

編集部より

自動車歴史関係書を刊行する弊社の考え

日本において、自動車（四輪・二輪・三輪）産業が戦後の経済・国の発展に大きく貢献してきたことは、広く知られています。特に輸出に関しては、現在もお重要な位置を占める基幹産業の筆頭であると、弊社は考えております。

国内には自動車（乗用車）メーカーは8社（うちホンダとスズキは二輪車も生産）、トラックメーカーは4社、オートバイメーカーは4社もあり、世界でも稀有なメーカー数です。日本の輸出金額の中でも自動車関連は常にトップクラスですが、自動車やオートバイは輸出先国などでも現地生産しており、他国への経済貢献もしている重要な産業であると言えます。

自動車の歴史をみると、最初の4サイクルエンジンも自動車の基本形も、19世紀末に欧州で完成し、その後スポーツカーレースなども、同じく欧州で発展してきました。またアメリカのヘンリー・フォード氏によって自動車が大量生産されたことで、より安価で身近な道具になった自動車は、第二次世界大戦後もさらに大量生産されて各国に輸出され、全世界に普及していくこととなります。

このように、100年を越える長い自動車の歴史をもつ欧州や、自動車を世界に普及させてきた実績のある米国では、自動車関連の博物館も自動車の歴史を記した出版物も数多く存在しています。しかし、ここ半世紀で拡大してきた日本の自動車産業界では、事業の発展に重点が置かれてきたためか、過去の記録はほとんど残されていません。戦後、日本がその技術をもって自動車の信頼性や生産性、環境性能を飛躍的に向上させたのは紛れもない事実です。弊社では、このような実情を憂慮し、広く自動車の進化を担ってきた日本の自動車産業の足跡を正しく後世に残すために、自動車の歴史をまとめることといたしました。

自動車史料保存委員会の設立について

前記したとおり、日本は自動車が伝来し、その後日本人の自らの手で自動車が造られてからまもなく100年を迎えようとしています。日本も欧米に勝るとも劣らない歴史を歩んできたことは間違いなく、その間に造られたクルマやオートバイは、メーカー数も多いこともあり、膨大な車種と台数に及んでいます。

1989年にトヨタ博物館が設立されてからは、自動車に関する様々な資料が、収集・保存されるようになりました。そして個人で収集・保管されてきた資料なども一部はトヨタ博物館に寄贈され、適切に保存されておりますが、それらの個人所有の全てを収蔵することは困難な状況です。私達はそうした事情を踏まえて、自動車史料保存委員会を2005年4月に発足いたしました。当会は個人もしくは会社が所有している資料の中で、寄贈あるいは安価で譲っていただけるものを史料・文献としてお預かりし、整理して保管することを活動の基本としています。またそれらの集められた歴史を示す史料を、適切な方法で発表することも活動の目的です。委員はすべて有志であり、自動車やオートバイ等を愛し、史料保存の重要性を理解するメンバーで構成されています。

カタログを転載する理由

弊社では、歴史を残す目的により、当時の写真やカタログ、広告類を転載しております。実質的にひとつの時代、もしくはひとつの分野・車種などに関して、その変遷と正しい足跡を残すには、当時作成され、配布されたカタログ類などが最も確な史料であります。史料の収録に際しては、製版や色調に関しては極力オリジナルの状態を再現し、記載されている解説文などに関しても、史料のひとつであると考え、記載内容が確認できるように努めております。弊社は、その考えによって書籍を企画し、編集作業を進めてきました。

また、弊社の刊行書は、写真やカタログ・広告類のみの構成ではなく、会社・メーカーや当該自動車の歴史や沿革を掲載し、解説しています。カタログや広告類〔以下印刷物〕は、それらの歴史を証明する史料になると考えます。

著作権・肖像権に対する配慮

ただし、編集部ではこうした印刷物の使用や転載に関しては、常に留意しております。特に肖像権に関しましては、既にお亡くなりになった方や外国人の方などは、事前に転載使用のご承諾をいただくことは事実上困難なこともあり、そのため、該当する画像などに関しまして、画像処理を加えている史料もあります。史料は、当時のままに掲載することが最も大切なことであることは、十分に承知しております。しかし、弊社の主たる目的は自動車などの歴史を残すことですので、肖像権に対し配慮をしておりますことをご理解ください。

この組織にしてこの車あり

本書には、1950～80年代の名車の写真、車体構造や設計思想がわかる断面図やレイアウト図、当時の背景など、貴重な資料が並ぶ。子供の時から車のカタログが大好きだった私は、ページをめくるだけで楽しい。

