

## 気がついたら購入していたクルマ

「FFジェミニ」のテレビCMは衝撃的だった。ヨーロピアン感覚のデザイン、いかにもキビキビしたスタイル、謳い文句は「街の遊撃手」。気がついたら購入していた。ディーゼル1,500cc(4EC1型)搭載の「FFジェミニ C/C」。いすゞと言えば、今も昔もディーゼルである。GMと提携し、その世界戦略車として生まれたジェミニは、ヨーロッパ向けのディーゼル・エンジンが必須であり、その性能、完成度はオーナーとしての体験からも高いものだった。

いすゞの源流は、我が国自動車の草分け、東京石川島造船所、快進社、東京瓦斯電気工業で、日本最古の自動車メーカーである。昭和24年に「いすゞ」という名称に至るまで、そして今に至るまで、本書で語られる経緯はそのまま、日本の自動車史そのものと重複するところが多い。例えば、東大工学部に残る昭和2年に行なわれた国産自動車試験報告書。関東大地震以後、自動車の有用性が認められたが、フォードやGMが日本に進出し、試験に供された国産車はわずか4台。実態として国産メーカーは上記の3社しかなかった。

その後国策自動車「いすゞ」、また当時の最新技術ディーゼル・エンジン開発、製造などを通じて、この3社が後のいすゞ、ヂーゼル自動車工業として合同したのである。

我が国自動車の黎明期を作り、ディーゼル・エンジンを含め数々の技術に我が国の先駆的な開発を行なってきたいすゞ。まもなく創業100年を迎えるいすゞの歴史は、先駆者の歴史でもある。その歴史を、本書のように記録として残しておくことは、今後ますます大事なることになるだろう。

日本のみならず、世界的な商用車、ディーゼル・エンジンメーカーとして、現在も発展を続けるいすゞ。我が国自動車の先駆者としての輝かしい名誉と、世界有数の歴史を繋げている自動車メーカー、それがいすゞである。

国立科学博物館 理工学研究部  
鈴木一義

## 目 次

### いすゞ自動車の歴史

- 第1章 いすゞ自動車のルーツ ..... 4
- 第2章 戦前・戦中のいすゞ乗用車 ..... 7
- 第3章 戦後のいすゞ乗用車 ..... 14

### カタログでたどる いすゞの乗用車たち

- 第1世代ヒルマン／42 第2世代ヒルマン／43
- ベレル／48 ベレット／55
- フローリアン／72 117クーペ／79
- 第1世代ジェミニ／89 第1世代ピアッツァ／104
- PAネロ・第2世代ピアッツァ／116 第1世代アスカ／119
- 第2世代アスカ／127 第3世代アスカ／127
- 第4世代アスカ／127 第2世代ジェミニ／128
- 第3世代ジェミニ／135 第4世代ジェミニ／141
- 第5世代ジェミニ／141 ジェミネット／142
- ジェミネットII／142
- モーターショーで配布されたコンセプトカー・ショーモデルの資料／142

■年表／145

- いすゞ自動車のルーツ／161
- いすゞ自動車の広報施設「いすゞプラザ」／162
- あとがき／166
- 参考文献／167

## 第1章 いすゞ自動車のルーツ

いすゞ自動車のルーツをたどると、東京石川島造船所自動車部、東京瓦斯電気工業自動車部、および快進社自動車工場の発展会社と実用自動車製造の合併会社で、戸畠鋳物の子会社となっていたダット自動車製造に端を発する。この3社が段階的に合併し、いすゞ自動車株式会社が誕生したのである。その間に一部は分離独立して、後の日野自動車株式会社となっている。

幕末の1853(嘉永6)年、米国のフィルモア大統領の親書を携えたマシュー・カルブレイス・ペリー(Matthew Calbraith Perry)提督の黒船が浦賀沖に来航した同じ年に、徳川幕府は東京・石川島(現中央区佃)に造船所を設立したが、明治維新後は産業の近代化を図った明治政府が、旧幕府、諸藩から継承した軍需工場、鉱山等をまず官業として育成したあと民間に貸与、払い下げた。

石川島造船所も1876(明治9)年に民営の石川島平野造船所となり、1889年に有限責任石川島造船所に改組され、1893年に株式会社東京石川島造船所となった。初代取締役会長は、日本最初の銀行であり、日本最初の株式会社である第一国立銀行の創立をはじめ、生涯に携わった営利事業が500ほどという財界の大御所、渋沢栄一であった。

### ■株式会社東京石川島造船所・深川分工場／自動車工場

1914(大正3)年、第一次世界大戦勃発以来、わが国の経済は未曾有の好景気となった。特に恩恵を受けたのが海運業であり、造船業であった。大戦中わが国の造船業は、米国、英國に次いで世界第3位の建造量を占めるまでに成長し、東京石川島造船所も拡張を重ね、収益も飛躍的に伸びて、1918年には株主に4割配当を実施している。

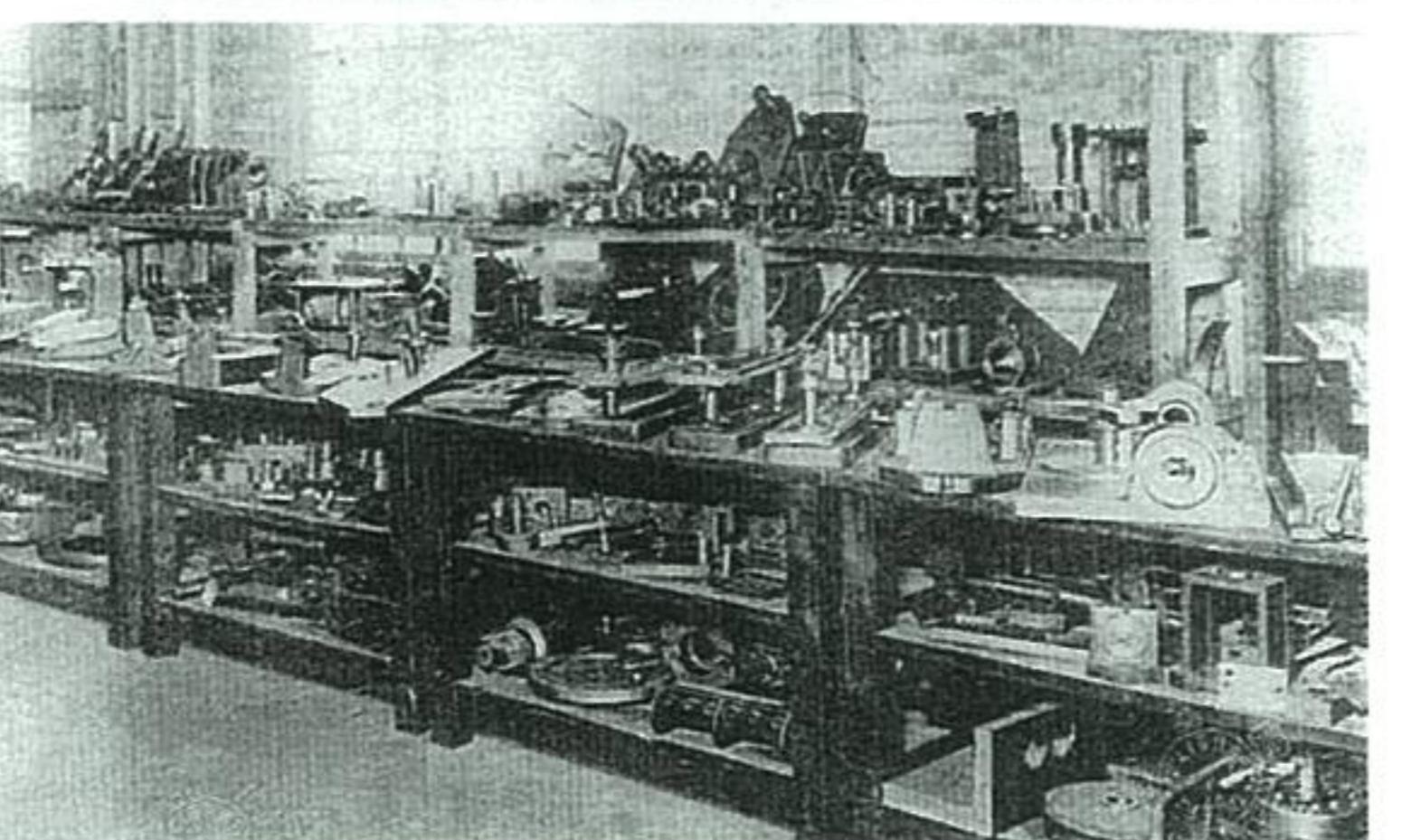
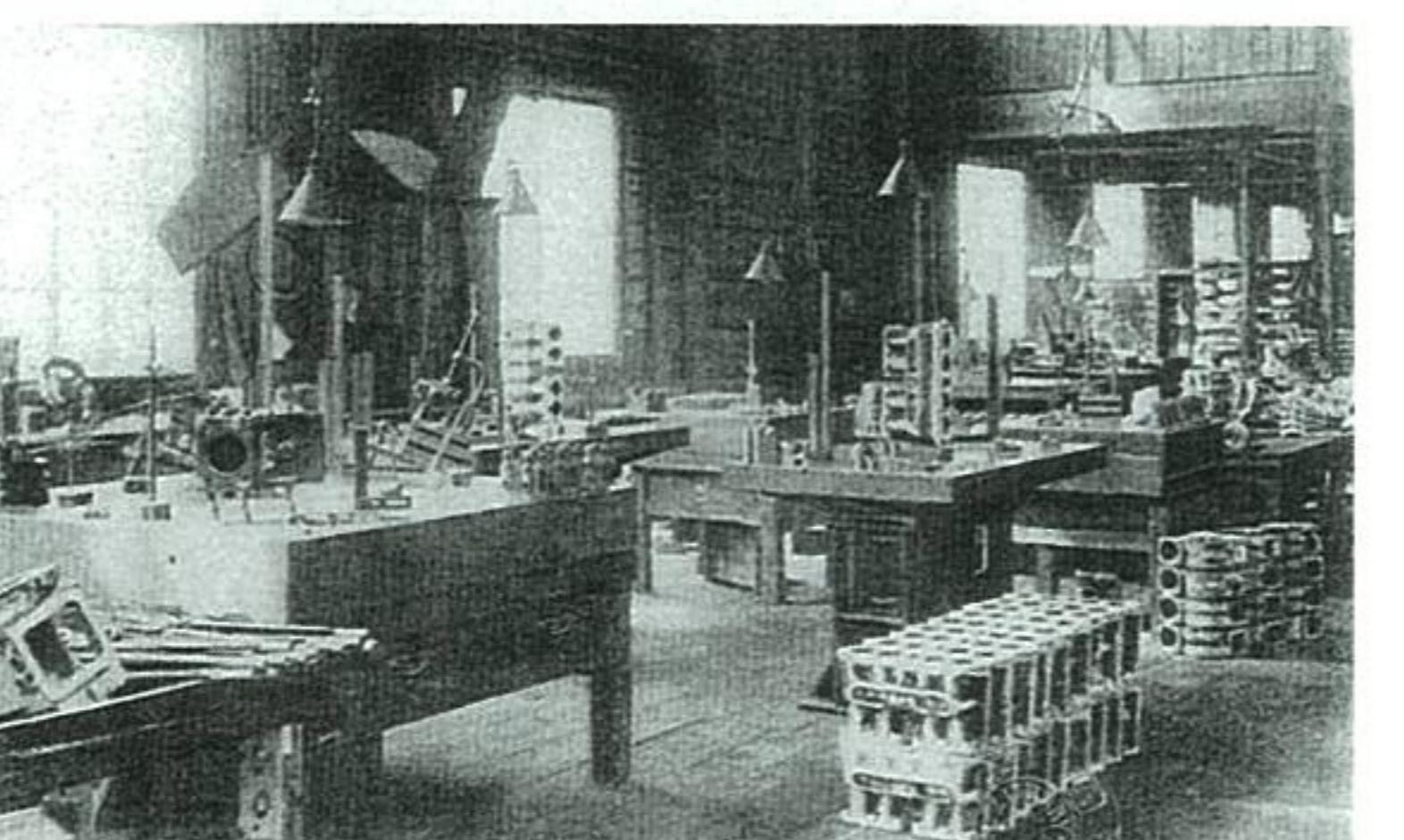
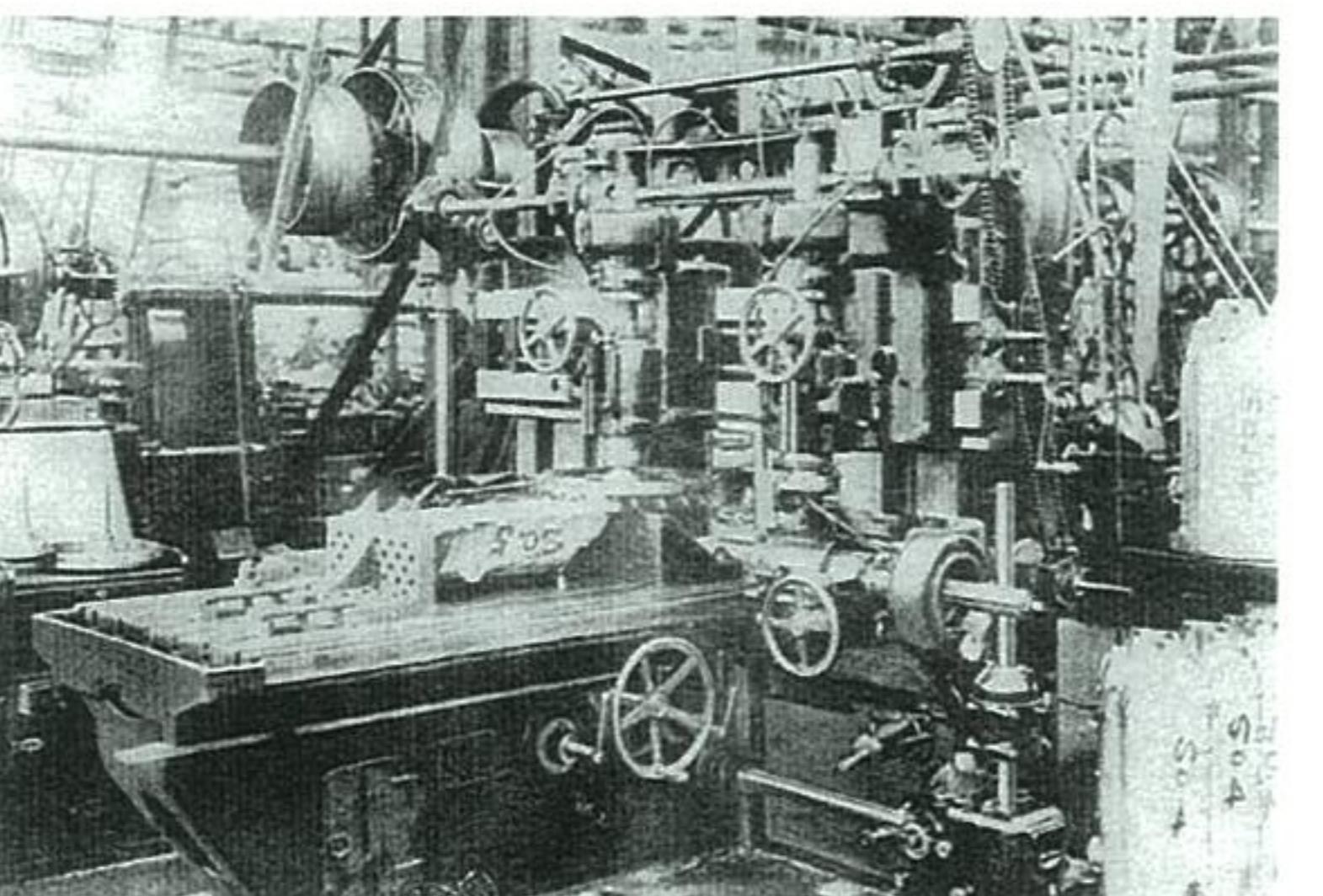
しかし、この好況の中でも石川島造船所では戦後に予想される経済不況の対策として、自動車生産の計画を立てていた。好況時の収益をもって自動車生産に乗り出すこととしたのである。

1920年に東京・深川区(現江東区)に深川分工場を新設して自動車の生産を開始し、1922年の大晦日に1号車が完成した。しかし、1923年9月に発生した関東大震災によって東京石川島造船所は甚大な被害を受け、深川分工場も建屋面積約5200m<sup>2</sup>の87%と機械設備、素材、部品、完成車、試作車などを焼失してしまった。一時は自動車事

業撤退も検討されたが、1924年3月、造船所本社敷地内に自動車工場が再建された。

### ■株式会社石川島自動車製作所

1929(昭和4)年5月、自動車工場を独立して株式会社石川島自動車製作所が設立された。関東大震災はわが国における自動車普及の転機となった。破壊された鉄道、市電に代えて、東京市が米国車を大量輸入して対処した結果、その活躍を目の当たりにした人々によって、自動車の有用性が認識されたのである。既に1925(大正14)年にフォード、1927年にはGMの日本進出があり、当時の国内市場では米国車が圧倒的な強さを示していた。例えば、1929年には国産車437台に対し、完成輸入車5018台、KD(ノックダウン)輸入車2万9338台という状況であった。これに対抗するには多額の投資をして量産化を



東京石川島造船所深川分工場の工作機械、検査台、治工具保管所。



1929年ころの石川島自動車製作所。上方は石川島造船所、右下の橋は相生橋。

図る必要があり、もはや自動車事業を造船会社の付帯事業とするには限界があった。さらに造船部門は海軍の発注を受けるが、自動車事業に力を入れているのは陸軍であったことも自動車工場の独立を促したと言えよう。

