいい。冷房が効いていれば地下鉄で15分ぐらいは立っているのも仕方がない。乗り換えの距離が多少長くても、歩けるように片側が空いている動く歩道があれば、「歩速」+「歩道の速度」で「快足」を楽しむのも一興だろう。駐車場さえ確保されていれば、多少信号で腹が立っても、自家用車で行く忍耐もしてみよう。タクシーが必要な時にひろえるなら、かなりの価格も荷物運賃も賛成。こんな市民用のドア・ツー・ドアのトータルシステム。岡氏はこのような視点からの総合交通体系を提案した。

ノンステップバスの普及促進

高齢者や障害者に配慮した、乗降口に階段のない超低床のバス。通常のバスは路面から床まで約90cmあり、ステップを2段上がって乗り込むが、ノンステップバスは、約35cmで歩道からの段差がほとんどない。車いすの乗降も容易になる。

日本の旧交通バリアフリー法(現在のバリアフリー法)に基づいて定められた「公共交通移動等円滑化基準」としての「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準」には「床面の地上面からの高さは、65cm以下でなければならな

い」とされている。現在、日本で製造されているノンステップバスは、床面高さは53cm程度である。

また、エアサスペンションが採用されて、乗降時に車高を下げて歩道との段差を少なくするニーリング機能が装備されているバスもある。

ムーバス誕生(武蔵野市のコミュニティバス)

ムーバス誕生は、市長への手紙がきっかけである。「吉祥寺駅へ行きたいが歳を取って足が不自由になり、バス停まで遠くて歩けなくなった。自転車は怖くて乗れない。それでも街へ出たい」と高齢者にとっての交通の不便を訴えるものであった。

武蔵野市は、吉祥寺駅・三鷹駅という交通の重要拠点や繁華街がある一方で、バス路線は、幹線道路にしか通っておらず、幹線道路から離れた地区に住む住民がバスに乗車するためには少し歩くことが必要であり、交通弱者にとってはとても不便であった。また、駅周辺は、マイカー路上駐車や自転車の違法駐輪が非常に多く、市はその対策に莫大な費用を投じていた。コミュニティバス利用で、路上駐車や違法駐輪の減少を見込めると考え、岡氏にコミュニティバス開設のための研究会(後の市民交通システム検討委員会)委員長を委嘱した。

なお、ムーバスという名称は、公募して採用されたものである。事前調査が実施され、市民への需要調査、高齢者の実態調査などの結果、既存の一般路線バスは200円均一運賃だったところ、ムーバスは、100円均一で利用できるワンコインバスとして計画された。1995年から運行開始され、この運行形態などから「コミュニティバス」という概念を全国的に広めた。

NHKはじめ民放テレビ番組やラジオ番組でも取り上げられ、さらに海外からの大きな反響があった。この影響により「コミュニティバス」の名が国内外へ広がることになる。岡委員長は、ディレクターとしての功績が認められて「CSデザイン賞」を受賞された。

環境とエネルギーが課題

交通問題にとって、「環境」は安全と共に重大な関心事である。1975年から76年のマスキー法と日本政府の排出ガス基準値をいかにクリアするか。大きな関心事であった。この課題に対していち早く開発されたCVCCエンジン(ホンダ)は、従来のエンジン理論に挑戦したものであった。テスト結果では、マスキー法及

び日本の基準よりもかなりよい成績が報告され、世界初の成果を得た。しかし課題は、排気ガス対策のために燃料を10%前後多く消費するという点であった。限りある資源の消費を抑えてほしい。以後、環境問題はエネルギーというテーマの中で考えなければならないことを岡氏は広めることになる。

将来の「交通」の目標

当時岡並木氏は、アメリカ運輸省の専門家や委託研究機関の話から基本的な考え方を纏めている。

①現在の自動車に代わる手段、または新しい推進装置の開発促進。

②まずは、電気。汚染物質が都市に分散していた形から、まとまった発電所へ移す。汚染物質の成分も、一酸化炭素から亜硫酸ガスの排出に代わるだけ。しかし、この排出ガスは、都市でないところで出すこと。一か所になれば浄化も容易になる。次第に原子力発電へ。

③石炭、廃棄物から合成石油を作ることは、高価。

④アルコール、アンモニア、水素は燃料として空気を汚さないが高い。しかし、長期的には可能性は高い。

⑤都市で自動車に代わる交通機関としては、PRT(無人の軌道タクシー)やデュアルモード・システムへ。

⑥公共交通機関を魅力的にして、自動車から乗り換える気持ちを喚起する。

⑦交通機関への需要を減らす対策を進める。例えば、歩きたくなるような道路環境。自転車を利用したくなるような道路整備。一台の車を数人で利用させるような政策と情報システムの開発。週休4日制の実施。都市の交通問題は、事故から始まったが、渋滞、環境と目まぐるしくエスカレートして、やがてエネルギーの問題に。

(以上は氏の多くの著書の中から抜粋していることをここに記す)。

終わりに

筆者は、岡並木氏とは中国はじめ東南アジア、西欧等をご一緒に数回旅をしたが、岡氏は各国には専門の通訳者を決めており、国の文化や価値観を見据えながら、利用者の生の声を聴き、モビリティシステムを評価する仕方は、実に見事でした。心からの敬意を表します。

(公益財団法人 国際交通安全学会 元常務理事・事務局長 鈴木辰雄)



朝日新聞社城北支局勤務時代。以降、岡氏は警視庁関係の取材、交通への取り組みをすることになる(最後列の人物／1958年頃)



朝日新聞社に勤務していた記者時代



欧州ツアー団長として(パリ・モンパルナス駅にて／1990年)



1994年の欧州における岡氏の取材風景



1999年の独交通安全フォーラムにて講演する岡氏



1996年、「ムーバス」ディレクターとして「CSデザイン賞」を受賞(右)

〈2020年 殿堂入り 再録〉

初代ロードスター開発責任者
大分大学工学部生産システム工学科 元講師

平井 敏彦

自動車文化に貢献した初代ロードスターの開発責任者



平井敏彦(ひらい としひこ)略歴

1935(昭和10)年	10月5日	山口県下松市で誕生	1989(平成1)年	2月のシカゴショーで初代ロードスターワールドプレミア
1961(昭和36)年	3月	に中央大学理工学部精密機械工学科を卒業	1989(平成1)年	9月から「ユーノスロードスター」として日本国内で販売を開始
1961(昭和36)年	4月	に東洋工業(現マツダ株式会社)入社 基礎設計部配属(主にレイアウト担当、試作車の構成部品の設計、車種はトラック、ファミリア、カペラ)	1989(平成1)年	AZ-1 開発主査に就任
1978(昭和53)年		社員の整理&合理化策で金沢市のマツダオート石川にサービス部長で出向	1992(平成4)年	主査としてマツダオートザムAZ-1を発売開始発表
1980(昭和55)年		帰任後車両設計部リーダーに	1993(平成5)年	マツダ株式会社 退社
1986(昭和61)年		商品開発本部に移動 初代ロードスター開発主査に	1993(平成5)年	大分大学工学部生産システム工学科 講師就任
			1999(平成11)年	大分大学退官
			2000年~2003年	広島文化学園大学で非常勤講師として勤務

