

読者の皆様へ

本書は、2000年12月10日初版発行の『国産ジープの誕生』に、新たに増補ページを加えた新訂版です。
また、本書では、三菱が1950年代にウイリスオーバーランド社とのライセンス契約でジープの生産・販売を行っていたことから、戦後日本で一般に親しまれてきた「ジープ」の名称を掲載しています。

2018年現在、「Jeep[®]」はFCA US LLC.の登録商標です。

なお、ウイリスオーバーランド社は三菱との契約後、ウイリス社に改名されました。本書では、読みやすさなどの観点から、契約時やそれ以前の事項についても「ウイリスオーバーランド社」ではなく「ウイリス社」と表記していることがあります。あらかじめご了承ください。

本書刊行にあたって

ここに登場する国産車両は、今から60年以上前のもので、日本社会もまだ貧しく自動車メーカーの規模も小さく、車両の生産台数も少なく、技術水準も高くはなかった。太平洋戦争で敗北してから数年しか経っておらず、ようやく経済的に上向きになろうとし始めたときである。

国産ジープタイプの車両が登場した1951年の我が国の自動車生産台数は8万台ちょっとであり、ほとんどがトラックだった。それも半分以上が小型三輪トラックである。乗用車といえば、わずかに4千台ちょっとで、全体の20分の1に過ぎない。個人オーナーというのはごくわずかで、タクシーに使用されるのもほとんどが輸入車だった。トヨタも日産も、乗用車をつくってはいても、企業の利益を生むのはトラックであり、新しい車の開発をするにしても資金不足であり、技術者の数も少なく思うにまかせなかったのである。

その頃アメリカのメーカーは乗用車の生産がほとんどで、一社で数百万台を生産し、アメリカ産業を支える大企業になっていた。しかし日本の自動車メーカーは需要が限られていたから、乗用車の生産台数を増やすわけにはいかなかった。加えて戦前からの生産設備を利用して細々と生産しており、大量生産のための設備に資金を投入する余裕はなく、ようやく赤字から脱出したばかりだった。自動車は、荷物を運ぶためのものであり、それゆえに価格が安く維持費も少ない三輪トラックがもてはやされていた。国民の所得水準も今とは比べられないほど低かったから、乗用車を持つなど夢のまた夢だった。

それに、日本の道路は舗装されているのはごくわずかで、国道でさえ未舗装の部分があった。そのほかの道路では、晴れた日には埃が舞い上がり、雨が降るとぬかるむ未舗装道路だった。路面は凹凸もあり、スピードを上げて走るとは困難で、頑丈で壊れないようにすることが優先された。とても現代のように洗練された自動車が走れるような道路ではなかったのだ。自動車の性能向上が図られるようになるのは、この後の経済的に日本が立ち直る1970年代からのことである。

本書はそれ以前に開発された四輪駆動車の軌跡であるが、日本の自動車産業発展の礎となった時代を知るものとして読んでほしい。

GP企画センター

はじめに

ジープという言葉の由来は、General Purpose CarということからGPと省略して表現しているうちにジープになったという説があるが、本当のところはわからない。オフロード走行を前提とする軍用車として開発されたもので、どんなところでも走行できる万能性が求められた。ジープという言葉は、普通名詞ではなく、特定の車両を指す商品名であるが、小型軽量で機動性を備えたオフロード車といえば、ジープという言葉がすぐに思いつくほど一般化されている。ここでは、ジープとかジープタイプ車という言い方をしているが、ジープの登場によって、自動車の一つのジャンルが成立したことはまことに興味深い。この点で日本のメーカーが果たした役割は決して小さくない。

