■ 読者の皆様へ ■

本書は、『コロナとブルーバードの時代』（2007年刊行）を底本としています。本書のテーマである2車種のうち、初代コロナST10型が1957年に発売されてから2022年で65周年を迎えます。これを機に、写真資料を追加するとともに記載内容の再確認を実施して、新訂版として刊行することといたしました。本文中の記載内容では440ヵ所以上の変更を加えてより正確になり、さらに充実を図ることができたと考えています。

本書に登場する車種名、会社名などの名称、人物名のカタカナ表記などについては、原則的に主要な参考文献となる、当時のプレスリリース、広報発表資料、関係各メーカー発行の社史などにそって表記しておりますが、参考文献の発行された年代などによって現代の表記と異なっている場合があり、著者および編集部の判断により統一を図りました。

また、車種の型式については、本書の主要な目的である、2車種を中心とした当時の自動車業界への理解の促進と、読みやすさに配慮して、一部を除き代表的な型式で表記をしています。

本書をご覧いただき、名称表記、性能データ、事実関係の記述に差異等お気づきの点がございましたら、該当する資料とともに弊社編集部までご通知いただけますと幸いです。

グランプリ出版　編集部　山田国光

はじめに

1960年代のコロナとブルーバードの販売合戦は、当時「BC戦争」などと称されて大きな話題となった。モデルチェンジされて新しく登場したクルマは、その時代の要求に応えたものであれば支持されたが、そうでない場合は、ユーザーが離れていった。主要なクルマのモデルチェンジが成功するかどうかは、メーカーの帰趨に大きな影響を与えるものだった。成長期にあった1960年代は、主要な乗用車は限られていたから、モデルチェンジにより販売が伸びるかどうかは、大変な関心事であった。

その意味でコロナとブルーバードの戦いが、そのシンボル的なものとなって、ジャーナリズムを賑わせたのである。

この時代のモデルチェンジのインターバルは4年ほどで、新しいモデルには新技術が導入されたり、新しい試みが実施されたりして、日本の自動車の進化がもっとも著しいものでもあった。いわゆるキャッチアップの時代で、欧米の先進的なクルマの動向を見ながら、自分たちの実力を超えない範囲で、ライバルに負けないものにしようと頑張ったのである。

1960年代までは、車両開発のチーフとなる設計技術者の個性や考え方がクルマに直接的に反映していたのも、大きな特徴だった。慎重でありながら、いっぽうで大胆でなくてはならないので、今日の車両開発よりも、はるかにリスクが大きかったといえるだろう。

戦後の日本の自動車メーカーのなかで、トヨタと日産は、群を抜いた存在であり、両雄が真っ向から対決したのがコロナとブルーバードの車両開発であり、販売合戦であった。それぞれのクルマごとの開発のプロセスを辿ることは、日本の自動車メーカーが、どのように国際的なレベルのクルマをつくるようになっていったかを見ていくことでもある。その意味で、日本の自動車史のなかで、もっとも興味ある時代のことでもある。

本書は、1999年に刊行した『日本における自動車の世紀』のなかのコロナとブルーバードを中心にした部分をベースに、大幅に加筆修正したものであることをお断りしておきたい。

桂木洋二

コロナとブルーバードの時代

目次

第1章　戦後のトラック中心時代の乗用車開発……9

■戦後の日本自動車産業の特色……9
■戦後の混乱期のなかのメーカーの環境……10
■トヨタの戦後の乗用車開発のスタート……12
■トヨタの1000cc直列4気筒S型エンジンの開発……12
■トヨタの最初の小型乗用車SA型の開発……13
■自動車を取り巻く環境……15
■トラックベースのトヨタ乗用車の誕生……17
■日産の小型乗用車ダットサン……19
■日産のオースチン国産化……22
■トヨタの1500cc新エンジンの開発……25
■車両価格の引き下げの実施……29
■トヨタの経営陣の交代……30
■日産の経営体制……32

第2章　本格的な乗用車の誕生 ……35

■1955年当時の社会状況……35
■日産の新型ダットサンの開発……36
■トヨタの新型乗用車開発の新しい体制……40
■乗用車専用設計のクラウン誕生……42
■もう一台の乗用車トヨペットマスターの登場……46
■新型ダットサンとクラウンの誕生で新時代に……47
■トヨタと日産の組織変更と生産体制……49

