

(^_^)v 趣味に生きる (第16回) ~. ~. ~. ~. ~. ~.

open air touring

大 澤 進

(九州大学大学院医学研究院保健学部門 検査技術科学分野 教授)

◆はじめに

趣味とは「仕事・職業としてではなく、個人が楽しみとしている事柄」とある。車と運転することが好きなので、私の愛車の変遷と13年余り乗り続けているオープンカーにまつわる旅行、人との出会いについて紹介したい。

◆愛車の変遷

昭和42年に東京都の稲城市立病院検査科に勤務することになった。この当時の月給は約2万円であった。昭和41年に日産自動車が大衆車として名前を公募し、排気量1000ccの「サニー」が発売された(写真1)。その後トヨタからカローラ1100, スバル・1000が相次いで発売された。昭和39年, 東京オリンピックが開催された頃, 高校生の私は生涯車を持つことなどできないと思っていた。その当時, 車を持っている人は開業医などで, ごく少数の人達の高額な宝物であった。もちろんサラリーマンでもスバル360などの軽自動車を持っていたら注目の

的であった。

昭和43年頃, 運転免許を持たない父が突然, サニーを購入し, 家族はびっくり。その当時42万程度であったので, 私の月給の20倍である。今であれば400万相当であろうか。車を独占運転したのは免許を持つ兄と私であったが, これを見ていた父も60歳を前にして免許を取得し, 明治生まれの気概を感じた。

この当時, 車を持っているだけで女性にもてた時代である。そのような不純な動機もあり, それから数年後, 自分の車ほしさにやっと40万程度貯金, 車を買うことにした。欲しかったのはホンダのスポーツカーで, DOHCエンジンを搭載したS600やS800は高価(65万)であった。私にとっては高嶺の花, 購入出来ない。それではと, 中古車でかっこよく目立つ車を購入しようと中古車屋を探し巡り, 昭和40年(1965年)に発売されたアメ車のGMシボレー コルベア500クーペ(写真2)を購入。その当時としては珍しい, 駆動方式がRR方式(リアエンジン・リアドライブ)で空冷水平対向6気筒の2700ccの大排気量である。写真のように白いボディカラーで, 流れるような美しい2ドアのクーペである。室内はベンチシートでダッシュボードにオートマチックの変速レバー付き, 左ハンドルである。結婚するまでの数年間乗っていたが, 箱根の峠では空冷で中古のためかオーバーヒート, エンジンオイルが焦げてマフラーから白煙を吐く始末, エンジンを冷やしながらでないと登れなかった。しかし, 室内は広く水平対向エンジンで



写真1 サニー 1000



写真2 GM シボレー コルベア 500 クーペ



写真3 スバルレオーネ

コーナリングもすばらしく、室内も広かった。しかし結婚を機に中古のアメ車はいつ止まるかわからないので、乗り換えを決意。新婚旅行は新車で東京から九州を一周する計画(約2,500 km)をしていたため、故障しない国産車を探すことにした。その当時、内科医が乗っていたスバル・1000を運転する機会があり、コーナリングが安定していて実にすばしかった。そこで国産唯一の水平対向エンジンを搭載したスバルレオーネ coupe GSR1400cc(写真3, 現在はレガシーとなる)を購入し、結婚式のあと直ぐに九州一周のドライブに挑戦した。実際、この車は加速も鋭く、信号グランプリでも負けることは少なく、これまで乗った車の中でも思い入れのある車であった。ボディカラーはマリンブルーで2ドアクーペ、そしてボディの横には白いラインが入っていた。今、思うとコルベアの水平対向エンジン、美しいクーペスタイルが心に残

り、スバルレオーネ coupe を購入したのかも知れない。その後、子供が生まれ、働きながら東京理科大の夜学に通っていたこともあり、贅沢は出来なかった。そして、昭和56年に千葉大検査部に異動した。一軒家を購入したため住宅ローンの返済もあり、車への関心は向けられなくなる。

