

序文にかえて

この書は、トヨタモータースポーツの草分けの頃の活動について書かれたもので、不明だった史実を明らかにして、まとめられたものである。

トヨタは戦後、乗用車の生産再開に乗り出すが、厳しい経営環境は労働争議をもたらし、当時の社長の豊田喜一郎氏は退任した。喜一郎氏は自動車の欠陥を速やかに改善するためにはオートレースが一番有効であり、これは日本の自動車産業の発展に寄与するものであると考えた。そして喜一郎氏と同時に副社長を退任した隈部一雄氏がクマベ研究所を作り、設計製作を担当し苦労を重ねトヨベット・レーサー(改良型)を完成させる。この頃の様子が史実に基づいてリアルに書かれており、先達の深い思慮と熱意が感じられ胸が熱くなる。

その後ようやくクラウンを世に出した2年後「豪州一周ラリー」に参加する。このラリーは政府から国際親善のため是非にとの要請があったもので、過酷な道を19日かけて17,000km走行するという世界的なラリーであった。クラウンでは無理かもしれないとの意見もあったが、当時のトヨタ自販の神谷社長は失敗を恐れていては進歩はないと参加の決断をする。

ドライバーには東京トヨベットの神之村邦夫氏、トヨタ自販の近藤幸次郎氏が選ばれ、命がけで走る覚悟で参戦する。見事完走を果たし、クラウンの堅牢性を世に示したのみならず走行中他のチームの故障修理やコースアウトした車両の救出を行なった。戦後の対日感情の良くないとき、この友愛精神は絶賛され国際親善に大いに貢献した。

何事もはじめて挑戦する人々には筆舌に尽くせない苦労と苦悩がある。まさに命がけの挑戦であり、その成果や熱い思いを正しく理解し、後世に伝えていかねばならない。

著者の松本秀夫氏は歴史保存は必須事項と説く。今回の執筆にあたり10年以上の歳月をかけ、膨大な資料、多くの先達への取材から苦労を重ね史実を発掘してこの書の完結に至った。

成功したことも失敗に終わったことも、正確に遺品や資料で保存しておくことは大変重要なことと思う。後輩は先輩から多く事を学ぶことにより新しいものを創造し、次の世代につないでいくことができる。

モータースポーツは非常に高度な専門集団および個人の能力の限界へ挑戦する行動である。技術、技能、マネジメントにおいて人は強い精神力(情熱、執念、勇気、謙虚さなど)をもって未知の世界へ挑戦していかなければならない。何事においても同じであるが、死力を尽くして戦うからこそ感動と夢を人々に与える所以と思う。

第5章に松本氏が書いた詩が載せられている。この詩は関係者を激励し、奮い立たせてきた。私は人生への応援歌だと思っている。モータースポーツは人生の縮図と思うからである。

著者の病氣と闘いながらの長年の尽力と情熱に心からの敬意と、深い感謝を申しあげる。

加藤 伸一(トヨタ自動車株式会社 顧問)

はじめに

本書の狙いは、トヨタのモータースポーツ活動の黎明期、1950年～1960年にかけての史実と当事者たちの思いを発掘し、後世に継承することである。

日本のモータースポーツの幕開けとされる第1回日本グランプリ(1963年)のひと昔前、トヨタがモータースポーツの黎明期にあったことはあまり知られていない。当時、トヨタはトヨペット・レーサー、豪州一周ラリー、日本一周読売ラリー、中日ラリー等に深く関わったが、従来、これらの活動に関する社内外の認知度は極めて低く、ほとんど忘れられた存在であった。

『トヨタ自動車75年史』(トヨタ公式サイト 2012年11月2日)にも、記載はほとんどなく、かろうじて豪州一周ラリーが、「資料で見る75年の歩み」に年表の「補足解説」として、200字程度が掲載されているにすぎない。

もとより、先人たちの事績を無批判に受け止める必要などないが、歴史や先人たちの足跡や想いに無知・無関心であることは許されない。なぜなら、現在の自分たちも疑いもなく、その過去とこれからの未来に不可分につながっているからである。

本書の序章では、第1回日本グランプリ以前の、トヨタモータースポーツの前史を考察し、第1章から第3章に、各プロジェクトの詳細を記述した。これらは、筆者がトヨタ自動車に在職中、『トヨタ博物館紀要』他に公表してきた10数件の論考等を、改めて原資料に当たって見直し、再構成したものである。

第4章には、筆者が長年「歴史保存」に携わる中で、考えてきたことを集約した。

「歴史保存」は、現在、必ずしも多くの人たちにその重要性が認識されているとは思われない。本書が、このような現状に一石を投じる助けになれば、幸いである。

第5章には、モータースポーツに関わった先人の方々が残した言葉などを、後世に伝えるべき記録として書き留めた。何もしなければ、誰に知られることもなく、忘れ去られてしまうことを憂えたからである。

執筆に当たっては、当時の資料をなるべく正確な形で継承するため、必然的に引用資料や注記が多量になり、冗長・煩雑になったことは否めない。

しかしながら、筆者はそれに対する批判を承知の上で、簡潔さや読みやすさよりも、後日、後進たちによる再検証が可能なように、敢えて「史実を資料・記録として詳細に残す」ことに重きを置いた。

先人たちの足跡と想いを後世に伝えて行くことは、決して、他の事柄との優先度や二者択一の問題ではなく、必須事項なのだ、と信じる。

そして、このことはモータースポーツに限ったことではなく、普遍的なものであることを理解いただければ、筆者の本望である。

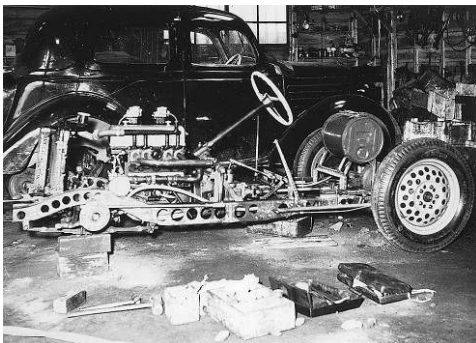
筆者がトヨタ自動車に在職中、モータースポーツの分野で終始ご指導賜った、加藤伸一元副社長に序文の執筆をお願いしたところ、丹念に原稿に目を通され、心温まるお言葉をいただいた。

末尾ながら、ここに記して、心より感謝申し上げます。

松本秀夫

目 次

序文にかえて 加藤伸一(トヨタ自動車株式会社 顧問)	3
はじめに	5
豊田喜一郎論文「オートレースと国産自動車工業」の要旨	8
序 章 トヨタモータースポーツの「前史」と「源流」	
1 日本のモータースポーツの幕開け	10
2 日本GP以前のトヨタのモータースポーツ活動	10
第1章 トヨペット・レーサー	
1 トヨペット・レーサーの時代背景	16
2 日本の自動車レースの始まり	18
3 トヨペット・レーサーの企画・製作	22
4 トヨペット・レーサーの改良と活動	33
5 四輪車オートレースの終焉	50
6 隈部一雄のクマベ研究所での活動	52
第2章 豪州一周ラリー・日本一周読売ラリー	
1 トヨペット・クラウンが誕生した頃	68
2 第5回豪州一周ラリー	70
3 日本一周読売ラリー	88
4 第6回豪州一周ラリー	94



