

■特集 AJAJの25年 25 YEARS OF AJAJ

AJAJ（日本自動車ジャーナリスト協会）は1994年、創立25周年を迎えた。25年前に、この会はどのようにして生まれたのかを振り返ってもらうために創立期の会員を中心に集ってもらい、座談会を開いた。

また、この25年を振り返る年表を付し、園部裕理事に物故会員をしのんでもらった。

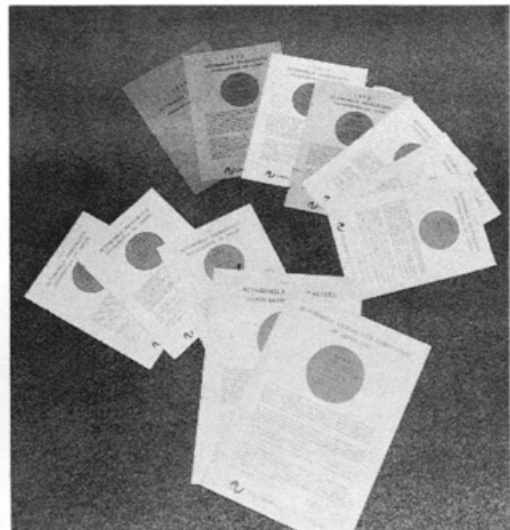
●記念座談会「AJAJの25年」

高岸 清／山岸 秀行／伊藤 哲

佐藤 健司／米村太刀夫／園部 裕 6

●年 表：AJAJと自動車界の25年の歩み 26

●園部裕が物故会員をしのぶ 28



◆記念座談会

A J A J の25年

出席者 高岸 清 名誉会員（初代会長）
山岸秀行 会 員（初代事務局長）
伊藤 哲 会 員
佐藤健司 理 事
米村太刀夫 会長
（発言順）
司 会 園部 裕 理 事

日本自動車ジャーナリスト協会（A J A J）は、25年前の昭和44年（1969年）に有志が集まって創立された。その経緯を創立以来の会員に集まってもらい、語ってもらった。



●高岸氏に会長にと三人がお願いした

園部 A J A J 25周年記念の小冊子を作ろうということになりまして、いろいろ話を聞いてみると、どうも創立当時の話はよく知らない人が多い。それにいろいろな記録がだんだん散逸する。そういうことでA J

A J がどのようにスタートしたのかということをお我々で座談会を開いて記録に残したいということでございます。そこで創立にかかわって頂いた初代会長、会員の皆さんにお集まり願って、本日の座談会を開くことになりました。

それでは早速ですが、AJAJのスタート、どうやってこの会ができたのかということ、まずは初代会長の高岸さんからご説明願います。

高岸 実はこのご案内を受けてから日記帳を取り出しました。1969年の日記にこうあります。『5月7日午後（この当時、私は自動車工業会（自工会）で国際部長であったか広報部長をやっておったか、どっちかだったと思います）、池田英三、小林彰太郎、成江淳（山岸秀行）の三氏来たり、自動車ジャーナリスト協会の発起人会をやり、役員会を開いて、満場一致だから会長を引き受けるとのたまう。いったん固辞したが、一応つなぎで引き受けることにした。』と出ております。次いで、『5月14日、ホテル・オークラで池田、山岸、岡崎の三氏とでAJAJの進め方で協議。6月9日、ウエスタン自動車の山岸氏から電話連絡あり、芝のゴルフクラブ（会議室）で会則の刷り上がりを見る。7月10日、AJAJの技術顧問の依頼状を印刷（前日、池田、山岸両氏と打ち合わせて引き受けたもの）を作文し、自工会でタイプさせた。10日に配布。7月17日、鳥居坂の国際文化会館でAJAJの臨時総会。7月24日、山岸氏に電話して自工会に来てもらい（池田英三氏は富士へ出張）、AJAJ設立宣言の原稿を渡す。』……というところまで、私の日記には出ています。ですから、ここに至る以前に、誰がどうやって誰が言い出したかというのはよく知りませんので、そちらからお願いしたいと思います。

園部 いろいろな伝説がありまして、飛行機の中で池田英三氏と山口京一氏がこういう会を作ったらどうかと言った、というような話が伝わっておりますが、その辺のことは初代事務局長を務めていただいた山岸さん、いかがですか？

山岸 僕はその時、ジャック（山口京一氏）を知りませんでした。池田英三氏が僕のところに来て、「何かやりたい」と言ったのが始まりです。それでバックについてくれた人がいるんです。当時トヨタ自販・広報部長の中岡弥典さんと、日産・広報部の松本清次郎さんです。とにかく、トヨタと日産が、「少しまとめてくれた方がいいんだよな。あなた方もカタログをもらいに来たり資料をもらいに来たり、しょっちゅう来ますなあ」と。おそらく僕と池田英三氏と入れ替わり立ち替わり行ったんだと思います。他にもそんな方がいらしたと思います。で、それは面倒見きれないと。いわゆる雑誌関係とか新聞関係に対して広報はあるん

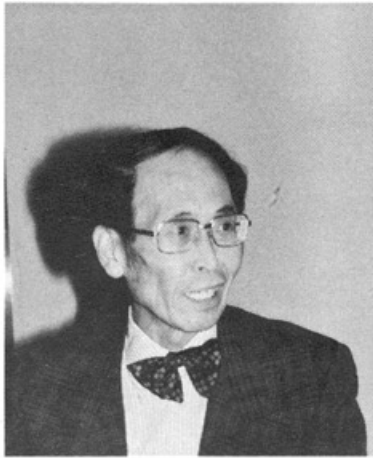


F I A J A Jの名簿。日の丸のような赤い円の中に各国の協会の名が書かれている

じゃない。キミら勝手にやってもらってもやりきれないよと。それで、池田英三氏の知恵で、これはやっぱり集まらないといけないなど。それじゃ誰がいるだろうかとやったら、これだけの人がいるだろうというのがまず出てきて、その頃まさに活躍していて、もうあちこちに書いている方々ですね。それで、そのリストを中岡さんたちに見せると、まさにみんな来ていました。五十嵐平達さんも来ていた、誰それさんも来ていた。ですから、それをまとめてもらわないと、ということでしたので、それではこちらの方からいろんなことを企てて、お願いをして、取材というか教えて頂くというような、ある程度サロンの的に始めたらどうですかと。……ということで皆さんをお誘いしたと思います。

高岸 それで、私のところには？

山岸 高岸さんに会長になって頂きたいということで三人で伺った覚えがあります。それで、快諾して頂いたと思います。その後、会長になられてから言われていたことは、これはやっぱりインターナショナルになってくるだろうけれど、とりあえず我々の任務というものは、別にメーカーから押し付けられるものではなく、個人の取材に役立つように、それからメーカーさんのじゃまにならないように、そういうことをしていったほうがいいんじゃないのだろうかということでした。だから、できればサロンのな雰囲気やまず我々自身で持ちましょう。これが一番大事ですよ。ギルドではありませんよ。マストというのはなくて何かあったら訂正していただきたい。皆自由に集まり、積極的に研究をしようと。それにはこういうものが必要ですよと各メーカーに代表としてお願いして行けば、メー



高岸 清名 賞会員

創立以来20年間にわたって会長を務められた。外務省、プリンス自動車、自工会を経てフリーランスに。自動車以上に鉄道を趣味とする。(1920年 神戸生れ)



伊藤 哲 会員

3代目『モーターマガジン』編集長、『モーターマガジン・インターナショナル』編集長を歴任。翻訳家としても知られる。(1925年生れ)



山岸 秀行 会員

初代事務局長を20年間にわたり務める。外国語に堪能で外国車に強く、成江淳の筆名で活躍中。カントリーミュージックの演奏を趣味とする。(1936年 東京生れ)

カーさんもそんなにいやな顔をしないでらうという考えでした。ところが、そのころのメーカーさんには、まだ広報がきちっとできていなかったですね。メーカー側ですね、ジャック(山口京一氏)も僕ももう外国に出ていましたので、外国では発表会はこういうふうに行われているのかとか、どういうプレスのキットが出るのかとか、そういうご質問に対する答をずいぶん提出しました。ですからお互いにそういう面でメーカーさんとはいい関係で始まったと思いますね。おそらく会長もまったくその通りだと思います。

園部 F I A J A (国際自動車ジャーナリスト連盟)への加盟は、どんな手順で?

山岸 そのころジャックがポール・フレール氏を日本に連れて来たんです。で、皆と食事をしました。ここに費用を払ったというのがちゃんと載っておりまして、その時から同氏にはうちの顧問というものになっていただいて、F I A J Aに加入をしましょう。それであの日の丸の展覧会みたいなのがありますね。

園部 世界中の会の名簿ですか。

山岸 それを彼がくれたわけです。1970年からでした。そこにもうA J A Jが入っていますよ。で、その日の丸がちょうどいいということで、それを確か一番初めの会員証につけました。日の丸の中を良く見るとA J A Jと書いてあります。

園部 A J B A っていうのがあるので驚いてしまった。

山岸 あります。それはブラジルですね。それができていて、それをいただき、またそこに書いてある規

定を参考にして、いろいろ細かいことを決めていったように覚えています。とにかく外国でも認められないといけない。ル・マンに行きたいとか、パリ・ショーに行きたいとかいっても、通じないと行けない。ぜひそれをやらせてくださいよといいましたら見事にそれが当たりました。

園部 山口京一さんが手紙を出したという記録もここに残っております。

山岸 山口京一氏に外国渉外担当になってもらおうということになり、彼が手続きその他をやってくれたんです。F I A J Aに加盟したのは1970年のことです。そのとき、私の方でその費用を初めて払ったという記録がここに残っています。ま、そんな案配ですけどね。

●F I A J AはA J A Jが主導した?

園部 最初はいま山岸さんがおっしゃったようないきさつでございますが、その創立会員の伊藤さん、その辺の事情はどんなふうだったのでしょうか?

