

●トラック、バス●



T26A型トレーラーバス(150人乗)

日野ディーゼル工業株式会社

1: T13B型トラクター+T26A型トレーラーバスのコンビネーション(1949年)
フェンダーも丸くなり、1式兵員輸送車の面影は全く消えて、復興期のラッシュアワーに威力を発揮した。150人乗り。



T23型トレーラートラック(10-15屯積)

日野ディーゼル工業株式会社

2: T13型トラクター+T23型トレーラーのコンビネーション(1949年)
10~15トン積み。



日野ディーゼル

3: BH型ボンネットバス(1950年~)

1950年、戦時の遺産100式ディーゼルエンジンを利用したトレーラートラック、バスを脱却し、真っさらの新エンジンDS10型を搭載したBH10型ボンネットトラック、バスを発売、一気に市場を拡大した。

信頼性と経済性を誇る車!!

BH13 シャシー

BH13 ロマンシート

BH13 ロングシート

軽便な広い運転席
軽便な運転席は広く、長時間の運転にも疲れを感じない。シート間の幅も広く、乗客の快適性を確保しています。

広い室内と運転席を分離
運転席と乗客席を分離し、運転に集中できる空間を提供します。また、乗客の移動もスムーズです。

燃料消費量を低減する
最新のDS10型ディーゼルエンジンを搭載し、燃費を大幅に削減しています。

世界を走る!! ブルーリボン号

HINO MOTORS

日本で唯一のアンダーフロアエンジンバス 5つの特長

1. 乗客の快適性: 水平に配置されたエンジンにより、乗客の足元が広く開放され、快適な乗車環境が実現されています。
2. 燃費の削減: アンダーフロアエンジンは、エンジンと車体の重心が低く、走行抵抗が小さくなるため、燃費が大幅に削減されています。
3. 騒音の低減: エンジンが床下に納められているため、乗客の乗車空間内での騒音が大幅に低減されています。
4. 荷重の分散: エンジンが床下に納められているため、車体の荷重が均等に分散され、車体の耐久性が向上しています。
5. 整備の容易さ: エンジンが床下に納められているため、整備作業が容易に行えます。

項目	単位	値
全長	mm	7,000
全幅	mm	2,500
全高	mm	3,000
軸間	mm	4,000
軸距	mm	2,000
自重	kg	14,000
最大積載量	kg	10,000
最大牽引力	kg	10,000
最高速度	km/h	80
燃料消費率	l/100km	18
エンジン		DS10型
変速機		5速
ブレーキ		油圧式
タイヤ		7.00-15
乗客定員		150人

HINO DIESEL BUS

MODEL BD 14

MODEL BD 34

Hino

日野自動車株式会社

4: BD14型アンダーフロアエンジンバス(1952年~)
エンジンを水平にして床下に納め、乗車定員を増すという画期的なバスは1952年に登場、逐一改良された。

HINO

MODELS
AL-BG-BT

BUS & COACH

UNDERFLOOR ENGINE

5: 輸出向けのアンダーフロアエンジンバスのカタログ

FIRST, TAKE A GOOD LOOK INSIDE

This is the specially designed chassis of Hino's Model 80 bus. Herein is the secret of its rugged dependability and exceptional operational efficiency. Note the location of the engine: it's tucked away underneath to provide maximum utilization of passenger area; its induction system improves weight distribution for improved stability and riding conditions. Note the rugged heavy-duty ladder-type, heavy-duty construction guaranteeing maximum line strength under the stress of every operational condition. And be assured that only the finest of precision-made parts go into every component of this de luxe chassis.

はじめに

目次

推薦の言葉 小口泰平／3

はじめに／5

写真で見る日野自動車の変遷①（黎明期～第二次大戦前後）…… 6

第1章 東京瓦斯電気工業(ガス電)時代／25

第2章 日野重工、日野産業そして日野チーゼル工業／57

写真で見る日野自動車の変遷②（乗用車、商用車、建設機械～トヨタとの提携）…… 65

第3章 日野自動車工業から日野自動車／97

写真で見る日野自動車の変遷③（先進技術への取り組み）…… 129

第4章 未来と車文化への触手／137

第5章 環境社会、グローバル社会と商業車／146

会社の変遷／148 生産台数／150 ダカールラリーの戦績(トラック部門)／151

年表／156 2010年以降の車両／170 参考文献／172 あとがき／173

日野自動車の創業は1910年、「東京瓦斯工業」の名で「千代田瓦斯会社」の子会社としてガス灯用器具を製造したことに始まる。後、電灯器具の製造も手がけ「東京瓦斯電気工業」（通称ガス電）と社名を変更した。第一次大戦時、ガス電は、砲弾の信管など大量の軍需品その他の注文を得た。この資金を元に社長松方五郎は自動車製造を策し、1917年に自動車製造技術の総師として星子勇を招聘した。同年、早くも「TGE A型」トラックを製作、翌1918年、軍用保護自動車第1号として陸軍に採用された。国産量産トラックの第1号でもあり、これが日野自動車の原点である。

ガス電は航空機産業にも参入、1928年には国産航空エンジン第1号となる「神風（しんぷう）」星型航空エンジンを完成、以後、航空機も手がけた。その理由は、将来予測される戦争において、自動車会社はシャドウファクトリー（戦時軍需転換工場）として航空機製造の技術を会得しておかなければならない、という星子の国家的識見によるものであった。

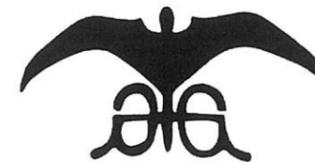
ガス電自動車部は1937年、いわば軍部の主導で「東京自動車工業」となり、1941年には戦闘車両専門の日野製造所が完成。さらに翌年、「日野重工業」として独立、数多の車両を生産した。戦後は「日野産業」となって今日の日野自動車につながった。一方航空機部は1942年「日立航空機」として独立したが、星子の意志であったシャドウファクトリーとしての機能は航空エンジン生産設備を移転した日産自動車での「初風」、トヨタでの「天風」の生産により、その目的を果たすことが出来た。

このような日野自動車の歴史は、おびただしい種類の製品にあふれている。本書では、これらの中から技術発展に貢献した製品を選び、先人たちの技術屋としてのロマンと心を探り、さらなる技術発展の糧としようとするものである。

■ 読者の皆様へ ■

本書に登場する車種名、会社名などの名称は、原則的に主要な参考文献である『日野自動車工業40年史』『日野自動車 技術史 写真編』（日野自動車工業株式会社発行）や、その他の当時のプレス資料などにそって表記してありますが、参考文献の発行された年代などによって現代の表記と異なっている場合があり、編集部判断により統一させていただきました。ご了承下さい。スペック等の記述に差異等お気づきの点がございましたら、該当する史料とともに弊社編集部までご通知いただけますと幸いです。

三樹書房 編集部



蝙蝠(こうもり)マーク
（蝙蝠は中国では幸福の象徴で清朝も愛用していた）
TGE A型～TGE G型前半
使用期間：1917年～1923年頃



TGEマーク
TGE G型後半～TGE L型前半
使用期間：1923年頃～1931年



ちよだマーク
TGE L型後半～東京自動車工業
使用期間：1931年～1941年

推薦の言葉

日野自動車は、トラック・バスのメーカーとして世界にその名を馳せているが、その歴史を紐解くと、100年前まで遡ることになる。かつての乗用車部門での活躍を含めると、まさに自動車産業の歴史と伝統を誇るメーカーとして位置付けられる。

本書は社史を超えて、技術における確かな実績と時代を拓く先進技術への挑戦を浮き彫りにし、文化的な視点をもって織りなす技の仕組みと魅力を書き留めている。

1917年、日野自動車のルーツである東京瓦斯電気工業は、星子勇氏の指揮のもとトラックTGE A型を試作、翌年には軍用自動車補助法第一号車に認定され、ここに自動車造りの道が拓かれる。さらには航空機産業にも進出し、1938年、FAI規定の世界記録と国際記録の2つの記録を樹立した「航研機」の組立と製造に貢献。第二次大戦中においては、陸海軍のさまざまな要望に応えた技術的実績を持つ。本書はこの貴重な史実を明晰な視座をもって教示している。

戦後、日野自動車はトラック・バス事業をすすめる傍ら、フランスのルノー公団との提携によるノックダウン生産を開始、乗用車製造に進出している。1953年、当時は欧州の乗用車製造技術を導入することは決して容易ではなく、ルノー4CVの生産をこなし「日野技術」は驚異であり、専門家の間では高く評価されていた。

1961年に「モーターファン」誌ロードテストで、コンテッサ900の加速や燃費テストを通産省東村山テストコース（機械技術試験場）で行なう機会を得た時のこと、リヤエンジン・リヤドライブ機構や電磁式オートクラッチの採用、さらには流麗なボディデザインなど、当時としては驚きと感動そのものであった。今では懐かしい思い出である。

1966年、トヨタ自動車との提携を機に、乗用車部門からは撤退したが、その高い技術力と技術者魂は、トラック・バス開発に集中されることになる。バス・トラックのいわゆるダウンサイジングエンジン設計、大型ボディの空力設計、直噴ディーゼルやコモンレールシステム開発など、本書はそれらを含めプロフェッショナルの王道の在り方を想い起こさせてくれる。