第3章 中日ラリー

- 1 有名城めぐり 自動車ラリー(1959年9月) 122
- 2 第1回中日ラリー(1960年6月) 124
- 3 第2回中日ラリー(1961年6月) 126
- 4 大学の自動車部の活躍 128

第4章 歴史保存を考える

- 1 歴史保存の意義 134
- 2 歴史資料をいかに残し、継承して行くか 140

第5章 後世に伝えたいこと

- 1 トップ語録 146
- 2 「豪州一周ラリー」で出会った人々 148
- 3 モータースポーツに携わる人たちの想いを言葉に 151

トヨタ・モータースポーツ前史年表 153

生き残ったトヨペット・レーサー 157

おわりに 158



豊田喜一郎論文「オートレースと国産自動車工業」の要旨

(以下に、その要旨を記述し、原文を本書のp.60～p.62に注3として掲載する)

オートレースはオートバイや自動車の改良研究の結果が直に現れるので、自動車関係者が興味を抱くのは至極当然のことだ。今後自動車の発達とともに益々社会的興味を惹くものとなり、急速な発展をするものと思われる。私もオートレースの発達には少なからぬ関心を持っている。

自動車製造を始めた頃、最も苦心したのは、どのように自動車をテストし、改良するかということであった。坂道、悪路、泥濘地帯を運行したり、さまざまな破壊試験を行なって、今日の車まで仕上げた。

今後、日本の自動車工業は乗用車に主体を置かなければならないが、いかなる試験をして、その欠陥を速やかに改善すべきかという、オートレースをおいてほかにはあり得ない。

乗用車製造に乗り出そうとしている日本の現状を考えると、オートレースはただ単なる興味本位のレースではなく、日本の乗用車製造事業の発展に必要な欠くべからざるものである。

こうして、かつては贅沢品とみられていた乗用車が、大衆の足となり、欧米諸国のように文明の利器として、その恩恵に浴する時代も遠くはないと思う。しかも、欧米人が自らの力で勝ち得たように、日本人は日本人自らの努力によって成し遂げなければならない。

現在、純国産のレーサーを作ることは経済的には不可能だが、リッター100馬力くらい出せるエンジンを作ることは出来ないことではない。そのうちに経済状態も良くなり、我々にも力がついてくれば、外国にも負けないレーサーを作って外国でレースすることも出来よう。それには、リッター200馬力出さなければならないだろう。

そうなると、日本車も外国に認められ、どんどん海外に輸出できる時代が、我々の努力次第で可能になると確信している。

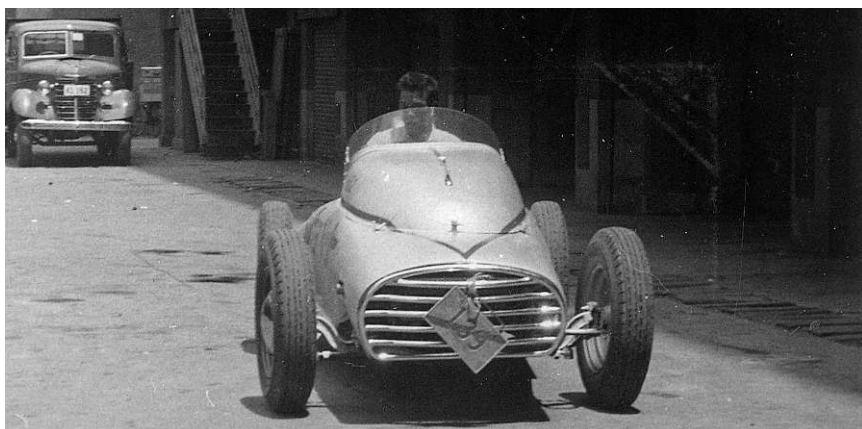
オートレースと国産自動車工業の発達とは車の両輪のごとく、片方だけが単独に進むことは出来ない。この数年間、両者が相伴って進歩することであろう。

(1952年3月)

序章

トヨタモータースポーツの「前史」と「源流」

忘れ去られた史実がある
1950年代にも
モータースポーツは存在した



運輸省を訪問したトヨペット・レーサー(1951年5月14日)



豪州一周ラリーで車両検査を受けるトヨペット・クラウン(1957年)

1 日本のモータースポーツの幕開け

一般的には、1963年5月の第1回日本グランプリ(GP)が日本のモータースポーツの幕開けとされている。

第1回日本GPの翌年、JAFの国際部長であった山口正雄氏は、次のように述べている。

「このレースが自動車メーカーおよびマニアを含む一般のオーナーに与えた影響は大きく、中でも自動車メーカーは、このレースをきっかけとして、レースの持つ意義、重要性、影響を真剣に考え始めた。そして自動車レースがいかに重要な要素、新技術開発・蓄積や販売促進への効果を伴うものであるかということ深く認識した」(『日刊自動車新聞』1964年2月1日)

それは、トヨタの場合も同様であった。

かつてトヨタ2000GTやトヨタ7の開発に携わった高木英匡氏が作成した「トヨタ自動車レース年表」(1970年9月30日)には、以下のように記されている。

■昭和38(1963)年1月、第1回日本GPに対処するため臨時組織を作り、各設計課で準備作業を行なう。主査室 芦田極主査、試作課 八木五州彦工長、松田栄三他12名。第2エンジン課、第3エンジン課、シャシー設計課、駆動設計課ほか。

■昭和38年4月、河野二郎主担当 正式にレース担当責任者として着任。検査部 保坂泉係長(現7技課長)、試作課 高橋敏之(現7技班長)、東京トヨペット 神之村邦夫(現サービスセンター課長)を帯同、レース調査のためサファリ、欧州、東南アの各地を視察(約2ヵ月)

すなわち、トヨタは1963年の第1回日本GPに対応するために、モータースポーツの専門組織と体制を創設したのである。

トヨタはGPの直後、「第1回日本グランプリ自動車レース トヨタ車出場全種目に優勝 クラウンもコロナもパブリカも」との見出しで朝日、毎日新聞等へ全面広告を掲載、大々的な宣伝を行なった。

さらに、翌1964年1月には、トヨタ自動車工業、トヨタ自動車販売(以下、トヨタ自工、トヨタ自販と略称で記す)を中心に「スポーツ合同委員会*」を設立し、

活動・開発体制の充実に本腰を入れ始めた。

第1回日本GPは、トヨタモータースポーツの「幕開け」でもあった。

*当時の合同委員会メンバー：自工 齋藤尚一専務、稲川達重役、河野二郎主担当員、自販 近藤直専務、松浦正隆部長(車両第3部)、牧野忠利次長(サービス部)、須々木昌道(商品企画室)、パブリカ朝日 弓削誠常務。モータースポーツに対するトヨタの本気度が窺える顔ぶれである。

