

自動車文化を積み上げて来た東京モーターショー

父に手を引かれ第1回全日本自動車ショウへ行った。「かくもたくさんの種類の自動車が日本の物流を担い、人々を豊かにするのか！」と大変感激した。その後、念願が叶い自動車会社のマーケティング部門で東京モーターショーの企画・運営を担うこととなった。折からの石油危機や産業構造の大転換で厳しい対応を迫られたが、この経験はライフ・ワークの自動車文化史研究の糧となっている。

明治維新の殖産興業政策で、鉄道、鉱山、造船に続き自動車も主要産業に仲間入りし、戦後、先進国からの経済支援と自助努力による高度成長のお蔭で大発展を遂げた。日本はその恩返しをする時代となったので、今こそ自動車文化の変遷を研鑽・伝承する事が大切な課題だと思う。

自動車文化の発展を概念的に捉えよう。一台の自動車は製品という一つの点だが、人々に活用されて、その点は自動車のある生活という線になる。やがて、線の数が増えて自動車市場という面になり、さらに市場のグローバル化、安全環境対策、自動運転等の時代要求に応えつつ、この面は順に積み上がり自動車ヘリテージという立体に進化する。申すまでもなく東京モーターショーは企業とユーザーが一堂に会し、その時代の諸課題を大所高所の視点から共有して来た自動車文化共有の場であり、正しく、点から線、線から面、面から立体へ自動車文化を積み上げて来た。

「賢者は歴史に学ぶ」の名言に習い、我々は東京モーターショーに凝縮されて来た自動車ヘリテージとその文化を繙くことによって今後の方向性が尚一層明確になると思う。①自分がその時代にいたらどのように受け止め動いたか ②過去の失敗や過ちを今後どのように活かせるか ③自動車産業を支えた政治、経済、社会、国防等とどのような関係であったか……等々。

そのような折に、この書は大きな力を授けてくれるバイブルである。

東京モーターショーの貴重な史実を客観的に著された山田耕二氏に心から感謝する。氏のご熱心な研究姿勢と広い人的ネットワークから創出される解説は本書においても初めて拝見した画像と相まって実に輝いている。加えて2014年創業80周年を祝う日産自動車の“ヘリテージ博士”こと中山竜二氏、“レストア博士”こと荒川幸隆氏の全面的なご協力を得て、この書がその記念に相応しい輝きを添えている点にも深く感謝する。

目次

■自動車文化を積み上げて来た東京モーターショー／3 清水 榮一

ニッサン／プリンス車を中心とした東京モーターショーの変遷

第1回 全日本自動車ショウ	6
第2回 全日本自動車ショウ	13
第3回 全日本自動車ショウ	18
第4回 全日本自動車ショウ	25
第5回 全日本自動車ショウ	31
第6回 全日本自動車ショー	38
第7回 全日本自動車ショー	44
第8回 全日本自動車ショー	50
第9回 全日本自動車ショー	56
第10回 全日本自動車ショー	62
第11回 東京モーターショー	68
第12回 東京モーターショー	75
第13回 東京モーターショー	81
第14回 東京モーターショー	87
第15回 東京モーターショー	94
第16回 東京モーターショー	99
第17回 東京モーターショー	104
第18回 東京モーターショー	109
第19回 東京モーターショー	114
第20回 東京モーターショー	119
第21回 東京モーターショー	125
第22回 東京モーターショー	132
第23回 東京モーターショー	142

■参考文献／149

■あとがき／149

■日産乗用車タイムライン／150

ニッサン／プリンス車を中心とした 東京モーターショーの変遷

ここでは、第1回から第23回までの東京モーターショーに展示された、ニッサン／プリンス車を中心に紹介する。1966年（昭和41年）に日産自動車とプリンス自動車工業が合併するまではそれぞれのブースを、合併後は日産自動車のブースの様子を可能な限り収録した。また、日産ディーゼル工業と名称変更する前の民生デイゼル工業時代の展示についても触れた。

本書収録の写真は、(社)日本自動車工業会、日産自動車(株)、トヨタ博物館、浅井貞彦氏などが所蔵する資料を中心に、適切なものを選択した。モーターショーで撮影された写真が見つからなかった車については、カタログや広報資料などから補わせてもらった。経年変化やデータの保管方法などにより、画質が必ずしも良い状態でないものもあるが、貴重な資料でもあり、あえて収録しているものもあることをご容赦いただきたい。

東京モーターショーに出展されたニッサン／プリンス車を通して、その変遷のみならず、さらには日本の自動車の発展におけるモーターショーの役割と意義などについて、理解を深めていただければ幸いである。



第1回全日本自動車ショウ(1954年)の様子を伝える日産広報誌「ニッサングラフ」(1954年6月号)。

第1回全日本自動車ショーが開催された1954年(昭和29年)は、春までに3つの大きな国民的関心事があった。ひとつは、2月にマリリン・モンローとジョー・ディマジオ夫妻が新婚旅行で来日したこと。モンローは前年、一躍トップスターになった女優、ディマジオはニューヨーク・ヤンキース所属の、当時最も知名度の高いプロ野球選手だった。二つめは、話題の夫妻の日本滞在中に、日本プロレスが興業し、そのテレビ中継が始まったこと。テレビ放送は、前年、NHKと民放の日本テレビが相次いで開始したばかりだった。日本テレビは、繁華街や主要駅など人が集まるところにテレビを設置した。普及促進とスポンサー獲得のためである。テレビ(白黒)は庶民には高嶺の花だったから、プロレス、ボクシングそして大相撲の中継には街頭テレビの前に観衆が群がった。なお、プロレスの人気を煽ったのは空手チョップを必殺技とする力道山の活躍だった。そして三つめは、3月1日に行われたビキニ水爆実験による漁船第五福竜丸の被爆事件で、日本中を騒然とさせた。

第1回全日本自動車ショーの話をしよう。1954年の乗用車市場は約2.5万台で、その約43%は輸入車が占

めた。さらに、国産メーカーには乗用車の需要を満たせる供給能力はなく、国内生産全体の約41%は技術提携による国内組み立ての外国車だった。日野、日産、いすゞ、三菱は欧米の最新の乗用車を組み立てながら部品の国産化に懸命に取り組んでいた。これは、戦争によって生じた8年間の空白で、欧米に大きな遅れをとった自動車の設計・生産の知識や技術を短期間に吸収する手段として選択されたものである。

1954年、日産とトヨタはそれぞれ翌年初めから発売するダットサン110型セダンとトヨベッククラウンの開発の真っ最中だった。この2車種は、戦後両社が供給してきた、トラックのシャシーに乗用車のボディを載せたような一時しのぎの乗用車とは根本的に違う、将来を見据えて本腰を入れて開発する本格的な乗用車だった。

そんな状況下、日産の宣伝課長だった片山豊は、自動車メーカー各社に「国際的にも通じるモーターショーを開催し、国産車のPRとモータリゼーションの推進をはかる」と呼びかけた。片山は旗振り役を務めて、1953年5月開催の「自動車産業展示会」を機会に、この年の4月に第1回全日本自動車ショーの開催にこぎつけた。



「国際的にも通じるモーターショー」にするため、海外の主要モーターショーにならって英語での呼称は「Tokyo Motor Show」とされた。人が車輪を転がそうとしている、現在も使われている東京モーターショーのシンボルマークは、片山豊のアイデアによるもので、氏は図案の人物のモデルを務めた。第1回の出品社ガイドの冒頭にシンボルマークのいわれが紹介されている。「人類の歴史をふりかえてみて車輪ほど積極的な飛躍を与えたものはない。(中略)人は車を回転したい意欲に燃えている。その意欲を象徴したものがこれである。」

