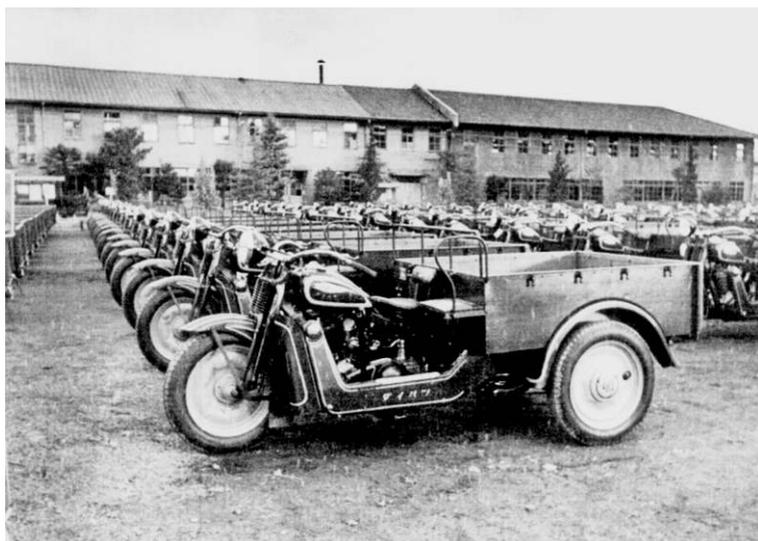


日本のオート三輪車史

GP企画センター 編



グランプリ出版

はじめに

本書ではオート三輪車という言葉で統一しているが、実際には三輪自動車とか小型三輪トラックといわれ、その方がもっともらしいかもしれない。しかし、一般には子供用の三輪車と区別するために、前にオートを付けた言い方で広まったものだ。規格に当てはまったものではなく、最初からユーザーの要望があって、それに応えようとして誕生し進化してきたものである。

おそらく1960年頃までに生まれた人たちなら、オート三輪車を身近に感じたことがあったに違いないが、必死に働く庶民のエネルギーを象徴する輸送機関であった。荷台には満載の荷物が、いまにも落ちそうなほど積まれた姿が似合う乗り物だった。現在の自動車のように安全性や快適性などを言い募っている時代ではなく、そんなことをくどくど言う暇があったら、もっと働け、と叱咤される時代のものであった。効率を求めるといふより、貧しさから脱しようとする原動力が、オート三輪車を求めていたといえるだろう。しかし、時代が進むにつれて、そのオート三輪車も雨風にさらされないものになり、エンジンのパワーもアップしてきた。

単に贅沢さを求めたというより、積載量を多くするという絶え間ない要望に応えようとすると、機構的にも操作的にも高級なものにしていく以外になかったのだ。それと、小型四輪トラックとの競争を意識するようになって、高級化が進んで、結果としてオート三輪車が役目を終えたように姿を消したのである。軽三輪は含まれないので、記述はあくまでもオート三輪車が中心である。

かつてのオート三輪車の姿を単に眺めて懐かしむだけでなく、どのように進化していったか、どのようなメーカーが、どのように奮闘したかなど、記録として残しておこうと編集した。古い資料をひっくり返し、それらをつなぎ合わせてまとめたものである。それらに接していると、何十年も前のことであるが、オート三輪車を開発するメーカーの技術者の情熱とエネルギーがひしひしと伝わってくるような気がしたものであった。

編集するに当たっては、我々の手持ちの資料を総動員したが、それだけでは不十分で、貴重な資料やカタログなどを塗装の名人であり著述家である中沖満氏や、高原書店の高原英世氏からお借りした。また、自動車メーカーからも写真などを提供していただいた。ここで厚く感謝したい。

監修者 桂木 洋二

目次

日本特有の輸送機関としてのオート三輪車……………7

- 1.四輪車を上まわるオート三輪車の生産台数……………10
- 2.オート三輪車の経済性と技術的進展……………14
- 3.需要の増加と大型化の進行……………15
- 4.販売台数の推移とメーカーの盛衰……………20
- 5.四輪トラックとの競合時代に突入……………23
- 6.オート三輪車のさらなる高級化と軽三輪車の台頭……………26

常に業界をリードしたダイハツ(発動機製造)……………29

- 1.ダイハツの創業とオート三輪車への進出の経緯……………29
- 2.戦前のダイハツのオート三輪車……………33
- 3.オート三輪車の隆盛と戦時体制の時代……………37
- 4.戦後の再スタート……………39
- 5.その後の改良と発展……………43
- 6.三輪乗用車ダイハツBEEの登場……………49
- 7.独立キャビンのオート三輪車の登場……………53

トップメーカーの貫禄と実績・マツダ(東洋工業)……………62

- 1.オート三輪車メーカーとしてのスタート……………62
- 2.軌道に乗るオート三輪車の営業……………66
- 3.戦争による生産減少と兵器生産……………70
- 4.戦前の乗用車開発計画の挫折……………71
- 5.戦後のオート三輪車の生産再開……………74
- 6.新しいオート三輪車の展開……………79
- 7.生産設備の革新と販売好調の好循環……………84
- 8.オート三輪車の高級化……………89
- 9.マツダの小型四輪トラック及び乗用車の開発……………98

戦前からの伝統を誇るくろがね(日本内燃機)……………101

- 1.ニューエラの登場……………101
- 2.新しい組織で国産エンジンの開発に着手……………103
- 3.戦前のくろがね号と日本内燃機……………106
- 4.戦後のきびしい再出発……………110
- 5.東急系列の企業として再出発を図る……………117

三菱の一部門としてのみずしま(新三菱重工業) 122

- 1.三菱と自動車の関係の歴史.....122
- 2.終戦による新規事業の模索.....124
- 3.意欲的なみずしまのオート三輪車.....126
- 4.三菱重工業の分割とその後の展開.....129
- 5.オート三輪車のデラックス化の推進.....133