第3章　コロナの登場による競争時代の開始……51

■営業用乗用車から自家用乗用車の時代へ……51
■初代コロナの誕生……54
■新エンジン搭載のダットサン210型登場……57
■トヨタのアメリカ輸出の試み……62
■ダットサンのアメリカへの輸出……64
■トヨタと日産の経営陣の姿勢……65

第4章　ダットサンブルーバードの誕生と2代目コロナの登場…67

■岩戸景気の到来による自動車産業の本格的勃興……67
■ダットサンブルーバード310型の開発のスタート……69
■ベストセラーカーとなったブルーバード……76
■コロナPT20型の開発……77
■トヨタ元町工場の落成とコロナの生産……82
■2代目コロナの発売とトラブルの発生……84

第5章　コロナによる巻き返しとブルーバード410型の誕生 .. 87

■日本メーカーの生産体制の確立……87
■コロナの改良と販売強化……89
■日本グランプリレースの開催と高速道路の開通……91
■日産の攻勢と追浜工場の建設……94
■ブルーバード410型の開発コンセプト……96
■この時代の車両スタイルの傾向と410型のデザイン……100
■ブルーバード410型の完成と販売……103

第6章　3代目コロナRT40型の開発とその成功……106

■1960年代半ばの各メーカーの状況……106
■3代目コロナの開発スタート……108
■高速走行を意識したコロナの開発……111
■コロナRT40型のデザイン……114
■ついにブルーバードを販売で上まわる……119
■ブルーバード・スポーツセダン(SS)の登場……122
■ブルーバード410型のマイナーチェンジ……124
■コロナ・ハードトップの登場……126
■日産とトヨタのアメリカへの輸出……130

第7章　革新的なブルーバード510型の登場……132

■国際商品としてのクルマの開発……132
■サニーとカローラの開発手法の違い……134

■期待を担ったブルーバード510型の企画……138
■日産とプリンスの合併……140
■車両サイズの拡大及びデザイン……143
■新開発の1300ccと1600ccエンジンの開発……145
■ブルーバード510型の発売と初期トラブル……147
■新しい展開の時代へ……150
■アメリカへの輸出の状況……151

第8章　コロナとブルーバードの変身……154

■新規需要から買い換え需要の時代へ……154
■モデルチェンジでコロナマークⅡ誕生……155
■コロナマークⅡとコロナの関係……159
■コロナのモデルチェンジ……163
■ブルーバードの変身とバイオレットの登場……167
■弟分のバイオレットの誕生……169
■ブルーバードの迷走……170

第9章　その後のコロナとブルーバード……175

■オイルショックと排気規制……175
■ブルーバード910型の登場とそのヒット……177
■マークⅡおよびコロナのモデルチェンジ……181
■2度目のオイルショックによる影響……182
■日産のFF車の登場……183
■トヨタのFF車の登場の仕方……186
■ブルーバードのモデルチェンジ……189
■セダン中心の時代の終わり……190

第1章　戦後のトラック中心時代の乗用車開発

■戦後の日本自動車産業の特色

2007年にトヨタが、グループ企業のダイハツ、日野も含めるとゼネラルモーターズを抜いて世界一の生産台数を誇るメーカーになったと報道された。さらに翌2008年には、販売台数でゼネラルモーターズを抜いて、日本の自動車メーカーで初めて世界一となった。ゼネラルモーターズの退潮、フォードの不振、そしてダイムラークライスラーがクライスラーを分離売却することになり、アメリカのビッグスリーに昔日の面影はなく、ちょうどその頃、トヨタをはじめとする日本の自動車メーカーが世界各地でシェアを伸ばしていた。とくにアメリカでの販売台数の伸びは大きく、各メーカーはより多くの利益を得た。

戦後花開いたアメリカ文化の象徴、富と豪華さへの憧れ、1952年キャデラックの広告。1950年代は、アメリカ車がもっとも輝いていた時代で、そのサイズだけでなくすべてにわたって国産乗用車とは比較にならない豪華であか抜けたクルマであった。

半世紀ほど前までは、量産を誇るアメリカの巨大メーカーの足元にも及ばない状態だったことが嘘のような勢いである。

アメリカの時代といわれる1950年代には、年間600万台も販売していたゼネラルモーターズの利益は、天文学的な数字となり、生産設備や車両開発・研究などに多額の資金と人材を注ぎ込んでもびくともしなかった。ゼネラルモーターズは国家に匹敵する組織であるといわれたほどだ。

1950年代の日米の自動車産業の格差はとてつもなく大きかった。テールフィンを付けた巨大なアメリカ車は、日本車の貧相なスタイルと比較できないほど贅沢で高級であった。

