Ｖｉｔａｌｉｔé インタビュー

車社会のナビゲーター、小林彰太郎氏が語る

車への熱き思い

小林　彰太郎

聞き手：佐多保彦　株式会社東機貿 代表取締役社長

小林　彰太郎 / こばやし・しょうたろう
自動車ジャーナリスト／自動車史研究者。1929年東京生まれ。小学校から旧制高等学校まで13年間を成蹊学園で過ごす。1954年東京大学経済学部卒業。在学中から自動車専門誌に寄稿。1962年3人の同志とともにCAR GRAPHICを創刊、1966-1989年同誌編集長を務める。『小林彰太郎の世界』、『ミニ・ストーリー―小型車の革命』、『Sonographic Series on the Road』全8巻（以上二玄社刊）、『英国におけるモータリングの歴史1895-1940年』（オックスフォード大学図書館／豊田市図書館刊）など著書／訳書多数。

佐多：小林さんに初めてお会いしたのは、1996年の8月でした。英国ジャガー社が弊社のシャトー・ド・シャイイを新型スポーツカーXK8の発表会場に選んでくれた時に、ブルゴーニュでお目にかかったのがご縁となりましたね。

小林：私の友人で芦屋（兵庫県）在住の日本人が、スイス人でご高齢の未亡人から、1927年型のオーストロ・ダイムラーADMを無料で譲り受けたんですね。リストアしてそのご婦人をお乗せして走らせることが条件でした。その車が、そのご婦人の義父である佐多愛彦氏のものだとうかがっていましたので、保彦さんにお会いした時ご親戚かと思って声をおかけしたんです。

佐多：愛彦は私の祖父で、そのスイス人は私の伯母なんです。小林さんから、祖父そして伯父（直康）が二代にわたって愛した車のその後をうかがい、無性に見たくなって、1997年その車がリストアされて置いてあるイギリスの工場を訪ねました。

小林：修復を手がけたイギリス人は、仕事にかかる前にありとあらゆる資料を集めて調べ上げてから、機械部分のボーリングからボディの塗装まで、精魂込めて仕上げたのです。だからリストアされたこの車をもう一度世に出したいと思っているんですよ。その芦屋の友人はわけあってそれを手放したがっています。単なる車というだけではなく、例えばその時佐多さんがどうして、ベンツなどではなくオーストロ・ダイムラーを選んだかなどを考えると、いろいろな人生が浮かび上がってきて興味深いですね。そのイギリス人も、車が佐多家に戻れば本望でしょうけど。

佐多：いつか、このADMの‘Good Home’になれるといいのですが。ところで、小林さんは、押しも押されもせぬ日本の自動車ジャーナリズムの第一人者でいらっしゃいますが、もともと（株）ライオンの創業者一族のご出身だそうですね。実業界に進まれなかったのは、実にめずらしいことだったでしょうね。

小林：一族の長男はライオンに入るという不文律があったので、父を説得するのはたいへんでした。父は車などに関心はなく、そういう職業があるとも思っていなかった。僕自身は、3歳の時から、通る車もほとんどないのに、1時間でも2時間でも飽きずに路傍（ろぼう）に佇んで眺めているような子供でした。どうしてそんなに好きなのかわからないほど、車が好きでしたね。

佐多：現在では常識になっているロード・インプレッションズという記事のスタイル（実際のロードテストによって、テスターが車を評価する）や、ハンドリング、乗り心地、特に自動車の動的性能を評価する多くの項目は、日本では小林さんによって普遍化されたものとうかがっています。小林さんのお若い頃は、日本の自動車ジャーナリズムはどういう状態でしたか。

小林：僕が学生の頃（1950年代）は、日刊自動車新聞社の『モーター・マガジン』などを読んでいました。第一期の自動車ジャーナリストと言うか、本業は別にお持ちの方々や、メーカーのエンジニアが書いておられました。その他ではアメリカの雑誌が多かったんですが、おもしろくなかった。僕が熟読したのは、月遅れで届くイギリスの雑誌で、機械のことを書いても、表現がおもしろくて奥が深いんです。科学的でかつ文学的。ロールス・ロイスの記事などを読んでも、実際に自分が運転しているような感じがしてくるんです。筆の力だと感心しました。

