



2024日本自動車殿堂 歴史遺産車

日本の自動車の歴史に優れた足跡を残した名車を選定し
日本自動車殿堂に登録して永く伝承します

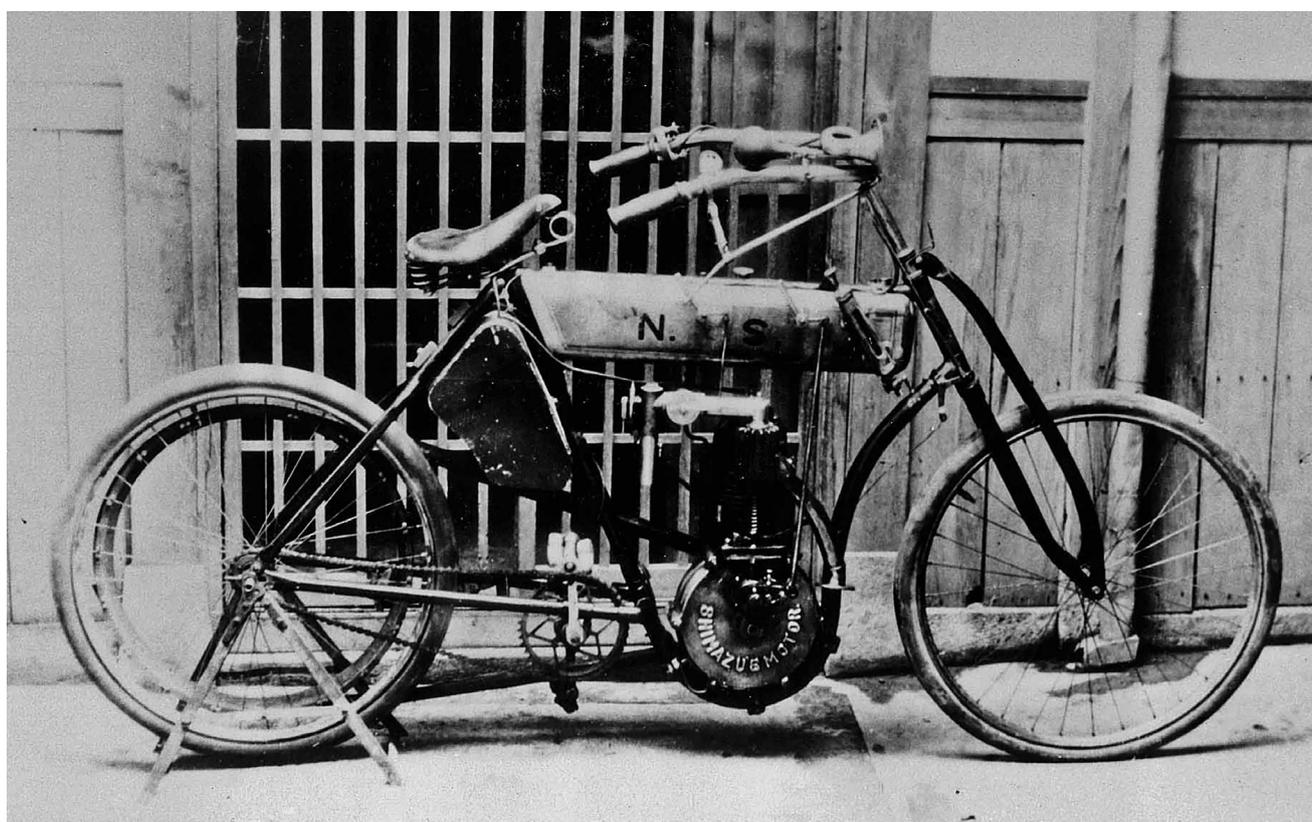
Cars that blazed the trail in the history of Japanese automobiles are selected,
registered at the Hall of Fame and are to be widely conveyed to the next generation.

NS号

TYPE NS

N. S.

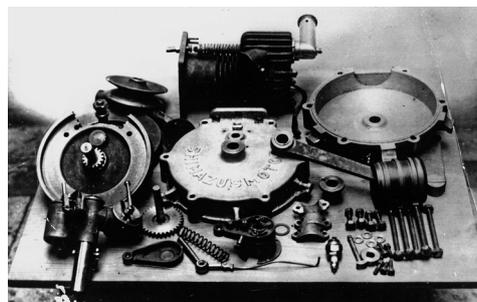
SHIMAZU BROS.



