

## 科学技術の原理に徹するクルマ創り

三菱自動車の歴史をたどる本書は、重工業の王道を歩み続けてきた企業を母体とした品格と一徹な企業理念が伝わってくる。そこには、「技術の原理原則を一途に追求し続ける姿勢」と「経済に優先する深遠な科学技術の産業化への模索」が、いかにして根付いてきたかが観てとれる。

三菱は文明開化以来、日本の様々な産業の雄として、戦艦武蔵を作りあげた造船技術に始まり、第二次世界大戦で世界に冠たる技術を誇った零戦など、高度な様々の技術を育みながら近代産業を構築してきた。企業グループの協奏のもと、今日の厳しい自動車産業界にあっても、三菱自動車は新たな技術力の創出に向けて着実に、しかも大いなる可能性を秘めて確かな歩みを見せている。

戦後の乗用車部門独立の頃から、その様子を拝見し、時には研究開発のごく一部ではあるがお手伝いの機会(東京大学生産技術研究所時代に三菱500のエンジンマウント振動実験)を得た私を感じたことは、前述した「技術の原理原則の一途な追求」であった。三菱自動車の社長を務めた久保富夫氏や曾根嘉年氏など、三菱の航空技術者たちによる、高い技術力をもったクルマ創りであり、その姿勢と取り組みは感動そのものであった。日本自動車殿堂では、2009年、久保富夫氏を日本自動車殿堂者として殿堂入りしていただいた。

三菱自動車は、エンジンにあっては吸気・燃焼・排気・制御などの基本技術、車体の構造力学や金属材料、それに空力を踏まえた運動力学などの自動車の基本となる技術を高いレベルで研究開発が行われてきたメーカーである。その先進技術のクルマは、ユーザーをリードし、時には先に行き過ぎてしまうこともあったが、この一途なクルマ創りのDNAが今日の電気自動車開発に結実したのであろう。次世代のモビリティ社会を拓く新たな自動車産業への発展を期待したい。

本書のように誠実かつ優れた内容の調査・研究によって三菱自動車の歴史を紐解くことは、わが国が工業立国としてどのように歩んできたか、その道程と成果と意義を探り、自動車産業の発展を広く理解するうえで誠に意義深いものと考え次第です。

芝浦工業大学 名誉学長  
日本自動車殿堂 名誉会長  
工学博士 小口 泰平

## 目次

■科学技術の原理に徹するクルマ創り 小口泰平／3

三菱自動車工業の歴史…………… 7

カタログでたどる 三菱のクルマたち…………… 49

ヘンリーJ／50

ジープ／51

軽三輪レオ／52

三菱500・コルト系／53

ギャラン系／62

ミニカ系／81

デボネア系／97

ミニキャブ系／105

デリカ系／112

ランサー系／124

ランサーエボリューション系／138

ミラージュ系／146

ピックアップ系／162

スポーツモデル系／167

ディアマンテ系／175

パジェロ系／179

シャリオ／190

RVR／194

チャレンジャー／199

エンデバー／199

ディオ／200

エアトレック／201

アウトランダー／202

エクリプスクロス／208

新世代軽／209

コンセプトカー／217

その他の輸入販売車／229

モータースポーツ／232

■モータースポーツ史 主な記録／233 ■会社概要／234 ■年表／235

■三菱車(軽・小型商用車含む)生産台数／256 ■三菱車受賞歴／257

■参考文献／258 ■あとがき／259

## 本書について

1918(大正7)年、日本で最初の量産乗用車「三菱A型」が完成しました。当時、機械製造図面などは大きな用紙に数多くの部品図を載せていたところを「三菱A型」の開発に当たっては、1部品1枚の図面に描き起こすという画期的な手法を取り入れています。

また、生産した「三菱A型」22台を販売するにあたり、設計→試作→試験→生産→販売→アフターサービスという一連のプロセスを試みました。今では当たり前となったシステムをこの時代に模索して実行するなど、今日の自動車メーカーの基盤となる発想を生み出しましたともいえます。

本書は、この「三菱A型」が誕生して約100年を記念し、また三菱自動車工業が、1970年に三菱重工業から独立して50周年を迎えるにあたり、『三菱自動車 航空技術者たちが基礎を築いたメーカー』(2010年4月25日初版発行)に、その後に登場した2018年までの車両、コンセプトカーの他、三菱車の受賞歴などの新たな資料を加えた増補二訂版です。

# 三菱自動車工業の歴史

三菱自動車工業のルーツは、土佐の郷士であり、土佐藩の要職にあった岩崎彌太郎が、1870(明治3)年に九十九商会を設立、藩所有の船3隻を借り受けて起業した、大阪・高知間の海運業に始まる。

当時、貨物船の建造、修理は外国に頼っており、これに満足できなかった彌太郎はやがて船の修理から造船へと進み、わが国トップの実績を示すようになり、戦前には「新田丸」などの豪華客船をはじめ、当時世界最大、最強といわれた戦艦「武蔵」を建造するまでに成長する。

造船能力を向上する過程で、船用主機や補機、あるいは製缶、溶接、電機等の技術向上が図られ、それらの技術や工場設備はそのまま陸用機械・設備等の生産に活用できた。かくして、各種機関の研究・開発、発電用ボイラー・タービン等の大型原動機、建築・土木・橋梁用等各種鉄構製品、製氷・冷凍装置、鉄道車両など、陸上分野にも積極的に進出するようになり、単なる造船会社から総合的な重工業会社として発展していく。

同時に、金属鉱山、石炭鉱山など鉱山業にも力をいれ、多くの鉱山を経営することで、わが国の近代工業の勃興、燃料資源の開発に大きく貢献していく。近年、観光資源として廃墟を一般公開したら、半年で約3万人のファン？ が押しかけた、「軍艦島」こと長崎の端島炭鉱も1890(明治23)年に三菱が開いたものである。2015(平成27)年には明治日本の産業革命遺産として世界遺産に登録された。

さらに、当時まだ揺籃期にあった航空機と自動車の将来性に着目し、その研究・製作に取り組み、やがて、傑作機「零戦」こと零式艦上戦闘機、一式陸上攻撃機等数多くの軍用機を生産した。自動車に関しては、戦前、大型バス・トラックの開発・生産が行なわれ、乗用車に関しても、A型とPX33型が試みられたが量産には至らなかった。乗用車が本格的に量産されたのは第二次世界大戦後であり、本書では戦後生産された、三菱乗用車の歴史をカタログでたどってみた。

## カタログでたどる 三菱のクルマたち

三菱の乗用車史を限られたページで一冊の本にまとめる作業には、かなりのストレスを伴う。それだけで一冊の本ができるモデルがいくつもあり、捨てがたい写真を思い切って捨てなければ取らず、どうしても欲求不満に陥ってしまう。したがって、特定のモデルを深く探究しようという読者には、十分満足していただけないかもしれない。

