

# LANDCRUISER at AUSSIE COUNTRY VDJ79Pを駆り オージーカントリーを走破する

ランドクルーザー70系の最新モデルである79ダブルキャブを駆ってシドニーから熱帯キンバリー地方最奥のミッチェル・フォールまで往復1万kmの旅に出た。舗装路からダート、グラベル、砂、コルゲーション路と路面は変わり、風景も遷ろう。オーストラリアの自然の多様性、ランドクルーザーが使われる環境の多様性を紹介する。

(PHOTO&TEXT●難波 毅)



## シドニーからキンバリーまでの5000kmをランクルで旅をする

頑丈なシャシ、単純明快なリフティング・サスペンション、そして余剰あるエンジンが整備性が良くメンテナンスが簡単なトラックを作った。ここから生まれたランドクルーザー40系は「耐久」「信頼性」という伝説的な名を作り上げた。

24年間続いた40系の後を継いで70系が発売されたのが1984年11月。40系の「非常にタフ」という評価を認識し、過激な機構変更をすることなく、40系にさらに磨きを加え、同時にドライブシャフトや居住性の向上を実現したのが70系であった。この70系ランドクルーザーが来年2014年で発売30周年を迎える。日本の自動車産業の歴史で、外装デザインの大きな変更を伴わず、30年もの長い間一つのモデルが存続した例は他にない。

発売30周年を記念して、世界各国で使われている70系の活躍シーンを紹介し、30年の歴史を紐解くようなドキュメンタリーDVDを制作しよう。今年初めから企画を練り始めた。

ランドクルーザーの取材をする中でオーストラリアは決して外せない。前作でも鉱山、牧場、鉄道などの過酷な現場で働く姿をたくさん紹介してきたが、今回は少し目線を変え、旅をしながらランドクルーザーの姿を追っていくという、ロードムービー的な取材を計画した。

旅はオーストラリア最大の都市のシドニーから始まり、5000km離れた「オーストラリア最後のフロンティア」とも呼ばれる辺境の地キンバリー地方へと向かう。



地表は乾燥しているが地下水は豊富だ。汲み上げる車はアウトバックのシンボルとなっている。地帯が多くて人の飲用にはならないことも多いが、羊や牛にとっては大切な水分補給源となる。



## アウトバックではランドクルーザーは欠かせない存在

シドニーでクルマを借り受け、早速西へ向かう。大陸分水嶺であるブルーマウンテンをハイウェイで駆け上り内陸へと進む。

周囲はやがて広大な農場地帯へ。昔の面影を残す町の表通りに斜め駐車しているランドクルーザー・ユートが様になる。オーストラリアではピックアップを「ユート（ute）」と呼ぶ。「実用本位の、いろいろに使える」という意味の「utility」が短縮化された言葉であるが、まさにぴったりの命名だ。

穀物生産や乳牛飼育などの農場はやがて数千人頭規模の羊を放牧する大規模牧場地帯へと変わる。路面も硬く滑らかな赤土のダートとなり、もつと土煙を上げて走るランドクルーザーと大きくさん出会う。いよいよアウトバックである。

南オーストラリア州のオールドナタ・トラックというダートの道は、かつて海外と繋がる唯一の「ミニミニ」ケーシング手段であった電報を送るための電信線のルート。その後の大陸を縦断する鉄道敷設計画の一部ともなった「T」の字に沿って走っている。

石造りの電信中継所が当時のままにレストアされていたり、今はもう列車が走ることはない鉄橋がそのまま残されている。やがて道は赤い小巻粉を撒き散らしたような路面になる。オーストラリア中央部はその地面の色からレッドセンターと呼ばれるが、一目瞭然である。その中心地、アリススプリングスで補給をする。ノーザンリトリードで首府のダーウインに次ぐ人口3万人の都会である。



# LANDCRUISER at all over the WORLD

ランドクルーザーほど、世界の辺境にまで浸透している四駆は世界広しといえど、他にはないだろう。ここからは、写真家・難波 毅氏による世界で使用されるランクルの姿、そしてランクルカルチャーを伝えてもらうことにする。前半ではオーストラリア編、そして後半ではヨーロッパ、中東、アフリカのランクルシーンをレポート。世界で活躍するランクルの姿を堪能していただきたい。







キンバリーの玄関口カナナラの町は走っているクルマの半分以上がランドクルーザーといっても過言ではない。スタンドはランクルで埋まり、スーパーの駐車場はランクルであふれる。