独自性を発揮したチャイアント(愛知機械工業).....139

- 1.航空機産業からの転身.....139
- 2.チャイアントの特徴は水冷エンジン.....141

関東を中心に活躍したオリエント(三井精機工業).....149

小資本の新興勢力だったサンカー(日新工業).....157

川西航空機を前身とするアキツ(明和自動車工業).....164

オート三輪車の誕生と戦前の動向.....170

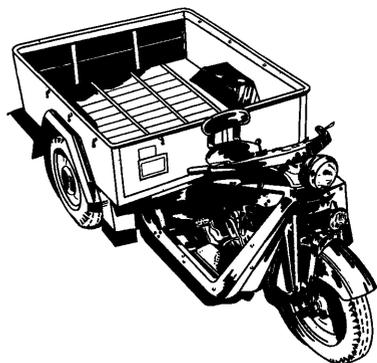
- 1.オート三輪のことはじめ.....172
- 2.本格的なオート三輪の登場と全国的な普及.....175
- 3.自動車としての機能を備えたオート三輪車の登場.....179
- 4.国産化によるオート三輪車の隆盛.....181
- 5.戦前のオート三輪のピークは1937年(昭和12年).....185
- 6.ダットサンの祖先のクルマも三輪乗用車だった.....190

生産台数の推移 / 193

【参考】自動車(新車)新規登録・届出台数の推移 / 194

収録車両 主要索引 / 195

日本特有の輸送機関としてのオート三輪車



日本は現在の社会や生活の姿になるまで、何度も変化をしてきている。それまで身近にあった日常生活の道具なども姿を消してしまった。その代表的なものが、和服から洋服への変更であり、木造平屋住宅や未舗装の道路だった都市部の景観の変貌である。たとえば、1960年頃の家の中は、障子で部屋が仕切られており、柱にはゼンマイで動く振り子付きの時計がカチカチと音を立てており、冬の暖房はもっぱら炭や練炭による火鉢で、食事も畳の上に置かれた卓袱台に料理が並べられた。もちろん、ハンバーガーショップのようなファーストフード店はなく、コンビニエンスストアもなく、標準的な家庭では外食もごくたまにするものであった。第一、テレビはどの家庭にもあるものではなく、電気冷蔵庫なども普及していなかった。

都心にも高層ビルは建っておらず、道路は雨が降ればぬかるみ、あちこちに水たまりができ、晴れていればほこりが舞い上がり、広場では子供たちが野球やボール遊びに興じていた。遊ぶ空間があちこちにあって、子供は外で遊ぶのが当たり前だった。

こうした光景は戦前からの生活の延長であったが、テレビや洗濯機や冷蔵庫といった、三種の神器といわれた電化製品の普及とともに、次第にそうした光景が見られなくなった。

敗戦によって、すっかり焼け野原となった日本は、アメリカのような豊かさを求めて必死に働き、貧しさと格闘してきた。その貧しさからの脱出が、こうした電化製品



オート三輪車は、戦後もしばらくは幌もなく荷物を積むだけで走行していた。それでも長尺ものを積める荷台になっていることが必要だった。これはマツダLB型でエンジン排気量701cc750kg積みだった。

に囲まれた便利な生活だった。1950年（昭和25年）の朝鮮戦争による特需景気がきっかけとなって戦後の混乱から脱する契機を掴み、新しい段階に入っていった。

豊かさを手に入れるようになって、変化は加速した。次の新しい三種の神器として、クーラー、カラーテレビ、そしてカーという3つのCを持つことが目標になったのは60年代の後半のことであり、その目標もあっけないほど簡単に達成された。その過程で道路は舗装され、高速道路網が全国的にはりめぐらされ、高層ビルが建設され、住宅のあり方も変化してきた。日本は、先進国の仲間入りをはたし、アジアではもっとも豊かな国となり、日本の製品が世界中に輸出されていった。

日本の高度成長を支え、基幹産業として経済発展にもっとも貢献したのが自動車産業である。輸出も盛んで、日本の戦後の成長のシンボルともいえるもので、トヨタ自動車は、日本でトップの売り上げと収益を長年にわたって維持しており、世界的な企業になっている。自動車産業が大きく飛躍するのは乗用車が生産の中心になった1960年代からのことである。豊かになったことで、クルマを個人で所有できるようになり、そのことが自動車産業の発展につながり、同時に日本をさらに豊かにする原動力になった。

自動車の世界でも、戦後の貧しい時代は主役がトラックであり、人間が乗って楽しむような個人的欲望を満たす贅沢は、かつては望むことができなかったのだ。自動車はものを輸送する手段として、商用に供されるのが当然であった。それもなるべく経済的でコストがかからないものが必要とされた。

1. 四輪車を上まわるオート三輪車の生産台数

オート三輪車を語るには、オート三輪車が活躍した社会的な背景などをよく知る必要がある。終戦から10年ほどの間は、戦後の混乱期とそれを脱しようとしていた時代だった。電化製品がまだ高嶺の花であった時代にオート三輪車が活躍しており、そのころは小型トラックよりも生産台数は多かった。しかし、クルマの主流はあくまでも四輪車であり、オートバイでもなく、四輪でもないオート三輪車は傍流のクルマという位置づけであった。

オート三輪車が全盛を誇った1950年代の自動車は、大きく分けて①オートバイ、②オート三輪車、③乗用車及び小型トラック、④大型トラック及びバスという4つに分類される。そして、これら4種類の分野ごとに異なるメーカーが活動していたのが、この時代の大きな特徴だった。

