

はじめに

戦前から昭和の時代を経て、街中の商店に愛されてきたのが小型商用車達であった。戦前から戦後では小型三輪トラック達が活躍、1950年代に入り、ようやく自動車を購入できる時代になった。東京都内も多くが未舗装砂利道であり、都会の急坂をダットサンやトヨペットがSV＝側弁式(サイドバルブ)独特の音を聞かせてくれたものだ。1960年代に入るとトヨエースや軽トラックが台頭し、オリンピックを契機に商用車も近代的になってゆき、それまで愛された旧態依然とした商用車達はスクラップとなっていった。

本書では、そうした戦後から1960年代までの商用車を中心に紹介している。今日の統一された、画一的なスタイルになったトラックやバンと比較して、その頃の商用車は各メーカー独自の歴史、技術、デザイン方針を貫き、どの車両もユニークで独自性に満ちあふれていた。その多くが自動車博物館でもみつけることができない状況にあり、1台でも多く紹介しようとしたのがこの本の企画意図である。

これ以前には、『カタログでたどる 日本のトラック・バス』(三樹書房刊)と題して、メーカー別に解説したものを2冊に分冊して刊行し、ご好評をいただいているが、本書ではこれらの既刊書では収録できなかった、それ以前の黎明期と、以降の車両を収録して小型商用車の歩みに特化した構成とし、当時の時代背景なども極力紹介するように努めた。

黎明期には乗用車よりも商用車の生産台数が多かったが、1960年代後半にはそれが逆転し、乗用車ベースの商用車が台頭した時代でもあった。そうした流れも、多くの人に感じとっていただければ幸いである。

■ 読者の皆様へ ■

本書に登場する車種名、会社名などの名称は、原則的に主要な参考文献となる、当時のプレスリリース、広報発表資料、関係各メーカー発行の社史などにそって表記しておりますが、参考文献の発行された年代などによって現代の表記と異なっている場合があります。編集部判断により統一させていただきました。また、商用(商業)車の表記については、乗用車に対して「商いに用いる車」ということで商用車としています。英訳では商用車、商業車いずれも「Commercial car＝コマーシャルカー」となることが多く見られます。なお、一部名称の表記については、カタログなどの資料記載の表記をそのまま掲載している場合があります。ご了承下さい。

三樹書房 編集部

目次

はじめに／3

小型自動車の概要歴史／4

小型商用車について／4

本書で紹介する主な小型商用車(主要索引)／6

■小型自動車の概要歴史

1926年(大正15年)内務省自動車取締令改正により、排気量350cc以下のクルマが小型車として制定された。1930年(昭和5年)に排気量500ccに、1933年8月には排気量750ccに拡大(いずれも学科、技能試験なしの小型免許)。1940年、商工省により小型トラックは配給統制になる。

戦後1946年3月、日本小型自動車組合設立(松田恒次理事長)、1947年12月に道路運送法公布。同月運輸省令により小型車は排気量4サイクル1500cc、2サイクル1200cc以下、全長4.3、全幅1.6、全高2.0各m以下となる。道路交通取締令により小型免許が制定され、1948年1月1日施行、第1種は前二輪で、第2～4種は前一輪に該当。1949年11月1日小型四輪免許制定。1954年10月小型車の排気量が2サイクルも1500cc以下となる。

1958年4月1日、小型自動車の大きさ制限が全長4.7m、全幅1.7m、全高2.0m各以下となる。前年6月に発表され、この日より実施される。1960年9月、小型車の排気量を2000cc以下に拡大、大きさ制限、排気量枠ともに現在に至る。

■小型商用車について

小型商用(商業)車とは、乗用車の5ナンバーに対して、最大積載量を持つ4ナンバー登録車を指す。トラックと呼ばれるのは最大乗車定員3名以下で、今では姿の少ないボンネット型トラックまたはシングルピックアップ、最新型でもよく見られるキャブオーバーおよびセミキャブのトラックなどが該当する。

ライトバンやダブルキャブは貨客兼用車ともいわれ、シートと荷室部分が前席+後席+荷室にあたる車両で、乗車定員4名以上、荷室が乗用後席より大きな床面積(1平方メートル以上)、積み降ろし部(ドア)が縦横80cm以上で、積載量が501kg以上の場合は保護仕切りを取付ける……等が条件になっている。以上は、本書刊行時の法律に準じたもので、すべて公道上を走行する登録車両にあてはまる。

税金的にはいずれも、前席部以外の積載量(1トン以下か各トン数で分類)で計算され、小型車の排気量は1000cc以下、1500cc以下、1501cc以上でエンジンの規制値によっても課税額が変わる。なお小型トラックベースでも貨物や貨客用でないものは8ナンバー特殊車となり、用途区分通達で救急車、消防車、事務室、宣伝医療、霊柩、キャンピング車など多岐にわたって分類されている。

| | | |
|------|-----------------------|-----|
| 第1章 | 戦前の小型商用車 | 8 |
| 第2章 | 戦前戦後の小型商用車 | 12 |
| 第3章 | 戦後の乗用と商用シャシー併用期 | 17 |
| 第4章 | 全日本自動車ショウ開催初期の商用車達 | 32 |
| 第5章 | 三輪を終焉させたトヨペット・ライトトラック | 44 |
| 第6章 | 怒涛のキャブオーバー時代へ | 53 |
| 第7章 | バン&ピックアップ黎明期 | 70 |
| 第8章 | 華麗なるボンネットトラック時代 | 83 |
| 第9章 | 新世代のキャブオーバー車達 | 98 |
| 第10章 | 乗用ベース車、第二世代に | 114 |
| 第11章 | ボンネットトラック新時代へ | 137 |
| 第12章 | さらに進化、キャブオーバー新型車群 | 157 |

年表／169

主要諸元(各章関連モデル)／172

生産台数(1926～45年)／182

トラック(小型四輪車)生産台数／182

メーカー別小型商用車生産台数(1951～52年、1956～68年)／182

おわりに／183

■本書で紹介する主な小型商用車(主要索引)

【あ】

| | |
|----------------------|---------|
| いすゞエルフ | 108-110 |
| いすゞエルフィン | 142-143 |
| いすゞベレットエクスプレス | 156 |
| いすゞワズブ | 156 |
| オースチン・バンVA50型 | 79-82 |
| オオタ・キャブオーバートラックFU-X型 | 107 |
| オオタ消防車 | 42 |
| オオタ「スタンダード・トラック」 | 14 |
| オオタ「スタンダード・ライトヴァン」 | 14 |
| オオタ・トラックKC、KD型 | 42-43 |
| オオタ・トラックKD-3型 | 107 |
| オオタ・トラックKE型／ライトバンVM型 | 90-91 |

【か】

| | |
|-----------------|---------|
| 京三号 | 13 |
| くろがね軽四起 | 13 |
| くろがねスーパーマイティNB型 | 107 |
| くろがねニューマイティNC型 | 106-107 |
| くろがねノーバKN型 | 137-138 |
| くろがねマイティNA型 | 58-59 |
| ゴルハム四輪トラック | 9 |

【た】

| | |
|-------------------|---------|
| ダイハツF175 | 141 |
| ダイハツ小型トラックFA型 | 13 |
| ダイハツ・コンバーノバン／トラック | 131 |
| ダイハツ・ニューラインL50 | 154 |
| ダイハツ・ハイライン | 152-153 |
| ダイハツV100～300、D200 | 168 |
| ダイハツ・ベスタ | 67-69 |
| ダイハツ・ベスタV200 | 113 |
| たから号(日本輸送機製作所) | 14, 15 |
| タクリー号 | 8, 9 |
| ダット号41型 | 9, 10 |

| | |
|----------------------|----------------------------------|
| ダットサン110系 | 34 |
| ダットサン120系 | 35-40, 74 |
| ダットサン220系 | 75-76 |
| ダットサン320系 | 124-126 |
| ダットサン医療車(DW-2、4型ベース) | 20 |
| ダットサン・キャブライトA20型 | 65-66 |
| ダットサン・キャブライトA120系 | 157-158 |
| ダットサン・キャブライトA220系 | 158 |
| ダットサン10T型小荷物運搬車 | 11 |
| ダットサン15T型 | 12 |
| ダットサン消防車 | 18 |
| ダットサンステーションワゴン | 18 |
| ダットサンステーションワゴンDW-2型 | 19 |
| ダットサンデリバリーバンDV-2型 | 20 |
| ダットサンデリバリーバンDV-5型 | 33 |
| ダットサントラック(戦前型ボディ) | 11, 12, 14, 18, 19, 21-23, 32 |
| ダットサン・ブルーバードバンVP411型 | 136 |
| たま電気自動車 | 15 |
| トヨタ消防車FHJ | 27 |
| トヨタ・トヨエースSK20型 | 100-101 |
| トヨタ・トヨエースPK30型 | 162 |
| トヨタ・トヨエースPK40型 | 163 |
| トヨタ・パブリカUP16型 | 129 |
| トヨペットRK消防車 | 86 |
| トヨペット・コロナPT46／RT46型 | 135 |
| トヨペット・コロナラインST16型 | 117 |
| トヨペット・コロナラインPT26型 | 118-119 |
| トヨペット・スタウトRK35型 | 95-97 |
| トヨペット・スタウトRK45型 | 139 |
| トヨペット・スタウトRK100型 | 140 |
| トヨペット・ダイナRK95型 | 102-103 |
| トヨペット・ダイナRK160型 | 161 |
| トヨペット・ダイナRK170型 | 161 |
| トヨペット・トラックRK型 | 29-30 |

| | |
|--------------------------|-----------------|
| トヨペット・トラックRK1.5型 | 31 |
| トヨペット・トラックRK23型 | 83-86 |
| トヨペット・トラックSB型 | 24-25, 26 |
| トヨペット・トラックSG型 | 27-28 |
| トヨペット・マスターラインRR16、17型 | 70-73 |
| トヨペット・マスターラインRS26、36型 | 114-116 |
| トヨペット・マスターラインRS46型 | 130 |
| トヨペット・ライトトラック(トヨエース)SKB型 | 45-49, 60-61 |
| トヨペット・ライトバス | 26 |
| トヨペット・ライトバスRK型 | 50 |
| トヨペット・ルートトラックRK52型 | 50-51 |
| トヨペット・ルートトラックRK62型 | 51-52 |
| トヨペット・ルートバン | 25 |

