

# LANDCRUISER at AUSSIE COUNTRY

「日本で生まれ、オーストラリアで育った」とよく言われるように、ランドクルーザーにとってオーストラリアは第2の故郷。そのオーストラリアでランドクルーザーがもっとも活躍するのが「トヨタ・カントリー」とも呼ばれる内陸部アウトバックだ。地域開発になくてはならない存在で、1959年以来ランドクルーザーのグリルの中で輝く「TOYOTA」の文字を見続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・カントリーと呼ぶようになることは必然であった。世界最大の自動車会社トヨタの代名詞ともなっているランドクルーザーがオーストラリアでいかに愛されているのか、その歴史を紐解きながら紹介する。

(写真・文/難波 毅)

第2の故郷オーストラリアで  
活躍するランクルたち。

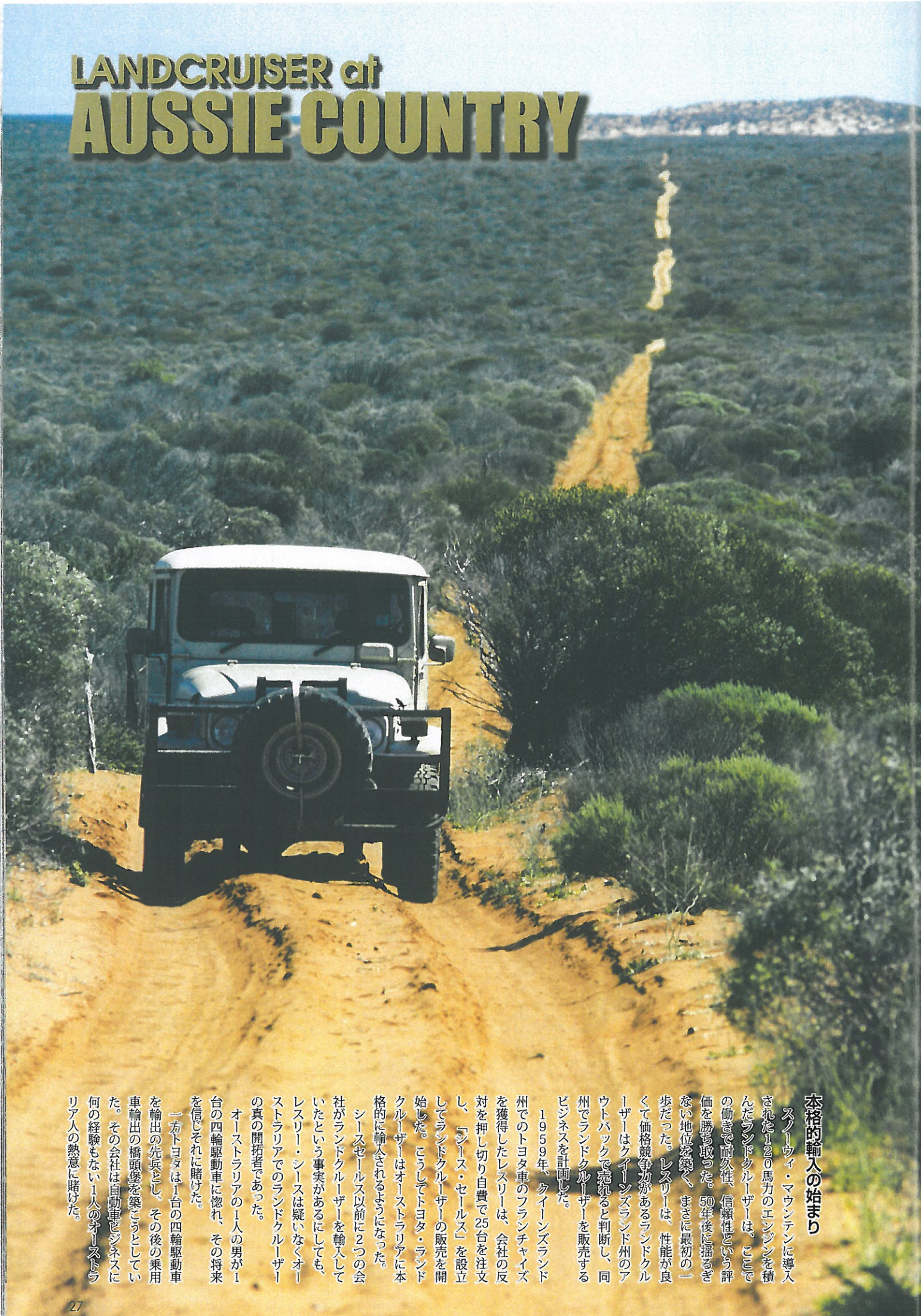
# LC QUEST

ランクル・クエスト





# LANDCRUISER at AUSSIE COUNTRY



本格的輸入の始まり  
スノーウィー・マウンテンに導入された120馬力のエンジンを積んだランドクルーザーは、ここでの働きで耐久性、信頼性という評価を勝ち取った。50年後に揺るぎない地位を築く、まさに最初の一步だった。レスリーは、性能が良くて価格競争力があるランドクルーザーはクイーンズランド州のアウトバックで売れると判断し、同州でランドクルーザーを販売するビジネスを計画した。

1959年、クイーンズランド州でのトヨタ車のフランチャイズを獲得したレスリーは、会社の反対を押し切り自費で25台を注文し、「シース・セールス」を設立してランドクルーザーの販売を開始した。こうしてトヨタ・ランドクルーザーはオーストラリアに本格的に輸入されるようになった。

