

第2編 バスの見分け方(その1)



大村 猛

OHMURA Takeshi

川崎地質(株)

大谷石採取場跡地観測所



どれも同じに見えるバスですが…

前は、私がバスに興味を持つようになったきっかけと、本コーナーにて記事を書かせていただくことになったきっかけ、そして、バスにどのような種類があるかについて、きわめて大雑把な分類を試みました。今回は日本国内に走っている一見どれも同じに見えるバスについて、どんなところを見て違いを見分けているのかについて、述べていきたいと思います。

現在、バス事業者などのバスを購入するユーザーは、一般の乗用車などと同様に、バスを製造しているメーカーから様々なニーズに合わせて提示される仕様のエ

ンジンや走り装置、車体のラインナップ等からユーザーが選定し、メーカーに発注するというスタイルが一般的です。乗用車と大きく異なる点としては、バスの識別のためにユーザーごとに独自のバス塗装デザイン(カラーリング)が決められており、メーカーもユーザーごとに塗装を変えてバスを販売しております。同一ユーザーでも、路線バスと貸切バスなど、使用目的によってデザインを変えている場合も多々あります。下に同じメーカー製造の「新型エルガノンステップ」を採用した2つの事業者(東京都交通局、東武バス日光)のバス写真を並べてみましたが、デザインが異なることにより、随分と見た目が異なるように感じる方もい



どちらも同じいすゞ新型エルガノンステップですが、カラーリングが異なるとバスの見た目も変わります
(向かって左：東京都交通局 いすゞ 2DG-LV290N2 右：東武バス日光 いすゞ QPG-LV290Q1)

らっしゃるのではないのでしょうか?実は、この2台のバスは、車名こそ同じ新型エルガノンステップですが、細かく見ていくと型式やホイールベース、室内の座席配置など様々な点が異なっています。東京都交通局（都バス）の写真の車両の型式名は、「2DG-LV290N2」で、2DG-が平成28（2016）年ポスト・ポスト新長期規制適合車のうち低排出ガス認定2016年基準達成車、LV290型のN尺（ホイールベース5.3m）であることを示しています。一方、東武バス日光の写真の車両の型式名は、「QPG-LV290Q1」で、QPG-が平成21（2009）年ポスト新長期規制適合車のうち低排出ガス認定2009年基準NOx/PM10%低減達成車、LV290型のQ尺（ホイールベース6.0m）であることを示しており、比較した都バス車両よりも全長が70cm長い「長尺車」が採用されています。

バスも一般の乗用車と同様に、品質の向上に合わせたモデルチェンジが定期的に行われています。特に、フルモデルチェンジの場合は、バスのデザインがガラッと変わることも決して珍しいことではありません。何気なく走っているバスを1台1台眺めていくと、ちょっとしたことに気付くようになり、バスが面白くなってくるかもしれません（笑）。

バスにはどんな車名が付いているのか?

一般の乗用車には、ユーザーに対する知名度の向上等の訴求効果上、「クラウン」や「スカイライン」等の様々な商品名（車名）が付けられることが普通ですが、バスには1950～60年代の一時期に「ブルーリボン」等の車名が付けられたものの、いすゞBU、日野RE、三菱MS等、1970年代後半頃までは型式名のまま呼称

される時代が長く続きました。

その中にあって、マイクロバスは、購買層がバス事業者だけではなくレンタカーや幼稚園など多岐にわたることから、1960（昭和35）年から新三菱重工（現在の三菱ふそうトラック・バス）で製造されたマイクロバス（当時はライトバスと呼ばれていました）B10/20系に「ローザ（ROSA）」という車名が付けられました。

初代ローザは、モノコック構造特有の丸っこい車体と顔つきから、「だるまローザ」の愛称でバス・自動車ファンに親しまれました。札幌市交通局で1963（昭和38）年から1974（昭和49）年まで活躍した車両が札幌市交通資料館に保存展示されており、2022（令和3）年2月現在休館中のため、2023（令和4）年度以降予定のリニューアルオープンまでは直接見学することはできませんが、VR交通資料館¹⁾でPCからの閲覧が可能になっています。興味のある方は、一度ご覧になられてはいかがでしょうか?

