



オオタ号を改良して製作した最初の電気自動車。この試作車は1946年に完成



1948年3月に実施された商工省第1回電気自動車性能試験。中央左のメガネをかけた人物が田中次郎で隣の帽子をかぶっているのが外山保



タクシーによる使用を意識して開発された「たまセニア」



【本書について】

本書は2003年10月22日初版を発行した『プリンス自動車の光芒』をベースとしています。2021年にプリンス自動車工業と社名を改称合併して60周年を迎えるにあたり、写真・内容面等の充実をはかり、『プリンス自動車の光芒 1945-1969』と改題し、増補二訂版として刊行致しました。基本的な内容に関しては、同一ですのでご注意ください。尚、今回増補改訂した部分などに関しては、巻末にその詳細を記載いたしました。 ————— 編集部

目次

プロローグ・財産は「技術力」.....	5
第1章 立川飛行機からの独立・自動車に賭ける「たま」.....	9
第2章 電気自動車時代の「たま」の活動.....	21
第3章 旧中島飛行機エンジン部門・富士精密の動向	42
第4章 富士精密によるガソリンエンジンの開発	55
第5章 「たま」による「プリンス」号の完成と発売	66
第6章 「たま」と富士精密の合併	82
第7章 プリンスセダンからスカイラインへ.....	98
第8章 エンジン出力の向上と初代グロリアの登場	118
第9章 5か年計画と村山工場の建設	130
第10章 フラットデッキスタイルの新型グロリアの誕生	142
第11章 新エンジンの開発とグロリアスーパー6.....	150
第12章 ファミリーカー2代目スカイラインの誕生.....	162
第13章 スカイライン2000GTとR380のレースでの活躍	170
第14章 突然の日産との合併.....	190
第15章 1960年代に誕生したニッサン・プリンス車	198

プロローグ・財産は「技術力」

1960年代にレースで活躍したスカイラインGT-RやR380など、高性能で知られたプリンス車について知る人は次第に少なくなっている。まして、それ以前のアメリカ車を想わせるスカイラインやフラットデッキスタイルといわれたグロリアについてはなおさらであろう。かつてのプリンス自動車の生産拠点であった村山工場も閉鎖されて2002年に取り壊された。

青梅街道沿いにある、かつてのプリンス自動車の荻窪の本社は、ごく普通の日産の販売店の装いになり、昔のことを知らない人には何の感慨もないもので、目の前にある「日産自動車前」というバス停の名前が、プリンス自動車が日産と合併したことを思い起こさせるようになっているに過ぎない。敷地の一部には、マンションや公園があり、プリンス自動車をしのぶものは無くなってきている。

日本の自動車メーカーは、1960年ころから毎年のように生産台数を伸ばし、成長を遂げた。日本の高度成長の波に乗って所得が上昇し、個人でクルマを所有することができる時代に入ったからである。

ところが、そんな成長している時代の最中に、トヨタ、日産に次ぐ第3のメーカーとして知られたプリンス自動車が、日産に吸収合併されて姿を消している。日本経



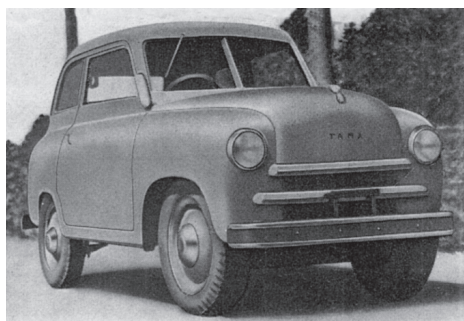
かつての富士精密の荻窪本社(左)とその後に立てられた日産ディーラー

自動車の技術が確立しておらず、つくるほうでもクルマのことを勉強しながら開発している状況だから、新型ができたときには、こうすれば良かったという反省があるものだ。

戦後すぐの段階では、とりあえずは走ればよかったが、アメリカやヨーロッパからの情報が入って来るにつれて、また少しは経済的に余裕ができて来るにつれて、カッコ良くてスマートなものにすることが求められた。走っているときに人目にさらされるクルマはその点でも、きわめて敏感なものである。

続いて1948年9月に出した一回り大きいサイズの新型の「たまセニア」は、使用するパーツの多くは依然としてオオタ号のものを流用していたが、独自に設計した部分を加えた。販売を伸ばすためにバリエーションを広げる余裕ができ、自動車メーカーとして幅を広げる第一歩だった。

