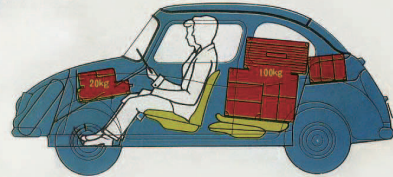




あらゆる点で合理的に設計されているので座席は軽自動車とは思えないゆったりと大人4人がお乗りになれます。2人は大きく乗り降りしやすいです。前方の棚には20kgの荷物が積め、2人乗りの時は後部座席を折り込んで、常に100kg以上の荷物を積む事が出来るので極めて実用性に富んでおります。

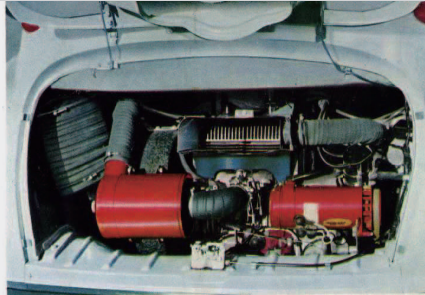


● 360(1958年5月1日発売、450は1960年10月14日)

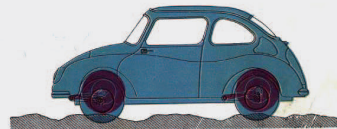
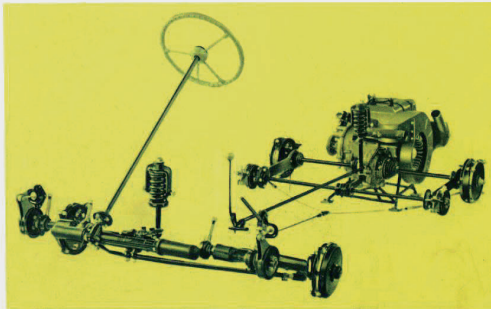
1958年3月3日に発表され、5月1日に発売された、富士重工業最初の市販軽乗用車「スバル360」の増加試作型。東京地区で50台が限定販売された。価格は42.5万円。全長2990mm、全幅1300mm、全高1380mm、ホイールベース1800mm。中島飛行機時代の航空機製造の技術を生かした車両重量は385kgと軽量であった。最高速度83km/h。表紙のモデルは女優の馬淵晴子。



懸架装置は非常に構造が簡単であり、ボディとの取付部は特殊のゴムブッシュで結合されているので、高周波の振動は完全に絶縁されます。注油箇所はフロント6ヶ所、リア4ヶ所のみで注油が容易であり、且つ手間がかりません。又強度的にも充分に設計されており、ラックピニオンに依る簡単なステアリングメカニズムと相俟って80km/h以上の高速時にも操縦は全く安定しています。



この強力なエンジンは低回転で特にトルクが大きいため車の加速性を一段と優れたものにしてあります。しかも充分な耐久性を持っています。水の心配のない強制空冷式であり、又起動容易で暖機時間が短かくて済む2サイクルである為、車の取扱は非常に簡単です。エンジンの点検整備は後部と室内から楽に行うことが出来ます。



フロント、リア共にトーションバーに直結しているセンターサプリングを採用した独特の構造なので、どんな悪路でも動揺が極めて少なく、又トレーリングアームを採用してある為、車輪が比較的小型であるにも拘わらず凸凹道の走行にも殆んど衝撃を感じることがありません。

CIVIL 360

スバル360はラビットスクーターの高士重工が完成した大人4人乗軽自動車です。広い室内、明るい視界と他に珍しい重心低を実現しています。加速力と操縦性は驚く程強力で、安定した操縦性と充分なブレーキ能力と相俟って軽自動車とは思えない実用性を有しています。維持費の少ない、軽免許で乗れる軽小乗車の出現に久しく待たされてきましたが、この個性的な明るいデザインのスバル360は業務用に、家庭用に安心して御使用願える実用車として必ず御満足をいただけること、伺います。

軽快・経済・軽免許

- 25cc級のオートバイ、スクーターの免許で乗れます。
- 税金は年1,500円(小型自動車は16,000円) 保険料は年600円(2.4万円)
- 車体検査の免除等スクーター並の特典があります。



車輪懸架と車体構造の合理的な組合せに依り、運転席のシフトレリアクシスは、極めて大きく、メダル操作は実に容易です。3.5ギヤ・チェーン式。方向指示器、サイド点滅も指圧が楽に出来ます。最も重要な点にも拘わらず移動速度が高直時でもハンドルに全く不安定感を生じません。計器は機能的にデザインされ確認容易です。