ローザは現在の4代目に至るまで製造が続けられており、中にはレトロ調のボンネットデザインバスとして製作された車両もあります。



4代目ローザ（弘南バス 三菱ふそうPDG-BE64DG）



初代ローザ（三菱B20系、現在は札幌市交通資料館に保存展示）



ローザボンネットバス（JRバス関東 三菱ふそうKK-BE64DJ改）



福島交通のエアロシリーズ（向かって左：エアロミディ三菱KK-MK23HJ 右：エアロバス（初代）三菱U-MS726S）

1970年代終盤から80年代前半にかけて、日本国内で製造されるバス車体に大きな変化が現れました。それまでの国産のバスは、航空機の製造技術をもとに、卵の殻のように曲面を付けた鋼板をリベットで結合して、骨格と外皮の両方で強度を保つ応力外皮構造（モノコック）が一般的でした。先に紹介した初代ローザも、典型的なモノコック車体の特徴を有しています。

モノコック構造は、衝撃の際に生じる応力を分散・吸収しやすいというメリットがある反面、荷重分担に寄与しないドアや窓ガラスを大きくすることが困難であるというデメリットを持っています。

1977（昭和52）年、日野自動車と日野車体工業（現在のジェイ・バス）がヨーロッパで普及していた骨格構造（スケルトン）の車体を国内の大型バスに初めて採用し、「スケルトン」という名称の観光貸切バスの製造販売を始めました。スケルトン車体は、車体の強度を鋼管の骨格のみで保持し、外皮の鋼板は骨格に貼りついているだけの構造のため、モノコック構造と比較して窓やドアを大きくすることが可能になりました。角張った車体の特徴のスケルトンバスは、当時モノコック構造由来の丸いボディが主流だったバスの中でも異彩を放ち、1980年代前半に海外からやってきた二階建バスブームと合わせて国内のバスメーカーの間でこぞって採用され、1985（昭和60）年までにはほぼすべてのメーカーでスケルトン構造もしくはスケルトンとモノコックの長所を組み合わせたセミスケルトン構造のバスを生産するようになりました。

三菱ふそうが1982（昭和57）年に観光バス用に製造販売を開始した「エアロバス」は、独自の工法のボディ構造（スーパーコンプストラクチャ）で強度剛性のアップを図ると同時に、軽量化を実現しました。また、大型バスでは国内初の前輪独立懸架式エアサスペンションやシフトチェンジの際の労力軽減を目的

にしたフィンガーコントロールトランスミッション（FCT）等の装備によって、従来のバスと比較して走行安定性、運転操作性、強度面での安全性等が格段に向上しました²⁾。

エアロバス登場後、中型バス「エアロミディ」、大型乗合路線バス「エアロスター」、車両限界高近くまで屋根を高くして居住性の向上を図ったスーパーハイデッカー「スーパーエアロ」・「エアロキーン」、ダブルデッカー（二階建バス）「エアロキング」という車名の頭に「エアロ」を統一して付けた「エアロシリーズ」ラインナップが完成しました。2007（平成19）年にエアロバスはフルモデルチェンジの際に「エアロエース」と車名が変更され、現在に至ります。

2011（平成23）年までバスの製造を行っていた日産ディーゼル工業（現在のUDトラックス）でも、車名の頭に「スペース」を付けた路線バス「スペースランナー」、観光バス「スペースアロー」、スーパーハイデッカー「スペースウィング」、ダブルデッカー「スペースドリーム」を販売していました。社名変更からバス製造撤退までの短い期間でしたが、ごく少数UDトラックス名義のバスが製造されました。



スペースランナー RA
（西日本鉄道 UDトラックスPKG-RA274MAN）

日野自動車が1990（平成2）年に製造販売を開始した大型観光バス「セレガ（S'ELEGA）」の名称は、デザインコンセプトの「セクシーアンドエレガンス」から名付けられました。登場当時はバブル景気の頃だったこともあり、現在でも極めて珍しいバスのテレビコマーシャルが流れていました。「ドラマチック・メディア」をキャッチフレーズにした映像は、まるで高級乗用車のCMを見ているようでした（笑）。



初代セレガ（名阪近鉄バス 日野KC-RU3FSDB）

セレガは、2000（平成12）年にマイナーチェンジを行いセレガRになった後、日野といすゞとの合併会社として発足したジェイ・バス（J-BUS）によって2005（平成17）年にフルモデルチェンジを行い、現在まで製造が続けられています。いすゞにはガーラ（GALA）という大型観光バスの車名がありましたが、セレガのフルモデルチェンジに合わせてセレガとはほぼ同じ車体のガーラを販売するようになりました。このため、バスファンの間では、両社の車名をもじって「セレガーラ」と呼ばれて親しまれています。

セレガとガーラは、ともにジェイ・バス小松工場で製造されていますが、この工場はもともと日野自動車の車体を製造していた金産自動車工業（1974（昭和49）年に帝国自動車工業と合併して日野車体工業に社名変更）にルーツがあるようで、型式名（RU系列）やデザインなどに日野車の特徴を色濃く残しています。ユーザーがセレガ・ガーラを購入する際には、それぞれの最良とするメーカーの車両を選ぶケースが多いですが、両社とお付き合いのあるユーザーの場合は、両社から購入した結果、写真を見ただけではわからないような前面形状の軽微な違いを除いて見分けがほとんどつかず、バスファン泣かせ…楽しみの一つになっ

