

目次

(序文) 懐かしのアメリカ車・アラカルト	2
■ ジェネラル・モーターズ・コーポレーション	7
懐かしのアメリカ車 [G・Mグループ]	
シボレー 10/コルベアー 22/コルベット 24	
ポンティアック 28/オールズモバイル 35	
ビュイック 43/キャデラック 55	
■ フォード・モーター・カンパニー	69
懐かしのアメリカ車 [フォード・グループ]	
フォード 70/フォード・マスタング 89/エドセル 93	
マーキュリー 95/リンカーン 100	
■ クライスラー・コーポレーション	106
懐かしのアメリカ車 [クライスラー・グループ]	
プリマス 107/ダッジ 114/デソート 123	
クライスラー/インペリアル 128	
■ 独立メーカーたち	138
懐かしのアメリカ車 [AMCグループ]	
ナッシュ 139/ハドソン 144/ランブラー 147	
パッカード 149/スチュードベーカー 152	
懐かしのアメリカ車 [カイザー・フレイザー社]	
フレイザー 158/カイザー 159/ヘンリーJ 162	
懐かしのアメリカ車 [その他]	
ウイリス(ジープ) 163/クロスレー 166	
チェッカー 168/コード 169	
■ アメリカ車の魅力 高島鎮雄	170

本書をご覧の方へ

車体・会社等の名称について日本では、時代・世代によって異なる呼び方や片仮名表記をすることがあります。
本書では、著者の意向にそって統一してあります。

編集部

シボレーの顔の変化



1946年



1950年



1947年



1951年



1948年



1952年



1949年



1953年



1954年



1958年



1955年



1959年



1956年



1960年



1957年



1962年

懐かしのアメリカ車 [G・Mグループ] シボレー

シボレーの車名はスイス生まれのフランス人で、1908年からビュイックに乗ってレースをしていたルイス・シボレーからとったものだが、実際に車を作ったのは、有名な「マーサー・レースアウト」を設計したフランス人エティエンヌ・ブランシュで、しかも会社を作ったのは、自分の作ったジェネラルモータースを追われ再起を模索していたウィリアムC・デュラントだったから、シボレー自身は名前を貸したに過ぎなかった。

余談だがシボレーは2年後の1914年デュラントと喧嘩別れした後、「フロンテナック」というレーシングカーをつくり、これが1920、21年のインディー500で2連勝したのが生涯の自慢の種だった。シボレーもビュイックと同じく自分の名が付いた車が街に溢れている中で、それとはまったく無縁の存在として1941年不遇のうちに世を去った。

一方、デュラントの方はシボレー車の売上げが好調で、一旦手放したGMの株を順次買い戻し、解任されてから何年も経たない1915年9月にGMの社長の座に返り咲いた。そして1918年にはそのジェネラル・モータース・カンパニーをシボレー・モータースが吸収した形で現在の「ジェネラル・モータース・コーポレーション」が誕生した。

しかし、あらゆる分野でフォードと肩を並べようとしたデュラントの積極策が、農業用トラクターの買収で裏目に出て、1920年デュラントは個人所有のGM株、額面250万ドルを売却して負債の返済にあて、

再び会長の座を降りなければならなかった。

こうしてシボレーの生みの親であり、ビュイックをもとにオールズモバイル、オークランド（ポンテアック）、キャデラックを統合して今日のGMを作ったウィリアムC・デュラントはGMを去った。このあともデュラントの波乱万丈の人生は続く。

経営者としての彼の手腕に期待する人は多かったようで、僅かな間に700万ドルもの出資金を集め、1921年1月にはデュラント・モータースInc.を設立して、ついに自分の名前が付いた「デュラント・フォア・モデルA」を発売したのだ。

このデュラント・ブランドは1932年まで12年間続いたが1930年前後の大恐慌の煽りを受けて31年は僅か7270台しか売れなかったから、実質は1930年で息の根を止めてしまっていた。そしてデュラントはまたまた個人資産9000万ドルを投入して回復を図るも、ついに息を吹き返すことは出来なかった。