私の祖父、藤本軍次は米国移民出身で、大正・昭和初期のカーレーサーだった。メカニックでもあった軍次は、米軍基地で安く買った中古のアメリカ車を自分で修理し、孫の私を乗せて走り回った。当然私も車が好きになり、小学生の頃には、某モデルのデラックスとハイデラックスを遠くから見分けられた。

我が家にはアメリカ車だけでなく国産車もあった。私の最も古い記憶では、1960年頃、車庫にグレーのダットサン110があった。赤くて屋根だけ白い日産オースチン・ケンブリッジも見た。軍次の血を受け継ぎ相当な飛ばし屋だった母は、オースチン、初代ブルーバードと中古で乗り継ぎ、初代カロラで初めて新車を得て喜んだ。

藤本軍次は60～70歳代にいすゞベレットで米国縦断、トヨタコロナでアジアハイウェイを走破した。一方、私は大学に入る頃から自動車への興味を失い、免許取得も遅かった。大学時代は経済学と剣道と農村調査。留年・卒業の後、民間の調査会社に入った。

ところがこの会社の業務で自動車産業の調査を担当することになった。縁を感じた。私が会長を務める「自動車問題研究会」にもこの頃入会し、その恒例の試乗会で、本書にある1980年代以後のモデルの半分以上のハンドルを握った。出たばかりの初代ソアラ、セリカXX、レパードを連ねて東名高速を皆で走った時は、富士川サービスエリアの駐車場に黒山の人だかりができた。

セルシオは本書の巻末を飾るにふさわしい名車で、開発主査の鈴木一郎氏にお会いした時に、私の著作『製品開発力』を褒めていただきとても嬉しかった。

自動車製品開発に関する、40年近い私の実証研究から一つ言えるのは、各モデルの設計や性能やデザインの内り様は、時代背景に加えて、その背後にある企業の開発組織、開発プロセス、開発リーダー等の特徴をかなり明瞭に反映するということである。この組織にしてこの車あり。本書を読んで、この因果関係は本当に存在すると改めて確信した。

秀逸な車選びにより、数々の名車の時代背景から設計思想までわかる出色の一冊をまとめられた渡部素次氏に、一研究者そして、また一自動車ファンとして、最大限の敬意を贈りたい。本当にありがとうございます。

早稲田大学教授　東京大学名誉教授　日本自動車殿堂会長　　藤本隆宏

序 文

本書は戦後日本の国産車について、ノックダウン生産の時代から純国産車製造、さらにはモータリゼーションの進展に伴う百花繚乱ともいえる車たちが次々と登場した1990年代までのいわゆる日本自動車史についてまとめたものである。

この本をまとめようと思った経緯を少しお話しし、読者の理解を得たい。

筆者は戦後、島根の山あいの村に生まれたが、父が車好きで、小さい頃から自宅に車があったこと、そして父が車のカタログをコレクションしていたことがきっかけとなって筆者も車が好きになり、同じようにカタログを集め始めた。カタログは、その車を知るためには、最も詳しく、信頼できる史料であることを強く感じていた筆者にとって、コレクションしてきた数多くのこれらのカタログ類を役立てたいと考えたのである。

今回、親子二代でコレクションした自動車のカタログの中から1950年代～1990年代までの約半世紀にわたって登場した膨大な国産車の中からそれぞれの時代を象徴する42台をピックアップした。また、読者の方々の読みやすさに配慮して、当時のカタログの内容とともに、その車が登場した時代背景も加えつつ、まず紹介車種の冒頭で概要を述べ、それから各部分を紹介する構成とし、1台1台をできるだけ詳しく紹介した。スペックは原則としてカタログを引用し、自動車メーカー各社の社史や日本自動車工業会などの信頼できる史料を参照して、できるだけ正確な内容を調べて記述しながら、戦後日本の自動車史を綴る意気込みでまとめていった。

年配の読者の方には、以前はこんな車があったなあ、と懐かしんでいただき、若い方には、日本のモータリゼーションが成長し成熟化していくこの時代の車の持つ個性的な魅力を知っていただくとともに、日本の自動車と自動車社会の歩みを知っていただければ、筆者にとってこれに勝る喜びはない。

渡部素次

目 次

この組織にしてこの車あり 藤本隆宏／3

序文／4

■第1章 ノックダウン生産から独自開発の純国産車の量産へ

- 1 日野ルノー／8
- 2 日産ダットサン (110型)／12
- 3 日産オースチン A50 ケンブリッジ／16
- 4 富士重工業スバル 360／20
- 5 日産セドリック 1900 デラックス／24
- 6 トヨペット・クラウン・デラックス／28

■第2章 モータリゼーションの台頭

- 7 トヨタ・パブリカ／34
- 8 日野コンテッサ 900／38
- 9 いすゞベレル 2000／42
- 10 三菱ミニカ／46
- 11 トヨタ・ランドクルーザー／50
- 12 マツダ・キャロル 360／54

