

## 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、現在もな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량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館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的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。

弊社刊行の書籍が、自動車関連の歴史に興味がある読者の皆様に適うことを願ってやみません。

## 本書推薦の言葉

プリンス

プリンスと日産が合併したのが1966年10月のことで、今から実に40年以上も前のことになります。かつてはホンダを超える第3位の自動車メーカーであったプリンスの歴史が、時代の流れとともに風化してゆくことを、当時を知る者として残念に思っていました。このように史実に基づいてまとめられることは、大変よろこばしいことです。

プリンスは、立川飛行機と中島飛行機の流れを汲む自動車メーカーでした。ですからそこには「ヒコーキ屋」としての気概がありました。「ヒコーキ屋」は常に新しいことをやらないと技術競争に負ける、という厳しい環境のなかで仕事をしています。しかし、新しいことには失敗もつきものです。元航空技術者の多いプリンスでは、社風としてできあがったものを評価、試験する実験部隊が充実しており、どの車種でも設計と実験が一緒になって開発にあたっていました。また注目されがちな走行性能ばかりではなく、乗る人のための新しい技術開発も積極的に行なっており、今では当たり前となった、クルマの状態を知らせるワーニングランプや、トランクオープナーなどの装備はプリンスが日本で初めて採用したものです。プリンスの技術は海外でも高く評価され、イギリスのマイラ研究所（MIRA）がスカイライン（ALSD）を分解して研究したほどでした。もちろんこれは日本車では初めてのことです。

また、こうした技術をささえる、腕のいい職人がプリンスにはいっぱいおりました。みなでクルマをつくるのが楽しいと思える職場でした。これはプリンスの伝統ともいえるかもしれませんが、設計と実験、工場も含めすばらしいチームワークがあったのです。そのような雰囲気はいまだに残っており、当時のメンバーとは今でも交流があります。

著者の当摩節夫さんは、プリンスOBであり、クルマに関する豊富な資料を収集し、その歴史を研究されています。プリンスの歴史をまとめる執筆者として適任であると思います。私も彼の執筆に協力し、プリンスの足跡を後世に残すべき本ができあがりました。私はこの本をスカイラインやプリンスファンのみならず、多くのクルマ好きな方々にお薦めします。

元プリンス自動車工業 設計部長

元日産自動車専務取締役

田中次郎

## 目次

■本書推薦の言葉 田中次郎／3

プリンスの歴史 ..... 5

カタログでたどるプリンスのクルマたち ..... 33

たま電気自動車／34

プリンス・セダン(AISH系)／36

スカイライン 第1世代(SI系)／42

スカイライン・スポーツ(BLRA-3型)／55

スカイライン 第2世代(S50系)／57

スカイライン GT(S54系)／66

スカイライン 第3世代(C10／GC10系)／76

スカイライン GT-R 第1世代(PGC10系)／89

スカイライン GT-R 第2世代(KPGC110型)／98

グロリア 第1世代(BLSIP系)／100

グロリア 第2世代(S40系)／106

グロリア 第3世代(A30系)／125

プリンス 1900 スプリント(R52型)／141

R380系 プロトタイプ・レーシング・マシン／142

初の国産御料車ロイヤル(S390／A70型)／144

初期のボンネット型トラック／146

初期のキャブオーバー型トラック／155

マイラー第1世代／159

マイラー第2世代／168

クリッパー第1世代／172

ホームー第1世代／186

■年表／193 ■主要モデルの仕様一覧／199

■車両価格の推移／輸出実績／213 ■会社の沿革／従業員の変遷／214

■あとがき／215

## プリンスの 史

プリンス自動車のルーツである中島飛行機は、1917年に退役海軍機関大尉、中島知久平が同志と設立した、わが国最大、世界でも有数の航空機メーカーであった。第2次世界大戦で活躍した、陸軍の戦闘機「隼」「疾風」、爆撃機「呑龍」、海軍の「零戦」こと零式艦上戦闘機（設計は三菱重工業だが、全生産機数の半数以上を中島飛行機が生産した）、航空機エンジンの空冷式複列星型14気筒「栄」、18気筒「誉」など、多くの傑作機や名エンジンを生み出した。

もう一方のルーツである立川飛行機は、1924年、関東大震災直後の不況期に石川島造船所の企業再建策として誕生した石川島飛行機製作所が、1936年に改称して誕生した。陸軍の「隼」「疾風」「呑龍」などのライセンス生産のほか、朝日新聞社が企画した、東京～ニューヨーク無着陸親善飛行に供する、長距離試験機A-26（キー77）を2機完成している。残念ながら所期の目的に使われることはなく、2号機は軍命でシンガポールからドイツに向け連絡飛行中に行方不明になり、1号機は甲府飛行場に放置されていたが、敗戦後進駐軍に接収された。

このキー77の開発を担当した試作工場長が、戦後いち早く、たま電気自動車開発を主導した外山保であり、もうひとり、進駐軍にせつつかれながら、甲府飛行場のキー77を飛行できるように整備指揮したのが田中次郎であった。

進駐軍とその家族たちが乗りまわす、おびたしい数の大きなアメリカ車群のなかで、非力なたま電気自動車はけなげに活躍した。ところが、朝鮮戦争の勃発で、わが国は特需に救われるが、鉛の高騰により、バッテリーを積む電気自動車は息の根をとめられる。

解決策として採られたのが、かつてのように立川飛行機系のたま自動車が車体を造り、中島飛行機系の富士精密工業がエンジンを供給する手法であった。

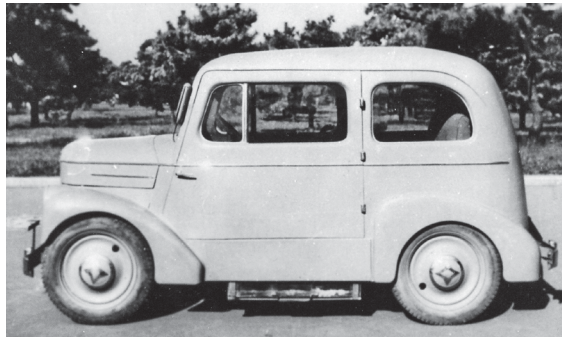
こうして、1952年、飛行機の生産に精魂を傾けてきた技術者集団による先進的なクルマ、プリンスが誕生したのである。







1947年頃の府中工場内部の様子。雑然とした工場内にはE4S-47-I型、EOT-47-I型のほかにオオタのトラックも見える。



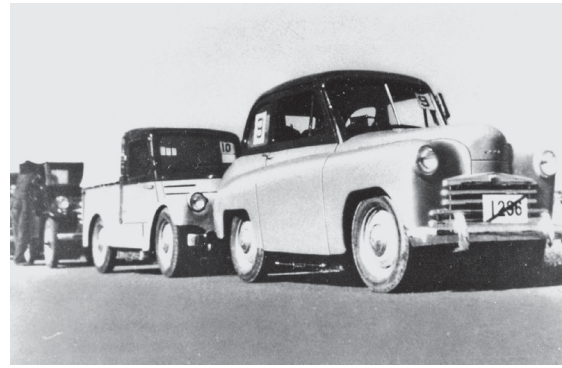
1947年8月に発表、発売されたE4S-47-II型。リアオーバーハングが長く、ルーフ後端の丸みでI型と識別できる。



