

中沖満さんについて

中沖満（なかおき・みつる）は1932（昭和3年）年3月3日、東京都生まれ、旧制九段中学（現千代田区立九段中）に通うも戦時中につき中退。戦後の1949年、16歳の時に好きな自動車関連の仕事に就きたく地元、麹町の千代田自動車工業に板金工見習いとして就職。数ヶ月後にはより良い仕事をしたく同じ麹町にあった、みと自動車工業（後にわたびき自動車）に塗装見習いとして移る。

同時に好きな二輪車も少年時代から親しみ、押し掛け式ラビット、DSK、ライナートW、ヤマハのYDS1、R1などを乗り継ぐ。浅間以来クラブマンレースを開催しているMCF AJ（全日本モーターサイクルクラブ連盟）が1970年代初頭、不定期に開催していたツーリングなどの常連で、私もご一緒したことがあったが、マシン性能を常に引き出すことを心情とした無類の飛ばし屋で、幾度となくキップを切られていた。

ヤマハファンを自負していた氏はホンダCB750FORも所有したが、足付き性の悪さから2ヶ月で売却、しかし4サイクル・マルチの魅力には勝てず、体格に合ったホンダCB500FORに惚れ込み、外装を「カフェレーサー」フォルムにして、エンジンにもチューンを施す。ホンダのCBデザイナー達と交流を持ったのもCB500FORがきっかけであった。1975年には二輪関係者に声を掛け、日本における二輪ロードレース発祥地に集まろう、という目的のもとに「浅間ミーティング」を開催、クラブ会員組織時に紆余曲折はあったものの、1989年に念願の浅間記念館を北軽井沢に建設、歴史的な数々のオートバイが展示され、後にNPO法人化した

ことで初代理事に就任している。

35年間にわたり「わたびきの塗装名人」として、広く自動車業界に知られ、その後はガレーヂ伊太利屋の林良至、松田コレクションの松田芳穂、エス・エス・リミテッドの原田信雄といった自動車コレクターなどと交流を持つ事となり、最終的には航空機の機体まで塗装することとなる。

わたびき自動車登録時の1970年代に「カーグラフィック」誌の二輪に関する「水曜日クラブ」という記事に、その名がみられ、1978年から二輪誌で「鉄と心とふれあい」というオーナー達のエッセイを連載、1980年「僕のキラキラ星」など各誌の連載が書籍化されたことなどで文筆業にも力を入れることとなる。

そして1983年（昭和58年）11月にわたびき自動車を退社、文筆業として新スタートを切ったが、そのお祝いにと、出版関係者が集まって「独立」のパーティーを開いたことも、当時としてはめずらしいことであった。

1985年にはグランプリ・イラストレイテッド誌で日本のレース黎明期を、当時の担当者にインタビューして連載、各メーカーの重役やOBと知り合うきっかけとなった。これをさらに詳解したものを浅間の会員が自費で刊行していた「スポークホイール」誌に「松明をかかげて」としてボランティアで連載することとなる。近年では中沖ファンから「松明をかかげて」をまとめて読みたいという要望も高く、ここに刊行されたことは、なんとも喜ばしい限りである。