◆オープンカーの購入

50歳を越えた頃、子供達も社会人となり、経済的にも少し余裕が出てきた。元来車好き、若い頃にスポーツカーが購入出来なかった想いが頭をもたげ始めた。しかし、車の乗り換えは車好きでもあったので、少なからず繰り返していた。別にもう1台スポーツカーを購入するには、我が家の大蔵大臣の許可が必要になる。そこで、千葉大検査部の大型搬送システムも軌道に乗った平成11年6月に、大臣をスイス・イタリア旅行に連れて行き、その翌月に攻め込むことにした。

そこで何を購入するかである。どうせスポーツカーを購入するならスパルタンな車にしようとして、イギリスのケータラムセブン(Caterham Seven; 昔のF1カーのような二座席スポーツカー)が良いと思い書店で色々調べたが、新車で500万前後と手が出ない。中古でも良いと考えたが、調べると度々故障があるとのこと。その当時、私の好きなホンダからHonda S-2000が発売されていたので、触手も伸ばしたりして



写真4 光岡自動車 ゼロワン・クラシックタイプ F

いた。帰宅途中の書店で車雑誌を見ていると、カスタムカーを少量生産する光岡自動車のゼロワン・クラシックタイプ F の発売が目にとまった。Caterham Seven と同じ形状であるが、Caterham Seven とは違って私の感性を刺激するレトロなデザイン、そしてエンジンはマツダのユーノスロードスター1800cc を搭載している(写真4)。日本製であれば故障もないと思い、早々に千葉の光岡自動車に赴いた。丁度、千葉の営業所では2年落ちのゼロワン・クラシックタイプ F (ボディカラー黒、走行距離 5,000km) の中古を販売する話を聞き、試乗の依頼をした。車の到着連絡を受け、早々に狭いコックピットのような運転席に滑り込み試乗する。そのスピード感、オープンカーの風きりと開放感、魅了されてしまった。これぞスポーツカーである。何としても手に入りたい思いで大蔵大臣を説得し、渋々の許可もあり購入出来た。忘れもしない平成 11 年 7 月 16 日(金曜日)に納車された。



写真5 シルバーメタリック塗装後のゼロワン

51 歳であった。黒のボディカラーが気に入らなかったのも、後にシルバーメタリックに再塗装した(写真5)。それからは晴れた日曜日が楽しみな休日となった。

◆オープンカーでの遠出

休日に自宅の周辺をドライブしても、何か物

足りないので、少し遠出して箱根に向かった。住まいの千葉から湾岸高速、首都高速、東名高速、厚木小田原自動車道と乗り継いで、箱根ターンパイクに到着。ターンパイクの中程まで走っていると対向車線で同じ車とすれちがった。しばらく走り、相模湾を眺望できる休憩所で一休み、すれちがった車が戻って来た。東京の世田谷に住む方で、車のボディカラーは薄いグリーンメタリック、箱根には度々来ているとのこと。オープンカーでの初めての出会いであった。次に芦ノ湖スカイラインに向かいワインディングロードを楽しむことに。我が家の大臣、家内にも同乗いただき、芦ノ湖スカイラインでの私の走る勇者の姿をビデオで撮影。その後も息子に頼んで何度か走行ビデオを撮影しては、Macでビデオ編集して楽しんでた。まさにオープンカーオタクである。

5月の連休や夏休みには家内と八ヶ岳、黒部ダム、白馬などロングドライブを楽しんだ。特に八ヶ岳富士見高原ペンション「ラクーン」には数回訪れ、ペンションオーナーの息子さんがBMW Z3のオープンカーを所有していたこともあって、意気投合した(写真6)。そこは、家庭的なペンションで、特にフルーツ盛りだくさんの朝食とパンが気に入り、美味しく楽しい思い出である。また、同時に宿泊したお客が私の車を見て珍しがるので、同乗させてあげると皆さん大喜びで、自尊心がくすぐられ、心持ちの良