2 日本GP以前のトヨタのモータースポーツ活動

日本GP以前のトヨタのモータースポーツ活動には、トヨペット・レーサー、第5回豪州一周ラリー、日本一周読売ラリー、第6回豪州一周ラリー、中日ラリー等があった。

しかし、これらは組織・体制的にも臨時のもので、もっぱらトヨタ自販の主導で企画・実施され、トヨタ自工の関与もごく限定的であった。

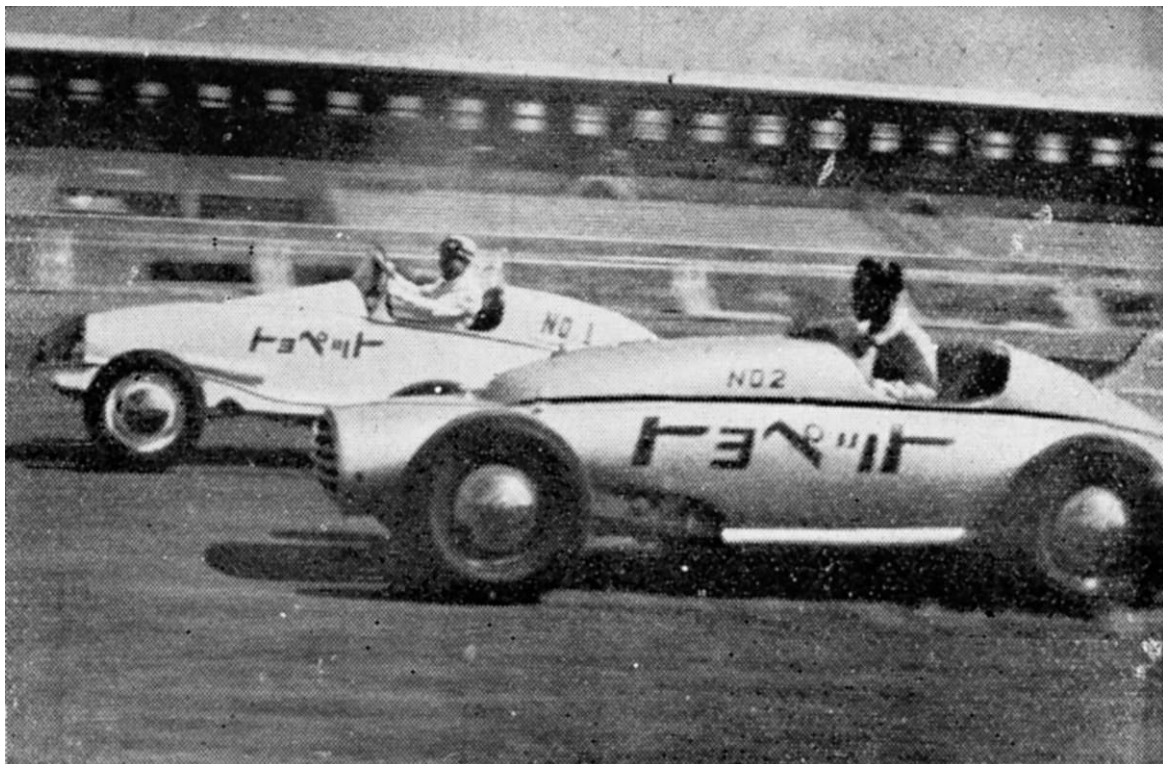
(1)トヨペット・レーサー(1950年~54年)

トヨペット・レーサーとは、1950年代に存在したレース車である。

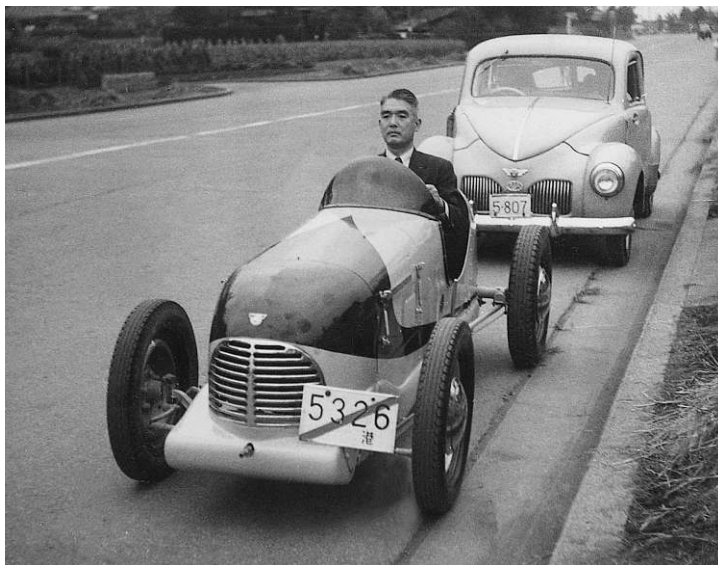
『TOYOTA Technical Review特集モータースポーツ』(TTR)の編纂をしていた1994年当時、トヨペット・レーサーは、『トヨタ自動車30年史』、『同40年史』に写真が掲載されていた程度で、説明文も資料もほとんどなく、内容的にはまったく不十分だったので、取り上げることは断念した。

その後、『オール・トヨタ』という、当時、トヨタ自販が販売店向けに出していた広報誌に記事が連載されていることが分かり、2005年、『トヨタ博物館紀要』(No.11)に「忘れられたレーサー」と題して掲載した。

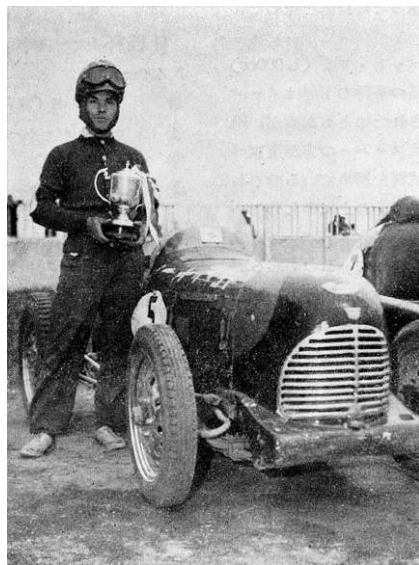
それ以前に、「トヨペット・レーサーが後のトヨタスポーツ800につながり、トヨタF1の源流だ」などと、見当違いのことを言い出す人が出てきたので、誤った認識が広がるのを事前に防いでおきたいという意図もあった。トヨペット・レーサーは、後のトヨタスポー



トヨペット・レーサー、船橋オートレース場でのデモラン(1951年5月13日)



トヨペット・レーサー、改良型1号車に乗る隈部一雄



日経新聞社杯を獲得したトヨペット・スーパー・レーサーと齋藤覚選手(1954年5月25日 船橋)

ツ800や2000年代のF1活動とは何のつながりもない。

その後、2012年から2014年にわたる追加調査の結果は、3編の論文「忘れられたレーサー」(その2～4)として、『トヨタ博物館紀要』に報告した。(No.19 2013年、No.20 2014年、No.21 2015年)

