

本書推薦の言葉

ランドクルーザーは1951年警察予備隊向けに開発した機動車から始まり、2016年で誕生65年を数える、トヨタで最も長い歴史を持つクルマです。そしてこのクルマは、これまで一貫して信頼性、耐久性、走破性を主眼として開発を進めてきました。そうした点において、世界中のお客様から最も信頼されているクルマであり、またトヨタの海外進出にあたり大きく貢献してきたクルマでもあるのです。ランドクルーザーの長い歴史は、「トヨタ」という、自動車メーカーのイメージを形成してきたシリーズでもあります。

このようなランドクルーザーの歴史を物語る書籍が、本書の著者の一人であるALEXさんによって海外から2011年に出版されました。さらに今回はそのALEXさんと、私とは長年の親交があり、ランドクルーザーの熱いファンとして精力的に活動されている難波毅さんとの共著による歴史書が日本で出版されることになり、非常に感銘を受けております。

著者のALEXさんとの出会いは、トヨタ自動車ヨーロッパの同僚からの紹介で『THE LAND CRUISER LEGEND』を出版するにあたり、一言コメントを書いてほしいとの申し出があり序文を寄せたことでした。彼は熱心なランドクルーザー研究者であり、毎年9月に「ブッシュタクシー・ミーティング」という、世界で最も規模の大きなランドクルーザーの集まりを主催されています。その後、本書の共著者である難波さんが、ランドクルーザー70系30周年の海外取材でドイツを訪問された際に彼に会い、その時の話をいろいろと聞くことができました。2014年にトヨタジブラルタルのイベントがベルリンで行われた際に初めて直接お会いし、ALEXさんのランドクルーザーへの想いを改めて知ることができました。

ランドクルーザーの外装デザインやモデルスペックを中心にまとめた本はあっても、この本のような歴史的、文化的な側面を含めてランドクルーザーをシリーズとしてまとめた本はほとんどないように思います。その意味でこの書籍が出版されることはとても興味深く感じるとともに、改めてランドクルーザーが持つ人を引き寄せる魅力の偉大さを強く感じている次第です。

ランドクルーザーは「行きたいとき、行きたいところに行け、必ず帰って来れる」というお客様の夢を叶えることができるクルマであり、世界中で一番信頼のおけるクルマだと思っています。私は、人生の中でこのクルマの開発や熟成にかかわり合え、またこのクルマを通じて多くのランドクルーザーファンのみなさんと同じ価値観を共有できたことを大変誇りに思っています。

最後にこの本を通じて多くの方にランドクルーザーの歴史と魅力を感じていただければ幸いです。

ALEXさん、難波さんのこれまでの活動に敬意を表するとともに、本書の刊行に対し感謝を申し上げます。

トヨタ自動車 製品企画本部ランドクルーザー チーフエンジニア 小鍮貞嘉

目次

■本書推薦の言葉 小鍵貞嘉/3

第1章 トヨタBJ型 ～伝説の始まり～(1951-1955)7

第2章 20系 ～進化の始まり～(1955-1959)15

第3章 40系 ～オーラ～(1960-1984)25

第4章 FJ55型 ～最初にして本当のステーションワゴン～(1967-1980)43

第5章 60系 ～初の豪華ステーションワゴン～(1980-1989)53

第6章 70系 ～新しきクラシック～(1984-)63

第7章 80系 ～タイヤをはいたゴジラ～(1989-1997)81

第8章 90系 ～ブラドの独立～(1996-2002)91

第9章 100系 ～先駆者たれ～(1998-2007)97

第10章 120系 ～テクニシャン～(2002-2009)107

第11章 150系 ～ハイテクオフローダー～(2009-)113

第12章 200系 ～オートマチックオフローダー～(2007-)119

終わりに128

- Model Line-up / 130
- ランドクルーザー系統図 / 131
- ランドクルーザー生産年表 / 131
- エンジン諸元表 / 166
- 主要諸元表 / 170
- トランスミッション / 173
- トランスファー / 173
- 「ランドクルーザー」「レクサスLX・GX」販売台数 / 174
- 参考文献 / 176
- あとがき / 177
- 本書刊行にあたって / 178

※文中は敬称略とし、肩書、年齢は当時のものである。



型式(モデルコード)の読み方

搭載エンジン種別

B: B型ガソリンエンジン(20系のみ)
 B: B型ディーゼルエンジン(B型、2B型、3B型、13B-T型)
 F: F型ガソリンエンジン(F型、2F型、3F型)
 H: H型ディーゼルエンジン(H型、2H型、12H-T型)
 その他のエンジンはエンジン型式の前の数字を除いたアルファベットが使われる。
 例: 1FZ型エンジン搭載モデルはFZがエンジン種別として使用される。

ランドクルーザーを意味する

FJ45RV

2: 20系
 3: 20系35型モデルのみ
 4: 40系
 5: FJ55、FJ56型のみ
 6: 60系
 7: 70系

シリーズを表す

シリーズの中での各モデルを表す

8: 80系
 9: 90系
 10: 100系
 12: 120系
 15: 150系
 20: 200系

R: 右ハンドル
 L: 左ハンドル
 日本国内モデルには表記なし

ハンドル位置

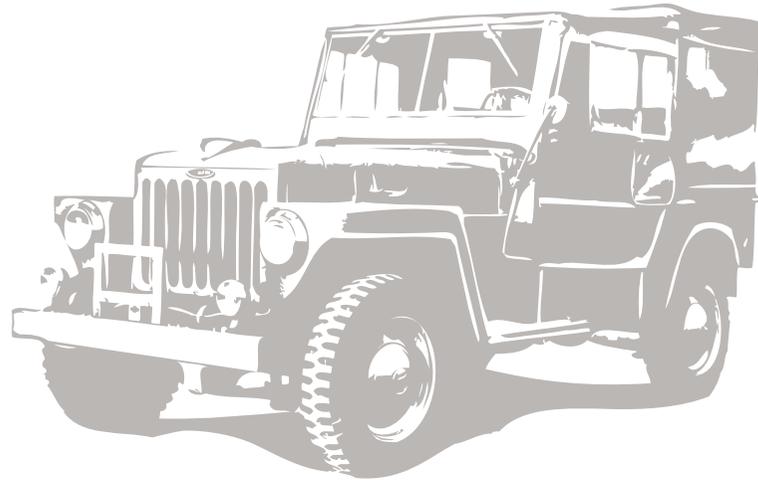
V: バン
 P: ピックアップ
 無印: ソフトトップ

ボディ形状

※上記は基本的な読み方を解説したものです。シリーズによってはボディ形状の表記がなかったり、別の記号が使われたりしているものがあります。70系ヘビーデューティモデルでも1999年8月以降はボディ形状の表記がありません。

BJ

(1951-1955)



1953年製のBJ型。動く状態で保存されている世界でも希少な1台である。

第1章

トヨタBJ型 ～伝説の始まり～ (1951-1955)

■特需

1950年6月25日、北朝鮮が国境線と化していた38度線を越えて韓国に侵攻したことによって朝鮮戦争が勃発した。それは東西冷戦下、3年間にわたりアメリカとソ連の代理戦争の様相を呈した。韓国を支援する米軍の活動のベースとなったのは、当時まだ占領下にあった日本であった。朝鮮戦争に伴い米軍は膨大な兵站業務を必要とし、自国からの輸入では需要は賄いきれなかった。特に、それまでは米軍によって輸入されていた軍用車は、今度は戦場の近くで製造されることが検討され、その品質も問われていた。この新しい供給戦略は朝鮮戦争への緊急需要に対して考え出されたものであったが、兵站計画者は結局は朝鮮半島に留らず、全アジア地域に及ぶと想定していた。その結果、米軍から発注された物資やサービスという朝鮮特需で日本の産業界は潤った。

第2次大戦中、トヨタは日本の帝国陸軍向けにすぐれたトラックを作っていた。そのため、ひとたび紛争が起こるやすぐに米軍から呼び出された。朝鮮戦争が始まって1か月後の1950年7月31日に、トヨタ自工はトヨタ自販と共同で米第8軍調達部との間で軍規格に適合した1,000台のトラックの供給契約を交わした。8月29日にはさらに2,329台など1951年7月までに合計4,679台の契約があった。トヨタにとってこれらの発注はとてもタイミングがよかった。1950年代初期、大量解雇に続くストライキの発生でトヨタは会社存亡の危機を迎えていた。そんな中のこの特需は、原材料や製造機械の購入はもちろん、何より従業員への賃金支給を可能にした。その後数十年で、一度は破産しかけた会社は世界最大の自動車メーカーに向かって起き上がっていった。基礎はできた。しかしまだこの時には、数年間で世界を席卷し、伝説ともなった4輪駆動車に関しては何の息吹もなかった。

