



2018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.

日野アンダーフロアーエンジンバスBD10型

Hino Under Floor Engine Bus BD10

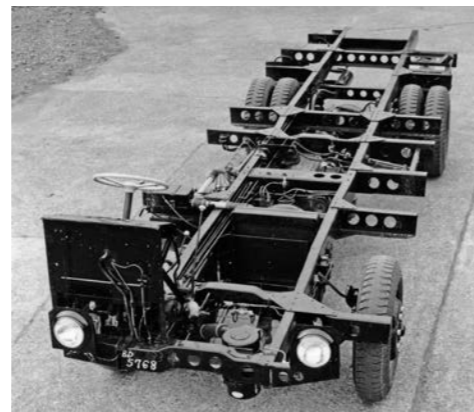


このBD10型は、新日国工業製のもの。1952年発表時のカタログはクレハ製のものであるが
サンプル車のみで、生産型の多くは金沢産業製または新日国工業製であった。

※車名表記の「エンジン」については、
当時のカタログ表記に合わせています。

日野アンダーフロアーエンジンバスBD10型「ブルーリボン」(1952年) 主要諸元

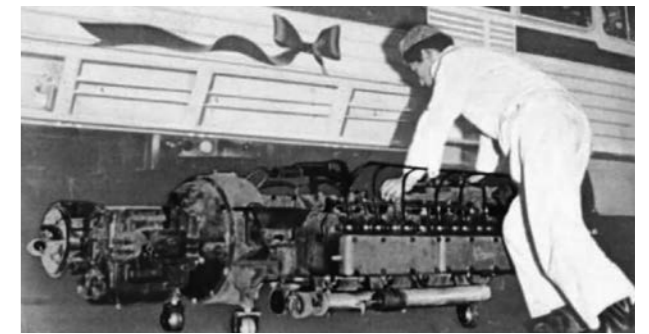
全長	10000mm	型式	BD10
全幅	2450mm	エンジン型式	DS20
全高	2950mm	駆動方式	後輪駆動
ホイールベース	4800mm	エンジン	水冷4サイクル水平機直列6気筒
トレッド(前)	1945mm	燃焼室形式	予燃焼室式
トレッド(後)	1750mm	ボア×ストローク	105×135mm
車両(空車)重量	7380kg	総排気量	7014cc
乗車定員	73名	圧縮比	17
最高速度	70km/h	最高出力	110PS/2200rpm
最小回転半径	8.5m	最大トルク	39kg/1200rpm
登坂能力 (tan θ)	1/6	サスペンション(前)	逆エリオット型
タイヤサイズ	9.00-20 14P	サスペンション(後)	全浮動式
制動装置	空気制動及び手動制御	変速機	選択摺動式 前進4段・後進1段



BD10型のシャシー。6気筒7,014ccのエンジンがシャシー
中央部に水平に横置されている。



床面が平らで張り出し部分がないため、より多くのシートが配置でき、大量
人員輸送に貢献した。



重整備ではチェーンでエンジンを地上に降ろし、横に引き出して行なう。上
下動の操作は車両横からのハンドルによる手動である。

日野自動車の前身は瓦斯機器製造会社として1910年
に創業した東京瓦斯工業で、翌1911年、二代目社長と
して松方五郎が就任、1913年東京瓦斯電気工業と社名
を変更。社長の松方は第一次世界大戦後の軍拡の国策
に目をつけ、軍需製品の製造も策し社は大きく発展し
た。これと並行して、「軍用自動車補助法」制定の動き
を察知し、自動車産業に進出することを決意、1917年
日本人の設計、製造による国産トラック1号「TGE-A
型」軍用トラックを開発。以降、多くのトラック、バ
ス、並びに軍用車両を開発・生産した。その後1930年
代、軍国化が進む中で、日野の地に新設されたキャタ
ピラ車両製造所に移転、太平洋戦争勃発の翌1942年軍
需工場「日野重工業」となる。これが現在の日野自動
車の創立である。しかし太平洋戦争の敗戦に伴い、軍
需工場は解散となり、日野重工業は連合国の賠償指定
工場となってしまうが、東京瓦斯電気工業時代から
事務方を支えてきた大久保正二他役員必死の働きに
よりこれを免れ、「日野産業」と名を変え生き残った。

1946年、民需への変換を画すが軍需対応が長かった
日野にとって一般市場に割って入り込む隙間はごく狭
く、結果「より効率の高い輸送の実現」をめざして軍
需開発で培った技術を投入、他社製品にはない新たな
コンセプトで市場を開拓した。その手始めは、1947年、
工場内に残された軍用車両の部品を流用した超大型ト
レーラー・トラックとトレーラー・バスで、それまで
最大積載量を7トンとした戦前の法律を変えるきっか
けとなった。次は1950年、ボンネット・トラックとボ
ンネット・バスで他社には設定のなかった最大積載量

7.5トンで市場をリードした。

そして1952年、日野ディーゼル工業株式会社(現在の日
野自動車、以降日野と略称)は世界でも画期的な、我が
国初のセンターアンダーフロアーエンジン・バスBD10
を発表発売した。通常の6シリンダエンジンを横に倒
してフラットにし、これをバスの中央床下に収めるこ
とにより、エンジン部の室内への出っ張りをなくし、
平坦な床面積を他の形式よりも多くとることで、座席
数を増すことに成功したのである。瓦斯電気工業時代
から技術開発を担当してきた家本潔(当時の工場長、後
副社長)の発想であった。これに相応しいペットネーム
を社内に公募「ブルーリボン」と決まった。

ボンネットを排し、座席数を増やせるキャブオーバ
ーのボックス型としたのは国内では民生産業(現在の
UDトラックス社)が嚆矢であったが、たちまち大型車
各社が追従しこれが一般化した。そしてエンジンボン
ネットが車内に出っ張るのを嫌い、エンジンを横にし
て後端に置くリヤエンジン形式が主流であったが、床
の後方にはエンジン収納スペースのための段差が生じ
た。これに対し日野は既述のように、完全に平坦な床の
実現を目指して、床下に水平にエンジンを置く形式を
日本で初めて採用して、斯界の注目を浴びたのである。

エンジンが中心部の床下にあるレイアウトのため、
他車に比べ重心を低くすることができ、操縦安定性
に優れていることも大きな特徴であった。さらに、先
述のように座席数を多く確保できることで、高度成長
へ向かう日本の大量人員輸送に貢献した。

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)