1971～75年、通産省大型プロジェクトであった名古屋市電気バス(BT900 型)の開発・走行試験は、日野自動車のEV技術の原点といわれているが、小生もこのプロジェクトに電気自動車WG委員として参加、この時期はわが国の電気自動車二度目の挑戦期でもあった。

日野自動車の先進技術への挑戦は、さらにはガスタービンバス、水素ディーゼルトラック、ハイブリッドバス、燃料電池バス、水素バスなど多岐にわたり、誠にもって見事である。

モータースポーツでは、1997年パリダカールラリーのカミオン部門での優勝。それに史上初の1、2、3位独占の偉業である。これは企業を超えて日本の誇りであるといえよう。

日野自動車の一世紀にわたる変遷がまとめられることは初めてのことがうかがっているが、本書の内容は単なる自動車史にとどまらず、「20世紀の日本の技術と哲理とその奮闘」を学ぶことができる意義深い書といえよう。ここに著者ならびにご関係の方々衷心より敬意を表する次第です。

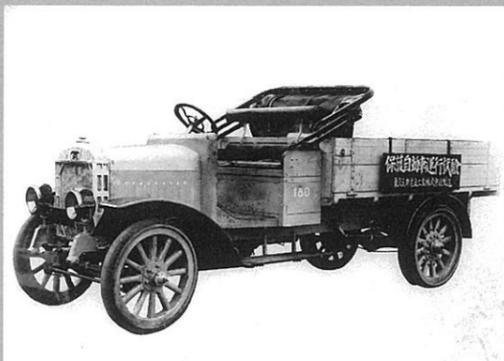
2010年7月吉日

芝浦工業大学 名誉学長
日本自動車殿堂 会長

工学博士 小口 泰平

写真で見る日野自動車の変遷①（黎明期～第二次大戦前後）

自動車



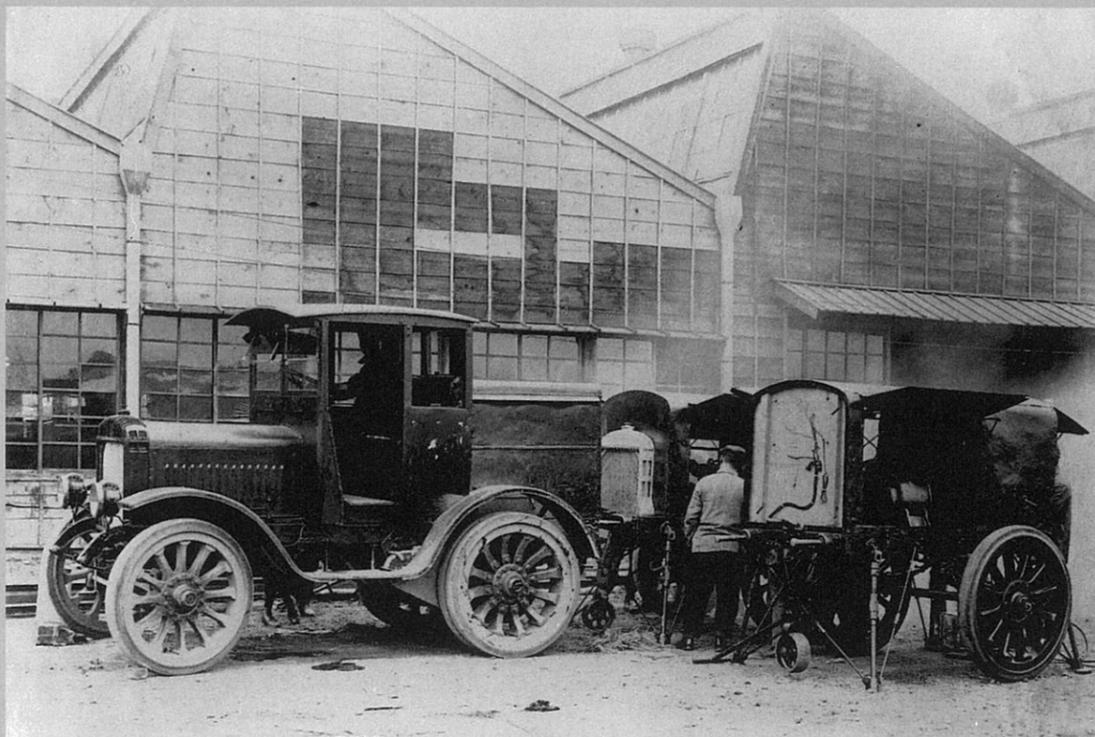
61：TGE A型トラック（1910年）

我が国初の純国産トラックとして、1917年に試作を完了し、翌1918年、軍用自動車補助法の試験に第1号として合格、20台を生産した。日野自動車の原点である。エンジンは4.4リッター、30馬力(22kW) / 1000rpm。ヘッドライトはアセチレンランプ、カーバイドを入れたガス発生機を装備している。



62：八王子 銀杏祭りのクラシックカーパレードで元気に走るTGE A型トラック（1998年）（日野自動車21世紀センター、オートプラザ蔵）（写真、横山道生氏提供）

TGE A型の開発時に参考としたと記録されているリパブリックのモデル10型を、アメリカで探し出し一部の部品も流用して、このレプリカを完成させた。ただしエンジンは1918年型リパブリックに搭載されていたコンチネンタル、モデルC型、3.6リッター、32～38馬力(24～28kW)で、TGEのオリジナルのエンジンと外形は似ており、これを搭載した。スターターは無く、クランクハンドルでエンジンをかける。この車両は2009年2月経済産業省により「近代化産業遺産群」に認定された。

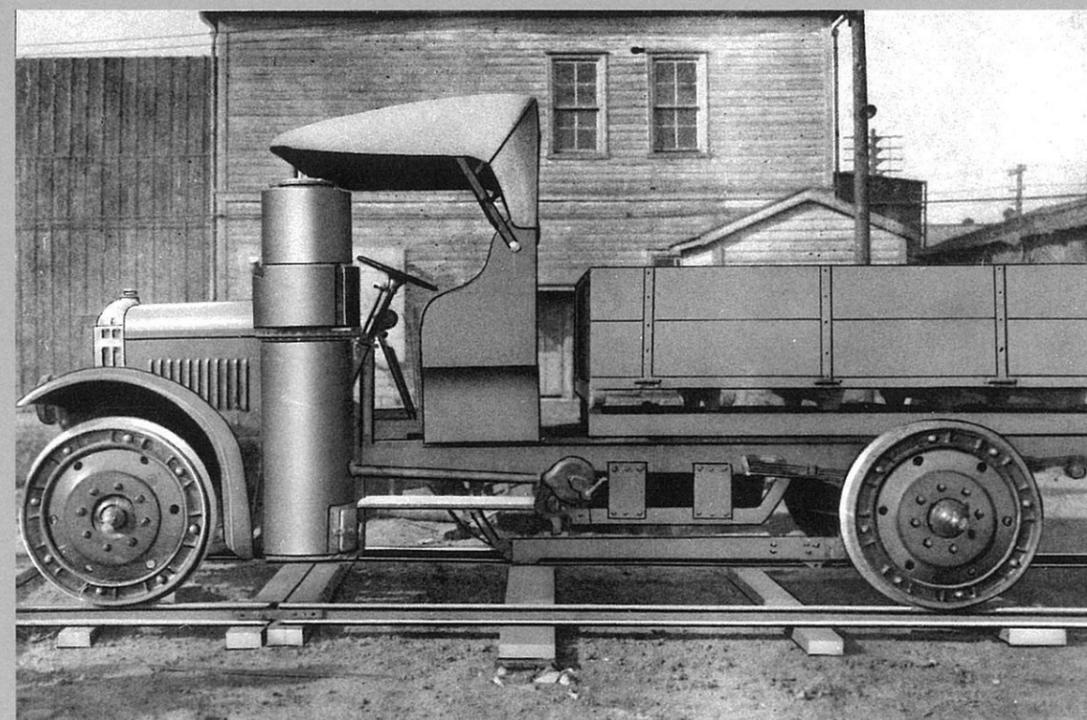


63：TGEトラクター（1925年以前と推定）

後軸がチェーンドライブになっておりA型の改造ではないかと思われる。引っ張られるトレーラーは消防ポンプ。

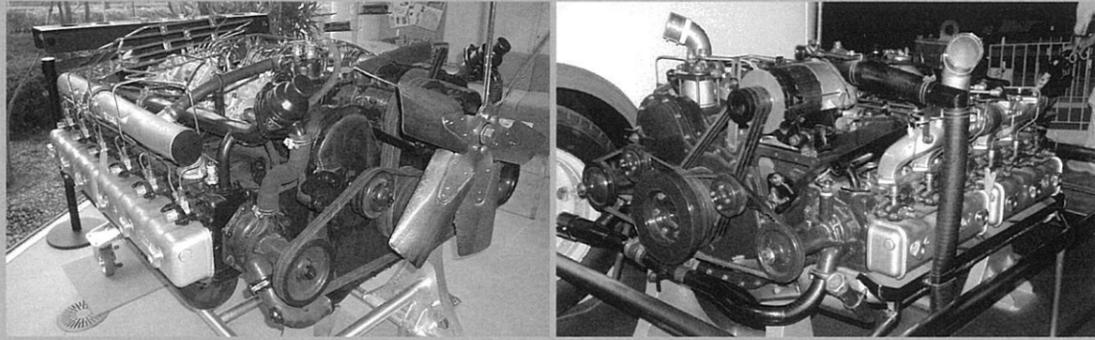
64：運行テスト中のTGE 6P型（1927年）

鋳物スポークホイール、ヘッドライトは電気になった。電動式スターターも採用され、後期にはディスクホイール、空気タイヤにもなった。車輪の脇にぶら下がっている「のれん」のようなものは、水たまりの泥水を飛ばさないためのもので、昭和初期の車は付けていた。この写真のものは、棕櫚(しゅろ)製にみえるが口絵G8のものは布製である。