### ■自動車工業株式会社

国産3社(石川島自動車製作所、東京瓦斯電気工業、ダット自動車製造)は輸入外車と昭和初期の不況の圧力を受けて、業績を拡大することができず、伸び悩みの状態であった。この苦境を打破するため、国産3社による国産自動車擁護の運動が展開されたが、反応は軍用自動車関係を除き冷淡で、自由貿易下において国際分業の立場から、安い外国車を購入したほうがよいという意見が大勢を占めていた。しかし、第一次世界大戦後、わが国の国際収支は慢性的赤字を続けており、この運動は国際収支の改善を目指した国産品愛用運動と結びつき現実化する。

1926(大正15)年に商工大臣を会長とした国産振興委員会が設置されていたが、1929(昭和4)年9月の第8回国産振興委員会に、自動車工業を確立する具体的方策について諮問され、具体策を立案するため、1931年6月に自動車工業確立調査委員会が設置された。委員は斯波、竹村の両東京帝国大学教授、内務省、大蔵省、陸軍省、海軍省、商工省、鉄道省などの関係各局長および前記国産3社の社長の合計18名であった。

委員会の審議は1932年3月まで続けられ、出された結論を要約すると、

1. 中級貨物自動車・乗合自動車の標準形式を制定し、単種大量の生産を行ない、コストの低減と品質の向上を図る。
2. 政府は使用奨励、製造奨励、課税の緩和、関税の改正などの保護奨励を行なう。
3. 生産及び販売の組織方法を統制し、一体系のもとに年間1000台以上の生産を行なう。



1935年ころの鶴見工場。

というもので、これによって外国車に対抗できるとした。乗用車については、貨物自動車・乗合自動車で十分経験を積んだ後着手するのが得策という考えであった。

委員会から提言された国産3社の合併については、3社それぞれの伝統と背景があり容易ではなかった。1932年9月22日、商工省、陸軍省立会いのもと3社の合併が成立したが、翌日、東京瓦斯電気工業が取り消している。当時、東京瓦斯電気工業は債権者から破産申請が出され強制和議中であったし、ダット自動車製造は前年に当時の新興コンツェルン、日本産業(日産)傘下の戸畠鋳物に買収され、その子会社となっていた。

このような状況の中、1932年12月15日に石川島自動車製作所の瀧沢正雄社長、戸畠鋳物の鮎川義介社長、ダット自動車製造の久保田篤次郎専務の3者は、わが国自動車工業確立のために3社合併は不可欠であり、第一段階として石川島とダットの合併を断行しようという覚書を締結した。翌1933年2月28日にダットの営業譲渡契約が結ばれ、3月1日、石川島自動車製作所は資本金320万円の自動車工業株式会社となった。

この合併の内容は、石川島が資本金を70万円増資し、ダットがこれを全額引き受ける。同時にダットは資産・負債一切を戸畠に70万円で継承させたのち解散するというもので、ダット(実質的には親会社の戸畠)の資本参加であった。ダット号およびダットサンの製作・販売権は無償でダットから石川島に譲渡されたが、1933年9月22日に戸畠鋳物の懇意により、譲受の日にさかのほり無償で同社に譲渡された。

自動車工業は発足と同時に陸軍の自動車指定工場となり、全能力をあげて軍用自動車の増産に対応したが、月島工場では需要に応じきれず、1934年2月、横浜市鶴見区に鶴見工場の建設を開始した。そして、1936年4月には月島工場の全設備の移転を終了し、6月2日に落成式が行なわれた。

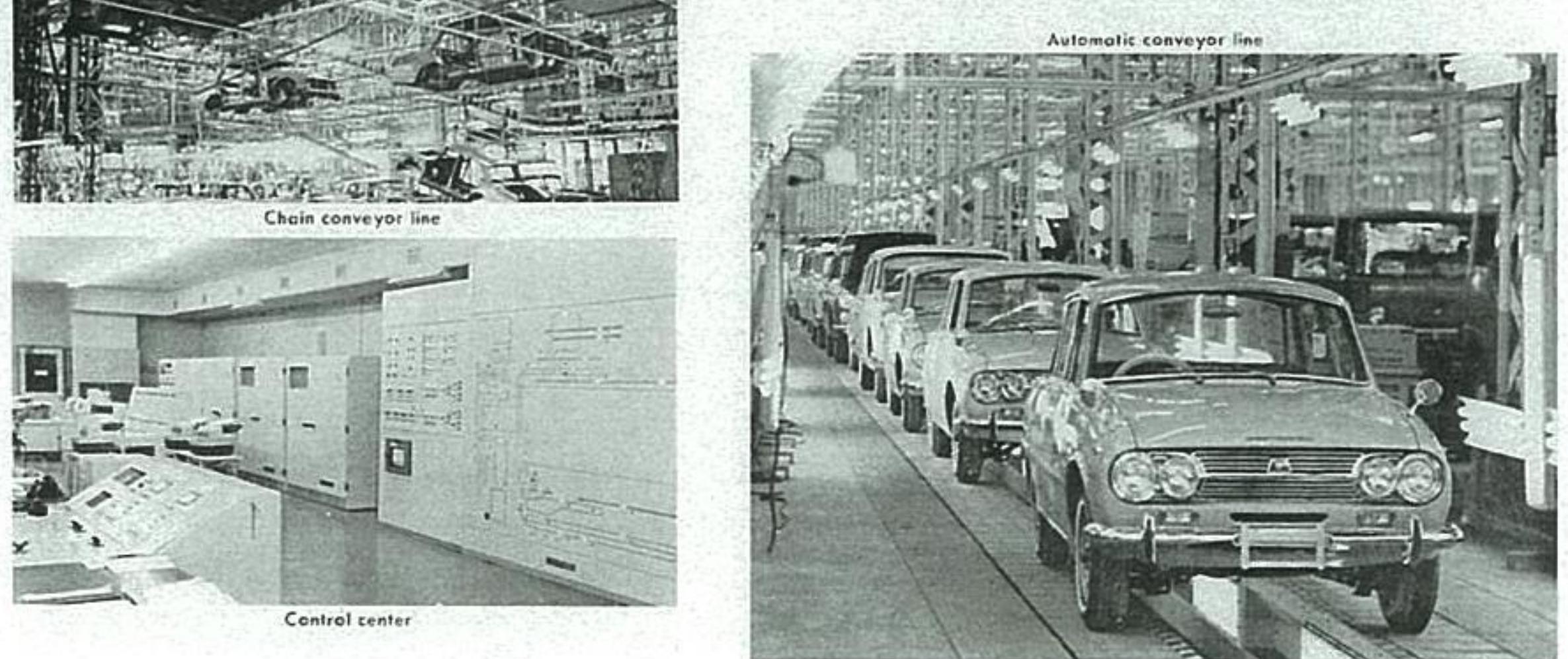
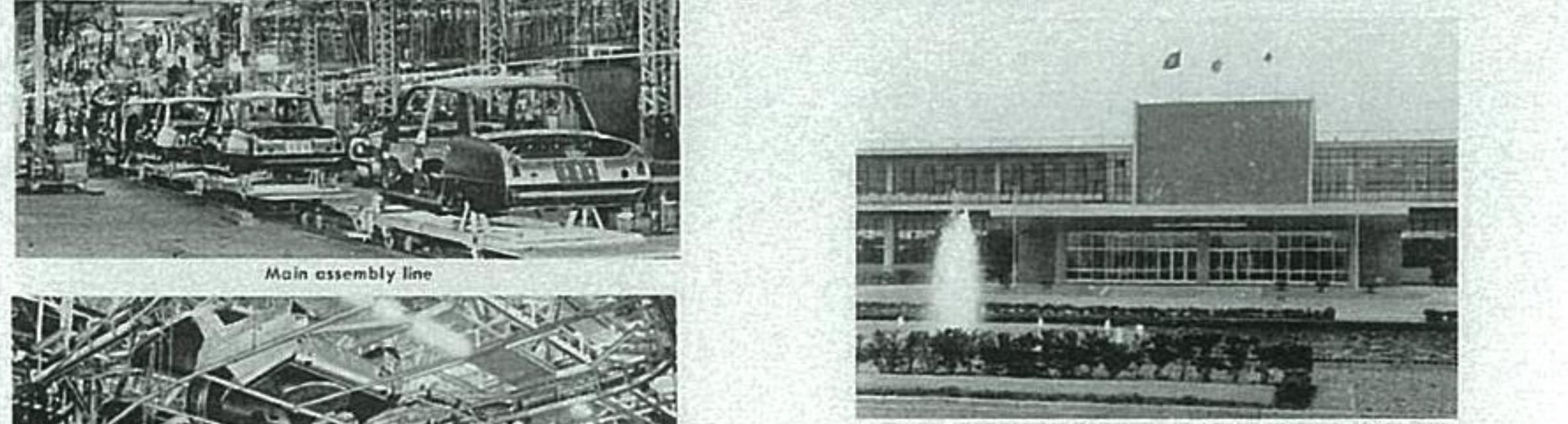
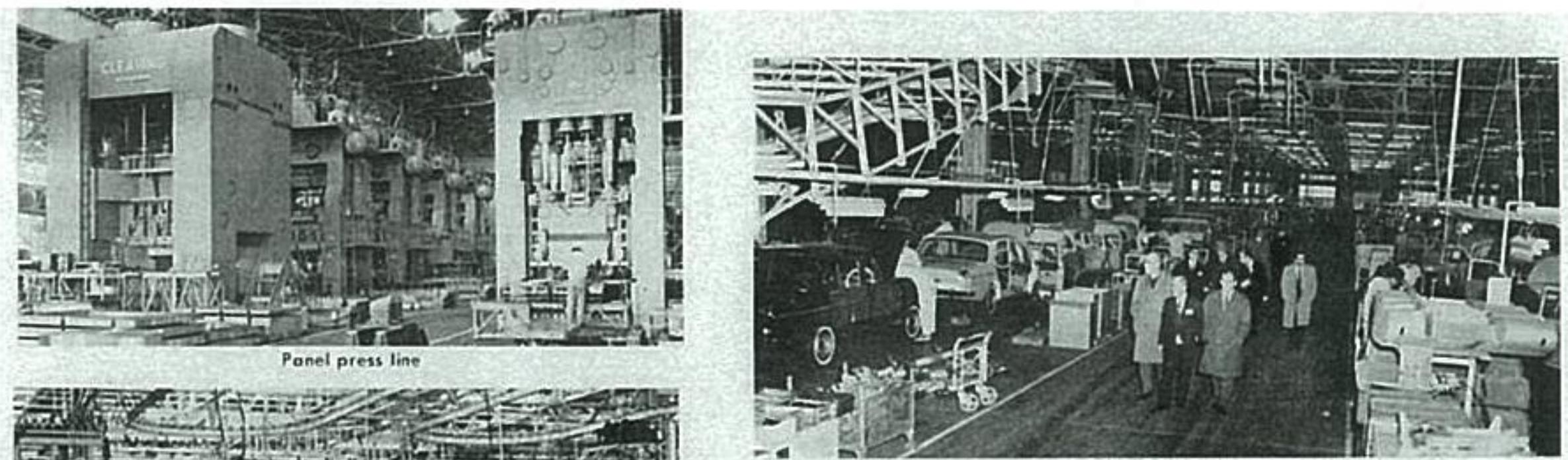
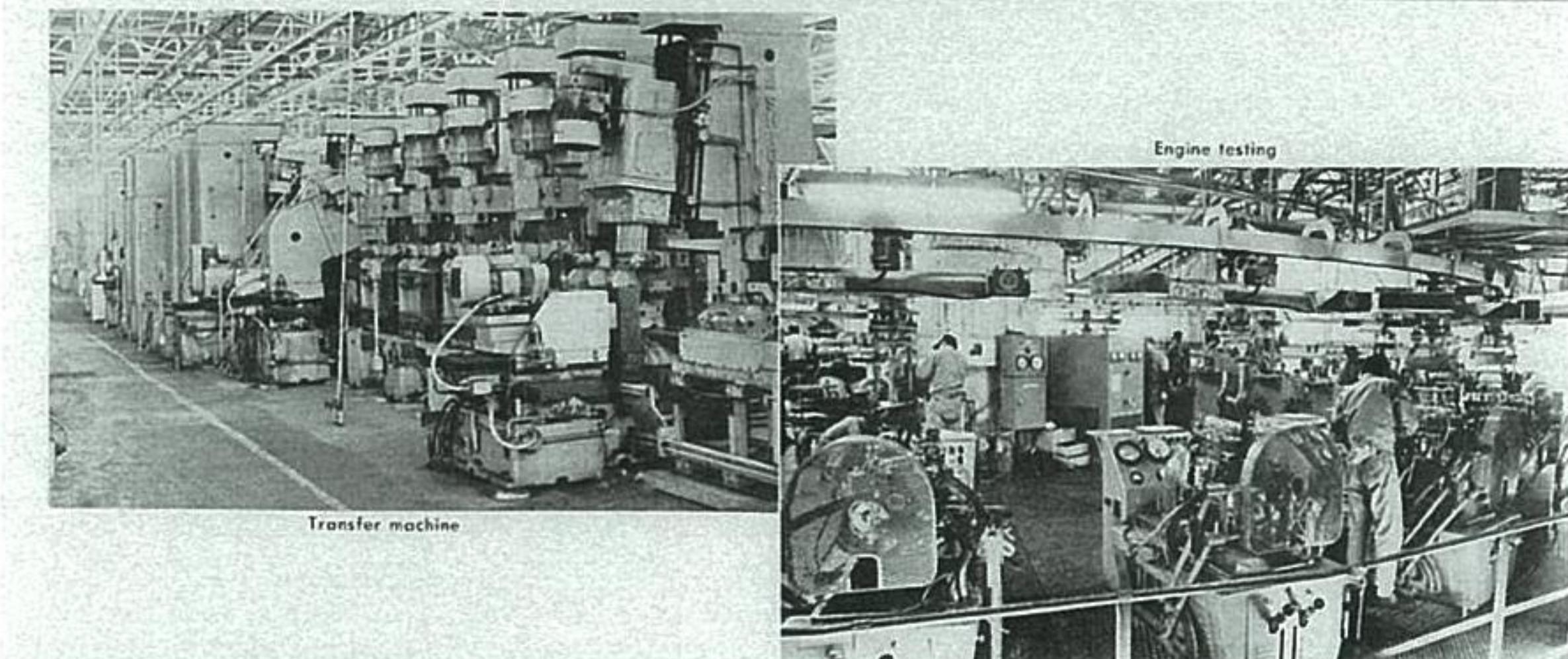
## Fujisawa Factory

**Location:** 8 Tsuchitona, Fujisawa, Kanagawa Pref.  
**Area:** 1,157,300m<sup>2</sup> (289.3 acres)  
**Floor Space:** 174,774m<sup>2</sup> (209,728 yd<sup>2</sup>)  
**Machinery & Equipment:**  
 Machine tools.....825  
 Pressing, casting & forging equip.....700  
 Conveyors, transportation equip.....845  
 Furnaces, pumps, testers, etc.....350  
**Workers:** 4415 persons  
**First Operation:** November, 1961

This factory is engaged in manufacturing of passenger cars (Bellets, Bellets and Hillmans) and small-size vehicles (Elfs, Elfs and Wasps). The test course of this factory is considered as one of the best in the East.



