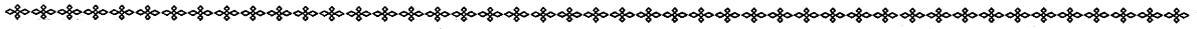
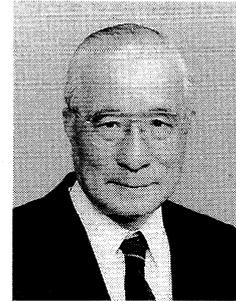


インタビュー：渡辺 顕一氏（元日本電子機器(株)常務取締役）  
時：平成8年11月22日 於：田中次郎氏邸



## プロフィール

大正6年（1917年） 東京に生まれる  
昭和14年3月 東京工業大学機械工学科卒業  
昭和14年4月 立川飛行機株式会社入社  
昭和14年10月 陸軍第一期技術候補生（短現）入隊  
昭和20年9月 立川飛行機株式会社に再入社  
昭和22年6月 東京電気自動車株式会社を分離設立により移籍  
昭和27年11月 プリンス自動車工業株式会社と改称  
昭和28年7月 同社技術部長  
昭和29年4月 富士精密工業株式会社と合併  
昭和36年2月 プリンス自動車工業株式会社と改称  
昭和41年8月 日産自動車株式会社と合併  
昭和44年11月 取締役就任  
昭和52年6月 常務取締役就任（第2車両設計部、実験部、造形部等を担当）  
昭和54年6月 専務取締役就任（設計部門管掌他）  
昭和58年6月 日産自動車株式会社退社  
日産ディーゼル工業株式会社副社長就任  
昭和60年6月 同社顧問就任  
昭和64年6月 同社退社  
現 在 日産自動車株式会社社友



## 主な公職・団体職

(株)日本自動車協会理事、(株)自動車技術会担当理事、(株)日本機械学会評議員  
(株)日本自動車工業会技術管理委員会委員等を歴任

## 主な栄誉

昭和33年4月 自動車技術会賞受賞  
昭和61年5月 自動車技術会名誉会員  
昭和61年11月 自動車技術会技術貢献賞受賞

## 主な業績

戦前陸軍の新型飛行機の開発に従事していた氏は戦後の混乱期のなかから、「たま」電気自動車という優れたEVを開発した。その後、歴代のプリンス車を始め多くの車両の開発に携わり、スカイライン、同GT、グロリア、チェリー（パルサー）、ご料車ロイヤル、プレーリー等の名車、あるいは世に先駆けたユニークな車を産み出した。この過程で、その後一般的になったフルキャブオーバー構造、小型6気筒エンジン、ウォーニングランプシステム等の新技術を進んで実用化してきた。またレースの世界でもR380により国際速度記録を樹立し、日本グランプリレースではR381、R382を活躍させた。このように日本の自動車技術の水準を押し上げる一方で自技会の財政の健全化、業務制度の充実などにも力を尽くし、その後の自技会活動の発展の基を築いた。

## ▶田中次郎氏インタビュー概要◀

### 1. 戦前の航空機開発（陸軍および立川飛行機にて）

氏は元来飛行機好きで、大学卒業後立川飛行機株式会社に入社したが、まもなく陸軍に籍が移った。軍では試作エンジンの審査、エンジン艤装を担当し、ペーパーロックの問題などとも取り組み、当時の陸軍の試作機にはすべて立ち合った。また立川飛行機にもどって、プレッシャーキャビン付きの高高度遠距離偵察爆撃機「キ74」の開発に従事したが、試験飛行中胴体着陸の経験もした。

### 2. 戦後の混乱期の電気自動車開発

立川飛行機の約200人程の人が別の会社を作り、「たま」電気自動車をつくることになった。当時は資材が割当制で、性能試験の結果でこの割当量が決まるため各社とも懸命に開発を行った。「たま」電気自動車は日立製のモーターと湯浅電池が新たに開発した高性能電池を使い、また電池の特性を熟知していたことなどから、他社車を圧倒する成績を示した。木炭車が横行する当時この高性能EVは評判が高く、東京・大阪・名古屋のタクシーにひろく使われた。しかし朝鮮戦争が始まり鉛の価格が急騰し、一方ガソリンが出回り始めると、電気自動車の生産は続けられなくなった。

### 3. ガソリン車の開発

立川飛行機はエンジンを作っていなかったため、中島飛行機の系統の富士精密工業にエンジンの開発を依頼し、そのエンジンを搭載するための乗用車とトラックを約10人の設計陣で1年で完成した。この車では、フラッシャーランプ、ワーニングランプ、リモコンシフト、キックアップ付きフレーム、シンクロTMなど他社が採用していない技術を採用した。エンジンが他社より大きくトラックは積載量が多いことからこれらの車は市場で好評を得た。ただ市場での不具合もあり、この経験はその後の開発に役だった。

### 4. スカイライン・スカイラインGT

スカイラインと命名された2代目の車はドデオンアクスルとテールフィンを装備し、昭和32年8月東宝劇場を借りきって発表し大変な評判になった。昭和39年発表のスカイラインGTはコルチナロータスの馬力荷重を意識して6気筒エンジンを搭載するためホイールベースを200mm延長し、レースで大活躍した。昭和44年にはDOHCエンジンのGTRを発表している。

### 5. R380

ブラバムBT8をモデルとしたプロト車であるが、谷田部テストコースで速度記録に挑戦し、国際記録を樹立した。レースはその後分割型スポイラー付きR381、V12気筒エンジンのR382と発展し、グランプリレースで活躍したが、排気清浄化技術開発の優先度が高まりレースから撤退した。

### 6. ご料車ロイヤル

宮内庁と外務省に納入したロイヤルは、ボディフレームを亜鉛メッキで腐食を防ぎ、ブレーキ系統、電気系統等を2重とし絶対故障しないように作り、低速で2時間程運転してもオーバーヒートせず、またシートには静電気が起きない等の要求を満たした設計の車で30年以上お使いいただいている。

### 7. プリンズ開発陣の風土

プリンズの開発の風土として、新技術への積極的取り組みがあった。フルキャブオーバートラック、トラックのFr独立懸架、バンのはねあげ式リヤドアなどもその例である。また実験の機器、設備を自分達で作る事も一般的で、学歴による身分の差は無く、技術上の論争はあっても、本当は仲が良くチームワーク作りができていた。また開発の仕事は「もの」に教わるのだとの現物中心主義が徹底していて、実験部隊は、ユーザーの視点から実験車の不具合をすべて抽出し、設計はこれにすべて回答していた。時には実験員が直接図面の修正をすることすらあった。

### 8. 自技会との関係

会計の担当理事として、自技会の退職金制度の改訂など財政建て直しを進める一方、総務担当理事としても、他の自技会役員方と協力しつつ会員サービス、表彰制度等の充実を計ってきた。

## 6-9 キ74から「たま」電気自動車、歴代プリンス車の開発

### 田中次郎氏

**事務局** きょうはお忙しい中をお集まりいただきまして、ありがとうございました。かねてご案内のとりの趣旨に基づきまして、自動車技術とはこんなに素晴らしいものだということ、あるいは若い人たちが正しく自動車の歴史を認識できるようにということで、このインタビューの活動を進めているわけでございます。

私のお聞きしましたところでは、渡辺様は昭和25年ごろから田中様とお仕事を一緒にしていらっしゃるということで、非常に親しいお間柄とお聞きしております。したがって、きょうは「たま」電気自動車の話を初め、興味深いお話を聞けるものと期待しておりますので、よろしくお願いいたします。

**渡辺** それでは田中さんが大学を卒業したころから始めさせていただきます。

戦後の自動車産業の発展には、戦時中の航空機技術者が多大の寄与をしたと思いますが、田中さんは大学卒業後、立川飛行機に入社され、その後陸軍の航空機関係のお仕事に就かれておりますので、まず戦時中の航空機関係のお仕事についてお話を伺いたいと思います。

**田中** 私は、そもそもは中学時代から飛行機が好きで、飛行機をやろうとそのころから思っていたんです。そのころの飛行機友達に柴田南雄君という人がいて、ぼくの相棒で仲よくやっていたんですが、その人は、何と飛行機屋にならずに音楽家になって、文化功労者にまでなったのです。

ぼくは、そういうことで小さいときから飛行機が好きだったものですから、当然飛行機会社に入ろうということでおまして、昭和14年に東京工大を出たんです。ところが、昭和14年というのは非常におもしろい年でして、前の13年の人がほとんど飛行機会社に入ったものですから、日本全体として技術者が偏在するということだったと思うんですが。それで各会社に、大卒技術者の割り当てというのをやったんです。切符制度です。その結果、ぼくは立川飛行機という飛行機会社に大学2年のときから約束していたんですが、立川飛行機には機械も航空の人も切符がなかったんです。それでぼくは入れなくなったんです。同じように、その後トヨタの専務になった長谷川龍雄君も、約束しては入れなくなったので、二人ともやみの契約みたいなもので入ったんです。

あんな厳しいときになぜできたか、それは多分軍が裏で認めていたと思うんですが、二人とも大学院の学生ということにして学校に籍を置きながら、会社とは会社の重役と個人契約を、中では完全に社員なんですが、個人契約ということで入ったのです。

立川飛行機という会社に入ったのですが、その会社は石川島造船が、第一次世界大戦後に造船不況が起こって大変だったので、平和なときには造船はだめだということで、自動車と飛行機の会社を一つずつつくったんです。石川島の自動車は後に「いすゞ」自動車になっていったのですが、立川飛行機は「石川島飛行機製作所」と言ったのですが、私が入る少し前に「立川飛行機」と名前を変えました。そういう意味で、「いすゞ」とは同じルーツになっているわけです。

そのころ、当然のことですが、国民皆兵ですから兵隊に行かなければならんということです。それで昭和14年に陸軍の短期現役制度というのができまして、短期に将校にして、あとは技術で働けど。つまり鉄砲撃たないでいいから仕事をやりなさいという制度で、その第1期、全国から50名採ったのですが、その中に入りまして、10月に岐阜の各務原航空隊に教育ということで入って、入ったとたんに軍曹の資格ももらったのです。それから2カ月各務原にいまして、12月には東京の立川へ戻ってきて、立川の飛行場の西に陸軍航空技術研究所という、陸軍の飛行機の技術センターがありまして、そこへ配属になりました。

当時は非常に技術者が少なかったのですが、私が行った発動機の部には大卒の技術者が5人ぐらいしかいなかったですね。そこへぼくらが4~5人入っていきまして人員が倍増したのですが、私がやった

のは、一つは試作のエンジンの審査です。役所に入ったばかりの人間が審査なんて大げさなんです、それは民間の飛行機会社が試作したものを、軍との間の連絡役ですね。報告書を書いて、今度はこういうエンジンができて、こんなところが悪いですよという、要するに実験報告みたいなものを作っていました。

