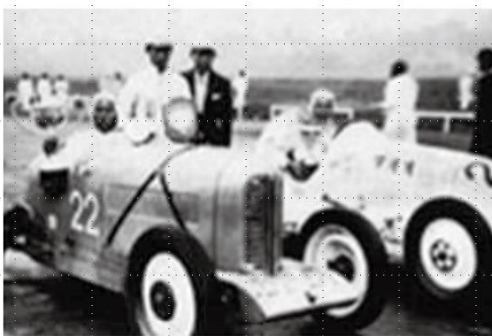




モータースポーツと共に100年の歩み続ける タマチ工業株式会社 【前編】

東京都品川区に本社のあるタマチ工業株式会社、現在のモータースポーツをモノづくりで支える。非常に精度の高い加工技術でカムシャフト、シリンダーヘッド、ブロックなどの機械加工を行う、レース業界の誰もが知る会社である。そのルーツは、昭和11年、多摩川スピードウェイで行われた第1回全日本自動車競走大会で、ダットサンと争い優勝したオオタ号を作った会社（高速機関工業）である。今回のアーカイブインタビューはモータースポーツを支えるサプライヤであるタマチ工業の太田邦博会長、米内浄社長にお話を伺った。

写真提供 : タマチ工業株式会社



—1936—

第一回全日本自動車競技大会に出場し優勝

まずは、昭和11年の第1回全日本自動車競走大会の多摩川レースでの写真をみながら、オオタ号の活躍のことからお話を伺った。

Q:このレースでオオタ号は、ダットサンを抑えて見事に勝利する。

（太田会長）

父は3兄弟でした。一番上が祐一（すけかず）で、後に日産でフェアレディにつながるダットサン・スポーツ DC-3 を最初に手掛け、当時宣伝部の片

山豊さんの下で活躍した。当時は次男も走っていて兄弟3人ともドライバーだったが、長男の祐一（すけかず）が一番速かった。父、祐茂（すけしげ）は3兄弟の三男でまだ若く、速さは3人の中ではそこそこでした。



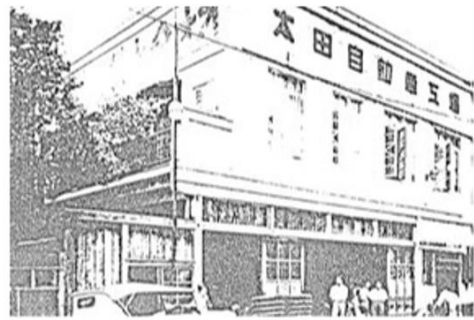
太田邦博会長（右）

米内 淨 社長（左）

会社での役割として一通り車のシャシーからエンジンまで二人の兄弟が手掛けていたが、祐一が車のデザイナーで、父（祐茂）は、エンジニアでほとんどはエンジンを担当していました。私から見ると父は根っからの職人です。感覚で車を作っていた感じですが、一方、夜学（国学院大学）にも通って勉強していました。でも、とにかく勉強家というタイプではなく、授業を抜けて焼き鳥屋で飲んでいると後から教授が来て一緒に飲んだとか、酔うと自慢していました。その頃の勉強とか活動が基礎と成って後にくろがねベビーというクルマが出来たと思います。

Q：そのお父様たちが会社を興された？

最初（1912年）に祖父（太田祐雄）が自分で会社を作り、苦難の末にオオタ号を開発しました。



—1912—

太田工場を設立
飛行機エンジン試作に取り掛かる

昭和10年に三井物産が資本参加して高速機関という名の会社を作って、そこに3兄弟が参加しました。長男の祐一が主にデザイナー、エンジンは祐茂、営業は次男祐治という分担でした。

大体オオタの流れとしては1919年950ccの無免許で誰でも乗れるクルマから作り始めました。オオタは小さな車が得意で、その技術の流れが戦後の不況時に太田から出た技術者が中心となってスバル360、ホンダ軽4輪の源流を作っていました。

戦前、クルマメーカーは幾つか出来ました、その中で乗用車はオオタか日産という流れで、当時としてオオタはある意味自由なデザインをしていて人気はそこそこあったようです。

