



# 2010 日本自動車殿堂 歴史車

日本の自動車の歴史に優れた足跡を残した名車を選定し  
日本自動車殿堂に登録して永く伝承します

Cars that blazed the trail in the history of Japanese automobiles are selected,  
registered at the Hall of Fame and are to be widely conveyed to the next generation.

## 三菱 500 MITSUBISHI 500

### 三菱 500



三菱 500 (写真は初期段階における試作・展示用モデル)

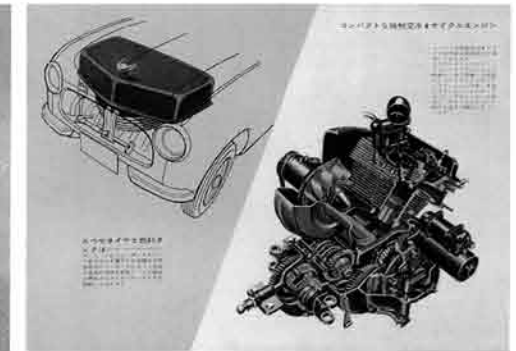
#### 三菱500の沿革

1955年5月	新聞報道「国民車育成要綱案」通産省より
1957年12月	小型乗用車「M1」試作設計案完成
1958年7月～9月	第1次試作車4台完成・テスト
1959年6月～8月	第2次試作車12台完成
1959年10月	全日本自動車ショウに出品・発表 生産車の呼称を「A10」と定める
1960年4月	三菱500発売 (価格39万円)
1961年7月	三菱500を7,866台販売
1961年8月	三菱500スーパーデラックス発売
1962年11月	マカオグランプリレースで優勝 (Aクラス：750cc以下)

#### 三菱500主要諸元

型式	A10	エンジン	空冷4サイクル
駆動方式	リアエンジン・リアドライブ	形式	OHV2気筒
全長	3,140mm	ボア×ストローク	70mm×64mm
全幅	1,390mm	総排気量	490cc
全高	1,380mm	圧縮比	7.0
ホイールベース	2,065mm	最高出力	21ps/5000rpm
最低地上高	220mm	最大トルク	3.4/3800rpm
車両重量	500kg	燃料消費率	30km/L (30km/h定地)
乗車定員	4名	変速機	前進3段後進1段
最高速度	90km/h	始動	セル
最小回転半径	4.3m	燃料タンク容量	20リッター
登坂能力	0.25	生産台数	13,267台 (輸出用含む)
タイヤサイズ	(前) 5.20-12 (後) 5.20-12	価格	390,000円

※三菱500の諸元データ及び沿革は、「自動車ガイドブック」と「三菱自動車工業株式会社史 (1993年5月1日発行)」などから抜粋



R・R構造の為、スベアタイヤと燃料タンクはフロントに収められていた。エンジンは、非常にコンパクトにまとめられている

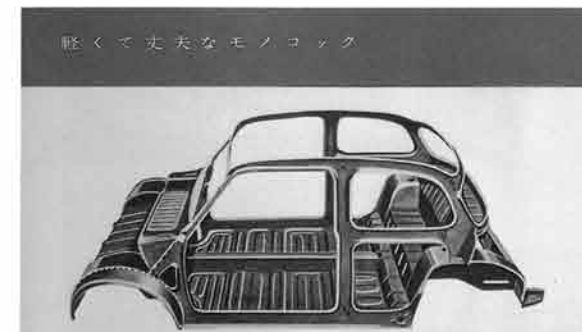
三菱 500 の発売を予告するパンフレット  
右側には「来春発売」の文字がある

#### ■先進的な技術を採用した小型乗用車

「乗用車は発展する経済活動。(中略)社会の要求にこたえる意味で実用本位の廉価な乗用車を世に送ることを決めたのであります」

(1959年8月/三菱500発表挨拶より)

通産省によって打ち上げられた「国民車構想」を契機に、新三菱重工業 (三菱自動車工業の前身) が、1959年に開発した車が三菱500であった。リアエンジン・リアドライブの3ボックススタイルの小型乗用車で、三菱の本格的な4輪乗用車市場参入の第1弾となる記念すべきモデルである。



当時の日本では、先進的な技術であったモノコックボディを採用

この三菱500の開発には、三菱の優秀な航空技術者が担当しており、全輪独立懸架のサスペンションやステアリングにはラック&ピニオン式を採用するなど、先進的な技術が惜しみなく盛り込まれていた。エンジンは、オーソドックスな2気筒のOHVの強制空冷式であったが、アルミ合金を使用し、3速ミッションも一体化するなど非常にコンパクトな設計であった。車体は近代的なモノコックボディで、500ccクラスでありながら車重は500kgと軽自動車並の軽量を誇っていた。

1960年から39万円という価格で発売された三菱500は、翌年にはさらに改良を加えた三菱500スーパーデラックスを追加している。このモデルは、1962年のマカオグランプリに出場し、Aクラス (750cc以下) において、新記録を樹立して優勝を取めた。この勝利は、三菱のみならず日本車の優れた技術力を海外に伝えることとなったのである。三菱500の登場以降、コルト600、1000などが次々と投入され、これらのクルマは三菱自動車の乗用車メーカーとしての基盤となった。(小林謙一)



5人乗りになって追加投入された、三菱500スーパーデラックスの広告。マカオグランプリで新記録を樹立して優勝した