運転席は合理的な車体構造に依って充分に配置しましたので、バックミラー前面鏡子は一層良い視界を有え、操縦の安定性を増し更に一家揃ってのドライブでは前方の車格らしい景色を楽ながらに楽しむことが出来ます。

大人4人が楽に乗れることを最優先に練られた卓越したパッケージングを持つ。そのために工夫された足回りは、フロントがトレーリングアーム、リアはスイングアクスルの4輪独立懸架で、フリクションダンパーと前後ともトーションバーとセンターサプリングを併用した独特な方式を採用。ステアリングはラックアンドピニオン方式を採用している。エンジンは強制空冷2サイクル直列2気筒356cc、16ps/4500rpm、3.0kg-m/3000rpm、3速MTのシフトパターンはリンク機構を省略していたので横H型であった。右後方の吸気用エアダクトグリルが無いのが増加試作型の特徴。

実にシンプルな運転席。メーターは速度計のみで燃料計もない。落下式の燃料タンクは2層式になっており、メインの燃料がなくなりエンストしたら、サブタンクの燃料コックをあけて走り、速やかにガスターションを目指せという、割り切ったユニークな方式を採用。

思い起せば一九五八年（昭和三十三年）に、スバル360を発売して自動車メーカーとしての第一歩を踏み

であつたと理解しています。 人間とメカニズムのベストバランスを求めた設計による使い勝手の良さ

と、生活者たるユーザーの身になって考えた、もつとも良質な生活道具としての自動車

を追求するということです。レガシイについて具体的にいえば、人間とメカニズムのベストバランスを求めた設計による使い勝手の良さ

と、生活者たるユーザーの身になって考えた、もつとも良質な生活道具としての自動車

を追求するということです。レガシイについて具体的にいえば、人間とメカニズムのベストバランスを求めた設計による使い勝手の良さ

と、生活者たるユーザーの身になって考えた、もつとも良質な生活道具としての自動車

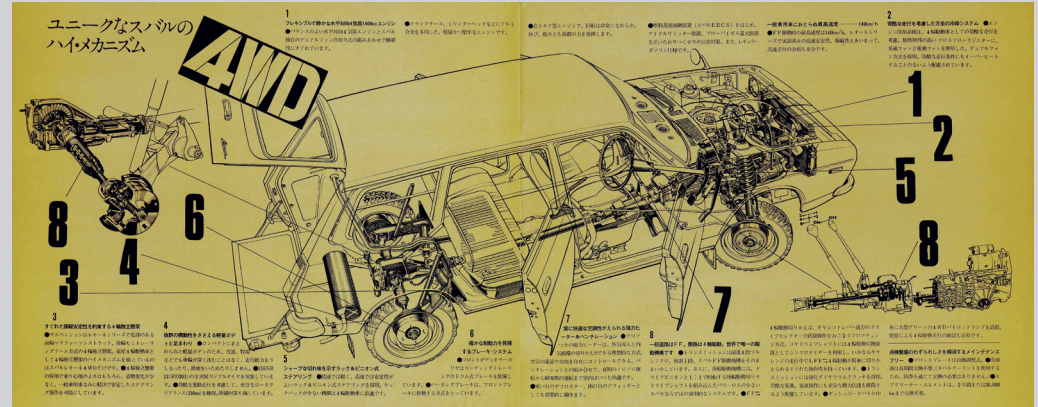
はじめに

一九八九年（平成元年）に発売をしたスバル・レガシイは、多くのユーザーの支持を得て、現在に至るまで市場で高い評価を得ています。

レガシイをはじめインプレッサ、フォレスターなど小社の製品に与えられた各分野からの評価は、設計開発、生産にあたった者はもちろんのこと、わたしたち富士重工業株式会社の全従業員にとって、より一層の励みになっております。

わたしたちは、レガシイへ与えられたこの評価を、スバルらしい自動車作りに対する支持であると受けとめています。

スバルらしい自動車作りとは、生活者たるユーザーの身になって考えた、もつとも良質な生活道具としての自動車



1972年9月に発売された「レオーネ4WD」（カタログではエステートバンの呼称は付かない）。エステートバンをベースに、FF方式に後輪駆動システムを加えた4輪駆動車。210mmの最低地上高と4輪独立懸架で、幅広い用途に応える画期的なクルマであった。EA63型77psエンジンを積み、トランスミッションは4速MTのみ。セレクトィブ4WDの2WDとの切り替えは、シフトレバー前方にセットされたドライブ・セクターレバーで行なう。最高速度は140km/h、価格は79.8万円。スバル4WD車の量産開始であり、後にAWD（オールホイールドライブ）とその名称を変え、SUBARUブランドを支える独自の技術のひとつに成長しているのである。

