

## はじめに

100年ほど前の小規模な企業における荷物の運搬は、大八車や自転車のリアカーなどで動力は人力に頼っていた。人力で坂を上るのが大変で、後方から押して上りきるのを助ける立ちん坊が坂の下にいて、要請に応じて仕事をし、わずかな謝礼を得る光景が見られたという。

馬力が小さくとも人力に代わる動力を備えれば運搬が楽になる。大正時代に自転車に小さなエンジンをとりつける者が大阪に現れ、それを契機にやがて三輪トラックが登場する。それでも小企業にとっては大変な負担で、車両価格を低く抑え、維持費を安くする必要から三輪トラックが生まれたのである。価格の高い四輪トラックは贅沢の極みで少数しか生産されない。トヨタや日産が生産する大型トラックは一部の大企業と軍部以外には手が出せないもので、乗用車となれば庶民にとっては文字どおり高嶺の花だった。

太平洋戦争前に日本は多少なりとも豊かになりつつあり、三輪トラックの需要はそれなりに活発になった。戦争中の停滞を経て、戦後になると経済発展が続き、需要はさらに高まった。それにつれて技術的に進出し性能も良くなってきた。とはいえ、運転者は吹きさらしのなかに置かれ、安定性も良くなく、かろうじて設けられた助手席は粗末で安全性でも劣っていた。

三輪車の持つ欠点を少しでもなくそうと装備が充実され、エンジンパワーも大きくなってきた。そうなると車両価格は上がる。経済的に潤うようになり、ユーザーもそれを受け入れた。三輪メーカーの競争は激しく、新しい装備の新車が次々に登場するようになる。

こうした状況の変化を見据えていたトヨタは、三輪トラックのユーザーをターゲットにしたコストを抑えた四輪トラックを市場に投入する。それまでの乗用車と共通部品の多いトラックと違い、コスト低減を最優先した三輪車との価格差が小さいトラックである。快適性に勝る四輪トラックは魅力的だった。トヨタの狙いはあたり、小型四輪トラックの需要が高まり、他のメーカーも競って参入する。これを契機に三輪トラックの全盛時代に陰りが見えるようになり、三輪メーカーは四輪部門に進出していく。優遇措置のある軽自動車部門も注目されるようになり、自動車メーカーの競争は新しい段階に入っていく。

この本が1960年代までの小型・軽トラックの記述になっているのは、トラックの世界は目に見えるように変遷する時代がここで終わっているからだ。70年代になるとトラックのかたちは完成に近づき、見た目でも変化は小さくなる。貧しかった時代から脱皮していく歴史をトラックの変遷を通じてたどるのも面白いのではないだろうか。

本書は月刊『モーターファン』をはじめ、自動車工業会や中沖満氏の資料に多くを負っている。とくに掲載を快く許可してくれた株式会社三栄の鈴木脩己氏に感謝したい。そのほかにも多くの人たちにお世話になった。ここに感謝の意を表したい。

# 目次

はじめに 3

## 第1章 小型トラックの歴史・戦前編

1. 揺籃期の国産小型車	9
■自動車と法律	9
■国産小型車の登場	10
■日本の自動車事情とトラック	11
■日本独特のオート三輪車の登場	12
■小型自動車規格の誕生による影響	13
■小型車規定の改定と社会状況	16
2. 国内自動車メーカーの勃興と小型四輪車	17
■小型四輪車の登場	17
■太田の小型自動車	20
■京三号その他の小型四輪車	22
3. エンジン開発とオート三輪車の隆盛	23
■国産エンジンによるオート三輪時代の到来	23
■ダイハツもエンジンから始める	26
■東洋工業によるオート三輪車部門への参入	27
■750ccに拡大される小型車規定	28
■戦前のオート三輪のピークは1930年代の後半	30
4. 時代を映す小型車生産	33
■小型車の売れ行き好調	33
■戦時色の強化につれて生産減退	36
■戦時中の生産状況	38

## 第2章 戦後の10年間におけるオート三輪と小型トラック

1. 自動車メーカーの動向とトラック生産	40
■敗戦直後の状況	40
■戦後の新しい小型車の規定	42
■三メーカーによる小型トラックの生産	43
■戦後5年目の朝鮮戦争をきっかけとする成長	45
2. 主要オート三輪メーカーの動向	48
■販売を伸ばすオート三輪車	48
■着実に売り上げを伸ばすダイハツ	50

■意欲的な取り組みでトップとなるマツダ	51
■第三勢力としての日本内燃機(くろがね)	53
<b>3. 新規参入メーカーの動向</b>	54
■愛知機械工業のチャイアント	56
■三井精機のオリエント	57
■戦後にゼロからスタートしたサンカー	58
■川西航空機から分離した明和自動車のアキツ	59
■ターニングポイントとなった1955年	60
トヨタSB型/SG型トラック/トヨペットトラックRK型1.5/ダットサントラック/プリンストラック/オオタOS・KA型トラック/オオタKC・KD型トラック/ダイハツPSK型ほかオート三輪/ダイハツSSR・SV・SSX型/マツダCT・HB・LB・CTA型オート三輪/マツダCTA・CHTA102型/くろがねKC・KD型オート三輪/くろがねKE・KGL型/みずしまTM3FC・TM3K型オート三輪/みずしまTM4E・TM5F型/チャイアントAA3・AA5B・AA7型オート三輪/チャイアントAA-6・AA-11型/オリエントDC・KF型オート三輪/オリエントKH・LC型オート三輪/サンカーオート三輪/アキツオート三輪	

