

立川飛行機→東京電気自動車→たま電気自動車

(1947/6 社名変更) (1949/11 社名変更)

戦時中の「立川飛行機」は、戦後オオタのボディ作りで凌いでいたが、当時はガソリンが配給制で殆ど手に入らない所に目をつけて電気自動車の開発を行ない、1946年(昭和21)11月には試作車を完成させている。1947年6月工場の府中移転と同時に「東京電気自動車」が発足し、車は「たま」と名付けられた。

1949年11月には社名を製品名と同じ「たま電気自動車」と改名し、三鷹の新工場で月産100台という安定生産に入った。しかし翌年6月には朝鮮動乱が起り、日本経済にとっては戦後復興のきっかけとな

なったこの出来事も、せっかく軌道に乗りかけた「たま電気自動車」にとっては命取りとなった。その理由は電気自動車の命ともいえるバッテリーに使う鉛の価格が10倍近く高騰し、採算が採れなくなってしまった事と、それまで統制されていたガソリンが出回り、ガソリン自動車の代役を果たしていた電気自動車には、存在価値そのものが無くなってしまったからだ。

1950年で電気自動車の生産を打ち切り、その後ガソリン自動車「プリンス」を作ることになる。



1949-50 たま・セニア・4ドア・セダン (EMS型電気自動車)

この時代の電気自動車の目的は、配給で統制され手に入らないガソリンの代わりに、バッテリーを使って走る事だった。1つでさえ重いバッテリーを、この車はボンネットとトランクに40個も積んでいたから、全重量1650kgの内バッテリーのみで675kgもあった。スタイルは1949年という時点で評価すると、フォードが初めてフラッシュ・サイドのボディで評判になった年だから、これでも世間の水準よりはずっと「モダン」なのだ。面白いのは、このボディを1952年型「オオタPDセダン」がそのまま使っていることで、以前オオタのボディを下請けしていたこの会社のデザインには、外国車の流行をいち早く取り入れるのが得意の太田祐一氏が関わっていたのだろう。最高速度は55km/hで、1回充電すれば231km（経済速度22.8km/hで）の走行が可能だったからタクシーにも多用された。車名の「たま」は工場のあった東京郊外の総称「多摩地区」から付けられた。多くのバッテリーを積むため、トランクはオオタより長くなっている。(1958年 静岡市内にて)

たま自動車→プリンス自動車工業<旧>→富士精密工業

(1951/11 社名変更) (1952/11 社名変更)
(1954/4 吸収合併)

1950年電気自動車に見切りをつけた「たま」が目指したのは、同じガソリン車でもダットサンやトヨペットを上回る、当時の小型車としては最大級の1500ccのエンジンを載せて、他社に抜きんでた車を作ることだった。しかし社内にエンジン部門を持たなかつたから、何處か外注先をと、目をつけたのが近くにあった「富士精密工業」で、その後この会社を母体とした合併統合が行なわれる事になる。この富士精密の方は戦時中の中島飛行機・荻窓工場から続く会社で、戦時中にも「たま自動車」の前身立川飛行機にエンジンを提供していたという記述があり、手元の資料で調べたところ、確かに何例か発見できた。その中の1機は1944年に「長距離周回世界記録」を樹立した事で知られるA-26（キ-77）だったから、両社の間には古くから深い繋がりがあつたわけだ。



1955 プリンス・セダン AISH-IV

この「AISH」シリーズは1952年2月に誕生し、1957年の「AISH-IV型」まで続く。戦後の中型乗用車の先駆者として、OHVエンジン、シンクロメッシュ・4速ギアボックス、コラムシフトなどの先進的な技術を取り入れた点も評価される。写真の車はその第3世代にあたる「AISH-IV」型で1955年2月に発表された。前の「AISH-II」型とはグリルとモールに少々の変化があるだけで、ボディ・プレスは変わっていない。車が汚れているので見た目が悪いが、このモールの場合は横から見ると2~3年前の英國フォード・コンサルに良く似ており、デザインとしても当時の日本車の水準を越えていると思う。後に見えるのは典型的なボンネットの付いた「いすゞ」のトラックで、ラジエターの下半分が横に広いで1952年頃の物ではないかと思う。(1959年 東京・港区内にて)