平井敏彦氏は1961年にマツダに入社、以来基礎設計一筋で設計のプロ中のプロだったが、1986年2月の経営会議で承認されたLWS(ライトウェイトスポーツ)の担当主査に任命され、初代マツダロードスターの開発リーダーとなった。初代ロードスターは1989年3月に生産を開始、1997年10月までのライフサイクル中の累計生産台数は43万台を超えた。1997年10月に2代目にバトンタッチ、2000年には2人乗り小型オープンスポーツカーとして生産台数がギネス記録に認定され、2005年8月に3代目、2015年5月に4代目へと続き、2016年4月には累計生産台数が100万台を突破した。今日までにアメリカでは約50万台、欧州では約36万台、国内では約20万台が販売され、世界市場でカーマニアの心を捉えて離さない存在になっている。

ロードスター誕生前夜

LWSの発想の原点は、アメリカ人ボブ・ホール氏とマツダの山本健一氏の出会いにあった。当時『モータートレンド』誌の記者で、LWSマニアの父に育てられ、日本に留学経験もあるボブ・ホール氏について山本氏は回想録の中で、「70年代には私の渡米時に必ず会いに来てくれ、会うたびにクルマの夢を語り合った」。そして1978年4月の来社時には山本氏のオフィスを訪問、『マツダこそ昔の英国型小型スポーツカーを生産すべきだと熱弁をふるった』とのこと、山本氏は更にボブ・ホール氏に推奨されたトライアンフ スピットファイヤーに後日試乗、「陽光を浴び、風を顔に受け、箱根の山中では緑の香りを体一杯に嗅いで、馬を御しているようなきびきびとした運転を楽しんだ」と書かれている。

1981年にボブ・ホール氏は北米マツダ(MANA)のR&D部門に入社、その後マツダから出向されてきた福田成徳氏(帰国後デザイン本部長)、デザイナー、トム・俣野氏ともどもLWSの実現に向けて尽力することになる。

プロジェクトのスタート

マツダ内部では1983年後半、将来の商品群を模索する「オフライン55」プロジェクトがスタートした。「55」とは55%以上の確率で商品化が出来るようなモデルを検討しようというもので、その中の1台がLWSだった。MANAがデザインした試作車の制作をイギリスの会社へ委託、1985年9月に完成後アメリカに直送、マツダを秘してサンタバーバラ周辺を走らせた時の街行く

人たちの注目度の高さは予想をはるかに超えたもので、日本から出張されてきた技術研究所松井雅隆所長もこのモデルの未来を確信されたようだ。このようにして迎えたのが1986年2月の経営会議で、すでに社長になられていた山本氏は、技術研究所から発意されたLWSプロジェクトに対して、「皆さんどう思いますか? このクルマには文化の香りがする。私はこれをすすめたいと思います」と言われ、先行開発の開始が決定、平井敏彦氏が主査に任命された。

いばらの道

しかしいばらの道が平井氏を待ち構えていた。新型車のプロジェクトが軒を連ね、人的資源の確保は至難の業で、海外の開発委託会社を活用して開発するという条件付きプロジェクトだった。イギリスの開発委託会社から送られてきたプロトタイプの設計図を見た平井氏は、いかに好意的にみてもそれをベースに量産車開発が可能とは思えず、開発業務を社内に切り替えないと取り返しがつかないことになると主張、この会社との契約打ち切りが最初の仕事となった。

次なる難関はマンパワーの確保だった。本来基本レイアウト図を作成するはずの企画設計から「既存プロジェクトで手一杯なためLWSプロジェクトへの協力は出来ない」と言われ、平井氏は技術研究所の松井所長に直訴、何とか4~5名のエンジニアの協力を得られることになったが、レイアウト業務には全く経験のない人たちで、彼らを活性化して業務をこなして行く以外に選択肢はなかった。

また本来なら商品企画を全面的にサポートするはずのグループが、「今時LWSの市場は存在せず、商品戦略上も、採算性からもマツダには必要のないクルマだ」と主張して譲らず、そのグループへの依存は完全に断念し、代わりに技術研究所のプランニンググループに協力してもらうことになった。

一方で平井氏はマンパワーの不足はコンピューターで補うしかないと考え、三次元CADを導入して「基本レイアウト」をコンピューターに画かせることにしたが、結果的にはマツダにおける三次元CADによる「基本レイアウト」の草分けになるとともに、スーパーコンピューター導入のきっかけともなった。

その次は場所の問題だった。限られた人的資源を有効活用するため、デザインセンターの車庫のワンフロ

アを占有使用する許可を取り付け、見かけはお粗末だったが、「リバーサイドホテル」と命名し、5台の三次元CADのターミナルと共に引っ越しを行った。

「リバーサイドホテル」には意気込みに燃えたメンバーが集結、中には担当設計で自分の仕事を放り投げてまで志願してプロジェクトに参画する者もいた。設計に必要な情報は黙っていても関係者が次々にもち込んでくれるようになり、試作が始まると生産技術のエキスパートが毎日参画、即断即決を繰り返してくれた。それでもマンパワーが不足したので海外の人材派遣会社からも5名の設計技術者を借用、彼らとの密接なチームワークを組むことも出来た。この一貫体制はその後広報部門、営業部門の人達にまで広がり、「リバーサイドホテル」の果たした役割は大きかったようだ。

人馬一体と感性

初代ロードスターの開発にあたり平井氏が提唱されたのが、「人馬一体」と、「感性」だった。「一体感」、「緊張感」、「走り感」、「ダイレクト感」、「爽快感」を統合したものが「人馬一体」で、その一つ一つが人々の心に訴える「感性」の問題だと考えられたからだ。そして「人馬一体」の実現により乗り手に「クルマを操る楽しさ」を感じてもらうことを目標とし、品質管理上のツールでもあるフィッシュボーンチャートを活用して、どのフィーリングを、どこで、どのように際立たせるかの最初の手段が設計図面だとし、強力に設計活動を推進された。