【な】

| | |
|----------------------|---------|
| 中島電気小型バン型配達車 | 14, 15 |
| ナゴヤ電気車小型貨物車 | 14, 15 |
| ニッサン・キャブオールC141型 | 158-159 |
| ニッサンジュニア・キャブオールC40型 | 62 |
| ニッサンジュニア・キャブオールC140型 | 112 |
| ニッサン・ジュニア40型／N40型 | 144-146 |
| ニッサン・ジュニアB40型／VB40型 | 87-88 |
| ニッサン・ジュニアB42型 | 89 |
| ニッサン・ジュニアFB140型消防車 | 89 |
| ニッサン・ジュニア消防車 | 146 |
| ニッサン・セドリックバン30型 | 127 |
| ニッサン・セドリックバン31型 | 128 |
| ニッサン・セドリックバン130型 | 136 |

【は】

| | |
|-----------------------|-------|
| 日野コンマース | 111 |
| 日野プリスカ | 149 |
| ヒルマン・エクスプレス | 120 |
| プリンス・キャブオーバートラックAKTG型 | 53-55 |

| | |
|-----------------------|---------|
| プリンス・クリッパー | 98-99 |
| プリンス・グロリア6ワゴン | 134 |
| プリンス・コマーシャルバン／ピックアップ | 76-77 |
| プリンス・スーパークリッパー | 160 |
| プリンス・スーパーマイラー／ライトマイラー | 147-148 |
| プリンス・スカイウエイ | 121-123 |
| プリンス・スカイウエイV51型 | 134 |
| プリンス・トラックAFTF型 | 41, 92 |
| プリンス・ホームーT640系 | 180 |
| プリンス・マイラーAQTH型 | 92-94 |
| プリンス・ルートバン | 56-57 |

【ま】

| | |
|------------------------|---------|
| マツダE2000 | 165-166 |
| マツダ・クラフト | 164 |
| マツダD1100／D1500 | 104-105 |
| マツダD1500／D2000 | 164 |
| マツダB1500 | 150-151 |
| マツダ・ファミリアバン／トラック／パネルバン | 132 |
| マツダ・プロシード | 151 |
| マツダ・ロンパー | 63-64 |
| ミカサ・マーク1／マーク2 | 78 |
| 三菱コルト800バン | 133 |
| 三菱コルト1000バン | 133 |
| 三菱ジュピターT10系 | 155 |
| 三菱ジュピタージュニアT50系 | 155 |
| 三菱ふそうキャンター | 166-168 |
| 三菱ふそう小型ディーゼルトラックT710型 | 113 |
| 明治屋の麒麟ビール宣伝車 | 9 |

【や】

| | |
|----------|--------|
| やしま号 | 11, 12 |
| 山羽式蒸気自動車 | 8 |

第1章 戦前の小型商用車

通常、クルマというと「乗用車」をいう場合が多い。いわゆるトラックなどの運送手段に使われる車両は、なかなか話題の中心にあがることが少なかったが、物流時代の近年ではハイブリッド車などの普及によってクローズアップされてきている。

いわゆる自動車系紙媒体の最盛期のはじまりとされたのは1970年前後とされ、自動車雑誌の創刊ラッシュでもあったが、今日のようにトラックやバスなどの商用車を扱う雑誌や書籍類は極めて少なかった。大型トラックやバスの情報を得るには整備関連のいわゆる理工書や、工学雑誌、自動車ガイドブック程度しかなかった。昔はトラックやバスのディーラーにカタログをもらいにゆく人も少なかったのであろう。訪ねてゆくとどっさりと数cmもの厚さでくれたりしたものだった。

だが小型トラックやライトバン、ピックアップともなると1960年代までは乗用車よりも「売れ筋」だったといえ、特に巷の商店では乗用車を購入するよりも、まずはトラックを購入するが多かった。戦前から1950年代までは商店向けには小さな大衆向トラックとして安価な三輪トラックや小型四輪が多く存在していたが、その大きさは今日の軽自動車よりも小型かつ簡易だった。

そこで本書では日本の商店をささえてきた「国産小型商用車」の道程を追ってゆくことにしたい。大型商用車とは違い、人々の身近な存在であったにもかかわらず、その資料や現在残っている車両が極めて少なく、ここにまとめてみる次第である。国産小型商用車の歴史の一端として捕えて頂ければ幸いである。

1904年(明治37年)に誕生した山羽式蒸気自動車(図

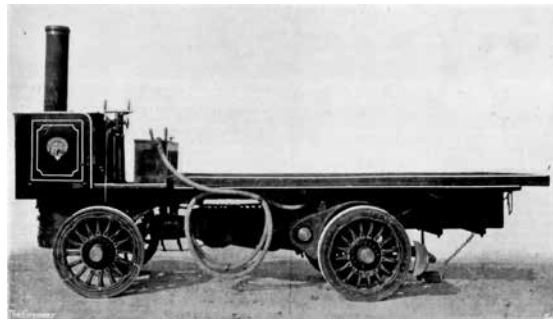


図1-2 アメリカのランカシャー製トラック

1-1)は前年の大阪で開催の第5回国産博覧会に展示、試走した米国車を参考にしたとされる。アメリカの自動車保有台数は5万5000台しかない頃で、まだ蒸気自動車＝ロコモティブからガソリン車への変革期といえた。岡山で電気修理工場を営んでいた山羽虎夫は、岡山の実業家だった楠健太郎と森房三の義兄弟二人から自動車製作の依頼を受けた。

幸いにも山羽の兄が神戸のC・ニッケル商会に勤めており、蒸気および電気自動車を輸入展示していた。神戸に向いた山羽はイタリア人マンシン氏に自動車の説明を受けて、どうにか蒸気自動車を完成させることができた。

しかし完成度が低いのではと疑問を持った警察に「危険だ」と指定され、運転許可を得た岡山の旭川沿いを10kmほど走ったにすぎない。その理由はタイヤにあり、自作のソリッド式のリムはめこみボルトどめタイヤが変形してしまったことによる。しかも製作費がかさみ、タイヤ製作などの開発については、実業家がこれ以上の出費を断念したことによって、バスとして運用されることはなかった。それでも2気筒の蒸気機関はしっかり動いたとされる。山羽式は10人乗りのバスとされるが、構造的には同時代の海外製バスのように屋根もないため、ここではトラックに近い自動車として紹介するものである。

デザイン的に当時、輸入されていた蒸気自動車の多くが「馬なし馬車」的スタイルで、山羽式のような格好は、アメリカのランカシャー製トラック(図1-2)などの写真を参考にしたと思えなくもない。

1907年誕生の国産第一号ガソリン自動車は有名な「タクリー号」である。東京市京橋区木挽町(現在の銀座松坂屋から昭和通にかけての場所)にあった修理工場の東京自動車製作所が有栖川宮殿下の注文で第一号車を納入したもので、ガタクリと走る姿からタクリー号と呼ばれた。

日本で最初に自動車の構造や修理を会得した内山駒之助と吉田真太郎の設計により、3号車以降は米国製水平

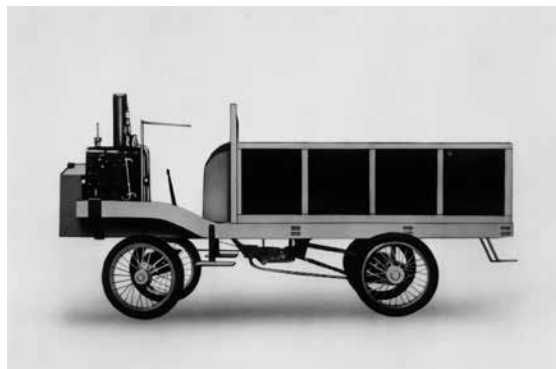


図1-1 山羽式蒸気自動車



図1-3 国産第一号ガソリン自動車、タクリー号(4号車)

対向SV(サイドバルブ=側弁式)2気筒1837ccエンジンを範とした、内山式国産12馬力ガソリンエンジンを国産シャシーに搭載。そのうち、4号車(図1-3)のみがトラックで大日本麦酒に納入。サッポロビールの看板を掲げていた。

ただこのトラックの写真は残されているが、当時の東京都内登録車322台の中には含まれておらず、トラックゆえに無登録で走ったともいわれている。

1912年(大正元年)頃から自動車登録制度がスタート。そのナンバープレートの「1番」が明治屋のキリンビール宣伝車(図1-4)である。それ以前、日本に最初に登場した商用車は1903年に三井呉服店が配達用に導入したフランス製クレメント製バンとされる。

明治屋製のトラックはウイスキーを輸入していた同社が、英スコットランドのアーガイル(Argyll)製トラックを1909年に直輸入、ただちにビール瓶型ボディを載せたものである。この図1-4の状態はは出来上がったばかりのものだが警視庁から「異常だ」と運行許可されずに前部を切断してようやく許可されたエピソードがある。

そのPR効果はすさまじく、横浜で誕生したキリンビールは明治屋が一手に販売権を得てゆく。その後は瓶型ボ

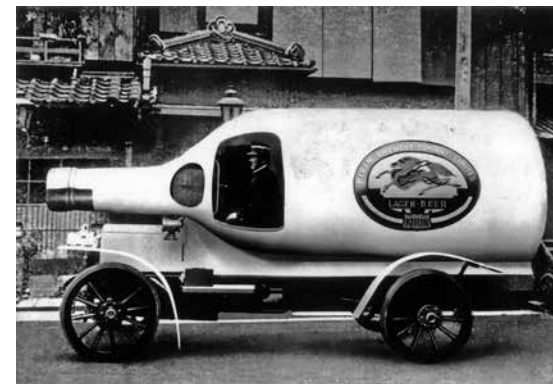


図1-4 明治屋のキリンビール宣伝車



図1-5 ゴルハム四輪トラック

ディを取り去り、通常のバン型ボディ運搬車に換えられた。明治屋のナンバー1はその後フォードT型を経てシボレーの1929年型、戦後シボレー1949年型と継承されたが、ナンバー継続制度が廃止され1959年の廃車で半世紀の歴史の幕を閉じた。

