

序文——モーターゼーションの進展を目撃し続けてきた新聞記者

著者の栗山定幸氏は、一九五八年に日刊自動車新聞社に入社、一九九九年に監査役の職を辞すまで同社と共に歩み続けた。入社からはスバル三六〇が発売された年で、まさにモーターゼーションの進展をその草創期から成熟期に至るまで自らの目で目撃し続けてきた新聞記者と言っている。

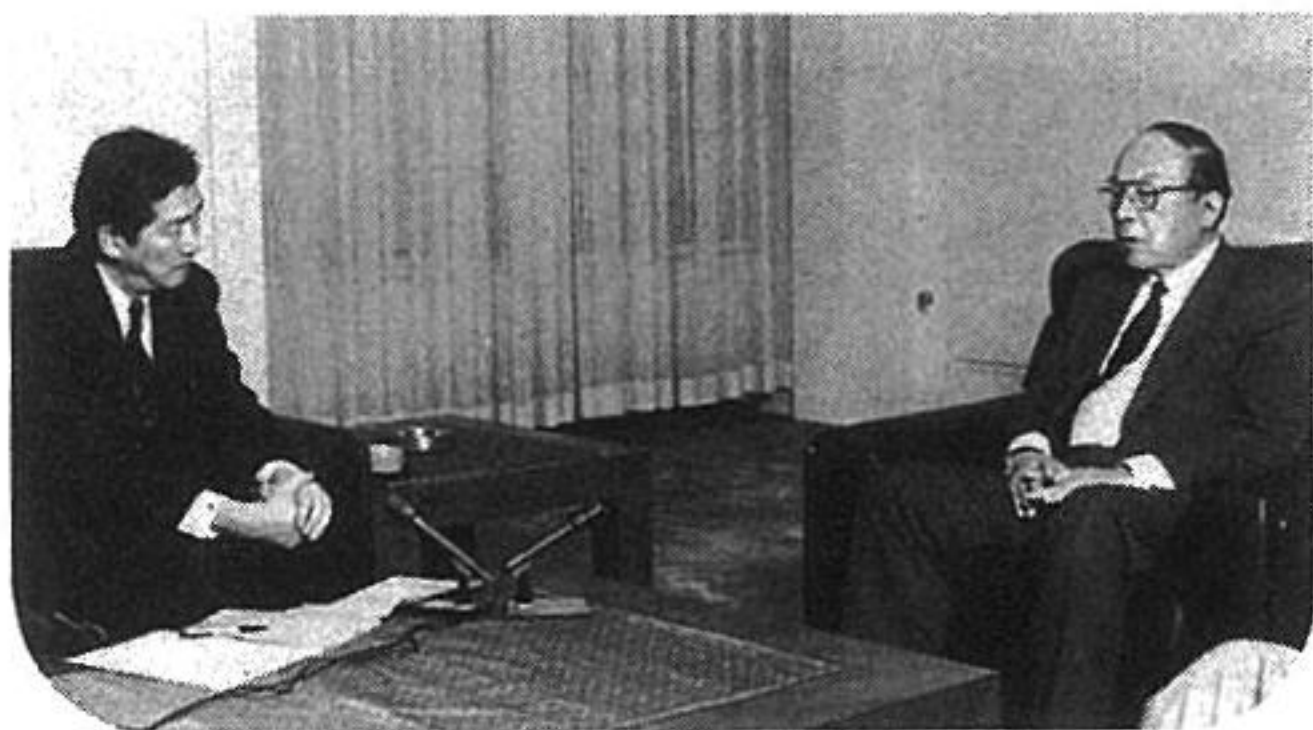
著者は早くから海外取材も行ない、「外車」が大きな位置を占めていた当時、先進国の自動車社会の有り様（よう）を報告している。さらに、同紙の総合デスク制の実施、本邦として自動車ユーザー向けメディアをリードした「日曜版」のモーターゼーション総合紙としての成立などに実績を残す。

特筆すべきは三十代半ばで論説委員に抜擢され、一面下のコラム霧灯、社説に相当する論調に健筆を振るい続けたことだ。とくに霧灯は一九七六年から一九九二年六月に編集局長に就任するまでの約十六年間にわたり、一度として他に任せることなく、毎日執筆し続けた。

著者はまた、自動車もさることながら、自動車を取り巻く社会文化への取材に関心を持ち、モーターゼーションの進展にふさわしいインフラ、道路の整備のあり方について提言を続けてきた。日刊自動車新聞を代表し、道路審議会の専門委員や日本交通政策研究会の委員なども務め、そこで深く広い知見とともに、学者や文化人などとの交流を深め、人脈も築いた。

本書のいずれのコラムにも滲み出ているユーモアとウィットに富んだ軽妙洒脱な文体はこうした長年にわたるコラム執筆と幅広い人たちとの交流の中で磨かれてきたものではないかと推察している。