オートバイメーカーはオートバイのみをつくり、オート三輪メーカーは四輪メーカーとは異なる分野のクルマとして生産し、明瞭に分野ごとに住み分けられたなかで活動していた。トヨタやニッサンは四輪車メーカーとして独自にクルマの開発を続けており、ダイハツやマツダといったオート三輪メーカーとは直接的な競合関係になく、お互いを意識することもあまりなかった。

とくに競争が熾烈だったのは、オートバイの分野であった。最初は自転車に直接小さなエンジンを取り付けて駆動するものが普及したが、次第に車体も専用のものになり、多くのメーカーがこの分野に参入した。荷物の運搬に使用されるものがほとんどで、現在のようにライディングを楽しむために所有するというのは、ごく一部に限られていた。

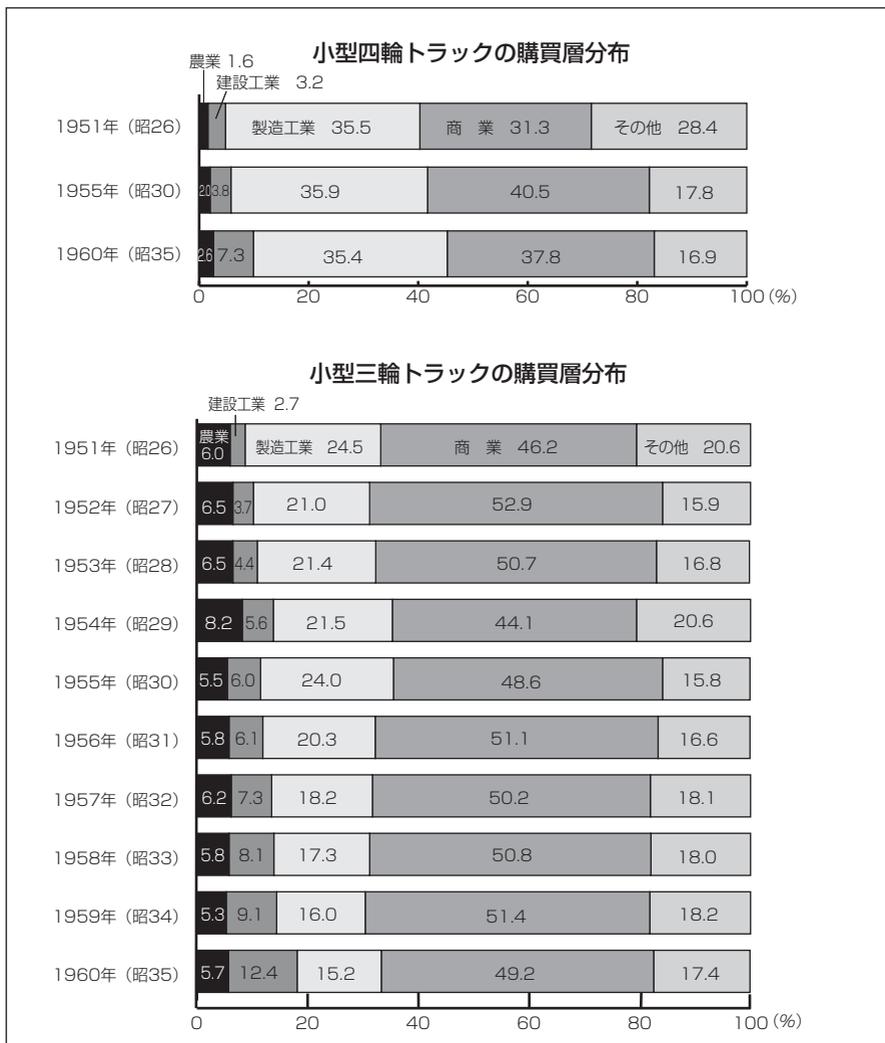
戦後すぐのなにもない時代では、どんなものでもつくれば売れる時代で、オートバイとしての品質よりも、とにかく物資の運搬の用に足りるものとして需要があった。そのために、年間10台に満たない生産台数しかないメーカーもあり、メーカーの数だけでいえば、100社を超えるほどであったという。エンジン単体を販売するところも

戦後新規参入各社の状況

社名(当時)	オート三輪名	資本金	従業員数	生産開始
三菱重工水島	みずしま	10億円	1900名	1946年7月
愛知起業	チャイアント	3000万円	1200名	1946年7月
三井精機	オリエント	1億円	1800名	1946年7月
明和興業	アキツ	6000万円	2500名	1946年12月
日新工業	サンカー	500万円	250名	1947年4月

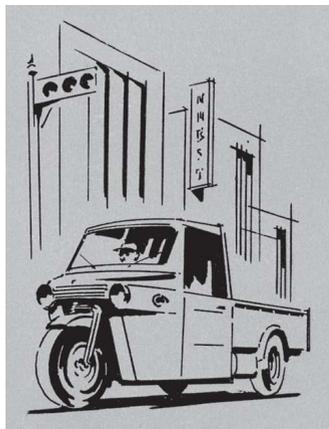
る技術力や、生産設備を整えられる資本力がなくてはならなかった。戦後の混乱期といえども、最初から商品としてあるレベルに達したものでなくては通用しなかったのだ。ヤマハでは、楽器以外の分野に新規の事業を始めるに当たって、オートバイ以外にオート三輪車に注目したものの、結局は二輪の分野に進出することになったという。

戦後になってオート三輪メーカーとして名乗りを上げたのは、三菱重工の水島製作所や三井財閥の関連企業である三井精機、戦前から戦時中にかけて航空機をつくっ



常に業界をリードしたダイハツ

(発動機製造)



