

KDD の大阪ドライブ・クラブの話

樫村 慶一

60 年前、KDD の大阪にモダンなクラブがあった

それは、今から凡そ 60 年も前の 1962.3 年頃のお話である。現在の k-unet の世話人がまだこの世に現れる前か、精々オッパイを吸っている頃の、遠い昔のお話。KDD の中に唯一、大阪支社と大阪国際電報局合同の超モダンなクラブがあった。その名は、「KDD ドライブ・クラブ」と言った。私が大阪に在籍したのは、1961 年春（昭和 36 年）から 1967 年春までの丁度 6 年間である。ところが、不思議なことに、このクラブは私が大阪にいる間だけ存在したのか、東京へ帰ってきた後、その活動の消息を全く聞かなくなった。



当時は、「もはや戦後ではない」というキャッチフレーズが叫ばれ、日本経済が本格的に立ち直り、景気も良くなり、国民も漸く自動車に興味を持てるようになってきた頃である。通産省の肝いりで、国民車「パブリカ」という、空冷 700cc、2 気筒の大衆車が出てきた。そして、更にその後の車社会につながる手軽な軽自動車も出てきた、スバルが、360cc の 2 気筒エンジンのカブトムシ型を出すと、負けじとマツダがマツダ 360 と言う、こっちは軽なのにセダンタイプの小さいながらも高級感を持った車をだしてきた。スバルはいかにも軽らしく、外観も内装も簡便で軽く作ったので、馬力は強く 22, 3 馬力はあったろうか、日光のイロハ坂を大人 4 人乗せて登ると自慢していた。一方マツダの軽は、枠部分を光るメッキの枠にしたり、バンパーや内装を普通車並みにしたりして重くなり速度がでない。どっちがよいかは人それぞれであったが。

因みにパブリカは私の記憶では、売り出した頃は殆ど薄茶色一色で、なんとなくごつごつした、薄っぺらい感じの車だった。それに対抗したわけではないだろうが、同じ頃に、三菱 500 という、ちょっと恰好いい小型車がでた。色は薄緑で、車体は角が程よく取れてスマートで、女性にもてるダンディーと言った感じの車だった。人気もあった。末尾の写真の車は、どちらも私の記憶と少し違うような気がする。

KDD ドライブ・クラブは、支社の F 氏の三菱 500、電報局の O さんの三菱 500、I さんのマツダ 360、そして、k-unet の創立当時の世話役の一人であった、故石田正人さんのルノーのセンター駆動の恰好いいやつの計 4 台、それに、2 輪車組として、M さんと I さんのホンダ・スーパーカブ 50cc 2 台、T さんの 250cc の大型オートバイ、それに私の 50cc のスクーターの 4 台が参加していた。そして、便乗するサポーターが常に 3, 4 人いた。

しかし私は、2 年後にどうしても四輪車が欲しくなり、女房に土下座してスバル 360 の中古を

13万円で入手した。（あの頃はこの程度の値段で綺麗な中古車が手にはいった）。定例ツアーをどの程度の間隔で実施していたかは、もう大昔のことですっかり忘れたが、季節ごとには、あちこちに出かけていたように思う。西は天の橋立、東は福井県の永平寺まで、そのほか、関西に多い有名神社仏閣、遺跡、遊園地などを回った。殆どは日帰りだが、永平寺は1泊のツアーだった。



群で、目の保養が疲れを取る特効薬でもあった。

k-unet の記念事業のおかげで、全く脳細胞から消えた？と置いていたことが、まだ健在であったことを思い、60年前に行った懐かしい所のことを、絞り出すように思い出してみた。奈良へ抜けるにはどうしても避けて通れない葛城峠、いつもここで休んだ。とに角景色がいい事だけを覚えている、他にも御所（ごせ）峠、水越峠、二上（にじょう）峠、みなバイクの休憩場所だった。今でも峠なんだろうか。勿論自動車組も休憩である。500cc 程度の空冷の車は、峠を登ってくると、やっぱりエンジンが猛烈に熱くなっている。

千早峠、楠正成の城だったというのだが、へーここがねー なんて言ったような、今はピンボケ写真よりも薄い記憶だ。赤目四十八滝は、自然の滝よりも、大きな山椒魚がいるのが売り物だったし、淡山神社は細い石段の上の鮮やかな朱色の社殿が遠い記憶に残る、長谷寺は両側が牡丹に囲まれた長い緩やかな木造の階段廊下が有名だった。40年後、目白近くに住むようになり、東の長谷寺という下落合の薬王院へ牡丹の季節には必ず行くが、長谷寺というのはおこがましい。ただ清水の舞台に似た高いお堂があるだけ、廊下は全然ないし、牡丹の作付け数も天と地ほどの違いがある。牡丹といえば見事な牡丹だった当間（たいま）寺が忘れられない。室生（むろお）寺は境内が広かった、女人高野と言われ高野山は女人禁制だったので、女性は高野山へ登る代わりにここへ参詣したと言われる、ジェンダーギャップが厳しい今、依然としてそんな古い事言っているのだろうか。まだまだあちこちへ、ブルブル音ばかり高くて大して馬力がない50cc のスクーターのお尻を叩いて走り回っていた。そして、飽きてきた。



