

整備とともに



高橋聖志は小学生のころから自動車整備業を目指す

「さびないトラック」への チャレンジ(上)

独自のさび止め技術で施工した「さびないトラック」の累積販売台数が1千台を突破した。自動車整備業の新たな収益ビジネスとして、さび止めの可能性を訴えている青森県つがる市のアイランド。社長の高橋聖志は20歳で起業、整備業を営む中で、車のユーザーがさびについて困っている状況に直面する。特に漁業関係者が使用している車では、走る、曲がる、止まるという車の基本機能は失われていないにもかかわらず、さびによって車を代替しなければならない現状は、近年注目されているSDGs(持続可能な開発目標)にも相反すると訴える。

アイランド
(青森県つがる市)

代表取締役 **高橋聖志氏**
(たかはし・せいし)

さびないトラックを千台販売

アイランドのさび止めシステムは、亜鉛を溶かして吹き付ける「溶射」という技術が特徴。実際の作業ではキャビンやシャシーからほとんどの部品・用品を取り外して、さび止め処理を施す部分(骨格)をあらわにした後、独自にブレンドした砂で亜鉛の吸着力を高めるブラスト加工(下地処理)、メタリコート加工、エアブロー処理などを経て外板のオーダー塗装で完成させる。

これまで漁協をはじめ漁業関係者のトラックを中心に、さび止め処理加工の累計台数が1千台を超えた。高橋は「まだまだ、自動車整備事業者に、さび止め加工の需要が大きいことを理解してほしい。タイヤやオイル、バッテリーなど関連商品に関心があり、収益を上げている自動車整備事業者にとっては、さび止めは、これらの市場以上に大きなビジネスになる」と試算する。

実際に漁業関係者のトラックやクレーン車は、海産物だけではなく、潮風や海水に浸った漁網などを積載するため、使用実態に合致した十分なさび止め処理ができていないケースが多く、さびによって車の使用期間を5年程度にまで縮めてしまうケースもあるようだ。高橋

整備とともに

は「20年前に施工したトラックが、実際にいまださびることなく、現役で車として使用されている。施工時には料金が高いと言われたが、20年間さびることなく使用することができれば、車の買い替え費用

などが節約される。長く使い続けることで、SDGsの考え方にもつながる」と、1台の車を大切に使用するという新しい考え方に基づき、企業姿勢としてのメリットも強調。

「鉄でできている車は、さびがなければ、もつと長く使用することができる」と高橋は主張する。実際に、北国では冬季の凍結防止剤の影響をはじめ、沿岸部では海水による

さびが発生しやすい。

「鉄と水が触れればさびが発生する。従って、さびを発生させないように、徹底したさび止め処理をすることが、車の本来の性能を最大限に生かし、長く使用することにつながる。整備事業者も車のユーザーも、さびについて学んでほしい」と熱弁する。

独立して自動車整備業を目指す

高橋は、1950年に青森県西部、西津軽郡木造町（現在のつがる市）に生

まれた。木造は遮光式土偶の出土地として有名で、JR五能線木造駅の駅舎は、それ自体として大きな土偶をイメージしたモニュメントとなっている。木造にある「つがる市縄文住居展示資料館」には、亀ヶ岡遺跡で出土した遮光式土偶のレプリカを展示している（本物は東京国立博物館が所蔵）。

10歳の時に自動車整備をやるかと決意した。「車好きだった。車だけではなく、さまざまな機械仕掛けや動くものに興味があった」。母親は日本海側の青森県深浦町出身で、小さい頃はしばしば、母親の実家を訪れていた。ある時、冬にスキーをするため、山に登った。スキーだけでは飽き足らず、木の枝をつかんでターザンごっこでふざけていた。木から落下し、腰をたたかたに打った。しばらくの間、立つたり座ったりする時に多少なりとも不自由を感じるような痛みがあった。

父は独立志向が強く、製麺業をはじめ、さまざまな商売を手掛けていた。高橋は子どもの頃から「一人で商売をしろ」と言われていた。まだ、タクシーはシボレーなど米国車が多かった時代だ。バスはボンネットバスが定番だった。しかし社会では車が注目され始めた。「こ