*祖父の祐雄氏がオオタ号を完成させるまでの経緯は太田会長がまとめられた資料を参照



—1935—

高速機関工業株式会社を設立
日本の代表的小型自動車メーカーに

ところが1937年以降、急速に戦争モードとなっ
てしまい、軍の司令で強制的に株を立川飛行機に
売却させられました。軍命で飛行機の部品やエン
ジンなど作ることに車は作れなくなりました。
それでもどうしても車を作りたかった
長男の祐一は会社を辞めました。

戦後、長男の祐一は日野グループにいましたが自
分で自由に車を作りたいということで、独立しワ
イドフィールドモータースを設立し、工房を作っ
て日産の下、トヨタの下で仕事をしました。

父も、戦後すぐ昭和20年に独立して修理工場の様
な感じで独立し小さな工場を始めました。

祖父祐雄はたたき上げで車を完成させ、本当に手
作りのクルマを作るスペシャリストでした。一か
ら十までリーダーシップをとってやってきてクル
マの品質は良かったけど、量産技術は得意ではな
かった。戦後しばらくしてクルマ作りが許可され、
出だしは順調でしたが、ほどなく量産という時代
の流れの中、受け入れられなくなりました。

朝鮮戦争後の不況では、トヨタさんも苦しみ、
どの自動車会社も苦しんだ中、量産技術不備の面
もあり、またタクシー業界の不況で手形の不当た
りが増え、小さなオオタはそこから立ち上がりま
せんでした。そろそろ身売りの話が出てきた時、
トヨタさんへの買収話などもあったけど、結局は
経産省の指導で当時3輪車を作っていた日本内燃
機関に吸収合併されて、東急くろがね工業となっ
たのですね。

当時のくろがねは空冷の3輪車の技術しか残って
なかったの、オオタの水冷エンジンと4輪の技
術は魅力的で起死回生を図りました。一気に三輪
車から四輪車に鞍替えしましたが、当時オオタに
は戦前の流れのクルマ、古いタイプのクルマのリ
メイクでしかありませんでした。新しく開発はし
ていなくて、それで、だんだん落ち目となりまし
た。というのも祐一は退社してしまい、祐茂も辞
め、リードする技術屋がいなくなってだんだん枯

れてきていたという、そんな状況だった様です。

ただ暫くしてから、うちの父が独立した町工場
の中で設計から加工までして作った軽4輪のプロ
トタイプをくろがねの社長が偶然見て、これは売
れそうだとくろがね小型という子会社を作り、く
ろがねベビーを出しました。先日、テレビのお宝
鑑定団でミニチュアが出ていました、8万円でし
たね。



1958

オオタ商会にて360ccエンジン軽4輪自動車
くろがねベビーのプロトタイプ設計製作

Q：祖父(祐雄さん)がオオタ号のエンジンを設計
されたのですね？

(太田会長がまとめられた経歴書、参照ください。)

三井資本下の高速機関設立当初は基本的にエンジ
ンのベースは祖父の祐雄が設計して、父はその
手伝いをやっていた、まだまだ20歳くらいだっ
たと思います。

祖父の祐雄は、最初、飛行機づくりから始まり
ました。

明治時代に高知出身の伊賀男爵が飛行機を作る
ぞと新聞に広告をだしました。祖父は飛行機を作
りたくて東芝の養成所を出たばかりで内定を蹴っ
て、とにかく無賃でいいから働かせてくれと言っ
て伊賀飛行機研究所に入所しました。祖父は若い
時から器用だったので、米麴で醸造したものを自
動で絞る様な機械を作って特許を取っていました。
それで自信もあって直ぐに研究所の中核となっ
て飛行機の機体作りをしました。その後に榊原さん

いう方(のちに本田宗一郎が丁稚に入った会社の社長)が後輩として入ってきました。研究所を辞めてからもずっと先輩後輩の中で長く付き合いがあり、お互いに助けたり助けられたりしていた。オオタ号を作る時は榊原さんのアート商会のピストンを使ったりしていたそうです。アート商会さんとは、数年前に F3 エンジンサプライヤ同士の交流がありました。その際に榊原さんの手記を頂き祖父の当時の情報を得たり、宗一郎さんが榊原さんをおやじ、おやじと慕っていたなどのエピソードを伺ったりしています。