モデルの記載順序は、基本的には第1世代(初代)モデルの発売時期順に取り入れ、そのモデルの変遷を最終世代、あるいは最新世代まで連続して記述する方式を採用した。そして、最後に輸入モデルを記載した。取り入れたモデルは国内で量産された乗用車で、特別仕様車、コンセプトカー、ショーモデルは一部を除き載せられなかった。

パーフェクトではないが、できるだけ多くの写真を載せるよう努めたので、三菱乗用車の歴史をたどる資料としてお役にたてれば幸いである。



**三菱A型** 1972(昭和47)年10月、東京晴海で開催された第19回東京モーターショーで配布された三菱自動車総合カタログの表紙を飾った三菱A型。1917年夏頃から三菱造船神戸造船所でフィアットを手本に試作開始し、1918年11月に完成している。当初は三菱甲型と称した。わが国初の見込み生産された乗用車で、三菱で最初の自動車販売会社「大手商会」を三菱造船と三菱商事の共同出資により設立し販売された。残念ながら1921年に生産中止、1922年2月には大手商会も解散してしまった。ホイールベース2743mm、トレッド1422mm、エンジンは4気筒2540cc(ボア79.4mm×ストローク128.3mm)、35ps。箱型と幌型があり定員は7名。生産台数は試作車5台を含めわずか22台であった。

● ジープ(1953/02~) ●

新三菱重工業  
**Jeep**  
完全に国産化した万能車



定価は真鍮に上、鋼骨で、軽快で走りやすい。構造が、簡易で、自動車用のジープは、最も実用な色々の技師に考案された。そして最も有名なジープは、大衆の最も身近な仲間になる。



新三菱重工業  
菱和自動車販売株式会社  
東京都豊島区新井4-1-1  
電話 東京 040 433 1111

ジープ® はあなたのお嫁さん

丈夫で、元気、働き者で、おまけに、お化粧が、大きいわい



CJ3B-J型 汎用車

菱和自動車販売株式会社

1955年発行のカタログ。「ジープはあなたのお嫁さん。丈夫で元気で 働き者で おまけに お化粧が 大きいわい」のコピーは、当時の様子を良く伝えているが、いま使用したら物議を醸すであろう。表紙のクルマは新たに加わったCJ3B-J10型で、J3型とホイールベースは同じだが全長を188mm伸ばして3576mmとし、乗車定員を4名から6名に増やしたモデル。

1955年発行のジープCJ3B-J3型のカタログ。この頃はまだ一部分ノックダウン生産であったので、前面とボンネットサイドには「WILLYS」の車名が打ち出されている。仕様書はインチ・ポンドで記載されているが、メートル換算すると、全長3388mm、全幅1688mm、全高1895mm、ホイールベース2032mm、車両重量1096kg。Fヘッド4気筒2199cc、70ps/4000rpm、15.8kg-m/2000rpmの「ハリケーン」エンジンを積む。



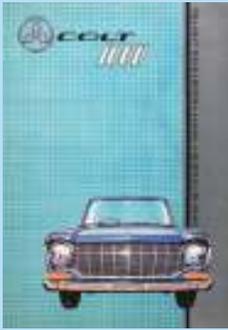
1956年に発売されたジープデリバリワゴン J11型。A、B、Cの3型式あり、AおよびB型はホイールベース2032mmで、A型のリヤドアは上下開き、B型は左右開きでリヤバンパーが2分割されており、中央にパワー・テーク・オフあるいはトレーラー用フックを取り付け可能。C型はホイールベース2532mmでリアドアは上下開きであった。まだフロントグリル上部の車名はWILLYSのままである。

ジープワイドセレクション

<b>H-158</b>  	<b>H-126H</b>  
<b>H-156</b> J54  	<b>H-146</b> J44  
<b>H-126</b> J24  	<b>H-138</b> J36  

1975年11月発行のカタログ。「ジープワイドセレクション」と称し、ホイールベースが2030mm、2225mm、2640mmの3種、ボディの基本形式が5種類、エンジンはガソリンが2機種とディーゼル1機種が用意されていた。

●コルト1000(1963/7~)、1500(1965/10~)、1100(1966/9~)●



三菱の小型乗用車市場参入の第2弾として1963年7月発売されたコルト1000。これは全頁イラストで構成された輸出用英文カタログ。サイズは全長3830mm、全幅1490mm、全高1420mm、ホイールベースは2285mm、車両重量850kg(スタンダードは830kg)、最高速度125km/h、定員5名。エンジンはKE43型直列4気筒977cc、51ps/6000rpm、7.3kg-m/3800rpm。価格はデラックス66.3万円、スタンダード58.3万円。1年後にはそれぞれ2万円値下げされている。1964年5月、営業用LPG車も追加設定された。ちなみに、4ヵ月後に2代目スカイラインが非常に似た姿で登場した。



1964年10月、コルト1000に「スキヤット(Single Coupling AT)」の名前で、電磁クラッチと3速MTを組み合わせたフルATが登場。三菱電機が英国のスミス社、フランスのジャージャー社と技術提携して開発したもの。Dレンジでは自動的に最適なギアを選択、2レンジは2速固定、1速に固定したいときはインストゥルメントパネル上の「ホールドワンスイッチ」をONにする。短期間でカタログから落とされてしまった。



1963年10月発売されたコルト1000バン。ミニバンなど無い時代、バンは「レジャーカーとしてもうってつけです」と訴求している。サイズは全長3905mm、全幅1490mm、全高1470mm、ホイールベースは2285mm、車両重量880kg(スタンダードは865kg)、最高速度122km/h、2名+400kgあるいは5名+200kg。エンジンはKE43型直列4気筒977cc、51ps/6000rpm、7.3kg-m/3800rpm。価格はデラックス58.8万円、スタンダード55.3万円。



スバルも性能も室内もすべてが最大の水準です。コルト1500は、1965年10月に発売された。この車は、三菱の技術とスバルの性能を兼ね備えています。エンジンは、KE45型直列4気筒OHV 1498cc、70ps/5000rpm、11.5kg-m/3000rpm。価格は64.8万円。