伊藤 私はそういう実務的なものにはまったくタッチしなかったんで、あまり知らないんですけど、その主旨には大いに賛成だったですね。

園部 その当時、『モーターマガジン』の編集部にいらっしゃたのでしょうか?

伊藤 いや、その頃は違います。『モーターマガジン』はもうやめておりました。もうフリーです。

園部 佐藤さんは?

佐藤 僕は池田英三氏に入らないかと誘われたんで

す。そのころ、「例のくるまの会」というのがありました。それが交評団（交通評論家集団）の元でして、当時はまだ交通評論家集団とはいっていませんでした。AJAJができてから交通評論家集団という名前になったんです。実は山口京一氏と池田英三氏が飛行機の中で話したというのは、それは私が池田英三氏から聞いた話でして、国際的に通用するような協会を作るにはこういうのしなければならぬし、たまたまこういう



人間に会ったということからこういうものを作りたいと思うという主旨ですというのを、池田英三氏から聞いたんです。それは結構なお話でということで、じゃあ参加させていただきます。これは本当の創立当時の話です。「例のくるまの会」というのは、当時トヨタの宣伝エージェントで、後に沖縄海洋博のプロデューサーをやったPRSという会社の渡辺高揚氏が音頭をとり、自動車の好き者同志が何となく自動車の話をしようというので、当時、国立劇場の前に「校倉」という名前のガラス張りのレストランがありまして、そこで朝食会をしながら、自動車の話をしようじゃないかということになったんです。その中に高岸さんはもちろんいらしたし、五十嵐さんも内山さんもいたし、大和通孝氏もいたと思う。それから、もちろん池田英三氏もいた……。その「例のくるまの会」から、AJAJの人たちがスッと出ていってこしらえたように見えたのですけど……。高岸さん、そのあたりどうなんですか？

高岸 ムードとしてはそんなふうでしたね。

佐藤 いろいろな方がいらっしやいましたね。

高岸 そうですね。

佐藤 それに、専門的な団体というか、エキスパートの会にしようという機運があった……。そういうふうには私は聞いた覚えがあります。

園部 つまりは、クルマというハードウェアに詳しい人が、その会からAJAJの方に集まったと考えてもよろしいんですか？

高岸 まあそういうことでしょうね。

園部 ところで話を元に戻しますが、このFIAJAというものはどういう会であるかということをお話ください、山岸さん。

山岸 FIAJAというのは、ヨーロッパにもものすごくたくさんあったジャーナリストのクラブをまとめないでどうしようもないぞというのでできたんだと思います。おそらくポール・フレール氏が来た時はまだ彼は会長ではなくて、その後になられて、ああよかったなって言っていたのですよ。それでまとめはじめたところですよ。ところがなかなかまとまらなくて、おそらくなにもやってなくてですね、一番初めにあの日の丸が出て来たので、ああよかったなあ、これは、毎年やってくれるのかなと思っていたらそれっきりでしたね。で、こちらから何度も一所懸命聞きましたよね、高岸さん。これどうするんだ、今年はどうするんだ、これでいいのかと。するとおまえら勝手に作れているんですよ。FIAJAと謳っていいからって、スタンプをひとつくれました。それで「会員カードを作って送ってくれ」。そうしたらポール・フレール氏は何と、僕のところに手紙を書いて来て「なかなか良くできた。ボクにもひとつ作ってくれ」と、こうだものね。そんなふうで、どっちかというAJAJのやっていたのが大変有名になってきて、むこうも作らなきゃいけないかなというのがありましたけれども、まとめて作るというよりも、それは山口京一氏もGuild of Motoring Writersに入っていますけれども彼らが言うには、取材に必要でレースには必ず持っていかなければダメだとか、そういうのがIRPA所属（Inter-



佐藤健司理事

現監査担当理事。草分け時代から日本のモータースポーツに深く関わってきた。JAFスポーツ委員の経験もある。最後の江戸っ子を自称する。(1931年 東京生れ)



米村太刀夫会長

池田前会長時代の副会長を経て現会長。いすゞのワークス・ドライバーを経てジャーナリストになる。アマチュア無線の趣味がある。(1941年 東京生れ)



園部 裕理事

現事務担当理事。雑誌編集部を経てフリーランスに。『モーターマガジン』誌に在籍した当時はカメラマンだった。(1932年 福岡生れ)

national Racing Press Association)のジョー本田さん、玉間(ビル大友)さん。僕は当時、向こうにいくとあの二人に必ず会ったんですよ。あの二人しかいないんだよ。で、彼らはちゃんと持っているわけ。それで、こういうの持っていないとサーキットに入れてくれないよって言われたんです。それで悔しい思いをしましてね、それでポール・フレールさんが来た時に、そういう事情があるということをお話したんです。あっちにいる人たちだけが優遇されているみたいで、これは何とかならないかしら、何とか認めてくださいよと言うと、認めるも何も皆で作らしようという。でも、あまり率先してやってくれない状態でした。むしろAJAJは非常に主導型という感じでした。こういうことをやると、高岸会長がまたドイツ語でパッと書いてお出しになるものですからね、それに習って。FI AJAはもしかしたらAJAJが主導していたんじゃないかな。心許ない状態でしたよ。

園部 そうしますとAJAJは、FI AJAがスタートした時からその中の主要な役割を果たしていたわけですね。この国際ジャーナリスト協会の中での活躍が、最初からきちんとしていた会であったということですね。

山岸 そのひとつのヒントは私たちにあったようです。私たちが話した時に、ポール・フレール氏が事務局長か何かやってみて、「おっ、これはヨーロッパだけじゃないぞ。インターナショナルだ」というアイディアが出たらしいですね。ですからカナダとか、オーストラリアとかアメリカも全部集めて、そしてみんな

一緒にやるということになって、あの70年の名簿を作ったんだと思うんですよ。ですからヒントを与えたりしたわけね、うちが。あとでそういうふうにおっしゃってましたよ、ご自分で。

園部 それからもうひとつ、名簿がありますね、クロールさんがお作りになった(Kroll Motoring Press Guide)。これはどうやってできたものなんですか？

山岸 あれはいつの間にかポーンとできてしまった……。それこそFI AJAから相談がありましてね、あなたのところの名簿をくださいよという手紙が舞い込みました。で、僕は「こんなのが来ましたけど、これを出すんですか。」とポール・フレール氏に問い合わせました。

すると「コンチネンタルとかピレリとかのスポンサーを見つけて、その人たちがお金を出してきて、うちの会員のまとめたものを作ってくれますよ。だから、お宅もぜひ出さない。そしてお宅のマーク入りの会員名簿をぜひ送ってやってください」ということでしたからこれを送り始めまして、毎年改定したものが来ていましたよ。

園部 ただ、去年まで池田英三さんがそれをきちんとフォローしてましてですね、何かあの買ってくれという話になっていて、何部か池田英三氏の手もとに来ておりますから、その処理については引き継ぎをどうするかを今検討中なんです。お金がないから必要な部数は買ってくれというような話になったようですが、まだ残部が少しあるようです。

●AJAJのマークの決め方

園部 ところで、あのAJAJのマークというのはどうやって決めたのですか？

山岸 あれは池田英三氏が決めたんですよ。にもよって書いて。喫茶店の紙ナプキンに書いて、これいいんじゃないって。

佐藤 ヘアピンカーブみたいですね。

山岸 後から何かつくだろうと。あのうまいんですよ、そういうのが。

園部 そうですね。こういうデザイン感覚、自分で彫金をやって、金を曲げてこういうのを作ったりする人ですから。

米村 こうやって曲げるのが一番簡単なんでしょうね、彫金は。

山岸 三本(和彦)氏がね、よくいってましたよ、「ミミズの這ったやつがよお。」とかね(笑い)。なんか逆らうとうるさいから、「まあ、それでいいんじゃないの」ということにして。いろいろ能書きが長いんでね。(笑い)

佐藤 あとで何言われるかわかんない。(笑い)

園部 それはまあみなさん御存じの通りでございまして……。

山岸 私も素直な方ですから。「それでいいですよ」とね。

米村 これは何を象徴しているのでしょうか。

山岸、佐藤、園部 AJAJのAとJですよ。

米村 じゃあ、Jの字が裏返しになっているわけですかね。Aはわかったけど、Jは反対になっているのね。

山岸 そうじゃないですよ。これでいいんですよ。

米村 ああ、下についているわけですね。なるほど。

佐藤 A、J、と並んでいるんですよ。

米村 イケダエイゾウじゃないんだな。

山岸 でも、なにかそれに近い。彼にはそういう癖があるんだよ。

園部 このマークが決まりましたよね。それで最初の会則を作る時にですね、議事録にカーバッチをつくらうという話がありましたけど、これはできなかったですね。

山岸 予算、見積もりは全部通ったのですがね。ところが、実は大変高価でした。

園部 結局、カーバッチは議事録には残っているけ

れど、作らなかったということですね。

山岸 そうですね。

園部 米村さんはその当時、何をなさっていましたか？

米村 私はそのころちょうどいすゞのレーサーをやっております。

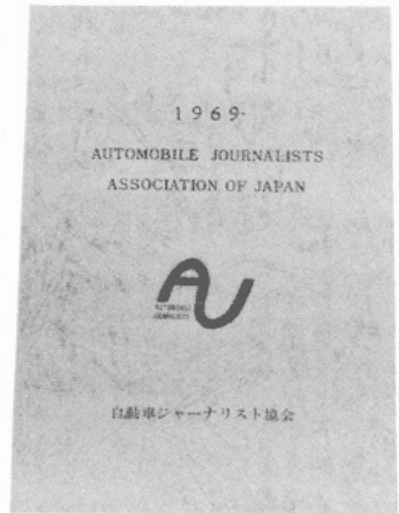
佐藤さんもそうなんですけど。

佐藤 おれ、レーサーじゃないよ。

米村 佐藤さんの下で、ああやれ、こうやれ、もっと速く走れとか、おまえは下手くそだとか、良く言われてました。その頃、ポール・フレールさんがいろんなメーカーを回っていて、いすゞにも教えに来たんです。そこで、おまえのレーシングカーに乗せろって言って乗ったわけですよ。あの人はすごかったですね、鈴鹿で。我々がもうひっちゃきになって走っているタイムの2秒落ちぐらいで、2周目ぐらいで走ったんですね。

