

はじめに

バタバタと称されたオート3輪から、いつしか“ブー”というエンジン音で走る自動車の時代を迎えてゆく昭和の時代、トラックたちは戦後の復興に向けて一生懸命に働き、バスたちは通勤に加え……嬉しい観光地へ、旅の思い出をつくった。運転席の後ろに立つと眼に入ってくるのがエンジンフードであり、いかにもエンジンで走るんだという誇らしさを感じ、走り出すとその先にある景色の様もどことなくのどかであった。

まだ日本の道路舗装率が1割にも満たない時代、高速道路も存在しない時代に、エンジン音を響かせて働くトラック・バスたちの行動力が、戦後の日本の復興を支えてきたのも事実といえる。そして戦後という言葉が使われなくなった近年、観光地にはレトロバスと称するボンネット型の車両が多くなり、映画においてもボンネット型トラックや3輪車が使われることがみられる。そうしたトラック・バスについて、あこがれの気持ちを持っていた人たちにとっては「本物はこうだった」と、当時を振り返ることがあるのではないだろうか。

本書は、そうした観点により日本のトラック・バスたちの姿を生き立ちから近年の姿まで、その歴史と変遷を忠実に知っていただきたいとの想いで企画された。できる限り多くの車種を紹介したいとカタログを選択した結果、1冊では収容できなくなり分冊形式とした。いすゞ、日産、日産ディーゼル、三菱、マツダ、ホンダの各メーカーの車種についてはもう一冊にて構成している。本書により、一人でも多くの方々に日本の自動車史上で忘れてはならないトラック・バスの真の姿を知っていただければ幸いである。

目次

日本のトラック・バスの歴史 ————— 4

TOYOTA トヨタ ————— 25

- トラックFA/DA系 26 ■ダンプ系 36 ■消防車系 37 ■バスFB/DB系 38
- バスDR系 40 ■バスRK系 42 ■スタウト系 45 ■ランドクルーザー系 54
- マスターライン系 56 ■コロナライン系 68 ■トヨエース系 74
- ダイナ系 80

Hino HINO 日野 ————— 87

- T系 88 ■Z系 98 ■TC系 102 ■THフルキャブ系 104 ■バスB系 106
- ブリスカ系 108 ■コンマース系 111

PRINCE プリンス ————— 117

- マイラー系 118 ■クリッパー系 124 ■スカイウエイ系 130
- ライト&ルートバン系 134 ■マイクロバス系 136

DAIHATSU ダイハツ ————— 139

- ニューライン系 140 ■コンパーノバン系 141 ■D150系 142
- F175系 143 ■ベスタ系 145 ■ハイライン系 148 ■ライトバス系 150

KUROGANE くろがね ————— 153

- オオタ系 154 ■マイティ系 158 ■ノーバ系 160

■年表 / 163 ■車種別生産台数 / 165

■乗用車、トラック、バス、特装車の保有台数 / 166

本書でのエンジンの表現におきまして、社名や製品広告にて製造会社独自のディーゼルまたはディーゼルと称したものに关しましては当時の表現のまま記載しています。また社団法人自動車工業会発行1955年第2回全日本自動車ショウガイドブック解説ページでは「ジーゼルまたはディーゼル」を併記、翌1956年第3回全日本自動車ショウガイドブックから「ディーゼル」に統一されており、本書も1956年以降は「ディーゼル」に統一表現しています。

日本のトラック・バスの歴史

黎明期：輸入自動車の時代

馬車から蒸気車へ

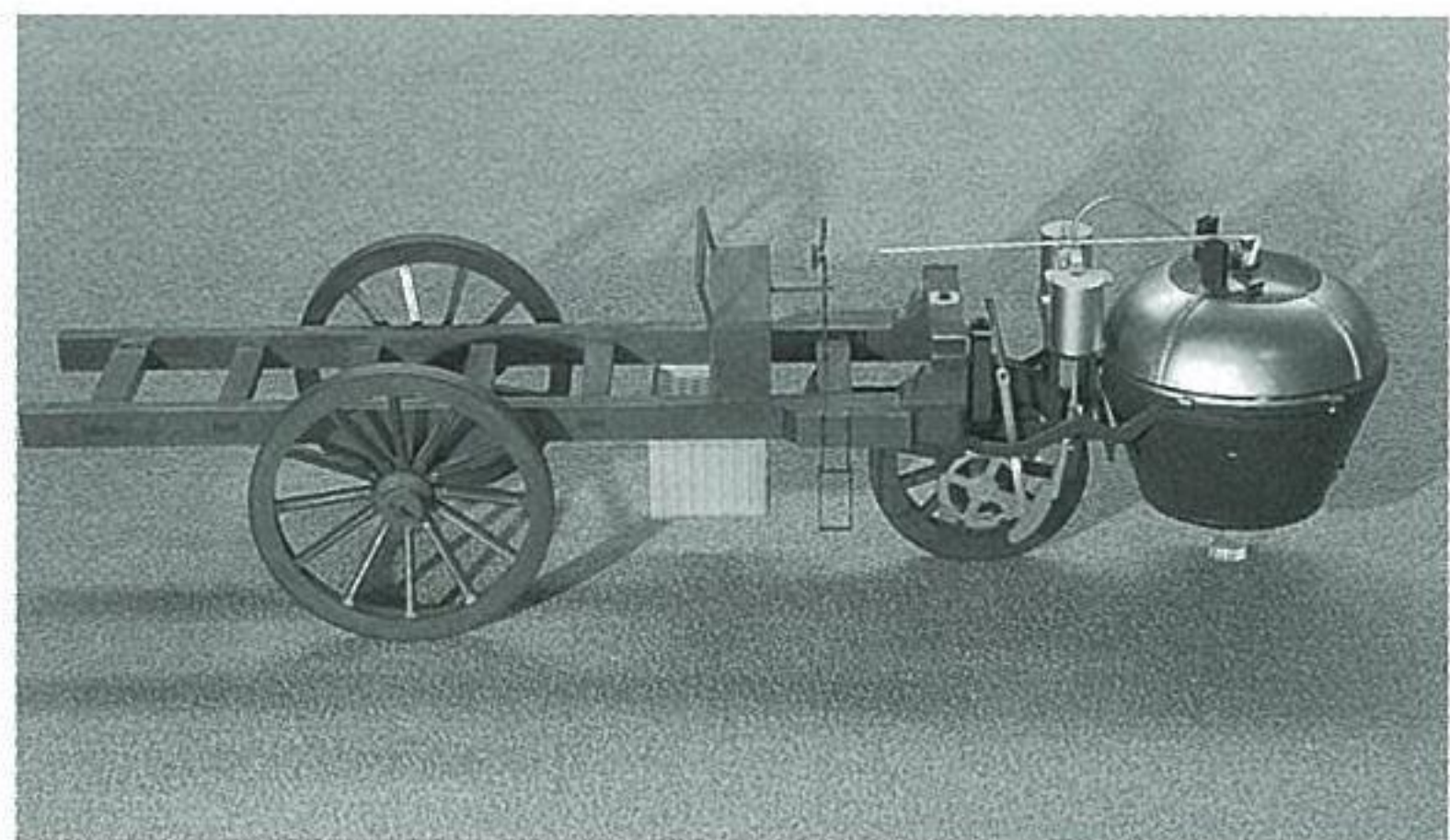
乗り物史からみると、1769年に出現をみた世界最初の自動車はフランス人ニコラ・ジョセフ・キュニョーの3輪蒸気車で、前部に蒸気機関を持ち前輪駆動形式で操縦席後部に荷台を持つ運搬車=トラックのような形状をしていた。名称的にSteam-carriageとされたがcarriageとはcarry=車で運搬という意味で、当時は自家用の4輪馬車を意味し、人間でも荷物でも運べる乗り物であったことになる。

その後に蒸気機関が欧米で普及をみせ、1801年にはイギリスのリチャード・トレビシックが4輪蒸気車の構想を考案、試作モデルを経て、翌年には馬車の前部に運転席、後部に蒸気機関を持つ4輪車を走らせた。

一般的に道路上は馬や馬車に乗るのがあたりまえであり、煙をはき大きな空気圧音を出して走行する蒸気車は、馬が驚くという理由から道路上を勝手に走る乗り物は当初、歓迎されなかったようで、このため線路上を走る鉄道が生まれることになる。

バスとトラックの語源

1829年にはウォルター・ハンコックがロンドン-パース間で乗合蒸気自動車を運行して時速19kmで走行、さらに1836年からはロンドン-パディントン間で旅客旅行サービス用に7台のsteam-omnibus=乗合蒸気自動車が運行。このときのフランス語のomnibus=オ



1769年 操縦席後部に運搬部を持つキュニョーの3輪蒸気車。(TM)

ムニバス（多数=すべての人のための乗り物）から命名、省略化されたbusがバスの語源となる。

1885年にはウイヘルム・マイバッハとゴットリーブ・ダイムラーによってガソリンエンジンを搭載した2輪自動車が考案され、翌年カール・ベンツの3輪車、さらに翌1887年にダイムラー製4輪自動車が生まれる。

