

MADONO レポートー5

2007年6月21日

英国の6月はベストシーズンと言われており、月の前半は比較的良い天気が続いていましたがこのところ天候不順で、中部（特に、シェフィールド）では洪水の被害が出るような雨が降っています。我が家は町の外れ、自然環境は良いのですが墓地や得体の知れない病院（古城の様は建物群が高い塀に囲まれ、メイン道路からのアクセス道路は遮断機が設置されている。普通の病院のように患者の出入りは見かけられない）などもある寂しいところです。夜半に雷鳴を聞くと英国の奇怪小説に出てくるような雰囲気もあります。

そんな中、久しぶりにレンタカーを借りブロンティの小説、「嵐が丘」の世界を訪れてみました。今回はそのご報告を英国自動車事情と併せてお送りします。

< “嵐が丘” へ >

先にお断りしておきますが、私はエミリー・ブロンティが書いたこの小説を読んでいません。また、姉のシャルロットの書いた「ジェーン・エア」も読んでいません。ただ、これらに関して書いたものや、映画のダイジェスト等で、英国中部の荒野が舞台の暗い恋愛（？）小説であることは知っていました。

気晴らしにドライブに行きたい。一度ゆっくりイギリスのなだらかに続く緑の丘陵地帯をのんびり走ってみたい。何処にするか？持参したイギリス観光のガイドブックを見ていたら「ヒースが生い茂る『嵐が丘』の舞台：ハワース」と言うのが目に入り、そこがここランカスターから充分日帰り圏にあることが分かったのです。最近購入したロードマップで調べると、我が家からは M6→M65→A6068 と辿り、あとは名も無き道（実際はあるのですが、全国版の道路地図には無い）を Moor と呼ばれる荒野の中を進めば良いことが分かりました。因みに、M はモーターウェイ（高速）、A, B は一般国道、桁数の少ないほど主要道路です。

当日予報は午前中雨でしたが、午後からは回復してくるとのこと。意を決して出かけました。M6, M65 は日本やアメリカの高速道路と変わりません（ただし、タダです！）。ひたすら走るだけです。順調に A6068 に取り付き進んでいくと、途中の町で “Bronte Personage Museum” という標識が右方向を指しています。“こんなところでは無いはずだが？” キースリーと言う町を経由してハワースに入る予定にしていたのでそれを無視して走り続けましたが、その標識の近くに観光バスらしきものが駐車していたのが気に係り Uターン。再度標識を確認すると確かに右を指している。“こちらにも何かゆかりのものがあるのかも知れない” とその道へとハンドルを切りました。この辺の町は、街道沿いは町らしい佇まいですがあまり厚みが無く、街道から外れると直ぐに石垣に囲まれた牧草地になってしまいます。“どこに展示館があるんだ？” と左右に注意を向ける間もなく人家はあっという間に無くなってしまいました。雨は酷くなって来る。先にも後にも車は走っていない。しか

し分岐路も全く無かったから道を間違えていることもない。石造りの家がぼつんと野中に在ったりするが、人の気配は全く無い。牧草地の景観はだんだん荒涼感を増してくる。不安が募る。引き返してキースリーへ出るか？ただ、確信していたのは“方角は間違いない！”とすることです。前の晩幾種類かの地図やガイドブックを調べ、一枚の白紙にドライブ経路や関連情報を自分なりに即断できる形に整理する過程でこの方向感覚が出来上がっていたのです。多少寄り道になるかも知れないが時間は充分ある、と腹を括って進むことにしました。わき道にそれてから 20 分くらい走ったでしょうか、やがて木立と数軒の家が固まっているのが見えてきました。近づくところに Inn (旅籠) が在り、数台の車が止まっています。中に入るとフロント (?) におっさんがいたので、「この道はハワースに通じているのか？」と聞くと、「これで良いんだ。あと 4 マイルだよ」との返事でホッとす。フロントの前にはロービーらしき空間があるが誰もいない。「お茶でも飲めるかな？」と問うと、「上へ上がってくれ」と階段を示すので、そこを上がるとなんだか様子がおかしい。そこいら中に、食卓、いす、ベッドが乱雑に置かれている、奥のほうもそんな状態で、何処でお茶が飲めるのかまるで分からない、さらに階を上がるとそこも同じようになっている。これは一体なんだ？とっていると、奥の方から人声と食べ物のにおいが漂ってくる。奥へ進むとテラスがあるティールームがありました。このテラスから Moor を眺めながら飲んだヨークシャー・ティーは、味はともかくどんなに心安らぐ気持ちにしてくれたことか！