日産自動車の展示全景。写真中央手前のボンネットを開けている車はニッサンパトロール(4W60型)。そこから右へ、ニッサンキャリアのシャシー(4W70型)、ダットサンデラックスセダン(DB-5後期型、ダークブルー)、ダットサンスリフトセダン(DS-4型、グレイ)、オースチンA40サマーセットサルーン(レッド)。当時の日産の乗用車はこの3車種だけだった。パトロールの後ろの2台のバスは、左がニッサンコロナBU90型、右が490型。

■ニッサンについて

山口県生まれの鮎川義介(あゆかわよしすけ)は、東京帝国大学(現東京大学)を卒業後、数年の社会経験を積んでから渡米して職工として働き、鑄造の技術を習得。帰国後、1910年に戸畑鑄物を設立。やがて戸畑鑄物は、自動車工業への進出を企画し、1931年にダット自動車製造を傘下に迎え入れた。ダット自動車製造のルーツは1911年に橋本増治郎により設立された快進社自動車工場で、1914年に完成した自動車は、出資者の田健治郎、青山祿郎、竹内明太郎のイニシャルを取ってダット(DAT)と名付けられた。

戸畑鑄物の傘下となったダット自動車製造は、1932年に495ccの小型乗用車を完成し、DATの息子(SON)「ダットソン」と名付けたが、ソンは損につながることから、太陽のサン(SUN)に改められた。

戸畑鑄物は1933年3月に自動車部を創設し、本格

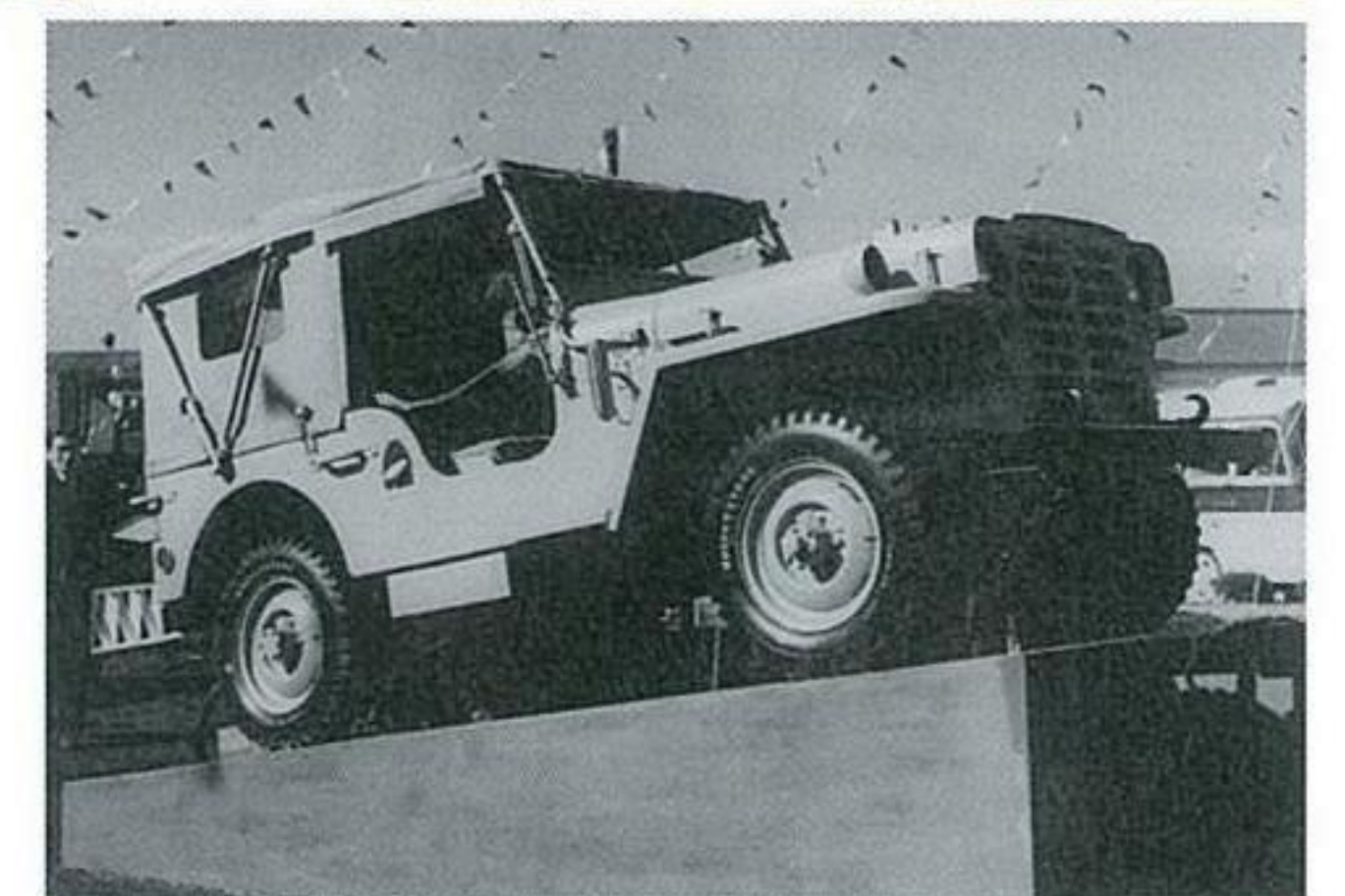
的な自動車生産に向けて動きだした。同年12月、鮎川義介が設立した持ち株会社、日本産業と戸畑鑄物で出資して、12月26日に自動車製造(株)を横浜に設立。この日が日産自動車創立日となった。さらに翌年、日本産業100%出資とし、社名を変更した。日産自動車の誕生である。

1937年、初のニッサンブランド車が誕生。乗用車はアメリカのグラハム・ページ社の設備を買い取ってグラハム車を国産化したもので、同じエンジンを使ったトラックとバスは、当時としてはユニークなセミキャブオーバースタイルを採用していた。ニッサン車の登場により、小型車は「ダットサン」、大型車は「ニッサン」と、ブランド名が使い分けられるようになった。

1954年の第1回全日本自動車ショーは、日産自動車創立20周年の節目に開催されたことになる。



手前左は1951年12月に誕生したニッサンパトロール(4W60型)。その前年に設置された警察予備隊(後の陸上自衛隊)向け車両入札目的で開発された。採用されたのは三菱ジープだったが、パトロールは国家地方警察本部(後の警視庁)で採用されることになった。車名のパトロールはこれに由来するという。パトロールはトヨタBJ型と同じく大排気量エンジンを搭載していたことから副変速機を持たなかった。手前中央の赤いフロントボディを持つシャシーはニッサンキャリア(4W70型)。キャブオーバータップのニッサンバスの車名は「コロナ」。同名はトヨタが1957年に発売した小型乗用車以前に日産が使用していたのである。ボンネットバスの右側のトラックは480型。コロナ、トラックは、戦前生産されたニッサン乗用車(70型)用A型の改良型である6気筒SV(サイドバルブ)3670cc95馬力のガソリンエンジン、ボンネットバスは直列4気筒OHV5322cc85馬力のディーゼルエンジンを搭載。パトロールのエンジンは、コロナ/トラック用エンジンとはチェーンが異なり、最大出力85馬力を発揮。今では知る人が少ないが、ニッサンもトヨタも大型車のエンジンは、アメリカ車に非常にお世話になったのである。



