

日本の読者の皆さまへ

この本は、イギリスの著名な自動車設計者、サー・アレック・イシゴニスのエンジニアとしての人生と、彼が誕生させた「ミニ」の歴史を紹介する本です。

ミニにはイギリスらしさがある、とよくいわれています。またミニを見ると、“1960年代の活気あふれるロンドン”を思い出すという人たちが、イギリスには大勢います。しかし、これだけでは決してこのクルマを語り尽くすことはできません。ミニはイギリス国内にとどまらず、海外でも多くの人々に愛されてきました。なかでも日本は、ミニにとって特別な国です。独特なキャラクターと素晴らしいハンドリングは、ミニを魅力的で、かつ運転も楽しいクルマにしましたが、そのようなミニを日本のドライバーは特別な愛情で迎えてくれたからです。

日本の皆さまにこの本をお楽しみいただき、ミニの歴史を記憶にとどめていただくと同時に、この素晴らしいクルマを生み出したアレック・イシゴニスについても理解を深めていただけたら、とても嬉しく思います。

ジリアン・バーズリー
Gillian Bardsley

Copyright ©2019 Gillian Bardsley
Japanese translation rights arranged with Gillian Bardsley
through Japan UNI Agency, Inc.

はじめに —アレック・イシゴニスを探して—

私がブリティッシュ・モーター・インダストリー・ヘリテッジ・トラスト (BMIHT) のアーキビスト (注：歴史的文書類の考証、収集、管理などを行なう専門職員) として仕事を始めてまもない頃、『英国人名辞典』(原著名: *Dictionary of National Biography*) を出版するオックスフォード大学出版局から、ある問い合わせが届いた。当時、この出版局では『英国人名辞典』の新版を作成する取り組みが始まっており、“サー・アレック・イシゴニス”の伝記情報を加えたいと考えていたが、その寄稿者がまだ見つかっていなかった。それで、「どなたかご紹介いただけますか？」という問い合わせが私のところに舞い込んだのだった。

この時、私はまだイシゴニスについての知識をあまり持ち合わせていなかった。変わった名前なので、いったいどんな人物だろうと興味を持ち、もしかしたらイタリア人かもしれない、などと想像していた。その後、設計のスケッチをテーブルクロスやナプキンに描いていた人とか、“ミニを誕生させた男”と呼ばれていることを知った。今日、道路を走るクルマはどれも同じように見え、個性や特徴を感じられないことが多いが、ミニはこの二つを持っている。そして、そういうミニをつくったのが、アレック・イシゴニスなのだという事も知った。

次に私は、ミニに乗ってみた。それは後期に生産された個体で、誕生当初に持っていた特徴のいくつかを失った世代のミニであったが、それでもこのミニは私にとって、運転が楽しいと思った最初のクルマになった。とはいえ、なぜミニを運転していると楽しいと感じたのか、その理由は説明できなかった。しかし、近くを走る他のドライバーが、運転している私に向かってパッシングすることが時々あり、最初のうちはいったいなぜなのだろうと思っていた。私の運転に何か問題があるのだろうか、それともクルマに何か起きているのだろうか戸惑

っていたのだ。だが、しばらくして、これはミニに乗っている他のドライバーたちからの親しみの合図だと気がついた。彼らは自分たちの特別なコミュニティにようこそ、と私に挨拶をしてくれていたのだ。この特別なコミュニティの人たちはいつも、道路を走っている仲間を互いに認識している。

その後、私は『英国人名辞典』の担当者に、“アレック・イシゴニス”について、自分が書きたいと申し出た。学校の課題で作文を書くようなもので、さほど難しい仕事ではないだろうと思ったので、自分で引き受けることにしたのだ。しかし、実際は思っていたほど簡単な仕事ではなかった。イシゴニスについては、雑誌の記事や本で彼の人生の一部を綴ったものがたくさん存在していたが、不思議なことに、過去のどの出版物を読んでも、この人物がいったいどういう人なのか、よくわからなかったのだ。

過去の出版物を読むと、読者はまず、イシゴニスがトルコのスミルナ (現在のイズミル) で生まれ、子供時代を過ごしたことを知る。次に、イシゴニス家が戦火のトルコを逃れてロンドンに移り住んだことを読む。学校に通って正式に教育を受けたのはイギリスのバタシー高等専門学校 (ポリテクニク) のみだということ、数学が大嫌いだったこと、そして自動車業界で仕事を始めたといった話を知ることができるが、その中身はどれも短く、断片的な内容である。次に、イシゴニスのデビュー作で戦後に登場した「モーリス・マイナー」の話になる。その後は、約10年後に誕生する「ミニ」の話まで、一気に時代が飛ぶ。そしてミニが誕生すると、ここで主人公のイシゴニスは私たちの目の前から消え、彼が創造したもっとも有名なクルマ「ミニ」と一体化する。つまり、アレック・イシゴニスとミニの個性と魅力が、一緒に語られ始めるのだ。まるでイシゴニスとミニは同一の存在であるかのように、どちらかについて語れば、それはもう一方のことを語っているかのように描かれている。どういうわけか、どの出版物もこのような内容になっていたのだ。

こうした過去の出版物を参考に、『英国人名辞典』のアレック・イシゴニスの項を書き終えたが、私は納得がいかなかった。ミニが1959年に発表された後、イシゴニスはこの世から突然姿を消し、ミニと一体化した、などということがあ

