



エッセイ

## 私の車歴 53 年

SCE・Net 松村 眞

E-80

発行日

2015.8.16

喜寿の誕生日を迎える 3 ヶ月前に、県の公安委員会から葉書がきた。内容は運転免許の更新に先だって、講習予備検査を受検してから高齢者講習を受講しておくようにとの案内である。前回は高齢者講習を受講したが、今回は後期高齢者ということで、さらに講習予備検査も受検しなければならないのだ。講習予備検査というのは認知症の簡易診断で、日付と時間の認識や、イラストを使う記憶力の確認などとなっている。高齢ドライバーの事故が増えているから、こうした検査も必要になったのであろう。一方、私は数年前から車を運転していない。運転しなくてもさして不自由しないのと、視力が低下して距離感に多少の不安を感じたからである。車の運転は止めたが、近場の用事には冬場を除いて原チャリを使っていた。なんといっても簡便で、駐車場を考える必要がないからである。その原チャリも電動アシスト自転車を買ってから滅多に乗らなくなった。だから、もう運転免許は返上してもよいと思っていた。

ところが現実に免許更新の日が迫ってくると、本当に免許を返上しても後悔しないのか迷いがでた。これまで 50 年以上も運転していたから、全く運転できなくなるのが心残りで、片腕をもぎ取られるような寂しさが決断を鈍らせるのである。加齢にともなう視力や聴力の低下は、徐々に進行するから心構えも徐々にできてくる。ところが車の運転は、人為的にある日を境にプツリと認められなくなるのだから、心構えが追いつかないのである。そこで、もう一度だけ免許を更新することにし、指定された自動車学校に講習の予約を申し込んだ。ところが受講者が予想以上に多く、早くとも 1 ヶ月半は待つ必要があり、免許更新日を過ぎてしまうことがわかった。その場合は免許更新の手続きを先行させ、一定期間内なら講習を後回しにすることも認められるという。それにしても、免許の更新を希望する高齢者が、いかに多いか思い知らされた。受講料は 3 時間の検査と講習で 6 千円となっていたが、公的な義務手続きにしては高過ぎると思った。高齢者の弱みに付け込んだ営利事業のような気がして、あまりよい気持ちが出なかった。

一方、念のために最寄りの警察署で免許返上の手続きも聞いてみたら、いたって簡単でその場で手続きをしないか薦められた。高齢者講習の予約や費用が不愉快だった私は、やはり免許を返上しようという気になり手続きをした。10 分もかからなかっただろう。今にして思うと、後期高齢者に不愉快な予備検査と安くはない講習費用を課すのは、早く免許を返上させたいからではないかと勘ぐっている。もしそうなら、1 万円ぐらいの報奨金を出してもよいのではないだろうか。かくして車から卒業となったが、若い頃からの長い車歴にはいろいろな思いがあるので振り返ってみたい。

初めに車を買ったのは、大学を卒業して就職した 1 年目（1962 年）で 24 才だった。先輩社員の一人が中古車を 6 万円で買わないかと話を持ちかけてきたからである。車種は初代のトヨタクラウンで、1955 年に生産された車だから 7 年モノだった。私は機械が好きで車にも興味があった

が、月給が2万円だったからガソリン代と維持費の負担が重い。そこで同期の新入社員3人で使い、費用を公平に分担することにした。車庫には北鎌倉の実家の裏を届けたが、3人で使うのだから実際の置き場所は会社の構内駐車場にした。当時は自家用車を持つ社員が稀だったから、勝手に駐車しても誰も気にしなかった。この車はエンジンが1500ccで48馬力だったから、今なら軽自動車並みの出力である。一方、重量はクーラーもないのに1トンもあったから燃費が悪く、リッター当たり約8キロメートルだった。



3人で買ったトヨペットクラウン  
出典：Wikipedia

写真で見られるように、フロントガラスは1枚ではなく2枚を接ぎ合わせてある。当時はフロントガラスを1枚のガラスでは作れなかったのだ。バスやトラックも、フロントガラスは2枚のガラスの接ぎ合わせだった。方向指示はサイドランプではなく、方向指示機が観音開きのドアの間にあるセンターピラーに埋め込まれていた。ハンドル横の方向指示スイッチを操作すると、長さが20センチほどの棒状の方向指示機が、磁石の力で横に飛び出るようになっていた。中にランプが入っていて、夜間は赤く点灯するようになっていた。しかし数カ月後に故障して出なくなったので、方向を変更するときは窓から手を出して後方に合図した。修理に出せば直せるのはわかっていたが、修理代が安くなかったからである。