シース・セールス以前に2つの会社がランドクルーザーを導入していたという事実があるにしても、レスリー・シースは疑いなくオーストラリアでのランドクルーザーの真の開拓者であった。

オーストラリアの1人の男が1台の四輪駆動車に惚れ、その将来を信じ、それに賭けた。

一方トヨタは1台の四輪駆動車を輸出の先兵とし、その後の乗用車輸出の橋頭堡を築こうとしていた。その会社は自動車ビジネスに何の経験もない1人のオーストラリア人の熱意に賭けた。

# ランドクルーザーの始祖「20系」



## FJ25

THE FJ25 TOYOTA LAND CRUISER WAS THE FIRST TOYOTA VEHICLE IMPORTED INTO AUSTRALIA FOR MARKETING PURPOSES AND AS SUCH, THE FORERUNNER OF ALL JAPANESE VEHICLES SUBSEQUENTLY APPEARING IN AUSTRALIA.

IT HAD 14 YEARS SERVICE BEFORE IT WAS RECOVERED AND RESTORED TO ORIGINAL CONDITION BY THIESS TOYOTA IN SEPTEMBER 1972.

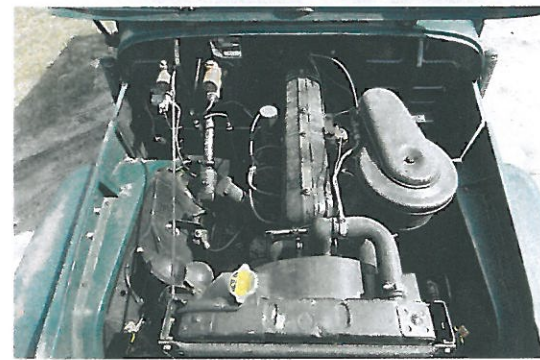
スノーウィー・マウンテン計画に導入された13台のFJ25の1台。左写真の銘板を見てもわかるように1958年に輸入されたものだ。1972年にシース・トヨタによってレストアされ、現在はトヨタ・オーストラリアが動態保存している。

### 男の名はレスリー

1909年、クイーンズランド州の小都市ドレイトンに1人の男の子が生まれた。

その名はレスリー・シース。若いころからビジネスの才覚に長け、弟らと設立したシース・ブラザーズという会社をスノーウィー・マウンテン計画という大規模国家開発プロジェクトに参加できるほどに成長させた人物である。

