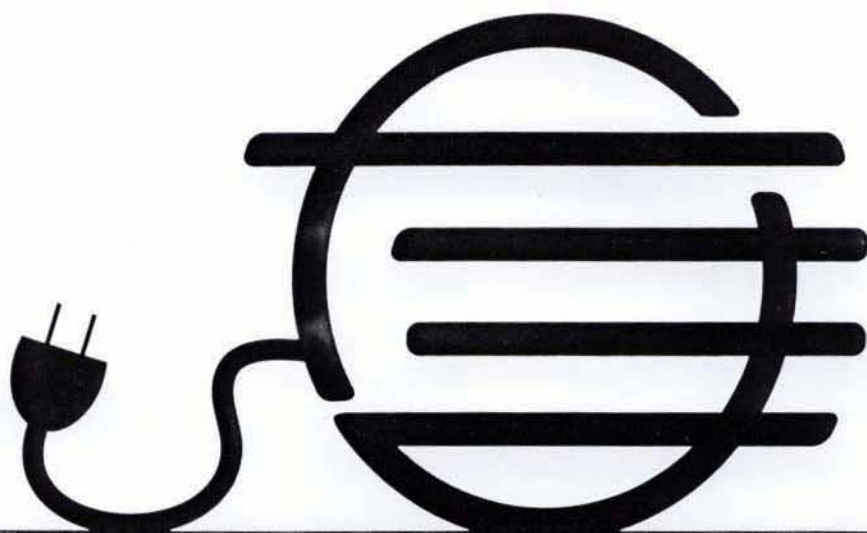


# たまたま電気 自動車の 思い出



## 前篇

text: 神谷正彦 photo: 日産自動車

日産は量産電気自動車「リーフ」の販売を2010年12月より日本と米国で開始する。2011年初頭からは欧州でも販売される。本格的な電気自動車の量産が始まるようとしているわけだが、日産の前身のひとつであるプリンスの、そのまた前身の「たまた電気自動車」は、その名の通り電気自動車を少数ながら量産していたことをご存知だろうか。60年以上前の話である。1948～49年頃には電気自動車は自家用だけでなくタクシー業界からも需要が高まり、東京や名古屋のタクシーの大部分が電気自動車になる動きさえあったと言われている。この頃「たまた電気自動車」は月産100台という規模ながら、安定した時代を迎えていた。

この「60年前の電気自動車ムーブメント」はいかにして起こり、そして終焉を迎えたのかについて、本論に入るまえに少し説明しておきたい。たまた電気自動車はもともと、かの「隼」を生んだ立川飛行機である。それが第二次世界大戦後すぐ、自動車の研究にも乗り出した。彼らは日立（モーター）と湯浅（バッテリー）の協力を得て、1946年に最初の電気自動車を完成させた。トラック・シャシーの荷台の下にはバッテリーを大量に積み込み、ボンネットの下にはモーターを収め

たものだった。内燃機関の経験を持っていたにもかかわらず電気をエネルギー源としたのは、戦後の統制により一般にはガソリンが手に人らなかったことが大きい。同じ理由で、当時は木炭車などの代替燃料車が存在していた。しかもそれは戦前のエンジン車を木炭車に改造したもので、老朽化した車両がヨロヨロと走っていたのが実態であった。こういったことを背景としてエレクトリックカーは当時、一定の存在理由を主張できたのである。