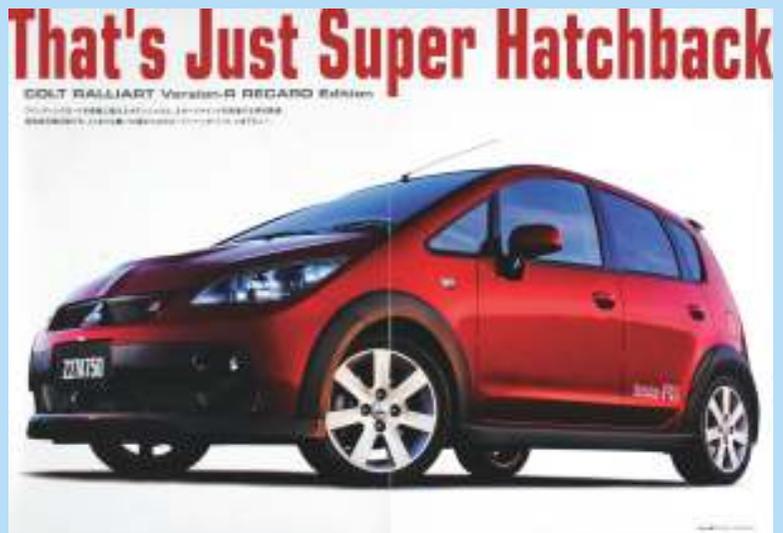
1965年7月には名神高速道路が全線開通し、ハイウェイ時代の到来とともに高出力車の需要も増えてきた。この市場のニーズに応え、コルトシリーズの充実を図るため、1965年10月にコルト1500を発売。4灯式ヘッドランプを採用。サイズはコルト1000より若干長く、全長3975mm、全幅1490mm、全高1425mm、ホイールベースは2350mm、車両重量920kg、最高速度140km/h。エンジンは、KE45型直列4気筒OHV 1498cc、70ps/5000rpm、11.5kg-m/3000rpm。価格は64.8万円。

## ● 新世代コルト(2002/11~) ●



2002年11月に発売された新世代コルト。ミラージュデインゴの後継モデルとも言われるが、車格およびコルトの名を冠した小型車ということでここに紹介する。コルト11-Fの発表が1969年であったから、実に33年振りの復活である。ダイムラー・クライスラーとの共同開発によるプラットフォームを用い、デザインは乗用車デザイン本部長に迎えられたフランス人オリーブ・ブレイの指揮によるもの。サイズは全長3870mm、全幅1680mm、全高1550mm、ホイールベース2500mm、車両重量1010~1030kg。エンジンは4G19型 MIVEC (Mitsubishi Innovative Valve timing Electronic Control system:三菱自動車の連続可変式バルブタイミング機構付きエンジンの総称) DOHC 16バルブ4気筒1343cc 90ps/5600rpmと4G15型 MIVEC DOHC 16バルブ4気筒1468cc 98ps/6000rpmの2種類。トランスミッションは INVECS-III CVT。駆動方式はFF (2003年1月に4WDモデルが追加発売された)、サスペンションは前輪がマクファーソンストラット式コイルスプリング、後輪はトーションビーム式コイルスプリング。価格は104.3~149.5万円。2004年10月、コルトのリヤオーバーハングを300mm延長してワゴンとしての使い勝手を良くしたコルトプラス(右)が戦列に加わった。2008年10月のマイナーチェンジで、コルトのフロントデザインがコルトプラスと同じになった。

2006年5月、コルトの戦列に加わった高性能コンパクトスポーツ「コルトラリーアートバージョンR」。Rには従来のコンパクトスポーツに革命(Revolution)を起こしたいという願いが込められている。外観だけでなく、サスペンション、ボディの剛性アップ、前後ディスクブレーキの強化などのチューニングを実施。エンジンは4G15型 MIVECターボ DOHC 16バルブ4気筒 1468cc、154ps/6000rpm、21.4kg-m/3500rpm。トランスミッションはゲトラグ社製5速MTでクラッチはザックス社製。INVECS-III 6速スポーツモード付きCVTも選択可能。価格は5速MT、CVT車とも197.4万円。前席にはレカロ社製フルバケットシートもオプション設定されており、これを選ぶとインストルメントパネルのアクセントパネルとエアコンのエアアウトレットリングがシルバーからレッドメタリックとなる。リヤシートクッションは3名掛けから2名掛けになり、定員は4名。



2006年4月に発売されたコルトCZC。イタリアのピニンファリナ社と共同開発し、ピニンファリナ社で生産されるCZCは欧州専用車で日本未導入。リトラクタブルハードトップのルーフの開閉に要する時間は約22秒。エンジンは1499cc 109psと1468cc インタークーールドターボ150psの2種類でトランスミッションは5速MTのみ。右のカタログの、向かって左の車がNA(自然吸気)エンジン搭載車、右側がターボ車でバンパー下の形状が異なる。日本では不評ですぐ変えられた「ブレイ顔」と称されるグリルデザインが残されている。2004年11月、欧州市場でのコルトは、ドイツのゴールデン・ステアリング賞を受賞している。

● 第3世代 ギャランΣ(1976/05～)、ギャランハ(1976/12～)、  
 ギャランΣエテルナ／ギャランハエテルナ(1978/03～) ●



新任の久保富夫社長の理念にそって開発された3代目、ギャランΣ(シグマ)は1976年5月14日に発売。「低く&幅広く、いま、セダンは変わった。」のキャッチコピーに三菱の自信のほどがうかがえる。



ギャランΣのサスペンションは前輪がI型アーム式ストラットタイプ、後輪はリジッドアックスル+アシストリンク付き4リンクを採用。エンジンは4G52型アストロン80 1995cc、105(ツインキャブ仕様は115)ps、4G51型アストロン80、1855cc 97psと4G32型サターン1597cc、92(同100)psの5種。全車 MCA システム搭載で51年規制に合格している。



サイズは全長4300(2.0L車は4330)mm、全幅1655(スーパーサルーンは1670)mm、全高1360mm、ホイールベース2515mm、車両重量975～1110kg、価格は1600カスタム95.7万円～2000スーパーサルーンAT車144万円。トランスミッションはカスタムとGLが4速MT、その他は5速MTと3速ATを設定。全車とも前輪にディスクブレーキを備える。この車は2000GLXで122万円(AT車は4万円高)。



ギャランΣは南アフリカでは「コルト ギャラン」の名前で販売されていた。1.6L、2.0Lの他に4気筒2.6L仕様があり、大型のバンパーを付けているため全長は4450mmある。



「Spoils You. : (シグマは)あなたを虜にする」この短く明快なコピーに最初に出会ったのはシドニーに向かうカンタス航空の機内誌だった。望遠レンズを通して絶妙の角度で捉えたシグマもカッコいいと思った。これは1981年6月に豪州三菱で発行されたリーフレットで、お気に入りの1枚である。



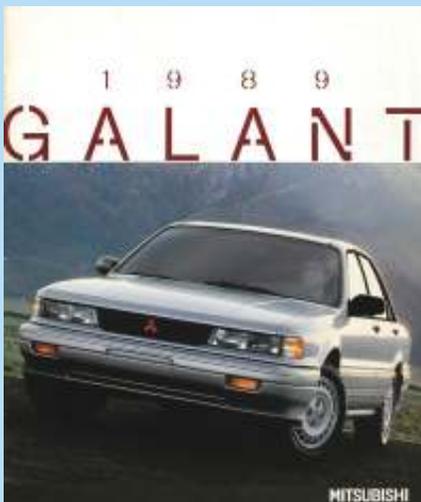
1988年2月1日、VR-4 RSが追加発売された。これは1990年10月に発行されたカタログで、撮影用に架装されたモデルであり、標準とは異なる。後方のクルマはランサーGSR RS。この時点でエンジン出力は240psに達している。



