



2025 日本自動車殿堂 歴史遺産車

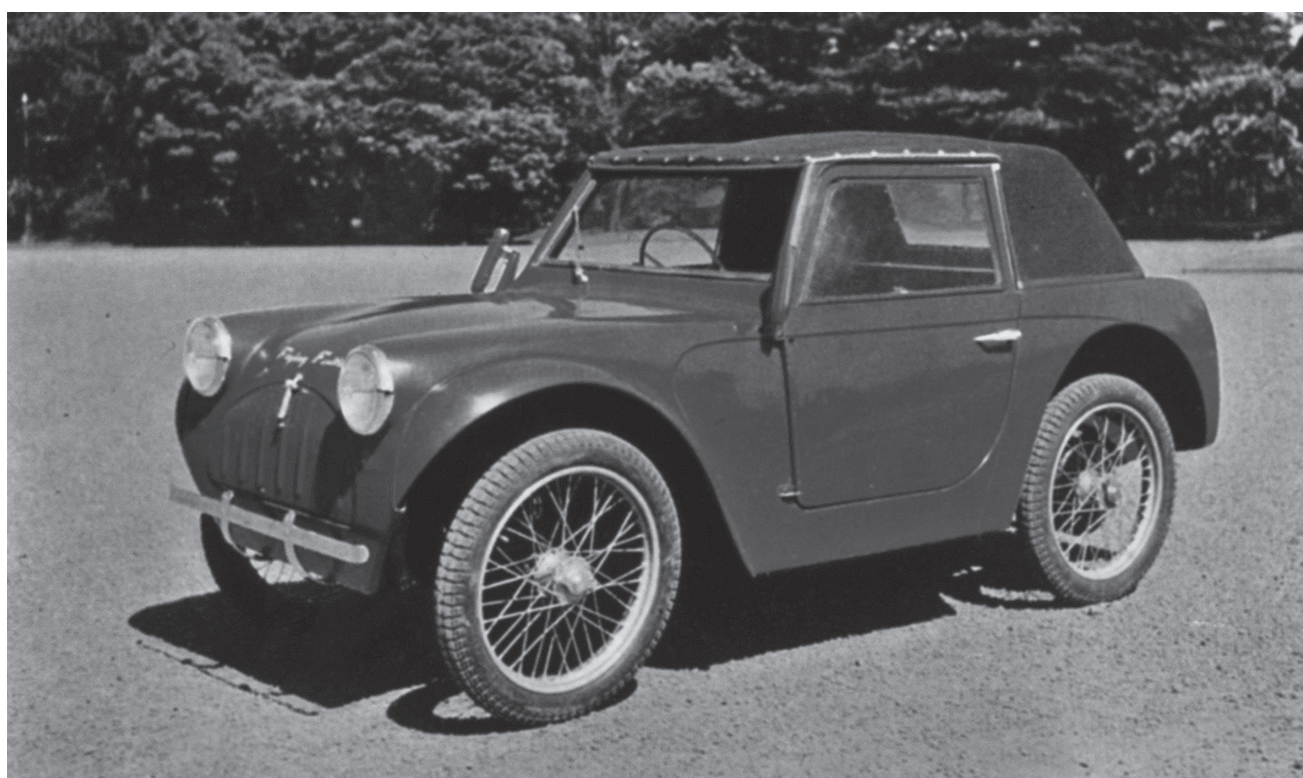
日本の自動車の歴史に優れた足跡を残した名車を選定し
日本自動車殿堂に登録して永く伝承します

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.

SUMINOE フライングフェザー

SUMINOE FLYING FEATHER

FLYING FEATHER



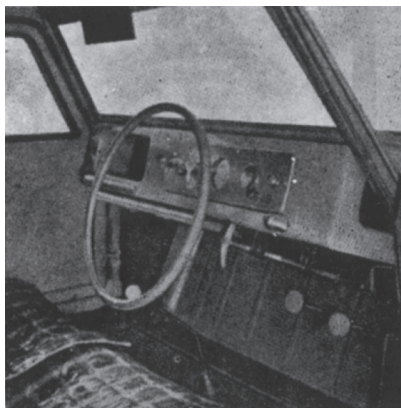
戦後の国産自動車黎明期に軽自動車規格として 1954 年に登場したフライングフェザー。デザインや室内について、当時の資料には「ボディ・スタイルは時代感
覚を入念に研究して構成されたもので、座席空間は十分のゆとり」であると紹介されている。試作車より居住性は高められているが、車重は 400kg 程度におさえら
れていた。

フライングフェザー(1954年)主要諸元

全長	2767mm	型 式	FF
全幅	1296mm	エ ン ジ ン 型 式	— (住江製作所製)
全高	1300mm	駆 動 方 式	後輪駆動
ホイールベース	1900mm	エ ン ジ ン	4 サイクル空冷 90° V型 2 気筒ガソリン
トレッド(前)	1106mm	ボア×ストローク	60×62mm
トレッド(後)	1110mm	総 排 気 量	350cc
車 両 重 量	425kg	圧 縮 比	6.0
タイヤサイズ	3.25×19 4プライ	最 高 出 力	12.5馬力/4500rpm
最小回転半径	4.0m	最 大 ト ル ク	2.2kgm/2500rpm
最 高 速 度	60km/h	変 速 機	前進 3 段・後退 1 段/手動式
乗 車 定 員	2 名	価 格	—
登 坂 能 力	1 / 5		