これらの論文により、トヨペット・レーサーには、トヨタ自動車の創業者豊田喜一郎始め、隈部一雄元副社長、梅原半二技術担当重役、自販の神谷正太郎社長、九里検一郎重役、加藤誠之部長、山口昇愛知トヨタ社長などの関与が明らかになった。

しかし、敗戦後わずか5、6年の時期で、レース車の技術も未熟だったこと、レース自体の人気も上がらなかったことに、賭け事的側面への違和感等もあってか、その後のプロジェクトの「本流」につながる流れには至らなかった。

「本流」につながらなければ、「源流」とは言えないだろう。

トヨペット・レーサーの調査研究の中で、最大の発見は豊田喜一郎執筆の論文「オートレースと国産自動車工業」(『愛知トヨタ』1952年3月号)であった。以後「喜一郎論文」と略称する。

この論文は、喜一郎自身が執筆した、おそらく唯一のレースに関するものと思われる。しかも死の直前に書かれた、極めて貴重な資料である。彼はこの中で、「自動車レースは自動車工業に不可欠のものであり、両者はクルマの両輪のごとく、相伴って発展するだろう」と述べている。(第1章にて詳述)

(2) 豪州一周ラリー(1957年、58年)・

日本一周読売ラリー(1958年)

豪州一周ラリーは、1953年に発足し、1958年まで6回開催された17,000kmに及ぶ過酷なラリーであった。1957年の第5回ラリーに初代トヨペット・クラウンが、国産車として初めて参加、完走を果たした。日本一周読売ラリー(1958年)は、豪州一周ラリーの成功に触発され、優勝者を日本代表として、その年の第6回ラリーに派遣しようという企画だった。

豪州一周ラリーのドライバーだった神之村邦夫氏(東京トヨペット)は日本一周読売ラリーの企画・運営にも参画し、日本GP直前JAFに作られた暫定スポーツ委

員会のメンバーの一人としてGP対応にも当たった。また、1963年、トヨタのレース担当責任者となった河野二郎たちの海外レース調査にも同行し、その後もトヨタのレース活動に関わった。

すなわち、豪州一周ラリーは、1963年以降の本格的モータースポーツの「本流」に注がれて、言い換えれば、継承されていったのである。

1997年発行のTTRでは、トヨタのモータースポーツの組織・体制が確立した1963年の第1回日本GPを「幕開け」とし、豪州一周ラリーは「前史」の扱いとしたが(TTR p.19)、このラリーは日本車が参加した史上初の国際格式の海外ラリーであったことを考えれば、トヨタモータースポーツの「源流」にふさわしいと言っている。

豪州一周ラリーから50周年に当たる2007年発行の広報資料『1957～2007 トヨタモータースポーツ 情熱、挑戦、創造の50年』の巻頭には、次のように述べられている。

「1957年、トヨペット・クラウンの挑戦からすべては始まった――。

トヨタのモータースポーツ活動は、1台の国産乗用車、トヨペット・クラウンで豪州一周ラリーに参戦した1957年から始まった。ふたりの日本人ドライバーとオーストラリア人ナビゲーターが日本から送られたクラウンに乗り込み、19日間をかけて1万7000kmにおよぶ行程を走破した。

そしてそれを皮切りに、トヨタは半世紀にわたって、さまざまなモータースポーツカテゴリーに関わり続けてきた。2007年、この活動が節目を迎える。

モータースポーツへのチャレンジを通じて、クルマの限らない可能性、そしてその素晴らしさをより多くの方にお伝えするために、トヨタのモータースポーツへの挑戦はこれからも続いていく」

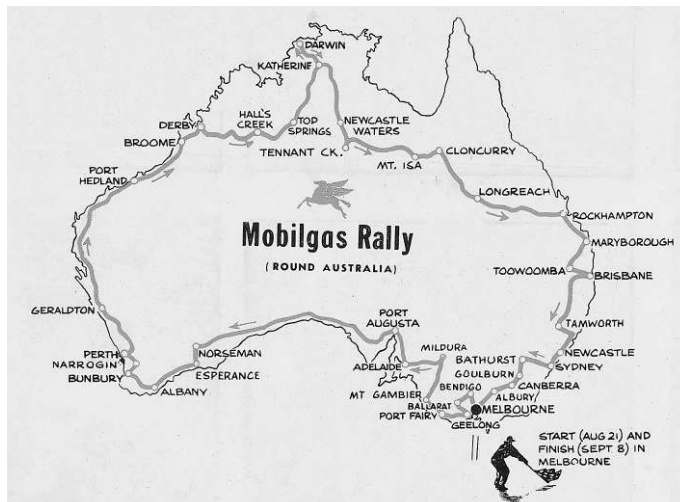
つまり、豪州一周ラリーがトヨタモータースポーツの「源流」として、改めて社内外に表明されたのである。

(3) 中日ラリー(1959年～61年)

豪州一周ラリー以降、第1回日本GP(1963年)まで

第5回豪州一周ラリー コース図

メルボルンから西回りにオーストラリア大陸を19日間で一周する。全走行距離約17,000kmに及ぶ苛酷なラリーだった。



豪州一周ラリーに日本から初参加したトヨペットクラウン・デラックスは、各地で大歓迎を受けた。



復元した豪州一周ラリーのクラウンに乗る神之村邦夫・真理夫妻。メガウェブにて(2016年3月20日)

の4年間、トヨタにはほとんど活動の痕跡が見当たらなかったが、『トヨタ自動車30年史』(1967年)には、僅かながら、中日ラリーへの言及がある。

そこには「わが国におけるモータースポーツは、モータリゼーションが進み、オーナードライバーが増加してきた昭和30年代後半にはいってようやく高まってきた。JMC(日本モータリストクラブ)主催の日本アルペンラリー、中日ラリーをはじめ、全国各地でラリー、エコノミーラン、ジムカーナなどが盛んに行なわれるようになった」と日本GPの前夜の状況が述べられている。(『トヨタ自動車30年史』p.638)

中日ラリーの全貌が明らかになったのは、スタンダード・ヴァキューム石油会社発行の小冊子「第1回中日ラリー ディーラー・ニュース特集号」の発見と1960年前後の『中部日本新聞』(現在の『中日新聞』)、中日新聞社の社史等の調査による。

また、当時、大会運営に協力した名古屋工業大学自動車部OBからの資料提供も受けた。

さらに、その後の調査によると、トヨタ自工の社内報『トヨタニュース』(1960年7月)、広報誌『モーターエイジ』(1960年7月号、8月号)にも、紹介記事が掲載されている。

以上の論述から、トヨペット・レーサー、豪州一周ラリー・読売ラリー、中日ラリーをトヨタモータースポーツの「前史」とし、そのなかで豪州一周ラリーをトヨタモータースポーツの「源流」と位置付けること