1922年に誕生したのがゴルハム四輪トラック(図1-5)だった。自動車の普及により免許制度が1919年に制定されたが、同時期にアメリカ人ウイリアム・ゴーハムがハーレーダビッドソンJ型を分解、前一輪の三輪車を製作してゴーハムの仕事を手伝った、櫛引弓人に贈ったのが「クシカー」だった。

そのクシカーの原理を応用して三輪トラック型にしたのが大阪の実用自動車製造(後の日産自動車)で、150台を生産した後に四輪になり100台ほどを生産した後にリラー号へバトンタッチされた。ゴルハム式は三輪の面影を残してハンドルが1本バーだったが、リラー号は丸ハンドルだった。

搭載エンジンは同じもので10ps/2000rpm、48km/hの性能。ゴルハム式はホイールベース/トレッドが1828/914mmと小型だったがリラー号は2133/965mmと大きくされた。しかし経営は思わしくなく親会社の久保田鉄工の下請け、また大阪発動機(後のダイハツ工業)製三輪車の部品製作なども行なった。

図1-6は1924年、橋本増治郎による快進社自動車工場製のダット号41型750kg積甲種軍用保護自動車検定合格車である。快進社は東京・麻布(現在の広尾5丁目)で創業、第一号車は鋳物不良で失敗。第二号車はV型2気筒でこれがDAT号としての1号車になる。DATは出資者3名から命名されたもので、D=田健次郎、A=青山禄郎、T=竹内明太郎の頭文字を取って名付けられた。

その後に豊島区長崎に移転、この41型は4号車を意味

第4章 全日本自動車ショウ 開催初期の商用車達

自動車メーカー各社の工場近代化がはじまった1950年代はじめ、生産の主軸はトラックにあった。朝鮮動乱特需により車両価格は上昇し、1951年8月までにダットサントラックは1.7倍の57万円、トヨタSB型も1.75倍の75万円、オオタは人気が高くないため1.46倍の52万5000円に設定された。

そして特需がなくなった不景気の時代に突入して、1952年のダットサントラックが52万5000円に引き下げら

れた。

1954年前半の1月から7月までの生産台数は、乗用車3292台に対しトラック5060台だった。これに対してダットサンは乗用車1774台に対しトラック3385台で、乗用・トラックともにその半数以上を占め、トヨタとの開きが大きかったことがわかる。

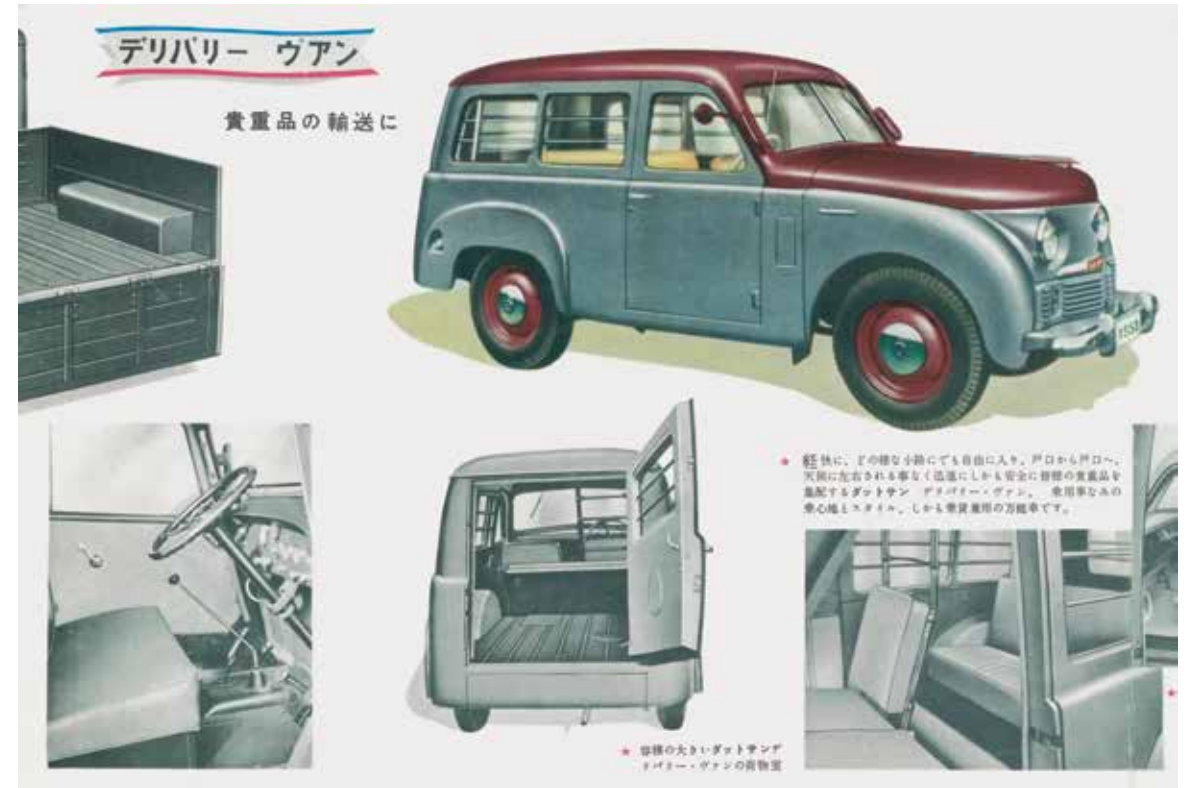
いつも比較にされる三輪トラックはマツダ1万8600台、ダイハツ1万7119台、みずしま三菱8188台、くろがね7609台、チャイアント4322台、オリエント3152台だから、まだまだ三輪ブームが続いていたことになる。理由は簡単で、三輪トラックの価格は四輪の半分ほどだったことによるのである。



ダットサンは戦前からのボディそのままに組み立て、形式こそ41-51、そしてこのカタログの61系と荷台を伸ばし対応していたが、外観は近代的ではなく、街の商店主達からはあまり歓迎されなかった。1951年の5147型は600kg積、エンジンは乗用車と同じSV(サイドバルブ)860cc、20ps/3600rpmで70km/hを発揮した。



フェンダーとライト、ボンネットが別体になった戦前スタイルのダットサン最終型は、1952年中期に発売の61系で1955年2月、新型120型にバトンタッチされるまで長期間にわたって生産された。ダットサントラックの価格は、乗用車の物品税5%引き下げが要因で、1954年7月1日にトヨタを先駆けに、オオタ、プリンスの順に大幅値下げを敢行したため、ダットサンも2週間遅れて値下げを実施。セダンDB-5型は3.9万値下げだったが、トラック6147型、ピックアップDU-5型は5万円も価格を引き下げて対抗した。この頁のカタログは1954年型のもの。



1954年4月の物品税5%引き下げで、乗用車デラックスセダンDB-5型が83万円から5万円下げて、78万円になったのに比例させて、デリバリーバンDV-4型は当初の76万円を6万円上げて70万円にした。さらに7月の他社の価格引き下げ競争にあわせ、DV-5型は3万円下げて67万円となった。上のカタログがDV-5型の1953年型で、下が1954年型。バンの荷物室ウインドーには破損防止のバーがあることでトラックであることを印象づけた。

第5章 三輪を終焉させた トヨペット・ライトトラック

1950年代はじめの商用車は、三輪トラックよりも少ない生産および保有台数で推移した。しかし1954年にトヨタが放ったトヨペット・ライトトラック(SKB型)がトヨエースと名称を変更し、さらには値下げ続行によって、なんと1957年には価格49万5000円とダットサンよりも安

価に設定されてゆく。

軽自動車のスズライト・ピックアップが41万5000円、三輪トラックの1トン車が丸ハンドル、フルキャビン化になって価格もオリエントやチャイアントが46万円台だったから、トヨエースが売れないわけがなかった。

1957年8月期のトヨタ製小型トラックの月産4048台に対して、三輪トラックのダイハツ、マツダともに全車集計しても月産3000台ラインにすぎず、トヨエースの快進撃は続いてゆくのである。

新型エンジン
くろがね V X A 型

静かで 乗心地よく 積荷の傷まない しかも小廻りの利くノ

○新型エンジン
往復機構方式の採用と
クランクピン廻りの強
化でさらに強力になり
ました

外観も 色彩も 装備も 一新された新装55年型くろがね
伝統を誇る 90°V型エンジンを装備した軽快な経済実用車

三輪トラックの代表であったのが戦前の「ニューエラ号」を継承した日本内燃機製造の「くろがね号」であった。上の1955年型は1952-53-54年型と続けられた単眼キャブ車の最終型でKE2型762cc、750kg積。KE型は屋根なしであったが、KGL2型875cc、750kg積は幌屋根がついていた。

手軽に使える
くろがね
3/4 電車

日本内燃機製造株式会社

1955年4月の第2回全日本自動車ショーで複眼ヘッドランプ車加わり、ラインナップもKF型1400ccの2トン車、KHL1123ccの1.25トン車、KD型995ccの1トン車と充実。上は1956年型KE3型750kg積で排気量アップされ875ccとなるが、くろがね全車にドアはまだなかった。

冷い風雨を防ぐ
サイドドアが「おまじない」

- 雨風を待たせるとは乗員の安全性を増大するサイドドア
- 視界が広く運転しやすいのシート
- 飛散しない安全ガラス
- 方向指示器の作動を確認できるハイロフトアザー
- 目が眩くなり荷が熱くなりやすくなった発熱
- 応用あるターボチャイアントのエンジン・サスペンション・ブレーキ

マツダ三輪トラック

「サイドドア」の採用は三輪ではジャイアントが最も速く、多くがドアなしのパイプグリップ式で、ドアについてもサイドウインドーのないものだったりした。1956年4月の第3回全日本自動車ショーでマツダは全車にビニール製ながらサイドウインドー+鉄板ドア付車を公開して発売。他にオリエントと三菱も上級車にドア付車を設定した。