1. ダイハツの創業とオート三輪車への進出の経緯

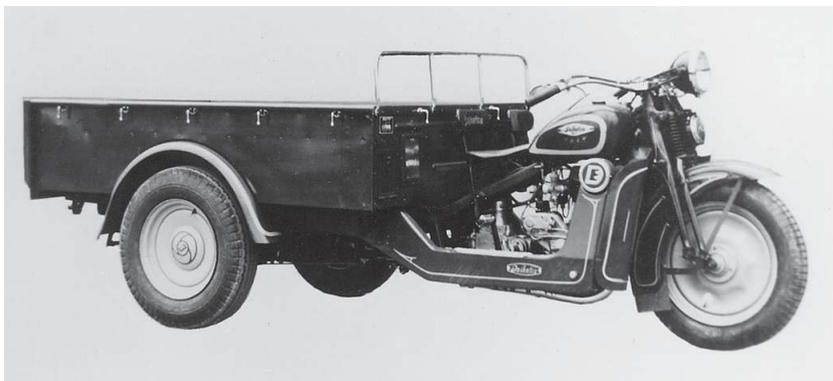
オート三輪車が自動車の一つの分野として確立したのは、戦前にダイハツがメーカーとして参入したことにあるといっても過言ではない。戦前から戦後にかけてのダイハツはオート三輪車業界をリードし隆盛する元をつくった。次に述べるマツダとともにこの分野では傑出した存在であった。

日本の自動車メーカーの中で、もっとも歴史のあるのがダイハツで、1907年（明治40年）の創業である。最初は発動機製造という社名でスタート、ダイハツ工業になったのは1951年のことで、クルマの名前として通用していたものを社名としたが、大阪にある発動機としてダイハツ（大発）といわれていたことに端を発している。

発動機という言葉自体が今では古めかしい印象があるが、同社が創立された当時にあっては新しい時代の到来を告げる最新の機械であった。日本の近代化のために必要な各種の動力機関をつくることを目的にして設立された。資本金20万円、当時としても大きな企業として誕生している。

元から大阪は商工業の発達した地域で、進取の気性に富む人たちが多くいる土地柄で、東京とは違った活動的なところだった。明治維新以降、富国強兵が叫ばれていた

1949年(昭和24年)に発売された750kg積みのSSH型。



それまでは空冷単気筒だったが、ユーザーの要望に応じてV型2気筒1000ccエンジンを搭載した。

ダイハツ三輪自動車
1000cc二気筒 強力大型車SM型

發動機製造株式会社

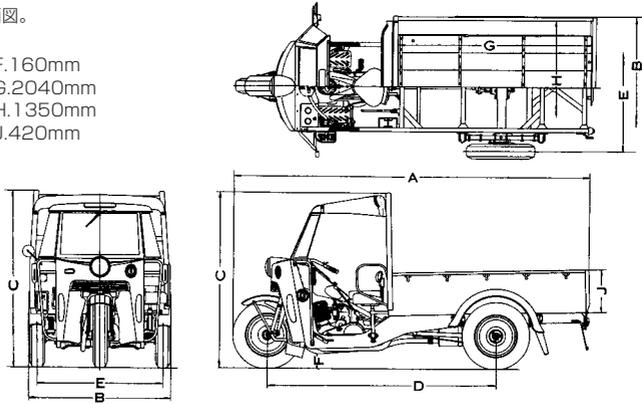
つくることは可能だったが、問題は原材料の確保だった。戦後しばらくの間は、ダイハツに限らずどこもその確保のために走り回らなくてはならなかった。

オート三輪車メーカーのなかで、マツダや日本内燃機とともにダイハツが生産の再開が早かったのは、戦争中もわずかではあったがつくっていたので、その延長で始めることができたからだった。

ダイハツが民生生産転換許可を得ることができたのは1946年(昭和21年)4月のこ

ダイハツ SSR 型 3 面図。

A.3700mm	F.160mm
B.1470mm	G.2040mm
C.1820mm	H.1350mm
D.2370mm	J.420mm
E.1300mm	



筒エンジンを搭載した750kgの積載量のSSH型で、1950年に発売された。この登場は画期的だった。エンジンが単気筒でなくなったことによって振動も緩和されるようになり、ブレーキもそれまでの機械式の単純なものからオイルを使用する方式のものになり、安定した制動力が得られるようになった。それまでブレーキ装置が改良されなかったのは、コストの問題もあったが、オート三輪車はスピードを上げて走るものではなく、走行距離も短いのが普通だったからだ。しかし、戦後になると、四輪トラックも品不足となり、長距離用にも用いられるようになっていたという事情もあった。それに伴って、オート三輪車に対する要望も大きくなり、メーカー側もそれに応える努力が続けられた。

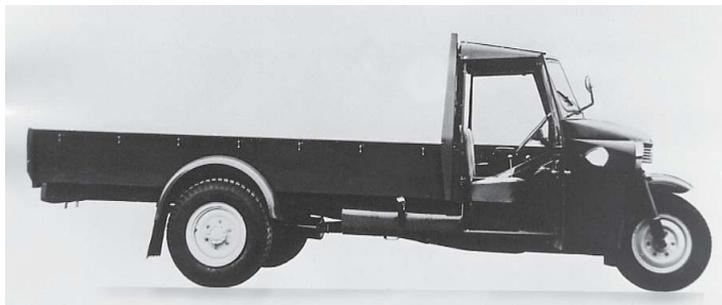
5. その後の改良と発展

戦後の貧しい生活のなかで、オート三輪車は経済復興のために欠かせない輸送機関として活躍した。初めのうちは、荷物を積んで走ることができればそれでよかったが、時間がたつにつれて乗り心地や性能のよいものが求められるようになった。