私がやったのは三菱のエンジン全部と、東京瓦斯電という会社のエンジンだったのですが、その二社のエンジン審査、もう一つは航空発動機の機装ということです。機装ってどういうのかというと、飛行機にエンジンを載せたときに冷却、潤滑系統、燃料系統、そんなものを機体に載せたときにどういう問題があるか、それを自分自身で実験・研究をやりなさいというもの、更に各社で新しい試作の飛行機をつくるわけですから、それをエンジン機装という立場から審査をする。実物の大きさの木型模型をつくりましてその中にエンジンを載せて、飛行機メーカーが見せるんですが、それを、このタンクの位置はどうだとかパイピングが細いんじゃないとか、ラジエーターの大きさがどうだとか、そういう仕事をやっていました。ですから、大学を出たばかりの青二才でしたが、やっている仕事は大変大きな仕事でした。そのころの技術者というのはみんなそうでした。失敗もしたけれども、とにかく全部軍ですから金は自由で、だから随分スケールの大きな仕事をやらせてもらいました。それですから、私は当時の陸軍の試作機に全部立ち会ったし、でき上がったときの試運転は私がやりました。

飛行機で一番難しいのは、一つはペーパーロックといって、地上に長く飛行機を置いておいて、離陸していきまると、燃料が暖かくなっているのが急に流れが速くなって燃料が蒸発してエンジンが止まっちゃうことです。それをペーパーロックというのですが、それをどうして防ぐかというようなこととか、燃料タンクを、翼の中にも胴体にも搭載しているのですが、それを切り替えていくのをうまくやりませんと、飛んでいるときにエンジンが止まってしまうんですね。いろいろありますが、そんなふうなことをやっていました。

私は昭和14年に入隊して、15年2月に中尉に任官しました。その後も立川の航空技術研究所にずっとおりました。それで今申し上げたような仕事をやっていて、その途中で、陸軍の編成で航空審査部という、飛行機を試験する審査部というのができて、そちらの方の部員を兼務していたのですが、昭和19年夏、終戦の1年前ですが、私のもとと籍のある立川飛行機が長距離爆撃機をやっております、それが多少発動機技術の点でうまくいかないということもあり、私が審査をした三菱の航空発動機がその飛行機に載っているということもありまして、「おまえ、会社に帰ってその仕事をやりなさい」ということになって、ちょうど終戦1年前に会社に帰りました。

それはキ74という飛行機なんですが、遠距離の偵察爆撃機で、航続距離でいうと8,000kmぐらい飛ぶんですね。そのころの陸軍の爆撃機はせいぜい3,000~4,000kmですが、その倍ぐらい飛ぶ。高度が1万2,000mという高高度を飛べるようにするというので、乗員室をプレッシャーキャビンにしました。今の旅客機はみんなプレッシャーキャビンで平服を着ているのですが、そのころの軍用機は高いところへ行くときはみんな酸素マスクをつけて飛んでいたんです。それをマスクも何もつけないで、しかも長時間飛べる。

当時立川飛行機が、航続距離で世界記録をつくったA26という飛行機をつくったんです。A26のいわれは何かというと、昭和15年だったと思うんですが、日本で紀元2600年というのがひとつのエポックになっていまして、そのときに国が2600年記念式典をやったのです。それを祝って、朝日新聞が紀

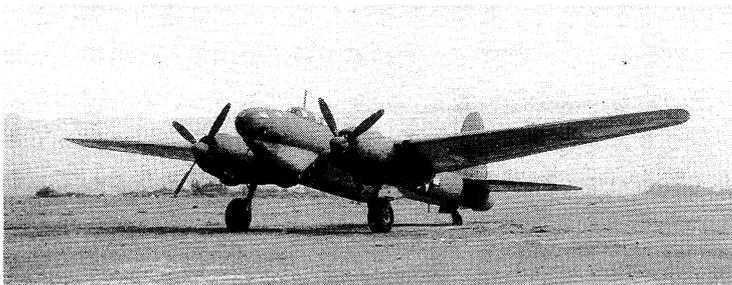


写真1 長距離爆撃機 キ74

元2600年記念の長距離飛行機をつくって外国に親善飛行をやるよというねらいでやったんです。ところが戦争になって、それは実際にはできなかったんですが、Aは朝日、26は紀元2600年の意味です。その長距離飛行機をベースにして、先ほどお話ししたキ74をつくろうということです。

それで私が会社へ帰って、もちろん飛行機はでき上がっていたんですが、いろいろ不具合なことが多くて、一番大変だったのは排気タービン、つまりエンジンの排気でタービンを回して、高いところへ行ったときに吸入空気を圧縮して高高度の性能を上げようというんですが、この排気タービンというのはなかなかせ者で、日本ではどこの会社も結局できなかったのです。エンジンの排気を排気タービンを通すものですから、その排気が逃げるところで、タービンの外でまた燃えたりしまして、私が乗っているときにも一回、非常に機体の一部の温度が上がることが計測されて、降りてみたら、燃料パイプが燃えて、もう少しで燃料に火がつくというような事態になっていました。

試作機のことですから、ぼくが乗っていたときも一回不時着をしました。これは脚が出なくなったんですね。飛んでいて脚を出そうとしたけれども、飛行機の警報灯が脚が出ていないことを示している。脚を出すにはどうするかというと、普通は油圧で出すんですが、その油圧ポンプが壊れると出ないというんで、ハンドポンプを押したり、それから急降下して引き上げますと、そのイナーシャで出るとかいろいろありますが、結局出なくて、「着陸待て」って、地上から白いきれでカナが出て、しようがないから2時間ぐらい飛んでいるうちに燃料がなくなって不時着しました。そんなことがあったりしました。

**事務局** それはキ74に乗っていた時のことですか。

**田中** そうです。軍は何でこれを一生懸命やっていたかということ、B29がやってきて、日本はさんざん爆撃をやられていたわけで、この飛行機でサイパン爆撃をやるということだったんですね。

そういうことをやって、1年ぐらいで終戦になった。終戦になってから、たしか10月ぐらいだと思いますが、アメリカに、日本の各地から新しい飛行機を持っていくという作業がありまして、私は責任者じゃないですが、その一部をやったんです。その中の立川飛行機分を、甲府の飛行場へ行きまして、A26とキ74の2機種を米軍に、追浜まで飛ばしていきましました。追浜の飛行場から航空母艦に積んでアメリカへ持っていったようです。アメリカに着いたということはアメリカの雑誌に出ていますから、間違いはないです。

そんなことをやって、飛行機は終わっちゃったんです。

**渡辺** 戦後、飛行機会社は飛行機をつくれなくなったので、どうするかということになったわけですね。

**田中** これは立川飛行機に限らず、あらゆる飛行機会社、大きいのは三菱と中島ですが、日本にはたしか飛行機会社は12社ぐらいあったのです。これがみんな何をやるか迷ったわけですね。その大きな理由は、飛行機会社というのは、非常に大きな敷地を持っていて、建物も立派なものをたくさん持っていましたし、従業員も何万人と抱えていたんですね。これをどうするか。これだけの建物と人、あるいは技術屋を持っているということ。それから日本の産業が全部行き詰まった中で、特に戦争中に自動車がたくさん焼けまして、日本がこれからやっていくにはどうしても輸送が重要だということになっていました。そういう意味で占領軍、当時はGHQといったんですが、占領軍も、日本でトラックをつくることだけは許してやろうというような機運がありました。そんなことで、各飛行機会社とも自動車をやろうということになったのです。

私どもの場合には、立川飛行機は機体はつくっていたけれども、エンジンは作っていなかった。そういう意味で、自動車をつくるには中途半端な会社ではあったのですが、そのころ幸いというか、日本はガソリンは輸入ですからガソリンが全然なくて、日本の自動車は、バスは大体薪、乗用車は炭、薪や炭で自動車を動かしていたんです。ですから非常に非効率で、走り出す前に1時間ぐらい、薪に火をつけたり炭をおこしたりしてやっていた。一方、戦争が終わったものですから電気が非常に余っていることに気がついて、じゃ電気自動車をやろうということでやり出したんです。

それで、立川飛行機は飛行場のそばだということと、東京が一番近いという両方から、ほとんど大部分を米軍が占領しまして、そこで米軍用のいろいろな家具作りとか、一部自動車の修理もやっていました。そういう中で、米軍との交流も多少あったりしたせいもあると思うんですが、GHQから、年産でガソリン車500台、電気自動車500台という許可をもらったんです。それで、設計の人間は修理に役に立ちませんから、じゃ電気自動車をやろうということになって来ました。

幸いなことに、立川飛行機の子会社にオオタ自動車という自動車会社がありました。そのころ名前は高速機関工業とっていたと思います。そういう子会社があったということで、ぼくらはオオタへ行って図面を見せてもらっていろいろ勉強しました。しばらくの間は航空機用のジュラルミンとか木材などがあったものですから、それを使ってオオタ自動車のボディをつくっていました。それで、そのオオタをベースにした電気自動車をつくり出したんですね。それが電気自動車の起こりです。

**渡辺** 電気自動車製造の歴史を逐年でご説明いただきますが、いっと最初はEOT46Bというものです。

**田中** そうです。これは実験車というか研究車で、そのころは輸送が第一でしたから、乗用車よりはまずトラックということで、オオタのトラックを改造して、バッテリーをフレームの間に適当に並べて、日立からモーターを買ってきて取りつけたというような電気自動車の実験車が、昭和21年11月に完成したんです。それで性能試験とかをやりながら、本当の生産用をということでボディも全部作り直し、フレームも、ガソリン車のフレームだとばらばらにバッテリーが置いてあるだけなんです。ところが電気自動車というのは、ご承知のように充電してから何十キロか走るとバッテリーが上がっちゃうものですから、もう一度充電しなければならない。充電に時間がかかるので、走っているより充電している時間が長いというようなことが起こるわけです。そのころ、東京都内では結構バスに電気自動車が使われていたのですが、そのバスは、充電所に戻って行って、床下にバッテリーが入って

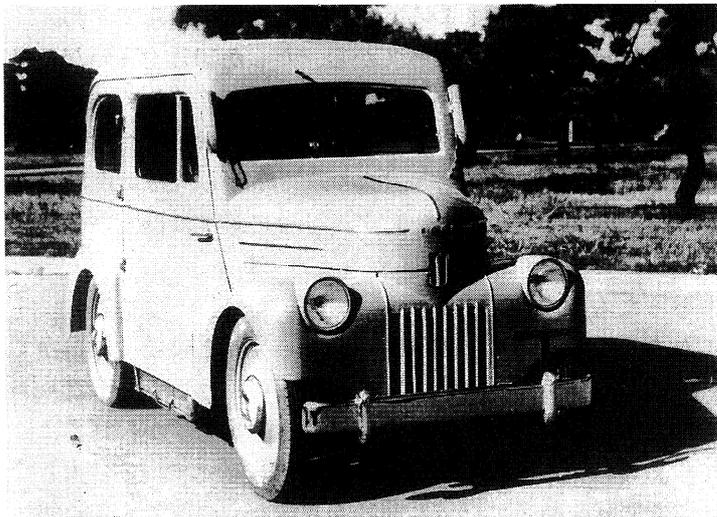


写真2 電気自動車 E4S-47

いまして、車がついていてごろごろと、バッテリーを引き出して、次の新しいバッテリーが入ってくるというような装置になっていましたので、これはいいと思って、それをそのまま車に使おうということで、バッテリーを鉄箱の中に入れて、フレームの真ん中に大きな箱をつかって、その箱の中にバッテリーを入れて、それを床下の横から引き出すという方式で、スタイルも今までのオオタの車と違う電気自動車を昭和22年の4月と5月に、トラックと乗用車を次々と完成しました。当時と

