

モーターゼーションの発展に尽した自動車誌の祖

株式会社 三栄書房
初代・代表取締役社長

鈴木賢七郎



鈴木賢七郎(すずき けんしちろう) 略歴
 1903年(明治36) 3月 6日札幌市郊外の手稲に生まれる
 早稲田大学文学部史学科(インド哲学専攻)卒業後、
 モーターファン社に奉職
 1947年(昭和22) 11月 モーターファン誌復刊八木熊五郎氏に代わり発行人となる
 1948年(昭和23) 10月 全国小型自動車整備組合連合会
 (1952年、社団法人・全国小型自動車整備振興会連合会に改名)
 の設立に際し、事務局長に就任
 1954年(昭和29) 11月 新型車のロードテストを実施(1号車はゴリアート)
 1963年(昭和38) 6月 18日 逝去(享年60歳)

著書
 1949年、『小型自動車整備全書・上下巻』
 雑誌『ゴルフ・マンスリー』、『幸福教室』など創刊

社団法人・全国小型自動車整備組合連合会の設立発起人である石塚秀夫氏(当時東京マツダ社長)が「頑固だったが、真実味のある男だった」といわれたように、業界の硬骨漢として知られ、モーターファン誌を通じて日本の自動車の発展のために情報を発信した。

昭和22年のモーターファン復刊第1号に述べた復刊の辞は次のとおり。「モーターファンを復刊するに際しては懐古的な萬感交々至るものがある。然し新しい世代の時期に際して私共は『明日』の自動車界に大きな希望と抱負に燃えているのである。即ち自動車が国民にもっと親しまれ文字通り手足となり、国民生活と切離せないよう努めたいのである。この目的實現に寄与したいのが私共の切なる願ひであり、敢て本誌を復刊した所以である。而してポピュラーな自動車文化雑誌として、自動車の普及発達と国民の科学知識の向上に精進する事を御約束する次第である。尚、本誌復刊に當り理解ある人々の御鞭撻と絶大な激励を頂いた事は私共の最も感銘する所であった。深く謝意を表する次第である」

鈴木賢七郎氏は、日本の自動車誌の本格的な編集・出版の祖と呼ぶのに相応しい活躍と実績を残している。

初対面の印象が鮮烈に残る。当時、運輸省自動車局整備課の技官であった犬丸令門さん(後のJAF副会長)と、細谷開造さん(後の軽自動車検査協会専務理事)に伴われて四谷のご自宅を訪ねた。技官お二人は整備関係解説書の出版打合せが目的であったと記憶する。折りしも、自動車の保安基準や整備基準が次々と制定される時期であった。

当時、絵画とデザインを勉強する傍ら、技官諸公が示す条文案に副える説明図を描く下請けアルバイトの一員であった小生は、専門誌「モーターファン」でも仕事ができるよう、打ち合わせのついでに鈴木賢七郎社長を紹介していただいた。

夏である。庭先から見える縁側近く、鈴木社長は風通しのよい座敷で、仕事机ではなく食卓にむかってあぐらを掻き、縮みのシャツにパンツ一丁で原稿用紙にペンを走らせていた。かたやエリート官僚お二人、かたや出版社のオーナー社長である。当時の19歳の貧しい画学生には近寄りたがたい偉い人だと構えていただけに、鈴木賢七郎社長には畏敬の念というより親愛の情を抱

くキッカケになった。この縁により茅場町にあったモーターファン編集部での仕事につくことになった。

モーターファン誌は戦前からあり、八木熊五郎さんが社長、鈴木賢七郎氏が編集を担当していた。ただし太平洋戦争が激しくなると出版を許されず、戦後、八木さんが病死なされたこともあり、東京マツダ社長で小型自動車整備業者のまとめ役をされていた石塚秀夫さんが音頭を取り、鈴木賢七郎氏がモーターファン誌を復刊することになった。

1947年11月に発行した第1号は、名女優と謳われた高峰秀子とスクーター、ラビットが表紙を飾っている。いうまでもなく当時は「業界誌」の類で、三輪トラックやオートバイ、部品・用品メーカーが名刺代わりの広告を掲出、誌面は自動車に関する新法規や海外ニュースも載っているが、いわゆる業界情報が多くを占めていた。

