本書刊行に寄せて

1936年（昭和11）新設された多摩川スピードウェイで第1回全日本自動車競走会が開催されて、2016年で80年を迎える。それを機に有志の方々が「多摩川スピードウェイの会」を結成し、当地に記念碑プレートを設置するなどの顕彰活動が行われ、また写真展・トークイベントも実施された。多摩川スピードウェイは、日本のモータースポーツ発祥の地であり、日本の基幹産業となった自動車に関する数少ない産業遺産なのである。

本書は、この多摩川スピードウェイの会の活動を通じて集まった、関係者からの写真資料や当時活躍された親族の方の回顧録を、著者である杉浦氏が後世に残そうと纏められたもので、先人が苦労して築き上げた足跡を後世に伝えようとする貴重なアーカイブズである。

自動車レースは、自動車の技術的な発展また社会的な普及において、きわめて大きな役割を果たしてきた。特に自動車黎明期においては、まだ実用レベルにない自動車の性能向上や自動車の社会的認知を広げる唯一の手段であった。

世界最初の自動車レースは、カール・ベンツやゴットリープ・ダイムラーらによるガソリン自動車誕生から10年も経たない1894年にフランスで行われている。生まれたばかりのガソリン自動車は、蒸気自動車らと競って1位となりその可能性を示したが、レースそのものも路上の機械の問題を確実に早期に解決に導く、と評価されたのである。翌1895年にはフランス自動車クラブ（ACF）が設立され、パリ−ボルドー間1200kmの本格的なレースが行われ、ミシュラン兄弟が空気入りタイヤを装着したガソリン自動車で参加するなど、レースを通じて自動車発展の試行錯誤が様々に展開され、今日に繋がっているのである。

レースがあったからこそ、その競い合いのなかで新しい技術やノウハウが開発、テストされ、自動車は見事に成長し、社会に受け入れられてきたのである。

日本においても、1902年（明治35）4月5日に日本最初の輸入自動車販売店であるモーター商会の松井民次郎が、自社の自動車数台による公開レースを上野不忍池で行っている。初めて日本に自動車が渡来したのが1898年（明治31）のことだから、まだ欧米でも始まったばかりの自動車の社会的普及が、日本でも遅れることなく始まっていたのである。

とは言っても、当時の日本の状況では一部の富裕層や自動車愛好家の個人的な趣味に留まっており、レース車も欧米の高性能車を入手したり、その中古車を改造する程度であった。大正半ばに

なると、たびたび自動車競走会が開催されるようになったが、レース会場は東京を中心に大阪、名古屋と定まらず、コース・コンディションも粗悪な会場が多く、場当たり的な開催であった。またレースの中心は欧米車であったが、わずかに国産車も製造が始まっており、白楊社のオートモ号は当時のレースで欧米車と1位、2位を争う成績を残している。

一方、ACFのような自動車団体は自動車を発展させる大きな役割を担ったが、日本においても1922年（大正11）アメリカから帰国した藤本軍次氏を中心として結成された「日本自動車競走倶楽部」の存在が大きい。メンバーを見ると東京を中心とした日本自動車史に残るキーパーソンとなる技術者や関係者が、数多く参加している。彼らのほとんどが1900年前後生まれの同世代で、お互いに面識を持つ間柄だったのだろう。当時、国産自動車の本格的な量産はできなくても、これらの自動車競走を通じて、国産自動車産業の裾野を広げる礎・役割を果たしたのである。

1936年（昭和11）には日本初の常設の本格的レース場「多摩川スピードウェイ」が完成し、距離は全周1200mと短いものの、常時、自動車競走ができる器が整った。この頃には、オオタやダットサン・レーサーの国産小型レーサーが参戦し、大型・高性能な欧米車と同じ舞台に立った。それまで外車だけのいわゆる借り物レースから、国産小型車レーサーの性能競争に一歩踏み出した。

戦争での中断のあと、1950年に自動車産業の振興と、車券収益による地方財政の改善を目的とした「小型自動車競走法」が立法化された。この法案をきっかけにして高速機関工業のオオタ・レーサーと東京日産、東京・愛知トヨタのレーサーが性能を競い合う。機構・メカニズム的には量産車の改造レベルだが、欧米の小型スポーツカーと互角に競走し、人々の関心を盛り上げた。

しかし、戦後の自動車メーカーのほとんどは自社の復興でレース参戦の余力がなく、また本格的にレース参戦するのは、戦前の多摩川スピードウェイのレースにもドライバーとして参加した本田宗一郎氏が作った、鈴鹿サーキットでの1963年（昭和38）第1回日本グランプリレースとなる。

自動車大国となって久しい日本自動車産業。本書によって、そのモータースポーツの歴史の中に、先人達の熱き思いをあらためて心に留めたい。

国立科学博物館　鈴木一義

目　次

本書刊行に寄せて　鈴木一義／2

1　日本での自動車競走のはじまり　黎明期…… 6

2　日本自動車競走大会（その1）萌芽期 …… 8

■東京―下関間、急行列車と競走　藤本軍次氏談／10

■インディアナポリスの自動車レース／10

3　日本自動車競走大会（その2）本格始動 ……12

■内山駒之助（1882～1937年）／14

■オートモ号／21

■陸軍の自動車競走の応援演説

［1934年　全日本自動車競走選手権（月島埋立地）］／28

■アート商会とカーチス号／32

4　多摩川スピードウェイ……38

第１回　全日本自動車競走大会　―1936年6月7日／40

■戦前のオオタとダットサン／58

第２回　秋季自動車競走大会　―1936年10月25日／60

■雪辱を期した日産／60

■川眞田和汪について／69

第３回　全日本自動車競走大会　―1937年５月16日／70

■1938年7月18日のレース／74

第４回　全日本自動車競走大会　―1938年4月17日／88

終戦直後の多摩川スピードウェイ／99

日本におけるオートバイレースの歩み／100

5　戦後のレース…… 102

6　発掘された写真…… 104

■レースの楽しさ厳しさ　本田宗一郎談　1962年（昭和37年）／106

7　多摩川スピードウェイの想い出（寄稿）…… 107

祖父　藤本軍次のこと　東京大学経済学部　ものづくり経営センター　**藤本　隆宏／108**

多摩川スピードウェイと太田祐雄　タマチ工業　取締役会長　**太田　邦博／110**

父　片山豊と多摩川スピードウェイの記憶　多摩川スピードウェイの会　会長　**片山　光夫／112**

父　小早川元治の心を虜にしたMGK3マグネット　モータージャーナリスト　**小早川隆治／114**

祖父　川越豊と全日本自動車競走大会　福田眼科（大船）院長　**福田　匠／116**

浜家に来たグランプリ・ブガッティ　HAMA STUDIO所長　**浜　素紀／118**

ホンダカーチス号と日本クラシックカークラブ初代会長、浜徳太郎との由来　HAMA STUDIO所長　**浜　素紀／120**

日産モータースポーツも「多摩川」発祥　日産自動車株式会社 グローバルブランドエンゲージメント部　**中山　竜二／122**

多摩川スピードウェイへの個人的な想い　多摩川スピードウェイの会　副会長　**小林　大樹／124**

8　今に生き残ったレーサーたち…… 126

9　年表　日本の自動車レース史・戦前編…… 130

10　レース・リザルト（戦績表）　…… 132

11　多摩川スピードウェイの跡地　…… 142

12　日本自動車競走倶楽部会則・競技規則 他 …… 143

1　日本での自動車競走のはじまり　黎明期

■自動車と飛行機との競走から、日本初の自動車レース開催（1915年～）

自動車そのものが庶民には馴染みのない明治～大正初期、大倉財閥の2代目の大倉喜七郎氏をはじめとする、ごく少数の富裕層の人々が自動車を楽しんだ。大倉喜七郎氏は1907（明治40）年、英国留学中にブルックランズ自動車レースに出場、2位に入賞した。そして帰国時にフィアット、イソッタなど5台の自動車を持ち帰る。彼は日本自働車倶楽部（以後日本自動車倶楽部に改称）の発足などに尽力、日本の自動車発展の功労者であった。

1911（明治44）年5月、大倉喜七郎氏は川崎競馬場の有料イベントで、大倉氏のフィアット・レーサー100馬力と米国人飛行家パット・マース氏の複葉機と競走した。自動車が勝ったとはいえ、サーカス的な余興・興行であった。この頃は、自動車と飛行機が時速70～80㎞の速度で、エンジン自体も良く似たガソリンエンジンを搭載し、混在した競争が成立した時代であるといえる。

当時、4輪車より2輪車レースに人気があり、1912（大正元）年に第1回自動自転車競走が、阪神鳴尾競馬場で開催され、2万人の観客を集める興行だった。

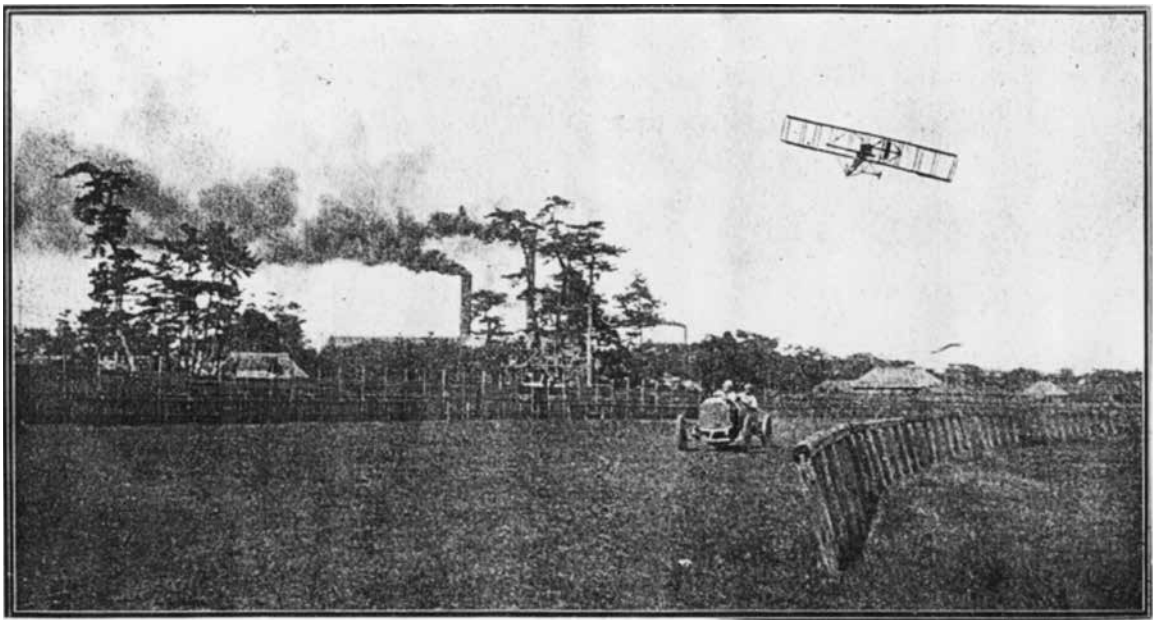
1915（大正4）年10月、東京自動車及自動自転車競技会（目黒競馬場）で、上野・大正博覧会を記念して日本初の自動車レース興行が開催された。自動車競走の参加者は在米日本人で、自動車は彼らの持参した一流の純レーサーであったが、なぜかあまり人気は出なかった。その頃一般の観客は、競輪やオートバイレースには親しみがあっても、自動車自体に馴染みがなかったからである。結局、レースを企画、実施した在米日本人は、以後レースを続けることをあきらめ、持参の米国製純レーサーを日本の愛好家の野沢三喜三氏（輸入業者）に4台全てを売り、帰国してしまった。野沢氏は、父の創立した「野沢組」の横浜支店で当時珍しかった自転車の輸入を皮切りに、オートバイ、自動車を輸入。同社のロンドン支店に長期滞在している。後年には伊藤忠自動車会社の事業も手掛けた。