### 第3章 オート三輪車のピーク到来と小型トラックの台頭

<b>1. 神武景気による好況と自動車メーカーの動向</b>	82
■トヨエースの登場とその普及	84
■各メーカーの小型トラックの登場	86
■プリンス自動車のトラック開発	87
<b>2. 進むオート三輪車の高級化</b>	88
■日本独特の技術進化を見せるオート三輪車	88
■1950年代後半のマツダ車の動向	89
■特装車にも力を入れるダイハツ	91
■東急資本により再生を図るくろがね	92
■生産中止に追い込まれた三菱みずしま	93
■チャイアント及びオリエントの動向	93
<b>3. 1957年にオート三輪の販売が小型四輪トラックに逆転される</b>	94
■オート三輪メーカーの四輪部門への進出	96
トヨペットライトトラック・トヨエース/トヨペットダイナ/スタウト/ダットサントラック・ニッサンジュニア/ニッサンキャブオール・ダットサンキャブライト/プリンスAKTG・クリッパー・マイラー/オオタFU・X・KE・VN型/マツダ ロンパー・D1100トラック/くろがねNA・NB・NC・ノーバ/マツダGDZA67・CHTA・CHATB型/マツダMBR・HBR・T1100型/ダイハツSCA・SCE・SCO・SDF型/ダイハツRKO・RKM・UO・PL型/くろがねKF・KD3型/くろがねKP・KR・KY型/三菱TM7A・TM12F型/三菱TM8B・TM15F・18B型/チャイアントAA-13・14HS・15F型/チャイアントAA-24・26F・11T+AT1型/オリエントSG-1・TR-1型/オリエントAC・BB型	

## 第4章 軽三輪及び軽四輪トラックの時代

1. 草創期の軽三輪車及び軽四輪車 ..... 120
  - 日本独特のクラスである軽自動車の誕生 120
  - 初期の軽自動車の動向 123
  - ミゼット以前の軽三輪車 123
  - スバル360登場以前の軽四輪自動車 127
2. ミゼットの登場と相次ぐオート三輪メーカーの参入 ..... 131
  - ホープスターの健闘 131
  - ミゼットの登場とその成功 132
  - マツダK360の登場 134
  - 第三勢力の軽三輪メーカーの動向 135
  - 短期間に終わった軽三輪車ブーム 136
3. 戦国時代ともいえる軽四輪車市場 ..... 137
  - さまざまな機構を持つ軽四輪自動車 137
  - くろがねベビーの場合 139
  - ユニークな活動で注目されたコニーとその車両開発の中止 140
  - 独自性を示したホープスターだったが..... 141
  - 富士自動車から軽のミニバンが登場 142
  - 実績を持つ自動車メーカーの強さ 143
  - パイオニアとしてのスズキの軽トラック 144
  - スバルの2番目のヒットはスバルサンバー 145
  - ホンダも四輪デビューはトラックだった 146

ホープスターSU・SY型/ホープスターSM・ST型/ダイハツミゼットDKA & DK2・MP & MP4型/ダイハツミゼットMP5型/マツダK360/マツダK360・T600/コニーAA27型/ハンビー・ハンビーサリー・ハスラー/三菱ペット レオ/くろがねベビー/コニー360・600/コニー360トラック・360ワイド/ホープスターユニカー・OT・OV型/ダイハツハイゼット・フェローPU/マツダB360/三菱360トラック・ミニキャブ/スズライトキャリイ/スバル サンバー/ホンダT360/ホンダ ステップバン・バモス

## 第5章 1960年代を中心とした小型トラックの動向

1. 自動車メーカーの再編と車両開発の関係 ..... 168
  - 貿易自由化を前に強まる圧力 168
  - トラックの棲み分けの進行 171
2. トラックメーカーの強みを発揮したいすゞと三菱 ..... 173
  - ディーゼルエンジンで成功したいすゞエルフ 173
  - いすゞディーゼルエンジンの改良プロセス 175
  - 三菱の小型トラックの動向 176

### 3. マツダとダイハツの車両開発 ..... 178

- 意欲的に新モデルを登場させたマツダの東洋工業 178
- 順調とは行かなかったダイハツの小型トラックの動向 180

### 4. 業界をリードする日産とトヨタ ..... 182

- 日産及びプリンスの小型トラックの動向 182
- 日野自動車の車両開発 184
- 豊富な車種展開で王座をキープするトヨタトラック 185

いすゞエルフ/いすゞエルフ・エルフィン/三菱ジュピター/三菱ジュピタージュニア・キャンター  
/マツダ クラフト/マツダB1500・E2000/ダイハツD150・F175型/ダイハツV200型・ハイ  
ライン/プリンス クリッパー・マイラー/プリンス ホーマー/ニッサンジュニア/ダットサン キ  
ャプライト・キャプスター/ニッサン キャブオール/ダットサン トラック/ダットサン サニートラ  
ック/日野 プリスカ/日野 コンマース/トヨタ トヨエース/トヨベツト スタウト・ダイナ/トヨ  
タハイエース/トヨタ ハイラックス

