

3-3 インタビュー対象者紹介と調査概要

リアエンジン乗用車、コンテッサの開発 いわさきさぶろう 岩崎三郎氏

インタビュアー：有馬光彦氏（日野自動車工業(株)専務取締役）

時：1996年2月15日 於：日野車体工業株式会社 本社

プロフィール

1917年 4月生まれ
1941年 3月 東京工業大学機械工学科卒業
1941年 4月 「東京自動車工業」入社
1941年～1945年 陸軍技術研究所勤務（この間上記会社休職）
1946年 1月 「日野重工業」に復帰、設計課勤務
1953年 1月 設計第1課長
1960年11月 第2研究部長
1964年 7月 実験部長
1967年11月 取締役実験部長
1973年11月 常務取締役（開発・品質部門担当）
1977年 6月 専務取締役（開発・品質部門総括）
1983年 6月 「日野自動車工業」退任
1983年 6月 「日野車体工業」社長就任
1987年 6月 同社相談役就任
1989年 6月 同社顧問就任
1989年10月 自動車技術会・技術貢献賞 受賞
1993年 5月 自動車技術会・名誉会員



主な業績

1944年 陸軍試作舟艇のエンジン、パワーライン設計主任
1947年 DS10型エンジンの設計主任
1956年 ルノー公団の技術習得と4CV国産化打合せの為渡仏
1957年～61年 コンテッサ900の開発
1960年～64年 コンテッサ1300の開発
1964年～73年 実験設備の拡充
1968年 自動車技術会・編集担当理事となり、会誌「自動車技術」編集について改善を行う。
1977年～83年 開発担当専務として中型トラック、バスのモデルチェンジの指揮をとる。
特に大型トラックのフルモデルチェンジにあたって多くの新機軸を取り入れた。

▶ 岩崎三郎氏インタビュー概要 ◀

1. 戦時中の陸軍試作品の開発等

自動車が好きで、昭和16年（1941年）東京工大卒業後、東京自動車工業（現・日野自動車の前身）に入社、しかし1ヶ月足らずで休職し技術将校として陸軍に入隊し、大久保の陸軍技術研究所で兵器情報担当、昭和18年（1943年）に陸軍省整備局分室に転属、発明家対応を行うが、昭和19年（1944年）同室は解散となる。

同年、舟艇関係の研究を行う「10研」にて「肉薄突撃艇」のパワーラインの設計主任を行う。6メートル位の船に自動車用エンジンを載せ250キロの爆雷を1個積んで20～25ノットで走り目標に迫って爆雷を放し、旋回して帰って来ると言うもので、終戦迄に4000隻余り作られた模様。

2. 戦後のディーゼルエンジン開発

昭和21年（1946年）、再出発した「日野重工業」に復帰し、トレーラートラック、バスのトランスミッションを設計した。

昭和23年（1948年）本格的ボンネット型単車に搭載する新・7リッターエンジンの設計主任を務める。斜め割りコンロッド、バランスウエイト一体鍛造クランクシャフト、薄いメタルの採用等、当時としては思いきったことを行った。

この新エンジン設計にあたって、ほんとに一番いいのは何かを実際に確かめる目的で単筒エンジンを作って実験した。オーバーバルancingで6気筒と同じ高回転可能、バルブタイミング追求の為のバリエブルカム等を工夫、この単筒エンジンの実験結果を新7リッターエンジンにアプライしたので、目標105馬力に対して110馬力出せた。

3. ルノーとの技術提携

昭和28年（1953年）ルノーと技術提携、それから逐次国産化率が進む。

昭和31年（1956年）、エンジン、トランスミッションを国産化し、国産化率50%から75%にするにあたって同年初頭から2か月間ルノー公団に出張し、国産化に対するルノー公団側からの認可取得のフォロー、日本向きの改造の提案、日野工場各部門からの質問等を行った。

強度と重量のバランスを考えた設計、部品の加工・組み立て精度の徹底したコントロール、図面指示の重要性等を認識した。

4. コンマース、コンテッサ、ブリスカの開発

昭和35年（1960年）2月、技術的には非常にユニークなFFワンボックスの日野コンマース発売するも、時期尚早。これは先取りし過ぎだった。

昭和36年（1961年）、新設計のRR乗用車コンテッサ（900cc）を発売、その直後から次期モデルのスタイリングは本場イタリアのカロツツエリアに委託すべくトリノで打ち合わせを行った。

昭和39年（1964年）、ミケロッティのスタイリングに新設計の1300ccエンジンを搭載したコンテッサ1300を発売した。

昭和36年（1961年）コンテッサと並行して、当時小口輸送の1トン前後の荷物を運ぶのに発展し出した小型四輪トラックのマーケットへの参入を意図してブリスカを開発した。

5. 自技会誌の改善

昭和43年（1968年）、自技会の編集担当理事と編集委員長を兼務し、各社執筆・当月発行という現在の姿の基礎を作った。

4. インタビュー調査本文

4-1 リアエンジン乗用車、コンテッサの開発

岩崎三郎氏

有馬 お忙しいところ、貴重なお時間をちょうだいしてありがとうございます。

自動車技術会からお願い状で、大体内容だとかそういうところをお伝えしてあると思いますけれども、今から2年ぐらい前に、今日のような、自動車産業がこんなに栄えた、そういう産業技術とその文化遺産を記録に残して、これを収集して正しい自動車技術の編さんを行おうという目的で、官、学、産、で構成する自動車技術史委員会というものが設置されました。その目的を達成するためにいろいろな活動が計画されているわけですが、その1つで、自動車に関する研究開発ですとか、技術開発にいろいろ直接的にご努力をいただいた方々から、そのご苦労や、経緯をいろいろ、貴重なお話をお伺いして、自動車技術史の編さんのかなめとなるような記録に残そうと、こういう趣旨で、いろいろ過去努力された方々からお聞きして、記録にさせていただこうということで、これをインタビュー形式で行って、その中から、それを記録に残そうという、先ほど申し上げた技術史委員会のもとに故実収集分科会というのがありまして、きょうのこのインタビューは故実収集分科会の活動として行おうと、こういうことでございます。

本日、私が岩崎様のインタビュアーとして指名を受けまして、いろいろお話をお伺いしようと、いうことになりましたので、ひとつよろしくお願ひしたいと思います。

岩崎 ご趣旨のほどは、前からご連絡をいただいたり、日刊自動車新聞紙上に、その大型プロジェクトの紹介が既に平成6年に出ているのを拝見したり、技術会で、今の事業計画、特に技術史の調査事業についてもいろいろ承ったり、見ておりますので、一介の技術者としても大変喜んでます。日本の自動車が、戦争中、技術としてはほんとうに貧弱なものから、わずか数十年で、いまや世界のトップクラスになったのは、先達や、すべてのかかわる人の努力のたまものだろうと、これ、貴重な歴史だろうと思うんで、やはり私たちは歴史というものを大いに尊重し、よくそれを認識して、その上に、今後、特に21世紀、どうあるべきかということを考える上で、大変結構な企画だと思うんです。

ただ、私をお名指ししてくださったのは、いささか面映ゆいんですが、前にいただいた資料によりまして、昨年、第1回のこういうインタビューを数名の方にやられて、それを拝見しますと、皆さん、日本の自動車技術の大先輩の方ばかりでありますので、私などがそれに続くというのは、ささやかな技術者としては大変面映ゆいんですが、ただ、前回の諸先輩方のは、戦前の始まりから、戦争を超えての再スタート、それから、発展の道に入るところを強調されているようで、私はそれに続いて、ある期間、自動車の技術の一端をやらさせていただいたという、つなぎの役として、経験したことを何なりとお話しできたら幸いと思うんです。

重ねて申しますが、一介の技術者なんで、私1人のことというのは非常に少ないわけです。ただ、私のさっき申した先輩、それから、後に続く方々、社内が主ですが、そのほかに、社外としては、自動車技術会、あるいはまた、自動車工業会とか、通産省のプロジェクトなどに参画して、他社の方とも大変親しく交流できたものですから、私は1つの点ですが、横や縦を見ながら、つなげさせていただいたらありがたいと、こう思っております。どうぞよろしく。

1. 戦時中の陸軍試作品の開発等

有馬 ご経歴を拝見させていただいて、まず自動車工業に入られた後、戦争中は陸軍の技術研究所

に勤務されたということで、そのときにどんなことをおやりになったのか、その辺からちょっとお聞かせ願えると幸いです。

岩崎 東京工大の学生生活の中で、モーター研究会と言っていた、モ一研。今でもモ一研というのが通っているんですがね。

有馬 今で言うと、モータークラブだとか、自動車部、そういうあれですね。

岩崎 そのモ一研に入って、毎日終業後とか時間があれば、なっ葉服を着て、油だらけになって、ボンコツのような自動車いじりをしていて、免許は最小年齢で取ったんですが、そんなことで、自動車が好きでしようがなかった。それで、大学卒業ごろになって、何としても、自動車会社に行くんだと。自他ともにそう思い込んだんですね。

当時日野自動車工業は「いすゞ」と合併されていて、東京自動車工業という名前でしたが、そこへの入社は昭和16年4月1日でした。入社後すぐ4月20日には休職扱いにして貰い、同時に滝野川にあった陸軍の幹部候補生隊に入隊したんです。大学出ばかりで軍曹の星をくれた。そのいきさつは、卒業近くなって敗戦色は濃くなる、兵隊に行くのは嫌だという気持のとき、陸軍の方で短期現役、当時は2年現役とも言っていましたが、理工系卒を技術将校の候補として採り、2年たったら現役終わりだよと、魅力的な話が起ってきた。それで入社内定済の会社の人事課へ行って了解を得た上で応募したんです。

海軍では、この制度が先行していたんですが、陸軍も技術屋を急増する必要を感じたのでしょう、会社が陸軍系だったので海軍は受けられないから私にとってはうまいタイミングでした。

ところが2年たっても、即日召集を命ずということで、そのうちに大尉なんてなっちゃいましたけど、終戦の年の昭和20年8月15日までは陸軍軍人だったんですね。日野自動車は休職の身であった。その間、非常に長い、今考えると。もったいないほどの時間があったんですが、技術屋としては、戦争中は大変プアーな生活をしたんです。昭和21年に日野自動車が平和産業に転換すると、再発足したときに入れていただいたのが、ほんとうからいえば入社1年生。

有馬 実際にはですね。

今、お話がありましたように、会社に入られてすぐ、陸軍関係に行かれて初めていろんなことをおやりになった中で、技術屋として顧みたときに、ああ、こんなことをおれはやったなだとか、こういうことをおれとしてはできてよかったとか、そういう技術面で見ても、何かお話しただけのようなことはありますか。

岩崎 入社前は、先ほどお話ししたように、昭和16年に、入隊後2カ月たって見習い士官になり、幹部候補生隊から出ることができたんですね。そこで陸軍技術本部と称しましたが、大久保にある陸軍の技術関係に配属になったんです。それで、兵器情報などという、わりに気が乗らない仕事をしている間に、職場が変わったりして、昭和18年から1年間ほど、陸軍省直轄の秘密研究所に転属を命ぜられた。

それは、民間の発明家たちのアイデアを採用して、正規の技術屋どもはあまり新兵器なんかつくりたくないから、とてつもないすばらしい兵器をつくろうと。東条首相が設立させ、秘匿名称を陸軍省整備局分室と言った秘密研究所なんですが、全くイカサマ物語で、自動車の技術史には全く関係がないんで、ここでは省略させていただきます。昭和19年にそれは解散したんです。当然のことながら、非常識なんで。戦争というものがいかに人間の判断力を狂わせるかの好例だったと思います。