PPFとダブルウィッシュボーン

「人馬一体」を実現するために平井氏の右腕、貴島孝雄氏が提案したのがPPF(パワープラントフレーム)と前後のダブルウィッシュボーンサスペンションだった。日本車で初めて採用されたPPFは、鞭を入れた瞬間に駿馬がダッシュする有様をクルマに再現する上で効果が大きく、アルミ合金製にすることで重量もミニマムに抑えられた。平井氏は「サスペンションはこのプロジェクトでは数少ない贅沢をしたコンポーネントの一つだ」と言われているが、ユーザーによるチューニングも容易で、PPFとこのサスペンションシステムも大きく貢献して、素直で運転しやすく、人馬一体感の豊かな、運転することが楽しいクルマが実現した。

軽量化と割り切り

一方で「軽量化」と「割り切り」も非常に重要なテ

ーマとなった。「大男は対象にしない。定員2名に必要な最小限の室内空間と、限られたラゲッジスペースがあれば良い」としてコンパクトな基本レイアウトを推進、徹底的な軽量化も追求、車両重量は最終的に940kgに収まった。円高が進みコスト低減も非常に重要な課題となり、10年以上も前の部品、安くて軽い内装部品の採用など「割り切り」の精神をいかになく発揮した設計が行われ、一部の既存の設計基準やテストコードにとらわれない開発も進められた。

エンジン

エンジンはFFファミリア用の1.6Lに決定、エンジン開発部門から「FR化への改造以外は引き受けられない」と言われる一方、1トン近くのクルマを1.6Lエンジンで引っ張るのではスポーツカーとは言えないのではという声もあったが、「速く走ることだけがスポーツカーではない。操ることがこの上なく楽しいクルマを目指す」とし、回転限界の向上、排気サウンドのチューニング、ヘッドカバーの新設などを行った。

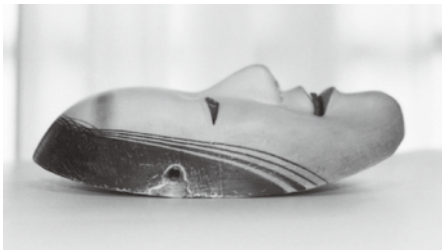
内外装デザイン

外観のアドバンスデザインはMANAによるものだが、プロジェクトが正式にスタートした後は本社デザインが責任を担い、田中俊治チーフデザイナーのもとで、古典芸能の能面をイメージした微妙な面構成の中に、輝き、張り、緊張感を出しながら、キュートさと同時に力強さも表現、内装デザインに関しても不要なものは全て排した茶室の機能美など日本の感性を取り込んだ魅力的なものに仕上がり、「日本の伝統文化も包み込む」ことを大切にされてきた平井氏も非常に満足されるものに仕上がった。

結び

平井氏は「日本の自動車文化をこのクルマに託して伝えたいと思い開発してきた」と述べられており、30年以上にわたり、好感をもって世界市場で受け入れられてきたことは、マツダはもちろん、日本の誇りといっても過言ではなく、マツダロードスターの人気は世界をも動かし、その後ライバルメーカーから多くのLWSが登場することになった。いばらの道を切り拓きながら失われていたLWSを復活させた平井敏彦氏、ならびに平井氏を支えた皆様に心からの敬意を表して結びとしたい。

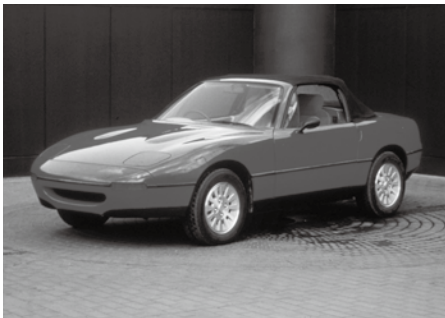
(日本自動車殿堂　研究・選考会議)



日本の伝統美が取り入れられたロードスターのデザイン。能面も大きな役割を果たした



ロードスターの室内空間は、日本の茶室作りのクラシカルなイメージを取り入れて機能を優先した



ロードスターの原点になった自走プロトモデル(1985年)。MANAがマツダファミリアをベースにデザインし、米国内を実走してリサーチを実施

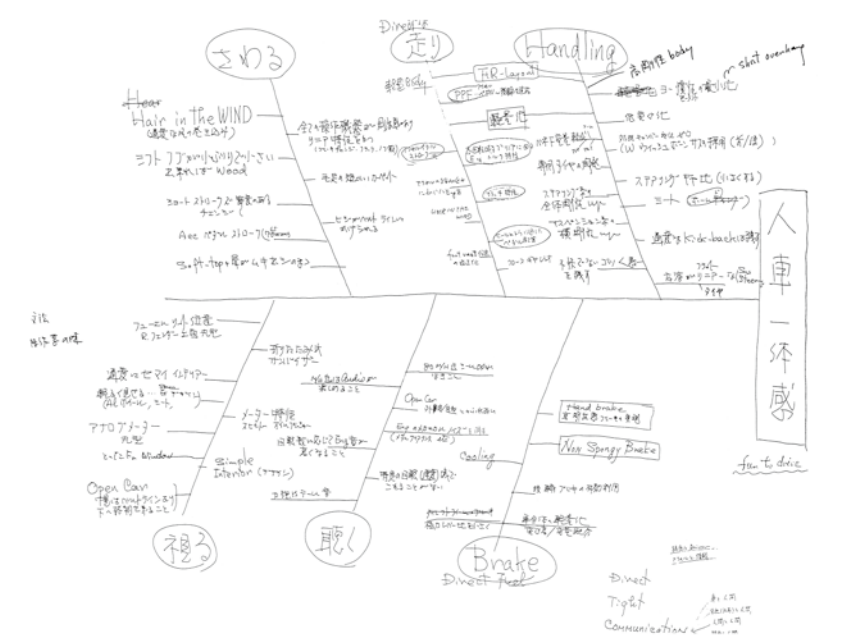


世界のライトウェイトスポーツカーの市場を喚起した初代ロードスター(1989年)

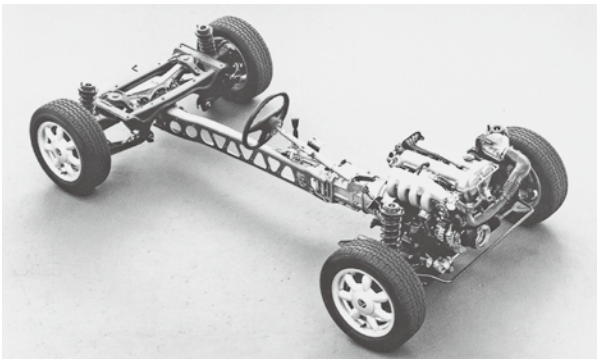
人馬一体

JINBA-ITTAI

「人馬一体」は、ロードスター開発に用いられた最も重要なキーワード



「人馬一体」を感じさせるクルマにする開発過程で活用されたフィッシュボーンチャート



ライトウェイトスポーツカーとしての高い評価につながった四輪ダブルウィッシュボーンサスペンションと日本車で初のPPFが採用されたシャシー



初代ロードスターの世界累計生産台数は43万台以上。1997年から2代目に世代交代し、2000年には「2人乗り小型オープンスポーツカー生産世界一(531,890台)」ギネス世界記録認定となる