しては割合に新しいスタイルだったのではないかと思います。

**渡辺** バッテリーをカセットで出し入れするのは、大型プロのトラックのときにも同じ技術を使いましたね。

それで通産省主催で、電気自動車の資材の割り当てやなんかの関係で、性能試験をやっている会社に割り当てるといって競争があったわけです。第1回の性能試験が昭和23年3月にやられていますね。それで非常にいい成績を上げたと思います。私はまだこのころは会社に入っていませんでした。私は25年ですから。

**田中** これは、通産省が自動車の試験で、電気自動車はもちろんですが、その前にガソリン車の性能試験もやっていました。何のためかという、当時は資材が大変少ないものですから、鉄板とかあらゆる資材が割り当てだったんですね。その資材を割り当てるときに自動車の性能試験をやって、その性能試験の成績で、資材を割り当てるといって、相当厳しいものでした。それをもらわなければ会社がつぶれるわけですから、ガソリン車では日産でもトヨタでもいすゞでも性能試験は設計の連中がみんな目の色を変えてやっていました。ぼくらの場合も、電気自動車の競争相手は、日産もトヨタも、ガソリン車と違う会社を興して電気自動車をやっていたのです。トヨタは日本電装がやっていたのですが、私どもはニューカマーというか、初めて自動車界に乗り出したんですけれども、非常にうまくいったのは、日立にモーターを頼んだということが一つと、そのころ電気自動車のバッテリーはたいて

い湯浅だったのですが、湯浅が新しい電池を考案してくれたんです。

それはどういうのかというと、極板を非常に薄くする。バッテリーの極板を薄くすると、活物質が脱落しやすいので寿命が少ないわけですが、そのころガラスウールが出てきて、バッテリーの中にガラスウールを挟んで脱落しないように強く締め上げる。それまではセパレーターは木でできていたんですが、それをガラスウールを入れたりして極板を非常に薄くして、それによって同じ大きさで容量を上げる電池を湯浅がやり出したのです。

車の構造としてはそういうものを取り入れたということと、それから試験のときのノウハウですが、バッテリーというのは充放電を、例えば1,000回位やるのですが、充電を繰り返していくうちにだんだんそのバッテリーの容量は減っていくんです。じゃ、一番最初の新しいときが一番いいのかと、いやとそうじゃなくて、充電回数を何十回かやったところあたりが一番容量が多くて、それから下がっていくという特性があることを知りまして、ちょうどその電気容量がマキシマムになるように、充電した電池を使った。

もう一つは、試験を始める前に別のバッテリーでもって脚回りをどんどん回して、いわゆる暖機運転ですね。つまり抵抗を減らすようにしていった。その辺がぼくらのノウハウだったと思うんですが、そんなことをやったものですから大変好成績で、たしか13項目のうち12項目でトップになったんです。出したのは乗用車とトラックですが、乗用車の方は4人乗りの小さい、いわゆる当時のダットサン程度の大きさですが、1充電の走行距離が、私どもの乗用車は平均速度28.3km/hで96.3km走ったんです。そのころの一般常識は1充電で速度20~23km/hで50~60kmだったので、簡単にいえば倍ぐらい走ったんですね。トラックも500kg積みのトラックが平均速度21.6km/hで距離が92.8km、これも普通の常識の倍ぐらい走ったということになりまして、大変面目を施した。

表1 第1回電気自動車性能試験（昭和23年3月）

| 車両             | 平均速度      | 一充電走行距離 | 最高速度     |
|----------------|-----------|---------|----------|
| たま乗用車（4人乗り）    | 28.3km/h  | 96.3km  | 35.2km/h |
| 他社車一般          | 20~23km/h | 50~60km | 29km/h   |
| たまトラック（500kg積） | 26.1km/h  | 92.8km  | 31.6km/h |
| 他社車トラック一般      | 18~20km/h | 50km    | 27km/h   |

この試験はもう一回、同じ年の秋に箱根でやりました。第1回は大阪でやったのですが、第2回は箱根でやりまして、このときは今の小型の車以外に、当時でいう中型の乗用車を出しまして、これは何と231km走ったんです。予定では夕方終わって、みんなで宴会をやることになっていたんですが、宴会が始まったときにまだ走っていたということで12時間ぐらい走りまして、231kmという記録をつくりました。（第2回電気自動車性能試験にて、たま電気自動車EMS48は12時間20分走行し、一充電走行距離231.5kmと平均速度22.8km/hを記録した。）

そんなことで、自動車屋としても認められたし、資材もたくさんもらえたということで、会社が北多摩にありましたから「たま」という電気自動車ですが、非常に売れ行きがよかった。

売れ行きがよかった例ですが、そのころもうヤミの料理屋みたいなものがあつたんじゃないかと思うのですが、電気自動車のために赤坂あたりの料理屋が営業時間が1時間延びたというんですね。なぜかということ、先ほど申し上げたように木炭自動車でしたら、いざ帰ろうと思ってもすぐ来ないというので、みんな早く帰るということだったんですが、電気自動車はサッとやってくるということで。そのころは、私どもだけの電気自動車ではないのですが、大阪と東京と名古屋の3都市では、タクシーは一時はほとんど電気自動車だったです。台数は少ないですが、タクシーはほとんど電気自動車であつて、占められているという時代でした。

渡辺 49年型というのが一番最後だったと思うんですが、その電気自動車の初年には200kmぐらい走るということであつて……。

田中 中型200km、小型130kmでした。スピードでいうと中型55km/h、小型45km/h、そんな具合でしたね。今でいうとスカイラインぐらいの大きさが中型で、小型というは今でいう軽自動車ぐらい

表2 「たま」電気自動車の諸元

| 型式     | 全長      | ホイールベース | 最高速度   | 一充電走行距離 | 電動機       | 自重      | 乗員 |
|--------|---------|---------|--------|---------|-----------|---------|----|
| EMS-49 | 4,200mm | 2,400mm | 55km/h | 200km   | 6hp/80v   | 1,776kg | 5名 |
| E4S-49 | 3,650mm | 2,020mm | 45km/h | 130km   | 4.5hp/44v | 1,218kg | 4名 |

の大きさですね。そのころは、トヨベツトはちょっと大きかったですが、ダットサン、オースチンなんかもみんな小さかったですね。今の軽自動車ぐらいの大きさでしたね。

渡辺 電気自動車の生産台数は、私が入った25年ごろがマキシマムだったと思うんですが、22年に28台ですか……。

田中 今でいえばお笑い草みたいな台数だったけど、一番つくったのは昭和24年で397台。年間ですよ。(笑) さっき年間500台、GHQから許可をもらったと言いましたが、日本の自動車ってそんなもんだったんですね。うちの会社が月に、50台ぐらいつくったのが、そのぐらいが最大でしたね。

渡辺 50台生産するっていうんで、私なんか採用になったんです。(笑)

それから料理屋さんにタクシーが非常に人気があったというんですが、当時のお値段は幾らぐらいだったんですか。

田中 最初に売り出したのは24~25万ぐらいだったと思いますよ。今、軽自動車で幾らぐらいですか、50~60万ですかね。自動車の値段は2倍にしかなくなって。そのころは大卒の渡辺さんの給料は……。

渡辺 私の給料が6,300円でした。

田中 今は大卒の初任給は15万ぐらい？

事務局 そうですね、15万はいつていると思います。

渡辺 だから20倍以上でしょう。電気自動車はプレミアムがついて45万で売れたんだそうです。それで、25年の朝鮮事変で電気自動車の生産が中止になったわけですね。

表3 「たま」電気自動車の生産台数

|      | 昭和22年 | 昭和23年 | 昭和24年 | 昭和25年 | 昭和26年 | 合計     |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 生産台数 | 28台   | 270台  | 397台  | 384台  | 20台   | 1,099台 |

田中 ええ、あれは昭和25年6月で、最大のポイントは、鉛の値段がたしかトン当たり1万2,000円の鉛が12倍近い14万円ぐらいに上がったんです。電気自動車というのはバッテリーが車の価格の3分の1ぐらいを占めていたと思うんですね。だから、もうとてもやっていけない。

もう一つは、朝鮮事変がぼっ発して、アメリカが相当負けて、今でいう韓国の釜山の付近まで押し込まれたということもあって、それを後ろからバックアップする為に日本にいろいろなことをやらしてもらわなければだめだということになって、今まで日本の産業を何とか小さくしようというのが占領政策だったのですが、それが180度転換して、日本の産業をもう一回興して、日本という国をアメリカの協力者にしようというふうに、占領軍の方針が変わったんですね。そのために、それまでは例えば戦争中に使われていた工作機械などは各会社で全部一カ所にまとめて保管されて、あわよくばどこか外国へ持ってっちゃおうということをやっていたのが、その機械が全部解放になりまして、「おまえたち、これを使ってやれ」ということで、とにかく米軍のいろいろな仕事に協力してもらいたいというふうの方針が変わったんですね。

その結果、鉛も高くなって電気自動車もやれなくなったんですが、同時に、ガソリンをどんどん配給するようになりました。それまではガソリンは報道関係と病院ぐらいを除いて、個人はガソリンは使えなかったんです。それが相当放出されて自由になったということで、電気自動車は二重の打撃を受けて、完全にポシャっていったわけです。

渡辺 そういう背景からガソリン車への転換を知られて、非常にご苦労されたと思うんですが、ガソリン車への転換についてのお話をいろいろお伺いしたいと思います。

田中 急に戦争が起こって電気自動車がだめになったので、またオオタ自動車に泣きつきました。

そのころオオタとはライバルではなくて、こちらは電気自動車、向こうはガソリンですからね。それでもう一回オオタ自動車にお願いして、電気自動車のボディにガソリンエンジンを載せて、それをオオタ号として売ってもらう。つまりボディの下請をまた始めたのです。オオタのボディをつくりながら、ここまできたらもうガソリン車をやらなきゃならないということになったのです。

ところが、先ほど申し上げたように飛行機の機体の会社はエンジンをやっていないものですから、エンジンをつくる道具はもちろんないし、技術者もいない。それで、戦争中に中島の荻窪工場が、主として試作工場だったんですね。そこに知り合いもいたり、それから先ほどのA26のエンジンなどは中島のエンジンだったりのので非常に交流がありまして、そういうことから、あそこにエンジンを頼もうということになった。どんなのを頼もうかと、ぼくは2～3日徹夜をして、日本の自動車のガソリンのいろいろな調査をやって、結局2案つくったんです。両方とも1,500ccでしたが、一つはディーゼルエンジン、一つはガソリンエンジンで、性能、価格はこのぐらいでつくってくださいという資料をつくって、荻窪工場にお願いしたんです。