園部 その時のクルマは何だったんですか。

米村 ベレットのGTです。やっぱりね、ヨーロッパの運転手はうまいもんだなと思いました。我々がものすごく練習してやっとそこまでいったタイムの2秒落ちぐらいを、あっという間に出してしまったんです、たった2周目ぐらいですよ。そういうわけで、私はその頃レースをやっていましたが、その頃、川崎康夫さんという方が、今はどこにいらっしゃるのか、GMにいたり鈴木板金にいたりした方ですけど、原稿をたくさん書いていたらしいんです。けれど、もう自分の手に余って、分量が多過ぎたのですね、ちょっと手伝ってもらえないかと言われてまして。そんなふうには、レースをしているところに少し原稿を書き始めたのが、そもそもジャーナリストに足を突っ込んだ始まりだったんです。だから、川崎さんがいなかったら僕はもしかしてこういうことをやっていなかったかもしれない。



AJAJ創立当時の会員名簿

●会員証の効果

佐藤 もうちょっと前の話に戻りますけど、山岸さんが言ったAJAJのメンバーシップカードが非常に国際的に有効というか、効力を発揮したお話をしましょう。米村君も、もちろん会長の高岸さんも御存じですけれど、園部君も知っているはずですね。いすゞが我々をオベルに招待したことがありまして、そのオベルの招待でバーミンガム・ショーを見学するためにロンドンに呼ばれておいてね、そのときのことで。池田君から「佐藤さん、ちょっとバーミンガム・ショーの事務局にAJAJの紹介をして、メンバーがこれだけ行くから特別扱いで中へ入れるようにしてくれませんか？」というようなことを頼まれました。そこで、その時に行くAJAJのメンバーの分だけの依頼状を作って、ショーの事務局にFAXで送りました。そういう準備だけして出発したのですが、先方からはそのまま何も返事が来ない。「あまりご利益ねえんじやねえか」なんて言いながら行ったら、ロンドンのホテルに着いたとたんコンシェルジュが、「ミスター・ケンジ・サトーはいるか」といって、バサーッとこんなにいっぱい袋を出して来て、「これを預かっている」って言うんです。中には、ショーのクレデンシャルから会場案内まで、AJAJのメンバー分だけきちっと揃っていたんです。

園部 宝物が入っていた！

佐藤 そう。さすがAJAJの名を出したらすごいもんだなあと。一緒に行ったAJAJメンバーじゃない連中が皆うらやましがっちゃいましてね、あの時はオベルは自分で切符を買って入ってくれて言うてたんです。ところが、われわれがそれをドサッと手に入れたものだからいすゞの広報が慌てちゃいましてね、すぐにオベルに言ってオベルからまた別にAJAJ以外の招待者のためにクレデンシャルをもらうようにしたらいいんですね。あの時に、たしかにAJAJの効果ってすごいなっていうのは感じましたね。

園部 このAJAJのプレスカード、いろんな取材で便宜があったというご経験がございますか？

米村 例えばモーターショーへ事前に何もお願いしないで行っても、これを持って行って見せるとだいたいクレデンシャルをくれて入れてくれますね。それから、前もってFAXでお願いしておいたら、どういうわけだからそれをよこせと言われてたことがあります。プレスバスを出せと言うんです。だからそれをゼロッ

クスして送りますと、OKと送ってきますから、やっぱりこれはものすごく効果があると思いますよ。

園部 ごく初期の、海外の取材が今ほど盛んじゃないころは、よく紹介状を書いて頂きましたよね。

山岸 わたし、大分作りました。あれでもちゃんとやってくれていたんです。

園部 そうですね。この会員証のデザインは山岸さんが作られたんですか？

山岸 そうじゃありません。ポール・フレール氏が会長になられて大分経ってからそれを送ってきたんです。それで、これは見本だよ。これにしようかと思うよ、という感じなんです。後からこれを何枚くださいっていったら、勝手にやったら言うんです。版下を送ったんだみたいなことを言われたんです。ではこれでやりますよということにしたんです。

園部 裏にます目がありまして、AJBOとかそういうものをます目になったものですね。これは事務局でまだ保管しております。この色もそれ以来踏襲しています、まったくその時の見本の色をそのままずっといま踏襲しているんです。サイズだけは少し小さくして、去年からクレジットカードサイズにしていますけれど。

高岸 あの名簿を見ると、ずいぶん何かいいかげんな団体もずいぶんあるみたいですね、FIAJAに入っているところでもですよ。子細に見ると、国によっては、まちまちなところがある。

米村 そうですね、自動車産業そのものがない国もありますよね。

●メーカーの技術懇談会はAJAJが口火で……

園部 創立当時のエピソードで何か落としたなというものがまだありますか？

佐藤 たしか、高輪プリンスでフォードの発表会があって、五十嵐平達さんと何かお話したことがありました？

高岸 そんなこといってましたか？

山岸 そういう時を利用して、委員会をやったんですよ。集まったらしゃべろうというので、やたらにそういうのを利用してましたね。ところであの件はというので、発表会なのにクルマのほうは見ないで……。

園部 その伝統は今でもありますね。メーカーの発表会の後で理事会をやるとかっていうのは今でも残っています。

山岸 それから池田英三氏とは一所懸命、こっちが企てなくてはいけないというので、勉強会を呼びかけました。それで一番反応を示してくれたのは、トヨタ、日産、それからホンダでしたね。ホンダの広報に山田義郎さんという方がいらして、いまは工場の方へ行かれたようですが、彼とか今の社長（川本信彦氏）がずいぶん手伝ってくださいましたよ。川本さんは本当に頑張ってくださいまして、「山岸さん、うちは外国



車をテスト車としてたくさん持っている」とおっしゃるんです。「それでしたら、ぜひそれに乗せてくださいよ」って……。「じゃあ、それをやるか」ということになって、僕のところのクルマを持って行って一緒に足して、そして何カ月かに一回ずつ始めましたね。これが非常に良かった。これを伝統にしていこうかといっていたんだけど、小林修さんぐらまでやってくれたのかな。今は人脈が繋がっていないのでできませんけれど、でも、それは先方が忙しくなったためですよ。むこうもアクティビティがなくて、何かしてあげなきゃいけないんですが、みなさん、何がいいんでしょうねっていうから、じゃあお宅はどういうことがあるのって聞いて、そうしたらかたっぽうは本当に勉強会をやりましょう、かたっぽうは工場を見せたい。じゃあ行きましょうっていうんで、かなりそういうことをやりまして、一番初めに決めたですね。それも、「費用はこっちが持つよ」と必ずいうわけ。すると「何をおっしゃいます」って言われて、それで用意してくれるところが高いところになるものだから、これはとてもじゃないけど会費じゃだめだなということになり、そのうちだらしくですね、お世話頂くようになってきたような感じですけど。初めはどこかの喫茶店へ広報の人に来てもらって、こっちが持ってやっていたんですよ。会議だとかいってね。

園部 A J A Jの活躍、功績というようなことに話は入るわけですね。技術懇談会という今いろいろな発表会の後に行われる懇談会というのは、実はこれはA J A Jが始めたものですね。もともとは、あくまでこ

ちらの会の方で費用を持ってお話を聞こうというところからスタートしたのですが、だいたいホテルでおやりになるものだから、自然にメーカーの方で主導するようになった。こういうことですね。

山岸 会員数がまだ何人でもなかったですから、こんな雰囲気できちゃったんですね。それで始めたのですが、そのうちメーカーの方が競ってやるようになりましたね、じゃあ発表の日には必ず一番にA J A Jをと。そうすると交通評論家集団が次に、それからエディターズが入ってきたりして、そのうち先方主導型になってしまいましたね。

園部 媒体グループから、A J A Jを最初にやるとは何事だ、というような抗議が出るようになった時期があるんです。

山岸 でもね、一緒に出ていると、こう言っちゃなんですがね、ちょっとレベルが違いすぎるというようなことはありましたね。それで僕はずいぶん文句をいいましたよ。

園部 いわゆる自動車のジャーナリズムというものが今みたいに、……今確立しているかどうかというのは話が別ですけども、山岸さんがおっしゃったように、池田英三さんと二人でこのレベルをあるところに保つという努力をずいぶんしてきましたよね。

山岸 やり方がよかったかどうかは別にして、けっこうやりましたね。

高岸 ただね、うめぼれなしに、それだけのレベルを我々は持っていたと思うんですよ。ただ、懇談会をやっていただくようになるまでの段階では、圧力団体



ができたと思っていた人もいたようですね。僕はどこにいてもそれを言われたんですよ。あんな、怖い団体をお作りになりましたねって。違うんだって言ってるんだけど、顔ぶれを見ると一癖もふた癖もある人ばかりそろっているもんだから、いやほんとそうですよ……。僕はまあ、自工会に籍を置いていたせいもあるけれど、たとえば日産・広報の富塚恭順という人も「高岸さんはお呼びにくい事情がございまして」って、記者発表ですら呼んでくれなかったんですよ。自工会にいるおかげで僕はずいぶんいじめられたことがあります。

●メンバーの若返り・後輩の指導？

園部 とにかく、当時のAJAJのメンバーは外国事情というものに通じていたんですね。

山岸 当時、みんなもう書いていた連中ですからね。書いてる連中で始めようということだったんですから。5年とか実際に記事が出ている人をピックアップしていたわけですよ。

高岸 今でも5年以上の実績というのは生きているのでしょうか。

米村 3年にしました。

園部 その5年というのを決めたいきさつはどのようなものだったのですか？

山岸 あまりよく覚えていないなあ。具合の悪いことは覚えていない。(笑)