僕は大学に入ると、どうしても自分の車が欲しくなりまして。1950年前後は、所得に対して車の値段がどの時代よりも高かった頃でしょう。車を買うと友達に宣言すると、頭がおかしくなったと思われた。必死でアルバイトをして、金5万円で1932年のおんぼろのオースティン・セブンを買いました。これが走るというより動くのがやっという車だったので、乗っては直し、直しては乗りしているうちに、自動車エンジニアリングの基本知識を実地で学んだわけです。自分は全く会社に向かない人間だとわかっていたので、将来はフリーの自動車ジャーナリストになろうと決めていました。

佐多：自動車ジャーナリストとしての第一歩はどのようにして踏み出されたのですか。

小林：まず先程の『モーター・マガジン』に、「それでも車は動く－あるmarginal motoristの手記」としてオースティン・セブンの話を投稿して採用になりました。嬉しかったけど、本屋の前を通ると顔が赤くなったのを覚えています。メーカーのエンジニアが書いたものは、文章が硬く自動車工学にのっとったようなものが多かったので、僕は最初から読んで楽しい知的エンターテイメントを目指しましたね。自分が読みたいと思うような雑誌作りが基本でした。

僕はその頃、花森安治さんの『暮しの手帖』の、広告を取らず、実際に商品を買ってテスト、評価し、ユーザーの立場からズバズバとメーカーに苦情を言うという編集方針に強い共感を覚えていて、あれのクルマ版をやりたいと思ったわけです。

佐多：その後“二玄社（にげんしゃ）”と出会われて、1962年に『CAR GRAPHIC』（CG）を創刊、その後84年に、そこからまた『NAVI』が誕生したわけですね。『NAVI』は楽しみに読ませていただいていますが、ユニークな編集長鈴木正文さんのもとで、文化論にまで素晴らしい広がりを見せていますね。

小林：『CG』はハードウェアとしての車を主体とした雑誌ですが、80年代になると車をとりまく環境も大きく変わって、技術的にはますます進歩をするけれど、それ以上に車をめぐる社会、企業、文化というソフトウェア的なものが非常に大事になってきたんですね。それで『NAVI』を始めたわけです。

鈴木というのは変わった男でしてね。全共闘の闘士で、慶應なんですがあの安田講堂に最後までたてこもって抵抗して逮捕されたんです。非常に有能な編集者で、車の料理人のようなものです。ファッションの考察までやっていますし、女性読者もかなり増えました。

1997年夏、英国で行われたInternational Bugatti Rallyにご夫妻で出場。

佐多：今後の車社会は、どういう方向に向かって行くのでしょうか。
小林：僕が今危惧しているのは、車の安全基準に関する今後の方向性なんです。ご存知のように、昨年メルセデスのAクラスが、走行試験でひっくり返って、テレビでも放映されて問題になりました。あれは、スウェーデンのジャーナリストが、4人で乗った状態で、規定以上のスピードを出して、これ以上早く切れないというほど早くハンドルを切って、ブレーキも踏まず、それでもう一回反対に切って、という非常に無理な運転をした時に起こったんです。

メルセデス・ベンツは、そもそも緊急回避のテストを70年代の初めからやっていて、新型を作ると必ず規定のテストをして、パスをしないと外に出さないということを世界で最初にやった会社なんです。ぶつかった時の安全性という“消極的な”安全性ではなく、アクティブ・セイフティというコンセプトで性能と安全性を考えてきたパイオニア的メーカーです。それがひっくり返ったというので大問題になった。けれどもメルセデスはそれに対して一言も言い訳がましいことを言わず、2カ月間工場をストップして、死にもの狂いで設計変更をして、そういうテストに耐えられる車にしたわけです。それはメーカーとして立派なことです。問題は、そんな無茶な運転をする人は100人に1人もいないのに、他の99人が犠牲を強いられるということなのです。つまり、他の99人の善良なドライバーにとって、AクラスならAクラスの乗り心地が非常に悪くなってしまうということなんです。