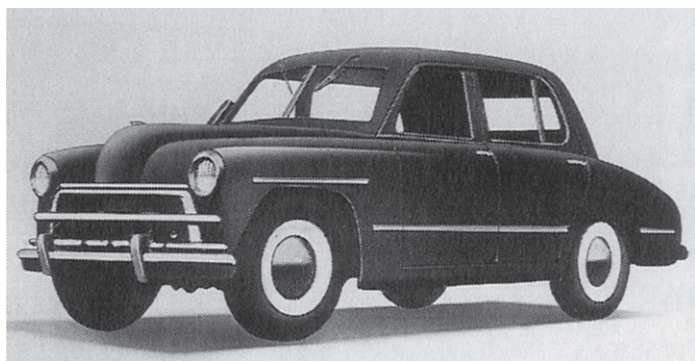
「たまセニア」には、さまざまな新機構が採用された。タクシーに使用されることを意識して、室内を広くするために



「たまジュニア」E4S-49

ホイールベースを「たまジュニア」の2000mmから2220mmに伸ばし、スタイルも高級感を出すように配慮され、装備も電気自動車のイメージを超えた豪華さを盛り込んでいた。

「たまジュニア」のフレームはオーソドックスなはしご型だったが、「たまセニア」のほうはX型フレーム



「たまセニア」EMS-48

第3章 旧中島飛行機エンジン部門・富士精密の動向

■苦しい経営がつづいていた富士精密

「たま電気自動車」からエンジンの開発と生産の依頼を受けた富士精密は、朝鮮戦争による特需の恩恵にはあずかれず、経営は苦しいままだった。給料が遅配することがあり、先鋭化した労働組合はストライキなどをして生産性は良くなかった。外山たちのように、素早く行動して特需をとるようなやり手の経営者が、富士精密にはいなかったのだ。

戦後5年が経過した1950年7月に企業再建整備法に基づき、中島飛行機の荻窪工場が浜松製作所と合併して富士精密工業として独立した会社となった。このときの従業員は両工場あわせて1000人あまりだった。中島飛行機から戦後すぐに生まれ変



1950年代の荻窪にある富士精密の敷地と工場

わった富士産業は、財閥解体により12の企業に分割されていた。実質的には工場単位で活動していたものが、このときに正式に企業として新しく出直すことになったのである。

中島飛行機の太田工場や伊勢崎工場、それに三鷹工場、さらには大宮工場と宇都宮工場が大同団結して富士重工業になるのは、この後の1953年7月のことである。

荻窪工場は、中島飛行機のエンジンの工場として誕生したものであるが、増産体制のために戦時中にエンジンの生産は三鷹製作所に移った関係で、補機や治具などの生産工場が残されたほか、設計や実験などを中心とした技術者による集団となっていた。戦後の活動では、企業経営の経験を持つ人がいないこともあって、技術がありながら、それをどう生かすか長期的な展望を持つことができずに、苦しい経営をつづけていたのだ。

荻窪工場に代わって新たにつくられた中島飛行機の武蔵野地区につくられたエンジン工場は、アメリカ軍による空襲を集中的に受けて壊滅的な被害を蒙っていた。しかし、荻窪工場のほうは、規模も大きくなかったせいか、空襲の被害は軽微であった。

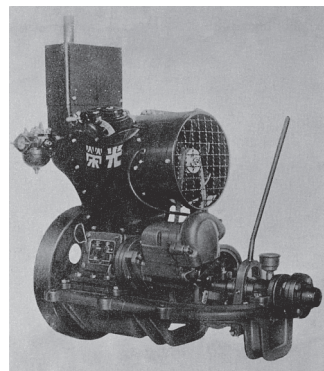
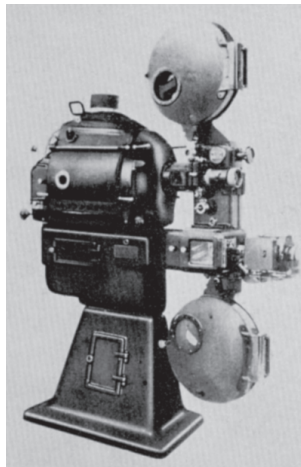
戦後は、とりあえず活動できるものとして、映写機の製造、さらには各種の汎用エンジンなど、その場しのぎの仕事をこなしていた。

戦後すぐにつくったのは、漁船用の6～8馬力程度の小型エンジンで「栄光」及び「栄福」と名付けられた。

このエンジンは陸軍の戦闘機である「疾風」などに使用された18気筒の空冷複列星形の「誉」エンジンの単シリンダーを用いてつくられていたものだった。手持ちの機械を使って容易につくることができたのだ。「栄福」は、ガソリンの入手が困難な時代であることを考慮して、軽油を燃料とする機構に変えたものであった。

