

自動車実学に徹したモータージャーナリスト

自動車ジャーナリスト／自動車社会史研究者 **小林 彰太郎**



小林 彰太郎 (こばやし しょうたろう) 略歴

1929(昭和4)年11月 東京 生まれ
 1946(昭和21)年3月 成蹊中学校卒業
 1949(昭和24)年3月 成蹊高等学校文科卒業
 1956(昭和29)年3月 東京大学経済学部卒業
 1962(昭和37)年3月 株式会社二女社にて月刊自動車専門誌CAR GRAPHIC 創刊
 1963～1989(昭和38～平成元)年 日本自動車ジャーナリスト協会副会長を務める。
 1968(昭和43)年5月 株式会社二女社取締役就任
 1980～1989(昭和55～平成元)年 日本カー・オブ・ザ・イヤー実行委員会副会長を務める
 1984(昭和59)年5月 株式会社二女社常務取締役就任
 1989(平成元)年4月 株式会社二女社常務取締役兼自動車部門編集総局長就任
 1994(平成6)年5月 株式会社二女社取締役相談役編集顧問就任

1996(平成8)年6月 株式会社二女社相談役編集顧問就任
 1996～1999(平成8～11)年 CAR OF THE CENTURY 名誉専門委員会副会長を務める。
 1998～2004(平成10～16)年 ヴィラ・デステ・コンクール・デレガンス 審査員を務める。
 2010(平成22)年5月 株式会社二女社相談役編集顧問退任
 2010(平成22)年6月 株式会社カーグラフィック顧問兼CAR GRAPHIC 名誉編集長就任

主な著書:『小林彰太郎の世界』、『On the Road すばらしき車の世界』
 翻訳書:ローレンス・ボメロイ著『ミニ・ストーリー 小型車の革命』、
 武田秀夫との共訳、ポール・フレール著『ハイスピード・ドライビング』
 (以上二女社刊)、『小林彰太郎の日本自動車社会史』(講談社)、『昭和の日本自動車見聞録』(トヨタ自動車株式会社 トヨタ博物館)、オックスフォード大学図書館編『英国におけるモータリングの歴史1895年-1940年』、他。

小林彰太郎氏は真の意味での自動車ジャーナリストの日本におけるパイオニアの一人であり、第一人者である。ジャーナリストと言っても単に出来事を報じるのみではなく、「自動車はかくあるべし」という確固たる信念をもち、次々と発表される新型車や、次々に起こる事象に論評を加えてきた。彼はその絶対的とも言える評価基準を自動車史の研究や、モータースポーツへの傾倒などを通じて確立したのであった。

小林氏の著作により自動車の魅力に開眼し、氏に触発されて自動車のエンジニアやデザイナー、ジャーナリストを志した人は少なくない。日本車の成長期の各メーカーには、小林氏の薫陶を受けた人々が数多く在籍していた。そうした人々を通じて、小林氏は日本車を正しい方向に導き、日本車の発展に大きく貢献したのである。こんなことがあった。1960年に発表されたコロナの第二代、PT20の広報資料に大要次のようなことが書かれていた。「モーターマガジンとかいう雑誌で、小林彰太郎という人が、実用的なセダンの走りをスポーツカーの標準で評価しているが、新型コロナのロードホールディングは彼によっても高く評価されるであろう。」

小林彰太郎氏は1929(昭和4)年、東京に生まれた。小林家は石鹸や歯磨で有名なライオンの創業家の一族であった。小林一族では少なくとも長男はライオンに入社するという不文律があった。彰太郎氏は5人兄弟の長男であったが、彼一人のみはその不文律

に従わなかった。と言うのも僅か3歳の時に自動車の魅力の虜になってしまったからである。彼が呱呱の声を上げたのは旧東京市内であったが、一家の事情で生まれて間もなく青梅街道に近い、まだ田園風景の残る阿佐ヶ谷に引越したのである。当時の青梅街道は路面電車とバスは走っていたものの、乗用車は滅多に通らなかったが、彼はお手伝いさんと1時間も佇んで車を待ったという。小学校低学年の小林少年は、一家がタクシーに乗ると前席背後の補助席に座って運転手の一挙手一投足を食い入るように見るのが常であった。