園部 それではちょっと補足しておきますけど、ジャーナリストの世界というのは、いろんな社会の動きに応じて、話題の多いところにどっと人が向いて、そこが仕事の場所だということによって仕事をするわけです。ところが近頃のように世の中の移り変わりが激しい時代では、5年もやっている人はある意味では不器用なんじゃないかということです。

山岸 私たちもその後、メンバーをもう少し若くしないと皆が年を取るぞという反省はしましたね。それから、後輩を指導しないといけないんじゃないかということも考えた。しかしその一方で、フリーなんだから後輩を指導しようという考えがありうるのかという

議論もありました。だってみんな一匹狼でしょう。一人増えれば一人減るという状況ですから。今のようにならぬ数え切れないほど雑誌があるという状況じゃない。

伊藤 そういう感じはありましたね。当時は雑誌が少なかったですからね。

山岸 そういう意味では、力のある人たちは逆に押えておかなきゃまずいなというんでお誘いした方々がかなりいたと思いますよ。

園部 いま、山岸さんがおっしゃった、後輩の指導なんかしなくてもいいという考え方は、いまでも根強くあるんです。

山岸 まだ在ります？ いいか悪いかは別ですけどね。

園部 ええ。これはフリーの集団なんですから、実績をそれだけ世の中に示す力をもったらいらっしゃいということですよ。その代わり厳しいよ、と。少なくとも入会申込書にサインした以上は、最後まで面倒を見るよということは、これからもやっぱりやってほしいなどは思っているんですがね。

●外国車の名称の読み方を決めた

園部 さて、伊藤さんは当時もいまもメジャーな、さる自動車雑誌で編集に携わっていらっしやいました、いろいろ功績がある方です。もちろん山岸さん、高岸さんを巻き込んででした。そういった功績の中に、外国の自動車の名前という読み方を決めたということがあると思います。高岸さんと伊藤さんがこれを全部決めたようなものです。いま日本で、カタカナで決まっている外国の自動車の名称の読み方のほとんど全部はこの二人で考えられたことだと思います。

伊藤 『モーターマガジン』という雑誌は1955年に創刊したのですが、その頃は、国産車が少なかったんですよ。ですから、どうしても雑誌の記事には外国車を取り上げる。創刊から高岸さんには外国事情を書いて頂きました。

高岸 8月号ですね。

伊藤 そういう事情がありますから、やはり外国車の名前は、別に決めようと思って決めたのではないですけども。

園部 その当時の日本の自動車雑誌に50年代の新車のリストというのがあるんですが、せいぜい20台ぐらいでおしまいなんです。

高岸 そんなものだったかもしれませんね。

●VWとミシュランは足を向けて寝ることができない

米村 その外国車の呼び方というのはどうやって決めたのですか。その生産国で呼んでいるものに近い形でカナをふったのですか？ 国によってずいぶん呼び方も発音の仕方も違いますよね。

佐藤 当時だって、『ロード&トラック』にブジョーを、プロナウンスド・バイ・ピウジオって書いてあったりした。

園部 いうなれば振り仮名ですよ。

佐藤 だから、こっちじゃブジョーって言うのを何て呼ぶかということではいろんなものがあったよね。めちゃくちゃな名前と呼んだいるものもあった。

山岸 イギリスのロータスをルータスって書いてあったり……。

伊藤 それからボックスホールですね。ボグゾールと読むところもありますからね。あれはボックスホールの方が正しいらしいですね。

佐藤 現在でも、ある雑誌はボルボをヴォルヴォと書いている。

米村 あれは一時、使ってはいけない時代があったんですよ。今は良くなったんですよ、ウにテンテンは。

園部 例えば新しいクルマが出ますよね。それをエドセルと読むのか、あるいはアメリカ風にエデュールと読むのかとか、そういうことは伊藤さんがみんな判断してくれるんです。

米村 マスタングは誰がマスタングということにしたんですか？ あれムスタングと書いてあるのがありましたよね。

伊藤 初期はムスタングですよ。あれはなぜかといいますとね、第2次大戦中、アメリカに同名の戦闘機がありましたよね。

米村 P51ですか。

伊藤 ノースアメリカンP51。あれを日本ではムスタングと書いていたんです。

佐藤 敵機ムスタングと。

伊藤 そう。そういうことから、ムスタングということになりました。しかし最近ではもうムスタングになりました。

山岸 フォード自身の広告がムスタングになっています。

高岸 車名の日本流の読み方になると、歴史的にはまったく統一がないんです。僕が持っている1928年の

キャデラックは、ヤナセでお出しになった時は「カデラック」でした。

佐藤 「カダラック」でしょう。「カダラック」とか「カデラック」とか、当時の新聞雑誌の広告に出ていたのを見たことがある。

米村 その読み方について何かクライテリアはあったのですか？ 例えばドイツの車はドイツでの発音に近くする。アメリカ人のように呼んではいけないというふうには。

伊藤 そうですね。現地の発音に忠実にということでは重んじてきましたね。

山岸 でも、高岸さんが読むとドイツ語になる。

園部 その当時の新聞記事に出てくる車の名前というのは、もう、とんでもないものだったですね。

伊藤 そうですね。で、人名もひどかったですよ。フランス人のトランティニャン(Trintignant)というレーシングドライバーがおりましたけど、トリンティグナントと英語読みにした雑誌の記事がありましたよ。

園部 ですから、いまの自動車のジャーナリズムはみんなこういう先輩たちの伝統を全部引き継いでいるわけなんですよ。

佐藤 人の名前や車の名前だけでなく、部品の名称とかでも、日本語にするのが難しかったですね。この創立当時の名簿にある大和通孝氏と池田英三と私の3人で国際競技規則を日本語にするのに、いろんな日本的な名称を考えましたよ。例えば特別規則とか公式通知とか、ああいう名前をこしらえたわけですよ。そういうのを今もそのまま使ってますね。これだってAJAJのなかから出てきた言葉なんです。

園部 それから、日本で一番良く売れた輸入車のフォルクスワーゲンというのを初めて正当に評価して紹介したのは高岸さんなんですよ。それまではフォルクスワーゲンというのは、みんな余りよく知らなかった。けれども、ドイツのクルマでこういうクルマであるということを明快に解説して紹介した。それからミシュランのタイヤ。日本人はまったく知らないのに、高岸さんがこれをきちんと自動車の雑誌で紹介なされた。



米村 高岸さんがミシュランですって？ コンチネンタルじゃなかったですか？ これは意外だ。フランスのタイヤなんだけど！（笑い）

園部 いやいや。ミシュランのタイヤというのは一番進歩したタイヤであるということをかなりしつこくお書きになった。だからフォルクスワーゲンとミシュランは、高岸さんの方に足を向けて寝られないはずなんですわ、日本では。

米村 フォルクスワーゲンというのは、当然ビートルのことでしょ？

高岸 ビートルです、ええ。

園部 この前、ヤナセをリタイアした石井さんがビートルの販売の第一線の課長でいらっしゃったところでしょ？

伊藤 石井さんとは、一緒にヴァーゲンに乗ってテストドライブしたことがありますよ。

高岸 でも大したものですよ、あのノルトホフというのは。外交再開となって、1952年の6月に初めてドイツに行ったんですよ。第一陣で出たんですけど、後で記録を見ると、ノルトホフが52年にヤナセに売り込みに来ていますね。あれを2台持って来たんでしょ？ これを売ってくれないかと。見た事も聞いたこともないクルマであったわけですけど。だけど、それよりもっと前の昭和14年ごろにはもう出ています。どこか外国の雑誌には。

伊藤 1939年ですよ。

高岸 ローレンス・ポメロイがベタ褒めに褒めています。それを読んで、なるほどこういう車があるかと思っただけです。空冷の水平対向の4気筒なんて、こんな車がい物になるかと思っただけですよ、本当に。でもね、さすがはローレンス・ポメロイだと僕は思いました。あれは公平な評価ですよ。昭和14年なんていうのは、イギリスでも対独感情が一番悪いころでしょう。

山岸 ちゃんと評価していますね。

伊藤 ヨーロッパでは第2次大戦の始まる年ですからね。

佐藤 第2次大戦の始まる以前に、日産から荒木貞発さんがK d Fを買いに行っているんですよ。それでボルシェに会っているんですよ。だから、日本人でフェルディナンド・ボルシェに会ったのは彼一人だけなんですわ。今ではそれを自慢にしていますよ。

山岸 この前、クラシックカークラブでお呼びして

お話を伺いました。すごかった。

佐藤 だからあの人、ボルシェにしか乗らない。

山岸 そう、最新型のボルシェに乗って来たんですよ。ええ。びっくりしちゃった。今、お齡は九十いくつですか？

佐藤 日本でもあの当時、日産がK d Fを買おうとしたんです。ヒットラーはいいといったんですけど、結局はクルマをよこさなかった。いや、ヒットラーがいけないといったのかな？ なんかそんなような話をしておられました。

米村 あの当時のビートルはまだ売り物じゃなかったでしょう。プロトタイプですよ。

佐藤 プロトタイプから買おうとしたんだよ。日本の軍部が後ろにくっついてたんじゃないですか。

●新車試乗会はA J A Jが始めた

園部 話を戻しますが、試乗会というのを提案して確立させたのは、山岸さんと池田さんじゃございせんか？

山岸 だいたい私たちがお願いして回りましたね。

園部 それまでなかったことですよ。新車を発表して、試乗会を開催して皆を集めて試乗させるという習慣はまったくなかった。

山岸 だから、あんなこと言い出して損しちゃったなって言っているんですよ（笑い）。大事なヒントを与えてしまったなんてね。僕と池田さんの主旨は、僕たちだけでやろうということだったんです。ところがメーカーのほうでは、これはなかなかよろしいということになった。そして、それなら一緒にどうぞと言って、当時の広報には部長さんと課長さんぐらいしかいないから、二人を呼んで一緒に試乗する場所を考える。そのくらいのものでしょ。それで、ぜひとも前の日にうちに乗せてよと。そのうちに午前中になったり、1時間前になったりですよ。だんだん一緒くたになってきた。でもね、それをとにかく言っていたものだから、いまだにどっかにA J A Jはエクスクルーシブというのはあるんじゃないですか。各メーカーさんも。

