

## たま電気自動車「たま号」

【1947年～1951年】

### 世界最初の量産EV車

世界で最初の量産電気自動車は日本で作られたことをご存じでしょうか。

写真は「たま電気自動車」(旧東京電気自動車)によって開発された量産電気自動車です。

第二次大戦時、戦闘機の製造を担っていた立川飛行機が解体するのをきっかけに、同社の技術者を中心に民生自動車を製造する目的で誕生しました。

当時の日本は終戦から間もなく、食料・物資だけでなく深刻な燃料(ガソリン)不足の状態でした。戦争により、大規模工場が壊滅的な打撃を受け電力の大口需要が無くなったため、電力供給には余裕がある状態であったことから、政府は電気自動車を推奨し多くのメーカーが電気自動車を開発しました。その中で抜きん出た存在は、航空機技術を持つ東京電気自動車でした。フレームは「高速機関工業」の「オオタ」(後のオオタ自動車)ブランド車のものを改造し、モーターは日立製、バッテリーは湯浅電池(現GSユアサ)と共同開発したものでした。動力は直流直巻モーターで最高出力定格3.3kW(4.5PS)で最高速度35km/h、航続距離は96kmを誇りました。(モデル末期には航続距離は200kmとしています)

しかし朝鮮戦争が勃発したことからバッテリー価格が高騰し価格競争力を失って行きます。「たま電気自動車」はガソリンエンジン車を製造する「プリンス自動車工業」として再出発します。航空機技術をベースとした技術力で「スカイライン」をはじめとする名車を世に出します。「プリンス」の名前は皇室と縁が深かったからといわれており、その後皇室の御料車「プリンスロイヤル」を



航空技術で作られた  
流面形が特徴

開発します。納車時点では、日産自動車と合併していたことから御料車は「日産 プリンスロイヤル」のエンブレムがつけられました。

1970年代の石油ショックと排ガス規制強化の中、本田技研工業を除く各社が電気自動車の開発をおこないますが、中東情勢の改善、排ガス対策技術の向上、コスト及び利便性においてガソリン車に見劣りする電気自動車は実験の域を出ることなく姿を消すこととなります。

「プリンス」の伝統を受け継ぐ日産は近年「リーフ」、「さくら」を発売し電気自動車でリードしていますが、日本のEVは米国「テスラ」、中国「BYD」に比較し大きく後れを取っています。電気自動車の歴史は失敗の歴史でもありましたが、今後量産EVを初めて世に出した日産・プリンスの伝統と技術、ホンダ・ソニーの斬新さ、トヨタの複眼の思想による水素燃料・全固体電池技術で日本車が再び世界を席巻することを願いたいものです。

(岩田 一典)