

39歳、自動車免許を取る

松崎 武志

都内へ通勤するなら免許なんて要らない。そもそも鉄道好きには車なんて要らない。

そう思ってこの年まで生きてきたが、昨年子どもができたのをきっかけに自動車免許を取ろうと決心した。幸い昨年度は3学期に時間的余裕ができたこともあり、通勤時の乗り換え駅である京急川崎駅近くにある自動車教習所に通い始めた。

春の自動車教習所は繁忙期であり、大学生や卒業を控えた高3生であふれていた。教習所には技能と学科の教習があり、技能は指導員とともに教習車に乗り、第一段階は場内、第二段階は路上を走行するのだが、学科は教本を基にした座学である。普段は教える立場にある私が、50分の授業を受ける側に回るのである。

私は大学生の頃から自由席の講義は最前列に座って聴講するスタンスだが、学科の番号(種類)によっては大人数の時もあり、希望の席に座れないこともあった。学科受講中、居眠りや携帯を出すことは厳禁で、見つかると退室させられるため、かなりの緊張感があった。たまにウトウトしている教習生がいて、気づいた私の方がドキドキした。

技能教習とて緊張感は同じで、厳しい指導員に当たって注意を受ければ落ち込んだし、優しい指導員ならばほっとしたものだった。仮免許取得前の修了検定や、最後の教習となる卒業検定では、ともに受ける教習生には連帯感のようなものがあつた。

仮免学科試験や運転免許試験場での本試験は基本的に○×形式だが、9割以上得点しなければならず、中には解答に迷う問題もあり、受験生の気分に戻ることができた。学科試験の模試にあたる効果測定を受ける前にも、合格点に達するまで何度も自習室で練習機に向かった。本試験の合格発表の時はドキドキした。電光掲示板に自分の番号が表示された時は、いくら8割以上の受験者が合格するとはいえ、本当に嬉しかった。

かくして私は教員免許以外の免許を初めて取得した訳だが、なぜ停車場に自動車の話題を寄稿したかという、これまで私がしてきた個人的な鉄道旅行は、車の力を借りたことが多々あったからである。

例えば、奥羽本線の峠駅、あるいは肥薩線の大畑(おこば)駅を訪ねる場合は、列車のみで行くとなると、本数が少ないためとても時間がかかる。ゆっくり写真を撮るとしたら、次の列車まで待つことになり、長時間の足止めを余儀なくされる。

廃線跡を巡るともなれば、到底列車だけでは辿り着けないので、やはり車が必要である。私もこれまで友人が運転するレンタカーに同乗して、いわゆる秘境駅に降り立ったことが幾度となくある。鉄道網が整備された大都市近郊では車が無くとも生活できるが、私の実家のような農村地帯や郊外となると、車無しでは生きていけない。

昨年の駐車場で紹介した鉄道模型コンテストの作品とて、車が無ければ、会場の東京ビッグサイトに運ぶのでさえ一苦勞である。いつまでもベテランドライバーの西島教諭に任せっきりで申し訳ない。いつしか模型を運んだり、買い出しをする際に、松崎カーが出動する時が来るであろう。その前に、まずは車を買わなくてはならない。月の車庫代も大きな負担であるが、消費税が上がる前には決断しなければならないだろう。

レンタカーで済ませればよいのでは、とお考えの読者もいらっしゃると思うが、実際先日借りに行ったところ、初心運転者（免許取得後1年以内の者）は、3年以上運転経験のある者の同乗が必要とのことである（Nレンタカー京急川崎店では、そのように要求された）。妻は免許取得後15年だが、幼児を放ってはおけないし、チャイルドシートも設置しなくてはならない。車社会は、若葉マークには冷たいのである。



来春卒業する旅行・鉄道研究部の高3生は10人いるが、1つ上の代と決定的に違うのは、後輩の育成に熱心だった点である。個々の部員がそれぞれイラストや電気技術などの得意分野を持ち、下級生とともに活動していた印象が強く残っている。

中には旅行の際に決められた範囲を逸脱して行動したり、部活のある日以外は休みがちという部員もいた。たまにしか部活に来ないのに、高学祭の反省会で正論を唱え、顰蹙を買った部員もいた。しかし、それらは行動力の証明でもあるし、部会だけ出て帰る部長（過去にはそういう先輩もいた）に比べればずっといいし、顰蹙は若いうちに金を出しても買え、と私は思っている。

多くの部員は部長を中心によくまとまっていた。引退後もあまり部活には顔や口を出さず、後輩に全てを託しているようだった。

毎年、同じフレーズの繰り返しとなって恐縮だが、希望の進路を歩めるよう、そして大学進学後の活躍を心から祈っている。