

# 宮川秀之の肖像

Portrait of Hideyuki Miyakawa

## p.50 第1章 宮川秀之ストーリー

Chapter 1 The Hideyuki Miyakawa Story (ジャンカルロ・ペリーニ)  
和訳：有元正存

## p.57 第2章 “ベスト・プロデューサー”の素顔に迫る〈前編〉

Chapter 2 Talking about car design today (松永大演)



①



③



②



④

大きな未来を夢見て

Dream of a big future

①学生時代に企てた日本走破の旅。オートバイ誌に寄稿。これが世界、車との接線となった。②バイクの旅先、北海道にて。民族衣装に収まる。③出身は群馬県前橋市。県立前橋高校野球部でピッチャー。1年先輩には中日ドラゴンズ監督(1978-1980年)も経験した中利夫、1年下には読売ジャイアンツの投手、宮田征典(“8時半の男”の異名を持った)がいた。名門ながら早稲田大学はその年スポーツ特待生を取らず浪人となり、人生をスイッチした。④当時8歳の宮川少年。実家が写真屋をしていたことから隣の料亭の一人息子が特攻隊となり、撮影に訪れる。「坊ちゃんも写真を撮るか」と言われ制服を借りて撮影。彼は2度のエンジントラブルで突撃を免れたという。

1 Setting out to travel across Japan in his student days. Contributing to the motorcycle magazine. This was how he got into the world and cars. 2 In Hokkaido on a motorcycle trip. In a traditional costume. 3 His hometown is Maebashi City, Gunma. He was a pitcher in the Maebashi Prefectural High School baseball team. Toshio Naka, an ex-coach of Chunichi Dragons [1978-1980] was his senior by one year and Yukinori Miyata, ex-pitcher of the Yomiuri Giants (nicknamed “the eight-thirty man” was one year below him. Although Miyakawa was a distinguished player, that year, Waseda University did not take in sports scholarship students so he decided to take a gap year. 4 Eight-year-old Miyakawa. As his family was in the photo business, Miyakawa visited his neighbours who owned a restaurant to photograph one of their sons who was in the special attack unit. The neighbour said “Oh little boy, you’re also taking photos,” and borrowed a uniform to do a photoshoot. He said that he had staved off assaults by two engine troubles.

宮川秀之氏といえば、ジオルジェット・ジウジアーロ氏とともに  
イタルデザイン・ジウジアーロを立ち上げた人物  
そして現在はトスカナで上質なワインを作るワイナリーを経営  
イタリアで最高品種にあたるDOCGを頂く  
イタルデザインをここまで築き上げたことだけでも  
偉業中の偉業である  
それに加えてDOCGとは…

Hideyuki Miyakawa is the man who, along with Giorgetto Giugiaro,  
started Italdesign Giugiaro

And now, he is the owner of a winery producing fine wine in Tuscany

Enjoying one of the best varieties of DOCG in Italy

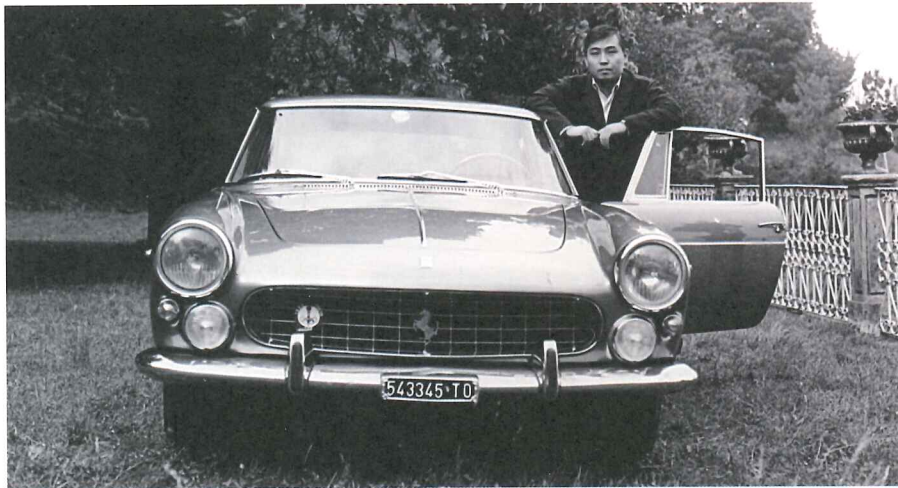
Building Italdesign into the brand it is today

Is already a most incredible feat

And now, on top of that, a DOCG...