それから、因みにくろがねには例の F1 の中村良夫さんがいました。中村さんは中島飛行機に入った後にくろがねに入っていました。

3 輪の空冷では時代遅れと思っていた頃、オオタとの合併となり喜んだ様です。でも、合併後一年半くらい経っても、景気が鳴かず飛ばずだったので、自分のところの部下 20 数名をホンダに送り出しました。その後、自分も口説かれてホンダに移ることとなりましたが、その際に中村さんは、「条件がある、レースをやらしてくれ」、とホンダさんに言って、本田さんは当時まだあまり興味がなかった様だが、F1 の世界があると説明して、「じゃ、やらせてやる」となって入ったそうです。それでホンダの F1 に繋がった。

本田さんと中村さんは持っている技術が違いごとくぶつかっていた様だ。本田さんはオートバイから始まり空冷、中村さんは水冷でなくては駄目だとぶつかっていた。人間としては本田さんを尊敬するけど技術者としては駄目だ、本田さんは理論を知らない。とにかくモノを作るのが先。一方、中村さんは東大を出て中島飛行機からの理論を持ってきている。

そこの知識と経験をもとにホンダに移っていった。その結果理論に基づいたクルマ作りが実績を残し、今のホンダさんが有ると思っています。

オオタの歴史としては、くろがねが 1962 年に会社

更生法を適用して日産の 100%子会社として日産工機となることで一旦、その幕を閉じることになります。同時に父の祐茂はくろがね小型を辞めて、今のタマチ工業を設立します。

タマチ工業は、規模は小さいですが、祖父からの展開があってクルマの技術は今でも綿々と続いています。



1962

高速機関工業は最終的に日産に吸収され
日産工機となり、エンジン技術は継承される

Q：タマチ工業とモータースポーツの関わりについて教えてください。

これはトヨタさんとのご縁によるものだと思います。

昭和 37 年 (1962 年) にタマチ工業が出来たのですが、その頃、自動車メーカーはどこもモータースポーツに力をいれようと考え始めていた時期だったようです。1 年くらいしてトヨタさんがレースをやりたいと本気になってきた。その当時、トヨタさんはほとんどレーシングカーを作ったことがなく、過去にギャンブル用として東大教授だった隈部さんに委託したことしかなかった。

(豊田) 喜一郎さんの、レースをやらないと本当の良いクルマが出来ない。という言葉があって力を入れ始めた。実際にグランプリレースをやるとなって、トヨタ自工は経験がなくレースを直接はやらないので、自販が中心でやれ、となった。トヨペットサービスセンターが港区芝浦にあって、3社

くらいの候補があがった中で、最も経験と実績があるタマチ工業が選ばれた様です。



—1962—

太田商会のあった田町にタマチ工業設立

それで何から始めたかという、チューンナップですよね。

トヨタコロナのエンジンの圧縮比をあげる、カムシャフトを変える、あちこち補強する、そしてキャブレターを変えると、63年くらいから動き出しました。

ただやっぱりチューンアップだけでは限界があって、一方プリンスさんは相当力を入れてメーカーとして動いてきました。市販車は元もとレース用ではないため、少ない予算での町工場のチューンアップでは間に合わないところもあって、あまり成績は良くありませんでした。それでも時々、クラウンやパブリカで勝っていました。

当時、大坪さんとかが、タマチ工業の敷地に二階建ての小屋を建ててトヨタモータースポーツクラブ TMSC を置いて、そこにドライバーの皆さんが集まっていました。その下で、うちの親父は機械加工やチューニングをやっていたんですね。トヨタサービスセンターのメカニックが3人か4人常駐して親父の指示の下で一緒に仕事をしていました。