アメリカで最初につくられたものの、日本でも四輪駆動車が様々に進化してきている。SUVあるいはRVといわれる車両のルーツはジープにあるといっていいかもわからない。

ここでは、日本で誕生したジープ及びジープタイプ車の初期モデルとそのイメージを持続した車両を中心に取り上げている。ウイリスジープが、戦争の終結によって、軍用から民間用に主力をシフトしたように、日本でつくられたこれらの車両も、一部は防衛庁やその前身の保安隊などに軍用として納入されているものの、生産された多くの車両は民間用だった。この点で見ても、本家のウイリスオーバーランド社と提携してジープを生産した三菱と、独自に開発したトヨタや日産とでは車両の進化の方向が若干違うことになったのは当然のことかもしれない。

軍用ジープとしての機構とあり方を忠実に守り抜いた三菱が、新型のジープタイプ四輪駆動の開発では、一挙にランドクルーザーやパトロール以上に乗用車的な操作性と走行性能の車両にしたパジェロを世に送り出したのも、ある意味では歴史の必然といえるだろう。

なお、ジープとはカテゴリー的に異なる四輪駆動トラックで、軍用としてつくられたウエボンキャリアーなどについても触れているのは、誕生の動機や使われ方に共通点があるからである。

本書は先に刊行した「懐旧のオート三輪車史」とは姉妹編に当たるものである。どちらかといえば、傍流と思われるジャンルの古めかしい車両に光を当て、当時のことなどを知ったり懐かしんでもらえればと思っている。

最後になったが、本書を編集するに当たって、三菱を初めとして、トヨタ、日産、いすゞの広報関係の方々に写真や資料などで大変お世話になったことを感謝したい。

目次

戦前・戦中における四輪駆動車の開発 7

戦後の日本で強烈な印象を与えたジープ / 第一次世界大戦と自動車 / 第二次世界大戦と機動的な小型軍用自動車の活躍 / ジープ に先駆けた小型四輪駆動トラック / ウィリスジープの誕生 / 日本製四輪駆動車の戦前における開発状況

三菱ジープの誕生とその進化 21

朝鮮戦争勃発による変化と国産化 / ジープ以前の三菱による技術提携 / 三菱がウィリスジープに関心を示した理由 / 新三菱重工業とウィリスオーバーランド社との提携 / ウィリスジープに関する新しい契約の締結 / ジープのノックダウン生産の開始と国産化 / エンジンの換装と国産ジープの完成 / 国産化されたジープ用エンジン / 三菱独自のディーゼルエンジンの開発 / 民間用ジープの販売と新タイプの登場 / 右ハンドル車の登場 / 国産化により登場した特殊用途車 / 防衛庁向けの特別仕様車の生産 / 三菱自動車の設立とクライスラー社との提携 / その後のジープの改良 / 新エンジンへの換装 / ジープからパジェロへ

トヨタランドクルーザーの誕生とその輸出 77

特需の恩恵とトヨタジープの開発 / トヨタジープ BJ 型の発売 / 最初のモデルチェンジ / ランドクルーザーの輸出が活発に / その後のランドクルーザーの改良 / トヨタ製ウエポンキャリアーの開発

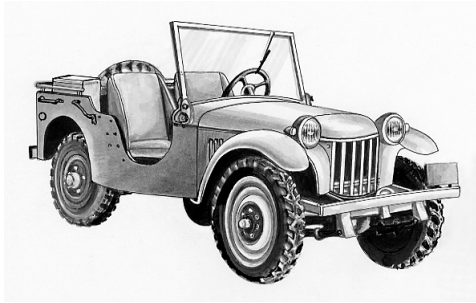
日産パトロールの誕生とその活躍 103

日産パトロールの開発スタート / 日産パトロールの市販開始 / 中近東を中心とする輸出とパトロールの改良 / 1960年に新型パトロール 60型が登場 / 軍用トラックの日産キャリアーの誕生

いすゞの全輪駆動車の誕生 128

大型トラックメーカーとしての地位の確立 / 六輪駆動車 TW 型の開発 / 水中走行可能な四輪駆動車 TR 型の開発

■ 戦前・戦中における四輪駆動車の開発 ■



戦後の日本で強烈な印象を与えたジープ

戦後の日本で小型車クラスの四輪駆動車が開発されたのは、朝鮮戦争の勃発を受けて占領軍総司令官であるマッカーサー元帥の指令による警察予備隊が創設されたことがきっかけだった。正式には国家警察予備隊と称され、いまの自衛隊の前身に当たるものである。

