

クルマ好きを 仕事にする

熱血自動車生活

16歳のときに見た1台のアルファ・ロメオがコーヘイさんのその後の人生を決定してしまった。モーガンに、アルビノにそれぞれのクルマに魅了された人たちの素晴らしいクルマ人生。

いのうえ・こーいち

二玄社



第3話 趣味人の心を持ったプロ

「いやあ、もうしたいことがなくなっちゃって……」

取材の打ち合わせもあつて久しぶりに岩佐さんに電話をしたときのことである。いかがですか、最近、と近況をお訪ねしたら思つてもいない返事が返つてきた。

ホンダの「エス」ことS600～S800やエランを中心にしたロータスなど、佳き時代のスポーツカーのメインテナンス、レストレーションを得意とする「ガレージ・イワサ」のボス、岩佐三世志さんは、いつもエネルギーギッシュに活動している印象がある。ある時は、「エス」シリーズのルーツである稀少なホンダS500を見付け出してきて、ほとんど新車同然にまで甦らせてみせてくれたり、ある時は「エス」のメカニズム解剖標本のようなシャシー、ボディ、エンジンなどを単体で展示してショウの人気をさらつたり（確か5年ほど前の「ニューイヤーズ・ミーティング」だった）、はたまたある時は「エス」のエンジンを搭載したフォーミュラ、ロータス41をフル・レストレーションしたり、とにかく岩佐さんの溢れるエネルギーを証明する「作品」の事例をあげるには事欠かないのだ。そんな岩佐さんだから、冒頭の「いやあ、もうしたいことがなくなっちゃって……」、という電話のことはちょっとショックなことであつた。早速出掛けて話を訊かねばなるまい。

岩佐さんはどちらかというと寡黙である。エネルギーシユではあるけれど、それはみんなが帰った後も工場に残って、ひとりで熱中して工作をつづける、といったシーンが想像される類である。「エス」や「ロータス」相手に黙々と仕事をする岩佐さんは知っていたけれど、考えてみれば、どうして「エス」を選んだのか、ここまで「ガレージ・イワサ」をやってきて山や谷はなかったのか、そんな話を改まって訊いたことはなかった。それもいい機会だ、訊いてしまおう。

国道17号線「大宮バイパス」から志木に向かって、秋ヶ瀬で荒川を渡って少し、宗岡の「ガレージ・イワサ」を訪ねた。



「ガレージ・イワサ」は、ショールーム、ワークショップなどがとなり合わさって建てられる。中は「エス」や「エラン」が一杯。

仕事をしながら、クルマが好きに

先日の電話で「もうすることがなくなった」なんて脅かすんだからなあ（笑）。ちよつと穏やかじゃない気がして早速駆けつけたんだけど、お会いしたら相変わらず元氣満々じゃないですか。

「いや、別に脅かしたつもりじゃないんだけどね（苦笑）。ある意味じゃ、少し安定してきているってことかもしれない……」

まあいいや。それは後で訊くとして、岩佐さんって好きを仕事にしているって感じが強いんだけど……

「そうはいつでも仕事は仕事だからね」

でも、仕事だっていつでも絶対嫌いなことはしていないでしょ？

「それはあるね。仕事をしていて苦痛じゃないもの。うん、ひとにかき回されて仕事するというの逆だから、ストレスがないからありがたい」

ところで、「ガレッジ・イワサ」はもう何年になるんだろう。



ショールームの岩佐さんと、壁の小物入れ。「ミニチュアはほとんど自宅に持ち帰っちゃった」というけれど、懐かしの「コーギー」社の「エラン」などが目を引く。ショールームの中には、1/1の「エス」と「エラン」と、そして後方のリフトにロータス41が並んでいる。



「ここに越してきて18年、それが独立したときだから、ウチももう20年が近いことになる。そんな話、したことなかったわけ。じゃ、少しむかし話からしますか。」

「わたしはねえ、米山二郎さん、そうレーシング・ドライヴァの草分けのひとり、いすゞで活躍していた米山さんのところで働いていたんですよ。米山さんのお父さんが経営していた自動車修理会社があって、そこに。米山さんのお父さん、幸作さんっていうんだけど、むかし溜池にあった八洲自動車というところで工場長をしていて独立したひとでね。」