発行部数は多くなく、主として業界関係者に配布し、書店に並ぶのは僅かであった。1951年、当時でも、雑誌が刷り上がると営業担当に限らず、編集担当も総動員で関係各所に配って歩き、地方発送作業に追われた。

鈴木賢七郎氏が目指したのは、こうした業界誌からの脱皮である。業界関係者だけではなく、ユーザーを含むバイクや自動車に興味をもつ人たちに読んでもらえる自動車文化専門誌を志向、進展すべき日本のモーターゼーションに寄与したいと考えていた。

折を見ては日本橋の丸善に赴き、欧米のバイク誌やカー雑誌、参考書籍を購入。内容を検討して編集方針を指示した。小生が命じられたのはエンジンや足回りなど自動車のメカニズムを図解する企画であった。業界関係者なら百も承知であろうが、モーターファン誌では「クルマに興味をもつ若い人に親しまれる基礎的な絵解きページにしよう」と。これがやがて日本で初めての透視図掲載に進む。

運転技術についても免許取得目的に限らない指導ページを設けるべく、教習経験者を迎えて編集テーマを広げ、新聞社を辞めた記者を入社させて取材に当たさせたのも同じ時期であった。

欧米を例にするまでもなく、専門誌は新型車の紹介と商品評価が「柱」でなければならない。

当初はバイクやスクーターが多く採り上げられていた。大学教授の富塚清さんと景山克三さん、眼科医の棚橋東一さん、そして伊藤兵吉さんなど他に要職をお持ち



モーターファン復刊第1号(1947年12月号、トヨタ博物館協力)



1955年、トヨペット・クラウンのテストに際して。右から桶谷繁雄・東京工業大学教授、鈴木賢七郎社長、平尾収・東京大学教授、宮本晃男・運輸省技官、隈部一雄・クマベ研究室長……

ちの上でメーカー色がないフリーな立場からの試乗記を載せたのも「モーターファン」が初めてであった。

そもそも日本で売られる自動車は運輸省の新型認証を得なければならず、最終的には箱根や正丸峠を難なく走れるかどうかで決定される。従って試乗記も舞台の多くに箱根が選ばれた。鈴木賢七郎は、四輪系新型認証の担当技官であった宮本晃男さんとも親交があり、しばしば執筆をお願いしている。

やがて世はバイク全盛から四輪乗用車時代に傾いた。ルノー、オースチン、ヒルマンのOEM組立てが始まり、純国産技術ではクラウン、プリンス、スバルが開発されて、量産に向かう時代に入る。

ならばと、国産車に限らず輸入車も含む自動車の性能と商品力をいかにして客観的に評価すべきかを目指し、運輸省(現・国土交通省)、通産省(現・経済産業省)、(社)自動車技術会、自動車工学系大学教授と研究室の協力を得ながら、評価の指針を確立、発展させていったのが「モーターファン・ロードテスト」である。

実は自動車技術会に性能評価委員会が設けられたものの、評価項目はあっても試験方法が暗中模索段階で、テスト機器試作さえままならない頃であった。

東大教授からトヨタの技術担当副社長に転じた隈部一雄さんが退職なさったのを機に、東京大学生産技術研究所教授平尾収さんと同互理厚さん、東京工業大学教授近藤政市さん、群馬大学教授山本峰雄さんが集まり、得意分野ごとに運動性能をテストし、結果を持ち

寄って総合商品力を評価、自動車技術会に報告する道が拓けた。ややあって東京農工大学教授樋口健治さんと同平田利英さんもメンバーに加わっている。

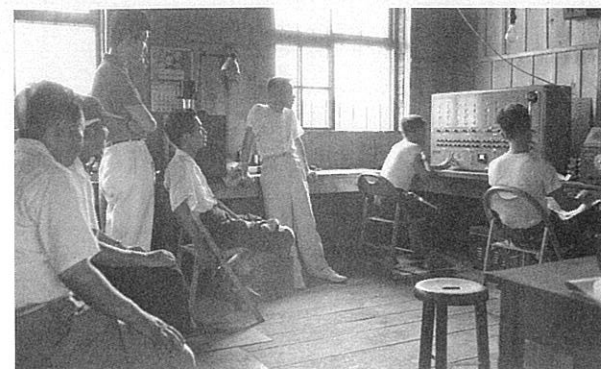
そのテストに全面協力し、テスト機器試作、教授陣や研究室の日程調整、データ収集などをプロモートすることにより、写真撮影や検討座談会の記録などを独占掲載することになったのが「モーターファン・ロードテスト」の始まりである。