に異論はなかろう。

豪州一周ラリーでも、かつては世間にはほとんど知られておらず、トヨタ社内で話題になることもあまりなかった。多少知られるようになったのは、ここ十数年のことである。

豪州一周ラリーは、トヨタ自動車の社史——『トヨタ自動車20年史』(1957年)、『同30年史』(1967年)、『同40年史』(1977年)、『同50年史』(1987年)、『トヨタ自販10年史』(1960年)、『同20年史』(1970年)、『同30年史』(1980年)等には、取り上げられていた。

伝統と歴史に裏付けられた格式あるレースや^{こうし}嚆矢となった歴史的イベント、あるいは歴史のスタートラインに立った先達には、それ相応の敬意が払われなければならない。さらに、豪州一周ラリー、第1回日本GP、トヨタ7、ル・マン24時間に代表される内外の耐久レース、インディ500マイルを筆頭とするIRLインディカーレースやCARTチャンプカーといった歴史的なレース活動は「本文」中にきちんと明記されるべきである。

本書の趣旨は、先人たちの事績にあまりに認識不足な現状を憂い、トヨタモータースポーツ史の「前史」を明らかにして、当時の状況を正しく理解・再評価していただくことにある。

そして、先人たちの想いと苦闘の足跡をたどり、後世に継承していつてほしいと願うものである。

第1章

トヨペット・レーサー

戦後間もない1950年代前半
新たに芽生えた「オートレース」に向けて
小型のダートレーサーが開発された



改良型1号車(1952年)



改良型2号車(1953年)

型、995cc、27hp

ギアボックス 前進3段(2段)／共に2段か？ 後進1
段(なし) 最高速度150km/h

タイヤ 6.5-16 6P

トヨペット・レーサーの登場

第1号車は5月7日、東京着、翌5月8日から10日まで、八重洲口前広場における「日刊自動車主催自動車産業展」に出品され、その後2日間洲崎工場で点検修理を受けた。

第2号車は神奈川トヨタで点検のうえ、12日夕刻東京に到着した。

5月13日、朝東京トヨタを出発、船橋のレース場に向かった。戦災孤児救済資金募集のため、読売新聞社主催で「日米対抗オートバイ競走大会」が開催され2台のトヨペット・レーサーがそろって参加した。しかし、車両およびドライバーの登録ができておらず、十分なテストもされていなかったため、本社(自販)の意向もあり、約30分のデモランと会場内での展示に留められた。

ドライバーは1号車が東京トヨタ車両部の中村敏、2号車は同じく河村淳、監督はサービス部長の中村勘七だった。

レースの開会式は極東空軍軍楽隊の演奏のもと、日米のレースファン45,000名の大観衆に迎えられ、内外のオートバイおよび小型四輪自動車約50台は4列横隊で行進した。アマチュアのオートバイレースを皮切りに、メインの4,000m自動車レースや数々のアトラクションで観客を魅了した。(『オール・トヨタ』1951年5月23日、26日)

『オール・トヨタ』と『るうむらいと』の 記事の食い違い

実は、『オール・トヨタ』(A)と『るうむらいと』(R)の記事には、日付や活動に食い違いが少なくない。(同時期に発行された『オール・トヨタ』同士でも記事によって、微妙に食い違う箇所、矛盾が散見されるが、おおむね一致しているので説明は省く)

(A)と(R)の主な食い違いは下記の通りである。

- ・車完・移送・活動：(A)では1号車が5月3日、2号車が5月10日に完成し、それぞれ別々に東京に移送。1号車は5月8日～10日東京で展示、2号車は神奈川トヨタ経由で5月12日東京着。
一方、(R)では、4月末に1号車が大阪から名古屋(自販本社)に到着、5月10日に2台を連れて東京に送られたとある。
- ・レース場デビュー：(A)では5月13日(日)「日米対抗オートバイ競走大会」がデビューとなっているが、(R)にはその記述はなく、5月14日(月)官庁訪問、5月15日(火)「船橋レース場開場式」で試走レースに出て1、2位を獲得とある。しかも2号車は原田自身がドライブしたという。このことも官庁訪問も(A)には一切記述がない。
「船橋レース場開場式」がわざわざ「火曜日」に行なわれたとされることや、このような一大イベントが、同時代に発行されていた『オール・トヨタ』誌に一切触れられていないことに、いささか違和感を覚える。

『オール・トヨタ』の記事は、1951年当時、諸々のイベントの2週間後くらいに出ており、ほとんどリアルタイムの記事といつてよい。間違いの可能性は比較的少ないうえ、継続刊行物で、トヨペット・レーサーの活動を逐一フォロー、報告していた。

一方、『るうむらいと』は、担当課長の原田寅吉が15年後に、当時を回顧して執筆したものである。当事者が書いた記事はもちろん尊重されるべきだが、思い違いのおそれはないとはいえない。

従って、本稿では断定を控え、同時代の記録としての『オール・トヨタ』に従っておく。将来の新たな資料発見に期待したい。

トヨペット・レーサーのPR活動

その後、2台のトヨペット・レーサーは5月19、20日の名古屋大須球場のレースイベントに参加すべく、陸送で名古屋に戻った。残念ながら、レースにはトヨペット・レーサー以外、参加車両がなく、トヨペット同士のレースとなった。

5月24日には、「昭和26年度全国トヨタ販売店協会総

船橋オートレース場にて(1951年5月13日)
 1951年5月13日、千葉県船橋オートレース場で
 開催された、「日米対抗自動車オートバイレース」(読売新聞社主催)でのトヨペット・レーサー
 のデモランの様子。このレースは、戦災孤児
 救済資金募集が目的だった。



船橋オートレース場にて(1951年5月13日)
 コースインする第1号車(前)と第2号車(左端)。物見高い観衆の数に注目。



船橋オートレース場でのデモラン(1951年5月13日)
 第1号車のドライバーは、東京トヨタ車両部の中村敏、第2号車は、同じく河村淳。監督はサービ
 ス部長の中村勤七だった。

