

写真でたどる日本アルペンラリー（全18回）



日本アルペンラリーの歴史は1959年7月10日に始まった(第1回)



第1回の試走はジープを先頭に4台で行なった



9月開催となった第2回アルペンラリー



神宮外苑をスタートする競技車両(第12回大会)



一般車を避けるため林道を多用した第12回。峠を疾走し、川を渡る。事故もあったが乗員は無事だった



第14回にはサーキットで活躍するフェアレディZの参加も複数あった



軽自動車も多く参加した(ダイハツフェローMAX)

復刻版刊行に寄せて

本書は1996年5月に湧水社出版（小川実代表）から刊行された『日本アルペンラリーの足跡』を復刻するとともに、その後の日本におけるラリーの動向を増補の形で付け加えたものである。また巻頭には18回の同ラリーを記録した貴重な写真の数々を口絵として収録した。ご覧になればわかる通り、日本アルペンラリーは第1回日本グランプリ開催に先立つこと4年前の1959年7月に始まった。日本のモータリゼーションが始まる前夜でもある。日本のモータースポーツの本格的幕開けとして記憶されるべき年と言えるだろう。第1回開催以降も1976年まで毎年、全18回にわたって日本アルペンラリーは開催された。参加台数は100台を超え、その後のモータースポーツ界を牽引するそうそうたる顔触れやワークスチームが参戦するなど日本を代表するラリーに成長していった。1976年に休止はしたが、この確かな実績が評価され2001年に国際格式のラリーとしてその名が復活し、WRCの日本開催にもつながった。

この日本アルペンラリーの主催者であるJMC（日本モータリストクラブ）の代表を務め、毎回競技長として取り仕切り、コース選定のため毎年8〜10万キロにおよぶ試走を行った澁谷道尚氏の功績は多くの関係者が認めるところであり、日本におけるラリーの父「ミスターラリー」として今でも敬われている。

本書は日本アルペンラリーと澁谷道尚氏の日本のラリー界ひいてはモータースポーツ界に与えた功績を記録し、今の若き人々、さらには後世に残すために刊行した。復刻を快諾していただいた小川実氏、貴重な写真や資料の提供だけでなく明晰な記憶に基づく証言をいただいた澁谷道尚氏、追補ページの執筆・写真提供をお願いした沼田利一氏（日刊自動車新聞社北海道支社長）に深く感謝したい。

はじめに

1959年（昭和34年）のJMC（日本モータリストクラブ）の発足当時からラリーの裏方を手掛け、『クルマひとすじ』の人生を歩んできました。仕事の大半はラリーのルートを求めて日本列島を隈なく走り回ることに終始し、その距離は地球を26周もする10万^{キロ}を超え、『寝るとき以外はハンドルを握っている』とまでいわれました。

数多く手掛けたラリーのなかでも、日本アルペンラリーは最初に携わった本格的なモータースポーツ・イベントということもあり、特別な思い入れがあります。私の師匠である故・野口正一さんと初めて乗鞍岳に登った道は、今では想像もつかないような悪路で、シートとズボンがすれてほころびてしまうほどでした。しかし、雪と氷の織りなす山頂の景色のすばらしさに感動を覚えるとともに、その魅力の虜になり、この乗鞍という山をあらゆる条件のもとでアタックしてみたくなりました。これが、アルペンと乗鞍を結びつけるキッカケとなったわけですが、その悪路もいまや立派な舗装の観光道路になっており、当時の面影を偲ぶことはできません。

当時を知るラリーストもはや少数派になってしまいましたが、日本のモータースポーツの原点はJMCのラリーにあり、とりわけ日本アルペンラリーはそのスケールの大きさからいっても最大級のイベントであり、日本のラリー界に大きな基礎を築き上げたと今でも自負しております。そのラリーを18年間も手掛けることができたことは、私にとってはとても幸福なことであつたと思うと同時に、関係の方々のご協力があったからこそと感謝しております。もちろん、楽しいことばかりではなく、つらいことも多々ありました。特に第17回日本アルペンラリーの死亡事故で3人の方々の貴い命が失われたことは、筆舌も及ばないほど残念な気持ちで一杯です。ここに改めてご冥福を

お祈り申し上げます。

こうした私の人生を振り返るとともに、日本アルペンラリーとはどのようなものであったのか、またそれがその後の日本のラリー界に果たした役割など、関係された方々のお話を交えて、その足跡をたどり、後世に残しておくのも私の務めかと思ひ、刊行に踏み切ったのが本書です。

