

カラーでたどる 懐旧のいすゞトラック

〈戦前から戦後へ——社名の変更と各時代のトラック〉



ウーズレー CPトラック(1924年)東京石川島造船所
L5410 W1830 WB3660 VW1672.8kg 1.5トン積
F4/R1 44.8km/h
〈CP〉G-SV-L4-26hp



いすゞ TX40トラック(1939年)東京自動車工業
WB4000 2トン積
〈GA40〉G-SV-L6-4390cc 72hp/2800rpm



1950年型 いすゞカタログ いすゞ自動車
TX80/61 トラックとBX80/91 バス
1949年(昭和24年)7月1日に、チーゼル自動車工業であった社名を「いすゞ自動車株式会社」に改めた。「チーゼル自動車工業」という社名はいささか抽象的なので、創業以来使用している商標名を会社名とした(いすゞカタログより)のであった。

※諸元の略字・記号などについては、P20に記載しています。

■2トン積クラス



エルフ TL251 2トン積(1959年)
L4690 W1690 H1985 WB2460
VW1470kg 100km/h
〈GL150〉G-OHV-L4-1491cc
60hp-11.0kgm



エルフ TLD20 2トン積(1963年)
L4690 W1690 H1990 WB2460 VW1540kg 85km/h 〈DL201〉D-予-L4-1991cc 55ps-12.3kgm



エルフ TLD21-2 高床(1965年)
L4690 W1690 H1990 WB2460 2トン積
〈C220〉D-予-L4-2207cc 62ps-14.2kgm

■巻頭言■

いすゞの歴史は、日本のトラック製造の歴史でもある

2020年現在、日本の自動車保有台数はおよそ8000万台。その中でトラックは1500万台ほどであり、道路を走る5台に1台はトラックということになる。しかしかつて道路を走る自動車と言えば、トラックが当たり前だった。乗用車とトラックの生産台数が逆転したのは、昭和40年代に進んだモータリゼーションの頃からであり、保有台数で見れば、実は平成になってもしばらくは2台に1台はトラックだったのである。

そのトラックにおいて、いすゞの歴史はすなわち日本のトラック製造の歴史でもある。前身となる主要3社、(株)石川島自動車製作所、東京瓦斯電気工業(株)、ダット自動車製造(株)は、ともにトラック製造の草分けであり、国策により合併を繰り返して東京自動車工業、ヂーゼル自動車工業を経て、1949年にいすゞ自動車となった。以後、今日に至るまで日本のトラック製造の中心となってきたのがいすゞなのであるが、本書で改めてその車両を概観してみれば、1台1台のトラックとそれを使い、人々の暮らしを支え、社会を作り、日本の繁栄を築いてきた歴史までがそこに見える。本書を読まれる方の中には、それぞれのトラックとの思い出を見る方も多いであろう。

私も人生で最初に見た自動車は、トラックであった。大きな音を立てて、まだ未舗装の砂利道を疾走するトラックは、本書の著者と同様、子供心にかっこよく、憧れの的だった。よくトラックの音が聞こえると、友達らと道の真ん中に立って手を振り、たまに空の荷台に乗せてもらったことを覚えている。凸凹の砂利道を走るトラックの荷台は、まるでロデオのように揺れたが、今のジェットコースターに乗ったような感覚とでも言おうか、実に刺激的な体験として記憶に残る。ちょっと甘い香りのした当時の排気ガスを追いかけたのも懐かしい思い出である。

国立科学博物館 産業技術史資料情報センター長 鈴木一義

はじめに

戦後、わずかなトラック生産からスタートした日本の自動車産業も、1980年には自動車王国のアメリカを抜いて世界最大の生産国になりました。しかし、そのほんの20年ほど前まではトラックの生産がメインで、国民の移動手段は列車かバス、自家用車といったらバイクかオート三輪、乗用車の大半はタクシーという時代でした。日本の自動車生産が本格的な成長期に入ったのは1960年の少し前頃からで、それまでは自動車先進国からのノックダウンや技術提携による技術習得の時代でした。

いすゞ自動車の歴史は古く、ペリーが来航した幕末の1853(嘉永6)年にできた徳川幕府の造船所がそのルーツになります。これが民間に払下げとなった東京石川島造船所(初代社長渋沢栄一)の自動車部が、自動車生産活動の始まりとなるので、いすゞの歴史はまさに、国産車の発達史にも重なるわけです。

本書は石川島自動車製作所(社長は渋沢正雄で栄一の三男)のウーズレー自動車時代から、国産化したスミダを経て、高度成長期の1970年頃に至るまでのいすゞトラックについて、変遷を追ってメーカーカタログ、社史等を中心に写真と諸元を図鑑的に収録しました。フルキャブオーバ型が主流となった1970年以降も細々と生産が続いていたボンネットとセミキャブオーバ型については、最終モデルまで収録してあります。また、写真に添えてある諸元は当時のカタログ等による数値を掲載しました。

日本の近代化と経済大国への成長を支えて活躍した1970年代までのトラックの姿を一冊に集約した本書が、国産トラックの記録として、少しでも皆様のお役に立てば幸いです。

筒井幸彦

目次

〈巻頭口絵〉カラーでたどる 懐旧のいすゞトラック	2
--------------------------	---

巻頭言 国立科学博物館 鈴木一義	17
はじめに	18
掲載車両一覧(掲載順)	21
いすゞ自動車のルーツとあゆみ	25

戦前のいすゞトラック	26
------------	----

戦後のいすゞトラック(1945年～1970年)	36
-------------------------	----

①小型車 (ヒルマン・ベレル・ベレット・ワスプ・ユニキャブ・ ライトエルフ・フローリアン)	37
②2トン積クラス(エルフ・エルフィン)	42
③4トン積クラス(TY・TR・SBR・SCR系)	59
④5トン積クラス(TX系)	70
⑤総輪駆動(TR/TS系〈4×4〉・TW系〈6×6〉)	129
⑥8トン積クラス(TD系・YZ系クレーン)	159
⑦10トン積クラス(TP・TM・TG系)	192
⑧TV系セミトラクタ・YPZ系重ダンプ	217

いすゞ主要エンジンのルーツと変遷

——創業から1970年代までを中心として——	221
①ガソリンエンジン	222
②ディーゼルエンジン	226
③小型車用エンジン	244

参考文献	246
おわりに	247

掲載車両一覧（掲載順）

- ・本書で画像掲載した車両名を、掲載順に列記した一覧です。
- ・年式違いの同型式車両が連続するページに続けて掲載されている場合、一覧ではまとめて1行に記載しています。
- ・（ ）内の西暦は発売、発表、マイナーチェンジなど本編記載の年を記載しています。本編は型式・シリーズ順の掲載であるため、（ ）内の年が前後する場合がありますのでご了承ください。

◆本書に記載する諸元の略記号・数値について

（例）TX352 6トン積（1958年）L7435 W2270 H2432 WB4300 VW4320kg F5/R1 103km/h 8.25-20 〈DA120〉D-予-L6-6126cc 120ps-39.0kgm

L：全長、W：全幅、H：全高、WB：軸距（以上単位mm）、VW：車両重量、F5/R1：変速段数（F：前進/R：後退）、km/h：最高速度^{※1}、8.25-20：タイヤサイズ（単位：インチ）^{※2} 〈DA120〉：〈 〉内はエンジン型式、D：ディーゼル（G：ガソリン）、予：予燃焼室式（渦：渦流室式、直：直接噴射式）、L6：直列6気筒（V：V型、H：水平、SV：側弁式、OHV：頭上弁式）、cc：総排気量、ps（もしくはhp）：馬力、kgm：トルク

※1 最高速度が「108・85km/h」のように2種類記載されている場合は、ガソリンエンジンとディーゼルエンジンの違い、もしくはトランスミッション・デフのギア比の違いによる。

※2 タイヤサイズは1953年頃には外径表示から内径表示に変更されたため、当時のモデルには「34×7」（タイヤ外径×タイヤ幅）「7.50-20」（タイヤ幅×タイヤ内径）のように一つのモデルで2種類のタイヤサイズが記載されている例がある。いずれも単位はインチ。

●諸元に「第5輪」の数値がある場合は、トラクタの第5輪荷重を表す。第5輪荷重についてはP109の説明を参照。

※3 本文中の馬力表記の単位については、参照した資料のまま掲載している。

◆エンジン諸元の略記号・数値について

（例）DA45型（1950年4月標準型完成）

D-予-L6-95mm×120mm-5103cc 18:1 90hp/2600rpm 28.0kgm/1500rpm

D：ディーゼル（G：ガソリン）、予：予燃焼室式（渦：渦流室式、直：直接噴射式。ガソリンエンジンの場合はSV、OHVなどバルブ型式が入る）、L6：直列6気筒（V：V型、H：水平）、95mm×120mm：ボア×ストローク、5103cc：総排気量、90hp/2600rpm：最高出力（ps/rpmで表記する場合もあり）、28.0kgm/1500rpm：最大トルク

◆見出しの「系」表記について

同時期・同系統で複数のバリエーションのトラックを紹介する場合、見出しにはその代表的な型式名を採用し、「系」と付加した。

（例）見出し：●エルフトLD22系（1968年マイナーチェンジ）●

紹介車種：TLD22、TLD32、TLD52、TLD62

参考資料：日本の法規とトラック（大型・普通・小型）の区分表

道路運送車両法		標板（ナンバープレート） 分類番号	道路交通法	
普通	小型自動車以外	大板 1または8ナンバー	車両総重量8,000kg以上 最大積重量5,000kg以上	大型
		中板 1または8ナンバー	大型自動車以外	普通
小型	長さ4.7m以下、幅1.7m以下、高さ2.0m以下で、総排気量2000cc以下（ディーゼルを除く）	4または8ナンバー		

■トラックの区分は、道路運送車両法と道路交通法の2つの法律によって、それぞれ表のように定められている。

■8ナンバーは、特種用途自動車（通称トクダネ車：緊急車、冷蔵車、タンク車など特殊な目的遂行に必要な構造装置を備えた自動車）。

■本表は平成13年版交通実務六法（東京法令出版）記載の道路運送車両法第3条（自動車の種別） 同施行規則第2条、第11条と、道路交通法第3条（自動車の種類）同施行規則第2条の内容をもとに、著者作成。