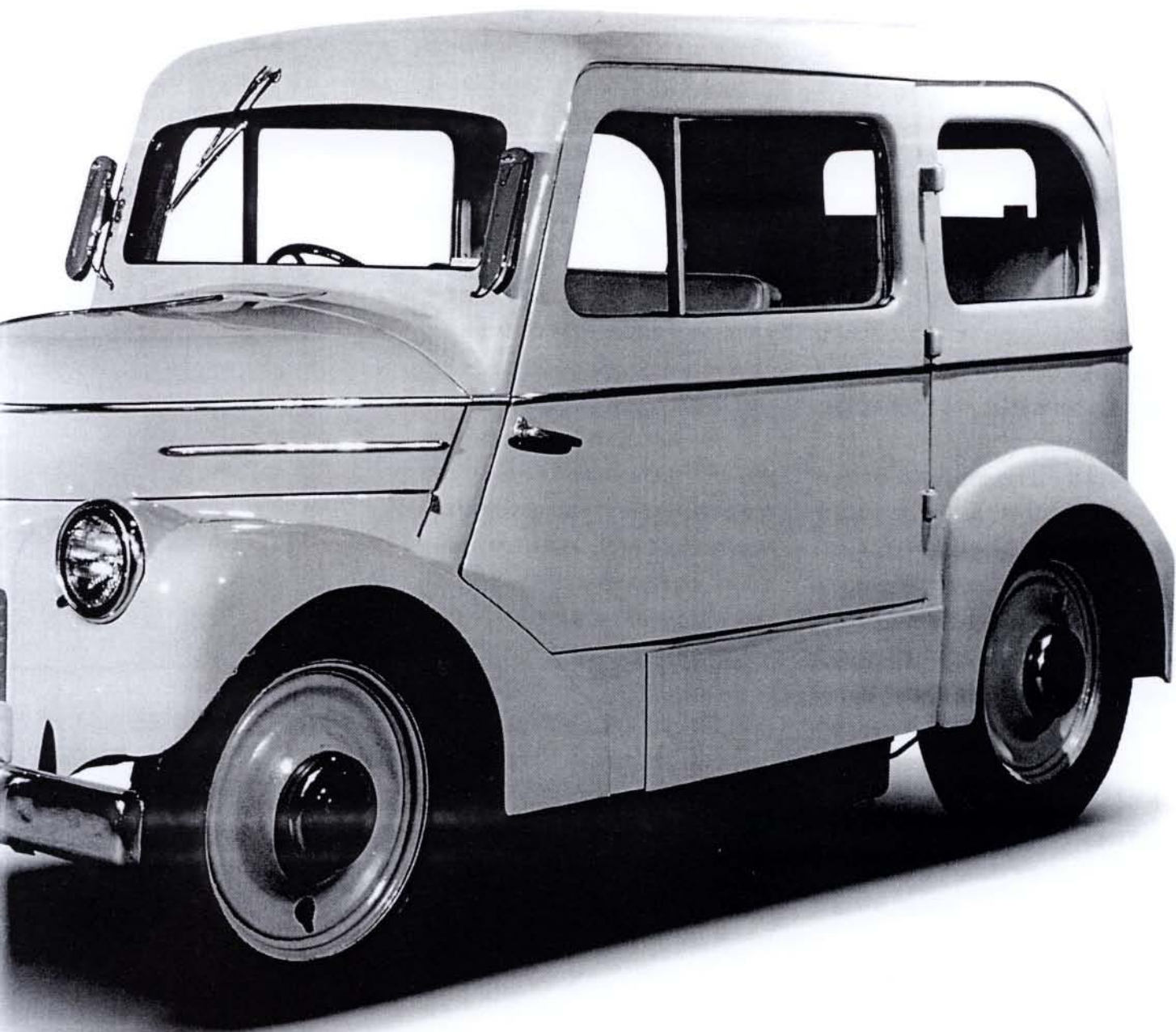
電気自動車の改良を進めるうちに、立川飛行機はアメリカによる接收を受け、軍の命令による業務以外を行なうことが許されなくなった。そこで自動車関連部署は独立し、1947年に「東京電気自動車」が発足した（直後に製品名をとって、たまた電気自動車と改名）。工場は府中にあり、乗用車とトラックの2種類の電気自動車は、所在地にちなんで「たまた」と名付けられ、発売された。価格は45万円程度と高額であったが、既述のような状況下においてガソリン不要という利点は大きく、まずまずの売れ行きを示した。

40年代に始まる電気自動車に終焉が訪れた理由は、1950年に勃発した朝鮮戦争だった。アメリカ軍による軍需資材の買い占

めによって、バッテリーに必要な鉛の価格が10倍にまで高騰した。バッテリーのみの値段は、それまでの車両1台分の価格と等しいほどだった。同時に規制されていたガソリンが自由に出回り始めたこともあり、ガソリン車は急激に息を吹き返した。存在理由を奪われた形となった電気自動車は、1950年末には生産打ち切りに追い込まれてしまったのである。ガソリン車開発へ転向した「たまた電気自動車」が、のちに「プリンス自動車工業」へと転身し、スカイラインやグロリアを生み出していくのだが、本記事の趣旨からは外れるのでその歴史は割愛する。

