

先達から受け継いできたランドクルーザーにかける想い

トヨタ自動車 CV 製品企画 主査 小鍵貞嘉

ランドクルーザーとは

ランドクルーザーの変遷と役割

1951年に初代トヨタBJ型が誕生して以来、ランドクルーザーは日本で最も長い歴史を持つ車である。現在はヘビーデューティ系、ステーションワゴン系、プラド系の3系統のモデルがある。順に紹介すると、

〈ヘビーデューティ系〉

トヨタBJ型から20系、40系と進化し1984年に70系がデビューした。それ以来35年以上が経つが70系はいまだに現役である。ランドクルーザーの直系、根幹であり、本格4WDとして本来ランドクルーザーがすべきことを行っている。

〈ステーションワゴン系〉

1967年にFJ55型としてヘビーデューティ系から枝分かれしたステーションワゴンの系列である。60系、80系、100系と進化し最新モデルは2007年にデビューした200系。King of 4WDと称され先進技術や最先端オフロード性能をこの車で引っ張っていくという役目を負わされている。

〈プラド系〉

1984年に70系がデビューした時に同時に発表された70系ワゴンモデルがルーツである。1996年に70系から独立して90系となり独自モデル系列となった。120系の後、2009年に最新モデルの150系がデビューしている。ランドクルーザーファミリーの中の最量販モデルであり、Mid-sizeランドクルーザーとして、ランドクルーザーをより広げていく使命を持たされている。

ランドクルーザーの必要性

やはり何と言っても50年を経ても使われ続けている「強度・信頼性」やあらゆる環境下で鍛えられ、目的地まで人と荷物を運び、そして必ず戻って来られる「悪路走破性」といったランドクルーザーならではの性能や過度な積載でも耐え得る懐の深さ、多様な架装用途にも対応できる基本性能の高さにあるといえる。

2018年地域別販売台数



(2018年 単位：万台)

シリーズ販売台数

1951年から生産が始まり、その販売台数は2019年8月末で1,000万台を突破している。

販売と地域

ランドクルーザーシリーズは世界約170カ国で販売されている。最大の販売地域は中東で販売台数の60%はステーションワゴン系が占める。

70系は中東、豪州、アフリカ、南米、アジア地域で販売されている。アフリカではランドクルーザーといえれば70系といわれるほどランドクルーザーの販売台数に占める割合は大きいですが、その他地域では10~30%ほどである。

プラド(北米ではLEXUS GX460)は販売されていない地域がなく、世界中幅広くに伝わっている。特に中国、北米、南米、日本ではランドクルーザー販売におけるプラドの占める割合が75%を超している。

ランドクルーザーワールド

各地域の環境とそこでの使われ方

中東のほか、厳しい環境を持つ地域で、実際にどのように使用されているのかを挙げてみる。

〈中東〉

サウジアラビアは広大な国土に高速道路網があり、リヤド〜ジッダ間1,000キロをノンストップ7、8時間で走破するなど暑いお国柄で止まるのが嫌いな国民性である。一方、国境線も長くイエメンとの国境地帯は厳しい山岳地帯もあり、国境警備隊が24時間365日態勢で、70系の速度計が振り切れるほどの速度で砂漠を走りながら警備する。

型式(モデルコード)の読み方



※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。

の洗浄、塗装、防錆、包装、梱包などのノウハウを蓄えられた。車が売れたことだけではなく、ノウハウを学べたことが大きかった。

〈ランドクルーザー作戦 関野健郎 ランドクルーザー主査：1968年7月～1976年12月〉

トヨタが海外輸出を開始する際に、ジープとランドローバーくらいしか競合車がなく、性能的にも優れていたランドクルーザーで輸出市場を開拓しようと考えた。

1956年「ランドクルーザー作戦」を開始、まず先進国メーカーとの競合を避け、中南米、中東、東南アジアなどに進出して大きな成果を上げるとともに、また世界中にトヨタのQDR(Quality：品質、Durability：耐久性、Reliability：信頼性)を深く広めることができた。

〈ランクルという愛称 関野健郎〉

ランドクルーザーも最初のうちはよく売れない時期があった。「トヨタ」も濁点を取って「トヨタ」にしてからよく売れるようになったので、ランドクルーザーから濁点を取ろうという話になった。社内で「ランクル」と呼ばれ始めるようになり受け入れられるようになった。

〈トップヘビーの対策 新宮威一 ランドクルーザー主査：1977年1月～1980年12月〉

60系開発の理由のひとつに転倒対策があった。中東など途中にスタンドがない地域では屋根にガソリン缶など重い荷物を積んで、ダート道を時速100キロ以上で走るためトップヘビーになって転倒事故がよく起こった。そこで少しくらい屋根に荷物を積んでも安定したコーナーリングができるように60系ではトレッドを広げた。