ストックマン

牧場のフェンスを修理していたストックマン。アメリカでいえばカウボーイ。後ろは牛を追い集めるのに使うブルバギー。1986年モデルのBJ70で3Bエンジンも当時のまま。車も男たちもカッコイイ。



警告看板

「この先ホルズ・クリークまで760kmの間、燃料補給不能」という警告サイン。東京-広島ほどの距離を無給油で走らなければならない。イエンドゥムというアボリジニ・コミュニティが最後の補給地だ。



キャンパーを牽引する79

2006年モデルのHDJ79でキャンピングカーを引いて夫婦で旅をしているという元消防士のバリさん。ユートの後ろは、キャンプキッチンや道具収納スペースが作りつけられている。



給油事情

キンバリーの奥地では乾期のシーズの間、牧場がツーリストにガソリン、軽油を販売する。シドニーでリットル当たり1.47ドルだった軽油がここでは2.35ドル!!! 仕方ない。



ロードトレイン

アウトバック輸送の花形ロードトレイン。3両のフル・トレーラーを牽引して物資輸送に活躍する。全長53メートル、タイヤ総数62輪、全重量130トンというマンモスだ。

## ランドクルーザー天国オーストラリア

オーストラリアではランドクルーザーは国民的4輪駆動車で、老若男女その名を知らない者はいない。会った人、会った人の言葉の端々からもランドクルーザーに対して親近感を抱いていることがひしひしと伝わってきた。

オーストラリアではランドクルーザーは「虐待」と呼ばれるほど容赦のない使い方をすると、いつかは壊れる。そこには「命を預けられる」という自信に近い絶対的な信頼性、耐久性、安全性神話が存在する。

オーストラリアはランドクルーザーを年間約1万8000台(2012年、ブラドを除く)販売するランドクルーザーの主要マーケットの一つである。長い間ランドクルーザーのグリルの中で輝く「TOYOTA」の文字を見つけてきたアウトバックの人たちが自分たちの地を「トヨタ・ランドクルーザー」呼ぶようになったことは、当然である。



屋根にまで荷物を満載、さらにボートを載せたキャンパーを牽引し、カランプル・ロードのゴルゲーションのひどいダートを時速80kmで疾走するランクル100。

## 進撃のランクル

cruiser's mind

ギブ・リバー・ロードから分かれて北へ延びるのがカランプル・ロードだ。赤い洗濯板のようなゴルゲーション路面が延々と続く。交通量はぐっと少なくなる。地元のユートやキャンピングカーを引く100台、出会う車はランクル・ザーばかり。これは誇張ではない。もちろん90も健在、ブルバギーやルーフキャリア、リア・ダブルスライヤキャリアなどで重武装されたキャンパー仕様の2リットルもカッコーイ。まさにランクルとしての正しい使い方をしている。



アウトバックタウン

コバーの街角で地元の79ユートとツーショット。オーストラリアへはキャブシャシで輸出され、現地の架装メーカーのトレイを装着することが多いが、これもその一例。



ミッチェル・フォール

3段で流れ落ちるミッチェル・フォール。この先、数10キロでチモール海に注ぐ。辺境の地であるキンバリーのその最奥にあり、オーストラリアの人でも簡単にいける場所ではない。



キャンパーを牽引する79

2006年モデルのHDJ79でキャンピングカーを引いて夫婦で旅をしているという元消防士のバリさん。ユートの後ろは、キャンプキッチンや道具収納スペースが作りつけられている。



