

## FJ21KB (1960年)



20系ショートホイールベースのソフトトップモデルである。フロントドア下部のカーブの具合からFJ25型幌ドアモデルのボディと分かるが、型式はFJ21KB型となっている。ボディ後端部にリフレクターが取り付けられている。カウルサイドには1958年モデルから設定された「けとばし式」のベンチレータも見える。

ワイパー位置がウインドシールド上部へと変更になったが、下部のベンチレータには変更がない。後部は下側観音開きゲート+差し込み式観音開き幌ドアという、タイプBの組み合わせ。



ワイパーは標準のバキューム・モーター式が装着されている。作動は左右独立で、モーターの上にあるバルブレバーを動かして行う。



フード先端のトップマークはTOYOTAの「T」をデザインしたものが、カウルサイドにはTOYOTA Land Cruiserのロゴのサイドマークが付く。リアシートは片側2人用の対面はね上げ式。リアストップランプは輸出用が装着されていた。テールランプは角形でライセンスプレートランプを兼ねる。前部ドアは幌ドアに代わる簡易スチールドアで三角窓はない。リアビューミラーは丸形で、ウインカーは電気式腕木式の通称アポロが付く。コンビネーションメーターは新しいデザインのもので、電流計と油圧計がウォーニングランプ式に変更となっている。

## FJ25 (オーストラリア) (1958年)



オーストラリアの大規模水力発電・水利利用計画であるスノーウィマウンテン計画の工事契約を1958年に勝ち取ったサー・レスリー・シーズが導入した13台のFJ25型のうちの1台である。工事終了後フルレストアされ、トヨタ オーストラリアが「オーストラリアでのランドクルーザー1号車」として動態保存している。

リアビューミラーは運転席側のみに平面式の小判型が付く。また、リアストップランプは丸形ではなくターンシグナルランプと一体の横形コンビネーションランプが採用されている。

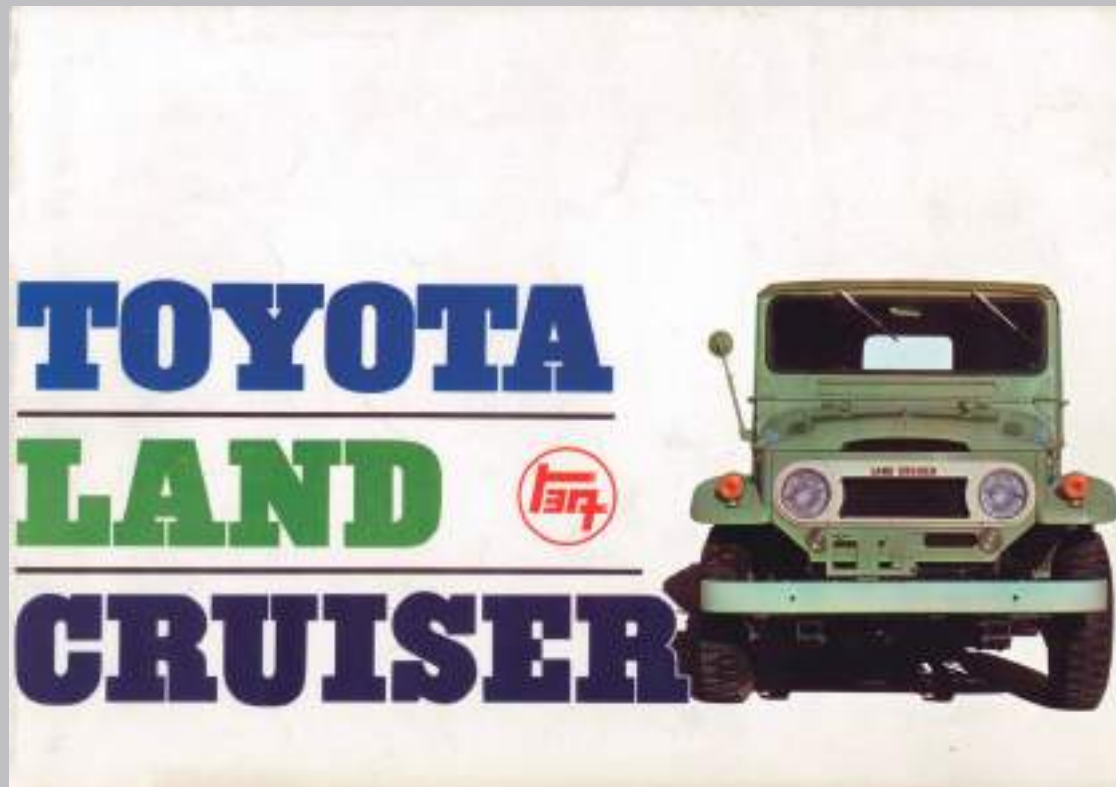


トップマークは新デザイン「T」型である。1958年8月の変更直後に生産されたモデルだろう。

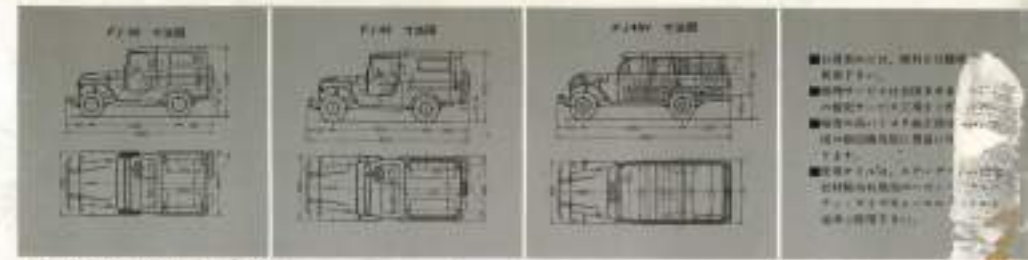


オーストラリアへはウインドシールド付きシャシーで輸入され、現地でリアボディが架装された。国内のものに比べボディ後部が角ばったデザインである。輸出モデルにもかかわらずウインカーはアポロが装着される。ドアを大きくするとボディデザインの関係で燃料供給口は車内にむき出した。フロントドアはスチール製でドアガラスはスライド式。製作の容易さからボディ後部の曲面がないので20系らしくないデザインである。リアゲートは下側ドロップゲート+フラップ巻き上げ式である。リアシートは設置されずスペアタイヤが内部に置かれる。





40系国内向けモデルのA4横12ページ建てカタログである。発行年月の記載はないが、表紙写真のラジエターグリルや中面のコピーの内容などから1961年初頭の発行であると推測される。表表紙は40系の正面写真、裏表紙はFJ40型、FJ43型、FJ45V型ノ



トヨタ・ランドクルーザー仕種

項目	FJ40型	FJ43型	FJ45V型
全長	3,800	4,200	4,500
全幅	1,600	1,600	1,700
全高	1,700	1,700	1,700
前軸間	2,300	2,300	2,300
後軸間	2,000	2,000	2,000
軸間	4,300	4,300	4,300
自重	1,200	1,200	1,200
最大積載量	600	600	600
最大牽引力	1,000	1,000	1,000
最高速度	100	100	100
燃費	10.0	10.0	10.0
燃料タンク容量	40	40	40
エンジン	2.0L	2.0L	2.0L
変速機	3速	3速	3速
トランスファー	2速	2速	2速
サスペンション	独立	独立	独立
ブレーキ	油圧	油圧	油圧
タイヤ	150R13	150R13	150R13

トヨタ自動車工業株式会社  
トヨタ自動車販売株式会社

の各寸法図、仕様表とエンジン、走行伝達装置のスペックが記載される。発行社名はトヨタ自動車工業とトヨタ自動車販売の併記である。



「リモート・コントロール 3人掛け」のタイトルでフロントシートは3人がゆっくと座れること、3速トランスミッションと2速トランスファーで6つの変速比が選べること、さらにトランスファーがインストルメントパネルにあり4ノ



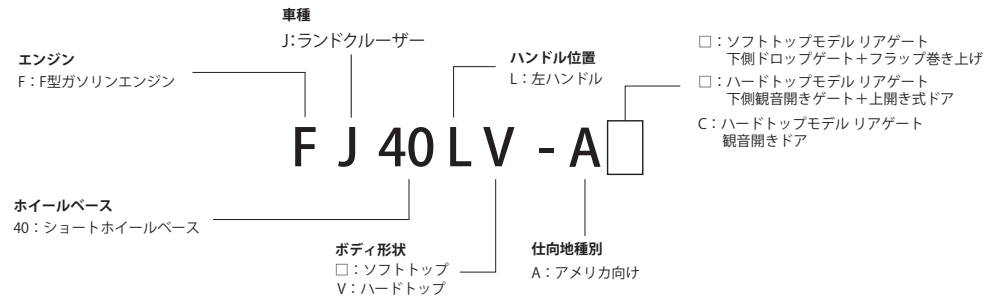
駆の切り替えもバキューム式のため足元が広い、とある。メイン写真左端のソフトトップモデルは右ハンドル仕様の国内向けだが、ページのソフトトップモデルと赤のハードトップモデルは左ハンドル仕様の輸出向けモデルである。

# 目次

## アメリカ輸出モデル：1969年～1975年1月

共通記号

□: blank 空欄



## 巻頭口絵／2

FJ21KB (1960年) /2 FJ25 (オーストラリア) (1958年) /3 FJ24JA (1959年) /4  
FJ40 (1968年) /5 FJ28V (1960年) /6 FJ28VA (1960年) /7 FJ40LV (1964年) /8  
FJ40V (1970年) /8 BJ41V (1981年) /8 BJ43 (1977年) /10 BJ44V (1981年) /11  
FJ45LP-B (1967年) /12 FJ45RV (1982年) /13 国内・海外のカタログ /14

