

巻頭言

もう一つの戦前史

東京大学名誉教授／早稲田大学教授 藤本隆宏

本書は、わが国自動車レースの草創期、大正末期の1922～25年に、東京の洲崎埋立地、陸軍立川飛行場、代々木練兵場、大阪の城東練兵場、名古屋東練兵場で行われた計8回の自動車競走の連戦を経糸とし、それに関わる様々な人々や社会現象を緯糸とする、一つの群像譚である。

戦前自動車レース史のハイライトは多くの場合、1936年（昭和11年）、多摩川スピードウェイでの「第1回自動車競走大会」とされ、その研究は既に複数の書物を通じ充実している。しかしそれを遡ること十数年、大正時代の、それもほぼ3年間のみに着目したのは、著者・三重宗久氏の歴史的眼力によるものであり、実際、氏の高度な文献調査力と筆力も加わって、かの怒涛の3年が実に立体的に再現されている。

一個の歴史を、過去の事実の客観的記述という正史的な観点ではなく、「ある時代ある集団の経験の連鎖現象に関する第三者の記述」という列伝的な視点から考えるなら、この歴史時間の流れには濃淡があるのが自然だ。日本の自動車レース史にもそうした「濃い歴史的時間」が何度かあったわけだが、関東大震災を挟む1922年～25年は、まさにその一つであった。

その発端は、1922年2月、米国シアトルの日系移民、26歳の藤本（ジョージ）軍次が、レースカー・ハドソン号とともに横浜港に上陸したことだと三重氏は書き起こす。私の祖父である。軍次は報知新聞の名プランナー煙山二郎氏と出会い、同年9月の下関・東京間の対列車競走、11月の洲崎埋立地での第1回競走、その後の約3年で計8回の自動車競走すべてに関わることになる。経糸の太い一本であったことは間違いない。

しかしそれは、一つの発火点だったと言うべきであろう。1922年当時、自動車という人工物の自由なスピードに魅了された一群の日本人が既に国内各処で生きており、自動車競走をやりたいとの機は熟していたのである。白楊社（オートモ号）の豊川順彌、菅原俊雄、タクリー号の内山駒之助、草創期の名手・関根宗次、アート商会を率いる榊原兄弟、そこで修行していた本田宗一郎、卓越した自動車技術者・太田祐雄、初期の重鎮・野沢三喜三を始め、今も語り継がれる1936年（昭和11年）・第1回自動車競走大会の立役者の多くが、大正末のこの短期間の連戦に続々と集まり、熱気の渦がたちまち形成された。かくして藤本軍次の帰国は、すでに充満していたガスに対する発火装置であったのかもしれない。

戦後生まれの私が知るのは、60代半ば以後の老齢期の藤本軍次である。メモは英語、米国気質の天真爛漫、怒るのを見たことがないが、特に強烈なオーラを感じる人間ではなかった。しかし、とにかく自動車が好きで、瀬戸内に新しい橋ができれば、その橋を渡るためだけに東名高速も名神高速もない当時の日本を車で横断した。ほとんどノンストップで行き、橋を渡り、ノンストップで東京に帰ってくるというような人であった。米軍キャンプで帰国する軍人から安い中古車を買ひ、元々が腕の良いメカニックなので自分で修理し、巨大なボンゴツアメ車で東京の狭い道をゆったり走り、しかし田舎の早朝の誰もいない国道では高速道路並みに疾走、あるいは伊豆の砂利道を四輪ドリフト、70歳を超えても富士スピードウェイにレースカーを持ち込み、アラスカから中南米まで縦断し、リスボンからカルカッタまでアジアハイウェイを横断し、生涯自動車を楽しんだ人であった。とにかくよく走った。

おそらく大正末期の軍次も本質は同じで、「この人についていこう」と思わせるリーダーではなかったとしても、「この人と一緒にやれば楽しいかな」と思った人は多かったかもしれない。こうした経糸たる人間系の創発的な絡み合いにより、大正の自動車スピード狂時代が忽然と形成されたのである。

一方、三重宗久氏の筆致はさらに縦横に自在である。1920年代の国内外の歴史的背景、たとえばT型フォード全盛期の米国モータリゼーション、飛行機の

登場、本場の初期自動車レース、米国の日本移民と排日運動、関東大震災と円太郎バス、震災を契機とする日本の自動車社会の始まり、それを見ての米フォード・GMの日本参入と初期日本メーカーの苦境、当時の上層社会の関与、自動車を兵器と見る軍部の介入とその逆利用、自動車事故に神経質な警察、初期自動車ジャーナリズムの自由闊達、スピードに娯楽を見出した人々の殺到。これらが、大正末期の自動車競走フィーバーを回転させる緯糸の諸力であった。

その後、諸事情で十年近くのブランクはあったが、1936年の第1回自動車競走大会には、約3万人が多摩川の川崎側の河原に出来た「多摩川スピードウェイ」に集まったと言われる。当時の人々もこの高速移動体に魅せられ、疾走するレースカーは確かに人々を興奮させるものであったようだ（この観客席跡は戦後もずっと多摩川堤防上に残っていた。残念ながら堤防改修のため2022年に撤去された。が、一部が史跡として、記念碑とともに現地に残っている）。

大正時代より少し前、1908年にケネス・グレアムの『たのしい川辺』と言う傑作童話が出て、石井桃子の名訳は、小学生の私の最愛読書だった。その中に、暴走する自動車のおかげで自分の大事な馬車をひっくり返されたヒキガエル君が、そんなことを忘れて「あのスピード！これこそ本当の旅のあり方だ！あーすばらしいかな」と陶然とつぶやくシーンがある。自動車という、当時新登場の移動体の本質が端的に表されているではないか。

自動車は確かに、交通事故や環境問題など、大きな「原罪」を背負ってこの世に生まれてきた人工物である。にもかかわらず、その身近なスピード感や個人的移動の自由は、多くの人々を一世以上以上にわたり魅了してきた。1915年（大正4年）の目黒競馬場にての嚆矢的自動車レースにも、大正末期の埋立地や練兵場を利用した自動車競走にも、1936年（昭和11年）の多摩川スピードウェイにも、このスピードに魅了された人々が、万の単位で集まったのである。

