

カラーでたどる 懐旧の国産バス

■いすゞ自動車



BX352 (1958年) L9420 W2450 H2977 WB5200 <DA120> D-L6-6126cc 120ps



BXD50 (1964年) L9505 W2450 H2965 WB5200 80km/h <DA640> D-L6-6373cc 130ps



BA341 (1957年) L9210 W2450 H2926 WB4200 80km/h <DA120> D-L6-6126cc 118hp

BR151P (1960年)
L9650 W2450 H3050 WB4800
<DA120T> D-L6-6126cc 160ps
(ターボチャージャー) 定員74名



BC10 (1950年)
L9820 W2450 H2850 WB5300
77km/h <DA80> D-V8-6804cc
117hp 定員75名



BC20 (1957年)
L10300 W2480 H3000 WB5350
73km/h <DH10> D-L6-9348cc
150hp/180hp (スーパーチャージャー)
定員74名



本書に記載する諸元の記号などは、次のとおりです。

(例) **BX352 (1958年)** L9420 W2450 H2977 WB5200 80km/h <DA120> D-L6-6126cc 120ps

L: 全長、W: 全幅、H: 全高、WB: ホイールベース(以上単位mm)、km/h: 最高時速、< > 内はエンジン型式、D: ディーゼルエンジン(G: ガソリンエンジン)、L: 直列(L6は直列6気筒、V: V型、H: 水平)、cc: 排気量、ps(もしくはhp): 馬力

また説明文中でも、読みやすく簡潔な文にするためホイールベースを「WB」と記載していることがあります。

■ダイハツ工業



SV37N ライトバス (1969年)
L6100 W1920 H2260 WB3200 95km/h
<DC> D-L4-2530cc 75ps 定員25名

■東洋工業



パークウェイ126 AEXC (1972年)
L6195 W1980 H2325 WB3285 95km/h
<XA> D-L4-2701cc 81ps

はじめに

バスは、社会にとって不可欠な公共輸送機関でありながら、あまりにも身近にあるためか、ともすれば人々からは関心も持たれず、その存在感さえも薄い状態にあります。

本書は、国産車にとって飛躍の時代であった戦後復興期の1950年代から高度成長期に入る1960年代までのバスについて、その存在を記録として残すべく、変遷を追って当時のメーカーカタログなどから写真と諸元をまとめたものです。

戦後の復興期から高度成長期にあたるこの時代は、バスにとっても人口の都市集中化によるラッシュバスやワンマンバスの発達、高速道路網の整備による高速バスの発達、また旅行の小グループ化によるマイクロバスの発達など高性能化・多様化した華々しい時代でありました。しかし、その一方では輸送効率の追求からボンネットバスが消えていった寂しい時代でもあります。

編集にあたっては、終戦から1970年頃までに日本で生産された定員11名以上のバスの総てを網羅して図鑑的に収録しました。また、写真に添えてある諸元は当時のカタログ等による数値を掲載しました。国産バスの記録として少しでもお役に立てれば幸いです。

筒井幸彦

●木炭バスとガス発生炉への木炭補給(車体はトヨタFC)●



ガソリン機関は気化器で気化したガソリンが空気とともにシリンダ内に吸い込まれて圧縮・点火・爆発に至る。薪炭ガス自動車は気化器の代わりに薪炭ガス発生装置を備え、これにより発生したガスをガソリンの代わりに適量の空気とともにシリンダ内に送り込む。

本書掲載のバスの写真について

本書には、バスの車体を中心に、600点を超える画像が掲載されています。これらは、メーカーのカタログを中心に、著者の筒井幸彦氏が所蔵している資料を掲載したものです。筒井氏は幼少のころから収集保管を始め、その後も他の収集家のコレクションを引き継いだり、専門の出版社からの委託やメーカーからの提供を受ける機会などもあって、数多くの資料が筒井氏のもとに集まり、筒井氏はこれらの資料のバス画像をパソコンに取り込み、諸元や解説を加えてデータベース化してこられました。

戦後、日本では路線用、観光用はじめ、用途にあわせた多様なバスがつくられてきましたが、バスやトラックなどの商用車は、個人が所有し愛用する乗用車に比べ丈夫ではあるものの、耐用年数の経過や、ユーザーであるバス会社が新しい型式のバスを採用する際に、古いものは廃棄されてしまう運命をたどり、後世に残りにくいものです。特にバスは、顧客の要望に応えるべく様々な仕様があるため、そのカタログも乗用車のように広く配布されず、諸元記録なども、今日まで長く保存されている例は極めて少ないのが実状です。

そのようななか、筒井氏が収集保管されてきた資料は大変貴重なものです。近年では、日野自動車、いすゞ自動車などのバスメーカー内部にも残っていなかった資料を、メーカーに協力して役立てたこともあるほどでした。

編集部では、筒井幸彦氏のことを自動車専門写真家の浅井貞彦先生より紹介されたテレビ番組によって知りました。番組で、筒井氏のご自身のトラック・バスのカタログコレクションを後世のために整理・編集されていることが紹介されており、この貴重な資料をぜひ小社で書籍にして出版したいと考えました。

幸いにも旧知のトヨタ博物館元学芸員・山田耕二氏が筒井氏のご連絡先をご存知とのことで、筒井氏を訪ねることができ、戦後から1970年までに登場したバスを紹介するという本書の企画をすすめることが可能になりました。

本書には、バスの画像とともに、整理・調査を続けている筒井氏に、それぞれのバスの諸元や特徴などを書いていただきました。画像はもちろん、こうしたデータも、いまでは大変貴重な資料となるからです。また巻末には当時のバスに搭載されたエンジンの一部を紹介するページを設け、目次のあとに索引を設けるなど、図鑑として活用していただきやすいように工夫しております。

なお、掲載資料のなかには、バス会社などの名前が入ったものもあり、収録画像の著作権や著作権などにはできる限り配慮し、事前の調査をいたしました。しかし、製造されてから半世紀以上経過している資料もあり、困難な場合もありました。数多くのバスを収録することによって、日本の自動車産業における記録になることを念頭に置いて本書を編集しましたことを、ご理解いただければ幸甚です。