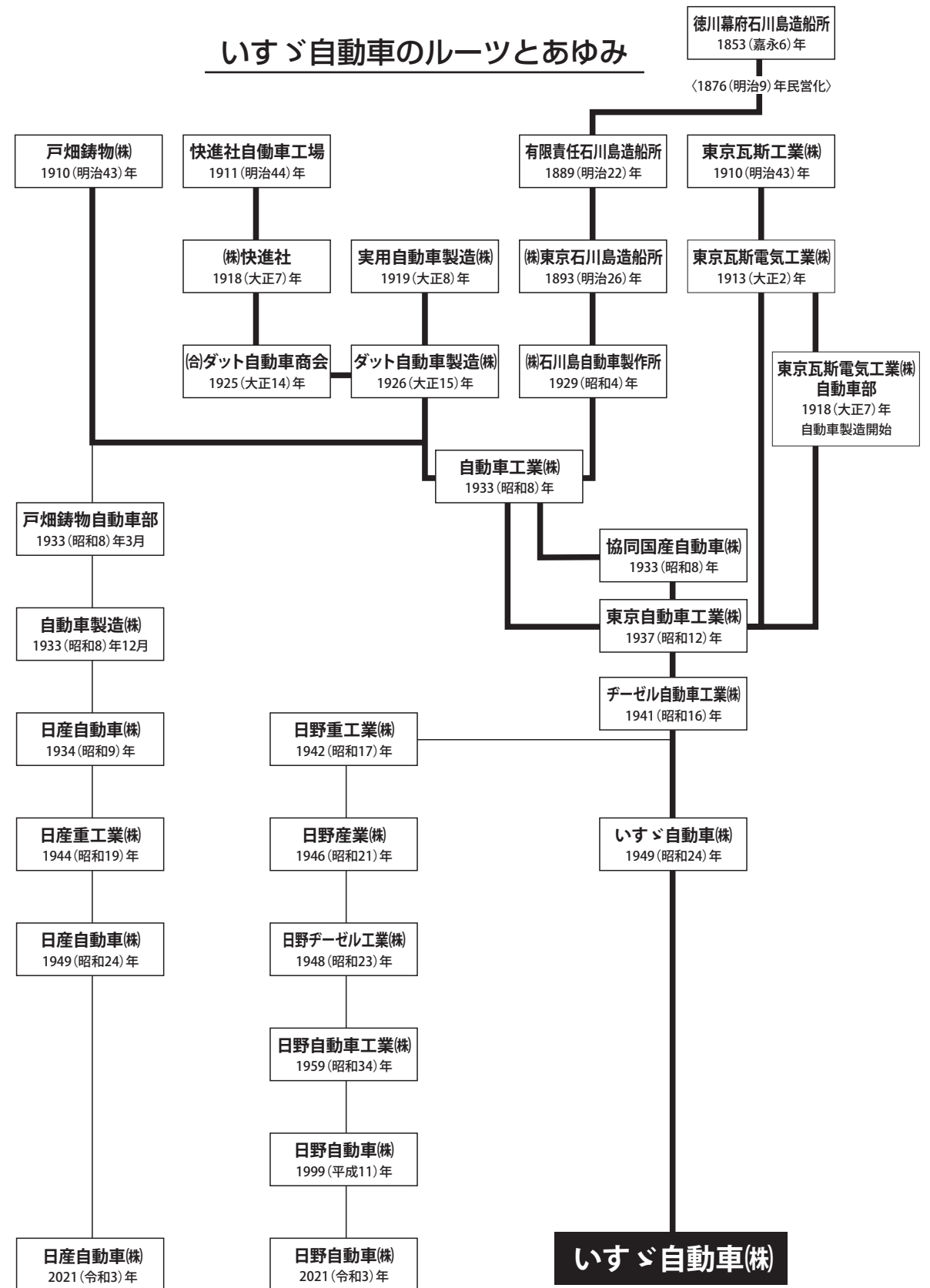
巻頭カラー	
ウーズレー CPトラック(1924年)	2
いすゞ TX40トラック(1939年)	2
TX80/61トラック BX80/91バス(1950年)	2
2トン積クラス	
エルフトLD21 2トン積(1959年)	3
エルフトLD20 2トン積(1963年)	3
エルフトLD21-2 高床(1965年)	3
エルフトLD22 2トン積(1968年)	4
エルフト250 TLD63 2トン積(1970年)	4
エルフト350 KS20R 3.5トン積(1970年)	4
エルフトフィン TKD11 2トン積(1964年)	4
4トン積クラス	
TY30 4トン積(1966年)	5
TY31 4トン積(1968年)	5
フォワード TR系 4トン積(1970年)	5
フォワード SBR系 4トン積(1972年)	6
5トン積クラス	
TX80/61 5トン積(1952年)	6
TX141/241 5トン積(1956年)	6
TX352 6トン積(1958年)	7
TX500系/600系(1960年)	7
TXD50 6トン積(1963年)	7
TXD60 6.5トン積(1968年、1970年)	8
TXD70E 6.5トン積(1966年)	8
TX552W 6トン積(1959年)	9
TXD-A系 6トン積(1968年)	9
TXD60A 6.5トン積(1974年)	9
総輪駆動	
TW21(6×6) 警察予備隊仕様(1951年)	10
TW542(6×6) 6トン積(1960年)	10
TWD20(6×6) 6トン積(1963年)	10
K-TWD25(6×6) 6.5トン積(1980年)	10
8トン積クラス	
TD151 8トン積(1959年)	11
TD50D 7.5トン積ダンプ(1966年)	11
TD72 8トン積(1973年)	12
TD70E 8トン積(1963年)	12
TD80E 8トン積(1965年)	12
TD35E セミトラクタ+アルミバンセミトレーラ(1967年)	13
TD81E系(1968年)	13
TD80E系(1968年)	13
10トン積クラス	
TP151(6×2) 10トン積(1962年)	13
TP80(6×2) 10トン積(1966年)	14
TP80E(6×2) 10トン積(1965年)	14
TP41ED(6×2) 10トン積ダンプ(1969年)	14
TMK67D(6×2) 11トン積ダンプ(1972年)	15
TM95E(6×2) 12トン積(1967年、1969年)	15
TM47ED(6×2) 11トン積ダンプ(1972年)	16
TG75E 11トン積(1971年)	16
TV系セミトラクタ	
TV40ZE(6×4)セミトラクタ+アルミバンセミトレーラ(1970年)	16

戦前のいすゞトラック（戦時下含む）	
ウーズレー CP 1.5トン積(1924年)	26
ウーズレー ATCオートクレーン(1926年)	27
ウーズレー CG 1トン積 軍用保護トラック(1924年)	27
ウーズレー CG 郵便輸送車	27
ウーズレー セミトラクタ+セミトレーラ(1925年)	27
ウーズレー ASW(1929年)	28
ウーズレー BSW(1929年)	28
スミダ CSW 2トン積(1930年)	29
スミダ P 2トン積(1930年)	29
スミダ M 1トン積シャシ(1929年)	30
スミダ L 2トン積シャシ(1929年)	30
スミダ L 2トン積 ダンプ(1929年)	30
スミダ E33 1～1.5トン積(1934年)	31
スミダ S 保護六輪車 1.5～2.5トン積(1933年)	31
スミダ U 94式六輪自動車(甲)(1933年)	31
スミダ U ダンプ(1933年)	32
スミダ UH 保護六輪トラック(1935年)	32
スミダ V 1.5トン積(1933年)	32
いすゞ TU10 94式六輪自動車(甲)(1938年)	33
いすゞ TU23 保護六輪自動車(1938年)	33
いすゞ ZK20(6×6) 100式鉄道けん引車(1942年)	34
いすゞ TB60 7トン積(1943年)	34
いすゞ TU80/TU60 一式六輪甲/乙(1942年)	35
いすゞ TH10 鉱石運搬車 20トン積(1943年)	35

戦後のいすゞトラック	
①小型車系	
■ヒルマン エクスプレスバン	
PT100(1959年)	37
PT200(1960年)	37
PT300(1961年)	37
PT50(1963年)	38
■ベレル エクスプレスバン	
PS20V(1963年、1964年)	38
PSD10V ディーゼル(1965年)	38
■ベレット エクスプレスバン	
KRD10V ディーゼル(1965年)	39
KR10V(1966年)	39
■ワスプ KR	
KR10 1トン積(1963年、1968年)	39
■ユニキャブ	
KR80(1967年、1968年、1969年)	40
KR85(1968年)	40
KR86A 4人乗(1974年)	40
■ライトエルフト	
KA20 1.25トン積(1967年)	41
KA40A 高床 1.25トン積(1969年)	41
KA20V バン(1969年)	41
■フローリアン バン	
PA20V(1968年)	41