この当時の改良として目立つものは、前輪の支持に油圧式のショックアブソーバーを装備したことである。それまではオートバイと同じく多くはテレスコピック式のサスペンションだったが、これによって前輪の走行が安定するようになった。1輪なので、フロントに荷重をかけすぎないようにする必要があったが、軽くしすぎると前が浮き気味になり、直進安定性に難があった。もちろん、この程度の改良で1輪のみの前輪のハンディキャップがなくなるわけではないが、四輪車に一步近づいたことは確かだった。

もう一つの大きな変化は、ウインドシールドを初めとして運転手を保護するよう配

キャビンはまだ独立していないが、ダイハツで最初に丸ハンドル車として登場した2トン積みのRKO型。



まずの性能だった。

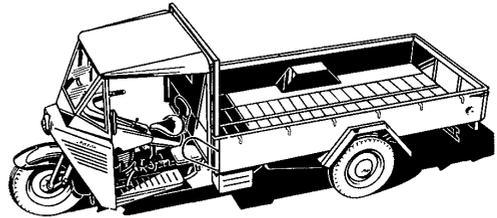
1950年に47台つくられ、51年には103台、その後は93台、32台、4台と年々少なくなかった。その一部がタクシーとして活躍したものの、ダイハツの意欲とは異なり、販売は伸びなかった。経済的に有利で、使い勝手のいいオート三輪車に比較すると、乗用車は多少価格が高くなっても、四輪でなくては通用しないものであることが実証さ



1950年代半ばのダイハツのオート三輪車組立工場内の様子。レール上を移動するオート三輪車に部品を組み付けている。

トップメーカーの貫禄と実績・マツダ

(東洋工業)



1. オート三輪車メーカーとしてのスタート

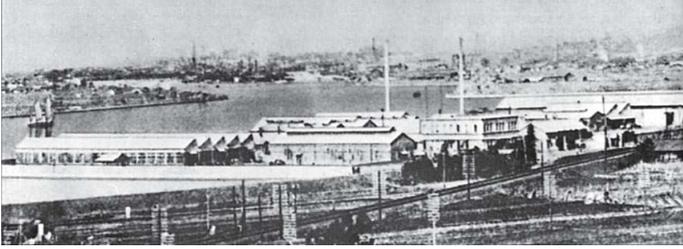
東洋工業・マツダは、オート三輪車メーカーとして常にダイハツと競合する有力メーカーであり、よきライバルであった。オート三輪が、自動車の一つのジャンルとして確立するには、ダイハツとマツダという、技術的にも企業経営的にもしっかりとした理念と行動力がある企業が参入することが必要だった。そうでなければ、戦後のオート三輪車の隆盛はなかったかもしれない。この両メーカーが、オート三輪車界でリーダー企業となることで、その後の発展の道が開かれたのだ。

両社は企業として対照的な特徴があった。どちらも、トヨタやニッサンよりも創業は古く、歴史のある会社である。

ダイハツは内燃機関をつくるなど最初から技術を売りものにするアカデミックな側面をもつ企業であったが、組織的にはオーナー企業の色が薄く、社員の中から経営者が選ばれることが伝統になり、合議制で運営する組織となっていた。これに対して、東洋工業は最初からのオーナーではなかったものの、松田一族が社長として采配を振るう、トップダウンの色が強い企業であった。

今日の東洋工業・マツダの基礎を築いたのは松田重次郎・恒次という親子である。松田重次郎氏は広島県出身で、神戸で修業して優秀な職工になり、腕の良さは格別の

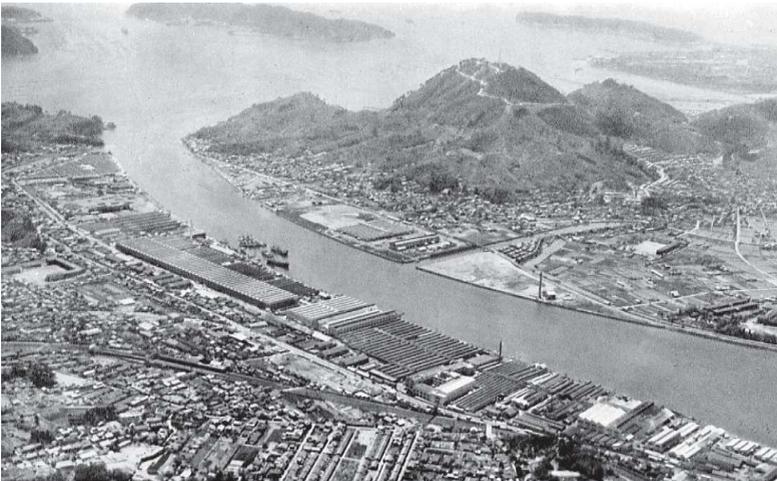
1930年に新しく建設した東洋工業の広島市郊外府中にある本社工場。



ものであったという。明治から大正にかけて自らが経営する松田製作所やそれを発展させた日本兵器製造などで活躍した。その後、1920年（大正9年）に同じ広島にある東洋コルク工業に重役として招かれた。この会社は、ビンの栓として使われるコルクや氷で冷やす冷蔵庫の断熱材として用いられたコルクをつくる会社であった。翌21年には社長に就任し、それ以降、この会社の経営者として実権を握っていく。

東洋コルクから東洋工業に社名を変更したのは、1927年（昭和2年）のことで、新しい分野に進出するためだった。コルクを中心とする製品の企業では、景気の波の影響が強く、取引先の企業の意向によって売上高が大きく左右される不安定なものだった。昭和の始まりとともに訪れた金融不安を乗り越えるためにも、企業としての自主性を保って発展していくためにも、新しい分野に進出する必要に迫られたのである。