戦前という、軍国主義の影に支配された暗い印象の時代にあっても、楽しいことを楽しくやろうと素朴に考える人々は確実にいた。その意味で本書は「もう一つの戦前史」として、すなわち「魅力あるものごと」に自然に引き寄せられた人々の群像劇としての意味を持つと私は考える。

目次

巻頭言

もう一つの戦前史 3

東京大学名誉教授／早稲田大学教授 藤本隆宏

第1部

急行との競走

第1章 雨の横浜埠頭 11

第2章 列車に挑む 19

第3章 下関発急行 29

第4章 翅を折られた鳥 41

第5章 シアトルにて 53

第2部

洲崎の2回

第6章 洲崎第1号埋立地 63

第7章 操車、神の如き 75

第8章 東洋最初の
4台並列競走 87

第9章 競走は最後に決する 99

第10章 テルコ・ビッドル 111

第3部

大震災

第11章 小栗の飛行機 125

第12章 大震災起こる 135

第13章 自動車、タイヤを 147

第4部

立川 飛行場

第14章 新鋭登場 159

第15章 白楊社とオートモ号 171

第5部

鶴見 埋立地

第16章 泥濘の鶴見 183

第17章 カーチスOX5 195

第18章 アート・カーチスの
成り立ち 207

第6部

代々木、 3年間の 総括

第19章 代々木原の決闘 219

第20章 アート・スミスの
豆自動車 231

第21章 競走に負け、
宣伝に勝った 243

第22章 あるいは埋まり、
あるいは跳ね 255

藤本軍次年譜 268

参考文献 277

あとがき 281

附記 284

第1部

急行との競走

第1章 雨の横浜埠頭



ハドソン7号競走車の脇に立つ藤本軍次。オーバーオールとレザーキャップ、ゴーグルというのは、この時代の選手たちに共通するいでたちであった。1924年(大正13年)4月20日、陸軍立川飛行場での第4回競走。写真：藤本家保存資料

編集部より

古い史料のため鮮明でないものもありますことをご了解ください。

1922年（大正11年）2月8日、冷たい雨の降る横浜の埠頭に、アメリカ・シアトル帰りの一人の青年が降り立った。この時、彼が濡れた埠頭を踏みしめた一歩が、14年の後、多摩川河川敷に日本で最初のレース専用コースが建設されることになる、その一歩でもあったのである。青年はこの時26歳、名前を藤本軍次といった。ゲンジはアメリカでは発音しにくいところから、シアトルでの通称はジョージである。彼は12歳の時に父、倉市に連れられて渡米、少年時代から青年期を主にシアトルで過ごした。彼の地で自動車修理工場やレンタカーなど、いくつかの自動車に関わる事業を営んでいたが、折悪しくアメリカ西海岸では排日の機運が日ごとに勢いを増していた。彼の事業はことごとく排日の嵐に巻き込まれ、撤退を余儀なくされた。そこで彼はアメリカでの生活に見切りをつけて、財産を処分した後、日本に戻ってきたのである。しかし、常に前を向く彼の性向からすれば、その時は失意というよりは熱意に満ちていたのではなかったろうか。日本で自動車レースをやりたい、という熱い思いに。

マーフィー／デューセンバーグの勝利

彼はシアトルから1台の車を持ち帰っていた。ハドソン、それも当時の日本では見たこともないようなレース用のモデルであった。ジョージ藤本が多感な青春時代を過ごした1910年代というのは、アメリカで自動車が広く用いられ始めた時でもあった。T型フォードはその頃、黒一色の塗装で続々とハイランドパークの工場から全国へと送り出されて、馬に代わる農場の人達の道具になっていたし、ちょうど日本の戦後の一時期に何百というオートバイメーカーが存在したのと同じように、その時期のアメリカでも100を超える自動車メーカーが生まれ、電気自動車や蒸気車も含めて、互いに覇を競っていた。

しかも自動車を用いたレースが、早くも人々の人気のイベントになりつつあった。インディアナポリスではすでに1909年（明治42年）に1周2.5マイルのバンク付きコースが建設され、そこで1911年からはインディ500マイル・レースが始められた。そのインディ500レースも、初期にはプジョーやドラージュといったフランス車が主役を務めていたが、1920年代に入るとシボレー設計のフロン



帰国間もない頃の藤本軍次。時にはアメリカでの呼び名、ジョージ・フジモトと称した。写真：藤本家保存資料

起させるのに充分だったそうである。

フォードの進出

オートモ号は日本に国産小型車の時代をもたらすかに見えたが、その販売開始と時を同じくするように、アメリカのフォードが横浜でノックダウン生産を始め、低価格政策で日本市場の制覇をめざした。オートモ号もコストに目をつぶった値下げや水冷エンジンの新型車などの手を打ったが、巨大なアメリカ資本とは戦いになりようもなく、大正から昭和に替る頃にその業務を終えた。総生産台数は200台とも300台ともいわれる。現代の自動車産業から比べると、ほんのわずかの台数にしか過ぎないが、すべて自分たちの手で日本の実情に合った小型車の生産をめざしたことは、高貴な、価値のある試みであったというべきであろう。

オートモ号は戦後も豊川順彌の世田谷の家に保存されていたが、昭和41年に残っていた物そっくり、国立科学博物館に寄贈された。その後は長く手つかずのままでいたが、自動車歴史家の五十嵐平達がそれを憂いてトヨタ博物館に善処を依頼、トヨタ博物館と科学博物館との共同事業として、残った部品から1台が作り上げられることになった。

プロジェクトは3年の年月と多大の経費、そして多くの関係者たちの働きによって1999年（平成11年）のはじめに完成を見た。現在は東京・上野の科学博物館で、最終期の水冷4気筒エンジン単体と並べて展示されている。

