



始



2500本
電一交一展



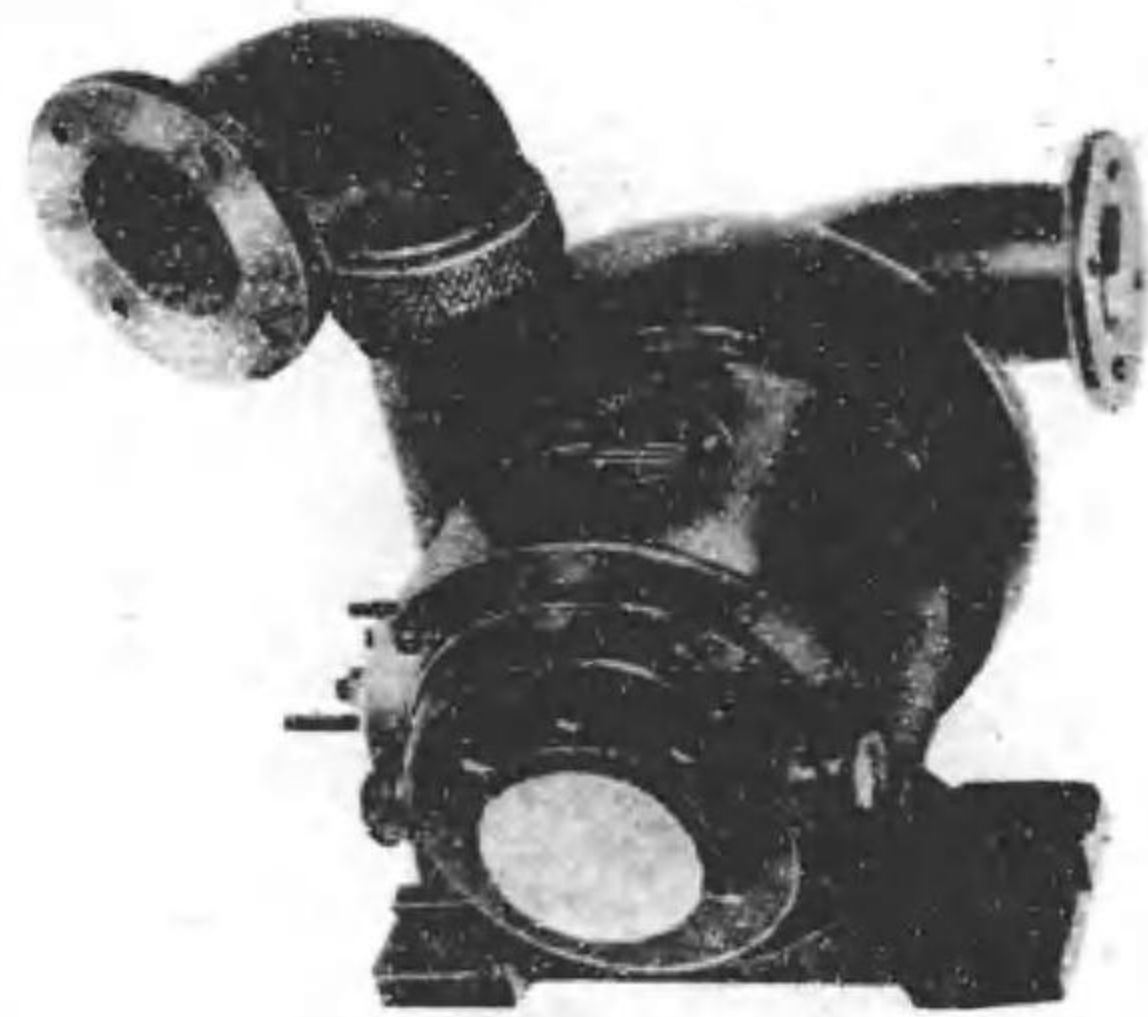
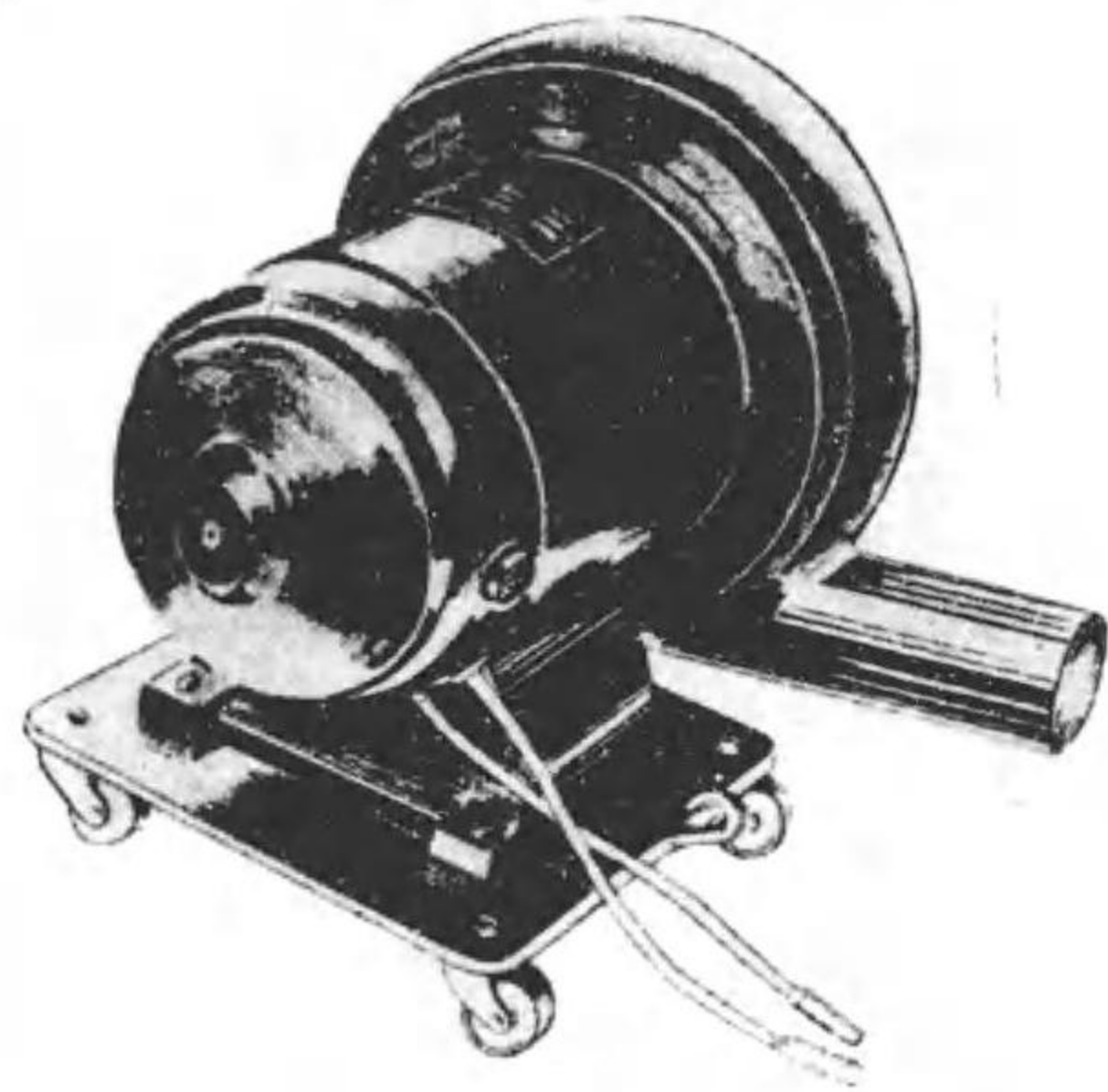
交通每日新聞社發行

商工省認定薪炭瓦斯發生爐用

KDC型電動送風器

ガレージ用

自動車用



商 **華** 標

製作販賣元

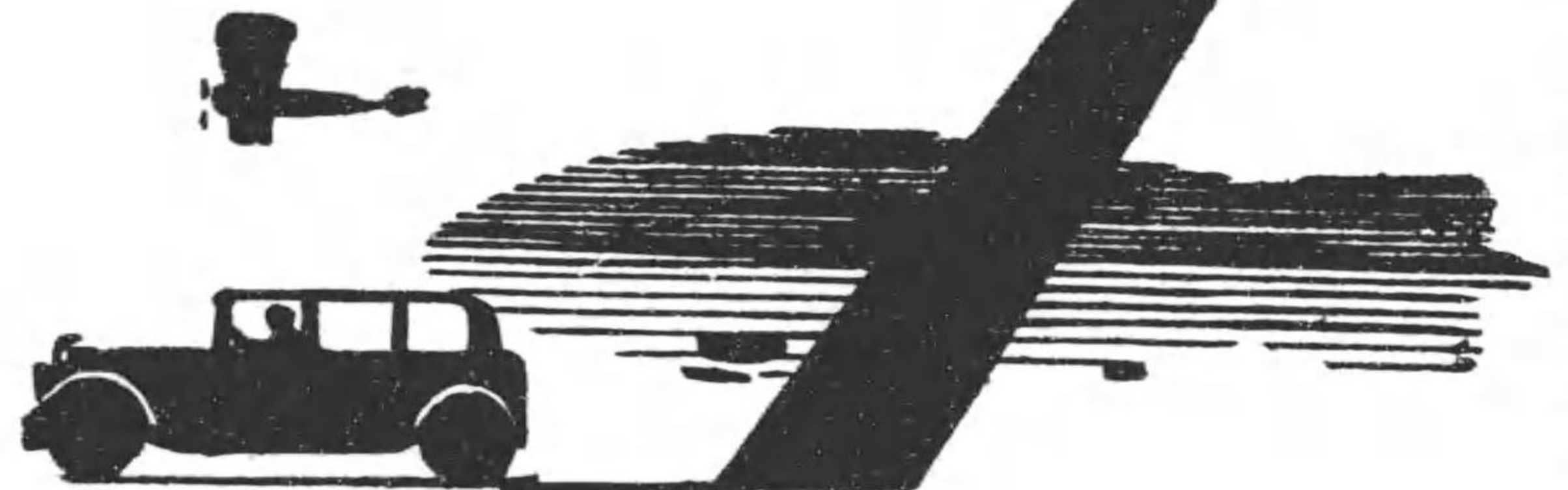
國華電機商會

營業所 東京市赤坂區田町七丁目三番地
電話赤坂(48)〇九一八・四六九三番
振替東京九一〇五二番
第一工場 東京市品川區東大崎五ノ廿五
第二工場 東京市品川區東大崎五ノ廿三



國產

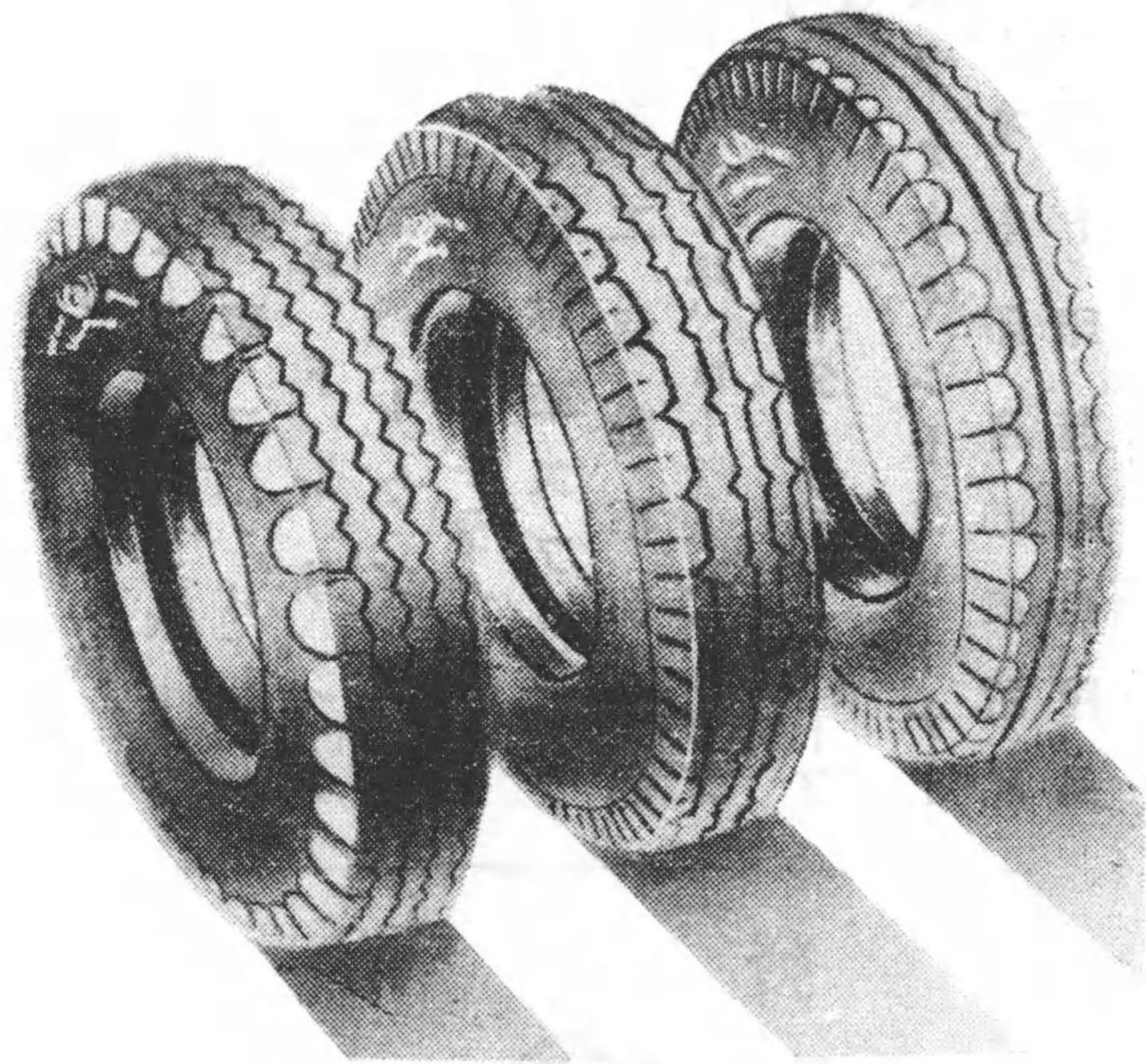
油發揮



モビール油

富士櫻印揮發油

東 京 丸 内
日 本 石 油 株 式 會 社
大 阪 江 戶 堀
日 本 石 油 株 式 會 社 大 阪 販 賣 店



プリンス タイヤ
貨物車用 乗用車用 小型車用

御用命の節は各地元賣捌店へ御下命の程御願ひ申上候



**SPIKE BRAND
 AUTO PARTS**

スパイク印

自動車部介品

大阪自動車株式會社

大阪 土佐堀

出張所・天津

營業品目

理研 フワシンベルト
 理研 イゲニツシヨンバート
 理研 自動車スプリング
 理研 ビストンリリング
 P・M・P スパークプラグ
 タイヤモンドブレイキライミング
 K・S・S 自動車スプリング
 日本 鍛工 自動車部分品
 M・B・S ボール、ローラーベアリング
 K カーブレーターサービスパーツ
 ロボットウインドクリーナ
 ゼーオー印 自動車用品
 ロボット印 自動車用品

發賣元



大澤商會

株式會社

京都市河原町三條 東京市京橋區銀座西二ノ五

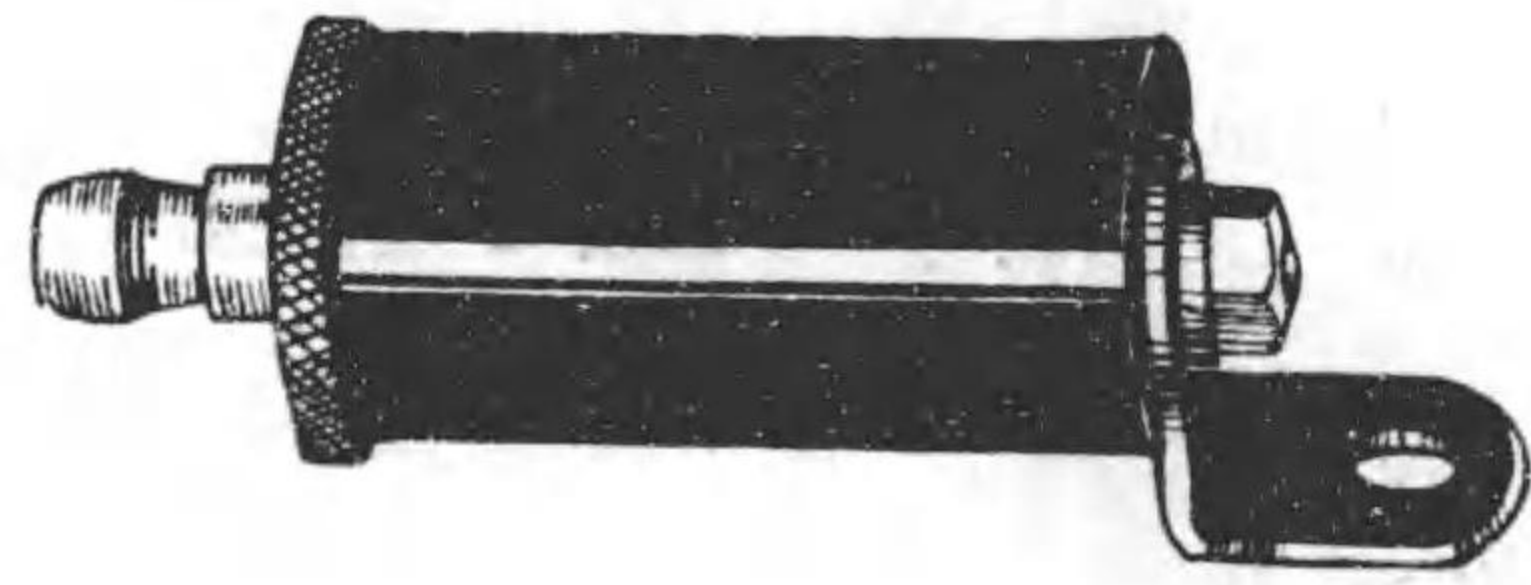


東亞商工株式會社

東亞金屬株式會社製品販賣元

大阪市西區江戶堀北通四丁目七番地
 電話土佐堀⑭ 五五八八・三五八七番
 五五五六・五八一八番

燃料節約界霸王 出現



特 徴

- 一、薪炭車ニハ絶大有効
- 一、中古車ハ永久新車同様
- 一、馬力強化
- 一、貨物過積 變速機 進行
- 一、急坂操作 一段高 進行
- 一、悪路進行
- 一、失火絶無
- 一、始動容易
- 一、冷機開始動容易
- 一、停車急突進
- 一、ライト光明
- 一、遠距離運行
- 一、燃料ノ残量多大

節約 (ガソリン車 二割以上) 保証
(薪炭車 四割以上)

發 賣 元

東洋ストロンガー商會

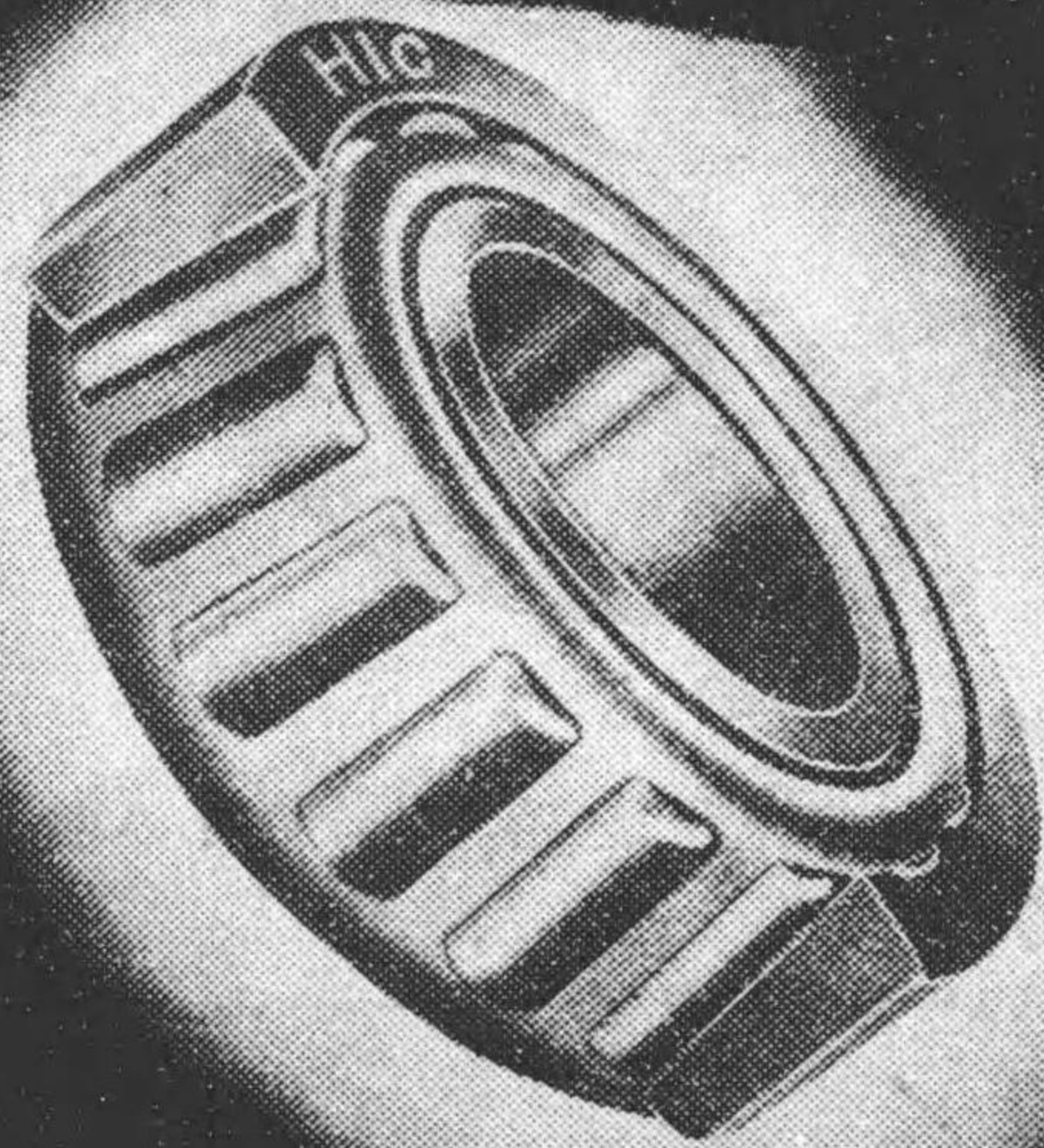
大阪市此花區上福島北二丁目
電話福島四一一九番・振替大阪五五〇一七番

各 大 都 市 電 氣 局
乗合自動車會社指定工場
ナショナル式自動車タイヤ製造元

ナショナルタイヤ株式会社

大阪市東區北國分町六〇五番地
電話 東 〇一〇五五番
振替 大阪 九五三八八番

HIC

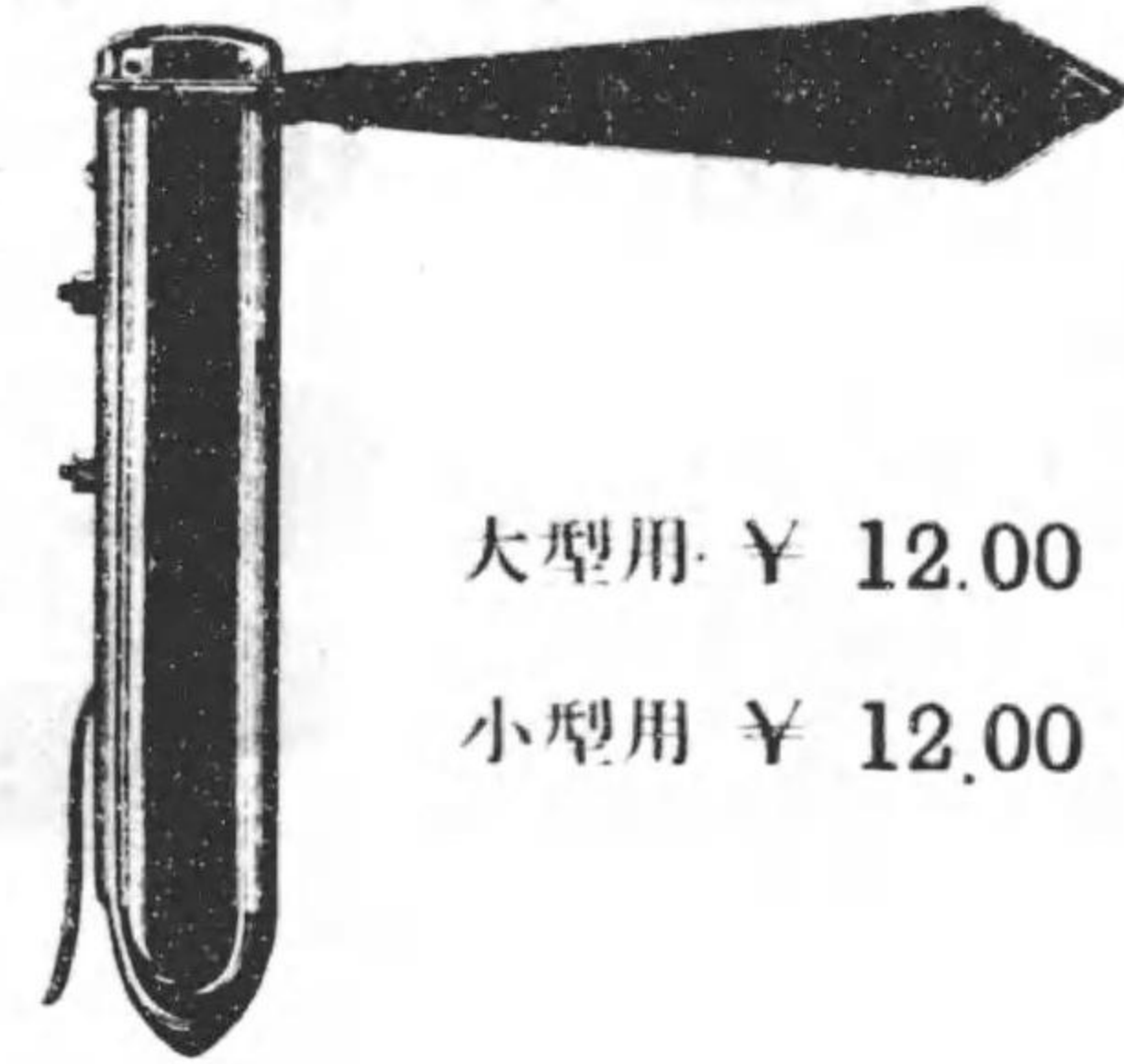


株式會社 大阪精密工業所

本社 大阪市住吉区桑津町
電話 天王寺 六九五四番 七七八九番

JAC 方向指示器

電
氣
式
6V
12V



手
動
式

大型用 ¥ 12.00

小型用 ¥ 12.00

方向指示器製作所

◎大量製作◎

◎型錄謹呈◎



木炭瓦斯發生爐用
電動送風機

合資社 大河電氣工業所

本社 京橋營業所 東京市京橋區八丁堀三ノ七 電話京橋六七一九番
日本橋營業所 東京市日本橋區久松町二二 電話浪花二四三八番

2599年モーター展目次

トラック及バス

Chevrolet	20
Dodge	21
Ford	22
ふそ う	23
聖 號	24
い す ゞ	25
い す ゞ	26
い す ゞ	27
い す ゞ	28
ニツサン	29
ニツサン	30
六 甲	31
六 甲	32
ト ヨ タ	33
ト ヨ タ	34

2599年モーター展目次

乗用車の部

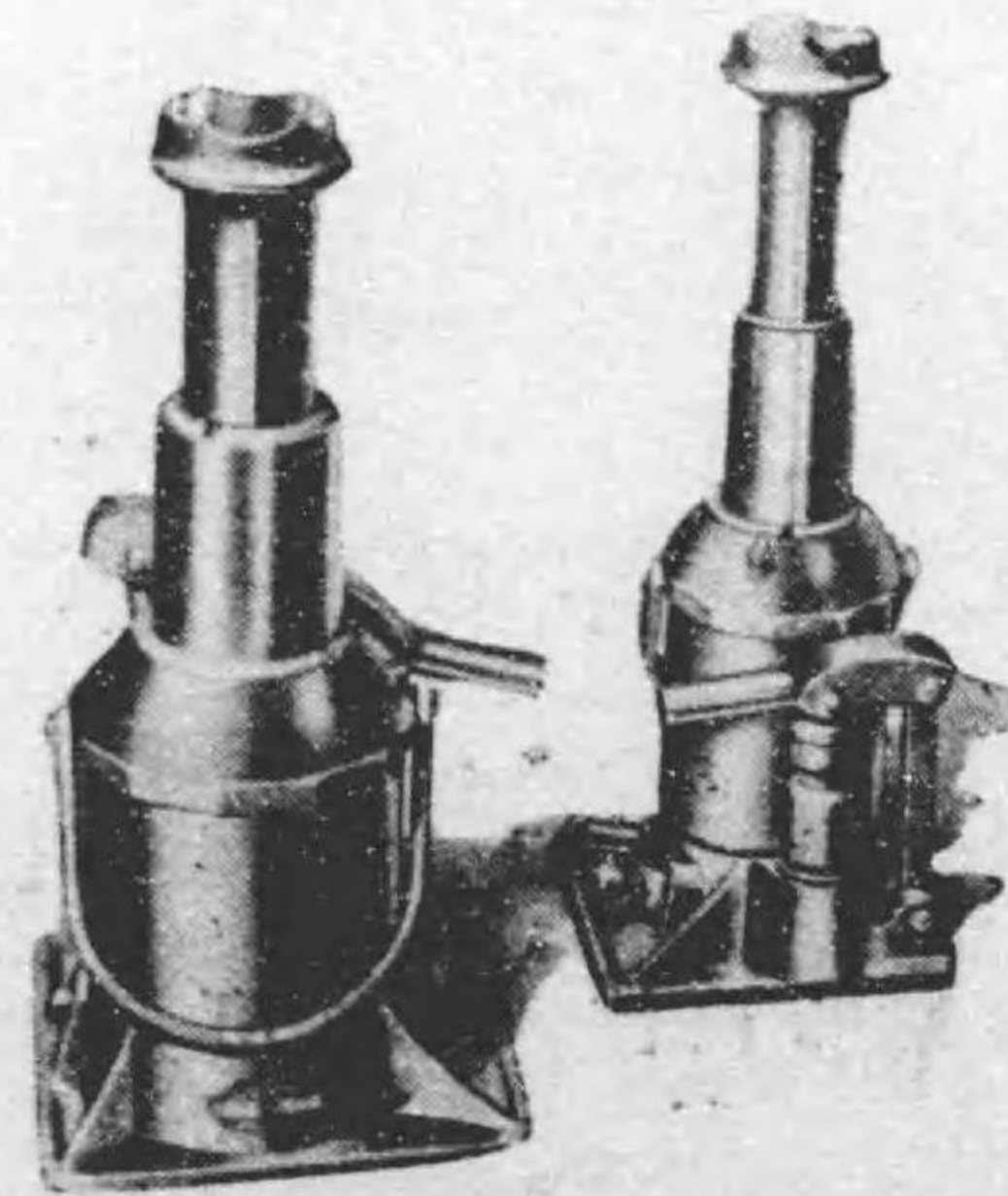
Buick	2
Cadillac	3
Chevrolet	4
Dodge	5
Ford	6
Ford	7
J.A.C	8
I a-Salle	9
日 光	10
ニツサン	11
Oldsmobile	12
Opel	13
Pontiac	14
ト ヨ タ	15
ト ヨ タ	16
Triumph	17

何車用デモ直チニ聞ニ合フ「コスミック」

専門製作部
會社

大阪香川商會

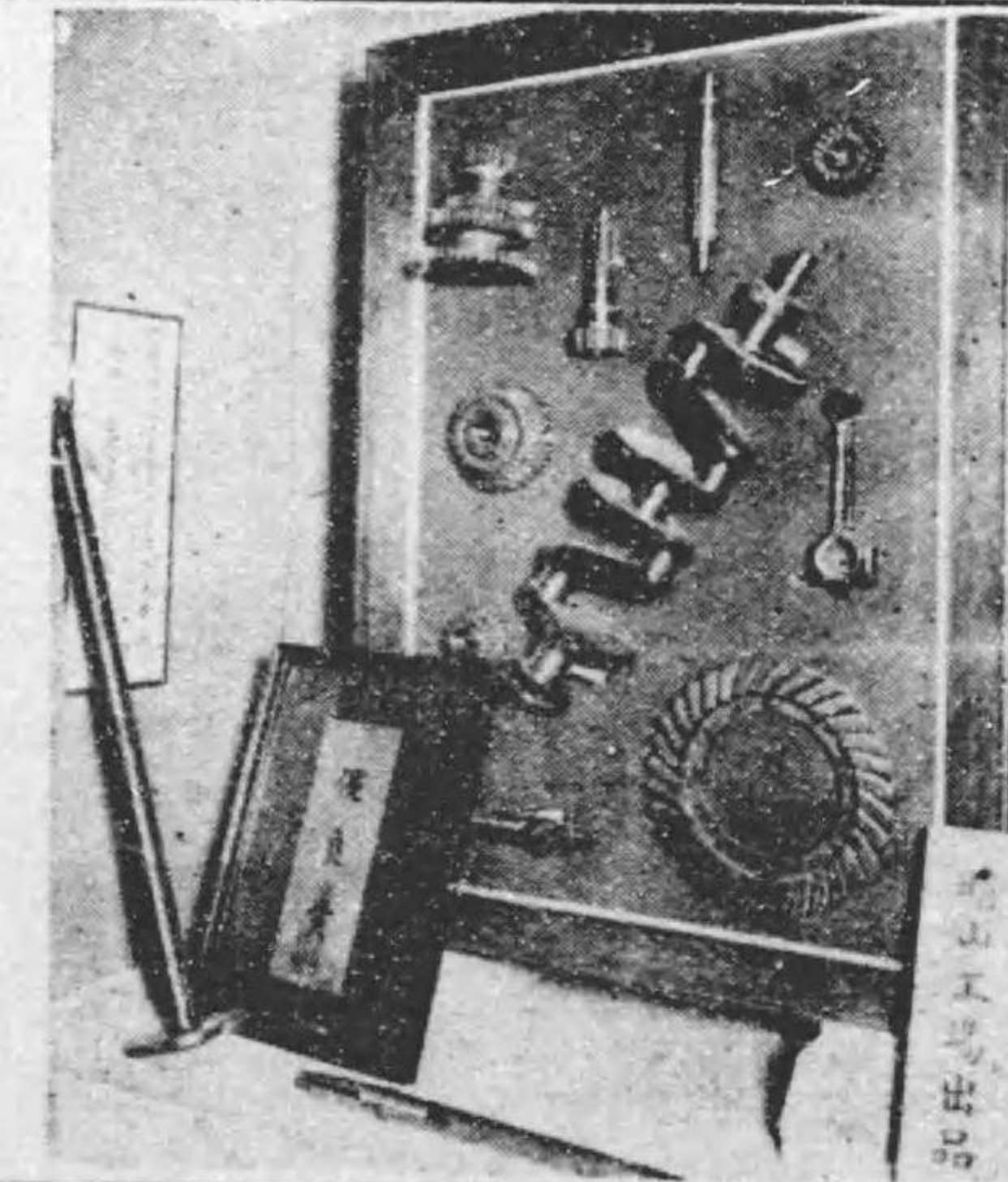
大阪市西區江戸堀北通四ノ一四
電話土佐堀一三〇四八番
五三七五番
本店、東京、神田、仲町



「コスミック」印オイル、チャツキ
各車用リヤール、アクスル、
シヤフト各車用スプリング
在庫豊富



自動車部分品製作
晴山自動車工業會社
大阪支店

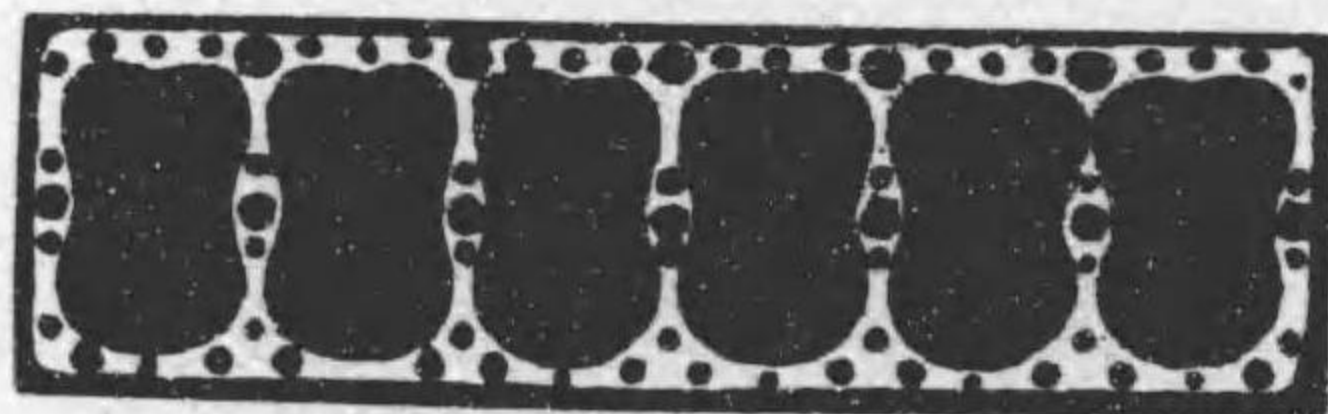


支店 大阪市此花區上綱島南一丁目五五番地
電話福島(45)五四二七番
本社 東京市芝區白金三光町一五九
電話高輪五四六〇番

2599年モーター展目次

代用燃料車

愛國式(木炭車) ... ..	...52
愛國式(木炭車) ... ..	...53
曉 號(電氣車) ... ..	...54
ミウラ式(木炭車) ... ..	...55
國榮式(木炭車) ... ..	...56
中島式(電氣車) ... ..	...57
名古屋式(電氣車) ... ..	...58
名古屋式(電氣車) ... ..	...59
燃研式(木炭車) ... ..	...60
日工式(木炭車) ... ..	...61
OS式(電氣車) ... ..	...62
理研P型(木炭車) ... ..	...63
陸 式(薪自動車) ... ..	...64
白土式(木炭車) ... ..	...65
タカラ號(電氣車) ... ..	...66
帝國式(木炭車) ... ..	...67
東浦式(木炭車) ... ..	...68



大神ガスケツト商會

神戸市林田區腕塚町一丁目
電話兵庫⑥七六三番

2599年モーター展目次

小 型 車

アサヒ ... ..	...36
キャブトン ... ..	...37
ダットサン ... ..	...38
ダットサン ... ..	...39
ダイハツ ... ..	...40
富士矢 ... ..	...41
HMC ... ..	...42
イワサキ ... ..	...43
ダイヤモンド ... ..	...44
コクエキ ... ..	...45
くろがね ... ..	...46
マツダ ... ..	...47
ニツシン ... ..	...48
陸 王 ... ..	...49
ツバサ ... ..	...50



フエンダー・マフラー製作總發賣元

東洋自動車

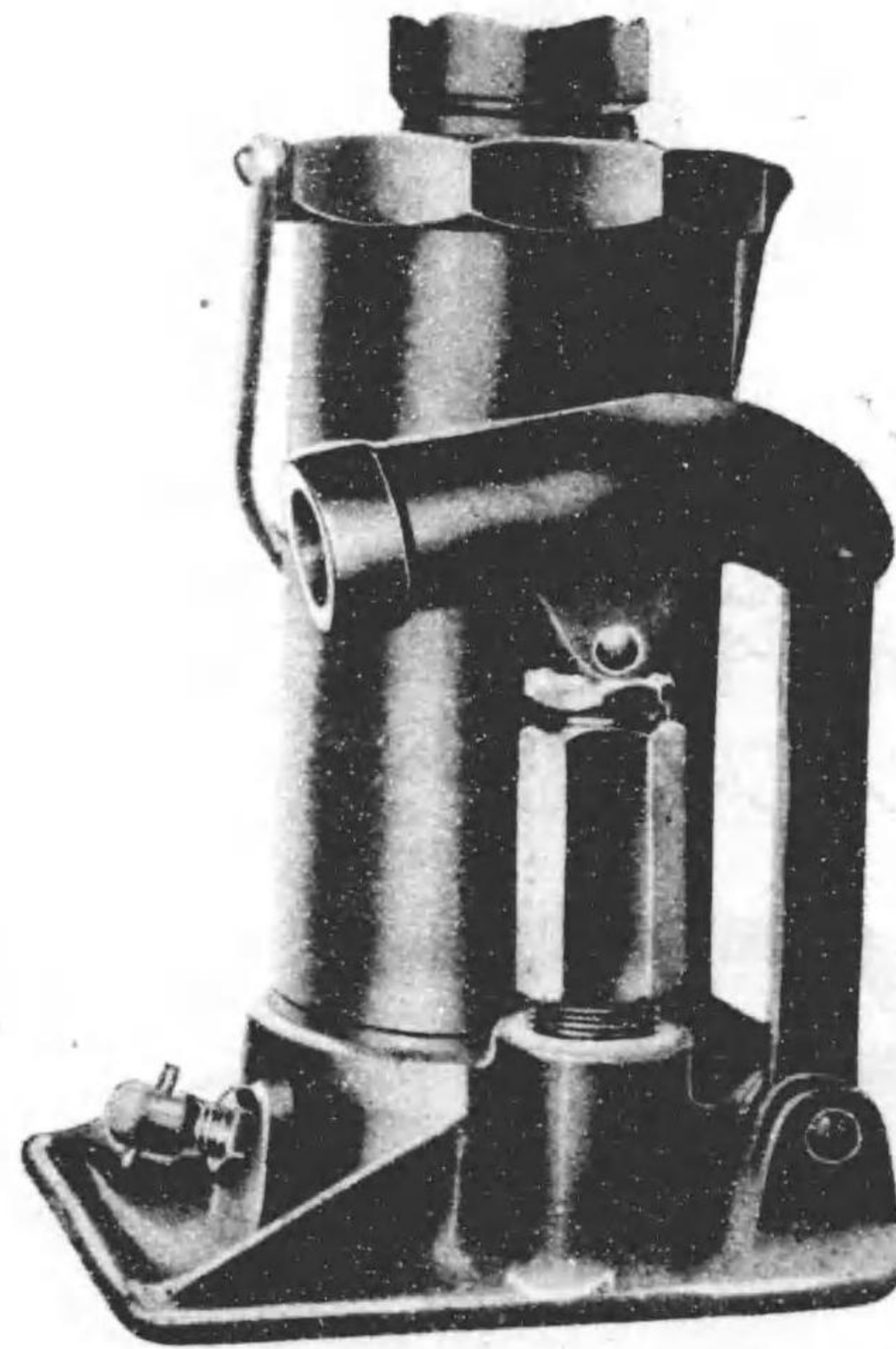
恒吉製作所

大阪市西淀川區佃町一一四八
電話福島3509番

絶対責任付

アジャ ハイドロリック
ジャツキ

◎トラツク用六廻



上リ 5½"
最高 16"
最低 10½"

◎見よ！ 發賣早々

此の湧くが如き好評！！

|| 御申越次第型録進呈 ||

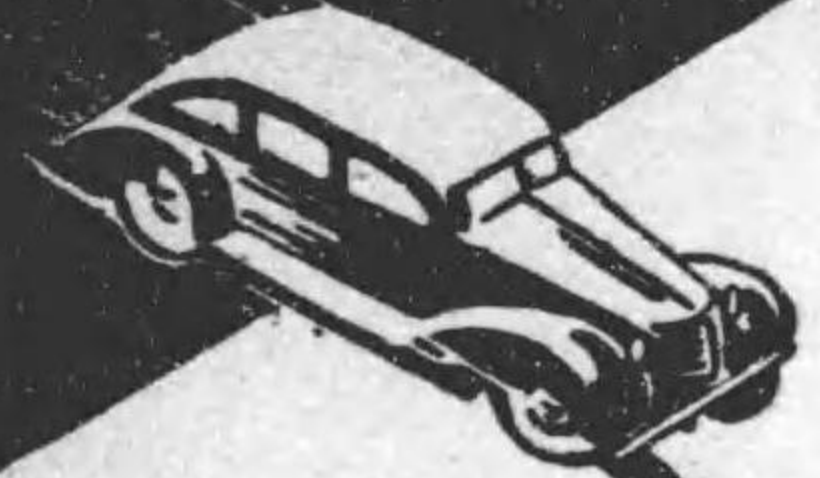
發賣元

豊國自動車株式会社用品部

大阪市此花區上福島中二丁目

電話福島(45) 自代表一一五一番 至一一五五番
夜間サービス部兼用 一一五五番

長瀬商店用品部 極品總覽



主要取扱商品

- | | |
|--|---|
| ACスーパープラグ
ACサービスマフ
デルコレーキ各種電気部品
ノースイスト各種電気部品
デルコラダージョイ自動車修理機
デルコハイドロリックブレーキ部品
ハイコブレーキライニングドラフツフエーレンダ
ベドラフツピストンリング
ニューデューアアールベアリング
ハイヤフトローラーベアリング
ハラソロンダ各種ラヂオチューナー
イワコード高低帯電機
プランツワナービルトウエムアムステルヤフト
コキツララドダスタフト
ラネカージャツキ
ラネカー電氣式自動昇降機
アレン各種電機試験器
ビンタス吹付装置
ケンタムア自動車修理機
ケンタムア自動車修理機工具
ベンダイツタスクラドレーダイナミック自動車用
試験機
ベンダイツタスクラドレーダイナミック自動車用
スタアランダ各種試験測定器
ベンダイツタスクラドレーダイナミック自動車用
クラタソソ電氣式方向指示器 | マンレイ自動車ヘッドライト試験機
ボネー各種レンヂセツト、レンヂ類
ウキラアム各種レンヂセツト、レンヂ類
アローアライト高低調整油機
プラツクアンプダツク各種研磨機
デュコラフター及ダツク
フラントフロツクスミナダ
チムソソ印高級グロート鋼製ボールローラーベア
リング
ハイソソ印各種イグニツションコイル、スキャッチ
コンタクトポイント、アーム其他
オータツクス 超高級ベークライト製 ラキソソ
マドグラーナー
デナピストン
PXラツカー
吹付用各色及透明
稀薄劑
下流劑
DP-3375 オイル性 フライマー
DP-3396 〃 フーフェーサー
DP-3394 〃 ホワイトフーフェーサー
DP-3356 〃 バター
オリオン ワツタス
グロス ケミカルハンドライビングコンパウンド
1508デン カーボン 耐水 ペーパー
フェルマ 特許粘着劑
塗装用具類一式 |
|--|---|

發賣元

株式會社 **長瀬商店用品部**

大阪市西區立寄堀南浦一丁目 東京市日本橋區川舟町二丁目



東輪の

リムホキール

自動車用 國産
リム、ホキール製作

株式 東京車輪製作所

營業所 東京市麴町區丸ノ内東ビル6階614號 電話丸ノ内 3.635 / 4.998

工場 東京市蒲田區南六郷二丁目三番地 電話蒲田 3.275 / 3.465

大阪營業所 大阪市西區北堀江上通一丁目一八番地 電話新町 1.636 / 1.666

政府國產獎勵委員會推薦

優良國產

のハイテ
グンリップス

自動車用

各種グンリップス

船舶諸機械 車輛用ネバ

並ニ兵器用スプリング製作



大田鋼製株式會社

帝國發條製作所

東京市島區寺町四丁目三番地 電話 0696・0695 (74) 田屋
大阪市西區北堀江上通一丁目一八番地 電話新町 番三六三一町新話電・八一ノ一

ライオンズブリック

優良國産品



發賣元

安全自動車株式會社大阪支店

大阪市西淀川區野里町七七九番地
電話福島 6105・6106・6688番

本社 東京

國策順應驚異の大發明品



製造元 株式會社 木村製作所

大阪市港區高尾町二丁目三六番地 (電話西七五〇七番)

販賣元

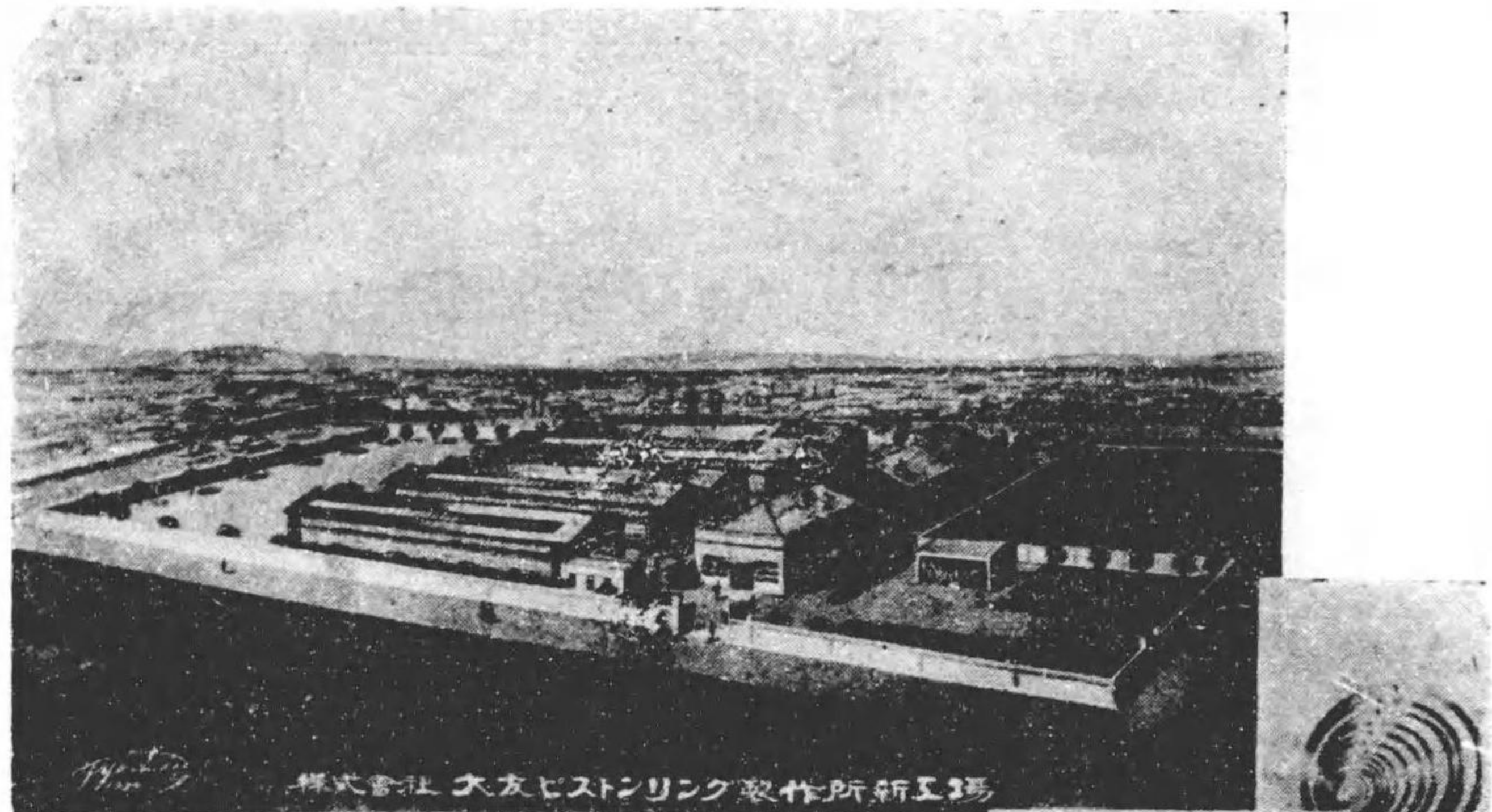
福田自動車株式會社

大阪市此花區上福島一丁目三〇番地
電話福島 六八九・八七二番

安全自動車株式會社

東京市赤阪區傳馬町三丁目四番地
電話 一一四一、一一四六番

斯界の王者として
堂々進出せる



株式会社 大友ピストンリング製作所新工場

大友ピストン

株 式 會 社

大友ピストンリング製作所

大阪市東淀川区野中町南三丁目二八

電話北 { 3370 番
 { 3698 番

AUTO-KING

Rock-Mount



品質保證の
十大商標



自動車用品輸出入卸商

株式会社 岩山商店

大阪市西淀川区野里町三九〇番地
電話 福島 (45) 5651—4
受信略号 オサカアルエムシイ



2500 年 4
 株式会社

特 204
 622

ガリン消費節約の捷徑

ガリンの消費節約は一に業者の利益を顧るばかりでなく、購買者としても必要なものであり、知得にして之を爲し得るかは運轉者の所調整の十則を實行するは勿論であります。が、つと種々のに即ちガリンホールの過大となりたるものには、スリッパを挿入して新品同様のサイズに再生せしむる事があります。

弊社は夙に之が技術に専心意を注ぎ、絶対安全確実なる成績を挙げつゝあります。

シリンダー鏡面仕上に就いて

シリンダー壁の仕上は其の回轉と衝程の方面に即ちホリシタされるのが原則であります。而して其の仕上は鏡面でなければなりません。アメリカ自動車製作業者の殆ど全部はハインス

會社製マシンで鏡面仕上を施してゐます。

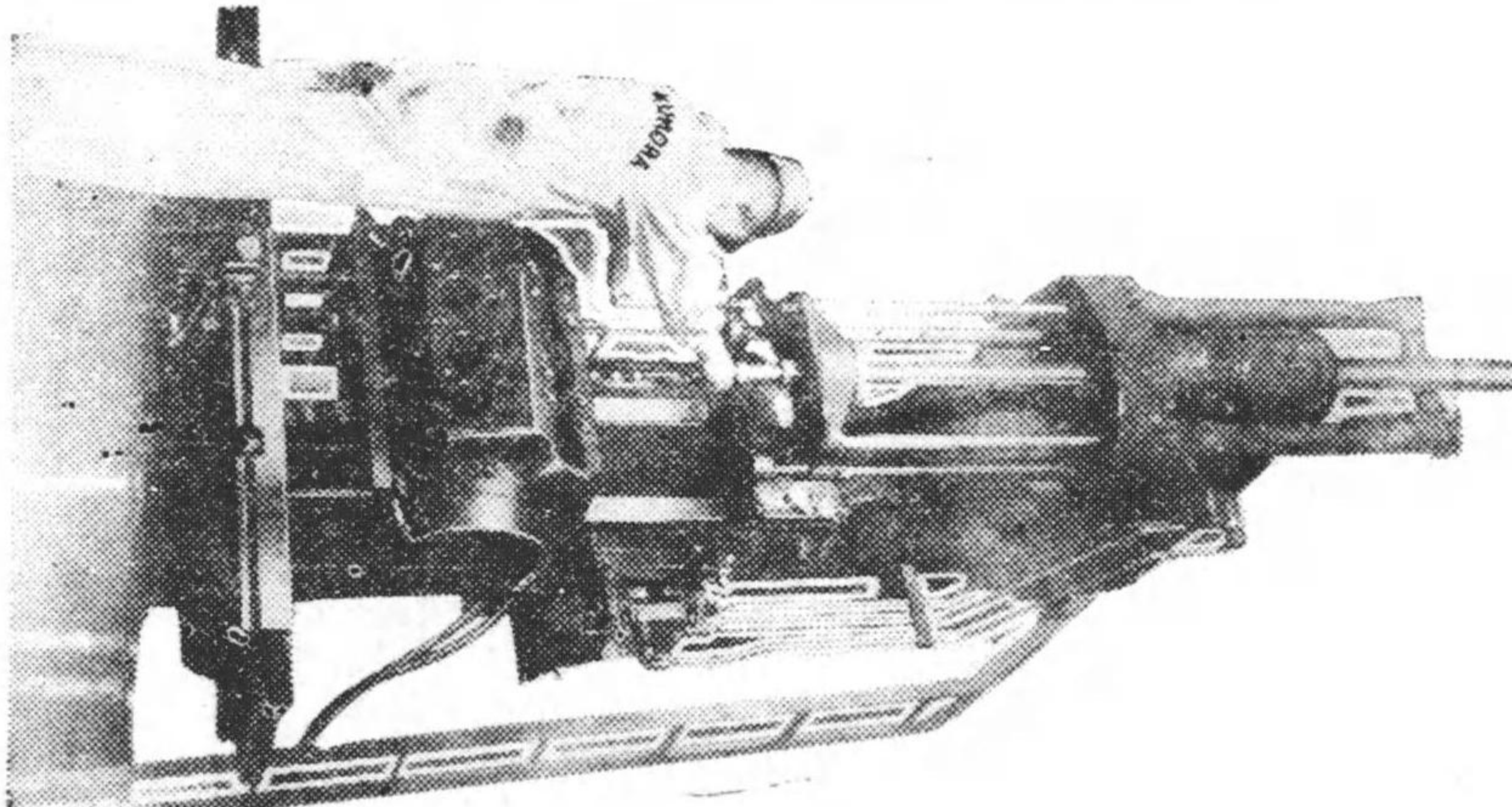
弊社設備はハインスホリシタは即ち新車其の儘の仕上を成すことが出来ず。

エコノミーピストンに就いて

ガリン及びオイルの消費節約に關しても、一つお奨め致し度いのは弊社新案なるエコノミーピストンの併用であります。現在フォイトV8、シボレー三六年度プリムス等に利用されて非

常に好評を博して居ります。

是非御使用願つて貴下の乗機は今一層の拍車を掛けられん事を切望する次第であります。



合資 奥村内燃機工作所

リペアサービス部

大阪市港區市岡元町五丁目(但夕風橋電停西)
 電話西(43)二五〇七番

Cadillac



カデラック



カデラック61型5人乗ツーリングセダン

仕様書

軸間距離…126吋と127吋
 エンジン…90度V型、L頭型、8気筒
 口径及行程…3 1/2吋×4 1/2吋
 馬力…39.20 実馬力…135 (3400
 回転)
 燃料装置…複式下向通風気化器、機械ボ
 ンプ供給、22呎タンク
 電気装置…デルコレミー式
 変速装置…セミセントリフューガル単板
 式クラッチ、シンクロメツシ
 ュ式トランスミッション
 操向装置…ウオーム及ダブルローラー式
 制動装置…ベンディックス超油圧式
 前車軸…ニーアクション式
 後車軸…ハイブレーションホツチキスト
 ライヴ式