ランドクルーザー開発責任者のバトンを受け取って 森津圭太 /35

ランドクルーザーにとっての40系とは 小鏑貞嘉 /37

型式の読み方 /38

## 第1章 BJ型、20系、40系 新型モデルの紹介 /43

トヨタBJ型4輪駆動トラック /43

トヨタランドクルーザー20系 /43

トヨタランドクルーザーについて /43

トヨタランドクルーザーのStyle Planについて /48

トヨタランドクルーザーのシャシーについて /50

トヨタランドクルーザーのボディならびにフレームについて /53

トヨタランドクルーザーのエンジンについて /57

トヨタランドクルーザーの電気機能部品について /58

イグナイタについて /60

トヨタランドクルーザー40系 /63

新トヨタランドクルーザー FJ40 (L) /63

海外の雑誌広告に登場する40系 /74

## 第2章 BJ型トヨタジープから40系—進化と歴史背景— /75

トヨタ自動車工業の誕生 /75

自動車産業への進出 /75

全輪駆動車技術の基礎 /78

戦後の混乱から抜け出しトヨタ発展の礎石を作る /80

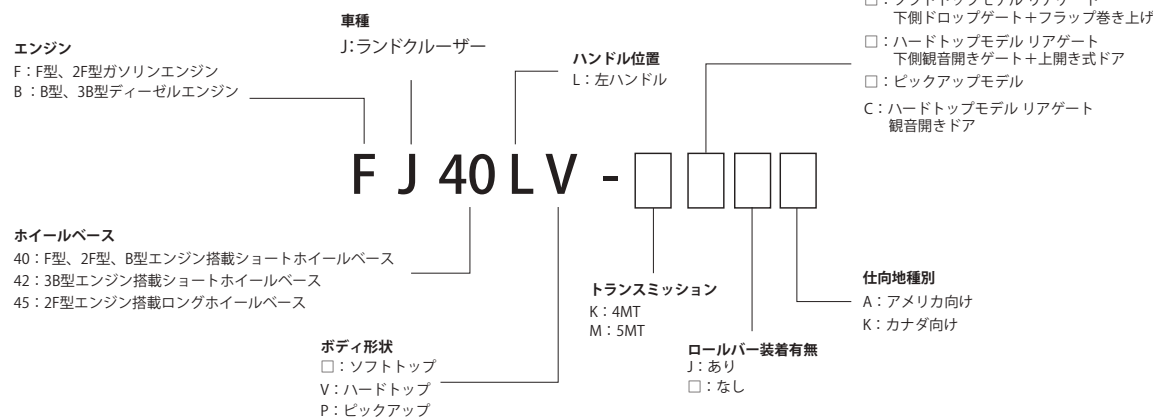
4輪駆動トラックの開発 /80

「トヨタ・ジープ」の誕生 /80

## 北米輸出モデル：1975年1月以後

共通記号

□: blank 空欄





## 20系／84

開発体制の確立／84 民生用として再出発／84 輸出の主力に／86 ランドクルーザー増産へ／90  
ステーションワゴンの源流／91

## 40系／92

世界市場を目指して／92 ランドクルーザーと特装／96 マイカー時代到来の足音／98  
続くランドクルーザーの好調な輸出／98 クロカン 4 駆ブーム／102

## 世界に広がるランドクルーザーの輸出／104

中南米地域／104 ブラジル／108 中近東／110 アジア／112 アフリカ／114 カナダ／114  
アメリカ／115 オーストラリア／116

## 第3章 40系の改良の変遷史—3代にわたる進化の軌跡—／124

### BJ型ランドクルーザー／124

1951年8月／124 1954年6月／132

### 20系／135

1955年11月／135 1956年8月／147 1956年11月／152 1957年11月／152  
1958年8月／158 1960年7月／168

### 40系／168

1960年8月／168 1962年11月／187 1963年7月／193 1964年／193 1965年／196  
1967年2月／198 1967年7月／199 1969年3月／204 1970年5月／205 1971年3月／205  
1972年4月／211 1972年9月／213 1973年9月／216 1974年2月／218 1974年8月／228  
1975年1月／228 1975年9月／236 1976年6月／237 1976年8月／240 1979年2月／243  
1979年4月／250 1980年8月／253 1981年10月／266 1982年10月／272

### 主な部品の変遷年表／282

### BJ/20/40系 販売台数／292

### BJ/20/40系 生産年表／292

### 参考文献／299

### あとがき／300

## 第1章

# BJ型、20系、40系 新型モデルの紹介

トヨタBJ型と20系、40系の新型モデルについての記事が『トヨタ技術』という雑誌に掲載されている。各種数字や日付などをはじめ事実関係には一切手を加えず、表現をある程度分かりやすく、読みやすくしてここで紹介することにする。

## トヨタBJ型4輪駆動トラック

『トヨタ技術』第4巻第4号 1951年（昭和26年）4月掲載。

ここでは、『トヨタ技術』に収録されている外観写真と「トヨタBJ型4輪駆動トラック諸元」について紹介する。



トヨタBJ型4輪駆動トラック

## トヨタランドクルーザー20系

『トヨタ技術』第9巻第1、2合併号 1956年（昭和31年）掲載。

## トヨタランドクルーザーについて

### ■経過

トヨタBJ型は警察予備隊として計画されたがウイリスジープに独占された。

これに代わって警察庁（当時の国家地方警察本部）から国産愛用の精神に沿って、日産と同時にトヨタにも4輪駆動のラジオカー（筆者注：無線車）および捜査用車の生産について交渉があり、1954年度末までに日産500台、トヨタ350台の車両が調達された。それがBJR型およびBJT型である。

一方、電力会社からは保線車としてウインチ、キャブスタンプ、3kW直結モーター、無線機付きで資材積載のときには1トンの積載能力がある重装備のバン型4輪駆動車の要求があり、トヨタ自動車販売で架装し納



トヨタランドクルーザーBJ27型（上）、BJ25L型（下）

型式名称		トヨタBJ		
車体型式		ジープ型トラック		
駆動方式		4輪駆動		
寸法 (mm)	全長	3,793		
	全幅	1,575		
	全高	1,900		
	荷台寸法	-		
	ホイールベース	2,400		
	トレッド前輪	1,390		
	トレッド後輪	1,350		
	最低地上高	190		
車重 (kg)	車台重量 (水、ガスなし)	-		
	車両重量 (水、ガス含む)	1,230		
	車両重量分布	前輪	660	
		後輪	570	
	車両総重量	1,590		
	車両総重量分布	前輪	750	
		後輪	840	
	乗車定員 (乗務員含む)	4		
最大積載量 (乗務員含む)	360			
性能	最高速度 (km/h)	100		
	登坂能力 (%)	125		
	最小回転半径 (m)	5.2		
	燃料消費量 (km/L)	-		
エンジン	型式	トヨタB		
	気筒数×筒径×行程	6×84.1×101.6		
	気筒容積 (cc)	3,389		
	最高出力 (HP/rpm)	82/3,000		
	最大トルク (kg・m/rpm)	21.6/1,600		
	圧縮比	6.4:1		
駆動および 走行装置	クラッチ型式	乾燥単板式摩擦クラッチ		
	変速機	型式	選択摺動歯車式	
		変速段数	4	
		変速比高速	1:1	
		変速比低速	5.54:1	
	副変速機	前輪駆動着脱 1:1		
	終減速比	4.11:1		
	タイヤ	サイズ-プライ	6.00-16-6P	
		圧力 (lbs/平方インチ)	36	
	常用ブレーキ	足踏式油圧4輪ブレーキ		
非常ブレーキ	手動推進軸ブレーキ			
操縦装置	半可逆式ウォーム、セクターローラー式			
懸架装置	半楕円・型抜スプリング (ショックアブソーバ付き)			
電気関係	発電機	6V 300W		
	起動電動機	6V 0.6HP 拘束トルク 1.6kg・m		
	蓄電池	6V 98AH		
燃料タンク容量 (gal)	14			

(著者注：エンジン排気量は資料のままの数値)

車両型式	BJ25	BJ26 (BJ27)	BJ		
主要寸法	全長 (mm)	3,838	←	3,793	
	全中 (mm)	1,665	←	1,575	
	全高 (mm)	1,850	1,900	←	
	ホイールベース (mm)	2,285	←	2,400	
	トレッド (mm)	前	1,390	←	←
		後	1,350	←	←
	最低地上高 (mm)	210	←	←	
	床面上高 (mm)	545	←	700	
	荷台容量内側寸法 (mm)	長さ	2,010	←	1,000
		幅	1,620	←	1,450
高さ		1,305	1,355	1,200	
車両重心高 (mm)	700	←	618		
シャシー重量 (kg)	1,005	945	1,000		
重量	車両重量 (kg)	1,425	1,540 (1,420)	1,425	
	車両総重量 (kg)	1,645	1,760 (1,640)	1,765	
	車両総重量 (kg)	前輪	810	760 (775)	775
		後輪	835	1,000 (865)	990
	乗車定員	4	←	積載量 2 (+230kg)	
性能	最高速度 (km/h)	99	←	←	
	燃料消費率 (km/L)	9.3	←	←	
	登坂能力 (sin %)	72.2	67.2 (72.2)	69.7	
	最小回転半径 (m)	5.3	←	5.5	
	制動距離 (初速50km/h) (m)	18	←	←	
機関	型式番号	トヨタB型	←	←	
	シリンダ数および配列	6直列	←	←	
	ボア×ストローク (mm)	84.1×101.6	←	←	
	総排気量 (cc)	3,386	←	←	
	圧縮比	6.4	←	←	
	最高出力 (HP/rpm)	85/3,200	←	←	
	最大トルク (kg・m/rpm)	22/1,600	←	←	
燃料タンク容量 (L)	50	←	41.6		
蓄電池電圧 (V)-容量 (AH)	6-120	6-200 (6-120)	6-120		
充電発電機電圧 (V)-容量 (W)	6-240	6-300 (6-240)	6-240		
始動電動機電圧 (V)-出力 (HP)	6-0.8	←	←		
伝動装置	クラッチ	型式	選心錐付トーシヨンスプリング入 乾燥単板式	←	
		外径×内径-厚さ (mm)	275×175-4	←	
		操作型式	油圧伝導式	←	
	トランスミッション	型式	3速および4速シンクロメッシュ式	←	選択摺動式
		変速比1速	5.41	←	5.53
		変速比2速	3.12	←	3.48
		変速比3速	1.77	←	1.71
		変速比4速	1.00	←	1.00
		変速比後退	5.44	←	5.60
		副変速機型式	平歯車式	←	平歯車式
同変速比	1.3	←	1.3		
推進軸長さ-外径×内径 (mm)	リア	555.5-48.6×42.8	680-48.6×42.8	551-48.6×42.8	
	フロント	660-48.6×42.8	←	770-48.6×42.8	
駆動装置	自在継手型式	十字型	←	←	
	減速機	歯車型式	ねじれ歯車	←	
	減速比	4.11	←	←	
差動機	外箱型式	バンジョー型	←	←	
	歯車型式および数	傘歯車 2	←	←	
かじ取り装置	歯車型式	半可逆式ウォームセクターローラー式	←	←	
	歯車比	23	←	21	
	かじ取り角度 内/外	30° /26°	←	←	
	ハンドル径 (mm)	432	←	←	
走行装置	車輪配列	4x4	4x2	4x4	
	前車軸型式	全浮動式	逆エリ奥特パイプ式	全浮動式	
	トーイン (mm)	3~5	←	5	
	キャンバー/キャスター/キングピン角度	2/1.5/9.5	←	2/2/9.5	
タイヤ標準	車軸型式	半浮動式	←	←	
	称呼	6.00-16 6P グリップ	6.00-16 6P バルーン	6.00-16 6P グリップ	
ブレーキ	圧力 (lb/平方インチ)	27	25	27	
	ブレーキ型式	内部拡張油圧四輪制動式	←	←	
	ペダル型式	吊下式	←	従来型	
	ブレーキ脚径 (mm)	304.8	←	←	
	表張表面積 (平方cm)	135.7	←	←	
	マスターシリンダ径 (mm)	25.4	←	←	
	ホイールシリンダ径 (mm)	25.4	←	←	
駐車用ブレーキ型式	外部収縮機械式センターブレーキ	←	←		
懸架装置	前輪懸架方式	半楕円型リーフ	←	←	
	寸法 (長さ×幅×厚さ (mm)-枚数)	1,100×70×6-4	←	1,000×45×6-9	
	後輪懸架方式	半楕円型リーフ	←	←	
	寸法 (長さ×幅×厚さ (mm)-枚数)	1,300×70×7-4	←	1,150×45×6-9	
	ショックアブソーバ型式	前	油圧単動筒形	←	←
		後	油圧単動筒形	←	←
スタビライザー型式	前	トーシヨンバー式	←	←	
	後	トーシヨンバー式	←	←	
フレーム	型式	梯子型	←	←	
	最大断面寸法 高さ×幅×板厚 (mm)	132.6×50×4.5	←	←	

