



2007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.

ダイハツ ミゼット



昭和32年(1957年)DKA型

ダイハツ ミゼットの変遷

昭和32年 8 月	ミゼット(DKA型)販売開始	
昭和34年10月	ミゼット(MP型)販売開始	輸出開始
昭和35年	MP 4 型を発売 (全長を20cm拡大し、荷台をサイズアップ)	
昭和36年	パキスタンでノックダウンによる現地生産を開始	
昭和37年	MP 5 型を発売(荷台を10cm拡大)	
昭和47年	生産中止(総生産台数 317,152台)	

ミゼットDKA型主要諸元

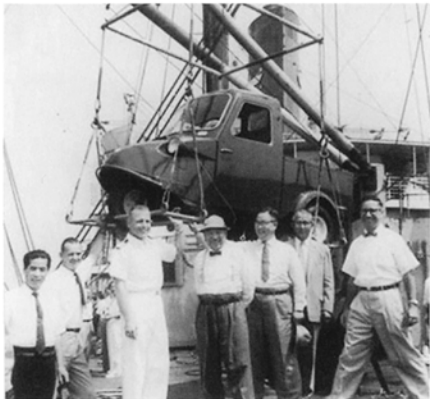
シャシー形式	ミゼットDKA型	エンジン形式	強制空冷2サイクル単気筒
全 長	2,540mm	ボア×ストローク	65mm×75mm
全 幅	1,200mm	総排気量	249cc
全 高	1,500mm	最高出力	8ps/3,600rpm
ホイールベース	1,680mm	最大トルク	1.8kg-m/2,400rpm
ト レ ッ ド	1,030mm	燃料消費率	28km/ℓ
車両重量	306kg	変 速 機	選択摺動式
乗車定員	1 名	荷 台 長	1,090mm
最大積載量	300kg	幅	970mm
最 高 速 度	60km/h	高	355mm



発売当初におけるミゼットのカタログ、幌付き仕様は発売翌年の昭和33(1958)年から投入されている。“街のヘリコプター”という愛称を使用してアピールしていた



ミゼットは発売当初から大村崑と佐々十郎を起用したCMによって話題となった。こうしたユニークな関西のメーカーの特色を生かした宣伝方法も大衆の注目を集めた



ミゼットの輸出は意外に早く、発売年度には2台が海を渡ったと生産記録に残っているが、本格的な輸出は昭和34(1959)年からであり、合計で19382台が輸出されている。写真は神戸港におけるアメリカ輸出用のミゼットの船積み風景である

日本における戦後復興において、まず庶民の移動・輸送手段として活躍したのは自転車とオートバイであった。以後時代の要請によって誕生した簡素な三輪自動車は、一時期は急速な拡大を見せたが、経済発展にともない更なる輸送量の拡大が求められ、しだいに走行安定性にも優れ、多くの荷物が運べる4輪トラックにその需要は移行していった。

しかし、大量輸送のトラックが普及し三輪自動車が大型化する中で、商店や庶民の足として使われていたオートバイやスクーターによる運搬には限界があり、輸送需要に隙間が発生することになる。この潜在する需要に対して、ダイハツの技術部門の役員であった数健一(やぶ・けんいち)の指示によって本格的な軽三輪自動車の開発が開始された。当時の軽自動車に対するエンジン容量は法規上で2サイクルエンジンは240ccまでであり、昭和28年末に第1号エンジンを開発。その後法令が変わったこともあり250ccとして改良を続け、昭和29年には試作車の1号車が完成した。

その頃ダイハツは日本で初めてともいわれる本格的なマーケティング調査を行ない、その結果をふまえて「小規模業者向け」という、新しい需要に対する軽三輪車の最終的な設計・開発を昭和31年から行なった。そして、

1. 小量荷物の運搬に便利
2. 小回りがきく
3. 取り扱いがしやすく経済的
という軽三輪車の優れた利点を大切にしながら、スタイリングやカラーリングにもこだわった「ミゼット」が昭和32(1957)年に誕生したのである。

ミゼットはその小さな車体により、配達に便利で経済的なだけでなく、技術的な面でも昭和38年のMP5型以降は、潤滑系統で混合燃料から分割給油を実現したオイルマチック方式を採用

することにより、オイル消費量の低減を達成、さらに排気煙の改善や2サイクル独特のカーボンの堆積、マフラー詰まりといった整備面でも優れていた。同時にエンジンの耐久性も高くなり、信頼性も向上した。

昭和32年の8月から販売を開始したミゼットは、当初は月産500台程度の予定でスタートしていたが、翌年からは、予想以上の受注と効果的なCM宣伝などもあり、社会現象とまでいわれた「ミゼット」の一大ブームが瞬間に巻き起こった。そして昭和34年には登録累計1万台を突破して35年には5万台、同年9月には10万台を突破するダイハツの大ヒット作に成長。

ミゼットは好調な販売に支えられて、昭和34年には対米輸出も開始、丸ハンドルのモデルが800台輸出されている。現地では「トライモビル」と呼ばれ、工場内や市内の小口配達用として、経済性の高い便利なクルマとして使われた。

また、同時期に東南アジアや中近東地域からも人力車に変わる軽便タクシー用にと強い要望が高まり、タイを始めとしてイラン、ビルマ(現：ミャンマー)、インドネシアなどの多くの地域に輸出されている。特にタイでは、当時「サムロ・タクシー」の愛称で評判になり、今でもその後継車として小型の三輪タクシーはタイの名物として活躍している。

発売時には生産能力の関係で、ミゼットの販売地域は6大都市と岐阜県に限定されていたが、生産台数が増えるにしたがい全国の中小商店や企業に普及し、そのほかにも電力会社やガス会社、警察署、郵政省(現：日本郵政グループ)、電電公社(現：NTT)などにも大量に納入されるなど、官民を問わず日本全国に広がり、日本経済の発展にも大きな貢献を果たした。

ミゼットは日本のモータリゼーションの新しい時代を築いたクルマであり、その後につながる軽自動車需要を開拓したことは間違いないのである。(小林謙一)