

Racing on

Motorsport magazine

511

特集

鈴木亜久里

表彰台から30年、何よりも
レースに賭けた男の半生

スペシャル対談
「亜久里と語ろう2021」

館信秀



佐藤琢磨



本人ロングインタビュー

夢を実現する 「愛」と「力」

ドライバーとしての亜久里
F1時代、実際の「評価」

チーム監督としての亜久里
ARTAが成功した「理由」

駄なる黒歴史か、偉大な挑戦劇か
スーパーアグリF1「総括」

国内時代の長き苦闘、離脱の時
先輩・戦友・門下生が語る亜久里の素顔
全録・亜久里の乗車マシンコレクション



Cover Photo/Hidenobu Tanaka

10 特集 鈴木亜久里

表彰台から30年、何よりもレースに賭けた男の半生

12 前口上
飄々として見え、その実、流れるレース人の血潮

14 [10000字ロングインタビュー]
夢を実現する愛と力

亜久里と語ろう part 1 | レースキャリアの礎を築いた大恩人

24 舘信秀

鈴木亜久里が苦闘した80年代レース界の事情と時代背景

32 雌伏の時

Aguri's Machine Collection

38 鈴木亜久里のマシンコレクション

46 “同期デビュー”のヨーロッパ人ジャーナリストによる
F1ドライバー、SUZUKIの記憶
少なすぎた報酬

with ARTA

54 新たなる夢に向かって

スーパーアグリF1総括

62 F1チームオーナーの夢と現実

70 長きに渡るパートナー、オートバックスとの絆——
現・代表取締役 小林喜夫巳が語る鈴木亜久里
まだまだ彼をひとりにはさせない

私だけが知っている

74 亜久里の「素顔」

COLUMN

80 F1伝道師として

“新人類”アグリが果たした役割

亜久里と語ろう part 2 | かつて共に戦い、今、頂点を極めた者へ

82 佐藤琢磨

「MS-models」Presents

レーシングオン × エムエス・モデルズ
92 SPARK

現代に生きる銘車たち

94 FILE.58 ZAKSPEED ZK891 YAMAHA

Special Issue

6 SUPER FILM presents
24 Heures du Mans série 02

3人の女性ドライバーが戦った
100 リシャール・ミル レーシングチームのル・マン24時間
激戦区のLMP2で殊勲のトップ10フィニッシュ

101 リシャール・ミルから女性に向けた限定コレクションが登場
1970年代の煌びやかな彼女に魅せられて

102 Looking Back
リザルトに見る物語

104 Racing on Trend
新パワーワードで見えてくるレース界の“いま”

106 DAKAR 2021
ペテランセルが通算14度目の勝利

108 チームランドクルーザー・トヨタオートボデーが
ダカールラリーでさらに連勝記録を更新
市販車部門8連覇！

112 New Item Info. by Motorimoda
2021 Winter Vol.1

113 読者プレゼント

Others

114 次号予告



FIA WOMEN
IN MOTORSPORT

R' on Serial Graphic



SUPER FILM presents

24 Heures du Mans série 02

RICHARD MILLE RACING TEAM

a Ryoma Kashiwagi film | 2020
LEICA TL2 | Apo-Summicron M50mm

Supported
by
LEICA CAMERA

RICHARD MILLE RACING TEAM

Basé à Le Mans (FRA)

Nationalité : FRA

Date de création : 2020

Team Owner : Richard Mille

Structure Technique : Signatech

Team Manager : Lionel Chevalier / David Vincent

Performance Engineer : Paul François Race Engineer : Olivier Bouchis

Data Engineer : Lucas Peyronie

Chief Mechanic : Benoit Hamel

aucune participation Palmarès International

2020 ELMS LMP2 / Oreca 07 : 5^e Castellet, 11^e Spa, 11^e Castellet 24h

A noter :

Structure technique : Signatech

Palmarès de la marque en fin d'ouvrage



Racers :

CALDERON Tatiana / 10.3.1993 à Bogota (COL) 27 ans

FLOERSCH Sophia / 1.12.2000 à Grünwald (DEU) 19 ans

VISSER Beitske / 10.3.1995 à Dronten (NLD) 25 ans

• Suspensions : AV/AR Do



柏木龍馬 | Ryoma Kashiwagi

Image Conceptor



superfilm5



Châssis : N°62 Monocoque carbone nid d'abeille + panneaux latéraux en Zylon

• Tubes triangles superposés, poussants et culbuteurs actionnant l'amortisseur + barres de torsion à l'AV et combinés ressort/amortisseur à l'AR

- Amortisseurs : PKM réglables 4 voies
- Freins : Disques Brembo carbone 380mm / AV - 337mm / AR Etriers Brembo monobloc 6 pistons AV/AR

• Direction : A crémaillère, assistance électrique Kayaba

- Roues : Pneus : Michelin AV : 30/68-18, AR : 31/71-18, Jantes : OZ AV : 12.5" x 18" AR : 13" x 18"

• Carrosserie : Fermée en carbone / kevlar

• Projecteurs : ORECA Lampe OSRAM type Xenon

- Réservoir : 75.00 litres / Refueling : Système coaxial Stäubli

• Levage : Vérins Krontec

- Dimensions : Carrosserie 4745mm x 1895mm x 1045mm, Empattement 3005mm

• Poids : 930 kg

Moteur : GIBSON 4200 cm3 Atmo.

• Type : V8 à 90°, type GK 428, alu

• Disposition : Longitudinal, central AR, semi-porteur

• Distribution : Double ACT, 4 soupapes par cylindre

• Injection : Injection électronique / Gestion Cosworth MQ12

• Suralimentation : Atmosphérique

• Lubrification : Carter sec, huile Motul

• Puissance : 603 cv à tr/mn NC

• Couple : 555 Nm

Transmission :

- Embayage : Tilton Tri-disques carbone dia.140mm- Antipatinage Cosworth
- Boîte de vit. : Xtrac type 1159C, transversale séquentielle 6 vit., carters magnésium
- Commande BV : A noter : Palettes au volant, système pneumatique Megaline



鈴木亜久里

特集

表彰台から30年、何よりもレースに賭けた男の半生

DESCENTE



コロナに揺さぶられた2020年が終わり、年が明けた2021年一発目の号は鈴木亜久里の特集である。いきなり東京オートサロンが史上初めて開催中止となるなど事態はまだ収束してはいないものの、こんな時こそ積極的に、前衛的に「アグリッシブに」いこうと、そういうわけで(?)の亜久里特集だ。

常連読者様なら「片山右京特集(2016年12月刊行)」と順序が逆なのでは?と思われるかもしれない。中嶋悟特集が07年9月だから、確かにF1デビュー順に照らせばその指摘は正しい。しかし本誌は「まだ、今じゃない」と思ってきた。本誌がスパークに特注してリリースし続けているミニカーコレクションが充実するのを待っていたからではない(いや、それも理由だったかも)。亜久里はきつとまた何かやる。

このままでは終わらない(ちょうどフォーミュラEのプロジェクトから離れた時期だった)。そう思えたから、それを待ったのだった。

そこから4年を経た今になって特集化を進めたのは、昨秋に亜久里が還暦を迎えたと聞いて驚いたからでもある。こんなにシュツとしてバリバリ現役感にあふれた60歳も珍しいが、よく考えてみれば、あの「鈴鹿での表彰台は人生におけるちょうど半分という時節で成し得たものとなった。あのドラマチックな一日から、もう30年が経過したということでもある。

この節目なら、おもしろいかもしれない。飄々として見えながら、その実、体に流れるレース人としての血潮は人一倍熱いはず。いま何を考え、何を見据えているのか。これまでしてきたことをどう評価しているのか、聞いてみたい。

そう思ってロングインタビューを申し込み、帰国中の佐藤琢磨選手には対談を申し入れた。

しかし元F1ドライバーの半生に迫った特集であるのに、肝心のF1時代の記事は最低限しか割かなかった。それもそのはず、鈴木亜久里60年の人生をざっくり3等分した場合、最初の20年はカートから4輪レーサーを目指した季節であった。真ん中の20年はプロレーサーとなりF1へ行き、帰ってきてGTドライバーになった時期。直近の20年はチームを興し、才能発掘と若手育成を推進しながら日本とアメリカとF1の舞台で挑戦を紡いできた期間だ。亜久里は日本人で初めてF1表彰台に乗った男には違いないが、引退してからの活動にも刮目すべき業績がある。そんな稀有な人材なのである。

インタビュー中で本人も語っているが、亜久里はトヨタにも日産にもホンダにもヤマハにも無限にも気に入られたドライバーである。何がそんなに魅力で、どこにその「愛され力」があるのか? 誰だって気になるではないか。 R

前口上 飄々として見え、その実、流れるレース人の血潮

Text/ Joe Kojima(Facing on) Photo/Ryoma Kashiwagi(SUPER FILM)



40年近く鈴木亜久里という男を見てきて、この男は節目節目でなぜこんなに有力な支援者に恵まれるのだろうかと思う。レース関係者と取材者という表面的なつきあいをしていても、たしかに亜久里はいつも明るく精力的で頭の回転が良く、男性としてとても魅力的だ。しかしこれまでの彼の人生を振り返ると、それだけをよりどころに彼がうまく人生の波を乗り越えてきたのだと説明するのは難しい。今回、敢えて「なぜだと思うか？」と本人に問いかけてみた。すると亜久里はこう答えたものだった。

「きつと、死ぬ時にはなんで神様は俺のやりたいうことを全部やらせてくれたんだろうって思うんじゃないかな。お金持ちの家に生まれたわけではないのに、これまで自分がイメージしたことはほとんど実現してきた。なぜ神様はこれだけのことを俺にやらせてくれたんだろうって、すごいと思うんだよ」

※ ※ ※

亜久里がまずその名前を広く知られるようになったのはレーシングカートを通じてのことだった。近年F1グランプリを筆頭にプロのレーシングドライバーを目指すには幼年時代からレーシングカートを経験し4輪レースへ進出するという経路が一般的だが、亜久里が少年だった頃はこうしたステップアップの道はまだ確立していなかった。たまたま父君（鈴木正士氏）に連れられてカート場に入りするようになった

[10000字ロングインタビュー]

夢を実現する 愛と力

2020年、60歳という人生のひとつの区切りを迎えた鈴木亜久里
30歳までにF1ドライバーになり、日本人初の表彰台を経験し
その後もF1チームオーナーとなるなど自身の目標と夢を叶えてきた
その半生とこれからを今、自らの言葉で語り尽くす

Text/Makoto Ogushi
Photos/Ryoma Kashiwagi (SUPER FILM), 2020 ARTA, Motorsport Images, SAN-EI

鈴木亜久里

1960年9月8日生まれ、東京都出身。レーシングカート時代を経て、79年に4輪レースデビューし、その後日産と契約して活躍。88年には日本GPでF1デビューを果たし、95年まで参戦した。97年、現役を続行しつつ、一方で若手育成のため、ARTAを立ち上げる。03年にインディカー、06年にはF1にも代表／監督として挑戦した。今年もプロデューサー／総監督としてARTA Projectを指揮する。





ろう。だが手持ち資金にも限りがある。84年を前に自分のレース活動が立ち行かなくなった亜久里は、レースをあきらめることも考え始める。しかしただ単に立ち止まって人の助けを求めようとしたわけではない。それどころか自分で一歩踏み出して、新しい世界を切り開こうとしているのだ。

「エンジン添加剤の会社がF3のスポンサーになってくれていたんだけど、その人が『金がないんだったら、とりあえずうちでバイトしてればいいよ』って言うてくれて、バイトしてたんだよ。そうしたら社員旅行でグアムへ連れて行ってくれたんだ。そこで現地のカーショップ

を覗いたら、オートマチックの添加剤があったんだよ。日本ではまだオートマのクルマは3割ぐらいしかなかった。その頃、うちの親父は所沢サーキットの跡地でオートオークション場をやっていた、そこで俺はクルマを並べるバイトもしてたんだ。当然そこには何千台もクルマが来るわけで、なかにはオートマのクルマが何割かいて、（ミツシヨンが）滑ってるクルマも結構あったんだ。それを知っていたから、グアムでその添加剤を何十本か買ってきて、オークションに来たクルマ10台くらいに入れたら、不思議なほどに滑りが直るのよ。じゃあこれ輸入して売ろうと思って、その添加剤を作っているア

メリカの会社に『日本のディストリビューターをさせる』って手紙を書いて送ったんだよ」
それだけでなく亜久里は、副業を展開していた。父君が仕入れてきた高級車を買ひ、整備して自分で売り利益を得ていたのだ。

「その時の俺ってまだ21、22歳なんだけど、240万円くらいでフェラーリ買って綺麗にして倍で売るとか、ジャガーXJ12を70万円くらいで買って200万で売るとかして、お金を少し持っていたの。アメリカの会社からは『ドラム缶1ロット20本を買うなら日本のディストリビューターにしてやる』という返事が来たんで、持っていた金を全部使って、20本ドラム缶入れて、ボトルとかパッケージとか自分でデザインして作って、充填してくれる会社を探して製品にしたんだ。その時ね、1本の中身なんて80円くらいだよ。パッケージが200円だから原価280円くらいなんだけど、製品には7800円ぐらいの定価をつけて売った（笑）。だってあんまり安く売ってもそんなのクルマに入れたがらないじゃん。こういうのはある程度値段が高い方が信用されるんだよ。7800円なら卸も小売店も、みんなが儲かる。みんなが儲かるなら、みんな喜んで売ってくれるでしょ。そうしたらホントにめちゃくちゃ売れてさ（笑）。自分でチームを作って富士GCに出られるくらい、すごいお金になったんだよ」

飛躍への転機

一方亜久里は、84年を前に世話になった館に「お世話になりました、そろそろレースは辞めようかと思っています」と相談を持ちかけている。

「ゴーカートは、別にやりたくて始めたわけじゃないかった。親父にくつついて、所沢サーキットとか武蔵野サーキットに行つて、楽しそうだから乗り始めただけ。そのころ両親はもう離婚して、親父は所沢に住んで俺は板橋で生活は別だったの、休みの日に所沢へ遊びに行つた時にカートに乗せてもらったんだ。今みたいカートレースの運営や組織が確立してた時代じゃなくて、カートも遊園地のゴーカートの延長線上だった。親父はカートを本格的にやらせようと思つていたわけではなかったと思うよ」

「たしか12歳の頃、JAFがカートのルールなんかを整備してライセンスを取れるようになった。で、本格的にレースをやるようになったんだ。

全日本で戦い始めた亜久里は注目選手となつていった。当時ようやく、レーシングカートで活躍した選手、たとえば鈴木利男や本橋敏生らがカートから4輪へステップアップし始めた頃のことだ。しかし亜久里自身はカートの先のこのについてあまり意識していなかったようだ。

4輪には行きたいとは思っていたけどお金がかかるから、それほど意識はしていなかった。4輪へは、今みたいにオフアールがあったわけではなくて、でも18歳の終わり頃、4輪に行きたいって言ったら、親父が中古のラルトRT1ってF3を買ってくれたんだ。たしか250万円くらいだった。うちの親父が買ってくれたのはあれ1台だけだね。それで、そのクルマで4輪レースを始めたんだ。生沢徹さんが親父の友達だったんで彼のチームからエントリーしてもらって、エンジンはトムスの館信秀さんがオーバーホールしてくれた」

「4輪にステップアップしたけど、プロになろうとそれほど強く思っていたわけじゃないんだ

当時は大学にも通い始めていたしね。大学は親父が行けって言うから行つてたんだけど、入った学部が悪くてさ。理学部で化学やってたから実験室に入らなきゃいけないくて、入っちゃうと365日学校に行かなくちゃいけない。で、その頃は大学へ通いながら多摩にあった当時のトムスで梱包係のバイトをしてたんだ。俺んちは所沢で、狭山を渡ったら多摩だったからね。トムスでは館さんが俺のF3エンジンをオーバーホールしてくれてさ、俺も手伝うんだけどさ、そのうち館さんが『大学なんて行つてたら偉い

亜久里はそんな体制で全日本F3を戦い始めた。カート時代までは何かと亜久里の面倒を見ていた父君は4輪にステップアップ以降はほとんど亜久里に近づいてはこなかったという。

「パツとしない」成績でありながらトムスのグループ5やCカーのシートを提供されているのだから、亜久里は館にかわいがられていたのだ

A black and white photograph of two men standing outdoors. The man on the left is wearing a white t-shirt and light-colored pants, with his arm around the shoulder of the man on the right. The man on the right is wearing a baseball cap, a white t-shirt, and dark pants, and is holding a large trophy.



いう話するんだけどね」

レーシングカート時代、鈴木亜久里の名前は業界に広く知られていたが、4輪進出後は低迷する若手の群れに埋もれて半ば忘れ去られていた。しかし日産のドライバーとしてグループAでスカイラインを操るようになるとメキメキと結果を残し、一躍注目の若手ドライバーとなった。足かけ7シーズンもF3で苦しんだとはいえ、亜久里はまだ20代半ばだったのだ。

「日産と契約してからは一気だったよね。5年後の28歳でF1に乗るんだから。当初はF1のことなんて意識もしていなかった。それよりも人生が楽しかった。だって22歳ぐらいまで貧乏していて、23歳で日産に入って最初の契約金が年間240万円。次の年には780万円にしてくれた。それだけもらってワークスカーで全日本レースに出られるんだから、楽しいよ。そのうち由良（拓也）さんのところでF3000に乗ることになって、あれだって当時の賞金はすごく良かったからさ。バブルが始まってきてたこともあって、日本にいる間にギャラは億以上になった。そりゃ人生メチャ楽しいよ。レース辞めたらどうしようかと思っていたものが、たった4年経っただけなんだよ」

夢の世界が現実

そして亜久里の才能は全日本F3000選手権で花開く。ムーンクラフトが走らせるヤマハV8エンジンを搭載したマシンに乗り、星野一義と激烈なシリーズチャンピオン争いをくり広げて87年にシリーズ2位、88年にはシリーズチャンピオンとなった。一躍、次期F1ドライバ



日本のトップカテゴリーがF3000になってから、亜久里は光り輝いた。87年にF3000での自身初優勝を決めるとその翌年には“日本一速い男”をも破り王者へ。F1への切符を手繰り寄せた。

「そうしたら館さん、『ふざけんなよ。お前にこんな金使ってるのに……。ちょっと待ってろ』って、柳田（春人。当時日産大森ワークス契約ドライバー）さんを紹介してくれたんだよ。当時はトヨタがあんまりレース活動をやらないからって」

館に紹介された柳田は垂久里を日産自動車大森宣伝3課（当時）、いわゆる大森ワークスへ連れていき、なんとテストドライバーとしての契約を結ばせている。

「『最初はレースには出られないけれど、ラリーカーのエンジンの耐久テストとか、日産もF3のエンジンを作るから、そのテストドライバーとしてなら雇いましょう』っていう条件だった。ありがたい話だね。それで全然いいですって契約した。日産のワークスドライバーって、俺たちの子供の頃の憧れだもの。当時はホンダもトヨタも表立ったワークス活動をしていなくて日産しかやっていなかったしね」

日産の大森ワークスとのテストドライバー契約は垂久里にとって、大きな転機となった。「だってそれまでクルマにまともに乗れなかったのに、毎日毎日富士スピードウェイに行くと自分だけのクルマが用意されていて、9時から5時までずっと専有で俺だけで走るんだから。そりゃどんどん上手くなるよ。年間200日ぐらい、テストでサーキットにいたよ。サファリ用のラリーカーのエンジンテストとか、グループAのエンジンテストとかもやりながら、F3のエンジンテストもやった。本当に朝から晩まで、土砂降りからピーカンからいろんなコンディションで走ったんだ。ワークス待遇でそれだ

け練習すれば、誰だって上手くなるよ。自分で買ったF3に乗っていた時と比べたら、もう全然違うドライバーになっていったと思う」

垂久里は84年づくで大森ワークスとテストドライバー契約を結んだが、その半年後の9月、大森ワークスはニスモとして独立した。この時初代社長になったのが難波靖治である。

「難波さんは俺のこと、すごくかわいがってくれた。『エンジンテストをしているんだったらレースにも出るか』って、F3のレースにも出してくれた。ただ開発していたのはFJ20って120kgくらいあるクソ重たいエンジンでさ。対するワーゲンなんて80kgぐらいで、エンジンだけで40kgぐらい違ってさ。シャシーも古いマ

ーチだしレースに出たって結果は知れたものだけど、でも一気にちゃんとレースができるようになった。それで俺、レースでギャラがもらえるようになったから、もう添加剤の会社はいらないなと思って、手伝ってくれていたおじさんに会社をあげちゃったの。まだ23歳ぐらいでさ、いくら儲かっているビジネスだからって、まだ若いのにビジネスマンになる気にはならないからね。やっぱりレースをやりたいなって」

これもまた垂久里の思い切りの良さを物語るエピソードである。

「日産のワークスドライバーになって、最初85年は柳田さんと組んでグループAに出た。で、俺、柳田さんより全然速いんだよ（笑）。その頃はターボのクルマでさ、ブースト圧を調節するダイヤルがあるんだけど、いいタイムを出して帰ってくると『お前、ブースト勝手に上げてんじやねえよ』って柳田さんに言われて、『上げて

連日のテストで上手くなったという日産時代。86年にはグループAで王者となり、“見に行く”はずだったル・マンでは急遽代打をこなすなどし、走りで実力を世に証明していった。



ないですよ』って言うんだけど、でもまた『お前、またいじっただろ、ダメだって言ってるんじゃないか』って言われて。途中から「ダイヤル取るから!」とか（笑）。でもその頃から予選は全部俺がやるようになったんだ」

「次に和田（孝夫）さんと組んで、86年にグループAのチャンピオンになった。長谷見（昌弘）さんと組んでCカーも乗った。長谷見さんは……めっちゃ怖かった。だって最初、『キミとは会社が言うから組むけど、本当はイヤなんだよ』なんて言うんだよ。でも途中ぐらいから『垂久里君、予選アタック行つて？ キミの方がちよっと乗れてる』みたいだから『みたいな感じになってきた。長谷見さんが認めてくれたのはすごく嬉しかったよね。やっぱり偉大な先輩だしね。長谷見さんと組んでいる時はすごい勉強になった。クルマのセットの仕方だとか、いろんなことを教えてくれた。柳田さん？ 柳田さんには色々……遊び方を教わった（笑）。美味しいお店だとかね。今でも柳田さんとそう

結局亜久里は降って湧いたかたちで迎えたF1デビュー戦を、非力なNAエンジン搭載マシンながら2周遅れの16位で完走した。

「レースが終わった時、ラルースに『来週のオーストラリアも一緒に来てくれ』って言われたんだけど、その週は富士でインターTEC（グループAのJTC最終戦）があつてさ。で、ダメもとで柿元（邦彦。当時ニスモ監督）さんに『F1に行かせてくれないか』って相談したら『全然無理』って（笑）。『そうですよね……』って引き下がるしかなかったよね」

翌年、亜久里はザクスピード・ヤマハに乗って中嶋悟に次ぐふたり目のF1レギュラードライバーとなった。あの時代の自分を評価してくれと言ったら、亜久里はこう言った。

「俺たちはそもそもF1なんて見たことなかったんだから。それなのにF1レーサーになろうなんて、ホントの夢を見てたわけよ。そういう状態でいきなり夢の世界に行ったら、当たり前だけどそれが現実の世界として存在しているの。そこにナイジェル・マンセルとかアラン・プロストとかがいるんだよ。『俺、ここにいていいの？』みたいな気分だった。それから7年間、自分を評価するもしないも、ずっと夢の中で暮らしていたような気分だったよ」

末期はシート確保に苦闘しながら亜久里のF1ドライバー生活は95年いっぱいまで続いた。そして96年以降は自分のチームを立ち上げ、若い才能の発掘と育成に注力するようになる。

94年にはF1に乗れないスケジュールを使ってトムスからJTCに出場したりもしていたが、F1引退後はニスモに復帰、JGTCにG

T・Rで参戦した。ニスモ復帰の条件は若い選手を起用することだったという。この時亜久里の推薦でニスモが起用したのが本山哲である。

「F1を全部辞めて帰ってきて、若い子を育てようと思ったのは、自分がそんなに才能のないにそこそこ走れたんだから、才能ある子ならF1でもすごいことができるだろうと思ったから。完全引退？ まだ36歳でレースは楽しかったし、全部辞めなくなつていいと思ったから」

当初は若手育成プログラムを中心として始まり、いまや国内トップチームとなったARTAは97年に発足した亜久里がオーナーのレーシングチームである。

「96年にフォーミュラ・ニッポンをやる時、最初のスポンサーになつてくれた船井電機の取引先がオートバックスだったの。レースに船井電機さんがオートバックスの副社長をゲストで呼んでくれて、それをきっかけに知り合いになつて、いろんな話をしていくうちに社長の住野（公一。当時社長）さんを紹介してくれて、それでARTAをやるようになったんだ。『人間を育てるなら1年ごとの契約じゃダメですよ。5年くらいの契約が必要だな』って言ったら本当に5年契約してくれた。それから今に至るまで23年もの間、契約してくれている」

99年、さらに亜久里は動く。ニスモからJGTCに出場しながら、ホンダが立ち上げた若手育成プロジェクトであるフォーミュラドリムプロジェクトのプロデューサーに就任するのである。そして翌年ホンダと契約、NSX・GTをドライブし、ARTAとホンダの関係はこの時から現在に至るまで続くことになる。

「難波さんにかわいがってもらったから、俺としてはずっと日産にいても良かった。だけど難波さんの次に日産から来たニスモの社長が難波さんのことを冷遇するんだよ。俺は難波さんにはお世話になつたし恩があるから、難波さんをそういう風に扱うならここにはいられないなど、もう日産には挨拶も入れずに辞めて、ホンダと契約しちゃったんだ。それでそれからずっとホンダだよ。言ってみれば、実家は日産だけど養子に行つたところがホンダで、そっちの生活の方が長くなつてしまつた感じだね」

一方、亜久里はF1チームオーナーになるため動き出し、その夢さえ叶えている。

「45歳までにF1チームを持つと決めていたんだ。といって何か具体的に深く考えていたわけじゃない。30歳までにF1乗りたいと思つた

“ひらめき”によってスポンサーにパナソニックを迎え、実現した自チームでのインディ参戦。ロジャー安川、松浦孝亮といった日本人ドライバーをアメリカの大舞台で戦わせた。





F1時代は「夢の中で暮らしていたようだった」という亜久里。88年から95年まで戦ったF1でもフットワークの大橋渡氏など、数々の人々の愛が彼を支え続けた。



ー候補となったのである。

「F3000は松浦（賢）さんが俺のことを拾ってくれたかたちだった。それまでヤマハのエンジンを使っていたスピードボックスがエイエ・エルグを走らせていて、俺はオーナーの森田（政治）さんと仲が良かったのでレースの手伝いに行ったりしているうち、ヤマハエンジンを作っていた松浦さんと知り合ったんだ。で、たしか86年の夏にヤマハのサマーフェスティバルみたいなイベントがあって、エルグが来日できないからデモランだけ乗ってみなつて乗せてもらったんだよ。そしたらエルグより速かったんだ。それで次の年に由良さんのチームにフットワークがスポンサーについた時、そこの大橋（渡）社長（当時）が俺のこと気に入ってくれて、F3000に乗れたんだ。松浦さんの推薦もあったしね」

筆者は当時、もともと亜久里がヤマハのレーシングカートチームにいたことからヤマハ主導で亜久里をトップフォーミュラへ引き上げたものと勝手に思い込んでいたが、当時F1グランプリ進出を目指してF2、F3000エンジンを開発していたのは4輪自動車部門で、カートとはまったく関係がない流れだったようだ。

「ヤマハが89年にF1に行く決めていたのは知っていたし、行く時には一緒に行こうという話もしていたから、自分もF1に行けるんだなと思っていた。そしたら88年の日本グランプリの週の火曜日、突然ジェラルド・ラルースから電話がかかってきたんだ」

ラルースはエースのヤニック・ダルマスが中耳炎になって急遽欠場するため、空席を亜久里にオファーしてきたのだ。

「最初は『3000万円持ってこい』なんて話

だったんだよ。でも『金なんかいいよ』と言ったら『じゃあ1000万円でもいいや』とか言いだして、結局タダでいいってことになった。その週のレースだったし、向こうだってドライバーがいらないからそうなるよね。でも俺もその週、実は風邪を引いてて熱があつて調子が悪かったんだよね。木曜日にシート合わせして、テスト無しで金曜日に初めて乗った。タイム的にF3000より5〜6秒速いぐらいだから大丈夫だろうと思っていたら、とんでもなく大変だった。あの頃は金曜の朝にプラクティス1時間だけやって、すぐ予選だからね。予選も、グッドイヤーの予選用タイヤの使い方とかもわからないし、よく予選通ったなと思うくらい。でも結局相棒（フィリップ・アリオ）とグリッドは隣同士だったからね。ただレースの時は38度ぐらい発熱しててツラかったね」

し、35で辞めようと思っていた。するとそのとおりになった。で、45までにF1チーム作るって決めていたというだけ。その前に、インディカーも面白そうだなと思ってたら、朝香（充弘。当時ホンダ・パフォーマンス・デベロップメント副社長）さんが『スポンサーを集めてきてチームを作るのなら、ホンダで応援する』って言うてくれた。本当はそんな金額じゃできないんだけど、まあウン億円だね。でもいきなり億って難しいけど、ちよつとひらめいたことがあって。その直感どおりに動いたら数日のうちにビッグスポンサーが決まって、本当にインディ（のチーム）をできることになったんだよ」

当時、亜久里が2003年から「スーパーアグリ・フェルナンデス」名義で走らせたIRLマシンのメインスポンサーはパナソニックだった。パナソニックと言えば、ホンダ第3期F1活動を追いかけるようにF1へ参戦したトヨタF1のメインスポンサーであった。

トヨタF1のメインスポンサーをほぼ並行してホンダIRLのメインスポンサーとするにはビジネス上大きな障壁があったはずだが、「ひらめいた」亜久里は突撃し、話をまとめて上げてIRL参戦を実現した。天性の処世術と有言実行力が為した、常識外れのワザではある。

そして亜久里は06年、チームオーナーとしてF1へカムバックした。またもや夢を実現してしまったのだ。F1チームオーナー時代についてはまた別項で語られるが、60歳になった今、どう振り返るのだろうか。

「F1チームは、どうやってできるんだろうな、想像つかないな、そもそも何の気配もない

なと思っていたら急にいろんな話が動き出したんだよ。俺がやりたいって言うって、（佐藤）琢磨もちょうど乗れるシートがなくなってる、いろんなことが追い風になって一気に動き出した感じ。でも……アホでしょ、あれ（笑）。普通の人はあんなことやらないよね。よほどのお金持ちだつてやらないと思うよ。今になって思えば、やらなきゃ良かったって思う。だけど、そう言うたらうちの女房に『自分でやろうと思ったことなのに、やらなきゃ良かったとか私の前で口にするのはやめて』ってて言われたけどね」と

亜久里は神妙だ。

※ ※ ※

亜久里は昨年9月8日、60歳になった。人生のひとつの区切りとなる還暦を迎えた亜久里はこれまでの自分、そして今の自分とそれを取り巻くレース界をどう眺めているのだろうか。

「俺は本当にいろんな人にかわいがられてきたし、スポンサーになつてもらってきた。日産ともトヨタともホンダともつきあってきたから、節操ないよね（笑）。なぜ人にかわいがつてくれるか？ それはわからない。世の中には変わった人がいるってことじゃないかな。だってみんな、スポンサーって感覚じゃなくて、仲良くなつてその先についていう感じだからさ。だから

といって、誰とも仲良くできる性格でもないんだよ。むしろ、仲がいい人はあんまりいないんだ。社交的に見えるかもしれないけど、全然そうじゃないし。でもひとりには嫌いなんだ。ひとりじゃできないこと、いっぱいあるからさ。でも

も振り返ったり考えたりしている暇なく60になっちゃったよ。マジで60なの!? って、自分

驚くくらい。でも60になったからと言って、汗水たらして頭下げてばかりなのは変わらないな。それが俺の仕事だから、仕方ないか」

厳しい時代のなか、チームを運営するのは決して楽な仕事ではないはずだ。それでも走り続けるのはなぜなのだろうか。

「チームをやっていればいつもツライし、悩む時もある。なにになんて続けているかって言うたら、続けられるところまでやってあげないと若い子のシートが無くなっちゃうからだよ。ART A 20周年の時、オートバックスの社長とフアンとのデイスカッションがあつて、その時社長に向かつて『20年間も騙し続けました。騙されたフリをしているのかどうかはわからないけれど、騙され続けてもらつて本当に感謝しています』って挨拶したら、社長には『まだまだこれから騙されますよ、頑張ってください！』って激励されたんだ。でも、やっぱり今のレースは金がかかりすぎる。俺はオートバックス、ホンダ、ブリヂストンのどれかが降りたらチームをやめると決めているんだ。3つともこれまですつと一緒にやってきた人たちだからさ。その時は俺も定年退職、閉店。そしたら……そうだなあ、釣りでもして暮らすよ」

レース関係者には釣りマニアが多いが、亜久里が釣りをするとは聞いたことがなかった。「そんな趣味があつたの？」と驚くと、「全然やつたことないよ。釣りって面倒くさいし、朝早いじゃない。これから勉強するんだ。ここ、海まで歩いてすぐだから、いいんじゃない？」と、海を見下ろすりビングルームで亜久里は笑ったものだった。