警察予備隊がジープと同じようなタイプの車両を必要としていることから、国内メーカーに新型モデルの開発を打診したことが、その後の各メーカーの活動に様々な影響を与えている。ジープという言葉はウイリス社製のコンパクトな四輪駆動車を指す商品名であるから、国産ジープといういい方は三菱以外のメーカーの車両を呼ぶにはふさわしくないが、当時の小型車クラスの四輪駆動車はジープという言葉で表現され、普通名詞と同じように使われた。実際、ジープに対するイメージは日本人にとって強烈な印象を与えたものである。

日本でも悪路を走破できる小型車として四輪駆動車を戦時中



に作られ、各地で使用されてはいたものの、その数は多くなく、あまり庶民の目に触れることのないものだった。

敗戦によって日本に進駐してきた占領軍は大量のジープを持ち込んで軍務に使用するだけでなく、兵士たちの足としても利用されたから、日本中でジープはよく見られた。

占領軍のイメージはジープと陽気な米兵たちによってつくられたといっても過言ではなかった。それまでの自動車のイメージとは異なる存在のジープは物量を誇るアメリカ軍の豊かさの象徴と思われ、大きなインパクトを与えた。無駄のない機能的な乗り物としてのスタイルが、いかにもさっそうとしていて格好良かった。

三菱がウイリス社と技術提携して三菱ジープを生産するよう

朝鮮戦争におけるジープの活躍。右は前線を視察するマッカーサー元帥（毎日新聞提供）。

戦後すぐの日本でよく見られたジープ（1945年11月、毎日新聞提供）。



1946年10月、帝国銀行から財閥解体により荷物を運び出すところだがこのようなときには、必ずと言っていいほどジープが先導や警備に使用された（毎日新聞提供）。



になるのも、トヨタのランドクルーザーや日産パトロールが誕生するのも、警察予備隊の創設がきっかけであった。したがって、国産のジープタイプの四輪駆動車は、東西の冷戦の影響を受けて生まれたものといえる。

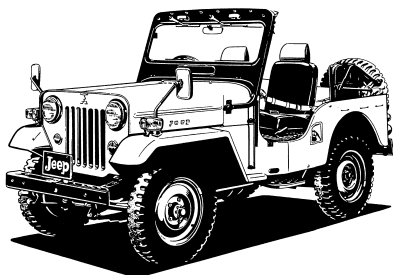
これらの国産小型四輪駆動車について見る前に、戦争と自動車の関係について、簡単に振り返ってみたい。

第一次世界大戦と自動車

自動車や航空機が使用された最初の戦争として、第一次大戦はそれまでの戦い方から様変わりしたものとなった。人馬に頼っていた輸送が、トラックの登場により機動力を発揮するようになった。しかし、開発途上にある機械はトラブルの発生やメンテナンスの煩わしさなど、必ずしも便利に利用できたとはばかりはいえなかった。

ドイツではこの大戦前の1908年に輸送機関としてのトラックに注目し、その設計や製造に関する基準を作成している。しか

三菱ジープの誕生とその進化



朝鮮戦争勃発による変化と国産化

第二次世界大戦で連合国側として戦ったソビエト連邦に対して、アメリカはアメリカンバンタム社製のジープを貸与するなどしていたが、大戦の終了とともに友好国ではなくなり、東西の冷戦が始まった。

ソビエトを中心とする共産圏とアメリカを盟主とする資本主義圏との対立である。

日本では、占領軍による統治が始まった1945年から数年間は、再び軍隊を持って領土拡張を図らないようにと、軍備をもたない条項のある憲法が新しく施行され、平和国家を目指す道が開かれた。占領軍は、労働組合を作ることを奨励し、婦人の参政権を認めるなど日本の民主化を進めた。