それで、19年4月から第10陸軍技術研究所、俗に今でも10研と言っていますが、9まであったのに対して、10というのが出来た。その10というのは、陸軍の舟艇関係の研究所で、海軍が船をやるんですが、いよいよ敵がサイパンとかその他に上陸してきた。敵の上陸を、陸軍としては、要撃して、それをつぶさなきゃならん。陸軍奮起せよということで、急遽その研究所をつくったんです。それに私の陸軍軍人としての最後の1年間を注いだんです。

そこで私が命ぜられてやったのは、今思えば、ざんきの至りですが、特攻兵器なんです。爆雷を積んだモーターボートを1人で操縦して、敵の輸送船にぶつかるか、そのそばまで旋回して返って、爆雷を落として、船腹に穴をあけて沈めてしまうと、こういうアイデアが参謀本部から出て、10研は即

刻それを完成しろと、特命で。それで、陸軍中佐でありながら、技術系で、陸軍技師出身の内山中佐という方が技術的に総括されていて、基本的な計画は内山さんがやったんです。船体はある方がやり、エンジンからプロペラまで、エンジン機装と言ったんですが、それを岩崎中尉が担当しろと。

有馬 今で言う、パワーラインですね。

岩崎 そう、ところが技術将校と言うものの、学生以来自分で図面を書いて、設計するという経験はないんです。幸いにも部下に、わりあい製図などうまい有能な技手がついてくれましたから、基本計画を何とかやったんですが、それに自動車のエンジンを載せた。日産、トヨタの自動車のエンジンを載せまして、クラッチのみで、あとプロペラへつなげるというパワーラインを設計した。変速器なしですからバック出来ないポートです。ベニヤの6メートルぐらいの船に爆雷を、当初は125キロのを両側へ2つ、最後の生産設計になったら、後ろへ250キロ1つとなって、20ノット出すことと。そういう目標でやりましたね。とにかく一日も早く要るんだと。私は、図面を書きながら、隅田川の沿岸の尾久に、南国造船という小さな造船屋がありまして、小さな漁船をつくる。そこが全面的に協力してくれて、そこで試作を始めながら、図面と試作とを並行でやった。

ですから、エンジンの冷却なんていうのは、エンジンの冷却ポンプを外して、船の底へ置いて、海水冷却。パイプなども現場合わせです。そういうのをやまして、エンジンの中身をいじるなんて、とてもそんな大それた暇はないし、私も技術がないので、もっぱら気化器・キャブレターのベンチュリー径を広げるとか、燃料ジェットを大きくするとか、そういうのでパワーアップ、日産の技術屋と連携をとって、信頼性も、寿命もいいからとにかくパワーを出してくれと、そういう乱暴なことをやりましたね。船体担当者も一緒になって夢中でやりましたよ。

昭和19年6月にその話がきて、6月末から設計を始めて、1月足らずで、7月には試作艇ができて、十研の連中が、隅田川で、秘密も何もなしで走らせた。とにかく20ノット出したんですね。そうしたら、直ちにその採用試験をやると。ところで、海軍も全く同じ思想でつくっていて。海軍のほうは㊸(まる四)だが陸軍は秘匿名称を㊹(まるレ)としよう。連絡艇の略です。大本営では、どっちがいいか。どっちかに統一したいということがございまして、7月20日ごろに千葉県岩井沖という、館山の沖へ運べ、そこで試験をやると。

それで、機帆船というのがポートを運びに、南国造船のそばへ来て待っている。私ども徹夜でつくって、機帆船に乗せて、岩井でおろして、それで両方で競争をやった。海防艦というか、小さな軍艦に陸海軍の将官が、大勢甲板で並んで見ている。実戦は夜陰の中ですが、この時はもちろん日中です。そこで海軍はホンチャンの兵曹長が操縦したんですが、陸軍は私がやった。

有馬 操縦されて……。

岩崎 もちろん、ぶつかって死ぬなんてことはありませんからね。砂をいっぱい詰めまして、そばまで行って旋回して、グッシュボードにあるレバーを引きますと、ガチャンと取っ手が外れて落ちこちる、そういう演習をやったんですよ。

ちょっと横へそれますが、陸軍の思想と言っても、当時は正しかったと思うんですが、特攻兵器といえども生還の可能性あるものにするということで、旋回しながら自分で落として帰れるということにし、それでも自分でぶつかっちゃうこともあり得ると。で、へさきにT字型の触覚をつけたんですよ。真正面でなくても、少し斜めにぶつかっても、へさきの棒が当たると、ガチャンと外れて落ちる。こういうのをやったんですよ。

それで、さっきの話に戻りまして、両方とも甲乙つけがたしと。スピードとか旋回性ですね。ただし、陸軍のほうは耐波性がいいというか、波が1メートル位になると波頭の上を飛ぶんですよ、パンパンと。6ミリのベニヤ板なんて、全く板子一枚地獄という感じをみずから味わいましたが、そういうので、耐波性は陸軍のほうがいいと、両方採用されましてね。急遽、大量に生産すると。8月半ばには生産図面ができました。関東地区では日産のエンジン、関西地区ではトヨタのエンジン、それを載せて、各地区の造船所で数千隻つくったようです。これがどうもいろいろ情報が確実でないんですな。大体19年に1,600隻、20年に2,500隻ぐらいつくったらしいという情報が一番有力なんですがね。生産中に、エンジンのほうは圧縮比を上げたりして、20ノットを25ノットまでは上げていったんです

が、どこで生産にそれが使われたか、定かではありません。ただし、㊶艇と海軍の㊷艇のために自動車のエンジンを全部積んじゃったわけですね、さらに、それでも足りなくて、走っているトラック、フォードといい、シボレーといい、トラックのエンジンをおろさせた、軍の命令で。だから、カップリングは全部、シボレーにもフォードにも合うように図面を書きました。

一方において、中学生から少年船舶兵というのをを募集したんですね。そして四国の沖とか江田島などで訓練した訳です。

米軍がフィリピンへ上陸するとき、30隻の輸送船を撃沈し、参謀本部で乾杯したというニュースが入って、担当した技術屋として、よかったという気持と、おそらくは自爆しただろう30名の少年兵に想いを致し、非常に複雑な心境でした。その後沖縄戦のとき、4隻の敵艦を撃破し、全員生還のニュースが入った時は喜んだんですが……。

日本兵器工業会が1977年に発刊した陸軍兵器総覧という本には、㊶艇の総出動数約150隻、撃沈破したのは50隻ということが載っていますが正確かどうか……。

有馬 それやるんだというので、現物を見ながら設計をし、かつ現物を見ながら即刻試作をして、すぐ実験をする。こういう物の進め方は、よく我々も年輩の方に、我々の仕事のやり方をそういうふうにご指導を受けた時期もあるので、大体そういうことを経験された方はやっぱり、そういうところから実務的に自分で経験されて、進め方を我々に教えられたんでしょうね。だから、今、開発期間をいかに短縮するかだとか、あるいはちゃんとステップを踏んでやれと、まあ、それはそれで必要ですけども、やっぱりみんなが夢中になって、それから、やっぱり設計と実物との関係をよく考えながら設計をするとか、それから、それを自分の手で確認をするとか、そういうことをやって、ほんとうの技術力だとか、そういうものがその人も育ち、なっていくんじゃないですかね。

今の我々も含めて、技術者の一切の行動を見ると、やっぱり自分で興味を持ち、それを何とか、まあ、自分自身の方針もあるでしょうし、それから周辺の要求で何とかなし遂げていかなきゃいけないということを考えて、みずから実践に出て、自分で設計、自分で実験もし、そういうふうに行っているかないと、ほんとうに身についたその人の技術というのは、つかないんじゃないかなという考えも、私自身にもあります。

岩崎 それは同感でして、実は戦争中の生活というのは、マクロに言えばくだらない、日本人全部が、何でこんなことになったと大きな反省はあるにしても、個々のことと言えば、今おっしゃったように、後で出てまいります日野自動車の開発の仕事でも、今のことが随分生きてくる。例えば設計屋が自動車の運転をできないような者では失格だということをよく言いましたが、やっぱりほんとうに心の通ったものは、コンピューターばかりでなくて……。

2. 戦後のディーゼルエンジン開発

有馬 そういう経験を得られて、退職されておられたわけですから、戦後はもとへ戻って、当時は、日野重工業というふうにな名前も変わっていたんですね。ここに来られて、今までの念願であった自動車産業に専従されるわけです。当時は、まだまだ自動車産業といっても特殊な分野で、規模も、取り扱っている内容も今と大違いな状態だったと、思いますけれども、入られたときの状況だとか、それからその当時、おそらく日野自動車の前身の日野重工業では、私の記憶では、まだ特殊なトレーラートラックだとか、トレーラーバスもありましたかね、そういう時代だったと思います。その辺でいろいろまた蓄えられた、あるいはもともと持っておられる技術でもって、いろいろなされたんでしょう。

まず最初に、とっかかりでおやりになったのは、どういうお仕事でしたか。

岩崎 昭和21年の1月から日野重工が平和産業に再出発する、もとの社員を300名ほど集めて再出発するというので、会社へ戻れと声がかかったんです。忘れもしない昭和21年の1月14日に、今の日野自動車の守衛所みたいなところへ行っただけです。そしたら、家本潔さんが工場長、武藤恭二さんが設計課長で、だれは現場とか口頭で辞令みたいなものを言われましたよ。岩崎は設計課というから、きょとんとしちゃって、散会してから家本さんの後を追ったの。私は、実は設計は何も心得ないんです。現場のほうがいいと思いますと言ったら、いや、どこの部門でも当分、リヤカーを押すよう

な仕事ばかりだと。それで、何か残っている戦車の部品でやろうと。そのとき、当時専務だった大久保正二さんの頭にはもうトレーラーのことがあったんでしょう。だけど、すぐ図面をかくなんて仕事はないですからね、設計課はたったの7名で始まったんですが、岩崎は、アルミのトランクを設計しろと。何かさっぱりわからない。

有馬 トランクというのは、あのトランク？

岩崎 うん、アルミのトランク。図面をかくのもどうしていいかわからないから、トランクを見にいったりなんかして。そのうちに1月末になったら、改めてトレーラートラックの設計、試作をしろという命令が出た。ですから、アルミのトランクはそこでパーになったんです、幸いにも。それで在庫品の統制型空冷ディーゼル120馬力を使って、それから、戦時中は半装軌車という、前がタイヤで、後ろがキャタピラの兵員輸送車を多量生産していましたから、そのフロントアクスル、独立懸架のを使ってとか、できるだけあるものを使うという設計を先輩たちがしだしたわけです。もちろん家本工場長の指揮下で、武藤さんが設計チーフでそれをまとめていって、新米の私なんか全くお手伝いですよね、そのときは。

トレーラートラックの開発と展開については家本さんのインタビュー記事に載っているのですが私はウラ話でもしましょうか。一つの脱線話、セミトレーラー、トレーラートラックはカプラーが要るわけですね、外したときに前足も要る。カプラーなんていうのは日野は経験がないわけですよ。アメリカの軍用車が大分日本へ来て、そういう車が走っていた。それを見に行こうと。係長の笹倉三郎さんに連れられて、2人でそれをまねしに、どこかのモータープールへ見に行ったんですよ、そして潜ったり、のぞいたりしてね。そしたら、アメリカの兵隊が来て、何か英語で言うけど、わからないから、おじぎしてもだめなんだ。ついに石を投げつけられて、2人で一目散に逃げ帰った。それでカプラーの設計をしました。

