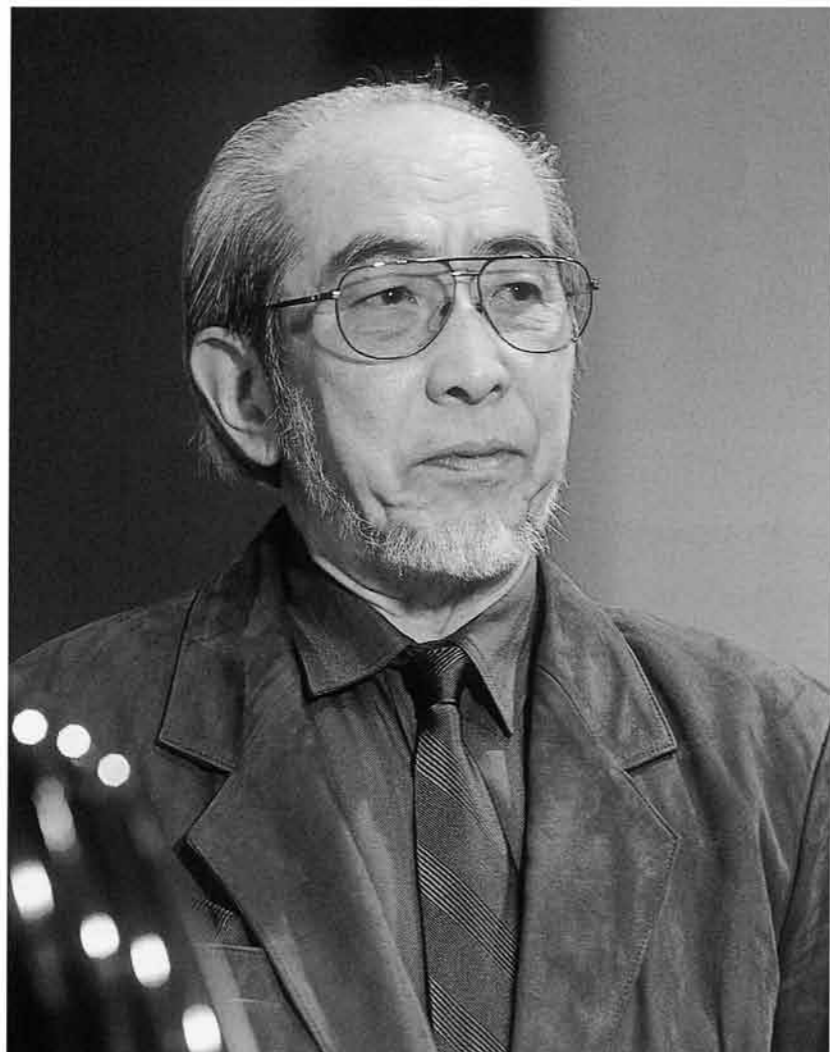


自動車文化の普及と歴史記録に尽力

自動車文化学者

五十嵐 平達



五十嵐 平達(いがらし へいたつ) 略歴

1924 (大正13) 年 会津若松生まれ。旧制都立工業高校で機械工学を学ぶ。
1940 (昭和15) 年 16歳で運転免許を取得。工業高校卒業後、ヂーゼル工業(後のいすゞ自動車)に入社。委託学生として工業専門学校にも通学し、軍用トラックなどの設計を担当するが、乗用車のボディ設計を学ぶべく、コーチビルダーのワイドフィールド・モーター社に移籍。
1949 (昭和24) 年 フリーランス・ライターとしても仕事を始め、クルマの写真にも熱中し、専門雑誌の連載記事を担当するなど次第にジャーナリストとして活躍し始めるが、

あくまでも「自動車の史実」にこだわり、後年は産業考古学や民俗学の分野に活動領域を広げた。
1950 (昭和25) 年 自動車デザイナーとして独立。日産、いすゞなどのバスのデザインを数多く手がけ、モーターショー出展用コンセプトカーも担当する。

2000 (平成12) 年12月 17日逝去。享年77歳。

著書
『写真が語る自動車の戦後—アルバムに見る50年』(ネコ・パブリッシング刊)
『世界の名車/絵で見るくるま文化史』(朝日新聞社刊)ほか
専門誌への執筆多数。

五十嵐平達氏は、こと自動車に関して実に多岐にわたって活躍した人である。ゆえにその影響力や功績の受け止め方は、その人との関わり方によって様々になる。活躍のジャンルが多岐に及び、日本の多くの自動車人に様々な影響を与え得たこと自体、異色の存在であったが、それは生涯一貫して自動車を愛し、探究し続けた氏の生涯を顧みれば、至極当然の結果なのである。