第4章 翅を折られた鳥



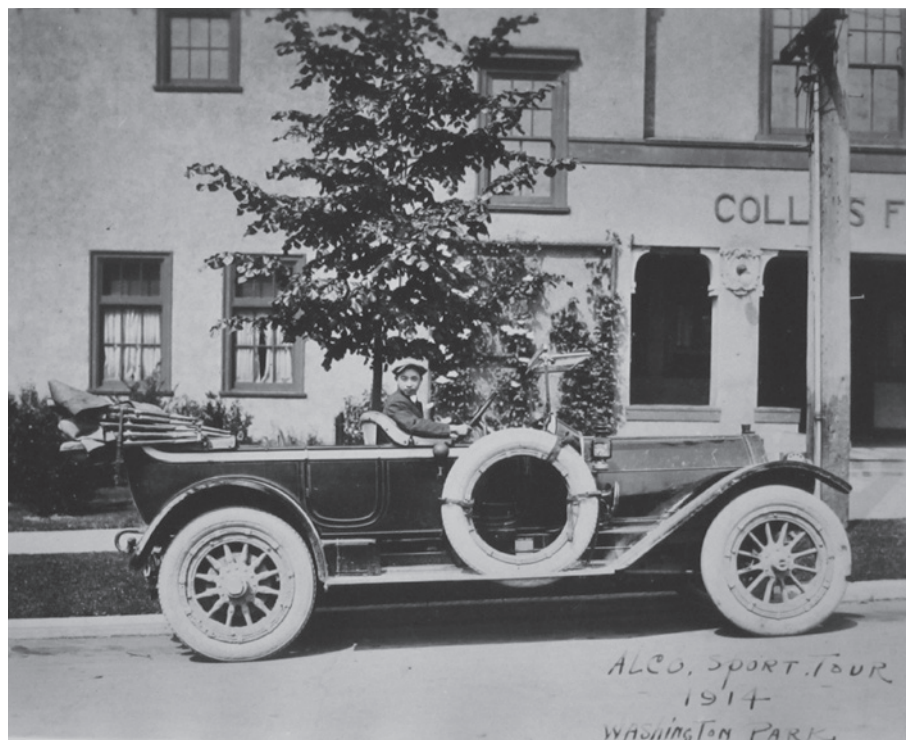
下関・東京間の急行列車との競走を終えて、報知新聞本社に到着した藤本軍次と菅原俊雄のケース号。排気管の後方は煤で黒くなっているし、ボディにも長駆の痕跡が汚れとして残されている。こちらを向いているのが藤本軍次で、彼のツナギ服の腰から下の汚れも、コクピットの中が排気ガスとオイルの飛沫にさらされていたことを示していよう。急行列車と競走しての1350キロの走行は、それほど過酷なものであった。写真：藤本家保存資料

も暖かい春風が吹いているような雰囲気がありました」

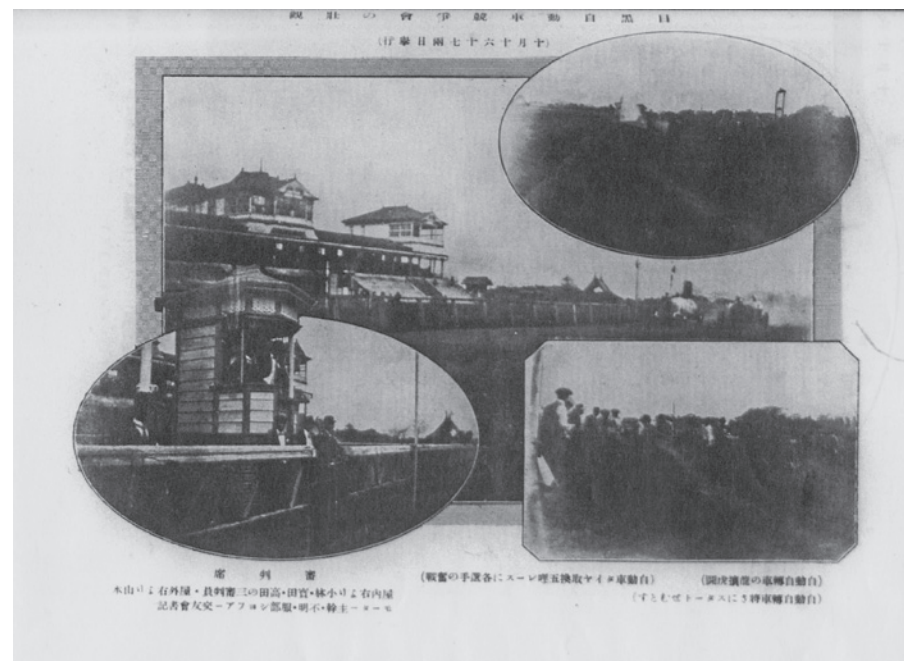
第2部

洲崎の2回

第6章 洲崎第1号埋立地



シアトル時代の藤本軍次。ALCOという大型車の運転席に収まって。撮影の場所はワシントン・パークとある。
写真：藤本家保存資料



1915年(大正4年)10月16、17日に米国日本人自動車研究会が4台の競走用自動車を持ち込んで行なった自動車大競走。会場は当時目黒の丘の上にあった競馬場。東京で参加者を募った二輪車と、ロサンゼルスからの4台の競走用車が走った。ただ、ほとんどの競走は途中で旗取りとかタイヤ交換などを含んだ障害競走として行なわれ、最終競走のみが本格的なものであった。写真：『モーター』誌1915年(大正4年)11月号の口絵より

目黒に競馬場があった！

もうすでに目黒に競馬場があったことを知る人はよほど少なくなっているに違いない。それは1907年（明治40年）に開設され、1933年（昭和8年）、府中に移転するまで東京で一番の設備を持った競馬場として続いた。1周は1マイル、すなわち1.6キロ、オーバル型の内側にセント・アンドリュースの十字架の形にコースが設けられていた。競馬場が置かれていた位置は目黒の小高くなった丘の上で、当時は周囲の武蔵野の風景を見回すことができたという。大正時代には、このあたりも武蔵野の一部であったのである。

開設後の一時期、競馬券の発売が禁止されたことから、経営が一気に苦しくなったことがあった。そのため競馬以外の業務を考えなければならず、いくつかの行事が行なわれた記録がある。そのひとつが1915年の二輪と自動車の競走であり、もうひとつが1911年のJ. C. マースの飛行であった。それはボールドウィンなる者が率いて来日した飛行団で、まず3月に大阪の城東練兵場で展示飛行を行ない（この費用を大阪朝日新聞が負担し、人々を招待した）、ついで4月に東京へ移動、目黒競馬場で展示飛行を行った。マース飛行士はその飛行団の中の一人で、小柄だが快活、と当時の新聞には記されている。もう一人の飛行士はシュライバーといって、なかなかの偉丈夫であったようである。

目黒競馬場は1932年（昭和7年）、第1回の東京優駿大競走、通称日本ダービーが開かれた場所としても知られている。そのレースに優勝したのは下総・三里塚の御料牧場の産、ワカタカ。その御料牧場も今はそこには無い。その場所は成田空港になったからだ。同じように目黒競馬場も今はすっかり住宅地となって、その名残はほとんど消えている。