再び全財産を失ったデュラントは1936年、個人の破産宣告をし、晩年はボーリング場とレストランを経営していたが脳卒中で倒れ、5年間寝たきりの後、1947年85歳で死んだ時は無一文だった。

実に振幅の激しい波乱の人生だったデュラントは「GMの創始者」として、アメリカの産業界にとってはヘンリー・フォードと並ぶ偉大な存在の筈だが、その知名度は低い。不遇のまま生涯を終えたビュイックやシボレーは車の名前が残ったが、デュラントにはそれすら残らなかった。

1941 シボレー スペシャル・デラックス 2ドア・5人乗りクーペ

シボレーは6気筒エンジンのみで、シリーズはベーシックの「マスター・デラックス」と上級クラスの「スペシャル・デラックス」があり、2ドア・ボデーには、トランクが大きい順に「ビジネス・クーペ」、「5人乗りクーペ」、「タウン・セダン」の3種があった。僕自身30年代のフォードはよく見かけたが、シボレーに関しては街中では1台も見えていないので、写真の41年型が僕のアルバムの中では一番古いものだ。グリル・パターンはビュイックとそっくりで、この年からはヘッドライトが埋め込みとなり、サイド・ステップが姿を消したから、デザイン的には40年代の典型的なスタイルとなった。(1960年 港区内にて)



1948 シボレー フリートマスター 4ドア・スポーツセダン

戦後のシボレーについては1946年型から始まって、興味のある60年代はじめまではもれなく撮っている。48年は47年のグリルの中央に縦の棒が1本入っただけで、基本的には1941年から発展した戦前と戦後を繋ぐ典型的な中間モデルだ。シリーズは「スタイルマスター」と「フリートマスター」があり、サブシリーズとして「エアロセダン」と名付けられた2ドア・ファストバックは特に大人気で、シボレー全体の約3割に当たる21万2000台も売れた。写真の車は残念ながらそれではなく、唯一の4ドア・6窓で一番実用的な車だと思うのだが、なぜかその名前は「スポーツセダン」である。(1960年 横浜市内にて)



1949 シボレー スタイルライン・デラックス 4ドア・セダン

この年から本格的な戦後モデルとなり、フロント・フェンダーはボデーと一体になったが、GM系は各車ともリア・フェンダーのふくらみを残した。シリーズは「スペシャル」と「デラックス」の2種で、それぞれにノッチバックの「スタイルライン」とファストバックの「フリートライン」がサブシリーズとして付いた。実際には「フリートライン・スペシャル 4ドア・セダン」のような呼び方をされた。このボデーの基本スタイルは1954年まで殆ど同じイメージで6年間も続いた。写真の車は「デラックス」シリーズだが、「スペシャル」ではボデー・サイドのクロームラインが付かない。(1961年 渋谷駅付近にて)



1963 シボレー シェビーⅡ ノバ400 4ドア・セダン

前年の1962年、シボレーはフォードのファルコンに対抗して、ホイールベース110インチのコンパクトカー「シェビーⅡ」をシボレー・ブランドから発売した。殆ど同じ大きさ（108インチ）の「コルベアー」はすでに1960年から独立ブランドで発売していたが、水平対向6気筒の空冷エンジンをリアにマウントするという特殊なレイアウトは購買層に抵抗があったのか、60/61年の売上げは、フォードの91万台に対して53万台と大きく差をつけられていた。その対策として登場したのが「普通の自動車」シェビーⅡだったから、あくまでもシンプルでオーソドックスに徹しており、スタイルにこだわる僕にとっては平均的で印象の薄い車になってしまった。（1966年 港区・虎ノ門病院前にて）