ちょっとさかのぼるのですが、そのころ、「たま」電気自動車という会社だったのですが、一番最初にお話したキ74の試作の工場長をやっていた外山保さんという方が、その方は立川飛行機の重役ではありませんでしたが、その方とキ74を開発するために参画した設計の人たちが集まって、その「たま」電気自動車という会社を設立したのです。立川飛行機の大部分は米軍に占領されておりましたので、ぼくら約200人ぐらいの人が、民需といふかな、米軍の仕事をしていない人はこの工場から出ていけと言われて追い出されちゃったんです。もうほんのわずかな資材を持ち出したんですが、要するに、電気自動車をやるんなら外へ出ていけということになって、府中のグライダーをつくった木造のぼろ工場でしたが、そこに約200人の人間が集まって「たま」の製造をやり出したんです。

だから、立川飛行機という考え方でいうと、ぼくらは傍系といふのかな、立川飛行機の主流は今なお立飛企業という会社で立川に残っているのですが、今やっている仕事は、石川島造船の関係で石川島造船の下請とか立体駐車場とか、そんなことを企業としてやっていますね。

ぼくらは、そういう意味でいうと立川飛行機の傍系ですが、とにかく戦後になって資本金19万5,000円の会社から始めたんです。自動車会社をつくるなんというのには世界でも少ないと思うんだけど、そんなことをやり出したんです。この外山さん以下200名でやり出したのが、後のプリンスになったのです。

そんなことで、荻窪の富士精密に、ガソリン車の1,500cc40馬力のを月産100台で10万円から11万円で作ってくださいと申し出たんです。ガソリンとディーゼルと両案あったのですが、結局外山さんがガソリンでいこうということになって、富士精密に持っていったのは、1,500ccのガソリンのエンジンの製造の依頼でした。そのころは相手の会社の旧中島側からは、後にプリンスで一緒になった新山さん（春雄氏、後7代目自技会会長）とか中川さん（良一氏、後10代目自技会会長）とかが出てこられて話をしたんです。それは昭和25年9月末のことです。

しかし、向こうも航空エンジンでは冠たるものだったけれども、自動車エンジンはやったことがないんですから、Peugeot203という、フランスの車ですから相当進歩的なOHVの1,300ccぐらいのエンジンでしたが、それをサンプルとして、もう一つはHilmanのリモートコントロールのトランスミッション、これもサンプルを持っていたので、その両方を提供して、エンジンとトランスミッションを荻窪にお願いしたのです。

渡辺 それで昭和26年にエンジンができて、車に積んだわけですね。それは余り順調じゃなかったようですけども……。

田中 それがね、あのころはもうストライキの嵐が日本じゅうを襲っていて、どこの会社でもみんなストライキで、荻窪の工場も、行くたびにストライキをやっていて、25年6月が朝鮮戦争で、約半年後の26年2月ごろまでにつくってくださいとお願いしたんですけれども、何だかんだで、最初のうちは「もう凶面はできている」と持ってきたのを見たら、何とPeugeotのエンジンのスケッチだったりして、全然やっていなかった。そんなことで遅れに遅れて、結局できたのは26年の暮れごろですね。「エンジンを始めて廻す」と言うんで、ぼくはお酒1升持って、夜遅く行ったですよ。我々の方も組

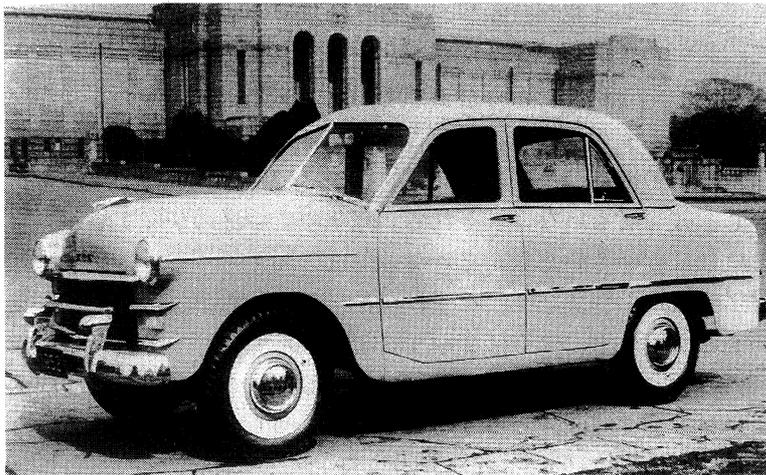


写真3 プリンスAISH

合との団体交渉か何かあったので、団体交渉が終わってから「外山さん、きょうエンジンができるらしいから行きましょう」と言って、1升持って行ったですよ。

一方、ぼくらはガソリン車をやるということで、1,500ccというのは当時としては小型車の最大の大きさでしたから、シャシーもボディも今までの電気自動車とは全然違う、新設計でやりました。

それが何と設計が、そのころ渡辺君はもういたんだ。

渡辺 10名です。

田中 設計者が10名で、乗用車とトラックのシャシー・ボディの設計を1年ぐらいで両方やって、26年の暮れにはもう試作のエンジン無しの自動車ができ上がっていたですよ。わずか10人で1年で、トラックと乗用車と。今まで全然経験もしていない自動車を。

渡辺 ですから私などは、バスがなくなるまで図面を書いていた。

田中 あのころは、多少戦争の影響もあったと思うけれども、戦争中はぼくらも製図板の上に寝ていたんですからね。製図板の上に寝ていて、起きると図面を書いて、そして夜遅くなってからまた製図板の上で寝るというような生活でしたから、夜遅くまで仕事をするのは当たり前のように思っていました。だから、みんな残業時間は200時間ぐらいいは平気でいましたね。そのころはああいう法律的な制限もなかったんだな。だから正規の時間より多かったね。

渡辺 給料が正規よりも残業代の方が多かったですね。

その当時はこの車は画期的な性能だったと思うんですけども……。

田中 そのころは、大変のんびりしているといえはのんびりしている。それから各社とも資材もお金もない。小型自動車の規格が1,500ccというにもかかわらず、そのころの小型車のガソリン車はトヨペットとオオタとダットサンしかなかったんです。一番大きなのはトヨペットです。トヨペットというのは戦後出た車ですけども、これが995ccつまり1,000ccですね。それで27馬力。オオタが760ccで20馬力。ダットサンはトラックと乗用車でエンジンが少し違っていたようですが、トラックの方が大きくて860cc。それから乗用車の方は722cc。規格は1,500ccなのに、みんな今までの機械設備でつくっていたということもあったと思うんですが、エンジンを大きくする気運はなかった。

それで、私たちは新しくやるということで規格一杯、1,500ccでした。そうしますと、当然積載量も車の寸法も大きくなりまして、例えば、そのころはトラックが主でしたが、トヨペットで1t、オオタが750kg、ダットサンが500kg、それに対して我々は1,200kgという積載量で、エンジンもトヨタに比べたら500cc、約5割多いんですから、馬力も45馬力と大きく、その辺が非常に特徴で、大馬力で積載量が大きい。それから荷台も大きい。荷台の大きさがトヨタの5割増だったです。乗用車についてお話すると、そのころはトラックが主でしたから、トラックシャシーでみんな乗用車をつくっていたのでキャビンから後ろはフレームが荷台までまっすぐ延びていて、今の乗用車のように低くできなかった。だからそれを乗用車専用フレームにしようということで、前後にキックアップ。そんなの当たり前ですが、そのころはみんなやっていなかったんですね。それから6人乗りにしようということで、フィンガーティップ(リモコンシフト)ですね、ハンドルの下にミッションのコントロールを、これもそのころは床から棒が生えていてそれでダイレクトコントロール(フロアシフト)をやっていたのを、フィンガーティップにした。それをやりますと、前の席に3人乗れるので6人乗りになるんですね。

そんなこととか、そのころはシンクロなんていうのはなかったんですね。それをHilmanのトラン

ミッションをスケッチしましたからシンクロメッシュになっている。そのほかいろいろ新しいことをやりました。例えばオイルプレッシャーとか発電用のインディケータは、そのころはみんなメーターでやっていたのを、ワーニングランプにしました。つまりオイルプレッシャーが下がるとランプがつくとか発電しなくなるとランプがつくようにしました。あるいは方向指示器が、そのころはアポロといって矢印が柱のところにあるようになっていたのを、ランプで点滅する方式（フラッシャーランプ）にして、今はどの自動車もそうですが、そんなふうな、そのころよそではやっていなかった新しいことをたくさんやったのです。この辺は渡辺君の仕事です。

例えばワーニングランプ方式というのは何でやったのかというと、ぼくは戦争中にフォッケウルフの戦闘機というのを非常に勉強していたんですが、未熟なパイロットが大ぜい乗るようになりますと、メーターでやると、例えば油圧がどれぐらいまで下がったら危ないということを教育するのが大変なわけですね。それをランプでやれば、ランプがついたらだめだよと、そういうふうに、自動車というのはしろとが乗るんで、メカニックが乗るんじゃないから、ユーザーサイドに立った設計というかな、そういうふうなことをプリンスの乗用車にはたくさん盛り込みました。またそのころの社長は鈴木さんという方でしたが、銀座の服部の横に青樹社という画商をやっておられた方で、東郷青児画伯に頼んでボンネットマスコットをデザインしてもらいました。

渡辺 大変少ない人数で、1年間で乗用車とトラックとやったのですが、私なんかも設計の一翼を担っていたわけですが、実験もやらないで出したということで、クレームには私は相当悩まされました。ただクレームというのは、非常にその後の勉強のタネになりまして、私などは大学を出て急に入って、電気屋でございますから余り自動車のことを知らないで入ったんですけど、このクレームで非常に勉強させられたと思うんですが、問題が多少あったんじゃないかと思えますけれども……。

田中 これは、プリンス自販の社長になった新山さんという方ですが、その前は中島飛行機の技術的なサービスエンジニアというかな、荻窪工場の工場長でもあった方ですが、その方は非常にアメリカ的な思想を持った方だったけれど、その方に随分影響されたと思います。プリンスのエンジンをやるときに、当時、中川さんに「スケッチするならそのとおりやれ。何でもこういうものが使われているかというのは、おまえにはわからないだろう。しかし向こうはその理由があってこれを使っているんだから、そのとおりやりなさい」というふうに新山さんが言われたんです。ところがPeugeotのエンジンは、カムシャフトドライブがチェーンドライブだった。そういう意味のチェーンが日本にはなかった。みんなアイドルギアという、クランクとカムシャフトギアの間にアイドルギアというのを使ってやっていたんですが、これが大変なくせ者で、ただ駆動力が普通にいくんならいいんだけど、カムというのは片方ではエンジンのバルブで押されているものだから、一方的に回すんでなくて、バルブの方のスプリングからも押し戻されているんだね。そういうようなことで、バックラッシュとかセンターリングがほんのわずかに狂っても変な内部応力が働いて、最初は音が少ないという意味でプラスチックのアイドルギアをつくったところが、すぐ歯がかけて大クレームを起こして、とにかくカムが動かないんだからエンジンは止まるわけです。結局何で防いだかということ、鉄製にしたんです。鉄製にするということはエンジンの音が高くなるんだけど、「背に腹はかえられない」ということで、浸炭の鉄製にして解決したんです。