■軍用車がきっかけ

米軍が朝鮮戦争へかかりきりとなるため、日本の安全は別の方法で担保されなくてはならなくなった。そのため再度日本の軍備が計画され、1950年8月にGHQの警察予備隊令により日本の防衛を担う武装組織が設置され

た。装備は米軍のものとは別の独立したものを使うことになり、その供給先を確保しなければならなくなった。これに伴い1,000台の4輪駆動車が必要とされた。

日本の自動車会社が集められ、警察予備隊向け軽量オフロード車のプロトタイプを作るように求められた。トヨタは4輪駆動車の生産経験があったのでプロトタイプの開発は素早く進められた。時間もなく簡易に進めるため(結局は物資不足のためだったが)すでに開発され、信頼性が実証されたパーツが集められた。1トン積みSB型トラックのシャシに4トン積みトラック用の総排気量3,386ccのB型ガソリンエンジンが搭載され、これらを囲むように原始的なボディがたたき出された。

プロトタイプ製作決定からわずか5か月後の1951年1月にジープのような軽量の不整地走行車が完成した。トヨタの技術者は車名を考えるとときに創造性を発揮して、B型エンジンが載るJeepということで「トヨタジープBJ」と命名した。後に「J」はトヨタ用語体系でランドクルーザーを意味するものとなった。

日産は後のパトロールの原型となる4W60型で、三菱はすでに生産ライセンスを獲得していたジープMB型で警察予備隊の入札に臨んだ。

入札には勝てなかったが、トヨタはこの車のコンセプトに自信があり、さらに開発を進め独自に顧客を探すことにした。その後の開発の過程で軍用の厳しい条件を取り除けたので技術者はより自由に設計ができた。

■可能性の認識

1951年7月までに各種の走行試験が行われた。テストドライバーだった平一郎試作工場課長はこの車の品質に確固たる自信を持っていた。彼はまったく普通ではない極端な走行試験にこだわった。300年以上前の寛永時代に、曲垣平九郎という侍が東京・愛宕山の階段を馬で駆け上がったという逸話を引き合いに出し、今度はそれを4輪駆動車でやってみると言い出した。しかしBJ開発チームが愛宕山に行ったところ、石段の中央には手すりが設置され車が走ることはできなかった。平はこれにくじけず、地元の岡崎市能美町の能美不動尊の階段をジグ

ザグに上って成功させた。これが尊敬に値するパフォーマンスとはいえないにせよ、その後続くことの幕開けではあった。

そのすぐ後にトヨタの開発者たちは奇策を講じた。1951年7月に行われた国家地方警察立ち合い運行試験に参加した帰路、国家地方警察や他の役人を乗せた2台のBJ型は富士山6合目まで登ったのである。それまで達成されることがなかった技術的な偉業で、なかなかならなかったBJ型の性能に対する不安を払しょくした。8月1日、「BJ型トヨタジープ」として発表され、トヨタのモデルラインアップの一員となり、8月末に国家地方警察のパトロールカーとして採用が決まった。

関係機関はBJ型がいくつかの点で優れた特質を持つことを認めていた。当時としてはユニークな決断だったが、ライトトラックのシャシに大型トラックのエンジンを搭載したことはまさに正しい組み合わせであった。

また、戦後すぐで物資が不足していたため、1947年に作られたSB型ライトトラック(ポニー・トヨタとして知られる)は同時に開発が進められたSA型乗用車とシャシ、サスペンションを共通化していた。幸いにもこれはモジュール生産方式の始まりでBJ型の開発の基礎となっていた。

警察予備隊に採用されなかったこと、1950年に自動車の統制価格が廃止されたのを最後に自由な輸出ができるようになったこともあって、トヨタはその後の爆発的成長と地球規模での成功の基となる自動車の海外輸出を考え始めた。

■世代交代と会社の精神

1950年4月3日トヨタは経営危機を乗り切るため会社を2つに分割した。トヨタ自動車工業(Toyota Motor Corporation : TMC)が生産を、トヨタ自動車販売(Toyota Motor Sales : TMS)が販売を担当するようになった。トヨタ自販の社長には神谷正太郎が就任した。神谷は54年に日本初の自動車教習所を設立しただけではなく、「月賦販売」「定価販売」制度を本格的に取り入れている。

1950年6月に労働争議の責任をとって豊田喜一郎社長が辞任し新たな経営陣が就任した。豊田英二もすでに取締役には入っていたが、トップになるにはまだ早すぎ開発担当を任された。7月から3カ月間渡米し巨大な自動車会社を目の当たりにした英二は、将来のトヨタの進む方向性を考えたという。第2次大戦前においてさえ喜一郎は新しい生産体制の初期の構想を練っていた。英二は後に副社長になった大野耐一とともにこの構想をさらに

発展させ、トヨタを世界的な成功へと導いた基礎になっただけではなく世界の自動車産業の基礎ともなった重要な原則「ジャストインタイム」を作った。

小さな生産会社としてトヨタは部品や原材料の大量在庫を抱える余裕はない。サプライヤーはその製品が実際に必要とされる時に供給する。工場の生産ラインのすべての個所でこの方法を採用し、すぐに必要となるものだけを組み立てる。このジャストインタイムの原則は、どんなにわずかなミスで部品供給が止まっても即座に生産ライン全体の停止を招くことになるので、外部サプライヤーに対しても生産ラインの一部になることを要求した。それゆえ、どんな犠牲を払ってもミスは避けなければならなかった。「カイゼン」(完璧への懸命の努力)はここから生まれた。

■エンジン

BJ型のエンジンは競合他車と比べ、とにかく大きかった。例えば、1948年に生産が始まったランドローバーは小さな1.6リットル、51hpのエンジンで、ウイリスジープは2.2リットル、60hpであった。一方BJ型は3.4リットル、82hpで当時としては日産4W60型だけが比較されうる水準だった。このエンジンとギア比5.53:1という1速ギヤを組み合わせれば、この軽い車にローレンジを持つトランスファーは不要という理屈になった。

このエンジン型式の「B」は後の1974年に搭載が始まったB型ディーゼルエンジンとは何の関係もない。用語法としては完全に間違いだが、混乱を防ぐ意味もあるので本書ではB型ガソリンエンジンをB85型という表記で記述することにする。

B85型エンジンはシボレーのエンジンを参考に設計し1934年に完成したA型エンジンを大改造する形で1937年5月に開発が始まった。最初のプロトタイプは38年に完成し、GB型、KB型、BM型4トトラックに搭載された。その後12年間いくつかの改良がなされた。当初最高出力75hp、最大トルク22kg・mの性能はBJ型に搭載されるときには82hp/3,000rpmになっていて、54年には85hp/3,200rpmへと改良された。

この6気筒エンジンは巨大な鋳鉄の塊であったが、OHV方式で優れた冷却、潤滑システムを備え、適度な圧縮比の設定で当時としては非常に長いエンジン寿命を誇った。

燃料の品質の違いに対応するため、ディストリビュータは点火時期を手動で調整することが可能であった。シングルバレルキャブレターは急坂でも最適な燃料を供給できるように設計されていた。結果として、高温での運転でも

1951年7月、自動車としては初めて富士山6合目までの登坂に成功したBJ型。



渡河試験中のBJ型。



国家地方警察用パトロールカーとして納車されざらりと並ぶBJ型。



「トヨタ BJ」というタイトルの1枚もの4つ折りカタログの表紙に使われていた赤色のBJ型。

70

(1984-)



1984年に発表されて以来販売年数も台数も40系を超した70系。4ドアバン、ロングバン、ピックアップが現在の主力3モデルである。

第6章

70系 ～新しきクラシック～ (1984-)

■高いハードル

40系でランドクルーザーは、ユーザーの意識の中に「壊れない多目的車」ということを印象づけた。こんなにバラエティに富むモデル、生産台数を誇ったランドクルーザーは40系以前には存在しなかった。1960年から84年までに110万台販売されたが、それまでに生産されたランドクルーザーすべての台数が140万台だったことを考えても40系は大成功だった。

しかし1980年代に入り、40系は徐々に年老いてきた。「強靱なワークホース」という40系のコンセプトはいつも4輪駆動車のベンチマークであったが、オーストラリアの鉱山労働者でさえ自分たちももう少し贅沢さを、少なくとも多少の快適さを期待してもいいのではと感じるようになっていた。40系最終モデルには、技術的な面でも快適性の面でも最大限の改良が加えられていたが、それ以上の改良はマイナーチェンジでは対応できないということも開発チームはわかっていた。新しいモデルの開発が動き出し、84年11月ついに新型70系のデビューとなった。

