

自動車史研究家

高島 鎮雄

日本の自動車文化の発展に貢献
自動車史考証を先導



撮影：萩谷剛

高島鎮雄(たかしま しずお)略歴

1938(昭和13)年 3月18日、群馬県前橋市に生まれる。
1957(昭和32)年 三栄書房入社。雑誌「モーターファン」美術部で自動車構造図の製作などに従事。
1959(昭和34)年 モーターマガジン社入社。雑誌「モーターマガジン」の国産車担当となる。
1961(昭和36)年 二玄社より豪華本『スポーツカー』および『クラシックカー アメリカ』を出版。ともに小林彰太郎氏との共著。
1961(昭和36)年 二玄社入社。
1962(昭和37)年 二玄社で総合自動車雑誌「CARグラフィック」を創刊。
1968(昭和43)年 二玄社より『ピニンファリーナI』を出版。
1971(昭和46)年 二玄社より『ピニンファリーナII』、『世界の自動車26アルファ・ロメオ』、『世界の自動車10ルノー』を出版。
1972(昭和47)年 二玄社より『世界の自動車28フィアット』を出版。
1973(昭和48)年 二玄社より『世界の自動車9パナール／ブジョー』、『世界の自動車25ヴォクスホール』を出版。

1976(昭和51)年 二玄社より『世界の自動車30マセラティ／ランボルギーニ／デ・トマソ』を出版。
1978(昭和53)年 二玄社より『世界の自動車22ロールス・ロイス ベントレー戦後』を出版。
1979(昭和54)年 二玄社より『世界の自動車2メルセデス・ベンツ戦前』を出版。
1980(昭和55)年 二玄社より『世界の自動車3メルセデス・ベンツ戦後』を出版。
1988(昭和63)年 二玄社取締役役に就任。
1989(平成元年)年 二玄社より「SUPER CG」を創刊、編集長。
1993(平成5)年 二玄社より「INTERNATIONAL WRIST WATCH」を創刊、編集長。
1996(平成8)年 二玄社取締役を退任。
2000(平成12)年 二玄社退社。以後自動車、時計、カメラの各分野でフリーランスジャーナリストとして活躍。
現在、日本クラシックカークラブ特別会員、全日本クラシックカメラクラブ名誉会長。

高島鎮雄氏は、一人のジャーナリストとして、一貫して自ら習得した自動車に関する該博な知識を活用して、一般への自動車知識の啓発に努めてきた。その活躍の場は実に幼児向けの絵本から百科事典にまで及び、自動車史の専門書も多く執筆している。特に少年向けの月刊誌や週刊誌を通じて若い世代への啓発に力を注ぎ、モータースポーツやいわゆるスーパーカーブームへの先導役も果たした。

彼が特に力を入れて研究してきたのは、自動車の歴史である。彼の自動車史観は、単にハードウェアとしての自動車の技術やスタイリングにとどまらず、人と自動車あるいは人と社会との関わりにまで踏み込むものである。人や社会がいかに自動車を変化させ、また逆に自動車がいかに人や人間社会を変化させてきたかに興味があるのだ。

早熟な自動車少年

高島氏が生を享けたのは1938(昭和13)年のことで、故郷は東京から北へ100km程の群馬県の県庁所在地、前橋市である。彼が物心ついた頃の日本の主な交通手段は自転車で、乗用車は官公庁や大会社の幹部用に限られ、それも戦時中はすべて黒に塗りつぶされ、ガス発生機を背負わされたいわゆる木炭車であった。1945年、彼が7歳の時に第二次世界大戦が終結、駐留軍のウィリス／フォード・ジープやダッジのウェポンキャリア、GMCトラックなどととも、低く、長く、色とりどりの最新型のアメリカ車が入ってきた。大人たちは「この豊かな国と戦争をさせられたのか」と悔しがったが、少年たちはただただ最新のアメリカ車に目を見張り、強い憧れを抱いた。いずれにせよこの時日本人がアメリカ車に受けたカルチャーショックが、その後の日本車の進化を方向づけ、アメリカ市場で成功する一因になったと高島氏は述懐している。小学生の彼の教科書やノートの余白はクルマのスケッチで埋まっていた。

中学生になると、東京の外車ディーラーに手紙を書き、カタログを送ってもらうようになる。カタログと言っても本国版の色刷りの立派なのが送られてくることは稀で、ほとんどは一色刷りのペラペラのリーフレットであったが、それでも彼にとっては外国の事情を伝えてくれる貴重な資料であった。このカタログ集め

には同好の士であり、ライバルでもある人物がいた。それが同年生の宮川秀之氏であった。二人は毎日のように、学校の休み時間に前日に入手したカタログを見せ合い、自慢し合うのが楽しみであった。