るはずがないからだ。それで、イシゴニスのことをもっと調べてみようと思
決意した。

彼について調べる出発点が、こげ茶色の木製チェストであるのは間違いない
と思っていた。そのチェストは、イシゴニスが亡くなる少し前に、ロングブリッジ
の彼のオフィスから私が勤務する BMIHT に持ち込まれたものだ。それから 10
年以上、このチェストを気にかける人はだれもおらず、BMIHT の保管室にただ
置かれたままになっていたのだ。かつてロングブリッジの敷地内をあちこち移動
したこの大型チェストは、その度に落とされたり、ぶつけられたりしてきたた
め、その中身はジグソーパズルがばらばらに入っているかのように、無秩序な
状態になっていた。

大きくて浅い引き出しの一段一段を開けてみると、たくさんの書類、雑誌、
写真、メダルや受賞の記念品など、一人の男が残した個人的なものが出てきた。
順序よく並べようと思い、私は引き出しをランナーから外し始めた。そして一
番下の引き出しを外した時、一冊のノートのようなものが奥の方に落ちている
のが見えた。それは、アークライト社製の“トレーシングパッド”だった。オフホワイ
トのトレーシングペーパーが 100 枚でひと綴りになっており、茶色の表紙の右上
には、“1952 年”という日付が青いインクで書かれていた。イシゴニス本人が書



イシゴニスは、アークライト社製の 100 枚のトレーシングシートがひと綴りになった“トレーシングパッド”をスケッチブックとして愛用していた。戦前の 1938 年からミニの設計をしていた 1957 年までの多数のスケッチが、現在も残っている。これが発見したのは、本書の著者、ジリアン・バーズリー。

いたものにちがいない。見つけたトレーシングパッドを慎重に拾い出し、しわにな
っていた最初のページを伸ばしてみた。すると、私が目にしたのは、極めて美
しく描かれたスケッチだった。それは試作車“アルヴィス TA350”の図案だった
のである。アルヴィスのスケッチは何十年も、その存在が確認されていなかった。
かつてイシゴニスはアルヴィス社で 3 年間、新型車の開発に励んでいたものの、
結局このプロジェクトは中止された。そして、その試作車は、1 枚の記録写真す
ら残されないままに解体されている。アルヴィスは長い間、歴史の表舞台から
姿を消していた。しかし、この時突然、極めて壮観かつ立体的な姿で私の目の
前に現れたのだ。スケッチにはさらに続きがあった。トレーシングパッドをめくっ
ていくと、あらゆる角度から詳細に描かれた幻のアルヴィスの素晴らしいスケッ
チが、何ページにもわたって現れたのである。

チェストの中身の整理を続けているうちに、この発見は単なる偶然ではなか
ったとわかった。引き出しのなかには、アークライト社製の同じトレーシングパッド
が何冊も入っていたのだ。どれもおなじみの青いインクで表紙に日付が書かれて
おり、時にはタイトルも書かれていた。“1938 年”の第 1 冊から“1957 年 将来
プロジェクト”と書かれた最後の 1 冊まで、独自の手法で、無数のスケッチが描か
れている。イシゴニスはいつも、テーブルクロスやナプキンにスケッチを描いてい
たという広く世間に知られた話は、大げさに語られた逸話であったことが明ら
かになったのだ。発見したトレーシングパッドはどれも、一冊のまとまった状態を
維持しており、ほとんどのページは切り離されずに残っていた。この一連のスケ
ッチブックは、イシゴニスの 20 年にわたる取り組みの総合的な記録のように思
えた。イシゴニスの“創造の日記”と呼んでよいだろう。たくさんのスケッチが
描かれているが、なかには息をのむほど素晴らしいものも混じっている。生まれ
ながらの才能を持つ、類い稀な人物の深層に近づく手段があるとしたら、それ
はまさにこのスケッチを通してだろうと、この時私は感じていた。イシゴニス
はエンジニアであり、私はそうではないが、発見したスケッチは技術的な図案で
あると同時に“作品”と呼びたくなるような芸術性があり、その素晴らしさに
ぐいぐいと引き込まれていったのだ。大きな感動を覚え、これを描いていた時