R



還暦を祝し、亜久里に贈られた時計。60歳という年齢に自身で驚きつつ、モータースポーツのために、若手のために、これからも尽力していくことだろう。



—— おふたりの最初の接点はアルバイトだったと聞いていますが、どういうかたちで始まりましたか？

館信秀…トムスにバイトで来たのはなんでだったわけ？ うちがアルバイト募集してたというわけでもなかったし、それまで鈴木亜久里のことはほとんど知らなかったし。あの頃はカート界と4輪レース界には壁があったしね。うちに来れば4輪への道があると思ったのかな？

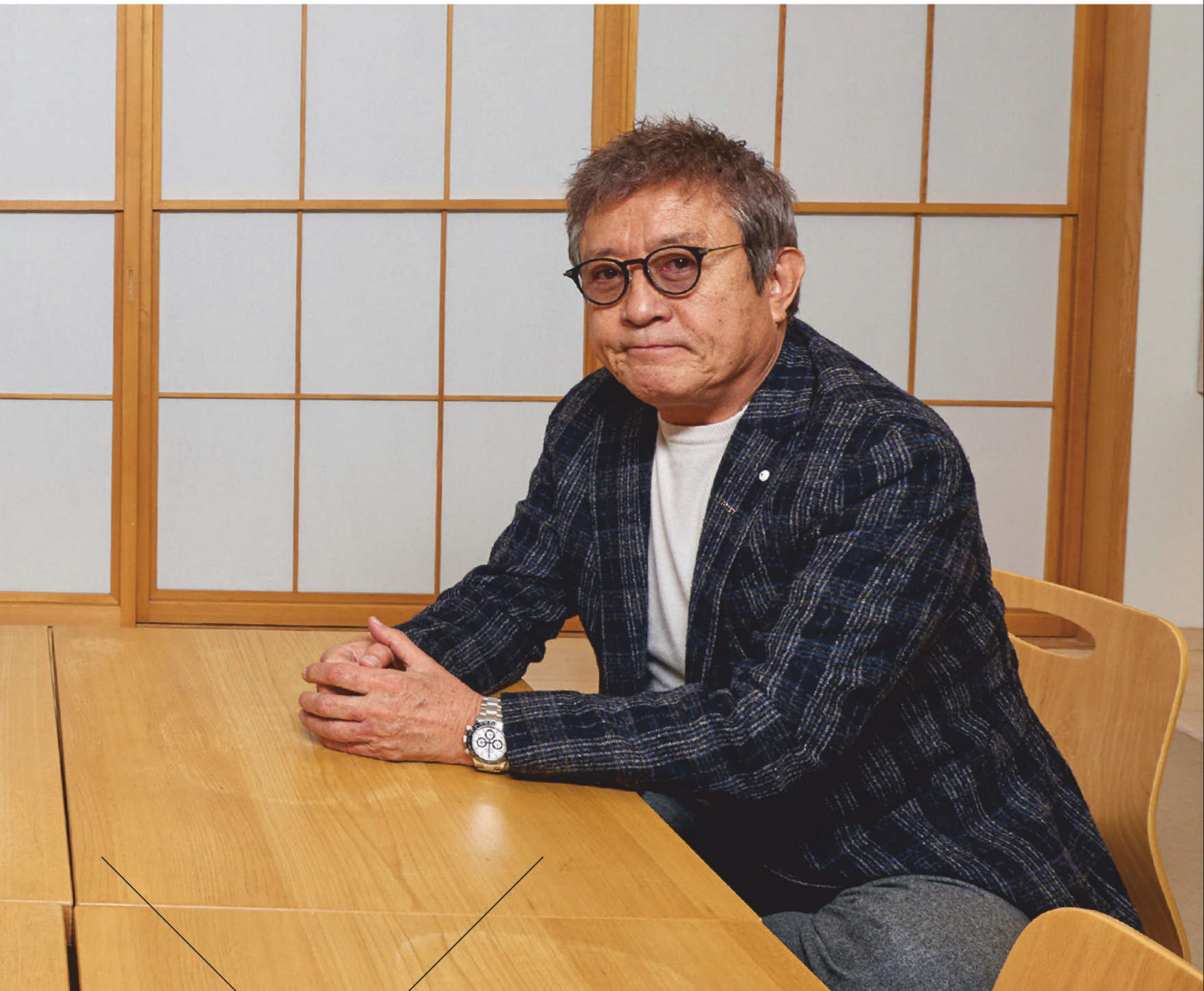
鈴木亜久里…カートをやっている時は面識なかった。当時は館さんがまだ34〜35歳くらいでトムスの社長をやっていて、若い子の面倒を見てくれるって、誰かに紹介してもらったんですよ。生沢（徹）さんだったかなあ。

館…そうかもしれない。カートでこんな成績の良いやつがいるから、お前会ってみないかというのが始まりだったと思う。

亜久里…住んでいた所沢から山をひとつ越せばトムスがある多摩だった。バイトに入る時、最初、館さんが「これから何やりたいの？」って言うから「F1レーサーになりたい」って言うたら「お前馬鹿じゃねえの？」って（笑）。

館…今でも「F1レーサーになりたい」ってやつが来たらそう言うよ（笑）。それは間違いない。亜久里…無理無理押しかけた感じだった。重要な仕事をしていたわけじゃなくて、やったのは梱包係で、朝行って店の掃除して、注文入るの待っててさ……。トムスのステッカーとか、ステッカーだけの注文が入ったりするのよ。なんでこれが売れるのかなと思いつながら（笑）。

館…バイト料は、まあ普通に、東京都の決められた最低ぐらいは払ってた。



亜久里と語ろう part 1 | レースキャリアの礎を築いた大恩人

舘信秀

成功者の人生には、“あの人との出会いがあったからこそ”
というキーパーソンが必ずいる。亜久里の場合、その筆頭は
間違いなく舘信秀。4輪レースの第一歩をアシストしてもらい
今はともにチームオーナーとなった恩師と、思い出を語り合った

Text/Makoto Ogushi Photos/Akira Kuroda, SAN-EI

当時の俺は割と直感で、こいつなんか行けそうだなぐらいのことは感じるんだよね
ルックスのいいやつは嫌いじゃないし、そもそも亜久里、面白い。独創的なんだよ



通、ヘアピン立ち上がって最終コーナーまで全開なんだけどさ、あのクルマは最終コーナーへ行くまでに4回ブレーキ踏まないとコースからはみ出しちゃうんだ(笑)。走った後で(藤田)直廣さんが来て「お前なんであんなところでブレーキ踏むんだ」って叱られた(笑)。

でも結局F3ではパツとしなくて、館さんが柳田(春人)さんを紹介してくれた。「今、トヨタはレース活動あんまりやらなくなったから、日産を紹介してやる」って。そうやってチャンスをいっぱいくれた。

館：俺の記憶だと、トムスとしてはF3のエンジンぐらいは出すことはできたけど、そこから先の面倒は見られなかったのよ。で、そこは俺の性格でさ、それでもなんとかしてやろうという気持ちになつてさ。辞めるのはもったいないって感じたものでね。だけどトヨタはその頃レース活動をしていなかったから、もうワークス活動を再開していた日産を紹介したんだ。良かったじゃん、俺に会って。

亜久里：でもバイト以降の方が、もっとよくしてもらったよ。館さんに会っていろんな人生の勉強をさせてもらった。小学生が中学生の兄ちゃんにくつついて遊んでマセたこと覚えていくみたいなノリですよ。いいお店とか遊び方もみんな教えてもらった。館さんには日産だからホンダだからトヨタだからって垣根がないんで、何かあったら相談もしてきた。レース界のことも全体のことも、館さんはすごく考えているしさ、そういうのも全部一緒に話しているし。いろんなお店、大人の接待の仕方とか、仕事に關してのことを学んだ。やっぱり館さんって基本

亜久里…あの時代、日当5千円ですよ。で、お昼は近くのレストランの出前のお弁当を届けてもらって、その分は引かれるの（笑）。トムスでバイトしていた時は楽しかった。5千円を貯めてレースをしようというわけではなくて、ただの学生バイトのノリで、あんな楽しいことはなかった。そこでレーサーとしての先に繋がるか繋がらないかなんて、そういう感覚ではなくて、ただ楽しかった。

人生勉強をさせてもらった

館…その後も付き合って、F3のエンジン出してやるわって話になってくるんだ。当時の俺は割と直感でこいつなんか行けそうだなぐらいのことは感じるんだよね。こいつにはそういうのを感じた。なんかハーフっぽくて黒い顔しているし、ルックスのいいやつは嫌いじゃないし、自分で言うのもナニなんですけど、俺は親分肌なんだよね。なんか可愛いなって思うと面倒を見なくなる。そもそも亜久里、面白い。独創的なんだよ。トラックにぶつかってクルマ、パーにして屋根取れちゃったけど首は残ったとか、話が面白いんだよ。

亜久里…安いカロラに、トムスのパーツを買って組んだ2T・GのF3エンジンを積んだんですよ。トムスの先輩のお兄さんがいて、仕事が終わった後も一緒になって俺のエンジンを懸命に組んでくれたの。それで組み上がって、キヤブのセッティング出そうとバイパスをバーツで走っていたら、いきなり前でトラックがUターンしていてそのまま突っ込んだじゃった。屋根取れちゃったけど、怪我はしなかった（笑）。

でもホント、トムスのメカニクはただのバイトにもすごく親切で優しくてウェルカムだったんだ。

館…それはお前だからだよ。なんで人を引きつけるのかはよく知らないけど。それで、じゃあエンジンぐらいならウチで供給してやるって。亜久里…その時ハヤシレーシングを紹介してくれたんですよ。「ちよつと待ってろ」って、その場でハヤシレーシングの山梨信輔さんに電話して、「そちらで来年乗せてやってくれないか」って……。

館…なんか、人に「何か」をさせるものをお前は持っているんだよ。俺だけじゃなくて林さん（将一…ハヤシレーシング代表）にしても山梨さんにしても、なんかやってあげたくなるような気持ちになるんだ。話していても、なんとなく中から出てくるものが俺たちを操るような何かが出てくる。「それが何なのか」はわからないけどな。俺の場合は「直感」だったよ。いつものやつ。

亜久里…館さんにはお世話になりっぱなしだった。だってレース界には世話してくれる人、ほかにいなかったんだもん。トムスの黒いセリカ（シルエットフォーミュラ）にも1回乗せてもらったよね。

館…童夢で作った、レノマカラーのやつな。ヘアピンで火が出て（笑）。

亜久里…ヘアピンじゃないよ、1000Rに出てきた時に火がメラメラ出てきちゃって……。

館…あれ、よく燃えたな（笑）。

亜久里…すっげえ怖いクルマでしたよ。車体がグニャグニャでさ、450馬力とか500馬力

亜久里

トムスでバイトした時はただ楽しかった。ただの学生バイトのノリでレーサーとしての先に繋がるか繋がらないかなんて、そんな感覚はなかった



あるっていうんだけど、でっかいターボがついているから、トルクバンドを外れると、ちよつとした坂道でも上らないのよ（笑）。

館…あれ、童夢の一番の駄作だって林みのるが言ってた（笑）。

亜久里…WECも出ましたよね。オートバックスカラーのクルマで。

館…初代のグループCだな。俺と星野薫と亜久里の3人でな。

亜久里…あれにはビビったな。昔の富士って普



1



3



2

4 5 亜久里と館／トムスの海外での共闘のひとつである1990年のル・マン24時間レース。ジョニー・ダンフリーズ、ロベルト・ラバーリアとのトリオでトヨタ90C-Vを駆るも、レース序盤のアクシデントで完走を果たせず。6 F1 浪人中の94年には館に請われてシリーズ初年度のJTCCに参戦。最終戦では見事なチームプレーで関谷正徳のタイトル獲得をアシストした。

ふたりの深い関係性に反して、亜久里が館の率いるトムスで走ったレースはそれほど多くない。1 最初は4輪転向2年目の1980年11月の富士500マイル。館、星野薫とともに童夢セリカタボを駆る。2 3 82年のWECinジャパンでは、やはり館、星野とともにトムス童夢セリカCで5位入賞。2の左にはのちにF1であいまえる中嶋悟の姿も。



6



4



5

が営業マンなんだよね。レーサーの素質と言うよりも、営業の素質がある。人の付き合い方とか、そういうの、すごく勉強になった。館さんにはレースだけのことじゃなくて、人生を教わったね。

館…こっちには教えようって気は無かったよ(笑)。ドライバーとして芽が出たのは、日産に行ってからだね。頑張ったよな。

亜久里…日産行ってテストできるようになってからだと思う。ワークスだから走行量が多いんですよ。しかも先輩はテストしようとしないう。柳田さんとかは「お前やっつけ」って(笑)。

ともにチームオーナーとして

——F1時代を挟んで、1990年にはル・マンに起用したりもしていますが、94年にはJTCCでトムスから国内レースに出走しています。館…そういえばお前、なんであの時日産からトヨタに来たの？

亜久里…94年に俺がF1乗っていない時、1年だけ来いって館さんが言ったんじゃないですか！

館…そうか。あの頃の亜久里はF1ドライバーだし、うちのクルマに乗っていたんじゃないか。話題性もあるし。お金も随分払ったよな。でもお前はすごいな、全メーカー渡り歩いて。

亜久里…JTCCには1年だけ乗ったんだけど、その時館さんって48歳ですよ。

館…JTCCのコロナに乗った時、亜久里はホントに上手くなったなって思った。トム・クリステンセンと競り合ってトップ争いして、今のコカコーラコーナーと一緒に入っていったら



館—— **そういえばお前、なんであの時日産からトヨタに来たの？**

94年に俺がF1乗っていない時、1年だけ来いって館さんが言ったんじゃないですか！——亜久里

館—— **そうか。あの頃の亜久里はF1ドライバーだし、話題性もあるし。お金も随分払ったよな**

スピンしかけたんだ。あそこまでアングルかかると絶対スピンなんだ。でもそこでこいつ、スピンしないで立ち直ってきたんだよ。俺、そのワンシーンを鮮明に覚えている。「こいつ上手いなあ！」って思ったんだ。

亜久里…俺はFFに乗ったこともないままF1から帰ってきて1戦目のレースに出て、2戦目はF1のモナコGPかなんかで出られなくて、結局フルシーズンは戦えなかったんだけど、Fのクルマってすごく勉強になったし面白かった。FFはスピンしやすいですよ。いくらアングルについても、シフトダウンしてアクセル踏んだら戻るから。

館…それが普通にはできねえんだよ(笑)。あれ、ホントに上手いなって思ったよ。

亜久里…F1から帰ってきて、俺は日産に戻ったんだけど、レースに行ったら夜は毎晩(トヨタの)館さんと一緒なんだよね。柿元(邦彦。当時ニスモ総監督)さんが「夜もそこそこにお願いますよ。もっと(日産の)レースに専念してもらわないと……」とか言うの。だけど4日間仙台に行って自分のホテルの部屋には1回も帰らずに館さんの部屋に泊まったことがある(笑)。朝サーキットに行ったら、二日酔いでもう無理。乗れないの(笑)。でも、それだけ一緒にいてもレースの話とか全然しないんだよね。最近の方がレースの話、しますね。レースというより、レース界の話だけだね。以前から館さんは「チームなんてやるな」って言うってた。儲からないし、大変だからやらない方がいいよって。でも館さん、イギリスでF1チーム作るうとしてジョン・バーナードを雇ったり

「お前がなんとかしろ」って、そればかりなんだ でもやっぱり館さんを見てきて、チームを続けなくちゃと思う

亜久里



亜久里…館さんと知り合ったとか、オートバックスと知り合ったとか、どこかにやっぱり俺の人生を大きく変えてくれる人がいたんだよね。館さんがいて、松浦（賢）さんがいて、エスポの伊東（和夫）さんがいて、フットワークの大槌（渡）さんがいて、帰ってきて船井電機があってオートバックスと出会ってって、大きな節目のところ、ここから人生が変わるという転機のところに必ず誰かがいてくれた。もう1回同じことやろうと言ったって絶対無理だよ。

——今もおふたりの関係は深く長く続いているようですが、顔を合わせている時にはどんな話をするんですか？

館…レースの話はまずしないよな。しても愚痴ばかりでな。日本のレース界はダメだあって。亜久里…3時間一緒にいて、流れのなかで5分ぐらいだね。今のGT500は自動車メーカーにぶら下がっているようなかたちになっていて、ダメだなあって。館…そうなんだよ。そこに大きな問題があるん

だよな。ダメだなあといいながらなんとかしなきゃって……。

亜久里…館さんは「お前がなんとかしろ」って、そればかりなんだ。でも俺はやっぱり館さんを見てきて、チームを続けなくちゃと思うんだ。自分がやってももらったことを次に続けていこうと思う。こういうことをバトンタッチしていかないと次って生まれないじゃないですか。お世話になってきた部分への恩返しは絶対しないと

R

今はレースの話はまずしないよな しても愚痴ばかりでな。日本のレース界はダメだあって



館信秀

〔たち・のぶひで〕トムス代表取締役会長。
1947年3月23日生まれ、三重県出身。
65年レースデビュー。トヨタの契約ドライバーを経て、74年にトムスを設立。82年まで現役ドライバーとして活動する。以降はレーシングチーム運営に専念し、スポーツプロトタイプ、ツーリングカー、フォーミュラカーなど、モータースポーツのあらゆるカテゴリーに参戦する。

してたもんね。

館…あれはやめて良かったな。僕はチームやろうとする人たちみんなに「やめた方がいいよ」って言っているんだ。厳しいから。だけど、僕はレースが好きなんだよね。そういう意味では大変だけど好きなことをやっている。好きでなければもう多分終わってますよね。大変だけど好きだから乗り越えられたということかもしれないね。

重久里…俺の場合はトムスみたいにちっちゃい

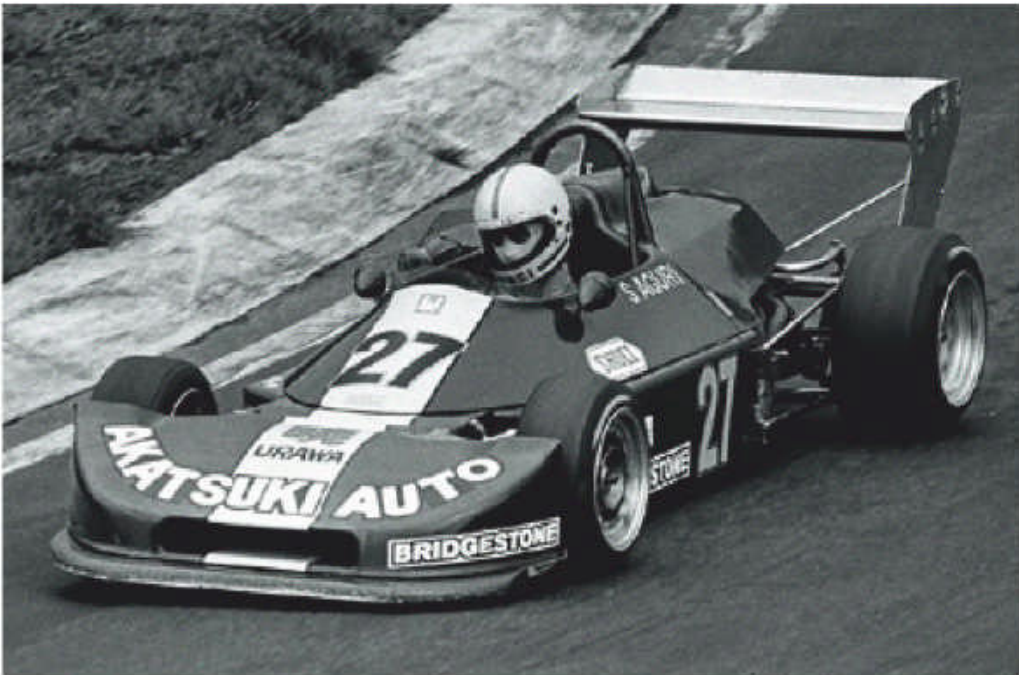
カテゴリーから始めるんじゃないくて、F1から帰って来ていきなりフォーミュラ・ニッポンのチームをやったからね。最初は自分の金でできる範囲でやろうと思ってたんだ。スポンサーつかなくても1年か2年は自分の金で回せられるなと思って始めた。そうしたらたまたま船井電機っていうスポンサーが2年もついてくれて、船井電機からは船井電機に紹介してもらったオートボックスがずーっと続いている。考えてみれば日本に帰ってきてからのレースって、船

井電機とオートボックス、2本の大きな柱しか無いのよ。その2本の柱があったから続けられたけど、多分毎年スポンサーが変わるような営業できないもん。もうオートボックスのおかげでさ、普通、社長が辞めたら大抵は前の社長がやったことは切られるものだけど、オートボックスはずっと継続してくれてるの。

館…あなたの人間性が働いているんですよ。そう思うよ。



12歳でカートレースを始めた亜久里は78年と81年に全日本タイトルを獲得。海外戦にも挑戦し、81年ホンコンGPで3位入賞を果たした。



カートを続けながら、79年9月、F3（ラルトRT-1／トヨタ2T-G）で4輪デビュー。結果は予選12位、決勝13位。ここから7年、F3で足踏み続けることに。

鈴木亜久里 キャリア略歴[1960-1988]

1960	9月8日 東京・板橋生まれ
1969	8歳でカートに乗り始め、12歳でレースデビュー
1978	全日本カートAクラスチャンピオン ジャパンカートGP9位
1979	18歳で4輪レースデビュー（日本F3チャレンジカップ） 全日本カート選手権AⅡクラス3位
1980	日本F3チャレンジカップ13位（最高4位） 全日本カート選手権AⅡクラス3位
1981	全日本F3選手権7位（最高3位） 全日本カートAⅡクラスチャンピオン カートホンコンGP3位、ジャパンカートGP2位
1982	全日本F3選手権4位（最高2位3回） WECイン・ジャパンに参戦
1983	全日本F3選手権2位（2勝） JSPCにスポット参戦（2戦）
1984	全日本F3選手権7位（スポット参戦で1勝） 富士GCシリーズ／JSPC参戦
1985	全日本F3選手権2位（2勝） 全日本F2選手権にデビュー（第7戦）、2戦に出場して15位 富士GCシリーズ／JTC／JSPCに参戦
1986	JTCチャンピオン（2勝） 全日本F2選手権13位（最終戦のみのスポット参戦で6位） 富士GCシリーズ8位 ル・マン24時間に初参戦（リタイア） JSPCに参戦
1987	全日本F3000選手権にフル参戦開始、シリーズ2位（2勝） 富士GCシリーズ3位 JTC／JSPC／ル・マン24時間に参戦
1988	全日本F3000選手権チャンピオン（3勝） 国際F3000選手権に出場（3戦） F1日本GPにスポット参戦（予選20位／決勝16位） JTC／JSPCにも参戦

*レース名略称／JSPC：全日本耐久選手権、全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権、JTC：全日本ツーリングカー選手権

資金はすぐに尽きた。若い芽は摘み取られるのが当たり前。若手育成制度などあるわけがない。それが70年代後半から80年代前半の状況だ。当時の日本はF1や世界との繋がりもない、狭い世界だった。日本のレース界が真の意味で鎖国から解かれるのは87年、鈴鹿でのF1GP初開催まで待たなければならなかった。

父と子

亜久里は1960年9月8日に東京・板橋で生まれた。そのレース人生を知るうえで父親・正士の存在は欠かせない。日本にレーシングカーを普及させた張本人とも言える。

正士の父はフランス人の貿易商で、来日時に日本人女性と結婚した。36年に神戸で生まれた正士はハーフ、息子の亜久里はクォーターということになる。日本人離れた甘いマスクや長身、華やかさ、あるいは西欧人に対する物怖じ

しない快活さも道理でと頷ける。

正士は千葉県市川市の中学校に通い、日本大 学芸術学部に進学、卒業後はしばらく本田技研に就職した。クルマ好きで、まだ4〜5歳の亜久里をサーキットによく連れていった。クルマの運転席で、伝説のレーサー浮谷東次郎（42年生まれ、65年没）の膝の上に座る亜久里の写真も残っている。日大の学友には生沢（42年生まれ）や本田博俊（同、宗一郎の長男／のちの無限代表）がいた。

「本田のおじさん（本田宗一郎）の家に泊まりに行つて一緒にお風呂に入ると、水風呂に入れさせられるのがイヤで、よく記憶している」という亜久里自身の述懐が月刊プレイボーイ誌89年7月号インタビュー（中部博・記）に載っている。

亜久里は両親の離婚もあつて、埼玉県所沢に住む父のもとで育てられることになる。すぐ近

くにカート場があつた。父は68年日本カート協会の役員となつて以降、誕生間もない国内カート界を〴〵押し〴〵の強さで束ね、自らショップも経営し、関東カート界のドンといった立場に就く。

一方、8歳でカートに乗り始めた亜久里は楽しい遊び道具としてカートと親しみ、父親からのスパルタ猛特訓を嫌がるでもなく、本能的に「勝ちたい」「上手になりたい」一心でカートに打ち込んだ。12歳でレースに出始めると、たちまち頭角を現わす。しかし当時のカート界は若者の登龍門というよりは、カートショップお抱えプロの職人選手が多かつた。それでも菅家安智、李好彦、杉山茂雄、望月新一ら強豪を相手に78年には17歳で全日本チャンピオンを奪う。海外遠征してアイルトン・セナ（60年生まれ）と1戦交えたこともあつた。

日本国内でカート↓4輪フォーミュラという路線を築いたのは亜久里、鈴木利男（55年生ま

雌伏の時

鈴木亜久里が苦闘した80年代レース界の事情と時代背景

1970年代後半～80年代前半までの日本のレース界は鎖国的な状況にありその頃、台頭し始めた60年前後生まれの日本人レーサーで大成した者はいない
そういう時代のなかで、やはり国内で長らく足踏みした鈴木亜久里はその後
絶妙なタイミングで好機を掴み、世界へと向かう道を歩み始める

Text/Shinji Hayashi Photos/SAN-EI



鈴木亜久里の4輪デビューは1979年9月2日、富士スピードウェイでのGC前座F3レースだった。時に18歳。当時としては異例の若さだ。それもFL500を飛び越えての躍進。しかし結果は中古のラルトRT1を駆って13位、

注目されていた割に冴えない展開。以後85年末まで、亜久里は実に7シーズンも国内F3を彷徨うこととなる。

鎖国と序列

2021年とは国内レースを取り巻く環境がまったく違っていたという背景は大きい。現在の視点で40年前を理解しようとしても的外れになる。

まずは、モータースポーツあるいは自動車レースというものに対する一般社会の認識だ。73年秋のオイルショック発生までは、国内自動車メーカー各社の積極参戦もあって、国内レースは特に若者たちの間で人気が高かった。メーカー契約のワークスドライバーや、逆に海外雄飛した一匹狼の生沢徹や風戸裕らは「スター」だった。

ところが各メーカーがレース活動を休止すると、一気に寂しくすさんだ世界となってしまう。死傷事故の頻発、暴走族、サーキット廃止騒動などネガティブな出来事も続いた。そしてそれから逆境に屈せずレース活動を続けた一部の元ワークスドライバーたちの実力と生命力はケタ外れに強く、例えば60年代にデビューした高橋国光、片山義美、長谷見昌弘、星野一義ら40年代生まれの猛者たちは90年代に突入しても活躍を続けることになる。彼らが長年にわたって頂点に君臨している状況下では、20代の若手が台頭する機会はほとんどなかった。かろうじて高原敬武（51年生まれ）、桑島正美（50年生まれ）、中嶋悟（53年生まれ）らが奮闘し、メーカーとは無関係に何度かヨーロッパ挑戦を企てたが、

鈴木亜久里
主な参戦カテゴリー別ランキング
[1979-1988]

1979 日本F3チャレンジカップ

順位	ドライバー	総 ポイント
1	鈴木 利男	95
2	中本 憲吾	76
3	本橋 敏生	63
4	浅井 順久	51
5	佐々木秀六	51
19	鈴木亜久里	4

1980 日本F3チャレンジカップ

順位	ドライバー	総 ポイント
1	佐々木秀六	123
2	岩田 英嗣	87
3	中子 修	69
4	萩原 光	66
5	中本 憲吾	57
13	鈴木亜久里	14

1981 全日本F3選手権

順位	ドライバー	有効 ポイント
1	中子 修	110(137)
2	萩原 光	105(113)
3	中本 憲吾	67(71)
4	岩田 英嗣	52(52)
5	中野 常治	44(44)
7	鈴木亜久里	30(30)

1982 全日本F3選手権

順位	ドライバー	有効 ポイント
1	中本 憲吾	105(105)
2	高橋 徹	86(89)
3	茂木 和男	79(91)
4	鈴木亜久里	74(88)
5	舘 善泰	48(49)
6	小河 等	41(41)

1983 全日本F3選手権

順位	ドライバー	有効 ポイント
1	藤原 吉政	74(94)
2	鈴木亜久里	62(70)
3	奥村 晃三	44(44)
4	中川 隆正	23(23)
5	坂本 典正	22(22)
6	山田 英二	18(18)

1984 全日本F3選手権

順位	ドライバー	有効 ポイント
1	兵頭 秀二	75(75)
2	山田 英二	74(74)
3	佐藤 浩二	74(74)
4	中川 隆正	66(66)
5	松田 秀士	58(60)
7	鈴木亜久里	28(28)

1985 全日本F3選手権

順位	ドライバー	有効 ポイント
1	佐藤 浩二	87(99)
2	鈴木亜久里	77(83)
3	兵頭 秀二	70(73)
4	井倉 淳一	45(45)
5	岡田 晃典	44(44)
6	片山 右京	38(38)

* () 内は総ポイント。

❶中嶋悟や星野一義、松本恵二ら国内トップカテゴリーで亜久里が越えるべき壁は高く厚かった。一方でライバルと目された同世代の存在も大きかった。❷亜久里と同じ年の高橋徹は18歳の時にFL500で4輪デビューすると、4年後の83年には異例の早さでF2へ昇格。❸4歳上ながら77年に4輪デビューしていた萩原光もまた、F3をわずか2年で卒業して亜久里を飛び越えていった。



己の能力には自信があるし
チャンスがあれば必ず這い上がれると信じていた

そしてニスモの契約選手として星野と組んだり、新興レイトンハウスのエースの座も掴んだ萩原もまた86年4月、スポーツランドSUGOにてグループAメルセデス190Eで試走中、謎の事故で焼死してしまう。享年29。

当時、F1ブームはまだ来ていない。23歳にして国内最高峰でトップ争いを演じた高橋には「F1へ」という大きな夢が託されたが、それは叶わなかった。一方、レイトンハウスのその後のF1進出を思えば、萩原にもF1進級の好機があったように思える。F3時代に亜久里を追い抜いていた高橋と萩原がもし長生きしていたら、その後の亜久里のキャリアもまた違っていたのだろうか。

自動車メーカーと個人

メーカーとしてのレース活動を長く休止していたトヨタと日産がワークス組織を復活させる時がきた。前者はTRD、後者はニスモとして、再スタートを切る。本格始動は84年頃。82年秋の富士での新規定グループC耐久レース「WE



トムス館信秀の誘いにより、82年10月のWECイン・ジャパンに参戦。当時オートバックスのCMキャラクターを務めていた元巨人の篠塚利夫や童夢の林みのるらと記念撮影に収まった。

いつも笑顔で必ず挨拶をしてくれる律儀なヤツ

Text/Yumiko Kaijima Photos/Shimpei Suzuki, SAN-EI

「亜久里と最初に会ったのは、彼がF3を何年かやって成績が出ていなかった頃。当時、彼がオイルメーカーかどこかでアルバイトしていたんだけど、そこの社長に紹介されたんじゃないかな。もちろん亜久里の存在自体は知っていたよ。カート時代から速くて女性ファンも多く、華がある選手だと思っていた。

同じ時期、ニスモがF3のエンジンを開発するというので、経験がある亜久里を推薦して、ウチ（セントラル20）がメンテナンスを担当した。その時『僕は絶対にF1ドライバーになります！』と言っていたのが印象に残っているね。その縁でニスモがグループAを始める時に僕とのコンビでワークス参戦することになっ

85年4月、インターナショナル鈴鹿500km自動車レースのパドックにて。柳田と亜久里は耐久/JSPCやJTCなどでコンビを組んだ。



た。グループCでは土砂降りの富士のWECが印象に残っているね。亜久里がスタートして、給油のためにピットに入ってきた時に、すごい雨だから『そのまま行って！』ってひとりで走らせちゃったんだ。今でもその時のことは言われるよ（笑）。

F1ドライバーになって最初の鈴鹿には息子を連れて応援に行った。それまで息子たちはクルマにもレースにもまったく興味がなかったんだけど、亜久里が『カートでもやってみれば!?』って声をかけたんだ。それでふたりともカートを始めて、真孝はドライバーになった。カートをやることで大人の社会に触れることができて反抗期もなく育ったし、あの亜久里のひと言には感謝しているよ。

亜久里はとても律儀で、人としてちゃんとしている。ドライバーとして最初に乘せた時からそういう印象。今でもサーキットで会えば必ず挨拶してくれるんだ。いつも笑顔だしね。だからこそいろいろな人が協力の手を差し伸べるんだと思うよ」

柳田春人

1950年4月21日生まれ、埼玉県出身。セントラル20代表。69年5月にレースデビュー。歴代Zを駆ってツーリングカーレースで活躍したほか、GCやJSPCなどにも参戦。78年富士GCスーパーツーリング王者。「Zの柳田」「雨の柳田」と呼ばれた。長男の真孝もレーシングドライバーとして活躍する。