「1960年代の話ですね。その米山さんのところでレーシング・メカニックを？」

「いや、そうじゃなくて、一般のクルマ。二郎さんはいすゞのワークスだったからメカニックもちゃんと用意されていた。それにわたしたら、そういう知識もなかった、レスなんて別世界でしたもの。」

それでも米山さんの工場には当時としては数少ない外車なんか入ってきてね、普通の自動車屋、町工場とは違う雰囲気があって、ちょっと誇らしかった。普通の工場は、まだクルマなんてそんなになかった頃だから、乗用車だけでなくトラックも商用車もみた時代。そんなときの外車だからね。」

米山さんのところには10人くらいいたかな。だつて給料なんてタダみたいない時代、いまひとをひとり雇うのとはわけが違う」

「だいたい自動車修理を手掛けたい、と思ったのはやはりクルマが好きな少年だったから？」

「いや、最初はたまたまひとの紹介で丁稚奉公で入ったんですよ。クルマが好きになったのは、それから後だなあ。」

環境的にもよかつたんだね。二郎さんがレースやっていた関係で、サーキットに行ったりしたりして。もちろんさつきいったように、いすゞのメカニックがちゃんといっていたから、僕は二郎さんにチケットをもらつて観戦、いつてみれば応援団ですよ。船橋サーキットなんかはまだあつた頃、結構出入りしていたんだ。

そういうところからだんだんクルマが好きになつていった。

当時のレース場つて、それでいろいろな関係者が集まつて、一種の社交場のような雰囲気があつた。だから、そういうところで知り合いができたのは嬉しかったね」

プロもアマもなく、好きなひとが入り乱れていた。そういうところが、わが国のクルマ好きの発生源でもあつたんだ。

「まあ、その時期のレーサーなんてクルマ好きのかたまりでね。レースするだけじゃなくて、いつもクルマを飛ばしては、六本木や青山に集まってなんていう、要するに当時の若者の先端だったわけですよ」

そういうのを指をくわえてみていたのが岩佐さんだったんだ。いつかは乗ってやるぞ、って。

「そうだね。いつの間にかレース場に行くのが一番の楽しみになっていたね。スポーツカーやレースカーのミニチュアを集めるようにもなった。仕事をしていくうちにだんだんクルマ好きになっていったんだね。」

そのうち富士スピードウェイができて……富士ができた頃からレースが専門化、プロフェッショナル化していった。スポンサーが付いて、莫大なお金が動くようになって。逆にわたしにはちよつと縁のないものになってしまった」

自動車修理が仕事で、趣味はレースではなく公道で乗れるスポーツカーに移っていく。

「そう、自分自身が『エス』に乗るようになったことだね」



岩佐さんお得意のホンダ「エス」。上は、自身でフル・レストレーションしてみごとに甦った貴重なS500。下はスポーツ・クーペの先駆けのような存在だったS800クーペ。岩佐さんは、その現役時代をサーキットで実際に見て、憧れを抱いたという。パーツ、価格その他を考えると、「エス」はいまが買い時だ、という。



もらった「エス」を直して、乗って……

岩佐さんと「エス」の関係は、次に訊きたいことだったんだ。でもその前に、独立したいきさつについて……

「自分でやるうと思っただきっかけ？ いやそれがさ、意気に燃えて独立して、なんて答えを期待しているかもしれないけれど、そういうのじゃないの（笑）。

実は米山さんの工場を閉鎖することになってね。まあ僕は最後まで働いていたんですけど、まだどこかに勤めるのもなんだし、いつかは自分で工場を持ちたいとも思っていたんでね」

じゃ、いいチャンスがやってきたっていう感じじゃないですか、否応なしに。

「いま思えば、そんなところかもしれないね」

それで「エス」の専門店として……

「いや、これも訊いちやうと面白くない理由（笑）、実はたまたま米山さんのところで働いている頃から『エスハチ』に乗っていたわけですよ。それで、ホンダ『エス』のオ

「オーナーズ・クラブ、『ツインカム・クラブ』なんてクラブのひとつとたちとも付き合いがあった。独立するにあたって、新しい場所に越してきたわけで、周りにお得意さまがすぐに行けるわけじゃない。『ツインカム・クラブ』の何人かがレストレーションしたいっていつていたので、独立するときに仕事にさせてくれ、って。それが『エス』をはじめたきっかけ。ねっ、訊いちゃうとつまらないでしょ。」