とにかくそういう時代ですから、皆さん、ベテランの人もいるので、現場にあるものを見にいったら、それを使おう使おうということで、半年くらいかかって、試作が8月についにできた。大垂水峠などで走るテストを始めて、間もなくこれを売るんだということで、大久保さんが大将になって、東京の日野から神戸まで1週間の大キャラバンをやった。行く先々で宣伝したんですね。そういうように、非常にスピーディーな仕事ぶりでも展開していったわけです。

このとき私は設計新米のくせに、トランスミッションの設計をやらされたんです。それで今までの半装軌か何かのミッションが4段変速、それじゃ、トレーラートラックは、10トンも15トンも積むのだから、もう一つサブミッションをつける、2段の。それを設計したんです。

そしたら、おまえ、一緒に乗っていけと。ありがたい会社ですよ。社員教育、新米教育でしょうね。新米のペイペイが大変いい体験をした。

そういう時代から、続いてトレーラーバスをやり、水冷エンジンもありましたからね、それに変わっていくということで、昭和23年の秋には、トレーラーバス150人乗りという宣伝で、市バスに入れて、荻窪から銀座のほうへ走らせるというように、大型トレーラーで日野自動車は展開した。戦車用のエンジンが残っているから、それを何とかしてと言って営業が活動して、船用にも売ったんですね。

そういう過程で、昭和21年、日野重工業を日野産業と一度改めたんですね。重工業なんて当時はあまりはやらなかったというか、アメリカの関係もあるし、何とか産業というのがはやった。以上、日野自動車が戦車から平和産業に転換して発展していったというお話はそういうことですが、そのときの工場全体が、アメリカに対する賠償の資産として、オフリミットという大きな看板が門に掲げられて、門は閉鎖してあったんですが、当時のトップの政府への働きかけ、GHQへの交渉で、ついにそれも解除になった。

それで、これも余談ですが、大久保さんがその看板を外す写真が今、年史などに残っていますが、それは私が撮ったスナップで、当時のバスやトラックの写真は、岩崎の撮影が多いのがかくれた歴史ですよ。大学のとき写真部で遊んだのが少し役に立ったというわけ……。

有馬 そうすると、日野自動車の最初のトレーラーバスだとか、そういうものの、ミッションを設計したり、そういうところから実際の設計業務に入られて、車が世の中に出ていくことに貢献された

わけですが、私の岩崎さんの印象は、後で出てくる話で、乗用車ルノーだとか、こういうことがありますけれども、やっぱりエンジンの岩崎さんだと、こういう感じじゃなくて、エンジンのベテランだと、こう思っている。あるいはまた今まで聞いてきたんですけれども、エンジンそのものの設計もおやりになったでしょうし、実験もおやりになったでしょうし、その辺で、エンジンの設計、あるいはまた技術に対して、何か思い出だとか、いろいろ貢献された内容は、どんなものですか。

岩崎 日野の次の、ディーゼル車としての一つのエポック的なことが、俗にいう7リッターのディーゼル車なんですがね。ここでトレーラートラックというのは、やはり大久保さんの思想の大量輸送というのには合致しているというものの、戦争中の部品を使うということと、まだ当時の日本としては、産業経済がそう大きく広がっていないから、需要にも限界がある。しかも、道路が今では想像もできないほど、東京から神戸まで私、キャラバンに同行しながら、国道1号がほんとに、両側にひさしがぶつかっちゃうような所も有るという状態ですから、限界がある。そこでほんとうによく使われる輸送用のトラック、あるいはバスをつくらうということが、トップのほうの思想から出てきた。そこで7リッターディーゼル車というのは、エンジンの排気量が7リッターでしたから、結果的には7リッター車と俗称するようになったんですがね。

有馬 その新しい7リッターエンジンの設計に最初から携わられたわけですね。

岩崎 家本さんは、当時工場長といいながら、設計開発のベテランで、しかも、瓦斯電時代からの名技術者である星子勇さんの思想と技術を継いでいる方ですから、家本さんからいろいろ、トラックの設計、企画、これはもちろん最高トップ間の交流に基づくものかもしれませんがね。それが示されたのが昭和23年ですね。全くの新企画で、すべて何から何まで新しく、最も近代的で市場にマッチし、将来までつながるのをやるということで、本格的なボンネット型の単車の開発が始まったわけです。

私個人のことになりますと、昭和23年の何月かはちょっと定かではないんですか、家本工場長より直接私に、ディーゼルエンジンを主となって設計しろと命令がありました。6気筒で、排気量7リッター程度、105馬力ぐらい出せるようにと、こういう指示がございました。先ほどから申し上げているように、そういう設計の経験ありませんが、それだけに、また一生懸命やろうという気になりましたね、大変恵まれたのは、そういう上司のほかに、有能なスタッフが私の協力者にいたわけです。前から設計経験のある人としては、戸田貞夫さんという方がいたんですが、また昭和23年の4月に、新入社員で入ってきたのを加えて、数名のグループで、みんなやっぱり張り切っちゃったんですよ、経験がないだけに、よけい張り切ったんですね。24年の1月から、図面を引きだしました。これをDS型と言いました

武藤課長は、むしろシャシー設計のベテランであり、家本工場長がエンジン設計のベテランなので、これは家本工場長が直接私に指示、あるいは指導してくれたんですが、高出力で、燃費を少なくして、軽くて静かで、メンテナンスフリーとか、そういう目標に対して、具体的にはクランクシャフトの剛性をアップするとか、メタルの薄いのを使うとか、当時、日本ではあまりなかったことを、思い切ったことをやれというので、主として、“ATZ”というドイツの雑誌とか、そういうのをいろいろめくったりなんかしましてね、細かい話になりますが、それまでのディーゼルエンジンは、日野だけでなく、どこでもバランスウエートは、別体をつけていたんですが、それを一体で鍛造してしまう。それには鍛造技術が相当難しいですが、ドイツの雑誌を見るとあるんですね。そういうのを見ると、軽量で合理的だ。そういう考えに対して、住友金属という会社の三井さんという方がドイツで2年間、そういう鍛造の勉強をしてきたという方があらわれて、そういうのをやりたかった、向こうからほんとうに、岩崎さん、やろうじゃないか、という協力者があらわれたりした。

これは一例ですが、その他いろいろな協力者が社内外にあらわれまして、割合に思い切ったことをやれたんです。例えばクランクシャフトのピンとかジャーナルを大きくする。コネクティングのロットが上へ抜けないから、斜めに割っちゃう。斜めに割れるロット、そうすると、合わせ方とかなんか、非常に面倒なことがあるんですがね。現場のほうも、それに対する生産技術の協力してくれたりしてやっていったんです。家本さんの大きな指導のもとに皆さんの協力を私はまとめていく、ただ、私が新米であるだけに、今までのキャリアのある方が、燃焼室とか、そういうものは、今までの経験から、

こうしちゃうんだとか、バルブタイミングというのは、大体教科書にあるとおり、この程度だということを知っているから、あまり疑問を持たなかったかもしれない。

私は、自分がプアであるだけに、いろいろなことを、ほんとに一番いいのは何かと、それをぜひ確かめたいということで、教科書を読んだだけではわからないから、実際に確かめる。それにはそういう実験をやる。6気筒でやるのでは、6つずつ部品づくりをやる。それはお金と手間と、それからデータも誤差が多いだろう。それでシングルシリンダー、単筒式エンジンをぜひつくって実験したいと思ったんです。そのとき、暗中模索していたら、ある冷やかし屋がいたりしてね、社内に。岩崎さん、そんなものをやったらとんでもないよ、昔やったことがあるんだ、そうしたら、エンジンがウサギのように飛んで歩いた。シュッポンシュッポンシュッポンと。なかなか高回転なんか回せないよという冷やかしが、まあ、悪意じゃないんでしょうが、あつたりしたんですがね。そんならひとつつそういうのを退治してやろうと。若い勢いですね、うちに帰っちゃ、内燃機関工学なんていう本を読んで、バランスなんていうところを一生懸命計算してみたりして、結論的にはオーバーバルンシング方式といって、大きなバランスウェイトをつけて、上下振動をほかに分散させる。そういう方策と、クランクケースをできるだけ大型の剛性あるものにしてしまおうと。

それで、家本工場長に進言すると、うんやれ、やってみろと快諾してくださって、安心してやりましてね。組立が終って、とにかくそれを回したんですね、エンジンの実験室で。そしたら、何回転上げていっても平気なんですよ。2,200というのが最高回転の目標だった6気筒に、2,200単筒エンジンで回しても、全然何でもない。そのときだけはほんとうにうれしかった、新米だけに。あとはさっき申し上げた燃焼室とか、圧縮比とか、バルブタイミングを変えるには脱着式のカムにするとかいうアイデアをいろいろ盛り込んでやったんですね。その単筒エンジンというのは、その後もいろいろ活用していただいたようでね。

24年の1月から6気筒の設計を始め、ちょっと遅れて単筒の設計、3月に図面を全部出し終わって、7月には試作してくれて、あとずっと実験をやり、いろいろな燃焼室の形とか圧縮比とかやったので、6気筒のほうにそれを全部アププライしたため、目標105馬力が、110馬力出ちゃったので、カタログを全部110馬力に印刷し直したという例もございますがね。このエンジンはDS型という型式で予燃焼室式です。

そんな経過を経て、シャーシーのほうも、笹倉三郎さん方が大変な苦勞と努力をされて、結局、全体として昭和25年(1950年)の3月に、TH10、BH10という車の発表会を今の日野の本社のあるところでやりまして、いろいろな関係者を呼びまして、私なんかは腕章を巻いて一説明員だったんですが、他社からもエンジンの先輩方が来て、斜め割りのロッドとか、クランクシャフトを見て、ついにやりましたなあと行って、日本のディーゼルエンジンを近代化するという1つの作品になったようです。もちろん、後からどんどんいいエンジンを、各社ともやっていくわけですが。

という意味で、7リッターのディーゼル車というのは、トラックに次いでボンネット型のバスもつくり、それからエンジンをバスの真ん中へ置いて横倒しにするセンターアンダーエンジンというものも作り、逐次、日野自動車としては、ディーゼル車としての基礎を固め、展開をしていったんですね。

3. ルノーとの技術提携

有馬 そういうエンジンを主体にやってこられた段階から、今度はいよいよ乗用車の設計のほうに、また実験のほうにいろいろ力を注いでこられたわけですね。あのころ乗用車はまだそう国内においても普及していないし、また技術もそうなかった時代で、外国の乗用車メーカーとの技術提携で、いろいろ技術を学び、それを製品化していくということなんですが、ルノーとの提携でいろいろご尽力をされたわけですが、主体を技術面に置いて、今の自動車の産業あるいは自動車技術がここまで育ってきたのは、やはりその辺の基盤もあったでしょうし、それからまた、日野自動車としての技術の成長に大いに関係していると、こういうふうに思いますので、その辺の話をひとつお聞きしたいと思います。