1961年1月から本格稼働を開始した藤沢工場と、ラインオフするベレット。



コイル、リアはダイヤゴナルリンク+コイルスプリングと横置きリーフスプリングを併用した独特のスイングアクスルによる4輪独立懸架が採用されている。最初の試作段階ではリアのリーフスプリングは無かったが、旋回時にスイングアクスルの欠点であるジャッキアップ現象により転倒事故を起こしたことから、その解決策として採用されたものである。ステアリングには当時の国産車では珍しくラック&ピニオン式を採用するなど、いすゞ技術陣のチャレンジ精神が凝縮されたクルマであった。

もう一つユニークな試みは、ベンチシートとバケットシート、コラムシフトとフロアシフトの組み合わせを、同じ価格で自由に選択できたことであろう。ただし、ベンチシート+フロアシフトは設定されていなかった。

1964年4月、ベレット1600GTが登場した。前年10月の第10回全日本自動車ショーにベレットのセダンとともに2ドアクーペの1500GTのプロトタイプが展示されていたが、エンジンをサイズアップしたG160型1579cc(ボア・ストローク83×73mm)直列4気筒OHVに換装。圧縮比9.3、SU型ツインキャブで88ps/5400rpm、12.5kg-m/4200rpmを発生した。最大トルク4200rpmで高速型に見えるが、トルク特性がフラットなので1800rpm付近で既に12.0kg-mに達していた。トランスミッションはクロースレイシオの4速MT(1速はシンクロなし)で、ファイナルドライブのギア比は3.778と5.60-14-4Pタイヤのセットが標準で、最高速度160km/h、0-400m加速18.3秒の俊足を誇った。スタートダッシュを楽しみたい向きには4.111のファイナル比と5.60-13-4Pタイヤの組み合わせも用意されていた。最低地上高はセダンより10mmプラスの215mmしながら、全高は40mm低い1350mmであった。車両重量はセダンの1500デラックスより10kg重く940kgで価格は97万円であった。ベレット1600GT

は3日遅れで発売されたプリンスカーラインGTとともに、わが国のGTカーの元祖であった。

1964年9月、1600GTはマイナーチェンジされ4灯式から2灯式ヘッドランプに変更され、前輪にディスクブレーキが採用された。同時に1500GTと1500クーペが追加設定された。1500GTにはG150型1471ccエンジンにSU型ツインキャブを装着して、圧縮比を8.5に高めた77ps/5400rpm、12.0kg-m/4200rpmが積まれ、1500クーペにはG150型、圧縮比8.5、ストロンバーグ型シングルキャブの68ps/5000rpm、11.3kg-m/2200rpmが積まれた。セダンの1500も68psエンジンに換装された。しかし、1500GTと1500クーペはわずか1年ほどでカタログから落とされてしまった。

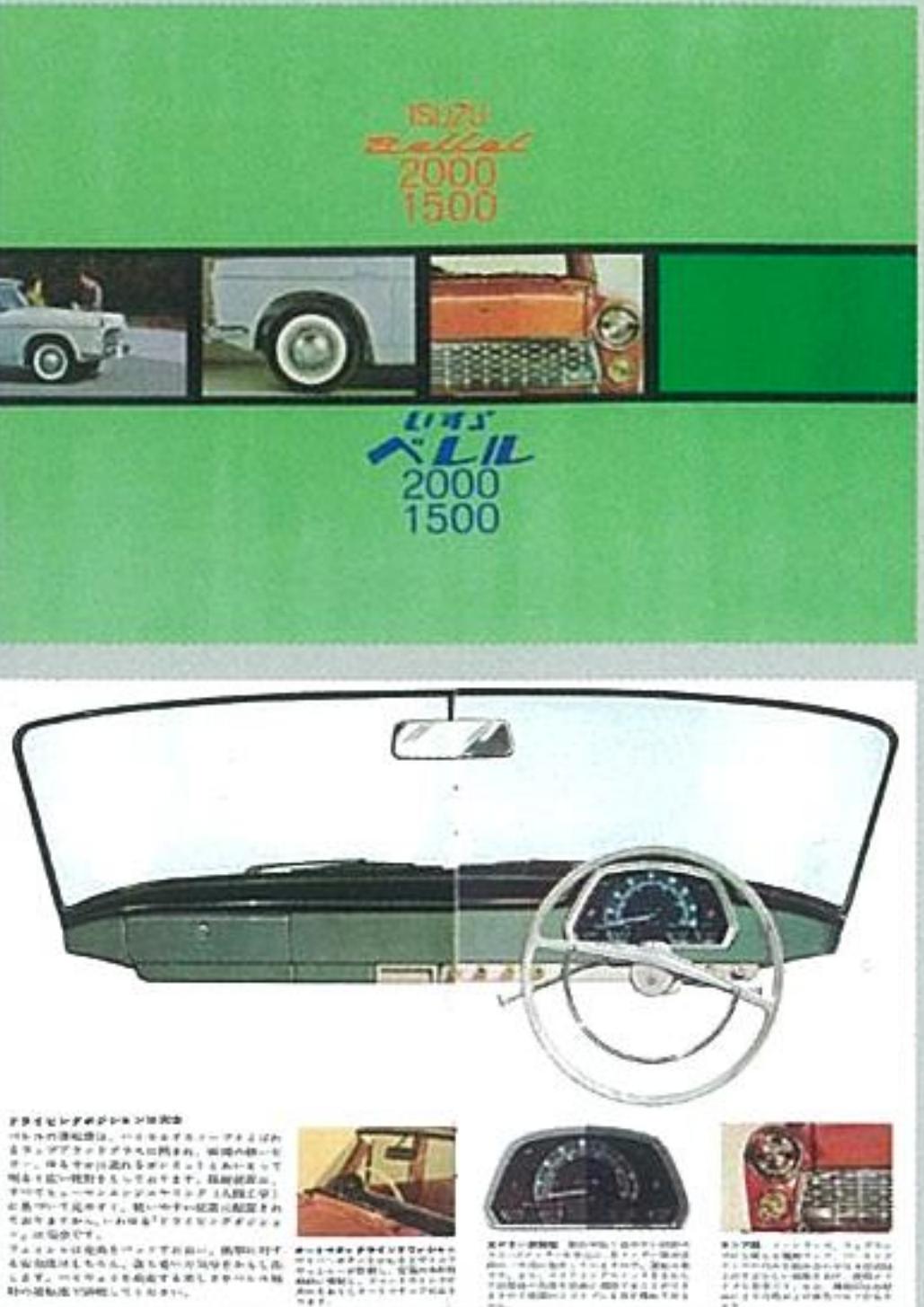
この時からベレットのモデルバリエーション展開がはじまり、1300シリーズが戦列に加わった。4ドアと2ドアのセダンがあり、G130型1325cc直列4気筒OHV 58ps/5000rpm、9.8kg-m/1800rpmエンジン+4速MT(1速はシンクロなし)を積み、希望すればフルシンクロ3速MTも選択できた。サイズは全長3975mm、全幅1495mmでタクシーの小型車枠に収まる設定であった。さらに、1500デラックスには2ドアモデルが設定され、一方、1300の登場により1500スタンダードはカタログから落とされている。ただし、1300のボディーに1500エンジンが搭載されたモデルが生産されていたとする資料も存在する。

1964年9月にはベレットの仲間がもう一つ加わっている。商用バンのベレットエキスプレスで、1300ガソリンと1800ディーゼルの2車種が設定されていた。ただし、ディーゼルは翌年12月にはカタログから落とされている。エンジンのスペックはセダンと同じで4速MTを積む。エキスプレスはベレットの派生車種と言うより、ベレットと同



1964年4月に登場した最初のベレット1600GT。

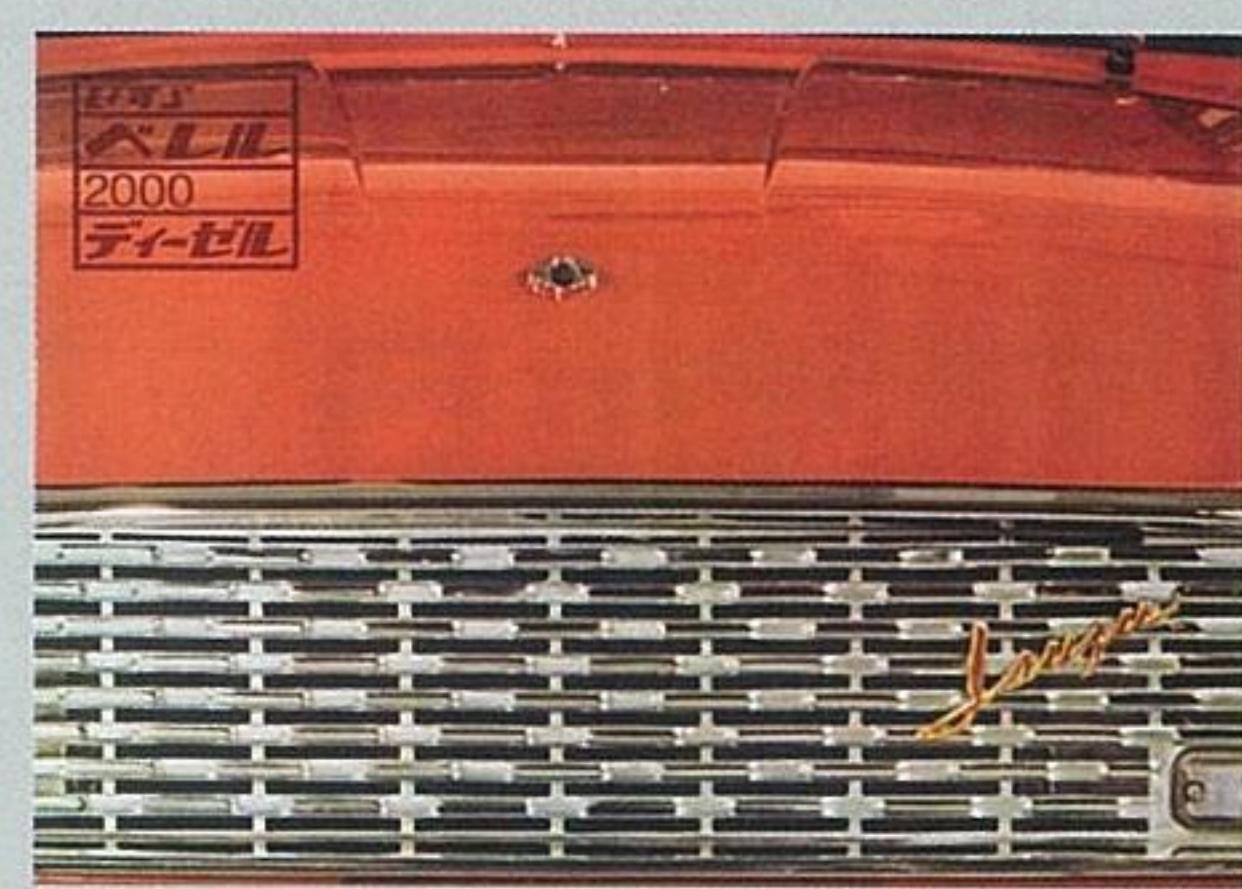
● ベレル(1962年4月~1967年5月) ●



1962年4月に発売されたいすゞベレル2000／1500。いすゞがローヤルラインと称した直線基調のボクシイな造形であるが、1950年代のアメリカ車で一時流行したラップアラウンドウインドシールドを採用したため、フロントドアガラスが極端に小さい。インストゥルメントパネルは実にシンプルで、スピードメーターには外側にキロメーターと内側にマイルのダブル表示が施され、エンジンは2.0ℓと1.5ℓが用意されていた。価格は2000が85.3万円、1500が82.3万円。



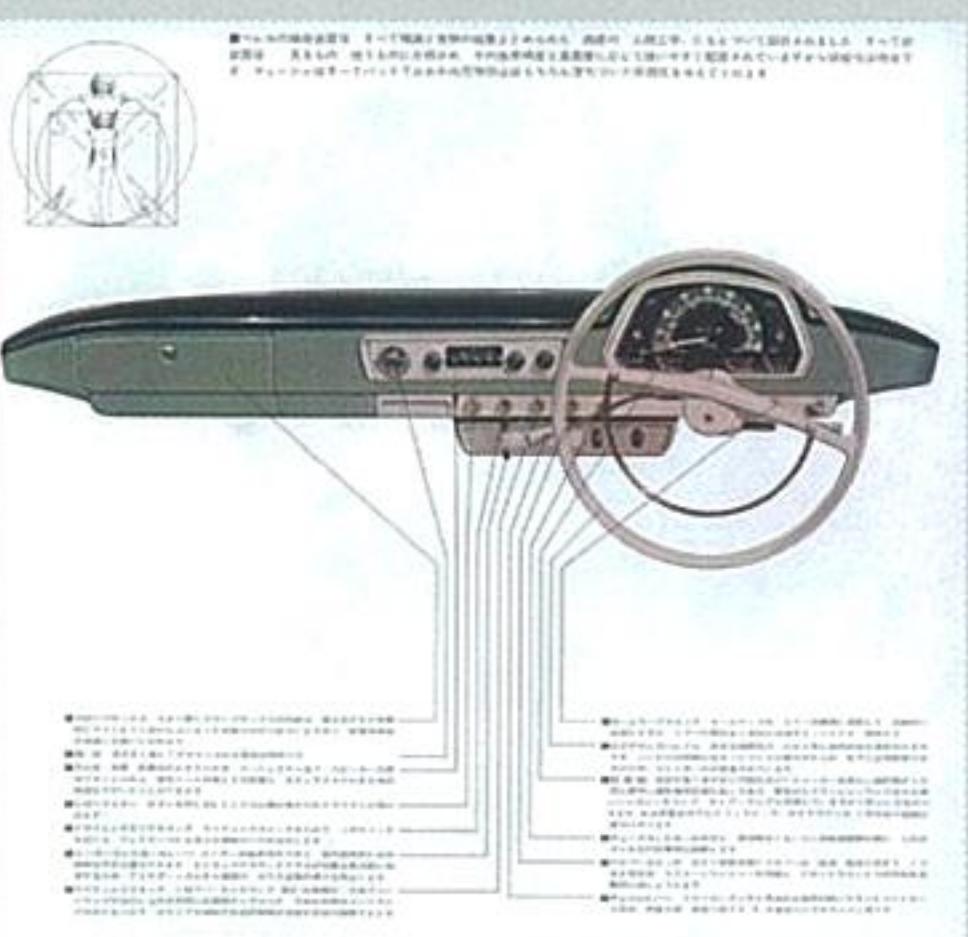
ベレルに搭載された1991cc GL201型直列4気筒OHV 85psと1491cc GL150型直列4気筒OHV 72psガソリンエンジン。GL150型はヒルマンのGH150型をミリサイズで設計し直したエンジンで、それをベースに設計されたGL201型は最大トルク15.3kg-mを1800rpmで発生する、使い勝手の良い低速トルク型エンジンであった。



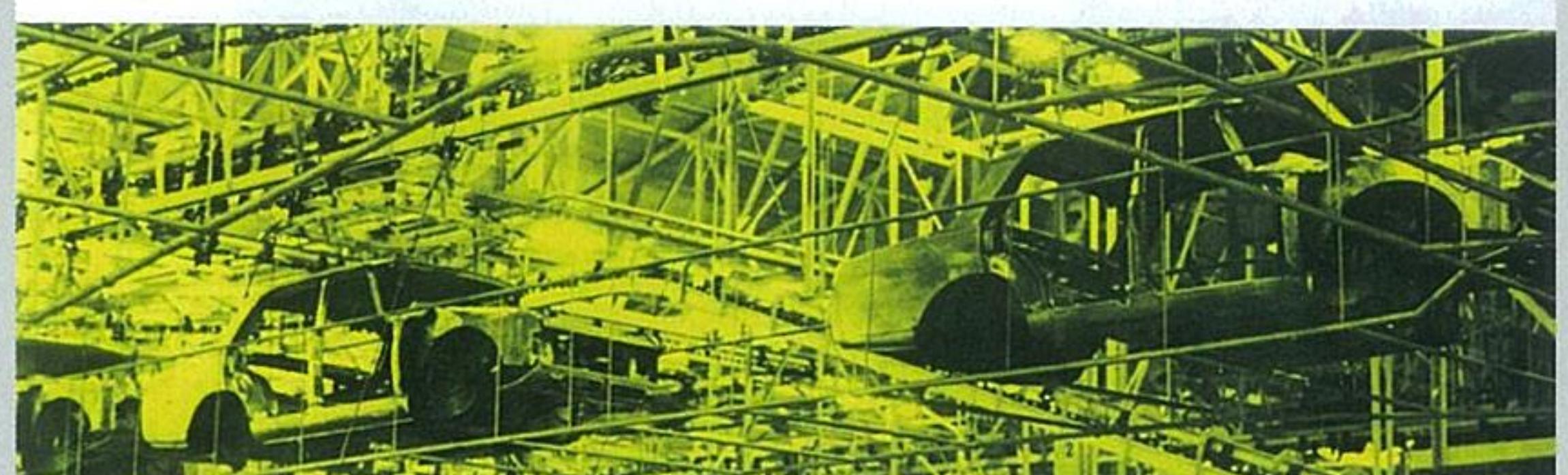
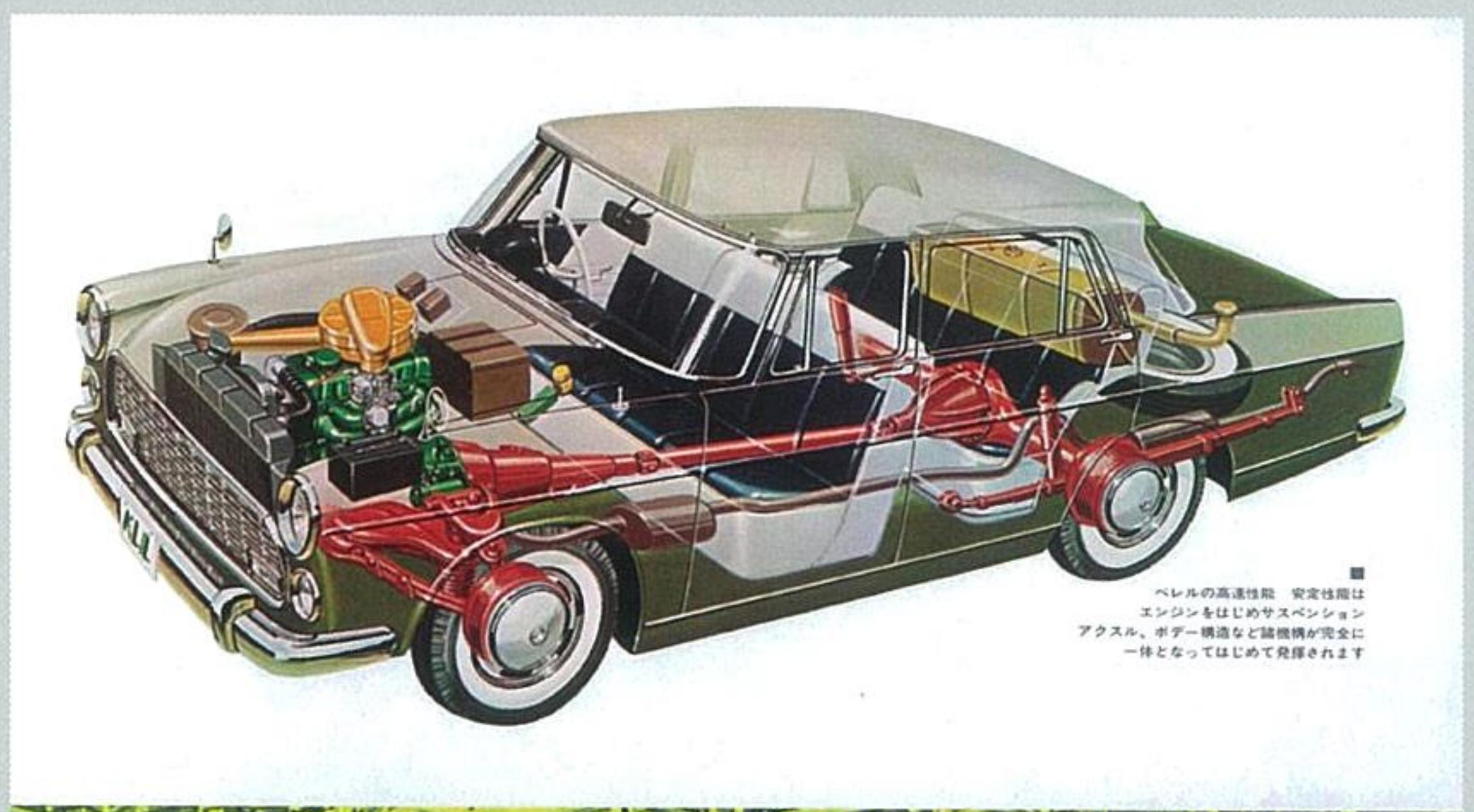
1962年4月、ガソリン車と同時発売されたベレル2000ディーゼル。カタログによると、このころいすゞの国内小型ディーゼルトラックのシェアは98%に達しており、世界水準を抜くディーゼルエンジン技術を誇るいすゞが、振動、騒音などの問題を解決して、燃料代がガソリン車の半分ほどで済む高い経済性を持つ乗用車用小型ディーゼルエンジンを完成。これを搭載した画期的な乗用車であると訴求している。このピンクに近いコーラルレッドと命名された塗色はベレルのテーマカラーであった。価格は90.3万円。