五十嵐氏は自動車評論家であり、歴史研究家であり、自動車デザイナーであり、自動車趣味人であり、自動車の設計を生業にした人でもあった。それは工学的な専門知識に加えて、車社会に対する優れた洞察力、それらを裏付ける膨大な資料、長年にわたって培われた自動車愛好家としての趣味性を兼備していたことを意味する。しかし日本の自動車産業にとって五十嵐氏が果たした役割を大きく括る必要があるとすれば、自動車文化の普及と正確な歴史の記録という作業に集約できる。もともと「自動車文化」という言葉自体、日本では古くから定着し認識されている言葉ではなく、意味するところは幅広い。その点で五十嵐氏の功績は、日本に自動車文化を提示し、これを確立する軌跡にあったと捉えることもできる。もしそうした言葉が使えらるなら、まさしく「第一級の自動車学者」であり、自動車を媒介にしたからこそ、日本に居て欧米文化を睥睨できる文化人であった。

五十嵐氏は1924年、福島県会津で“自動車とは何の関わりもない素性”に生まれ、東京で育つ。人々の生活の前に、ようやく姿を見せ始めた当時の自動車を興味の対象に捉え、その自動車に対する興味を生涯持ち続けた。

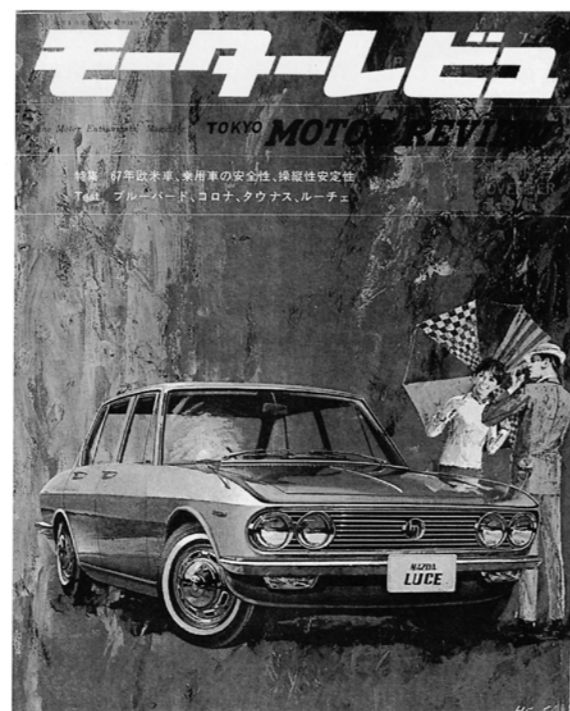
大正末期から昭和初期に至る日本は、国産自動車産業が歩みを始めた時期であり、都市交通においては乗合自動車事業が各地に誕生し、荷物の輸送に貨物自動車の導入が始まった時期である。しかしその保有はごく一部の人々に限られ、かつ、その運転や修理は専門職と考えられていた。そうした日本において、生業ではなくこれらに強い興味を抱いたこと自体、当時としては異色であったと氏自らが語っている。

少年時代の興味は、やがて自動車免許の取得、技術を学ぶために工学を専攻し、情報の乏しい時代に自動車関係の資料を探し、街でその姿をカメラに収め、それらを糧に、自動車メーカーで車両設計を手掛けることとなる。当時、自動車の専門家は職業として関わりを持つ中で、自動車に対する強い関心をモチベーションに、メーカーに身を投じたのが青年期の五十嵐氏である。

自動車メーカーの設計の仕事から独立した1949年以降、自動車メーカーのカタログ画、バスボデーのカラーリングデザインなどを手掛ける一方、自動車雑誌への執



ありし日の五十嵐平達氏(トヨタ博物館)



五十嵐氏は「モーターレビュー」誌の編集長も務めた

筆活動を開始する。内外の資料を積極的に収集しながら、さらに見識に磨きをかけ、またこの頃、多くの同好の士を得た。

日本の自動車評論家の草分けである五十嵐氏の執筆活動は、1950年代にはデザイナーの視点でカーデザイン論の展開が目立つ。日本においては自動車のデザインはおろか、デザインという言葉が市民権を持つ以前のことである。やがてモータリゼーションの開幕以降、新型車紹介や試乗レポートが大勢を占める日本の自動車ジャーナリズムの中で、五十嵐氏の執筆内容は次第に歴史物の比重を高め、かつ、その守備範囲は、氏の誕生以前にまで拡大されていく。その豊富な知識に裏付けられた的確な記述は各方面からの定評を得る一方、日本人と車の歴史の体系を多くの書物を通じて明らかにし、日本における自動車歴史研究の第一人者としての評価と実力を得るに至った。日本の自動車産業発展の経緯から、トラックやバスに関する造詣も深い。自動車イコール乗用車を意味しがちな日本の自動車ジャーナリズムの中で、商用車を広い範囲で考察できる稀有な存在であったことは特筆すべきであろう。