目黒通りのそのあたりに元競馬場という信号があるのと、東急バスに元競馬場前という停留場の名前が残ること、そして歩道に馬の像がのった記念碑が建てられているのが、わずかにその存在を示す手立てである。その記念碑の馬の像というのは、ワカタカの父に当たるトゥルヌソル（Tournesol）といって、御料牧場が英国から輸入したものと、その由来には記されている。



洲崎埋立地での競走の後、空の宮様として知られた山階宮殿下からのお召しがあつて、藤本軍次たち競走関係者はハドソンで宮邸へと赴いた。上の写真で右から3番目がハドソン（この時にはケース号と称した）の説明をする藤本軍次、帽子を手にそれを聞くのが山階宮殿下。下の後方からの写真にはこの競走に際してケース号がつけた4の番号が見える。次の競走からは車名はハドソンに戻り、車番は7となる。写真：いずれも藤本家保存資料

中の8名の中には、内山駒之助という名前はないから、参加が直前になっての決定であったのだろう。

オークランド号で参加した丸山哲衛と屋井三郎の助手を務めた関根宗次も、すでに自動車界では知られた名前であったのだが、やはり予告のリストには入っていない。

なお、冒頭に掲げた審判長という役目の小林吉次郎は、国産自動車の技術確立に貢献した人物で、若い時に欧州に遊学して自動車に関する技術を身に付け、帰国してからは小林研究所を設立、材料や部品などの基礎研究を行った。また、大会の名誉会長は陸軍の山川良三大佐が務めている。

レースの終了後、報知杯というカップは役員たちの協議の末に、内山駒之助に授与されることになった。前章の報知新聞の写真にカップを持つ内山駒之助が出ている。このレースは競走ではなかったから、ウィナーというのには当たらなかったが、これまでの彼の功績を考えれば、誰もが納得する人選であったことは確かである。内山駒之助はこの後もレースに熱意を傾け、1936年（昭和11年）に多摩川スピードウェイが完成してからも選手として参加を続けるが、その多摩川での練習中に他車との事故で負傷、それが元で翌年の5月13日に世を去った。

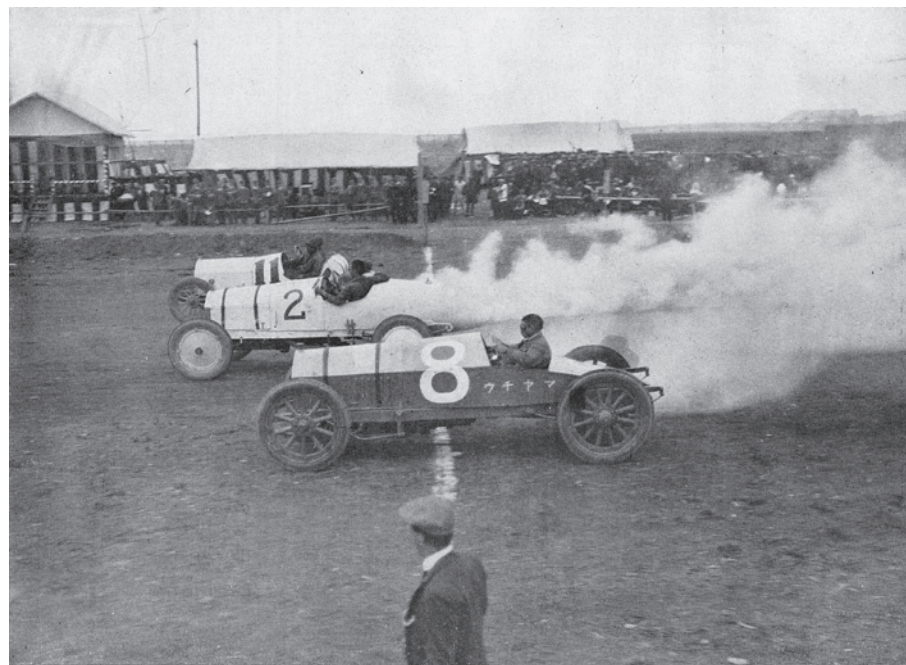
英国への電報

洲崎での自動車レースの前の週、モーターサイクルレースが行なわれたのと同じ11月5日に、エジプトからイギリスへ向けて1本の重要な電報が打たれた。

「谷で重要な発見、未盗掘の王墓、ご来所まで封印、至急おいでを願う、おめでとう」

発信人はハワード・カーター、受け取り指定はロード・カーナヴォン、ツタンカーメン王墓発見を知らせる電報であった。探検と発見、狂乱とジャズ、日本では大正モダンといわれた1920年代が、もう始まっていた。

第8章 東洋最初の4台並列競走



1923年(大正12年)4月22日、23日、前回と同じ洲崎埋立地で第2回自動車大競走が行なわれ、ここで初めて複数の競走車による同時スタートが演じられた。手前の車番8は内山駒之助のチャルマー(左ハンドル、助手は乗せていない)、車番2は伊達のマーサー、11は菅原のマーサー。写真：『歴史写真』大正12年6月号より

スの時には、直前のお上からの指示で1台ずつ単独で走ることを余儀なくされたという事情があった。警察からの指示はやむを得ないことではあったものの、単独の走行ではレースの面白さに欠けていたのも確かであった。それが今度こそ「四台並列競走」を見せられる！ というのである。

極東書院発行の『モーター』大正12年6月号に掲載された成績表には、次の14人、13台の車の名が記載されている。

比原松熊	アーガイル
伊達秀造	マーサー
森田捨次郎	ロコモビル
丸山鐵守	ロージャー
中村福二／小林猪之助	オークランド
関根宗次	スタッツ
藤本軍次	ハドソン
内山駒之助	チャルマー
石塚次郎	キンブロキ
佐久間章	コービン
菅原敏雄	マーサー
土屋行亥知	ジャーメン
猪俣助造	チャルマー

新しい主催者

このレースの主催者といえば、前年の1922年（大正11年）11月のレースを主催した報知新聞でもなければ、新しく組織されたばかりの日本自動車競走倶楽部でもなかった。当時のプログラムや雑誌には、主催は帝国自動車保護協会と書かれている。そうした名称を持つのは一体どのような組織であったのだろうか。