■第3章 高速道路時代の幕開け

- 13 トヨタ・コロナ／60
- 14 三菱デボネアエグゼクティブ／64
- 15 トヨタ・クラウンエイト／68
- 16 日産グロリアスーパー 6／72
- 17 トヨタ・カローラ (KE10型)／76
- 18 日産フェアレディ Z／80

■第4章 マイカーの急増と排ガス対応の時代

- 19 日産サニークーペ／86
- 20 日産スカイライン 2000GT-R／90
- 21 マツダ・カペラ／94
- 22 ホンダ・アコード／98
- 23 マツダ・サバンナ／102
- 24 マツダ・ロードペーサー AP／106
- 25 トヨタ・セリカ／110

■第5章 バブルの萌芽とスペシャリティカーの台頭

- 26 トヨタ・セリカ XX / 116
- 27 日産レパード / 120
- 28 ホンダ・プレリウド / 124
- 29 三菱ミラージュII / 128
- 30 ダイハツ・シャルマン / 132
- 31 ダイハツ・クオーレ / 136
- 32 いすゞアスカ / 140
- 33 トヨタ・ソアラ / 144

■第6章 バブルの全盛と崩壊、自動車社会成熟化の時代へ

- 34 スバル・アルシオーネ / 150
- 35 ホンダ・レジェンド / 154
- 36 スズキ・エスクード / 158
- 37 スバル・レガシィ / 162
- 38 マツダ・ユーノスロードスター / 166
- 39 ホンダ・ビート / 170
- 40 トヨタ・センチュリーリムジン / 174
- 41 スズキ・ジムニー / 178
- 42 トヨタ・セルシオ / 182

日本の主な乗用車一覧 / 187

あとがき / 191



本扉には、本書にも収録され大衆車として普及したスバル360を掲載しました。写真は1964年の第11回東京モーターショー(会場:晴海貿易センター)。

■本書について■

本書に登場する車種名、会社名などの名称、表記については、原則的に主要な参考文献となる、当時のカタログ、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ます。著者および編集部判断により統一を図りました。また、原則的に文章中の“(ダブルコーテーション)”で囲まれた部分は、本書で紹介するカタログに記載された内容をそのまま引用した箇所であることを示します。カタログの発行時期については記載がなく、明確でないものもあり、著者が調査し、確認できた時期を収録しました。また、製本はページが180度近くまで開き、強度に優れた「PUR製本」とし、読みやすさに配慮しました。

本書をご覧いただき、名称表記、性能データ、事実関係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

■ 第 1 章 ■

ノックダウン生産から独自開発の純国産車の量産へ



1956年の経済白書では「もはや戦後ではない」と記述され、通産省から「国民車構想」も出されたが、自動車はまだ高額の花だった。乗用車の生産方式は欧州メーカーの乗用車の部品を輸入し組み立てるノックダウンが多かった（写真は1956年の全日本自動車ショウに展示された日野ルノー）。

戦時体制で乗用車の開発生産を中止し、軍需用トラックの生産を余儀なくされていた自動車メーカー各社は戦争が終わると、一斉に乗用車の開発・生産に乗り出します。今はなきオオタや商用車専門メーカーとなっている日野自動車やいすゞ自動車も乗用車づくりに全力で取り組みました。その手法として、一歩も二歩も先に進んでいる欧州メーカーの開発した乗用車の部品を輸入し、それを組み立てるノックダウン（KD）生産方式をいくつかのメーカーが採用します。本章で取り上げている日野ルノー、日産オースチンなどがそれにあたります。KD生産により欧州メーカーの技術を学んだり、独自開発に奮闘したりしながらやがて何代にもわたって車名が続く純国産車がこの時代から生まれてきました。また当時の荷物搬送車としては三輪車も多く、この頃には軽三輪車が続々登場しますが、徐々に三輪メーカーは四輪車に転換を図っていきました。

日本経済は復興から高度成長への助走の段階を迎え、1956年の経済白書では「もはや戦後ではない」と記され、人々も徐々に豊かさを感じるようになりました。日野ルノーが発売された1953年にはNHKがテレビ本放送を開始し、日産オースチン（A50）が発売された1955

年には日本初のトランジスタラジオが発売されました。スバル360発売の1958年には東京タワーが完成し、セドリックが発売された1960年には4年後の東京オリンピック開催に向けて、東海道新幹線の建設や高速道路網の整備が本格的に始まるなど高度成長時代に入っていきます。

