



# 2017日本自動車殿堂 歴史遺産車

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 ツバサ号三輪トラック

Daihatsu Tsubasa Three Wheeled Truck

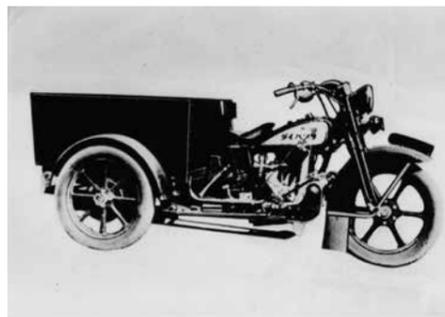
### ダイハツ 歴



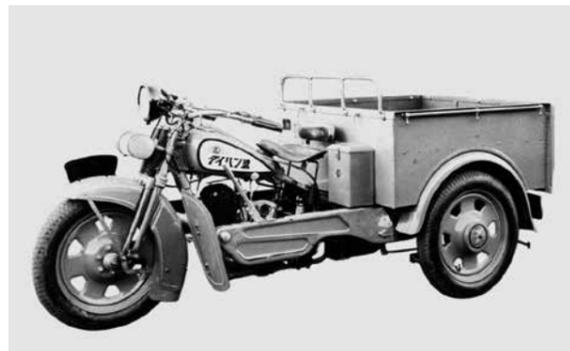
1931年、発動機製造は日本エアブレーキとの共同生産を機に車名をツバサ号(HD 2型)に変更し両社で使用。  
1932年、駆動系に三輪車初のシャフト式を採用(HD 3型)。写真のダイハツ所有の1931年型は共同生産開始後に出たため、当時はタンクに「ツバサ号」と描かれていた。

### ダイハツ ツバサ号三輪トラック(1932年)主要諸元

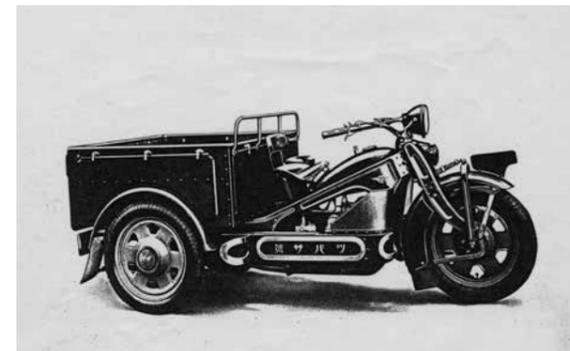
全長	2780mm	型式	ツバサHD 3型
全幅	1200mm	エンジン型式	500cc型
全高	1200mm	駆動方式	エンジン-ミッション間(チェーン) ミッション-デフ間(シャフト)
ホイールベース	1800mm	エンジン	空冷4サイクル 側弁(S.V.)式
トレッド	1070mm	ボア×ストローク	80mm×99mm
車両重量	530kg	総排気量	498cc
乗車定員	1名	圧縮比	
最高速度		最高出力	5馬力(当時の警視庁馬力)
最小回転半径		最大トルク	
登坂能力		変速機	前進3段、後退1段
タイヤサイズ	27×4.00	価格	



HA型は純国産三輪として試作され、ハーレー型二輪前部車体にリヤカー式車台の組み合わせを採用していた。



HF型は、より強靱な直線型新型リア車台、4.40極太タイヤを採用して登場したが斬新すぎて、車台は1936年にHBタイプに戻され、名車HSタイプを生み出してゆく。



HK型はツバサの代表モデルで、二輪前部に鋼板プレスBMW型を採用。リア車台もダイハツ車とは別設計で1940年代まで生産、販売が日本エアブレーキ側で実施された。

大阪・西淀川の太仁東にあった発動機製造(現ダイハツ工業)は、1918(大正7)年の軍用保護自動車資格審査に合格し軍用トラックを製造、運行試験などが実施されたが、本格的量産には至らなかった。翌年の内務省自動車取締令で、通称三馬力半=排気量350cc以下の車両を、内務省の審査に合格することで「無免許小型車」とすることが定められた。それまでの無免許小型車は、輸入エンジンや車体を流用するなどして、日本各地で様々な形態の車両が造られていた。

さらに関東大震災後の復興に向け、貨物用三輪車が数多く誕生してゆくが、その多くが二輪車の後部にリヤカーを組み合わせた便宜的な構造であった。その代表はハーレーやインディアンで、車体前部を輸入し、国産の荷台を組み付けてチェーンを後輪まで伸ばした片輪駆動車の類が多くみられた。そうした車両では右・左折時のスロットルやブレーキの操作に慣れが必要で、操縦性が極めて悪かった。

1929(昭和4)年に起こった世界恐慌により、1932(昭和7)年末には輸入関税が引き上げられて価格が高騰し、ハーレーやインディアンなど米国製自動車等の国産化策がとられ、安価な国産三輪の人气が急上昇。そして1930(昭和5)年4月の内務省自動車取締令と商工省小型自動車改正規格により、排気量は5馬力=500ccに拡大、車体寸法も全長8尺(2.42m)から2.8mに、全幅3尺(0.9m)から1.2mに拡大された。これを受けて小型三輪車製造に携わるのが発動機製造、広島東洋工業など、世に知られた製造業者であった。

発動機製造は1930(昭和5)年、旧規格の350cc国産エンジンを開発していたが、500ccへの排気量拡大に合わせ12月、HA型三輪トラックを試作。翌年3月、

改良を施したダイハツ号HB型として発売。間もなく関連会社の日本エアブレーキ<sup>(注)</sup>の希望を受け、5月から双方「ツバサ号」として共同生産した。1932(昭和7)年5月、ツバサ号はプロペラシャフトとデフを用いて後輪を駆動するHD型となった。三輪車に四輪自動車と同じ機構を採用したのは国内初で、右・左折時の運転が容易になり、点検整備面の問題も解決された。黎明期の三輪トラックは、後輪の駆動に長いチェーンを使用していたため、チェーンが伸びて常に調整が必要だった。発動機製造は、HD型により三輪自動車を技術的に完成させたのである。

1933(昭和8)年6月、発動機製造と日本エアブレーキは技術面の意見の相違により技術提携を解消し、発動機製造は車名をツバサ号からダイハツ号に戻した。日本エアブレーキは1943(昭和18)年にツバサ号の生産を中止した。

発動機製造のHB型に始まる三輪トラック生産は、三輪自動車工業の近代化のスタートであり、そのことが戦前のピーク時には他を圧倒する生産台数につながった。

なお戦後、ツバサの名称は日本エアブレーキからダイハツに戻され、ダイハツは1952(昭和27)年、ツバサ工業を設立。そこで生産された実用二輪車「ツバサ号」は中小商店の足となった。やがて「街のヘリコプター・ミゼット時代」の到来により、ツバサ工業は1960(昭和35)年に軽三輪生産工場に切り替えられた。

(小関和夫)

[注]1925(大正13)年に発動機製造、神戸製鋼所と東京瓦斯電機工業の3社が設立