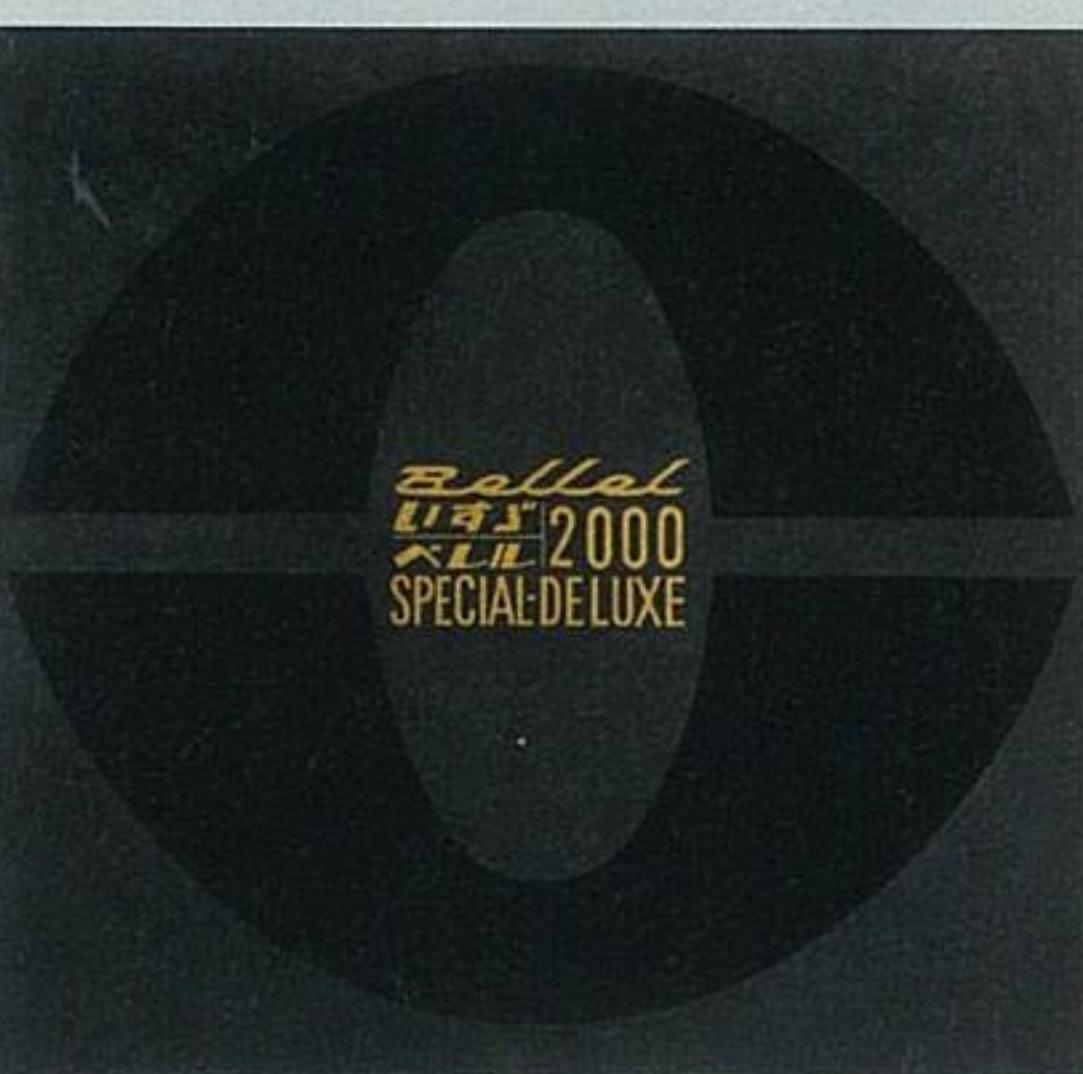
1962年4月発売されたベレル2000デラックス。エンジンはベレル2000と同じGL201型85psを積むが、グレードの高い装備が施され、ラジオ、時計、ヒーター、シガーライターなどが標準装備されていた。塗色はツートンカラーが4種と単色はグレーとブラックの2種のみであった。価格は102.8万円。



ベレル2000デラックスのインストゥルメントパネル。ラジオ、時計、ヒーターコントロールなどが標準装備されている。



ベレルの透视図。駆動方式はFRで、サスペンションはフロントがダブルウイッシュボーン+コイルスプリング、リアは半梢円リーフスプリングの標準的なもので、ボディーはモノコック構造であった。下部の写真は藤沢工場の組立ラインを流れるベレルのボディー。

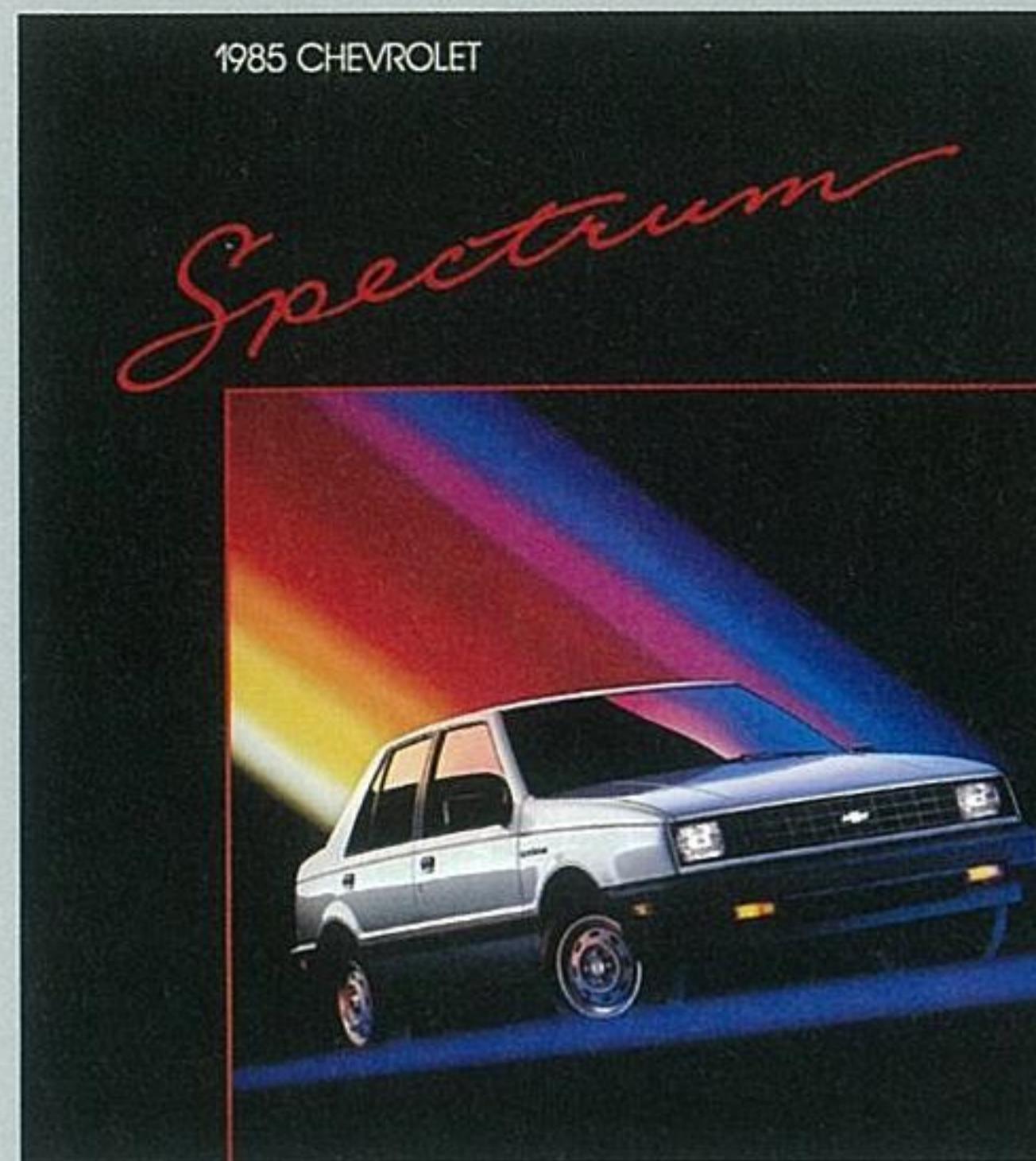


1962年10月にベレルのラインアップに加わった2000スペシャルデラックス。2000デラックスより更に内装のグレードを上げ、GL201型ツインキャブ95psエンジン+4速MT（1速はシンクロなし）を積む。最高速度は145km/h、価格は106万円であった。

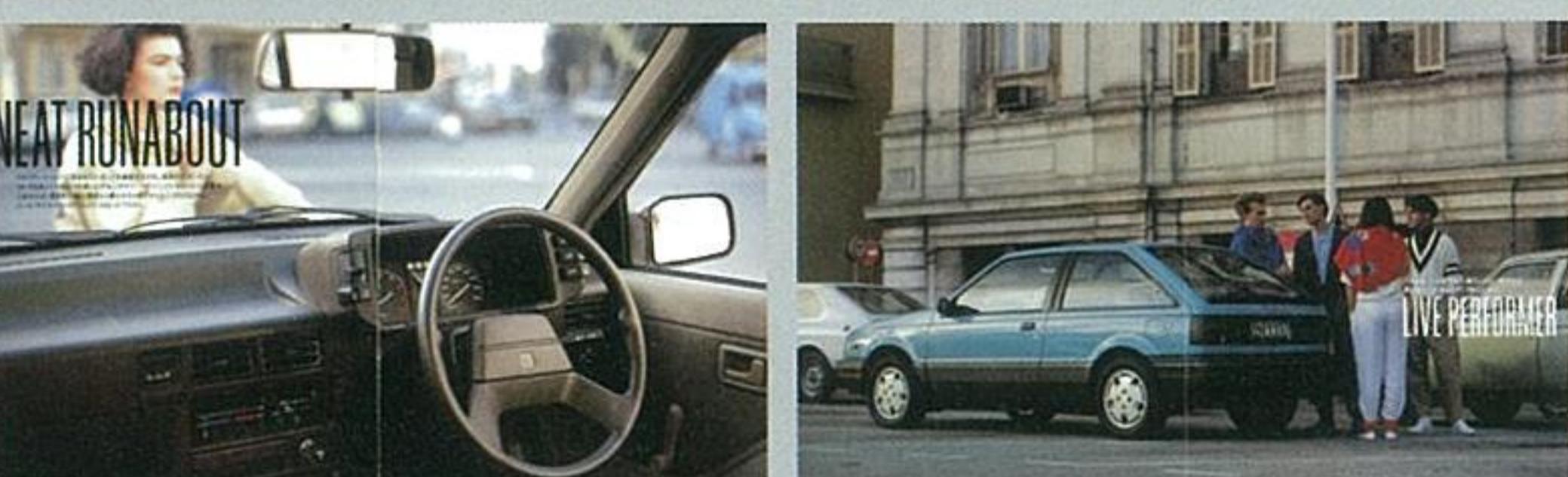
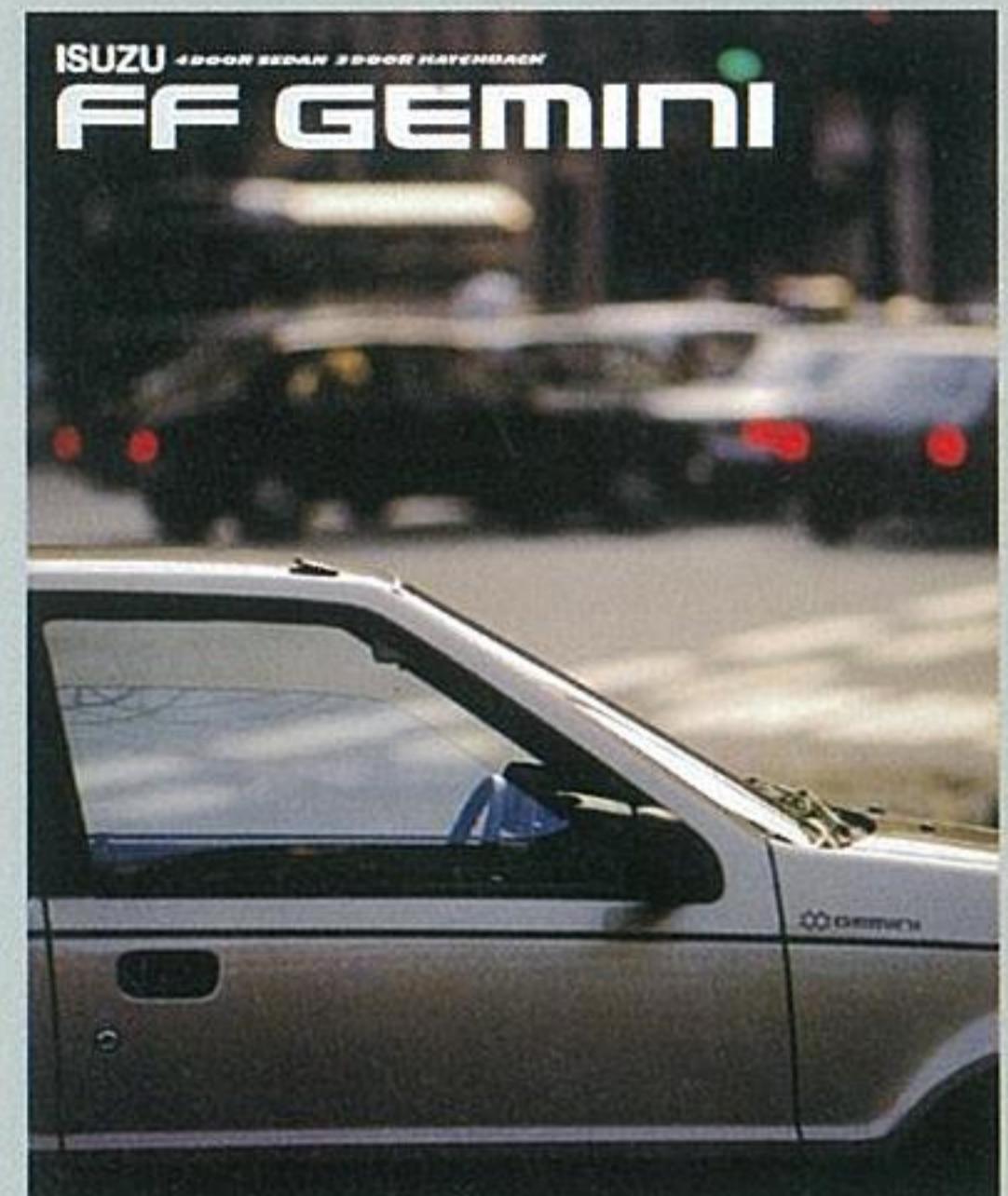




