

世界を舞台にしたレーシング活動の先駆者

高橋 国光



馬車から自動車へと進化して以来、自動車レースは、年々の自動車の性能の向上を世に印象づけ、或いはさらなる進歩を促す手段として、あざなう縄のように自動車の発展史の側面にその成果を刻んできた。また競走用車の性能向上と共に、それを操るドライバーの華麗ともいえる技倆も生まれ、レースの最中に垣間見るドライバー達の人間像が、多くのエピソードやドラマを作り出し、数多くのヒーローたちを出現させ、レースへの関心を深めさせていった。では、日本の場合は果たしてどうであったか。欧米とその事情に変わりはない。ただ、一時期あまりにも急速に自動車が普及し、道路網の整備も追い付かず、自動車事故の急増や環境の変化などの社会現象が生じた結果、一部メディアからは自動車レースなどは不要であり、暴走族まがいの不逞の輩の所業などとの間違った論調が提起されたりして、モータースポーツへの一般の理解が遅れ、社会的に正当かつ健全な活動として広く認知されることにいささかのズレも生じた。先駆者たちはこうした偏見とも当初は関わねばならなかった。

性能向上やブランド告知の手段として、いち早くレースに着目し、率先して取り組んだのがホンダであった。1950年代から国際レースに出場、1962年には東洋初の本格的レーシング・サーキットとなる「スズカ サーキット」を完成させている。

高橋国光選手が、そのホンダに見い出されたきっかけは、1958年8月24日に行われた、第一回全日本モーターサイクル・クラブマンレースであった。これ以前、村山のテストコースで行われたドラッグレースの場で、当時BSAを輸入していた、バルコム貿易のヘルマン・ヘンリー社長の目に止まり、バルコムのワークス・ライダーとして出場する機会を与えられていたのである。この時の高橋選手は弱冠18歳、まだ誰にもその名を知られていない無名のライダーであった。豪雨のなかでの浅間高原レース場、1周 9.351kmの泥濘と化した未舗装の火山灰コース。BSAゴールドスター350でジュニア・クラス（350cc以下）に出場した高橋選手は並みいる強豪を尻目に、3分前にスタートしていたシニア・クラス（500cc以下）のライダー達の誰よりも速いペースで駆け抜けて優勝。その走りの潔さが折から有望選手を探していた田中健二郎氏に認められ、その推薦を受け、当時グランプリ・レース制覇を目指していたホンダのレース総監督であった河島喜好氏の了承を経て、ホンダ・スピード・クラブ（HSC）入りを果たしている。

そして1961年5月14日、西ドイツ・ホッケンハイムの世界GPでは、高橋国光選手はRC162に乗り、MZに乘るエルンスト・デグナー、MVのゲイリー・ホッキング、モリーニのタルキニオ・プロビーニらのベテラン選手に伍して激走、終盤では同じHSCのチームメイトであったジム・レッドマンとの競い合いを制して優勝した。浅間火山レースから僅か10回目の出場で、日本人初の世界GPウイナーとなったのである。この結果ホンダは高橋選手の世界GPフル出場を決め、1967年アメリカGP（ノンタイトル）、世界GP開幕戦スペイン、第2戦フランスGPと125ccクラスで連覇したものの、第3戦マン島TTで無念の事故、昏睡状態が10日間も続くというダメージを受けた。