もっと大きな故障もあった。私が実家から会社に向かって運転していたとき、ガタガタと振動し始めた。妙だと思って車を左に寄せようとしたら、ガラランガラランと大きな音がして何かが落ちた。停車して落し物を見たら、動力を後輪に伝えるプロペラシャフトだった。やむなくシャフトを車に入れ、窓に白い布を挟んで故障車両とわかるようにし、そこからバスで出勤した。昼休みに別の車で拾いに行き、ロープで牽引して会社に戻った。終業後に点検したら、シャフトを固定していた4本のボルトが抜け落ちていた。幸い近くに金物店があり、同じサイズのボルトがあったので買ってきて直した。修理代はボルト4本だけだから数十円で済んだが、また同じ故障が起きないかと車の振動に敏感になった。当時の車は故障が多かったが、修理代を節約するために、具合が悪くてもすぐには修理に出さず、直せるところ自分たちで直した。部品が必要なときは、解体屋に行ってスクラップヤードから探し、安く買って来た。タイヤもバッテリーもこの方法で交換したから、車の構造に詳しくなり、解体屋のおじさんと仲良くなった。どうしても自分たちで修理できなかったのは、ボディの錆（腐り）である。買ったときからすでに後部のフェンダーの一部が腐って穴が開いていたが、前のフェンダーも上部の継ぎ目が腐ってきた。フェンダーも今の車のように1枚の鉄板ではなく、2枚を接ぎであったから接ぎ目に雨水が残り、錆びやすかったのである。でも走るのには問題なかったのだから、みっともないけれど修理しなかった。

この車、3人の共用だから使い方にルールが必要だった。まず利用者だが、1週間おきに優先権を交替することにし、優先権がない者が使いたいときは優先権のある者の了解を得ることとした。

費用は走行距離に応じて負担することとし、ガソリン代を含めて1キロメートル当たり 10 円とした。助手席の前のグローブボックスにノートを常備し、使うたびに走行距離を記帳した。当時のガソリン代は1リットルが約 40 円だったから、リッター5円ぐらいだったであろう。プラスの5円は、自動車税や維持費の負担分とした。私の場合、北鎌倉から会社まで約 13 キロメートルだったから往復で 260 円になった。一方、バスで通えば往復 70 円だったから、優先権があっても通勤にはあまり使わないようにした。この車は1年半ほど乗って車検の前に廃車にした。車検の修理代が高かったからである。処分のために修理工場に持ち込んだら、鉄屑として1万3千円で引き取ってくれた。よいおもちゃだった。

2台目を買ったのは1台目の廃車から3年後の1967年で、茅ヶ崎のアパートからの通勤に使った。車はダットサンの1000ccで、5人乗りの34馬力だった。堅牢なので当時はタクシーにも採用されていた。これも中古車だったから故障は頻繁に起きた。道路に凹みがあると、乗り越えた直後に車が大きく上下するようになった。衝撃を吸収するショックアブソーバーが、4本とも中の油が漏れていたのである。そこでスクラップ工場と同じショックアブソーバーを探し、交換だけを修理工場に頼んだ。エンジンでカタカタと音がするようになったときは、原因がわからずに困った。車の好きな同僚に意見を聞き、冷却水ポンプの回転翼が外側のケースに接触するのではないかという結論に達した。そこでまた数カ所のスクラップ工場を探し、部品を手に入れて自分で交換した。ボルトがきつく締まっていた、しかも錆ついていたから交換作業が大変だった。冬は出勤時にエンジンがかからないことがあるので心配だった。一度失敗すると何度もスターターをかけるので、バッテリーが消耗して最後はスターターが動かなくなってしまうのだった。でも当時は備品のクランク棒を使って、時間はかかるが手動でもエンジンをかけることができた。前のバンパーにはクランク棒を通す穴があり、そこから差し込んで手で回すのである。今の車は冬でもエンストしないが、気温が低いと自動的に空気の吸入量を減らし、エンジンがかかりやすくしているのであろう。この車は5年乗った段階で、エンジンの回転にムラが出るようになった。周期的に回転数が大きくなったり小さくなったりするのである。燃料ガスの圧縮とプラグ点火のタイミングが合わなくなったのだが、修理工場の話ではエンジンのシリンダーが摩耗しているからだという。もしそうだと簡単には修理できないのと、ボディーの腐り（錆）もひどくなっていたので廃車にした。処分のために修理工場に持ち込んだら、鉄屑として引取ってくれたが今度は 2500 円にしかならなかった。鉄スクラップの相場が、前の車を廃車したときより大幅に安くなっていたのである。