## 1960年代までの主なメーカーの沿革一覧 (50音順)

- いすゞ 208  
石川島造船所/東京瓦斯電気工業/ダット自動車製造/自動車工業/東京自動車工業/チー  
ゼル自動車工業/いすゞ自動車
- オオタ/くろがね 208  
太田自動車製作所/高速機関工業/日本内燃機/オオタ自動車工業/日本自動車工業/東急  
くろがね工業
- ダイハツ 209  
発動機製造/ダイハツ工業
- トヨタ 210  
豊田自動織機製作所/トヨタ自動車工業
- 日産/日産ディーゼル 211  
快進社/実用自動車製造/ダット自動車製造/自動車製造/日産自動車/日本ディーゼル/鐘淵  
ディーゼル/民生ディーゼル工業/日産ディーゼル工業/UDトラックス
- 日野 212  
東京瓦斯電気工業/東京自動車工業/チーゼル自動車工業/日野重工業/日野産業/日野チ  
ーゼル工業/日野自動車工業
- プリンス 212  
たま電気自動車/たま自動車/富士精密工業/プリンス自動車工業
- ホンダ 213  
本田技術研究所/本田技研工業株式会社
- マツダ 214  
東洋コルク工業株式会社/東洋工業株式会社/マツダ株式会社
- 三菱/三菱ふそう 215  
三菱造船神戸造船所/三菱重工業神戸造船所/東日本重工業/新三菱重工業/三菱重工業  
/三菱自動車工業/三菱ふそうトラック・バス



# 第1章 小型トラックの歴史・戦前編

## 1. 揺籃期の国産小型車

### ■自動車と法律

現在の車両規定では、自動車の種類として軽自動車、小型自動車、普通自動車とがある。原則的にはトラックも乗用車も同じである。この分類は、戦後になってからできたもので、戦前は軽自動車がなかったし、小型車のサイズやエンジン排気量も、現在とは違うものだった。

自動車は、この車両の規格を定めている車両規則のほかに、車両保安基準法や道路運送基準法などにのってつくられている。橋梁や隧道を通ることから車両の大きさなどに制限を設けており、危険物の運搬も規制されている。また、走行安全や衝突安全などに対して、一定の安全性を確保するためにさまざまな規定が設けられている。

それに、運転する方も一定のスキルを必要とすることから、運転免許を取得することが義務づけられている。

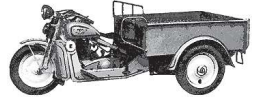
日本は法治国家であるから、クルマに関してもさまざまな法律がつけられているが、日本に最初にクルマが入ってきたときには、なんの決まりもなかった。前例がないのだから当然のことだ。

そこで、自動車に関する取締りを実施する必要があるとして、最初にできたのは1903年(明治36年)愛知県令であるといわれている。これは「乗合自動車取締規則」として法令化したもので、明治時代は、各県ごとに自動車関係の取締り規則が設けられていた。この当時の日本にある自動車の保有台数は15台だと「日本自動車工業史稿」に書かれている。

この法律ができたきっかけも、愛知県当局に乗合自動車の営業を計画した業者が許可申請をしたことにより、急いで法的な根拠を検討して作成したという。それによ

1903年に輸入されたロコモビル2号。  
まだクルマがもの珍しい時代だった。





## オート三輪と小型トラック

くてはならない。

戦争中は、どの自動車メーカーも軍の仕事でメシを食っていたわけだから、敗戦によって自前で生きる道を模索して行かなくてはならなかった。なかには、この機会に解散してバラバラになるという方向で対処したところもあったが、多くはそれまでの組織を維持して新しい仕事を見つけるしかなかった。

発動機製造(ダイハツ)や東洋工業(現マツダ)も同様だった。それに日本内燃機(くろがね)を加えた三社が戦争中もオート三輪車の生産を最後まで許されたメーカーであったために、戦後の混乱のなかで、オート三輪車の生産をもっとも早く軌道に乗せることができた。

経済性と小回りが利くことで戦前から人気のあったオート三輪車は、輸送力が大きく不足していたから、戦後もしばらくはつくれば売れる時代が続いた。だからといって、どんどんつくるわけにいかなかったのは、原材料の不足が深刻であり、エネルギーの供給も思うようにいかなかったからだ。

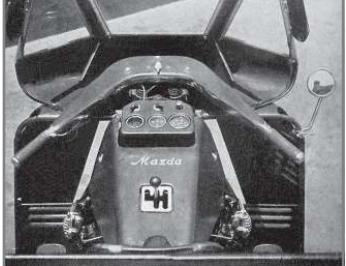
しかし、自動車としてはエンジンそのものが比較的シンプルであったこと、四輪よりも部品点数が少なく済むことなどで、多くのメーカーが参入してきた分野であったが、戦前から実績のある三大メーカーが優位を保って推移していった。

いっぽう、自動車メーカーは軍用トラックをつくっていたために、敗戦で占領軍により軍需製品の生産が中止された。しかし、各メーカーは民需転換を図って自動車の生産を許可するように運動した。この結果、乗用車の生産が許可されるのは後になる