当初は通産省機械試験所の村山テストコースが舞台であった。さすがに最高速テストはできなかったが、お決まりの発進加速・追越加速など動力性能や、車内・車外の定常走行騒音と加速騒音、「まくら」と呼んだ半円筒形の踏み台を通過させて振動減衰特性を調べる乗り心地テストが行われた。

難航したのは操縦性・安定性評価であった。舵角一定で円旋回しながら車速を高めていく。旋回半径の変化でUS=アンダーステア、OS=オーバーステア特性を



1955年、村山のテストコースを走るルノー4CV



試験場でポルシェ356のテストデータをチェック
中央が鈴木賢七郎氏(48歳)

判定するもので、具体的なテスト方法に困難をしていた。採択されたのは同氏の思いつきであった。

走行中の車両からインクを垂れ流し、その軌跡を計測して特性を評価してはどうかと、アイデアは改良され、垂れ流しではなく間欠点滴とし、それなりのデバイスが造られた。点滴の間隔で車速も推定できる。同氏のお供で近藤研究室に伺ったばかりに、試作デバイスのテストにもお付き合いしたが、最終作業はスキッドパッドに残ったインクの跡を追って方眼紙に記録することであり、炎天下の作業は難儀であった。

社名をモーターファン社から三栄書房に改め、2代目の鈴木脩己社長に代わった後、モーターファン・ロードテストは谷田部の日本自動車研究所(JARI)に舞台が移り、風洞実験、排ガス測定とモード燃費試験も加わるに至ったが、多くの評価方法は国際技術会でも認められ、より高度に、かつテスト項目を増やしつつ、メーカー各社に受け継がれている。

鈴木賢七郎氏はモータースポーツにも熱心であった。本格参加は浅間火山レースから。主催者事務局長の藤沢武夫さんと懇意だったことから、全社員を動員し、コース数カ所で周回ごとの通過順位を記録し、大会本



1952年、二輪のロードテストで静岡県御前崎に。
東京からのロングツーリングなので小休止



1956年、文子夫人と共に名古屋佐久間ダムに旅したときの宿で

部に報告したのが最初の関わりであった。

鈴鹿サーキット竣工直前の1962年夏には大学関係者や各メーカーを含むロードテスト主要メンバー、試乗レポート諸氏を招いて現地を視察。同種の見学会は自動車のみならず部品メーカーの工場や研究所、建設途次の高速道路にも及んでいる。

常に誌面展開を念頭に新アイデアを次々実行に移したことも印象に残る。自身も写真やムービー撮影を楽しんでいたが、動く被写体には速写技術が必要だとして、事あるごとに溝口宗博さんをカメラマンに起用した。溝口さんは本田宗一郎さんと弟の弁二郎さんが多摩川のレースで転倒したシーンをコンタックスで連続写真に記録したことで知る人ぞ知る。

カメラの前でスリット付きローターをモーターで回せば、連続写真のみならず車速も記録できるのではとか、シャッター機構をモータードライブ化すればコーナリングを連続撮影できるのではとか。発案の全てが必ずしも鈴木賢七郎氏とは言えないが、それら試作にアイデアと資金協力をしている。その成果により、1963年に鈴鹿で行なわれた四輪の第1回日本グランプリでは、日本初のモータードライブカメラを独占してAUTOSPORT誌がこれを掲載している。

残念ながら鈴木賢七郎氏はグランプリ直後に病に倒れ、手術の甲斐なく僅か1ヵ月後に亡くなる。

鈴木賢七郎氏は高い理想を掲げ、情熱をもって新しい自動車誌を追求し、しかも常に「黒子」に徹し、多くの自動車関係者を育成して日本のモータリゼーションを育み支えてきた。ここに心からの敬意と感謝を込めて記す。

(相談役 自動車ジャーナリスト 星島 浩)