さて、この「たまた電気自動車」、つまりは初期の電気自動車産業というものがどのようなであったかについて、内部から純粋な目で見つめていた神谷正彦氏の筆で紹介しよう。神谷氏は1932年の生まれで東京大学工学部を卒業後、いすゞ自動車にて長年エンジニアを務めた人物である。若き日の彼が見た「たまた」の世界とは。（編集部）





少し前、カーグラフィックTVにて「たまという名の電気自動車」という番組を見た。「たま」は1940年代に東京電気自動車が独自に作り上げた国産エレクトリックカーである。電気自動車が盛んに報道されているこんにち、工場の一部を少年として経験した私は当時を懐かしく思い出すことも多い。

#### 「たま」と私との関係

私を「たま電気自動車」と引き合わせて

くれたのは、東京電気自動車の外山 保氏だった。彼と私は従兄弟の関係にあたるが、23も歳が離れており、私はいつも伯父のように接していた。外山氏は私が小学生の時には立川飛行機の試作工場長だった。正月などに会うと気楽にゲームを一緒にしてくれる“愉快なお兄さん”だったが、私が「飛燕は“キ61”と言うんだよね」などと生意気を言うと急に機嫌が悪くなり「小学生がなぜそんなことを知っているんだ」と咎められたりしたものだ。

第二次世界大戦後の昭和22年の春頃、その外山氏が私の父を訪ねてきて「会社を始めたいですよ」と切り出した。私が「何の会社？」と口を挟むと「電気自動車を作っているんだよ。立川飛行機は米軍に“使われる”会社になってしまったから、そんな詰まらない仕事をするくらいなら跳びだした方がいいと独立したんだ」と言う。敗戦直後はGHQの方針でエンジン付き乗用車は生産禁止になっていた。

電気自動車というものに興味をそそられたので、遊びに行ってもいいかと問うと快諾して

くれた。そこで中学3年の夏頃になって会社の所在地を聞き出し、苦勞して辿り着くと外山氏が「やあ、よく来たね」と出迎え、工場の中を案内してくれた。工場の床面は砂利のまま、いまになって考えてみればよくそんな環境で自動車を組み立てていたものだと思う。

工場は手狭ながら組み立てライン、機械加工、出荷整備、資材などのスペースに分かれていた。工場の片隅には乗用車ではなく、トラックが置いてあった。これは乗用車に先立って生産した電気トラックだった。

見学は呆気なく終わってしまったが、外山氏は思いがけないことを言い出した。「立川飛行機につれて行ってやろう」というのだ。私は大喜びした。

その時点では「たま電気自動車の乗用車」は存在せず「デンカ号」という小さな電気自動車がカンパニーカーとして使われていた。この「デンカ号」こそ規模は小さいものの電気自動車の真の先駆者だったと思う。戦後乗用車に乗る機会などないに等しい時代だったので、4人乗ったらぎゅうぎゅう詰めの、こんな小さな車でも珍しくて本当に嬉しかった。出発前「子供がいたほうが都合がいいからな」という外山氏の意味深な言葉が、妙に耳に残った。

立川飛行機はすでに米軍管理下だったが、警備に立っていたのは日本人の守衛だった。中に入ると風洞のある実験棟に外山氏が案内してくれた。風洞には抵抗を計測する分銅があったがアメリカ兵が投げて遊んだらしく、床には多くの分銅が散乱していた。屋上にあがるとビックリ、広大な立川飛行機の工場は爆撃でまったくの廃墟となっていた。建物の鉄骨は倒れ伏して衰れな有り様で、工場の横の滑走路からは米軍の輸送機が忙しく発着していた。つくづく「日本は負けたんだな」と深く感じた。「しばらくそこら辺で遊んでおいで」と言い残して外山氏とその部下は姿を消した。かなりの時間そうして待っていたらデンカ号が再び姿を現わした。乗り込むと何だか床下でゴトゴトと音をする。「あんまり積んだから(車高が下がって)プロペラシャフトが当たるな」と外山氏がつぶやいた。守衛の

いる門を通過するときに「愛想よく手を振れ」と耳打ちされて、そのとおりに手を振った。特段に怪しまれることなく、ゴトゴト音のする電気自動車はよたよたと府中の工場に戻ってきた。いま考えると旧立川飛行機の工場から何かを持ち出したのだと思う。私はその作戦のために“利用”されたようだった。