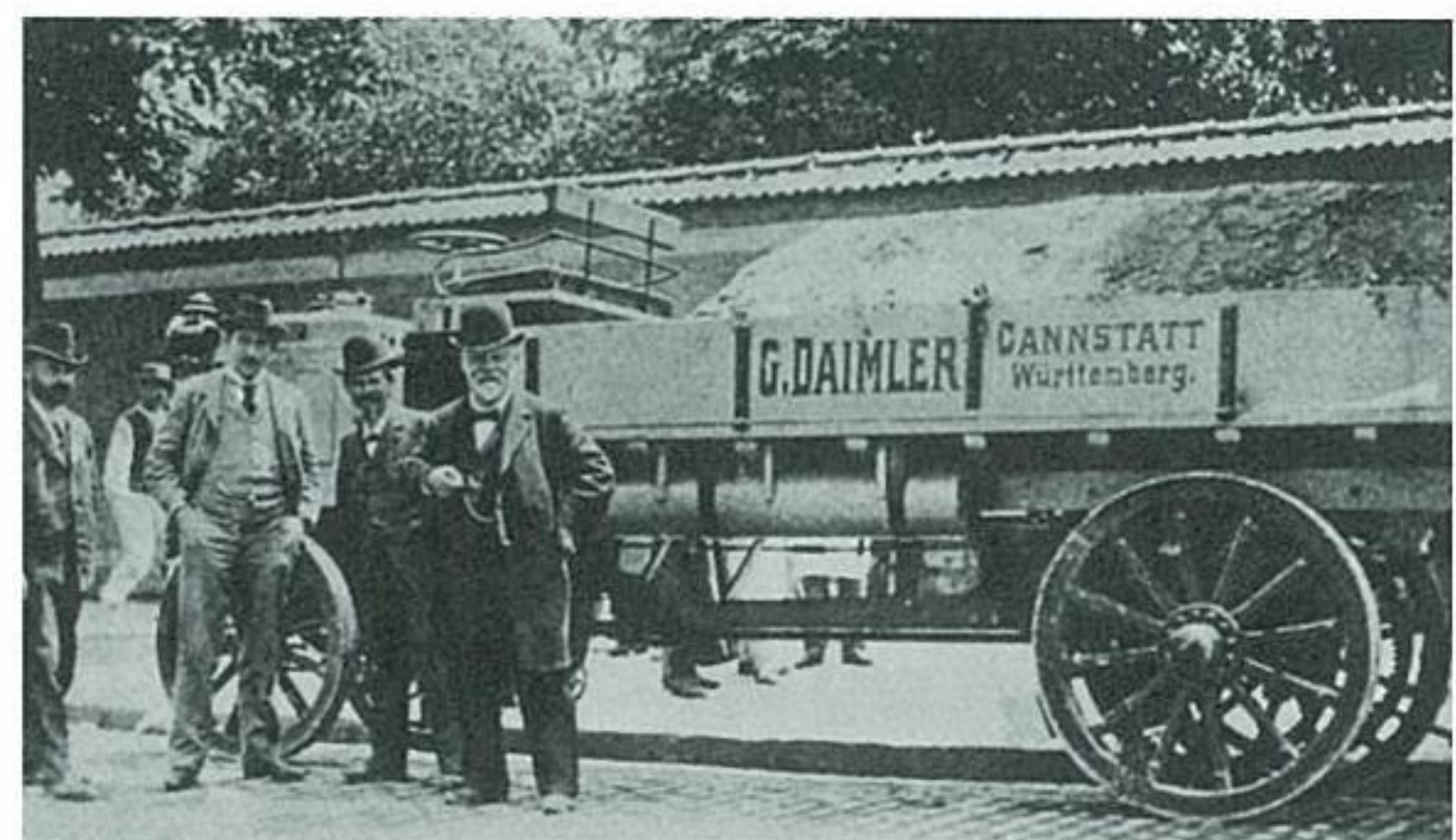
マイバッハとダイムラーは1898年にエンジンなどを販売、運搬するためのドイツ語でlorry=ローリー、英語でtruck=トラックまたはトラックと呼ばれるようになる4輪荷馬車の5トン車を製作、自らドイツの康スタット-パリ間を往復してプジョーに納品した。この頃のトラックはキャブのない露出した運転席だった。

日本における交通

日本の公共交通機関は鉄道が1870年に線路測量が実施された翌年に、英国製蒸気機関車が輸入され1872年5月に品川-横浜間の仮開業後に9月からは新橋-横浜間の全線が開通となり、その後は一気に東海道、東北と鉄道網が確立されてゆき1890年には電車が導入されていった。輸入された蒸気機関車によって運行された鉄道も1893年には、早くも国産蒸気機関車が神戸にて生産、日本に高いレベルの技術者が少なからずいたことになる。

ロコモビル

わが国に自動車という乗り物が出現したのは1899年（明治32年）で、米国製電気自動3輪車やフランス製ガソリン自動車を持ち込まれ、これらは「馬なし馬車」と呼ばれたという。1900-01年頃より横浜にお



1898年 5トン車の前にならぶ右からダイムラーとマイバッハ。(DC)



1908年 明治40年頃の東京・芝の米ロコモビル販売会社の様子。(NSM)

いて外国人が輸入し、ロコモビル蒸気自動車の販売会社が設立され東京の芝に陳列所も設置された。自動車の多くが米国から持ち込まれたが、その米本国では1895年に最初4台のみの自動車保有台数であったが、1899年までの5年間で3,200台に、1904年の10年間で55,000台を数え、この時点でトラックがようやく出現し、410台が生産されたという。

最初のトラックとバス

いっぽうの日本における自動車の誕生は、1902年（明治35年）とされる。東京・銀座3丁目にあった自転車販売店「双輪社」社主の吉田真太郎が米国から持ち帰ったガソリンエンジンとシャシーを基に、同店で自動車修理をまかされていた、元通信省電気試験場に勤めた経験をもつ自動車好きの日本人技術者である内山駒之助によって第一号車を完成。これを契機に屋号を「オートモビル商会」とした。さっそくの仕事として12人乗りの乗合自動車=バスの製作依頼があり、シャシーを外注して完成をみたが重量に耐え得るタイヤがなく、バスの運行はできなかったものの、これが日本で製作された最初のバスとされている。

当時は米国でも燃料のガソリンが薬局で売られていた時代であり、蒸気機関の自動車も少なくなかった。またこの頃にロコモビル乗用車をバスに改造して伊勢神宮の参宮道路を営業用に使用した記録があり、これがバス運行の最初の例とされている。

1903年には東京・京橋の食料品店、亀屋が運搬業務に米国製オールズモビル乗用車に食品を積んで使用、同時期には東京・日本橋の三井呉服店（後の三越）ではフランス製クレメント号を使用して運転手を雇い



1903年 最初のトラック、三井呉服店（後の三越）の配送車。(NSM)

配達業務を行なったが、これらの事柄が「トラック」としての日本で最初の例となった。

第5回内国勸業博覧会

また1903年（明治36年）3月から7月にかけて、大阪において第5回内国勸業博覧会が開催され、横浜の貿易商達により米国製ロコモビル4台、同トレード号2台、英国のハンバー号2台の計8台の輸入車が展示され、梅田駅から天王寺の会場間では屋根やキャビン式の蒸気式乗合自動車が運行され一般の人たちも乗ることができた。これが日本における「バス」のさきがけとなり、自動車という乗り物が広く知られることになってゆく。日本でも自動車の研究も当然ながら行なわれており、内国勸業博覧会でも日本製の自動車部品が展示されたりした。また博覧会の影響を受けた岡山の資産家の依頼で製作された国産初の自動車がトラックに近いスタイルの「バス」という形態であった点で注目できる。

胎動期：国産自動車の誕生

山羽式蒸気自動車誕生

それは1904年（明治37年）に1年の歳月をもって完成された山羽虎夫による山羽電気工場の「山羽式蒸気バス」であった。搭載された蒸気機関は空冷直2、スライド弁式で25psほどとされ、縦型ボイラーと煙突は車体前部に、操縦装置とともに配置され、その後部に腰部分までの荷台状部分に椅子を並べた屋根なし木製オープンボディスタイルの車両が製作された。シ



1965年 日野ブランド最後の小型トラックとなったプリスカ1300。(TS)



1966年 フロントまわりに乗用モデルと同デザインを採用したトヨタコロナラインピックアップPT46P型。(TM)



1975年 トヨタ最後のボンネットトラックでガソリン車FA型とディーゼル車DA型が70年代後半まで生産。(TM)

外観も1300ムードにレベルアップされ、トラックの他にパネルバン、保冷車など特装車も造られた。当初は2眼ヘッドランプだったが翌年4灯式になり、1966年10月のトヨタ自動車と日野自動車の業務提携発表で、1967年5月にはトヨタ・プリスカとしてトヨタ販売店扱いになった。その後1968年2月にはトヨタ・ハイラックスRN10型に進化、代替されてゆくが、その開発には日野の技術者も加わり、生産も日野の羽村工場で行なわれた。



1975年 日野DV200型輸出仕様車で1997年の英文ガイドブックにも掲載。(TS)



1971年 日野の国内販売最後のボンネット型となった100系のダンプ車KB112D型。(TS)