ところが、朝鮮半島の分断があり、中国が共産化して中華人民共和国が成立し台湾との対立がみられ、日本の近くで東西の対立が激化してきた。国際情勢の変化が日本の方向にも影響を与えることになった。



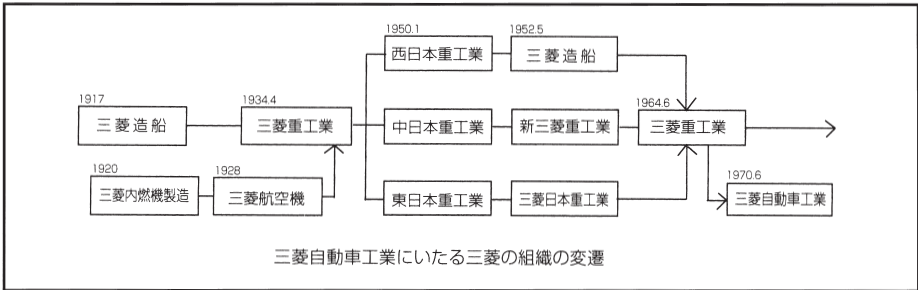
いわゆる逆コースをたどるようになったわけだが、こうした方向を決定付け、戦後の日本に大きな影響を与えたのが1950年6月に勃発した朝鮮戦争だった。

三菱でも、このときに在庫を一掃した。特需による経済の好況は内需を活発にし、戦争が終わっても需要が衰えることがなかった。それどころか、エネルギー産業や原材料の供給を支える鉄鋼業などの生産能力の向上があって、朝鮮戦争終了後の1952年には、日本は戦前の経済水準を追い越し、さらに成長を続けるようになった。

占領軍によって国家警察予備隊の創設が指令され、現在の自衛隊の元となる組織がつけられた。軍備を持たないとうたった憲法があるために、専守防衛を前面に打ち出しているものの、実質的には国家の防衛と治安を目的とする組織がつけられたのである。

こうしたなかで、軍用車両としての小型四輪駆動車が日本で生産されるようになった。日本でも三菱（このときは分割されて中日本重工業）がアメリカのウイリス社と技術提携してジープをつくったことがよく知られているが、同様の四輪駆動車がトヨタと日産によって同じ時期に開発されている。

朝鮮戦争における連合軍。移動にはジープが使用された。38度線を前に待機するアメリカ海兵隊（1950年10月3日、毎日新聞提供）。

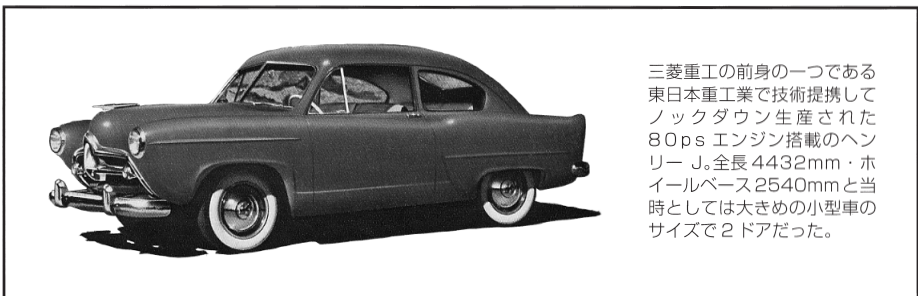


ジープ以前の三菱による技術提携

この頃の三菱は、財閥解体指令によって三分割されていた。地域ごとに東日本重工業、中日本重工業、西日本重工業となったが、自動車に関する事業を展開していたのは中日本重工業と東日本重工業だった。

スクーターを1946年から製作していたのは名古屋製作所であり、オート三輪車の生産は倉敷の近くにある水島製作所で、いずれも中日本重工業に属する工場で小型車が中心であった。東日本重工業では戦前からディーゼルエンジンを搭載したバスなどを製作していた伝統があって、ふそう自動車として大型バスやトラックを生産していた。