1951年11月、ガソリン・エンジンで走る最初のトラックが完成すると同時に、社名から「電気」が取れて、ただの「たま自動車」となった。1952年2月、初の乗用車（AISH型）が完成し「プリンス」の名で発売されたが、その年11月には車名に合わせて「プリンス自動車工業」と再度社名変更を繰り返す。このAISHシリーズの生産を続いている間に両社間で合併の話が進められ、1954年4月プリンス自工が吸収される形で統合がおこなわれ、新社名は「富士精密工業」が引き継がれた。この車名は初代の「プリンス・スカイライン」シリーズまで続き、その後再び旧社名の「プリンス自動車工業」を名乗る事になる。この会社の変遷は非常にめまぐるしいので、社名変更の日付と生産年度で確認し易くするために、あえて列記した。



1956 プリンス・セダン AISH-V (改)

正面から見たこの写真は一瞬アメリカの「ナッシュ」かと思ってしまう。外国車風のそっくりさんは「オオタ」には色々あったが、まさか「プリンス」でも？でも待てよ、プリンスの前身「たま」のデザインには「オオタ」の息がかかっていたし、もしかして？？しかし当時の技術でここまで完璧には出来ないだろう。グリルは、多分1950年のナッシュから外した本物を付けていると思われる。1955年10月モデル・チェンジして「AISH-V」型になり、ラジエター・グリルはVラインを取り入れたグッド・デザインに変わった。(本来のグリルは次頁の写真参照)それと同時に国产車としては初めて2トーン・カラーのカタログモデルが誕生した。(1958年 静岡市春日町・静清国道<国道1号線>にて)



1957 プリンス・セダン・スペシャル／ライトバン
AMSH-II

プリンス・セダンには「AISH-V」型を改装して前輪独立懸架にした姉妹車「AMSH」があり、1956年5月から併売された。人々この構想は「AISH」の企画当初からあったが、タクシーが大口需要先だった当時の事情を考えれば、「先進性」や「乗り心地」よりも「耐久性」が優先したのは無理も無い。しかし1955年トヨペット・クラウンに先を越され、技術のプリンスの名にかけて追っかけ発売したものの、「国産車初の」というタイトルは逃した。写真の車はその第2世代にあたる「AMSH-II」だ。両車のグリルは同じで、「サイドモール」と「塗り分け方法」が見分けるポイントとなる。スタンダードではボンネットと屋根が別色になり、スペシャルではヘッドライトを境に上下に塗り分ける。サイドモールは途中で波打っているのがスペシャルの特徴だ。正面向きの車は4ナンバーだから商業車仕様もあったようだ。(1959年 静岡市内にて)



1957 プリンス・スカイライン・スタンダードALSI-S-1
スカイラインはプリンス・セダン「AISH」「AMSH」型の後継モデルとして誕生した。前輪独立懸架に、後輪はこれ又「国産車初の」ディオン・アクスル／リーフ方式を採用し、他社とは一味違うところを強調した。これまでの「プリンス・セダン」のスタイルも均整がとれた良い感じだったが、一寸古くなってきたかなあと思い始めていた矢先だったから、この「スカイライン」のニューモデルを街で初めて見つけたときは“ホー！日本でもこんな車が作れるようになったか”としばし見とれた。1957年といえば、アメリカ車は一つの頂点に近づいていた時期で、それらに較べて遜色無い出来映えということは、世界水準に手が届いたといえるだろう。ボディはフロント・グリルやサイド・モールディングで差をつけた「スタンダード」と「デラックス」があった。(1957年 静岡市内にて)





1955-58 トヨペット・クラウン・スタンダード（初代RS）（上）
1956-58 トヨペット・クラウン・セミデラックス（p77上）

それまでは“タクシーとして使えるか”が重要な採点基準だったが、ここで純自家用を照準に、「SA」では時期尚早だった前輪独立懸架を探用し、乗り心地、居住性の向上を図った「RS」（クラウン）が登場した。この車が成功した事で、その後の国産車のスタンダードとして、全体のレベルアップに大きく貢献したと思う。同時に従来通りのタクシー業界の要求を満たすため、「SB」以来の頑丈なシャシーを持つ「RH」の改良型「RR」（マスター）を併売した。これが無ければ、自家用向けのクラウンを営業用タクシーとして酷使され、耐久性云々という「SA」と同じ事態になったかも知れない。そうなれば今日の“名車クラウン”的評価は無かつただろう。（p77上）の写真はフロントガラスが2分割のスタンダードにデラックス並みの飾り付けを持っており“セミデラックス”とよばれた。