もう一つは、私どもが威張ってつくったりリモートコントロールだったんですが、そのリモートコントロールのトランスミッションをシフトするのはメカニカルでシフトするので良かったけれども、歯車の列をセレクトする方はケーブルでやっていたんです。英国のものはよかったですよ。日本は当時の技術ではレベルが低かったと思うので、ケーブルが伸びちゃって、セレクトが思うようにいかない。ケーブルが引っ張るだけならいいんだけど、ケーブルが押したり引いたりするんですよ。結局その辺でミッションが入らないというようなことがしばしば起こって、その二つで大変苦労したんです。まあ、それでもとにかく乗心地がいいとかいろいろなことがあって、このプリンスは非常に成功しました。特に、利益の中心はトラックだったんですが、今でも時々問題になりますが、荷物を過積するでしょう。ぼくらは大体3倍ぐらい積まれると思っていましたよ。だから1t 200kgのトラックは3t 600kgぐらい積まれると思って、そういうふうにして足まわりの強度をやっていたもんだか

ら、プリンスのトラックは過積がきくということで大変好評だったですね。荷箱は大体5割増しだったけれども、幾ら積んでも壊れないという特徴があって非常によく売れました。昭和27年3月発表されたプリンス車で会社の経営は成り立つわけですね。

渡辺 それから次期のモデルチェンジで「ニュースカイライン」になるわけですね。

田中 プリンスの第1弾は、そういうことでとにかく大成功して、ガソリン車としても認められることになったんですが、自動車のことで当然モデルチェンジですが、最初に出したプリンスの乗用車はだんだんと時代遅れになってきたので、新しい乗用車をやった。これは私、自動車技術会の技術会賞をもらったんですが、フレームを、今までは乗用車型フレームといっても、とにかくフレームがある。そのフレームをやめて、フラットなパンというかな、お皿みたいなフレームをつくって、センターメンバーで強度を持たせるというふうな、今のフレームレスの乗用車の一步前の構造ですけども、ほとんど上下方向に骨がないというような、そういうフレームを使った。これは何のためにやるかという、車を軽くして背も低くする、格好よくするということですね。

それから乗心地改善ということで、リアアクスルにドデオン・アクスルというのを採用したんです。リジッドアクスルというのは、悪い路面を走るとアクスルが上下するわけで、その分だけ下からボディを突き上げるわけですから乗心地が悪くなるんですが、それを特に重いデフをボディ側に固定して、タイヤだけを上下させる。そういうようにやりますと乗心地がよくなるということと、もちろんこれでも背が低くなるということで、デフをボディ側に固定して、その間をドライブシャフトでつなげる。これはフランスの昔の発明ですが、それを使った。

それで、スタイルを相当格好よくしまして、この新しい乗用車は昭和32年4月に発表したんですが、そのちょっと前の31年の秋にはくはヨーロッパへ行ってきまして、帰ってきたら、「おまえ、せっかく外国へ行ったんだから何かやれ」と言われて、もう発表間際だったんだけど、アメリカの自動車は何だって後ろのテールのところに鳥の羽みたいなものが一杯ついているぞ、じゃっていうんで、このときの車の後ろのところに羽をつけて、テールフィンというんですが、そんなのをつけたんです。

この車のときに「スカイライン」という名前を初めてつけたんですが、そのころはこの会社もそういうニックネームというのかな、アメリカはみんなGMでシボレーとか何とかつけていましたが、日本の車は車種が一つしかないということもあって、余りニックネームってなかったんですが、このときに「スカイライン」というニックネームを初めてつけたんです。当時の社長は団伊能さんという、東大文学部の助教授をやられた方ですが、この方が社長だったので「スカイライン」という名前をつけて、それから団さんの息子さんが作曲家で有名な団伊玖磨さんですから、その人に「スカイライン



写真4 スカイラインALSI

の歌」というのを作曲してもらったんです。そのころ、発表会というの、せいぜいホテルのロビーで発表するぐらいだったのを、東宝劇場を借り切って、東宝劇場の舞台上で発表するという大変派手なことをやりまして、とにかく見物人が東宝劇場を取り巻くというような大変な騒ぎでした。これは「スカイラインALSI」という乗用車なんですけれども、大変な評判を博しました。

その後このエンジンを、ボアを大きくして、いわゆる普通車といいますが、エンジンのccでいうと1,862ccという大きさでしたが、いわゆる普通車、BNSJという車をつくりました。これは日比谷でやった昭和33年のモーターショーに出品して評判を呼びました。

渡辺 これは日本で初めて大型だということで、センセーショナルな話題を提供したんですね。

田中 そうですね。ぼくはあれは余り格好がいいとは思わなかったけれども、ちょっとシボレーの

まねみたいなの……。あのときに、まだよそではなかったターンテーブルをつくって、ターンテーブルに乗せたということはおもしろかったと思います。

**渡辺** それからあのショーのときに、プリンスが初めてカタログを入れる手提げ袋を配ったんですね。これが非常に評判がよかった。

**田中** 今はカタログを入れるのに袋を使うなんていうのは当たり前のことなんだけれども、ちょうどぼくが31年にパリーショーに行ったときに、パリーショーで自動車屋さんが手提げ袋をみんなに渡してカタログを入れさせたので、これはいいもんだなと思ってぼくは帰ってきて、「今度のモーターショーで、プリンスはこれをやろうよ」と言って、そのマネをして手提げ袋をつくった。あれも大変で、袋をもらうのに行列ができて、よその会社から苦情がきたという話でしたね。

**渡辺** それから後、そのエンジンを今までのボディに積んだわけですか。

**田中** 「スカイライン」の最初はALSIと言ったんですけども、そのエンジンをA、普通車の方はBというので、BLSIというのをつくって、これに「グロリア」という名前をつけたんです。

**渡辺** これで、乗用車は「グロリア」と「スカイライン」の2系列になったわけですね。

**田中** その前に、さっき飛ばしてしまったけれども、「たま」電気自動車という会社が、電気自動車からガソリン車になったときに、「たま」自動車になったんですね。その「たま」自動車は、ブリヂストンタイヤの石橋さんという方が大資本家でした。先ほどエンジンをお願いした富士精密という会社は、当時は興業銀行の管理会社みたいになっていて、その株を石橋さんが買われて、「たま」自動車と富士精密は同じ資本になったんです。ガソリンエンジンをつくり出して生産になってきたものですから、両社を合併しようということで、「たま」自動車が富士精密へ合併というような格好で、昭和29年4月に会社は富士精密という会社になった。だから「スカイライン」なんかはみんな富士精密で発表していたと思います。

合併前に、「たま」自動車はプリンス自動車工業という名前になっていたのです。何でプリンス自動車工業かというのと、その車を発表した昭和27年ごろに皇太子殿下が立太子式を行われたので、それで、「プリンス」という名前にしたのです。会社の名前は昭和36年2月に再びプリンス自動車工業に戻りました。

そんなことから、プリンスにつながるようなイメージの名前の普通車「グロリア」ができました。結局「スカイライン」「グロリア」の2車種になってきたんです。

「グロリア」の方は、それまでは同じボディだったのをモデルチェンジして、平らな広がりのあるボディ、フラットデッキスタイルといっているのですが、それをやりまして「スカイライン」と「グロリア」は全然別車種になっていきました。

**渡辺** 当時だいたい騒がれた自動車の自由化対策として、「スカイライン」がモデルチェンジしたわけでごさいますね。

**田中** それはなぜかということ、自由化対策として、日本の自動車産業を幾つかの車種と会社とくっつけたものにしよう。例えばあらゆる車種、総合的な自動車をつくる会社と、それからある一部の、例えば小型車をつくるか高級車をつくる会社とか、そんなふうにしようというのが通産省の考え方で、プリンスは高級乗用車をつくる自動車会社にしようというわさが立ったんですね。ぼくらは高級乗用車だけをやっていたんでは食っていけないと思って、そんなにされちゃ大変だということもあって、「グロリア」と「スカイライン」を分けて、まず「グロリア」をフラットデッキの大きな車にしまして、その次に「スカイライン」を小さくしようということで、S50という「スカイライン」にしたんです。それはそういう高級乗用車メーカーにされちゃ大変だ、大衆車もやるんだよということでやったんで、それまで「スカイライン」のホイールベースは2,535だったのを、新しい「スカイライン」は2,390というふうに、110mmぐらい小さい「スカイラインS50」というのをやったんです。

この車を発表するときに、ボディもそういうふうに小さくすると一緒に何かユーザーのためにやろうということから、メンテナンスフリーというのをやりました。例えば、今は当たり前のことですが、それまでは足まわりをみなグリーニアップなんてやったんですね。パネのとめてあるところに全部グリーニアップがついてグリーニアップしていたんですが、それはやめてゴムにしようとか、エンジ

ンもシールドエンジンといって、わざわざオイルキャップのところに針金で封印して、このエンジンは3万kmぐらいだったかな、エンジンのオイルを補給しなくてもいいんですとかね。要するにメンテナンスをやらなくても走れる乗用車というようなことで、このS50はその辺に特徴を持たせてやったんです。このころになったらモノコックボディで、車両重量も960kgと軽量化を図った車をやりました。

渡辺 その次が2リッターの6気筒エンジン、「グロリアスーパー6」ということで出たわけでございますね。

田中 それは先ほどのフラットデッキスタイルの「グロリア」をつくるときにあらかじめ想定していたんですが、2,000cc 6気筒エンジンをつくろうと。これは中川さんのアイデアですけれども、そのころ2リッターで6気筒エンジンというのは、世界でほとんどなかったです。そんな小さなccで6気筒なんというのは、ぜいたくなこともあったけれども、いろいろ技術的にも大変だということだったんですが、それをあえてやっちゃおうというわけで、そういうことですから当然回転が高くなって5,200回転105馬力というエンジンでしたが、大変おもしろい画期的なエンジンで、そういうものを、先ほどのフラットデッキの「グロリア」の中に入れて、「グロリアスーパー6」という名前で売り出した。

昭和38年になりますと、自動車レースが始まったんですね。イタリアのデザイナーのミケロットイという人のデザインで「スカイラインスポーツ」というのを、もともとの「スカイライン」のシャシーの上にボディだけ格好よくした車をつくったんです。実際にはハンドワークでつくって、ハンダやなんかでこぼこを埋めていたというようなことで、むしろオリジナルな「スカイライン」より重い「スカイラインスポーツ」でしたが、それを第1回のグランプリに出して惨敗しました。