富士精密は、いろいろなものに手を出したが、いつも資金繰りに追われていた。戦後5年以上経過しても、戦災により破壊された天井部分は屋根がむき出しのままで修理もしていなかった。

富士精密でも、戦後すぐに自動車をつくる案が検討された。代表の新山春雄が外国車販売の大手である梁瀬長太郎に相談してみたが、「いいエンジンをつくれるだろうけど、自動車となるとねエ」と



「誉」の単シリンダーエンジンの「栄光」

戦後の一時期を支えた映写機

てきた。トヨタでは、生産設備を充実させて量産が可能になり、原価が引き下げられたことによる、と説明した。トヨタは乗用車の生産を1953年中に月産500台にする計画であり、資本金も16億円に倍額増資することが決まっていた。



三鷹工場におけるプリンス車の組立

トヨタの車両価格の引き下げは、海外メーカーとの提携による国産車の登場を牽制したものである。

プリンス自動車の販売は好調だったが、ネックとなっているのは生産体制である。そのために、増資に次ぐ増資により生産設備の充実を図らなくてはならなかった。1953年中にトラックと乗用車の合計で月産300台体制を確立し、1954年には500台にする計画がたてられた。

1953年3月には三鷹工場の隣接地の約4000坪とそこにある建物約2360坪を買収し、第二工場とした。ここに事業として将来性がある自動操糸機工場を移し、第一工場を自動車専用工場として強化した。このときに、完成車のチェックのためのテストコースがつくられた。

エンジンを製作する富士精密でも、増産体制が敷かれた。エンジンの場合は、月産300～500基ほどの組立ラインが拡充された。石橋が会長になりブリヂストンというバックができたから、銀行からの借り入れもスムーズになった。

自動車用エンジンの生産が増えるにつれ、富士精密の総生産高のなかで、自動車用エンジンの占めるウエイトが次第に高まった。いくつかある仕事のうちのひとつから、主要な製品となり、ミシン工場のほうから技術者を配置がえしなくてはならなくなってきた。



三鷹工場に隣接する生産車のテストコース

軌道に乗って増産が図られている。プリンスなりに設備の拡充を図ったとはいえ、トヨタや日産に比較すると、まだまだ差が大きかった。

なお、1960年2月にマイナーチェンジされたスカイラインは、4灯式ヘッドライトを採用、同じく4灯式となってデビューしたセドリックは同年3月発売だったから、スカイラインは日本で最初の4灯式採用のクルマとなった。

なお、スカイラインに採用されたトレー式フレームは、その技術が評価されて、設計の田中次郎と日村卓也が自動車技術会から表彰された。

■新型トラック・マイラー及びクリッパーなど

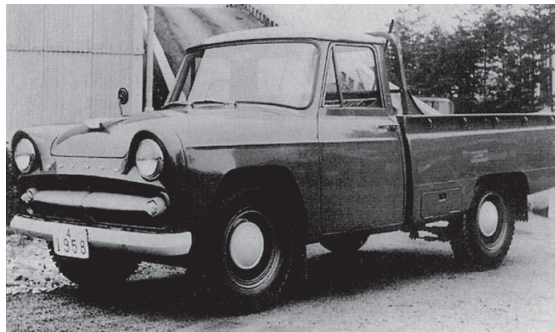
乗用車のほうが注目度が高いこともあって記述が多くなりがちだが、この時代はトラックが生産販売の中心だった。プリンス自動車も例外ではなく、トラックの生産はコンスタントに乗用車の3〜4倍だった。主要商品はトラックだったのである。もっとも、この数字のなかには乗用車ベースのライトバンも数えられているから、これを乗用車のほうにまわせば、トラックは2倍ほどの生産台数になる。それでもトラックが「飯のタネ」だったことに変わりはない。

プリンスセダン同様に毎年改良が加えられたトラックは、ピックアップトラックやルートバン、さらにはセミキャブオーバータイプなどのバリエーションを追加した。



プリンス・スカイウェイ・ライトバン

トラックはスカイラインにやや遅れて1957年9月にモデルチェンジされて、プリンス・マイラーになっている。マイラーとは1マイル競走馬を意味していた。スタイルは無骨な旧型から洗練されたものになり、フロントウインドウも平面2枚ガラスから曲面ガラスになり、ホイールベースを長く