65：TGE 6P型、広軌牽引車（1928年）

この時代に既に薪ガス車が存在した。薪ガス車とはガス発生炉の中で薪を蒸し焼きにして木炭を作り、これを燃してCO₂を発生させ、これを高温の木炭層を通して還元しCOを作り(水素なども含まれる)、これをエンジンに吸入させて燃焼させるものである。原理の発想は古い本格格的に取り組んだのはフランス陸軍で、1920年代はじめにアンバー(G. Imbert)の方式をベルリエトラックに、1926年にはサウラードトラックに適用した。ほとんど同時期にガス電が製造したことになる。ガス電の益田申(後日野自動車専務取締役)が中心となり、後に九州大学教授となった柘植盛男他と協力開発し、陸軍特許となった(木炭車とは薪の代わりに木炭を直接利用するもので、原理はどちらも同じである)。ガスとしての発熱量がガソリン混合気に対し約70%となるのでエンジン出力もそれだけでも低下するが、ガス中に含まれる水蒸気や、さらに長い配管などによる充填効率の低下により、低下率はもっと大きい⁽¹⁾⁽²⁾(本文1-2)。広軌牽引車というのは、いわゆる広軌の鉄道で、鉄道のインフラはあってもガソリンの調達に困難な地区を想定したものだろう。鉄道と一般道路双方をタイヤ(ゴム製と鋼製)の交換だけで走れる。今日流に言えばバイオ燃料のデュアルモード車両である。



D16：日野高速バス用水平対向12シリンダーエンジン

(左)：DS120型(1963年)(日野自動車21世紀センター、オートブラザ蔵)
ファンはエンジンに直結で、電磁クラッチ付きである。ボア×ストローク=110mm×140mm、16リッター、320馬力(235kW) /2400rpm。
(右)：DS140型(1969年)(鉄道博物館の御厚意による)
ボア×ストローク=115mm×140mm、17.5リッター、350馬力(257kW)/2400rpm。大きな吸気管が左側と共に右側にも突き出ている。
DS120型の大きなファンはフロントラジエーターになったので無い。



D17：ZC10型警察保安隊(自衛隊)向けトラック(1952年)

朝鮮戦争で、日本駐留アメリカ軍が朝鮮に総動員されてしまい、GHQの命令で警察予備隊(後に自衛隊)が発足し、その専用車の先頭をきって急速開発された。アメリカ軍用と同じオープンキャブ(キャンバス屋根)も用意された。ディーゼルエンジンに慣れないアメリカ軍の要請があったのだから、ガソリンエンジン(GF10型、図2-2-6)付きも生産した。



D18：HB10型セミトレーラー用トラクター(1952年～)

トレーラーを引っ張る部分をトラクターという。警察予備隊の注文により、アメリカ軍の4.5トン4×4トラクターをコピーして開発した。写真は1955年のHB12型。オープン(ソフトハットという)のハイキャブで、初めて乗ると2階から運転するよう感じた。



D19：ZG10型12トン重ダンプトラック(1954年)

1952年、政府は水力発電所の開発をスタートさせ、その第一弾として佐久間ダム建設に着手、国産ダンプトラックの開発を各社に要請した。それに応じて日野はZC型ダンプ車を手直しして応じたが使い物にならなかった。新たに本格的ダンプ車としてZG型を開発し、現場に持ち込んだが、一次、二次さらに三次試作車も落第、そして4度目の正直、万を持して持ち込んだ試作車は日本初のパワーステアリングなどにより、アメリカ製ユークリッドをはるかに凌ぐ使い勝手であると、絶賛をもって迎えられ、発売から3ヵ月で38台を納入した。1958年ブラッセルの万博で銀賞も獲得した。

第1章

東京瓦斯電気工業(ガス電)時代

1-1 ランプ屋から自動車製造業へ (1910年～1917年)

風が吹いて 桶屋を創業したかのような自動車製造

明治の初め、文明開化に日本は沸いた。その表徴の一つがガス灯で、1873年(明治5年)横浜に初めて灯ったが、2年後には85本のガス灯が銀座に敷設された。また、ガスを供給するガス会社は雨後の筍のように生まれ、1912年にはその数は70社におよんだ。東京市においては、そのガス事業は東京瓦斯会社が独占的な地位を占めていたが、これに抗して安田善次郎、福沢桃介などの意で千代田瓦斯会社が1910年に設立され、これに付随するような形でガス灯に関連するガス器具製造の専門会社として、同年、東京瓦斯工業株式会社が設立された。これ



図1-1-1：新橋停車場前(現在の汐留あたりか)に建てられた東京瓦斯工業販売部(上)と業平(なりひら)に建設した工場(右上)、工場内のマンテル製造現場(右下)

(上)：ショーウインドにはガス器具が並んでいた。この販売部も含めて本社機構は12人だった。有楽町の本社にはそのうちの何人が居たのだろうか？

(右上)：現在の業平橋のたもとであった(東京スカイツリーの付近)。工場といっても普通の民家と同じ瓦屋根である。正門の前に数台の人力車が待機している。川面の船は材料、製品の運搬用で今日のトラック群に相当する。

(右下)：布(絹)製の網を作り、これを発光液に浸して焼くとマンテルが出来る。作業場入口に下駄箱があり、従業員は畳に座布団を敷いて作業をした。彼女らの稼ぎが今日の日野自動車製造につながったのである。

が後の日野自動車になるのである。東京瓦斯工業の社長には福沢桃介らと共に会社設立に関わった明治政府の官僚であった徳久恒範が就いたが、不幸にして就任後間もなく逝去。明治政府の元勳松方正義の五男、松方五郎がその後を継いだ。会社の主製品はマンテル(Mantle or Mantel)と呼ばれるガス灯の火炎の外周に設置される発光体であった。これは布製の網に発光物質を含浸させた焼き物であるが、東京瓦斯工業製は取締役山瀬俊賢の発明になる絹を主体にした独特のもので、その高性能によってその後アメリカ、さらに第一次大戦時には製造が途絶えたヨーロッパ製に替わってヨーロッパ各国はもちろんオーストラリア、香港などにまで輸出され、後年の自動車製造への資金の一翼を担うことになる。

東京瓦斯工業は本社を有楽町3丁目1番地(今の有楽町マリオンのあたりか)に、販売部を新橋停車





C10：2008年7月、北海道の洞爺湖サミットで活躍する「日野セレガハイブリッドバス」(2008年)
このバスは既に国立公園などで活躍しているハイブリッドバスのモデルチェンジである。エンジンはダウンサイズ型のA09C型を適用した。エンジン：A09C-1M型、8.9リッター、350馬力(257kW)/1800rpm。乗車定員：56人。

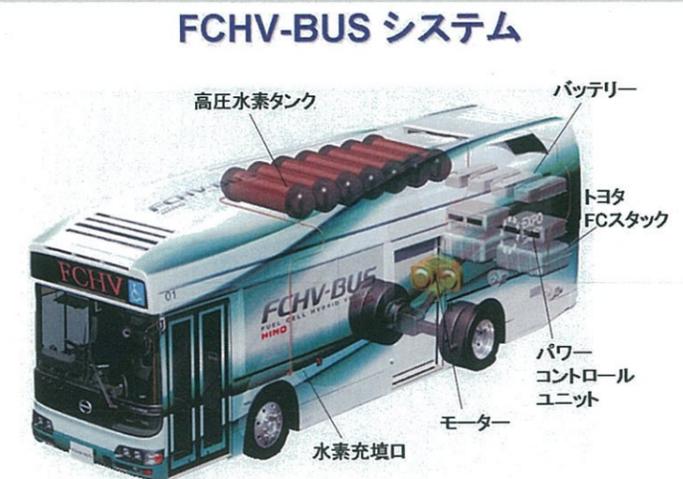
C11：これも洞爺湖サミットで活躍する「日野ブルーリボンIPSハイブリッド」バス(2007年)
賓客の送迎は前回の観光系ハイブリッドバスを使用、報道関係者はこのIPSバス(国土交通省プロジェクト、本文参照)を用いた。IPSとは非接触型の充電システムで、路線のターミナルに設けられた外部電源から休憩時に充電することにより電動車としての稼働シェアをぐっと拡大したものである。写真の背景は「国際メディアセンター」で報道関係者をホテルまで送迎するため待機しているところ。
ノンステップ低床としたため、従来床下に納めたハイブリッドユニットを小型軽量化して屋根上に搭載、直射日光対策として設定温度以上になった場合、室内冷房空気を導入するダンパーを設けた。エンジン：J08E-1M型、7.7リッター、240馬力(177kW)/2500rpm。乗車定員：75人。



