



# 2023 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.

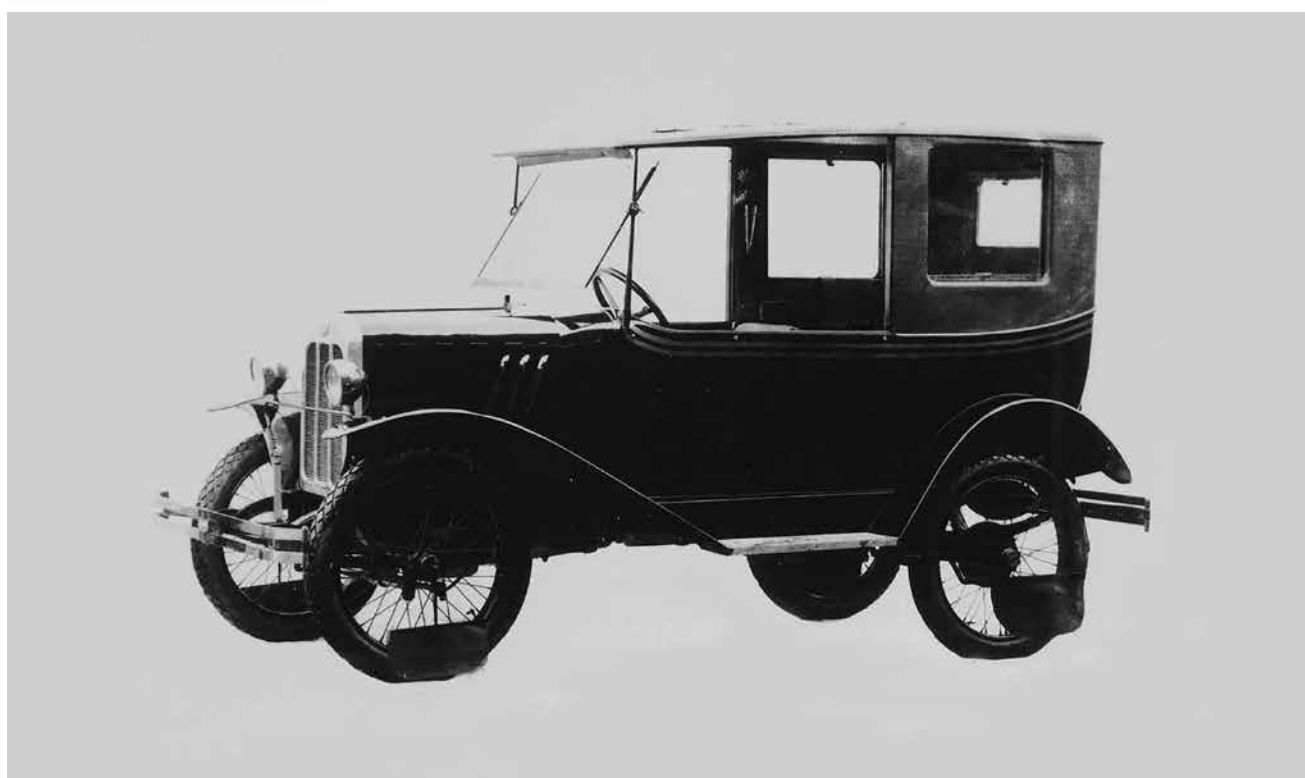
## オートモ号



OTOMO

オートモ号

白揚社



豊川順彌の白揚社で製作されたオートモ号は、国産初の本格量産自動車として1924（大正13）年から1928（昭和3）年にかけて約300台が生産・市販された。

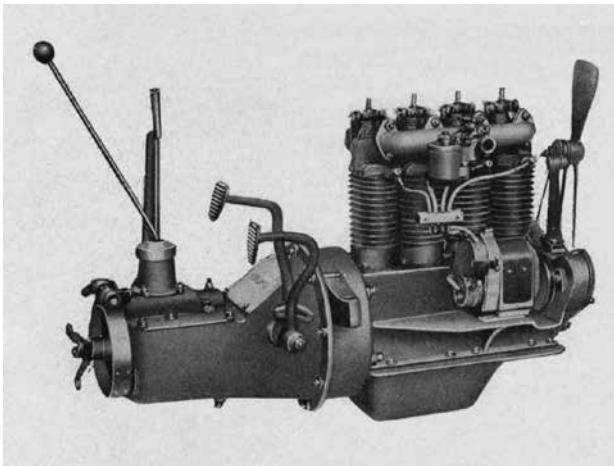
### オートモ号 四人乗箱型(1925年)主要諸元

全長	10尺(3030mm)	型式	—
全幅	4尺(1212mm)	エンジン型式	空気冷却式直列4気筒
全高	5尺8寸(1757mm)	駆動方式	—
ホイールベース	80寸(2424mm)	エンジン	オーバーヘッド型(OHV)
トレッド	40寸(1212mm)	ボア×ストローク	2寸8分の3×3寸4分の1 (71.9×98.4mm)
車両重量	130貫(488kg)	総排気量	57.6立方寸(943.8cc)
乗車定員	4人	圧縮比	—
最高速度	—	最高出力	9馬力(公称馬力)
最小回転半径	—	最大トルク	—
タイヤサイズ	ワイヤースポーク27寸× 3寸半(8181×1061mm)	変速機	選択式前進3後進1
		価格	1,580円(発売時)