（1958年3月 静岡市追手町・県庁前にて）



1956-58 トヨペット・クラウン・デラックス（RSD）（下）
ニューモデル「クラウン」発売の11ヵ月後、1955年12月になって内外の装備を豪華にした「デラックス・モデル」が出現した。外見上一番の相違点はフロントガラスが1枚になったことで、ボンネットのマスコットや正面に車名バッジが付く。1956年型のエンジンはスタンダードと同じ48馬力だったが、翌年から55馬力、58馬力と順次アップした。写真は1947~1948年フォードと1951年シボレーに挟まれたクラウンだが、アメ車に負けていない。（1957年3月 静岡市追手町・県庁正面玄関にて）



1959 トヨペット・クラウン・デラックス (RS21)

1958年10月、マイナーチェンジを受け、デラックスはRS21（スタンダードはRS20）となった。ヘッドライトのトリム、テールフィン、手の込んだグリル、派手なサイドモールドと、細かい手直しだが、印象は随分豪華になった。R型エンジンの排気量は1453ccで変わりないが、出力は62馬力まで上がり、最高速度は110km/hとなっている。静岡当時の勤務先でこの車を使っていたが、100kmで走るにはかなり一生懸命だったという印象が残っている。もっとも100km出せる道路はそんなに無かったが。（1959年 静岡市内にて）



1959-60 トヨペット・クラウン・カスタム／デラックス（輸出仕様）

僕が東京で車の写真を撮り続けていた頃、珍しい車の大部分は青ナンバーの大蔵館のものだった。その大蔵館の車の中で、はじめて出逢った国産車が写真のクラウンだった。青ナンバーがよく似合い、“国産車も中々やるワイ”と、とても嬉しかった。多分アメリカ大使館のものだろうが、このあと各国でも国産車のお買い上げが増えたから、珍しい車の写真を撮りたい僕の立場からすると、少々機会が減る事になってしまった。輸出仕様のこの車は左ハンドルで、モールドも国内向けとは異なるので資料が中々見つからず、アメリカ版の輸入車のリストでやっと確認できた。2台が後がデラックス、前がカスタムでホイールやモールドに差があるが、このグレードの違いは使う人の身分の違い？（1961年2月 港区一之橋付近にて）



1959 タトラ603 4ドア・セダン（空冷V8 リア・エンジン）

タトラは長い歴史をもつ自動車メーカーで、そのルーツは1850年、当時のオーストロハンガリー帝国で馬車製造からはじまった。最初の自動車は1897年ごろのベンツを真似たもので設計者は後年航空機でも有名になったルンブラーだったが、その後を引き継いだのがボルシェ博士と並び称されるリア・エンジンの権威ハンス・レドヴィンカで、1934年には空冷V8、3.6リッターのリア・エンジン車「タイプ77」という、大型高性能車を完成している。この基本構想が第二次大戦後の1956年の「603」に受け継がれている。車名は創立当初は工場の所在地から採った「ネッセルスドルフ」だったが、第一次世界大戦で敗れ、チェコスロバキア領となると町の名前も変わってしまい、新たに国内で1番高い「タトラ山脈」から付けたものだ。「タトラ」はこの写真を撮った時は「チェコスロバキア大使館」のものだったが、今はどちらに属しているのか気になったので地図で調べたらタトラ山はスロバキア側の北部にあった。念のため「スロバキア大使館」に問い合わせたら、スロバキアにも工場はあるが本社は「チェコ」にあることが判った。タトラでは、1930年代に「77」と同時に空冷フラット4、1.8リッターのリア・エンジン車「97」も造られていたが、これはヒットラーの国民車構想（フォルクスワーゲン）にあまりにも似ていたことからナチスから製造を禁止されてしまった。しかし、構想を実現させたのはこちらの方が早かった。（1959年12月 港区一之橋付近にて）