1989年10月にAMGチューンのギャランAMGが280万円で発売されたが、1991年1月、ボディをVR-4と共用した普及版、ギャランAMGタイプIIが219万円で発売された。エンジンはAMGチューンの4G63型16バルブDOHC 1997cc、170ps/6750rpm、19.5kg-m/5000rpmを搭載する。



1988年10月19日に発売されたエテルナ。ギャランの双子車ではなく、ギャランとの明確な差別化を図り、トランクゲートを持つ4ドアハッチバックで登場した。エンジン、仕様などはギャランに準ずる。



米国で発行された1989年型三菱ギャランのカタログ。ラジエーターグリル中央にスリーダイヤのマークが付く。エンジンは4G63型SOHC 102psと4G63型DOHC 135psが積まれていた。



1989年10月6日、カープラザ・チャンネル用に追加発売されたエテルナSAVA。ルーフ後端とリアピラーの傾斜をなだらかにして、ギャランとは形状を変えている。これは1991年6月に追加されたEXE(イグゼ)。



2018年4月、アンダーカバー一体型フロントバンパープロテクターを採用することで、いっそう力強くアクティブなイメージのフロントフェイスとなったD:5。



2018年4月、D:5のマイナーチェンジと同時に発売された、夏のアウトドアレジャーシーンに最適な特別仕様車「JASPER(ジャスパー)」。

夏の山や森林をイメージしたディープシーグリーンマイカをメインカラーとし、撥水機能付きのシート生地を採用するなど使い勝手に配慮されている。4N14型クリーンディーゼル+INVECS-II 6速スポーツモードATを積み、価格は357.048万円で、多機能ナビゲーションシステム付きは374.76万円。



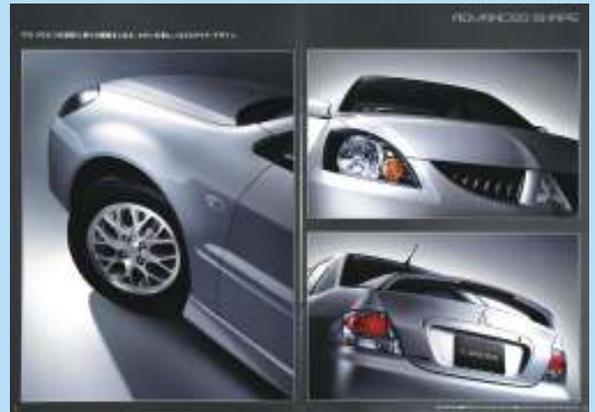
ビッグマイナーチェンジして、2018年11月21日に発表と同時に予約注文受付開始したD:5のディーゼル車。発売は2019年2月15日。これはめずらしいPRE-ORDERカタログ。三菱自動車のフロントデザインコンセプト「ダイナミックシールド」とマルチLEDヘッドライトを採用した特徴的なフロントフェイスを持つ。予防安全技術「e-Assist」、電動パワーステアリング等を新規採用し安全性を高め、低速時の操舵力を軽減し、取り回し性を向上させている。最大トルクを約5%アップさせた2.2L 4N14型クリーンディーゼル145ps/38.7kg-m+新開発の8速スポーツモードATを積み、よりパワフルかつ静かで滑らかな走りへと進化している。価格は384.264～421.632万円。なお、ガソリン車は従来のまま継続販売される。



内・外装に、より都会的で高級感のあるデザインを取り入れ、洗練されたモダンなイメージのデリカD:5 URBAN GEAR(アーバンギア)。



2003年1月6日、リベロカーゴの後継としてランサーカーゴが発売された。セディアの名称は付かない。定員+最大積載量は2名+400kgまたは5名+250kg。エンジンは4G15型1468cc 66ps。2WDには5速MTまたはINVECS-III CVT、4WDにはINVECS-II 4ATが付く。



2003年2月26日、ランサーのマイナーチェンジを機に名称からセディアが落とされ、「ランサー」、「ランサーワゴン」となった。前・後部のデザインが大幅に変更され、新アイデンティティフェース(チーフデザイナーの名前から俗にブレイ顔と称する)が採用された。

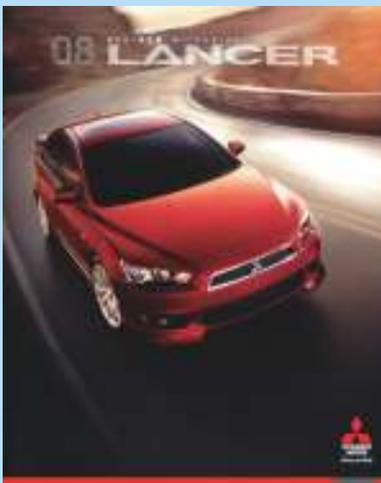


2004年1月23日に追加発売されたランサー/ランサーワゴンのスポーティグレード、ラリーアート。駆動方式はFFで、4G93型GDI 1800インタークーラーターボ165psエンジンにINVECS-IIスポーツモード4ATを積む。価格はセダン199.8万円、ワゴン209.8万円。



2005年1月11日、ランサー、ランサーワゴン、ランサーカーゴを一部改良して発売された。外観では個性的な新アイデンティティフェースが修正されて無難なデザインになった。追加設定されたランサーエクシードの価格は168万円(NAVI付きは189万円)。

## ● ランサー(2007/8~)(日本国内ではギャランフォルティスとして販売) ●



米国で発行された2008年型三菱ランサーのカタログ。日本国内ではギャランフォルティスとして2007年8月に発売された。DE、ES、GTSの3車種がありエンジンは1種類でアルミブロックの4B11型DOHC 16バルブMIVEC 1998cc 152ps。5速MTまたはDE、ESにはINVECS-III CVTが、GTSにはINVECS-III Sportronic 6段CVTが設定されている。タイヤはDE、ESにはP205/60R16、GTSにはP215/45R18を履く。

## ● ランサーGSRエボリューションIII(1995/2~)●

1995年2月10日発売されたランサー GSR エボリューションIII。このクルマで最も力を入れたのは空力。ハイスピード化するラリーステージからの要求に応え、すべての空力パーツを見直し、ホモロゲーションとして認定され、成果を発揮した。4G63型ターボエンジンはマフラー排圧低減、エキゾーストのフロントパイプ径アップ、圧縮比を8.5から9.0に高めるなどの改良により10psアップの270ps/6250rpmを得ている。ボディ剛性、サスペンションは先代を継承。価格は296.8万円、ベース車両のRSエボリューションIIIは受注生産で237.8万円。販売目標台数は5000台。



## 第2世代 ● ランサーGSRエボリューションIV(1996/8~)●



エボリューションも新型7代目ランサーをベースに完全リメイクされてエボリューションIVとなり、1996年8月23日に発売された。4G63型エンジンは高速型カムプロフィール、鍛造ピストン、ツインスクロールターボチャージャーの採用等により280ps/6500rpmを達成。リヤデフには世界初となるAYC(Active Yaw Control)を採用、コーナリング時の回頭性向上、ブレーキング時の安定性確保を実現している。価格は299.8万円、ベース車両のRSエボリューションIVは受注生産で249.8万円。販売目標台数は6000台、追加販売目標台数は3000台。