1948年3月に大阪・高槻市で実施された、第1回電気自動車性能試験に参加し、小休止するE4S-47-II型とEOT-47-II型。



1948年3月、府中工場第1回電気自動車性能試験に出発するE4S-47-II型とEOT-47-II型を見送る。手前の野菜畑が食糧難時代を物語る。



1948年9月に小田原で実施された、第2回電気自動車性能試験に参加した、たま・ジュニア(E4S-48-I型)とEOT-47-II型。

年6月、資本金19万5000円で東京電気自動車を設立した。日本は戦災により多くのクルマを失ったため、その台数が極めて不足しており、定価35万円の乗用車にプレミアムがついて45万円で売れたといわれる。

当時、我が国は資材が極端に不足しており、その供給については商工省(現経済産業省)主催で性能試験を行ない、優秀なクルマのメーカーに優先的に資材を割り当てるといふ、厳しい方法が採られていた。第1回電気自動車性能試験が1948年3月に大阪・高槻市で行なわれ、たまは乗用車、トラックともに他車を大きく引き離し、トップの成績を得た。E4S-47型は一充電走行距離96.3km、最高速度35.2km/h、平均速度28.3km/hであった。第2回性能試験は1948年9月に小田原で開催された。新型中型車たま・セニア(EMS-48型)は、一充電走行距離231.5km、平均速度22.8km/hの新記録を達成した。

その後、たま・ジュニア、たま・セニアと次々に新型を出していくが、月産能力30台程度では採算ベースに乗らず、経営は行き詰っていった。そのとき救いの手を差し伸べたのが、日本タイヤ株式会社(後のブリヂストンタイヤ株式会社)社長の石橋正二郎であった。1949年に東京・三鷹の元正田飛行機の施設を買収し、生産体制を整えたとき朝鮮戦争が勃発、日本経済は特需に沸くが、戦略物資である鉛の価格が10倍近く暴騰、バッテリーも高騰した。一方、ガソリンは米軍から大量に放出されたため、電気自動車は完全に息の根をとめられた。たま・ジュニアの車体に日本内燃機製三輪車、くろがね用の空冷V型2気筒995cc、26ps/4000rpmエンジンを積む計画(モデルコードBESF)も



1948年9月発売された、たま・セニア(EMS-49-II型)の展示会と思われる。場所は府中工場であろう。クルマは手前からEMS-49型、E4S-48型が2台とEOT-47型。

あったが実現には至らなかった。合計1099台の乗用たま電気自動車を生産し、1951年6月生産を断念した。

## プリンスの誕生

たま電気自動車のクルマはガソリンエンジン化の必要に迫られたが、立川飛行機はエンジン生産の経験は無く、目をつけたのが元中島飛行機の富士精密工業であった。仕様検討の結果、トヨタや日産がまだ1000cc以下のエンジンしか持たず、パワーで優位に立つべく小型車規格上限の1500ccエンジンを発注した。

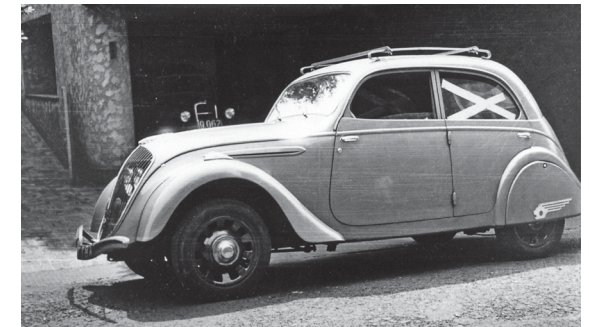
1950年11月、エンジンを受注した富士精密工業も、自動車用エンジンの経験は無く、たま電気自動車の会長となっていた、石橋正二郎が所有していたプジョー202のエンジンをサンプルとして借用、OHV 1133cc、30ps/4000rpmエンジンをお手本に、ボア、ストロークを拡大して直列4気筒、OHV 1484cc、45ps/4000rpmのFG4A-10型エンジンを完成した。当時、この手のコピーをするときは、へたに自分のアイデアを加えず、徹底的にコピーするのが鉄則であったが、プジョー202が採用していたカムシャフトのチェーン駆動については、当時サイレント・チェーンが調達できず、ギア駆動方式とした。案の定ベークライト製のアイドラギアの不具合に泣かされた。試作1号機の完成目標は、発注からたった6ヵ月後の1951年5月であったが、類発したストライキの影響などで、完成したのは同年10月。開発費は試作エンジン5基で600万



1949年3月発売された、たま・セニア(EMS-49-II型)。写真のモデルはクロームのホイールリングを付けるなど、デザイン検討用の車両と思われる。

円(当初予算は500万円)といわれる。

一方、車体はたま電気自動車自身が担当。当時設計陣は女性1名を含め総勢わずか12名であったが、4ヵ月でトラックAFTF-1型の図面を、さらに2ヵ月後には乗用車AISH-I型の図面を完成したというから驚きである。そして、エンジンと合体し1951年11



富士精密工業に貸してバラバラにされた挙句、戻ってこなかったプジョー202が忘れられず、再度輸入された石橋家の2代目プジョー202。



1951年11月に完成したAFTF-1型トラックの1号車と、山中湖畔で一息入れる元飛行機屋たち、右端は当時設計課長の田中次郎。車名はまだ「TAMA」となっている。





菊のご紋章を付け、富士見櫓の下に控えるロイヤル。



1967年3月14日、国産車で初めて陛下の公式の御用を務めるロイヤル。

本社周辺での路上テストであった。そして、乗車時はネクタイと白手袋着用が必須であった。

2005年8月に引退が正式発表されるまでの約40年間現役を務めることができた品質、信頼性の高さは称賛に値する。1964年12月の開発指示から試作1号車完成の1966年7月まで1年8カ月、初号車納入の1967年2月まで2年3カ月、当時、部品メーカーなど関連企業の絶大な協力を得て、短期間にこれだけのものを創れる会社はプリンス自動車工業において無かったのではないだろうか。

## 日産自動車との合併 (3代目グロリアとスカイライン)

1966年8月1日、それは突然発表された。1964年10月に東京オリンピックが華やかに開催されたが、年末にはオリンピック景気もかげりを見せ、この年の企業



1968年には完成していたと思われる、スカイライン・ハードトップのプロトタイプ。ガレージ内にコルティナ・ロータスが見える。



左の写真のハードトップのプロトタイプの左半分は、クーペとなっていた。ハードトップとクーペの比較検討の結果、ハードトップが採用されたことがわかる。

倒産件数、負債総額は戦後最大となった。1965年10月には乗用車の輸入自由化も決定。そのような環境のなかで通産省は業界再編成を勧め、これを受けてプリンス自動車工業は日産自動車に吸収される形で合併したのである。主幹銀行が自動車業界の競争激化に追従できなくなったのではとか、トヨタ自動車、日産自動車のブリヂストンタイヤに対する圧力説なども囁かれた。こうして、資本金19万5000円から120億円に、従業員200名から約9000名に成長したプリンス自動車工業は終焉を迎えた。