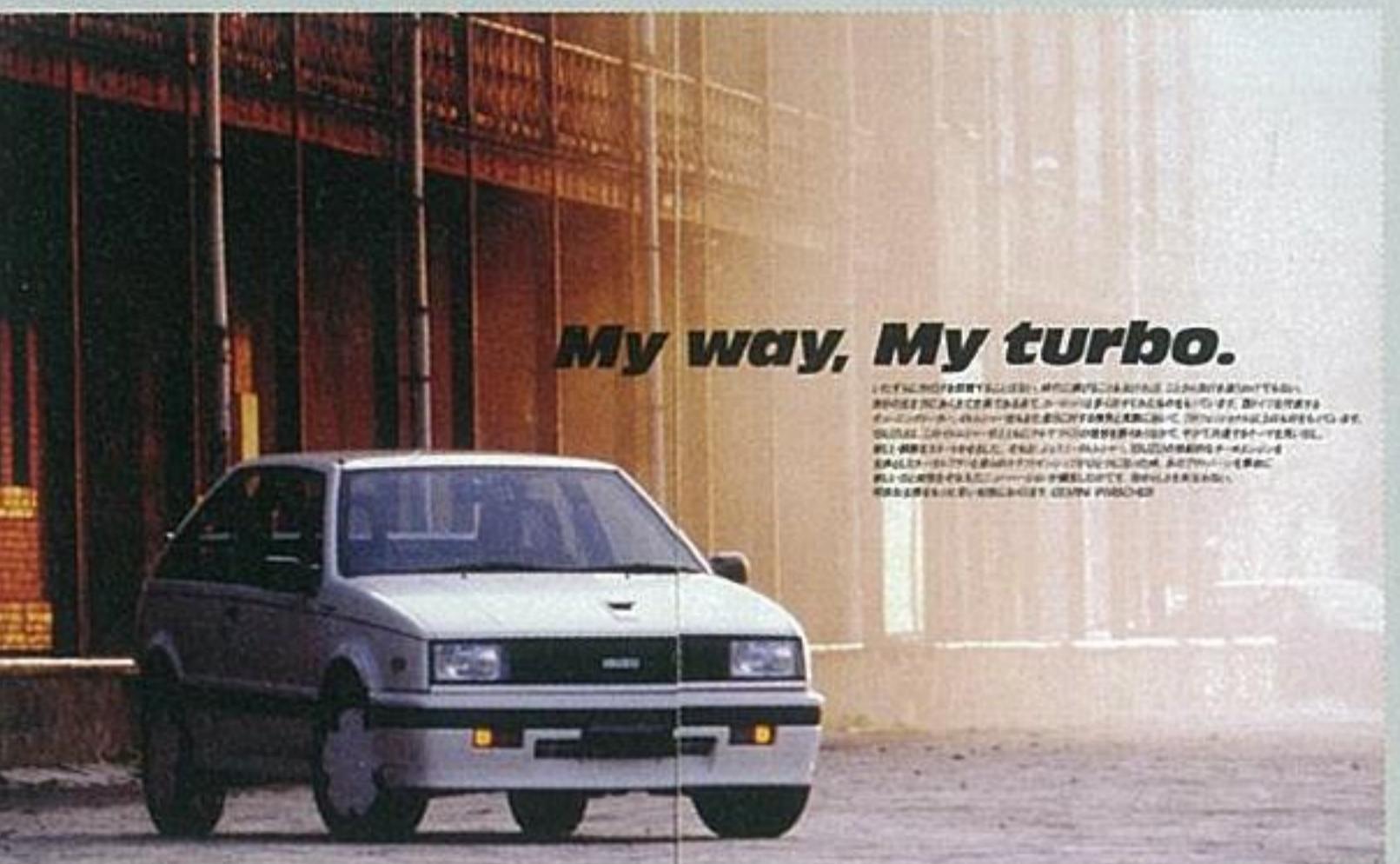
● 第2世代ジェミニ (1985年5月~1990年3月) ●



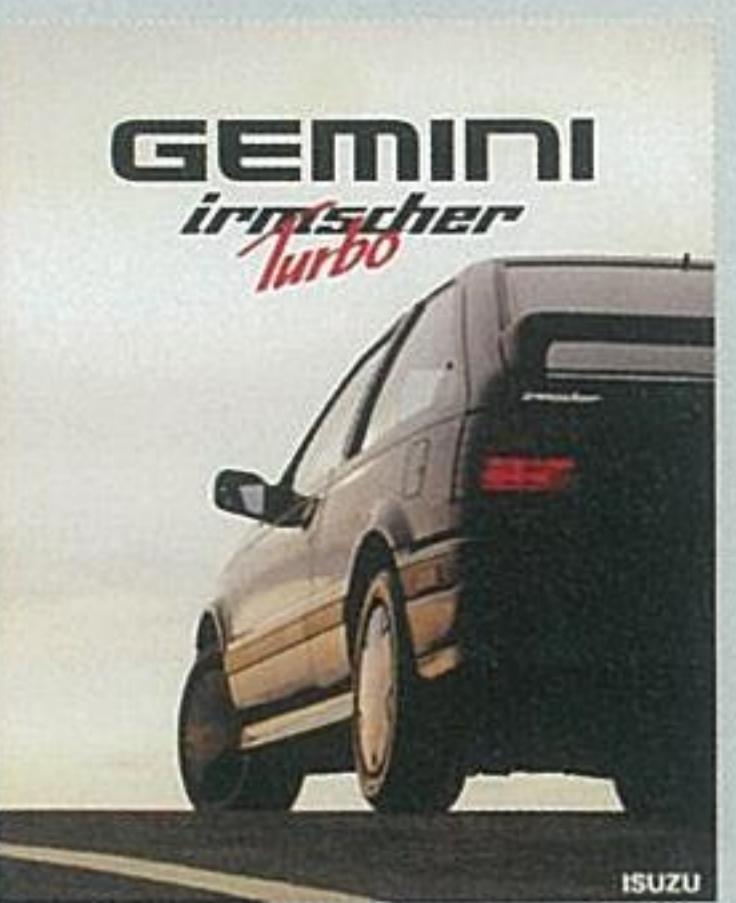
GMはJ-carに続くサブコンパクトの世界戦略車「S-car」構想を中止して、いすゞの2代目ジェミニを輸入して「スペクトラム (Spectrum)」の名前で販売することを決定し、1984年11月13日に発表、11月15日発売した。セダンとクーペがあり、1.5ℓ 70ps (ネット) エンジン+5速MTまたは3速ATを積む。GMの販売計画は初年度20万台であったが、3年間を限度として1981年にスタートした対米乗用車輸出自主規制が延長され、1985年3月末までにいすゞに割り当てられた米国向け輸出台数は約5万台で、この内GMに供給される台数はわずか2万9500台に過ぎなかった。残りはいすゞチャンネルで「I-Mark (アイマーク)」の名前で販売された。あまりにも少ないので販売地域を限定し、いすゞは西側を担当し、GMは東部16州を担当した。16州はコネティカット、デラウェア、フロリダ、ジョージア、メイン、メリーランド、マサチューセッツ、ニューハンプシャー、ニュージャージー、ニューヨーク、ノースカロライナ、サウスカロライナ、ペンシルベニア、ロードアイランド、バーモント、バージニアおよびワシントンD.C.であった。



1985年5月、「クオリティ コンパクト」のコピーとともに登場した2代目ジェミニ。当初は初代ジェミニ (FR駆動) と併売されていたため「FFジェミニ」と称された。車種構成は4ドアセダンがC/CとT/Tの2グレード、3ドアハッチバックがC/Cの1グレードの合計3グレードで、それぞれに5速MTと3速AT仕様が設定されていた。エンジンは4XC1型1471cc直列4気筒SOHC 86ps。サイズは全長4035 (3ドアは3960) mm、全幅1615mmで初代より一回り小さくなつたが、これはアスカとの差別化を明確にすることと、GMの要望があったのではないか。価格はセダンC/Cが110.4万円、T/Tは95万円、3ドアC/Cは104.5万円。AT仕様は+4万円、パワーステアリング装着仕様は+3.5万円であった。同年10月には4EC1-T型1487cc SOHCターボボディーゼル70ps搭載のセダン (131万円) と4EC1型ディーゼル55psを積んだセダン (102.6万円) および3ドアハッチバックD/D (90.1万円) が追加設定され、1986年5月にはターボボディーゼルの3ドアハッチバック (125.1万円) が追加設定されている。4X系エンジンと4E系ディーゼルはシリンドーボディー加工ラインを共通にした乗用車専用エンジンで、薄肉鍛鉄ディープスカートシリンドーブロック、アルミシリンドーヘッド、タイミングベルト、FF専用レイアウトなど小型軽量 (乾燥重量85kg) で先端技術が多く採用されており、新設された北海道工場で生産された。

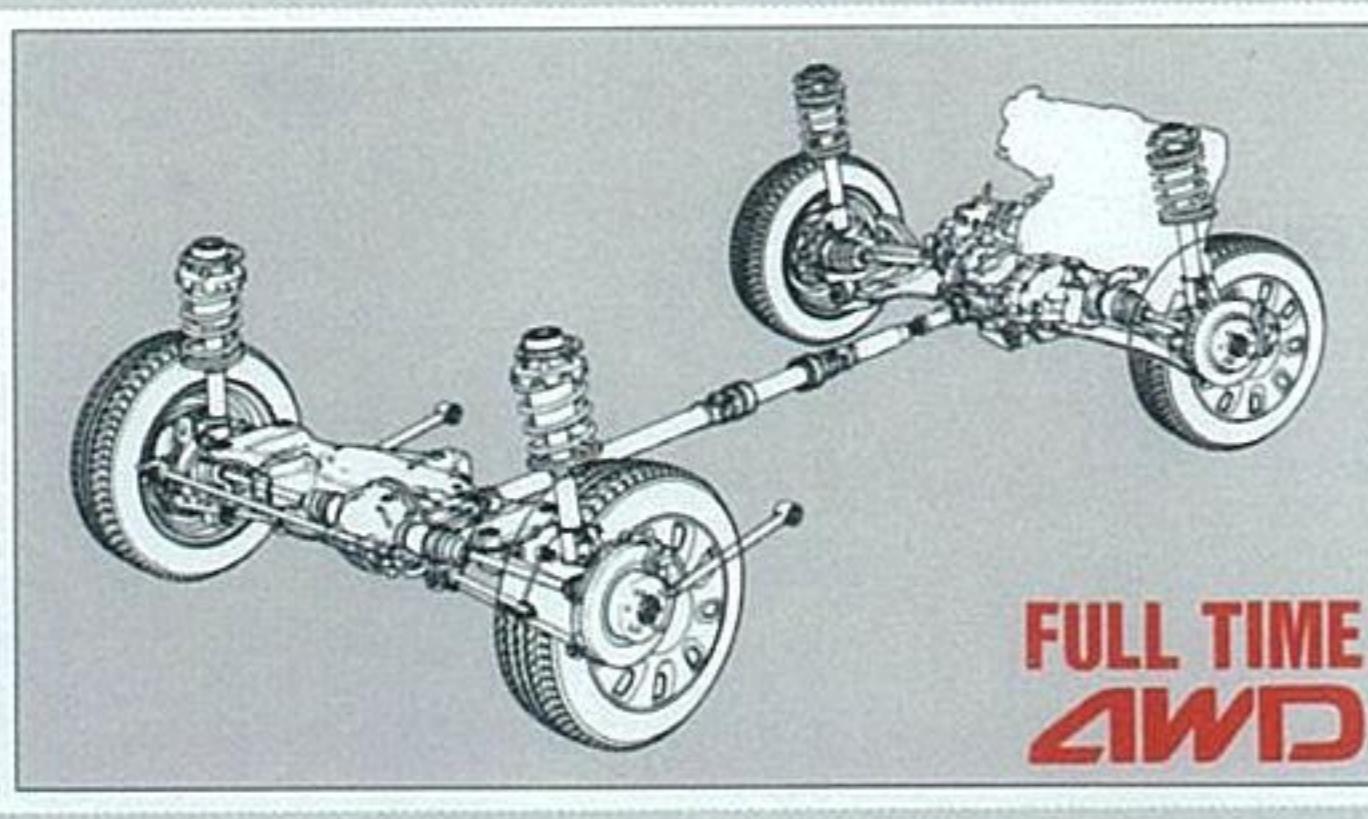
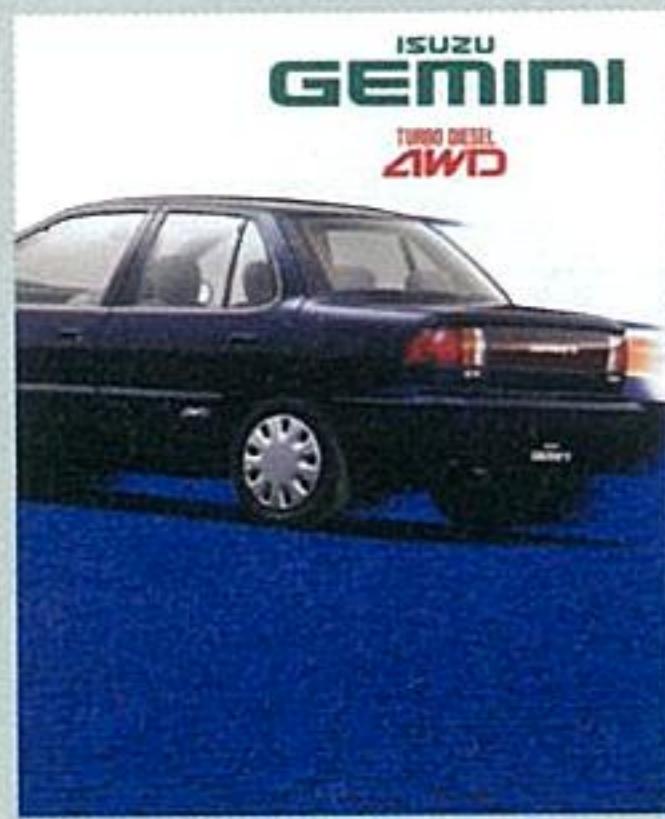


1986年3月、1.5ℓ ガソリン車C/Cグレードをベースに電子制御自動5速MT「NAVi-5 (ナビ・ファイブ)」を搭載したモデルが登場した。5速MTの変速操作をコンピューター制御で自動的に行ないAT並みの走行ができる仕掛けで、アスカには1984年8月に搭載されていた。NAVi-5搭載車の価格はセダンが123.9万円、3ドアハッチは118万円で、MT車の8.8万円高、AT車の4.8万円高で手に入れることができた。余談だが、2代目のコンセプトを表すコピー「クオリティ コンパクト」は、日本語では「可愛らしいクルマ」であったらしい。日本市場で「可愛らしいクルマ」になる条件の一つがカラーリングであり、この表紙のセイシェルブルーもその一つで、採用に当たっては社内の「おじさん世代」にはなかなか理解してもらえないかったらしい。幸いなことに、評価パネルであった若いひとたち、特に若い女性から強く支持され採用されたという。また、パリの街や郊外を2代目たちが踊るように走り回るTVコマーシャル「街の遊撃手」シリーズの成功も開発陣に自信を与えたと言われる。



イルムシャーターボの室内装備。室内は黒で統一され、レカロシート、モモ製本革巻ステアリングホイールとエンジン回転感応式パワーステアリングを標準装備する。オプションでダブルアクションサンルーフも用意されていた。