それが、ある意味でトヨタさんのモータースポーツ最初の活動だったと思います。

当時、神之村さんというサービスセンターの部長さんがいて、オーストラリアでクラウンのラリ

ードライバーをやっていたのですが、サーキットのレースとしてはタマチと一緒にやることを選んでくれたということの様です。

Q：当時からこの場所でやられていたのですか？

その時は、場所は田町、今の港区三田のあたりでした。小さなところで、今のタマチ工業本社と本当にちょうど同じ広さだったのです。当時は、ベルト掛けと言って、天井にモーターをおいて、ベルトをかけて、モーター一つで旋盤とか、フライスとか、ガシャガシャと回していた。ベルトが外れれば、また掛けてという感じです。

それで、カムシャフトについては（専用機械が必要なので）、親父が前にいた高速機関から古くなって要らないとなったカム研削盤を譲りうけて、それを直しながら大事に使っていたんですね。

私は昭和45年くらいからかな、おやじの会社に戻ってきて、何をしていたかというと特にカムを、手作りで私が削っていたんですね。当時のTRDで作っていたカムのプロフィールとか、カムシャフトは殆どうちのものでした。

カムに力を入れていた流れで、これも中古というか廃棄寸前のノートンという油圧式の半自動のカム研削盤を、日産さんの工場（追浜）から譲り受けて、バラバラになっていたものを油圧の配管図を見ながら直して何とか動く様にしました。それで2TGのカムをずいぶん製作したんですよ。プロフィールから作りましたね。

当時は最初にモデルカムという一対一のカムを作り、それを倣いで転写してマスターカムというのを作る、そしてまたマスターカムをローラーに当てて逆の倣いでカム素材を同期させて回し砥石をカッツンコ、カッツンコと動かして機械的に移動させ削る訳ですね。今はNCですけど当時は倣い式のカム研削盤だったんですね。だから種になるカムを作らないといけない。それで分度器で線を

引いて度盛版を作りそこにカムの高さを書きこみ、フライス盤で出来るだけ正確に、15 μ くらいの精度を手作りで作っていたんですね。

倣いカム研はマスターカムの回転によるリフト変化をローラーで拾い、それによって砥石が逃げ、同期して回るカム軸に対して一対一でそのままのリフトでカムを削る、そうすると、あの楕円形が削れるという仕組みです。

そういう職人的な技によるカム製作は私が最後までくらいだったろうと思います。

クランクもおやじから作り方を教わって、覚えましたが、普通の旋盤にだるまセンターという治具を取り付けストローク分だけ偏芯させて、ガッツンコ、ガッツンコと作るんですね。実は IMSA で優勝したクルマには私のクランクが入っていました。イーグル・MKIII、エンジンは 3S-G でした。

当時、トヨタの木下さん（後にアメリカのカートやインディーの優勝をもたらした）の先輩になる、ちょっと変わった人でしたけど優秀な人がいた。いまの TRD に所属していて途中でやめて独立したのですが、彼がこれ作ってと、図面を持ってきてクランクを作ったら合わない、なんで？と見なおしたら実は図面の出図番号が間違っていた。ストロークが違う、合わないよ。あっ図面間違えた、となった。それで、あとレース迄 1 か月もないのだけど、ちょうど社長がレースを見に来るとなっていて、クランクがないのでレースは出来ないでは話にならない、営業の小平さんが飛んできて、何とかしてくれ、と頼まれ、徹夜でも作り直しましょう、と請け負った。それで IMSA で優勝した。最後の研磨だけは協力会社でお願いしましたが何とか間に合わせました。



—2000—

トヨタ自動車より表彰を受ける
カリフォルニアに AIM Corp. を設立し、
対米輸出を強化

Q：そんなに古い時代からトヨタとの深いお付き合いがあるとは今日まで知りませんでした。その付き合いの前にはおじいさんの作った会社があって、エンジンを知っているところがベースにあって、それでトヨタとの付き合いが始まっているんですね？

太田：

タマチは、祖父が明治 45 年に初めた時から数えると、108 年がたっています。有難いことに今のトヨタの会長、内山田さんは、オオタのことをご存じで、お会いすると声をかけてくれたりします。内山田会長は先日、旭日大綬章を受賞されました。

私も 3~4 年前に、旭日単光章という勲章を頂きました。

評価されたのは 100 年の歴史を持つ会社として選ばれたというんです。でも、タマチは 50 年だけど、と言ったら、祖父の創業からは 100 年以上、その間、確りと技術の伝承が続いている、だから良いんですとのことでした。100 年以上続いている会社は少ないんだそうです。自動車関連では、2 社だけなのだと聞きました。

