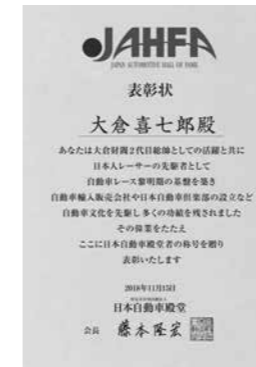


2018 日本自動車殿堂 殿堂者(殿堂入り)

Japan Automotive Hall of Fame, Awarded Inductees of 2018

選考主題 自動車社会構築の功労者

Theme of selection: Person of merit who has furthered the cause of motoring



日本の自動車レースと自動車文化を先駆

Pioneer of the motor racing and culture of automobile in Japan

大倉 喜七郎 氏

Mr. Kishichiro Okura



日本の航空機・自動車の総合性能を跳躍させた偉大な技術人

The giant engineer, improved the performance of Japanese airplanes and automobiles drastically in every aspects

中川 良一 氏

Dr. Ryoichi Nakagawa



わが国初の水冷式水平対向エンジンの生みの親

Father of the first water-cooled horizontally-opposed cylinder engine in our country

秋山 良雄 氏

Mr. Yoshio Akiyama

男爵 大倉財閥2代目総帥(ホテルオークラ創業者)
日本自動車合資会社及び日本自動車倶楽部の創立者

大倉 喜七郎

日本の自動車レースと自動車文化を先駆



大倉喜七郎(おおくら きしちろう)略歴

1882(明治15)年　6月16日東京生まれ(父喜八郎氏の長男)。
1900(明治33)年　学習院予備科、初等学科を経て、慶應義塾幼稚舎、正則中学を経て、イギリスのケンブリッジ大学トリニティ・カレッジに留学。
1907(明治40)年　7月6日、英国ブルックランズの自動車レースで2等賞に入る。
1910(明治43)年　日本初の自動車団体「日本自動車倶楽部」を結成。
1911(明治44)年　4月、川崎競馬場でマースの飛行機と自動車での競走に勝つ。
1912(大正元)年　「喜七」を「喜七郎」に改名。
1922(大正11)年　以降、父親に代わり帝国ホテル会長に就任。

1924(大正13)年　日本棋院を設立。
1930(昭和5)年　イタリアのローマで開催された「日本美術展覧会」を全面支援、同時代の日本画を海外に紹介。出品作より主な作品を、理事長を務めていた「大倉集古館」に寄贈。私財を投じて札幌大倉山ジャンプ競技場の建設。
1931(昭和6)年　川奈ホテルを設立。
1936(昭和11)年　赤倉観光ホテルを設立。
1937(昭和12)年　ホテルオークラを設立。
1962(昭和37)年　2月2日逝去。(享年80歳)
賞歴
1963(昭和38)年　2月5日、従三位勲一等瑞宝章を受章。

日本人最初のレーサー

大倉喜七郎氏(以下喜七郎氏)は、日本自動車レースの先駆者である。父は明治維新の政商で、大倉財閥を築いた大倉喜八郎氏。喜七郎氏は、英国に留学中に自動車を購入し、自ら分解修理なども行った。また、喜七郎氏は1907(明治40)年の7月6日に開催された英国ブルックランズ・グランプリのモンタッグ・レース(参考：2.8マイル〔4.43km〕の楕円形のバンクを有したコース、走行距離は30マイル〔48km〕)にフィアットで出場した。

日本人としてはもちろん初の自動車レース参加であったが、この日のために、喜七郎氏はわざわざイタリアまで行って、1万5000円もするフィアット125馬力車を購入してレースに臨み、欧米の一流ドライバーを相手に快走、メルセデスで優勝したJ. E. ハットンに次いで2位に入賞するという快挙を成し遂げて、並み居る観衆を驚かせ、現地の新聞雑誌に大きく報道された。

この件について、喜七郎氏が「時事新報」紙上で述べている内容を部分的に紹介する。

「自分は当時ケンブリッジ大学にいたが、ある晩学友と世間話をしていたとき、その中のひとりが、日本は確かに日露戦争で欧州人に勝利はしているが、こと自動車競走ではとても対抗できまい、と冷やかされたので、なに自動車競走だってやれば負けやしない、と反発して、ついに出場する羽目になってしまった。そこで、学校の休みを利用してイタリアに出掛け、フィアットを買い、練習かたがたトリノからアルプス山脈のモンセニースの峠を越えてフランスのエッキスラバーンに下り、英国にもって帰ってレースに参加した。いよいよ当日になって、まず色々なレースがあって、それを切り抜けてモンタッグ・レースに参加した。幸運なことに2等賞に入り、4000円の賞金を手にした時には天にも昇るような心地であった。この時の平均時速は92マイル(148キロ)で、自分はそれからも97〜98マイルまでは出したことがあるが、どうしても100マイルの壁を破ることができなかった。」とある。

1907(明治40)年6月22日発行の写真版ロンドン・ニュースや、7月13日発行の写真雑誌「グラフィック」にはフィアットのハンドルを握っている喜七郎氏の勇姿や、レース出場した時のマスク姿が掲載されている。レース前のロンドン・ニュースには、「日本の紳士であ

り、当時の著名なモータリストである喜七郎氏はフィアット3台を所有しているが、その技量は抜群であるからレースに優勝する可能性は十分にある。喜七郎氏はブルックランズのオープニング記念レースに出場するため、今回特に125馬力のフィアットを購入した」と紹介しているから、喜七郎氏はモンタッグ・レースに出場する前に、英国ではすでにレーサーとしての腕前を評価されていたのである。

また、英国の自動車誌「The AUTOCAR」(1907 July 13th)に、レースの様子が記載されている。

先頭を走っていた3台のうち、米国のスピードキング、デモジェットはタイヤのバーストで落ち、そして、レスタ、ハットンに続き、喜七郎氏は3位に位置していた。しかし、レスタはラップシグナルを誤解して別のラウンドに行ってしまうミスをしてしまった。結果的に、メルセデスのJ.E.ハットンが1位、フィアットの喜七郎氏は2位になった。

このようなレース経過で、喜七郎氏が3位から2位になったことが記載されている。

川崎競馬場でマースの飛行機と自動車での競走に勝つ

喜七郎氏は、また、帰国後に、このフィアットの他にイソッタ・フラスキーニ(伊)、ジゼール(仏)を持ち帰った。

その後、1911(明治44)年5月、喜七郎氏は、川崎競馬場の有料イベントで、喜七郎氏のフィアット・レーサー100馬力と米国人飛行家パット・マース氏の複合機と競走した。

レースの初日は渡辺志骨がハップモビル車で挑戦して敗れ、次いで山口勝蔵がリーガル車で敗れたため、悔しがった日本の自動車ファンは、それでは大倉喜七郎氏のフィアットかイソッタのレーシングカーしか勝てない、というので、喜七郎氏の許可を得てイソッタを持ち出した。

はじめ佐藤武夫が運転し、山中良作が助手を務める予定だったが、夫人と一緒に見物に来ていた喜七郎氏が、場内の雰囲気にも、俺が運転する、と言い出して佐藤武夫を助手にしてハンドルを握り、見事にマースの飛行機赤鬼号を負かして、観衆の歓呼に応えたのであった。

日本自動車合資会社(輸入販売)設立及び 天皇陛下用自動車のはじめ

大倉喜八郎氏の御書司であった喜七郎氏は、上記ブルックランズ・グランプリのレースの後、帰国後に、「日本自動車合資会社」(輸入販売)を設立して、フィアットをはじめディムラーなどの各種輸入車販売につとめた。日本の自動車界の第一人者として、尽くした功績は大きかった。

また、皇室が自動車採用に積極的となり、陛下の乗用車をはじめ外国からの貴賓接待用に自動車を購入しようという話があったのは1910(明治43)年の末頃であった。外国の貴賓がたびたび訪日するようになり、一時は民間の自動車所有者から借り上げて間に合わせていたが、それでは不自由だし、世界の一等国をもって自認している日本の威信にもかかわる、というので陛下の乗用車をはじめ随員用車まで含めて一度に10台ほど購入することになった。そこで日本自動車合資会社が大きな任務を果たし、社長の喜七郎氏が皇室の車の買い入れに様々な貢献をしたのである。