ランドクルーザーが目指す先

世界一ではなく、唯一無二の存在を目指す

競合車がランドクルーザーのいるエリアから離れていく中、ランドクルーザーは競合の背中を追いかけるのではなく、今いる立ち位置で己を戒め、己に勝ち、突き抜けなければならない。お客様にとってのランドクルーザーは、仕事、生活を営むための心強い「相棒」であり、人の命を運ぶ、夢を叶える車。行きたいときに行きたい所へ行って、必ず帰ってこられる、「この車でなければ」という唯一無二の存在を目指したい。

トヨタにとってのランドクルーザー

ランドクルーザーは、トヨタのQDRの典型であると同時に、常に日本のモノづくりの代名詞であると自負している。さらには、「世のため、人のため」というトヨタのクルマづくりの象徴でもある。

増補二訂版刊行に際して

ランドクルーザーの歴史を物語る書籍は本書の著者の一人であるALEXさんによって、海外で2011年に出版されました。さらに2016年に、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考証家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、今回はその増補新訂版となります。

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伺うことができました。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初めてお会いし、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。

ランドクルーザーを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、さらに今回増補新訂された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「行きたい所に、行きたい時に行ける」というお客様の夢を叶えることができる車であり、世界の中で一番信頼のおける車だと思っています。私は、人生の中でこの車の開発や熟成にかかわり合えたことを大変誇りに思っています。

目次

■先達から受け継いできたランドクルーザーにかける想い 小鎌貞嘉／3

第1章	トヨタBJ型 ～伝説の始まり～(1951-1955)	11
第2章	20系 ～進化の始まり～(1955-1959)	19
第3章	40系 ～オーラ～(1960-1984)	29
第4章	FJ55型 ～最初にして本当のステーションワゴン～(1967-1980)	47
第5章	60系 ～初の豪華ステーションワゴン～(1980-1989)	57
第6章	70系 ～新しきクラシック～(1984-)	67
第7章	80系 ～タイヤをはいたゴジラ～(1989-1997)	89
第8章	90系 ～ブラドの独立～(1996-2002)	99
第9章	100系 ～先駆者たれ～(1998-2007)	105
第10章	120系 ～テクニシャン～(2002-2009)	115
第11章	150系 ～ハイテクオフローダー～(2009-)	121
第12章	200系 ～オートマチックオフローダー～(2007-)	129
	終わりに	140

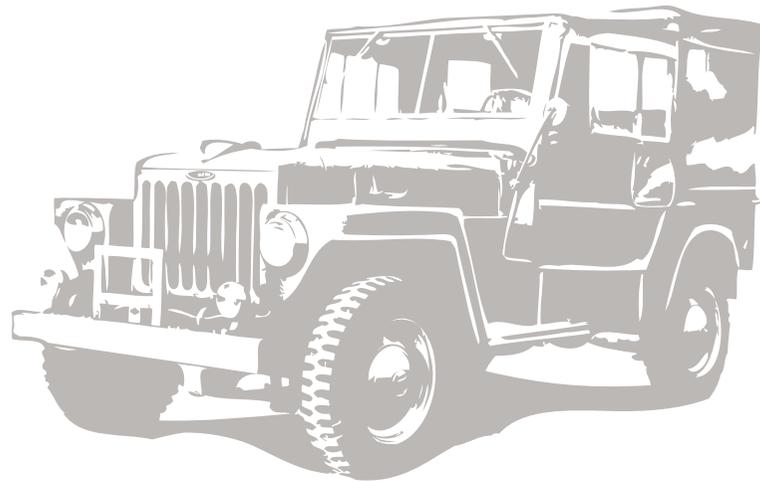
- Model Line-up／142
- ランドクルーザー系統図／143
- ランドクルーザー生産年表／143
- エンジン諸元表／178
- 主要諸元表／182
- トランスミッション／185
- トランスファー／185
- 「ランドクルーザー」「レクサスLX・GX」販売台数／186
- 参考文献／187
- あとがき／188
- 本書刊行にあたって／189
- 増補二訂版刊行にあたり／190

※文中は敬称略とし、肩書、年齢は当時のものである。



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かった。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ト積みSB型トラックのシャシに4ト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も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

40

(1960-1984)



1977年ごろのモデルのFJ40LV型。この姿かたちが現在まで続くランドクルーザーの原型で、「ランドクルーザー」というと大方の人が思い浮かべるのがこのモデルである。

第3章

40系 ～オーラ～ (1960-1984)