欧米では、貴族や富裕な人たちの移動の道具として乗用馬車が発達し、自動車もその延長であったといえる。特に、欧州では単なる移動の道具ではなく、趣味性を求めた馬車愛好クラブや乗馬クラブがあり、同様に自動車クラブも誕生、自動車レースも盛んに行なわれた。

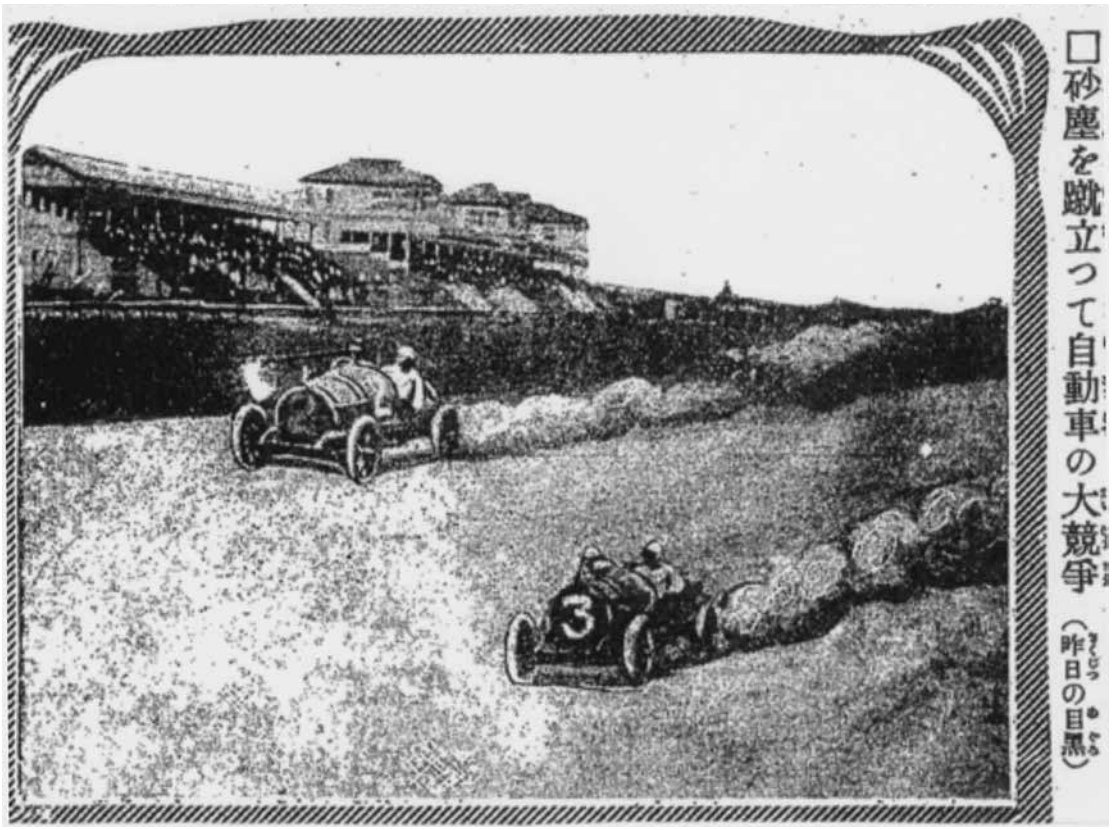
しかし、日本は人力の大八車や水上交通などが発達していて、馬車の文化が無く、自動車は“実用の道具”（トラック、バス）として海外から入ってきたのである。

この日本初の自動車レース興行が開催された後、数年は日本での自動車競走は行なわれず、後年、日本自動車史に残る内山駒之助氏、野沢三喜三氏、豊川順彌氏、太田祐雄氏、榊原郁三氏などの愛好家が主に米国レーサーを購入し改造などを行ない、個人的な趣味として自動車競走を醸成していった。

1907（明治40）年6月17日の英国ブルックランズでのレースに出場して2位に入賞した大倉喜七郎氏とフィアットを伝える新聞記事より。その後自動車5台と共に帰国し、自動車輸入会社の「日本自動車」を設立。1922（大正11）年以降、父親に代わり帝国ホテル会長、また1962（昭和37）年にはホテルオークラを設立するなど、日本のホテル業にも影響を与えた大倉財閥の2代目。



大倉喜七郎氏のフィアット100馬力と米国人パット・マース氏の飛行機の競走。数秒の差で大倉氏のフィアットが勝ったと報じられた。大倉喜七郎氏は1907年、英ブルックランズ・サーキット36マイルレースにて、フィアット100馬力で2位となる。（1911年5月2日）川崎競馬場跡にて。　出典：グラヒック（1912年3月20日）



日本で初めての自動車レース「自動車大競走会」。主催は米国日本人自動車研究会。目黒競馬場にて。砂塵をまき散らしながら走るNo.3 スタッツ、No.2 マーサー。（1915年10月16、17日）　出典：時事新報

2　日本自動車競走大会（その1）　萌芽期

■日本自動車競走倶楽部が発足、本格的な自動車競走が始まる（1922年～）

1922（大正11）年、米国で自動車販売代理店を営んでいた藤本軍次氏が、取り扱う米国メーカーの相次ぐ倒産や排日運動のため、米国車レーサーのハドソンとともに帰国した。氏は1909（明治42）年に完成した本格的なインディアナポリス自動車レース場をきっかけとして、欧州車に比べ性能が劣っていた米国車レーサーの性能が向上していく様子を肌で知り、日本の自動車業界の発展のためにも自動車レースや本格的な専用レース場の必要性を感じていた。

帰国後、藤本氏は日本の自動車レース開催実現の中心人物となる。帰国のその年、藤本氏は自動車競走への関心を高めるために、故郷の下関～東京間の急行列車との競走を報知新聞主催で行なったが、日本の道路事情が極悪で完敗した。

さらに翌月、「日本自動車競走倶楽部（NARC）」を、後に自動車競走の仲間となる内山駒之助氏、菅原俊雄氏、太田祐雄氏、野沢三喜三氏、屋井三郎氏らと共に設立した。主要なメンバーは、東京市内の技術力のあるエンジニアや会社であり、彼らは既に互いに面識を持つ間柄であった。

当初、日本自動車競走倶楽部は個人的なレースの団体の構想であったが、個人レースでは意味がないと、当時の報知新聞社・煙山企画部長のアドバイスで日本自動車競走倶楽部の活動目的は、一般にも解放された公共のレースというコンセプトが定まった。煙山氏は1923年に芝浦に放送局を作り、上野の博覧会から日本初のラジオ放送を行なった人でもある。報知新聞社はその後も、この日本自動車競走倶楽部をバックアップしていくことになる。

1922（大正11）年頃になると日本（東京）では、米国車を中心に輸入車も増え、日本の自動車会社でも小規模ながら国産自動車が製造され、人々が次第に自動車を身近に感じられるようになってきた。

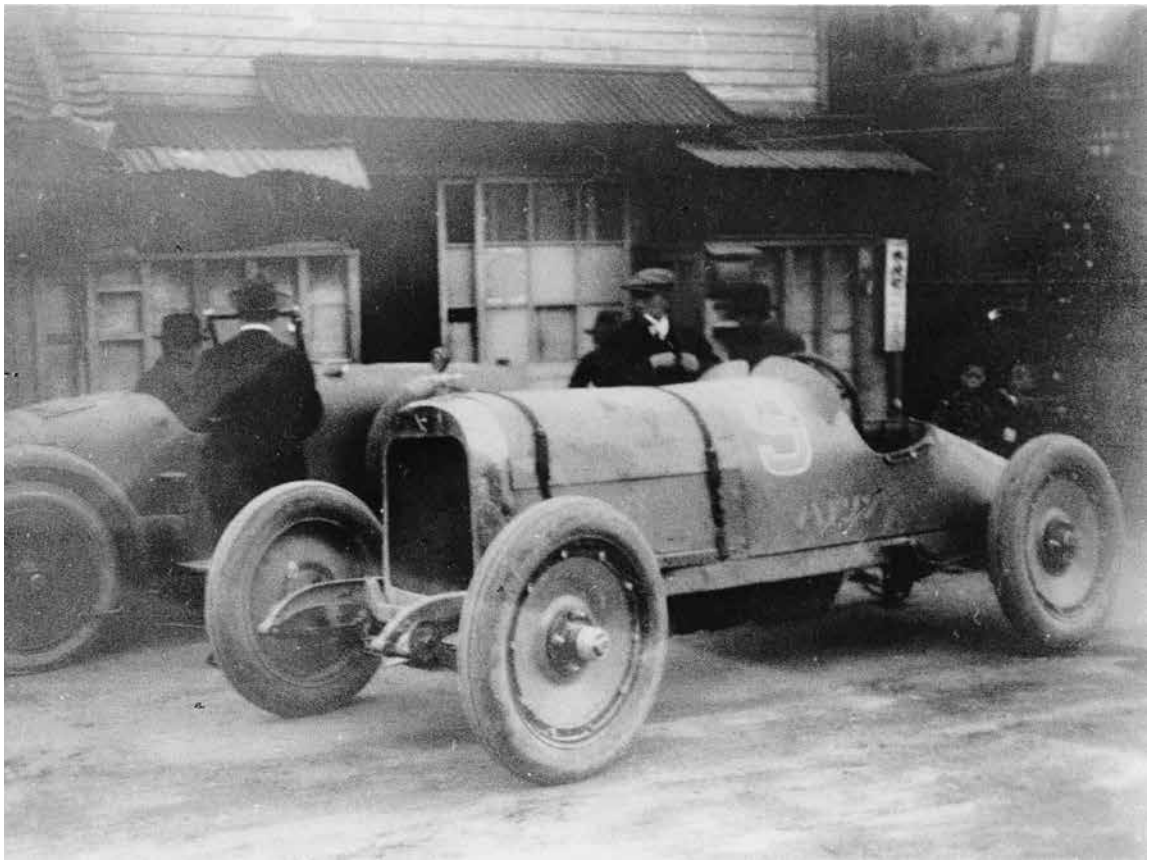
1922年11月、記念すべき第1回自動車大競走が洲崎埋立地ダートコース（現在の江東区）で開催された。参加車は当時の一流レーサーが7台勢ぞろいしたが、警察からの指示で、同時にスタートして競走する通常のレース形式ではなく、やむなく1台ずつ走行して時間を計測するタイムレースとなったが、日本ではまだ自動車レースの意味さえ理解されていなかった。それでも、藤本軍次氏をはじめとする参加者は挫折せず、次々とレースを開催していく。