C12：燃料電池ハイブリッドバスの実証試験(東京都)(2003年)
自動車用として使われる固体高分子形の燃料電池のキーポイントはスタックといてイオン交換膜(セル)を積層させたものである。これは巴拉ード社が先行していたが、トヨタ自動車は独自で開発、日野はこのトヨタFCスタックをベースにハイブリッドバスをトヨタと共同開発した。経産省、国交省それぞれ実証研究のプロジェクトと連携を持ちながら、都市バスを開発し東京都バスとして2003年、実証試験を実施した。ベースは日野ブルーリボンシティバス(ノンステップ大型路線バス)。



C13：燃料電池バス(愛・地球博実証試験)(2007年)
通称愛知万博の実証試験に投入したトヨタ・日野共同開発の燃料電池バスで、ベース車両は日野ブルーリボンシティバス(ノンステップ大型路線バス)。全長：10.515m、乗車定員：65人、最高速度：80km/h、燃料電池スタック：90kW×2、モーター：80kW×2、トルク：260N-m×2、水素タンク圧力：35MPa、バッテリー：ニッケル水素電池。



●会社の変遷●

西暦	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
年号	明治43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	昭和																																																							
紀元																																		神武天皇即位を紀元元年と定めた年号。昭和に入って武器の正式呼称に用いられた。																																																																															
会社の変遷	<p>1910.8 東京瓦斯工業 (工場は東京業平町)</p> <p>1913.6 東京瓦斯電気工業</p> <p>1917 △大森に新工場建設</p> <p>1919.12 実用自動車製造</p> <p>1920 戦後の大不況</p> <p>1923 関東大震災</p> <p>1925.7~ ダット自動車商会</p> <p>1926.9 ダット自動車製造</p> <p>1929 世界大恐慌</p> <p>1930 帝国自動車</p> <p>1933.3 合併</p> <p>1937.12 日産へ譲渡</p> <p>1937.12 東京火薬工業 日本窒素</p> <p>1937.12 計器部独立</p> <p>1939.5 日立兵器</p> <p>1939.5 日立航空機</p> <p>1942 金沢航空工業</p> <p>1945 金沢産業</p> <p>1948.5 日野ディーゼル販売</p> <p>1949.7 いすゞ自動車</p> <p>1950 産産省「乗用車関係提携及び組立契約に関する取扱い方針」判定</p> <p>1953.4 日野ルノー販売</p> <p>1959.6 日野自動車販売</p> <p>1960 日野自動車工業</p> <p>1961 プリスカ生産</p> <p>1962 日野車体工業</p> <p>1963 日野自動車21世紀センター完成</p> <p>1964 日野自動車</p> <p>1965 トキコ</p> <p>1966.10 トヨタ自動車と業務提携</p> <p>1967 日野自動車販売</p> <p>1968 日野自動車販売</p> <p>1969 日野自動車販売</p> <p>1970 日野自動車販売</p> <p>1971 日野自動車販売</p> <p>1972 日野自動車販売</p> <p>1973.1 ゼノア</p> <p>1974 日野自動車販売</p> <p>1975 日野自動車販売</p> <p>1976 日野自動車販売</p> <p>1977 日野自動車販売</p> <p>1978 日野自動車販売</p> <p>1979.10 小松ゼノア</p> <p>1980 日野自動車販売</p> <p>1981 日野自動車販売</p> <p>1982 日野自動車販売</p> <p>1983 日野自動車販売</p> <p>1984 日野自動車販売</p> <p>1985 日野自動車販売</p> <p>1986 日野自動車販売</p> <p>1987 日野自動車販売</p> <p>1988 日野自動車販売</p> <p>1989 日野自動車販売</p> <p>1990 日野自動車販売</p> <p>1991 日野自動車販売</p> <p>1992 日野自動車販売</p> <p>1993 日野自動車販売</p> <p>1994 日野自動車販売</p> <p>1995 日野自動車販売</p> <p>1996 日野自動車販売</p> <p>1997 日野自動車販売</p> <p>1998 日野自動車販売</p> <p>1999 日野自動車販売</p> <p>2000 日野自動車販売</p> <p>2001 日野自動車販売</p> <p>2002 日野自動車販売</p> <p>2003 日野自動車販売</p> <p>2004 日野自動車販売</p> <p>2005 日野自動車販売</p> <p>2006 日野自動車販売</p> <p>2007 日野自動車販売</p> <p>2008 日野自動車販売</p> <p>2009 日野自動車販売</p> <p>2010 日野自動車販売</p> <p>2011 日野自動車販売</p> <p>2012 日野自動車販売</p> <p>2013 日野自動車販売</p> <p>2014 日野自動車販売</p> <p>2015 日野自動車販売</p> <p>2016 日野自動車販売</p> <p>2017 日野自動車販売</p> <p>2018 日野自動車販売</p> <p>2019 日野自動車販売</p> <p>2020 日野自動車販売</p> <p>2021 日野自動車販売</p> <p>2022 日野自動車販売</p>																																																																																																																
自動車に関する政策等	<p>陸軍の自動車政策</p> <ul style="list-style-type: none"> 1912.6 軍用自動車調査委員会設置、軍用自動車の標準仕様決定 1918.3 軍用保護自動車補助法 公布 <p>バス事業</p> <ul style="list-style-type: none"> 1923 関東大震災の後、東京市、T型フォードによりバス事業開始 1929 鉄道省自動車交通調査会発足 1930.12 省営バス、岡崎、多治見線開設 <p>商工省の自動車政策</p> <ul style="list-style-type: none"> 1926.5 国産振興委員会設置 1930.5 商工省標準型設定の答申 1936.5 自動車事業法 公布 																																																																																																																
社会背景	<p>1914 1918 第1次世界大戦</p> <p>1914 対独宣戦布告</p> <p>1920 戦後の大不況</p> <p>1923.9 関東大震災</p> <p>1929 世界大恐慌</p> <p>1931 満州事変</p> <p>1937 支那事変</p> <p>1941 1945 第2次世界大戦</p> <p>1941.12 対米宣戦布告</p> <p>1945.8 終戦</p> <p>1950 朝鮮戦争</p> <p>1974 石油ショック</p> <p>1990.8 イラクがクウェートに侵攻</p> <p>1991.1 湾岸戦争、多国軍イラク進攻、100時間で終了</p> <p>2003.3 イラク戦争勃発</p> <p>2006.12 フェセイン、イラク大統領死執行</p> <p>2001.9.11 米国同時多発テロ</p> <p>サブプライムローン問題発生</p>																																																																																																																

西暦	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022							
年号	昭和39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	昭和				
紀元																																		神武天皇即位を紀元元年と定めた年号。昭和に入って武器の正式呼称に用いられた。																																
会社の変遷	<p>1964 日野自動車販売</p> <p>1965 トキコ</p> <p>1966.10 トヨタ自動車と業務提携</p> <p>1967 日野自動車販売</p> <p>1968 日野自動車販売</p> <p>1969 日野自動車販売</p> <p>1970 日野自動車販売</p> <p>1971 日野自動車販売</p> <p>1972 日野自動車販売</p> <p>1973.1 ゼノア</p> <p>1974 日野自動車販売</p> <p>1975 日野自動車販売</p> <p>1976 日野自動車販売</p> <p>1977 日野自動車販売</p> <p>1978 日野自動車販売</p> <p>1979.10 小松ゼノア</p> <p>1980 日野自動車販売</p> <p>1981 日野自動車販売</p> <p>1982 日野自動車販売</p> <p>1983 日野自動車販売</p> <p>1984 日野自動車販売</p> <p>1985 日野自動車販売</p> <p>1986 日野自動車販売</p> <p>1987 日野自動車販売</p> <p>1988 日野自動車販売</p> <p>1989 日野自動車販売</p> <p>1990 日野自動車販売</p> <p>1991 日野自動車販売</p> <p>1992 日野自動車販売</p> <p>1993 日野自動車販売</p> <p>1994 日野自動車販売</p> <p>1995 日野自動車販売</p> <p>1996 日野自動車販売</p> <p>1997 日野自動車販売</p> <p>1998 日野自動車販売</p> <p>1999 日野自動車販売</p> <p>2000 日野自動車販売</p> <p>2001 日野自動車販売</p> <p>2002 日野自動車販売</p> <p>2003 日野自動車販売</p> <p>2004 日野自動車販売</p> <p>2005 日野自動車販売</p> <p>2006 日野自動車販売</p> <p>2007 日野自動車販売</p> <p>2008 日野自動車販売</p> <p>2009 日野自動車販売</p> <p>2010 日野自動車販売</p> <p>2011 日野自動車販売</p> <p>2012 日野自動車販売</p> <p>2013 日野自動車販売</p> <p>2014 日野自動車販売</p> <p>2015 日野自動車販売</p> <p>2016 日野自動車販売</p> <p>2017 日野自動車販売</p> <p>2018 日野自動車販売</p> <p>2019 日野自動車販売</p> <p>2020 日野自動車販売</p> <p>2021 日野自動車販売</p> <p>2022 日野自動車販売</p>																																																																	
自動車に関する政策等	<p>1993 トラック重量規制緩和</p> <p>1993 トラック重量規制緩和と総重量20トンから条件付きながら25トンに</p> <p>2001.4 東京都環境確保条例施行</p> <p>2004 ガソリン、軽油S分、50ppm以下に規制</p> <p>2005.10 新長期排ガス規制</p> <p>2007 運転免許制度改正</p> <p>普通免許5トン未満</p>																																																																	
社会背景	<p>1991.1 湾岸戦争、多国軍イラク進攻、100時間で終了</p> <p>2003.3 イラク戦争勃発</p> <p>2006.12 フェセイン、イラク大統領死執行</p> <p>2001.9.11 米国同時多発テロ</p> <p>サブプライムローン問題発生</p>																																																																	