その東日本重工業では、通産省の認可した日産などの技術提携とは別に、一足早く1950年9月にアメリカのカイザーフレージャー社と日本での組立生産と販売の契約を結んで、ヘンリーJという2ドア乗用車の生産を開始した。この事実はあまり知られていないが、乗用車の生産技術を学ぶことで将来に備えよう



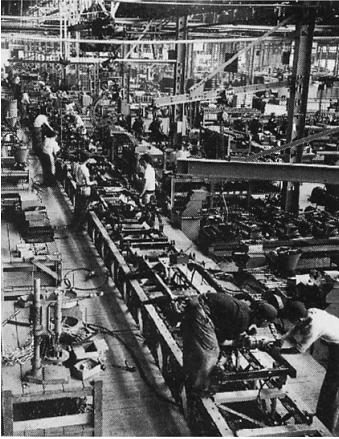
妙案だった。

トヨタはトラックと共通のシャシーを使用してボディだけを架装した乗用車を生産していたが、乗用車専用の設計になるものを開発する必要を感じており、日産でも戦前からのダットサンの生産だけではノウハウの修得に限界があると感じていた。ここで、トヨタは乗用車を自主開発する道を選択するが、量産技術の取得が重要と考えた日産は、オースチン社との提携に踏み切った。

同様に乗用車生産の経験を持たないいすゞと日野自動車は、海外のメーカーとの提携によって乗用車メーカーへの道を歩もうとする意欲を見せた。両社は元はひとつの企業だったが、軍部の意向によっていすゞはトラックの生産、日野は戦車のエン



ジープの国産化に当たり名古屋製作所の大江工場で作られることになった。これはメインアッセンブリライン。



フレームのアッセンブリライン。

ジープを中心とするメーカーとなった経緯があり、戦前からの密接な関係もあって、通産省は両社に好意的であり、外貨を使用する技術提携を認めることに抵抗はなかった。いすゞはヒルマンミンクスを、日野はルノー4CVを技術提携によって生産することになるのは周知の通りである。

三菱でも、乗用車生産への参入のよい機会ととらえ、通産省の案にそって提携先としては、ドイツのフォルクスワーゲンやイタリアのフィアット社を候補として想定していた。1952年になるとフォルクスワーゲンが有力候補となったが、ここでウイリス社との提携が具体化してきた。いくら三菱といえども、ジープと別に乗用車に関しても技術提携するわけにはいかない。二者択一の結果、ジープが選ばれたのだった。

その背景には先に挙げたように、ジープにすれば公官庁への納入など需要が見込まれることがあり、一方でドイツの高速道路であるアウトバーンを走るなかで開発された乗用車であるフォルクスワーゲンは、未舗装路の多い日本で受け入れられるかという疑問があった。

ジープのノックダウン生産の開始と国産化

日産とオースチンとの技術提携は1952年12月、いすゞと日野がそれぞれヒルマンとルノーと提携したのは1953年3月のことで、先に述べた三菱の提携はそれより一歩早かった。

しかし、部品の国産化についての提携契約はこのときには結ばれておらず、通産省の方針に基づいて組立する部品の国産化に関する契約が改めてウイリス社との間で結ばれたのは53年7月だった。

これによりウイリス社の下請けとしての生産ではなく、製造販売権を供与される内容の契約となり、三菱の独自性もある程度保てる内容になった。ただし、日本で生産された車が輸出できる地域は東南アジアなどに制限されていた。ウイリス社ではジープを9か国でノックダウン生産していたが、部品を国産化

トヨタランドクルーザーの誕生とその輸出



特需の恩恵とトヨタジープの開発

トヨタの小型四輪駆動車であるランドクルーザーが誕生するのは1951年のことであるが、その1年ほど前のトヨタ自動車は、経済的混乱のなかで苦勞をしていた。それを救ったのは、朝鮮戦争によるアメリカ軍の特需である。