1969年 日野RA900-P型高速バスは350psの高出力で140km/hをマーク。(TS)

ボンネット型1970年代まで国内販売

1964年(昭和39年)9月14日から10月11日まで新型コロナの名神高速道路で10万km耐久テストが行なわれ、無事に終了。コロナラインの信頼性も高まった。1500cc乗用車ベースのライトバンやピックアップの多い中で、コロナのデザインは異彩を放っていた。

また、日本国内向けの生産は、ボンネット型バスは1976年まで、トラックは1978年まで少数ながらも続けられ、輸出向けは1990年代まで生産されたのである。



豊田自動織機製作所/トヨタ自動車工業

沿革



- 1918年1月 豊田佐吉、豊田紡織設立
- 1926年11月 (株)豊田自動織機製作所設立
- 1933年9月 豊田自動織機製作所、自動車製造決議
- 1935年11月 豊田自動織機製作所、東京で1.5トン積G1型トラック発表
- 1936年9月 豊田自動織機製作所、自動車製造事業法許可会社となる
- 1937年8月 トヨタ自動車工業設立(資本金1200万円)
- 1943年10月 トヨタ自動車工業、自動車工業確立の功績により、商工大臣より表彰
- 1947年4月 トヨタSB型トヨベットトラックの生産を開始
- 1951年6月 斬新なスタイルのトヨタBX型トラックを発表
- 1955年11月 トヨベットマスターラインRR16型・17型を発表
- 1956年7月 トヨベットライトトラックSKB型をトヨエースと命名
- 1957年1月 トヨベットルートトラックを発表
- 3月 初のディーゼルトラックDA60型(5トン積)を発表
- 1959年3月 トヨエースをフルモデルチェンジ、SK20型を発売
- 4月 トヨベットルートトラックRK85型、ティルトキャブを採用して登場
- 1962年9月 1.5トン積のトヨエースPK40型を追加
- 1962年10月 X型フレームを持つRS46型マスターラインを発売
- 1963年3月 ダイナがフルモデルチェンジ、クラス初の4灯式RK170型が登場
- 1965年6月 6トン積ディーゼルトラックDA116型ロングボディを発表
- 1966年10月 日野自動車との業務提携発表
- 11月 トヨタ、ダイハツ業務提携
- 1967年5月 日野との提携でプリスカがトヨタ販売店扱いになる
- 1968年2月 トヨタ・ハイラックスRN10日野自動車にて生産開始
- 1982年1月 トヨタ自動車工業、トヨタ自動車販売、合併覚書に正式調印

豊田佐吉が関東大震災の再建時に輸入車が使われたことで「日本に自動車工業の力があれば…」と痛感、長男の喜一郎に「自動車をつくってみては……」と語ったことで自動車の研究がされ、1933年9月に豊田自動織機製作所自動車部が立ち上がり、トヨタ自動車稼動に結びつくことになる。運搬手段としてのトラック造りも当初から始められ、戦後はいち早く小型のSB型トラックを生み、トヨエースはトラックの国民車として親しまれた。またトヨタトラック独特のボンネット部も一度見たら忘れることのない形状だった。今ここに昭和期のトラック・バス群を眺めてみると実に個性的なクルマたちであることが実感できるのである。

トヨタ トラック



FA 70 標準型 5トン積トラック
FA 71 2スピード・リヤアクスル付

1947年にトヨタ製トラックは戦時型KCをベースにしたBM型が量産化され51年まで生産。その後新型ボディBX型が誕生、エンジンを換装したFA型に進化してゆく。

ENGINE

110馬力の強力・経済エンジン



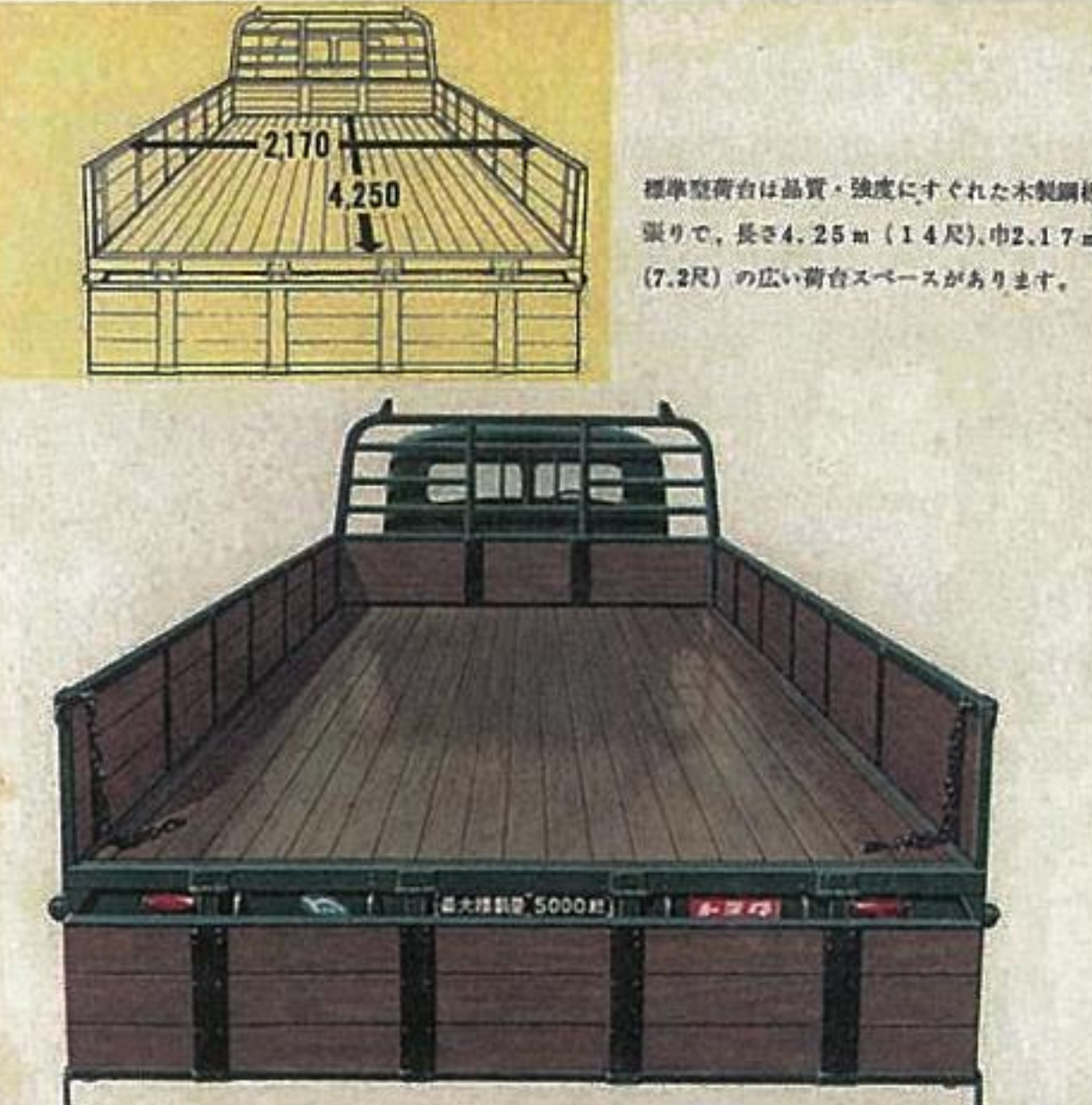
エンジンはオーバーヘッドバルブの特性をはじめ各部のすぐれた構造から、高効率・高トルク・しかも信頼性・出力が大きい経済的なエンジンです。とくに、燃料の経済性には定評があり、少ない経費で大きな効用をもたらします。

エンジン・マウントは、振動の少ない4点支持方式を採用し、またインテーク・マニホールドはエンジン本体が直接に接続されたとき水平になるよう設計されています。キャブレータが直接に空気に触れず、各気筒へ均等に空気が送られ、出力が増進しています。




高効率の少ない4点支持方式
車体振動時に水平となり吸入効率が増したインテークマニホールド
高効率の少ない4点支持方式

エンジンはBM、BX系はB型=直列6気筒3386cc、82ps/3000rpm、FA系は3878ccに排気量アップして105ps/3000rpmに、1958年4月のFA60型で110ps/3400rpmとなった。