●生産(整備完)台数実績 1946年~2009年(年度)●

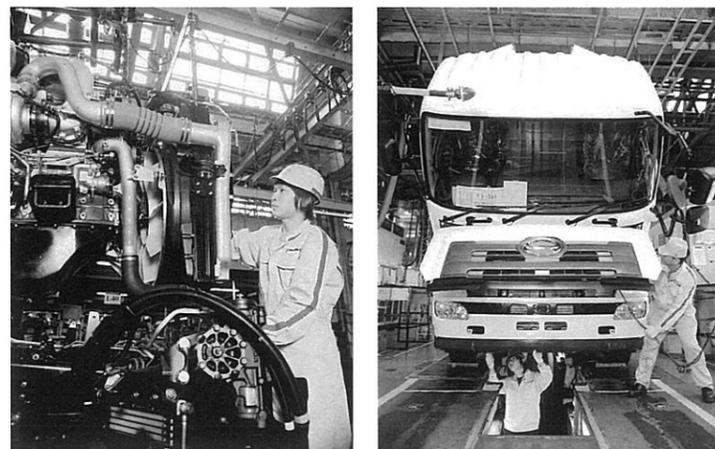
区分	1946年	1947年	1948年	1949年	1950年	1951年	1952年	1953年	1954年	1955年	1956年	1957年	1958年	1959年	1960年	
日野ブランド 大中トラック C B U・K D	国内	53	110	162	231	447	946	1,085	1,721	2,702	2,412	3,024	4,032	3,585	3,981	6,583
	C B U・K D	0	0	0	0	29	2	34	4	111	19	210	280	230	168	304
	合計	53	110	162	231	476	948	1,119	1,725	2,813	2,431	3,234	4,312	3,815	4,149	6,887
生産比率	国内向け	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	93.9%	99.8%	97.0%	99.8%	96.1%	99.2%	93.5%	93.5%	94.0%	96.0%	95.6%
	海外向け	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6.1%	0.2%	3.0%	0.2%	3.9%	0.8%	6.5%	6.5%	6.0%	4.0%	4.4%

区分	1961年	1962年	1963年	1964年	1965年	1966年	1967年	1968年	1969年	1970年	1971年	1972年	1973年	1974年	1975年	
日野ブランド 大中トラック C B U・K D	国内	9,338	11,197	9,806	15,142	13,210	19,544	25,560	30,051	39,023	47,287	43,025	57,097	69,554	50,288	42,268
	C B U・K D	587	853	1,130	2,164	1,803	2,677	2,673	4,572	5,226	7,649	6,118	7,698	9,629	20,356	17,992
	合計	9,925	12,050	10,936	17,306	15,013	22,221	28,233	34,623	44,249	54,936	49,143	64,795	79,183	70,644	60,260
生産比率	国内向け	94.1%	92.9%	89.7%	87.5%	88.0%	88.0%	90.5%	86.8%	88.2%	86.1%	87.6%	88.1%	87.8%	71.2%	70.1%
	海外向け	5.9%	7.1%	10.3%	12.5%	12.0%	12.0%	9.5%	13.2%	11.8%	13.9%	12.4%	11.9%	12.2%	28.8%	29.9%

区分	1976年	1977年	1978年	1979年	1980年	1981年	1982年	1983年	1984年	1985年	1986年	1987年	1988年	1989年	1990年	
日野ブランド 大中トラック C B U・K D	国内	41,088	36,194	44,652	51,721	40,344	34,280	33,653	36,467	39,619	35,572	35,681	48,500	57,996	60,299	60,811
	C B U・K D	17,079	20,882	20,563	19,975	29,925	30,905	22,512	16,502	19,480	34,425	15,523	21,619	25,057	32,997	39,312
	合計	58,167	57,076	65,215	71,696	70,269	65,185	56,165	52,969	59,099	69,997	51,204	70,119	83,053	93,296	100,123
生産比率	国内向け	70.6%	63.4%	68.5%	72.1%	57.4%	52.6%	59.9%	68.8%	67.0%	50.8%	69.7%	69.2%	69.8%	64.6%	60.7%
	海外向け	29.4%	36.6%	31.5%	27.9%	42.6%	47.4%	40.1%	31.2%	33.0%	49.2%	30.3%	30.8%	30.2%	35.4%	39.3%

区分	1991年	1992年	1993年	1994年	1995年	1996年	1997年	1998年	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	
日野ブランド 大中トラック C B U・K D	国内	58,221	43,413	33,936	49,007	47,763	47,914	42,414	18,775	20,984	23,383	23,495	22,409	36,352	34,656	37,884
	C B U・K D	27,572	33,995	32,641	32,440	31,438	33,609	24,800	13,543	15,355	16,994	18,029	24,156	32,053	38,113	37,448
	合計	85,793	77,408	66,577	81,447	79,201	81,523	67,214	32,318	36,339	40,377	41,524	46,565	68,405	72,769	75,332
生産比率	国内向け	67.9%	56.1%	51.0%	60.2%	60.3%	58.8%	63.1%	58.1%	65.2%	64.5%	64.7%	55.5%	58.4%	53.1%	56.4%
	海外向け	32.1%	43.9%	49.0%	39.8%	39.7%	41.2%	36.9%	41.9%	34.8%	35.5%	35.3%	44.5%	41.6%	46.9%	43.6%

区分	2006年	2007年	2008年	2009年	
日野ブランド 大中トラック C B U・K D	国内	32,210	30,355	22,266	16,550
	C B U・K D	42,742	51,985	46,210	38,646
	合計	74,952	82,340	68,476	55,196
生産比率	国内向け	49.4%	41.4%	36.3%	31.5%
	海外向け	50.6%	58.6%	63.7%	68.5%



※海外生産が2009年度より発生しているのは、2008年以前の海外での生産(組立)は、現地調達率40%未満で、現地生産として含まれず、K D(現地組立車)に含まれるため、この生産台数の表では、日野ブランドC B U(完成車)・K Dに含まれる。2009年度より現地調達率が40%以上になり、現地生産としてカウントするようになった。

●乗用車、ピックアップトラック、受託車生産台数●

区分	車種	生産時期	生産台数
乗用車	日野ルノー (RR 乗用車)	1952年~1963年	3.5万台
	日野コンマース (FF ミニバン)	1960年~1962年	0.2万台
	日野コンテッサ 900 (RR 乗用車)	1961年~1964年	4.7万台
	日野コンテッサ 1300 (RR 乗用車)	1964年~1967年	5.5万台
ピックアップトラック	日野プリスカ 900 (FR ピックアップ他)	1961年~1964年	3.8万台
	日野プリスカ 1300 (FR ピックアップ)	1964年~1967年	1.5万台
受託車	ハイラックスピックアップ	1968年~2005年	812.3万台
	パブリカ	1967年~1974年	22.0万台
	プリスカ	1967年	1.1万台
	カリナ	1973年~1980年	14.8万台
	ターセル・コルサ・カローラII	1980年~1994年	62.8万台
	T-100	1992年~1998年	15.6万台
	高機動車	1993年~現在	0.5万台
	ダイナ・トヨエース	1999年~現在	5.0万台
	4ランナー・ハイラックスサーフ	1996年~現在	41.3万台
	タウンエース・ライトエース	2004年~2007年	1.8万台
	FJクルーザー	2005年~現在	6.3万台
	クイックデリバリー	2006年~現在	0.2万台

※2009年7月3日 総合企画部 広報渉外室資料より

●ダカールラリーの戦績(トラック部門)●

●1991年 第13回(PARIS-TRIPORI-DAKAR)日本のトラックメーカーとして初参戦

順位	ゼッケン	ドライバー	車種
1	500	ウッサ	ベルリーニ
2	509	ゴルツォフ	カマズ
3	510	タメンカ	カマズ
4	503	ロブライス	タトラ
5	504	カハネック	タトラ
6	511	マルチェンコフ	カマズ
7	514	ジョッソー	日野レンジャー
8	507	レオナルド	メルセデス
9	519	カネラス	ペガソ
10	516	ライフ	日野レンジャー
14	517	プティ	日野レンジャー

●1992年 第14回(PARIS-SIRTE-CAPETOWN)