出した頃から、自動車がある生活を夢とする、その時代の市民の希望に応えることを心の励みとしてきました。そしてわたしたちは、スバルらしい自動車作り、すなわちユーザーの生活に役立つ自動車作りこそ、わたしたちの伝統的技術フィロソフィであると認識しており、また誇りをもっています。

技術の世界は驚異的なまでの日進月歩です。しかしフィロソフィは、いかに技術が進歩しようとも伝統として変わることなく存在し続けていくと、わたしたちは確信しております。

スバル・レガシイの発売後、スバル技術本部の諸先輩から、きわめて重要な提案を、わたしたちは受け取りました。

「スバルの黎明期を生の歴史として伝えたい。スバル360、スバル1000の時代の技術的経験を、失敗も成功もふくめて、しっかりと記録しておきたい。生の人間の歴史として伝えたい」

この真摯な提案を受けて、わたしたちは討議を重ねました。

スバルの黎明期とは、一九五〇年代から六〇年代にかけての過去の時代です。

時代は移り変わり、人々の生活も世につれて大きく変化し、自動車技術は物凄い速度で進歩しています。だが、人間というものは、纏うものこそ変化するが、その底にある「どん」とした魂はそうそう変わるものではありません。すくなくとも近代から現代にかけては、その社会構造からみても人びとの身体的感覚や感性には大きな変化はなかったといえます。

現代の自動車技術からみれば、スバルが生まれた時代に培われた技術はすでに完結され、昇華され、受け継がれています。

しかし、わたしたちの伝統的技術フィロソフィが生まれた時代をあらためて知り、その貴重な記録を後世に残しておきたいと思うことは、わたしたちのごく自然な感情でした。

その時代のスバルの技術者たちが、何をどう考え、いかに働いたかを、知っておきたいと思ったのです。

こうしてわたしたちは、多くの先輩諸氏のご協力を得ながら、可能な限り多くの「生の言葉」を集めることで、スバルが生まれた時代の記録を編集することができました。それは、スバルという自動車技術の現場で生まれたフィロソフィの原点を記録すると同時に、それにかかわった技術者の壮大な物語となりました。

いまさら確認することはないかもしれませんが、歴史とは未来を見る目を養い、鍛えるものです。わたしたちの自動車作りの原点となった時代のスバルの技術とフィロソフィを学ぶことで、わたしたちはスバル技術者としての魂をもう一度磨きなおし、さらなる進歩と発展を誓うものです。

わたしたちが、この一冊の本に込めた祈りとは以上のものであります。

目次

はじめに.....	1
第一章 スバル前史.....	7
第二章 自動車試作開始.....	25
第三章 P-1.....	41
第四章 K-10計画.....	69
第五章 軽自動車開発.....	85
第六章 三六〇ccエンジンの開発.....	101
第七章 一九五六年、伊勢崎.....	111
第八章 試作車走行試験.....	143
第九章 スバル360誕生.....	171
第十章 スバル・サンバー.....	187
第十一章 FF開発.....	201
第十二章 63-A開発計画.....	237
第十三章 水冷水平対向四気筒エンジンの開発.....	247
第十四章 スバル1000の誕生.....	261
第十五章 FFから4WDへ.....	293
年 表.....	330
編集協力／主要参考文献.....	331
あとがき.....	332

編集部より

SUBARUの源流となる会社は、かつては航空機メーカーとして三菱重工業と肩を並べるまでに成長した中島飛行機である。中島知久平によつて一九七一年に飛行機研究所が創立され、その後急拡大して一九三三年に社名が中島飛行機になった以後には、エンジンでは「栄さかさ」、「誉ほまれ」といったコンパクトで高性能な航空エンジンを開発し、機種では「隼(はやぶさ)」や「疾風(はやて)」、「彩雲(さいうん)」といった名機を生み出している。日本が無条件降伏した第二次世界大戦後、中島飛行機は米国によつて十二の会社に分割解体されたが、そのひとつの会社として富士産業が誕生し、同社の航空技術者らは庶民の足となる「ラビットスクーター」を開発する。

一九五三年には富士重工業となり、一九五八年には当時の国産小型車にも遜色のない性能を誇る画期的な軽四輪乗用車「スバル360」が誕生。国民車としてロングセラーとなったこの「スバル360」の成功によつて、富士重工業は自動車メーカーとしての基礎を確立したのである。そして一九六六年には独自のメカニズムを誇る水平対向四気筒エンジンを搭載した「スバル1000」を、一九七二年には乗用車ベースとしては日本初となる四輪駆動車(AWD)である「スバルレオーネ4WD」を発売、「独創の技術」を誇るメーカーとして名を馳せていく。航空技術者を祖とする富士重工業は、その後も水平対向エンジンとAWDを技術の柱として、「レガシイ」、「インプレッサ」、「フォレスタ」といった新型車を開発し、世界の自動車メーカーの中でも独自のメカニズムや技術で展開するメーカーとしてその地位を固めている。そして二〇一七年、富士重工業株式会社はそのルーツとなる飛行機製作所が、創設から一〇〇周年を迎えるにあたって、社名をブランド名として国内外で浸透している「SUBARU」に変更したのである。