写真や資料は十分揃っていると思つていたのですが、いざ本にまとめようとしてみると、なにせ30年以上も前のことゆえ不完全なものも少なくなく、私の記憶違いや資料の不備などで、一部には誤りもあるうかと懸念しておりますが、その点は読者の寛大なるご批判をお願いいたします。

なお、末筆ながら本書の刊行にあたり、取材活動や原稿作成等にご尽力いただいた目黒峻氏、今井澄氏、湧水社出版・小川実氏をはじめ、ご多忙のなかインタビューや取材のために貴重な時間を割いていただくなど、多大なご協力をいただいた皆様に心よりお礼申し上げます。

1996年3月

澁谷道尚

原稿執筆作成

・目黒 峻（自動車ジャーナリスト）

「アルペンラリーの発足まで」「アルペンラリー参加の思い出（寺尾／小関／茂手木氏を除く）」「三菱ファクトリーかく戦えり」「注目を集めた出場マシン群」

・小川 実（湧水社出版・代表）

「アルペンラリー参加の思い出（寺尾／小関／茂手木氏）」「コース設定・運営苦労話」「各回の概要および成績」「JMCの活動実績」

写真でたどる日本アルペンラリー(全18回) 2

復刻版刊行に寄せて 17

はじめに 18

I. 日本アルペンラリーの発足まで

日本で初めてのモータースポーツ・イベント

JMC(日本モータリストクラブ)がオーガナイズ

日本のラリーの産みの親、野口正一氏

“帰りがけの駄賃”で乗鞍を偵察

自衛隊に協力をあおぐ

スコップでラリールートを切り開く

“孤独な作業”だったコース設定

マウンテンサファリで発覚した“不正”

II. 日本アルペンラリー参加の思い出を語る

古我信生氏 小林彰太郎氏 瀧進太郎氏 久世隆一郎氏

寺尾慶弘氏 小関典幸氏 篠塚建次郎氏 平林武氏

清水猛彦氏 茂手木浅代さん／松原功卓氏 伊藤哲郎氏

III. 三菱ファクトリーかく戦えり

“引き抜き”でチームを構成

最大のライバルはチームメイト

プライベーターにもサービスを

噂の練習会とフィードバック

69

45

23

IV. 注目を集めた出場マシン群

日産・オースチン 日産・セドリック／グロリア 日産・フェアレディZ
日産・ブルーバード310／410 日産・ブルーバード510
プリンス・スカイライン／日産・スカイライン
日産・サニー 日産・チェリー 日産・バイオレット
三菱・コルト 三菱・ギャラン 三菱・ランサーGSR
トヨタ・パブリカ トヨタ・カローラ
トヨタ・カローラレビン／スプリングタートレノ
トヨタ・クラウン トヨタ・コ罗纳 トヨタ・コ罗纳マークII
トヨタ・セリカ／カリーナ
スバル1000／1100／1300 スバル・レオーネRX
ホンダS600／N600／1300 ホンダ・シビック
マツダ・ファミリア／カペラ マツダ・サバンナ
いすゞ・ベレット いすゞ・ヒルマンミンクス
ダイハツ・コンパノベルリーナ ダイハツ・フェローMAX／コンソルテ
日野・ルノー／コンテッサ 輸入車

77

V. コース設定・競技運営苦労話

第1回・クルマで行ける一番高いところ 第2回・9月開催に変更、乗鞍にも初挑戦
第3回・指示速度アップに賛否両論 第4回・都内40^キの指示速度に猛反省

161

第5回・新潟県警のパトカーが先導 第6回・初めてのナイトラリーで事故続発
第7回・白銀の乗鞍を疾走 第8回・蔵王にも挑戦
第9回・女性チームが大活躍 第10回・小旗で歓迎してくれた新城の町
第11回・究極のドロ道、伊勢峠 第12回・ドラム缶から給油
第13回・開通したばかりの野麦峠 第14回・サービス合戦花盛り
第15回・まだすいていた東北をメインに 第16回・オイルショック乗り越え開催
第17回・死亡事故発生で中断 遺族の方々にご理解をいただく
第18回・花巻温泉が絶大なバックアップ