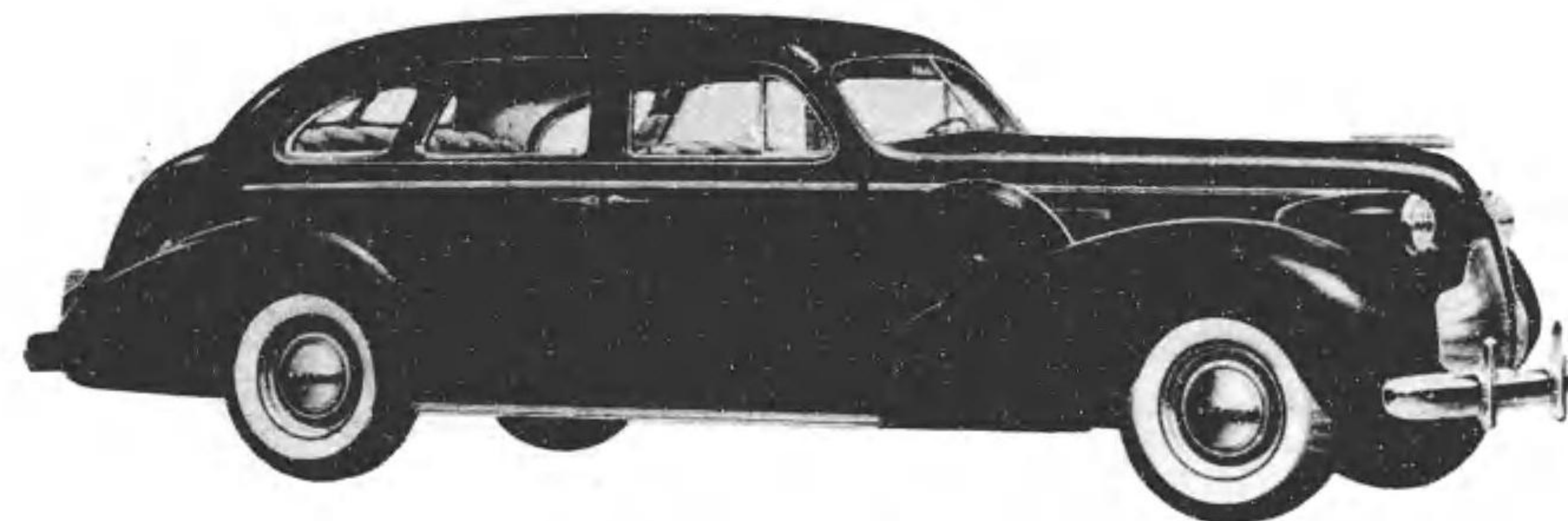
ゼネラル・モーターズの最高級車
 であり、吾國には今のところ輸入の
 見込はないが、スペツシャルとシツ
 クスタイルの二種がある。ボデー
 スタイルには五人乗四扉ツーリング
 セダン、コンバーチブルセダン、二
 人乗クーペ等各種がある

日本ゼネラル・モーターズ株式会社

ビウイク



Buick



ビウイク80型トランク付セダン

仕様書 (80型)

軸間距離…133吋
 エンジン…頭上弁式8気筒
 口径及行程…3 1/2吋×4 1/2吋
 馬力…37.81 実馬力…141 (3600
 回転)
 燃料装置…複式下向通風気化器、20呎入
 タンク
 電気装置…デルコレミー式
 変速装置…単乾板式クラッチ、シンクロ
 メツシュトランスミッション
 操向装置…ウオームダブル、ローラー式
 制動装置…液壓四輪制動

ビウイクは中級車として本邦には
 なじみの深い車であるが、本年型は
 特に嶄新な設計になるスマー卜なも
 のとなり、堂々たる外觀と、堅牢無
 比を誇つてゐる、一四〇吋の九〇型
 と、一三三吋の八〇型、一二六吋の
 六〇型、一二〇吋の四〇型の四つの
 種類がある

日本ゼネラル・モーターズ株式会社

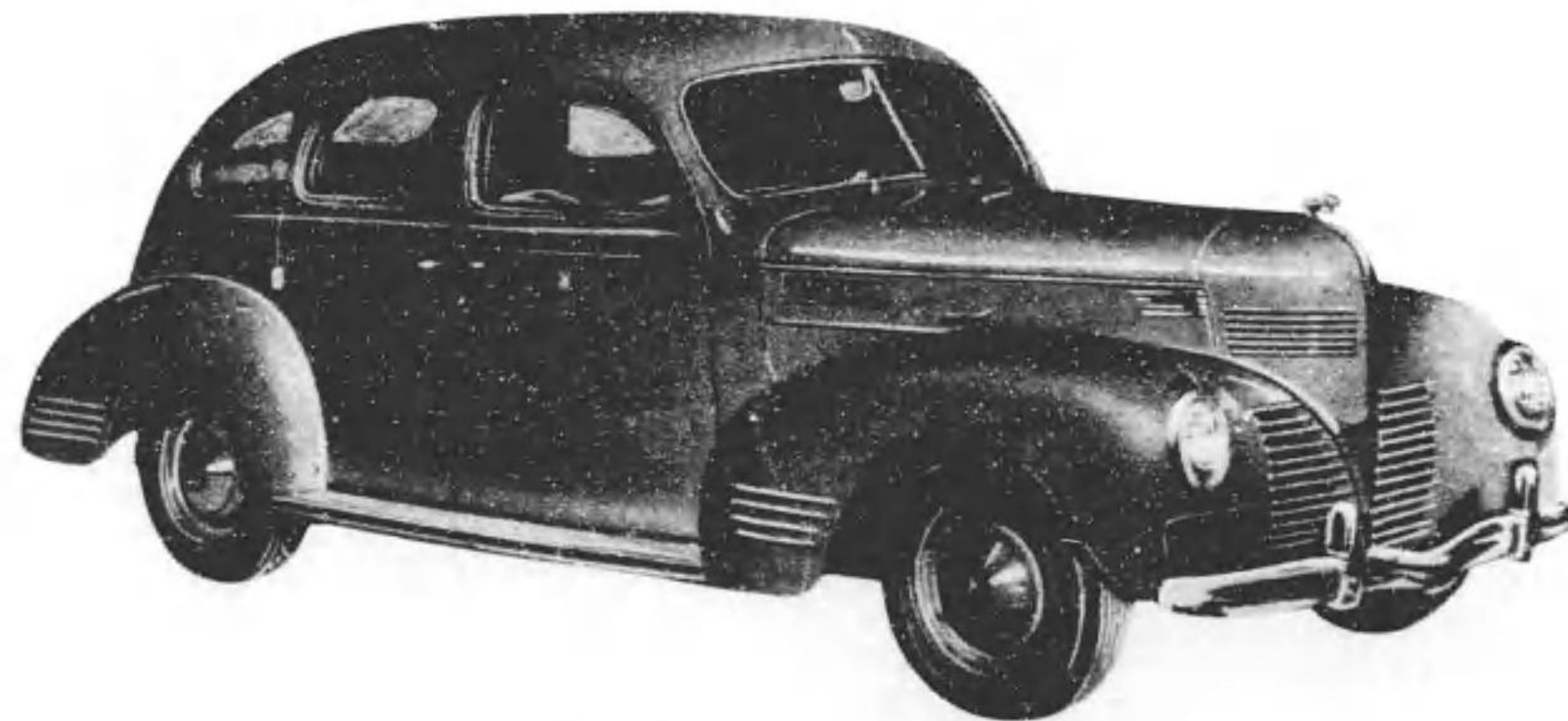
Dodge

新ダッチ車は、至極スマートなボデースタイルをもつて登場して来た。大衆車といふよりは、中級車としての面目をもつてゐる車で、クライスラー系の堅牢なる乗用車として衆知の車であるが、本邦には本年型は入荷なしである。

ダッチ

仕様書

軸間距離…114吋と117吋
 エンジン…6気筒
 口径及衝程…3.7吋×4.7吋
 馬力…25.35 實馬力…87(3600回轉)
 燃料装置…カーターカブレーター
 電氣装置…オートライト式
 變速装置…ボルグベッククラッチ、シンクロメツシユ式トランスミッション
 操向装置…ウオームとローラー式
 制動装置…油壓式



ダッチ

京都工商株式會社

シボレー

仕様書 (マスター)

軸間距離…2.857米(112.4吋)
 エンジン…直上弁式六気筒
 口径及衝程…88.90mm×95.25mm
 馬力…29.4 實馬力…85(3200回轉)
 燃料装置…カーター平衡下向通風氣化器
 高壓機械ポンプ、14噴タンク
 電氣装置…デルコレミー式
 變速装置…ダイヤフラム式スプリングつきクラッチ、シンクロメツシユ式トランスミッション
 操向装置…セミ・レバシブル、ウオーム及ニードル軸承付ローラー・セクター式
 制動装置…四輪油壓制動式
 冷却装置…ハリソン・セルラー・ラヂエーター
 フレーム…ボックス・カーター式
 後車軸…半浮動式、ハイボイド騒動ギヤ式

Chevrolet

新シボレー・マスターセダンは、堂々たる外觀美と、運轉の容易と、安全性の三つの重點に自動車製造技術の最高の型式、機構がとられてゐるもので、大衆車の歴史を劃する傑作である。トランク付きと、然らざるもの、二種がある。

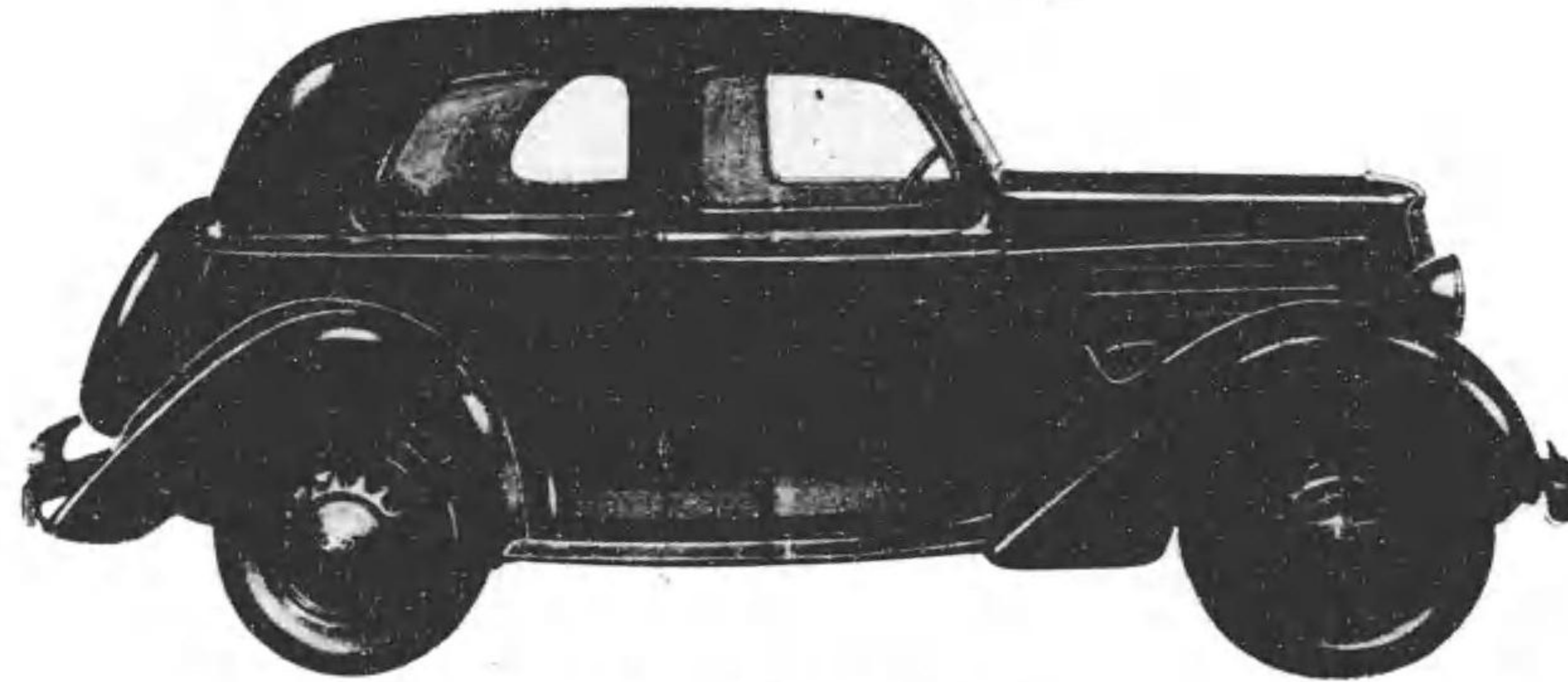


シボレートランク付マスターセダン

日本ゼネラル・モーターズ株式會社

Ford-C

フォードC型



10馬力フォード4扉セダン

仕様書 (C型10馬力)

エンジン…L型4気筒単体鑄造
 口径及衝程…93.5mm×92.46mm
 馬力…RAC10馬力
 燃料装置…下向ソレックス式気化器
 8.2リットルタンク
 電気装置…ダイナモ式
 操向装置…ウォーム及ナット式
 制動装置…機械四輪内擴式
 變速装置…乾單式クラッチ、攪擇摺動型
 同時嚙合式トランスミッション
 冷却装置…自然循環式
 フレーム…ダブルドロップ式
 前車軸…Iビーム
 後車軸…ラヂアスロッドとトルクチューブ式

輕自動車界のリーダー十馬力フォードはドイツ製である。

十馬力フォードの特長は經濟的でありながら普通自動車にあまり遜色のない快適感が得られるといふ點である、即ちセンターボイズ式により乗心地が普通車と同様である他スプリングもよく、小型車の割りにルームも廣いのである。

日本フォード自動車株式会社

フォード

Ford



フォード、デラックスV8四扉セダン

仕様書

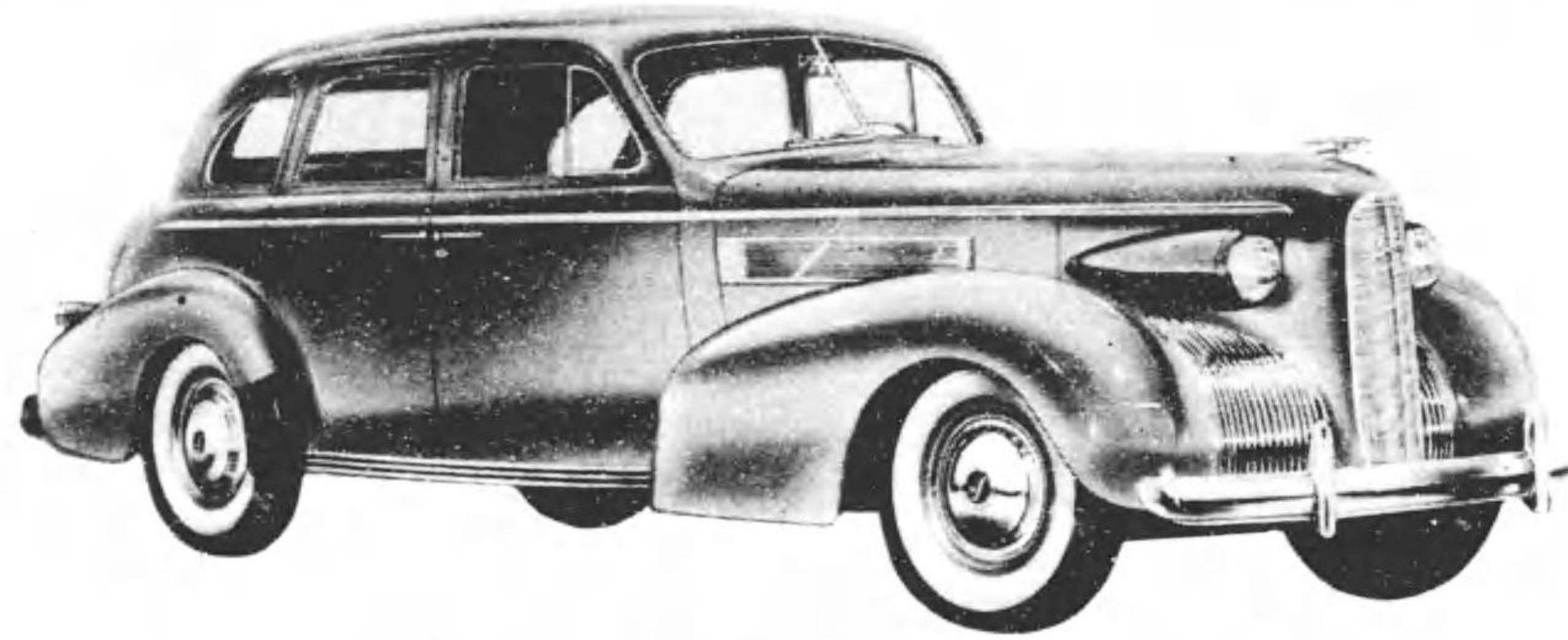
軸間距離…112吋
 エンジン…V型8気筒
 口径及衝程…77.7mm×95.2mm
 馬力…30.00 實馬力…85 (3800
 回転)
 燃料装置…複式下向通風気化器、
 電気装置…自社製
 變速装置…ロングクラッチ、シンクロメ
 ツシフトトランスミッション
 操向装置…ウォーム及ローラーセクター
 式
 制動装置…内擴油壓式制動

三九年度型フォード乗用車にはマーキュリーV8型とデラックスとスタンダードの二種のV8型があり、廿一馬力と卅馬力のエンジンがある。大衆車としてよく知られてゐる乗用車であるが、本邦への新型入荷は事變の影響で殆どない

日本フォード自動車株式会社

La-Salle

ラサール



ラサール五人乗四扉ツーリングセダントランク付き



仕様書

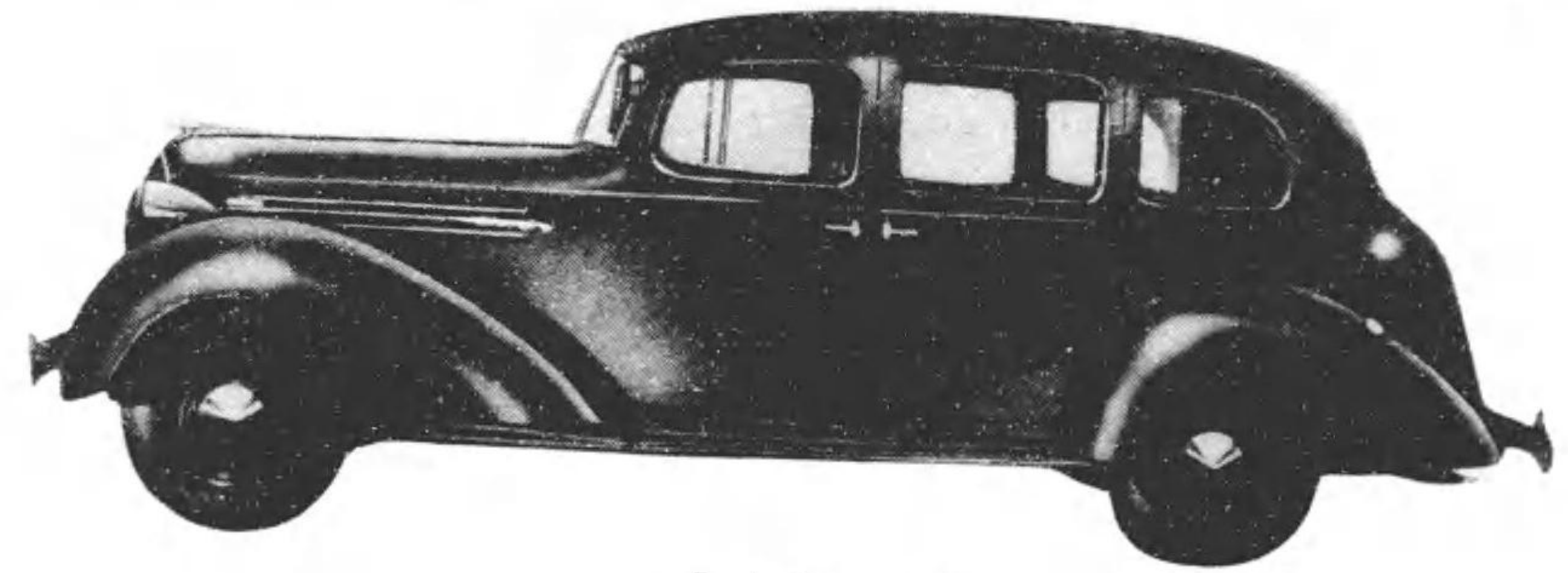
軸間距離…202吋半
 エンジン…90度V型、I類
 口径及衝程…3 3/8吋×4 1/2吋
 馬力…36.45 實馬力…125 (3400
 回転)
 燃料装置…下向通風式気化器、自動チョーク、機械ポンプ、22ccタンク
 電気装置…デルコ・レミー式
 變速装置…單板式クラッチ、シンクロメツシユ式
 操向装置…ウオーム及ローラー式
 制動装置…ベンディックス、超油壓式
 アクスル…ハイボイド後車軸

ラサールの新型車は外觀がスマートで美しく、室内が廣潤、乗心地よく、ハンドルが軽く、前後車輪のコントロールドアクション装置により凸凹道にも何等のショックを感じない。ボディも堅牢に製作されてゐる五人乗四扉ツーリングセダン、コンバーチブルセダン、二人乗クーペ等々の車種がある

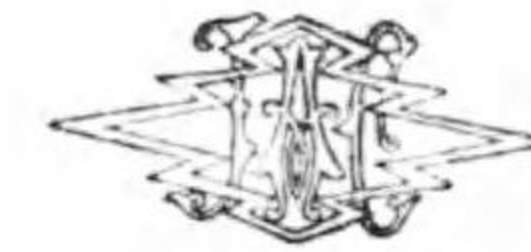
日本ゼネラル・モーターズ株式會社

ゼ.エー.シ

J.A.C



J A Cセダン



仕様書

軸間距離…3.225米(127吋)
 エンジン…I類S氣筒A型
 口径及衝程…82mm×114mm
 馬力…25.35馬力 實馬力…3400回
 分で85馬力
 燃料装置…壓送用ポンプつき
 電気装置…5ボルト 90ワットダイナモ式
 操向装置…ウオーム及セクター式
 制動装置…内換油壓四輪制動
 變速装置…前進3段、後退1段、選擇滑動
 ハスバ自動車シンクロナイズ式
 冷却装置…水冷、ポンプ循環式
 前車軸…逆エリオット式Iビーム
 後車軸…半浮動ハスバ傘型自動車装置

高級國產乗用車として昨年生産された車で日本自動車株式會社が製作に當つてゐる。一昨年秋の商工省主催の自動車振興展覽會に出品優良賞を授與された車である。
 日本自動車株式會社が、ハドスンに代るべき高級車として製作したものである。

日本自動車株式會社

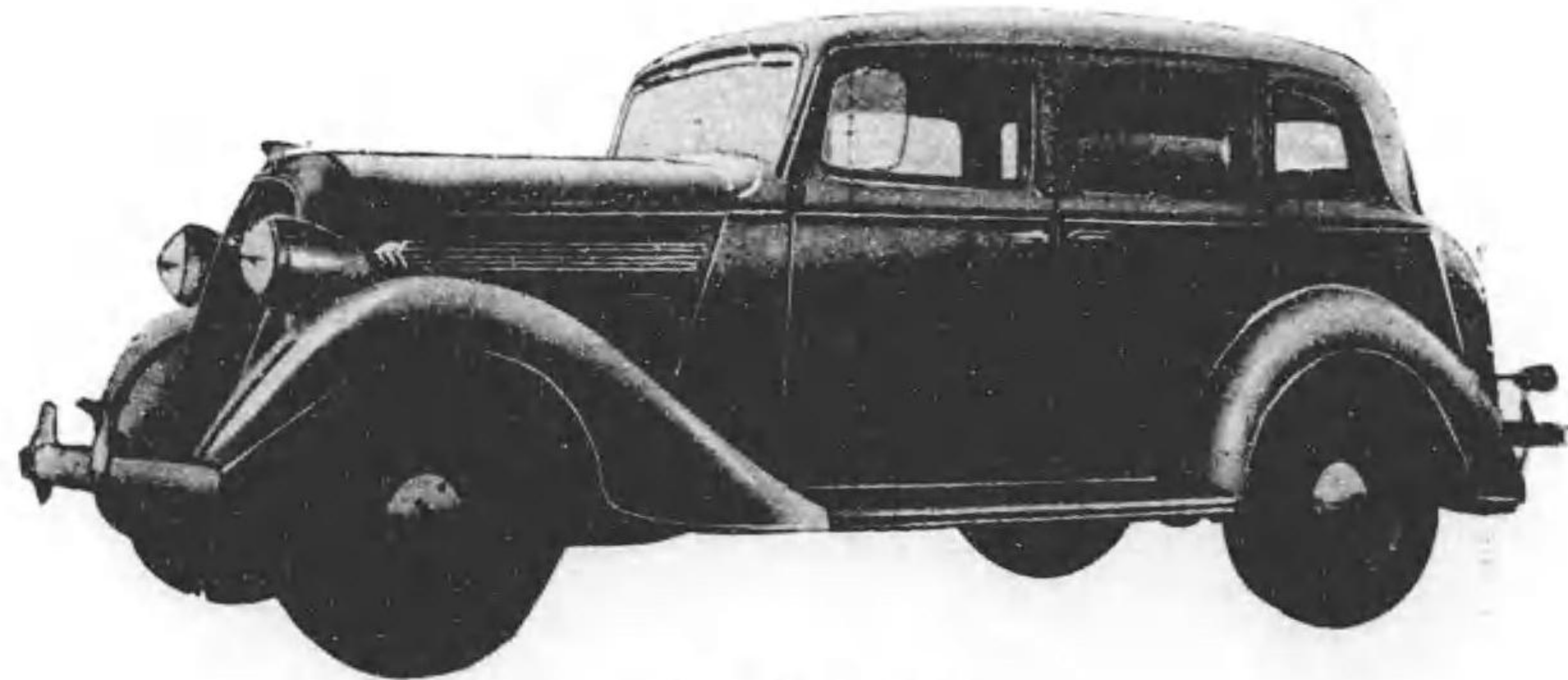
Nissan

ニッサン

仕様書

軸間距離…2.794m 110吋
 エンジン…A型6気筒L型、アルミニュー
 ム、シリンダー蓋付、ゴム支
 持
 口径及衝程…82mm×114mm
 馬力…25.35、實馬力…85(3400)
 燃料装置…壓送用ポンプ
 電気装置…バッテリーイグニション式
 變速装置…單乾板式クラッチ、標準型選
 擇摺動ハスバ齒車シンクロナ
 イズ式、前進3段、後退1段
 操向装置…ウオーム及セクター式
 制動装置…内撥油壓式四輪制動
 冷却装置…水冷式ポンプ循環装置
 前車軸…逆エリオットIビーム
 後車軸…半浮動式
 自重…1410kg

國產大衆車「ニッサン」は日産自動
 車株式會社の製品でボデータイプに
 は標準型セダンの二つがある。
 L型ニッサンエンジンは強力をも
 つて知られて居り、油壓式ブレーキ
 は安全性を確保してゐる。



ニッサン乗用車

日産自動車販賣株式會社

日光

Nikko

仕様書

軸間距離…3.05米(120吋)
 エンジン…L頭6気筒國產エンジン四點
 ゴム支持
 口径及衝程…82mm×114mm
 警視馬力…25馬力、實馬力…3400回轉
 で85馬力
 燃料装置…下向通風式氣化器、12吸人タ
 ンク
 電気装置…6ボルト900ワット發電機つき
 操向装置…ウオーム及セクター式
 制動装置…液壓内撥四輪制動
 變速装置…摺摺動ハスバ型齒車
 常時嚙合式變速機、前進3段、
 後退1段、單乾板式クラッチ
 冷却装置…遠心式冷却ポンプ、セルラー
 放熱器附
 フレーム…二重低床式Xゲーター式
 前車軸…逆エリオット式断面I字型
 後車軸…半浮動式

國產高級乗用車として新に製作さ
 れたもので、クライスラーに代るべ
 き高級乗用車として、京都工商株式
 會社、安全自動車株式會社、八洲自
 動車株式會社の三クライスラー系車
 販賣店が協力生産せるもの。
 その外觀の堂々たるところ、その
 性能の優秀なるどころ米國車に比し
 て何等の遜色もない。



日光號

共立自動車製作所

Opel

オペル



オペルカピタン



仕様書

軸間距離…2.695米
 エンジン…6気筒
 口径及行程…80mm×82mm
 馬力…24.73 実馬力…55
 電気装置…ボッシュ式
 変速装置…シンクロメッシュ式トランス
 ミッション
 制動装置…油圧式制動機

オペルはゼネラル・モータースのドイツ工場製で、吾國では小型のオペルしか知られてゐないが最近では堂々たる車である。歐洲の車のあらゆる美點を有してゐる車である。

日本ゼネラル・モータース株式会社

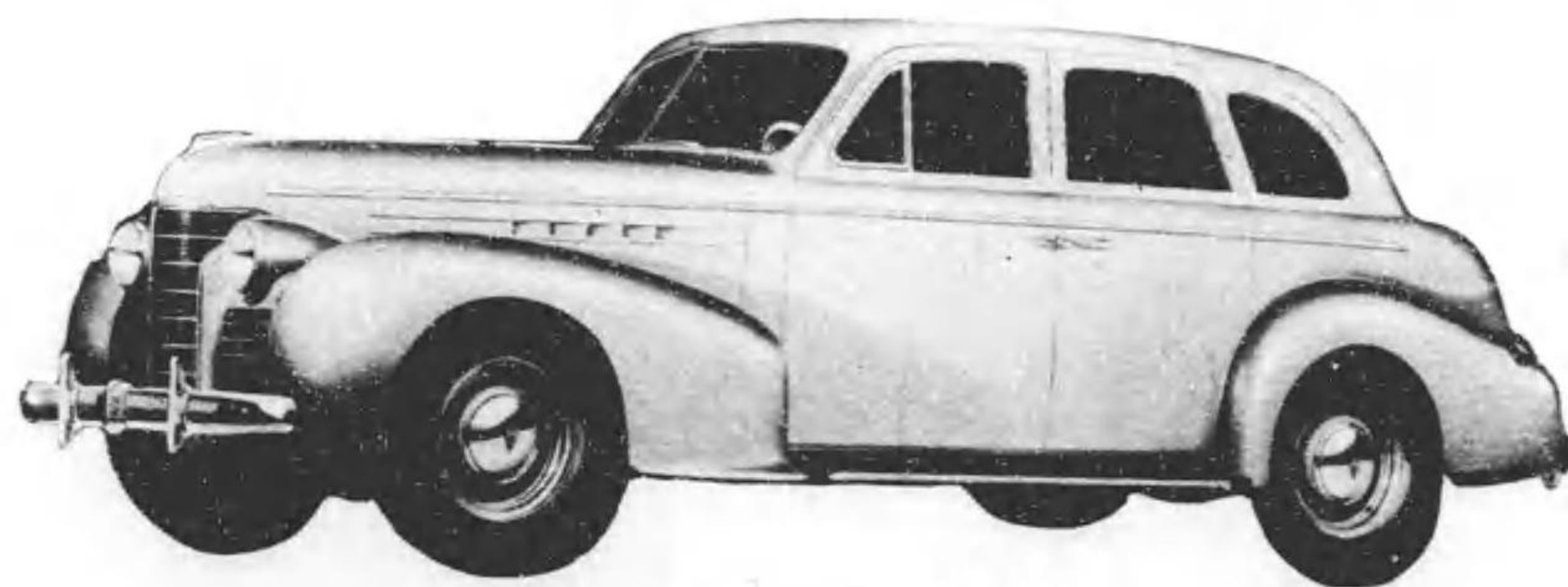
オールツモビル

Oldsmobile

仕様書 (70型)

軸間距離…120吋
 エンジン…L頭6気筒
 口径及行程…3.6吋×4.6吋
 馬力…28.4 実馬力…95(3300回転)
 燃料装置…下向通風式気化器、17ガロン
 電気装置…6ボルト、100アンペア
 変速装置…単乾板式クラッチ、シンクロ
 メッシュトランスミッション
 操向装置…ウォームとダブルローラー式
 制動装置…超油圧式

オールツモビル車には六気筒の六〇及七〇型と八気筒の八〇型がある。経済的なエンジンと美しい外観を誇る中級車でクラブクーペ、ビジネスクーペ等の軽快なモデルもある、そのスタイルの美しさは自動車設計界の指導的なものである。



オールツモビル4扉ツーリングセダン70型

日本ゼネラル・モータース株式会社

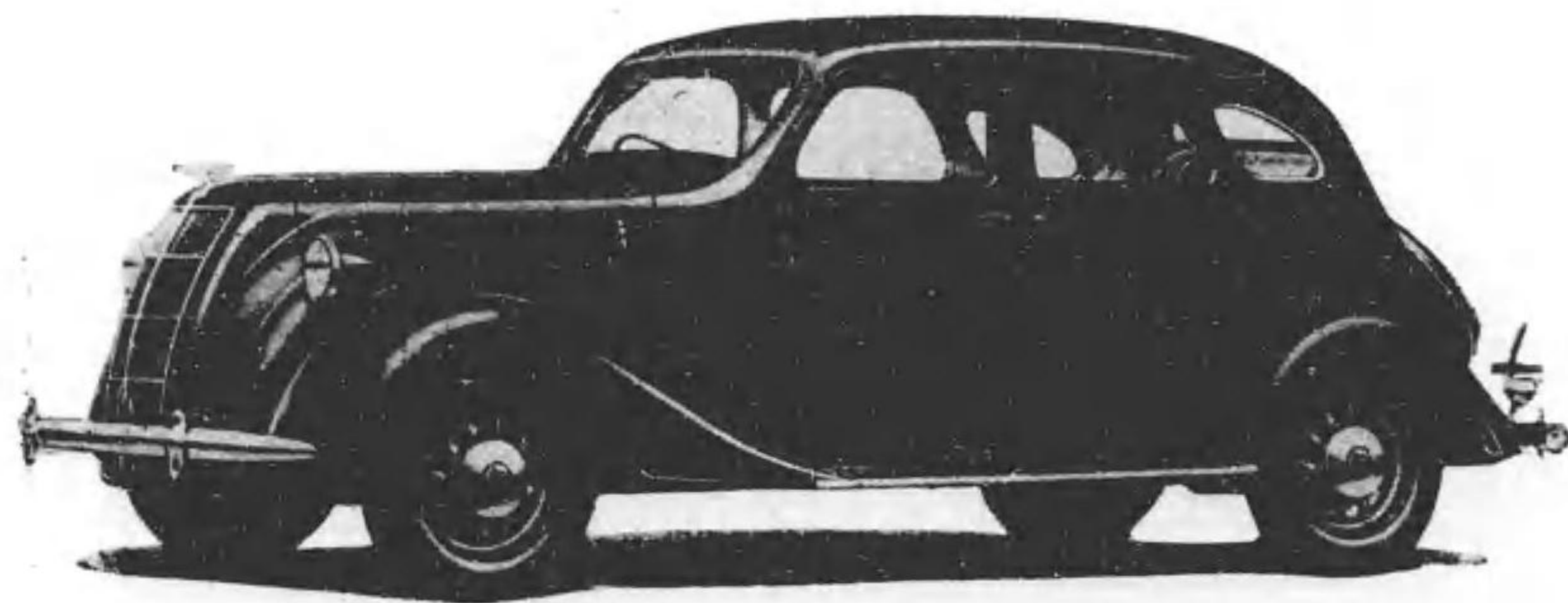
Toyota

トヨタ

仕様書

軸間距離...2.85米(112吋)
 エンジン...頭上弁式 6 気筒三點支持
 口径及衝程...84mm×102mm (3.3吋×4吋)
 警視馬力...26.3
 實馬力...65(毎分3000回轉)
 燃料装置...カーター式下向通屈ケーブル
 ーター
 電氣装置...蓄電池式
 變速装置...乾燥單盤式クラッチ 前進 3
 段 後退 1段、シンクロメツ
 シュトランスミツション
 制動装置...足動は油壓式四輪作動手動は
 推進軸を機械式作動
 換向装置...ウオームとセクター式

本車はエンジンが他車より前方に取付けてありますから、座席がユツクツとして然も後部席は後車軸の前方に位置して所謂センターボイスの爽快な乗心地を與へます。ボディは全鋼製の流線型で明朗な外觀を示してゐます。ガソリン消費量は1ガロンの當り48キロ、スピードは時速120キロを快走します。



トヨタ スタンダード セダン (7人乗)

トヨタ自動車工業株式会社

ポンテアク

Pontiac



ポンテアク 6 四扉セダンデラックス



仕様書(デラックス6)

軸間距離...120吋
 エンジン...6気筒L頭
 口径及衝程...3.5吋×4吋
 馬力...28,30 實馬力...85(3520回轉)
 燃料装置...16俄タンク
 電氣装置...新デルコレミー式
 變速装置...單乾板式クラッチ、シンクロ
 メツシュ式トランスミツション
 換向装置...ウオーム及ローラー式
 制動装置...全密封液壓ブレーキ
 冷却装置...セルラー型ラヂエター、サーモスタットつき

ポンテアク シックス車は中級車界の花形として今年もその嶄新なスマートな形をもつて現れたのであるが吾國には入荷至難である。ポンテアク 獨特の銀線が目立つてゐる。四扉 ツーリングセダン、スポーツクーペ 二扉 ツーリングセダン等がある。

日本ゼネラル・モーターズ株式会社

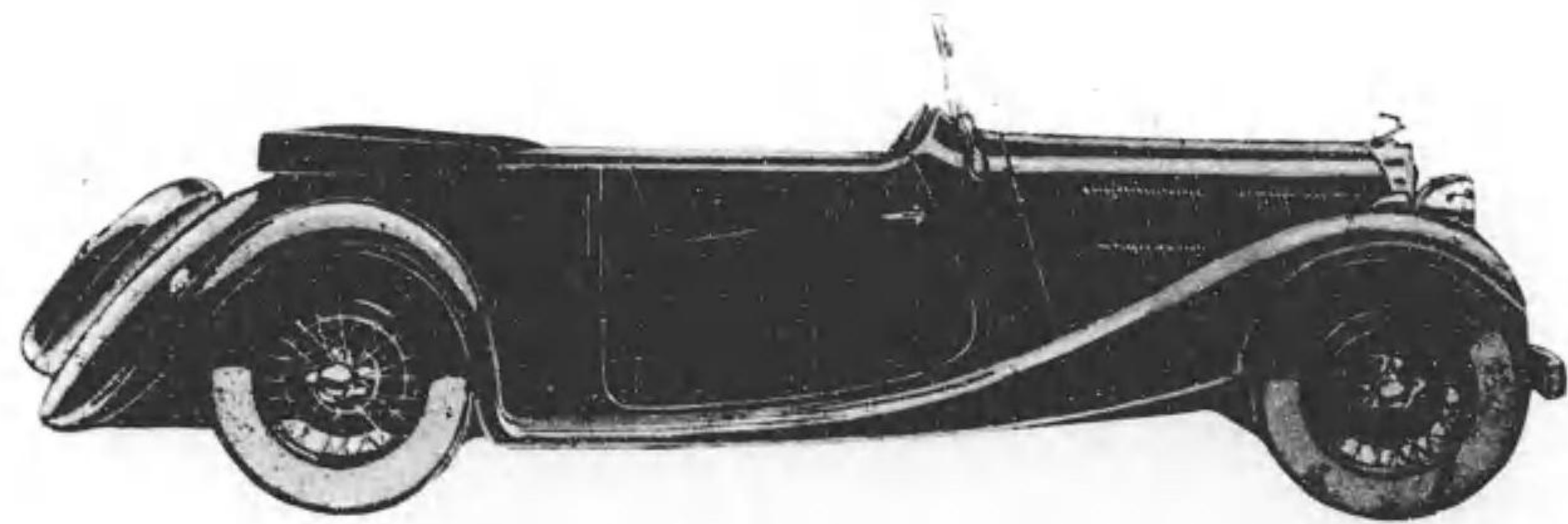
Triumph

トライアンフ

仕様書(グロリア型)

軸間距離…9呎(クレーパ8呎)
 エンジン…自社製、分頭式四気筒三點支持
 口径及衝程…65mm×90mm
 馬力…18.80
 気化器…水平気化器
 点火装置…ルーカス式
 クラッチ…乾燥單板式
 變速装置…摺動摺桿式、ダブルヘリカルギア使用、前進四段、後退一段
 制動装置…ロックヒード式油壓四輪内擴式、手動ブレーキあり
 換向装置…スクリュウ及びナット型

英國トライアンフ會社の製品で、
 トライアンフ、グロリアには、ピテ
 スサリン、ツリーリットルピテサ
 ルーン、等十一種あり英國風のシッ
 クな車でオーナードライヴァー向きの
 の車として本邦でも古くから愛用さ
 れてゐる。エンジンは一〇・八馬力
 のものと一五・七二馬力のものと二
 種がある。

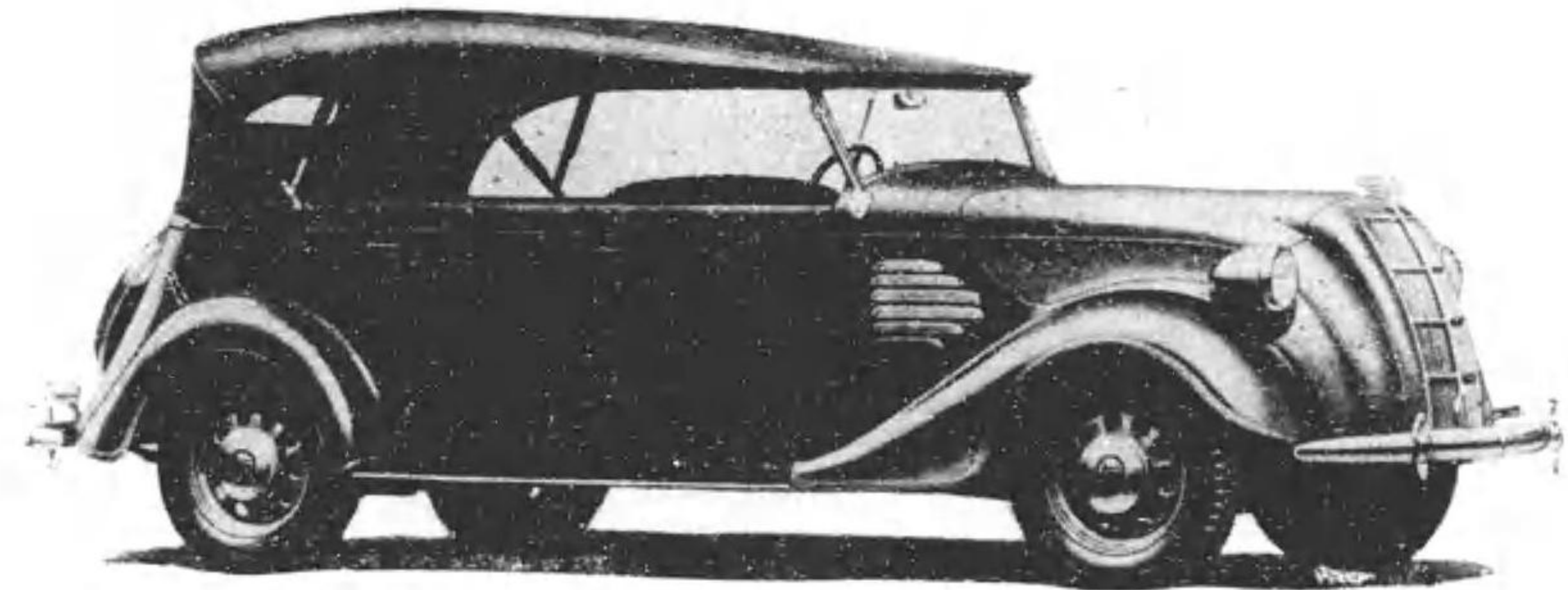


トライアンフ・グロリア・ピテス

ピアス商會自動車部

トヨタ

Toyota



トヨタスタンダードフエートン

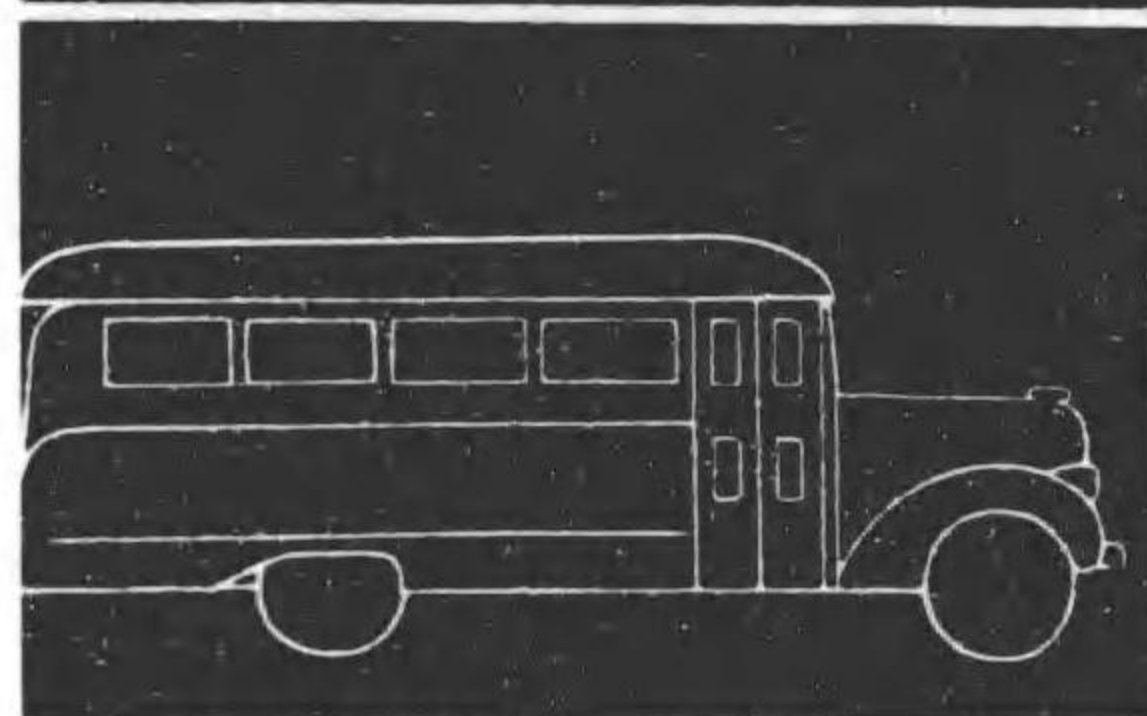
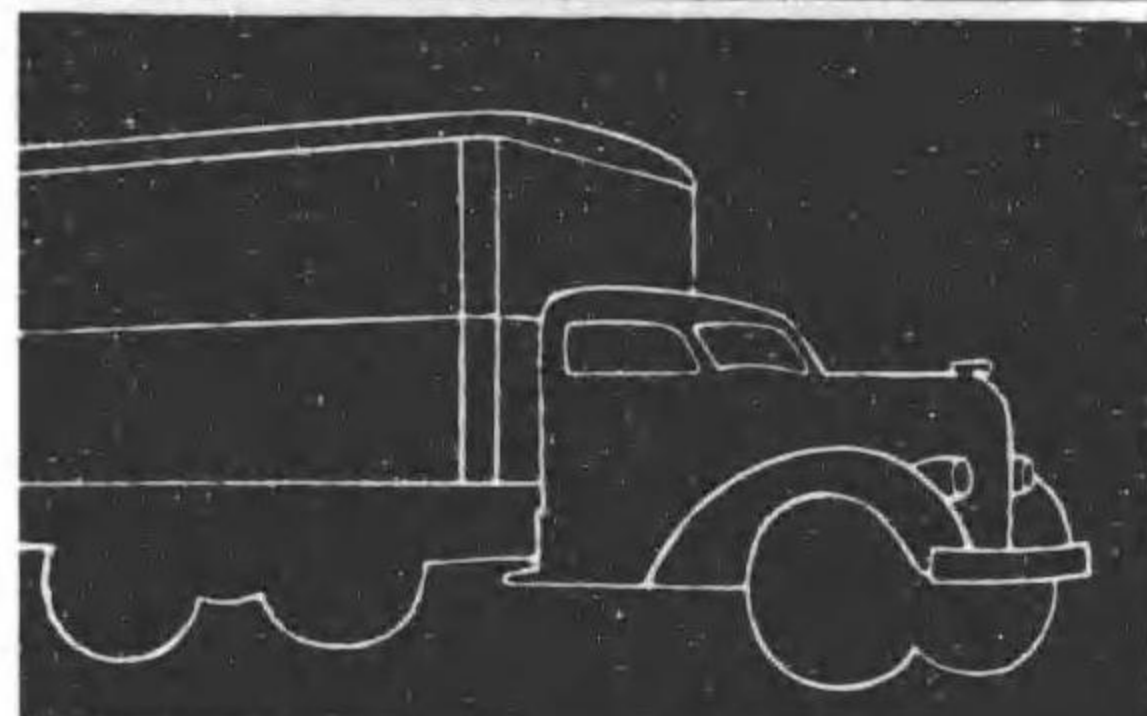
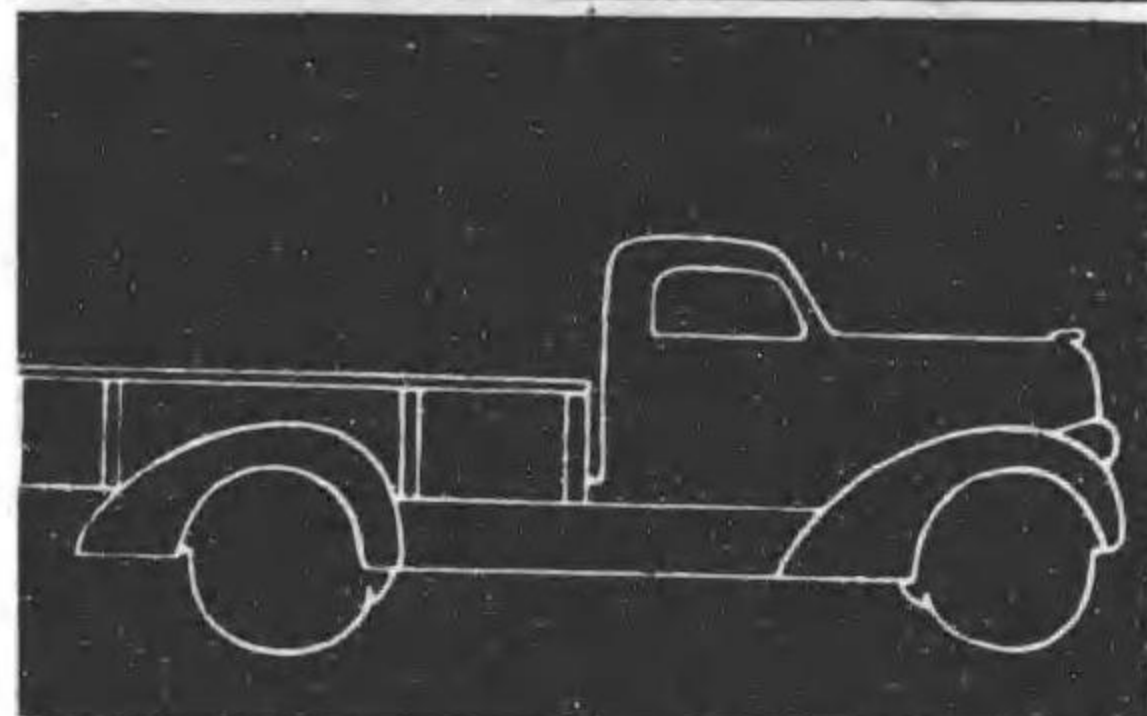
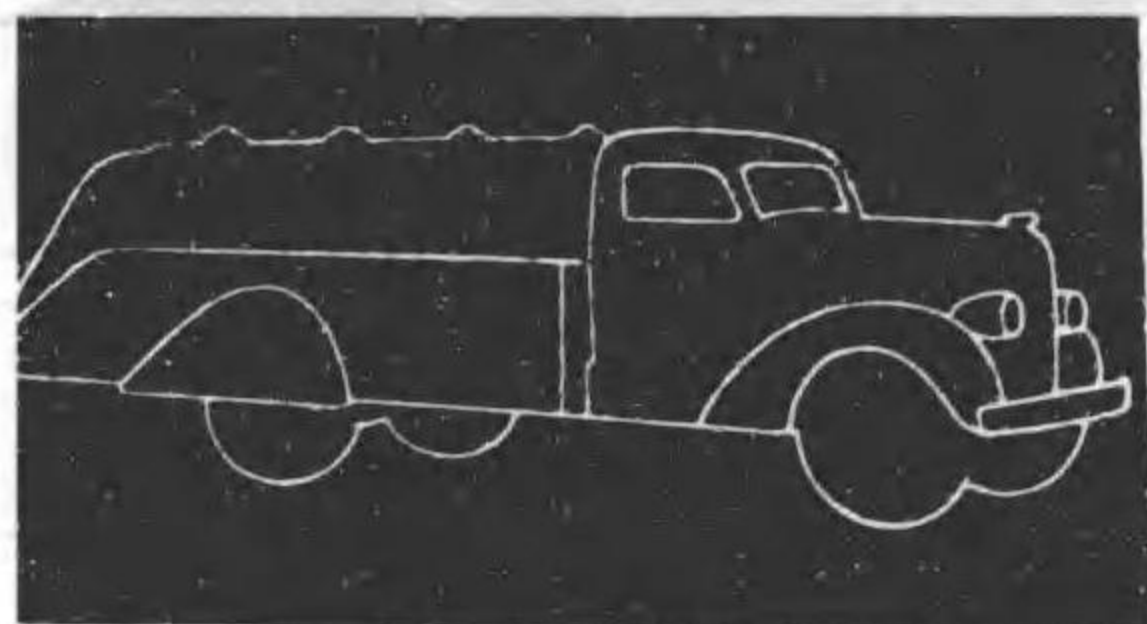