レスリーはその計画の入札前にスノーウィー・マウンテンで、1台のランドクルーザーに偶然出会いその性能の良さにほれ込み、このクルマを使おうと決心していた。スノーウィー・マウンテンは谷が深く、現場までは狭い谷の道を300メートルも下って行く必要



があった。特に冬は雪に閉ざされ工事の中断も予想されていた。

1958年、契約を勝ち取ったレスリーは輸入したての13台のFJ25型ランドクルーザーを導入した。12台はすぐに使われたが、残る1台はパーツ取り用に取って置かれたのだ。

ランドクルーザーは前車軸とギヤボックスのトラブルが続出した。ランド・ローバーやウイリスもいろいろと故障はあった。ただランドクルーザーの場合は、故障すると技術者が日本から即座にきて現場に寝泊りして問題を解決してくれた。彼らは修理部品を日本から空輸し、故障した部品は原因を追究するために日本に送り返した。違いはここにあった。





# LANDCRUISER at AUSSIE COUNTRY

# 信頼性・耐久性伝説を確立したランクル

## 苦難の時代

「劣悪なコピー商品」いう日本製品に対するネガティブなイメージと、敵国であった日本に対する人々の腹立たしい思いは依然根強く、販売は困難を極めた。誤解を解くには実物を見せようというのが一番とシース・セールスは実物展示販売という方法をとった。

免税でトラックを購入できる農家や牧羊業者を狙い、半日かけて農場へ行きそこに丸一日滞在して実物の車を見せられた。経費はかかったが、その代わり顧客に面と向かうことができた。実際にクルマに酔って運転できるこの販売方法が次第に功を奏し、ランドクルーザーの性能と信頼性はブッシュ・テレグラフ(口コミ)で広がっていった。人々が他車と比較してランクルがいかに快適で良質かを認識したとき販売は上向いてきた。

同時にマーケティングにも積極的だった。早くからマスコミによる評価にも頼ったし、大量のカタログも用意した。1960年代初期にシース・セールの広告費は年間100万ドルを超えていた。この額は当時としては多大で、会社の積極的なマーケティングの方針を示していた。宣伝は紙媒体とテレビに集中し、日本車はタフでオーストラリアの環境に持ちこたえることができるということを伝える必要から、採用したテーマは「トヨタ・タフ」だった。

## きっかけはディーゼルエンジン

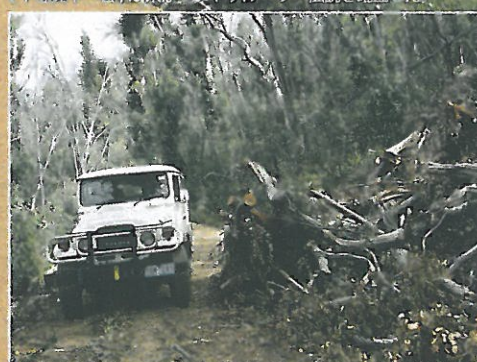
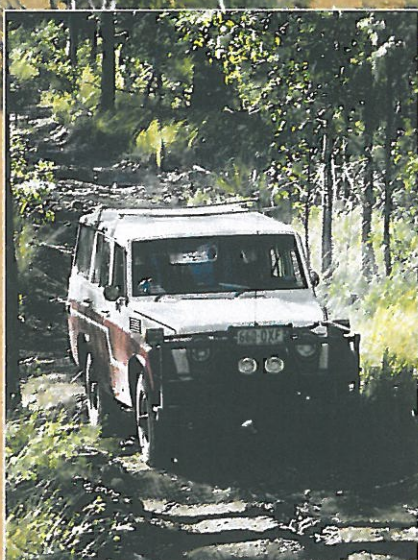
大きな転換点は1976年。農村部でディーゼルエンジン搭載の新型HJ45の販売に火がついた。納期は6カ月から9カ月待ちがざらだった。燃料の安さとディーゼルエンジンの信頼性が人気の理由だ。