②2トン積クラス エルフ・エルフィン					
■エルフ					
TL221/251 ガソリンエンジン(1959年)	42				
TL121 ディーゼルエンジン(1960年)	43				
TL121/151 2トン積 高床(1960年)	43				
TL221V ルートバン(1960年)	43				
TL351(1961年)	44				
TL351V ルートバン(1962年)	44				
TL351D 三転ダンプ	44				
TLD20(1963年)	45				
TLD20-2 高床(1963年)	45				
TLD10D ダンプ(1963年)	45				
TLG10V/TLD10V ルートバン(1963年)	46				
TLD21(1964年)	46				
TLD21-2 高床三方開(1964年)	46				
TLD30A ロング(1964年)	46				
TLD11D ダンプ(1964年)	47				
TLD21(1965年)	47				
TLG21(1965年)	47				
TLD60 高床 Wタイヤ(1965年)	47				
TLD30A 2トン積ロング(1965年)	48				
TLG50R 3トン積ロング Wタイヤ(1965年)	48				
TLD21V ルートバン(1965年)	48				
TLD22(1968年)	49				
TLD22A 高床(1968年)	49				
TLD62 高床 Wタイヤ(1968年)	49				
TLD32 2トン積ロング(1968年)	50				
TLD52 2トン積ロング Wタイヤ(1968年)	50				
TLD63 高床 Wタイヤ(1969年)	50				
TLD53 2トン積ロング Wタイヤ(1969年)	50				
KA20 1.25トン積(1970年)	51				
KA20V ルートバン(1970年)	51				
KA50A 1.5トン積高床ロング(1970年)	52				
TLD23 2トン積(1970年)	52				
TLD23A/TLG22A 2トン積高床(1970年)	52				
TLD33/TLG32 2トン積高床ロング(1970年)	53				
TLD63 2トン積高床 Wタイヤ(1970年)	53				
TLD53R 2.5トン積ロング Wタイヤ(1970年)	53				
TLD63D/TLG62D 2トン積ダンプ Wタイヤ(1970年)	53				
KS20R 3.5トン積 Wタイヤ(1970年)	54				
KS20 3トン積 Wタイヤ(1970年)	54				
KS10D 3トン積ダンプ Wタイヤ(1970年)	54				
■エルフ ハイルーフバン					
デリバリーバン 1トン積 試作車(1967年)	55				
ウォークスルー 1.75トン積(1969年)	55				
TLD23VS ハイルーフ 1.75トン積(1970年)	55				
TLD53VS ハイルーフ 2トン積(1970年)	55				
■エルフィン					
TK151 1.75トン積 ディーゼル(1961年)	56				
TK251V ライトバン(1960年)	56				
TK251 1.75トン積(1962年)	57				
TK251-2/351-2 1.75トン積高床(1961年)	57				
TK251V ライトバン(1961年)	57				
TKD10/TKG10 1.75トン積(1963年)	57				
TKD11/TKG11 2トン積(1964年)	58				
TKD11-2 2トン積高床(1964年)	58				
TKD11V ライトバン(1964年)	58				
③4トン積クラス TY・TR・SBR・SCR系					
TY30 4トン積(1966年)	59				
TY30S 3.5トン積(1967年)	59				
TY40 4トン積ロング(1967年)	59				
TY20D 4トン積ダンプ(1966年)	60				
TY31 4トン積(1969年)	61				
TY31S 3.5トン積(1968年)	61				
TY41 4トン積ロング(1969年)	61				
TY51 4トン積ロング(1969年)	62				
TY51B 4トン積ロング(1969年)	62				
TY21D 4トン積ダンプ(1969年)	62				
TR30R 4.5トン積(1972年)	63				
TR30W ダブルキャブ(1971年)	63				
TR40R 4.5トン積(1970年)	64				
TR50B 4トン積ロング(1970年)	64				
TR60B 4トン積超ロング(1972年)	64				
TR70 4トン積ウルトラロング(1971年)	64				
TR20D 4トン積ダンプ(1970年)	65				
TR35K 6.25トン積コンテナ車(1971年)	65				
TR20Q トラクタ(1970年)	65				
SBR450BR 4.5トン積(1972年)	66				
SBR450BRP 4.5トン積ロング オートマチック付(1974年)	67				
SBR500 4トン積超ロング(1972年)	67				
SBR560 4トン積ウルトラロング(1972年)	67				
SBR320BD 4トン積ダンプ(1972年)	67				
SBR400 5トン積コンテナ専用車(1972年)	68				
VBR320 トラクタ(1972年)	68				
SBR320F 普通消防車(1974年)	68				
K-SCR320ED 4トン積ダンプ(1980年)	69				
K-SCR380E 4.25トン積(1980年)	69				
P-FRR12DD/12DND 4トン積ダンプ(1984年)	69				
④5トン積クラス TX系					
TX35 1.5トン積(1932年)	70				
TX40 鉄道省トラック	71				
TX40 2トン積	71				
いすゞTX40のシャシ	71				
TX40 鉄道省代燃トラック	71				
TX40 2トン積(1939年)	72				
TX40 2トン積ダンプ(1939年)	72				
TX40 ダブルキャブ	72				
TX40 戦時型	73				
TX80/60 5トン積(1941年)	74				
BX60 バス(1941年)	74				
TX40 簡易型バスボディ(1946年)	75				
TX80 5トン積(1946年)	76				
TX61 5トン積(1947年)	76				
TX80 消防車(1949年)	76				
TX80 国警出動車(1950年)	77				
TX30のシャシ(1949年)	77				
TX80 ダンプ(1949年)	77				
TX80/61 5トン積(1950年,1952年)	80,81				
TX80/61 5トン積ダンプ(1951年)	82				
TX80/61 サイドダンプ	82				
TX80/61 フロントウインチトラック(1954年)	82				
TX61 都内環状線の荷電代行トラック(1952年)	83				
TX30 ピックアップ(1954年)	83				
TX80/61 ダブルキャブ(1951年)	83				
TX30 パトロールカー(1951年)	84				
TX30/31 国警指揮車(1954年)	84				
TX30 救急車	84				
TX61-7/80-7 5トン積(1954年)	85				
TX61 ダンプ	86				
TX61 スクープ型サイドダンプ(1954年)	86				
TWD80(改) はしご車	86				
TX80 消防車(1952年)	86				
TX34A セミトラクタ+6.5トン積セミトレーラ(1953年)	87				
TX61/80 ウインチカー(1954年)	87				
TX61 テールゲートリフター(1955年)	87				
TX151/251 5トン積(1956年)	88				
TX141/241 5トン積(1956年)	89				
TX141DA/142DA 5トン積ダンプ(1957年)	89				
TX ダブルキャブ・サービスカー	89				
TX145 5.5トン積(1957年)	90				
TX155 5.5トン積(1957年)	90				
TX241 水槽付消防車(速消車)(1957年)	91				
TX231 普通消防車(1957年)	91				
TX352 6トン積(1958年)	92				
TX342 6トン積(1958年)	92				
TX341 5トン積(1958年)	93				
TX351 5トン積(1958年)	93				
TX241 5トン積(1958年)	93				
TX251 5トン積(1958年)	93				
TX231 3トン積ショートシャシ(1958年)	94				
TX342D 6トン積ダンプ(1958年)					
TX452/451 6/5トン積(1959年)					
TX342 6トン積(1959年)					
TX352P/TX342P 5.5トン積 空気ばね付(1959年)					
TWD80(改) はしご付消防車(1958年)					
TX241 はしご付消防車(1958年)					
TX231 普通消防車(1958年)					
TX500系ディーゼル					
TX600系ガソリン					
TX551/541 5トン積(1960年)					
TX552/542 6トン積(1960年)					
TX552P/542P 6/5.5トン積 空気ばね付(1960年)					
TX600系 ガソリン(1960年)					
TX系 普通消防車(1960年)					
TX641 水槽付消防車(1960年)					
TX631 普通消防車(1960年)					
TX542D 6トン積ダンプ(1960年)					
TX系 冷凍車					
TXD50 6トン積(1963年)					
TXD40 6トン積(1963年)					
TXD40D 6トン積ダンプ(1963年)					
TXD40 ロードラガー(1963年)					
TXG20 水槽付消防車(1962年)					
TXG10 普通消防車(1962年)					
TXD系 ワンサイドキャブミキサー車					
TXD50 6トン積(1964年,1965年,1966年)					
TX系 普通消防車					
TXD40D 6トン積ダンプ(1965年)					
TXD系 国鉄トラック便(1966年)					
TXD90 セミトラクタ(1965年)					
TXD90 セミトラクタ+アルミバンセミトレーラ(1966年)					
TXD50 6トン積(1968年)					
TXD60 6.5トン積(1968年, 1969年)	110,111				
TXD60D 6.5トン積ダンプ(1968年)					
TXD90N セミトラクタ					
TXD53(改) ビームリフター					
TXD10/TXG10 3.5トン積(1970年)					
TXG10 普通消防車(1970年)					
TXG20 普通消防車(1970年)					
TXG50 屈折はしご付消防車(1970年)					
TXD53 6トン積(1974年)					
TXD60D 6.5トン積ダンプ(1974年)					
TXD23 水槽付消防車(1976年)					
K-TXD23 5.25トン積(1980年)					
K-TXD23 水槽付消防車(1980年)					
TXD45D ダンプ					
BXシャシによる特殊高压消防車(1954年)					
BXシャシによる消防用指揮車					
HK100 セミトラクタ+HS135セミトレーラ(1957年)					
BX92 宣伝車(1950年)					
BX341 4.5トン積(1958年)					
BX141E 宣伝車(1957年)					
BX352 巡回医療車(1957年)					
BXD40E ディスカウントセールスカー(1964年)					
TX-E系 6.5トン積 キャブオーバ型(1963年)					
TXD70E 6.5トン積(1964年)					
TXD80E 6トン積ロングボディ(1967年)					
TXD90E セミトラクタ(1966年)					
TXD90E セミトラクタ+セミトレーラ(1966年)					
TXD70E 6.5トン積(1968年)					
TXD50E 6トン積(1968年)					
TXD80E 6トン積(1968年)					
TXD90E セミトラクタ(1968年)					
TXD70E 6.5トン積(1969年)					
TXD40E 5トン積 コンテナ併用車(1974年)					
TXD40ED 6.5トン積ダンプ(1972年)					
TX552W 6トン積(1959年, 1960年)					
TX641W 5トン積(1960年)					
TX542WD 6トン積ダンプ(1962年)					
TX-W系 消防車					
TXD50A 6トン積(1963年,1968年)					126,127
TXD40DA 6トン積ダンプ(1965年)					127
TXD-A<型式詳細不明>(1968年)					127
TXD40A ローダー(1969年)					128
TXD60A 6.5トン積(1971年,1974年)					128
⑤総輪駆動 TR/TS系(4×4)・TW系(6×6)					
TR21A 水陸両用車(1952年)					129,130,131
TS21 カーゴ 警察予備隊仕様					132
TS21 消防車					132
TS系 クレーン車					132
TS11 5トン積ダンプ					133
TS系 4輪駆動トラック					133
TS系 4輪駆動バス					133
TS141 5トン積(1957年)					134
TS141 国鉄仕様除雪車(1957年)					134
TS141 ダンプ(1957年)					134
TS341/441(1958年)					135
TS341/342 5トン/4トン積(1958年)					135
TS341 5トン積ダンプ(1958年)					135
TS341(1959年)					135
TS系 救急車					135
TS543 自衛隊仕様					136
TS543/542 5トン/4トン積(1962年)					136
TSD40 5.5トン積(1963年, 1968年, 1969年, 1973年)					137,138,139
TS系 4輪駆動バス					137
TSD40D 5.5トン積ダンプ(1969年)					138
TSD40 ウインチ付 原木運搬車					138
TSD43 5.5トン積(1974年)					139
K-TSD45 6.5トン積(1980年)／P-HTS12G 6.5トン積(1984年)					139
TW21 警察予備隊仕様(1951年)					140,141
TW21 有蓋工作車					141
TW21 サイドダンプ 警察予備隊仕様					141
TW系 水タンク車 2.5トン積					142
TW11 5トン積ダンプ					142
TW30A(6×6) 6トン積ダンプ(1951年)					143
TW系 除雪車					144
TW21 化学消防車(1955年)					144
TW系 クレーン車					145
TW11 フロントウインチ・ダンプボディ付クレーン(1955年)					145
TW141 5トン積(1956年)					146
TW241 リヤダンプ 自衛隊仕様(1956年)					146
TW241 カーゴ 自衛隊仕様(1957年)					146
TW141 5トン積ダンプ(1956年)					147
TW141 独立エンジン式掘削積込機(1957年)					148
TW341 6トン積(1958年)					149
TW341/441 6トン積(1958年)					149
TW341 国鉄仕様除雪車(1958年)					150
TW341 除雪車					150
TW341 カーゴ 自衛隊仕様					150
TW542 6トン積(1961年)					151
TW系 化学消防車					151
TW542 ダンプ(1961年)					152
TW系 カーゴ 自衛隊仕様					152
TW系 ダンプ 自衛隊仕様					152
TW542 6トン積(1962年)					153
TW系+三菱ユニボ全油圧式万能掘削機(1962年頃)					