モデルチェンジされて誕生したプリンスマイラー

まだ要綱案にすぎなかったが、新聞などに大々的に取り上げられ話題となった。500ccほどのエンジンで、最高時速100km、車両価格25万円ときわめて具体的な内容で、審査に合格したメーカー1社に補助金を出す構想だった。

実際には、自動車メーカーのほうでも25万円で満足する性能のクルマをつくるのはむずかしいとい



国民車構想を受けて開発されたDPSK型乗用車

う見解を示し、国民車構想は実現しなかった。しかし、小型車でもダットサンクラスのものは高価であり、360ccに制限された軽自動車では性能的に問題があったから、その中間のクルマは魅力的なものだった。

補助金を出ないにしても需要が見込まれるから、いくつかのメーカーが開発に乗り出した。

プリンス自動車でも、大型のBNSJの開発と併行して「国民車に関する打合わせ会議」を開き、検討した結果、国民車構想による大衆車の開発を進めることになった。

エンジンは、最初はシトロエン2CVを手本にした空冷水平対向2気筒OHV型601cc、だったが、騒音に悩まされ性能的にもいまいちだったために開発を放棄、かわってフォルクスワーゲンを手本にして空冷4気筒OHV型599ccのエンジンに変えられた。38馬力/6200回転となったが、さらに640ccと排気量を大きくすることになった。これがFG4C改型エンジンであるが、熟成する前にクルマの開発が中止されて発展はなかった。

最初のエンジン搭載車は全長3180mmだったけれども、エンジンが4気筒になって全長は80mm長くなっている。車両重量も495kgから510kgとなった。ホイールベースは1950mmと小さい。

このクルマは、リアエンジン・リアドライブという駆動方式を採用しているが、これはパワーユニットをリアにまとめたほうが室内を広くできると考えたからであ

DPSK型乗用車用空冷エンジンの主要諸元

型 式	ボア×ストローク (mm)	配列・気筒数	排気量 (cc)	バルブ配置	圧縮比	出力 (ps/rpm)	トルク (kgm/rpm)	発表時期
FG2D	75×68	水平対向2気筒	601	OHV	8.0	24/4,500	4.2/2,500	1956～59
FG4C	60×52	水平対向4気筒	599	//	8.5	38/6,200	4.8/4,300	1960ごろ

その後、東洋一のコースをつくろうと、直線路1456m、コーナー半径130mで36度のバンク角を持つ高速コースが2年後に完成した。

その後も工事は続けられ、車両開発に欠かせないベルジャンロードや波状路、砂利路、曲線悪路、トンネル、水路などのテストコースが周囲につくられていく。

これにより、従来は一般道路で実施していた走行テストの多くは社内では実施されることになり、覆面車といわれた、カバーを掛けた視界の良くない試作車は姿を消すことになった。

完成した高速テストコースは、トヨタや日産のコースに優るもので、完成当時は4.25kmという周長で、時速160kmの連続走行が可能だった。



テストコースを走るR380Ⅱ



この当時の国産最高級車種の
グロリアスーパー6

ンのクラウンやセドリック
より10～20パーセント以上
高くなった。

このエンジンを開発した
ことが、後のスカイライン
2000GTを生むことになる。

なお、グロリア用の直列4
気筒1900ccエンジン同様に



グロリアスーパー6シリーズ主要諸元

発表時期	車名	全長 (mm)	全幅 (mm)	ホイールベース (mm)	乗車定員 (人)	車両重量 (kg)	最高速度 (km/h)	搭載エンジン 型式
1962年 9月	グロリア S40	4650	1695	2680	6	1290	145	G2
1963年 6月	グロリアスーパー6 S41	↑	↑	↑	↑	1320	155	G7
1964年 5月	グランドグロリア S44P	↑	↑	↑	↑	1395	170	G11



ファミリーカーとして登場したスカイライン1500

りメンテナンスフリー化が図られ、信頼性の高いエンジンとなった。

これは1967年に新しく1500ccOHCのG15型エンジンが登場するまで使用された。本来なら、グロリア用の直列6気筒OHCエンジンより先に2代目となるスカイライン用に1500ccの新エンジンが開発されるはずだったが、後まわしにされたのである。さらに次章で述べるレース活動により、またまた後まわしにされることになる。

発表は1963年9月で、車両価格は73万円だった。ちなみに、このときのコロナ1500デラックスは67.9万円、ブルーバード1200デラックスは66.7万円だった。