たま電気自動車で働く

昭和23年の夏が来て、私は正式に工場でアルバイトをする許可をもらった。父は私をエンジニアにしたかったので「腰弁当」で働くのはいい経験だと言って、たいそう喜んだ。

私に与えられた仕事は、完成した車の整備だった。バッテリーを積んでいない空の乗用車が、数人がかりで砂利の床の上をゴロゴロと押されてくる。それに充電したバッテリーを積み込むのだが、これほど厄介な仕事はなかった。まずドライ状態のバッテリーに、

希硫酸を注ぎ込む(当時は鉛+希硫酸の二次電池しか存在しなかった)。大量の希硫酸は当時販売されていなかったので水に濃硫酸を混ぜて作る必要があった。濃硫酸に水を注ぐと跳ねて危険なため、順序としては蒸留水に濃硫酸を細く静かに注ぎ入れる。濃硫酸は言わずもがな取り扱いに注意が必要な液体で、皮膚に付くと火傷になり、衣服に落ちるとあつと言う間に穴が開いた。また砂利の床こぼれるとブクブクと嫌な泡が立った。瀬戸物の鉢に蒸留水を入れておき、20kgはある濃硫酸入りの重いガラス瓶をジャッキの上に載せ、少し



ずつ持ち上げて傾けるように作業した。手元が狂えば即、大惨事になるので腫れ物にさわるといふ心持ちだった。こうして濃硫酸を注いだ水をガラスの温度計で掻き混ぜると、ひどく発熱する。温度と比重の関係表と首っ引きになりながら、所定の標準比重1.20の希硫酸を作った。これを大きなゴム製のスポイトでバッテリーセルを1個ずつ満たすのだが、1台ぶんは20セルもあるのでこれも重労働だった。



なると言われていた。電力は交流モーターで直流モーターを駆動して発電し、供給していた。当時は昼間でも頻繁に停電したが、そうなるが発電機がバッテリーの電力を喰って逆転を始めるので、慌ててスイッチを切ったものだった。また長い充電時間のあいだに古い革製の駆動ベルトはよく切れ、こうなっても発電機はバッテリーの電力で逆回転し、充電作業は水の泡となった。これは停電と違って気が付かないことが多く、閉口した。

#### フレームの強度試験を手伝う

ウロウロしている間に電気乗用車のフレームの強度試験が始まったので、それを手伝うことになった。フレームを4点で支えて、航空機の強度試験に使っていたと思われる鉛帯(えんたい)というズックの袋に、鉛の弾を縫い込んだものを積み重ねて荷重とする。当

いたのを覚えている。いまにしてみれば、時期的に見てどうも電気乗用車の生産を始めてから、追いかけてフレーム強度試験を実施していたようである。

#### 電気の洗礼?

きっと誰かが教育システムを考えてくれたと見えて、塗装の手伝い、組み立て作業の補助と様々な仕事を与えられた。車自体の組み立ても行なったが、当時の品質管理は厳密ではなかったために時々ホイールピンにホイールがはまらないこともあった。「オーイ、別のホイール持ってこい」などと怒鳴られることもあった。この話を外山氏にすると「そんなバカなことがあるはずがない」と反論されたが、現実には起こっていたことだった。

作業が終わると手と顔を洗って帰るのが、これもいまにしてみれば危険である。当時は石けんは貴重品だったから作業場の手洗いは「おが屑」になんと苛性ソーダ(水酸化ナトリウム)の白い粒を混ぜたものが代替品として使われていた。油污れがととても綺麗に落ちるので便利だったが、さすがにこれで顔を洗う人はいなかった(失明の危険さえある)。

工具の不備は相当なものだったが、そのうえで手持ち工具には200V駆動のものが多く、漏電には悩まされた。車輛の上で作業していると、たとえば電動ドリルから漏電していてもタイヤが絶縁体なので気が付かないのだが、ドリルを持ったまま地面に足がつくと強烈に感電した。200Vの感電は家庭用100Vの比ではなく、腕の付け根までシビれたことを覚えている。

またスパナもギュッと締めると口が開いてしまうものが多く、粗悪品ばかりだった。しかし時々素晴らしいレンチにも出会った。「これはどうしたのですか」と現場の人に聞くと「米軍のゴミ捨て場から拾って来たのさ」との返答。私は米国製品の優秀さに感じ入ったものだった。当時はこの説明を真に受けていたが、いくらアメリカ軍でもそれほどたくさん工具を捨てるはずはないので、何らかの方法で手に入れていたのだろう。◎

