

自動車の在り方を拓いたジャーナリスト精神

ジャーナリスト フォトグラファー **三本 和彦**



三本 和彦（みつもと かずひこ）略歴

1930（昭和 5）年12月 東京に生まれる
1948（昭和23）年 東京商工学校 機械工学科 卒業
1954（昭和29）年 3月 国学院大学 政経学部 経済学科 卒業
1956（昭和31）年 3月 東京工芸大学（旧写真大学）写真技術科 卒業
1950（昭和25）年 4月 在日米国大使館日本語学校講師
1956（昭和31）年 4月～1967（昭和42）10月
東京新聞社 編集局 写真部記者
1970（昭和45）年 4月 多摩美術大学・多摩芸術学園 専任講師
現在有限会社 三信工房 代表

所属団体・主な活動
1961（昭和36）年 日本写真家協会（JPS）入会
2003（平成 15）年 4月 日本写真家ユニオン（JPU）入会
1969（昭和44）年 日本自動車ジャーナリスト協会（AJAJ）現在名誉会員
1991（平成 3）年 日本自動車研究者ジャーナリスト会議（RJC）設立
現在名誉会員

1972（昭和47）年10月～1976（昭和51）年1月
日本教育TV（NET）「13時ショー」キャスター
1977（昭和52）年～2005（平成17）年
テレビ神奈川「新車情報」キャスター
1980（昭和55）年前後 日本教育TV（NET）「こんにちは東京」キャスター

1980（昭和55）年～1997（平成9）年
TBS放送「全国子ども電話相談室」回答者
1988（昭和63）年～1991（平成3）年
文化放送「梶原繁の本気でどんどん」コメンテーター
その他、テレビ、ラジオ、雑誌などで活躍。現在 ベストカー（講談社ビーシー）特集記事、ハイウェイウォーカー（角川クロスメディア）連載中

主な著書
『写真基礎技術』美術出版1977、『世界最長ラリーに挑戦して』二玄社1972、『ビバ！スーパーマシンの文化放送開発センター出版部1979、『クルマ交際法の落とし穴』芸文社1980、『お金のかからないクルマの使い方』光文社1981、『ドライビングマイウェイ』グランプリ出版1981、『自動車の運転』日本実業出版1984、『自動車のメカ』日本実業出版1984、『もう黙っちゃいられねえ』三推社・講談社1984、『クルマ危ない常識』フォーユー1988、『三本和彦・怒りのサンドバッグ』立風書房1990、『ムダをさせないクルマ学』情報センター出版局1991、『クルマから見る日本社会』岩波新書1997、『三本和彦のニューカー・ベストセラーカー大解剖』（出版文化社）2001、『「いいクルマ」の条件』NHK出版2004、『三本和彦、ニッポンの自動車を叱る』二玄社2009、『言わずに死ねるか！日本車への遺言』講談社2010、他多数

大衆に持ちかけた自動車の知識

機械工学科や経済学科、そして写真技術科を卒業した三本氏は、世の中の改革を夢見て東京新聞社に入社。憧れの記者となった。意気軒昂な当時の勢いと能力を活かし、通常は別々の部門として活躍する「写真部」と「解説記事」を兼任することとなった。戦後十年余、日本にまだ自動車が普及していなかった時代に、「これからの日本は自動車の時代を迎える」と豪語し、週に一度の自動車専門記事を確保、担当することとなった。

当時自家用車を持っている人間は限られており、その人物を片っ端から取材し、クルマとオーナーとの関係やエピソードのまとめに取組む。当初は「そんなもの誰が読むんだ」と上層部から反感を喰らったものの、読者からの反響は大きく、最終的には紙面の半分と云うメイン記事にまで発展することとなった。また、この記事がきっかけとなり、自動車が遠い存在のこの時代に、自家用車への意識と自動車の在り方を思考し、広めた役割は、まことに大である。

世界最長ラリーに挑戦

1967年10月、中日新聞と合併してから大きく社風が変わった東京新聞社側と、労働組合のトップを任されていた三本氏との折り合いは一段と悪化し、ついには「以後5年間は写真関係の仕事をしなさい」と上層部に契約書を書かされて新聞社を引退。ここに自動車分野のフリージャーナリストが誕生することになる。しかし、厳しい日々が続く。

そんな折、ふとしたところからの口利きにより、「国外のラリーに参戦してみないか」と持ちかけられたのであ

る。時間に制約された生活から解放され、自由を手に入れた三本氏は、「ロンドン-シドニー・マラソン」という過酷な世界ラリーに参戦することになる。己を探る新たなチャンスに巡り会えたのだった。