- 『オール・トヨタ』トヨタ自動車販売(1950年11月～1954年6月)
- 『モーターファン』三栄書房(1951年1月号～1971年9月号)
- 『トヨタ新聞』トヨタ自動車工業(1951年6月11日)
- 『報知新聞』報知新聞社(1951年12月30日、31日、1952年1月2日)
- 『愛知トヨタ』愛知トヨタ自動車(1952年3月)
- 『流線型』自動車週報社(1951年7月号、1952年5月号、6月号、7月号、8月号、10月号、11月号、1954年7月号)
- 『自動車技術』自動車技術会(1951年1月号、2月号、1952年10月号、1955年10月・11月合併号、1957年5月号、12月号)
- 『日本機械学会誌』日本機械学会(1952年2月号～1960年3月号)
- 『自動車青年』自動車交通弘報社(1952年9月号)
- 『スピードライフ』誠文堂新光社(1953年3月号～1956年5月号)
- 『中央公論』中央公論社(1955年5月号)
- 『燃料協会誌』燃料協会(1957年1月号)
- 『石油と石油化学』幸書房(1957年10月号)
- 吉岡光三『オートレース』埼玉県小型自動車競走会(1957年)
- 『思想の科学』中央公論社(1960年2月号)
- 『CARグラフィック』二玄社(1962年8月号)
- 『るうむらいと』トヨタ自動車販売(1965年10月号)
- 小野吉郎『世界のモータースポーツ』山海堂(1970年)
- 小林彰太郎『ダットサンの50年』二玄社(1983年)
- 森本眞佐男『トヨタのデザインとともに』山海堂(1984年)
- GP企画センター編『サーキットの夢と栄光』グランプリ出版(1989年)
- 小林彰太郎『写真で見る昭和のダットサン』二玄社(1995年)
- 『Old-timer』(No.53)八重洲出版(2000年8月号)
- 『三栄書房60年の轍 雑誌繚乱書留帖』三栄書房(2008年)
- 日本自動車殿堂編『JAHFA』(No.2)三樹書房(2002年)
- 『日本自動車工業史稿(調査記録)』自動車工業会(1961年)
- 『日本自動車工業史稿(2)』自動車工業会(1967年)
- 『日本自動車工業史稿(3)』自動車工業会(1969年)
- 『愛知トヨタ25年史』愛知トヨタ自動車(1969年)
- 『30年の歩み』トヨタ自動車販売店協会(1977年)
- 『大阪トヨタ30年史』大阪トヨタ自動車(1978年)
- 『オートレース三十年史』日本小型自動車振興会(1981年)
- 『トヨタ自動車30年史』トヨタ自動車工業(1967年)
- 『わ・わざ・わだち』(創立40周年記念写真集)トヨタ自動車工業(1978年)
- 『トヨタ自動車75年史』トヨタ自動車(2012年)
- 和田一夫編『豊田喜一郎文書集成』名古屋大学出版会(1999年)
- 和田一夫・由井常彦『豊田喜一郎伝』トヨタ自動車(2001年)
- 『Super CG』(No.48)二玄社(2006年)
- 『トヨタ博物館紀要』(No.11)トヨタ自動車(2005年)
- 『トヨタ博物館紀要』(No.19)トヨタ自動車(2013年)
- 『トヨタ博物館紀要』(No.20)トヨタ自動車(2014年)
- 『トヨタ博物館紀要』(No.21)トヨタ自動車(2015年)
- 隈部一雄『どらいぶうえい』山海堂(1936年)
- 隈部一雄『流線形』日本評論社(1937年)
- 隈部一雄『内燃機関 上／下』大同評論社(1930年)
- 隈部一雄『内燃機関学』山海堂(1935年)
- 隈部英雄「日本のBCGワクチン〈サマリー〉」国際BCG技術学会(1956年10月)
- 『The Vaccination, Theory and Practice』(5 Rep. Ser., International Medical Foundation of Japan)(1975年)
- 橋本達一郎「BCGによる結核予防接種」『結核』(第57巻第6号)日本結核病学会(1982年)
- 『結核病学Ⅱ 疫学・管理編』結核予防会(1996年)
- 戸田井一郎「BCGの歴史：過去の研究から何を学ぶべきか」『資料と展望』(No.48)結核予防会結核研究所(2004年)
- 内山田亀男手記(1999年7月)
- クマベ研究所提供資料(隈部一雄 遺品・書簡・写真アルバム／トヨタ博物館所蔵・議事録・メモ類等)
- トヨタ自動車販売店協会提供資料
- 原田寅吉写真アルバム(1951年／トヨタ博物館所蔵)

第2章

豪州一周ラリー・日本一周読売ラリー

日豪親善が具体化し始めた1950年代後半
海外輸出を目指すクラウンは日本車として初参戦
過酷な1万7000kmを走破し47位で完走した



船積みを待つトヨペット・クラウン

トランクリッドにのみ「TOYOPET JAPAN TOYOTA MOTOR CO.」と書かれている。その他のラリー名、ドライバー名、スポンサー名、車両ナンバー等は、現地で書き加えられた。



トランクの装備品

左側に90リットルの補助燃料タンク。スペアタイヤ、ロープ、スコップ、布バケツ等。



リクライニングシート

仮眠ができるように、当時は一般的でなかったリクライニング機構が設けられた。

一般には、1963年に開催された第1回日本グランプリが、日本のモータースポーツの幕開けとされている。それ以前の日本のモータースポーツは、ほんの一握りのマニアたちの間で行なわれていた小さなイベントがほとんどだった。

しかし、実は国産車が初めて海外ラリーに参加したのは意外に早く、第1回日本グランプリ(1963年)の6年前、1957年の豪州一周ラリー(Mobilgas Rally-ROUND AUSTRALIA)である。1台のトヨペット・クラウン(RSD型)がその先駆けとなった。当時は、オーストラリアと戦後の国交が始まったばかりであり、日豪親善民間外交の一端も担っていた。

純国産車トヨペット・クラウンがデビューしたのは1955年、そして本格的な国産車の輸出が始まろうとしていた時期である。

1950年代後半頃から、日本車の海外での活躍が話題を呼ぶようになり、なかでも、1956年、朝日新聞社によって行なわれたトヨペット・クラウンによるロンドン-東京5万キロドライブ^{注1}や1957年の豪州一周ラリー完走、翌1958年のダットサンのクラス優勝が人々の注目を引いた。

これらのイベントでの日本車の活躍は、国内では国産車への自信や評価を高め、海外でも日本車への関心を引くきっかけとなった。

1 トヨペット・クラウンが誕生した頃

戦後、GHQによって禁止されていた乗用車の生産がようやく許可されたのは1949年になってからである。その年の各国の自動車生産台数は、イギリスが630,000台、フランスは290,000台、そしてアメリカは実に6,250,000台。これに対して、日本はわずか30,000台以下に過ぎなかった。

日本国内の乗用車市場についてみれば、1951年の国産車生産台数が400台に対して、輸入車はその6倍以上の27,000台に達していた。これは国産乗用車にとっての大きな脅威であった。当時の国産メーカーは、まだまだ資金力や技術開発力に乏しく、特に乗用車の製造技術・設備は国際水準には程遠い状態だった。

1952年6月、通産省は外国メーカーの日本市場への

働きかけに対応し、外国資本の導入はしばらく拒否するが、戦中戦後の技術的空白を埋めるため、外国メーカーとの技術提携を奨励する方針を決定した。日産はオースチン、日野はルノー、いすゞはルーツと提携を結んだ。

こういった中で、トヨタは、自力で国産車を開発することを決意する。1952年初頭に本格的国産乗用車の開発をスタートし、1955年1月、トヨペット・クラウン(RS型)として世に問うた。