本書は、そのSUBARUの経営基盤を築いたスバル360、水平対向四気筒エンジンを搭載したスバル1000、そして独自の技術によるAWD車が誕生するまでについて、それらの開発に携わった技術者たちの軌跡をまとめた実記録である。

三樹書房 編集部

第一章 スバル前史

1

スバルが生まれた時代、それは半世紀以上も遠くの時代である。

日本が第二次世界大戦の敗戦国として戦後復興を開始していた時代である。

一九四五年(昭和二十年)八月、日本政府は、ポツダム宣言の受諾を決定し、昭和天皇の「玉音放送」によつて、連合国に無条件降伏したことを全国民に報告し、満州事変から十五年間続いた戦争を終結した。それは日本国民にとって初めて聞く昭和天皇の肉声であった。

日本政府は早期の戦争終結を実現できず、日本と日本国民は満身創痍^{まんしんそうい}であった。

戦場には、およそ六百万人の兵士が動員され、正確な数字はいまだに不明だが二百六十万人以上が戦死したと伝わる。太平洋戦争の戦場となったアジア全域では八百万人以上の兵士と民間人が死亡した。

日本の主要都市や軍事基地は度重なる空襲をうけ、沖縄では多数の民間人を巻き込む地上戦が展開された。広島、長崎では原子爆弾による攻撃で一瞬にして合計二十万人以上が犠牲になった。十五年間の戦争による民間人



中島飛行機の創立者 中島久平
1884年(明治17年)～1949年(昭和24年)



飛行機研究所正門 1917年(大正6年)12月10日創設し 総勢わずか9名で発足

の死傷者は約二千万人にも及び、生き残った国民はおよそ七千二百万人であった。

敗戦後の社会は激しく混乱していた。戦禍によって生産機能がいちじるしく低下し、失業者があふれていた。焼け野原と化した大都市部では、人びとが廢材で小屋を建てて生活をしていた。大きな駅には家族を失った子供たちが住み着いていた。生活物資が不足し、なかでも食糧不足は深刻な問題となった。統制経済下にあった国民は、闇の経済で飢えをしのぎ、耐乏生活を強いられていた。虚脱状態が広がり、道徳は無力だった。法律は力を失い、無法と暴力が横行していた。

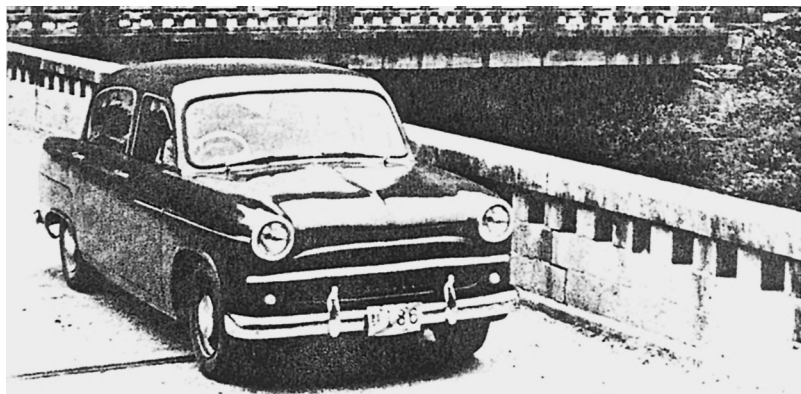
日本の敗戦復興は、このような悲惨な状況から始まった。

敗戦は、日本の社会体制を大きく変革した。大日本帝国憲法の時代が終わり、新しい日本国憲法が制定され、国民は新たな民主主義の時代を開拓することになったのである。

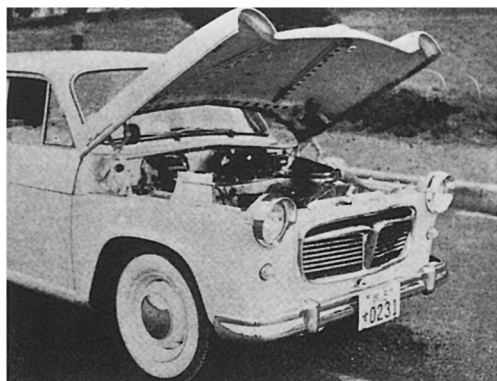
アメリカ合衆国を先頭にした連合国軍が日本を占領し、マッカーサー米元帥をトップとする占領統治機関のGHQ(連合国最高司令官総司令部)が東京におかれた。日本はGHQによって間接統治された。