■みんなを虜に

BJ型によって火が着き、20系で世界へ広がった、ランドクルーザーの「壊れない」という最高の名声は、1950年代が終わろうとする頃にはすでに世界中で確立していた。1955年には早くも輸出が始まっていた。同年11月にはブラジルへ32台がノックダウン輸出されるなどランドクルーザーはトヨタの海外戦略の先兵となった。当時、有力市場はすでに自動車先進国のメーカーで占められ、後発のトヨタが入る隙間は少なく、発展途上国市場をターゲットに方針をとったトヨタは、性能でランドローバーやジープに引けを取らないランドクルーザーで海外輸出に打って出た。ランドクルーザーで橋頭堡を確保し乗用車がそれに続くという戦略で「ランドクルーザー作戦」と呼ばれた。仕向け地は劇的に拡大し始めたが、増大する需要に応えるには生産性の再構築が必要だった。

1950年代後期までに生産方法と部品の材質は大きく改善された。20系の成功を受けて、トヨタは走行性、快適性の向上を主目的としたフルモデルチェンジを行った。

1960年8月、現在まで続く驚くべき「ランドクルーザーの顔」たる新しいモデルを提示した。今や伝説ともなった40系である。これは20系の後継車であるが、20系がすでに型式数字に30番台を使っていたため40系とされた。

1960年代、日本は高度経済成長に沸いた。73年に第1次オイルショックに襲われるまで日本経済は勢いを増し続けた。国内市場は外国にほとんど開かれておらず日本企業が成功する重要な要件は、もっとも適切な海外の技術を取り入れ、それをさらに改良し製品化して、高品質で競争力ある価格の商品に仕上げて即座に世界マーケットに売り出す能力だった。世界中の見本市でカメラをぶら下げていない日本人を見かけないことはなかった。日本は欧米の製造会社にとっては手ごわい競争相手であったが、欧米は品質に対して完全を求める日本人を軽視して、後々その代償を払わされることになった。

こうした時代背景の中、世界市場へ船出した40系は、尊敬され、愛され、ついには誰をも虜にするオーラを持つモデルとなった。頑丈で、耐久性があり、実用本位で整備性の良いことが成功の原因だった。これらの理由に加

えて、仕向け地を考慮したマーケティング、改良を絶えず継続する、というトヨタの方法は製品の世界的認知度を大きく高めた。長きにわたった生産期間や耐久性が高いということが20年を超す間に何百万という40系ユーザーを生み数えきれないほどの「あのときを覚えている?」「このときはこうだった」といった逸話を生んだ。それらは40系と切り離すことができないほど固く結びついている。このことがランドクルーザーのユーザーコミュニティの核心をなしている。「40系は性能自体で注目は引かない。スタイルでもなく、中身で勝負をした」。これが結局一番重要なことだった。

■デザイン

40系のボディデザインは20系から大胆な変更はなかった。もっとも明らかな変化はヘッドランプを縁どる白いグリルとラジエーター周りのデザインだった。リアホイールアーチはやや四角っぽくなり、フロントターンシグナルはフェンダーの上に配置された。それらの変更点を除けば、ほとんど20系と変わるところはなかった。ステップの短さもドアハンドルも、細柄の先についた正円のリアビューミラーや前に倒せるウインドシールドもそのままだった。疑いなくトヨタの実用的な発明である、フロントドア前方の左右の三角形のカウルサイドベンチレータ、ウインドシールド下部の細長いベンチレータも継承された。

以前同様、ボディは乗員や荷物を外界と区別するほどの役にしかたっていなかったし、特に美を意識したものはなかった。金属板を型に沿って曲げ「これで十分」とも言えなくもない簡素なデザインが40系の魅力でもあった。独立したフェンダー、当時はまだ中央でつないであった丸みを帯びた分割フード、前方へ行くにしたがって絞られたボディ、それ以外は平面というデザインは堅実といった以上の雰囲気があり、美しいというよりは機能的であった。40系を眺めればそれは明らかであり、それで実際の機能性の高さも表現してしまうものであった。

40系には全部で4種類のホイールベースがあった。2,285mmと2,430mmのホイールベースは20系から引き継がれた。現在それぞれ「ショート」「ミディアム」と呼ばれる

性、快適性が高められ、大きさも65リットルから95リットルへと拡大され容量不足が改善された。

日本の法律改正に合わせてヘッドランプの間隔が拡大され、ラジエターグリルが丸型から四角つぼくなりモダンな印象となった。

19年間外観に大きな変更をしないにもかかわらず、年ごとに販売台数が右肩上がりに伸びたということは大したものであった。累計販売台数は78万台を突破した。

1980年8月、ミディアムホイールベースのBJ44型にハードトップモデルBJ44V型が追加された。これはかつてのFJ43V型同様に日本国内専用モデルであった。

1981年に累計販売台数が100万台を超え、1984年10月、40系の販売が終了した。しかし、海外向けには右ハンドルのキャブシャシモデルであるFJ45RP-K3型、HJ47RP-K3型が1985年6月まで、左ハンドル、ショートホイールベースのハードトップモデルFJ40LV-K型とソフトトップモデルFJ40L-KC型、ハードトップロングバンFJ45LV-KC型が同年10月まで、さらに左ハンドルのキャブシャシモデルFJ45LP-K3型が1986年4月まで引き続いて生産された。