標準型荷台は品質・強度にすぐれた木製鋼板張り、長さ4.25m(14尺)巾2.17m(7.2尺)の広い荷台スペースがあります。

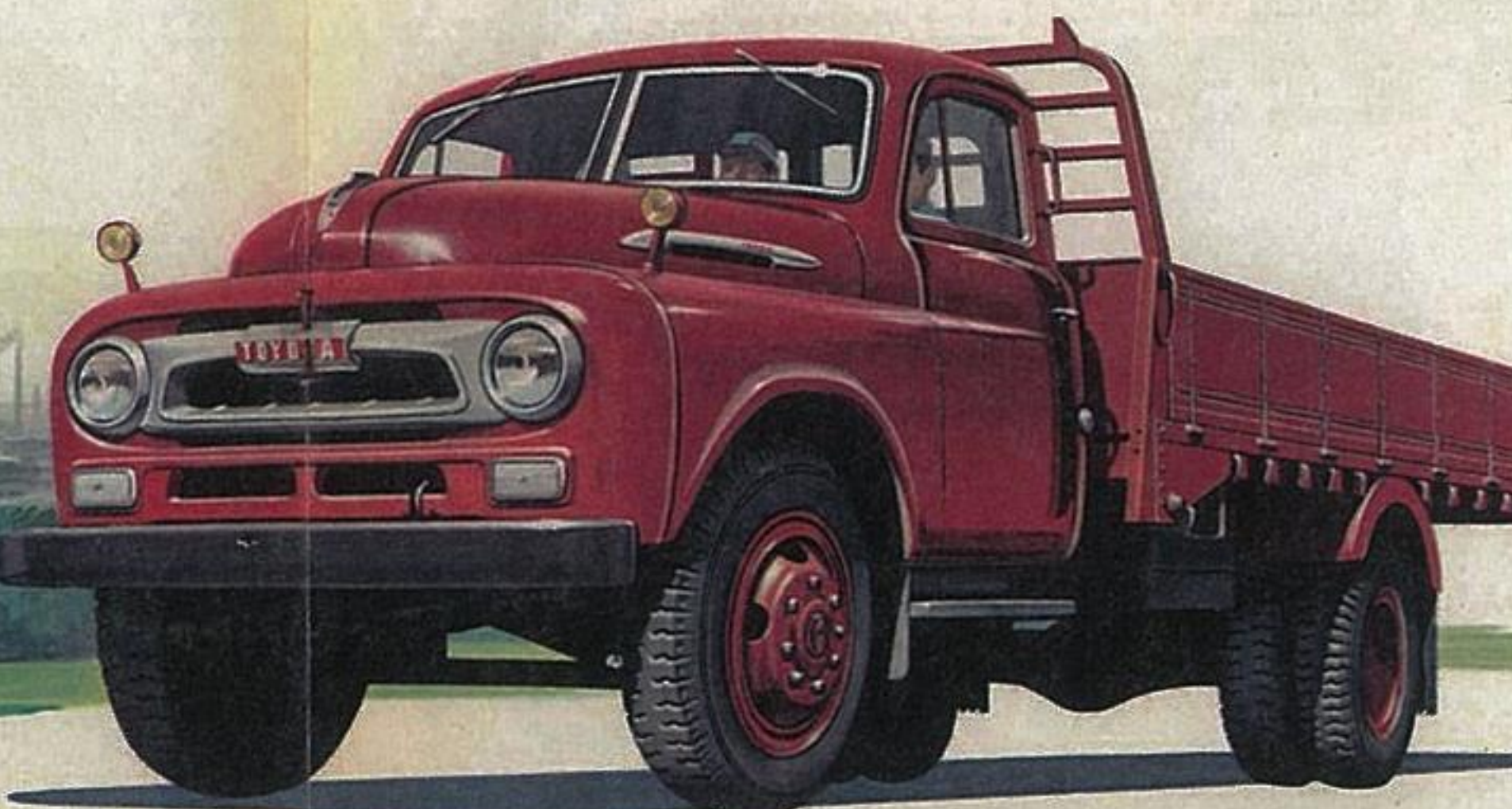


広く操作しやすい運転室

標準型キャブはオール・スチール製で完全プレス化による大量生産システムで作られるため、剛性が高く、軽くて頑強です。

計器盤、ハンドル、ペダル類の各操作系統は最も見易く扱い易く配置され、シートはスプリングにクッションを備えたもので、疲れにくいクッションをもちます。また室内各部には完全な防音対策を施してありますから、いつでも気持ちよくご使用いただけます。

ここに搭載したのはF71型の運転席で、特に2スピードのシフト・ボタンおよび換気・給油、パキュームの作動をスムーズにする3つの標準ランプが設置してあります。ご要望に応じ、真冬でも暖かいカー・ヒーターが取り付けられます。



BM型は戦前型の発展だったフェンダー別体式ボンネットだったが、BX型でアメリカナイズされたワイドグリル、フェンダー一体のスマートなデザインになりトヨタトラックの成功に導いた。ダッシュパネルは左右対称にして輸出仕様車用に対応させていた。

FA CHASSIS



力なら、耐久力なら…トヨタ・トラック・シャシー

足廻り各部の強度は従来標準に比べもつと強固です。とくにリアアクスルのハイボイド・ギヤおよび鋼板プレス製のパンジョー型ハウジングの採用により、ますます、充実強化され、どんな用途にも、長期安心してご使用になれます。

強力ブレーキ

リヤ・ブレーキには2本のハイボイド・シリンダーをもつリヤ・パンジョー型ハウジングを採用してあります。ご希望によりハイボイド・ブレーキが取り付けられます。

動力伝達装置

プロペラー・シャフトおよびユニバーサル・ジョイントを含む動力伝達装置は、5トン積トラックにふさわしい強度があり、また高速回転時にも振動を減らします。

フロント・サスペンション

フロント・サスペンションはショック・ピーニング加工を施したリヤ・ばねと、大型ショック・アブソーバーの採用により、大きなフロント荷重を受持つと同時に路面からのショックを軽減します。

キング・ピン廻りの軸はその上方にあるグリス・ポンプから供給されますから、ピン部の潤滑が少なく、また軸荷重が少なくて済みます。



トヨタトラックのホイールベースは4トン積の1947年3月BM型が4000mmで、以降の51年6月BX型および51年9月FX型、53年8月4.5トン積BXGおよびFXG型、54年4月4.5トン積FA型、54年10月5トン積FA5型、56年4月FA60型、58年4月FA70型までは4150mmでシャシーの強靭さを示していた。

スピードと力を増強する！ 2スピードリヤアクスル




トヨタ・トラックの強力、経済、堅ろう性および運転の容易さなどの性能はここに定評があり、おが国でいちばん多く愛用されています。

新発売のFA71型には、おが国で初めての2スピード・リヤアクスルを採用しました。高速走行時にともなうスピードとけん引力を満足させ、また燃料消費や運転者の疲労を軽減するなど、あらゆる面で大きな強みを発揮します。

おが国で初めて発売された2スピード・リヤアクスルとは、簡単にいえば後車軸の減速歯車比が必要に応じて運転室内のボタン1つの操作で、高速・低速の2段階の歯車比に切り換えられるシステムです。

普通型の後車軸のものに比べ、高速時はスピードが1.9倍アップされ、低速時はけん引力が1.5倍アップされます。

また減速比が適切になっておりますから前歯車段、後歯車段のトランスミッションと組合せて理想的な前進・後退2段のミッションとして使用できます。単なるオーバードライブタイプの前進5段トランスミッションと比較して、はるかに高範囲の歯車比をもち、運転操作の簡易さと共にスピード、力、その他あらゆる面ですぐれた性能を発揮します。



2スピードの低速・高速への切り換えは、パキュームで行なわれます。

シフトボタンを押すか、引くかによってパキュームはダイヤフラムの前進、または後退の方向に移動し、シフト・ブリークを左右にスライドさせてギヤを噛み合えます。

低速場合
高速場合

2スピードの利点

☆燃料およびオイルの消費が約10-20%節約できます。これは他のトラックに比べ10-15%節約ならぬ約50%、それではパキューム・アップされ、それは運賃削減につながります。

☆2スピードの高速-低速間の切り換えは運転室内のボタンを押しただけで、パキュームのみで簡単に切り換えられます。パキューム・アップや、オーバー・ドライブの操作を必要とせず、ボタン1つだけで楽な運転ができます。

☆走行スピードが平均値では1.9倍(最高時速100km/h)に達する前に前歯車段1ミッションとしての効用が約50%、それではパキューム・アップされ、それは運賃削減につながります。

☆けん引力が1.5倍大きくなり、タンクなどの重負荷時には要請に際しては強い力を発揮します。

FA70および71型からハブボルトを5本から8本に増強、71型にはデフ内に高低ギヤを組み込んだ副変速機構が組み込まれた。



1954年9月発売のトヨペットライトトラックSKB型が爆発的人气で、56年5月に名称を公募してトヨエースと命名。

カタログが印刷の度に変わった時代で、このトヨタのマーク付カタログは左のよりも前のトヨエースのもの。

トヨエースは、わが国で最も多く生産し、最も多く使われている実用的小型四輪トラックです。価格が安いこと、性能がよく、堅ろうで維持費が少ないこと等の長が、明らかな定価販売の実施と相まって、さらに目覚ましい普及を遂げ、トラックの国民車といわれています。商品の仕入れや配達など経済活動の積極化に素晴らしい効果を発揮できます。

いつでも、どこでも、何にでも

<p>楽な姿勢で運転できる</p>	<p>経済33馬力エンジン</p>	<p>堅ろうなシャシー</p>	<p>荷積みやすい広い荷台</p>
<p>運転席はキャブ型による視界のよさを容易に確保し、シートはパッド入りで長時間の運転による疲労も抑えられます。</p>	<p>エンジン出力が、33馬力に向上しました。しかも燃料消費は少なくて、平地において立回り1.3秒という経済性があります。電気系統は1.2ボルト、電装部品が小型軽量となり容量・出力は増し点火、充電、始動などが容易に行われます。</p>	<p>トヨペット・トラックと同じ形式のシャシーです。堅ろうで耐振に耐え、また商品の積み降しが容易に行えます。</p>	<p>荷台の内側は高さ1.5m、3トンの小型四輪トラックでは最も広く、またエンジンが奥にあり、荷台の荷積みがあります。</p>