東洋工業のある広島には、近くに広海軍工廠や呉海軍工廠があり、重次郎氏自身も



戦後になって増設された本社工場は建坪28万㎡に及び、その設備のすばらしさでもよく知られている。



1952年(昭和27年)に
行われた広島-東京間
ノンストップ走行中のマツダ
2トン積みCTL型車。



ノンストップ走行のゴールシーン。



53年に行われた金語楼による三輪栗毛(東京銀座日劇前)。

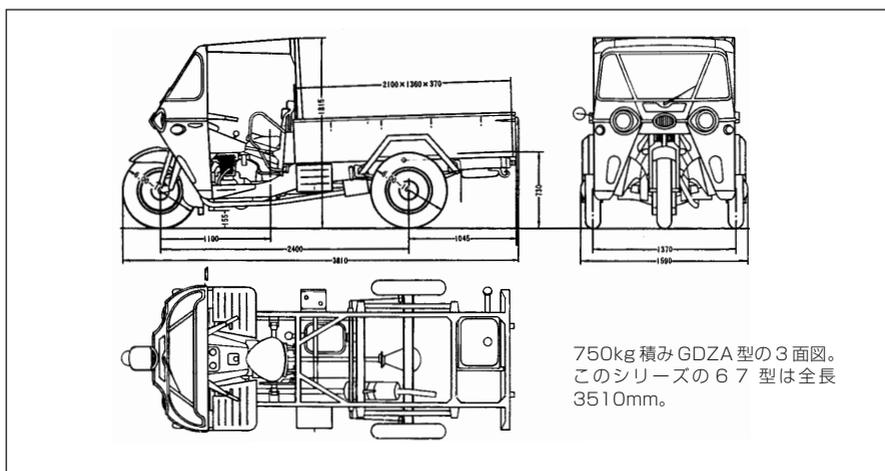
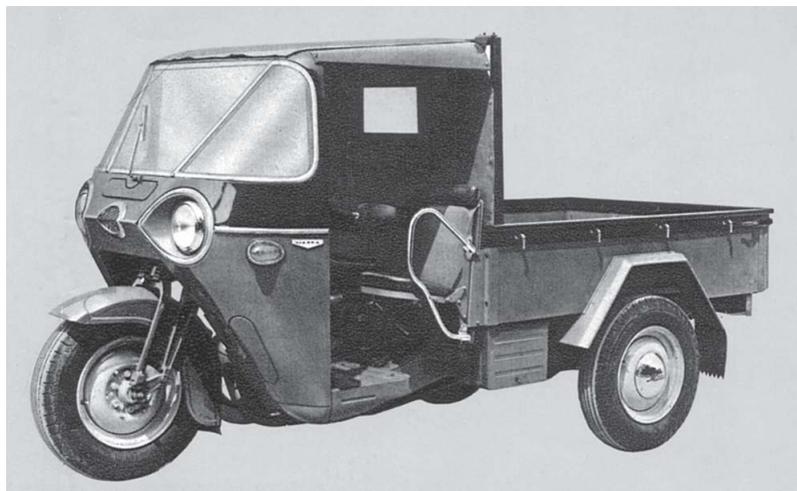
搬距離の短縮、ベルトコンベアやモノレールによる工場内運搬作業の合理化が図られ、とくに塗装部門では従来のラッカー塗装と自然蒸発乾燥方式から、メラミン合成樹脂塗装にし、乾燥は赤外線焼付方式にすることで短縮と質的向上が達成された。これらにより、コストダウンが図られ、一段と競争力を増すことができたのである。

機械設備も従来の汎用機械中心から、生産体制を確立するために専用機械が新設された。戦前からすぐれた高価な機械類を導入していた東洋工業では、その伝統の上に立って生産性の大幅な向上のために工場の拡張とともに欧米の優秀な工作機械が輸入された。大幅な設備投資により量産効果を上げられる体制となったのだ。

さらに1954年には、アメリカの会社と製造技術に関する技術援助契約を結んで、新技術を導入している。均質な製品と精度の向上、さらには大量生産によるコスト低減などの利点のある鑄造技術であるシェルモールド法を導入することになった。先進技術を生産設備でも率先して採用したのだ。また、耐久性・信頼性の向上のために不可欠の熱処理に関する技術革新が図られ、そのための投資が行われた。

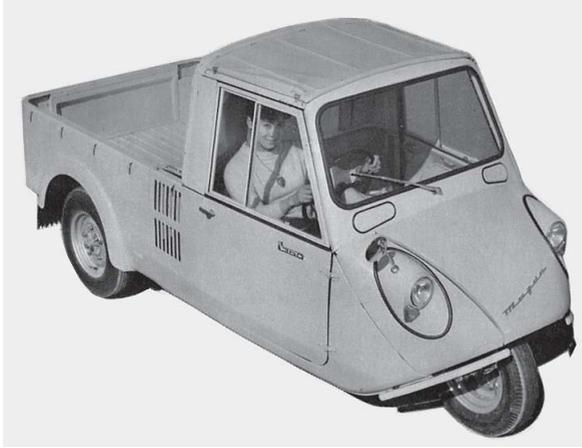
販売が好調なために、思い切った設備投資が実施され、それによって品質の向上と量産効果によるコストダウンが図られ、ますます競争力のある製品をつくることが可

1955 年型 GDZA 型から二つ目ライトになり、セルモーターがつけられた。



ドライブであった。当代随一といえる落語家で喜劇役者でもある金語楼がくるとあって、行く先々では大変な人が押し寄せて、現在のテレビなどより宣伝効果は大きかったようだ。広島から東京まで10日ほどかかって到着したが、ときどき金語楼もハンドルを握ったという。

こうしたイベントも技術者が参加し、“専門バカ”にならないような配慮がされ、同時にオート三輪車の操縦性という論文で自動車技術会の技術会賞を取るなどアカデミックなムードもあった。