吉井正臣主査は「40系から70系に変えたということが最大の変更点です。20系/40系が30年近く生産が続いたことを考えれば、モデルチェンジは半端なことではあり得ません。いつものように、市場は丈夫で何でもこなせるオフロード車を要求してきますし、一方、趣味を目的としたユーザー層もどんどん一般的になってきていました。日本では40系は重くてサイズが大きいと思われていましたが、中東のお客さんは『柔になった』と言ってきます。どちらの要求にも応えなければと思いました。最終的に、この70系はさまざまな要求に最大限に応えられる車になったと思います」と振り返る。

トヨタ自動車にとって新型ランドクルーザーを開発することは非常に重要なことで、細心の注意を払って進められた。3年半という開発期間の中で、吉井主査は40系で世界各地の極悪路を走ることから開始した。オーストラリア、アジア、南アメリカなどを走り回り、開発チームは40系の限界を知ろうとし、40系が抱える弱点がどこにあるかを見つけようとした。その結果わかったことは、実際のところ40系には根本にかかわる「問題」はない、ということだっ

た。それでも、浮かび上がっていた40系の後継車としてのいくつかの基本的な考え方や、すでに決まっていた変更しなければならない点はこの走行テスト中に再検討され熟成されていった。開発の目的は、新型ランドクルーザーをすでにとても堅固な40系以上に丈夫な車にすることだった。しかし同時に、運転特性と快適性が明確に改善された新しいユーザー層に認識されなければならなかったし、時代により変化する要求を満足させなければならなかった。

最終的には、1)外観の近代化と内装デザインの一新、2)快適性の向上、3)使いやすさの向上、4)強度、耐久性およびボディ品質の向上、を重点項目に開発が進められた。

■分かれと新風

顧客の要望は拡大し細分化し、受け入れがたい妥協なしには現存のモデルバリエーションですべての需要層を満足させることができなくなってきていた。競合他車も強くなっていた。例えば、1980年には日産は160系サファリ(海外名:パトロール)を発表した。40系とは全く別の次元の車で、ライバルは真剣に挑んできていた。トヨタもこれらの近代的な開発車両に対して適切な対応を迫られた。と同時に、純粋に働く車としてのランドクルーザーを必要としている重要な顧客層を見捨てることはできなかった。今になって正しい判断だったと証明されたが、トヨタはモデル系列を、頑丈でリーフスプリングサスペンションのヘビーデューティ・ワークホースと、ヨーロッパのテイストを持つ、より快適でコイルスプリングサスペンションの兄弟モデルに分けることを決定した。ヘビーデューティ、ステーションワゴンに次ぐ第3のモデル系列、いわゆるライトデューティ系ランドクルーザーの誕生であった。

その結果として、1984年11月、ヘビーデューティ系(バン系)、ライトデューティ系(ワゴン系)という2系列のランドクルーザーが同時に市場に投入された(日本国内向けライトデューティ系は1年遅れの1985年10月に登場した)。ライトデューティ系は海外ではランドクルーザーIIもしくはランドクルーザーバンデラ、日本ではランドクルーザーワゴンと名付けられ区別された。1990年のマイナーチェンジでは

ブラドというサブネームが付与された。ブラドは2015年現在、欧州ではランドクルーザー150、その他の世界各地ではランドクルーザーブラドとして引き継がれている。

■モデルの種類

70系の歴代モデルの種類は他のランドクルーザーシリーズとは比較できないくらいに数多く、それ自体で1冊の本ができるほどだ。

ヘビーデューティ系とライトデューティ系の2つのモデルグループがあり、現在までに合わせて5種類のホイールベースと19種類のエンジンにハードトップ、ソフトトップ、ピックアップという基本3種のボディスタイルの組み合わせで多種多様なモデルが作られてきている。2014年8月時点では41車種のバリエーションがあったが、90年のマイナーチェンジ時には115車種もあった。言い換えれば、「何でもあり」が70系であり、そのため逆に「どんなモデルが作られなかったのか、それはどうしてか」と聞いてみたくなるほどであった。

■ヘビーデューティ系のデザイン

40系の開発時から20年以上が経過していた。その間に、たとえその車が妥協のないオフロード車であっても、外観デザインは重要性を増していた。トヨタはこのことに気づき、FJ55型ステーションワゴンの開発からその点に非常に注意を払っていた。新型70系開発チームは3Dデザイン手法を取り入れて開発を進めた。まずもって新しいランドクルーザーはしっかりした個性がある、よりスポーティな外観をもたなければならないという要求があった。そのうえ、ユーザーが4輪駆動車を運転するという意識を簡単に持てるようにしなければならなかった。

開発途中にも関わらず、開発チームは主要なディストリビューターやディーラーの販売担当者を招待してコンセプトモデルを見せ意見を聞いた。車の開発では異例のことであった。最終的に1984年春、新型ランドクルーザー70系の生産試作モデルが完成し、再び外部の販売担当者の意見を聞いた。「海外の販売会社の最高意思決定者が開発チームを訪れ見るからにこわそうな表情で建物に入ってきたのですが、帰るときは本当に満足して出ていかれました」と吉井主査は思い出を語る。

満足な笑顔には十分な理由があった。新型70系は機敏さ、力強さ、丈夫さ、そして自信を漂わせるモダンな車に仕上がっていた。根本的には40系とはまったく違っていたが、40系を思い起こさせる雰囲気があった。それは独立フェンダー、飛び出ているフロントターンシグナル／クリ

アランスランプ、丸型2灯ヘッドランプ、ボディから離れて独立したバンパー、バンパーとフェンダー間に隙間を作るという40系と同様の表現手法などで、まさに「ワークホースとしての姿勢」と「現代的な外観」の真ん中を行くものであった。

全体的なボディデザインは大柄でがっしりしていて、頑丈さも耐振動性能も向上し、明らかに安全性も向上していた。ボディ表面はフラットになりほぼ垂直のサイドのガラス面が70系のボディの特徴であった。空間は最大限利用され、オフロード走行時の見切りの良さは特筆ものだった。見た目には、ボディ側面は中央を前後に走るプレスラインでアクセントをつけられているが、もっとも目立つのはボディ前面の印象である。

ガラス面積は40系に比較して36%増え、フロントウインドシールドは曲面ガラスで、その水平からの傾斜角度は40系の75度に対して55度となった。40系では屋根がひさしのようにフロントウインドシールドの上に伸びていて、悪く言えばエアブレーキとしても作用する代物であったが、70系では全体的なボディの再設計と合わせて空力特性は17%向上していた

乗り込みやすさ、特にリアシートへの出入りは、高さが60mm、幅が120mm拡大され、開口角度が30%大きくなったドアの採用など新しいボディのおかげで格段に楽になった。前向きのリアベンチシートも理にかなっていた。

70系ヘビーデューティ系は現在までに5種類のホイールベースが与えられた。ショート、ミディアム、セミロング、ロング、スーパーロングでどんな望みもかなえられる多様性がある。

#J40、41、42型に代わるショートモデルのホイールベースは25mm延長されて2,310mmになり70と71という型式番号が当てられた。ボディ形状はスチールトップのクローズドボディかソフトトップのオープンボディが選べた。ソフトトップは最も基本的なランドクルーザーの姿で、40系時代同様完全にオープンにできた。フロントドアとバックドアからはウインドフレームを外すことができ、フロントウインドシールドを完全に倒すと、唯一残るのは特別に強化された大きなBピラーだけでロールバーとしての役目も担っていた。

ミディアムモデルのホイールベースは170mm長くなり2,600mmとなった。73、74という型式番号になり#J43、44、46型にとって代った。ボディスタイルは脱着可能なFRPトップで色は基本的には白色でボディカラーによってはシルバーマトリックもあった。このモデルもFRPトップを外し、フロントウインドシールドを倒せば#J70、71型同様に完全なオープンスタイルとすることができた。ショートホイー



開発段階のデザインスケッチを見る限り、ライトデューティ系のワゴンのスタイルでの開発が進んでいたと思われる。70系のトヨタ社内の発表会で当時の豊田章一郎社長が「独立したフェンダーがなくて、オープンにならないのか」という質問をしたということから考えると、この段階からヘビーデューティ系の70系フロントがデザインされていたのではと推測される。



フロントウインドシールドを倒し、脱着ドアフレームを外すと完全なオープンスタイルになる。残ったBピラーはロールバーの役目をする強度が与えられていた。



ショートモデル

70系すべてで共通であるが、グリルと左右フェンダーパネル部は3分割ボルト止め式であり、その後ろのボディ部分はほとんどモノコック構造で全体が2重箱構造となっている。ソフトトップモデルでは上部が開放されているが下部構造が強化されていて、ロールバーの役目をするBピラーを取り外しても車体の剛性は保たれていた。

80

(1989-1997)



電子デバイスを使うことなくオフロード性能の究極に到達した80系。今でもその人気は衰えない。

第7章

80系

～タイヤをはいたゴジラ～

(1989-1997)