順位	ゼッケン	ドライバー	車種
1	501	ベルリーニ	ベルリーニ
2	500	ウッサ	ベルリーニ
3	502	ロブライス	タトラ
4	510	ライフ	日野レンジャー
5	509	ジョッソー	日野レンジャー
6	512	菅原義正	日野レンジャー
7	517	ヴェルシノ	メルセデス
8	504	プシティア	タトラ
9	503	カハネック	タトラ
10	511	プティ	日野レンジャー

●1993年 第15回(PARIS-TANGER-DAKAR)

順位	ゼッケン	ドライバー	車種
1	500	ベルリーニ	ベルリーニ
2	501	ウッサ	ベルリーニ
3	506	ヴェルシノ	メルセデス
4	509	ベザメル	マン
5	505	ボソネ	メルセデス
6	512	菅原義正	日野レンジャー

年	月	主な出来事
2004 (平成16年)	1	●第26回ダカールラリー2004 総合5位/クラス別設定なし(TEAM SUGAWARA プライベート参戦)
	6	●近藤詔治社長就任
	6	○中型トラックマイナーチェンジ、「日野レンジャー」と改称。DPR搭載車は超低PM排出ディーゼル車認定制度85%低減レベル(★4ツ星、PJ-規制)に適合
	6	●中型ハイブリッドトラック「日野レンジャーハイブリッド」(第4世代)新発売
	10	○「日野プロフィア」「日野レンジャーハイブリッド」「日野デュトロハイブリッド」2004年度「グッドデザイン賞」受賞
	—	○北米専用ボンネットトラック「HINO600」シリーズ発売(クラス4(GVW約6.5トン)~クラス7(GVW約14.5トン)を設定) ●中型路線バスモデルチェンジ「日野レインボーII」発売(いすゞガーラミオのOEM)
2005 (平成17年)	1	●第27回ダカールラリー2005 本年より2台体制 1号車:総合2位/クラス別1位(1位のみ表彰)、2号車:総合6位(TEAM SUGAWARA プライベート参戦)
	1	●大型観光ハイブリッドバス「日野セレガRハイブリッド」(第4世代)発売
	1	●大型路線ノンステップハイブリッドバス「日野ブルーリボンシティハイブリッド」(第4世代)発売
	6	●運転講習・試乗施設「お客様テクニカルセンター」羽村工場内に開設
	6	●羽村工場、トヨタ受託車「ハイラックス」生産終了
	8	●大型観光バスをフルモデルチェンジ「日野セレガ」発売(「ジェイ・バス」小松工場の最新鋭設備生産第一作)
10	○大型観光バス「日野セレガ」2005年度グッドデザイン賞受賞	
2006 (平成18年)	1	●第28回ダカールラリー2006 1号車:総合5位/クラス別設定なし、2号車:総合7位/クラス別設定なし(今年よりHINO TEAM SUGAWARA でワークス参戦)
	3	●小型ノンステップ路線バスモデルチェンジ「日野ポンチョ」(2代目)発売(コミュニティバスとしてノンステップ、ミニマムサイズを実現)
	—	●小型ハイブリッドトラック「日野デュトロハイブリッド」(第5世代)発売
	8	●大型トラック「日野プロフィア」に衝突被害軽減ブレーキシステム「プリクラッシュセーフティ(PCS)」標準装備し発売
10	○「日野ポンチョ」2006年度グッドデザイン賞受賞	
2007 (平成19年)	1	●第29回ダカールラリー2007 1号車:総合13位、2号車:総合9位/クラス別1位(1位のみ表彰)(HINO TEAM SUGAWARA で参戦)
	—	●海外販売台数が国内販売台数を初めて上回る
2008 (平成20年)	1	●第30回ダカールラリー2008 スタート直前で中止
	5	●大型観光ハイブリッドバスモデルチェンジ「日野セレガハイブリッド」(第4世代)発売
	6	●白井芳夫社長就任
2009 (平成21年)	1	●第31回ダカールラリー2009(本年より南米で開催) 1号車:総合26位/クラス別6位、2号車:総合14位/クラス別2位(HINO TEAM SUGAWARA で参戦)
	4	●小型バス「日野リエッセ」をベースとした「水素燃料エンジンバス」日本初の公道運行(東京都市大学(旧武蔵工業大学)と共同研究)
	7	●「日野トラック・バス」生産累計300万台達成
	—	●「日野プロフィア、日野セレガ」プリクラッシュセーフティ(PCS)システム標準装備(注:「PCS」(プリクラッシュセーフティ)は、トヨタ自動車株式会社の登録商標)
2010 (平成22年)	1	●第32回ダカールラリー2010 1号車:リタイア、2号車:総合7位/クラス別1位(HINO TEAM SUGAWARA で参戦)
	4	●大型トラック「日野プロフィア」(DPRと尿素SCRシステムを組み合わせたクリーンディーゼルシステム「AIR LOOP」搭載、衝突被害軽減システム「PCS」を標準設定)
	—	●中型トラック「日野レンジャー」(DPRと尿素SCRシステムを組み合わせたクリーンディーゼルシステム「AIR LOOP」搭載)
	7	●「日野プロフィア、日野セレガ」プリクラッシュセーフティ(PCS)システム標準装備(注:「PCS」(プリクラッシュセーフティ)は、トヨタ自動車株式会社の登録商標)
	11	●星子勇氏(元日野重工業専務取締役)日本自動車殿堂入り
	12	●大型路線バス「燃料電池(FC)ハイブリッドバス」、東京都心~羽田空港間営業運行に車両提供(トヨタと共同開発)
2011 (平成23年)	1	●第33回ダカールラリー2011 1号車:13位/クラス別2位、2号車:総合9位/クラス別1位(HINO TEAM SUGAWARA で参戦)
	7	●小型トラック「日野デュトロ」フルモデルチェンジ(クリーンディーゼルシステム「AIR LOOP」搭載、日野単独開発車となりトヨタにOEM供給)
	7	●小型ハイブリッドトラック「日野デュトロハイブリッド」(第6世代)発売(電気モーター走行可能に改良)
	10	○フルモデルチェンジ「日野デュトロ」2011年度グッドデザイン賞受賞
	11	●鈴木孝氏(元副社長)、日本自動車殿堂入り
	—	●輸出大型トラック「HINO700シリーズ」に鉱山開発用大型重ダンプ「ZY(4軸)」「ZS(3軸)」発売
2012 (平成24年)	1	●第34回ダカールラリー2012 1号車:24位/クラス別3位、2号車:総合9位/クラス別1位(HINO TEAM SUGAWARA で参戦)
	4	●「プリクラッシュセーフティ」、ゼロクラッシュジャパンの「セーフティ・オブ・ザ・イヤー2011」受賞
	5	●古河工場稼働開始
	11	○「大型車用排出ガス浄化システム」超モノづくり自動車部品賞受賞

年	月	主な出来事
2013 (平成25年)	1	●第35回ダカールラリー2013 1号車:31位/クラス別4位、2号車:総合19位/クラス別1位(HINO TEAM SUGAWARA で参戦)
	2	○超低床・前輪駆動、電動(EV)小型トラック開発
	3	●小型EVバス「日野ポンチョEV」営業運行開始
	3	○ハイブリッドのトラック・バス販売累計1万台突破
	6	●市橋保彦社長就任
	10	●中型バス「日野メルファ」ベースのプラグインハイブリッドバスを開発
2014 (平成26年)	1	●第36回ダカールラリー2014 1号車:32位/クラス別2位、2号車:総合12位/クラス別1位(HINO TEAM SUGAWARA で参戦)
	2	●世界初「大型トラック用ハイブリッドシステム活用電動冷凍システム」を開発
2	○「尿素を使用しない排出ガス後処理システム」第11回新機械振興賞「経済産業大臣賞」受賞	
2015 (平成27年)	1	●第37回ダカールラリー2015 1号車:32位/クラス別2位、2号車:総合16位/クラス別1位(HINO TEAM SUGAWARA で参戦)
	1	●海外中型トラックモデルチェンジ「HINO500シリーズ」インドネシアにてラインオフ、地域適格商品の効率的生産システム第1弾として生産・発売
	1	●「トヨタフューエルセーフシステム(TFCS)搭載バス」豊田市営業運行向けに提供(トヨタと共同)
	7	●「東京都の燃料電池バス(FCバス)」トヨタと共同で実証実験実施
	8	●大型路線ハイブリッドバスモデルチェンジ「日野ブルーリボンハイブリッド」(第6世代)(いすゞエルガと共通ボディに変更、発進時のモーター走行可)
	1	●第38回ダカールラリー2016 1号車:31位/クラス別2位、2号車:総合13位/クラス別1位(HINO TEAM SUGAWARA で参戦)
	—	●日野ハイブリッド車(HIMRバス)発売25周年
	4	●中型路線バス「日野レインボーII」を改良、「日野レインボー」として発売
12	●小型バスモデルチェンジ「日野リエッセII」を発売	
2017 (平成29年)	1	●第39回ダカールラリー2017 1号車:29位/クラス別2位、2号車:総合8位/クラス別1位(HINO TEAM SUGAWARA で参戦)
	4	●中型トラック「日野レンジャー」16年ぶりにフルモデルチェンジ(全車でダウンサイジング新「A05C型」ディーゼルエンジンを採用、安全装備を充実)
	5	●大型トラック「日野プロフィア」13年半ぶりフルモデルチェンジ(ダウンサイジング「A09C型」ディーゼルエンジンの採用を拡大、すでに標準装備の安全装備をレベルアップ)
	6	●下義生社長就任
	9	●古河工場本格稼働(大型・中型トラックの生産を日野工場から完全に移転)
	10	○「日野プロフィア」2017年度グッドデザイン金賞受賞、「日野レンジャー」グッドデザイン賞受賞
	10	○大型トラック用「A09C型」ディーゼルエンジン 2017年超モノづくり部品大賞(日本力(にっぽんぶらんど)賞受賞)
	11	●鈴木孝幸(元副社長)日本自動車殿堂入り
	1	●第40回ダカールラリー2018 1号車:リタイア、2号車:総合6位/クラス別1位(HINO TEAM SUGAWARA で参戦)
	4	●Volkswagen Truck & Bus(現TRATON)と戦略的協力関係構築に向け同意
	7	●大型観光バス「日野セレガ」ドライバー異常時対応システム(EDSS)搭載。EDSS搭載は商用車世界初
10	○「ドライバー異常時対応システム(EDSS)」燃料電池バス(SORA・トヨタブランド)」2018年度グッドデザイン賞受賞	
11	○「1952年 日野ブルーリボンBD10」2018日本自動車殿堂歴史遺産車認定	
2019 (平成31年)	1	●第41回ダカールラリー2019 1号車:リタイア、2号車:総合9位/クラス別1位(クラス別10連覇)(HINO TEAM SUGAWARA で参戦)
	3	●「トラックモジュールフレームおよびロール成形技術を用いた在庫ゼロの順序生産ラインの開発」にて「大河内記念生産特賞」受賞
	—	●国内大中型トラック(普通トラック)販売シェア46年連続NO.1(2018年度)
	3	●「お客様テクニカルセンター」受講者累計92,000人突破(2019年3月時点)
	5	●大型路線バス「日野ブルーリボンハイブリッド 連節バス(120人乗)」を発売(いすゞと共同開発)
	6	●大型ハイブリッドトラック「日野プロフィアハイブリッド」を発売、同時に世界初「大型トラック用ハイブリッドシステム活用電動冷凍車」を発売