日刊自動車新聞社編集局長 武川 明



1993年、日刊自動車新聞の新春インタビューで、久米 豊日産自動車社長（当時）に話を聞く。

もくじ

序文 モータリゼーションの進展を目撃し続けてきた新聞記者 3

二人の時代作家 8

交通事故の“謎” 14

シルバーとシニア 20

佐吉とEV 26

道のシーン 32

鎌 38

くるまの碑 44

シナトラとくるま 50

視覚障害者に思いやりを 56

「一流」とは何か 62

「ナイトビジョン」賛歌 68

ジャズとくるま？の「二十世紀」 74

スズメ 80

ハロー・サッチ 86

イギリス、ヘンシーン！ 92

雪の降る国、降らぬ国 97

初の『邦訳フォード全著作』 103

伊東屋一〇〇年 108

ザ・ホテル 113

先人に学ぶ 118

あとがき 134

二人の時代作家

東京を始め、日本を、そして多くの日本人を、一挙に江戸時代に引き戻した作家、池波正太郎と藤沢周平。その描かれている世界、そこで生活し、活躍している人物たちの動きは、今日のモビリティ社会をそのまま投影しているように思われる。

井上ひさし「海坂藩・城下図」

作家井上ひさしの「傑作」に「海坂(うなさか)藩・城下図」というのがある。

と言つても、小説でも戯曲でもない——などと改めて断わる必要は、恐らく無いにちがいない。

海坂藩は、江戸より百二十里。

その城下町が、城の本丸を中心にして、川、濠(ほり)、掘割りのブルー、植栽や立ち樹の緑、主要街路の上をなぞったブラウン、そして注釈を目立たせるための赤と四色の線や点を、見取り図の上に使いわけながら詳細に書き込まれている。

赤枠でかこまれた注釈の中にはさらに疑問符が赤マルでかこまれていて、たとえば「代官町が二つある」とか『西はずれ』とあるのは『北はずれ』にちがいない」などという指摘まである。

山形新聞に昭和六十一年七月九日から六十二年四月十一日まで連載され、六十三年五月十日、一冊になって発行された藤沢周平の代表作のひとつ『蟬しぐれ』に出て来る架空の藩「海坂藩」の城下を、井上ひさしさんらしい丹念さとイメージの豊かさで再現したものである。そんなことを改めて説明する必要の無いことは、すでに述べたが、それにしても…。

藤沢周平の死も惜しんで余りあるし、同時に井上ひさしさんのお人柄も…。

その海坂藩城下図を眺めていて、同様に町の真中に、規模こそ違えでんとお城(江戸城＝現在は宮城)のある東京の道路のことを考えた。普段、くるまを自分で運転しながら走りつけていない限り、いきなり二地点間を最短距離で走ろうとしても——この場合、一方通行であるから迂回する必要がある、などと言う類いのことは別にして——不可能に近いのではないか、と思われることだ。たとえそれが旧東京市内、あるいは戦後に拡大していった二十三区内であったとしても——。

いくつか、理由、へ理屈は考えられる。

東京は、世界一、電車、地下鉄など公共交通機関が発達している。だから頭の中にはその線路の、とりわけJRの電車(昔は省線、それが国電になって、その国鉄が民営化され

この辺りは東日本旅客鉄道株式会社になって、そこに天下って来た元お役人の高級官僚の発案かそれが民営化になったことをPRするのに都合がよいと考えたかわからないが、その旧省線の呼称を募集して『E電』などと言うけつたいな名前をつけて、その結果、それがあまりにけつたいでとつてつけたようなので誰もそんな呼称で呼ぶ利用者はいなくて、だから、いま現在、何と呼んでいいかわからない)の利用感覚で、東京の“城下図”を考えるからかも知れない。

この場合、都心、東京・丸の内、有楽町、銀座といった辺りから方角の見当をつけ始めて、だから、中央線は北の方に真すぐ行って新宿、立川、八王子に至る。実は、真西に近い方角に走っているのに。このことが、くるまの場合の“二地点間”を狂わせる。

もともと城下町として発展し、都市づくりが行なわれた、だから、幹線が、江戸城を中心に、同心円上ではなくてうず巻型につくられていて、その間を、もともと田舎の道だった無秩序なルートが埋めている。だから、城に出勤する大名、武士たちのために、城を中心にきちんと区画整理されたところは別にして、どこがどこに通じているのか、東西南北のどちらに向かっているのか、良くわからない、ということもある。そこに、三つ目の理由として、案内標識のわけのわからなさ、というのが加わる。強いて弁護すれば、欧米諸都市のように地名が道路・街路の単位ではなくて、面(スペース)に対してつけられているからかも知れないのだが。

東京を例にすれば、こんなところになるが、海坂藩、小なりといえども、小説の藤沢周平の流麗な表現をイメージで再現しようとするのだから、理詰めで行くと、“代官町が二つ”になったりするの、止むを得ないのかもしれない。

藤沢周平と池波正太郎

こう言うことを書いてみると、切りが無くなる。ここで指摘したいのは、小説が城下図で再現出来るような小説を書く藤沢周平や、その藤沢と並ぶあの池波正太郎を読んでいると、それまでの、いわゆる時代小説の作家と違うところを感じる、と言うことだ。

