

# 車のレストア（修復）と動態展示 ～モーターフェスティバル Hiroshima の実施～

広島市交通科学館 展示係長 秋政久裕

## はじめに

広島市交通科学館は、乗り物と交通をテーマとして平成7年（1995）に開館した博物館である。交通をテーマにする博物館としては後発であったため、実物資料の収集は難しく、緻密な模型をつくり、コンピュータを使って、子供でもゲーム感覚で情報を引き出せる、模型と情報の大資料館を目指した。開館以前からインターネットサーバーを自前で設置し、開館時よりインターネットのホームページも開設していた。



写真1 広島市交通科学館

当時としては資料・情報の集め方や見せ方自体斬新で、来館者の関心も高かったが、インターネットの爆発的な普及により、各家庭においても同様なことが可能となった。さらに、開館時に設置した最新の情報機器も数年で陳腐化する現実の中、より入館者を増やすことのできる展示を模索していくことになる。

結論的には博物館として、そこでしか見ることのできない実物資料への回帰。常設展示替えは簡単に行えないが、せめて企画展示の中では本物志向を。こうした流れの中、平成19年（2007）夏季企画展として「懐かしのスーパーカー展」を企画し、ランボルギーニ イオタやカウンタック、ロータスヨーロッパなどの実車を7台集め展示し、46日間の会期中、夏季企画展としては

過去最高の約86,000人の入館者を記録した。この成功を受け次年度に第2弾のスーパーカー展示を行うための資料の調査も開始した。ただし、第2弾を企画するからには第1弾を超える内容にすること！第1弾で展示スペース等の問題で惜しくも展示できなかった車を展示する！！第1弾と同じ車は展示しない！！以上3点が可能であれば第2弾を実施するという決意のもと、借用展示の可能な車のリストアップに入った。企画展示の目玉としては「童夢 零」をメインに展開することとし、童夢社との交渉に入り、



写真2 「懐かしのスーパーカー展」展示風景

約1か月半の長期貸出しの許可を得ることができた。この「童夢 零」を軸に展示配置の検討に入ったが、個性の強い海外のスーパーカーに対抗する国産のスーパーカー…もう1台展示したい…その時、マツダ本社に存在すると言われるマツダ RX500 のことが脳裏をよぎった。

## マツダ RX500 のレストア（修復）

マツダ RX500 は昭和 45 年（1970）の東京モーターショーで展示されたコンセプトカー（試作車）で、世界に1台しかない車である。東京モーターショー終了後は世界各地のモーターショーで展示され、国内に戻ると折しもの“スーパーカーブーム”。1970年代の後半まで国産スーパーカーとして日本各地で展示されたが、“スーパーカーブーム”の終焉とともに、その姿は消え…すでに現存しないのでは？とまで言われた幻のスーパーカーとなっていた。



写真3 RX500 搬入前の様子 写真提供：マツダ（株）

しかし、マツダ関係者の方からマツダ RX500 は人知れず、マツダ本社の製品庫の中で埃をかぶったまま静かに現存している…との情報を以前に得ていた。早速マツダ本社に確認を取り、保管されている RX500 の現状調査を行い、そのインパクトの大きさを再認識した。しかし、保存状態は決して良くなく、かなりの修復が必要であることは一目で見てとれた。社外で修復して展示することを前提に借用交渉を開始したが、車両を社外へ持ち出すことは前例が無く交渉は意外に長引き、調査から約2か月後の平成20年（2008）4月末に RX500 を修復のため、マツダ本社から民間の修理工場（スポーツカーを専門とするレストアショップ）へ搬出した。搬出後すぐ長年降り積もった埃の掃除を行ったが、その埃は業務用の大型掃除機5杯分にも及んだ。あらためて、明るい光のもとで車体を観察してみると、樹脂製のボディに開いた大きな穴、車体の歪み、部品の欠損などなど予想以上に時間と費用がかかりそうであることがわかった。しかし、依頼した業者から多大な協力を頂くことができ、夏の企画展までは外観の修復を無事終えることができた。



写真4 RX500 修復完了・展示準備風景

修復にあたり、実験的にインターネットの担当者ブログでその様子を紹介することとした。ブログ開設当初は日に数件程度のアクセス数であったが、新聞やTV報道などに伴い増加し、企画展終了までの約4か月間で延べ

10万件を超えるアクセスがあり、その影響の大きさに驚かされた。さらに、RX500の製造に携わった関係者の方々（マツダOB）にも協力を頂き、当時の情報も収集し、修復完了時には当時の関係者の列席のもと完成披露の記者発表を行った。こうしたマスコミ等を使った事前PRも功を奏し、スーパーカー展第2弾「まぼろしのスーパーカー展」は38日間で約87,000人の入館を記録した。