「日本自動車合資会社」より購入された、ハンバー・ランドレー型は宮内庁に残されている歴代御車写真帳にある。また、「日本自動車合資会社」でハンバーは1909(明治42)年の警視庁登録自動車36台中最多の7台を占めた。

日本初の自動車団体「日本自動車倶楽部」を創立

もうひとつ、喜七郎氏の功績のひとつには、1910(明治43)年の日本初の自動車団体「日本自動車倶楽部」の設立がある。設立に当たって常務委員長として中心人物となり、1910年12月に帝国ホテルで発会式が行われた。当時のオーナーは外国人が多く、その大半が倶楽部に加入していたうえ、日本人オーナーも主だった人々

はみな加入した。

そのため、自動車業界における有力な団体となり、販売業者、整備業者、関係官庁などは倶楽部の動きを重視するようになる。

例えば、当時は諸外国にならって自動車税の課税基準として馬力数を採用することが決まった。しかし当時の警視庁は各車の馬力を計算することができず、また資料を集めることもできなかった。

そのため、「日本自動車倶楽部」がこの決定権を受け止め、自動車税問題実行委員会をつくって調査に当たり、倶楽部発行の証明書に従って課税馬力を決めたのである。なお、この方式が採用されるまでは自動車と自転車は税金が同額、というおかしな時代であった。

大倉財閥 2代目総帥として ホテル事業で活躍・屈指の趣味人

喜七郎氏は、帰国後に大倉財閥 2代目総帥として、ホテル事業においても活躍し、帝国ホテル、川奈ホテル、ホテルオークラ等数多くのホテルの設立や経営に携わり、近代的ホテル経営に先駆的役割を果たした。

また、屈指の趣味人としても知られ、囲碁、舞踊、ゴルフなどに多彩な才能を発揮し、特に音楽ではオペラ歌手・藤原義江を支援したほか、新邦楽の一種である「大和楽」を創設し、尺八とフルートを合わせた新しい楽器「オークラウロ」を開発するなどした。

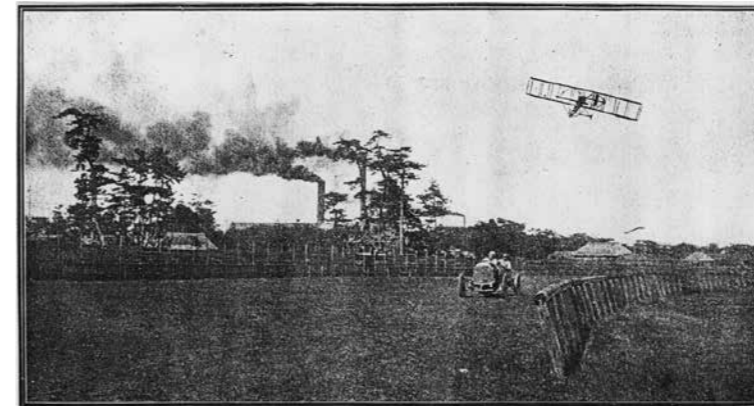
「バロン・オークラ」と呼ばれ親しまれた。

大倉喜七郎氏は、日本の自動車レースを先駆するのみならず、自動車文化他、多才な先駆者として非常に多くの功績を残した。

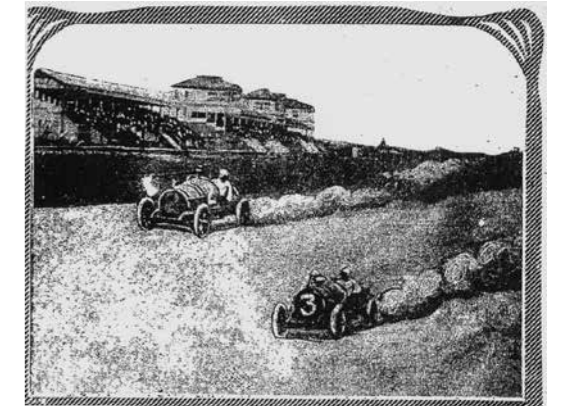
(工学院大学教授 工学博士 野崎博路)



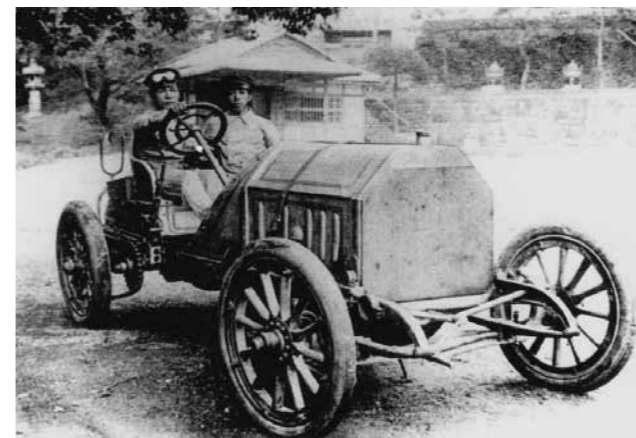
フィアットに乗っている喜七郎氏と、モンタッグ・レースでの競走の光景。



喜七郎氏のフィアット100馬力と米国人バット・マース氏の飛行機の競走、数秒の差で喜七郎氏のフィアットが勝ったと報じられた。1911(明治44)年。



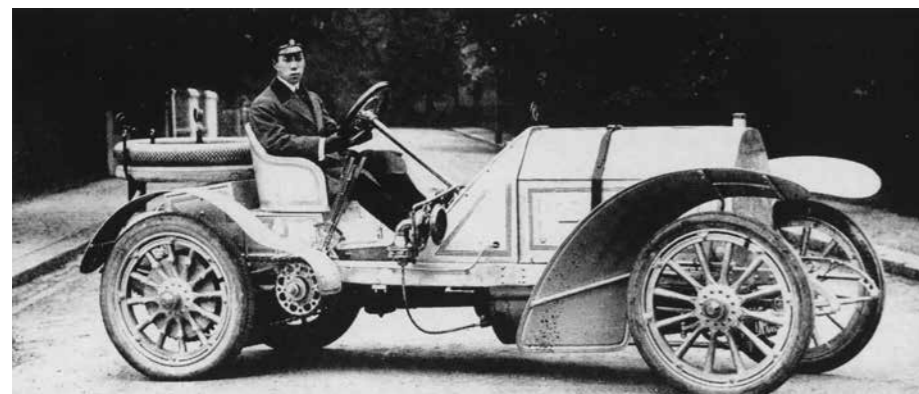
日本で初めての自動車レース、主催は米国日本人自動車研究会。目黒競馬場にて。1915(大正4)年。



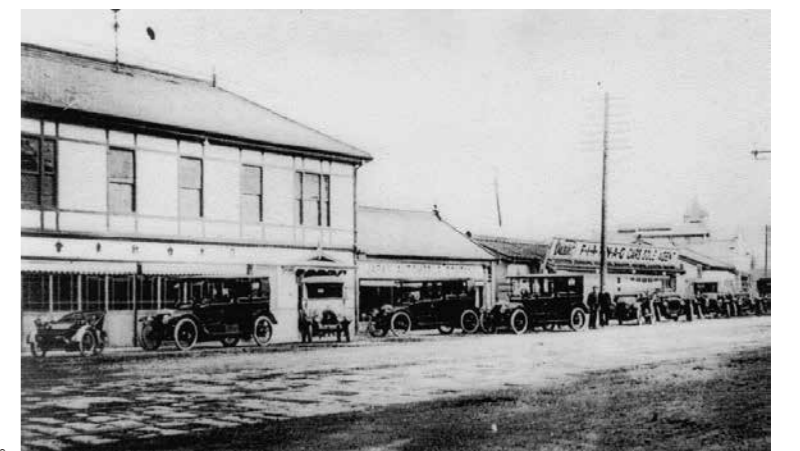
喜七郎氏が英国から持ち帰ったフィアット。



運転は喜七郎氏、後方は、右より伊藤博文、有栖川宮威仁親王(1862~1913)、明治41(1908)年夏撮影。



英国ブルックランズ・レース場開催記念レースに、2位になった喜七郎氏とフィアット。



日本自動車合資会社の陳列場(東京赤坂区溜池30番地)。

日産自動車株式会社 元専務取締役

中川 良一

日本の航空機・自動車の総合性能を跳躍させた偉大な技術人



中川良一(なかがわ りょういち)略歴

1913(大正2)年 4月27日生まれ

学歴

1936(昭和11)年 東京帝国大学工学部機械工学科卒業

1954(昭和29)～65(昭和40)年 東京大学工学部講師(航空原動機学科)