もくじ

序文 中沖満さんについて 小関和夫 2

序章 ぼくとホンダの出会い 7

第1章 ホンダの生い立ち —— ドリーム号の誕生 —— 11

第2章 良品に国境なし —— 赤カブの大ヒット —— 33

第3章 世界をめざして —— TTレース出場宣言 —— 47

第4章 “作業服神聖論” —— 白いつなぎのエピソード —— 67

第5章 力を合わせてピンチを乗り越える —— 宗一郎氏と労働組合 —— 79

第6章 浅間高原レースへ —— ヤマハとの熱戦 —— 95

第7章 2ストローク対4ストローク —— 第2回浅間火山レース —— 117

第8章 世界の舞台へ —— ついにマン島上陸 —— 145

第9章 ホンダ、マン島TT初戦 —— 井の中の蛙、大海を知る —— 155

第10章 再び浅間へ —— 国内のレーサーたち —— 169

第11章 マン島で学んだこと —— GPマシンへの情熱 —— 185

第12章 マン島帰りのホンダ —— 本田宗一郎氏と鈴木俊三氏 —— 193

第13章 1960年、マン島 —— デュークの“手引書” —— 201

第14章 三度目の挑戦 —— 外国人ライダーの存在 —— 227

第15章 MVアグスタの引退 —— ホンダ、西ドイツGPでの優勝 —— 239

最終章 “世界のホンダへ” —— マン島TTでの優勝 —— 257

参考文献 270

編集部より 271

多くのオートバイライフはリフターを握って力いっぱい押して、情力がついたところでリフターを離してエンジンをかける。押しかけ式のラビットで始まった。

アクセルはツイストグリップではなく、床からはえているペダルだったから、エンジンがかかって飛び乗ってからそのペダルを踏むのにもちよつとしたコツが必要だった。なぜかといえぱうっかりいっぺんに踏みこみでもしようものなら、キャブレレーションがついてこずに「クシユン」とストールしてしまうからだ。

そのころのオートバイといえば大型の、重量物運搬用の不格好な自転車に2ストロークエンジンをつけたものが大部分だったから全く魅力がなかった。質の悪い混合燃料でキャブレターのまわりや、その下のほう、果ては車体のうしろのほうまでベタベタにしているオートバイにくらべれば、カバーをされているぶんだけでも148cc2馬力のほうがずっと清潔だったうえに、うまく乗ればこっちのほうがプラグのトラブルがないだけ速かったから、ぼくは長いことスクーターに乗り続けた。

いつの世の中にも新しいものが好きで、人より先にそいつを手に入れないと気がすまない人はいるもので、ぼくの勤め先に納品に来る塗料屋の若旦那はまさに

そのひとりだった。

はじめのうちは自転車を漕いでやって来てその次はカッコ悪い自転車バイク、その次には2ストロークのドリームに乗ってやって来た。ボロンボロンとやって来るドリームは世間話に時間を忘れて、あわてて帰ろうとするときまっぴりかかりが悪く、そのたびに若旦那はワイヤーブラシを工場の隅からみつけて来てはプラグを掃除した。

ホンダのオヤジさんと河島喜好さんが相談して、「2ストロークは音からして高級感がないから4ストロークにしよう。そのほうが高く売れるから……」と相談しはじめたころ、若旦那はエンジンだけ載せかえたみたいにドリームと格好がよく似たライラックに乗って来て、「どうだ、いいだろう」と自慢したが、ぼくはどうもチャンネルフレームは好きではなかったからほとんど無視した。そうしたら次に乗って来たのはちゃんとしたフレームのライラックで、今度はこっちが「カッコいいなあ」と言って若旦那も満足そうだった。

それなのに若旦那はそのあとすぐにまたホンダになった。「ライラックは壊れるとなかなか部品が来ないが今度は大丈夫だ。やっぱ箱根からこっち(東)でつくってるやつじゃなきやダメだ」と若旦那はわかったようなわからないようなことを言った。「こいつは力があるしよお」と胸を張ったが、ぼくはやっぱりカラ



ラビット 富士産業(現・富士重工業)が製作した4ストローク単気筒、サイドバルブのスクーター。エンジンの始動方式はリフターを使った「押し掛け式」だった。



ホンダドリームD型(1950年) 空冷2ストローク単気筒98ccで5000回転時3馬力を発生。それまでエンジンのみを製作していたホンダだったが、初めて自社製フレームを使用したモデル。マシンを囲み「夢のようだ」と皆で感動したままを車名にしたという。

スみたいな黒さだけのドリームは好きになれなかった。

若旦那はすっかりホンダ党になった。3E型に乗ってやって来たとき、チャネルフレームの両脇の、それぞれ5本ずつの細いクロームのモールディングが、あの味も素っ気もない車をこんなに変わらせるものになったことにぼくは気づいた。真っ黒なカラスのE型が美的センスを身につけはじめたからである。

3E型はどんどん増えはじめた。素人の目にも増えるのがわかるのだからホンダの専門職が街に出てニンマリとしたのは当然のことだろうが、ぼくはオヤジさんと河島さんが、〴〵してやったり!と笑っていたことだろう、と今はそう思う。