■究極をめざして

疑いなく60系はすばらしい車だった。しかしそのコンセプト、技術、スタイリングは明らかに1970年代のものだった。もちろん機能的には問題なく、それは今でも変わらないのだが、80年代に入ると機能だけでは十分なセールストークができなくなりつつあった。80年代は新しい技術の流れをもたらし、後半は好景気で顧客の要求に劇的な変化が起きた。PC、ビデオレコーダー、ウォークマン、電子レンジ、自動車電話、CDプレーヤー、ケーブルテレビ……先進国の人々はより新しいものを渴望し、購入することができた。

FJ55型以来ランドクルーザー・ステーションワゴンが、豪華さ、快適さを妥協することなく満足させるようによく考えられて作られてきた。しかしどんなに技術者が60系の限界を引き延ばそうとしても、その基本的なコンセプトではカバーできない点で行き詰まり、さらなる開発の障害になった。ステーションワゴンというものを根本から考え直す時期に来ていた。

1989年10月、世界第3位の自動車メーカーになっていたトヨタはその成果を発表した。60系から80系へのモデルチェンジはFJ55型から60系へのときよりもドラスチックで「進化」というよりは「革命」であった。

ランドクルーザーファンからの反応は相当ひどかった。彼らの目には60系のとときと同様新しい表現は怪しく映ったし、それは間違いなかった。ボディは滑らかで内装は電気仕掛けがたくさんあった。「70系ライトデューティのコイルスプリングと同じような程度じゃないのか?」「それと見分けがつかないくらい柔らかい足なんじゃないのか……?」

手短かにいえば、80系は60系とは違い全く新しい設計だったし、いくつかの伝統を破るものでさえあった。

■デザイン

外観は今までのランドクルーザーから想定されるものとは大きく違っていた。より厳しい燃費性能基準、騒音基準、とりわけファッションのトレンドが、より洗練されたスタイリングを要求した。自動車開発には風洞実験とコンピュータが不可欠になっていた。高性能なコンピュータは、より進歩した技術を使い、デザインを新しい方向に導く究極

の道具だった。

以前の「靴箱」のようなボディは角が丸くなり、エンジンフードは下げられ、曲線を描いてラジエターグリルにつながっていた。屋根に向けて、ボディの脇と後部は大きな半径の曲線でデザインされていた。ウインドシールドはより傾斜がつけられた。この80系の持つ豊かな曲線を邪魔する部分がなかった。

新しいモデルでは、60系とは手法は異なるが、ランドクルーザー伝統の独立フェンダーの面影も残されていた。80系ではフロントターンシグナルランプから曲線で始まり、その後リアまでボディ側面を直線に走る特徴的なラインで表現されていた。ナローボディでは柔らかく膨らんだフェンダーのイメージなのだが、ワイドボディではそこに大きな樹脂製オーバーフェンダーが装着され全幅が70mm広げられた。1992年には100mmへと差が広げられた。上級グレードではボディ側面にプラスチック製のサイドプロテクションモールディングが貼られた。レクサスブランドのLX450では幅広のクラディングパネル(加飾パネル)が装着された。コーナーの丸みはよくできたデザインのトリックで、ボディを大きく見せること、特に幅を広く見せることに成功していた。柔らかな、溶けるような曲線でボディは見る人の前にそびえたった。1992年8月、ドア内側に目に見えない改良があった。それは乗員を側面衝突の際に保護するサイドインパクトプロテクションビームである。

今までのステーションワゴンと同じく、80系のホイールベースは1種類で、ボディ形状は4ドアモデルのひとつだけである。これも60系同様、バックドアは上下開きと観音開きが設定された。観音開きドアは80系から左右非対称デザインとなった。スベアタイヤはバックドアのタイプにかかわらず、リア床下に収納するタイプとスイングアウトする背面キャリアに取り付けるタイプがあり、仕向け地の仕様によって決められた。

全体的にパッケージとしてはうまくまとめられ、気持ちの良さが表れているのを外したものではなかった。再び時代の精神を取り込んだ80系に対するユーザーの受けは極めてよかった。

