

日本のトラック・バスの歴史

造船所、自動車に進出

三菱造船神戸の軍用試作トラック

15大財閥の三菱は土佐藩の岩崎家が高知-大阪間に汽船運輸を開業、1887年（明治20年）に江戸時代より政府所有の長崎造船所を譲渡され、翌年に三菱造船所となり1905年には神戸三菱造船所を開設。

1915年（大正4年）に長崎造船所ではドイツ製を参考に発電用ディーゼルエンジンにも着手、その後内燃機部門を神戸に移管。1917年に航空機用の仏ノー製空冷V8や、イスパノスイザ製水冷V8を参考にガソリンエンジンに着手、海軍機用に納入した実績があった。この頃、三菱本社ではこうした三菱造船のディーゼルおよびガソリン両エンジン技術を活かそうと、輸入車で占められていた自動車の分野で、国産車を造ろうということになり、三菱本社にあったイタリアのフィアットを参考にして自動車に着手することになる。

1918年11月には最初の「甲型」、後の「A型」乗用車を試運転を重ねて完成する。A型の由来はフィアットA3-3型をスケッチ=コピーしたことによるもので搭載エンジンは直列4気筒（以下直4）ガソリン、2766cc、32-55psとされ、最高速度32km/hの性能を発揮。神戸での乗用車は試作車5台、量産車17台の計22台となった。

また陸軍の軍用自動車補助法に応じて軍用トラック

の試作も開始。また自動車販売会社として「大手商会」が設立されて本格的な販売作戦がとられた。翌年5月には、自動車担当の内燃機製造部門を独立させて月産300台をめざした。同じ頃軍用トラック試作車も、4トンおよび3トン車をそれぞれ2台完成、1000km運行などの陸軍試験にも合格していた。そこで新設となった三菱内燃機製造名古屋製作所に自動車生産の業務移管を実施、増産する計画であった。しかし実際には海軍向けの航空機用エンジン主体の工場になって、自動車生産は見送られた。このため自動車は東京の大手商会付属工場から、三菱内燃機名古屋製作所分工場になった芝浦工場が担ったが、作業的には大手商会同様に輸入シャシーへのボディ架装、修理が主となり自動車の生産はされずに終わったのである。

1923年9月の関東大震災で、芝浦工場は幸いにも被災をまぬがれたことで修理などを実施、1925年からは陸軍向け特殊車両や戦車の整備も行なわれた。そうした中であって、1928年には社名が三菱内燃機から三菱航空機となり、名古屋に続いて本格的エンジン生産のため東京・大井町にある日本光学の敷地を借りて大井工場を開設した。これが東京製作所となり、自動車用ではないものの、戦車などの開発と生産がスタートして戦後の自動車生産の際に活かされるのであった。

東京石川島造船所、ウーズレーで好況

渋沢栄一（日本の15大財閥）によって1893年（明治26年）に株式会社となったのが東京・深川の東京石川



1918年 伊フィアットを範に製作された三菱最初の乗用車。同ベースの4トン、3トンの自動車も試作された。(M)



1918年 深川の東京石川島造船所の工場内部。イギリス人が来日して生産指導などを行なった。(NSM)

1925年 東京石川島造船所のウーズレーCP型バスとトラックの広告。軍用保護自動車と明記されている。(NSM)



島造船所だった。第一次大戦によって造船業は躍進の一途にあったが、その後の経済的な対策をするため自動車に着眼、まずはフィアットの乗用車をスケッチ、試作を開始した。当時の国産自動車の技術よりも優れていた外国メーカーと提携したほうが事業的に得策と考え、フィアットとイギリス・ウーズレー社に打診、その結果1918年(大正7年)11月にウーズレーと提携、東洋における一手販売権、製造権を取得した。

日本から職工=技術者を渡英させ、技術の習得から年産100台ほどの工場自体も設計してもらい、東京・深川に工場を建設、稼働を開始した。イギリスからも技術者が来日して指導を受けたが、国産素材が良くなかったため当初は車輛を輸入していた。その次に国内での製造権利を得て、部品を輸入してトラック・バスなどKD=ノックダウン生産を開始。さらに材料素材を輸入して、加工や鋳物を日本で行ない国産化をめざすことになった。

こうして東京石川島造船所は1922年12月にウーズレーA9型乗用量産車およびA9型トラック試作車を完成、A9型は同社初のトラックとなった。だが翌年9月の関東大震災で工場、車輛とも消失したため1924年に自動車工場を再建、同時に東京石川島造船所併島工場で試作していた国産ウーズレーCP型トラックで軍用保護自動車補助法の適用を受けるに至った。

CP型は水冷ガソリン直4、SV(側弁式)3079cc、26psエンジンを搭載。シャシーはホイールベース3660mmで、全長5410mm、全幅1830mm。乗車定員2名で15トン積、最高速度44.8km/hの性能で340台を3年間で生産。翌年にはCG型1トン積も加えられ、



1922年 東京・豊島の快進社。ダット41型乗用車と、ベースになった1トン積ダット41型トラックが並ぶ。(NSM)

3年間で240台が生産された。C系では起重機自動車=クレーン車、架線修理車、または全国へ向けての特装車が多いのが特徴であった。

川崎造船所兵庫工場自動車科

1878年(明治11年)、川崎正蔵は松方正義の援助により東京・築地の隅田川沿いに川崎造船所を開設し、やがて15大財閥になる。しかし築地では事業拡張の余裕がなく、1881年には神戸に川崎兵庫造船所を開設して1886年には事業母体を兵庫に集約した。