「いつでも、どこでも、何にでも」、トヨエースは実用本位の、簡素という設計で誕生。「トラックの国民車」といわれた。

33馬力・経済エンジン

4気筒側弁式、995cc最高出力33馬力を発揮する強力・経済エンジンです。しかも、燃料消費はきわめて少なく、平地において立回り1.3秒という経済性があります。電気系統は1.2ボルト、電装部品が小型軽量となり容量・出力は増し点火、充電、始動などが容易に行われます。

実用本位にまとめた運転室

運転席は軽くて丈夫な全鋼製で、シートはパッド入りで長時間の運転による疲労も抑えられます。エンジンには防振用のパッド入りで、運転による振動も抑えられます。

柔らかいバンドゴム・シート

室内シートは、バンドゴムの上方にヘヤ・コットンを充填し、ヒューム・レザーで覆った新構造のもので、従来に比して快適な運転が得られます。

沢山の荷物が積める広い荷台

角型のオールスチール製。サービス容易な組合せ式です。新しく荷台上縁部の形状を改めたので、長さ巾とも従来よりさらに有効寸法が増し（内法全長は8尺3寸）後アオリのチェーンを利用すれば、なお一段と長尺物の運搬ができます。

無理のきく堅ろうなシャシー

シャシーはフレームをはじめ駆動・懸架・制動・轉向装置など、いずれもトヨペット・トラックと殆ど同一機構ですから、十二分の強度があり長期間の使用に耐えます。

S型水冷直列4気筒SV=側弁式は初期型のSKB型まで995cc、30ps/4000rpmだが、1958年に33ps/4500rpmに出力アップされた。

トラックの国民車、トヨエース

標準型トラック (SKB)

実質本位に簡易化したセミ・キャブ・オーバータイプで、荷台面積が広く、沢山の荷物が積載できるので、実用車として最もすぐれています。今般エンジンを33馬力に改め、運転室天井には防熱用の内張を新設、荷台は有効面積(長さ、巾)を広げるなど、数々の改良を施し、一そう使い易い経済車になっています。

パネル・バン (SK18-A)

パネル・バンは、キャブから独立した積付箱型の荷台をもったトラックです。箱型のため室内が有効に活用でき、積降しも便利で、雨風や塵埃に影響されませんから、食品、生鮮食品、クリーニングなど清潔さを要する商品運搬に好適です。後部のドアは観音開き式、荷台側面には通風口を設けてあります。

ボンネット型トラック用シャシーを、キャブオーバー型にしたのが標準型SKB型で、パネルバンはSK18型と呼んだ。

貨客兼用、安全なライト・バン

ライト・バン (SK17)

ライト・バンはキャブと荷台が一体構造になった美しい車で、雨露にさらされては困るものや、清潔を要する商品の運搬に適する安全な車です。シートを1列増せば貨客兼用になり、また、放送設備を施したり、側板に文字を描いたりして宣伝車に使用できます。積載量は定員2名の場合850kg(5名の場合500kg)あります。

集配に適したオープン・バン

オープン・バン (SK18-B)

オープン・バンは扉の上部に防水帆布製の幌シートをつけたトラックです。晴雨や、積荷の状況によっては、幌シート、積荷の荷役が自由に行なえます。後部ドアは観音開き式で保通付の窓があり前部の窓と共に積荷の点検が容易です。荷物をひばんに出し入れする運送業、或は商店や百貨店の集配車に好適です。

左はライトバンSK17型、右はオープンバンSK18B型。小型車枠いっぱいの車体で積載能力も2トン車に負けなかった。

平尺物の運搬には高床荷台トラック

高床荷台トラック (SK16)

高床荷台トラックはその名の通り荷台を高くしてタイヤをより高く、床面を平らにしたトラックです。荷台アオリは三方に開き、どちら側からでも積降しできます。箱、砂利、鉄板、家具、木材といった平尺物の運搬にとっても便利です。標準型トラック同様1トンの積載量があります。


運搬・乗用に便利なダブル・キャブ・トラック

ダブル・キャブ・トラック (SK19)

キャブを2列に、乗車定員を5名としたのがダブル・キャブ・トラックです。荷主が荷物の輸送に同乗したり、運送遅延や顧客の送迎に、或は作業場へ器材と共に人員を派遣するときなど乗用を兼ねる絶好の車です。出入りは4ドア前開き式、窓ガラスは全開または全開の昇降式、850kgの積載量があります。

左の高床三方開はSK16型、右のダブルキャブはSK19型と呼んだ。豊富な車種揃えてトヨタの人気車になった。

HINO MOTORS



三方開
リヤダンプ

日野四輪駆動車
MODEL ZH10型


日野四輪駆動車は、各種全輪駆動車の製造によって得た、多年の経験に基づいて、設計、製作されたもので、その強力な全輪駆動装置により、すぐれた性能を発揮します。

- 1 泥濘地や雪等路面の条件が極めて悪い時でも、車両運行に高性能を発揮します。
- 2 不整地及土木建築工事現場等の作業に適しています。
- 3 急坂、降坂の運行性能は普通トラックに比較して非常に良い成績を示します。
- 4 迅速、確実に作用し、しかも操作の簡単なエア・ブレーキは常に運行の安全を保障します。
- 5 シヤンはダンプトラックの他、産物運搬トラック、トラクタダレーン、コンクリートミキサトラック、パラスメント運搬車、除雪車、レッカ、等特殊な用途によって広汎な応用範囲をもつております。
- 6 従来の日野製車両と、部品が共通になっておりますので、その供給が極めて円滑に出来ます。

HINO MOTORS

日野四輪駆動車

MODEL ZH10型



日野自動車販売株式会社

日野の特装車が「Z」ではじまる型式で、ZC-ZD-ZE-ZF型は6輪駆動、ZG型は4輪2駆動、ZH型で4輪駆動になった。

1959年9月に日野で初の4輪駆動車ZH10型がデビュー、ラジエーターグリルが角型になり精悍な外観を持っていた。

HINO MOTORS

日野六輪駆動車
MODEL ZC33・ZC43型




日野自動車

日野の6輪駆動車ZC系は1947年1月に発売されたZC10型から75年までのZC120型まで生産された。

HINO MOTORS

日野六輪駆動車
MODEL ZC34/44




日野自動車

1959年10月に150psのZC33および43型が市販され、60年9月に160psのZC34および44型（灯火系の改良型）が登場した。

HINO MOTORS

**スクープエンド型
リヤダンプ**



トランスファー
トランスミッションの後方に設けられたエンジン駆動力を前後軸に分配する装置で、高低差の切り換えが容易な構造になっており、道路状態に応じて運転室内にあるレバーを操作することにより簡単に実用できます。

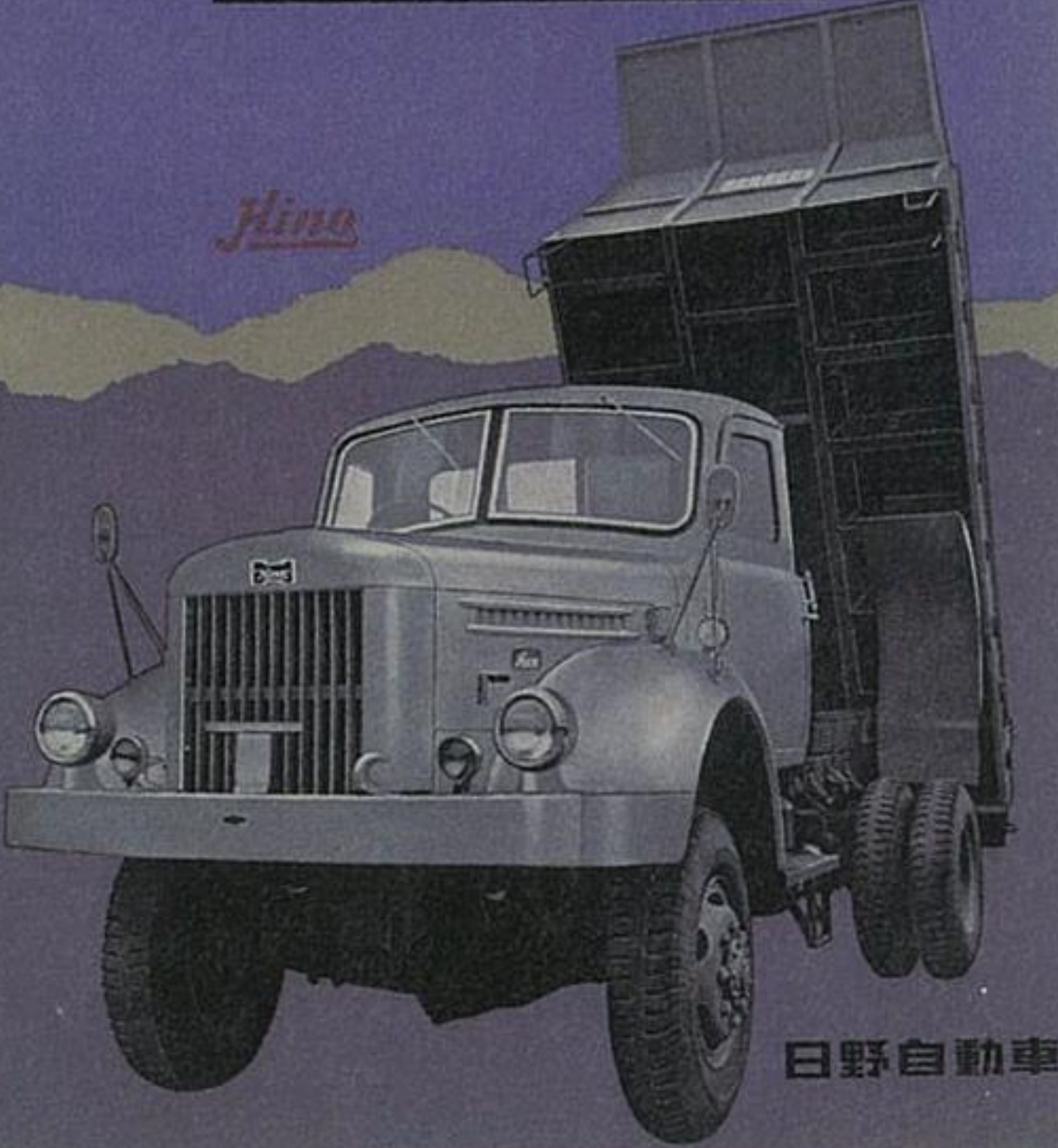
フロントアックス
全浮動式で、パンジョー型アックス・ウインドア内のスプリング・ブレイク・ブレーキ機構で、シャイナ部分に確実に駆動力を伝達し、操向容易なデュアルシャインを使用しております。