自動車工業会が編纂、1967年（昭和42年）に発行した『日本自動車工業史稿』

第2回競走を知らせる新聞広告。
「東洋最初の四台並列競走」とある。



この頃は予定表、あるいはプログラムのことを番組表と言った。第2回競走の番組表には、7番ハドソン、藤本、8番チャルマー、内山、などの名前が見える。これは第1日のもの。写真：藤本家保存資料

自動車大競走會奇組

日曜 六三二 第四及五二日(日曜) 第三日(不設) 午前十時開賽
會場 洲崎 理士地 (蒲田 池子) 次通 供人(日) 廿五(日) 九時

主 催 帝園自動車保險協會

第一日 奇組

第一回 3^分競走 (日曜) 午前十時開賽

車番	車名	車主	時間
1	1	1	27
2	2	2	28
3	3	3	29
4	4	4	30

第六回 5^分競走 (日曜) 午前十時開賽

車番	車名	車主	時間
1	1	1	27
2	2	2	28
3	3	3	29
4	4	4	30

第二回 3^分競走 (日曜) 午前十時開賽

車番	車名	車主	時間
1	1	1	27
2	2	2	28
3	3	3	29
4	4	4	30

第七回 5^分競走 (日曜) 午前十時開賽

車番	車名	車主	時間
1	1	1	27
2	2	2	28
3	3	3	29
4	4	4	30

第三回 3^分競走 (日曜) 午前十時開賽

車番	車名	車主	時間
1	1	1	27
2	2	2	28
3	3	3	29
4	4	4	30

第八回 5^分競走 (日曜) 午前十時開賽

車番	車名	車主	時間
1	1	1	27
2	2	2	28
3	3	3	29
4	4	4	30

第四回 3^分競走 (日曜) 午前十時開賽

車番	車名	車主	時間
1	1	1	27
2	2	2	28
3	3	3	29
4	4	4	30

第九回 5^分競走 (日曜) 午前十時開賽

車番	車名	車主	時間
1	1	1	27
2	2	2	28
3	3	3	29
4	4	4	30

第五回 3^分競走 (日曜) 午前十時開賽

車番	車名	車主	時間
1	1	1	27
2	2	2	28
3	3	3	29
4	4	4	30

第十回 5^分競走 (日曜) 午前十時開賽

車番	車名	車主	時間
1	1	1	27
2	2	2	28
3	3	3	29
4	4	4	30



一
場
社

マーセ
ス

界
最
速
車

(備) 二十哩競走 (一哩) 九車 組合 (十哩) 十車 十分 (十哩) 十車 十分



1922年(大正11年)11月の第1回自動車競走の様子としてよく引用される写真。実際には第1回ではなく、第2回の写真であろうと推察される。ひとつには第1回はこのように4台が同時にスタートを切ろうとする場面はなかったはずであること、そしてもうひとつは手前の車番8が第2回競走でデビューしたチャルマ(左ハンドル)であることだ。内山駒之助は、第1回は右ハンドルでボディの形も異なるスツードンパーカーで参加している。ただ、この章の最初に掲げた第2回のスタートの写真と比べると、こちらは助手が乗っていたり、ボディサイドのウチャマの文字がなかったりなどの違いがある。レースは二日間行なわれたから、こちらが初日、もう1枚の写真の方が二日目のものであるののではないか。

レースでは藤本軍次のハドソンのように、レース仕様を国内に持ち込んだ例はあったものの、航空機用エンジンを用いてレース専用に使われていた自動車が登場するというのは初めてのことである。さぞかし観客たちや他のレース参加者からも注目を集めたことであろう。

参加したのは第2レースの15マイル競走で、優勝した藤本軍次のハドソンから1分6秒遅れて3位に入っている。どうやら直線では速かったものの、コーナー（ここもオーバル型にコースがつくられていた）では重心が高かったこともあって、安定を欠いた、そうである。この頃の飛行機用エンジンはロングストロークが普通で、背が高かった。当然、重心は高くなる。このアート・ダイムラーの経験から、アート商会は次につくる競走用車には同じ航空機用でもカーチス製のV8を選ぶのである。

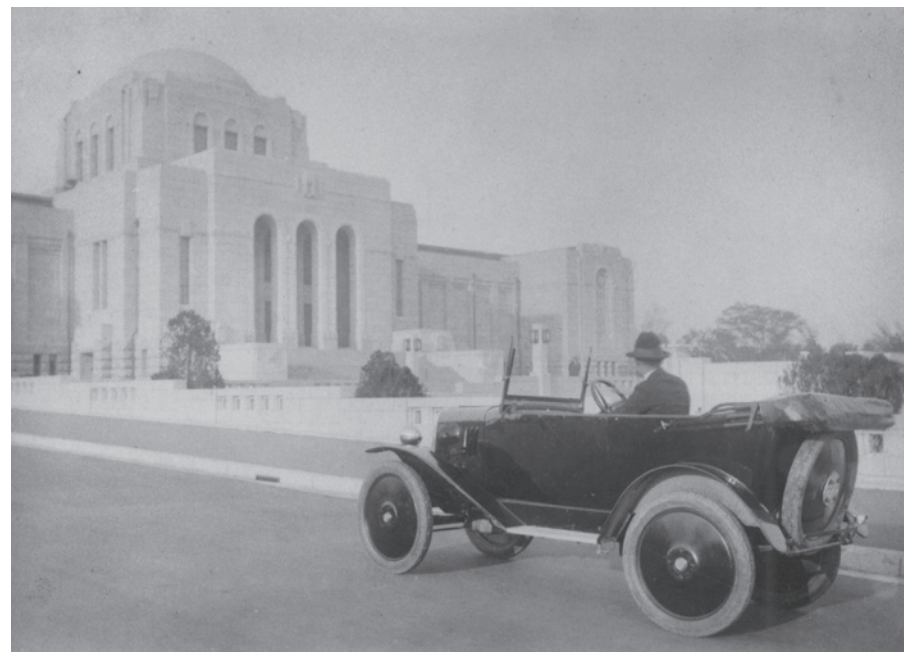
優勝旗は関根君に

最終レースの50マイル（80キロ）競走は午後3時過ぎにスタートした。周回を重ねるうちに「^{あるもの}或者は落伍し、或者はコースに立往生するなど、故障頻発」したという。また、舗装のないコースは各車が走り続けるうちに路面のコンディションが悪化していったようだから、『モーター』誌6月号の記事は「参加した選手の苦心の程が察せられた」と伝えている。