戦後から10年ほどは、日本の自動車メーカーは、まともに走ることができる乗用車をつくることが先決で、日本のトップメーカーであるトヨタも日産も、他のメーカーの動向よりも、自分のところの総合的な能力を上げることが重要な課題で、そのために悪戦苦闘していたのである。量産されるサイズの大きいアメリカ車を見るにつけ、いつになったらこんな立派なクルマが日本でつくれるようになるのか、各メーカーの技術者たちは溜息をついていたのであるが、そうなるように頑張ろうと、貧しさからの脱却のためにエネルギーを注いだという。

■戦後の混乱期のなかのメーカーの環境

トヨタと日産が乗用車部門でライバル関係となり、激しい販売合戦を繰り広げるのは同じクラスのクルマであるコロナとブルーバードによってであるが、それは1950年代の後半からのことである。ここでは、まずはその前段階ともいうべき終戦当時のことから始めたい。

戦争中は、陸軍の要求に沿った生産活動だったので、トヨタも日産も、資材が必要に応じて支給された。しかし、終戦によって状況は一変、自らの才覚で企業を運営して行かなくてはならなかった。

1946年、日産横浜工場を視察する昭和天皇。戦争中の混乱から立ち直り、生産再開への努力が実り、トラック生産が始まった。

トヨタは空襲による工場の被害は軽微であった。設備は老朽化していたものの、生産再開に特別な支障はなく、トラックをつくるための資材の手当、従業員の生活保障などの問題を抱えていた。しかし、トヨタで再出発を図ることに

台数をつくることができなかった。しかし、とりあえずはタクシーなどの酷使に耐える乗用車として販売が見込めるものだった。

SF型。このシリーズも徐々に洗練され乗り心地も向上した。

やがて新しい質の良いボディが架装されるようになり、生産台数も多くすることができ、これが戦後のトヨタ乗用車の販売の中心となっていく。サスペンション用のスプリングの変更などで、次第に乗り心地の向上が図られ、スタイルも良くなった。

1955年に乗用車専用設計によるトヨペットクラウンが登場するまでは、基本的な機構を変更せずに乗り心地を良くするために改良が加えられた。エンジンとシャシーはトヨタの工場でつくられ、ボディ架装は関東自動車やトヨタ車体などで行われた。

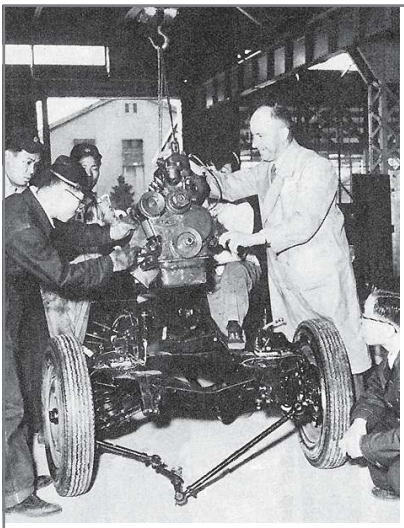
■日産の小型乗用車ダットサン

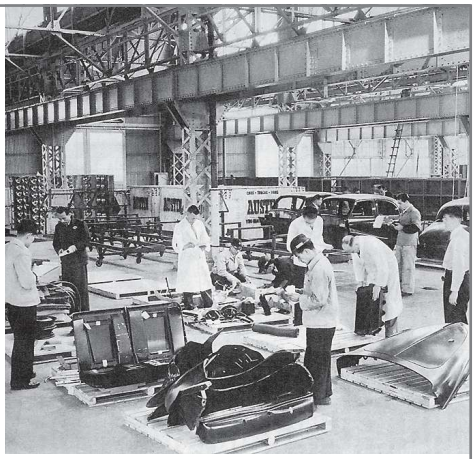
戦後の日産の小型乗用車も、戦前に生産販売したダットサンを復活生産させたものだった。

1947年に新しく制定された小型車の規定に合わせて、戦前からのダットサンとは別にエンジンやパワートレーン、フレームなどは戦前に試作したものを流用し、新しい小型車のキャビン部分を新設計して1947年8月試作車が完成したが、生産に移されなかった。部品の供給や新規設備など、多くの人材と資金を投入する必要があったが、会社経営が苦しく、乗用車の販売見通しが立たないために、計画は先送りされ、やがて中止された。