VI. 日本アルペンラリー各回の概要および成績

179

VII. 日本モーターリストクラブの活動実績

231

VIII. 日本アルペンラリーのその後と澁谷さんのこと

239

日本アルペンラリー、その後

日本におけるラリーの歩みと特色

◊ミスターラリーしぶやみちたか 澁谷道尚

日本アルペンラリーから世界に羽ばたいた篠塚建次郎

“帰りがけの駄賃”で乗鞍を偵察

——そしていよいよ第1回日本アルペンラリーの開催ということになるわけですが、その遠大なプランニングを実現させるのは、ものすごく大変なことだったと思うのですが…。

「日本アルプスを走るラリーというアイディアは、木村社長が出したものだんですが、実行部隊は野口さんと僕、そしてJMCの事務局長をやっていた谷正之さんの3人でした。その最初の“試走の試走”は、例のヒルマン・エコノミーランの帰りにやったんです。メンバーは実行部隊3人で、時期は5月頃でした。僕は新車だった観音開きのクラウンに乗って行きましたね。

まず、いすゞ・ヒルマンの企画で大阪まで国道1号線を走って行って、もちろんほとんどダート道でしたけど、で、大阪にヒルマンを置いて、帰りにクラウン1台で名古屋から国道41号線を高

山の方に入っていったわけです。そして高山まできたときは『ああ相当山の中まできたなあ』と思っただんですが、まだまだ序の口でした。そこから平湯峠へ登っていくわけですが、この道が当時は原生林の中の未舗装路で、登りもキツイんですね。今ではなんてことない舗装道路になっていますが、その頃はほとんど道が上がって行って、『これが乗鞍へ行く道か、日本にも凄いとこがあるんだな』って思いながらアクセルを踏んでいたんです。

そしてやっと平湯峠に着いたんですが、雪があって、峠には石碑がひとつポツンとあるだけで、僕はそこがてっきり乗鞍の頂上だと思いこんでしまいましたね。『野口さん、やっぱり乗鞍って凄いとこなんですね』って話しかけたら、野口さんは『いや違うんだ、乗鞍はこの上だ』って言われてさらにビックリ。『でも今日はもう遅いからちょっと下って平湯温泉に泊まろう』ということになって、またそこから奈落の底に落ちるような道を下りて、平湯温泉まで行って泊まったんです。



アルペンラリー初期の頃、乗鞍へ登る道はこんな状態だった

今は奥飛驒の有数の温泉地になっている平湯ですけど、当時はまだ電気もなくて、ランプに囲炉裏。それに、シートベルトもないベンチシートで山道をずっと走ってきたせいとか、ズボンのお尻が擦れて破れてしまってるんですね。今ではクルマに乗っていてズボンが破れるなんてことはないですけど、それだけハードな道だったんです」

——なんかアドベンチャー・ラリーみたいな話で、今では想像もつかないですけど。そのルートというのは地図を見ながらとか、道を見つけてからとかしながら走っていったんですか。

「困ったのが、道路地図がなかったことですね。一応武揚堂の地図があることはあったんですけど、山の中の道や細かい林道は全然当てにならない。もちろん国土地理院の5万分の1の地図はありましたけど、あれは地形図だから道はあまりのっていないし、それにクルマで走るには1枚でカバーする範囲が狭くて、しょうがないので何枚もゴハンツプで貼り合わせて畳2畳ぐらいの大きさにして使っていましたね。」



乗鞍でスカイラインとブルーバードのデッドヒート（第8回）

ました。

そういうときは、日刊自動車新聞社という名前は効きましたね。新聞社のやることだから、単なる儲け仕事じゃないだろうという判断をしてくれたようです。要所要所に無線基地を置いて、全面的に協力してくれました。でも、あくまでも無線連絡に協力してくれただけで、オフィシャル的な援助を頼んだわけではありませんでした。先導するとか、落ちたクルマを引き揚げるための協力とか待機ではないんです。もちろん、何かあったときの救助についてはお願いしてありましたが、自衛隊の全輪駆動車や戦車を使ってラリーを運営したというわけではありません。

その他の面でも、日本アルペンラリーと自衛隊の関係は浅くないですね。時代はちょっと新しくなりますが、乗鞍山頂と鈴蘭高原（乗鞍高原）をつなぐ道を作ったのは自衛隊で、しばらくは「自衛隊道路」と呼ばれていました。自衛隊が訓練のために作ったんでしょうけど、路面は固めていないし、ブルドーザーとスコップで掘っただけのよ