(後篇へ続く)

時はストレインゲージ(ひずみゲージ)などは存在しなかったので、楔と鏡を組み合わせたような変形測定器で歪みを読み取った。これも航空機の試験に使用したものだと思われた。フレームは荷重をかけると変形して戻らなかった。設計者が根気よくハンマーで変形を修正し、補強の工夫を重ねて

バッテリーに希硫酸を入れただけで終わりではない。初充電は10時間ほどかけてゆっくりと行なわなければ、バッテリーの寿命が短く

# たまたま電気 自動車の 思い出



## 後篇

text: 神谷正彦 photo: 日産自動車

先月号に続き、「60年前の電気自動車界」の実録をお届けする。学生アルバイトというある種の純粋な立場で現場を体験した神谷氏の筆は、歴史のライブ録音のようだ。今月収録した「後篇」は、当時の電気自動車とそれを取り巻く世相の一例を垣間見させてくれるストーリーばかりである。かつての電気自動車はいかにして終焉を迎え、そして今の自動車界につながっているのか。ひとときの「タイムスリップ」をお楽しみいただきたい。

### バッテリーのショートに遭う

ある日、整備の仕事を手伝っているとユニバーサルジョイントの交換作業を補助するよう命じられた。当時のユニバーサルジョイントは布とゴムを積層した円盤のようなものだった。車の床板を持ち上げるとプロペラシャフトが前後に通っているのが見え、その前の方のジョイントを交換せよとのことだった。当時の設計ではバッテリーのケーブル端子が、その狭いスペースにむき出しに飛び出していた。これが事件の素だった。

作業をしていると突然もの凄いスパークが目前で弾けた。スパナでバッテリーケーブル端子をショートしてしまったのだった。誰も事前に注意してくれる人はいなかったし、筆者はそのとき高校1年生であったから、無防備かつ無意識にそれに触れてしまったので

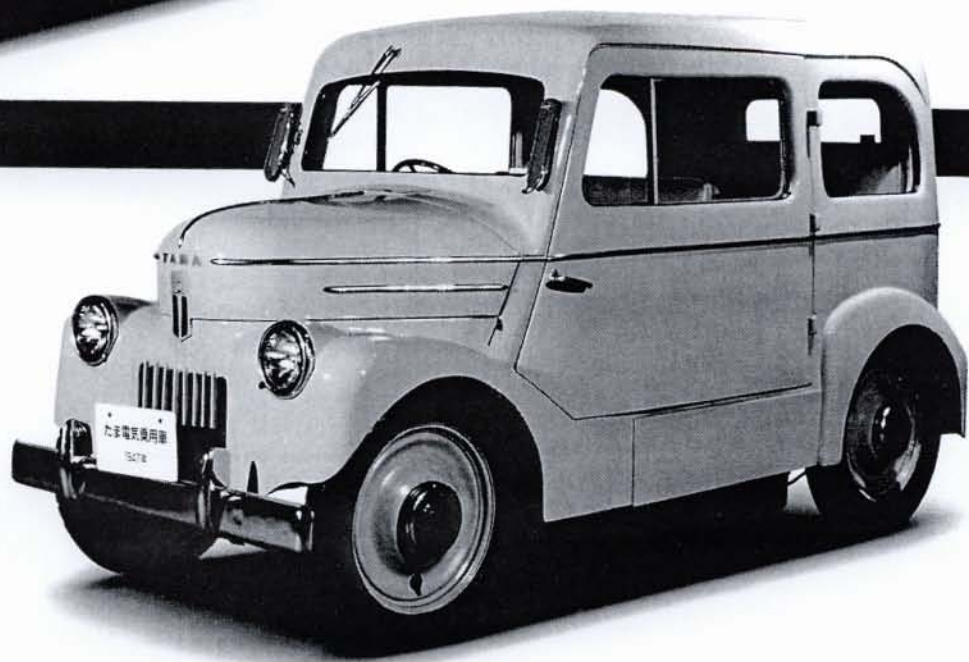
ある。慌てて引っ込めた我が手を見ると、手のひらの皮膚は焼け焦げて真っ黒な炭のようだった。かなり酷い火傷であることは一目瞭然で、またスパナの一部は溶けて吹き飛んでおり、事の大きさを物語っていた。大容量バッテリーのショートがいかに危険であるかを身をもって体験してしまった筆者としては、現代の電気自動車がクラッシュ等の際のバッテリーショートに対して、どんな安全策をとっているかは非常に興味のあるところである。