1936(昭和11)年、小林氏は吉祥寺の小中高一貫教育の成蹊学園小学校に入学、多くの自動車好きの友人に出逢う。また当時の軍国少年の常として航空機にも強い興味を抱き、中学時代にはプライマリーのグライダー飛行にも親しむ。第二次大戦末期には学徒動員で勉強どころではなかったが、成蹊中学4年の時に終戦、高校進学を翌年に控えて遅れを取り戻すために猛烈に勉強する。特にこれからは英語の時代だと見定めて英語の勉強に力を入れた。これが後に小林氏が日本を代表する国際派モーター・ジャーナリストとして大活躍する素地となるのである。

1950年東京大学経済学部経済学科に入学、1954年に卒業するが、当時は極度の就職難であったため、同学部商業学科に学士入学する。この間学業の傍、自動車への情熱も断ちがたく、文系ながら唯一人工学部の自動車愛好クラブ、モーター同好会へ



生まれて初めて手に入れたクルマ、1932年オースティン・セヴン・サルーン

の参加を許され、理論と実際の彼が言うところの“自動車実学”を学ぶ。大学入学2年め、縁あって駐日アメリカ大使館日本語学校の助手をアルバイトとして勤めることになる。この時同じ助手として出逢ったのが、新聞社のカメラマンを目指していた三本和彦氏である。

アメリカ大使館の報酬はかなりよかったので、彼はオンボロの1932年型オースティン・セヴンを手に入れる。当時の日本はまだモータリゼーションの遙か以前で、1家に1台の自転車という時代であったから、いくらオンボロとは言っても学生の分際で車を持つというのは大それたことであった。そのオースティン・セヴンは残骸に近い状態であったが、彼は修理工場の一角を借り、解体屋を漁って部品を集めて苦心の末に独力でレストアに成功、快調に走るようにした。その後彼は次々と中古車や大古車を発掘し、手を油で真黒にして夜中まで修理をするのを無上の喜びとするようになる。

大学での6年間を通じて、小林氏の自動車への情熱はいよいよ激しくなっていく。船便で2カ月遅れで届く英国の週刊自動車誌“The Autocar”を貪り読むうちに、彼は次第に自動車ジャーナリストとして身を立てることを夢見るようになる。そして大学卒業と同時に、彼は父の反対を押し切って夢を現実にし、自動車誌への執筆を開始する。初めて雑誌に載ったのは、1956年10月号のモーターマガジン誌掲載の、それまでの自らの自動車遍歴を綴った一文であった。さらに彼はダットサン110系のロードインプレッションをモーターマガジン誌に発表、斯界の注目を集める。

実はロードインプレッションはもともとThe Autocar誌の人気シリーズで、ロードテストほど大掛かりではないが、自動車について深遠かつ広範な知識と経験をもつエキスパートが、発売されたばかりの新型車に乗り、その印象を厳正に中立な立場でいち早く報じるものである。そのロードインプレッションの概念を真先に日本にもたらし、日本の自動車ジャーナリズムに根付かせたのは小林氏であった。彼のロードインプレッションは文学的表現により、読む者にあたかも自らステアリングを握っているかのよ



CARグラフィック創刊号(1962年)

うな感覚を抱かせる臨場感溢れるものであった。それゆえに多くのファンを獲得、文壇にも高く評価する人が居た。強い信念に裏付けられた小林氏の歯に衣着せぬ論評は、時としてメーカーの怒りを買ひ、雑誌への広告出稿が止まったことさえあった。当時の日本では大メーカーでも対外的な窓口は宣伝課のみで、広告を出すのも試乗車を貸し出すのも宣伝課であった。広報課が独立するのはかなり後のことである。