マイカーはまだ夢と憧れの時代でしたが、1954年には第1回全日本自動車ショウが開催され、以降毎年開かれるようになりました。

1955年発売のダットサン110型の販売価格は80万円でしたが、当時の大卒国家公務員の初任給は8700円ほどだったようです。ちなみにうどん・そばが1杯30円でした。テレビの普及にともないドラマの「君の名は」がヒットし（1953年）、ハナ肇とクレージーキャッツ（当初の名前はキューバン・キャッツ）が結成（1955年）されました。1958年にはフラフープが大流行しました。

1960年にはカラーテレビの本放送も始まり、ダッコちゃん人形が大流行しました。

1955年の芥川賞は石原慎太郎の『太陽の季節』でした。1958年には1万円札が登場、翌59年には伊勢湾台風が上陸し大きな被害に見舞われました。

1

日野ルノー

便利な4ドアでタクシーとしても活躍した日本製フランス車

自動車専門誌によると、フォルクスワーゲン・タイプ1を設計したフェルディナント・ポルシェ（オーストリアの工学技術者）が、フランスで投獄中（同国の国民車構想計画に招待されたが、政変により逮捕された）、ルノーの4CV設計完成に向けて助言をしたそうです。ボディレイアウトなどでフォルクスワーゲン・タイプ1（通称ビートル）とRR（リアエンジン、リアドライブ）の構造などが似ているのは、そのためかもしれません。

日野自動車はフランスのルノー公団（当時）との技術提携でルノー4CVをノックダウン生産して乗用車作りのノウハウを学びました。同じ頃日野の他に、いすゞ自動車はヒルマンを、日産自動車はオースチンを各々国内で生産していました。ルノー4CVの日野自動車での生産は、1953年3月から1963年の8月までのおよそ10年6カ月でした。日野自動車の社史には、「新聞広告には“コップ1杯で4キロメートル”というキャッチフレーズを流し、全国各地で展示会を華々しく開催した。当社

グループ全社あげての宣伝と販売促進活動によって、ルノー4CVの注文は文字通り殺到したのである。輸入外貨割当の制限もあって、とても生産が間に合わないほどであった」とあります。基本的なスタイルに変更はなく、日野自動車の独自開発による日野コンテッサ900が登場した後も日野ルノーは、2年間ほどは並行生産されていました。それだけ根強い人気があったのです。

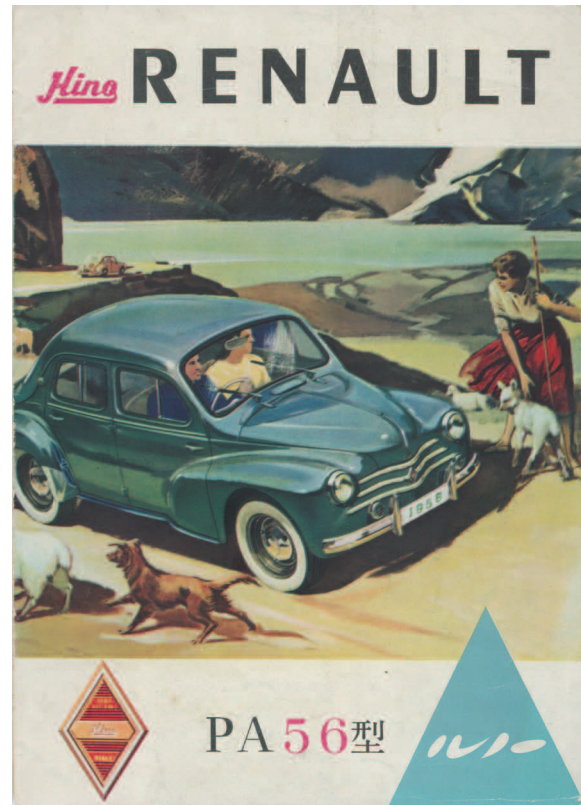
1953年から「日野ルノー」の名前でライセンス生産を始めたこのクルマはタクシーとしても多く用いられました。日野自動車の社史によると、日野ルノーは1956年末に国産化率75%となる計画を立てていたそうです。