三樹書房 小林謙一

目次

〈巻頭口絵〉 カラーでたどる 懐旧の国産バス	2
はじめに	17
本書掲載のバスの写真について	18
掲載バス車両一覧	20
いすゞ自動車	23
三菱重工業／三菱自動車工業	59
日野自動車工業	85
日産ディーゼル工業	115
日産自動車	143
プリンス自動車工業	168
トヨタ自動車工業	174
ダイハツ工業	208
東洋工業	217
1950～70年代のバスに搭載されたエンジン(一部)	223
おわりに	231

※本書でのメーカー名は、主に紹介する1960年代での各社の呼称を掲載しました。三菱に関しては、1964年の3社合併(三菱日本重工業、新三菱重工業、三菱造船)による呼称「三菱重工業」と、1970年からの社名ではあるものの、日本で長く親しまれてきた「三菱自動車工業」を併記しています。また、エンジンのページでは「三菱重工業」を用いました。

掲載バス車両一覧

この一覧は、本編と同様にメーカー・型式等による分類別にまとめられています。掲載にあたっては、アルファベット・数字・五十音順を原則としましたが、紹介している車両の共通性等を考慮して、検索性に配慮した順番にしている箇所がありますので、ご了承ください。

(●付の見出しは「その他」を除き、本編の掲載順になっています)

いすゞ自動車	BY30K	39	BU20	55	
● BX系 ボンネットバス	BY31	39	BU20EP	56,57	
BX41	26	● BX-X系 リアエンジンバス	BU30P	57	
BX43	26	BX85X	40	● BH系 リアエンジンバス	
BX91	24,25	BX91X	40	BH20P	58
BX95	25	BX97X	40	BH21P	58
BX95 (改) ツインバス	24	● BX-V系 リアエンジンバス			
BX131	27	BX91V	41		
BX151	27	● BB系 リアエンジンバス			
BX331	28	BB341	42		
BX341	28	BB351	41		
BX352	2,28	BB541	42		
BX521	29	BB741	42		
BX531	29	● BS系 リアエンジンバス			
BX552	29	BS10	43		
BX752	29	● BA系 リアエンジンバス			
BXD30	30	BA01N	48		
BXD50	2,30	BA05N	48		
TA10 ライトバス	25	BA20	48		
● TS系 4輪駆動バス		BA341	2		
TS341	31	BA341A	43,44		
TS543	31	BA341C	43		
TSD40	31	BA341D	44		
● BX系 キャブオーバーバス		BA341P	45		
BX92	32	BA351B	44		
BX731E	32	BA351D	45		
BXD30E	32	BA541	46		
● BF系 キャブオーバーバス		BA541P	45		
BF20	33	BA741	46,47		
BF30	33	BA743N	47		
● BD系 キャブオーバーバス		● BR系 リアエンジンバス			
BD40	33	BR20	49		
● エルフ系 マイクロバス		BR151P	3,49		
TL251B	34	● BC系 リアエンジンバス			
TLG20B	34	BC10	3,50		
TLG21B	35	BC20	3,52		
TLG22B	35	BC20-1	51		
ジャーニーS KA50B	35	BC151	52,53		
● TL/BL系 ライトバス		BC161P	53		
BL171	36	● トロリーバス			
BL371	36	補助エンジン付トロリーバス 東京都交通局321			
BLD10	37	形	53		
BLD20	37	● BU系 リアアンダーフロアエンジンバス			
BLD22	37	BU05D	54		
ジャーニーL BE20D	38	BU06D	54		
ジャーニーM BLD22	38	BU10	54,55		
ジャーニーM BLD30	38	BU10K	55		
エルフ TL151 ライトバス	36	BU15	56		
● BY/BK系 中型バス		BU15E	56		
ジャーニーK BK30	39	BU15KP	57		

R21	72
R32	72
R270	73
R370	73
R450	73
R470	74
● MR系 リアエンジンバス	
MAR440	77
MAR470	78
MAR490	79
MAR820	80
MAR870	81
MR410	76
MR420	76,77
MR430	77
MR470	76,78
MR480	78
MR510	79
MR520	80
● B系 リアエンジンバス	
B800J	82
B805J	82
B806L	5
B806N	82
B820J	82
B905N	83
B906R	5,83,84
B907S	84
● その他	
国鉄向けレール道路併用アンヒピアンバスの試作車	75

日野自動車工業	
● 日野トレーラ バス	
T11B + T25	86
T13B + T26	6,86
● BH系 ボンネットバス	
BH10	87,88
BH13	88
BH14	88
BH15	7,89
● 日野 東芝 トロリーバス	
TR20	90
TT10	90
● 日野コンマース ミニバス	
PB10P	91
PB11B	91
● レインボー BM系 K/T	
BM320K	92
BM320T	7,93
● RM系 中型リアエンジンバス	
RM100	94
● RL系 中型リアエンジンバス	
RL100	95
RL300	95
● ブルーリボン BD系	
BD10	96
BD12	6
BD14	6,97
BD14P	98
BD15	98
BD15P	98
BD30	96
BD35P	99
BD系 宣伝カー	97

● ブルーリボン BG系	
BG12	99
● ブルーリボン マイナー BK系	
BK11	100
BK32	100
● ブルーリボン BL系	
BL10	100
● ブルーリボン BN系	
BN10P	101
BN11	101
BN31	101
BN31P	101
● ブルーリボン BQ系	
BQ10PK	102
● ブルーリボン BT系	
BT10	102
BT11	102
BT31	103
BT51	103
BT71	104
BT100	104
● RA系 リアアンダーフロアエンジンバス	
RA100P	105,106
RA120	105
RA900P	106
● RB系 リアアンダーフロアエンジンバス	
RB10	6,107
RB120	107
● RC系 リアアンダーフロアエンジンバス	
RC10P	108
RC100P	108
RC120	109
RC300	109
RC300P	110
RC320	109
RC320P	110
● RD系 リアエンジンバス	
RD100	111
RD120	111
● RE系 リアエンジンバス	
RE100	112
RE120	7,112
● RV系 リアエンジンバス	
RV100P	113
RV530P	113
● RX系 リアエンジンバス	
RX10	114
● その他	
ちよだ ST 国鉄バストレーラ	114

日産ディーゼル工業	
● ミンセイ BS系 ボンネットバス	
BS22	116
BS24	116
BS60	116
● ミンセイ KB3系 ボンネットバス	
KB3A	117
KB3B	117,118
KB3T	117
● ミンセイ BN/BE系 ボンネットバス	
BE31	119
BN32	119
● ミンセイ キャブオーバーバス	
KB2LC	120