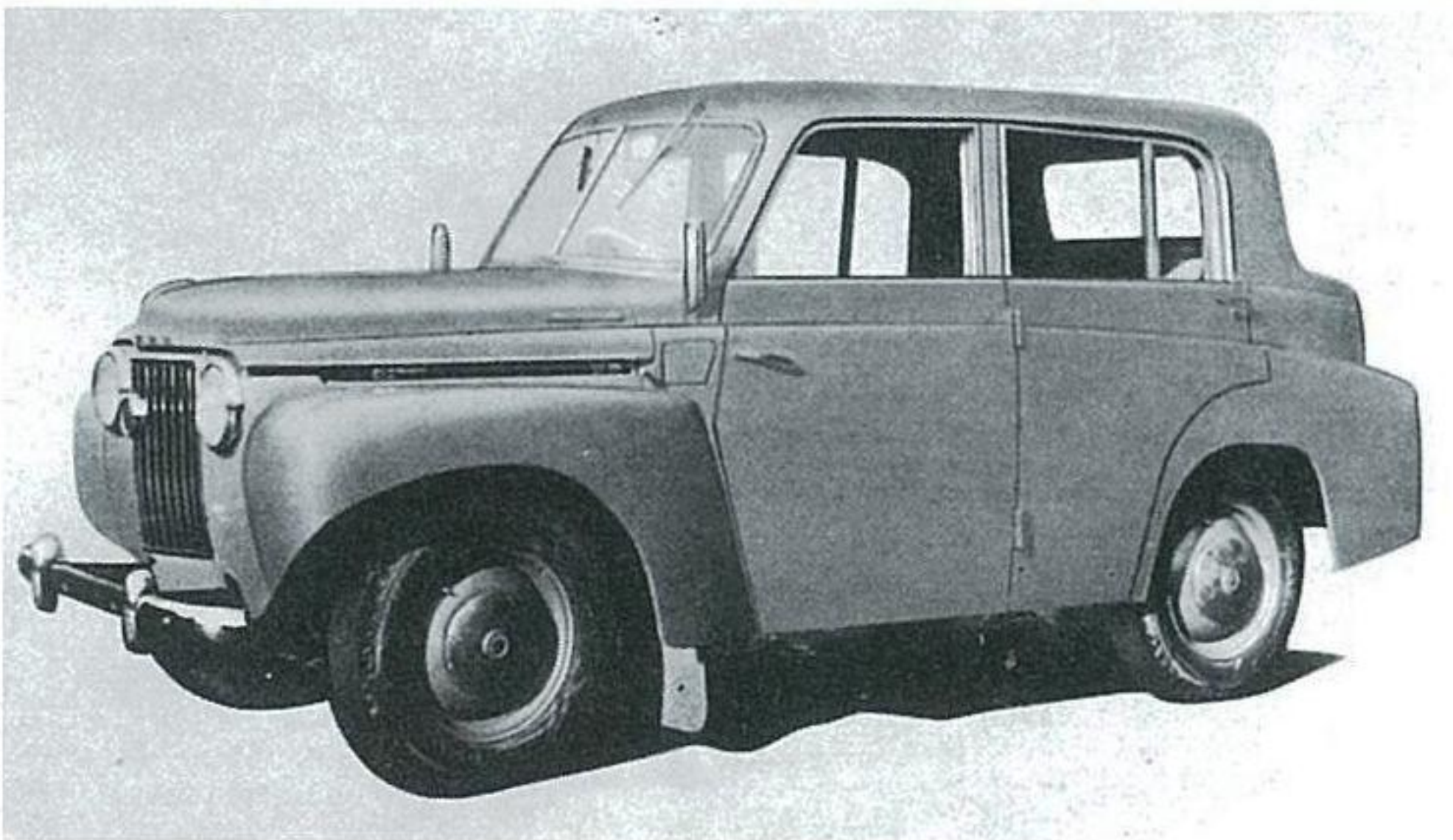
1952年1月に都内港区で開催された「ニッサン新車展示会」に展示されたニッサンパトロール。



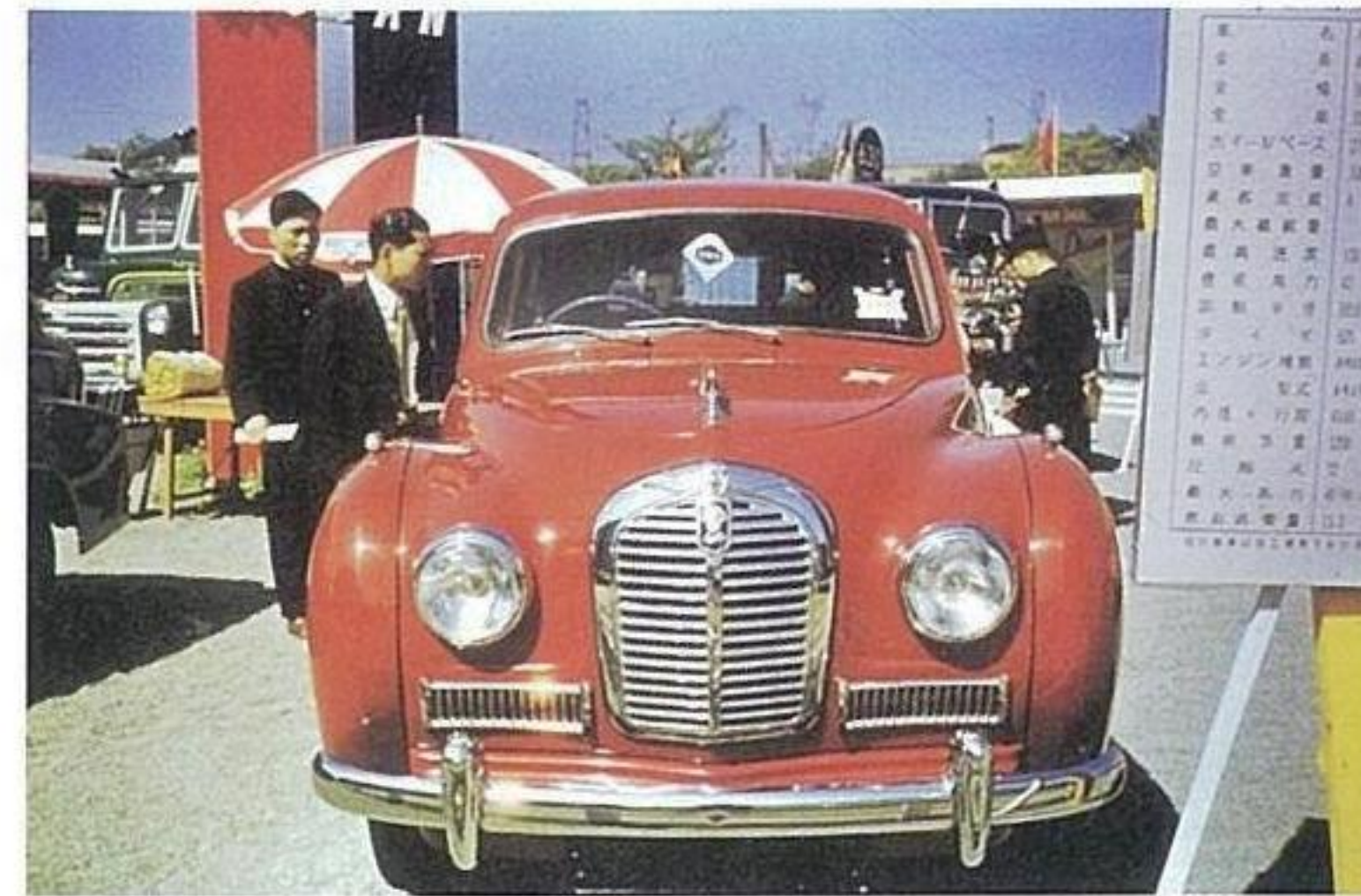
ダークブルーの乗用車はダットサンデラックスセダン(DB-5後期型)。それから数えて4台目に見える黄色いキャブ(運転台)のトラックは、戦前型ボディに、改良型エンジンを載せて生産されたダットサントラック。エンジンは乗用車と同じサイドバルブ方式 860cc、25馬力、最大積載量 600kg。ダットサンセダンとトラックはエンジンを含む基本シャシーを共用していた。「モーターファン」1954年6月号に掲載された同年4月15日時点の東京店頭渡し価格は、ダットサンデラックスセダン 85万円、同スリフトセダン 82万円。