# A LIFE LONG JOURNEY THAT SHAPED JAPANESE CAR DESIGN.

カーデザインを育んだ長く果てない旅



最初に購入したフェラーリ250GTと。日本人で最初のオーナーだったという。

With his first Ferrari 250GT. He was the first Japanese to own this car.

こちらも愛車、フェラーリ400スーパーアメリカ。2番目に購入した日本人オーナー。

This is also one of his beloved cars, a Ferrari 400 Superamerica. He was the second Japanese to buy this car.



1960年のローマオリンピックの際、ローマの毎日新聞でアルバイトをし、訪れた力道山を案内。宮川氏のバイクとのワンシーン。実は、フロントフェンダーにマラソン走者が写っている。

During the Rome 1960 Summer Olympics, he worked part-time at a daily newspaper in Rome and worked as a guide for Rikidozan who was visiting. A moment with Miyakawa's bike. A marathon runner is reflected on the front fender.



## ●イントロダクション

18歳の青年とその親友が抱いたモーターサイクルで世界一周するという夢が、やがて日本のカーデザイン界に大きな変化をもたらした。半世紀余り前のことだ。

すべては前橋で始まった。地元で有名な写真家の長男として生まれた宮川秀之は、カメラとモーターサイクル、自動車への情熱を父親と共有しながら育った。それに加えて勇気と好奇心、そして知性が、思いもよぬ結果を生み出すことになるとは…。

もし我々のストーリーが完全な真実でなかったとしても、これが「日本のカーデザインの物語」であることは信じていただけるだろう。

さまざまな困難を経ながら夢の準備に5年間をかけた後、宮川秀之と茜ヶ久保徹郎の二人は、その後の人生のすべてを決める旅に出掛けた。ヤマグチの125ccで2つの大陸を走破してオリンピックが開催されるローマを目指し、さらに欧州を駆け回ろうという計画。1960年のことだ。

大遠征だが、それはさらなる長い旅路の始まりにすぎなかった。エンツォ・フェラーリとの遭遇、幸せな結婚と大家族、伝説的な117クーペの創

造、歴史を築いたイタルデザインなど、宮川はイタリアを舞台に国際的な名声を高め、イタリア共和国大統領から最高勲章を授与されるまでになった。

我がヒーローはいま79歳。彼がローマに辿り着いて以後、これまでに経験してきた冒険の数々をここに記す余裕はない。宮川の精力的な半生については、彼の著書に詳しい。そこにはビジネスだけでなく、彼の信念や家族愛、そして真似の出来ない生き方が書かれている。

## ●アジアを走破してローマへ

日比谷の日活ホテルで一夜を過ごした宮川と茜ヶ久保は1960年4月21日、羽田から香港に向けて飛び立った。ファーストクラスでのフライトになったのは、前日のチケットを手配ミスしたBOACがアップグレードしてくれたおかげだ。香港で乗り継いでカル Катタに到着。モーターサイクルの通関で1ヶ月も待たされた後、なんとか役人の説得に成功した二人は、3ヶ月かけてインドとパキスタンを走破した。

しかし計画の日程から大きく遅れており、そのまま走っていたのではオリンピックの開幕に間に合わない。カラチから再び空路を選んでローマ入

り。そこで宮川は毎日新聞のローマ支局長、木村裕主を紹介され、社用車の運転手として雇ってもらえることになった。

オリンピック特別取材班の一員となったのだ。仕事は日増しに増え、朝の6時から夜の11時まで働く日々が続く。ときには原稿書きに追われる支局員の代理で、パーティーやイベントに出席することもあった。

オリンピック期間中、宮川は日本からのゲストに会う機会を得た。作家の井上靖は有吉佐和子を紹介してくれた。当時のスーパースター、力道山にも会った。メルセデス・300SLのオーナーだった力道山は、「300SLにないものを求めるとフェラーリしかない」と宮川に語り、オリンピック後にモデナに立ち寄ってフェラーリ・スーパーアメリカを注文して帰ったという。

取材班の仕事で「懐が厚くなった」という宮川と茜ヶ久保は、ローマを拠点にイタリア各地へ出掛けた。ヤマグチ125に二人乗りしてナポリやソレント、ベネツィア、そしてポーロニャを経てモデナやミラノへ。カラチを飛び立つとき手持ち資金の関係で船便で送った1台が、まだローマに着いていなかったのである。