軽三輪トラックの分野でダイハツミゼットと人気を二分したマツダK360。エンジンはV型2気筒11馬力、積載量300kgだった。

下は軽三輪のマツダK360をベースにしてつくられたT600。エンジンや車両サイズを拡大して小型車枠のオート三輪車にしているが、とりまわしやすさや手軽さで販売を伸ばした。積載量500kg。



る勢いを見せた。

さらに、K360に続いて同じスタイルで空冷577ccエンジンを搭載した小型三輪トラックT600をK360より1ヵ月遅れて発売している。オート三輪車の大型化・高級化が図られるなかで、本来の利便性を新しい技術とスタイルでとり戻そうとしたもので、

積載量が多い割に小回りが利いたので運送会社でも使われていた。



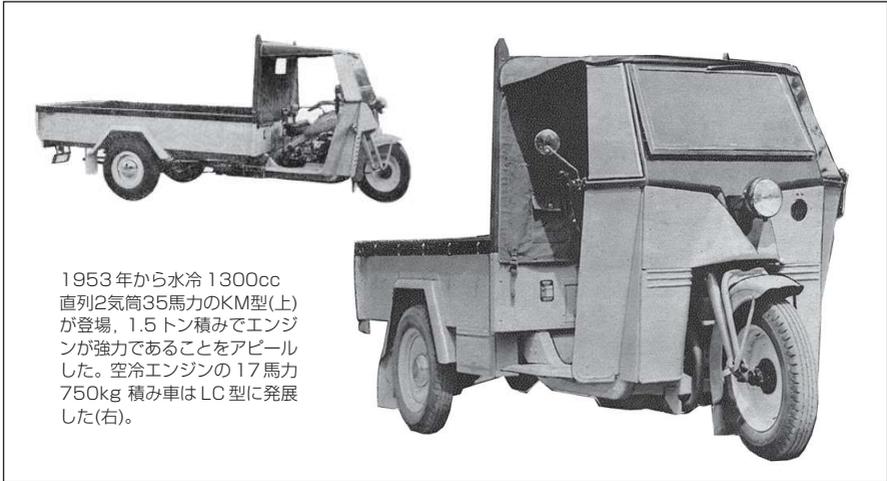
速に増えていこうとしていた。

ニッサンの川又社長は、ブルーバードの売れ行きを伸ばすことに熱心で、このすぐあとに拡大する大衆車市場にマッチした1000ccクラスのブルーバードより一回り小さいクルマ（サニー）の開発の提案があっても、なかなかゴーサインを出さなかったくらいだった。お金のない人はブルーバードの中古車に乗ればいいのかと、サイズの小さい価格の安いクルマは利益幅が小さいのでやらない方がいいというのが川又社長の持論だった。ワンマン社長といわれていた川又氏は、愛知機械の生産設備と不動産に対して興味を持ち、軽自動車の開発でニッサンが愛知機械を助けることはなかった。

相変わらず経営が苦しい愛知機械は、ニッサンからの出資を仰ぐことでニッサンの子会社になり、愛知機械を支えてきた生え抜きの社長は会社を去った。日産から派遣された役員が実権をにぎり、ニッサンの下請け工場としての道を進むことになり軽自動車などの生産と開発は切り捨てられた。

ニッサンの傘下に入ってメーカーと一体だったコニーの販売部門は分離されて、やがてニッサンのキャブオールトラック、サニーとトラックの販売なども手がけるニッサン傘下のディーラーに再編された。

愛知機械は、会社そのものは存続したものの、コニーという独自のクルマの開発は中止され、メーカーとしての活動はしなくなり、ニッサン傘下の工場として存続することになった。



可が出された。軍需産業としての活動により制限会社に指定されたり、賠償工場として指定されて活動に制約が加えられたものの、その後解除されたのも他のメーカーと同じような経過をたどっている。

オート三輪車として新規に参入する企業の中では、工作機械メーカーであるのは特殊であるといえるが、工作機械をつくる能力があれば、オート三輪車を開発する技術力はあるといえるし、自分のところにある機械設備を使用して製作することができるという強みもあった。

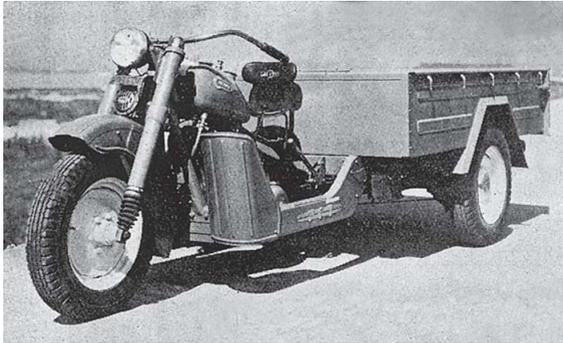
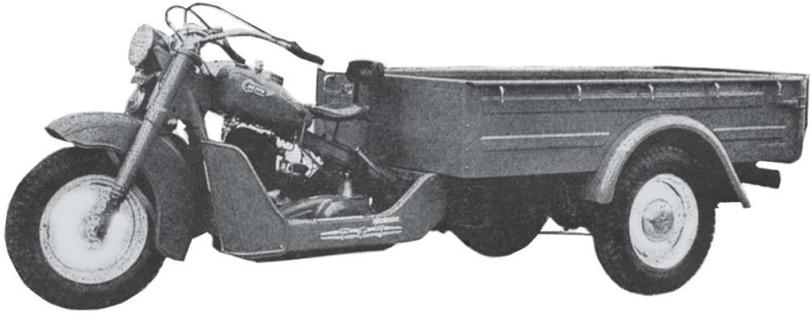
三井グループであるから、資材の入手などでは多少の便宜を図ってもらえただろうが、戦後の混乱の中では、他の企業の協力などを当てにせず自主的に活動していかざるを得なかったから、製造から販売まで手がけるのは苦勞の多いことだったようだ。東京製作所は精密機械や各種の測定器や冷凍機などを製作、桶川製作所がオート三輪車の開発と製造を受け持つことになり、瀬田工場などはその後廃止されている。