仕様書

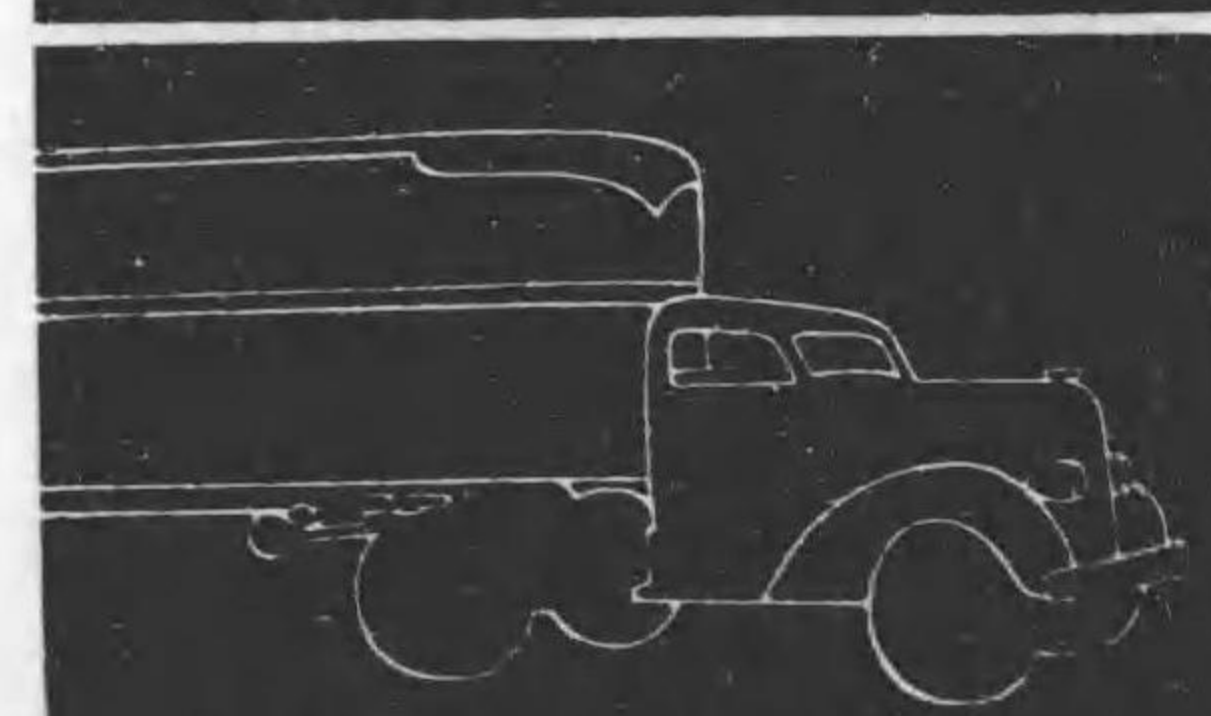
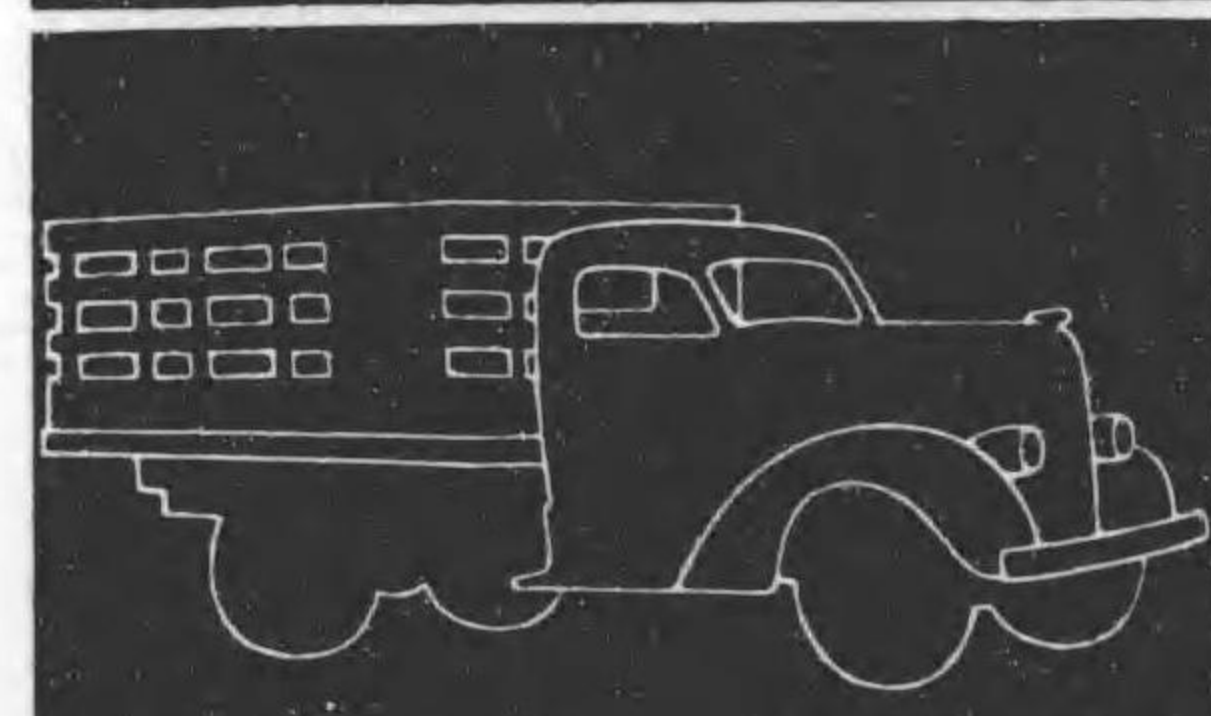
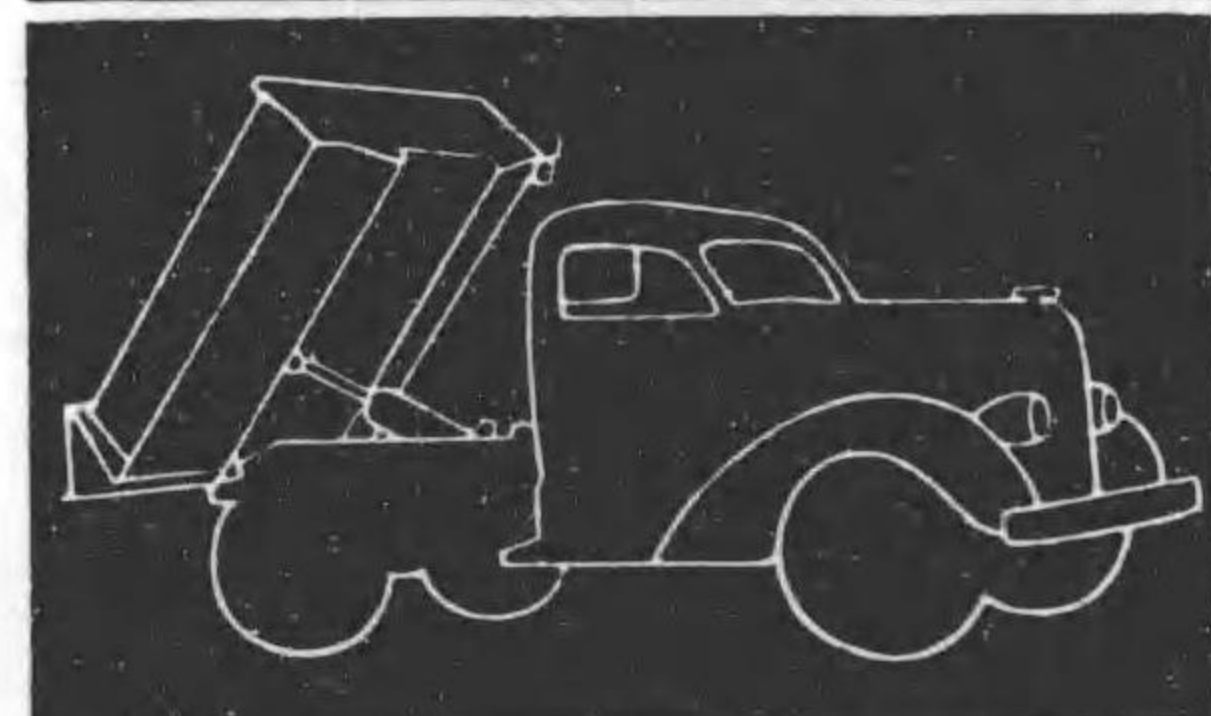
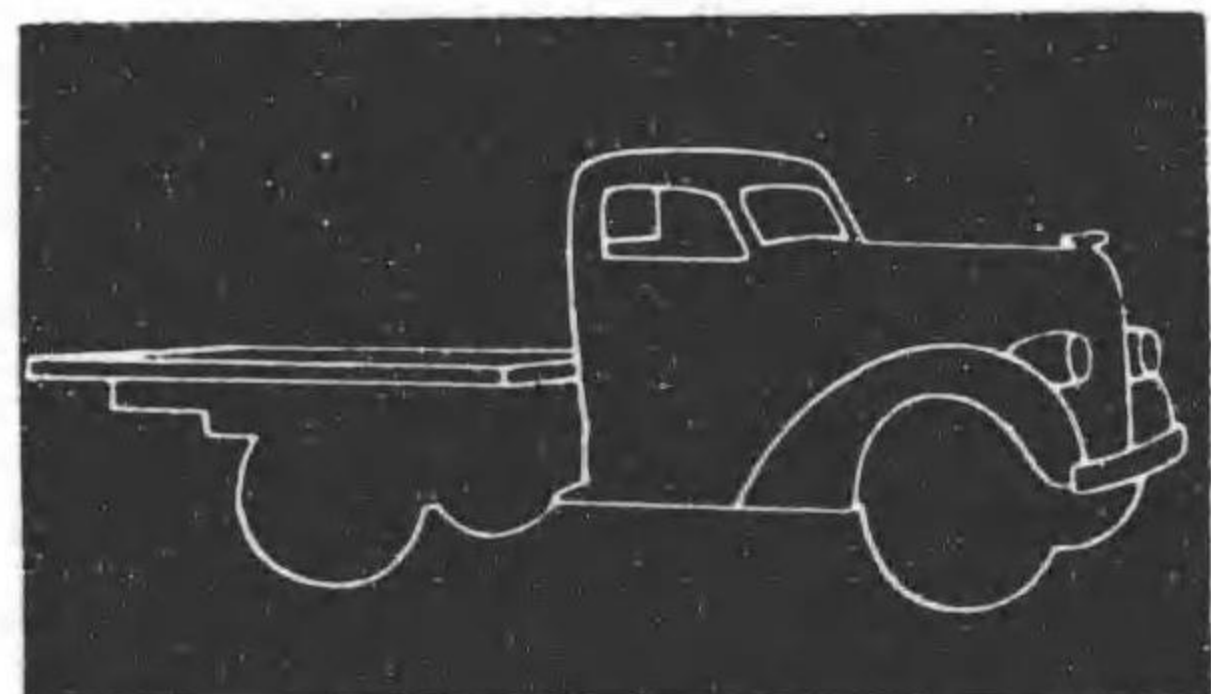
軸間距離…2.85米(112吋)
 エンジン…直上弁式6気筒
 口径及衝程…84mm×102mm(3.3吋×4吋)
 實馬力…26.3
 實馬力…65(毎分3000回轉)
 燃料装置…カーター式下向通風カーブレター
 電気装置…蓄電池式
 變速装置…乾燥單盤式クラッチ前進3段後退1段シンクロ・メツシュトランスミッション
 制動装置…足動は油壓式四輪作動手動は推進軸を機械式作動
 換向装置…ウォームとセクター式

本車は實に輕快な外觀を呈し、諸官廳の御用車にも、又スポーツ・カーとしても相應しいものです。
 座席は特に廣く設計してありますから、ユツクリと快適の乗心地が得られます。

トヨタ自動車工業株式會社



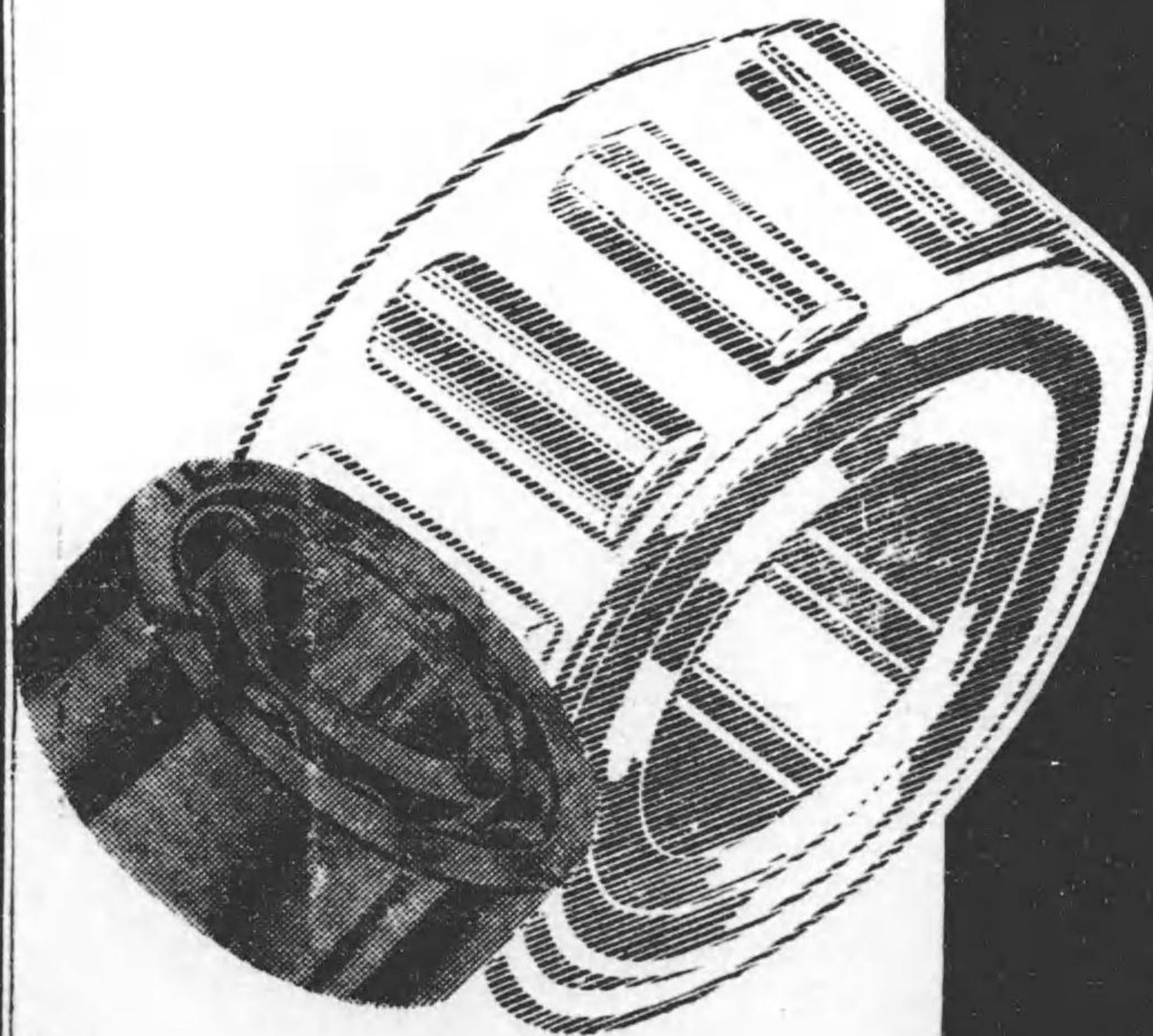
トラックとバス



・カットはトラックボディ
スタイルのいろいろ

IKF

BALL AND ROLLER BEARINGS



光洋精工株式会社

本社 大阪市南区鯉谷西之町三丁目板屋ビル内
電話代表南三三六九番
本社営業所 大阪市東成区中川町四丁目六〇
電話代表天王寺三〇六八番
営業所 東京・小倉・京城

Dodge

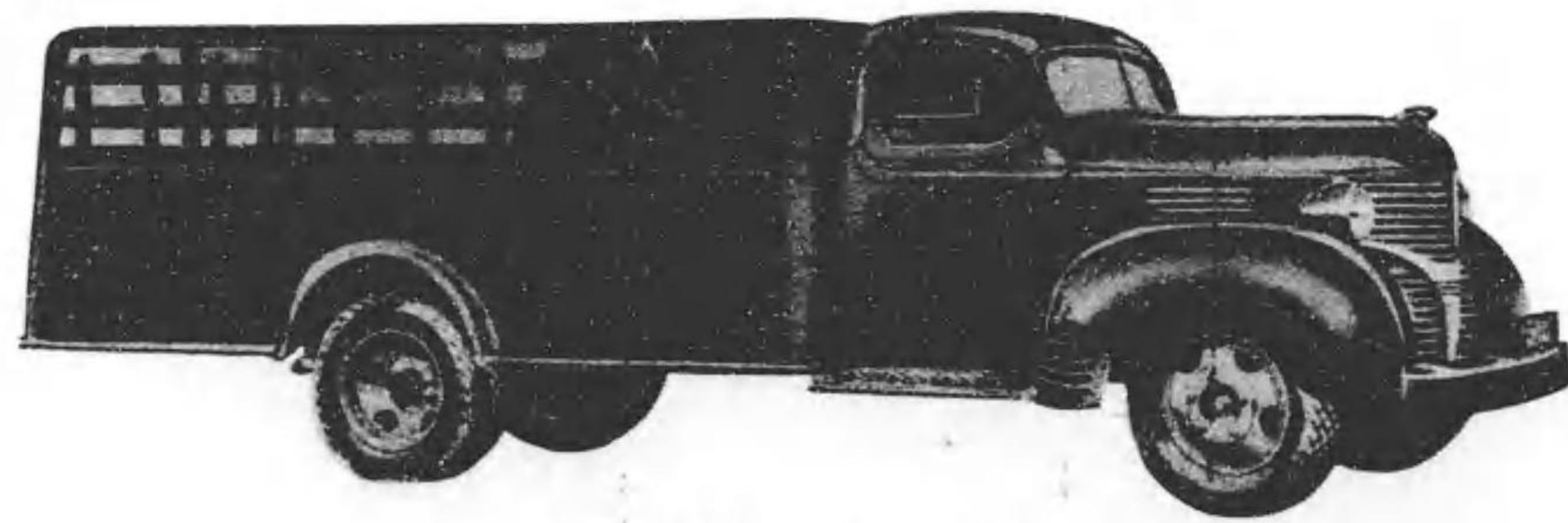


ダツチ

仕様書 126½吋

軸間距離…116吋, 120吋, 126½吋, 132吋
 136吋, 152吋, 162吋
 エンジン…6気筒
 口径及衝程…3½吋×4吋
 馬力…27.34 實馬力78(3000回轉)
 燃料装置…下向通風式氣化器
 電氣装置…オートライト式14キロ
 變速装置…前進5段、後退1段、ヘビー、
 デュライトランスミッション
 操向装置…ウォーム及セクター式
 制動装置…油壓式
 後車軸…2速アクスル

ダツチ新型にはTC、TD一五、
 TD二三、TE二〇、TE三〇、T
 F三五、TG四〇、の各種があり、
 強力なるトラクタとして知られてゐ
 るが本邦には今のところ輸入なし。



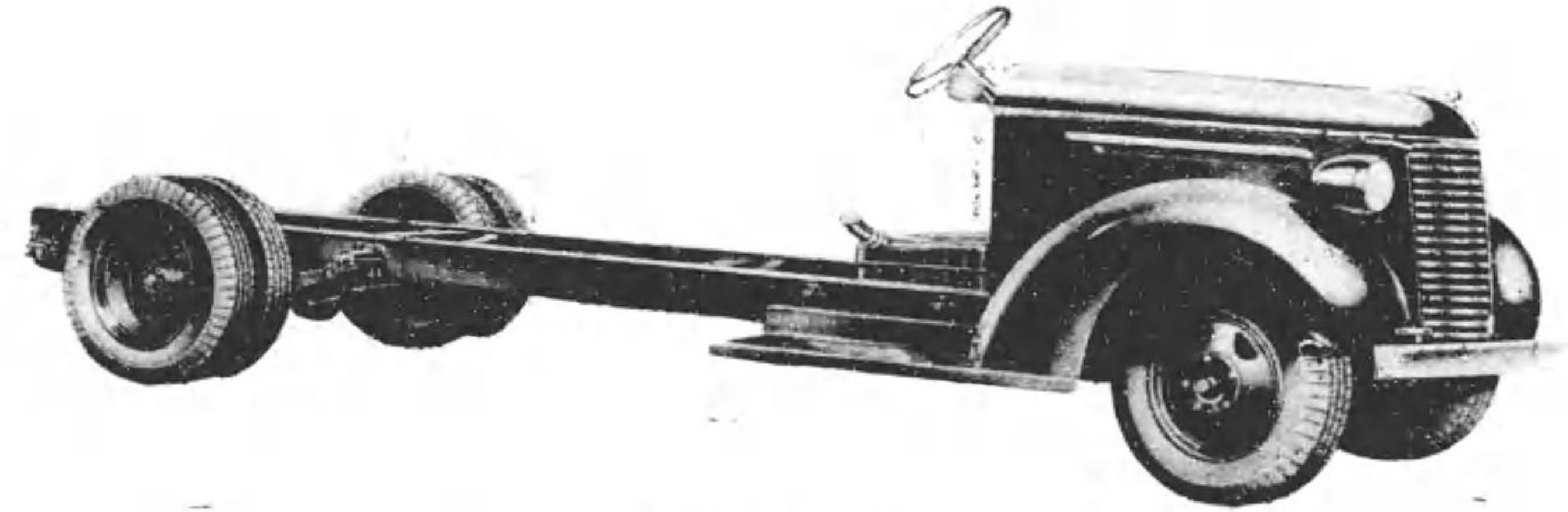
ダツチTH型トラック

京都工商株式會社

シボレー



Chevrolet



シボレートラックシャシー

仕様書

軸間距離…113½吋、123吋、133吋、
 185½吋
 エンジン…頭上弁式六気筒、着脱気筒頭
 三点ゴム支持
 口径及衝程…88.9mm×95.25mm
 馬力…26.4 實馬力…78(3200
 自轉)
 燃料装置…カーター下向通風式氣化器、
 タンク18噸
 電氣装置…デルコ、レミー製
 變速装置…單乾板密封式タイヤフラム付
 クラッチミンクロメツジ式
 113, 123型前進3段113, 168型
 前進4段
 操向装置…ローラーベアリングウォーム
 及跨架セクター式
 制動装置…油壓四輪制動
 許容總重量…113—2080kg 123—2350kg
 133—2630kg 158—4309kg
 (各復輪)

新シボレー、トラックは、各型とも
 ホキルベースが一時半宛延長され、
 前年型よりも遙に大容積の荷物が運
 搬出来ることゝなつた、全後動後車
 軸、ダイヤフラムクラッチ等のトラ
 ック界の最も優れた特長を有して居
 る。

日本ゼネラル・モーターズ株式會社

Fuso

ふそ



ふそ

仕様書

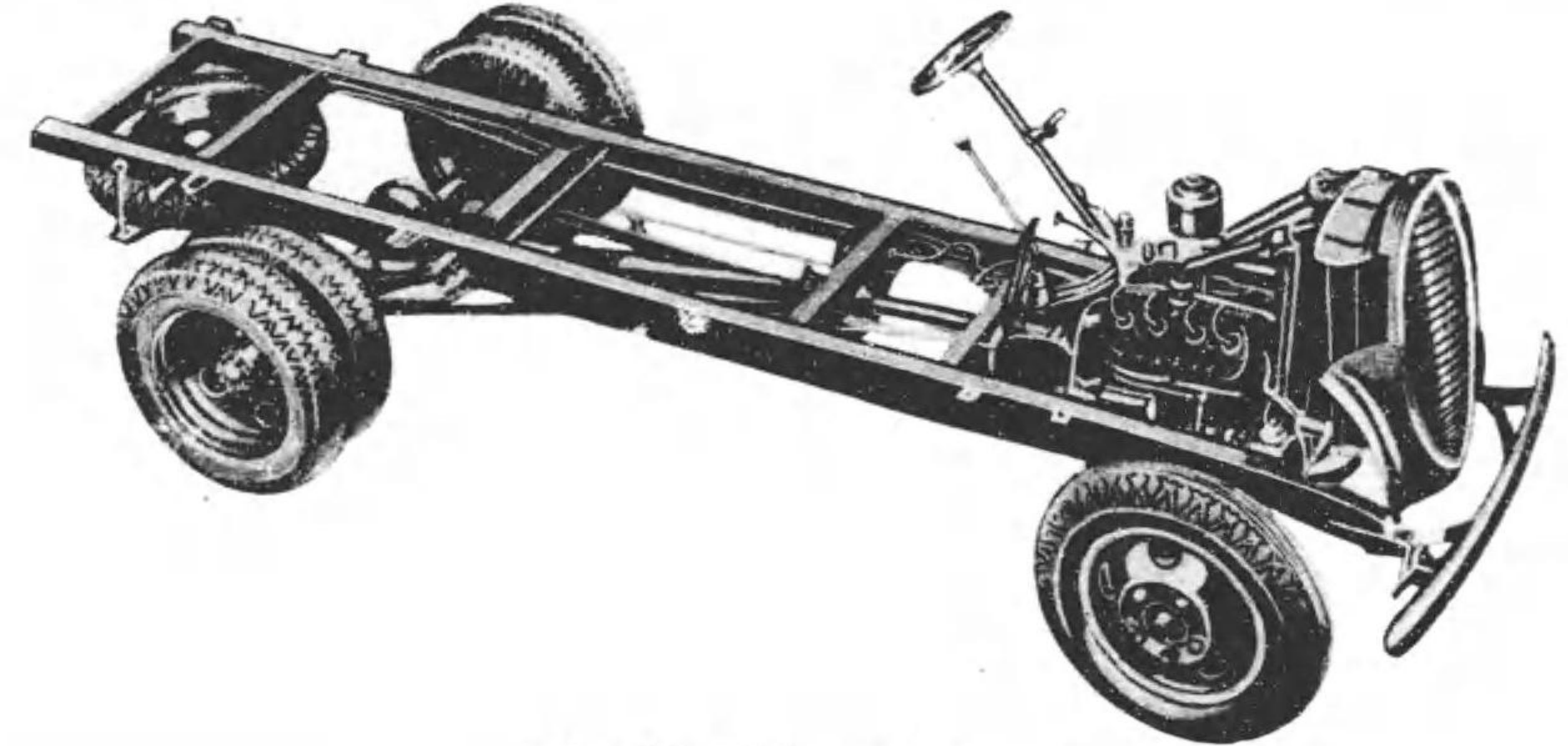
軸間距離…BS40型BS40L型=4m
 エンジン…S-6型六気筒、四行程、L型
 水冷式、単體鑄造
 口径及衝程…95mm×115mm
 馬力…33.6
 實馬力…2400回轉で70
 燃料装置…日本氣化器製下向通風式氣化
 器膜板式ポンプ供給、80立タンク
 電氣装置…ボッシュ型12ボルト
 變速装置…單乾板式クラッチ。前進四段
 後退一段の中央擺擇式
 換向装置…ウォーム及ナット式
 アクスル…前…逆エリオット型 後…半
 浮動式
 制動機…油壓四輪擴張式と推進
 軸緊縛式
 他にBS43B46型あり



三菱重工業株式会社神戸造船所

フォード

Ford



フォードV8新トラックシャシー

仕様書

軸間距離…134吋、157吋
 エンジン…V8型、八気筒、半鋼鑄造
 口径及衝程…78吋×95吋
 馬力…30 實馬力 85.3800回轉
 燃料装置…復式下向通風氣化器、機械式
 ポンプ、18戦タンク
 變速装置…前進4段
 換向装置…ウォーム及ローラー型
 制動装置…油壓式



日本フォード自動車株式会社

三菱重工業株式会社神戸造船所の製作
 で、BS四〇、BS四〇一、BS四三、
 B四六の各型あり、B四六型は、六気筒
 單體頭上弁式エンジンで口径及衝程は百
 十耗、百卅五耗で軸間距離は四米六とな
 つてゐる。その他同所ではダイヤル機
 を製作し自動車に架装してゐるが、この
 エンジンは口径及衝程は百五耗と百四十
 耗で出力は七十馬力以上となつてゐる。

新型フォードには一三四吋、一五
 七吋の他にコンマーシヤルシャシー
 (一一二吋)がある。エンジンは廿一
 馬力、卅馬力、卅二馬力の三種があ
 り、強力なるトラックとして既に衆
 知の車である

Isuzu-T×35

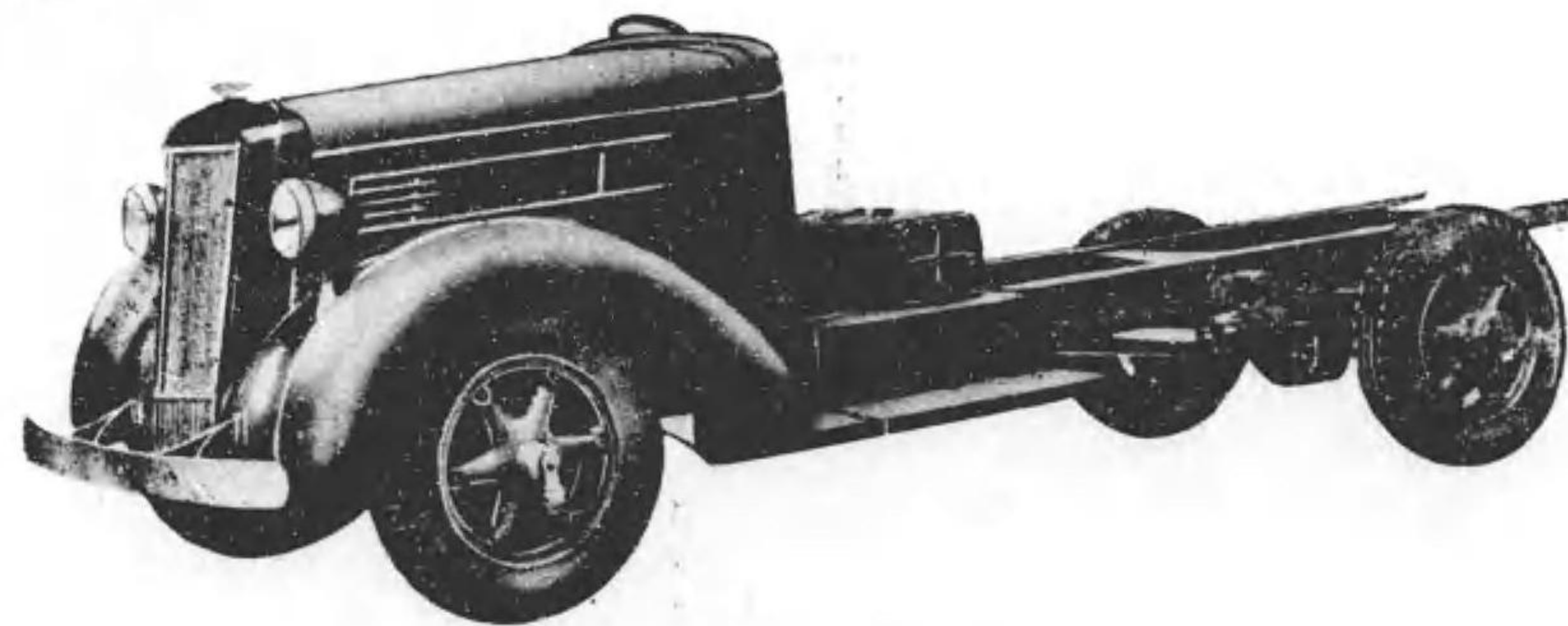
いすゞ

仕様書

(いすゞT×35)

軸間距離…3.5m
 エンジン…6気筒直立L型、頭部分離式
 口径及衝程…90mm×115mm
 馬力…30 實馬力…70(2800回轉)
 燃料装置…ダイヤフラム型機械燃料ポンプ
 下向吸気気化器、タンク65立
 電気装置…ハイテンションコイル式
 配電器は自動調時装置
 變速装置…中央撰擇式前進4段、後退1段
 單乾板クラッチ
 操向装置…鼓形ウォームセグメント式
 制動装置…油壓内擴四輪制動式
 冷却装置…渦卷ポンプ循環式、直立配管
 多板式ラヂエーター
 フレーム…コ型鋼板プレス製、4個クロスメンバー
 前車軸…1型断面鑿鑄逆エリオット式
 後車軸…全浮動式

この商工省標準車は、四〇型よりも少し小さいもので、トラック専用車である。標準車は吾國自動車工業確立のために商工省が製作會社をして一定規格の車を作らしめ、全國的にその使用を大衆化すため、全國的株式會社が販賣してゐる。



いすゞ T×35 トラック

東京自動車工業株式會社

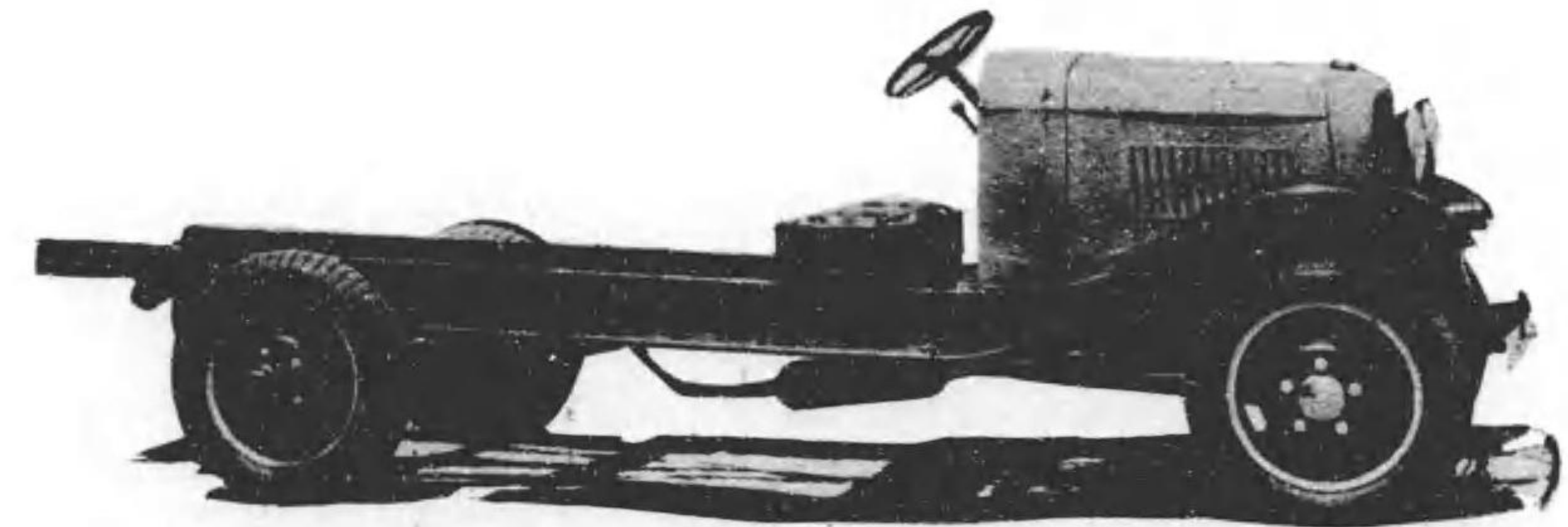
聖號

Hijiri

仕様書

軸間距離…3.340米(131吋) 3.890米(157吋)
 エンジン…L型分頭4気筒
 口径及衝程…98.43mm×107.95mm
 馬力…24馬力 實馬力…2800回轉で50馬力
 燃料装置…日本V72汽化器、64.3立入タンク
 電気装置…バッテリーコイル式、全自動點火式
 操向装置…ウォーム及セクター式
 制動装置…機械作動式 内擴四輪制動
 變速装置…前進4段、後退1段撰擇摺動式
 乾單板式クラッチ
 冷却装置…遠心ポンプ式、細管式ラヂエーター
 前車軸…I型逆エリオット型
 後車軸…全浮動式
 許容積載量…シングル=1800kg、ダブル=2100kg

この車は吾國の自動車部分品専門工場が試作したものが頗る好成績であつたところから、この組合が聖自動車製造株式會社に發展し、トラック専門に大量生産にあたることになつたといふ興味ある歴史を有する車である。發賣元は日本自動車株式會社が當つてゐるが純國産の一つとして嚴然たる存在である。



聖號 トラック

聖自動車製造株式會社

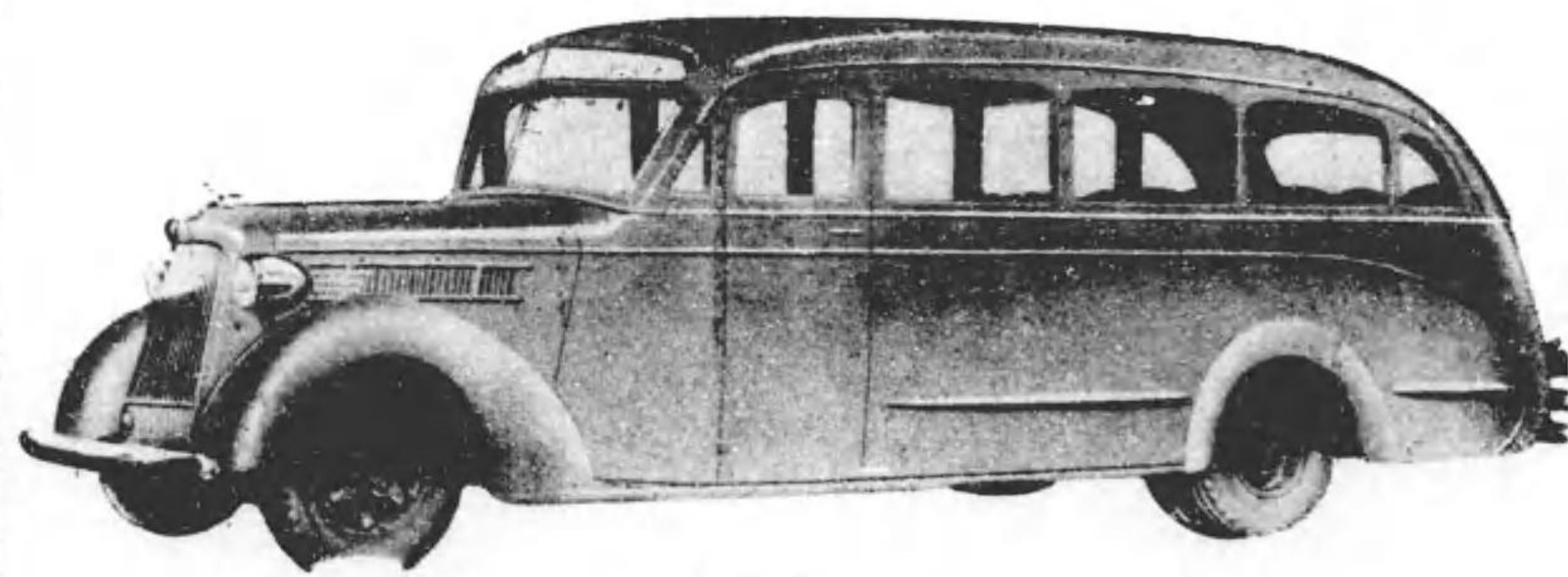
Isuzu-B×40

いすゞ

仕様書

軸間距離…4m
 エンジン…6気筒直立L型頭、部分離式
 口径及衝程…90mm×115mm
 馬力…30…實馬力70(2800回轉)
 燃料装置…ダイヤフラム型機械燃料ポンプ及下向吸氣型氣化器、タンク85立
 電氣装置…ハイテンションコイル式、配電器自動調時装置
 變速装置…單乾板型クラッチ、中央選擇式前進4段、後退1段
 操向装置…鼓形ウォームセグメント式
 制動装置…油壓四輪内擴式
 冷却装置…渦巻ポンプ循環式、直立細管多枚式ラヂエーター
 フレーム…コ型鋼板プレス製クロスメンバー五個
 前車軸…I型断面鑲鍛造逆エリオット式
 後車軸…全浮動式

いすゞ低床式乗合自動車は昭和十一年七月八日鐵道省の檢定に合格した車で、フレームハイトは六百十耗全長六米一五、全巾一米九五、シヤシー自量二噸〇九、許容積載量三噸九一で國產バス用車中の白眉である。

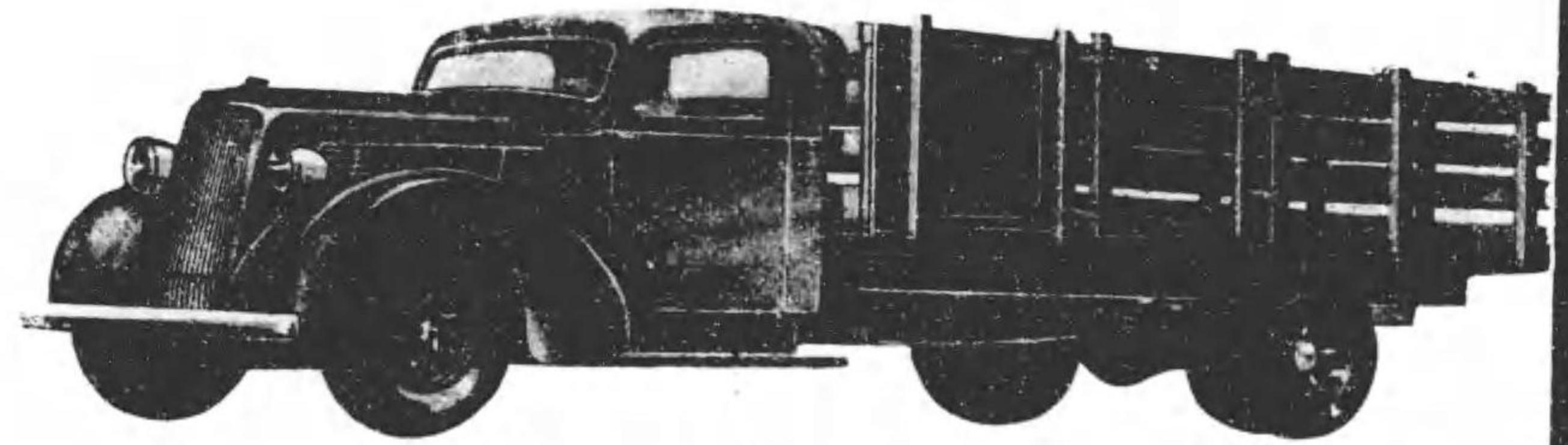


いすゞ B×40バス

東京自動車工業株式會社

いすゞ

Isuzu-T×40



いすゞ T×40トラック



仕様書(いすゞT×40)

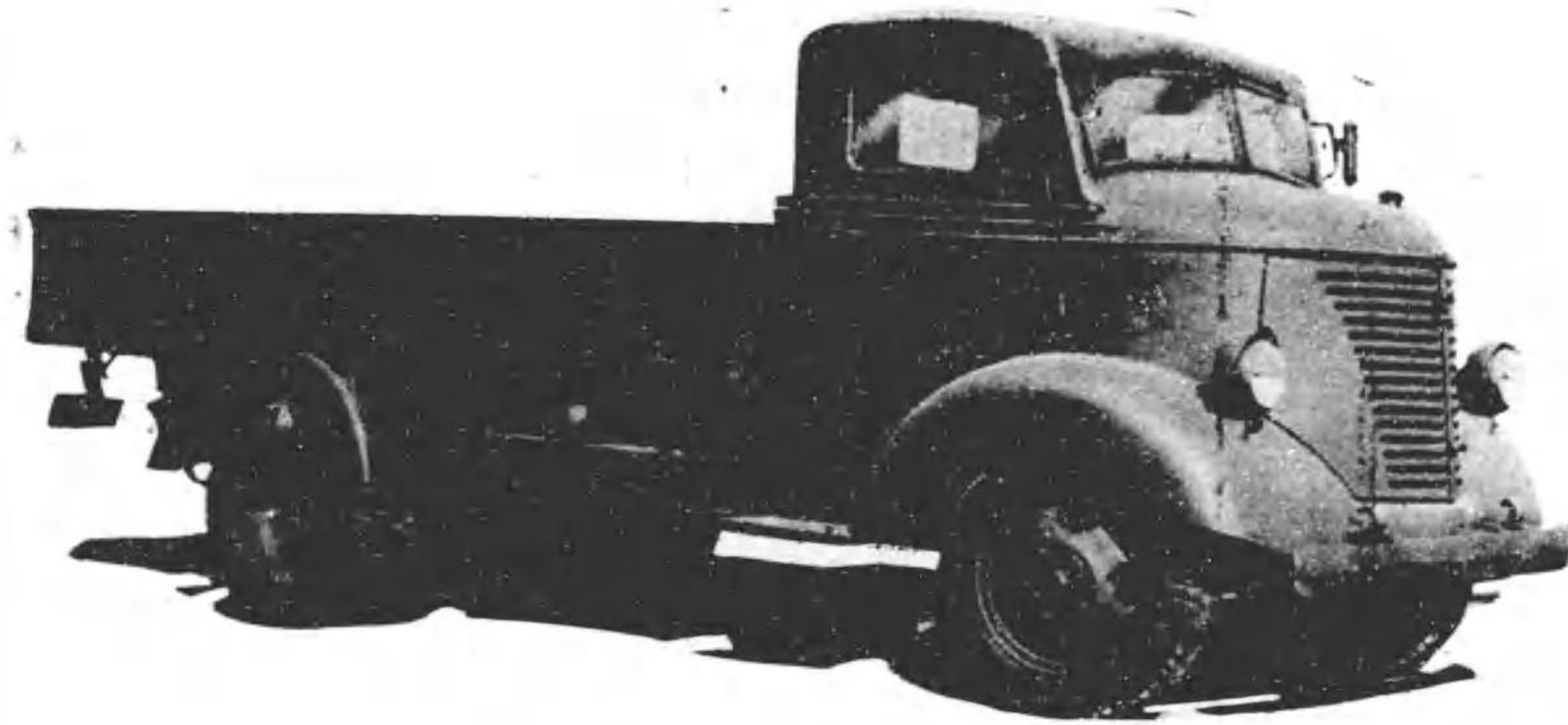
軸間距離…4m
 エンジン…6気筒直立L型頭、頭部分頭式
 口径及衝程…90mm×115mm
 馬力…30 實馬力…70(2800回轉)
 燃料装置…ダイヤフラム型機械燃料ポンプ及下向吸氣型氣化器、タンク8.5立
 電氣装置…ハイテンションコイル式、配電器は自動調時装置付
 變速装置…單乾板式クラッチ、中央操作式前進4段、後退1段
 操向装置…鼓形ウォームセグメント式
 制動装置…油壓内擴四輪制動
 冷却装置…渦巻ポンプ循環式、直立細管多枚式ラヂエーター
 フレーム…コ型鋼板プレス製、横材5個
 前車軸…I型断面鑲鍛造逆エリオット式
 後車軸…全浮動式

商工省標準車で、Tはトラック用Bはバス用車である。一昨年大改良を加へて、價格も大いに引下げられ大量生産によつて國産界に本格的進出をなすことになつた。昭和六年より生産されてゐるもので、改良車は加速度、登坂力、最大速度、制動力等に於て完全なる境地を開拓せるもので、國産車界の白眉とされてゐる。

東京自動車工業株式會社

Nissan

ニッサン



ニッサン ト ラ ッ ク

仕様書

軸間距離…TS型=2.641m、TL型=3.251型
 エンジン…99AT型6気筒、I型アルミニウム、シリンダー蓋付
 口径及衝程…82.5mm×114mm
 馬力…25.35…實馬力…85(3100)
 燃料装置…壓送用ポンプつき
 電気装置…發電機6ボルト式
 變速装置…單乾板式クラッチ、標準攪拌機車コンスタントメツシユ式前進4段、後退1段
 操向装置…ウオーム及セクター式
 制動装置…内擴油壓四輪制動
 前車軸…逆エリオット式I字型ビーム
 後車軸…全浮動式ハスバ傘輻車装置
 推積重量…5550純



自動車製業事業法によつて許可された日産自動車株式會社の製作になる大衆車である。トヨタと同じく國産車中で大量生産を行つてゐる車であり大いに發展が期待されてゐるものである。

日産自動車販賣株式會社

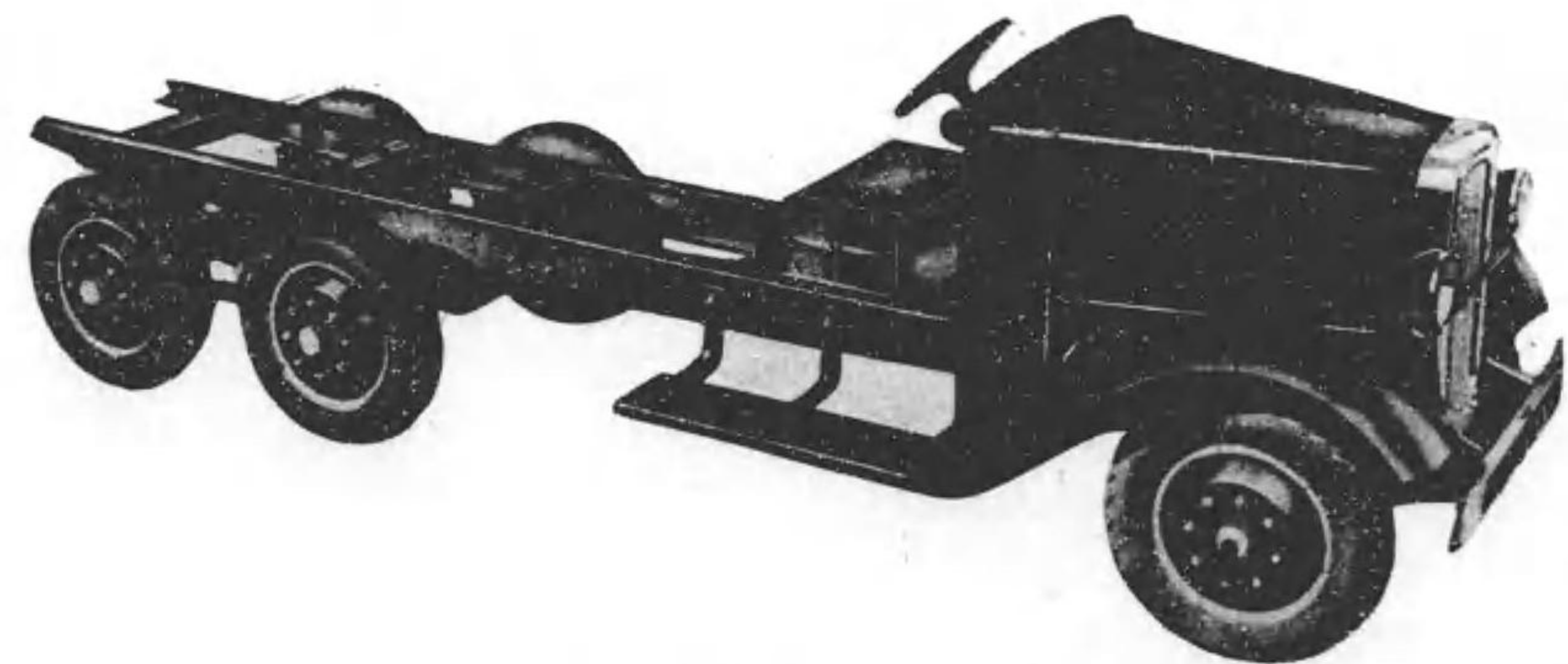
いすゞ

Isuzu

從來は陸軍保護自動車は「スミダ」「ちよだ」と稱されてゐたが、昨年からは「いすゞ」と改稱統一されたもので、多額の補助金下附の特典がある車である。但し毎年一回維持検査が行はれるが、國策に貢献するためには自動車業者は振つて使用せねばならぬものである。

仕様書 (陸軍保護六輪車)

軸間距離…4米 全長5.94米
 エンジン…I頭6気筒 單體鑄造分頭式三點支持
 口径及衝程…90mm×115mm
 實馬力…2800回轉で70馬力
 燃料装置…上向通風式氣化器、128立入タンク
 電気装置…ボツシュ型12馬力スターターモーター、ダイナモ式
 操向装置…セミリヴアーシブル
 制動装置…後車四輪擴張式
 變速装置…前進4段、後退1段 中央選擇式變速機乾單盤式クラッチ
 冷冷装置…遠心方式ポンプ、V型ラヂエーター
 フレーム…コ型壓成鋼板製
 前車軸…I型逆エリオット式
 後車軸…半浮動式



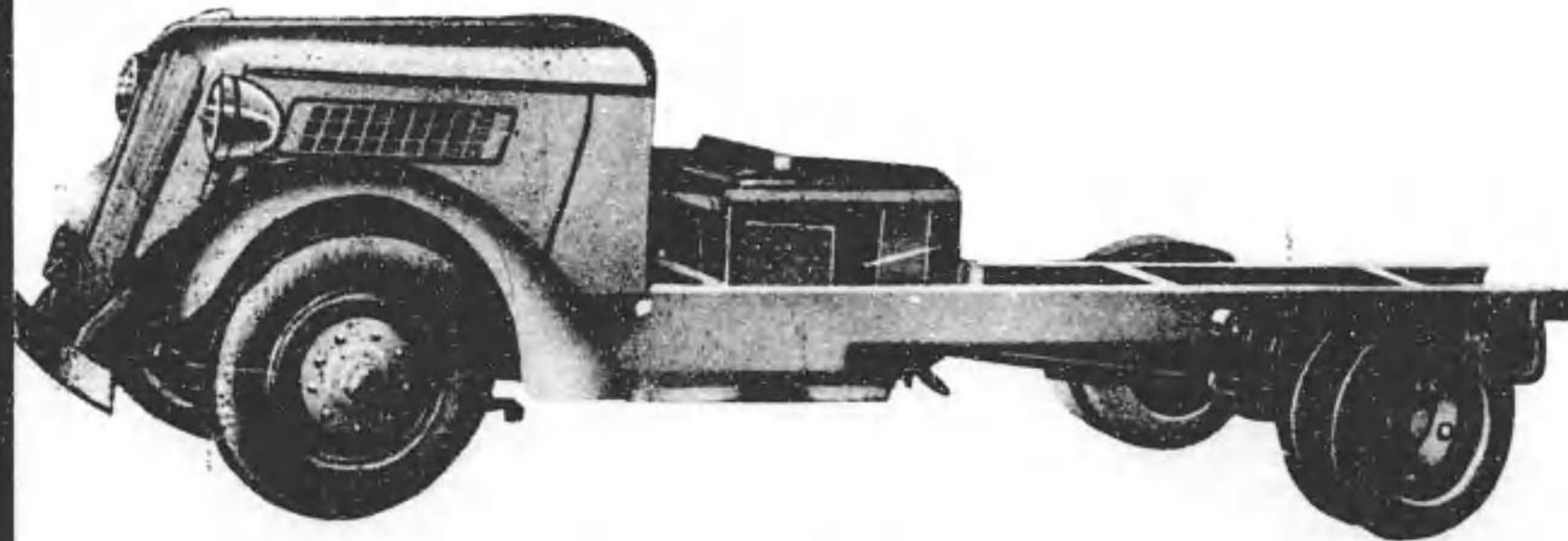
いすゞ 3-4座 トラック シヤシー

東京自動車工業株式會社

Rokko

仕様書 (KT20型)

軸間距離…4米(約157吋)
 エンジン…KW43C型、直立六気筒L頭分頭式
 口径衝程…90㎜×115㎜
 馬力…30.13 實馬力…74(2500回転)
 燃料装置…ダイヤフラム型燃料供給ポンプ75立タンク、下向通風気化器
 電気装置…ハイテンションコイル式
 變速装置…乾燥單板式クラッチ。中央選擇式前進4段、後退1段
 換向装置…ウオーム及センター式
 制動装置…油壓内據式
 車軸…前ニ逆エリオット式、後ニ半浮動式



六甲トラックシャシー

興國自動車株式會社

六甲

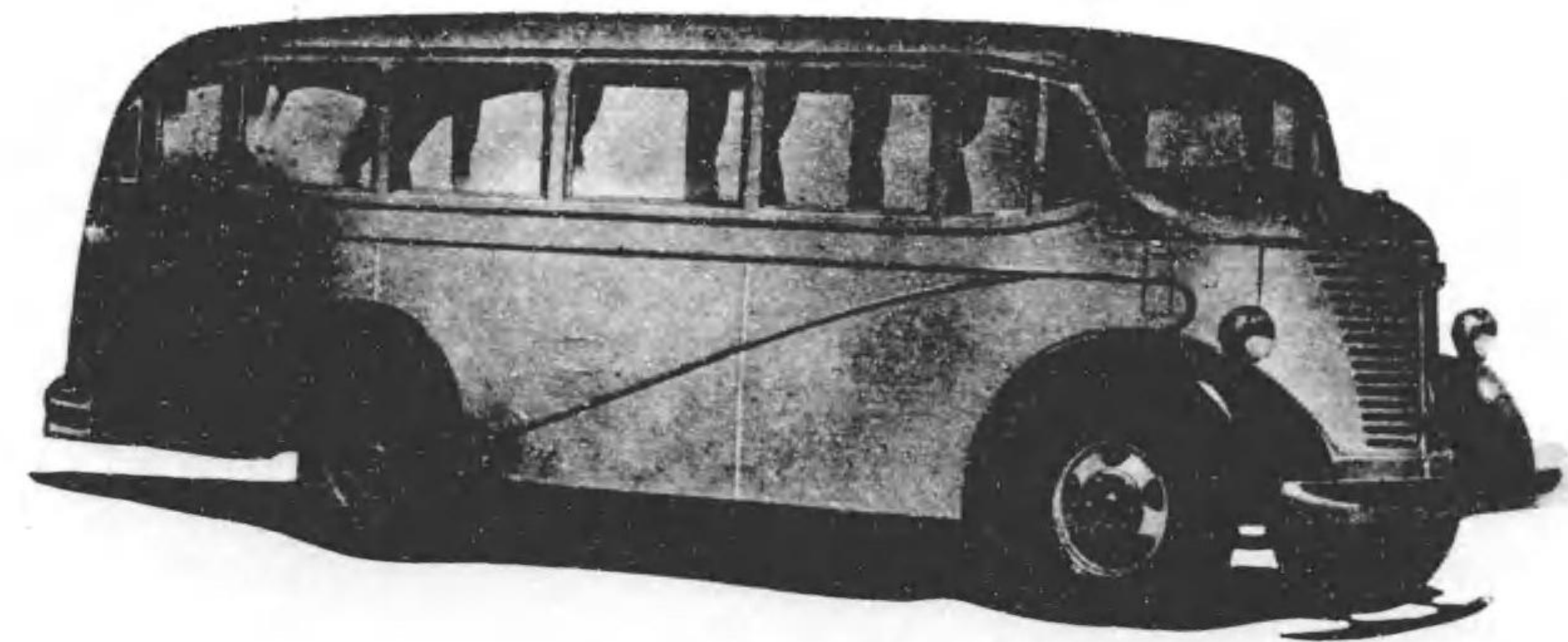


純國産六甲にはKT二〇、KT一五の車二種のトラックと、KB二〇、KB一五の二種のバスシャシーがあり、川崎車輛製で大倉商事株式會社大阪支店內の興國自動車株式會社が總代理店である。

ニッサン



日産自動車株式會社の製作になる國産バス車で、キャブオーバリエンジンのモダンなバス車であり、ホキルベースの割りに乗用定員が多く、世界の最新車として大いに好評を博してゐる。



ニッサンバス

日産自動車販賣株式會社

Nissan

仕様書 (バス)

軸間距離…BS型=2641mm
 BL型=3251mm
 エンジン…AT型6気筒、L型アルミニウム、シリンダー蓋付
 口径及衝程…82mm×114mm
 馬力…25.35…實馬力…85(3400)
 燃料装置…壓送用ポンプ循環装置
 電気装置…發電機6ボルト式
 變速装置…單乾板式クラッチ、標準選擇摺動齒車コンスタント、メッシュ式前進4段、後退1段
 操向装置…ウオーム及セクター式
 制動装置…内據油壓四輪制動
 フレーム…低床式(バス専用シャシー)
 前車軸…逆エリオット式I字型ビーム
 後車軸…全浮動式ハスバ傘齒車装置

Toyota

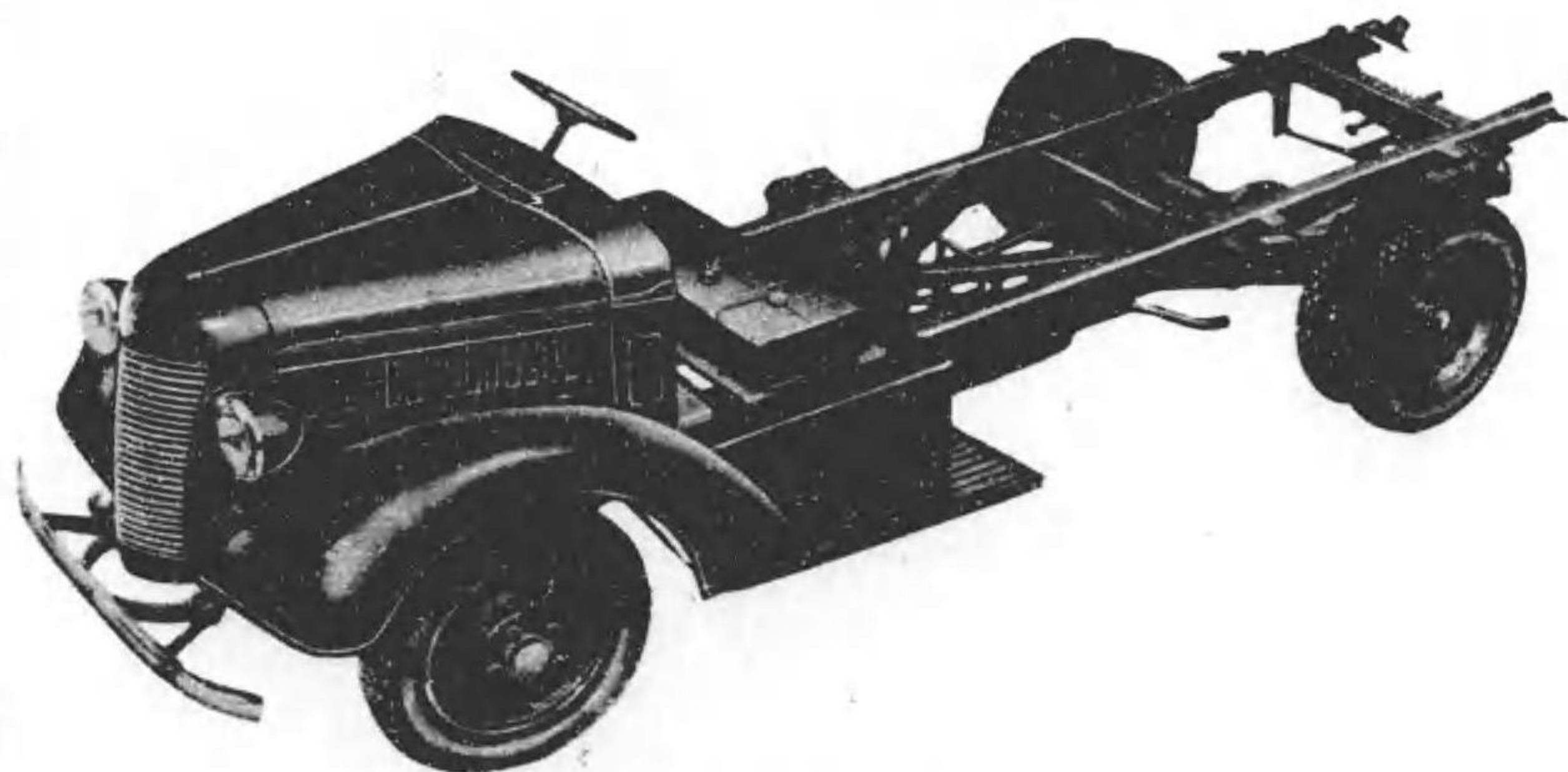
トヨタトラック



仕様書

軸間距離…3.3米-3.609米
 エンジン…6気筒頭上弁式
 口径及行程…84mm×102mm
 馬力…26.3 實馬力…75(3000回転)
 燃料装置…ダイヤフラム燃料ポンプ、下
 向通風気化器、18ℓタンク
 電気装置…6ボルト、100アンペヤー式
 操向装置…ウォーム及セクター式
 制動装置…油圧式
 變速装置…單乾板式クラッチ、選擇摺動
 式前進4段、後退1段
 車軸…前=1字型鍛造、後=全浮動式
 全長…3.3型=5.4米、3.6型=5.768米