1934年のダットサン13型乗用車。722ccエンジン。

戦時中に飛行機エンジンを生産していた静岡県にある日産の吉原工場で、戦前タイプのダットサンを生産することになり、設備が移された。重役のなかには、普通トラックの生産だけでやっていけばよく、ダットサンの製造権を手放したほうが良いという意見さえあった。したがって、吉原工場





日産自動車鶴見工場でのオースチンA40型の組立。

オースチン 1.2 リッターエンジンの組み付け。

鶴見工場に並べられたオースチン 1.2 リッターエンジン。

エンジンは1197cc、42馬力/4500rpm、車両寸法は全長4050mm、全幅1600mm、全高1630mm、ホイールベース2350mm、今日の標準的な小型車よりひとまわり小さいサイズだが、室内は広く、フロントサスペンションはコイルスプリングを使用した独立懸架方式、リアはリーフスプリングを用いたリジッドアクスルというイギリス車の標準的な仕様である。エンジンの機構はOHV方式、アメリカ車はショートストロークエン

第3章　コロナの登場による競争時代の開始

■営業用乗用車から自家用乗用車の時代へ

1957年にトヨペットコロナがデビュー、これによってトヨタと日産が同じクラスの乗用車で競合することになる。戦後の貧しさから脱け出したころのことである。

神武景気が1957年後半に終わりを告げ、金融引き締め政策がとられて鍋底景気が訪れたが、不況は一時的なもので、長期的に見れば日本経済は、その後に前代未聞の成長を遂げる。それにつれて、生産を増やすために自動車メーカーも活発な設備投資をするようになる。

1957年から1958年にかけては、自動車を取り巻く環境に変化がみられた。それは自動車メーカーが新しいステージへ突入することを意味するものであった。

第一に、乗用車では営業車向けよりも自家用車向けの販売台数が上まわったことだ。乗用車の主要な販売先がタクシーやハイヤーだった時代が終わり、当面は法人を中心としたものではあっても自家用が中心になる時代が始まった。営業用が中心であれば走行距離が長くなるから頑丈でトラブルが出ないことを最優先するクルマづくりが肝心で

第４回全日本自動車ショウでの初代コロナの発表。

第4章 ダットサンブルーバードの誕生と2代目コロナの登場

■岩戸景気の到来による自動車産業の本格的勃興

1959年8月にダットサンのモデルチェンジによりブルーバード310型が登場、トヨタでも初代コロナに代わって、1960年4月に2代目となるコロナPT20型が登場する。これにより、それまでの“小競り合い”を超えた、同じクラスの乗用車による、日産とトヨタの、ブルーバードとコロナの競争は本格化する。

1959年から岩戸景気が始まり、日本はこれまでに例を見ないような高度経済成長を遂げる時代になる。この経済成長を迎えるに当たって自動車産業は電気機械とともに主役になり、日本の基幹産業となる時代に入る。その過程で、乗用車を中心にして自動車メーカー同士の競争が激化するが、それを象徴しているのがブルーバードとコロナの販売合戦である。続いて、1960年にはオースチンに代わって日産からクラウンの

ブルーバード310型第一号車完成式。日産の主力となり、このクラスではベストセラーカーとなった。

当時としては車高を抑えてスマートなスタイルとなった２代目コロナ。

２代目コロナの室内。ドアや細いピラーがわずかに前方に傾き、ガラス面積が大きくなり室内が広く見える。

開発されたP型エンジンは、まず初代コロナに搭載されて、ST10型からPT10型に名称変更され、1959年10月から発売されている。これもR型エンジンがRH型に搭載された後に、本命のクラウンに用いられたのと同じ手法である。

デザインは、当初生産される予定の関東自動車工業で進められたが、トヨタの工芸設計課も新しくデザイナーが加わり競作となった。

全高を低く、居住空間を充分にとり、直線的なラインでシンプルな形態でありながら、軽快さと優雅さを表現する狙いだった。選ばれたスケッチからクレイモデルがつくられ、中村の設計意図を活かしたヨーロッパ調の軽快なスタイルになった。モール類をできるだけ少なくし、デリケートな面の美しさを出すようにして、繊細でモダンなイメージの洗練された印象のあるものに造形された。

センターピラーが下にいくにつれて前に傾斜しており、それとつながるドアも同様に傾けられている。車高を低くしても乗降性を損なわないように配慮した結果である。前後のウインドも、ガラス面積が大きい曲面ガラスが用いられ、ウエストラインが下がった印象で、フロントとセンターのピラーが細く見えるデザインだった。トランクスペースにはゴルフバッグが4セット入るという、このクラスでは海外のものに