世界のシノヅカも

アルペンでは無冠の帝王

篠塚 建次郎氏

パリ・ダカに世界ラリー選手権(WRC)と、今も現役で大活躍の篠塚建次郎氏。ところが、実は篠塚氏は日本アルペンでは一度も優勝していない「無冠の帝王」である。

「当時の三菱自動車は、日本アルペンラリーのときに新車を下ろすことになっていたみたいで、デビューしたばかりのギャランで出たのが最初でしたね。あれは1970年、確か第12回だったと思う。それまでのラリーにはコルトで参戦していた



から、三菱のドライバーになって初めて新車をドライブしたのが、このアルペンラリーだったんじゃないかな。当時アルペンはすでに有名なラリーだったし、どうせ出るなら絶対に勝ちたいと思って走りましたね。

そして71年の第13回。このときは第1ステージのゴールである濁河温泉までは減点ゼロで、もちろんトップ。これはイケると思っていただけで、後半はメロメロで結局5位(清水猛彦氏が同乗取材したとき)。もちろんくやしかったし、思ったより難しいものだという印象でしたね」

当時、三菱ファクトリーといえば飛ぶ鳥をも落とす勢いの強豪チーム。前年の第12回もプライベートながらギャランが勝っているだけに、篠塚氏もかなり気合が入っていたのだろう。なにせ、当時の篠塚といえば国内ラリー11連勝という記録を作っていたほどのトップドライバー。1年に1度のアルペンとはいえ、勝っていないのが不思議なくらいだ。

「その後もアルペンには出たけれど、第14回も2

サーキットだけが栄光の舞台ではなかった

プリンス・スカイライン／日産・スカイライン

スカイラインというと日本GPでのGT-Rの大活躍を連想するが、意外にもスカイラインのモータースポーツ初参戦は、第1回日本アルペンラリーだった。古我信生の駆るスカイライン1500は、日本で初めて行われたモータースポーツ・イベントであるアルペンに参戦し、見事優勝。3位にもスカイラインが入り、その耐久性とスポーツ性を証明してみせた。

以後、S50系、GC10系と進化していくスカイラインだが、PMC・Sの発展とともにファクトリー・チューンと言ってもいいほどの改造が加えられ、その走りっぷりは群を抜いていた。

第1回を制した後も、64年(第6回)は中村信顕、65年(第7回)は杉山秀夫のドライブで2年連続アルペン制覇。その後ブルーバードSSSの後塵を拝したものの、68年(第10回・このときはブルーバードと同点優勝)の鈴木信光、69年(第

11回・コロナマークIIと同点優勝)の桐壮一郎と、再び返り咲いて2年連続制覇。全18回開催された日本アルペンラリーのうち5回の優勝を果たし、ブルーバードと並んで最多勝利車という記録を残している。

プリンス・スカイライン 59年式

全長 (mm)	4360
全幅 (mm)	1675
全高 (mm)	1535
ホイールベース (mm)	2535
トレッド (前/後) (mm)	1348/1384
車両重量 (kg)	1330
エンジン	GA4型水冷直4 OHV
総排気量 (cc)	1484
最高出力 (ps/rpm)	70/4800
燃料供給方式	ストロンバーグキャブレター×1
トランスミッション	4速MT
ステアリングギア形式	ボールナット
ブレーキ	前 後 ドラム
サスペンション	前 後 ウイッシュボーン独立懸架
タイヤサイズ	ド・ディオン式リジッド



中村・中村組のスカイライン2000GT（第12回）



PMC・S信光チームのスカイライン（第14回）

第14回

1972年（昭和47年）
9月20日～23日

ワークス勢の激突が最大の話題。トヨタ・チームでは細谷四方洋を起用した。第1ステージのフィニッシュとなった赤倉温泉の大駐車場には、日産スポーツ、プリンスサービス、ISCC、TMS、DCCS、三菱といったワークス勢がバスやパネルトラックを持ち込むなど、巨大なサービス工場と化していたというほど。しかし、結果はプライベートの平林チームに凱歌となった。

●コース 東京（神宮外苑）→信州峠→馬越峠→臼井町→大河原峠→大門峠→丸子町→蝶ヶ原林道→扉峠→千本平→上田→高峰高原→長野原→足尾→日光→暮坂峠→高峰高原→車坂峠→湯の丸林道→赤倉温泉（第1ステージゴール）→万座→野麦峠→久々野→郡上八幡→高山→平湯→白骨温泉→乗鞍→奈川→大磯ロングビーチ

