

元・株式会社木村電溶機製作所 代表

木村 治夫

忠実なる真のレストアを貫き日本のレストア活動を牽引



木村治夫(きむら はるお)略歴

1941(昭和16)年 3月25日、名古屋市に生まれる。
1959(昭和34)年 大同工業高校電気科を卒業、(株)木村電溶機製作所に就職。
1959(昭和34)年 伊勢湾台風により被害を被ったダットサンの蒐集を開始。
1962(昭和37)年 旧車のレストアに邁進。
1965(昭和40)年 フォードV8フェートンをレストア、後にトヨタ博物館に展示。
1965(昭和40)年 トヨベット・クラウンRS型をレストア。
1965(昭和40)年 日本クラシックカー・クラブに入会、著名な自動車文化人の警咳に接する。
1973(昭和48)年 ダットサン・スポーツDC3型3台をレストア。
1978(昭和53)年 成城大学OB会の依頼でダットサン17型をレストア。
1985(昭和60)年 小林彰太郎氏のブガッティ・プレシアのボデーを一部製作。
1986(昭和61)年 バブリカUP10型をレストア、トヨタ博物館に展示。
1988(昭和63)年 トヨベット・マスターRR型をレストア、後にトヨタ博物館に展示。

1989(平成元)年 クラウンRSD型をレストア、トヨタ博物館に展示。
1991(平成3)年 シルバービジョンをレストア、三菱オートギャラリーに展示。
1992(平成4)年 筑波号をレストア、トヨタ博物館に展示。
1995(平成7)年 トヨタ・フォークリフト用S型エンジンをオーバーホール、トヨタ産業技術記念館に納入。
1999(平成11)年 国立科学博物館とトヨタ博物館の共同研究によるオートモ号のレストア・プロジェクトに参画、展示。
2002(平成14)年 ダットサン14型フェートンをレストア、日産本社に展示。
2010(平成22)年 濱素紀氏のロールスロイス・ファントムⅡのメカニカル部位(エンジン他)をレストア。
2016(平成28)年 ダットサン14型セダンをレストア、日産本社に展示。
2017(平成29)年 ダットサン14T型トラックをレストア中。

自動車レストアの本質

近年自動車は、エネルギー・環境問題、グローバル化などにより、その取り巻く環境は、大きな転換期を迎えている。しかし今後も、人間の英知で新しい時代に合った自動車社会を創造していくと思われる。

確たる将来の創造には歴史認識が必須である。とりわけ自動車は、国の基幹産業のため、開発・生産の技術に加えて、社会、経済、外交、政治、法規等を反映した企業戦略も視野に入れた、謂わば「産業考古学」を窮める心意気が不可欠と言えよう。申すまでもなく、考古学は「古い現物」の解析が大前提であり、自動車史研究には「産業遺産としての古いクルマのレストア活動」が出発点となる。

木村治夫氏の功績

木村治夫氏は電機溶接機の製造会社を経営する傍ら、豊富な自動車知識と電気工学、機械工学の経験を縦横に活かし、1960年代に本格化した日本のモータリゼーションを味方につけつつ、日本が世界に冠たる自動車立国になった今日まで、自動車が社会と共に進んで来た歴史を、レストア活動を通じて後世に伝承する活動に邁進してきた。氏の誠実な活動とその実績は、産業考古学関係はもとより、多くの自動車技術者や自動車愛好家にも深い感銘を与え、正しく“自動車立国・日本のレストア活動”を牽引してきた。

三度のメシより大のクルマ好き

学校では電気を履修。専ら真空管式高級ラジオの組立と制御装置の製作に情熱を注ぎ、卒業後、父の経営する電機溶接機製造会社の外交活動を開始。お客様と接する経験を重ねて技術と営業の手法を身につけたが、最も楽しい時間はお客様訪問のための、自動車の運転であった。とりわけ、父に買ってもらった中古車のダットサン・スポーツカーで開通直後の名神高速道を走った感激は忘れられないとのこと。

1959年秋、伊勢湾台風に伴う水害で名古屋市内でも多くのクルマが押し流され、数ヵ月間放置されていた。木村青年が乗りたいと憧れていた数々のオールド・ダットサンも、登録番号を頼りに所有主を訪ねて譲ってもらい21台のダットサンを集めた。これがレストア活動のスタートである。

仕事での外交業務は日本全国に及んだため、列車を利用する機会も多かった。木村青年は乗車するや直ちにその駅名と発車時刻をメモに残し、車窓から流れ来る家々や広場や道路に視線を向け、古いクルマを見つけると、その時刻等を記録し、後刻その場所を訪れてクルマの所有主に譲ってもらう交渉につとめた。

蒐集したクルマを保存するガレージとレストア用の専門機械工具や積載車も次第に充実していった。因みに整備工場は現在までに3回ほど建て直している。

レストアした主なクルマ

蒐集したクルマは60台余、レストアした台数は20台余に及ぶ。当初は構造がシンプルでオーソドックスなオールド・ダットサンや国産車の代表のトヨベット・クラウンからスタートし、次第に1930年代のフォード、ブガッティ、ロールス・ロイス等の輸入車にも拡げていった。なかでも、国立科学博物館、トヨタ博物館の共同研究による1924年製オートモ号のレストアでは、国立科学博物館に保存されていたオートモ号の資料調査を実施。車体は現存せず、残っていた設計図面と僅かなエンジン部品を基に、有識者を交えた制作委員会が設立され、日本の貴重な産業遺産の保存活動が行われた。そのレストア作業のプロジェクト・リーダーが木村氏で、氏のクラシックカー・レストアに対する長い経験と豊富な知識が遺憾なく発揮された。資料調査から3年半、実作業開始から2年半を要したレストアであった。現在、そのオートモ号は国立科学博物館に展示されている。