ところでここは家具屋を兼ねた旅籠だったのです。こんな兼業、想像できますか？誰がここまで家具を買いに来るんですかね？

ハワースは小さな町で、観光用の鉄道がキースリーから延びてきていますがここが終点です。本数も限られているようです。あとは車で来るしか手段はありません。この前のゼミの際、「今週末はブロンティ姉妹の町、ハワースを訪れる予定なんだ」と Maurice に話したところ、「あの町は日本人に人気があるんだ」との返事が返ってきました。そこでインフォメーションセンターを訪れ、「日本語の案内はありませんか？」と聞いてみると、さすがにそれは置いていないとのこと。しかし、ブロンティ展示館（例の“Bronte Personage Museum”；ブロンティ家の住まいを増築して展示館したもの）に行ってみると、丁度観光バスで着いたところで、入り口前の庭で多数の日本人がガイドの説明を聞いているところでした。狭い展示館の中で一緒に行動したく無かったので（彼らは一括して入場料を払っている）、先に町をぶらついてから入ることにしましたが、他でも大勢の日本人グループに会いました。観光バスが着くとそんな感じのするほど小規模の観光地です。展示館には日本語の案内パンフレットがありましたし、姉妹の父親が副牧師を務めた教会（ここの地下にブロンティ家の人々が葬られている）には、「館内での写真撮影は自由です。個人的な写真以外の方は予め許可を得てください」と英語と並んで、日本語の注意書きがありました。

ロンドンでツアーをした時、ガイド（日本人で英国人と結婚している女性）が「日本人も多いのですが、最近は韓国・台湾・中国本土からの観光客が急増しており、お土産物購

入では日本人よりはるかに上得意です」とのこと。一方で、今回や湖水地帯（ワーズワースやピータラビット）でも見たように日本人は一味違った観光をするようになってきているようです。ガーデニングなどへの関心も高く、これはこれで文学を愛し、歴史を大切にし、自然を愛でる英国人に喜ばれているように思います。日本人の海外旅行もそれだけ成熟したともいえますね（どこまで本気かな？と言う気はしますが）。

さて、ハワースの町ですが、この周辺地域全体が“Bronte County”と呼ばれるほどで観光の目玉はブロンティに関するもの以外めぼしいものはありません。メインストリート（と言う名前の小道）は石畳の狭い坂道で、車は特別なもの（救急車のようなものが偶々来ていたり、住民の車がゆっくり観光客に遠慮しながら走ることはある）に限られているようです。この道を歩いて直ぐ思ったことは、「これは中山道馬籠宿英国版だ！」と言うことです。島崎藤村しか売り物の無い馬籠宿は中山道の宿場を観光用に再開発して結構人を集めています。石畳の坂道、両側に土産物屋や飲食店、それに藤村記念館。おまけに両者の小説とも暗い。違うのは山深い信州と荒野の広がる周辺の景色だけです。

そこでこの“ヒースの茂る荒野”に出かけてみることにしました。ガイドブックには荒野（と言っても放牧場なのでフットパスと呼ばれる人間の歩く道が特別に作られている）を数時間歩いて“嵐が丘”の気分を味わうよう勧めています。しかし、そんなに時間もないし、天候不順の中装備も無いので教会の裏の墓地を抜けるフットパスを辿って30分くらい歩き、その辺では周囲の展望が開ける所へ出てみました。雨は止んでいますが雲は重く垂れ込めています。しばらくすると、北東方向の雲が遠くで切れ、そこから明るい日がゆったりうねる丘の稜線を浮かび上がらせ、頭上の暗雲をさらに強調するようなコントラストが出現しました。もしこれが冬で、緑が枯れて赤茶けた色になり、北風がびゅうびゅう吹き荒れていたなら、と想像してチョッと不気味な小説の世界を味わうことが出来ました。

展示館で見た資料などによるとブロンティ姉妹は早く母を無くし、6人の子供の内5人の姉妹は一時養育施設に預けられたりして、精神的にも特異な成長過程があったようです。その暗さは自然環境だけではないと思いますが、有名な小説の背景を体験した得難いドライブ行でした。

ところで皆さんは「嵐が丘」の原題をご存知ですか？Mauriceに会った時「今週末は“嵐が丘”の舞台へ出かけるつもりだ」と言おうと思ったのですが、正しい英語の題名が分かりません。そのままなら“Stormy Hill”かな？とも思いましたが、名作の題名としては如何にも軽々しい。そこで「Bronte Sistersの町、ハワースに行く」と誤魔化したのです。

正解は、“Wuthering Heights”です。展示館のショップで売られている本を見て知りました。しかし、“Wuthering”と言う単語は見たこともありません。こちらには電子辞書を持ってきています。帰宅して先ず英和辞典でこれを引いてみましたが出てきませんでした。この電子辞書にはオックスフォード現代英英辞典も付いています。これで引いてみました