警察車両

ニュー・サウス・ウェールズ州警察が使うVDJ78。各州の警察もランドクルーザーを使っている。アウトバックの小さな町ではパトカーといえばランクルである。



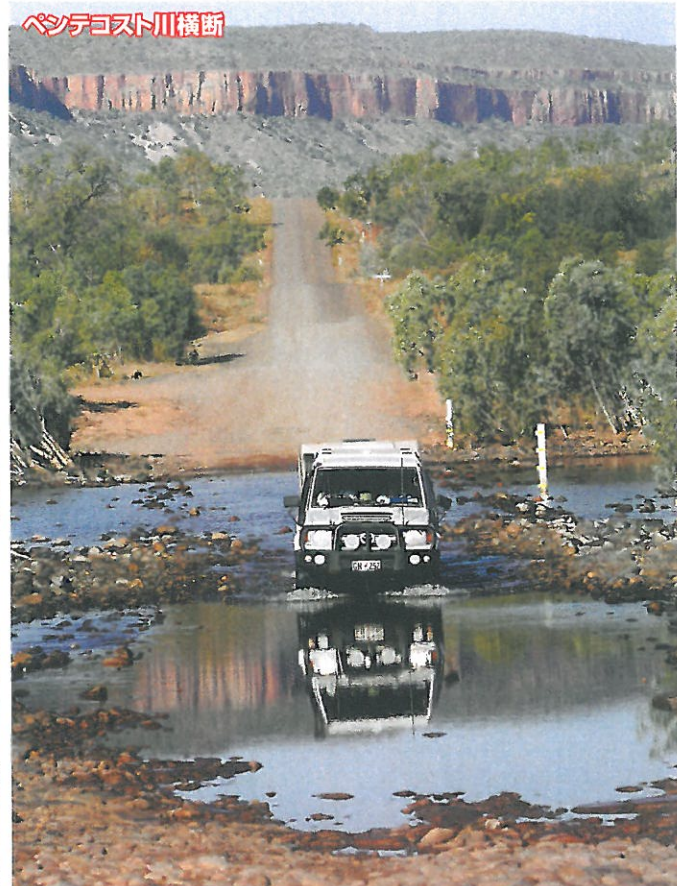
サポート車両

6台のバイクでシン普森砂漠を横断するツアーをサポートするトラップ・ツアーのサポートカーVDJ79。この1台でキャンプ道具からバイク修理機材まで全部収納し運ぶ。荷台の下には350リットルのバイク用のガソリンも積む。



マリー

オードナダ・トラックの入口、マリーの町のガソリンスタンド。小さな町ではスタンドが郵便局、コンビニ的な簡単な店、食堂を兼ねることが多い。もちろんビールだって飲める。



ペンデロスト川横断

オードナダ・トラックの真っ白なダート。ある区間だけ純白の路面が出現する。青空に雲が低く浮かび、道の白色とシュールなコントラストを見せる。

## 岩石砂漠

一面小石を敷き詰めたような岩石砂漠。道から一歩入ればこんな地面が延々と続く。





9月6日〜8日の3日間、ドイツで「第12回ブッシュ・タキシ・ミーティング」が開催された。会場はフランクフルトから北東に120kmほどのシュトルンホルフの郊外の牧草地。

このイベントはランドクルーザーが大好きなアレクサンダー・ウォーイル・ファースさんという個人が主催している。今年で12回を迎えるが当初はトヨタ製四輪駆動車の集まりだったと。

今ではトヨタ製四輪駆動以外にも

欧州全域から  
LCファンが集結



## LANDCRUISER at GERMANY

ブッシュ・タキシ・ミーティングの会場は広大な牧草地。800台以上の四輪が集まって余裕がある。ほとんどがキャンピング仕様で、まさにランドクルーザー・キャンピングカー展示会の様相。

さまざまな車が集まる。毎年参加台数は増え、今年は800台を超え、車がロシア、スイス、イタリア、イギリスなどからも集まった。そのうち8割以上がランドクルーザーだといふから、世界最大規模のランドクルーザー・イベントといつても過言ではない。

3日間の期間中、ワークショップやスライド・フィルムショーなど40以上のプログラムが用意はされている。特に全体を向かるといふことはない。広大な牧草地に思い思いに車を止め、興味あるもの同士が集って週末を過ごす。日本のランドクルーザー・ミーティングとよく似ている。



ブッシュ・タキシ・ミーティングを主催するアレクサンダーさん。30人のスタッフが彼を支える。



3〜4週間の夏休みをとりドライブ旅行に出ることが普通のヨーロッパだけに、屋根が大きく開くタイプを始めいろいろなキャンピング仕様の車がたくさん集まる。



会場のディーラー・ブースではキャンパーに改装された70系がズラリと並び、排ガス規制で70系はヨーロッパには正式には輸入されていないが、専門業者が中東などから輸入し排ガス規制をクリアしたとして販売している。