トヨタ自動車工業が母工場に移轉と
 同時に新に發表した新型トヨタトラック
 で、メートル制を採用、馬力を増し、經
 済性が向上、エンジンの壽命も延び、國
 産車の新銳車として登場したものである



トヨタトラックシャシー

トヨタ自動車工業株式会社

六 甲

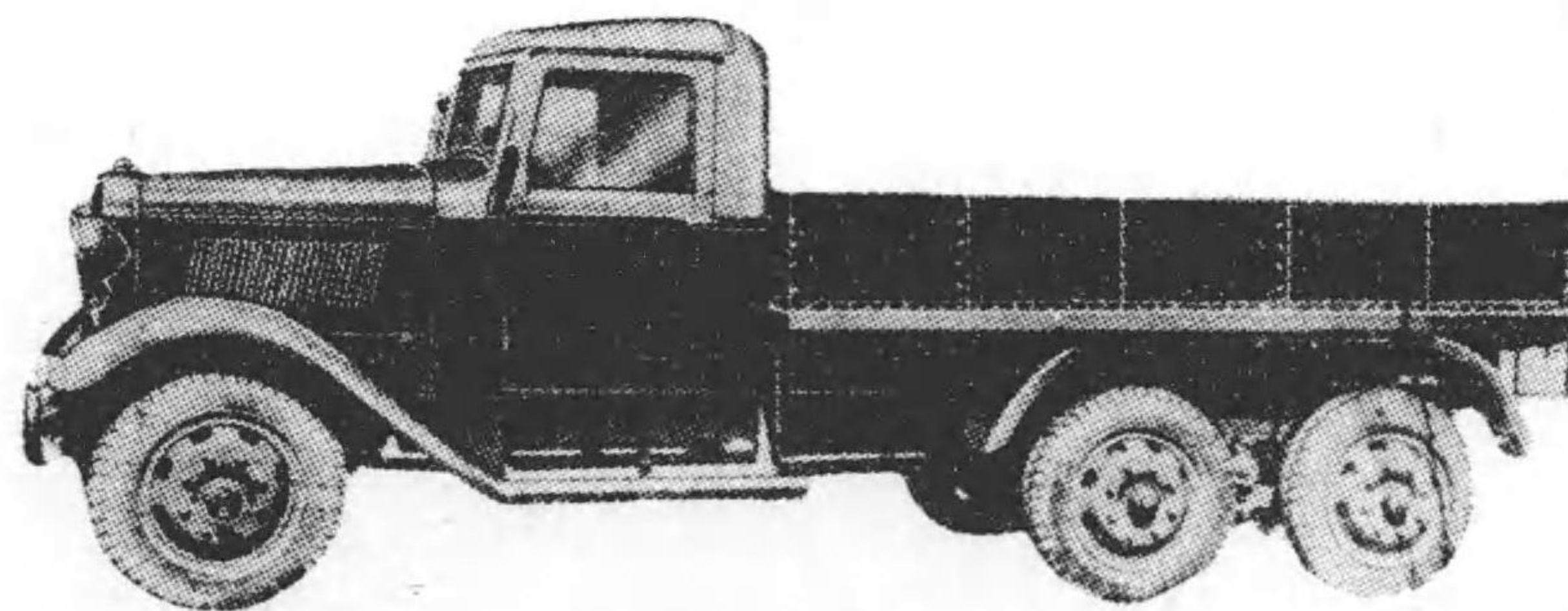
Rokko



仕様書(六甲ST40)

軸間距離…4m
 エンジン…XA型 6気筒L頭型
 口径及行程…90mm×115mm
 馬力…25 實馬力…70(2800回転)
 燃料装置…ポンプ供給式、トキワNV-
 42型気化器、タンク110立
 電気装置…マグネット着火式、ボツシュ
 NU 6 回轉型マグネット使用
 ボツシュC型ダイナモ
 變速装置…乾單板式クラッチ、中央選擇
 齒車式前進4段、後段1段變速機
 操向装置…ウォーム及セクター式
 制動装置…機械式後輪4輪制動
 冷却装置…渦巻ポンプ、蜂巢型ラヂエ
 ター
 フレーム…炭素鋼型押製
 アクスル…ドロップフォード製

この六甲陸軍保護六輪車(ST40)は軍
 用自動車補助法によつて補助金を下附され
 るもので、川崎車輛の製品で大倉商事系の
 興國自動車株式會社で販賣してゐる



六甲六輪車

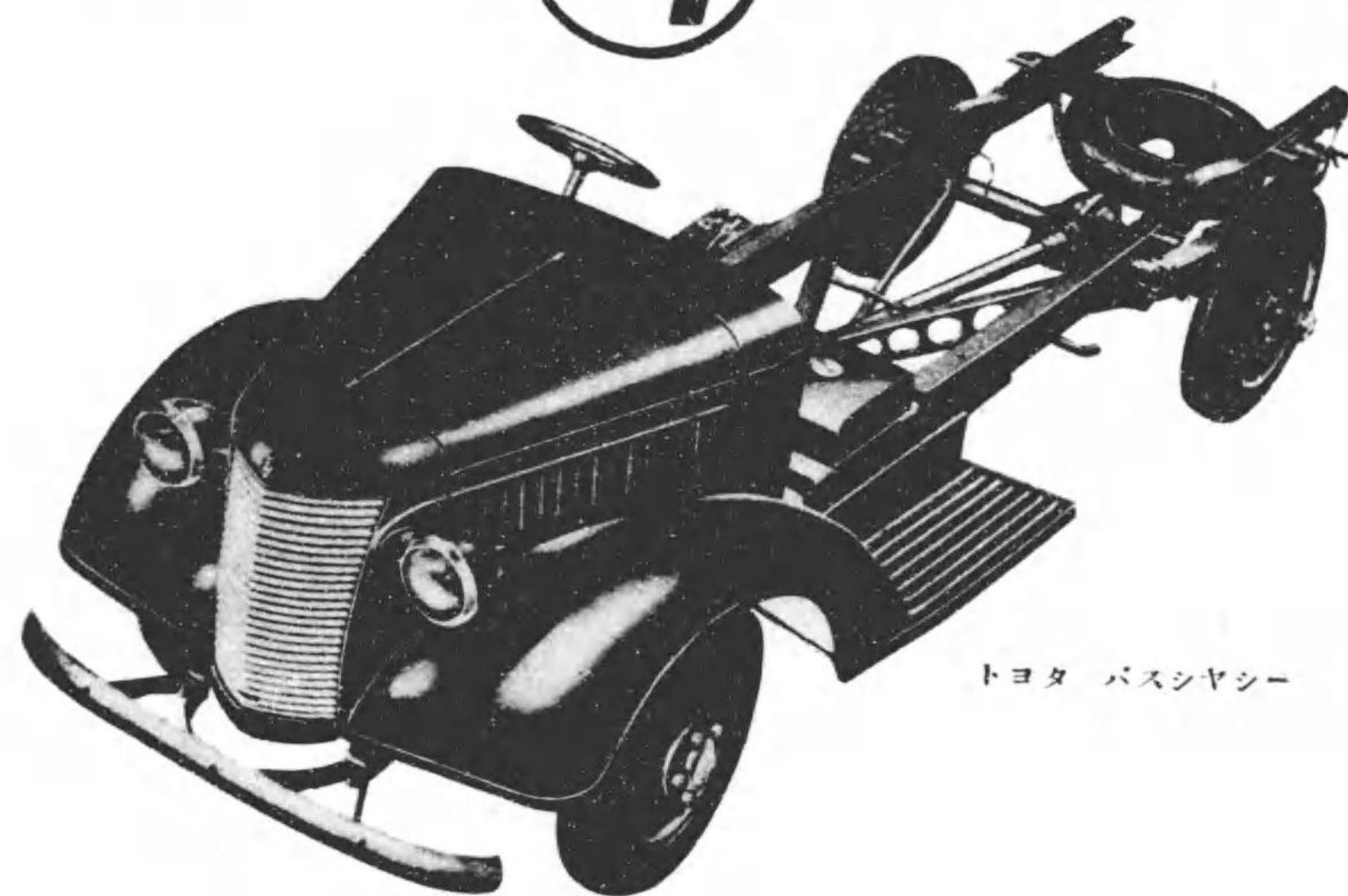
興國自動車株式會社

小型車之部

Toyota



トヨタバス



トヨタ バスシャシー

仕様書

軸間距離…3.3米—3.609米
 エンジン…6気筒頭上弁式
 口径及行程…84mm×102mm
 馬力…26.4 實馬力—75 (3000回転)
 燃料装置…タイヤフラム燃料ポンプ下向
 通風気化器、18ℓタンク
 操向装置…ウォーム及セクター式
 制動装置…油壓式
 變速装置…單乾板式クラッチ選擇摺動式
 前進4段、後退1段
 車軸…前—1型断面、後—全浮動式
 フレーム 3.3米型 3.6米型
 長さ… 5068mm…5363mm
 深さ… 178mm… 178mm
 幅 …… 70mm… 70mm
 X型クロスメンバーを備ふ

新型トヨタバスシャシーには三・
 三米型と三・六〇九米型の二種あり
 ガソリン、オイルの経済的なエンジ
 ンを持ち、制動が確實で、作動圓滑
 なオイルブレーキは絶大の信頼を以
 て運轉することが出来、眞に理想的
 なるバスシャシーである。

トヨタ自動車工業株式会社

キャブトン

仕様書

エンジン…キャブトン特製四衝程単気筒直徑82mm行程94mm500cc オーバーヘッド
バルブツートポート式バルブスプリング、ピストンは特殊アルミニウム合金
製。主軸側には二個のボールベアリングを用ふ。

給油装置…ドライサンプ式(循環装置)

気化器…アマック型スロットルレバーは細口握り式。

傳導装置…前方 $\frac{1}{2} \times \frac{5}{16}$ 後方 $\frac{3}{8} \times \frac{5}{16}$ チェン、トランスミッションケースはニューム製
オイルバスケース。

變速機…キャブトン特製品前進四段式。足チェンジレバー式

ガソリンタンク…押型厚口鐵板製總クロームに黒塗を用ひタンク上面にパネルを装置ア
ンメーター、スイッチ、スピードメーター及ゴム製大型タンクアテを附す、
ガソリン量約14リットル。

電氣装置及マグネット…ルーカス型マグ・ダイナモ式キャブトン特製6V大型ヘッドラ
イト切替スイッチ附。

タイヤ…ダンロップ26×350針金式オートバイ専用特別厚口。

ハンドル…振動消沫式装置、握りは最新式細口。

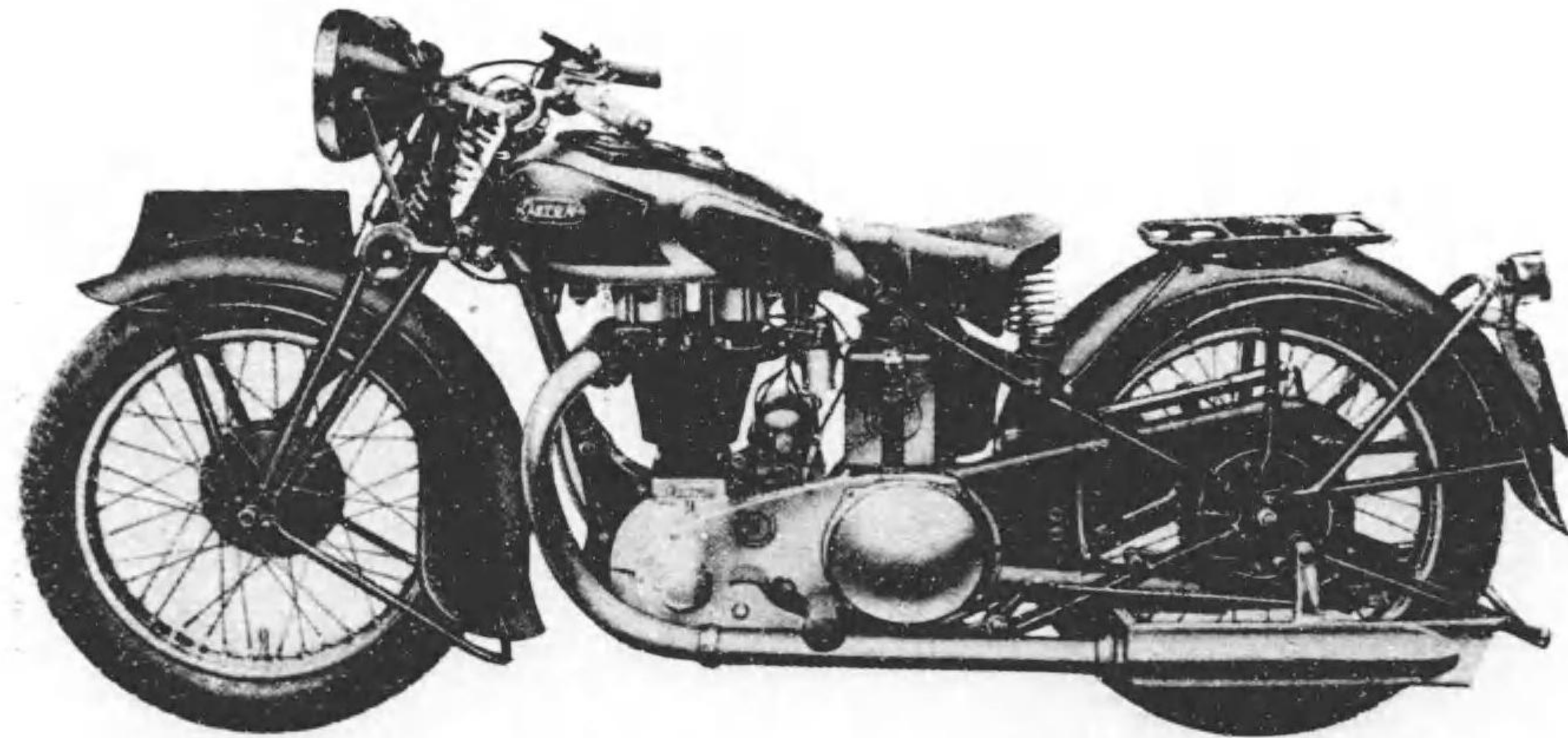
前フォーク…特別堅牢中央押スプリング式ショックアブソーバー及ステアリングダンパ
ーを附しテーパー絞り、鋼鐵厚口パイプ振動調節軸式。

前車輪…ハブはテーパーローラーベアリングを用ひ直徑7吋の自動車内側擴張式ブレ
ーキ。

後車輪…ボールベアリング三個を用ひたる着脱式最新型。前後リム黒塗仕上。

消音器…キャブトン特製低音装置。

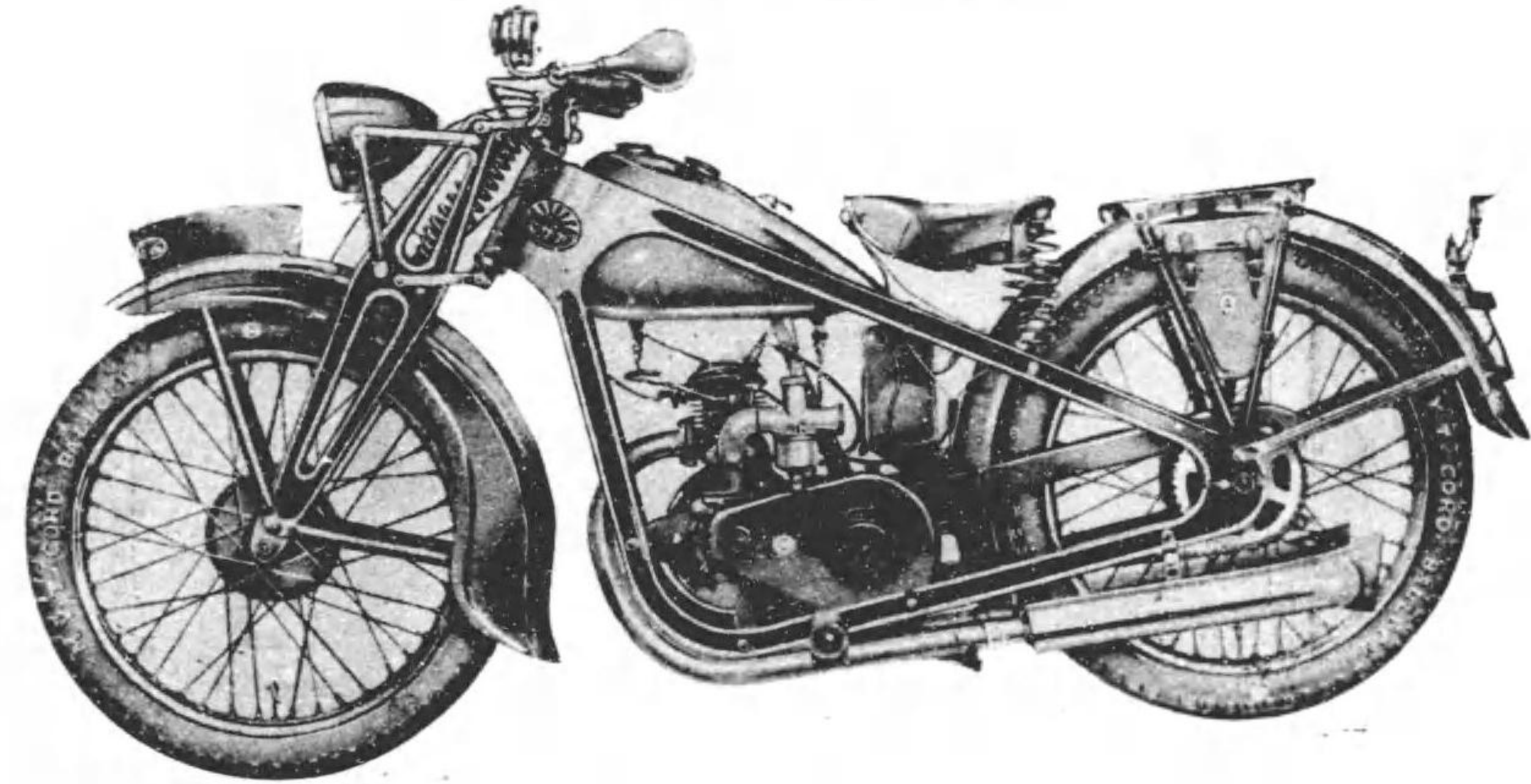
CABTON



キャブトン 500cc オーバーヘッドツートポート

中川幸四郎商店

アサヒ號



アサヒ號(紳士用)

仕様書

發動機…空冷式二行程アサヒAA型、單気筒 口徑×行程 57.15×67mm排氣容量171.9
cc公稱175cc

氣化器…絞弁付シングルレヴァー式氣化器

發電裝置…フライホイール高壓コイル式着火裝置、同低壓コイル式發電裝置

變速機…常時啮合齒車式前進三段、直結式チェンジレヴァー6.6:1、13.3:1、18.6:1

傳動裝置…發動機一變速器、變速器一後輪、チェーンドライブ式

チェーン… $\frac{1}{2}'' \times \frac{5}{16}''$ ローラーチェーン

給油裝置…獨立給油式、但シ燃料ト混合式ヲ採用スルコトモ出索ル裝置ヲモ附ス(ガソ
リン、オイル=6:1)

操縦…ハンドルノ兩端ニ裝備シタルレヴァー式右(スロットル、前ブレーキ)左(ク
ラッチ、排氣バルブ)

制動機…前後輪共内側擴張式、前輪手動、後輪足動

クラッチ…乾燥單盤式(左手ニテ操作)

フレーム…特殊型狀断面ヲ有スル鋼板製粹型、熔接部ハ凡テ電氣熔接ニ依ル

燃料タンク…磨鋼板製ニシテガソリン及潤滑油ニ區別サル容量ガソリン9立潤滑油1立

タイヤ…M.Y.T.26×300バルーンタイヤ

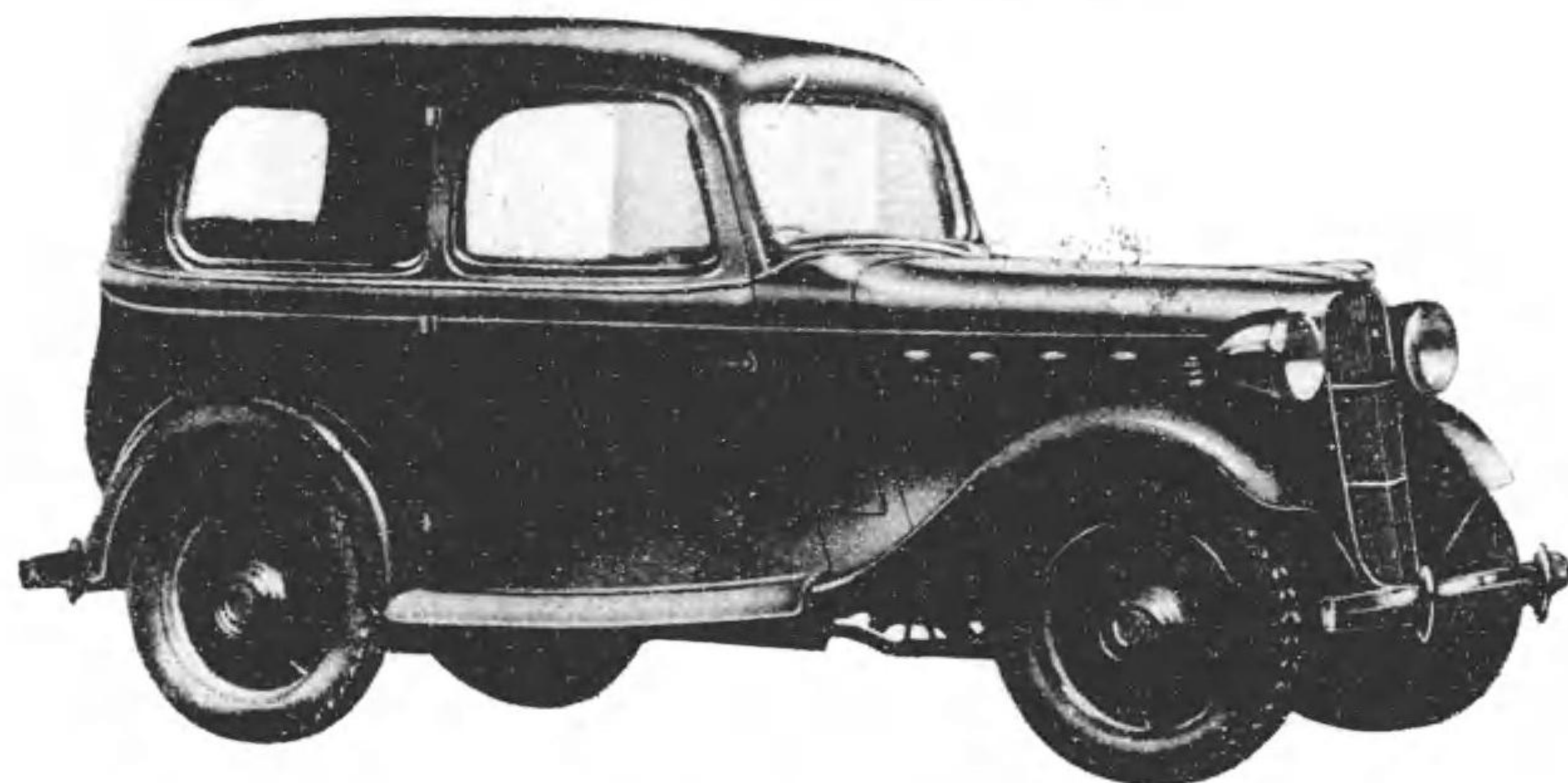
寸法…長サ2.05米 幅73cm 高1.15米

重量…總重量155kg 車輪重量93kg

馬力…公稱馬力3馬力實馬力5馬力

旭ライトカー販賣株式會社

ダットサン



ダットサン セダン



仕様書 (17型) パッセンジャー

軸間距離…2.005m(79吋)
 エンジン…4気筒4行程式、口径及行程=55mm×76mm、馬力7.5
 潤滑装置…廻轉ポンプ=依ル壓送及ビ飛沫式
 点火…「バッテリー」及ビ「コイル」式 デストリビューター 自動進角調整装置 点火栓「メトリック」型18mm
 起動…0.4馬力「セルフ・スターティング・モーター」及ビ手動「クランク・ハンドル」
 冷却…熱対流循環式蜂巣型大型「ラヂエーター」及ビ四枚羽根「ファン」。冷却水容量(6立1.55)
 燃料輸送…「フュエル・ポンプ」式。
 気化器…日産ソレックス式、22HD型
 燃料槽…車臺後部ニ架シ容量21立(5½)ガロン
 變速機…乾燥單盤式クラッチ、標準型撰擇摺動齒車式、前進三段 後退一段
 後車軸…半浮動式 減速比 6.5對1 及5.8對1
 制動機…連桿式内擴四輪制動装置。「ドラム」ノ徑200mm。
 操向装置…「ウォーム」及「ビセクター」式
 ショック・アブソーバー 前車軸ノ兩側ニ附ス。
 ライド・スタビライザー 後車軸ニ「ライドスタビライザー」ト「ショック・アブソーバー」ヲ組合セタルモノヲ備フ。
 タイヤ…400×16バルーン 製造所…日産自動車株式会社一橋濱

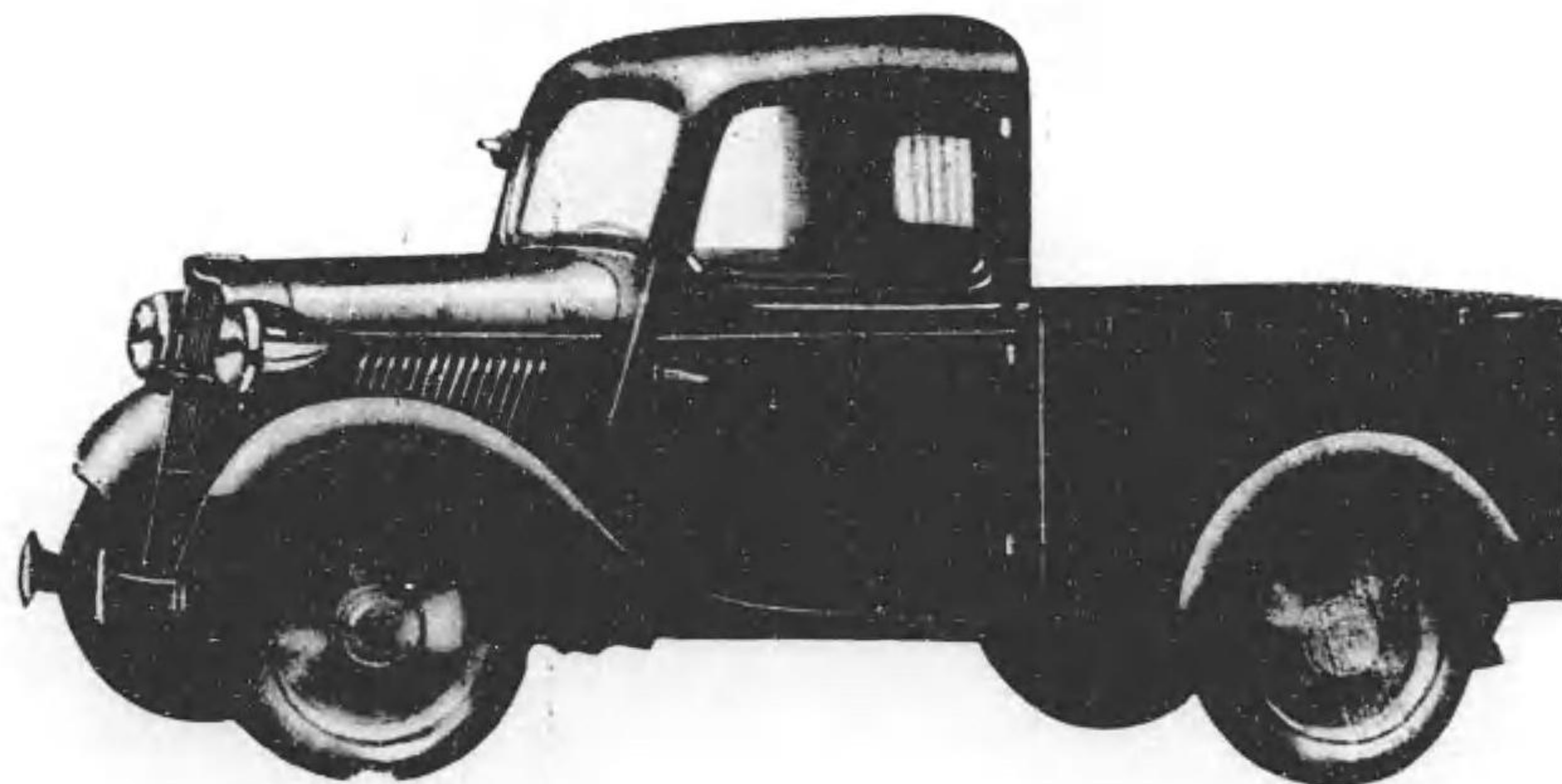


日産自動車販賣株式会社

ダットサン

仕様書

車輛寸法…全長2.797米—全幅1.57米軸間—距離2.005米
 エンジン…四気筒 四衝程 口径及行程55mm×76mm馬力7.5
 着火装置…(蓄電池及コイル式)蓄電池は六ヴォルト。
 始動装置…電氣式及手動式
 冷却装置…サーモサイフォン式。蜂巣型放熱器 整音器 ファン(四枚羽根)を備ふ。冷却水容量6立(15ガロン)
 燃料輸送…フュエル・ポンプ式 機關の内側に附シ「カム・シャフト」の「エキセントリック」にて驅動す。
 気化器…日産ソレックス式 22HD型(エア・クリーナー附)
 燃料槽…車臺後部に架シ容量21立(五ガロン)
 變速機…標準型撰擇摺動齒車式 前進三段 後退一段 乾燥單盤式クラッチ
 後車軸…半浮動式 減速比8.66對1及6.5對1
 制動機…連桿式内擴四輪制動装置 「ドラム」の徑200mm 可鍛鑄鐵製 防水装置を有す
 操向装置…「ウォーム」及「セクター」式
 振 條…(前)…半橢圓形機置式 長さ705mm。
 (後)…半橢圓形平行式 長さ940mm。 8葉重荷型
 タイヤ…4.00—16バルーン。前輪4プライ 後輪及豫備9プライヘヴィー デューチー

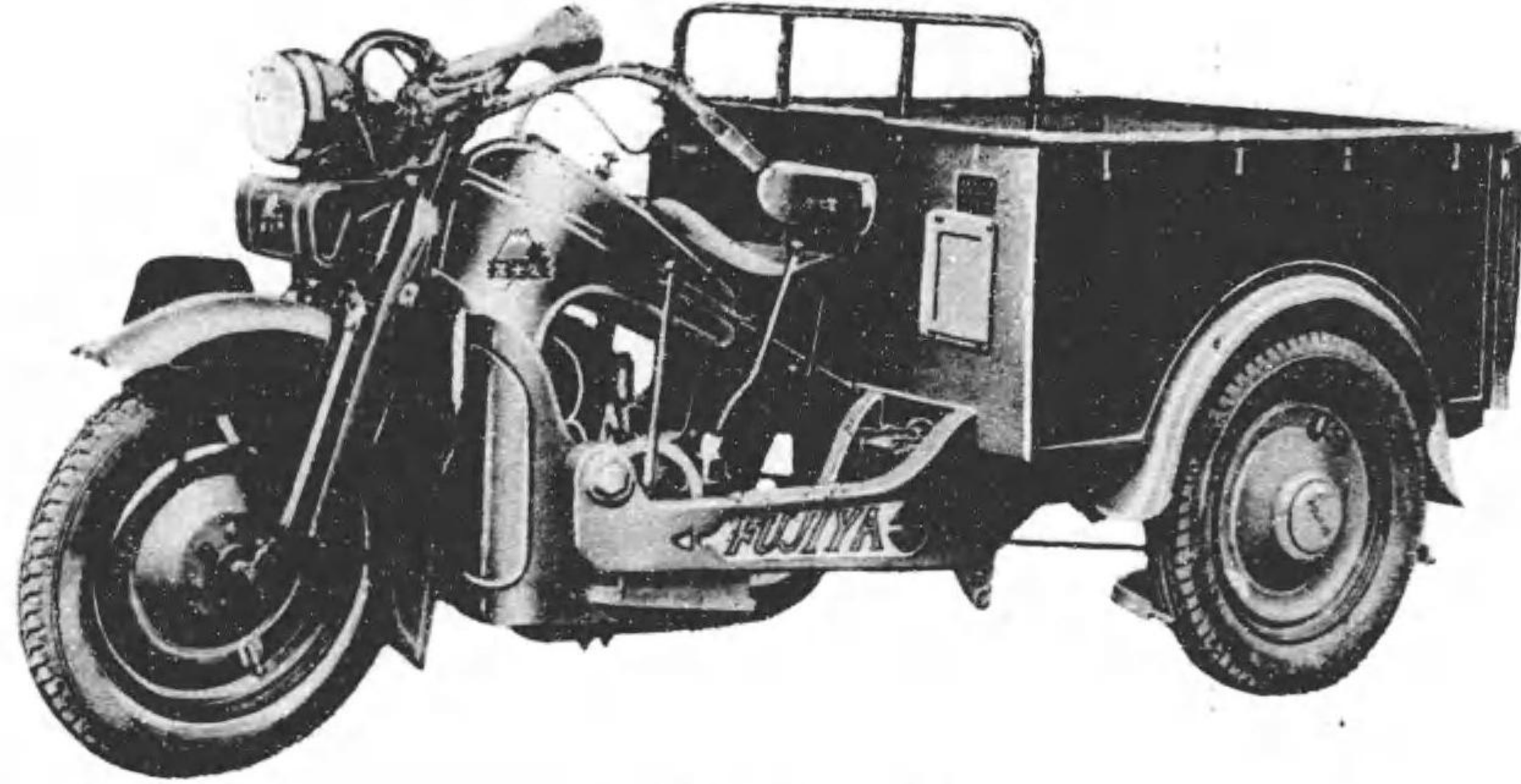


ダットサン トラック

日産自動車販賣株式会社



富士矢號



フヂヤ號



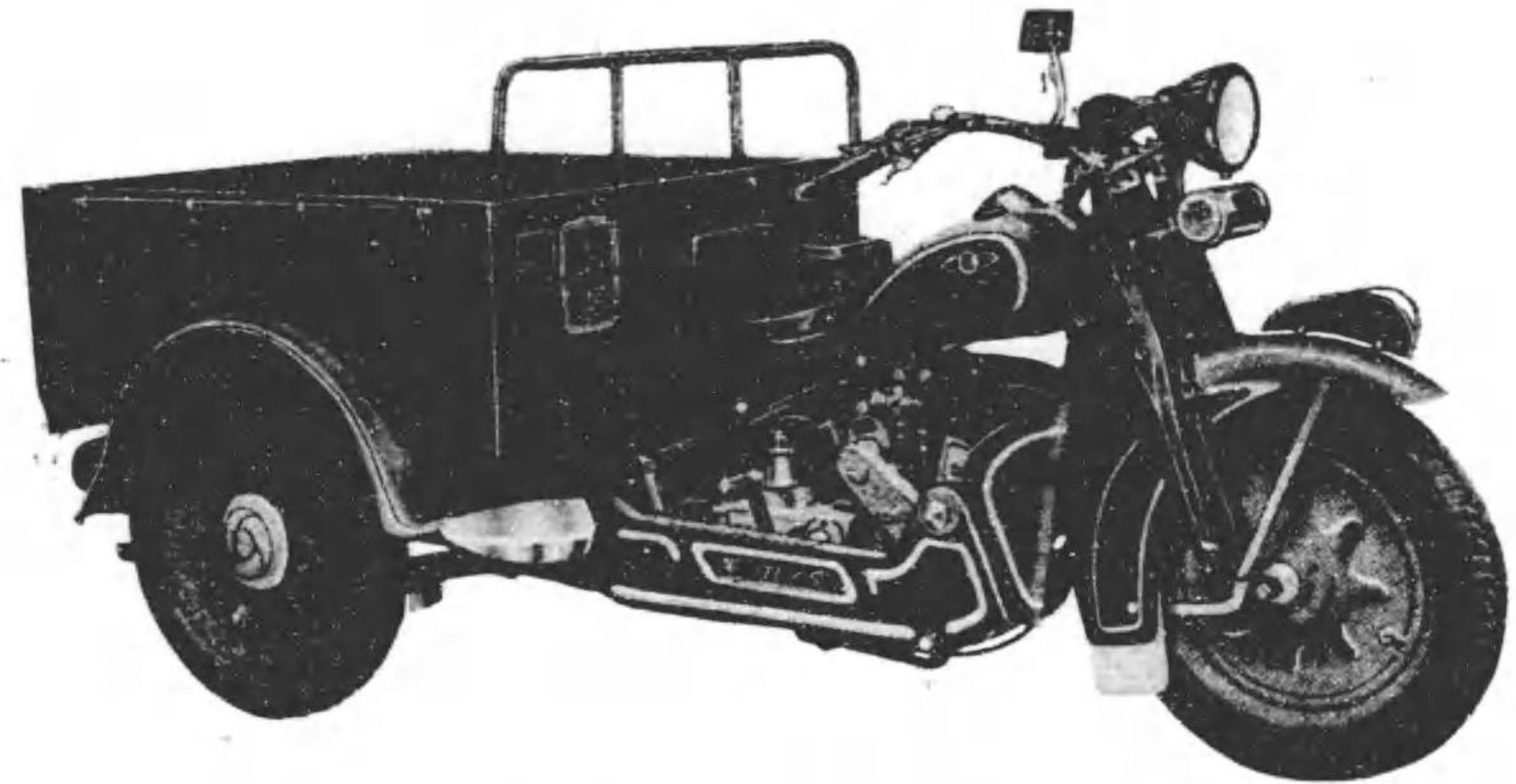
仕 様 書

單氣筒 1. 機關 FUJIYA FS 675CC 側弁空氣冷却式堅立型、直徑 90 耗、衝程 106 耗、排氣容積 674.2 耗⁸ 公稱馬力 5 馬力。 2. 着火裝置 コイルイグニション式。 3. 變速機 前進三段後進一段。 4. 傳導裝置 機關—變速機—差動裝置—間—純シャフトドライブ式。 5. 差動裝置 4個ノストレートベベルギヤ—及 2個ノスパイラルベベルギヤ—ノ合成組立。 6. ブレーキ 手動及足動=依リ作用ス 系統 1 系統。 7. タイヤ— 26×4.00。 8. 荷箱寸法 長サ 1.26 米 巾 1.14 米 深サ 0.48 米。 9. 車體總重量 540kg。

水冷式 1. 機關 S. N. K. S750CC 側弁水冷式 V 型 2 氣筒、直徑 70 耗、衝程 93 耗、排氣容積 715.45 耗⁸ 公稱馬力 6 馬力。 2. 着火裝置 コイルイグニション式。 3. 變速裝置 前進 3 段 後進 1 段。 4. 傳導裝置 エンヂン—ミツシヨノ傳導—チェーン傳導、ミツシヨ—デフレンシヤル—シャフト傳導。 5. 差動裝置 デフアレンシヤル式。 6. ブレーキ 手動及足動=依リ作用ス、系統 1 系統。 7. タイヤ— 26×4.00。 8. 荷箱寸法 長サ 1.26 米 巾 1.14 米 深サ 0.48 米。

北澤商店モータース部

ダイハツ



ダイハツ號

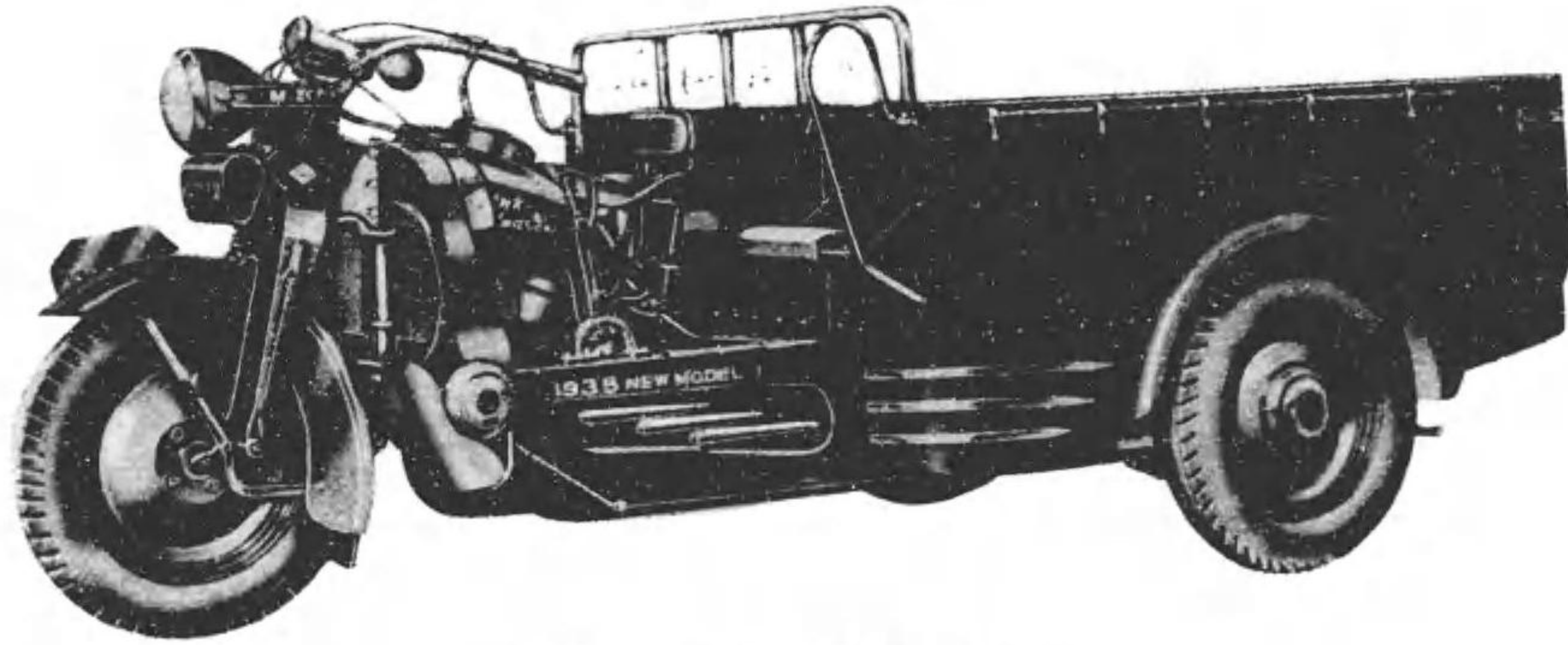
ダイハツ號

仕 様 書

機 關…空氣冷却四衝程單氣筒側弁式斜立型ダイハツエンジン 種類 670cc—750cc 直徑 90 m.m.—94.5 m.m. 衝程 105 m.m.—105 m.m. 馬力 6.7—7.5 警視廳馬力 5—5.6
 給油裝置…飛沫式自動給油唧筒及手押唧筒
 着火裝置…高壓マグネット—又はハバッテリー—イグニション式
 氣化器…噴霧器二本ノスロットル—レバー—ニヨリ調整自由
 ギヤ—ボックス…最高級特種合金鋼材ニナル極メテ堅牢ナ前進三段後退一段ノ變速式
 クラッチ…乾燥多級式デフオートバタルニヨリ操作シ得
 トランスミツシヨ—ン…エンジンヨリギヤ—ボックスニ至ル前部驅動ハローラーチェーン、ギヤ—ボックスヨリ差動裝置ニ至ル後部驅動ハシャフトドライブ式
 差動裝置…獨特ノ考案ニナルモノデ後車軸ハ半浮動式(セミフロートタイプ)
 フレーム…高級可鍛鑄ト良質引拔鋼管デ組立テタルヲ以テ堅牢無比
 フォーク…ドロップフォージ製平行式
 ハンドル…優置ナル銷止クローム鍍金ヲ施ス
 ブレーキ…獨特ノ内壓式制動裝置デ手動足動ノ複用
 タンク…二ツ割式ニシテ容量ガソリン 3 ガロン、潤滑油 1 ガロン入ノ優雅ナル流線型
 サドル…大型ニシテ皮製スボンデ入凭附
 消音器…内務省認定品
 荷箱…長 1220 m.m. 幅 上部 1120 m.m. 下部 900 m.m. 深 460 m.m.
 シヤシ—ン寸法…全長 2795 m.m. 全幅 1200 m.m. 高 1200 m.m. ホイールベース 1860 m.m.
 トレッド 1070 m.m. ロードクリアランス 180 m.m.
 車輛重量…570kg (標準型)

發動機製造株式會社

イワサキ



イワサキ號 ANK1200 cc 水冷式

仕様書 (ANK 1200 cc) (水冷式)

エンジン…自社製水冷式V軸二気筒1200
c.c. エンジン自動給油ポン
プ付

気化機…アマル式

電気装置…三菱電機又ハ日立電機 流線型ヘッド パネル付

冷却装置…真鍮多管式ラヂエーター式二個装置

變速機…最新型重量用キックスターター付前進三段 後退一段乾燥多盤式メグロ型

傳導装置…自社特製シャフトドライブ式デフレンシャル装置つき

シャシーフレーム…高級鋼板全プレス式

フォーク…高級可鍛鋼板にしてコイルスプリング式最新型

タンク…幅広型タンク(容量ガソリン4ガロン、エンジンオイル1ガロン入り)

ブレーキ…内圧式制動装置にして手動及足踏複用の装置

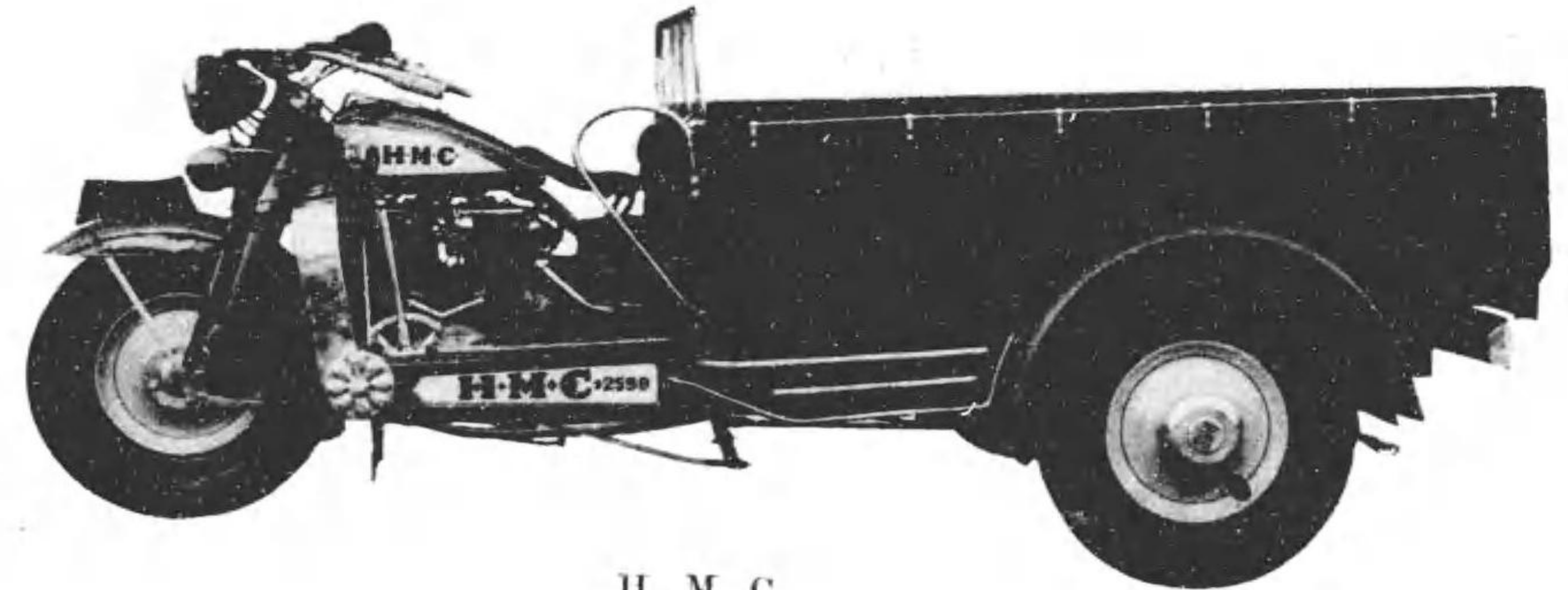
車輪及タイヤ…車輪は最新型デスクホキール、タイヤ…前21×450後25×440ワイヤー式
(ダンロップ製)

荷 箱…標準型は長さ6尺由上部4尺6寸(底部3尺8寸)高さ1尺6寸

製造所…旭内燃機株式会社…大阪西區靱南通

旭内燃機株式会社

H·M·C



H M C



仕様書 (H·M·C 水) (水冷式 750 cc)

エンジン…特製「水冷式750cc V型二気
筒四衝程 ホワースト オーバヘッド
バルブ式」(ボア71ミリ、スト
ローク94ミリ気筒容積744cc) HMC
特製キャブレター附

電気装置…三菱マグダイノ式最新型ヘッドライト及特製ダッシュ附

變速機…HMC獨特ダルマ式チエンジキックスターター附 前進三段 後進一段乾燥多盤式
傳導装置…最新型強馬力用「全浮動」デフレンシャルシャフトドライブ式(スパイラルギヤ・テ
ーパーローラーベヤリング)使用

フロントフォーク…特種鋼材製二重巻平行式緩衝作用圓滑なるスプリングフォーク

フレーム…シャシー特種鋼管製抱擁式フレーム特種鋼材製堅牢無比なるチャンネルシャシー

ブレーキ…効率確實なる足動内部擴張式

オイル…最新型特種鋼板壓搾製

タイヤ…26×4.40ワイヤ式バルーンタイヤ

タンク…特優不銹鋼板壓搾製容量(ガソリン4ガロン・オイル1ガロン)

冷却装置…堅牢優美なる壓搾製特種冷却装置附ラヂエーター

消音装置…規定消音器及補助マフラを装備す

ボデー…特優鋼板製長1.25米 巾1.13米高.6米 總際仕上

リヤースプリング…特種鋼材製重荷用長.87米 巾.05米 十枚重

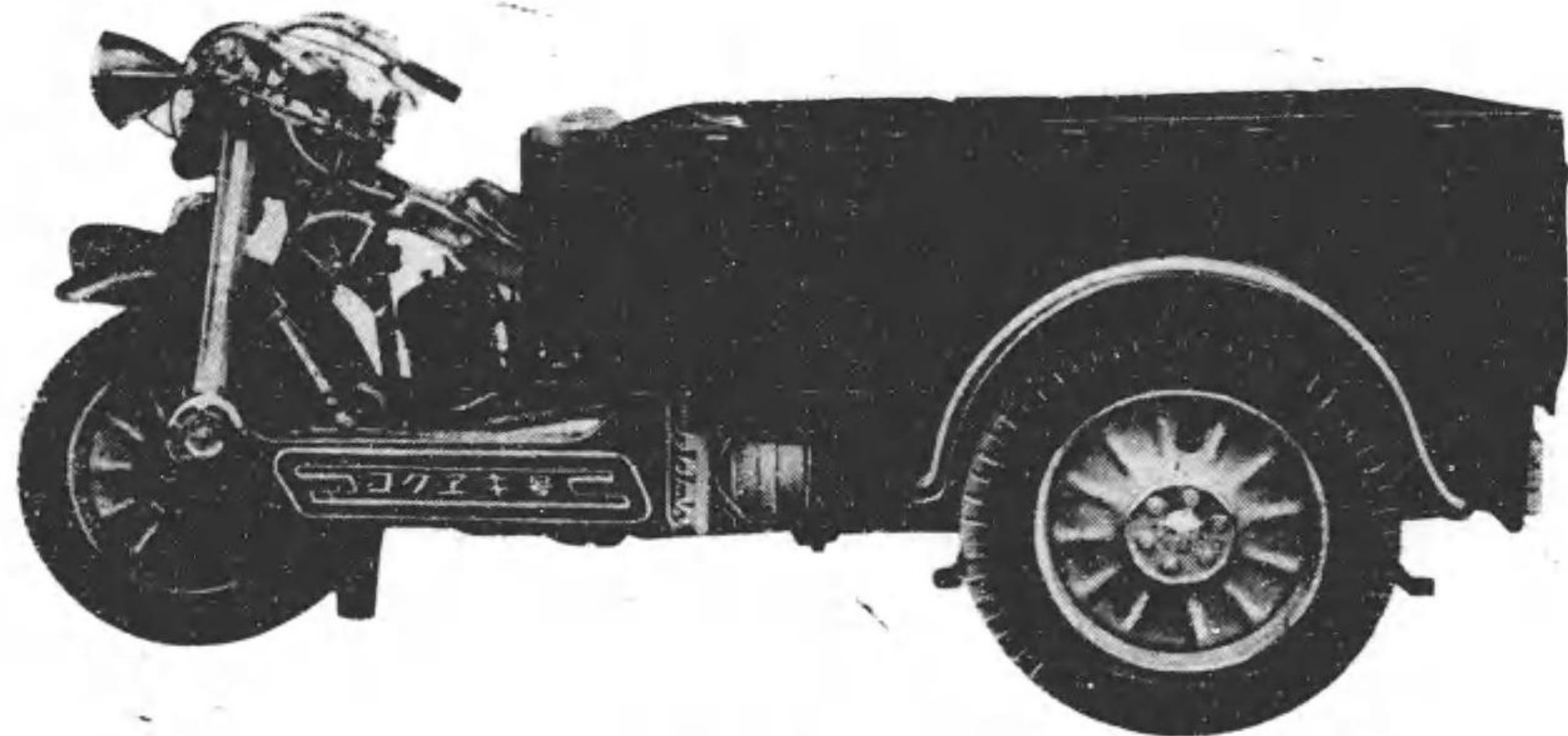
車輪寸法及重量…全長2.85米 幅員1.23米 重量600純餘

ホイールベース及ゲージ…ホイールベース1.97米 ゲージ.085米

製造所…株式会社兵庫モーター製作所

株式会社兵庫モーター製作所

コクエキ號



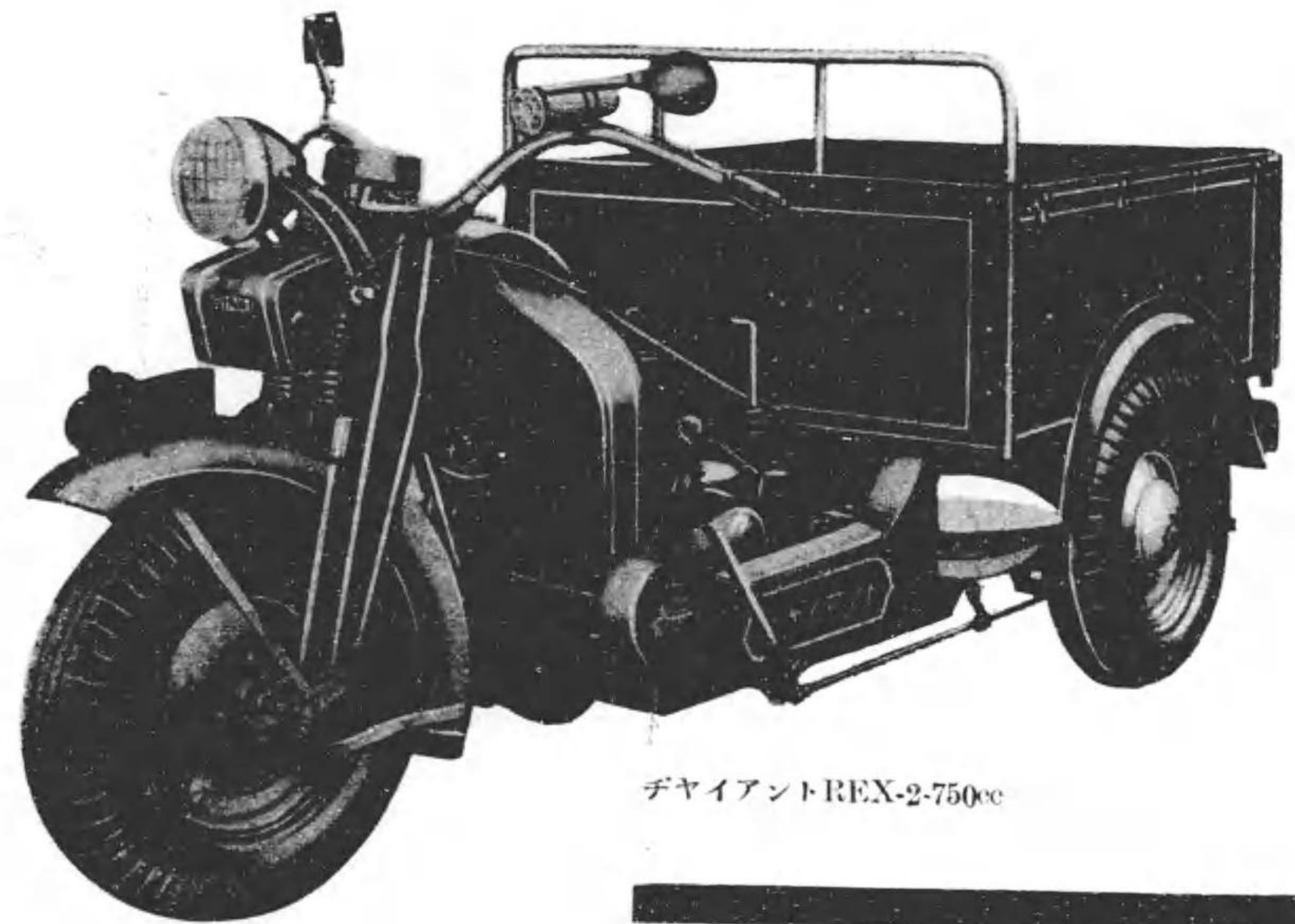
コクエキ號

仕様書

シヤシー寸法…全長2.79米、全幅1.1米、ホキールベース1.955米、トレッド1.180米、ロードクリアランス0.200米
 機 關…W.I.コクエキW.5國益Y.I.K.コクエキ、側排空冷式斜立型及水冷式、直徑900耗、衝程104耗、容積662立方釐
 機關給油装置…飛沫式自動給油唧筒及コック
 着火装置…コイルダニツション式
 氣化器…國産アマールカービュレーター
 變速機…前進三段、後進一段
 傳動装置…機關クラッチ間は $\frac{5}{8}$ 吋ローラーチェーン、變速機差動装置間ハプロベラシヤフト及 $\frac{5}{8}$ 吋ローラーチェーン
 差動装置…四個ノ正齒車ヨリナル完全ナル差動装置
 聯動装置…乾燥多板式
 フレーム…高級厚鐵板プレス製チャンネル式
 サイドフレーム…繼目ナキプレス製チャンネル一枚厚鐵板
 前輪フォーク…型打火造鋼製平行式及鋼鐵パイプ
 ブレーキ…足動及手動ニヨル内部擴張式
 荷 箱…鐵板製強靱ナル構造ニシテ長サ1170耗、幅1070耗、深サ460耗