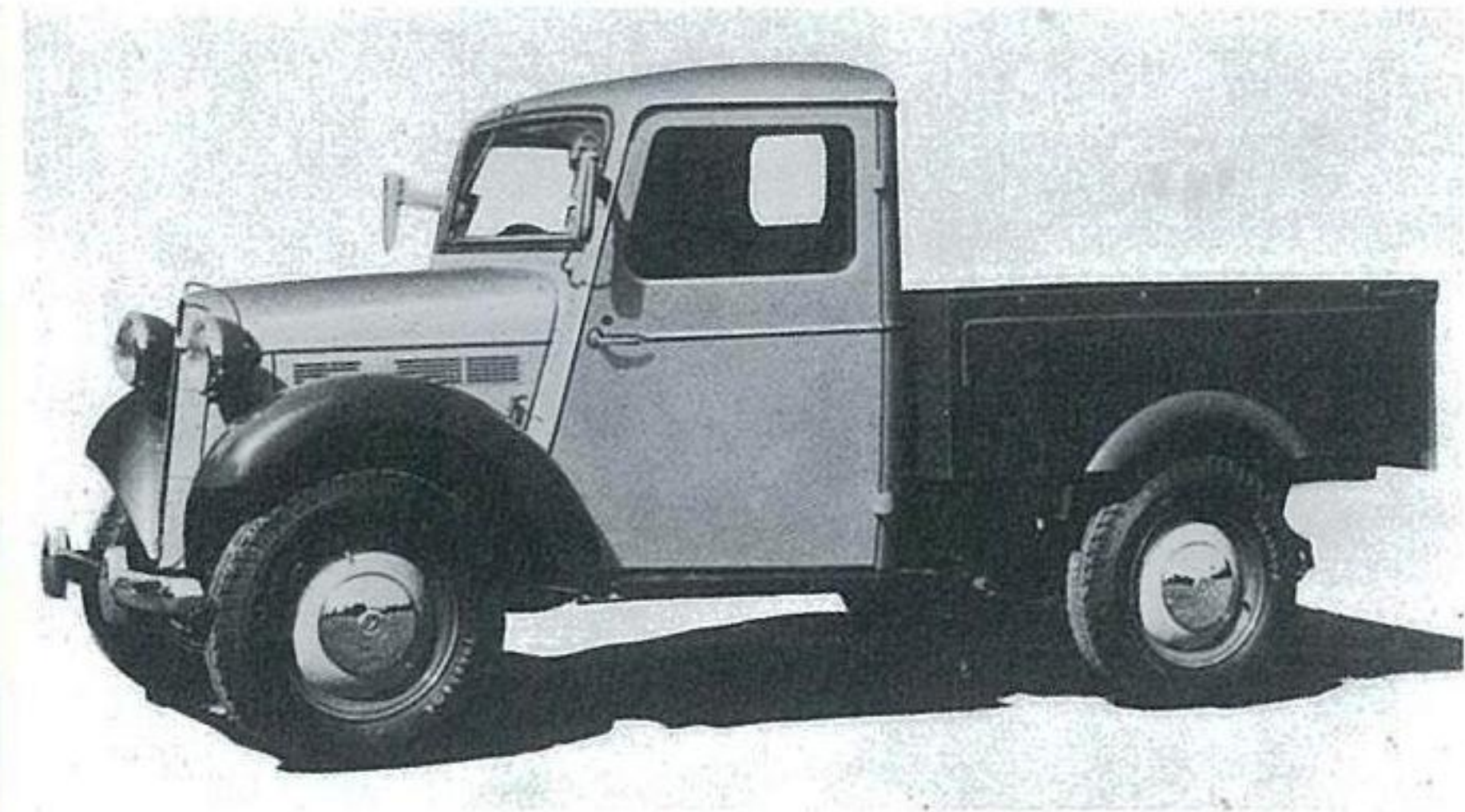
ダットサンデラックスセダン(DB-5後期型)。最初のDB型は、アメリカのコンパクトカーであるクロスレイのスタイルを参考にした、フラッシュサイドボディの2ドア2ボックスセダンとして1948年に登場した。DB→DB-2→DB-4と発展した後、1953年1月に4ドア化を含む約350箇所の改良を受けてDB-5となった。展示車は1954年1月にフロントグリルの意匠変更と、サイドまで回り込んだリアウィンドウを採用したDB-5後期型。DBシリーズのエンジンはすべてサイドバルブ方式の水冷4気筒で、DBが15馬力/722cc、DB-2・DB-4が20馬力/860cc、DB-5が25馬力/860cc。全長3805、全幅1480、全高1560、ホイールベース2150(各mm)。4人乗り。ショーの後、7月に小変更されてDB-6型となり、翌1955年1月にダットサンセダン(110型)に生まれ変わった。



ダットサンスリフトセダン(DS-5型)。前の写真で、右側にボディ後半が見えるのがダットサンスリフトセダン。日産初の戦後生産乗用車として1947年に誕生したダットサンスタンダードセダンDA型は、戦前のシャシーを用いて簡素なボディを載せていたが、改良を重ねながら、スリフト(DS-2)、同(DS-4)、同(DS-5)、コンパー(DS-6)へと変遷し、1955年1月にダットサンセダン110型にバトンを渡した。スリフトは、デラックスセダンのDB系と共通のシャシーを持つ廉価モデルで、フロントドアから後ろは平面基調のパネルで構成されている。DB系より早く1951年8月に4ドア化され(DS-4)、同時に後ろへ張り出したトランクも追加された。ボンネットは左側にヒンジがあり右側が開き、トランクは下にヒンジがあり上が開く。全長はデラックスセダンより10mm長い。4人乗り。



日産がイギリスのBMC社と提携して1953年4月から組み立て始めたオースチンA40 サマーセットサルーン。ダットサンセダンとの完成度の差は歴然としている。スペック面でもOHVエンジン(1197cc 42馬力)、前輪独立懸架など一歩先を進んでいた。全長4050、全幅1600、全高1630、ホイールベース2350(各mm)。4人乗り。A40は本国で1954年9月にA50ケンブリッジにモデルチェンジしたため、日産は国産化を進めていたA40に見切りをつけ、早くも12月にA50に切り替えた。なお、日産のオースチン同様、日野はルノー4CV(フランス車)を1953年3月から、いすゞはヒルマンミンクス(イギリス車)を同年10月から組み立て始めた。



ダットサントラック(6147型)。乗用車生産が禁止されていたとき、日産の戦後生産1号車となったのはミツガシトラック(1945年11月)で、その1年後には、戦前スタイルのままのダットサントラックが発売された。1953年に、乗用車と合わせてサイドバルブ860ccエンジンは20馬力から25馬力に増強された。積載量600kg。派生モデルとして、2列シート4人乗り300kg積みのピックアップもあった。1955年1月、110型にモデルチェンジしたセダンと共通イメージの外観を与えられて近代化を果たした。

■プリンスについて

1945年の終戦のあと航空機製造が禁止されたため、立川飛行機出身の技術者たちは1947年に東京電気自動車設立。それは、1949年にたま電気自動車、1951年にたま自動車、1952年にプリンス自動車工業へと変遷したのち、第1回自動車ショー直前の1954年4月10日に富士精密工業と合併してその社名(富士精密工業)を引き継いだ。合併前の富士精密工業は、第二次大戦後、中島飛行機が改称して富士産業となった後に解体されてできた12社の中のひとつだった。したがって、合併後の富士精密工業は、二つの飛行機会社を母体と