関東地区の立川飛行場、神奈川の鶴見や大阪城東練兵場や名古屋練兵場など11回ほど開催されたと記述があるが、主催者や出場車など不明な部分が多く、現在では正確にわからない。特に1925年洲崎埋立地で開催された日本自動車競走大会で国産の「オートモ・レーサー」は予選1位、決勝2位と大健闘した（決勝レースではアート商会のカーチス号が優勝している）。ぬかるんだコースに外国の重量級レーサーが大苦戦する中、軽量さを生かしたオートモ号の活躍で観客らは沸いた。また、その後輸入車を修理する工場スタッフも、自ら修理・改造した車でレースに参加するようになっていった。

しかし、1926（大正15）年各地での巡業興行や不満足なレースコンディションにより、レース参加者から不満が出て、レースは当面開催されなかった。

そして約10年ぶりの1934（昭和9）年に、本格的な自動車レースの全日本自動車競走選手権大会が月島埋立地で開催された。入場料は一般券1円（当時の映画入場料50銭）であった。

1931（昭和6）年の満州事変後は、自動車を使っての国防意識が高まり、報知新聞の大々的な宣伝や全国ラジオ放送中継などもあり、興行的にも成功する。そしてこの成功が、その後の多摩川スピードウェイ設立のきっかけとなったのである。



写真右の車は、藤本軍次氏が帰国時に持参したハドソン・レーサー（米）、左は野沢三喜三氏のビドル（米）。（1922年）

アメリカでの藤本軍次氏は、ワシントン州シアトルで「ムーン」「ペゲス」などの販売代理店「ミカド・オートモビル」を開業していた。看板を見ると修理業務が多かったようである。（1920年2月）

アメリカでの藤本軍次氏とスタッフ。容姿を見ると日本人・日系人が多い。左から3人目のネクタイの人物が藤本軍次氏。（1920年8月）

東京ー下関間、急行列車と競走　藤本軍次氏談

私は大正11年８月に報知新聞社に東京、下関間の急行列車との競走を持ち込みました。そして勝つという見込みのもと、報知新聞社の主催で実施の運びに至りました。

しかし実際には今日とは異なって道幅も狭く、岡山に入ると５里も竹を満載した馬車の後を続いて走りましたが、追越すこともできない状態で此処だけでも２時間のマイナスです。また、富士川、大井川には自動車が渡れる橋がなかったため浅瀬を渡るような道路もありました。結局、東京下関間は自分の想像していた30時間内外より約10時間遅れ、40時間5分を要しました。

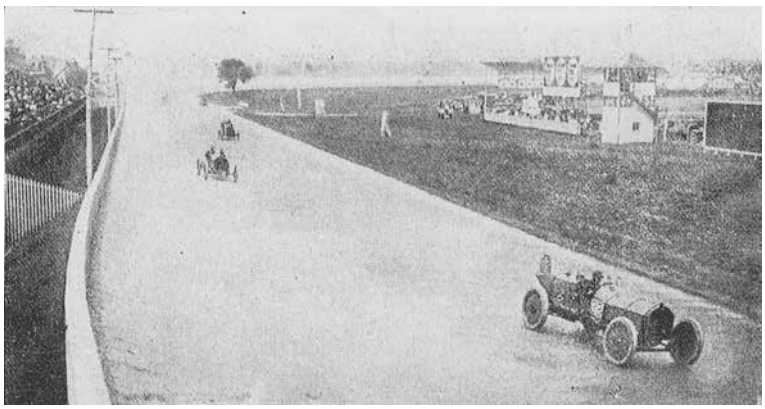
当時の汽車は私の記憶では28時間くらいであったと思います。その時の予想では充分に勝てる見込みでしたが、道路がこのようだし、追越して走らせることはまずできないことでした。

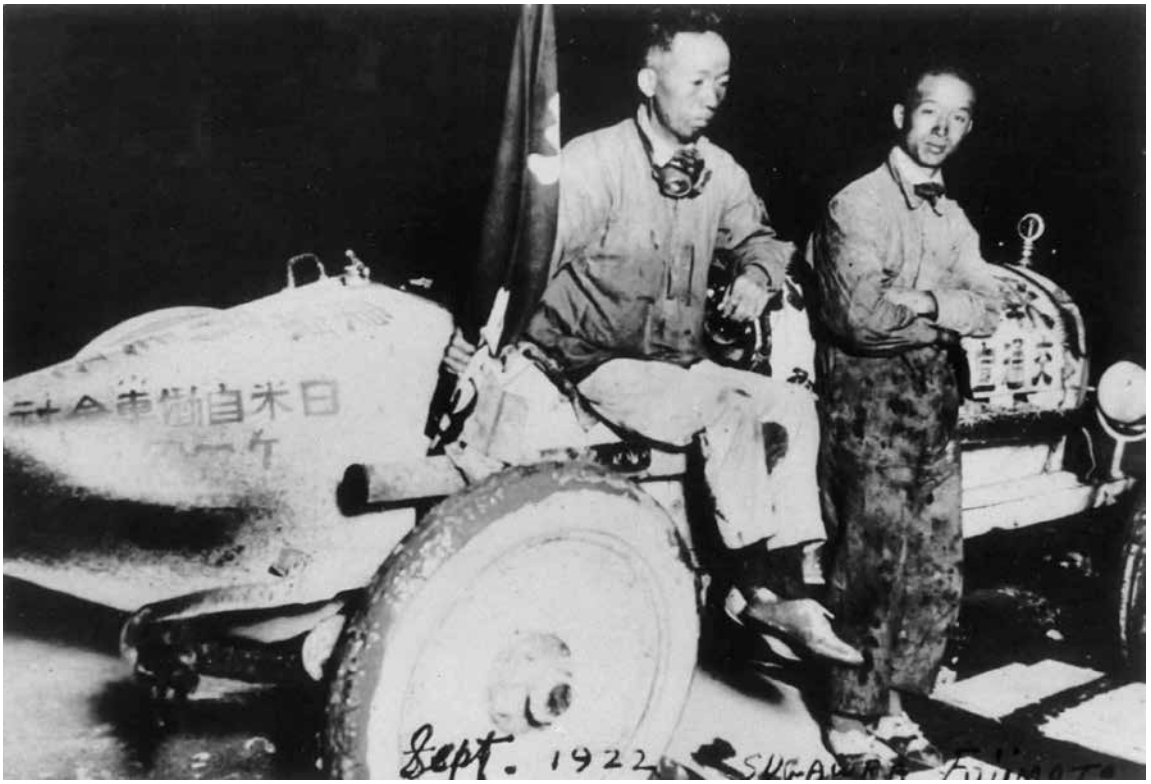
出典：『日本の自動車レース界に想出を残す人々』藤本軍次（ジョージ）より抜粋（年度不明）

インディアナポリスの自動車レース

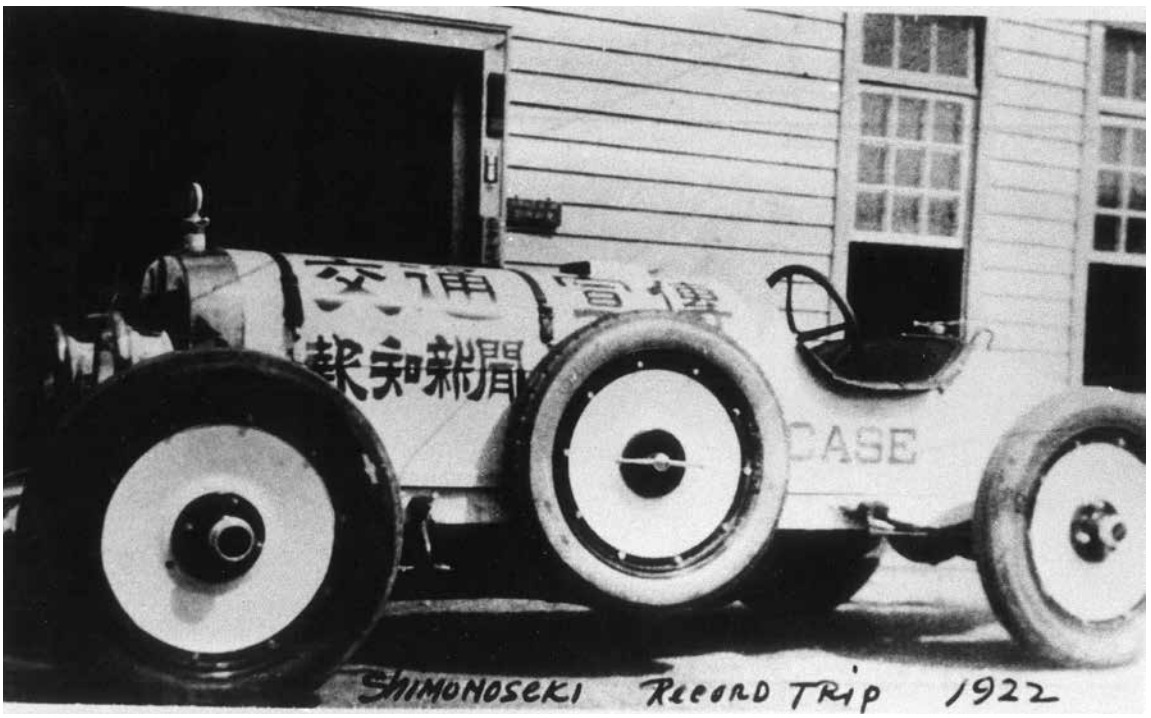
世界で最初の自動車用常設サーキットは、1907（明治40）年に開設されたイギリスのブルックランズであるが、1909年には、アメリカにもインディアナポリスに本格的な大自動車レース場が完成した。１周2.5マイル（4km）の平坦なトラック・コースで、レンガ積み走路（1911年以後）による自動車専用サーキット場であった。これが作られるについては、大きな意味があった。それは自動車の本場であったはずのアメリカだが、当時の米国車は欧州車に比べて性能が劣っていて、自動車の性能競走という面を通じて、進歩発達をはかるため、アメリカ自動車製造組合の発起によりレース場が建設されたのである。

このインディアナポリスの自動車レースは、エンジンの排気量を年ごとに引き下げる主催者側に対し、メーカー側のスピード性能競走となって、シーソーゲームが続いた。このために米国においてのエンジンの発達向上はいうまでもなく、高速走行での信頼性などは数年で目的を達し、走向性能、制動（ブレーキ性能）、懸架（主にサスペンション）、走行上のバランスの面など逐年進歩した。米国自動車メーカーの技術面の発展は、インディアナポリスでの自動車レースに負うところが大きなものであったことは、否定できない事実であった。





