

「僕の最後の箱車」

(2010)

僕が最後に乗る箱車・・・僕の霊柩車の事ではない。

、66年入社した年の秋、初めてマイカーを持った。軽四のスバル360の中古だった。新入社員のくせに従業員の中でも先駆けと言えるほど早かった。当時は未だ本格的な車社会にはなっていない、毎日の通勤で本社事務所の玄関前に恐れも知らず堂々と駐車していた。今でこそ事務所構内にはぎっしりと来客用の駐車ラインが引かれているが、当時はそういう構内で昼休みには社員達がバレーやキャッチボール等をするようなゆとりがあった。

このスバル360が実に優れたもので、パリパリという軽快なエンジン音で良く走ってくれた。クーラーごとき代物は付いていなかったが、走っている時、左右の三角窓とボンネットの通風孔を開くと猛烈な風が入り実に涼しく快適であった。未だ独身の頃だったから就業後や休日には助手席に女の子をよく乗せてあちこち走り回った、今と違って信じられない程小さな車だったから隣に座っている異性との近さが格別親近感を増幅させた。屋根にルーフキャリアを取り付けて僕の大きな絵(50×100号)を運んでいた。この車は意外と雨・湿気に弱く、雨の日の朝はエンジンが掛からず、ボンネットを開けて自分でプラグの掃除・ポイントの調整をしなければならなかった。

その後今に至る45年間(東京勤務4年、トルコ赴任1年を除けば実

質40年間)、スバル360(新車)―カローラ(中古)―カローラ(新車)―チェイサー(古)―マークII(古)―Vista Ardeo(新)を乗り回した。元々運転嫌い・掃除嫌いの僕は、車とは単に便利のよい機械・消耗品であると割り切っていたから、車を選ぶ基準は、デザインが良いとか、性能が良いとかいう判断基準は全く無く、日本の車メーカーの絶大な技術力を盲信していた。

東京赴任を終え地元宇部に帰ってからの次の車は少し拘りをもって選んでみようと思った。その拘りとは唯一つ・・・車の内部空間がいかに広いか・・・これだけだった。フェラーリのようなスマートなデザインは不要(そんなにスピードは出さない)・燃費効率は重要ではない(そんなに乗らない)。究極は商用車の「ワゴン車・ワンボックスカー」なのだろうが「1年車検」というのが面倒で、どうもそこまで割り切る勇気が無かった。

結局は「ワゴンタイプの乗用車」(今ではミニバンと呼ばれている)ということになり、箱車の先駆け・「Vista Ardeo」に決めた。当時は未だミニバンは余り普及していなかったが(90年代は約5%)、バブル崩壊後のこの頃から急激に日本全国の家計持ちのサラリーマン達(の車がこのタイプに変わり始めた(2000年以降は30%迄上昇した))。さてこの車にも11年間乗ったが、走行距離は10万kmにも満たず、故障力所は皆無、又昔の車のように錆が出る事も無くバリバリの上物だ

ったが、今年から車検が1年毎になるという事で、新しい車を探しに行くと、若造営業マンから「これからですよ、故障・錆が出始めるのは・・・」と言われ、まるで僕の体の事を言われているみたいでショックを受けた。それに何よりも有難い事に国が「減税・補助金」のお恵み政策をやってくれている最中でもあり、これに乗らない手は無い。このお恵み政策の締切期限ギリギリに新車を買うことにした。前の車の荷室の広さにすっかり気に入っていたので次の車はこの特徴を更に追求し、車高が更に20cm以上も高い、所謂本格的な「ミニバン」(7人乗りの箱車)を候補に上げた。・・・Voxy、Noah、Stepwagon、エルグランド、オディッセイ、セレナ、エスティマ、アルファード、イプサム・・・等の中から特に「5人乗り仕様」のある車を厳選、「Voxy」を選んだ。後部荷室には自転車なら2台は積み、或る時は大型ベッドにもなり、又4人掛けのベンチ・テーブルセットにもなる空間がある。又車椅子の介護老人が乗せられ、はては日曜大工用の長尺(3M)木材類が運べ、庭木の剪定・伐採材等も難なく積めるという車内の広さが決めた手となったが、それ以上に前の車で使っていた4本のスタッドレスタイヤがそのまま利用できるという極めてけち臭い・現実的な理由が大きい。



初代スバル360（1966年）



8代目 VOXY（2010年）

「黒のV o x y」・・・頭でっかち、ずん胴、高い重心、機動戦士ガンダムを髣髴させる凸凹デザイン。若者にえらく人気のある車・・・との評判をあとから聞き、何十年振りかに自分の車にやたら愛着を感じる毎日である（年をとったのか、暇になったのか？）。生涯8代（台）目のこの車に又11年間乗ったとして我が齢は80歳・・・この時ガソリン車はまだ存在しているのだろうか？