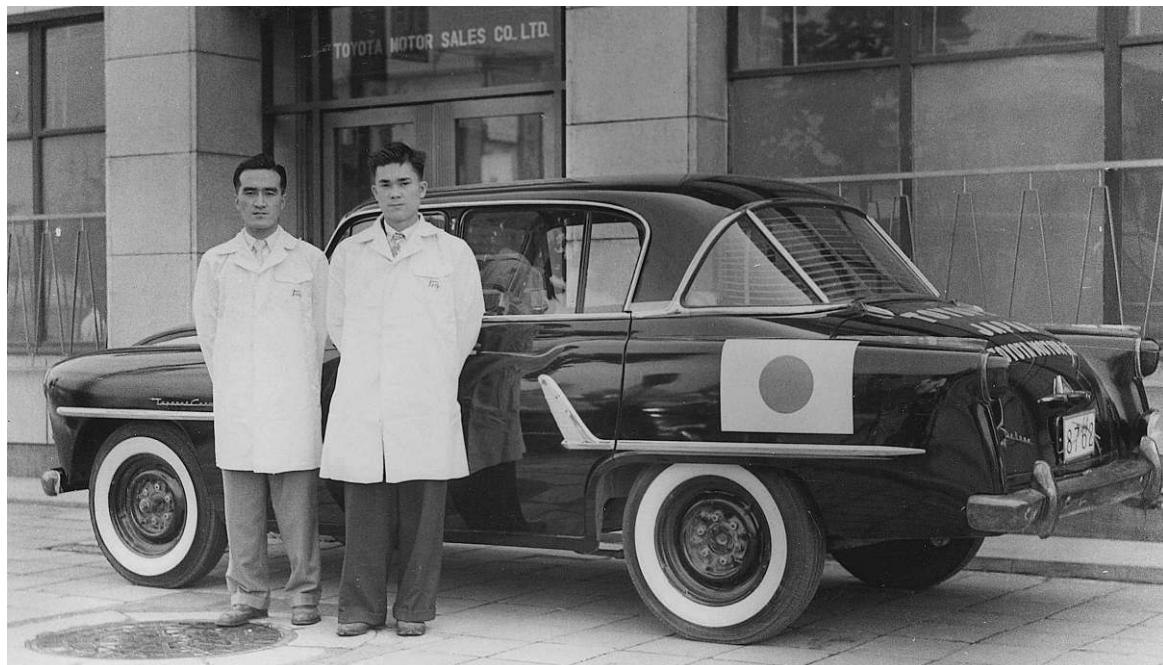
1950年の朝鮮戦争特需景気の直後から日本経済の拡大基調が始まり、クラウン発売の1955年を境として、国内自動車市場は驚異的な伸びを示した。1955年後半から57年前半までは「神武景気」と呼ばれ、テレビ、洗濯機、電気釜などの家庭電化時代が始まったのもこの頃である。

「神武景気」は1958年の金融引き締めなどにより、一時「なべ底不況」に転じたものの、翌59年には再び「岩戸景気」の好況期を迎え、池田内閣のいわゆる「所得倍增計画」に支えられて61年くらいまで続く。1955年にわずか70,000台(うち乗用車20,000台)であった国内の自動車生産台数は57年には180,000台(同50,000台)、60年には480,000台(同170,000台)、61年には810,000台(同250,000台)へと急伸長する。

自動車の輸出に関しても、1955年を境にして、新たな段階へと入った。政府はこれに先立つ1953年、国際収支の赤字続きを打開するために、一連の輸出振興策を追加した。しかしながら、トヨタにとっても、初期の輸出は暗闇を手探りで歩くような苦労の連続であった。飛躍的に輸出が拡大したのは1957年で、豪亜、中南米を主体に前年の880台から一挙に4,000台超へと伸び、わが国の自動車輸出の60%以上を占めるに至った。

それでも米国に国産乗用車を輸出することは、わが国の自動車業界にとっては「夢のような話」だった。当時の国産乗用車は性能、価格、信頼性のいずれの面でも、未だ自動車王国の米国へ輸出できる水準には程遠いものであったのである。

しかし、米国の小型乗用車の輸入台数は1950年代に入って急増し、50年の16,000台が54年には32,000台、56年には100,000台を越えた。57年には200,000台を突破し、全米市場の約4%を占めることになる。



第5回豪州一周ラリー派遣選手(左：神之村、右：近藤、トヨタ自販東京事務所前)

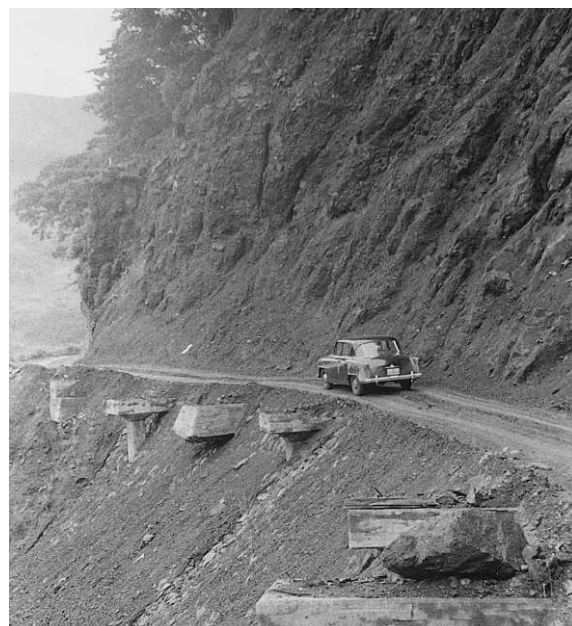
神之村邦夫：1930年鹿児島県生まれ。1954年東京トヨペット入社。ロンドン-東京5万^{キロ}ドライブ、豪州一周ラリーにかかわり、以後トヨペットサービスセンターで、モータースポーツ、スポーツ部品の開発、スポーツコーナーの設置、車両整備技術の向上等に努め、各工場長、特殊開発部長等を歴任。

近藤幸次郎：1928年横浜生まれ。1953年トヨタ自販入社。サービス部、海外サービス部等で、研修生の教育訓練に従事。米国・カナダ・南アフリカ・中国駐在、海外代理店の現地指導や訓練施設の設定を支援。



事前の走行訓練

準備段階ではまず、ラリーとは何かとの勉強から始まった。規則の中にはシートベルトの装着義務があったが、「どうして車を運転するのにベルトが必要なのか」と不思議に思ったという。当時、日本には自動車用のベルトなど存在せず、部品輸入業者に依頼して英国から取り寄せた。



事前の走行訓練

日本での事前テストは、日光のいろは坂など、各地を走った。テスト車は1台。不具合は帰社後にサービス工場で修理したが、あまり、大きな問題はなく、悪路でのショックアブソーバのダメージ程度。渡豪前の数か月は米飯の代りにパン食で過ごした。(近藤談)

スタートを前にメディアの取材を受ける
神之村・近藤



クラウンのスタート
カーナンバー100のクラウンがスタートしたのは、午後2時のことだった。



メルボルン市内を走るクラウン
特別なサポート隊を持たないため、多くのスペアパーツと工具類、食料・飲料水等を積み込んで1,700kgにもなった重い車を、わずか48馬力のエンジンで走らせることになる。