そのころ、ぼくはタッチしていないでごく一部の人がやったんですけれども、ところが、意外にその反響が大きくて、あんなことで負けちゃったんじゃプリンスの名折れだということで、会社の中で大問題になって、第2回からはみんなでやろうということで、ぼくに「おまえ、指揮を取れ」というようなことでやらされて、第2回グランプリのために設計が相当大きな力を割いてやりだした。それで鈴鹿なんかには毎月1回は行きました。そのころ世界的に見ると、コルチナというのはフォードの系統の車で、ロータスというのは英国のスポーツカーエンジンのメーカーですが、フォードがそのエンジンを載せました「コルチナロータス」というセダンが、世界のツーリングレースを席卷していたんですね。これがきたらどうなるかということで調べたら、馬力当たり重量、つまり1馬力あたりの車両重量が何キロかということ私を調べてみたところが、「コルチナロータス」は馬力当たり5.75kgだったのです。140馬力。ところが「スカイライン」は130馬力ですから、馬力当たりで7.3kgということで、「コルチナロータス」がやってきたんじゃとても勝ちっこない。レースのことですから、いつ何時この車を持ち込む人がいないとは限らないのでこのことも考えておかないといけないということで、先ほどの6気筒2リッターのエンジンを載せると、それをチューンナップすると200馬力ぐらいになって、馬力当たり4.8kgぐらいになるなということがわかったんです。それで、これをレ



写真5 スカイラインGT

ースのために載せようということで、ホイールベースを約200mm延ばしてつくったのが「スカイラインGT」です。一般に売ったのは105馬力ですが、レースに使ったのは200馬力ぐらい出ていました。

この「スカイラインGT」は、昭和39年の、レースが5月ですから5月に発表しまして、これはホモロゲーションの関係でたしか100台つくったと思います

が、100台のうちレースには20~30台使って、あとは売ったんです。

その時は、レースのレギュレーションで気化器の数は制限がなかったものですから、一般には普通のキャブがついたのを売って、レースには2連のキャブを3個つけて出した。それで非常に勝ちましたね。

それが39年のことで、40年になってから、今まで使っていた1,500CCのエンジンをOHCに直した。これは画期的なことだったと思うんですが、このころOHCのエンジンはなかったのです。G15という名前でOHCのエンジン、それまでOHVの場合は70馬力だったんですよ、4,800回転。それをOHCに直して88馬力で6,000回転という、非常に高性能のエンジンに、昭和40年2月に載せ替えました。

それから「スカイラインGT」も、規則上100台じゃいけなくなって、たしか500台になったと思うんですよ。そんなことで改めて「スカイラインGT」を正式の車名にして、S54Aという記号でシングルキャブの「スカイラインGT」を一般的に売り出しましたし、それから54Bという名前でレース用の「スカイラインGT」を、これは2連3台のウェーバーのキャブがついた車で、普通の「スカイライン」と3本建にして売り出しました。これが昭和40年です。

さらに昭和43年にはC10、これは「愛のスカイライン」というあだ名がついていたんですが、これは54連勝とかいわれていた「スカイライン」なんです。サーフィンラインで、若あゆが泳いでいるというイメージで、魚の側面から見て下にこう、後ろにひれが伸びているというイメージで、森君というデザイナーがやったんですけれども、あのスタイルは川又さんが何と言われたかという、あのころ口に楊枝をくわえていた「木枯らし紋次郎」というのがはやっていたけれども、川又さんは「あれは『木枯らし紋次郎』だね」って。どういう意味か、何かさびしげなところがあったんでしょうけど、川又さんは盛んにぼくにそう言ったな。

このC10の発表の少し前に、日産との合併が起きました。それで記号が、今まではS57とか54とかいっていたのを、昭和43年に「スカイライン」を発表したときにはC10という、日産系列の中の記号に変わってきました。

6気筒の方は、そのころ日産でも6気筒2リッターのLエンジンというのを発表しまして、これが量産で安いということもあって、そのとき「スカイラインGT」はLエンジンに直したんです。

さらに、毎年のようにモデルチェンジをやっているんですが、昭和44年にはGTRのPGC10という車を出しました。これはエンジンがLエンジンではなくて、DOHCの本格的なレースエンジンで、1,989ccで160馬力、7,000rpm。これは「スカイライン」としての名前を非常に上げた車です。値段も相当よかったと思うけれども、性能も非常によかったですね。

先ほどレースの話が出たんですが、昭和39年5月に第2回日本グランプリがあって、そこで当時のプリンスが小型の「スカイライン」と「スカイラインGT」とフラットデッキの「グロリア」を、グロリアなんて、ちょっとレース用の車とは思えないんですが、とにかく3車種出しました。ぼくはコルチナロータスのことが気になっていたんですが、ポルシェを持ち込んだ仕掛人がいまして、ポルシェはほんとのプロトタイプみたいな車で、ポルシェカレラにトップを取られて、「スカイラインGT」は2位以下を全部占めたんですが、残念ながら1位は取られてしまった。あとの小型の1,500ccクラスとか2リッタークラスは全部上位独占で、大変な大勝ちをしましたね。

それから、昭和40年に日本グランプリは中止になったのです。なぜ中止になったかという、一番大きな理由は、各メーカーがレースでむきになって競争したということもあると思うんですが、レース場の都合もあったと思うんですね。鈴鹿で遠いとかいろいろなことがあって、第3回に当たるところは中止になったのです。

ところが、プリンスでは当時、ポルシェカレラにやられちゃったものですから、あれをやっつけるにはやはりプロトタイプをやらなければならないということになって、第2回グランプリが終わった直後に、ぼくと、エンジンをやっている榊原君の二人でヨーロッパへ、レース用のいろいろなものを買って行ったんです。最大の目的はレース用タイヤだったです。日本ではそのころレース用タイヤはつくられていなくて、英国ダンロップのタイヤを使わなければならない。第2回グランプリのときにもレースの当日だけはレース用のタイヤをダンロップから買ってつけたんです。そのころは日本のダン

ロップは余りレースに気がなくて、どうしてもヨーロッパのダンロップに話をつけてこなくてはいけないということになって、日本ダンロップと話をして「ぼくが日本のダンロップの代理者みたいなことでいいか」と言ったら「いい」と言うもんだから、ヨーロッパのダンロップへ行って、日本向けのレース用タイヤの枠を取ってきちゃったんです。

そのヨーロッパへ行ったときに、ブラバムというレーサー、F1とかF3をつくっている会社へ行きまして、ほんとに馬小屋みたいなところでしたが、それでも世界に名だたるレーサーさんだった。そこへたまたまレース用のスポーツカーが置いてありまして、ブラバムBT8という車でしたが、それを見ていて、これはうちの6気筒が載るかもしれないと思って、榊原君と一緒にいったもので見てもらったら「載りそうだ」と言うので、そのBT8を買ってきたんです。これでプロトタイプをつく

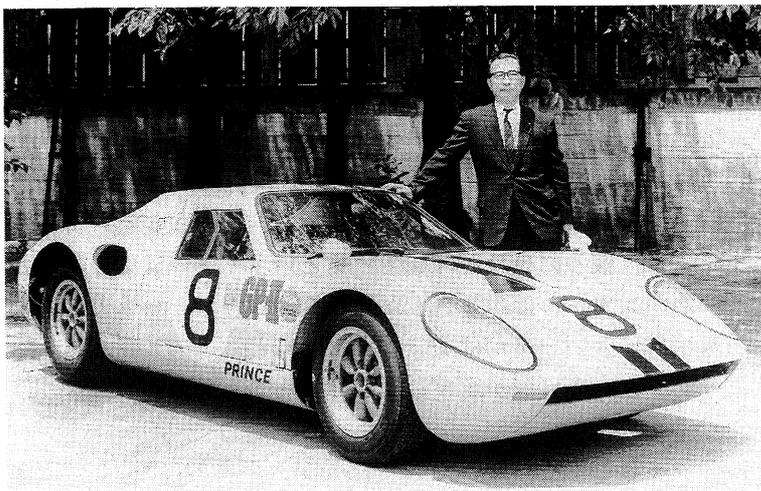


写真6 R380

ろうということになって、桜井君たちが一生懸命やってね。だから、最初の部品はブラバムからだいぶ買いましたよ。トランスミッションとか。ほとんどブラバムのスケッチをして、しかしそのままではちょっと具合が悪くて、もちろんほとんど再設計みたいになりましたが、そしてつくったのが「R380」です。

ところが、「R380」はつくったのですが、グランプリが1年延期になったということで、せっかくなつくったんだから何かや

ろうということになりました。それは昭和40年、ちょうど谷田部のテストコースができたばかりということもあったので、それじゃスピード記録をつくらうということ、40年10月に谷田部の高速試験場でスピード記録をつくったんです。それで、FIAという国際自動車協会というのかな、世界記録を作るにはテストコースについてのFIAの承認が要るんですね。ところが、谷田部の試験場はそのときに国際試験場としての資格がなかったの、結局は国内記録になったのですが、スピード記録をやって、50kmと200kmで、50kmでは238.15km/hという日本記録を樹立した。実はもっと走らせるつもりだったけれども、この車が200km過ぎたところでひっくり返っちゃったんですよ。怪我はしませんでした、記録は200kmで終わってしまったのです。(笑)

それでもう一回ということで、42年10月に、谷田部の試験場を国際コースとして承認してもらって、そこで「R380」を持ち込んで国際記録への挑戦をやったのです。最初の時は杉田君という社内のドライバーでしたが、2回目は横山達というレーサーに乗ってもらってやりました。50kmでは256.09km

表4 R380IIの谷田部国際コースでの国際記録

| 区間距離     | 所要時間      | 平均速度       | 以前の記録      |
|----------|-----------|------------|------------|
| 50km     | 11'42.88" | 256.09km/h | 230.51km/h |
| 50miles  | 18'54.38" | 255.37km/h | 237.21km/h |
| 100km    | 23'33.60" | 254.67km/h | 239.35km/h |
| 100miles | 38'15.09" | 252.44km/h | 229.36km/h |
| 200km/h  | 47'37.20" | 251.99km/h | 229.18km/h |
| 200miles | 76'52.35" | 251.22km/h | 228.54km/h |

/h。次々といろいろな距離をやったんですけれども、200kmでは251.99km/hという国際記録を出し、これ等は公認になりました。そのころ200kmは229.18km/hが国際記録だったのですが、それを約20km/hぐらいぶち破った国際記録をつくりました。大変厳しかったですね。JAFから検査員という

人が来て、それは日産やトヨタの実験部の人でしたが、ピストンの大きさからいろいろな寸法を厳しく調べて、それで国際記録として認められた。

レースはその後まだ続いていたものですから、昭和42年になってから第5回グランプリにということで、「R381」をつくりました。これは当時、私どもは大きなエンジンは、グランドグロリアがあり

ましたから2.4リッターぐらい迄はあったのかな、けど外国ではみんな大きなエンジンだったので、それをつくる暇がない、とりあえず外国から買おうということで、シボレーのV8、5,461ccというのを買ってきたんです。これを買に行ったのは桜井君です。これを載せたわけですが、そのときにちょっと工夫をしようということで、そのころヨーロッパではシャパレルというスポーツカーが羽をつけて走っていたんですね。これはなぜかというと、今の日本の乗用車の一部は後ろのトランクにスポイラーをつけていますが、あれと同じことで、要するに、馬力が上がって車が軽いとスリップするから後ろのタイヤの接地性を上げようということで、シャパレルはそういうことをやっていたんですが、それをさらに桜井君が工夫しまして、羽を半分に割って、カーブするとサスペンションが片方短くなりますね。それを検知して、軽くなった方の車輪の接地性をさらに上げようということで、軽くなった方に後ろの羽をはね上げて車体を下に押し下げるという操作をやった。これは桜井君の新しい考え方ですが、そういうふうに左右の羽を分割して、後輪の左右の接地性をさらに上げようということをやったのが「R381」です。エンジンはアメリカ製でしたが、その辺に特徴があって、これも第5回グランプリではトップを取りました。

