



『関西企業ヒストリア』

～その強さの秘密・転換点を探る～

創業から70年以上の歴史を重ねる会員企業を取り上げ、時代の荒波を乗り越えて、長い期間にわたって生き残り成長してきた強さの秘密、その歴史の転換点を探ります。

第13回 創業 1936年(昭和11年)

小川精機 株式会社

機械いじりに夢中になった少年時代 エンジニアとしての素質が目覚める

1917年▶ 創業者の小川重夫は1917年2月12日、「陶器の町」として有名な岐阜県多治見市に生まれ、小学生の時に一家で大阪の住吉公園近くに移り住みました。幼い頃から機械をいじるのが大好きで、ブリキを切ったり、絹巻線を買ってこいで、電気モーターを自作し、町で買ってきたモーターよりも強力に回るような工夫を加えることに夢中になりました。

中学に進学する頃、重夫は本当に役立つ知識や技術を手につけて、自分の仕事を自分で切り拓いていきたいと考えようになりました。1930年、大阪市立工芸学校に入学した重夫は、父の希望を受け入れて木材工芸を専攻しました。しかし、当時の工芸学校には、ほかに金属工芸・図案工芸という学科があり、カリキュラムはほとんど各学科共通。機械いじりの好きな重夫は木材よりももっぱら金属に取り組んでいました。5年間の工芸学校の卒業が目前に迫り、機械に対する興味がますます強くなった重夫は「将来は工場を持って工作事業をやりたい」と真剣に思うようになっていました。

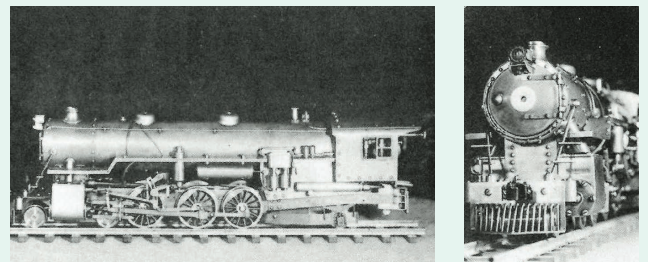
重夫が大阪市立工芸学校を卒業した翌年の1937年頃は、北支事変が起り、やがて第二次世界大戦へと戦火が広がる日本の歴史の転換期でもありました。この頃から模型飛行機は国策の一つに組み込まれ、各地に模型飛行機クラブが誕生し、競技会が盛んに開催されるようになりました。といっても、ほとんどがゴム動力で、わずかに圧縮空気モーター機があった程度。それも不完全なもので、海外の雑誌で紹介されている小型のガソリンエンジンは、まだ日本では姿を現してはいませんでした。同世代の少年たちと同じように、重夫もまた模型にのめり込みました。

自宅を改装し、念願の創業 OS一型エンジンの完成

1936年▶ 工芸学校卒業後の重夫の希望は、自分の工場を持つことでした。「工場をやってみたくて、工作機械を買ってほしいのですが…」と、建築技師をしている父親に何度も相談してみましたが、自分の跡を継いでほしい父親は首を縦には振ってくれませんでした。結局、重夫のあまりの熱意に根負けした母親が承諾してくれた形で、重夫はついに工作機械を手に入れました。家の納屋の一部を土間にして旋盤を据えるタタキの台座にし、そこへ旋盤が据え付けられました。夢にまで見た旋盤を手に入れた重夫は自分の工場をスタートさせ、さっそく活動を始めました。

まず手掛けたのが蒸気エンジンでした。材料は真鍮で、ごく簡単なものでしたが、両押し機関やV字型の二気筒型・H型などを工夫して作り始めました。また、蒸気エンジンに付ける小さな圧力計を考案したところ、模型屋から注文をもらえるようになりました。

重夫のささやかな工場にボール盤やミーリング盤などが揃い、工場らしさを整えはじめた頃、一人の外国人が突然重夫の工場を訪ねてきました。この出会いが、重夫の人生に転機をもたらしました。



重夫が少年時代に一から作り上げた精巧な機関車模型

アメリカ人のポール・ホートンと名乗るその男性は、インターナショナル・トレード会社のバイヤーで、日本製の蒸気エンジンや模型飛行機の買い付けをしていると話しました。二人は初対面とは思えないほど盛り上がり、重夫は後日、ホートン氏からガソリンエンジンを作ってみないかと打診されました。以前、重夫は独自にガソリンエンジンを設計し、試作したこともありましたが、当時の日本ではまだ商品としては一台も作られていなかった時代。アメリカ製のエンジンを模倣した方が安全で信頼性の高いものが作れると確信した重夫は、二つ返事で承諾し、小型の電気着火式（スパーク・イグニッション）エンジンの製作に取り掛かりました。

