



2022 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.



筑波号

TSUKUBA

純
國
産
高
級
小
型
自
動
車

筑
波



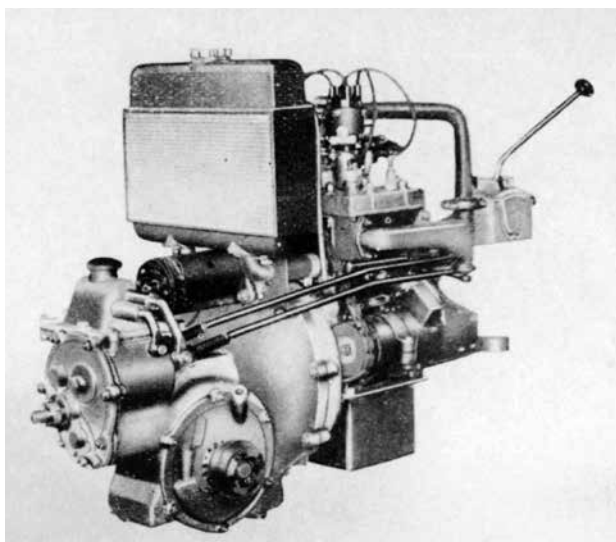
川真田和汪の手により開発された日本最初の前輪駆動小型自動車は「筑波号」の名前で1934年、製造が開始され約130台が販売された。

筑波号(1934年)主要諸元

全長	2800mm	型式	—
全幅	1200mm	エンジン型式	—
全高	1520mm (セダン型)	駆動方式	前輪駆動
ホイールベース	—	エンジン	水冷4サイクルV型4気筒
トレッド(前)	—	ボア×ストローク	55.5×76mm
トレッド(後)	—	総排気量	736.5cc
車両重量	907kg	圧縮比	5.5
乗車定員	4人	最高出力	12馬力/3000回転
最高速度	70km/h	最大トルク	—
最小回転半径	—	変速機	前進3段 後退1段
タイヤサイズ	—	価格	—



トヨタ博物館により復元された筑波号。



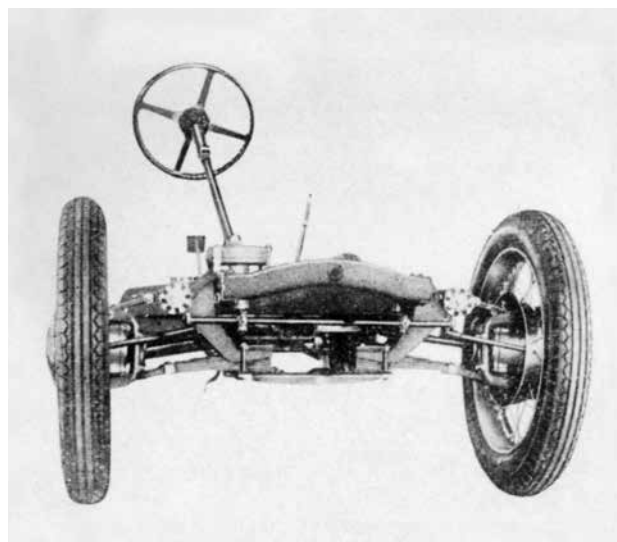
4 サイクル水冷式 V 型 4 気筒で排気量は 736.5cc であり、トランスミッションは前進 3 段 後退 1 段であった。

筑波号は、1934(昭和 9)年、東京自動車製造(株)が製造し、昭和自動車(株)が総代理店となって販売された、我が国最初の国産・前輪駆動小型自動車(F/F=フロントエンジン・フロントドライブ)である。設計者は、大正期にハーレーダビッドソンの専属ライダーとして活躍した川真田和汪で、国産のオートバイ製造を目的に独学でエンジンの試作などを行っていたが、1929(昭和 4)年ごろに米国製前輪駆動自動車コードを知り、その国産化に着手したという。

エンジンと駆動輪が車両前方にある前輪駆動自動車は、例えばドライブシャフトが不要で部品点数が少なく、製造コストが抑えられ、また軽量化や室内の広さも大きくとれ、さらに前輪で駆動・操舵するため、直進安定性が高いなどのメリットがある。反面、早くから発達した F/R(フロントエンジン・リアドライブ)車や R/R(リアエンジン・リアドライブ)車に比べ、車両前方にエンジンや駆動・操舵系が集中するため、機構が複雑で負担が大きく、ハンドルの切れや加速性が劣るなどのデメリットもある。

欧米における前輪駆動自動車は、1904年にアメリカの W.クリスティが前輪駆動のレースカーを製作したとされるが、実用化が進んだのは 20 世紀前後に信頼性の高いユニバーサルジョイント(等速ジョイント)の生産が始まってからで、1930年代頃から仏トラクタ、シトロエンがトラクション・アヴァン(7 CV)、独の DKW F1、アドラー、英アルヴィス、前述のコードなどが前輪駆動自動車の製造を開始した。

そのほぼ同時期に、日本で前輪駆動自動車設計・製造に着手した川真田は、1930(昭和 5)年 2 月に内務省が行った規格改正で 4 サイクル 500cc(昭和 8 年に 750cc)以下が小型自動車とされたため、水冷 4 サイク



前車軸は左右それぞれ 2 つ、合計 4 つのユニバーサルジョイントを使用していた。

ル 2 気筒 500cc エンジンをフロントに搭載した前輪駆動の小型自動車「ローランド号」を完成させた。小型自動車は、無試験無免許、車庫不用、税金も安く設定され、3 輪自動車も含め、当時、多くの国産メーカーが製造を行っており、川真田もローランド号をさらに改良した前輪駆動小型自動車の製造を目指した。資金援助を受けていた鳩山一郎や帝大助教授隈部一雄らの伝手で、汽車製造(株)と石川島自動車製作所の共同事業として東京自動車製造(株)が新設され、川真田は新ローランド号の設計を行った。ちなみに川真田は設計後に退社し、レーサーの自作やトヨタ自動車研究所の嘱託、1949(昭和 24)年には(株)トヨモータースを設立して原動機付き自転車「トヨモーター」を生産した。

1934(昭和 9)年に完成した水冷 4 サイクル V 型 4 気筒 750cc 新ローランド号は、販売総代理店となった昭和自動車(株)により名称も「筑波号」と決まり、製造が開始された。しかしミッションは目黒製作所、ラジエーターは日本ラジエーター、ボディは協田、プレス物はプレス工業、ピストンは自動車工業とアッセンブリー方式で生産されたため製造コストが高く、故障も多かったため性能を活かせず、時局により製造中止を余儀なくされる 1938(昭和 13)年頃までの製造・販売台数は約 130 台だったという。現存が確認されている唯一の筑波号は、1937 年の製造と考えられており、1990 年にトヨタ博物館においてレストアが行われている。

環境や燃費の課題に対して、小型軽量でコンパクトな前輪駆動車は、日本のみならず世界の乗用車の主流となっている。筑波号は、その先駆けとして日本の自動車工業が世界に羽ばたく先鞭となった記念すべき自動車である。

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)