

株式会社三栄書房 元代表取締役社長
株式会社三栄 取締役 相談役

鈴木 脩己

自動車文化を読者とともに共創



鈴木脩己(すずき おさみ)略歴

1940(昭和15)年 1月2日 東京に生まれる
1952(昭和27)年 株式会社三栄書房創立(モーターファン社から変更)
1963(昭和38)年 株式会社三栄書房入社 代表取締役社長となる
1964(昭和39)年 早稲田大学 法学部卒業
1964(昭和39)年 『モーターファン』誌ロードテスト座談会の司会を務める
1967(昭和42)年 モータースポーツ専門誌『AUTOSPORT』誌を創刊
1968(昭和43)年 第1回東京レーシングカーショーを推進し開催
1970(昭和45)年 『モーターファン』誌にてカーオブザイヤーを企画し創設
1973(昭和48)年 世界でも稀有なカーデザイン雑誌『Car Styling』誌を創刊
1976(昭和51)年 氾濫する二輪雑誌市場に『motoRider』誌を創刊
1981(昭和56)年 『モーターファン別冊ニューモデル速報』誌を創刊
1981(昭和56)年 発展するアフターパーツを視野に『OPTION』誌を創刊
1982(昭和57)年 ミニバイク人気を背景に『モトチャンプ』誌を創刊
1983(昭和58)年 第1回東京エキサイティングカーショーを企画し開催
1985(昭和60)年 自動車裏情報誌として『ニューモデルマガジンX』誌を創刊

1986(昭和61)年 拡大する輸入車市場を視野に『GENROQ』誌を創刊
1990(平成2)年 モーターファン・ロードテスト座談会の終了を決断
1991(平成3)年 『OPTION』人気からコンテンツの細分化を計画し『OPTION 2』誌創刊
1992(平成4)年 F1人気を背景にF1速報誌『AS+F(アズエフ)』誌を創刊
1996(平成8)年 『モーターファン』誌の休刊を決断し実行
1998(平成10)年 創立50周年記念として初の自動車事典『大車林』を刊行
2000(平成12)年 ニュース出版とのアライアンス事業としてイデアを設立
2002(平成14)年 『OPTION』人気からさらなる派生誌を開拓し『ドリフト天国』誌創刊
2006(平成18)年 株式会社三栄書房 代表取締役会長に就任
2006(平成18)年 S&Nホールディングス設立 代表取締役会長に就任
(株式会社三栄書房と株式会社ニュース出版の持株会社)
2007(平成19)年 株式会社三栄書房 名誉会長に就任
2009(平成21)年 株式会社ニュース出版との合併を実施
2018(平成30)年 株式会社三栄 取締役 相談役に就任(1月)

■生い立ち

鈴木脩己氏は1940(昭和15)年1月2日、株式会社三栄書房の創業者、鈴木賢七郎氏のもとに東京に生まれた。早稲田大学法学部に在学中の1963(昭和38)年に三栄書房に入社している。

■大学生社長が誕生

株式会社三栄書房・第二代目の代表取締役役に就任した鈴木脩己氏は、その時、わずか24歳であった。

創業者・鈴木賢七郎氏が1963(昭和38)年6月に享年61歳で急逝し、後継者として幹部社員の中から次期社長が選任される動きがあったものの、臨時取締役会にて子息の鈴木脩己氏の代表取締役就任が決定された。そこには、脩己氏に賢七郎氏の遺志を継いでほしいという母、文子氏の強い思いもあったという。