注：カッコ内の数値は、研究・選考会議で算出した換算値



トヨタ博物館と国立科学博物館の共同事業として、1999年に製作されたオートモ号の復元車。



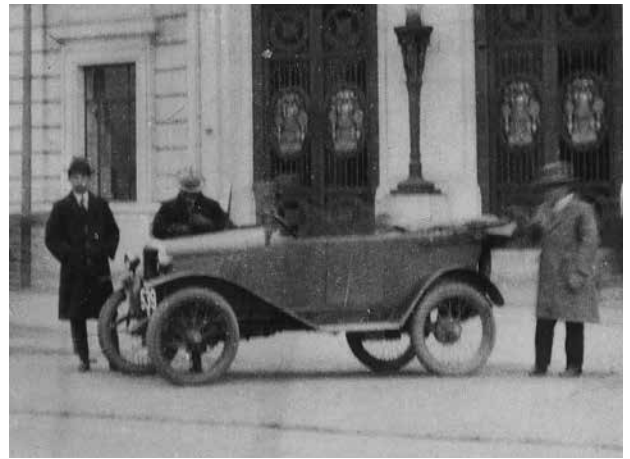
エンジンは空冷4サイクル943ccで9馬力であり、ギアボックスは前進3段、後退1段であった。

オートモ号は豊川順彌の白楊社が大正末期に製造、販売した国産の乗用車である。当時の代表的車種であったフェルトンの例で言えば、全長は3030mm、全幅は1212mmと、ボディは現代の軽自動車よりむしろコンパクトで、空冷直列4気筒エンジンを積んでいた。白楊社は豊川が代表を務めていたが、彼自身は明晰な頭脳を持ち、創造力に富んだエンジニアで、初期にはジャイロコンパスを生み出している。

彼は2年近くのアメリカ滞在で自動車の将来性を知ると、大正初期から自動車の研究に取りかかった。それは全てのもを自分たちで生み出していかなければいけない、というパイオニアの苦勞を味わうことであった。当時の日本には生産のための工作機械も良いものがなかったから、白楊社ではまず旋盤から自作する必要があった。そうした基礎研究と試作に数年を費やしてから自動車の試作に着手、1921(大正10)年末にはアレス号と名付けた2種の試作車を完成させた。1台は空冷直列4気筒、780cc、もう1台は水冷直列4気筒、1610ccエンジンである。翌1922年、2種のアレス号を上野で開かれた平和記念東京博覧会に出品、銀牌を得る。特筆すべきはいずれのアレス号も外国車の模倣ではなく、白楊社の独自設計であったことである。

白楊社では2種のアレス号で試走を続けたが、1923年9月1日に関東大震災が発生した。その際の体験などから、豊川は日本には空冷エンジンが望ましい、と考えるに至ったという。そこで空冷4気筒のアレス号をベースに、エンジンを改良、排気量も943ccに拡大したモデルを製作した。ギアボックスは3段。車名は新たにオートモ号と命名された。これは豊川家の先祖であるおおとも大伴氏からとられたものである。

1924年11月15日から17日の三日間、大手町にあった白楊社でオートモ号の発表会が開かれた。時の加藤高明首相も会場を訪れ、オートモ号の後席に試乗してい



上海に輸出されたオートモ号。日本から初めて輸出された国産自動車となった。

る。また会場内では、豊川の発案でオートモ号の分解組み立ての実演が行われ、来客たちに好評を博した。この新型車発表会は大なる成功を収め、来場者の合計は5000人に達し、オートモ号の予約も180台以上集まったという。そこで豊川はすでに発表していた販売価格を1780円から200円下げて1580円にすることを、当時の雑誌の広告で告知している。

翌1925年11月には、森村洋行の杉山という社員がオートモ号に注目して、会社で1台を買い上げ、上海へ持って行った。これが国産自動車の初めての輸出の例となる。続く12月には東京の洲崎(現・江東区砂町)で第8回自動車競走が行われたが、白楊社も単座席の特製競走車を参加させた。ドライバーは豊川が最も信頼を寄せていたテストドライバーの堺孝である。彼は巧妙にコースを選んで走り、2位という好成績でフィニッシュした。小柄なオートモ号という国産車が2位となったことは観客たちを熱狂させ、堺と豊川を胴上げしたと伝えられている。

だが、年号が昭和に変わった頃に日本に組み立て工場を設けて進出してきたフォードとシボレーの前に、白楊社はその活動を停止した。生産台数は各モデルの合計で300台ほどである。オートモ号は現存するものが無かったが、豊川家が国立科学博物館に寄贈した部品などを用いて、トヨタ博物館と国立科学博物館の共同事業として復元車が製作された。約300台が生産・販売されたオートモ号は日本で最初の本格量産自動車であり、初めて輸出された国産自動車でもある。工作機械の製作をまず手がけ、模倣でないわが国オリジナルの自動車をつくるという豊川の強い信念のもと開発されたオートモ号は、多くの技術者を生み出し、以後誕生する自動車メーカーへと引き継がれていった。まさに自動車大国日本のルーツともいえる車である。

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)