1967 シボレー カマロRS 2ドア・ハードトップ スポーツクーペ

1960年代に入るとアメリカ車の多様化がはじまり、「コンパクトカー」と呼ばれる一群と、それを発展させた中型の「インターメディアート」、従来からの「フルサイズ」の3タイプが主流となった。その中で個性的なキャラクターをもつ2つのタイプが生まれ、ひとつは「ポニーカー」の愛称で呼ばれる2ドア・パーソナルクーペで、もうひとつは「マッスルカー」と呼ばれるインターメディアート・セダンにフルサイズ用の強力V8エンジンを詰め込んだ高性能車のグループだ。フォードのマスタングは1964年に登場し、プリマス・バラクーダも同じ年にスタートしていたから、GMも遅ればせながら1967年になってシボレー版「カマロ」と、ポンティアック版「ファイアーバード」の双子を発表した。写真の車はその最初の年にあたる67年型で、ヘッドライトが裏に隠れているのが特徴だ。（1967年 晴海・東京オートショー駐車場にて）

1968 シボレー シェヴェルマリブ 4ドア・セダン(上)
1968 シボレー シェヴェルSS396
2ドア・スポーツクーペ(中)

この頃になると車種は際限なく増え、フルサイズ（119インチ）には「ビスケーン」「ベルエアー」「インバラ」「カプリース」、ミディ（116/112インチ）には「シェヴェル300/300デラックス/マリブ/コンコース/SS396」、コンパクト（111/108インチ）には「シェヴィーⅡノバ」「カマロ」の11シリーズがあり、ボデータイプに到っては合計で40もある。上の車はシェヴェルの中では標準的な「マリブ」の4ドア・セダンで、中は外観は殆ど同じに見えるが396キュービク・インチ（6495cc）325馬力の強力エンジン付きのマッスルカー「SS396」だ。このエンジンは標準の140馬力の2.3倍もあり、この馬力の塊りこそ「マッスルカー」の名前の由来だ。アメリカの寸法表示は「インチ」で日本人にはピンと来ないが、1インチは約2.54センチ、排気量の1キュービク・インチは約16.4立方センチである。

（両方とも1968年 晴海・東京オートショー駐車場にて）



1970 シボレー カマロSS 2ドア・ハードトップ スポーツクーペ

1970年フルモデルチェンジしたカマロは、小粋でお洒落な「ポニーカー」本来のスタイルに生まれ変わった。マスタングが誕生したとき受けたような、文句なしのグッドデザインを久々に見た感じだ。光り物が殆どなく、造形だけで勝負したスタイルは大きな開口部をもち、ヨーロッパのスポーツカーを連想させる。写真の車はSSバージョン（スーパー・スポーツ）でバンパーが2分割になっているが、スタンダードの場合は1本でグリルの中央を貫いており、その下にパーキングランプがある。このスタイルは案の定好評で、このあとずっと10年以上も作られ続けた。（1973年 中央区京橋3丁目にて）

懐かしのアメリカ車 [G・Mグループ] コルベツト

コルベツトの生みの親はGMのチーフデザイナーハリー・J・アールで、大学生の息子たちでも買えるような安価なスポーツカーを作ろうと考えたのがはじまりだ。だからその狙いはフォードが大成功した「マスタング」と同じ様なところにあった。しかしこちらの方は出来て見たら値段は3440ドルで、シボレーのビジネスクーペは1524ドルで買え、一番高いコンバーチブルでさえ2175ドルだったから、初期の目的と違って高価なパーソナルカーとしてスタートした。コルベツトはアメリカで唯一量産された本格スポーツカーとされているが、この車にしてもその生い立ちには意外な事実があった。1953年6月から発売されたコルベツトの長い歴史には幾つかの節目があり、その最初の危機は発売直後にやってきた。「モトラマ」に出展したショウカーが圧倒的な人気を博したにも関わらず、1954年2000台少々、55年も674台と全く売上げは伸びず、生産打ち切りかと思われていた。その原因は、見かけはいかにもスポーツカーだが直6で150馬力のエンジンにオートマチック・トランスミッション付きのパワートレインでは、スポーツカーとは呼べないそのキャラクターにあった。しかし、この危機は1956年、外観のモデルチェンジと同時に進められた225馬力V8エンジンと3速マニュアル・シフトの組み合わせで、名実共