ランサー GSR エボリューションIV・東京チューンのカタログ。新車購入時にAキット(ラリアート製サスペンションキット、フロントストラットタワーバー、スポーツマフラー)、あるいはBキット(Aキット+ヨコハマゴム製グランプリM7(215/45R17)タイヤとADVAN RC(17×7JJ)ホイール)を装着したモデル。キットの価格はAキットが取り付け工賃を含む希望小売価格26.5万円を特別価格10万円、Bキットが74.2万円を特別価格28万円であった。

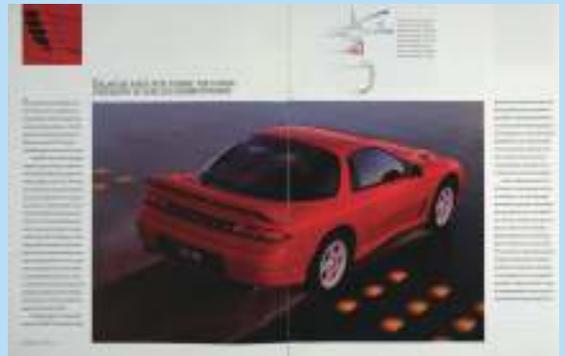


## ● GTO(1990/10～)●

三菱が蓄積してきた開発力を駆使して、スタリオンを超える新時代の4WDスポーツカーとして誕生させた三菱GTOが1990年10月25日発売された。エンジンは新開発の6G72型DOHC 24バルブ V型6気筒ツインターボ・ツインインタークーラー 2972cc、280ps(net)+5速MT(ドイツ、ゲトラーク社製)、およびデボネアVで実績のある6G72型NA仕様の225ps(net)+5速MTまたは4速AT。高速時にフロントベンチュリーカバーとリヤスポイラーが自動的に作動する「アクティブ・エアロ・システム」、2500rpm以下で排気ガスのマフラーへの流入経路を切り換えられる「アクティブ・エキゾースト・システム」等が新設された。サイズは全長4555mm、全幅1840mm、全高1285mm、ホイールベース2470mm、車両重量1640～1700kg。価格333.5～398.5万円。



GTOの構造図。サスペンションはダイヤモンドのものに近く、前輪がマクファーソンストラット、後輪はダブルウィッシュボーン。そして、運転の楽しさと高度な安全性を両立させる三菱独自の「オールホイール・コントロール理念」を具現化するため、フルタイム4WD、4IS(4輪独立懸架)、4WS(4輪操舵)、ECS(電子制御サスペンション)、4ABS等を装備。安全性については、SRSエアバッグを全車に装備し、高剛性ボディ、衝撃吸収バンパー、4ピストンキャリパー付きディスクブレーキなど、あらゆる角度からの配慮がなされていた。



米国三菱で発行された3000GT(日本名GTO)のカタログ。国内モデルとの違いは、最上位グレードの3000GT VR-4は3.0L V6ツインターボ、ツインインタークーラー、300ps、フルタイム4WDだが、3.0L V6 NA仕様 222psを積む3000GT SLと3000GTの駆動方式は2WD(FR)を採用している。米国で「'91インポート・カー・オブ・ザ・イヤー」を獲得している



1993年8月27日、マイナーチェンジでリトラクタブルヘッドランプからプロジェクター4灯式に変更され、その他内外装の改良が実施されたGTO。ツインターボモデルにはドイツ、ゲトラーク(Getrag)社製6速MT、235/45ZR17タイヤが採用された。



米国三菱発行の1994年型3000GTのカタログ。国内仕様と同様の改良が加えられている。このクルマは3.0Lツインターボ4WDの3000GT VR-4で、6速MTを持つ。カタログによると、欧州、豪州への輸出モデルはツインターボモデルのみの設定であった。

## ● 第2世代 ディアマンテ(1995/1～) ●

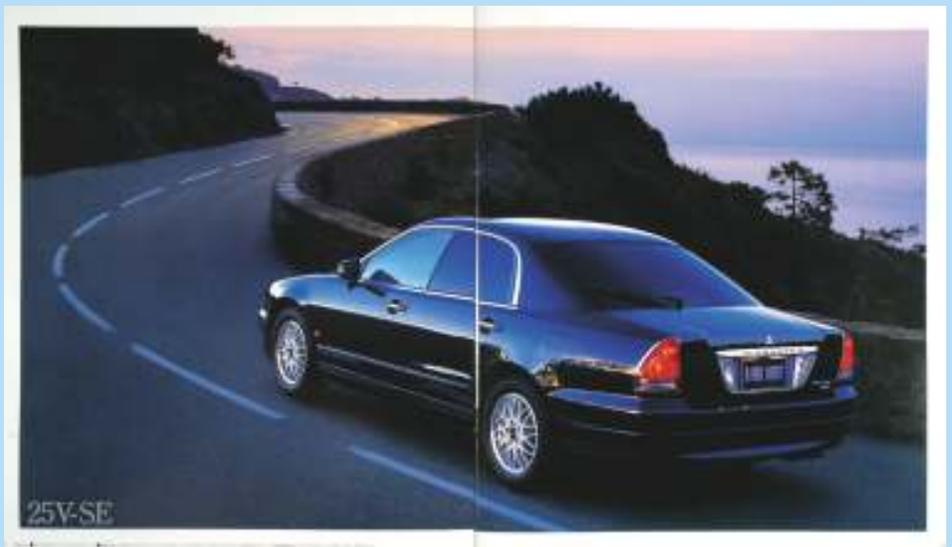


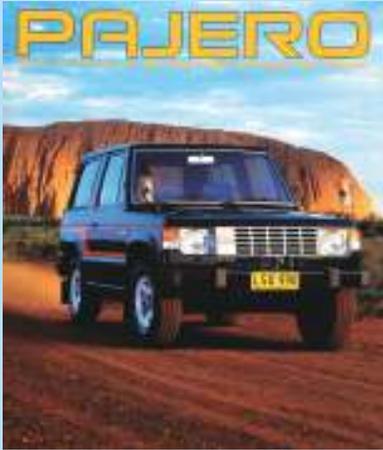
「ちょっと、自慢してもいいですか。……既存の価値観や常識にとらわれない。私たちのクルマ作りの基本コンセプトです。」のコピーを入れ、世界初の大排気量2.5L V6リーマンエンジン、FF車世界初の学習機能まで備えた5速AT、4輪マルチリンクサスペンション、Cd値0.28という世界トップクラスの空力を実現しながら確保した豊かな居住性等を、「……数年後、きっとセダンの当たり前になるはずです。」と紹介している。エンジンは6G72型V6 DOHC 24バルブ2972cc、230psと可変バルブMIVECを持つ270ps。6G73型V6 DOHC 24バルブ2497cc、200psとリーマンエンジン MVV 24バルブ 175psの4機種。発売は1995年1月23日。価格は229.4～437.8万円。