● ミンセイ コンドル ジュニア BR20系	
BR20	120
BR21	120
● ミンセイ コンドル BR30系	
BR30	8,121,122,123
BR31	8,121
BR32a	122
BR32b	122
● ミンセイ コンドル BR300系	
BR324	123
BR326	124
BR341	124
BR351	124
● ミンセイ B80系 ボンネットバス	
B80	125
● RX系 リアエンジンバス	
ミンセイ RX80	126
ミンセイ RX91	126
ミンセイ RX101	126
ミンセイ RX102	127
RX102	127
● ミンセイ RS/RF系 リアエンジンバス	
コンドル RF85	128
コンドル RF91	128
コンドル RF102	129
コンドル RFA101S	129
イーグル RS90	128
● 4R系 リアエンジンバス	
4R82	130,131
コンドル 4R92	131
コンドル 4R93	132
4R110	134
4RA92	131
4RA93	132
4RA94	132,133
4RA95	133
4RA103	130,133
4RA104	9,134
● 5R系 リアエンジンバス	
5R94	135
5RA104	135
5RA106	135,136
5RA110	136
● 6R系 リアエンジンバス	
6R110	140
6RA110	139
6RA111	9,140
コンドル 6RF100	137
6RF101	9
コンドル 6RF101	9
コンドル 6RFA101	137
6RFA101	8
6RFA103	138,139
コンドル 6RFL101A	138
● V8R系 リアエンジンバス	
V8RA120	141
● PR系 リアエンジンバス	
PRA105	142
● その他	
金剛トレーラ バス	118
ガスタービン実験車	141