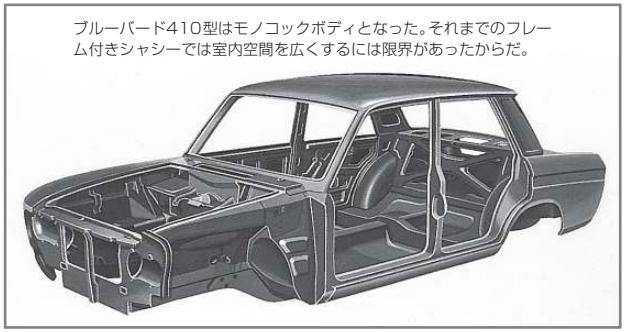
1963年秋にデビューしたブルーバード410型。

めた川又は、かつてフォードがT型だけを量産して業績を伸ばしたように、ひとつの車種に集中することが生産効率を高め、利益を生むことになると信じていたようだ。それだけブルーバードは特別な存在だった。

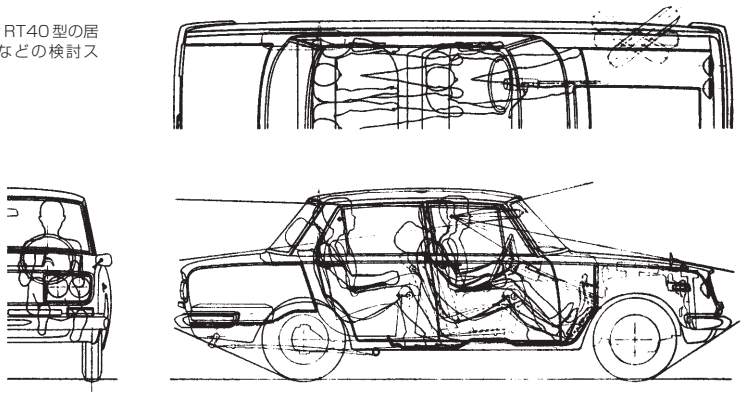
2代目ブルーバード410型の開発は、初代310型が発売されるとすぐに着手された。デビューするのは1963年9月、そのライバルとなる3代目コロナRT40型が登場するのは、その1年後の1964年9月である。

原禎一が引き続きブルーバード開発の指揮をとるが、原が進むべき方向について強く影響を受けたのは、1960年のヨーロッパメーカーの視察体験だった。

イギリスのオースチン工場に行ったときに、市販されて間もないアレック・イシゴニス設計のオースチン・ミニを見る機会があった。エンジンを横置きにしたFF方式の画期的で合理的なクルマづくりで、外形寸法は小さくても広い室内空間を実現することに成功していた。その企画は、市場調査や営業の要望に沿って立てられたものではなく、チーフデザイナーの叡



ブルーバード410型はモノコックボディとなった。それまでのフレーム付きシャシーでは室内空間を広くするには限界があったからだ。



3代目コロナRT40型の居住性・視界などの検討スケッチ。

ルーバード410型は発売されていなかったが、日産がデザインをイタリアのカロッツェリアに依頼したことはトヨタにも伝わっていた。

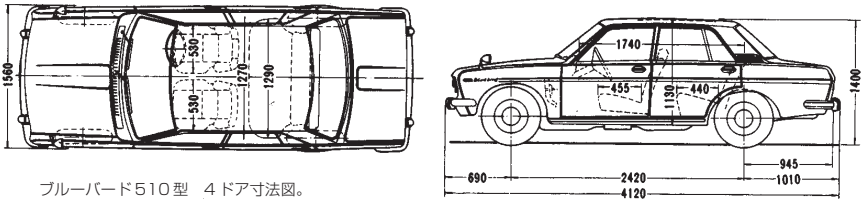
日産の原はブルーバードの開発で、ライバルとなるクルマのことを意識することなく、自分が考える大衆乗用車のあるべき姿を実現する手法をとったが、トヨタではブルーバードに優るクルマにすることがもっとも重要な狙いであった。

開発主査が中村健也から田島敦に代わり、2代目コロナのマイナーチェンジが実施され、引き続き3代目となるコロナの開発も田島が担当することになった。クラウンとコロナというトヨタの主流の乗用車の開発を中村健也以外の主査が最初から担当するのは、これが初めてだった。

主査制度の初期には、主査が複数のクルマの開発を担当したが、このころには乗用車の量産化が進み、国際的な水準を目指す時代を迎えて信頼性のあるものにするために、従来のように掛け持ちではなく、主査は原則的に1車種を受け持つようになった。