れ）、本橋敏生（同）が先駆者Ⅱ第一世代ということになる。21世紀の今ではカートを経て20歳前に4輪フォーミュラに乗りF1を目指すという道筋が世界的に普通だが、昔は、特に80年頃の日本ではそれは非常に珍しいことであり、簡単ではなかった。

F3には出てみたけれど、暗くて長いトンネルが目前にあった。しかし亜久里本人はあくまで樂觀的だった。己の能力には自信があるし、チャンスさえ逃がさなければ必ず這い上がれると信じていた――。

トオルとアキラ

亜久里がブレイクできないでいた83年春、ふ

たりの若手ドライバーが国内レース界で脚光を浴びた。広島県東広島出身の高橋徹（60年生まれ）と神奈川県小田原出身の萩原光（56年生まれ）だ。光と書いて「あきら」と読む。F2レギュラーの平均年齢が30歳以上のなか、23歳と27歳という若さだった。

高橋は鈴鹿のアパートで中子修（54年生まれ）や小河等（56年生まれ）らと共同生活をしながら、ハヤシのメカニックとして働きつつ、自らもレースキャリアを積んだ。82年に全日本F3選手権2位を奪った後、83年は田中弘率いる名門ヒーローレーシングにナンバー2として抜擢される。しかしエースだった星野（47年生まれ）が突如チームを離脱。迎えた3月のF2緒

戦・鈴鹿でいきなり2位となり、徹は一躍、時の人々になった。小柄でシャイな好青年の快走に、チームのみならず国内レース界全体が湧いた。ただ、最初の2位が強烈だったせいで、周囲は勝利を望むようになる。

一方、萩原はTS仕様サニーで富士にて台頭し、F3時代には中子と競り合い、81年にはシリーズ2位とフォーミュラでも活躍し始め、富士GCを主戦場に進級、83年第3戦では2位という殊勲を上げた。

しかし83年10月、富士GC最終戦の1周目最終コーナーで、首位・星野を追う徹のマシンはスピンすると宙を舞ってコンクリートウォールに激突、帰らぬ人となってしまふ（享年23）。

1985 全日本F2選手権

順位	ドライバー	有効 ポイント
1	中嶋 悟	115(145)
2	松本 恵二	67(69)
3	K.アチソン	66(69)
4	星野 一義	51(51)
5	E.エルグ	49(49)
15	鈴木亜久里	4(4)

1986 全日本F2選手権

順位	ドライバー	有効 ポイント
1	中嶋 悟	92(112)
2	星野 一義	87(87)
3	G.リース	79(80)
4	松本 恵二	72(72)
5	M.サックウェル	68(75)
13	鈴木亜久里	6(6)

1986 全日本ツーリングカー選手権

順位	ドライバー	有効 ポイント
1	鈴木亜久里	92(119.5)
2	和田 孝夫	92(105)
3	高橋 国光	75(75)
4	中谷 明彦	75(75)
5	伊東 薫	66(66)
6	津々見友彦	66(66)

1986 富士GCシリーズ

順位	ドライバー	総 ポイント
1	G.リース	46
2	松本 恵二	44
3	中子 修	38
4	星野 一義	35
5	和田 孝夫	29
8	鈴木亜久里	14

1987 F3000シリーズ

順位	ドライバー	総 ポイント
1	星野 一義	132
2	鈴木亜久里	107
3	G.リース	83
4	松本 恵二	78
5	鈴木 利男	72
6	中子 修	39

1987 富士GCシリーズ

順位	ドライバー	総 ポイント
1	星野 一義	75
2	松本 恵二	41
3	鈴木亜久里	38
4	長谷見昌弘	28
5	関谷 正徳	27
6	和田 孝夫	23

1988 全日本F3000選手権

順位	ドライバー	有効 ポイント
1	鈴木亜久里	45(45)
2	星野 一義	43(47)
3	E.ピッコ	25(27)
4	関谷 正徳	18(18)
5	G.リース	15(15)
6	和田 孝夫	15(15)

*（ ）内は総ポイント。1979～80年のF3と87年F3000は全日本選手権が存在せず。JTC（86年）の同点時は走行距離の多少により決定。



前年のランキング2位を経て、88年、目前に高くそびえ立つ“壁”＝星野一義をついに破って悲願のF3000タイトルを獲得。フル参戦2年目での快挙だった。

営の由良拓也からF2最終戦スポット参戦のチャンスが与えられた。JAF鈴鹿GPでの6位は再評価されるに十分。これが亜久里にとってのブレイクスルーとなる。

そこからはとんとん拍子。87年、国内トップフォーミュラがF2からF3000に変わった初年度、亜久里にとっては勝てる体制での初のフル参戦で後半2勝を挙げ、星野に次ぐシリーズ2位に滑り込む。ヤマハがコスワースDFVを5バルブ化したOX77エンジンを使った。翌88年開幕戦・鈴鹿では最後尾スタートから2位フィニッシュで沸かせ、その後3連勝して堂々チャンピオンを決めた。富士GCシリーズでは2ℓヤマハOX66で3ℓDFVに伍す活躍を見せてシリーズ3位。秋のF1日本GPの際には、レース5日前にラルース・チームから電話があり、病欠ヤニック・ダルマスの代走としてF1GPデビューの機会さえ訪れた。

日本人F1パイオニアとなった中嶋悟の功績は大きいが、34歳デビューはなんとも遅すぎた。中嶋はイギリスF3に初挑戦した78年にF1を

意識したが、時代が追いつくのに9年もかかり、自身のピークは過ぎてしまっていた。負けても言い訳をせず多くを語らぬ、まるで侍のような中嶋を日本人ファンは好んだが、その一方で、対照的に若くて前向きで華やかな亜久里に期待する声も大きかった。たった3年前にはF3で伸び悩みもがいていたのが嘘のように、一気にF1への道を手繰り寄せた。F3での足踏みが、まるで時間調整をしていたかのようにすらあった。まさに絶妙なタイミング。

亜久里の人柄と才能に惚れたエスポの伊東和夫、フットワークの大槌渡、オートバックスの住野公一ら支持者の存在も大きい。特定自動車メーカーの生え抜きではない「雑草」ゆえの魅力。もちろんF1バブル好景気の恩恵もある。それも含めての強運。

欧米のレース界には、昔から存在する有名な言葉がある。「right time, right place」――正しい時に正しい場所にいること。チャンスは多くない。ブレイクする好機を見極めることがそれが重要なのだ。



和田孝夫と組んで85年から参戦したJTCでは、2年目の86年に2勝+2位2回でチャンピオンに。これが亜久里にとって初めての4輪タイトルとなった。

F3でもがいていたのが嘘のように 亜久里は一気にF1への道を手繰り寄せた それはまさに絶妙なタイミングだった

フォーミュラカーレース浪人中の86年、自らの手で掴んだF2へのスポット参戦がその後の快進撃の第一歩となった。予選はG.リース、星野、I.カペリ、中嶋、松本に次ぐ6位、決勝でも6位と大健闘。



Cイン・ジャパン」で遠来のポルシェとランチアが異次元の戦いぶりを見せたのを目の当たりにしたことが起爆剤となった。

一方、80年から85年にかけての亜久里はF3界でもがきながら、未来を模索していた。F3でトヨタエンジンを使用した関係からトムス代表の館信秀（47年生まれ）を頼って、同社で荷物梱包のアルバイトをしていた時期もある。82年秋の前述WECの際には国産初Cカーたるトムス童夢セリカCのサードドライバーとして亜久里が抜擢された。トムスはワークス不在時におけるトヨタ系ナンバーワンチームだ。

それが一転、翌83年になると、日産のグルー

プCカーにスポット搭乗の機会を得る。これはセントラル20代表の柳田春人（50年生まれ）が館と親友だったことによる。60年代のワークス対決時代だったらメーカー間移籍などあり得なかったが、84年両ワークス復活のタイミング直前だったおかげで、この「緩さ」があり得た。

亜久里は85、86年、セントラル20で知り合った仲間とNCスピードを設立して富士GCに挑むも戦績は上がりず借金が残った。それを埋め合わせたのは、日産が84年から新たにF3に進出し始める際、〝暇な〟亜久里に声をかけたことによる。重いFJ20エンジンは勝てる代物ではなかったが、84、85年にかけて2勝してみせ

ると新興ニスモが亜久里と契約を望み、86年には全日本ツーリングカー選手権に参戦、和田孝夫（53年生まれ）とのコンビでシリーズチャンピオンを奪う。86年ル・マン24時間では萩原の空席を埋めるかたちでCカーにも搭乗。ニスモとの契約の結果、収入も安定し、走り込み量の増大が腕を磨くのに大いに役立った。

F1へ——行くか待つか

86年夏、富士で行なわれたヤマハ・サマーフェスティバルのF2デモ走行で亜久里に代走の声がかかると、ここで好タイムをマーク。ムーンクラフト代表でありフットワーク・ヤマハ陣



10／3 WECジャパン／WEC／富士／MCSマーチBMW・グッピー



11／5 JAF鈴鹿GP／F3／鈴鹿／ハヤシ322・トヨタ



3／13 全日本Big 2&4／F3／鈴鹿／ハヤシ321・トヨタ

1983 —— ハヤシでF3を継続

F3は引き続きハヤシから321で出場。2勝を挙げ、シーズン途中で改良版の322を投入するもタイトルは獲得できず。WECジャパンにはグッピーで出場した。



8／26 鈴鹿1000キロ／耐久／鈴鹿／童夢RC83・フォード



9／24 鈴鹿グレート20レーサーズ／F3／鈴鹿／マーチ793・ニッサン

1984 —— 新体制でのレース活動

この年はセントラル20よりシーズン中盤からF3に出場しF3用に開発されたFJ20エンジンの開発熟成を担当。ほかには内田レーシングから富士グランチャンにも出走。



9／2 富士グランチャン インター200マイル／GC／富士／MCSV・BMW

1985 —— ニスモで活動拡大

ニスモから、全日本ツーリングカー選手権にスカイラインRSターボで出場。全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権にはセントラル20より出場した。F3も引き続きシリーズ参戦。F3時代にはカラーリングを変えたヘルメットを着用していたことも。富士グランチャン、F2にも2戦出場した。



9／29 鈴鹿グレート2 & 4／F3／鈴鹿／ラルトRT30・ニッサン



5／26 JPSトロフィー／F3／鈴鹿／マーチ793・ニッサン



7／28 富士500マイル／JSPC／富士／ローラT810・ニッサン



4／7 鈴鹿500キロ／ JSPC／鈴鹿／LM03C・ニッサン

6／2 全日本ツーリングカー／JTC／鈴鹿／ニッサンスカイラインRSターボ



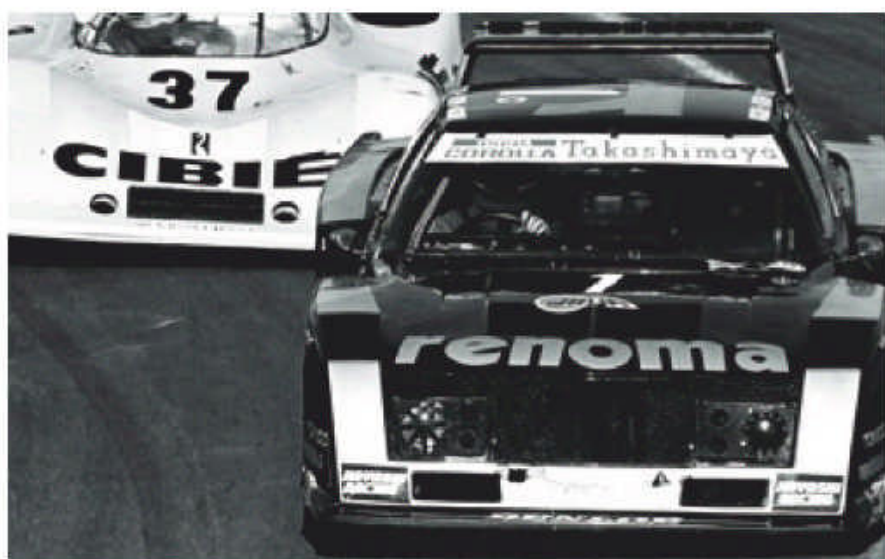
9／8 富士グランチャン インター200マイル／GC／富士／MCSV・BMW



11／3 JAF鈴鹿GP／F2／鈴鹿／マーチ842・BMW



5 / 2 富士グラン250キロ/F3/富士/ラルトRT-1・トヨタ



11 / 23 全日本富士500マイル/耐久/富士/童夢セリカターボ・トヨタ

1980 —— 2年目のF3シーズン

引き続きF3に4戦出場し最高位は4位。耐久レースでセリカターボをドライブしたがエンジンから出火しリタイア。

1982 —— F3はハヤシワークスから

F3はハヤシ（現・東京R&D）からニューマシンでワークスエントリー。表彰台の常連になるも優勝は得られなかった。WECジャパンにはトムス82Cでエントリー。



4 / 11 日本フォーミュラ選手権F3/富士/ハヤシ320・トヨタ

10 / 3 WECジャパン/富士/トムス82C・トヨタ



1979 —— カートからF3へ進出

カートにも引き続き出場しつつ、79年から日本で始まったF3レース2戦に出場した。

9 / 20 富士インター200マイル/F3/富士/ラルトRT-1・トヨタ

Aguri's Machine Collection

鈴木亜久里のマシンコレクション

全日本カートチャンピオンを経て4輪レースへと進出した鈴木亜久里。カートから4輪へステップアップした後、華麗なレースヒストリーと思われたが、亜久里の現役ドライバー期は決して平たんなものではなかった。

Photos/Shimpei Suzuki, Noriaki Mitsuhashi, MOBILITY LAND, SAN-EI

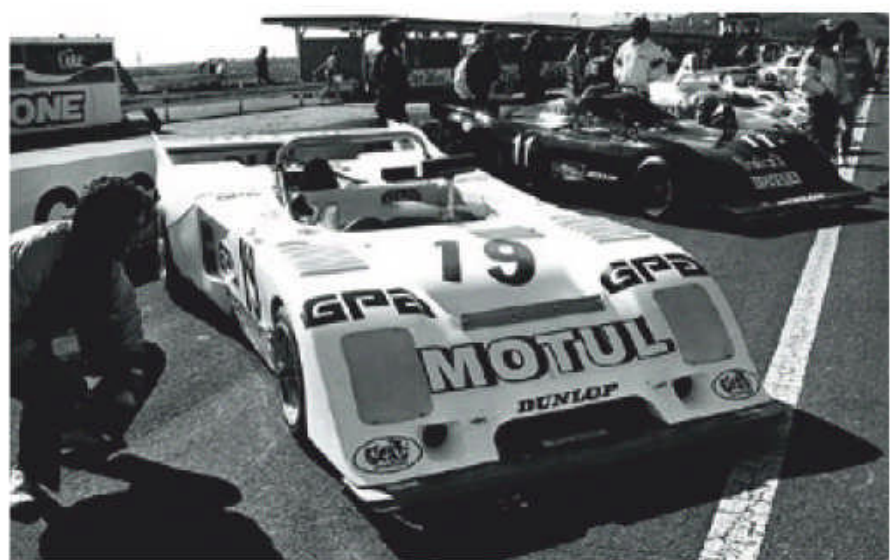
写真のレース月日/レース名/カテゴリ/サーキット/マシン名

1981 —— F3はマシンを変更

F3はマシンをマーチに変更し7戦に出場、西日本で3位となった。富士500マイルにはシェブロンB31でスポット参戦。



5 / 24 全日本F3/西日本/マーチ803・トヨタ



11 / 22 全日本富士500マイル/耐久/富士/シェブロンB31



8/21 ブランズハッチF3000/国際F3000/レイナード 88D・フォード



5/23 ポーGP/国際F3000/マーチ88B・フォード

1988 —— F3000で戴冠

全日本F3000はマーチ87B・ヤマハで参戦しチャンピオンを獲得。国際F3000にもスポット参戦。F1日本GPではルールスより急遽参戦が決定した。全日本ツーリングカー選手権にはスカイラインGTS-Rで、全日本スポーツプロトタイプカー選手権とル・マン24時間にはニッサンR88Cで出場した。



5/29 鈴鹿フォーミュラジャパン/F3000/マーチ87B・ヤマハ



10/9 WECジャパン/WEC/富士/ニッサンR88C



6/12 ル・マン24時間/WEC/サルト/ニッサンR88C



1/17 鈴鹿300キロ/JTC/鈴鹿/ニッサン・スカイラインGTS-R



10/30 F1日本GP/F1/鈴鹿/ローラLC88・フォード DFZ



3 / 23 全日本ツーリングカー／JTC／西日本／ニッサン・スカイラインRSターボ



10 / 5 WECジャパン／WEC／富士／ニッサンR86V



6 / 1 ル・マン24時間／WEC／サルト／ニッサンR86V

1986 —— ル・マン初参戦。F2はヤマハ搭載

ニスモから全日本ツーリングカー選手権にスカイラインRSターボで出場し3勝を挙げシリーズチャンピオンに。全日本スポーツプロトタイプカー耐久選手権のほかル・マン24時間にも出場。F2にはムーンクラフトより、ヤマハエンジンを搭載したマーチ85Jで出場。富士GCにも全戦出場している。



6 / 8 富士グランチャン富士グランスピード／GC／富士／MCSVII ヤマハ



11 / 2 JAF鈴鹿GP／F2／鈴鹿／マーチ85J・ヤマハ



6 / 7 富士グランチャン富士グランスピード／GC／富士／MCSVII・ヤマハ



6 / 21 ハイランドツーリングカー300キロ／JTC／西仙台／ニッサン・スカイラインRSターボ



9 / 13 鈴鹿グレート20ドライバーズ／F3000／鈴鹿／マーチ87B・ヤマハ



6 / 14 ル・マン24時間／WEC／サルト／ニッサンR86V



4 / 12 鈴鹿500キロ／JSPC／鈴鹿／ニッサンR86V

1987 —— ヤマハで頂点のF3000へ

フットワークをスポンサーに、この年から始まった全日本F3000と富士グランチャンにムーンクラフトから出場。シーズン中盤にはヤマハOX77エンジンを搭載。全日本ツーリングカー選手権、全日本スポーツプロトタイプカー選手権、ル・マン24時間にも引き続き出場。



7 / 4 F1 フランスGP / F1 / マニクール / フットワーク FA14・無限ホンダ



3 / 14 F1 南アフリカGP / F1 / キャラミ / フットワーク FA13B・無限ホンダ

1993 — あと一歩、苦戦のシーズン

フットワーク無限ホンダの2年目。序盤の2戦は前年改良版のFA13Bで参戦。第3戦ヨーロッパGPからFA14を投入。フランスGPからアクティブサスを導入しハンドリングも改良、予選では上位に食い込むこともあったが結果には結びつかず。



10 / 30 F1 日本GP / F1 / 鈴鹿 / リジェJS41・無限ホンダ

1994 — F1浪人、JTCC参戦

F1のシートが得られなかったため、この年から始まった全日本ツーリングカー選手権（JTCC）にトムスからコロナで参戦。上位入賞を重ねてシリーズ5位。F1は第2戦パシフィックGPにだけエディ・アーバインの代わりにジョーダンからスポット参戦した。



4 / 24 RRCツーリングカーチャンピオン / JTCC / オートポリス / トヨタ・コロナ



6 / 16 ル・マン24時間 / 耐久 / サルト / NISMO GT-R LM

1995 — F1を引退

リジェからF1復帰したものの、6戦に出場できただけだった。それでもドイツGPでは6位フィニッシュ。鈴鹿の日本GPでは予選中にクラッシュし負傷、決勝スタートはできず、そのままF1から引退となった。



4 / 17 F1 パシフィックGP / F1 / TI 英田 / ジョーダン 194・ハート

1996 — ニスモからGTとル・マンへ

負傷が癒え、再びニスモからレースに復帰。JGTCではR33スカイラインGT-Rで、ル・マン24時間にはNISMO GT-R LMで出場。また鈴鹿で開催されたITCの鈴鹿ラウンドにはAMGメルセデスCクラスでスポット参戦した。



11 / 10 FIA ITC 鈴鹿 / ITC / 鈴鹿 / AMGメルセデスCクラス



11 / 17 GTオールスター / JGTC / セントラル / ニッサン・スカイラインGT-R

1989 —— 空回りのF1参戦

日本人ふたり目のフルタイムF1ドライバーとしてザクスピードからF1に参戦したが、全戦予備予選落ちとなった。



10/22 F1日本GP/F1/鈴鹿/ザクスピードZK891ヤマハ

1990 —— 日本GPで表彰台

心機一転ラルースに移籍しF1に臨む。日本GPでは3位表彰台を得た。F1の合間にはトヨタチームトムスより鈴鹿のWSPC開幕戦や、ル・マン24時間など4戦に出場した。



4/23 F1サンマリノGP/F1/イモラ/ローラLC90・ランボルギーニ



3/11 F1アメリカGP/F1/フェニックス市街地/ローラLC89B・ランボルギーニ



6/17 ル・マン24時間/WSPC/サルト/トヨタ90C-V



9/27 F1ポルトガルGP/F1/エストリル/フットワークFA13・無限ホンダ

1992 —— フットワークへ

ラルースから、フットワークが買収したアロウズに移籍。無限ホンダV10エンジンを獲得したことで活躍が期待された。外観の特徴はフロントのアンヘドラルウイング。亜久里は狭いモノコックに苦戦した。



10/20 F1日本GP/F1/鈴鹿/ローラLC91・フォード

1991 —— 2年目のラルースF1参戦

この年はF1のみ。開幕前にコンストラクターズポイントはく奪騒動や、メインスポンサーの離脱などチームの資金力が落ち苦戦のシーズン。



2000 — ドライバーを引退

JGTCはホンダ陣営に移籍しマシンをNSXに変更。土屋圭市とタッグを組み、富士で1勝を挙げた。そしてこれがレーシングドライバーとして最後のシーズンとなった。



8 / 6 JAPAN SPECIAL GT CUP / JGTC / 富士 / ホンダNSX GT500

2007 — ファンイベントでデモラン



11 / 19 SAF1 ☆ ARTA FESTA in SUZUKA / 鈴鹿 / SAF1 07・ホンダ

2011 — CR-Zでレースチャレンジ



11 / 13 JAF GP レジェンドカップ / 富士 / ホンダCR-Z

2010 — 貴重なマツダ車でのレース



11 / 14 JAF GP レジェンドカップ / 富士 / マツダ・ロードスター

2009 — レジェンドF1をドライブ



4 / 12 オープニングサンクスデー / 鈴鹿 / ウィリアムズFW11・ホンダ

2015 — ラールスF1でイベント参加



3 / 4 ファン感謝デー / 鈴鹿 / ラールスLC90・ランボルギーニ

2013 — 2年目も86で参加



11 / 24 JAF GP レジェンドカップ / 富士 / トヨタ86

2012 — 86でレジェンドカップ出走



11 / 18 JAF GP レジェンドカップ / 富士 / トヨタ86

2018 — ベネトンF1、CR-Z GT300でデモラン



10 / 5 F1日本GP / 鈴鹿 / ベネトンB189・フォード



3 / 11 ファン感謝デー / 鈴鹿 / ホンダCR-Z GT300

2017 — NSX-GTでデモラン



3 / 5 ファン感謝デー / 鈴鹿 / ホンダNSX-GT

1997 — GT、耐久レースで活躍

ニスモからJGTCに出場し2勝。ル・マン24時間ではニスモがTWRと提携し開発したR390で出場。十勝で開催された24時間レースにGT仕様のニッサン・スカイラインGT-Rで出場し優勝。FIA-GT選手権の1戦となった鈴鹿1000キロでは、ベルント・シュナイダーのチームメイトとしてメルセデスベンツCLK GTRをドライブ。



6 / 15 ル・マン24時間／耐久／サルト／ニッサンR390 GT1



8 / 24 鈴鹿1000キロ／FIA GT／鈴鹿／メルセデスベンツCLK GTR



7 / 27 十勝24時間／耐久／十勝／ニッサン・スカイラインGT-R



11 / 16 GTオールスター／JGTC／もてぎ／ニッサン・スカイラインGT-R



6 / 7 ル・マン24時間／耐久／サルト／ニッサンR390 GT1



6 / 28 ハイランドGT／JGTC／仙台／ニッサン・スカイラインGT-R

1998 — ル・マンで3位に

前年に引き続きニスモからJGTCとル・マン24時間に出場。JGTCでは仙台で2位表彰台、ル・マンでは3位表彰台を得た。

1999 — GTはR34に

JGTCではマシンがR34型スカイラインGT-Rに、スポンサーもゼクセルからオートバックスに一新した。ル・マン24時間はマシンがオープンタイプのR391に変わったが、予選時にチームメイトがクラッシュしたため、チームは23号車の決勝出場を断念。



6 / 13 ル・マン24時間／耐久／サルト／ニッサンR391



10 / 24 もてぎGTチャンピオン／JGTC／もてぎ／ニッサン・スカイラインGT-R

チームメイトとあつて必要以上に見劣りしたという事実はあるにせよ、当時のF1有識者の平均的な認識では真剣な考慮に値する存在とはなり得なかった。というわけで翌88年、中嶋より若く経験も乏しい鈴木亜久里が、体調不良のヤニック・ダルマスに代わりラルースで日本GP出場のチャンスを掴んでも、F1サークル内ではほとんど注目されなかったそのわけが分かるだろう。

しかし亜久里は鈴鹿の公式予選でチームメイトのフィリップ・アリオーに肉薄する好タイムをマーク、居並ぶ関係者を驚かせる。1ラップだけなら誰より速いと評判のアリオーに、F1デビュー戦でコンマ4秒差はどう考えても快挙

特集
鈴木亜久里

“同期デビュー”のヨーロッパ人ジャーナリストによる
F1ドライバー、SUZUKIの記憶

少なすぎた報酬

地元・日本グランプリで急遽、委ねられた最高峰のマシン
突然現れ、そのまま翌年のレギュラーシートに収まった若者は
多くのヨーロッパ人にとっては未知なる存在だった
同時期にF1取材を開始し、現在は押しも押されぬ
ベテラントップジャーナリストとなった筆者が
波乱万丈のF1キャリア8シーズンを忖度なしに評価する

Text/Luis Vasconcelos (Formula Press)
Translation/Yutaka Mita
Photos/Bernard Cahier, Bernard Asset, Motorsport Images

今から30年ほど前まで、F1は日本人ドライバーのことは、よそ者と言って悪ければ、せいぜい「お客様」くらいにしかな考えていなかった。鮎子田寛がマキを駆り無謀な冒険を試みた1975年を別にして、それまでF1で走った日本人は76、77年の地元開催（富士）でスポット参戦を果たした数名がいるのみ。それから10年、ホンダの肝煎りでロータスのレギュラーシートを得た中嶋悟にしても、アイルトン・セナがチ





89年、ザクスピード・ヤマハでの戦いは苦難の連続。結局1シーズンをとおして予備予選を一度も突破できないという屈辱を味わうことになる。



続く95年はフラビオ・ブリアトーレとトム・ウォーキンショウがリジェを共同買収、無限エンジンと抱き合わせで垂久里が6戦に出場という変則的な戦いとなった。しかし同じクルマをシェアするマーティン・ブランドルをウォーキンショウが最良の引き倒し、垂久里は初手から

と言うほかない。亜久里のパフォーマンスはモータースポーツにおける日本のレベルをそのまま体現するものであり、同時にF3000やスポーツカーなど日本のレースで活動する少数の欧州ドライバーを再評価させるきっかけともなったのだった。

短かったF1ドライバー生活

翌89年、ヤマハの支援を得てザクスピードのレギュラーシートを射止めた亜久里だが、F1で名を挙げるという意味ではむしろ最悪の選択となってしまうようだ。というのもエンジンが非力なくせに壊れやすいという代物で、おまけに資金難に苦しむチームがシャシー面でも大幅な妥協を強いられていたからだ。おかげで亜久里はシーズンを通じて一度も予備予選をクリアできないという有様。経験ではるかに勝るチームメイトのベルント・シュナイダーでさえ、本戦に進んだのは2回のみだから、いかに装備が貧弱だったかが理解されよう。その証拠にザクスピードは同年限りでF1から撤退、ヤマハもV8エンジンをお蔵入りとする決断を下している。一方の亜久里は、デビューを飾ったラルースに出ることが決まっていた。これは結果論になるがラルースで過ごした続く2シーズンが彼にとつてはさして長くもないF1キャリアの中でもっとも幸せな時期となった、と言うことができそうだ。

亜久里が組むのは、エリック・ベルナルル。

フランス期待の若手と評価も高いチームメイトを相手に亜久里は大健闘、最終戦アデレードでは遅れをとったものの最終的な予選対戦成績は9対7で同門対決を制している。この年のハイライトはなんと言つても鈴鹿で演じた快走で、日本人初となる3位表彰台フィニッシュが地元ファンを狂喜させた。ほかにもシルバーストンでの6位入賞など手堅くポイントを持ち帰り、ドライバー部門でイワン・カペリとロベルト・モレノと同点のシリーズ12位でシーズンを終えている。相棒のベルナルルもひとつ下の13位、ポイント圏内フィニッシュ3回と健闘した。

しかし翌91年、いよいよ資金繰りに窮してエンジンもランボルギーニからフォード・コスワースにエンジンを載せ替えざるを得なかったラルースは大不振に陥る。以前から悩みの種だった

ヤニック・ダルマスの代役として突然のF1デビュー。すでに翌年からのザクスピード入りは決まっており、1988年日本GPは、中嶋悟に次ぐ日本でふたり目のF1レギュラードライバーのひと足早いお披露目の場となった。



F1デビュー戦でのチームメイトとのコンマ4秒差は、どう考えても快挙 そのパフォーマンスは、モータースポーツでの日本のレベルを体現するものだった

た信頼性がますます悪化して、亜久里は緒戦フエニックスで1回完走するのがやっとだった。そのとき手にした6位1ポイントがシーズン獲得ポイントのすべて。ベルナルルは2度完走を果たすも同じく1点どまりで、挙げ句、鈴鹿の大クラッシュにより左足骨折の重傷を負ってしまった。

明けて92年は、アロウズを買収してフットワークが旗挙げしたシーズン。ジャッキー・オリバーが指揮を執る新チームへの加入は、無限エンジンと連携していたこともあり亜久里には良いことづくめにも見えたが、まったくの期待外れに終わった。2シーズン戦って1ポイントも獲得できない極度のスランプは、チームメイトのミケーレ・アルボレート(92年)とデレック・ワウウィック(93年)がそれぞれ6ポイントと4ポイントを持ち帰っていることから、亜久里だけが貧乏クジを引いた印象だ。そして日本人オナーの大橋渡が訴訟沙汰でオリバーに経営権を明け渡したこともあり、亜久里が翌94年のレギュラーシートを得る可能性はもはや残されていなかった。フットワークを去ることになった理由の最たるものはむしろ成績不振だが、ラルースとの間にあったようなチームとの一体感をついぞ築き上げることができなかったことも要因のひとつと言えるだろう。

94年シーズンは、出場停止処分を受けたエディ・アーバインの代役として、パシフィックGPでジョーダンのステアリングを握ったのが亜久里の唯一の出場機会。しかしチームメイトのルーベンス・バリチェロに予選で大差をつけられ、むしろ評判を落とす結果となってしまった。



迎えた3回目の日本GPではウイリアムズ2台を下して堂々の表彰台獲得という快挙を達成した。喜びを分かち合うのは、F1行きの夢を共にしたムーンクラフトの由良拓也代表。

ールと互角に渡り合い、状況が悪化した95年もパニスを相手に決して恥ずかしくない戦いを披露した。ただフットワークというチームが極端に英国支配が強く、2シーズンをほとんど棒に振ってしまったことが気の毒でならない。とうの昔に盛りを過ぎた古参ドライバーにいつも簡単に敗れ去る亜久里の姿に、事情を知らない日本のファンはさぞかし歯痒い思いを味わったことだろう。今だからこそ言えることだが、チームオーナーの大槌と無限のリクエストだから仕

翌1990年はF1デビューチームのラルースに“復帰”して心機一転。マシンの信頼性不足に悩まされつつも中団グループで奮闘を続けた。



方がないというのが、アロウズ側が亜久里を受け入れた唯一の理由である。チームは全面的にアルボレートやワーウィックに肩入れしており、最初から公平な扱いではなかったということだ。

のべ8年間に跨がる亜久里のF1キャリアは、フル参戦が4シーズンなので実質そう長くはない。ほぼ同時期にグランプリジャーナリストとしての歩みを始めた私は、同じ駆け出しということもあり、自然と若手ドライバーに寄り添う取材姿勢を身に付けていったような気がする。

当時の古参記者が既得権の上に胡座をかき、仕入れた極秘情報を決して打ち明けてくれなかった、という業界事情ももちろんあった。ロクにF1のことを知らない若造が、名前を聞いたこととさえない新聞社の名刺を振りかざしても、断じてスクープを抜くことなどできはしない。だから私は、自分の勤務時間のほとんどを亜久里やベルナル、ベルトラン・ガシヨ、ジョニー・ハーバート、JJレート、カペリといった若手を取材することに費やした。まだ商業主義に毒されていない彼らだからこそ、おためごかしではない本音を聞くことができた、ということもあったはずだ。そうしたやりとりを通じて私は、亜久里がいかに切実にチームのサポートを必要としているかを知ることになる。