日産自動車 R32 スカイライン開発主管
オーテックジャパン元常務取締役技術本部長

伊藤 修令

日本を代表する高性能スポーツカーの礎をつくる



伊藤修令(いとう ながのり)略歴

1937(昭和12)年 3月7日広島県竹原市生まれ
1959(昭和34)年 広島大学工学部機械工学科卒業
富士精密工業(プリンス自動車工業の前身)入社
第4設計課(シャシー)に配属。スカイライン(S50～C210)のシャシー設計を担当。日本グランプリ出場のツーリング・クラス用車両の開発にも参画。レーシングカーR381、R382のサスペンションを設計
1973(昭和48)年 日産自動車第3シャシー設計課課長
1978(昭和53)年 ローレル(C31)開発主担
1981(昭和56)年 FF車(マーチK10・プレーリーM10)開発主管
1984(昭和59)年 ローレル(C32)、レパード(F31)開発主管

1985(昭和60)年 スカイライン開発主管(R31、R32)。R32でGT-Rを復活させる
1989(平成元)年 R32型スカイライン、GT-R発売
1990(平成2)年 オーテックジャパン出向、同社常務取締役技術本部長
1999(平成10)年 同社顧問、
2000(平成11)年 同社退社

団体関係

社団法人日本自動車車体工業会 理事・関東支部長
プリンス&スカイラインミュウジウム名誉館長

初代スカイラインに憧れプリンスに入社

伊藤修令氏は、広島県竹原市の農家の次男として昭和12年に生まれる。実家が精米所も営んでいた関係で水力タービンや石油発動機などもあり、機械のメカニズムに興味を持った。理系が得意だったこともあり、広島大学工学部に入学、機械工学科でエンジンを学び、卒業論文はディーゼルエンジンの燃焼解析をテーマに選んだ。

そして、大学時代、初代プリンススカイライン(ALSI)の洗練されたデザインと先進的な国産技術で志の高さに感動して富士精密工業の入社試験を受けた。

櫻井氏のもとで足回り設計に従事

入社するとシャシー設計課に配属され、サスペンション・グループの責任者だった櫻井眞一郎氏に出会う。新人研修では製図の練習を徹底的にやらされ、櫻井氏に初代スカイライン改良型のための試作エンジンマウントの設計を命じられる。

以降、櫻井氏のもとでスカイラインの足回りの設計・開発に一貫して携わるようになった。また日本グランプリで活躍したレース車両の開発にも参加し、スカイライン(S54B)の設計にも従事している。1966年にプリンス自動車と日産自動車が合併し、スカイラインとブルーバードの部品を共通化することになり、足回りの共通設計を担当。そして小型大衆車のFF化の動きが進む中で、プレーリー(M10)とマーチ(K10)の設計・開発にもかかわった。

スカイライン開発主管として 走りのスカイライン復活目指す

スカイラインの開発主管(責任者)に就いたのは1984



伊藤氏が、富士精密工業に入社するきっかけとなったという初代プリンススカイライン(ALSI)



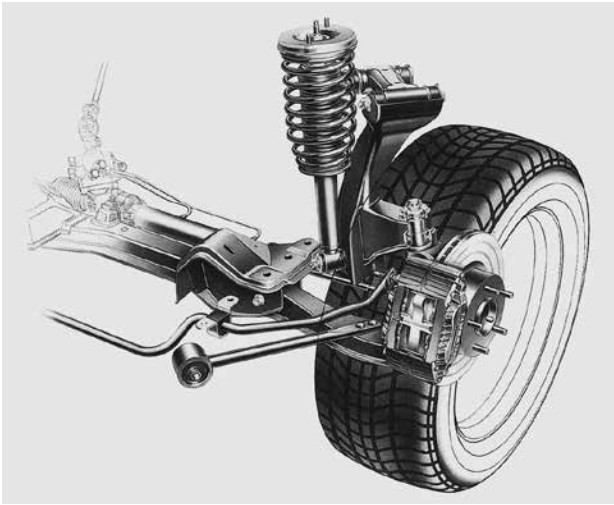
R32スカイラインラインオフ式で中川良一氏(左から2人目)、田中次郎氏(左端)、櫻井眞一郎氏(右端)らと

年の暮れで、病に倒れた櫻井氏の跡を急遽継ぐことになった。7代目スカイライン(R31)の運輸省届け出の直前、開発の最終段階だった。スカイラインは代を重ねるごとに大きく豪華になり、1980年代に入り、販売台数も頭打ち、伸び悩みに直面していた。R31も同様に、ユーザーからはスカイラインの原点に戻ってほしい、との声が寄せられた。

その後伊藤氏はR31に続き8代目のスカイライン(R32)の主管を務めるにあたり、プロダクトマーケティング活動を実施して、市場の動向やユーザーの声をリサーチ。その結果なども踏まえながら、当初から念頭にあった「走りのスカイラインの復活」を前面に掲げ、ボディサイズとデザイン、エンジン、足回りなどあらゆる要素にこだわり、すべてを一新した。また、かつて日本グランプリで活躍した「GT-R」をR32に設定し、レース活動で他車を凌駕することを目指した。

走行性能向上へ新技術導入

R32の開発にあたって、エクステリア・デザインでは歴代スカイライン伝統のサーフィンラインやリアの丸目4灯ランプにこだわりながら、走りをイメージできるコンパクトで引き締まった造形を目指した。同時にボディを軽量・高剛性とするため、高張力鋼板などの採用を積極的に進めた。足回りでは、すでに導入済みだったリヤマルチリンクサスペンションに加え、フロントマルチリンクを採用、新しい四輪駆動システム(アテサETS)を研究部門とともに完成させ、採用した。エンジンは直列6気筒のRBエンジンのレスポンスを向上させるなど改良を進めた。さらにGT-Rの開発にあたっては2.6リッターターボのRB26DETTを新