とはいえ、鈴木脩己氏は当時まだ早稲田大学在学中で、原稿執筆などは一度も経験が無く、先代社長からの交代という極めて重大な局面に、当然その行く末を危ぶむ声もあった。

少なくとも鈴木脩己氏は三栄書房への就職は希望してはおらず、また鈴木賢七郎氏もそれほど強く勧めてはいなかったようである。

■最初の業務は文章の書き方の特訓

鈴木脩己氏の本格始動は、鈴木賢七郎氏逝去の翌年、大学を卒業した1964(昭和39)年からであった。最初の業務は、経営に関わるのではなく、原稿の書き方の指導を受けることから始まった。指導にあたったのは、北海タイムス出身の久保正明氏をはじめとする三栄書房の社員だった。その指導は「いつどこで、何があったかを、簡明な文章で記せ」という、いわば新聞記者の新人教育そのものであった。素人の“だらだら文章”に久保正明氏らが赤字を入れると、真っ赤になり、原型をとどめないものになる、そんな毎日の繰り返しだったという。

鈴木脩己氏の初仕事は、トヨペット・クラウンの開発主査であった中村建也氏へのインタビューであったが、その時に、中村建也氏の「クラウンを世に出したとき、イタリア・フィレンツェへ行ってメディチ・コレクションのミケランジェロの彫刻や絵画を見て感動した」という言葉に、鈴木脩己氏は自動車を設計開発するには、高い教養と卓越した美的センスが必要なのだと悟ったという。

■「ロードテスト」で日本車の性能向上に貢献

三栄書房の創始者、鈴木賢七郎氏の業績のひとつに『モーターファン』誌の中で「モーターファン・ロードテスト」という企画を立ち上げたことが挙げられる。

黎明期であった日本の自動車開発にあって、自動車のあらゆる性能を測定し客観的に見比べることで、日本のクルマの性能を世界レベルに高めることが狙いだった。第1回の「モーターファン・ロードテスト」は、1953年『モーターファン』7月号に掲載されていた。測定には、各大学の研究室に協力を仰いだ。試験内容は、動力性能(東大生研・平尾研究室)、乗り心地、騒音(東大生研・亙理研究室)、操縦性・安定性(東京工業大学・近藤研究室)、ブレーキ試験(運輸省・船舶研究所交通研)等と次第に増えていった。

開催にあたっては、当時、習志野にあった東京大学第二工学部の平尾収教授のもとに鈴木賢七郎氏が訪れ賛同を得たという。計測を主体としたロードテストを行なうことで、自動車メーカーもその情報を享受できるものとし、日本の自動車産業の発展を図りたいという願いを持ったものであった。

そんな『モーターファン』誌の看板企画の開始から10年。多くの国産自動車が羽ばたいていくようになった中、いよいよ「モーターファン・ロードテスト」の本領発揮という重要な時期に鈴木脩己氏が引き継ぐことになったのである。同時に、そのロードテスト座談会の司会担当にも加わった。同座談会では、自動車メーカーの開発主査以下の技術者と、自動車の基礎研究を行なう大学のトップレベルの先生方、隈部一雄氏をはじめ、山本峰雄氏、平尾収氏、亙理厚氏、近藤政市氏、樋口健治氏、平田利英氏といった斯界(しかい)の先生方との学術的議論を司会としてその場を切り盛りしなければならない中、鈴木脩己氏は、自動車の知識と技術を学びながら、『モーターファン』誌という格好の場で、大学関係者のみならず、あらゆる自動車業界の関係者との交友を深めていった。それはまさに自動車界にあって自らの見識を確固たるものにする時期でもあった。

その後、およそ40年にわたって続けられた数多くの新型車による「モーターファン・ロードテスト」は、自動車先進国の欧米でも注目された非常に詳細な自動車性能テストであった。この「モーターファン・ロー

ドテスト」は、日本のみならず、世界の自動車メーカーに与えた影響は大きいといえる。

1962年8月に竣工した鈴鹿サーキットで1963年5月3～4日に第1回日本グランプリ自動車レース大会が開催された。三栄書房では当然ながら、日本でのモータースポーツの発展を予見し、星島浩氏を編集長に『AUTOSPORT』誌が臨時増刊でスタート。鈴木脩己氏の決断により『AUTOSPORT』誌は1964年5月から季刊として刊行され、その後は月刊誌となり、我が国のモータースポーツ誌の先駆けとなった。そして、1968年3月には「第1回東京レーシングカーショー」を開催している。