がやっぱり出てきません。古語（19世紀の中頃に書かれた小説ですからこの可能性は

低いでしょう）あるいは方言でしょうか？Weather（天候）の訳に荒天・暴風雨がありますがこれと関係するのでしょうか？ご存知の方、教えていただければ幸いです。

<英国自動車事情>

ここでご報告するのは、ドライブ事情ではなく自動車産業事情です。ドライブ事情に就いてはこれからも観光レポートに交えてお伝えします。

前回のゼミの際今週末の予定（つまり嵐が丘行き）を話した時、Mauriceに「ところでこちらは週末どんな風に送っているんだい？」と聞いたところ、嬉しそうな顔で「BMW Z-3でカントリーサイドをドライブするのが楽しみなんだ」との答えが返ってきました。BMW Z-3と言うのは2座のオープンカーです。私も同じ様な車（トヨタ MR-S）で走り回る趣味があり、意気投合自動車談義に花が咲きました。小型のオープンカーで緑の野山を走るのは英国人の趣味として歴史があります。このような目的のために彼らは“ライトウェイトスポーツ（エンジン高々1500CC、総重量は1トン以下）”と言う独特のスポーツカーを開発・普及してきたのです。日本でも一部に名前の知られたMGなどその代表です。Z-3はエンジンが3000CCもあり厳密にはこの範疇の車ではありませんが、2座オープンと言う点でこの流れにある車です。では何故Mauriceはイギリス車ではなくドイツ車なのか？Z-3の前はフェアレディZ、その前は三菱スタリオンと言っていました。イギリス車は出てきません。

大昔の私事になり恐縮ですが、大学の卒論テーマは「ガソリン機関の回転数制御」と言うものでした。現在の車には電子制御装置がびっしり装備され、エンジンの回転数ばかりでなく、冷却水温度や吸排気なども制御され、効率的でクリーンな運転が自動的に出来るようになっていきます。しかし、50年前！のエンジンは機械の塊で、エンジンの回転数はキャブレーター（ガソリンと空気を混合・噴霧化し、その量をコントロールする；アクセルで操作）とチョーク（ガソリンと空気の混合比を決める；ダッシュボードに調節ノブがあり手で操作）で行うようになっていました。これを設定値に応じて自動的に行える装置を開発することをゴールに、私の4年生の時からスタートした研究です。

この時使ったエンジンは、日産自動車が50年代後半に英オースティンと技術提携し、中型車（A50; 1500ccの国産化）開発のために供与され、同社で国産化研究・開発のため使い尽くされたものを助教授が貰い受けてきたものでした。

因みに、同社は小型車として1000CCのダットサンを生産していましたが、中型車はトヨタ（クラウン）とプリンスの国産車が市場を抑えていました。日産はA50の国産化で技術を磨き、やがて中型国産車“セドリック”を生み出すこととなります。セドリックは英国の女流作家バーネット“小公子（乞食王子）”の主人公、つまり日産は日本生まれの英国王子を作ったわけです（ダットサンは乞食ですかね？）。

この他に、いすゞが英国ヒルマン社と提携し中型車ミンクス（ベレル、ベレットに成長）を、日野が仏ルノーと提携し小型車（コンテッサに成長）を国産化していました。このように 50 年代の英国は日本にとり自動車技術修得の先生役を務めていたのです。

当時の英自動車生産会社を一覧してみると；

超高級車にロールスロイス、ベントレー、少し下にスポーティーな特色を持つジャグラー、ミドル対象のやや高級なライレー、ウーズレー、バンデンプラス、比較的大衆的なオースティン、モーリス、ヒルマン、ローバー。外国資本の英フォード、ボックスホール（英GM）も大衆車中心でした。さらにスポーツ車に目を転ずると、大衆的なスポーツカーMGとトライアンフ、高級スポーツカーに特化したアストンマーチン（007 で有名な）、ブリストル、クラシックスポーツカーのモーガン、レース中心のロータスなどがあり、独特の雰囲気を持つブリティッシュスタイルの内装と併せて世界のマーケットで人気を博していました。いや人気だけでなく、実力も断トツ、ジャグラーはルマン 24 時間レースで優勝、フォードコルチナは“羊の皮をかぶった狼”と呼ばれスポーツカーレースを席卷、1960 年（だったと思いますが）オースティン・ミニのモンテカルロラリーでの優勝はこの車の評価を不動のものにし、長期生産の道を開いたと言えます。また、F1 ではコーリン・チャップマン率いるロータスチームが天才ドライバー、ジム・クラークの活躍で連戦連勝していました。これが 60 年代前半までの英国自動車業界の姿です。