中村は、クルマの開発の先頭に立ち独断専行し、開発する技術者たちによく説明することなく進めることもあった。これに対し、田島は、開発チームとして個々の担当

車両重量は大幅に軽量化され、パワーウェイトレシオが旧型に比して2割近く向上した。

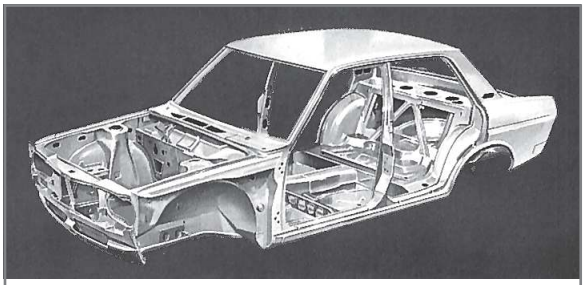


ブルーバード510型　４ドア寸法図。

四輪独立懸架方式を採用し、新開発のOHCエンジンを搭載することで、高性能セダンの方向が鮮明に打ち出された。

スタイルもそれにふさわしいものにする努力がなされた。日産の車両造形課は、デザイナーも増え組織的に運営されるようになり、410型はピニン・ファリーナによるデザインで、自分たちが取り組めなかった“欲求不満”があるぶん張り切った。

四つのグループによる競作でアイディアスケッチが描かれ、それをもとに5分の1のクレイモデルをつくったところで、2案に絞りこんで、フルサイズのクレイモデルを作成、審査会にかけるプロセスで最終的なものを選ぶことになった。310型の無駄のない硬質な造形のイメージを継承することが意図され、プロポーションの良さが追求された。


ブルーバード510型のモノコックボディ。

それまでと違うのはサイドに曲面ガラスを採用した

国産量産車としては初めて三角窓を廃止し、直線的なデザインとなったブルーバード510型４ドアセダン。

上からバイオレット、オースター、スタンザの姉妹車。1977年。

違いなどで差別化されている。

日産の主力車種であるブルーバードは、これよりひと足早く1976年7月にモデルチェンジされて810型となった。新しい開発体制で生まれた旧型のコンセプトを大筋では引き継いだものだった。前回から約5年という長いインターバルがあったものの、勢力を挽回するための企画が盛り込まれておらず、スタイルの変化が中心だった。エンジンは、1600/1800/2000となり、直列6気筒のモデルは旧型と同じく2000GTと称された。大きな機構上の違いは、SSSと2000GT以外の車両では、リアのサスペンションがセミトレーリング式からリーフスプリング使用のリジッドアクスルに変更されていることだ。四輪独立懸架で売ったブルーバードも、グレードの低い車種はコストを下げることを優先した仕様に変更された。

1976年モデルチェンジのブルーバード810型2000G6EL。

次にブルーバードがモデルチェンジされて910型となるのは1979年11月である。販売を回復するために、コンセプトは、610型で打ち出した「道具から家具へ」が逆転して「家具から道具への回帰」と

1979年ブルーバード910型発売。写真はハードトップ1600GL。直線的なデザインになった。

参考文献

トヨタ自動車20年史・同30年史　　トヨタ自動車社史編集委員会
トヨタの歩み（トヨタ40年史）　　トヨタ自動車社史編集委員会
創造限りなく――トヨタ自動車50年史　　トヨタ自動車社史編集委員会
トヨタ自動車販売の歩み　　トヨタ自動車販売編
関東自動車50年史　　関東自動車工業編
主査・中村健也　　トヨタ自動車技術管理部
乗用車のスタイリングデザイン　　八重樫守　　山海堂
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
日産自動車社史（1974～1983年）　　社史編纂委員会編
21世紀への道――日産自動車50年史　　社史編纂委員会編
ニッサン技報・モーターエイジ・ニッサングラフ　バックナンバー　　日産自動車発行
日本自動車産業史　　日本自動車工業会編
自動車産業ハンドブック　　日産自動車編集
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
自動車新車登録台数年報・自動車統計　　自動車販売店連合会
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
内燃機関誌　バックナンバー　　山海堂
自動車技術誌　バックナンバー　　自動車技術会
日本における自動車の世紀　　桂木洋二　　グランプリ出版

〈著者紹介〉

桂木洋二（かつらぎ・ようじ）

フリーライター。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。

コロナとブルーバードの時代
RT40型と510型の隆盛までを中心として

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㈹　FAX 03-3291-4418
振替 00160-2-14691

印刷・製本　モリモト印刷株式会社