



オート三輪

戦前・戦後、小回りが利き、舗装のない狭い道路も自在に走るオート三輪は、個人商店の配達から農作業まで広く重宝され、活躍した。しかし、時代の流れとともに四輪車が主流となり、しだいにその姿は消えていった。現在では、映画やイベント、博物館などでしかお目にかかることができないが、いまだに多くの人に懐かしまれ、人気を博している。

● 使いやすく進化していった三輪自動車 ●

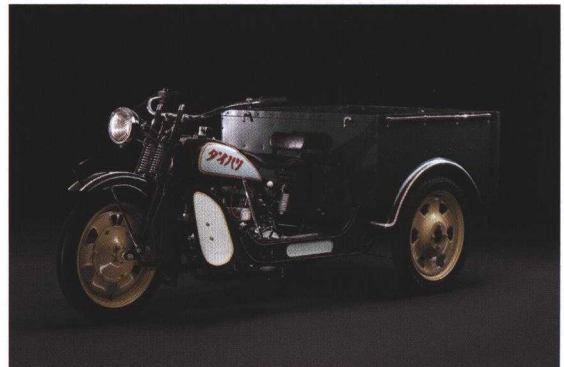
オート三輪とはエンジンを備えた三輪自動車のことであるが、そのルーツとなったものは大正時代に登場した荷物運搬用自動車（フロントカー）である。これは前輪2つ、後輪1つで、前部分に荷物が載せられるようになっており、停車時も安定しているという点が自転車と異なっていた。小口の荷物を運ぶのに使われていたが、当初は人力だったため、重い荷物を運んだり坂道を走る時には苦勞した。そこで、このフロントカーに米国から輸入した小さなホイール付エンジンを搭載し、1.5～2馬力ほどのオートフロントカーが作られた。こうしたフロントカーは1916（大正5）年に大阪で発売され広がっていった。

オート三輪の原型となる前輪1つ、後輪2つにリヤカーが取り付けられたものは、1925（大正14）年頃より大阪で製造販売された。これはガス溶接による鋼管フレームが用いられており、エンジンは英国から輸入したオートバイ用のものが採用された。さらに、それまでのフロントカーは、ハンドルに付けられたリフターレバーでエンジンを始動させ、変速機もクラッチもなかったが、このオート三輪ではエンジン始動がキック式になり、3段変速機も付けられた。以降、オート三輪の需要は増加し、メーカーも増えた。

昭和に入ると改良が進み、もともとはオートバイの軸を伸ばして後

ダイハツ号（1931年発売）

最初は三輪車の後ろにリヤカーを取り付けたものであった。



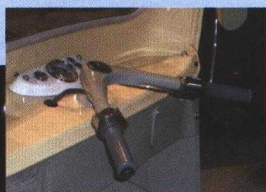
輪を2つにし荷台を取り付けた簡単な構造であったため、駆動もオートバイと同様にチェーンドライブ式を採用していたが、重い荷物を積むと負荷がかかり、後輪を駆動するチェーンが緩んだり切れたりし、前後輪の回転差に対する措置も不完全であった。そこで、これら問題を解決するため差動装置付きシャフトドライブ式のオート三輪が登場し、自動車としての機構に近づいていった。

こうして徐々に部品も国内生産されるようになったオート三輪の生産は、1937（昭和12）年に戦前のピークを迎えるが、戦中は一時中止された。



大型化したオート三輪。それまでのオート三輪より大幅にスタイルが洗練され、見栄えがよかった。写真はダイハツSSN型（1952年発売）。

ダイハツ「ミゼット」
（1957年発売）



バーハンドル
バーハンドルは大変重く、運転する時には力がある。
（写真提供：トヨタ博物館）

戦後の復興を支えたオート三輪

終戦後、メーカーは再びオート三輪の製造を始めた。四輪トラックよりも安価で小回りが利くオート三輪は重宝され、戦後復興に大きく貢献した。

終戦直後のオート三輪はコストを下げる工夫が随所に見られる。単気筒の空冷エンジンが多く、構造が簡単でかつメンテナンスが容易という利点があった。エンジンの圧縮比は小型車用よりも低めで、最高出力も抑えられ、壊れないことが重視されていた。また燃費も良かった。

ハンドルはオートバイと同じバーハンドルで、ステアリング機構も簡単なものであったが、非常に重く力を必要とした。また運転席は屋根があってもドアがなく、雨の日はカッパを着用して運転しなければならず、振動も大きかった。経済性には長けていたが、決して快適な乗り心地とはいえず長距離には向かなかった。

このように、低コストが重視されていたオート三輪も、徐々に改良され高級化が図られるようになる。前輪の支持に油圧式のショックアブソーバーが装備され、前輪走行が安定するようになった。運転席の前面にはガラスが入り、運転手に直接風が当たるのが防止された。

また、荷物の積載量を増やしたいという要望に応え、大きなエンジンが搭載され、車体も大きくなっていった。2気筒エンジンが採用されることで、振動が緩和され、長距離使用が増えることになった。さらにブレーキの制動力も安定化された。積載量の増大にともないフレームが高強度化され、エンジンやサスペンション等の機構も複雑化していった。

この頃、自動車フレーム用鋼板の開発が積極的に進められた。強度や伸び、曲げ成形性など、自動車用熱延鋼板として求められる特性が向上され、大型化に貢献した。

さらに快適さも追求され、それまで吹きさらしだった運転席にドアが付いて密閉され、バーハンドルも丸ハンドルへと変わった。しかし、丸ハンドルであっても前輪が1つのため直進は不安定であり、ハンドル操作にはコツが必要であった。

マツダ「T2000」（1962年発売）



2000ccエンジンを搭載し、大きな荷台と小回りの良さが製業者を中心に支持された。（写真提供：マツダミュージアム）

空前のヒットとなった人気車種

オート三輪が四輪トラックの形態に近づいていったことで、しだいに消費者の目は四輪トラックに向けられるようになっていってしまった。そこで、小回りがきいて扱いやすく、経済性に富むといったオート三輪本来の利点を強く打ち出して開発されたダイハツの軽三輪車「ミゼット」が1957（昭和32）年に登場し、空前の大ヒットとなった。人気テレビ番組内で出演者の大村崑氏と佐々十郎氏が商品名を連呼するというCMが評判を呼び、人気に拍車をかけた。一方、マツダ（当時：東洋工業）では1962（昭和37）年に全長6mの大型オート三輪「T2000」を発売し、建設業や林業の分野で活用された。

しかしその後、より安価な四輪トラックが登場すると、オート三輪の人気は低迷することとなった。最後までオート三輪を生産していたダイハツとマツダも、前者が1972（昭和47）年、後者が1974（昭和49）年にそれぞれ生産終了とし、日本のオート三輪の歴史は幕を閉じた。

市場から姿を消して30年以上経た現在、オート三輪を懐かしむ人々が多い。中古車を自ら修理して乗っている人も少なくない。人々が愛着を感じるのには、日本が希望に満ちていた良き時代の面影を、オート三輪が色濃く残しているところにあるのかもしれない。

●取材協力：ダイハツ工業（株） ●文 藤井 美穂
参考文献：懐旧のオート三輪車史
（GP企画センター編／グランプリ出版）