話を戻す。事件の後すぐに事務所に駆け込んで包帯を巻いてもらった。そのあいだに次第にヒリヒリと痛むようになり、また悲しくもなった。そこに外山氏が来た。よしよし気の毒だったな、などと慰めてくれるかと期待していたのに「怪我なんかして駄目じゃないか!」と一喝され、思わず涙が落ちるところだった。幸い私の父は医者だったので、その充分な手

当てのおかげで無事に回復したのでよかったが、当時は労災などという概念もなく、いま振り返れば恐ろしい時代だったと思う。

どこからともなく……

次の年も懲りずにアルバイトに出向いた。“前シーズン”に比べると工場も整備されており、電気乗用車が整然と生産されていることに驚いた。ただ構造自体は原始的な乗用車で、ボディは木骨の上に成形した鉄板を釘で留めるというものだったが……。鉄板を曲面成形するには大きな轆のようなローラーのあいだに鉄板を挟み、人力で前後にごろごろと移動させながら次第に曲面に仕上げて行く方法で、随分時間がかかった。プレスで一発成型するのはかなり後になってからだから、アメリカに比して数十年の遅れと言えた。



しかしながらこの生産方式は、航空機などの微妙な曲面を成形する方法を踏襲したものであったと想像する。天井は曲面がゆるいのでジュラルミンの板を使用していた。紫色のスタンプでSDCHと押してあり「これは何を意味する記号ですか」と聞くと「超ジュラルミンの一種さ」という。フロントフェンダーは大きな金型に鉄板をシャコ万力で固定して、アセチレンの炎で加熱しながらハンマーで叩いて成形していた。

フロントハブは現場でベアリングを入れて組み立てていた。ベアリングにはSKFという刻印があった。「これはスウェーデン製という意味で、世界で一番良いベアリングだ」という。察するに開戦前に航空機用として輸入備蓄してあったベアリングの生き残りだろう。ここから分かることには、戦前の日本という国は本当に可哀想な国だった。無理をして外国製

の高価なベアリングを買ったにもかかわらず、計画通りの航空機は生産できずに戦後までSKFベアリングが残ってしまったのだから。

しかしながらそれをどうという経路で「たま電気自動車」が入手できたのだろう。謎である。そう言えば工具が「これは航空ガソリンだ」と言いながら、どこからか持ってきた青い液体をバスに給油している姿も見た。どうしてまともにガソリンが手に入らない時代に、バスが航空用ガソリンで走っていたのだろう。

#### たま電気自動車の構造とは

電池をモーターに接続するという意味では特別に変わったことはなかった。マグネットスイッチが2個並んで、現在のガソリン車でいうラジエターの位置に設置してあった。マグネットスイッチのひとつは運転スタート時の電

力開閉に使用し、スピード制御は銅板製のドラムをアクセルペダルで回転させて電気抵抗値を変化させるものだった。マグネットスイッチのふたつめは速度が出てきた時に使用する弱界磁制御のためだった(直流モーターは界磁に流れる電流を弱めると、さらに一段回転数が上がる)。この制御が当時の電気自動車の比較試験において「たま」が優秀な性能を発揮した原因ではないかと思う。また前進と後進の切り替えは助手席との間のナイフスイッチで行っていた。

モーターは日立製作所製の大きな直巻モーターで公称出力4.5psだったが、当時の設計技術では、ひとりではとても運べないような大きく重い代物になっていた。モーターの配置は通常の“FR”ガソリン車でいうところのギアボックスの場所にあり、そこからプロペラシャフトを介して後車軸を駆動する設計で、

いかにもエンジンを電気モーターに置き換えただけ、という印象だった。

肝心の航続距離はいち充電当たり(7~8時間かかる)で約60kmだったと記憶している。これは当時工場のあった府中市から東京・丸の内まで、新品バッテリーを使ってやっと往復可能という性能だった。しかし銀行の支店が顧客回りをするには適当であるので、その用途にはよく売れたという話だった。次のモデルの「たまセニア」では航続距離は大幅に向上し、120~130kmになった。