日産自動車

●**ニッサン 90系 セミキャブオーバーバス**

90型 144

90型 代燃車 144

91型 144

●**ニッサン 290系 ボンネットバス**

290 10,145

J290 (1950年) 146

M290 (1950年) 10,146

●**ニッサン 390系 ボンネットバス**

390 10,147

492 148

●**ニッサン 590系 ボンネットバス**

MG590 148

MG592 148

●**ニッサン 690系 ボンネットバス**

UG690 10,149,150

●**キャプスター マイクロバス**

キャプスター GKA320 151

キャプスター GKA321 151

キャプスター GKPA321 151

●**キャブオール マイクロバス**

KC42 152

KC140 152,153

KC141 153,154

KC240 154

VC40B 152

●**エコー系 ライトバス**

キャブオール マイクロバス 155

ニッサン ジュニア マイクロバス 155

KC140 155

GC140 156

キャブオール エコー GC140 156

エコー GC141 11,156

エコー GHC141 157,158

エコー GQC141N 157

エコー GC240N 158

エコー GHC240 158

エコー GHC240W 159

エコー GHQC240W 159

シビリアン GHC240 160

シビリアン GHC240W 160

シビリアン GHQC240 160

●**ニッサン キャブオーバーバス**

ニッサン 180 (改) 161

●**キャプスター E590系**

キャプスター E590 161

キャプスター E592 161

●**キャプスター E690系**

キャプスター E690 11,162,163

ニッサンバス E690 163

●**コナ リアエンジンバス**

BU90 164

●**UR690系 リアエンジンバス**

UR690 165,166

NUR690 166

●**JUR690系 リアエンジンバス**

JUR690 167

プリンス自動車工業

●**ホームー系 マイクロバス**

プリンス ホームー B640 169

プリンス ホームー B640A 169

プリンス ホームー B641 169

ニッサンプリンス ホームー B641 170

ニッサンプリンス ホームー B641A 172

●**クリッパー系 マイクロバス**

A型標準宣伝車 AKVG 170

マイクロバス AQVH-2M 171

スーパークリッパー BQVH-2M 171

スーパークリッパー B431 171

●**ライトコーチ**

プリンス ライトコーチ 172

プリンス ライトコーチ BQBAB-2 172

プリンス ライトコーチ BQVH2L 172

プリンス ライトコーチ 632 172

プリンス ライトコーチ 654 173

プリンス ライトコーチ 657B 169

プリンス ライトコーチ658B 169

ニッサンプリンス ライトコーチ B657B 172

ニッサンプリンス ライトコーチ B664B 173

ニッサン ライトコーチ B664B 173

トヨタ自動車工業

●**トヨタ DA／トヨタDB ボンネットバス**

トヨタ DA バス 175

トヨタ DB バス 175

●**BL／FL系 ボンネットバス**

BL 低床式バス 176

FL 低床式バス 176

●**FY／BY系 ボンネットバス**

BY 177

FY 177

●**FB／BB系 ボンネットバス**

BB 178

FB 178

●**FB60系 ボンネットバス**

FB60BA 179

●**FB70／DB70系 ボンネットバス**

DB70 180

DB75 180

FB70 180

●**FB80／DB80系 ボンネットバス**

DB80 181

FB80 13,182,183

FB80 レントゲン車 183

FC80 レントゲン車 183

●**DB90系 ボンネットバス**

DB95 13,184,185

●**FB／DB100系 ボンネットバス**

DB102 187

DB105 13,186

FB100 186

●**トヨタ キャブオーバーバス**

BM 188

FB75C 宣伝車 189

FC80 (改) 189

FX/BX 宣伝車 188

FY 188

●**DB100C系 キャブオーバーバス**

DB105C 15,190

FB100C 191

●**ハイエース コミューター**

ハイエース コミューター PH10B 192,193

ハイエース コミューター RH15B 192,193

ハイエース コミューター RH16B 193

●**RK系 ライトバス**

トヨベット ライトバス 194

トヨベット RK ライトバス 194

トヨベット RK70 195

トヨベット RK75 195

トヨベット 小型バス RK75B 195

トヨベット 小型バス RK85B 196

トヨベット ダイナ マイクロバス

RK95B 196

トヨベット ダイナ マイクロバス

RK150B 196

トヨベット マイクロバスRK160B 14,197,

198

トヨベット ダイナ マイクロバス

RK160B 197

トヨタ ライトバスRK170B 14,198,199

トヨタ ライトバスRK171B 199

トヨタ ライトバスJK170B 199

トヨタ コースター RU18 14,200

トヨタ コースターDX RU19-HD 200

トヨタ モーターホーム MP20 200

●**BW系 リアエンジンバス**

BW 201

●**FR系 リアエンジンバス**

FR 201,202

●**DR系 リアエンジンバス**

DR10 203,206,207

DR11 204,205,206

DR15 15,204,205,207

ダイハツ工業

●**V100系 マイクロバス**

V100 209

SV151N 209,210,215

デルタ SV16N 210

デルタ SV17N 210

●**ベスタ／V200系**

ベスタ マイクロバス 211

ベスタ FPO 211

DV30N-1 215

DV200N 211,212,213

DV201N 214

SV20N 214

SV25N 215

SV35N 214

SV37N 16,215

●**ダイハツ リアエンジンバス**

ダイハツ リアエンジンバス 216

東洋工業

●**マツダ マイクロ／ライトバス**

D1500 マイクロバス 218

DVA12 (改) 218

E2000 シンプルバス 219

AEVA-A 220

AEVA-B 幼児用ライトバス 220

AEVA-C ライトバス 219

AEXA-A 220

AEXA-C 219

パークウェイ18 EVK15 222

パークウェイ26 AEBV 221

パークウェイ26 AEXC 16,221

パークウェイ ロータリー-26 TA13L 221

DUC9 222

いすゞ自動車

いすゞ自動車の沿革

いすゞ自動車のルーツは嘉永6(1853)年、石川島に設立された徳川幕府の造船所に始まり、幾多の変遷を経て明治26(1893)年には株式会社東京石川島造船所になった。

同社は、大正3(1914)年3月に勃発した第一次世界大戦をきっかけに自動車の製造に乗り出すこととなり、7年にはイギリスのウーズレー社と提携して製造権と東洋における一手販売権を獲得した。これによって同社はウーズレーの乗用車とトラックの生産を開始した。

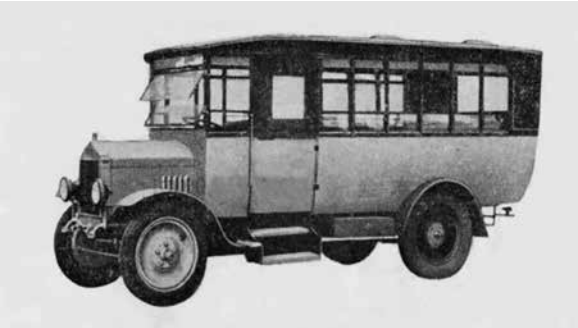
昭和2(1927)年に至り、ウーズレー社との契約を解除して自社設計の純国産車「スミダ」を製造することとなり、昭和4(1929)年5月に自動車部を分離独立させて株式会社石川島自動車製作所を設立した。昭和8(1933)年、自動車工業への改称を経て、翌9(1934)年には、商工省標準形式自動車を伊勢神宮の五十鈴川に因んで「いすゞ」と命名。これがいすゞの社名の由来である。その後、昭和12(1937)年4月に東京自動車工業株式会社、昭和16(1941)年4月にデーゼル自動車工業株式会社と変遷し、昭和24(1949)年7月には商号を現在のいすゞ自動車株式会社に変更して現在に至っている。

日野製造所の独立

東京自動車工業は昭和16(1941)年、国策によるデーゼル自動車の生産強化のため、三菱重工業、日立製作所、池貝自動車および川崎車両4社の技術参加を受けデーゼル自動車工業と改めたが、その際の許可付帯事項により、東京府南多摩郡日野町に同年落成していた日野製造所を翌昭和17(1942)年5月1日に日野重工業(後の日野自動車工業)として独立させ、装甲軌道車の生産に専念することとなった。



スミダ R (1932年) 石川島自動車製作所 鉄道省バス。(D 6) G-SV-L6-7700cc 100hp

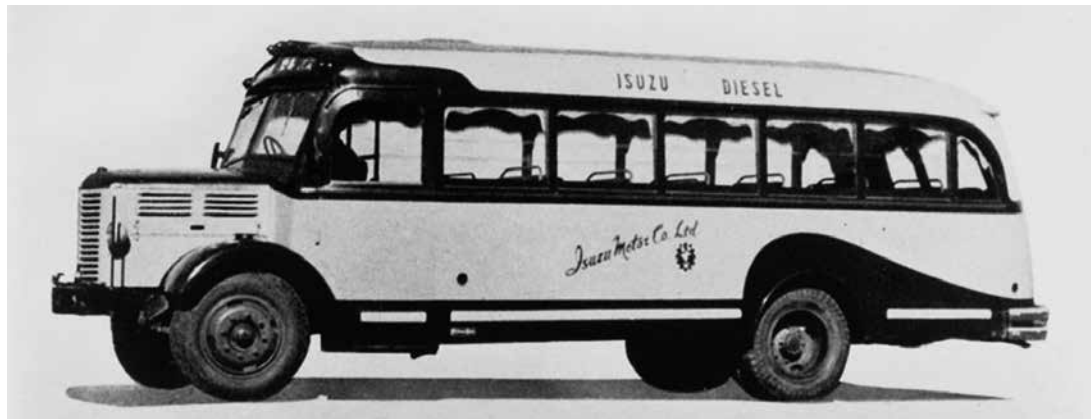


ウーズレー CG (1925年) 石川島自動車製作所 ウーズレー社の図面により製作。CG型4気筒ガソリンエンジン搭載。



いすゞ BX40 (1939年) 東京自動車工業 商工省標準形式バス。(GA40) G-SV-L6-4390cc 72hp

●BX系 ボンネットバス●



BX91 (1948年) ディーゼル自動車 L7840 W2400 H2700 WB4300 70km/h 〈DA43N〉D-L6-5103cc 85hp 定員42名
1947年9月にBX80(ガソリン)、翌48年1月にBX91(ディーゼル)完成。真空倍力装置付ブレーキ、自動車ラジオ採用。



