

65年で驚異モノ

的進化の日本車と づくりニッポンの未来

伊藤澄夫 伊藤製作所会長
中京大学特別栄誉客員教授

私が初めて車に乗ったのは1957年、15歳の時だった。当時、居住地の四日市市内に車（ほとんどトラック）は500台程度あっただろうか。

二回り年配の従兄弟が戦後復興のために中部電力の木の電柱を立てる業者で、4人トラックを持っていた。彼の家に遊びに行った時、「乗ってみるか？」と言われた。飛び上がるほどうれしかった私はトラックの助手席に座った。生まれて初めての乗車だった。

広い道路は砂利道で、私を乗せたトラックはホコリを立てながら走る。砂利道がどんどん後ろに流れる光景は夢のような快感だった。近所のおばさんが手を振ってくれるのを高い席から見下ろし、殿様になったような気分だった。

現在の車と比較すればお粗末極まるものだが、当時は「日本でなぜこんなに素晴らしい車ができるのか」と思ったものだ。

従兄弟にはその後、運転席に座らせてもらい、4、5回でギアチェンジが上手くできたことに、従兄弟には「子供が？ 信じられん」

しい。あなたは60年前のお金持ちより高品質、高級車に乗っているのだから。

EVシフトは正解か

電気自動車が登場していくばくかの時が流れた。EVが近い将来、エンジン車を無くして全てEVにするなんて聞けば、優秀なエンジンを生産できる日本メーカー潰しに聞こえてならない。一部の国民やマスコミから「日本メーカーは世界に取り残される」「技術がない」などの声が多いことにあきれ返る。

EVがすべてにおいて優秀な乗り物であればその声は正しいが、エンジン車より見劣る要素が多すぎる。工場内のフォークリフトや市内の近距離走行などには適しているが、①高価格 ②下取り価格が安い ③発火事故など人命に関わる事故多し ④生産も含めトータルとして排ガス規制に貢献できるか疑わしい ⑤10年後には高価なバッテリーの載せ替えが必要 ⑥リチウムの埋蔵量の心配 ⑦充電の設備不足と充電時間の長さ——など、どう考えても「よい車」で

と感心してもらった。

そんなことがあって、16歳になるとすぐに免許を取りに行った（当時は16歳から免許取得が可能だった）。姉が使った教本を買って勉強し、600円の印紙を買い、予行演習が功を奏して一発で合格。教官に「素質があるな」と言われたことで車好きの自分がスタート。現在までに述べ100台以上の車とバイク、外車を運転する機会があった。なにしろ、あの頃の免許証は大型バイクにも乗れたのだ。

国産車の今昔に思う

当時の車を思い出してみよう。方向指示器は、ワイヤでつながれたものが手動で手旗信号のように飛び出す物だった。エンジンをかけるには、昔飛行機のエンジンをかけるときに、手でプロペラを回していたのと同様に、ゼット型に曲がった丸棒を車の前部に差し込み、力の強い大人が何回も回すことで、やっと作動した。

今の車と比較してもっとも大変で難しかったのはギアチェンジだ。ローギアでスタートし、10km程度

はない。百歩譲ってEVとエンジン車が同レベルとしよう。そうであつても日本人であればエンジン車に思いを入れるべきだ。

日本は家電、造船、半導体、バッテリーなど多くの工業製品生産で海外の後塵を拝しているが、幸い優秀な内燃機関の日本メーカーは世界の先頭を走っているし、この規模に代わる産業は無いに等しい。またこの事業に関わる業者は巨額の税金を払い、外貨を稼いでもいる。もし日本の車関係すべての業種が税金を払えなくなれば、この国は弱体化し、消費税は倍額、年金は半減されるだろう。それでも世界に乗り遅れないようEVにシフトしたほうが良いのだろうか。

私は多くの乗り物を経験してきたが、日本のPHEV（プラグインハイブリッド車）ほど良い車は無いと考える。そしてエンジン車より優れた車を生み出し、ゲームチェンジできる技術を持つのは、モノづくり国家・日本であると思いたい。それが全固体電池であるかもしれない。

先日「EVが主流になったら部

の速度でセカンドにシフトするとギリギリとギアがかみ合わずチェンジできなかつた。10kmの速度に合わせたアクセルワークで回転数が合えばスコンとセカンドギアに入った。同じく30kmに速度を上げサードギアの回転数に合わせなければギアは入らない。無理に入れたらギアが破損するそう。これをダブルクラッチと呼んでいた。現在はクラッチを踏まなくてもシフトできることが、古い頭の私には理解できない。

初の純国産乗用車は55年発売のトヨペット・クラウン。4人乗車で鈴鹿峠をトップギアでは登れなかつた程度の馬力だった。

あれから70年近く経ち、日本のカーメーカーは信じられなく進化し、世界の頂点に立つに至った。毎年のように機能が上がり、走りが向上しているのに、価格は当時と比較し性能を考慮すればほとんど値上げをしてないかのよう。これが日本のモノづくりのすごさだ。全国のドライバーに言いたい。「私は誰その車より格下の車に乗っている」なんて思わないでほ

品は半減すると聞いたが、伊藤さんの会社は大丈夫か？」と知人に心配された。国内外に300人以上の社員を抱える当社は自動車部品が主力だが、私はそんな心配は一切していない。「現在の日本車は最強である」と。わが人生の終盤に下したこの判断が間違っていないければ良いのだが。



いとう・すみお

1965年立命館大学経営学部を卒業後、伊藤製作所に入社。1986年同社代表取締役となり2022年12月同社会長に就任する。順送り金型メーカーの老舗企業であり、国際競争力のある金型製造技術の確立に努め、無人化、高速化、精密化を追求したプレス加工で卓越した技術力を誇る。(社)日本金型工業会・副会長・国際委員長を歴任。中京大学特別栄誉客員教授、国立ソウル科学技術大学校名譽教授、神戸大学非常勤講師などを務めて後進の育成に寄与。2017年4月「旭日単光章」、21年1月「紺綬褒章」受章。著書に『モノづくりこそニッポンの砦』『ニッポンのスゴい親父力経営』『日本製造業の後退は天下の一大事』がある。