このステーションワゴンは視覚的には実用車というルー

Model Line-up



トヨタBJ型



20系



FJ35V型



40系



FJ55型



60系



70系ヘビーデューティ



70系ライトデューティ



70系プラド



80系



90系プラド



100系



120系プラド

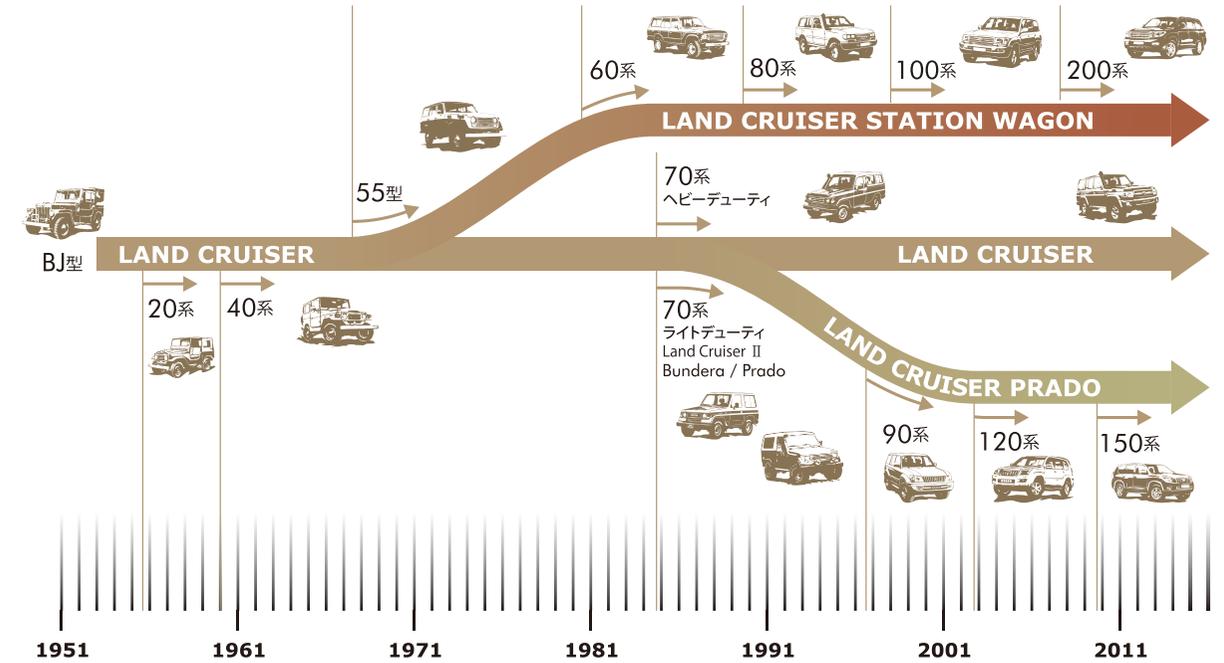


150系プラド



200系

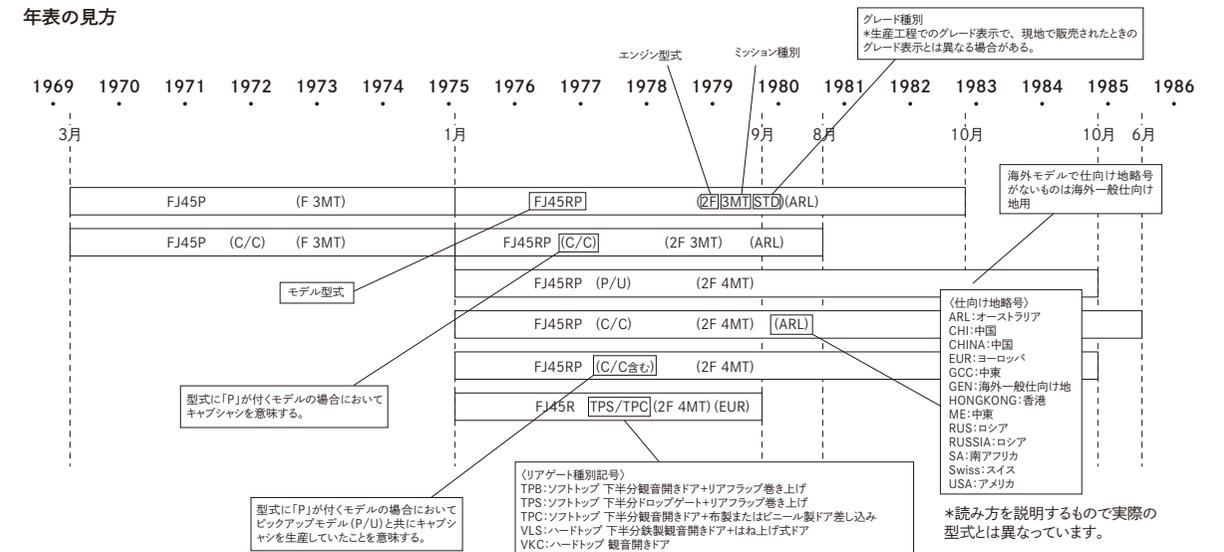
■ランドクルーザー系統図



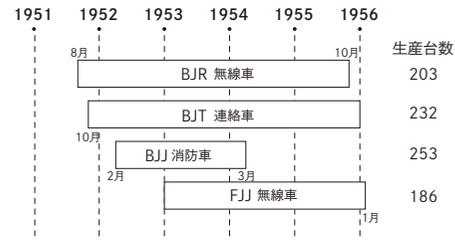
■ランドクルーザー生産年表

ランドクルーザー各シリーズにおけるほぼ全モデルの生産年月による一覧表である。1969年以降は「トヨタ電子パーツカタログ (TOYOTA ELECTRONIC PARTS CATALOG)」に収められているデータを基準にした。それ以前はトヨタ自動車工業社史、荒川車体工業社史、岐阜車体工業社史などを参考にした。下の見本を参考に略号などの解説をしてある。各年表のタイトルに使っている略号は以下のとおりである。SWB：ショートホイールベース、MWB：ミディアムホイールベース、Semi-Long：セミロングホイールベース、LWB：ロングホイールベース、SOB：観音開きバックドア、LUB：上下開きバックドア、KD：ロックダウン生産、Soft-Top：ソフトトップ、Hard-Top：ハードトップ、FRP-Top：FRPトップ

年表の見方



トヨタBJ型

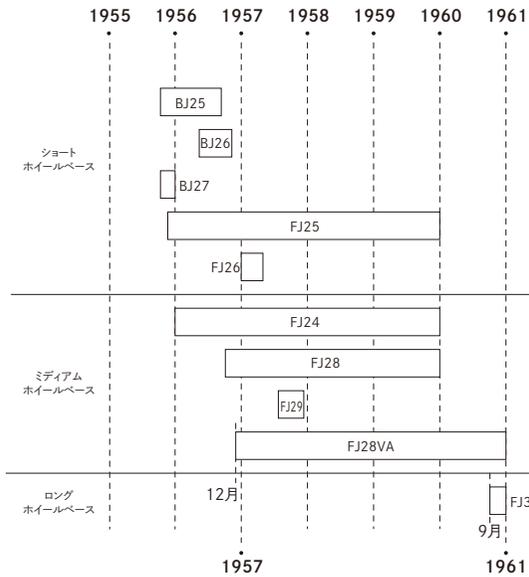


*トヨタ自動車、荒川車体工業の記録で確認できるものだけを記載



トヨタBJ型(1953年)

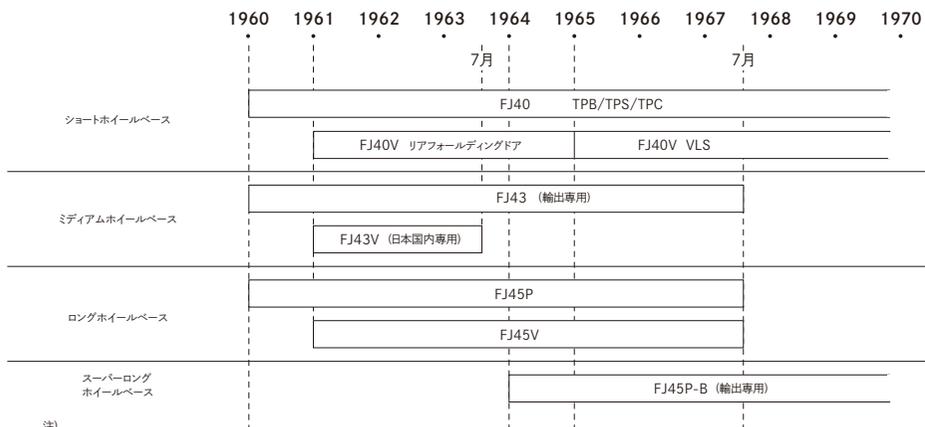
20系(国内/海外)



- <モデルラインナップ>
- ショートホイールベース
 - #J20:カウル付シャシ
 - #J21:ウインドシールド付きシャシ
 - #J22:ベアシャシ
 - #J23:標準型キャブシャシ
 - #J25:標準車
 - #J26:国家地方警察納入車 (2WD/無線車 点火装置水密式)
 - #J27:国家地方警察納入車 (2WD/点火装置水密式)
- ミディアムホイールベース
 - #J24:消防専用ウインドシールド付きシャシ
 - #J28:重荷重用キャブシャシ
 - #J29:国家地方警察納入車 (2WD/捜索・鑑識車)
 - FJ28VA:2ドアステーションワゴン(4ドアもあり)
- ロングホイールベース
 - FJ35V:4ドアステーションワゴン

*年表はトヨタ自動車、岐阜車体工業の記録で確認できる日本国内向けモデルだけを記載している。

40系 1960年-1969年(国内/海外)



注)
 ・すべてのモデルで生産開始および終了した月は不明(明記してあるものを除く)
 ・ショートホイールベースのモデル型式の次の記号はリアゲートの種別(リアゲート種別記号)
 TPB:ソフトトップ 下半分観音開きドア+リアフラップ巻き上げ
 TPS:ソフトトップ 下半分ドロップゲート+リアフラップ巻き上げ
 TPC:ソフトトップ 下半分観音開きドア+布製またはビニール製ドア差し込み
 VLS:ハードトップ 下半分鉄製観音開きドア+はね上げ式ドア

40系 日本

ボディ形状	リアゲート	エンジン	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
ショートホイールベース	TPC	ガソリン		FJ40	(F 3MT)			FJ40 (F 4MT)											
	TPB	ディーゼル							BJ40 (B 4MT)						BJ41 (2B 4MT)		BJ42 (3B 4MT)		
	TPB	ディーゼル							BJ40 (B 4MT)										
	VKC	ガソリン				FJ40V (F 3MT)		FJ40V (F 4MT)											
ハードトップ	VKC	ディーゼル							BJ40V (B 4MT)						BJ41V (2B 4MT)		BJ42V (3B 4MT/5MT)		
	VLS	ガソリン		FJ40V (F 3MT)				FJ40V (F 4MT)											
ミディアムホイールベース	TPC	ガソリン		FJ43 (F 3MT)				FJ43 (F 4MT)											
	TPC	ディーゼル							BJ43 (B 4MT)						BJ44 (2B 4MT)		BJ46 (3B 4MT)		
ハードトップ	VKC	ディーゼル														BJ44V (2B 4MT)	BJ46V (3B 4MT/5MT)		

40系 海外 SWB/Soft Top

ボディ形状	リアゲート	エンジン	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
ショートホイールベース	TPB	ガソリン		FJ40L (F 3MT)																
	TPS	ガソリン		FJ40L (F 3MT)						FJ40L (2F 3MT)										
ソフトトップ	TPS	ガソリン									FJ40L (2F 4MT)									
	TPC	ディーゼル									BJ40L (B 4MT)									
ハードトップ	TPC	ガソリン		FJ40L (F 3MT)							FJ40L (2F 3MT)									
	TPC	ディーゼル									FJ40L (2F 4MT)	(GEN/EUR)						FJ40L (2F 5MT) (EUR)		
ハードトップ	TPC	ディーゼル									BJ40L (B 4MT)									
	TPC	ディーゼル																BJ42L (3B 4MT) (GEN/EUR)		
ハードトップ	TPC	ディーゼル																		
	TPC	ディーゼル																		BJ42L (3B 5MT) (EUR)

(リアゲート種別記号)
 TPB:ソフトトップ 下半分観音開きドア+リアフラップ巻き上げ
 TPS:ソフトトップ 下半分ドロップゲート+リアフラップ巻き上げ
 TPC:ソフトトップ 下半分観音開きドア+布製またはビニール製ドア差し込み
 VLS:ハードトップ 下半分鉄製観音開きドア+はね上げ式ドア
 VKC:ハードトップ 観音開きドア