年表作成: 大森重美(日野自動車 元日野オートプラザ展示企画担当)

2010年以降の車両紹介



■小型トラック 日野デュトロハイブリッド/市販車(2011年)
日野デュトロハイブリッドTSG-XKU712M、エンジン：N04C-UL
4.009リッター 110kW(150PS)+ハイブリッドシステム、トラン
スミッション：AMT 6段、寸法(全長×全幅×全高)mm：6,180
×2,180×2,270、乗車定員：3人、モーター出力：36kW、バッ
テリー：ニッケル水素 288V/6.5Ah、車両総重量：6,295Kg



■鉱山用超大型ダンプ HINO700シリーズ/
輸出専用車(2011年)

HINO700 ZY1EWPD-XS、エンジン：E13C-WD 12.931リ
ッター 302kW(410PS)、トランスミッション：マニユ
アル16段、寸法(全長×全幅×全高)mm：9,665×2,555
×3,750、乗車定員：2人、車両総重量：50,000Kg



■大型路線バス 日野ブルーリボンハイブリッド/
市販車(2015年)

日野ブルーリボンハイブリッド QSG-HL2ANAP、エン
ジン：A05C-K1 5.123リッター 184kW(250馬力)+
ハイブリッドシステム、トランスミッション：HV専
用AMT 6段、寸法(全長×全幅×全高)mm：10,555×
2,490×2,962、乗車定員 人(座席+立席+乗務員)：79
(51+27+1)、モーター出力：90kW、バッテリー：ニ
ッケル水素 7.5kWh/26Ah



■中型路線バス 日野レインボー/市販車(2016年)

日野レインボー SKG-KR290J2、エンジン：4 HK1-TCS 5.2
リッター 154kW(210PS)、トランスミッション：AMT 6
段、寸法(全長×全幅×全高)mm：8,990×2,300×3,045、乗
車定員 人(座席+立席+乗務員)：61(24+36+1)



■中型トラック 日野レンジャー/市販車(2017年)

日野レンジャー 2PG-FE2APBG、エンジン：A05C 5.123リッター
191kW(260PS)、トランスミッション：AMT 7段、寸法(全
長×全幅×全高)mm：9,680×2,490×3,570、乗車定員：2人、
車両総重量：13,520Kg



■大型トラック 日野プロフィア/
市販車(2017年)

日野プロフィア 2RG-FW1AXHG、エンジン：A09C
8.866リッター 279kW(380PS)、トランスミッシ
ョン：AMT12段、寸法(全長×全幅×全高)mm：
11,970×2,490×3,780、乗車定員：2人、車両総重
量：24,880Kg



■大型観光バス 日野セレガ/
先進安全技術搭載市販車(2018)

日野セレガ スーパーハイデッカー 一般観光 11列シー
ト2RG-RU1ESDA、エンジン：E13C-AE 12.913リッター
331kW(450PS)、トランスミッション：ATM 6段、寸
法(全長×全幅×全高)mm：11,990×2,490×3,750、乗
車定員：50人、車両総重量：15,660Kg



■大型路線バス 日野ブルーリボンハイブリッド 連節バス/市販車(2019年)

日野ブルーリボンハイブリッド 連節バス、エンジン：A09C 8.87リッター 265kW(360PS)+ハイブリッド
システム、トランスミッション：AMT 7段、寸法(全長×全幅×全高)mm：17,990×2,495×3,240、乗車定員：
120人、モーター出力：90kW、バッテリー：ニッケル水素 7.5kWh/26Ah、車両総重量：25トン

●参考文献●

- (1-2-1) : 竹島嘉郎『最新自動車工学』運輸通信社、1955
(1-2-2) : 『懐かしの木炭乗用車』トヨタ自動車株式会社 トヨタ博物館、1997
(1-2-3) : SAE Historical Committee, *The Automobile: A Century of Progress*, SAE, 1997
(1-2-4) : 鈴木孝『20世紀のエンジン史』三樹書房、2000
(1-3-1) : 工業教育振興会『内燃機関』工業教育振興会、1933
(1-4-1) : 原乙未生他『日本の戦車』出版協同社、1978
(1-4-2) : 深作裕喜子、"Technology Imports and R&D at Mitsubishi Nagasaki Shipyard in the Pre-War Period", *Bonner Zeitschrift für Japanologie*, Vol.8 Bonn 1986, 矢野龍訳
(1-4-3) : 鈴木孝『ディーゼルエンジンと自動車』三樹書房、2008
(1-4-4) : 『内燃機関展望』『日本機械学会誌』Vol. 55, No.398, 1952
(1-5-1) : 安藤喜三「自動車技術に挺身したガス電自動車部」『日本自動車工業史口述記録集』自動車工業振興会、1975
(1-5-2) : 所沢陸軍飛行学校『発動機工術(巻二)』再版、1932(柿賢一氏提供)
(1-5-3) : 鈴木孝『エンジンのロマン』三樹書房、2002
(1-5-4) : 星子勇「自動車工業助成策に就いて」『日本機械学会誌』Vol.33, No.161, 1930
(1-5-5) : 鈴木孝他「ガス電「神風(しんぷう)」航空エンジンとその内視鏡検査」『エンジンテクノロジー』Vol. 9, No.2, 2007
(1-5-6) : 秋本実『日本飛行船物語』光人社NF文庫、2007
(1-5-7) : 富塚清『航研機』三樹書房、1996
(1-5-8) : 日本航空学術史編集委員会『航研機』丸善株式会社、1999
(1-5-9) : Takashi Suzuki, "Gas-Den" its Technology Transfer and the shadow Factory — Engineering Management of Isamu Hoshiko —, ICBTT2006, JSME, 2006
(1-5-10) : 鈴木孝他「二次大戦中のガス電(日立航空機/日野)「初風」に見る真の技術移転」『日本機械学会公開研究会』論文 No.04-79, 2004
(1-5-11) : 野沢正『日本飛行機100選』秋田書店、1972
(1-5-12) : 鈴木孝「ヴェールを脱いだガス電(現日野)空冷アルミディーゼル」『日本機械学会 2002 年度年次大会後援論文集』2002
(1-5-13) : 鈴木孝他「ハ51型」星型22シリンダエンジンとガス電航空エンジンの系譜」『日本機械学会論文集』74巻746号C編、日本機械学会、2008
(1-6-1) : 鈴木孝「飛行機を量産したトラック会社と星子勇」『日本機械学会、技術と社会部門』NO.06-91, 202, 日本機械学会、2006
(3-1-1) : 鈴木孝『ディーゼルエンジンの挑戦』三樹書房、改訂新版 2008
(3-1-2) : 塩沢進午『日本モーターレース創造の軌跡』ネコ・パブリッシング、2009
(3-2-1) : 鈴木孝「ストロークボア比とエンジンの重量および耐久性に関する一考察」『内燃機関』Vol4, No4, 1965
(3-2-2) : Hidehiko Enomoto, "Structural Design Concept for Large truck" 2nd DEKRA-Symposium on Passive Safety of Commercial vehicles, 2000
(3-2-3) : Takashi et al, Development of a Higher Boost Turbochargd Diesel engine for Better Fuel Economy in Heavy Vehicle, SAE, 830379 1983
(3-4-1) : 高岸清『日本の自動車』秋田書店、1971
(3-4-2) : 富塚澄『内燃機関の歴史』三樹書房、1969
(4-2-1) : 近藤卓他「水素エンジンの異常燃焼に関する研究」『日本機械学会論文集(B編)』Vol.63, No.610, 1997
(4-2-2) : 白倉寛之他「予混合水素エンジンのバックファイヤ抑制に関する研究」『自動車技術会学術講演会前刷集』No.29-10, 2010
(4-3-1) : 鈴木孝幸『ecoテクノロジーへの挑戦』毎日新聞社、2008
(4-4-1) : 石谷久「水素・燃料電池実証プロジェクト活動総括」JHFC セミナー、2007
(4-5-1) : 佐藤雄三『安全性と超寿命を実現した次世代二次電池、カーエレクトロニクス最前線2010』自動車技術会、2010
(4-5-2) : 谷口雅彦、環境対応自動車用電池の過去・現在・未来、自動車技術 Vol63, No.9, 2009
(5-1) : 山根浩二「バイオディーゼル技術最前線」『学士会報』No.878, 2009