ダイハツのオート三輪ダンブトラック (1951年)。



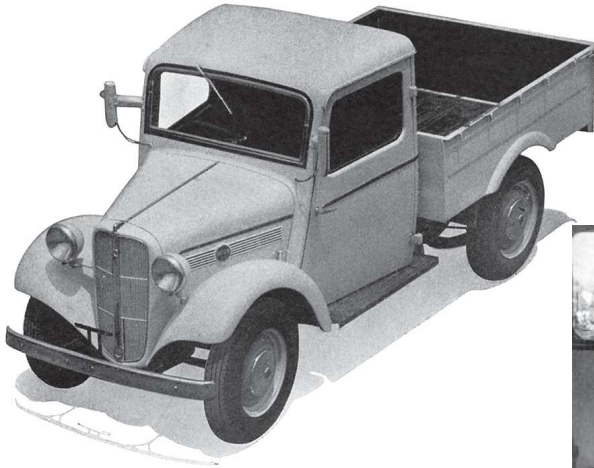
マツダCT型1200ccオート三輪車。バーハンドル、メーター、シフトレバーなどの中央部。



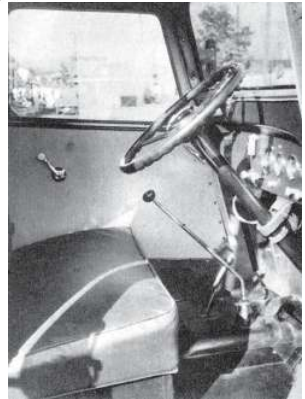
くろがね1000ccKD型 (1951年)。



## ダットサントラック

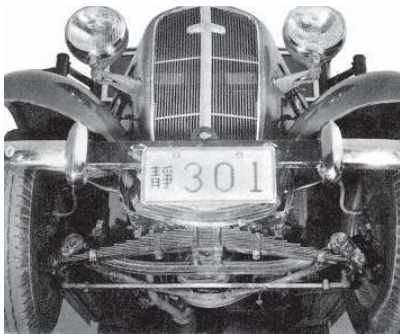


戦前につくられたダットサンを戦後につくり直したもの。戦後の小型車規格に合わせてエンジンの排気量を大きくしたので、性能的に限界があった。42頁のものに比較するとあか抜けてはいるものの、1955年にダットサンがモデルチェンジされるまで、同じような仕様でつくり続けられた。



### ダットサントラック (1951年)

全長3398mm、全幅1398mm、全高1580mm、ホイールベース2150mm、トレッド(前)1048mm(後)1180mm、シャシー重量750kg、積載量500kg、エンジン:D10型SV水冷860cc、ボア・ストローク60×76mm、最高出力21ps/3600rpm、変速機:前進3段後退1段



### ダットサンバン (1951年)

全長3695mm、全幅1470mm、ホイールベース2200mm、トレッド(前)1038mm(後)1180mm、シャシー重量465kg、積載量500kg、エンジン:D10型4サイクル水冷860cc、変速機:前進3段後退1段、タイヤサイズ5.00-16-4P







## 第3章 オート三輪車のピーク

### 1. 神武景気による好況と自動車メーカーの動向

戦争とは無縁となった日本の戦後は、景気の波によって経済が大きく左右されていく。最初の好景気は朝鮮戦争による特需だったが、その景気も一段落した1953年ころから後退し、1954年には外貨不足もあって、金融引き締め政策が実施された。この影響もあって、経営状態の良くないアキツの明和工業とサンカー製造は姿を消すことになり、小型四輪メーカーではオオタ自動車が経営が悪化したのである。

1955年(昭和30年)になると、輸出が伸び始めて国際収支がよくなり、景気は急速に回復してきた。鉄鋼、電力、電気機械、造船などが積極的に設備投資して生産も増えていった。

1956年になると、いわゆる神武景気が訪れ、コストを下げて性能の良いものにする競争が展開された。他のメーカーの動向に合わせて製品をつくるのではなく、独自性を出すことが求められ、ユーザーの多様な要求に応えるために新しいモデルを的確に出していくこ



1955年に開催された第2回全日本自動車ショウの全景。各メーカーが新型モデルを登場させたこともあって、会場は熱気にあふれていた。

前年に続いてショウは日比谷公園を会場として、資料展示もあり、参加は四輪メーカー9社、オート三輪メーカー8社、二輪メーカー26社、部品関連企業173社と盛大だった。



# 到来と小型トラックの台頭



とが重要になっていく。

1950年代後半の大きな特徴は、トヨタと日産がクラウンとダットサンの販売を伸ばすことで、自動車メーカーとしての地位を確立した。まだ欧米の水準に及ばなかったものの、日本の技術でクルマを開発するようになり、クルマの販売が伸びていくことで、生産体制の充実が図られて、やがてトヨタ生産方式に代表される日本型の自動車生産方式が確立する基礎をつくることになる。

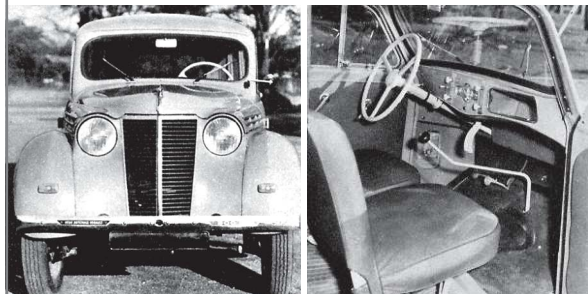
有力メーカーがひしめくオート三輪車の世界では、それぞれのメーカーが各クラスで競合するようになり、性能や車両価格、使い勝手の良さなどでライバルメーカーに勝とうとして、激しい開発競争が繰り広げられた。ダイハツとマツダという、それぞれに特徴と技術力のあるメーカーがトップメーカーとして激しく競っていたから、二大メーカーにさらに引き離されないように、他のオート三輪メーカーは無理をしなくてはならなかった。