報知新聞の後援を受け、下関－東京間を急行列車と競走した藤本軍次氏（右）と友人でオートモ号技師の菅原俊雄氏（左）。40時間以上走り、疲労困憊の様子。荷車に何時間も道をふさがれたり、川を渡るのに苦労したりしたと藤本氏は手記を残している。車は藤本氏のハドソンだが、帰国時から後部の形が変えられているのがわかる。（1922年9月1日）



急行列車と競走したハドソンは、1922年11月12日に洲崎で開催されるレース（第1回自動車大競走）の報知新聞宣伝カーとなる。車体横に描かれたCASE（ケース号）の名は、後援者の輸入業者の野沢組自動車部が扱っていたケース車から取ったもの。（1922年）

■日本自動車競走選手権大会に参加して
フォード3号車選手　牧野 眞

牧野氏はわが国の自動車レースの創設期からの日本自動車競走倶楽部の選手で、以下の文は1934年（昭和9年）10月の月島で開催された日本自動車競走選手権大会に4気筒フォードで出場した時のご本人の寄稿文である。当時のレースの事情を知ることができるめずらしい記述であり、資料として第2日目の体験記を抜粋し掲載する。出場車には多くの純競走用車両も参加したが、牧野選手のフォード3号車はホイールベースを90インチに短縮して放熱器を取り替えたもので、エンジンは1929年式をオーバーホールしたものであった。以下、本人の文章（旧漢字や今とは異なった表現などを加筆修正）である。

去る10月13、14両日、東京市月島4号埋立地において開催された日本自動車競走選手権大会の2日目は昨日より天気も良く、午前6時起床、先ず身を清めて神棚や仏壇にお灯明あげ武運長久を祈り、朝食もそこそこに田村町の競走倶楽部へ円タクを飛ばした。

愛車のフォード3号車はそのスマートな車体を太陽に輝かせつつ、サービス部員に燃料ポンプの手入れをして貰っている。早速出場の準備に取りかかると他のサービス部員が未だエンジンのチェックが済んでいないから待ってくれと言う。しかし私は同志諸君の技術とフォード・エンジンを信頼してテストの必要を認めず、燃料ポンプの手入れが終わるとすぐに走り出した。エンジンは最上のコンディションだ。今日の大会に勝利を確信しているかのようなエンジン・リズムに私の心は躍った。まだ昨夜オーバーホールしたばかりなので月島までゆっくり馴染ませながら運転して行った。

今日私の最初のレースは午前10時半の第2予選である。10時に大会会長堀内中将と審判長（陸軍自動車学校将校）の訓示が終ってから、審判長田中清大佐の自動車に続いてコースを2周して入場式が済んだ。

［快心の第2予選（5周）］

このレースに出場する車両と選手は抽選の結果フォード3号車・牧野眞、ブガッティ10号車・木村安治、フォード16号車・諸星光、ピアスアロー22号車・伊澤誠三の組み合せとなった。私のフォードは如何なる強敵でも戦えると信じるが、木村君の乗るブガッティはこの中の強敵である。ここでそのブガッティ車を紹介すると、この車はフランスのブガッティ車の製造会社が開発当初から競走車として作製したものだけに、あらゆる部分が純粋の競走車として至れり尽くせりで、価格も時価4万5千円という豪華車だ。前の持ち主は東京駐在ポルトガル国公使館一等書記官アルジョア（アロウジオ）氏で、私が以前公使館に勤務していた時に同氏から聞いた話によると、この車はポルトガルで有名なレーサーがフランスのレースに参加して度々1、2等の栄冠を得たとのことである。このようなブガッティを相手に競走しようという私の

心をご想像願いたい。

10時10分、フラッグがさぁーっと上げられスタート。第1コーナーではブガッティにやや遅れ、第2コーナーで同車を抜き、第3のなだれコースで追いつかれ、第4コーナーは共に回ったがハンドルの切り加減で一歩を譲り、2周目の第1コーナーで又もやブガッティ車を抜き、敵が外回りコースの悪路に悩むのを見た私は夢中になってアクセルペダルを踏んで第2コーナーでは相当引離した。しかしブガッティは又もや私に肉薄してくる、私は早速、内コースから外コースに出てまたまた並行となったが少し遅れた。3周目の第1コーナーで私は内側コースに入って4度抜き返してトップを走り、第3コーナーに差しかかるやブガッティは猛烈に追撃してくるが、第4コーナーで私は1車身抜き、カーブを外コースに切って更に3車身リードしつつ猛進を続ける。4周目の第4コーナーでは4車身の差で外コースを取り、ラスト・ターンの第1コーナーでは2車身の差で内コースを切り、いよいよ最後の猛進だ。

私のフォードは好調に走るが第3コーナーと第4コーナーの中間で追いつかれ、そのまま第4コーナーにかかった。私は最後の手段を講じたが、早くも外コースを取られて遂に1車身の差でブガッティに勝利を譲らざるを得なかった。タイムにして僅か2秒の差である。

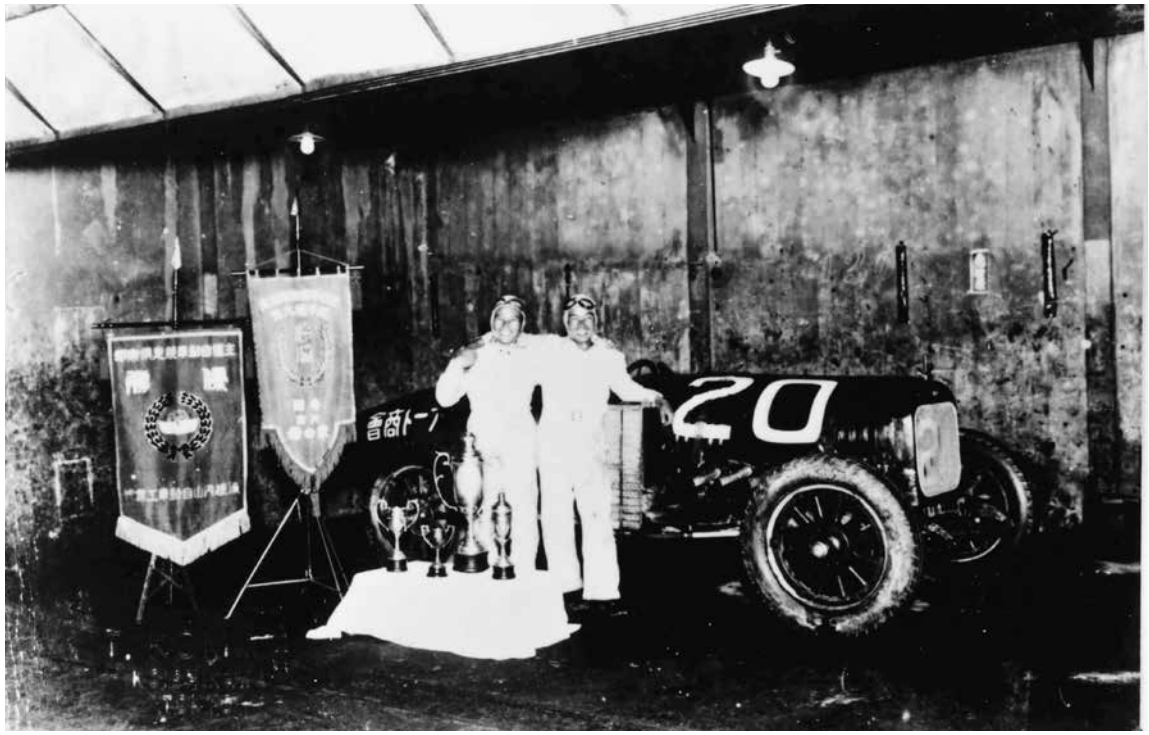
しかし私は愉快だった。あれだけの強敵を相手に殆ど互角の勝負をし、10年前立川のレース出場以来こんなにスリルあるレースを味わったことがない。実に痛快だった。

［フォード杯レース（7周）］

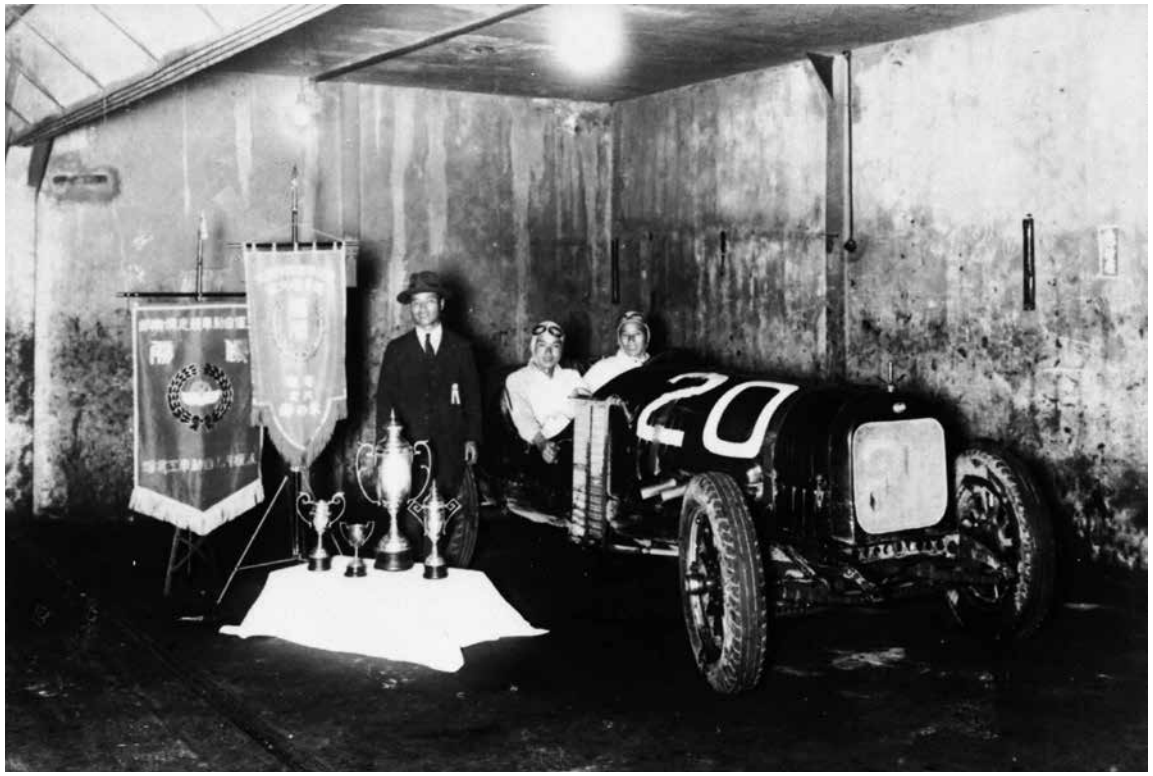
フォード杯レースは午後開かれた。出場車はドラゴン（ムーン車）、ビドル、シボレー、ピアスアロー、私の3号フォードである。

