

“ムース” (moose) ——

和名・ヘラジカ (elk) を意味する、北米での呼称である。

アメリカ人たちは、遠い東洋の国から来た無骨な —— それでいてどこか大らかな —— 4WDステーションワゴンを、愛着を込めてそう呼んだ。

いま、改めてFJ56を目の前にしてみると、この車は確かに“ムース”の名にふさわしい風貌をしている。一九六〇年代から七〇年代の日本車としては、骨張った大柄な車体。どこか同証びした、愛嬌のある表情。腰高な脚回り。もしボンネットの両側から巨大な麓(へら)のような角を生やしたとしたら、この車は正に“ムース”以外の何物でもない雲間気を持っている。

一九六七年に初代FJ55が北米に上陸した当時、アメリカ人たちはこのランドクルーザーの新顔を半ば奇異な目で見ていたことだろう。だが、“ムース”もまたそれまでの40系ランドクルーザーと同じタフなメカニズムを持ち、角張ったステーションワゴン型ボディが意外と快適で使い勝手が良いことを知ると、時を経ずして“信頼”の念を抱くようになっていった。そして生産が終わる一九八〇年に掛けて、正に“ムース”の愛称どおりアラスカなど北米大陸の荒野を駆け巡る無数のFJ55の姿が見られるようになる。

今回は少し、蘊蓄を語ろう。

なぜ、ランドクルーザーなのか ——

現在、日本は、中国とアメリカに次ぐ世界第三位の自動車生産台数を誇っている。中でもトヨタ自動車は、グループで一〇二三万台以上と世界第一位(二〇一四年度)を記録。だが、後にその自動車大国となる礎を築いたのは、豪華な乗用車でも経済的な小型車でも、ましてや高性能のスポーツカーでもなかった。パイオニアとなったのは、



Luminex NAVY SEAL STELL 3203
Luminex TOKYO 03-5774-4944 <http://luminex.jp/>



一九五〇年代から世界に輸出されはじめたシンプルな四輪駆動車だった。

それが俗に“20系”と呼ばれるトヨタのランドクルーザーだった。

頑丈なラダーフレームにF型三八七〇cc直六OHVという強力なエンジンを組み合わせた20系は、世界中のマーケットに受け入れられた。中でも成功を収めたのが、自動車大国でありJeepに代表される4WDの本場でもあるアメリカだった。

トヨタはそれ以前、乗用車の旗艦“クラウン”で北米市場に挑み、苦渋を味わうという経緯があった。一九五一年には、日本の警察予備隊(陸上自衛隊の前身)の入札で本場のJeep(三菱重工がライセンス生産)に敗れるという経験もあった。そのトヨタにとってランドクルーザーの北米市場での成功は、正に起死回生のカンフル剤となった。

以降、ランドクルーザーは世界的ヒットとなる“40系”へと進化。エンジンも2F型四二〇〇ccに大型化され、時代と共にハードトップモデルや“50系”のステーションワゴンを加えながら、トヨタの成長と日本車全体のブランド力を牽引していくこととなる。

私が初め“ムース”に接したのは、一九八二年の十一月。場所はオーストラリア北東部、クイーンズランド州のアウトバック(内陸の未開拓地帯)だった。

当時、私は長い放浪の旅の途中で、内陸のロングリーチという町の近くの牧場に滞在していた。ちょうど南回帰線の真下の町だ。周囲にはブッシュ(荒地)が広がるだけで何もなく、最も近いガソリンスタンドまで約三〇キロ。町まで片道五〇キロ以上走らなければ酒も買えないような、荒野の真中にある牧場

だった。

牧場には二人のカウボーイと女主人、ランドクルーザーのピックアップが二台と4WDのワゴンが一台あった。夕刻になり、牛を追う仕事が終わると、誰からともなく「町にビールを飲みに行こう……」という話になる。シャワーを浴びて着替えると、コインを投げて運転手の役割を決め、4WDワゴンに乗り込む。その車が、すでに三〇万キロ以上走っている古いFJ55だった。

白と茶のツートンに塗られた“ムース”は、ブッシュの中のウォッシュボードのような赤い砂の道を時速六〇マイル以上の速度で突っ走った。たかがビールを飲むために、片道四〇キロ以上。往復で一〇〇キロ以上のロングドライブである。

道は途中で川を渡り、ヘッドライトの光の中を赤カンガルーが横切る。年老いた“ムース”はいまにもバラバラになりそうだが、意外なほど快適で、大きな背中に揺られているような不思議な安心感があった。

そしていま、私は三〇年近い時空を経て“ムース”に再会した。

穏やかな陽射しの中に佇む彼は、あの時と同じように耳元に語り掛けてくる。

さあ、日常から逃げ出して、今日も小さな冒険の旅に出掛けようじゃないか、と——。



開拓者の系譜 1980 Land Cruiser 56



1980 Land Cruiser 56

ランドクルーザー55系は北米市場を強く意識して、1987年にデビュー。当初は40系と同じ直6・3.6リッターエンジンを搭載していたが、1975年に4.2リッター(FJ56V)に変更された。撮影車両は、ランクル専門店フレックスドリームが在庫する程度稼働の一台。オールペンこそ受けているが、オリジナルパーツを完璧に維持している。もともと国内での販売が少なかったこともあり、限られた稀少車である。

取材協力 フレックスドリーム湘南厚木店 046-258-6480



柴田哲孝

ミステリー・冒険小説作家。2006年に『下山事件最後の証言』で第59回日本推理作家協会賞と第24回日本冒険小説協会大賞をダブル受賞。2007年に『TENGU』で第9回大蔵春彦賞を受賞。1986年から1990年のバリ・ダカールラリーにドライバーとして参戦したほか、南米のアマゾン川に世界最大の淡水魚ピラルクーを釣りに行った冒険旅行記なども出版している。近著に『デッドエンド』(双葉社)『黄昏の光と影』(光文社)など。