に、イシゴニスに見えていたものとまったく同じものを、自分もいま見ているにちがいないと感じながら、私はじっとスケッチを見つめていた。

こうして、イシゴニスのことをもっと知りたいと思う気持ちが、さらに強まった。ノート、レター、メモなど、残された膨大な資料を調査し、解明すべき時がやって来たのだ。調査を始めると、本人の手書きの日記に書かれている内容が、ミニの開発の歴史として、これまで一般的に知らされてきたものとは少し異なる点があることに気がついた。また、モーリス・マイナーとアルヴィスの開発実験テストについても読んだ。それに、イシゴニスと友人、同僚、交流のあった有名人との手紙のやりとりも分析した。イシゴニスがどんな人だったかを知るために、今では高齢になっている、かつて彼と親交のあった人たちに、ぜひ話を聞かせて欲しいと面談のお願いもした。イシゴニスが母をととても大切にしていたこと、仕事に熱心で没頭していたことも知った。イシゴニスは自分の革新的なアイデアについて来られない人には傲慢な態度をとったので、“アラゴニス” (= Arragonis、傲慢なイシゴニス “arrogant Issigonis” からできた造語) と呼ばれていたことも聞いた。また、仕事熱心なあまり、同僚に無理な頼みをすることから“イシゴンイェット” (= Issygonyet = Issy gone yet? イシゴニスはもう帰宅したか? の意味) と呼ばれていたことも知ったし、お酒を飲みながら一緒に会話を楽しんでいた友人たちからは、“ジニゴニス” (= Ginigonis、お酒の “gin” と “Issigonis” を合わせてできた造語) と呼ばれていたことも知った。また、20 世紀の名車「ミニ」をつくった彼には、“ミニゴニス” というニックネームがあったこともわかった。イシゴニスが住んでいた家を訪ねた時は、予想外に質素な家だったので、とても驚いたし、彼の子供時代および若い頃の写真を多数検証し、当時の友人関係や熱中していた事柄についても知ることができた。また、イギリス国立公文書館を訪ね、1920 年代初頭までトルコに住んでいたイシゴニス家のルーツも探った。さらに、イシゴニスが晩年に、自分の伝記を出版しようと計画していたことも知った。伝記は実際には書かれなかったが、その素材として残された録音テープを聞き、子供時代や若い頃の思い出話に触れることもできた。こうしたすべてを通して、類い稀な才能を持つが、同時に普通の人

でもあったイシゴニスの人物像が、浮かび上がってきたのである。

伝記を書くために、さまざまな素材に接してイシゴニスのことを知ったが、アークライト社製のトレーシングパッドを発見し、その紙のしわを伸ばし、彼が実に自然によどみなく描いたスケッチのラインを目にした瞬間こそが、私がイシゴニスという人物にもっとも近づいた時であった。ひと通りの調査を終えて、このことにあらためて気がついたのである。

さあ、これまで謎に包まれていたイシゴニスと、彼の最高傑作「ミニ」の話を始めよう。

ジリアン・バーズリー

Gillian Bardsley

注：『英国人名辞典』の新版は、『オックスフォード英国人名辞典』（原著名：Oxford Dictionary of National Biography）という新たな名称になり、2004 年に全 60 巻で発行されている。

第 1 章 「ミニ」までの道のり

1 アレック・イシゴニス、トルコに誕生

トルコに生まれた「ミニ」の生みの親

ミニというクルマは、自動車業界では珍しいことに、一人の人物と強く結びついている。一般的に新型車は複雑な共同作業によって誕生し、関わった人たちの名前は明かされないことが多い。しかし、本書の中心人物であるアレック・イシゴニスという名は、今も人々に記憶されている。その理由は、イシゴニスがイギリス自動車業界初の世界的な著名人であり、また彼に並ぶ世界的な著名人がイギリス自動車業界に未だ誕生していないからかもしれない。

「ミニ」はイギリスの 1960 年代を支配していた若者を中心とする“大衆文化”の代表であり、イギリスの象徴になったクルマである（詳細は第 3 章の 1「時代の象徴」の誕生」を参照）。そのミニをイシゴニスが生み出すことになろうとは、彼が誕生した時点ではだれも予想できなかったであろう。なぜなら、アレック・イシゴニス（正式名：アレグザンダー・アーノルド・コンスタンティン・イシゴニス）が生まれたのはイギリスではなく、トルコだったからだ。イシゴニスは 1906 年 11 月 18 日に、トルコの賑やかな港湾都市、スミルナ（現在のイズミル）に生まれた。スミルナは何世紀にもわたってヨーロッパとアジアを結ぶ貿易の拠点であった。アレック・イシゴニスは一人っ子であり、父のコンスタンティンはギリシャ系で、海洋エンジニアの仕事をしていた。また母のハルダはドイツ系で、実家はビールの醸造所を営んでいた。しかし、ギリシャ系の父も、ドイツ系の母も、トルコで生まれ育っていた。さらにもうひとつ、この家族のルーツをわかりにくくしていたのは、アレック・イシゴニスの父と母が“親イギリス派”であったことだった。

父コンスタンティンは若い頃、十数年間イギリスに住んでいたことがあり、父はこの間にイギリス国籍を取得している（1897年6月28日に取得）。イギリスで何をしていたのか詳細は明らかではないが、工業技術を学んだり、鉄道関係の仕事をしたりしていたようだ。その後、コンスタンティンはイギリスを離れてトルコに戻り、結婚して家庭を持つが、イギリスを生涯愛し続けた。そのため、息子のアレックはトルコで生まれ育ちながらもイギリス人の家庭教師から読み書きと計算を教わり、イギリス式の教育を受けていた。そして、まだ見ぬイギリスという国への憧れや忠誠心も、少年アレックのなかに育まれていったのだった。

ところで、イシゴニス家とイギリスとのつながりは、実はアレックの祖父の時代に始まっており、祖父がイギリス国籍を最初に取得している。ギリシャのパロス島からトルコのスミルナに移り住んだ祖父のデモセニスも、父と同様に優秀なエンジニアだった。祖父は新型のウォーター・ポンプの設計と製造に成功してスミルナに工場を設立し、イギリスがトルコに敷設していた鉄道に関わる仕事をしていた（スミルナとアイドゥンを結ぶ路線）。ところが、ギリシャとトルコの関係が悪化し、危険を感じた祖父は両国の闘争から家族と工場を守るために、スミルナのイギリス領事館を介して、イギリス国籍を取得したのだった。