山合自動車製作所

ヂヤイアント



ヂヤイアントREX-2-750cc



仕様書 (REX-2モデル)

エンジン…ヂヤイアント REX-2氣箱…水冷式V型45度2氣箱 バルブ…オボーズD式 内徑…71mm 行程…94mm 氣箱容積…750cc 壓縮比…5最高回轉數…3600 實馬力…21馬力
 氣化器…ヂヤイアントキヤブレター 潤滑装置…自働オイルポンプ付飛沫式 電氣装置…着火マグネット及コイル式 冷却装置…特製ラヂエーター2個 ガソリンタンク…3ガロン入 オイルタンク…1ガロン入 變速機…前進三段 後進一段 クラッチ…乾燥多板式
 傳導装置…日本唯一の全浮動式シヤフトドライブ差動装置付 制動装置…一系統内部擴張式
 ハンドル…右クリップ式 サドル…特製大型モタレ付 リーヤスプリング…九枚特製半筒圓スプリング ホキール…鋼板押拔ジスク型
 車輛寸法…全長…2.80米 全幅…1.20米 全高…1.26米
 荷箱寸法…全長…1.23米 全幅…1.17米

帝國製鉄株式會社

マツダ號

仕様書

エンジン及トランスミッション…単気筒空冷冷却側弁分頭式、トランスミッションと単體鑄造氣筒内徑90.5耗、衝程104耗、氣筒容積669立方厘(公稱馬力6.7馬力)變速裝置前進四段、後退一段蹴下始動裝置付常時嚙合式(專賣特許番號92312號)クラッチ足動單發動條油浸多盤式抹衝裝置付

給油裝置…ドライブアップ自動調整裝置付自動給油式(專賣特許87514號)手動給油ポンプつき

氣化器…アマル氣化器

電氣裝置…ダイナモ コイル式(三菱電機株式會社製)蓄電池容量6ボルト15アンペア一時

傳導裝置…シャフト ドライブ、ユニバーサルジョイント前後二個付

後車軸…差動裝置付半浮動式

ハンドルバー…鋼製函型式グリーン パネル付

前フォーク…鋼製

前發條…抹衝裝置付發條

ブレーキ…(足動)内擴車輪制動式、足動手動共に内擴車輪制動式(實用新案第3562號)

ホキール…波狀型鋼製、三輪共通ディスク ホキール

タイヤ…440×18、バルーンコード タイヤ

タンク…函型 容量 ガソリン3ガロン オイル1ガロン

サドル…バケット型

車臺…溝型鋼製(荷箱床面迄地上0.530米)(實用新案13433號)

荷臺…電氣點熔接日鐵美裝鋼製標準

寸法(内側)巾1.102米(3尺5寸3分)

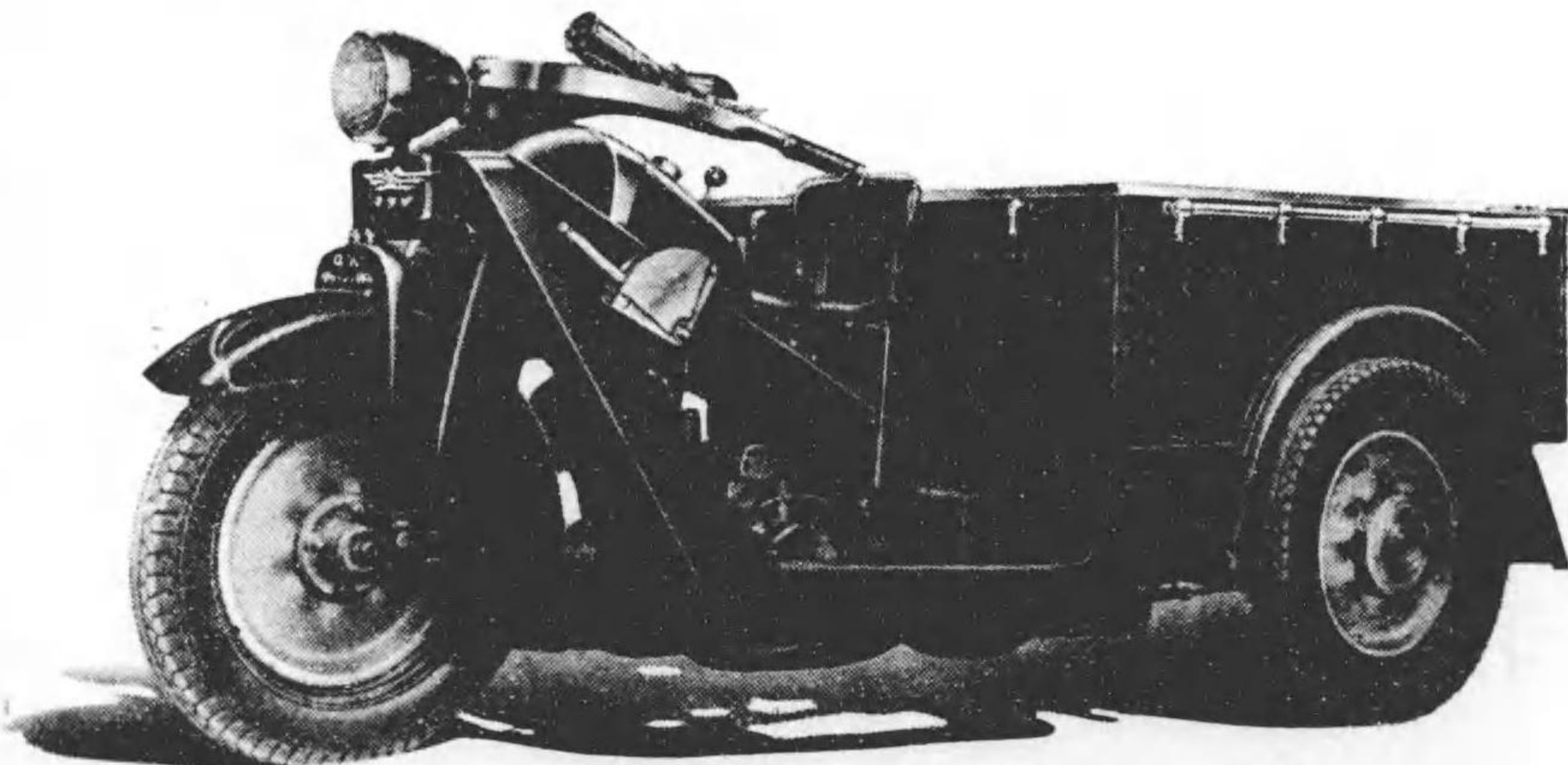
縦1.278米(4尺2寸)高さ0.47

米(1尺5寸5分)

車體寸法…全長2.800米 全幅1.196米 車輪

距離1.840米 車軸間距離1.080米

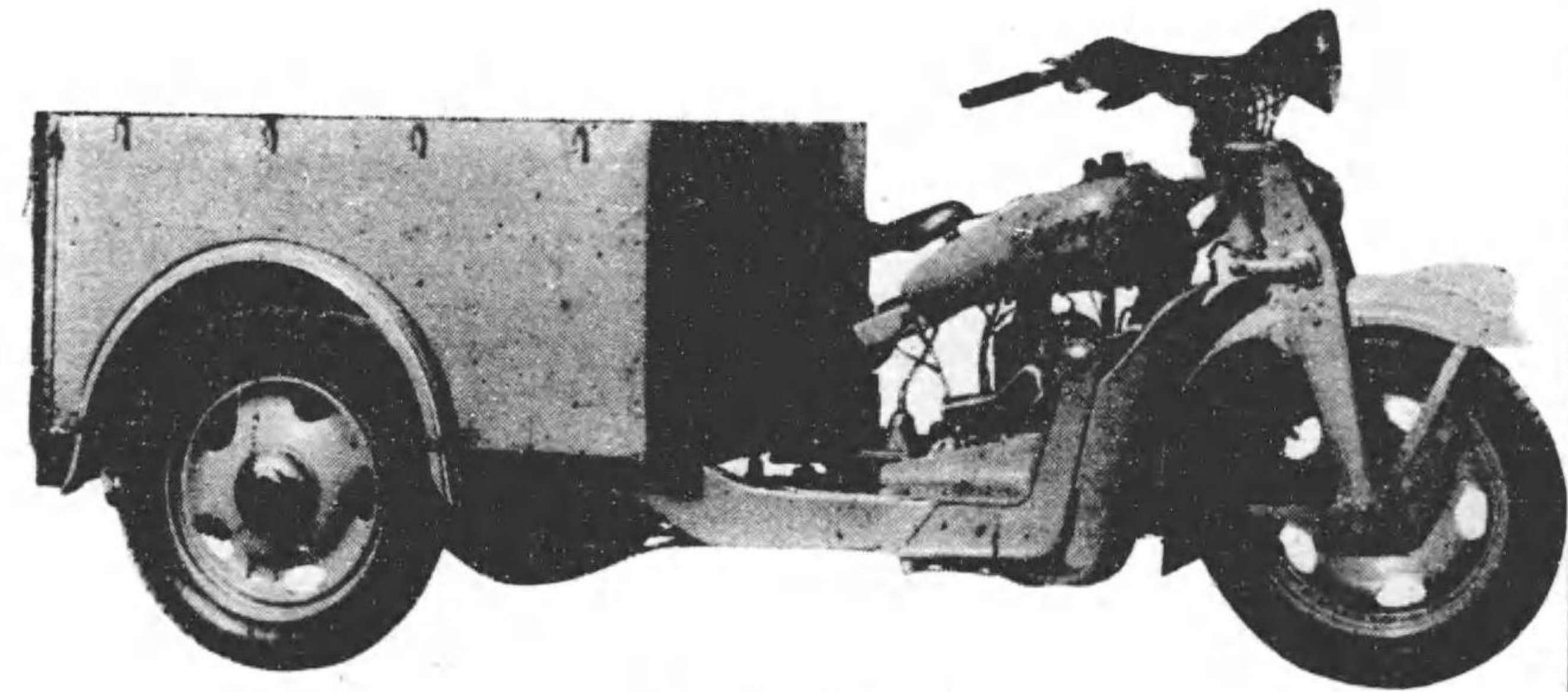
製造元…東洋工業株式會社 廣島市外府中町



マツダ グリーンパネル

東洋工業株式會社

くろがね



くろがね

仕様書

エンジン…650c.c.—單気筒四サイクル式空冷冷却型 氣筒内徑87.5 行程108 壓縮比4.7:1

排氣容積6494 公稱馬力6.5HP

750c.c.—V型二氣筒四サイクル側弁式空冷冷却型 氣筒内徑70mm 行程97mm 壓縮比4.7:1 排氣容積747c.c. 公稱馬力7.5HP

給油裝置…エンジンに4リットル入りの滑油タンクより自動給油唧筒により給油す

燃料供給裝置…14リットル(3.6ガロン)入りのサドルタンク。

クラッチ…乾燥單板式

着火裝置…蓄電池及びコイル式にして發電機より常に充電す。

變速機…選擇摺動齒車式 前進三段後退一段 蹴下式始動裝置を有す。

制動機…内部擴壓二輪制動裝置にして足動及手動制動 ブレーキドラムは270耗。

傳動裝置…機關直結にして變速機より後車軸へ前後二組のスパイダー式自由接手を介して

特種鋼管の推進軸に依りて動力を傳達す。

フロントフォーク…壓搾鋼板製にしてダブルコンプレッションスプリング式。

リアースプリング…半橢圓形平行式。

後車軸…半浮動式

車輪寸法…車輪全長2.800米 車輪全幅1.200米 ホキールベース1.960米 トレット1.060米

(650c.c. 750c.c.)

荷箱…堅牢 銷止 ラッカー吹付塗磨仕上にして荷箱の寸法は内法の長1.26米(4.15尺)

幅1.16米(3.9尺) 深0.45米(1.6尺)

積載量…積載定量 400疋

くろがね號側車附自動二輪車

ホキールベース…1.53m トレット1.22m 最低地上高0.15m 自重450kg(一人乗側車附)

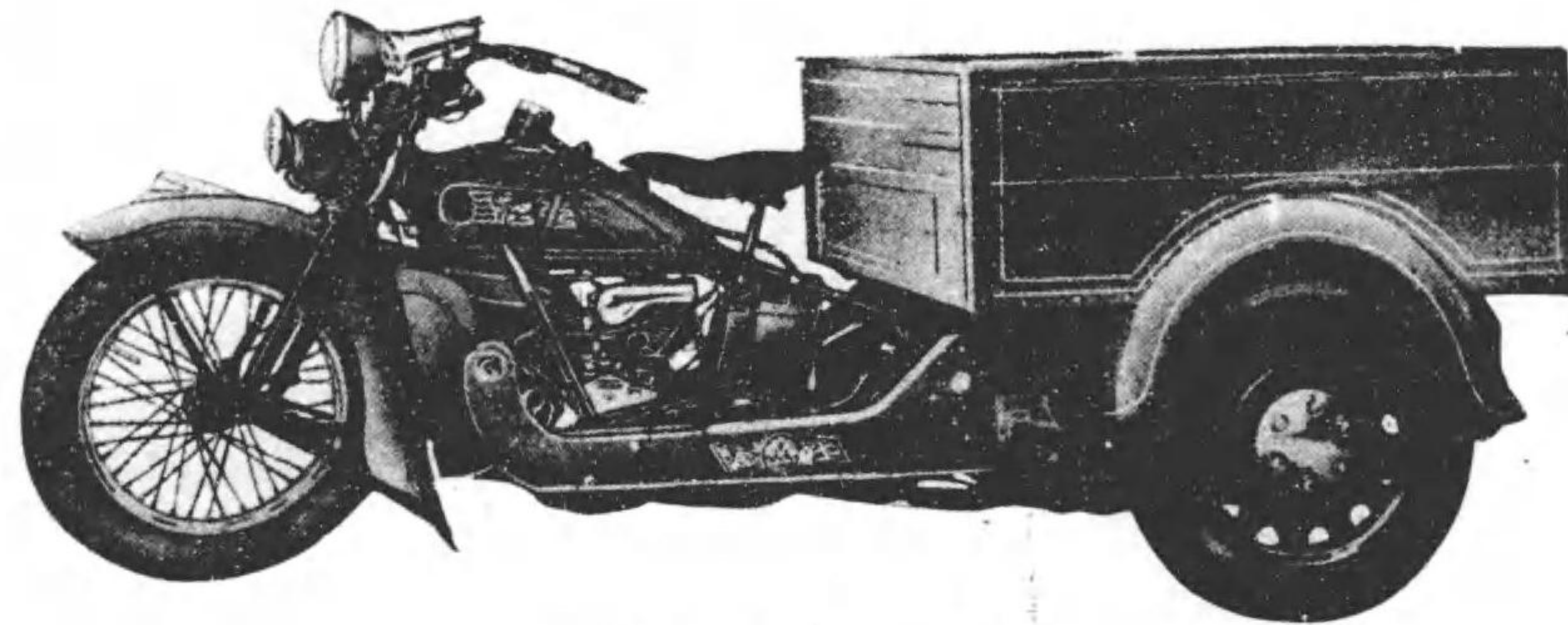
登攀力1/3勾配

機關…型式V型二氣筒側弁式空冷冷却型 氣筒内徑90mm 行程94mm 排氣容積1296c.c.

公稱馬力12HP 制動馬力22HP 壓縮比5.2:1

日本内燃機株式會社

陸 王



陸 王 號

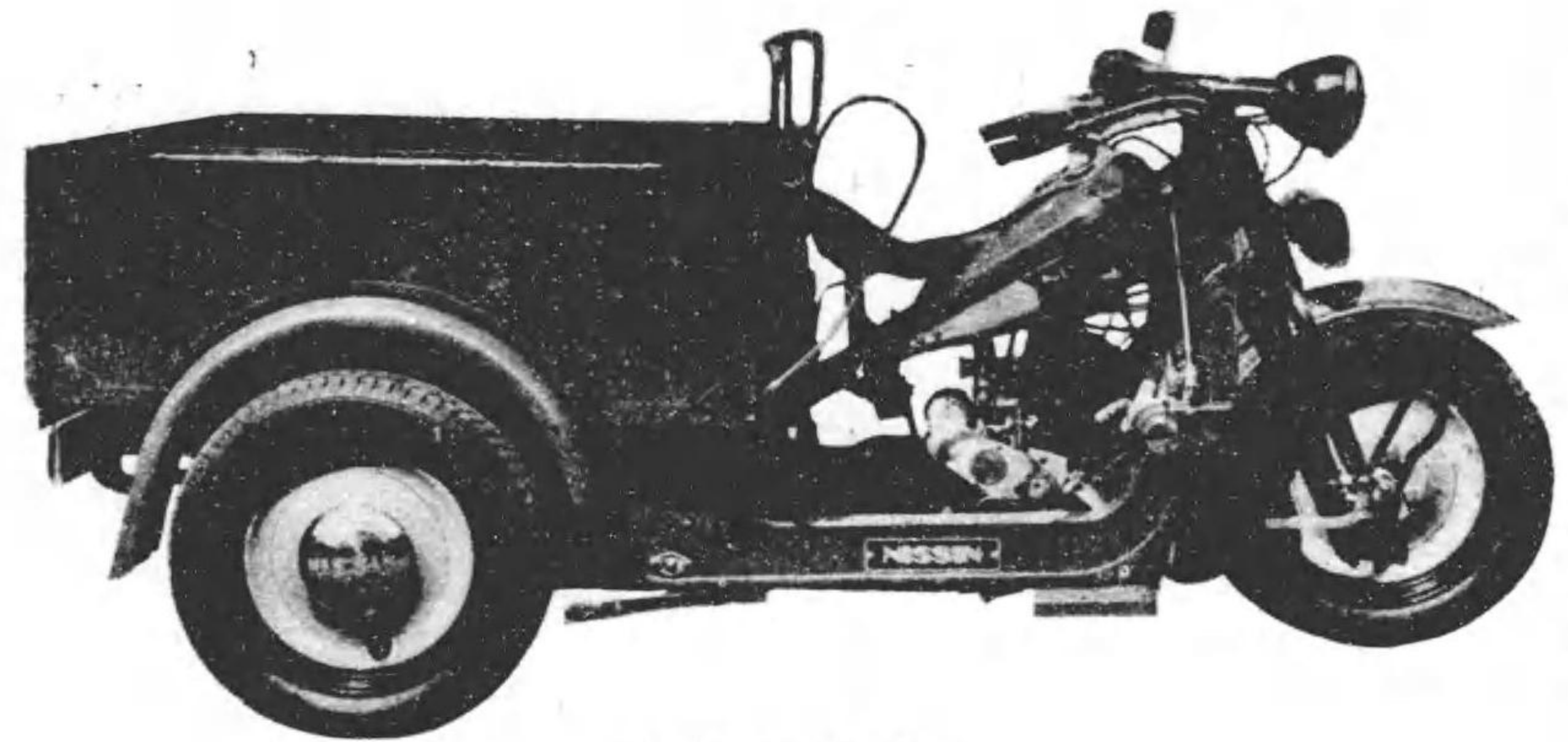
陸王

仕 様 書 (750 CC)

寸 法…車輛全長2.80米、ホキールベース1.93米、車輛全幅1.20米、トレッフ1.035米
 車輛重量…500斤
 高 さ…地上ヨリ最高部迄ノ高サ 1.15米、地上ヨリ車體最下部迄ノ高サ 0.11米
 有効積載量…400斤
 機 關…氣筒直徑69.85耗、衝程96.85耗、ピストン排氣容積743立方釐、公稱馬力6馬力、
 制動馬力(毎分3700回轉にて)14.8馬力
 壓 縮 比…4.3-1
 點火裝置…コイル・イグニション式
 始動裝置…蹴下式
 注油裝置…自動給油式及手動式
 燃料供給裝置…重力式 ガソリン3.8噴 オイル10噴
 傳導裝置…チェーン傳導(差動裝置附)
 變 速 機… 低 速 中 速 高 速 後 退
 齒 數 比 21:13×21:13 21:13 1:1 18:13×21:13
 變 速 比 率 2.6 1.62 1 2.22
 總變速比率 18.45 11.42 7.07 15.82
 スポロケット…エンヂン 24齒 ドライブ 16齒
 ミツシヨン 59齒 車 軸 46齒
 制 動 機…後輪 内部擴張式 制動環 可鍛鑄鐵
 操 向 機…型打火造鋼製平行式ニシテ六個ノスプリングニヨル緩衝作用
 スプリング…前部 六個ノホークコイルスプリング、(後部七枚式二個)
 車 輪…前輪26吋針金式タイヤ-26吋×4.00吋、後部26吋圓盤式タイヤ-26吋×4.40吋
 速 力…最高速度 60浬
 登攀能力…17 回轉半徑2.90米 行踏距離1立21浬
 製 造 所…三共内燃機株式會社

陸王内燃機株式會社

ニ ツ シ ン



ニ ツ シ ン 號

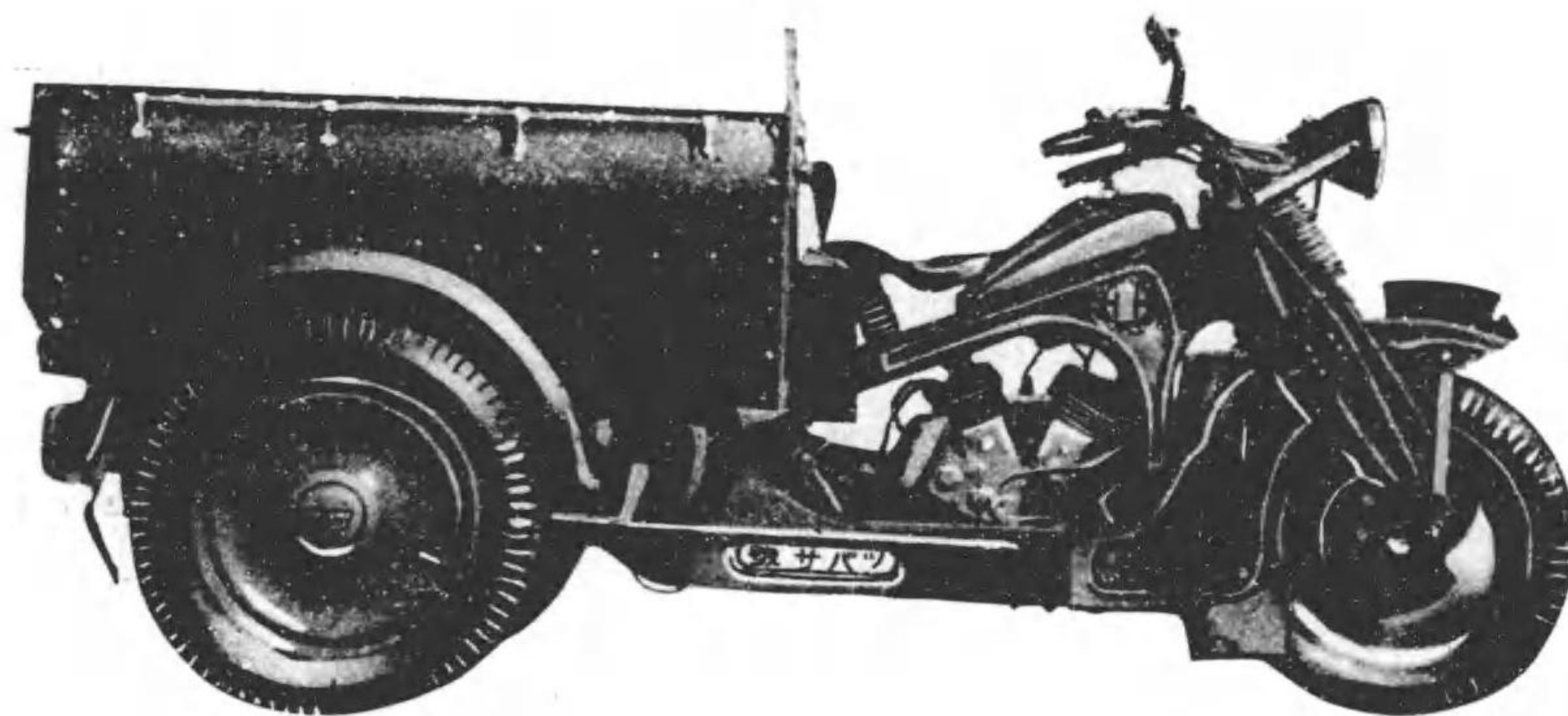
仕 様 書 (675E)

機 關…空氣冷却式、675CC單氣筒サイド・ヴァルヴ型
 氣筒直徑…90耗(3 $\frac{1}{2}$ "), 衝程…106耗(4 $\frac{1}{4}$ "), 壓縮比…4.45對1、ピストン移動容積…
 674.34立方釐(41.15立方吋)、實馬力…16 毎分3,400回轉時)
 氣 化 器…アマール
 着火裝置…蓄電池及コイル。
 電氣裝置…三菱製。
 クラッチ…乾式多盤型
 變 速 機…選擇摺動式、前進三段後退一段
 燃料裝置…重力式、タンク容量約16立(4ガロン)
 潤滑裝置…重力飛沫式、オイル容量約4立(1ガロン)
 後 車 輪…全浮動式。ギヤは全部ニッケル・クロームの特殊鋼に完全なる熱處理を施したる
 もの大型の頑丈なるスパイラル・ベヴェル・ギヤを用ひ、差動裝置の兩側及びド
 ライヴピニオンにはそれぞれ二個宛のテイバー・ローラー・ベヤリングを裝備す
 標準減速比は3.7對1
 車 輪…鋼板製
 タ イ ヤ…前4.00×18。後4.40×18
 制 動 機…内擴式…内擴式モールデッド・ブレーキ・ライニングを用ふ、ブレーキ・ドーム
 の寸法28耗×38耗(11"×1 $\frac{1}{2}$ ")
 積 載 量…1,300斤(約2.00付度)
 シヤシー寸法…2.800耗×1.200耗×1.180耗(9'-2 $\frac{1}{4}$ "×3'-11 $\frac{3}{8}$ "×3'-10 $\frac{3}{8}$ ")
 ボデー内法寸法…1.222耗×1.107耗×473耗(48 $\frac{1}{8}$ "×43 $\frac{3}{8}$ "×18 $\frac{3}{8}$ ")

日新自動車株式會社

代
燃
車
の
部

ツバサ號



ツバサ



仕 様 書

機 關…最優良國產サイドバルブ空冷式ナブコエンジン (NABCC ENGINE)

公稱氣筒容積	650c.c.	750c.c.
サイクル	4	4
氣筒數	1	2

氣筒内徑…90m/m 72m/m ピストン行程…102m/m 92m/m 氣筒容積 648c.c. 749c.c.

給油装置…自動給油飛沫式

着火装置…バッテリー、イグニッション又ハ高壓マグネット式

氣化器…アマル製噴霧式

トランスミッション…最高級特殊合金鋼材ヲ使用、前進三段、後退一段變速式

クラッチ…乾燥多板式

フレーム…特優肉厚鋼板全プレス式

サイドフレーム…後部フレームト接目無キ一體ノ堅牢鋼板、後、兩側部バンパーツ及風除附

フォーク…鋼板製二重コイルスプリング附

ブレーキ…内壓式制動、手動足踏併用横杆一系統ブレーキドラム徑260m/m

車輪タイヤ…最新ディスク型、前輪26"×4"、後輪26"×4.40"優秀タイヤ

タンク…特殊型鋼板製、ガソリン4ガロン、オイル1ガロン入

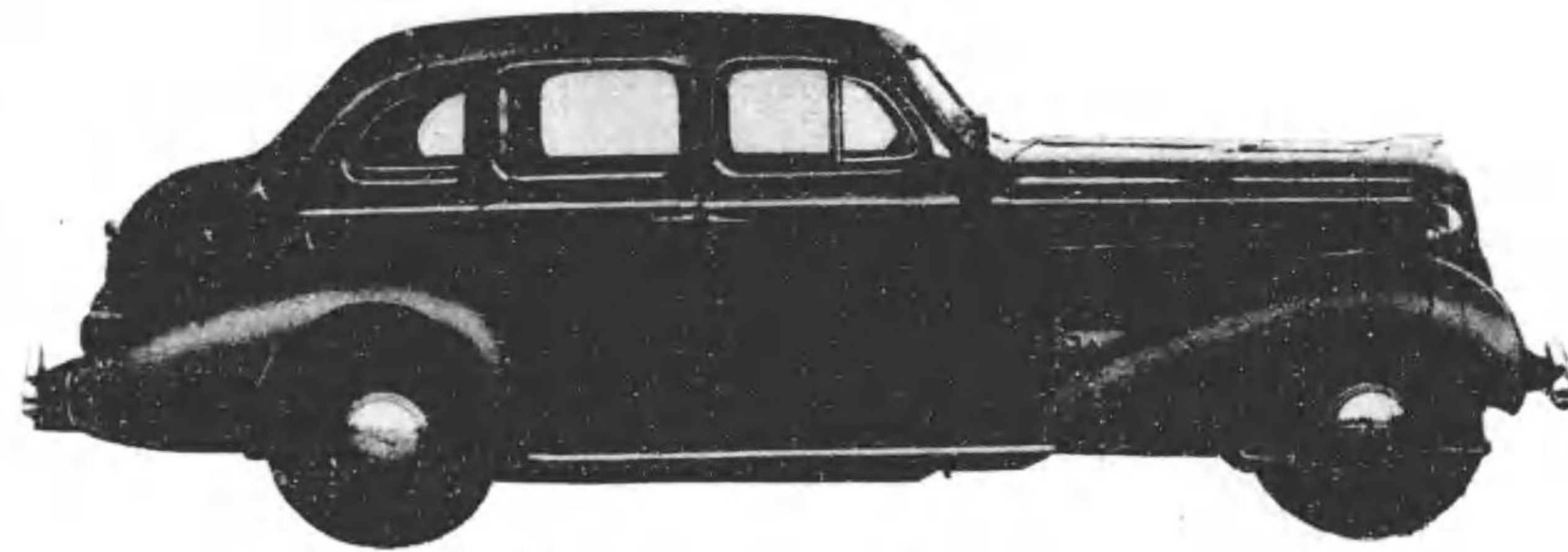
電氣装置…日立製又ハ御希望ニヨリ三菱製

荷 箱…強靱鐵板製アーチ及荷締附、後一方開キ内徑長1.60m、巾1.125m、底巾0.990m
高0.4651m

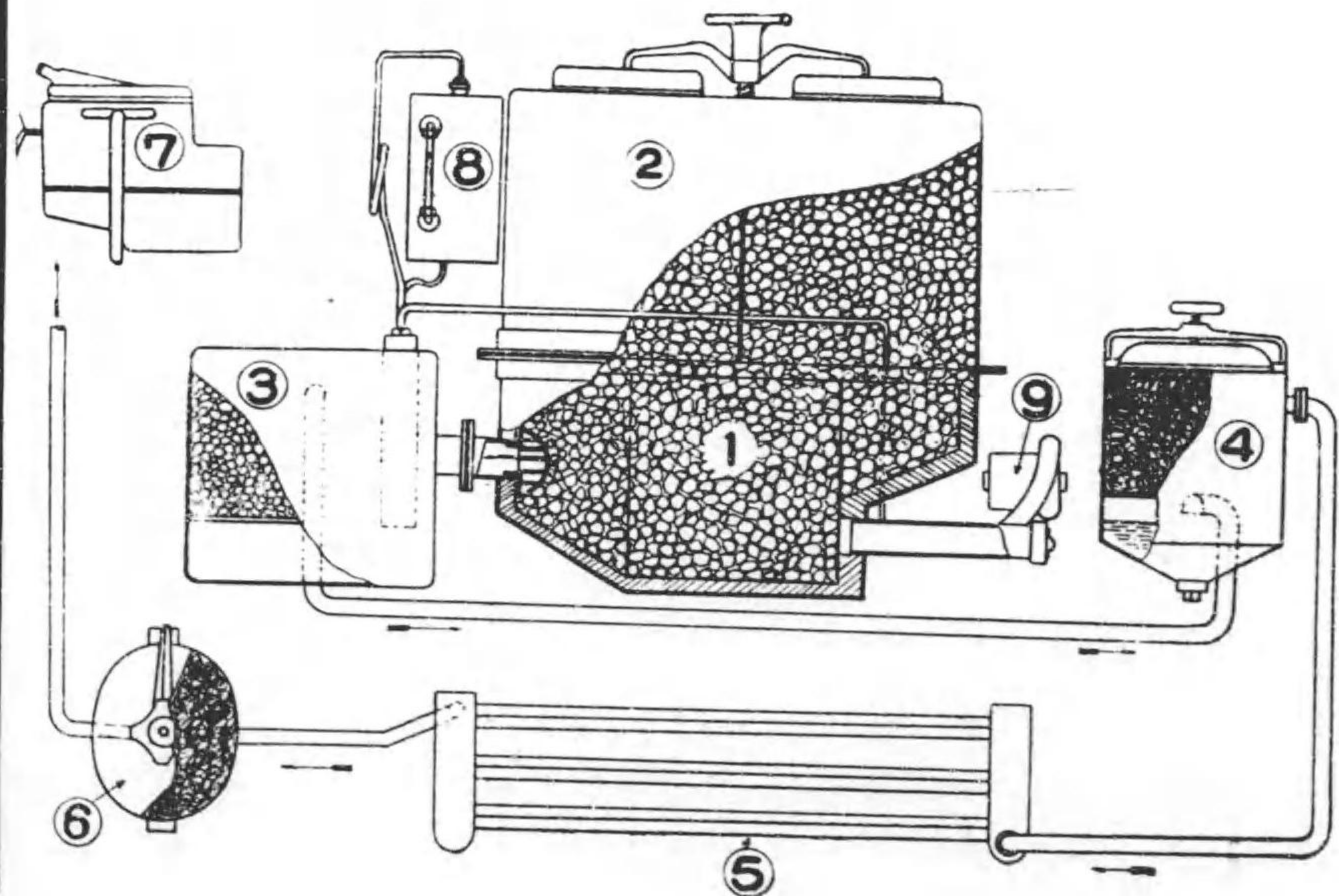
車體寸法…長サ2.780m、巾1.200m、高1.220m、ホキールベース1.860m

日本エアブレーキ株式会社

愛國式木炭車

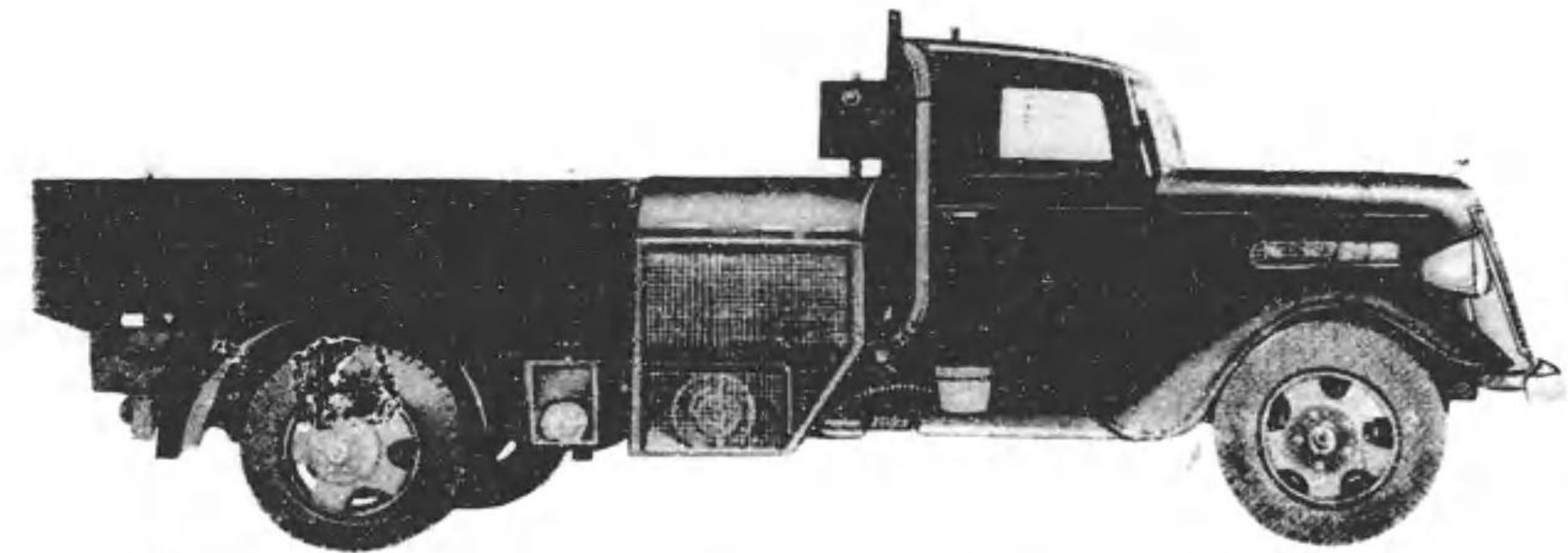


愛國式乗用車



愛國燃料機販賣株式會社

愛國式木炭車



愛國式木炭車

仕様書

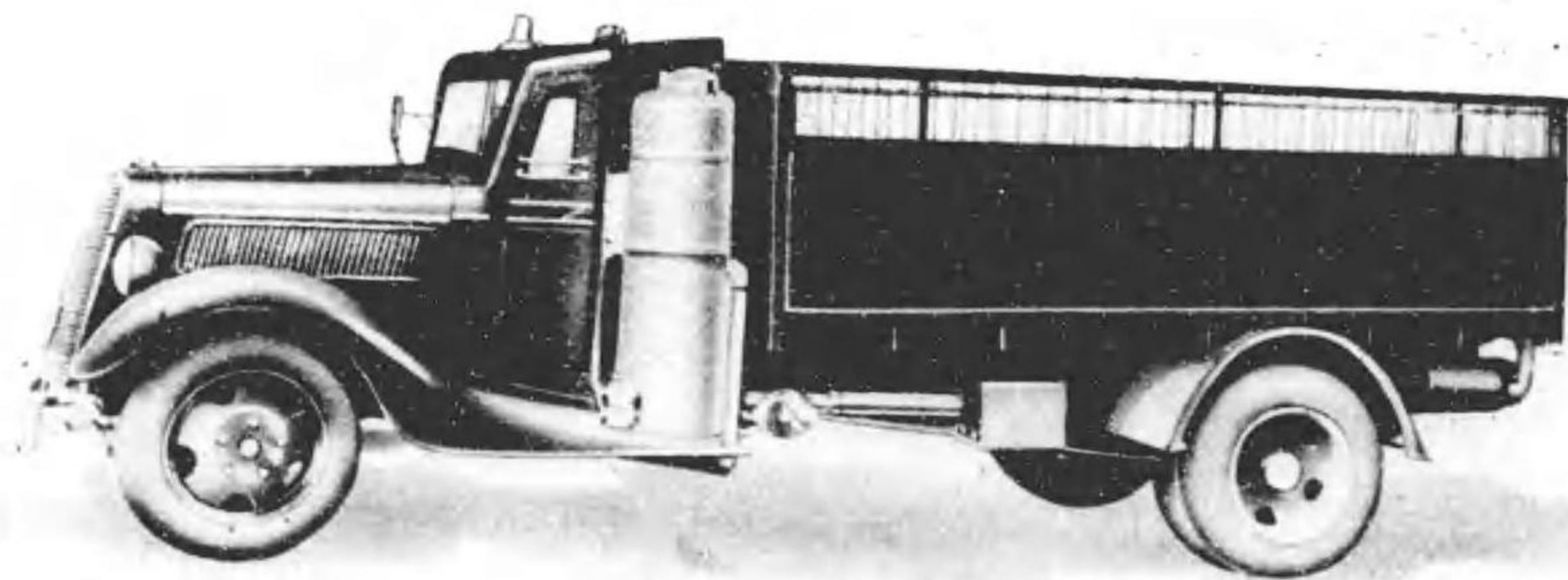
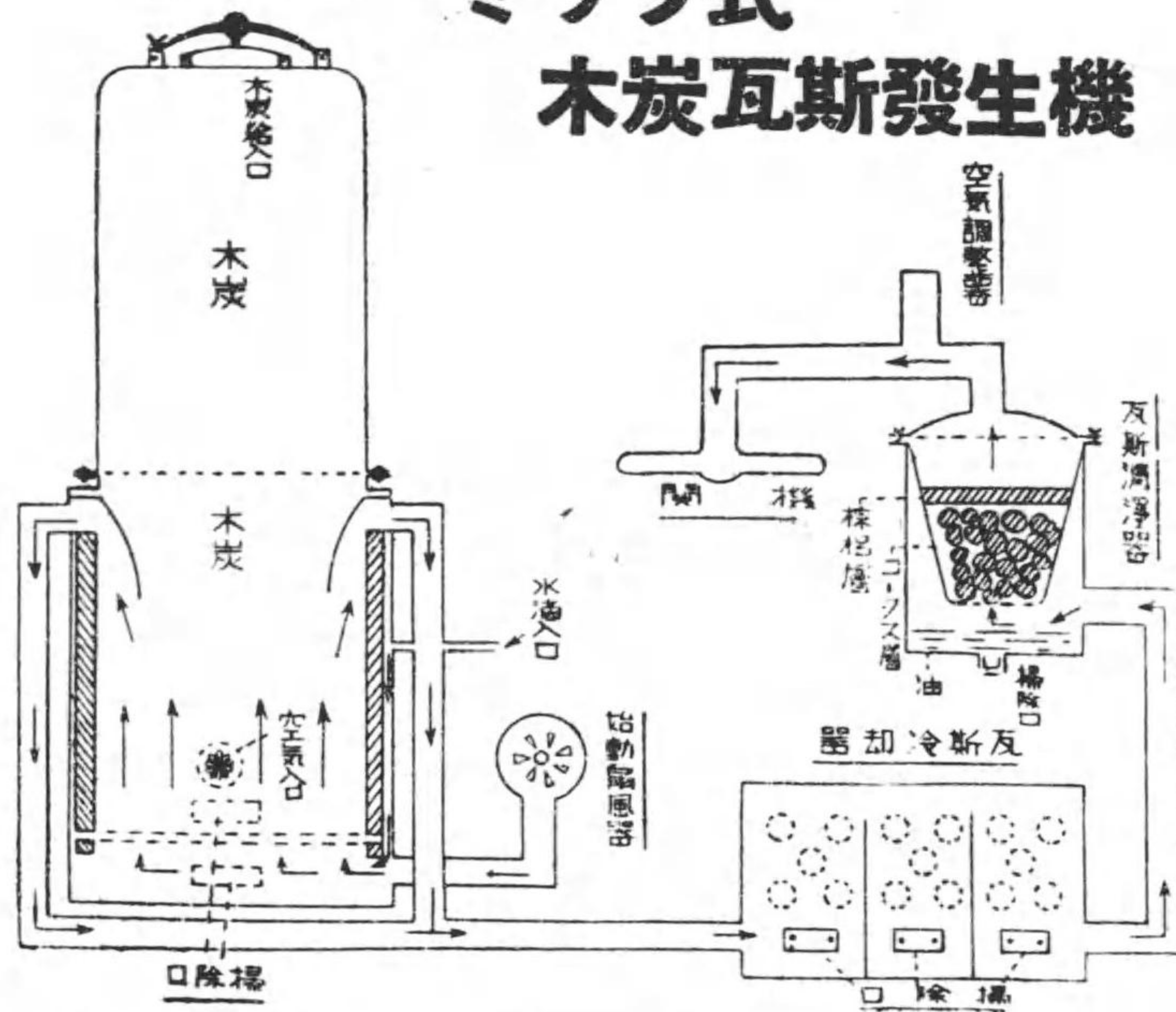
原理……横流式・湿式
 發生爐裝置……發生爐は上部を貯炭室、下部は
 燃焼室とす
 清淨裝置……二種又は三種の清淨器を裝備し
 コークス、鐵屑、シュロ、海綿
 物を除去し瓦斯を清淨ならしむ
 冷却裝置……空氣冷却式にして移動式の場合
 は車體の前部又は下部に裝置す
 空氣瓦斯調節器……瓦斯誘導管とエンジンとの間に
 設け空氣調節弁の開閉によつて
 吸入空氣の量を加減す
 ガス・ガソリン
 切換裝置……切換弁を裝備す

- ① 燃 燒 室
- ② 貯 炭 室
- ③ 第 一 清 淨 器
- ④ 第 二 清 淨 器
- ⑤ 冷 却 器
- ⑥ 第 三 清 淨 器
- ⑦ エ ン ジ ン
- ⑧ 水 槽
- ⑨ 電 動 送 風 機

愛國燃料機販賣株式會社

瓦斯發生炉

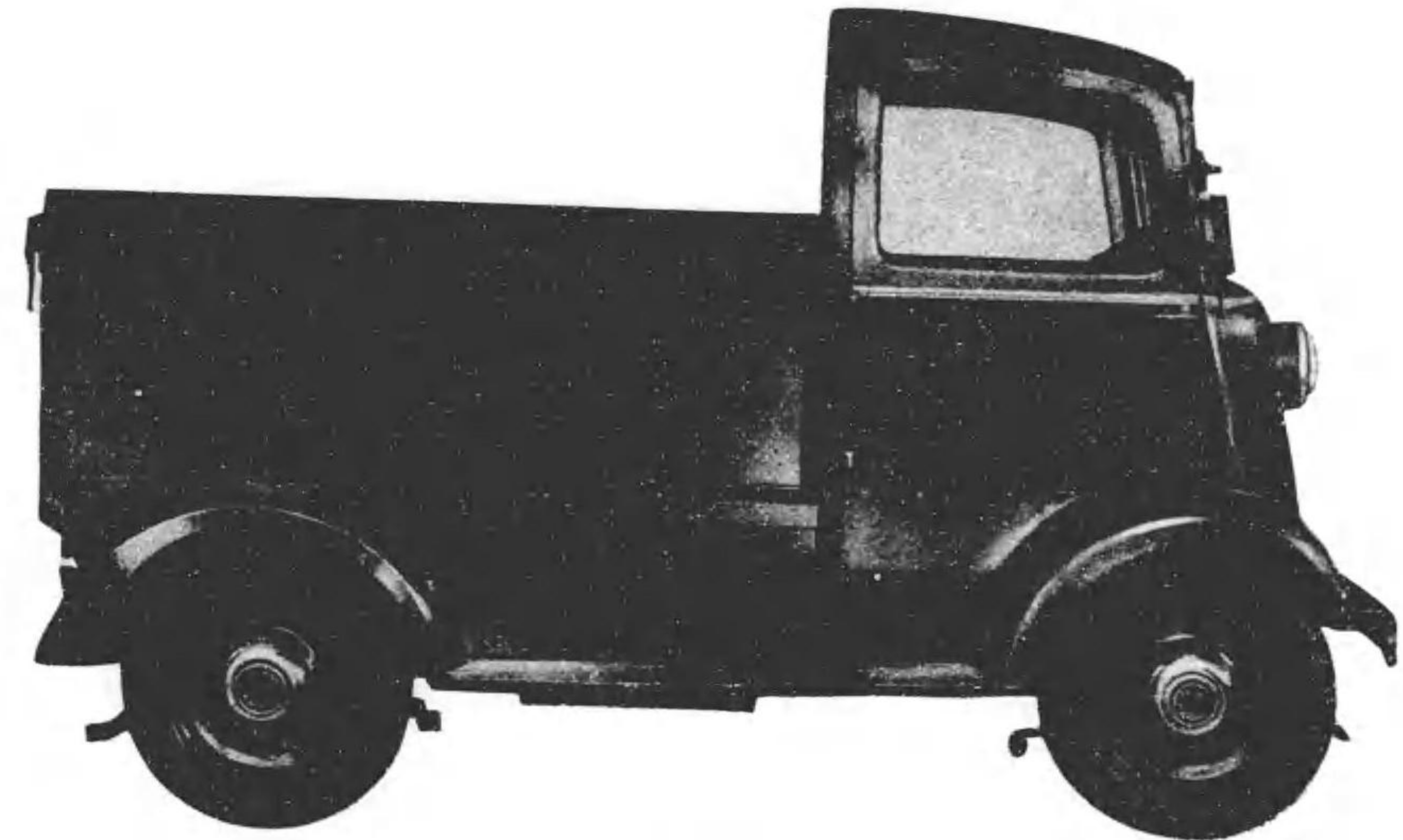
ミウラ式 木炭瓦斯發生機



ミウラ式

日新自動車株式会社

號 曉



仕 様 書

型式	B39 型
積載量	500kg—1000kg
車軸各部寸法(耗)	全長2.800 全高1.800
	全山1.200 軸間距離1.920
	軸間距離前1.040 後1.050
路面間隙(耗)	170
車軸重量(耗)	
車臺(蓄電池及原動機共)	1.124
	又ハ1.172
車體	450
定員(1名55託トシテ)二名	110
原動機	
電動機(基)	直流直捲半密閉式 1
電 壓(V)	40
實馬力	3½
過負荷耐抗率	200%
車 量(託)	80
蓄電池	
型 式	神戸電氣耐震式VBKL8型
電 壓(V)	40
容 量AMP/H	六時間放電率 184

日新自動車株式会社

電槽數(個)	20
重 量(託)	444
連續走行距離(耗)一回充電ニテ	60—80
速 度(耗/時)	30—40
前 車 軸	逆エリオット型
後 車 軸	半浮動式 減速比ウオーム及ウオームホキール 6.51
	傘型齒輪式ニヨリ差動
傳動裝置	プロペラ—シャフト徑1吋厚
	鋼管使用 フアブリックジョイント
	ニヨリ電動機ニ直捲
操向裝置	逆轉不能式ウオーム及セクター型
制動裝置	
常用制動機	足踏式ニ依ル作用
	擦出式鋼製ブレーキドラムノ内面ニ
	作用スル連桿式内擴四輪制動
フレーム	コ型鋼製プレス製ニシテ六個
	ノクロスメスバーニテ補強セリ
	ホキール ドロップセンター型

中島電氣車

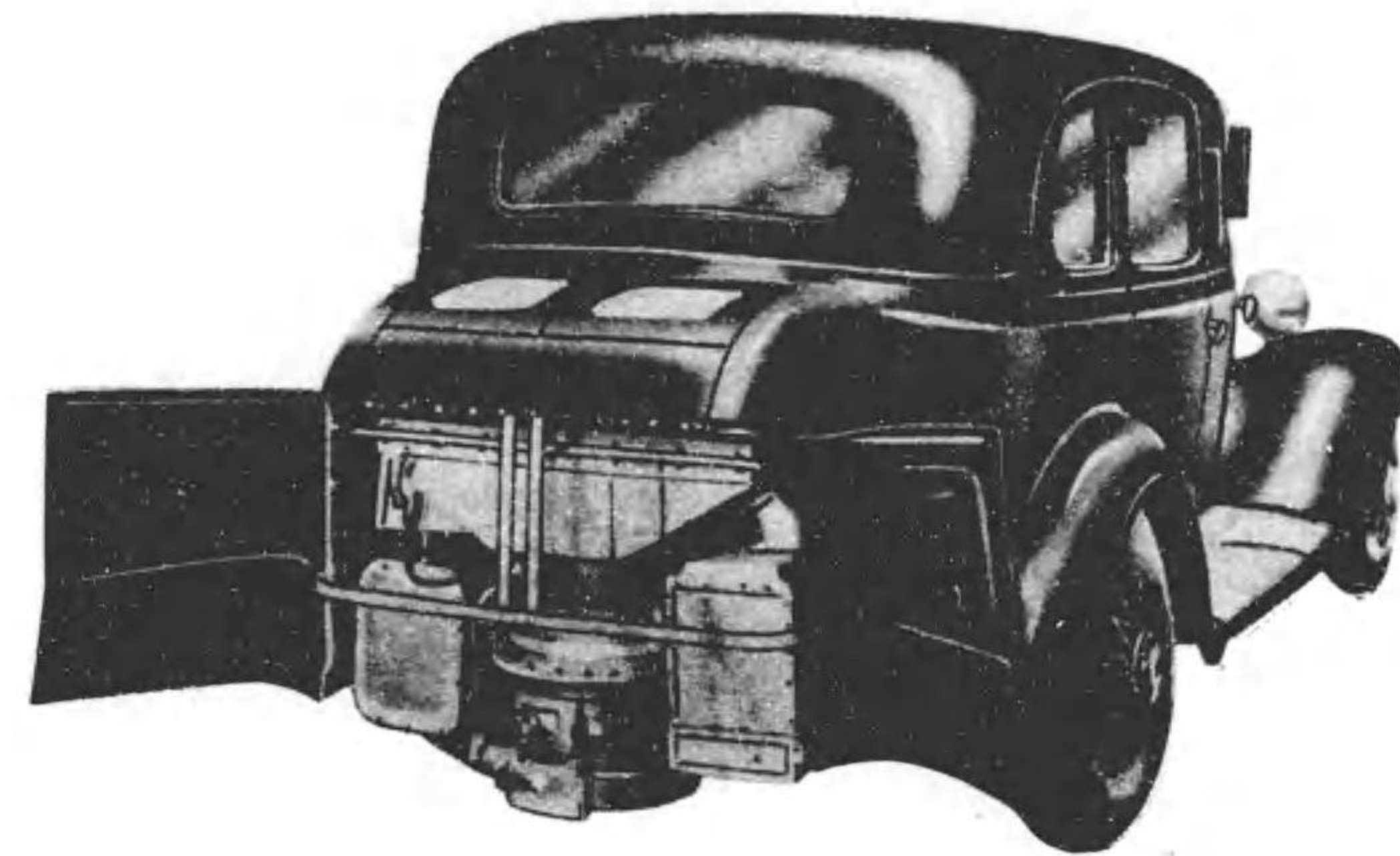
仕様書

積載量…500斤…乗車人員2人
 重量…車軸=990斤…蓄電池=310斤…計=1340斤
 寸法…全長=2800斤、全幅=1200斤、全高1800斤 軸距=1520斤
 速度…變速=前後進各2段、500斤積載で速力=時速 0斤
 登坂能力…短距離ならば十分の一勾配を登る
 蓄電池…耐震式鉛バッテリー20槽、40ボルト、電槽エポナイト製20槽一組、容量2時間分
 電率で160アンペア時、充電電圧最高55ボルト、連続走行距離無負荷にて約80斤
 電動機…直捲全密封型三馬力四分の一
 傳動装置…後車軸ハウジングに直結、差動はベベルギヤー式
 制動装置…構型手動制禦器及足踏制禦器、手動は變速用、足踏は停始動用
 旋回装置…ベベルギヤーによる二輪旋回、輪型ハンドルつき、最少旋回半径車體外側で41米
 車軸…前=逆エリオット型、後=半浮動式
 制動機…足踏と手動装置
 フレーム…外部装甲型フレーム
 抵抗器…手動制禦用抵抗器及足踏制禦用抵抗器
 製作所…中島製作所(大阪市港區九條南通一)