彼がどれほど自分の能力に自信を抱いていたとしても、努力を正当に評価してくれる者がい

なければ、本来の力を発揮できるはずもない。

興味深いことに取材活動を通じて私自身も、ラルースの面々とのコミュニケーションが、アロウズ改めフットワークという典型的英国チームに比べ、はるかに容易いことに思い当たっていた。亜久里はフランス語が堪能な個人スタッフを抱えていたので当然だが、ラルースとの意思疎通がスムーズに運んだ理由はそれだけではなく、和氣藹々のファミリームードがチームカルチャーとして浸透していた点も見逃せない。規模が小さかったことも、亜久里がチームと一体化する助けとなったことだろう。彼が加入した88年はそれまでの1台から2台体制に拡充した最初のシーズンであり、ローラから手に入れたシャシーをシェイクダウンするにしても、ファクトリーに隣接するポールリカールはまさにうってつけだった。エスポからの支援は決して十分とは言えなかったが、少数精鋭による緊密な連係プレーが限られたリソースを活かし切り、そうした努力が90年日本GPの表彰台フィニッシュで見事結実したというわけだ。

その鈴鹿は、知ってのとおりセナとアラン・プロストがスタート直後に相討ち、ゲルハルト・ベルガーとナイジェル・マンセルもそれぞれ自滅という饒幸に恵まれたとはいえ、リカルド・パトレーゼ、ティエリー・ブーツェンのウイリアムズコンビに予選で肉薄し、次いでレースでも真っ向勝負の末に破ったのだから大したも

アウェイゲームを強いられた格好だ。そのブランドルは16対7ポイントでチームメイトのオリビエ・パニスに惨敗を喫し、ウオーキンショウを大いに落胆させるという皮肉な結末。亜久里はこの年、ホッケンハイムで自身最後のポイントを手にしたのち、4戦のブランクを置いて地元日本での2連戦に出場。しかしその頃には、現役を続ける情熱も尽きかけていたようだ。英田でのレースをスピンで終えた6日後、鈴鹿の予選で起きたクラッシュがF1ドライバーとしてのキャリアの終焉となる。翌96年はペドロ・ディニスがパニスの相方に決まり、次にパドックで亜久里とまみえるのはその10年後、その名もスーパーアグリF1チームのオーナー監督としてのカムバックである。同じくホンダの支援を受ける佐藤琢磨の名がエントリーリストに記載されていたことも忘れてはなるまい。

誇るべきパフォーマンス

亜久里の名誉のためにもうひとつ、初めてF1の門を叩いたときとそこを出るときの評価の違いを是非とも強調しておきたいところだ。中嶋悟についても同じことが当てはまるのだが、加入時はちょっと毛色の変ったペイドドライバーと見なされていたものが、引退に際しては歴としたF1ドライバーに相応しいリスペクトを享受している。パフォーマンスはどちらも合格点をあげられるレベルだが、中嶋の場合はセナやネルソン・ピケといった大物、もしくはジャン・アレジ、ステファノ・モデナなど気鋭の若手と組むケースが多く、どうにも分の悪い戦いを強いられた印象である。一方亜久里はベルナ





1年の浪人を経て、95年はリ
ジェへ。しかし当初は約束さ
れていたはずのフル参戦は果
たされず、これが最後のシー
ズンとなってしまった。

ひとつだけハッキリしているのは、F1で多くのものを得て当然だったのに
鈴木亜久里はそれを手にすることができなかったという事実である



のだ。どちらかという予選よりもレースに強い、亜久里の本領が存分に発揮された一戦と言っているだろう。

抱えていた時代のハンデ

フットワークに移籍してからの亜久里は、無限のスタッフ数名が身近にいるほかは、チームのなかで完全に孤立しているのが傍目にも一目瞭然だった。むしろこれはチーム首脳陣のジャッキー・オリバーとアラン・リースが予め示し合わせ、組織的にそう仕向けていたこと。チームのサポートがそんな調子だから、亜久里のパフォーマンスが低迷したのも無理からぬことであつた。本人にその自覚があつたかどうかはともかく、F1に対する幻滅が内心に忍び寄つていたとしても意外ではない。

当時私が受けた印象は、中嶋ほどではないにしろ、遅すぎたF1デビューが決定的要因だったのではないかというものだ。国内のタイトルを獲って、功成り名を遂げてからの脱・日本。新天地ヨーロッパではF3、F3000などのジュニアカテゴリーで切磋琢磨し、互いにスタ

1991年からは亜久里のF1キャリアは失意のシーズンがほとんどとなる。92～93年はフットワーク（アロウス）に在籍し、予選で好走を見せることもあったが、結果には結びつかなかった。



イルや力量を知り尽くした連中を相手に孤軍奮闘しなければならぬのだ。差別とは言わないまでも、そこで感じる疎外感や寂寥感は想像するに余りある。

片山右京が登場する頃にはそうした状況もいくらか改善の兆しが見えて、佐藤琢磨、小林可梦偉の時代はもはや欧州のレースシーンを自分の縄張りとするメンタリテイが出来上がっていた。歴代日本人F1ドライバーのなかで、琢磨や可梦偉がベストと評価されるのには、そうなるだけの歴史性と必然性が作用しているからなのだ。亜久里はF1に到達するまでに長過ぎるほどの道程を旅し、しかも高過ぎる代償を支払ってきた。頼りになるスタッフが傍にいてポイント獲得のチャンスが感じられれば、その速さは紛れもなく一流。常にそうでなかったのは彼が余りにも繊細だったか、さもないればそこまですぐに潰れてしまったか、かもしれない。ひとつだけハッキリしているのは、F1からものと多くのものを得て当然なのに、鈴木亜久里はそれを手にすることができなかったという事実である。

めったにないことだが、亜久里がパドックに現れると、気付いたすべての人間が歓迎の意を露わにし、再会できた喜びに瞳を輝かせる。ドライバーとしてチームオーナーとして、今も然るべき尊敬を受けていることは明らかだ。実績に優る元F1ドライバーは山ほどいるが、誰もが彼のように温かな歓迎を受けるわけではない。それが慰めとなるかどうか分らないが、F1では失意のほうが多かったはずの亜久里に知っておいてもらいたいことのひとつである。 R

with ARTA 新たな夢に向かって

プロジェクト開始からまもなく4半世紀
ドライバー引退後に情熱を傾ける次代の育成

1995年限りでF1を離れた亜久里は、ル・マンやGTで活動しながら
1996年にスーパーアグリカンパニーを立ち上げて新たな挑戦を開始
チーム運営とともに「世界で通用する日本人ドライバーの育成」を
目的としたプロジェクトで、若いドライバーに光を当て続けている

Text/Tatsuya Otani (Little Wing)
Photos/2020 ARTA, Toshikazu Moriyama, Kazuhiko Kobayashi,
Shigenobu Yoshida, HONDA, TOYOTA, MOBILITY LAND



ARTA F1 PROJE



うえでの切符を手に入れた。その切符で乗れる電車の乗客にはいろいろな人がいるけれど、切符を持っていなければ電車にも乗れないし中の人も話ができない。僕自身はまだ、その切符を子供たちに差し出すことはできないかもしれないけれど、そうするための下準備をいま進めているところなんだ」

この時点で、亜久里の頭のなかにはすでにARTAプロジェクトの青写真ができていた。

「いまゴーカートをやっている子供は日本に何百人しかいないかもしれないけれど、F1ドライバーになりたいという夢を持っている子供だったら何万人、何十万人っているわけじゃない。そういうなかから本当に才能のある子供を見つけて出さないと、日本人のチャンピオンは育たないと思うんだ」

大きなサポートを得て

97年の段階で思い描いていたこの計画をほぼそのままのかたちで実現したのが、98年にスタートしたARTAである。その募集要項は、おおむね以下のような内容だった。

「1981年1月1日から1985年12月31日までに出生した日本国籍を有する者。また、現在何らかのスポーツを行なっていて、モータースポーツに興味を持っていることが条件。レーシングカートの経験は不問。採用予定人数は7名。1998年2月に第一次選考として書類選考を実施し、3月末には第二次選考として運動機能検査および面接を行なう」

これに先立つ96年に亜久里はまずスーパーア

円持っていたら大丈夫かもしれない。毎年1億円ずつ使って3年間F3000を戦って、残った7億円をチームに持っていけば、たぶんF1ドライバーになれるよね。でも、それじゃ答えになっていないんだ」

それは亜久里自身がかつてぶつかった壁でもあった。

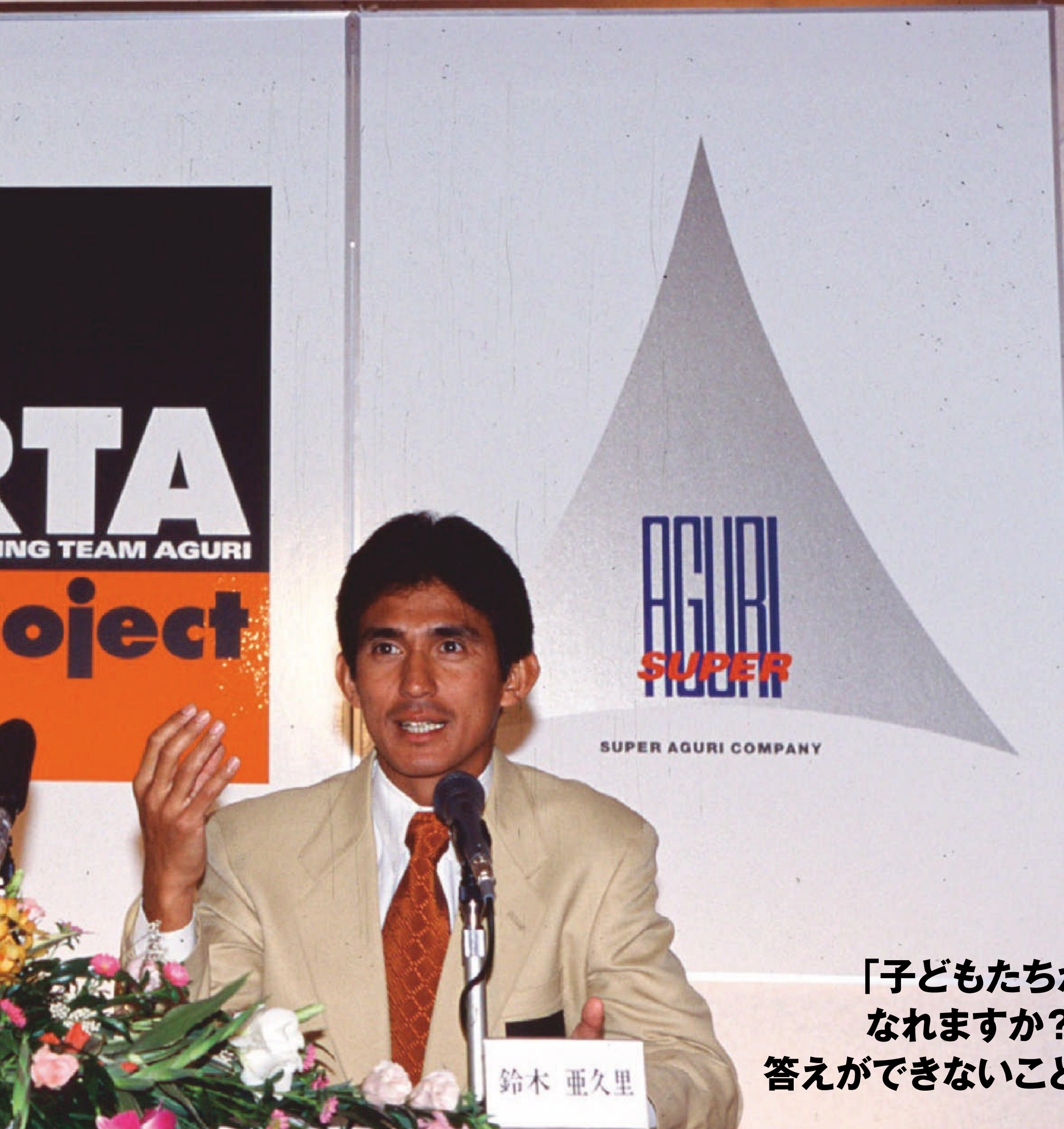
「僕はすごいお金持ちの家に生まれたわけでもない。僕は企業オーナーの息子に生まれたわけ

でもない。だから、いまから15年前にはとりたててコネクションもなかった。それがいまでは大企業のトップとも直接話ができるようになってる。僕にとってレースとは、そういうコネクションを作る手段でもあったんだ」

そこで得た手段を次世代の子供たちのために活用するというのは、彼にとって自然な考え方だったようだ。

「僕はF1ドライバーになってビジネスをする

CT」 プレス発表会



「子どもたちから『どうしたらF1ドライバーになれますか?』と聞かれたとき、ちゃんとした答えができないことが問題だった」——鈴木亜久里



1998年を前にしてARTAプロジェクトをスタート。若い才能の発掘に乗り出す。左写真、亜久里の隣がサポートを決断した住野公一・オートバックスセブン社長（当時）。98年のフォーミュラ・ニッポンでは協阪寿一がARTAに初優勝をもたらした。



スーパーアグリカンパニーのレーシングチームとしての船出は1997年から。船井電機をスポンサーに、フォーミュラ・ニッポンへ挑戦開始。これがオートバックスとの蜜月につながる。

「若手育成なんかじゃなくてさ、才能のないオレでもここまでするんだから、もっとやれる子は世の中にいっぱいいるだろうと思って始めたんだ」

本誌の取材で改めて「ARTAを始めた動機」について訊ねると、鈴木亜久里は20数年前に語った言葉をほとんどそのまま口にした。これぞ「亜久里節」といいだろう。

亜久里がARTAプロジェクトを立ち上げたのは1998年のこと。その1年前にインタビュしたとき、彼はこんな思いを語っていた。

「小学生や中学生から『どうしたらF1ドライバーになれますか?』と聞かれたとき、ちゃんとした答えができないことが問題だったんだ。ひよっとすると、その子のお父さんが10億



1998年の第1回ARTA夏合宿。契約ドライバーたちとともに選考で選ばれた若者たちが並ぶ。前列左から3人目は15歳当時の山本左近。

「似たような提案はありましたが F1ドライバーを育てるというものは ほかにはひとつもありませんでした」——住野公一

ととして受け止めるお店になってほしいと、そんなふうに願っていました。だから、お客様から『こちらでは、こういうことができますか』と訊ねられたら、決してノーとはお答えしない。そういう方向を目指していたのです」

つまり、クルマを趣味の対象と考えている人たちから頼りにされるショップとなることをオートバックスは目標にしていたといっている。「クルマを運転する楽しさだけに限らず、持っているだけでも楽しい、眺めているだけでも楽しい、話をするだけでも楽しい。そういうクルマ好きのユートピアを作るのが私の夢でした」そんなオートバックスのシンボルとして相応しい存在だったからこそ、亜久里のプロジェクトをサポートすることに決めたとも住野は語っている。

「亜久里さんは、自分の格を上げたいとか、そういうことは一切言いませんでした。それと、単なるモノの売り買いという話ではなく、計画を成功させるための裏付けという面にも踏み込んで話をされるあたりに、素晴らしいビジネス感覚をお持ちだと思いました」

挑戦の歩みはまだ続く

プロジェクトのスタート直後、ARTAは本山哲や脇阪寿一といったドライバーを起用してフォーミュラ・ニッポンに参戦。脇阪は間もなくジョーダン・チームのテストドライバーとして何度となくF1マシンを操った。さらには井出有治や金石年弘などの実力派ドライバーも多数輩出している。

その一方で、プロジェクトに軌道修正があっ

グリという名のレーシングチームを立ち上げて全日本選手権フォーミュラ・ニッポンと全日本GT選手権に参戦。当時、その理由を「ゴーカートのチームがフォーミュラ・ニッポンをやるのは大変だけれど、フォーミュラ・ニッポンのチームがゴーカートチームを作るのは簡単」と亜久里は説明した。つまりレーシングカートを起点としてジュニアフォーミュラからフォーミュラ・ニッポン、さらにその先のF1チームやインディカーチームまで連ねたヒエラルキーを構築し、これを用いて日本人ドライバーを育成。最終的に「国際的なレースで日本人チャンピオンを輩出する」というアイデアを、すでに亜久里は温めていたのである。

この計画を実現するうえでもっとも大きな役割を果たしたのが、98年のプロジェクト発足以来、これまで23年間にわたってその活動を支援してきたオートボックスである。そもそもARTAがオートボックス・レーシング・チーム・アグリの頭文字であることは周知のとおり。オートボックスの支援があればこそ、ARTAは長年にわたって活動を続けてこられたのだ。

では、亜久里とオートボックスとの出会いはどういうものだったのか？ 亜久里に訊ねた。「スーパリアグリを立ち上げた当時、船井電機がチームのスポンサーをしてくれていたですよ？ 当時、船井電機はこんな（手のひらに乗る）小さなテレビをオートボックスに納めていた。その縁でオートボックスの当時の副社長をフォーミュラ・ニッポンのレースに招待したのがきっかけだったんだ」

そしてARTAへの支援を最終的に決定した

のは、全国のオートボックスを束ねるフランチャイザーのオートボックスセブン株式会社社長（当時）である住野公一だった。

現在はオートボックスセブンの顧問を務める住野に、ARTAへのサポートを決断した背景について訊ねてみた。

「若い子供たちをF1ドライバーに育てるといふところに魅力を感じてお手伝いをさせていたかったです。似たような提案はほかにもありましたが、F1ドライバーを育てるといふものは、ほかにはひとつもありませんでしたね」

それにしても、ドライバー育成プログラムを支援することに、オートボックスとしてどのような価値を見いだしたのだろうか？

「オートボックスの名前を広げるといふよりも、オートボックスがどのようなことをしようとしているかを一般の皆さんに知っていただくことを目的としていました」

続けて住野は、当時のオートボックスが目指していた方向性について次のように語ってくれた。

「私が社長を務めていたときは『オートボックスは単なるカー用品店であってはいけない。そこから抜け出すんだ』ということを目標に掲げていました。つまり自動車用品を販売するだけではなく、パーツを集めて1台のクルマを作ることもあるでしょうし、よそで作られたクルマをオートボックスで整備することがあるかもしれません。いずれにしても、クルマをA点からB点まで移動する実用の道具として捉えるのではなく、ハンドルを握る楽しさ、アクセルを踏む楽しさ、コーナーを曲がる楽しさを自分のこ



当初はモータースポーツ経験の有無を問わず、広く募集を行っていたARTAプロジェクト。しかし結果を鑑みてその後、軌道修正。より効率よく育成を進めるためにレーシングカート経験者が必須条件となった。



主催するカートレースをきっかけに その後トップドライバーまで 登り詰めた例は枚挙に暇がない

福住仁嶺はHFDPのスカラシップでヨーロッパ挑戦を果たし、現在はSUPER GTでARTAのドライバーとして活動。2020年にはGT500で初優勝も達成している。



ARTAプロジェクトの“出身者”はその後広く活躍している。**1**2004年のカート開始時からARTAのレースに参戦していた坪井翔。**2**阪口晴南は2010年ARTAジュニアクラスのチャンピオン。**3**宮田莉朋は今年、GT500／スーパーフォーミュラにステップアップが決まった。



“最新の” ARTA出身ドライバーが佐藤蓮。
2019年に日本のFIA-F4で王者となり、
昨年はフランスF4でシリーズ2位。今季
はARTAからGT300に参戦する。



進行形で、いまでも綿々と続いているのだ。

亜久里とオートボックスが手を携えて活動してきたARTAMも、今年で24年目を迎える。国内に限らず世界中のモータースポーツを見渡しても、一企業がひとつのチームをこれだけ長きにわたって支援した例はまれだろう。その理由はどこにあったのか？ 住野に訊いた。

「まだ目標のF1チャンピオンやウイナーは誕生していませんが、その手前までいったドライバーはたくさんいます。そういう意味でいえば亜久里さんは実績を残している。それに亜久里さんは言っていることにウソがなく、ブレない。とても信頼できる人です」

もうひとつ、住野が語っていたことがある。それは亜久里がオートボックスのシンボルとして相応しい存在であるという点だ。

「やっぱりカリスマ性がありますよね、亜久里さんは。だから、あれだけたくさんの方がついていけるのでしょう。あとは、自分が受けた恩は絶対に忘れませんね。その点でも素晴らしい人だと思います」

一方の亜久里は、オートボックスに心から感謝しているようだった。

「いや本当に、どんなに感謝しても感謝しきれないよ。去年、ちょうどオートボックスが45周年だったんだけど、そのとき『50周年まではやるからな』と言ってもらったんだ。あと5年したら僕も65歳でしょ？ まあ、ちょうどいいかなって感じだよな（笑）」

亜久里とオートボックスが支え合うようにして活動してきたARTAM。その歩みは、今しばらく続きそうだ。

（文中敬称略） R



ARTAのレーシングチームとしての活動は年々拡大。SUPER GTではGT500だけでなく土屋圭市をパートナーにGT300にも参戦。2003～07年にはインディカーシリーズにも参戦した。



たことも事実である。2001年には「カート経験不問」としていた募集要項を見直し、すでにカートレースに参戦している子供たちを対象にするように変更したのだ。その理由を重久里は次のように語る。

「これまではカート経験がなくても体力テストでオーデイションをして才能を発掘しようというやり方をしてきたけれど、それはやめることにした。やっぱりレースを好きな子の方がやる気があるし、伸び方も全然違う。3年やってみて、そのことがわかったんだ」

こうして、毎年恒例だった夏合宿のサマースクールにはオーデイションで選ばれた候補生だけでなく、レーシングカートのレースを戦う一般の参加者も受け付けるようにしたほか、候補生と一般参加者が同じ土俵で戦うARTAカップというレースを実施し、そこで目立った才能の持ち主を発掘する手法を採り入れていったのだ。

ARTAが主催するカートレースをきっかけとして、その後トップドライバーまで登り詰めていった例は枚挙に暇がない。たとえば09年8月にツイリンクもてぎで行なわれたARTAチャレンジで優勝したのは坪井翔。同じレースには石川京侍、笹原右京、山下健太、三浦愛とといったドライバーが出場している。これだけを見ても、ARTAが若手ドライバーの発掘に大きな役割を果たしてきたことは明らかだ。

カートドライバーを支援するARTAの活動はその後さらにかたちを変え、13年以降は全日本カート選手権の冠スポンサーにオートバックスが就任。その最高峰クラスでチャンピオンになると100万円の賞金が贈られるほか、翌年に4輪レースにステップアップするなどいくつかの条件を満たすと100万円とは別にスカラシップとして200万円が授与されるという。これまでにこのスカラシップに選ばれたドライバーとしては福住仁嶺、阪口晴南、宮田莉朋、佐藤蓮などがある。このうち18年、19年と2年連続でスカラシップを獲得した佐藤は20年にフランスF4でシリーズ2位に食い込み、今年はARTAのGT300クラスに参戦することが決まった。若手を育成するプロジェクトは現在

実質2シーズン+αの活動期間に終わったスーパーアグリ・フォーミュラ1（のちのスーパーアグリF1チーム／SAF1）の歴史を振り返るにあたり、チーム設立直前となる2005年のF1がどうだったかをまず確認する。

この年は、ルノーのフェルナンド・アロンソがマクラーレン・メルセデスのキミ・ライコネンとの一騎討ちを制して自身初のドライバーズチャンピオンに就いた。フェラーリで2000年から5年連続で王座を獲得していたミハエル・シューマッハーはわずか1勝に留まり、ドライバーズランキング3位となるもタイトル争いには絡めなかった。

日本勢では02年から参戦したトヨタがラルフ・シューマッハーとヤルノ・トゥルーリによりコンストラクターズランキング4位という好成績を残した一方、ジェンソン・バトンと佐藤琢磨を擁するBAR Hondaは同6位に終わった。

後者については、第4戦サンマリノGPでマシンの燃料タンク構造に関して車両規定違反に問われ失格となり、第5戦スペインGPと第6戦モナコGPの出場停止処分が下されたという事情もあった。また第9戦アメリカGPではBAR Hondaが履くミシュランタイヤの不具合により決勝レースに臨むことすらできなかった（ブリヂストンユーザーのみ出走した）という前代未聞の椿事もあった。

それでもバトンは第10戦フランスGPから最終戦中国GPまで3位表彰台2回を含む全戦で入賞し、ドライバーズランキング9位に食い込んだ。一方、04年の第9戦アメリカGPで鈴木

亜久里以来の日本人3位表彰台とシリーズ8位を記録し、05年はさらなる躍進が期待されていた琢磨は第13戦ハンガリーGPの8位が唯一の入賞でランキングは23位に沈んだ。

F1新チーム設立の動きが明らかに

そして05年8月16日、BAR Hondaはフェラーリでシューマッハーのセカンドドライバーを長く務めてきたルーベンス・バリチェロと06年以降のドライバー契約を結んだと発表。バトンが04年の段階ですでに06年のウィリアムズ移籍を公言していただけに、彼らの判断は妥当と見られた。しかし、その後ウィリアムズがBMWのエンジンを失うと知ったバトンが翻意しBAR Honda残留へと舵を切ったため、事態が変わってくる。

9月21日にBAR Hondaはバリチェロのチームメイトとしてバトンの残留を発表。これを受けて琢磨はF1での居場所を失いかけたかと思われた。だが本田技研工業（ホンダ）広報・モ

ータースポーツ担当執行役員の大島裕志（当時）は「チームの成長および活躍に大きく貢献してくれた。佐藤選手のドライバー契約は05年をもつて終了するが、今後も何らかのかたちでのチーム残留を期待している」と述べ、ホンダの看板ドライバーのF1残留を匂わせた。

さらに大島は10月4日に開催された日本GP前の記者発表会の席上、琢磨の06年に関して様々な憶測が流れるなか、「ホンダは2006年、11番目のF1チームへエンジンを供給する用意がある。そのチームから佐藤選手がオファーを受けていると聞いている」と語りメディアたちを驚かせた。具体的なチーム名は明かされなかったものの、それこそまさに亜久里が生み出そうとしているチームであった。

大島の発言から約1カ月後の11月1日、亜久里は東京・青山のホンダ本社で会見を開き、10月26日にFIA・F1世界選手権に「スーパーアグリ・フォーミュラ1」の名称で新規エントリー申請を済ませたと発表した。またチームの



スーパーアグリF1チームは2006年第1戦バレーンGPから2008年第4戦スペインGPまでの39戦に出走。最高位は2007年第6戦カナダGPでの6位入賞だった。



純日本チームのF1最前線基地となるファクトリーは、イギリスのリーフィールドにあるTWRが使用していた施設。スタッフも元アロウズのTWR系メンバーが中心だった。

スーパーアグリF1総括

F1チームオーナーの 夢と現実

F1へのフル参戦、日本人初の表彰台と自分の夢を
次々に現実のものとしてきた鈴木亜久里
現役引退後も彼の挑戦は続き、究極の夢であるF1チームを起ち上げた
しかし設立から参戦、継続には思いもよらない紆余曲折が待ち受けていた

Text/Kojiro Ishii

Photos/Hidenobu Tanaka, Hiroaki Matsumoto, Yasuyuki Mogi, Motorsport Images, XPB Images, 2020 ARTA, Super Aguri F1, SAN-EI



2005年11月1日、亜久里はホンダ本社で会見を行い、翌年のF1にスーパーアグリ・フォーミュラ1として新規エントリー申請をしたと発表。





チーム初の地元グランプリ、2006年の鈴鹿には巨大な応援フラッグも登場。サーキット全体が盛り上がりを見せるなか、2台そろって完走を果たした。

亜久里の究極の夢であり目標だったのが チームオーナーとしてのF1参戦だった

里は当初、アキヤマ側が提供する資金でブリテ
イッシュ・アメリカン・レーシングが保有する
チームの株式55%もしくは一部を買い取り、45
%を保有するホンダとともにF1チームを共同
で運営したいと考えていた。

実際にホンダへ出向いて前出の大島、モータ
ースポーツ部長の数佐明男、F1活動の前線基
地であるホンダ・レーシング・ディベロップメ
ント（HRD）社長の和田康裕らに思いをぶつ
けた。しかし当初は前向きに考えられていたも
の、同年7月にホンダは亜久里の提案を受け
ないと決めた。そのため亜久里はミナルディ買
収に舵を切ることになったが、チームの台所事
情やイタリア拠点であること、さらにはレッド
ブルがセカンドチーム設立に向けてディートリ
ヒ・マテシッツ（レッドブル創業者のひとり）
の意向を受けたゲルハルト・ベルガーがすでに
接触している事実もあり断念した。いや、もう
ひとつ理由があった。それは資金提供を申し出
ていたアキヤマ・ホールディングスが約束を反
故にしたからであった。

亜久里はそれでもF1チーム設立をあきらめ
なかった。というのも06年からF1は最大12チ
ームに限定され、さらに08年からは新規参戦チ
ームに課される条件を厳しくするとFIAが決
定していたからだ。亜久里は残り2枠の1枠を、
できればまだ条件が緩い段階で手にしなくては
ならなかった。

そこでまずF1ドライバ―時代からの知人ダ
ニエル・オーデットと連絡を取った。オーデッ
トは元ランチャ・ラリーチームのコドライバ―
で、フェラーリやフィアット、ランボルギーニ

拠点はイギリス・ウエストオックスフォードシヤーのリーフィールドにあるトム・ウォーキンショウ・レーシング（TWR）のファクトリーに置き、エンジンはホンダのV8を搭載することが決まっているもののシャシーやドライバーは未定だと述べた。

ただし亜久里が新たにF1チームを立ち上げようとしたのはF1のシートを失う琢磨のためではなかった。95年にF1ドライバーとしての経歴に終止符を打った亜久里は96年に自身の会社を設立。ドライバーとして全日本GT選手権（現スーパーGT）やル・マン24時間に出走する一方、フォーミュラ・ニッポン（現スーパーフォーミュラ）にはチームを設立してオーナー兼監督の立場で参戦していた。97年には自動車用品販売店のオートバックスセブンと提携してARTAプロジェクトを発足。世界で通用するドライバーの発掘・育成・支援を開始した。さらに03年には、エイドリアン・フェルナンデス率いるフェルナンデス・レーシングと提携してインディカーシリーズへも参戦。このアメリカでの活動は07年まで続いた。

こうした亜久里のレース活動の流れで、究極の夢であり目標だったのがチームオーナーとしてのF1参戦だった。そしてその発端は自動車レース・ビジネスに興味を持ったスポンサー、秋山新という男の存在にあった。

秋山は北海道で明治時代に創設された医薬品を取り扱う会社・秋山愛生館の御曹司で、98年に事業を譲渡した際に手にした資金をもとに投資家の道を歩んだ。99年にはアキヤマ・ホールディング&ファイナンスSAを設立、BNPパ



2002年にアロウズが使用したA23をベースに06年のレギュレーションに適合させたSA05で参戦を開始。琢磨と井出のコンビはこの旧型車で戦いに苦勞した。



チームは2006年の第5～11戦までモンタニー、第12～18戦では山本左近を起用。そしてチーム待望の新シャシー、SA06が第12戦ドイツGPから投入された。



リバプライベートバンクの顧問やのちに破綻する平成電電の大株主でもあった。さらに彼はデイレクシブという名前の会社を通じて05年よりF1直下のGP2（現FIA・F2）で吉本大樹を支援、元レースクイーンの方賀美里を監督として前面に押し出したスーパーGTやフォーミュラ・ニッポンのプロジェクトにも資金を提供していた。

参戦準備と資金確保に奔走

この流れと並行して05年2月頃から亜久里のF1チーム創設の計画は動き始めていた。亜久

見つからなかった。実際2021年1月現在、同社の時価総額は約80億円に過ぎない。

それでも当時はあおぞら銀行（もともとは98年に経営破綻した日本債券信用銀行）が融資を引き受け、重久里はなんとかひと息ついた。05年12月に発表された暫定リストにSAF1の名はなかったものの、06年1月末に供託金を無事収めた結果、最終F1エントリーリストにSAF1の名前は加わったのである。

参戦2年目の飛躍でポイント獲得

06年シーズン当初は琢磨と井出有治がドライバーを務めた。しかし第4戦サンマリノGPでクリスチャン・アルバースと接触事故を起こした井出がスーパーライセンスを剥奪されてしまうと、それ以降はフランク・モンタニーと山本左近が7戦ずつ参戦して初年度を終えた。最高

位は最終戦ブラジルGPにおける琢磨の10位。

アロウズA23を改造したSA05の戦闘力は低かったものの、アップデート版のSA06はミッドランド（シーズン後半よりスパイカー）と同等程度の性能を発揮した。

07年シーズンは琢磨とアンソニー・デビッドソンがドライバーを務めた。前年のホンダRA106に酷似したシャシーSA07を投入したためライバルチームから疑義がかけられたが、最終的にはFIAのお墨付きを得た。マシンとチームの戦闘力は大きく向上し、琢磨は第4戦スペインGPで8位入賞とチームに待望の初ポイントをもたらした。第6戦カナダGPではマクラーレンのアロンソをオーバーテイクする名場面も演出して6位入賞を果たした。一方06年コンストラクターズランキング4位だったホンダは07年は8位と、SAF1の9位と変わらないほ