して生まれた自動車メーカーであった。1951年のたま電気自動車からたま自動車への社名変更は、生産車をガソリン車へ移行したことに伴うもので、同年末同社初のガソリン車プリンストラック(AFTF-1型)を、翌年2月にはプリンスセダン(AISH-1型)を完成させ、3月に発表会が行われた。プリンス車は国産初の1500ccクラス車だった(1500ccは当時の小型車の上限排気量)。このことから、プリンスは高級車メーカーを目指していたことがうかがわれる。なお、車名の「プリンス」は、1952年に皇太子明仁親王の立太子礼が行われることを記念して命名された。



右から左へプリンスピックアップ(AFPV-IV)、同ルートバン(AJVC-III)ベースの宣伝車、プリンス標準型トラック(AFTF-V)、左端の後ろ姿のセダンはプリンスセダン(AISH-II型)。プリンスのすべての車種は直列4気筒OHV1484cc45馬力エンジンを搭載。

日産車で世界的に一番知られている車種は Z-car ことフェアレディZ だろう。その直接の祖先は 1969 年(昭和 44 年)に登場した S30 系だが、さらに系譜を遡ると、1952 年に登場した、戦前のダットサンセダンの後部を改装したダットサンスポーツ(DC-3)が源流となっている。それはスポーツカーの雰囲気を持った 4 人乗りオープンカーだったが、当時はまだその種の車の需要はほとんどなく、約 50 台がつくられただけに終わった。しかし、その後も同様のコンセプトの 4 人乗りオープンカーが、ダットサンスポーツ(S211 型)、フェアレー(SPL212/SPL213)と続いた。日産には常に、実用性を重視したファミリーカーだけでなく、運転や車そのものを楽しめるスポーツカーをつくりたいという夢を持った有志者がいたのだ。(その一人は片山豊で、後にアメリカで日産車の販売に尽力し、フェアレディZ を大成功させ、“Z-car の父”と呼ばれるに至った。) 1961 年 10 月、彼らの長年の夢が形になったフェアレディ1500 が第 8 回全日本自動車ショーでデビューした。

当時のわが国の自動車産業を取り巻く情勢を簡単に紹介する。

1961 年 4 月にトラック、バスの完成車輸入が自由化されたが、完成乗用車については、外国メーカーに比べ

量産規模が小さい、価格競争力がないなどの理由から自由化時期が遅延された。一方、同年 5 月、通産省は乗用車の国際競争力を強化するため、「乗用車の 3 グループ構想」を打ち出した。これは既存企業の合併を推進し、新規参入については法律で規制するというものだった。これは、かねてから四輪分野への進出を考えていたホンダに計画を早めさせることになった。

そういった状況の中、晴海での 3 回目となった第 8 回ショーはイタリアンデザインのニューモデルや、各社が競って出展したスポーツモデルの参考展示車などで、かつてない多彩な内容となった。見学者の熱い視線を浴びたのは、参考出展されたスポーツモデルのダットサンフェアレディ、プリンススカイラインスポーツ、トヨベツトスポーツ X など。そして、昨年の日産に続いて、いすゞと日野が CKD 生産とその国産化の経験を活かして独自開発したいすゞベレルと日野コンテッサ 900、マツダとダイハツから参考出展された、軽自動車と 1000cc クラスの間を埋める車種の試作車なども注目された。さらに、ダットサン 1200 ライトバン、マツダ B1500 ライトバン、ダイハツ F1000(ハイラインの試作車)などの小型ボンネットトラック派生ライトバンのニューモデルや試作車もショーを賑わせた。



このショーで初披露された新型ダットサンフェアレディのプロトタイプ。性能は「時速 150 キロ 1500cc 71 馬力」と紹介された。シャシーはブルーバードのものを流用しているが、大きな違いは、オープンボディを載せるためにフレームを X メンバーで強化したことだ。エンジンはセドリックのものを流用。初代フェアレー(47 ページ参照)はアメリカ向け専用モデルで左ハンドルだけだったが、新型では写真のように右ハンドル車が展示されたため、見学者に国内発売の期待を抱かせたに違いない。写真ではわからないが、運転席の後ろに横向き補助シートを備える 3 人乗りである。初代は、抑揚のあるサイドライン、平面フロントガラス、サイドガラスレスなど、ノスタルジックなロードスタータイプのスタイルだったが、新型は、モダンなスタイルに変貌し、昇降式サイドガラスも付けられた。1 年後の 1962 年 10 月に発売された市販モデルでは、ボンネット上のエアスクープは小さくなり、バンパーのオーバーライダーは外され、ドア前部に固定式三角窓が付けられるなどの変更が施された。



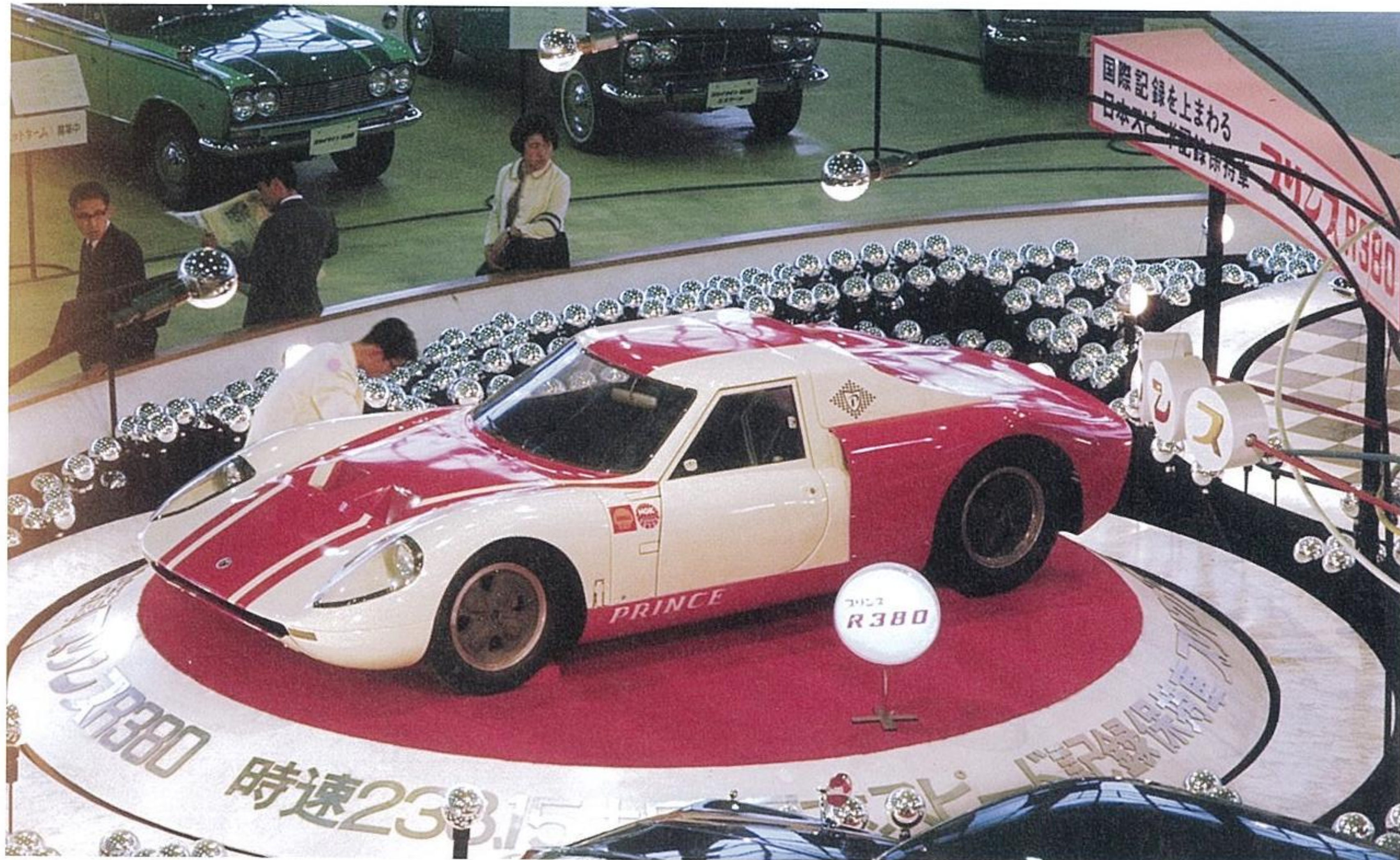
ダットサンフェアレディの後ろ姿。丸型ランプが縦に並ぶ。奥に見えるこちら向きの車はニッサンセドリックカスタム。フロントグリルの格子がいくぶん細かいデザインに変更されている。