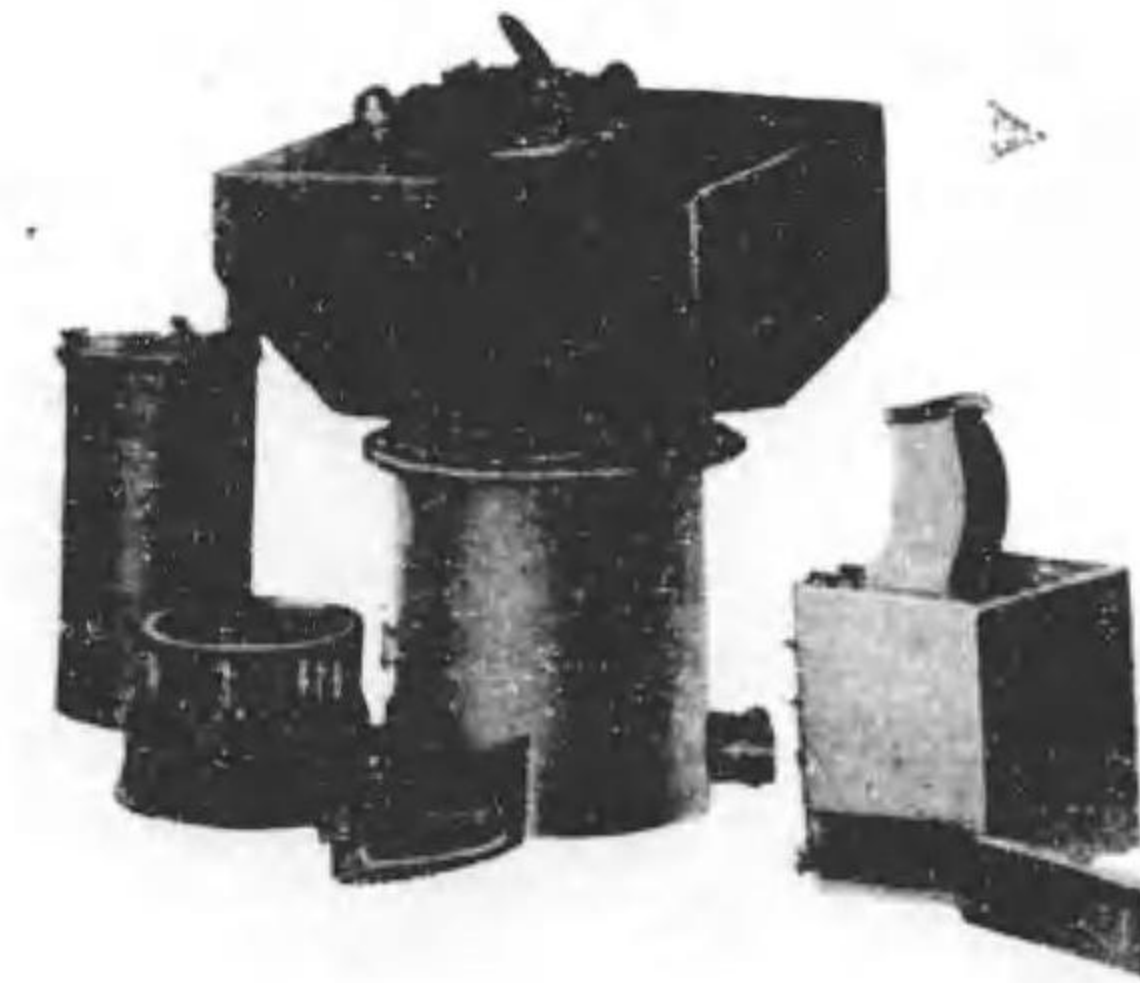
株式会社 中島製作所

國榮木炭車



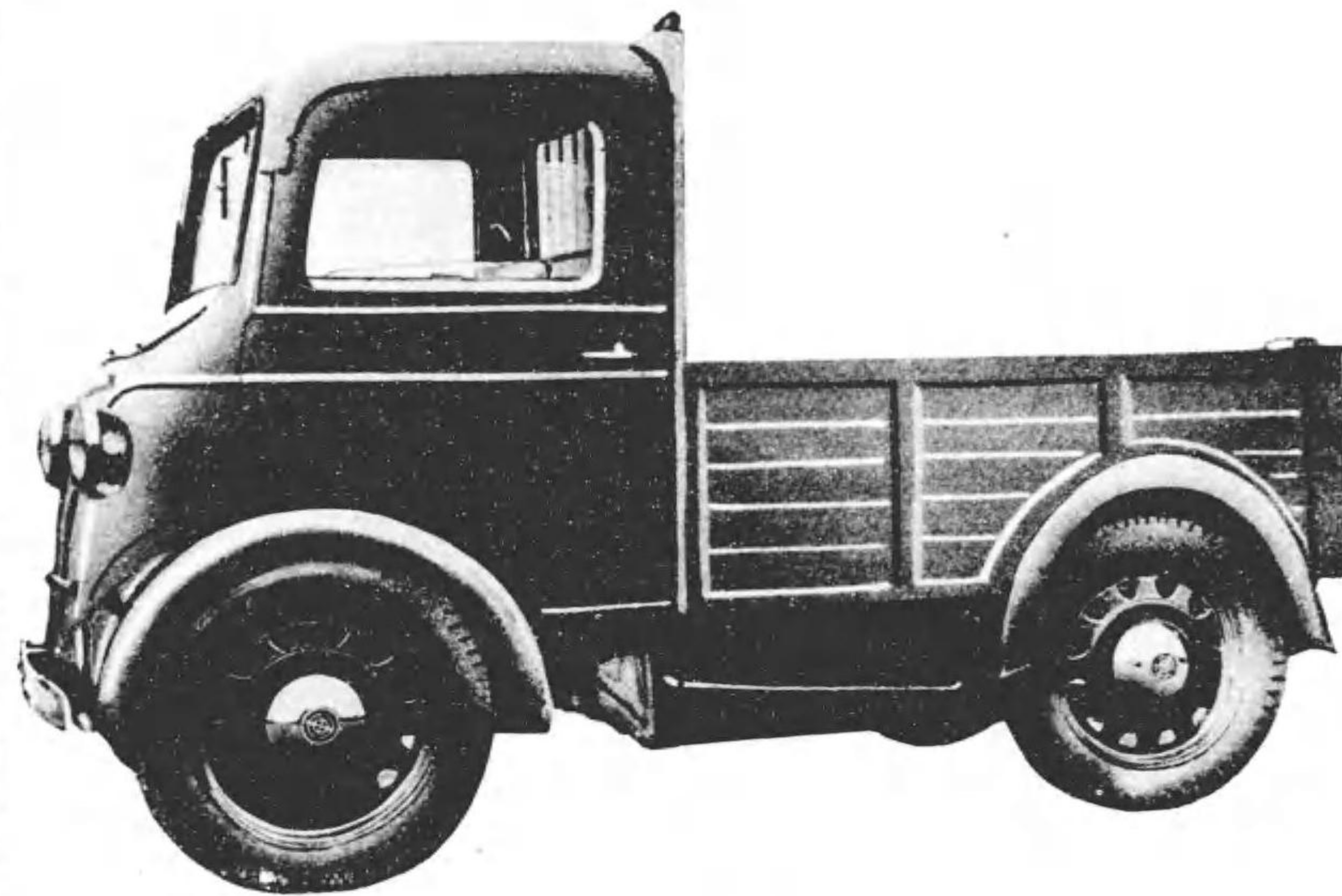
特長

- ① 使用燃料(木炭)僅少なること——(1斤に付約1.5錢)。
- ② 瓦斯發生狀況頗る順調にして絶對變化無きこと。
- ③ 機械優秀、精巧にして速力強大なること——(時速80斤以上)。
- ④ 長時停車後にも即時發動なし得ること。
- ⑤ 重量軽く型小さく取附輕便なること——乗用車、バス、トラック等何れにてもスプリング及ボディの取替變形等を要せず。
- ⑥ 給炭手数少なきこと——(1回の給炭にて150斤以上走破し得)。
- ⑦ 本機は「ガソリン代用木炭」に限らず如何なる木炭の使用にも適し納大の効果を有すること。



株式会社國榮木炭瓦斯發生機製作所

ナゴヤ 電氣車



ナゴヤ電氣車

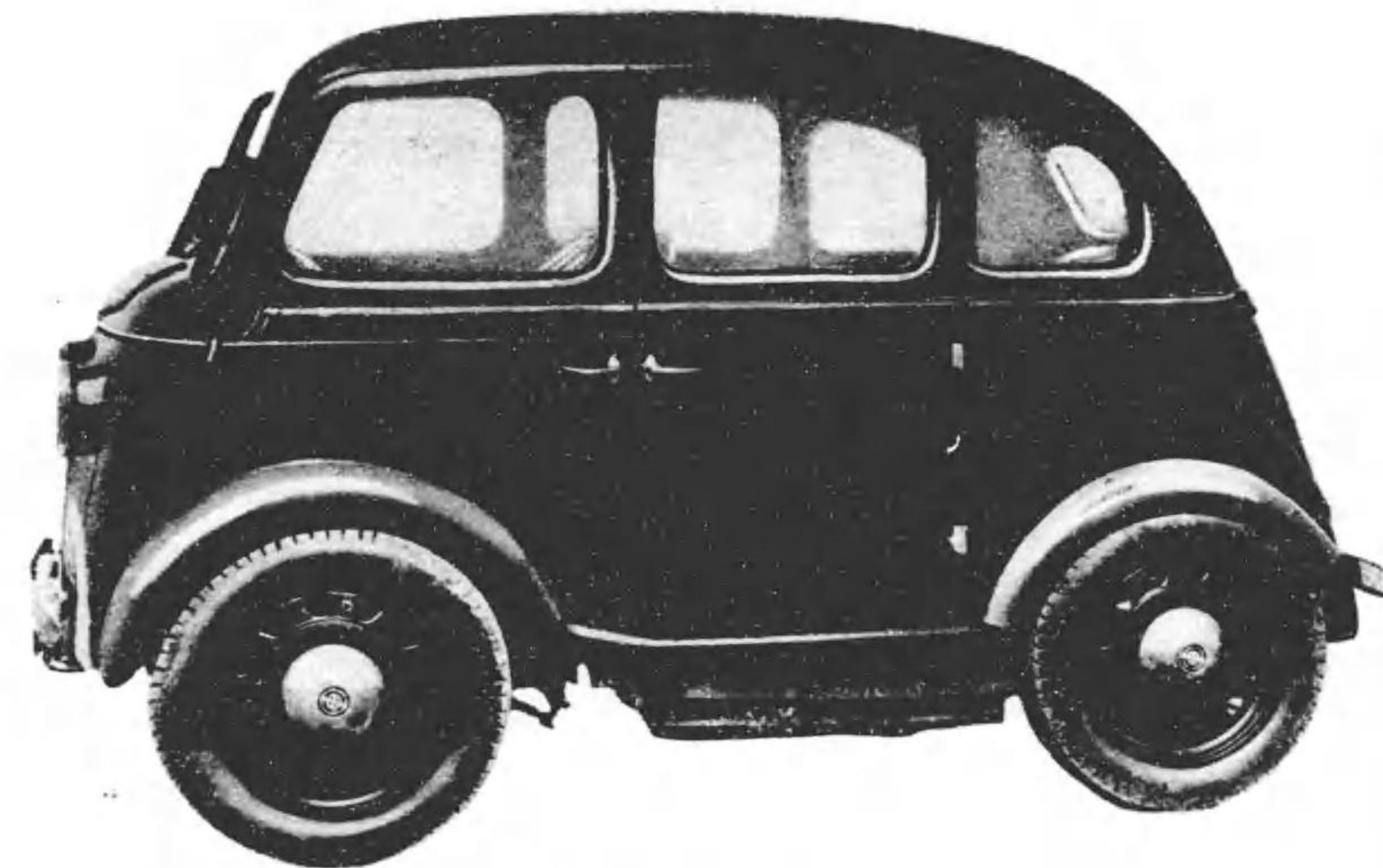
仕 様 書

車體寸法…全長2.76米、全幅1.2米、全高1.78米
 軸間距離…1.8米
 積 載 量…500斤
 原 動 機…2.75馬力、直流電動機、廻轉數1分間1600回
 蓄 電 池…湯淺製耐震式40ボルト、容量171アンペア時
 變速裝置…前進1段、後退1段
 後 車 軸…半浮動式、ウォームドライブ差動裝置
 制 動 機…四輪制動内部擴張式(非常用) 原動機制動外部壓縮(非常用)

操向裝置…ウォーム及セクター式
 廻轉半徑…4.3米
 ホキール及タイヤ…特製鋼板車輪、4.50×18 ×4プライ
 車輪重量…1000キロ
 時 速…最高35キロ
 消費電流…平地ニテ65アンペア乃至70アンペア
 走行距離…1回ノ完全充電ニテ75キロ乃至80キロ走行可能
 標準附屬裝置一式付

名古屋自動車製作所

ナゴヤ 電氣車



ナゴヤ電氣車

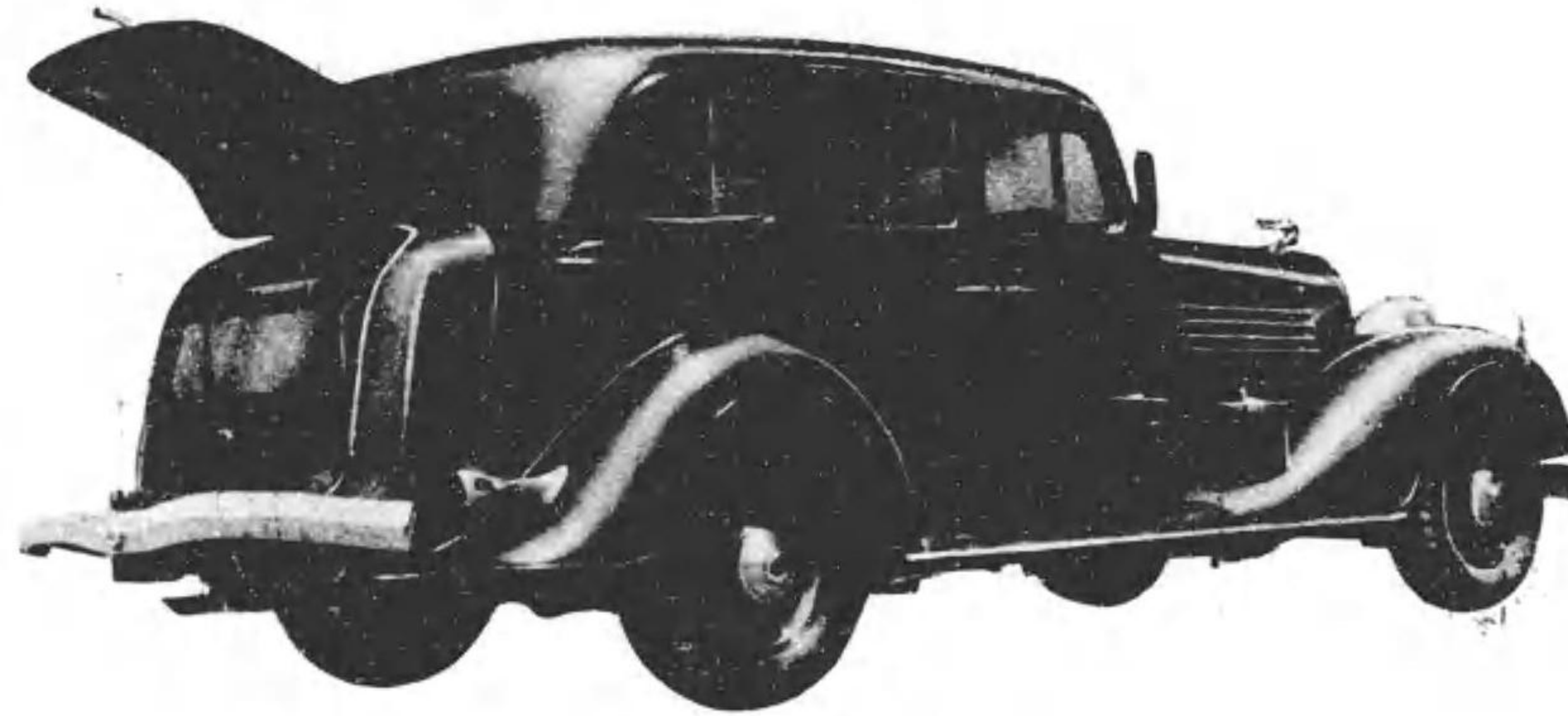
仕 様 書

車體寸法…全長2.76米、全幅1.2米、全高1.78米
 軸間距離…1.8米
 乗車定員…3名及6名
 原 動 機…2.75馬力、直流電動機、廻轉數1分間1600回
 蓄 電 池…湯淺製耐震式40ボルト、容量171アンペア時
 變速裝置…前進1段、後退1段
 後 車 軸…半浮動式、ウォームドライブ差動裝置
 制 動 機…四輪制動内部擴張式(常用) 原動機制動外部壓縮(非常用)

操向裝置…ウォーム及セクター式
 廻轉半徑…4.3米
 ホキール及タイヤ…特製鋼板車輪、4.50、×18×4プライ
 車輪重量…1000キロ
 時 速…最高35キロ
 消費電流…平地ニテ65アンペア乃至70アンペア
 走行距離…1回ノ完全充電ニテ75キロ乃至80キロ走行可能
 標準附屬裝置一式付

名古屋自動車製作所

日工式木炭車



日工式乗用木炭車

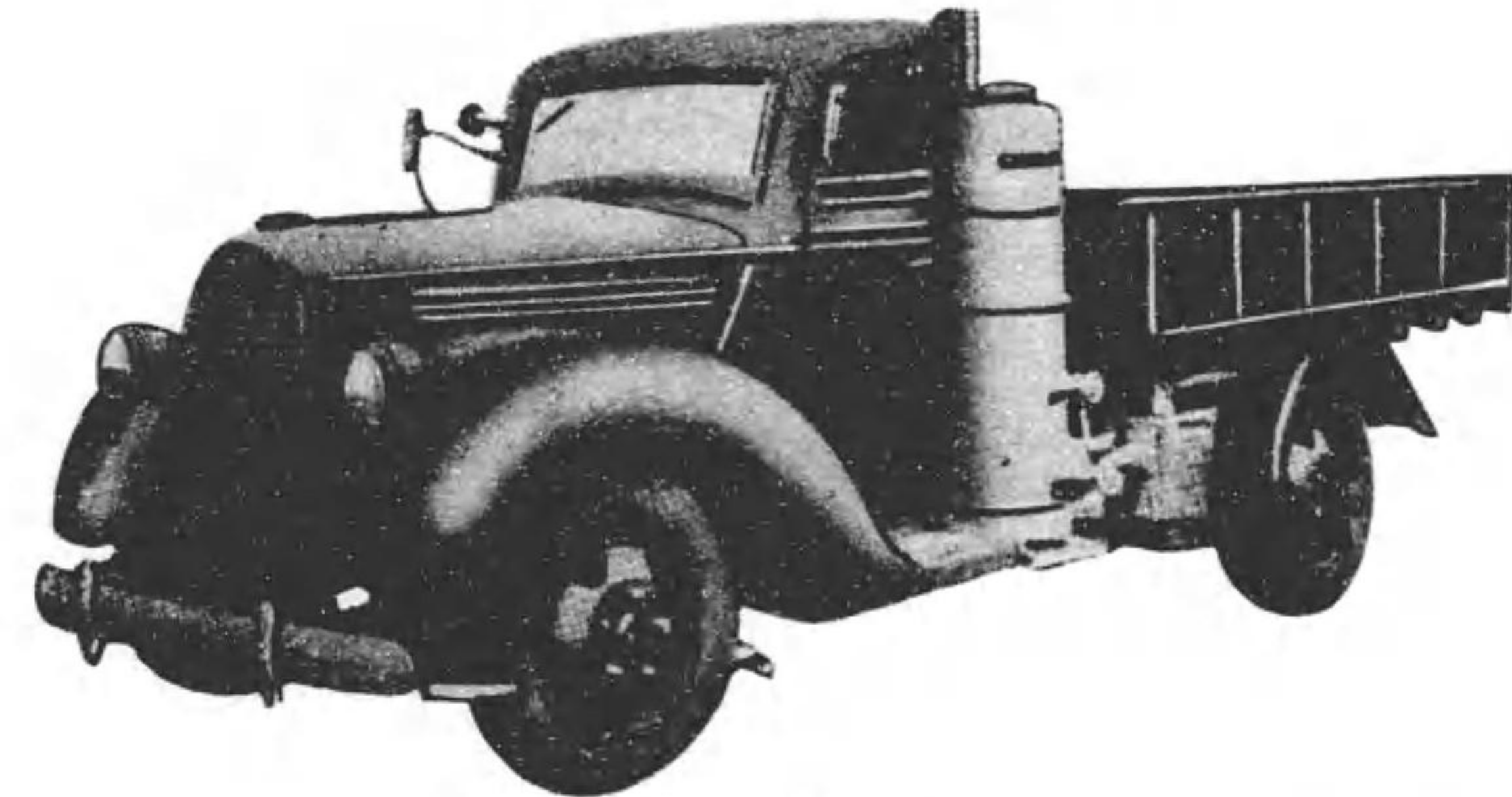
仕様書

本發生爐ハ濕式ニシテ上槽ヲ貯炭室、下槽ヲ瓦斯發生室ニ區分シ發生室内壁ハ耐火煉瓦ヲ施シ爐内ノ保熱ト外部ヘノ過熱ヲ防ギ内部ノ耐久ヲ計ル、給炭口ハ大キク尙前部ハ傾斜シ給炭取扱ヲ容易ニス、發生シタル瓦斯ハ左右及中央ノ三ヶ所ヨリ吸出サルル機構ニシテ第一清淨器デ大ナル炭粉ヲ、第二清淨器ニテ大部分ノ不淨物ヲ除去シ冷却器ヲ通ジ更ニ第三清淨器ニヨリ完全ニ清淨ト冷却サレ機關ノ磨滅ヲ少クス

發生爐重量……119斤
容 積……30疋
木炭消費量晝當……20斤

日本交通工業株式會社

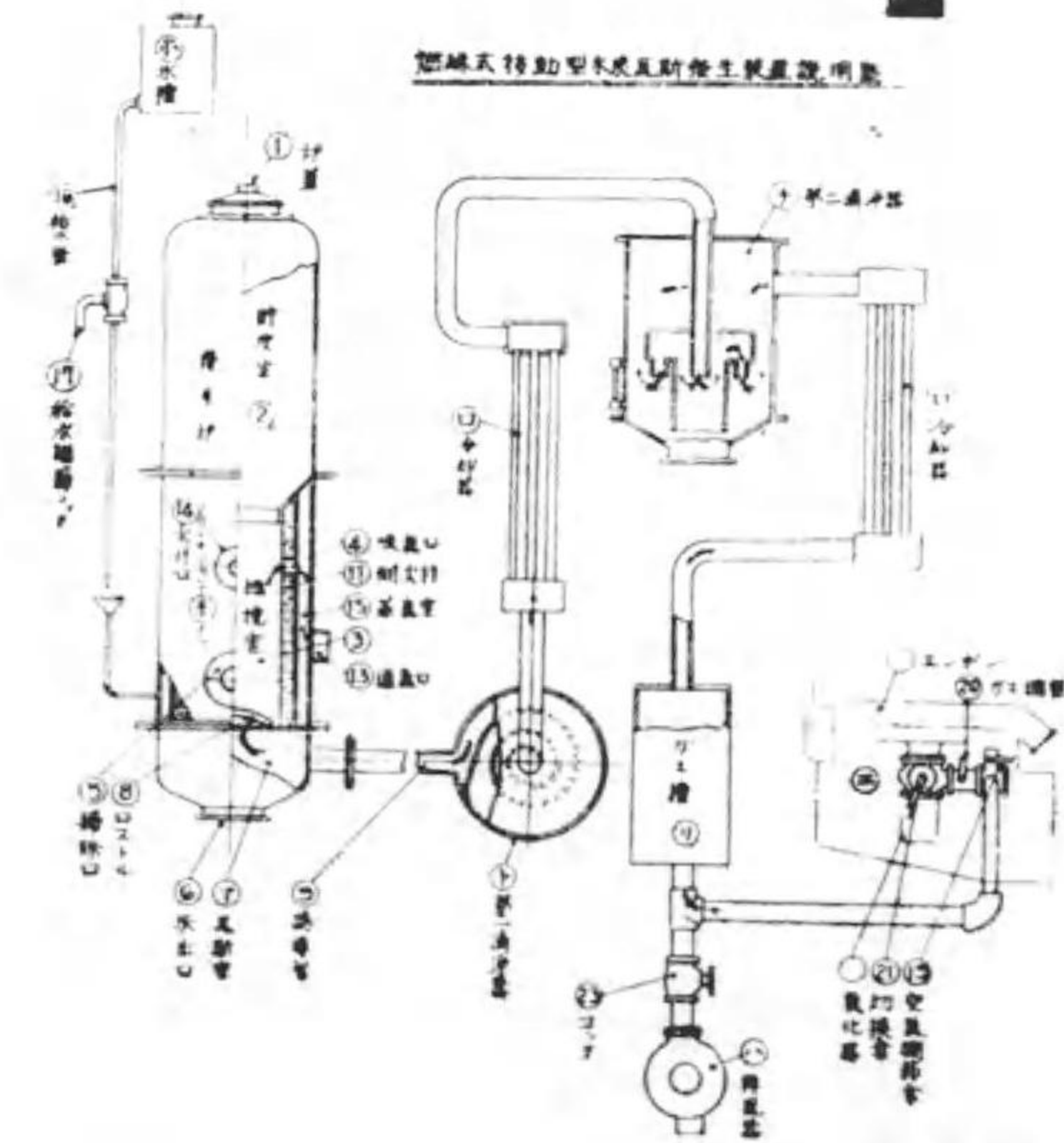
燃研式木炭車



燃研式木炭車

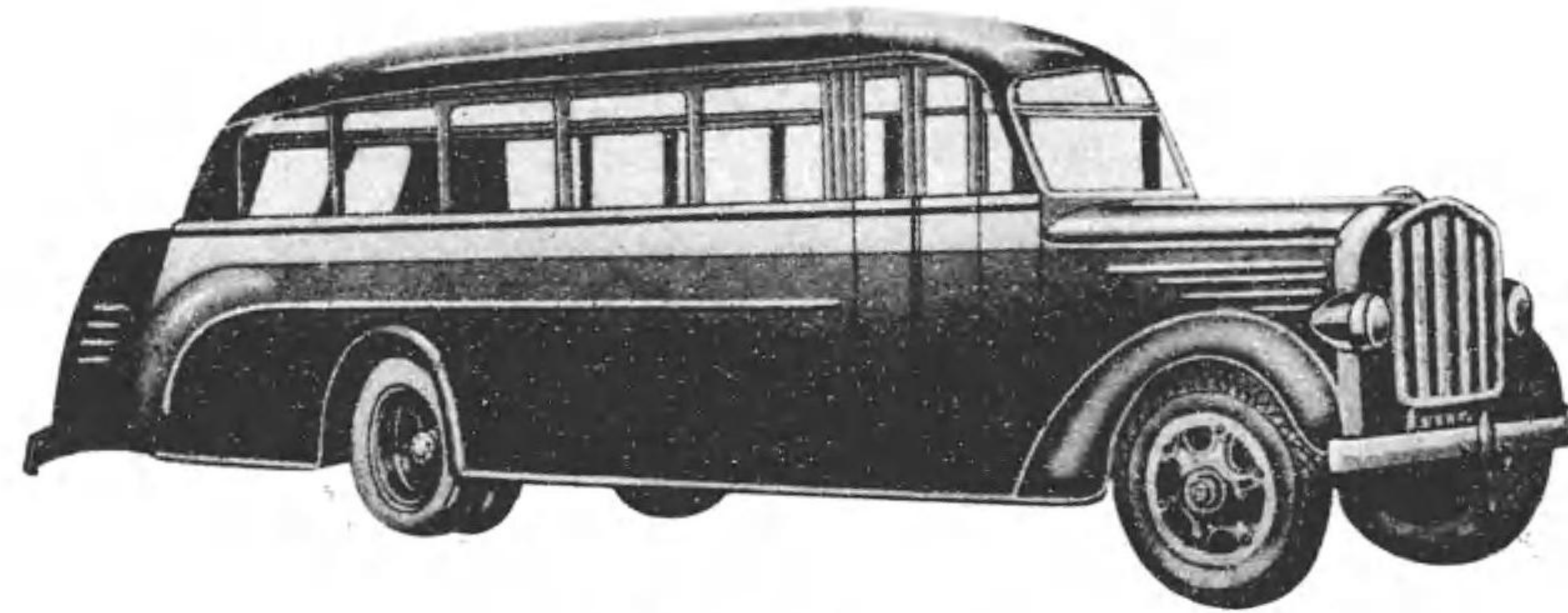
燃研式ノ特點

1. 燃研式は爐に發生した熱が最も有効に瓦斯を發生するから燃料が經濟である
1. 燃研式は總て燃料研究所の検査を経た上で發賣されるから性能優秀な事は保證附である
1. 燃研式は完全なる清淨瓦斯を發生するから機關損傷の憂がない



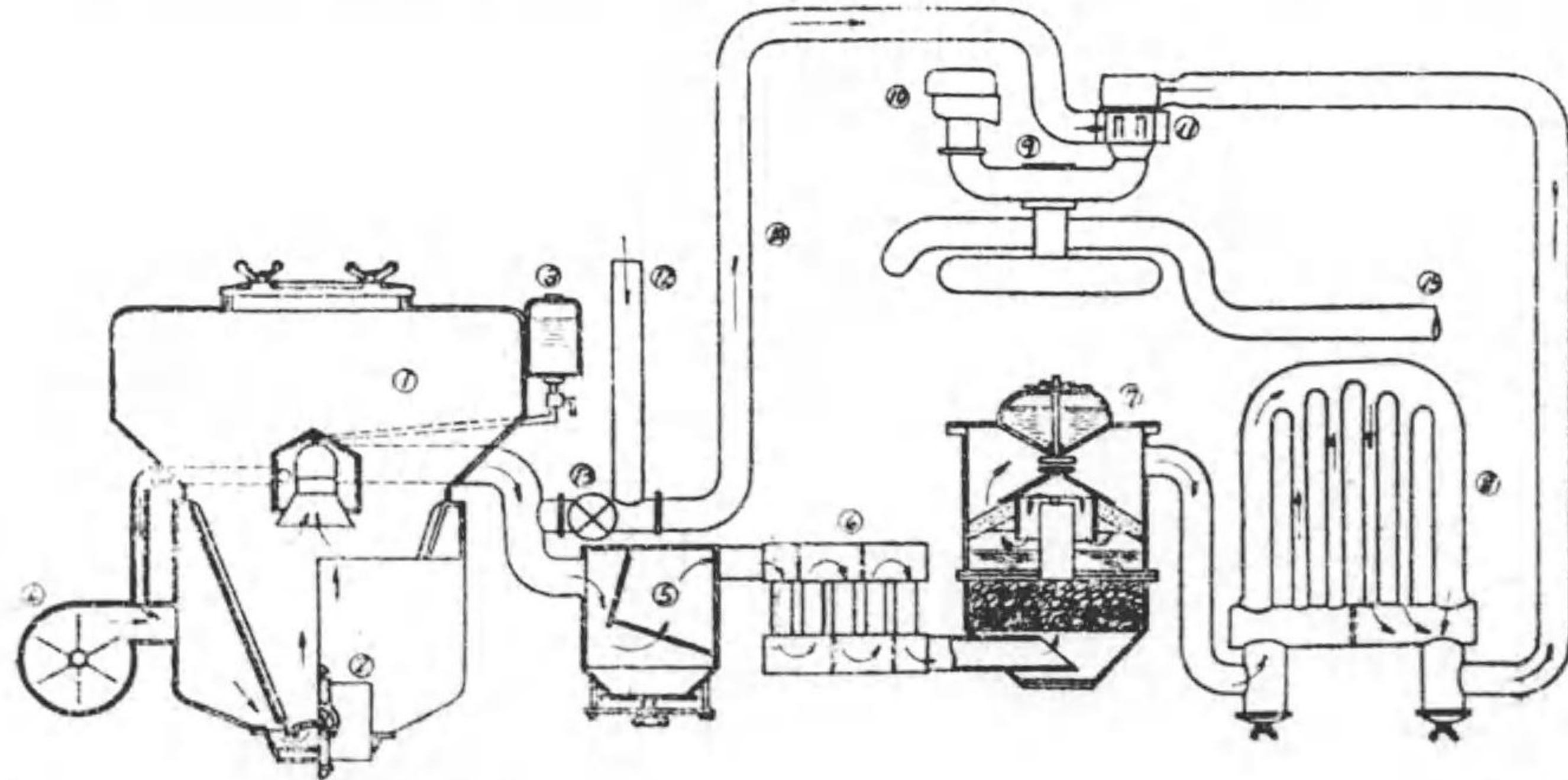
福田自動車株式會社

理研P型木炭車



理研P型バス

番 號	名 稱	番 號	名 稱	番 號	名 稱
1	瓦斯發生爐	6	第一冷却器	11	瓦斯空氣混合器
2	點火口	7	第二清淨器	12	煙突
3	水槽	8	節面冷却器	13	煙突用コック
4	電動風車	9	瓦斯ガソリン切替弁	14	空氣導入管
5	第一清淨器	10	ガソリン氣化器	15	排氣管



大阪トヨタ自動車販賣株式會社

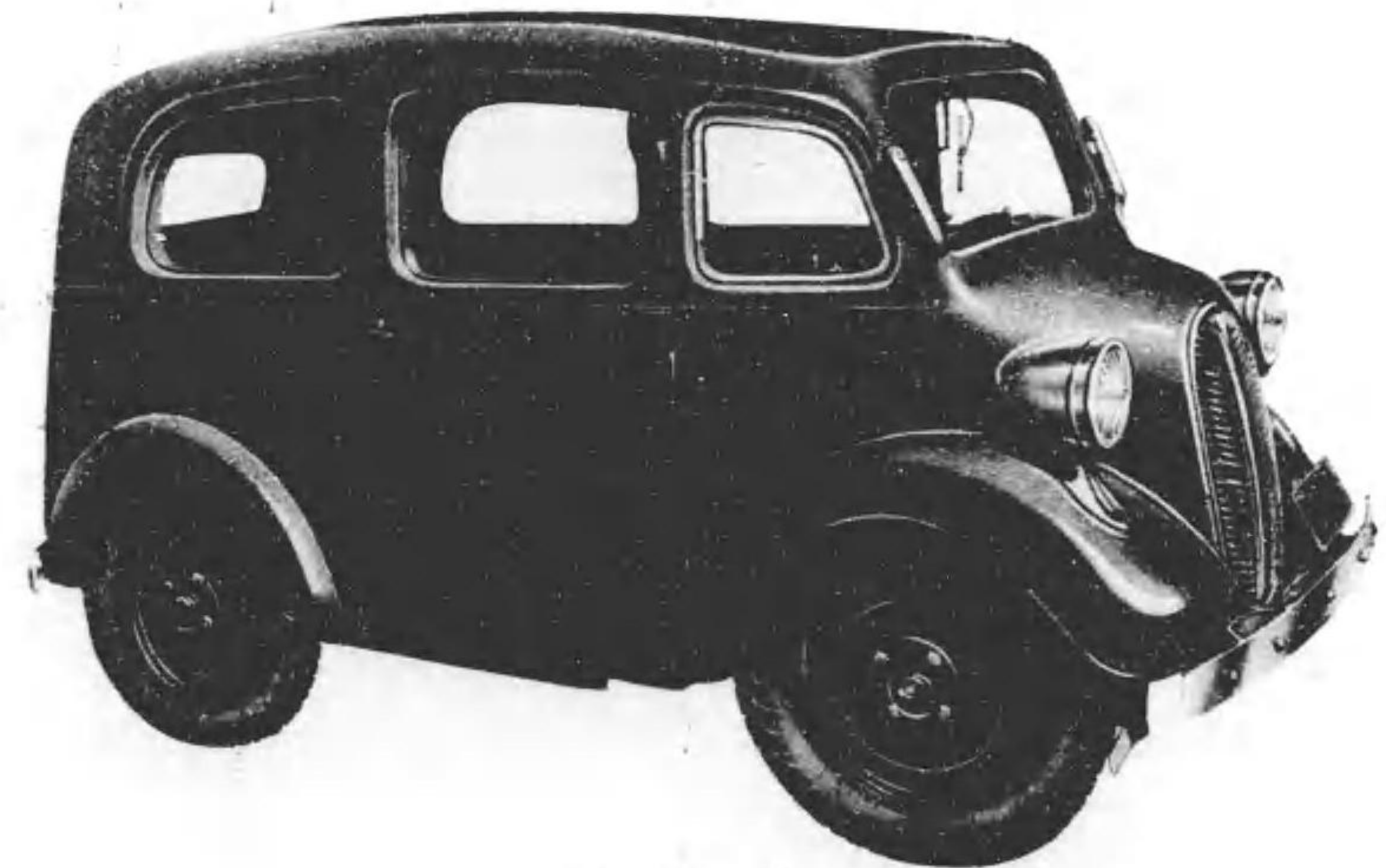
OS電氣車

仕 様 書

1. 主要寸法 全長2.8米 ○幅1.2米 ○高1.8米
2. 定員.....4人(運轉手共)
3. 時速.....35.軒
4. 一回充電走行軒.....100軒—120軒
5. 登坂能力.....3%勾配
6. 電動機.....2.5馬力
7. 蓄電池.....40V16L A. H.
8. 充電時間.....30A充電—6時間

他=小型電氣トラック、小型電氣オープン有リ

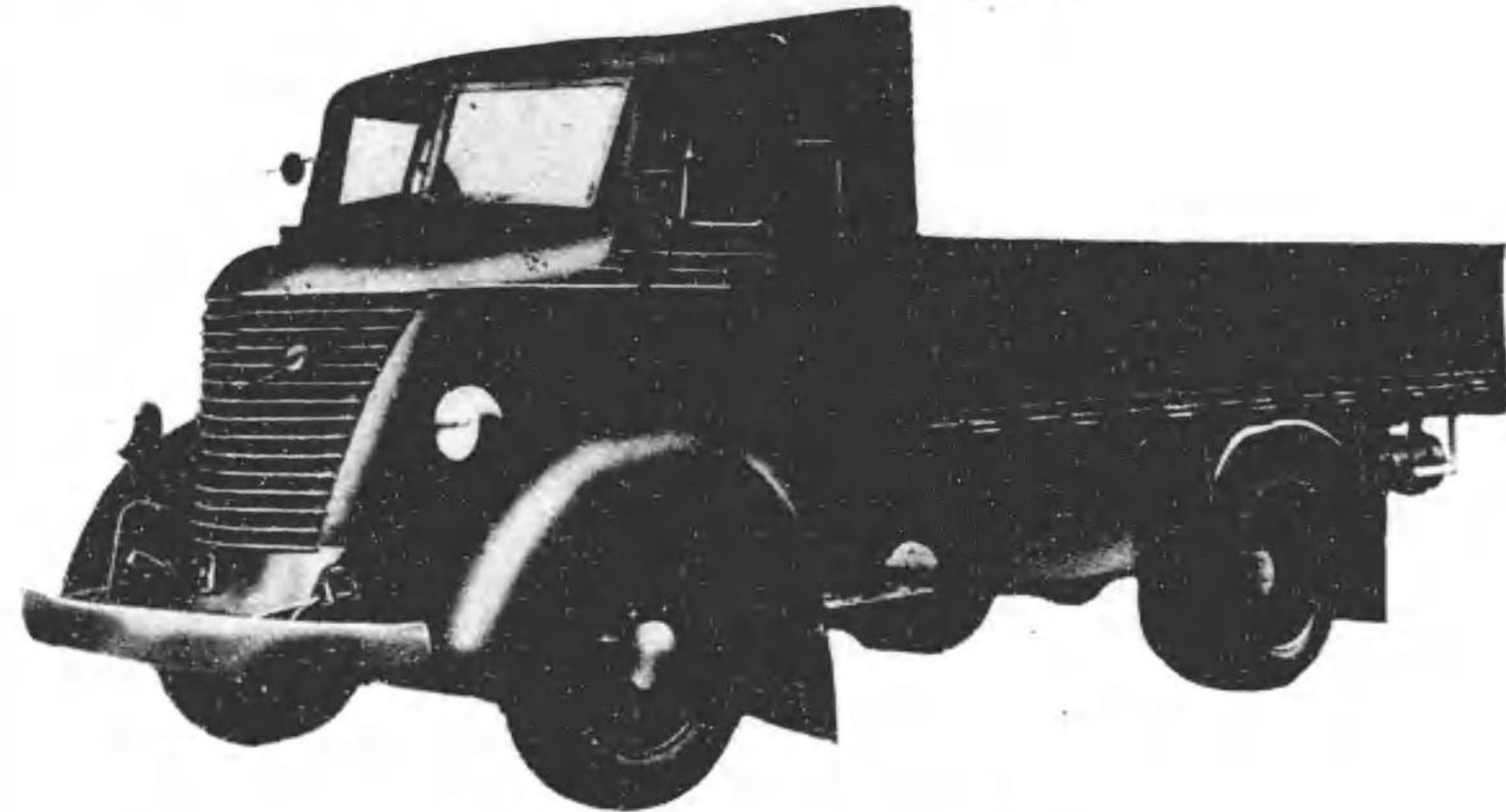
大阪車體製造株式會社 大阪市西淀川區佃町一二〇九



OS式

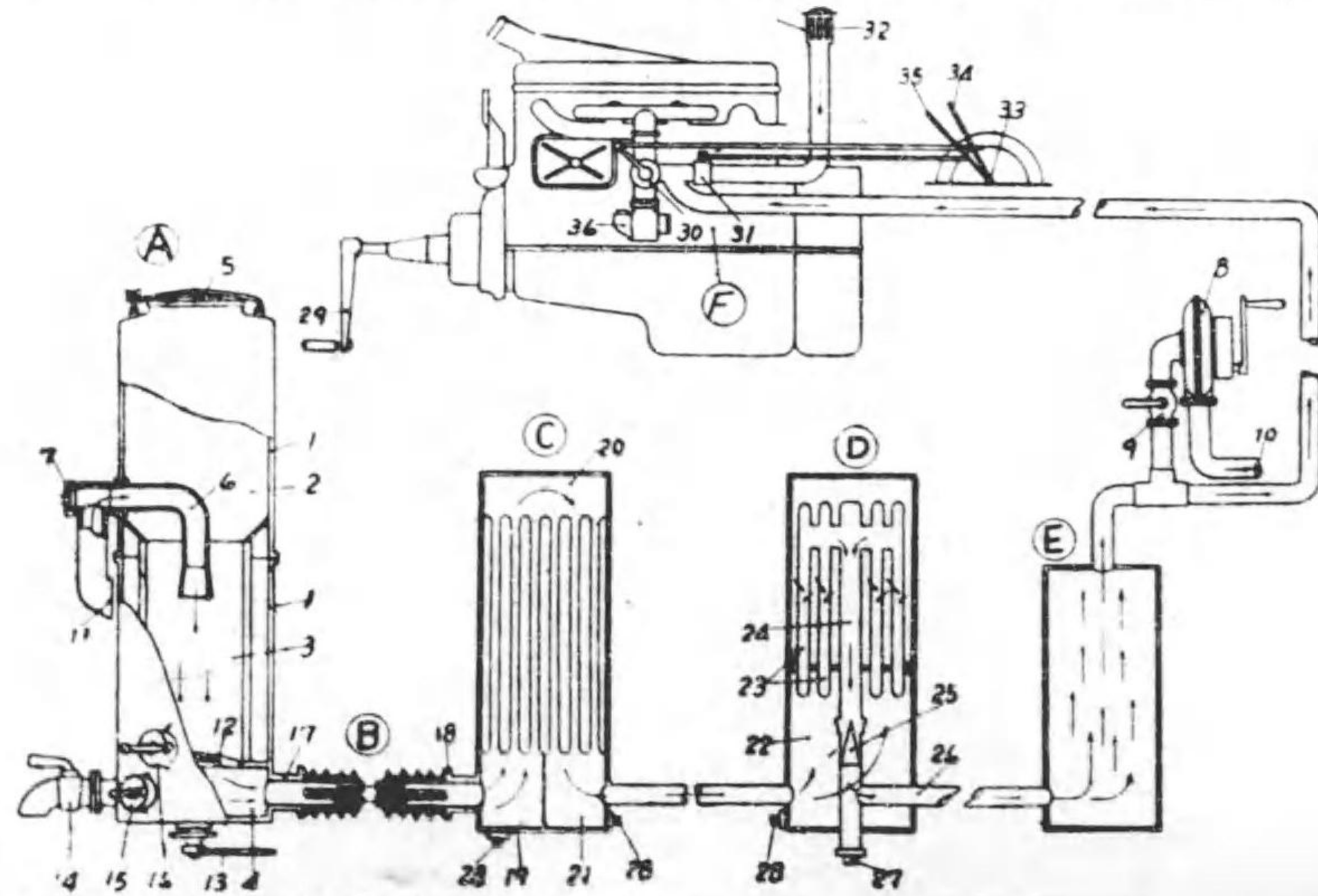
大阪車體製造株式會社

白土式木炭車



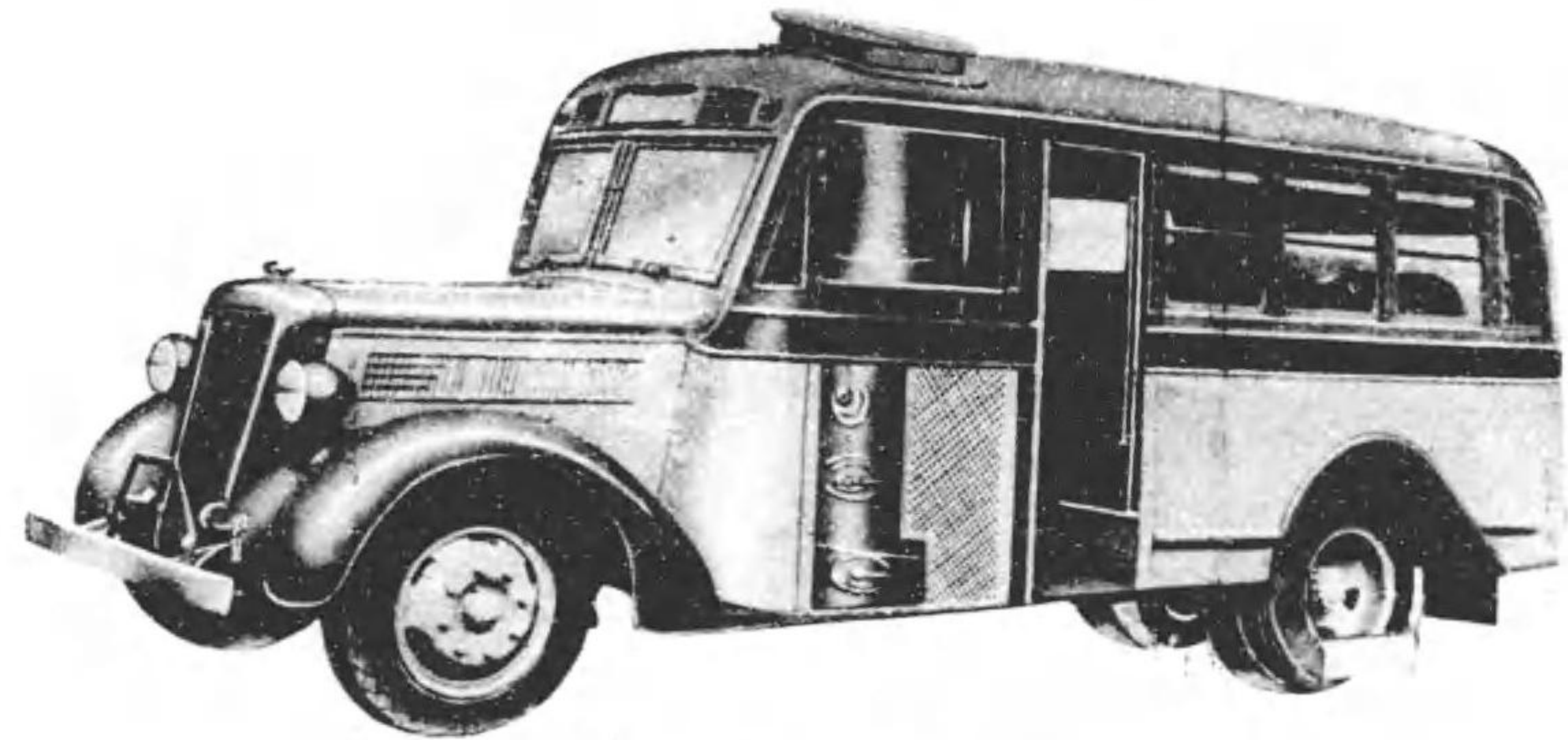
白土式木炭トラック

1瓦斯發生機外装 2貯炭室 3瓦斯發生爐 4瓦斯誘導室 5給炭口 6空氣供給管 7点火口 8風車 9停止栓
 10瓦斯發生試験口 11空氣供給口 12火床網 13同上運動槽杆 14下部通風口 15灰掃除口 16爐内掃除口
 17瓦斯誘出口 18冷却器瓦斯入口 19冷却器第一室 20同上上室 21同上第二室 22濾過室 23濾過
 織布盤 24瓦斯吸入主管 25安全網 26濾過器瓦斯出口 27掃除栓 28同上 29クランクハンドル 30切
 替弁 31空氣調整弁 32空氣口 33操作柄指示盤 34切替弁操作柄 35空氣弁操作柄 36機部氣化器

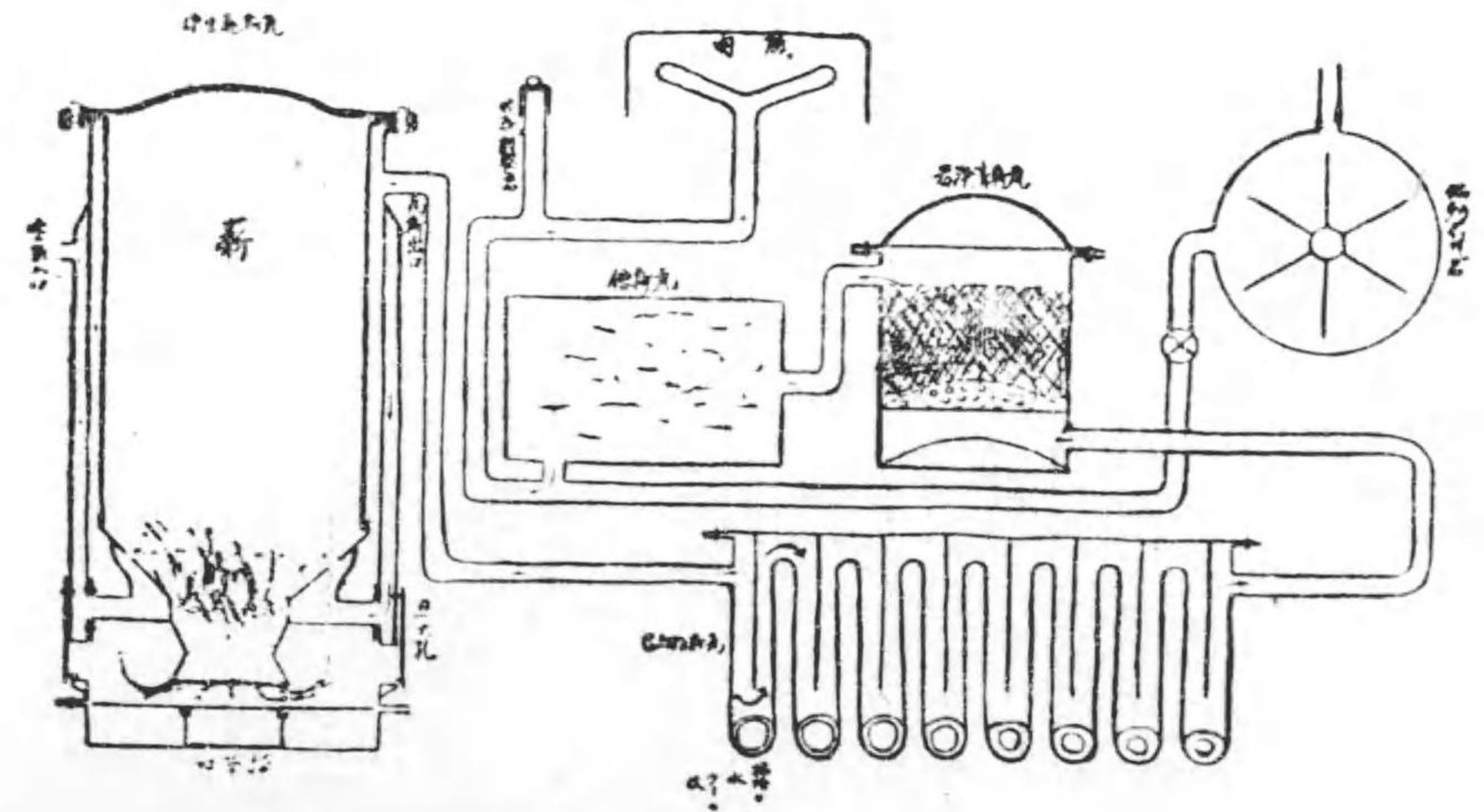


日産自動車販売株式会社

陸式薪自動車

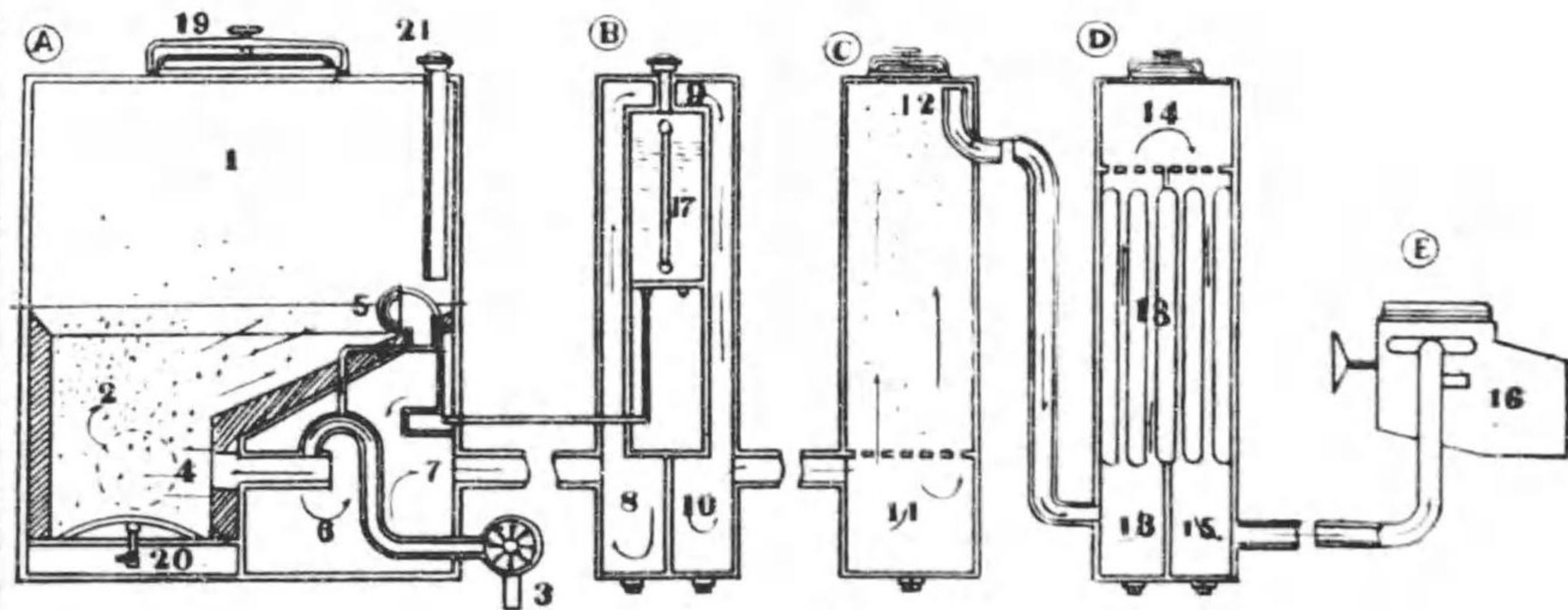
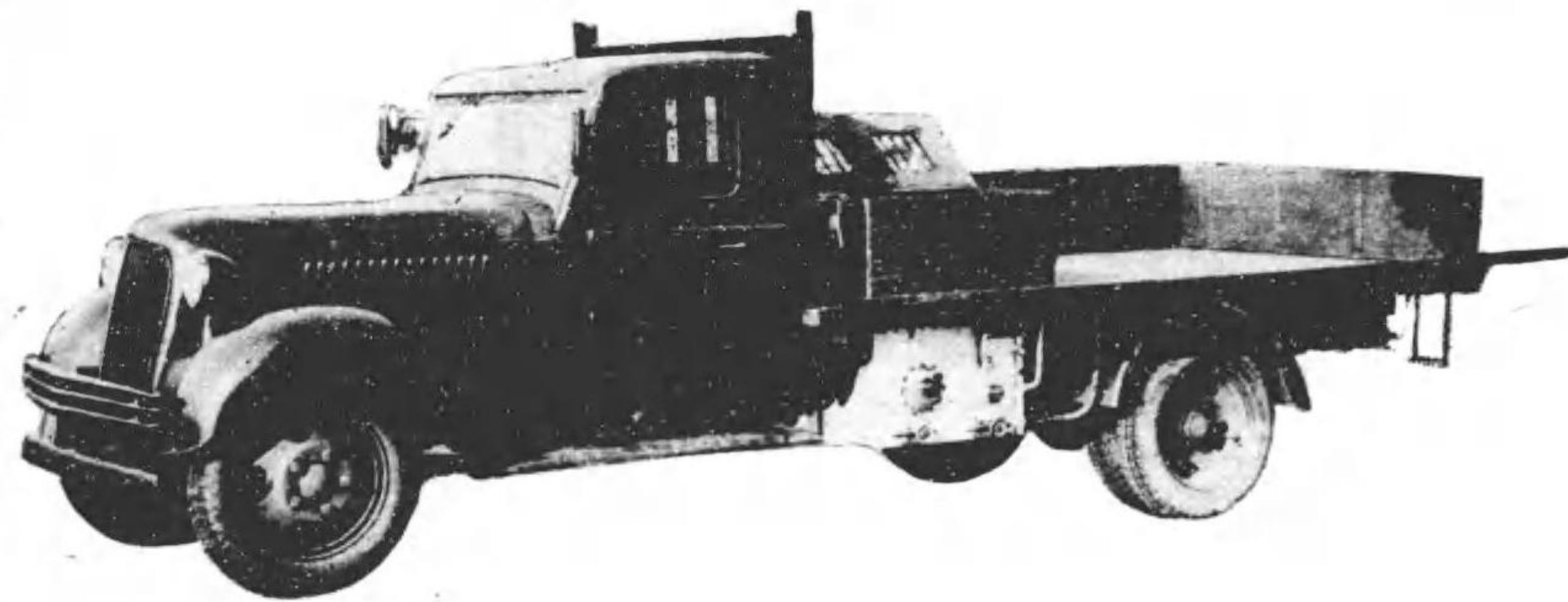