ご要望によってフロントにウインチを取付けられます。この装置はラジエーター前方に簡単に取付けられるようになっております。ウインチはケーブルの長さ50mで8トンの牽引力を持ち、その上昇能力に優れております。動力はトランスミッションから取付け、運転室内のレバーにより操作できます。

ホイールベースは4280mmに設定されショートホイールベースの4WD車であった。ZH1系は1975年型が最終だった。

HINO MOTORS

日野四輪駆動トラック
MODEL ZH11型



日野自動車

1960年型ZH11型になり、法規改正があり腕木式方向指示器は新たに丸型フラッシュランプに変えられた。

HINO MOTORS

ZC34/44



**不整地・泥濘地に！
高性能を発揮する！
日野六輪駆動車**

- 日野六輪駆動車は弊社の多年にわたる不整の研究経験にもとづき製造され、強力な前輪駆動装置により不整地・泥濘地の運行に高性能を発揮しております。
- 強力にして経済的なD550型160馬力ディーゼルエンジンを装備しておりますので如何なる重作業にも適します。
- 迅速・確実に作用し、しかも操作の簡単なエアブレーキは常に運行の安全を保障します。
- シヤンはダンプトラックのほかレッカ、カーゴトラック、コンクリートミキサトラック、除雪車、産物運搬車等特殊な用途に、広汎なる応用範囲をもつております。
- 集中給油装置がついており運転席から各回転しゅう動部に一度に潤滑給油できますから、各部の整備が少なく維持費が軽減されます。

Hino

不整地走行に最適の6輪駆動車ZC型は33および34型が $\lambda = 3900\text{mm}$ のショートホイールベース、43型 $\lambda = 4360\text{mm}$ 、44型 $\lambda = 4370\text{mm}$ がロングホイールベース車で用途にあわせて設定、ダンプ、ミキサー、トラクタ、レッカ、除雪車に用いられた。

主要諸元表

年式 (西暦)	車名及型式	寸法(mm)				車重量 (kg)	最大積載量 (kg)	エンジン 排気量 (cc)	最高出力 (ps/rpm)	最高 速度 (km/h)	価格 (万円)
		全長	全幅	全高	軸距						
1960	F175	4665	1680	1725	2720	1435	1750	1490	48/4800	100	67
1960	D150	4665	1680	1715	2720	1440	1500	1484	40/3800	90	
1962	ハイラインF100	4160	1560	1590	2565	1140	1000	1490	68/4800	100	55
1963	F200	4690	1680	1715	2720	1515	2000	1861	85/4600	100	70
1963	ニューラインL50	3345	1290	1430	2220	640	500	797	41/5000	95	37
1963	ハイラインロングF108	4690	1560	1590	2860	1180	1000	1490	68/4800	100	58
1966	コンバーノF40P	3935	1425	1490	2400	735	500	958	55/5500	130	

●ダイハツ 小型トラック

1958	ベスタFPO	4690	1690	1980	2600	1760	2000	1478	45/3600	85	
1960	DV200	4690	1690	1980	2600	1785	2000	1490	68/4800	90	69
1963	DV200 DV213	5275	1985	2025	3350	1975	2000	1861	85/4600	95	78
1963	D200 SV22T	4690	1690	1985	2750	1760	2000	2270	63/3600	85	78.5
1966	V100 SV15	4250	1690	1975	2500	1315	1250	1490	68/4800	95	49.8
1966	D200 SV22T	4690	1690	1985	2750	1760	2000	2270	63/3600	85	78.5

●ダイハツ ライトバン

1963	コンバーノバンF30V	3790	1425	1440	2220	765	300	797	41/5000	110	46.5
1963	ハイラインバンF100V	4270	1560	1555	2565	1200	500	1490	68/4800	100	63.8
1966	コンバーノバンDX	3790	1425	1440	2220	765	400	958	55/5500	130	49

●ダイハツ ライトバス ※バスは最大積載量ではなく定員数となります。

1960	DV200N	5540	1980	2410	3350	2530	21	1490	68/4800	85	
1962	DV201N	5440	1990	2370	3000	2570	21	1861	85/4600	85	130
1966	SV35N	6100	1910	2270	3200	2450	25	2433	95/4400	105	150