リアに加えフロントにもマルチリンクを採用し、走行性能を高めた



サスペンションの開発を目的に試作されたサスペンション・テスト・ベッド

設計し、電子制御トルクスプリット 4WDを組み合わせて走行性能をさらに高めた。

組織風土を変革、自由にものの言える現場組織に

R32スカイラインとGT-Rの開発目標として伊藤氏は、「走りのスカイラインを復活させる」という「明快なコンセプト」、ターゲットを絞るなど「選択と集中」、



ドイツでの走行テストで自らスカイラインGT-Rのハンドルを握った伊藤氏

他車を凌駕するという「高い志と本物志向」、の3点を開発スタッフに強くアピールしたが、さらに開発現場においては「組織や職位を越えて本音のクルマづくりをしよう」、とも訴えた。当時、開発現場においては、エンジン、シャシー、デザインなど開発部門ごとの縦割り主義、技術員と技能員、管理職と現場などの間に垣根があった。

伊藤氏はこうしたものを取り払い、自由にものと言える雰囲気、他部門がデザインにも口出しできる、といった風通しの良い組織をつくった。時あたかも開発部門では「1990年までに足回りで世界を目指そう」という901活動がシャシー設計部門で始まっており、伊藤氏はこれと呼応しながら、性能レベルと完成度の高い「走りのスカイライン」実現に奔走した。

日本車で初めてニュルブルクリンクで開発テスト

GT-Rの熟成においては、日本車では初めて、ドイツのニュルブルクリンクで開発テストを実施した。エンジンの出力目標300馬力を達成し、これを受け止める足回りとしてアテーサETS(4輪駆動システム)を搭載していたが、901活動の目標である市販車で「世界一」を証明できる目標タイムをクリアすること。当初は不具合の連続だったが、現場でスタッフが一丸となって一つひとつ現地で解決し、半年後には目標タイムをクリアすることに至った。

進化を続け、日本を代表する高性能車の名声

こうした積み上げにより、R32スカイラインは市場で高く評価されるとともに、GT-Rは国内のツーリングカーレースで他車を圧倒し、連戦連勝を続けることで、スカイラインの名声を改めて高めることになった。さらにスカイラインとGT-Rはその後もR33、R34と進化を果たし、「日本のスポーツカー＝スカイライン」の名声が受け継がれてきた。

またGT-Rは「スカイライン」の冠こそ外されはしたが、世界トップクラスのスポーツカーとしてアメリカ、ヨーロッパで日本を代表する高性能車として認知されている。近年の日産GT-Rの源流ともいえるスカイライン復活の礎をつくったのがR32であり、開発責任者として組織をまとめ上げた伊藤氏の功績によるところが大きい。

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)



ツーリングカーレースで圧勝を続けた R32スカイラインGT-R(左)とその心臓部のRB26DETT(右)



内装にも伊藤氏のこだわりが強く表れた R32スカイライン。左はGT-Rのインパネ、右はクーペGTs-t typeMのシート



GT-Rだけでなく市販量産モデルも走りにこだわった(4ドアセダン GTs-t typeM)



オーテックジャパンで櫻井眞一郎氏(左)、S54Bスカイラインと



プリンス&スカイラインミュージアム開所式で主催の岡谷市とスカイラインオーナーズクラブの関係者らと(伊藤氏は左から4人目)



日本グランプリでスカイラインを連戦連勝に導いたファクトリーチーム監督の青地康夫氏(左)と村山工場お別れ走行会で

2025 日本自動車殿堂 歴史遺産車

2025 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.



SUMINOE フライングフェザー(1954年)
SUMINOE FLYING FEATHER



UDトラックス ミンセイ 6TW12(1960年)
UD TRUCKS MINSEI 6TW12



ダイハツ シャレード(1977年)
DAIHATSU CHARADE



2025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

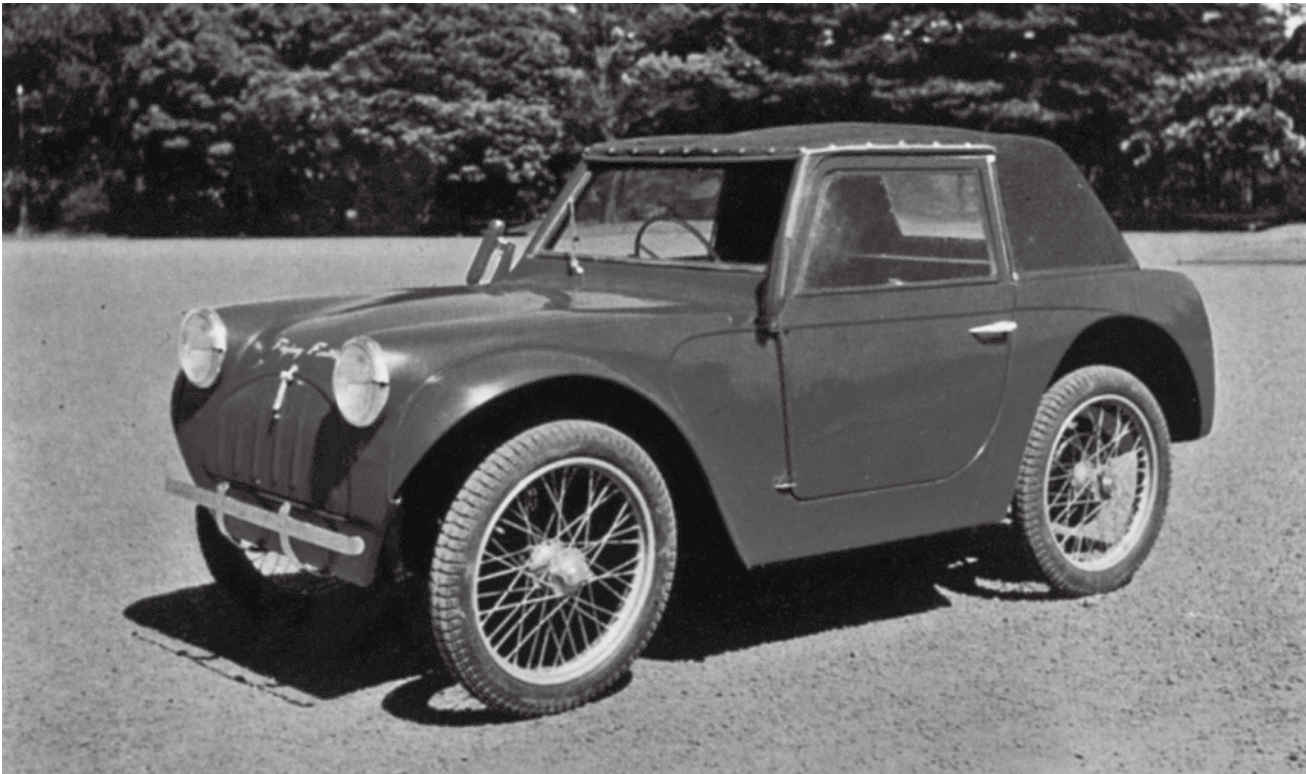
Cars that blazed the trail in the history of Japanese automobiles are selected,
registered at the Hall of Fame and are to be widely conveyed to the next generation.