「こういったエンジンを国産化しさえすれば、日本の模型飛行機界はきっと大きく発展するに違いない。」自分の進むべき道を決意した重夫は、その日からエンジンの製作に必死で取り組み、記念すべきOS一型を完成させました。

出来上がったエンジンをホートン氏に披露すると、氏は大いに喜び、すぐに注文をくれました。重夫の小さな工場からホートン氏の手を通じて約200台のOS一型が海を渡りました。



OS一型(タイプ1)



ここが
転換点

戦争がもたらした 模型飛行機への大きな影響

1941年 ▶ ささやかながらも重夫の事業は一步一步着実に歩んでいましたが、模型飛行機エンジンというのは誰も開拓したことがない分野であったため、事業としてどれほどの将来性があるのか予見し得ない不安がありました。

しかし、そんな重夫を救う出来事がありました。当時、日本は軍国主義一色に塗りつぶされ、航空機が時代の花形として脚光を浴び始めていました。国策として青少年層の航空教育が採用され、文部省は小・中学校の教育課程に模型飛行機を取り上げました。模型飛行機からグライダーへ、さらに本物の飛行機へと一連の教育が開始したのでした。

1939年頃になると、模型教育はいよいよ本格化し、大阪でも堺市大浜の水上飛行学校の一部門として、模型教材部門開設の動きがあり、重夫はそのプランニングを任されることになりました。この経験は重夫にとっても学ぶことが多く、重夫に伴って工場も成長していきました。

ある日、重夫は大阪・杭全にいる知り合いから、「経営が困難になってきたので、工場を買ってくれないか」とい

う相談を受けました。悩みに悩んで工場を譲り受けることを決めた重夫は、この機会に工場を会社組織化しようと、1941年12月10日、大阪市東住吉区杭全町に小川精機株式会社の看板を掲げることにしました。

奇しくも同年に第二次世界大戦が開戦すると、模型界にとって「強いられた隆盛」とも言うべき現象が起きました。国民学校は初等科一年生のキビガラヒコーキから高等科二年生の胴張り機まで文部省の命令で作られ、学校の先生は国民服を着て戦闘帽を被り、模型飛行機の講習に出かけなければなりません。それに伴いガソリンエンジンの製造業者もみるみるうちに増え、国内の模型熱は高まる一方でした。

1943年、重夫にもついに赤紙が届き、徴兵されることが決まりました。重夫の留守中は父親が工場を見てくれることになり、また、工場に残った人々もOSエンジンの生産を助けてくれたので、工場閉鎖の憂き目を見ずに済みました。終戦を経て、戦地で衛生隊の運送自動車を運転していた重夫は2年半ぶりに帰還することができました。家族との再会を喜び、工場の無事を確認すると、胸に沸き起こったのは「もう一度模型エンジンを作りたい」という気持ちでした。



第二次世界大戦直前の小川精機

戦争が終わると「アメリカの命令で飛行機は一切禁止されているから、模型飛行機は当分ダメだろう」と悲観的な見方をする人も多くいました。終戦後、総司令部の命令で航空機の製造や使用・所有を禁止されましたが、その中に模型飛行機も含まれているという記事が新聞に出たことが一因でした。しかし、これはまったくの誤解で、アメリカ側は風洞実験など実機の研究に使う「飛行模型」を禁止と言っただけでした。「模型飛行機がダメなんてそんな馬鹿なことはない。模型は趣味だ、スポーツだ。今にアメリカ人たちとも仲良く飛ばしあう日が来る」重夫はそう信じていました。

戦地から帰国した年の秋、重夫は戦前から設計を進めていたOS十型を本格生産することに踏み切りました。従来のものよりもずっと強力なものにしようと、様々な工夫を凝らしました。重夫は、まだまだ物資の乏しい中で他の一切を忘れて、より良いエンジンを産むことに熱中しました。