成功裏に終わった企画展であるが、担当者としてどうしてもやりたかった動態化（動態展示）は所有者のマツダの承諾が得られず、外観のみの修復に終わったことは心残りであり、引き続きマツダとは粘り強く交渉を行うこととした。



写真5 マツダRX500

<諸元> 1970年製造

- 全長×全巾×全高： 4330 × 1720 × 1065mm
- ホイールベース： 2450mm
- トレッド(前後とも)： 1400mm
- 車重： 850kg ※開発当初の重量。後にフロントスクリーンをアクリルからガラスに変更しており、重量は重くなっている。
- エンジン： **ロータリーエンジン 10A (491cc × 2)**  
ペリフェラルポートに改造（出力= 250馬力以上 / 8000回転）  
日本気化器製ダブルチョークウエバー型のダウンドラフト
- ボディ： **樹脂製（基本はFRP樹脂／一部ABS・ポリカーボネートアロイ）**  
フロントとリアエンドは、衝撃吸収の役目も持たせたウレタンフォームを採用

## マキ F101 の修復とマツダ RX500 の動態化

平成 21 年（2009）の夏季企画展はカーレースをテーマに行うこととし、個人所有の F1 マシン マキ F101（1974）を走れる状態にまで修復し、企画展の前に PR を兼ねたイベントとして実走行する姿を披露することとした。今回の F1 レストアには地元高校生（広島市立広島工業高等学校自動車部）にも参加してもらうこととした。さらにマツダとも何度も交渉を重ねた結果 RX500 のエンジン修復の許可も得ることができた。

この 2 台の歴史ある車を走行可能な状態にし、その走る姿を見てもらう（動態展示）。乗り物全般に言えることではあるが、やはり乗り物はその本来の姿（動く姿）を見せるのが望ましい。動画で見せることも可能であるが、できることなら、音・振動・匂い…を実際に五感で感じてもらいたい。静態展示では伝わらない部分をいかに見せるかが今からの博物館の展示のポイントの 1 つであると考えている。

マツダ RX500 のエンジンは当時の車雑誌に 12A ロータリーエンジン（約 1200cc）と書かれていたので、長く 12A が搭載されていると信じられていた。しかし、前年から続く修復の過程で搭載しているエンジンは、初期のロータリーエンジン 10A（約 1000cc）であることはわかってきた。このエンジンについてマツダの OB の方々にいろいろお話を聞くと、実は当時マツダはヨーロッパでカーレースに参戦しており、そのレース用にマツダがスペシャルチューニングしたロータリーエンジンの 1 つを搭載したことがわかった。レース用のエンジンはその過酷な使用状況も関係し、長く保存されることは稀である。約 40 年前のレースエンジンを動く状態にまで修復することができれば、おそらく動かすことのできるレース用の 10A エンジンとして世界で唯一のものになると思われ、その当時の音が聞けることに、担当者の私自身高揚感を覚えた。



写真 6 RX500 エンジン修復風景

## 修復における基本方針

平成 21 年（2009）はマキ F101（F1）とマツダ RX500（エンジンレストア）を並行して修復をすることとなり、その完成期限を走行イベントの 7 月としたため多忙を極めた。古い車を修復するにあたり、修復を依頼した修理工場の担当者と話合った方針は、極力当時の部品で使えるものは使う、どうしても老朽化したものは交換するが、できるだけ当時の雰囲気を保つこととし、すべてピカピカの新品にしない、とした。

こうした中、走行させることを目標に置いたため、問題となったのが走行用のタイヤであった。当時のタイヤは劣化が激しく、展示用には使用できても安全上走行用には使用できない。



写真7 マキ F101 高校生による修復風景

しかし、最新のタイヤと当時のタイヤとでは扁平率やタイヤパターンが大きく異なる。これは非常に悩ましい問題であった。F1用のタイヤに関しては、イギリスでヒストリックのレース用に当時の様式のタイヤがわずかながら製造されていたので、それを注文し急ぎ空輸した。RX500に関しては、最終的には安全性を優先させ、走行用に限定して現代のタイヤを履かせることとした。（試験的に15年くらい前のレース用のタイヤを履かせて、デモ走行させた

際、40年前のタイヤと比べグリップ力がありすぎて車体に歪が生じた。）マキ F101 に修復にあたっては、当時の資料は少なく、当時のチームのテストドライバーやエンジンチューナーの方々から情報を得つつ修復を続けた。



写真8 マキ F101 ※完成記者発表時の風景

1969年ホンダがF1活動を休止した後、1974年に自動車メーカーとは関係を持たない20代の若者たちが突如ロンドンで発表した日本製F1マシン。イギリスとドイツのレースに参戦したが、いずれも予選落ちした。