写真6 八ヶ岳ペンションにて：購入した頃のゼロワン(黒色)

いことに気づいた。このあと「ミツオカ・ゼロワン」を介しての友達が作られていくことになる。そして、信州の白馬でペンションに泊まったときも定年退職した神戸のご夫婦と一緒にになり、車を見て奥様が興味を示された。そこでいつもの一言、「乗ってみますか」、すると「乗りたい」の返事、そしてご主人も。それが縁で今でも年賀状のやり取りをしている。数年前にはご主人の趣味である油絵が印刷された年賀状が届き、白馬で早朝から絵を描いていた姿を思い出した。そして翌年、全国美術展で入選したとの年賀状を頂いた。

オープンカーは春・夏・秋のシーズンがベストである。秋の日光で色づいた木立の中を走り抜ける、何とも言えぬ美しさに感動する。晩秋には田舎で稲刈り後の藁を燃やしている臭いなども、小さい頃を思い出す。ただ、鶏糞や牛糞などの田舎の香水も臭ってくるのは、ご愛敬で息を止めて走り抜けるしかない。また春には木々の若葉や花の香りが感じられ、また季節の鳥の囀りも聞こえ、自然の中にいる幸せを感じる。

しかし、夏は直射日光を浴びて汗だくになる。特に夏場の首都高速の渋滞は最悪である。この経験からクーラーを取り付けたのだが、光岡自動車では余り賛成されなかった。それでもあの暑さは耐えられないので無理矢理取り付けた。しかし、オープンで走っている時、クーラーは全く効かない。幌を被せれば小さい車内なのでフロントウィンドーに霜が付くほどよく冷えるが、オープンカーの開放感は全くなく、視野も狭くなる。ようやく店のアドバイスが理解できたが、後の祭りである。次なる手は「ビキントップの幌」である。日差しを遮ることができ、風は後ろに吹き抜ける構造になっている。現在もこれを夏場に愛用しているが、基本的に真夏は高原を走る以外は乗らない。

冬は敬遠すると思っている人が多いが、ヒーターを入れて厚着をすれば耐えられるし、冷たい風を切って走る緊張感もなかなか良いものである。

「ミツオカ・ゼロワン」は車高が非常に低く、着座してアスファルトの道路に触れるほどである。このためコーナリングの安定性は抜群で、どんなカーブでもかなりのスピードで走り抜けることができる。八ヶ岳周辺の道路は空いているし、ワインディングロードもあり気持ちよく走れることから、良く出かけた。麦草峠の先にある白駒池に行く途中、ヘアピンカーブの連続でついつい調子になり、かなりのスピードでカーブに突っ込み1回転スピンしてしまった。たまたま対向車がいなかったので事なきを得たが、車の限界が体感でき、それ以降はほぼ安全に運転しているつもりである。

◆北海道ツーリング

オープンドライブの聖地、北海道をゼロワンで走りたい。しかし、車の輸送代は往復で福沢さまが6枚程度必要。ところが、オープンカーのユーノスロードスターを1週間レンタルする金額はその輸送代と同程度であることが分かった。そこで、茨城の大洗海岸からカーフェリーで苫小牧に行くことにし、カーフェリーの予約を試みたが既に満室で断念。しかし、夏の北海道を走るのは長年の夢であった。九大に異動する予定もあり、その前年の平成15年に思い切って行くことにした。つまり福沢さまを6枚使い、ゼロワンを千葉と千歳空港間の往復輸送をしてもらうため、陸送会社に依頼した。

8月2日～9日までの8日間、ついに決行である。家内と千歳空港に到着し、空港の駐車場に向かうが、あいにくの雨である。幌を掛けての走行になった。ロングドライブの行程は小樽、札幌、旭川、大雪山、層雲峡、北見、阿寒湖、摩周湖、釧路湿原、帯広、富良野、千歳空港で道内の中心部をぐるりと一周する計画である。まずは小樽で一泊して、その次に札幌市内に宿泊、サッポロビール園でジンギスカンとサッポロビールをたらふく飲食、体力を付けた。この日は晴天で、旭川へ道央自動車道で移動し、大雪山旭岳をロープウェイで登る。車は駐車場に置いておくと、幌も掛けていないので何となく