岩崎 ルノーとの技術提携の話も家本さんがインタビューで簡潔正確に述べておられますが、若手

技術スタッフとしての思い出をお話ししましょうか……。

外国技術を日本で導入するというのは、日野がルノーを導入した以外にも、日産がオースチン、いすゞがヒルマンのルーツ社と、3社があるんですが、やはり日本の戦後の自動車技術の発展の上で、外国と技術提携するということは非常に大きなイベントだとつくづく思うわけです。その背景ですが、2つの面がありまして、1つは、やはり政府として、特に担当の通産省としては、日本に戦後、乗用車というものはないに等しい。技術の面で言えば、外国のレベルに対して30年ぐらい日本はおくれていると。何とかして日本が乗用車でやっていけるようにならないかというような考えがあって、昭和27年10月に、外国の乗用車を日本で組み立てる、その契約を業界に結ばせようかというような方針が出てきたわけです。それが政府のほうの動きの一端ですが、日野自動車としては、よく言われますように、大久保社長プラス技術責任者の星子専務が、やはり物の輸送は大型のディーゼル車でやると。それから、人員輸送といいますか、そういうために乗用車というものはどうしても要るんだと。両立しないと自動車工業としては将来性がない、何とかして乗用車に乗り出したいという意向が潜在していた。たまたま外国も日本のそういう実情を見て、いろいろ動き出して、昭和27年の、通産省が方針を出す前、27年4月にフランスのルノー社の極東の支配人、バクリー氏と言われる方が、日野自動車のトップを訪れて、ルノー社の乗用車組み立ての契約を結ぼうという提案があったということが、後で聞き、またよく言われ、書かれていることなんです。

そこで、ちょうど日野としては、大きなポリシーに合うので、それに乗っかろうとしていろいろな交渉をしたようです。いろいろな交渉というのは、単なる組み立てだけでなく、もっと先のことまでのことだと思いますが、とにかく大分難航したそうですが、とりあえず昭和27年7月24日に第1期の契約とって、とにかく1年間、日野でそれでは組み立てをやろうと、仮の契約をして、組み立てをやるけれど、ごく一部のタイヤとかそういうのは日本のを使うとか、細かいことはあったと思います。そこへもってきて、さっきお話ししたように、官庁のほうで、外車の組み立てをしないか云々という話が同じ年の秋に出てきたので、急遽、それを実らせるべく、通産省のバックアップを得て、1年契約だけでなく、もっと長期にわたる国産化と技術の提携の交渉をして、最終合意が翌28年1月16日。2月26日に正式に両者の代表者が調印したと、こういうことなんです。日産がオースチンと、いすゞがルーツ社のヒルマンと、というのも同じように進んできて、同じような時期に契約したということで、やはり内外1つのこうした大きなムード、日野としては先達の大きな理念がここで日の目を見るようになったと思います。

そういういきさつで、具体的には、日野の構内でルノー4CV車を組み立てを始めたわけです。ノックダウン方式とって、ばらばらな部品を持ってきて、組み立てる。そのルノーの組み立て工場は現在も建物は日野に残っているのですが、約1,200坪の建物で、当時は1億の投資で28年初めまでに急遽つくって、28年3月から組み立ての稼働を開始した。日野自動車は亡くなった神月章さんを工場長にして、以下70名ぐらいで、組み立てを始めた。もちろん、ルノーの1つのコントロール下にありますから、ルノーのパンサル氏という外国回りの技術屋で英語ができる人が日野の組立工場に常駐しまして、いろいろ指導したり、許可したりして4月1日から発売しました。85万円という当時としては高価だったんですが、ただ、“コップ1杯4キロメートル”というキャッチフレーズを大いに宣伝して、ルノーの4CV車というのは経済的で、4人乗りのコンパクトでありながら、軽いから燃料もあまり要らない。そのキャッチフレーズが大分広がって、日本の中へ浸透がわりあいに早く始まったんですね。28年11月にはルノー公団の総裁のピエール・ルホーシュ氏という方が日本に来て、日野は立派にやっているとお褒めいただき、功労者の大久保社長にフランスの最高の勲章をあげたりしているということがありますが、そこまでが始まりなんです。

これはむしろ日本は輸入車ばかり多い、どうせ儲けられますし、日本の乗用車は発展しないということに対して、官民が1つの大きなムードでのスタートを切ったという意義があると思うんです。

有馬 それで、そういう中で、技術設計というか、技術を担当しておられて、そういう技術面での、岩崎さんのかかわりはどういうことが主体だったんですか。

岩崎 今のお話で、第1着手としては、タイヤとかバッテリーとか、シートとか、購入品でそのま

ま使えるというようなものが16品目あったんですが、それをどんどん日本製に変えたのが、パンサル氏が許可して、本社のフランスのほうの一々認可を得ないで済んでいたんですが、それから、そのままでは済まないで、まず、日本の法規で、長さが3.8メートル以上ないといかんとかいう、向こうのままじゃだめなところが出てきて、バンパーステップというのをつけて、車の全長を伸ばすような設計変更をするというような、軽易なことをやっていたんですが、私はその当時は、傍観的立場だったんです。それから、だんだん傍観的立場でなくなるのは、国産化のスケジュールが、16品目は国産化OKなんですけど、次に25% — 部品の価格で — ルノー公団の部品の価格が1つずつあるわけですが、部品の価格で、25%を29年中に国産化する。それから30年中に50%、31年に75%、33年に100%完了するという契約でございまして、最初の29年中に25%やるのを、2つに分けて、第1に、フロントアクスルと言っていましたけど、フロントサスペンションですかね。それから、いよいよ機械部品、機構部品を始めたわけです。

私もこのころから、いい意味で巻き込まれて、日野でつくりますから、日野の図面があるわけです。フランスの図面はフランス語ですし、いろんな規格なんかいろいろ向こうからももらいましたけれども、日野向きにしなきゃならん。それで、このサスペンションを17%、主として、現場の大努力でやったんですが、国産化の過程で、全部認可が要る。フランス語でオモロカシオと言いますが、英語ではホモロケーションですね。認可が要る。それは向こうへ全部品を、2~3点ずつ送る。場合によっては、アッセンブリーも送る。最後はエンジンもアッセンブリーを何台か送るという、そういうようなことをして、向こうのルノーの本社の技術部門で十分いろんな検査をして、国産化してもよろしいと。これが実は今思えば大事業だったんです。先ず最初の17%、フロント廻りを送ったわけです。我々が書いた図面で、現場がつくって、それがほとんど全数不合格。大変なショック。もう現場では、磨きをかけるように一所懸命つくってやったものが不合格なんですから。

それが一番衝撃的な事件だったんですが、なぜ不合格になったかといいますと、こちらの図面は、絵と寸法だけあるぐらいですが、向こうの図面は注記が非常に多い。素材のことから、熱処理のことから、いろんな項目が書いてある。フランス語の堪能な人を雇い入れて、翻訳したからいいんですが、一番ひっかかったのは、一般公差J-13という判こが押してある。一般公差J-13というのはルノーの公差規格がありまして、寸法比例で公差が違う。例えば100ミリのところに対してはプラスマイナス0.27ミリとか、わずか5ミリのところについては、プラスマイナス0.08ミリとか、寸法比例で公差が厳しいわけ。日野は昔からプラスマイナス0.5ぐらいならいいできだと思っている。しかも、まいったのは、粗形材は、鋳鍛造品。鋳鍛造品ですから、プラスマイナス0.5ミリぐらいだったら随分精度がいいと、戦車から始まった日野は思っていたわけですが、粗形材でほとんど全部ひっかかった。みんなほんとに青くなった。というのはちょっと削って、やすりをかけて磨くじゃ済まないですからね。鍛造からやり直す。精密鍛造ですね。全部つくり直し、全部送り直し、あるいは2度も送り直したのもありますが、それでやっと認可されましたが、確かにエポックメイキングですが、図面の権威というのも思い知らされました。1点1点設計的に全部バランスがとれている。自重600キロ位の乗用車で、どこを突いても、適当にじゃ、すぐ重量オーバーになっちゃうのはご存じのとおり。そういうことで、しかも設計的に、太いところも細いところも、全部強度的にとか、いろんな点でバランスがとれていると。設計図面というものはいかに貴重なものかと思ひ知らされました。

有馬 パリのルノー公団に長期出張されたということですが……。

岩崎 そのいきさつですが、今お話ししましたように、クラッチとか、ブレーキとか、50%までは同じような努力で進んだのですが、私たち機械技術屋としては本命であるような、エンジン、トランスミッションという、心臓部をやるのが50%に次いで75%。それができれば、あとは残るのはボディになるわけです。それで、これをやはり各部品を、全部品2~3点ずつ送るほかに、向こうの要求で、トランスミッションとかエンジンとか、アッセンブリーしたもの2台とか3台という要求があって、向こうで性能、機能等すべてのテストの他、エンジンをベンチの上で500時間とか、車に載せて2万キロ走るとかいう知らせがありましたので、日野はそのとおり、丁寧につくって送ったんですが、大変デリケートな点もあろうということで、私がルノー公団へ、技術の連絡者という立場で派遣された

わけです。

それは、技術上も、私事からいっても、私としては生涯のビッグイベントになるんですが、昭和30年12月の初めぐらいですか、家本工場長から、私に、パリへ行けと。それで、すべてこれが認可されるまで、一切の努力を向こうでしろと。こちらとの連絡と、向こうとの交渉とか、すべてやれと。おまえ1人で行け。こういうことで。ところがいつ出るんですかと聞いたら、年が明けたら、すぐ出ろと言うんです。とにかく私、昔々、戦争前に満洲へ行ったことがあるだけで、外国に行くのは初めてですし、一ヶ月の準備期間とは当時のことですから正直言ってびっくりしました。いろいろプライベートなことは家内の応援を得て、仕事上のことはその前にルノーに行かれたトップの方々から直々にいろいろ教わったり……。

それで、いろいろ公私の準備を整えていて、飛行機がエアフランス、南回りで50時間かかるんですが、当時は1週間に1遍しかありませんから、幸か不幸か延び延びになって、真冬の1月23日に飛び出した。飛行機の中で2晩過ごして、向こうに行って、パリで下宿したわけです。

余談ですが、国産化の各社に通ずることですが、当時は政府の外貨の割り当てというのが非常に厳しくて、そういう外国出張に対しては1人1日15ドルという限界がある。それで15ドルではホテルはもちろん、タクシーに乗るなんてできない。しかし大変うまいついで、ある方の紹介で、生粋のフランス人の中流家庭の長男が結婚して一間あいたという部屋に下宿させてくれて、朝だけは、コンチネンタルの食事ですからサービスするけど、夕飯はその下の家庭的なレストラン、あそこにあるから教えてやるから行けとか、土日以外のランチはルノーで食事をしましたから。そんなふうな、で、フランス語しか通じない私生活でしたがこれが私としては生涯のプラスになったですよ。

それで、ルノー公団の、日本で言えば、輸出部ですかね、そこにデスクを1つもらって、毎日土日以外には出勤したわけです。私は会社でフランス語の堪能な社員から指導を受けたり、リングホンで勉強するようなことはやってきましたけどにわか仕込みで、仕事の上ではとてもですから、通訳を日本の留学生に頼んだんです。通訳料が1日4,000円、15ドルではとんでもない。しかし、ルノーの部品を日本へ船で送ってくる時、錆が出たりなんかして、日野がルノーにクレームをつけると認められるんです。そのクレーム費は向こうで積み立ててあった。その中から会社から許可された必要額をいただきまして、補充して、そういう私生活をしながら、毎日赤ゲットぶりの生活をしたわけです。

私の目的は、いずれにしましても、75%のエンジンとトランスミッションの認可を受ける、3月いっぱいまで両方とも認可を受ける。そうしたら、日野で、それまでに生産準備をして、4月以降生産するから、認可を受けるための一切の向こうの認可のためのチェックのフォローと、交流と、特に日野との連絡、それが第1目的。第2に、日本でルノー車を使うのには、不具合がある。日本向きの改造を提案して、許可をもらってこい。これが大変だった。第3に、日野工場の各部門の質問事項とか、そういうことを全部、鋳造から鍛造まで全部、しかるべき向こうの部署から聞いて、こちらにインフォームしろと。そういうような目的なんです。