2007年第4戦スペインGPで13番手グリッドからスタートした琢磨は、ルノーのフィジケラとのバトルを制して8位でゴール。チームに初ポイントをもたらした。

マシンとチームの戦闘力が大きく向上し、ランキング9位へ急浮上

参戦2年目となった2007年は、前年のホンダRA106に酷似したSA07を投入し、本家ホンダをも脅かす存在に成長したがスポンサー獲得には至らなかった。



などでマネージャー職を歴任した豊富な経験と人脈を活かして工場や設備、機材や人員の確保に奔走。9月末にはF1チームとしての体裁をどうにか整えた。

車両については、06年には型落ちとなる05年のBARホンダ007シャシーに最新型のホンダRA806Eを搭載する予定で進めていた。ところが10月末になってシャシーは提供できないとホンダから伝えられ頓挫。しかし立ち止まるわけにはいかない亜久里は別案を模索。11月末の参戦申請期限に間に合わせるため、ホンダからの連絡を受けた翌日にはJAFを介してFIAへF1参戦の手続きを実行した。

これは勇み足との批判を受けても仕方のない行動だった。なにしろ亜久里は大手広告代理店・電通に依頼してスポンサー獲得を図っていたが、この時点で1社も正式契約に漕ぎつけられ

ていなかったからだ。さらにエンジン供給にこそ前向きだったホンダも、資金難にあえぐ亜久里の状況をまったく把握していなかった。参戦申請は済ませたが、期限までにFIAへ収めるべき5000万ドル弱(約55億円)という供託金の手配さえ見通せていなかったのである。

車両に関しては、02年型アロウズA23のシャシーやパーツをミナルディF1チーム代表のポール・スツッターからこっそりと買い取り、大規模な改修を施して06年型マシンに仕立てることにした。しかしレギュレーションに沿った安全性確保による車重増には目をつぶらざるを得ず、また性能不足を可能な限り挽回するため工場のスタッフはフル稼働となった。なにしろシーズン開幕戦の3月まで残された時間はほとんどなかったのである。

並行して亜久里は資金集めに奔走した。ソフトバンクグループ総帥の孫正義とも会い、紆余曲折を経ながらも当面必要な供託金相当の資金提供を受ける直前まで話は進んだ。だが資金提供を巡る両者の思惑は最後まで合致せず、最終的には亜久里の判断で破談となった。その後、この窮地に救いの手を差し伸べる人物が登場する。05年12月に東証マザーズ市場へ上場したばかりのサマンサタバサジャパニリミテッド創業者であり亜久里の友人でもあった寺田和正だ。上場直後の時価総額は760億円で、寺田は保有する株式を担保に金融機関から融資を受けてはどうか? と亜久里に提案したのである。しかし、巨額の時価総額を誇っても新興市場に上場したばかりの会社の株式を担保として受け入れ、融資を実行してくれる金融機関はなかなか



亜久里と旧知の仲であったオーデット(左)に協力してもらいチーム立ち上げの準備は進められた。その後彼はチームのマネージングディレクターを務めた。





チーム解散後、ファクトリー内のマシンやトランスポーターなども含めた各機材は管財人の管理下に。そして、競売会社を通じてオークションで売却された。

スーパーアグリF1 全記録

2006 マシン：SA05/06、エンジン：ホンダRA806E

Rd.	グランプリ	ドライバー	予選／決勝	ドライバー	予選／決勝
1	バーレーン	佐藤琢磨	20／18	井出有治	21／R
2	マレーシア		21(17)／14		22(18)／R
3	オーストラリア		21／12		22／13
4	サンマリノ		21／R		22／R
5	ヨーロッパ		21(20)／R	F.モンタニー	22(21)／R
6	スペイン		20(19)／17		21(20)／R
7	モナコ		19／R		20／16
8	イギリス		20(21)／17		21(20)／18
9	カナダ		21(20)／15		22(21)／R
10	アメリカ		18／R		21(19)／R
11	フランス		22(21)／R		21(20)／16
12	ドイツ		19(17)／R	山本左近	21／R
13	ハンガリー		19／13		22(21)／R
14	トルコ		22(21)／NC		21(20)／R
15	イタリア		21／16		22／R
16	中国		20(21)／DSQ		21(19)／16
17	日本		20／15		22／17
18	ブラジル		20(19)／10		21(20)／16

コンストラクターズランキング：11位(0点)

ドライバーズランキング：佐藤琢磨23位(0点)、井出有治25位(0点)
山本左近26位(0点)、F.モンタニー27位(0点)

2007 マシン：SA07、エンジン：ホンダRA807E

Rd.	グランプリ	ドライバー	予選／決勝	ドライバー	予選／決勝
1	オーストラリア	佐藤琢磨	10／12	A.デビッドソン	11／16
2	マレーシア		14／13		18／16
3	バーレーン		17／R		13／16
4	スペイン		13／8		15／11
5	モナコ		21／17		17／18
6	カナダ		11／6		17／11
7	アメリカ		18／R		16／11
8	フランス		19(22)／16		20(19)／R
9	イギリス		21(22)／14		19／R
10	ヨーロッパ		16／R		15／12
11	ハンガリー		19／15		15／R
12	トルコ		19(17)／18		11／14
13	イタリア		17／16		14／14
14	ベルギー		19(18)／15		21(20)／16
15	日本		21／15		19／R
16	中国		20／14		15(14)／R
17	ブラジル		18／12		20／14

コンストラクターズランキング：9位(4点)

ドライバーズランキング：佐藤琢磨17位(4点)、A.デビッドソン23位(0点)

2008 マシン：SA08A、エンジン：ホンダRA808E

Rd.	グランプリ	ドライバー	予選／決勝	ドライバー	予選／決勝
1	オーストラリア	佐藤琢磨	20(18)／R	A.デビッドソン	22(21)／R
2	マレーシア		20(19)／16		22(21)／15
3	バーレーン		22／17		21／16
4	スペイン		22／13		21／R

コンストラクターズランキング：11位(0点)

ドライバーズランキング：佐藤琢磨21位(0点)、A.デビッドソン22位(0点)

※予選のカッコ内はグリッド順位、決勝のR：リタイア、NC：周回不足、DSQ：失格

名を騙ったSSユニテッドグループがSAF1の大口スポンサーになると発表されていた。しかし、ばんせい証券で取締役投資銀行本部長を務めていた人物が紹介したという同社は事業の実体がなく、資金が支払われることは結局一度もなかった。反対に、ばんせい証券が関連会社経由でSAF1に「つなぎ資金」として融資した約16億円の返還を巡り同行から訴えられ、10年6月に東京地裁は亜久里たちに対して支払い命令を出した。

07年シーズン終盤には政府系投資会社ドバイ・インターナショナル・キャピタル（DIC）がSAF1買収に興味を持っていたとして、イギリスのコンサルタント会社であるマグマ・グループ経営者のマーチン・リーチが亜久里に接触してきた。リーチの経歴と彼の会社は信用が置けるものだったとはいえ、リーチとの橋渡しし役がBARやホンダF1で役職を務めたニック・フライだった点に亜久里は首を傾げた。

しかし亜久里は短期間に終わったSAF1の活動に後悔はないと述べている。本誌巻頭のインタビューでも「とにかくいきなり夢が叶ったんだから、それでいいんだよ」と話す。活動休止から12年以上が経過したいま、あのプロジェクトを総括するには、その言葉がすべてを表していると言えそうだ。

亜久里はもはやチーム売却以外の 選択肢をなくしていた

資金難で出場が危ぶまれた2008年第4戦スペインGPで琢磨は最下位の13位でゴールしガッツポーズ。これがチーム最後のレースとわかっていたのかも。



2007～08年は、01年イギリスF3時代に同チームながらチャンピオン争いを繰り広げた琢磨とデビッドソンがコンビを組んで挑んだ。



どの不調ぶりであった。

08年シーズンのドライバーは前年からの継続。ホンダRA107シャシーをベースに最新型部品も流用したSA08が投入された。しかし第4戦スペインGPを最後にSAF1はF1から退場させられた。そして第5戦トルコGP前の5月6日、亜久里は東京・表参道の会場でチームの活動休止を無念の表情で正式に発表した。

最後まで資金不足に悩まされる

活動休止の原因は単に資金不足。大口スポンサーは最後まで現れず、亜久里と彼のビジネスパートナーは個人資産まで注ぎ込んだという。いや、07年シーズン開幕戦直前には石油商社の



古くからレースシーンを彩っていたオートボックス。写真は82年WECでのトムス童夢セリカC。奇しくもこのマシンには垂久里も搭乗していた。



「Tを通じて車好きを増やすんだ」として始められた頃、レース後に初めて会ってお食事をしました。自分はタイヤ・スポーツ商品部長でしたが、商品部を統括する役員がレース大好きな人で、もう毎戦のように通っていましたね。リサーチとか応援とか目的はなんでも作れますけど、とにかく『浸らなきゃ』ということ」

自動車レースって面白いぞ、これはビジネスにもつながるぞ、と思われた？

「そう思ったのは垂久里さんと深く話すようになって、作戦とかマーケティングの話とかを聞くようになってからですね。監督っているんなこと考えてますしね。勝てる？って聞くと『頑張るよ！』としか言いませんけどね（笑）」

聞けば小林社長、自分がサーキットを訪れた



長きに渡るパートナー、オートボックスとの絆
現・代表取締役 小林喜夫巳が語る鈴木亜久里

まだまだ彼を ひとりにはさせない

1997年のARTA発足以来、20年以上の長きに渡り
鈴木亜久里とは密接な関係を築いているオートボックス
同社が彼を支援し続けるワケを代表取締役の小林氏に語ってもらった

Text/Joe Kojima (Racing on)
Photos/AUTOBACS, 2020 ARTA, MOBILITY LAND, SAN-EI

株式会社オートボックスセブン
代表取締役 社長執行役員
オートボックスチェン本部長

小林喜夫巳

1956年生まれ。78年に大豊産業（現オートボックスセブン）に入社。タイヤ・スポーツ商品部長などを経て、2016年から代表取締役 社長執行役員を務める。

最高峰のF1から入門カテゴリーのレーシングカートまで、“すべて”に参戦していた2006年。どんな挑戦でも亜久里を支え続けた。



ART Aに入るふたつのA、ひとつはオートボックス、ひとつはアグリのAである。発足から20余年を数え、オレンジ色のウェアとマシンに彩られた鈴木亜久里はサーキットの代名詞とも言える存在となった。

亜久里といえばオートボックス。当たり前のような関係だが、よくよく考えてみればこれはすごいことである。私企業であるスポンサーが20年以上も特定のチームをバックアップし続け、戦績や業績のいい時も悪い時も不変のサポートが継続されている。スポンサー、オートボックスセブンという企業にとって鈴木亜久里とはどんな存在なのだろうか。スポンサーの目から見た亜久里とレースについて、同社の小林喜夫巳社長に話を聞いた。

※ ※ ※

まず率直に、鈴木亜久里という人物について。初対面の印象はどうだったのだろう。

「もっと遠くて近づきにくい人だと勝手に思っていました。会ってみたらそうではなかったですね。いい意味で裏切られました。話もしやすいし、自分が海外担当だった際には新店オープン時にわざわざ応援に来てくれたりね」

もともとレースは好きだった？

「私は1956年生まれですから、富士で開催された最初のF1を（メディアを通じて）見た記憶はあるものの、それほどレース好きだったというわけではありません。だからこの仕事でこの立場になって『急に』レースや亜久里さんと近くなったという感じですね」

初めて会った時のことを覚えていますか？

「（前の前の社長である）住野（公一）さんが『G



これだけの世界観と歴史ができたわけですから 自分だけやめてそれで終わりとはいかないでしょう

ーライフで最低限必要なもの、例えばオイルやタイヤを替えるだけとか、そんなものならすぐに終わっちゃうと思います。でも『愛車』って言葉があるように、日本人はクルマに対する思い入れが非常に強いですね。これ海外にはあまりない感覚らしいです。だからこそクルマやパーツのマーケットが細分化して存在できているんですが、こちらもそれに合わせて、クルマを使った新しいマーケットをどんどん作っていく必要があります。そこでモータースポーツというのが大事になるんですね。

オートバックスでチケットを買って、ファミリーでサーキットへ車で来て、キャンプ的な楽しみ方をする方が増えています。どんどん速くしたりカッコよくしたいという従来からのニーズも、まだまだ少なからずあります。我々はそのどちらにも応えていく。その時、本業の真ん中にはクルマがあって、でも本来別々のそれらを結びつける存在として我々にはレースがあって、入り口としてARTAがある。だからこれはもう『やめられないな』と感じていますね」

亜久里さんは「オートバックスさんが降りたレース活動をやめる」と話していましたが、「彼が新しいことを始めるのなら、お手伝いをするでしょうね。でもレースもまだやめてもらっちゃ困ります。これだけの世界観と歴史ができたわけですから、自分だけやめてそれで終わりとはいかないでしょう。『もし自分がいなくなっても、まだまだこの業界をランクアップさせていってくれよ。自分は命かけてやっているんだから、そっちもやってね』というメッセージと私は受け取りました（笑）。

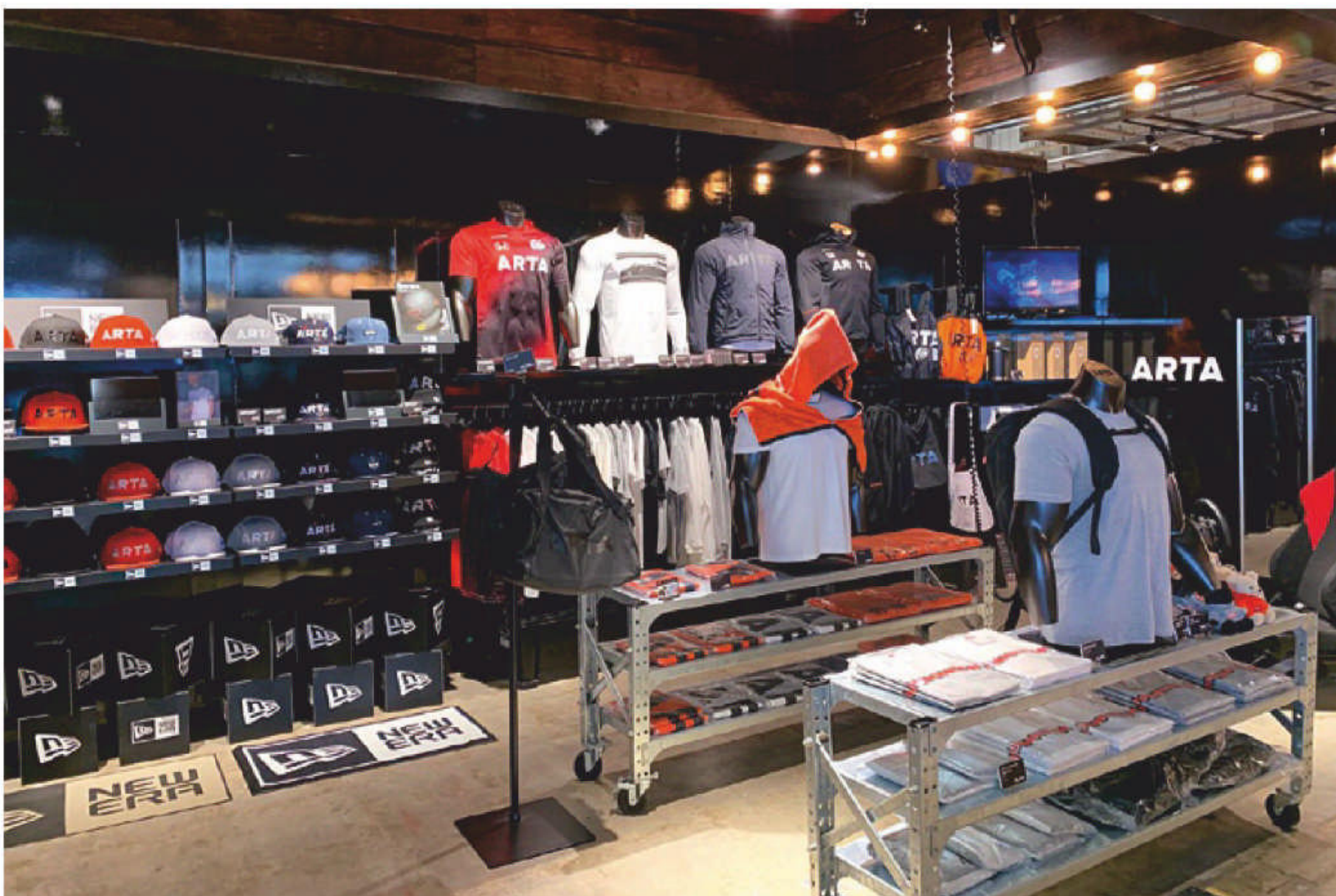
R



小林氏は優勝することを願い、毎レース現場を訪れ、たとえARTAのマシンがリタイアしようともレース終了までサーキットに居続けるという。



サーキットで、店舗で、ARTAを惜しみなくサポートしているオートボックス。このモータースポーツへの愛があってこそ、垂久里との固い絆は今後も末永く続いていくことだろう。



際は「最後まで見届ける」と心に決めているのだという。翌日のことを考えると、最後まで観ていくことは立場上大変だと推測するのだが、なぜ小林社長は最後まで見届けるのだろうか？「勝った負けたも最初はあまり気にしていなかったんです。とりあえず走ってくれてればいいよみたいな。でも自分が社長になってみると、もう『ずっと勝ってほしい。勝ってもらわんと

困る！』となるんですよ（笑）。垂久里さんからは「逆にそれはプレッシャーだよ！」って言われますけどね。ビジネス的に勝った方が得という意味じゃないですよ。一緒に見て戦って、やっぱり最後、非日常なところでの『感動』ですね。とにかくあれを感じていたいんです」

ここでちょっと意地悪な質問を試してみた。カー用品店という業態のオートボックスにおいてレーシングチームや選手権のスポンサーになるということにはどんな意義があるのだろうか。若手育成プログラム（への理解と支援）もそうだが、「レースのおかげでいくらの利益が出た」とは明確に算出できないのがこの業界である。費用対効果をシビアに検討したら、「レースはお金がかかりすぎる」という経営的判断もあり得るのではないか。

「もちろん当初はそんな声もありました。地域のフランチャイズ店さんからすれば『レースにばかりコストをかけるより、目の前のお客様に訴求する広告に使ってくれよ』というような。でも続けていくうち、これがあることでお客様が継続して来店されるなど、次々につながっているという効果をちよつとずつ実感されているようで、今ではかなりご理解いただけていますね。サーキットへ行くと多くの観客がいて、興奮して楽しんでいて、そこに自分たちのロゴや看板があるというのはやはり嬉しいし、大きな価値だと思えるんですよ。それでまた頑張れるし、誇りも生まれる。やればやるほどファンやリピーターは増えていきますしね」

「それに、ニーズとかマーケットって、自分たちで創っていくものだと思うんです。カ

松浦 賢

エンジンを供給するチームにドライバーとして亜久里を推した

1987年にトップフォーミュラがF2からF3000に変わる時、私たちがエンジンを供給するチームに亜久里をドライバーとして推したのは私でした。その前年のF2最終戦で、亜久里はヨーロッパF2チャンピオンのマイク・サックウェルを予選で凌いでみせた。亜久里にとってF2出場はあれが4戦目でしたから、これはすごいと思ったんですよ。ところがチーム側は、確実に上位の成績が期待できる外国人ドライバーを起用する計画を立てていました。そこで私がフットワークの大橋渡社長（当時）に「元気のいい若い日本人ドライバーの方がいい」と言ったら、大橋社長も「あ、それでいこう！」ということまでポンと決まっちゃった。まあ、スポンサーがそう言うんだから仕方ないですね。それで87年

エンジンの名チューナーである松浦（左からふたり目）の目にとまった亜久里は1988年の全日本F3000王者に輝く。



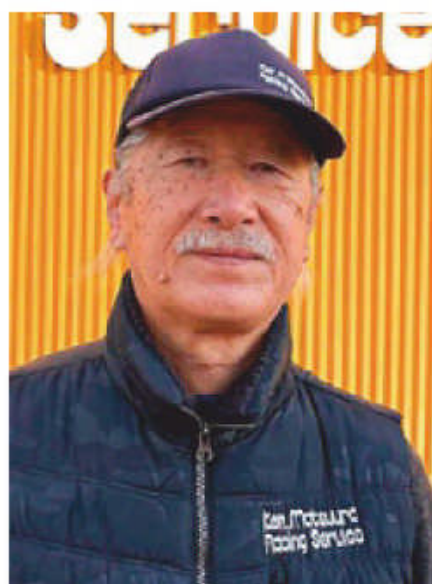
松浦が手がけた、コスワースDFVをベースに5バルブヘッドを採用したヤマハOX77エンジン。

はシリーズ2位になって、翌88年は勝ちまくってチャンピオンを獲ったんです。

87年に投入したエンジン、OX77はF2で使っていたOX66の5バルブヘッドをDFVにあわせて作り直したものの。もともと私のアイデアで、ヤマハさんに買ってもらったDFVに装着して完成させました。なにしろレギュレーションが急が変わったもので、それしか方法がなかったんですよ。

松浦 賢

二輪のヨシムラで修業を積み、BMWやヤマハのレース用エンジンチューナーとして活躍。ケン・マツウラレーシングサービスを設立し、自動車関連以外に釣り用リールなどの製造・販売も手がけている。



亜久里の走りでもうひとつ印象に残っているのが87年の富士グランチャン開幕戦です。上位陣はみんな3ℓのDFVで戦っているなか、亜久里は2ℓのヤマハOX66エンジンで4位に入ってみせた。きつと亜久里には「もっと上にいきたい」という意地があったんでしょうね。

昔は人を騙すことを何とも思っていないような人がレース界には随分いたけれど、いま残っているのは亜久里を含めて裏表のない人ばかり。それに亜久里は男前でしょ。オートバックスさんが長年、看板として使っているのもよくわかりますよ。

特集
鈴木 亜久里

私だけが知っている

亜久里の「素顔」

Text/Tatsuya Otani (Little Wing) Kazuya Minakoshi, Tomohiro Yoshida, Yasuyuki Mogi
Photos/Takashi Ogasawara, Kazuya Minakoshi, HONDA, TOYOTA, SAN-EI

現役ドライバー時代から現在までをともに戦い
亜久里から多くのことを学んだ人だからこそ知るエピソードを中心に
彼の知られざる素顔や思い出を語ってもらった

鈴木利男

いつか一緒にF1へ。その夢が93年に実現

子供の頃から亜久里のことは知っていますが、6学年離れていたのですが一緒に戦ったことはありません。でも、僕が彼のお父さんに世話になっていたこともあり、亜久里からは「お兄ちゃん」と呼ばれていました。素直で本当にかわいい男の子でしたよ（笑）。

富士スピードウェイで日本で初めてF1が開催された時（1976年）には、ふたりでヘアピンのアウト側からF1の練習走行を食い入るように見ていました。その時、高1だった亜久里から「お兄ちゃん、いつか一緒にF1で走れたらいいね」と言われたのを覚えています。そ

して僕が鈴鹿の日本GPでF1に初参戦した時（93年）には、彼がピットへやってきてくれて「夢がかなったね」と言ってくれたんですよ。ま、僕のF1はオマケみたいなものだったんですけどね（笑）。

その後96年の全日本GT選手権とル・マン24時間ヘニスモから参戦するというので一緒になりました。でも、同じチームではなかったのでクルマをシェアしたことはないんです。お互い先を見て、ひとりのドライバーとしての付き合いでした。今では全日本カートの現場で、僕はJAFの審査員、亜久里はオートバックスのプレゼンターとい



鈴木利男

カート王者からレースデビューを果たした先駆け。全日本F3、F3000などで王座を獲得し、1993年にはラルースからF1に2戦スポット参戦。現・ノルドリンク代表。

う立場で会う程度になっていきます。でも、彼は若手ドライバーの育成をカートからしっかりとやっている。

昔から目標として思い続けてきたことを実現するために、周りの環境や状況をしっかりと見極めてチャンスを捕まえたのはすごいことだと思いますよ。強い気持ちはずっと持ち続け、念じて努力してつかむ力を持っていたということでしょうね。

日産は1996年のル・マンにNISMO GT-R LMの2台体制で参戦。亜久里は22号車、利男は23号車を担当。



土屋圭市

レースのことで一緒に熱くなれる上司的な存在

もう20年以上の付き合いになるよね、亜久里とは。一番最初に会ったのは、フジテレビのレポーターとしてF1の取材に行った時。彼のことはもちろん知っていたけれど、まだ友達ではなかったんだ。多分、俺は峠の走り屋程度にしか思われてないだろうからと、ひがみ根性で話をしていたと思うし、亜久里も上から目線という感じだったと思うよ。でもF1最後の年だったかな？ カメラが回ってないところで「F1やめたら日本に帰るから一緒にやろうよ」と言われたんだ。何かカッコつけてるなって思ったけれど、数年後

に本当に声がかかって2000年の全日本GT選手権と一緒に組むことになった。そこからの長い付き合いなんですよ、信じられないけれど。ドライバーとしてGT500で亜久里とコンビ

を組んだのはその1年だけだったんだけどね。今では亜久里がスーパーGTのARTA総監督で、俺がGT300クラスの監督という立場。04、05年頃には意見が違ってぶ

つかったこともあったよ。彼はドライバーに対して、ああしろこうしろとは言わないんだ。ドライバーはお金をもらっているプロなんだから分かるはずだ。でも俺にはいろいろと言ってきた、最後に「じゃあ圭ちゃん、ちゃんと云つといてよ」って。

だから俺が若いドライバーに、タイヤやブレーキの使い方、間合いの取り方などを話すことに。まるで小姑（笑）。けれど亜久里は本当に信用できる男だし、この男について行こうと思ったんだ。今ではマブダチ、いやレースのことで熱くなれる仲間というか上司だね。

シーズン終盤からシーズンオフになると「ふたりで飯を食おうよ」と誘われるんだけど、それは翌年のチームをどうするかという相談があるということ。ドライバー、メカニック、いろ

いろなことをふたりで話して決めるんだ。でも、決めたことで相手に言いにくいことはやっぱり俺に言わせるんだよね（笑）。また毎年1月1日は亜久里の家に行って、いろいろな話をしながら飲むんだ。ふたりで一升瓶を空けるくらい。シーズン中はそんなことできないからね。シーズン中は焼酎の水割りを4、5杯程度だよ。

亜久里は本当に面倒見がいいんだ。本山（哲）、（脇阪）寿一、金石（勝智）、（佐藤）琢磨ら原石をダイヤに磨いてから外に出している。メーカーやチームに関係なくね。大湯（都史樹）をGT500に上げたいとか、ノブ（松下信治）を走らせたいとか。みんな出世していくのもすごいけどね。このオフにはフランスへ修行に行ってたレン（佐藤蓮）が帰国することになって、浪人させるのはもったいないとARTAのGT300で預かることにしたんだ。もともと天才肌のドライバーだから順応できると思うよ。2年でGT500に上がれるんじゃないかな。



ARTAのSUPER GTチームは、2021年も亜久里が総監督、土屋がエグゼクティブ・アドバイザーを務める。



亜久里はドライバー現役最終年となった2000年の全日本GTで土屋とコンビを組む。第4戦富士では優勝を飾った。

土屋圭市

グループA、全日本F3、全日本ツーリングカー、全日本GT選手権などで活躍。1995年のル・マン24時間ではNSX GT2でクラス優勝。ドリキンの愛称で幅広いファンから愛されている。

脇阪寿一

条件提示もないままに契約を結ぶほど魅力ある人

垂久里さんがオートバックスと組んでARTA F1プロジェクトをスタートさせた1998年にドライバーとしてオフアーを頂きました。多分、僕に声がかかったのは98年のジョーダン・無限ホンダのテストドライバーに起用されることが決まっていたから、F1プロジェクトに適任ということだったのでしよう。それで話をしようとして東京へ呼ばれ、高級スポーツクラブで初めて会うことになったのです。行ってみるとレストランに通されて、「好きなものを食べろ」と。当時僕は奈良から出てきた田舎者でしたから、遠慮せずに色々と食べていたら「このスポーツクラブはいいだろ」と言われ「最高です」と答えると、いきなり「おまえは東京に住んで東京とヨーロッパを往来し、このスポーツクラブでトレーニングをしてF1ドライバーになるんだ。だから、うちのプロジェクトでフォーミュラ・ニッポンに乗るんだ、分かったか」と言われたんですよ。普

通、契約交渉は条件提示とかあるものなんですがね（笑）。それで「僕もこういうスポーツクラブに通えるんですか」と聞くと「当たり前だろ、頑張れば来れるんだよ」と言われたので契約を決めました。でも、実際に一緒に仕事をやらせてもらうと厳しい人でしたね。それまで僕は松本恵二さんに色々と指導してもらっていて、怒鳴られたりしたことなどもありました。が、いつも愛を持って叱ってくれる人でした。それに対して垂久里さんは、あなたに求めていることはこういうことで、それができなければクビになりますし、逆にひとつひとつできていけば人生が広がりますと。つまり僕をプロとして扱ってくれた、初めての人だったんです。

また、僕がテレビに出られるようになったのは垂久里さんのおかげなんです。ある時、フジテレビの『ジャンクSPORTS』から垂久里さんに出演のオフアーがあったのですが日程が合わずNGに。そこで事務所の

スタッフがフジテレビ側に、レーシングドライバーでよくしゃべって面白い子がいると僕を推薦してくれたんです。そうして初めてテレビに出ることになり、事務所のスタッフからはレースと同じで結果を出さなければ次はないと言われて気合いを入れ

て挑んだ結果、その後も呼ばれるようになりました（笑）。『ジャンクSPORTS』の脇阪寿一と言われ、他局からも声をかけてもらえるようになりました。僕なりの分析を言わせてもらえば、垂久里さんはモータースポーツ界でも特別な存在だと

思っています。これまで世界に出て行ったドライバーはメーカーの支援を受けているかスポンサー資金を持ち込んでシートを買うというのがほとんどだったと思うんですよ。でも垂久里さんは唯一、自分のスポンサーがチームを所有していましたからね。これはヨーロッパのモータースポーツビジネスにおいては大きな分類の違いがあるんですよ。そういう意味でも、垂久里さんは数あるF1ドライバーのなかでもオンリーワンの存在なんです。今のF1の世界では聞くことがある話ですが、あの時代に日本人でやり遂げることができたのはすごいですよ。それだけ魅力のある人で、今までもこれからもいない唯一の人なんだと思っています。

脇阪寿一

フォーミュラ・ニッポン、SUPER GTに参戦し、GT500クラスで3度の王者に輝く。チーム監督としては19年にシリーズチャンピオンを獲得。現在はTGR Team SARDのチーム監督。



脇阪は1998～2002年までARTAからフォーミュラ・ニッポンに参戦して3勝をマークした。

金石勝智

自分の仕事は自分で考えろとプロに徹した人です

垂久里さんが自分のチームを立ち上げてフォーミュラ・ニッポンへ参戦するというので、知り合いのエンジニアから紹介されて1995年の暮れに初めて会いました。日本人で初めてF1の表彰台に上がったドライバーとして憧れの存在だったので、実際に会ってみると本当にカッコいいというのが第一印象でした。そこから垂久里さんとは長い付き合いになるのです

が、基本的に走ることに關しては一切何も言われたことがありません。プロなんだから、自分の仕事は自分で考えろと。口出しはしないタイプなんです。垂久里さんとオートバックスさんの支援でDTMにもフル参戦でき、感謝しています。その一方で「ドライバーを辞めてからの方が長いので、その時にどうするかを考えなさい」と、現役時代によく言われました。

それで垂久里さんのようにチームを持ちたいと強く思うようになり、今、自分のチームをやれていると思っています。まさに、ドライバーからチーム運営者へと立場が変わるときにすごく助けてくれた存在なんです。

だから僕は垂久里さんに「のれん分けをしてもらった」とよく言っていて、将来は年金代わりのお小遣いをお渡しできるようになれたらいいなと思っています。



金石勝智

フォーミュラ、GTのトップクラスで長年活躍し、2003年はDTMに日本人初のシリーズフルタイムドライバーとして参戦。現在はリアルレーシングを率いてGT500クラスに参戦中。



山本尚貴

オーディションで学校の勉強について質問されたのが印象的

垂久里さんに初めてお会いしたのは14歳の時、ARTAのカートのオーディション会場でした。そこでスカラシップを獲得してイタリアでカートに2年間参戦し、SRS・Fの入校も支援してもらいました。基本的に若手育成の担当の人がいたので、垂久里さんと直接やりとりする機会は少なかったんですが、オーディションの面接時に垂久里

さんから「学校の勉強はしているのか？」と質問されて面食らったのを今でも覚えています。「学校の勉強をしいい大学を出て、ちゃんとお金をもらった方が良くないじゃないか？」とも言われて……。若手ドライバー育成のための面接をやっているはずなのに、なぜ学校の勉強の話が出てくるのか。正直、その時は理解できませんでした。

でも、今考えてみると、学校の勉強もできない者がレーシングドライバーとして務まるわけがない。という垂久里さんなりの考え方があったんだと思います。レースに速さは必要ですが、それをドライバーが得るためには学校の勉強も含めて努力する姿勢と頭の回転の良さ、社会人としての知性が絶対的に求められる要素なのです。それらが垂

久里さんのなかで判断基準としてあったんだと思います。だから、レースバカではダメなんだよ、と言われたことが強烈に印象として残っています。

山本尚貴

カートで活躍後、SRS-Fでスカラシップを獲得。2009年に全日本F3のNクラス、13年にスーパーフォーミュラの王座獲得。18年と20年にはGT500とスーパーフォーミュラのダブル王者に輝いた。