ターンテーブル上は手前から時計回りに、ニッサンセドリックカスタム、ダットサンフェアレディ1500、同ブルーバード。セドリックカスタムは前年のショー直後の 11 月に発売された。小型車の規格が排気量 2000cc 以下、ホイールベース 2.7m 以下に変更されることに対応し、ホイールベースと全長を 100mm 延長し、排気量を約 400cc 増の 1883cc としたエンジンを搭載。プリンスグロリアとトヨベツトクラウンの 1900cc モデルと違い、セドリックはホイールベース/全長まで拡大した。セドリックの基本車種構成は、従来ボディに 1500/1900cc エンジン、延長ボディに 1900cc エンジン(カスタム)となった。延長した 100mm は後席空間に充てられたためリアドア幅が広い。そのほかのカスタムの識別点は、格子が細かいフロントグリル。室内では、前後席のセンターアームレストや国産車初の後席専用ヒーターなどを特徴とする。左奥に見える後ろ姿のセダンはいすゞベレル。ヒルマンミンクス(イギリス)の国産化を通じて得られたことが結実した、いすゞ独自開発の乗用車。このショーで初公開され、翌年 4 月に発売された。



4つのターンテーブルで構成されるプリンスのメインの展示スタンドには、手前から時計回りに、グランドグロリア、R380、スカイライン 2000GT-B、スカイライン 1500、グロリアスーパー6が並び、右手の壁側にはグロリアスーパー6やスカイライン 1500 が、フロア下を見学できるように斜めに展示されている。



プリンス R380。前年5月、第2回日本グランプリで必勝を期して投入されたスカイライン GTは、突如現れたポルシェ904という思わぬ強敵に優勝をさらわれてしまった。プライドを傷つけられたプリンスは、直ちに純粋なレーシングカーR380の開発を始め、第3回日本グランプリに備えた。しかし、諸般の事情でレースは延期された。そこでプリンスは、モーターショー直前の10月6日と14日、茨城県の谷田部自動車高速試験場で、速度記録に挑戦した。サスペンションやトランスミッショントラブルのため7つめの目標の200マイル(320km)までは走れなかったが、Eクラスで6つの国内記録を樹立した。一部国際記録を上回るものがあったものの、谷田部がFIA(国際自動車連盟)未公認だったため国際記録にはならなかった。展示台に書かれている「時速238.15キロ」は距離50kmでの記録である。全長3930、全幅1580、全高1035、ホイールベース2360(各mm)、車重660kg。エンジンは直6DOHC4バルブ1996cc200馬力以上。



9月にプリンススカイラインのスポーツモデルに、105馬力エンジン搭載の廉価グレード2000GT-Aが追加され、それまでの2000GTは2000GT-Bに車名が変更された。後方の傾けられた2台はグロリア。



サイドモルディングラインから上下に分割して内部を見せるプリンススカイライン1500デラックスは、前年のショーでも展示されて注目されたもの。

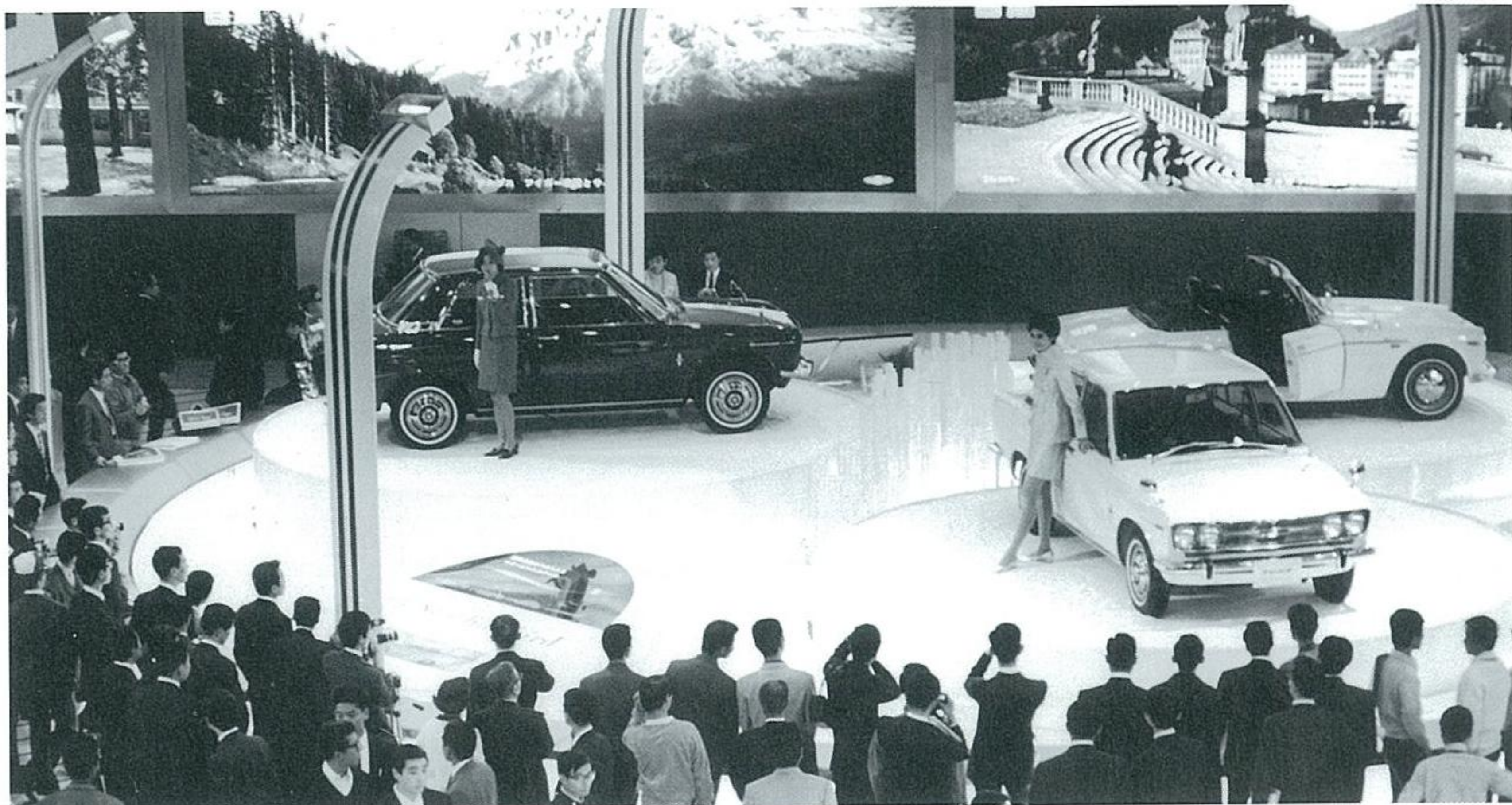
ダットサン1300ライトバン(カタログより)。1965年5月、ダットサントラックはモデルチェンジしてフラットデッキスタイルになった(520型)。先代まで乗用車と共通性の強い外観だったが、520型ではそれが弱められており、ブルーバードと共通するのは、ボディサイドを前後に走る溝くらいだ。こちらはブルーバードと違って後ろ下がりはなくほぼ水平である。パリエーションは先代と同様、トラック、バン、ピックアップ。トラックの場合、全長4245(+120)、全幅1575(+60)、全高1545(-65)。ホイールベース2530(+60)(各mm)と、全高を除き拡大されている。エンジンは1299cc(+110)62馬力(+7)。()は先代との差。最大積載量はトラック1000kg、ライトバンは3(6)人乗り500(600)kg。