TD131 セミトラクタ+アルミバンセミトレーラ (1963年)	163	TDK35E セミトラクタ+アルミバンセミトレーラ (1970年)	189
TD70 8トン積 (1963年)	164	BD40 (1971年)	189
TD50D 7.5トン積ダンプ (1963年)	165	TD40EB 8トン積ダンプ (1966年)	190
TD40 セミトラクタ (1963年)	165	TD40EB ミキサー車 (1966年)	190
TD40 セミトラクタ+冷凍セミトレーラ	165	TD60EH クレーン車 (1966年)	190
TD70 8トン積 (1965年)	166	TD40EB (改) トラクタ (1967年)	191
TD70 はしご付消防車 (1967年)	166	Y220 クレーンキャリア (6×4) 低床式フルキャブ (1972年)	191
TD50D 7.5トン積ダンプ (1966年)	167	Y220 20トンクレーン車 (1972年)	191
TD40 セミトラクタ (1966年)	167	⑦10トン積クラス TP・TM・TG系	
TD40 セミトラクタ+アルミバンセミトレーラ	167	TP151 (6×2) 10トン積 (1962年)	192
TD70 8トン積 (1968年)	168	TP80 (6×2) 10トン積 (1963年,1966年)	193,194
TD70 クレーン車 (1970年)	168	TP60D (6×2) 10トン積ダンプ (1966年)	194
TD50AD 8トン積ダンプ (1968年)	168	TP60WD (6×4) 10トン積ダンプ (1966年)	194
TD71 8トン積 (1967年)	169	TP81 (6×2) 10トン積 (1969年)	194
TD50D/51D 8トン積ダンプ (1969年)	169	TP61D (6×2) 10トン積ダンプ (1968年,1970年,1972年)	195,196
TD50D/51D 7.5トン積ダンプ (1969年)	170	TP60WD (6×4) 10トン積ダンプ (1969年)	195
TD70/71 8トン積 (1970年)	170	TP60WD (6×4) 10トン積ダンプ (1970年)	195
TD50AD/51AD 8トン積ダンプ (1970年)	171	TP81 (6×2) 10トン積 (1970年)	196
TD70 クレーン車 (1970年)	171	TP80E (6×2) 10トン積 (1963年,1964年,1965年)	197,198
TD70 8トン積 (1971年)	172	TP91E (6×2) 10トン積 (1966年,1969年)	198,199
TD51AD 8トン積ダンプ (1972年)	172	TP11E (6×2) 10トン積 (1971年)	199
TD51AD/50AD 7.5トン積ダンプ (1971年)	173	TP41ED (6×2) 10トン積ダンプ (1969年)	199
TDK45 セミトラクタ (1971年)	173	TM65D (6×2) 11トン積ダンプ (1968年,1969年,1970年)	200
TDK45 セミトラクタ+セミトレーラ (1971年)	173	TM65ZD (6×4) 10.5トン積ダンプ (1970年)	201
TD72 8トン積 (1972年)	174	TMK67D (6×2) 11トン積ダンプ (1971年)	201
TD50AD 8トン積ダンプ (1975年)	174	TMK67ZD (6×4) 10.5トン積ダンプ (1971年,1972年)	201,202
TD62 8トン積 (1977年)	174	TMK78 (6×2) 11.5トン積 (1972年)	202
TD系 タダノ製クレーン装着車	175	TMK系 水タンク車	202
TDK46 セミトラクタ+セミトレーラ (1973年)	175	TMK系 散水車	202
TD62 8トン積 (1979年)	176	TMK48Z セミトラクタ+セミトレーラ (1973年)	203
TD50D 7.5トン積ダンプ/TD50AD 8トン積ダンプ (1979年)	176	K-TMK67ZD (6×4) 10.5トン積ダンプ (1975年,1976年,1980年)	204
K-TDJ72 8トン積 (1980年)	176	K-TMQ67ZD (6×4) 10.5トン積ダンプ (1982年)	205
K-TDJ50AD 8トン積ダンプ (1980年)	177	TM95E (6×2) 12トン積 (1967年,1969年,1970年)	206,207,208,209
P-DVR14L 8トン積 (1984年)	177	TM15E (6×2) 11.5トン積 (1967年,1969年)	206,207
TD147E 8トン積 (1962年)	178	TM85E ダンプローダー (1969年)	207
TD70E 8トン積 (1963年,1964年)	179,180	TM45ED (6×2) 11トン積ダンプ (1969年)	208,210
TD70E タンクローリ	179	TM55ZED (6×4) 10.5トン積ダンプ (1970年)	210
TD80E 8トン積 (1965年)	180	TMK15E (6×2) 11.5トン積 (1970年)	211
TD70E 化学消防車 (1965年)	180	TMK27E (6×2) 11トン積 (1972年)	211
TD81E 8トン積 (1967年)	181	TMK85E (6×2) 12トン積 (1970年)	212
TD91E 8トン積 (1967年)	181	TMK05E (6×2) 11.5トン積 (1971年)	212
TD40E セミトラクタ+アルミバンセミトレーラ (1966年)	181,182	TMK45ED (6×2) 11トン積ダンプ (1970年)	212
TD30E セミトラクタ+アルミバンセミトレーラ (1968年)	182	TMK95ZE (6×4) 11トン積 (1970年)	212
TD35E セミトラクタ (1967年)	182	TMK27E/97E (6×2) 11/11.5トン積 (1971年)	213
TD80E 8トン積 (1968年)	183	TMK97ZE (6×4) 11トン積 (1971年)	213
TD71E 8トン積 (1968年)	183	TMK45ZE (6×4) セミトラクタ (1971年)	213
TD10E/11E 7.5トン積 (1971年)	183	TMK47ED (6×2) 11トン積ダンプ (1971年,1972年)	214
TD90E/91E 7.5トン積 (1968年)	183	TMK57ZED (6×4) 10.5トン積ダンプ (1971年)	214
TD40ED 8トン積ダンプ (1968年)	184	TG75E系 (1970年)	215
TD75E 8トン積フルトラクタ+TF073 7トン積 フルトレーラ (1968年)	184	TG75E 11トン積 (1971年)	215
TD30E セミトラクタ (1968年)	185	TG55E 11.5トン積 (1969年)	215
TD35E セミトラクタ+アルミバンセミトレーラ (1969年)	185	TGK75E 11トン積 (1971年)	216
TD35E セミトラクタ+HS50D 14トン積ダンプセミトレーラ (1968年)	185	⑧TV系セミトラクタ・YPZ系重ダンプ	
TD91E (G) 8トン積 (1969年)	186	TV40ZE (6×4) セミトラクタ+アルミバントレーラ (1969年,1970年)	217
TD80E/81E 8トン積 (1970年)	186	TV30E セミトラクタ+FT30V 15トンアルミバンセミトレーラ (1970年)	217
TD70E/71E 8トン積 (1970年)	186	TV30E セミトラクタ (1970年,1972年)	218,219
TD40ED 8トン積ダンプ (1971年)	187	TV40ZE (6×4) セミトラクタ (1970年)	218
TD70E 化学消防車 (1971年)	187	TV30E セミトラクタ+海上コンテナセミトレーラ (1970年)	218
TD35E セミトラクタ+HS50D 14トン積ダンプセミトレーラ (1971年)	187	TV30E セミトラクタ+15～20トンプラットフォームセミトレーラ (1970年)	218</



戦前のいすゞトラック

いすゞが現在の社名「いすゞ自動車株式会社」になったのは、戦後の1949（昭和24）年である。しかし前頁の「いすゞの自動車のルーツとあゆみ」図にみるように、いすゞの自動車メーカーとしての歴史は古い。明治時代に民営化された石川島造船所に端を発する自動車工業株式会社と、東京瓦斯電気工業株式会社自動車部、協同国産自動車株式会社とが1937（昭和12）年4月9日に合併して東京自動車工業株式会社が設立。その後日本は戦争へと突き進み、1941（昭和16）年に社名はデューゼル自動車工業となる。また、1942（昭和17）年5月には、もと東京瓦斯電気工業自動車部であった大森製造所が、のちに建設された日野製造所に転じ、日野重工業株式会社（後の日野自動車）として分離独立した。

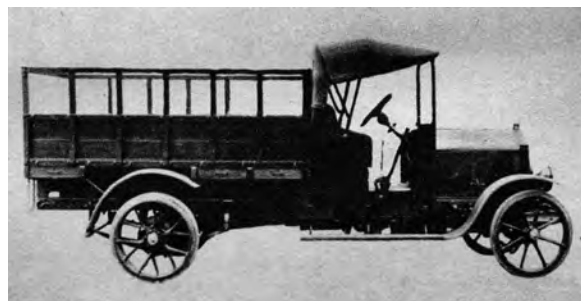
ここでは、戦前（一部、戦時下を含む）のいすゞの貨物自動車を、車名の呼称で三つの時代に大別し、順に紹介していくことにする。

■ウーズレー（東京石川島造船所時代）

幕末の1853（嘉永6）年に石川島（現在の東京都中央区佃島）にできた徳川幕府の造船所は、明治維新後は政府直営事業として海軍省の管理下におかれた。1876（明治9）年に民営となり、1889（明治22）年有限責任石川島造船所に改組されたのち、1893（明治26）年には株式会社東京石川島造船所へと発展した。株式会社の初代の代表者は取締役会長渋沢栄一であった。

第一次世界大戦をきっかけに自動車の製造に乗り出した東京石川造船所は、1918（大正7）年にイギリスのウーズレー社と提携して製造権と東洋における一手販売権を獲得。当初は乗用車を生産していたが、その後ウーズレートラックによる軍用保護自動車（メーカーにもユーザーにも補助金が交付され、有事の際は徴発の対象になるもの）の製造を始めることになった。

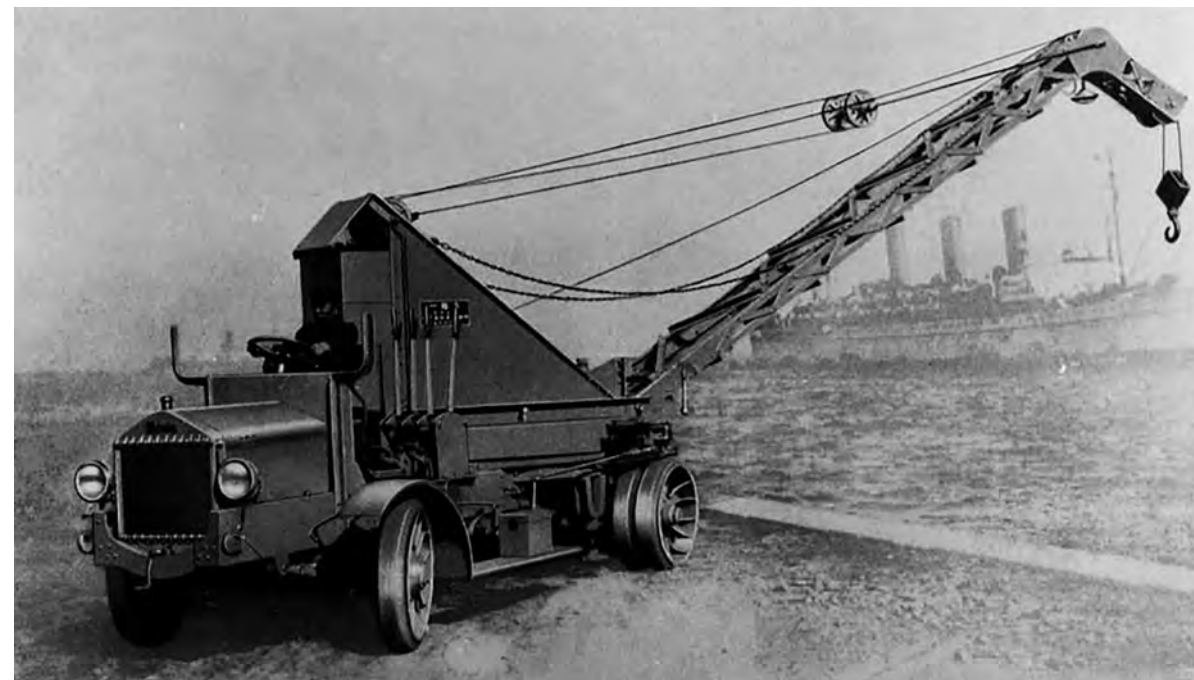
保護自動車の生産準備中の1923（大正12）年9月1日、関東大震災によって深川富川にあった同社の工場が灰燼に帰したが、自動車工業は国家的な大事業であるとして、新佃島に工場を再建してウーズレートラックの生産を開始した。



ウーズレー CP 1.5トン積 1924（大正13）年3月20日完成
ウーズレーCPTトラックは、関東各地で定地検査や運行試験等を行い、大正13年3月28日付で軍用保護自動車の資格検査に合格した。



鶴見工場に保管されていたウーズレーCPTトラック1号車。足動制動機を推進軸制動機に連動させて制動力は好評。1940（昭和15）年10月、東京の国立科学博物館に寄贈。