柿元邦彦

レース活動を総合的に考えられるドライバーだから成功した

初めて亜久里と仕事をしたのは1984年。全日本F3選手権用の日産エンジンを開発していて、その開発ドライバーが亜久里でした。そのエンジンはとてもピーキーで、ミッションは5速。最高速はライバルのエンジンにかなわなかったので、勝てるチャンスがあるサーキットは筑波しかなかったのです。その筑波で彼は日産エンジンの初優勝を飾ってくれました。貴重な1勝になりました。

その後は日産のグループAやグループCのドライバーに起用され、同時に全日本F2やF3000にも参戦するのですが、今と一緒にレース活動を総合的に考えるドライバーでした。速く走るためにはどうすればいいのか、チーム体制や技術、ハード面、何が必要なのかを常に考えていましたね。これで彼は成功したのではないかと思っています。また、ニスモへ本山（哲）を「才能あるドライバーだから」

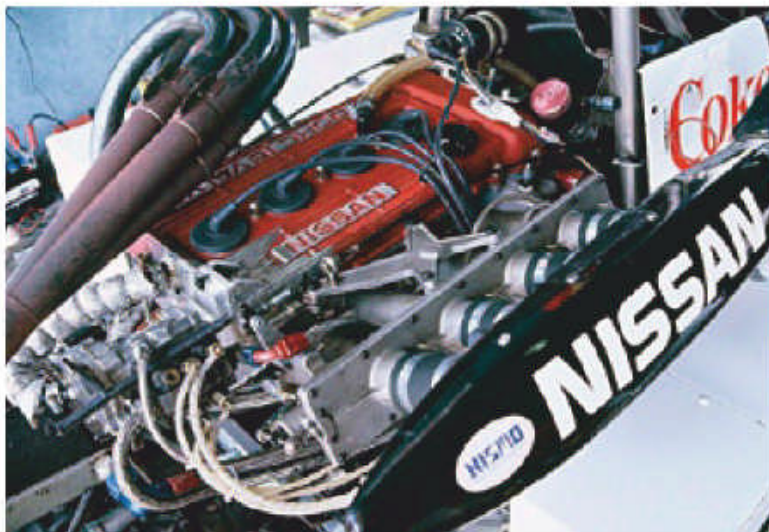


柿元邦彦

日産自動車でモータースポーツを担当し、その後ニスモへ転籍して2004～2015年までニッサン系レーシングチームの総監督を務めた、現在はニスモ・アンバサダー。

と紹介してくれたのも亜久里です。その本山も日産のエースに育ちました。
98年のル・マン24時間では星野（一義）、影山（正彦）と組んで、日本人ドライバートリオとして当時最高記録の3位表彰

台を獲得するなど、日産のドライバーとして幅広く活躍してくれました。その後、F1チームオーナーとして苦労したようですが、それも乗り越えて頑張っている。亜久里は今でも一目置く存在ですね。



竹山中

ただし

信頼できる人だから幅広い活動に繋がったと思います

私がホンダでモータースポーツの仕事に携わるようになったのは1996年からののですが、当時は鈴鹿サーキットが若手ドライバー育成のSRS・Fを運営していました。その卒業生たちの多くはF3に参戦していたのですが、全員がトップレベルで戦えていたわけではないので、SRSとF3を繋ぐ新たなフォ



ーミュラクラスが必要だと考えるようになりました。それが99年にスタートしたフォーミュラ・ドリームです。一方その頃に亜久里さんはオートバックスと組んでARTAを立ち上げ、若手の育成に力を入れていました。まさにホンダと彼のプロジェクトのベクトルが合っていたので、フォーミュラ・ドリームのアド

バイザーに就任してもらったのです。実際に一緒に仕事をしてみると亜久里さんは本当に信頼できる人で、かつ華のある人というのを感じました。

このプロジェクトをきっかけにホンダは亜久里さんと仕事をするようになり、その後のインディやF1挑戦にも繋がっていたのだと思います。

竹山中

元・本田技研工業のモータースポーツ担当として、フォーミュラ・ドリームの創設などに携わってきた。



89年、過熱するF1ブーム
のなかで亜久里は世界を戦
う「ふたり目の日本人戦士」
になった。“新人類”の登場
を、世間は歓迎した。

特集
鈴木亜久里



偉大なる開拓者・中嶋悟に続き、日本人F1フルタイムドライバーの2代目となった鈴木亜久里。彼に期待されたことは、道なき道を切り開いた中嶋を追い、その道を広げて舗装を進めることであったと思うが、“THE NEXT ONE”たる亜久里はその役割を最大限に全うし続けてくれた（本文中、原則として敬称略）。

進取の気概で“アグリッシブ”に

日本人ドライバーがどうしても辿り着けなかったF1レギュラーの地位を中嶋が初めて得てデビューしたのは1987年、34歳のときである。続く亜久里は翌88年終盤の日本GPにまずはスポット参戦のかたちでデビュー。このレースで自身初のF1王座獲得を決めたアイルトン・セナと同じ60年生まれで、セナより半年ほど若い亜久里はこのとき28歳と2カ月弱、当時のF1ではギリギリ若手の範疇に分類してもよかった。そして翌89年はレギュラー参戦へ。

日本人として、若手と呼べるうちに初めてF1レギュラーに到達したのが亜久里だった。先駆者・中嶋によってF1というものが日本にも広く知られるようになり、ブーム加速化の兆候が見えるなかで登場した若手の存在は、時流をつかまえようとする日本企業各社にとって中嶋以上に使いやすい素材だったことだろう。

そして亜久里自身もまた（もちろん筆者推測だが）、そうした時流に乗っていくことが自分の将来と日本レース界にとって重要だと認識していたに違いない。亜久里はF1が速いだけでは目的を遂げられない世界であることを理解していたし、そのためには何が必要かも分かっていたのだと思う。だから、自身の栄達のためになる行動に関して一切の躊躇はなかった。それが結果的に“道を広げて舗



リアルタイム世代なら覚えているだろう、93年最終戦での集合撮影におけるひとコマ。教授や鉄人、天才と翌年王者を向こうに回してイタズラに興じ合う亜久里の姿に、日本のファンは（勝手に）世界との壁の崩壊を感じていた。



F1引退後も亜久里は第一線で活躍し、TVのバラエティ番組にもたびたび登場してF1の魅力や裏側を喧伝。レースのメジャー化と興隆に貢献した。

COLUMN

F1伝道師として

“新人類”アグリが果たした役割

Text/Toshiyuki Endo Photos/Motorsport Images, Grand Prix Photo, SAN-EI

装を進める”行動になることも踏まえていたのだろうと考える。

伝統に固執しない進取の気概も亜久里は生来備えていた。当時の日本には珍しかった、ものをハッキリ言えるキャラクターであり、流行り言葉で言えばまさしく“新人類”たる存在感を亜久里は発揮していくのだ。

まだテレビ（地上波）がダントツの最強メディアだった時代、亜久里が画面に登場する機会はCMやバラエティ番組等で激増していた記憶がある。「とことんアグリッシブ」というCMキャッチコピーなど、今も鮮やかに思い出せるところではないか（アグリッシブとは、アグレッシブ＝積極的、攻撃的との意の英語に亜久里をかけた造語である）。

F1の華やかさも堂々と伝えてくれた

F1ドライバーとなった亜久里はモナコに居を構え、そこで“ご近所さん”（？）のミハエル・シューマッハーと親交を深める。ドライバー集合撮影の際にも、たとえば93年最終戦では最前列で王者アラン・プロストの隣に座ったりと、国際人たる振る舞いを見せてくれていた（当時のドライバー集合撮影は自由席制だった）。

年収に関しても明け透けな話をしてくれていたと記憶するが、F1ドライバーのすごさだけでなく、華やかさという部分も亜久里は存分に伝えてくれていたのだ。中嶋がF1パイオニアなら、2代目の亜久里はF1伝道師——。亜久里本人がそう望んだかどうかはともかく、90年代前半、特に中嶋が91年限りで引退して以降、そ

んなふう映ったものである。

そして自身がF1の現役を95年限りで終えることになった後も、亜久里はアグリッシブだった。

若手育成という面ではオートボックスという今に続くビッグパートナーを得てARTAを創設、多くの日本人トップドライバーを輩出し続けている。チーム運営でも活動は多岐化し、国内のみならずインディやフォーミュラEにもアグリの名は轟いた。

なにしろF1チームまで立ち上げてしまったのだから恐れ入る。2006～08年のスーパーアグリF1チームの挑戦は、今にして奇跡のような物語にも思えるところだ。それに、あそこで亜久里が佐藤琢磨のF1キャリア継続にひと役買っていなかったら（当時のホンダの思惑等々はさておき）、後年の琢磨のインディ500での2勝はなかったかもしれない。F1伝道師としてのみならず、日本レース界に対し亜久里が果たした貢献はとても大きいのだ。

そうした亜久里のスタンスは琢磨のみならず、脇阪寿一らにもいかたちで受け継がれていると思える。“亜久里イズム”は日本レース界に広く、深く、確実に浸透していつている。

※ ※ ※

さて、そう考えてくると亜久里さん、最近少しおとなしくありません？ もちろん今もARTA等で意義ある活動をたくさんされていますが、鈴木亜久里にしてはおとなしいような気がします。2020年で既に還暦とはいえ、老け込むキャラではないはず。そろそろ何か、新しいアグリッシブな挑戦、期待したいです！





——亜久里さんと琢磨さんがこうやって顔をあわせるのは、いつ以来ですか？

鈴木亜久里…久しぶりだよね。

佐藤琢磨…久しぶりですね。モータースポーツ発表会とかサーキットでのイベントで一瞬、顔を合わせる程度。シーズンオフにはいつも亜久里さんから「ウチに遊びにおいでよ」と言ってもらいましたが、お互いスケジュールが合わなくて、ずっと実現しませんでした。

——そのせいか、今日は会った途端に話に花が咲きましたね。

琢磨…話したいことがいっぱいあります（笑）。
亜久里…いや、本当だよ。だってさ、スーパーアグリF1（SAF1）が終わって今年でもう13年だって。あつという間だよ。

琢磨…僕がインディカーを戦い始めてもう11年です。

亜久里…でも、まるで昨日のことみたいだよ。

——SAF1の立ち上げは、亜久里さん45歳、琢磨さん28歳のときでした。

琢磨…28歳！まだ20代だったんだ。

亜久里…そうだよ。いま琢磨が43歳だから、僕がF1チームを立ち上げたときに近い。

——琢磨さんは97年に20歳でSRSSFに入校。25歳になった2002年にF1デビューを果たしましたが、そんな琢磨さんを亜久里さんはどんな目でご覧になっていましたか？

亜久里…琢磨は、基本的にお金持ちの家の子だからさ。

琢磨…ちょっと待ってください（笑）。

亜久里…いや、でもお父さん（弁護士だった故佐藤和利氏）が助けてくれたじゃない。お父さん、いまでも生きていたら、きっと喜ぶよ。

琢磨…そうですね、僕がインディカーで勝つところを一度も見せられなかったですから。亡くなったのが11年の夏で、その一週間後にアイオワで初ポールを獲得しました。

亜久里…お墓参りはちゃんとしている？

琢磨…はい、行っています。

亜久里…そう、だったらいいけど、近くにきたらちゃんと言っただけだよ。

琢磨…はい、そうしています。

亜久里…話を戻すと、琢磨はSRSSFを首席で卒業して、田中弘監督率いる童夢でF3にデビューしたでしょ？

琢磨…弘さんと松本恵二さんです。

亜久里…最強の歩み出しだよ？（笑）

琢磨…最強過ぎました（笑）。でも、そのおかげで、亜久里さんのドライバーとはいつもライバル関係でした。

亜久里…そこからすぐヨーロッパに行っちゃったから、俺とはあんまり接点がなかった。でも、琢磨は自分の力で全部、道を切り開いていった。頭がいい子だから、そういうことができるんだよね。

琢磨…いやいや、そんなことはありません。

亜久里…人に何かしてもらおうのを待っているんじゃない、自分で開拓していくという意味では、

亜久里と語ろう part 2 | かつて共に戦い、今、頂点を極めた者へ

佐藤琢磨

2006年～08年の途中までスーパーアグリF1チームでオーナーとドライバーという関係でともに戦った佐藤琢磨
苦しみながらも奮闘したF1時代のことを懐かしみつつ
その後、2度偉業を達成した彼に今、メッセージを送る

Text/Tatsuya Otani (Little Wing) Photos/Hidenobu Tanaka, Motorsport Images



亜久里…FIAに納める供託金の55億円を集めるのが、どれだけ大変だったことか。

琢磨…でも、亜久里さんはそれをひとりですべて、僕たちにはお金の話を聞かせなかった。亜久里さんに言われたのは、最初のバルセロナのテストに井出有治選手と行ったとき、「フロントウイングは1個しかないからな」ということ。あのときはクルマも1台しかなかったから、とにかく慎重に走りました。それでも速く走らないといけなかったので、あの頃は本当に僕もすごく成長させてもらいました。

——当時、琢磨さんはどんな気持ちでレースを戦っていたのですか？

琢磨…そんな状況だから、これ以上下がることはないわけで、あとは上がる一方だったし、亜久里さん、井出選手、僕、ホンダのオールジャパンでやっていこうと決めたんだから、もうやるしかないと思っていました。

——亜久里さんはどんなお気持ちでしたか？

亜久里…俺はとにかくチームを潰さないようにすることだけ考えていたよ。いまでも覚えているのが、クリスマスのときにイギリスから日本に帰ってきて、成田からクルマで表参道のあたりまでやってきたときのこと。そこで若いカップルとかが、みんな楽しそうに歩いているわけよ。それで「あー、この人たち、みんな幸せなんだろうなあ」ってシミジミ思ったね（笑）。

——では、SAF1で楽しかった思い出はありますか？

琢磨…たくさんあります！ やっぱり入賞したレースですね。

亜久里…そう、07年のスペインで最初にポイン

僕がやってきたことと似ているよね。

——そんな亜久里さんを、琢磨さんはどんな風にご覧になっていましたか？

琢磨…僕にとっての亜久里さんは、やっぱり3位表彰台上った90年のF1日本GP。あのときの印象は鮮烈だったし、その後、次世代ドライバーの育成に力を入れて下さっていたのもよく覚えています。特にモータースポーツ以外のフィールドからもって、子どもたちの可能性を広げられていたのが印象的でした。ただ、僕自身は接点がなかった。亜久里さんがテレビの解説でグランプリに来ていて、ずっと応援して頂いていましたが、その程度です。

苦しさや嬉しさや絶望と

——ところが2005年にSAF1の計画が明らかになって、ふたりは急接近していきます。琢磨…あの年の終わりに亜久里さんから「一緒にやろうぜ」と声をかけていただいたのがきっかけでした。

亜久里…俺はね、「F1やるから協力してよ」って琢磨に頼んだんですよ。ちょうど琢磨がBARを離れるのと、僕がチームを立ち上げるタイミングが重なったから。それで最初に琢磨に

話したのは「オマエ、いままではお金持ちの家の子だったけれど、これからは貧乏な家の子だからね。頼むよ」って。それが第一声だった。

琢磨…それが05年の暮れだったから、本当に大変でした。僕が仕事で沖縄に行っているとき、イギリスにいるマーク・プレストンから電話がかかってきたりとか。それで僕から亜久里さんに「なんか、モノコックが使えないらしいですよ」と伝えた。それが12月で開幕は3月でしょ？当時、亜久里さんは本当にいろいろなところを飛び回っていたから、お手伝いできるところはしようと思って、技術系は僕が話をつないでいきました。

亜久里…いや、本当に琢磨は文句のひとつもいわずによく頑張ってくれたよ。でもさ、開幕戦のバーレーンでクルマ走らせて、そのあまりの遅さにはビックリしたよな（笑）。

琢磨…だって亜久里さん、あのとき顔色を失っていたましたもん（笑）。なにしろ、ロータンクにしてニュータイヤ履かせて、一生懸命走って5秒落ち。もうちょっと近づけるかなと思っていたんですけどね。

亜久里…あのときはウチよりGP2のほうが速いんじゃないかと思ったね。

いままではお金持ちの家の子だったけれど、これからは貧乏な家の子だからね、頼むよって。それが第一声だった

亜久里

ドライバーとして走るだけではなく、チーム作りにも尽力した琢磨。初年度は4年落ちのアロウズがベースのマシンだったが、印象に残る数々のバトルを多くのファンに魅せた。



琢磨…なにしろ僕がジョーダンでデビューした年のアロウズですからね。ギヤボックスは当時のアロウズのもので、でもエンジンはホンダの最新型だったから、クランクシャフトとインプットシャフトの高さが合わなくて、エンジンの下から覗き込むと反対側にいる亜久里さんが見えるくらい、エンジンを持ち上げていた。

亜久里…いやあ、バーレーンに着いたときは超嬉しかったけれど、走り始めて超驚いたよ。

——でも、そこに至るまでも予想外の展開がたくさんあった……。



うれしかった思い出のひとつとして挙げた07年のスペインGP。レース終盤、予定外のピットストップを行なったフィジケラをかわし、殊勲の8位初入賞。その後、2戦後のカナダGPでさらなる飛躍を遂げることになる。

佐藤琢磨

1977年1月28日生まれ。東京都出身。SRS-F卒業後、98年に渡英すると2001年にはイギリスF3王者に。その翌年ジョーダンからF1デビューを果たした。その後BARに移籍し、04年に初の表彰台に登壇。06年からはスーパーアグリで亜久里と共闘した。10年からはインディカーシリーズに参戦し、17、20年とインディ500を制覇。今年もレイホール・レターマン・ラニガン・レーシングよりインディカーに参戦する。

バルセロナ、カナダとポイントを獲得したら亜久里さんに「大丈夫か？こんなに成功しちゃって」と言われた(笑)

琢磨

亜久里…ウチのメンバーは優秀だったよね。09年にチャンピオンになったブラウンGPのマシンは、ウチのにいたスタッフが開発したようなものだからさ。

——残念ながらSAF1は08年のスペインGPで活動を休止しました。

亜久里…その直前に僕がチームを売るとか、いったい話が出ていたけれど、全部ガセだった。こっちはさ、本当にワラをもつかむような思いで世界中に飛んで、たくさんの人に会ってきたけれど、どれもダメだったね。世界中にこんなにいっぱい詐欺師みたいなヤツがいるんだってビックリしたよ。最後の最後に進めていた話だけはうまくいくと思っていただけだけど、結局ダメだったね。

琢磨…あの年のバルセロナに向かうとき、亜久里さんが「新しいスポンサーがつくから」というのでカラーリングを始めたんだけど、作業の途中で「アレはダメになった」という連絡が入ってカラーリングも中止。でも塗り直す時間も予算もなかったから、半分だけ塗った状態でバルセロナに向かいました。

——当時の亜久里さんは、どんな心境でしたか？
亜久里…琢磨もそうだけど、チームのメンバー

ト獲ったときね。ピットアウトしてきたジャン
カルロ・フィジケラをスパッと抜いていったと
きはすごかった。あと忘れられないのは、やつ
ぱりカナダ。トヨタのラルフ・シューマッハー
を抜いて、マクラーレンのフェルナンド・アロ
ンソも抜いたときは、観客席がザワついたよね。
琢磨…北米って、そういうところがありますよ
ね。あの年は北米出身のドライバーがいなかっ
たから、ドライバーズパレードなんかでは、僕
たちスーパースターにもトップのフェラーリと
同じくらいの声援がくる。お国柄ですよね。

亜久里…本当だね。

琢磨…あの年は開幕戦のメルボルンから調子が
良かった。予選でトップ10のQ3までいって、
レースでも本家ホンダチームのルーベンス・バ
リチェロを20周くらい抑え続けることができた。
それでモチベーションが上がって、バルセロナ、
カナダとポイントを獲得したら、亜久里さんに「大
丈夫か？こんなに成功しちゃって」と言われ
た（笑）。

亜久里…あのときは本家のホンダがまだポイン
トを獲れていなかったからね。なにかと風当た
りが強かったよ（笑）。でも俺たちはシーズン
中の開発ができなかったから、成績が良かった
のは夏までだったね。

琢磨…2年後の09年にレギュレーションが大き
く変わることになって、ホンダはその年のマシ
ン開発に取り組むことになった。その開発を担
っていたのが、実はSAF1のメンバー。だか
ら08年は苦戦することがわかっていたけれど、
この年さえ乗り越えれば09年はいいシーズンに
なるはずでした。



琢磨みたいな若い子たちにあとを継いでもらわないと日本のモータースポーツ界も世界のモータースポーツ界も次につながっていかないと思うよ



って本当に、それ以外に言葉が見つからなかったんだもん。

琢磨…いやあ、ありがとうございました。

亜久里…それで20年には2勝目。だから今度は『オマエはもつとすごい!』ってメールしたんだよ。

——亜久里さんは、今後の琢磨さんにどんな期待を抱いていますか？

亜久里…琢磨はもうアメリカで確固たるポジションを築いたでしょ？ だから、もう日本に帰ってこないほうがいいと思うんだ。それで、アメリカで受け皿を作って、日本人の若い子を育てるみたいなことをしてほしい。だってさ、インディ500で2回勝つって、アメリカじゃ本当にすごいことなんだから。レースの世界では琢磨のことを知らない人はいないと思うよ。それに比べたら日本のモータースポーツ界なんて、本当にパイが小さい。

——それでは琢磨さんにARTAのアメリカ支部でも作ってもらいますか？

亜久里…アハハハハ。さっきも言ったけど、琢磨が43歳で俺が60歳だからさ。俺も、いつまでも頑張れるわけじゃない。琢磨みたいな若い子たちに後を継いでもらわないと、日本のモータースポーツ界も世界のモータースポーツ界も次につながっていかないと思うよ。

琢磨…レーシングドライバーとしても若手育成の面でも亜久里さんは大先輩だから、いつかはじっくりお話をさせていただくときがくると僕も思っています。

亜久里…今度、ウチに遊びおいでよ。本当に。

琢磨…はい、よろしくお願いします。

R

レーシングドライバーとしても若手育成の面でも亜久里さんは大先輩だから
いつかはじっくりお話をさせていただきときがくると僕も思っています

琢磨



2010年からインディに参戦し、17、20年とインディ500を2度制覇するという偉業を成し遂げた琢磨。そんな彼に亜久里は、日本ではなくアメリカでの若手育成を望んだ。



がみんな頑張ってくれていたからさ。(活動休止は) 本当にみんなに申し訳ないと思っていたんだ。たとえば俺がオーナーじゃなくなったとしても、チームが続いていければみんなは働いていけるでしょ。だから何とかしたいという気持ちが強かった。

——SAF1が活動を休止した2年後の10年から琢磨さんはインディカーシリーズへの挑戦を開始しました。

亜久里…それでもう、インディ500で2勝目だよ。12年にダリオ・フランキッティと争って負けたとき、俺はもう2度とチャンスはやってこないと思った。ところが17年にアンドレッティに行って勝ったでしょ？ だから俺、すぐメーكلしたんだ。『オマエはすごい！』って。だ



2021-2022
GP Retro Archives Calendar
GOLDEN ERA "1991"
¥2200 (税込)

2021年からちょうど30年前、F1全盛期の1991年をフィーチャーしたアーカイブカレンダーが再登場。F1カメラマンの金子博氏が撮りためた、セナ・マンセル・シューマッハーなど懐かしい写真が満載です。

※13枚綴り／壁掛けタイプ

今度の
カレンダーは
4月始まり！

2021-2022 CALENDAR



**SUPER GT DESKTOP
カレンダー 2021-2022** ¥1500 (税込)

13枚綴りの両面にGT500マシンをふんだんに掲載。さらに写真部分とカレンダー部分が分かれているので、気分で写真を変えるもよし、お気に入りのマシンを一年中使用する事も可能です。

※13枚綴り(両面)／卓上タイプ



SUPER GT カレンダー 2021-2022 ¥2800 (税込)

毎年好評をいただいているSUPER GTオフィシャルカレンダーです。カレンダーとしては少し大きめのA2変形サイズです。大好きなあのマシンを迫力いっぱいに体感できます。 ※15枚綴り／壁掛けタイプ



auto sport Web shop

オートスポーツwebのオンラインショップ <http://as-web-shop.jp/>

購入方法
Webへ!





※Red Bull Junior Team公式サイトより

今年、新たな日本人レギュラーF1ドライバーが誕生した。90年当時は生まれてもいなかった、弱冠ハタチの新鋭だ。積年の夢が叶う日を待ちたい。

おわりに 鈴木亜久里は、早すぎた。

Text/ Joe Kojima(Racing on) Photos/2020 ARTA, Red Bull Junior Team

亜久里の罪。それは90年なんていう段階でF1の表彰台を実現してしまったことだ。あれで日本のファンやメディアは勘違いをした。以後ずっと30年もの間、淡い期待を抱いては打ち碎かれるという経験を繰り返しさせられることになってしまった。鈴木亜久里は、早すぎたのだ。

中嶋悟が4年走ってもできなかったことを実質フル参戦1年目の亜久里がやってのけた。そうか、亜久里ならやれるのか。なんとすれば亜久里は無理でも、亜久里の「次」なら3位より上すらあるかもしれない。日本人でもF1で勝てる日が来るかもしれない、と期待した。しか

し結局次の表彰台は14年も後のことだったし、「次の次」も3位どまりで優勝者は現れなかった。こんなに厚く高い壁だったなら、あの時もっと喜んでおけばよかった。そう思っても後の祭り。しかしあの時の表彰台がなかったら、とうの昔に日本のF1は終わっていたかもしれない。

※ ※ ※

亜久里の功。それは自身が果たしてしまったがゆえに重圧を背負わせることとなってしまった後進の選手たちにしっかり活躍の場を作り出し、環境を整え、あとはチャンピオン級の才能が爆誕するのを待つだけという態勢を敷き、20

年以上もの間、それを継続してきたことだ。あの意味レッドブルがしていることと似通う部分もあるが、彼らはあくまで自陣営の勝利とブランド露出のためにやっている。しかし亜久里はカート期から子供たちに目を向け、他チームや他陣営にも分け隔てなく「原石」を供給し続けている。日本のレース界を見据えているのだ。

ARTAのおかげでキャリアが始まった選手は少なくないし、今後日本のレース界を牽引する者の多くはARTA出身という時代がくる。我々はそのためたためて鈴木亜久里の功績を再認識するだろう。やはり彼は早すぎたのだ。R



現代に生きる銘車たち

FILE
58

Text/Kensuke Ozawa Photos/Daniel Reinhard, SAN-EI

ZAKSPEED ZK891 YAMAHA



鈴木亜久里のF1フル参戦1年目の愛機でもあるザクスピードZK891
このマシンにヤマハは新たに開発した
5バルブヘッドエンジン、OX88を供給し
国内での勢いそのままにF1へ殴り込みをかけたのだが……

今回のマシンは、1989年のF1グランプリに出場したザクスピードZK891・ヤマハである。ただその戦績は日本が関わった諸々のF1マシンのなかでも最も悲惨なもののひとつであり、その意味では「銘車」と言うより「迷車」の方が当たっているが、F1マシンの価値は戦績だけで決まるものではない。

F1への道〜ザクスピードの場合

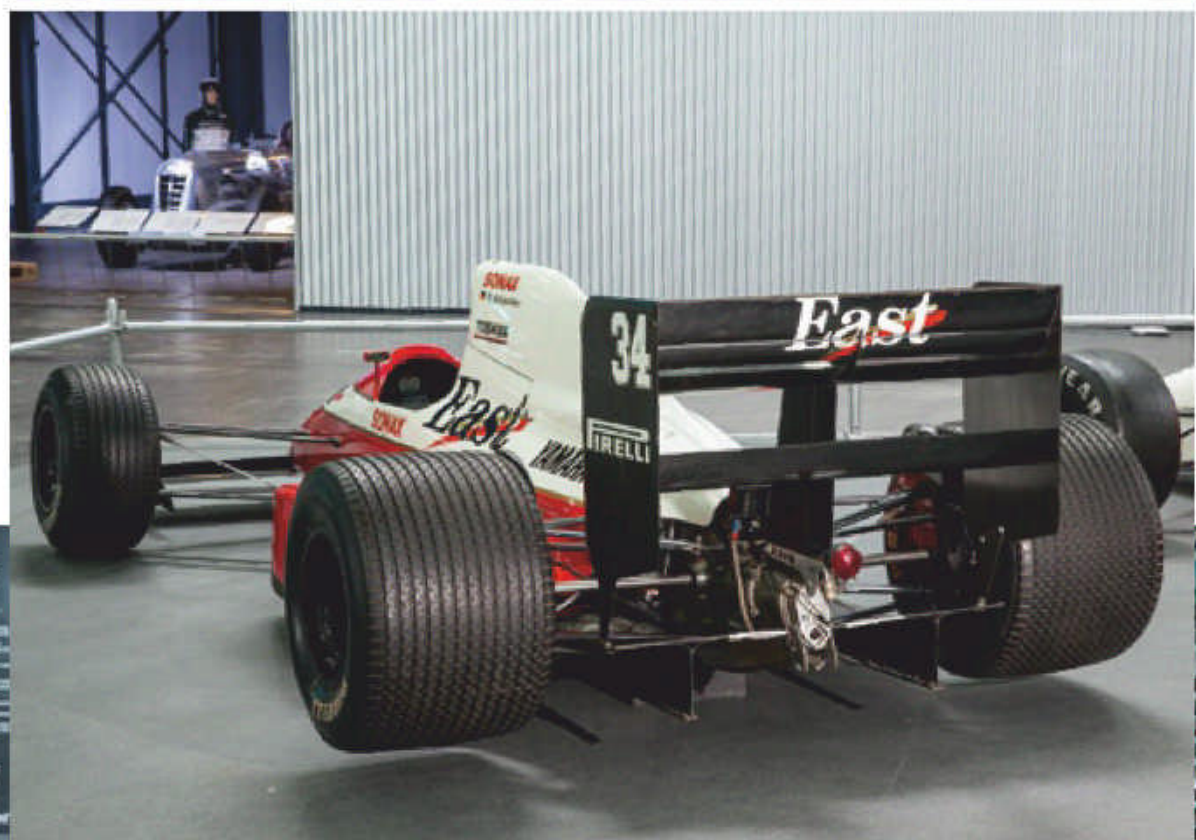
まずはザクスピードのF1までの足跡をたどってみる。

ザクスピードは、エーリッヒ・ザコウスキーが68年にドイツ西部のニーダーツイツェンで設立したチューニングショップである。もともとフォードの代理店からスタートしてただけにフォードとのつながりが強く、70年代はエスコートやカプリを使ってグループ5のレースに出場した。また82年から始まったグループCでは、C100を開発したフォードが社内事情から活動を休止した後、譲渡されたC100でドイツ国内のスポーツカーレースに出場した。

そして85年、ザクスピードは新しいカテゴリーへの挑戦を始める。それがF1だった。マシンは自製

のカーボンシャシーに自製のターボ直4を搭載したものだだったが、ホンダやルノーといった大メーカー製のターボエンジンを搭載するマクラーレンやウィリアムズなどの強豪を相手に苦戦を強いられ、ターボ時代の4シーズンでは87年のサンマリノGPでマーティン・ブランドルの5位が唯一の入賞という成績に終わった。

89年、FIAはF1のレギュレーションを大幅に改めた。出力の急上昇や開発コストの高騰を理由にターボエンジンは禁止され、自然吸気エンジンのみとなったので





シャシーとエンジンのマッチングがうまく進まず予備予選落ちの続いたZK891。それでもシュナイダーはブラジルと日本では決勝進出を果たす。結局チームはこの年でF1から撤退した。

点が大きな魅力だった。こうして思惑が一致した両者は88年9月に契約を結び、プロジェクトが動き出した。

891の開発

89年用の新型マシン、891の設計に当たり、ザクスピードはグスタフ・ブルナーを起用した。前年に在籍したりアルで手がけたARC1は細身のモノコックと小型のサイドポンツーンで注目を集めたが、891はARC1よりさらにスリムで、サイドポンツーンももっと小さくされていた。そしてそれを駆るドライバーは前年から残留したベルント・シュナイダー

と、ヤマハから送り込まれた鈴木亜久里のコンビだった。

ヤマハのV8エンジンを搭載したザクスピードのマシンが初めて姿を見せたのは、88年12月初めにスペインのヘレスで開催された合同テストだった（と言っても車体は88年のターボ仕様だったが）。

年が改まって2月末、イタリアのバレルンガでいよいよ891のシェイクダウンが行なわれた。ところが、ここから悪戦苦闘が始まる。このシェイクダウン、3月初めに南仏ポールリカルで行なわれた合同テスト、さらには開幕戦ブラジルGPの1週間前に現地で行なわれた合同テストでエンジンが次々に壊れ、不安のなかで本番を迎えることになったのである。

多難だった89年シーズン

この年のF1は、ザクスピード

現代に生きる銘車たち

FILE
58

ZAKSPEED ZK891 YAMAHA



ある。これに伴い、ザクスピードもエンジンの変更を余儀なくされた。もともと手っ取り早いのは入手が容易なコスワースエンジンを購入することだったが、当然代金を支払う必要があった。そこに朗報がもたらされた。無償でエンジンを供給してくれるところが見つかったのである。それは我が国のヤマハ発動機であった。

F1への道〜ヤマハ発動機の場合

当時のヤマハ発動機は、2輪の分野ではホンダに次ぐ世界2位のメーカーだった（現在はインドのメーカーに抜かれて3位）。また60年代後半にはトヨタのレーシングマシンの開発に関与し、その後トヨタの市販車用エンジンの開発・生産を請け負うなど、4輪との関係も浅くなかった。