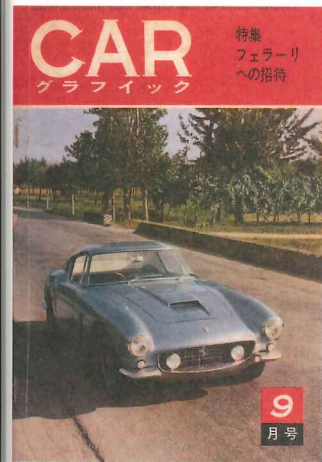
エンツォ・フェラーリとの会食。また、カーグラフィック誌(1962年)の取材では、表紙の250GTピンファリーナ2+2とレーシングモデルを取材。

Dinner with Enzo Ferrari. Miyakawa also covered the 250GT Pininfarina 2+2 and the racing model pictured on the cover page of CAR GRAPHIC (1962).



1960年のトリノモーターショー。ベルトネと仕事をしてすぐに、立体的な仕事をするべきと考え、マツダを誘いショーに出品。写真は亡くなられた奥様とマツダ360クーペ、そして当時のセーニ・イタリア大統領。

The Turin Motor Show in 1960. After working with Bertone, he immediately thought about working with cars in the three-dimensional realm so he invited Mazda and exhibited a booth at the show. In the photo are his late wife and a Mazda 360 Coupe, as well as the President of Italy at that time, Antonio Segni.



1961年、ジウジアーロとの日本での最初の仕事。左奥がマツダの松井雅隆課長、そして宮川、ヌッチョ・ベルトネが見守る。ここから日本企業とのコラボレートが始まった。歴史的な写真。

First collaboration in Japan with Giugiaro in 1961. Pictured on the left at the back of the picture is Mazda Chairman Masataka Matsui, while Miyakawa and Nuccio Bertone looks on. This was the beginning of the collaboration with Japan. A historical photograph.



## Introduction.

The dream of an 18 years old Japanese boy and his closest friend, to tour the world on their motorcycles, turned into the radical change in the way the Japanese car industry, looked at car design more than half a century ago.

It all started in the town of Maebashi, where the son of a successful photographer by the name of Hideyuki Miyakawa, grew up sharing the passion of his father for photography, motorcycles and automobiles.

Add to that a mix of courage, of curiosity and smart intelligence and here is the unthinkable result. If our story was not entirely true, you could well believe it is just the "Tale of Japanese Car Design". After five years of dreaming, planning, preparation, hard work and difficulties they, our hero and his best friend, Tetsuro "Tectian" Akanegakubo, set sail for a journey that lasted his entire life.

The plan was to ride across two continents on their Yamaguchi 125 cc. motorcycle and reach Rome, the Italian Capital, on time for the Olympic Games there. After that they would tour Europe to travel across motorcycles. The year was 1960.

That was just the beginning of a journey through the discovery of Enzo Ferrari and his cars, of a unique Italian love and a large, happy family, of the creation of the mythical Isuzu 117 Coupé and of the history making Italdesign. And a lot more: from international fame to one of the highest honours conferred

upon him by the President of the Italian Republic.

We have no enough room here to tell the many adventures and experiences our hero man, now 79 years young, went through and after his journey to Rome, but there is a chance that eventually the book telling the fascinating story of the intense, outstanding, life of Miyakawa-san will be published one of these days. It is not just about business but much more about love, of faith and generosity, of a family with 7 children and many grandchildren, and of a unique life.

From his book, written in Japanese and translated in Italian, we need to take here some pages. Pages that discreetly recall how Miyakawa-san has shaped the fortune of a large share the Japanese automotive industry (which example has been followed by the Koreans and the Chinese industry) as well as the fortunes and career of Giorgetto Giugiaro.

## From Maebashi to Rome.

After a night spent in a luxury hotel Nikkatsu in Hibiya, Hideyuki and Tectian flew to Hong-Kong in first class, after their economy ticket was upgraded by BOAC airline to correct one of their mistakes, and from their to Calcutta where they spent a month trying to get their motorcycle through customs. After winning over the Indian bureaucracy the re-possession of their bikes, they spent three months travelling through India and Pakistan. Too long a time, with the Olympic games in Rome due to start soon they flew from Karachi to Italy. There,

they were introduced to Hiroshi Kimura, the head of the Japanese news agency Mainichi in Rome, and immediately got a job as drivers and courier to support the team of journalists covering the games. They soon were asked to perform many different duties, working from 6 am to 11 p.m. and even represented the Japanese community to parties and events instead of the correspondents that were too busy writing stories. Hideyuki met famous and important visitors from Japan: Yasushi Inoue, the writer who introduced our heroes to Sawako Ariyoshi, and the famous wrestling champion Mitsuhiro Momota, known as Rikidōzan. A super star in those days.