1997年8月19日、改良型ディアマンテが発売された(発表は7月29日)。エンジンを3.0L 6G72型GDI(ガソリン筒内直接噴射) 240psに換装、2.5L車はカタログから落とされた。ATは全車INVECS-IIスポーツモード5速が付く。安全強化ボディRISE採用。SRSサイドエアバッグも上位グレード(SE-R、SE-G)に標準装備、他はメーカーオプション。最上位グレードSE-Rに初めてチルトに加えテレスコピックステアリング(電動)が採用された。

1999年9月、テールランプ形状が変わるなどの改良を受け、同時に6G73型2.5L GDI 200psエンジンが戦列に加わった。しかし、セダンの人気低迷するなか、2004年11月には戦列が縮小され、2.5Lの2WDを2グレード残すのみとなってしまった。エンジンも6A13型V6 SOHC 24バルブ2498cc、170ps/5500rpm(net)、23.0kg-m/4500rpmに換装された。ATはINVECS-IIスポーツモード4速が付く。価格は25Vが234.8万円、25V-SEが294.8万円。





1982年5月7日に発売された初代パジェロ。メタルトップ(左側)4車種とキャンバストップ(右側)3車種の合計7車種でスタートした。サイズは全長3870(ターボ:モデル3930)mm、全幅1680mm、全高1855(ターボモデル:1845)mm、ホイールベース2350mm、車両重量1285~1450kg。乗車定員+最大積載量2名+400kgまたは5名+0kg。価格はメタルトップ146.4~189.0万円、キャンバストップ135.6~169.5万円。

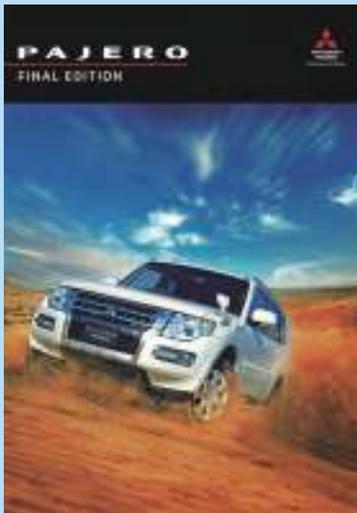


輸出用メタルトップ車の透視図。リヤアクスルのウィンドアップを抑えるため、リヤショックアブソーバーはバイアスマウントされている。

シンプルで機能的な運転席。中央の3連メーターは左から油圧計、傾斜計、電圧計。ディーゼルトターボ車のドライバーシートには路面からの車体振動を吸収するサスペンションシートを採用している。

初代パジェロに搭載されたエンジン。いずれもサイレントシャフト付きで、左から4D55型2346cc、ターボディーゼル95ps、4D55型2346ccディーゼル75ps、G63B型1997ccガソリン110ps。ガソリンとターボディーゼル車には5速MT、ディーゼル車には4速MTが付く。4WD車へのターボエンジン搭載はわが国初であった。

<p><b>ASTRON80</b> 2300 TURBO DIESEL</p> <p>最高出力 <b>95ps / 4200rpm</b></p> <p>最大トルク <b>18.5kg-m / 3000rpm</b></p> <p>50%負荷燃料消費率(乗用車基準) <b>17.0km/ℓ</b> (D/F=60/70=1)</p> 	<p><b>ASTRON80</b> 2300 DIESEL</p> <p>最高出力 <b>75ps / 4200rpm</b></p> <p>最大トルク <b>15.0kg-m / 2500rpm</b></p> <p>50%負荷燃料消費率(乗用車基準) <b>16.0km/ℓ</b> (D/F=60/70=1)</p> 	<p><b>SIRIUS80</b> 2000</p> <p>最高出力 <b>110ps / 5500rpm</b></p> <p>最大トルク <b>16.7kg-m / 3500rpm</b></p> <p>50%負荷燃料消費率(乗用車基準) <b>13.6km/ℓ</b> (D/F=60/70=1)</p> 
--	---	--



2019年4月24日に発表・発売されたパジェロの特別仕様車「FINAL EDITION」。同時に現行モデルの国内販売向けパジェロは、2019年8月をもって生産終了することが発表された。海外販売向けパジェロおよびパジェロスポーツは引き続き販売される。「King of The Desert PAJERO, since 1982」のコピーを付けたカタログには、「FINAL EDITION」の後方にダカールラリー出場車、左から1996年、1993年、2006年、2002年、1997年車が並ぶ。

FINAL EDITIONの販売台数は700台限定。EXCEED (3.2L クリーンディーゼル+INVECS-II 5速スポーツモード AT+スーパーセレクト4WD-II)をベースにルーフレール、電動ロングサンルーフ、本革パワーシート、寒冷地仕様、リアデフロック、SRSサイド&カーテンエアバッグを標準装備する。価格は453.06万円。

カタログに載ったパジェロ歴史。パジェロはこれまで国内で累計64万台以上(2019年3月時点)を販売。モータースポーツでも活躍し、多くのファンを獲得。世界一過酷なラリーといわれるダカールラリーに発売翌年の1983年から参戦し、7大会連続を含む通算12回の総合優勝を獲得している。



2015年10月、東京ビッグサイトで開催された第44回東京モーターショーに出展された「Mitsubishi eX Concept」。今後ますます成長が予想されるSUV市場に向けて三菱自動車が提案する電気自動車コンパクトSUV。三菱自動車ならではの電動化技術と四輪制御技術をはじめ、コネクティッドカー技術と予防安全技術を組み合わせた自動運転技術などを採用している。フロントデザインコンセプト「ダイナミックシールド」をベースに新しいデザインを提案。エクステリア、インテリアすべてでこれからの三菱自動車デザインの方向性を示している。eXはelectric X(cross)overの略。



2017年10月、東京ビッグサイトで開催された第45回東京モーターショーに出展された「Mitsubishi e-Evolution Concept」。機動力に優れ多用途に応えるSUVを、三菱自動車の技術の粋を集めて進化させた、クロスオーバー SUV タイプの新世代ハイパフォーマンス EV。三菱自動車が得意とするEV技術と四輪制御技術に代表されるSUVノウハウを融合・進化させるとともに、新たにAI(人工知能)技術を搭載することによって、どんな気象条件や路面状況でも、ドライバーの意思と高度に同調し、意のままの安全で快適なドライビングが可能。

美し人の好奇心を呼び覚まし、未知への挑戦へと駆り立てる。

EV技術とAI(人工知能)技術を融合させた新世代ハイパフォーマンス EV。三菱自動車が得意とするEV技術と四輪制御技術に代表されるSUVノウハウを融合・進化させるとともに、新たにAI(人工知能)技術を搭載することによって、どんな気象条件や路面状況でも、ドライバーの意思と高度に同調し、意のままの安全で快適なドライビングが可能。

Remember Your Intellectual Curiosity and Taking You to Places You've Never Been

Mitsubishi e-Evolution Concept presents Mitsubishi Motors SUV know-how EV technology and AI (Artificial Intelligence) technology. The combination of these technologies will create a new generation of high-performance EVs that can respond to driver's intent and provide performance that's never been seen before.