に本格スポーツカーに変身する事で乗り切った。とはいっても、1960年までの毎年の売上げは1万台にも達しない程度だった。1963年外見上の大きな変化があり、初代「スティング・レイ」が誕生した。2分割のリアウインドーをもつファストバック・クーペの尻尾は、古き良き時代の「ボートテール」スタイルを連想させる。1968年には2代目「スティングレイ」(コルベツトとしては4代目)に変身する。(68年の呼び名はただのコルベツトだったが69年から再び「スティングレイ」の名前を復活させ、綴りが「スティング」と「レイ」の繋がったワンフレーズに変わった。)前後のフェンダーはホイールの形に盛り上がり、力強く、速そうで、スポーツカーをアピールするデザインとしてはとてもよく出来た秀作だと思う。しかし外見とは反対に室内の居住性が増し、車は大きく重くなった上に、エンジンの出力は年々小さくなったので、性能面では後退した。ライバルのフォード「サンダーバード」がスポーツカーらしかったのはスタートした1955年から3年間で、そのあと大型化してラグジュアリーカーに変わってしまったのに対して、コルベツトの方は、はじめの3年間はスポーツカーとして認められず、そのあと本格スポーツカーに成長していった、という全く反対の経過をたどったのも面白い現象だ。



1955 コルベツト 2ドア・ロードスター
コンバーチブル

初代のコルベツトの外見は殆ど同じで見分けが付けにくいだが、写真の車はフェンダーに書かれたCorVetteの文字の「V」が大きいところから、初代モデルでは最後の55年型にしか載っていない「V8」付きである事がわかる。6気筒の155馬力に対して、V8は195馬力で、いずれもフロアシフトのオートマチック・トランスミッション付きとなっている。初代のコルベツトは3年間作られたが僕はチラリと見たこの「写真の車」しか出逢っていない。それもその筈で、販売台数は3年間で3000台に満たなかったから、営業的に見れば失敗作だったのだ。ボデーは最初からFRPであった。(1958年 千代田区・日比谷公園横にて)



1957 コルベツト 2ドア・コンバーチブル
1956年、本当のスポーツカーに生まれ直して、命拾いをした「コルベツト」は1962年まで基本的にはこのスタイルを続ける。56年との違いはフェンダーにチェッカーフラッグがある方が57年型。赤いボデーに、大きくえぐったフェンダーをクリーム色に塗った姿はコルベツトの象徴として非常に強い印象を受けた。このデザインに似せてルノー4CVをスポーツカー風に改造してくれる業者まであった位、このスタイルには人気があったから、その改造車も何台か見ている。1957年もシリーズは1つだけで、ボデー・タイプも2ドア・コンバーチブルのみだが、プラスチック製の脱着可能なハードトップがあったので、実質クーペとして使われるか、フルオープンで使われており、幌を上げた姿は1枚も撮っていない。前に停まっているバンは有名なバンドの楽器を運ぶ車のような。(1961年 港区・新橋駅付近にて)