58分余りのタイムで50マイル競走に優勝したのは関根宗次のプレミアであった。2位は伊達のマーサー、3位に藤本軍次のハドソンが入った。続く4位は三津石のヤングフェロー（ロコモビル）、5位が白楊社ガードナーである。報知カップと優勝旗はメインレースのウィナー、関根宗次に与えられた。他のレースの入賞者にもそれぞれカップなどが授与され、夕方5時、全員で万歳三唱をして終了した。

白楊社からのガードナー、アート商会からの航空機用エンジンを積んだアート・ダイムラーの参加、藤本軍次と関根宗次の好敵手ともいべき争いなど、立川飛行場での自動車競走はいくつもの話題を提供した。そして急速にレースとレース用車がレベルアップしている様子が伝わってくる。

第15章 白楊社とオートモ号



大正末期に巣鴨の白楊社が製造、販売した小型車、オートモ号。エンジンは空冷直列4気筒、945cc、3段のギアボックスを組み合わせていた。背景は神宮外苑絵画館。写真：白楊社／国立科学博物館

障を起こしたらしく、決勝レースには参加していない。その23日の決勝レース、20マイルに勝利したのは、榊原真一が操縦するアート・カーチス号であった。初出場で最終の決勝レースに勝つという、みごとなデビューである。

オートモ号の発表

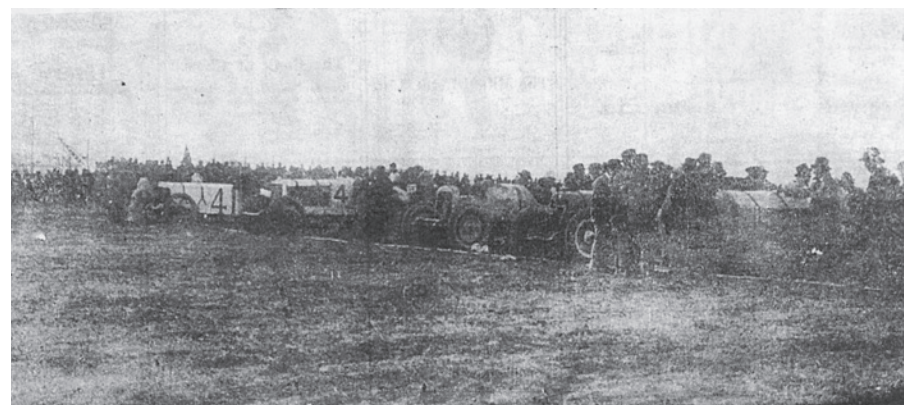
これよりおよそ半年前の1924年（大正13年）11月15日、16日、17日の三日間、白楊社は東京・大手町の本社において、オートモ号の発表会を行なっている。そこではエンジンやシャシーを持ち込んで、一日に幾度か分解と組み立てを来客たちの前で実演してみせたので、訪れた人たちに好評を博したという。また、蒔田鐵司工場長を始めとして、技術スタッフも総出で部品や構造の解説を行なった。この蒔田鐵司は白楊社を主宰していた豊川順彌の弟、二郎の蔵前工専（蔵前の東京高等工業高校）の同級生であったことから、白楊社に籍を置いていた。後には三輪のくろがねや小型四輪駆動のくろがね四起を生み出す優れたエンジニアであった。

大手町でのオートモ号発表会には、名士、貴顕^{きけん}などが多く来訪した。時の首相であった加藤高明もそのひとりで、豊川順彌からオートモ号についての説明を受けたり、その後席に試乗したりしている。また、7か月前、陸軍立川飛行場での第4回自動車競走で、白楊社が参加させたガードナーが獲得したカップなども見る機会があったようである。

オートモ号の量産の開始だけでも、さほど大きな規模ではなかった白楊社はフル回転していたはずであるのに、同時期にはオートモ号の耐久テストと宣伝を兼ねて各地への遠乗りを行なっていた。それに加えてガードナーのレース参加にも熱心に取り組んでいる。たしかにこの時期の白楊社は、その歴史の中で最も高揚していた時であったろう。

レースコースの提案

オートモ号発表の1か月後、1924年（大正13年）12月14日付けのザ・ジャパン・アドバタイザー紙に、オーバル型のレースコースの図が載った。自動車と



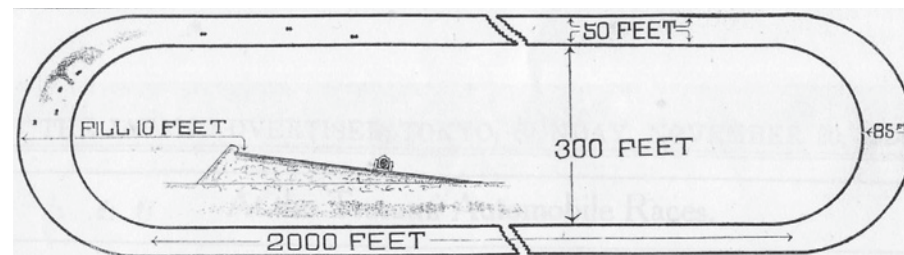
鶴見のスタート。路面は良くなかったが、コース幅は充分にとられており、このスタートでも5台の車が間隔をあけて並んでいる。写真：The Japan Times 1924年（大正13年）11月24日10面



鶴見の埋立地の路面はまだ固まっておらず、競走用車が走ると深い轍ができた。写真：The Japan Advertiser 1924年（大正13年）11月30日14面



鶴見競走のためのプロモーション用の写真。代々木練兵場での練習に集まった時のものであろう。乗員がレース用のツナギ服ではなく、ジャケットにコート、帽子という姿。ディスクホイールを装備しているのは藤本軍次のハドソン。写真：The Japan Times 1924年（大正13年）11月22日紙面



鶴見の競走から半月ほど経ってThe Japan Advertiser12月14日付け18面に掲載された常設コースの提案。長さは1マイルでアメリカに多いスピードウェイのように、コーナー部分にバンクを設けている。