午後2時半スタートを切った。私は最初からトップを走り、最終の7周目には遂に2位の競走車を1周あまりリードして悠々ゴールインした。ブガッティとの火の出るような一騎打ちに比べると余りにもあっけない勝利であったが、レースが終わって先輩や同志諸君と堅い握手を交わした時に、瞼の熱くなるのをどうにも抑えきれなかった。

最後に一言申し上げたいのは、今回私が操縦したフォード3号車は1929年の中古車の4気筒エンジンであったことと、この車の独特のスプリングがカーブを切る時、如何にも安定の良さを感じたことである。



全日本自動車競走選手権大会（月島埋立地）。カーチス号のドライバー榊原真一氏（左）、助手本田宗一郎（右）と数々の優勝杯。本田氏はこの時27歳、浜松でアートピストンリング研究所を興し、このレースに駆けつけ参加。本田氏がカーチスの助手席に乗ったのはこのレースだけである。（1934年10月13、14日）



上の写真と同じく、全日本自動車競走選手権大会（月島埋立地）。報知新聞優勝杯獲得後の写真。背広姿の人がアート商会社長の兄の榊原郁三氏（左）、本田宗一郎氏（中）、弟の榊原真一氏（右）。榊原郁三氏の前の大きなカップが報知新聞社による優勝杯。

4　多摩川スピードウェイ

■自動車専用競走コース「多摩川スピードウェイ」誕生（1936年～）

日本における自動車レースが本格的になったのは1936年（昭和11）に多摩川スピードウェイが完成してからである。この後に開催された「全日本自動車競走大会」には以下のような意味・功績がある。

1.常設の自動車競走専用コースで、参加各車の性能向上が着実に図られる基盤が整ったこと
2. それまで、外国車がほとんどだったレースに、国産自動車メーカーのオオタとダットサンが参加し競い合ったこと
3. 報知新聞、東急電鉄、ラジオなどの援助や告知が確立し、自動車レースファンが増加したこと

1936年は陸軍の青年将校らによるクーデターの2.26事件が起こり、戦争の暗雲が漂い始めた時期でもあった。その前年に日本自動車競走倶楽部の中心メンバーの藤本軍次氏や報知新聞の金子常雄氏が日本スピードウェイ協会を設立し、東横電車（後の東急電鉄）の了解も得て、多摩川河川にスピードウェイ建設を嘆願。当初難色を示した関係官庁からも大筋了解を得た。当時の陸軍と商工省が国産車の技術向上を大義名分として、開催許可を与えたからである。国産車奨励の旗標のもと、自動車競走が追い風を得た。

多摩川スピードウェイはコースの長径450m、短径260mの楕円形で、1周1200mの左回りのコースには簡易舗装が施された。河川敷で騒音問題が少なく、階段型の堤防はスタンドに利用することで、堤防からコース全体が見渡せる好条件があり、全出資10万円は東横電車が5万坪の土地と7万円の出資、三菱系篤志家の3万円の寄付で賄ったという記録が残っている。

1936年6月、第1回全日本自動車競走大会（主催：報知新聞、共催：全日本自動車競走倶楽部）が開催された。参加車両35台、5種目のレースが開催され観客は3万人。特筆すべきは国産小型部門でオオタ号が優勝し、ダットサンが惨敗となり、次回の勝利のために万全の態勢を構築することとなる。

また、オオタは優勝カップレースでも、巨大なエンジンの輸入車と競い4位となる快挙で、国産車レーサーの高性能さを証明した。それまで国産車レーサーの性能に懐疑的だった人々に驚きと自信を与え、自動車競走熱はさらに高まっただろう。

同年10月、第2回となる秋季自動車競走大会が催された。国産小型車部門で今度はDOHCスーパーチャージャーエンジンを搭載したダットサン・レーサーが優勝している。このように、本格的な自動車レース活動により、日本の技術力は着実に向上していった。ちなみに第1回の商工大臣カップ30周でオオタが平均時速59.6kmで優勝している。

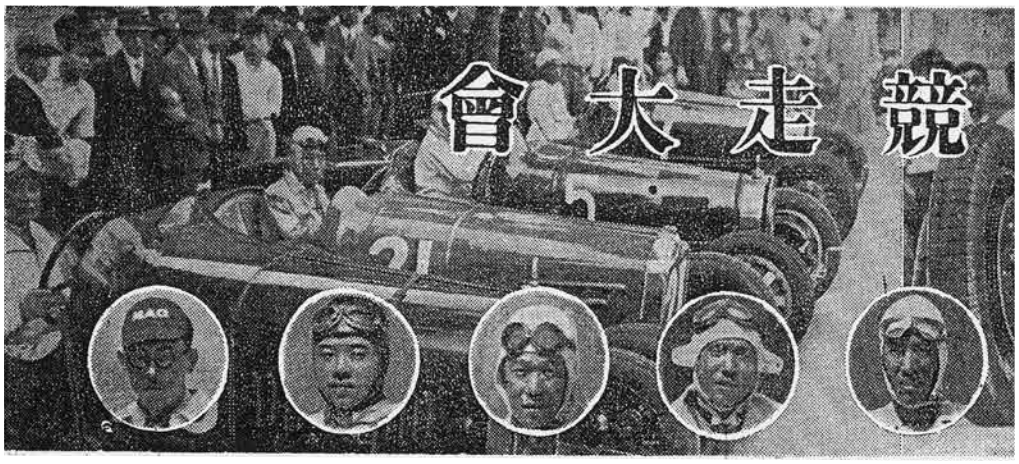
第2回はDOHC・スーパーチャージャーエンジンを搭載したダットサンが、同レース20周に平均時速99.6kmで優勝している。コース路面が小砂利の簡易舗装から本舗装になったことを差し引いても、性能向上は明らかである。ダットサンの参加がなかった第3回、第4回のオオタはそれぞれ平均時速96.6km、93.6kmで優勝している。1937年5月、第3回が開催された。報知新聞の開催広告に「銃後の意気に～」とあるように、戦争への影響が色濃く現れはじめていた。翌38年4月、第4回が開催されたが、レースに出場する有力選手の半数以上が戦地へ出兵していた。さらに1937年の日中戦争以後、国家総動員法が発令されガソリン統制などが始まり、以降の自動車レースは中止された。

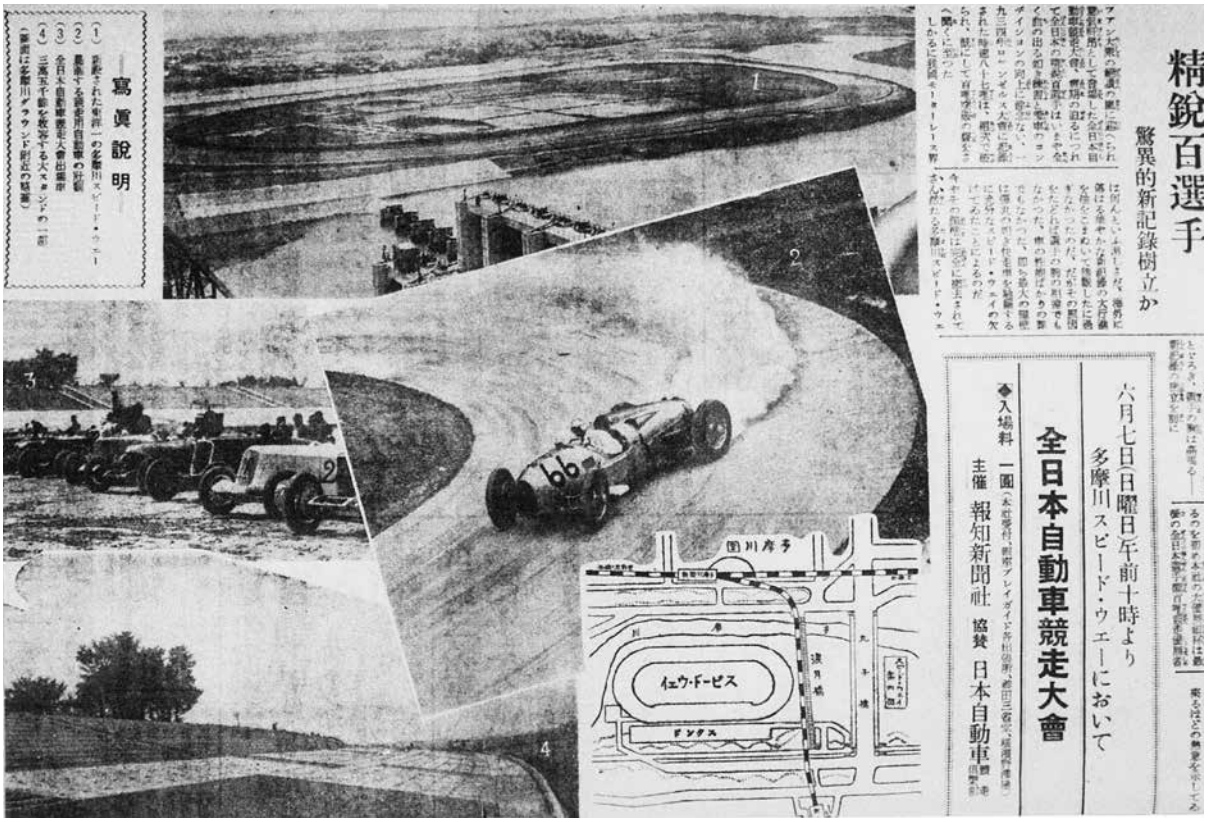
多摩川スピードウェイ（日本初の自動車競走常設コース）の意義は、自動車の技術全般の進歩と人材を育成・交流に寄与したこと。特に当時の関係者は、戦後の日本の自動車の技術的な面やその発展に関わっている人材が多いことからも、その意義は大きいといえる。