景気がよいときには、全体の販売台数が伸びるから良いが、景気が後退すると体力のないメーカーは経営を圧迫される。神武景気といわれた戦後の高度経済成長の始まりの好況も、1957年にはピークを越え、1958年には不況がやってきた。実際には、このときの景気後退は長く続かず、1960年代の所得倍増時代を迎えることになるのだが、それゆえにクライマックスを迎えたオート三輪車は、経済成長の荒波により衰退傾向を強めていくことになる。

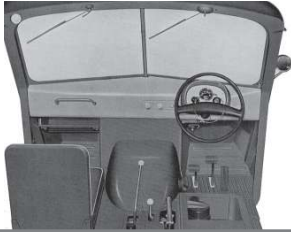
オート三輪車が独立したキャビンを持ち、装備も豪華になって車両価格も高くなった。

これに対して、小型四輪トラックが量産効果で車両価格を下げたことで、オート三輪車のライバルとなったのだ。それまではオート三輪車のユーザーは買い換えるときも同じオート三輪車だったが、1950年代の終わり近くになると、小型四輪に乗り換える層が増えてきた。明らかに競合するよう

ルノーを国産化した日野自動車では、これをベースにしたルノーライトバンを開発、積載量は350kg、エンジンは4CVと同じ747cc21馬力。



オリентBB型。丸ハンドルとなり室内も三輪車には見えないすっきりとしたもの。



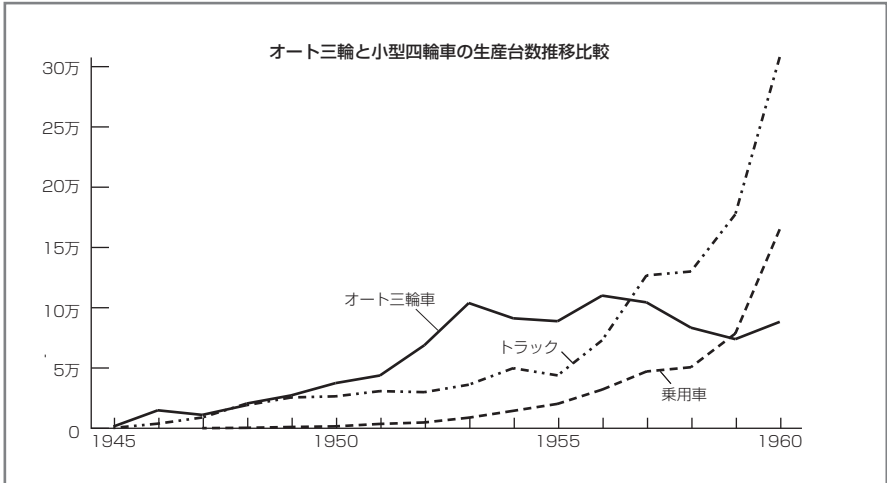
1957年のオリентDZ3型。これはバーハンドルタイプであるが、エンジンは水冷直列2気筒という珍しいもの。39馬力、2トン積み。

のTR型から丸みを帯びた独特のスタイルとなり、ライトも2つ目になっている。車種も1トン積みと2トン積みの2つに絞っていた。1958年にモデルチェンジされて1トン積みはBB型、2トン積みはAC型となり、独立キャビンとなった。しかし、販売は伸びずに1963年には生産を中止し、精密機械の製造メーカーとして存続することにしたのである。

### 3. 1957年にオート三輪の販売が小型四輪トラックに逆転される

1950年代の前半までは、圧倒的にオート三輪車が、小型四輪トラックを販売台数でリードしていた。1955年の段階でも、オート三輪車の生産台数は4.5万台弱であるのに対して四輪小型トラックは9000台ちょっとだった。小型トラック全体でみれば、四輪車は20%程度の割合にすぎない。まして、乗用車の生産台数は小型四輪トラックより少ないのだから、車両の生産台数でいえば、オート三輪大手のダイハツや東洋工業の方がトヨタや日産よりも多かったのである。

1956年になると、オート三輪車の年間生産台数は49000台と5万台の大台に迫るように





## 第4章 軽三輪及び

### 1. 草創期の軽三輪車及び軽四輪車

#### ■日本独特のクラスである軽自動車の誕生

この章では、軽自動車の成立から1960年代までの軽三輪車及び軽四輪トラックの動向を見ることにしたい。

現在の軽自動車は排気量660ccで全長3400mm、全幅1480mmとなっているが、これは数度にわたる軽自動車の規格改訂によるもので、車両の安全性などを考慮して大きくなってきたものだ。エンジンの出力は64馬力にも達するものがあり、その大きさと性能は、初期の軽自動車とは比較にならないものである。たとえば、現在の軽自動車ではホイールパー