GHQは素早く日本の民主化に着手する。それは世界史上まれにみる国家再生の大改革となった。日本国憲法の制定のみならず、農地の大改革、女性の参政権獲得、アメリカ民主主義をベースにした教育改革など、何もかもが大きく変化していった。

陸・海両軍の軍用機を製造していた中島飛行機株式会社は、敗戦によってもっとも激しい打撃をうけていた。一九一七年(大正六年)に、海軍機関大尉であった中島久平が、たったひとりで創設した飛行機研究所から始まる中島飛行機は、情熱的な技術思想と斬新な航空機製造を誇る軍用機専門メーカーであった。



P-1試作車初期型によるテスト
1954年（昭和29年）



P-1試作車後期型 後のスバル
1000と同じボンネットの開き方が
興味深い



P-1試作車後期型リアスタイル

ボイドギアに設計変更している。ペベルギアのデフはリアシート中央下のフレームに出っ張りを作ることで、三人乗車した場合に真ん中の乗員の尻をシートの下から突き上げてしまいうからである。

このような試行錯誤を繰り返しながら開発スタッフは、自動車についての技術的経験を積み重ねることができた。こうして一九五四年（昭和二十九年）二月中旬、十六ヵ月をついやして、P-1の試作第一号が完成した。コラムシフト、前後ともベンチシートの六人乗り、4ドア・セダンである。

百瀬が専務の松林敏夫に試作第一号が組み上がったと報告に行つて設計課に戻ると、しばらくして松林から呼出しがあった。専務室に行くと、松林が気軽にこう言った。

「それじゃあ、明日、P-1に乗つて成田山へ御参りに行くか」

組み上がったばかりのP-1初走行実験計画が降つて湧き、驚いた百瀬は整備主任の中野秀次なかのひでじのところへ飛んで行った。中野は中島飛行機時代から百瀬とコンビを組んでいたベテラン・メカニックである。試作戦闘機の整備を担当していた中野の仕事ぶりはまさにスーパーマカニックで、百瀬は信頼できる整備主任だとして戦後もバスからP-1まで一緒に仕事をしてきたのである。

中野は驚いたが、こう言った。

「何か故障が起きたら、それは出たとこ勝負で修理しよう。飛行機とちがつて故障が起きても墜落することはない。死にやあしないよ」

百瀬は中島飛行機時代から敏腕メカニックとして有名だった中野を頼もしく思うと同時に愉快な気持ちになった。松林をリアシートに乗せたP-1は、中野がハンドルを握り、助手席に百瀬が乗つて、伊勢崎から成田山へ向かつて出発した。百瀬と中野は緊張していた。しかし往復二〇〇kmにもおよぶこの初走行試験を、P-1は試作



試作1号車完成式 1957年（昭和32年）4月 伊勢崎第二工場



試作車試走式 開発スタッフに見守られて伊勢崎第二工場内を試走した

を思うと身が引き締まる思いがしていた。
 試作第一号車は、連日連夜の徹夜作業でようやく完成したもので、エンジン関係の補機が取り付けられていなかったし、防音材も室内マットも張っていないかった。