■ブッシュ・タクシー

1976年はランドクルーザーの歴史において特別な年であった。時が経つにつれてユーザーの要求は道具や材料を運ぶだけでなく、人員を輸送するというにも及んできた。FJ55型はステーションワゴンとしてかなりゆったりしていて快適であったが、想定された市場は砂漠の中の油田掘削キャンプでも、アフリカの奥地に援助組織メンバーを展開することでもなく、どちらかというともう少し一般生活においてであった。FJ45P型ピックアップは荷台にベンチシートを装備することもできたが、乗り心地はまさにひどかった。道路状況にもよるが、時には乗員が車外に放り出される危険さえあった。そのため、ステーションワゴンに、さらに長いワークホースモデルが追加された。FJ45P型のシャシにミディアムホイールベースのFJ43型ソフトトップモデルのボディ後部を延長したような形の完全な一体型ボディが与えられ、荷室部分に向かい合わせに座るベンチシートを配置し13人の人員を運べるようにしたFJ45型ソフトトップモデルである。この頑丈な作りの車は前席の後ろに2mを超す空間があり、人を運ぶにはやや窮屈ではあるが何とかあった。

オーストラリアの鉾山会社はこのモデルの登場を望んでいた。鉾山会社はランドクルーザーの購入台数も非常に多く、容赦のない使用状況ということもありトヨタの開発チームに必要に応じて助言を与えることをしてきた。FJ45

型ソフトトップの3年の実地テストの結果は上々(すでにあったピックアップのシャシに長いボディを乗せただけなので悪い結果にはなり得なかった)で、1979年4月にはFJ45V型、HJ45V型としてハードトップロングバンが輸出向けに追加して発売された。80年8月には3B型ディーゼルエンジンを搭載したBJ45V型ロングバンモデルとBJ45P型ピックアップモデル、キャブシャシモデルも登場した。ハードトップロングバンは即座にユーザーを虜にし、地球上のありとあらゆる道なき地域での仕事に駆り出された。もちろんアフリカもその中にあり、特にアフリカ西部では“ブッシュ・タクシー”と呼ばれタクシーの総称となった。当時はブジョーのステーションワゴンがタクシーの主流であったが、#J45V型は大きくて信頼性があり、ブッシュ(奥地)を走行するように設計されていたので、必然的にこの地でのタクシー用にはこのモデルが圧倒的に使われるようになり、“ブッシュ・タクシー”というニックネームがつけられた。この呼び方は後年70系になっても変わることはなかった。

■バンデランテ

1953年から55年にかけて、トヨタ自工の石田退三社長、豊田英二専務、トヨタ自販の神谷正太郎社長などが相次いでブラジルを視察した。日本の23倍という広大な国土と豊富な資源に恵まれたブラジルは有望な輸出市場という結論になり、55年11月に中南米進出の本拠としてトヨタ自販初の海外駐在事務所がサンパウロに開設された。この年トヨタはBJ型32台をノックダウン生産用としてブラジルに輸出している。

ところが1956年1月、ブラジル政府は自動車国産化方針を打ち出し、6月に自動車国産化法を公布したため、ブラジルへの完成車輸出はもちろんノックダウン生産も困難になった。しかしブラジルでの自動車市場は有望で、当時は供給不足から自動車の販売価格が極めて高かったため、トヨタは現地法人を設立して自動車の生産を始める決定をした。車種選定にあたっては大農場、宣教師の布教活動、ビジネスマンの奥地連絡用に、また軍、警察などで活躍しつつあったランドクルーザーが選ばれた。58年1月23日、トヨタ・ド・ブラジル有限株式会社(ブラジルトヨタ有限会社)が設立された。10月30日、800台のランドクルーザーが船積みされブラジルに向かった。12月24日にはブラジル市場から撤退を決めた英国ローバー社現地法人ブラジル・ローバーの工場を買収、59年5月に国産化率60%のランドクルーザー-FJ25L型の現地生産が始まった。これまでのスポット的なものではなくトヨタ初となる海外での本格的な現地生産だった。



過酷な環境で物資とともに人員を輸送するためのヘビーデューティ系ランドクルーザーが欲しいという要求に応じて、1976年6月に追加されたのがFJ45型ソフトトップモデルである(写真上)。長さ2mを超すリアデッキに装備されたはね上げ式の対向ベンチシートには5人ずつ、計10人が座れ、前席3人と合わせて13人の乗車が可能だった。

さらに、ダメ押しのように1979年4月にはロングバンモデル#J45V型が追加された(写真左)。バックドアは観音開きのみで定員はソフトトップモデルと同じ最大13人乗り、H型ディーゼルエンジン搭載モデル、2F型ガソリンエンジン搭載モデルが設定されていた。