新炭バス



東京自動車工業株式会社

帝國式木炭車



- | | | | |
|----------|---------|----------|----------|
| A 瓦斯發生機 | 3 電動送風機 | 9 冷却層 | 16 空氣調節器 |
| B 冷却及清淨器 | 4 羽 | 10 炭粉分離室 | 17 水槽 |
| C 瓦斯清淨器 | 5 瓦斯誘導管 | 11 炭粉分離室 | 18 冷却器 |
| D 冷却及清淨器 | 6 炭粉分離及 | 12 濾過室 | 19 投入口 |
| E 機關 | 7 瓦斯誘出口 | 13 炭粉沈澱室 | 20 掃除口 |
| 1 貯炭室 | 8 炭粉沈澱室 | 14 濾過室 | 21 瓦斯排出口 |
| 2 燃燒室 | | 15 炭粉沈澱室 | |

燃料消費状況 ガソリン車との比較

燃料	二十五斤當り消費量	價格	百斤當り燃料費
ガソリン	1 ガロン	1 ガロン 64 錢	2圓56
木炭	1 貫目	1 貫目 40 錢	1圓60

但シ發生爐内貯炭量ハ乗用車用10貫目バス用12貫目

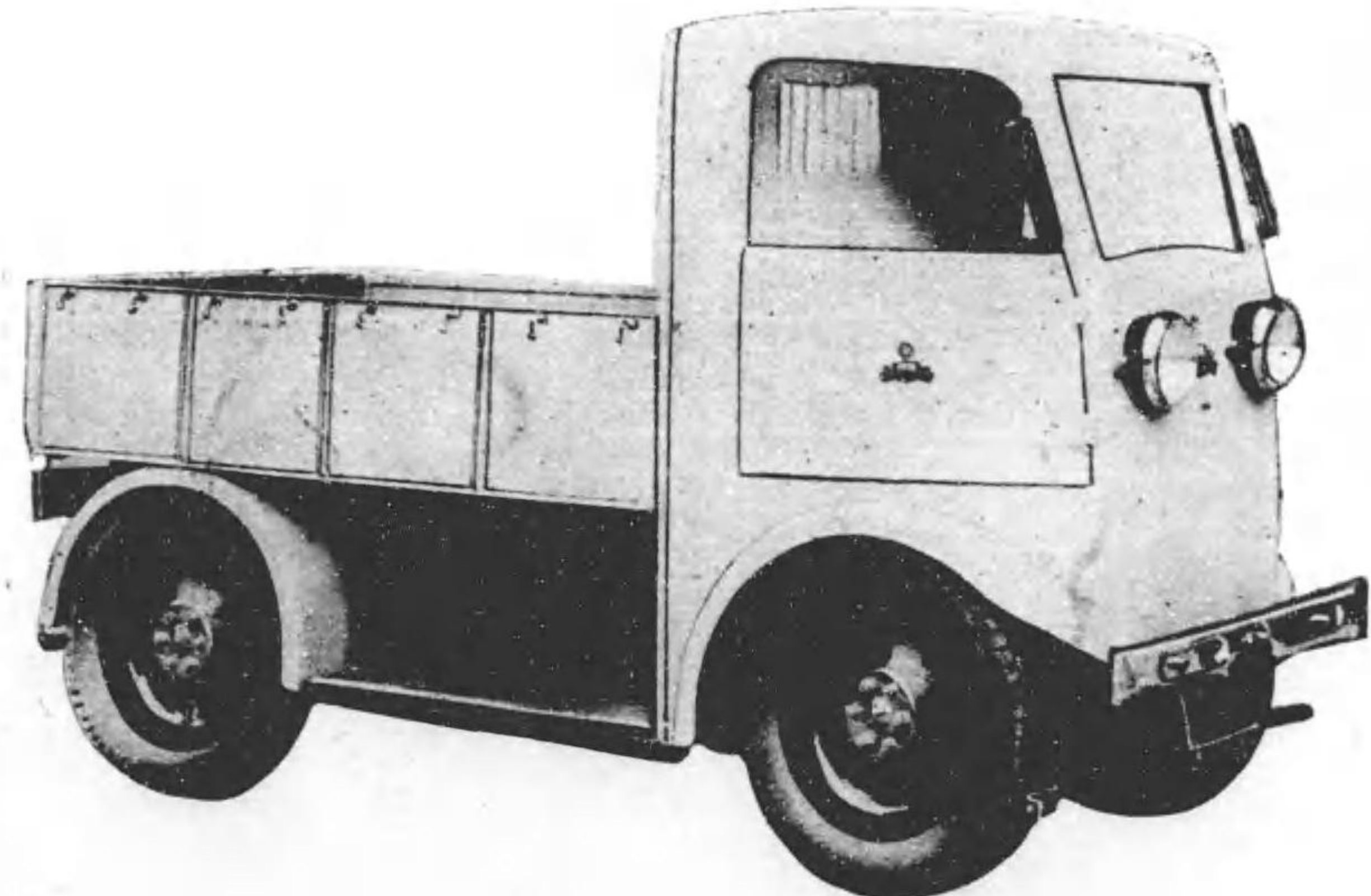
中央自動車株式會社

たから號

仕様書

車輛寸法…全長2.8米、全幅1.2米、全高1.8米ホキールベース(軸距)1.828米
 積載量…積載定額550斤、試験積載量1,250斤
 積載面寸法…長1.76米、幅1.16米、高0.40米
 重量…1,350斤(蓄電池を含む)
 速度…速度變化前進4段、後退4段、最高速度は平坦なる路面に於て毎時25斤乃至30斤
 登坂能力…全負荷にて最急勾配十分の一
 電動機…日本輸送機製、全密閉、自己冷却式4HP
 傳動裝置…電動機直結齒車、差動裝置付
 制動機…四輪制動式にして動作完全なる足踏制動機及び手動制動機
 フレーム…特殊の強靱なる鋼鐵板
 ホキール…鋼板式プレスホキール、タイヤ…27×475
 蓄電池…型式…日本電池株式會社製ジーエス、型名…TBCH-8型、個數…24個1組を1臺分とす、電壓…48ヴォルト充電終電壓電終期電壓(65ヴォルト)容量…4時間率放電にて168アムペア時、6時間率放電にて184アムペア時、重量…蓄電池總重量462斤

製作所 株式會社日本輸送機株式會社(大阪市西淀川區野里町六七一番地)



たから

日本輸送機株式會社



2599年

モータ一展附録



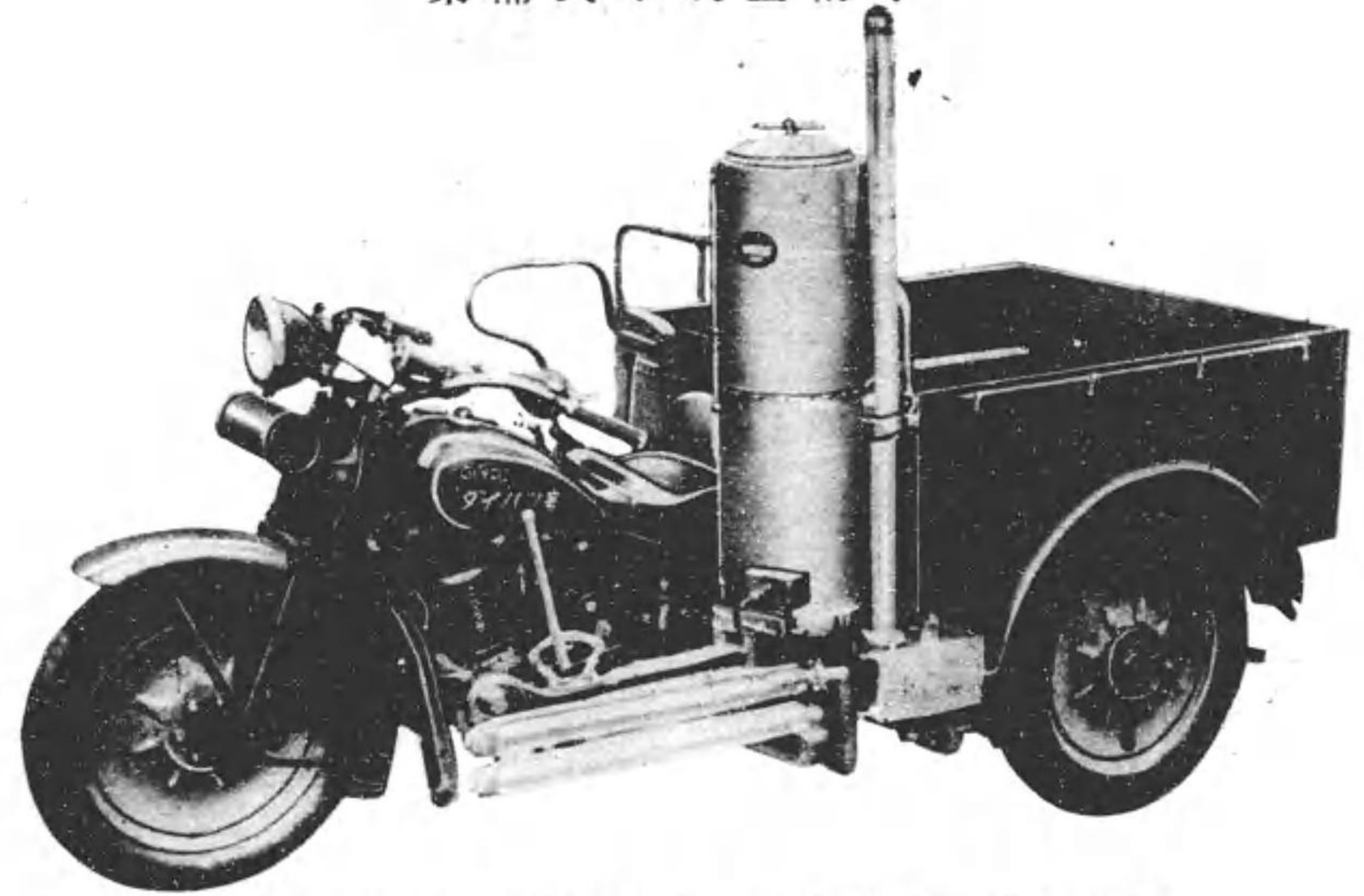
重
森
文

二五九九年の
自動車界を語る

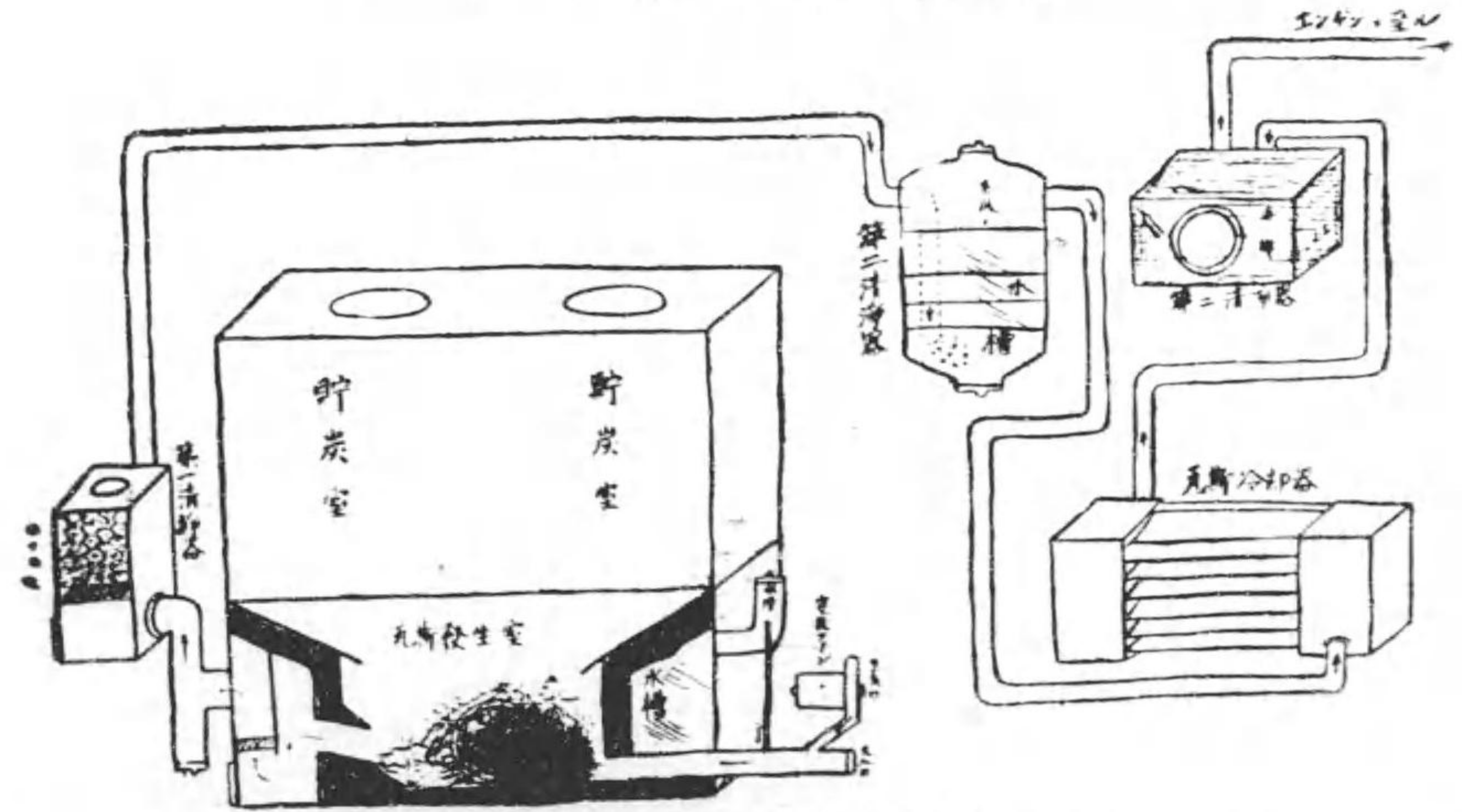


東浦式木炭車

東浦式木炭三輪車



バス用發生爐圖



東浦自動車工場

二五九九年の

自動車界を語る

重 森 文 彦

- 一、躍進する國産自動車界
- 二、部分品工業とボデー工業
- 三、代用燃料と其工業
- 四、苦難時代の運輸界
- 五、重壓下の小型自動車界
- 六、外車 の 面 影

(はしがき)——聖戦茲に三年、皇軍は既に中華の主要部の大部分を占據し、國民政府は一地方政權に墮したと雖も多少の抗戦の餘力あり、且つ第三國の援蔣政策をとるあり、前途尙遠きを思はず、表面に見た武力戦のみに心酔すべきではない、戦は此れからだ

武力戦について經濟戦だ、興亞の大業は、此れからの國民全體の努力によるのである、興亞建設を

目標とする政策の現はれば、凡べての事業にも影響を及ぼした

未曾有の非常時局に際會して、國家の總力を發揮するためには個々別々の自由主義の經濟を許さぬ自由主義から統制主義へと進んで、國家の總力を出すのだ

此の一年間に起つて、又近き内に起らんとする自動車界の變遷は實に目まぐるしきまでに忙しい、此一、二年の業界の流れは實に早く、製造業者、運輸業者、販賣業者、附隨事業者各自の立場の移り變りが多く、全く見違へるやうになり、興亞の大業の成るまで、此急激なる變遷は止まぬであらう。

一、躍進する國産自動車界

(時世の波に乗る)——滿洲事變を楔機として、吾國自動車工業界は一段と活氣を呈し、その重要性を認められ、健全なる發達に向ひつゝあつたが、今事變に際會して、益々その重要性を加へ、急激なる擴充に進んで居るのである

既に自動車製造事業法によつて許可せられたる國産大衆車製造を目的とする、ニッサン及びトヨタの二社は此の一、二年の間にその設備を増加して、その製造數を著しく増加し、國內は勿論事變地の何處にも、その勇姿を現はし、興亞建設の先驅者としての役目を果さんとして居る

東京自動車工業の「いすゞ」「ちよだ」の如きも特殊の目的によつて、軍需に應じ、民間に供給數は少いが、その製造高の累進は著しいのである

次に世界の自動車生産數の變遷を見て國産自動車工業の進歩の跡を見よう

世界の自動車製作數

一九三四年から三八年迄の世界の自動車製造數は左表の通りである。

一九三四 一九三五 一九三六 一九三七 一九三八

オーストリー

一、三五

二、五〇

五、二五

六、〇四

◎

ベルギー	七四〇	七五三	五三四	二、三三二	△
カナダ	一六六、八五一	一七、二八七	一六二、一五九	二〇七、四六二	一六六、一四二
チエツコスロ	一〇、〇〇〇	九、九七八	一一、二四一	一三、八三三	一三、〇〇〇
デンマーク	一八二	一四八	二五〇	二五〇	二五〇
フランス	二〇一、六四四	一七九、二七〇	二〇一、七七七	二〇一、九四四	二〇〇、四三三
ドイツ	一七三、〇二四	二四二、九三四	二九七、五二二	三三二、八九四	三三、〇〇〇
ハンガリー	二二二	一一一	四六五	六二五	五〇〇
イタリー	四三、四二六	四五、二〇八	四三、六〇〇	六六、〇〇〇	七〇、三三八
大日本帝國	二、八四五	六、八〇〇	九、六三二	一四、四三〇	三〇、〇〇〇
ポーランド	八〇〇	七八八	二、四〇〇	二、二〇〇	七、六〇〇
ソ連	七、四六六	九七、〇〇〇	一三六、四〇〇	一九九、一三三	二五、〇〇〇
スペイン	八三〇	五九一	—	—	—
スウェーデン	三、二二三	三、四〇四	四、四五一	六、六二六	八、三三五
スウイス	四三六	四六〇	二九六	七〇	△
英 本 國	三四七、八五六	四二六、九一五	四六八、三三五	四九〇、三六六	四四七、五六一
北米合衆國	二、七五三、二二三	三、九四六、九三四	四、四五四、一五四	八、〇八八、九七四	二、四八九、六三五
總 計	三、七八、八九一	五、二六、六八〇	五、七九九、三〇二	六、三五一、八四三	九、九六、七五四

●ドイツに包含

△合計二、七〇〇となる

(大陸への進出)——滿洲國に於いては既に同和自動車會社が滿洲國に要する自動車を供給する目的によつて、設立せられ、國產自動車の大販路を開拓して居たが、事變後、事變地に國產車の動員によりて、その需要を増し、ニッサン、トヨタ共に北支に或は中支にそれ〴〵組立工場又は出張所を設けて、その進出を企て、居る

然るに日滿支ブロック全體の自動車の保有數を完全にするには未だ不充分なるを認め、將來の大陸進出策として、大規模の自動車生産をなすべく最近滿洲自動車製造會社がニッサン系によつて設立せられて、近き將來の國產自動車工業擴充に向つて巨歩をふみ出さんとして居る

次に國產自動車工業擴充の程度の目標として今議會に於いてなされた、青木企劃院總裁の生産擴充に就いての答辯を引用して見よう

昭和十三年度を基準として十六年度に於て計畫が完成する場合の増産割合は鋼材は普通鋼が約六割特殊鋼及び鍛鑄鋼が約二倍、銅塊は約六割、銑鐵約二倍、鐵鑛石は二倍と五割の増産割合であり、輕金屬はアルミニウムは數倍又鋼は八割強、亞鉛が約七割、錫は約倍額となる、石油及び代用燃料については自動車の揮發油は天然の分三割強、人造石油分は約卅倍、重油は天然が四割、人造の分が約九倍となり、無水酒精は十三倍強である、工作機械は二倍と六割強、機關車が約三割、客車が七割強、貨車が五割、自動車は五倍強であり、昭和十六年度末を以て日滿支を通じその自給自足の目的を達し得るものは鐵鋼、石炭、輕金屬、亞鉛、曹達、硫安、バルブ、鐵道車輛、自動車、船舶等がある

斯く昭和十六年度に於いては自動車生産數は五倍となるので、此の目的を以て、凡べての計畫は進められて居る

物動計畫による昭和十四年の自動車生産數の實數は發表せらるよしもないが、仄聞する處によれば民間需要を三萬七千臺として、三萬臺はニッサン、トヨタを以て供給し、残り七千臺をフォード、シレーの二社によつて補給せしむるらしい

斯くして時世の波に乗る國產自動車工業界の前途は實に洋々たるを思はすのである

自動車部隊の歌

(トヨタ自動車推薦)

(一) 降れば泥濘

吹けば沙塵

弾丸にや恐れぬ

俺達も

泣けた悪路の

幾百里

よくも此處まで

乗切つた

流石自慢の

國産車

(三)

補給の任務も

果せど休む

整備終れば

明けの東が

征くぞ明日も

通信も

暇もない

しらへくと

祖國の空

難コース

(四)

自動車と俺の

一つになつて

見ろよ山地の

今宵は休め

村の木蔭を

魂が
乗つ越した
あの高さ
故郷の
夢に見る

(五)

征野千里の

今こそ仰ぐ

轍も軽く

響くエンヂン

進む我等は

天晴れて

日の御稜威

大陸に

勇ましく

自動車隊

頼むタイヤと
生命を懸けて
敵地を衝いた
俺の度胸や
誇る快速さが

ハンドルに
驚地
勳功は
腕よりも
もの言つた

二、部分品工業とボデー工業

(恵まれたる環境)——國産自動車工業の擡頭と、外國車の輸入制限によつて、必然的に部分品工業の發達をなさしめ、前記國産自動車工業擴充計畫による附隨計畫として、部分品工業も擴充を要するので、既に優良部分品獎勵に對し法規も出て、優良メーカーとして八十幾つかを數へるやうになり、

次第に健全なる發達をなすのである

元來我國のみならず、各自動車製造者は、その部分品及用品の全部的な自給施設を持つ譯でなく、其幾十パーセントかを他工場の製品を供給せられることによつて、完全なる自動車として、所定の生産額を擧げ得るので、各社が公稱する生産能力なるものは外註部分品並に用品が支障なく供給せられた時に於て初めて全能力が發揮せられるのである

従つて國産自動車の品位向上のためには、各自動車製造者が利用する部分品並に用品の品位向上が必要で、此れを指導して、その品位の向上と増産を促進せしむる目的のため優良部分品指定制を設けた譯である

此の法規の運用によつて一般的に國産自動車の品位向上と増産が出來得るので、その運用として、

- (一) 指定部分品及び用品は自動車増産の上に特に必要なるものを選び、漸次に指定數を増加する
- (二) 指定資格は工場の歴史、生産施設等は勿論資格條件に加へるが飽迄品質第一主義に依る。
- (三) 指定製品の製作に對して商工省當局は消極的な監督権を保ち實際の製作指導は製造會社をして當らしむ。
- (四) 製造會社に對しては各社の連絡協議會の如きものを結成せしめ各指定製品の註文に當り重複を避けるべく協調せしむる。
- (五) 指定製品外のものにして指定を適當と認むべきものありたる場合は審査の上指定製品に加へる。

大體斯くの如き運用によつて、既に優良部分品の幾十種が指定せられ、近く第三回の認定も發表せられんとして居る。

各メーカーは現在の如き材料統制下にありては所要材料入手に就いて、所屬工業組合の色々な部門に分れて加入して、多くはその組合を通じて材料配給を受けて居るのであるが、最近に至りて、尙擔當高率の増産の必要もあるので、全國を綜合したる所謂全日本自動車工業組合なるものも目論まれば

その成立は大いに期待せられるべきものであらう

尙此の自動車關係の技術的向上を計る手段として、商工省では自動車技術委員會を組織して、製品の質的向上その他を考究せしむることとして、委員は關係技術官、民間學識經驗者を以て組織することとなつた

(最近のボデー工業)——ボデー工業の情勢は昨年來のシャシー入手難と、新規増車は代用燃料使用車に限ると云ふ關係上、ボデー製作界の本年の仕事としては餘り活潑ではないが、ボデー工業者の多くは薪炭自動車の瓦斯發生爐の製作又はその取付け及附隨作業をなすことによつて可成り多忙なる日を送つて居る

ボデーメーカーの華客の最も大きいものはバス業者である、此のバス業者の全體はガソリン配給減に苦しみ、新規増車は許されず、何れも事業の整理又は縮少をなして居る際とて、最近ボデー註文の減少は已むを得ない、従つてボデー構造とか型式に就いては目新しい進歩を見せないのは矢張り非常時局としての現はれであらう

華美と新規なる型式はバス界では最近豫期することは出来ない、古くから使つて來たボデーに瓦斯發生爐を取付けて、二度の御つとめをさせる今日である、今暫くはボデー、メーカーも、發生爐取付けとして隠忍する時だ

ボデー、メーカーの顔ぶれとしては前年度よりあまり變りはない、多少増資したものもあるが、此れは本年のボデー工業にのみ目標を置くのではなく、前記の如き現時代に適應する附隨工業に適應するためであらう

ボデー界の大陸進出——此れは最近著しき勢であるが、此れは嵩高のボデーのことであるから、完成品の進出でなく、所要部品の進出と、技術の進出、資本の進出と云ふべきものである、何れにしても此方面に關しては將來性がある

優良自動車部品及

自動車材料認定規則

(昭和十三年三月十一日商工省令第九號)

- 第一條 商工大臣ハ本邦ニ於ケル自動車製造事業ノ發達ニ資スル爲自動車部品及又ハ自動車材料ニシテ其ノ品質性能優良ナルモノヲ優良品トシテ認定スルコトアルベシ
- 第二條 本則ノ適用ヲ受クル自動車部品及自動車材料ハ自動車製造事業法施行令第一條第一項ノ自動車ニ用ヒラルル部分品又ハ材料ニ限ル
- 第三條 第一條ノ規定ニ依ル認定ハ毎年六月及十二月ニ之ヲ行フ
- 第四條 自動車部分品又ハ自動車材料ノ製造業者其ノ製品ニ付第一條ノ規定ニ依ル認定ヲ受ケントスルトキハ左ニ掲グル事項ヲ記載シタル申請書ヲ商工大臣ニ提出スベシ

- 一 品名
- 二 品質性能ニ關スル試験成績
- 三 製造工程
- 四 使用スル材料又ハ原料ノ種類
- 五 製造能力
- 六 製造設備ノ概要(工場ノ圖面ヲ添附)

スベシ)

- 七 主任技術者ノ略歴
- 前項ノ申請書ニハ左ニ掲グル書類ヲ添附スベシ
 - 一 製品ノ價格主要供給先ヲ記載シタル書類
 - 二 製品ノ生産費ヲ記載シタル書類
 - 三 最近二年間ノ製造數量及金額ヲ記載シタル書類
 - 四 商工大臣必要アリト認ムルニキハ製品ノ提出ヲ命ズルコトアルベシ
 - 第五條 商工大臣第一條ノ規定ニ依ル認定ヲ爲ス場合ニ於テハ品名並ニ製造業者ノ氏名又ハ名稱及本店ノ所在地ヲ告示ス
 - 第六條 第一條ノ規定ニ依ル認定ヲ受ケタル者左ノ各號ノ一ニ該當スルトキハ商工大臣ハ認定ヲ取消スコトアルベシ
 - 一 法令ニ違反シ又ハ公益ヲ害スル行爲ヲ爲シタルトキ
 - 二 認定品ノ品質性能優良ナラザルニ至リタルトキ
- 前項ノ場合ニ於テ商工大臣ハ品名並ニ製造業者ノ氏名又ハ名稱及本店ノ所在地ヲ告示ス

附 則

本則ハ公布ノ日ヨリ之ヲ施行ス

發生爐（帝國木炭自動車工業）

此の外に最近簇生せる新規メーカーもあるが、今年度の性能試験は五月八日より行はれ、五十六式が参加し未だ發表に至らぬが、相當に成績良好なる新式も出るであらう。

尙小型自動車の木炭瓦斯發生装置を考案して既に發表して居る二三の式もあるが、充分なる市場は獲得して居ない、此れもガソリン規正の深刻化と時期の問題で、相當の成績良好なるものが現はれるであらう、現に日本輕自動車協會の事業として小型自動車の瓦斯發生装置の懸賞募集の計畫をなして居るので、近き將來のものであらう。

街の人氣者であるガソリンスタンドはガソリン配給減少のため、自然にその商賣が成り行かぬものもあるので、次第にその成績の悪いスタンドは淘汰せられて居る、それに入り代つて、木炭自動車専用の木炭配給所と云ふ珍商賣がポツ／＼現はれて來たのも時世の流れか。

（薪炭車の減税）——ガソリン消費規正下に於ける自動車運輸陣の確立を圖るため商工省では薪炭自動車の全面的普及を期し補助金制度を設け宣傳に大童の状態にあり他方各府縣當局に於いても税金の遞減等の方法を持つて薪炭車を大いに優遇して居るが、この薪炭自動車の昭和十四年度分減税率に就きこの程全國各府縣に亘り興味ある實情か日本乗合自動車協會の手に依つて調査發表された、それに依ると減税率五割に達するところは福島、山形、群馬、東京、神奈川、富山、長野、京都、大阪、奈良、廣島、福岡、鹿児島、鹿兒島の十三府縣三割のものは岩手、秋田、愛知、兵庫、愛媛の五縣二割のもの石川、三重、大分の三縣で目下研究中で未決定のものは青森、千葉、新潟、福井、山梨、岐阜、滋賀、鳥根、鳥取、高知、山口の十一縣である、その他は全然不明となつて居るが、五割減税の府縣が首位を占めて居る事は薪炭車の今後の發達に多大の効果を與へるものとして期待されて居る。

（石油を燃料とするもの）——ガソリンの代用として先づ考へられるものは、石油を使用することであるが、最近ディーゼル自動車の經濟的價値を認めながらも、急激なるガソリンの高度規正の對策として、石油を其儘ガソリン自動車に使用せんと企て、石油をガソリンに幾分づゝか混入して使用すると

か、或は石油専用のキャブレター装置を取付けて、石油のみを使用するとか、自動車使用者は大いに苦勞して居るが、此の石油とガソリンの混用にも法規に背する處あり、且つ、石油全般の消費節約の意味に於いて、石油を普通自動車に使用することを禁止すべく、大阪府などは既に命令を發して、其轉換を命じて、各府縣共に次第に此れに追ふと思はれ、ガソリン代用としては先づ、木炭或は薪等の國內産の資源による燃料を用ひるべく政府は懲慙して居るのである。

前記のディーゼル自動車工業も、經濟的價値のあることは周知の事實であるが、國內の生産は最近餘り進んで居ないから、今暫くは代用燃料の最なるものは薪炭に譲るのではないか。

（天然ガスと液化ガス）——天然ガスから回收する液化ガスを自動車用代用燃料に使用する計畫は目下日本鑛業が獨逸のガバナー減壓弁の特許輸入によつてこれを實現せんとして居るが、今回日本石油でもこれに着目、アメリカの減壓弁特許を獲得して液化ガス自動車の大量普及を計畫して居る日本鑛業並に日石の場合何れも米獨の減壓弁に重點を置いて居るが、これは高壓ガスを低壓として使用するための最重要機構で未だ我國には完全なものが現はれて居ない、これがため兩社とも殆ど特許權買収に相當する高價をもつて現品を購入し、これをモデルとしてその大量生産を企圖して居るのであるが兩社とも臺灣、秋田方面に於ける天然ガスを利用しこれを十五氣壓前後に減壓して自動車の代用燃料とするものである、この場合十五氣壓程度であるからポンペも普通の酸素に使用するやうな重量にして頑丈なものが必要とせず單に鐵製の輕量ポンペで足りる特徴がある、この點を獨逸に於ける實例についてみると五〇リットル輕量ポンペ一本でガソリン七八ガロンに相當する。即ちポンペ一本で自動車一臺一日走行できる計算である。

なほ日石では秋田方面だけでも一日三キロリットルの液化ガス回收能力があり従つて一日七八十臺を動かす得るが、更に臺灣に於ける尨大な天然ガスを利用すれば輕量ポンペの大量生産と相俟つて自動車代用燃料としての利用價値は極めて重大なものとして期待される。

尙市中瓦斯による自動車運轉も各地で實驗し實行に移らんとしつゝある、問題は瓦斯容器的豊富な

る供給と減壓装置が必要で、此れも遠からず解決するものと思ふ

(アセチレン瓦斯自動車)——アセチレン瓦斯によつて、自動車を動かさうとする計畫は最近各地に於いて企てられ、此れが公許を得るべく、商工省當局の了解を求むるため運動して居たが、その逆火による爆発の危険性と、瓦斯中に含む燐分のエンヂンに及ぼす腐蝕性等の障害があり急速に公許となるに至らなかつた、處が、此の障害除去に就いても業者夫々苦心の結果去る五月八日商工省燃料局に於いて數種に就いて試験の結果、アセチレン自動車は大體に於て成績良好と認められ、逆火防止處置その他には改良の餘地あり燃料局では二十四日午前十時同會議室にアセチレン自動車メーカーを招き技術上の問題につき具體的指導を與へた。その主なるものは次の諸點である。

一、逆火(バックファイヤー)防止装置としてはエヤーセルを使用し瓦斯の逆火があつた場合に燃焼温度を低度せしめブローオフを混合機に付け逆火あつた際、逆發を其處から吹かせるやうにする

こと

一、發生爐に瓦斯が滞らぬやうに工夫すること

一、清淨装置にヘルトール乃至カタリゾールを加へ瓦斯中の燐火水素を除くやうにすること

一、發生装置は自動車内のトランクケース内に納めるやうに設計すること

一、發生瓦斯の温度は攝氏六十度以上に上昇せしめざること

以上の諸點は將來アセチレン自動車取締要綱を制定する場合の重要條項となるはずであるが燃料局としては發生装置の性能問題は別として保安上の見地から重要機構は特にプリンシプルを統一し規格の統一にまで進む意向であり結局アセチレン自動車は各車輛毎に認可する變態的認可制に落ちつくものと觀られる。

(電気自動車工業)——國策に沿ふて、ガソリンの入らぬ自動車と云ふ、重大なる意義をもつ電気自動車も、その普及は遅々として居る

鉛、銅の使用制限と云ふ難關によりてか、大都市の一部にバスの少數が使はれ、小型電気自動車は需要家の大なる期待あるにかゝはらず、市場に出る數は僅かなものである

電気自動車の經濟的數字もよく研究せられて居るが材料の關係で、各メーカー共に生産が少いので神戸電気製作所、大阪中島製作所、名古屋自動車製作所、日本電気自動車製作所等が本年度幾何の數量を市場に出すかは興味ある問題である。

(最近の人造石油工業)——去る七十四議會で青木企劃院總裁が聲明した生産力擴充計畫豫定によれば、人造石油増産は昭和十六年末に於て現在の三十倍となると云ふので正に幾何級數的發展と驚嘆される所のだが、實は現在の生産額を幾何と見ての上のことか、具體的な數字の根據が示されて居ないので、我々は單なる三十倍の言葉に幻惑されて、人造石油問題を樂觀視すべきではない。

先年第七十一議會で發表された人造石油七ヶ年計畫によれば、昭和十八年度に於ては揮發油、重油共に各百萬軒を供給し得る豫定であり、國內に於ける自給程度は揮發油六二%、重油四五%、而かも其の過半は人造石油を以て埋められる計算であつたのである。此の計畫は現在に到る迄の所では、豫定通りに進行して居ないと云ふ非難が一方にあるが、他方では、一旦準備が整へば、右計畫以上の生産も亦可能なりとの反駁論もある。議會に於ける政府當局の答辯も從來豫定の遅延を一應肯定して、第七十四議會に於ては、今後は生産量急速に増加し、今年中には人造石油の市販を見るに到るであらうと政府當局は言明して居る。

人造石油事業の中樞機關は帝國燃料興業で、資本金一億圓、拂込資本の三倍迄は燃料興業債券を發行し得る。前述の所謂七ヶ年計畫によれば、人造石油會社の所要資金は概算七億七千萬圓、其の約二分の一、三億七千萬圓を帝燃に於て投資する建前をとつて居る。現在帝燃が投資して居る會社は左記の五社に過ぎないが、將來人造石油事業に従事する諸會社に對し、政府の統制政策と相呼應して一層緊密な働きかけを行ふことは明かであらう。

四、苦難時代の運輸界

(持たざるもの、悩み)——バス、トラック、タクシー共に共通の悩みに陥つて居る、此れは云はずとも知れる、燃料の制限、タイヤ配給量の減額、シャシーの入手難、部品の買入難、この中を切りぬけて、營業するのであるから、その苦勞は察するに餘りあり

ガソリン配給量の減少せられた當初は各運輸業者共に、その運轉方法の研究、技術的研究、あらゆる方法を講じて来て、その結果、相當利益率をあげて、ガソリンの消費規正前に比して、却つて有利なやうな考へ方もして居た時もあった

然るにガソリン消費規正はだん／＼深刻化して、代用燃料にも多少の制限を加へられて、代用燃料にあらざる新車の登録禁止等、重壓と統制下にあつて、各運輸業者も相當の苦惱の色を示し出した

(將來性は如何に)——バス方面では數年前は民營バスと官公營バスとの摩擦問題とか民營對民營との競争など國內的の所謂蝸牛角上の争ひが、重大なる話題であつたが、今日の如き情勢では、共に生くるの途のみを考へなければならぬことになつた

共に生くるの途——此れは事業の縮少か、合併による整理がその方法であらう、既に陸上交通事業調整法もあることで、部分的に統制せられて居るが、今では此の問題は所謂今日の問題で、その統制がのびるだけが相互の不利である、大乘の見地から、國內消費の節約と勞力の節約と云ふ意味に於いて、統制が實行せられ、その利害を共にするものが、其事業の合併整理を行はるべきものであらう大局的に見て、必要以上に發達したバス網である、幾分の整理は何等の不便は感じないであらう、或は統制後に於いて、路線の改廢が却つて有利に導くかも知れない、ガソリンの代りに、木炭を焚く内證で石油を燃やす、アセチレン瓦斯を使ふなど苦勞して、同一區域の乗客を争ふのは何んとか思ふ法令の手の及ばぬ先に相互の自肅が共に生くる途であらう

タクシー方面では大阪、神戸を初め、大都市では統制會社が出来て、統制に向つて進んで居るが、

業者多年の地盤もあり、主張もあるので、その統制は各地共に充分にいつてはゐないが、此れも時期の問題で、遠からず幾分なりとも統制の目的を達するのではないか

燃料配給の減量によつて、運轉者の極度の經濟走行の考へで、乗客の行先による拒否問題とか色々な派生的問題が起つたが、統制又は業務上の共同經營の進行によつて、それ等の不便も肅正せられて来たやうだ

新車の新規登録禁止によつて、タクシーの名義貸し或は營業權讓渡による新車購入等、裏から裏への小問題も起つた、その外色々可成り面倒な問題が起つたが、事業統制、國內の消費規正と云ふ意味で叫ばれた眞の聲は、將來に對して大きく響き公正なる事業統制となるに違ひないが、その採算状態は幾分の危惧を免れぬであらう

トラック營業は一時鐵道省に於いて、トラック營業統制強化をなす意味にて、單行法を立案せられて、バスの自動車交通事業法によつて制裁せられるやうになるのであらうと思ふて居たが、今年の議會には其案は出ないで、將來の時期を俟つらしい

事實に於いてトラック營業の統制は日本通運會社を主體とするものが計畫せられて、幾分の進行を見せて居るが、全國的に縦斷的の統制には程遠く見られ、各都市毎別々の統制は稍々進捗して居るやうだ

何れの業態にしる、現在の時期では單獨の行動は困難となつたから、バス、タクシー、トラック共に數個のブロックによつて、相互の利害を平均することによつてのみ存續し得るのである

最近運輸界を悩ました問題はガソリンについてはタイヤの配給統制で、配給の機構をめぐつて、可成り賑かな問題を起したが、あるだけのものを配分するので、日時を経るに従つて、公正なる配給機構は考へられるのである

鐵道省内に自動車局を設けて、自動車の運輸、運搬業凡べてを一元の下に監督する案は相當に考へられ、其實現も遠からざる將來であらう

五、重壓下に喘ぐ小型自動車界

（重壓又重壓——昭和七年自動車取締令が改正せられて、小型自動車の規格がはつきりと定められて以来、急激なる發達を遂げ、吾國産自動車工業の促進のために大なる役割をつとめて來た小型自動車工業界も時世の波に誘はれて、事變後漸次に凋落の途をたどりつゝある

昨年夏以來實施せられて居る鐵鋼配給の順位も、第三位の部門に下げられ、ゴム配給に關しても、小型自動車のタイヤは兎角邪魔扱ひにせられたやうな形である

乗用小型自動車の生産中止とか、貨物用小型自動車の生産減額とか色々な風評におびへながらも、各メーカー共に手持鋼材のある限り、その生産高を下げないやうに努力して來たが、ゴム配給の減額使用者に對する、ガソリン配給の減額等の當面に現はれた結果によつて、昨年度は一般的の減産であり、今年度に入りて、その悩みは益々激しくなつた

全國の小型自動車の使用數九萬臺であると云ふのは一昨年であつた、此れを小型自動車華やかなりし頂點として、漸次に現はれる重壓の下に各メーカーと使用者が喘いで居るのである

此の九萬臺を五箇年に入れ換へるとして、その補充用として毎年度に新車の生産一萬八千臺位にし、てもらへば、各メーカーは息が出来る、それでなくとも、一萬五千でも、いやもつと自肅して一萬臺位でもよいが、只生産がつかへられ、ばと云ふ、一種悲壯なる氣分をもつて、各小型自動車メーカーと販賣業からなる、全日本小型自動車協會の役員達は數回の會合をなして、秘策を練つたものだ、メーカー並に販賣業者が多年やつて來た生存の道である、國策によつて統制せられる小型自動車界とは知りながら、轉業の不安と過去の執着によつて、悲痛なる會合は屢々續けられた

小型自動車界に於いて、既に數年前から、その規格の擴大をなして一〇〇〇C、或は一三〇〇C以上にするに云ふことは考へられ、現状打破の一案として、現在の特種自動車の區域に侵入して、氣筒容積の増加を將來の目標として、又その事業の向上策として、今まで、日本小型自動車協會と云

ふて居たのを日本輕自動車協會に看板を換へるとか、日本小型自動車工業組合を作るとか、色々苦慮の跡を見せ、各メーカー共に減産の程度を少くせんとして、その喘ぎを見せ、又需用家即ち小型自動車による運搬業者もガソリン配給の減額、タイヤ飢饉等に戦ひつゝ惡戦をつゞけて居るのである

最近小型自動車用タイヤに要する生ゴム配給問題に關して、各メーカー共その生産臺數保持のため數回の會合と、請願をなしたに係はらず、メーカーに對するタイヤ配給數を指定し、一般需要家に對する供給數も相當の制限して、その配給をクローポン制にすることになり、茲にメーカーとしては今暫くは隱忍して、時期を待つより外はないやうになつたが、そのメーカーに對するタイヤ配給割當は一時的のもの或は將來その制限は輕減せられるとか悲觀又は樂觀の見方もあるが、要するに亂立したる小型自動車のメーカーは此の際或る數社に淘汰せられるのではないか、此れも自然の勢ひである、タイヤ、サイズの制限は或る程度に行はれた今日で又、將來に車種の制限もあり得べき見通しである、あの鐵鋼の配給量と、あのオリジナルタイヤの割當數から見れば小型自動車メーカーとして、存立が困難と云ふよりも寧ろ無意味であるとする向きもある、當然來るべきは車種の制限或は規格の制限となつて現はれるのではないか

小型自動車の次ぎに來るものは中型自動車の製作で、此れは既にニッサン、トヨタは手をかけて居ると云ふが、此れが市場に出るとしても將來の事で、前二社以外に別に許可するとしても、現在の小型メーカーの中で、幾社がその方面に進出し得るか、その設備と經驗によつて見るも、小型から中型車へ進出し得るものは二、三社に過ぎない

斯く一時的にせよ全盛を極めた小型自動車工業界も、時世の流れに追はれて、轉換期になつて居るのである

六、外國車の面影

（秋風寂寞の外商）——年毎に變る外國車の新型の發表會——此れは外國車輸入屋の最も華々しき年

中行事の一つであつたが、最近の輸入統制と云ふ重壓と、國產自動車の擡頭によつて全く壓迫せられ其新型車の見本すら入手し得ない状態もあるので、フォード、シボレー車以外には殆んど此の行事を行ひ得ない、又兩社共に其の輸入數に制限あり、今日では新型の發表をすとか云ふよりも、寧ろ、その受註に對する配給に困つて居る位であるから、その行事たるや申譯的のものである、

西曆年號を冠する新型車の發表は吾々久しく樂みにして居たのも事實である、時勢の趨く處、斯く急激なる變遷の跡を見て、聊か寂寞の思ひもある

フォード及シボレー車のディーラーに於いても、その取扱車數の激減に對して相當の苦慮もあるが、その他の外國車のディーラーは全く事業繼續の見込みも立たない、殘品の處分を俟つて、漸次轉向の方向を講ずる向きが多い、今迄各地方に於いて、自動車販賣界の王座を占めて居た、フォード、シボレー車のディーラーと雖も、前途一沫の不安ありてか、幾分かは國產自動車のディーラーに轉じたものもあるが、更にそのディーラーの後繼として他の者が入り代つて居るやうなものもある、此處暫くは外車ディーラーの變遷、新陳代謝が可成り急がしく、走馬燈を見るやうで、眞中に點された、外國製自動車と云ふ燭火がいつまで續くか、時の問題であらう

今事變の關係で、一般に乗用自動車の輸入と生産はトラックに比して、相當な率で、減額せられて居るから、フォード、シボレー以外の高級の乗用車は近き將來は、その舊型に於いて實物を見るのみで、新型なるものは、カタログか雜誌によつて見るやうになるのではなからうか

(外車の新型)——久しく吾々が憧れをもつて見て居た、外國製自動車の新型、所謂三九年度は何んな變り方であらうか、吾々が國產自動車の品位を今日までに引上げて呉れた外車の最近の面影、此れは何時まで参考とすべきものである、年毎に變つて行く新型に、何處かに進歩せる點を見出すのである、吾々は國產車の絶對支持であるが、その進歩に對して、矢張り他山の石とすべきものであらう、外國車の見本としては吾々は先づ米國車を考へるので、その代表的のもの、數車に對して、吾々の眼を向けやう

大衆車として人氣のあるシボレーの新型は外觀に於いて大なる變遷は見出さないが、操縦裝置即ち

ギヤー、シフチングの改善が特筆すべきもので、そのギヤー、シフチングはステヤリング、ポストに取付けてあるから、運轉者席に今迄のやうな邪魔物がなく、只指先きで、ギヤーの位置を司ることが出来るのである

外觀は矢張りスマートな流線型で、デラックス型とマスター型があつて、デラックス型にのみニアクションを具備せしめて居る

次はフォードであるが、新型に於いて特筆すべき點はエンジンの冷却組織がドライブ、シャフトに取付けられてあるから、ベルトの切れることによつて、エンジンの過熱する如きことはない

又ラジエーターの厚さを狭くして、幅を廣くして放熱面を大きくしてある、ブレーキも水壓式に變更せられ、外觀に於いてフッドの改良と、外觀の洗練等大いに見るべき進歩を見出す上に、スプリングの幅を廣く、長くして、乗心地の改良せられたることも見逃しにくい改良點である

新大衆車としてのブルムスは最近幾多の新規軸を出して居る、即ちスピード、チエンズのギヤー、シフトがステヤリングホキールに取付けられたる、所謂フエンガー、コントロールとなつて居る、又ヘッドライトの位置を下げフエンダーにつけられ、照射距離を十五呎も擴大し、且つ眩光は減ぜられるやうになつて居る

ホキール、ベイスは約二吋増加し百十四吋となり、車臺發條はコイル、スプリングとなつて居ると相俟つて、その乗心地を益々よくして居る、裝飾器具に於いて、著しいのは、セーフチー、スピード、シグナルで、速力計に夜間運轉の際、時速三十哩までが綠色、三十哩から四十哩までは橙色、四十哩以上は赤色が現はれて、運轉者の注意を促がすやうになつて居る、其他ボデー裝備に著しき進歩を示して居る

高級車の代表的なものとしてはパツカードであるが、此車の特徴は從來から、何處となく、一種特長ある傳統的の壯重さをもつて居ること、他車は年毎に變る型式によつて前年度から、飛び離れて型式が變つたやうなものもあり、一見、前年度型から次年度型を見て、その相違の著しさによつて、マークを見なければ、車名の判断がつかぬやうなものもあつたが、パツカードは相當の進歩と改善を

毎年型に加へて居るのであるが、矢張りパツカードとしての壯重さと傳統的な気分を見せて居るので常にパツカードと云ふことは認識することが出来る、今年の新型は前記シボレー、プリムスと同様にギヤー、シフトはステヤリング、ホキールに取付けられてある

又エコム、ドライブと云ふ選擇裝備、丁度フリーホキールのやうな装置を取付けることによつて、ガソリンの約二〇%節約し得ることも出来るやうになつて居る

其他シヤシーの緩衝器の改良等あらゆる點に進歩を示して、高級車としては充分價值のある運轉上の經濟性と、安全性を増して居るのである

大體に於いて、米國製の自動車は多くはギヤー・シフトの方法を従來から漸進的ではあつたが、フキンガー、コントロールに變へつゝあつたのを今年度型に一段と多くのものを採用したが、著しい其他の諸部分の進歩改良もあるけれども、何れも漸進的の向上である

歐洲方面の自動車の新型は如何であらうか——、從前からではあるが、その改良ぶりはあまりにも保守的である、特に英國車はその國風が反映して居るのか、著しい變化は見せて居ない、幾分エンジンのサイズを大きくするとか、局部的の小改良で止めて居る、ギヤー・コントロールは米國車の夫れのように一度にフキンガー・コントロールに變へるやうな突飛さはないであらう、スピードチェンジの段数は一般に四速として居るのは、細心なる運轉を要求する氣分の現はれであらう

吾々がよく知つて居るオースチンが、トラック方面へ轉向すると云ふ位が、著しいニュースであらう、歐洲車は凡べて、保守的で設計は微細な僅かな點に就いての研究の現はれが多くて、劃期的な變更又は改良はないので、多くは米國車のなした結果を數年後に模倣すると云ふ程度である

(生産の大勢)——世界の自動車生産の大勢を語る資料として、先づ最近の自動車の登録數の表を示して見よう

世界の自動車登録數

先づ一九三四年乃至一九三八年の世界の自動車登録數を年度別に表すと左の通りである。

	一九三四	一九三五	一九三六	一九三七	一九三八
アフリカ	四五、七五三	四六、六〇三	五二、八九二	六九、八六七	六五、七五五
アメリカ	一、八六〇、一三五	一、九二七、六七六	二、〇〇一、四九九	二、一〇五、一九〇	二、二四、三八
(北米を除く)					
アジ	五四六、二〇一	五九七、六〇一	六五、七二八	六六六、七九九	六六六、五五〇
歐洲	六、六五八、〇二	七、一三六、四四五	七、七九一、六六五	八、四四五、五七七	九、〇六五、四七五
太平洋	八六、七二一	八九〇、六六九	九七二、〇五九	一、〇五二、五一一	一、二八、六三七
北	米 二四、八八一、四六七	二六、二五、七五七	二八、〇九一、七九九	二九、六四九、二七〇	二九、二二、六五二
合	計 三五、一九六、〇九九	三七、二三四、七三二	四〇、〇四五、五〇二	四二、五四九、一三四	四四、一九四、三六七

次に此の中で一九三八年の分を車種別にすると左の通りである。

總數	内		自動自轉車
	乗用車	トラック	
アフリカ	六五、七五五	五二、六九六	一三一、二三四
アメリカ	二、二四、六二八	一、七四七、〇八五	四三二、八二七
(北米を除く)			
北	米 二九、二二一、六五二	二五、〇八一、二二四	四、〇五八、八二五
アジ	六六六、五五〇	四三三、一六八	一七四、三九七
歐洲	九、〇五、四七五	六、三〇一、二八六	二、四九三、二四一
太平洋	一、二八、六三七	八四〇、二九九	二八六、七九七
北	米 二九、二二一、六五二	二五、〇八一、二二四	四、〇五八、八二五
アジ	六六六、五五〇	四三三、一六八	一七四、三九七
歐洲	九、〇五、四七五	六、三〇一、二八六	二、四九三、二四一
太平洋	一、二八、六三七	八四〇、二九九	二八六、七九七

總計 四二、九四三、六九五 三三、九四四、七五七 五七、六三二、三三二
 前年總計 四二、五九一、三三四 五九、一〇六、七四三 五二、〇〇八、三三二

(調査未了の所あり) ※トラックを含む
 次に自動車生産の年次表を示す

世界國別自動車生産高 (一九三五ヨリ
一九三七迄)

車種別 國別	乗用車			貨物及バス			各種自動車合計		
	1935年	1936年	1937年	1935年	1936年	1937年	1935年	1936年	1937年
米 國	3,252,244	3,639,528	3,915,863	694,690	748,587	893,652	3,946,934	4,451,115	4,809,515
カナダ	135,562	128,369	152,631	37,315	33,790	54,369	172,877	162,159	207,000
合 計	3,378,806	3,797,897	4,064,494	732,005	818,377	948,021	4,119,811	4,616,274	5,016,515
オーストリア	1,788	2,000	750	721	1,000	4,500	2,509	4,750	5,250
ベルギー	463	1,000	—	290	450	—	753	500	500
チェコスロバキヤ	9,195	10,000	12,000	783	2,000	1,000	9,978	12,000	13,000
デンマーク	—	—	—	148	—	—	148	250	250
フランス	158,010	160,500	180,000	23,260	27,500	20,000	179,270	201,737	200,000
獨逸	—	220,000	260,000	41,496	51,000	50,000	242,934	297,512	310,000
英國	201,438	353,743	389,633	91,751	107,609	118,116	41,915	466,447	507,709
ハンガリー	—	—	—	111	—	—	191	500	500
イタリア	40,236	40,000	60,000	4,972	5,000	10,000	45,208	50,000	70,000
日本	5,020	1,500	—	1,780	1,500	—	6,800	9,500	20,000
ポーランド	488	—	1,000	300	—	1,000	788	2,400	21,000
スウェーデン	790	—	—	2,614	—	—	3,122	4,505	4,500
ソ 聯 邦	19,200	4,500	18,000	77,800	145,000	182,000	97,000	138,400	200,000
其 他	—	—	—	—	—	—	—	2,500	02,500
米加奈陀外合計	769,981	793,243	921,383	246,951	311,059	386,616	1,006,869	1,190,746	1,336,249
世界總計	4,147,787	4,591,114	4,989,877	978,956	1,129,436	1,337,637	5,126,680	5,807,020	6,352,764

備 考 (1) 1935年及1936年の米國及加奈陀外の數字は米國の外國及内地商務局自動車部の調査により其の他はアメリカン・オートモビル誌の調査による。
(2) 英本國の統計は9月6日現在の年度計算。

(地位下向の米國車)——自動車と云へば、すぐ米國を思ひ出す、勿論米國が自動車の生産に就いては第一位を占むるものであるが、その米國自動車も世界の市場に對して何時も同じ率で、絶對位置を占むるものではないであらう

米國自動車の生産指數は一九二五年から一九三〇年頃までが最も歴史的數字を以て世界の生産數に優越を占めて居たのである、それが漸次にその比率が下がつて來るのである

その理由の主なるものは一九三〇年來の米國經濟恐慌が米國自動車資本力の海外進出を鈍らせ、ソ聯の第一期五個年計畫による重工業の擴充、英、獨、伊等の米國資本の後退等によつて、歐洲方面への進出が減じたので、米國自動車生産數の世界の生産數に對する比率は、一九二九年をカーブの頂點として、下向を示して居る

全世界としての自動車の生産數は年々増加して居るのであるが、米國の生産數の増加率に比し、前記の歐洲方面と日本等の生産擴充は目覺しきものがある、例へばドイツは一九三二年、世界總生産の一、五%に過ぎなかつたものが昨年は八、五%に躍進、伊太利の人口に對する自動車保有數は一昨年百五人に對して一臺の比率を有して居たのが、昨年度は百人に對して一臺になり且つ國內の生産は擴充し輕自動車化も著しかつた、更に英國も目覺しき生産擴充をなし、一九三七年が八、五%であつたものが、一九三八年では一〇、九%に躍進して來たようである、斯くの如く米國は以前に世界の自動車生産數八四%までも占めて居たが、一九三五年以降は七〇%以下になり、その地位の下向は年々著しくなりつゝあるは見逃し難き事實である、(次に列國の自動車保有數と一臺當り人口を示せば)

一九三八年一月一日現在 (ドイツ統計局調査)

國 名	(單位千臺)	一臺當りの人口	國 名	(單位千臺)	一臺當りの人口
アメリカ	二九、七〇五	四	ドイツ	一、七〇九	四四
カナダ	一、三〇六	九	イタリア	四三六	一〇〇
フランス	二、一九三	一九	日本	一七六	五八〇
イギリス	二、四一九	二〇			

（終りにのぞみて）——持たざるものゝ悩みと云ふことは、吾自動車界に於いて、事變の當初は相當に考へられて居たが、國民の自省と努力はだん／＼と此の難關を克服して、前數項に述べた通り、自動車工業の獨立、燃料の自給自足等何れも近き將來である、將來は所謂持つものゝ誇りとしたと思ひつゝ、一先づ筆を擱く。

次に参考として米國各車の生産數の推移を示す

車種	1937
オペレーシ	279
ビュイツク	207,768
キヤデラツク	12,230
シボレー	801,976
クライスラー	91,058
デソート	73,955
ダツヂ	270,435
デュラント	.....
フォード	805,483
克蘭クリン	.....
グラハム	15,064
ハドソン	16,477
ハツブモビル	195
ラサール	29,714
リンカーン	25,415
ナフシラフアイエツト	71,180
オールズモビル	191,948
パツカード	98,438
ピアサロー	255
ブリムス	493,768
ポンチアツク	220,321
レオ	203
スチュードベーカー	74,121
テラプレーンエセツクス	80,579
ワイリスオヴランド	48,193
總計	3,634,060