ています。最近では、バスの車体にメーカーや車名を明記して、識別できるようにしている場合もあります。型式名の違いとしては、PKG-RU1ESAAなどのように末尾Aが日野、PKG-RU1ESAJなどのように末尾Jがいすゞになっています。



北海道中央バスのセレガ・ガーラ
（上：セレガ 日野PKG-RU1ESAA下：ガーラ いすゞ LKG-RU1ESBJ）下の写真の後ろにいるバスもガーラ（いすゞPKG-RU1ESAJ）でした

いすゞ自動車では、バス車体のスケルトン化に対応する形で1984（昭和59）年に乗合路線バス「キュービック」が登場しました。その名のとおりに四角い車体と大きな窓が特徴でしたが、2回のマイナーチェンジを経て2000（平成12）年のフルモデルチェンジにより一層洗練されたデザインとなった大型一般路線バス「エルガ（ELGA）」・中型一般路線バス「エルガミ



初代キュービック（岩手県交通 いすゞP-LV314K）

オ (ELGA mio)」へ生まれ変わり、ジェイ・バス発足後も引き続き製造されました。

ジェイ・バス発足前は、日野自動車・日野車体工業では中型バス「レインボー」や大型路線バス「ブルーリボン」・「ブルーリボンシティ」を製造していましたが、2004（平成16）年よりジェイ・バスからエルガとほぼ同一仕様の大型「ブルーリボンⅡ」と中型「レインボーⅡ」のOEM供給を受け、翌2005（平成17）年にはいすゞエルガとの統合車種として、いすゞバス製造から移行したジェイ・バス宇都宮工場で製造が開始されました。観光貸切バスのセレガ・ガーラとは対照的に、いすゞ製エンジンの搭載や縦2段の角目4灯ヘッドランプなどに、いすゞの特徴を強く残しています。

統合直後は、両者ともほぼ共通の仕様で、違いは型式（エルガ：LV系列，ブルーリボンⅡ：KV系列，エルガミオ：LR系列，レインボーⅡ：KR系列），ステアリングの社名ロゴや銘板くらいでしたが、日野車は2007（平成19）年の新長期規制対応車両から灯火機保安基準改正等に対応するため、ヘッドランプが従来の縦2段角型4灯からシンプルな角型2灯に変更され、いすゞ車と日野車との識別が容易になりました。しかし、下の写真のように製造時期の異なる2台のバスが並んでいるとき、まさか2台とも日野車とは思いませんでした。



大阪シティバス（向かって左：日野ブルーリボンⅡ PJ-KV234L1
右：日野レインボーⅡ PDG-KR234J2）どちらも日野車でした

2015～16（平成27～28）年に各車種のフルモデルチェンジが行われ、いすゞ車は「新型エルガ」・「新型エルガミオ」、日野車は「ブルーリボン」・「レインボー」として製造が開始されました。再び両社の仕様はほぼ統一され、メーカーロゴ等にわずかな違いを見つけら

れるのみにになりました。

余談ですが、今回最後に写真で紹介するバスは、2021（令和3）年7月3日に国道135号線の熱海市伊豆山地区を回送中に押し寄せた土砂に埋まり立ち往生した車両で、救出後の整備により同年12月15日に運行を再開しました。この写真は、運行再開後の2022（令和4）年1月に撮影したのですが、何気なく撮影したバス1台にも、様々な出来事が隠れているものです…。



日野レインボー（東海自動車 日野SKG-KR290J2）

● おわりに

今回も、バスの見分け方がわかるような内容でまとめようと記述しておりましたが、前回以上に内容が多岐にわたりあちこちで脱線して、まとまりのない文章になってしまったことを深くお詫び申し上げます。

最後までお読みくださりまして、ありがとうございました。

【引用・参考文献】

- 1) 一般財団法人 札幌市交通事業振興公社，VR交通資料館 <https://st.accvr.net/>
- 2) 布川友之，安全・安心で快適な移動を守る，ふそうバスの安全技術 乗客の安全を考慮し，進化する安全性能，三菱ふそうトラック・バス㈱，環境・社会報告書2013，pp25-26.
- 3) 東海自動車㈱Webサイト，お知らせ，熱海伊豆山地区の土砂災害で被災した車両の運行再開について（2021年12月14日）https://www.tokaibus.jp/news_topics/