●距離 約2100km

●概略

●第1ステージ 大河原峠の第3チェック手前で早くもハブニング、1台の競技車が30m転落したが、幸いけが人なし。小諸から高峰高原に向かう舗装路は指示速度59km。ヘアピン続きの登坂路で、この速度を保つにはかなりのテクニクが必要。おまけに先ほどの雷雨で路面は濡れている。案の定、1台転落。しかし、翌朝レッカーで引き上げた途端にエンジンがかかり、そのまま倉まで飛ばしていったというから驚きた。

●第2ステージ 前回からコースに組み込まれた野麦峠を越え、アルペン最大の山場、乗鞍岳に登る。自衛隊道路と呼ばれる道を往復するが、人間の頭大の石がゴロゴロしたところで、道というより河原といった方がピッタリの悪路だ。しかも指示速度は46kmというハイアベレージマシン・トラブルが続出した。

●参加台数 113台

【総合順位】

- | | |
|----------------|------------------|
| 優勝 平林武（ブルーバード） | 6・柑本寿一（ブルーバード） |
| 2・木村恭二（レビン） | 8・田中正（ギャラン） |
| 2・篠塚建次郎（ギャラン） | 9・塗矢真知夫（ホンダ） |
| 4・尾花繁男（ギャラン） | 10・関根基司（スカイライン） |
| 4・永山政寛（レビン） | 11・水戸部喜一（ブルーバード） |
| 6・山本哲郎（セリカ） | 11・長谷部三治（スバル） |
| | 11・木全巖（ギャラン） |
| | 13・竹平素信（スプリンター） |
| | 13・木島栄一（ベレット） |
| | 13・三浦貞夫（フェアレディ） |
| | 17・佐山文夫（フェアレディ） |
| | 17・中村晃（ギャラン） |
| | 19・綾部美津雄（トレノ） |
| | 20・歌原義和（ギャラン） |
| | 21・三内功（ブルーバード） |
| | 21・飯田収一（サニー） |
| | 23・鈴木信光（スカイライン） |
| | 23・佐藤武志（サバンナ） |
| | 25・遠藤洋治（サニー） |
| | 26・千田久雄（ギャラン） |
| | 27・田中聡（コンソルテ） |
| | 28・松田保夫（ギャラン） |
| | 28・徳江毅一（カローラ） |
| | 30・西牧徳光（チェリー） |
| | 31・中谷一男（セリカ） |
| | 32・垣内常大（ホンダ1300） |
| | 33・草桶広之（ギャラン） |
| | 34・二宮修（ブルーバード） |
| | 35・仲田成実（スバル1300） |



篠塚建次郎駆るギャランは総合2位に入賞



垣内チームのホンダ1300

日本モーターリストクラブの活動実績

日本モーターリストクラブ（略称・JMC）は日刊自動車新聞社により1959年（昭和34年）3月、わが国のモーターレシーションの発展、オーナードライバーの福祉に貢献することなどを目的として結成された。以来、モータースポーツ・イベント、ドライブ会、工場見学会などの行事を主な内容として1963年（昭和38年）に日本自動車連盟（JAF）が発足するまで活動した。JAF発足後は、JAF登録クラブとして、初の公認ラリー（第6回日本アルペンラリー）をはじめとし、ユニークな活動を全国的に続けた。その後JAF公認クラブとなり、モータースポーツ・イベント開催に確固たる実績を築き上げ、その発展に大きく寄与した。最大時には全国3万7千人もの会員を有し、次のような各種ラリーを開催してきた。

日本モーターリストクラブ開催イベント一覽

（☆印はJAF公認、★印はJAF公認およびJMCラリーシリーズ戦）

●1959年（昭和34年）

- 3月22日 JMC関東地区ラリー
- 5月17日 JMC関西地区ラリー
- 6月7日 JMC中京地区ラリー
- 6月21日 JMC東北地区ラリー
- 7月10日～13日 第1回日本アルペンラリー
- 8月16日 JMC北海道地区ラリー