園部 試乗会をA Jを最初にやるのはけしからん、というような声がずいぶん回りから聞こえてきましたからねえ。

山岸 その代わり、その方たちはそう文句を言うかもしれませんが、私どもがコースをここにしたらどう

かとか、あそこのホテルに
って二人で交渉して来てまし
ょうとか、そういうこともや
ったんですよ。そうでないと
当時の広報は対応しきれなか
ったんです。で、それから、
ホテルも使うようになった。
それがあたり前のように
なりましたし、ホテルのほう
でもこれは商売になるなとい
うことに気がついた。営業の
人が「ありがとうございます
。池田さん、山岸さん、ど
うぞどうぞ」なんて、ちょっ
と寄るだけで大変な事になる
ぐらい、営業になったんですよ。

園部 そのことは今はすっかり忘れられておりまし
てね、試乗会でA J A Jを優遇するというのは何だど
いう事に対して、僕は何遍も一喝したことがあるん
です。試乗会というのはA J A Jが始めたものです、A
J A Jがこのアイデアを出してから始まったものな
んですよ。

佐藤 それと、事前試乗というのはやっぱりA J A
Jが最初だったんじゃないですか。いつでしたっけ？
高岸さん、ご記憶ありますか？ どこが最初でしたっ
け。

高岸 一番最初に箱根でやったのはマツダでしたよ
ね。彫刻の森ホテルを使った。

山岸 トヨタも早かったですよ。センチュリーをき
ちっとエクスクルーシブでやってくれたんです。それ
も羽田の東急ホテルです。あそこに呼んでくれて、そ
れを小林彰太郎さんが自分の著書に書いていますよ。
あそこでやってくれたと。

米村 発表前にですか。

佐藤 そう、発表前のことだ。

山岸 それで、首都高を走ったんですよ。

米村 発表前に？

園部 首都高といってもほんのごく一部だったです
けどね。1号線だけですから。

山岸 トヨタの人は乗らなくていいといって、ぼく
らで一緒に乗ったんですよ。交代で運転してね。当
時、羽田線はガラガラでした。



高岸 事前試乗というのは、昔は本当にひた隠しに
していましたね。

山岸 村山のテストコース（当時の機械試験所）
は、桜井真一郎（後のオーテック・ジャパン社長）さ
んがいる時はずいぶん呼んでいただきまして、その
時、実はですね、僕は事前に呼ばれて、「そこでひっ
くり返してもらっちゃ困る。選手を選んでくれないだ
ろうか」と、こういうわけですよ。これまた難しいん
ですよ。だけどやっぱりね、初めからバツになっちゃ
うとまずいから、池田さんとやっぱり運転手を選ぼう
ということになって、何人かで初めはやらせてもらい
ながら、大丈夫だよ、こういうところってのは慣れる
よ、曲がっているところは危ないよ、と。だけど、こ
こを走っているぶんには、何キロぐらいのスピード保
っていれば大丈夫よ。ということで、いっしょになっ
て研究したんじゃないかな。広報さんというか、あそ
こにいくとテストドライバーがみんなついてその会を
やるわけですからね。

佐藤 それこそ、そのクルマの扱い方についてま
で、「こういうふうに対ってください。」と心配そう
な顔で親切丁寧に、いわれながら乗った覚えがある
ね。

園部 そういう機密保持みたいなことではかなり信
頼感がある会ですよ。

山岸 そうですね。

●日本の自動車ジャーナリズムの革分け時代

園部 AJAJの功績、活躍というのはいろいろあるんですが、日本の自動車ジャーナリズムの歴史というようなことで、伊藤さん、その辺の概略を。

伊藤 自動車ジャーナリズムの初めというのは戦前にももちろんさかのぼりますけれど、その当時は、いわゆる業界紙的な色彩が強かったんです。『モーターファン』なんかは、何かちょっと一味違っていただけでも、業界寄りの姿勢が強いというような傾向はありましたね。それで、いわゆるオーナードライバーという名前が昔ありましたけれども、そういう読者層向けの雑誌を作ろうとしたのは、『モータマガジン』が最初だったような気がします。それから少し遅れて『月刊自家用車』という雑誌が出ましたけどね。で、さっきもいいましたように、50年代から60年代の初めというのは、いわゆる新車というのが非常に少ない時期ですね。ですからニューモデルの発表というのは本当に珍しい現象でした。

園部 何年にいっぺん、というようなものですね。

伊藤 そうそう。ですから、雑誌に載せる記事というものが、新車を紹介していればいいよというふうな態度には出れないわけですよ。ですから結局、ある種の啓蒙的な内容も必要になりますね。そうすると外国の自動車の歴史、それから自動車周辺を取り巻く経済であるとか、医学であるとか、それからデザインであるとかね、そういうものを載せないで雑誌が構成できないという時代が長く続きました。しかし、AJAJが発足しました60年代になりますと、急速に日本の自動車工業の基盤整備が進みまして、ニューモデルが次々に出てくる、非常に活発な時代になりました。ですから、その辺から雑誌の性格もほゞ変わって来たような気がします。今のようなスタイル、つまりあくまでも新車の紹介、もうひとつ考えられるのは、外国の乗用車ですね、それを現地試乗するとか。そういうものをし始めたのは、これは高岸さん、いつごろでしょうね。もう80年代近くになってからですかね。

高岸 あちらのニュースがどんどん入ってきてからですね。

園部 現地で試乗するというのはそうですね。ところで、いまの話の中で試乗記というのが登場したのは1950年代ですね。

伊藤 『モーターマガジン』の例でいいますと、これは試乗といえるかどうかかわからないけれども、ロー

ドインプレッションという名前で掲載しました。小林彰太郎氏が担当してましてね、これは国産車はもとより輸入外車を積極的に取り上げましたね。もうひとつその時代の特徴的なことは、例えば日本の道路整備が非常に遅れていました。『モーターマガジン』の場合はドライブコースガイドというのがありまして、毎月名所旧跡をドライブしまして、その道をA、B、C、Dのランクに分けるといふようなこともやっていたわけですよ。で、そのドライブコースガイドというのは、園部さんにも本当によく行ってもらいましたし、私自身一緒に行った事も随分多いんです。

園部 その頃の試乗記というを手がけていたのは、考えてみるとずっとAJAJの会員なんですね。

伊藤 そうですね。ですから『モーターマガジン』というのは、そういうふうなタレントを非常にたくさん輩出した雑誌です。もちろん高岸さんが代表格ですし、もう一人、中尾さんという三菱の方もそうですし、それから池田さん、もちろん園部さんですね。

●初期のロードインプレッション

園部 ロードインプレッションのスタイルのようなものを作ったのは小林彰太郎さんですね。彼が日本の自動車雑誌のロードインプレッションというもののひとつの典型を作った……。

伊藤 そうですね。あの人はもうなにしろ車に乗りたい人がない人ですからね。目新しい車だったら何とかしてロードインプレッションをやろうじゃないかというので始まったんですね。ただしデータがないんですよ。ですから例えば補助ブレーキの効き方なんてのはね、どこかの坂道で完全に停止したなんていう表現があったりしましてね、だからまったくインプレッションだけだったですね。

園部 その次あたりが池田英三さんでしたかね。小林さんの後でしょうか。だいたい個人の名前でロードインプレッションをやるというのは、小林さんと池田英三さんが始まりであるということでしょうかね。佐藤さんは『月刊自家用車』で？

佐藤 いや僕らは『月刊自家用車』の創刊の時からですよ。ロードインプレッションとかロードテストなんていう言葉を使うのはまったくおこがましいと思っていたもんだから、外国車だけで、それでまた当時はいすゞのレーシングチームの方のお手伝いをしていたもので、国産車の事を書くとは差し障りがあるだろうと

いので、外国車紹介というタイトルでいきましたけど。僕は最初はね、『ポピュラー・オートモビル』に書いたんだ。これはも、猛烈っていいほど古いよね。

『ポピュラー・オートモビル』という雑誌が戦後初めて出たんです。私は戦争中は飛行機少年だったもんですから、戦後は自動車に転向したんです。当時私は学生でしたが、そこへ記事を投書で書いたんです。それで筆名を田戸良（たべ・りょう）って書いたんです。実はこれ、タトラと読もうとしたのです。それで投書というか、勝手に文章を書いて送ったのですよ。そしたらそれが載っちゃいまして、そしてただ田戸良とだけ書いて出したもんですから、一番最後のところに、「この文章をお書きになった方は住所その他をお知らせ下さい」と書いてあった。僕、その本をまだ持ってますよ。それが最初だったんですが、昭和27年か26年くらいのことですね。その時にいろいろな自動車の文章をお書きになっていたのは、内山吉春さんと日産にいた松林清風さん。あの人たちがいろんなものを書いていました。それから、当時、自動車ベンクラブというのがあって、これは当時このクラブのメンバーだった五十嵐平達さんからお聞きしたんですけど、その人たちが12人くらいで業界のことだけを書いていたんですね。でも、現在のような雑誌記事じゃないですね。そういう話がありましたけれど、まあ、自動車ジャーナリズムの最初というのは、もっと昔にあるはずだと思うんですよ。

伊藤 ま、戦前ですね。

佐藤 というのは、『流線型』とか『スピード』とか自動車のことを書いた本があったわけです。私が小学校ころです。だから、戦後のジャーナリズムといいますが戦後の自動車の雑誌というのは10社あったかどうかだったのが、今では本にして何十冊も出ているという事になると、これは先程も山岸さんもおっしゃったとおり、自分たちの守っている職場にとって、新人はいわゆる商売敵になっちゃうから、AJAJの中に入りにくいというのはあったんじゃないかと思えますね。確かに、「AJAJというのはなかなか入れないですってね」、という声はよく聞きましたね。