実は南オーストラリア州のトヨタ商用車のデистриビュータだったコマース・モーター・ビークル社(CMV)は農村部でのディーゼルエンジン人気を知り、1970年代中頃に4気筒のハイキンソン・ディーゼルを約20台のランドクルーザーに搭載し農家へ販売していた。トヨタはCMVの「独創力」に納得はしていなかったが顧客を満足させることが必要と黙認した。結局はトヨタもH型ディーゼルエンジン搭載モデルを用意したのである。

翌年、40系ショートホイールベースモデルにもディーゼルエンジンが搭載され、1979年には新型11人乗りランドクルーザー45ハイドトップが発売された。これらに助けられ、シース・トヨタは1979年、商用車市場で初のシェア首位を獲得。トヨタは今日まで一度たりともこの座を明け渡したことはない。

当時すでにランドクルーザーはアウトバック開発のシンボルで絶対的な信頼性、耐久性伝説を確立していた。新型70系が発売された1985年には四駆市場で50%というシェアを確保し、ランドクルーザーは黄金期を迎えるのだ。

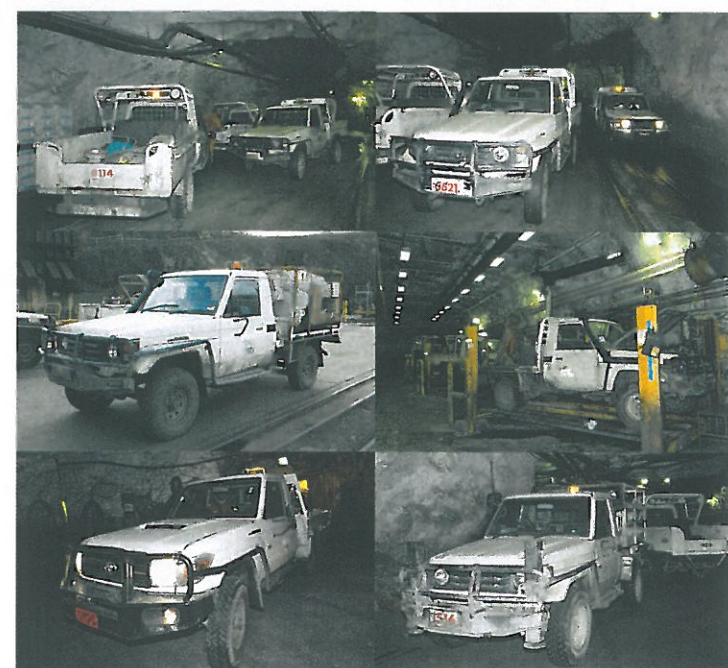
1989年、BJ42でプリズベンからキンバリー地方の撮影に向かう途中、シンボゾン砂漠の緑で8台のランドクルーザーで旅をしていたランドクルーザー・クラブ・ビクトリアの一行と出会った。付き合いはもう長く、(下写真左)BJ55は本格的なステーションワゴンとして人気だったがデザインは賛否両論あった。(下写真中・右)40系がランドクルーザー伝説を確立した。





# LANDCRUISER at AUSSIE COUNTRY

マウント・アイザ鉱山の地下1000メートルで働くVDJ79  
ユート。この他、荷台に後ろ向きに座る人員運搬用モデル、  
車輪の前後にハイジャッキを装備した高所作業用モデル  
などがある。4柱リフトが並ぶワークショップでは日常  
点検からアクスルやスプリング、燃料タンクの交換など  
の整備が24時間体制で行なわれている。