■ユニークなスカイラインスポーツの登場

ここで時代的には後先になるが、2台のユニークなクルマについて述べることにしたい。どちらも少量生産と試作だけに終わったスポーツタイプ車である。



第2回グランプリレース
を走るスカイラインGT

スタートラインに並ぶポル
シェ904とスカイラインGT

のレースでは使えない。そのためにイギリスのレース用のダンロップタイヤを急遽輸入した。高価なものだったが、性能は国産の比ではなくすばらしかった。

石橋が指示したわけではないだろうが、プリンス自動車はブリヂストンとは関連会社なので、タイヤの使用に関しては、すっかりしないところがあった。もちろん、レース部隊は、そんなことより勝つために必死だった。

1964年5月の第2回グランプリレースでは、スカイラインとグロリアはそれぞれのツーリングクラスで、どちらも他のメーカーのクルマを寄せ付けずに圧勝した。

スカイラインGTのほうには、予想しないライバルが現れた。レーシングカーともいべき高性能車ポルシェ904で、まともに勝負できる相手ではなかった。ポルシェ904は軽くてエンジンのパワーがあり、空気抵抗の小さいスタイルをしており、レースのためにつくられたクルマで、市販車をベースにしたスカイラインGTとはレベルの違うものだった。

プリンス自動車の第3回日本グランプリ出場車主要諸元

発表時期	車名	全長 (mm)	全幅 (mm)	ホイールベース (mm)	車両重量 (kg)	最高速度 (km/h)	搭載エンジン 型式
1964年 5月	グロリア S41	4650	1695	2680	1320	155	GR7A
1964年 5月	スカイラインGT S54R	4300	1495	2590	998	—	GR7B
1964年 5月	スカイライン1500 S50	3990	↑	2390	919	—	GR1

しかし、同じ機構だったとしても、また日産のエンジンを使用するにしても、クルマの最終的な出来が勝負だと、細部にわたる味付けなどトータル性能でプリンス自動車らしさを見せようと張り切った。とくにサスペンションとボディの結合部に使用するラバーブッシュの使い方は微妙なところがあり、設計と実験の息があって走りの味を決めるものだ。単に技術以上のクルマに対する理解度や扱い方がものをいうから、どこにも負けないものにする自信があった。

日産の四輪独立懸架車は、スカイラインよりブルーバードが先に発売されることになったが、発売されたブルーバードにはラバーブッシュのトラブルが出たのに対して、スカイラインは快調な走りを見せた。また、リアを独立懸架方式にしたことによりドライブシャフトにボールスプラインを使用する必要があり、2代目グロリアで実用化したものがブルーバードにも使われることになった。

■すべてが特別だったスカイライン2000GT-R

特別に触れなくてはならないのはスカイライン2000GT-Rのことである。2000GTがかつてのレースから生まれたクルマの後継であったが、ポピュラー化されてスポーティさは薄められた。スカイラインの販売の中心にするためであった。