トヨタ博物館展示時のライトトラック/トヨエース、カラーリングも地味なグレーだったことがわかる。グリルやホイールキャップがクリーム系で、暗いイメージをなくしていた。昭和のイメージを持つグッズとの展示がされている。

トヨペット
ライトトラック

| | | | | | |
|---------|----------|------|----------|-------|------------|
| 全長 | 4,237 mm | 全幅 | 1,675 mm | 最大馬力 | 26HP |
| 全高 | 1,675 mm | 全重量 | 1,130 kg | タイヤ | 4.00×16-6R |
| ホイールベース | 2,300 mm | 機関形式 | S型 水冷4気筒 | 最大速度 | 70 km/h |
| 定員 | 2名 | 総積重量 | 975 kg | 燃料消費率 | 13 km/L |

トヨエースになる以前のライトトラックを紹介した1955年自動車ガイドブックの該当部分。まだ写真印刷が高価だったため、ガイドブックの車両紹介は図案(イラスト)で、いわゆるザラ紙に活(凸)版印刷されたものだった。車体シャシー部やSV(サイドバルブ)エンジンなどは従来のSB型の流用で、価格も極力低廉に設定。外観デザインは社内デザイナーの森本真佐男だった。

トヨペット
ライトトラック

30馬力
1トン積

TOYOTA MOTOR

1954年8月発表、翌月から販売されたSKB型トヨペット・ライトトラック。その機構はいささか旧式ながらも大容量積載の大衆型トラックとして大成功を取めた。1954年11月における東京都内店頭渡し価格比較では、SKB型がメーカー発表値62万5000円だったが実売61万9000円だったことが当時の資料にみられる。ボンネットタイプのトヨペットSK型が71万5000円、オオタKC型は76万円だったがトヨペット並みに値下げ。三輪トラック1トン勢はマツダCLY型が42万5000円、ダイハツSY型が44万円、くろがねKD型が45万円であった。これは運転席からのエンジン整備性を向上させ、シート前後長を80mm伸ばし改良した1955年型のカタログ表紙。



ヘッドランプ部がリム方式のA50は本国の1957年以降のA55(A50の後部を伸ばしたボディに変更)に習ったもので、1958年11月に発売された1959年型の日産オリジナルである。1959年5月追加のオースチンバンもA55バンの影響を受けたものといえるが、A55の2ドアに対して4ドアでルーフなども乗用車のベースに後端まで伸ばしたものでA55と似て非なる、スタイリッシュなものだった。1959年12月にはデラックスと同じくサイドモール付きとなり終焉を迎えた。ただしオースチンの生産は1959年限りで終了するわけなので生産台数は極めて少ない。マスターライン81万3000円、プリンス・コマーシャル82万円の時代に価格83万円、荷物積載重視でないことは乗用車用プレス鋼板をそのまま流用していることから明白ではあろう。

第8章 華麗なるボンネットトラック時代

今日の日本における商業車は、そのボディ形式のほとんどをキャブオーバー・タイプが占め、ボンネット型は極めて少ない。その大きな理由は限られた寸法内により多くの積載スペースを確保するなどの機能性を重視した結果である。しかし海外(主に欧米、東南アジア)の内外ブランドの共通販売商用車には依然としてボンネット型やセミキャブ型が多くみられ、加えてアメリカでは大型トラックを含めていまだ根強いボンネット型人気が存在する。

その最たる理由は「昔からの自動車らしいこと、ドライビング面で椅子に座っての乗用車的ポジションが得られる」ことにあるとされる。着座姿勢面で足の充分に伸ばせるボンネット型が楽なのは誰もが認めるところで、日

本でも1960年代までボンネットトラックの全盛時代があったのである。

今日でも日本ブランド車の海外向け商業車には依然としてボンネット型が存在し、その多くが日本の普通車規格よりも大きいサイズになって、日本にも並行輸入されているのは周知の事実である。しかも1971年以降、商用車登録ではエンジン排気量に関係なく積載量で決まる自動車税と、GVW(総重量)に掛かる重量税の合算で課税されるようになったから、2トン車以下では1000ccクラスの乗用車より安価な税金であるのは今も昔も変わらない。

そうしたボンネット型トラックが各社から登場してくる黎明期とされる1950年代中頃の要因は「運転者の疲労が少ない……というよりも乗用車に最も近い存在のトラック」ということにあったようで、その開発も乗用車に順じたものだった感がある。



ボンネット型小型トラックの先駆者としては古くはダットサン、戦後はフルサイズのトヨベットRK型トラックということになる。1956年4月に登場するのが、ボディが新しく乗用車のマスター型になるRK23型トヨベット1500トラックだった。先行して1955年11月登場のマスターライン・シングルピックアップとのすみわけは、RK型も乗用車なみの低床型シャシーを持ちつつも頑丈に造られ、積載量が750kg積から倍の1500kg積になり、荷箱も別体であること。さらに当初はフロアから出されたシフトレバーによりキャブ内が分割された格好で乗員2名であるのに対して、マスターラインはコラムシフト採用で乗員3名だったことである。しかし、その差異が、後述するようにライバルの日産設計陣にヒントを与える。

第10章 乗用ベースの商用車、 第二世代に

1960年から1962年度にかけて日本の小型商業車の伸びは著しいものがあり、乗用車の生産台数を凌ぎ、各社が新型車開発に躍起となった時代といえた。日本では依然として商店などが商用車を購入することが主で、乗用車が広く家庭に普及するのは、高速道路網が一般的になる1964年の東京オリンピック以降ともいえ、それまでにライトバンも大きな変化をみせてゆく。

乗用車ベースのライトバンも、当初は商用車に割り切

ったもので、フロント左右2ドア+リア上下2分割や1枚横、縦開き式の仕様であった。だが乗降に際し、前席全体が背もたれを前に倒さないと乗降できないものが多く、間に合わせ的な構造と設計であった。量産に際してフロントシートのフレーム部を、可倒式の商用車用にする、乗用車用よりもかえってコストアップになるため、ライトバンではまずリアに3ドア目を歩道側に追加、さらには乗用車のドア部のプレス型を共用化した4ドアが追加されるなど、数年のうちにライトバンは4ドアがあたりまえになってゆく。そして遂には乗用車版エステートワゴンと同じボディシェルを持ち、後部のみ荷室の機能を持つ新しいライトバンの時代を迎えるのである。



マスターラインは1958年10月、クラウンの改良新型RS20型をベースにした、まったく新しいモデルのRS26系になった。大型ヘッドランプ、フロント1枚ガラスウインドーを持つ近代的モデルになった。



新型マスターラインになり、フロントにウィッシュボーン型独立懸架式サスペンションが採用されたのが初代マスターラインとの大きな違い。それまでは「丈夫で悪路向きなリーフスプリングのサスペンション」が必至とされたが、クラウン誕生以降は独立懸架が「快適な自動車」として扱われるようになる。新型マスターラインのラインナップは初代同様に、シングル&ダブルピックアップアップとライトバンの3モデルだった。図のモデルはカタログ上での2トーンカラー車だが、実際の生産はシングルカラー車がほとんどだった。新型クラウン同様に、初期クラウンのドライバー正面にあった4連メーター部分が横指針の速度計になり、従来の丸形速度計内にメーター類が内蔵され、入れ替わった形になった。

クラウンの4ドアステーションワゴンは、トヨタ自販の特装車として乗用車同様のテールフィンランプ付きで東京・芝浦のトヨペット整備で架装されていた。マスターライン系の4ドアモデルはやや遅れて1960年4月にRS26V-B型として2ドアより5万円高の価格83万3000円で追加され、プリンス・スカイウェイの3ドアより7000円ほど安かった。対米向けにはマスターラインの2ドアスタイルから「カスタムワゴン」の名で輸出されていた。



コロナPT20型よりクラウンのダッシュボードが貧相、ということでクラウン1900のRS30系になると、メーターやノブ配列が一新。上部にはクラッシュパッドも追加され、従来からのマスターのデザインをようやく脱したのようになった。中央部にラジオ、その下に時計が取付けできるようになる。なお対米向けには1500cc後期型から、このダッシュを採用していた。



1900ccエンジン搭載の乗用車の登場に遅れること3ヵ月あまり、1961年7月公開の新型マスターライン1900、RS36型。まさにステーションワゴンなみのフォルムであるが、ボディサイズが旧小型車規格のため、荷室容積では新生セドリックバンに差をつけられていた。

キャブオーバーバ型 **三菱 キャンター**

| | | | |
|------|---------|------|--------------------|
| 全長 | 4,650mm | エンジン | 4DQ1 ディーゼル 1,986cc |
| 全幅 | 1,695mm | 馬力 | 68PS/4,200rpm |
| 全高 | 1,990mm | 定員 | 3名 |
| 軸距 | 2,285mm | 積載量 | 2,000kg |
| 車両重量 | 1,500kg | 最高速度 | 95km/h |



2tonner Diesel



カガイッパイ

2ト積ディーゼルトラック

三菱 キャンター

三菱重工業株式会社
三菱ふそう自動車販売株式会社

キャンターは1964年3月に4眼ヘッドランプを採用。三菱日本重工業と新三菱重工業は1964年6月に三菱造船と合併、三菱重工業としてスタートを切ったが販売は従来同様、三菱ふそう自動車担当。新三菱系は菱和、新菱、中重と三系列あり、1964年に一応は三菱自動車販売となるが、ふそう販売店はふそうの名を残していた。なお小型バスのローザは新三菱重工業の開発になるものでKE型エンジン搭載車であり、ジュピターとともにふそう系(現三菱ふそうトラック・バス)ではなかった。