(著者注：第3章 40系の改良の変遷史にある数値と異なる箇所があるが資料のまま記載する)



た各種プレス部品で組み上げられたボディの外板色は上部がベージュ、下部がグリーンのツートンだった。

デザインは京都市立美術学校（現在の京都市立美術大学）の向井正也助教授の指導によるものであった。向井は京都帝国大学（現在の京都大学）で建築を学び、太平洋戦争終了後に京都市立美術学校で助教授を務めていたときにこの開発に携わった。その後は神戸大学で教授となり、西洋建築史の専門家、特にモダニズム建築研究の第一人者として活躍した。

FJ35V型は1960年9月から生産が始まった。60台生産されたところで12月にモデルチェンジがあり、その後は40系のFJ45V型＝初代＝としてトヨタ自工号口車となって1967年7月まで生産が続いた。FJ35V型は生産された60台のうち30台が韓国に輸出されている。

20系の中で最長のホイールベースを持つバンモデルは、1960年当時に20系がすでに型式番号を20から29まですべて使い切っていたため、ロングホイールベースを表すために30番台の数字、35を型式番号に使わざるを得なかった。FJ35V型はまさに少量多品種生産のランドクルーザーシリーズの申し子ともいえた。

FJ45V型＝初代＝の後継として開発されたFJ55V型がランドクルーザー ステーションワゴン系の祖とされているが、実はその源流はこのFJ35V型にある。

※本書では2,650mmのホイールベースを持つFJ45V型には「＝初代＝」と付記して1964年に導入されたホイールベース2,950mmの45型と区別をする。

## 40系

### 世界市場を目指して

#### ■「造で改」

第1章で『トヨタ技術』に掲載されていた新型FJ40型の記事を紹介したが、その中では「新トヨタランドクルーザー FJ40型はFJ25型の造で改あり、シャシー関係の変更を主として行ったものである」とある。20系が発売され5年も経たずしてのことであり、技術者としては40系は20系の「造り」を「改める」という大改良程度という意識が強くフルモデルチェンジという意識は少なかったようだ。

そのせいか、新型40系の発表発売時期についても、唯一『トヨタ自動車75年史』の車両系統図にあるランドクルーザー 3代目解説に「1960年8月に発売した」とあるだけである。トヨタ自工20年、30年、50年社史、荒川車体工業、アラコ各種社史、岐阜車体工業社史およびトヨタ自販社史に40系の発売時期に関する記述は一切ない。

一方、1998年2月に刊行されたアラコ創立50周年記念の『ADVANCE 躍進 アラコ50年の歩み』「車両の変遷」の中に生産開始時期の記載がある。モデルの変遷を横位置の棒グラフ状に表現したものでBJ25、FJ25と続いてFJ40が記載されていて「'60.1」とある。これはFJ40型の生産が1960年1月から始まったことを表していると思われる。

当時は生産されたランドクルーザーの70パーセントが輸出用で、国内販売はある意味“オマケ”的だった。そのため、1960年1月からは主流である輸出用の40系の生産が始まり、遅れて8月から「ひっそりと」国内向けにも40系の発売が始まったのであろう。

やはり「造で改」という表現でも分かるように開発者の「改良」という意識が社内関係者にも伝わり、フルモデルチェンジなみの記録がされてきていなかったのであろう。

また、当時はランドクルーザーの最終組み立てが荒川板金工業と岐阜車体工業の2社で行われていた。このため、販売には直接かかわる立場にないこれらの2社に新型40系の国内販売時期に関する資料が残りにくいこともあった。

しかし総合的に判断するに、FJ25からFJ40へと型式番号も変更になっていることもあり、40系は今でいう「マルモ」フルモデルチェンジであり、1960年1月から生産が始まったと結論付けていいと思う。

また、20系からモデルチェンジされた新型車が30系ではなく40系を名乗っているが、これは20系の末期、すでに40系の生産が始まっていた1960年9月から岐阜車体工業で生産が開始された20系のステーションワゴンモデルがFJ35Vという型式で30番台の数字を使用していたためである。

#### ■改良の概要

詳しくは第1章で触れているが、その改良の概要は1) スタイルに民生向けの働くクルマの要素を取り入れた、2) フロントシートの3名乗車を可能にした、



荒川板金工業外山工場の構内に並べられた20系完成車。



外山工場の20系組み立てライン（1959年）。



外山工場での金属表面ボンデライト処理作業（1957年）。



トヨタ自工第4機械工場での40系組み立て風景。



トヨタ自販からの一括受注となったFJ28KV型。



ランドクルーザー用トレーラーT10型が岐阜車体工業にとってトヨタ自工との初の直接取引となった。



岐阜車体工業が組み立てていた20系ライトバンのフライヤー。FJ28VA型2ドアモデル（中段左端）、4ドアモデル（下段左端）、2ドア患者輸送車（左）。



でその定義は曖昧だった。早くから公共交通機関が発達していた日本では、自動車の中で長期にわたって寝泊りしてドライブ旅行をするという、欧米のオートキャンプの習慣は定着していなかった。また、保管場所、車検、保険、道路交通法などの問題からキャンピングカーの需要も欧米に比べて少なかった。そのため「RV」は、レジャー、レクリエーション用途向けのクルマ全般を広く指す用語として使われていた。

### ■グレードによる差別化

1979年2月、40系ボディの設計変更が行われ、エンジンもB型から2B型に変更となり、BJ40型はBJ41型となった。カタログも個人ユーザーをより一層意識したビジュアルを多用していた。

1979年9月、荒川車体工業は本社第4工場の3度目の増築を行った。1階には40系の組み立てラインが、2階には翌年発売される60系の組み立てラインが設置された。1980年ごろにはランドクルーザーの月産1万台体制が確立した。

1979年12月、チェックニットヤーン素材の5段階リクライニングシート、めっき部品などを採用したL仕様が登場。1980年5月には「ザ・マイティBJ」と名付けられた特別仕様車が全国200台の台数限定で販売されるなど40系は個人ユーザーをさらに強く意識した商品構成となった。

1981年8月4日にランドクルーザー生産累計100万台を達成した。100万台目はFJ60型だった。1953年に荒川鍍金工業名古屋工場生産を開始して以来、車両部門のシンボルだった荒川車体工業外山工場を経て同社本社工場での生産だった。

この月には後席が前向きシートで乗車定員が6名のハードトップモデルBJ44V型が新たに40系ラインアップに追加された。増えつつある家族でのレジャーユースに対応するモデルであった。

1981年10月の改良ではインストルメントパネルを「近代化」するための意匠変更が行われ、センタークラスタータイプになった。また、リーフスプリングをソフトにして乗り心地を重視した軽積載車が設定された。型式記号も変更されたLXグレードが設定され、初めて40系にグレードで差別するという概念が持ち込まれた。従来のL仕様はLパッケージと名称変更され内装トリムが採用されるなど、豪華さの演出も本格化してきた。さらに、パワーステアリング、タコメーター

など装備の追加設定が続いた。

### ■モデルの終焉

1982年には最後の改良が行われた。ランドクルーザー系の塗装がカチオン型電着塗装となり、塗装品質、特に防錆力が大幅に向上した。

1982年1月からオーストラリア向けのLXグレードに3連ワイパーが、10月には国内向けBJ4#系にも5MTが追加された。1983年、ランドクルーザー40系の生産累計台数が100万台を達成した。

1979年から1982年にかけてRVブームの到来と合わせて、個人ユーザーを意識した数々の装備の追加や意匠変更などが立て続けに行われた。しかし、基本的な設計思想が「地球上どこでも壊れることなく働く作業車」であったことから、豊かになった都市生活者が実生活でもレジャーでもともに満足して使えることをコンセプトに設計されてきた新しい時代のRV4駆と競えるはずもなかった。

1984年11月、ランドクルーザー40系はフルモデルチェンジされた70系にその席を譲った。20系から数えて29年ぶり、40系としても24年ぶりのモデルチェンジだった。この間生産された40系は110万台弱で、一部の輸出モデルは1986年4月まで生産が続いた。

## 世界に広がるランドクルーザーの輸出

ランドクルーザーの輸出はBJ型が1953年と1954年に各1台ずつサンプルとしてブラジルに渡ったのが始まりである。その後もわずかの台数が続くがいずれもサンプル輸出の域を出るものではなかった。「ランドクルーザー作戦」が始まった後1957年から一気に20系が本格的に海外に出ていくことになった。

## 中南米地域

### ■コロンビアに拠点設置

トヨタ自販はかねてから南米諸国の市場開拓を重視していた。特にブラジルは当時の開発途上国の中では最も所得水準が高く国土も広大であった。鉱物資源や森林資源は奥地にあり、標高差など含めてあらゆる点



荒川車体工業本社第4工場は1979年9月に3度目の増築を行った。1階には40系の組み立てラインが設置され、2階には翌1980年から生産が始まることになっていた新型60系の組み立てラインが新設された。