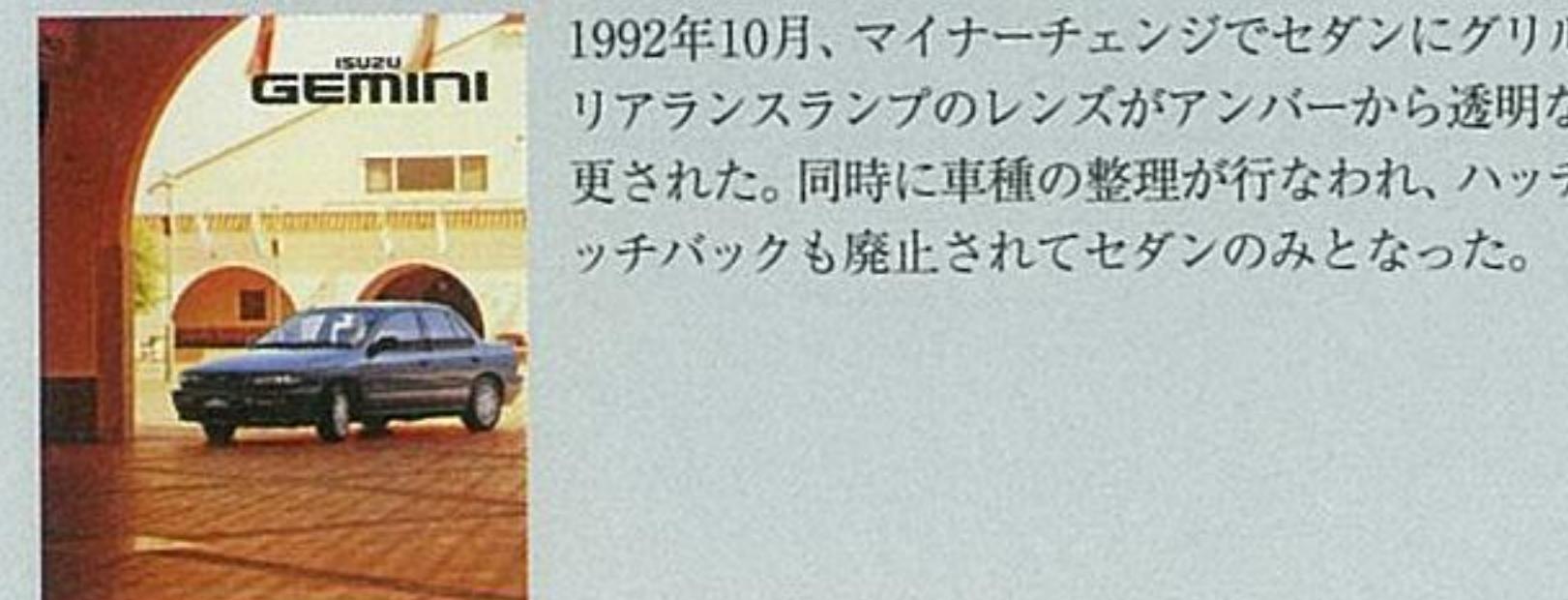
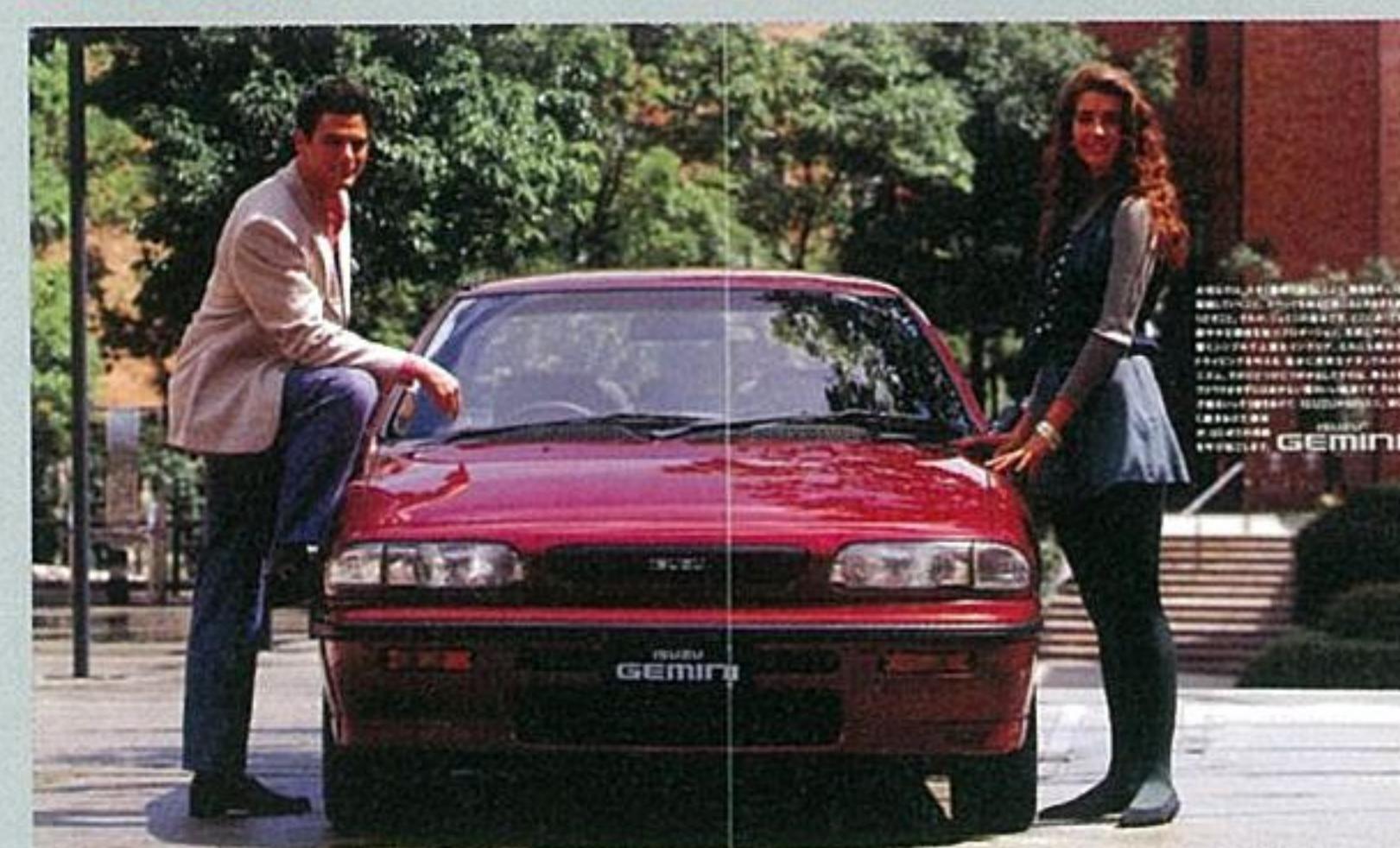
イルムシャーターボに搭載された、4XC1-T型1471cc直列4気筒SOHC ECGIインタークーラー・エレクトロターボ120ps (High) / 105ps (Low) エンジン。ターボは逞しい走りが可能なHighとマイルドな走りを楽しめるLowをターボパワーセレクタースイッチで切り替え可能であった。サブエンジンは標準モデルと同じフロントがマクファーソンストラット、リアはトーションビーム+アスカと同様のミニブロックコイルスプリングで、当然イルムシャーチューンが加えられた。



1991年9月、ターボディーゼルのセダンに追加設定されたジェミニ・ターボディーゼル4WD。1.7ℓ 4EE1-T型SOHCターボディーゼル88psエンジン+5速MT+プラネタリーギア付センターデフとリヤデフにビスカス式LSDを組み合わせたフルタイム4WDシステムを積む。グレードはC/C(価格149.3万円)、C/C-L(156.3万円)、C/C-X(163.3万円)の3車種がラインアップされていた。

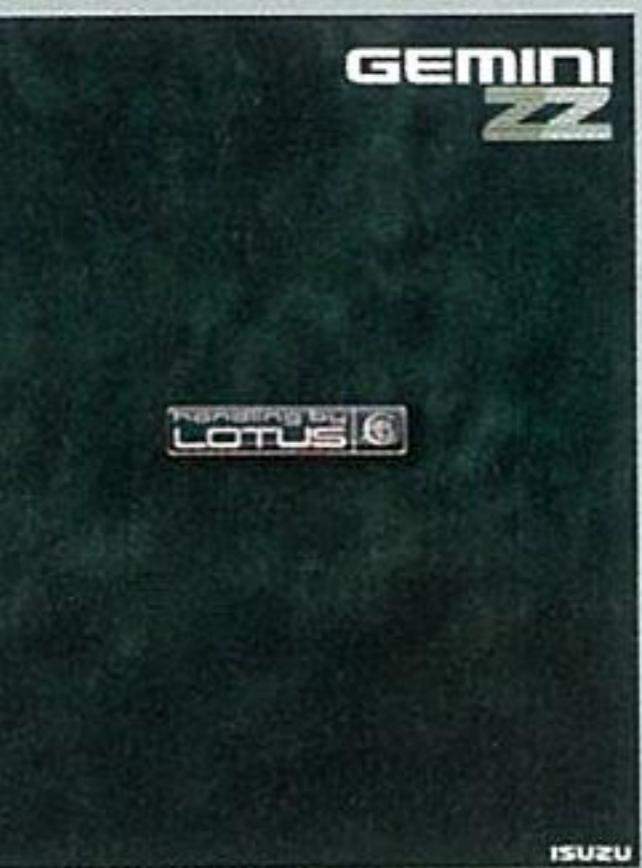
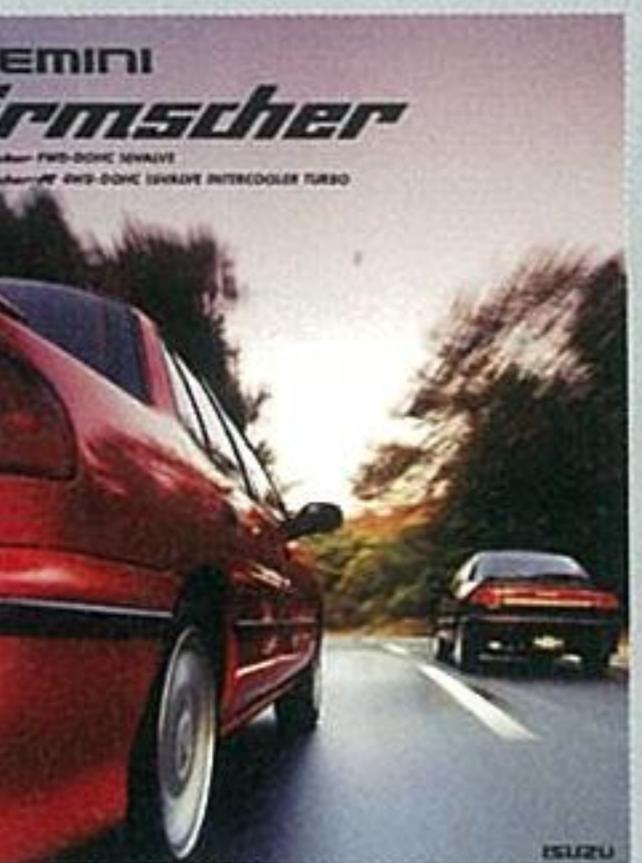


1992年型ジオ・ストームのカタログ。フロント部分のデザインが変更され、ハッチバックが戦列に加わった。スポーツクーペとハッチバックには1.6ℓ SOHC 12バルブECGIエンジン+5速MTを積み、3速ATがオプション設定され、タイヤはP185/60R14を履く。GSiスポーツクーペには1.8ℓ DOHC 16バルブECGIエンジン+5速MTが積まれ、4速ATがオプション設定され、タイヤはP205/50R15を履く。なお、ハッチバックは1993年型のカタログからは落とされ、1994年型では、いすゞからの供給がストップしたため、ストームそのものがジオの戦列から消滅してしまう。



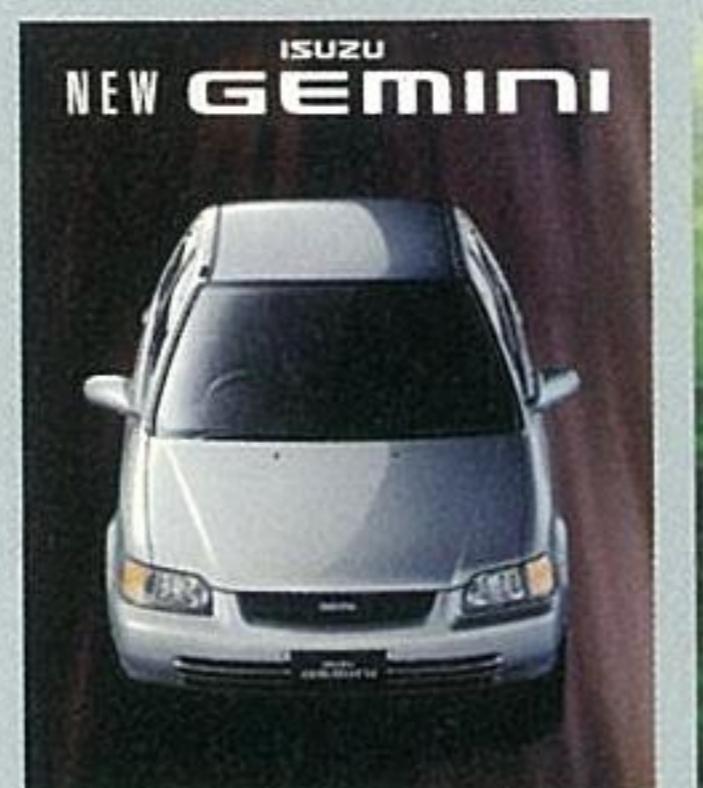
1992年10月、マイナーチェンジでセダンにグリルが追加され、クーペ/ハッチバック同様サイドマーカーランプが追加されてクリアランプのレンズがアンバーから透明なものに変更された。さらにテールランプ及びリアガーニッシュのデザインが変更された。同時に車種の整理が行なわれ、ハッチバックの1.6ℓが廃止されて1.5ℓのみとなり、イルムシャー仕様のクーペとハッチバックも廃止されてセダンのみとなつた。

1992年10月、標準モデルのマイナーチェンジに合わせてイルムシャー仕様もテールランプ、リアガーニッシュなどの変更を受け、フロントグリルの代わりに4つのエアインテークホールが追加されている。この時点でのクーペとハッチバックのイルムシャー仕様はカタログから落とされ、セダンの1.6ℓ DOHC 140ps FFのイルムシャー及び1.6ℓ DOHCターボ180ps 4WDのイルムシャー・Rの2車種のみとなつた。FFモデルのタイヤもR仕様と同じ195/50R15を履くようになった。価格はイルムシャーの5速MT仕様が159万円、4速AT仕様は168.3万円。イルムシャー・Rは197.7万円であった。



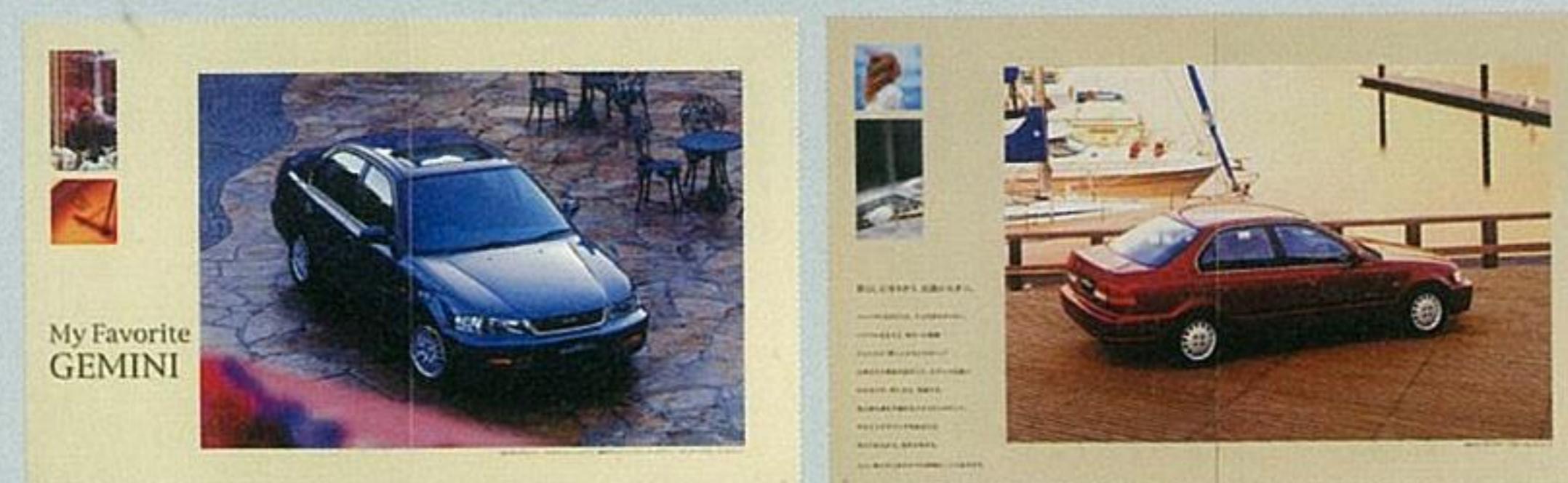
1992年10月、マイナーチェンジされたジェミニhandling by LOTUS。1.6ℓ DOHC 140ps FFは変わらないが、標準モデルの変更に準じた変更が織り込まれている。ただし、リアガーニッシュは他のモデルとは異なり、イルミネーション付きの赤単色のものが付けられていた。価格は5速MT仕様が165.2万円、4速AT仕様は174.5万円であった。1992年12月、いすゞ自動車は乗用車の開発、生産中止を決定し、ジェミニの生産も1993年7月に終了した。4年1ヶ月の間に生産された3代目ジェミニは2代目ピアツィなどを含め40万6625台であった。

### ●第4世代ジェミニ(1993年8月~1997年1月)●



いすゞ自動車は乗用車の自主開発、生産を中止したが、いすゞブランドのクルマに乗りたいといういすゞファンは多く、1993年4月に本田技研工業と商品の相互補完契約を締結し、同年8月にホンダドマーニをベースとした「ニュージェミニ」のOEM供給を受け、4代目ジェミニとして発売した。1.6ℓ ZC型直列4気筒SOHC 16バルブPGM-FI (Programmed Fuel Injection: 電子燃料噴射システム) 120psエンジン+5速MTまたはロックアップ付き4速ATを積むFFとフルタイム4WD仕様、および1.6ℓ ZC型直列4気筒SOHC 16バルブPGM-FI+VTEC (Variable Valve Timing & Lift Electronic Control System: 可変バルブタイミング・リフト機構) 130psエンジン+5速MTまたはロックアップ付き4速ATを積むFF仕様がラインアップされていた。価格はFF仕様が155.5~173.5万円、4WD仕様はMT付きが179.2万円、AT付きは188.5万円。