3代目グロリア（A30系）とスカイライン（C10系）は合併前にプリンスで開発をほぼ終えていたので、大きな変更無く日産ブランドとして世に出て、その後部品の共用化が図られていくことになるが、特筆すべきは、はじめて原価低減思想が織り込まれたことであろう。従来、プリンスのクルマ開発はどちらかというと技術優先で進められてきたが、原価管理のため他車製品の分解調査と自社製品との比較分析が初めて実施され、

最初のサンプルとして選ばれたのはトヨベット・クラウンとニッサン・ブルーバードであった。

グロリアは4代目でセドリックの双子車になってしまったが、スカイラインだけはプリンスのDNAを残し、その後のGT-Rの活躍など、日産自動車のなかでも異色の存在感を示すことになる。

プリンスの実験部隊は技術者が計画、準備、実験、データ整理、まとめまですべて一貫して行ない、台上試験機なども使いやすいものを自分で造ってしまう。実車には常に触れ、徹底した現場主義であった。問題があれば設計部隊も一緒になって手を汚し、職位の上下に関係なく侃々諤々かんかんがくがくと議論する雰囲気があったが、日産自動車では技術員と実験員に分かれ、技術員は現場、クルマから離れたところで遠隔操作するようなもどかしさを感じた。

## プリンス自動車の商用車 (トラックと派生モデル、マイクロバスなど)

敗戦直後のわが国では復興需要を満たすべく、実に多くの小型三輪トラックメーカーが存在した。プリンスがトラックを発表した1952年には、日本の小型四輪トラックの生産台数約1.04万台に対して、小型三輪トラックは約6.22万台と6倍の市場であった。しかし、1957年の約11.14万台（この年小型四輪トラックは約8.01万台）をピークに、高速道路の登場など高速化に伴って徐々に衰退し、1965年には小型四輪トラックの約64.72万台に対して、小型三輪トラックはわずか2.19万台となってしまった。プリンスが最初から四輪トラックを選択したのは賢明であった。

プリンス・トラックのラインアップは後にマイラーとなるボンネット型と、後にクリッパーとなる積載効率を重視したキャブオーバー型で、いずれも高い性能と耐久性で好評を博し、プリンス創世期の基盤を作った。そして、現在の軽量トラックの代表作ともいえるホームーを追加した3系列であった。

### ■初期のボンネット型トラック

たま自動車が最初にガソリンエンジン付きトラック

(AFTF系)の試作車を完成したのは1951年11月であり、量産型プリンス・トラック（AFTF-1型）の発表・発売はセダンと同じ1952年3月であった。

エンジンの出力45馬力、最大積載量1200kgは当時、国内の小型トラックでは最強で、前後輪ともリーフスプリング+リジッドアクスルの平凡な構造であったが、過積載にも耐える頑丈なシャシーは好評であった。プリンス最初の製品でもあり、発売後も頻繁に改良が加



1952年3月に発売された最初のプリンス・トラック（AFTF-1型）。



1952年3月、トラックと同時に発売されたプリンス・ピックアップ（AFPA-1型）。



1952年3月、トラックと同時に発売されたプリンス・ライトバン（AFVA-1型）。





1959年3月発売された「チャンピオン号」。自動車生産に専念するため、同年12月に生産販売権はブリヂストンサイクル工業(株)に譲渡された。

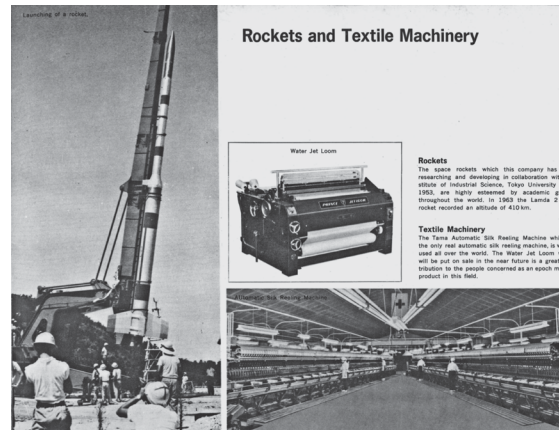
新館ブームの波に乗り、国産最高級映写機として一流映画館の過半を制した。1956年には月産60台、日本における総生産台数の48%のシェアを占めていた。当時テストを兼ねた試写会が、社員食堂で行なわれ従業員を喜ばせた。

立川飛行機の転換事業としてはじめて自動繰糸機は開発に苦し、発売開始は1954年であったが、もうひとつ画期的な繊維機械として、1963年に発売された無織機(横糸入れに を使わず水圧を使う)「ウォータージェットルーム」がある。後に空気圧を使う「エアジェットルーム」も開発された。これらは国内のみならず世界の繊維産業近代化に貢献した。

1952年に航空機工業の再開が許可されると、早速航空機用レシプロエンジンの修理、ジェットエンジンの研究等をはじめたが、東京大学生産技術研究所の糸川英夫教授の助言と協 要請を受け、固体ロケットモーターの開発をスタートさせた。



荻窪工場全景。昔は中島飛行機・荻窪製作所だった。下側を横に走る道は青梅街道。右手が新宿方面。



1965年時点でプリンス自動車工業が造る、自動車以外の製品。ロケット、自動織機および自動繰糸機。1965年版英語版会社概要より引用。

ターの開発をスタートさせた。1955年4月、全長わずか23cmのペンシルロケットの水平発射実験に成功した後、ベビー、カップ、ラムダと大型化され、1970年2月には日本初の人工衛星「おおすみ」打上げに成功するなど、我が国の宇宙開発に貢献した。

繊維機械と宇宙航空事業は日産自動車との合併後も継続してきたが、カルロス・ゴーンCEOの日産自動車経営建て直し策の一環として、1999年に繊維機械事業(1993年に日産テクシスとして子会社化)は株式会社豊田自動織機製作所に、2000年に宇宙航空事業は石川島播磨重工業株式会社の子会社であるIHIエアロスペースに売却された。

荻窪本社工場、村山工場などプリンスゆかりの資産はすべて売却されてしまった。



三鷹工場全景。元々電気自動車の本社工場。写真上方が吉祥寺方面。自社の所有物の如く写っているグラウンドは実は他社の所有であった。

## カタログでたどる プリンスのクルマたち

プリンス自動車といえばスカイライン。そのスカイラインが富士精密工業、三鷹工場で産声を上げたのが1957年春。プリンス出身の多くの日産モデルが消滅したなかで、国産車としては珍しく、特別の存在感を維持してきたためか、半世紀以上を経た今も健在な数少ないモデルである。

スカイラインについては、数え切れないほど語られ、多くの文献も残されているが、そのふるさと、プリンス自動車については意外と語られていない。そこで、プリンス自動車の開発したクルマたち、たま電気自動車、スカイライン以前のプリンス・セダン、スカイライン、グロリア、初の国産御料車ロイヤル、さらに、初期のボンネットトラックとキャブオーバートラック、マイラー、クリッパー、ホームー、および、それらトラックの派生モデルをカタログあるいは写真でたどってみたいと思う。

3代目スカイライン(C10系)とグロリア(A30系)は日産自動車と合併後に発売されたが、開発はプリンス自動車ほとんど終えており、最後のモデルとして紹介した。すべてのカタログを載せることはできなかったが、主要モデルの姿はできるだけ大きく載せるよう努めた。コピーライターの一瞬のひらめき、また、ある時は苦心の末生まれたであろう多くのキャッチコピーは、当時プリンスがなにを訴求しようとしていたか、あるいは、その時代のクルマをとりまく環境を映し出しており興味深い。楽しんでいただければ幸いである。