シャシーの基本は高速機関工業という会社から供給を受けていた。彼らは戦前から「オオタ」というモデルを生産していた。当時は乗用車といってもトラックと足回りは兼用だったが、かといって耐久性が充分かと言われるとそうでもなかった。なぜなら当時の小型トラックは最大積載量が500kg程度なので、鉛バッテリーを積んだ「たま電気自動車」は大幅な過積載状態だったはず。テスト走行中、うっかり大穴でバウンドすると板バネが折れることもあった。「ちくしょう、またバネが折れた」とつぶやきながら傾いた電気自動車をヨタヨタと運転して工場に帰るということも経験した。

ブレーキが折れた!

ブレーキは油圧式ではなく機械式ブレーキで、ペダルを踏むとアーム付きシャフトが回転し、アーム先端から出るワイアを引っ張り、各輪のブレーキシューを動かす仕掛けだった。シャフトとアームの接合は立川飛行機の伝統でテーパピン方式である(図参照)。この方式は組み立てやすく航空機の舵のコントロール等には適していたが、ブレーキのような大

きな力がかかる用途には向いていなかった。当時、鯉洲車検場のブレーキ試験は、斜度26度の下り坂で一旦停止するものだった。26度は文字上では大したことないかもしれないが、実際にコンクリートで作られた車検場の坂の上に立つと、息を飲むような急坂に感じられた。電気自動車は鉛バッテリーのために重いので、この坂を下るときに歯を食いしばってブレーキを踏んだ。最初の頃はテーパピンの強度が不足していたので坂の途中でピンが折損し、もの凄いい勢いで坂を降りるという結果になった。大事故がなかったのは運がよかったと言わざるを得ない。

日暮れのバッテリー切れは哀し

「たま」で走り出す前にはたっぷり充電したいところだが、バッテリー容量は不安定だった。当時の鉛バッテリーは充放電を繰り返すと180回程度で容量が新品時の約半分になるという厄介な代物だった。しかも燃料計に相当する物などはなかったから、出発時に電池液の比重を見るのが唯一の容量測定法だった。夕方になってバッテリー容量が心許なくなるとやや悲劇的な様相を呈した。一旦停止して待っていると若干だが電池容量が回復するが、それでも数百mほどしかもたない。そんな中にどんどん陽が傾くとまことに心細かった。携帯電話はおろか公衆電話さえも稀だったから、救援を頼むにしても徒歩で会社まで戻るほかはなく、体中から冷汗が出る思いだったことを覚えている。

ヘッドライトやワイパーへの電源は動力モーター用とは別に6Vバッテリーを積んでいたが、これが話を難しくする原因だった。動力はあるのにヘッドライトが“蛍の光”になってしまったり、その逆でライトは点灯するのに動力がないという事態がしばしば起きた。いっばう当時の自動車の水準としてはクーラーだのヒーターだのという“エネルギー食い”が装着されていなかったからよかったものの、現代ではそれらはあって当たり前の装備だから、そのための電力は大きな問題になるだろう。バッテリー残り容量が少なくなったのに、どうしてもあと少し走らなければならないからクーラーを

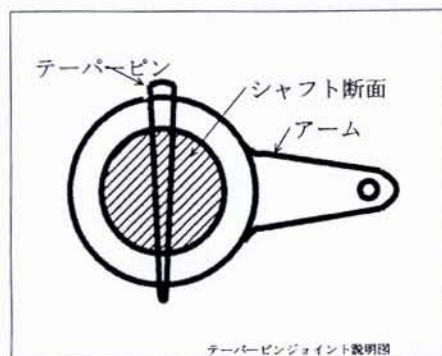
切って走る、なんて事態も、ガソリン車に比べると可能性は高いと言える。エアコンを効かせるのが当たり前の現代では、エンジンを持ったハイブリッド方式の方が今のところ安心感が強いというのが、個人的な感想である。