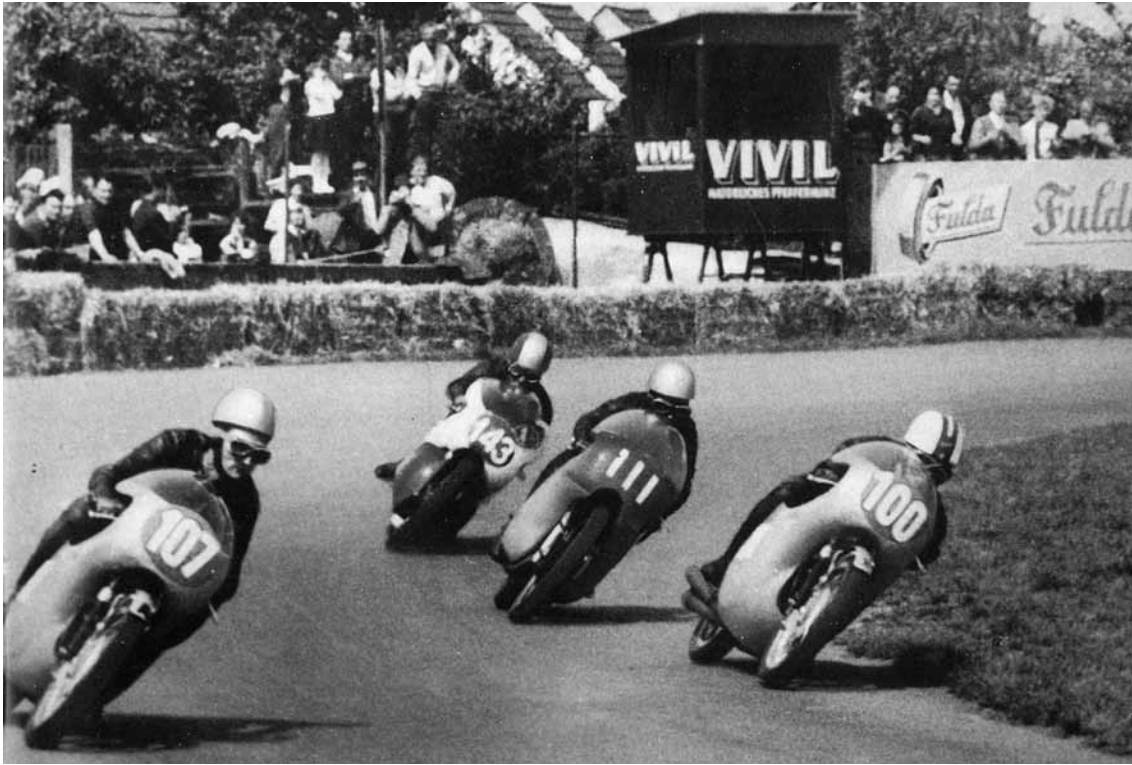
そして1965年、ホンダを離れた高橋選手は、2輪から4輪レースへと転身、ニッサンチームへと移籍する。このニッサン時代の記憶に残る活躍として、1967年第4回日本GP、富士スピードウェイでの壮絶なシーンがある。4台出場したニッサンR380のうち、他が脱落してゆくなかで、トップを走る生沢徹選手のボルシェ・カレラ6を唯一猛追したのが、高橋国光選手であった。ところが首位を奪おうかと肉迫する場面でボルシェがスピン、2台ともコースアウトしてしまう。コースにいち早く復帰したのがカレラ6で、高橋選手は再スタートに手間取り、ピットインもよぎなくされて周回遅れになってしまった。それからの高橋選手の追走は、周回ごとにファステスト・ラップを重ねるという猛烈なもので、レース結果は2位に終わったものの、その気迫の走りは見ていた人々の胸に感動として刻まれた。

そのニッサンを1978年に離れ、以後、WEC、F2、F3000、GCと広く活躍、1983年チーム・クニミツを結成し、遂にはケンウッド・クレマー・ボルシェデル・マンに参戦、1986年46歳の時であった。1995年、チーム・クニミツはホンダNSXで10回目の挑戦でGT IIクラスに優勝。その後、1998年にも同じくGT IIクラス3位となっている。米国にはA. J. フォイトのような長年活躍したドライバーの姿もあるが、高橋国光選手も1998年全日本GT選手権シリーズ第6戦 MINE・GTレース、1999年同第2戦富士に飯田章選手と組んでNSXで優勝、58歳、59歳の勝利であった。この年、59歳で現役を引退するまでに2輪、4輪を合わせて通算71勝、驚異としか言いようがない。