●スカイライン 第1世代(SI系) [1957年4月~1963年11月] ●



スカイライン・デラックス(ALSISD-1型)とスタンダード(ALSIS-1型)。後発のプリンスには良いクルマを造る以外に生き延びる道は無いと、飛行機屋が精魂込めて造り上げた作品。後輪にはド・ディオンアクスルをおごり、当時の国産車の中で抜群の運動性能を誇った。デラックスはフォグランプをバンパー上部にビルトインした豪華な顔を持ち、ツートンカラーが標準で、サイドモールディングは2本のクロームの間をルーフと同色に塗装した個性的なものであった。スタンダードはデラックスに比べるとかなり簡素な仕様であった。デラックスには国産車で初めてシールドビーム式ヘッドランプが採用された。価格はデラックス120万円、スタンダード93万円。当時のクラウンより8~10万円高く、その後2回の改定で1959年8月にはそれぞれ108万円と87万円に下げたが、まだクラウンより5~6万円高かった。



スカイラインの運転席まわり。直径420mmの大径ステアリングホイールにホーンリングが懐かしい。デラックスには淡緑色の熱線吸収ガラスが採用された。ステッキ式のハンドブレーキも国産車初であった。右端の写真は上がデラックス、下がスタンダードのもので、デラックスには時計、ラジオ、シガーライターが標準装備されていた。



デラックスの後姿。当時アメリカで流行のテールフィンを抑えめに取り入れているのがわかる。ホワイトサイドウォールタイヤとバックアップランプはデラックスには標準装備。スペアタイヤはトランク内のタイヤハウスにすっぽりと落としこまれ、カバーをすると平らな床面を確保できた。



1957年4月24、25日の2日間、東京宝塚劇場で開催された、スカイライン発表会のプログラム。



1957年10月のパリ・サロン(モーターショー)にスカイラインを出展したときに配布されたカタログ。これは仏語版だが、英語版も用意されていた。プリンスは海外のモーターショーへの出展、ラリーへの参加など海外展開を積極的に行っていた。



1958年に発行された輸出用総合カタログ。欧州車と米国車のデザインの良いところを、実にバランスよくまとめており、センスの良さがうかがえる。



1958年型として発行されたスカイライン(ALSISD/S-1型)のカタログ。車両自体は1957年型と同じであった。

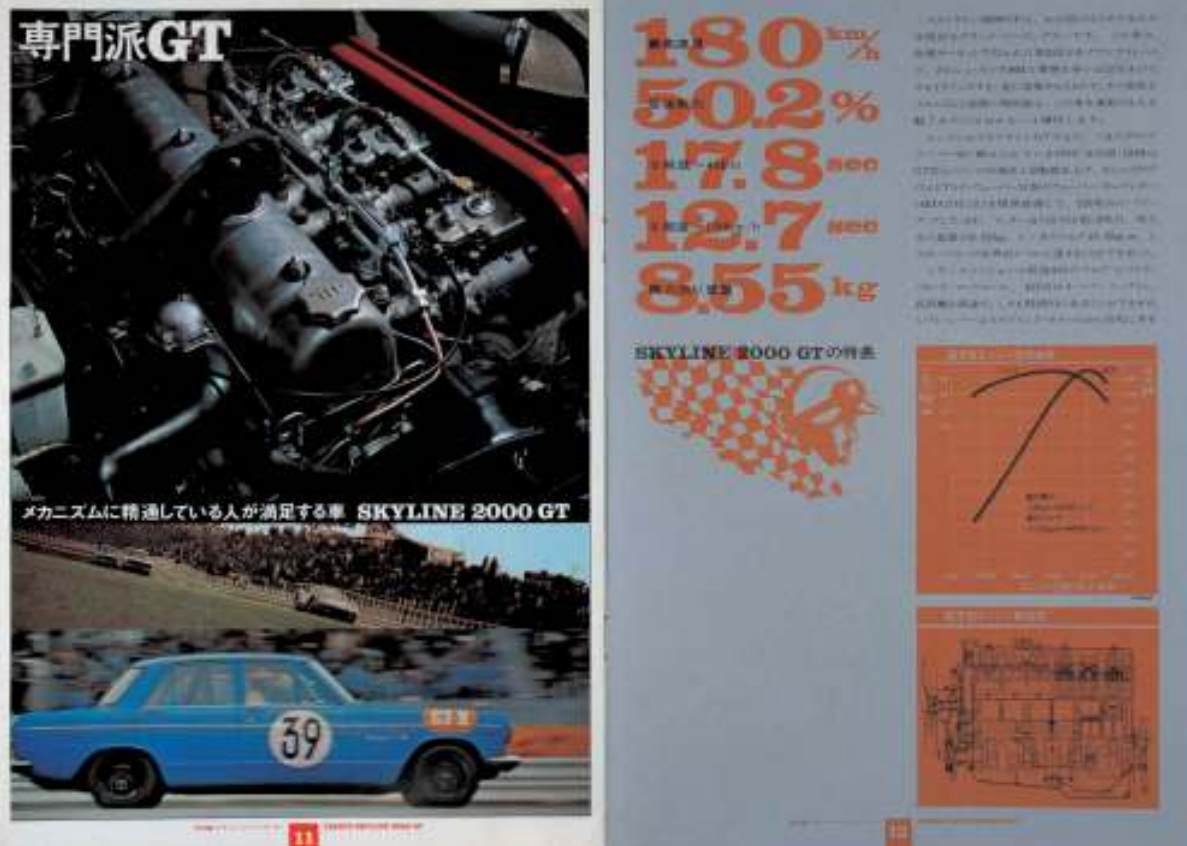


1958年型スカイラインのカタログの中身。「世界の水準をゆく高級乗用車」のコピーからもプリンスの自信のほどがうかがえる。好評さに気を良くしたのか、1958年型の途中でカタログが変更され、コピーも「スカイライン時代が来ました」に変わっている。