1961(昭和36)年 工学博士(東京大学)

職歴

1936(昭和11)年 中島飛行機(株)入社、航空発動機設計を担当(「栄21型」「誉11/21型」の設計を手掛ける)

1945(昭和20)年 終戦。中島飛行機(株)は富士産業(株)に改組

1950(昭和25)年 富士精密工業(株)技術部長兼営業部長

1951(昭和26)年 富士精密工業(株)取締役

1961(昭和36)年 富士精密工業(株)がプリンス自動車工業(株)と改称

1966(昭和41)年 プリンス自動車工業(株)が日産自動車(株)と合併。日産自動車(株)常務取締役となる

1969(昭和44)年 日産自動車(株)専務取締役

1977(昭和52)～84(昭和59)年 日本電子機器(株)取締役会長

1979(昭和54)年 日産自動車(株)技術顧問

1990(平成2)年 日産自動車(株)中央研究所嘱託

1998(平成10)年 7月30日逝去 85歳

その他

1967(昭和42)年 日本機械学会副会長(後に名誉会員)

1972(昭和47)～76(昭和51)年 日本自動車技術会会長(後に名誉会員)

1974(昭和49)～80(昭和55)年 国際自動車技術会(FISITA)副会長

1976(昭和51)年 米国SAE(自動車技術会)フェロー会員

1987(昭和62)年 日本工学アカデミー副会長

夢見る^{エンジニア}技術人

「私は飛行機屋以来、常に夢を持って将来を切り開くことに努力してきたことが大部分である。(中略)いつまでお役に立つかはわからないが、私の愛楽曲の一つであるスティーブ・フォスターの夢見る人(ビューティフル・ドリーマー)を口ずさみつつ、将来を望んで進みたいと思っている。」……中川良一氏の1990年の著書の、あとがきの最後に書かれた言葉です。

中川氏は、その技術の確かさ、発想の柔軟さで日本の航空機と自動車の総合性能を飛躍的に引き上げた、近代日本が生んだ偉大な^{エンジニア}技術人でありました。その偉業の根底にあったのが「こんなことができれば……」という「夢」の力だったのだということを、筆者はこの一節によって改めて教えられる思いです。

奇跡のエンジン

1913(大正2)年生まれの中川良一氏は、1936(昭和11)年に東京帝大工学部から中島飛行機へ入社した当時のことを「私は割合にノンビリと大学時代をスポーツや音楽鑑賞などを楽しみながら過ごした。この業界に飛び込んだので、責任の重さを感じ、かつ将来への大きな抱負で背筋に冷たく緊張が走る思い」だったと述懐しています。

中島飛行機は当時、航空機開発・製造の領域では三菱重工としのぎを削るトップメーカー。23歳の若者が国防の最先端を担う緊張感は、現代のわれわれには想像を絶します。そんな中川青年の初の大仕事は、翌1937(昭和12)年、中島製の空冷複列星形14気筒エンジン「^{さかえ}栄11型(ハ25)」の高出力版「栄21型(ハ105)」の設計でした。主任設計者としての抜擢です。研究部の戸田康明氏と組んで「燃焼・発熱・冷却」の各現象を基礎から再研究した彼の設計による栄21型は最高出力1100馬力に達し、社内で「空冷エンジンは1000馬力が限界」とされていたジंकスを打破した画期的なエンジンでした。外径もコンパクトで軽量なことから、太平洋戦争前半の日本を支える海軍零式(通称：ゼロ戦)や陸軍一式「隼」といった名機に搭載されていったことがよく知られています。

さらに1941(昭和16)年、栄21型の設計に残る性能向上の余地を指摘した上司の言葉をヒントに、栄21型のコンパクトさを生かしたまま複列星形18気筒化に取り

組んだ「^{ほまれ}誉」は、新技術を一度考え出したら止まらない性格の彼の類稀な情熱によって、確かな理論と斬新なアイデアにあふれ、日本の航空機エンジンの初めて2000馬力を突破した「奇跡の名機」でした。当時の世界水準に並んだ、あるいは追いついたとも評される「誉」は、複合的要因で量産時の性能低下や不具合に悩まされはするものの、その後の海軍NIK1-J「紫電」、NIK2-J「紫電改」、陸軍四式「疾風」といった機体に載って、大戦末期の日本の主力を担い続けます。こうして、中島時代の中川青年は、日本の誇る天才技術者として時代の先端へ躍り出るようになったのです。

自動車用ガソリンエンジンへ

終戦後、中島飛行機が12社もの中小企業に分割された後、中川氏は旧荻窪工場を拠点とする「富士精密工業」に属します。創業者・中島久知平氏がかつて「戦争に負けたら自動車をやる」と構想していたことから、自動車への進出を目指しながらも足踏みが続き、農業用ディーゼルエンジン、ミシン、映写機製造などで細々と事業をつないでいた同社に転機が訪れたのは翌1951(昭和26)年です。

旧立川飛行機から派生した電気自動車メーカー「たま電気自動車株式会社」(1951＝昭和26年11月から「たま自動車」)が、前年に勃発した朝鮮戦争の影響で鉛の暴騰に見舞われ、電気自動車をやめてガソリンエンジン車への転換を余儀なくされていたのです。機体技術が中心だった同社はエンジン技術に乏しく、朝鮮戦争勃発直後の1950(昭和25)年7月から富士精密へエンジン供給の可能性を打診。技術部長兼営業部長だった中川氏が、これこそ自動車への転換につながる好機である……と社内を説得したことでこの提携は実を結び、当時の日本にライバルのいないニッチ市場の1.5ℓクラスに照準を定めた水冷直列4気筒のガソリンエンジン「FG4A型」が完成したのは1951(昭和26)年12月のことでした。

初めて手掛ける自動車エンジンゆえ、慎重を期してブジョー製1.2ℓエンジンを手本にしながら排気量を拡大したFG4A型は、当時の日本の水準を大きく超える高出力と優れた耐久性で、たま自動車側の期待に十二分に応える完成度を実現していました。この優秀性は、中島時代から実施してきた徹底的な各種性能試験の賜

物だったといえます。当時の日本の自動車は開発過程での実験・試験が徹底されず、現代では考えられないレベルの不具合があふれる中で、中川技術部長率いる富士精密製エンジンの優秀性は、ここでも頭抜けていたのです。このエンジンがたま自動車初のガソリンエンジン車となる「プリンス・セダン」「プリンス・トラック」に載ってデビューするのは、1952(昭和27)年春のことでした。

「スポーツカー」と「モータースポーツ」への夢と情熱

ブリヂストンの創業者として知られる石橋正二郎氏が出資するたま自動車(1952=昭和27年11月より「プリンス自動車工業」)へのエンジン供給が縁で、自動車産業の成長性を見据えた石橋氏の説得もあり、富士精密工業は、石橋氏の出資のもとで1954(昭和29)年に同社と合併します。主力は軌道に乗りつつあったプリンスブランドの乗用車・商用車で、その時代に先駆けた技術志向のクルマづくりは、規模で勝る老舗メーカーにも一目おかれる存在へ育っていきました。

そんなさなかの1955(昭和30)年、中川氏は欧米の航空機・自動車メーカー視察旅行中、美しいスポーツカーが居並ぶスイスのジュネーブオートショーと、スイスのエリコン社の重役、ガーバー博士の注文した新車のメルセデス300SLを偶然目にしたことで、「自分たちもいつかこんな美しいスポーツカーを作りたい」というヴィジョンを持ちます。これも「夢見る技術人」の発露でした。そして、彼の主導で、富士精密製の「グロリア1900」のシャシーにジョヴァンニ・ミケロッチェの手による美しいスタイリングのボディを載せた「プリンス・スカイライン・スポーツ」が本場イタリアのトリノオートショーでデビューするのは、その5年後の1960(昭和35)年。「日本車がついに最新モードをまとった」とセンセーションを巻き起こします。イタリアのデザインによる最初の日本車の誕生でした(2年後の1962=昭和37年に発売)。この後、イタリアのデザイン工房とタッグを組む日本メーカーが相次ぎ、一大ムーブメントになっていくのは広く知られる通りです。