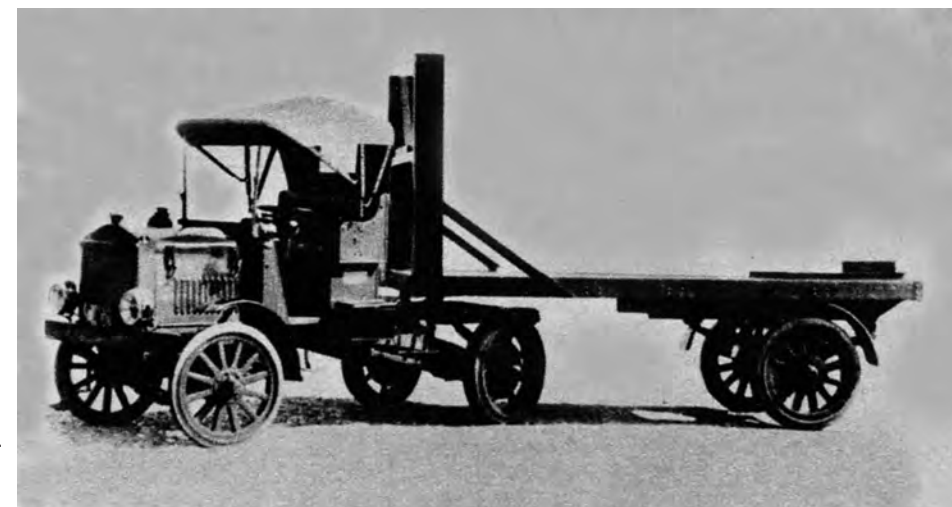
ウーズレー ATCオートクレーン 1926（大正15）年11月完成 ウーズレーCPの改造。横浜税関納入。



ウーズレー CG 1トン積 軍用保護トラック
1924（大正13）年完成



ウーズレー CG 郵便輸送車



ウーズレー セミトラクタ+セミトレーラ
1925（大正14）年

戦後のいすゞトラック

(1945年～1970年)

ここからは、昭和20年代の復興期に続き、「もはや戦後ではない」といわれた昭和30年代から始まる高度経済成長期のいすゞの貨物車について、小型車から大型車まで、主に積載クラス別にそれぞれ1970年ごろまでの変遷を辿る。

「戦後」と題したが、戦時の資材不足の中で活躍した「戦時規格自動車」もあわせて掲載しているクラスがある。いわゆる「戦時型」も紹介することで、日本の復興・経済成長に貢献すべく進化を遂げていくトラックの姿がより鮮明に見てとれると思う。

紹介するトラックは、以下のように大別して掲載した。小型車では、小型貨物自動車としてバンタイプの車も紹介した。

- ① 小型車……ヒルマン・ベレル・ベレット・ワスプ・ユニキャブ・ライトエルフ・フローリアン
- ② 2トン積クラス……エルフ・エルフィン
- ③ 4トン積クラス……TY・TR・SBR・SCR系
- ④ 5トン積クラス……TX系
- ⑤ 総輪駆動……TR/TS系(4×4)・TW系(6×6)
- ⑥ 8トン積クラス……TD系・YZ系クレーン
- ⑦ 10トン積クラス……TP・TM・TG系
- ⑧ TV系セミトラクタ・YPZ系重ダンプ

また、巻末にはいすゞトラックに使用されたエンジンも紹介する。

- ガソリンエンジン
- ディーゼルエンジン
- 小型車用ガソリンエンジン／ディーゼルエンジン

①小型車

ヒルマン・ベレル・ベレット・ワスプ・ユニキャブ・ライトエルフ・フローリアン

●ヒルマン エキスプレスバン●

1953年2月13日、英国ルーツモータース社との技術提携によりヒルマンミンクスとエキスプレスバン(デリバリーバン)の製造権を取得、1957年10月28日には100%国産部品によるヒルマンミンクスがラインオフした。なお、エキスプレスバンの1号車が完成したのは同年の1957年8月23日であった。ヒルマンミンクスのボディは新三菱重工が製作。



PT100(1959年) L4076 W1555 H1565 WB2438 VW1085kg F4/R1 116km/h 3/6名 500/400kg 5.50-15
(GH100)G-L4-OHV-1390cc 50hp/4600rpm、9.35kgm/2600rpm 55hp/4600rpm 10.3kgm/2400rpm
出力の違いは圧縮比による。7.1:1-50hp、8.0:1-55hp。



PT200(1960年)
L4100 W1555 H1565 WB2438 116km/h 5.50-15
(GH150)G-OHV-L4-1494cc 60ps/4600rpm 10.8kgm/2600rpm、62ps/4600rpm 11.2kgm/2600rpm
1500ccエンジン搭載、グリルはマイナーチェンジで変更されている。



PT300(1961年)
L4105 W1555 H1565 WB2438 VW1100kg 116km/h 3/6名 500/400kg
(GH150)G-OHV-L4-1494cc 60ps/4600rpm 10.8kgm/2600rpm、62ps/4600rpm 11.2kgm/2600rpm
マイナーチェンジで、小さなテールフィンを追加。PT200、PT300とも、出力の違いは圧縮比による。7.5:1-60ps、8.5:1-62ps。



**TLG10V/TLD10V ルートバン
(1963年)**
L4295 W1690 H1990 WB2180
〈GL150〉72ps/〈DL201〉55ps
ホイールベース2460mmのTLG20V/
TLD20Vもあった。

●エルフ TLD21系(1964年 マイナーチェンジ)●

C220型ディーゼルエンジン (62ps) 搭載の2トン積。



TLD21(1964年)
L4690 W1690 H1990 WB2460 95km/h F:7.00-15/R:7.50-15
〈C220〉D-予-L4-2207cc 62ps/3600rpm 14.2kgm/2200rpm
DL201型エンジンのストロークを10mmアップしたC220型エンジンを
搭載。排気量は2207cc、出力も62psにアップ。



TLD21-2 高床三方開(1964年)
当時、ディーゼル車は燃料費がガソリンに比べ約5割(半分)という経済車
であった。



TLD30A ロング(1964年)
L5750 W1990 H2050 WB3160
VW1910kg 85km/h
〈C220〉62ps-14.2kgm
ホイールベースを延長して4.07mの
長尺荷台を架装。道路運送車両法の
小型車規格(全長4.7m以下)を超え
るので、普通車登録された。

TLD11D ダンプ(1964年)
L4235 W1690 H1985 WB2180
VW1935kg 95km/h
〈C220〉62ps-14.2kgm
経済性と小回りを誇るエルフディーゼルダンプ
で、ガソリン仕様もある。



●エルフ TLD21/TLG21系(1965年 マイナーチェンジ)●

エルフにWタイヤ登場。C220型(ディーゼル)/GL201型(ガソリン)エンジン搭載の2トン積。



TLD21(1965年)
〈C220〉D-予-L4-2207cc
62ps/3600rpm 14.2kgm/2200rpm
TLG21(1965年)
〈GL201〉G-OHV-L4-1991cc
85ps/4600rpm 15.3kgm/1800rpm
小型トラックで最も長い3.02mの荷台をもつ2
トン積トラック。



TLD60 高床 Wタイヤ(1965年)
エルフ初のWタイヤ仕様。



TY20D 4トン積ダンプ(1966年)
L5260 W2100 H2430 WB3200 VW3495kg F5/R1
100km/h 7.50-16
<D370>100ps-23.0kgm
小型車の機動性と大型車並みの荷台容積を兼ね備えた4トン積ダンプである。

同年代の他社4トンクラス



三菱ふそう T620 4トン積 110ps



三菱 ジュビター T22DBH 3.5トン積 85ps



日産 QC80 3.5トン積 98ps



日野 レンジャー KM300 3.5トン積 90ps



トヨタ DC80C 4トン積 110ps

●TY31系(1968年 マイナーチェンジ)●

1968年3月4日のマイナーチェンジで、パワーアップしたD400型エンジン (102ps) を搭載した。



TY31 4トン積(1969年)
L6275 W2190 H2340
WB3650 VW3175kg F5/
R1 100km/h 7.50-16
<D400>D-予-L6-3988cc
102ps/3400rpm
25.0kgm/1800rpm
D370型エンジンの排気量を
4リッターにアップしたD400
型を搭載、グリル回りのデザイ
ンも変更された。



TY31S 3.5トン積(1968年)
L6275 W2190 H2340 WB3650
VW3165kg 100km/h 7.50-16
<D400>102ps-25.0kgm



TY41 4トン積ロング(1969年)
L7115 W2190 H2340 WB4200
VW3355kg F5/R1 100km/h
7.50-16
<D400>102ps-25.0kgm

●戦時下のいすゞ TX80/60 5トン積● デーゼル自動車工業時代

積載量増大の要望からTX40を強化した一式四輪車を完成したが、戦時下で量産できなかった。エンジン仕様により甲(TX80)、乙(TX60)と呼称、いずれも1955年型に至るまで改良が続けられ、代表的な5トン車として長期間生産された。



いすゞ TX80/60 5トン積 1941(昭和16)年10月完成
WB4000
[TX80]〈GA50〉G-SV-L6-4390cc 72hp
[TX60]〈DA42〉D-予-L6-5103cc 85hp



いすゞ BX60 バス 1941(昭和16)年2月完成 WB4000 〈DA42〉D-予-L6-5103cc 85hp

戦後復興期のいすゞTX40



高原野菜の出荷風景。戦時型いすゞTX40(左)と日野TH10(右)。



いすゞTX40 簡易型バスボディ(1946年)
戦後の窮乏型で内張りはなく、座席はスノコの板張りであった。



いすゞの巡回サービス。右端車のグリルは戦後型だが前オーバーハング(最前車輪の中心から自動車の最前部までの水平距離)が短いのでシャシは戦時型いすゞTX40と思われる。

〈1958年のTX系消防車〉



TWD80(改)はしご付消防車
(1958年)



TX241 はしご付
消防車
(1958年)



TX231 普通消防車
(1958年)

●TX500(ディーゼル)/TX600(ガソリン)系● 1959年10月発売

戦後長らく続いたTXも、近代的な新型にフルモデルチェンジした。ボンネットは左右開きのボンネットフードからワニの口のように上に開くアリゲータ式になり、点滅式方向指示器(自動戻り装置付)を採用した。TX500系はディーゼルエンジン、TX600系はガソリンエンジン。



TX500系 ディーゼル [TX552/551 6/5トン積]WB4300 [TX542/541 6/5トン積]WB4000
(DA120)D-予-L6-6126cc 125ps-39.5kgm
TX600系 ガソリン [TX652/651 6/5トン積]WB4300 [X642/641 6/5トン積]WB4000
(GD150)G-OHV-L6-5654cc 145ps-40.0kgm



給油方式が変わり、キャブ内シート下からキャブ右ドア後部に給油口が移って、給油が容易になった。



TX500/600系の運転室

●TS11(ディーゼル)/TS21(ガソリン)● 1951年5月試作完了

TS11はDA45型ディーゼルエンジン、TS21はDG32型ガソリンエンジンを搭載。山間の悪路、砂地、^{でいねい}泥濘地等を自在に走行できる車両として、TW11/TW21(P140で紹介)と共に、米国の自動車メーカーGMC社製の6輪駆動車を参考に開発された。



TS21 カーゴ 警察予備隊仕様

L6900 W2190 H2370 WB4000 79km/h 7.50-20 〈DG32〉G-SV-L6-4390cc 90hp

警察予備隊(自衛隊の前身)では発足当初、米軍の払い下げられた車両を使っていたためか、「カーゴ」(貨物)などアメリカ式の名称を使用している。



TS21 消防車
福井市納入



TS系 クレーン車

ガソリンエンジン車(TS11)かディーゼルエンジン車(TS21)かは不明。



TS11 5トン積ダンプ(2点共) WB4000 7.50-20 〈DA48〉D-予-L6-5654cc 100hp DA45型の後継、DA48型エンジンを搭載。



TS系 4輪駆動トラック



TS系 4輪駆動バス TSのシャシにBXのバスボディを架装している。

●TWD20(1973年 マイナーチェンジ)●

車幅灯の位置変更、タイヤサイズアップ。



TWD20 6トン積(1973年)
L7040 W2390 H2460
WB4580 VW5680kg
F4/R1×2 70km/h 8.25-20
〈DA120〉D-予-L6-6126cc
125ps-39.5kgm