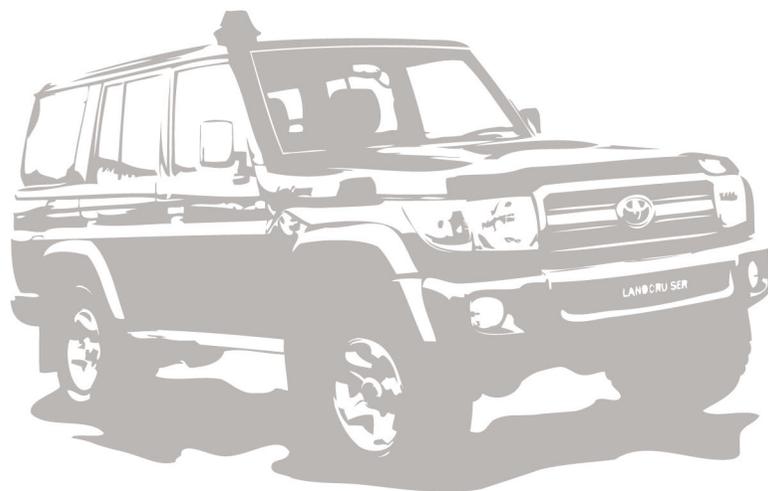
ピックアップモデルと合わせてこのロングホイールベースの3モデルは海外で圧倒的な支持を得た。ランドクルーザー伝説はこれらモデルが作り上げたといっても過言ではない。オーストラリアでは、中央部の過疎地帯であるアウトバックの開発に大きく寄与し、当時走ってくる車の多くがグリルの中に「TOYOTA」バッジを付けたランドクルーザーだったこともあり、今でもアウトバックは「トヨタカントリー」と愛着をもって呼ばれている。



ロングホイールベースのソフトトップ、ハードトップモデルの座席は上の写真のように多彩な展開が可能であった。リアシートもはね上げ式だけではなく、人員輸送に特化した固定式であれば前向きベンチシートの完全な「バス」仕様もあった。

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



V8ターボディーゼルエンジンを搭載したVDJ78型ロングバンはオーストラリア、南アフリカ、中東向けに生産されている。

オーストラリアで放牧する牛の群れを追いかけながら移動させるのに使われているHJ79型ユート。昔は馬に乗ったストックマンの仕事だったが、今ではランドクルーザーが馬に代わる。まさにワークホースである。



新しくなった顔のHJ74型ミディアムモデルのシャシにポップアップするリアキャビンが架装したカスタムモデル。エンジンフードの下には1HD-T型が収まっている。

コンゴ民主共和国キブ州で難民支援にあたる国境なき医師団の2ドアロングバン。地域の診療所と中核病院を結ぶ道路が貧弱なため、難民はしばしば孤立状態となる。
©Juan Carlos Tomasi/MSF



1HZ型自然吸気ディーゼルエンジンを搭載した最新モデルのダブルキャブピックアップ。燃料の質を問わない万能型エンジンである1HZ型を搭載したモデルが最後まで生き残っていくはずである。



ブータンの首都ティンブーで行われた救急車の贈呈式。2016年に日本の国際協力機構(JICA)は29台のランドクルーザー救急車を無償資金協力として提供した。



タンザニアのサファリツアーではキャブシャシーモデルに現地製のボディを架装したサファリカーが活躍する。ライオンを観察できる貴重なポイントには各社のサファリカーが集まってくる。

150

(2009-)



120系と一見見分けがつかないが、ボディ剛性をさらにアップし、先進技術が盛り込まれた150系プラド。

第11章

150系

～ハイテクオフローダー～

(2009-)

■変質するモデルチェンジ

進歩の歯車の回転はどんどん速くなり、ユーザーの期待もますます増大、進化していく。すべての面でそうであったがことさら技術に関する分野では顕著であった。自動車業界はやむことのない新技術の波に容赦なくのまれていた。製品の寿命は短くなり、新製品が登場すると消費者はすぐに新しいもの、より魅力的なものの方へ流れていった。自動車の世界では技術的な必要性よりも市場の要求でモデルチェンジが行われるようになった。

2009年9月、120系はまだ古びてはいなかったが7年間の生産をもってモデルチェンジを迎えた。このモデルチェンジも恒例どおり技術的なインパクトを伴った。新型150系プラドは大きさではなく技術の驚異そのものであり快適性でいえば兄の200系に何も劣るところはなかった。

型式番号では200系が先に行っているが、150系が現在最も最近デビューしたランドクルーザーモデルである。

■デザイン

150系のデザインもまた南フランスのED²デザインセンターで行われた。遠くからは一見120系と見分けがつかないが全体的によりパワフル、ダイナミックで、筋肉質な印象となった。