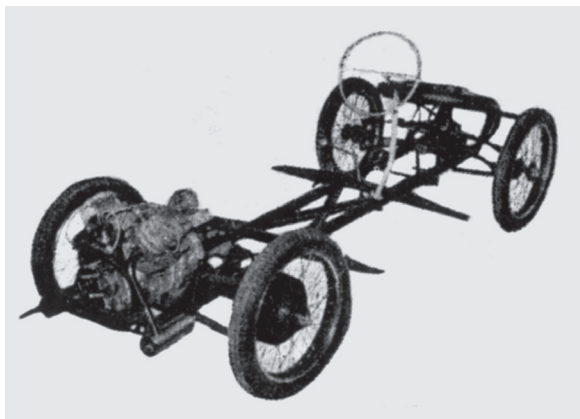


写真は 1951 (昭和 26) 年に撮影された試作車で、運転席に
いるのは片山豊。初期の試作車は車重僅か 250kg であったという。



Xメンバーで補強したハシゴ型フレームに、三枚ばねを用いた四輪独立懸架と、ばね下重量軽減のためスポークホイールを採用していた。ブレーキは後輪のみであった。

フライングフェザーの室内。座席は前後の調節や取り外しが可能で、座席をひとつ外せば荷物も運べると説明されている。



フライングフェザーは戦後間もない時期に元日産自動車社員の富谷龍一により設計され、住江製作所で製造された軽自動車である。設計開始は富谷が大森にあった住江織物(後のSUMINOE)の子会社である住江製作所に移った1949(昭和24)年から始まる。当時通産省では国民車構想が検討されており、住江製作所のフライングフェザー製造の申し出は、国民車構想のテストケースとして受け止められていた。

■構想

フライングフェザーの構想は、戦前から日産自動車の社員であった片山豊と富谷龍一の会話から始まった。昼休みに横浜港を悠々と飛び回るカモメを見ながら、「こんな風に軽々と飛ぶように走れる小型自動車があるといいな」、という片山のつぶやきが発端だったという。戦後になって片山は富谷を訪ね、あの構想を実現しようと焚きつけたところ、富谷は手近な紙にすらすらとスケッチを描き始めた。それは、ホイールを四隅に配置し、エンジンをリアに置いた二座席の屋根のない極めてシンプルでスポーティな車だった。このような実験的な車はとても日産では作れそうもないとみて、片山は住江織物の子会社である住江製作所にこの軽自動車の製造を持ちかけた。当時、住江製作所は富谷デザインのダットサン・スリフトのボディを受託生産していたが、戦後の復興を斬新な事業で乗り切りたいという希望からこれを受け入れ、十数人のエンジニアを富谷の下に手配した。

■量産モデル

フライングフェザーの1950年の1号機から、5台の試作車を経た1953年の最終試作車(市販車とはほぼ同じ)は、X型メンバーで補強したハシゴ型フレームを持つシャシーに、サスペンションは前後とも横置き三枚ばねによる四輪独立懸架で、富谷設計の350ccエンジンをリアに備え、ブレーキはワイヤ駆動のリア系統だけという極めてシンプルなレイアウトであった。前輪にはボールジョイントが用いられ、後輪のハーフシャ

フトにはそれぞれ2組のUジョイントとスライドスプラインを持ち、この時代にしては極めて進んだ設計であった。タイヤは四輪とも3.25×19の4プライのオートバイ用で、ステアリングはギヤ比9.0のラックアンドピニオン式で最小回転半径は4mと公表されている。エンジンは12.5馬力であり、当時の国産自動車用エンジンでリッター当たり30馬力を超えたのはこのエンジンが最初といわれている。試作車ではプッシュロッドを介したキックスタートであったが、最終生産型ではセルモーターが装備された。クラッチは乾燥単板式で、ギアボックスは当時のダットサンのものを流用した前進3段後進1段で、後輪にウォームドライブでつながっていた。生産型のボディは試作車と大幅に異なり、左右ドアと幌が付き、ウインドシールドからドア周りにフレームが追加されたため幌もしっかり張れるようになった。シートは鋼管でフレームを組み、これに綿バイアスのベルトを張り、フェルトを充填したビニールレザーで覆ったもので、取り外すことも可能だった。

■全日本自動車ショー・市販

このようにして実現したフライングフェザーは、1953年に上野公園で開催された全日本自動車ショーの予行で初めて展示され、翌1954年の第一回全日本自動車ショーで一般公開された。フライングフェザーは設計者富谷龍一の「最少の資材と燃料で事足りる自動車を」という思想を具現化したもので、その設計には数多くの新機軸を包含し、時代の先端を行くものも多かったが、当時の日本では、適正な発展が望めないまま約200台の生産をもって終了となった。

富谷の構想は時代の先を走りすぎた面もあり、商業的な成功には至らないまま製造中止となったが、その構想と先進性は1960年代に一大ブームとなった軽自動車の嚆矢といえるもので、日本の歴史遺産車としてふさわしいものである。

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)