それを埋めてあまりあるGT-Rが企画された。エンジンはR380に搭載されたDOHC4バルブ2000ccの直列6気筒の高性能エンジンと同じ機構で、国産車としては



DOHC4バルブのS20型エンジンを搭載したスカイライン2000GT-R

プリンス自動車年表

暦年	プリンス自動車	一般（自動車業界、経済・社会）
1945	8月 中島飛行機、富士産業に改称（→P.51） 9月 立川飛行機、自動車メーカーへ転換検討	9月 GHQがトラック製造許可 11月 日産が戦後第1号トラックを発表
1946	3月 立川飛行機、米占領軍に自動車産業への転換申請（→P.16） 5月 富士産業漁船用エンジン「栄光」完成（→P.43） 11月 立川飛行機が電気自動車を試作（→P.18） 12月 立川飛行機を離れ自動車部門府中に引越し（→P.20）	7月 各社三輪トラック生産開始
1947	4月 トラック（EOT-47）完成（→P.22） 5月 乗用車たま（E4S-47）1号車完成 6月 東京電気自動車として独立（→P.20） 10月 たま号、日比谷野外音楽堂にて発表展示会開催（→P.24）	5月 トヨタが生産累計10万台を達成 6月 GHQが乗用車製造許可（1500cc以下） 10月 トヨタがSA型乗用車完成、及びSB型トラックを発売 12月 運輸省令で小型車排気量1500ccに
1948	3月 商工省主催第1回電気自動車性能試験開催（→P.25） 6月 資本金200万円に増資（→P.28） 6月 たまジュニア完成（→P.31） 9月 たまセニア（EMS-48）完成（→P.32） 10月 第2回電気自動車性能試験（小田原）	5月 トヨタSC型乗用車生産開始（1000cc） 9月 商工省主催第1回小型乗用車性能試験（→P.26）
1949	2月 新宿区市ヶ谷に営業所設置（→P.35） 2月 たまジュニア、モデルチェンジ（→P.34） 3月 たまセニア、モデルチェンジ（→P.34） 4月 東京電気自動車株主に石橋正二郎氏になる（→P.31） 11月 東京電気自動車、たま電気自動車に改称（→P.31） 11月 三鷹工場に移転（→P.31）	10月 GHQ乗用車生産制限解除 11月 トヨタトヨベツSD型乗用車生産開始（1000cc）
1950	7月 富士精密工業として独立（→P.42） 9月 たまと富士精密、自動車用ガソリンエンジン開発交渉開始（→P.44） 11月 たまと富士精密の開発交渉成立（→P.46）	6月 朝鮮戦争勃発（→P.38） 7月 朝鮮戦争で米軍特需が始まる 9月 オオタ、PB型セダン発表
1951	4月 石橋正二郎氏が富士精密工業経営権取得、会長就任（→P.47） 5月 たま電気自動車、高速機関工業と提携 6月 電気自動車の生産中止（→P.39） 10月 富士精密、1500cc直4エンジン完成（→P.64） 11月 1500ccエンジン搭載のトラック試作車完成（→P.69） 11月 たま電気自動車、たま自動車（株）に改称（→P.81）	5月 代燃車から石油車への転換禁止解除 10月 トヨベツSF（1000cc）発売
1952	1月 富士精密開発の500ccエンジン搭載「バンビー号」、プリチスチャンネルで販売開始（→P.47） 2月 ガソリン自動車第1号ラインオフ（→P.72） 3月 プリンセスedan及びトラック発表展示会（→P.73） 8月 富士登山キャンペーン 11月 たま自動車がプリンス自動車工業（株）に改称（→P.81）	4月 対日講和条約発効 7月 ガソリン統制撤廃 7月 日野、ルノー4CV乗用車製造契約 10月 通産省、「乗用車関係提携及び組立契約に関する取扱方針」決定 12月 日産、英オースチンと国産化契約
1953	3月 三鷹第2工場の用地取得（→P.87） 4月 富士精密がロケットの研究開発に着手（→P.92） 8月 プリンス自動車大阪営業所開設（→P.96） 11月 富士精密とプリンス自動車が合併契約（→P.90） 12月 通産省主催の第1回乗用車性能試験（→P.118）	航空関係事業の再開が許可される 1月 いすゞ、ヒルマン組立製造契約 4月 日産、オースチンA40第1号車オフライン 7月 富士重工業成立 9月 三菱、米ワイリス社とジープ製造契約 9月 トヨベツスーパー（R型エンジン）発売
1954	2月 プリンス自動車販売設立（→P.96） 4月 富士精密とプリンス自動車合併（→P.94） 5月 初代スカイラインの開発構想始まる（→P.104） 6月 設計開発部門荻窪に集結（→P.93） 6月 プリンセスedan皇太子に納入 7月 合併倍額増資新資本金13.35億円 10月 プリンス自販三田に新社屋完成（→P.96）	2月 スバルP-1完成 4月 第1回全日本自動車ショウ開催（→P.95） 9月 トヨタSKBトラック発売

あとがき

1981年に日産テクニカルセンター（NTC）が神奈川県厚木にできたことによって、車両開発などの部門は、すべて統合されることになった。それまでプリンス系は荻窪を本拠にしていたが、NTCの完成によって、日産との融合が図られることになり、それまでとは異なる環境で開発にいきなすことになった。日産に合併されてからも、プリンス自動車のムードを残した荻窪にいた開発部門の人たちも移転することになり、人によっては厚木のNTCに通える地域に引っ越しをしなくてはならなかった。

このころになると、プリンス自動車時代を知る人たちは少数派になり、最初から日産にはいった人たちが増えてきていた。何時までもプリンスとか日産とかいっている時代ではなくなったということでもある。

日産との合併により、プリンスの技術者たちは、それまで培った技術力で日産のイメージアップにいろいろと貢献している。その最たるものが1960年代の日本グランプリレースでの活躍であろう。ついにトヨタにいいところなく終わらせたのだから、スポーツなどの高性能に関してはトヨタより日産のほうが優れているという印象を植え付けた効果は大きかったはずである。つづく1970年代は、排気規制に翻弄された時代で、エンジンに関するプリンスの総合的な技術力が日産を大いに助けたといえる。化学や電子工学などの幅広い知識を動員しなくてはならなかったからである。