### ●第5世代ジェミニ(1997年2月~2000年9月)●



OEM供給を受けていたベース車ドマーニのフルモデルチェンジに伴い、1997年2月に登場した5代目ジェミニ。1.5ℓ D15B型SOHC PGM-FI 105psエンジン+5速MTまたは4速AT+FF仕様、1.6ℓ D16A型SOHC PGM-FI 120ps+5速MTまたは4速AT+FFまたは4WD仕様、さらに、1.6ℓ D16A型SOHC PGM-FI+VTEC-E 120ps+「マルチマチック」CVT (Continuously Variable Transmission: 無段変速機) を積んだ合計7車種がラインアップされていた。価格は1.5ℓ FF: 138.8(MT)/146.8(AT)万円、1.6ℓ FF: 147.8/155.8万円、1.6ℓ 4WD: 163.9/172.5万円、1.6ℓ FF+CVT: 169.8万円であった。2000年9月にドマーニの生産が打ち切りとなつたため、ジェミニも打ち切りとなつた。

| 年               | 月 日    | 主な出来事／モデルの変遷  | 月 日    | トピック   |
|-----------------|--------|---|--------|--|
| 1978年<br>(昭和53) | 2月20日  | シボレー車「カブリース」「マリップ」「カマロ」の輸入・販売開始   | 3月15日  | 通産省、自動車工業会に対米輸出自粋を要請                                 |
|                 | 5月17日  | 全国乗用車販売店会議で、乗用車国内月販1万台を社長宣言   | 4月 1日  | 自動車輸入関税撤廃  |
|                 | 8月25日  | フォワード全輪駆動車SCS型発表  | 5月20日  | 新東京国際空港(成田空港)開港                                      |
|                 | 29日    | 輸出累計100万台突破   | 7月30日  | 沖縄県で交通方法の切り替え(右側通行→左側通行)実施                           |
|                 | 9月 —   | シボレーLUVシリーズに4×4モデル追加。4×4は米国Motor Trend誌よりTruck Of The Yearを与えられる(授賞式は1979/3/19) | 8月12日  | 日中平和友好条約調印(於北京)                                      |
|                 | 11月 2日 | ジェミニ1800も53年度排出ガス規制適合、1800ミンクス、ブラックジェミニ発売                                       | 12月 2日 | 東北自動車道、岩槻-盛岡間494.6km開通                               |
|                 | 12月 4日 | 117クーペ改良・発売<br>(2000☆☆シリーズ、53年度排出ガス規制適合)  | —      | イラン革命に伴い、第2次石油ショック始まる                                |
|                 | —      |   |        |  |
|                 |        |   |        |  |
|                 |        |   |        |  |
| 1979年<br>(昭和54) | 2月 —   | 117クーペ1800XTが53年度排出ガス規制適合して復活   | 5月19日  | 東洋工業、米国フォード社と資本提携発表                                  |
|                 | 5月 9日  | ファスター/デオ4WD(LUV4×4の国内版)発売   | 27日    | ガソリンスタンドの休日休業制開始(6月3日から強化)                           |
|                 | 6月 8日  | フローリアン改良・発売(ステアリング3スポーク化、54年排気ガス規制対応)   | 7月10日  | フォード社、東洋工業に25%出資合意                                   |
|                 | —      | ジェミニ大幅改良(前後デザイン変更、クーペミンクス追加設定など)  |        |  |
|                 | 7月30日  | GMビリビナス社設立(8/17資本参加)  |        |  |
|                 | 9月 5日  | 北海道試験場第1期工事完成   |        |  |
|                 | 10月29日 | ジェミニディーゼル(新開発1.8ℓディーゼル搭載)発表(11/10発売)  |        |  |
|                 | 29日    | ジェミニZZ(DOHCエンジン搭載)発表(11/10発売)   |        |  |
|                 | 11月16日 | GM社開発のXカー「シボレー・サイテーション」発売   |        |  |
|                 | 27日    | 117クーペディーゼルおよび特別仕様車117クーペ・ジウジアロカスタム発表(12/1発売)                                   |        |  |
|                 | 12月 —  | フローリアン改良(インスト大幅変更、ディーゼルAT車追加)   |        |  |
| 1980年<br>(昭和55) | 1月 9日  | GM社開発のXカー「ビュイック・スカイラーク」の販売を発表(1月下旬発売)   | 1月11日  | 本田技研工業、米に小型自動車生産工場建設設計画発表(1982/11オハイオ工場操業)           |
|                 | 5月23日  | GM社開発のワールドカー「シボレー・シベット」を発売  | 2月11日  | フレーザーUAW会長來日、自動車各社と首脳会談し対米工場進出を要請                    |
|                 | 6月11日  | 米国におけるいすゞの販売店アメリカンいすゞモータース社(AIMI)設立   | 3月10日  | アスキー米通商代表、日本自動車メーカーの対米工場進出を要請                        |
|                 | 7月 1日  | 藤沢工場第4工場増築工事竣工式(1981/6/1開所式)  | 4月17日  | 日産自動車、小型トラック生産工場の米進出を発表(1983/6テネシー工場操業)              |
|                 | 17日    | 藤沢工場新塗装工場完成引渡し式   | 5月20日  | 米国財務省、日本製小型トラック、キャブシャシーの関税を4%⇒25%に引き上げると発表、8月21日から実施 |
|                 | 8月 —   | 総生産累計400万台達成  | 9月 9日  | イラン・イラク戦争勃発  |
|                 | 10月22日 | 藤沢工場生産累計300万台達成   | 10月 9日 | 日産自動車、アルファロメオと合弁事業契約調印                               |
|                 | 29日    | KBD型小型トラック、ファスター/デオ4WDフルモデルチェンジ   | 12月 3日 | 日産自動車、西独のVW社と小型乗用車の共同生産について提携発表                      |
|                 | 12月15日 | 「ファーゴ」シリーズ発表(1981/1/17発売)   |        |  |
|                 |        |   |        |  |
| 1981年<br>(昭和56) | 1月13日  | ジェミニディーゼルLDスペシャル追加設定・発売(99.8万円)<br>フローリアンバン改良(角4灯、ディーゼルのみ設定)                    | 3月 —   | 運輸省、乗用車応急タイヤの取扱について通達(スペースセーバタイヤの採用)                 |
|                 | 5月13日  | 新型スペシャルティカー「ピアッツア」発表(6/6発売)<br>株式会社ヤナセと販売提携発表(1991/12解消)                        | 5月 1日  | 日本製乗用車の対米輸出自主規制発表、3年を限度に初年度168万台                     |
|                 | 18日    | 1日 乗用車(除く軽)の物品税率2.5%引き上げ  | 6日     | EC委員会、日本車のEC向け輸出自粋を要請                                |
|                 | 21日    | ピアッツア・ネコ発表(7/4発売)(ヤナセから販売された)   | 6月 —   | 本田技研工業、英BL社提携による「トライアンフ・アクレイム」生産開始                   |
|                 | 7月16日  | GM提携10周年記念式典  | 10月 1日 | ライトバンに物品税5%が新規課税となる                                  |
|                 | 8月12日  | 鈴木自動車工業と業務提携(鈴木-GMも提携)<br>乗用車生産累計100万台達成  | 12月 —  | 軽自動車保有台数800万台突破                                      |
|                 | —      | ファーゴ・バンに2ℓディーゼル車追加  |        |  |
|                 | 9月21日  | 小型4輪駆動車「ロデオ・ビッグホーン」発表・発売(ディーゼル車のみ)  |        |  |
|                 | 25日    | ジェミニ改良(ヘッドランプ、インストなど変更)<br>余熱待ち時間ゼロのウルトラQOSをジェミニディーゼルに採用(10/3発売)                |        |  |
|                 | 10月 —  | ピアッツア・ネコに赤と白の車体色追加設定  |        |  |
| 1982年<br>(昭和57) | 11月11日 | 1トンピックアップトラックKB生産累計100万台達成  |        |  |
|                 | 14日    | ピアッツアXLベースの特別価格車限定発売(800台限定)  |        |  |
|                 | 26日    | 川崎工場、高速自動鋳造ライン稼働  |        |  |
|                 | 12月 5日 | ピアッツア特別仕様車イエローピアッツア限定発売(550台限定)   |        |  |
|                 | 12日    | ピアッツアXLベースの特別価格車限定発売(500台限定)  |        |  |
|                 |        |   |        |  |
|                 |        |   |        |  |
|                 |        |   |        |  |
|                 |        |   |        |  |
|                 |        |   |        |  |

| 年               | 月 日    | 主な出来事／モデルの変遷  | 月 日    | トピック   |
|-----------------|--------|---|--------|--|
| 1983年<br>(昭和58) | 24日    | ピアッツアにXC、XN追加設定。ピアッツア・ネコにXN追加設定                                   |        |  |
|                 | 25日    | ファーゴ・ワゴン改良(サンルーフ、フロアシフト、パワステなど装備)(7/3発売)                          |        |  |
|                 | 25日    | ファーゴ・パン改良、ガソリンは1.6⇒1.8ℓに、ディーゼルは2ℓに統一(7/3発売)                       |        |  |
|                 | 7月14日  | チュニジアにいすゞ(10%出資)、GM社(20%)、現地資本(70%)の合弁会社「インダストリ・メカニク・マグレビン社」設立    |        |  |
|                 | 30日    | GM社と合弁の海外販売会社「いすゞ自動車海外販売株式会社(IMODC)」設立(いすゞ51%、GM49%出資)            |        |  |
|                 | 9月24日  | ジェミニディーゼルにI-TEC DIESELシステム搭載のエレクトロディーゼル追加                         |        |  |
|                 | 10月 4日 | 総生産累計500万台達成  |        |  |
|                 | 20日    | ジェミニディーゼルにターボ車追加  |        |  |
|                 | 21日    | 臨時取締役会で国内での転換社債200億円発行決議  |        |  |
|                 | 28日    | 輸出累計200万台達成   |        |  |
| 1984年<br>(昭和59) | 12月 1日 | ジェミニリミテッド追加設定(12/4発売)   |        | 〈この年、わが国のAT乗用車普及率32.6%〉                                  |
|                 | 2月28日  | 「メシンいすゞインドネシア社(MII)」設立(いすゞ出資25%)                                  | 2月17日  | トヨタ自動車、GM社と米国内で小型乗用車の合弁生産覚書調印                            |
|                 | 3月10日  | 新型乗用車「アスカ」発表(4/2発売)<br>(正式名称は「フローリアンアスカ」)                         | 3月18日  | 運輸省、自動車のドアミラー装着を認める方針決定                                  |
|                 | 5月30日  | ピアッツア改良(ドアミラー化、XJにパワステ標準装着など)                                     | 24日    | 中国自動車道全線開通   |
|                 | 6月 7日  | 北海道工場竣工式  | 6月16日  | 米国日産自動車製造でニッサン・トラック1号車ラインオフ                              |
|                 | 9日     | 藤沢工場生産累計400万台達成   | 7月 —   | 自家用乗用車新車3車種へ移行   |
|                 | 8月29日  | アスカにディーゼルターボ追加設定・発売   | 9月 —   | 無鉛ハイオクガソリン発売   |
|                 | 30日    | ピアッツア・ネコ限定車JR Yanase Special発売(50台限定)                             | 11月 1日 | 対米乗用車輸出自主規制、1984年度は185万台と決定                              |
|                 | 9月 —   | マレーシアに「オートモティブ マニファクチャラーズ マレーシア(AMM)」設立                           |        |  |
|                 | 10月 3日 | ジェミニ車種整理(クーペはZZ/Rのみ)<br>(LSカスタムとZZにドアミラー採用)                       |        |  |
| 1984年<br>(昭和59) | 6日     | JカーユニバーサルアスカクルーズF16 生産累計100万台達成                                   |        |  |
|                 | 21日    | アスカディーゼルターボ速度記録挑戦会で13種目国際記録達成(22日まで)                              |        |  |
|                 | 24日    | ファーゴ・パンのディーゼルに4WD車追加設定(11/25発売)                                   |        |  |
|                 | 11月10日 | 藤沢工場新KB小型トラック組立ライン完成、第1号車ラインオフ                                    |        |  |
|                 | 15日    | インド「ヒンダスタン・モーターズ社」と商業車生産に関する技術援助契約調印                              |        |  |
|                 | 19日    | アスカが英国RACラリーに初挑戦しクラス優勝獲得(23日まで)                                   |        |  |
|                 | —      | 北京いすゞ自動車技術・サービス・部品供給センター開設  |        |  |
|                 | 1月17日  | GM向け中型トラック「FTR」出荷開始   | 1月26日  | 日産自動車、英国に乗用車工場進出を決定                                      |
|                 | 23日    | ロデオビッグホーン⇒ビッグホーンに車名変更しワゴンを追加設定。ディーゼルターボとG200型1949ccガソリンエンジン車を追加設定 | 2月 7日  | 日産自動車、VW社との協力車サンタナ発売                                     |
|                 | 26日    | ファーゴ・ワゴンに2ℓディーゼルターボ車追加設定・発売                                       | 23日    | トヨタ自動車とGM社、小型乗用車の合弁生産会社NUMMI設立                           |
| 1985年<br>(昭和60) | 30日    | 岡本社長退任、後任は副社長飛山一男   | 5月 1日  | 東洋工業、マツダと改称  |
|                 | 3月10日  | ピアッツア・ネコ限定車発売(25台限定)  | 11日    | 日産自動車、米国日産自動車製造での乗用車生産を決定                                |
|                 | 16日    | 米国での商業車販売会社「いすゞ・トラック・オブ・アメリカ(IST)」設立(いすゞ80%、伊藤忠20%出資)             | 6月 4日  | 本田技研工業、カナダ・オンタリオ州に乗用車工場建設を発表                             |
|                 | 5月22日  | アスカ・ディーゼルターボにAT車追加設定(6/1発売)                                       | 8月10日  | 国鉄再建監理委員会が国鉄の分割・民営化を初めて明示                                |
|                 | 23日    | いすゞエンジン製造北海道開所(6月本格操業開始、RカーユニバーサルアスカクルーズF16)                      | 9月11日  | 自動車運転免許証保有者数5000万人突破                                     |
|                 | 6月12日  | ピアッツアに2ℓ SOHCインタークーラーターボ180ps車(XE、XS)設定                           | 11月30日 | マツダ、米国ミシガン州に乗用車工場建設を発表                                   |
|                 | 8月 9日  | マレーシアの組立会社「オートモティブ・マニファクチャラーズ・マレーシア」に資本参加。合弁契約調印                  | 12月18日 | トヨタ自動車とGM社の合弁会社NUMMIで共同生産の小型乗用車「ノバ」の第1号車がラインオフ           |
|                 | 23日    | アスカに電子制御自動5速トランスミッション「NAVI-5」搭載車追加(9/1発売)                         | 20日    | 電電公社民営化法成立   |
|                 | 24日    | (2ℓガソリン)グレードに搭載されたが12月発行カタログには記載されていない                            |        |  |
|                 | 9月 —   | 韓国、大宇重工業と小型ディーゼルエンジンの組立製造に関する技術援助契約調印                             |        |  |
| 1986年<br>(昭和61) | 10月 1日 | ピアッツア・ネコ改良(2ℓ SOHCインタークーラーターボ180ps車(XE、XS)設定、角4灯式ヘッドランプ採用など)      |        |  |
|                 | 3日     | GM向けRカーユニバーサルアスカクルーズF16本格的出荷始まる(XGにターボ車に近い装備を採用など)                |        |  |
|                 | 11月 8日 | 鶴見製造所開設50周年式典挙行   |        | 〈この年、わが国の四輪車生産台数は史上最高の1146万台で5年連続世界第1位。乗用車の普及は3世帯に2台となる〉 |
|                 | 21日    | ファーゴ改良、ワゴンに4WD車追加   |        |  |
|                 | 12月 5日 | ジェミニの車種整理してエクストラシリーズとして発売(12/6発売)                                 |        | 〈自動車の運転免許証保有者、8月末で約5012万人、免許適齢人口の54.8%(警視庁調べ)〉           |
|                 | 20日    | 英國のベッドフォード社、WFR(ファーゴ)の現地生産開始(現地名Bedford Midi)                     |        |  |
|                 | 20日    | 創業以来生産累計600万台達成   |        |  |
|                 |        |   |        |  |
|                 |        |   |        |  |
|                 |        |   |        |  |

# いすゞ自動車の広報施設「いすゞプラザ」

執筆 いすゞプラザ 中尾 博

## 1. 設立の目的

2017年4月11日、いすゞ自動車は創立80周年記念事業の一環として藤沢工場の隣接地に「いすゞプラザ」を開業しました。このいすゞプラザでは、商用車の役割、「運ぶ」を支えるいすゞ自動車(以下いすゞ)のくるまづくりと稼働サポートの仕組み、そしていすゞの歴史などを紹介し、より多くの方々がいすゞを身近に感じることができる施設を目指すとともに、ものづくり教室や施設のガイドツアーなどを開催し、地域の皆様をつなぐコミュニティとしての役割を果たすことを目的としました。

## 2. 「いすゞプラザ」の意義と考え方

いすゞの存在意義を社内外に発信し、外部と交流する拠点施設として、また、いすゞのものづくりのDNAを世界中のいすゞグループ従業員に伝承する人材育成サポート施設として設立しました。

### ①グローバル事業展開

世界中のいすゞ従業員・ビジネスパートナー・取引先などへのいすゞアイデンティティ浸透によるいすゞブランド向上。

### ②事業規模拡大(拡販)

海外顧客・政府要人・取引先が来日した際のビジネス面での活用。

### ③広報・IR活動に寄与

広報活動の情報発信基地として役割を担い、同時に投資家・銀行などへのアピールも行なう。

### ④グローバル人材育成(いすゞへのロイヤルティ向上)

国内外の第一線でいすゞを支えている従業員に、いすゞの歴史・世界観を感じてもらい、いすゞで働くことに誇りを持ってもらう。

### ⑤次世代人材確保

いすゞを紹介し、理解を深めて頂くための施設としてリクルート活動をサポート。

### ⑥地域共生(交流)拡大

受入に設備的制約のある工場見学の補墳施設。隣接するプラザアネックスを含め、地域のランドマークとしての存在感を示す。

### 基本方針

#### ①いすゞの世界観 「社会に不可欠ないすゞ」

#### ②体験から共感へ 「触れる、乗れる、体験できる」

#### ③地域共生 「地域の豊かな暮らしづくりに貢献」

### ミュージアムエリア・コンセプト

#### ①「運ぶ」を支えるいすゞ

商用車に求められる使命と機能・性能。それを具現化しているいすゞ。

#### ②いすゞのくるまづくり

ISUZU See technology<sup>(1)</sup>。いすゞのものづくり。世界でのものづくり。稼働サポート。環境と社会。

注<sup>(1)</sup>See technology : Safety 安全技術・Economy 経済性・Environment 環境技術

### ③いすゞの歴史

日本最古の歴史を持つ自動車メーカー。日本の自動車黎明期からのものづくり。

### ④コミュニティエリア

地域／行政との交流、ものづくり教室開催、神奈川県藤沢市の紹介展示、工場見学サポート。

## 3. いすゞのイメージを伝えるデザインの重要性

いすゞプラザ開設にあたり、国内メーカー最後発の広報館開設となったため、よりいすゞらしさと言うべき特徴と方向性を打ち出す必要がありました。そのため、全社に呼びかけ、各部門・部署、さらにはサプライヤーにも協力を仰ぎ、垣根を越えて情報収集を行ない、ものづくりの現場を理解し、まとめが必要でした。また、各部署の「伝えたい」「知ってもらいたい」という思いのみならず、高い技術力を新しい表現でいかに施設・展示に反映していくかが成功の鍵でした。そこで社内のクリエイターであるデザイナーが、仲介、調整役として外部のクリエイターに情報を伝え、正確に理解してもらった上でともに創造する作業を進めました。このような各部署間または業種の垣根を越えた創造活動は、くるまづくりのノウハウを生かしたものもあり、意識の共有は工期の短縮にも寄与しました。