高島氏と宮川氏は同じ高校に進学するが、宮川氏は野球部のピッチャーとして活躍するようになり、高島氏だけがカタログ集めを続けることになる。つたない英語の手紙でカタログの請求先は外国のメーカーにまで及ぶようになり、熱心さにほだされて本国版のカタログや写真が送られてくるようになる。中学生時代にはついにアルファ・ロメオやフェラーリのカタログや写真まで送られてきた。それらが日本では紹介されていないモデルと知ると、当時誠文堂新光社から出ている「スピードライフ」という自動車誌に持ち込み、編集部の依頼で短いキャプションをつけて提供した。中学生ジャーナリストの誕生である。

高島氏は、高校生時代に「モーターファン」誌や「モーターマガジン」誌にも寄稿するようになる。「モーターファン」誌には読者から近未来の自動車のデザインを募集し、選考して載せる“デザインサロン”というページがあり、高島氏はたちまちその常連になった。それが契機となり、1954年の日比谷公園における第1回全日本自動車ショウに「モーターファン」により招かれ、読者代表として取材する。また「モーターマガジン」誌の“近未来の自動車”という座談会にも招待され、その時初めて五十嵐平達、小林彰太郎の両先輩と邂逅したのであった。

イラストレーターから編集者に

「モーターファン」誌の出版元である三栄書房の社主で編集長の鈴木賢七郎氏は、早くから視覚に訴える編集に力を注いでおり、前述のデザインサロンのほかにも精緻な構造画でクルマを解説する“オートスコープ”などを展開、漫画を含めたすべての版下を社内で製作していた。その美術部の陣容を強化するために招聘されて、高島氏は1956年三栄書房に入社する。“モーターファン美術部”の先輩には星島浩氏、猪本義弘氏、後輩には藤本彰氏がいた。後に“モーターファン美術部”はいわば自動車のイラストレーションの発祥地となり、その後実に多くのイラストレーターを輩出することになる。高島氏の「モーターファン」での滞在は1年半

に満たなかったが、その間に先輩の指導下いくつかの精密構造図を残した。

1958年に高島氏は、雑誌「モーターマガジン」の招きで同誌の国産車担当に就任する。この時の同誌の編集顧問が小林彰太郎氏で、その後五十数年に亘ってその薫陶を受けることになる。小林氏は英国の自動車誌「オートカー」の影響を受け、クルマの印象を文学的に綴るロードインプレッションという概念を「モーターマガジン」誌に持ち込んだ。印象を正直に書く小林氏のインプレッションは、しばしばメーカーとの間でトラブルになった。当時の日本のメーカーには広報課などと言ったものはなく、広告を出すのも、試乗車を貸し出すのも宣伝課であった。従って少しでも批判的なことを書くと、即時広告の出稿停止という制裁が課せられた。すると雑誌の経営陣や広告営業から「筆を丸めろ」という要求が来た。

しかし、読者にクルマの真の評価を伝えたいとする小林氏や高島氏には、この要求は到底受け入れられないものであった。彼らは昼休みともなると、近くの喫茶店で自動車誌のあるべき姿について熱く語り合った。その後、紆余曲折を経て、それが実現されたのが、1962年に二玄社から発刊された「CARグラフィック」（後「CAR GRAPHIC」→「CG」）誌である。

CARグラフィックの理念

「CARグラフィック」創刊の理念は、「すべてのクルマを実際に使って、その実態を読者にありのまま伝えること」であった。そしてその判断基準を世界的な標準に置き、評価軸をクルマの技術やデザイン、歴史、モータースポーツなど広範囲に求めた。他誌に見られたメーカーとの癒着を絶つことによって正しい評価を行おうとする姿勢は、「暮しの手帖」の自動車版ともいえるものであった。「CARグラフィック」の評論は次第に若い世代のクルマ好きの共感を呼ぶようになり、彼らのバイブルのような存在になっていった。その中から多くの自動車メーカーのエンジニアやデザイナーが生まれ、日本車を正しかるべき道へと導いていったのである。

ここで一つ高島氏の功績を紹介したい。マツダの初代ロードスターの開発責任者の平井敏彦氏は、開発期間中に「CARグラフィック」に掲載された高島氏によ

るコラム“だれかライトウェイトスポーツカーをつくらないか？”の内容に「ロードスターを開発している最中、このコラムに自分はおおいに勇気づけられた」……と後年語っている。今ではギネス記録を塗り替え、世界的に評価されている名車ロードスターの誕生に高島氏の提案は、大きな影響を与えたのである。