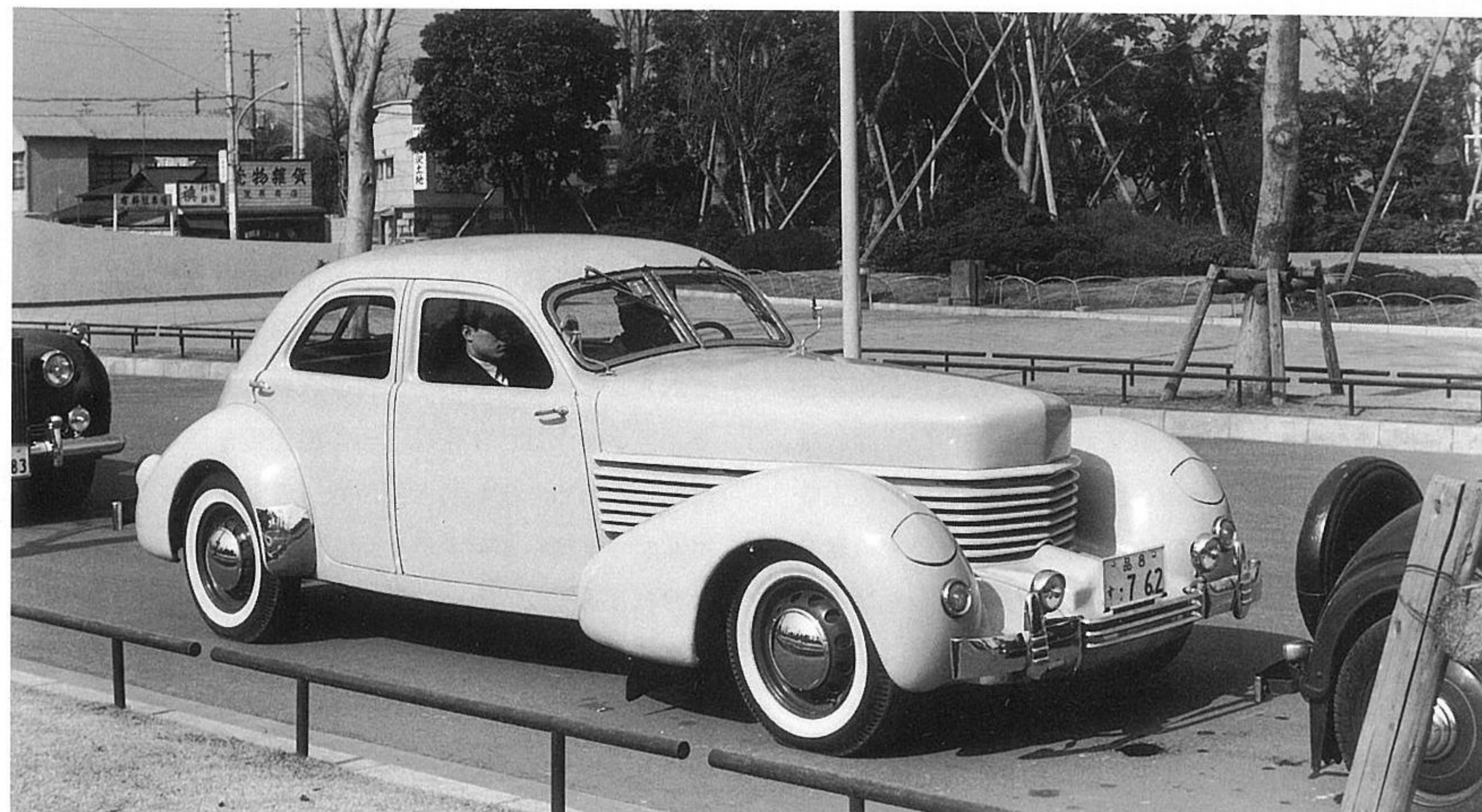
懐かしのアメリカ車 [その他]
チェッカー



1961-62 チェッカー・マンハッタン 4ドア・セダン

チェッカーという車の名前はニューヨークで生活した事のある人にはお馴染みかも知れないが、一般の日本人にはあまり知られていない車だ。チェッカーの名が付いた最初の車は1920年に誕生しているのに、アメリカでも古いメーカーだが、1959年までは「タクシー・キャブ」専門だったので、日本では目に触れる機会がまったくなかった。ウエストに幅広のチェッカーの帯が入ったタクシーはアメリカ映画では新旧問わず必ず登場するので、映画ファンならきつと思いがたつ場面がある筈だ。写真の車は、1960年からタクシー・キャブと平行して売り出された一般向けのモデルで、あまりモデルチェンジをしないので年式の特定が難しい。場所は地下鉄赤坂見付駅を出たすぐのところ、道の向う側は外堀通りと青山通りが交わる赤坂見附交差点。奥は赤坂プリンスホテルなので、今はベルビー赤坂のある辺りだ。(1962年 港区赤坂田町1丁目にて)