英国から豪州までを車と船を使って走り続ける3週間にも亘るレースである。プロのラリードライバーとその助手の三人は、待ち受ける想像を越える幾つもの難関を突破し、昼も夜も走り続けてなんとか完走にこぎつけるものの、惜しくもタイムアウトで入賞を逸する。この時の壮絶な体験は後の運転技術の基礎となり、実践を経たモータージャーナリストとしての信頼性に大きく貢献することになる。

当時日本では殆ど知られていなかったオフロードラリーと云うスポーツを実況中継したような迫真の物語は、自動車雑誌「カーグラフィック」に連載されて大反響を呼び、一年後には『世界最長ラリーに挑戦して』（二玄社）と題した単行本が出版された。毎日新聞の書評などで絶賛された記事が大きく取り上げられ、大宅壮一賞の最終選考にまで残った。「専門用語が多い」として入賞を逸したが、当時はそれだけ自動車用語が世に馴染んでいなかったという証明でもあった。国外競技など全く興味を持たなかった日本の自動車業界が、これを一つの切っ掛けとして自動車競技に関心を示すようになったのである。当時の発行部数は6000部ほど、今では幻の本と云われるまでになったこの本は、古書店で20倍以上のプレミアが付けられており、それを現代に蘇らせようと何人かの有志が復刻版として電子書籍化に取り組み、世の中に再度お目見えすることとなったのは、つい最近のことである。



ロンドン-シドニー・マラソンにドライバーとして出場
この時の記録が『世界最長ラリーに挑戦して』である



英国から豪州まで車と船を使って三週間に亘って走り続ける過酷なラリーに挑戦

フリージャーナリストへの転身

その後三本氏は、「スズキ板金」に入社する。そこは一般の板金加工のほか、いすゞ自動車関係の受注やモーターショーに出品するモデルを一貫して手掛ける高度な技術の仕事にも関わっていた。ここに所属して働いたことにより、自動車の設計や仕組み、外観だけでなくエンジンルームや室内のインテリアデザインにまで知識を広めていくことになる。自動車の作り手という立場からも数年間の経験を積んだのである。ここに本格的な真のモータージャーナリストの活動が始まることになった。

当初から三本氏は様々な企画や構案を秘めていたが、フリージャーナリストが社会的地位を確立するために必要な条件や交渉するための組織作りなどに力を注ぐことになる。まず氏のとった行動は、対会社としての信頼関係のみを重要視する日本企業から暫く離れ、既成概念に捉われない海外を回ることを選ぶ。志まことに大である。ヨーロッパやアメリカなどの先進国で、自動車関連の会社や工場、そこに集うプロフェッショナルとしての職人に至るまでたくさんの人と出会い、数多くの取材をこなして行く。「ヘンな日本人」として、海外の車関係者にも名が通るようになり、「逆輸入のジャーナリスト」となって箔を付けた三本氏は、大手海外メーカー関係者の推薦をもとに、本格的に日本のモータージャーナリストとしての活動を始めることとなる。氏が車事情やそれを取り巻く環境についてよく国外の例を出すのは、この時の実績に基づいたものが多い。

自動車情報番組の設立に向けて

自動車関連の記事を雑誌などに執筆していたこのころ、ラジオやテレビにも自動車の専門家として出演依頼がくるようになる。黒柳徹子とともに司会を務めるなど、幾つかの番組にコメンテーターとし出演していたが、何としても「自動車の専門番組を創りたい」との情熱が再び頭をもたげてくる。

各局のテレビ関係者やディレクターなどに呼びかけ、斯くしてテレビ神奈川（TVK）で専門番組の話が持ち上がる。企画や台本は全て三本氏が思い通りに作り、それに従って番組を進行させていくというものである。ただし、スポンサーに自動車会社が入れば番組内容がメーカー側に偏ることになる。消費者の立場で忠



番組の最後に記念写真を撮り、出演者に送る配慮も（ホンダ・エディックス（'04/8）と関係者）アシスタントは野中美里氏

実に評価することを目的とした番組構成にするには、どうしてもそれだけは避けたかったのである。大手自動車メーカーがスポンサーにならなければ番組は成立しないと考えていた制作会社側と三本氏の対立は平行線である。そこで、TVKは「スポンサーを自分で見つけて来てくれ、そうでなければ番組はやらない」という条件を付けたのだった。人に頭を下げをお願いなどしたことのない強気なジャーナリストにとって、スポンサー探しなど全く無縁の話だったに違いない。悩みに悩んだ末、当時何かと相談に乗ってもらっていた曙ブレーキ二代目社長の信本安貞氏の元へ駆け込んだ。男気のある信本氏は「決してメーカーに迎合することなく、モノ云えるジャーナリストであり続けること」を条件に協力を申し出てくれたのである。