当時作られた多摩川スピードウェイのパンフレット。「東横目蒲電車」とあるのは、後の東急電鉄のことである。

完成時に撮影されたと思われる多摩川スピードウェイの航空写真。コース全長1.2km、収容人員は大スタンド3万人と記述がある。

第1回全日本自動車競走大会 ——— 1936年6月7日〔多摩川スピードウェイ〕

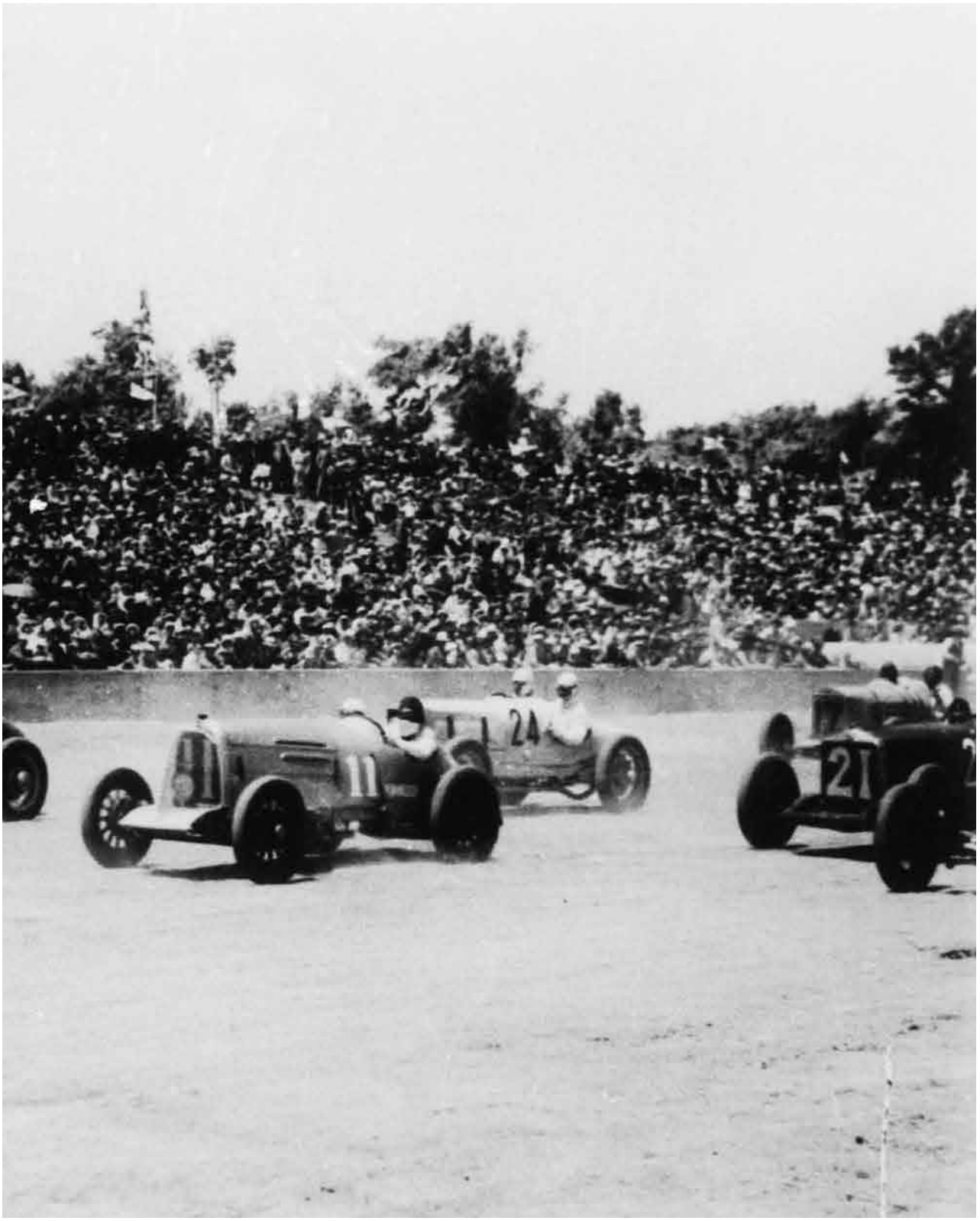




多摩川スピードウェイ完成報道(出典:報知新聞)。「東洋一自動車競走専用コース、3万5千人を収容するスタンド」と報じる。 ちなみに使用料規定では、競走大会使用料1日当たり、自動車2500円、オートバイ2100円(1936年5月31日付)。左下に写っている観客スタンドは現在も残っている。2016年5月に多摩川スピードウェイ80周年を記念してこの地にプレートが設置された。

報知新聞の記事。丸囲みの顔写真のドライバーは左から、MACクライスラー・森田一郎、オオタ・太田祐一、メルセデス・丸山哲衛、ヒラツカ・フォード・内藤喜代治、マーモン・市川金四郎、フォードV8・三津石六郎、インビクタ・川崎次郎、ドラゴン・クライスラー・尾崎茂雄、ベントレー・多田健蔵、ブガッティ・藤本軍次、ブガッティ・関根宗次の各氏。記事の下部に番外スローレースが紹介され、写真は当時モダンガールの代名詞であった女優の伊達里子氏、また参加者に藤山一郎、ディック・ミネ、古賀政男氏らの著名人が並び、開催者の意気込みがわかる。(1936年6月5日付)　出典：報知新聞

第1回全日本自動車競走大会（以下第1回大会）における優勝カップレース。左からNo.25マーモン・市川金四郎、No.31フォード・三津石六郎、No.11ハップモビル・川越豊、No.24インビクタ・川崎次郎、No.21ドラゴン（クライスラー）・尾崎茂雄の各氏。優勝はNo.24インビクタ・川崎次郎氏、100周（120km）を1時間45分、平均時速70km弱で走った。2位はカーチス・榊原真一氏。観客席は埋め尽くされている。（1936年6月7日）


24
11
21

レースの楽しさ厳しさ ―― 本田宗一郎談　1962年（昭和37年）

17歳のとき、東京の自動車修理工場にデッチ小僧として入った。一年ぐらいたってから、その親父がレーサーが好きで、僕に造ってみろという。当時砲兵工廠にベンツの6気筒を真似して造ったエンジンがあると聞きつけたので、すぐ仕入れにいってビュイックのフレームに載せたのはいいが、重過ぎてうまく走らない。馬力もありトルクもあるが、ギヤが欠けてしまうし、カーブの切れもよくなかった。図面一枚引くでもなし、手先きの器用さに頼って、見よう見まねで鉄板を叩いたり、熔接したりするのだから無理もない。

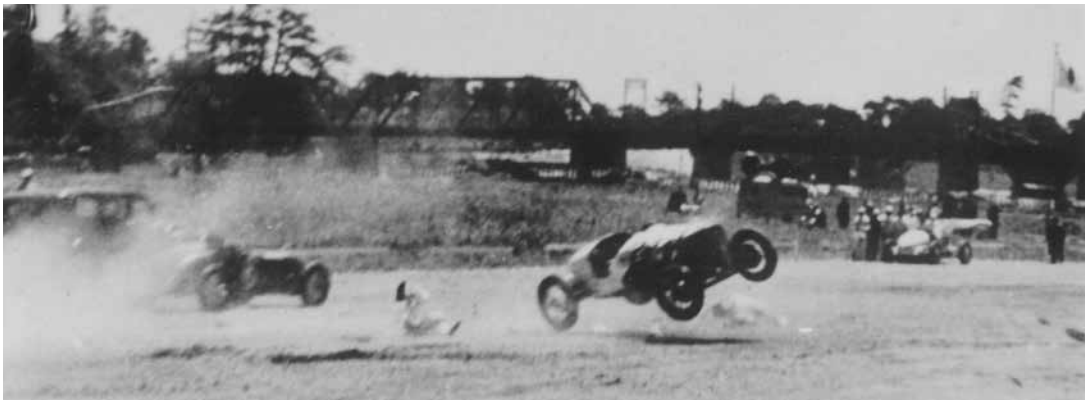
そのつぎは、津田沼飛行学校からカーチスの航空エンジンを払い下げて貰って、オークランドというアメリカ製フレームにとりつけた。このエンジンは90馬力で、その頃のエンジンの中では一番軽かった。ところが、いざ走らせてみると、プラグがかぶってまともに回らない。いまでは笑い話だが、プラグのナンバー（熱価）を代えるというような知識もないから、オイルがかぶらないようにクランクケースを直したり、苦心サンタンしてやっとモノにした。洲崎の飛行場のテストで時速100キロをマークしたのだから、当時としては相当な性能だったといえる。それ以来レーサー造りは病みつきになってしまった。

多摩川レース場で全日本スピード選手権大会があると聞いて僕はまたレーサー造りにとりかかった。当時フォードのV8型が大流行していたが、それを使うのではシャクだから、みんなの嫌うフォード・フォアを改造することにした。バルブが焼付かないようにベンザを切って銅系統のメタルを熔接したり、スーパー・チャージャーをつけたり、多摩川のコースは左回りだから、エンジンを10度傾けて重心を左にもっていったり秘術を尽した。

スタート間もなく僕の車はトップに立ち、2位を30mくらい離して時速120キロくらいで得意になって走っていた。ところが視界の効かないカーブにさしかかったとき、左手のピットから急に車が飛び出してきた。あわててハンドルを右に切ったが間に合わず、こちらの後輪と向うの前輪が接触、三回くらい高高ともんどり打って引っくり返ってしまった。おかげで、僕は右手を根元から折り、眼鏡がつぶれて目のふちをぐしゃぐしゃに切ってしまった。同乗の弟は背骨を三カ所も折って小便が出ず危篤に陥るほどの重傷をうけた。

いまでも覚えていることは、飛び上って地面に落ちるまでのほんの僅かな瞬間に、朝の味噌汁がうまかったことや、まだレースを続けることができるだろうかとか、いろんなことがチカチカと素晴らしい速さで脳中にひらめいたことである。いまでこそ条件反射といったような難しい用語を使うが、僕はそのとき手や足を動かすことには限度があるが、考える能力というものは、訓練さえ積めば無限といっていいくらいに拡がっていくものだということを悟った。同じ頃、勝ちっぷりはあまりよくなかったが、モーターサイクル・レースもよくやった。他の連中は最新の輸入車を持ってくるが、僕はそれには満足できないので、その辺に転がっているボロ・エンジンを改造したり、ハンドルを曲げたりして出場したものだ。とにかく僕は、どんなものでも自分で工夫しなければ気がすまない性分で、それが今日の本田技研の根源になっているということもできる。

秋鹿方彦監修『グランプリレース 栄光を求めて 1959～1967』（三樹書房 1989年）より抜粋



1936年（昭和11年）の多摩川スピードウェイでのレース中、他車と接触し、クラッシュした本田宗一郎氏運転のNo.20ハママツ号。

7　多摩川スピードウェイの想い出（寄稿）

この章では、当時の多摩川スピードウェイのレース関係者、出走した方、観戦された方、出場メーカーの方などの御親族の方々と共に、この時代に強い関心をお持ちだった方のご子息に当時のことなどを回想・執筆していただいた。当時者でしか知ることができない当時のエピソードや思い出などもこの寄稿の中に語られている。**【編集部】**