トヨタでは、1950年7月から51年3月までに4679台の軍用トラックを受注した。これは1年間の全売り上げの半分以上を占める金額の特需であった。その上、国内の警察予備隊からの車両契約という特需もあり、51年6月までに950台のカーゴトラックやダンプトラックを納入している。その金額は合計で10億円を超えているから、朝鮮戦争による特需とあわせると46億円以上となる。

これにより、50年6月までは赤字が続いていたものの、一転して8月からは黒字となり、その後も利益を計上し続けた。

経営的な余裕ができたことにより、その後の発展につながる設備投資と新型車両の開発などが可能になった。



警察予備隊からの要請によりトヨタで開発したジープタイプ車。



戦時中に陸軍技術本部と共同で試作したトヨタAK10型。パンタム社製のジープを参考に開発された。

警察予備隊の創設を機に輸送用のトラックを納入したトヨタに、ジープと同じような四輪駆動車の開発に関する打診があった。機動力とオフロードの走破性のある小型四輪駆動車は、内陸での軍隊には欠かせないもので、アメリカ軍が使用しているジープに代わる車両を急遽つくることになった。しかも、開発に費やす時間は限られていた。すぐにも必要とされていたか

ら、警察予備隊の要請は、開発を始めてから半年足らずで試作車を完成させるようにという慌ただしいものだった。

トヨタにとって幸いしたのは、戦時中にこの種の四輪駆動車をつくった経験を持っていたことだった。アメリカのバンタム社製のジープを参考にして陸軍の技術本部と共同設計したAK10型を完成させており、四輪駆動に関する技術の蓄積や研究があった。障害は時間がないことだった。

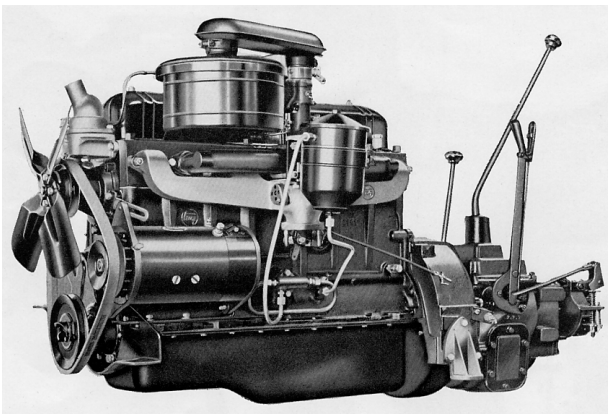
それぞれの部品を最初から設計していたのでは、試作車の完成までに時間がかかってしまうし、開発のための資金も膨大なものになる。そんなリスクを回避するには、現用車の部品をできるだけ流用することである。トヨタ製ジープの開発でも、この方法が用いられた。

この当時のトヨタがもっていたエンジンは、1000ccサイドバルブ式のS型と3386ccOHV式のB型だった。直列4気筒のS型エンジンは小型トラック及び乗用車用であり、直列6気筒のB型エンジンは中型トラック・バス用だった。二者択一となれば、必然的にパワーのある大排気量のB型にならざるを得なかった。ウイリス製ジープのエンジン排気量は2000ccをわずかに超えた程度であったから、6気筒という全長が長くなるハンディキャップはあったとしても、3000ccを大きく超えるトヨタB型

エンジンは強力なものだった。

このB型エンジンは、トヨタの創業期にまでさかのぼれる伝統的なエンジンで、長年にわたって改良し続けたものである。1932年型シボレーエンジンを参考にして開発され、機構的にはほとんど同じものになっている。この当時は

中型トラックBM型などに搭載されていたB型エンジンが使用された。出力は当初82psだった。



国産ジープタイプの誕生

三菱・トヨタ・日産の四輪駆動車を中心として

2018年8月21日 初版発行

編者 GP 企画センター

発行者 小林 謙一

発行所 株式会社 **グランプリ** 出版

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町1-32

電話 03-3295-0005 FAX 03-3291-4418

印刷・製本 シナノ パブリッシング プレス