ダットサン 1000cc

出典：ja.wikipedia.org

2回も年代ものの中古車に乗ったので、故障のたびにボンネットを開けて点検し、原因を推定して直せるところは自分で直した。車の修理は苦痛ではなく、うまく直せると充実感があつた。おかげで車の部品とメカニックに詳しくなり、路上で走れなくなった車を助けたことも少なくない。原

因の多くはエンストだったから、自分の車のバッテリーと相手の車のバッテリーを直結するブースターケーブルを常備していた。3台目の車を買ったのは1971年で、結婚直後で金がなくやはり中古車しか買えなかった。でも今度は走行距離が短い3年モノのフローリアン（イズズ）で、フロントガラスが大きく、室内が広く、クッションがよいので気に入った。エンジンは1600ccだった。この車も毎日の通勤に使い、休日には箱根と伊豆半島をよくドライブした。その後、札幌に転勤になったので、この車を持ち込んで北海道の各地を旅行した。旭川の近くを走っていた時に、累積走行距離が10万キロメートルに達したので、メーターがゼロに戻った瞬間を写真に撮って記念にした。3年の札幌勤務を終え、横浜に住むようになってこの車を使っていたが、エンジン音が大きくなってきたのと、ドアが錆びて穴があいてしまったので廃車にした。7年使ったが故障は少なかった。ブレーキが全く効かなくなったことがあったが、点検したらマスターシリンダーのオイルが漏れていただけなので、簡単に交換できた。路上でエンジンが加熱し、オイル切れのアラームがついたときは慌てた。自分でオイル交換をした直後で、オイル抜き栓を閉め忘れたのが原因だった。



フローリアン（イズズ）  
出典：nishinomiya.areablog.jp

4台目を買ったのは1978年で、1500ccのトヨタペットコロナだった。3台目を廃車にしようか迷っていた時に、中古車販売店で見た三角窓のないシンプルなデザインと、きれいなメタリック塗装が気に入ったのである。でも、この車の選択は間違いだった。数年後に肝心のメタリック塗装が剥げてきたのである。自分でスプレー塗料を買ってきて補修しても、やはりすぐに剥げてしまった。メタリック塗装の技術が不十分で、完成度が低かったのだと思う。屋根全体に塗装むらが出てしまったので、嫌気がさしてきたところに、スプリングに問題が発生した。後部座席に座っていると、マンホールの低い段差の上を通るだけで、ガツンと固い衝撃が伝わってくるようになったのである。車体を支える板ばねの弾力性が低下したのに違いなく、修理代は安くはないだろうと思って1983年に廃車にした。この車は5年使ったが、新車からの使用期間が8年に満たず、累積走行距離は7万キロメートル程度だった。3台目のフローリアンから、廃車にするまでのトータル使用期間10年以上、あるいは走行距離10万キロメートル以上を目標にしていたのに、この車はどちらも達成できなかった。



トヨタ・コロナ  
出典：Wikipedia

5台目は近場の中古車販売店で、新車から6ヶ月で走行距離4500キロメートルのブルーバードを手に入れた。エンジンは1600ccで、エアコンが内蔵だった。外装も内装も新車と同様だが、中古だから割安だった。買ったのは1983年だったが、その頃からエアコンが標準装備になってきたと思う。その前まではオプションで、10万円以上もの差額を請求されていた。この車の弱点はボディーで、

2年足らずでドアの下部と、その下のフレームに錆が出始めた。あまりに早い段階での腐れの発生なので、補修を依頼したディーラーの修理工場でクレームをつけた。ディーラーには同種のクレームが多かったようで、理由はドアの下にある水抜き穴が小さく、窓ガラスを伝わって侵入した雨水が容易に抜けないからだと言われた。それなら設計ミスではないかと指摘したら、修理代を安くしてくれた。6年ぐらい乗った段階でエアコンが効かなくなった。原因は封入してあるフロンガスが漏れたからで、再度封入したが2年経ったらまた効かなくなった。完全に修理するには、エアコンを取り出して内部の劣化したガスケットを全部交換する必要があり、安くは直せないの、その後はエアコンなしで済ませた。機械的な故障はほとんどなく1993年に10年目を迎え、ボディーの腐れも目立つようになったので廃車にした。



ブルーバード

出典: [blog.goo.ne.jp](http://blog.goo.ne.jp)