そんなことない。やはりそれくらいの見通しは必要、いきなり独立といっても現実的にはなにかベースがないと、なかなか踏み切れないものですから。それに、まだその当時「エス」専門、と謳っても、果たしてそれだけの数のオーナーが集まってくるか、それだけ専門化した「狭くて深い」ショップが成り立つのか、まだ確証はなかったんだもの。

「でもウチの場合、それしかないという感じで、『エス』を最低限ベースの仕事として、はじめたわけですよ。それが幸か不幸かいいタイミングでそういう専門ショップが生まれる気運に乗って、『エス』を専門みたいになっちゃうんだだけだね。」

その頃、ミニチュアも集めていたり、個人的には結構趣味のことはしていたんだけど、でも店としては決して趣味の店にしようと思っていたわけじゃない。修理屋をし

ているんだつたら、工場のひとつも持ちたい、ということの方が強かったね。仕事がクルマ修理で、『エス』やミニチュアはずっと趣味でもよかったんだ」

へええ、意外だなあ。でも「エス」も「エラン」も嫌いじゃないんでしょう？

「もちろんもちろん。好きだから仕事にしないで取っておく、というのもあるでしょ」
岩佐さんと「エス」の出会いをもっと訊かせて。

「独立する3〜4年前じゃないかな、本格的に自分で所有して『エス』に乗りはじめたのは。うん、30歳前後だよ。その前から『エスロク』をくれたりするひとがいて、それを直したり、乗ったりして遊んだりしていたことはあったけれど」

そつだ、「エス」が捨ててあるような時代。いまじゃ考えられないけれど、そういう時期もあったものね。

「実際にメカニズム的にいじっても乗ってみても、『エス』って奥が深いというか、小さい癖に本物志向なんだよね。だんだんのめり込ませるなにかを持っている。

そんなとき、ホンダのチューニングで有名なヨシムラさんのところに持っていて、クラブを見てもらったりね。そこでいろいろ教えてもらえたことも、プラスに働いているなあ。クラブのひとつとも知り合って、刺激しあいつつ……」



ちょうどレストレーションの途上にあった「エス」。「これは昨日、休日返上で夜中に塗装したんだ」と。昼間は電話などがあったり、落ち着いてできないから、塗装作業はいつも深夜、ひとりで行なうことになるのだそう。下は、美しく仕上がったホンダS600。しゅんしゅん回るエンジンに、みんな目を見張ったのを思い出す。



嫌いなこと、曲がったことをしない。だから周りはホント、岩佐さんは好きなことばかり仕事にできてて、って思っている。

「そうだろうね」

でもそれはいいことだよ。

「うん、わたし自身もそう思っていますよ」

やはり好きな仕事を楽しそうにしているから、はじめて仲間のようと同じ「エス」の好きなお客さんが来てくれる。マニアックなほど熱心一途なお客さんとも、また一般のお客さんともつき合えなくちゃいけないんだから。ボスは率先して先を行っていないかやいけない。そういう意味では岩佐さんは結構まじめに勉強熱心で、正統派の「エス」の先輩役をしている…… そんな感じがするな。

「……（笑）」

でも、自分じゃ専門シヨップのボスとしては、白けているんじゃないかな、って思うことがある」

いや、その辺りがプロフェッショナルに長いことつづけていくコツなのではないか、と睨んでいるのですが。

「なるほどね。自分がいれ込んでやって、シヨップが継続できなくなったっていう話を聞いたことがある。」

独立して商売はじめるときに、『ガレージ・イワサ』にしようと名付けてくれたデザイナーがいて、彼がいつてくれたんだ。名古屋だったかな『エス』の仕事をはじめたけれど、結局趣味と仕事をうまく分けられなくて、すぐに畳じやった。そういうのは絶対してはいけない。なよりのサーヴィスはつづけることだ、って。」



「ガレージ・イワサ」のもうひとつの得意科目、ロータス・エラン。「エス」も「エラン」も修理には手が掛かる、でもいいクルマだと苦笑する。写真は美しく仕上げられたエラン S3 f h c。