トヨタ・モータースポーツ前史年表

年		トヨタ・モータースポーツ関係		トヨタおよび業界関係		一般事項
1946			1 月	SA型小型乗用車試作完	11月	日本国憲法公布
			5 月	隈部一雄、常務取締役としてトヨタ自工に入社		
1947			10月	SA型小型乗用車生産開始(9月、「トヨベツト」名称決定)		
1948				R型エンジン開発開始	4 月	WHO設立
1949			8 月	「日本小型自動車競走会」発起人会	3 月	ドッジライン発表
			11月	「全日本モーターサイクル選手権大会」開催 SD型小型乗用車生産開始	10月	GHQ、乗用車生産制限解除
					11月	湯川秀樹ノーベル賞
1950			2 月	隈部、副社長就任		
			4 月	トヨタ自販設立、自工の労働争議始まる		
			5 月	「小型自動車競走法」発布		
			6 月	労働争議、終結。豊田社長、隈部副社長ら退任	6～8 月	朝鮮戦争勃発 朝鮮特需
			9 月	クマベ研究所設立(隈部一雄の個人会社)		
	11月	自販宣伝部「レーサー企画案」を『オール・トヨタ』に発表				
	12月	自販宣伝課長原田寅吉、加藤誠之部長からレーサー製作指示される				
1951	3月1日	トヨタ自動車販売店協会役員会で、豊田喜一郎がオートレースに言及				
	3 月	自販から各販売店社長宛に「トヨベツト(SD)競走車製作に関する件」送付				
	5 月	トヨベツト・レーサー 1号車(大阪トヨタ)、2号車(愛知トヨタ)完成				
	5月13日	トヨベツト・レーサー「日米対抗小型自動車競走」で展示とデモラン				
	5月14日	2号車、通産省・運輸省に披露・説明				
	5月24日	ト販協定時総会(名古屋・八勝館)にて、トヨベツト・レーサーを展示。 喜一郎、懇親会で「オートレース振興策」を披露				
	6月11日	自工社内報『トヨタ新聞』に「トヨタ・レースカー」の紹介記事が掲載される				
1952	1月8日	第1回船橋オートレース開催。初の四輪車レース。 ダットサン、オオタ他12台出場、トヨベツト・レーサーは不参加				
	1 月	通産省自動車課から、トヨタに出場要請			2 月	英エリザベス2世即位
	3月初旬	喜一郎「オートレースと国産自動車工業」脱稿				
	3 月	トヨベツト・レーサー改良案が議論される				
			3月27日	豊田喜一郎 逝去(享年57)		
	4月6日	座談会「故豊田喜一郎氏を偲んで」で、オートレースと喜一郎の関わりが、各氏から披露される			4 月	サンフランシスコ平和条約発効、GHQ解消

おわりに

1999年、16年間を過ごしたモータースポーツ部からトヨタ博物館に異動した際、当時の館長山本厚夫氏から、『トヨタ博物館紀要』に、モータースポーツについての執筆を勧められた。博物館での私の担当は広報・普及だったので、学芸員でもない自分が『紀要』に論文を発表するのは場違いな感もあったが、せっかくのお勧めなのでお引き受けした。

最初のテーマは、「豪州一周ラリー」の調査・報告だった。その後も、「トヨペット・レーサー」、「中日ラリー」等について、計8件の論文を掲載した。

「本書」の執筆の直接のきっかけになったのは、4編の「トヨペット・レーサー」の論文を読んだ、ある自動車雑誌編集者から、単行本としてまとめてはどうかと、勧められたことだった。そこで、「豪州一周ラリー」と「中日ラリー」を加えて、黎明期のトヨタのモータースポーツについて、総まとめをすることにした。併せて、先人たちの歴史をないがしろにし、歴史資料の廃棄がどんどん進められて行く現状に、強い危機感を抱いていたので、そういう風潮に一石を投じようと考えた。

2014年、70歳でトヨタ博物館での勤務を辞め、まとめに着手したが、全資料の再点検に手間取り、何とか形になったのは、2017年初めくらいになっていた。

幸い、同様なことを考えている友人たちが何人かおり、議論を深めつつ、原稿の校閲もお願いした。

特に、松井誠氏(元トヨタ自動車モータースポーツ部長)を初めとする、OB、現役や編集者の方々のサポートと激励はありがたかった。

齋藤武邦氏(トヨタ博物館)は、写真のとりまとめやトヨタ社内外でのアレンジなど、面倒な仕事を進んで引き受けてくれた。三樹書房の小林謙一社長をご紹介いただいたのも彼である。

佐藤和代氏(旧モータースポーツ部)は歴史保存のために全力を傾け、廃棄寸前だった多くの貴重な資料を守ってきた。これらの資料がなければ、本書の完成はまならなかった。

小林氏は、放っておくといずれ消え去ってしまう歴史を出版という形で後世に残そうと尽力されている今時稀な方である。そういう点、我々と思いを共有していたことは幸運であった。

また、林信次氏および三樹書房編集担当の方々には、筆者の読みにくい原稿と数多くの写真を、適切に編集いただき、心から感謝申し上げたい。

本書を、トヨタのモータースポーツの先駆けとして、苦闘された神之村邦夫氏、近藤幸次郎氏と筆者を歴史の世界に誘ってくれた故大坪善男氏に捧げたい。今からちょうど60年前、1957年に、お二方が参加された「第5回豪州一周ラリー」は、日本車が初めて参加した海外ラリーであっただけでなく、筆者にとっては、モータースポーツ史研究の原点であった。

歴史には、「もし、あのことがなかったら、そして、あの人がいなかったら今の我々はない」ということが、しばしばある。

後に続く人たちが、これらの先人たちの足跡を正しく認識し、新しい自分たちの歴史を築きながら、どちらも後世に継承していったほしいと切に願うものである。

“Those who do not remember the past are condemned to repeat it.” (George Santayana)

「過去に学ばない者は、過ちを繰り返す」(ジョージ・サンタヤーナ)

「豪州一周ラリー」参戦60周年を記念して

松本秀夫

松本秀夫（まつもとひでお）

1944年、福島県生まれ。1968年、東北大学工学部機械工学第二学科卒業。同年トヨタ自動車工業㈱入社後、9年間、クラウン、マークII、コロナ等の内装設計に従事。1977年、トヨタテクニカルセンターUSA(ロサンゼルス)に出向、競合他車の技術・構造調査、試作車の評価試験等に携わる。1983年、開発企画室のモータースポーツグループに異動。以後、16年間、モータースポーツ部にて、企画・開発、部総括(企画調整・予算管理・会議事務局)を担当。1999年、トヨタ博物館に異動し、広報・普及担当。2004年末定年退職後、再びモータースポーツ部に移り、トヨタモータースポーツの歴史編纂に当たり、2008年『限りない挑戦の足跡——トヨタモータースポーツ史 第1巻』を刊行。

その後、2011年～2014年、トヨタ博物館・ライブラリーにて、主として寄贈資料の調査・整理を行なう。その間、トヨタのモータースポーツの歴史に関する調査研究を続け、数々の論文や記事を『トヨタ博物館紀要』他の社内外の雑誌等に掲載している。

トヨタ モータースポーツ前史

トヨペット・レーサー、豪州一周ラリーを中心として

著 者 松本秀夫

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

©Hideo Matsumoto/MIKI PRESS 三樹書房

Printed in Japan

※本書の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版權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。