ALSIS-1型のシャシー。バックボントレー式フレーム、ド・ディオン式のリアサスペンションの構造が理解できる。





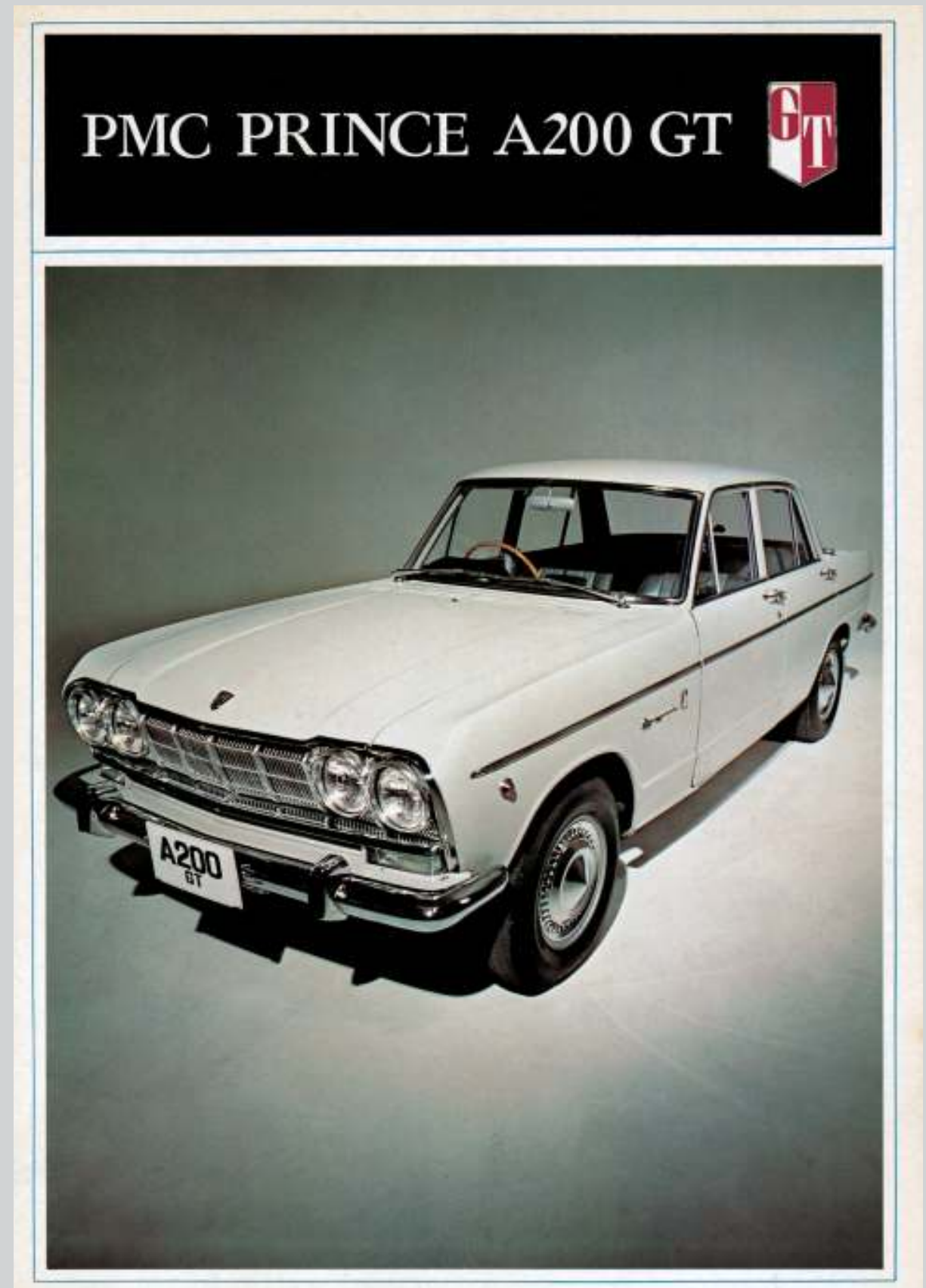
スカイライン2000GT (S54B-2型)に搭載された直 6気筒OHC 1988cc G7型エンジン。3 のウエーバー・キャブレター (40DCOE)を備え、125ps/5600rpm、17kg-m/4400rpmを発生した。右頁には、最高速度180km/h、0-400m加速17.8秒など、高性能をアピールする数字が並ぶ。



1965年5月に改定されたカタログの表紙。2月発行のものとは格子下段の絵が異なる。 1965年5月改定版のインストゥルメントパネル部分。オプション・パーツはすべて外された。

★オプション・パーツ  
 ①エアフィルター ②ラジオ ③ヒーター ④クロック ⑤シガーライター  
 ⑥アンダーコート ⑦オーバーライダー ⑧カーセル・ブレーキ ⑨サンバイザー  
 ⑩トランク・フリアリンプ ⑪フェーエル・ダンパー (70イ、110イ) ⑫ボンネット・フリップ  
 ★レース用オプション・パーツ  
 ⑬ファイナルドライブ (ギヤ比 4.375) ⑭アンスリップ・デフ (ギヤ比 4.875) ⑮Aキット※ = 5段ミッション (ギヤ比 Low 2.851 2nd 1.854 3rd 1.378 Top 1.000 D.D. 0.810 Rev. 3.564) フォンズリップ・デフ (ギヤ比 4.444) ステアリング・ギヤ (ギヤ比 15.2) ⑯4車軸サスペンション・スプリング アンチロール・バー ⑰Cキット (乾燥キット) ※ オイル・クーラー ラジエーター (熱地用) ⑱ホイール・ホイール (5J) ※ (※即仕工場取付です)

1965年5月に発行されたカタログの仕様書下部のオプション・パーツ記載部分。整理され大分見やすくなっている。5段ミッションなどレース用オプション・パーツが多数用意されていたのがわかる。



1965年8月に発行された輸出モデル (S54BE型)のカタログ。スカイラインの名前は無く、「PMC PRINCE A200 GT」と称した。仕向地によっては「PMC PRINCE 2000GT」も存在した。





性能、静粛性、燃費の良さは  
もうご存知でしょう。  
最新のエンジンです。  
パワーアップしました。



1971年9月にエンジンのパワーアップとマイナーチェンジを受けたバン・シリーズ。G18型エンジンは105psに、G15型は95psにパワーアップされた。バン・デラックスには3速コラムシフトMTのほか、4速フロアシフトMTが設定された。価格は64.9万円(1500バン・デラックスの4速フロアシフトMT車)。



ハードトップ2000GT-X発売から6ヵ月後の、1972年3月に発売されたセダンの2000GT-X。ハードトップと同じL20型130ps/6000rpmエンジンを積むが、このカタログからハードトップ2000GT-X登場時とは逆に、レギュラーガソリン仕様の125ps/6000rpmエンジンが前面に記され、ハイオク仕様の130psと記載順序が入れ替わっている。



130馬力、あの傑作マシンを待望のセダンに搭載。新登場。



1971年に発行された輸出用英語版NISSAN 2400GT (HGLC10T型)のカタログ。輸出モデルは2393cc OHC直6気筒L24型、圧縮比8.5、130HP(128ps)/5600rpm、20.0kgm/3600rpmエンジン+4速フロアシフトMTを積む。ハードトップは無く、4ドア・セダンのみの設定であった。

●スカイライン GT-R 第1世代 (PGC10系) [1969年2月~1972年9月] ●

1969年2月に発売された、スカイライン2000GT-R (PGC10型)のカタログ。36cm×24.5cmの大判だが2つ折4ページの簡素なもの。S54-B型の後継といえるモデルで、「R」はレーシングマシンを意味する。



2000GT-Rに搭載されたS20型1989cc DOHC 24バルブ、3キャブ(ミクニレックスN40PHH×3基)、直6気筒、160ps/7000rpm、18.0kgm/5600rpmエンジン。カタログには「R380のエンジンを(GR-8型)をデチューンした」あるいは「R380のエンジンを搭載」と記されているが、実際にはまったくの別物で、GR-8型、GR-7型等のレース用エンジンで得たノウハウを織り込んで、量産に適するように新たに設計されたエンジンである。0-400m加速16.1秒、最高速度200km/hの俊足であった。この時点ではウエーバー・キャブ(45DCOE型)がオプション設定されていた。価格は150万円。登台数539台。