## 鉄路も走る…ランドクルーザー

ランドクルーザーが活躍するのは道路の上だけではない。  
ランドクルーザー「ハイ・レール」は線路を走る。オー  
ストラリア第2の都市メルボルン郊外で取材する機  
会を得た。ARTC(オーストラリアン・レール・トラッ  
ク・コーポレーション)のHZJ105ハイ・レールだ。  
この会社はブリスベンからシドニー、メルボルン、  
パースを結ぶ標準軌の鉄道線路を各州からリース借  
り上げて保守管理し、列車運行会社に線路使用権  
を貸し出している第3セクターである。オフィスの  
あるメルボルン中心部の高層ビルの地下ガレージか  
ら出たハイ・レールは高速道路で郊外へと向かう。  
小さな鉄製ガイド車輪がフロントバンパー前に格納  
されているのでオーバーハングがやたらと長く、地下  
ガレージからの狭い車路では取り回しに苦労する  
がそれ以外はまったく普通の100である。  
現場で線路に「またがり」、運転席脇のスイッチ  
を入れると前後のガイド車輪が油圧で降りてきて  
レール上にぴったりとはまる。これで準備完了。当  
然といえば当然だが、線路を走るといっても運転は  
普通と変わりはない。違うことはハンドルを操作す  
る必要がないことだけだ。タイヤで駆動しているの  
でゴツゴツ感はない。東京や大阪の新交通システム  
の乗り心地に似ている。



**一生を地下で暮らすランクル**  
エルネスト・ヘンリー鉱山から  
西に100km。マウント・アイザ  
地下銅鉱山は世界最大規模で、坑  
道は地下1900メートルに達し  
ている。ランクルを乗せることが  
できる2階建ての「シャフト」と  
呼ばれるエレベータで地下に降り  
ていく。  
地下960メートルのここには  
作業員のための休憩施設、給油  
所、そして「ライト・ビークル  
(light vehicle)」と呼ばれるランド  
クルーザーのワークショップがあ  
る。全ての施設には空調が完備さ  
れ、快適に作業ができる環境が整  
えられている。ワークショップで  
はエンジンやミッションを降ろす

という重整備以外の全てのメンテ  
ナンスが行なわれる。  
地下で働くクルマは大型重機を  
除けば後はすべてランドクルーザ  
ー。120台が作業員の相棒とな  
っている。全て70系ロングホイ  
ールベースだ。荷台に後ろ向きに  
座るシートを取り付けた人員運搬  
用モデル、伸縮する高所作業台を  
取り付けたモデル、機材を運ぶフ  
ラットベッドのモデル、3枚ドア  
にカスタマイズされたトゥール  
ンギアなどさまざま。最近で  
は定期的に車両を入れ替えていく  
ので厳密な意味で朽ち果てるまで  
ここで働くクルマはいないが、基  
本的には一旦地下に降りてきたラ  
ンドクルーザーは引退するまで二  
度と地上に出ることはない。



# 過酷な作業現場での「絶対的な存在」

鉱山でなくてはならない存在  
「60秒前」  
無線機からの声が聞こえてく  
る。目の前には地表から400メ  
ートルの深さにまで掘り下げられ  
た直径1キロ超の大穴が広がる。  
風の吹きさらす音しかない死ん  
だような灰黒色の風景の中、穴の  
底に突然赤黄色い光がジグザグに  
走る。それに続いて腹の下に響く  
ような爆破音。  
クイーンズランド州北西部のエル  
ネスト・ヘンリー銅・金鉱山の  
露天掘り採掘現場での発破作業の  
瞬間である。隣で発破ボタンを押  
したばかりの作業チームのクル  
ーがランクル100に駆け込み発破  
現場へとダッシュする。地底へ降  
りていくダート道は巨大な220  
トンダンブから作業員の乗ったピ  
ックアップまでが先を争うように  
埃を巻き上げる。  
私が現場に着いたときにはつい  
1時間ほど前の日常に戻ってい  
た。何事もなかったようにパワ  
ーシャベルが轟音を上げ積み込みを  
再開し、巨大ダンブは列をなして  
待機している。発破チームは今の  
発破の結果確認と次の発破の準備  
にかかっていた。ここでは78系ユ  
ーティリティ、トゥールビー、  
100系デュアルキャブなど80台  
の多種多様なランドクルーザーが  
働く。V8ターボ・ディーゼルエ  
ンジン搭載の新型79も続々と導入  
が始まっている。



