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.

UDトラックス ミンセイ6TW12

UD TRUCKS MINSEI 6TW12

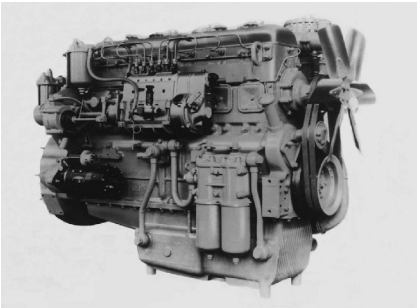
ミンセイ6TW
大型重トラック

1958年2月に登場したミンセイ6TW型は、デフが2つの後輪2軸駆動車で、日本初の10.5トン積の大型トラックであった。その後1960年6月に11トン積の6TW12が登場、当時わが国最大の大型トラックであった。

ミンセイ6TW12(1960年)主要諸元

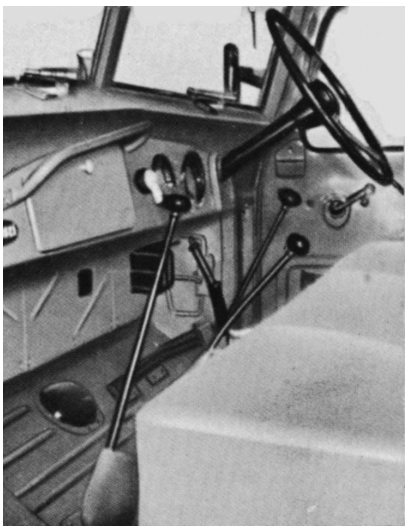
全長	9690mm
全幅	2490mm
全高	2640mm
ホイールベース	5100mm
トレッド(前)	1847mm
(後)	1880mm
車両重量	8280kg
最大積載量	11000kg
タイヤサイズ	900－20－14PR
最小回転半径	10000mm
最高速度	79km/h(スタンダード) 84km/h(オプショナル)
登坂能力	(sin θ)0.25(スタンダード)

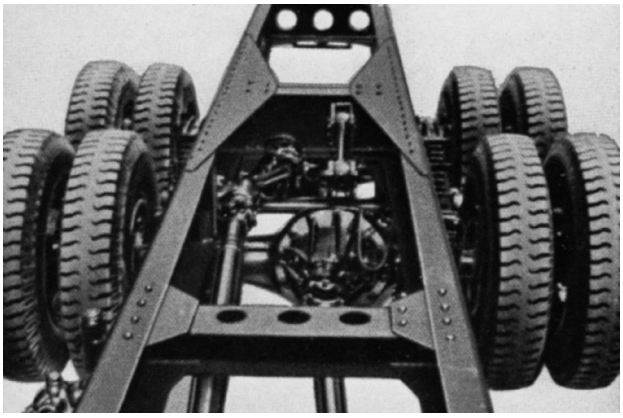
型式	6TW12
エンジン型式	UD 6型
駆動方式	後輪2軸駆動(6×4)
エンジン	2サイクル水冷6気筒ディーゼル
ボア×ストローク	110mm×130mm
総排気量	7413cc
圧縮比	16：1
最大出力	230PS/2000rpm
最大トルク	90Kgm/1300rpm
エンジン重量	880kg
変速機	前進5段、後進1段
トランスファー	高速／低速2段



KD型エンジンの後継となる、自社開発によるUD6型2サイクルディーゼルエンジン。UDとはユニフロー・スカベンジング・ディーゼルエンジン（Uniflow-scavenging Diesel-engine）の頭文字である。

ミンセイ 6TW12 の運転席まわり。室内にある 3 つのレバーは、右から前進 5 段の主変速機用、中央は高速／低速 2 段の副変速機用、左はデフロック用のもの。





ミンセイ 6TW12 の後輪 2 軸駆動部分。2 つのデフを持ち、プロペラシャフトも 2 本に分かれている複雑な伝達構造であった。1964 年 11 月に他社から同種の後輪 2 軸駆動車が出るまで、国内の後輪 2 軸駆動大型トラックはこの 6TW12 のみであった。

■後輪2軸駆動車の開発に取り組む

終戦から10年ほど経った昭和30年代初頭、日本はすでに高度成長時代の入り口に差し掛かっており、各地で道路や河川の整備、大きなビルやダム等の公共建造物の建設が進められていた。その頃、民生デイゼル工業（後のUDトラックス）では社長の後藤敬義からも後輪2軸車の開発が示唆されており、ミンセイ6TW型の開発が始まった。

しかし、当時はまだ国中の道路状況が悪く、このような強力な大型トラックが売れるのか、またその使われ方もわからず関係者は心配していたという。

■高速重トラックの誕生

1955（昭和30）年5月、UD6型エンジンを発売。大型バスにはすでに搭載されていたが、トラックでもその強力な馬力数による重積載かつ高速走行を可能にという開発のコンセプトがあったようで、6TW型の試験車5台が完成する。そして1956年着工の黒部ダム建設工事で使用されていたベンツの大型トラックと発売前の6TW型を比較し、その結果、同等の性能であることが確認された。

民生デイゼル工業は1957年10月、高速重トラックと銘打った10.5トン積 後輪２軸駆動（6×4）の６TW10を完成、1958年2月、いざ発売してみると注文が殺到し、1960年6月には積載量を11トンに増トンした超大型6TW12に発展。当時、国産の後輪2軸駆動車は他になく、しかも最高速度90km/h級は当時の4～5トントラックよりも高速で、まさに高速重トラックの名に恥じないものであった。

ちなみに他3社の同種の後輪２軸駆動車は、しばらく遅れて1964年11月から1969年5月に発売されており、民生デイゼル工業は他社に数年先駆けて高速の超大型トラックを発売していたことになる。

■軽量コンパクトな2サイクルエンジン

6TW12に搭載しているUD6型エンジンは、スーパーチャージャーと頭上排気弁によるユニフロー掃気の自社開発2サイクルディーゼルで、コンパクトな外形は6気筒230馬力にもかかわらず900kg以下に抑えられ、馬力当たり重量3.82kg/psは国内トップレベルであった。また、2サイクルディーゼルの特徴的な排気音は、当時巷では「ジェットエンジンを積んでいる」と噂された。

変速機はオーバードライブ付5段ミッションと高速、低速2段の副変速機（トランスファー）を備え、併用で前進10段として使うことができた。これにより機関が2サイクルであるための狭い使用回転域を十分補っていた。

また、トランスファーには非常用としてデフロック装置も備えており、その優れた駆動性能と走破性能は、パワーのUDというイメージを決定づけたといえるトラックで、まさに当時のフラッグシップともいえるモデルであった。

2サイクル機関は燃費、騒音などの点で不利な面もあったが、民生デイゼル工業／日産ディーゼル工業は、1970年代半ばまで小型軽量・高出力などの特徴を持つ国産大型車唯一の2サイクルエンジンを採用、その集大成ともいえる6TW12は、11トンの積載量を誇り、人気を博したのである。

高度成長期の初期段階、一般道路も高速道路も未発達の当時の日本において、物流の長距離高速移動と大量輸送がおとずれることを念頭に置いて開発され、各地で活躍した後輪２軸駆動の超大型高速トラック ミンセイ6TW12は、歴史遺産車としてふさわしい1台である。

（日本自動車殿堂　研究・選考会議）

資料協力：UDトラックス株式会社