

# 想いは海を渡り、南米の大自然を駆け抜ける —日野自動車のダカールラリーへの挑戦

日野自動車株式会社 ダカールラリー事務局

## ダカールラリーとは

ダカールラリーは、冒険心にあふれたフランス人の青年ティエリー・サビーヌによって、1978年に始められた。当初はパリをスタートしてセネガルの首都ダカールにゴールすることから、パリ・ダカールラリー（通称パリダカ）と呼ばれていたが、2008年にアフリカの政情不安により中止を余儀なくされ、翌2009年から南米大陸に舞台を移し、現在はダカールラリーと称している。

競技者は、2週間をかけて約1万キロにわたる砂漠や砂丘、土漠、荒野などの道なき道を走り続け、総合タイムを競う。完走率が5割に満たない年も珍しくないことから「世界一過酷なラリー」と言われており、それが一層競技者のチャレンジスピリットを掻き立てる。2輪、クワッド（4輪バギー）、4輪、トラックの4部門に、約50ヶ国から400台を超える競技車両が参戦する、世界的に注目を集める一大イベントである。

南米では、標高が4,000mを超えるアンデスの山々や、世界で最も降水量が少ないアタカマ砂漠などの大自然が行く手を阻み、さらに過酷さを増している。最終日のゴールセレモニーはブエノスアイレスなどの都市内で行われ、特設の表彰台にラリーを完走した全部門の全車両が登壇し、会場を埋め尽くす数十万人の観客が



ダカールラリー2017はパラグアイ～ボリビア～アルゼンチンで開催

チームを祝福する。持てるすべての力を振り絞って戦い抜いた競技者達が、サポーターとともに喜びを爆発させ、熱狂は最高潮に達する。

## 日野自動車の挑戦

日野自動車は、1991年に創立50周年の記念イベン



南米の大自然を駆け抜ける「日野レンジャー」(写真提供：日野自動車(株))

トとして、日本の商用車メーカーとして初めてダカールラリーに参戦。以来、毎回参戦を続け、2016年までに連続25回の完走を果たしている。四半世紀もの間には、リーマンショックをはじめ企業として苦しい時期もあったが、ダカールラリーへの参戦は「挑戦を続ける日野スピリットの象徴」として、一度もやめることはなかった。

初参戦から3年後の1994年にはトラック部門で総合2位となり、翌95年も2位の座を手にした。97年には、トラック部門では史上初となる1・2・3位を独占するという快挙を成し遂げ、世界中を驚かせた。その後は総合優勝からは遠ざかっているが、トラック部門の排気量10リットル未満クラスでは、2010年から16年にかけて7連覇の栄冠を手に入れている。

競技用の車両は、市販車の「日野レンジャー（英語名：HINO500 Series）」をベースに、日野自動車のエンジニアが改造を施したダカールラリー専用のトラック。整備を担当するメカニックは日本全国の販売会社から選抜し、南米での活動拠点は現地の販売代理店が設営するなど、日野グループが一丸となって参戦している。ドライバーは、初参戦以来のパートナーであり70歳を超えてなお現役を続け、競技者達から「ダカールラリーのレジェンド」と称えられている菅原義正氏と、同氏の次男である菅原照仁氏。この二人の親子ドライバーと日野自動車は、ともに「世界一過酷なラリー」に挑む同志として、長年固い絆で結ばれている。

## 「日本」にこだわる

ダカールラリーには世界中から競技者が参戦しており、多国籍メンバーによるチームも多いが、日野自動車は「日本のチーム」であることにこだわっている。日本製のトラック、日本人のメンバーだけでなく、車両の装飾や競技中の食事まで、まさに「日本」づくし。それは、世界中が注目するラリーに日本の代表という誇りを持って参戦し、また、遠く地球の裏側の南米の地で日本の素晴らしさを



夜を徹して整備を行う日野自動車のメカニック達（写真提供：日野自動車（株））

伝えたいという想いからである。

競技車両の「日野レンジャー」は、排気量9リットルのエンジンを搭載した中型トラックであり、パワーの点では排気量が優に10リットルを超えるライバル達の大型トラックよりも劣るが、軽量で機敏性に優れるという利点もある。日野のエンジニア達は、ドライバーが車両を意のままに操ってポテンシャルを最大限に発揮できるように、何度も走行テストを繰り返しながらドライバーの要求に耳を傾け、細部に至るまで徹底的に改造やチューニングを施す。日本ならではのきめ細やかな「ものづくり」の技術、知恵と工夫、たゆまない改善の努力によって、大自然の道なき道を駿馬のごとくしなやかに駆け抜け、排気量が10リットルを超えるモンスタートラック達と互角に戦う車両をつくる



歓喜の渦に包まれるゴールセレモニー（写真提供：日野自動車（株））

ことができるのである。

また、毎夜車両がキャンプ地に到着すると、メカニック達は寝る間も惜しんで入念に整備を行う。翌朝のスタートまでの、限られた時間で膨大な量の作業を行うため、日野のメカニック達のチームワークと集中力の高さは並大抵ではなく、車両がどのような状態であろうと、文字通り一夜にして完璧な状態に仕上げる。これは、自分がいかにチームに貢献できるかという「個」ではなく「和」を貴ぶ日本の精神性や、互いを尊重し相手を思いやる心遣いのなせる技と言える。彼らの仕事ぶりはライバルのメカニック達からも一目置かれており、深夜にその作業の様子をわざわざ見に来るほどである。

競技車両には歌舞伎の隈取をイメージしたカラーを施し、千両役者のようにライバル達のトラックに睨みを効かせ、また、屋根には「こいのぼり」を飾り、過酷な山脈や砂漠を川の流れて見立てた鯉が、ゴールを目指して元気に泳いで行く。その姿は、「日野レンジャー」が日本のトラックであることを、一層際立たせる。キャンプ地では、日野のスタッフが日本から持参したお米や炊飯器で炊込みご飯などの日本食を作り、その味はライバル達の間でも評判である。近年ますますグローバル化が進む一方で、国ごとに育まれた伝統や文化が失われつつあるが、私達はラリーを通じて日本の文化の素晴らしさを伝え、世界中の人々に親しみを感じてもらいたいと願っている。

### 総合10位入りを目指す

ダカールラリーが競技である以上、やはり順位が最も大事である。現在は、排気量10リットル未満クラスでは7連覇を達成しつつも、トラック部門の総合順位では優勝から遠ざかって久しく、ここ数年は10位以下に甘んじている。しかし、2017年1月に開催される次のラリーでは、何としても総合10位以内に入り改めて日野チームの強さを世界に証明したい。

日本には「柔よく剛を制す」ということわざがある。これは、剣道や柔道、相撲などで「しなやかなものは、固くて強いものの矛先を巧みにかわして勝利を得る」、転じて「柔弱なものが、かえって剛強なものに勝つ」という意味である。日本ならではの「ものづくり」の技術や、「和」を貴ぶ精神性によって、パワーで勝るモンスタートラックにも、日野チームの総合力で必ずや勝つことができると確信している。

私達は、さらに技術力を磨き、チームの結束力を高めて、これからもダカールラリーへの挑戦を続けていきたい。その想いは日本から海を渡り、南米のアンデス山脈やアタカマ砂漠の大自然を越え、「世界一過酷な」道なき道をも駆け抜けて行くのである。

(ひのじどうしゃ 日野自動車株式会社 ダカールラリー事務局  
総合企画部広報・IR室)