アレック・イシゴニスはトルコのスミルナという父方のルーツでも、母方のルーツでもない第三国で、何不自由のない裕福な少年時代を過ごしていた。スミルナに住んでいた親戚のなかで、イシゴニス一家と特につきあいが深かったのは、母の従姉妹のヘティ・ウォーカーの一家だった。ヘティはイギリス人のチャールズ・ウォーカーと結婚しており、ゲラルド、メイ、アンソニーという三人の子をもうけていた。この三人はアレックの遊び友達で、なかでもメイはアレックの半年ほど後に生まれており、メイにとってアレックはもう一人の兄のような存在だった。このウォーカー家の子供達は、アレックと一緒に複数のイギリス人家庭教師から、読み書きをはじめとする主要科目を教わっていた。またチャールズ・ウォーカーとアレックの父コンスタンティンも仲が良かった。純粋なイギリス人であるチャールズ・ウォーカーの一家と日常的に親しくつきあっていくなかで、アレックの父と母、そしてアレック自身もイギリスへの親しみを深めていった。



トルコで撮影された家族および親戚との写真。右から三人目の少年がアレック・イシゴニス。その両側にいるのがアレックの父と母。右端の少年は親戚のウォーカー家の長男ゲラルド、中央に立っている少女はその妹のメイ（1910年頃撮影）。

父コンスタンティンは、息子のアレックをイギリスの学校で学ばせようと計画していた。それは、ノーサンプトン近郊の“アウンドル”というパブリック・スクール（上中流の子弟を対象とする中高一貫の寄宿制の私立学校）で、将来、アレックをこの学校で学ばせたいと考えていた父コンスタンティンは、1912年頃、アウンドル校にその意思を伝えている。だが、1914年に第一次世界大戦が勃発したため、この計画は実行できなかった。もしこの学校で学んでいたら、アレック・イシゴニスの将来は、実際に彼がその後に歩んだ道とは大きく異なっていたであろう。

ところで、アレック・イシゴニスが最初に仕事を始めたのは、スミルナにいた13歳の時だった。それは鉄道操車場の製図室での仕事で、ここで3年間働いていた。当時を振り返って、後にイシゴニスは次のように語っている。

「鉄道の転車台をつくることが私の最初の仕事でした。これにはがっかりしましたね。てっきり最初から、機関車の設計に取り組むのだと思っていましたから」



第二次世界大戦中、イシゴニスの公の仕事は軍事車両の設計。1944年には、開発した水陸両用車をイシゴニス自身がプレナム宮殿の湖でテストを行なう。

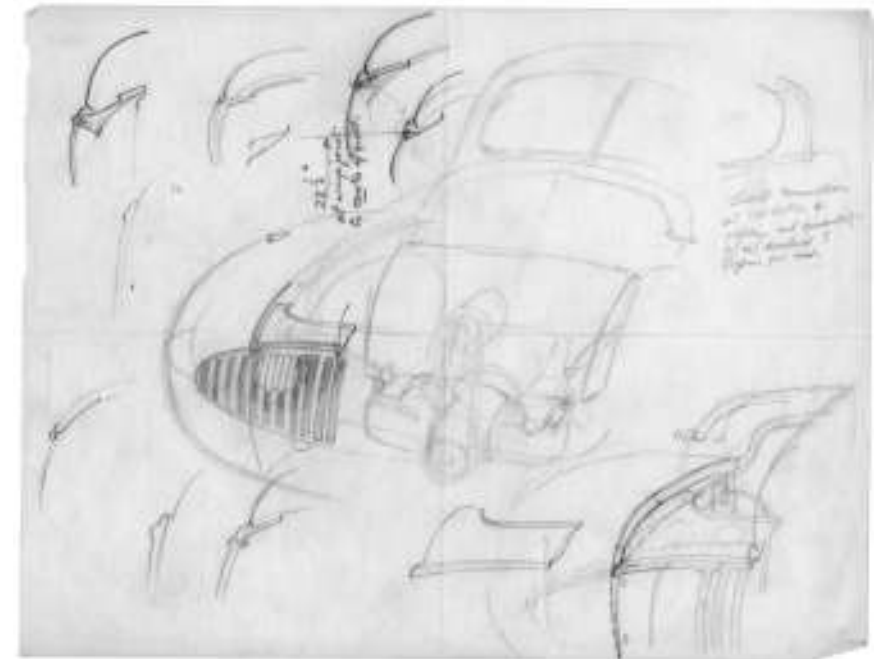
チブックを軍用車両の設計とは別に用意した。装甲車や水陸両用車の開発に取り組むかわら、モスキートに関する仕事はオックスフォードの自宅で行なうことにし、平日の夜と週末に自宅のダイニングテーブルでアイデアを書き留めていた。イシゴニスのこの時期のスケッチは、1942年～1944年と1945年～1946年のふたつの期間に分けることができるが、その内容を見ると、1944年までに描かれたおよそ220点のスケッチのうち、約70点が軍用車両、約150点がモスキートに関係するものである。また、1945年～1946年の期間にも、モスキートに関するスケッチが170点ほど描かれている。