●TWD23(1974年 マイナーチェンジ)●

DA640型エンジンを搭載し、パワーアップ。型式名をTWD20から23へ変更。



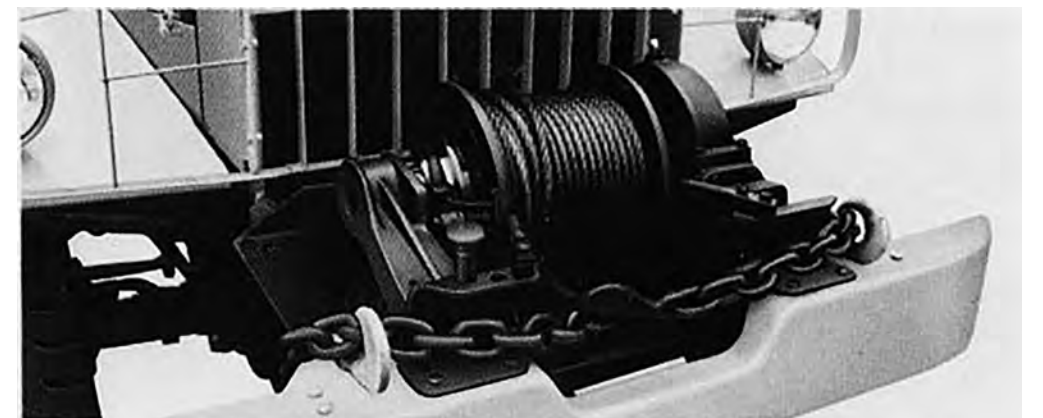
TWD23 6トン積(1974年)
L7040 W2390 H2530 WB4580 VW5765kg F4/R1×2 70km/h 8.25-20 〈DA640〉D-予-L6-6373cc
135ps-41.5kgm



TWD23は可倒式サイドミラーを採用。



可倒式サイドミラー。歩行者等に接触した場合、後方に倒れ、衝撃を緩衝できる構造になっている。



ウインチ。ワイヤーの長さは40mでけん引力は直引きで4トン、巻き取り等の操作は運転席のレバーで行う。スタック車の救出、自車の脱出、原木の引き出しなど不整地走行のためのオプション。



TD151 8トン積のイラストが描かれたカタログ表紙。
運転席と助手席の横から長いステーの先に装着されているのが機械式の矢羽式方向指示器。生産企業の社名から「アボロ」が代名詞となっていた。



(左) TD151系の運転室。当時のフロントガラスは上部を支点に前方に開く構造で、通気性は抜群であった。
(右) シート下は、仮眠用ベッドになる構造。



TD151 8トン積(1960年)
L8085 W2460 H2560
WB4800 10.00-20
〈DH100〉180ps-65.0kgm
マイナーチェンジでウインカー式方向指示灯を採用。



TD151 8トン積(1961年)
L8085 W2460 H2560 WB4800 VW5730kg F5/R1 106km/h 10.00-20 〈DH100〉D-予-L6-10179cc 190ps-67.0kgm
DH100型エンジンは190psにパワーアップした。補助ブレーキとして排気ブレーキが装備された。



排気ブレーキは、排気管をふさぐことによってガスの流れをせき止めてエンジン内部の抵抗を増やし、エンジンブレーキの効果を増大させる。



カタログに掲載された、グリルとエンブレムの写真。



TD系 冷凍車

●TD70/71系(1970年10月 マイナーチェンジ)●

新しいキャブは室内にソフトパットを採用するなど、安全性・居住性を向上。D920型エンジンは190psにアップされた。



TD70 8トン積(1971年)

L8190 W2470 H2610 WB4900 VW5645kg 10.00-20 〈DH100〉 195ps-69.0kgm
TD60/61 8トン積のホイールベースは4500mm、TD50/51 7.5トン積は同4200mm。



TD70/71の前面。グリル回りの形状を変更、ISUZUエンブレムも大型化して精悍さを増した。



TD51AD 8トン積ダンプ(1972年)

L6980 W2460 H2680 WB4350
VW6385kg F5/R1 100km/h
10.00-20
〈D920〉 190ps-59.0kgm

**TD51AD/50AD 7.5トン積ダンプ
(1971年)**

WB4200 〈D920/DH100〉



●TDK45 セミトラクタ● 1971年8月発売



TDK45 セミトラクタ(1971年8月発売)

L6415 W2540 H2625 WB4000
VW5140/5170kg 第5輪8.5トン
F6/R1・F5/R1 (2スピード)90・85km/h
〈E120〉D-直-L6-12023cc 250ps-81.0kgm
E120型直噴ニューパワー250psエンジンを搭載、
6段/5段(2スピードアクスル)を装備した。
ボディサイドに装着された、E120直噴エンジン搭
載を意味する専用のエンブレム(Kマーク+下にTD
の文字)に注目。



TDK45 セミトラクタ+セミトレーラ(1971年)

写真は荷台が平らな平ボディ(アオリなし)のセミトレーラをけん引している。

●TGK75E系● 1970年12月発売

E120型直噴ディーゼルエンジン(250ps)を搭載。



TGK75E 11トン積(1971年)

L10470 W2470 H2880 WB6500 VW7590kg F6/R1 100km/h (E120)250ps-81.0kgm

直噴式250psの強力なディーゼルエンジン、6段ミッションで、最高速度は100km/h。スピードを要求される高速長距離輸送向き。この写真では、前2軸が連動操向しているのがわかる。



TGK75E キャブ付シャシ

ダブルステアの理想的な荷重バランスはタンクローリやパラセメント車(袋詰めしていない粉セメントを運ぶ粉粒体運搬車)にも適している。5.4mのショートホイールベース車TGK55Eもある。



TGK75E 11トン積(1971年) (E120)250ps-81.0kgm

⑧TV系セミトラクタ・YPZ系重ダンプ

●TV30E/40ZE系 セミトラクタ●

高速大量輸送に対応したV型8気筒の強力なディーゼルエンジンを搭載し、けん引可能重量は29トン。



TV40ZE(6×4) セミトラクタ+アルミバンセミトレーラ(1969年10月15日発表)

L6355 W2485 H3045 WB3600 VW7280kg 第5輪12トン F5/R1 105km/h 9.00-20 (V170)D-予-V8-16513cc 330ps-105.0kgm

このクラス最強のV型8気筒330psエンジンを搭載した、6×4(後2軸駆動)のセミトラクタ。最大けん引重量30430kgで、写真はアルミバントレーラをけん引している。

TV30Eセミトラクタ+
FT30V 15トン積アルミ
バンセミトレーラ
(1970年)

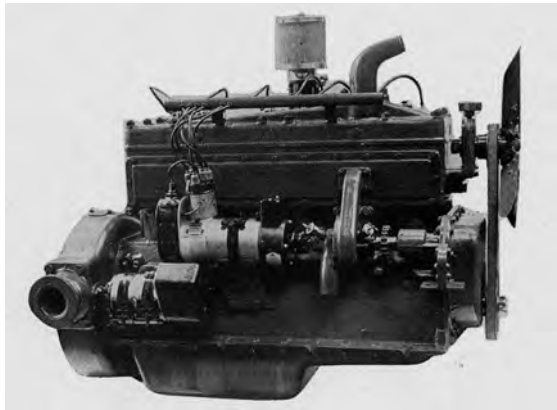
TV30Eは後1軸駆動セミトラクタ。V8で300psのV170型エンジンを搭載。1970年モデルが搭載するV170型エンジンの最高出力は、TV30Eが300ps、TV40ZEが330ps。1972年のマイナーチェンジで、TV30Eに330psが追加される(P219参照)。



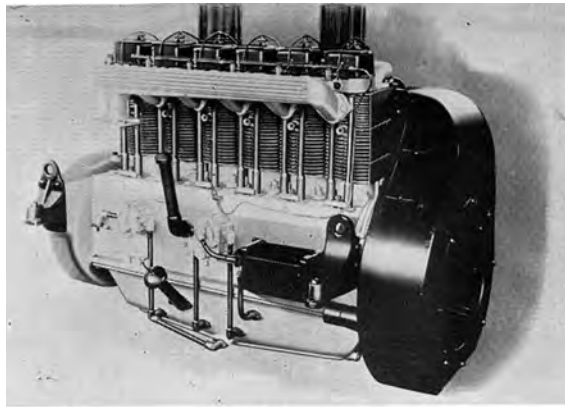
TV30Eセミトラクタ+
FT30V 15トン積アルミ
バンセミトレーラ(1970
年)の側面



TV系セミトラクタ・
YPZ系重ダンプ



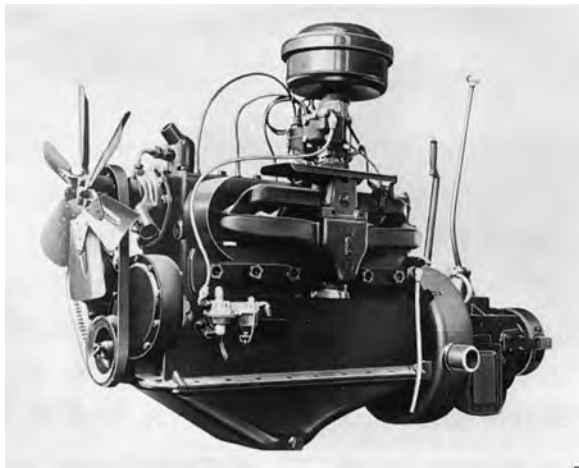
スミダ D6型(1932年1月完成)
G-SV-L6-110mm×135mm-7.70ℓ 4.8:1
最高出力100hp/2200rpm 標準出力65hp/1200rpm
R型バスに搭載。



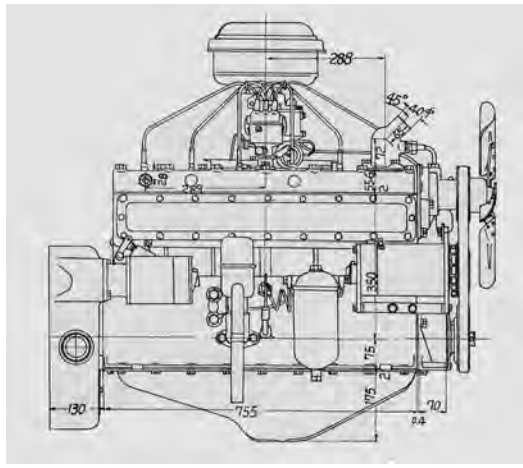
スミダ C6型(1933年) 空冷式
G-OHV-L6-90mm×120mm-4.69ℓ 5.0:1
最高出力75hp/2800rpm 標準出力43hp/1500rpm

■いすゞのエンジン

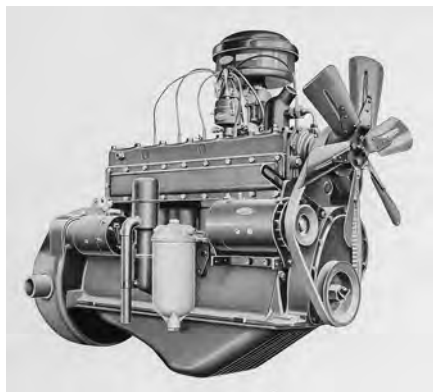
DG32型のボア×ストロークをさかのぼると、1932(昭和7)年に完成したTX35搭載のスミダX型エンジンから始まる。