軽自動車の規格の変遷

● 1949年（昭和24年）7月－軽自動車の規格制定 長さ2.80m 幅1.00m 高さ2.00m 排気量150cc（4サイクル）100cc（2サイクル）出力1.20KW
● 1950年（昭和25年）7月－軽自動車の中に二輪、三輪、四輪の区別新設 ・三輪及び四輪 長さ3.00m 幅1.30m 高さ2.00m 排気量300cc（4サイクル）200cc（2サイクル）出力2.00KW
● 1951年（昭和26年）8月－三、四輪の排気量の拡大 ・4サイクル300cc→360cc・2サイクル200cc→240cc
● 1954年（昭和29年）10月－4、2サイクルの別撤廃 ・三、四輪車4サイクル2サイクルの区別をなくし360cc
● 1960年（昭和35年）7月－定格出力の廃止
● 1972年（昭和47年）6月－軽自動車の検査を実施することに変更
● 1976年（昭和51年）1月－規格の改定 長さ3.00m→3.20m 幅1.30m→1.40m 排気量360cc→550cc
● 1990年（平成2年）1月－規格の改定 長さ3.20m→3.30m 排気量550cc→660cc
● 1996年（平成8年）9月－規格の改定 長さ3.30m→3.40m 幅1.40m→1.48m

# 軽四輪トラックの時代



ス2300mmを超えるのものがたくさんあるが、1966年に市販された大衆車であるカローラのホイールベースは2285mm、サニーでは2280mmである。ホイールベースはクルマの居住空間の目安であるから、現在の軽乗用車は初代のカローラやサニーに遜色ない室内になっている。エンジン出力も1100ccのカローラが60馬力、1000ccのサニーが52馬力であり、現在の軽自動車のほうがパワフルである。

販売台数においても日本で生産される自動車の30%を軽自動車が占め、ベストセラーとなっているスズキのワゴンRやダイハツのムーブなどは年間20万台もの販売台数を誇っている。軽自動車は、今や日本独特の規格のクルマとして立派に存在感を示している。そのために、軽自動車をいつまでも特別扱いすべきではないという意見さえ出ている。

しかしながら、軽自動車という規格があったために、このクラスのクルマが日本で独自に発展進化してきたのである。1990年以降に景気後退で自動車全体の販売台数が下降線を辿るなかで、改めて軽自動車の経済性が見直され、ユーザーに支持された。自動車がないと生活できない地域で、2台目3台目のクルマとして軽自動車が必要とされたからである。

軽自動車の規定が最初につくられたのは1949年7月で、このときには4サイクルエンジンの排気量は150cc以下で全長2800mmと二輪を想定したものだった。翌1950年7月に軽自動車二輪、三輪及び四輪の区別が設けられた。このときは排気量300ccだったが、これが1951年8月に排気量が拡大された。これによって三輪及び四輪の軽自動車の開発に現実味が出たのである。この1951年の段階では、軽自動車が360cc以下のエンジン排気量、全長3000mm以下、全幅1300mm以下という規定で、取得が優しい軽免許で乗れること、税制で優遇されること、車検制度が適用されないこと、車庫証明がいらないことなどの特典は非常に魅力的であった。



1960年東京における軽三輪やトラックなどの走行風景。すでに主要道路は渋滞気味となっていた。



360ccのエンジン枠いっぱいにして装備も充実させマツダK360は1959年に登場した。左はこれをベースに開発された小型三輪車枠となるK600。

### ■第三勢力の軽三輪メーカーの動向

コニーは水平対向2気筒4サイクルエンジンを16馬力とパワフルにして、タイヤもフロントは16インチ径で、ホイールベースもマツダ同様に大きい。ミゼットやマツダが軽三輪の新しい方向性を提示したのに対して、コニーはホープスター同様にオート三輪の縮小版の感じである。フロントスクリーンが大きくライトはひとつ目、その両サイドにウインカーランプが目立つように取り付けられてアクセントになっている。丸ハンドル2人乗り、車両重量は465kgと重い方である。

オリエントのハンビーは、さらにオート三輪車に近いイメージとなっている。オート三輪の2気筒エンジンを半分にした2サイクル単気筒エンジンが中央にあるシートの前に格納されている。バーハンドルで、全長は2680mmと軽の規格より短くなっている。1962年には日野の技術の協力を得てモデルチェンジされてハスラーを発売、スタイルも新しくなり、販売でも日野自動車販売の協力を得たものの、生産体制を充実するまでには至らなかった。

最後に登場した三菱ペット・レオは、スクーターとオート三輪車をつくった実績をもとにした自信作だった。エンジンは310ccの12馬力、車両重量は350kgと比較的軽量につくられており、パワーウエイトレシオに優れている。最小回転範囲は2.3mと、ミゼットに次ぐ小回りの良さである。

軽三輪とオート三輪の中間的なもので、ドライバーシートの下に納められている単気筒エンジンは、車室を高くしないように水平に配置されている。

なお、1960年における車両価格は、ミゼットDS型18.8万円、同じくMP型22.8万円、マツダK360が23万円、コニー23.9万円、ハンビー19.3万円、レオ22.5万円、そしてホープスター