いっぽうで、日産内部では、対トヨタというより、対プリンスという意識でライバル視することが、車両開発に影響を与えたところもあった。

15章で紹介したスカイラインが1972年にモデルチェンジされて、いわゆる「ケンとメリー」のスカイラインとなったが、この開発では販売成績を上げようとして性能よりも商品化に力を注いだことが功を奏して、歴代スカイラインのなかでもっとも成功したモデルとなった。プリンスの意地を見せたものでもあったが、直列6気筒エンジンを搭載するロングノーズのスカイラインは、オーナーカーとして的高級感を売り物にして販売を伸ばした。

これに刺激されて、直列4気筒エンジンを搭載するのが基本だったブルーバードにも、6気筒エンジンを搭載したノーズの長いブルーバードが登場したのである。

プリンス自動車と合併していなければ、このようなクルマはできなかったに違いない。また、1970年代の日産車の低迷がトヨタとの差を広げる要因になったなかで、プリンス自動車から誕生したブランドのスカイラインの健闘が光ったのである。荻窪で開発されることになったローレルとともに、スカイライン連合軍は、トヨタのマークⅡとその姉妹車に対して優位を保つ数少ない車種だった。1980年代に入って、マークⅡ/チェイサー/クレストに優位を奪われたことがトヨタとの差を決定的にしたが、この時代になると開発陣というより経営者の違いが反映したものといわざるを得ないだろう。

1989年にモデルチェンジされたR32型スカイラインのなかにGT-Rが10数年ぶりに復活し、その高性能ぶりを発揮して久しぶりに存在感を示した。しかし、一瞬の光を放った後に、プリンス自動車のイメージは消えたように見える。すでに日産との合併から長い年月がたち、いまやプリンス自動車時代からの従業員は、定年を迎えて日産のなかにいなくなり、プリンス自動車そのものが歴史のなかに消えていったといえるかもしれない。だが、その足跡は長く後世に語り継がれてゆくだろう。

参考文献

- ・プリンス自動車工業社史 日産自動車荻窪総務部
- ・愛の車と販売網を育てた記録・日産プリンス自販三〇年の歩み 日産プリンス自動車販売
- ・プリンスのあゆみ プリンス自動車販売 販売促進部
- ・日産自動車開発の歴史(上) プリンス自動車工業編 編集「日産自動車開発の歴史」編集委員会、発行「説の会」
- ・プリンスの思い出 日産プリンス陸会編
- ・プリンス荻窪の思い出 荻友会編
- ・憩いの広場 村山工場四十年の足跡 日産自動車(株)村山工場発行
- ・日産自動車30年史(1933～1963年) 日産自動車総務部編
- ・日産自動車社史(1964～1973年) 社史編纂委員会編
- ・私の歩んだ道 石橋正二郎
- ・回想録 石橋正二郎
- ・技術者魂——栄光の歴史を明日へ 中川良一 日刊自動車新聞社
- ・エンジン設計のキーポイント探求 岡本和理
- ・自動車用エンジンの性能と歴史 岡本和理 グランプリ出版
- ・クルマ・ハードスカG 桜井真一郎・岡崎宏司 グランプリ出版
- ・初代スカイラインGTR戦闘力向上の軌跡 青地康雄 グランプリ出版
- ・自動車史料シリーズ・日本自動車工業史座談会記録集 自動車工業振興会
- ・日本の自動車工業 年度版 通商産業研究社
- ・日本の自動車産業 年度版 経済評論社
- ・自動車工業資料月報・自動車統計月報 自動車工業振興会
- ・自動車統計年表 自動車工業会
- ・創造限りなく——トヨタ自動車50年史 トヨタ自動車社史編纂委員会
- ・東洋工業50年史 東洋工業編
- ・日本における自動車の世紀 桂木洋二 グランプリ出版
- ・スカイライン伝説の誕生 桂木洋二 グランプリ出版
- ・モーターファン誌 バックナンバー 三栄書房
- ・カーグラフィック誌 バックナンバー 二玄社

増補二訂版の編集にあたって

【プリンス自動車の思い出】

最初に個人的なことを記すことをお許しいただきたい。私はプリンス自動車（旧中島飛行機発動機工場）の裏手にある杉並区の荏窪病院で生まれました。「荏窪病院は、旧中島飛行機の発動機工場の時代には軍関係の病院であり、プリンス時代には、工場でケガなどした人たちがお世話になった病院だった」とプリンス自動車の技術系の責任者を長く務められた田中次郎先生に教えられました。