DG32型(1950年)
G-SV-L6-90mm×115mm-4.39ℓ 6.4:1 90hp/2800rpm
28.0kgm/1400rpm



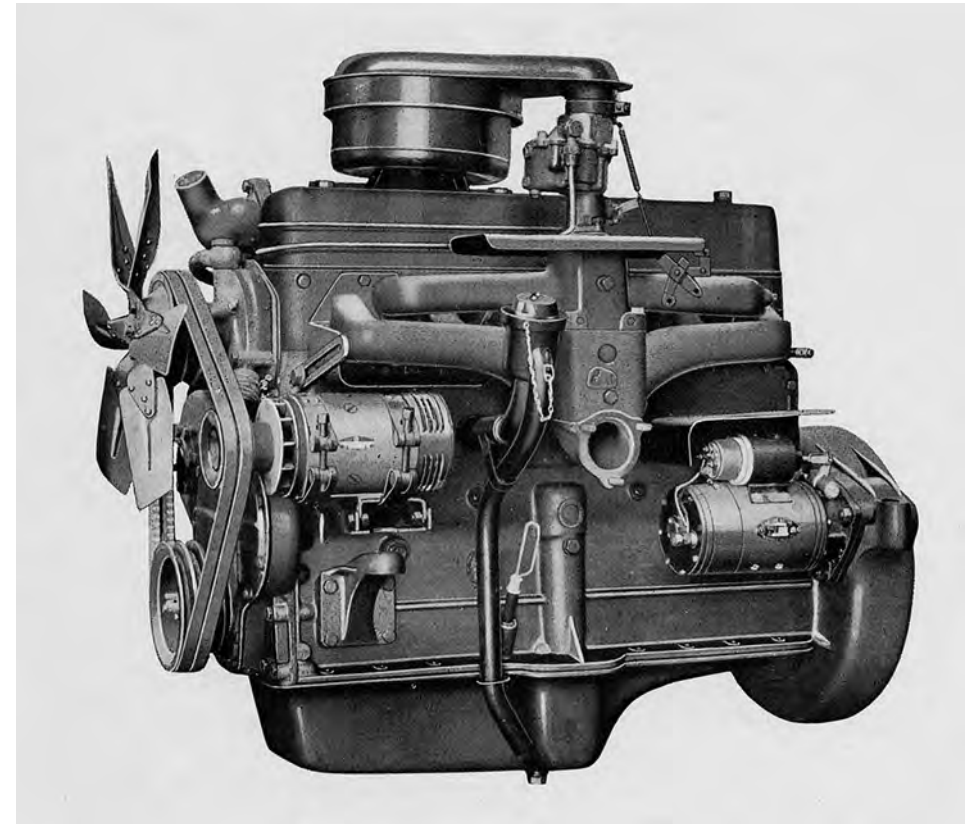
DG32型 寸法図(1952年)



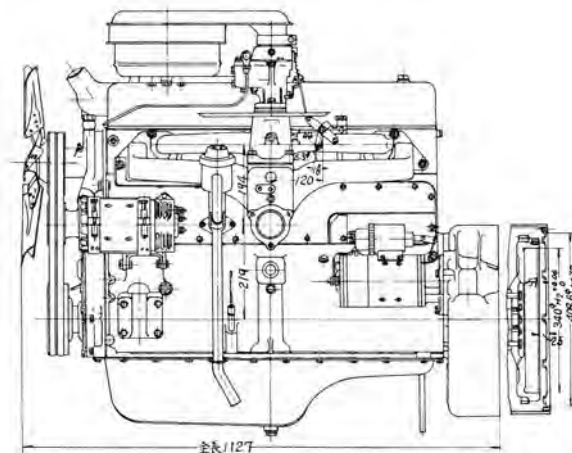
GA110型(1955年10月)
G-SV-L6-90mm×115mm-4.39ℓ 圧縮比6.4:1
104hp/3200rpm 28.0kgm/1400rpm

〈ディーゼル改造のGD系ガソリンエンジン〉

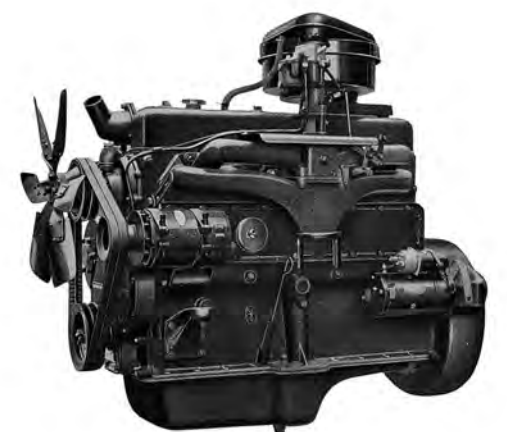
GD10型ガソリンエンジン(5654cc-130hp)は、DA48型ディーゼルエンジン(P231参照)をベースにした耐久性にすぐれたエンジンとして1952(昭和27)年12月に誕生、その後、GD150型145psに成長して活躍した。このエンジンを搭載したいすゞの消防車は、室蘭港のタンカーや新潟における石油タンク群などの大火災の際に他の車がダウンするなかで最後まで放水を続けたという。この頃の大排気量ガソリンエンジンは他社にも、日野にDS10型ディーゼルベースのGF10型ガソリンエンジン(7014cc-115hp)、三菱にGA型ガソリンエンジン(7700cc-120hp)はあったが生産台数はごく小規模なものであった。



GD10型(1952年)
G-OHV-L6-100mm×
120mm-5654cc 6.4:1
130hp/3000rpm
38.0kgm/1400rpm



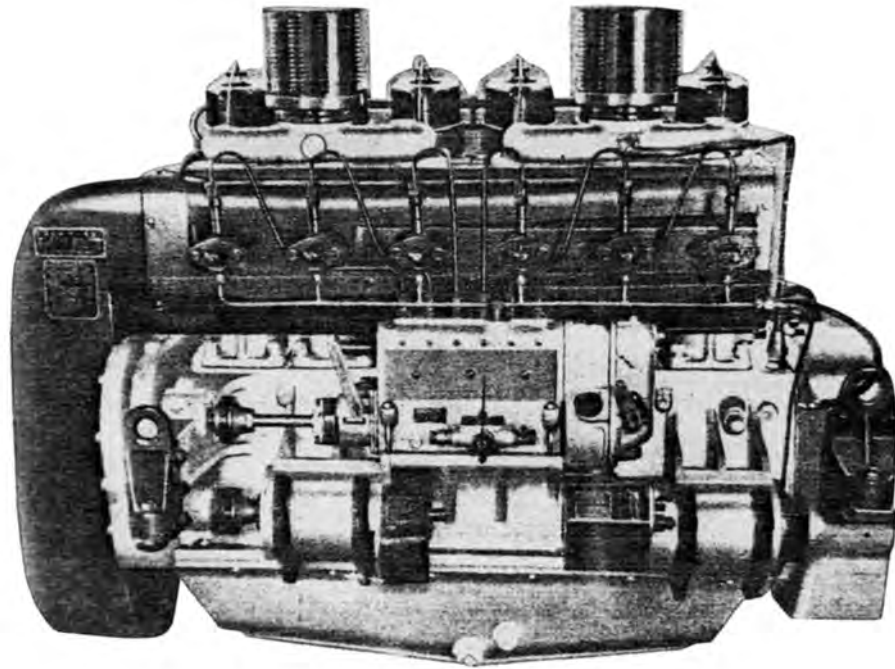
GD12型(1956年)
G-OHV-L6-100mm×120mm-5654cc 6.4:1
130hp/3000rpm 38.0kgm/1400rpm



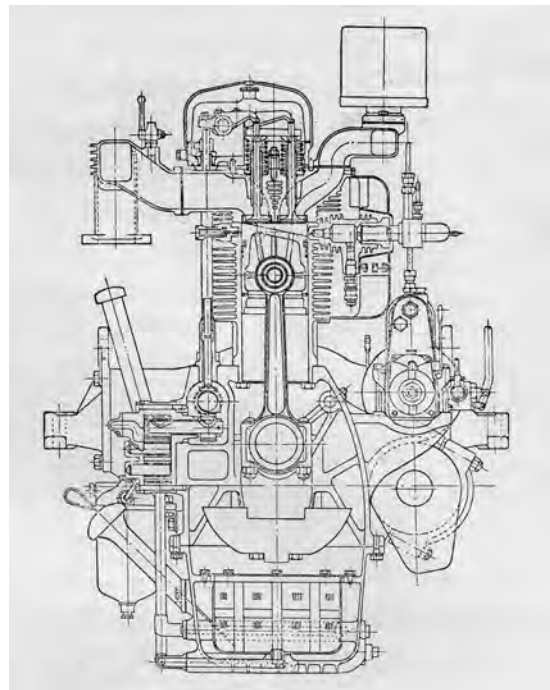
GD150型(1959年)
G-OHV-L6-100mm×120mm-5654cc 6.7:1
145ps/3000rpm 40.0kgm/1600rpm

〈DA6型系——いすゞ最初のディーゼルエンジン〉

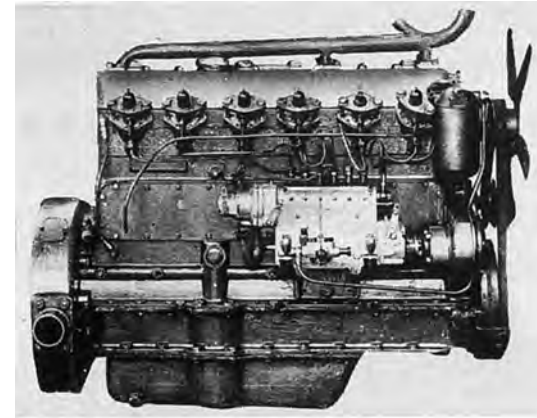
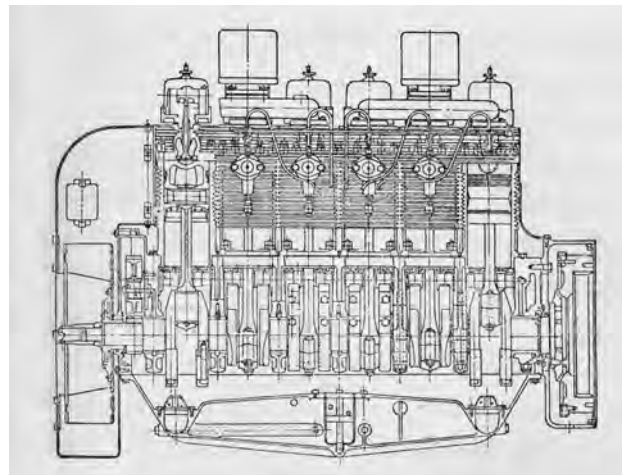
DA6型空冷ディーゼルエンジンは1934(昭和9)年11月、設計に着手、翌年5月には予燃焼室式・直列6気筒(ボア110mm×ストローク140mm)の試作エンジンを完成。1936(昭和11)年3月には100ps/2000rpm、最高正味平均有効圧力7kg/cm²と、当時としてはかなり良好な性能に達した(バス・トラック用DA6A)。このエンジンは、1982(昭和57)年に生産を終了するDA640型まで47年間続いたDA系エンジンの長い歴史の中で、最初に世に出た製品である。