ちなみに、1957年末に日野ルノーは完全国産化しています。

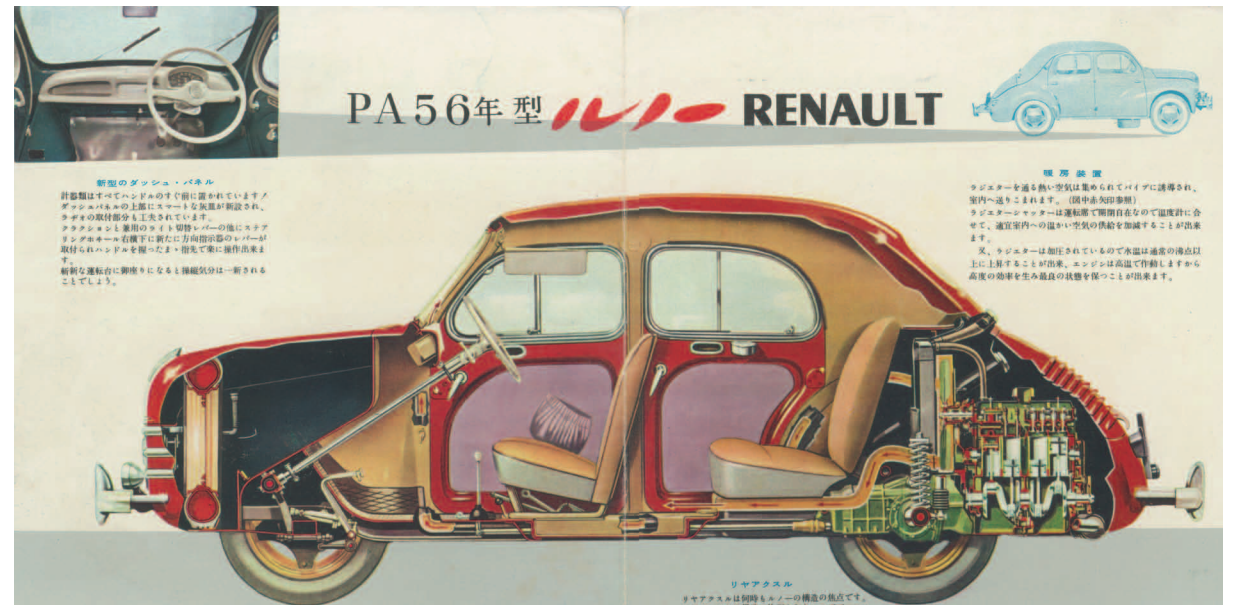
ところで、筆者のアルバムにも、地方都市で走り去る日野ルノーの写真と地元の医師会主催の車を連ねた遠乗り会の中にも、初代ブルーバードなどと並んでいる日野ルノーをとらえた写真が収められています。

また島根県医師会発行の雑誌には、「洗練されたスタイル 快適なクッションと最小の燃料 御往診に一家御揃いのレクリエーションに ぜひルノーをご愛用下さい」という写真付きの広告が載っていました。それだけ身近な存在だったのです。

車名	日野ルノー
形式・車種記号	—
全長×全幅×全高 (m)	3.845×1.435×1.440
ホイールベース (mm)	—
トレッド前×後 (mm)	—
最低地上高 (mm)	—
車両重量 (kg)	—
乗車定員 (名)	—
燃料消費率 (km/l)	1ガロン70km~80km
最高速度 (km/h)	100
登坂能力	—
最小回転半径 (m)	4.2
エンジン形式	—
種類、配気筒数、弁型式	オーバーヘッドバルブ水冷4シリンダー
内径×行程 (mm)	54.5×80
総排気量 (cc)	748
圧縮比	7.25
最高出力 (馬力/rpm)	21/4000
最大トルク (kg・m/rpm)	—
燃料・タンク容量 (ℓ)	7ガロン (約27)
トランスミッション	前進3段シンクロメッシュ付 後進1段
ブレーキ	足 ハイドロリック4輪 手 機械式後輪
タイヤ	5.0-15 (2P)
カタログ発行時期 (年)	1956-1958

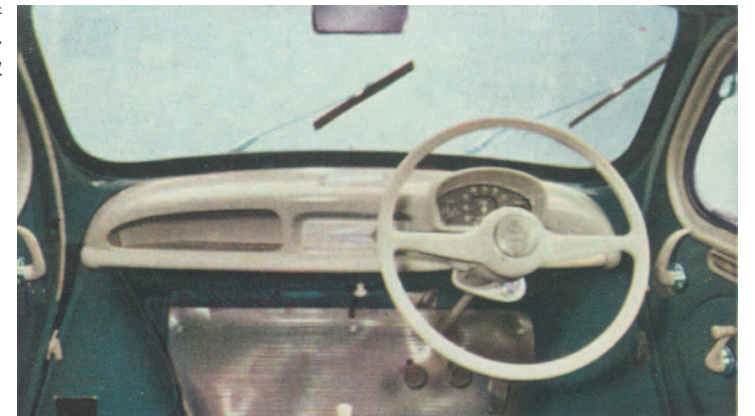


カタログのモデルは、フロントのモールディング（ひげ）の形から、1956年のモデルだと判断した。この表紙のイラストは本国のカタログのものを一部加工して日野ルノーのカタログに転用しているとみられる。