①発破作業チームのVDJ79ユート(オーストラリアではピックアップをこう呼ぶ)。必要な物がシステムチックに積まれた「動く工具箱」。  
②ゆったりして乗り心地が良く、長距離の移動が楽とHZJ105スタンダードは厳しい現場で人気が高い。  
③車体後部をピックアップに改造したHZJ105。カスタマイズを手がける会社も多く、この現場ではギブナーが活躍する。  
④最新型VDJ79もワークホースの1つとして活躍する。  
⑤220トンダンブに追いかけられるHZJ105のトゥールンギア。  
(写真はすべてエルネスト・ヘンリー鉱山)



# LANDCRUISER at AUSSIE COUNTRY

オーストラリアのユーザーはランドクルーザーを酷使し、時には「虐待」と呼ばれるほどの容赦のない使い方をするという話は有名だ。そこには「このクルマなら信じられる」「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、安全性が存在する。それはこの半世紀にユーザー、メーカー、販売会社が三位一体となって作り上げたものだ。

オーストラリアではランドクルーザーは今や国民的のびのび車だ。老若男女その名を知らない者はいない。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くる。

オーストラリアはこれからランドクルーザーを大きく育てていく国であり続けることであろう。

## 知らぬ者はいない国民的な四輪駆動車

### トヨタ・ランドクルーザー クラブ・オブ・オーストラリア

1960年代末期、地方ではすでにとてもポピュラーになっていたランドクルーザーも大都市部ではまだ珍しい存在だった。それだけに反対側からランドクルーザーが走ってくれば、すれ違いざまに手を振り

合うような、オーナー同士の仲間意識が芽生えはじめていた。

1969年にランドクルーザー・クラブが設立されたのは、この共通の仲間意識からであった。シドニーが最初で、ビクトリアがそれに続いた。今日、クラブは全ての州都に支部を持ち千人を超え

るメンバーを擁する規模になっている。

2007年9月、ランドクルーザー・クラブはメルボルン支部の呼びかけで南オーストラリア州のフリンダーズ・レンジで全国集会を開催した。今年の10月で23回目を数える日本の「ランクル・ミーティング」とは異なり、オーストラリアでは全国規模のものは過去2回開催されただけで、30年ぶりの全国集会であった。