何とは限らないが、大きな成果を残した人物には概ね二つのタイプが見受けられる。生まれつきの天才型と克己精励の上で事を成す努力型である。高橋国光選手はどちらかと言えば後者の方であろう。それだけに、「クニさん」の愛称で親しまれるその誠実な人柄と共に、多くの若者達の心を引き付け後継を熱望するまでになったのである。殿堂に記されるに真に相応しいお一人であろう。

（日本自動車殿堂 研究・選考会議）

高橋 国光(たかはし くにみつ) 主な戦績	
昭和15年（1940） 1月29日 東京都に生まれる	西日本オールスター優勝 マレーシアGP優勝
1958年 第1回全日本モーターサイクル・クラブマン・レース（350ジュニア）優勝	1975年 富士ビクトリー優勝
1959年 第2回同レース（クラブマン500）優勝	1977年 鈴鹿ビッグ2&4優勝 西日本フォーミュラ・チャンピオン優勝 鈴鹿グレート20ドライバーズ優勝
1961年 世界選手権ロードレース西ドイツGP（ホッケンハイム）250cc優勝 同アルスターGP（ダンドロッド）125cc優勝	1978年 JAF鈴鹿GP優勝
1962年 アメリカGP（デイトナ）125cc/50cc/オープン優勝 世界選手権スペインGP 125cc優勝 同フランスGP 125cc優勝 — 以上2輪レース —	1979年 鈴鹿500マイル優勝
1966年 第3回日本グランプリ（富士）優勝 ギャラハー（パサースト）優勝 第4回クラブマン富士優勝 全日本選手権最終戦（鈴鹿）優勝	1980年 RRC筑波チャンピオンズ優勝
1968年 ストックカー富士300km優勝 メキシコ・グランプリ（ツーリングカー）優勝	1981年 富士300kmスピード優勝 富士グラン250km優勝
1969年 鈴鹿1000km優勝	1984年 富士500km優勝 富士1000km優勝
1970年 全日本鈴鹿300km優勝 ストックカー富士300優勝	1985年 富士500マイル優勝 富士1000km優勝 鈴鹿グレート2&4優勝 富士500km優勝
1971年 レース・ド・ニッポン6h優勝 日本グランプリ優勝 富士300km優勝	1986年 鈴鹿500km優勝 富士1000km優勝 レース・ド・ニッポン筑波優勝
1972年 富士ツーリスト・トロフィー優勝	1987年 全日本ツーリングカー選手権優勝 ハイランド・ツーリングカー300優勝 富士500マイル優勝 富士500km優勝
1973年 鈴鹿1000km優勝	1989年 鈴鹿1000km優勝
1974年 富士1000km優勝 日本海グランチャンピオン優勝	1993年 全日本ツーリングカー選手権第2戦オートボリス優勝
	1994年 SUGO GT & F3 優勝
	1995年 NICOS CUP 十勝24時間 優勝
	1998年 全日本GT選手権第6戦MINE 優勝
	1999年 全日本GT選手権第2戦富士 優勝



1961年西ドイツGP(ホッケンハイム)にて
インコーナーのゼッケンNo.100のマシンが優勝した高橋国光



250ccクラスで優勝した高橋国光。
日本人が世界選手権レースで日の
丸を掲げたのは初めて



日産R380のレーシングカーと
高橋国光(1968年)



日産&旧プリンス合同チームメンバーと。左か
ら大石秀夫、黒沢元治、北野元、高橋国光、横山
達、砂子義一(1967年)



日本のレースで大活躍した初代スカイラインGT-Rを駆る、No.6高橋国光とNo.8長谷見昌弘(1971年)



高橋国光は37歳にしてFIGPに初参戦。マシン
は旧型のティレルだったが、日本人最上位の9
位でフィニッシュ(1977年)



往年の名ドライバー達と。前列左より、星野一義、長谷見昌弘、松本恵二、鮎子田寛、中嶋悟、藤田直広、柳田春人、高橋国光、津々見友彦
(2003年)

※356頁～357頁は『グランプリレース 栄光を求めて 1959～1967』秋鹿方彦監修 1989年刊及び
『富士スピードウェイ 最初の40年』林信次著 2005年刊(どちらも三樹書房発行)より転載