SUMINOE フライングフェザー

SUMINOE FLYING FEATHER



FLYING FEATHER



戦後の国産自動車黎明期に軽自動車規格として 1954 年に登場したフライングフェザー。デザインや室内について、当時の資料には「ボディ・スタイルは時代感覚を入念に研究して構成されたもので、座席空間は十分のゆとり」であると紹介されている。試作車より居住性は高められているが、車重は 400kg 程度におさえられていた。

フライングフェザー(1954年)主要諸元

全長	2767mm	型式	FF
全幅	1296mm	エンジン型式	—（住江製作所製）
全高	1300mm	駆動方式	後輪駆動
ホイールベース	1900mm	エンジン	4 サイクル空冷 90° V型 2 気筒ガソリン
トレッド（前）	1106mm	ボア×ストローク	60×62mm
（後）	1110mm	総排気量	350cc
車両重量	425kg	圧縮比	6.0
タイヤサイズ	3.25×19 4プライ	最高出力	12.5馬力/4500rpm
最小回転半径	4.0m	最大トルク	2.2kgm/2500rpm
最高速度	60km/h	変速機	前進3段・後退1段/手動式
乗車定員	2名	価	格
登坂能力	1/5		—

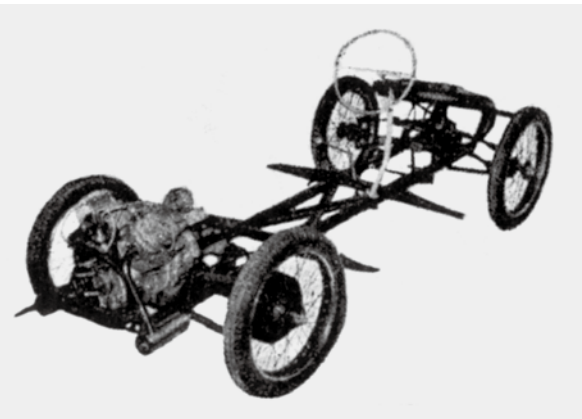


写真は 1951（昭和 26）年に撮影された試作車で、運転席にいたのは片山豊。初期の試作車は車重僅か 250kg であったという。



X メンバーで補強したハシゴ型フレームに、三枚ばねを用いた四輪独立懸架と、ばね下重量軽減のためスポークホイールを採用していた。ブレーキは後輪のみであった。

フライングフェザーの室内。座席は前後の調節や取り外しが可能で、座席をひとつ外せば荷物も運べると説明されている。



フライングフェザーは戦後間もない時期に元日産自動車社員の富谷龍一により設計され、住江製作所で製造された軽自動車である。設計開始は富谷が大森にあった住江織物(後のSUMINOE)の子会社である住江製作所に移った1949(昭和24)年から始まる。当時通産省では国民車構想が検討されており、住江製作所のフライングフェザー製造の申し出は、国民車構想のテストケースとして受け止められていた。

■構想

フライングフェザーの構想は、戦前から日産自動車の社員であった片山豊と富谷龍一の会話から始まった。昼休みに横浜港を悠々と飛び回るカモメを見ながら、「こんな風に軽々と飛ぶように走れる小型自動車があるといいな」、という片山のつぶやきが発端だったという。戦後になって片山は富谷を訪ね、あの構想を実現しようと焚きつけたところ、富谷は手近な紙にすらすらとスケッチを描き始めた。それは、ホイールを四隅に配置し、エンジンをリアに置いた二座席の屋根のない極めてシンプルでスポーティな車だった。このような実験的な車はとても日産では作れそうもないとみて、片山は住江織物の子会社である住江製作所にこの軽自動車の製造を持ちかけた。当時、住江製作所は富谷デザインのダットサン・スリフトのボディを受託生産していたが、戦後の復興を斬新な事業で乗り切りたいという希望からこれを受け入れ、十数人のエンジニアを富谷の下に手配した。

■量産モデル

フライングフェザーの1950年の1号機から、5台の試作車を経た1953年の最終試作車(市販車とほぼ同じ)は、X型メンバーで補強したハシゴ型フレームを持つシャシーに、サスペンションは前後とも横置き of 三枚ばねによる四輪独立懸架で、富谷設計の350ccエンジンをリアに備え、ブレーキはワイヤ駆動のリア系統だけという極めてシンプルなレイアウトであった。前輪にはボールジョイントが用いられ、後輪のハーフシャ

フトにはそれぞれ2組のUジョイントとスライドスプラインを持ち、この時代にしては極めて進んだ設計であった。タイヤは四輪とも3.25×19の4プライのオートバイ用で、ステアリングはギヤ比9.0のラックアンドピニオン式で最小回転半径は4mと公表されている。エンジンは12.5馬力であり、当時の国産自動車用エンジンでリッター当たり30馬力を超えたのはこのエンジンが最初といわれている。試作車ではプッシュロッドを介したキックスタートであったが、最終生産型ではセルモーターが装備された。クラッチは乾燥単板式で、ギアボックスは当時のダットサンのものを流用した前進3段後進1段で、後輪にウォームドライブでつながっていた。生産型のボディは試作車と大幅に異なり、左右ドアと幌が付き、ウインドシールドからドア周りにフレームが追加されたため幌もしっかり張れるようになった。シートは鋼管でフレームを組み、これに綿バイアスのベルトを張り、フェルトを充填したビニールレザーで覆ったもので、取り外すことも可能だった。

■全日本自動車ショウ・市販

このようにして実現したフライングフェザーは、1953年に上野公園で開催された全日本自動車ショウの予行で初めて展示され、翌1954年の第一回全日本自動車ショウで一般公開された。フライングフェザーは設計者富谷龍一の「最少の資材と燃料で事足りる自動車を」という思想を具現化したもので、その設計には数多くの新機軸を包含し、時代の先端を行くものも多かったが、当時の日本では、適正な発展が望めないまま約200台の生産をもって終了となった。

富谷の構想は時代の先を走りすぎた面もあり、商業的な成功には至らないまま製造中止となったが、その構想と先進性は1960年代に一大ブームとなった軽自動車の嚆矢といえるもので、日本の歴史遺産車としてふさわしいものである。

（日本自動車殿堂 研究・選考会議）



2025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.