One day Rikidōzan told Hideyuki he wanted to visit Ferrari in Modena, to order a new Ferrari, "the only car that had something more to it" than his Mercedes 300 SL. Eventually Rikidōzan bought a Super America that he collected in 1961.

That was the first time Hideyuki heard of Ferrari but that was enough to spark his interest for Italian cars.

The job with the news agency "made us a bit richer" recalls Miyakawa and before moving on with the next "job" as a reporter for Shizuo Takashima, editor of Motor Magazine, the two friends took the time to discover Italy travelling south and north of Rome, to Naples and Sorrento, Florence and Venezia, via Bologna, Modena and Milano, on the only Yamaguchi 125 they had shipped to Italy due to a shortage of funds.

## ●トリノでの巡り会い

宮川は60年の秋、パリからロンドン、さらにトリノと名高いモーターショーを見て歩いた。友人で当時はモーターマガジン誌の編集者だった高島鎮雄から、取材を頼まれていたのだ。ローマで泊まっていた民宿の娘、アドリアーナと恋仲になっていた茜ヶ久保はロンドン・ショーからローマに戻り、トリノ・ショーには宮川一人で出掛けた。そこで彼の人生を変える運命の出会いがあるとは!

カロツェリア・アレマーノのブースに、ジョバンニ・ミケロッチがデザインしたプリンス・スカイライン・スポーツが展示されていた。そこにいたコンパニオンの女性が、宮川に声をかける。「あなたは、日本の方ですか?」宮川が彼女の流暢な日本語に驚いていると、さらに「明日はフリーだから、よければトリノを案内してもよい」

宮川は「もう何も考えられなくなった」と振り返る。

彼女はマリーザ・バツサーノ。二人は結婚するまでのストーリーも心温まるものだが、ここではひとつだけエピソードを紹介しておこう。宮川と知り合った後、マリーザは日本に留学して広島で

暮らし始めた。やがて宮川が一時帰国し、二人は東京から広島へドライブ。そこでマリーザの知人の父親であるマツダの松田恒次社長に会うことになり、「マリーザの運転手として紹介される破目になった」。

松田社長に宮川はカーデザインの重要性を説き、日本メーカーがイタリアン・カロツェリアの協力を得る必要性を語った。松田社長はその意味を理解し、カロツェリアの紹介するよう宮川に依頼するまでさほどの時間はかからなかった。61年にマツダとベルトーネの提携がスタート。62年の東京モーターショーでマツダ1000が披露され、2年後の1500のデザインは初代ルーチェに発展して大きな成功を収めた。

## ●ジウジアーロとの友情

日本メーカーとトリノの関係は、宮川を架け橋として急速に深まっていった。マツダに続いて宮川は、いすゞの技術部長だった岡本利雄(後に社長)から依頼を受け、カロツェリア・ギアを紹介した。当時のトリノの御三家はベルトーネ、ギア、ピニンファリーナだ。ベルトーネはマツダに協力しており、ピニンファリーナはすでに日産との関係を築いていた。ギアといすゞの縁談は順調

に進み、やがてあの名作、117クーペに結実する。

ギアはルイジ・セグレが若くして亡くなった後、経営が苦しくなっていた。新しいオーナーの下で総支配人に就いたのは、長年にわたってセグレの助手を務めてきたジャコモ・ガスパルド・モーロだ。ギアを存続させるためには、早急に仕事の契約を取り付けなくては行けない。マリーザの実家のバツサーノ家と旧知だったガスパルド・モーロは、宮川に電話で協力を要請。まさに絶好のタイミングだった。

しかしギアが最初に提案した“アルバ”というプロジェクトは、いすゞの経営陣を納得させられるものではなかった。2度目の挑戦が後のフロリアンにつながるのだが、これもデザインが弱い。宮川とガスパルド・モーロは、ギアのデザイナーも才能はあるけれど若すぎてこの仕事は荷が重いと考えるようになった。パンチのある提案を行うには、もっと傑出した才能が必要だ。

マリーザが宮川の運命を変えたように、宮川はジョルジェット・ジウジアーロの人生に大きな転機をもたらした。マツダのプロジェクトでベルトーネのチーフデザイナーだったジウジアーロに会い、二人はすぐに親しくなり、お互いの伴侶を含めた4人で多くの時間を共にするようになった

1967年、イタルデザイン・ジウジアーロの前身、イタルスタイリングの主要メンバーと。左から宮川、マントバーニ、ルチアナ・ボジョー、ボアレッチ。

In 1967 with the predecessor of Italdesign Giugiaro and the main members of Ital Styling. Pictured from left: Miyakawa, Mantovani, Luciana Bojo, Bialetti.