当然のことですが、連絡というのが相当私にとっては毎日の大きな仕事でして、毎日帰ってくれば、一切のことをもちろん記録するのは、これはだれでもやることですが、それを週に2回になったエアフランス便に合うように、日野への連絡書を毎晩書いて、週に2回ずつ航空便で送ったのが25信、第1信、1月24日、着いた日から書き出して、3月末、もう帰るという4月の初め、飛行機より自分が早いとわかったときでやめました。これを当時として、今のように、ワープロもなければ、コピー機もないわけです。毎晩10頁位カーボンペーパーでとって、それで、ルノーから言われたこと、そちらからの連絡に対する答え、途中で急ぐことは電報を打ったりしながらやったんですが、これはいまだに捨てないであるのは、技術導入として、毎日毎日全くフレッシュな、技術事項を覚えたり、連絡し合ったりしたものですから、私としては貴重な記録なんで持っているんですが、25信あるということは、3日に1遍ぐらい出しているという勘定になるんですね。

有馬 なるほど。2カ月ですからね。

岩崎 それは私からのほうですが、これに対して、日野社からは、すぐレスポンスがあります。ルノーに出した正式の文書のコピーから始まって、私あての指示や諸連絡、各部門から雑多なことを質

問してきたりいろいろ……。これを、来るたびに貪り読んだりしたんです。これからいかに日野工場の中では設計・製造部門全部門、家本さん以下、責任者が陣頭指揮をして、奮闘している様子が手にとるようにわかったですね。またそれだけのことをしないと、予定どおり技術導入して、国産化できなかったと思います。さらにまた、クラッチフェーシングとか、スラストカーボンなんて外注品もあるわけですよ。そういうのが、協力会社が同じようなことをしないと間に合わないわけ。それに対しても、協力する会社は、実によくやってくれたと思いますね。今回、インタビューを受けるに当たって、これを全部読み返してみますと、ほんとうに感無量であって、これが、結局、あるところでは不可能かと思えるような技術を日野は見事に習得して、ほかの会社もそうだろうとは思いますが、その後の日野の小型車、大型車までの展開に大きく寄与できたと思いますし、日本のほかの自動車会社も含めて、技術提携して国産化することで、30年おくれたというのを、少なくとも半分ぐらいはこの5年間ぐらいで取り戻せたんじゃないかと感じますね。

それからもう一つのテーマとして、日本向きの設計変更なんで、これは日本の道路、しかもタクシーに使うということで、フランスでは、ご想像どおり全然見当がつかない。こういう改造が要る、強くするって言うっても通りっこないだろうと。そこで、日本の道路のアルバムをつくったんです。例えば当時神田神保町の交差点で電車のレールがシャープになって、でこぼこで石畳、タクシーはこういうところをどンドン走るんだっていう、神保町の市電レールの突出状況などは手元で撮れるんですが、地方の悪路っていうのは、主な販売店に頼んだんです。

それで、それをアルバムにしまして、設計変更の交渉をしたけど、私に対応してくれた方は、カネッティ氏という設計の課長さんなんです。外国のそういうことに対して担当するというので、何のスペシャリストかよくわからなかった。それなどに話しても、全然だめ、私などには、そんなことは問題じゃないと。やっぱり責任者のピカールさんという設計部長に会う努力をしたんですが、アポイントメントをとるのがまた大変で、二、三回しか会えなかったんですけど、そのようなアルバムを見せたら、「ああ、わかった、わかった」と言うんですよ。それで、こちらで一番大きな変更案は、リヤサスペンションのヒンジ、そこがすぐやられちゃうんで、ラジラス・ロッドという部品をつけるという設計図面をかいて持っていったんですよ。タクシー会社では、もうそういうのをやっていて要求されていたので。ピカールさんは鼻であしらひまして、こんなのは設計変更じゃない、これは革命だ、とんでもないと。こういうのをやるには、二、三年間はいろいろ研究・実験しなきゃだめなんだと。もう、一発ではねられた。

それじゃクレームだらけで大変困るんだと。そうしたら、軸の径をわずか2、3ミリ上げることでいいんだと。そういうことで日野は、18ミリというやつを21ミリに変えたんですよ、向こうの許可をもらって。そうしたら、本当にすーっとトラブルが消えちゃった。向こうの車は、それから向こうも直しました。そんなようなこととか、エンジンの音がうるさいというのが、実は透過音でなくて、エンジンの振動が伝わってくる。これも、エンジン・マウンティングのためで、これは改良案はないと。次の車を見てごらん。次のドーフィンっていう5CVでは、その点はちゃんとサスペンションを変えて改良してあるよと言うんだけど、それは採用できないんですからね。別契約になる。

そんなようなことで、日野が今まで流の考え方で、機能部品でもこういうふうに設計変更すれば良いなどと持っていったものが、マスプロをして世界的な権威があって長いキャリアがある車に、すぐ採用されるわけがないというのは、身にしみて感じましたよ。それ以前に、日本向きに後ろの窓を少し大きくするとか、フロント・グリルをフランスのままじゃないものにするという様なのは、基本的構造に影響しないし、日本だけのことは認めてくれたり、だんだん合理的なことは認めてくれた。しかし、技術的に十分な検討が要ることはそう輕易にやらないということなんです。

ですから、私は、そんなような会談を経て、認識を2つにまとめますと、第1は、小型軽量の経済性を志向する車として、すべての部品は、徹底した強度と重量の限界をねらって、バランスのとれた設計であると。さっき申し上げましたように、図面というのは完璧なんだと。したがって軽々しく、ある部分だけ強度アップとか、そういうことをするとバランスを崩してまずい。全体としてのバランスということ、設計屋としてはよく意識しなきゃならんというのが第1の認識であり、第2に部品

の加工、組立精度も、徹底したコントロール。図面どおりにつくる、つくってあるかどうかを完全に、製造中にインスペクトするという。また、必要個数の抜取検査も、向こうではちゃんとやっていると。そういうコントロールですね。その重要さを認識したわけです。両方共、今ではあたり前ですが。

又、日野の工場で苦労した一つは、トランスミッションの騒音です。これは、当時としては日野自動車の技術のレベルをはるかに超えてコントロールされていましてトランスミッション・ギアをシェーピングした後の精度、組み合わせ歯の歯当たり、それに対するトランスミッションの音の関連、それをとにかく、組み立てラインの中に騒音室があるわけですね。それで、全数音を聞いて流しているわけですよ。それで引っかかるのは、今の歯当たりの前にチェックしながらファイナル・チェックをやっているんだ。当然、それを日野に連絡したわけです。日野側の反応が大きくて、いろんな質問が来る。相手はそのエキスパートですから、私にはわからなくなっちゃう。向こうは専門家で、しかも現場のエキスパートだから。それで、結局、「そういうのは長年のキャリアのノウハウだ」とやられちゃう。これは、むしろ私よりも、日野工場として大きく勉強したことじゃないですか。

有馬 今、いろいろルノーの最初の契約から始まって、その間、それを成熟させていく間で、フランスに駐在してのご努力の話をいろいろお伺いしました。国産化、CKDの組み立てから始まった中で、やっぱり当時の、何も人だけではなくて、日本の自動車産業の実力を考えると、おそらくルノーで言えば、いろいろルノーの設計の要求する精度だとか、あるいはそういうものをつくり上げる生産技術だとか、そういうものがまだまだ、向こうのそういうものとは、まだかなり隔たりがあったんでしょね。それから、周辺を取り巻く部品工業も、今でこそ世界的になっていますけれども、まだまだレベルの低い時代だったと思うんです。

そういう面で、向こうのものを国産化していく、あるいはまた国産化率がだんだん増えていく、最後は100%に持っていく。そういう過程において、向こうと技術的に一番差を感じられたのはどういう……、まずは向こうの図面でそのままつくるわけですから。そういう面では、やっぱり日本のそういう自動車産業にかかわり合いのあるいろいろな技術、あるいは能力、そういうものを向こうで見て、一番痛感されたのはどんなところが多いですか。

岩崎 今の特記事項というのも申し上げますが、その前にさっきの話を続きの最後ね、ちょっと触れさせていただきますと、75%は、このようなトピック的なことを申し上げましたけど、予定どおり認可を受けて、私は無事に帰れたわけですが、それから最後の75から100%の国産化というのがありまして、それがボディのプレス、溶接、塗装なんです。私は、その担当者でないから、これは脇から見ていたり聞いた話が多いんですが、このとき、軽量化のために板を0.7ミリという薄いのを曲面で強度を出すという設計、スタイリングと、薄板をプレスして、ああいう複雑な面を出すというようなことは、やっぱり大変な努力、これこそノウハウが多分にあったと思うんです。それには、日本の八幡などの製鉄会社、日野自動車以上に大手のメーカーも、初めは大分リジェクトされたりして勉強してくれたりしたんですが、特にプレス型の型の手仕上げというものに対しては、図面とか理屈ではないんで、日野自動車から十数名の幹部や職長クラスのプレス関係者を派遣して、みんな向こうで懸命の勉強をして、これを成し遂げたということがありまして、これも、さっきのエンジン、トランスミッションに勝るとも劣らない、一つの技術収穫だろうと思うんです。

それで今、有馬さんのお尋ねの、強いて特にと言いますと、以上申し上げた以外に挙げることもないんですが、整理の関係で強いて特記事項を挙げればというのを6項目書いてきたので重複しますが読みますと、一として、設計図面の図面以外の注記が非常に大事だということ、製造上の指示や何かね。これが日野ではそれまではやっていなかった。

有馬 そこがノウハウなんでしょうね。

岩崎 ノウハウだったんですね。もう口伝えでね。

有馬 寸法だけではできないところのね。

岩崎 図面で形を記して、寸法があれば、それをつくるのは腕だなんて、昔はね。それが、いろんなことをちゃんと書いてある。向こうは工場を幾つも持っているわけですよ。だから、どこへ行っ

もそれが通じなきゃ。

有馬 伝えるための道具ですからね。

岩崎 外国にも工場をつくるんですからね。

2番目に強度と耐久性にバランスのとれた各部位の設計である。それから3番目に、素材のままでの高周波焼き入れ、リアアクスル・シャフトを鍛造のまま高周波焼き入れして、表面硬度を上げるのが目的ではなくて、疲労強度を上げるという手法は、今まではなかった。

それから4番目に、トランスミッション、ファイナル・ギアなどの、さっき申し上げた歯車組み合わせの歯当たり管理による騒音減少と、歯車の寿命のアップ。

それから5番目に、薄板のプレス技術全般。

6番目に、日本向きの設計改良に対するルノー側の判断、その理解と採用の……。

こんなところでしょうか……。

4. コンマース、コンテッサ、プリスカの開発

有馬 今度は、いよいよルノーの4CVから、日野独自の、その技術を応用してのコンテッサ、あるいはまたコンマースとか、いろいろ技術を応用といたしますか、学んだ技術と日野のオリジナリティを入れて、新しい日野独自の製品を開発されていったわけですけども、それにもまた、伝え聞くところによりますと、相当ご尽力なされて、それで出てきたコンテッサなんかは、今でも古いモーターファンなどの雑誌を見ますと、製品紹介もありますし、またその中には、必ず岩崎三郎さんの名前も出てきて、有名な隈部先生だとか、樋口先生だとかと一緒に活躍された対談も、我々、今までも見てきましたし、また改めてそういう雑誌を見ますと岩崎さんのことが出てきたり。またある面では、技術屋として大変、我々から見るとうらやましい技術屋生活を送られたように感じますけれども、特に、ルノーから得た技術をどういうふうに分かっている商品へのイメージにつなげていって、あの、歴史的に名高いコンテッサと……、そここのところを、ちょっと。