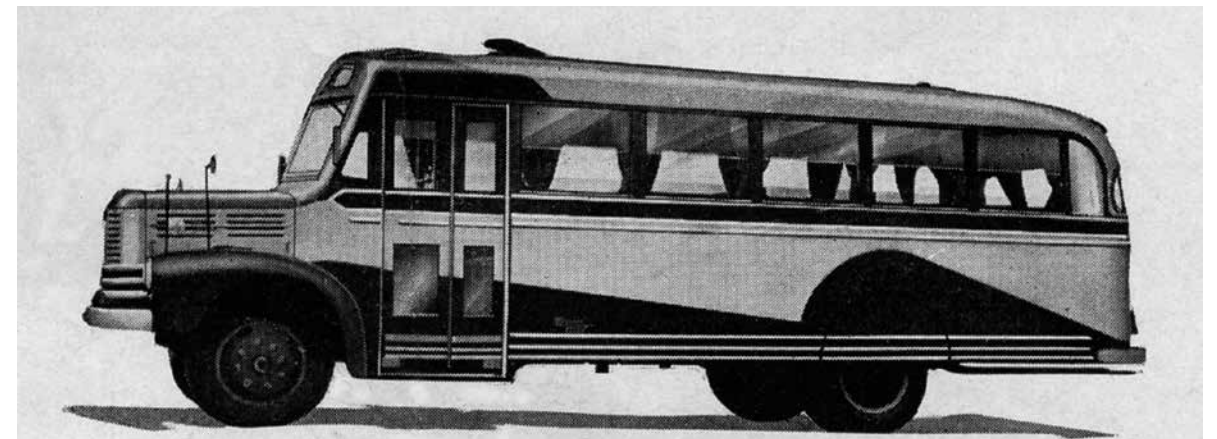
BX91 国鉄バス (1950年) 定員50名
フェンダーの形状が次期モデル(1951年型)との中間型。1949(昭和24)年7月1日、ディーゼル自動車からいすゞ自動車へ社名変更している。



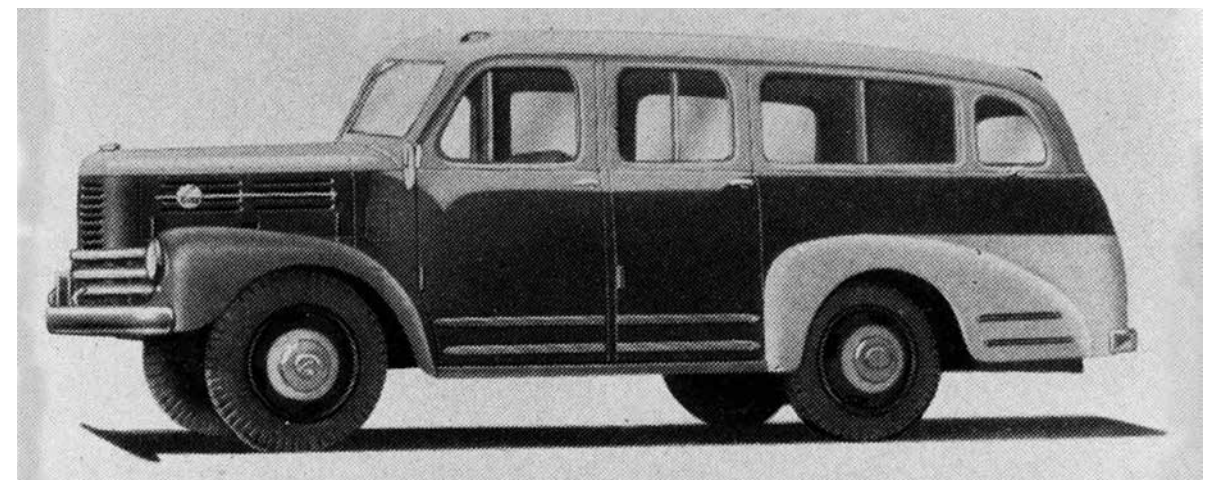
BX95 (改) ツインバス (1950年)
L11100 W2400 H2750
WB4300+4300 60km/h
〈DA45〉D-L6-5103cc 90hp 定員75名
BX91にシャシを改造結合した双子バスで、
青森県の八戸市交通局に納入された。



BX95 デラックスバス (1951年) L8790 W2450 H2840 WB5000 〈DA45〉D-L6-5103cc 90hp 定員42名
天井窓による採光、前後5段可動装置付シート、自動開閉式の出入口扉、ゴムマット採用等の斬新な設計。



BX91 (1951年) L7920 W2450 H2840 WB4300 80km/h 〈DA45〉D-L6-5103cc 90hp 帝国ボデー架装
1947年から製作開始した本格的な低床式バス。ガソリンエンジン(DG32型)搭載車はBX81。

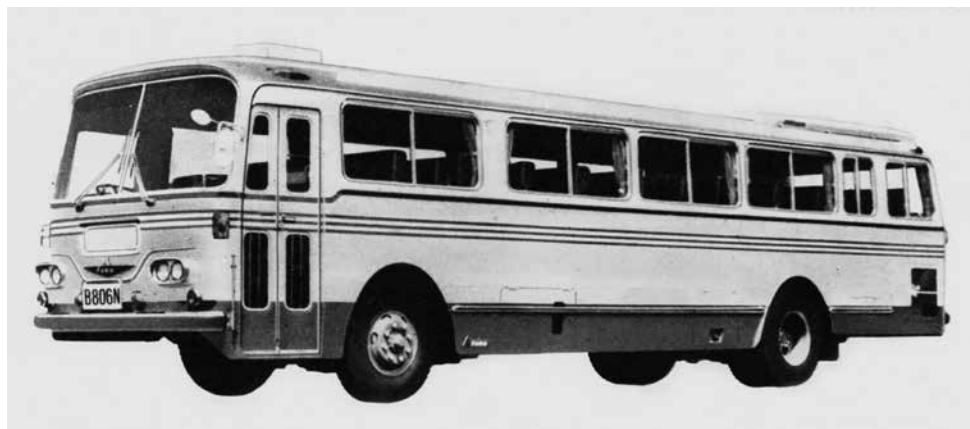


TA10 ライトバス (1951年2月完成) WB3200 〈DA75〉D-L4-3402cc 60hp 定員15名
3トントラック、パトロールカー、ライトバス用に開発された。ガソリンエンジン(〈DC32〉L6-4390cc 90hp)搭載車はTA20。

●B系 リアエンジンバス●



B800J/B805J (1967年8月発売) L10275 W2490 H3070 WB4900 110km/h (6DC2) D-V6-9955cc 200ps 定員79名
DC系V型エンジン開発に伴いモデルチェンジ。800系(写真)がリーフサス、805系がエアサス。末尾の記号はWBを示す。J:4900mm、K:5200mm、L:5400mm、M:5650mm。