重量物・長尺物の運搬には……



V200 高床三方開き (シングルタイヤ)
■2ト積 ■1,900ccガソリン ■3人乗 ■4灯4灯式
ヘッドランプ ■キャブオーバータイプ

V100
■1.75ト積 ■1,500ccガソリン ■2人乗 ■キャブオーバータイプ

D200 高床三方開き
■2ト積 ■ディーゼル2,300cc
63馬力 ■斜め4灯式ヘッドランプ
■キャブオーバータイプ

V300 高床三方開き
■2ト積 ■1,900ccガソリン ■3人乗 ■4灯4灯式
■斜め4灯式ヘッドランプ ■キャブオーバータイプ

ダイハツ・ベスタからスタートした小型トラックもV200を経て、1964年5月にハイライン1500用エンジンを搭載した1.25トン車V100をリリースするとともにV200も斜め4眼ヘッドランプ方式にキャブデザインを一新。ディーゼル車D200も加えるが価格的にはマツダ車より1万ほど高価であった。さらに1965年10月に2433cc、95psガソリンエンジンを持つ3トン車V300を加えてフルライン体制を敷いた。東京店頭渡価格比較では、いすゞエルフの3トン車が1991ccガソリンで価格もV300より2万円高、さらにトヨペット・ダイナ2.5トン車はV300より8万円も安かった。1966年1月における2トン標準型ガソリン車比較ではマツダE2000とトヨペット・ダイナが69万円、ダイハツV200が70万5000円、ニッサン・キャブオールが72万円、プリンス・スーパークリッパーが73万8000円、ディーゼルのいすゞマエルフ75万円、同キャンターが78万円であった。こうしてバラエティにあふれた1960年代中頃は、まさに各メーカーの設計陣がライバル達を見据えて、商用車においても、毎年のようにニューモデル達を開発した時代であったことになる。

■年表

| | |
|----------------------|---|
| 大正 13 年 (1926) | 内務省自動車取締令、無免許小型自動車制定、排気量0.35ℓ、変速機2速以下、速度26km/hまで 全長8尺=2424mm×全幅3尺=909mm×全高3.6尺=1090mmの主に三輪車対称、積載量187kgまで |
| 9月 2日 | 大阪の実用自動車製造がダット自動車製造(株)となり、東京の(資)ダット自動車商會を合併、資本金50万円 |
| 昭和 5 年 (1930) 2月 | 内務省自動車取締令改正、無免許小型自動車の排気量拡大、4サイクル0.50ℓ、2サイクル0.35ℓ以下 全長8尺2800mm×全幅1200mmまでに拡大、四輪車を可能にする。運転者は大正以来の1名まで |
| 昭和 6 年 (1931) 8月 | 日本産業(株)系の戸畑鑄物(株)、ダット自動車を買収し経営権取得、昭和8年8月、横浜工場に着手 |
| 昭和 7 年 (1932) 4月15日 | 小型車ダットソン販売店のダットサン自動車商會、東京に設立。ダットサン10型トラック製造販売開始 |
| 昭和 8 年 (1933) 3月 | 石川島製作所+ダット自動車+東京瓦斯電が合併し自動車工業設立、商工省標準自動車いすゞに着手 |
| 8月 | 内務省自動車取締令改正、無免許小型自動車の排気量拡大、4サイクル0.75ℓ、2サイクル0.50ℓ以下に 電気自動車は1時間定格出力4.5kWまで、四輪車は運転者1名の場合無免許可 |
| 9月 | ダットサン営業権が自動車工業から戸畑鑄物に移る |
| 12月26日 | 戸畑鑄物(株)と日本産業(株)共同出資で、自動車製造(株)設立、ダットソン権利は自動車工業より譲渡 |
| 昭和 9 年 (1934) 6月 1日 | 自動車製造(株)、日産自動車(株)に改称、横浜工場完成、ダットサン13型トラック製造開始 |
| 昭和 11 年 (1936) 9月19日 | 日産自動車、豊田自動織機製作所、自動車製造事業法許可会社となる |
| 昭和 12 年 (1937) 8月21日 | 東京瓦斯電気工業自動車部、東京自動車工業と合併、後のいすゞ大森製造所となる |
| 昭和 13 年 (1938) 9月 | 商工省主催で薪炭瓦斯自動車普及全国キャラバン実施 |
| 昭和 16 年 (1941) 4月30日 | 東京自動車工業、ヂーゼル自動車工業(株)と社名変更 |
| 昭和 19 年 (1944) | 内務省自動車取締令改正、免許不要の小型自動車の排気量1500cc以下、年齢16歳以上に |
| 昭和 20 年 (1945) 9月22日 | GHQの製造工業運営に関する覚書により、トラック製造、資材割り当て枠内で月産1,500台限り許可(乗用車製造禁止) |
| 12月 | トヨタ、1トン積ボンネットトラックSB型の設計開始(前月S型1000ccエンジン、SA型乗用車設計開始) |
| 昭和 21 年 (1946) 7月26日 | 日産、吉原工場でダットサントラック戦後第一号ラインオフ |
| 昭和 22 年 (1947) 4月 | 東京電気自動車、立川飛行機の企業解体で発足、たま号トラック開発、1945年当初は立川飛行機傘下だった高速機 関工業製オオタトラックがシャシーベース。1951年たま自動車となる。 |
| 9月 | トヨタ、小型車の愛称をトヨベツトに決定(商標登録は49年11月)、SB型はトヨベツト・トラックとなる |
| 12月29日 | 運輸省令36号公布、小型自動車(第1種)の排気量4サイクル1500cc、2サイクル1000cc以下 全長4.3m、全幅1.6m、全高2.0m各以下(48年実施) |
| 昭和 24 年 (1949) 7月 1日 | ヂーゼル自動車工業、いすゞ自動車(株)と社名変更 |
| 8月 1日 | 日産重工業、日産自動車(株)と改称 |
| 昭和 25 年 (1950) 7月12日 | 富士産業の第二会社のひとつとして富士精密工業発足 |
| 昭和 26 年 (1951) 10月 | 富士精密工業、国産初の4サイクル1500cc エンジン 試作の完成 |
| 12月19日 | 大阪の発動機製造、ダイハツ工業と社名変更 |
| 昭和 27 年 (1952) 3月 7日 | たま自動車、電気自動車から切り替え、富士精密工業製1500cc車展示会開催、11月にプリンス自動車に社名変更 |
| 9月 1日 | 日産、ダットサンなどの定価販売制度実施 |
| 12月 | 高速機関工業、オオタ自動車工業と社名変更 |
| 昭和 28 年 (1953) 9月25日 | トヨタ、R型1500ccエンジン搭載の1.25トン積トヨベツトRK型トラック生産開始 |
| 昭和 29 年 (1954) 4月20日 | 第1回全日本自動車ショウ(自動車工業会、日本小型自動車工業会、自動車部品工業会主催)開催、入場者約55万人、 出品台数267台、(~29日、以降1957年第4回まで日比谷公園で野外展示) |
| 9月 1日 | トヨタ、1トン積キャブオーバーパートトラックSKB型(後のトヨエース)を発表 |
| 10月 1日 | 小型自動車の排気量、4サイクル、2サイクルの別なく1500ccまでとなる |
| 昭和 30 年 (1955) 1月17日 | 日産、ダットサントラック120型を発売 |
| 4月 1日 | プリンス、国産初のキャブオーバーパートトラックAKTG-1型、1.75トン積を発表 |
| 11月 1日 | トヨタ、トヨベツト・マスターライン・ライトバン、ピックアップシングルシートを発表し12月までに発売 |
| 昭和 31 年 (1956) 5月 | トヨタ、トヨベツト初のキャブオーバーパートトラックRK52型を発売 |

■主要諸元(各章関連モデル)

●第3章 戦後の乗用と商用シャーシ併用期

| 年式 | 車名型式 | 全長 (mm) | 全幅 (mm) | 全高 (mm) | 軸距 (mm) | 地上高 (mm) | 荷室長 (mm) | 荷室幅 (mm) | 荷室高 (mm) | 車両重量 (kg) | 乗員 (名) | 最大積載量 (kg) | 最高速度 (km/h) |
|------|-------------------|------------|------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|-----------|---------------|----------------|
| 1947 | ダットサンF3135消防車 | 3150 | 1400 | 1672 | 2005 | 190 | — | — | — | 1140 | — | — | 67 |
| 1949 | ダットサン3135トラック | 3147 | 1398 | 1580 | 2005 | 190 | 1185 | 1332 | 440 | 655 | 2 | 500 | 65 |
| 1950 | ダットサンDW2ステーションワゴン | 3600 | 1420 | 1560 | 2005 | 190 | 1840 | 1200 | 1100 | 800 | 4 | — | 72 |
| 1950 | ダットサン4146トラック | 3295 | 1398 | 1580 | 2005 | 190 | 1370 | 1332 | 440 | 690 | 2 | 500 | 72 |
| 1950 | オオタ0S-6トラック | 3442 | 1360 | 1600 | 2100 | 185 | 1500 | 1300 | 450 | 423 | 2 | 750 | 60 |
| 1951 | ダットサンDV4デリバリーバン | 3680 | 1450 | 1580 | 2150 | 190 | 1250 | 930 | 860 | 920 | 2 | 500 | 70 |
| 1951 | ダットサン5147トラック | 3398 | 1398 | 1580 | 2150 | 190 | 1470 | 1332 | 440 | 750 | 2 | 600 | 70 |
| 1951 | オオタKA2トラック | 4013 | 1460 | 1735 | 2320 | 195 | 1800 | 1380 | 450 | 540 | 2 | 800 | 70 |