心配である。トランクはあつてなきがごとくなので、大きな旅行バックを車体後部のむき出しのスペアタイヤの上に縛り付けてある。しかし、これまでも車への悪戯や盗難はない。中古のゼロワンではあるが、ボディカラーを塗り替えた直後で見た目は新しく、しかも滅多に見ない車なので珍しいのである。多分、非常に高価であると思ひ込み、眺めるだけなのかも知れない。覗き込んだり、遠眼に眺める人はかなりいる。層雲峡で1泊、ロープウェイでしばしの観光である。頂上にはリスがいて、北海道の自然を実感する。そして北見までは長い道のりであるが大自然の雄大さ、地平線まで伸びる道や森の中、何十キロも信号のない道をひたすら走るすばらしいオープンエアードライブである。いまでももう一度行きたい。

北海道の道を走ると本州との違いがある。それは道路工事の案内である。本州では道路工事現場の直前でガードマンが旗を振って誘導するが、北海道では工事現場のかなり手前で旗を振っている。私の勝手な解釈であるが、おそらく道内の車のスピードが速いため、かなり手前で注意を喚起する必要があるのかも知れない。

39号線で北見市を通り、阿寒湖に寄り布施 明の歌で有名になった「霧の摩周湖」に向かう。途中241号線で昼食を食べるために街道筋にある食堂で「ミルクラーメン」の看板があり、旅行の醍醐味であるB級グルメに挑戦してみたが、珍しいだけで私の口に合わなかった。そして、念願の摩周湖に到着、日本でもっとも透明度の高いカルデラ湖の一つで、深さはバイカル湖について世界第2位。「普段の行い」が良かったのか？晴天で、「摩周ブルー」の美しい湖面が広がり、南東端に「カムイヌプリ(神の山)」が見える。長距離を走ってきた甲斐がある。この日は層雲峡から摩周湖、そして391号線を下り釧路湿原を通過して釧路までの長距離、それでも夕方には釧路市のホテルに無事到着。釧路港には秋刀魚漁をする漁船がかなり停泊しており、漁船員の方に聞くと和歌山から来ているとのこと、まだ8月なのにこんな早くから北海道まで

来て仕事をする漁師さん達に感謝。秋刀魚は好物である。翌日は帯広を経由して富良野で1泊、そして千歳空港に向かう。この日は強い雨でオープンカーにとっては幌をしているとはいえ、最悪のコンディションであったが、無事故・無違反(正確には捕まらなかった)で千歳空港に到着した。

◆秋軽(O.P.E.N. 秋の軽井沢ミーティング)

インターネットで「秋軽」の愛称で親しまれる「O.P.E.N. 秋の軽井沢ミーティング, <http://opencarorg.web.fc2.com/akikaru/index.htm>」が目にとまり、平成14年10月19日に開催されたオープンカーの集まりである「秋軽」に参加するため、軽井沢に出かけた。金持ちの車から小型の国産ミニスポーツカーまで多彩な車好きが集まるオフ会である。ここで埼玉県の30歳代Nさんと知り合いになり、毎月の休日午前中に関東エリアの鎌倉や逗子などでのオフ会と一緒に参加した。趣味の会は身分や勤め先に関係なく付き合える良さがある。Nさんとはその後もツーリングで度々ご一緒させていただいたが、子供が生まれ愛車の赤い *Caterham Seven* は手放したと年賀状で知らせが来た。