ダットサン1300ライトバン

プリンスの商用車群。手前の5台のキャブオーバー型トラックは、ダブルキャブ(2列シート)車とその右後方の赤い車がホームー、あとはクリッパー。クリッパーのドアには「ノンスリップデフはプリンスだけの機構」とある。ボンネットタイプのトラックはマイラーシリーズで、ツートーンカラーがライトマイラーダブルキャブ、後ろ姿の黄色い車体が高床三方開き荷台の「ノンスリップ」マイラー、その前は標準モデル(シングルキャブ低床荷台)。こちら向きに積載されているのはホームー。黄色いマイラーの右奥のルーフとボディが白い車はホームーベースのマイクロバスであるホームー。





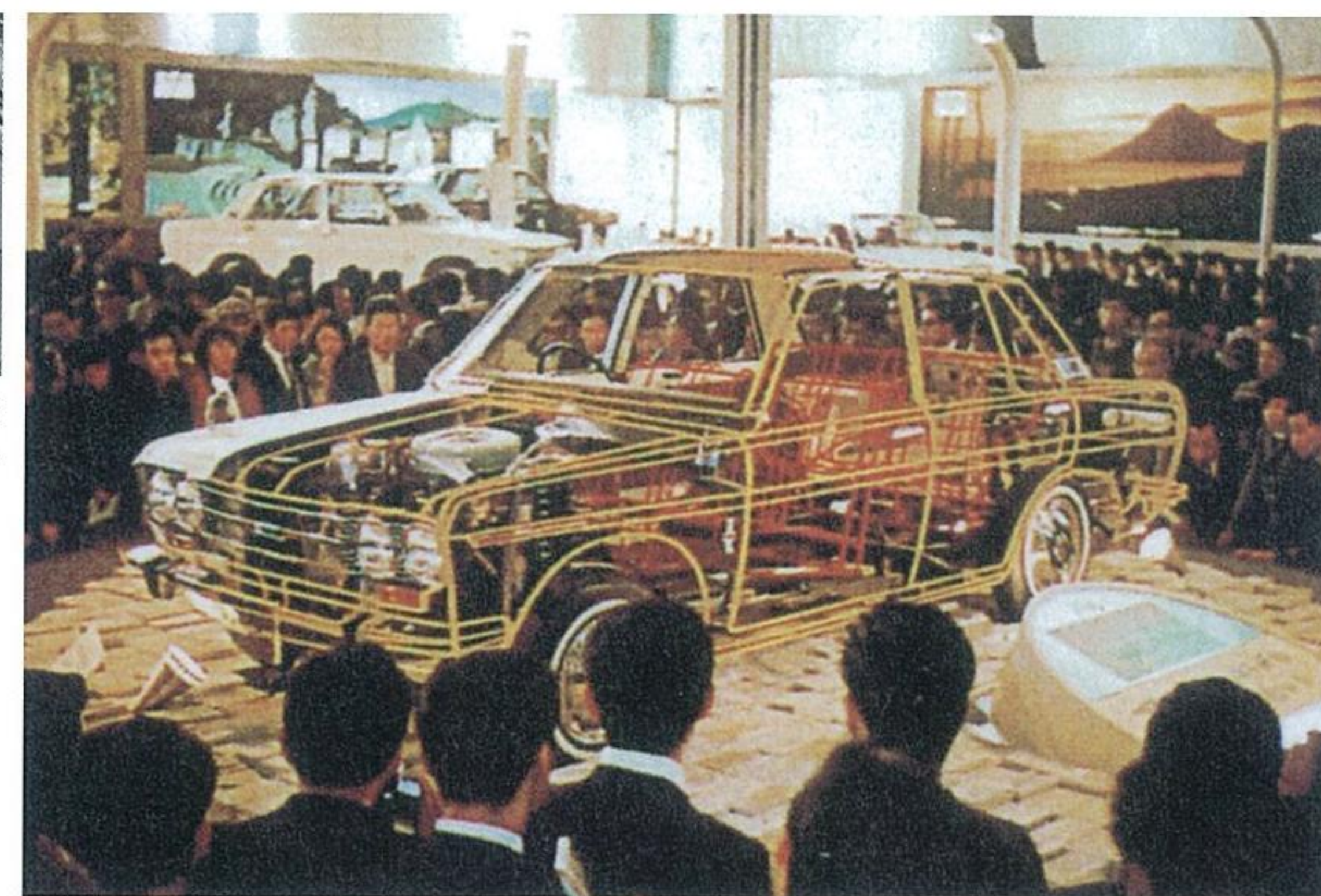
新型ブルーバード 2 台は手前を向いているのが 4 ドアセダンで、横向きが 2 ドアセダン。ともにデラックスモデルのようだ。ダットサンフェアレディは 1600 か、3 月に追加された 2000 かは判別できないが、アメリカの強化された安全規制に対応して装着された立派なヘッドレストは確認できる。



8月にモデルチェンジして3代目となったダットサンブルーバード(510型)の4ドアデラックス(上)と1600スーパースポーツセダン(下)。前年4月に1000ccクラスにダットサンサニーが投入されたことや、ライバルのトヨタベッタコロナとの競争上から大型化され、コロナとほぼ同じサイズになった。超音速旅客機のコンコルドにインスパイアされた「スーパーソニックライン」と称するシャープなデザインは、不評だった前モデルの尻下がり印象を完全に払拭した。ベンチレーション性能の向上に伴い、三角窓は廃止された。ボディバリエーションは2/4ドアセダン、4ドアワゴン、同バンの4種類。技術面では二つの大変更があり、新型エンジンと、日産初の後輪独立懸架が採用された。新1300/1600ccエンジンの出力は、それぞれ10馬力も強力な72/100馬力になった。スーパースポーツセダンは一部を黒塗装したスポーティなフロントグリルと専用のホイールキャップを持つ。タイヤは両車ともバイアス(クロスプライ)タイヤの5.60-13を履く。4ドアセダン1300cc 4MTの諸元は、全長4120(+120)、全幅1560(+70)、全高1400(-40)、ホイールベース2420(+40)(各mm)、車重905(-10)kg。〔 〕は旧モデルとの差。



新型ブルーバードのメカニズムを見せるスケルトンモデル。その横(写真では右手前)にある円形のディスプレイでは4輪独立懸架をアピール。



上は新型ブルーバード 1600SSS の後ろ姿(カタログ)。左右テールランプにはさまれた黒い部分はデラックスではシルバーになる。下は輸出仕様車。



会場に出現したロボットに子どもは泣き出しそうな顔。後ろの大人は笑顔。ロボットは右胸にリボン付きのBluebirdの名札を付け、左手に日産のパンフレットを持っている。このロボット君の担当した仕事は不明である。



アメリカを中心に大成功した初代フェアレディZは、9年のモデルライフを経て、1978年8月に2代目(S130型)に生まれ変わった。スタイルは、武骨な衝撃吸収バンパーの装着を余儀なくされているが、一見してフェアレディZとわかるほど、初代のイメージを踏襲している。ボディは前モデルと同じ2人乗りと、ロングホイールベースの2 by 2の2タイプ。2人乗りの標準モデルの場合、寸法的には、ホイールベースは+15mmだが、バンパーの大型化により全長は225mmも長くなった。幅は60mm拡大、高さは不変。車重は60kgも増加した。機構面では、リアサスペンションがストラット式からセミトレーリングアーム式となり、ブレーキは前輪はベンチレーテッドディスクに、後輪はドラムからディスクにそれぞれグレードアップされた。エンジンは直列6気筒SOHCの2000/2800cc。