会場には各州から100人を超えるメンバーが集まり、4日間の会期中、将来の計画などを話し合ったりオフロード・トリップを楽しんだりした。

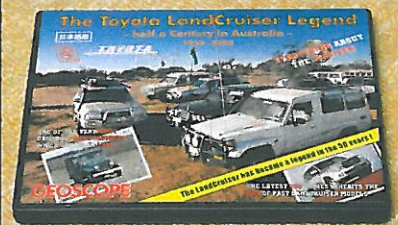
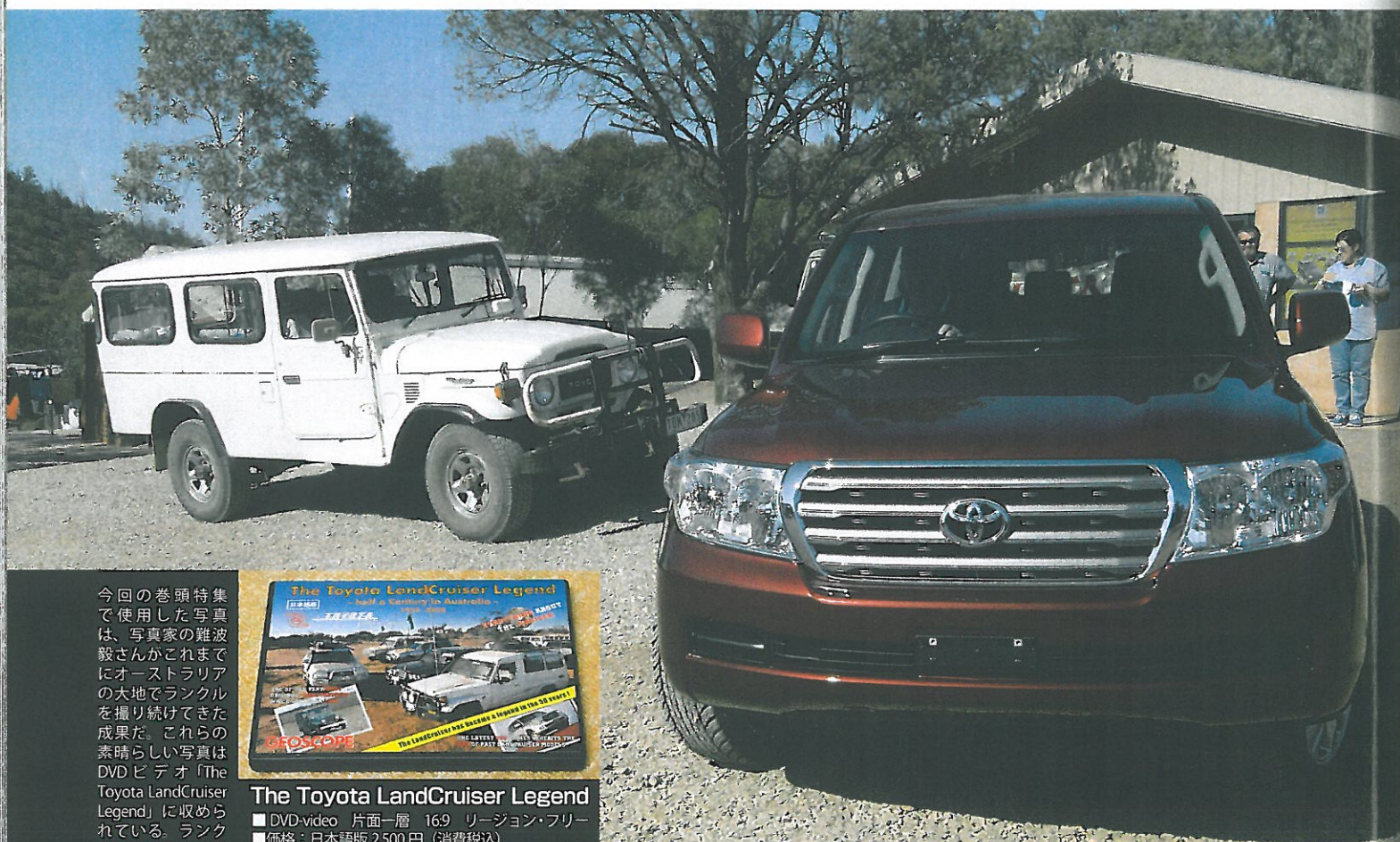
ランドクルーザー・クラブは四駆運転講習会や、ドライブ旅行を全国規模で開催している。それだけでなくメンバー同士の交流を図るプログラムやマナー向上運動にも積極的に取り組んでいる。



四駆ツアーに向かうランドクルーザーのコンボイ。70系、80系、100系の参加が圧倒的に多かった。



2007年9月に開催されたトヨタ・ランドクルーザー・クラブ・オブ・オーストラリアの全国集会には、各州の支部から56台、100名を超えるメンバーが集まった。参加者は時間的、金銭的余裕のある中高年が、ブルバグと人々。



### The Toyota LandCruiser Legend

- DVD-video 片面一層 169 リージョン・フリー
- 価格：日本語版 2,500円（消費税込）
- 問い合わせ：有限会社ジオスコープ
- e-mail: info@geoscope-inc.com
- http://www.geoscope-inc.com

今回の巻頭特集で使用した写真は、写真家の難波毅さんがこれまでにオーストラリアの大地でランクルを撮り続けてきた成果だ。これらの素晴らしい写真はDVDビデオ「The Toyota LandCruiser Legend」に収められている。ランクルファンならマストバイなドキュメンタリーである。