小林彰太郎氏は学生時代から、厳正な商品評価で知られた花森安治氏の雑誌“暮らしの手帖”に強く傾倒し、いつの日にかその自動車版を出すことに決めていた。「それが現実となったのが、吉田二郎と高島鎮雄の仲間と(株)二玄社から1962年4月に創刊した月刊誌“CARグラフィック”(現“CG”)誌である。」当初は1号に内外の1ブランドを特集する1号1車主義を採り、創刊号では当時としては夢のまた夢であったメルセデス・ベンツ300SLロードスターを東村山の工業技術院機械試験場の1周2kmのバンク付オーバール・トラックでテストするという快挙を成し遂げた。以後ジャガー、フォード、日産、MG、フェラーリ、シトロエンと続いたが、8号目では「外車と国産車を比較する」という特集を組み、日本車の諸悪の根源はタクシー用の設計だからであると喝破、オーナードライバー用を設計の主体とすべしと提言した。

CARグラフィック誌は多くの点で自動車誌の革新に先鞭をつけた。創刊1年目はB5版の旧態依然とし



ホンダS600欧州12000kmの旅(1964年、アルプスにて)

た体裁であったが、2年目からはA4版とし、グラフィック・デザイナーを起用して初めてグラフィックの名に恥じないものになった。以後自動車誌は競ってA4版になっていく。まったく自力で海外取材を敢行したのもまたCARグラフィックが最初で、小林氏と三本氏は1963年11月のマカオ・グランプリを取材、64年1月号巻頭を飾った。さらにホンダのF1、RA271が1964年の夏にデビューすると知ると、小林氏は自費でホンダS600を購入、ヨーロッパへ送って7月から9月まで滞在、8月のドイツ・グランプリでのデビュー戦を含め、三つのグランプリを取材した。

その頃には他の自動車誌もロードテストやロードインプレッションを掲載するようになったが、実のところ2、3日メーカーから借りて乗っただけでは、その車の真の特質やウイークポイントはわからない。またメーカーの中には特別にチューンしたテスト用の貸し出し車両を準備するところさえあった。そこで小林氏率いるCGテストグループは、市中の販売店から自費で新車を購入、長期に亘って実用に供してレポートする長期テストを開始した。初期には2年で8万kmに達する車もあり、中には3年で12万km走ったものもあった。これは都内の平均的なオーナーの生涯以上のペースであった。

ロードインプレッションで人気を博した小林氏であったが、車のメーターとストップウォッチによるものではなく、厳密な科学的測定の裏付けをもつロードテストが必須であると考えていた。時あたかも1968年に茨城県の谷田部に1周5.5kmの高速自動車試験場が完成、CG誌は第五輪式電気速度計や加速度計、ブレーキ踏力計、燃費計など高価な計測器を揃



本田宗一郎氏との初対面(1963年、ホンダ荒川テストコースにて)

え、世界的水準での測定を伴う本格的ロードテストを開始したのであった。

CG誌を率いてきた小林彰太郎氏は、1966年に初代の編集長に就任、89年まで23年間その重責にあった。83歳の現在もCG誌の名誉編集長を務め、現役のジャーナリストとして執筆活動を続けている。この間日本自動車ジャーナリスト協会副会長、日本CAR OF THE YEAR実行委員会副会長、世界的なCAR OF THE CENTURY名誉専門委員会副会長、日本クラシックカークラブ(CCCJ)会長、ヴィラ・デステ・コンクール・デレガンス(イタリア)審査員などを務めている。

小林氏の無上の喜びは古い車を整備し、走らせることで、つい数年前までは1928年ライレー・ブルックランズ・ナイン、1926年ブガッティT23プレシア、1924年ランチア・ラムダなどで内外のヒストリックカーレースやラリーなどに参加していた。

小林彰太郎氏は、まさに骨の髄までしみこんだ自動車エンスージャーナリストなのである。

(高島鎮雄)



1926年ブガッティT23プレシア