園部 山岸さんは輸入車のロードインプレッションをずいぶんお書きになりましたね。

山岸 僕はね、日本の本よりも向こうの本を読んだんで、それで始めたんですよ。それで向こうへ投書したんですよ。そうしたらそれが掲載されまして

ね。質問が来ましたよ。日本にそんなに車が行っているのかというのが来ました、それでどれくらい車があるのか書けといわれて、英語のテストみたいですよ。で、宮内庁へ行って、僕、馬に乗っていたものだから、あそこで馬場の人たちみんな知っていたんで



す。車馬管理っていうんですよ。馬と車と一緒になんです。そしたら教えてくれた人が自動車の課長をやっているんですよ。それで歴史を教わって、一番最初はそれを書いて出したんですよ。そしたらおもしろいじゃないっていうんです。でも、宮内庁は写真を全然撮らせてくれないんですよ。しかし雑誌の方ではどうしても写真を送れというんです。記事があっても写真がないと、後で投書が来ちゃうと言われる。けれど、宮内庁はどうしても写真を撮らせてくれない。撮っても入口で取り上げられてしまうんです。そこで事情をきちんと説明したら、それならそのうちに用意してやるって、後で約束を果たしましたけど。後にクラシックカークラブで訪問した時に、撮らせてくれました。で、送っていいでしょうかと尋ねたら内緒だよって。内緒なはずはないんだけど、送りましたね。

園部 日本の雑誌にもずいぶんお書きになったんですよ。

山岸 いや、大した事はないんです。当時僕は、自動車輸入組合のテストをやっていたんです。というのは、輸入車のテスト基準が全部ありましてね。でも各地のディーラーにはドライバーがいないんですよ。だから今度はこうやるんですよ、ブレーキはこう踏むんですよと説明していくと、えらく時間がかかってしまう。それで一台やそこら持って来てやっていたんではだめなんで、「山岸さん朝から来て全部やってよ」といので、月に何回か村山のテストコースに行ってそれをやっていたのですよ。そしたらその時に『モーターファン』の自動車技術会のテストで、ボルシェをひっくり返しましてね、ああ危ないんだなど。だからやっぱりあなたみたいにここで毎月走っている人にやってもらえないだろうかということから、先代の社長の鈴木さんに言われてまして……。

園部 あのバンクといよりも絶壁みたいなバンクで

ひっくり返ったのですか。

山岸 コースの外へ出てしまったそうですね。



園部 あそこから飛び出しちゃったんですか。ま、谷田部から飛び出した人もいますから、なんとも言えないですが。……それから村山のテストコースでA J A Jの顧問をやっていた宮本先生。

伊藤 宮本さんね。

山岸 宮本晃男さん。

園部 運輸省のテストですね。あれを記事にできたという大らかな時代があったんですね。

伊藤 『モーターマガジン』に掲載しました。

山岸 運輸省のテストのテスト技官が宮本さんだったんですね。

米村 それで園部さんが写真を撮ったという記事がここにありますよ。

●閑話休題・昔話

園部 伊藤さんは翻訳者としてご活躍なさっておられますけど、そちらの方から自動車というものを見てお話がございませんか。

伊藤 僕の翻訳は、イギリスとアメリカの現代の小説ですけども、当然、自動車がよく出てくるんですね。その中で、小道具として自動車の使い方が非常にうまいんですよ。例えばあれは、レイモンド・チャンドラーの探偵小説だったかな、『ザ・ロング・グッドバイ』（長いお別れ）だったと思いますが、あの中でのっけからシルバーのロールスロイスが出てくるんです。乗っているのは当然金持ちですよ。それから、売れっ子作家でアル中の人物は、イギリスのジャガーに乗っているわけです。その奥さんってのは少し癖のあるような人なんですけど、これがまたジョウエット・ジャヴェリンという、通しか乗らないような車があったのを御存じですか、それに乗っているんですよ。そして、しがない探偵のフィリップ・マーロウはくたびれたオールズモビルに乗っている。だから、車でその人の社会的地位とか性格とかがびたりとわかるように車を道具建てに使っている。日本の現代の小説でも自動車を非常によく登場させる作家がいますけど

も、まあ、日本の自動車の描き方というのはそれほど上手じゃないですね。「自動車に乗った」なんて書いているものもありますから、それで間に合っちゃうのでしょうか。ですから外国の現代の社会を写した小説には、自動車の使い方が非常にうまいというのが印象づけられますね。

高岸 そういう点では、自動車を知らない人と知っている人では本当に違いますよね。さるドイツの翻訳物を読んでいたら、とんでもないことが書いてありました。スパイ物なんですけど、後ろからリムジンが追っかけてくるという場面がありまして、それでどんなリムジンかと思って原書を読んでも、原語ではリムジネと書いてあるでしょう。（笑い）

伊藤 それはセダンのことですよ。

高岸 後で車名が出てきて、それがオペル・カピテンなんですよ。なんだひどい間違いだなんてなものですよ。まあ、素人にはそれで通るのかもしれないけど。

園部 今だからご披露申し上げますけど、高岸さんの文章の中で、高岸さんが外交官でドイツにいらっしゃる頃一番印象に残っているものにアウトバーンの話がありまして、片手に美女、片手にハンドル。そのスタイルで100キロも走って……

高岸 そんなの嘘だよ。

園部 ありますよ。僕ははっきり覚えている。100キロも走って食事をする。

山岸 それ、本当の事を書いたんだよ。（笑い）

園部 食事をする前にシャツを取り替える。これは埃になるからではなくて、しわが寄ったからだという。そのころの日本の道は舗装なんかろくにないころですから自動車で走れば埃で汚れるのは当たり前です。

佐藤 100キロも走りゃあそうだな。

園部 100キロも走って食事に行って、しわが寄ったからシャツを替えるなんて、これは気障だなあと思いましたね。とんでもない話だと思った記憶があるんですが、非常に印象強い文章で、高岸さんも伊藤さんも、自動車というものを日本の社会に定着させた功績になる。そういうのを読んで育ったA J A Jのメンバーがいて、さらにその後彼ら書いたものを読んで育った今の若手のメンバーがいるわけですよ。今の若手のメンバー、中学生のころから知っているのいっぱいいるんです。それで、ああ世代というのはこうや

って代わっていくんだという感慨はあるんですがね。

高岸 しかし、今の話は嘘ですよ。忘れちゃったんですけどね。そういうことを書いたなんて事は。

伊藤 高岸さん、それを書いたのは『自動車に関する12章』という連載じゃないですか。

園部 それに関連して話を聞いたんだと思いますよ。本当はこうだよみたいな話をね。

ところで、高岸さんが最初に運転なされた車は何ですか？

高岸 それはオベルですよ。自分の車です。

米村 ドイツに赴任されている時ですか？

高岸 あの戦前のダットサンは別ですよ。

佐藤 最初に乘ったのは戦前のダットサンですか？

高岸 ダットサンですよ。

園部 伊藤さんは何ですか？

伊藤 僕はダットサン 110です。モーターマガジン社にあった。

米村 あのアクセルが真ん中にあるやつですか？

伊藤 いやいや、あれは1955年型ですよ。

米村 じゃもう新しいんだ。戦前のやつはアクセルが真ん中だったんですね。

伊藤 そういうのもありましたね。

山岸 僕は戦前のやつですよ。

園部 山岸さんは何にお乗りになりました？

山岸 36年のフェートンです。

佐藤 あー、僕と同じだ。

山岸 僕は16歳で免許取りましてね、それでその時に高校の2年でしてね、自動車部が呼びに来たんですよ。免許もっている人が数えるほどしかないから入られて。そしたら部の車がそれでした。

園部 米村さんは？

米村 私はね、実は免許を取る前からずっと自動車の運転ができたんですね。私の家の前におもしろいおじさんがいて、ビュイックの何でしたっけ、目がロードマスターって4つあるんでしたっけ？ 3つ目のもっていたんです。確かあれはアクセルペダルをいっぱい踏むとエンジンがかかったんですね。その後、スチュードベーカーの1951年ぐらいだと思うんですけど、こいつはクラッチペダルの下にスターターがあったね。

山岸 それを踏みつける。

佐藤 クラッチペダルの下にスターターボタンがあるだけで、本当の自動方式ではない。あれはインチキ

なんだよ。

米村 私は中学生で免許はないんですけど、そういうのを平気で乗り回していました。

園部 佐藤さんは？

佐藤 僕はね、おやじが、さっき山岸さんが言った36年のフェートンをもって

いたんです。僕が5つの時に幼稚園にそれで通っていたわけ。運転手がいてね。

その時に、5つなのにハンドルを握らせろって言って。まあ運転といえるものではないけどね。最初に本当に自分で運転したのはダットサン。ダットサン・ト



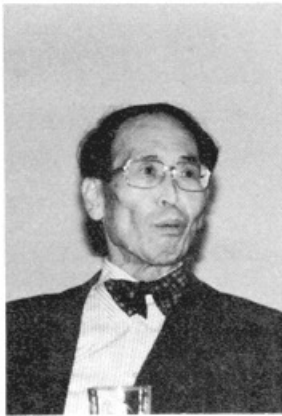
ラックの37年かな、戦争前の最後に作ったダットサンのトラックだと思う。それを、中学2年のとき、おやじの運転を見ていて、家がまだ終戦当時のバラックでしたが車庫があった。おやじの目を盗んで自分でバツと走ったら車庫の柱にぶつけて、車庫がバサッとトラックの上に落ちてきたんです。あの時はおやじに猛烈に怒鳴られたな。これが自動車運転の最初。で、私は15の時から路上運転を無免許でやってみました。それで16の時に、まだ戦時特例っていうのがありましてね、14歳から小型自動車の免許が取れたんですね。その時に取ったんですが、徹底的に自動車の運転というのを教わったのは、慶應高校のとき自動車部で大学の先輩に教わったのが初めです。それは29年のA型フォード。このA型フォードってのは、もう猛烈に僕の心の中に思い入れがあって、現在慶應大学がもっている31年型のフォード、あれは私が慶大自動車部在籍時代に警視庁からの払い下げで選んで買ったんですがね。これにはいろんな話がいっぱいありまして、私は同じ1931年生まれですから、それでA型フォードということでものすごい思い入れであれを買ったのが今でも残っていて、学校のマスコットカーになっているということは、私としては大変嬉しいことです。それで、A型フォードは私、自分でバラバラに分解して、それこそネジ1本から組み立てなおしもしやりましたので、フォード通の五十嵐平達さんにも「A型に関しては君にはかなわない」っていつてもらえるほどいろんなことを覚えました。ま、どっちかというと、私が本当に運転と構造を覚えたクルマは、このフォードのA