後にイシゴニスはこのプロジェクトについて、「ドアハンドルからグローブボックスを開けるための小さなノブまで、すべてを私が設計しました」と話している。これは確かにそうである。しかし、イシゴニスにはまだ決定権がなかったということをここで確認しておきたい。上司たちはイシゴニスの才能をかっていたが、モーリスの組織図では、イシゴニスにはまだ自由に設計を行なう裁量は与えられていなかった。イシゴニスの直属の上司はヴィック・オークであり、その上には技術部門の責任者のシドニー・V・スミスがいる。さらにスミスの上には副会長のマイルズ・トマス、そしてようやく組織図の頂点であるモーリス会長のナッフィールド卿にたどり着く。モスキート・プロジェクトは副会長のトマスの指揮のもと行なわれており、その指示が直接イシゴニスのところに届いていたわけではなく、ト

マスからの指示が書かれた社内文書はスミスとオークに届けられていた。つまり、完成したモスキートはイシゴニスだけの考えに基づいてつくられたわけではなかったのである。

1942年には、早くも3次元のスケールモデルがつくられている。つまり、イシゴニスはスケッチを開始して比較的早い時期に外観デザインを確定させていたことになる。続いて1943年には、モスキートの試作車のボディシェルが、実験部門のボディ担当により手作業でつくられている。

開戦当初はドイツ優勢だった戦況は、その後連合国側（英米仏ソ連など）に好転していた。そして1943年末には、イギリス政府は自動車メーカーに、戦後に向けて新型車の設計と試作車の製造を開始してもよいと許可した。これまでイ



1940年代初頭のモスキートのスケッチ。スプリットウィンドウとグリルはそのまま、試作車第1号の特徴となる。エンジンには新型フラット4が描かれている。フラット4は通常クランクシャフトに3個のベアリングを持つが、イシゴニスは小型に仕上げようと、ベアリング2個のフラット4の開発に取り組んでいた。実用化には至らなかったが、イシゴニスの革新性が窺える。



1960年12月、モーリス・マイナーは100万台を突破。祝賀セレモニーが行なわれた。右側がイシゴニス。

イシゴニスがこの会を主宰した。100万台目として記録されたのは、限定350台の「モーリス・マイナー・ミリオン」の1台である。海外メーカーではすでに100万台を突破したモデルは存在していたが、BMCのようにパッケージングを採用しているモデル数の多いメーカーにとって、1モデルが100万台を突破するのは稀な出来事だった。モーリス・マイナーは偉業を達成したといえる。

1962年、「モーリス・マイナー1000」のAシリーズエンジンは、再び排気量が拡大された。これがモーリス・マイナーに加えられた最後の大きな変更である。実際の排気量は1098ccになったが、「モーリス・マイナー1000」というモデル名はそのまま維持された。

モーリス・マイナーは、コンバーチブルが1969年6月に最初に生産を終了し、続いてサルーンが1970年11月、トラベラーが1971年4月に生産を終えている。イシゴニスのデビュー作は100万台を達成しただけでなく、1948年秋に誕生して以来、20年以上生産が続いた“長寿モデル”にもなったのである。

8 まぼろしの新型車“アルヴィス TA350”

イシゴニス、アルヴィスへ

1952年にモーリスがライバルのオースティンと合併し、BMC（ブリティッシュ・モーター・コーポレーション）が誕生してまもなく、イシゴニスはBMCを辞め、アルヴィスに転職した。アルヴィスはコベントリー（イギリス中部）に本拠地を置く小規模自動車メーカーで、航空エンジン、軍用車、乗用車を生産していた。アルヴィスには派手さや革新性を重んじる伝統はなかったが、戦後の販売戦略の一環として、アルヴィスの製品ラインナップに新たな活力を与える新型車を誕生させたいと考えていた。イシゴニスはアルヴィスの設計責任者として、コードネームで“TA350”と呼ばれる豪華な8気筒モデルの開発を行なうことになった。しかし、イシゴニスはアルヴィスに骨を埋めるつもりはなかったのかもしれない。というのも、これまで住んでいたオックスフォードの家に母を残し、単身赴任を選択したからだ。イシゴニスはアルヴィスに在籍した数年間、ホテル住まいをして会社に出勤し、週末にオックスフォードへ帰るという生活を送ることになる。

イシゴニスは1952年6月5日に正式に雇用契約を結んでいるが、残されたスケッチブックを見ると、3月にはもう新天地アルヴィスで仕事を開始していたことがわかる。アルヴィスでイシゴニスの上司になったのは、この会社を率いるマネージング・ダイレクターのジョン・パークスだった。イシゴニスより3歳年上のパークスは、イシゴニスの同僚であると同時に友人となった。

新たなチームづくり

イシゴニスのアルヴィスでの最初の仕事は、新型車の開発のためにチームを結成することだった。モーリス・マイナーを成功させたイシゴニスは、初めて自分もチームの人選に関わることができた。とはいえ、アルヴィスはモーリスよりもずっと小さな会社だったので、選択の対象となるスタッフは限られていた。また、当時のアルヴィスの年間生産台数はわずか2,000台であったため、自社のボディ工場は備えていなかった。