戦後の日本の奇跡といわれるのはソニーとホンダである。この両社が日本の復興のためにどれほど偉大な貢献……外貨の獲得をしたかについては今さら述べる必要もあるまい。

そしてホンダのオヤジさんについてはすでに書きつくされていることではあるが、はじめに少しだけ述べてみたい。まだ一面識もないのにぼくが本田宗一郎氏をオヤジさんと呼ぶのは、ひとりのオートバイ好きとして氏を考えると、どうしてもそんな呼びかたがいちばんぴったりくるような気がするから……と、わかっていただきたい。



ホンダドリームE型(1951年) 空冷4ストローク単気筒146cc。D型(2ストローク)の排気音が気に入らず、4ストロークOHVにしたモデル。設計者の河島喜好が自ら運転し、箱根の峠越えテストをやり遂げたという。

第1章

ホンダの生い立ち——ドリーム号の誕生——



野口工場でのA型エンジンの機械加工風景(1948年)

本田宗一郎氏、明治39年11月17日、静岡県磐田郡光明村で鍛冶職の本田儀平^{ぎへい}氏と、みかさんの長男として生まれた。

大正11年、高等小学校を卒業するとひとりで東京本郷にある自動車修理店アイト商会に奉公に出る。生来の機械好きは厳しい従弟奉公の6年間で自動車の構造や修理、運転までを身につけ、昭和3年、22歳で浜松に帰り、アイト商会・浜松支店^しの看板を出す。自動車修理という仕事はそのころの最先端をゆくもので、東京仕込みで腕がいい^{うで}という評判から大繁盛、仕事のかたわら発明した铸造スポークの特許もとって順風満帆だったが、いくら腕がよくて繁盛しているといっても近在の車を直すだけでは先が見えている、と考えて昭和10年には看板をおろしてしまう。

店を閉めたあととは自動車エンジンの部品の改良や発明、特にピストンリングの自作に熱中する。50人近い職人を使うようになったアイト商会・浜松支店の仕事はエンジンの修理や再生・鍍金・塗装にまで及んだが、ピストンリングの磨耗や切損の多いことが探究心をかりたてたからだだった。自分で焼きを入れてさまざまな工夫を凝らしても思うような物が出来ず、ピストンリングをつくる会社の設立を考えていた宗一郎氏は、やる以上はピストンリングに精通していなければならぬ、と自作のピストンリングを持って浜松工専(今の静岡大学工学部)を訪ね、シ

リコンが不足、と指摘されて基礎学問の不足を知り、聴講生として通学することを決める。

念願のピストンリング製造を行なう東海精機重工業を設立したのは昭和12年、29歳の社長はまだ浜松工専の聴講生だった。

東海精機の株の半分は、すでに大企業だった豊田自動織機が出資して役員には石田退三氏が名を連ねた。

東海精機は軍需工場として業績を伸ばすが、宗一郎氏は敗戦後、トヨタ自動車に東海精機をそっくり譲り渡す。

「戦争中は軍の言うとおりにやっていたらいいのだからどうということはないが、戦争に負けちゃっちゃあ、そうはいかない。アメリカさんがバックについて、さあまたピストンリングをつくりなさい。と言うはずもない。それなら民主主義がどんなものかわかるまで何もしないでご時勢をみようと思った」と語るが、戦後の混乱期にヤミ商売に手を出せば巨万の富を手にするのは容易だったろうに宗一郎氏はそういったことに背を向けて、われ関せず、とばかりに尺八と将棋に熱中する。

それでも食べるものは食べる。極度の食糧難の中で最低限必要な食料を手に入



本田宗一郎(1906年生まれ)
静岡県浜松市出身。アイト商会に勤務し、その後、1946年に本田技術研究所を開設。1948年、本田技研工業株式会社を設立し、取締役社長に就任。幼少の頃より飛行機やオートバイが好きで、その情熱は84歳で没するまで冷めることはなかった。



石田退三(1888年生まれ)
1950年、トヨタ自動車の創始者である豊田喜一郎氏が経営不振の責任を負って社長を辞任した後、同社の代表に就任し、再建に注力した。



1955年、第1回浅間高原レースのスタート風景。ライラック、みずほ、ホダカなどの数々のオートバイメーカーが熾烈な争いを繰り広げた。

その年の11月には浅間高原レースが開催された。こちらのほうは国産車の性能向上が目的だった。名古屋TTレースが1回だけで終わったのは、警備側が公道でのレースに難色を示したからだ。それはそうだろう、踏切で一旦停車をしなかったり、バスを強引に追い越す、というようなことがあったのだから。