岩崎 いずれにしましても、何べんも申し上げるように、インタビューですから、私1人が何か代表みたいですが、代表よりその中の1人ということで、すべてを通じて先輩方の大きな力が、私をアクターとしてやらせたことが極めて多いんです。私が、最初からプランナーであり、演出家であるというわけでもないんですから、そここのところはおことわりして。

有馬 それは、企業ですからね。

岩崎 それで、今、お話し、日野の乗用車としてコンテッサというのは、やはり技術上の1つのエポックだったと思いますので、その体験を申し上げますが、その前にちょっとお話がありましたコンマース、日野コンマースというのがありまして、これは、ある意味で非常にユニークで、歴史的には消えていくかもしれませんが、一つの事例として、大きな意味で言うと、企画、開発の失敗だったかもしれないという意味でお話ししますと、やっぱりルノー4CVとしてのエンジンとかトランスミッションは終わったので、そのころから、次に日野独自の乗用車をつくらうというのの一つとして、日野コンマースというバン型の車両が企画されたんです。これは、ルノーの部品装置をなるべく使って、少しユニークな車を開発しよう。PB10型というのが最初で、昭和32年ぐらいだったと思いますがね。ルノーの国産化が完了するちょっと前あたりから始めたんじゃないかと思うんです。500キロ積みのバン。それから、10人乗りくらいのミニバスというので、技術的にはユニークで、ルノーの後ろにあるエンジンをフロントに持ってきてフロントエンジンにして、いわゆるFF方式で、プロペラシャフトがないんだから低床化できる、思い切って床を下げちゃえと。フロント・サスペンションはダブル・ウィッシュボーンでトーションバーを使えばいいじゃないか。リアは、横置きバネとウィッシュボーンを組み合わせる。エンジンは、ルノーのエンジンをちょっとパワーアップしたくらい、28馬力クラスで設計企画したんです。私のアシスタントというか、スタッフたちがおもしろがって、いいことばかり考えて、これは山登りに弱いとか何とか言われても、とんでもないとか、いろんな工夫をして、フロントドライブの利点、たとえば操縦性など実験で確かめた。結局、昭和34年に発表して、35年の2月に発売したんです。

ところが、一つの問題点は、ボディをルノーのように大量にやるのではないから、プレス型を使わないで溶接でつなぎ合わせていこうと。日野車体で担当してくれたんですが、努力はしても生産性がよからうはずがないんですね。

それからもう一つは、市場にそういうもののニーズが少ないから、アンビュランス(救急車)とか、移動図書館とか、オートキャンプとかっていったって、その時代には、オートキャンプでドライブして歩くなんて状態じゃなかった。それで、日本の実情には時期尚早の感もあって、あまり売れないでいつの間にか生産をやめたということですが、やっぱり技術屋としては、大変興味があり、技術的にはいろんな収穫もあり、またPRもできたんですよ。いい点も大分ありました。だけど、ここでの反省は、やっぱり市場を少し先取りするのはいいけど、時代にマッチしなくてはプロダクト・アウトでだめだということで、これは先取りし過ぎた。

有馬 その面でのタイミングの問題があったでしょうね。ですから、それに盛り込まれている新しいいろいろな技術、例えばFFですね。それから今はやりのワンボックス、低床——そういう、今、主体になっている技術を見ますと、それぞれの技術のできばえのレベルは、またその時代の技術のレベルで決まるでしょう。そういう意味では、今おっしゃったように、技術屋としては、あるいは商品としては、確かに時代的に早過ぎたんですね。

岩崎 次にコンテッサ900と、その後が続いて出したコンテッサ1300になるわけですが、これについては、先ほどもお話しになられたように、いろいろなものを書いたり、しゃべったり、日野自動車の歴史などにも40年史とか50年史に詳しく書かれておりますので、今さら何か申し上げるのも面映ゆいんですが、やっぱり一応担当者として、喋らせて頂きましょう。

まずPC10というコンテッサ900ですが、これは企画は昭和31年ぐらいから検討を始めたわけですが、31年というと、たびたび申し上げますように、ルノー社のエンジンが国産化された年、私にとってはパリ駐在という年なんですけど、トップ層としては100%、33年に完了するけど、それでそのままやっていくよりは、技術導入した設計、製造技術を活用して、日野独自で小型乗用車を展開するという考えを持っておられた。これは、当然のことだと思います。というのは、向こうの車を国産化しても、1台について何%というロイヤリティを払わなきゃならないですし、また、だんだん時代おくれにもなる。そういうことで、当然かと思えます。

検討を始めるころに、根本的な方針としては、次の4つくらいにまとめられるんじゃないかと思うんですが、一つは、ルノー4CVの生産設備を利用すること。生産設備というのは相当投資して日野の中に展開したのを利用しないと。

有馬 特にボディ関係のね。

岩崎 それから、2番目に設計・製造面で4CVルノーで学んだ技術を活用すること。これは、言わずもがな。

それから3番目に、4CVより車格を少し上げて近代的なスタイルにすること。これは、次期日野の乗用車として当然だとは言えますが、車格を少し上げるというのは、やはりちょっと大きなウェートを置くべきなんですけど。

4番目に、自家用、営業用を両立させること。この3番目と4番目が、日野としての大きな事項で、と申しますのは、昭和30年に、通産省が「国民車構想」というものを発表していた。これは、600ccクラス、これを日本の国民車にして、ドイツのフォルクスワーゲンとかフランスの4CVのように発展させるというのがあって、名乗りを上げるのを通産省は待っていたようですが、ぼちぼちとトヨタの中から動きもあったようですが、日野はこれを考慮外にした。

というのは、さっきのねらいの3、4項目であるように、タクシーという営業車をねらわないと、自家用だけでは、まだ当時、日本としては需要が少ない。それから車格を少し上げなかったら、販売上困る。これが、大きな方針だったと思います。具体的な基本コンセプトとしては、経済車で、コンパクトで、後ろにタクシー用として3人乗せられる5人乗りにすると。それから、ルノーで学んだように、RR方式。エンジンは、ルノーが750ccだったのをワンアップして、800から900——結果として900になったんですが。それから最後に、低い車高でオリジナリティのあるスタイルにするという

ことで、32年から設計を始めました。33年には、全体レイアウトを書いた。

それで、日野が乗用車を独自で開発していくというのは、全く初めてで、日野自動車の開発技術としては画期的なもので、ルノーから聞いたりなんかしたことと、他社のトヨタあたりの情報などから、日野も全く地道にそのようにやっていこうということで、スケッチの中からこういうモデルにしよう。それから5分の1の石こうモデル、フルサイズの粘土モデルをつくる。それから、室内模型もつくって居住性を考えると、そんなようなことをたどりながら開発してまいりました。

設計上の特徴としては、結局、893ccという、約900ccの最高35馬力で、ミッションとコントロールが日野独自の開発だったんですが、やはりタクシーにするには、前の席をセパレートでなくてつながりのベンチシートにしなきゃならない。そうすると、ミッション・コントロールがフロアからレバーが出てくるんじゃ邪魔だから、ハンドルのところにつけるコラムシフトでないと、特にタクシー屋さんはおさまらないと。エンジンミッションが後ろにあるのに、ハンドルのところでリモートコントロールするミッションコントロール方式、いろいろな工夫をして、電磁式を併用しながらやった。又、少し勇み足でしたが、電磁式の自動クラッチを、神鋼電機の協力を得て、シンコウ・ヒノマチックという名前でオプションとして売り出したとか、いろいろなルノーの技術プラスアルファも含めながら展開して行って、試作の1号車が昭和35年の1月にできてから6台、それによって、実験室内での各種実験、それから走行試験、夜間の走行試験というのは、日野としても初体験。

フクロウ部隊と称して夜だけ走る。秘密裏に、外は黒い幕をかぶせるということをやったんですが、当時は、とにかく各社マル秘、絶対次の新型車をどんなものを持っているということはマル秘にする。もし漏れたら、他社がそれに対抗手段をとるとか、新規性がなくなる。フクロウ部隊というものを編成して、夜、暗くなると実験場を出て、三多摩地区をいろいろ走り回って夜明け前に帰ってくるということで、不具合箇所を見つけ出すというようなことをやったりして、昭和36年2月末に新聞発表し、36年の3月1日から2日間、品川のプリンスホテルでこの発表会、展示をし、4月1日から一斉発売したわけです。この900という車は、36年から39年まで、合計4万7,000台あまりやったわけですが、続いてこの900の締めくくりを申しますと、さっき申しあげましたように、モデルを使いながら開発していく、それから秘密裏に実験をしていくというようなことを初めて身につけた。

それから、小型乗用車、小型トラックにも日野が乗り出して、大型車と並行していくために、昭和35年11月発令で、開発部門も大型車設計と分離して、新たに第2研究部というものを設けて小型車の開発に専念させるような体制をとったということになるわけです。

有馬 そういうことでコンテッサ900を世に出して、プリスカはその後ですか？

岩崎 プリスカは、これよりちょっとおくれてですね。これに続いてやってきた1300の前です。

有馬 これもね、今は1トンピックアップだとか、そのクラスが、国内だけでなく海外においても主力の製品になっていますね。それを、さっきのコンマースではないですけども、やっぱり時期的には、早く取り組んで、日野の場合にはプリスカというのをやられたと。その辺だとか、今度、900のあとまたデザインを斬新的なデザインということで、これもまた、外国の専門のデザイナーの血も入れてコンテッサ1300への開発と、こういうふうにつながるわけですね。そういう流れの中で、これはまた主役を演じてこられたわけで、その辺のお話を……。

岩崎 小型トラックを日野が初めてやったんですね。プリスカという名前でコンテッサと並んで売り出したんですが、大体、市場が都市間の長距離輸送のための大型トラック、それから都市内の小型輸送のために小型トラックというのが、小口輸送の1トン前後の荷物を運ぶのにどんどん発展し出したので、それを眺めているのはまずいと、当然、経営的に考えたわけです。それで、ちょうど今のコンテッサ900のエンジンとか部品なども共通性もあるかしらんから、ここで1トントラックをつくらうということで、昭和33年、コンテッサ900についてその設計に着手して、昭和36年に日野プリスカ900という名前で発売した。

コンテッサはRR方式でプリスカはFR方式ですから、設計スタッフは2グループでやりました。

これが1トンはちょっと積みなかったんですが、FG10という車が750キロ積みでコンテッサ900と同じ900cc、35馬力のエンジンを乗せていたんですが、だんだん展開して行って、38年からFG30と

いう40馬力にパワーアップして、バンとかピックアップも加えた。それからもう1つ、FH100として、あとで出てくるコンテッサ1300と同じエンジンでプリスカ1300、ここで初めて1トン積みが成立して、1300ccのプリスカ1トン積みというのを38年から展開していったんです。