会社名も、最初は従来から使用された三井精機を名乗っていたが、財閥解体指令により、その後の占領軍との交渉などで、三井の名前をはずさなくてはならなくなり、1950年(昭和25年)4月に東洋精機工業と、かつての社名を復活させたが、オート三輪車の宣伝などには旧三井精機と記していた。企業のイメージのためには三井の名前が必要だったのだ。1952年(昭和27年)になって財閥商号使用禁止令が解除されたのに伴って、再び三井精機工業にもどしている。

オート三輪車の名前を“オリエント”にしたのは、東洋精機工業と名乗ったことに由来しているが、戦後の厳しい社会情勢の中でハンディキャップを持って生き抜く苦勞をしたことが、こうした社名の変更にも現れている。

オート三輪車の開発は、比較的順調にいったといえる。単気筒の空冷766ccサイド

空冷単気筒 825cc エンジンを搭載したアキツ C-32 型はロングボディタイプである。



1952 年型はフェンダーの形状や前輪にオレオフォークを採用するなど変身している。1 トン積み。

にハラハラさせられ、アメリカから 100 基もの高価なエンジンを一どきに購入してしまった中島氏の決断に不安を抱き、突然中島所長を解雇する手段に出た。

しかし、航空機の開発のために集めた人材は、中島氏に付いてきた人たちが多かったから、この解雇は大きな経営問題となった。川西側では資金を持たない中島氏に、会社を買い取るか、それができないなら解雇に応じろと迫ったのだ。海軍将校が仲介して資金を集めることに成功して、中島氏が経営権を握る会社となり、社名も中島飛行機になった。

一方の川西氏のほうも、このまま航空機産業から手を引く意志はなく、1920 年（大正 9 年）に兵庫県の西宮にある川西製作所のなかに航空機部を設立、1928 年（昭和 3 年）にこの部門が川西航空機として独立している。こうした経過がなければ、中島と川西は一つの航空機メーカーであったことになる。

川西航空機が主に製作した航空機は、97 式水上偵察機、97 式 4 発飛行艇、紫電及び紫電改局地戦闘機などで、終戦までに 2866 機をつくっている。このほかにも航空機用

オート三輪車の誕生と戦前の動向



日本は、江戸時代における移動手段の中心が徒歩や駕籠という人力に頼るものが多く、スピードを上げることに熱心ではなかった。欧米では馬車が発達し、道路も走りやすいように整備されたのとは対照的だった。江戸時代の社会体制は、徳川幕府を維持することが最大の目的でつくられた制度であったから、社会を変えるような動きは極力避けられ、進歩が認められない社会だった。

変革を好まない江戸時代が終わり、文明開化の時代になると、欧米の進んだ技術が採り入れられ、明治の終わり近くになって、自動車も日本で見られるようになった。中央集権国家となり、都市に人口が集中するようになって、現在とは比較にならないとしても、人間や物資の移動も次第に活発化した。

それでも明治時代は動力付きの輸送機関が一般に用いられるのは稀であったが、大正時代の後半、つまり1920年代に入ると、少しずつその数が増えてきた。日本でも明治時代の終わり近くから、国産の自動車がつくられるようになったが、いずれも企業として成立するような分野ではなく、この時代のもは技術的な挑戦であったり、好事家の道楽に近いものであったりした。企業化をめざして活動し、自動車の歴史に残っている白楊社のオートモ号や快進社の脱兎号も、クルマとしての完成度とは関係なく、ビジネスとして成功したものとはいえなかった。

日本の自動車史のなかで、大きな転換点となったのは、フォードとゼネラルモーター

■収録車両 主要索引

【発動機製造・ダイハツ】

BEE	49, 50, 51
HA型	33, 34
HB型	33
HD型	36
HT型	35
PF型	56
PL型	56
PO型	55
RKO型	52, 56
S型シリーズ	34
SC型	47
SCB型	46
SCE型	47
SDF型	48
SDO型	49
SE型	41
SM型	40
SSE型	41
SSH型	40, 43
SSR型	42, 43
SSX型	45
SX型	45
SY型	44, 45
UF型	53, 54
ベスタ	58
ミゼット	59, 60, 61
木炭使用の代燃オート三輪車	38

【東洋工業・マツダ】

B型（試作車）	76
CA型四輪トラック（試作車）	77, 79
CHATB型	87, 92
CHTA型	89
CHTAS型	87
CLY型	83, 89
CMTB型	91
CTA型	82

CTAL型	82
CT型	78, 79, 80, 81, 82
CTL型	82, 84, 86, 87
D1100	96, 98
D1500	96, 98
DA型	65, 67
DB型	67
DC型	67, 69
DHA型	98
DMA型	98
GA型	70, 73, 75
GB型	74
GCZ型	83
GDZA型	88, 89
GLTB型	91
HBR型	90, 92
K360	92, 93, 94
KA型	67
KC36型	67, 69
LB型	76
MAR型	92
PB型	77
R360	98, 99
T600	94, 95
T1100	92, 93, 96
T1500	96
T2000	100

【日本内燃機・くろがね】

KC型	112
KD型	109
KD3型	110
KE型	108, 109
KE4型	114
KF型	111
KF2型	114
KP型	111, 112, 113
KW型	115
KY13型	118, 119
NC型キャブオーバー四輪トラック	121

日本のオート三輪車史

編者 GP企画センター

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