UDトラックス ミンセイ6TW12

UD TRUCKS MINSEI 6TW12

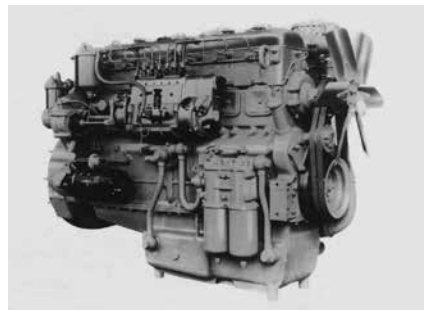
ミンセイ6TW
大型重トラック



1958年2月に登場したミンセイ6TW型は、デフが2つの後輪2軸駆動車で、日本初の10.5トン積の大型トラックであった。その後1960年6月に11トン積の6TW12が登場、当時わが国最大の大型トラックであった。

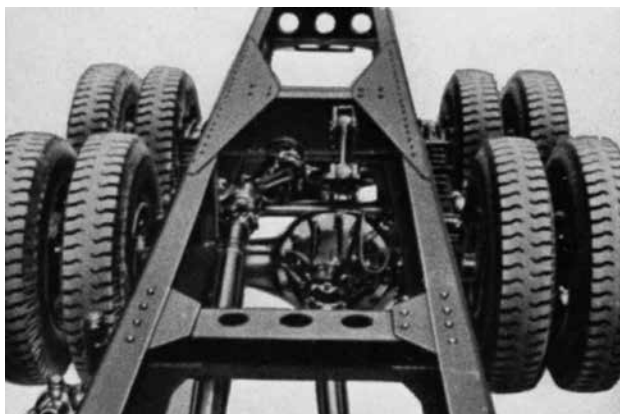
ミンセイ6TW12(1960年)主要諸元

全長	9690mm	型 式	6TW12
全幅	2490mm	エンジン型式	UD6型
全高	2640mm	駆動方式	後輪2軸駆動(6×4)
ホイールベース	5100mm	エンジン	2サイクル水冷6気筒ディーゼル
トレッド(前)	1847mm	ボア×ストローク	110mm×130mm
(後)	1880mm	総排気量	7413cc
車両重量	8280kg	圧縮比	16:1
最大積載量	11000kg	最大出力	230PS/2000rpm
タイヤサイズ	900-20-14PR	最大トルク	90Kgm/1300rpm
最小回転半径	10000mm	エンジン重量	880kg
最高速度	79km/h(スタンダード) 84km/h(オプションル)	変速機	前進5段、後進1段
登坂能力	(sinθ)0.25(スタンダード)	トランスファー	高速/低速2段



KD型エンジンの後継となる、自社開発によるUD6型2サイクルディーゼルエンジン。UDとはユニフロー・スカベンジング・ディーゼルエンジン(Uniflow-scavenging Diesel-engine)の頭文字である。

ミンセイ6TW12の運転席まわり。室内にある3つのレバーは、右から前進5段の主変速機用、中央は高速/低速2段の副変速機用、左はデフロック用のもの。



ミンセイ6TW12の後輪2軸駆動部分。2つのデフを持ち、プロペラシャフトも2本に分かれている複雑な伝達構造であった。1964年11月に他社から同種の後輪2軸駆動車が出るまで、国内の後輪2軸駆動大型トラックはこの6TW12のみであった。

■後輪2軸駆動車の開発に取り組む

終戦から10年ほど経った昭和30年代初頭、日本はすでに高度成長時代の入り口に差し掛かっており、各地で道路や河川の整備、大きなビルやダム等の公共建造物の建設が進められていた。その頃、民生デイゼル工業(後のUDトラックス)では社長の後藤敬義からも後輪2軸車の開発が示唆されており、ミンセイ6TW型の開発が始まった。

しかし、当時はまだ国中の道路状況が悪く、このような強力な大型トラックが売れるのか、またその使われ方もわからず関係者は心配していたという。

■高速重トラックの誕生

1955(昭和30)年5月、UD6型エンジンを発売。大型バスにはすでに搭載されていたが、トラックでもその強力な馬力数による重積載かつ高速走行を可能にという開発のコンセプトがあったようで、6TW型の試験車5台が完成する。そして1956年着工の黒部ダム建設工事で使用されていたベンツの大型トラックと発売前の6TW型を比較し、その結果、同等の性能であることが確認された。

民生デイゼル工業は1957年10月、高速重トラックと銘打った10.5トン積 後輪2軸駆動(6×4)の6TW10を完成、1958年2月、いざ発売してみると注文が殺到し、1960年6月には積載量を11トンに増トンした超大型6TW12に発展。当時、国産の後輪2軸駆動車は他になく、しかも最高速度90km/h級は当時の4~5トントラックよりも高速で、まさに高速重トラックの名に恥じないものであった。

ちなみに他3社の同種の後輪2軸駆動車は、しばらく遅れて1964年11月から1969年5月に発売されており、民生デイゼル工業は他社に数年先駆けて高速の超大型トラックを発売していたことになる。

■軽量コンパクトな2サイクルエンジン

6TW12に搭載しているUD6型エンジンは、スーパーチャージャーと頭上排気弁によるユニフロー掃気の自社開発2サイクルディーゼルで、コンパクトな外形は6気筒230馬力にもかかわらず900kg以下に抑えられ、馬力当たり重量3.82kg/psは国内トップレベルであった。また、2サイクルディーゼルの特徴的な排気音は、当時巷では「ジェットエンジンを積んでいる」と噂された。

変速機はオーバードライブ付5段ミッションと高速、低速2段の副変速機(トランスファー)を備え、併用で前進10段として使うことができた。これにより機関が2サイクルであるための狭い使用回転域を十分補っていた。

また、トランスファーには非常用としてデフロック装置も備えており、その優れた駆動性能と走破性能は、パワーのUDというイメージを決定づけたといえるトラックで、まさに当時のフラッグシップともいえるモデルであった。

2サイクル機関は燃費、騒音などの点で不利な面もあったが、民生デイゼル工業/日産ディーゼル工業は、1970年代半ばまで小型軽量・高出力などの特徴を持つ国産大型車唯一の2サイクルエンジンを採用、その集大成ともいえる6TW12は、11トンの積載量を誇り、人気を博したのである。

高度成長期の初期段階、一般道路も高速道路も未発達の当時の日本において、物流の長距離高速移動と大量輸送がおとずれることを念頭に置いて開発され、各地で活躍した後輪2軸駆動の超大型高速トラック ミンセイ6TW12は、歴史遺産車としてふさわしい1台である。

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)

