



# 2019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.

## 三菱A型(三菱甲型)

MITSUBISHI MODEL-A



三菱オートギャラリー(愛知県岡崎市)には、三菱自動車工業(株)元常務取締役の中尾充夫氏が自動車評論家の五十嵐平達氏および池田英三氏の監修で、1972(昭和47)年にジープのシャーシとコルト1000のKE43エンジンをベースとして銭屋盛文氏に依頼し制作した「三菱A型レプリカ」が展示されている。

### 三菱A型主要諸元

全長	約十二呎六吋(3818mm)	ストローク	五・五吋(百四十耗=140mm)
全幅	約五呎八吋(1758mm)	総排気量	2813cc
全高	約六呎五吋(1970mm)	気化器	ゼニス式
ホイールベース	約九呎(2727mm)	起動方式	セルモーター式(初期はクラック式)
トレッド	約四呎八吋(1455mm、前後とも)	点火装置	ロバートボッシュ製高圧マグネット式
車両重量	約二千五百封度(1134kg)	最高出力	25HP/1200rpm(課税馬力13.2HP)
乗車定員	7人	燃費	6 km/l
最高速度	25~32km/h	クラッチ	多板鋼製
エンジン	水冷直列4気筒ガソリン(側弁式)	変速機	前進4段後進1段(歯車選択摺動式)
ボア	三・一五吋(八十耗=80mm)	ステアリング装置	ウォーム及びピニオン式

※モーター148号にある「箱型(7人乗りリムジン) 自乗車」の諸元。

- インテリアは豪華仕様で客室内は英国製の毛織物に包まれている。運転席は黒の本革。
- エクステリアでは、初期のアセチレンガス燈が電燈式2個前照電燈と赤色尾灯となった。警報機もゴムラック式から電気クラック式となった。
- 運転席外側に見える2本のレバーはアクセル用とセンターブレーキ用。



三菱A型オリジナル第一号車完成時の初期関係者。三菱マーク、伝声管、五角形のラジエータ外観など。場所は三菱造船内と推定。



開発陣の写真。フロントウインドの形状が変更。アセチレンガスポンベとガス燈、外側のレバーが見え、ナンバープレート付き。



後期の量産改良型。ボンネット形状が変わり、バッテリーとヘッドランプを装備。ナンバープレートで三菱マークの有無が不明。



1926(大正15)年1月1日付け月刊「モーター148号」(極東書院、国立国会図書館所蔵)より抜粋

今から約100年前の1918(大正7)年、日本で最初の量産乗用車「三菱A型」が生産・販売された。我国最初のガソリン自動車はこれより十年前に完成しているが試作の域を出ず、その後も二、三あったが、まとまった数量を見込みで生産し販売もされた乗用車はこの三菱A型が最初であり、日本自動車工業史上意義深いものといえる。三菱A型は三菱自動車社史等で概ね次の様に説明されている。

1917(大正6)年夏に三菱造船神戸造船所でフィアットをモデルに試作に着手し、1918(大正7)年11月に完成。1920(大正9)年5月に三菱内燃機製造(株)を設立し、翌年名古屋製作所の完成に伴いこの製作を移して若干台を完成したが、軍部の意向で軍用機づくりに転換されたため、同年8月に生産累計22台をもって打ち切りとなった。販売のため設立された「大手商会」(三菱商事と共同で設立)も1922(大正11)年2月に解散し、ストック10台は三菱内燃機に引継がれて、同年上野で開催の平和記念東京博覧会に出品された。しかし、国立国会図書館に所蔵されている「モーター148号」の1926(大正15)年1月1日付に紹介記事「三菱甲型自動車解説」が下記の通り掲載されており(車名は三菱A型自動車)、大正末まで頑張っていたことがわかる。

「三菱内燃機株式会社は、三菱大王国を背景として如何に内燃機国内工業の発達に貢献せしかは今更喋々を要しないが、特に三菱A型自動車の製作に当つては打算を超越し幾多の困難を打破し、舶来品に陶醉せる本邦自動車界に国内自動車製作の可能を実証し大きな刺戟と深い印象をもたらし、常に大きな波紋を投げたるを信ずるものなり。たゞ今後同社が如何なる方針を以て同自動車の完成を期し、これが販売政策を講ずるか

は、吾人の最も興味を以つて眺むるところたり」

原型モデルはフィアット・ティーポ2-25Aとも岩崎彌太郎翁愛用のフィアットA3-3型ティーポともいわれている。これをフルスケッチし、自動車製造の専用工具、工作機も未整備の状態ではハンマー、たがねの手作りにより1918(大正7)年に第一号車を完成させた。ボデーは木製フレームに鉄板張り部分と船大工が大型の硬い木材や檜を削り抜いて仕上げた曲面外観部分を黒色の漆塗りとしたものであった。

三菱A型の意義について以下の三点を特筆しておく。

1. 図面もなければ、ガソリン機関や車体・車室の知識も生産経験もない、スケッチの経験も少ない技術者が主という中で取組み、加工できても不具合頻発で大変苦勞した。しかも大部分の部品が社内加工なので原価は極めて高くなり、輸入車との競争は難しかった。
2. フィアットを分解して並べ、材質、加工など調査・検討しながらスケッチし図面を作製したが、その図面は一品一葉で書かれた。当時の一般機械製造図面は、大きな用紙に数多くの部品図を載せていた。特に主部品とその付属小物部品は同じ一葉の図面に纏めていたので、あちこち共通使用されている共通部品の図は重複することになり、自動車のように多量生産するものではまずいと考え、一品一葉にしたということで、今日の自動車製造の基盤となる発想を生み出した。
3. テアダウン～設計～試作～試験～生産～販売～アフターセールスという一連のプロセスを試みた。今では当り前のPLM(Product Lifecycle Management)をこの時代に模索し実行したといえる。

(日本自動車殿堂研究・選考会議)

資料提供・協力：三菱オートギャラリー初代館長・沖信一