それで、終わりを急ぎますと、昭和41年10月にトヨタと業務提携をしまして、そのときの大方針で、乗用車は生産をやめるけれども、トラックのほうはトヨタの販売網で売っていく。したがって、トヨタブランドで売するために、ここで日野の名前をトヨタプリスカと変えて、トヨタのコントロール下に置いた。トヨタと日野が共同開発、こういうことになりまして、GY10という再開発をしまして、43年3月から、トヨタハイラックスというペットネームで、RA-10という車型ですが、これが展開されていった。トヨタブランドの強力なる展開で、特にアメリカ市場に大いに展開され、とうとうアメリカにおいてベストビートルという評価を得ましたね。

有馬 そうですね。現在もまだ、そういう意味ではつながっている。

岩崎 それと話が前後しますが、私のきょうの最後の話に近いんじゃないかと思いますがコンテッサ1300、これはさっきお話に出ましたように、日野自動車としてトヨタとの提携を考える以前のことで、次期乗用車として本命である。日野自動車の全力投球で、コンテッサ900で得たいろいろな技術——開発、生産、販売の力とノウハウを展開していこうという大きなポリシーで始まったわけです。コンテッサ900は36年の初めに発表したんですが、もちろん発表より前の35年ぐらいだったかな。

それで、やはり次期の乗用車としては1000cc以上をねらう。当然それは日本のモータリゼーションがだんだん1000cc以上が中心になってくる。トヨタや日産の動向も横目で見ながら、経済車で、家用、営業用を両立するようなこと、ただし日野自動車としての大きな決心は、スタイリングは社内でやらずに世界の一流のデザイナーに依頼しよう。その目的は、輸出も考えると、やはり国内だけのレベルではまずい。

それから、これは私ひとりの反省かも知れませんが、コンテッサ900は一応乗用車としてまとめたけれども、そのスタイリングは必ずしも満足できるものではない。やはり芸術性のあるものというのは多くで議論してもなかなか生まれないので、そういうのはセンスのある人がリードしないとならないのに、合議制で、みんなでああだ、こうだとやるとなかなかいいものがないから、一流の人に頼めばみんなあまり言わないからという背景が実はあったと思うのです。

基本コンセプトとしては5人乗りの4ドアセダンで、結局1300cc、やはりルノー以来のうちのノウハウであったリアエンジン。日本の競合車、当時のこの1500ccクラスとしては、コロナとダットサンが断然市場を圧倒していた。それに対して立ち向かう。だから、1300ccで1500ccに立ち向かうという技術の研究、特に室内広さは決して競合車に負けないように。さらに、ルノーやコンテッサ900では市場から不評だった、ゴルフバッグ収納——ゴルフがだんだん盛んになってきた時代ですから、ゴルフバッグを2つ以上トランクルームに入れられなきゃ困るということまでおまけがついて、そういうコンセプトでスタイリングに入るのに、36年の5月、基本設計、全体のレイアウトを描き始めました。

これは私が全体図を書いたわけですが、もちろん部分部分はそれぞれのスタッフで分担し、キャッチボールをしながら基本設計がまとまったところで、先ほどのような基本的なポリシーによって、社としてデザイナー（スタイリスト）をいろいろ物色して、北イタリアのトリノ市にいたミケロッティ氏に委託することが決定されたわけです。

これも、日本の乗用車界としての1つのエポックだったと思いますが、やはり世界的に有名で、日本でも前からその道の人には評判になっていたデザイナーが北イタリアにわりに多くて、ピニン・ファリーナとか、ギアとかがいたので、それらのところへ日野の、英仏語がうまい山内常範君という社員が出向いていろいろ聞き込みをやったんですが、なかなかマッチングしないときに、まだ当時は若手だったんですが、ミケロッティというのが、実績としてはBMWのスタイルをやって、市場に出して非常に評判のいい方だということで、それと内交渉したら大分乗り気になってくれるし、費用も思ったよりはるかに安いということで決定されたのです。

そこで、36年11月のことですが、そのミケロッティからアイデアスケッチが数種類来たのを役員層

でいろいろ検討して、その中で何種類か気に入ったのを選びながら、私に命が下って、翌12月に私がイタリアのミケロッチ氏のところへ初めて飛んで行ったわけですが、向こうのスケッチで日本で売れなきゃならないわけですから、まず自販の責任者である当時の齋藤才三常務——現在、日野車体の相談役の齋藤さんが同行するということが社として決定されて、一部長にすぎなかった私は大変ありがたかったんです。2人で行って、そこでミケロッチ氏に基本設計図を見せながらいろいろ会談をして、スタートしたということがコンテッサ1300の始まりなんです。

それで、大体この日野自動車として大きなプロジェクトでしたから、スケジュールを申しますと、重複しますが、36年5月に基本企画の方針が決定して、8月に全体配置図をミケロッチ氏に送りました。それから、10月にスケッチが数種類来た。12月に齋藤さんと私がミケロッチ氏のところへ出向いた。それで、翌37年の1月には、もうスタイルの実寸の線図を受け取った。37年の6月には、ミケロッチ製作の試作車1号プロトタイプができて、日本へ翌月送られてきた。こういうような、わりにスピーディーなスケジュールで試作ができたんです。

重ねますが、ミケロッチ氏との契約は、まずこちらの基本設計を向こうへ示す。そうすると向こうで、それに基づくアイデアスケッチ、小さな絵ですが何種類か来る。日野の中で二、三種類の候補を選ぶ。その上でレンダリングも送られ、合意したものについて5分の1の石膏モデルをつくる。その上で、全体のボディの実物大の線図を向こうで書く。線図をこちらへくれる。それと同時に向こうの、わずかの人数ですが小工場を持っていて、手細工でそのプロトタイプを試作する。その試作に間に合うように、日野からエンジンはじめ機構部品を送る。そうすると、向こうで試作車を完成してこちらへ送る。そこまで全部、スケッチから試作車完成まで全部一貫しての契約なんです。

それで、当時何千万という価格で契約したんですが、そのように進んで、試作車をもらったんですが、その前に私と齋藤さんがミケロッチのところへ最初に行った時、大変うれしかったのは、ミケロッチ氏が——彼は当時はイタリア語しかできなかった。私も英仏語は片言、彼もだめなので、結局イタリア語の通訳を頼んだんで、最初のうちはたどたどしいわけですが、「とにかく岩崎氏、私はこういう車をやりたかったんだ」と。今まで商売としてアメリカの大金持ちから1台こっきりの立派なカスタム車を頼まれていたが、幾らお金を弾んでくれても、たった1台つくって人目にあまり触れないでというのは、やっぱりデザイナーとして生きがいが無い。私としては、やっぱり世の中に多く使われる車をデザインしたい。しかも、かねてから念願だったコンパクトな——イタリアはフィアット600とかああいうのが多かったんですが、コンパクトな1500cc中型車クラスで、しかもリアエンジンというのは極めて気に入った。前のほうのスタイルリングが非常にしやすいと、そんなようなことでぜひやりたいという話で、まことにうれしかった。

それからまた人柄としては、デザイナーとして当たり前でしょうが運転はうまいし、多少の大工仕事みたいなことはできるし、いわゆる何でもよくこなす。それで当然絵がうまい。しゃべると、興が乗ればウイスキー片手に話しながら仕事をする。そういう好人物でしたから、両方とも大変これは幸せだったと思います。

そんなようなことで、話は戻りますが、試作車の1号車もらった。日野自動車は極秘裏に、工場内を囲って、警備をつけて、販売と自工の役員がそれを見た。それで、文句の言えない、いいスタイルだ。ただし、日本の車としては少し簡素過ぎる。それは、ヨーロッパの車というのは飾りや何かは一切なしで。やっぱりリアエンジンですから、リアのエンジンからの空気の出口にグリルがあるんですが、ただプレス穴を抜きっぱなしというのはいかにも貧弱そう。もっとクロームメッキの飾りか何かをつけたいとか、特に販売側の、当時の日本としては当然な意見が出まして、それで、幾つかそういう少し立派にしたいという意見が出た。じゃあ、立派にすると高くなる。安くというのは対抗車に対する一つのねらいだから、そこでデラックスは立派にして、スタンダードは安くという方針がだれからともなく頭の中に浮かんできて、それで「もう一度日野のデラックス化改良案を持って、岩崎、行ってこい」ということで、37年、そのプロト車を見た年の秋、私が一人でスタイルの若干の修正の申し入れをしたくて行ったわけです。

一流デザイナーがやったものにけちをつけるようになるといけなから、それはもう謙虚に「日本

の実情で」とかいろいろ言ったんです。ところが、彼はあっさりと「ああ、わかった。岩崎、一緒にやろう」ということで、すぐ5分の1モデルに、そういうのを手細工でつくらせたグリルなどをつけて、半分つくと半分鏡を置いて立体に見えるようにするノウハウもあったんですが、そういうのでどんどん仕事をしてくれまして、全部OKと合意して、私はその案をもらって日本へわずか10日ぐらいの出張で帰れた。こういうことが内幕なんです。

一方、日野自動車の中では、そういうのに対してどんどん設計を進めて、エンジンは鈴木孝氏が担当したんですが、試作、燃焼室とかやっぱりいろいろなことをやったりして、合計70台、エンジンの試作実験をやった。車は20台試作して、室内でいろいろな機能とか耐久性を調べるとか、さっきのように社外を覆面で走る以外に、また日野としての画期的な試みとして、オーストラリアに実験チームを派遣して2カ月間極秘裏に走らせた。この目的は、やっぱり輸出を考えると、高速で連続して走らないとほんとうの高速性とか信頼性ができないということ、もう1つはマル秘で、海外なら日本のメーカーに知れないだろうということだけでも、これは向こうでスクープされたようですが。

こんなような、日野自動車としては乗用車開発で歴史的な開発をしながら、38年の夏に最終の量産設計が終わって、39年1月には各シリーズ、さっきのデラックスとかスタンダードとかいろいろなシリーズの最高幹部の委員会決定を経て、一方、パイロットプロダクションという名前も日野自動車としては初めてですが、量産試作というのを数十台、これは売り物にするんですが、最初は手直ししながらマスプロに移すための試作をし、ボディのプレス型とか、量産の加工組み立て方式をリファインしながら、39年の7月に正式にコンベア上での生産に入った。それで、39年の9月1日に高輪プリンスホテルでにぎにぎしく発表招待会をし、一斉に各地に展開した。

PD100という——コンテッサ1300と、PD300という、コンテッサ1300クーペ、今まで話をいたしませんでしたが、2ドアで、後ろの席の居住性は若干犠牲にしながら、スタイルの相当近代化されたいいものをあわせて発売した。続いて、翌年あたりからは海外に積極的に展開をし、特に、今はなき日野自動車の輸出担当の内田一郎専務の大きな力で、各国のモーターショーに出す。40年の4月はニューヨークショー、7月はイタリアショー、10月はパリ、そんなようなことで展開していった、少量ながらオーストラリア、ギリシャなどへ輸出を始め出したというのが、開発から生産までを全部一気にしゃべらせてもらいました。

それで、もう時間ですからフィナーレまでついでにしゃべりますと、最後のコンテッサ1300は内外で好評だったので、社内は活気に満ちていたわけですが、昭和40年に日本を襲った大不況で、国内の乗用車の競争も激化する。したがって、日野のお得意のディーゼル部門も販売不振になるばかりでなくて、コンテッサだけとしては増販していたんですが、何しろ月産二、三千台のレベルではコロナ、ダットサンなど月産1万台のレベルに比して、何と言っても採算性も悪いし、後からの追いかけですから、販売が非常に苦勞して採算性もうまくいかない、経営は難航した。