日本で自動車関連の仕事をした広瀬正一らと。羽田の国際空港にて。抱いているのはご子息のマリオ。背後のロールス・ロイスは、日本での足にと貸与してくれたという。

At the Haneda International Airport with Shoichi Hirose, etc., whom he worked with on an automobile-related project in Japan. He is holding his son Mario. The Rolls-Royce pictured behind was loaned to him as a way to get around in Japan.

A LIFE LONG JOURNEY  
THAT SHAPED  
JAPANESE CAR DESIGN.

**ROMA, PARIS, LONDON, TORINO 1960.**

Thus came the time to visit the world renowned Motor Shows in London, Paris and Torino.

Fate had planned that the life of Hideyuki would take a new twist in Torino. Now alone and on his own, after his friend Akanegakubo decided to go back to Roma to be close to Adriana he had fallen in love with, Hideyuki reached Torino for the show opening on November.

There, coachbuilder Allemano, was presenting the Prince Skyline Sport Coupe designed by Giovanni Michelotti for Fuji Precision Industries (later name Prince) and hosting visitor was a young lady who eventually asked him: "Anata wa Nihon no kata desu ka" (Are you Japanese?).

And, shortly after shocked him with "Asu wa free da kara, yokereba Torino o annai shite mo yoi" (I am free tomorrow and if you wish I can show you Torino). "My head stopped thinking" recalls Hideyuki.

That lady was Marisa Bassano who he married two years later.

It is a long story, nicely recalled in Miyakawa's manuscript but here we need to jump to how, in Hiroshima, Hideyuki was introduced to the president of Mazda Mr. Tsuneji Matsuda, as the "chauffeur from Italy" of Miss Marisa Bassano.

The following conversation gave Hideyuki the opportunity to convince Matsuda-san of the importance of car design (so far neglected in

favour of technique by the Japanese), of the talent of Italian coachbuilders and of the need for the Japanese industry to consult Italian coachbuilders.

The message went through Matsuda-san so well that Miyakawa-san was promptly requested to work as a consultant to Mazda and to introduce the local coachbuilders to Mazda.

Bertone was eventually the selected partner and shortly after the 1963 Mazda Sedan 1000 was presented at the Tokyo Motor Show. Two years later came the Mazda Luce masterpiece came to life to enjoy a fantastic success.

The relationships between Japanese makers and Turin accelerated and soon reached a high speed and intensity. Miyakawa, who had learned to speak and read Italian fluently, was the cultural bridge and the middle-man.

After the Mazda success, also Isuzu asked Miyakawa to help them. A co-operation that led to many changes and a great success: the Isuzu 117 Coupé.

Just like Marisa changed the destiny of Hideyuki, so did Hideyuki did with the destiny of Giugiaro. He steered Giugiaro to Ghia and subsequently (when Ghia was sold to De Tomaso) partnered with him in establishing Ital Styling and Ital Design.

Indeed, very soon Hideyuki and Marisa Miya-

kawa became a very good friend of Giorgetto Giugiaro and his wife Maria Teresa. They had a lot in common and their families shared many dinners and weekends together.

Miyakawa was introduced to Isuzu's Toshio Okamoto and was asked to establish a link with an Italian coachbuilder. The top three "carrozzerias" at that time were Bertone, Ghia, and Pininfarina. The latter being already in relationship with Nissan and with Bertone "married" to Mazda, Hideyuki orchestrated the association with Ghia. That marriage was easy to celebrate. A bit more difficult was to ensure its success.

After the premature death of Luigi Segre, Ghia was in a critical situation: the new owner had lost interest and the company was in urgent need of contracts and cash. Giacomo Gaspardo Moro, who was assistant to Mr. Segre for many years, was the newly appointed General Manager. His task was to ensure the survival of Ghia's operations. Gaspardo Moro was familiar with Miyakawa-san and called on him for co-operation.

The timing was perfect.