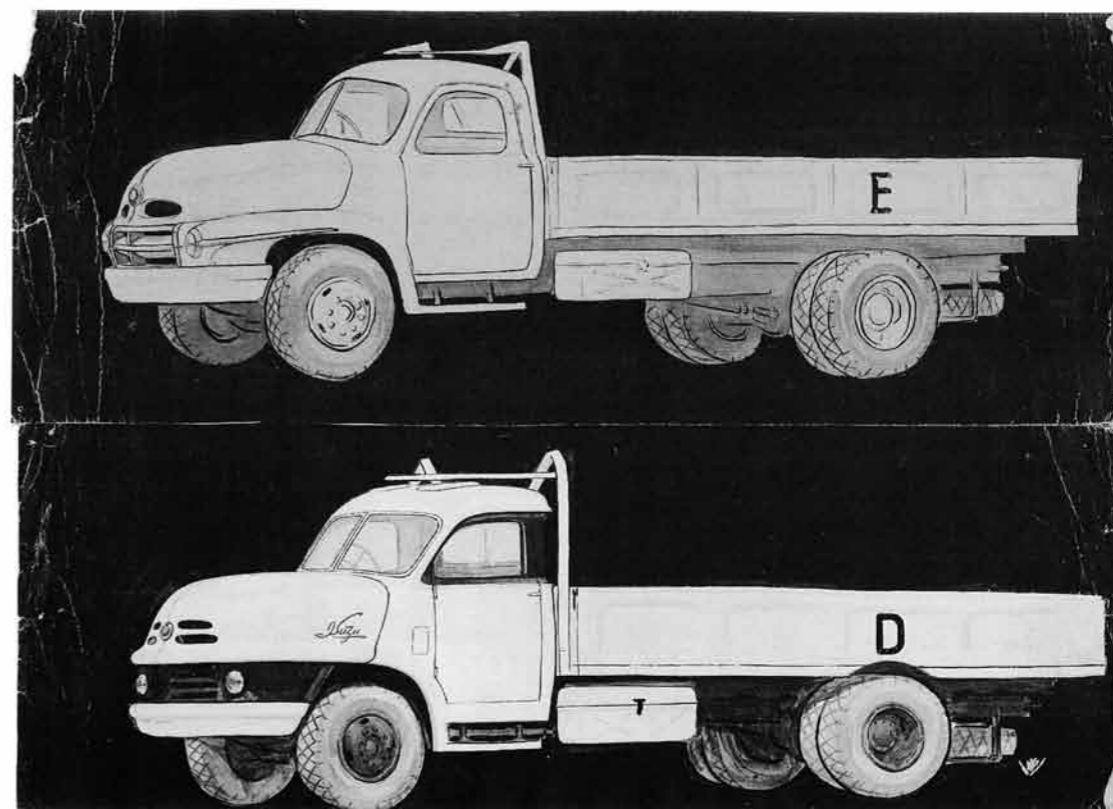
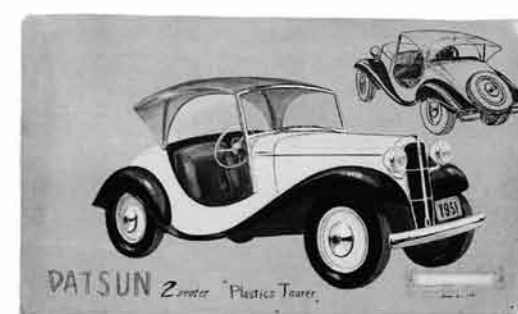
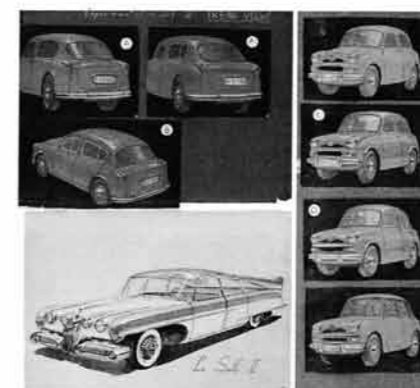
五十嵐氏の自動車の歴史に関する確かな見識は、自身の体験に加えて、戦前から収集を続けていた膨大な資料を背景にするが、その記述には歴史に対する真摯な姿勢が貫かれていた。正確な史実を明らかにする

ことは五十嵐氏がこだわり続ける部分であり、その理由が「後に続く若い人々のために」という点でも一貫していた。

晩年はトヨタ博物館のコレクション体系づくりから、展示車両の選択、学芸員の指導に尽力されたことも「後世のために」を重視する氏ならではの仕事のひとつである。それ以前にも、クラシックカーの展示企画や歴史的車両のレプリカの製作等、数多く手掛け、トヨタ博物館における活動もひとつの企業からの委嘱ではあるが、博物館を訪ねる多くの人々の目に見える形で成果を残されたことは五十嵐氏がなした仕事の集大成の一つといえる。

五十嵐氏の仕事で形に残されたものは、このトヨタ博物館に代表されるのかもしれない、氏が実際に設計し、デザインを手がけた作品の多くは自動車の寿命と共に消え、既に現物が残されていないものが多い。しかし数多くの著述や著作を介して読者を育てるという有形無形の仕事は、特に晩年の五十嵐氏が力点を置いて実践してきたことである。五十嵐平達氏の生涯は、日本の自動車産業が歩んできた道程と時系列で一致する。しかしその歴史を私たちが今まさに知識として共有できること自体、五十嵐氏の貢献があればこそである。その意味で、自動車と共に20世紀を生きた人である。

(ほとと出版社長 和田由貴夫)



五十嵐氏、作画によるアイデア展開例