年	月 日	モデルの変遷	月 日	トピック
1924年 (大正13年)			1月18日	東京市電局、フォードT型を800台購入し、市営バス営業開始(円太郎バス) ※この年の自動車輸入台数4063台
1925年 (大正14年)	—	三菱内燃機芝浦分工場、航空機用始動車、通信車、爆弾運搬車の製作開始	2月— 7月21日	日本フォード自動車設立 快進社解散、ダット自動車商會に改組
1926年 (大正15年)			9月2日 12月25日	実用自動車製造、ダット自動車商會が合併し、ダット自動車製造設立 大正天皇崩御、摂政裕仁親王踐祚、昭和と改元 自動車取締令の運用措置で、小型自動車(300cc以下)に無免許運転許可
1927年 (昭和2年)			2月11日 9月17日 12月30日	日本GM設立 東洋コルク工業、東洋工業と改称(現マツダ) 上野～浅草間に日本初の地下鉄開通 自動車取締令改正、小型自動車を350ccまで拡大
1928年 (昭和3年)			5月1日	三菱内燃機、三菱航空機と改称 ※この年の自動車輸入台数7883台
1929年 (昭和4年)			10月24日	ニューヨーク株式市場大暴落、世界恐慌始まる ※この年、日本フォードと日本GMによるKD車数2万9338台
1930年 (昭和5年)			4月—	自動車取締令改正、無免許の小型自動車を500ccまで拡大 ※この年、国産四輪車生産台数458台、三輪車は35社で300台
1931年 (昭和6年)	—	三菱航空機東京製作所、ディーゼルエンジン450AD型完成、軍用6輪トラックに搭載	8月— 9月18日 10月—	ダット自動車製造、乗用車ダットソン1号車完成 満州事変勃発 東洋工業(現マツダ)、三輪トラック生産開始
1932年 (昭和7年)	5月—	三菱造船神戸造船所、ガソリンバスB46型完成、「ふそう」と命名	1月28日 3月1日	上海事変勃発 満州国建国宣言 ※この年、国産四輪車生産台数880台、三輪車1511台
1933年 (昭和8年)			3月1日 27日 8月18日 9月1日 22日 12月26日	石川島自動車製作所とダット自動車製造が合併し、自動車工業設立 日本が国際連盟を脱退 自動車取締令改正、小型自動車を750ccまで拡大 豊田自動織機製作所、自動車部を設置 戸畑鋳物、自動車工業からダットソンおよび同部品の製造権と営業に関する一切の権利を2月28日にさかのぼり無償で譲り受ける 戸畑鋳物、日本産業と共同出資で自動車製造(現日産自動車)設立 ※この年、国産四輪車生産台数1681台、三輪車2372台
1934年 (昭和9年)	—	三菱重工業神戸造船所、中型ガソリンバスふそうB540型、B543型製作。 陸軍向けトラックTS35型、TSS28型6輪トラック試作	4月11日 6月1日 12日	三菱造船、三菱重工業と改称 自動車製造が日産自動車と改称 三菱重工業、三菱航空機を合併 満州国と日本の自動車製造関係7社共同出資の同和自動車工業設立 ※この年、国産四輪車生産台数2247台、三輪車3438台
1935年 (昭和10年)	2月— 11月— —	三菱重工業神戸造船所、バス用ディーゼルエンジンSHT6型完成 三菱重工業神戸造船所、国産初のディーゼルバスふそうBD46型(SHT6型エンジン搭載)完成 三菱重工業神戸造船所、陸軍向け九四式6輪トラック、ディーゼルバスふそうBD43型(同社東京機器製作所製650AD型エンジン搭載)完成	4月12日 5月— 8月25日	日産自動車、横浜工場でダットサン・セダン1号車完成 豊田自動織機製作所、乗用車トヨタA1号完成 豊田自動織機製作所、トラックG1型完成 ※この年、国産四輪車生産台数5094台、三輪車1万358台
1936年 (昭和11年)			2月26日 9月19日	2.26事件発生 商工省、日本フォード、日本GMIに組立数量制限を通達 ※この年、国産四輪車生産台数1万2186台(内普通乗用車847台)、三輪車メーカー22社による生産台数2840台
1937年 (昭和12年)	1月— 7月—	三菱重工業、ディーゼルバス・トラックTD45型完成(満州同和自動車工業で組立) 三菱重工業神戸造船所、PX33型軍用4輪駆動乗用車試作	3月— 7月7日 — 8月28日	日産自動車、ニッサン車(トラック、バス、乗用車)の生産開始 日中戦争勃発 三菱重工業、スイスのサウラー社とディーゼルエンジンについて技術提携 豊田自動織機製作所、自動車部を分離し、トヨタ自動車工業設立 ※この年、四輪車生産台数1万8055台、三輪車生産台数1万5236台
1938年 (昭和13年)	—	三菱重工業東京機器製作所、サウラー式ディーゼルエンジンS650AD型、CT1D型、ディーゼルエンジンY6100AD型完成。	1月— 8月4日	小型自動車工業組合設立 商工大臣通達により、乗用車の製造は禁止状態となる

## 参考文献

- 『三菱自動車工業株式会社史』 三菱自動車工業  
『三菱日本重工業株式会社史』 三菱重工業  
『新三菱重工業株式会社史』 三菱重工業  
『道を拓く - ダイハツ工業 100 年史』 ダイハツ工業  
『いすゞ自動車 50 年史』 いすゞ自動車  
『日本車検索大図鑑 - 3 : 三菱 / マツダ』 二玄社  
『世界の自動車 戦後の日本車 - 2』 二玄社  
『世界の自動車 トヨタ』 二玄社  
『日本の商船 - 三菱造船株式会社商船建造史』 日本工房  
『世界の船 '67』 朝日新聞社  
『世界の船 '73』 朝日新聞社  
『100 年の国鉄車両 - 1』 交友社  
『(図解) 世界の軍用機史 -1』 グリーンアロー出版  
『物価の文化史事典』 展望社  
『Chrysler Chronicle』 Publications International Ltd.  
『The Dodge Story』 Crest Line  
『The Plymouth and DeSoto Story』 Crest Line  
『Kaiser-Frazer - The last onslaught on Detroit』 Automobile Quarterly  
『All the FIATs』 Editoriale Domus  
『自動車ガイドブック』 バックナンバー 自動車工業振興会  
『カーグラフィック』 バックナンバー 二玄社  
「各種カタログ、宣伝用冊子類、広報資料」