型でしょうね。

●AJAJはギルドではなくサロン

園部 では、ここでちょっと話題を変えまして、歴代会長のプロフィールなどを。まずは高岸さん、自己紹介をやってください。プロフィールは横から話を追加しますので、まずはご自分で。

高岸 お見掛け通りのまずい面で、プロフィールな



んぞ出す代物じゃないですが、昔は自信あったんですよ、この面に。この頃はコンプレックスがありましてね、どうしようもない。

えー、20年間にわたって会長というのを務めさせて頂いて、初めつなぎだといわれてたんですけど、いつの間にかやら20年経ったわけ

です。最初はサロンであると僕は思っておったんです。ですけど、だんだんいろいろな人が入って来て、こんなサロンなんて仲良し会じゃ意味がないという話がちらちらと出て来まして……。いや、だけど、僕は今でもギルドにしちゃいかんと思います。最初、怖い団体をお作りになりましたねってなことをあっちこっちでいわれましてね、いや、けっしてそういうものではありません、我々はひとつのサロンですと申しました。ただ、ついては共通のインタレストについてはご協力をお願いしたいと。それについてはバラバラに皆さんがおいでになるよりは、皆さんと一緒にお願いした方が、メーカーさんにとってもご都合がよろしいんじゃないでしょうか、というような話から始まったことですから、何も特典も何もないんなら、こんな入っておたって意味がないというメンバーの方がいらっしゃるかもしれませんけど、それはとんでもない勘違いでございます。日本人というのはサロンという、いわゆる暇つぶしの会みたいなことをお考えになっているようですけれど、決してそうではありません。我々創立以来、そういう意味じゃお互いに切磋琢磨してまいりました。その伝統はやっぱり残してほしいと思うんです。

●『積極性・まじめ・アイデア・リーダーシップ』

園部 そして池田英三さん、残念なことに若くして

亡くなられましたけれど、山岸さん、池田さんのお話をお願いできますか。

山岸 池田さんを一番初めに知ったのは、ミスタードライバーになったときだよ。

佐藤 いや、『ベストドライバーズコンテスト』で優勝したんだよ。

園部 報知新聞のですね。

佐藤 第1回ですよ。

山岸 で、どこで知り合ったのかよくわかんないんですよ。だけど僕は、かなり若い頃からクラシックカークラブにいまして、おそらくSCCJとの交わりだと思います。SCCJがキャンプでやっているオートクロスをよく見に行ってたもんです。その時に知り合ったと思います。それで、あの人が書き始めていたのを見て、そして知り合って、とにかく何でも自分でやりたい人で、積極的でした。それから細かいですよ。非常にまめでね。実際に皆がこうやろうやと思っている。しかし実際には、じゃあこういうふうにして行こうよという人はそういないけれど、彼はそれを率先してやるんです。それでその次に彼とやった理由は、僕はそれを制作することを仕事でやっていたものですから、こういうの作れないかと言われ、おおそれなら作ってやる、というので業者を呼んでできたもので、それじゃ二人で何か作ろうよというのがきっかけだと思いますが、とにかくアイデアがたくさんありまして、次の日に会うと昨日と言う事が違います。あの頃、彼はそれほどアイデアが沸いたと思うんですよ。で、前日よりいいことを言うんですよ。そのうちに「明日会うのをやめよう。明後日会おう」と言った。そうするともっと進んだことをいうかもしれないと思ったからです。すると明らかにその通りで、そういう面でいろんなもののリーダーシップを取るか、そういうことが秀でていた人じゃないですか。ただ、ちょっとそれ行き過ぎがあって煩雑だったかもしれないけれど、ま、それは別。でも、彼は自分で思った事を通さないと我慢ならないところがありましたね。なぜ僕とウマが合ったかというのはちょっとよくわかんないんですけどね。

園部 ちょっとそれを補足させて下さい。実は池田英三さんを見つけ出したのは、私と小林彰太郎さんなんです。小林さんの横に乗ってましてね、東京都内を走っている時に、港区の路上にですね、ランチャのアプリリアって、観音開きのドアを開けると向こうが何

にもなくなっちゃう……。

山岸 ビラーレスだから、ドアを開けると柱がなくなっちゃうやつだな。

園部 それをいじっている青年を見つけたわけですね。私もまだ青年だったのですが。それで車を止めて、珍しい車をいじってますねということで話をしまして、いろいろ聞くと、今みたいに理屈が多い。西銀座デパートのレストランの仕事をしているという。それじゃ、自動車の原稿を書いてみますかという話になって、伊藤さんのところ（『モーターマガジン』誌）へ連れて行きまして。

伊藤 彼の最初の記事は、『チューニング・アップ・ガイド』ですよ。池田さんは、言われたように非常にアイデアのある方で、あそこ誰も考えられないようなことをもち出して、毎号、写真を撮りましていろいろやりました。それに記事をつけて……、それが2年以上続いたんじゃないですかね。

園部 それで小林彰太郎さんの後の『モーターマガジン』のロードインプレッション、これが本格的な試乗記の活躍だったですね。ですから私も、池田英三さんを最初に見つけ出して最後骨まで拾うことになるとは思いませんでした。まことに残念なことです。本当に頭のいい、それから完全主義の方でした。うるさいといえはうるさかったけれども、会長としてなかなか得がたい、頭の切れる人でしたね。

伊藤 とにかく凝り屋でしたからね。記事ひとつにしてもずいぶん凝ってね。なかなかいい記事を書いて下さいました。

園部 まあ、いろんなところで喧嘩もなされたけれども、やっぱり日本の自動車のジャーナリズムの中での、先程からいろいろAJの発足当時の話も考えても、とって得がたい人材だったですね……。

●『AJAJは活性化して良い形で進んでいる』

園部 さて米村さん、その次、現会長として……。

米村 若い人達が沢山入って来て活性化して、AJAJもずいぶんアクティブになったなあと思っている矢先に急逝されてしまったわけですからね。そうして、今度はおまえがやれといわれまして。私がやる所といったところで、創立メンバーではありませんし、過去のしがらみをまったく知らないで会長になってしまったので、ある意味ではやりやすいのかも知れませんが。幸いな事に諸先輩が元気でいらっしゃる。それ

から若い人たちもいる。両方の中にはさまれて、私は今度はあまり仕事をしなくてですね、皆さんがやっていただけるものだから、それでいてAJAJが活性化していて、非常にいい形で進んでいるなあと思って感謝しているんです。

それから今年はAJAJの25周年に当たりまして、

それじゃあ記念の何かをしようということになったんです。これもまあどうしようかと議論はあったんですけど、とにかく25周年の記念行事を何かやろうということになりました。今日のこの座談会も、その小冊子をお越し下さった自動車メーカーなど関係の方にお土産として差し上げるための小冊子をということで準備しているところです。

園部 それからメーカーの広報の若い方、それとジャーナリストの後輩、そういう人たちの間で、AJAJとはどういうものであるのかということが、大分不明確になってきたようなところもありますので、その辺、AJAJとはこういう会ですよということを、この小冊子できちんとやりたい。ということで、いままこうに会報担当が来ておりますけれども、それぞれこういうものを書いてくださいという原稿のご依頼が行くと思います。ひとつその辺のことは、高岸さんも伊藤さんもよろしく。

米村 よろしくお願ひ致します。実は、この前、無理をお願いして皆さんにプロフィールを書いて頂いたんですが、あれがものすごく好評でした。AJAJのメンバーってどういう人たちなのかということが、あれ見たら良くわかったといわれました。なるほど、いままでは表に向かって発信したことってないんですね、紙として。

山岸 それほどの人数でもないから、いままでそういうこと考えなかったんですね。

米村 やっぱり新しい人たちのアイデアってすばらしいもんだなって。あれがものすごく好評でしたよ。だから、AJAJもこれから少しずつ変わって行くと思いますけれど、伝統は伝統としてこれは大事にしなければいけないし、時代に即応しながら変えていかなければならない部分もありますので、ひとつみな



さん、ご協力のほど、よろしくお願い致します。

●『フリーランサーはサインに生きよ』

園部 さて、座談会はこれでおしまいにして、五十嵐平達さんからのメッセージがありますので、それを佐藤さんから伝えてもらいましょう。

佐藤 実は、編集の方々が、五十嵐平達さんにこの座談会に出て下さいとお願いしたのですが、何か大分足の具合が悪くというお話と、それからこのところずっと引きこもってらっしゃるので、「取材という形で聞いて来て下さいという」編集の方から私に依頼がありましたのでこの間の9月24日に五十嵐さんのお宅に行ってきたんです。ところが、個人的な昔の話ばかりになっちゃったんですが、「AJAJの今後のことということで何か言って頂く事はありますか」とお聞きしましたら、これだけは言ってくれといわれたことがあります。

それは、AJAJは最初は内職的なかたちで記事を書く人たちが多く、フリーランスが主体とはいえなかった。自分の職業をもって、記事を書くだけじゃ飯が食えなかった。五十嵐さんもそうでした。原稿料で食べていたというわけじゃなかったが、こういう面はとっても不満であったと。当時は無理だったのであろうが、現在の状況であれば、皆さんはAJAJのメンバーとしてフリーランスを主体として生きていただきたい。そして『フリーランサーはサインに生きよ』サインに生きろというのは、日本ではコラムニストが育たない環境ではあるけれども、自分を主張して、そして自分の原稿のサインに責任をもってやりなさい。AJAJの意義はそこにあるんですということを伝えて下さい、ということでした。