「エス」に「エラン」が加わって

岩佐さんは、ときどきとんでもない面白い素材を見付けてきては、自分の労力で仕上げていく。それは端から見ているとなにか実物大の模型を楽しんでいるような。

「プラ模型みたいな感覚？ うーん、仰有るとおりだね。レストレーションするようになったら、プラ模型も実物も同じ。結局1/24が1/1になっただけなんだよね。昔からミニチュアだけじゃなくてプラ模型も結構つくって楽しんでた。でも、実物をレストレーションするようになってからは、パツパツつくらなくなった。それは、物理的に時間がなくなっただけもあるけれど、なにか感覚が同じだから、もう実物だけで満足しちゃってる部分もあるんだね、きつと」

やはりレストレーションって、時間も掛かるけれど、気合いも相当必要でしょ？

「そうだね。でもなかなか仕事にしろくいののは、やはりコストのことが一番大きいんだと思うよ。シヨップの側からいうと、普通なら先に金勘定がある。これだけの労力をかけたなら手間賃はいくら、というような。単純に時間計算したら、レストレーションな

んで絶対成り立たないよ。それだけレストレーションって時間もコストも掛かるものなんだよ。

ウチがレストレーションを手掛けていられるのは、お金の部分は後からついてくるもの、と割り切っているから。その勘定を前提に仕事をするのと同じや大違い、だからね。

いや、結局それ自体、つまりクルマ直すこと自体が楽しいのかっていわれると考えちゃうけれど、やはり、直してみたっていうか、そういう気持ちを大事にしたいと……」

プロの興味っていうような？

「そうかもしれない。とにかく手を動かしていたいというのはありますね。やはり基本はメカニックなんですよ、わたしの場合」

ところで「エス」とともに「エラン」も手掛けるようになったのは？

「『エス』だけ、っていうのはどうもマニアックに凝り固まっているみたいでいやだね。じゃ、もうひとつ興味のあった『エラン』をやってみようか、と」

そう、「エス」と同じ時代のもうひとつのヒーローだったですものね。

「それをして分かったんだけれど、『エス』も『エラン』も、まあ割の合わないクルマ（笑）。いや、手が掛かる手が掛かる、直す点だね。商売としてむずかしいことがよ

「くわかりましたよ。だからなかなかみんなは手を出さない。なんてオレは貧乏くじ引いているんだろうか、って考えたこともあった、ホンの瞬間だけだね。」

「うん、すぐに反対にそういうもので成り立つようにするにはどうすればいいか、って考えて。だってもっと簡単に仕事になるもの、単純にできちゃう仕事って、あまりにも情けないものが多いんだよね。こんなこといっちゃ悪いかもしれないけれど、要するに部品交換で終わっちゃうのは誰にでもできちゃうわけですよ。じゃ、逆にオレにしかできないものをもって。そういうのでなきゃ生き甲斐にできないよ。」

「プラ模型だってさ、ボディー一体、タイヤつけるだけみたいなものもあれば、部品点数何百つてつくり甲斐のあるものもあるでしょ。結果的にはそっちの方が面白い、やりがいがある……」

「そういう意味では、上級者向けの仕事（笑）。そつだ、ロータス41の話をしてよ。貴重な佳き時代のフォーミュラ（1965年末に発表され、1966年〜ロータス41、1967年41B、41C、1968年41Xと発展したF3マシーン。コスワースMAE997ccエンジンが主だったが、ホンダ「エス」用エンジン搭載車もつくられた）。」

「むかし、ほらレースの手伝いしていた頃、実際に見ていたクルマなんですよ。」



ホンダ「エス」用のエンジンを搭載したロータス41。沖縄で発見して、10年を掛けてレストレーション。FRP製のカウルは、自製。同時に多くのノウハウを学んだという。これも年始の「ニューイヤー・ミーティング」のショーでお披露目した。一部修理すれば走行可能になる。



これを手に入れたのは、ちょっとした話があつてね。いまから20年ほど前かな、『エス』のオーナーで、沖縄でトゥーリストに勤めているひとがいて、チケット送るから沖縄に来てくれませんか、つて。単純だからさ、旅行できるのが嬉しくて行くよつて返事したら、ホントにチケット送つてきて。それで沖縄に行つてキャブ調整なんかしてあげて。そんな付き合いをしていたら、あるときS800のエンジンを積んだレーシングカーがあるよ、つて。なんだろう。ブラバムじゃないつていうから、じゃロータスだ、つて見に行くんですよ。