「CARグラフィック」の編集には五十嵐平達氏、佐藤章蔵氏、三本和彦氏、山岸秀行氏、宮川秀之氏、猪本義弘氏、その他多くの編集方針に共鳴する人々が協力を惜しまなかった。また「CARグラフィック」のスタッフになりたい若者たちが後を絶たず、その中から今日斯界で活躍する多くのジャーナリストが生まれた。「CARグラフィック」は自力による海外取材や、実際に街のディーラーから購入したクルマによる長期テストなどにも先鞭をつけた。そして出版元の二玄社からは、世界の名車の歴史を1冊ずつにまとめた叢書『世界の自動車』も刊行した。それは人手不足で完結しなかったが、高島氏はそのうち『メルセデス・ベンツ戦前／戦後』、『ロールス・ロイス ベントレー 戦後』、『ヴォクスホール』、『アルファ・ロメオ』、『マセラティ／ランボルギーニ／デ・トマソ』、『フィアット』、『パナール／プジョー』の8冊を執筆した。これらは今日も日本語で書かれた各車の歴史のスタンダードになっている。

高島氏は「CARグラフィック」の読者を組織化した“CG CLUB”の創立にも尽力、そのニューズレターに連載記事を執筆した。それは商用車を含む戦後の代表的国産車を1号1車ずつとりあげたもので、後に『カタログで見る 日本車なつかし物語』、『同 日本車めずらし物語』の2冊にまとめられ、単行本として出版され好評を博した。それはご隠居と横丁の熊五郎の掛け合いで書かれており、本職の落語家から「立派な落語になっている」と評価された。とかく堅くなりがちなテーマを落語という手法を借りて、読み易く書いたところに高島氏の力量が見える。

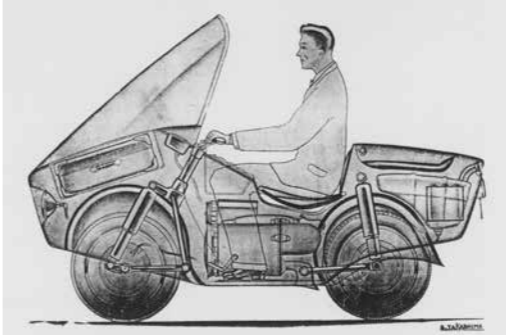
多彩な執筆活動

クルマについて平易に説く高島氏のもとには、数多くの媒体から執筆の依頼が届いた。彼は本業に差し障りない範囲で、可能な限りそれに応じ、自動車知識の普及に努めた。最も密接だったのは小学館で、文字通

1962年創刊の「CARグラフィック」10月号、シトロエン特集の取材時スナップ。左から2番目が高島氏、右端は小林彰太郎氏、手前左が吉田二郎氏、手前右が三本和彦氏。



三栄書房モーターファン美術部時代。1959年の浅間火山レース取材中(左)。



1957年2月号のモーターファン誌。デザイナー・サロンに載った高島氏のデザイン画。60年前、18歳頃の作品だが、現代の大型スクーターを予見させるような優れたレイアウトである。



1967年の東京モーターショーを取材中の高島氏(左)。自ら取材をする編集姿勢は多くの読者の共感を得た。



CG誌創刊2号目、ジャガー特集のテストシーン。左が高島氏、ドライバーは小林彰太郎氏。まだストップウォッチによる計測であった。



1982年、CG編集室での高島氏。日本ではほとんど知られていなかった外国車(欧米)を多くの著作によって紹介するなど、日本人の自動車知識の向上においても大きな貢献をはたした。

り絵本から百科事典にまで及んだ。中でも月刊の「ボーイズライフ」や週刊の「少年サンデー」などの少年誌には、当時盛んになりつつあったモータースポーツやドライバー、レーシングカーなどの記事を頻繁に執筆、普及に貢献した。さらに児童用の図鑑でも、『自動車』や『働く自動車』の企画、制作、執筆などを行ない、大人にも楽しめると好評を博した。

しかしなんと言っても大きな仕事は、1967年から1972年にかけて刊行された『大日本百科事典“ジャポニカ”』の最大項目の一つ“自動車”と自動車関係の全項目を担当したことであった。

このほか講談社、学研、婦人画報社、山と溪谷社、福音館書店など、多くの出版社にも起用された。中でも1992年に「モーターファン」時代に机を並べた真田勇夫氏と組んで福音館書店から出した『じどうしゃ博物館』は、今に続くロングセラーとなり、これは短命

な出版物の多い今日では、極めて珍しいことである。

高島氏には自動車のほかにも二つの大きな趣味がある。その一つは時計で、1993年には季刊の専門誌「INTERNATIONAL WRIST WATCH」の日本版を二玄社から発刊し、初代編集長を務めた。初めはイタリアで生まれ、英、仏、独、米でも出版された雑誌の日本版であったが、次第に独自の記事を増やし、最終的には日本独自の編集になった。もう一つの趣味はカメラで、特にその技術的発達史には強い興味を抱いている。1993年以来アメリカ、台湾を含めて200名のメンバーを持つ愛好家団体“全日本クラシックカメラクラブ(AJCC)”の会長に選ばれ、2016年に名誉会長に退くまで23年間務めた。自動車も時計も、カメラも、“人がより良い生活のために生み出した機械”であるが、高島氏は今や“人々に喜びをもたらすものになっている点で共通する”と考えているのである。(小林謙一)