第4工場1階に設置された40系組み立てライン。



1981年11月、本社工場の東側に新しく新車点検工場が建設された。そこではラインオフした新車の点検業務が行われた。



1981年8月4日、ランドクルーザーシリーズの生産累計台数が100万台に達した。100万台目は60系モデルであった。荒川鍍金工業名古屋工場生産を開始して以来、第4機械工場、外山工場を経て、トヨタ車体工業となった後も荒川車体工業当時の本社工場である吉原工場で生産が続けられている。



1980年3月発行のL仕様のフライヤー。赤いチェック柄のシート写真を大きく中央に配している。



1980年6月発行のランドクルーザー40系ザ・マイティBJとハイラックスのザ・ブラックSRのフライヤー。「TOYOTA RV」というロゴも登場した。

## 第3章

# 40系の改良の変遷史——3代にわたる進化の軌跡——

クルマの改良変更作業は大きく以下の3つに分けることができる。

### ①フルモデルチェンジ（○モ：マルモ）

車両型式の変更をともなう全面的なモデルの変更。

### ②マイナーチェンジ（○マ：マルマ）

モデルライフ途中での中規模以下の改良である。ランプ、グリル、バンパーなどの意匠変更や内装色、表皮材の見直しなどが行われる。ボディシエルの大幅な変更などをともなう場合は「大マルマ」と称して行われる。

### ③改良（○カ：マルカ）

法規対応を目的とした改良である。その中で規模が大きい場合は「大マルカ」と呼ばれることがある。

40系は1960年1月に生産が始まり1984年11月に70系にバトンタッチするまで24年間生産が続いた（一部輸出向けモデルは1986年4月まで継続した）。

40系の歴史の中でどれがマルマでどれがマルカであったかは残された資料も完璧ではないのははっきりと区別することは難しい。ただひとつ確かにいえることは、40系の進化は世界中のユーザーからの声を真摯に聞き入れ「現地現物」をモットーに開発担当者がよりよいクルマにしていけるべく日々改良に努めた結果だということである。24年間、不断の改良が続けられた。商品力の向上や各仕向地の法規対応はもちろんユーザーからのフィードバックによる利便性の向上などを目的としていた。

この章ではランドクルーザーの名声を決定付けた40系の改良の歴史を紐解いていくことにする。

また、40系の改良の変遷をたどるにはどうしてもその先代か

らの変遷の内容を理解しておく必要があったので、本書ではBJ型から改良の歴史をたどることとした。

※記載内容は特に注記がなければ日本国内向けモデルの改良内容である。資料が明確な場合は輸出モデルの内容も併せて記載した。また、改良の内容は標準車に対する公式のものであり、ランドクルーザーの特性上、該当車両すべてに同時期に同様に改良が施されてはいないこともある。多分に例外があることをご理解いただきたい。

## BJ型ランドクルーザー

### 1951年8月

BJ型トヨタジープ発表。

### 《車種構成》

基本モデルは以下の4種。

BJR型：1951年8月から生産開始。無線搭載モデル。

BJT型：1951年10月から生産開始。無線なしモデル。

BJJ型：1952年2月から生産開始。消防車モデル。

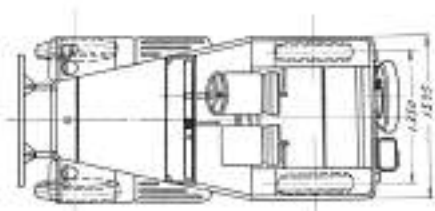
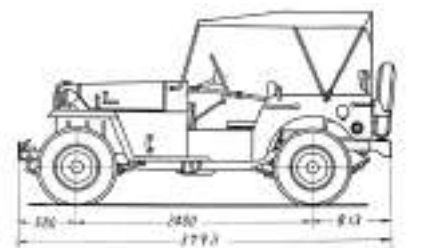
FJJ型：1953年から生産開始。消防車モデル。



トヨタジープ



トヨタジープ消防車



トヨタジープ寸法図

1952年6月BJ型トヨタジープ主要諸元

車両型式	トヨタジープ		
乗車定員(名)	2		
寸法	全長(mm)	3,793	
	全幅(mm)	1,575	
	全高(mm)	1,900	
	ホイールベース(mm)	2,400	
	標準荷台寸法(mm)	長さ	1,000
		幅	1,450
		高さ	350
	トレッド(mm)	前	1,390
		後	1,350
	最低地上高(mm)	210	
重心高さ(空車時)(mm)	618		
オーバーハング(後車軸中心よりフレーム後端まで)(mm)	813		
重量	シャシー重量(kg)	1,000	
	車両重量(kg)	1,425	
	最大積載量(kg)	230	
	車両総重量(kg)	1,765	
性能	最高速度(km)	95	
	最大登坂力(%)	96.5	
	最大傾斜角度(左右共)	50°	
	燃料消費率(舗装平坦路最大荷重時)(km/L)	9	
	最大回転半径(m)	5	
	制動距離(m)(初速50km/h)	18	
エンジン	型式	B	
	種類	水冷直列 頭上弁式	
	シリンダ数	6	
	ボア×ストローク(mm)	84.1×101.6	
	総排気量(cc)	3,386	
	圧縮比	6.4	
	最高出力(HP/rpm)	82/3,000	
	最大トルク(kg・m/rpm)	21.6/1,600	
	オイル容量(オイルパン)(L)	4	
	潤滑方式	圧送飛沫噴射式(オイルポンプ、オイルクリーナー付き)	
	冷却方式	圧力循環水冷式	
	冷却水量(L)	19	
	燃料供給方式	下向通風式カーター型キャブレター	
	燃料タンク容量(L)	58	
	電装	電装電圧(V)	6
バッテリー	電圧-容量(V-A.H.)	6-200(20時間率)[6-98]	
オルタネータ	電圧-容量(V-W)	6-300[6-240]	
スターターモーター	電圧-出力(V-HP)	6-0.8	
シャシー	クラッチ	遠心錘付き乾燥単板式	
	ミッション	選択摺動式 前進4段、後進1段	
	トランスファー	摺動歯車式	
	フロントアクスル	全浮動式 ホチキス駆動	
	リアアクスル	半浮動式 ホチキス駆動	
	ステアリング	形式	半可動式 ウォームセクターローラー式
		ギア比	21
	ディファレンシャル	外箱型式	バンジョー型
		減速比	4
	ブレーキ	内部拡張油圧式4輪制動	
パーキングブレーキ	外部収縮機械式推進軸制動		
スプリング	半だ円型板バネ		
タイヤ	6.00-16 6PR(オプション:6.50-16 6PR)		
フレーム	形式	梯子	
	最大断面寸法(高さ×幅×板厚)(mm)	130×50×3.2	

[ ] 内は無線機装備なし





トヨタジープ+トレーラー



トヨタジープ無線車



トヨタジープ搭載B型エンジン

《新機構・新装備》

●エンジン

**B型、3.4L 直列 6 気筒ガソリンエンジン**

トヨタ自工が初めて作ったA型エンジンを改良する形で1938年

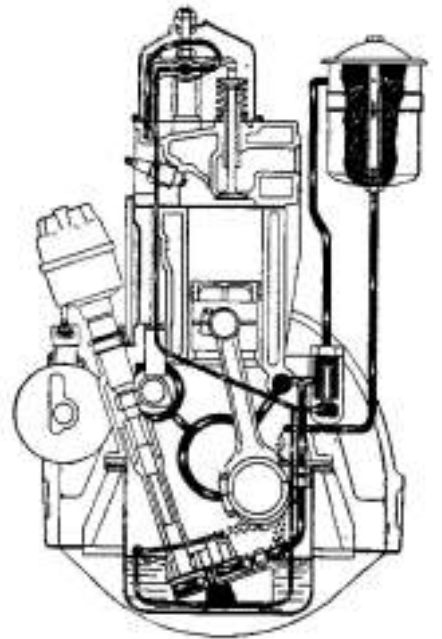
11月から生産が始まったのがB型エンジンである。1940年にはインテークマニホールドを改良し出力アップが図られ、同年1月に発表された紀元2600年を記念したGB型トラックの改良版である2600型トラックに搭載された。BJ型トヨタジープに搭載

1952年 6 月 B型エンジン諸元

種別	B型 (1952年)	B型 (1940年)	B型 (1939年)
形式	水冷 6 気筒 直列頭上弁式	←	←
ボア×ストローク (mm)	84.1×101.6	←	←
総排気量 (cc)	3,386	←	←
圧縮比	6.4 : 1	←	←
最高出力 (hp/rpm)	82/3,000	78/3,000	75/3,000
最大トルク (kg・m/rpm)	21.6/1,600	21.0/1,600	←
クランクシャフト軸受部	4 カ所	←	←
同材質	特殊鋳物 (鋳鋼)	←	←
カムシャフト軸受部	4 カ所	←	←
同材質	特殊鋳物 (鋳鋼)	←	←
吸気弁	径40mm、座角30度	←	←
排気弁	径38mm、座角30度	←	←
冷却装置	強制循環水冷式 ローター径78mm、6 枚翼遠心ポンプ 冷却水量19L	←	強制循環水冷式 ローター径78mm、8 枚翼遠心ポンプ 冷却水量19.7L
ウォータージャケット	シリンダ全長にわたる	←	←
潤滑油給油装置	歯車式オイルポンプ 圧送式、飛沫式、噴射式	←	←

1952年 6 月 B型エンジン諸元

エンジン型式	B
種類	水冷直列 6 気筒 ガソリンエンジン
ボア×ストローク (mm)	84.1×101.6
総排気量 (cc)	3,386
圧縮比	6.4 : 1
最高出力 (HP/rpm)	82/3,000
最大トルク (kg・m/rpm)	21.6/1,600
燃料消費率 (g/HP/h) (1,600rpm)	243
エンジン寸法 (長さ×幅×高さ) (mm)	1,051×515.5×920
エンジン重量 (クラッチ含む) (kg)	275
点火順序	1-5-3-6-2-4
キャブレター	下向通風式カーター型
エアクリナー	オイルバス式
潤滑形式	圧送飛沫噴射式
潤滑装置	歯車ポンプ圧送飛沫式 (オイルポンプ、オイルクリ ナー付き)
オイルパン容量 (L)	4.4
冷却形式	圧力循環水冷式 (サーモスタット付き)
冷却水容量 (L)	19
燃料ポンプ形式	ダイヤフラム式
スパークプラグ	NGK-MB-10A
燃料タンク容量 (L)	57.5