また、日本にただ1台現存する1935年製筑波号のレストアも、レストアチームのまとめ役として、特に難問のエンジン、ミッションを担当し、2年後に走行する雄姿をみせた。

日本で最も権威ある日本クラシックカー・クラブ(FIVA公認)では、木村氏がオールド・ダットサンを史実に正確・忠実にレストアする姿勢と功績で“ダットのキムラ、キムラのダット”、“日本のレストアのオーソリティ”と評され、国内外の数多くの名車愛好家、自動車歴史研究家、自動車企業の人々から極めて高い評価を受けている。

真のレストアを目指して

木村氏はレストアの活動を営業(商い)とはしていない。「レストア活動は時間を掛けて丁寧に関心を込めて向き合う事が大前提」、「レストアとは長年の垢を取り除いて、可能な限り元の状態に戻す一種の清掃作業」と、その信条を語る。

真のレストアは実作業の他に前の所有者の使用状態の調査、史実の研究、仕様諸元と部品互換性の調査、模型の製作等の作業に膨大な時間が掛かる。このような長時間にわたる根気の要る地味な活動は、多額の費用とエネルギーが必要であり、営業目的では時間短縮を余儀なくさせられ、結果として満足出来る結果を得られないため、木村氏は敢えて自己研鑽と史実の伝承に留め、採算性とは無縁の姿勢を貫いている。

- 木村氏の以下5項の活動方針は極めて含蓄がある。
- ①史実に忠実な信頼度の高い復元を行う。
 - ②これまでに育んで来た豊富な人脈を生かし、高質なレストア技術を惜しみなく投入する。
 - ③クルマの細部の仕様資料の他に、そのクルマが存在した時代背景(社会、経済、外交、政治、法規他)や競合他車の状況等の周辺の史実も入念な調査をして臨む。
 - ④オリジナルの仕様に徹し、新車時の性能と仕様に関わりなく近いレベルを目指す。尚、動態保存のために可能な限り車検を取得する。車検基準を満たすための仕様変更点がある場合は記録して残し明示する。
 - ⑤専用の機械工具類は常に保守整備し、工場内を整理整頓しておく。分解した部品は、部位ごとに正確に分類保管し、可能な限りオリジナル部品を使う。

密接なネットワークによる自動車文化の伝承

木村氏の真摯な姿勢は多くの自動車人との密接なネットワークを育み、木村氏個人の宝物であるのみならず、極めて多くの産業考古学研究者や自動車関係者の宝物ともなっている。

(1)クラシックカー界のキー・パーソンとの交流

日本クラシックカー・クラブ初代会長・濱徳太郎氏並びにご子息の素紀氏から世界のクラシックカーの歴史、構造、デザイン美学を学び、その後約30年を費やしたロールスロイス・ファントムⅡのレストアにおい

てそれらの研鑽を開花させた。

自動車史研究家の大御所・五十嵐平達氏並びに自動車ジャーナリストの小林彰太郎氏からは自動車の先進技術と自動車文化を学んだ。私財を投じて日本自動車博物館を創設した前田彰三氏からはクルマの蒐集ノウ・ハウとクラシックカー・オーナーとの交流を支援してもらった。国立科学博物館・産業考古学の権威・鈴木一義氏からは前述のオートモ号のレストアを依頼され、設計者・豊川順彌氏のご令孫・豊川慶氏とトヨタ博物館の山内誠一主査とも連携を密にしつつ極めて困難な作業を見事に成功に導いた。

(2)自動車企業の人々との交流

企業博物館の創設や常設展企画にも参画し、展示用車両のレストアを監修。元トヨタ博物館館長・日置直也氏並びに杉浦孝彦氏、トヨタ産業技術記念館学芸マネージャー・広野透氏、元米国日産社長で“Zカーの父”・片山豊氏、三菱オートギャラリー初代館長・沖信一氏など自動車メーカー間を超えた交流である。

また、精密な実物大モデルの製作やサスペンション・スプリング等の特殊素材の加工を必要とする製造に際しては関連メーカーの協力を得ている。

(3)オーナー、愛好家、自動車歴史研究家との交流

自動車愛好家のクルマを完璧にレストアし博物館等に展示出来るのも篤志家の人々との交流ゆえである。木村氏の人柄と真摯な姿勢、貴重な実績を尊ぶ人々との長年の厚い信頼関係が木村氏を“日本一のレストアのオーソリティ”にせしめたのは当然である。

最後に

筆者は日産車のヘリテージ保存活動に関わり、木村氏と長年のお付き合いをしている。その関係から、レストア作業現場に立ち会う機会も多い。現在も1935年製のダットサン14型トラックをレストア中である。

木村氏の知識にまさに舌を巻く。例えば、当時の電装品のディストリビューターや点火プラグの純正品を判断する時、それぞれの電装メーカーの系譜まで熟知し、その部品の正否を判断される。その時の説明も貴重な史実である。

(日本モータリゼーション研究会 主催 清水榮一)



完成したトヨペット・マスターRR型(1988年)



完成した筑波号(1992年)



完成して走行するダットサン14型(2002年)



完成近いロールスロイス・ファントムⅡとスタッフ



前田彰三氏と



片山豊氏と



オートモ号の前に五十嵐平達氏(左端)と山内誠一氏(右から2人目)らと