アクション映画さながらに

「たま」の木骨ボディは剛性など論じる以前のものだった。特に「たま」は前開きドアだったので、その意味での危険もあった。組み上がった車の試運転によく付き合ったが、コーナーで運転者が乱暴にハンドルを切った拍子にドアが開き、助手席にいた私は放り出されてしまったことがある。ゴロゴロと転がるも幸い砂利の上で、また柔道の受け身ばかり練習した経験も助け、手首と膝を少々擦りむいた程度で立ち上がることができた。車の中では運転していた運転手が真っ青な顔をしてこちらを見ていた。会社に戻ってもこのことを報告するなどという考えはゼロだったから、現代の安全管理ではあり得ない話である。敗戦直後はGHQの命令で日本式武道の柔道、剣道は禁止だったが、“間柔道”と称して中学生同士が自主的に道場に行き、勝手に練習していた。大した指導者がいなかったため受け身ばかり練習したが、これが結果として我が身を助けたことになる。

帰宅も冒険

作業を終わって帰宅するときにも、事件はあった。ある時、“戦時型”のバスで帰宅途中、従業員を乗せたままエンジンが止まってしまった。キャブレターが詰まったとのことだったが、何しろ“ヤミ”で入手したガソリンをバケツでタンクへ流し込むのだから、ゴミが混入しない方がおかしい状況だ。こうなると誰かがボンネット型バスのフェンダーの上に乗って、ガソリン注入用のポットをキャブレターの入り口に当てがい、ガソリンを適当に吸い込ませなければ走らせることはできない。バスの乗客は所帯持ちが多かったから、誰もそんな作業への志願者はない。自ら“バスのパーツ”となり、ルートの終点まで行ってまた会社まで帰って





「たまセニア」テスト走行の写真。後列左から2番目が外山 保氏、後列右端が後に日産自動車専務となった田中次郎氏。1948年の秋ごろと推定される。

来なければならないからだ。若い私が「やってもいいですよ」と買って出ると、「それじゃあ」とあっさり頼まれてしまった。現代であればアルバイトの高校生を走るバスのフェンダーに乗せてガソリン注ぎをやらせるなんて、考えられないのだろうか……。

エンジンは当然エアクリーナーなどは付いていなかったのだから、カバーを開けるとキャブレターがむき出しである。見よう見まねでガソリンポットをキャブレターの口に当てると、ポットの口からガソリンが気流により吸い込まれて、勢いよくエンジンは回った。国分寺の駅まで皆を送って、またガソリンを注ぎながら会社まで戻った。実はこれはかなり危険な作業だ。あるとき他の人がこの作業を担当したところ、キャブレターの口から吹き返した火でガソリンポットに火が付き、驚いて後ろに放り出すと道路が火の海になったこともあった。それでも(無事だったからこそ言えることだが)キャブレターにどのくらいの割合でガソリンが吸い込

まれるのかを身をもって経験できた意味で、これ以上良い勉強はなかったと思う。

残業で遅くなった時はサービスで「オオタ」の小型ガソリントラックで送ってもらったりもした。幌付き荷台に腰掛けを据えて乗った。設計者たちと一緒に乗ると立川飛行機時代の記憶が戻って「おい! A26の胴体の中に入りたいだな」などと話がはずんだ。A26とは戦時中に立川飛行機が試作した長距離実験機で、その爆撃機改造型はキ74と称された。

#### 電気自動車の終焉

その後は、たま電気自動車にアルバイトに行くこともなかった。昭和25年に私が新制高校の3年になった時、朝鮮戦争が勃発した。鉛、ニッケル、銅など軍需用の金属が価格暴騰し、鉛バッテリーを使用している電気自動車はあっけなく製造中止に追い込まれた。そのいっほうでそれまで統制下にあったガソリ

ンは一気に解放されたから、もはや電気自動車は存在価値そのものを失っていた。

同社は一時的にナバーム弾製造などの特需で食いつなぎつつ、同時に富士精密工業と提携してガソリンエンジンを開発し、昭和27年にプリンスの名を冠したモデルを発売した。そしてその後はスカイライン、グロリアなど国産乗用車として画期的な製品を発表したことは日本自動車業界史に燦然と刻まれている。文章で書くとは僅か数行のことだが、この間の外山氏を始めとする経営者、技術者の苦勞は察するに余りあるものだ。そもそも敗戦直後から自動車の生産を主張し、これを実行に移した先見の明と努力は偉大なものだったと言えるだろう。食糧不足に悩まされながらも生産をこなした現場の人々の苦勞も並大抵ではなかった。私には“自動車の今”とそして“電気自動車の今”は、このような先人の偉業と無関係に成り立っているとは思えないのである。㊦