米國車種別自動車生産高累年表

1936	1935	1934	1933	1932	1931	1930	1929	1928	1927 及其以前
2,192	4,709	5,265	4,635	9,899	22,152	6,199	6,158	2,119	1,495
145,982	61,164	59,977	40,304	42,252	68,155	67,461	59,446	37,181	41,190
11,447	4,394	4,659	3,591	5,329	8,352	6,643	5,153	3,445	3,818
895,967	522,146	508,696	436,534	274,431	437,572	340,386	269,104	145,895	103,159
50,393	34,960	26,677	26,383	22,114	39,458	33,499	29,159	26,942	24,707
39,166	22,613	10,886	19,559	21,514	21,323	19,397	20,567	2,760	.....
236,047	142,247	85,722	79,177	23,894	39,818	35,258	29,942	28,223	30,317
.....	.....	.....	.....	965	5,422	11,792	16,462	6,414	10,448
768,672	697,463	504,532	286,224	220,088	396,436	580,303	451,907	91,455	151,943
.....	.....	342	1,223	1,555	2,911	4,115	3,693	1,410	3,357
15,528	13,780	12,256	6,318	10,929	14,407	16,577	20,868	11,099	3,536
2,346	16,984	18,361	2,710	7,345	14,392	16,756	21,629	9,179	12,321
21,346	6,442	6,244	6,188	9,175	13,070	13,369	15,296	10,534	6,443
11,560	9,343	4,928	3,412	3,271	5,162	6,194	7,000	3,563	1,097
12,610	1,363	1,960	1,943	2,702	2,600	2,396	2,122	1,145	1,293
36,381	29,162	22,459	10,445	17,198	29,525	28,097	36,275	21,854	19,416
179,375	118,762	68,164	32,471	20,509	35,237	27,781	32,252	13,985	8,750
62,115	28,275	6,231	8,355	9,399	12,192	15,575	16,399	8,149	5,460
828	705	1,655	1,980	2,288	3,392	3,737	2,893	1,090	1,020
466,880	312,130	287,732	229,694	95,137	70,717	35,366	29,314	5,571	.....
159,884	114,759	69,085	78,520	40,737	54,861	37,614	54,604	34,927	14,016
3,419	3,288	3,665	3,333	3,290	5,072	6,298	5,975	4,060	3,174
60,698	32,767	39,524	19,953	21,252	34,900	31,089	28,579	20,336	18,341
73,918	42,743	38,575	32,965	24,461	31,909	34,836	66,009	33,659	27,739
12,784	8,022	6,254	14,414	22,013	38,506	36,171	68,900	43,883	27,632
3,259,538	2,028,221	1,793,799	1,353,331	911,747	1,407,571	1,416,969	1,308,796	563,878	520,672

備考 1) 1936は10月31日に終る型年度
2) 1935は10ヶ月又は1935型年度



印の品質をお求め下さい

營業品目

自動車及航空氣用品

優良國産品

(B.T.C印部分品)

ビストン リン グ
 スプリング
 リム及びホイール
 ラヂエーター

(B.T.C附屬品)

ブレーキライニング
 フロントベアリング
 ラヂエーターセメント
 ヴァルブコムパウンド
 ガスケットシエラック

(B.T.C機械工具)

オートリフト
 エアコムプレックス
 ガレージジャッキ
 油圧式ブレスド
 モータースタンド
 ライニング張替機
 リンカー各種

ブライヤードライバー
 各種レンチ類
 (其の他附屬品及び機械工具)

芝浦電氣ドリル
 クマデン充電器
 マツダンガー
 ネオン印各種レンガ
 山田式ドリル
 ユアサ蓄電池
 マツダ自動車電池
 富士軟調ホース
 大森手押ラック

優良舶來品

デルコレミート電氣部分品
 オートミート電氣部分品
 エーシーエス部分品
 ウォーカンジャッキ
 アーレン電氣試験器
 ストームシリンドラボリング機
 スウ修理機械工具
 スナップオン各種工具
 S.K.F自動車用ベアリング

自動車用品機械工具輸出入製作販賣



萬歳貿易株式會社

BANZAI TRADING COMPANY

大阪 大阪市西區阿波座下通一丁目十番地・電話新町631-4・5646
 本社 東日本橋區通一丁目六番地・電話日本橋2206 9・0839
 東京 奉天加茂町十七番地・電話日3961
 新大連 新京永樂町二丁目八番地
 東京サービス工場 大連市敷島町六十六番地
 東京市蒲田區仲六郷一丁目十七番地・電話蒲田2330



昭和十四年六月廿五日發行
 昭和十四年六月二十日印刷

『2599紙上モーター展』

(定價金一圓)

送料十錢

發行者
兼印刷人

意島久藏

大阪市北區堂島北町一七

發行所

株式交通毎日新聞社

大阪市北區堂島北町一七

電話北686・6029番

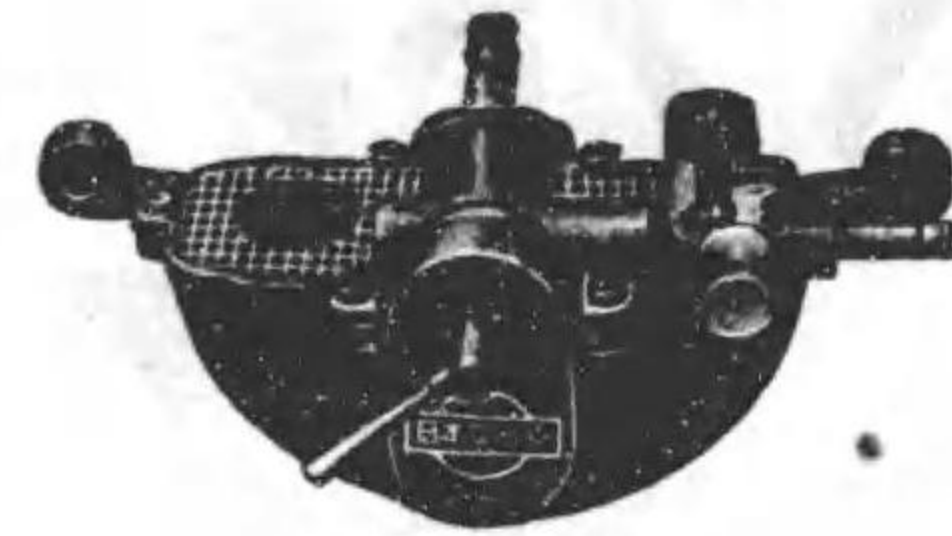
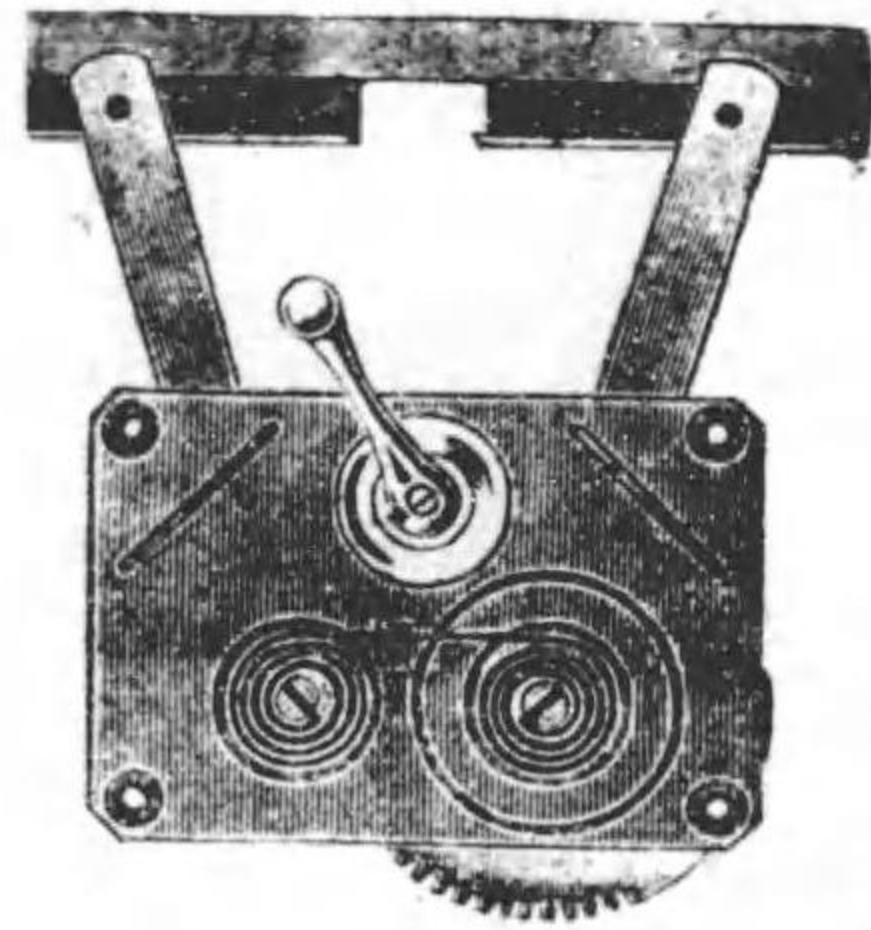
振替大阪58940番

支社 東京市麴町區有樂町二日本閣
 電話銀座六四〇六番
 " 神戸市湊東區東川崎町七ノ一三一
 電話兵庫四三三九番
 " 名古屋市中區大池町五丁目
 電話南四三六〇番



時代ハ國産品—國産ノ王者

日本レギュレーター



日本ワイバー

東洋一の生産能力

年 産	ワイバー	十二萬個
	レギュレーター	十一萬個

全國自動車部分品店ニアリ

日本ワイバーニ株式會社

本社 東京市麴町區有樂町二丁目二番地

電話銀座(57) 二二三四番

工場 東京市蒲田區安方町六一九番地

電話蒲田 五二五七番

ニッサン



スプリング

ピストン

ニッサン

部品・用品・附屬品
何ンデモ揃ヒマス

富士商會

大阪市北區堂島北町・電話北八二八・九一三番

營業課目

日工式木炭爐近畿總代理店
 各種木炭發生爐取付
 各種バス。トラツク
 電氣車。木炭車
 ボデー製作。設計



朝日車輛株式會社

大阪市西淀川區御幣島町
 (阪神國道一歌島橋西詰北一丁)

電話福島④ 四二一八番
 四二八六番

世界最高級

ペンドレーキ
 モーターオイル



ペンドレーキは現今超スピードエンジンの生命保険です

ペンシルヴァニア・リファイニング・カンパニー

日本支社 大阪市東区伏見町御堂筋日本徴兵館

東京出張所 東京市赤坂区溜池町三〇 (葵ビル)

NEW CROWN
自動車用 電装部品

◎ ㊦ ㊦
電装部品各種

自動車 三輪車 内燃機用品
ニュークラウン電気部分品販売元

大 安 商 店

大阪市西区北堀江上通一丁目(四ッ橋南脚池橋電停前)
電話 新町(53)6407番 倉庫 新町418番



自動車用

各種各型用品・部品・
附屬品一切

合會 名社 スミト商會

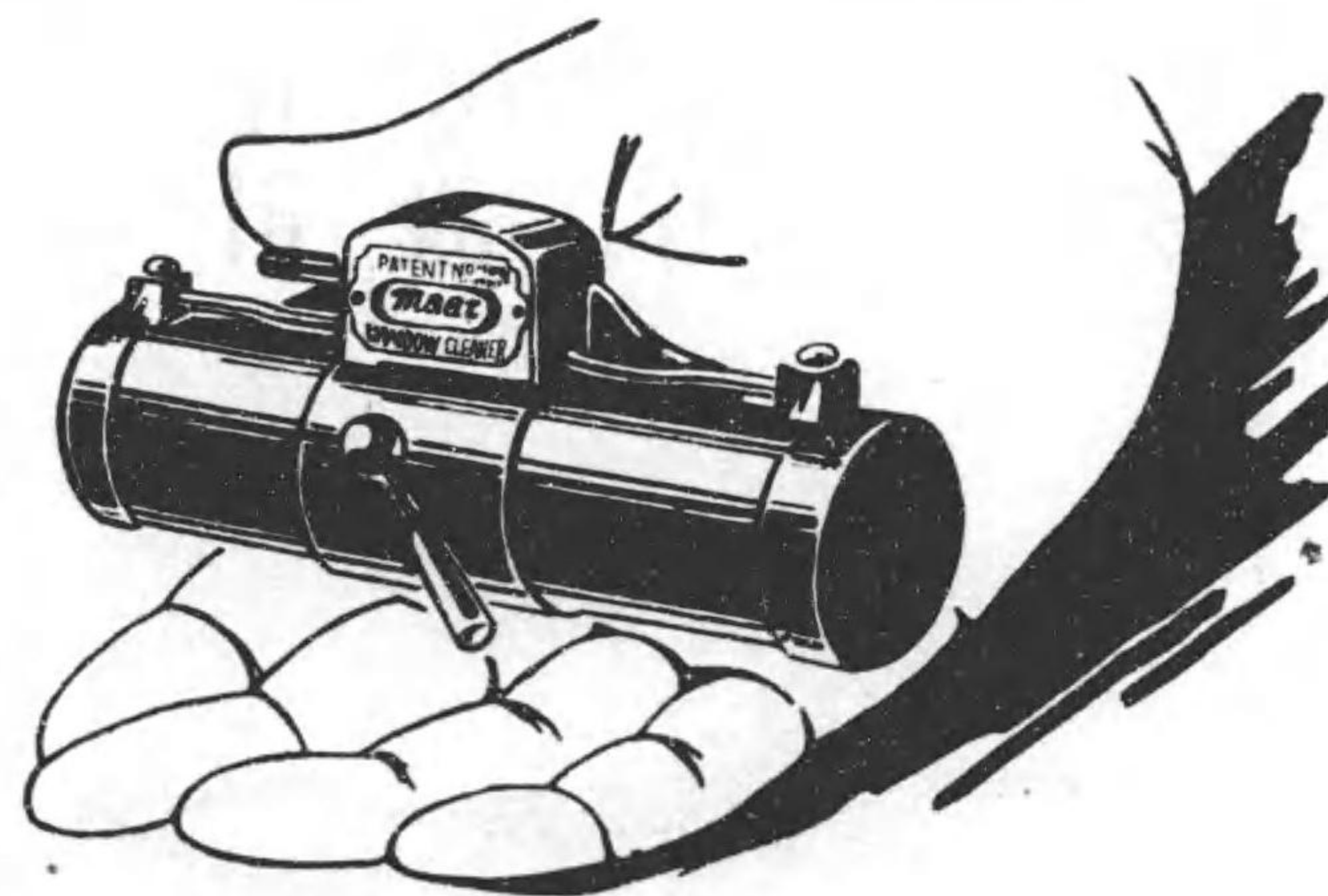
大阪市東區北濱四丁目九番地
電話 北濱 二八八四・一四八四番

國產最高優秀品

(Maat) マート印

㊦ (舊稱カクサン印) ウインドクリーナー

PATENT No198261 No199528



(Maat) マート印自動車用品製作

自動車用並ニ工業用各種ゴム製造卸

三 友 工 業 所

大阪市東成區北生野町五丁目五番地

電話 天王寺 (77) 〇八九二番
八七一三番

◇ワイパーは此の型とマークに御指定を!

F.B

A-Y

SPEED SPARK PLUGS

BRAKE LINING & CLUTCH FACING



東京
五十嵐商店

東京市京橋區銀座西五ノ五
電話銀座(57) 535, 536, 4381

大阪
二葉商會

大阪市西淀川區浦江北二丁目四六
電話福島 494, 4591



内務省認定

FUJI HORN (特許)

富士軟調ホーン

公然使へる

TAS CLEAR HORN (特許)

タス高調ホーン



BULLDOG HORN (特許)

ブルドッグホーン

高調 小型

發 賣 元

萬歲貿易株式會社 日本電氣音響器製作所

M-K

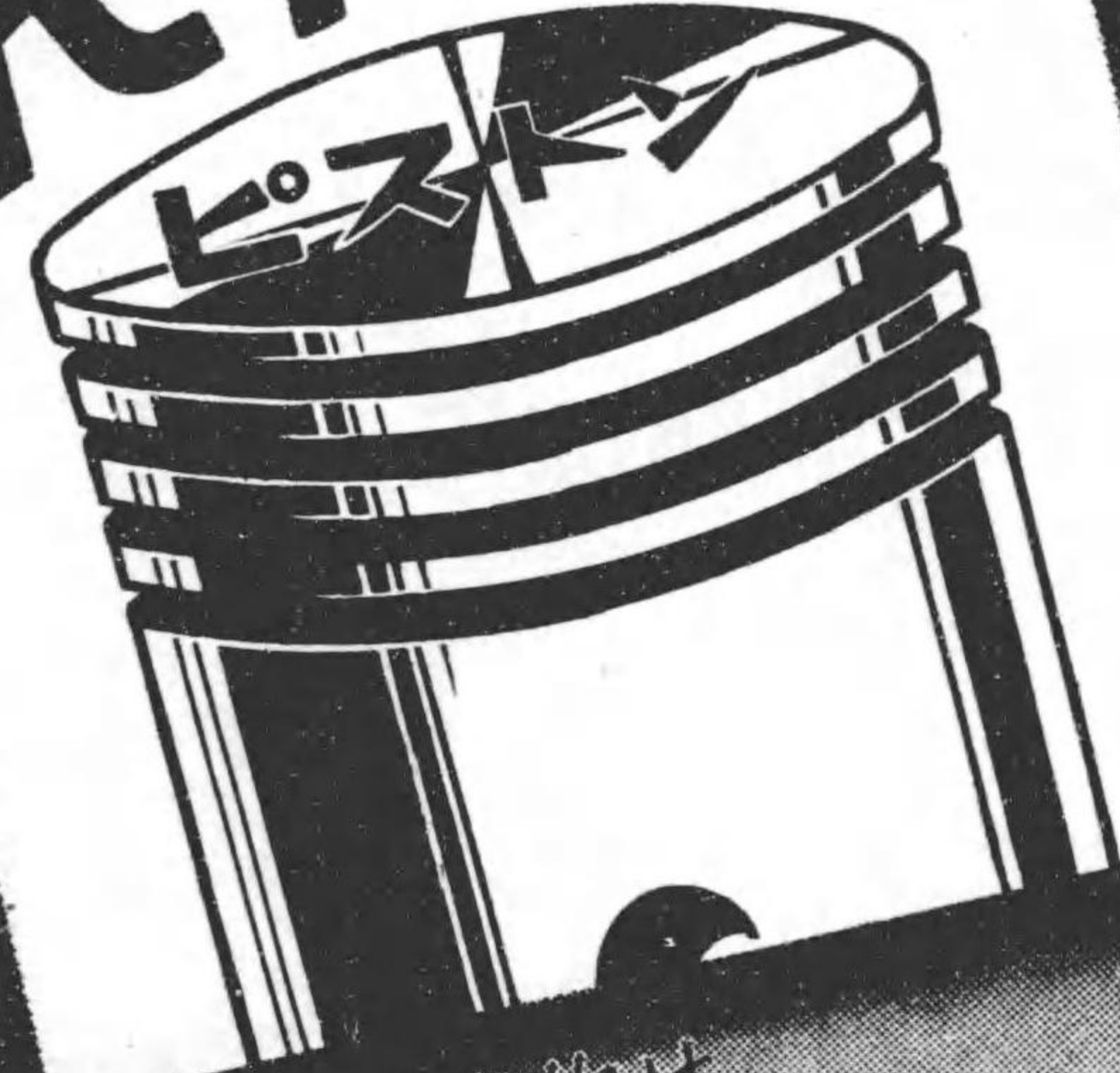
勝山工業所

電氣自動車用蓄電池製造
MK小型自動車用蓄電池製造
MK充電器・蓄電池修理

大阪市北區會根崎上三丁目
梅田新道交叉點西入
電話北二一八六番

最優良品

KRK



燃料の節約は
共立ピストンから!

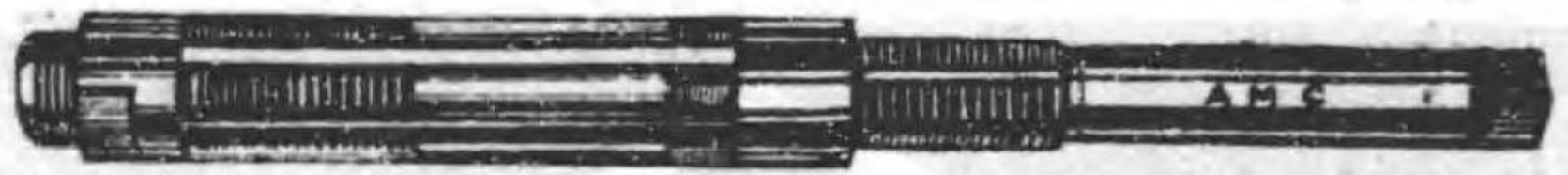
自動車精密部分品製作
内燃機關工作全般

共立工業所

事務所 大阪市北區梅ヶ枝町一五七
(梅ヶ枝ビルディング内)

電話北⁽³⁶⁾ { 一九五六・一九八八
 { 長二八四六・三一二五

AMC印工具



スパイラルリーマー
 ハンドリーマー
 アゲヤスタスルリーマー
 各種カッター
 精密タツプ及ダイス
 各種自動車用諸工具

登録商標
 AMC 愛宕商會
 AMC印工具発売元

大阪市此花区上福島北四丁目

電話福島(45)1673 振替口座大阪32319

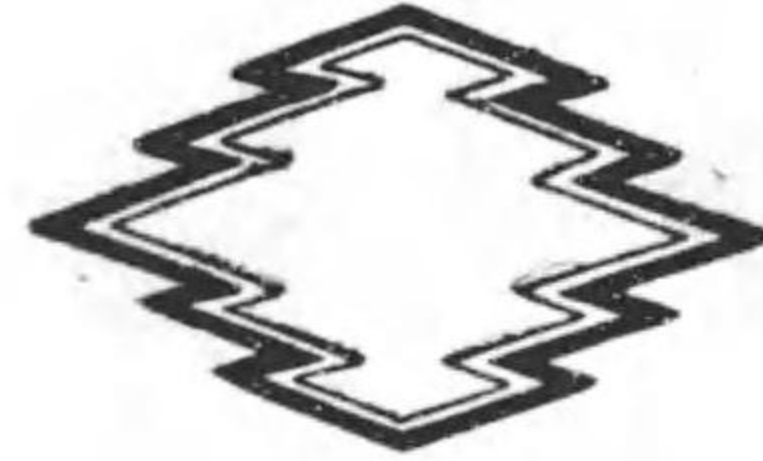
ガリン代用木炭 販賣元祖

新案炭竈に依る科学的製法及クラツミヤーを以て
 独創的的加工製造、各式の竈生爐に適合品在庫豊富
 瓦斯發生量絶大・水炭使用量僅少

泥谷物産名産社

大阪市大正區鶴浜通り二ノ一 電話 櫻川 二三八六番

級高最質品



定指スターモ・ルラネゼ本日・社會車動自ドーオフ本日

滿洲國、支那、朝鮮、臺灣、内地各地
出張所販賣ニテ御照會ヲ乞フ

油ルビーモス クツレロフ

油ルービモ一ケーオ

スセロプトンベルソ新最他其

油械機種各

社會式株事商倉大

目丁二座銀區橋京 部業營京東
九四一・〇三一・二橋京話電

目丁二町鐘釣區東 部油礦阪大
七四四・三四四・五二三——一二三東話電
(ルビ田代千)一津大南津中 部油礦屋古名
九二九三・八二九三中話電

支店 紐育 倫敦 伯林 巴里

TGW 電氣式方向指示機、TGWデヤツキ
〃 手動式方向指示器、TGWツアキニウム式
ウインドクリナー
〃 電氣式ウインドワキパー、ボデー金物一式
〃 自動車用各種スキッチ、其他電氣部分品一式
ディーゼル自動車用品一式、ジャッキ各種



TOGAWA
TOKIO OSAKA

輕油氣化燃燒器

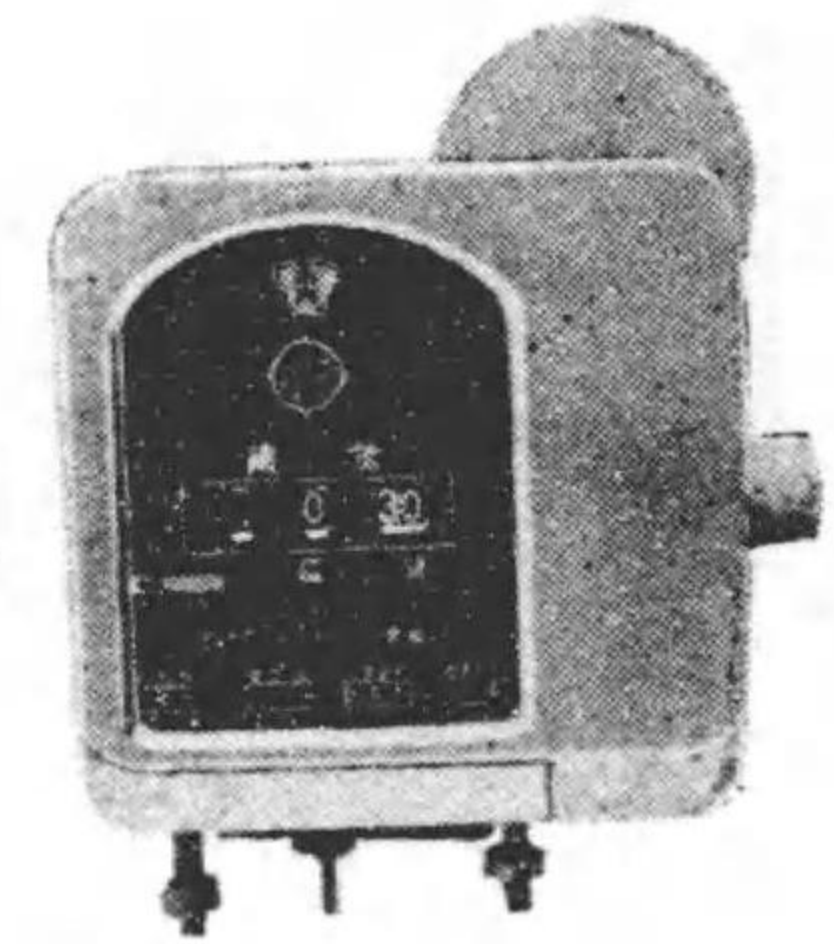
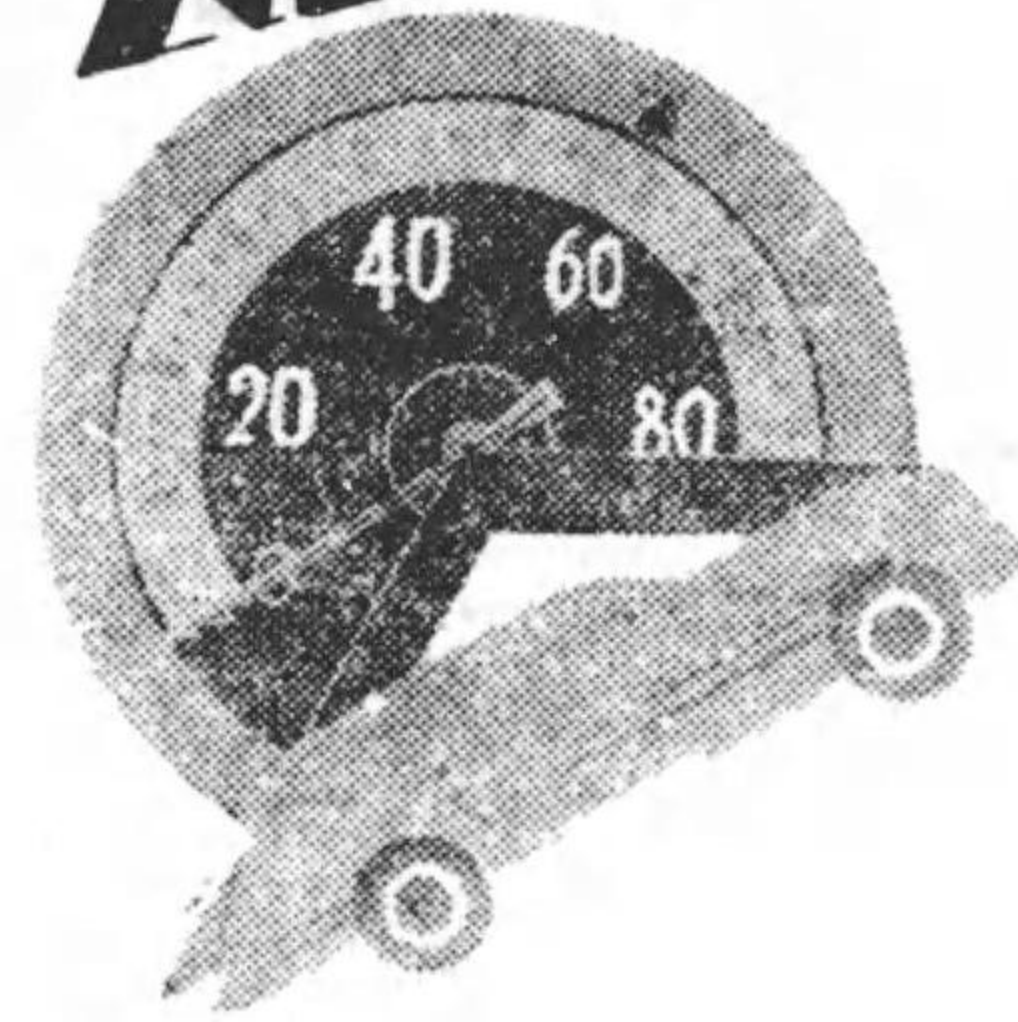
大阪外川製作所

大阪市浪速區榮町一丁目三十七番地(市電蘆原橋停留所前)
電話櫻川三七五六番六八一二番
本社 東京大森區大森町二



頒收證付

スピードメーター



(商工省型タクシメーター試験器製作)

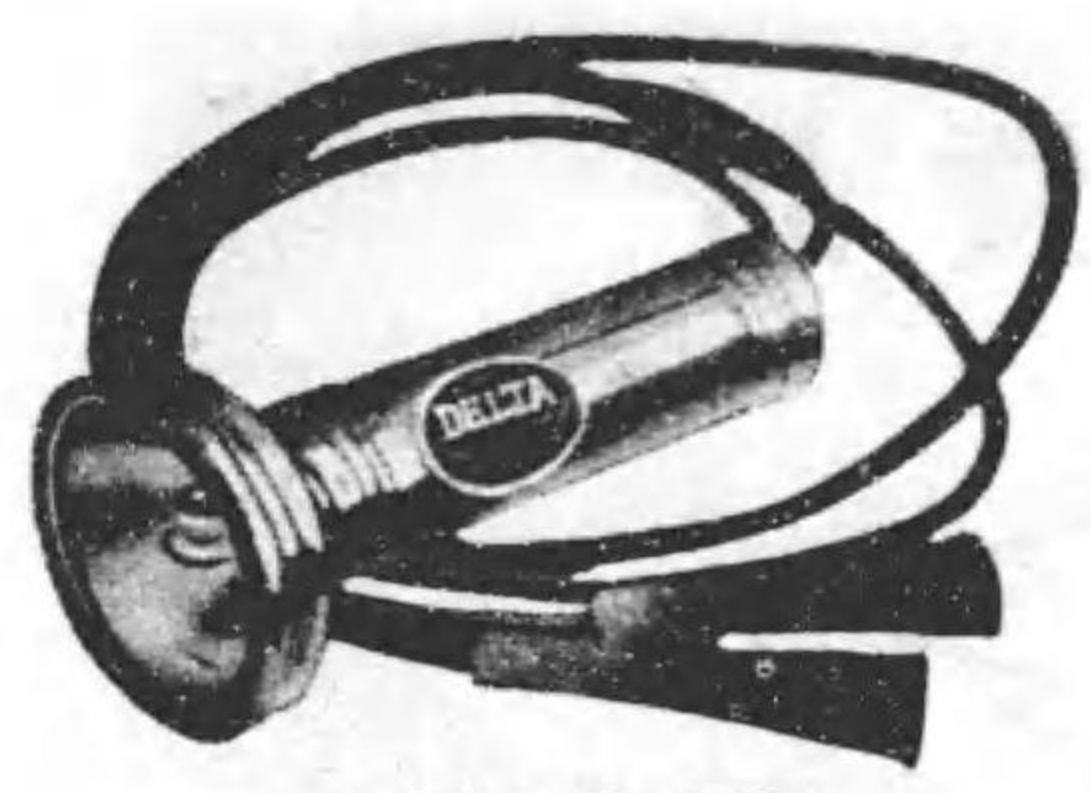
合資社 日本メーター商會

大阪市西淀川区浦江北四ノ一(北浦江電停前)

電話福島(45) { 五七三二番
七一〇七番

東京市赤坂區田町一ノ一一

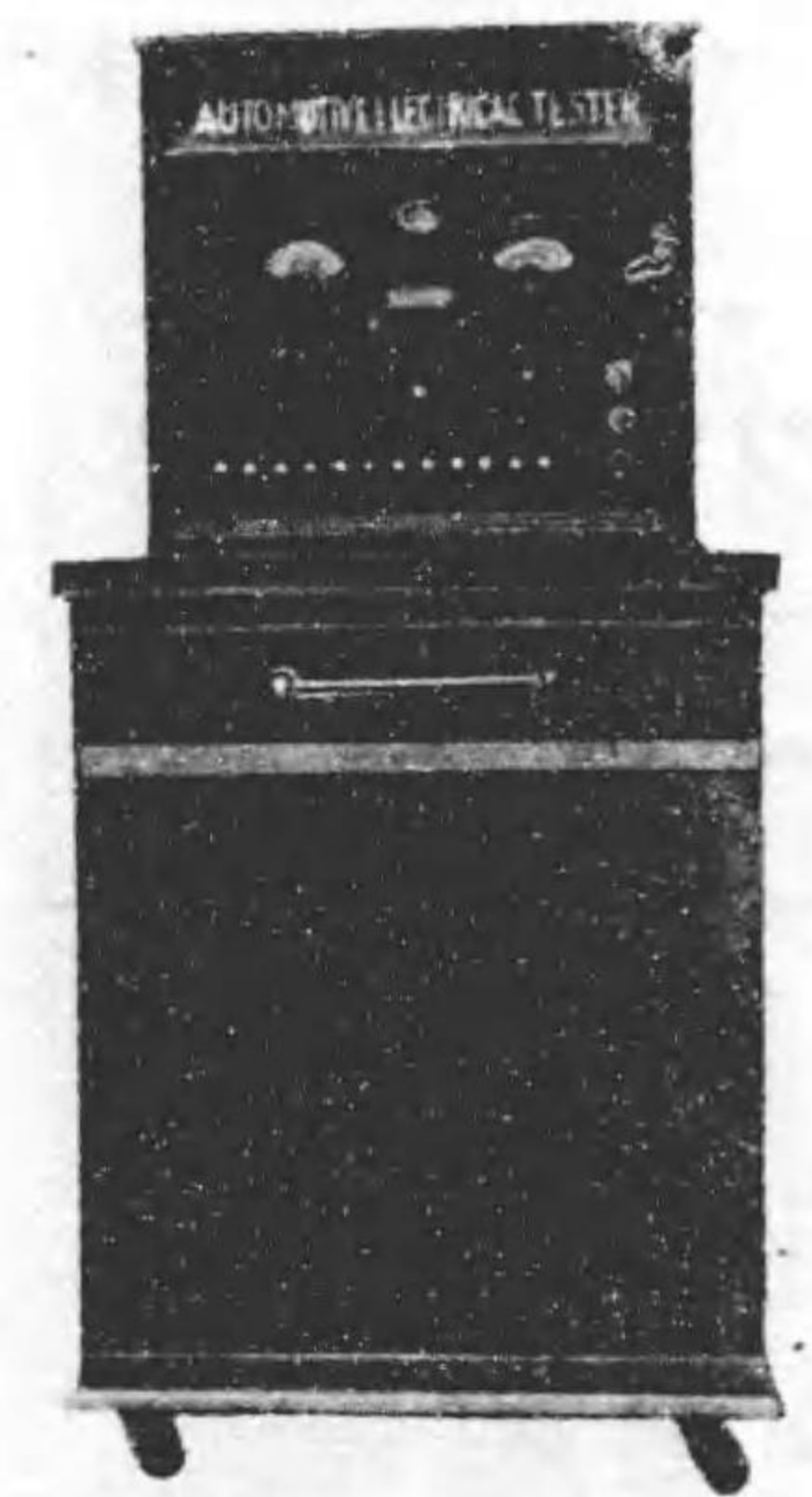
電話赤坂(48)二六一六番



タイミン グ ライト



フォード タイミン グ フイツクスチュアー



電氣 萬能 試験機



ブレーキオイルリフラー

主 要 商 品

プリムス部分品 ゼネレーター-アマチュア- カブレーター-パーツ
オースチン部分品 フューエルポンプ 高級 工具

大阪市西區靱北通一丁目

合 名 社 卯 瀧 商 店

電話土佐堀364・2755番



ヨコハマ

ブリヂストン

ダンロップ

タイヤ

喜田商店

神戸市神戸区下山手通四丁目
電話葺合② 四二八七二四



シボレー
フォード

部分品と用品

O.S. 印

- ◇ 真空式方向指示器
- ◇ ウインドクリナー
- ◇ スピードメーター
- ◇ タクシメーター

各種製作販賣及ビ修理

日本エヤーサイレン営業所

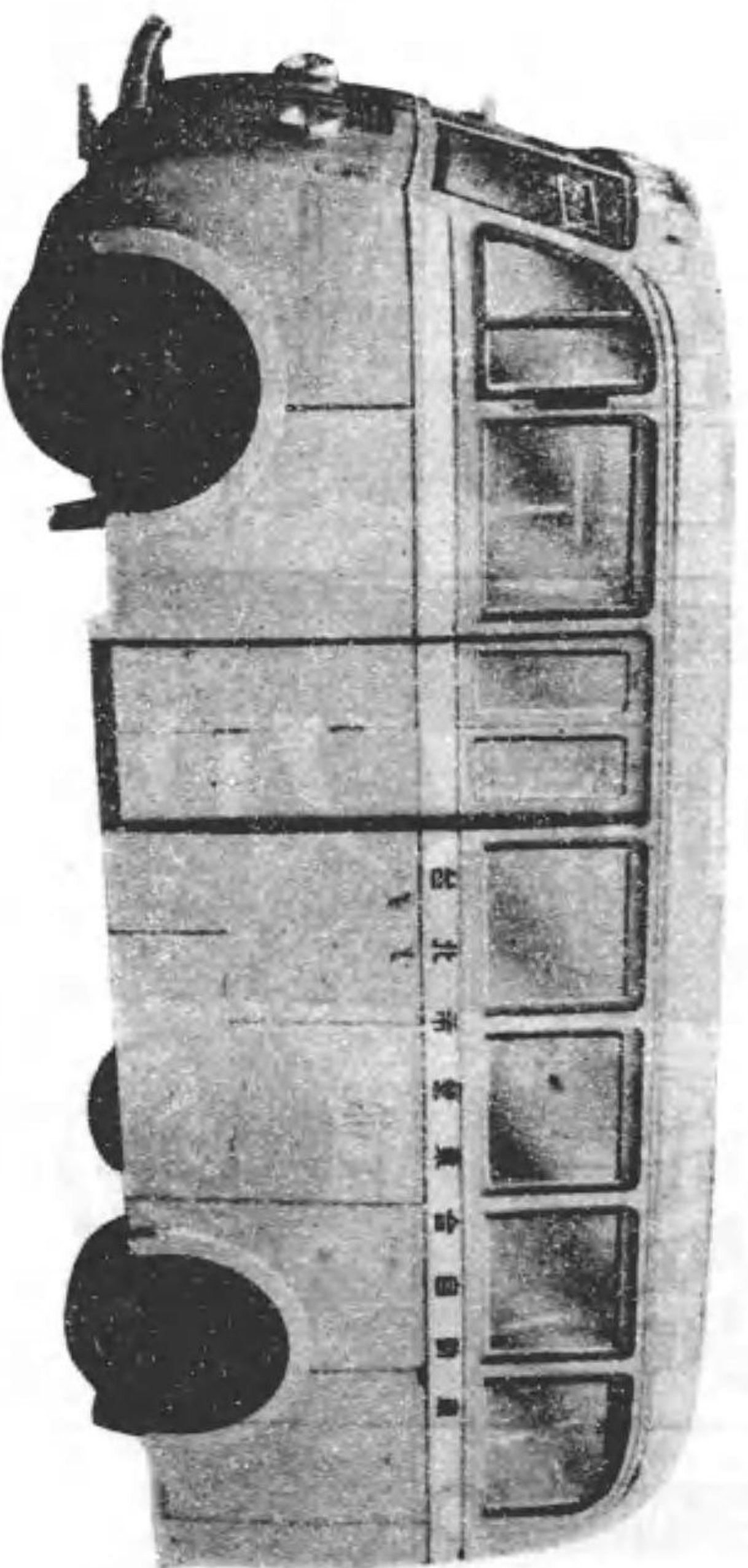
神戸市神戸区中山手通四丁目・電話葺合②三一七九番

ゼニスモーター油
 プロテクトン高壓エヤーボンブ縣下代理店
 フリヂストップタイヤ^{（イ）}販賣店
 タッチアラサー^{（ス）}特別販賣
 各種自動車部品用品
 自動車ラツカー塗装

マコト商会

本店 神戸市湊東區荒田區一丁目(電停山側)
 電話 湊川 ⑤ 三五六一番
 西店 神戸市林田區北町一丁目八ノ四
 電話 湊川 ⑥ 二七四七番
 國道支店 神戸市灘區岩屋南町五丁目四
 電話 葺合 ② 四六八五番
 山手出張所 神戸市神戶區中山手通二丁目
 (元南商會跡)
 電話 葺合 ② 六三九番
 大橋出張所 神戸市林田區腕塚町五丁目
 電話 須磨 ⑦ 一〇五七番

電氣自動車 (大型及小型バス及トラツク)



最近納入 台北市バス

株式会社 中島製作所

自動車工場 尼崎市阪神國道左門橋詰
 本社 大阪市港區九條南通一丁目

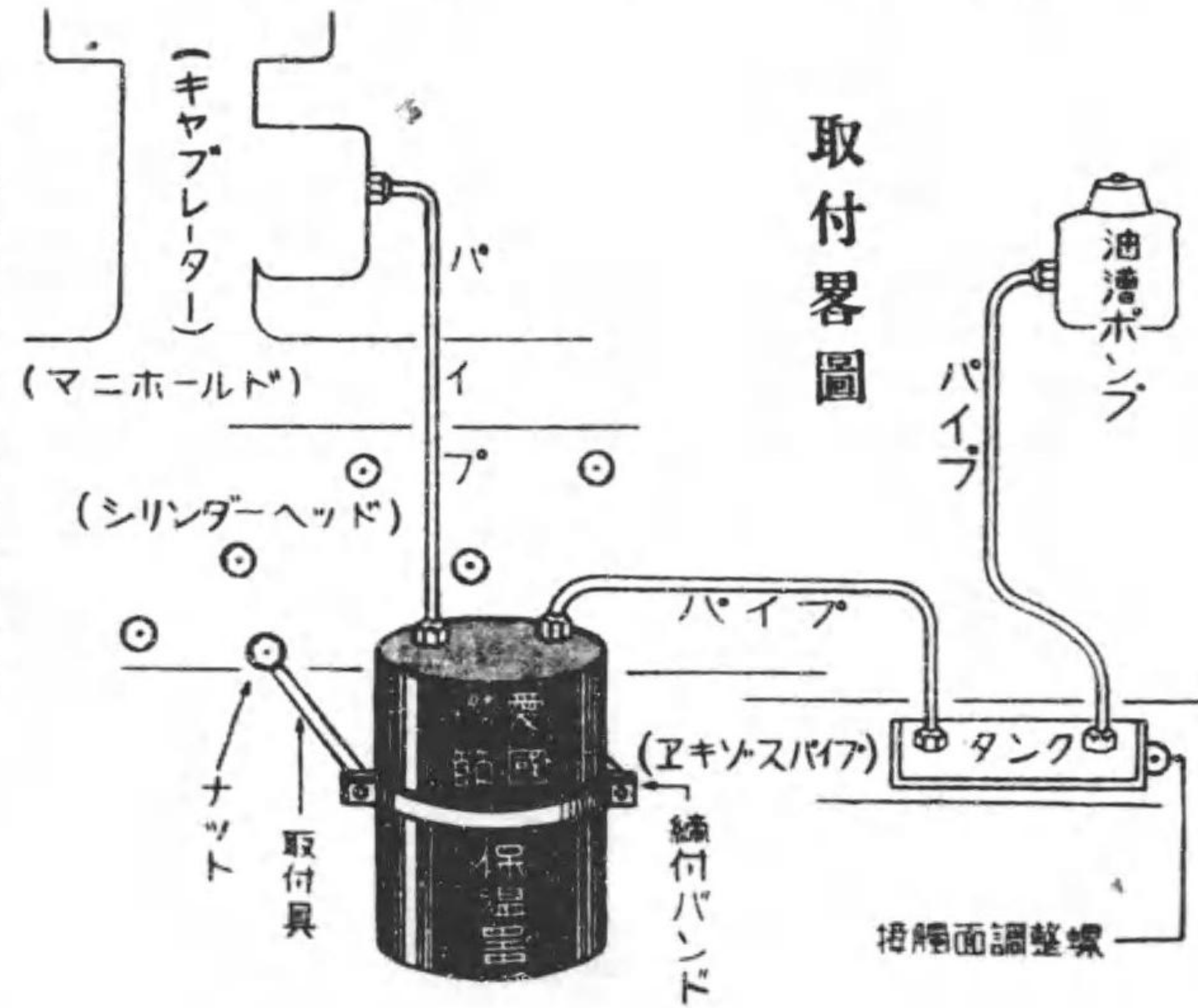
燃料報國 備へよ!!

愛國燃節保温器

◇ 評 好 大 ◇

◎ 廉低格價てしに單簡付取
◎ ず應に品返は時きな果効もな過經間週一後用使御◎

- ◇ 本器の五大特徴 ◇
- ◎ スタート極めて容易
- ◎ 完全燃焼し發力増大
- ◎ 調整を不要二割以上節約代用燃料の場合節約甚大



特約店募集

説明書進呈

愛 國 商 會

大阪市北區太融寺町一〇〇番地
電話北(36)二八九四番 振替大阪八二四二二番

京都營業所 京都市寺町丸太町下ル 千代田自動車商會 電話上③四一〇九番
神戸營業所 西宮市神樂町一 中村車體工作所 電話西宮四〇〇二番

 どんぶりのでも		
		
<h1>日本スプリング會社</h1>		
		
		<p>大阪市西淀川區 浦江北四丁目 (北浦江電停前) 電話福島三〇二三番</p>

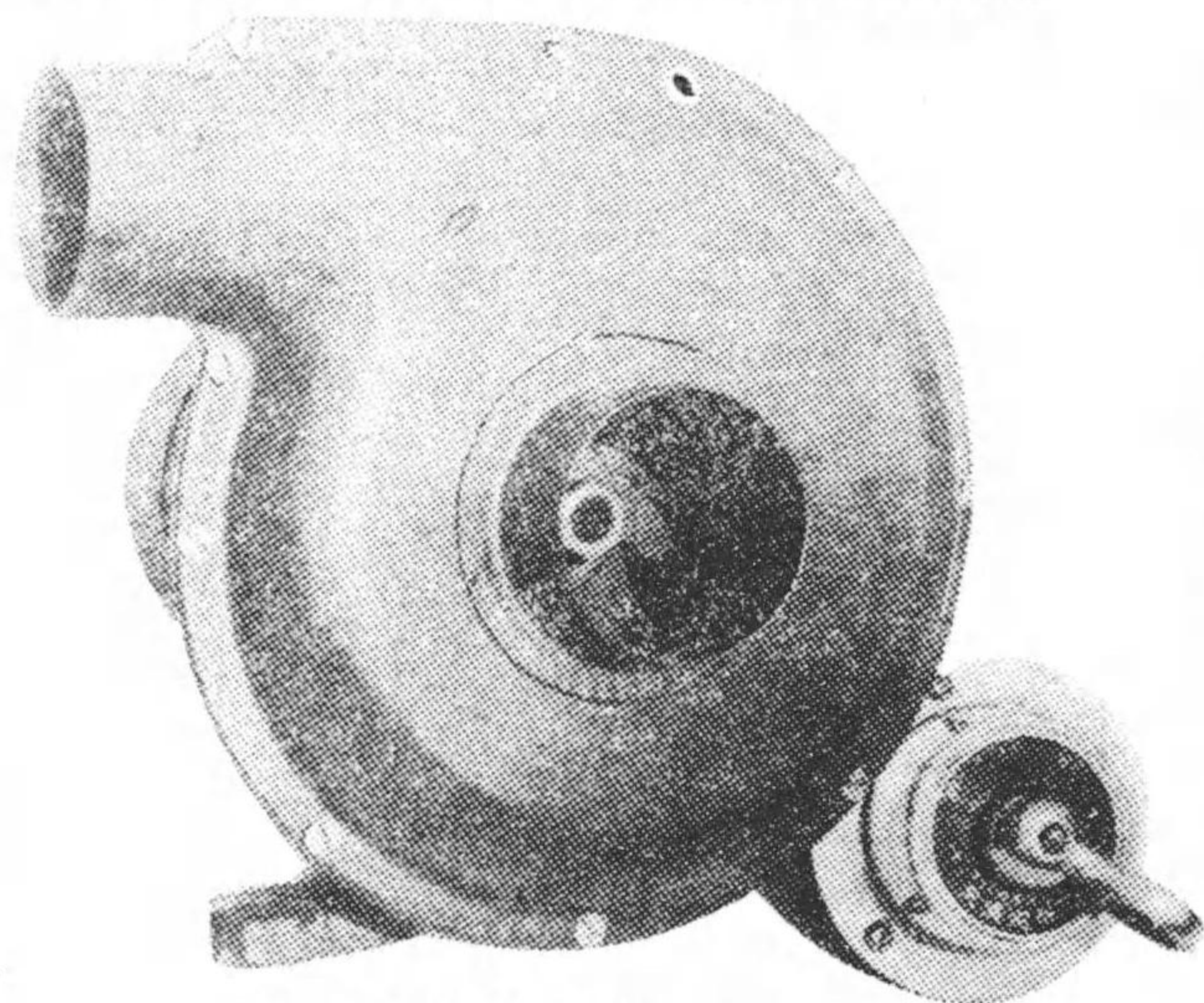
395
169

炭爐用 電動送風機 電動吸風機

商工省認定 薪炭瓦斯發生爐工業組合指定品

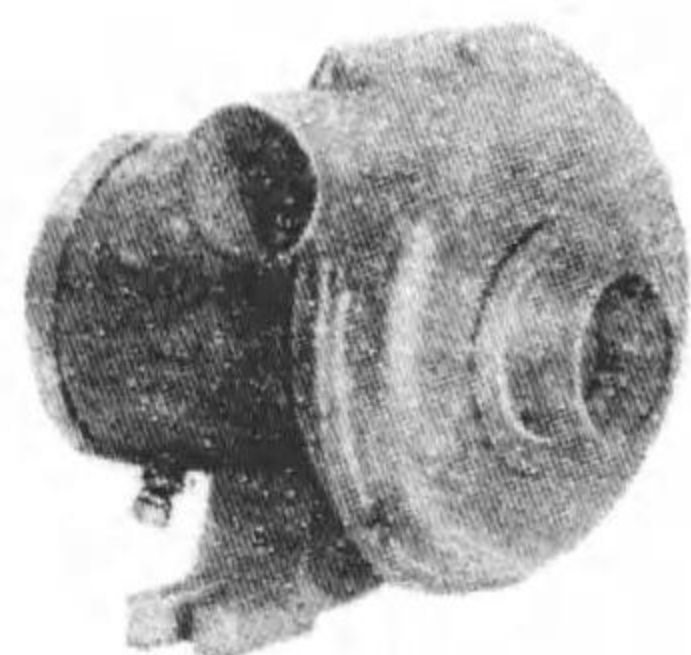
絕對防錆法

(パーカライジング) 施工

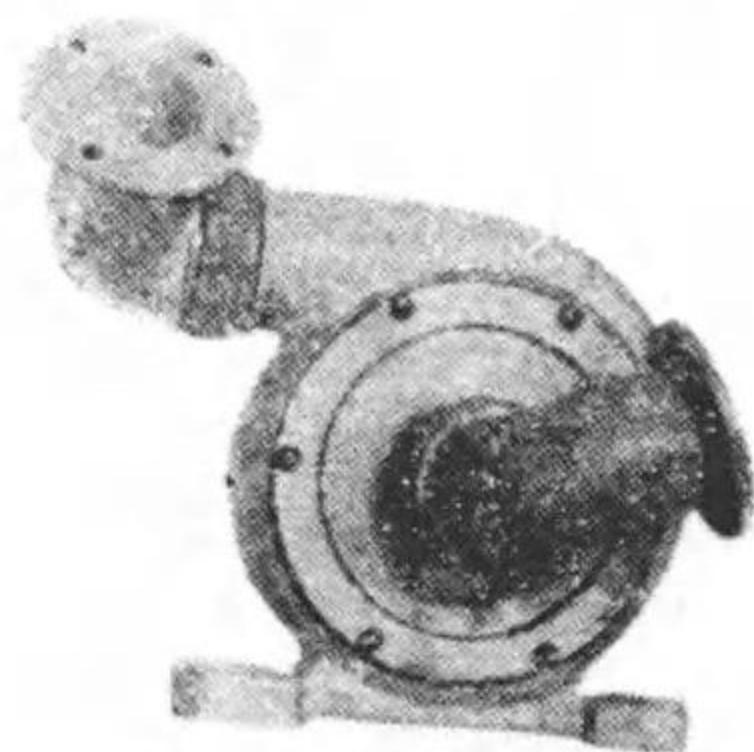


新製優秀品 DF-5 型

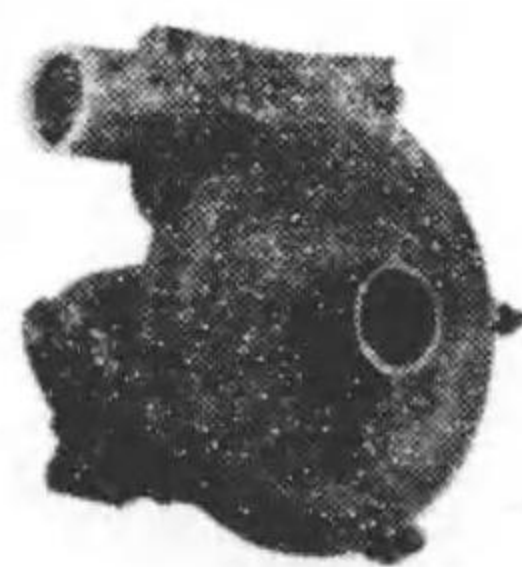
歴史ハ語ル優秀性



昭和十二年型



昭和八年型

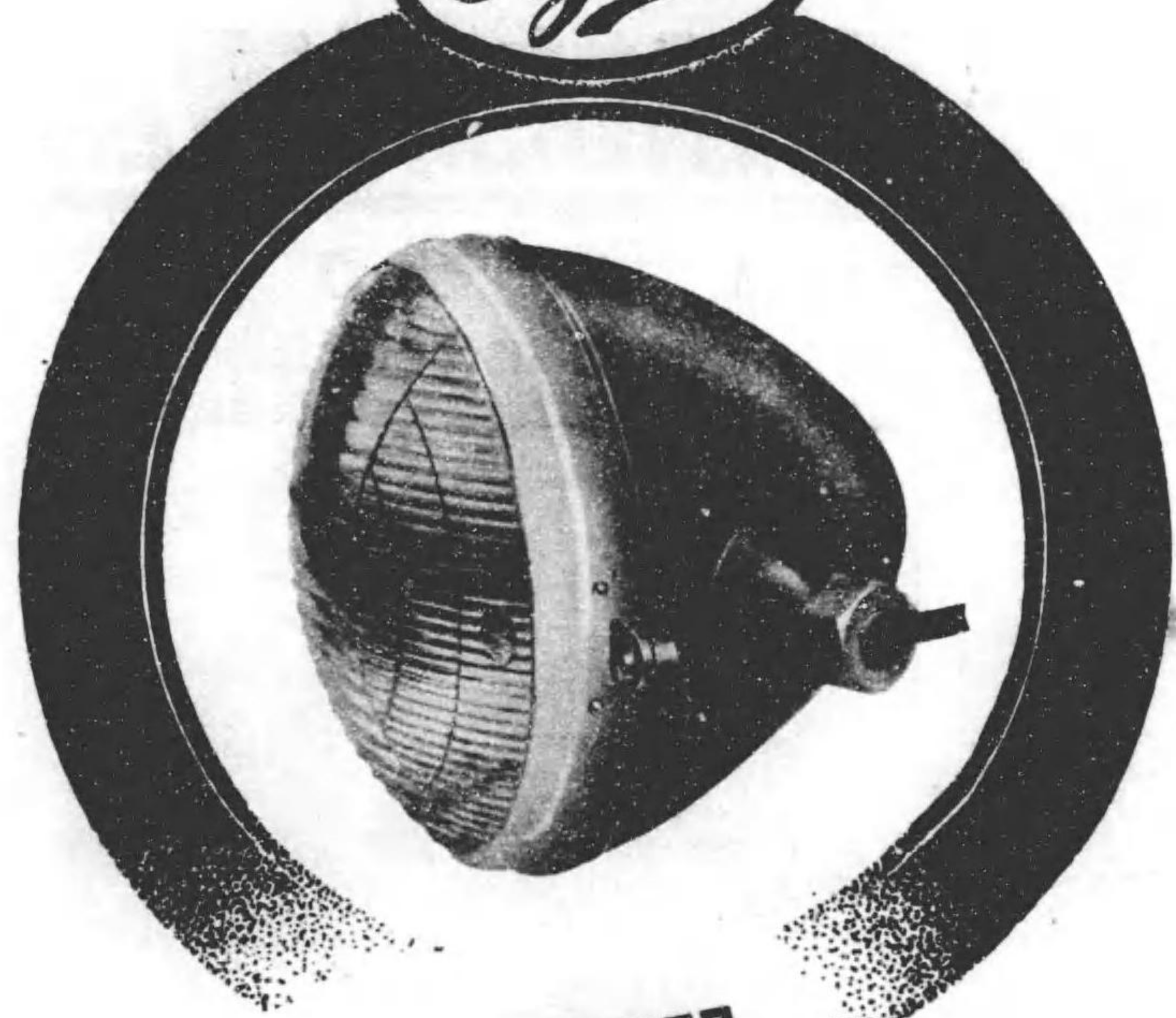


昭和六年型

關東代理店	富士工業株式會社
販賣店	日本交通工業株式會社
販賣店	萬歲貿易株式會社

交通電機工業所

大阪市東區小橋西之町三六



前照燈・電氣開閉器
自動車用各種計器及計器板

發売元

日本ワキコマネット株式會社

營業所 大阪市北區堂島北町 電話北1022 4049番

合名會社 平尾製作所製造

終