■エンジン諸元表

ランドクルーザー/70系ヘビーデューティ系/ステーションワゴン系

ガソリンエンジン										
	型式	搭載モデル	特徴	燃料	総排気量(cc)	圧縮比	ボア×ストローク(mm)	最高出力	最大トルク	
B型	B	1951 BJ型	直列6気筒 OHV CBR	ガソリン	3,386	6.4	84.1×101.6	82hp/3,000rpm	21.6kg・m/1,600rpm	
	B	1954 BJ型 1955 BJ25	直列6気筒 OHV CBR	ガソリン	3,386	6.4	84.1×101.6	85hp/3,200rpm	22.0kg・m/1,600rpm	
F型	F	1956 FJ24	直列6気筒 OHV CBR	ガソリン	3,878	6.5	90.0×101.6	105hp/3,200rpm	27.0kg・m/2,000rpm	
	F	1958 FJ25	直列6気筒 OHV CBR	ガソリン	3,878	7.2	90.0×101.6	110hp/3,400rpm	27.5kg・m/2,000rpm	
	F	1960 FJ25 1961 FJ40	直列6気筒 OHV CBR	ガソリン	3,878	7.5	90.0×101.6	125PS/3,600rpm	29.0kg・m/2,000rpm	
	F	1967 FJ55	直列6気筒 OHV CBR	ガソリン	3,878	7.8	90.0×101.6	125PS/3,600rpm	29.0kg・m/2,000rpm	
	F	1970/FJ40	直列6気筒 OHV CBR	ガソリン	3,878	7.8	90.0×101.6	130PS/3,600rpm	30.0kg・m/2,200rpm	
	F	1973 FJ40 USA 1973 FJ55 USA	直列6気筒 OHV CBR	ガソリン	3,878	7.8	90.0×101.6	138hp/4,000rpm (SAE NET)	213 ft・lb/2,200rpm (SAE NET)	
	2F	1975 FJ56 1980 FJ60V	直列6気筒 OHV CBR	ガソリン	4,230	7.8	94.0×101.6	140PS/3,600rpm	30.0kg・m/1,800rpm	
	2F	1982 FJ45V ARL	直列6気筒 OHV CBR	ガソリン	4,230	7.8	94.0×101.6	96kW/3,600rpm (SAE NET)	274N・m/1,800rpm (SAE NET)	
	3F	1984 FJ62V	直列6気筒 OHV CBR	ガソリン	3,955	8.1	94.0×95.0	155PS/4,200rpm	30.0kg・m/2,200rpm	
	3F	1990 FJ70V ARL	直列6気筒 OHV CBR	ガソリン	3,955	8.1	94.0×95.0	110kW/4,200rpm (SAE NET)	284N・m/2,200rpm (SAE NET)	
	3F	1990 FJ70V GEN	直列6気筒 OHV CBR	ガソリン	3,955	8.1	94.0×95.0	101kW/4,200rpm (5MT : SAE NET) 108kW/4,200rpm (4AT : SAE NET)	275N・m/2,200rpm (SAE NET)	
	3F	1990 FJ80 GEN	直列6気筒 OHV CBR	ガソリン	3,955	8.1	94.0×95.0	116kW/4,200rpm (SAE NET)	294N・m/2,200rpm (SAE NET)	
	3F-E	1988 FJ62G 1989 FJ80G	直列6気筒 OHV EFI	ガソリン	3,955	8.1	94.0×95.0	155PS/4,200rpm (ネット)	29.5kg・m/2,600rpm (ネット)	
	3F-E	1990 FJ80 USA	直列6気筒 OHV EFI	ガソリン	3,955	-	94.0×95.0	155PS/4,000rpm (SAE NET)	220ft・lb/3,000rpm (SAE NET)	
	3F-E	1990 FJ80 ARL	直列6気筒 OHV EFI	ガソリン	3,955	8.1	94.0×95.0	112kW/4,000rpm (SAE NET)	290N・m/3,000rpm (SAE NET)	
	FZ型	1FZ-F	1992 FZJ80 GEN	直列6気筒 DOHC CBR	ガソリン	4,476	-	100.0×95.0	145kW/4,400rpm (SAE NET)	363N・m/2,800rpm (SAE NET)
		1FZ-FE	1992 FZJ80G	直列6気筒 DOHC EFI	ガソリン	4,476	9.0	100.0×95.0	215PS/4,600rpm (ネット)	38.0kg・m/3,200rpm (ネット)
		1FZ-FE	1993 FZJ80 ARL	直列6気筒 DOHC EFI	ガソリン	4,476	9.0	100.0×95.0	158kW/4,600rpm (SAE NET)	373N・m/3,200rpm (SAE NET)
1FZ-FE		1999 FZJ78 ARL 2000 FZJ105 ARL	直列6気筒 DOHC EFI	ガソリン	4,476	9.0	100.0×95.0	165kW/4,600rpm (SAE NET)	387N・m/3,600rpm (SAE NET)	
UZ型	2UZ-FE	1998 UZJ100W	V8 DOHC EFI	ガソリン	4,663	9.6	94.0×84.0	173kW(235PS)/4,800rpm(ネット)	422N・m(43.0kg・m)/3,600rpm(ネット)	
	2UZ-FE	2002 UZJ100 ARL	V8 DOHC EFI	ガソリン	4,663	9.6	94.0×84.0	170kW/4,800rpm	410N・m/3,400rpm	
	2UZ-FE	2007 UZJ200W	V8 DOHC VVT-i EFI	ガソリン	4,663	10.0	94.0×84.0	212kW(288PS)/5,400rpm(ネット)	448N・m(45.7kg・m)/3,400rpm(ネット)	
	2UZ-FE	2007 UZJ200 ARL	V8 DOHC VVT-i EFI	ガソリン	4,663	10.0	94.0×84.0	202kW/5,400rpm	410N・m/3,400rpm	
UR型	1UR-FE	2009 URJ202W 2012 URJ200 EUR	V8 DOHC Dual VVT-i EFI	ガソリン	4,608	10.2	94.0×83.0	234kW(318PS)/5,600rpm(ネット)	460N・m(46.9kg・m)/3,400rpm(ネット)	
	1UR-FE	2012 URJ200 ARL	V8 DOHC Dual VVT-i EFI	ガソリン	4,608	10.2	94.0×83.0	228kW/5,500rpm	439N・m/3,500rpm	
	3UR-FE	2015 URJ200 GCC	V8 DOHC Dual VVT-i EFI	ガソリン	5,662	-	94.0×102.0	362hp/5,600rpm(ネット)	54.0kg・m/3,200rpm(ネット)	
	3UR-FE	2015 LX570 ARL	V8 DOHC Dual VVT-i EFI	ガソリン	5,662	-	94.0×102.0	270kW/5,600rpm	530N・m/3,200rpm	
	3UR-FE	2015 URJ201W LX570	V8 DOHC Dual VVT-i EFI	ガソリン	5,662	10.2	94.0×102.0	277kW(377PS)/5,600rpm(ネット)	534N・m(54.5kg・m)/3,200rpm(ネット)	

