



2020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.

トヨペット ライトトラック SKB

Toyopet Light Truck SKB



トヨペット ライトトラック SKB



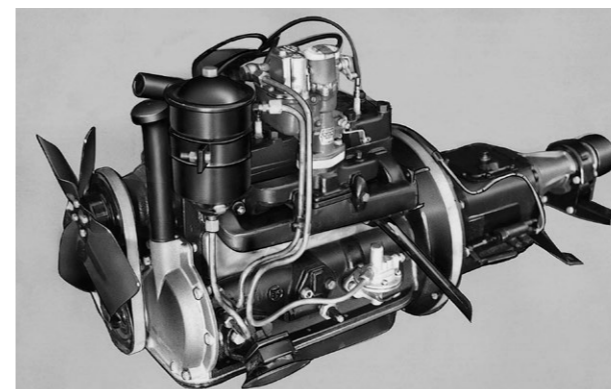
SKトラックベースで設計された初代SKB。平面フロントガラスに腕木式方向指示器など低廉にするための工夫が盛り込まれた。キャブオーバー採用で荷台も大きく、大柄な外観は威風堂々として街の商店主に愛された。

トヨペット ライトトラック SKB(1954年)主要諸元

全長	4237mm	型式	SKB
全幅	1675mm	エンジン型式	S型
全高	1850mm	駆動方式	F・R
ホイールベース	2500mm	エンジン	SV(側弁式)
トレッド(前)	1325mm	ボア×ストローク	65×75mm
トレッド(後)	1350mm	総排気量	995cc
		圧縮比	6.5
シャシー重量	730kg	最高出力	30ps/4000rpm
車両重量	1130kg	最大トルク	5.9/6.2/2600rpm
最大積載量	1000kg	変速機	前進4段後退1段
		価格	625,000円



名称を公募して1956年7月以降の車名はトヨエースに。1958年に33psに出力アップ、価格46.5万円となる。荷台や燃料タンクのデザイン形状がスマートになっている。写真は愛知県のとヨタ博物館に所蔵されている1959年型。



1947~59年までトヨタ小型車の主軸だったサイドバルブ(SV)式のS型エンジン。

第二次大戦後のトヨタは1947年1月にSA型乗用車を、4月にSB型トラックを発売する。このSB型トラックのシャシーは乗用車にも使用可能なように軸距間フレーム部を若干低床式にしたため、当時の乗用車の大口需要であるタクシー車両に流用され人気となった。

SB型トラックは1952年3月に軸距を伸ばしたSG型になり、そのシャシーを流用した乗用車SF型もその半年前に発売された。SB型から継承された前後リーフスプリングのシャシーは「日本の路面に対し安心して使える頑強さ！」とうたわれ堅牢さがアピールされた。

エンジンは1951年に高性能なOHV(頭上弁)式のR型1500ccの開発がスタート、トヨペット・スーパーRH型、トラックRK型に搭載され、続いて初代クラウンに搭載され、トヨタ車の販売拡大に貢献、同社の業績も年々向上してゆくことになる。

その一方でトヨタはRK型トラックの廉価版としてシンプルなSV(サイドバルブ)方式のS型エンジンを搭載したSK型も併売が続いた。

当時のトラックの主要先であった小型商店の足は「安価な三輪トラック」で、仕入れから販売、配達までをこなし、人気だった。しかし1954年11月から1957年6月まで続く神武景気により三種の神器(電気冷蔵庫、洗濯機、白黒テレビ)が普及し、街の商店も景気が良くなる。「安価だが、屋根が幌で、ドアもない、バタバタ音で転覆しやすい三輪トラック」から、乗用車なみの乗り心地と走行安定性を持つ4輪トラックへの乗り換えが始まりつつあった。

そこでトヨタは安価なS型エンジン搭載のSK型をベースに、さらに低廉で、簡素、実用本位の新型トラックの開発をスタートする。豊田自動織機製作所がエンジン、トヨタ車体がボデーを担当するなど、それぞれ



キャブ前部中央にエンジンが置かれる。路面からの振動を吸収するハンモック式シート、ドアウインドはコストを抑え試作時は前後スライド式だったが、量産は全解放の上下式を採用した。

のトヨタ陣営各社の技術陣が開発に関与し、6カ月という短期間で量産までこぎつけた。生産方式もそれまでのトヨタ自動車販売がシャシーを販売し、ボデー架装業者が組み立てる方式を改め、トヨタ自動車工業が完成車を作り販売する方式に変更。製造&管理技術、品質&生産管理の向上がはかられた。

このトヨペット ライトトラックSKB型1トン積車は1954年9月に発売された。荷台長確保のためキャブオーバー式を採用、SK型ボンネットタイプより荷台内側長で568mm伸ばした2,525mmを確保、当時のクラス最長の荷台車となった。

価格は625,000円だったが、1トン積み荷台長2.4m程の三輪トラックが平均435,000円だった。当初、SKB型は月産200台程にとどまる。しかし生産体制を見直して、1956年1月に560,000円に値下げしたところ人気沸騰。さらに増販をめざし5カ月後には538,000円にまで引き下げられた。この値下げによる注文増加で6月以降は月産1,000台以上に躍進する。公募によりトヨエースとペットネーム(愛称)が付けられた。

販売店構築では1府県複数店方式を採用、新たに小型車専門のトヨペット店網を確立した。価格も1956年末に495,000円に。1958年6月の出力アップ(30→33ps)を伴う変更では465,000円まで下げられ、キャブオーバー式の特徴が生かされた荷台長をもつ1トン積車の地位を確立した。こうしたトヨタの攻勢に、三輪トラックメーカー各社も4輪車に進出することになるのである。

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)