

# indoor Car Club

飯田裕子=文  
report:Yuko Iida  
加藤純也=写真  
photo:Junya Kato

## インドアカークラブとはー

自動車ライターとして、あるいはドライビングインストラクターやコメンテーターなど、クルマにまつわるさまざまなジャンルで活躍し、その実は根っからのクルマ好き。ミニカー集めも大好きな飯田裕子が、インドアでもクルマを楽しむ場所をゆるくとご紹介。運転するだけでは見つけられない、クルマの新しい魅力をお届けします。



3階から展示スペースを見ると、収蔵車の多さに改めて驚かされる。おすすめのフロアも3階。スポーツカーや三輪トラック、ジープ、イタリア車が展示されていて、展示車のどれも色が濃かった。



2階にはジャガーやメルセデス・ベンツ、キャデラックの大型サルーンが多く並んでいた。1階と2階には中階もあり、ところ狭しと小型車が展示されている。初代トヨタ・カローラやダットサン・フェアレディなどの貴重な国産輸出モデル（どれも左ハンドル）も必見。



英国大使館から寄贈されたという、故ダイアナ妃が乗ったロールス・ロイス・シルバーレイスII。



トラックやバスもここでしかお目にかかれなないモデルが多い。写真のモデルは1939年型ニッサン80型セミキャブオーバー・バス。



くろがね四起は資料写真とともにひと際目立って展示されている。走行可能な状態で保存しているという。



愛知機械工業製のコニー・グッピー。オオタKCTトラックやくろがねベビーといった珍しいクルマも多数ある。



1階にある戦前のモデルにも目を奪われる。世界に1台しか残っていないとされるトヨタ ABRフェートンやベルリエV-G22。館内で最も古い1899年型ト・ディオン・ブートンがあることに驚くばかり。

## report 67(最終回) 日本自動車博物館

インドアカークラブで訪れたクルマ関連の博物館のなかで、おすすめのトップ3、いや、もしかしたらナンバーワンの施設と言えりかもしれない日本自動車博物館。実はこの連載を始めるずっと前から訪ねたいと思っていた施設であり、期待はどんどん膨らむばかり。ここを訪れた同業者もみんな「素晴らしい」と言うけれど、インドアカークラブの隊長としては漏れ伝わる情報だけで納得できるワケがない。でも取材を終えた今なら「私も思う」と言える。

クルマ好きといっても人それぞれ違った趣味嗜好があることを承知の上であえて言わせていただくと、ここはマニアの終着点、いや、国産車についてはスタート地点とも言えるかもしれない。名だたる国内外ブランドの名車や珍車、バイクも含め展示車は500台。そのなかでも国産車のコレクションが本当に素晴らしいのだ。

そんなコレクションを収めるレンガ造りの

立派な建物は自動車博物館のサインがなければ、歴史あるクラシックなホテルと間違えられても不思議ではない。この建物は博物館のために建造されたというから創設者の熱意を、その佇まいからも感じずにはられない。

もともと日本自動車博物館は1978年に富山県小矢部市で開館し、95年に石川県小松市へ移転。この建物も移転と同時に建てられたそうだ。創設者であり初代館長でもある故・前田彰三さんは地元でレンガの生産や販売、セメント陶管販売、ブロックの製造販売、木材業、土木建築事業などを行う石黒産業という会社の3代目だった。

博物館の設立のきっかけは、氏の事業がその職業柄、多種多様なクルマに支えられたこと、そしてそこで活躍したクルマを廃車にすることができずに保管していたことだという。前田さんが歩んできたのは、戦後の発展とともに進歩を続けてきた自動車に、多くの人々が興味や夢を抱き憧れ、胸躍らせた時代。多くの支援者の協力もあり、全国から様々なクルマ

を収集し、博物館を開館させたのだそうだ。

私はこれまでも様々な情報を得て国内の博物館を巡ってきたけれど、日本で生まれ、主に日本の道路を走った国産車をこれだけ広範囲に俯瞰できる自動車博物館はないと思う。前田さんが廃車にできずに保管していたという働くクルマへの想いもあり、大小様々なトラックや四輪駆動車のこだわりのコレクションは必見。現存する国産メーカーの乗用車では、トヨタ・クラウンやニッサン・スカイラインなどが初代から歴代モデルまで一堂に会するから素晴らしい。さらに左ハンドルのダットサン・フェアレディやニッサン・チェリーなど輸出仕様のモデルもいるなんて珍しいでしょう？ 故ダイアナ妃が来日した際にお乗りになったロールス・ロイスをはじめ、世界各国の名車や様々なストーリーを持ってこの博物館に収蔵された展示車は、そのどれもが見逃せないラインナップだというのに、半日のわずかな見学時間中、私は国産車に釘付けだった。

1980年代以降のモデルは、とりあえず置

いておくとして、50～60年代のラインナップは特筆に値する。富士自動車のフジキャビン、住江製作所のフライングフェザーの存在、この2台をデザインした富谷龍一さんについても恥ずかしながら知らなかった。航空機メーカーだった愛知航空機が戦後は愛知機械工業となり、現在では主に日産車系のエンジンサプライヤーとなったけれど、かつてはコニー・グッピーやライトバンのコニー360を生んだ自動車メーカーでもあったことをご存知でしょうか。その可愛らしくフレンドリーな存在感は今のコンパクトカーや軽自動車に求めることはできない。それらと同世代に生まれ、モータリゼーションを築いたスバル360やホンダN360ももちろん展示されており、それらは私にとっても馴染みがあり、好物の存在だけれど、今では現存しないメーカーのモデルまでをこれだけまとめで目にする機会はそうはない。

そういう意味では四輪駆動車も。軍用車として生を受けたモデルとしてジープも

展示されていたけれど、量産軍用乗用車として国産初の四輪駆動機構を採用した九五式小型乗用車、通称くろがね四起と呼ばれるモデルをじっくりと見たのも初めてだった。くろがね四起の動力性能がどのようなものかはわからず、1936年に生まれ、戦争の時代を駆け抜けた軍用車として見れば切なく思えたけれど、その機能的なフォルムと小柄なサイズのこのクルマがラフロードを疾走する姿を想像すると、なんだか愛おしく思えたのだ。

クルマのことを想い、展示をする博物館は様々あれど、日本自動車博物館ほどニュートラルな姿勢で多くのモデルをコレクションしている場所はない。観光地として賑わう北陸は加賀温泉郷にほど近い場所にありながら、近年は来場者が減少しているという。これだけの規模の博物館を維持するのが大変なことは、オトナなら想像がつくのではないかしら。クルマ好きの方にはぜひ訪れてほしい。これがインドアカークラブ隊長

として最後のお願い。

というわけで、5年間続いた連載は今回で終了となる。これまで私が決めて、向かった取材先は、読者のみなさんに薦めてもらったスポットも含めすべて「来られてよかった!」と思えるところばかり。連載終了を見据えて取材先を決めるときに、絶対に取材したいリストを作ってみたら結果的に今回の日本自動車博物館が最終回になった次第。ここで一度、シャッターを下ろすこととなりました。読者のみなさま、取材先のみなさま、このページの編集に携わってくださった編集部のみなさま、長い間、本当にありがとうございました。これでCGとお別れするわけではないので、今後ともどうぞよろしく願いいたします!◎

日本自動車博物館  
石川県小松市ニツ製町一貫山40  
入館料:大人(高校生以上)1200円、小・中学生600円。65歳以上1000円。  
休館日:公式ホームページにて告知  
開館時間:9:00～17:00(入館16:30まで)  
Tel.0761-43-4343 http://mmj-car.com