さらに、1962年にプリンス自動車工業(1961=昭和36年に富士精密から改名)が「スカイライン」でベルギーの「リエージュ・ソフィアラリー」へ参戦したことでベルギーを訪れていた中川氏は、ちょうどスパ・フラ

ンコルシャンサーキットで開催されたF1ベルギーGPを部下の櫻井眞一郎氏とともに観戦したとき、サーキット中がカストロール潤滑油の香ばしい匂いで充満していたことで、かつての航空機エンジン開発現場の記憶を瞬時に呼び起こします。彼はすぐさま「この匂いのする技術開発でわれわれが負けるはずがない。最高のエンジン技術と最高のシャシー技術のクルマでレースを制覇してみたい」という「夢」を櫻井氏と分かち合います。この夢は、間もなく始まる日本のモータースポーツシーンを舞台に、「スカイラインGT」「プリンス/ニッサンR380シリーズ」「スカイライン2000GT-R」といった一連の伝説的レーシングマシンへ結実。1960~70年代前半にかけて、これらプリンス/日産のマシンたちは、日本全体を巻き込むモータースポーツの熱狂の中で連戦連勝を重ね、神話を築いていきました。

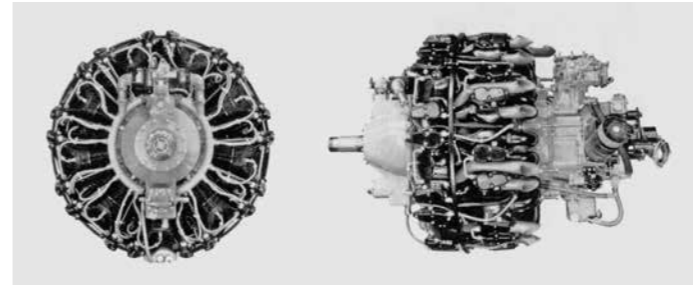
クオンタム・ジャンプ

1966(昭和41)年、日産自動車・プリンス自動車工業の合併のあと、中川氏は長く日産の研究開発部門トップとして陣頭指揮を執ります。1970年代を通じて社会問題化し、業界各社の死活問題にまで発展した環境・安全問題の克服のため、彼も専門分野の機械工学を飛び越えて、当時まさに黎明期を迎えていた自動車の電子制御技術や、化学系の素材・触媒技術の領域にまで旺盛な関心をもって対峙し、異分野の技術人たちを驚かせました。彼は当時をこう述懐します。「まがりなりにも日本が技術的にアメリカと肩を並べられるようになったのは、1970年代に入ったころでしょうか。アメリカを追い抜くようになったのは、石油危機のあとです。ICやマイコンが一般的になり出し、日本はこれらを積極的に自動車に取り入れ、(中略)自動車を機械の塊からメカトロニクスへ変貌させたのです」

日産が1979(昭和54)年に市販車へ搭載したエンジン電子集中制御システム(ECCS)は、そんな彼のリーダーシップにより数年がかりで実現させた日本初の技術で、こんにち自動運転技術などで盛んに語られる「自動車の『知能化』」=クルマが頭脳を持ち自ら考えて制御する機能=の原点とも解釈される、現代の目からも象徴的な到達点でした。このように、機械工学を極めた専門家でありながらその枠にまったく囚われない柔

軟さは、彼の真骨頂といえます。

中川氏の愛した言葉に「クオンタム・ジャンプ」=発想の跳躍=があります。自身は「ぼくはクオンタム・ジャンプなんてできない環境であった」と振り返りながらも、かつて「栄21型(ハ105)」の高出力化が基礎的な燃焼研究の土台の上に初めて実現したように、遙かな距離にある「夢」を追い、夢への道筋を作る基礎的



エンジン本体の直径を「栄」と同等のまま18気筒化、1800馬力を目標に開発された「誓」エンジン。



1960年のトリノオートショーで公開されたプリンス・スカイライン・スポーツ。ジョバンニ・ミケロッチェによるデザインで、コンバーチブルも用意された。



1965年、速度記録に挑戦するプリンスR380。競技会会長/組織委員長として国旗を振る中川氏。

で地道な研究や実証を尊重し、次世代の標準を作ろうとする視点を忘れませんでした。そんな中川良一氏の栄誉を改めて称えつつ、氏が多くの技術人たちの羨望の対象として長く語りつがれることを、筆者からも願ってやみません。

(日産自動車グローバルブランドエンゲージメント部 中山竜二)



ナルディ社の前にて。左端が中川良一氏。スカイライン・スポーツに装着するステアリングを調達する際に撮影されたものと思われる。



1979年発売のニッサン・セドリック/グロリアに初めて搭載された電子集中制御システム(ECCS)。燃料噴射、点火時期などを常に最適なレベルにコントロールして、各種性能向上に貢献した。

富士重工業株式会社 元専務取締役

秋山 良雄

わが国初の水冷式水平対向エンジンの生みの親



秋山良雄(あきやま よしお)略歴

1920(大正9)年 10月6日東京に生まれる
1942(昭和17)年 東京帝国大学工学部卒業
1942(昭和17)年 第二陸軍航空技術研究所派遣
1947(昭和22)年 日曹製鋼入社
1955(昭和30)年 富士重工業(株)入社 大宮製作所第2設計課長
1961(昭和36)年 同社三鷹製作所技術部長
1966(昭和41)年 同社自動車技術本部副本部長
1970(昭和45)年 同社技術生産管理部長
1972(昭和47)年 同社機械事業部長
1973(昭和48)年 同社取締役

1981(昭和56)年 同社取締役航空事業部長
1982(昭和57)年 同社常務取締役
1985(昭和60)年 同社専務取締役
1987(昭和62)年 富士機械(株)社長
2004(平成16)年 12月8日逝去(享年84歳)

民間団体歴

1974(昭和49)年～1981(昭和56)年 陸用内燃機協会陸用内燃理事
1981(昭和56)年～1983(昭和58)年 航空工業会国際委員会委員長
1983(昭和58)年～1986(昭和61)年 航空工業会業務委員会委員長

1955年に富士重工業(株)へ

秋山良雄氏は、1920(大正9)年10月に東京で生まれた。高校時代は法律家志望であったが、中島飛行機に勤務する兄の影響もあって、飛行機技術者となるために東京帝国大学の航空学科原動機科に進学した。在学中に太平洋戦争が勃発し、日本は全力で戦争を遂行することになる。秋山氏は国家の命令によって陸軍委託生となり、1942(昭和17)年に卒業すると陸軍第二航空技術研究所に配属された。

そこで秋山氏に与えられた仕事は中島飛行機と共同開発するジェットエンジンの研究であった。参考となるジェットエンジンは日本に1台もなく、白紙に近い状態から研究に着手した秋山氏たちは、わずか2年という短期間で「ネ-130」ジェットエンジンを完成させ、ベンチテストをするまでに仕上げた。

しかし、秋山氏たちの必死の技術開発にもかかわらず、日本は戦争に負け、ジェットエンジンの研究は中断された。陸軍の研究所は閉鎖され、秋山氏は失業した。そんな頃、大学の恩師を通じて、エンジン技術者を求めている富士重工業(株)への就職話が持ち込まれ、1955(昭和30)年8月にエンジン設計技術者として大宮製作所に迎えられ、第2設計課長として自動車とオートバイ用のエンジンを担当することになる。

1958(昭和33)年4月、富士重工業(株)の組織が改編され、自動車やオートバイ、スクーターのエンジン開発部門は三鷹に集合することとなった。当時、三鷹は2ストロークエンジンの開発が主流であったが、三鷹の技術部設計第4課長となった秋山氏は、4ストロークエンジンの開発を積極的に進めたいと考えていた。その秋山氏のもとに試作車「A-5」用エンジン開発の仕事がまわってくる。