● グロリア 第2世代(S40系) [1962年9月~1967年3月] ●



1962年9月に発売された2代目グロリア・デラックス (S40D-1型)のカタログ表紙。タテ×ヨコが251mm×256mmのほぼ正方形に近い。中央に小さく全体像を置き、ボンネットの上には花束が置かれている。

グロリア・デラックス(S40D-1型)の豪華なフロントエンドのクローズアップ。「この車にすべてがある」のキャッチコピーとともに、「いままでの国産乗用車では考えられなかった国際感覚にあふれた風格は優に外国大型車に匹敵するすばらしさです。」のコピーは、国産車の進化開始時代を表現している。



真っ白なバックに浮かぶグロリア・デラックス(S40D-1型)。1年後に発売される2代目スカイラインが大胆なダウンサイジングをするのとは逆に、初代より一回り大きく豪華な装いで誕生した。フラットデッキスタイルと呼ばれる独特のスタイルは、デッキューズから発想を得たといわれる。開発にあたっては、プロトタイプがキャデラック似ではなく、安価なコンパクトのシボレー・コルベア似であったため、経営陣の承認が得られず、急クロームでグレードアップが図られた。結果は一応成功したといえよう。本書のモノクロ頁に載せた、プロトタイプと同じボディとは信じがたいほど、見事な変身を遂げている。



グロリア・デラックス(S40D-1型)の後ろ姿。中央にバックアップランプを配した、大型の楕円形テールランプは、一目でグロリアと識別できる個性的なものであった。サイズと( )内に初代との差を記すと、全長4650mm(+270mm)、全幅1695mm(+20mm)、全高1480mm(-55mm)、ホイールベース2680mm(+145mm)、車両重量1295kg(-65kg)、最高速度145km/h。価格117万円。



グロリア・デラックス(S40D-1型)の室内および運転席。インストゥルメントパネル、ステアリングホイールなどは、豪華なものになり、メーターユニットには我が国初の、プリント配線方式が採用された。フロントドアには、クランクハンドルで開閉できる、三角窓が装備された。我が国初の本格的エアコンディショナーがオプション設定された。







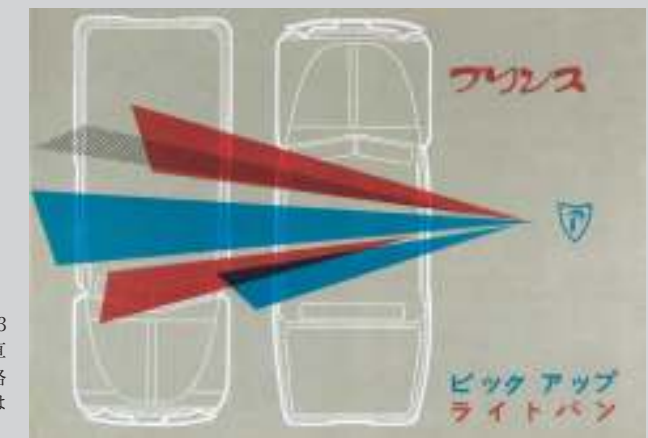
1953年6月に発売されたプリンス・トラック (AFTF-3型)。カタログのスペック上は2型との違いは見いだせない。価格は85万円 (1954年4月、80.5万円に値下げされている)。



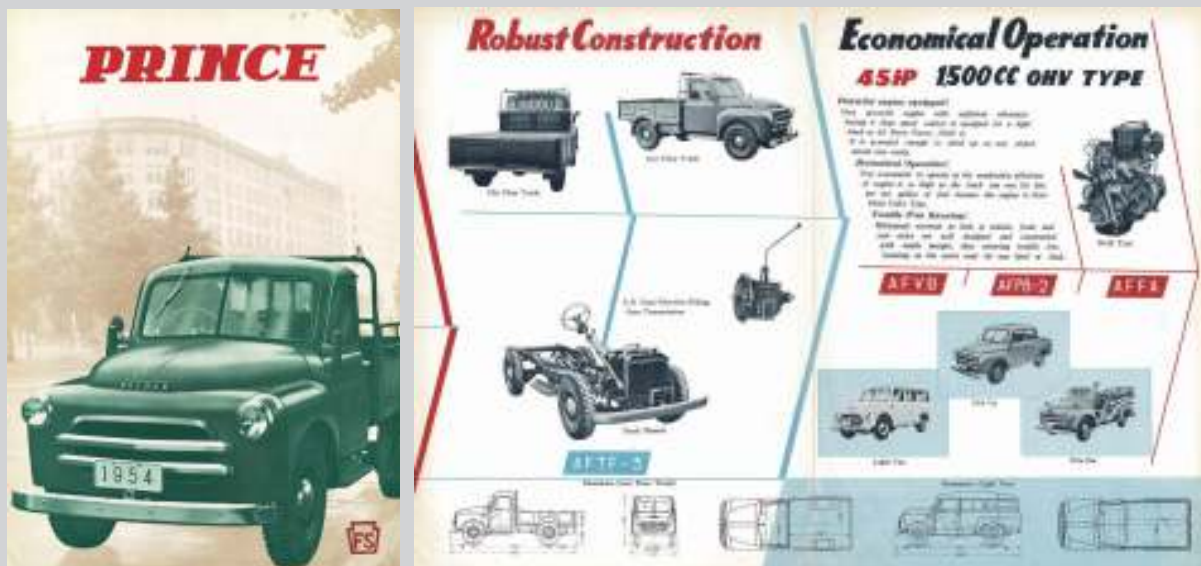
1954年4月に発売されたAFTF-4型トラック。フロントタイヤのみ700-16-10Pから700-16-6Pに変更された。価格80.5万円。



1954年1月に発売されたAFPB-2型ピックアップ。フロントグリル変更、ヘッドランプ下にパーキングランプ追加。最高速度80km/hから85km/hにアップ。価格は93万円。



1955年1月に発売されたAFVB-2型ライトバンおよびAFPB-3型ピックアップ。このモデルまでエンジンはFG4A-11型1484cc直列4気筒OHV 45ps/4000rpm、10.0kg-m/2000rpmを積む。価格はライトバンの2人乗り97万円、5人乗り98万円、ピックアップは93万円。



1954年に富士精密工業が発行した輸出用英語版カタログ。「Robust Construction(堅牢な構造)。Economical Operation(経済的な運用)」のコピーとともに、AFTF-3型トラック、AFVB-2型ライトバン、AFPB-2型ピックアップ、AFTA-1型消防車が載っている。





● クリッパー第1世代 [1958年9月~1966年3月] ●



1958年9月、エンジンを完全にシートの下に搭載した、画期的なアンダーシート・エンジン・システムを採用して、3人乗りとしたうえ、中型トラック最長(3180mm)の荷台を実現した「プリンス・クリッパー」が発売された。トラックでは初めてヒーターとデフロスターを標準装備した。GA30型1.5L 60馬力エンジン+2、3、4速シンクロメッシュ付き4速MTを積み、最大積載量2トン、最高速度95km/h、価格81万円(1959年8月、74.5万円に値下げ)。