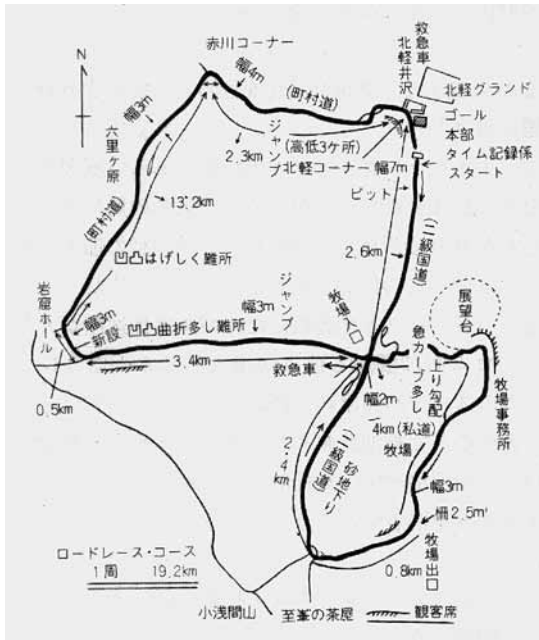
そのために浅間高原に場所が移ったのだが、最初の一周40キロのコースは結局19・2キロになった。これは峰の茶屋を境にして、長野・群馬両県にまたがる大きなコース、つまり完全に「ひと山越える」コースを想定していたのに、長野県警が拒否の姿勢を示したためで、やむを得ず群馬県側だけを使うことになったのである。

群馬県側も公道閉鎖には難色を示した。それは結局、二級国道を最小限に使うことで決着した。北軽井沢から現在の国道146号線の一部走るほかは、町村道をもつることになった。二級国道でさえ未舗装なのだから、それを一歩はずれた町村道というのは想像以上の「酷道」だった。

ちなみに貴重な資料だからコースの概略を記してみよう。

第1区間の北軽井沢牧場入口の2・6キロは、全コースのうちでいちばん走りやすいために、全車が最高速度を発揮することが出来た。この区間では、そのた

浅間高原レースのコース
図。1周19.2kmのコース
を右回りする。



レースの模様。浅間のレースはマシンの耐久性を向上させるだけでなく、
数々のライダーを育てた。



道路は未舗装で、コースの路面
にはごつごつした火山礫があり
溶岩が転がる、まさに耐久性や
技術が求められる公道レースだ
った。

でこたついたとき、全く役に立たなかった。

「ホンダ？ 知らんね」と冷たい英国の役人が、それでも書類の不備を楯にすることなく通してくれたのは、「マン島を走るために来た」というひとことだったのかもしれない。

1ヵ月前からマン島に来て、そして練習を開始したホンダは島の人たちの注目の的だった。それは相次いで到着する外国チームの連中やジャーナリストも同じだった。

彼らはRC141を穴があくほど見まわした。彼らにとってホンダ伝統のボトムリンクは、いかにも時代遅れに見えたらしかった。

RC141は、マン島での練習でパワー不足が問題となり、急遽、研究所から送られてきた新しいヘッドを組み付けられた。2バルブから4バルブとなり、出力は向上した。

マン島に馴れるための走行にはCB150が使われた。高度差、カーブ、そういったものは谷口尚己、鈴木義一、鈴木淳三、田中楨助の4選手を驚かせた。箱根あたりで充分走り込んだ自信は、そういったコースの難しさよりも、あとから来て走り出した外国のワークスチームの速さの前に、グラグラと揺らいでゆくようだった。パワーも違う。RC142よりはるかに出ている。そしてそのスピード



マン島TT参戦ライダー（1959年）。左から鈴木淳三、谷口尚己、鈴木義一、田中楨助。



RC142（1959年）RC141はDOHC並列2気筒2バルブ、12500回転時に15・3馬力の高出力だったが、2バルブ方式に限界を感じ、研究所から取り寄せた4バルブのシリンドラーヘッドを急遽組み付けた。それにより13000回転時に17・3馬力を発生した。ライダーは谷口尚己。