懐かしのアメリカ車 [その他]
コード



1937 コード・810 4ドア・セダン

イリット・ロップン・コードという弱冠29歳の青年が1924年に「オーバーン」を、1926年に「デューセンバーグ」を買収して築いた会社から1929年に売り出したのがコードL29で、アメリカではじめて成功した前輪駆動車となった。810は超高性能高級車デューセンバーグのベビーを狙った車で航空機用エンジンで知られるライカミング製の4730ccのサイドバルブV8で前輪を駆動する。ゴードン・ビューリグのデザインになる「810」は、僅か2年の短命だったにもかかわらず、自動車史にその名を残したのは、その斬新なスタイルに拠るところが大きい。当時の感覚ではそのモダンさは異様に映り、のっぺりとしたボンネットは「Coffin nose」(棺桶)と呼ばれた。それが災いしてか思ったほど売れず、翌年は起死回生を計ってスーパーチャージャー付の「812」を発売したが、結果的には「スーパーチャージャーを付けたら消滅する」というジンクスを残して消えていった。写真は戦前から日本にあった車で、東京大空襲のときは御茶ノ水の東京医科歯科大学の物置で埃を被って戦火を免れた、と言う秘話を発見者のおひとりから伺った。(1966年2月 世田谷区駒沢オリンピック公園にて)

アメリカ車の魅力

高島鎮雄

アメリカ車が日本人に与えた衝撃

1945（昭和20年）8月15日正午から、「ポツダム宣言を受諾し、無条件降伏する」旨の昭和天皇のいわゆる玉音放送があり、日本は太平洋戦争（第二次世界大戦）に敗れた。私は栃木県葛生町の変電所の自宅でそれを聞いた。天皇陛下の大切な放送があるというので、家族全員で廊下に正座し、その一端の高い所にあったラジオから流れる、雑音まじりの玉音に耳をそば立てた。満7歳、国民学校2年生の私には何のことだかわからなかったが、大人たちは「戦争に負けた」と放心状態であった。これで1941年12月7日の真珠湾攻撃から3年半近く続いた苦しい戦争が終わったのである。

今数えるとその時まで27歳だった母は、「米兵がやって来たら、おまえたち（私と妹）を殺して私も死ぬからね」と、悲愴な顔で言ったことを、今もはっきり覚えている。とにかく鬼畜米英と教えられていたのだから仕方がない。それから15日後の8月30日午後2時、連合軍最高司令官ダグラス・マッカーサー米陸軍元帥がコーンパイプをくゆらせながら、C54輸送機（ダグラスDC4の軍用版）で厚木飛行場に悠然と降り立った。9月2日、横浜沖に停泊した米戦艦ミズーリ艦上で、連合軍と日本の代表により降伏文書に調印が行なわれ、正式に戦争は終結した。

それを契機として、主として米兵から成る占領軍（当時は進駐軍と言った）が日本全土に進駐して来た。多数のジープと、色とりどりの流線形のアメリカ車を携えて……。彼らはけっして鬼畜ではなく、陽気なGIであり、ヤンキー（今の日本では別の意味に使われているが）であった。その時初めて、日本の大衆は「こんなにも豊かな国と戦争をしたのだ」と知ったのである。とにかく、それまでの日本で見られたクルマと言えば、梁瀬がノックダウンで組み立て

た1938年型のビュイックが最も新しく、ほとんどはそれより古く、黒く塗られ、大半はガソリンがないために、瓦斯発生装置を背負ったいわゆる木炭車になっていた。戦争中の東京でカラフルなアメリカ車のごく稀に見られたが、それらは南方戦線の鹵獲品であったという。その頃の日本人のパーソナル・トランスポートは、1家に1台の戦前生き残りのおんぼろ自転車であった。