◆九州への転勤とツーリングクラブへの参加

平成14年のある日、九州医療短期大学の宮原助教授より、平成15年度に4年制大学になるので教員として来ませんかとの電話があった。その後、保健学科の学科長である梅村教授と東京駅でお会いして履歴書や研究業績を手渡した後、平成16年に教授として迎えて頂けることになった。

以前に、恩師の故 降矢名誉教授から医科大学のランクについて聞かされたことがあった。それによると最上位は旧帝国大学であり、次が旧医学専門学校の千葉大などであるようだ。技師である自分が九大の教授として勤まるのか不安も持ちながら着任したが、九大の先生方の暖かい雰囲気に着任前の心配は霧散した。

福岡は古くから韓国、中国との交流が盛んで

あり、そのためか他国の人を受け入れる度量の深さが備わっていると感じた。

着任当初は仕事に追われ、オープンカーで遊ぶどころではなかったが、2年目から少し余裕もでき、ゼロワンを九州に持ってくることを考え始めた。官舎は1台駐車が認められているが2台は不可である。オープンカーなので屋根のある車庫が必要になる。九大の勤務1年目、地下鉄の空港線終点の姪浜駅から電車通勤していると、姪浜から西に唐津方面に伸びる筑肥線は地下から高架路線に変わる。この高架路線の下に駐車場があるのを発見し、雨の心配が不要なこの駐車場を借りることにした。幸い料金も手頃であった。

足車であるホンダ・インスパイアでは2年間の間にワインディングロードの探索をしていた。九州自動車道を下って、鳥栖ジャンクションで左折して大分方面に向かい、湯布院インターで降りると阿蘇に向かう「やまなみハイウェイ」など、ゼロワン向きの道がある。このワインディングロードの途中には久住高原、そして阿蘇を望む巨大カルデラの淵にある「大観望」など、関東で例えるならば富士を望む箱根であろうか。

家内が娘のお産で千葉に帰省したので休日は暇を持てあまし、ゼロワンで湯布院方面に大分自動車道を走っていると、後ろから *Caterham Seven* が付いてくる。一向に抜き去らず後を付けてくるので、サービスエリアに入るとその車も私の車の横に駐車してきた。30歳代のOさんであった。彼から、福岡を中心に *Caterham Seven* のツーリングクラブを立ち上げたので、仲間に入りませんかとの誘いを受けた。そのHPは「むつ号のセブンとジャガーの日記, <http://blogs.yahoo.co.jp/mutugoroo7>」である。このクラブは *Seven* のボディの形が有明海の干潟に生息する「ムツゴロウ」に似ているので付けられたクラブ名である。参加してみると参加者は多彩である。お寺の和尚さん、教頭先生、消防士、サラリーマンなどなど、その中で私が最年長である。写真7は山口県の角島へ渡る橋と



写真7 九州 ムツゴロー ツーリングクラブの仲間(下)と、山口県角島へ渡る橋(上)

クラブのメンバーの車である。ツーリングのときは駐車場にこれ見よがしに整列して止めて、ギャラリーの注目を集めるようにする。もちろん、ギャラリーの質問に答える楽しみもある。

◆MTC(ムツゴローツーリングクラブ)

このクラブは月1回休日に開催され、福岡、大分、熊本、長崎、山口を中心に季節毎にそれぞれの地域のメンバーがツーリングコースを案内し、美味しい食事を紹介してくれる。私の生まれは熊本であるが育ちは東京であるため、毎回のツーリングは九州での新しい発見があり、楽しみにしている。しかし、臨床検査の世界は土・日に学会や講習会、そして入学試験(学士、修士、博士)があり、参加できるのは年に2、3回である。それでも、このクラブは平成18年3月に創設されているので、5年が経過し大分県を除き、各県のツーリングには参加した。このツーリングに参加する車は *Caterham Seven* と類似の車が殆どで、車体重量は500kg程度と非常に軽い。私の車は国産車として最後に認可された車であるため、正面衝突安全基準を満たす必要から車重は700kgあり、少々重い。そのためツーリングで追走するとき、二人乗車時は少々