れ。あまり速度が速すぎると喫茶店の柱のほうへマシンを持っていかれる危険がある。マウンテンコース中の最高地点を目指す上り坂に対してサードに変速し、加速せよ」

「ワインディングコーナーにはセカンドギア、速度は約95 km/hで入れ。カーブの頂点へ出来るだけ近づくようにすれば、小さな傾斜を充分に利用することが出来る。ただし、路面が濡れているとき、ここは非常に滑りやすいから注意。サードギアに入れよ」

「第33マイルストーンには二つのコーナーがある。最初のコーナーに入るとき、位置は道路右側から約1・2メートルのところ、サードで全開。約180（185 km/h。この場所では曲がり角に余り近づきすぎぬこと。近づきすぎると次のカーブで不利な位置をとることになる）」

「ケイトコテージでは、自分で、今日はマシンによく乗れている」と思うとき、手荒く右側の壁までマシンを寄せることが許される。もし、そうでないときは壁から90センチは離れるべきだ。サードギアで185 km/h。コーナーを出るときは道路の黄色い中央線の右側30センチのところを狙え。この部分だけは右側の土堤近くの不利な路面でも相当のスピードが出る。直進に入ったらすぐにトップに入れよ」

観客スタンド前を駆け抜けるトム・フィリス。（写真上）
ガバナーズブリッジは速度を時速10〜15 kmまで落とし、超低速で曲がってゆくことが指南されている。（写真下）

本書刊行にあたって

1. 刊行までの経過

本書は刊行までにかなりの期間が経過しています。ここでその経過を読者の方々にご説明しておきたいと思います。本書は、1987年(昭和62年)から「スポークホイール」という冊子に連載された中沖満先生の実稿をベースとしました。今から28年前に発表されたことになります。タイトルを「松明をかかげて」としたこの連載は、最後の部分に関しては、希望する読者への配布というものであり、限られた方のみ読むことが許された、ある意味“まぼろしの原稿”でした。

1990年頃から、弊社編集部にてこの中沖先生による連載を一冊の本にまとめて欲しい、というご要望の手紙が数人の方から届きました。しかし、当時、中沖先生はCBSソニー出版や尾崎桂治氏が代表を務めるグランプリ出版に寄稿されていた著者であり、弊社ではこうした読者からのご要望にお応えすることはできませんでした。

その後2010年に弊社がグランプリ出版の業務を引き継いだことで、状況は一変します。すでに中沖先生は他界されておりましたが、ご子息である中沖健司氏に弊社からこの企画を相談させていたところ、本書製作に対するご承諾をいただくことができました。

2. 編集作業に関して

2014年春から本書の編集を開始して、あらためて元となる原稿全体を確認し、浅間レース出場のいきさつからマン島TTレース参戦までの経過を中心にまとめることに決めました。これは中沖先生の連載の主旨でもあるからです。全て時系列に整理するという作業も加え、その際に内容に直接関係のないと思われる箇所は一部削除しています。この作業は、飯塚陽氏が担当しました。さらに内容に関連する写真や資料とその解説を各頁下に収録することとし、本文の文字の大きさも通常より若干拡大することで、読みやすさやわかりやすさを追求することにしました。校正に関しては、この時代の二輪車に詳しい中村英雄氏にも協力をお願いしました。本書は、世界メーカーへと大躍進を果たしたホンダの草創期における、ひとつの躍動の時代について書かれたものでありますが、当時のこうした活動が日本の秀逸なモノ作りを伝えることとなり、1970年代以降の日本企業による世界進出を推進させる原動力になりました。日本の優れた工業製品が世界の舞台で活躍した歴史の1ページが書かれた史実として読んでいただければ幸いです。

3. 収録資料に関して

内容の正確さを高めるために、本書に収録した資料及びデータ等は、各メーカーの社史や広報資料を中心に構成しています。すでに半世紀以上前に発表された資料もありますが、今では貴重な史料ということでそのまま掲載したものもあります。資料収集に当たっては、ヤマハ発動機株式会社広報グループの滝島稔氏、スズキ株式会社経営企画室広報部の神原圭吾氏にご協力をいただきました。また編集がスタートしてから本書完成までの一年以上にわたり、本田技研工業株式会社広報部の高山正之氏には、広報資料のご提供に加え、様々なご協力やご声援を賜りました。また、編纂した原稿すべてを確認していただいた中沖健司氏なくして本書を刊行することはできませんでした。さらに、長きにわたり二輪車の歴史考証を専門に活動을続けてこられた、小関和夫氏には、巻頭の序文をいただきました。