正面は90系よりも縦に長くなった大きなラジエターグリルが支配していて、両端の出っ張ったクリアガラスの中にヘッドランプが入っている。バンパーはボディとの明確な区分けがなくなり車の角を水平に取り巻いているという印象は与えない。むしろバンパー両端は少し持ち上がりそのまま張り出したフェンダーへとつながる。ドア部分で張り出しは減らされ、リアのフェンダーが再び張り出してきて、ドア自体にはプレスラインや装飾はない。この“膨らんだ頬”が150系をワイドでしっかりと構える決然としたルックスに見せている。

バックドアは90系以来同様の右ヒンジの1枚横開きである。初めてバックドアガラスハッチが採用され、バックドアのガラス部分がルーフスポイラーやワイパー、ハイマウントLEDプレーキランプと一緒に上にはね上げて開けられるようになった。これで荷物の出し入れがバックドアを開けず

に可能となった。

150系も3ドアモデルと5ドアモデルが設定された。3ドアモデルは輸出専用モデルだが輸出先は限られている。どちらのモデルも120系より幅で10mm、長さは5ドアで45mm、3ドアでは80mm近くも延長されたがいずれもホイールベースは変わっていない。スペアタイヤはバックドアに装着されるが5ドアでは床下に収納するタイプもある。

空力性能はさらに改善され空気抵抗係数(C_d値)は0.35になった。フロントバンパー下のフラップ状の造形は車体下の気流の乱れを減少させている。空力には有利かもしれないがオフロードでの耐久性は疑問だ。

衝突安全性能もさらに向上した。衝突安全ボディGOAはコンパティビリティの概念を取り入れさらに進化した。フレームも強度、剛性がさらに向上した。

AピラーとBピラー、ルーフフレームに高張力鋼板を採用して、横方向からの衝突に際しても安全性を向上させている。歩行者傷害軽減に配慮したボディ構造にもなり、フード、フェンダー、カウル部などボディ前面に衝撃吸収構造を採用し 万一の際、歩行者の頭部などへの衝撃を緩和する。

また前席にアクティブヘッドレストを装備し後方から衝突された際の頸部への衝撃を緩和する。

2013年9月にマイナーチェンジがあり、新しいデザインの特徴的なヘッドランプクラスターとなりロービームおよびクリアランスランプのLED採用モデルが設定された。大きく出っ張ったクロムめっきの縦格子が目立つ、より大型のフロントグリルとなりフードとバンパーのデザインが変更された。リアコンビネーションランプ、リアガーニッシュも意匠変更されライセンスプレート上の飾りが大きくなった。

2017年9月のマイナーチェンジでは、フロントのフードとグリル周りのデザインが変更された。また、リアはコンビネーションランプの飛び出しを抑えガーニッシュの意匠が変わった。

■内装

150系の内装にはそれほどの驚きはなかった。120系の内装をさらに快適に、機能的にしたものだった。



2009年のデビュー時のフロント
トヨタ車のデザインフィロソフィ「VIBRANT CLARITY(生き生き・明快)」に基づき、都会の街角にもアウトドアシーンにも映える、洗練と力強さを追求したデザインコンセプトで開発された。ワイドスタンスに低重心を強調し、安定感のあるフロントビューで4WD車らしい躍動感を与えた。



2013年のマイナーチェンジ時のフロント
大型フロントグリルの採用に加え、フロントバンパーの意匠を変更し、力強さを強調したデザインとなった。さらに、ヘッドランプの意匠変更や、ロービームおよびクリアランスランプへのLED採用により先進性を表現し力強さと先進性を一段と高めた。



2017年のマイナーチェンジ時のフロント
フード中央部を前方視界に配慮して凹形状にえぐるデザインを採用、大型フロントグリルとヘッドランプをひとつくりにすることで力強さを演出している。ヘッドランプは全車にLEDを採用した。

2017年のマイナーチェンジを受けたオーストラリアの150系ブラドのラインアップ。手前からKakadu、VX、GXL、GX。エンジンは1GD-FTV型のみである。



2017年オーストラリアモデルのGX。日本国内向けには設定がないがスベアタイヤをリアドアに背負う。



2017年
エアコン吹き出し口の上部を下げることで視認性を高めたほか、ナビゲーションをタブレット型の薄い形状とすることでモダンさを強調。ステアリングホイールは、握りやすさを考慮した設計としたほか、専用加飾を施すことでインストルメントパネルとの統一感を演出した。



2009年
水平基調のインストルメントパネルにスイッチを機能別に配置し、垂直基調のセンタークラスターを組み合わせることで洗練された力強さを表現した。メタル調リングを施した2つの円筒からなるオプティロンメーターにより視認性を確保。メーター中央部には、マルチインフォメーションディスプレイを設定し、燃費・航続距離などの車両情報を表示する。