ディーゼルエンジン									
	型式	搭載モデル	特徴	燃料	総排気量(cc)	圧縮比	ボア×ストローク(mm)	最高出力	最大トルク
B型	B	1974 BJ40	直列4気筒 OHV	ディーゼル	2,977	21.0	95.0×105.0	85PS/3,600rpm	20kg・m/2,200rpm
	2B	1979 BJ41	直列4気筒 OHV	ディーゼル	3,168	22.0	98.0×105.0	93PS/3,600rpm	22kg・m/2,200rpm
B型	3B	1980 BJ60V 1982 BJ42 1984 BJ70	直列4気筒 OHV	ディーゼル	3,431	20.0	102.0×105.0	98PS/3,500rpm	23.0kg・m/2,200rpm
	3B	1985 BJ70 GEN	直列4気筒 OHV	ディーゼル	3,431	20.0	102.0×105.0	69kW/3,500rpm (SAE NET)	221N・m/2,100rpm (SAE NET)
	13B-T	1985 BJ74V	直列4気筒 OHV 直噴ターボ	ディーゼル	3,431	17.6	102.0×105.0	120PS/3,400rpm (ネット)	29.0kg・m/2,000rpm (ネット)
	3B-II	1988 BJ70V	直列4気筒 OHV	ディーゼル	3,431	20.0	102.0×105.0	94PS/3,500rpm (ネット)	22.5kg・m/2,000rpm (ネット)
H型	H	1971 HJ40 防衛庁向け	直列6気筒 OHV	ディーゼル	3,576	20.5	88.0×98.0	95PS/3,600rpm	22kg・m/2,200rpm
	2H	1982 HJ60V	直列6気筒 OHV	ディーゼル	3,980	19.7	91.0×102.0	115PS/3,500rpm	26.0kg・m/2,400rpm
	2H	1982 HJ47V ARL	直列6気筒 OHV	ディーゼル	3,980	19.0	91.0×102.0	72kW/3,500rpm (SAE NET)	229N・m/2,000rpm (SAE NET)
	2H	1985 HJ47V GEN	直列6気筒 OHV	ディーゼル	3,980	20.7	91.0×102.0	79kW/3,500rpm (SAE NET)	246N・m/1,800rpm (SAE NET)
	12H-T	1985 HJ61V	直列6気筒 OHV 直噴ターボ	ディーゼル	3,980	18.6	91.0×102.0	135PS/3,500rpm (ネット)	32.0kg・m/2,000rpm (ネット)
PZ型	1PZ	1990 PJZ70	直列5気筒 OHC	ディーゼル	3,469	22.7	94.0×100.0	115PS/4,000rpm (ネット)	23.5kg・m/2,600rpm (ネット)
	1PZ	1990 PJZ70V ARL	直列5気筒 OHC	ディーゼル	3,469	20.7	94.0×100.0	72kW/4,000rpm (SAE NET)	221N・m/2,400rpm (SAE NET)
	1PZ	1990 PJZ70V GEN	直列5気筒 OHC	ディーゼル	3,469	22.7	94.0×100.0	85kW/4,000rpm (SAE NET)	238N・m/2,400rpm (SAE NET)
HZ型	1HZ	1989 HZJ81V 1990 HZJ73HV	直列6気筒 OHC	ディーゼル	4,163	22.7	94.0×100.0	135PS/4,000rpm (ネット)	28.5kg・m/2,200rpm (ネット)
	1HZ	1990 HZJ75V ARL	直列6気筒 OHC	ディーゼル	4,163	22.7	94.0×100.0	94kW/4,000rpm (SAE NET)	271N・m/2,000rpm (SAE NET)
	1HZ	1990 HZJ75V GEN	直列6気筒 OHC	ディーゼル	4,163	22.7	94.0×100.0	96kW/4,000rpm (SAE NET)	280N・m/2,000rpm (SAE NET)
	1HZ	1992 HZJ80 GEN	直列6気筒 OHC	ディーゼル	4,163	-	94.0×100.0	96kW/4,000rpm (SAE NET)	280N・m/2,000rpm (SAE NET)
	1HZ	1996 HZJ73HV	直列6気筒 OHC	ディーゼル	4,163	22.7	94.0×100.0	99kW(135PS)/4,000rpm(ネット)	280N・m(28.5kg・m)/2,200rpm(ネット)
	1HZ	1999 HZJ71V 1999 HZJ78 ARL 2009 HZJ70V GEN	直列6気筒 OHC	ディーゼル	4,163	22.4	94.0×100.0	96kW(130PS)/3,800rpm(ネット)	285N・m(29.0kg・m)/2,200rpm(ネット)
	1HZ	2002 HZJ100 ARL	直列6気筒 OHC	ディーゼル	4,163	22.4	94.0×100.0	96kW/3,800rpm	285N・m/2,200rpm
	1HZ	2009 HZJ80 GEN	直列6気筒 OHC	ディーゼル	4,163	22.7	94.0×100.0	100kW/4,000rpm (SAE NET)	280N・m/2,000rpm (SAE NET)
HD型	1HD-T	1989 HDJ81V	直列6気筒 OHC 直噴ターボ	ディーゼル	4,163	18.6	94.0×100.0	165PS/3,600rpm (ネット)	37.0kg・m/2,000rpm (ネット)
	1HD-T	1990 HDJ80 ARL	直列6気筒 OHC 直噴ターボ	ディーゼル	4,163	18.6	94.0×100.0	115kW/3,600rpm (SAE NET)	357NM/1,800rpm (SAE NET)
	1HD-FT	1995 HDJ81V	直列6気筒 DOHC 直噴ターボ	ディーゼル	4,163	18.6	94.0×100.0	125kW(170PS)/3,600rpm(ネット)	380N・m(38.7kg・m)/2,500rpm(ネット)
	1HD-FTE	1998 HDJ101K	直列6気筒 DOHC 直噴ターボ	ディーゼル	4,163	18.8	94.0×100.0	151kW(205PS)/3,400rpm(ネット)	432N・m(44.0kg・m)/1,800rpm(ネット)
	1HD-FTE	2001 HDJ78 ARL	直列6気筒 DOHC 直噴ターボ	ディーゼル	4,163	18.8	94.0×100.0	122kW/3,400rpm (SAE NET)	380N・m/1,400rpm (SAE NET)
	1HD-FTE	2002 HDJ100 ARL	直列6気筒 DOHC 直噴ターボ	ディーゼル	4,163	18.8	94.0×100.0	151kW/3,400rpm (SAE NET)	430N・m/1,800rpm (SAE NET)
	1HD-FTE	2002 HDJ101K	直列6気筒 DOHC 直噴ターボ	ディーゼル	4,163	18.5	94.0×100.0	144kW(196PS)/3,200rpm(ネット)	431N・m(44.0kg・m)/1,200-3,200rpm(ネット)

参考文献

『トヨタ自動車20年史』トヨタ自動車工業

『トヨタ自動車30年史』トヨタ自動車工業

『創造限りなくトヨタ自動車50年史』トヨタ自動車

『トヨタ自動車75年史』トヨタ自動車

「トヨタ技術」第4巻 第4号

「トヨタ技術」第9巻 第1,2合併号

「トヨタ技術」第12巻 第4号

「TOYOTA PARTS CATALOG」トヨタ自動車

「ランドクルーザー各モデル新型車解説書」トヨタ自動車

『荒川車体二十五年史』荒川車体工業

『All Way of ARACO アラコのすべて 1997-2004』アラコ株式会社

『岐阜車体工業40年史』岐阜車体工業

石川雄一『トヨタランドクルーザー40系』大日本動画

CCV 編集部編『ランドクルーザーブック』大日本動画

「トヨタ ランドクルーザー50周年記念 THE LAND CRUISER—SPECIAL ISSUE OF 50th ANNIVERSARY—1951-2001」フォーバイフォーマガジン社

「4×4MAGAZINE 増刊号 トヨタ・ランドクルーザー特集号」1979年3月、フォーバイフォーマガジン社

「4×4MAGAZINE 増刊号 トヨタ・ランドクルーザー特集号」1980年11月、フォーバイフォーマガジン社

「4×4MAGAZINE 臨時増刊 トヨタ・ランドクルーザー特集号」1984年12月、フォーバイフォーマガジン社

「4×4MAGAZINE 別冊：ランドクルーザー特集号」1990年8月、フォーバイフォーマガジン社

「4×4MAGAZINE」1999年10月号、フォーバイフォーマガジン社

「4×4MAGAZINE」2001年4月号、フォーバイフォーマガジン社

「4×4MAGAZINE 別冊 ランドクルーザー パーフェクトガイド」2007年12月、フォーバイフォーマガジン社

「OFF ROAD EXPRESS」1998年1月号、フォーバイフォーマガジン社

「LAND CRUISER MAGAZINE」2001年9月号、アポロ出版

「LAND CRUISER MAGAZINE」2003年2月号、アポロ出版

「LAND CRUISER MAGAZINE」2004年8月号、アポロ出版

「月刊SUV マガジン11月号別冊 ランドクルーザーマガジンスペシャル」2014年9月19日、桜花出版

「LAND CRUISER SPECIAL BOOK」2103年1月、ぶんか社

「モーターファン別冊 歴代シリーズ 歴代ランドクルーザーのすべて」2003年1月12日、三栄書房

「モーターファン別冊 ニューモデル速報 新型 ランドクルーザーのすべて」2007年11月5日、三栄書房

「モーターファン別冊 ニューモデル速報 復活 ランドクルーザー70のすべて」2014年11月24日、三栄書房

「名車アーカイブ ランドクルーザーのすべて」2015年11月9日、三栄書房

「ホリデーオート9月19日臨時増刊号 4WD オフロードスペシャル」モーターマガジン社

TOYOTA LAND CRUISER 1956-1984 BROOKLANDS ROAD TEST BOOKS(Motorbooks International)

THE THIESS STORY (Joan Priest/BOOLARONG PRESS)

THE LONG RUN TOYOTA The First 40 Years In Australia (Pedr Davis/Type Forty Pty Ltd)

History of the TOYOTA LANDCRUISER in Australia (Federal Publishing Company)

あとがき

“どこにでも行ける、そして帰ってこられる”

リビア人のガイド、アーマドは私のブッシュタクシーのドアに書いてあるこの言葉を目にすると、その通り……とでも言うように親指を立ててニヤリとした。アーマドは砂漠を特別なものとは考えていない。彼にとっては、果てしない焼けつくような暑い場所は終わりのない日常そのものだった。しかし、万が一彼が私たちと一緒にマーズク（Murzuq）砂漠をガイドすることになれば、彼は喜んでランドクルーザーに座っているだろう。つまりは砂漠に入ったならば無事出てこなくてはならないということを彼は経験から学んでいる。

ランドクルーザーは人を虜にする車である。1951年の発売以来、ランドクルーザーは4輪駆動車の世界でまさに並ではない名声を得てきた。今日までに800万台以上が生産され、耐久性、信頼性、頑丈さ、柔軟さ、モデルの多様性、開発の継続性などさまざまな観点から、すべての4輪駆動車のベンチマークであったし、現在もそうである。