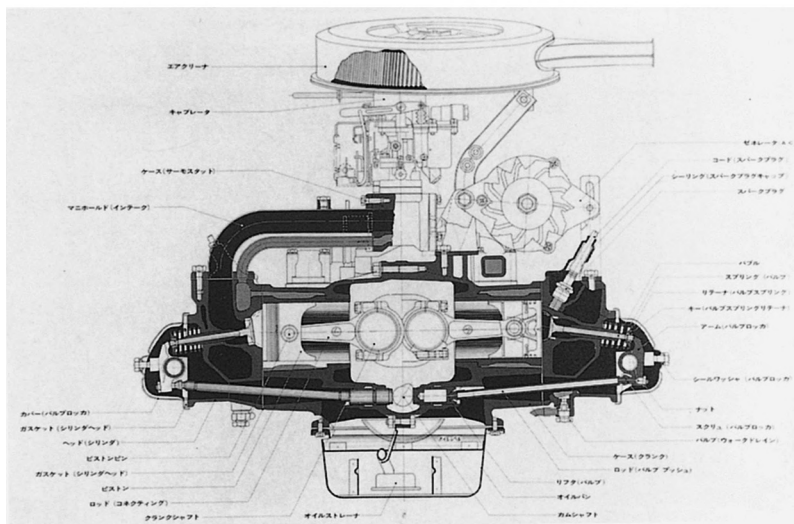
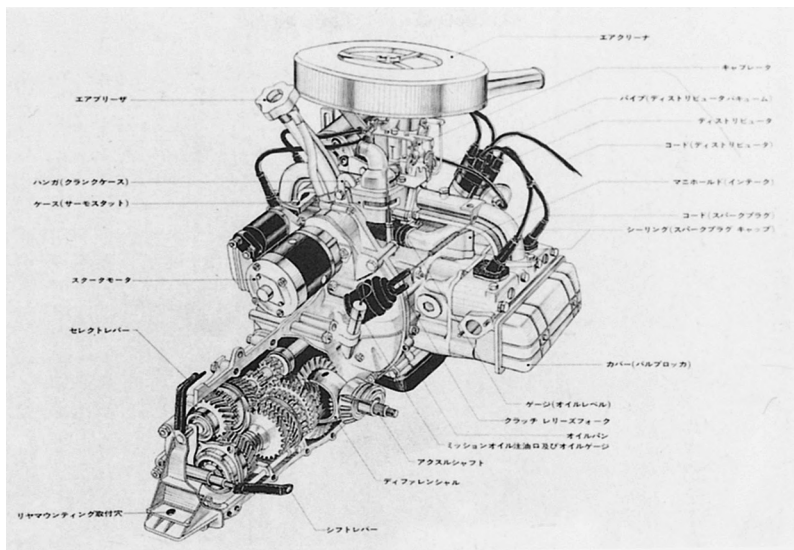
2

スバル360の第一次試作車は五台が製作された。

試作車ができ上がると、次々と走行試験にまわされた。一号車は耐久試験、二号車は性能試験、三号車はエンジン試験、四号車は一号と同じく耐久試験、五号車は強度剛性試験で、この配車を見てもわかるように百瀬は耐久試験を重要視していた。徹底的に走行テストし、不具合をすべて洗い出し、ひとつずつ確実に対策していく決意であった。

実験担当の第三係長である家弓は、整備主任の中野などと協議し、八時間三交代、一日あたり六〇〇kmを走行する耐久走行試験のスケジュールを組んだ。おもなコースは伊勢崎から高崎までの高崎県道往復四〇kmである。最終的に一台あたりの走行距離合計は五万kmにもおよんだ。運転は清水、星、小林、長谷川が担当した。計測と対策に松本、茂木、坂口、整備は三上、渡辺、福島、久永が伊勢崎の中心メンバーで、三鷹からは平田、原、近藤、鷹嘴、加藤が交代で参加した。

走行試験が始まると最初に連鎖的に発生したのは、エンジンの初期トラブルであった。クランクシャフトを固定しているボルトが振動で外れてベアリングが焼きつく。ジェネレーターの不具合で発火不良、スターターモーター



試作エンジンEA-41Xをベースとし 改良して開発されたEA-52エンジン
 上/EA-52エンジン トランスミッション・ディファレンシャル透視図
 下/EA-52エンジン 断面図

それに、何事か相談しますと、忘れないでいて、後日になっても、あれはこういうふうにするれば解決できるのじやないかな、というアドバイスを必ずくれるのです。真似ができない誠実さをもった人だと思いました」

一九六四年(昭和三十九年)に63-Aの第一次試作車四台が完成すると、EA-41Yを搭載して、さらに試験走行が続いた。EA-41Yの試験は十二ヵ月間も続けられた。後半には九七七cc(ボア×ストローク七二×六〇mm)にボアアップされた。

冷却システムは、斬新なものになった。エンジン・パワーでラジエーター冷却ファンを駆動させると、最高で三馬力ほどパワーが食われてしまうので、サブラジエーターと電動ファンを組み合わせたシステムになった。高速道路を走行するときはラジエーターを自然冷却するだけで充分であり、渋滞などにメインのラジエーターだけで温度をコントロールできなくなると、電動ファンが回転するものだった。このデュアル・ラジエーター・システムはフォード・タウナスにも取り入れられていたが、そのシステムに電動ファンを加えて、日本の気候に合わせたものに仕上がった。ロングライフ・クーラントが膨張すると、リザーブタンクでうけ、ラジエーターに還元するシステムが開発された。

この間に、量産エンジンの仕様が煮詰められていた。生産技術からの検討がおこなわれ、サービシ性などもチエックされ、九七七ccのEA-41Y-2が設計、試作された。エンジンが十八台、デフ、トランスミッションは十七台である。このエンジンで最終的な量産仕様を決定することになった。63-Aの第二次試作車九台に搭載されて、走行試験がおこなわれた。まだ低速性能に問題があったが、ヘッドまわりの改良により、四七馬力/五六〇〇回転、トルク七・一五kg・m/三六〇〇回転の性能を獲得した。同時に、騒音防止対策のために、エアクリナー、マフラーの改良がおこなわれたが、これは中高速の性能をいくぶん犠牲にせざるを得なかった。