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

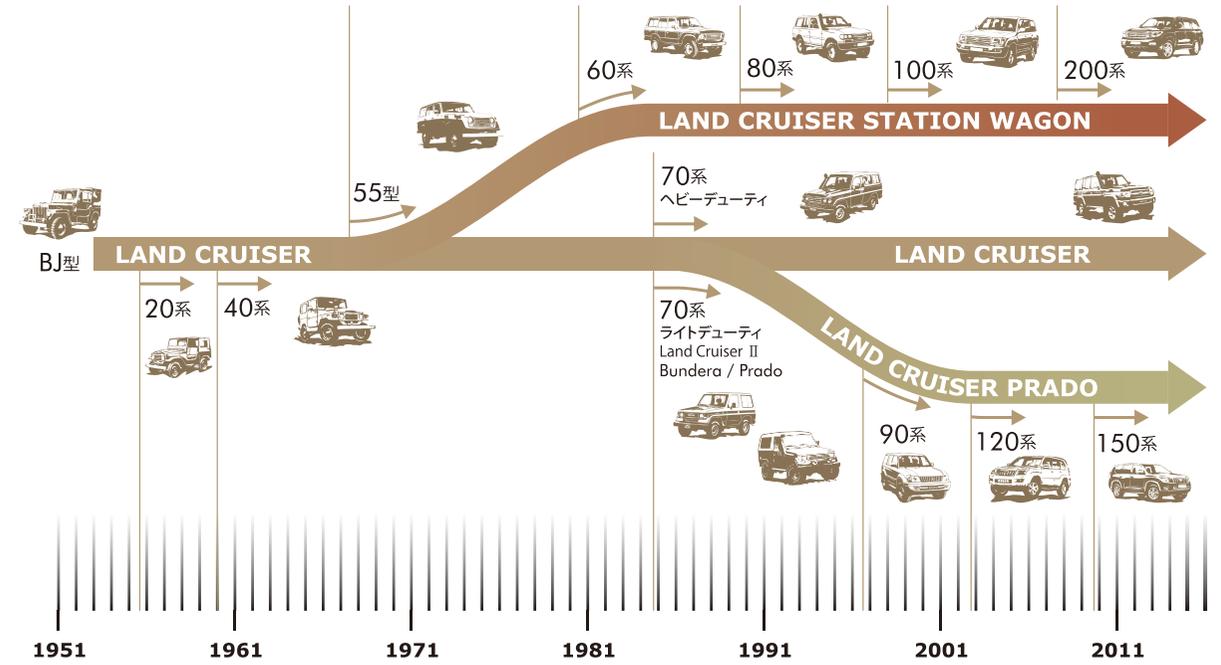


150系プラド



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いる。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

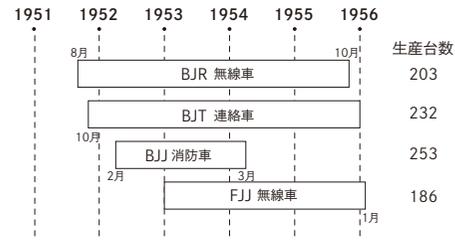
年表の見方

年	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
月	3月						1月					9月	8月		10月		10月	6月
モデル型式			FJ45P	(F 3MT)				FJ45RP			(2F 3MT)	(ARL)						
エンジン型式																		
ミッション種別																		
グレード別																		
海外モデル仕向け地略号																		
仕向け地略号																		
リアゲート種別記号																		

注釈:

- *生産工程でのグレード表示で、現地で販売されたときのグレード表示とは異なる場合がある。
- 海外モデル仕向け地略号がないものは海外一般仕向け地用。
- (仕向け地略号) ARL:オーストラリア, CHI:中国, CHINA:中国, EUR:ヨーロッパ, GCC:中東, GEN:海外一般仕向け地, HONGKONG:香港, ME:中東, RUS:ロシア, RUSSIA:ロシア, SA:南アフリカ, Swiss:スイス, USA:アメリカ
- *読み方を説明するもので実際の型式とは異なっています。
- 型式に「P」が付くモデルの場合においてキャブシヤンを意味する。
- 型式に「P」が付くモデルの場合においてキャブシヤンを生産していたことを意味する。
- (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