この年の3月にニッサンシルビアはモデルチェンジして3代目(S110型)となり、同時に双子車のニッサンガゼールが登場した。ボディは、ノッチバッククーペと5カ月遅れて追加されたハッチバッククーペの2タイプ。2代目バイオレットのプラットフォームを流用し、大きめのボディを載せているため前後だけでなく左右もオーバーハングが大きい。ノッチバッククーペの場合、全長4400、全幅1680、全高1310、ホイールベース2400(各mm)。エンジンは直列4気筒OHC1800/2000cc。



ダットサンサニーシリーズに、この年の1月に5ドアステーションワゴンのカリフォルニアが追加された。一般にステーションワゴンにはセダンをベースにつくられるものだが、サニーの場合はクーペベースで車高がセダンより25mm低い。これは、セダンベースのバンと同じ基本ボディで必然となる商用車らしさを避けるためだったと推測される。リアウィンドウの傾斜もバンより緩くして、スポーティさを出している。サニーシリーズは10月のマイナーチェンジで、スラントノーズ化、角型ヘッドランプの採用などが行われた。



前年5月、ニッサンチェリーF-IIの後継車種として登場したニッサンパルサー。当初は2ボックスで独立したトランクを持つ4ドアセダンのみ。エンジンは直列4気筒OHV1200/1400cc。チェリーF-II同様エンジンとトランスアクスルは2階建て配置。サスペンションも機構的にはチェリーF-IIの仕様を踏襲。CMのキャッチフレーズは「パルサーヨーロッパ」。9月に3ドアハッチバックと3ドアクーペ、11月に5ドアバンを追加。1979年9月5ドアハッチバックを追加。トランクはバンパーレベルから開いたが、ハッチバックはテールランプ上縁レベルからの開口となった。

■参考文献■

『日本自動車産業史』(社)日本自動車工業会、1988年
『自動車年鑑』昭和29~33、35年版、日刊自動車新聞社
『日産自動車社史 1964-1973』日産自動車(株)、1975年
「ニッサングラフ(日産自動車広報誌)」モーターショー記事掲載号
「ニッポンのクルマ20世紀」八重洲出版、2000年
「モーターファン」モーターショー記事掲載号、三栄書房
「モーターマガジン」モーターショー記事掲載号、モーターマガジン社
「月刊自家用車」モーターショー記事掲載号、内外出版社

『東京モーターショーの50年』(社)日本自動車工業会、2005年
『日産自動車三十年史』日産自動車(株)、1965年
『21世紀への道 日産自動車50年史』日産自動車(株)、1983年
「プリンス/CAR topics (プリンス自動車広報誌)」モーターショー記事掲載号
大貫直次郎、志村昌彦『クルマでわかる!日本の現代史』光文社、2011年
「モーターファン別冊『東京モーターショー』」第6・8・13・14回、三栄書房
「カーグラフィック」モーターショー記事掲載号、二玄社
「別冊CG 日本のショーカー1、2」二玄社

あとがき

トヨタ博物館見学者の中には、プリンスはおろかダットサンでさえ初めて知ったという見学者が少なくありません。それは1981年に日産がブランド名を「ニッサン」に統一する方針を発表し、展開してから、かなりの年月が経つため無理からぬことといえます。また、日産を代表する車種のひとつであるスカイラインは、今は無きグロリア同様にプリンス抜きには語れない車ですが、世界戦略車としての位置づけからか、かつてのモデルとはその存在意義が変化しています。さらに、日産が創業し、発展する過程では、グラハム・ペイジ(アメリカ)、オースチン(イギリス)やミンセイ、コニーというブランドもそれぞれの役割を果たしました。本書を通して、それらが日産とどのように関わったのかをおわかりいただけたことと思います。なおご参考までに、“ダットサン”は2013年に、ニッサン、インフィニティに続く第3ブランドとして海外で復活し、2014年に新興国向けコンパクトカーGOが発売されました。

筆者が車に興味を持ち始めた1960年代の初め、ダットサンといえばブルーバード(初代)とトラック/ライトバン、ニッサンといえばセドリック(初代)、大型トラック(680型)/バス、そしてパトロール(2代目)がすべてでした。ブルーバードは自家用車よりタクシーが多く、それより多かったのはトラックとライトバンで、後者には折りたためるリアシートがあり、実質はワゴン(乗用車)に近い車でした。筆者は当時、乗用車より頻繁に見かけたライトバンに親近感を持っていました。中でも、筆者をいちばん惹きつけたライトバンはV521型(1968年、98ページにトラックの写真あり)で、並行して販売されていた510型ブルーバードのバンより好きだったくらいです。4駆ではありませんでしたが、現代のSUV的な車で、舗装率の低かった時代、トラックベースのライトバンは日本に最適な車だったと思っています。本書の執筆にあたり、当時のことが懐かしく思い出されましたが、同じように感じられる読者がいらっしやれば嬉しいです。

なお、本シリーズの『東京モーターショー トヨタ編』には、第1回から第23回までの開催概要ならびに当時のポスターが巻末資料として収録してありますので、あわせてご覧いただければ幸いです。

本書巻頭には、日産自動車でご活躍され、リタイア後も同社の歴史資料保存や自動車文化の啓発・普及活動に精力的に携わっておられる清水榮一氏に序文をいただきました。さらに清水氏には、本書収録の資料収集に関してのご理解を賜り、関係する部門の紹介をいただきました。深くお礼申し上げます。

また、写真・図版等については、(社)日本自動車工業会、日産自動車、トヨタ博物館、浅井貞彦氏、自動車史料保存委員会などのご協力をいただきました。

最後になりましたが、本書を私に担当させてくださった三樹書房の小林謙一社長、編集で大変お世話になった山田国光氏、木南ゆかり氏に心より感謝いたします。

山田 耕二

著者略歴

山田 耕二 (やまだ・こうじ)

1949年(昭和24年)鹿児島生まれ。

1972年鹿児島大学工学部機械工学科卒業後、トヨタ自動車工業(当時)に入社。海外部で輸出向けトヨタ車の仕様企画、発売準備、販売促進、短期商品企画業務に従事。1988~1992年ベルギー駐在。欧州の自動車動向・ディーラー調査等に従事。帰国後4年間海外企画部在籍後、1996年にトヨタ博物館に異動となり、2014年まで勤務。1997年学芸員資格取得。

トヨタ博物館で携わった企画展は「フォードT型」「こどもの世界」「モータースポーツの世界」「太田隆司のペーパーアート」「夢をえがいたアメリカ車広告アート」「プラモデルとスロットカー」「世界の名車」「マンガとクルマ」「浅井貞彦写真展」「小林彰太郎フォトアーカイヴ展 昭和の日本自動車見聞録」など。また、三樹書房ホームページ内「M-BASE(エムベース)」にて「クルマの博物誌」を執筆。著書に『東京モーターショー トヨタ編』(三樹書房)がある。

東京モーターショー

ニッサン/プリンス編 1954~1979

著者 山田耕二

発行者 小林謙一

発行所 三樹書房

URL <http://www.mikipress.com>

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町1-30
TEL 03(3295)5398 FAX 03(3291)4418

印刷・製本 シナノパブリッシングプレス

©Koji Yamada/MIKI PRESS 三樹書房 Printed in Japan

※ 本書の全部または一部、あるいは写真などを無断で複写・複製(コピー)することは、法律で認められた場合を除き、著作者及び出版社の権利の侵害になります。個人使用以外の商業印刷、映像などに使用する場合はあらかじめ小社の著作権管理部に許諾を求めて下さい。

落丁・乱丁本は、お取り替え致します