【前編 了】

太田 祐雄（おおた すけお）略歴

- 1886（明治 19）年 7 月 茨城県新治郡志筑村（かすみがうら市）に生まれる
- 1907（明治 40）年 芝浦製作所へ見習い工として入社
- 1910（明治 43）年 伊賀氏広男爵の助手として伊賀研究室に入る
- 1911（明治 44）年 2 月 伊賀式飛行機 1 号機 グライダーとして浮上に成功
- 1911（明治 44）年 12 月 伊賀式飛行機 2 号機 エンジン搭載するも、飛ばず
- 1912（明治 45）年 6 月 伊賀男爵から 2 台の足踏み旋盤を貰うけ巢鴨に太田工場を立ち上げる。
- 1917（大正 5）年 6 月 帝国飛行協会主催の国産エンジン製作競技に参加
- 1918（大正 6）年 神田区柳原河岸へ移転、水冷 4 気筒 1 2 馬力エンジン
開発
- 1920（大正 9）年 矢野周一、矢野謙治兄弟が設計した 9 5 0 c c エンジン
を作成。ベアシャシーも造り、中禅寺湖まで到達
- 1923（大正 11）年 11 月 「OS」という車名で正式にナンバープレート取得
- 1924（大正 12）年 9 月 関東大震災
- 1930（昭和 5）年 無免許許可 5 0 0 cc 2 気筒エンジン完成。海軍 3 基購入
- 1931（昭和 6）年 5 0 0 cc 小型トラック OS 型完成
- 1933（昭和 8）年 無免許許可 7 5 0 cc トラック、バン、フェートン製作 1935（昭和 10）年 4 月
三井合名の資本 1 0 0 万円で高速機関工業株式会設立
取締役技術部長就任
- 1936（昭和 11）年 6 月 多摩川スピードウェイ 第一回大日本自動車競争大会
国産小型車優勝 1 0 0 周耐久総合 4 位（国産 1 位）
- 1937（昭和 12）年 9 月 軍命により高速機関工業(株)は立川飛行機の傘下に入る
- 1940（昭和 15）年 乗用車製造禁止、1942 年貨物車製造停止
- 1947（昭和 22）年 高速機関工業(株)GHQ 許可により自動車生産再開
常務取締役就任
- 1952（昭和 27）年 高速機関工業(株)からオオタ自動車に社名変更
- 1955（昭和 30）年 1 月 会社更生法申請後、3 月に代表取締役就任
- 1956（昭和 31）年 4 月 逝去
- 2010 年 日本自動車殿堂入り

黎明期から今に繋がる車の租

太田邦博 編集

生い立ち

太田祐雄は明治 19 年 7 月 1 日 (1886)、茨城県新治郡志筑村 (かすみがうら市志筑) にて、本堂家を藩主とする旧志筑藩の下級藩士の元に生まれる。貧しい家に育ったため、志筑小学校を卒業し石岡町の補習所に通った後、精米所の徒弟となり、蒸気エンジンの掃除係となった。機械いじりが好きだったため、こっそり分解し独学で構造を覚え、いつしか色々な機械を修理するまでになった。自分でも何か機械を作ろうと考え、地元の諸味醸造所のために足踏みの「諸味吸い取り機」を製作し特許取得までした。

明治 39 年 (1906) 20 歳の徴兵検査を終え、くじで徴兵免除になり、これを機に上京する事を決意。学校に通うより、電気関係の工場で働く事を望み、思い切って最も先端の榊芝浦製作所(東芝)を選び、職工から身を起こした発明家で高名な常務取締役の小林作太郎氏を頼った。「無給で構わないから」と何度も手紙を送り、その熱意が通じ「世話をしてあげるから来なさい」と返事を貰った。

明治 40 年 (1907) 21 歳で東芝製作所の見習い工として入所した祐雄は、寝食を惜しんで電機を学び、機械についても独学を重ね、二年間で機械加工屋そして技術屋の土台を築く。