**渡辺** その後は「R382」で、今度は自家製のエンジンですね。

**田中** そうそう。これはGRXというエンジンでV12気筒です。とうとう12気筒まできちゃったのですが、V12、48バルブ、610馬力という非常に進歩的なエンジンをやりました。昭和44年の日本グランプリでは、ヨーロッパがポルシェチームがくるとか、いろいろなことで外国の選手が随分やってきたんですが、その中でこの「R382」は1～2位を占めて勝つことができました。そんなことで、レースはなかなか頑張っていてやって、まあ、大変な努力もしたんです。大変だったですね。

それで幸か不幸か、ちょうどそのころ環境問題で排気対策というのが持ち上がってきまして、これはとても大変だ、レースと両方やることはできないということから、それを口実といえば口実だけでも、実際問題としてもエンジンの精力がそっちに注がざるを得ないということで、レースから、少なくともメーカーとしては撤退するということになったですね。

**渡辺** このレースでは大変いろいろなことが勉強になりましたですね。私なんか、半導体イグナイターとか、新しい技術をこのレースでもってどんどん採用していただいて、高速高回転で、徹夜も…

**田中** 何でもそうなんだけど、一番最高のところを極めておくと、それから手前というのは優しくなっちゃうんですね。だからレースでも、実際には自動車で300km/hなんか、我々は走ることはないんだけど、300kmになったらどんなことが起こるかということを知っていれば、その手前は優しくなっちゃうということだと思います。

だから戦後、飛行機屋さんが自動車界に入って自動車の発展に寄与したんですが、飛行機というのは値段の点ではほとんど勉強するところはなかったんだけど、軽くするとか1kmでも速く飛ぶとか、技術の最先端をいつでもやっていたという、飛行機屋というのはそういう商売でしたから、そういうことで非常に勉強になったし、日本の自動車を世界水準に上げたのは飛行機屋の影響が大きいんじゃないかと思いますよ。ぼくが飛行機屋だから自分勝手なことを言うようだけれども、たぶんそういうことはあると思います。

**渡辺** 田中さんはいろいろ新しい考えを入れたものをデザインされているのですが、トラックでいうとフルキャブオーバーのトラックですが、これはプリンスがいった最初で、当時は小型のフルキャブオーバーのトラックはなかったと思うんです。

**田中** ぼくら飛行機屋出身ということもあって、常に何か新しいものをやろうという気概があって、そういう意味では経営的には問題はあったかもしれないけれども、とにかく「日本の自動車の試作会社」といわれるほど、いろいろなことをやったんですね。(笑) 例えばフルキャブオーバートラック、今ではみんなフルキャブオーバーになっていますが、そのころキャブオーバートラックというと、日産でもトヨタでもみんなフルキャブでなくて、いわゆるボンネットトラックを、ボディだけをキャブオーバースタイルになっていたセミキャブですから、簡単にいえばドアの前の方にタイヤがついています。つまり人間よりも前にタイヤがあるのですが、フルキャブオーバーというのは人間よ

りも後ろに、つまりエンジンが人間の座席の下にある。今のキャブオーバーはそういう格好ですが、これはプリンスが初めてやったんです。

その動機は、私はロンドンショーを見に行ったときにオースチンのトラックがあって、それが座席の間にエンジンを入っていたんです。これをやれば、全長の割りには荷台が長くなるなど考えて、すぐ日本に手紙を書いて、オースチンは座席の間に入っていたんですが、それを座席の下にエンジンを入れるようにしてやれば、長さの割りには荷台の大きなトラックができるぞということを書いて送ったんです。それで国内でそれを早速やってもらって、それができたのが「AKTG」というフルキャブオーバートラックです。長さは小型規格で決まっていますので、そういう意味では非常におもしろいトラックだったと思います。今はもう日本のトラックの標準みたいになっています。すぐこれをマネたと言うと失礼だけれども、ほとんどそのままつくったのがいすゞのエルフでしたね。その後、いすゞエルフがたくさん売れるようになりました。(笑) 最初にやったのは我々だったのです。

それから、次々とやったんですが、昭和39年には「ホームー」という小型の約1t積みのトラックをやりました。これの変わったところは、フロントが独立懸架で、1tのトラックというのはどっちかというと自家用トラックなので、乗心地をよくしようということで、フロントを独立懸架にしたトラックです。

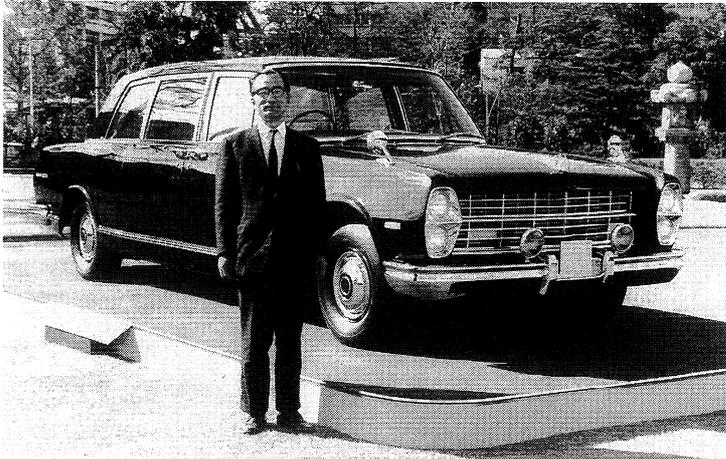


写真7 ニッサン・プリンス・ロイヤル

渡辺 これも日本で初めてですね。

田中 そうですね。それから少し変わったものでは、今でも使われているのですが、天皇陛下のご料車があります。「ニッサンプリンスロイヤル」を昭和42年2月に納入しました。だからこの40年ごろはレースをやったり「スカイライン」のモデルチェンジがあったりで大変に忙しかったのですが、これは自動車工業会に宮内庁からお話があったようなんですけれども、当時、たしか川又さ

んが工業会の会長で、「このお話はプリンスがいいんじゃない」なんて言われたらしくて、とうとう私どものところに話がおりてきてやったんです。

これは非常に大変なことでした。高級車ですから、重量が3t200kgもありまして、長さが6m155、エンジンも自分でつくったんですが、V8 OHV、6,373cc、200馬力。これはたしか7台つくったと思うんですが、宮内庁には5台納めて、1台は外務省に収めた。当時、大阪万博があったんですな。その万博に外国の偉い方が来るのでその方々にお乗りいただくのに必要だということで買って頂きました。それから社内に1台、たしか7台つくったと思います。

まず、ボディのフレームが亜鉛メッキになっていて、絶対腐らないようになっていたし、ブレーキ系統は二重配管、電気系統も2系統、燃料ポンプ2組というふうに、すべてが二重になっていますし、音も、室内にいたら聞こえるのは時計の音だけです。窓ガラスは密封合わせガラスで曇らない。非常に特殊な性能としては7~10km/hぐらいの低速で2時間ぐらい連続走行してもオーバーヒートしない。それから運転席と後ろの席との間にはインターホンがついている。これは何のためかという、侍従が何かのときに、運転手に「こっちに行け」とか「あっちに行け」と話すには、運転席とはガラスで仕切られていますから話ができないので、そういうインターホンがついている。ほかにもすべて新しいものがたくさんついていました。とにかく電装品のケーブルの太さだけで直径10cmぐらいありました。

渡辺 絶縁被覆から何から全部厚くしましたからね。

田中 その前の天皇陛下の車はエンジンのイグニッションがマグネットイグニッションとバッテリー

ーイグニッションと二重になっていたですよ。要するに、絶対故障しないということになっていた。天皇陛下の車が止まったりしたら、それこそ昔だったら腹切りですからね。

一番大変だったのは静電気対策です。静電気が起きては大変だということで、ところが静電気を勉強している人は少なく、シートの表張りの内側にカーボンの織物を敷いて、そこからアースして静電気が起こらないようにした。しかしあの車は今でも使われていて三十何年ですね。その後新しい車は出てこない。

渡辺 ラジエーターホースだとかゴムの劣化にえらい気を使っていて、今は大変だと思いますね。

田中 メンテナンスがね。

それからあと変わったものでは先ほどちょっと言いましたが、「スカイラインスポーツ」というのを昭和36年に、イタリアのミケロットティという人のデザインで、これは三鷹工場です。スポーツ車課というハンドワークの工場をつくって、そこでつくってました。

渡辺 あとは大衆車「チェリー」ですね。これはFF車として初めてで。

田中 これは日産合併前後にやったんですが、フロントドライブの車で、988ccのエンジンを積んだんですね。スタイルがファーストバックという、今では当たり前ですが、トランクが出っ張っていないでスラットおりにますでしょう。それをやったんです。最初はちゃんとしたファーストバックだったんですが、当時の日産の偉い人に「こんなの、バンじゃないか」と言われて困ってね、最終的な「チェリー」はちょっとトランクをふくらましたりしたんですが、それでも国内では余りスタイリッシュとは思われていなかったのか、国内では余りよくなかったのですが、ヨーロッパで非常に好評でたくさん輸出しました。日産のヨーロッパの輸出は一時、この「チェリー」だったですね。その後「チェリー」は「パルサー」にかわり「ラングレー」という車になったり「リベルタベラ」という、日産の3系列に売り出したりして、今でも「パルサー」はありますし、一時は「日産こそFFの最初にやった会社である」なんて宣伝していましたが、実際はそうでなくて、FFはほかにもたくさんやった会社があるんだけど、でも日本では早い方でしたね。ホンダの次に日産かもしれませんね。

渡辺 それから通産省の大プロですね。

田中 大プロの電気自動車は、ぼくは余り直接やっていないんですが、第2回目の電気自動車の波があって、昭和40年ごろに公害対策ということで電気自動車を、これは千野君がやったんですけどね。変わっているのは、最初は鉛ベースでやったんですが、次に亜鉛・空気のハイブリッド電池を使ったということでした。

それからだいたい後になります、今でも売られているリッターカーの「マーチ」が昭和57年です。

その次には、最近もときどきぼくは「あのとき、早かった」と言われるんですが、ぼくは乗用車というのはスタイルとスピードと、もう一つ、人間を運ぶユーティリティという要素があるので、ユーティリティをポイントにした乗用車をつくらうということと、それから「チェリー」をやったFFができていたものから、それはプロペラシャフトがないんですから床を低くしてユーティリティのある車ができると考えて、「プレイリー」というのをやったんです。これは日産の中で、みんななかなかウンと言ってくれなくて、社内を解きほぐすのに3年ぐらいかかったと思うんです。こんな使い方ができる等とさんざん説明して、とうとう「まあ、やってみろ」ということになって、それで「プレイリー」を作った。