つらい。そこで、ユーノスロドスターのエンジンを搭載しているのを、そのチューンアップをしているところを長男から聞き、調べたところ福岡にもあることが分かり、早速相談に行った。手軽なチューンアップとして、エンジンは変えずにデファレンシャルギア比を変える方法を行った。つまりエンジン回転が高くてスピードを抑えて、出足を良くするわけである。これで二人乗車でも加速は良くなった。しかし、メンバーの車はエキゾーストノート(排気音)が大きく、トンネル内では響いて何とも言えない音である。私の車は普通車と比べ排気音は大きい。が、*Caterham Seven* に比べるとおとなしいのである。そこで改造第二弾は吸気と排気のチューンアップを行い、4気筒の排気マフラーの接続を4-2-1タイプに変更し、マフラー音量も規制以内程度ぎりぎり上げた。以前は車の騒音で夜中に目を覚まし、何を考えているのだ、などと怒っていたが、自分勝手なもので加速するとき響くエキゾーストノートはたまらない。「壮年」暴走族である。しかし、車庫から出るときは気をつけて直ぐに離れるようにしている。

佐賀県の唐津での「呼子のイカ」、阿蘇山で

の「だご汁」、長崎県島原での夏の「冷やしそうめん」、山口県青海島の「海鮮丼」などなどツーリングの先々で頂く海や山の幸はたまらない。私は肉が好きであるが、福岡に来てからは魚や野菜が美味しく、良く食すようになった。各県のツーリング案内人は車が少なく高速で楽しめるワインディングロードを知っており、5～10台で駆け抜ける。阿蘇山でのツーリングではかなりの高速でカーブを曲がるので、スピードメーターを見る余裕は殆どない。ツーリングの翌日はコーナリングの遠心力で首に筋肉痛が出てくるほどである。しかし、コーナーを攻めているときの緊張感は「生きている!!」という感覚に漲る。

九州地区でもオープンカーの祭典があり、参加すると「秋軽」同様に色々な車やオーナーに出会います。50歳代のご夫婦も良く参加されていたが、急に来なくなり心配していたところ、オープンカーの祭典で久々にお目に掛かったが、普通の車での参加であった。話を伺うと解離性大動脈破裂の大手術をして少し良くなったとのこと。また、癌で亡くなったメンバーは、ツーリングで見たとき、体調が悪い感じでしたが、最後の楽しみとしてツーリングに参加されていたことをあとで知りました。

冬のツーリングでは山道の日陰では路面が凍結している。阿蘇に向かう途中、凍結面コーナ

ーに高速で入りハンドルをそのままにして、何とか私を含めた3台は通り抜けたが、後続車が来ません。更に10分程度待っても来ないので引き返すと、凍結コーナーでスピンして蛇行し、排水溝に前車輪一つをはめて止まり、事なきを得た。メンバーの車は新車ばかりでなく、かなりの年代ものもあり、ツーリングの途中でエンストもある。そのときのツーリングは解散である。

私の車は国内規制があり、エアバックも付いており、外車に比べ少しは安全かも知れないが、横からぶつけられたら、即天国(たぶん天国にいける)です。それだけに運転するときには安全運転を心がけることは言うまでもない。加速の鋭い車だけにメンバーの運転マナーは皆さん非常に紳士的である。

車の新車登録が平成9年で13年経過し、走行距離は約3万キロ、年平均2,000キロ程度走る。この車、特にクラシックタイプFは100台余りの生産で、その後、国の側面衝突安全基準が改定され「最後の国産認定車」であるが、生産が中止されたこともあり、貴重な車となっている。

地球温暖化や走行速度、安全にも配慮しつつ、気力と体力が続く限り、ワインディングロードを駆け抜けるオープンドライブを楽しんでゆきたい。

読者の方にはさまざまな趣味をお持ちの方がおいでかと思えます。
編集室では本コラムへのご投稿を心よりお待ちしております。