話は少しそれるが、マキ F101 は車メーカーとは直接的な関係を持たない当時の 20 代の若者たちが中心となって、カーレースの最高峰の F1 に挑戦するという、今から考えれば少し無謀なチャレンジでもあった。その修復に、今回高校生たちにも参加してもらったことにより、若い人々の当時の熱い情熱といったものが高校生たちにもいくらかでも伝わったと思う。こうした人材の育成という面からも博物館が車の修復を行う意義は高いと感じた。

マツダ RX500 に関しては、当時の開発チームの関係者やマツダ OB の人が営むロータリーエンジンを得意とするレストアショップなど、さまざまなの方々の協力を得ることができ、修復終了後もいろいろな形で広島市交通科学館を支援して頂いている。こうした、さまざまな人と人とのネットワークも、車を修復することにより築けた博物館の財産である。

さらにこうした動きは、インターネットの担当者ブログを再開させ状況を報告するとともに、前年と同様に多くの人とコメントの交換を通して交流を持つこともできた。

## 走行イベント ～モーターフェスティバル Hiroshima の実施～

レースマシンを中心とした走行イベントとなると交通科学館の敷地内では絶対に不可能である。敷地の広さや来場者の駐車場の確保も考え、広島市内にあるアウトレットモールの駐車場の一部を借り、そこに仮設ガードレールとフェンスで囲った走行レーン (120 m × 20 m) を設置することとした。



写真 9 2009 年走行イベント風景

平成 21 年 (2009) は夏季企画展「カーレースー日本からの挑戦ー」のプレイベントと位置付けていたため、この年はまだ「モーターフェスティバル」とは称してなかったが、企画展で展示予定の車 4 台を走行 (動態展示) させるとこととした。走行車両はマキ F101、マツダ RX500、マツダコスモスポーツーマラソン・デ・ラ・ルート仕様ー、マツダ 787B の予定であったがマキ F101 は点火系の部品の調達に間に合わず、展示のみとし、代わりにスーパー耐久レース出場の WW2 の RX-7 の 4 台とした。車の運転はプロのレースドライバーに依頼し、1 台の走行時間は約 10 分とし、それを 3 回実施する。走行しない時間はその車両を展示するという至ってシンプルなイベントではあったが 1 日だけの単発イベントにもかかわらず、11,000 人の来場者があり、そのニーズの高さには驚かされた。

走行イベント終了後も再度の実施を望む声が多く寄せられ平成 22 年 (2010) には地元の企業や団体からの協賛金を募り実施することとし、前年に走行車両にランボルギーニカウンタックとロータスヨーロッパスペシャルを加えた 6 台の走行を行った。(マキ F101 は走行前日に燃料

漏れが発生し、急遽走行はキャンセルされた。) さらに前年とは規模を拡大させ、各自動車メーカーのエコカーの展示や、旧車のオーナーズクラブ等の協力による実車展示など展示自体の充実があり、前年より 3,000 人多い、14,000 人の来場者があった。

広島市交通科学館としては、状況が許せば 9 年後の 2020 年マツダ創業 100 年まで、この走行イベントを存続させて行きたいと考えている。



写真 10 モーターフェスティバル Hiroshima 2010 実施風景

## おわりに

ここ 10 年くらいの間、博物館を取り巻く状況は激変した。特にインターネットの急速な普及により、“〇〇を調べに博物館へ行く”という言葉は死語になったと言っても過言ではない。乗り物と交通を扱う当館の当初の売りであった「模型」と「情報」では来館者を呼びにくくなってきている。しかしながら、展示改修はそう簡単には行えない。どんどん時代の流れに取り残されて行く危機感の中、広島市交通科学館は模型から実物資料へと徐々にではあるが舵をきりつつある。その流れは、まだ数年ではあるがマツダ RX500 のレストアに始まり、動態展示を目的とする走行イベントの実施は所期の成果を上げることができた。

博物館に乗り物を収蔵する場合、資料として外形を保存するだけでなかなか動態保存することが難しい。特に自動車に関して言えば、今からの四半世紀で劇的な変化があると思われ、このような時代の流れの中で、車を動態化して維持することの重要性をひしひしと肌で感じる。かつては対価を支払い得ていた「情報」も、無料で瞬時に取り出せる現在、当館のような産業資料を扱う博物館はバーチャルでなく、リアルに五感で感じる展示が博物館の生き残る道であると考えます。

最後になるが、マツダ RX500 については当館の行ったさまざま活動を理解頂き、マツダより正式に広島市へ寄贈して頂いた。今後は館の判断により、貸し出しや走行イベントへの参加など積極的に行えることとなった。今回のこうした一連の動きについても広島という地域に限定せず、広く全国にも展開する方向性も現在検討している。