スはこのイベントで、「みなさんのなかには、普通のクルマとは異なる特徴を持つこの新型車に衝撃を受ける方もいらっしゃるかもしれません。BMC は何か新しいクルマを提案しなければなりませんでした。しかし、それは同時に、他の自動車メーカーがつくる最高の小型車の設計を超えるものでなければならなかったのです」と堂々とスピーチしてみせた。だが、販売部門の人たちは、このスピーチを聞いてもまだこの新型車に自信を持つことができなかった。

ロングブリッジでの発表会

試乗イベントの一週間後、今度はロングブリッジのエキジション・ホールで自動車専門ではないメディア向けにイベントが行なわれる。長年販売に関わってきた人たちがこの新型車にまだ情熱を持てなかったことが理由なのか、この重要イベントを取り仕切ったのは、トニー・ボールという若手の販売幹部候補生だった。しかし、ボールはこのイベントをファミリーカーにふさわしい内容に演出してみせた。1950年代の新型車の発表会はいささか地味なイベントであることが多かったが、ボールは上層部を説得してこの会のために日頃よりも大きな予算を確保した。ボールは直感的に、この独創的な新型車の発表会は、クルマと同様に独創的であるべきだと考えていたのだ。そこで、退屈なスピーチと統計データを説明する会ではなく、マジックをテーマにした華やかなショーを行なってわくわくする興奮を伝えようと考えていた。

ショーの冒頭は、薄暗いステージの中央に置かれた大型のシルクハットにスポットライトが当たっている場面から始まる。そこにマジシャンの衣装に身を包み、魔法のつえを持ったトニー・ボールが、突然姿を現す。彼がつえをふると、ショーガールに扮したアシスタントたちがステージの大型シルクハットを開き、なかからオースティン・セブンが姿を現した。続いて、長身の3人の男性と2人の女性(女性のひとりにはトニー・ボールの妻で、生後半年の赤ちゃんを抱いていた)、それに犬2匹がオースティン・セブンから現れた時、観衆はあっと驚いた。オースティン・セブンから出てきた人たちは、車内の小物入れやラゲッジルームに積んでいた多くの手荷物を次から次へと、まるでマジックのように降ろし始めた。

