市営バス車両のあゆみ

市営バスは、開業以来、様々な車両を導入してきました。
導入した車両は、外国車から始まり国産車に移行し、車型もボンネット型から現在の箱型へと変化しています。さらに、燃料もガソリンから始まり、燃料が枯渇した時代の木炭バスや電気バス、その後の燃料安定供給や技術進歩に伴い、バスには軽油を使用したディーゼルエンジンが主流となりました。
現在では、道路状況や製造技術、材料の進歩から耐久性、安全性が向上しており、大量輸送が可能となりました。
個性豊かな昭和の厳しい時代を走り抜けてきたバスの一部をご紹介します。

開業当時のバス、A 型フォード 14 人乗り保土ケ谷発、本牧ゆき（昭和 3 年 11 月）

創業当時のバスと乗務員、浅間町車庫（昭和 3 年暮）

木炭バスのガス発生作業（昭和 17 年頃）

電気バス 1 号車（昭和 21 年 8 月）

船舶用のディーゼルエンジンを搭載した交通局技術陣の傑作、通称「ポンポン」（昭和 23 年頃）

横浜駅西口を起点に運行を開始したトロリーバス（昭和 34 年）

旧式となったボンネットバスは次第に姿を消していった（昭和 34 年）

横浜駅前ターミナルに安全島が出来バス停の標識も共同式になった（昭和 43 年）

日産 4R94 型　前輪部の波型曲線を廃止し、水平線で結ぶデザインに変更（昭和 43 年）

ワンマン専用車
中扉後部にあった車掌席を廃止し、引き違い窓が固定窓となり扉の開閉を運転席で操作するようにした[三方シート]（昭和 45 年）

（昭和 47 年）

いすゞBA341（昭和 32 年）

国産の二階建バス（Blue　Line）
（昭和 59 年）

（昭和 60 年）

日野観光車（昭和 60 年）

元祖、ボディペイントバス横浜博覧会（YES89）
「ブルアちゃん」（昭和 63 年）

←（昭和 63 年）→

改造

ベイスターズ優勝パレードで使用したオープンバス
昭和の車両を使用した傑作品です！（平成 10 年）