80年代に入ると、ヤマハは自らの開発能力をアピールすべく、独自の活動を開始する。最初に着手したのはF2用のエンジン、排気量2ℓV型6気筒のOX66で、特徴としては世界で初めて量産車に導入した5バルブのシリンダーヘッドが挙げられた。85年にデビューしたOX66はその後、当時国内のF2レースを席巻していたホンダを脅かす存在にのし上がった。

87年、ヨーロッパでF2に代わってF3000がスタートした影響を受け、国内のトップフォーミュラもF3000に変更された。

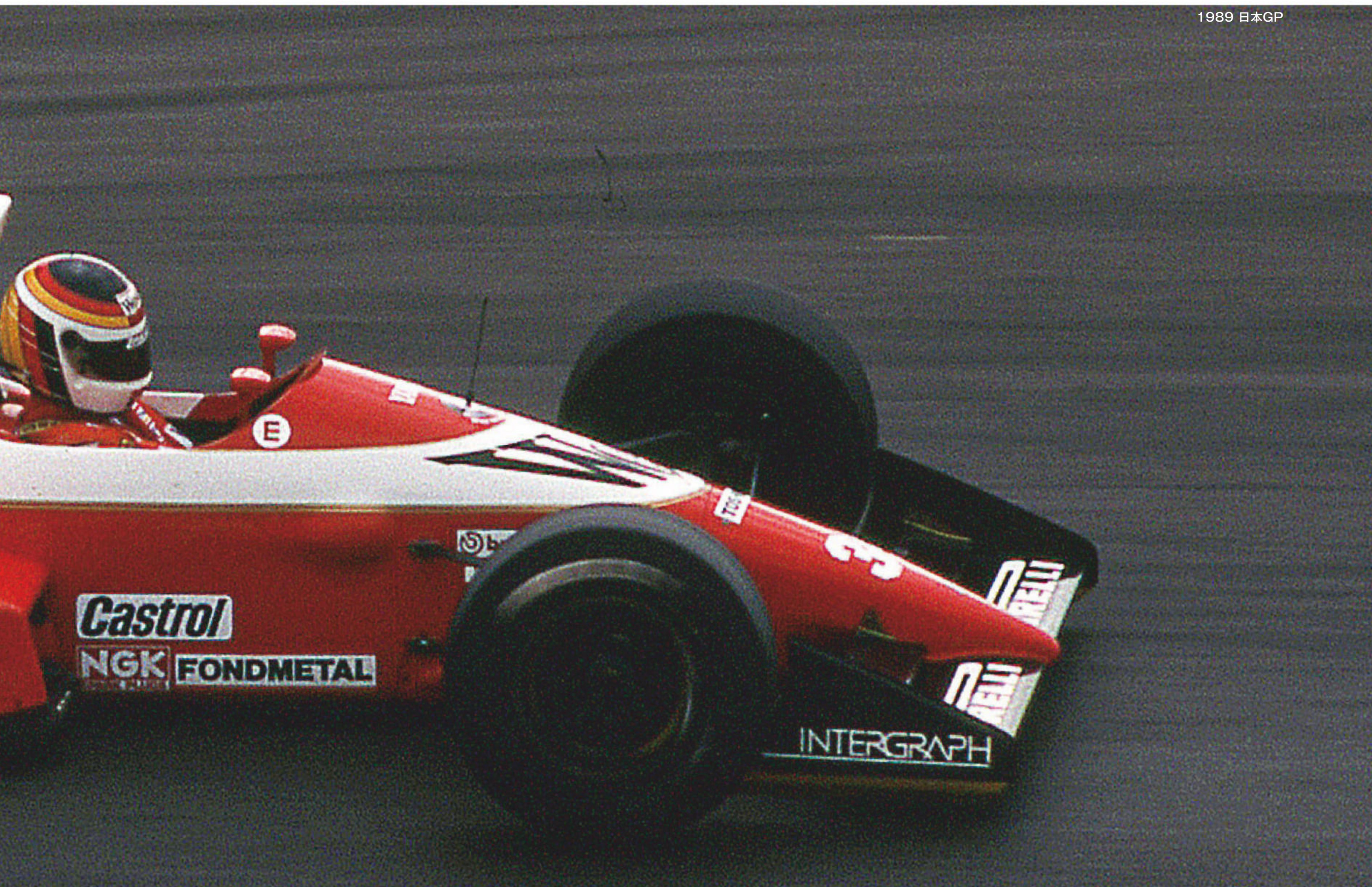
そこでヤマハはヨーロッパのF3000で使用されていたV8の名機、フォードコスワースDFVにお家芸の5バルブヘッドを装着したOX77を開発し、88年の全日本選手権では鈴木亜久里のドライビングでタイトルを獲得した。

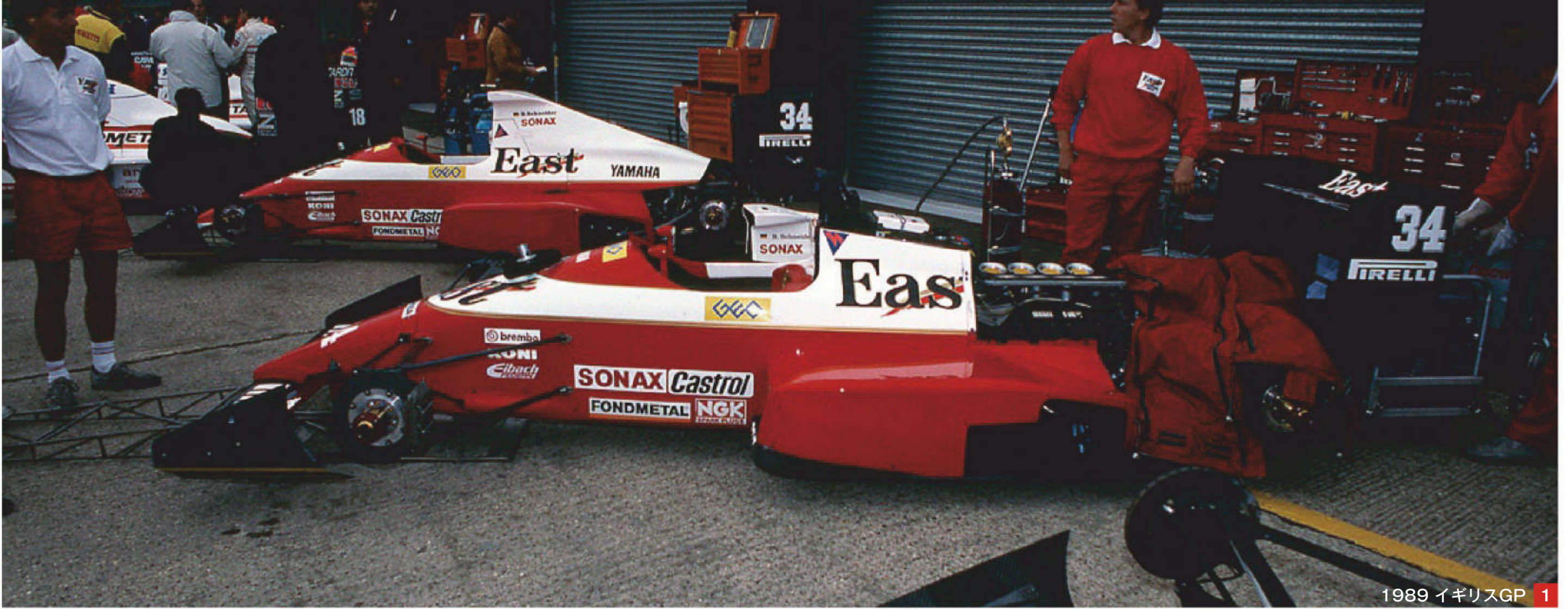
これで自信を深めたヤマハにとって、次なる目標はF3000の上位置するF1しかなかった。当初の計画ではF3000からの流れとしてコスワースと提携し、彼らがF1用に開発していた3・5ℓ仕様のDFRに5バルブヘッドを搭載する予定だった。しかしコスワースとの話し合いがうまく行かず、その目論見は失敗に終わった。そこでヤマハは独自にF1エンジンの開発に乗り出した。こうして開発されたのが3・5ℓV型8気筒、OX88だった。特徴としては5バルブヘッド、そしてパッケージングを考慮してVのバンク角が通常の90度から75度に狭められていたことにある。

そのヤマハが供給先に選んだのがザクスピードだった。ホンダやルノーと異なりF1はまったくの未経験、そしてプロジェクトの規模も小さかった彼らは、資金の問題やコンストラクターからのプレッシャーを考慮して、小規模なチームとのジョイントを望んでいた。そこに浮上したのがザクスピードだったのだ。ザクスピードにとってはエンジンが無償で供給される

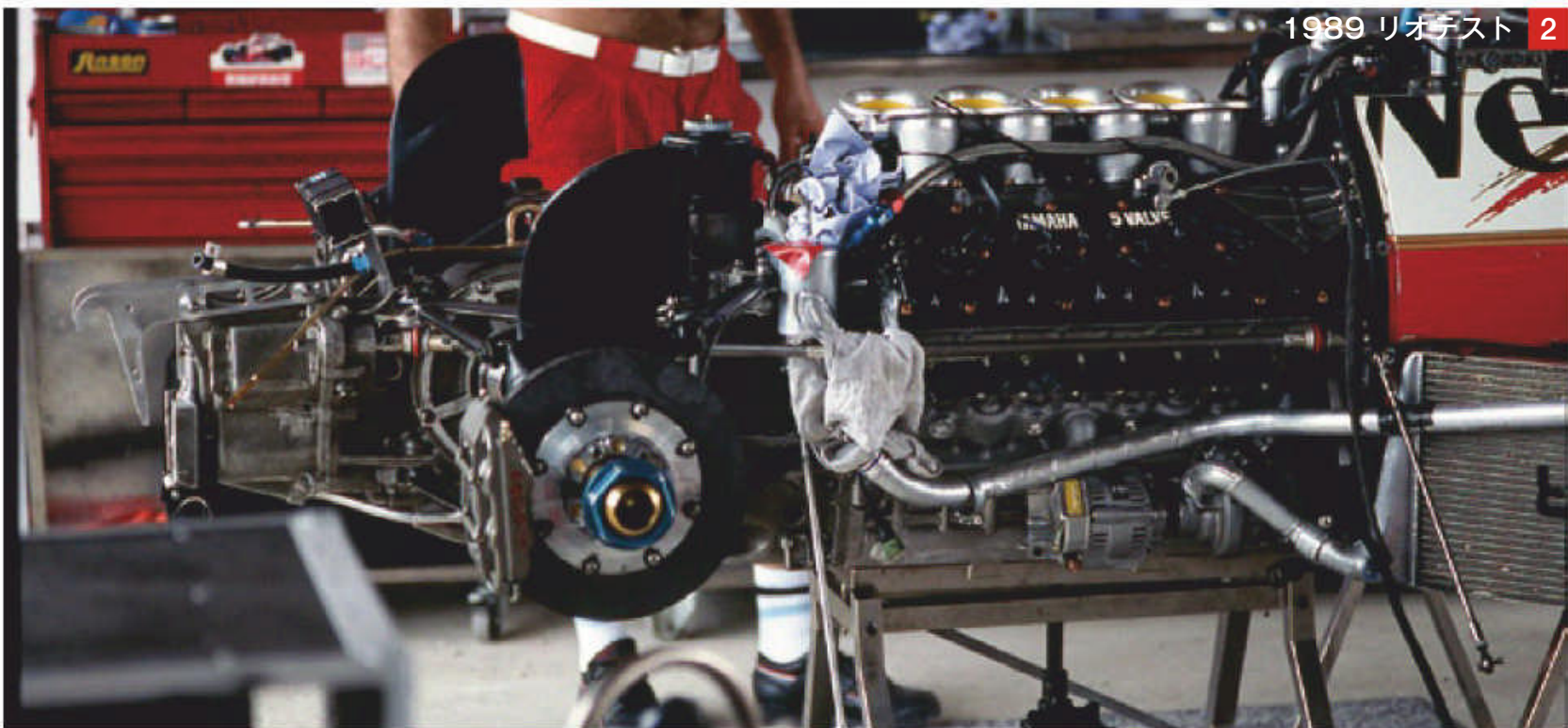
ブラジルと日本、ZK891が決勝にたどり着いたのは2戦のみ ヤマハはF1を一時撤退し、91年にV12エンジンで復帰する

1989 日本GP

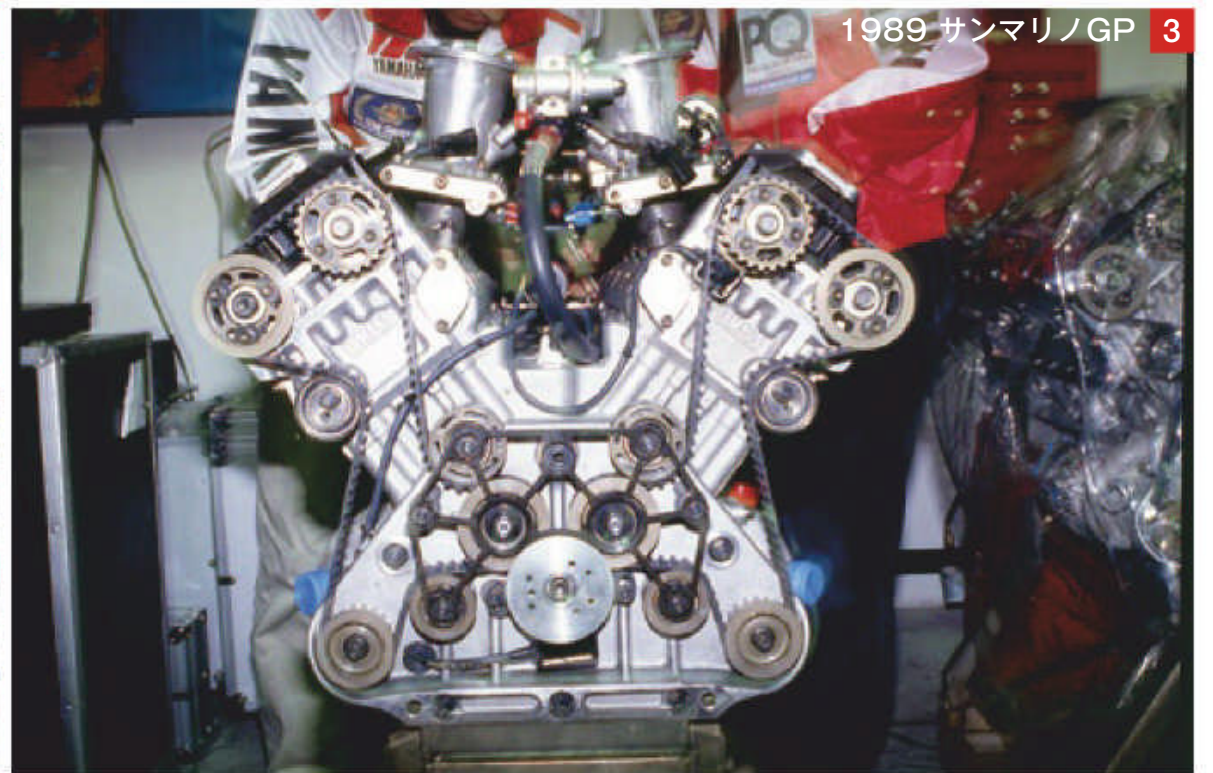




1989 イギリスGP 1



1989 リオテスト 2



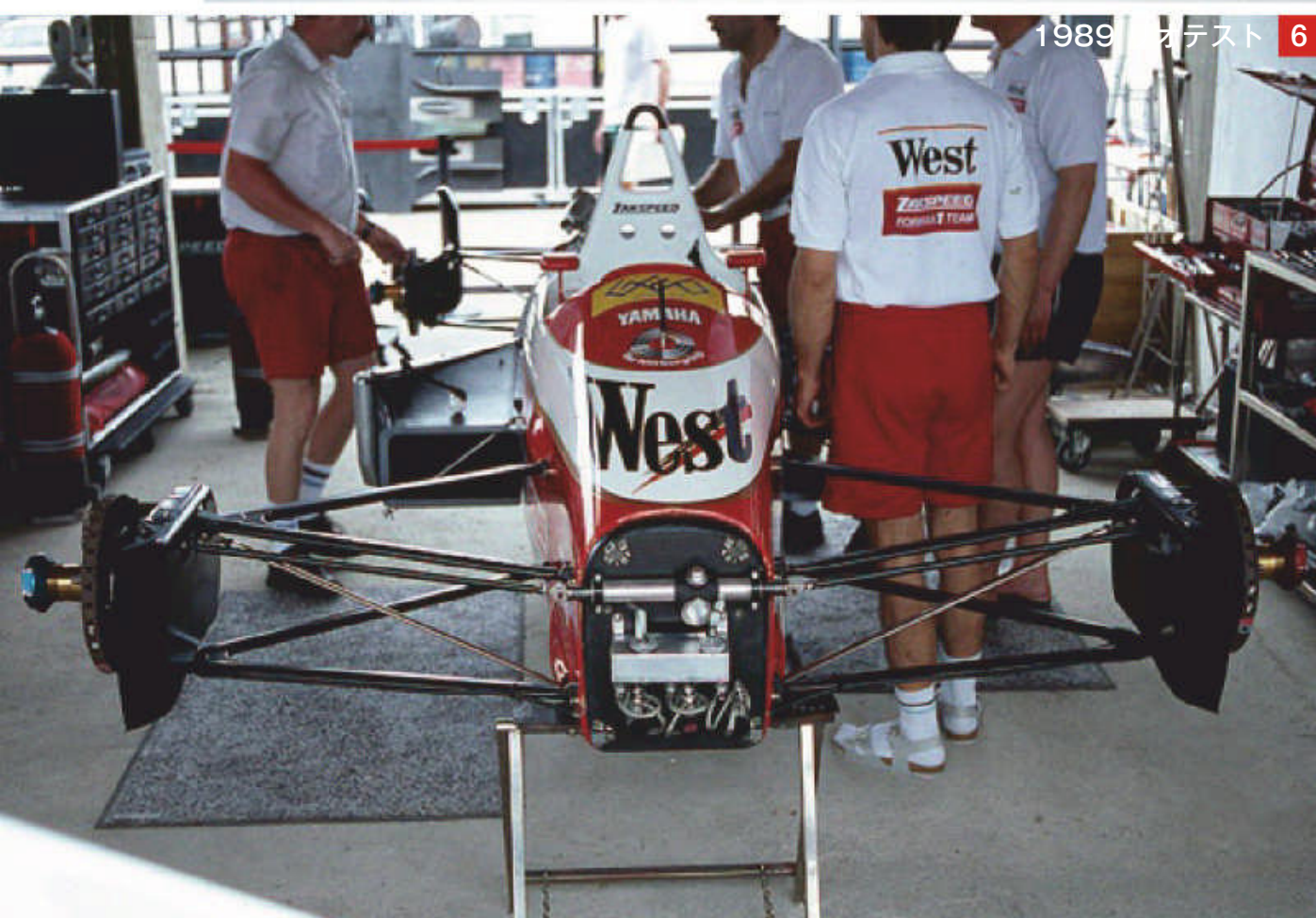
1989 サンマリノGP 3



1989 イギリスGP 4



1989 リオテスト 5



1989 リオテスト 6

1 ピットで出走を待つZK891。タバコ広告禁止GPのため、スポンサーロゴは「East」に。エアインテーク形状は初期のT型タイプで、サイドカウルも冷却のためにカットされた初期タイプ。西ドイツ以降は形状が変更されている。2 開幕前のリオテストでメンテナンス中のZK891。エンジンはV8だけにコンパクトにリヤエンドに収まっている。3 マシンから降ろされたOX88。75度のバンク角や各パーツのレイアウトにも注目。4 回転計はスタック、ステアリングはMOMO製を採用。5 ニュルブルクリンクのステッカーの中心を射抜くように取り付けられたアンテナ。6 コンパクトなOX88に合わせ、モノコックも非常に細身である。

#34 ザクススピードZK891 B.シュナイダー戦績

日程	イベント	予選	決勝
3/26	第1戦ブラジル	25番手／1'30.861	リタイア／34周
4/23	第2戦サンマリノ	予備予選落ち12番手／1'32.855	—
5/7	第3戦モナコ	予備予選落ち8番手／1'28.610	—
5/28	第4戦メキシコ	予備予選落ち9番手／1'25.418	—
6/4	第5戦アメリカ	予備予選落ち11番手／1'36.610	—
6/18	第6戦カナダ	予備予選落ち9番手／1'27.073	—
7/9	第7戦フランス	予備予選落ち8番手／1'11.098	—
7/16	第8戦イギリス	予備予選落ち10番手／1'14.124	—
7/30	第9戦西ドイツ	予備予選落ち13番手／1'50.455	—
8/13	第10戦ハンガリー	予備予選落ち8番手／1'25.613	—
8/27	第11戦ベルギー	予備予選落ち9番手／2'00.713	—
9/10	第12戦イタリア	予備予選落ち9番手／1'29.472	—
9/24	第13戦ポルトガル	予備予選落ち10番手／1'24.732	—
10/10	第14戦スペイン	予備予選落ち9番手／1'25.673	—
10/23	第15戦日本	21番手／1'42.892	リタイア／1周
11/5	第16戦オーストラリア	予備予選落ち7番手／1'20.179	—

現代に生きる銘車たち

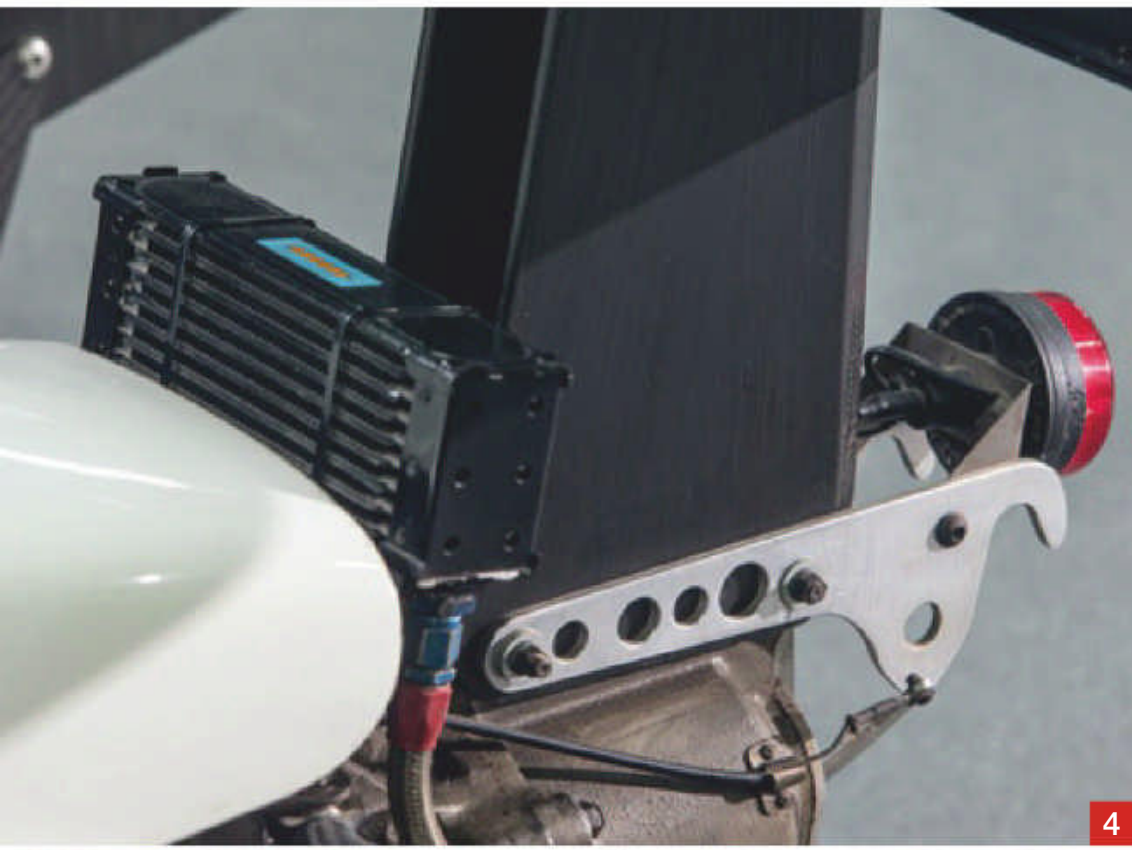
FILE
58

ZAKSPEED ZK891 YAMAHA

止を余儀なくされてしまう。
とはいえ亜久里とヤマハは希望を捨てなかった。亜久里は翌年ラールスに移籍、そして日本GPでは3位に食い込み、日本人ドライバーとして初の表彰台に上がり前年の汚名を返上した。またヤマハも、1年のブランクの後、新設計のV12エンジンを擁して復帰を果たすのである。
今回取り上げたマシンは現在、ドイツ・ジンスハイムのミュージアムに保存されているマシンであるが、シャシーナンバーは不明。ちなみに891は4台製作され、写真のマシンはカーナンバーの「34」を信じるならシュナイダーがドライブしたマシンということになり、1号車か3号車の可能性が高そうである。

R

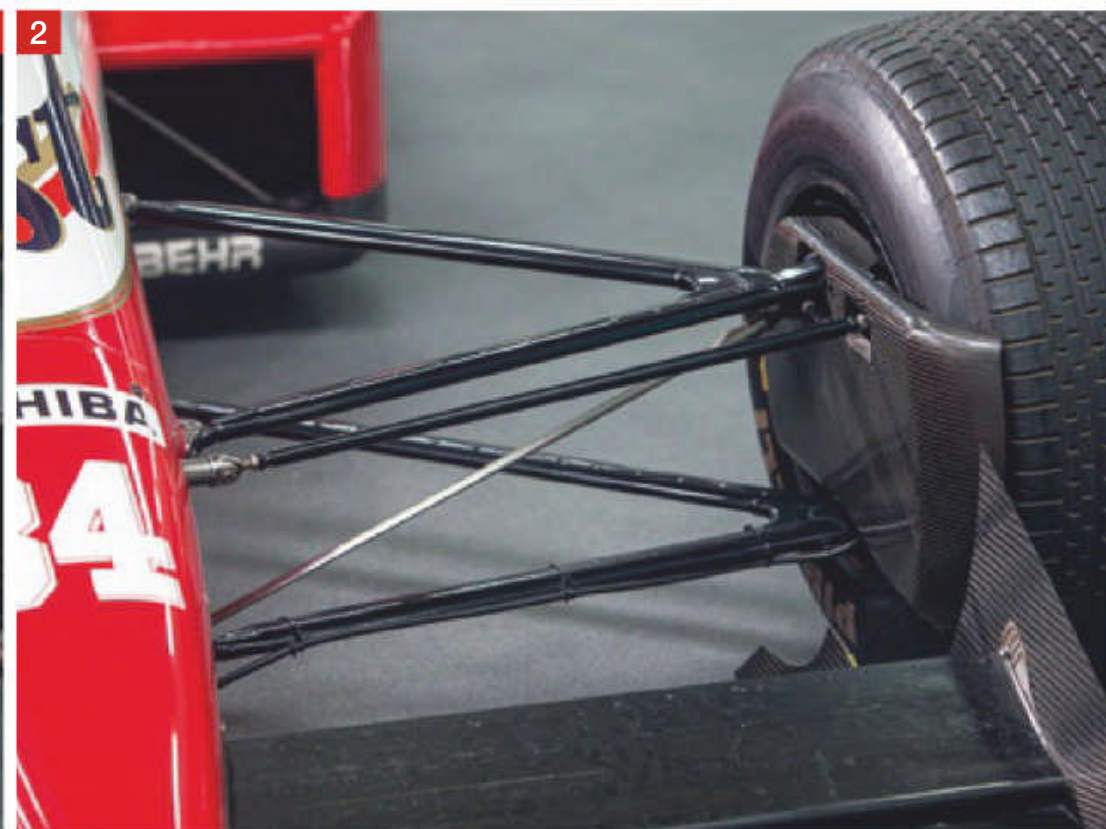
1 3枚のフラップで構成されているリヤウイング。その下に見えるエキゾーストパイプのエンドはアンダーパネルを貫通している。2 3 サスペンションは前後ともプルロッド式を採用。フロントタイヤとブレーキダクトの間隔はかなり“キワどい”。4 オイルクーラーはリヤウイングステーの前方に装備。ステーサイドにはジャッキアップ用ステーが設けられ、5 後方には丸型のテールライトが装着される。6 翼形状のサイドミラー。右のミラーカバーが欠けているのはご愛嬌(?)。



4 1



5 2



3



6

のような小規模なチームにとって厳しい状況であった。新たな車両規定となったことで、この年のF1は参戦を希望するチームが急増、エントリーは40台近くに及び、サーキットの施設面のキャパシティなどの理由から、予選の前に予備予選(13台前後で4つの枠を争う)が実施されることになった。そして前年の成績が悪かったザクスピードは予備予選への出場を強いられたのである。

こうして迎えた開幕戦ブラジルGPの予備予選では、亜久里は落ちたもののシュナイダーが通過し、さらに本予選も突破したことで決勝に駒を進めた。もともと、肝心の本番では中盤にサスペンションの破損から他車とからんでリタイアという結果に終わった。

しかし、本当の苦難はここから始まった。第2戦のサンマリノGPから第14戦のスペインGPまで、13戦連続で2台とも予備予選落ち

となったのである。不振の要因としては、この年彼らが履いたピレリのタイヤの性能不足や貧弱なチーム体制もあったが、最大の要因は明らかにエンジンのパワー不足であった。当初はコスワースのDFR(600bhp)を20bhp上回っていると言われていたが、テストの段階でトラブルが相次いだことからデチューンが施された結果、560bhp前後に低下し、これはこの年のF1エンジンのなかでは最低の部類だった。

予備予選落ちがようやくストツプしたのは、皮肉なことにヤマハの地元である第15戦日本GPだった。このレースには吸気系などを改良したエンジンが投入され、シュナイダーが14戦ぶりに予備予選を通過、そして今度も本予選を通過り、2度目の決勝進出を果たした。しかし本番では1周しただけでエンジントラブルからリタイアとなり、地元の期待に応えることはできなかった。そして亜久里は結局全戦予備予選落ちという屈辱を味わうはめになったのだ。

それでも、シーズンが終了した時点では90年も参戦を続ける方向で話が進んでおり、1月にポールリカールで開催された合同テストには89年車の改良仕様に参加した。だがメインスポンサーのウエストタバコが契約を更新しなかったことからザクスピードは結局F1からの撤退を決め、ヤマハも活動休



3人の女性ドライバーが戦った
リシャール・ミル レーシングチームのル・マン24時間

激戦区のLMP2で 殊勲のトップ10フィニッシュ

Text/Racing on Photos/RICHARD MILLE

20番手というスタートポジションながら、一時は7番手まで順位を上げることに成功。その後セーフティカーの影響で順位を落としつつも、9位でフィニッシュできたのは3人のミスのない走りが光った結果だった。



モータースポーツをこよなく愛するリシャール・ミル氏が率いるスイスの腕時計メーカー「リシャール・ミル」。同社はこれまで「ル・マン・クラシック」を主催し、冠スポンサーとして支えてきたが、そんな彼らが昨年、ついに“クラシック”ではなくル・マン24時間レースへとチャレンジした。

リシャール・ミルがル・マンに挑戦すること自体、センセーショナルな出来事であったが、さらに注目を集めたのがタチアナ・カルデロン、ソフィア・フローシュ、ベイスク・フィッセルという3名の女性ドライバーを起用したことだった。“女性”という部分に思わず目がいてしまうところだが、昨年、カルデロンは日本でスーパーフォーミュラ、フローシュはFIA-F3を戦い、さらにフィッセルはかつてGP3を戦った経験も持つなど実力十分。彼女たちは勝つために選ばれた3人なのだ。

今回、チームは屈指の激戦区であるLMP2クラスにオレカ・ギブソンのマシンで挑んだ。予選では後方に沈むも、24時間レースのスタートが切られると序盤から快走。カルデロン、フローシュ、フィッセルの順でバトンを繋いでいき、常にトップ10争いを展開。一時は順位を落としたものの、再びポジションを回復し、最終的に9位でチェッカーを受けた。

女性ドライバーだけで初のル・マンをトップ10フィニッシュという上々の結果で終えたリシャール・ミル レーシングチーム。彼らの挑戦はまだ始まったばかりだ。

R

Looking Back

リザルトに見る物語



International Formula 3000 Championship Round 7 “Brands Hatch Grand Prix” 1988年 国際F3000選手権 第7戦 ブランズハッチ

翌年のF1フル参戦が内定しつつあった鈴木亜久里は
スーパーライセンス取得に向けて
国際F3000スポット参戦を敢行した
迎えたブランズハッチの戦線ど真ん中で
勝負の厳しさ、苛烈さを垣間見ることとなる

Text & Data/Shinji Hayashi Photos/Motorsport Images, SAN-EI

最初のスタート。1列目向かって左がハーバート、右がドネリー。左側中団の白赤縞模様が亜久里。右側のマールボロカラーはアレジ。若干バンクがついたスタート地点を含め、緑の丘を登ったり下ったりする典型的な英国サーキット。