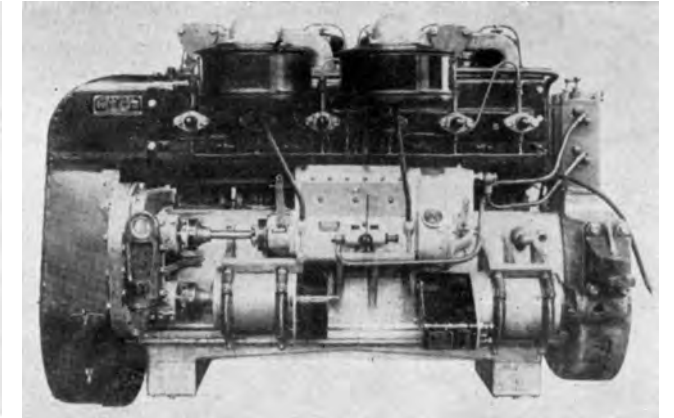
**DA6型 空冷式
(1936年3月完成)**
D-予-L6-110mm×140mm-
7982cc 16:1
最高出力90hp/1800rpm
標準出力65hp/1200rpm



エンジン上部に見える2つの筒状の部品はエアクリナー。左側に見える黒い部分に空冷ファンが納められている。エンジンを動力源としてファンを回転させ、発生した空気を、ダクトを通して各シリンダーに送り、フィンを冷却する構造。



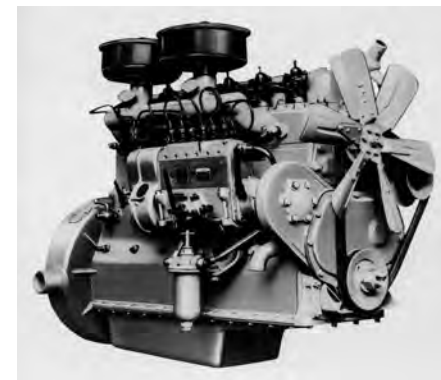
DC6型(1937年12月完成)
D-予-L6-90mm×110mm-4198cc 72hp/2800rpm
21.5kgm/1500rpm メルセデス・ベンツのエンジンを参考に開発、JD型4輪駆動乗用車に搭載された。



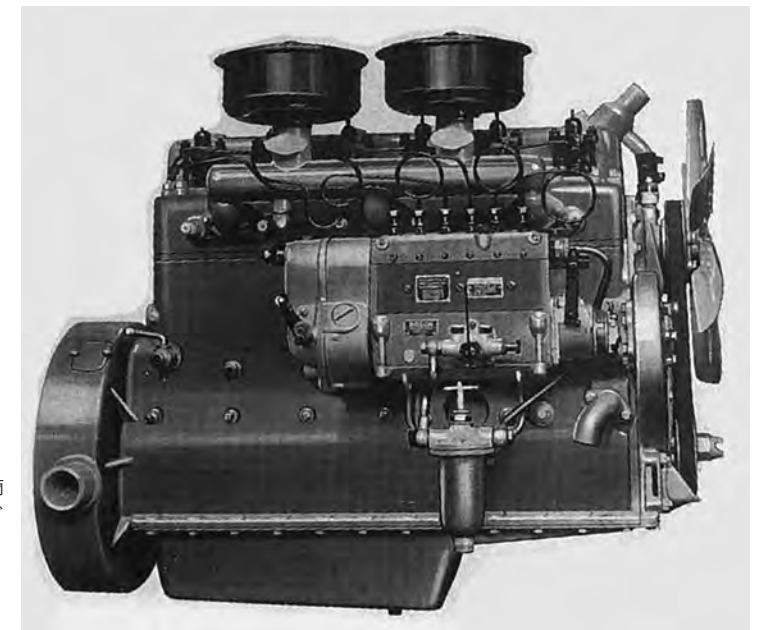
DD10型(1939年5月完成)
空冷-D-予-L6-110mm×140mm-7982cc 100ps/2000rpm
40.5kgm/1200rpm
DA6型の改良型で、鉄道けん引車に搭載された。P226表の1942年は製品としての製造年で、エンジン完成年とは異なる。

〈DA40型系——40年以上の製品寿命を保ったエンジン〉

陸軍からトラックと乗用車に兼用できるディーゼルエンジンを、との受注により、DC6型のボア・ストロークをアップしたDA40型ディーゼルエンジンを1939(昭和14)年4月に完成。このDA40型は、戦後の名車TXに搭載したDA120型の出発点であり、1982(昭和57)年の生産終了まで40年以上という製品寿命は、世界でも珍しい長さであった。



DA40型(1939年)
D-予-L6-95mm×120mm-5103cc
85hp/2500rpm 26.5kgm/1500rpm(軍用トラック)
DA40型を陸軍は軍用トラックの統制型エンジンに、商工省も民需用統制型エンジンに採用。DA40型はいすゞディーゼルの基礎を築いた。



参考文献

- 『いすゞ自動車史』 昭和32（1957）年4月9日発行 いすゞ自動車株式会社
- 『いすゞディーゼル技術50年史』 昭和62（1987）年5月20日発行 いすゞ自動車株式会社
- 『いすゞ自動車50年史』 昭和63（1988）年4月発行 いすゞ自動車株式会社
- 『いすゞディーゼルエンジン60周年記念講演集』 平成6（1994）年発行 いすゞ自動車株式会社
- 『日野自動車販売株式会社30年史』 昭和53（1978）年9月1日発行 日野自動車販売株式会社
- 『日野自動車工業40年史』 昭和57（1982）年12月21日発行 日野自動車工業株式会社
- 『Hinoディーゼルエンジントラック・バス』 日野自動車工業創立50周年記念出版
平成5（1993）年3月発行 日野自動車工業株式会社
- 『日野自動車の100年』 平成22（2010）年9月25日発行 三樹書房
- 『三菱日本重工業株式会社史』 昭和42（1967）年6月1日発行 三菱日本重工業株式会社
- 『新三菱重工業株式会社史』 昭和42（1967）年6月1日発行 三菱重工業株式会社
- 『ふそうの歩み』 昭和52（1977）年9月発行 三菱自動車工業株式会社
- 『三菱自動車販売株式会社史』 昭和61（1986）年12月1日発行 三菱自動車販売株式会社
- 『道程 ふそうとともに』 平成3（1991）年4月発行 三菱自動車工業株式会社
- 『三菱自動車工業株式会社史』 平成5年(1993)年5月1日発行 三菱自動車工業株式会社
- 『トヨタの歩み』 創立40周年記念 昭和53（1978）年3月1日発行 トヨタ自動車工業株式会社
- 『創造限りなく』 トヨタ自動車50年史 昭和62（1987）年11月3日発行 トヨタ自動車株式会社
- 『21世紀への道』 日産自動車50年史 昭和58（1983）年12月26日発行 日産自動車株式会社
- 『自動車』 昭和25（1950）年8月30日発行 社団法人日本機械学会
- 『自動車工学』 昭和38（1963）年7月25日9版発行 山海堂
- 『自動車整備講座 第1巻 基礎事項・構造機能』 昭和34（1959）年6月30日重版発行 山海堂
- 『高速ディーゼル機関』 昭和29（1954）年9月30日発行 山海堂
- 『商工政策史 第18巻 機械工業（上）戦前編』 昭和51（1976）年2月20日発行 通商産業省
- 『木炭自動車』 昭和14（1939）年3月25日発行 共立社
- 『国有鉄道百年写真史』 昭和47（1972）年10月14日発行 日本国有鉄道
- 『国鉄自動車三十年史』 昭和36（1961）年8月31日印刷 日本国有鉄道・自動車部
- 『鉄道車輛工業と自動車工業』 2005年1月14日発行 日本経済評論社
- 『現代日本産業発達史XXII 陸運・通信』 昭和40（1965）年4月15日発行 財団法人交詢社出版局
- 『日本自動車工業史稿③』 昭和44（1969）年5月31日発行 社団法人日本自動車工業会
- 『日本機械工業五十年』 昭和24（1949）年3月20日発行 社団法人日本機械学会
- 『日本の自動車産業の歩み』 平成9（1997）年5月発行 社団法人日本自動車工業会
- 『日本のディーゼル自動車』 1988年1月5日発行 日本経済評論社
- 『日本のトラックの歴史』 平成18（2006）年12月15日発行 日新出版
- 『自動車技術史の事典』 1996年9月1日発行 朝倉書店
- 『新編自動車工学ハンドブック』 昭和45（1970）年3月25日発行 社団法人自動車技術会
- 『自動車工学ハンドブック』 増補改訂版第3版 昭和37（1962）年9月15日発行 社団法人自動車技術会
- 『J I Sハンドブック・自動車』 1984年 日本規格協会
- 『機械工学便覧 エンジニアリング編C1 産業機械・装置』 日本機械学会編
- 『特殊車両通行ハンドブック』 1994年12月 建設省関東地方建設局道路交通対策課
- 「国産自動車諸元表」 1957～1970年 社団法人自動車技術会
- 「国産自動車諸元表」 1950～1959年 新潟県自動車整備振興会
- 「自動車ガイドブック」 1954～1975年 社団法人自動車工業振興会
- 「モーターファン」誌 1950～1975年 三栄書房

おわりに

子供の頃からのクルマ好きは古希を過ぎても醒めることなく今に至っておりますが、とりわけトラック好きなのは、生家のとなりの製材所へ原木を満載してやってくる力強いトラックを見ながら育ったせいかもしれません。

中学3年生の頃でした。その製材所にあったトヨタのガソリントラックF Aに代わって、戦後タイプのボンネットにフルモデルチェンジしたいすゞのTXディーゼルトラックがきたのです。モデルチェンジは新聞広告で知っていましたが、今までのトラックにない斬新なスタイルを目の当たりにした私は、すっかり虜になってしまいました。私の部屋は車庫のすぐ横でしたので、TXの始動音が毎朝の目覚まし代わりにになりました。キューンという予熱音のあとセルモーターに続いてカラン・カラン・カランと動き出すそのディーゼルノックは、実に心地よかったです。

本書は、日本の自動車産業にとって飛躍的な発展を遂げた戦後復興期の記録を残しておきたいという一途な気持ちで企画したものでして、今後、他メーカーのトラック図鑑も順次刊行し、シリーズとして世に出したいと考えております。

本書の編集にあたり、いすゞ自動車をはじめ資料を提供して頂いた皆様、三樹書房の中島匡子氏ほか関係者の方々に心からお礼を申し上げます。

執筆には、メーカーカタログ、社史の他に、日本自動車工業会の資料や当時の雑誌などを主な参考文献としています。本書をご覧いただき、差異などお気づきの点がありましたら、該当する資料と共に編集部までご一報を頂ければ幸いです。

筒井幸彦

著者紹介

筒井幸彦（つつい・ゆきひこ）

1945年長野県生まれ。飯田高等学校卒業後、長野県警察官として主に交通特捜部門を担当。2003年警察功労章受章、2017年瑞宝双光章受章。

著書に『国産バス図鑑 1945-1970』『復刻版 1960年代のバス』（ともに三樹書房）がある。

**いすゞ
トラック図鑑
1924-1970**

編・著 筒井幸彦

発行者 小林謙一

発行所 三樹書房

URL <http://www.mikipress.com>

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町1-30
TEL 03(3295)5398 FAX 03(3291)4418

印刷・製本 シナノ パブリッシング プレス

©Yukihiko Tsutsui/MIKI PRESS 三樹書房 Printed in Japan

※本書の一部あるいは写真などを無断で複写・複製（コピー）することは、法律で認められた場合を除き、著作者及び出版社の権利の侵害になります。個人使用以外の商業印刷、映像などに使用する場合はあらかじめ小社の版權管理部に許諾を求めて下さい。
落丁・乱丁本は、お取り替え致します