1909 (明治 43) 年に完成した日本初の自動自転車NS号。駆動はベルトとプリーによる後輪駆動。島津檜蔵氏により製作された。

NS号(1909年)主要諸元

全長	—	型式	—
全幅	—	エンジン型式	—
全高	—	駆動方式	ベルト
ホイールベース	—	エンジン	4サイクル、空冷、単気筒
最低地上高	—	ボア×ストローク	—
		総排気量	400cc
車両重量	—	圧縮比	—
乗車定員	—	最高出力	—
最高速度	—	最大トルク	—
最小回転半径	—		
登坂能力	—	変速機	—
タイヤサイズ前	—	価格	—
タイヤサイズ後	—		



NS号のエンジン分解写真。最初は構造が簡単な2サイクルガソリンエンジンを試作したものの、予想に反して難しく、NS号のエンジンには構造は複雑だが作動の確実な4サイクルに取り組んだ。



NS号の発展型であるエーロファースト号は、モーターサイクルの基本となる形状を有している。フロントフェンダーに“鹿島（鹿児島）～東京”の、またタンクには“SHIMAZU BROS.”の文字と“AERO 1”のマークが見える。

日本のモーターサイクル(当時の呼称は自動自転車)の第1号とされるのが1909(明治43)年に製作されたNS号で、車名は製作者の島津楯蔵氏の頭文字 = Narazo Shimazu をとって命名された。島津楯蔵氏は少年時代から、当時、一般庶民ではなかなか手に入れることができなかった自転車に乗り、自動自転車を知る。そうした裕福な家庭に育ったのは、父が貴金属加工製造業の「丹金」に勤めており、会社が事業拡大に成功していたからであった。

奈良県立工業学校紡績科を卒業後、豊田式織機株式会社に入社し、当時、技師長が豊田佐吉氏で自動織機の研究開発に没頭しており、島津氏は試験工場に配属されて織機の試運転を担当していたという。その後島津氏は自らの手で自動自転車の着手を決意し、半年で退職する。丹金は島津楯蔵氏の父が経営を引き継ぎ、楯蔵氏の実弟である銀三郎氏が創立者の山口家の養子に入った。丹金の工場の中に研究所をつくった島津氏は、海外から英文の資料を収集して研究し、製作のため2人の職工も雇用了。

その後、1908(明治41)年12月に、名古屋の開業医で米国製エール号の所有者であった棚橋鎌太郎氏の助言を受け、試作第1号エンジンとして比較的構成部品が少ない2サイクル空冷単気筒で400cc程度のエンジンに取り組み、わずか約3カ月で完成させる。気化器も点火コイルも自作し、点火プラグは京都の陶器店に依頼したという。当初、エンジンは始動したものの、最初はなかなか意図したとおりに作動しなかったが、改良を続け、豊田式織機株式会社から購入した中古自転車に取り付けて試作車を完成させたという。

棚橋鎌太郎氏にもその試作車を見せた後、1909(明治42)年、予想外に難しかった2サイクルエンジンから、構造的には複雑であるが作動が確実な4サイクルエンジンに着手。試作第2号エンジンは排気量400ccで空冷単気筒であった。リム、スポーク、タイヤ、チェー



1926(大正15)年2月から3月にかけて、4台の赤いエーロファースト号キャラバンが鹿児島～東京間を19日間で走破している。

ン等は輸入品に頼ったが、車体は自転車を改造して完成させた。これが自らの名前を冠した国産第一号自動自転車のNS号である。この頃から実弟の山口銀三郎氏もテストライダーとして研究に協力し始める。

その後、島津氏は1912(明治45)年、開発費用等は父からの資金的な援助を受け、量産車としてNMC(Nippon Motor Cycle)号を20台余り製作する。250cc単気筒で、このNMC号は国産初の量産自動自転車とされるが、まだ人々の国産車に対する認知度が低く、販売には苦労したという。なおNS号、NMC号共にベースとなる自転車のペダルが付いている。

1925(大正14)年には、空冷4サイクル、カム駆動サイドバルブ方式の単気筒633cc、6.5馬力、前進3段・後進1段(サイドカーとしての後退用)のエーロファースト(Aero First)号を6台試作した。このエーロファースト号によって、スタイリングも含めて国産モーターサイクルの基本形が完成したといえるだろう。

その後、島津氏は「日本モータース製造所」を設立し、1927(昭和2)年に4サイクル単気筒250ccサイドバルブ、2段変速のエーロファースト号C型を3年間で約700台生産する。C型は、ショックアブソーバー付フォークやバルーンタイヤを採用していた。当時のカタログによれば価格はスタンダードモデルが395円(大阪渡し)であり、前照灯等を加えると85円高であった。が、採算ベースにはのらなかったため、1933(昭和8)年頃には生産および販売から撤退している。

島津楯蔵氏の手により、1909年に日本初の自動自転車として誕生したNS号は、NMC号を経てエーロファースト号となり、日本のモーターサイクルの礎となる。その後、日本のモーターサイクル産業は世界有数の産業に成長するが、国産モーターサイクルの源流となるNS号は、歴史遺産車としてふさわしいモデルである。

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)