以上、本書製作にあたってご協力くださったすべてのの方々に感謝申し上げます、最後といたします。

三樹書房 小林謙一

参考文献

『Dream1 本田技術研究所 発展史』株式会社本田技術研究所、1999

『Dream2 創造・先進へのたゆまぬ挑戦』株式会社本田技術研究所、1999

『ホンダの歩み1948-1975』本田技研工業株式会社、1975

『ホンダの歩み1973-1983』本田技研工業株式会社、1984

『語り継ぎたいこと チャレンジの50年』本田技研工業株式会社、1999

『HONDA R&D Technical Review 1994 vol.6』本田技術研究所、1994

『TOP TALKS 語り継がれる原点』本田技研工業株式会社、2006

藤沢武夫『松明は自分の手で——ホンダと共に25年——』本田技研工業株式会社広報部、1998

『トヨタ自動車20年史』トヨタ自動車工業株式会社、1958

『Times of YAMAHA——挑戦と感動の軌跡』ヤマハ発動機株式会社、2005

『歴史写真集「スズキとともに」』スズキ株式会社、2002

『THE RACE FOR LEADERSHIP 世界のランキングを求めて』株式会社モータースポーツランド、1962

本田宗一郎『私の手が語る』講談社、1982

本田宗一郎『得手に帆あげて』三笠書房、1985

佐貫亦男『発想の航空史 名機開発に賭けた人々』朝日新聞社、1998

GP企画センター編『バイク用語ハンドブック』グランプリ出版、1994

「Honda Motorcycle Racing Legend 至高のエンジニアリングと日本人の誇り1952-1975」八重洲出版、2009

「浅間から世界GPへの道 昭和二輪レース史1950～1980」八重洲出版、2008

「NEKO MOOK304ホンダコレクション レースと共に歩んだ半世紀」ネコ・パブリッシング、2002

「MotoGP Source Book 二輪グランプリ60年史」スタジオタッククリエイティブ

中部 博『定本 本田宗一郎伝』三樹書房、2012

秋鹿方彦『グランプリレース——栄光を求めて1959～1967——』三樹書房、1989

小関和夫『メーカー別にたどる国産オートバイの光芒 時代を創ったモデル達』三樹書房、2013

小関和夫『カタログでふりかえる 日本のスクーター』三樹書房、2002

『日本の自動車アーカイヴス 二輪車1908-1960』三樹書房、2012

『日本の自動車アーカイヴス 乗用車1947-1965』三樹書房、2009

写真提供

本田技研工業株式会社／ヤマハ発動機株式会社／スズキ株式会社

日産自動車株式会社／NPO法人日本自動車殿堂／一般社団法人日本自動車工業会図書室

自動車史料保存委員会 (順不同・敬称略)

中沖 満

(なかおき・みつる)

1932年(昭和7年)東京・麹町生まれ。番町小学校、麹町高等国民学校、旧制九段中学中退。

1948年9月、わたびき自動車工業株式会社に入社。

塗装職人として34年間勤めた後、1983年からフリーのライターとして活躍。

1975年に「浅間ミーティング・クラブ」を有志とともに設立し、初代理事長を務める。

1989年には長野原町に二輪車博物館として「浅間記念館」を開館するなど、

32年間にわたりクラブの活動を支えた。

主な著者に『オートバイグラフィティ』(CBSソニー出版)、

『はくのキラキラ星』『はくの素敵な仲間たち』『懐かしの軽自動車』

『クルマ&バイクの塗装術』(すべてグラフィック出版)。

2007年没。

ホンダオートバイレース史
浅間レースからマン島TTまで

著 者 中沖 満

発行者 小林謙一

発行所 三樹書房

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

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町1-30

電 話 東京 03(3295)5398

振 替 東京 00100-3-60526

印刷／製本 シナノ パブリッシング プレス

©Kenji Nakaoki / MIKI PRESS

Printed in Japan

乱丁本、落丁本はお取り替えます。

本書の全部または一部、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になります。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版權管理部に許諾を求めて下さい。