この本はランドクルーザーの歴史をまとめたものである。その始まりである1951年から現在までの各モデルの開発とその背景を解説し、変遷と多様性を紹介している。楽しく、許容する心で、何にもまして時にはウインクするような気持ちで読んでいただければ幸いである。

この本は、筆者が深く傾倒しているというだけでなく、ランドクルーザーという車のコンセプトと、そこから生まれ出た実物の車に対する大きな愛の宣言である。

本書の章はモデルシリーズの数字の順になっており、それは1カ所を除いて年代順になる。貴重な写真とともに、それぞれのモデルの登場の背景や内外装、メカニズムなどについて解説した。もちろん、ランドクルーザー、ランドクルーザー・ステーションワゴン、ランドクルーザー・プラドといった並行するモデルラインを追って読んでもらっても一向に構わないし、漫然とページをめくり気にいったところを読んでいただいてもいい。要はこの本で楽しんでいただければ筆者にとって一番の喜びなのである。理解の促進に必要な情報は巻末に表を多用してまとめているが、情報をただ流し込んで作表したというより、むしろ読み込んでもらえればうれしい。

筆者は可能な限りの能力、知識、良心をもって事実確認をしているが間違いはあるだろう。読者の方が、本の内容と相違する事項、詳細な情報、訂正情報をお持ちであれば、該当する資料とともにぜひご連絡をお待ちする次第である。

最後にトヨタ自動車の小鍵貞嘉氏には特別の感謝をしておきたい。また、私のランドクルーザーへの特別の情熱をいつも寛大に認めてくれた素晴らしい妻であるアイリスには心から「ありがとう」を伝えたい。

アレクサンダー・ヴォルフアース

本書刊行にあたって

「オーストラリアの内陸はアウトバックと呼ばれる人もまばらな乾燥地帯」という新聞記事がきっかけで勤めていた新聞社を辞め、ランドクルーザーBJ41V型を船でオーストラリアへ運んだ。1986年6月のことである。

4輪駆動車でしか入っていけないところがたくさんあり、その先にはそれまで見たこともないような雄大な風景が広がっていた。半年間走り回って、オーストラリアの岩の風景の撮影をライフワークにすることに決めた。それほど強烈なインパクトを与えてくれた大自然に遭遇できたのはランドクルーザーのおかげでもある。

ランドクルーザーに乗っているというだけですぐに会話が始まり、「ここは絶対行ったほうがいい」「ここに来たら俺の家に寄れ」とすぐに友達になれた。

ちょっとしたメカトラブルでガレージに入っても、どこのメカニックもランドクルーザーのことなら何でも知っていた。「このステーは振動で折れやすいから直しといてやる」「アースはこうとったほうがいい」。転ばぬ先の杖をたくさんもらった。

町から200キロも離れている農場では週1回の町への買い物はHJ45P型ピックアップで、子供たちが毎日学校へ行くスクールバスはHJ47V型ロングバンであった。鉱山で使う巨大な重機を運ぶときの先導車もランドクルーザー、牛を追いつめるのは馬に乗ったカーボーイではなく、BJ40型のブルバギーを駆るストックマン(牛追い)だった。

行く先々でランドクルーザーが走り回り、地元の人の重要な足になっていた。

アウトバック詣は続いた。いつも1週間分の食料、水、予備燃料タンク、2本のスベアタイヤ、キャンプ道具を満載しての旅だったが、ランドクルーザーならば安心だった。どこで故障しようと、アウトバックにはランドクルーザーの部品はたくさんあった。もちろん新品の部品もすぐに手に入るが、たとえ奥地でもそこら中に部品は転がっていた。正式には部品番号は合わないのかもしれないがそんなことはお構いなし。当ててみて合えばそれでよし。それができるのがランドクルーザーだった。ランドクルーザーならばどこへでも行けたし、無事に帰ってこられる確信があった。

2008年にオーストラリアにおけるランドクルーザーの半世紀の歴史をDVD-videoにまとめた。2013年8月、DVD第3弾制作の取材でドイツを訪れ、ヨーロッパ最大、いや世界最大規模のランドクルーザーの祭典を開催している男に出会った。彼こそがこの本の企画の原点となった『THE LAND CRUISER LEGEND』の著者であるアレックスであった。自分の本をランドクルーザーの生まれ故郷である日本で出版したい、という彼の熱い思いがかなって、今回ようやく日本でもランドクルーザーの本の出版が実現した。彼の原稿の翻訳を担当し、さらに共著者として日本の読者に理解してもらいやすいように文章表現や時代背景の説明を加えている。また、最新の情報や、掲載される多くの図版の解説も執筆した。

ランドクルーザーを統括するトヨタ自動車チーフエンジニアの小鎌貞嘉氏には日ごろからいろいろなことを教えていただいているし、今回も最新の情報を提供していただいた。また、トヨタ自動車で27年にわたり70系の企画に関わってきた大原義数氏には70系の章の事実関係をチェックしていただいたが、幸いにも全体的にも目を通していただくことができ、数多くのご指摘を賜った。おふたりのおかげで本のクオリティがぐっと上がった。同じくトヨタ自動車広報部の有田啓介氏からは販売台数の数字、並びに各種資料の提供を受けている。筆者の度重なる要求にも毎回応えていただいた。さらに、トヨタ博物館の杉浦孝彦氏、川島信行氏からはトヨタBJ型にまで遡る貴重な資料を見せていただく機会をいただいた。この資料のおかげでこの本の資料性が一段と向上した。また、今回BJ型、20系、40系に関して新しい歴史的事実などを教えていただいたTHE LAND CRUISER FUN CLUBの寺田昌弘さんにも感謝したい。

上記の方々含め、たくさんの方の協力をいただいた。ここに深く感謝する次第である。また、出版を快く引き受けてくださった三樹書房の小林謙一社長、また山田国光氏をはじめとする編集部の方にも改めて感謝の意を表したい。

難波 毅

〈著者略歴〉

アレクサンダー・ヴォルフアース (Alexander Wohlfarth)

1974年生まれ。経営学と機械工学を学ぶ。10代のころよりオフロードとランドクルーザーの研究を始める。1990年代に初めて一般的なオフロード愛好家のコミュニティを立ち上げる。さらに2001年、ブッシュタクシー・ネット (Buschtaxi.net) というインターネット・サイトを立ち上げ、今や世界最大級のサイトに成長している。ウェブマスターとして現在でも情熱をもって、彼の作り上げたコミュニティの面倒をみている。毎年9月にブッシュタクシー・ミーティングという、世界で最も規模の大きなランドクルーザーの集まりを主催。2011年に『THE LAND CRUISER LEGEND (ランドクルーザーの伝説)』(HEEL)という本を出版。これはランドクルーザーの歴史についてまとめられた、力作である。

難波 毅 (なんば・たけし)

写真家。1953年生まれ。日本経済新聞社カメラマンを経て1986年独立。オーストラリアの奇岩・奇景の撮影をライフワークとして取材を重ねる。新聞社時代にBJ41V型を購入、フリーになった際にはこの車をオーストラリアへ運び半年間の取材。この旅でオーストラリアの奇岩風景をライフワークにすることを決意。その後、毎年のようにオーストラリア・アウトバック取材。その時の足はいつもランドクルーザーである。国内では長い間「4×4MAGAZINE」誌などで撮影を担当、併せて海外の記事も寄稿するなどフォト・ジャーナリストとして活動。

ランドクルーザーに関する取材・研究も精力的に展開、2009年にはオーストラリアで数年間取材の足として使い、疲労が激しいFJ45V型を日本へ里帰りさせる。仲間と一緒に手を入れ、苦労の末日本で登録を果たした。2008年12月、ランドクルーザーがオーストラリアに上陸して50周年となる記念のDVDドキュメンタリーを製作。2011年にランドクルーザー誕生60周年を記念して、世界11カ国に取材したDVDをリリース。2014年4月には、発売開始30年を記念するランドクルーザー70系に焦点を絞ったDVDを発表した。DVDの製作などを通してユーザーと直接触れ合い、世界中でランドクルーザーがどのように使われているかを肌で知る。また、30年近く関わっているオーストラリアにおけるランドクルーザーについての情報は膨大なものがある。

編集部より

本書編集にあたって、トヨタ自動車広報部には、販売台数などの資料や生産年表作成に必要な情報のご提供をいただきました。トヨタ博物館には、本書の企画に関して多大なるご理解、ご協力をいただき、当時の社史や写真、カタログ資料のご提供を得ました。自動車史料保存委員会からは当時のカタログや写真のご協力をいただきました。ここに御礼を申し上げます。

本書をご覧いただき、名称表記、性能データ、事実関係等の記述に差異等お気づきの点がございましたら、該当する資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