※資料出典：カタログ、価格表、自動車ガイドブック、モーターファン誌など。各数値、価格などは参考値となります。

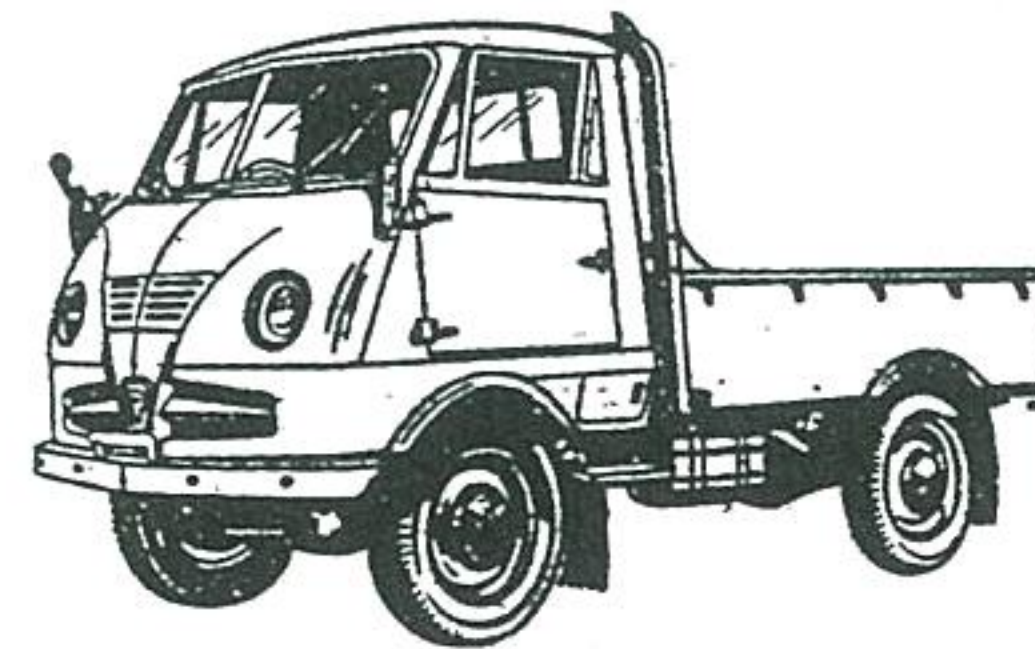
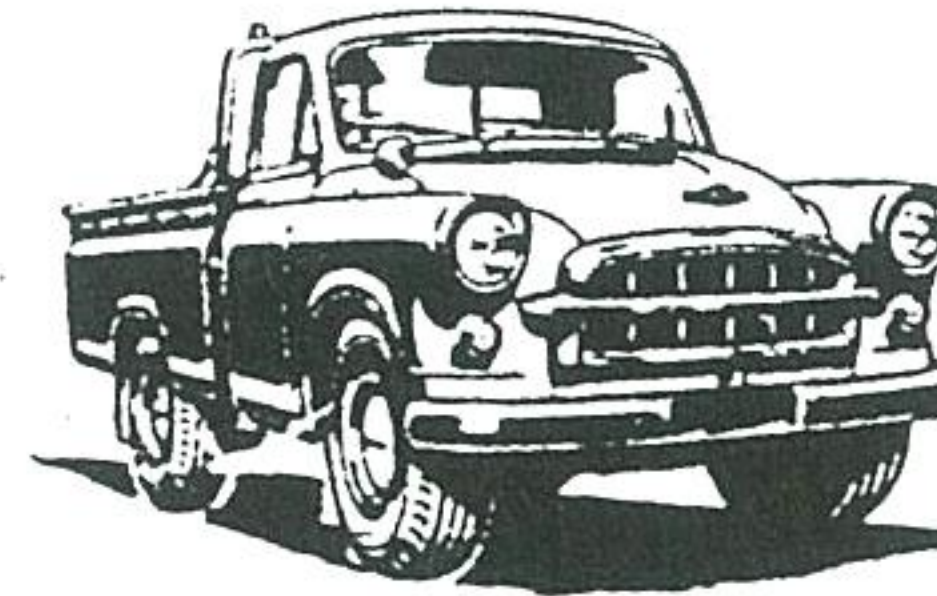
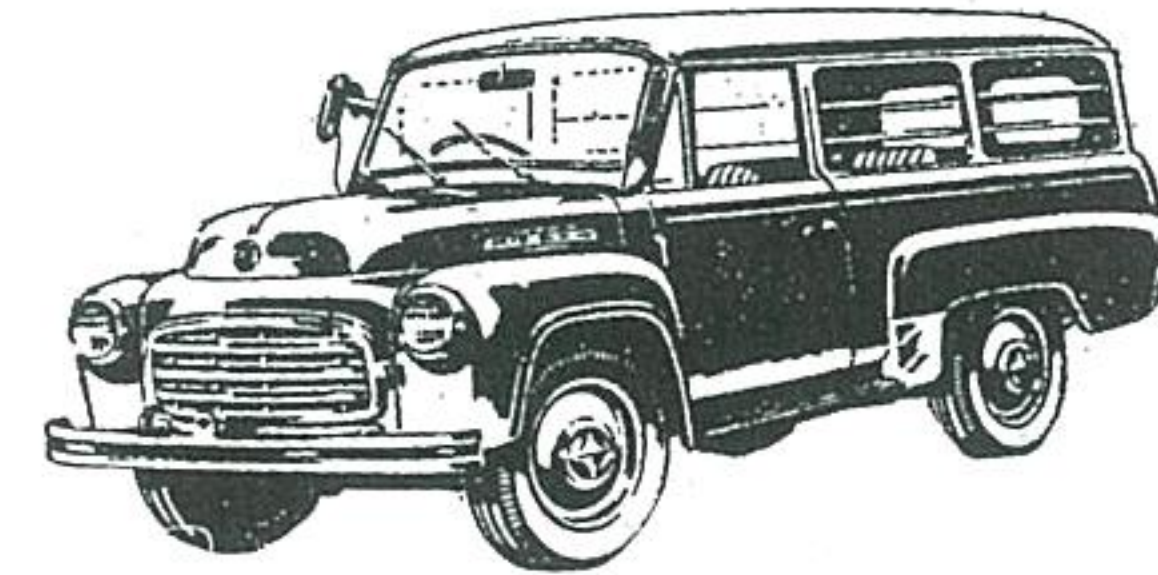
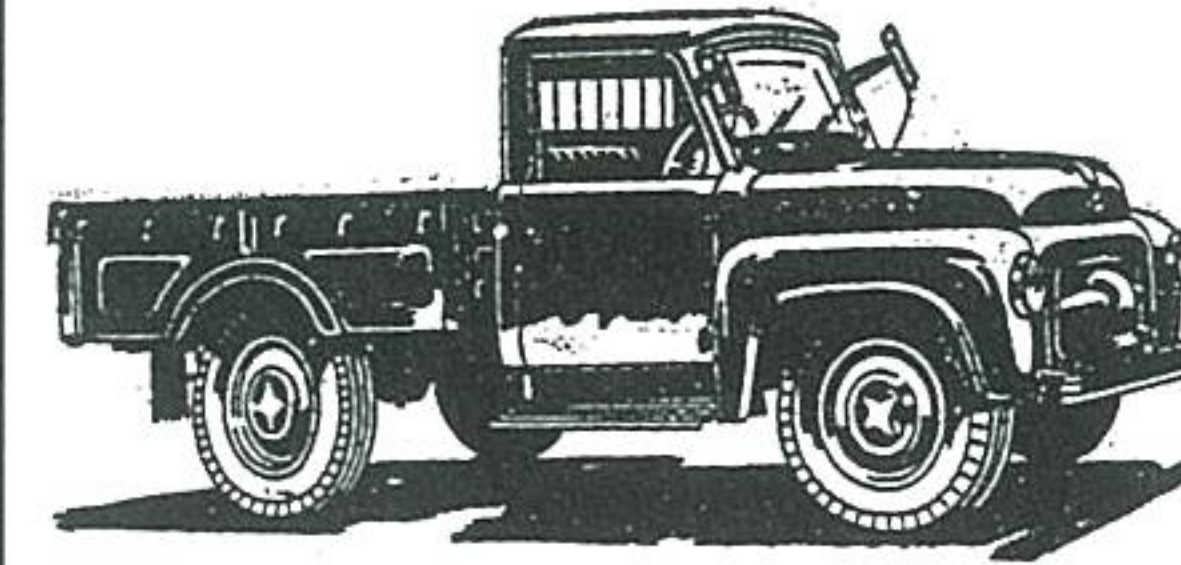


コーポレートマーク、コーポレートカラー、ロゴマーク等から構成されるデザインシステムは、1997年の創立90周年を機に、ダイハツの考え方や姿勢を視覚面から訴求し、社会との関係をより親密に、よりスムーズにすることを旨として改訂された。



太田自動車製作所／高速機関工業／日本内燃機／オオタ自動車工業
日本自動車工業／東急くろがね工業

沿革



- 1922年 — 東京・神田の太田自動車製作所、太田祐雄自ら設計の水冷2気筒の4気筒スポーツカー、オーエス号に着手
- 1928年1月 日本自動車株式会社自動自転車工場、ニューエラ号の生産開始
- 1930年 — 太田自動車製作所、オオタ号のトラックに着手
- 1932年9月 日本内燃機株式会社を設立して独立、新発足する
- 1935年10月 太田自動車製作所に三井物産が資本参加、高速機関工業設立
- 1936年4月 新工場、東京の東品川に建設、稼働を開始
- 1936年12月 新型オオタトラック発売、750ccエンジン搭載、500kg積
- 1937年1月 日本内燃機、750cc 3輪トラック生産にともない車名をくろがね号と改称
- 1942年11月 日本内燃機、事業拡張により大森、蒲田、川崎、寒川、尼崎の5工場が稼働
- 1946年1月 日本内燃機、終戦により民需産業へ転換、大森と寒川工場にて操業開始
- 1949年4月 企業再建整備法により、日本内燃機製造株式会社として再発足
- 1949年 — オオタOS型トラック発売
- 1951年12月 オオタKA型トラック、VC型ライトバン発売
- 1952年10月 オオタKC型トラック発売
- 1952年12月 高速機関工業、オオタ自動車工業へ社名変更
- 1957年4月 日本内燃機、オオタ自動車工業を吸収合併、日本自動車工業へ社名変更
- 1957年11月 くろがねマイティNA、オート4輪トラックとして発売、注目される
- 1959年3月 日本自動車工業、東急くろがね工業へ社名変更
- 1959年3月 くろがねニューマイティNC、オオタ製4気筒エンジンを搭載して発売
- 1959年9月 くろがねNF型国産車初の4灯式ヘッドランプで発表
- 1960年9月 エア・サスペンション採用のくろがねノーバ1500トラックを発売
- 1962年1月 東急くろがね工業、自動車の生産を中止
- 1964年9月 東急機関工業(株)業務引継ぎ、日産自動車の下請けに
- 1971年6月 日産工機の寒川工場として新稼働開始となる

日本の自動車産業黎明期からブランド的に親まれてきたオオタは、スポーツカーやレーサーからトラックまで手がけた名門だった。くろがねも大倉財閥系の輸入ディーラー日本自動車系で大森、蒲田、川崎、中野、国立で工場を稼働、主力の3輪トラック生産のかたわら陸軍向4輪駆動車や除雪車、97式サイドカーなども生産。戦後はくろがね3輪トラックで業績を伸ばし高配当を続けた。しかし1954年の金融引締めで両社とも資金の確保がなく東急電鉄が再建に入り、軽4輪くろがねベビーやマイティ、ノーバなど革新モデル達を投入したが東京・神奈川以外、東急電車の走らない地域で販売網確立ができず、終焉となる。

■主要諸元表■

年式 (西暦)	車名及型式	寸法(mm)				車量重 (kg)	最大 積載量 (kg)	エンジン 排気量 (cc)	最高出力 (ps/rpm)	最高 速度 (km/h)	価 格 (万円)
		全長	全幅	全高	軸距						

●オオタトラック●

1951	OS-6	3442	1360	1600	2100	423	750	760	20/4000	60
1953	KC	4070	1574	1745	2400	1040	1000	903	26/4000	70
1955	KD-2	4190	1610	1864	2440	1253	1500	1263	45/4000	74
1957	KE-1	4290	1670	1735	2573	1470	1500	1263	48/4000	80