こちらは78、79のグループ。キャンピング仕様で改装しやすく、使い勝手もいいので78 トゥールブキャリアの人気はとて高い。



ヨーロッパでも40系はまだ健在。このグループは40、45など40系だけでキャンプをしていてアビリティ度は高かった。



家族単位で集まってテーブルを囲む。カメラを構えると笑顔が返ってくる。



ノルウェーから参加した80。大きなフェンダー・フレアに包まれた大径幅タイヤが目立つ。北欧ではアーキテック・トラック仕様のカスタムが多い。



ピックアップの荷台を牽引して帰路に着く78 トゥールブキャリア。荷台は会場まで売りに出されていたが、商談は成立しなかったのか。



気の合う仲間同士で集まり、ワインやビールを飲みながら談笑する。特に何をすることなく、ゆっくりと週末の時間を過ごす。



屋根の上にポップアップ式テントを装備した70。数百台のランドクルーザーが集まるが、さすがにショート・モデルは少数派だ。

# 進撃のランドクルー

cruiser's mind



## LANDCRUISER at EUROPE, MIDDLE EAST and AFRICA 世界中で信頼され重宝される ランドクルーザーたち

ランドクルーザー70系が発売されて来年で30年。それを記念したDVDを制作するためヨーロッパ、中東、アフリカの4カ国・地域を訪れた。いろいろなナナマルの姿を見ることができた興味深い旅であった。  
(PHOTO&TEXT ● 難波 毅)

イギリス領  
ジブラルタルへ

北はスペインに接する地中海に面する岩山。それがイギリスの外領土であるジブラルタルである。古くから地中海の出口を抑える戦略的要衝であった。

ジブラルタル・トヨタ・TGSは、この特殊な地を本拠とする特殊な販売会社である。一般ユーザー向けには販売を行わず、国連諸機関、国際赤十字をはじめとする人道援助機関向けに特殊車両の製作・販売を専門とする。

顧客の要求に合わせてHF無線機やブルパー、ウインチなど各種装備を付けていくワンオフ的な作業が多いが、救急車の製作は完全にパッケージ化されている。すべての部品はユニット化されたパーツになっていて、1台完成させるのに15時間、年間130台ほどの救急車を製作するといふ。

常に500台以上のランドクルーザーのストックを維持している。

紛争発生時などの緊急の要請にも即座に対応が可能だ。

TGSの最大の特徴は国連赤十字といった顧客との関係性が深く、その距離が近いといふことだ。顧客の要求に、的確な商品をアレンジし、素早く製作し納入する。そのシステムが他の追随を許さず、この分野はTGSの独壇場だ。

毎日20台ほどがストックとして入ってきて、20台ほどの完成車が出荷されていくという。海岸沿いの一時置き場ではトレーラーから次々とランドクルーザーが下ろされる。

広くゆったりとしたワークショップではリア観音扉の200系も作業を待つ。ソリッドホワイトのボディはむしろ控え目でワークホースの雰囲気を出す。

4台同時に作業ができるTGSの救急車製作ワークショップ。左は完成車。仕向け地に届くまでに盗難に会わないよう、大切な器具、装備品は丈夫な箱に詰められチェーンで封印される。



ケニアでも生産される70  
アフリカのケニアでは、ランドクルーザー70が世界で唯一海外生産されている。完成車輸出関税が45%と高いケニア国内で販売されるピックアップの組み立てが行われている。

ケニアでも生産される70



組立工場のシステム自由化率はほぼゼロ。ボディは労働者が手で押して内装ラインへと運ぶ。多品種少量生産のためマンパワーに頼る方が効率的だ。

溶接で組み立ていく。ラインと呼ばれるリッパなものはなく床の上に敷かれた線路の上を人力で押していく。

それでもトヨタの要求品質を守れているのは元トヨタの整備士だった確井正人さんの力だ。海外青年協力隊のメンバーとして1972年から3年3カ月ケニアで活動し、ナイジェリアに2年、1977年にはケニアに戻って定住。その後30年間現場を指導し続けている。1回30台単位のバッチで組み立てを行っていて、年間10万台のピックアップ車を約800台生産している。「今まで顧客から度のクレームもありませぬ」と確井さんは胸を張る。



## LAND CRUISER at KENYA



フロアパン、サイドパネルなどを手作りの治具で挟みスポット溶接でボディを組み立てていく。労働者の質、熟練度は高く、品質への心配はないという。



ホーシングにリフ、タイヤを取り付けていく。その先でフレームと合体する。タイヤは7・50R16サイズのダンロップSPクオリファイアT G 21の1種のみ。

## ランクルへの情熱は世界共通

紛争地、ウイルス病発生地、かんばつ地…。ビジネスではあるが、苦しむ人たちの役に少しでも立ちたいというTGSの情熱を感じた。

カスタムを重ねながら使い勝手よく快適にと、改良して長く使う。成熟したヨーロッパの人たちの幸福度を支えるランドクルーザーにける情熱と、儲けのためではなくイベントを毎年開催する一人のランドクルーザー・ファンの情熱を垣間見た。