PRINCE Clipper

3人の運転席

3人乗りシート

3つの大きな特徴

中型4輪トラック 最大の荷台

2トンの積載力

独特のアンダーシート・エンジン・システム

プリンス マイクロバス ルートバン

型式	乗員定員	積載量	最高速度	価格
GA30型	3名	1250kg	95km/h	81万円
GA30型	14名	1180kg	95km/h	118万円

プリンス マイクロバス

60馬力

手軽なマイクロバス

1958年12月、クリッパーをベースにした3名+1250kg積みの「プリンス・ルートバン (AQVH-1型)」が発売され、1959年3月には14人乗り「プリンス・マイクロバス (AQVH-1M型)」が発売された。小型運転免許で乗れるバスの中で14人という最大の乗車定員を誇っていた。ルートバンの価格は99万円、マイクロバスは118万円であった。

1500ccクラス世界最強の70馬力エンジン

1959年10月、エンジン出力を60馬力から70馬力にパワーアップしたAQTI-2型クリッパーを発売した。エンジンは新設計のGA4型1484ccで、シリンダーヘッドとマニフォールドの形状変更、バルブ機構の軽量化、キャブレターの改良、圧縮比を7.5:1から8.3:1に上げ、高速回転に耐えられるよう、クランクシャフト、コンロッドなどの強度アップが施されている。最高速度は105km/h。価格は74.5万円。





室内も一新され、メーター周りをはじめ、スイッチノブ、レバー類の色をすべて黒に統一してまぶしさを防いでいる。ステアリングにはホーンリングが追加された。シート表皮のデザインと色調も変更され、ドライバーズシートは前後に100mm スライド可能となった(従来は80mm)。ドアにはビニールレザー製のドアトリムが追加された。



マイナーチェンジされたホーミー (B641 型) とホーマールートバン (V641 型)。価格はホーミー 84.5 万円、ルートバンの1.25 トン積み 61.5 万円、1.5 トン積みは 63 万円。



輸出用英語版シート。左から、1969 年 5 月に発行された「NISSAN HOMER Micro bus」(ドアには HOMY のバッジが付いている)。1969 年 5 月に発行された「NISSAN HOMER PANEL VAN」。1969 年 12 月に発行された「NISSAN HOMER」。

● 年 表 ●

年 号	モデル変遷	トピック
1945年 (昭和20年)		8月15日 敗戦(第二次世界大戦) 9月 中島飛行機(株)から富士産業(株)に改称 9月25日 GHQがトラック生産許可
1946年 (昭和21年)	11月 一 立川飛行機がEV(電気自動車)試作完成(EOT-46B型)	5月 一 富士産業(株)漁船用エンジン「栄光」完成 11月 一 GHQが立川飛行機を全面接収。自動車生産は不可 12月 一 立川飛行機の有志約200名が府中町で自動車生産を決意
1947年 (昭和22年)	4月 一 EV正式トラックEOT-47型1号車完成 5月 一 EV正式乗用車E4S-47型1号車完成 8月 一 EV乗用車、トラックを「たま」号と命名、日比谷野外音楽堂で発表展示会開催	— 富士産業(株)漁船および農耕用エンジン「栄福」発売 4月 一 富士産業(株)リズムミシン発売 6月3日 GHQが小型乗用車生産許可 30日 東京電気自動車(株)設立(資本金19万5000円)
1948年 (昭和23年)	6月 一 小型EV乗用車たま・ジュニア発売(E4S-48型) 9月 一 中型EV乗用車たま・セニア発売(EMS-49-I型)	3月 一 商工省主催 第1回電気自動車性能試験で総合1位 5月 一 富士産業(株)フジセントラル映写機F-1型発表 10月17日 第2回電気自動車性能試験でたま・セニア総合1位
1949年 (昭和24年)	3月 一 全金属製ボディ採用のたま・セニア4ドア発売(EMS-49-II型)(2ドアモデルは骨鋼板張のまま) 7月 一 たま・ジュニアMC(E4S-49-I型) 外観一新、油圧ブレーキ採用 12月 一 全金属製ボディ採用のたま・ジュニア4ドア発売(E4S-49-II型)	2月 一 石橋正二郎が東京電気自動車(株)の株主となる 10月25日 GHQが乗用車生産制限解除 11月 一 東京電気自動車が三鷹の正田飛行機跡地へ工場移転 30日 東京電気自動車(株)⇒たま電気自動車(株)に改称
1950年 (昭和25年)	2月 一 たま・セニアMC(EMS-49-III型) ラジエターグリル、サイドモール等変更、4ドアモデルのみとなる	4月1日 自動車配給統制撤廃 6月25日 朝鮮動乱勃発 7月12日 GHQ命令で富士産業を解体、富士精密工業(株)設立 11月8日 富士精密がたま電気自動車からエンジン開発を受注
1951年 (昭和26年)	6月 一 たま自動車は電気自動車の生産を終了 10月 一 富士精密工業、1500ccエンジン(FG4A型)の試作に成功 11月 一 たま自動車、初のガソリンエンジントラック(AFTF型)の試作完成	4月 一 石橋正二郎が富士精密工業(株)の会長に就任 11月28日 たま電気自動車(株)⇒たま自動車(株)に改称
1952年 (昭和27年)	3月7日 たま自動車、初のガソリンエンジン乗用車(AISH-1型)とトラック(AFTF-1型)を「プリンス」と命名。プリヂストン本社ショールームで発表展示会開催 同時にトラックベースの新型ピックアップ(AFPA-1型)、新型ライトバン(AFVA-1型)を発売 10月 一 トラックMC(AFTF-2型) サイズの拡大、最大積載量12トン⇒15トンに変更など	1月8日 富士精密工業(株)モーターバイク「バンビー号」発売 5月28日 富士精密工業(株)小型ディーゼルエンジン「フルパーランド」発表 7月22日 道路運送車両法改正(小型車の全幅1.6m以下⇒1.68m以下) 8月27日 プリンス・セダンとトラックで富士登山キャンペーン実施 11月27日 たま自動車(株)⇒プリンス自動車工業(株)に改称
1953年 (昭和28年)	4月 一 ピックアップMC(AFPA-1型) 車室を広く取り居住性向上、積載量は800kg⇒500kg 6月 一 セダンMC(AISH-II型) 全幅59mm拡張、フレーム板厚増加、筒型ショックアブ採用等 7月 一 トラックMC(AFTF-3型) 8月 一 プリンス消防車(AFFA-1型)発売 ライトバンMC(AFVB-1型)	12月 一 通産省主催 第1回乗用車性能試験(1953/12/17~1954/2/16) — 富士精密工業(株)航空機エンジンの修理開始
1954年 (昭和29年)	1月 一 ピックアップMC(AFPA-2型) フロントグリル変更、最高速度80km/h⇒85km/hにアップ 4月 一 トラックMC(AFTF-4型) 5月 一 新型キャブオーバーラートルートバン(AJVC-1型)発売 11月 一 セダンMC(AISH-III型) 12月 一 キャブオーバーラートルートバンMC(AJVC-2型) エンジン45馬力⇒52馬力にアップ	2月15日 プリンス自動車販売(株)設立 3月20日 たま10型自動糸機発売 4月 一 第1回全日本自動車ショー開催(於日比谷公園) 30日 富士精密工業(株)とプリンス自動車工業(株)が合併 6月 一 プリンスセダン(AISH-II型)を皇太子(現在の上皇陛下)に納入