幻の電気自動車A-5から水平対向エンジン誕生

軽自動車スバル360およびサンバーの開発を終えた富士重工業(株)では次の目標として小型車の開発をもくろんでいた。1959(昭和34)年も終わろうとしていたころ、米国カリフォルニア州のアメリカン・ラビット社の関係者が、小型電気自動車をシティ・コンピューターとして普及させる計画を進めており、その開発、製造を富士重工業(株)と共同で実施できないかとの打診を受けた。これを受けた当時の松林敏夫常務は、電気自

動車の車体開発を引き受け、その車体にガソリンエンジンを載せて小型車生産につなげようと考えた。

やがて米国からBMW700を改造した電気自動車が届き、走行試験を始めたが、一晚充電しても1～2時間しか走行できず、十分なテストができないと判断。独自にガソリンエンジンを開発して本格的な小型車を開発することに方針転換した。富士重工業(株)の前身のひとつである富士自動車工業時代に百瀬晋六氏(2004年に日本自動車殿堂に殿堂入り)が中心となって開発したが、当時は量産体制、販売環境が整わなかったこともあり量産に至らなかった1500ccの乗用車「スバル1500」(コードネームP-1)で、果たせなかった小型車生産という夢の実現へと向かったのである。開発コードネームは「A-5」が与えられた。

「A-5」の開発は百瀬晋六氏が中心となって進められることになり、駆動方式については、P-1に採用したFR(フロントエンジン・リアドライブ)ではプロペラシャフトが振動問題に加えて、重くてスペースを取り居住スペースを犠牲にしたことや、スバル360の経験からRR(リアエンジン・リアドライブ)は横風安定性に課題を持っていることなどから、百瀬晋六氏はFF(フロントエンジン・フロントドライブ)が理想的であるとの信念を持っていた。当時のFF車にはドライブシャフトのジョイントの問題など課題もあったが、それらを克服するのが開発の仕事だと断言している。当時、百瀬晋六氏がフランス車のシトロエンDS19に傾倒していたのもFF選択の要因であったとも言われる。

A-5に搭載するエンジンについては、百瀬晋六氏と秋山良雄氏の話し合いで組み立てられていった。秋山氏から横置ききの4ストローク直列4気筒、横置き2ストローク直列3気筒、縦置き4ストロークV型4気筒などさまざまな提案が出されたが、最終的に1000cc水平対向4気筒で、シンプルなエンジンを目指すため空冷エンジンとすることに決定した。フロントオーバーハングが短く、エンジンの高さが低く、重心点を低くでき、エンジン-デフ-トランスミッションのレイアウトと車体中心にデフ(ディファレンシャルギア)を置く、ボクサー(水平対向)エンジン+シンメトリカル(左右対称)パワートレインの始まりであり、この技術はスバル最強のセールスポイントとして現在まで継承されている。1963(昭和38)年にA-5の試作1号車が完成し

たが、走行試験を始めるといろいろな問題が露呈することになる。空冷エンジンはオーバーヒートと騒音を発生し、トランスミッションからも騒音を発し、ドライブシャフトの等速ジョイントが完成していないためにスムーズに走行しなかった。

スバル車の駆動方式についての議論

A-5の開発と並行して、1962(昭和37)年3月、コードネーム「A-4」として、次期開発の小型車の目標値が提出された。A-5が商品化されなかったことから、FF方式に対する批判が表れ、近未来のスバル車についての全社的な議論が交わされることとなった。エンジンについては早期に水冷4サイクル水平対向4気筒と決まったが、駆動方式については1年半にわたる議論の末にFF方式が採用されることとなった。決め手は、優れた等速ジョイントが国産化される見通しが立ったこと、FRよりFFのほうがコスト的に安価であり、FRではプロペラシャフトの振動対策の難しさなどがあげられた。その後A-4の実車は製作に至らず、スバル1000(コードネーム「63-A」)の開発へと発展することになる。

スバル1000の登場

1963(昭和38)年5月、日本電信電話公社副総裁であった横田信夫氏が3代目代表取締役社長、日本興業銀行常務取締役の大原栄一氏が代表取締役副社長に就任してトップマネジメントを行うこととなった。

1963年の夏が終わるころ、富士重工業(株)の技術部では新しいFF方式の小型自動車開発の初期構想をスタートさせていた。後にスバル1000と命名されるコードネーム63-Aであった。これまでと違い、生産を前提とした開発であり、量産のために、およそ300億円の大規模な設備投資が実施されることになった。1963年の富士重工業の年間売り上げは約370億円であり、資本金は49億5000万円であったから、まさに社運を賭けた極めて重要な意味を持つ量産車であった。

63-Aの開発も群馬製作所技術部長であった百瀬晋六氏が総指揮をとり、彼の要求で1964(昭和39)年11月に群馬製作所テストコースが完成した。この頃、日本の自動車メーカーも公道でのテストに限界を感じ、自前のテストコースを持つようになったのである。

エンジンに関しては三鷹製作所技術部長の秋山良雄

氏が統括し、1963年6月、796cc(ボア65mm×ストローク60mm)アルミブロックの水冷水平対向4気筒、試作型式EX-41Xを完成。ピストンの焼き付き、排気バルブの焼損、ガスケットの吹き抜けなどの初期トラブルが発生したが、丹念に調査され次々と対策が施され熟成されていった。

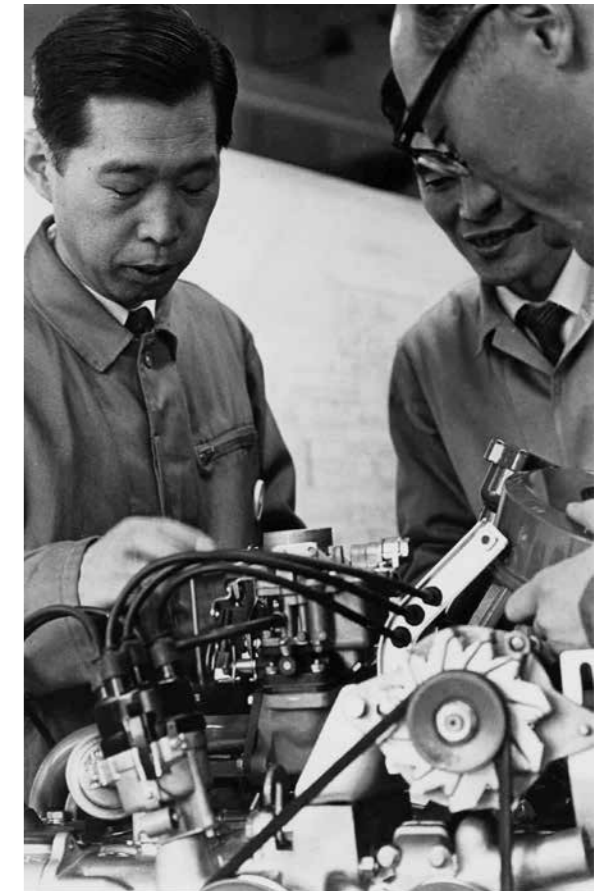
1963年末にはボアを70mmに拡大して923ccとしたEA-41Yとトランスミッションを完成、1964(昭和39)年11月に完成した63-Aの第1次試作車に搭載してテストを開始した。さらに、ボアを72mmに拡大して量産型と同じ977ccとしたEA-41Y-2でテストを重ね、63-A(スバル1000)の生産開始が迫った1965(昭和40)年7月、試作エンジンとしての最終仕様EA-41Y-3の設計に入った。このエンジンは生産設備・技術の確立に伴い、細部の仕様修正を目的としたもので、量産エンジン型式EA-52とほぼ同じで、出力も目標値55ps/6000rpm、7.8kg-m/3200rpmを達成した。こうして、後に「スバルサウンド」と呼ばれ愛される「ボロボロ」という独特の排気音を発する、日本初の量産型アルミ合金製の水冷水平対向エンジンが完成した。

開発を主導した秋山良雄氏は「苦勞してスバル1000のエンジンを造った。私は、自動車のエンジンを造る場合、商品としていかにその車にマッチした、信頼性のあるエンジンを造るかを考えている。また、他車に負けないものを造らなければならぬ。今度の場合、とくにFFのエンジンの開発ということで意欲を燃やした。第一に、エンジンをできるだけ軽量かつコンパクトにまとめなければならない。第二に高出力、高耐性を維持しなければならぬ。そのために水平対向アルミ合金エンジンを開発した。自分としては、自信もある。それは乗っていただければわかると思う」と述べている。