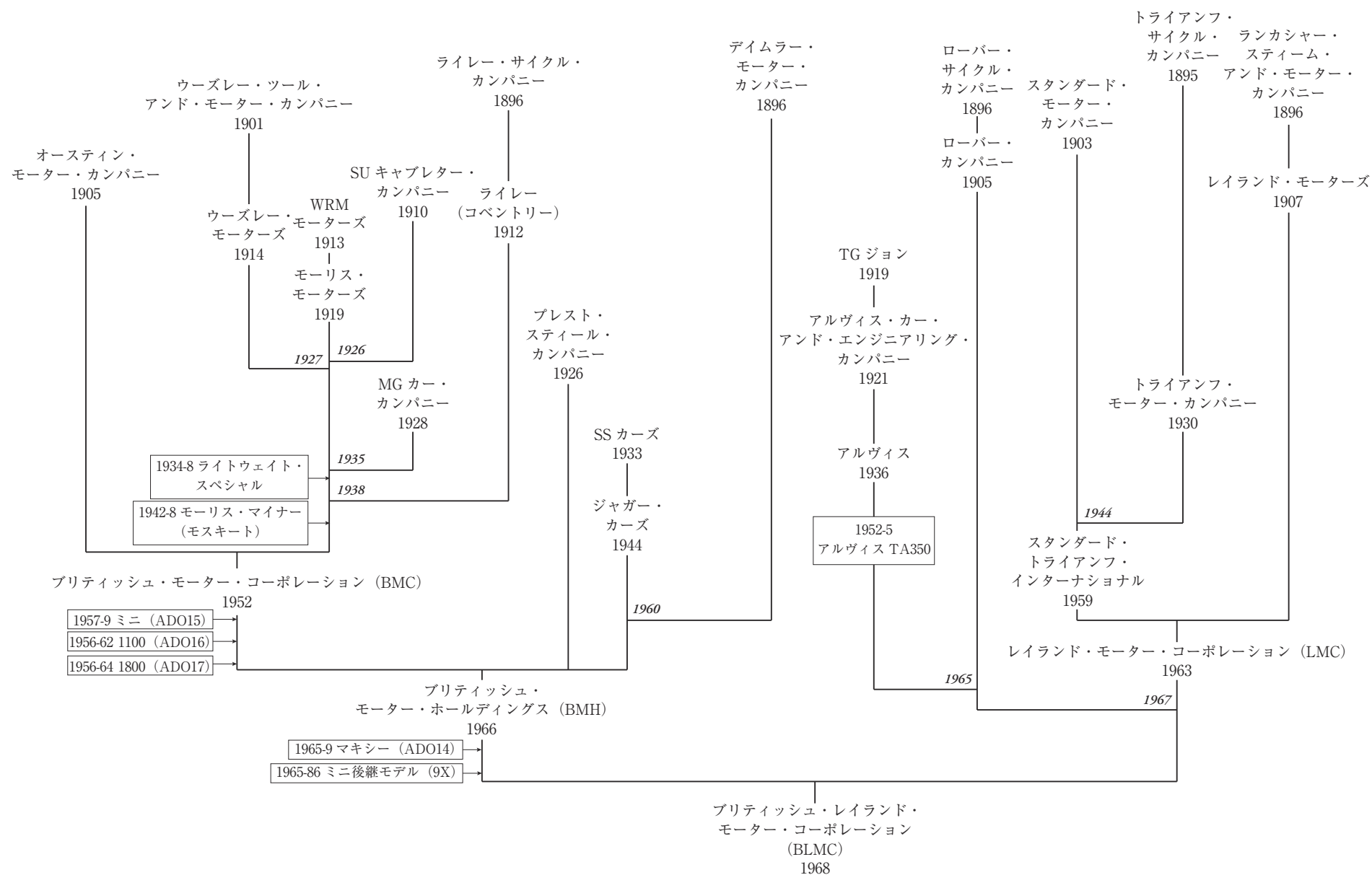


ロングブリッジのエキジション・ホールで行なわれたショーの一場面。小さなオースティン・セブン(ミニ)から、男性3人、女性2人、赤ちゃん、犬2匹が出てくると、会場は沸いた。

取材に来ていた一般メディアのジャーナリストたちはみな、この発表会に良い印象を持った。しかし、自動車ジャーナリストたちとは異なり、新型オースティン・セブンにまっさきに飛び乗って試乗したいという気持ちにまではならなかったようだ。イシゴニスのチームのジャック・ダニエルズとクリス・キンガムは新型オースティン・セブンを何台も並べて試乗の準備を整えていたが、ジャーナリストたちはただクルマを眺めただけで、立ち去ろうとした。そこで、ダニエルズとキンガムは急いで運転席に乗り、どんな走りをするのかを実際に走行して見せた。このデモンストレーションを見て、この新型小型車に戸惑いを感じていた、自動車が専門ではないジャーナリストたちも、ようやくその考えを変えることができたのだ。モーリス・ミニマイナーの発表イベントもモーリスの本拠地、カウリーで行なわれた。

さて、一連の発表イベントがすべて終了し、いよいよ新型車がショールームに

■ブリティッシュ・レイランド誕生までの変遷：1895－1968



■取材協力

Toyota Automobile Museum（トヨタ博物館／愛知県長久手市）

British Motor Museum（英国ゲイドン）

Atwell-Wilson Motor Museum（英国ウィルトシャー）

Science Museum（科学博物館／英国ロンドン）

■写真提供

British Motor Industry Heritage Trust（BMIHT）

※本書掲載の以下の図版は、BMIHT よりご提供をいただきました。

© British Motor Industry Heritage Trust

p.22 p.28 上 p.28 下 p.36 上 p.36 下 p.42 p.49 p.52 p.58 p.59 p.60 p.64 p.69
p.73 p.78 p.82 p.84 p.86 p.87 p.90 p.93 p.95 p.102 p.114 p.122 p.124 p.129
p.131 p.136 p.139 p.143 p.147 p.152 p.153 p.160 p.167 p.169 p.177 p.181
p.184 p.192 上 p.192 下 p.193 p.196 p.202 左 p.202 右 p.204 p.207 左 p.207 右
p.209 p.210 p.212 上 p.212 下 p.213 p.216 上 p.216 下 p.217 p.219 p.222 p.224
p.229 p.243 左 p.243 右

Issigonis Estate

BMW AG

AUDI AG

Penny Plath（旧姓：Dowson）

John Baker

Makoto Kojima

Gillian Bardsley

自動車史料保存委員会

あとがき

イギリスの自動車誌の翻訳という仕事を通して、ミニに驚かされたことがこれまでに二度ありました。最初は、2005 年春に MG ローバーの経営破綻に関する記事を翻訳していた時のことでした。そこには、「ミニは長年赤字モデルだった」と書かれていたのです。ミニは 1980 年代後半のバブル期を中心に、日本の輸入車市場のなかでも特に人気が高いクルマだったという印象を強く持っていた私には、これはまったく意外な話でした。イギリス人の自動車ジャーナリストが書いたこの記事は、MG ローバーが破産した理由を考察する内容でしたが、私にとっては、ミニの知られざる側面を知った記憶に残る記事となりました。

そして、二度目に驚いたのは、ミニがかつて小型車革命を起こしたクルマだったという短い一節を翻訳した時でした。簡潔な表現を好む、先ほどとは別のイギリス人自動車ジャーナリストは、「ミニが永遠に“クルマ”を変えた」というひと言で、その記事を締めくくっていました。最初は何のことを言っているのかピンとこなかったのですが、“FF の横置きエンジン”という、現在一般的となっているレイアウトは、ミニによって広くマーケットに浸透したのだという事実を知った時、それまでミニのことを単純に、“イギリス国旗がよく似合う小さなクルマ”というぐらいにしか思っていなかった私のなかで、このクルマのことをもっと知りたいと思う気持ちが芽生えました。

二度目にミニに驚かされてから数年後の 2014 年、イギリスのゲイドンにあるブリティッシュ・モーター・ミュージアムを訪ねました。当時、まだヘリテッジ・モーター・センターと呼ばれていたこのミュージアムで、生産車第 1 号のモーリス・ミニマイナーやコンセプトカーの MG EX-E など、ここでしか見られない貴重なクルマを何台も見て楽しいひとときを過ごした後、館内のショップで偶然手にした本が、本書