一次ダミーモデル 1964年（昭和39年）4月



二次ダミーモデル 1964年（昭和39年）10月

会的なセンスの持ち主でした。入社してみると、満足な色見本がなかったので、百瀬さんをお願いしたら、すぐにアメリカ製の色見本チップの購入許可をくれました。デザインに関しては、とても理解がある。デザインのセンスの悪い人が、色や形について意見を言っても説得力がないですけど、百瀬さんはデザイナーから見ても信頼がおける技術リーダーでした」

中嶋は、先輩社内デザイナーの永田秀明の指導をうけ、佐々木達三が指揮するスバル360のデザイン開発に参加した。ステアリング・ホイールのホンボタン、灰皿、メーターのバイザー、ドアのインナートリム、ドアポケット、バンパーなどをデザインし、プラスチックの成形を初めて経験した。シートの色も決定している。

スバル360で自動車デザインの基本的な仕事を覚えると、佐々木をサポートするかたちでスバル・サンバー、K10、A15と連続的にデザイン業務を続けた。

「デザインの立場から見た富士重工のクルマ作りの特徴は、新しい材料を軽量化のために意欲的に採用していくことだと認識しました。スバル360はボンネットがアルミ、ルーフがFRP、リア・ウインドーがアクリルで室内もプラスチックが多用された。スバル・サンバーでは、ドアハンドルにABS樹脂のサイコラックを採用している。ドアのヒンジは、シトロエン2CVと同じシステムだった。これらの新材料の採用は、デザイナーにとっては難しい仕事になるのですが、素晴らしい勉強になりました」

そして、中嶋はスバル1000のデザイン・チーフに抜擢された。三十歳になったばかりだった。

中嶋はデザインの基本についてこう考えていた。

「私は、素直なデザインとすることを心がけていました。意匠が見え見えのデザインは好きではありません。使

年表

スバル360/450 シリーズ
 スバル・サンバーシリーズ
 スバル1000/1100/1300 シリーズ

富士重工業株式会社 資料

※本書の底本となった「スバルを生んだ技術者たち」一九九四年の製作に関係する協力者、文献、あとがき等を以下復刻収録(三三二頁～三三三頁)

■編集協力(五十音順)

秋山 良雄	小口 芳門	影山 夙
加藤 登	家弓 正矢	菊地 庄治
木村 高明	国枝 晴伸	児玉 昌行
近藤 栄治	佐伯 信正	佐々木達三
守随 一郎	須藤 茂吉	高橋 三雄
坪井 信男	寺井 鉄	中嶋 昭彦
中村 博行	長岡 章	新里 秀男
八田 靖秀	林 哲也	原 尚道
平田 寛	福島 辰久	福島 時雄
布施 秀一	星野 茂	本田 元光
松本 廉平	室田 公三	菱 章
百瀬 晋六	山川 徹	

■主要参考文献

『てんとう虫が走った日』
 桂木洋二・著 グランプリ出版

『富士重工業三十年史』富士重工業株式会社

『スバルの30年』富士重工業株式会社

『スバルの歴史』富士重工業株式会社

『富士重工業(株)群馬製作所30年史』
 富士重工業株式会社群馬製作所

あとがき（原著『スバルを生んだ技術者たち』一九九四年より復刻収録）

一九九四年（平成六年）四月九日、群馬製作所に百名を越す技術本部OBの方々にお集りいただきました。一九五〇年代から六〇年代にかけて、スバル360、スバル1000の技術開発、生産技術を担った方々です。この本の巻頭を飾る集合写真を撮影するために集まっていただけなのですが、三十年以上の歴史を遡って一同に会したことは感動的でもありました。

その頃、編集作業は大詰めをむかえていたときだけに、私たちは、諸先輩の元気なお姿に接したことで、もう一度スバルが生まれた時代を見つめ直すことができました。

この本は、奇しくも創立四十周年を昨年にもつかえ、本年からあらたな一歩を踏み出す年に出版となります。スバルの黎明期に生まれ育はぐまれた技術人精神を、今日の若い技術者に伝える一冊となれば幸いです。

編集は二年間にわたる作業となりました。細心の注意を払い資料収集、取材、執筆をおこないましたが、苦心の編集であつて多々不備の点もあるかと存じます。これを機に、多くの方々からのご意見をいただければ幸いです。願っております。