資料協力: UDトラックス株式会社



2025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 シャレード

DAIHATSU CHARADE



約5.2mの中に「広くて」「小さい」「快適な」「経済車」を謳ったシャレード。相反する諸条件をシャレード（謎解き）という名前通りに成立させた。

ダイハツ シャレード XTE(1977年)主要諸元

全長	3460mm	型式	G10-GMG
全幅	1510mm	エンジン型式	CB
全高	1360mm	駆動方式	前輪駆動
ホイールベース	2300mm	エンジン	直列3気筒OHC
トレッド(前)	1300mm	ボア×ストローク	76×73mm
(後)	1280mm	総排気量	993cc
車両重量	660kg	圧縮比	8.7
乗車定員	5名	最高出力	55ps/5500rpm
最高速度	—km/h	最大トルク	7.8kg-m/2800rpm
登坂能力	(tanθ)0.48		
		変速機	前進4段/手動
最小回転半径	4.6m	価	79.2万円
タイヤサイズ	155/SR12		(大阪地区標準現金価格)



限られた寸法の中、理想の排気量を追求して1気筒約330ccで経済性と高性能を両立させた世界初の4サイクル3気筒CB型エンジン。



信号の確認がしやすい前傾ウインドを採用。運転席まわりは簡素ながらもメーターやスイッチ等は機能的に配置されていた。



当時の欧州製大衆車の基準であった約5.2mの車体に、コンパクトながらもゆったりと座れる空間が確保されている室内（写真はXGE）。

1970年代、世界中の自動車を取り巻く課題は、排出ガス規制・低燃費・安全性が3本柱であったが、ルノー5を筆頭にフォルクスワーゲンゴルフ、プジョー104、フィアット127等、欧州ではそれに適合したコンパクトなボディながらも十分な室内空間、優れた経済性と高い走行性能を備えた小型車が台頭し始めていた。

■5mカー、シャレードの登場

1977(昭和52)年10月4日、ダイハツは「広くて 小さい 快適な経済車」のシャレード（謎解きの意）を発表、同年10月末からの第22回東京モーターショーで披露された。ボディサイズをコンパクトな約5.2mにまとめ、630～660kgの軽い車体に1300ccクラスの走りと軽自動車並みの低燃費を実現し、昭和53年度排出ガス規制もクリアしたFFの5ドア・ハッチバックスタイルであった。横置に搭載されたバランスシャフト付の993ccエンジンは、4サイクル量産エンジンでは世界初の3気筒であった。3気筒エンジンを横置にすることで4気筒の横置よりもエンジンルームの容量を抑えられ、同時にゆったりした居住空間の実現にも寄与した。

小さいながらも多くの特徴を持ったシャレードは、モーターショー会期中の11月1日に全国一斉発売となり、幅広い車種構成と購入しやすい価格で国内大衆車市場の新たな分野を開拓していった。

■開発の思想

開発にあたっては、資源に乏しい日本において省資源・省エネルギー・省スペースの追求は不可避であり、
①家族が快適にドライブできる広い室内空間と走行性能
②狭い市街地で取り回しの楽なコンパクトなボディ
③限りある資源や環境への考慮を3本柱にしたという。

■開発の過程

原点である低燃費・省資源・低公害という3つの思想からの開発が始まった。なお、開発の中で1気筒あたり330ccの排気量が出力・燃費ともに最良であるこ

とが判明し、1000ccクラスには3気筒が最適であるとの結論を得て開発を進めていった。3気筒の課題である振動についても独自のバランスシャフト技術で対応し、振動・騒音等の面でも、総合性能ではV型6気筒や直列4気筒エンジンよりも優れていたという。経済性では、排出ガス規制をクリアしながらも軽自動車並みの燃費(10モード燃費19km/L、60km定値走行燃費25～27km/L)でかつ低廉な維持費。1300cc並みの走行性能、抜群の登坂力と粘りのある低速性能など、相反する課題を技術陣は一つひとつ解決していった。

広さに関しては、身長175cmの人がゆったり座れる広い室内を目指し、活用の多様性を考慮して5ドアハッチバックを選定。

サイズに関しては、小回りが利き、駐車スペースを取らず運転のしやすいコンパクトさを探求。同時に安全面での配慮として死角の少ない広い視界、快適性では、静かな室内、ソフトな乗り心地等を追求。外観は豊かな丸味を帯びたスタイリングを模索した。

■与えた影響

小さいながらもそれらの特徴が認められ、発売同年に「77カー・オブ・ザ・イヤー」を受賞している。約1年後の1978(昭和53)年9月、Jラインのサイドウインドウとマリンウインドウを採用した3ドアクーペを発売し、新たな顧客層を開拓した。また、翌1979(昭和54)年からはそのフレキシブルな走行性能と耐久性を実証すべく、モンテカルロ・ラリーやサファリ・ラリー等の国際格式ラリーにも出場し、優れた成績を残している。

近年は小型車に4サイクル3気筒エンジンが広く採用されつつあるが、シャレードは、近年の小型車にも通用する「広くて 小さい 快適な経済車」の先駆者であり、歴史遺産車としてふさわしいクルマである。

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)

資料協力：ダイハツ工業株式会社



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（国産乗用車）

Japan Automotive Hall of Fame JAHAFA 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.

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



日本自動車殿堂 カーオブザイヤー

ホンダ N-ONE e: HONDA N-ONE e:

この年次に発売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-ONE e: が選定されました

日常生活に安心な軽EVとして十分な航続距離
レトロとモダンを融合した優れたデザインイメージ
軽自動車枠ながら安全運転支援機能を充実

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いたします



日本自動車殿堂 インポートカーオブザイヤー

フォルクスワーゲン ID.Buzz VOLKSWAGEN ID.Buzz

この年次に発売された輸入乗用車のなかで
最も優れた乗用車として
フォルクスワーゲン ID.Buzz が選定されました

オリジナルワーゲンバスをEVでオマージュ
フラットで広い車内空間と多彩なシートアレンジ
多人数が乗車可能なミニバンEV

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
インポーターの栄誉をたたえ表彰いたします





2025~2026
CAR DESIGN OF THE YEAR

日本自動車殿堂 カーデザインオブザイヤー

ホンダ プレリュード

HONDA PRELUDE

この年次に発売された国産乗用車のなかで
最も優れたデザインの車として
ホンダ プレリュードが選定されました

近未来を感じさせる新スポーティクーペ
低くてシャープなフロントノーズと流麗な造形
広くて実用的な空間と洗練されたインテリアデザイン

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栄誉をたたえ表彰いたします



2025~2026
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

サイクリスト対応歩行者保護エアバッグ: SUBARU フォレスター

Pedestrian protection airbags also compatible with cyclists : SUBARU FORESTER

この年次に発売された国産乗用車のなかで
最も優れた技術として
サイクリスト対応歩行者保護エアバッグ: SUBARU フォレスターが選定されました

世界初のサイクリスト対応エアバッグを実用化
エアバッグの展開領域をAピラー後方まで拡大
死亡交通事故ゼロへの取り組みをさらに進化

数々の優れた特徴をそなえたシステムです
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いたします