中興の祖「OSニュー29」の誕生

1949年▶ 終戦後、模型界はアメリカの進駐軍兵の中に熱心なファンが多く、東京・名古屋・博多・大津などの基地でも盛んに日米仲良く模型機を飛ばすようになりました。そこで重夫は B 級(アメリカ規格の排気量 0.29 立方インチ以下)エンジンを作ることにしました。

従来のもより精巧で、量産に適するようにダイカストを採用。またここで初めてグロープラグ用として根本的に設計を改め、1949年に完成しました。開発にあたり、特にシリンダーとピストンの隙間を均一かつ正確に、2~3ミクロン以上の誤差の無いように苦心しました。また、燃料についても研究を重ね、アメリカ製品に劣らぬ成果を得ました。

こうして誕生したこの「OS ニュー 29」は、小川精機のエンジン開発史の中でも中興の祖といえる画期的な製品でした。国内はもちろん、アメリカを中心に海外へも大量に輸出され、至るところの競技会で、必ずと言っていいほど入賞を勝ち取りました。後にこのニュー 29 はアメリカの模型航空雑誌「モデル・エアプレッ・ニュース」など、各種の模型雑誌で紹介されました。

当時、模型ファンというのは一部を除けば中高生が大半を占めていました。したがって、これらの人々が百貨店の模型部や小売店などでたやすく入手できる価格でなければ普及はしません。重夫の元には破損したエンジンの修理を頼みこんで来る模型ファンも少なくありませんでした。修理というのは生産するよりも費用と労力を必要とするものですが、重夫は気軽に引き受けるようにしていました。こうしたサービスを徹底したのも、模型人口をさらに増やしたいという重夫の願いからでした。お金儲けだけに徹していれば何万・何十万と量産できる簡単なものを作る方が手っ取り早いのは明白でしたが、重夫は利益だけに囚われることを好みませんでした。



OS エンジンを搭載した愛機

ラジコンの到来、そして新時代へ

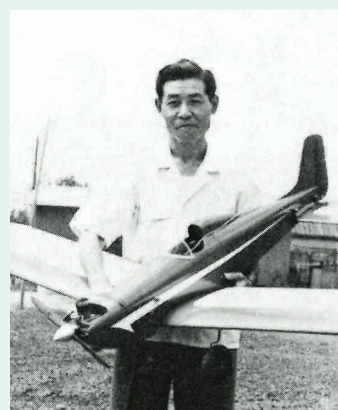
1951年▶ 戦前、日本でフリーフライトが行われていた頃、欧米ではすでにラジオコントロール (RC) が試みられていました。日本に入って来た当時の無線操縦装置は、大型で重いものだったので、飛行機も必然的に大きくなっていました。また、庶民にとっては高価な外国製を手にすることはできず、また電波を出すにも許可が必要だったので、日本では全くと言っていいほど普及はしませんでした。ところが戦後になって再び模型界が盛んになり、重夫の中でいつとはなしに RC への憧れが芽生え始めました。

重夫は欧米から模型に関する雑誌は一通り取り寄せていましたが、どの雑誌を見ても RC の写真や構造図、解説が必ずと言っていいほど掲載されていました。日本でも絶対に RC の時代が来る、そう確信した重夫は 1951 年頃から RC の研究に取り組み始めました。

重夫はまず海外から実物を取り寄せ、よく観察し、改良することから始めました。構造や操作は特に難しいものではありませんでしたが、電気工学については専門に学んだこともなく、わからないことの連続でした。電気工学の専門家に教えを請いながら研究を続けた重夫でしたが、当時は電波管理法の関係であり公にはできず、実験で機体を飛ばすのにも一苦勞でした。

重夫は有識者の力を借りながら、何度も電波管理局に足を運び、RC は他の通信の妨害にもならないし、特例を認めてほしいと交渉を続けました。しかし、日本の人口のほんの一握りのラジコン模型ファンのために法規を改正する方が至難の業。いつかラジコンを堂々と操縦できる日が来るだろう、そう信じて重夫は研究を続けました。そしてやっと、いくつかの条件の元で取締りが緩和され、日本でのラジコン模型は急速に普及の途を辿りました。

すべては愛する模型と、そのファンのため。重夫は生涯を通してまっすぐに、そして真摯に模型飛行機に取り組み続けました。そしてその志は、今の小川精機にも脈々と受け継がれています。



ラジコン模型と重夫

小川精機 株式会社

本社所在地：大阪府大阪市東住吉区今川 3-6-15
従業員数：60名 資本金：9,000万円
事業内容：小型エンジンの製造販売