●第4章 全日本自動車ショー開催初期の商用車連

| 年式 | 車名型式 | 全長 | 全幅 | 全高 | 軸距 | 地上高 | 荷室長 | 荷室幅 | 荷室高 | 車両重量 | 乗員 | 最大積載量 | 最高速度 |
|------|--------------------|------|------|------|------|-----|------|------|------|------|-----|----------|------|
| 1952 | ダットサン 医療車 | 3800 | 1450 | 1580 | 2150 | 190 | — | — | — | 970 | 4 | — | 70 |
| 1953 | ダットサン6147トラック | 3406 | 1398 | 1590 | 2150 | 190 | 1470 | 1332 | 440 | 755 | 2 | 600 | 72 |
| 1953 | ダットサンDU5ピックアップ | 3587 | 1400 | 1595 | 2150 | 190 | 860 | 1167 | 380 | 845 | 4 | 300 | 72 |
| 1953 | ダットサンDV5デリバリーヴァン | 3855 | 1480 | 1590 | 2150 | 190 | 1280 | 930 | 1010 | 925 | 2 | 500 | 72 |
| 1947 | トヨベツトSBトラック | 3950 | 1595 | 1800 | 2400 | 175 | 1600 | 1480 | 425 | 1125 | 2 | 1000 | 68 |
| 1950 | トヨベツトSUルートバン | 4250 | 1600 | 1990 | 2400 | 175 | 3000 | 1450 | 1400 | 1300 | 2 | 1000 | 68 |
| 1952 | トヨベツトSBライトバス | 4230 | 1580 | 1980 | 2400 | 175 | — | — | — | 1440 | 7 | — | 68 |
| 1952 | トヨベツトSGトラック | 4195 | 1594 | 1735 | 2500 | 200 | 1957 | 1535 | 465 | 1170 | 2 | 1000 | 68 |
| 1955 | トヨベツトRKトラック | 4265 | 1675 | 1735 | 2500 | 200 | 1957 | 1535 | 465 | 1220 | 2 | 1250 | 85 |
| 1956 | トヨベツトRK1.5トラック | 4265 | 1675 | 1755 | 2500 | 200 | 1957 | 1535 | 455 | 1300 | 2 | 1500 | 85 |
| 1955 | ダットサンK110コンバーチブル | 3860 | 1466 | 1500 | 2220 | 162 | — | — | — | 890 | 4 | — | 85 |
| 1955 | ダットサンW110エステートワゴン | 3830 | 1466 | 1530 | 2220 | 161 | 1750 | 1190 | 1180 | 950 | 4 | — | 85 |
| 1955 | ダットサンI20トラック | 3742 | 1466 | 1555 | 2220 | 175 | 1550 | 1368 | 408 | 865 | 2 | 750 | 75 |
| 1955 | ダットサンU120ピックアップ | 3970 | 1466 | 1580 | 2220 | 175 | 925 | 1220 | 430 | 955 | 4 | 400 | 75 |
| 1955 | ダットサンAV120ライトバン | 3900 | 1466 | 1575 | 2220 | 175 | 1540 | 1180 | 965 | 975 | 2/4 | 500/300 | 75 |
| 1955 | ダットサンV120デリバリーバン | 3900 | 1466 | 1590 | 2220 | 175 | 1640 | 1180 | 990 | 970 | 2 | 600 | 75 |
| 1953 | プリンスAFTF-3トラック低床 | 4280 | 1660 | 1823 | 2550 | 190 | 1090 | 1360 | 450 | 1405 | 2 | 1500 | 85 |
| 1956 | プリンスAFTF-7トラック低床 | 4285 | 1670 | 1855 | 2550 | 190 | 2035 | 1555 | 450 | 1405 | 2 | 1500 | 90 |
| 1957 | プリンスAFTF-8トラック低床 | 4285 | 1670 | 1855 | 2550 | 190 | 2010 | 1535 | 435 | 1421 | 2 | 1500 | 95 |
| 1956 | プリンスAFVB-5A/Bライトバン | 4290 | 1650 | 1820 | 2550 | 190 | 1660 | 1400 | 1100 | 1445 | 2/5 | 1000/500 | 90 |
| 1953 | オオタKA-3トラック | 4013 | 1550 | 1735 | 2330 | 185 | 1800 | 1450 | 450 | 629 | 2 | 850 | 70 |
| 1953 | オオタFA-2消防車 | 3940 | 1480 | 1700 | 2320 | — | — | — | — | 1170 | 8 | — | — |
| 1955 | オオタVL2ライトバン | 4280 | 1660 | 1835 | 2440 | 205 | 1800 | 1450 | 950 | 1290 | 2 | 850 | 88 |
| 1955 | オオタKD2トラック | 4190 | 1610 | 1820 | 2440 | 205 | 1930 | 1500 | 450 | 1210 | 2 | 1250 | 85 |
| 1955 | オオタFM-1消防車 | 4300 | 1680 | 2000 | 2455 | 206 | — | — | — | 1810 | 8 | — | — |

●第5章 三輪を終焉させたトヨベツト・ライトトラック

| 年式 | 車名型式 | 全長 | 全幅 | 全高 | 軸距 | 地上高 | 荷室長 | 荷室幅 | 荷室高 | 車両重量 | 乗員 | 最大積載量 | 最高速度 |
|------|-------------------|------|------|------|------|-----|------|------|------|------|-----|-------|------|
| 1955 | トヨベツトSKBライトトラック | 4287 | 1675 | 1850 | 2500 | 190 | 2495 | 1515 | 405 | 1200 | 2 | 1000 | 70 |
| 1955 | トヨベツトSKBライトバン | 4280 | 1680 | 1950 | 2500 | 190 | 2495 | 1515 | 405 | 1335 | 2 | 850 | 90 |
| 1955 | トヨベツトSKBダブルキャブ | 4287 | 1677 | 1850 | 2500 | 190 | 2495 | 1515 | 405 | 1335 | 2 | 850 | 90 |
| 1955 | トヨベツトSKBバネルバン | 4295 | 1650 | 1990 | 2500 | 190 | 2495 | 1515 | 405 | 1335 | 2 | 1000 | 90 |
| 1955 | トヨベツトRK52Vルートバン | 4280 | 1650 | 1900 | 2530 | 210 | 1560 | 1480 | 1230 | 1640 | 2/5 | 1500 | 90 |
| 1955 | トヨベツトRK52Lルートトラック | 4290 | 1675 | 1940 | 2530 | 210 | 2495 | 1515 | 405 | 1365 | 2 | 1500 | 90 |
| 1957 | トヨベツトRK62Lルートトラック | 4290 | 1677 | 1950 | 2530 | 210 | 2495 | 1515 | 405 | 1335 | 2 | 1750 | 90 |

●第6章 怒涛のキャブオーバー時代へ

| 年式 | 車名型式 | 全長 | 全幅 | 全高 | 軸距 | 地上高 | 荷室長 | 荷室幅 | 荷室高 | 車両重量 | 乗員 | 最大積載量 | 最高速度 |
|------|-----------------------|------|------|------|------|-----|------|------|------|------|-----|----------|------|
| 1955 | プリンスAKTG-1キャブオーバートラック | 4290 | 1670 | 1990 | 2240 | 190 | 2770 | 1550 | 450 | 1539 | 2 | 2000 | 85 |
| 1956 | プリンスAKTG-2キャブオーバートラック | 4290 | 1670 | 1990 | 2240 | 190 | 2770 | 1550 | 450 | 1510 | 2 | 2000 | 90 |
| 1957 | プリンス宣伝車 | 4690 | 1750 | 2150 | 2240 | 190 | — | — | — | 1920 | 10 | — | 95 |
| 1955 | プリンスルートバンAKVC3A/B | 4280 | 1660 | 1930 | 2550 | 190 | 1660 | 1400 | 1100 | 1562 | 2/5 | 1000/500 | 90 |
| 1958 | プリンスAKTG-4キャブオーバートラック | 4290 | 1670 | 1990 | 2240 | 190 | 2770 | 1550 | 450 | 1515 | 2 | 2000 | 95 |
| 1957 | くろがねNAマイティ | 4130 | 1675 | 1960 | 2350 | 220 | 2500 | 1580 | 420 | 1170 | 3 | 1000 | 75 |
| 1957 | トヨエースSKBトラック | 4278 | 1675 | 1850 | 2500 | 190 | 2495 | 1515 | 405 | 1200 | 2 | 1000 | 70 |
| 1958 | トヨエースSKBトラック | 4270 | 1690 | 1850 | 2500 | 185 | 2520 | 1585 | 415 | 1200 | 2 | 1000 | 78 |
| 1958 | ニッサンジュニアキャブオールC40 | 4290 | 1675 | 1990 | 2300 | 190 | 2825 | 1560 | 450 | 1525 | 2 | 2000 | 88 |
| 1957 | ニッサンジュニアキャブオールバンVC40 | 4275 | 1675 | 1990 | 2300 | 190 | 2415 | 1425 | 1290 | 1720 | 2/5 | 1000/750 | 88 |
| 1958 | マツダロンパーDMA81 | 4290 | 1680 | 1920 | 2500 | 220 | 2545 | 1565 | 370 | 1290 | 3 | 1000 | 74 |

| 登坂能力 (sin, tanθ) | 回転半径 (m) | エンジン (型式 気筒数 弁型式) | 内径 (mm) | 行程 (mm) | 総排気量 (cc) | 最高出力 (ps/rpm) | 最大トルク (KG-m/rpm) | 圧縮比 (c.r) | 変速機 (前進後退) | タイヤ前 | タイヤ後 | 燃料タンク (ℓ) |
|---------------------|-------------|----------------------|------------|------------|--------------|------------------|---------------------|--------------|---------------|---------|---------|--------------|
| 1/6 | 5.5 | 7型4サイクル直4SVガソリン | 55 | 76 | 722 | 15/3600 | 3.8/3600 | 5.6 | 前3後1 | 4.00-16 | 4.00-16 | 21 |
| 1/6 | 5.5 | 7型4サイクル直4SVガソリン | 55 | 76 | 722 | 15/3600 | 3.8/3600 | 5.6 | 前3後1 | 4.00-16 | 4.00-16 | 21 |
| 1/6 | 5.5 | 10型4サイクル直4SVガソリン | 60 | 76 | 860 | 20/3600 | 4.9/2000 | 5.6 | 前3後1 | 5.00-16 | 5.00-16 | 21 |
| 1/6 | 5.5 | 10型4サイクル直4SVガソリン | 60 | 76 | 860 | 20/3600 | 4.9/2000 | 5.6 | 前3後1 | 5.00-16 | 5.00-16 | 21 |
| 1/5 | 5.0 | E-8型4サイクル直4SVガソリン | 61.5 | 64 | 760 | 20/4000 | 4.0/2600 | 7.4 | 前3後1 | 5.00-16 | 5.00-16 | 24 |
| 1/6 | 5.6 | 10型4サイクル直4SVガソリン | 60 | 76 | 860 | 20/3600 | 4.9/2000 | 5.6 | 前3後1 | 5.50-15 | 5.50-15 | 21 |
| 1/6 | 5.6 | 10型4サイクル直4SVガソリン | 60 | 76 | 860 | 20/3600 | 4.9/2000 | 5.6 | 前3後1 | 5.50-15 | 5.50-15 | 21 |
| 1/5 | 5.0 | E-8型4サイクル直4SVガソリン | 61.5 | 64 | 760 | 20.5/4000 | 4.7/2600 | 8.4 | 前3後1 | 6.00-16 | 6.00-16 | 24 |