たとえば藤沢周平で言うと、さきの海坂藩の『蟬しぐれ』もさることながら、あの、ある意味では恋愛小説の究極の傑作と言ってもいい『海鳴り』の、冒頭の描写がある。

「料理茶屋井筒の玄関先は、ひとで混雑している。寄合いを終った紙問屋の主人たちが、一度に出て来たせいだった。

茶屋で呼んだ駕籠がつきつきにひとを運んで去るその間にも……」(文藝春秋社刊『海鳴

り』)

その駕籠を待つて立ち話する者、あらためて二次会の相談をする者、駕籠を待てないで往来に歩き出す者、その駕籠を手配し指図している茶屋の者……

すぐに思い当たるが、この情景は、私たちがふだん見なれている、総会などが終了した後の都心の大ホテルの玄関先に、次々にタクシーと、自家用のリムジンが乗りつけているあのシーンにそっくりだ。

思い出せる範囲で思い出すと、ちよつと小品だが、「夢ぞ見し」という短編もある。お家騒動の渦中の若い殿様が、身分をかくして、無口な忠臣の家にある日、居候として現われる。カミさんは、無愛想な亭主への不満もからまって面白くない。が、あつる夕方、その若様が反対派に襲撃され、亭主の働きもあつて撃退した。が、その後、乗馬で警護の一団が待つ峠に向かう。その馬の扱いは、言うならば足の早いスポーツカーのようなイメージがある。

もう一人、池波正太郎の小説も、言うまでもない。

基本的には、徒歩と町駕籠による移動だがその町駕籠は、小説に出て来る地名と現在の町名を重ね合わせ、距離、所要時間などを考えると、まさにタクシーそのものの感覚で書かれている。

それ以上に、ハイライトは、現在でこそその情緒ある風景もろともに貧しい都政のために埋め立てられてしまったが、その**三十間堀川**をはじめとして縦横に走る堀割りやその連なる神田川、小名木川など。そして大川(隅田川)といったルートを利用している水上交通の在り様だ。

三十間堀

江戸——旧東京——には、堀や川に囲まれた詩情あふれる景観があった。

その堀や川は、いずれは大川(隅田川、荒川の川下)や、同じく大川と中川、利根川を連絡する小名木川、その大川へ通ずる人工の神田川などに通じるのだが、その目的は①銀座エリアの埋立て②江戸城普請のための資材運搬ルート③武士と町人の居住区を分ける江戸城防衛などにあった。その一部が三十間堀。

大雑把に言うると現・銀座通りは、一丁目側の京橋川、八丁目(新橋)側の汐留川で区切られている。その間を、宮城方向から銀座通りと平行に、外濠(そとほり)、三十間堀、築地川が流れていた。現在はいずれも埋立てられ、役立たずの「高速」道路になったりしている。

『鬼平犯科帳』の鬼平に追いつめられる大盗賊たちが、重い千両箱を運搬するために発想するのは、堀と舟だし、人目につかず目指す目的に深夜、大挙してアプローチする手段も舟だ。

もうひとつのシリーズの秋山小兵衛は、自家用の舟と若いカミさんというショーファー(専用運転手)つきで大川をひんぱんに往き来し、その大川から水を引き込んだ「保管場所」(今日で言う専用駐車場)まで持っていて、そのモビリティを確保している。

両巨匠がそんなことを意識していたかどうか別にして、少くとも愛読者の一人としてはやはり、お二人が、くるま時代の中に生活されていたことを感じないわけには行かない。

栗山定幸（くりやま・さだゆき）

1933年東京都生まれ。立教大学卒。日刊自動車新聞社 元常務取締役。NPO法人日本自動車研究者 ジャーナリスト会議(RJC)元会長。日刊自動車新聞の論説を担当するとともに、同紙コラム「霧灯」を1976年から1992年まで執筆。

長年、記者として日本と世界のモータリゼーションをテーマに多くの取材を行ない、現在も研究対象としている。NPO法人日本自動車研究者 ジャーナリスト会議(RJC)会員、自動車史研究会会長、日本エッセイスト・クラブ、日本ペンクラブ会員。著書に『「自動車そして人」日本自動車教育振興財団10年の歩み』（財団法人日本自動車教育振興財団）『一車千里 新聞記者が見た、クルマがあこがれだった時代から現在までのモータリゼーション』（三樹書房）ほか、ペンネームでの執筆を含め小論、エッセイなど多数。

モータリゼーションの風景

最前線で取材してきたジャーナリストが伝えたいこと

2013年9月26日初版発行

著者……………栗山定幸

発行者……………小林謙一

発行所……………三樹書房

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町1-30

TEL 03(3295)5398 FAX 03(3291)4418

<http://www.mikipress.com>

印刷・製本:中央精版印刷株式会社

©Sadayuki kuriyama / MIKIPRESS Printed in Japan

本書の全部または一部、あるいは写真などを無断で複写・複製（コピー）することは、法律で認められた場合を除き、著作者及び出版社の権利の侵害になります。個人使用以外の商業印刷、映像などに使用する場合はあらかじめ小社の著作権管理部に許諾を求めて下さい。

落丁・乱丁本はお取り替え致します。