飛行機

明治 42 年 (1909) 米国飛行家ミルトンがスペンサー型の硬式飛行船で上野公園不忍池上空を飛んだ。それを見た祐雄は強い衝撃を受けた。その頃日本では、誰がいの一番に飛び上がるかと、巷間騒がしかった。そこに「伊賀氏広男爵が飛行機製作を出願」という新聞記事が載り、記事を読んだ祐雄は、小石川に有った伊賀邸に飛び込み、「無報酬で構わないから助手にしてくれ」と強引に頼み込んだ。

当時奇しくも、伊賀男爵は土佐藩、奈良原三次氏は薩摩藩、滋野清武氏は長州藩と男爵三人が飛行機製作に競い燃え、新聞を賑わせていた。二年後には後の盟友、榊原郁三氏(後のアート金属工業の創立者、本田宗一郎の育ての親)が加わり共に飛行機の製作をするようになる。

明治 44 年 5 月 (1911) までには奈良原男爵の飛行機が輸入エンジンで飛行に成功していた。また森田新造氏の飛行機も輸入エンジンでほぼ同時に飛行に成功していた。伊賀式飛行機はエンジン無しでの滑空試験を経て、大阪の島津樞蔵氏が作った国産エンジンを積み、12 月には初の純国産飛行機を目指した。残念ながら島津氏のエンジンは電気系統のトラブルによって、失敗に終わった。「島津式飛ばず」の新聞記事に土佐の古老達は親族会議を開き、御家の将来のためと、家督を嫡子に譲り謹慎させられてしまう。これを持って、伊賀邸の研究所は解散となってしまった。

独立と飛行機エンジンの製作

第一の助手と成っていた祐雄は、伊賀氏から 2 台の足踏み旋盤などの機械を貰い受け、東京府巢鴨村庚申塚に太田工場を設け独立した。明治 45 年 6 月であった。生計を立てるため、教材用模型エンジン

を製作。エンジン理論に関しては島津氏から手ほどきを受けていた様だ。

山階宮殿下が 5 坪の工場に直接訪ね、注文をされた事も有った。その後、自動車やオートバイのギヤーやバルブなど交換部品も手がけ始めた。

大正 3 年には、帝国飛行協会が主催した「第一回飛行機発動機製作検証競技」に、20 名に渡るそうそうたる参加者が名乗りを上げた。

そのなかに朝日奈順一氏という、鉄道省の大井工場に在籍していた秀逸な技師がいた。その設計は少々複雑な設計なため作れるところが見つからず、やがて多少の経験の有る太田祐雄のところに依頼が回ってきた。

祐雄が朝日奈氏の設計した星型 9 気筒のエンジンを完成させるため、本格的な 6 尺旋盤を入手し、旋盤工の星野金作、仕上げ工の伊藤武雄という優れた職人を雇い入れた。当時榊原氏も上京していたこともあり、お互いに仕事を回したり、手伝ったり助け合いをしていた。スタートから 2 年の開発期間を経て、対象 5 年 5 月から本試験に入った。第一次世界大戦の影響もあり、必要物資が手に入り難い事もあり、結局のところ期限までの完成は 4 台になった。そのうち 2 台は、あの島津氏の作った物であった。テストの結果、すでに実機の実績のある岸一太氏のルノー型 V8 が 1 時間強 (45 馬力) でプラグコードが切れ失格。島津氏の星形ルノー型 V8 は 2 分で停止、失格。もう一台の星型 9 気筒が連続 4 時間 (65 馬力) で好成績を挙げた。太田が作った朝日奈式の星形 9 気筒は 76 馬力を発生させたが、間もなくベベルギヤーが破損し、2 割以上の出力低下のため不合格となってしまった。その後、審査員からは「欧米製の発動機の模倣をせず、設計構造共に新規の点少なからず。これを完成するにただいの苦心を経たりと認めむ」という言葉を貰い惜しまれた。その後二台遅れて試験を受けたが、やはり不調に終わり、結果として、島津式五指方 9 気筒が優勝し 3 万円獲得した。朝日奈式は慰労奨励金 300 円を貰うに止まった。