| 登坂能力 | 回転半径 | エンジン | 内径 | 行程 | 総排気量 | 最高出力 | 最大トルク | 圧縮比 | 変速機 | タイヤ前 | タイヤ後 | 燃料タンク |
|--------|------|------------------------|------|----|------|---------|------------|-----|------|---------|---------|-------|
| 1/6 | 5.6 | 10型4サイクル直4SVガソリン | 60 | 76 | 860 | 20/3600 | 4.9/2000 | 5.6 | 前3後1 | 5.50-15 | 5.50-15 | 18 |
| 1/6 | 5.6 | 10型4サイクル直4SVガソリン | 60 | 76 | 860 | 25/4000 | 5.1/2400 | 5.6 | 前3後1 | 5.50-15 | 5.50-15 | 18 |
| 1/5.6 | 5.6 | 10型4サイクル直4SVガソリン | 60 | 76 | 860 | 25/4000 | 5.1/2400 | 5.6 | 前3後1 | 5.50-15 | 5.50-15 | 18 |
| 1/6.4 | 5.6 | 10型4サイクル直4SVガソリン | 60 | 76 | 860 | 25/4000 | 5.1/2400 | 5.6 | 前3後1 | 5.50-15 | 5.50-15 | 18 |
| 1/4 | 5.2 | S型4サイクル直4SVガソリン | 65 | 75 | 995 | 27/4000 | 5.9/1600 | 6.5 | 前4後1 | 6.50-16 | 6.50-16 | 37.8 |
| 1/4 | 5.2 | S型4サイクル直4SVガソリン | 65 | 75 | 995 | 27/4000 | 5.9/1600 | 6.5 | 前4後1 | 6.50-16 | 6.50-16 | 37.8 |
| 1/4 | 5.2 | S型4サイクル直4SVガソリン | 65 | 75 | 995 | 27/4000 | 5.9/1600 | 6.5 | 前4後1 | 6.50-16 | 6.50-16 | 37.8 |
| 1/4 | 5.4 | S型4サイクル直4SVガソリン | 65 | 75 | 995 | 28/4000 | 5.9/1600 | 6.5 | 前4後1 | 6.50-16 | 6.50-16 | 37.8 |
| 28% | 5.4 | R型4サイクル直40HVガソリン | 77 | 78 | 1453 | 48/4000 | 10/2400 | 6.8 | 前4後1 | 6.50-16 | 6.50-16 | 37.8 |
| 1/4 | 5.4 | R型4サイクル直40HVガソリン | 77 | 78 | 1453 | 48/4000 | 10/2400 | 6.8 | 前4後1 | 6.50-16 | 7.00-16 | 37.8 |
| 0.42 | 5.2 | 10型4サイクル直4SVガソリン | 60 | 76 | 860 | 25/4000 | 5.1/2400 | 5.6 | 前4後1 | 5.50-15 | 5.50-15 | 32.5 |
| 0.4 | 5.2 | 10型4サイクル直4SVガソリン | 60 | 76 | 860 | 25/4000 | 5.1/2400 | 5.6 | 前4後1 | 5.50-15 | 5.50-15 | 32.5 |
| 0.25 | 5.2 | 10型4サイクル直4SVガソリン | 60 | 76 | 860 | 25/4000 | 5.1/2400 | 5.6 | 前4後1 | 5.50-15 | 5.50-15 | 26.5 |
| 27% | 5.2 | 10型4サイクル直4SVガソリン | 60 | 76 | 860 | 25/4000 | 5.1/2400 | 5.6 | 前4後1 | 5.50-15 | 5.50-15 | 26.5 |
| 29/27% | 5.2 | 10型4サイクル直4SVガソリン | 60 | 76 | 860 | 25/4000 | 5.1/2400 | 5.6 | 前4後1 | 5.50-15 | 5.50-15 | 26.5 |
| 0.27 | 5.2 | 10型4サイクル直4SVガソリン | 60 | 76 | 860 | 25/4000 | 5.1/2400 | 5.6 | 前4後1 | 5.50-15 | 5.50-15 | 26.5 |
| 1/5 | 5.3 | FG4A-21型4サイクル直40HVガソリン | 45 | 84 | 1484 | 45/4000 | 10/2000 | 6.5 | 前4後1 | 6.50-16 | 6.50-16 | 40 |
| 1/4 | 5.6 | GA2A型4サイクル直40HVガソリン | 45 | 84 | 1484 | 52/4200 | 10.4/2400 | 6.8 | 前4後1 | 7.00-16 | 7.00-16 | 40 |
| 0.26 | 5.6 | GA-30型4サイクル直40HVガソリン | 45 | 84 | 1484 | 60/4400 | 10.75/3200 | 7.5 | 前4後1 | 7.00-16 | 7.00-16 | 40 |
| 1/4 | 5.6 | GA2A型4サイクル直40HVガソリン | 45 | 84 | 1484 | 52/4200 | 10.4/2400 | 6.8 | 前4後1 | 6.50-16 | 6.50-16 | 40 |
| 1/5 | 5.5 | E-9型4サイクル直4SVガソリン | 61.5 | 76 | 903 | 23/4000 | 4.9/2400 | 8.4 | 前3後1 | 6.00-16 | 6.00-16 | 24 |
| — | 5.5 | E-9型4サイクル直4SVガソリン | 61.5 | 76 | 903 | 24/4000 | 5.0/2200 | 8.4 | 前3後1 | 6.00-16 | 6.00-16 | 24 |
| 1/4 | 5.5 | E-13型4サイクル直40HVガソリン | 70 | 82 | 1263 | 45/4000 | 8.8/2600 | 7 | 前4後1 | 6.50-16 | 6.50-16 | 30 |
| 1/4 | 5.5 | E-13型4サイクル直40HVガソリン | 70 | 82 | 1263 | 45/4000 | 8.8/2600 | 7 | 前4後1 | 6.50-16 | 6.50-16 | 30 |
| — | 5.3 | E-13型4サイクル直40HVガソリン | 70 | 82 | 1263 | 48/4500 | 9.0/2000 | 7.3 | 前4後1 | 7.00-16 | 7.00-16 | 30 |

| 登坂能力 | 回転半径 | エンジン | 内径</ |
|------|------|------|------|
|------|------|------|------|

■生産台数(1926～45年)

| 年次 | 台数 | | 年次 | 台数 |
|------|-------|--|------|--------|
| 1926 | 245 | | 1936 | 5,004 |
| 1927 | 302 | | 1937 | 7,643 |
| 1928 | 347 | | 1938 | 13,981 |
| 1929 | 437 | | 1939 | 29,233 |
| 1930 | 458 | | 1940 | 42,073 |
| 1931 | 434 | | 1941 | 42,813 |
| 1932 | 696 | | 1942 | 37,653 |
| 1933 | 1,055 | | 1943 | 25,174 |
| 1934 | 1,077 | | 1944 | 21,434 |
| 1935 | 1,181 | | 1945 | 6,723 |

※1926～45年の間は、トラック、バスを含む生産台数を示す。

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | |
| | | | |

■トラック(小型四輪車)生産台数

| 年 | ガソリン | ディーゼル | 小計 |
|--------------|---------|--------|---------|
| 1946 (昭和21年) | | | 736 |
| 1947 (昭和22年) | | | 1,584 |
| 1948 (昭和23年) | | | 3,562 |
| 1949 (昭和24年) | | | 7,910 |
| 1950 (昭和25年) | | | 8,926 |
| 1951 (昭和26年) | | | 8,375 |
| 1952 (昭和27年) | | | 10,525 |
| 1953 (昭和28年) | | | 11,657 |
| 1954 (昭和29年) | | | 18,085 |
| 1955 (昭和30年) | 21,505 | | 21,505 |
| 1956 (昭和31年) | 43,424 | | 43,424 |
| 1957 (昭和32年) | 80,083 | | 80,083 |
| 1958 (昭和33年) | 90,152 | 151 | 90,303 |
| 1959 (昭和34年) | 129,373 | 44 | 129,417 |
| 1960 (昭和35年) | 179,687 | 3,102 | 182,789 |
| 1961 (昭和36年) | 249,566 | 13,187 | 262,753 |
| 1962 (昭和37年) | 330,280 | 15,500 | 345,780 |
| 1963 (昭和38年) | 425,381 | 25,521 | 450,902 |
| 1964 (昭和39年) | 592,600 | 41,338 | 633,938 |
| 1965 (昭和40年) | 606,407 | 40,769 | 647,176 |
| 1966 (昭和41年) | 730,136 | 50,749 | 780,883 |