祖父　藤本軍次のこと

東京大学経済学部　ものづくり経営センター　**藤本　隆宏**

多摩川スピードウェイと太田祐雄

タマチ工業　取締役会長　**太田　邦博**

父　片山豊と多摩川スピードウェイの記憶

多摩川スピードウェイの会　会長　**片山　光夫**

父　小早川元治の心を虜にしたMGK3マグネット

モータージャーナリスト　**小早川隆治**

祖父　川越豊と全日本自動車競走大会

福田眼科（大船）院長　**福田　　匠**

浜家に来たグランプリ・ブガッティ

HAMA STUDIO所長　**浜　　素紀**

ホンダカーチス号と日本クラシックカークラブ初代会長、浜徳太郎との由来

HAMA STUDIO所長　**浜　　素紀**

日産モータースポーツも「多摩川」発祥

日産自動車株式会社グローバルブランドエンゲージメント部　**中山　竜二**

多摩川スピードウェイへの個人的な想い

多摩川スピードウェイの会　副会長　**小林　大樹**

祖父　藤本軍次のこと

東京大学経済学部教授
ものづくり経営研究センター長
藤本隆宏

1955年（昭和30年）生まれ。専門は技術・生産管理論。『製品開発力』『生産システムの進化論』『日本のもの造り哲学』等著書多数。

私の祖父、藤本軍次は、私が物心ついた1960年代初めには、すでに完全隠居の好々爺であった。動作もいかにも老人で、走って動くのを見たことがない。朝は鯉に餌をやり、夕食はナマコとラッキョウを好み、熱燗一合をいつもの徳利で飲み、夏休みは朝から夕方までテレビで高校野球、場所中はテレビで相撲、それらを繰り返す平穏な生活だった。が、クルマとなると話は違った。ハンドルを握れば人が変わり、常に新奇なものを求め、最後まで冒険を好んだ。

藤本軍次はアメリカ育ちであり、メモは常に英語だったが、英会話は「俺のはスラングだから」と教えてくれなかった。

昔話はあまり多くは話さなかったが、戦前のカーレースのことは何度か聞いたことがある。多摩川スピードウエイでの第1回全日本自動車競走大会で「前を走っていた宗ちゃん（本田宗一郎氏・弁二郎氏）の車がひっくり返ってエラいことになったと思ったよ」など。その本田宗一郎氏は、毎年祖父の誕生日に我が家に祝電を送って下さっていた。

1922年の下関東京間の列車との競走の話も子供のころ聞いた覚えがある。山陽道は狭くて馬車を追い越せず、東海道の天竜川は渡れる橋がなく上流に行って渡河、大井川も橋がなく軽便鉄道の橋を車で渡ったと聞いたように思う。記録によれば富士川越えでも渡船で手間取った。記憶違い聞き違いがあるかもしれないが、私にとっての藤本軍次は、こうしたエピソードを持つ老冒険家であった。

とにかく運転が好きであった。走ること自体が目的で、目的地は走るための口実だった。橋や有料道路ができるとどうしても行ってみたい。あるとき筑波山の有料道路ができたので、早速家族を乗せて週末に車で出かけたが、山上は駐車場で行き止まりだから、当然、道は駐車場待ち同然の大渋滞。ようやく麓に降りたら既に夜で、佐倉あたりの怪しげな宿に家族で1泊したのを覚えている。

それでもまた出かける。建設中の長野県のビーナスラインも完成が待てず、私を乗せて建設中の砂利道を走り、その先の通行止め地点まで行き工事現場を見物して帰ってきた。

東京オリンピックで開通した首都高速道路も同様。当時は新宿からの4号線が江戸橋で1号線に接続し、羽田空港まで。走れるのはこれだけだったが、とにかく走りたいので、孫の私を乗せて毎週のように首都高速で空港に行く。で、旧羽田空港の送迎デッキからぼんやりとDC-8などの離着陸を眺め、帰途必ず銀座で高速を降り、祖父も私も大好きな不二家のホットケーキを食べて帰ってくる。子供には、日曜の贅沢な楽しみだった。

メカニックとしての腕はむろん一流で、進駐軍が車のガソリンタンクが壊れたと祖父の修理工場に持ち込んだら、そのへんの湯たんぽを改造して首尾よく修理したので米人がびっくりして仕事が来るようになったとの伝聞もある。自分の車は、米軍基地に行き、帰米する軍人から基地内専用で使っていたいわゆるアメ車を5万円とかで買い取り、自分で修理して乗っていた。

ある日曜日、祖父が「座間キャンプに次の車を買いに行くのでおまえも来い」と言うので一緒に行った。厚木で餃子ライスを一緒に食べ、基地内で祖父が交渉し、確かポンティアック・ボンネビルを買い、それに乗って帰った。祖父はその巨大なアメ車で、東京オリンピックで拡幅された玉川通りも、兄・頼一氏の住む世田谷区下北沢辺りの路地も難なく走った。

運転の腕は言うまでもないが、普段はアメ車らしくゆったり走っていた。しかし走れそうだとなると血が騒ぐようで、ある早朝の甲府郊外の甲州街道で、ふとベンチシートの助手席からメーターを見たら時速105キロだった。

また、伊豆の西海岸に家族旅行で行った時、戸田の辺りでトランスミッションのシャフトを1本落とし、バックギアが入らなくな

東京オリンピックの宣伝を車体に描き、軍次はいすゞベレットでアメリカ大陸を走破した（1964年）。左が軍次、右は同行した兄の頼一。

叙勲時の記念写真。背広姿でかしこまった軍次の写真は珍しい（1965年）。

ったことに堂ヶ島付近で気が付いた。そこで祖母・母・姉をそこに残して祖父・父・私の男子3人で落としたシャフトを探しに戻ったが、この時の祖父は、鈍重と見えたアメ車で狭い砂利道をいわゆる高速ドリフト走行、このときばかりはカーレーサー藤本軍次の片鱗を見た。結局シャフトは見つからず、バックは一度も使わずに東京まで帰ってきた。

国内では飽き足らず、海外冒険旅行も続いた。1回目は1964年、いすゞに掛け合って東京オリンピックの宣伝だといってベレットを1台貰い、ボディに宣伝文句を貼り付け、兄の頼一氏と一緒にカナダ・北米西海岸からメキシコまで24,000キロ。2回目は1968年、大阪万博の宣伝だと今度はトヨタからコロナを1台貰い、冒険取材の日刊自動車新聞の記者を助手席に乗せてアンカレジから（途中コロンビアで予想通り山賊に遭遇し）サンパウロまで16カ国33,000キロ。

第3回は1969年で同じくコロナで読売新聞記者と共にリスボンからカルカッタまでアジアハイウェイ18,500キロを走った。これはガンジス河が渡れずそこで終了と聞く。相変わらず渡河が鬼門であった。また砂漠地帯は熱風がすごいので、クーラー無しだが窓を閉め切り、軍次も記者も素っ裸で、広沢虎造（なぜかファン）の浪花節を大音量の8トラック・カーステレオでかけながらイラク・イラン・アフガニスタンなどの砂漠路を走破したという。これらについては旅行記が日刊自動車新聞や読売新聞に残っている。

ある時、「太田祐茂さん（現タマチ工業・太田邦博氏の父上）に頼んでいたレーシングカーができたので見に行こう」と祖父が言い、三田のたしか第一京浜沿いにあったオオタ商会に一緒にでかけた。立派な銅像が家にあったが、おそらく太田祐雄氏であろう。そして裏にレーシングカーが1台。子供の私は本格的ですごいと思ったが、実は運転席の前にエンジンのある戦前風で、これはフォード・コブラの改造車であった。このクルマの遍歴についてはモータージャーナリストの三重宗久氏が取材を続けておられる。

祖父はこの「レーシングカー」をトレーラーで引っ張り、修理工場の若い連中を連れて富士スピードウェイで時々走っていた。70歳は超えていたが、当時の8ミリ記録を見る限り、スピードウェイに出ればやはり一人のカーレーサーであった。藤本軍次最後のクルマ三昧である。

しかし、そのレースカーのあげおろしの際に、車体を足の上に落とし、それがきっかけで歩行が困難になったと後で聞いた。80歳が近付くと認知症も進み、車で徘徊し家に戻らないので家族が心配した。そして運転をやめ、だんだんに体が弱り、1978年、私が大学4年の秋、卒論執筆の最中に他界した。享年84歳。終焉の地となった新宿の社会保険中央総合病院の病室の壁には、入院中、自動車の写真を沢山貼った。もう言葉を話さなかったが、病床の祖父はそれをずっと見ていたように思う。

9　年表　日本の自動車レース史・戦前編

年月日	国内4輪レース	関連出来事
1894 明治27 7月22日		世界初のモータースポーツ競技「パリ〜ルーアン〜パリ」走行会
1895 明治28 6月11日		世界初の自動車レース「パリ〜ボルドー往復」レース
11月28日		米国初の自動車レース「シカゴ〜エヴァンストン」、積雪の中で実施
1900 明治33 6月14日		世界初の国際レース「ゴードン・ベネット・カップ」（05年まで）
1906 明治39 6月26-27日		世界初の国際規定GPレース「ACFグランプリ」、フランスのル・マンで開催
1907 明治40		国内初のガソリン自動車「タクリー号」。企画:吉田真太郎、製作:内山駒之助
7月6日	大倉喜七郎が英国ブルックランズ開幕戦でフィアット100馬力を駆って2位	
1911 明治44 4月29日-5月2日	飛行機と自動車の競争。川崎競馬場。帰国した大倉喜七郎と米人パット・マースの複葉機が対決	
5月30日		米国「インディアナポリス500マイル」レース初開催
1912 大正元		第1回鳴尾自動自転車競走会。阪神鳴尾競馬場。輸入2輪車によるレース。観客2万人
	日本自動車倶楽部設立。大倉喜七郎が代表	
1913 大正2 8月		自動車雑誌『モーター』創刊
1914 大正3		ダット号。快進社製作
1914〜17		第一次世界大戦
1915 大正4 10月16-17日	東京自動車及び自動自転車競技会。目黒競馬場。日本初の自動車レース。在米日本人が4台のレーサーで興行。観客少なく、4台を野沢三喜三に売って帰国	
1917 大正6		三菱A型乗用車
1918 大正7 2月		自動車雑誌『スピード』創刊
1919 大正8 10月19日		大阪秋季モーターサイクル競走会。審判長・島津樽蔵
1921 大正10		アレス号。白楊社の豊川順彌が製作
1922 大正11 2月8日	米国で自動車販売を営んでいた藤本軍次が純レーサーのハドソンを持って帰国	
9月	藤本軍次が下関〜東京間を急行列車と競走。報知新聞社主催。同乗メカニック菅原俊雄（オートモ号技師）（8月説あり）	
10月	日本自動車競走倶楽部（NARC）設立	
11月12日	第1回自動車大競走。東京・洲崎埋立地。報知新聞主催。（7月、10月説あり）。警視庁から複数台の同時出走は不可とされ、一台ずつのタイムレース。7台全車外国車	
1923 大正12		オオタOS型。太田祐雄が試作
4月22-23日	日本自動車競走大会。洲崎埋立地。日本自動車競走倶楽部主催、報知新聞社後援。12台が同時スタート。飛行機との競走も。（「クラブの集い」によれば、第2回、観衆3万人）	
5月26-27日		フランス「ル・マン24時間」レース初開催
7月1-2日	関東関西聯合自動車競走大会。大阪城東練兵場。帝国自動車保護協会主催	
9月1日		関東大震災
1924 大正13 4月20日	日本自動車競走大会。立川陸軍飛行場。日本自動車競走倶楽部主催、報知新聞社後援。24台のレーサーが集合。一周1.6kmの広大なコース。入場料無料、大入り満員	
11月22-23日	日本自動車競走大会。鶴見埋立地。泥がぬかるみ最悪のコンディション。決勝20哩レースでアート商会のカーチス号が優勝（ドライバー榊原真一）	白楊社がオートモ号を製作販売（〜28年）
1925 大正14 2月		日本フォード自動車（株）設立
5月4日	日米連合自動車競走大会。代々木練兵場	
6月14-15日	名古屋練兵場での競走会。（「名古屋新聞」によれば、名古屋初の第7回大会）	
12月6日	日本自動車競走大会。洲崎埋立地（砂町?）。国産オートモ号レーサーが小排気量ながら決勝2位	