B806N 準高速バス (1972年) L11240 W2490 H3050 WB5700 125km/h (8DC2) D-V8-13273cc 230ps
B806シリーズには他にWB5200mmのB806K、5400mmのB806Lがある。



B820J 低床式ワンマンバス (1971年)
L10405 W2480 H2850 WB4900 75km/h (6DB1) D-L6-8550cc 165ps 定員89名
床面地上高を標準車より300mm低くし、フロントからリアまでフラットな床構造の低床バス。

B905N デラックス観光バス (1967年8月発売)
(8DC2) D-V8-13273cc 265ps 定員62名



B905N 高速バス (1967年8月発売) L11255 W2490 H3085 WB5700 130km/h (8DC2) D-V8-13273cc 265ps
時速100kmの連続走行に十分耐えるよう設計された高速バスで、ターボ付320psの8DC2型エンジンを搭載したB905NSもある。



B906R (1968年12月発売)
L11980 W2490 H3000 WB6400 140km/h (12DC2) D-V12-19910cc 350ps 定員42名

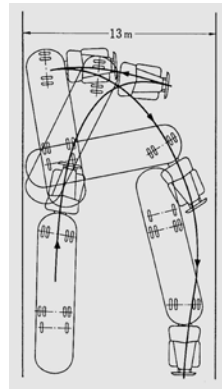
●日野トレーラバス●



T11B+T25 トレーラバス (1947年7月完成) L5500(トラクタ)+7050(トレーラ) W2350 H2400 <DA54> D-L6-10850cc 110hp
定員96名
終戦時、工場内に残されていた6トン牽引車のDA54型水冷ディーゼルエンジンを搭載。



トレーラバスの直角転回。

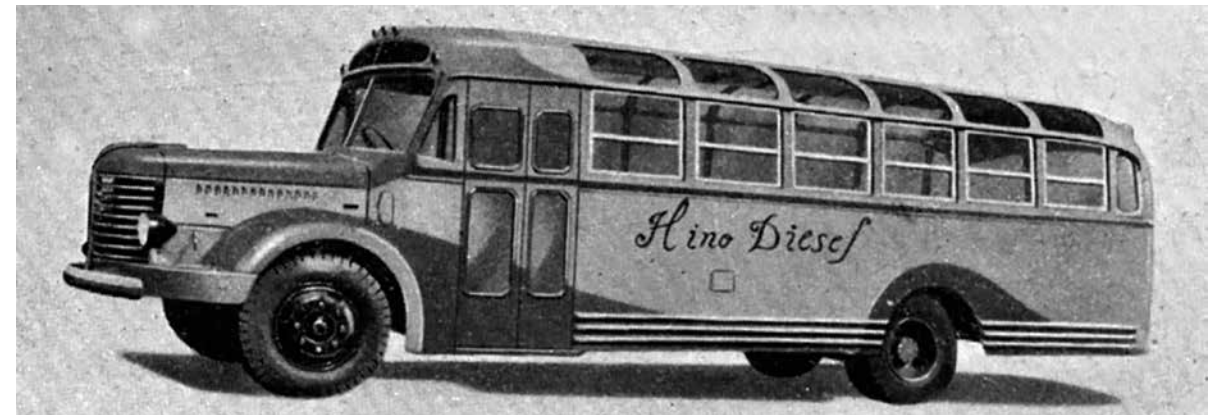


T13B+T26 トレーラバス (1954年) L13850(連結時) W2400 H3050 52km/h <DA55> D-L6-10850cc
115hp 定員96名
1954年7月発売。フェンダーが丸くなり、搭載エンジンはDA55型になった。最大乗車人数150名。

●BH系 ボンネットバス●



BH10 初期型 (1950年3月発売) L9400 W2400 H2760 WB5000 70km/h <DS10> D-L6-7014cc 105hp
初期型はボンネットフードのモールがない。低床式フレーム、エアブレーキ採用。



BH10 初期型 (1950年)

BH10 (1950年)
L9400 W2440 H2760 WB5000
<DS10> D-L6-7014cc 110hp 定員63名
WB5500mmのBF10、4500mmのBA10もある。



●ブルーリボン BD系 センターアンダーフロアエンジンバス●



BD10 初期型 (1952年10月発売) L10000 W2450 H2950 WB4800 70km/h
 〈DS20〉 D-H6-7014cc 110hp
 床下エンジンは重心が低く、床面積も広く使えるのが特徴。BD10は前扉、BD30は中扉。
 初期型は、バンパー形状などが異なる。



BD10 (1953年) L10000 W2450 H2950 WB4800 70km/h
 〈DS20〉 D-H6-7014cc 110hp 定員73名



BD30 国鉄バス (1953年) 新日国架装 L9620 WB4800 〈DS20〉 110hp 定員66名



BD系 宣伝カー (1958年)



BD系の透視図。BD系センターアンダーフロアエンジンバスはエンジンが車体の中心にあり、車両に安定性がある。エアブレーキ採用。



BD14 (1957年) L10020 W2450 H3060 WB4800 75km/h 〈DS40〉 D-H6-7698cc 150ps

プリンス自動車工業

プリンス自動車工業の沿革

プリンス自動車工業のルーツは、戦前の航空機メーカーである中島飛行機と立川飛行機に始まる。中島飛行機は1950(昭和25)年に荻窪工場と浜松製作所が合併して富士精密工業株式会社となり、小型エンジン、精密機器などを製造、他の工場は合併して富士重工業株式会社となっている。

富士精密工業は昭和29(1954)年4月10日、たま自動車と対等合併しているが、このたま自動車の前身も石川島重工業(現IHI)が設立した立川飛行機であり、昭和22(1947)年6月には東京電気自動車株式会社を設立、同24(1949)年11月にたま電気自動車、26(1951)年11月にはたま自動車となっている。同社は昭和22(1947)年6月、電気自動車「たま」号を発表、昭和25(1950)年11月にはエンジン開発契約を富士精密工業と交わし、1952年にAISH型乗用車とAFTF型トラックを発売している。当時、皇太子明仁親王の立太子礼にちなんで「プリンス」のブランドを採用、翌年2月には社名もプリンス自動車工業に変更している。その後、昭和29(1954)年の合併で富士精密工業となるが、昭和36(1961)年2月にプリンス自動車工業株式会社に商号変更し、社名が復活している。