の著者であるジリアン・バーズリー (Gillian Bardsley) 氏の *Making Cars at Cowley* という一冊でした。これは、本書で何度も登場している、かつてモータースの本拠地だった“カウリー工場”の100年にわたる歴史を綴った本です。この本をきっかけに、私はバーズリー氏の他の著作にも興味を持ち、*Mini*、*Morris Minor*、そして代表作で長編の伝記 *Issigonis: The Official Biography* という、本書の元となった三冊の本に巡り合うことができました。

なかでもバーズリー氏の本として二冊目に読んだ *Mini* は、前述のように、このクルマについてもっと知りたいと思っていたタイミングで出会ったうえに、ミニの魅力を存分に楽しむことができる、読んでいてワクワクする本でもあったので、読み終えた時には、この本を日本で出版したいという思いに駆られていました。そこで三樹書房の小林社長にご相談したところ、「それならばミニについてはもちろん、その生みの親であるイシゴニスさんについても、一緒に紹介すると面白いのでは。やってみましょう」という心強い助言をいただくことができ、伝記 *Issigonis: The Official Biography* を中心に、新たな構成で今回の日本語版をつくらせていただくことになりました。

それからは、来る日も来る日もミニとイシゴニスのことを考えながら、バーズリー氏の本を何度も読み返し、また彼女の考えを深く理解するためにミニやイシゴニスに関する他の著作物にも目を通す日々を過ごしました。本書の「はじめに」でご本人が書いているように、バーズリー氏は、アレック・イシゴニスの伝記を書くために、彼が残した資料を直接手に取り、長期にわたって研究を重ねました。ここに、そのように真摯に取り組んだ“イギリス人の目”を通して書かれた、ミニとイシゴニス論をお届けできることを大変光栄に思います。

2019年、ミニは誕生から60周年を迎えました。イギリスでは、シルバーストンサーキットや、アレック・イシゴニスがアマチュアレーサーとして通ったシェルズリー・ウォルツシュのヒルクライムをはじめ、数多くの会場で記念イベントが開催されました。バーズリー氏が所属する BMIHT はブリティッシュ・モーター・ミュージアムを運営していますが、ここでもミニの誕生60周年を祝うイベントが行なわれました(写真参照)。

ミニ誕生から60周年を迎えた2019年8月、英国のブリティッシュ・モーター・ミュージアムでも記念イベントが開催された。イシゴニスが設計した2000年までのミニはもちろん、ミニ・マーコス、BMW ミニのオーナーもミュージアム前に大集合。ミニを愛する人たちが60周年を祝った(写真提供: BMIHT)。



最後に、ゲイドンを訪れることを勧めてくれた英国版 *AUTOCAR* 編集長のスティーブ・クロプリー (Steve Cropley) 氏、長年にわたり VW UK の広報トップを務め、今回バーズリー氏の連絡先を教えてくれた友人のポール・バケット (Paul Buckett) 氏、2018年の BMIHT 訪問から今日に至るまで、細かな質問や依頼に丁寧に応じてくれた著者のジリアン・バーズリー氏、三樹書房社長の小林謙一氏、編集部の山田国光氏、中島匡子氏、遠山佳代子氏、そしてこの本を読んでもくださった読者の皆さまに、深く御礼申し上げます。

小島 薫
Kaoru Kojima

著者紹介

ジリアン・バーズリー Gillian Bardsley

エディンバラ大学にて歴史学と社会人類学を専攻。1990年より、アーキビスト(歴史的文書類の考証、収集などを行なう専門職員)としてブリティッシュ・モーター・インダストリー・ヘリテッジ・トラスト(BMIHT)に勤務し、自動車およびこの産業の発展に貢献した人物に関する世界有数の歴史的資料を取り扱う。イギリス自動車業界の歴史を広範囲に調査研究し、著書多数。特にイギリス自動車業界の激動期の中心地となったブリティッシュ・レイランドを詳細に研究しており、そこに登場した重要人物に深い知識を持つ。サー・アレック・イシゴニスの研究者として、高い評価を得ている。

編著・翻訳者紹介

小島 薫 Kaoru Kojima

早稲田大学 教育学部 英語英文学科卒。1992年より、ドイツ車のインポーターに勤務し、全車両のオーナーズ・マニュアル(取扱説明書)の作成を担当。2003年より、イギリスの自動車メディアを中心にフリーランスで翻訳を行なっている。初めて所有したクルマはVWゴルフ。これまでに10台以上のCセグメントに乗り続ける。趣味はピアノ。

ミニの誕生から終焉

名設計者アレック・イシゴニスを中心として

著 者 ジリアン・バーズリー

編著・翻訳者 小島 薫

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

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

組 版 関月社

印刷・製本 モリモト印刷株式会社

©Gillian Bardsley/Kaoru Kojima/MIKI PRESS

Printed in Japan



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



1960
Morris Mini-Traveller
モーリス・ミニ・トラベラー
©BMIHT



1963
Mini Van
ミニ・バン
©BMIHT



1965
Morris Minor 1000
モーリス・マイナー 1000
©BMIHT



1965
Morris Minor 1000 Traveller
モーリス・マイナー 1000 トラベラー
©BMIHT

ミニの誕生から終焉

名設計者アレック・イシゴニスを中心として

2019年11月22日 初版発行

著 者 ジリアン・バーズリー

編著・翻訳 小島 薫

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

組 版 閏月社

印刷・製本 モリモト印刷株式会社

©Gillian Bardsley/Kaoru Kojima/MIKI PRESS 三樹書房 2019