## 資料・写真・図版協力

本書に収録された資料・写真・図版の掲載にあたり、以下の企業、組織のご協力をいただきました。ここに感謝申し上げます。

三菱自動車工業株式会社

三菱重工業(株)長崎造船所

三菱重工業(株)神戸造船所

三菱史料館

自動車史料保存委員会

※自動車史料保存委員会は、国内外の自動車、オートバイ等に関する歴史的史料の散逸防止・保存・公開と、これらの歴史や変遷を後世に残してゆく活動を目的として設立された組織です。

三樹書房 編集部

## あとがき

三樹書房の小林謙一社長から、三菱乗用車史をまとめてくれないかと頼まれ、気楽に引き受けてしまったが、わが書庫の三菱関連資料の整理は最悪で、まずは発掘作業から入らねばならなかった。途中で根が尽き、すべては発掘しきれなかったが、優に3メートルを超す資料の山を、モデル別、時系列に整理して内容の確認。同時に社史、広報資料の確認。そして写真撮影はおよそ2500カットにおよんだ。執筆作業を通じて分かったのは、三菱は実に多くのモデルを造り、また、こまめに設計変更を繰り返していることであった。一昨年執筆した、中島飛行機と立川飛行機系の「プリンス」同様、常に進化を求める飛行機屋のDNAを感じた。

本文中にある「新田丸」の絵葉書は、55年ほど前、数百枚におよぶ戦前の商船絵葉書コレクションを兄の友人から頂戴した中の1枚を使用した。「新田丸」は三菱重工工業長崎造船所の750番目の船で、欧州航路用に新造された1万7150総トンの貨客船であり、初めて艀装・装備品にすべて国産品を採用、1等客室および1、2等公室にエアコンを完備したのは世界初で、当時大西洋に君臨していた「クイーン・メリー」や「ノルマンディー」にも優るとも劣らない豪華船であった。1940年5月、日本郵船に引き渡されたが、すでに欧州では第二次世界大戦が始まっていたため、欧州航路には就航せず、サンフランシスコ航路に使用されたが、まもなく海軍に徴用され、呉海軍工廠において特設航空母艦「冲鷹」に改装された。そして、1943年12月、八丈島沖で米潜水艦の雷撃により沈没、短い生涯を終えている。

三菱を語るとき、忘れてはならないのが、創業家である岩崎家の遺してくれた貴重な遺産であろう。ひとつは「東洋文庫」で、1917(大正6)年、当時中華民国総統府顧問モリソンが引退に際し、収集した2万冊以上の中国関連文献の売却先を探しているのを聞き、第3代当主岩崎久彌が日本のためにと即断即決で買い取ったといわれるコレクションを基に、1924年に設立された、東洋学分野での日本最古・最大の研究図書館であり、世界5大東洋学研究図書館の一つに数えられている。その蔵書数は国宝5点、重要文化財7点を含む約95万冊に達している。

もうひとつは静嘉堂文庫美術館で、第2代当主岩崎彌之助が1892年頃、自邸内に創設した文庫「静嘉堂」を起源としており、その後、第4代当主小彌太に引き継がれ、国宝7点、重要文化財83点を含む約20万冊の古典・書籍と5000点の東洋古美術品を収蔵している。世界に3点しか現存していない中国・南宋時代の国宝「曜変天目茶碗(稲葉天目)」は有名で、筆者もこれを目当てに訪れたことがある。

そのほか、台東区池之端にある岩崎家本邸であった「旧岩崎邸庭園」では、英国人ジョサイア・コンドルによって設計された、近代日本住宅を代表する西洋木造建築と純和風建築を楽しめる。

また、港区高輪にある「開東閣」は第2代当主岩崎彌之助がジョサイア・コンドルに設計を依頼して、4年数ヶ月の歳月をかけて完成した高輪別邸(内部を戦災で焼失、戦後改修された)であり、わが国初代内閣総理大臣、伊藤博文の邸宅地1万6500坪を購入して建てられたものである。現在は三菱グループの迎賓館として使用されており、一般公開はされていない。

そのほか別邸跡として清澄庭園、六義園、殿ヶ谷戸庭園、国際文化会館などがあり、当時の財閥たちの暮らしぶりをかいま見ることができる。

本書執筆に当たって、三菱自動車・広報部の中村邦広さん、草間智さんにはたびたび貴重なお時間をさいて史料探し、データの提供などをお願いし、その都度気持ちよく対応していただき感謝の意を表したい。

また、三樹書房の小林謙一社長、山田国光さん、佐藤邦仁さんには構想の段階から、数々のご教示をいただき、編集にあたってはひとかたならずご苦勞をおかけした。増補版では、三菱自動車・広報部の張替杏子さん、三樹書房編集部の本南ゆかりさんにお世話になった。皆様のご協力により、この本が完成したことにあらためて感謝の意を表したい。

当摩 節夫

## 当摩 節夫(とうま・せつお)

1937年、東京に生まれる。1956年に富士精密工業入社、開発実験業務にかかわる。1967年、合併した日産自動車の実験部に移籍、1970年にATテストでデトロイト～西海岸を車で1往復約1万キロ走破。往路はシカゴ～サンタモニカまで、当時は現役であった「ルート66」3800kmを走破。1972年に日産自動車、海外サービス部に移り、海外代理店のマネージメント指導、KD車両のチューニングなどにかかわる。1986年～1997年の間、カルソニック(現カルソニック・カンセイ)の海外事業部に移籍、豪亜地域の海外拠点展開にかかわる。1986年～1989年の間シンガポール駐在。現在はRJC(日本自動車研究者 ジャーナリスト会議)および、米国SAH(The Society of Automotive Historians, Inc.)のメンバー。1954年から世界の自動車カタログの収集を始め現在に至る。

『モーターファン別冊すべてシリーズ』(三栄書房)に「スバル・レガシィ史」「スカイライン史」「スカイラインGT-R史」「1950年代のアメリカン・ステーションワゴン」「ホンダ・シビック史」、『カー・IO』(芸文社)に「高級車史」、『別冊月刊プレイボーイ』(集英社)に「魅力にあふれたアメリカ車のカタログ」、『スーパーCG』(二玄社)に「クライスラー300・レターシリーズ史」「戦後のパッカード史」「戦後のスチュードベーカー史」「GM ヘリテージ・センター」など多数寄稿。著書に『プリンス 日本の自動車史に偉大な足跡を残したメーカー』『ロータリーエンジン車 マツダを中心としたロータリーエンジン搭載モデルの系譜』『スバル 「独創の技術」で世界に展開した100年』『ミニ1959-2000 世界標準となった英国の小型車』『スカイライン R32、R33、R34型を中心として』『ニッサン セドリック／グロリア「技術の日産」を牽引した乗用車』『ダットサン／ニッサン フェアレディ 日本の初のスポートカーの系譜1931～1970』『いすゞ乗用車の歴史』(いずれも三樹書房)がある。

# 三菱自動車工業

## 三菱A型完成から100年

著者 当摩 節夫

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

©Setsuo Toma/MIKI PRESS 三樹書房 Printed in Japan

※ 本書の一部、または全部、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、著作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著作権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