日産との合併と「プリンス」の名称

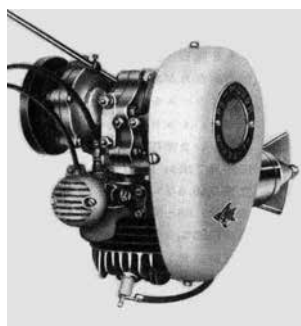
プリンス自動車工業は昭和41(1966)年8月1日に日産自動車に吸収合併され、さらに平成11(1999)年、販売店の「日産プリンス」が「レッドステージ」となったことで、プリンスの名は表舞台には出なくなった。



たま電気自動車(1947年6月発売) 東京電気自動車
オオタHA乗用車ベース。一充電で65km、45km/hで走行した。



AFTF(1952年) プリンス自動車工業
富士精密工業製FG4A型1500cc-45hpエンジンを搭載。



BS41型エンジン(1954)
50cc-1.3hp 富士精密工業
ブリヂストン創業者石橋正二郎
は富士精密の大株主であった。



プリンスセダンAISH-I(1952) プリンス自動車工業
エンジンは富士精密工業製FG4A型1500cc-45hpエンジンを搭載。

●ホーミー系マイクロバス●



プリンスホーミーB640(1965-67年) L4695 W1695 H1900 WB2260 105km/h <G1> G-L4-1484cc 70ps 定員15名



プリンスホーミーB640A(1967年) L4690 W1695 H1900 WB2260 105km/h <G1> L4-1484cc 70ps 定員15名



プリンスライトコーチ657B/658BとホーミーB641(1968年)



DUC9 (1970年) L4980 W1840 H2200 WB2600
 (UA) G-L4-1484cc 60ps 定員18名
 マツダクラフトベースのライトバス。



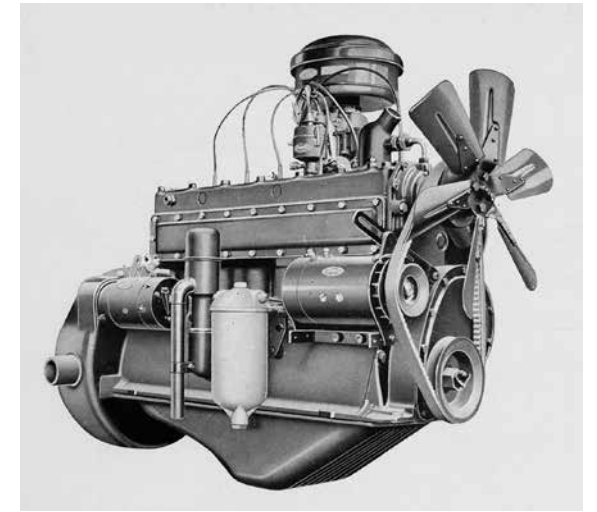
DUC9 (1971年) L4980 W1840 H2200
 WB2600 95km/h (UA) G-L4-1484cc
 60ps 定員18名
 1971年のマイナーチェンジ車。プレートに「マ
 イクロバス」の表記があるが定員18名で、当時
 の『自動車ガイドブック』には「マツダ ライト
 バス DUC9」と記載されている。



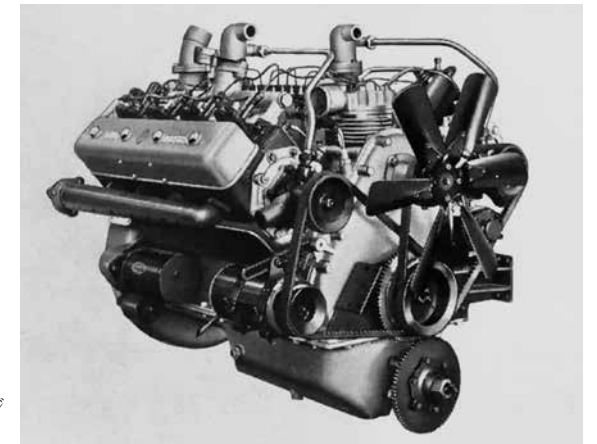
パークウェイ18 EVK15 (1974年) L5090 W1865 H2290 WB2495 115km/h (VA) G-L4-1985cc 92ps
 1974年のマイナーチェンジ車。車名がついてエンジンもグレードアップ。

1950~70年代のバスに搭載されたエンジン(一部)

いすゞ自動車



GA110型 ガソリンエンジン (1952年)
 SV-L6-4390cc
 最高出力105hp/3200rpm
 最大トルク28.0kgm/1400rpm
 BX系ガソリンバスに搭載された。

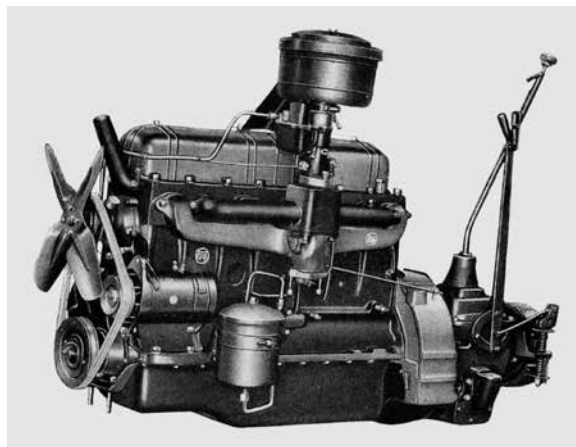


DA80型 ディーゼルエンジン (1950年)
 予燃-V8-6804cc
 最高出力117hp/2600rpm
 最大トルク38.0kgm/1200rpm
 BC10型バス搭載用のV型8気筒ディーゼルエンジ
 ンで、DA45型エンジンと部品を共通にした。