6台目はカロラーの新車にした。5台目までに比べると格下の小さい車に代えるようで気に入らなかったが、小さい方が運転しやすいという家内に妥協した。私にとっては初めてのAT車だったので、最初は少し戸惑った。3年目の最初の車検は、ユーザー車検の手引書を見ながら自分で点検し、車検場に持ち込んだ。検査ラインに並ぶ前に、検査官からブレーキパッドの摩耗状態をどうやって確認したか質問された。何も点検しないで、点検シートのチェックマークだけ点検済みにする輩がいるからであろう。事実、私の前に並んでいた人は検査官の質問に答えられず、ユーザー車検を認められなかった。そばで聞いていたら、ガソリン車なのにジーゼルエンジン車にしかない点検項目をチェック済みにし、点検方法の質問に答えられなかったからである。



カロラー

出典: Wikipedia

私は全項目を自分で点検していたから問題なかった。その後は検査ラインに乗って、次々に指示された通りに操作し、検査官がヘッドライトの照度やブレーキの効き具合などを確認した。全検査を終えて窓口に行くと、新しい車検証とフロントガラスに貼るステッカーを渡された。ステッカーを初めて自分で貼る時は、「やったぞ！」という充実感があった。でも、部品交換も修理もせずに車検を取れたので少し心配になった。たとえばブレーキホースは交換しなかったが、ディーラーは2年で交換することを知っていたからである。自分自身で車検を取ろうと思ったのは、業者に依頼すると十分に使える部品まで勝手に交換し、修理費を高くしようとするからである。たとえば、バッテリーがまだ十分に使えるのに交換されたことがある。タイヤの溝がまだ5ミリもあるのに全部交換するといわれ、慌てて止めたこともあるのだ。このカロラーは新車から10年の間、ただの一度も故障しなかった。それだけではない。これまでの車は必ずボディーに錆（腐れ）がでたのに、この車は全くでなかった。塗装技術が大きく向上したのに違いない。だが10年を過ぎた頃からエンジン

に金属性の異音が出るようになった。内部から発生する音なので、エンジンごと交換しなければ直らないと推察し、残念だが 2003 年に廃車にした。エンジン以外は全く問題なく、内装にも外装にも劣化が見られなかったから、廃車にするのが悔しかった。調べてみたら BMW はエンジン交換も容易だとわかったので、日本も早くそうなって欲しいと思った。

7 台目はホンダのフィットにした。エンジンは 1300 cc で 86 馬力だった。この車はコンパクトだが室内空間が広いのが気に入った。ハッチバックなので車長が短く、カーポートの前後が広く残った。私は伝統的な 3 ボックスタイプが好きなのだが、主に運転する家内の小さい方がよいとの意見を尊重した。もちろんエアコンが標準装備で、窓ガラスもバックミラーもリモコン操作だった。この車も新車から 10 年を過ぎたが、これまで全く故障がない。走行距離がまだ 4 万キロメートル程度のせいか、内装も外装も問題ない。だから私はもう運転しないが、今年 11 年目の車検を取るつもりである。なお、たまにはボンネットを開けて見るが、狭い空間に部品がぎっしりと詰め込まれていて内部に手が入らない。それに電子部品が多いので、小さな故障でも自分で直せる自信がない。



ホンダ・フィット

出典：Wikipedia

これまでは廃車にしても、工具だけは手元に残してきたが今は出番が少ない。それだけ車の完成度が高くなったのである。ちなみに乗用車の平均使用年数は、1975 年に 6.7 年、1978 年に 7.8 年、1980 年に 8.3 年、1984 年に 9.0 年、2001 年に 10.4 年、2006 年に 11.0 年、2010 年に 12.7 年になっている（自動車検査登録協会資料）。長寿命化は喜ばしいことだが、故障が少なくなって修理工としての腕前を發揮できず少し寂しい。20 年前まではどこの駐車場にも錆（腐れ）のでた車があったが、今は全く見かけない。路上で窓に白布を挟んだ故障車を見かけなくなった。どこにでもあった修理工場を今はあまり見ない。解体屋が見つからず、中古部品を安く入手できない。あの親父さんたちはどこに消えたのだろうか。パンクが減ってジャッキの使用頻度も激減した。私の車歴 53 年には、日本の車の技術進歩の歩みが反映されているのではなかろうか。その背後には技術者のたゆまない改善努力があり、組織には成果を残す膨大な仕様書やマニュアルが蓄積されているだろう。中島みゆきの詩にある「地上の星」に心から感謝したい。

本稿には Wikipedia に公開されている車の写真と、Web に公開されているイラストを引用している。提供された方に感謝するとともに、商業目的のない私的なエッセイなのでご了解いただきたい。

（おわり）