トヨタジープ 潤滑システム

ルのフィルターを通過する中で油分とさらに細かいほこりが取り除かれ清浄されキャブレターへと供給される。このため、クリーナーは2,000キロごとに清浄とオイルの交換が必要である。

**燃料タンク**

リアシート下のサポートメンバーブラケットにバンド止めされている。取り外す場合は下からバンドを外し、リアフロアを取って室内側へ取り出す。リアシート下には点検孔が設置されている。

**F型、3.9L 直列 6 気筒ガソリンエンジン**

1947年にB型エンジンをベースに開発が始まったもので、1948年12月に完成した。当初は輸出向けBM型トラックに限定して搭載されていたが、1950年からは国内向け車種にも搭載が始まった。

●シャシー

**操縦装備**

p.128の図参照。

**クラッチ**

構造が簡単で切断作用が迅速な乾燥単板式である。クラッチペダルはフレーム内側にブラケットで支持される。

**トランスミッション**

前進 4 段、後進 1 段。オイルは10,000キロまたは季節ごとに交

されたものはさらに改良されたエンジンである。

**冷却系統**

Vベルト駆動 6 枚翼遠心式のウォーターポンプによる圧力循環水冷式。ラジエーターはコアの両サイドを 6 本のボルトでステーに固定され、ステーの下部は第 1 クロスメンバーにリベットで止められたブラケットに 2 本のボルトで固定されている。

**潤滑系統**

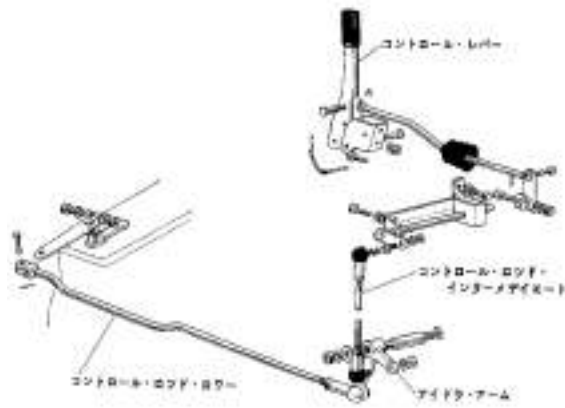
構造が簡単で動作が確実な歯車式オイルポンプによる潤滑方式を採用した。

**キャブレター**

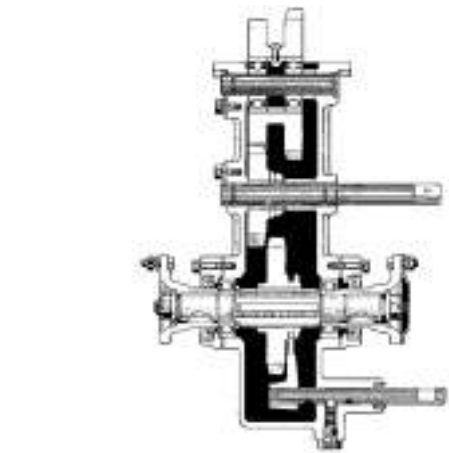
下向通風式カーター型 3 重ベンチュリー式である。始動性能がよく、保守性にも優れ、取り扱いも楽という特徴を持つ経済的なキャブレターでエンジンの負荷に対して最適な混合比率の燃料を供給する。

**エアクリナー**

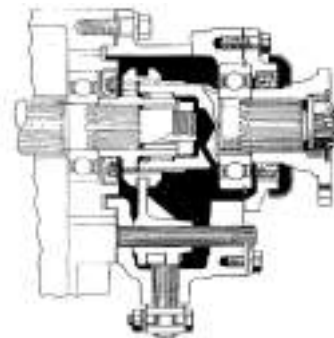
オイルバス式を採用した。吸入された空気はまずエアクリナー底部の油面に接触させられ、空気中の細かいほこりなどが油の粘性により捕集される。油分を含んだ空気は厚いメタルウー



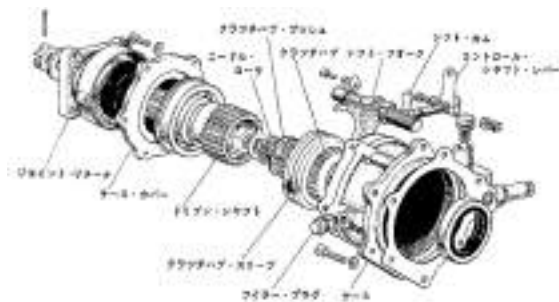
1962年 トランスファーコントロール



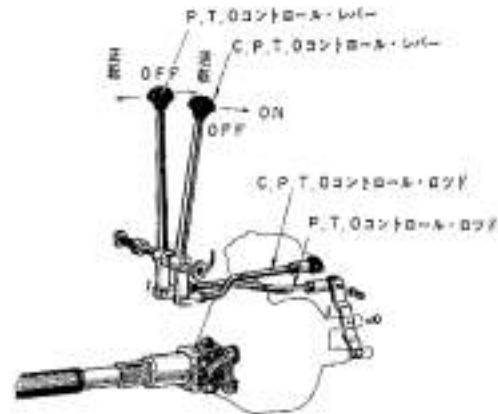
1962年 パワーテイクオフ



1962年 センターパワーテイクオフ



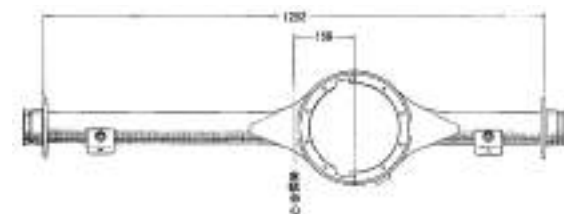
1962年 センターパワーテイクオフ構成図



1962年 センターパワーテイクオフレバー

1962年 リアプロペラシャフト仕様

車種	プロペラシャフト長さ (mm)	
	新	旧
FJ40型	555	590
FJ43型	700	730
FJ45型	920	945



1962年 リアアクスルハウジング

②PTOとは別にトランスファー後部より動力を取り出せるセンターパワーテイクオフ (CPTO) を新設定した。トランスファー後端のスプラインシャフトキャップを外して取り付け。ギアシフトはトランスミッションの前進3段後退1段を利用する。

③CPTOコントロールレバーはPTOコントロールレバーの左側に取り付けられ、手前に引くとクラッチが入り駆動される。トランスファーシフトレバーは中立にして割りピンを入れておく。

### プロペラシャフト

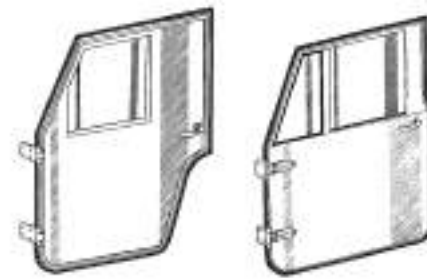
車両性能を向上させるため、リアディファレンシャルの位置を右側に150mm移設し、リアプロペラシャフトの配置を車両前後軸に平行にした。これにともないリアプロペラシャフトを変更した。

### ディファレンシャル

FJ40型、FJ43型の減速比を従来の3.36から3.70へ変更し、国内40系全シリーズ共通とした。

1962年 ショックアブソーバ仕様

車種	形式	位置	最大長 (mm)	最小長 (mm)	減衰力 (kg/0.3m/s)		備考
					伸び側	縮み側	
FJ40型、FJ43型、FJ45型	油圧複動式	前	468	288	70	25	新規
FJ40型	油圧複動式	後	508	308	90	28	新規
FJ43型、FJ45型	油圧単動式	後	568	338	153	—	従来と変更なし



1962年 幌ドア  
(上左) 旧形状、(上右) 新形状、(下) ドアガラスオープンストッパー



1962年 スチールドアアロック

### アクスルハウジング

①リアトレッドを50mm延長し車両性能の向上を図った。これにともないアクスルハウジングの長さを50mm延長した。  
②リアプロペラシャフトの位置を改良したことともないディファレンシャルキャリアの取付位置を150mm移動した。



1962年 新ボディ



1962年 旧ボディ (幌ドア)

### ショックアブソーバ

乗り心地改善のためFJ40型のショックアブソーバを油圧単動式から油圧複動式に変更し、乗り心地の改善を図った。寸法的には従来とまったく変わらないため旧部品との互換性はある。FJ43型、FJ45型のショックアブソーバはフロントは複動式に変更となったがリアは従来と変更はない。

### ●ボディ

#### ドア

幌ドアとスチールドアの形状を統一した。幌ドアはガラス面積が拡大し、ドアクォーターウィンドウ (通称: 三角窓) を設けた。ドアガラスオープンストッパーを設定し、ドアガラスが途中で2段停止するようにした。スチールドアはロックを強化し、鋳金作業を向上させるためPKタイプとした。FJ45V型は変更ない。これにともないメインボディも幌ドアとスチールドアモデルで共通化した。

#### ボディ

メインボディの意匠を変更し、幌ドア用ボディとスチールドア用ボディの共通化を図った。





1962年 シート



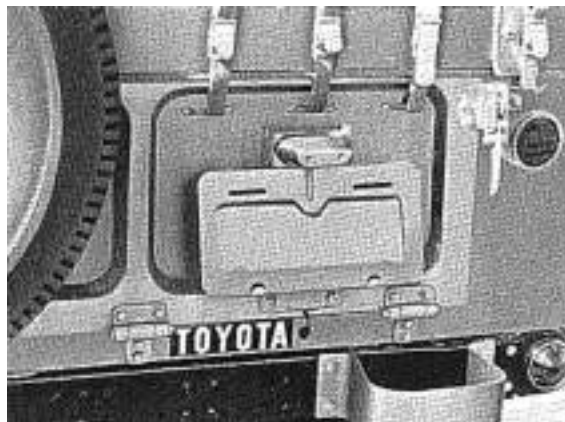
1962年 灰皿



1962年 ツールボックス



1962年 ラジエターグリル



1962年 マーク

### シート

- ①シートレザーに縫い目を入れ、シートクッションのパネルには多数の穴をあけてエアダンピング効果を向上させ乗り心地の改善を図った。
- ②FJ40型のフロント分割ベンチシートの運転席側シートにシートアジャスターをオプションで設定した。レバーを右に押すことで前後70mm調整できる。

### インストルメントパネル

従来オプション設定だった灰皿を標準設定とした。位置は従来同様グローブボックス右側だが形状を大きくした。

### ツールボックス

助手席下のツールボックスの意匠を変更し作業性を向上させるとともに、バンド式を廃止してロック可能にした。

### ラジエターグリル

グリル上部にあった「LAND CRUISER」のロゴを廃止しグリル内に「TOYOTA」のロゴオーナメントを設定した。

### マーク

バックドア下のリアボディリアパネル部にスコッチテープで「TOYOTA」マークを貼付した。貼り付け位置は観音開きドアタイプは中央部、ドロップゲートタイプはスベアタイヤの反対側である。