ベントレーであったのだが、この新しいスタート方式は残念ながら実施が見送られたという。

第5回 鶴見埋立地飛行場

立川から8か月の間隔を置いて、1924年（大正13年）11月22、23日の二日間、第5回自動車競走が行なわれた。会場は鶴見の埋め立て地の飛行場、浅野ドックの近くにあった。やはり5万ともいわれる大観衆が集まることが予想されたことから、鶴見の駅から会場まで案内看板が設けられたという。

この鶴見では、大阪でも立川でも指摘された問題が再び経験された。路面の不良である。しかもここ鶴見では前の二回よりも一層甚だしい状態であって、満足に競走ができたのは最初の数回のレースだけ、あとはレーシングスピードで競走車が走るにつれて路面がえぐられ、各車はそこを避けながら走らなければならなかったという。主催をしていた日本自動車競走倶楽部の会長にあった野澤三喜三が、このコース・コンディションに大いに落胆して、これ以降レースへ自身の自動車を参加させることをやめたのは、すでに何度も記した。

コースは確かにこれまでで最悪の状態であったらしいが、この第5回は2台の新型競走車が登場したことで記録にとどめられる。1台は内山家が製作した160馬力という航空機用エンジンのホール・スコット、もう1台がアート商会のカーチス号である。いずれも立川に登場したアート・ダイムラーと同じ手法で航空機用エンジンをパワーソースとした競走専用スペシャルであったが、鶴見ですぐに活躍したのはカーチス号の方であった。このレースでは路面との戦いだけではなく、多くの車両にトラブルが発生して、脱落する例が多かった。藤本軍次のベテラン・ハドソンもオーバーホールを済ませていたが、最後のレースでは故障によってリタイヤに追い込まれた1台となった。途中でエンジンから発火して冷却水の回路がダメージを受け、走れなくなったのである。なお彼はこの前の立川でも最終レースでラジエターキャップを飛ばしてオーバーヒートとなり、そのために優勝を逃している。

一方、アート・カーチスは初登場にもかかわらず、二日目には参加したすべ



立川に続いて鶴見でもトラブルで勝利を逸した藤本軍次。最終競走では当初カーチス号を凌ぐスピードを発揮したが、5周目にバックファイアから火災が発生、ピットへ入って修理の後にレースに復帰した。その後は先行する各車を次々に抜き返して、順位を回復させていったのだが、終盤になって火災の影響で冷却水が漏れだしてオーバーヒート、レースを終えた。写真はスタート前の藤本軍次とハドソン。写真：The Japan Advertiser 1924年（大正13年）11月24日10面

藤本軍次年譜

年	月日	藤本軍次	月日	トピック
1895年(明治28年)	10月5日	藤本軍次、山口県熊毛郡平生町に藤本倉市の次男として生まれる		
1903年(明治36年)			12月17日	ライト兄弟初飛行、ノースカロライナ州キティホークにて
1907年(明治40年)	2月—	父倉市と渡米、11歳、ワシントン州シアトル市メイソ小学校入学		
1909年(明治42年)	—	小学校卒業、シアトルの自動車学校に入学		
1910年(明治43年)			12月19日	徳川大尉、日野大尉の日本初飛行、代々木練兵場
1911年(明治44年)			3月12日 19～21日 4月— 4月1～4日 日 23日 29日～ 5月1日 2日 30日	ポールドウィン団マース他の飛行、大阪・城東練兵場 同団、大阪・鳴尾競馬場での飛行興業 橋本増治郎、東京市麻布広尾に快進社自動車工場を創業 ポールドウィン団、東京・目黒競馬場での飛行興業 同団、名古屋での飛行興業 同団、川崎競馬場での飛行興業、および自動車との競走 同団のマース飛行士、川崎競馬場で大倉喜七郎操縦のフィアットと競走 インディ500マイル・レース初開催 優勝はマーモン・ワズブ

1912年(明治45年)			2月9日	大分県宇佐郡天津津村に梅吉定次生まれる、後の横綱双葉山
1913年(大正2年)	—	興行主カンスデザイン家に勤務		
1914年(大正3年)	—	レースに夢中になる、オートレース大会実施	3月20日 6月28日	東京大正博覧会、快進社のDAT号などが出品される。7月30日まで オーストリア皇太子夫妻暗殺事件をきっかけに第一次世界大戦始まる
1915年(大正4年)	— — 10月16～17日 11月20～21日	シアトルにてジャクソン・オート・カンパニーを設立、今日というハイヤー会社、ウイントン2台、バックカード2台、オールズモビル1台の計5台 輸入車の販売を行っていたジュアン・ブラスが大正天皇の御即位記念として自動車競走会を提唱。ただし、実現せず 米国日本人自動車研究会による自動車大競走会。開催場所は東京郊外の目黒競馬場。 東京で公募した自動車による競走も番組に組み込まれていた。自動車競走の多くは旗取り、タイヤ交換など、いわゆる障害物競走として行なわれたが、各日の最終の25マイル競走は本格的なものであった。二日目は雨のためにやや活気を欠いた 同じ米国日本人自動車研究会主催による鳴尾競馬場での自動車大競走会。ここでも自動車による競走が予定の半分を占めている。アメリカ帰りの飛行家で大阪に在住していた高左右(たかそう)隆之が自動車競	12月11～12日	東京・青山外苑にてチャールス・ナイルスの宙返り飛行。続いて25～26日に福岡で、大正13年1月6～7日、熊本、15～16日に大阪・鳴尾競馬場、25日に城東練兵場、他各地で曲技飛行を披露した後、3月22日に離日

欧文刊行物

The Complete Encyclopedia of Motorcars (George Rainbird Ltd.)
The Encyclopaedia of Motor Sport (Rainbird Reference Books Ltd.)
ENCYCLOPEDIA OF AMERICAN CARS (Publications International, Ltd.)
CHRONICLE OF THE AMERICAN AUTOMOBILE
(Publications International, Ltd.)
EARLY AMERICAN AUTOMOBILES 1877-1925 (Floyd Clymer)
The Golden Age of the American Racing Car (BONANZA BOOKS)
AUTOMOBILE Quarterly (Automobile Quarterly, Inc.)
THE MILLER DYNASTY (Barnes Publishing, Inc.)
DUESENBERG the Mightiest American Motor Car (POST・ERA BOOKS)
THE MARMON HERITAGE (Doyle Hyk Publishing Company)
CURTISS AIRCRAFT 1907-1947
BROOKLANDS GIANTS (G.T.Foulis & Co.)
Ab & Marvin Jenkins (Iconografix)
LE DUEL Bugatti - Voisin (Jacques Grancher editeur)
ANTIQUÉ AUTOMOBILE 1973-1/2
TERENCE CUNEO RAILWAY PAINTER OF THE CENTURY
(New Cavendish Books)
20TH MONTEREY HISTORIC AUTOMOBILE RACES Program
28TH MONTEREY HISTORIC AUTOMOBILE RACES Program
51ST ANNUAL PEBBLE BEACH CONCOURS D'ELEGANCE Program