この車の変わっているのは、センターピラーがなくて、ドアをあけると室内がほとんど外から見える。だからそれにテントを張りますと、一種の部屋になるというふうなこととか、いろいろな商品の移動販売にもとてもいいんじゃないかということでやまして、パリーショーに出したら、外国人たちが非常に興味を持ってくれたのです。結局、日産が発売する前にフランスとかクライスラーがこれに似たような車を出しましたね。「プレイリー」はRVの先駆けみたいな車ですが、一時売れなくなっちゃったと思ったら、このごろまた日産車体が新しいのをつくって、売れてますね。

渡辺 今までのお話の中にいろいろあったのですが、常によその人のやらない新しいことをやって、先頭を走ろうというようなお考えがあるんじゃないかと思いますが、その中に新しい装備とかのお考えなど、先ほどの小型のキャブオーバートラックを初め、いろいろあるんじゃないかと思ひます

けれども……。

**田中** 今までお話したことは、何もぼくということじゃなくて、プリンスの歴史みたいなものなんですけど、各々にリーダーだった方がいたと思うんですよ。

例えばエンジンでいいますと、中川良一さんですね。それから岡本和理君、榊原雄二君とかね。シャシー・ボディ関係では、自動車をほとんどまとめたのは日村卓也君です。日産からナイルスへ出向していますが、この人が最初からシャシー・ボディの責任者みたいでしたし、機装の渡辺顕一君、デザインでは森典彦君。その後千葉大学の教授になりました。実験関係では、実験のシステムを確立したのは後藤健一君ですね。その後河本勲君がやりました。レースでは桜井真一郎君と青池康雄君。この辺が日産プリンスの推進力になった方々だと思います。

半分以上の方が元飛行機屋ですが、いろいろな新しいもの、キャブオーバートラックとかシールドエンジンをやったとか、OHCの6気筒の2,000ccエンジンをやったとか、それからおもしろいのは、バンのリヤドアを1枚ドアでパーンとはね上げるというのはプリンスが最初にやったんです。今はみんなやっていますね。それまでは、バンというのは後ろのガラスを後ろのドアのところに下げてきて、それから扉が開くというふうになっていた。それを1枚ではね上げるようにしたのはプリンスなんですけれども、そのために何を考えたかという、ガラスだけが下りる奴ですと、ドアを閉めたまま後ろの荷物が取り出せるわけです。ところが1枚ドアにすると、ドアをはね上げないと作業ができないので、そういう不便があっては困るといわれて、1枚はね上げで、文句がないようにサイドドアをパワーウィンドで下ろすようなバンを最初につくりましたよ。今はそんなものはないけれども、そんなこともやったです。あれをやるときにはどうなるか、ほんとに心配だったですね。

試作車では、結局世には出なかったんですが、国民車という考え方で、DPSKという、リヤエンジンの小さい乗用車をつくってさんざん走らせたのですが、結局これをするにはお金がかかるということになって、当時プリンスではそんなに投資できないということで、結局は取りやめになったのです。今でいえば「マーチ」みたいなものでした。リヤエンジンは空冷ね。あのままでいいかどうかは問題でしたね。

**渡辺** それから日産との合併ですね。

**田中** 「マーチ」なんかは、日産と合併した後にやった仕事です。プリンスは昭和41年8月に日産と合併したんですが、その後私がこんなことをやったなと思っているのは、ちょうど私が専務のときに厚木に、NTC（日産テクニカルセンター）をつくったということです。その前にあちこち見ましたが、三井があそこの地域をリサーチパークにしていろいろな開発会社をつくろうという構想だったのです。それを日産が一手に買い取ってNTCをつくったんですね。あそこは敷地の割には非常に緑地が多くて、木についても、切る木とか植える木に制限があって、当時の環境対策を考えた、そしてまわりは全部緑で囲まれているというようなところでしたね。非常にいいところだったと思っています。当時の環境庁長官が見に来ましたよ。

**渡辺** その後は日産ディーゼル時代ですね。

**田中** その後、昭和58年に私は日産を辞めて日産ディーゼルの行きましたが、日産ディーゼルはやはり日産と比べると充実すべき所があったので、新製品企画とか実験設備の充実とかテストコースの建設とか、そんなことが日産ディーゼル時代の仕事ですね。

**渡辺** あと、設計開発部門に対する考え方といいますか、教訓、若い人のために一言おっしゃっていただきたいと思います。

**田中** 先ほど申し上げたのですが、当時の中島飛行機の新山さんという方の考え方にはぼくは非常に教わったと思うんです。開発の仕事というのは「もの」に教わるんだということですね。例えば試作車ができたときに、古い日産時代には、設計の方からこういうデータを取ってくれと、実験依頼書というのを出してデータを取ってもらって、それで設計が考える。そうすると、実験部隊は設計があらかじめ考えたことしかわからないですね。そうでなくて、品物というのは思いがけないことが起こるということで、でき上がった自動車は、試作でできた自動車をそっくりそのまま実験に渡して、いいようにやってくれ、自由に見て、いい悪いを判断してくれという考え方、そこに非常に違いがあるので

す。だから「もの」に教わるというんですかね、そういう考え方をやろうというのが、開発に対する私の考え方です。

そのために、先ほど言った後藤君なんかが一生涯懸命考えてくれて、例えば、今ではみんなやられています、ちょっと不思議な名前ですが実用性なんという、ユーザーの立場に立って自動車を見る。それから現場で起こった仕事、不具合現象は全部きちんと書き出して、設計は必ずそれに対して、こういうふう直すとかいうことを回答するというのを非常に厳しくしついで、それがいいことだったと思います。また場合によっては実験の人たちに設計に来てもらって、図面を実験の人が書くということまでやらせましたね。

プリンスのときには、大卒といえども、身分に区分がなく、会社に入ってきたときには自動車の下にもぐらせて、実習という意味でなくて、実験部隊の人は自分でも整備し、自分でデータを取る。大卒といえども、高卒と何らの区分なくやらせていました。ではどう違うのというのは、大学を出てきた人は本来、それだけのモチーフォース（潜在能力）があるわけだから、自然に頭が出てくるというか、そういうのが本当の姿でないかということで、身分上の区分はしなかったですね。ホンダが履歴書を破るとかいう話がありますが、ぼくらは前からそういう気持ちでした。だから割合、品物に対してはみんなよく理解をしていましたね。

**渡辺** 私が一番印象的なのは、プリンス時代には実験する道具を自分でつくるんです。

**田中** 大学の研究室ですね。(笑) お金を出して外から買うんじゃなくて、お金がなかったということもあるけれども、とにかく自分で工夫してやる。だからよその会社にはなかったものが沢山あったと思いますよ。今では(他社にも)あると思うんだけど、そのころにはなかった、例えばドアの耐久試験などというので、四六時中ガッチャンガッチャン動かしているとか、ショックアブソーバを泥水の中でガシャガシャ、耐久試験をやるとか、そんな自分流の解釈した実験装置をたくさん持っていたのです。

**渡辺** 大卒でも、自分でガス溶接でアングルをつないでね。

**田中** そうそう。(笑) 現場とか設計とか実験、その間に差がなかったですね。みんなです。

**渡辺** あれはよかったですよ。

**田中** 一種のチームワークですね。それが結局は全体のチームワークづくりになっていて、お互いが技術的なことでは盛んに言いたいことを言っていたけれども、ほんとは非常に仲がよかったということでしょうかね。

**渡辺** 最後に、自動車技術会でいろいろ役職をお務めになったと思うんですが、自動車技術会の思い出ということでお話をいただきたいと思います。

**田中** 自動車技術会でいろいろな委員はやっていましたが、昭和27年に理事になったんですが、その後ちょっと途切れていまして、再び理事になったのは昭和47年ですね。最初に会計の担当理事で、中川さんが会長になったときに担当理事になったのですが、そのころはまだ会員も1万人に達していなかったし、非常に貧乏で、常務理事が退任するときに退職金が払えないとか、そのために各自動車会社から借金して払ったとか、「自動車技術」という雑誌が刊行されていたんだけど、その印刷代を払うお金がなくて、当時の会長だった中川さんの家を差し押さえるぞなんて脅かされたりね。その会計をやったんです。こんなことではとてもしようがないというので、まず財政の立て直しというのをやりまして、もちろん会費の値上げを幾らかやりましたが、それ以外にも、例えば退職金規程なんていうのはめっちゃくちゃなもので、それこそ日産、トヨタはもちろん、公職の人の退職金をさらに上回るような退職金制度になっていて、これでは自動車技術会はずぶれちゃうと言って、退職金制度とか、自動車技術会で現在使われている制度を相当再建し直しました。今は自動車技術会は財産があるんですが、あのころはマイナス財政でした。それが私としては一番、自動車技術会の大きな思い出ですが、先ほど申し上げましたように、いろいろな業務システムを確立するとか、それから自動車技術会は、雑誌は配っているけれども、大部分は、一部の委員になっている人にだけはいろいろインチャメートになっていたけれども、ほかの人は雑誌がくるだけということだったんで、そんなことじゃだめだということで、会員サービスをいろいろやりまして、例えば新しいバッジをつくるとか、バッジ

をみんなに上げるとか、海外に行くときの費用を補助してあげるとか、あるいは賛助会員になっている会社も、ただ何となくお金を出しているだけでなく、賛助会員になった会社は、講演会には何人かタダで来ていいですよとか、いろいろな意味の会員サービスをやったりして、お金の出るのも締めましたが、入る方とかサービスにも相当努力しました。

**渡辺** 今の技術会の発展、最近は特に発展していますが、その基礎の時代をやったという思い出がありますでしょう。

**田中** もちろん、これは私一人ではありませんで、歴代の会長も勿論ですが、特に東大の先生の巨理さんとか石原先生とか、それから日本発条の志熊さんとか、トヨタの森田正俊さんという副社長とか、そういう方たちとみんなで話し合っ、そんな方々がぼくらの仲間でした。みんな亡くなって、ぼくだけなんですけれども……。

**渡辺** それから技術会賞の中川賞……。

**田中** 技術会賞というのがあるんですが、日産の浅原さん（源七氏：自技会初代会長、日産自動車(株)第3代社長）が辞められるときに、若い技術者を奨励しようということで、浅原賞というのをつくられたんです。その後で中川さんが会長を辞められるときにやはりお金を寄付されて、中川賞というのをつかって、これはどちらかという論文みたいなものに賞を上げるということになっているのですが、やはり私が担当理事のころに、主に石原先生がやられたんですが、今のような報奨制度に改めて、今は論文賞とか自動車技術会貢献賞とか、四つぐらいの賞になっていますね。そういうことで非常に広範囲に、あらゆる階層の方に賞が上げられるようになったということですね。

**事務局** まだお話は尽きないとは思いますが、予定時間を大分過ぎていることもありますのでこのへんで終わりにさせていただきたいと思ひます。きょうは長時間にわたりまして貴重な話を沢山伺わせていただきまして、どうもありがとうございました。

#### [参考文献]

- 1) 「プリンス自動車工業社史」
- 2) 「日本航空学術史」日本航空宇宙学会学術史編集委員会（丸善発行）
- 3) 「日産自動車社史」
- 4) 「マンマシンの昭和伝説」前間孝則著（講談社発行）