車は安全な方がいいに決まっているが、どこまで安全ならいいのか。極端なことを言えば、車はすべて戦車になってしまう。けれども、戦車と戦車がぶつかったら中の人間はどうなるか。さらに戦車と、より弱いものがぶつかったら、その中の人はどうなるのか。もちろん安全な車を作るのはメーカーの使命ですが、今の論調でいくと、際限なく安全な車を、ということになってしまう。やはりメディアや行政なども加わって、その時々の安全基準というものをもういっぺん考え直す時期にきていると思います。

佐多：我々の医療業界でも似たような問題があります。体の中に埋め込むものなど、トラブルの発生は、確率統計的に飛行機事故に遭うリスクより低くても、販売が許されないということがあるわけです。それによって本来助かるべき多くの人が犠牲になることもある。必要なものは手に入らない、ものは高くなるという状況があるのです。現代人は、安全性とかリスクとかいう概念を、確率統計的に認識し許容する発想が必要なのではないでしょうか。

小林：同感ですね。社会の中での共存性、車の場合、自分だけが助かるのではなく、相手も助からなくちゃいけない、という発想が必要です。戦車みたいに全部を硬くするのではなく、前はソフトにしておいて小さい車を助ける、両方ともへこんで人間は絶対大丈夫というような、そういう発想がやっとここ1〜2年出てきましたね。まあ、いろいろなことを言っても結局は、いくら車を安全にしても最後は運転する人の人間性なんですね。人間の本性を改造するのは非常に難しいということです。

佐多：今日まで40年以上にわたり、車を通して日本の社会、企業を見てこられたわけですが。

小林：僕はとにかく車が好きだし、また、日本人だから、日本の車がもっとよくならなくちゃ残念なんですね。『CG』を始めた60年代は、日本車というのは箸にも棒にもかからないほどひどかった。こっぴどく批判をしたのでメーカーにとっては天敵だったと思いますよ。

今でも時々無力感に襲われるのは、日本のメーカーによっては、基本的な理念、どういう方向に向かって車を作っていくかでグラグラしたところがあることです。技術力は非常にあるのですが。外国の名だたるメーカーは、本当にしっかりしたフィロソフィー（哲学）をもっていて、時代によってそれを変えるようなことはしない。ジャガーにしてもベンツにしてもポルシェにしても、立派なメーカーはトップが非常に車好きで、よくわかっている。ところが日本のメーカーの経営陣は、銀行から来たり、たまたま入った会社が車を作っていた、別に何でもよかったというようなことが多い。もちろん日本のメーカーにも、非常におもしろい、立派な方々もおられますがね。

佐多：今後はどのように車とかかわっていかれるのでしょうか。
小林：基本的にこの仕事は、車が好きなだけではなく、ものを書くこと、雑誌を作ること、ものを創造することに熱意がないと続かないんです。僕はこの年までやってきて、とうに限界を越えていると思っているので、本来の仕事よりオフの世界が多くなっています。僕にとって最後に残るのは、やはりクラシック・カーなんです。クラシック・カーは世界共通のパスワードという気がします。国境、人種、職業、年齢の差を超えて分かち合えるものがあるんです。

1936年のアルビスという車をもっているんですが、1964年に初めてイギリスに行った時、これの部品がどうしても欲しくてその会社を訪ねたら、丁重に案内して全部見せてくれました。帰り際に、夕方からカクテルパーティをやりますから、もういっぺんいらっしゃいと言う。「何のパーティですか」と聞くと、広報部長が一瞬びっくりした顔をして、少し間をおいてから「あなたのためですよ」。ああ、なんてバカな質問をしたのかと思いながら非常に嬉しかったですね。日本からアルビスのオーナーが来たというだけで、社長まで出てきて歓待してくれたんです。

また、入手するのに20年かかった1926年のブガッティという車を、さらに20年かけて自分でリビルドしたりしましてね。クラシック・カーというとたいへんな贅沢のように思われますが、一生にそう何べんもあることではないし。毎年舞台を変えて行われる International Bugatti Rallyに出ていますが、これは世界中から古いブガッティだけが100台近く集まるラリーで、そういう仲間といっしょにガンガン走るのが非常に楽しみなんです。

佐多：小林さんは、自分の好きなことを自分の決めたやり方で、挑戦、追求してこられました。実に清々しい人生ですね。

小林：やっぱり心から車が好きというのが根底にあります。好きなことをやるのですから、我を忘れるほど夢中になれます。生涯好きなことをやっていけたらいいですね。