1907年には兵庫分工場で機関車、客車、貨車、橋桁などの鉄道関連に進出、1911年にドイツ・マン社のゼーゼル機関の特許を得た。

エンジン技術を習得して1918年には兵庫工場に飛行機科と自動車科を設置、自動車においては陸軍からの図面提供を受けて1919年に2台が製作・完成、運行テストに供され、高い評価を得た。車両を製作した造機部門は、川崎造船自動車部として独立、陸軍制式自動車に着手する。米パッカーD型トラックを範に4トン30psトラックを5台製造して陸軍に納入した。

翌年には兵庫工場内に自動車・飛行機製作工場を建設稼働したが、軍から航空機の試作を命ぜられたため、自動車生産は一時的に中止された。

快進社のダット号

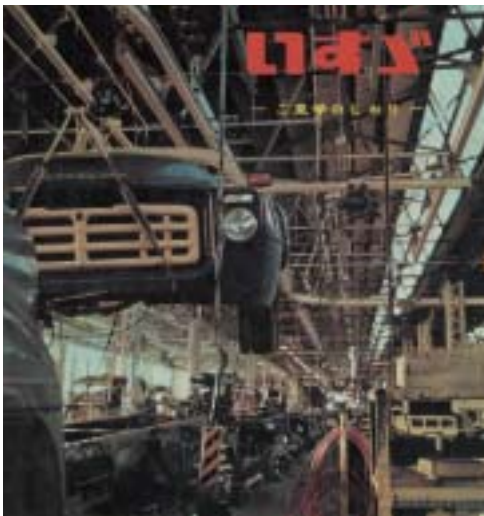
1911年(明治44年)7月、東京の広尾に純国産実用車の製造を目的とした快進社自動車工場が橋本増治郎によって設立、英車スイフトやハンバー、仏車プジョーなど自動車の輸入販売とともに研究を行なった。



1959年10月に発表され、東京モーターショーで一般の人たちに広くアピールしたのが新型のいすゞTX型トラックだった。幅広いラジエーターグリルを持つ新型キャブの採用でイメージを一新。ディーゼル車は500番台、ガソリン車は600番台の型式が与えられて登場し、ホイールベースは従来通りの3000mm、4000mm、4300mmが継承された。カタログの表紙には深夜急行便のTXトラックが描かれ、本格的な物流時代へ突入したことを物語っていた。



5トン車はホイールベース4300mmのTX551型15尺荷台車、4000mmのTX541型14尺荷台車がラインナップした。旧TX型はボンネットフードが左右開きだったが、新TX型はフラットボンネットになりエンジン点検は上部から行なう国産トラックで流行の方式に変わった。

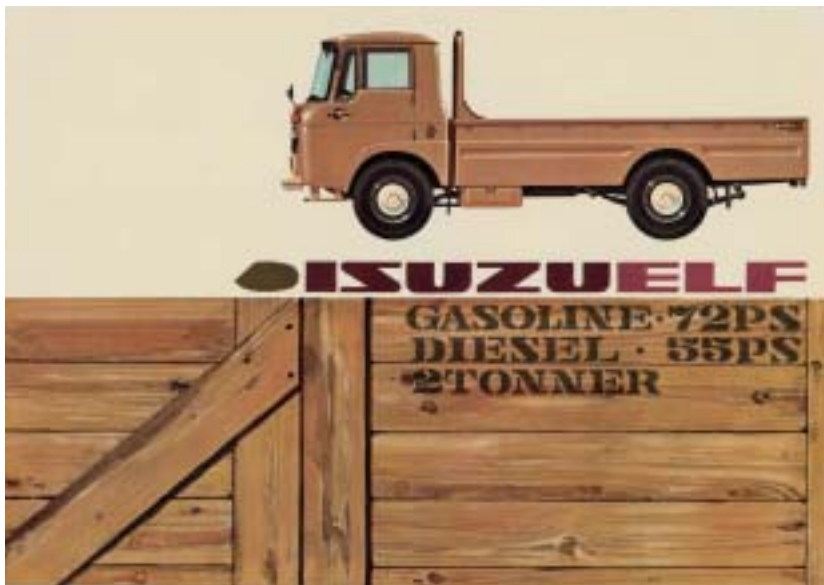


いすゞの工場見学会も多く実施されるようになり、パンフレットが製作された。大型車の生産は川崎工場に集約された時期であった。

輸出仕様の新型TX型左ハンドル車も生産された。トラック・バスでは月産3,000台の生産能力があると英文でアピールされていた。



1962年型エルフのカタログはロングボディ車を表紙に、荷箱を下側に配置していた。すべての文字が英語なのが特徴であった。ガソリン車72psに対してディーゼル車55psと出力差があった。「非力感のあるディーゼル車が売れるか…」と心配されたが、発売半年後にはガソリン車を上回る状況で1960年2,874台、1961年9,698台、1962年14,010台とガソリン車を引き離して人気が急上昇したのである。



エルフの発売から2年目の1961年9月に発行されたカタログには「パワーアップ!」とあり、初期型との明確な違いがラジエターグリルの変更に託されていた。ガソリンエンジンは60psから72psに、ディーゼルエンジンは52psから55psに、パワーアップを遂げるの登場だった。上面には第一京浜国道と思われる路面が撮影されて使用されている。



1962年型カタログでも荷台長をアピール、エルフは2トン積クラスで最高標準ともいえる10尺=3020mmの荷台を持っていた。また車体が日法規の4300mm車の需要もまだあり86尺=2600mmの荷台車も依然として生産続行された。上面には湘南の海と思われる景色の場面を使用していた。