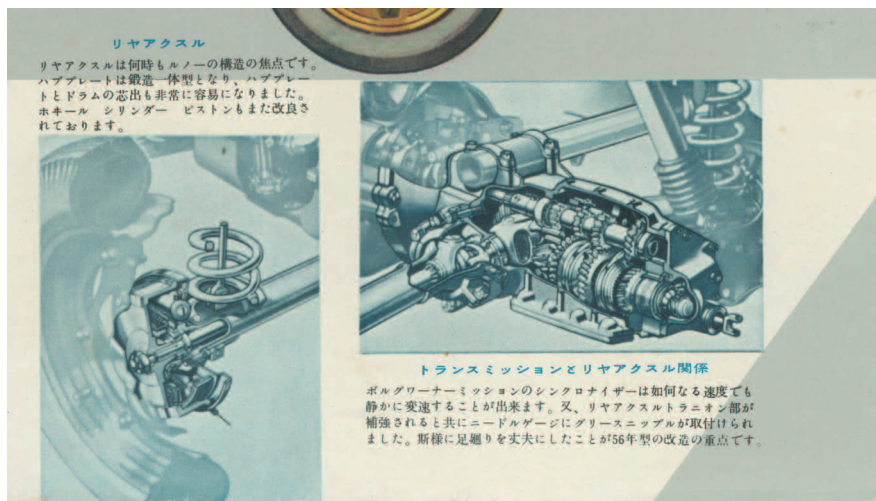


カタログを開くと、大きな赤いルノーの縦割りのカットモデルのイラストで車全体の構造を示していて、暖房装置の説明とともに空気の流れが赤い矢印で示されている。イラストでは、エンジンについてもカットしてあり、構造を細部まで一目で理解することができるようになっている。

上の見開きの左上にある写真を拡大したもの。新型ダッシュボード（カタログではダッシュパネルと記載）が採用され、灰皿の新設やラジオの取付部分の工夫が述べられている。また、ステアリングホイール右横下に方向指示器レバーが追加され、操作性が向上したことも説明している。

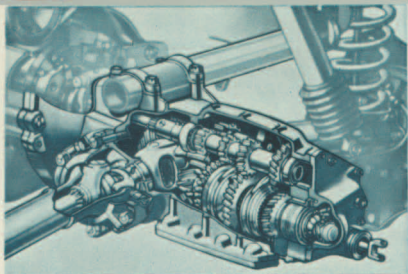


プラスチック製になったフロントとリアのドアハンドルとレギュレーターハンドルなど、変更箇所を細部にわたって、それぞれ写真付きで詳しく説明している。



リヤアクスル

リヤアクスルは何時もルノーの構造の焦点です。ハブアサメントは鍛造一体型となり、ハブアサメントとドラムの芯出も非常に容易になりました。ホキール・シリンダー・ピストンもまた改良されております。



トランスミッションとリヤアクスル関係

ボルダローナー・ミッションのシンクロナイザーは如何なる速度でも静かに変速することが出来ます。又、リヤアクスル・トランスミッション部が補強されると共にニードルゲージにグリスニップルが取付けられました。斯様に足廻りを丈夫にしたことが56年型の改造の重点です。



手頃な荷物室

スベヤタイヤを垂直に収めて、充分なスペースがありますのでトランク2個、或はポストンバッグ3個は優に収容することが出来ます。スターティングハンドルも、手軽なジャッキも都合良く納められています。

案外広い座席

御乗りになったら車内の容積が案外広いのに御気付になるでしょう。四人が楽々と座れます。亦前方座席が各々の都合に応じて伸縮自在になります。小型車で四人に四扉が重宝です。

大型車では通れない道路を

小型の特色は狭い道でも、少々ぬかるみや悪路でも車輪が小さく軽量ですから案外易々と通り抜けることです。どんなに混入った住宅街でもルノーはどこまでも貴方の思うままに乗り入れることが出来るのです。

エンジン(4CV)

リヤエンジンはルノーの特徴の一つですが容易に何処にでも手が届くので朝夕の点検も手を汚さずに簡単にこなして甚だ便利です。

サスペンションやトランスミッションなど車体構造についても、同様に精密な写真やイラストを用いて解説している。

このページの中央には、天井をカットした薄いグリーン色のルノーの写真を載せ、“案外広い座席”というユニークな説明文と共に、“四人が楽々と座れます”と誇らしげに述べている。続いて、“小型車で四人に四扉が重宝です”とも述べている。さらにトランク2個ないしポストンバッグ3個を優に収容できる荷物室トランクとは書かれていないの説明がある。ルノーは4ドアのため、タクシーとして重宝され、都市内ではたくさん使われていたようだ。もっとも、筆者の住む島根県ではルノーのタクシーを見ることはなかった。

“御家庭に、ビジネスに、タクシーに”というキャッチコピーとともにボディカラーを説明、薄いグリーン、グリーン、ブルーそして深いレッドの4色の中から選択が可能と述べている。そして“ルノーの色彩はパリーの流行色から……”と、おしゃれなイメージを強調する文章が続く。また日本の小型車の寸法に合わせるため(小型タクシーの規格に合わせるためとも言われている)、バンパーをせり出し全長を伸ばしている。