Here again the Miyakawa manuscript tells the story with many interesting details that we must skip them, unfortunately. What matters here is that the first design proposals presented by Ghia to Isuzu (at that time the third largest car and



いすゞの藤沢工場にて。117クーペの完成に感謝し、いすゞが感謝の目を設けた。

At the Isuzu Fujisawa factory. Isuzu set a day of appreciation to commemorate the completion of the 117 Coupé.

## A LIFE LONG JOURNEY THAT SHAPED JAPANESE CAR DESIGN.

1993年天皇后両陛下がイタリア・ミラノを訪問された際の  
の分化人とのご懇談の席にて。

At his seat in a meeting with cultural figures when the  
Emperor and Empress of Japan visited Milan in Italy  
in 1993.



イタルデザイン・ジウジアーロの本社前にて。背後にはVWシ  
ロッコが見える。

In front of the headquarters of Italdesign Giugiaro. A  
VW Scirocco can be seen in the back.



ていた。

宮川がギアの能力に不安を抱く一方で、ジウジアーロはベルトネでの待遇について宮川に不満を漏らしていた。ジウジアーロはフォードから高給と高い地位で誘いを受けていたが、家族を連れてドイツに移り住む決断はできない。そうした状況を聞いた宮川とガスパルド・モーロ、そして国营テレビのキャスターでジウジアーロやガスパルド・モーロとも親しいジーノ・ランカーティは、ジウジアーロこそがギアに相応しいと合意。3人でジウジアーロの移籍をお膳立てした。

宮川の特命により、ガスパルド・モーロはジウジアーロにデザインディレクターの椅子を用意し、デザインの決定権を与えることも約束した。断る理由はない。ジウジアーロはベルトネを去り、新天地で新たなスタートを切った。まずは懸案のいすゞのプロジェクトだ。宮川はギアに、再提案のデザインをいすゞに無料で提供するように提案した。ジウジアーロの能力を世の中に示す機会が、どうしても欲しかったのだ。

ジウジアーロはギアに来た初日から時間を無駄にすることなく、スケッチに励んだ。65年の12月のことだ。それから3ヶ月後、翌年3月のジュネーブ・ショーで、117クーペのプロトタイプが

デビュー。大きな反響を呼んだのを受けて、いすゞは2年余りで量産開発をやり遂げ、68年10月に市販の運びとなった。プロジェクトの立役者は、言うまでもなく宮川秀之だ。

しかしジウジアーロがギアに在籍したのは、わずか2年間。ギアがデトマソに買収されて以後、ガスパルド・モーロをはじめ優秀なスタッフが次々と離れていった。カロッツェリアのデザイン部門ではなく、新しい時代に適合したデザイン専門の会社を作りたい。ジウジアーロの新たなチャレンジに共感した宮川は、67年春、イタルスタイルリングの設立に名を連ねた。

### ●フレンドリーなエンツォ

初めてローマに来てから2年後の1962年は、宮川にとって記憶に残る年になった。マリエーと結婚したのはその年の5月のことだし、夏には夫婦でエンツォ・フェラーリにインタビューしている。友人の高島鎮雄がカーグラフィック誌の創刊に加わり、彼からフェラーリの包括的な取材を依頼されたのだ。

宮川は新車の250GT SWBの右ハンドル車の試乗を許され、モデナの郊外路やアウトストラダを走った。工場も見せてもらい、珍しいことに自

分のカメラで撮影することも許可されたという。そして、いよいよインタビューだ。当時のエンツォは64歳。F1サーカスのキングとして、垂涙のスポーツカーの生みの親として、すでに伝説的な存在である。彼が自分のオフィスで単独インタビューに応じるのは、きわめて希なことだった。

ホンダがF1で初勝利をあげたのは67年のイタリアGPだが、宮川はインタビューでエンツォから「日本の自動車産業は非常なスピードで素晴らしい進化を見せている。彼らがF1に参入すればいずれ勝つだろう」と語ったことを覚えている。ホンダは参戦から2年でそれを成し遂げ、さらには87年にはウィリアムズとロータスにエンジンを供給してイギリスGPで1~4位を独占するなど活躍を見せた。「これを25年も前に予言したのが誰だろう、エンツォ・フェラーリだ」と宮川は振り返る。

インタビューのなかでエンツォは、彼の家族のこと、息子ディーノのことにも触れた。マリエーがトリノ生まれだと知ると、「私もトリノで妻と出会った」と答えたという。予定の時間が終わりに近づいてきたとき、宮川はエンツォに自分で運転するなどのクルマを選ぶかを質問。すると「このあたりを動きまわるときは、フィアット