### 部品塗色

運転席内の部品の塗色を統一し作業性を向上させるとともに補給部品の手配を容易にした。

- シルバータンメタリック (カラー番号：T46)
- ワイパーモーター、ルームミラー、グリップ、グローブボックススリッド、スピードメーターオーナメント、トランスファーン

- フトレバー、ドアハンドル、シートフレーム
  - ブラック (カラー番号：26)
- ブレーキペダルアーム、クラッチペダルアーム、ノブ類

- エレクトリカル
- バッテリー容量を従来の55AHから50AHに変更した。

## 1963年7月

FJ43V型生産中止。

### 《国内》

変更なし。

### 《輸出》

SWBモデル

- FJ40-1型/FJ40L-1型：ウインドシールド付きシャシー
- FJ40型/FJ40L型：ソフトトップ完成車
- FJ40-B型/FJ40L-B型：ソフトトップ完成車
- FJ40-C型/FJ40L-C型：ソフトトップ完成車
- FJ40V型/FJ40LV型：ハードトップ完成車
- FJ42L型：前輪駆動なしソフトトップ完成車

MWBモデル

- FJ43-1型/FJ43L-1型：ウインドシールド付きシャシー
- FJ43型/FJ43L型：ソフトトップ完成車
- FJ43-B型/FJ43L-B型：ソフトトップ完成車
- FJ43-C型/FJ43L-C型：ソフトトップ完成車

LWBモデル

- FJ45-1型/FJ45L-1型：ウインドシールド付きシャシー
- FJ45-4型：消防車用ウインドシールド付きシャシー
- FJ45V型/FJ45LV型：ハードトップ完成車
- FJ45P型/FJ45LP型：ピックアップ完成車

## 1964年

2,950mmのホイールベースをもつ「スーパーロング」モデルのピックアップが輸出専用モデルとして導入された。型式はFJ45P-Bとなる。型式の末尾に「-B」を付けてホイールベース2,650mmのLWBモデルと区別することになった。1967年にLWBモデルが廃止され区別する必要はなくなったが、「-B」の付与は1975年1月まで続いた。

### 《国内》

変更なし。

### 《輸出》

SWBモデル

- FJ40-1型/FJ40L-1型：ウインドシールド付きシャシー
- FJ40型/FJ40L型：ソフトトップ完成車
- FJ40-B型/FJ40L-B型：ソフトトップ完成車
- FJ40-C型/FJ40L-C型：ソフトトップ完成車
- FJ40V型/FJ40LV型：ハードトップ完成車
- FJ42L型：前輪駆動なしソフトトップ完成車

MWBモデル

- FJ43-1型/FJ43L-1型：ウインドシールド付きシャシー
- FJ43型/FJ43L型：ソフトトップ完成車
- FJ43-B型/FJ43L-B型：ソフトトップ完成車
- FJ43-C型/FJ43L-C型：ソフトトップ完成車

LWBモデル

- FJ45-1型/FJ45L-1型：ウインドシールド付きシャシー
- FJ45-4型：消防車用ウインドシールド付きシャシー
- FJ45V型/FJ45LV型：ハードトップ完成車
- FJ45P型/FJ45LP型：ピックアップ完成車

SLWBモデル (スーパーロングホイールベース：2,950mm)

- FJ45P-B型/FJ45LP-B型：ピックアップ完成車

### 《従来型との主要相違点》

- エンジン

### F型、3.9L 6気筒ガソリンエンジン

40系全モデルのオルタネータの容量を従来の216Wから360Wへ変更した (一部のカタログには420Wの記載あり)。

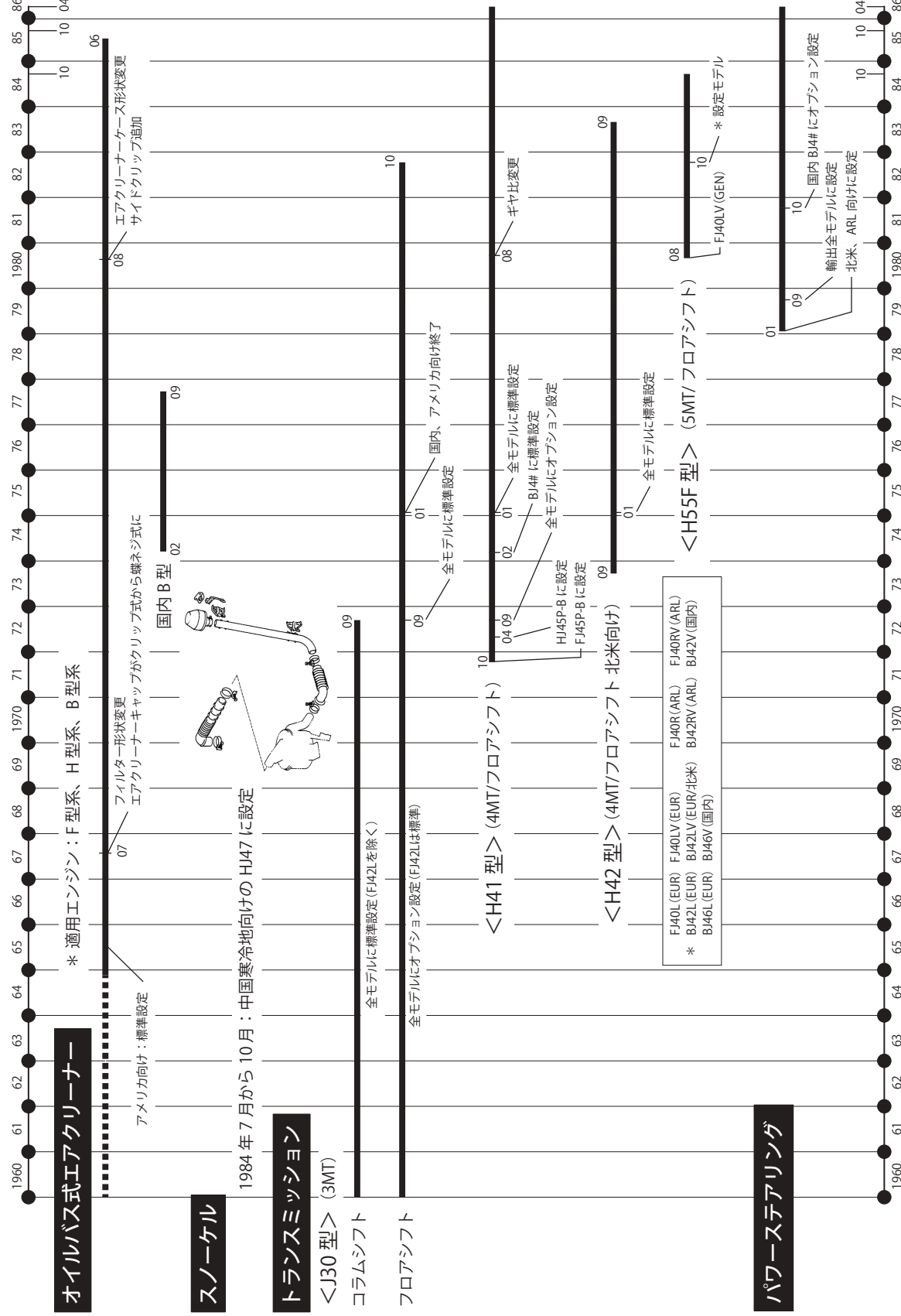
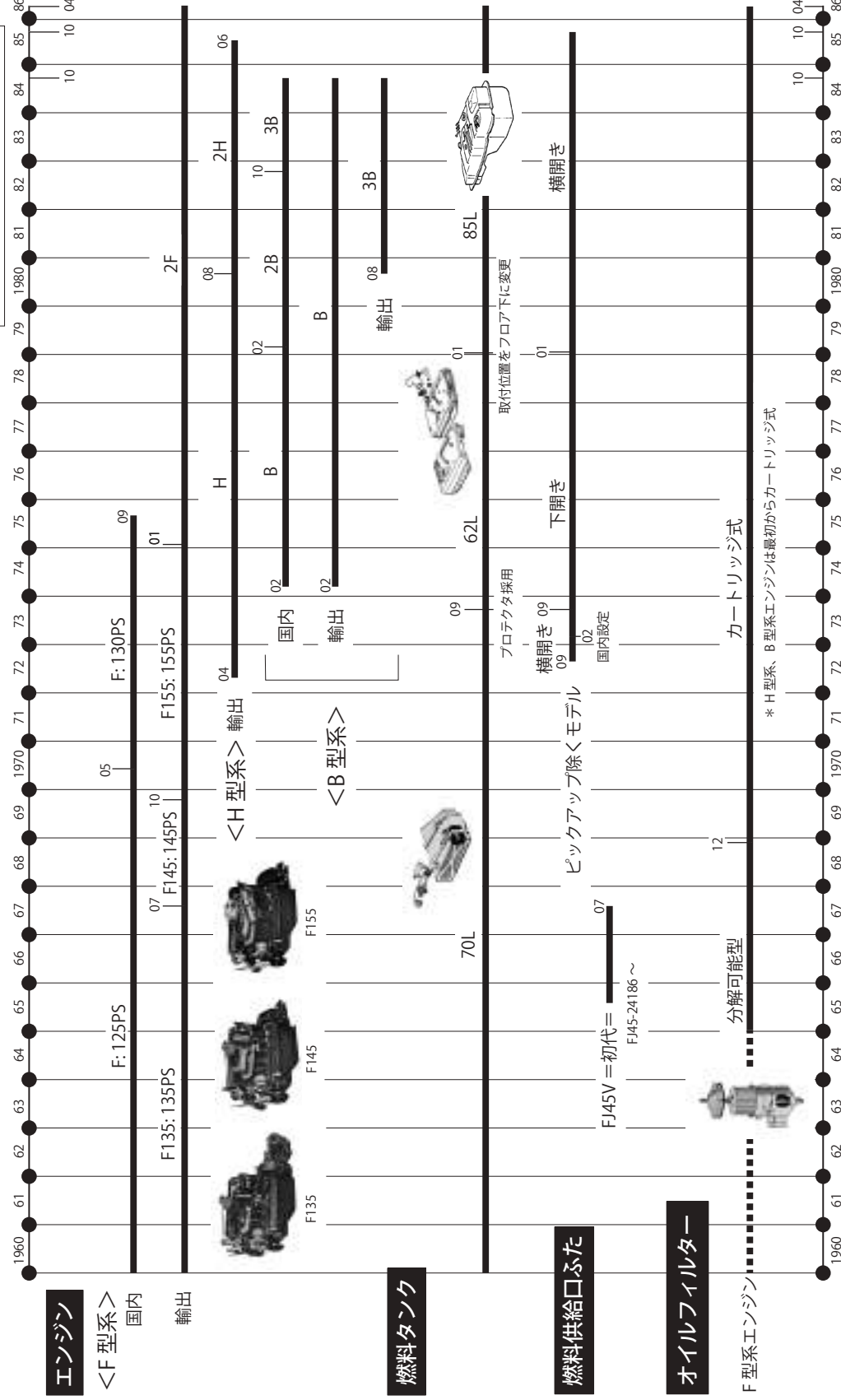