工場転居と車作り

独立以来慢性化した経営難と、エンジンテストの轟音を響かせたこともあり、近隣からの苦情を受け転居せざるを得なかった。

本所向島の造船所の片隅に間借りをし、その後、神田柳原河岸へ移転し、修理を中心として凌いでいた。この頃、榊原郁三氏はアート商会を立ち上げ、独立。大正 11 年 (1923) には本田宗一郎がアート商会の門を叩いた。

車の修理する傍ら、独自の設計で祐雄は自動車用水冷 4 気筒 12 馬力のエンジンを大正 6 年に開発していた。その頃、初の輸出機と成ったと言われる都筑式 3 号機の製作で太田祐雄は、機体の金具の製作に携わり、矢野周一、矢野謙治と深い繋がりが出来た。この兄弟が大正 7 年にイギリスの雑誌などを参考に 950cc 水冷 4 気筒の設計し図面を持ち込み、独自で試作を進めた。このエンジンが後に世に出るオオタ号の原点となった。

大正 9 年にはエンジンも完成しベアシャシーも製作し、そのまま矢野氏と共に一昼夜掛けて中禅寺湖へ到達し、その順調さに太田は自信を深めた。

その後、太田は改良を加えホロ型のボディを付け、「OS」という車名で大正 11 年 11 月 (1923) には警視庁の車両検査を受け正式にナンバープレートを獲得した。

この直前には、日本自動車競走倶楽部の創始者となる藤本軍治氏と交代で、運転士、富士五湖めぐりを

行なっている。この藤本軍治氏は米国から帰ったばかりで、帰国と共に持ち込んだ米国のレーサーを太田のもとに持ち込んだのだろう。後に太田は榊原氏と共に藤本軍治の創設したレースの世界へと、力を入れるようになる。

この「OS」号を生産しようとし、妻の実家である野口家は支援をおしはず、義弟の野口豊氏が奔走し、国光自動車工業(株)という会社を何とか設立まで漕ぎ着けた。

しかし、まだ国産車の認知には早すぎた会社設立のため、資金を集める事は至難であった。何とか形を整えて会社を設立し、大正 12 年 5 月 (1924) には雑誌モーターに「国産製小型自動車オーエス号」として始めて紹介される。「価格二千九百円」の価格設定をしながら、折角新工場と設備を整えたが大正 12 年 9 月 1 日 (1924) の関東大震災のため工場は焼失し、全焼してしまい国光自動車工業(株)はそのまま消滅してしまう。

その後の、太田祐雄の生活は困窮したが、生活を犠牲にしても良い車を作るため、まし倉に突き進んだ。野口豊氏はその姿を見て、資金の援助を惜しまなかった。当時の事を振り返って、こう言った。

「技術上のことには頑固だった。たとえクリアランスなんか市内を走るにはそんなに要らないと言っても、郊外も走る時にはかく有らねば成らぬと言って聞かない。乗る人はスマートな車を好むが、それではいけない、と言ってフレームも丈夫にし、スプリングも 4 本つけた。それでは営業に成らないと言っても聞かない。格好なんかよりも丈夫なものを作るという人だった。」

こういう信念のもと、500cc 五馬力 2 気筒のオオタ号小型四輪トラックを昭和 7 年 (1932) までに約 10 台を製作した。昭和 8 年には無免許規格が 750cc までになり、750cc のエンジンで、トラックとバン、4 人乗りのフェートンを試作し、販売するようになる。これを受け、新会社立ち上げに奔走した藤野至人氏の奔走で、三井財閥の持ち株会社、三井合名の出資を得て昭和 10 年 4 月 (1935) 高速機関工業(株)の社名で、にオオタ号の量産化にはいる。

モータースポーツ

太田祐雄は藤本軍治氏が創設した「日本自動車競争倶楽部」の設立発起人となって、小型国産車としてダットサンと共に、競技に力を入れた。

昭和 11 年 6 月 7 日 多摩川スピードウェイで第一回日本自動車競走大会開催。国産小型車では、太田祐雄の長男、祐一と祐茂が乗り、大型輸入車と競り合い、多くの車がリタイアする中堂々完走し 4 着となり、各新聞で絶賛を浴びた。