そのほかに、現在は若い人達が増えたということは良かったね」ということもいっておられましたし、「みなさん、年寄りから蓄積したノウハウを十分に引き出す手法を使って、若い人達が育って下さい。」ということでした。

園部 これでこの座談会は終わらせて頂きます。どうもありがとうございました。

(まとめ・編集担当)

この座談会は9月28日、日産自動車株広報部のご好意により、同社の応接室をお借りして開かれた。



■ A J A J と自動車業界の歩み

年	A J A J の歩み	業界の歩み
1966年(昭和41年)		4月 日産自動車・プリンス自動車の合併調印 4月 日産、サニー新発売 10月 トヨタ、日野の業務提携発表 11月 トヨタ、カローラ新発売
1967年(昭和42年)		4月 日本自動車工業会創立 5月 コスモ・スポーツ新発売 9月 トヨタ・センチュリー新発売 11月 トヨタ・ダイハツの業務提携発表 ホンダN360新発売
1968年(昭和43年)		9月 トヨタ、コロナ・マークII新発売 10月 いすゞ、117クーペ新発売 10月 日産・富士重工の業務提携調印 全国4輪車保有台数 1,000万台突破
1969年(昭和44年)	4月25日発起人総会開催	10月 日産、フェアレディZ新発売 10月 三菱コルト・ギャラン新発売 12月 トヨタ、セリカ/カリーナ新発売
1970年(昭和45年)	F I A J A に加入	11月 いすゞ・GMとの全面業務提携発表
1971年(昭和46年)		6月 クライスラー社、三菱自工へ資本参加
1972年(昭和47年)		7月 ホンダ、シビック新発売
1973年(昭和48年)		
1974年(昭和49年)		2月 環境庁、「50年度排出ガス規制基準」を告示 10月 東京モーターショー中止(75年以後隔年開催)
1975年(昭和50年)		8月 軽自動車の新規格(550cc,全長3.2m)
1976年(昭和51年)		5月 ホンダ、アコード新発売
1977年(昭和52年)		11月 ダイハツ、シャレード新発売
1978年(昭和53年)		3月 東洋工業、サバンナRX-7新発売 8月 三菱、ミラージュ新発売
1979年(昭和54年)		5月 東洋工業、フォードと資本提携 5月 鈴木、フロントエ/アルト発売
1980年(昭和55年)		6月 FFファミリア新発売 日本の自動車生産(4輪車)1,100万台を突破し、世界第1位となる
1981年(昭和56年)		2月 トヨタ、ソアラ新発売
1982年(昭和57年)		4月 三菱、パジェロ新発売 7月 トヨタ自工、自販が合併 10月 日産、マーチ新発売
1983年(昭和58年)		1月 ホンダ、F1レースに復帰発表(7月復帰)
1984年(昭和59年)		6月 トヨタ、MR2新発売
1985年(昭和60年)	会員数35名となる	11月 ホンダ、FF車生産累計1,000万台達成
1986年(昭和61年)		1月 トヨタ、生産累計5,000万台を達成
1987年(昭和62年)		8月 マツダ、ロータリーエンジン車生産累計150万台突破 11月 F1日本グランプリ、鈴鹿サーキットで開催
1988年(昭和63年)		
1989年(平成元年)	3月 池田英三会長就任	1月 軽自動車の新規格(660cc) 7月 マツダ、ユーノス・ロードスター新発売 10月 トヨタ、セルシオ新発売 日産、インフィニティQ45新発売 10月 東京モーターショーの会場、幕張へ
1990年(平成2年)		1月 日産、プリメーラ新発売
1991年(平成3年)		
1992年(平成4年)		
1993年(平成5年)		いすゞ、乗用車生産から撤退を発表
1994年(平成6年)	5月 池田英三会長急逝 米村太刀夫新会長就任 11月 会員総数60名を超える 12月 創立25周年パーティ開催	5月 トヨタ、RAV4新発売 10月 ホンダ、オデッセイ新発売 三菱、FTOを新発売

関連事項	一般事項	年
マイカー元年	5月 中国で文化大革命起きる	1966年(昭和41年)
7月 名神高速道路全線開業 日本の自動車生産、世界第2位となる		1967年(昭和42年)
6月 大気汚染防止法公布 6月 交通反則通告制度実施 6月 軽免許制度廃止	三億円事件 12月 川端康成、ノーベル文学賞受賞	1968年(昭和43年)
5月 東名高速道路全線開通	7月 アポロ11号、月面着陸に成功 東大安田講堂封鎖解除	1969年(昭和44年)
12月 アメリカでマスキー法成立	8月 大阪で万国博開催 11月 三島由紀夫割腹事件	1970年(昭和45年)
自動車保有台数 2,000万台突破		1971年(昭和46年)
		1972年(昭和47年)
	10月 第四次中東戦争による石油危機勃発	1973年(昭和48年)
スーパーカーブーム		1974年(昭和49年)
	沖縄海洋博開催 ベトナム戦争終結	1975年(昭和50年)
自動車保有台数 3,000万台突破	ロッキード疑獄事件	1976年(昭和51年)
		1977年(昭和52年)
4月 自動車輸入関税撤廃	8月 日中平和友好条約調印	1978年(昭和53年)
	1月 第二次石油危機 7月 日本坂トンネルで追突火災事故発生	1979年(昭和54年)
		1980年(昭和55年)
5月 対米乗用車輸出自主規制		1981年(昭和56年)
		1982年(昭和57年)
		1983年(昭和58年)
		1984年(昭和59年)
	8月 日航ジャンボ機墜落	1985年(昭和60年)
7月 東北自動車道全面開通		1986年(昭和61年)
		1987年(昭和62年)
		1988年(昭和63年)
4月 トヨタ自動車博物館開館	11月 ベルリンの壁撤去	1989年(平成元年)
	10月 東西ドイツ統一 12月 ソ連邦崩壊	1990年(平成2年)
	1月 湾岸戦争勃発	1991年(平成3年)
		1992年(平成4年)
	8月 細川政権誕生	1993年(平成5年)
F1のアイルトン・セナ事故死	4月 社会党の村山委員長、首相に就任	1994年(平成6年)

資料：「日本自動車産業史」日本自動車工業会編/自動車ガイドブック/各社広報資料、社史

日本自動車ジャーナリスト協会がスタートして25年、この間に、何人かの会員が帰らない人になってしまった。

宗教家は、人の死は必ず訪れることと言うのだが、20年以上にわたって、ときには仕事の競争相手として、また得難い友人として、またはさまざまな場面で“師匠、弟子”として付き合ってきた会員仲間を失うことは、なんとも残念なことである。

故ケビン・ラドリイ氏の急逝はショックであった。

ご逝去の知らせがあった、わずか数カ月前に、地球環境問題についての、NHKの特集番組で、たくみな日本語を駆使して、国際的な視野からの司会者、キャスターとして、自動車ジャーナリストの活躍を全国規模のメディアに発表されたことが思い出される。

英国人で、日本自動車ジャーナリスト協会のメンバーが、このようなかたちで、マスメディアで活躍をみせたことを喜んでいたのである……。

ラドリイ氏にとっては、異境の地である日本をベースにして、国際ジャーナリストとしての活躍がこれから、というときだけに、若くして、突然の死は、さぞや不本意のことであつたらう。冥福を祈る。

故内山吉春さんは、日本の自動車ジャーナリストがスタートした頃から1950年代の終わりから活躍された我々の大先輩である。

私が、雑誌の編集者であったころ、何度も横浜のお宅に原稿をいただきに訪れたことがある。

とくに輸入車、アメリカ車についての豊富な知識を、1950年代にはすでに内山吉春氏はもっておられた。

それも、活字の知識ではなくて、自分で実際にクルマを所有し、使うことで得られたものであっただけに、当時の日本では貴重な人材であった。

趣味人としての、自動車関連の知識、資料の収集も、当時の若手編集者であった私には驚くことが多かった。

1960年代の乗用車のエンジンルームは、オイル洩れが珍しくなく、洩れたオイルの跡に埃がたまり、汚れているのを、内山吉春氏が「まるで、オハギのようなエンジンだね」と語られたのが記憶に残っている。

内山吉春氏のエンジンルームは、いつも埃ひとつついていない「ピカピカ」であった。

亡くなられるまで、自動車趣味人として、自動車を楽しまれた生活をおくられたことは、幸福な人生であったと、推察している。

敬虔なクリスチャンとして、神のみもとに帰られた。

故池田英三さんのご逝去は、ショックであった。私自身、あまりにも多くの思い出を池田英三（あえて敬称をつけずに呼びかけたい）と共有しているからだ。

この記念号の座談会を司会して、あらためて、池田英三、または、エイチャンとの関わりについての記憶を新しくした。

最初の出会いは、東京都港区の路上で古いランチャ・アプリリアに乗っていた、青年池田英三に声をかけたときであった。そして、モーターマガジン誌のレギュラーライターとしての招聘。

日本自動車ジャーナリスト協会の設立、また、国際的な広範な知識が、自動車メーカーの広報活動についての的確なアドバイスとなった。

池田英三を始めとした日本自動車ジャーナリスト協会会員のアドバイスが、現在の日本の自動車メーカーの「新車発表会」「試乗会」「技術懇談会」の原型となった。

池田英三の、完璧主義、潔癖な性格が、相手を許せないきびしさともなった。当然、敵も多かった。1960年からの付き合いで、私も、エイチャンと何度衝突したことだろう。

ほんのすこし前、エイチャンが会長。私が事務局長の時代、何度も激突があった。

しかし、長年の家族を交えて付き合いは途切れなかった。

今では、その意見の衝突が懐かしい。お互いにガンコを押し通したきたからだ。

60歳前に往ってしまった“池田英三”とは、まだ、ケンカをし足りなかった。

池田英三の墓は、わが家から自転車で15分。同じ世田谷区仲間として、墓参りを欠かさないうつもりだ。合掌。