あとがき

日本の自動車レースの発祥はどこか、と問うてみる。答えの多くは1962年の鈴鹿サーキットの完成、ということになるうか。二輪に詳しい人ならば、1950年代の浅間火山レースの名をあげるかもしれない。そのいずれも日本の自動車史に大きく記録されるべきものであることは確かである。しかし、どちらの場合も正確に言えば“戦後”の歴史の一部なのである。戦前の日本にもすでに存在していた自動車競走が、もう少し考慮の中に入れられても良いのではないか、と感じるのはこのような時である。

自動車競走は大正時代から始められていた。しかも競走用スペシャルを製作する技術にも素晴らしいものがあつたし、操縦者たちの技量も優れたレベルにあつた。何より、自動車競走をやろう、という熱意を持った人々が、多くの困難にもかかわらず、競走の開催に夢中になって取り組んでいた。そうした人々の熱意が最高に盛り上がったのが、1936年（昭和11年）に多摩川スピードウェイが完成して、^{いしゅう}蛸集した大観衆の前で自動車競走が行なわれた時であつたのである。

その多摩川スピードウェイ跡地の保存と歴史伝播を目的として、2014年には当時の関係者やその家族などが集まって多摩川スピードウェイの会が結成され、定期的な会合や情報発信を続けている。2015年11月20日～22日の3日間、東京・田園調布のせせらぎ公園集会室で「多摩川スピードウェイ回顧展」が開催されたが（主催は大田観光協会）、共催という形で支援を行なったのも、その頃スタート間もない多摩川スピードウェイの会であつた。

回顧展の会場で『フライウィール』誌の及川壮一編集長と待ち合わせて会つた。彼はその回顧展を見て、日本にも戦前からこうした歴史があつたことを初めて知った、と言った。何がしか感銘を受けたのであろうことは明らかであつた。そしてうちの雑誌でも戦前の日本にこうした歴史があつたことを伝えていきたい、と言った。彼の意向は「多摩川オリンピック 昭和の幻」という題名で

実行に移された。第1回は2016年6月号、通巻第41号からであった。

この本はその連載（毎回8ページが原則）の第1回から第22回までを集め、加筆、訂正を加えたものである。話の始まりを1922年（大正11年）2月8日に藤本軍次氏がシアトルから太平洋航路の船で横浜に帰国した時において、それ以降の彼の活動を中心に、時代を追って語っていく方法をとっている。以来、当時の新聞や雑誌を調べるために図書館通いを始めたが、すぐに気が付いたのは正確な事実を知ろうとすることがいかに難しいか、ということであった。1920年代～30年代の自動車レースの場合、ヨーロッパやアメリカでは記録も写真も多く残されているのに対して、東京で調べられる範囲のものはごく限られているのである。これは東京という都市が1923年9月の関東大震災と、1944～45年の戦災という壊滅的な破壊を2度も受けている影響であろうと思われる。

一方で当時の自動車競走に関係した方の御家族などからは、写真や記録の提供や転載の許諾をいただいた。東京大学名誉教授の藤本隆宏氏とその御家族、野澤三喜三氏の孫にあたる西邑眞善氏ご夫妻、豊川順彌氏の次男、豊川慶ご夫妻、齊藤実氏の孫、齊藤豊氏、島津檣蔵氏の実弟、山口銀三郎氏の孫の山口宗久氏などがその主な方々である。また、銀座の山勝工業株式会社からは、山口勝蔵氏のフィアットによる山陽、山陰周遊旅行の写真の提供を受けた。その他特別にご協力をいただいた方に国立科学博物館の産業技術史部門を統括されている鈴木一義氏と、航空機関係の写真をご提供いただいたS-BONグループの田中祥一氏がいる。

藤本軍次氏の孫にあたる藤本隆宏教授は通常の御研究の傍ら、日本自動車殿堂の会長も引き受けておられる。多摩川スピードウェイに関係する人々の中で、本田宗一郎氏、豊川順彌氏、片山豊氏、太田祐雄氏、島津檣蔵氏、鮎川義介氏が殿堂者に選ばれている。また、この本の企画は藤本教授が三樹書房に声をかけていただいたことで始められたことを、感謝と共に記しておきたい。

大正期の自動車競走を調べてみて直面したことは、残された記録が少なく、書かれていることが必ずしも正確ではないことであった。たとえば大正期に何

回の自動車競走があったか、ということさえ記録によって数字が異なっていて、率直に言えば信頼に足るものはひとつもないのが不満であった。この本はひとつずつ、当時の競走を追っていくことによって、大正期自動車競走の歴史に正確な光を当てようとしたものである。歴史に携り、あるいは興味を持つ諸兄の参考となり得るならば幸いである。

著者紹介

三重宗久 (みしげ・むねひさ)

1948年東京生まれ。1971年4月～1983年12月まで雑誌社勤務。新型車の試乗、レース取材、ストーリーものの企画、執筆に携わる。1984年1月に独立、フリーランスとして記事と写真を『ル・ボラン』『モーターマガジン』等に寄稿、同時に海外取材に多くの日を過ごす。中心はアメリカ、イギリス、イタリアのヒストリックカーのイベントで、その過程で主催者やレストアラーなどに多くの友人、知己を得る。2001年12月からは自動車関係の専門家を招いての講演会、「西家鼎談」を主催、2019年12月まで定期的に開催していた。著書に『The Classic Ferrari』（駉出版）、『ル・ボラン名車探究21章+2』（立風書房）、訳書に『世界のレーシング・エンジン』（グランプリ出版)などがある。

戦前日本の自動車レース史

1922(大正11年)–1925(大正14年)

藤本軍次とスピードに魅せられた男たち

著者 三重宗久

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>

組版 関月社

印刷・製本 モリモト印刷株式会社

©Munchisa Mishige/MIKI PRESS

Printed in Japan