れからの時代は、自動車だ」ということで整備業界を目指すことになった。

「車をやって商売とすれば良い」と父からアドバイスを受けたことは今でも記憶している。このため高校は工業高校へ。夏休みなどの機会を利用して、自動車解体事業者や整備事業者でアルバイトをした。高校入学によって、車に対する関心がさらに高まり、将来の進路も見通すことができるようになった。「将来独立して自動車に関する事業を始めるためには必要ないと」と判断したためだ。

防サビ! 日本ー アイランド



工場外観

「分解することで、
作り方が分かる」

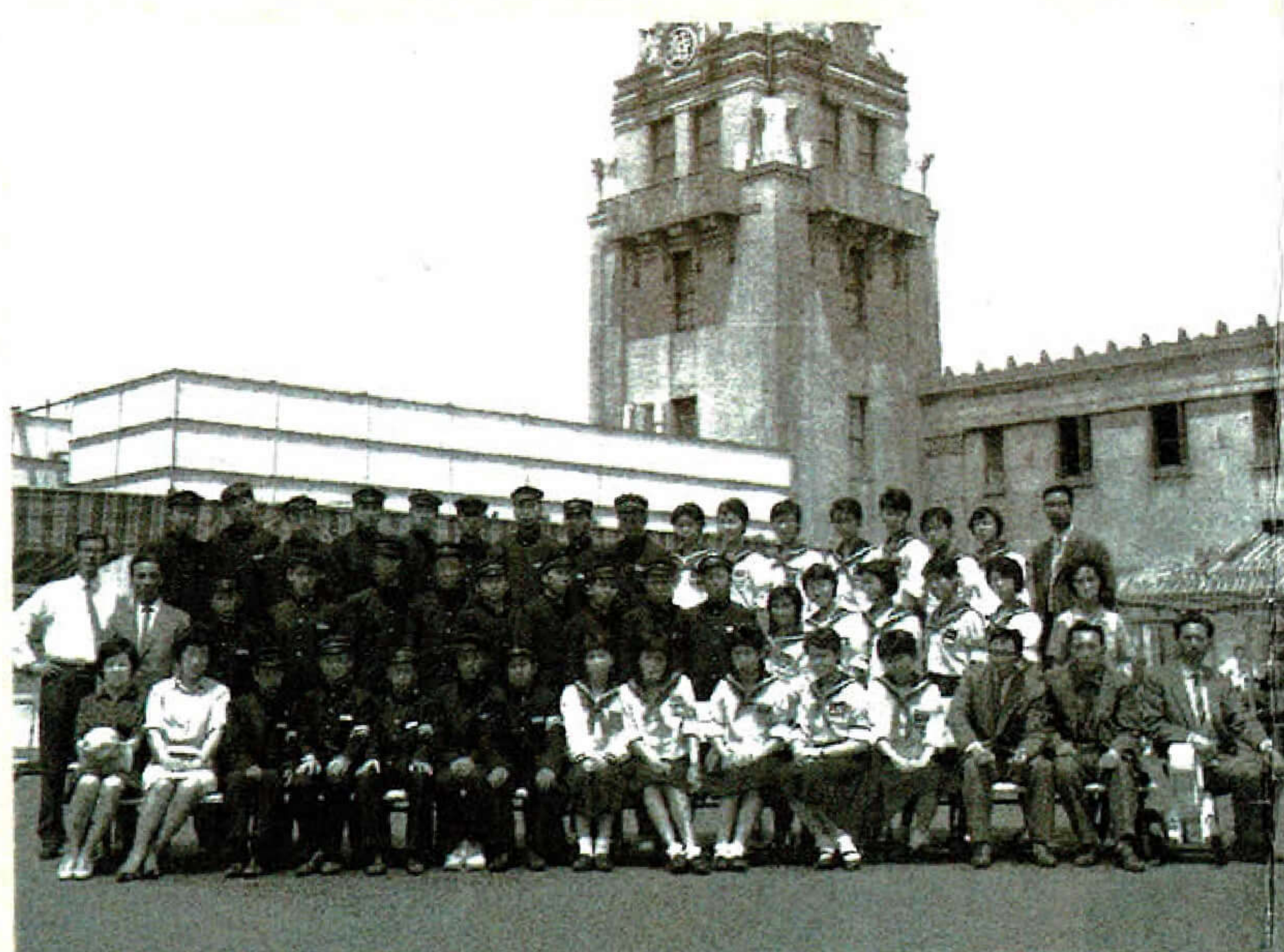
解体事業者は車を解体する過程で構造を理解することができ、「ものを作るには、まず、壊す（分解する）ことを学べ。壊すことが分ければ、作る方法を習得することができる。必ず勉強になる」と、父から教育されていた。今であればSDGsの考え方から当たり前のこととなっているが、当時、世の中は大量生産・大量消費を志向していた時代。ものを作るために、壊す手順を学ぶという考え方は、決して一般的ではなかった。