あとがき

2010年、日野自動車はその創業から100年を迎え、自動車製造開始から93年を数える。馬車、牛車が物流の中心であった時代、軍用保護自動車にその量産の解を見出した先見が、必然的に軍事産業に斜傾し、ガス器具の製造会社が重工業の道に分け入ったいわば数奇の歴史を辿った。そのおびただしい種類の製品から主流と思われるものおよび技術史的意義を訴えたいものを選び、技術を通して通覧した。

100年にわたる壮大なスペクタクルの幕は松方五郎という偉大な先人によって切って落とされ、その連綿と繋がる技術の道程と方向は星子勇という先哲によって示され、幸いにしてその挑戦と行動を中心とする意思と哲学は、幾つかの企業形態の変遷の中で、優れた先輩達によって今日まで受け継がれ多くの優れた製品を通して社会に貢献出来てきた。

昭和史の最大の事件は言うまでもなく第二次大戦であるが、その来るべきことを自動車製造開始の時点で予見し、シャドウファクトリーとしての研鑽を自動車産業の必須条件として行動に移した星子の先見は畏敬をもって仰ぎ見る他はない。それは一国の存亡の危機に対峙した自動車産業の視点であったが、翻って今、自動車産業は環境危機、資源危機、資本主義危機の最中に巻き込まれていると言って良い。それらに対峙すべき必須条件は何であるか、その行動は如何にあるべきかが問われている。地球を臨み、多くの民族風俗を洞察する時、その解に一般解があるはずがない。複眼をもって広く周囲を見渡し、衆智を結集し、いくつかのベストの特解を求むべきである。技術はそれぞれの特解にベストを尽くして挑戦すべきである。

100年の技術史は時代々々の先人の苦行と誇りと歓喜の報告書である。限られた紙面にその核心を伝授すべき才の欠如を嘆くものであるが、言足らずの木簡の中から、技術を見る目の一助でも見出して頂けるならば幸いである。

尚、本文に記したようにガス電は自動車、航空機以外にも例えば工作機械など多くの足跡を残しているが、本書ではそれらは省略し、日野自動車の源流であるガス電自動車製造部の流れに的を絞った。

本書出版の動機は三樹書房の強い意志と要望によるもので、かねがねこの種の整理を望んでいたのであるが、当然一人では手に負えない内容で、実に多くの方々のご援助を賜った。ガス電の資料は国立科学博物館の鈴木一義氏並びに元多摩美術大学教授の川上顕治郎氏から、航空機関係の多数の写真は秋本 実氏から、また航空エンジン関係の資料は柿 賢一氏から御提供賜った。

水素バスエンジンに関しては日野自動車で、かつてエンジン屋仲間であったが、図らずも急逝されてしまった東京都市大学故瀧口雅章教授よりいろいろ御教示賜った。株式会社ニッキの安川平八氏にはキャブレターの解析調査をお引受け頂き、トヨタ博物館杉浦孝彦氏からは旧軍車の写真などを、江沢智氏からはガス電、乗用車などの資料を、松尾穎樹氏からはガス電ダイムラーエンジンなどの資料をさらにリカルド社のモリソン氏(Mr. David Morrison)および田口英治氏、ロンドン科学博物館のナーフム博士(Dr. A. Nahum)、スミソニアン博物館のマウイニー氏(Mr. Rob Mawhinney)、ナザロ氏(Mr. Matt Nazzaro)および葉山耕二氏より貴重な資料を御提供頂いた。また全ての御尊名を記し得ず心苦しいが、日野自動車の現役、OBの多くの諸兄の献身的なご協力を頂いた。特に第2章2節、「特作」についてはその後の日野製品に大きな影響を与えたにも関わらずその記録がほとんど無く、当時その中心におられた佐藤 嵩氏をわずらわし、貴重な写真と共にその実態を御教示賜った。また第5章、環境とグローバル社会に対しては鈴木孝幸技監をわずらわし執筆を依頼し、加筆、語調を整えさせて頂いた。最終的な編集写真の整理などのまとめは、首藤 浩、大森 重美 両氏によるものである。これらの諸氏に心からの御礼を申し上げたい。また未曾有の経済危機の最中、終始本書の執筆にご激励頂いた三樹書房小林謙一社長、その大変な編集を手掛けていただいた山田国光氏、木南ゆかり氏他の方々にも厚く御礼申し上げたい。

また、末尾ながら、小口泰平芝浦工業大学名誉学長からは、深い洞察に富んだ高尚な御推薦のおことばを賜り、深甚なる御礼を申し上げる次第です。

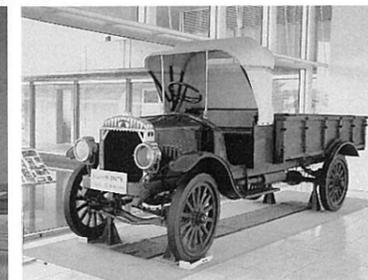
最後に、100年の幅広い技術の中に、その解釈、解説に誤謬、誤解無き事を期し得ない、諸賢のご叱責御指摘を賜りお許しを乞うものである。

一技術者として未熟のまま、一生を捧げた日野自動車の一層の発展を願って筆を擱く。

2010年 夏

鈴木 孝

●以下の施設で、本書に登場するクルマやエンジンの一部を見学することができます。



日野オートプラザ(博物館)

〒192-0916 東京都八王子市みなみ野5-28-5 (株)日野自動車21世紀センター

TEL: 042-637-6600

※開館日や展示内容等の情報は、以下のホームページで確認することができます。

<http://www.hino.co.jp/j/brand/autoplaza/index.html>

編著者略歴

鈴木 孝 (すずき・たかし)

1928年長野市生まれ。1952年東北大学工学部卒業、日野ディーゼル工業(現日野自動車)入社。研究開発部に所属し、エンジンの設計、開発に従事。コンテッサ900、1300およびヒノプロト用ガソリンエンジン、日野レンジャー、赤いエンジンシリーズなどのディーゼルエンジンの設計主任を歴任。1977年京都大学にて工学博士号取得。以後、1987年新燃焼システム研究所社長兼務、1991年日野自動車副社長を務め、1999年同社退社。SAE(アメリカ自動車技術会) Fellow、IMechE(イギリス機械学会) Fellow、ASME(アメリカ機械学会)特別終身会員。

1978年科学技術長官賞、1988年Calvin W. Rice lecture賞(アメリカ機械学会)、1988年Forest R. McFarland賞(アメリカ自動車技術会)、1994年自動車技術会 技術貢献賞、1996年谷川熱技術賞、1998年SAE Recognitions賞(アメリカ自動車技術会)、1999年日本機械学会 エンジンシステム部門賞、2006年日本機械学会 技術と社会部門賞など数々の賞を受賞。1995年には紫綬褒章(科学技術)を受章。

著書に、『エンジンの心』(日野自動車販売 1980年)、『自動車工学全集 ディーゼルエンジン』(共著 山海堂 1980年)、『エンジンのロマン』(プレジデント社 1988年)、『発動机的浪漫』(北京理工大学出版 1996年)『Romance of Engines』(SAE 1997年)、『20世紀のエンジン史』(三樹書房 2001年)、『エンジンのロマン 新訂版』(三樹書房 2002年)、『ディーゼルエンジンと自動車』『ディーゼルエンジンの挑戦』(ともに三樹書房 2008年)、『名作・迷作エンジン図鑑』(グランプリ出版 2013年)、『古今東西エンジン図鑑』(グランプリ出版 2017年)。

日野自動車の100年

世界初の技術に挑戦しつづけるメーカー

編著者 鈴木 孝

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

©Takashi Suzuki/MIKI PRESS 三樹書房 Printed in Japan

※本書の内容の一部、または全部、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