翻って今日の姿はどうか？

先週の BBC ニュースで大きな話題を呼んでいたのは、フォードがランドローバーとジャグラーを売りに出すと言うニュースです。コメンテータは「これでイギリスの自動車メーカーはモーガンだけになってしまう」と叫んでいました。以下がその実態です：（ ）内が現在の主投資家あるいは経営主体。

ロールスロイス (BMW)、ベントレー (フォルクスワーゲン)、ジャグラー (フォード→?)、ウーズレー、ライレー、バンデンプラス、モーリス、オースティン、ヒルマン (一旦オースティンを中心にブリティッシュ・レイランド・モーターズとして再編成されるがその後ミニがローバーに売られ、あとは乗用車生産停止；レイランドは今も存在し例の二階バスはここでも作られているようです。ひょっとしてロンドンタクシーも?)、ローバー (ホンダ (乗用車部門のみ) →BMW (ミニのみ完全子会社化) →ランドローバー部門はフォードへ、あとは投資家グループ)、ランドローバー (フォード→?)、アストンマーチン (フォード→投資家グループ)、ブリストル (自動車部門閉鎖)、MG (ローバー→投資家グループ)、モーガン (継続)、ロータス (セブンと呼ばれる車種のみケーターハムと呼ばれる個人愛好家の経営に、他はマレーシア資本へ)、英フォード、ボックスホール (英 GM) は、ブランドは残っているが世界戦略の中に組み込まれ、マツダやオペルと実質同じものを、マークを変えて売っているだけです。この他、トヨタ (ヤリス；日本名ヴィッツ)、日産 (マイクラ；日本名マーチ)、ホンダ (フィッツ) を現地生産しています。

何故このような状態になったか？ここからは私の独断と偏見がかなり含まれています。

①ヨーロッパの自動車工業は技術的には先進性を持っていたが、家内工業的な要素が残り、大量生産・大量販売時代に即応できなかった。特に、英国企業の工場設備や生産システムは遅れが目立つ（自動化や作業手順改革に対する抵抗もある）。反面、手作りの良さはあるのだがこれを評価するのはマニアだけ（今でもレースに強いのはこのようなところがプラスに出るのだろう）。

②この関係もあり、60年代アメリカの市場開発の失敗；当時これに成功したのは単一車種で量産のフォルクスワーゲン（カブトムシ）だけ。フランス、イタリアも成功していない。量販出来なければ量産も出来ない。また、最近では英車も結構左右生産しているが、当時右ハンドルが災いしている可能性もある。ドイツ車以外アメリカの気象条件に耐えられなかった、と言う意見をアメリカ人の友人に聞いたこともある。

③自動車産業に対する国策の不徹底；フランスはルノーを国営化で救っている。イタリアもフィアット救済に国が取り組んだ。そのような策が採られたケースがイギリスにはない（ブリティッシュ・レイランド・モーターズが出来たときの経緯を調べていないのでかなり独断です）。

④（企業人として）優れた人材が自動車産業に集まって来なかった；英車最後の名作はMINIである。この構想・推進者はイギリス人ではなく、ギリシャ人のイシゴニスであった。Maurice と話した際、製造業不振をもたらした理由として、優れたエンジニアが兵器産業に偏っているといていた。研究開発はともかく、量産に必要な生産技術（ブルーカラーの技術？）などへの関心が低い可能性も考えられる。

結果、低価格でも収益を上げられる経営体質、品質が高く安定している生産、サービス体制の充実、を実現できずイギリスの自動車産業は消えていったのだと思っています。

それにしてもです。18世紀の産業革命を、種々の機械（特に、動力と繊維関係）を発明し、それらを駆使する生産システムを作り上げ、生産性と品質を飛躍的に向上させることで達成し、世界最初の近代工業国家となった国が何故 200 年を経てその起源となる考え方で遅れをとることになったのでしょうか？

英国の戦後技術史（と言っても私が関心をもつことだけですが）を見ていてチョット気になっていることがあります。

レーダー、ジェットエンジン、実用ジェット戦闘機、定期航空路に就航したジェット旅客機（コメット）など世界に先駆けて発明・実用化していますが、大量普及段階でアメリカにイニシアチブと果実を奪われています。

実は OR の発展史にもこれと同じような状況がみられます。英知を集め赫々たる戦果を

上げた最高機密の一つ（他にレーダー技術など）である OR をアメリカに伝授した英国ですが、戦後の民間における OR 普及・利用ではアメリカに大きく遅れをとっています。この点に関しては一時期 Maurice の主要研究課題でもあったのでいくつかのレポートも出ています。この研究結果と自動車産業の衰退に何か関係があるかいずれ調べてみたいと思っています。