

ずいそう

輝いていた昭和時代の建機

吉丸泰生



建機大好き(株)久保技建 K 社長に誘われて、中古建機のパレードオークションを見学に行くようになったのは四年程前のことだった。成田、横浜、神戸、福岡と開催日には胸を躍らせて足を運んだ。そこで見聞したことが、建機ミュージアムの開設のきっかけになった。パレードオークションは、バイヤーが思い思いに陣取った席からパレードしていく建機に値段を付けて、最高額価格者が落札する仕組みである。ある時、席を見渡すと中国、アジア、中東から参加しているバイヤーが会場の半数近くを占めているのに気付かされた。そして、より古い中古建機に人気があり、相場価格を超える値段で落札されるのを不思議に思った。K 社長に質問すると、最近発売の中古建機はコンピューター制御のため、故障したら部品交換にお金がかかるが、昭和の建機は自分達の町工場で工夫して、大概の部品は作れる利点があるとの回答。「なるほど」と感心すると同時に、この状況が進むといずれ近い内に昭和の建機が日本から消える日が来るに違いないと危機感を覚えた。敗戦後、先進国の建機メーカーと技術提携し、日本の技術陣が一丸となり、“追いつき追いこせ”の勤勉精神で汗をかき、次第に自前の技術を培って行った。そんな中、「日立」と「加藤」は自主路線の開発を目指していた。昭和 39 年の東京オリンピック開催が決定すると、建機業界、建設業界は沸き立った。オリンピック競技施設はもとより、名神高速道路、東海道新幹線、地下鉄新線、首都環状線道路、港湾、空港整備、ニュータウン造成工事などが経済を押し上げ、後年に「奇跡の高度経済成長」と称され、田中角栄首相の「日本列島改造論」が拍車をかけた。

これらのインフラ整備の裏方として、大車輪の活躍をした技術者魂のこもった建機が日本から消えてしまったら、後年“昭和・平成の業界人達は売ることしか考えずに残すことに考えは及ばなかったのか”と非難されるに違いない。単なるマニア感覚の「建機が好き」ではなく、現在、世界に誇る日本建機の礎となった「昭和の建設機械産業遺産」をみすみす破壊破棄するものではなからうか。そう思うと居ても立ってもおれなくなり、各地のパレードオークションやインターネットオークションに参加し、価格と相談しつつ往年

の各社名建機をそろえていった。買付先は北海道、東北各地、長野、神戸、静岡、和歌山、福岡など各地に至った。それには、トレーラーやフェリーを駆使して建機を運び込む運搬業者、到着後紛失部品の調達や加工作成、再塗装、マーキングを行う工場の協力が必至だった。搬入一号機は、静岡在住の建機販売業のモーセン氏から入手した「日車メンク」だった。

鹿児島では「日車メンク」の総代理店の(株)ニットクで整備や全塗装を行った。素晴らしい仕上がりに目を細めて毎日誇らしげに見つめていたが、いつまでたっても請求書が届かない。経理部が忘れたかなと問い合わせしてみたら、なんとニットクの K 社長が“永年の厚情に鑑みて晴れの首途のお祝いだ”とサービスしてくれたのだった。私にとっては何よりのプレゼントであった。

一年もするとかなりの数になり、ミュージアム開設に弾みがつき、二年後の平成 25 年秋に建機ミュージアム開館にこぎつけた。K 社長や永田重機土木(株)N 社長の友情による建機の無償提供が華を添えた。諸外国に輸出されて異国で腐食していく建機、国内にあっても修理不能でスクラップ処理される建機、所有者も判明しないまま山に放置されて朽ちゆく建機と運命はそれぞれだが、せめて手の届く範囲の昭和建機を引き取り、建機の好きな方々に見送られる安住の地にした。

若い頃から建機オペレーターとして活躍した方が、子供、孫を連れて見学にこられ、「お前達を育てられたのは、この建機のおかげだよ」とつぶやきながら、運転席に座られた時、“ミュージアムを造って報われた”との思いに胸を熱くしたものである。



— よしまる よしお 建機ミュージアム館長 —