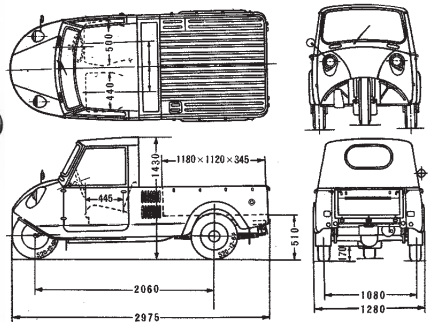
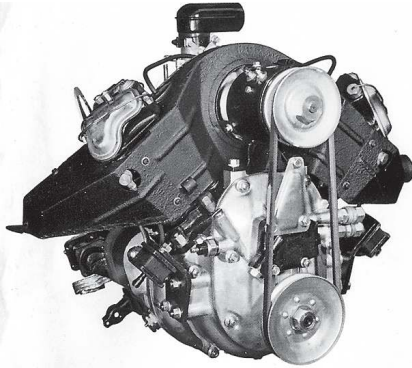
# マツダK360

ミゼットと並び軽の三輪のヒット商品となったのがマツダK360。ダイハツより遅れて開発したぶん、軽の枠いっぱいを使って機能的に優れたものになっている。これをベースにマツダK600という小型車に区分される三輪車も発売、軽の特典がないものの積載量も多く、出力的にも向上させたものであった。



## マツダ K360 (1959年)

全長2975mm、全幅1280mm、全高1430mm、ホイールベース2060mm、トレッド1060mm、荷台：長1180mm、幅1120mm、深さ345mm、最大積載量300kg、車両重量485kg、最高速65km/h、最小回転半径3.3m、エンジン：強制空冷76度2気筒OHV356cc、ボア・ストローク55×75mm、圧縮比6.5、最高出力11ps/4300rpm、最大トルク2.2kgm/3000rpm、変速機：前進3段後退1段、タイヤサイズ(前) 5.20-12-4P (後) 5.20-12-6P





## 第5章 1960年代を中心とした

### 1. 自動車メーカーの再編と車両開発の関係

#### ■ 貿易自由化を前に強まる圧力

1960年代は、その後の自動車メーカーの方向を大きく決めた10年であった。オート三輪車の衰退やメーカーの撤退など流動的な要素があった後に、実力のあるメーカー同士による新しい競争がくり広げられ、もっとも伸びる小型乗用車部門が主戦場になった。オート三輪車メーカーだったダイハツとマツダも小型乗用車部門で成功しなくては生き残れないと思って力を入れた。

ヨーロッパメーカーと提携して国産化したいすゞ(ヒルマン)と日野(ルノー)は、この経験を生かして自前で乗用車を開発、いすゞはベレルとベレットを開発し、日野はコンテッサをデビューさせて本格的に小型車部門に参入した。

1960年代が始まると、自動車全体の売れ行きが上昇し、どのメーカーも乗用車のために積極的な投資をして新規に工場を建設した。

あわてたのは行政指導をする通産省である。まだ性能的にもコスト的にも欧米の自動車に太刀打ちできない段階なのに、各メーカーが競争したのでは量産してコスト削減を図る

ことができない。繊維や鉄鋼、電気製品などの輸出が盛んになって、いつまでも乗用車だけ貿易の自由化を遅らせるわけにはいかず、国際的な競争のなかに日本も入らざるを得なくなっていた。そこで、トヨタと日産が集中して量産乗用車をつくることにして、新興メーカーなどには、トラックや特殊車、あるいは軽自動車メーカーとして生きていくように、という意向を示した。

こうした指導と圧力に配慮して、ダイハツとマツダは小型車部門に進

1963年4月22日にトヨタ自動車の本社工場、トヨエースが生産累計20万台に達し、記念のセレモニーが行われた。1954年9月から販売され9年目になるが、当時としては異例の早さだった。





# 小型トラックの動向



出すに当たって、まず商用車から発売を開始した。すでに両メーカーともファミリアとコンパーノというセダンの開発を終了しており、この発売を中止する考えは持っていなかった。ホンダが軽トラックに続いてホンダS500を急いで発売したのも、既成事実をつくっておくため、行政指導によって自由競争が行われなくなることに反発したものだ。どのメーカーも強気に設備投資し、日本の小型自動車の生産設備は過剰気味となった。自動車の場合は、その設備の規模によって生産台数が決まるところがあるから、予想したよりも販売台数が伸びなければ過剰投資となって経営を圧迫する。販売が伸びないところは何らかの手を打たなくてはならない。

1960年代はモータリゼーションの発展が見られたものの、どのメーカーも順調に伸びたわけではない。そこで起こったのがメーカー同士の提携や合併である。

日野自動車は大型トラック部門は好調だったが、コンテッサは次第に販売が落ち込んだ。小型車部門が経営の足を引っ張ったのである。そこで、融資をした銀行が仲立ちをしてトヨタ自動車と提携交渉が進められた。どちらのメーカーも三井銀行がメインだった関係による。しかし、自主性を大切にするトヨタは、日野の小型乗用車コンテッサと小型トラックのプリス



1961年10月にマツダは2万1057台を販売、三輪車も含めてであるがトヨタや日産を上回り、自動車メーカーとしては最高を記録した。軽乗用車のマツダR360、B360など四輪車が好調で、全体の64.5%を占めた。写真はフル稼働する四輪車組立ライン。