1964年、東京オリンピックの年だ、女房に三拝九拝してスバル360の中古を買った、13万円、不思議に値段を覚えている、まだ綺麗な車だった。ここで問題が生じた、何かというと、私はまだ自動車の免許証を持っていなかったのだ。それまでは、「自動二輪車免許、125cc以下」、という条件付き免許である。昔はこうゆうのがあったのだ、そして4輪車免許も普通免許証に、軽

自動車用として、「360cc以下に限定」というスタンプが押しあてられていた、いわゆる「軽免」である。免許がないのに車を買うという、無鉄砲をしたくらい4輪車が欲しかったのである。当然なことながら、免許をとるために自動車学校へ行かなくてはならない。ところが、私の居た宝塚社宅からは、最短の自動車学校でも神戸まで行かなくてはならない。そこで考えたのが、社宅にいたドライブ・クラブのメンバーに教わることで、そのため社宅から近い武庫川の河原に行って習った。当時は、学校に行かなくても、そうした空き地で練習しても免許は取れた、ただし、裏があって、学校で仮免許をもらっておくと一発で取れるが、自習者は絶対に1回では合格させてくれない、最低で2回目である。私は幸い2回目で取れた。上記の「軽免」という条件付きである。初めて宝塚から大阪市内備後町の局まで乗った時のことを、今まざまざと思い出す。梅田（大阪駅周辺）の広い交差点を横断するのに、額に罰金の1万円札を張ったような気分で、右左をびっしり車に取り囲まれた中を、きよろきよろしながら、時速5キロくらいで渡ったろうか？その後だんだんと凶々しく、慣れてきたものである。そしてドライブ・クラブのツアーよりも、買うことを認めてくれた女房殿に報いるため、関西の名所旧跡を走り回った。東京へ帰ってきても、暫くはスバルのレンタカーに乗って出かけた。噂にたがわぬ丈夫で馬力の強い頼もしい車だった。大阪でも東京でも忘れがたい楽しい思い出を沢山作ってくれた。

この軽免許証はアルゼンチンへ赴任・帰任するときに、魔法を使ってくれた。国際免許証に書き換えるのに、外国に「360cc以下」なんて条件はないから普通免許の国際免許証をくれた、そして「くれぐれも大きな車を運転するときは注意するように」といわずもがなことを付け加えた。余計なお世話だ、当たり前だろ、と心の中で舌をだした。そして、現地で国際免許をアルゼンチンの免許に切り替え、帰国時はまた国際免許にして、日本で普通免許に切り替えた。その結果、結構高いお金のかかる普通免許への切り替え試験とやらは、煙の如く消えてしまった。

最後に、k-unetの創成期に活躍され基礎造りに功績のあった故石田正人さんの、KDD大阪における、宝塚社宅内における、車・テレビ社会到来を予期したような、更には会社には何の記録も残っていないであろう「唯我独尊的生活」のお話をして終わりたい。

石田さんは私と同じ宝塚社宅にいた。私は第4棟、石田さんは第1棟。1棟は社宅の塀から一番遠いのに、石田さんは塀を利用して三方を囲い、愛車ルノーのガレージ兼修理工場を作ってしまった。中には巻き上げウインチから作業台、工具など一式揃っていて、私のスバルも分解調整してもらったりした。支社からは撤去しろと再三言われていた。漸く自家用車への関心が高まり始めたモーターリゼーションの初期の時代に、自分でドイツ製の車を分解する能力を持った石田さんは、車の神様であった。東京には、このようなモダンな愛好会はなかったと思う。さらに、石田さんにはもう一つの特技があった。それは、中古テレビの修理・販売である。彼の部屋には、中古のテレビがまさに、処狭しと置いてある、常時10~20台くらいはあったろうか。私も何台が買った。安いアフターサービス付きだし、嫌なら他のに取り換えてくれる便利さもあった。石田さんが、いつ東京に出てきたのか知らないが、本当に当時の先端技術の多彩な方だった。そしてお酒も強かった。



K-unetの世話人の頃は不動産屋のまねごともしていた。

東京人ではないのに、k-unet創成期（2001～2008ころ）の世話人会の2次会は、いつも田町駅前地下の、美人女将の店につれていってくれ、だまっていたも、ほっけの塩焼きから会が始まるのが常であった。ドライブ・クラブの話から、とんだ方面へ話がとんでしまったが、もう先が見えた人生では、後ろばかり見ているせいか、嫌なことも混ざった、それでも懐かしい思い出が尽きない。このお話はこの辺で。おしまい（2023.12.20）



スバル 360

前の窓が3枚になっているが、売り出してじきに、3角窓と2枚になり、バンパーも1本になった。、ヘッドライトが奥へへっこんだのは大分後のモデルだと思う。ボンネットの中がトランク。エンジンは後ろ付き。



三菱 500

私達のドライブ・クラブの会員が乗っていたのとは全然違う。クラブの車は文中の写真にあるように、ボンネットがもっと低く水平に近く、トランクも低く平で、テールランプが立っていて格好いい。年代が違うのだろう。



パブリカ

最初に売り出した当時のものと違うように思う。最初のは、空冷でエンジンが前なので空気取り入れ用のフロントグリルがこんな2段ではなく、ボンネットも一枚の単純なものであったように思う。それに、ヘッドライトとウインカーとがどうなっていたか覚えていないが、こんな形ではなかったように思う。

三菱もパブリカも売る出し当時の記憶は薄くなっているが、違うと思う部分は案外覚えているものだ。

以上