まず建物については、いすゞのプロダクトデザインフィロソフィーである「ヘキサポッド(HEXA-POD)」と「シンプル」「ソリッド」「エモーショナル」のキーワードを、建築デザインを担当する坂倉建築研究所のデザイナーに理解してもらうことからはじめました。

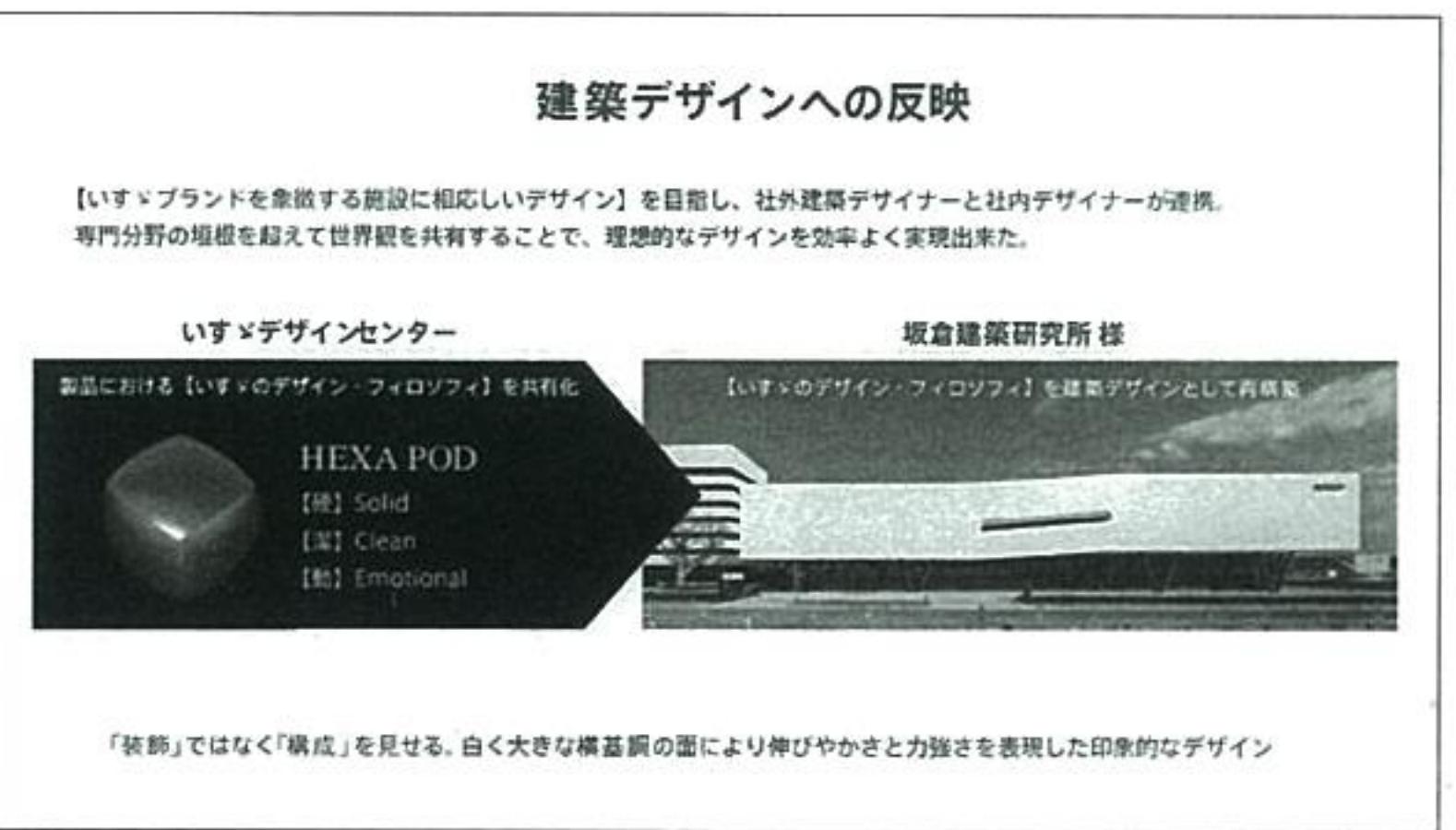
その結果、いすゞらしいアイコニックな造形(誰にでもわかりやすい特徴的な造形)の建物が誕生しました。

次に内装や展示物の製作を担当する丹青社と制作した展示関連のデザインについても、まずはいすゞプラザのロゴマークを弊社デザインセンターで作成し、これを中心に全体の意思統一を図り、展示・グラフィック・案内のピクトグラム類などのデザインを進めました。また、いすゞのビジュアル・アイデンティティ IVIS(アイビス: Isuzu Visual Identification System)に沿った、CI(Corporate Identity)の使い方および、コーポレートカラーであるホワイト、グレー(オフブラック)を基本に、レッドを差し色に使ったインテリアカラーとしました。

ロゴマークの上部分は、いすゞが「運ぶ」「動く」を支える街・社会と、いすゞの商品である、トラック・バス・ピックアップなどを具象化したもので、社会といすゞの接点が、このいすゞプラザであることを表現したものです。

ロゴで可視化したコンセプトやビジュアルを旗印に、内装・展示への反映を各専門分野のクリエーター達と連携しながら各所に世界観を反映し、レイアウトやカラー計画などの基本構成から、展示・グラフィック・サイン、什器に至るまで一体感のある空間がつくられました。

先述したいすゞの標準的なカラー計画をベースにしながらも、他の業務用の施設とは異なり、一般向け展示施設にふさわしい魅力を持った印象的な空間を目指しました。

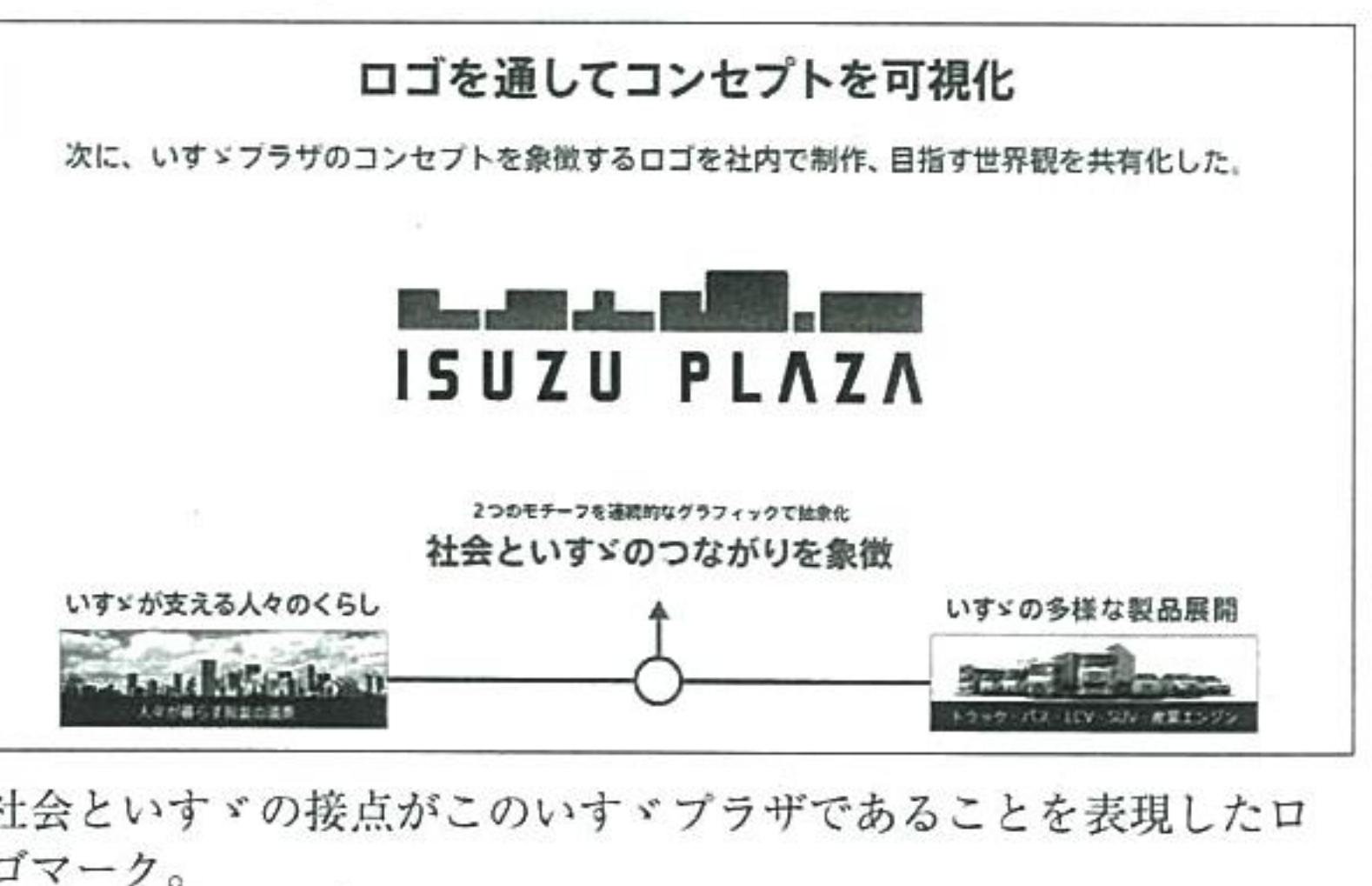


## 4. 展示説明

世界中で「運ぶ」を支えるいすゞを、さまざまな角度から紹介します。

### ①導入展示エリア

いすゞの起源の物語を知っていただくためのエリアです。現存する日本最古のトラック「ウーズレーCP型」がゲストを出迎え、いすゞが歩んできた時代・世相・人を、イラ



## あとがき

「いすゞ乗用車の歴史をまとめた本がまだ無いようなので書きませんか?」と、三樹書房の小林謙一社長からご提案をいただいた。車種もそれほど多くないので、じっくりまとめられるだろう……と気軽に考えて引き受けてしまった。しかし、カタログをファイルから引っ張り出して発行された順(いすゞのカタログには、ヒルマンを除き約97%のものに発行年月が記載されている)に並べて読み込んでいくと、様々な仕様のモデルを、実際にこまめに出したり引っ込めたり、あるいは仕様変更しているのがだんだんと見えてきて、これは大変なことを引き受けてしまったと気づき、初めのうちは途方に暮れてしまった。特に力が入っていたのがベレットで、とても頭の中では整理できないので表にしてみた。その細かな変遷は「モデル変遷表」に載せたので見ていただきたい。また、モデル終了のタイミングは、カタログから落とされた時を記載しているので、実際の販売終了とは異なる可能性があることをご了承願いたい。ベレット以外のモデルについては、本文の中にそれぞれのモデル変遷として記載した。

また、モデルごとにカタログや資料を基に変遷史を調べ、史料として掲載するカタログの頁を決めて撮影に入るが、500Wの写真電球2個の発熱量は大きく、冬は快適なのだが、夏の暑さは厳しいものであったが、どうにかこうしてまとめることができた。最初の打ち合わせではSUV、乗用ワゴンなども取り上げることも検討したものの、上記の理由で、あまりにも膨大な量になることと、本来の意味における「乗用車」を取り上げるというテーマにそって、今回はセダン、クーペおよび派生バンに限定した。

私が乗った最初のいすゞ車は1958年1月に発売されたヒルマンミンクス・スーパー・デラックスであった。先輩の叔母が院長を務める病院で、運転免許証を持たない医者が当直の夜間あるいは休日に、急患が出たときのための運転手を頼まれた。その時の往診用のクルマの1台がヒルマンで、ほかに、メカニカルブレーキの英国フォード・ポピュラーとダットサン1000があった。当時、私は富士精密工業(後のプリンス自動車工業～日産自動車)の実験部におり、初代スカイラインは素晴らしいクルマだと思っていたが、ヒルマンはまた一味違う軽快できびきびしたクルマだというのが第一印象で、運転して楽しいクルマだった。後日、英国の雑誌に、当時いすゞに技術指導した英国人エンジニアが、いすゞ製ヒルマンは英國製より品質が良かったという記事を見つけたときは、さもありなんと納得したものである。

本書執筆に当たって、いすゞ自動車広報には貴重な時間をさいて構想の段階から数々のご教示をいただき、データの提供など快く対応していただきました。また、トヨタ博物館、ACCJの森会長、清水副会長には貴重なカタログ資料を提供していただきました。深く感謝いたします。

最後に、三樹書房の小林社長、山田国光氏にはいつもながら数々のご教示をいただき、機会あるごとに「急がないから」とはっぱもかけていただきましたし、編集にあたっては相変わらずご苦労をかけました。皆様のご協力により、この本が完成したことについて感謝の意を表します。

なお、本文の中で、敬称を省略させていただきましたこと、ご了承願います。

実は、私、就職活動でいすゞ自動車を受験したことがある。最終面接で一人の役員の方から「君の兄さんが三菱日本重工業(ふそうを造っていた会社)に勤めているのは、秘密が漏れるからまずいな」と言われ、不採用となった。その結果、富士精密工業(プリンスを造っていた会社)に就職した。半世紀以上むかしの出来事である。

当摩 節夫

## 参考文献

- 『いすゞ自動車史』 いすゞ自動車株式会社
- 『いすゞ自動車50年史』 いすゞ自動車株式会社
- 『光芒 - いすゞ乗用車開発の軌跡』 『光芒』編纂委員会
- 『世界の自動車 - 戦後の日本車 2』 株式会社二玄社
- 『日本自動車史 - 写真・史料集』 三樹書房
- 『三菱自動車 - 航空技術者たちが基礎を築いたメーカー』 三樹書房
- 『Standard catalog of American cars』 Krause Publications
- 『The complete catalog of British cars』 Veloce Publishing Plc
- 『The Lotus book』 Coterie Press Limited
- 「自動車ガイドブック」バックナンバー 自動車工業振興会
- 「カーグラフィック」バックナンバー 株式会社二玄社
- 「各種カタログ、広報資料、宣伝用冊子類など」

## 編集部より

初版の製作にあたっては、以下の方々からの多大なるご協力を賜りました。いすゞ自動車 経営企画部 広報グループより、写真や資料のご提供をいただき、トヨタ博物館、ブックガレージ(東京都中野区新井1-36-3)、自動車史料保存委員会からは当時のカタログや写真のご協力をいただきました。ここに御礼を申し上げます。

さらに、増補にあたっては、いすゞ自動車株式会社 コーポレートコミュニケーション部 広報グループといすゞプラザより、写真や原稿のご提供をいただきなど、ご協力を賜りました。ここに御礼を申し上げます。

なお、本書に登場する車種名、会社名などの名称は、原則的に主要な参考文献となる、当時のプレスリリース、広報発表資料、関係各メーカー発行の社史などにそって表記しておりますが、参考文献の発行された年代などによって現代の表記と異なっている場合があり、編集部の判断により統一させていただきましたので、ご了承下さい。

名称表記、性能データ、事実関係等の記述に差異等お気づきの点がございましたら、該当する資料とともに弊社編集部までご通知いただけますと幸いです。

三樹書房 編集部

## 当摩 節夫 (とうま・せつお)

1937年、東京に生まれる。1956年に富士精密工業入社、開発実験業務にかかる。1967年、合併した日産自動車の実験部に移籍、1970年にATテストでデトロイト～西海岸を車で1往復約1万キロ走破。往路はシカゴ～サンタモニカまで、当時は現役であった「ルート66」3800kmを走破。1972年に日産自動車、海外サービス部に移り、海外代理店のマネージメント指導、KD車両のチューニングなどにかかる。1986年～1997年の間、カルソニック（現カルソニック・カンセイ）の海外事業部に移籍、豪亞地域の海外拠点展開にかかる。1986年～1989年の間シンガポール駐在。現在はRJC（日本自動車研究者 ジャーナリスト会議）および、米国SAH（The Society of Automotive Historians, Inc.）のメンバー。1954年から世界の自動車カタログの収集を始め現在に至る。

「モーターファン別冊すべてシリーズ」（三栄書房）に「スバル・レガシイ史」「スカイライン史」「スカイラインGT-R史」「1950年代のアメリカン・ステーションワゴン」「ホンダ・シビック史」「カー・IO」（芸文社）に「高級車史」、「別冊月刊プレイボーイ」（集英社）に「魅力にあふれたアメリカ車のカタログ」、「スーパーCG」（二玄社）に「クライスラー300・レターシリーズ史」「戦後のパッカード史」「戦後のスチュードベーカー史」「GMヘリティッジ・センター」など多数寄稿。著書に『プリンス自動車　日本の自動車史に偉大な足跡を残したメーカー』『ロータリーエンジン車　マツダを中心としたロータリーエンジン搭載モデルの系譜』『スバル「独創の技術」で世界に展開した100年』『ミニ1959-2000　世界標準となった英国の小型車』『スカイライン R32、R33、R34型を中心として』『ニッサン セドリック／グロリア「技術の日産」を牽引した乗用車』『ダットサン／ニッサン フェアレディ　日本初のスポーツカーの系譜1931～1970』（いずれも三樹書房）がある。

# いすゞ乗用車の歴史

著 者 当摩節夫

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

© Setsuo Toma / MIKI PRESS 三樹書房 Printed in Japan

※ 本書の内容の一部、または全部、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。