トヨタBJ型

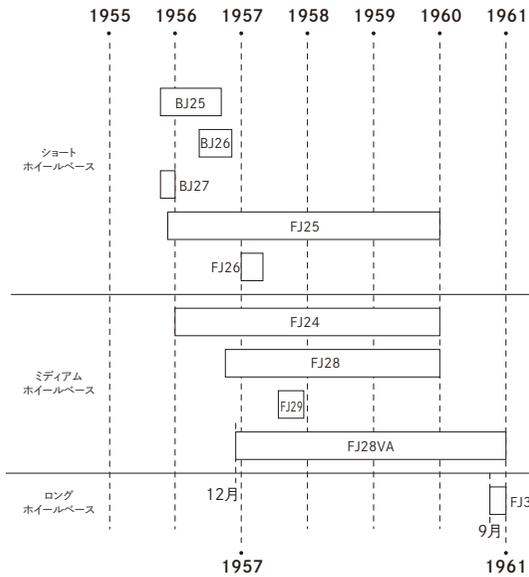


*トヨタ自動車、荒川車体工業の記録で確認できるものだけを記載



トヨタBJ型(1953年)

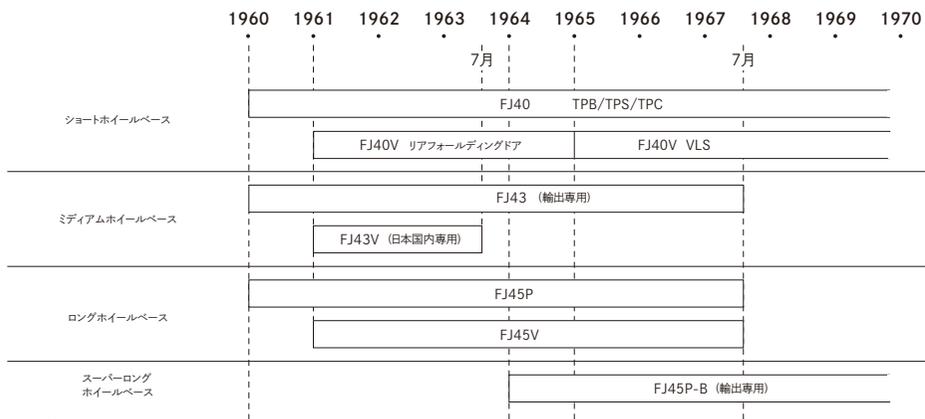
20系(国内/海外)



- <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、荒川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		FJ42L	(F 3MT) (2WD)					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 4MT)		
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																		

(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)
	2H	1987 HJ75RV ARL	直列6気筒OHV	ディーゼル	3,980	20.7	91.0×102.0	76kW/3,500 (DIN)	241N・m/1,800 (DIN)
	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 (ネット)
	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 HZJ70 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)
	1HZ	2009 HZJ70	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)
	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)
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24バルブ 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24バルブ 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24バルブ 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24バルブ 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24バルブ 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)	

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、どこか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型のプ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本のスペアタイヤ、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鍵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。

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を見ると、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ツク(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・ヴォルファース

増補二訂版刊行にあたり

2016年4月に初版を刊行して4年、ここに増補二訂版を出すに至った。

今回は長年ランドクルーザーの開発を担当してきたトヨタ自動車CV製品企画主査の小鍵貞嘉氏の「先達から受け継いできたランドクルーザーにかける想い」を巻頭に掲載させていただいた。氏は現在「ランドクルーザー伝道師」としてトヨタ社内、協力会社においてランドクルーザー開発にかける想いを精力的に講演されている。ランドクルーザーのポジショニングの向上を目指すその姿勢には頭が下がる思いである。

また、そのほかの情報も可能な限りアップデートを図っている。生産年表はまさに本版刊行時点の最新のデータになっている。また、前版以降の70系、150系、200系の改良、マイナーチェンジについても加筆している。

特に70系には大きな改良が行われている。2016年8月、オーストラリア仕様のシングルキャブピックアップのフレームが一新された。この新フレームは現地の衝突安全性に関する独立した評価機関の最高安全レベルを獲得するためのものであったが、このフレームを持った新型のシングルキャブピックアップは「全く別の車」といっても過言ではないほど進化していた。開発の経緯なども含めて本文中に詳細に記した。

70系に特化した『トヨタ ランドクルーザー70系 その開発と改良の歴史』という書籍も2019年10月に三樹書房から刊行しているので併せて参考にいただければ幸いである。ランドクルーザーの歴史においても大きな節目があった。ランドクルーザーのグローバル累計販売台数が2019年8月末で1,001.5万台となり1,000万台を突破した。1951年のトヨタジープBJ型の発売以来68年間で達成したものである。派手なモデルチェンジやマイナーチェンジは少ないが、日々途切れることのない改良がユーザーの期待にしっかりと応えられているのである。

この車でなければ暮らしていけない土地がある限り、人がいる限り、ランドクルーザーは今の立ち位置で己の目指す道をこれからも突き進んでいくことになる。ランドクルーザーは唯一無二の存在なのである。

〈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周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の制作や書籍の出版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年以上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。著書に『トヨタ ランドクルーザー70系―世界のワークホース―』(ジオスコープ)、『トヨタ ランドクルーザー70系 その開発と改良の足跡』(三樹書房)など。

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