御家庭に
ビジネスに
タクシーに

ルノーの色彩はパリーの流行色から……
御愛用になるルノーの色は必ずお気に召す様絶えず工夫に努めています

お安くて
良い車

全国に完璧なるサービス網と、豊富な部品が配置してあります

自家用車の場合
ガソリンタンク一杯(7ガロン)で、1日平均50km走行するとして、約10日間御使用になれます。

タクシーの場合
ガソリンタンク一杯で約500kmですから補給の手間が省略されます。

山陰日野ディーゼル株式会社

本仕様は予告なく変更する場合があります

56-106

■日本の主な乗用車一覧

本表は社団法人自動車工業振興会が1993年に発行した『1945～1992 日本の自動車・戦後47年の歩み。』を主要な史料として、本書で紹介した車種を網羅して戦後に発売された主な国産乗用車を発売年ごとにまとめ、発売順に掲載したものです。車名、発売年などについては、基本的に同資料の表記に準じています。本書をご覧の際の資料としてご活用いただければ幸いです。

1947年発売 ダットサンセダン DA たま号電気自動車 トヨペット SA	1962年発売 マツダキャロル トヨペットクラウン RS40 フェアレディ 1500 SP310 三菱ミニカ スズライトフロンテ 360 TLA プリンススカイラインスポーツ
1948年発売 ダットサン DB	1963年発売 プリンスグロリアスーパー 6 三菱コルト 1000 ダットサンブルーバード 410 ホンダ S500 ダイハツコンパーノベルリーナ 800 いすゞベレット 1500 プリンススカイライン1500 S50
1949年発売 トヨペット SD オオタ PA1	1964年発売 トヨタクラウンエイト いすゞベレット 1600GT プリンススカイライン 2000GT 三菱デボネア トヨペットコロナ RT40 日野コンテッサ 1300 PD100 マツダファミリア 800
1950年発売 ダットサンリフトセダン DS-2 オオタ PB	1965年発売 トヨタスポーツ 800 ニッサンシルビア CSP311 ダイハツコンパーノスパイダー 日野コンテッサ 1300 クーペ PD300 トヨペットコロナハードトップ RT50 プレジデント H150 セドリック 130 三菱コルト 800 マツダファミリア 1000 クーペ スズキフロンテ 800
1951年発売 ヘンリー J (三菱) ダイハツ Bee トヨペット SF	1966年発売 ダットサンサニー 1000 B10 いすゞニューベレル スバル 1000 マツダルーチェ 1500 トヨタカローラ KE10 ダイハツフェロー
1952年発売 ダットサンスポーツ DC-3 プリンスセダン AISH-I	1967年発売 ホンダ N360 ニッサングロリア PA30 スズキフロンテ 360 トヨタ 2000GT マツダコスモスポーツ ダットサンブルーバード 510 トヨペットクラウン MS50 トヨタセンチュリー マツダファミリア いすゞフローリアン
1953年発売 日野ルノー PA オースチン A40 (ニッサン) トヨペットスーパー ヒルマン PH10 (いすゞ) オオタ PF NJ (ニッケイタロー) オートサンダル	1968年発売 ダットサンサニー・クーペ ニッサンローレル C30 三菱コルト 1200/1500 トヨタカローラスプリンター マツダファミリアロータリークーペ ニッサンスカイライン C10 トヨペットコロナマークII ニッサンスカイライン 2000GT GC10 いすゞ 117 クーペ
1954年発売 オオタ PH-1	1969年発売 ニッサンスカイライン 2000GT-R PGC10 スバル ff-1 パブリカ (トヨタ) ダイハツコンソルテベルリーナ ホンダ 1300 セダン 三菱ミニカ 70 スバル R-2
1955年発売 トヨペットクラウン RS ダットサン 110 オースチン A50 (ニッサン) トヨペットマスター RR フライング・フェザー スズライト SS セダン オオタ PK-1	
1956年発売 ヒルマンミンクス PH100 (いすゞ)	
1957年発売 プリンススカイライン ALSI トヨペットコロナ ST10 フジキャビン ダットサン 210	
1958年発売 スバル 360 ミカサツーリング	
1959年発売 プリンスグロリア 1900 ダットサンスポーツカー S211 ダットサンブルーバード 310	
1960年発売 トヨタランドクルーザー 40系 トヨペットコロナ PT20 ニッサンセドリック 30 三菱 500 マツダ R360 クーペ スバル 450	
1961年発売 日野コンテッサ 900 PC10 パブリカ UP10 (トヨタ) いすゞベレル	