プリンス自動車直営の中古車販売店の先に小学校がある関係で、グロリアやスカイラインなどの中古車を目にしながらか通学しており、特に二代目のグロリアは他の日本車と比べて、堂々として立派なデザインが大好きでした。当然、自宅の近くにもプリンスに勤めている人や、中島飛行機時代に働いていた人も町内にたくさん住んでおり、プリンス自動車はとても身近な自動車メーカーだったのです。私が幼少期のころに初めて自動車の新車の納車式を見たのは、今思えばプリンススカイライン1500（1960年頃）でした。当時自家用の自動車はまだ非常に少なく、納車の際には必ずと言って良いほど町内の人たちが集まってきましたが、そのぐらい新車の納車はとても珍しかったのでしょう。

そして本文にもある、昭和41年（1966年）の日産自動車との合併時は小学生でしたが、毎日通るプリンスの中古車店の従業員のひとから「これからプリンス自動車はさらに大きな会社になるから……」と言われて、地元の誇りでもあったプリンス自動車が、これからさらなる発展することに大きな期待を抱いたことを覚えています。

【本書の復刊について】

プリンス自動車は、本書に詳しくあるように日本の自動車業界の先駆者というべき存在でしたがその足跡は、残念ながら日産自動車と合併した関係で関係者の一部の方の証言や、プリンス自動車の社内でまとめられた資料など以外には、ほとんど残されていませんでした。しかし、2003年に刊行された『プリンス自動車の光芒』には、今でも人気の高いスカイラインのルーツや、海外のデザイナーと提携による新型車の開発、1960年代の日本国内レースでの活躍などについて克明に書かれていたのです。

2021年には「プリンス自動車工業」に改称されてから60周年を迎えることになりますが、半世紀以上を経過したことで人々の記憶から薄れてきてしまうことないように、弊社では、品切れ状態であった『プリンス自動車の光芒』の内容を充実させて増補二訂版として刊行することを決定しました。

幸いにして著者の桂木洋二氏から、プリンス自動車の創業時からその後の発展に深く関与された田中次郎先生が、本書の内容を高く評価されたこと、さらに田中次郎先生が自ら修正を加えた「校正原本」を保管していることを教えていただきました。

【編集にあたって】

増補二訂版の編集の際には、この田中次郎先生が生前に本文の内容を精査され、書き加えてくださった「校正原本」にある修正点を全て反映することからスタートしました。また、同じく田中次郎先生が保管されていた当時の写真を適所に収録しています。

加えて初版『プリンス自動車の光芒』には無かった口絵を追加しました。この口絵の写真は、本書にも登場する中川良一先生が保管されていた写真から選択しました。写真解説は、中川良一先生が残されたメモをベースにして作成しています。尚、口絵写真の掲載にあたっては、中川良一先生のご子息である中川脩様のご厚意及びご了解により実現しました。タイトルは『プリンス自動車の光芒 1945-1969』と年号を追加し、書かれているその年代をより明確にすることに配慮しました。

今回の第二訂版においては、本文中で手直しを加えた部分は、250カ所を超えていますので、より正確になり、内容面でもさらに充実を図ることができたと考えています。

〈著者紹介〉

桂木洋二（かつらぎ・ようじ）

1945年東京生まれ。1960年代から自動車雑誌の編集に携わる。1980年に独立。それ以降、車両開発や技術開発および自動車の歴史に関する書籍の執筆に従事。そのあいだに多くの関係者のインタビューを実施するとともに関連資料の渉猟につとめる。主な著書に『欧米日・自動車メーカー興亡史』『日本における自動車の世紀 トヨタと日産を中心に』『企業風土とクルマ 歴史検証の試み』『スバル360開発物語 てんとう虫が走った日』『初代クラウン開発物語』『歴史のなかの中島飛行機』『ダットサン510と240Z ブルーバードとフェアレディZの開発と海外ラリー挑戦の軌跡』（いずれもグランプリ出版）などがある。

プリンス自動車の光芒 1945-1969	
著 者	桂木洋二
発行者	山田国光
発行所	株式会社 グランプリ 出版 〒101-0051 東京都千代田区神田神保町1-32 電話 03-3295-0005(代) FAX 03-3291-4418 振替 00160-2-14691
印刷・製本	モリモト印刷株式会社