10　レース・リザルト（戦績表）

●1934　全日本自動車競走選手権大会　　主催：日本自動車競走倶楽部／後援：報知新聞社
開催日：10月13-14日（10月6-7日から延期）　場所：月島四号埋立地（一周1哩）

レース区分	周回数	順位	No.	選手名	車名	タイム
第1日・第1予選	3周					
		1		内山駒之助	ビドル	3'34"
		2	11	川越　豊	ウイリス	3'41"
		3		三津石六郎	フォード	4'04"
第1日・第2予選	3周					
		1	20	榊原　眞一	カーチス	2'52"
		2	10	木村　安治	ブガッティ	2'55"
早大学生競走	3周					
		1		山田	フォード	3'22"
		2		米倉	シボレー	3'22"
		3		白木	シボレー	
		4		西尾	フォード	
第1日・第3予選	3周					
		1	7	長島　正虎	フォード	3'23"
		2	5	関根　宗次	アルビス	3'27"
		3		加藤	ビドル	3'41"
第1日・第4予選	3周					
		1	2	栄田　義信	シボレー	3'14"
		2	4	丸山　哲衛	スワロー	3'38"2
		3	22	伊澤　誠三	ピアスアロー	3'46"
報知杯争奪競走						
		1	10	木村　安治	ブガッティ	7'01"
		2	11	川越　豊	ウイリス	7'32"
		3	22	伊澤　誠三	ピアスアロー	
会長杯争奪競走	6周					
		1	2	栄田　義信	シボレー	6'54"
		2	20	榊原　眞一	カーチス	6'58"5
		3	7	長島　正虎	フォード	7'36"
フォード杯競走	7周					
		1	5	関根　宗次	アルビス	8'50"
		2	22	伊澤　誠三	ピアスアロー	8'52"
		3	11	川越　豊	ウイリス	9'16"
飛入競走	7周					
		1	1	市川　武男	マーモン	10'09"
		2		三津石六郎	フォード	10'22"
		3	11	川越　豊	ウイリス	10'56"2
決勝	10周					
		1	20	榊原　眞一	カーチス	12'19"
		2		三津石六郎	フォード	14'24"
早大学生競走	3周					
		1		長谷川	フォード	4'48"
		2		猪村	クロネコ	
第2日・第1予選	5周					
		1	7	長島　正虎	フォード	5'48"
		2	4	丸山　哲衛	スワロー	5'53"
		3		内山駒之助	ビドル	7'50"
第2日・第2予選	5周					
		1	10	木村　安治	ブガッティ	5'29"
		2	3	牧野　眞	フォード	5'31"
		3	22	伊澤　誠三	ピアスアロー	5'47"
第2日・第3予選	5周					
		1	20	榊原　眞一	カーチス	5'49"
		2		上野　倉造	シボレー	6'00"
		3	11	川越　豊	ウイリス	6'00"2
第2日・第4予選	5周					
		1	2	栄田　義信	シボレー	5'43"5
		2	5	関根　宗次	アルビス	5'50"5
		3		内藤	ポンティアック	10'01"
会長杯競走	7周					
		1	20	榊原　眞一	カーチス	7'57"
		2		上野　倉造	シボレー	8'26"
		3	11	川越　豊	ウイリス	8'26"5
報知杯競走	7周					
		1	11	川越　豊	ウイリス	8'31"
		2	22	伊澤　誠三	ピアスアロー	8'36"5
		3		内藤	ポンティアック	

■参考文献

- 日本自動車工業会編『日本自動車工業史稿第2』自動車工業会、1967
- 小林彰太郎、高島鎮雄 特別監修『昭和の日本　自動車見聞録』トヨタ博物館、2013
- GP企画センター編『サーキットの夢と栄光　日本の自動車レース史』グランプリ出版、1989
- 日本小型自動車振興会 編『オートレース50年史』日本小型自動車振興会、2001
- 中部　博『定本 本田宗一郎伝』三樹書房、2012
- 岩立喜久雄「轍をたどる22　戦前自動車競走史-5　多摩川スピードウェイ開幕」
  「Old-timer No.73」八重洲出版、2003年12月号
- 岩立喜久雄「轍をたどる23　戦前自動車競走史-6　多摩川の国産対決」
  「Old-timer No.74」八重洲出版、2004年2月号
- 「流線型」流線型社、1951年7月号
- 報知新聞
- 時事新報
- グラヒック
- THE JAPAN ADVERTISER, TOKYO
- 日刊自動車新聞
- 自動車情報

■資料・編集協力（50音順、敬称略）

＜法人・組織＞

大田観光協会
タマチ工業株式会社
トヨタ博物館（五十嵐平達写真コレクション）
日産自動車株式会社
本田技研工業株式会社

＜個　人＞

浅井　貞彦／太田　邦博／小田柿　浩三／小田柿　哲／片山　光夫／小早川　隆治
佐々木　烈／浜　　素紀／林　　信次／日向野　隆三／福田　　匠／藤本　隆宏

編集後記

本書は、藤本隆宏氏、福田匠氏、トヨタ博物館（五十嵐平達コレクション）からご提供いただいた資料を中心にして編集致しました。しかし戦前のレースに関する資料は限られており、当時の歴史をまとめるのは非常に困難な時間のかかる作業でした。本書に記載されている内容に関して補足するべき点や、新たな事実が判明すれば、適切な修正・改訂を加えていくつもりです。この時代に関連する資料・写真などをお持ちの方は、ぜひ編集部にご連絡をお願いいたします。

三樹書房編集担当　小林謙一

あとがき

トヨタ博物館で主に自動車史の調査･研究の勤務をしている頃､私は「多摩川スピードウェイの会」から参加のお誘いをいただいた。「多摩川スピードウェイの会」は、誕生から 80 周年を迎えた多摩川スピードウェイに関してその意義や場所を後世に伝承してゆこうと考えている有志が集まった会である。日本の自動車史の分野で十数年にわたりトヨタ博物館で研究や調査をしていた私だが、モータースポーツに関する資料が乏しく、この機会にそれらの補完ができればという気持ちと、オオタやダットサンなどのレーサーの開発などに実際に関わっていた当時の関係者の方々のご親族などもこの会に参加されており、話を伺うまたとない機会と考え、入会することにした。その後、名古屋から毎月 1 回ほどのペースで会合に参加することになった。

予想通り、戦前当時の貴重な話と写真が提供され、回を重ねるごとにさらに資料は集まっていった。会では、それらの資料を用いて、多摩川スピードウェイでの 1936 年に催された第一回のレース開催から 80 周年を記念するイベントが企画され、大田観光協会の方が中心になって写真パネルが作成展示された。自動車史について研究している私には、写真にあるクルマやその様子が大変貴重に感じて、三樹書房の小林氏と相談した際に、是非とも書籍の形で後世に残すべきだと提案した。1930 年代に開催された自動車レースと言うことで、当時活躍された方はもとより、当時をご存じの方までもが次第に鬼籍に入られる時期であり、この時代に関する調査をするためのタイムリミットが近いと感じていたからである。しかし、集められた多くの当時の写真や新聞資料などを整理し、まとめるのは非常に手間と時間のかかる作業であったが、自動車関係の博物館勤務ということもあり､私が「記録係」の役目に帰着した。多摩川スピードウェイの会をきっかけとして知り合った方々にも、書籍化の趣旨をご説明して、快く資料等に関するご協力をいただくことができた。

この時代のモータースポーツに関する研究がまだまだ不足していた私にとっては、多摩川スピードウェイの会員の方々の知識、また既存の書籍や雑誌の記事などを参考にさせていただき、自らもトヨタ博物館に保管されていた関連資料を調べることにして編纂作業を進めることにした。また文章については、極力専門的にならず、一般の方でも分かりやすく、当時のレースのことを知っていただくことを念頭において執筆した。本書によって日本の草創期のモータースポーツ活動が広く一般の方々に理解され、今後に研究される方の入門書になればと考えている。

アジア地域では最古の常設サーキットとして誕生した多摩川スピードウェイの存在は､単なるレース場というだけでなく、日本の自動車業界の基礎を築き、またその後の発展に大きく関わる方々を輩出したことでも大きな意義のある場所なのである。

この戦前の自動車レースを記録・執筆を本書で上梓することができたが、今後も更なる調査の必要性があると感じている。また本書の後につながる戦後の 1950 年頃の船橋オートレース場などを舞台としたレース活動に関しても、現在まで当時の記録や記述が少ない時代であり、その空白を埋める調査・研究を継続したいと考えている。

最後に、多忙な中、日本自動車競走倶楽部創立・競走会の中心となった藤本軍次氏のご礼孫である藤本隆宏氏をはじめ、本書執筆に資料のご提供などのご協力いただいた皆様に感謝を申し上げたい。また戦前の報知新聞の記事掲載に関しては、事前に連絡をしてご理解をいただくことができた。執筆に際しては、林信次氏に一部をご協力をいただいている。

さらに、本書の企画・取材・校閲まで全てにご支援いただいた三樹書房の小林謙一社長、山田国光部長に重ねて感謝します。ありがとうございました。

杉浦　孝彦

杉浦 孝彦(すぎうら・たかひこ)

自動車史研究家。1951 年愛知県一宮市生まれ。1974 年武蔵野美術大学産業デザイン科を卒業、同年 トヨタ自動車工業株式会社に入社。デザイン部に所属し、クラウンなど FR 車系のインテリアデザインを中心に担当。2001 年よりトヨタ博物館の学芸グループに勤務し数々の企画展に携わる。2012 年には、同館の館長に就任し 2016 年退職。自動車の歴史分野に造詣が深く、多くの研究論文を発表している。日本自動車殿堂（JAHFA）会員。

日本の自動車レース史

多摩川スピードウェイを中心として

著　者　杉浦孝彦

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
TEL 03（3295）5398　FAX 03（3291）4418

印刷・製本　シナノ　パブリッシング　プレス

©Takahiko Sugiura/MIKI PRESS　三樹書房　Printed in Japan

※ 本書の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権管理部に許諾を求めて下さい。
落丁・乱丁本は、お取り替え致します