■カーオブザイヤーの創設と新形式の雑誌刊行

1970(昭和45)年からは、鈴木脩己氏が中心的存在となって、『モーターファン』誌においてその年のナンバーワンの新車などを決定する「カーオブザイヤー」を創設し、開催。毎年実施された「カーオブザイヤー」は、新車を購入する際の指針のひとつになり、日本の自動車メーカー各社にもその動向に大きな影響を与えている。その後、各媒体を連合した、「日本カー・オブ・ザ・イヤー」に進化した。

自動車のデザインに焦点を当てた雑誌として刊行されたのが、1973年冬季号として発売された『Car Styling』誌である。また、二輪専門誌として1976年10月『motoRider』誌を創刊した。創刊号の特集が“暴走族”という二輪誌が忌み嫌う題材で、「小生の自己顕示欲と幼稚な反抗精神のミックス。まさに暴走族と同じ精神構造だ」と照れ隠しも交えて鈴木脩己氏は述懐する。こうした「山があるから登る」的な、ネタがあるから扱う、また、常識と思っているものに囚われたくない、といった反骨精神の見え隠れする事象は、ここから徐々に三栄書房の社風を育むことになる。

1981年には、ふたつの両極端な雑誌を創刊させた。最初はムック本の『モーターファン別冊ニューモデル速報』、いわゆる“すべて本”で、第一弾は『モーターファン別冊 トヨタ・ソアラのすべて』。発表された新車取材し1冊のムック本にするという前例の無い雑誌だった。これは自動車評論家の星島浩氏の発案によるものであったが、今日ではこの『モーターファン別冊ニューモデル速報』は三栄(三栄書房から社名変更)

の看板誌となっている。さらに画期的であったのは、速報として、各自動車メーカーの発表前の新型車の取材を実現させたことであった。これは当時のトヨタ自販広報部の理解と協力なしには実現できなかった内容であったが、その後は自動車メーカー各社の理解を得られることで新型車の事前取材可能となり、多くのファンに読まれるロングセラーに成長している。

■『OPTION』誌の刊行と「東京オートサロン」の開催

“すべて本”の2カ月後に創刊されたのが、『OPTION』誌である。当初『OPTION』誌は不振だったというが、鈴木脩己氏は「思い切ったコンセプトの変更をすること」を条件に独立した月刊誌としての創刊を許可した。つまり、フリーライターとして『平凡パンチ』誌等で執筆していた三栄書房出身の稲田大二郎氏に鈴木脩己氏が依頼して始まり、過激なアフターパーツの世界に目を向けた。社会通念上は決して好ましい雑誌とは言えない部分も多かったが、雑誌の形態として読者参加型というスタイルを生み出した意味合いは大きかった。徐々に高まる人気を得て1983(昭和58)年には『OPTION』誌の販売促進と読者サービスを狙った「東京エキサイティングカーショー」を開催した。

こうして、片や自動車メーカーとの信頼関係がなければ実現しない雑誌をつくりながら、片やアウトロー的な雑誌を手掛けるという体制が併存していたのが鈴木脩己氏率いる三栄書房だったといえるだろう。

これまでの自動車雑誌界での鈴木脩己氏の活動を見ても、業界初となる雑誌の刊行やイベントの開催などに溢れている。

鈴木脩己氏は、「モーターファン・ロードテスト」を長期にわたって続け、日本の自動車技術の発展に貢献するとともに、「東京オートサロン」においては、日本のみならず海外のメーカーも出展するまでになり、世界的な注目を集め、日本の自動車メーカーやその関連メーカーなどが世界へ情報を発信できるイベントに成長させた。それらの功績は、殿堂入りにふさわしい。