で、バラバラに倉庫にあるつていうそれを組んでみたくなつてね。それで買つちやつたわけですよ。でも本当にバラバラ状態で、結構大変。最終的にはボディも自分でFRPで再生しなければならなかつたくらいで。そつ、たつぷり10年仕事ですよ。

実は、カウルなどは英国で買うことができた、つてあとから知ることになるんですけど、でも自分でやったことでエランのレストレーション、直す勉強になつたりね。そういうのがついて来るんですよ、実際に自分で手を下すと」

シヨウルームにいまも飾つてある。

「アップライトやホイールがマグネシウム製で、それをアルミでつくり換えれば走れる

状態。そうか、お披露目したのが6年前の正月か。そろそろ走れるようにしなくちゃね」
ほらやることできちゃったじゃない(笑)。「やることがなくなった」なんて脅かしていただけれど。

「……(笑)」

岩佐さんは「ガレッジ・イワサ」の今後についてなにか考えていますか。

「わたしがやってきた時代は、クルマをとりまく環境としては一番いい時代だったと思うよ。自由にできたでしょ。だからすぐそのまま後に継がせるわけにはいかないんじゃないか、と思ってる。むずかしくなるんじゃないかな。商売としてはかなり落ち着いてやっていかなければ、という気がするね」

将来は暗い？

「やはり見えるのはこれから先10年。その先は……。だってこの商売はじめてときに、この仕事は5年くらいしかできないと思っていた。部品だってなくなりそうだったしさ」

ひよっとして、岩佐さんはもう「エス」は卒業した、なんて気になっているんじゃないでしょうね。

「そんなことはない。『エス』をやる体制としては、いまが一番いいんだよ。部品も敵

しいなりに手当の方法が分かってきているし、もう目をつぶっていても修理はできる。

やっぱりクルマが好きになってきているんだろうね。売り物のいいのがあると前の日からワクワクしたりね。仕事していてこんなワクワク感が味わってられるのは、幸せなことですよ」

そうか、嫌いなことをしないで済む、ワクワクしてられる。だからいつまでも若いし、仕事がつづけられるんだ。

「そうだね。若いコなんか見ていると無感動で、可哀想というとおかしいけれど、やはり好きなこと仕事にできて、いつもワクワクしてられるのは最高だね」

岩佐さん見ていると、ビル建てるほどじゃないけれど、まあやっていけなくなるほどでもない。まあある種好きなことを堅実にやってこここまで来た、そんな風に見えるんですけれど、それは他人が勝手にそう見ているだけなんですかねえ。

「いや、結構そんなところじゃないかと思うよ。もちろん『エス』もクルマ全体も好きだけれど、溺れることもなく、こうしてやってこられた。

最初の頃なんて初めて経営するんだからいくらもらっていいかも分からない。街の修理屋さんと同じ賃金を目標にしたんだけど、そうはいかなかったね。それはいまでも

同じで、単純に時間工賃を計算したら、とんでもない値段になっちゃう。そこがまあ苦しいところだけれど、でも好きな仕事をずっとつづけていられるのだから幸せではありますよね」

さっきひとの仕事をみると、簡単などこだけ直してると感じてるといっていただけ、逆に岩佐さんはむずかしいところを直す。それが修理屋の性というのか、そうしなけりや気が済まない……

「そうしなきゃ直らないからだよ、きつちりとは」

でもそれが岩佐さんの価値。プロとアマの差、好きを仕事にするっていうけれど、やはり基本的にプロでないとダメということなんですな。

「それはいえる。わたしは修理屋が好きなことをしているんだから。お金のプロが修理の仕事をしているのとは違う。そのところだけは分かって欲しい、と」

「そのところ、つまり岩佐さんはあなた方お客さん、趣味人と同じ「価値観」の持ち主なんですよ、という部分だけは分かっておいて欲しい、と。よし、岩佐さんがいる限り、とりあえず「エス」は心配ない、そう安心した気持ちで、レストレーション待ちの「エス」が並ぶヤードを見渡したのだった。

岩佐三世志（いわさ・みよし）さん
1947年、新潟県生まれ