中東では生活のために40年以上も毎日、道具として同じランドクルーザーを使い流れる漁師の情熱に触れた。

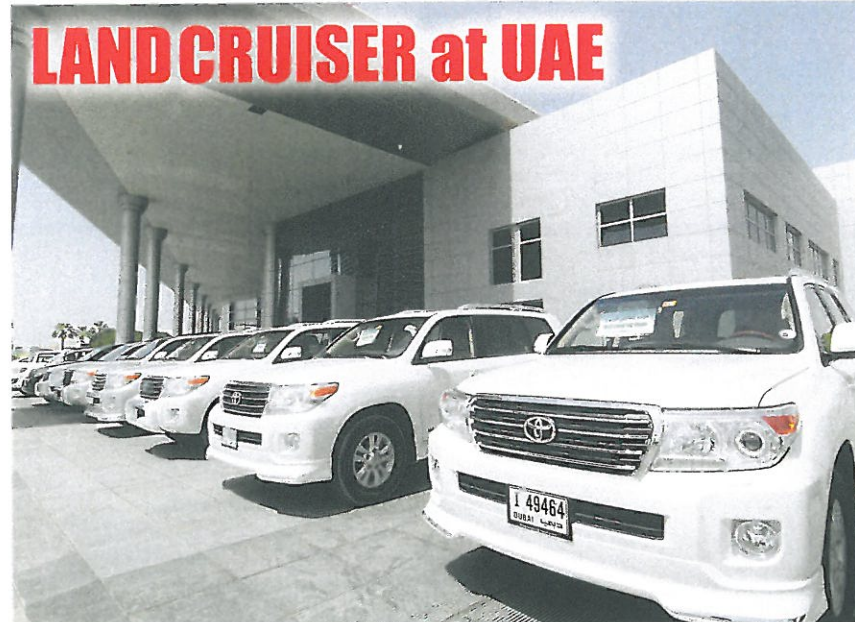
20代でアフリカに来て、そのまま定住し、トヨタ車の現地組み立てに関わる。そこにはアフリカを愛する一人の技術者の物づくりにける情熱が確実にあった。

世界各地でこれほど利用される車はランドクルーザー以外にはない。各段階、各アスペクトでランドクルーザーに関わる人たちの情熱を確実に感じた旅であった。



片手でリモコンを操作しクレーンに吊ったボディをシャシに下ろしていくが、1回で見事に合体させる。熟練のなせる技である。1時間に1台の割合で完成していく。

## LAND CRUISER at UAE



ドバイの現地トヨタ販売会社の本社前にズラリと並ぶ200の試乗車。ほとんどが1GRエンジンを搭載するモデルだ。

## 働くランクルが活躍する「現場」

ドバイからハイウェイで2時間弱、オマーン湾に面したラジャイラ直島のアル・カハに着く。海岸沿いにはドバイで働く欧米人が利用する高級リゾートホテルがいくつも建つ。

その隣の浜で漁は行われていた。いわゆる地引網漁で、引きが網を引く代わりにランドクルーザーがその目を追っている。使われる車は多いが45も現役だ。浜の幅はそれほど広くなく、1回の引き代がそれほど稼げないので、10メートルほどバックして引いては前進して網を繋ぎなおす。そうしてまたバックして網を引く。その繰り返しである。獲れるのは体長15センチほどのアジのような魚だ。一回の漁で荷台が魚で一杯になる。満載の魚は最大消費地のドバイの魚市場へ直行する。



1時間ほどの作業でランドクルーザーの荷台は魚で一杯になる。もう30年は経とうかという40の荷台は、毎日海岸沿いでこのような作業に使われているに足らずに少なくていい。



魚を積むためのランドクルーザーが待機する脇で、網を取り囲み魚を選り分けていく。近くのリゾートホテルに滞在する観光客が興味深げに作業を見守る。



この日の朝の漁は75の荷台に半分と少なかった。このような漁を1日3回繰り返す。



早朝の浜で網を引くFJ75。フロントグリルがメッシュの初期モデルだ。4台働いていたが、皆同じようなボディ・サイド・グラフィックをしていた。



オマーン湾に面したアル・アカの浜で行われていた地引網漁。ランドクルーザーが狭い浜を何回も往復して網を引き上げると小魚で一杯の網本体が浜に上がる。



コハ・カーンの浜に置かれた4台の40。今も地引網漁に使われている現役である。潮と天日に灼かれたサンド・ベージュの色合い、ヤレ具合がこれ以上ないくらい絵になる。