鈴木脩己氏の「おもしろい、やってみようじゃないか」の一言で始まった企画は数多く、多くの社員たちはその言葉に励まされて多様な文化を見出し、読者と共に日本の自動車文化を育んできたのである。

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)



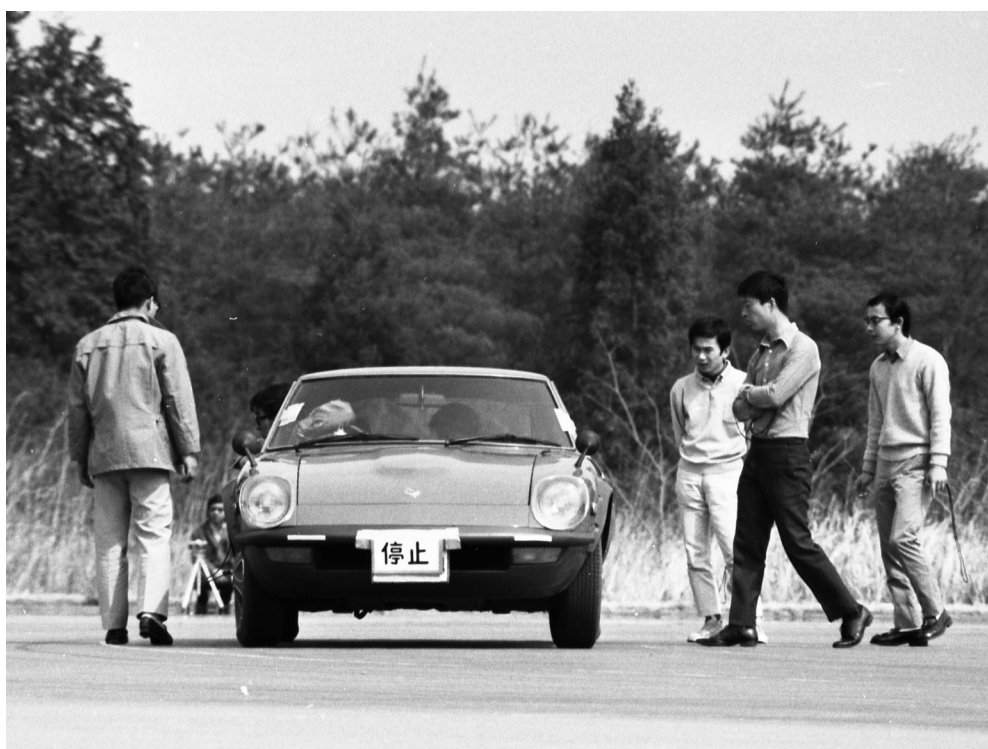
1964(昭和39)年の仕事初め。前年6月18日に鈴木賢七郎初代社長が急逝し、7月にその子息である鈴木脩己氏が新社長に就任。この時はまだ大学4年生で、3月に卒業を控えていた。最前列右より3人目が鈴木脩己氏。



1967(昭和42)年5月。『モーターファン』誌によるトヨタ2000GTの特集で、競合車の日産フェアレディ2000、マツダ・コスモスポーツとともに。右端が鈴木脩己氏。



新社長就任年の『モーターファン』誌。1964(昭和39)年11月号。



1972(昭和47)年3月。日産フェアレディ240Zの「モーターファン・ロードテスト」を実施。写真右から2人目、腕を組むのが鈴木脩己氏。



1968(昭和43)年3月、東京晴海で開催された「第1回東京レーシングカーショー」。当時、モータースポーツの世界を目の当たりにできる画期的なイベントとして開催された。



1983年(昭和58)、年明けの1月に東京晴海の国際貿易センター(ドーム館)で開催された「第1回東京エキサイティングカーショー」。1987年からは名称を「東京オートサロン」に変更し、今日では「ジャパンモビリティショー」に匹敵するほどに重要なイベントのひとつに成長した。