私が小学校の3年生か4年生のある日、「今度こんな便利な乗り物が出来ました」と言って、全校生を校庭に集め、最初の1台を買った父兄がラビット・スクーターのデモンストレーションランをやって見せたことがあった。解体された旧中島飛行機の一工場、太田の富士工業（後に再び統合されて富士重工太田工場になる）が、海軍二式陸上偵察機／夜間戦闘機「月光」の尾輪のストックを利用して作ったものである。その頃の旧中島の工場は、米軍が落とした六角断面の焼夷弾の殻を平らに伸ばしてパン焼き器を作るなどして、辛うじて食いつないでいたのだ。私の家にもそれがあった。

そんな時代に空爆で穴ぼこだらけの日本の道を走り始めたアメリカ車は、低く長く幅広く、カラフルなボディをピカピカに光るクロームメッキで美しく装っていた。それらのクルマが、日本人に与えた精神的な衝撃は測り知れないもので、アメリカ車の姿は私たちの潜在意識の中に深く刻み込まれていった。後年、日本が自動車産業を確立し、特に対米輸出の成功で地盤を固めることができたのは、実はそのためであったと私は確信している。日本車はそのデザインや、快適さや利便性を求める点ではアメリカ車の思想を採り入れ、性能や経済性を追求する点ではヨーロッパ車に学んだのである。だからヨーロッパの一流ブランドでも成し得なかった成功を勝ち取る

ことができたのである。

アメリカは今も世界最大の自動車消費国であるが、こと生産に関する限りトップの座を日本に脅かされている。しかしかつては圧倒的な占有率を誇る自動車独占国であった。第二次大戦の終結から5年を経て、ヨーロッパでも小型大衆車の普及が本格化した1950年でもなお、アメリカの自動車生産は全世界の1/2を占めていた。その年のアメリカの自動車生産は801万3645台、それに対して日本は3万1579台、しかもその大半は商用車であった。アメリカの乗用車生産663万6384台に対して、日本は僅か1594台、客観的にみて限りなくゼロに近かった。

当時の日銀総裁一万田尚人は「アメリカで安くてよい自動車が出るのだから買ってあげればいい。日本に自動車産業はいらない」と切って捨てたほどだ。しかし1950年6月25日に朝鮮戦争が勃発、国連軍の軍用車の修理とトラックの特需で日本の自動車産業は首の皮一枚で生き延び、発展の緒につくのである。

より快適に、より便利に

アメリカは日本の25倍近い広大な国土に、日本の僅か2.2倍の人しか住まない国である。石油、石炭、鉄鉱石を始めとして、資源もきわめて豊富で、総じてきわめて豊かな国である。あまりにも広すぎて、交通手段として初期には鉄道も試みられたが、結局カバーしきれず、鉄道は斜陽になってしまった。したがってアメリカ大陸は幌馬車によって西へ西へと開拓され、馭馬車とそのルートを後づけていった。19世紀末に自動車が発明され、20世紀に入って実用化されると、自動車が馬車に代わって陸上交通の王者となる。もちろん初期には道路事情は劣悪で、泥にはまったクルマに「馬をつれて来い」という罵声、が浴びせられたほどだ。しかし1916年、ウッドロー・ウィルソン大統領が連邦道路支援法にサイン、本格的なインターステイツ・ハイウェイの建設が始まる。狭い上に平地の少ない日本と違って、飽くまでも広く平らなアメリカでは、土地収用の問題もなく、真直ぐで幅広く、勾配の少ないハイウェイ網がはりめぐらされていった。

こうした国力と道路事情を背景に、発達していったのがアメリカ車だ。その結果アメリカ車は際立って大きく重くなり、大排気量エンジンの強大なトルクを利用して3段ギアボックスで楽に運転できるクルマになっていった。道がよいのでソフトなスプリングの上に重いボディを乗せており、乗り心地は飽くまでソフトである。鋭いコーナーなんかないから、操縦性が云々されることはなかった。1950年代の末頃だったと思うが、アメリカのグラフ雑誌LIFEがヨーロッパのスポーツカーを特集したことがあった。その中で「ヨーロッパでは道が狭く曲がりくねっているからスポーツカーが発達した」という一文があり、妙に納得したことがある。けっしてそれだけがヨーロッパでスポーツカーが盛んな理由ではないだろうが、一つの真理かも知れない。