なつかしの車とカタログのこと あとがきに代えて

今から70年ほど前のこと、筆者が初めて車に乗った写真がある。進駐車の払い下げとおぼしき車で、白く塗られた赤十字で用いられた幌付きの車である。この車は、医療設備の乏しい山間部などを巡回する医療施設団用の車で、筆者は母親の膝の上に座っている。

車に関する最初の記憶は、2、3歳のころ、父親が知り合いの車屋（町の個人経営の自動車販売店）からもらった黒い小型のセダンである。父の話ではオースチンだったとのことであるが、正確なところはわからない。この車は、我が家に来て間もなく自宅から少し離れた町の橋の上で動かなくなり、どこかに引き取られて行った。

そして筆者が5歳のころ、トヨペット・マスターがやって来た。これは我が家で初めて買った車である。この車を父と一緒にディーラーの中古車センターへ見に行った記憶がある。タクシーとして使われていた水色の4ドアセダンで3、4年ほどは活躍してくれた。この車は、当時の車の常として、定期的にグリスガン（円筒形のグリス注入用機材）でグリスアップ（機械のジョイント部分に対するグリスの補給）をしていた。小さな子供であった筆者には、このトヨペット・マスターが背の高いがっしりした車という印象があり、記憶ではほとんどトラブルがなかった。国産車はこの当時からすでにとっても優秀であった。

中学生のころは、下校途中、よく近くの私鉄会社のガレージに車を見に行っていた。そこには、黒塗りの磨きあげられた初代のプレジデントが止まっていた。また少し離れた県庁の車庫にあった黒塗りのクラウンエイトや、テールフィンを持つ大きな黒塗りのシボレーインパラなどを見るのも、下校時の楽しみであった。当時筆者の住んでいた地方では、アメリカ車を目にするなど稀であり、

ささやかなカーウォッチングであった。のどかな時代で、県庁のガレージを車好きの中学生がのぞいても、誰に注意されることもなかったのである。

話は少し変わるが、我が家にあるカタログのほとんどは4輪車のものであるが、意外なことに最も古いカタログは4輪車ではなく、2輪車のインディアンである（カタログでは「インディアン」という、いかにも時代をしのぼせる表記がされている）。インディアンはアメリカの有名なオートバイであり、我が家にはそのインディアン・スカウトがあり、車体は赤く塗られ、側車（サイドカー）付きであった。黄色い表紙にインディアンの横顔を描いたカタログは、今もしっかりとした良い状態で手許にある。

また父はカタログ蒐集とともに写真の趣味もあつたため、手許のアルバムには身近に走っていた車の写真がたくさん残っている。その中には、我が家のクラウン（初代の後期型モデル）と、当地ではめつたに見ることのできない県知事専用車のメルセデス・ベンツ220Sが並んで写っている写真があり、筆者のお気に入りである。本書を読んでくださった方々にも、同じように車との懐かしく大切な思い出がおありだと思ふ。

この本をつくるにあたっては、多くのご指導ご教示を賜った三樹書房の小林謙一社長はじめ、山田国光氏、武川明氏、梶川利征氏、編集部の皆様にご心より厚く御礼申し上げます。また、膨大な資料の収集と内容の確認、文章の作成などにお力添えいただいた、京都大学名誉教授松田英男氏、医療法人理事渡部恵子氏、及び自動車史料保存委員会、そして巻頭言をご寄稿くださった早稲田大学教授 東京大学名誉教授 日本自動車殿堂会長の藤本隆宏先生に深く感謝申し上げます。

渡部素次

渡部 素次(わたなべ・もとつぐ)

1951年(昭和26年)鳥根県に生まれる。1979年(昭和54年)東京医科大学卒。鳥根医科大学(現鳥根大学医学部)にて医学博士の学位取得。現在内科診療所で地域医療に携わる。県医師会理事、市医師会理事、社会福祉法人理事等を歴任。市内小・中学校の学校医、地元企業等の産業医なども務める。父が車好きで、小さい頃から自宅に車があったこと、また父が車のカタログをコレクションしていたことがきっかけで、自身も車好きとなり、同じように自動車のカタログを集めながら、その歴史等についても調べ始める。親子二代で蒐集したカタログは、膨大な数に上る。

昭和・平成に誕生した 懐かしの国産車

時代を駆け抜けた個性あふれる車たち

著者 渡部 素次

発行者 小林 謙一

発行所 三樹書房

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

〒01-0051東京都千代田区神田神保町1-30
TEL 03(3295)5398 FAX 03(3291)4418

組版 松田香里

印刷・製本 シナノ パブリッシング プレス

©Mototsugu Watanabe/MIKI PRESS 三樹書房 Printed in Japan

※ 本書の一部または全部、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