## 初期のキャブオーバートラックおよびルートバン仕様一覧

型式	AKTG-1		AKTG-2		AKTG-3		AKTG-4		AKVD-1	AKVD-2	AKVD-3	AKVD-4		
車種	低床	高床	低床	高床	低床	高床	低床	高床	ルートバン					
発売日	1955年4月		1955年11月		1956年6月		1956年10月		1955年5月	1955年12月	1956年7月	1957年2月		
全長 mm	4290													
全幅 mm	1670													
全高 mm	1990													
ホイールベース mm	2240													
トレッド (前) mm	1358													
トレッド (後) mm	1350													
荷台/荷室長 mm	2770													
荷台/荷室幅 mm	1550													
最低地上高 mm	190													
最小回転半径 m	5.15								5.6					
車両重量 kg	1522	1620	1522	1635	—	—	1510	1610	1539				1530	
最大積載量 kg	1750				2000				1000					
乗車定員	2													
エンジン形式	FG4A-21C		FG4A-21A		GA2A		GA30		FG4A-21A		GA30			
排気量 cc	1484													
ボア×ストローク mm	75×84													
最高出力 ps/rpm	52/4200								60/4400					
最大トルク kgm/rpm	10.4/2400								10.75/3200					
変速機	4速MT								4速MT (2~4速シンクロ付)					
タイヤ	7.00-16-6p(前) 7.00-16-10p(後)													
最高速度 km/h	85								90					
価格 万円 (変更日)	84				85 82(1956/10)				84 63.2(1958/10)		102	102 99.5(1956/2)	99.5 94.5(1956/10)	94 89(1958/6) 69.5(1958/10)
主な変更点/備考					後輪に補助ばね追加				60psエンジン シンクロ付TM					

## マイラー仕様一覧

型式	AOTH-1	ARTH-1		ARTHS-1		ARTH-2		ARTHS-2		BRTH-1		BRTH-2		AT431	T431	AT430	T440	T442	T440LG	T440HG		
呼称	マイラー	ニューマイラー		ライトマイラー		ニューマイラー		ライトマイラー		スーパーマイラー		スーパーマイラー		スーパーマイラー	スーパーマイラー	ライトマイラー	ノンスリップマイラー	ライトマイラー	スーパーマイラー			
車種	低床	低床	高床	低床	低床	高床	低床	低床	高床	低床	高床	低床	高床	低床	低床	高床	低床	高床	低床	高床		
発売日	1957年9月	1958年4月		1959年4月		1959年10月		1961年2月		1961年6月		1963年10月		1965年7月		1966年6月						
全長 mm	4280	4680		4690		4680		4690		4685		4680		4690		4685		4690				
全幅 mm	1675	1695		1690		1695		1690		1695		1690		1695		1690		1695				
全高 mm	1765	1735		1775		1740		1775		1780		1800		1790		1795		1790		1745		
ホイールベース mm	2560	2800		2865		2865		2865		2865		2865		2865		2865		2865				
トレッド (前) mm	1312	1358		1390		1390		1390		1390		1390		1390		1390		1390				
トレッド (後) mm	1350	1380		1400		1380		1400		1380		1400		1380		1400		1380				
荷台/荷室長 mm	2010	2415	2410	2415	2415	2410	2415	2410	2415	2410	2285	2415	2410	2285	2245	2240	2245	2240	2240			
荷台/荷室幅 mm	1570	1590		1590		1590		1590		1590		1590		1590		1590		1590				
最低地上高 mm	205	190		175		175		175		175		175		175		175		175				
最小回転半径 m	5.6	5.7		5.7		5.7		5.7		5.7		5.7		5.7		5.7		5.7				
車両重量 kg	1495	1580	1710	1545	1590	1710	1545	1595	1715	1580	1625	1560	1565	1610	1500	1470	1545	1355	1510	1585		
最大積載量 kg	1750	1250		1750		1500		1250		1750		1500		1750		2000		1250		1750		
乗車定員	3												3		3		3		3		3	
エンジン形式	GA30				GA4				GB30		GB4		G2		G1		G2		G1		G2	
排気量 cc	1484												1862		1484		1862		1484		1862	
ボア×ストローク mm	75×84												84×84		75×84		84×84		75×84		84×84	
最高出力 ps/rpm	60/4400				70/4800				80/4800		91/4800		70/4800		91/4800		70/4800		91/4800			
最大トルク kgm/rpm	10.75/3200				11.5/3600				14.9/3200		15.0/3600		11.5/3600		15.0/3600		11.5/3600		15.0/3600			
変速機	4速MT (2~4速シンクロ付)												5速MT (2~5速シンクロ付)		5速MT (2~5速シンクロ付)		5速MT (2~5速シンクロ付)		5速MT (2~5速シンクロ付)		5速MT (2~5速シンクロ付)	
タイヤ (前)	7.00-16-6p		6.50-16-6p		7.00-16-6p		6.50-16-6p		7.00-16-6p		7.00-16-6p		7.00-16-6p		6.50-16-6p		7.00-15-6p		6.50-14-6p		7.00-15-6p	
タイヤ (後)	7.00-16-12p		6.50-16-10p		7.00-16-12p		6.50-16-10p		7.00-16-12p		7.00-16-10p		7.50-16-10p		7.00-16-8p		7.50-15-10p		6.50-14-8p		7.50-15-12p	
最高速度 km/h	96		108		105		110		103		125		120		125		66.5		60		—	
価格 万円 (変更日)	78	80.4	74.4	85	69.8	70.1	69	—	62	66.5	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
主な変更点/備考	法規改正による荷台延長				後輪に補助ばね追加 70psエンジン				1.9Lエンジン搭載		91psエンジン フロントグリル変更		キャビンを前後130mm延長		フルモデルチェンジ (2代目)							

## 注記:

- ARTH(S)-2型は1960年5月、ファイナルドライブギアをスパイラルベベルギアからハイボイドギアに変更。プリンス自販は便宜上型式をARTH(S)-2改(1型)とした。呼称はマイラーとなった。
- ARTH(S)-2型は1961年6月、フロントグリルが格子状に変更され、プレス鋼板製の一体式バンジョー型リアアクスル採用。プリンス自販は便宜上型式呼称をARTH(S)-2改(2型)とした。  
同時にマイラー高床式の最大積載量が1500kgから1750kgに変更された。
- BRTH-2型スーパーマイラーは1962年5月、低床式の最大積載量が1750kgから2000kgに変更された。
- 1962年8月、スーパーマイラーの型式が431、ライトマイラーが430に変更された。
- 1963年10月、スーパーマイラー高床式も最大積載量2000kgとなり、同時に1750kg積み低床式が追加される形で復活した。



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わる。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、海外代理店のマネジメント指導、KD車両のチューニングなどにかかわる。1986年～1997年の間、カルソニックの海外事業部に移籍、豪亜地域の海外拠点展開にかかわる。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『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』『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』『いすゞ乗用車の歴史』『三菱自動車工業 三菱A型完成から100年』『スズキ ジムニー 日本が世界に誇る 唯一無二のコンパクト4WD』『ミニ 1959-2000 英国が生んだ小型車の傑作』（いずれも三樹書房）がある。

## プリンス自動車工業の歴史

日本の自動車史に大きな足跡を残したメーカー

著者 当摩 節夫

発行者 小林 謙一

発行所 三樹書房

URL <https://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 モリモト印刷株式会社

©Setsuo Toma/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