そしてそのヨーロッパのスポーツカーの対極にあるのが、ソフトライディングでイージードライブのアメリカ車であった。特に運転の省力化と快適性や安楽さの追求には大いに意が用いられ、さまざまな発明でヨーロッパ車に先駆けている。省力化で言えばランキングではなく電気モーターでエンジンを始動するセルフスターター（1912年キャデラック）、エンジンの負圧による自動式ワイパー（1923年）、油圧トルクコンバーターとプラネタリーギアボックスから成る現代に至る自動変速機（1939年オールズモビル）、プッシュボタン式ラジオ（1939年）、パワーウインドー（1946年）、パワーシート（1947年パッカーード）、パワーステアリング（1951年ビュイックとクライスラー）、対向車のライトを感知してヘッドライトを自動的に下向きにするオートマチックディマー（1952年オールズモビル）……などがある。

快適性の追求にはヒーター（1917年）、密閉式の全鋼製ボディ（1923年ダッジ）、ラジオ（1923年）、エアコンディショナー（1939年パッカーード）、ウインドシールドウォッシャー（1940年スチュードベーカー）、自動車電話（1946年）などがある。もちろん技術面でもアメリカが先鞭をつけたものがないわけではない。例えば世界で初めてV12エンジンを作ったのは

浅井貞彦 (あさい・さだひこ)

昭和9年(1934)、静岡市生まれ。

昭和28年、県立静岡高等学校卒業後、金融機関(現・三井住友)に就職。

定年後は66歳まで練馬区医師会医療検診センターの事務長を務める。

昭和24年、中学2年で写真に興味を持ち、自動車の写真を撮りはじめて以来50年余、ひとすじに自動車を撮り続けているアマチュア・カメラマン。昭和27年ライカタイプの「キヤノンⅢ型」を手はじめに、ニコンタイプの「コンタックスⅡa」などを使用するも、昭和32年、わが国ではじめて発売されたペンタプリズム式一眼レフ「アサヒペンタックスAP型」に出逢い、その機能性が気に入ってからは、機種は変わってもメイン・カメラはずっと一眼レフを使用している。

写真については独学で研究を重ね、撮影技術だけでなく機材や暗室処理にも関心を持ち、昭和28年1月には戦後初の国産カラーフィルム「さくら天然フィルム」(リバーサル)による作品も残している。昭和36年には市販のコダックのキットを使ってカラーフィルムの現像を試みる他、昭和39年には8ミリ映画フィルムの反転現像も自宅で成功させている。

今回の写真集は約13,000余コマのモノクロフィルムからのものだが、最近は海外での撮影が主で、カラーによるアルファロメオ、フェラーリ、ポルシェ、ブガッティなどの集大成もかなり進んでいる。著書に浅井貞彦写真集『60年代 街角で見たクルマたち【ヨーロッパ車編】』、第3弾として『同【日本車・珍車編】』、『ダットサン 歴代のモデルたちとその記録』(いずれも三樹書房)がある。

浅井貞彦写真集

60年代 街角で見たクルマたち【アメリカ車編】

著者 浅井貞彦

監修者 高島鎮雄

発行者 小林謙一

発行所 三樹書房

東京都千代田区神田神保町1-30 〒101-0051

電話 03(3295)5398

FAX 03(3291)4418

振替 00100-3-60526

URL <http://www.mikipress.com>

印刷 シナノ パブリッシング プレス

© Sadahiko Asai/MIKI PRESS 三樹書房 Printed in Japan

*本書の内容の全部、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となります。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ください。

落丁・乱丁本は、お取り替えいたします