秋山氏の業績は他にも、スバル360のエンジン関係の改良を手がけ、軽自動車の性能向上ならびに軽としての存在基盤の確立に大いに貢献した。また、4速フルシンクロのトランスミッションを、改良を重ねトラブルのない性能の優れたトランスミッションとして完成させている。さらに、FF用の自動変速機、および乗用車タイプの4輪駆動の自動変速機を相次いで開発し、近年の最先端技術への発展の導入的役割を果たすなど、SUBARUの様々な生産車の発展にも非常に多くの功績を残した技術者である。(当摩節夫)



スバル360やスバル1000の開発責任者を務めた百瀬晋六氏(右)と秋山良雄氏(左)。(1964年・鈴鹿サーキットにて)



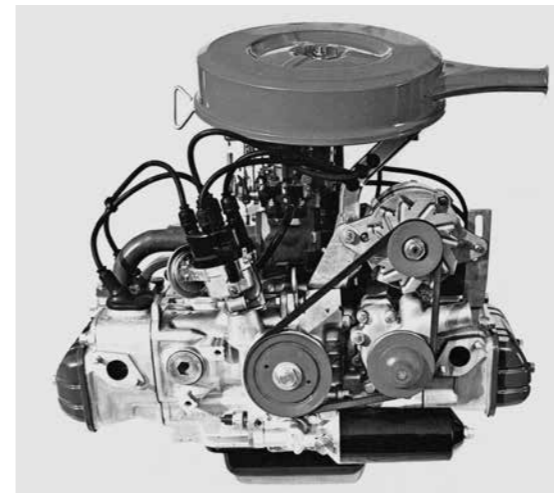
完成したエンジンを前に熱い思いを語る秋山良雄氏。



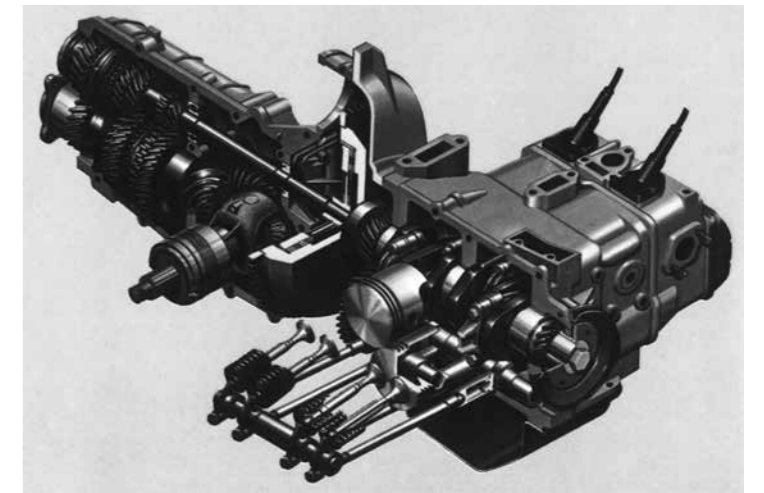
はじめて水平対向エンジンを積んだ試作車「A-5」。



1966年5月に発売されたスバル初の小型乗用車スバル1000。



スバル1000に搭載された日本初の量産型水冷水平対向エンジン。



水平対向エンジン+クラッチ+デフ+トランスミッションの透視図。

2018 日本自動車殿堂 歴史遺産車

Japan Automotive Hall of Fame JAHFA Historic Car of Japan

日本の自動車の歴史に優れた足跡を残した名車を選定
日本自動車殿堂に登録

Filed are the cars that blazed the trail in the Japanese automotive history
selected and registered with the title of JAHFA Historic Car of Japan.



日野アンダーフロアーエンジンバス BD10 型 (1952年)

Hino Under Floor Engine Bus BD10



トヨタ カローラ (1966年)

Toyota Corolla



ホンダ ドリーム CB750 FOUR (1969年)

Honda Dream CB750 FOUR



2018日本自動車殿堂 歴史遺産車

日本の自動車の歴史に優れた足跡を残した名車を選定し
日本自動車殿堂に登録して永く伝承します

Cars that blazed the trail in the history of Japanese automobiles are selected,
registered at the Hall of Fame and are to be widely conveyed to the next generation.

日野アンダーフロアエンジンバスBD10型

Hino Under Floor Engine Bus BD10

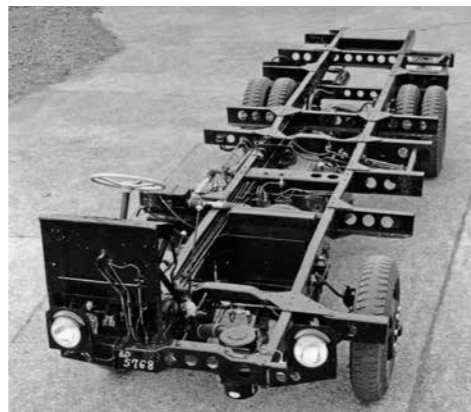


このBD10型は、新日国工業製のもの。1952年発表時のカタログはクレハ製のものであるが
サンプル車のみで、生産型の多くは金沢産業製または新日国工業製であった。

※車名表記の「エンジン」については、
当時のカタログ表記に合わせています。

日野アンダーフロアエンジンバスBD10型「ブルーリボン」(1952年) 主要諸元

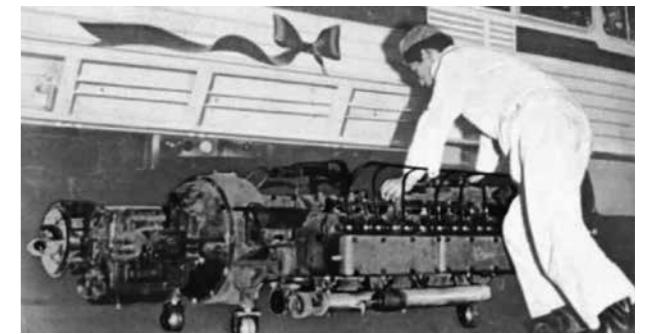
全長	10000mm	型式	BD10
全幅	2450mm	エンジン型式	DS20
全高	2950mm	駆動方式	後輪駆動
ホイールベース	4800mm	エンジン	水冷4サイクル水平機直列6気筒
トレッド(前)	1945mm	燃焼室形式	予燃焼室式
トレッド(後)	1750mm	ボア×ストローク	105×135mm
車両(空車)重量	7380kg	総排気量	7014cc
乗車定員	73名	圧縮比	17
最高速度	70km/h	最高出力	110PS/2200rpm
最小回転半径	8.5m	最大トルク	39kg/1200rpm
登坂能力(tanθ)	1/6	サスペンション(前)	逆エリオット型
タイヤサイズ	9.00-20 14P	サスペンション(後)	全浮動式
制動装置	空気制動及び手動制御	変速機	選択摺動式 前進4段・後進1段



BD10型のシャシー。6気筒7,014ccのエンジンがシャシー
中央部に水平に横置されている。



床面が平らで張り出し部分がないため、より多くのシートが配置でき、大量
人員輸送に貢献した。



重整備ではチェーンでエンジンを地上に降ろし、横に引き出して行なう。上
下動の操作は車両横からのハンドルによる手動である。

日野自動車の前身は瓦斯機器製造会社として1910年
に創業した東京瓦斯工業で、翌1911年、二代目社長と
して松方五郎が就任、1913年東京瓦斯電気工業と社名
を変更。社長の松方は第一次世界大戦後の軍拡の国策
に目をつけ、軍需製品の製造も策し社は大きく発展し
た。これと並行して、「軍用自動車補助法」制定の動き
を察知し、自動車産業に進出することを決意、1917年
日本人の設計、製造による国産トラック1号「TGE-A
型」軍用トラックを開発。以降、多くのトラック、バ
ス、並びに軍用車両を開発・生産した。その後1930年
代、軍国化が進む中で、日野の地に新設されたキャタ
ピラ車両製造所に移転、太平洋戦争勃発の翌1942年軍
需工場「日野重工業」となる。これが現在の日野自動
車の創立である。しかし太平洋戦争の敗戦に伴い、軍
需工場は解散となり、日野重工業は連合国の賠償指定
工場となってしまうが、東京瓦斯電気工業時代から
事務方を支えてきた大久保正二他役員必死の働きに
よりこれを免れ、「日野産業」と名を変え生き残った。