高校の時に特許についての勉強を始めた。木造から五所川原まで



幼少の頃の高橋（青森県深浦町で）

鉄道で、現在のJR五能線を通った。五所川原、木造の駅近くの本屋だけではなく、市内の書店をすべて巡った。特許、発明といったテーマの本を「買い占め」た。もちろん自分で勉強するため



中学3年の修学旅行（東京・日本橋の三越デパート屋上）

り見える車を真剣に検討した。わずかな風で水滴が吹き飛ばせば、雨が降った時にワイパーを動かさなくても視界が確保できる。しかし、良いアイデアは湧かなかった。さらに、当時はフェンダーミラーだったが、バックミラーがないのに同等の機能を持った車について考えた。ワイパーやフェンダーミラー、ドアミラーは、車の本体か

でもあり、同時に、自分の発明を人に取られないかという考えが、子ども心にあったようだ。高橋は「人には読ませたくない」という当時の気持ちで披露する。今考えれば、理屈に合わないが、当時は真剣だったようだ。車に関してだけでなく、さまざまな機械の仕組みについて考える。この頃、実際に車に関してワイパーがないのに視界前方がはつき



高校3年の修学旅行（京都・比叡山）

ら飛び出ているだけではなく、車の形状にとっても美しいものではないというのが、考え始めたきっかけ。実際に実現するのは難しいと認識しているものの、この二つのテーマは、現在も時々、考えているという。

高橋は父の思い出を語る。「父は手先が器用で自分でなんでもやった。冬には出稼ぎに行ったこともあったが、自宅にいる時には酒もタバコもやらず、何かしら作っ

整備とともに

ていた記憶がある」と。獣の皮をなめしたり、工場や倉庫などの建物は自分でつくったりしていた。実際に後に独立する時には、父が工場を建ててくれるほど。親戚に青森ヒバを扱っている人がいたた

め、ヒバを使った工場を建設した。ある時、父は高橋に「お前のはんこを作ってやるから、100円で木の切れ端を買って来い」という。この時、「高橋聖志」と押印できるはんこが完成した。見たものをそのまま作れる父の能力を、高橋は子どもながらに感心した。工夫しながら欲しいものを自分で作るという発想は、父から受け継いだようだ。

本田宗一郎に憧れる

高橋はものづくりや発明という発想を父から学び、自動車整備を志した。従って、自然とホンダの創業者である本田宗一郎を憧れのひとと慕うようになった。本田の少年時代のエピソードの一つとして、はんこを自分で作ったことがあった。有名な話で、いわゆる「はんこ偽造事件」だ。本田は学校の成績が芳しくないことがあった。学校から家に帰ったが、あまりに悪い結果だったので、親には見せられない。しかし、成績表の欄には、父兄確

認欄があった。

本田は自分で「本田」というはんこ(当時の認印のようなもの)を自作して、父兄欄に押印し、親には見せることなく、学校の先生に「親にはしつかり見せました」と、成績表を返却した。自分が「成功」したため、友達からははんこの製作を依頼されるようになった。しかし、友達のはんこで、偽作がばれてしまった。