自動車用品、部品業界の総元締のような信頼厚い信本氏の協力を仰いでか、あっという間に各所から応援のスポンサーが名乗りを挙げてくれたのは、まさに感動と感謝の極みであったに違いない。斯くして1977年に「新車情報'77」という自動車専門番組は誕生し、以後27年間の長寿番組へと進展していったのである。

27年の長寿番組「新車情報」

番組は週一回45分間の構成で、司会の三本氏とアシスタントの女性二人で進行する。近日に発売された、または発売予定の新車を1台スタジオに準備し、その車に携わった開発エンジニアや広報などメーカー側から数名が出演している。事前に三本氏が試乗し、乗り味やエンジンの様子などを解説したVTRが約20分間放映されたあとで、開発者との質疑応答形式をとっているが、番組の打ち合わせはごく簡単なもので質問



TVK「新車情報'97」番組の宣伝写真。アシスタントは三清直美氏

の詳細にはあえて触れない。本番が始まると恒例の質問がいくつか続き、その場の発想や疑問をぶつけることも多いため、メーカーの人々にとっては抜き打ちテストさながらの緊張状態が続く。

出演者はハンカチで冷や汗を拭きながら、質問に答えられずにオロオロする人、外の同行メンバーに向かって「えっ?」と云いながら画面から突然居なくなるケースまであり、図らずも様々な人間模様を演出するバラエティー番組を呈することもあった。視聴者にとっては、現場に居る臨場感や危機感が伝わり、メーカーサイドの緊張感も手に取るように伝わるなど、インパクトを醸し出していた。

また、三本氏の洒落の効いた江戸弁がじつに心地良い。慣れない出演者との遣り取りを軽快でリズムミカルな印象に変えるため「聴こえの良い口調が面白い」「云いたいことを代弁してくれた」「聞いていて気持ちがスッキリする」などといった意見が多く寄せられた。歯に衣着せぬ辛辣な意見は視聴者の不満を解消し、納得の行く説明を引き出せた。その一方で不備について遣り込めることなく、斬新なアイデアを提案するといった手法で出品したメーカーからも評判がよく、この番組を「新車の登竜門」とするところも珍しくなかった。技術者たちからは、「社内で通らなかった自分たちの意見も、番組で指摘されれば上司を納得させられる」と士気を高めることも稀ではなかった。

番組中に発した氏の言動は意義深きわめて爽やかであり、人々の記憶に永く刻まれている。空間やサイズを具体的に伝える方法には特に工夫が凝らされ、天井の高さは頭上に握りコブシがいくつ乗るかで表し、ハッチバックの広さや荷台の高さは10センチメートルごと

にテープを巻いた1メートルの棒2本を使って測るなど、誰にでもイメージできるよう判りやすく伝えた。この計測棒はインターネット上で「ぶしつけ棒」と呼ばれ、番組冒頭挨拶で「またいつものぶしつけな番組でございます」という氏の言葉を付けたのである。27年間と云う記録に残る長寿番組が終わってからもなお、語り継がれ親しまれているのは三本氏の人間性によるものといえよう。

自動車団体の設立

ジャーナリストが社会的地位の確立と存在価値を高めるために三本氏が貢献した団体は数多く残っている。中でも1991年に発足した日本自動車研究者ジャーナリスト会議、通称RJC（Automotive Researchers' & Journalists' Conference of Japan）は、山口京一氏、星島浩氏とともに発足し、ジャーナリストや学者、研究員などで組織した団体である。それまでのカー・オブ・ザ・イヤーに関する賛応やそれを逆手に利用する選考委員たちの目に余る振る舞いを精査し、公平かつ公正な目で優れた自動車や人材を評価しよう、という趣旨のものであった。実直な三本氏らしさが、強く表れている代表的な例であろう。

乗り心地に対するこだわり

デルタ工業という東広島市の会社では「ミツモトシート」なるものを製作し販売している。三本氏が講演で「乗り心地」について論じた際の討論がきっかけになり、その後十数年に亘るシートの開発に協力している。同社は、金属のパネを使わずにクッション性を造る繊維など数々の特許をもち、軽量さを生かしたシートは航空機に採用されている。さらに「乗り心地」研究の脳波や生体反応を解析し、体調の変化と眠気についての関連性にも着目。実験用シートに埋め込んだセンサーの応用で「居眠り警告装置」を開発、市場に送り出すことにも成功している。

自動車の在り方を探り・示唆し・そして説き、「天性の江戸っ子気質の徳と真のジャーナリスト精神をもって」自動車社会の発展に尽くしたその偉業は誠に尊いものといえよう。（日本自動車殿堂　研究・選考会議）