こういう、主として市場と販売のことから、車の本質的なスタイル、性能、その他のことは良いとしても難航し始めた。日野の最高トップは、採算性のことから大変心痛されていたと思うんですが、しかし、当時また、大変日野にとって幸いだったのは、日本の自動車業界が群雄割拠のようなので、狭い日本で再編成して、合理化しないといかんという通産省の指導もあり、日産・プリンスが合併したように、日野に対しても通産省の指導と、また私どもがよく知らない中での銀行の斡旋などもあったようで、トヨタ自動車と日野が業務提携するということが実ってきて、47年の10月に正式に日野・トヨタは業務提携をしたわけです。

その際に小型車は、トヨタが大変な地盤を持っているのですから、コンテッサは生産を中止する。先ほど申しましたように、プリスカはトヨタに移管して、羽村工場生産し、トヨタブランドで売っていくという大方針が決定されました。ある意味で、各方面からコンテッサ1300、特にクーペは歴史的な名車という評判もあって、惜しまれながら生産販売をストップしたわけです。

私は、これを担当した1人として、やはりコンテッサ生産中止ということには一寸さみしい思いをしましたが、しかし、トヨタとの会談その他で非常にトヨタの経営陣が日野に対して温かくて、ディーゼルは日野だ。ディーゼルで大いなる発展を期待するということがあって、それから、社内でも乗用

車にあこがれて入った方が相当多いので、これでやめてしまう者がたくさん出るんじゃないかと思ったら、案に相違して、まことにそれは少数で済んだ。私個人もコンテッサの開発という、特に各部門の協力がすばらしかったので、大型車のほうに対する波及というのが大変大きかろうと期待もし、ディーゼルの方でやりがいもあると信じ前向きの気分でいました。

これが一つのコンテッサ物語のフィナーレですが、この車はほうぼうの自動車専門誌とか、雑誌とか、新聞とかに大分いろいろな記事が出まして、蛇足ながら、現在もなおコンテッサ愛好者が日本で多数ありまして、日本の国の中で生産ストップして二十数年たつにもかかわらず、まだ100台以上のコンテッサが現在走っております。コンテッサクラブという同好会があって、毎月会誌を出して、その長がまた昔のゼロ戦のパイロットで、大変立派な、私と年齢のあまり違わない方なんですが、勧めによってその一会員になっているし、鈴木孝氏もなっているんですが、各種の集まりとか、モーターショーやクラシックカーフェスティバルとか、いろいろなのにコンテッサ1300を出して、名車としてうたわれている面もあるものですから、技術屋としては残念だという気持ちよりも、大変ありがたいという気持ちのほうがはるかに多いわけです。

又、一方においてルノーからコンテッサと乗用車の開発に携わったため、有馬さんが先程おだてて下さった様に、自技会や雑誌社のお膳立てで、自動車工学の権威ある大学教授方——近藤、樋口先生や、今は亡き平尾、亘理、山本、石原などの各先生方と親しく交際出来て、幸せな技術屋稼業でした。

5. 自技会誌の改善

有馬 最後ですけれども、自動車技術会においても、岩崎さんはかなり活躍されておられますし、1989年には自動車技術会の技術貢献賞も受けられたり、それから最近ですけれども、93年には名誉ある自動車技術会の名誉会員にもなられた。自動車技術会としての実績もかなりおありになるので、我々もいろいろお聞きしていますけれども、時間はあまりありませんが、この辺で一番今後の自動車技術会に望むことでもありましたら、一言。

岩崎 有馬さんが今、自動車技術会の会計担当理事として活躍をしてくださって、日本の自動車技術会員3万名以上に対して大変貢献されているので、大いに敬意を表しているんですが、私はいわゆる会員1万名以前の時代が主でしたけれども、現在も凶らずも名誉会員などという、日野自動車グループとしてただ1人選ばれて、大変ありがたく感じているんです。

自動車技術会というのは、何と言うんでしょうか、かたくるしい学会でない、サロンのな……。

有馬 そうですね、官・産・学のね。

岩崎 自動車技術会というものがなかったら、私は今までいろいろおしゃべりしましたけれども、やはり日本の自動車技術というものはこれほど進歩が早くなかったんじゃないかという感想を先に申し上げて、私は、ここに技術会における私の業績何とかよりゲインの方が多かった。

有馬 かなりいろいろメンバーに加わって……。

岩崎 若いときからの会員で、何となく何かの部門委員というのをやっぱりやってきたんですが。出版とか編集担当理事時代は一つの事例になるかと思しますので、お言葉に甘えてお話ししますと、昭和43年、今は亡きトヨタの元副社長齋藤尚一氏が会長になりました。私は、当時日野の開発担当だったので、他社と同様に理事30名位の中に就任しました。ところで、第一回に素手で出席したところ、齋藤新会長が、今日から担当理事制を敷くと、その理由を話されました。そして、私が編集担当に指名されたのです。突然だったが、まあ順番だから……と思ったんです。

その次に、編集委員長も選ぶと。「岩崎は編集委員長だから」なんていう話が出て、実はほんとうにびっくりしたね。いきなりですよ。というのは、編集委員長というのは、毎月、自動車技術を出していかなきゃならない。これは担当理事なら見ていけばいい……。 (笑) それで、「お言葉ではございますが」と例の調子で言ったんですよ。「これは、両方やるというのはちょっと無理ですから、どなたかしかるべき方に」と言ったら、齋藤新会長が「岩崎さん、あんたは若いんだから、まあやりなさいよ」、この一言。(笑) もう有無を言わず決定しまして、結論的には43年から46年まで編集委員長をやって、担当理事としては48年まで5年就任しました。

そこでさっきのお言葉に乗るんですが、当時、編集としては、自動車技術の発行がほとんど90%の仕事でした。ところが、当時の自動車技術というのは、振り返ってみると、非常にプアだった。過去のことはけなしていいでしょうが、今見れば内容空疎で、何かあまりためにならないような記事、おざなりみたいで、読んでも読まなくてもいいような内容。それから、一番顕著だったのは2カ月遅れ。例えば今、2月になって11月号。やっぱり若気のいたりで、やるからにはこんなのではしようがないから、ひとつ……。

それで、委員というのは、官も出たけれども、実力者は各社の方ですね。編集委員会で2つの方針をでっち上げたんですよ。第1は、記事内容をもっと深く広く、中身をもっといいものにしようじゃないか。しかし、そのためには口だけじゃだめだから、具体的に、私もそうするけれども、皆さん1人1人が自分の会社の中でしかるべき人に、上司でも説得して、ぜひこれは出さなきゃならんというムードづくりをやっていただきたい。

その理由としては、当時は、さっきのコンテッサのお話ではないけれども、秘密主義が横行した。秘密だから書けないといったら、何も書けない。ところが秘密といっても、ほんとうの社の極秘事項、これは絶対知られちゃ困るものと、「なるべく内緒にしておいたほうがよかんべ」ぐらいのものはあるけれども、そんなに会社の運命を云々しないようなものが多かろう。ギブ・アンド・テイクになろうじゃないですか。要するに、書いて出す。そのかわり、ほかの会社のも読める。これは、お互いに技術会のあり方として大変いいじゃないかといって、「皆さんどうですか」、「賛成だ」というわけですよ。それじゃあ、みんなでやろうじゃないか。

第2に、発行はその月のうちに必ず発行するようにしようじゃないか。すぐ来月からできないけれども、半年たったならそのくらいになるようにと言ったら、それなら原稿を期限つきでやる。それから、これに対して事務局が、実は今までおざなりで嫌になっちゃっていたんですね。

有馬 大変な仕事ですからね。

岩崎 それを、今は亡き福地さんという、彼が私にこう言った、「岩崎さんが委員長になってくれて、私も仕事ができる。」と言うんですよ。「やりましょう」と。それで校正とか、出版社は大日本印刷とか大手だけれども、頼んでやりましょう。要するにこれ、みんなの力ですよ。ただ、号令をかけたら、みんながそういう気持ちになっていて、もう嫌になっちゃっているところへちょっと一等席——その一等席は斎藤さんのおかげだった。それをやって、結局、逐次当月発行で、内容が全面的に充実し出してきた。

これは、お言葉に乗って、また自慢話的に聞こえるかもしれませんが、今、100ページの自動車技術というのは大変立派で、立派過ぎて私は読めない。(笑)時代遅れになってよく読めない。随筆みたいな論説とか何とか、終わりのほうとかを見て、真ん中はあまり読まないんですが、とにかく国際的にも大変立派なものだと思うんですが、やはりその基礎、スタートラインをもう一度整え直したというのが、長い技術会生活で私がした、たったそれだけの仕事で、あとは理事とか評議員とかやりましたけれども、右に同じという生活だった。

有馬 その業績は今もなお、今の自動車技術の編集のあれは守られて、充実した自動車技術の雑誌にも継承されていますし。ただ、時代が変わり、こういう国際的な時代になってきましたから、今、議論されているのは、日本語じゃなくて英語で書かなきゃいけないんじゃないかとか、それから例のSAEペーパーがありますね。あれと対比してどうだなんという議論が出ていますけれども、岩崎さんが編集担当理事のときの一大改革が今もなお継承されているんだと思います。名誉会員にもなられて、そういう面でも、まだ自動車技術会の今後の育成にいろいろご助言いただきたいと思います。

岩崎 どうも、名誉会員というのも、ほんとうに日本でも現存の人が25名かそこらで、多くの人に選ばれて。

有馬 名誉ある会員ですから。

岩崎 ほんとうにありがたい話で、大変厚遇を受けていますよ。

最後の感想を最初に述べちゃいましたけれども、私は若いときから技術会の会員でありながら、一応会誌を読む——今はさぼっていますけれども、それからいろいろな見学会へ行く、いろいろな集ま

りに出る、ちょっとした委員でも、自工会の役員もしたけれども、自工会というのは権威的で、発言が、私のようなおしゃべりは失敗しそうで。技術会はほんとうに呉越同舟でみんな仲よくやって、私は豊田章一郎さん、今、世界的に有名な人だけれども、あの方と技術会の運行試験などで一緒にハンドルを持ったり、——提携以前ですよ、仲よくしたということや、コンペクターの他社の技術トップ、そういう方々が今でもわりに親しくして下さるのは、これは技術会のおかげ。

特に大学の先生方。自動車工学というのは理論だけじゃ片手落ちなので、やっぱり車に触れて、一緒になって云々するというようなことで、学会に対する、産業界、業界の貢献とか、また私たちのように頭脳というのが弱そうなのに、そういう点は大学教授の知恵をいろいろ拝借するとか、産学共同、しかも各コンペクターが、技術的な点では差しつかえない限り仲よくするという点で、技術会の功績は、私は日本の自動車技術の発展上非常に大きいものがあると思います。

有馬 競争の非常に激しい自動車産業の中において、技術というレベルで、やっぱりコンペクター、競争を超えた人と人のつながりだとか、あるいは技術を通しての各社の交流、技術そのものもそうですし、それから人の交流。これがやっぱり大事なことじゃないかなと。そういうことができるのは——私も自動車技術会に入っているいろいろやりますと、私自身にとってもいろいろな方とお知り合いになったり、またいろいろ技術の交流があったり、先ほど言われた学校の先生方ともいろいろ、一緒に座に座って、1つの目的で語り合うというか、議論することもある。そういう意味で、技術屋としては非常にいい集団ではなかろうかなと思っています。

きょうは長い時間、まだまだ語り足りないところが多分におありだろうと思いますけれども、ほんとうにありがとうございました。

岩崎 昔話は懐かしくて、楽しいので、ついしゃべり過ぎてしまいました。どうもありがとうございました。