1964年 FJ45P-B型

# 主な部品の変遷年表

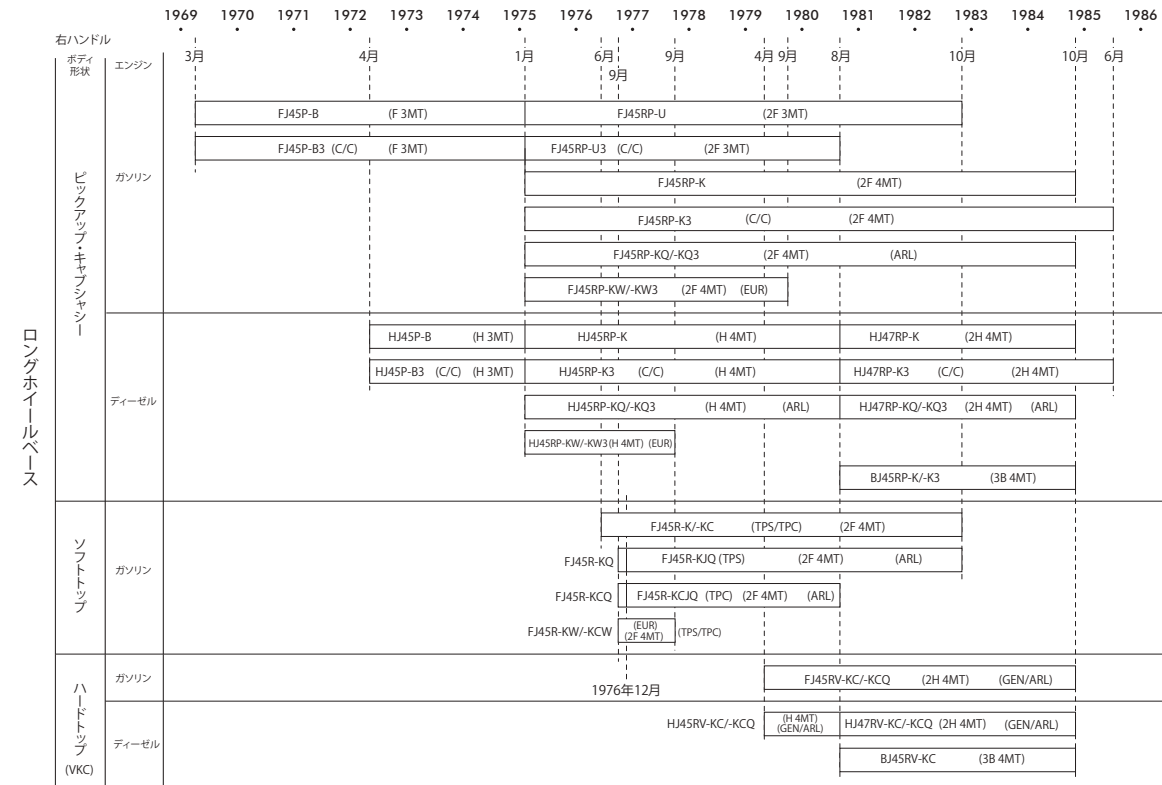
輸出モデルをベースに部品別に変更の歴史を年表化した。主要な変更を記載している。この年表通りに変更されていない、別のタイプの部品が取り付けられている、などの例外は多数あり、年表はあくまで標準モデルでの場合である。

略号  
 EUR：ヨーロッパ向けモデル  
 ARL：オーストラリア向けモデル  
 VKC：観音崎バックドアのハードトップモデル  
 LHD：左ハンドルモデル  
 RHD：右ハンドルモデル



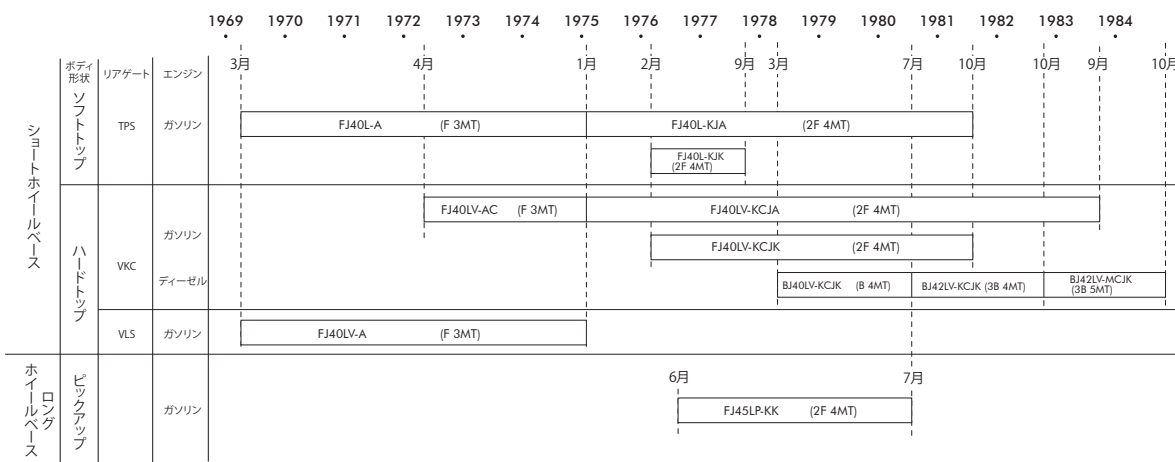


## 40系 海外 RHD/LWB



<リアゲート種別記号>  
 ソフトトップ  
 TPS (STDタイプ): 下側ドロップゲート+フラップ巻き上げ  
 TPC (タイプ): 下側観音開きゲート+巻き込み式観音開きドア  
 ハードトップ  
 VKC: 観音開きドア

## 40系 北米



<リアゲート種別記号>  
 ソフトトップ  
 TPS (STDタイプ): 下側ドロップゲート+フラップ巻き上げ  
 ハードトップ  
 VLS: 下側観音開きゲート+上開き式ドア  
 VKC: 観音開きドア

## 参考文献

- 『トヨタ自動車20年史』トヨタ自動車工業株式会社 1958年
- 『トヨタ自動車30年史』トヨタ自動車工業株式会社 1967年
- 『創造限りなく トヨタ自動車50年史』トヨタ自動車株式会社 1987年
- 『もったいいクルマをつくろうよ トヨタ自動車75年史』トヨタ自動車株式会社 2012年

- 『トヨタ自動車販売株式会社の歩み』トヨタ自動車販売株式会社 1962年
- 『世界への歩み トヨタ自販30年史』トヨタ自動車販売株式会社 1980年

- 『荒川車体二十五年史』荒川車体工業株式会社 1972年
- 『荒川車体の40年』荒川車体工業株式会社 1987年
- 『ADVANCE 躍進 アラコ50年の歩み』アラコ株式会社 1998年
- 『All Way of ARACO アラコのすべて1997→2004』アラコ株式会社 2004年

- 『20年の歩み』荒川車体労働組合 1972年
- 『アラコ労働組合50周年記念史』2002年

- 『岐阜車体工業株式会社40年史』岐阜車体工業株式会社 1981年

- 『トヨタ ランドクルーザー修理書』トヨタ自動車販売株式会社 1979年
- 『トヨタ ランドクルーザー修理書/配線図集』トヨタ自動車販売株式会社 1979年
- TOYOTA LAND CRUISER REPAIR MANUAL, CHASSIS & BODY, TOYOTA MOTOR SALES CO., LTD., 1976
- F-ENGINE REPAIR MANUAL, TOYOTA MOTOR SALES CO., LTD., 1966

- TOYOTA LAND CRUISER, PARTS CATALOG, TOYOTA MOTOR SALES CO., LTD., 1969
- TOYOTA GENUINE PARTS, MASTER CATALOG, TOYOTA MOTOR SALES CO., LTD., 1981
- TOYOTA GENUINE PARTS, PARTS CATALOG, TOYOTA MOTOR CORPORATION, 1986

- トヨタ ランドクルーザー 新型車解説書
- トヨタ ランドクルーザー 取扱書
- トヨタ ランドクルーザー カタログ

- 動きつづける大陸: 藤田和夫のカラコラム・ヒンズークシ探検
- 「京都大学フィールド映像アーカイブ・センター設立準備」委員会, 2007年, p.7.