- 10月16日 JMC中国地区ラリー
- 11月3日 JMC九州地区ラリー

●1960年（昭和35年）

- 3月20日 60年度JMC関東地区ラリー
- 4月24日 60年度JMC関西地区ラリー
- 5月15日 60年度JMC中国地区ラリー
- 6月19日 60年度JMC東北地区ラリー
- 7月17日 60年度JMC北海道地区ラリー
- 9月4日 アベックラリー
- 9月22日～25日 第2回日本アルペンラリー

- 10月23日 60年度JMC九州地区ラリー
- 11月13日 60年度JMC中京地区ラリー

●1961年（昭和36年）

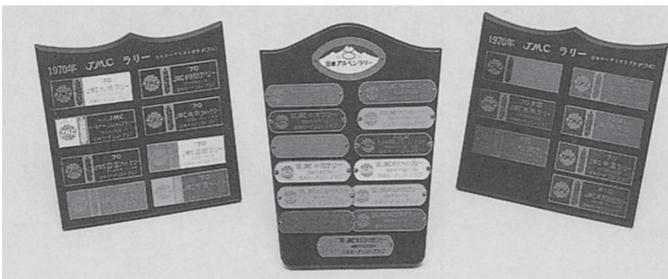
- 1月8日 61年度JMCニューイヤールラリー
- 2月12日 61年度JMC第1回関東地区ラリー
- 3月21日 61年度JMC静岡地区ラリー
- 4月9日 61年度JMC中京地区ラリー
- 4月29日～30日 61年度JMCジムカーナ大会
- 5月5日 61年度JMC中国地区ラリー
- 5月28日 61年度JMC第2回関東地区ラリー
- 6月11日 61年度JMC東北地区ラリー
- 7月9日 61年度JMC第3回関東地区ラリー
- 7月23日 61年度JMC北海道地区ラリー
- 8月19日～20日 61年度JMCナイトラリー
- 9月17日 JMCゴーカート大会（大磯ロングビーチ）
- 9月22日～25日 第3回日本アルペンラリー
- 10月15日 61年度JMC第3回関東地区ラリー
- 11月3日 61年度JMC関西地区ラリー



アルペンラリー完走賞のカップ



アルペンラリー出場の記念品として贈られたカーバッジ



JMC主催の各種ラリーの出場記念の楯

“ミスターラリー” 澁谷道尚 しづやみちたか

80歳を超え、まだラリーに強い情熱

日本アルペンラリーに代表されるJMC（日本モータリストクラブ）が主催したすべてのラリーに関わった澁谷道尚。日本のラリーを草創期から支えた“ミスターラリー”として多くのラリー関係者に慕われ、現在もラリーの会場ではスター選手からも記念撮影をせがまれるほどの存在。2015年に傘寿（80歳）を迎え、厳正な競技運営に当たっていた時のような眼光の鋭さはないが、ラリーへの情熱を失ったわけではない。日本のラリー界の発展に期待を込め、若いラリーリストを温かな眼差しで見守り続ける。

澁谷は1935年に広島県福山市で生まれた。1954年に開かれた2輪の「第2回富士登山レース」（日刊自動車新聞社主催）にオフィシャルで参加したのが、モータースポーツとの出会いだっただ。また1955年にはモーターマガジン社主催



今も走り続ける
“ミスターラリー”
(2016年に開かれた多摩川スピード
ウェイ80周年記念
プレート除幕式会
場で)

編者略歴

澁谷道尚 (しぶや・みちたか)

1935年広島県福山市生まれ。中央大学文学部卒業後、日刊自動車新聞社に入社。同社事業部、JMC（日本モータリストクラブ）でラリー・オーガナイザーとして活躍。日本アルペンラリー連続18回開催をはじめ、289のラリー運営を手掛け、競技長も務めた。

1986年、古我信生氏と「香港－北京ラリー」参加、1991年、「第1回パリ－北京マラソンレイド」にエントリーしたが、経由地のモスクワでのクーデター勃発で中止。

1996年、60歳で日刊自動車新聞社を定年退職するも70歳まで在籍、活躍した。

日本アルペン終了後はJAF審査会委員や各ラリー大会の審査委員長として活躍。こうした貢献が認められ、「JAFモータースポーツ名誉委員」の称号を贈られた。

日本アルペンラリーの足跡

全18戦とその後の展開

編者 澁谷道尚

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

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

制作協力 近野裕一

印刷・製本 モリモト印刷株式会社

©Michitaka Shibuya/MIKI PRESS

Printed in Japan