1960年代に完成した日野の小型車を生産する羽村工場の全景。1967年トヨタとの業務提携により、トヨタの小型車の生産工場となる。





トヨタミニエース UP100

全長3480mm、全幅1380mm、全高1580mm、ホイールベース1950mm、荷台(内寸):長1920mm、幅1255mm、高275mm、最大積載量500kg、車両重量600kg、最低地上高150mm、最高速110km/h、最小回転半径3.9m、エンジン:空冷4サイクル水平対向2気筒790cc、圧縮比8.2、最高出力36ps/4600rpm、最大トルク6.3kgm/3000rpm、変速機:前進4段後退1段、タイヤサイズ(前)5.00-10-4P(後)5.00-10-6P

あるが、改良が加えられてパワーアップが図られている。スタウトは3人乗り1.75トン積みが標準で長距離輸送にも耐えられるようになっており、スタウトは乗用車ムードを前面に出してトラックの最高級車であることをアピールしている。

トヨタの場合はディーゼルエンジンも自主開発、1959年に乗用車のクラウンに搭載したものをベースにC型エンジンとしてトラックに搭載された。

乗用車からの派生としてはパブリカトラックがある。車両重量595kgと軽量が400kg積み、697cc32馬力、1960年代に登場したトヨタの大衆車として開発されたパブリカのバリエーションとしてつくられたもので、これをキャブオーバー型としたのが1967年10月発売のミニエースである。

同じ時期にハイエースも発売されている。これはデリバリーバンといわれたワンボックスカーで、商用車の新しいタイプとして最初から貨客兼用車として企画されたものである。前輪は独立懸架にして、リアドアはスライド式になっている。エンジンはトヨエースと同じ2R型が搭載され、荷台スペースも極力大きくなるように配慮されている。細部にわたるつくり込みで定評のあるトヨタの手法が発揮されているものだ。ライトエースなどとともに、後のワンボックスRVに発展するクルマである。

もう一つの新モデルが1968年3月に登場したハイラックスで、サイズ的にはダットサントラックと同じである。日産のダットサントラックに相当するピックアップトラックを持っていなかったトヨタが、満を持して開発したものである。

アメリカへの輸出を意識したもので、乗用車のように快適でありながらタフなクルマにしているのが新しいところだ。後発であるから、本来なら両立がむずかしい乗用車の持つ乗り心地と荷物を積んでもへこたれない悪路を含めた走破性を確保することが、アメリカで受けるコツであった。



トヨタの新しい車種として登場したハイエース。ボンネットタイプのトラックに代わる乗用車ムードを持ったキャブオーバータイプのマルチパーパス車として人気を得た。

# 1960年代までの主なメーカーの沿革一覧 (50音順)

## ■いすゞ

石川島造船所／東京瓦斯電気工業／ダット自動車製造／自動車工業／東京自動車工業／  
ヂーゼル自動車工業／いすゞ自動車

- 1876年10月 平野富二、旧徳川幕府の工場跡地に石川島平野造船所設立
- 1889年 1 月 石川島造船所として創立
- 1893年 9 月 東京石川島造船所と改称
- 1910年 8 月 東京瓦斯工業創立
- 1913年 6 月 東京瓦斯工業、東京瓦斯電気工業と改称
- 1916年 5 月 東京石川島造船所、東京瓦斯電気工業、自動車製造を計画
- 1918年11月 英国ウーズレー自動車会社と提携、製造販売権を得る
- 1919年 3 月 東京瓦斯電気工業、T.G.E.貨物車で軍用自動車補助法、初の適用
- 1922年12月 ウーズレー A9 型国産乗用車第 1 号車完成、試運転を実施
- 1924年 3 月 関東大震災で深川分工場焼失、月島工場を新島島に再建、ウーズレー CP 型ト  
ラックで軍用自動車補助法の適用を受ける
- 1926年 9 月 実用自動車、ダット自動車商會を引継ぎダット自動車製造設立
- 1928年12月 新型車名称募集、「スミダ」に決定、CL 型探照灯自動車完成
- 1929年 5 月 東京石川島造船所、石川島自動車製作所を設立
- 1933年 3 月 石川島自動車製作所とダット自動車製造が合併して自動車工業に改称
- 1934年 7 月 商工省標準形式車名を伊勢の五十鈴川から「いすゞ」と命名
- 1937年 4 月 自動車工業と東京瓦斯電自動車部が合併して東京自動車工業に改称
- 1938年 8 月 東京自動車工業、いすゞ TX40 型トラック発表
- 1941年 4 月 東京自動車工業、ヂーゼル自動車工業と改称
- 1949年 7 月 ヂーゼル自動車工業、いすゞ自動車と改称
- 1959年 4 月 2 トン積小型トラック、エルフ TL 型発表、翌年ディーゼルも追加

## ■オオタ／くろがね

太田自動車製作所／高速機関工業／日本内燃機／オオタ自動車工業／日本自動車工業／  
東急くろがね工業

- 1922年 — 東京・神田の太田自動車製作所、太田祐雄自ら設計の水冷 2 気筒の 4 気筒スポ  
ーツカー、オーエス号に着手

〈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。

## 小型・軽トラック年代記

三輪自動車の隆盛と四輪車の台頭 1904-1969

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(代) FAX 03-3291-4418

振替 00160-2-14691

印刷・製本 モリモト印刷株式会社