1946年、民需への変換を画すが軍需対応が長かった
日野にとって一般市場に割って入り込む隙間はごく狭
く、結果「より効率の高い輸送の実現」をめざして軍
需開発で培った技術を投入、他社製品にはない新たな
コンセプトで市場を開拓した。その手始めは、1947年、
工場内に残された軍用車両の部品を流用した超大型ト
レーラー・トラックとトレーラー・バスで、それまで
最大積載量を7トンとした戦前の法律を変えるきっか
けとなった。次は1950年、ボンネット・トラックとボ
ンネット・バスで他社には設定のなかった最大積載量

7.5トンで市場をリードした。

そして1952年、日野デーゼル工業株式会社(現在の日
野自動車、以降日野と略称)は世界でも画期的な、我が
国初のセンターアンダーフロアエンジン・バスBD10
を発表発売した。通常の6シリンダエンジンを横に倒
してフラットにし、これをバスの中央床下に収めるこ
とにより、エンジン部の室内への出っ張りをなくし、
平坦な床面積を他の形式よりも多くとることで、座席
数を増すことに成功したのである。瓦斯電気工業時代
から技術開発を担当してきた家本潔(当時の工場長、後
副社長)の発想であった。これに相応しいペットネーム
を社内に公募「ブルーリボン」と決まった。

ボンネットを排し、座席数を増やせるキャブオーバ
ーのボックス型としたのは国内では民生産業(現在の
UDトラックス社)が嚆矢であったが、たちまち大型車
各社が追従しこれが一般化した。そしてエンジンボン
ネットが車内に出っ張るのを嫌い、エンジンを横にし
て後端に置くリヤエンジン形式が主流であったが、床
の後方にはエンジン収納スペースのための段差が生じ
た。これに対し日野は既述のように、完全に平坦な床の
実現を目指して、床下に水平にエンジンを置く形式を
日本で初めて採用して、斯界の注目を浴びたのである。

エンジンが中心部の床下にあるレイアウトのため、
他車にくらべ重心を低くすることができ、操縦安定性
に優れていることも大きな特徴であった。さらに、先
述のように座席数を多く確保できることで、高度成長
へ向かう日本の大量人員輸送に貢献した。

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)



2018日本自動車殿堂 歴史遺産車

日本の自動車の歴史に優れた足跡を残した名車を選定し
日本自動車殿堂に登録して永く伝承します

Cars that blazed the trail in the history of Japanese automobiles are selected,
registered at the Hall of Fame and are to be widely conveyed to the next generation.

トヨタ カローラ

Toyota Corolla

Corolla



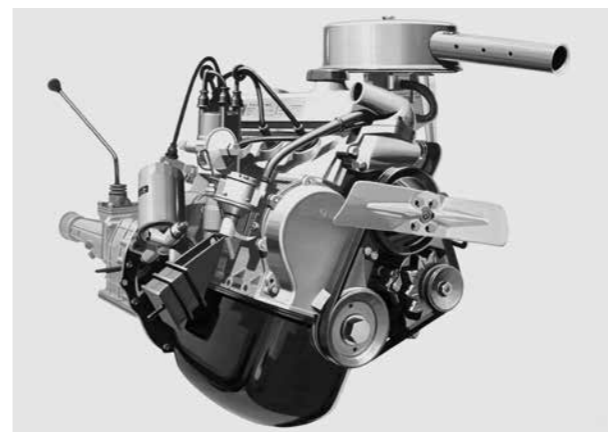
発売時は2ドアセダンのみ。デラックスさとスポーティさを兼ね備えた、曲面基調のデザイン。サイドガラスにクラス初の曲面ガラスを採用したこともあって、見た目での上級感をプラスしていた。

トヨタカローラ1100デラックス(1966年)主要諸元

全長	3845mm	型式	KE10D
全幅	1485mm	エンジン型式	K型
全高	1380mm	駆動方式	後輪駆動
ホイールベース	2285mm	エンジン	水冷直列4気筒OHV
トレッド(前)	1230mm	ボア×ストローク	75×61mm
トレッド(後)	1220mm	総排気量	1077cc
車両重量	710kg	圧縮比	9.0
乗車定員	5名	最高出力	60PS/6000rpm
最高速度	140km/h	最大トルク	8.5kgm/3800rpm
最小回転半径	4.55m	サスペンション(前)	ストラット型コイルおよび横置きリーフスプリング併用
登坂能力	0.405(23°54')	サスペンション(後)	リーフスプリングリジッドアクスル式
タイヤサイズ	6.00-12 4PR	変速機	前進4段・後進1段
ボディ構造	モノコック	価格	49.5万円



スピード感を出すためにリアウィンドウが少し寝かされたセミファストバックスタイル。縦型テールランプの採用により、トランクは開口幅が広いだけでなく、低いところから開き実用性に優れた。



余裕のある高速性能を得るため当初計画の1000ccに100ccがプラスされた。機構的には、耐久性、静粛性、高回転に有利な5ベアリングとハイカムシャフトが採用された。エンジンルームの高さを抑え、各種点検を容易にするためにエンジンは20度左に傾けられて搭載された。

1955年に始まった経済成長の速度は著しく、1960年代に入ると自家用車所有が夢ではなくなるときが目前に迫っていた。1963年から、ダイハツコンパーノベルリーナ、翌年マツダファミリアなど中堅サラリーマン世帯をターゲットにしたクルマが出始め、1966年4月に日産からダットサンサニーが発売された。

トヨタはカローラ発売の前にティーザーキャンペーンを繰り広げ、日本の消費者の心理を巧みに掴むキャッチフレーズを使った。『プラス100ccの余裕』というフレーズで、ライバルたちを少し上回るといったイメージを与えることに成功。そして、1966年10月に発表され、翌月から全国で一斉に発売された。

初代カローラを語るときに必ず触れられるのが「80点+α」主義だ。その意図は、合格点に満たないところをなくし、ほかに負けない「+α」のものを備えるということだった。これは開発の指揮をとった長谷川龍雄主査が、パブリカの経験を踏まえて導き出したものだ。カローラの+αは「スポーティさ」で、性能に余裕のある1100ccエンジン、フロアシフトの4速トランスミッション、丸型メーター、セミファストバックスタイル、セパレートシートなどが採用された。これらはスポーティーカーに一般的なもので、競合ファミリーカーには800~1000ccエンジン、3速コラムシフト、横長コンビネーションメーター、ベンチシートが普通だった。

カローラのボディデザインは曲面基調で、さらにサイドガラスにクラス初の曲面ガラスを採用したこともあって、見た目での上級感をプラスしていた。リアウ



視覚的に+αの要素が一番感じられたのは室内で、カローラに採用された丸型メーター、フロアシフトの4速トランスミッション、セパレートシートは当時の一般的ファミリーカーにはなかったものだ。

インドウはスピード感を出すために少し寝かされた。

カローラには新規開発されたK型エンジンが採用された。当初1000ccで計画されていたが、余裕のある高速性能とするためプラス100の1100ccに変更された。機構的には、耐久性、静粛性、高回転に有利な5ベアリングとハイカムシャフトが採用された。ハイカムシャフトとはカムシャフトの位置を高くして、その分プッシュロッドを短く、すなわち軽くすることにより高速回転時もバルブが正確に作動するようにしたものだ。

足回りではフロントサスペンションに国産車として初めて、ストラットタイプを採用。当時一般的だったダブルウィッシュボーンタイプに比べ、ストラットタイプは部品点数、スペース、重量においてメリットがあった。

2ドアセダンだけで発売されたカローラには、半年後に4ドアセダンと2ドアバンが、さらにその1年後に、セダンよりさらにスポーティなカローラスプリンターが追加された。カローラスプリンターの、セダンより35mm低いボディはファストバックスタイルにされ、テールランプはセダンの縦長に対して横長のものが採用された。さらに購買層の幅を広げるべく、2速ATや3速コラムシフト車も追加された。1969年9月、エンジン排気量は100ccアップされて1200ccとなった。

日本の消費者心理に応えるカローラの商品戦略は強化され続けて、3年後の1969年から国内販売台数において33年連続首位の座に君臨することになる。

(山田耕二)



2018日本自動車殿堂 歴史遺産車

日本の自動車の歴史に優れた足跡を残した名車を選定し
日本自動車殿堂に登録して永く伝承します

Cars that blazed the trail in the history of Japanese automobiles are selected,
registered at the Hall of Fame and are to be widely conveyed to the next generation.