- The Long Run - Toyota: The First 40 Years in Australia, Davis Pedr, Type Forty Pty Ltd., 1999
- The Thiess Story, John Priest, Boolarong Press, 2006
- 森本眞佐男『トヨタのデザインとともに』山海堂 1984年
- 小田部家正、小堀勉『トヨタ クラウン 伝統と革新』三樹書房 2014年

## あとがき

「トヨタ ランドクルーザー」はトヨタ自動車で、いや日本の自動車の車名の中で一番長い歴史を持つ。1951年8月に発売が開始された「BJ型トヨタジープ」がその祖であるが、1954年6月に「BJ型ランドクルーザー」と名称が決まった。その後は20系、40系、70系と進化し、今日ではヘビーデューティ系は70系が、ステーションワゴン系としては300系が活躍している。そのランドクルーザーの歴史の中で耐久性、信頼性、悪路走破性の3本柱で伝説的な評価を確立したのが40系である。

今回、ランドクルーザー40系の誕生から改良の歴史までを総括して一冊の書籍にまとめることにしたが、開発当時のことについてインタビューできる歴史の証人がもうすでにいないため、作業は現存する資料を読み漁ることから始めた。

第1章は『トヨタ技術』に掲載されている20系、40系の記事を転載する形で紹介するが、そこから当時開発にかかわった技術者のランドクルーザーにかける思いを感じていただければと思う。

第2章はランドクルーザーというクルマが置かれた当時の社会情勢を振り返った。トヨタのエンジン開発の黎明期までさかのぼっているが、ランドクルーザーの存在が歴史の流れの中でどういうポジションにあったのかが浮き上がってくると思う。

第3章は20系、40系あわせると29年にわたる改良の歴史を記載した。40系はモデルチェンジをすることなく24年間続いた稀有なモデルであるが、その間も技術者たちの努力は途切れることなく、その改良作業で熟成が図られていった。

口絵には20系、40系の主なモデルをカラーで紹介したが、これらの貴重なクルマのオーナーの方々への取材に対する快い協力がなければ実現しえなかった。

巻末にはフル型式による40系の生産年表と主な部品の変遷の年表を作成した。生産年表は40系の販売が公式には終了した1984年10月以降に生産されたモデルも含まれている。愛好家にとって垂涎の情報になると思う。部品の変遷年表は資料で裏付けがとれたものだけに限定して作成してある。ほかにもいろいろと興味のある部品もあるが、それらの変遷についてはこれからの宿題にしたい。

すべてにおいて正確さを重視したつもりだが、100%完璧にまとめ切れたとはいえない。読者の皆さんと一緒にこちらも改良を加えていければ幸いである。

○

ランドクルーザーは私個人にとっても身近な存在である。初めての4輪駆動車がBJ41V型で、その後、排出ガス規制などで80系に乗り継ぎ、現在はFZJ80R型とFJ45RV型の2台に乗っている。また、ランドクルーザーは私の人生の方向を決めたクルマでもある。

1986年に会社を辞め、当時乗っていたBJ41V型を船でオーストラリアに運んで半年間の旅をした。走り出したとたんオーストラリアでのランドクルーザーの多さに驚き、ランドクルーザーというだけでたくさんの友人ができた。中には今でも付き合いの続く仲間がいる。大きな大陸は半年では東側半分しか回ることができなかったが、4輪駆動車しか入れない奥地に驚異の自然美が残ることを知り、写真家としてオーストラリアで勝負しようと決めることができた。

1988年には60系で3か月間大陸南海岸沿いを取材し、それに続く1989年にはブリスベンで購入したBJ42V型で3か月間オーストラリア北西部のキンバリーを中心とした取材旅行を、1991年には同じクルマでタスマニアへ渡った。

これ以外にも取材で内陸部アウトバックに入っていくが、その時の旅の足は必ずランドクルーザーだった。ランドクルーザーであれば故障してもなんとか帰ってくる事ができる。その安心感は取材の幅を大いに広げた。1993年に念願だったオーストラリアの岩の造形を集めた写真集『奇岩大陸』（講談社）を出版することができたのもこのクルマの



1986年に初めてオーストラリアを訪れ BJ41V 型で半年間の取材をした。写真左は地上から 300 m の高さに突き出るウルル（エアーズロック）。その圧倒的存在感に言葉を失った。右はカカドゥ国立公園近くで、巨大なアリ塚に遭遇した。



1989年、BJ42V型でオーストラリア北西部のキンバリー地方へ3カ月の旅に出た。パーヌル国立公園（バングルバングル国立公園）では色も形も同じヨソマルに出会った。2005年、アウトバックの取材再開にあたりFJ45RV型を購入。写真はアルパイン国立公園のダグにて。

おかげである。

2005年、アウトバックの取材の再開にあたりまず行ったのがクルマ探しである。オーストラリアでランドクルーザーの地位を不動のものにしたのは40系ピックアップとロングバンである。それならば今回はロングバンでアウトバックに入ると決めFJ45RV型を探し出した。このクルマはその後6回の取材に使い、オーストラリアでの役目を終え日本に里帰りさせた。

「ランドクルーザーはオーストラリアで生まれ、オーストラリアで育った」といわれるが、1986年以来毎年のように訪れているオーストラリアは私にとっても第2の母国となった。

○

最後になってしまったが感謝の言葉を述べさせていただきたい。

ランドクルーザー開発の新しき責任者である森津圭太チーフエンジニアと、現在ランドクルーザー伝道者として熱く活動する小鍵貞嘉主査には巻頭序文を賜った。

小南大地氏、岩谷保彦氏、唐沢岳巳氏、宮城トヨタ自動車 後藤 誠社長、同 小幡憲司氏、同 千田達也氏、佐藤正一氏、村松俊一氏、戸松雅文氏、大橋史和氏、松井端 彰氏、梶谷祐介氏、丸山洋行氏、田中 武氏（掲出順）には口絵の取材時に大変お世話になった。

今回出版の機会を与えていただいた三樹書房の小林謙一社長、ならびに山田国光氏をはじめとする編集部の方々にも感謝の意を表したい。

難波 毅



## 編集部より

### 自動車歴史関係書を刊行する弊社の考え

日本において、自動車（四輪・二輪・三輪）産業が戦後の経済・国の発展に大きく貢献してきたことは、広く知られています。特に輸出に関しては、現在もなお重要な位置を占める基幹産業の筆頭であると、弊社は考えております。

国内には自動車（乗用車）メーカーは8社（うちホンダとスズキは二輪車も生産）、トラックメーカーは4社、オートバイメーカーは4社もあり、世界でも稀有なメーカー数です。日本の輸出金額の中でも自動車関連は常にトップクラスですが、自動車やオートバイは輸出先国などでも現地生産しており、他国への経済貢献もしている重要な産業であると言えます。

自動車の歴史をみると、最初の4サイクルエンジンも自動車の基本形も、19世紀末に欧州で完成し、その後スポーツカーレースなども、同じく欧州で発展してきました。またアメリカのヘンリー・フォード氏によって自動車が大量生産されたことで、より安価で身近な道具になった自動車は、第二次世界大戦後もさらに大量生産されて各国に輸出され、全世界に普及していくこととなります。

このように、100年を越える長い自動車の歴史をもつ欧州や、自動車を世界に普及させてきた実績のある米国では、自動車関連の博物館も自動車の歴史を記した出版物も数多く存在しています。しかし、ここ半世紀で拡大してきた日本の自動車産業界では、事業の発展に重点が置かれてきたためか、過去の記録はほとんど残されていません。戦後、日本がその技術をもって自動車の信頼性や生産性、環境性能を飛躍的に向上させたのは紛れもない事実です。弊社では、このような実情を憂慮し、広く自動車の進化を担ってきた日本の自動車産業の足跡を正しく後世に残すために、自動車の歴史をまとめることといたしました。

### 自動車史料保存委員会の設立について

前記したとおり、日本は自動車が伝来し、その後日本人の自らの手で自動車が造られてからまもなく100年を迎えようとしています。日本も欧米に勝るとも劣らない歴史を歩んできたことは間違いなく、その間に造られたクルマやオートバイは、メーカー数も多いこともあり、膨大な車種と台数に及んでいます。

1989年にトヨタ博物館が設立されてからは、自動車に関する様々な資料が、収集・保存されるようになりました。そして個人で収集・保管されてきた資料なども一部はトヨタ博物館に寄贈され、適切に保存されておりますが、それらの個人所有の全てを収蔵することは困難な状況です。私達はそうした事情を踏まえて、自動車史料保存委員会を2005年4月に発足いたしました。当会は個人もしくは会社が所有している資料の中で、寄贈あるいは安価で譲っていただけるものを史料・文献としてお預かりし、整理して保管することを活動の基本としています。またそれらの集められた歴史を示す史料を、適切な方法で発表することも活動の目的です。委員はすべて有志であり、自動車やオートバイ等を愛し、史料保存の重要性を理解するメンバーで構成されています。

### カタログを転載する理由

弊社では、歴史を残す目的により、当時の写真やカタログ、広告類を転載しております。実質的にひとつの時代、もしくはひとつの分野・車種などに関して、その変遷と正しい足跡を残すには、当時作成され、配布されたカタログ類などが最も確かな史料であります。史料の収録に際しては、製版や色調に関しては極力オリジナルの状態を再現し、記載されている解説文などに関しても、史料のひとつであると考え、記載内容が確認できるように努めております。弊社は、その考えによって書籍を企画し、編集作業を進めてきました。

また、弊社の刊行書は、写真やカタログ・広告類のみの構成ではなく、会社・メーカーや当該自動車の歴史や沿革を掲載し、解説しています。カタログや広告類〔以下印刷物〕は、それらの歴史を証明する史料になると考えます。

### 著作権・肖像権に対する配慮

ただし、編集部ではこうした印刷物の使用や転載に関しては、常に留意をしております。特に肖像権に関しましては、既にお亡くなりになった方や外国人の方などは、事前に転載使用のご承諾をいただくことは事実上困難なこともあり、そのため、該当する画像などに関しまして、画像処理を加えている史料もあります。史料は、当時のままに掲載することが最も大切なことであることは、十分に承知しております。しかし、弊社の主たる目的は自動車などの歴史を残すことであるので、肖像権に対し配慮をしておりますことをご理解ください。

三樹書房 編集部

〈著者略歴〉

## 難波 毅(なんば たけし)

写真家。1953年生まれ。日本経済新聞社のカメラマンを経て1986年独立。新聞社時代に購入したBJ41V型を船でオーストラリアへ運び半年間の取材旅行をする。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するとともに、現地でランドクルーザーの働きぶりを目の当たりにし、日本で生まれオーストラリアで育ったという表現の意味を肌で知った。その後もオーストラリア取材を重ねるが撮影旅行の足は必ずランドクルーザー。「何があってもこのクルマなら帰ってくることができる」がその理由。

国内では長い間『4×4MAGAZINE』誌などで撮影を担当する傍ら、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も活動する。

2008年12月、ランドクルーザーがオーストラリアに本格輸入されるようになって50周年となる記念のDVDドキュメンタリーを製作。さらに取材の足を世界に延ばし2011年にランドクルーザー誕生60周年の2作目を、2014年には発売開始30年を記念するランドクルーザー70系に焦点を絞った3作目のドキュメンタリーをリリースしている。

ドキュメンタリーの制作などを通じ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取材し続ける。40年近く関わり続けるオーストラリアの情報量とネットワークに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』『トヨタ ランドクルーザー 絶え間なく続く進化の軌跡』（ともに三樹書房）などがある。



2006年、ガルフ地方のロストシティの取材。FJ45RV型で奥地に入った。



# トヨタ ランドクルーザー 40 系

BJ型、20系とともに

著 者 難 波 毅

発行者 小林 謙一

発行所 三樹書房

URL <https://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 モリモト印刷株式会社

©Takeshi Namba/MIKI PRESS 三樹書房

Printed in Japan

※ 本書の一部または全部、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