第二回目はダットサンとオオタの一騎打ちが期待されたが、練習での太田祐一のアクシデントと、過給機付きのエンジンを積んだダットサンに勝ち目がなく、オオタは欠場。第三回、第四回は巻き返しを図り、出場したが、ダットサンは欠場し、国産小型車はオオタの独占となった。このレースの第一回目と二回目には本田宗一郎氏も榊原郁三氏の車を譲り受け、改造して出場したと伝えられている。

戦争

時代は雪崩を打って戦争に向かっていった。自動車製造事業法が昭和 11 年 5 月 28 日 (1936) に発令された法律により、軍用車が優遇され小型車は冷遇され物資の供給が統制された。翌年昭和 12 年 9 月に

は軍命により立川飛行機に一切の資材を売却し、その傘下に入ることとなった。工場では飛行機部品の製造や、軍用エンジンの試作をする事に成った。これを受けて、デザイナーとしても名を挙げていた長男、祐一は会社を離脱した。

昭和 21 年には三男、祐茂も会社を離脱し独立する。

戦争も終わり、空襲から免れた工場の立ち上がりは早かった。昭和 22 年の GHQ による小型車製造が許可され、トヨタ、日産、オオタの三社が小型四輪のメーカーとして

再出発した。特にオオタは 760cc のセダンは馬力が有り丁寧で頑丈と定評を受け、都市部のタクシー業界へと販売を伸ばした。当時、同じ立川飛行機を母体に持つ、たま電気自動車(後のプリンス自動車)の車体生産も引き受けた。戦後の復興をリードするように自動車業界は生産台数を伸ばし、1952 年には社名をオオタ自動車に改められた。オオタ車も順調に思えたが、開発を引っ張ってきた長男祐一、三男祐茂が既に抜け、急速な開発競争に追いつかず、次第にエンジンは他社に引けを取り、1953 年後半からの不況に主力ユーザーであるタクシー会社からの資金回収が送れ、次第に手形決済が困難となり、1955 年 5 月会社更生法の手続きがなされた。それに伴い太田祐雄は社長となるが管財人を置き翌年逝去する。

この頃、再建途中ではあったが、一部、部課長が中心となって富士重工へ移籍する。当時の富士重工は、飛行機作りには長けていたが、車のエンジンや足回りなど全く知識が無く、オオタからの技術者に設計は託され、名車スバル 360 の開発に貢献する。

その後、不況のあおりを受け、主にタクシー会社からの資金回収に苦難を極め会社更生法を申請、1957 年 4 月にはオオタとくろがねが合併する。その後、なかなかヒットを出せないまま、社名を東急くろがね工業に改め、1960 年起死回生を期して、三男祐茂が独自開発をしていたキャブオーバー、リアエンジンの軽四輪トラックを「くろがね・ベビー」として子会社を設立し、売り出した。斬新な設計と高機能で好評を得て順調な滑り出しをした。しかるに親会社の停滞が重荷となり資金難となった。そのため新規ラインナップが滞り、後に出た「スバル・サンバー」の勢いに押された。親会社は 1962 年会社更生法を経て、日産の 100%子会社となり日産工機となる。オオタの E10 エンジンはその後長くダットサンキャブライトトラックのエンジントとして搭載、またフォークリフトノエンジンとしても長く使われ、世界へ広く輸出された。

一方、オオタとくろがねの合併後、くろがねの主力だったオート三輪は時代遅れとなり、むしろオオタのラインアップに頼るようになったが、期待されたほど経営が思わしくなく、二十数人の技術者はホンダへ移り、本田総一郎の執念であった 4 輪車の開発の中核と成っていく。その中には、日本 F1 の父と謳われる中村良夫氏も居られ、まぎれもなくホンダの四輪車作の大黒柱と成った。

かくして太田祐雄の身の回りには、歴史に残る業績を上げた秀逸な技術者が集い学び、日本の輝かしい車産業の礎を築いていった。

太田邦博 編集

参考文献 オールド・タイマー 53・54・55 号
日本自動車工業史稿

著者 岩哲 喜久雄
日本自動車工業会編