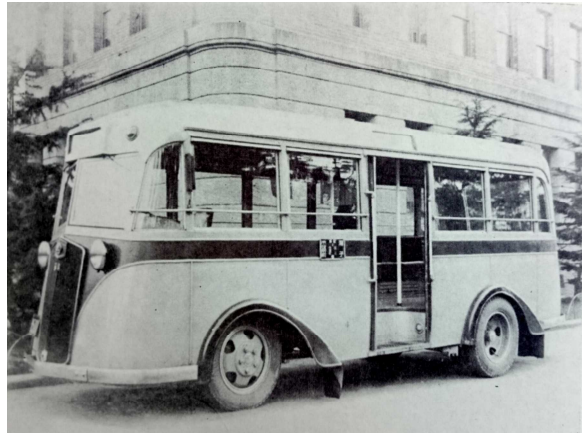


申京デトロイト化計画(2)

—キソコーチ(豊田式バスシャーシ)号—

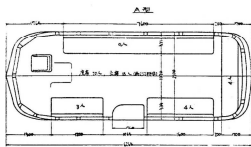
豊田式織機自動車部は、1932(昭和7)年に、アツタ号の関係者を迎えて設立された。

1935(昭和10)年5月から、本邦初のキャブオーバー式(流線形)の国産乗合自動車を、完成販売した。キャブオーバー式にしたのは、一台のバスでの輸送定員を増加させることが目的であった。これは、当時大都市圏では、産業の勃興、人口増加により、交通は混雑を極めており、将来的には都市交通の混雑は飽和状態に向かうことは明白であった。緩和する手段として、高速度鉄道(地下鉄)の新設と、バスでの輸送人員の増加が考えられた。



バスとして使われたキソコーチ号
(出典：『市営五十年史』)

乗置配席座チーソキ



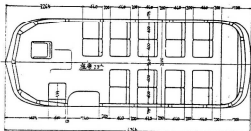
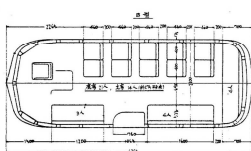
キソコーチ号は、バス専用シャーシとして設計したものである。従来のバスは、トラックの車台を利用した車両で定員が少なかった。車内の座席配置は、三種類設定した。郊外の観光バス用の座席構成も考えられていた。

C B A 型式

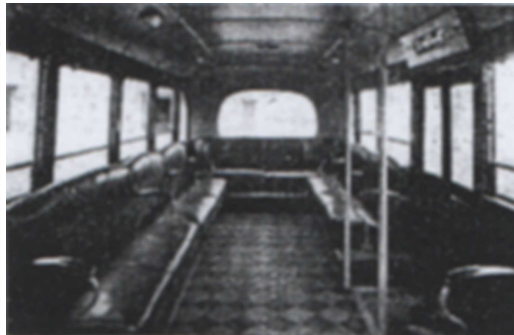
III 座席数

I 立席数

III 合計



バス配席図



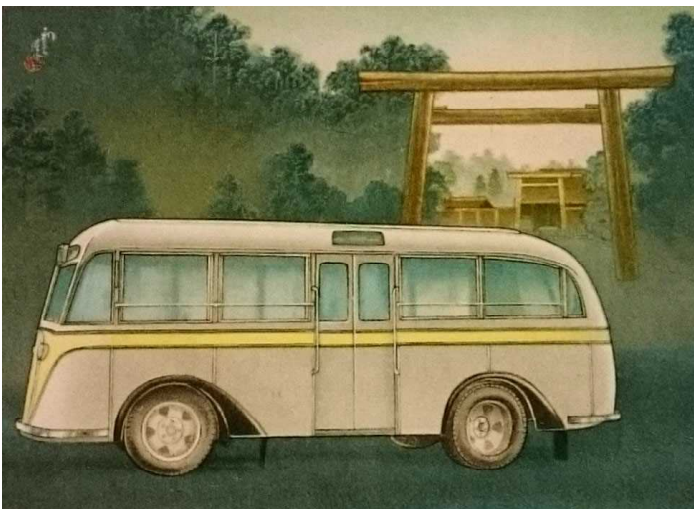
キソコーチ号の車内

キソコーチ号は、自社製、つまりは豊田式織機内でのパーツの生産は、一切行わなかった。

買い集めたパーツ(ボディも含む)を自動車工場専用工場へ部品を集め、組み立てるという方式を採用して生産した。これは、当時、名古屋で、安定した品質を誇っていた時計産業の製造方法を採用したものである。

国産では安定した性能の製品が望めないエンジン、ミッション等の完成品を米国から輸入し、シャーシ、車体、部品はそれぞれの国産品を購入した。

国産では安定した性能の製品が



銀色の車体に黄色い線のキソコーチ号

出典：絵はがき(名古屋市鶴舞中央図書館蔵)

基本的な設計に適合した部品を購入して、工場は、組み立てに終始するという形式であった。エンジン、ミッションを、1ダース(12台分)を輸入して、順次、生産した。豊田式織機は、このキソコーチ号を生産するにあたり新株の払込金を利用して自動車工場の建設を行ったほど、力を入れていたが、費用が膨大で、採算の見通しが立たなかった。

併せて、軍需・繊維機械関係が多忙を極めたことで1936(昭和11)年四月には自動車自体が廃止となった。

エンジンの台数が12台であったので、総製造台数は12台であった。

全車両、名古屋市電気局が購入し、1944(昭和18)年まで名古屋市営バスとして運用した。