1988年 国際F3000選手権第7戦 Brands Hatch Grand Prix 1988年8月21日／ブランズハッチ

[決勝結果]4.184km×42周＝175.728km 参加41台／予選出走36台／決勝出走26台／完走8台 2列スタッガード右B上位 曇り／ドライ

Pos.	No.	Driver	Nat.	Chassis	Engine	Entrant	Laps	Time	Best Time	Qfy.Time	Qfy.Pos.	Grid
1	30	M.ドネリー	GB	レイナード88D	コスワースDFV	Eddie Jordan Racing	42	54'14"20	1'15"88	1'15"00	A 1	2
2	9	P.マルティニ	I	マーチ88B	ホンダ-ジャッドBV	FIRST Racing	42	54'42"97	1'16"50	1'15"63	B 2	3
3	5	M.ブランデル	GB	ローラT88/50	コスワースDFV	Lola Motorsport	42	54'45"26	1'16"43	1'15"97	B 4	7
4	40	P.バリラ	I	レイナード88D	コスワースDFV	Cobra Motorsport	42	54'56"15	1'16"58	1'16"94	A11	22
5	16	C.オイサー	NL	レイナード88D	コスワースDFV	Team Madgwick Motorsport	42	55'09"47	1'16"45	1'16"44	A 7	14
dq	43	E.ベルナール	F	レイナード88D	コスワースDFV	Ralt Racing Ltd.	42	55'17"47	1'16"59	1'16"49	B10	19
6	1	V.バイドラー	D	マーチ88B	コスワースDFV	Onyx Race Engineering	42	55'42"35+1'	1'17"71	1'16"20	B 7	13
7	37	D.ハント	GB	ローラT88/50	コスワースDFV	RCR 3000	41	55'17"02	1'17"36	1'16"84	B12	23
8	27	A.キエーザ	CH	レイナード88D	コスワースDFV	Cobra Motorsport	40	55'20"05	1'17"04	1'16"96	B13	25
R	10	M.アピチェラ	I	マーチ88B	ホンダ-ジャッドBV	FIRST Racing	28	ボディワーク	1'18"05	1'16"75	A 9	18
R	31	J.ハーバート	GB	レイナード88D	コスワースDFV	Eddie Jordan Racing	22	アクシデント	1'16"58	1'14"77	B 1	1
R	28	G.フォイテク	CH	ローラT88/50	コスワースDFV	GA Motorsport	22	アクシデント	1'17"48	1'15"54	A 2	4
R	12	O.グルイヤール	F	ローラT88/50	コスワースDFV	GDBA Motor Sport	22	アクシデント	1'17"46	1'15"97	A 3	6
R	23	鈴木亜久里	J	レイナード88D	コスワースDFV	Roni Motorsport	22	アクシデント	1'17"54	1'16"22	B 8	15
R	29	C.ランジェス	I	ローラT88/50	コスワースDFV	GA Motorsport	22	アクシデント	1'18"05	1'16"11	B 6	11
R	21	A.ウォレス	GB	レイナード88D	コスワースDFV	GEM Motorsport	22	アクシデント	1'18"01	1'16"31	B 9	17
R	20	G.エバンズ	GB	レイナード88D	コスワースDFV	GEM Motorsport	22	アクシデント	1'17"83	1'16"54	A 8	16
R	17	R.スペンス	GB	レイナード88D	コスワースDFV	Ralt Racing Ltd.	22	アクシデント	1'17"65	1'16"50	B11	21
R	42	R.モレノ	BR	レイナード88D	コスワースDFV	Team Bromley Motorsport	22	アクシデント	1'17"53	1'16"03	A 4	8
R	39	B.ガショー	B	レイナード88D	コスワースDFV	Spirit-TOM'S Racing	11	エンジン	1'18"14	1'15"64	B 3	5
R	4	M.ヒッテン	CH	ラルトRT22	ホンダ-ジャッドBV	Ralt Racing Ltd.	8	クラッチ	1'19"07	1'16"81	A10	20
R	36	M.フェルテ	F	ローラT88/50	コスワースDFV	Team Michel Vaillant	8	クラッチ	1'19"70	1'16"43	A 6	12
R	32	J.ヌルミネン	SF	ローラT88/50	コスワースDFV	Colt Racing	6	サスペンション	1'19"79	1'16"98	A12	24
R	8	J.アレジ	F	レイナード88D	コスワースDFV	ORECA	0	アクシデント	――	1'16"07	A 5	10
ns	7	P-H.ラファネル	F	レイナード88D	コスワースDFV	ORECA	-	予選でアクシデント	――	1'15"97	B 5	9
ns	18	E.ベルタッジア	I	ダッラーラ3087	コスワースDFV	Venturini Racing SRL	-	ミスファイア	――	1'17"70	A13	26
ns	41	F.ベレス	E	ローラT88/50	コスワースDFV	Repsol Racing	-	DNQ	――	1'17"49	B14	-
ns	3	M.グレコ	BR	ラルトRT22	ホンダ-ジャッドBV	Ralt Racing Ltd.	-	DNQ	――	1'17"54	B15	-
ns	44	A.デ・ビヌエーサ	E	レイナード88D	コスワースDFV	Onyx Race Engineering	-	DNQ	――	1'17"70	A14	-
ns	24	“P.ショウベ”	A	ローラT88/50	コスワースDFV	Team Racetech 3000	-	DNQ	――	1'17"76	A15	-
ns	33	G.アマーティ	I	ローラT88/50	コスワースDFV	Colt Racing	-	DNQ	――	1'18"15	B16	-
ns	6	P.ベルモンド	F	ローラT88/50	コスワースDFV	Lola Motorsport	-	DNQ	――	1'18"20	A16	-
ns	22	B.モラン	CH	ローラT88/50	コスワースDFV	Roni Motorsport	-	DNQ	――	1'19"57	A17	-
ns	26	E.デ・ベネデッティ	I	ローラT87/50	コスワースDFV	Venturini Racing SRL	-	DNQ	――	1'20"02	A18	-
ns	15	F.マンチャーニ	I	ラルトRT20/86	コスワースDFV	Luciano Pavesi Team	-	DNQ	――	1'22"37	B17	-
ns	2	S.ケンプトン	GB	マーチ88B	コスワースDFV	Spirit-TOM'S Racing	-	DNQ	――	1'23"53	A19	-
ns	11	M.トロレ	F	ローラT88/50	コスワースDFV	GDBA Motor Sport	-	練習でアクシデント	――	――	-	-
ns	14	M.モンティ	I	ラルトRT22	ホンダ-ジャッドBV	Luciano Pavesi Team	-	練習でアクシデント	――	――	-	-

・優勝スピード：194.401km/h 最速ラップ：M.ドネリー 1'15"88 198.503km/h



事故現場に頓挫する各車。手前の④③はベルナル、①はバイドラー。中央で②④ランジェスと④④バリラに挟まれているのが②③垂久里。左上で大破しているのがハーバート(下写真)、レイナードのフロント部が吹き飛んで両脚が露出している。画面にはないが手前側にも何台ものF3000がバラバラになっている。



1列目からスタートしたエディー・ジョーダン・レーシングに所属する英人若手2名、開幕戦覇者ジョニー・ハーバートと、トーマス・ダニエルソンから交代して今回F3000デビュー戦のマーティン・ドネリーが次第に3位以下に差をつけ始める。その3位争いはピエルイジ・マルティニ+グレガー・フォイテク+オリビエ・グレイヤール+ロベルト・モレノ+マーク・ブランデルによる5台が抜きつ抜かれつの超過密接近戦を展開、フォルカー・バイドラーと鈴木亜久里がその後方に続いた。全日本F3000選手権リーダーである亜久里は英国ロニ・モータースポーツからのスポット参戦な

がら好位置をキープ。以上全員、この後F1に進級する強者たちばかりだ。24周目、モレノがフォイテクを抜こうとして両車のタイヤが接触、ガードレールに突っ込んだモレノ車の撤去のため赤旗が出る事態となる。これで中断前の「パート1」と再開後の「パート2」の合計タイムによって最終結果となることに。

40分後、パート1で5秒のリードを築いていたハーバートはパート2のスタンディングスタートでもたつき、ドネリーとマルティニが先行する。1周目半ば、ピルグリムズ・ドロップを5速全開230km/hで一気に駆け下る途中、右側ハーバートと併走する左側フォイテクが接触。急に左に向きを変えた両車は減速せぬままガードレールに直角に激突するとコース上に跳ね返された。ハーバート車は前部モノコック

キャメルvsマールボロ、レイナード+マーチ+ローラの三つ巴。F3000が最もコンペティティブだった88年

クが割れ、コースを横切って右側ガードレールにも激突。フォイテク車は何回転も横転し、両車に挟まれたかたちのグレイヤール車も大破。そして後続車も次々に巻き込まれ、コース上は一瞬にして修羅場と化した。最悪の事態も予想されたが、ハーバートが両足複雑骨折、フォイテクが右手骨折だけで済んだのは奇跡だった。レースはまとも赤旗に。亜久里も巻き添え事故で1輪を失い、その場でリタイア。

1時間半後の再々グリッドに就いたのはたった6台のみ。これに加えて、修復なった4台がピットスタートとなる。20周の「パート3 (??)」はドネリーが危なげなくトップを守り切り快勝。しかし本命視された僚友の重傷により、その見事なデビューウインもやや霞んだものとなってしまふ。

モーターレースの暴力的な面が露わとなった1戦だった。そしてこの2年後には運命のいたずらにも気づかされることとなる。ドネリーは89年半ばにF1GPデビューし、90年にはロータスからレギュラー参戦を果たす。しかし9月末のスペインGP予選で大クラッシュ、両足複雑骨折をはじめとする重傷を負い、F1選手生命を絶たれた。次戦・鈴鹿でその代走を務めたのが、2年前の傷も癒え日本で活動していたハーバートだった。F1レギュラーに返り咲いた彼は2000年までの間に計3勝を挙げるが、もし88年の事故に遭っていなければもっと煌めいていたに違いないと見る者も多い。

ドライバーの運命だけではない。91

リマークス | ここに注目

F1GPへのステップアップカテゴリーとして昔からF2が存在する。時代によって呼称はしばしば変わり、1985年から2004年まではF3000、05年から16年まではGP2と呼ばれた。この間96年からはシャシー／エンジン／タイヤともワンメイク化され、やがてF1GPの前座戦として行なわれる形態が定着するが、それ以前はF2やF3000それ自体をメインとする単独イベントとして集客が目指されていた。ワンメイクでない頃、シャシー同士、エンジン同士の競争が激しいとなれば、F1GPと同じ要素が楽しめた。88年時点ではマーチvsローラにレイナードが新参入、F3でもCARTインディカーでもデビューウインを遂げるレイナードがF3000でもそれを達成してみせた。

今回の1戦の様子はYouTubeで2分ほどの動画が見られる。

年にコンストラクターとしてF1GPに挑み始める「ジョーダン」は、無限エンジンを使った99年にはランキング3位と活躍するが、05年以降、ミッドランド→スパイカー→フォース・インディア→レーシングポイントとオーナー交代、今年からは名門「アストンマーティン」として参戦する。



表彰台に立ったドネリー（中央）とマルティニ（左）とブランデル。のちのF1ドライバーだらけのF3000ピンテージヤー。王者はモレノ。



気になる新規定 “ハイパーカー”とは？

WECの最上位クラスであったLMP1が昨季限りで終了
それに代わる新規定となるのがハイパーカーと呼ばれるLMHだが
IMSАとの共同規定車両でも参戦可能になるらしく、相互交流が進みそうだ

Photos/TOYOTA, Honda, ByCOLLES, PEUGEOT, PORSCHE, Shigenori Kusakai

今号のワード

テスト走行をするトヨタのGR010ハイブリッド。テストに参加したドライバーからは好感触の評価が聞かれたとのこと。今季もWEC最前線はトヨタを中心とした戦いになるだろう。

1月15日、トヨタが2021年の世界耐久選手権（WEC）を戦うニューマシン「GR010ハイブリッド」を公開した。LMP1に代わる新たな最高峰クラスに参戦するマシンだが、このWEC最高峰クラス、つまりはル・マン24時間レースの総合優勝を争うクラスの周辺事情がどうにも分かりにくくなってきている。ハイパーカーという曖昧な言葉に振り回され気味なところへ来て、ダブルスタンダード化とも思える別の新規定の登場……。ただ近未来の参戦意思を示すビッグネームは増えており、活況到来の雰囲気も!?

ことは北米の耐久トップシーンとも連動している。本誌発売の前々日（前日にはデイトナ24時間レースの決勝が予定されており、この機に本稿の解釈や観測とはまったく異なる何かが出ている可能性もあるのだが、その場合はゴメンナサイとして論を前に進めよう。

ハイパーカーの区別

トヨタGR010は「ル・マン・ハイパーカー」（LMH）という新規定に則って開発されたマシンだ。このハイパー（HYPER）なる語、「すごい」

の最上級らしいことは数年前のF1タイヤのコンパウンド種別で実によく分かった。スーパーよりもウルトラが上で、さらに上がハイパーだ。語学的に正しい解釈かどうかは知らないが、F1タイヤではそうだった。

つまりハイパーカーという言葉の意味自体は「かなりすごいクルマ」ということで明確ではあるものの、これが超ハイパフォーマンスな市販車にも頻繁に用いられているから紛らわしい。実際、トヨタも「GRスポーツ（仮称）」という市販ハイパーカーを開発中で、このクルマとWEC次期最高峰クラスとの関わりが、WEC側の規定整備が紆余曲折しつつ市販ベース路線からは離れ気味でプロト寄りになっていくなか、モヤッとしていた感があるのだ



GR010ハイブリッドは全長4900×全幅2000×全高1150mmで3.5ℓのV6ツインターボを搭載。



バイコレスが発表したLMHマシン。ただ、1月21日発表の年間エントリーリストにはバイコレスの名は載っていない。

(混乱していたのは筆者だけかもしれない)。

この点は今回、トヨタのGR010発表に際して明確になってきた。2018〜20年のル・マンを3連覇したLMP1(LMP1-H)クラス車「TS050ハイブリッド」が親で、その子がGR010とGRスーパースポーツ(仮称)、つまり両者は兄弟、という構図がトヨタの村田久武WECチーム代表のコメントから分かる。ハイパーカーというものの区別については、だいぶスッキリした。

最高峰クラスに規定2種!?

しかしながら難解さはそこに止まらない。どうも近い将来、WECの最高峰クラスはある意

味でダブルスタンダード化するようなのだ。LMHだけでなくLMDhという新規定でも参戦が可能になるという。

このLMDhは「ル・マン・デイトナ・ハイブリッド」の名のとおり、ル・マン24時間レースにもデイトナ24時間レースにも出場できる、両レースの総合優勝を狙える規定なのだ。

さて、以下は筆者なりの解釈になるが、LMHは完全オリジナルのまさしくプロトタイプマシンを求めているように思える。実際、姿を現したトヨタGR010は想像以上に純プロト的に見える出で立ちだ。一方のLMDhはコスト抑制をより重視しており、シャシーは市販された複数種からの選択とされる。LMHに比べると、LMDhが廉価版になる印象は拭えない。

この両者が同じ土俵で戦うとなった場合に、LMDhがLMHより速いことはあつてはならないだろうし、普通にそうはならないようにも思える。いずれにせよ両者互角かLMHの方が少し速いくらいに「調整」していかないと、参戦メーカーの意思を制御できなくなるだろう。

LMHで今季からWECに出場するビッグネームはトヨタ。

近い将来に追従する動きがあるのはプジョーだ。一方、LMDhでの将来的参入を視野に入れているのがアウディとポルシェ。両規定の混走による有利不利やその調整という問題は抱えながらも、ル・マン戦線は1990年代後半や2010年代中盤の賑わいを予感させ始めている。

そしておそらく、新たなル・マン活況期は2020年代前半のうちに現実のものになると予測するところだ。LMHとLMDhの併存状態次第では長続きしないだろうが、少なくとも東の間の賑わいはかなりの確率で実現すると思える。なぜか?

コロナ禍の厳しさのなかにあつても、欧州レース界には「F1とル・マンだけは守ろう」とする力学が各メーカーに働き始めている、と思えるからだ。逆に新興勢力のフォーミュラEには、アウディとBMWがファクトリーレベルの参戦を近く終了することになるなど少々冷たい対応が出始めている。理由は様々だろうが「選択と集中」のようにも感じるのだ。残すべき最優先は伝統のF1とル・マン、そんな思いが滲んで見える。だからル・マンは必ずまた盛り上がると思うのだが――?

New POWER WORD

SRS-Fの新・黄金世代!?「2016年組」

昨年末、角田裕毅がアルファタウリ・ホンダの今季レースシートを正式に射止め、日本人ドライバーとして7年ぶりのF1実戦(予選&決勝)参戦を果たすこととなった。昨季のFIA-F2でシリーズ3位というアツパレな成績を残しての頂点到達だが、彼は2018年のFIA-F4日本シリーズのチャンピオン、そして2016年のSRS-F(鈴鹿サーキット・レーシングスクール・フォーミュラ)卒業生だ。実は最近、この“SRS-F 2016年組”が新たな黄金世代と思える存在感を示している。

当時、スカラシップを獲得したのは首席の大湯都史樹と次席の笹原右京。2020年は大湯がスーパーフォーミュラ(SF)初年度で優勝の快挙を遂げ、笹原はSFとGT500の国

内トップシーン双方で活躍した。彼らは今季のGT500では無限でコンビを組む。

そして2016年当時、最終選考に残った4名のうちの残り2名が、角田と名取鉄平であった(名取は翌2017年のSRS-Fで首席)。ふたりは2018年のFIA-F4日本でシリーズ1、2位となり、翌2019年は欧州へ。名取は昨季から日本に戻っているが、今季2021年はGT300有力チームのシートをつかんでおり、近い将来、大湯や笹原と一緒に国内最上位戦線を賑わすひとりになりそうだ。

SRS-Fの黄金世代といえば1997年、佐藤琢磨に松田次生、金石年弘の「花の3期生」。さあ、2016年組は偉大な先輩たちを超えられるか!?



角田(左)は2000年生まれの20歳。中嶋一貴や小林可夢偉を抜き日本人F1レギュラードライバーとして最年少になる。大湯(右)は1998年生まれの22歳。若手の活躍に注目が集まる。



ポルシェが発表したLMDhマシン(上)とプジョーが公開したLMHマシン(下)の各イメージ。近未来のル・マンは活況に!?



トヨタは2度目の優勝ならず。ミニが連覇 ペテランセルが 通算14度目の勝利



サウジアラビアに舞台を移して2回目となるダカールラリー
コロナ禍で開催が危ぶまれたが43回目の今大会も無事に行なわれ
最終ステージまで気の抜けない熱戦が繰り広げられた

Text/Mario Taga Photos/Red Bull, TOYOTA, HINO, REBELLION, Audi

新年恒例のクロスカンントリーラリー
最高峰イベント「ダカール2021」
が1月3日〜15日にかけて中東のサウ
ジアラビアで開催された。4輪部門で
はミニ・ジョンクーパーワークス・バ
ギーを駆った「ミスター・ダカール」
ことステファン・ペテランセル／エド
アルド・ブーランジェ組がナッサー・
アル・アティア／マシユー・ボウメル
組のトヨタ・ハイラックスに13分51秒
差をつけて優勝。ペテランセルは2輪
（ヤマハ）で初制覇した1991年か
ら30年目の節目にダカール通算14勝目
を挙げる記録的勝利となった。

南米からサウジアラビアに舞台を移
して2年目のラリーは新型コロナウイルス
ルスの世界的な感染拡大により一時は
中止も取り沙汰されたが、主催者のA
SOは国際線の定期便が全面運休され
たジェッタ空港に各地からチャーター
機を飛ばして関係者を運び、48時間待
機のうえ全員のPCR検査を実施。ビ
バーク地では食堂やブリーフィングに
多くの人が集まらないよう制限するな
ど様々な感染防止策を講じたうえで予
定どおり粛々と競技を行なった。

ルートは紅海沿いの第2の都市ジェ
ッタを基点にサウジアラビア国内を前
回と逆に反時計周りで巡るもの。北部
の都市ハイルでの休息日を含む13日間
12ステージで全行程7941km、うち
競技区間4577kmを走破した。



上：トヨタの追撃を振り切り、4年
ぶり、4輪で8勝目を挙げたペテラ
ンセル。ポディウムにはジャン・ト
ッドの姿も。左：ゴール後、健闘を
讃えあうアル・アティア、ペテランセ
ル、サインツのトップ3（左から）。



トヨタのアル-アティアはステージトップ5回と最多だったが、優勝には一歩及ばず(上)。2年ぶり5度目の挑戦となったローブは第8ステージでパンクにより無念のリタイア(下右)。ル・マンで優勝経験もあるデュマはレベリオンの車両で参戦(下左)。

4輪部門で上位を争ったのはペテランセルとそのチームメイトで大会連覇を狙うカルロス・サインツ、トヨタガズ・レーシングのアルアティアの3台。バーレーンのチームからプロドライブ製バギーでダカールに再挑戦したセバスチャン・ローブも活躍が期待されたが、足回りや駆動系のトラブル続きで後退した。初日のステージでSSトップを獲ったのはサインツ。しかし第3ステージでミスコースにより30分をロスした後は3位が定位置になり、中盤以降はペテランセルとアル・アティアの一騎打ちとなった。

アル・アティアは第2ステージから3日連続でトップタイムを記録するが、初日のミスコースによる遅れが響き、

総合順位では5〜6分差でペテランセルが首位をキープした。その後もパンクが多いアル・アティアは速さを見せる一方でロスタイムによる浮き沈みが激しく、結局ペテランセルを攻略することができなかった。ふたりの勝負が決したのは後半戦の第9ステージ。今大会初のSSトップを獲ったペテランセルはアル・アティアとのタイム差を17分50秒に拡大し、このマージンを活かして安全に追撃を振り切った。

今年のダカールは競技の難易度が高く、路面は厳しい砂丘越えだけでなく、パンクを招く尖った石のある路面が頻出。アル・アティアに限らず参加者を苦しめた。またナビゲーションもロードブックの配布がスタート直前(15分

前)とされた上、分岐や方位を正確に追わないとミスコースを招く難しい区間が多かった。今回新たにペテランセルのナビゲーターに起用されたブルーンジエはダカールの経験もある元2輪選手。際立ったナビゲーションの正確さとともに2輪の経験という共通部分からペテランセルは当初から息の合った走りができたという。

なおコロナ禍のもとで行なわれた今大会の総参加台数は286台と前年度比約16%減少。コースの難易度を高めた一方で新型コロナウイルスのために落伍者を出したくないのか競技距離の短縮やタイムコントロールの早期閉鎖もたびたび行なわれ、完走率は67・5%と前回の65・5%を上回った。

ダカール 2021 主要成績

順位	No.	ドライバー	マシン	タイム(差)
1	302	S.ペテランセル/E.ブーランジェ	ミニ・ジョンクーパーワークス・バギー	44:28'11
2	301	N.アル-アティア/M.ボウメル	トヨタ・ハイラックス	+13'51
3	300	C.サインツ/L.クルス	ミニ・ジョンクーパーワークス・バギー	+1:00'57
4	307	J.シュゴンスキ/T.ゴットシャルク	トヨタ・ハイラックス	+2:35'03
5	311	N.ロマ/A.ウイノク	プロドライブ・ハンター	+3:21'48
11	326	C.ラビエール/J-P.ギャルサン	オブティマスMD	+5:03'55
26	347	T.コロネル/T.コロネル	ジェフェリーズ・ダカール・ラリー	+10:11'32
43	315	R.デュマ/G.ドゥ・トルックハイム	レベリオンDXX	+27:09'37
	305	S.ローブ/D.エレナ	プロドライブ・ハンター	リタイア

アウディがダカールラリー参戦へ

主催者ASOは1月12日、競技車両およびビバーク施設の代替エネルギー移行化計画「ダカール・フューチャー」を発表した。22年からハイブリッドあるいは電気、水素をエネルギー源とするクラスを4輪・トラック部門に創設し、30年には全ての4輪・トラックを代替エネルギーによってゼロエミッション化するという。これに先がけアウディは22年に参戦することを発表。アウディは国際的なトップレベルのモータースポーツで量産車向けの革新的な技術を開発したいと考えており、電動ドライブトレイン、高電圧バッテリー、高効率なエネルギーコンバーターを組み合わせたドライブコンセプトを初採用したプロトタイプでダカールに初参戦するという。



WRCで一世を風靡したアウディがダカールでも旋風を起こすか？



トラック部門に参戦の日野チームスガワラは排気量10ℓ未満クラスで12連覇を達成。30大会連続の完走で、トラック部門でも総合12位に入った。



トラブル箇所をチェックするメカニック。今大会も彼らの活躍で2台のマシンはゴールまで無事走り抜くことができ、チームの8連覇達成を大きく支えた。



(上) パワーステアリングが効かない状態で400km以上走行した340号車。
(下) 険しい岩の路面を乗り越える345号車。

ダカールラリー2021 TLC累計成績

ステージ	日程	No.340	No.345
		三浦/リシトロイスター 市販車部門優勝	バソ/ポラト 市販車部門2位
1	1/3	1(1)	2(2)
2	1/4	1(1)	2(2)
3	1/5	1(1)	2(2)
4	1/6	1(1)	2(2)
5	1/7	1(2)	2(1)
6	1/8	1(1)	2(2)
休息日	1/9	↓	↓
7	1/10	1(1)	2(2)
8	1/11	1(1)	2(2)
9	1/12	1(1)	2(2)
10	1/13	1(1)	2(2)
11	1/14	1(1)	2(2)
12	1/15	1(1)	2(2)

※市販車部門累積順位。()内は当該日のステージ順位。

7日には340号車が序盤に前輪を強打しパワーステアリングにトラブルを抱え、420kmをステアリングが重いまま走ることになった。砂の抵抗でハンドルが切れないため砂丘ではスタックやリム落ち（空気圧を下げたタイヤがホイールリムから外れてしまうこと）を繰り返したが、追いついてきた345号車がサポート。スペアタイヤを使い切った340号車に自車のスペアを渡したり牽引するなどチームワークを発揮して乗り切った。

軽量4輪車の台数が増えた影響もあってか、今大会のコース設定は重量が重く改造範囲の限られる市販車部門には厳しいものに。市販車部門に参戦したライバルは前半で戦列を去ったがTLCの2台はペースを緩めることなく、ゴールを目指して走り続けた。

1月9日の中間休息日を経て後半戦

の最初はメカニックの整備や部品供給なしに2日間を走るマラソンステージが設定された。コースは砂地の中に尖った石の隠れている場所が多く2台とも1日目に2本をパンク。車両に搭載するスペアタイヤは残り1本となった。しかし2日目のスタートから間もなく345号車は1本のスローパンクを喫

した。リタイアのリスクを最小にするべくTLCは340号車が最後のスペアタイヤを345号車に積み替えたうえで先行。先にパンクした方がスペアを使う作戦をとった。2台はそこからのSSを無事にクリア。チームメンバーたちは胸をなでおろした。その後の難所も力を合わせて乗り切

ったTLCはワン・ツー態勢を維持して15日にジェッタのゴールポデウムに到着。エースに抜擢された三浦はプレッシャーに耐えて実力を発揮。市販車部門での参戦は初めてだったバソも終始冷静にサポートするなど全員が役割をきっちり果たしたうえでのチームワークの勝利だった。



トヨタ車体のラリーチーム
チームランドクルーザー・トヨタオートボデーが
ダカールラリーでさらに連勝記録を更新

市販車部門8連覇！

昨年、それまでの記録を更新し、市販車部門7連覇を達成
ランドクルーザー誕生から70周年となる今年の大会に
新メンバーを加えた体制で挑み、8連覇達成で花を添えた

Text/Mario Taga Photos/TOYOTA AUTO BODY



チームワークで果たした市販車部門8連覇を喜ぶ340号車の三浦(中央左)
／リシトロイシター(左)と345号車のバソ(右)／ポラト(中央右)。



トヨタ・ランドクルーザー200で
ダカールラリー2021の市販車部門
に参戦したトヨタ車体のラリーチーム、
チームランドクルーザー・トヨタオー
トボデー(TLC)は三浦昂(トヨタ
車体社員)／ローラン・リシトロイシ
ター1組の340号車が4輪車の総合38
位・市販車部門1位、新加入のロナル
ド・バソ／ジャン・ミッシェル・ポラ
ト組の345号車が総合40位・市販車
部門2位の成績でゴール。チーム史上
初の市販車部門8連覇を見事1・2フ
イニッシュで飾った。

南米から中東に舞台を移して2年目
の今大会はサウジアラビア西部のジェ
ッダをスタート／ゴールとし、1月3
日～15日にかけて13日間12ステージで
同国内を反時計回りに巡る総走行距離
7941km(うち競技区間4577km)
のルートで行なわれた。新型コロナウ
イルスの世界的な感染拡大の中で開催
される国際大会とあってTLCも細心
の注意を払い競技に臨んだ。

今大会に向けてTLCは、ドライバ
ー参戦6年目の三浦とリシトロイシタ
ーをエース格に起用。併せてチームの
テストドライバーを務めていたバソが
ベテランナビゲーターのポラトとも
に加入することになった。車両は前回
大会から投入したディーゼルエンジン
＋6速オートマチックトランスミッシ
ョン(AT)仕様である。

3日にジェッダをスタートし、南部
のルブアルハリ砂漠へ向かう4日に3
45号車が砂丘で転倒。幸いダメージ
は最小限で問題なく競技を続行した。

STAFF

EDITOR

小嶋 穰 Joe Kojima

EDITOR IN CHIEF

高桑大輝 Daiki Takakuwa

EDITORIAL STAFF

平松秀樹 Hideki Hiramatsu
鵜澤真紀 Maki Uzawa
茂木康之 Yasuyuki Mogi
三浦康宏 Yasuhiro Miura
長谷川俊也 Toshiya Hasegawa

CONTRIBUTOR

石井功次郎 Kojiro Ishii
遠藤俊幸 Toshiyuki Endo
大串 信 Makoto Ogushi
大谷達也 Tatsuya Otani
貝島由美子 Yumiko Kaijima
柏木龍馬 Ryoma Kashiwagi
多賀まりお Mario Taga
林 信次 Shinji Hayashi
檜垣和夫 Kazuo Higaki
皆越和也 Kazuya Minakoshi

COVER DESIGN

吉岡広樹 Hiroki Yoshioka

DESIGN

吉岡広樹 Hiroki Yoshioka
後藤恵二 Keiji Goto
稲垣 聡 Akira Inagaki
西山剛由 Takeyoshi Nishiyama
広瀬恵美 Emi Hirose
藤井康正 Yasumasa Fujii

ADVERTISING STAFF

嶋中郁恵 Ikue Shimanaka

DTP

樋口義憲 Yoshinori Higuchi

SUPERVISOR

有富誠一郎 Seiichiro Aritomi

ニューズムック
[レーシングオン No.511]

発売元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア 7F
TEL：03-6897-4611 (販売部)
FAX：03-6897-4840
広告営業 TEL：03-6897-4807
発行人：星野邦久 編集人：小嶋 穰
印刷：凸版印刷株式会社

RACING ON
PUBLISHED on 17th March 2021
PUBLISHED by "SAN-EI CORPORATION"
SHINJUKU EASTSIDE SQUARE 7F,
6-27-30 SHINJUKU, SHINJUKU-KU, TOKYO
160-8461 JAPAN
SALE TEL: +81-3-6897-4611
EDITORIAL FAX: +81-3-6897-4840
ADVERTISING TEL: +81-3-6897-4807
PUBLISHER: KUNIHISA HOSHINO
EDITOR: JOE KOJIMA

PRINTED by TOPPAN PRINTING CO.,LTD

本誌掲載の記事、写真等の無断転載、複写は法律で定められた場合を除き、著作権侵害になります。

NEXT ISSUE

次号予告

レーシングオン次号 No.512
刊行予定は**4月1日(木)**

第1特集

富士グランチャン

2ℓスポーツカーが運んできた世界の潮流
主役車徹底考察：マーチ、シェブロン、GRD、ノバ
GCが生んだヒーロー、チューナー、そして悲劇

第2特集

高橋国光

日本レース界の宝、直言インタビュー
回想：40年におよぶレース人生
TEAM KUNIMITSUの栄光 など

●本誌バックナンバーのご案内

< Racing on / レーシングオン >

No.493	70年代F1キットカーの時代	No.502	佐藤琢磨
No.494	レーシングスープラ	No.503	GT300 (付録DVD付き)
No.495	ポルシェ917vsフェラーリ512	No.504	NISSAN Z
No.496	F1最熱狂期 PartⅢ	No.505	F1最熱狂期 PartⅣ
No.497	ゲルハルト・ベルガー	No.506	JTCC PartⅢ
No.498	JSPC+IMSA-GTP	No.507	WRC グループAの時代
No.499	ウイングカーの時代 PartⅡ	No.508	F1革命車たち
No.500	セナと中嶋の時代 (付録ランヤード付き)	No.509	F1英雄たち
No.501	レーシングGT-R	No.510	ロータリーは死なず

- 価格：各1527円＋税
- ※No.493／No.494／No.495は1435円＋税
- ※No.496／No.497／No.498／No.499／No.501／No.502は1463円＋税
- ※No.500は2000円＋税
- ※No.503は1800円＋税
- ※No.508／No.509は2164円＋税

●電子版のご案内

保管場所に困らず、誌面をダウンロードしてiPadやPC、スマートフォンといった複数の端末で読むことができます。新刊からバックナンバーまでオートスポーツブックス「ASB電子雑誌書店」ほか、電子雑誌書店にて販売中。