●オオタライトバン●

1953	VF	4150	1570	1770	2355	1170	500	903	26/4000	80
1955	VL-2	4280	1660	1835	2440	1290	850	1263	45/4000	88
1957	M-1	4285	1670	1735	2580	1450	1000	1263	48/4500	90
1957	VQ-1	3980	1520	1575	2300	1000	500	903	26/4000	80

●オオタピックアップ●

1955	VK-2	4280	1660	1810	2440	12071	600	1263	45/4000	88
------	------	------	------	------	------	-------	-----	------	---------	----

●くろがね マイティ系トラック●

1958	NA	4130	1675	1960	2350	1170	1000	995	30/3900	75	45.9
1959	NC	4100	1690	1920	2350	1265	1250	1046	42/4700	85	52.5
1959	NB	4690	1690	1975	2700	1630	2000	1488	62/4700	90	72.5
1960	NC8	4100	1690	1920	2350	1265	1250	1046	42/4700	85	52.5

●くろがね ノーバ系トラック●

1959	NF	4690	1690	1765	2850	1650	2000	1488	62/4700	95	
1960	KN	4690	1690	1765	2850	1770	2000	1488	62/4700	95	79.8

※資料出典：カタログ、価格表、自動車ガイドブック、モーターファン誌など。各数値、価格などは参考値となります。



■年表■

明治43年(1910)	4月—	大阪砲兵工廠国産軍用トラック第1号「甲号」完成
	8月1日	東京瓦斯工業(株)(東京瓦斯電気工業の前身)創立(資本金100万円、初代社長徳久恒範)
大正2年(1913)	6月25日	東京瓦斯工業(株)、東京瓦斯電気工業(株)と改称
大正6年(1917)	—	東京瓦斯電気工業、発動機部、軍用制式4トントラック製作開始
大正7年(1918)	1月—	東京瓦斯電気工業、東京市の注文により、撒水車、病院自動車、塵芥運搬車製作
	1月29日	豊田佐吉、豊田紡織(株)設立
	3月—	東京瓦斯電気工業、自動車部設置
		東京瓦斯電気工業、T.G.E.最初の軍用貨物資格取得
	11月6日	東京石川島造船所、イギリスのウーズレー製自動車の東洋における販売権、製造権買収
大正8年(1919)	3月1日	東京市街自動車会社、市内乗合自動車営業開始(青バス)
	12月16日	東京瓦斯電気工業、大森工場落成(東京府荏原郡新井町大字不入斗)
大正9年(1920)	2月2日	東京市街自動車会社、初の女子車掌採用
大正13年(1924)	1月18日	東京市電局、関東大震災による市電壊滅のため、約800台のT型フォードを購入。バスとして使用
		東京市営乗合自動車営業開始
	12月—	外国法人日本フォード自動車設立。資本金400万円(横浜市)
大正15年(1926)	11月18日	(株)豊田自動織機製作所設立、資本金100万円(刈谷)
昭和2年(1927)	4月8日	日本ゼネラル・モーターズ(株)外国法人として大阪に設立。資本金800万円。自動車の組立作業開始
昭和4年(1929)	12月—	石川島自動車、東京瓦斯電、低床式バスを試作。鉄道省に運行試験依頼
昭和5年(1930)	4月—	内務省自動車取締令改正(小型車500ccまで拡大、無試験免許)
	12月20日	省営自動車岡多線開業、T.G.E.車とスミダ号使用
昭和6年(1931)	9月—	商工省標準形式自動車の試作に、東京瓦斯電気工業、石川島自動車、ダット自動車3社分担製作着手
昭和7年(1932)	1月—	バスシャシ車枠高610mm以下(低床制)に制限
	4月1日	初のトロリーバス営業開始(四条大宮~西院、京都)
昭和8年(1933)	9月1日	豊田自動織機製作所、自動車製造決議
	12月14日	東京瓦斯電気工業と自動車工業、共販会社協同国産自動車(株)設立(資本金100万円、社長松方五郎)
昭和9年(1934)	10月—	商工省標準形式車正式名称「いすゞ」決定
昭和10年(1935)	10月4日	高速機関工業(株)設立(太田自動車製作所を受け継ぎ、「オオタ号」を製作)
	11月18日	豊田自動織機製作所、東京で1.5トン積G1型トラック発表
昭和11年(1936)	9月19日	日産自動車、豊田自動織機製作所、自動車製造事業法許可会社となる
昭和12年(1937)	4月9日	東京瓦斯電気工業自動車部、自動車工業合併準備のため東京自動車工業(株)設立(資本金100万円、社長松方五郎、副社長新井源水)
	7月9日	商工省、ニッサン号・トヨタ号の運転試験実施(~7月11日)
	8月21日	東京瓦斯電気工業自動車部、東京自動車工業と合併、大森製造所となる
	8月25日	池貝自動車製造設立
	8月28日	トヨタ自動車工業(株)設立(資本金1200万円、社長豊田利三郎)
昭和13年(1938)	9月20日	東京自動車工業、日野工場(現日野自動車工業(株)日野工場)建設着手
昭和15年(1940)	12月—	東京自動車工業日野製造所完成
昭和16年(1941)	4月30日	東京自動車工業、デーゼル自動車工業(株)と社名変更
	10月1日	乗合自動車ガソリン使用禁止
昭和17年(1942)	5月1日	デーゼル自動車工業日野製造所を分離、日野重工業(株)設立
昭和18年(1943)	10月11日	トヨタ自動車工業、日産自動車、デーゼル自動車3社、自動車工業確立の功績により、商工大臣より表彰
昭和20年(1945)	9月22日	GHQの製造工業運営に関する覚書により、トラック製造、資材割り当て枠内で月産1,500台限り許可(乗用車製造禁止)
昭和21年(1946)	3月27日	日野重工業、臨時株主総会開催、社名を日野産業(株)と改称
	8月21日	日野産業(株)T10・20型トレーラトラック1号車完成(15トン積、エンジン空冷DB5・3型)
昭和22年(1947)	12月29日	運輸省令により、小型車の排気量1500ccに引き上げ 自動車検査・整備・登録などに関する車両規則施行
昭和23年(1948)	12月1日	日野産業から日野デーゼル工業(株)と社名変更
昭和24年(1949)	7月1日	デーゼル自動車工業、いすゞ自動車(株)と社名変更
昭和25年(1950)	5月—	日野デーゼル工業、TH10型ディーゼルトラック、BH10型ディーゼルバス発表
	7月—	GHQ勧告により大型バス(定員30名以上)非常口取り付け決定
昭和26年(1951)	10月—	富士精密工業、国産初の1500ccエンジン試作の完成
	12月19日	発動機製造(株)、ダイハツ工業(株)と社名変更

あとがき

自動車が好きでカタログ集めに小学生から販売店に日参していた。乗用車もいいがトラック・バスも好きで通学路はもとより、日比谷での自動車ショウ会場までの都電からの車窓から発見できた自動車販売店はほとんど訪ね、特に少ないトラック・バス店は自動車ガイドブックのリストから直接メーカーの事務所にも伺ったりした。いつしか箱の中に置かれたカタログたちを観るにつけて、当時は乗用車よりもトラック・バスに乗った人たちの方が多いのではないか、でも今のトラックたちとは似て非なるものでは……なんとか資料という形でまとめておきたいと考えるようになりました。モーターショーでも歴史コーナーや各地の博物館を訪ねてみてトラック・バスへの想いがいっそう高まり、ここに三樹書房の小林謙一氏、山田国光氏の甚大なるご協力によって、本書を刊行することができました。ここに厚く御礼申し上げます。

小関 和夫

本書を製作するにあたり、収録致しましたカタログ、図版および資料につきまして、今日入手不可能な写真等は、三栄書房の鈴木脩己氏に著者蔵書のモーターファン誌からの転載（MF印）をお願いし、また国立科学博物館の鈴木一義氏（NSM印）、トヨタ博物館（TM印）、ダイハツ工業（DM印）、ダイムラークライスラー（DC印）、元日野自動車の鈴木孝氏（TS印）、みちのく記念館（MK印）からは図版、資料の出典を明記して使用させて頂きました。生産台数、清刷り広告の類などに関しましては社団法人日本自動車工業会ならびに同会発行の「自動車ガイドブック」、本文カタログにつきましては自動車史料保存委員会より、歴史考証資料などにつきましては日本二輪史研究会など、皆々様に多大なるご協力を頂きました。ここに厚く御礼申し上げます。（順不同・敬称略）

なお内容につきましては、当時の資料に忠実にもとづいて構成していますが、もし差異など、お気づきの点がございましたら、その関係資料とともに編集部へご指摘頂ければ幸いです。

三樹書房 編集部

小関 和夫 (KAZUO OZEKI)

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

〈著書〉

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

カタログでたどる

日本のトラック・バス

— トヨタ・日野・プリンス・ダイハツ・くろがね 編 —

著者 小関和夫

発行者 小林謙一

発行所 三樹書房

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

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町1-30

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

印刷・製本 中央精版印刷株式会社

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

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

落丁・乱丁本は、お取り替え致します