また、私たちは、スバルの黎明期の技術者の歴史をまとめましたが、4WD、ワゴン、CVT開発に代表されるスバル発展期の技術者の歴史を、次の世代の手によってまとめられることを期待します。

最後になりましたが、先輩諸氏、社内外の関係各位から懇こんどく篤とくなご指導を賜り、また、貴重な時間を割いて絶大なご協力をいただき、無事に発刊できたことを心よりお礼申し上げます。

一九九四年七月十五日

富士重工業株式会社 技術人間史

『スバルを生んだ技術者たち』編集委員会

技術管理部 塚田 英久

本書は、一九九四年に刊行された『富士重工技術人間史 スバルを生んだ技術者たち』が底本となっている。

本来は、車内記録と従業員教育などの目的のために製作されたものであり、私がこの原著に初めて出合ったのは今から十年ほど前、自動車技術会の蔵書棚であった。スバルブランド創世期を支えたおもだった技術者取材し、富士重工が非売品として編集発行したものである。通常の社史や技術論文集とは大きく異なり、技術者の生の声が収録されており、読み進めると富士重工の技術開発の足跡を知るには非常に魅力的な内容であることを感じた。

しかし当然ながら、その後も一般向けには販売されることはなかった。

数年後、この「幻の本」を熱心なスバルファンたちが読みたいと願っていることを知り、一般の読者の方にも読めるような出版企画を計画し、富士重工広報部の小島敦氏に打診した。幸いにも広報部部長の堤ひろみ氏をはじめ社内のご理解とご了解をいただくことができ、本書を底本として一般単行本に向けた編集作業が開始された。約一年前の二〇〇四年夏のことである。

製作にあたっては、編集委員長を務められた塚田英久氏にご参画いただき、文章の内容や事実関係などの細かい修整を担当してくださることになった。写真については、収録されている写真をすべて見直す必要が生じ、この作業は小島氏の後任となった広報部今田潤氏が引き継いでくださり、多忙の中で休日を返上して写真の選択作業にご協力いただいた。

編集にあたっては、原則として底本となる原著のオリジナルの良さを継承すること、本文に必要な写真は、適切な位置に収録することなど、最大限の配慮をすることに決めた。また、本書に収録している一部の写真については、

国立科学博物館主任研究官の鈴木一義先生のご協力をいただいて、博物館で保管されている資料ファイルから発掘することができ、さらに充実を図ることができた。版型は原著のサイズからひと回り大型化を図り、本文紙も写真再現性の高い用紙と高白度な色調に変更している。また、原著の巻頭口絵や資料として収められていた『モーターファン』誌による「ロードテスト」と『百瀬語録』は本書では割愛した。しかし未収録になった巻頭口絵の写真は、カバー表面と本扉に移動してカラーで収録することで解決している。

本書編集中には、富士重工の竹中恭二社長にも今回の企画を直接お会いして説明する機会を得たが、「百瀬さんは長身で脚がとて長かったので、スバル360の足元が広い設計になったのです」など、当時の関係者しか知りえない、興味深いエピソードを教えていただいた。

近年自動車メーカーは、大きな再編が行なわれ、厳しい競争の中で巨大グループの傘下に入ったメーカーも少なくない。そうした意味でもこれからの自動車メーカーにとっては、独自の技術とブランド構築を推進することが今まで以上に大切な時代であるけれども、富士重工は本書にあるように今から四十年近く前に、世界でも稀な水冷の水平対向エンジンを採用し、乗用の四輪駆動の開発には三十年以上も前に着手している。どちらも今日のスバル製品の基礎となる独自の技術である。

自動車のような高度な技術を総合的に必要とする機械製品は、もちろん多くの技術者の知恵と情熱がなければ作ることが不可能である。しかし、同時に何名かの有能なリーダーがいなければ、後世に語り継がれていくようなクルマは生み出されることはない。本書は単なる技術の伝記だけではなく、技術者の開発姿勢や時代の要請による技術判断の大切さなど見事に著わしているドキュメントといえるだろう。

写 真 協 力 富士重工業株式会社 広報部
資 料 協 力 国立科学博物館
編 集 ・ 校 正 三樹書房編集部
近野裕一／木南ゆかり／山田国光

富士重工業 技術人間史

スバルを生んだ技術者たち

編 者 富士重工業株式会社 編集委員会

発行者 小林 謙一

発行所 三樹書房

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町1-30

電話 03(3295)5398 FAX 03(3291)4418

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

印刷・製本 モリモト印刷株式会社

©FUJI HEAVY INDUSTRIES LTD／富士重工業株式会社 MIKI PRESS／三樹書房

※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、著者及び出版社の権利の侵害となります。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ください。

○落丁・乱丁本は、お取り替え致します。