※表は、日本自動車工業会発表資料をもとに作成。

※トラック=小型商用車の規格については、p.4 参照のこと。

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | |
| | | | | | |

■メーカー別小型商用車生産台数 (1951～52年、1956年～68年)

| メーカー名 | 1951年 | 1952年 | 1956年 | 1957年 | 1958年 | 1959年 | 1960年 | 1961年 | 1962年 | 1963年 | 1964年 | 1965年 | 1966年 | 1967年 | 1968年 |
|------------|-------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|-----------|-----------|
| トヨタ | 2,694 | 4,950 | 25,290 | 43,423 | 45,222 | 53,892 | 87,591 | 102,228 | 127,737 | 169,328 | 224,158 | 218,867 | 250,845 | 328,885 | 397,439 |
| 日産 | 2,391 | 3,687 | 11,000 | 26,937 | 30,323 | 43,361 | 49,488 | 75,781 | 108,578 | 131,648 | 161,886 | 155,772 | 241,453 | 348,130 | 380,407 |
| いすゞ | | | | | | 2,074 | 7,345 | 19,977 | 20,947 | 27,576 | 38,273 | 35,596 | 36,540 | 41,433 | 50,743 |
| 三菱 | | | | | | 166 | 116 | 86 | 3,935 | 12,241 | 19,366 | 43,116 | 51,690 | 55,258 | |
| 日野 | | | | | | 1,303 | 5,334 | 10,856 | 11,265 | 10,637 | 9,881 | 7,369 | 1,120 | | |
| プリンス | | 262 | 6,189 | 8,582 | 8,208 | 13,055 | 19,758 | 24,868 | 28,648 | 24,476 | 40,614 | 42,834 | (23,333) | | |
| マツダ | | 9 | | | | 12,825 | 19,725 | 25,128 | 37,619 | 48,143 | 98,953 | 113,409 | 126,111 | 180,638 | 226,438 |
| ダイハツ | | | | | 287 | 2,031 | 1,156 | 6,405 | 11,059 | 34,501 | 46,413 | 45,175 | 57,430 | 60,758 | 49,699 |
| ホンダ | | | | | | | | | | | 737 | 6,276 | 18,019 | 7,640 | |
| くろがねオオタ | 732 | 1,292 | 859 | 1,141 | 1,754 | 1,977 | 486 | 940 | 9 | | | | | | |
| コニー | | | | | | | 695 | 907 | | | 6 | | | | |
| ミカサ (含乗用車) | | | | | 26 | 159 | 66 | | | | | | | | |
| スバル | | | | | | | | | 221 | 30 | | | | 5,899 | 9,179 |
| 小計 | 5,817 | 10,200 | 43,338 | 80,083 | 85,820 | 129,374 | 187,779 | 261,684 | 345,760 | 450,902 | 633,918 | 647,176 | 780,883 | 1,026,193 | 1,169,163 |

※表は、生産当時の自動車工業会、日本小型自動車工業会、1967年双方合併により設立された日本自動車工業会発表資料をもとに作成。

※小型商用車の規格については、p.4 参照のこと。

※スバルの1962、63年の数値は特装車と思われる。

※マツダの1952年の数値は試作車と思われる。

※プリンスの1966年の数値は小計に未計上、8月以降は日産に含まれる。

| 年 | ガソリン | ディーゼル | 小計 |
|--------------|-----------|---------|-----------|
| 1967 (昭和42年) | 962,755 | 63,438 | 1,026,193 |
| 1968 (昭和43年) | 1,096,954 | 72,209 | 1,169,163 |
| 1969 (昭和44年) | 1,143,763 | 92,765 | 1,236,528 |
| 1970 (昭和45年) | 1,156,729 | 97,132 | 1,253,861 |
| 1971 (昭和46年) | 1,204,125 | 100,814 | 1,304,939 |
| 1972 (昭和47年) | 1,402,639 | 124,515 | 1,527,154 |
| 1973 (昭和48年) | 1,509,309 | 165,257 | 1,674,566 |
| 1974 (昭和49年) | 1,547,434 | 166,630 | 1,714,064 |
| 1975 (昭和50年) | 1,441,759 | 168,716 | 1,610,475 |
| 1976 (昭和51年) | 1,664,313 | 166,209 | 1,830,522 |
| 1977 (昭和52年) | 1,596,319 | 213,649 | 1,809,968 |
| 1978 (昭和53年) | 1,686,405 | 255,302 | 1,941,707 |
| 1979 (昭和54年) | 1,570,304 | 322.392 | 1,892.696 |
| 1980 (昭和55年) | 1,663,834 | 449,477 | 2,113,311 |
| 1985 (昭和60年) | 1,218,423 | 659,470 | 1,877,893 |
| 1990 (平成2年) | 517,972 | 744,971 | 1,262,943 |
| 1995 (平成7年) | 304,495 | 604,826 | 909,321 |
| 1996 (平成8年) | 329,900 | 564,856 | 894,756 |
| 1997 (平成9年) | 298,063 | 482,765 | 780,828 |
| 1998 (平成10年) | 198,527 | 318,619 | 517,146 |
| 1999 (平成11年) | 189,646 | 286,450 | 476,096 |
| 2000 (平成12年) | 204,253 | 279,029 | 483,282 |
| 2001 (平成13年) | 199,037 | 246,233 | 445,270 |
| 2002 (平成14年) | 198,002 | 182,301 | 380,303 |
| 2003 (平成15年) | 250,019 | 199,443 | 449,462 |
| 2004 (平成16年) | 261,902 | 184,634 | 446,536 |
| 2005 (平成17年) | 233,694 | 203,069 | 436,763 |
| 2006 (平成18年) | 213,692 | 205,712 | 419,404 |
| 2007 (平成19年) | 177,463 | 188,069 | 365,532 |
| 2008 (平成20年) | 163,237 | 166,521 | 329,758 |
| 2009 (平成21年) | 127,004 | 88,135 | 215,139 |
| 2010 (平成22年) | 133,043 | 105,733 | 238,776 |
| 2011 (平成23年) | 135,335 | 99,251 | 234,586 |
| 2012 (平成24年) | 162,012 | 113,980 | 275,992 |
| 2013 (平成25年) | 168,512 | 132,123 | 300,636 |
| 2014 (平成26年) | 176,760 | 151,168 | 327,928 |
| 2015 (平成27年) | | | 330,814 |
| 2016 (平成28年) | | | 317,182 |

おわりに

おわりに（おわりに）

子供の頃、友人の商店にあった小型トラックに乗せてもらった。それまではスクーターの後シートやバーハンドル式のドアもない三輪トラックの助手席で、いずれも振動が多く、走行中に振り落ととされないよう必至にグラブバーにしがみついたのを思い出す。しかし、トラックはまさに別世界だった。ドアもありシートも立派で、外に落とされる不安がなかったからである。

それに魅了された商店主達は二輪の実用車から三輪トラック、そして四輪商用車に次々に乗り換えたとしても不思議ではなかった。その商用車もほぼ4年ごとのモデルチェンジが行なわれるに至り、商店や会社などが「新型商用車」が出るたびに買い替えていった。高速道路網の確立もあり、確か1970年の大阪万国博覧会まで、乗用車も含めて空前の自動車買い替えブームが続いたと思う。

本書では戦前から万博前までの商用車を取り上げたが、編纂を終えてみると、まだまだ収録モデルが不足していることを実感する。たとえばホンダ車が収録されていないと指摘があるかと思うが、『カタログでたどる 日本のトラック・バス―いすゞ 日産・日産ディーゼル 三菱・三菱ふそう マツダ ホンダ編』にほぼ全カタログが収録されているため、総ページ数の関係から断腸の思いで割愛した。何卒ご容赦頂ければ幸いです。

本書の編纂にあたっては三樹書房の小林謙一氏、山田国光氏、木南ゆかり氏、資料等については、トヨタ博物館、日産自動車、日本自動車工業会、自動車史料保存委員会などの皆様に多大なるご協力を得たこと感謝いたします。

執筆に当たっては、メーカー発表の当時のプレスリリースやカタログ、社史の他に、自動車工業会の資料や当時の雑誌などを主要な参考文献としています。本書をご覧いただき、お気づきの点などありましたら、編集部までご一報頂ければ幸いです。

おわりに（おわりに）

小関和夫

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | |
| | | | |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | |
| | | | |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | |
| | | | |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | |
| | | | |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | |
| | | | |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | |
| | | | |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | |
| | | | |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | |
| | | | |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | |
| | | | |

本書の編集にあたっては、以下の方々からの多大なるご協力を賜りました。日産自動車グローバルブランドエンゲージメント部の中山竜二氏、杉浦孝彦氏にはトヨタ博物館在籍時に、それぞれ本書編集のための資料に関してご協力をいただきました。自動車史料保存委員会からは当時のカタログや写真のご協力を得ました。ここに御礼を申し上げます。

本書をご覧いただき、名称表記、性能データ、事実関係の記述に差異等お気づきの点がございましたら、該当する資料とともに弊社編集部までご通知いただけますと幸いです。

三樹書房 編集部

小関和夫 (おぜき・かずお)

1947年東京生まれ。1965年より工業デザイン、機器設計業務とともに自動車専門誌編集者を経て、現在に至る。1970年毎日工業デザイン賞受賞。フリーとなった後は二輪、四輪各誌へ執筆。二輪、三輪、四輪の技術および歴史などが得意分野。雑誌創刊にも複数関与する。自動車、サイドカー、二輪車部品用品を設計する「OZ」ハウス代表。

〈著書〉

『単車』『単車ホンダ』『単車カワサキ』『単車ハーレーダビッドソン』『単車BMW』『サイドカー』各歴史書(池田書店)、『気になるバイク』『チューニング&カスタムバイク』(ナツメ社)、『カスタムバイクハンドブック』(CBSソニー出版)、『マイカーベストチューニング講座』『クルマのメンテナンス入門』(交通タイムス社)、『日本のトラック・バス』【トヨタ 日野 プリンス ダイハツ くろがね】編』『同【いすゞ 日産・日産ディーゼル 三菱・三菱ふそう マツダ ホンダ】編』『国産三輪自動車の記録』『日本の軽自動車』『スズキ ストーリー』『カワサキ マッハ』『カワサキ モーターサイクルズストーリー』『ホンダCBストーリー』『国産二輪車物語』『日本のスクーター』『日本の自動車アーカイブス 二輪車1908-1960』『国産オートバイの光芒』(三樹書房)、他ムックなど多数を執筆。

カタログでたどる 日本の小型商用車 1904～1966

著者 小関和夫

発行者 小林謙一

発行所 三樹書房

URL <http://www.mikipress.com>

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町1-30

TEL 03(3295)5398 FAX 03(3291)4418

印刷・製本 シナノ パブリッシング プレス

©Kazuo Ozeki/MIKI PRESS 三樹書房 Printed in Japan

※本書の一部あるいは写真などを無断で複写・複製(コピー)することは、法律で認められた場合を除き、著者及び出版社の権利の侵害になります。個人使用以外の商業印刷、映像などに使用する場合はあらかじめ小社の版權管理部に許諾を求めて下さい。

落丁・乱丁本は、お取り替え致します