「本田」の苗字は左右対称で、子どもにとっても、はんこを作ることは比較的容易だった。しかし「佐藤」「鈴木」などは左右対称ではなく、はんこを彫る時に、あらかじめ左右を反転させた鏡文字で彫ることが求められるからだ。発想は豊かだった本田も、子どもの頃の緻密さには欠けていたというもので、高橋はこのようなエピソードも含めて、本田を研究した。本田は1906年生まれで、高橋より4歳も年上。自動車業者を志すも、高橋は大型車を中心とし



入庫は4トン車までの小型トラックが中心

た整備の道に進んだため、本田との出会いはなかった。「お会いしたかった」という気持ちを今も強く抱いている。「ものづくりや発明という考え方は、徐々に自動車整備業にとっても必要ではなくなっているが、自分の生き方にとって必要。偉大な先人だった」と指摘する。高橋にとって、新しいアイデアを考え、ものづくりに没頭する時には、今でも憧れの人であり続ける。



高校3年の修学旅行(京都・平安神宮)

自分の興味分野に集中する 「ちよつと変わった生徒」

入学した工業高校で、車の整備技術の取得を目指した。しかし自動車整備科がなかったため、機械科を選択した。高校を卒業した後、木造に職業訓練校があつたため、その自動車整備科に進むことになる。高校の3年間はひたすら、ハンマーやタガネで金属を加工したり、ヤスリで磨いたりすることに没頭した。「学校では、車に関わるようなことはできなかった」と言うが、車についても学校以外の場所で学んだ。

夏休みなどに解体事業者や自動車整備事業者でアルバイトした。さらに16歳の時に、まだ運転免許も取得していないにもかかわらず、父が軽トラックを3万円で購入してくれた。これを使って、車の構造や仕組み、整備の仕方などを勉強することとなった。高橋は自分の好きなことに没頭した。従って高校の成績は「一番で入学して、ビリで卒業した」と振り返る。

実際に高校入学時は1



JR木造駅舎

20人の生徒のうち、成績は上から13番目だったが、卒業するころには98番目まで下がってしまった。学校の勉強は教科書に従って、平均的に勉強した方が成績は良くなる。好きなことだけ積極的に勉強し、知識を詰め込むような科目で手を抜けば成績は下がってしまう。高橋は高校時代から「少し変わった生徒」として認識されていたようだ。

その一例は、高橋が弁理士に興味を持ったときの出来事だ。弁理士は特許の資格に関係する。特許に関する弁理士に
なりたいたいと思
った。しかし、
弁理士になる
ための教科書
を見て、すぐ
に諦めた。フ
ランス語をは
じめ、苦手な
種類の勉強が
多すぎると感じたからだ。高橋は、
新しいアイデアや作り方を考える
ことは大好きで、時間がたつこと
も忘れるほど。しかし、学校の勉
強のように、人の後について学び、
外国語をマスターするようなこと
は苦手だった。

「本田さんの本は何冊も購入した」と。高橋は「私が偉いと思つたことの二つが、退職を前に、全国の社員の皆さんに握手して回ったこと」だと。本田は73年、66歳の時に引退し、最高顧問に就任した。この直前、約1年半をかけて販売店を含めて700カ所の事業所を巡回し、すべての従業員と握手をした。大企業に成長したホンダの原点を示すような物語だ。中には油で汚れた手で握手することをためらう従業員もいたが、そのようなことには意に介さず、従業員とのふれあいを望んだ。



亀ヶ岡式(大淵式)
透光式土偶

佐藤公知(1956)『亀ヶ岡文化』
亀ヶ岡遺跡顕彰保存会より

つがる市縄文住居展示資料館
カルコ(Karco)

透光式土偶

本田が引退した時は、高橋は自動車整備工場を設立して、間もなくの頃だった。高橋は自分の会社で、経営者としての本田をまねした。「数人しかいない従業員を前にして、『君はヨーロッパ支社長、君はアメリカ担当』などと、業務終了後の懇談の席で、握手しながら従業員に語り掛けた」という。しかし、従業員からは、「酒が入ると社長は大きなことを言う」と相手にされない状況だった。

父親から自分で独立して経営していくことを求められ、高橋はそれに応えようと、自動車整備の道に進んだ。また自動車メーカーであるホンダの創業者を信奉しながら、独自の整備業経営者として道を歩み始めようとする。

(中編に続く／敬称略)