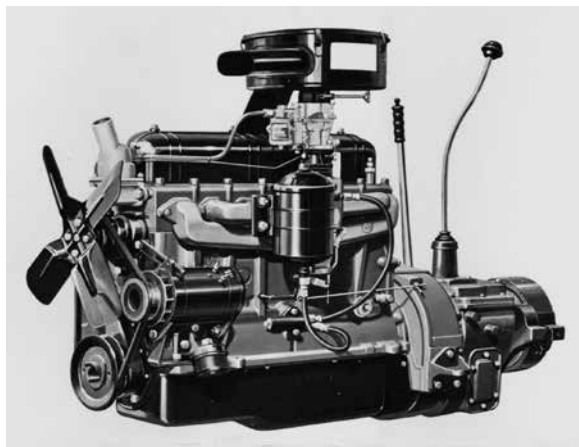


DA48S型 ディーゼルエンジン (1955年)
 予燃-L6-5654cc スーパーチャージャー付
 最高出力115hp/2600rpm
 最大トルク36.0kgm/1500rpm
 BX系ボンネットバスやBX-X系リアエンジンバスに
 搭載された。

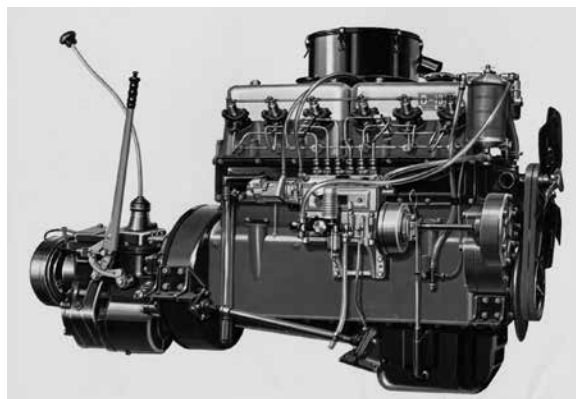
トヨタ自動車工業



B型 ガソリンエンジン (1950年)
OHV-L6-3386cc 最高出力82hp/3200rpm
最大トルク21.6kgm/1600rpm
BL/ BY系ボンネットバスに搭載された。



F型 ガソリンエンジン (1959年)
OHV-L6-3878cc 最高出力130ps/3600rpm
最大トルク30.0kgm/2200rpm
FB系ボンネットバス、FR系リアエンジンバスに搭載された。



2D型 ディーゼルエンジン (1959年)
予燃-L6-6494cc
最高出力130ps/2600rpm
最大トルク40.0kgm/1400rpm
DB系ボンネットバス、DR系リアエンジンバスに搭載された。

「代燃エンジン」を語る

1950年代はじめごろまで、日本では薪、木炭、コーライト、天然圧縮ガス、LPガスなどを使用した代燃エンジンのバスが走っていた。著者が、当時バス会社でこうした代燃車の車掌をしていた人に聞かせてもらった思い出話である。

バスの朝は釜に火を入れることから始まります。出発の10分前になりますと、送風機を回してエンジンにガスを送ります。エンジンの始動は運転手さんがクランクを回し、車掌が運転席で点火時期とアクセルの調整をしながらエンジンをかけるのですがこのタイミングが微妙でして、まず、クランクをするときは点火時期のレバーを引いてアクセルレバーはそのまましておきます。エンジンがかかると同時に点火時期のレバーを戻しつつアクセルレバーを引いていくのですが、運転手さんのクランクとこのタイミングがなかなか合いません。

点火時期のレバーを早く戻しすぎるとケッチンがきてしまって運転手さんに怒られ、よく口喧嘩をしたものです。

また、このクランクにもコツがありまして、ただむやみに回してもくたびれるばかりでかかりません。クランクをゆっくり回して行って重くなるところで一気に力を込め？ひっかけるようにして回すとエンジンがかかるのです。

一酸化炭素中毒になったこともありました。運転手さんは『ガス中毒だから酒を飲むといい』と言って、近くの食堂から日本酒をとっくり一本ももらってくれたのですが、お酒などもともと飲めないたちなので『そんなに飲めない』と言うと『さかずき一杯でいいんだ』と言って、あとはその運転手さんがみんな持ち帰ってしまったのです。お酒が統制の頃でしたので、酒好きの運転手さんにとって食堂からお酒をせしめるにはいい口実だったようです。

おわりに

私のクルマ好きは母の生家である瓦屋から始まったようです。工場の奥でバルブをガシャガシャいわせながら黒い煙を吐いていた黒い大きな発動機や、窯で焚く松葉を運ぶオート三輪の補助椅子でむき出しのエンジンの音と振動に幼な心を昂奮させていたのです。

カタログを集め始めたのは小学5年生のころ。大好きなクルマを詳解するカタログの存在を知り、新聞や雑誌の「カタログ贈呈」へせっせとはがきを出してカタログ集めに没頭していたころから早や半世紀を過ぎ、ここ20年くらいは、カタログ等の写真をパソコンに取り込んで諸元や解説を加え、変遷を追ってデータベース化してきました。

本書は戦後の復興期から1970年までのバスを系統的にまとめたものですが、国産車が飛躍的に発達したこの時代は、個性的でユニークなクルマが多く、私の最も好きな時代でもあります。

当時のクルマは、故障や欠陥などあたりまえ、乗り手がそのクルマの癖を知り尽くして乗りこなすといった生き物を扱うような感覚がありました。今や高性能で故障もしない優等生ですが、なぜか当時のクルマに愛着や郷愁を感じるのは私だけでしょうか。

本書の編集にあたり、三樹書房の編集担当中島匡子氏ほか関係者の方々、資料を提供していただいた小西純一氏、山下俊氏に心からお礼を申し上げます。

執筆にあたっては、メーカーカタログ、社史の他に、自動車工業会の資料や当時の雑誌などを主要な参考文献としています。本書をご覧いただいてお気づきの点がありましたら、該当する資料と共に編集部までご一報をいただければ幸いです。

筒井幸彦

著者紹介

筒井幸彦 (つつい・ゆきひこ)

1945年長野県生まれ。飯田高等学校卒業後、長野県警察官として主に交通特捜部門を担当。2003年警察功労章受章、2017年瑞宝双光章受章。著書に『国産車60年代シリーズ① 1960年代のバス』(車史研)がある。

国産バス図鑑

1945-1970

編・著 筒井幸彦

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

©Yukihiko Tsutsui/MIKI PRESS 三樹書房 Printed in Japan

※本書の一部あるいは写真などを無断で複写・複製(コピー)することは、法律で認められた場合を除き、著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版權管理部に許諾を求めて下さい。
落丁・乱丁本は、お取り替え致します