ホンダ ドリーム CB750 FOUR

Honda Dream CB750 FOUR

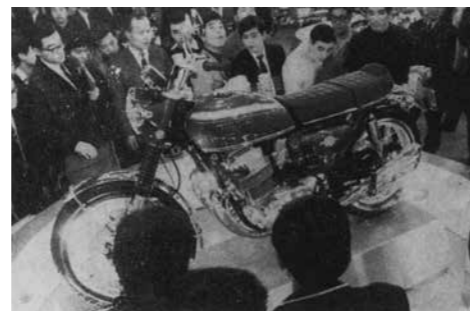
HONDA DREAM CB750 FOUR



ホンダ ドリーム CB750 FOURは、米国のオートバイ市場を切り開く日本製オートバイの嚆矢となり、国内でも「ナナハン・ブーム」を巻き起こし、他メーカーからも続々と新型車が投入されることになった。

ホンダ ドリーム CB750 FOUR(1969年)主要諸元

全長	2160mm	型 式	CB750
全幅	885mm	エンジン型式	E型
全高	1120mm	駆動方式	チェーン
ホイールベース	1455mm	エンジン	空冷4サイクルOHC 4気筒
最低地上高	160mm	ボア×ストローク	61mm×63mm
		総排気量	736cc
車両重量	218kg	圧縮比	9.0
乗車定員	2名	最高出力	67ps/8000rpm
最高速度	200km/h(推定)	最大トルク	6.1kg・m/7000rpm
最小回転半径	2.5m		
登坂能力	sinθ0.422		
タイヤサイズ前	3.25-19-4PR	変速機	前進5段、リターン式
タイヤサイズ後	4.00-18-4PR	価 格	385,000円



1968年の第15回東京モーターショーで発表されたホンダCB750は来場者の注目の的、展示車が見えないほどの人だかりになった。



ホンダCB750プロトタイプ。開発責任者の原田義郎氏によれば、前輪のディスクブレーキは本田宗一郎社長(当時)の即断で採用されたという。



発表当時、国産最大級の排気量を誇ったCB750のエンジン。並列4気筒はホンダのGPマシンから受け継がれたメカニズムと評された。

■鮮烈なデビューとなった ホンダドリームCB750 FOUR

1968年2月に開発プロジェクトが約20人でスタートしたホンダドリームCB750 FOUR(以下CB750)は、1968年10月に開催された第15回東京モーターショーに出品された。当時のHondaとしては最大排気量である750ccクラスの4気筒エンジンを備えており、大きな話題を呼んだのである。

翌年の1969年5月には、大動脈とも言える東名高速道路が全線開通し、日本も本格的な高速道路時代を迎えることになった。そしてこの長距離ツーリング時代の要求に応えるべく、CB750は、同年の7月18日に発表された。開発の狙いは、単に出力特性を高めるばかりでなく、高速の長距離ツーリングを、より安心に、より快適にする、そのために技術指標を次のように定めて開発された。

- ①海外での高速クルージング時速を140kmから160kmと想定し、他の交通車両と比較して十分な出力の余裕を持って、安定した操縦性が保てること。
- ②高速からの急減速頻度の多いことを予想し、高負荷に対する信頼度と耐久性に優れたブレーキを装着すること。
- ③長時間の継続走行でも運転者の疲労負担を軽減できるよう、振動、騒音の減少に努めるとともに、人間工学に基づく配慮を加えた乗車姿勢、操作装置とし、容易に運転技術に習熟できる構造であること。
- ④灯器類、計器類などの大型化をはじめとした各補器装置は、信頼度が高く、運転者に正確な判断を与

えるものであるとともに、他の車両からの被視認性に優れていること。

⑤各装置の耐用寿命の延長を図り、保守、整備が容易な構造であること。

⑥優れた新しい材質と生産技術、特に最新の表面処理技術を駆使した、ユニークで量産性に富んだデザインであることであった。

発売されたCB750は、最大出力67馬力を達成。十分な馬力と抜群の耐久性を備え、精緻なメカニズムにより、グランプリマシンの直系であると感じさせる4サイクル・4気筒・4キャブレターのOHCエンジンと豪快な4本の独立マフラーを採用。剛性の高いダブルクレードル型フレーム、高速用に新開発したタイヤなどに加え、日本初となる制動性に優れたフロントディスクブレーキを備えていた。豊富な安全対策を施し、高度なテクニックを必要としない優れた操縦安定性を追求するなど、CB750は、日本における大型バイクブームの先駆けとなった。

以後、他のメーカーの750ccクラスの大排気量スポーツバイクがこれに追随し、日本では空前のナナハン・ブームが巻き起こったのである。「ナナハン」という言葉は、機密保持のためCB750の開発チームの社内間で言い交わされていた用語で、後に一般に広まることになるが、まさにこのCB750が、この新しい分野を築き上げたと言っても過言ではないのである。

(まとめ 小林謙一)



日本自動車殿堂 イヤー賞

当該年度の最も優れた乗用車とその開発チームを表彰

- 日本自動車殿堂 カーオブザイヤー(国産乗用車)
- 日本自動車殿堂 インポートカーオブザイヤー(輸入乗用車)
- 日本自動車殿堂 カーデザインオブザイヤー(国産および輸入乗用車)
- 日本自動車殿堂 カーテクノロジーオブザイヤー(国産および輸入乗用車)

Japan Automotive Hall of Fame JAHFA Yearly Awards

Every current year the following titles are awarded to the most excellent automotive cars, design, technology and their developing teams. They are recorded in this chapter.

- JAHFA Car of the Year (domestic cars)
- JAHFA Imported Car of the Year (imported cars)
- JAHFA Car Design of the Year (domestic and imported cars)
- JAHFA Car Technology of the Year (domestic and imported cars)



日本自動車殿堂 カーオブザイヤー

マツダ CX-8 MAZDA CX-8

この年次に発表された国産乗用車のなかで
最も優れた乗用車として
マツダ CX-8が選定されました

スタイリッシュな3列シートSUV
卓越した運動性能と効率的な室内空間
運転負荷の軽減と先進の予防安全技術

数々の優れた特徴をそなえた車です
ここに表記の称号を贈り
開発グループの栄誉をたたえ表彰致します





2018~2019

IMPORTED CAR OF THE YEAR

日本自動車殿堂 インポートカーオブザイヤー

BMW X2

BMW X2

この年次に発表された輸入乗用車のなかで

最も優れた乗用車として

BMW X2が選定されました

俊敏で躍動感のあるエクステリア
優れた操作性と心地よいインテリア
充実した安全運転支援システム

数々の優れた特徴をそなえた車です
ここに表記の称号を贈り
インポーターの栄誉をたたえ表彰致します



2018~2019

CAR DESIGN OF THE YEAR

日本自動車殿堂 カーデザインオブザイヤー

レンジローバー ヴェラール

RANGE ROVER VELAR

この年次に発表された国産乗用車・輸入乗用車のなかで

最も優れたデザインの車として

レンジローバー ヴェラールが選定されました

滑らかなボディ表面処理と個性的なフォルム
シンプルでクリーンな操作系デザイン
伝統あるデザインの巧みな進化

数々の優れた特徴をそなえた車です
ここに表記の称号を贈り
デザイングループの栄誉をたたえ表彰致します





2018~2019

CAR TECHNOLOGY OF THE YEAR

日本自動車殿堂 カーテクノロジーオブザイヤー

トヨタ コネクティッド・サービス

TOYOTA Connected Services

この年次に発表された国産乗用車・輸入乗用車のなかで

最も優れた技術として

トヨタ コネクティッド・サービスが選定されました

新たなモビリティへの先駆け

通信モジュールDCMを標準搭載

24時間365日の安全・安心をサポート

数々の優れた特徴をそなえています

ここに表記の称号を贈り

開発グループの栄誉をたたえ表彰致します

