

## マツダRE車によるル・マン24時間レース制覇

元マツダスピード専務取締役、マツダスピードチーム監督 **大橋 孝至**



両手でトロフィーを掲げるサングラスをかけた大橋氏

マツダのル・マン24時間レース優勝の功労者で、日本のモータースポーツ界にとっても貴重な存在だった大橋孝至氏が去る3月、67歳の若さで他界された。大橋氏を中核に1968年に誕生したマツダスピードの前身がル・マン24時間レース参画を開始したのは1974年、以来優勝までの18年、13回にもわたるル・マンへの挑戦ではいずれも監督として全ての采配を行ってきた。大橋氏のル・マン挑戦にかける情熱によりマツダスピードには優れた人材が集結、グローバルなネットワークが構築され、マツダの開発部門を揺り動かした。大橋氏なくしては1991年の日本車初の総合優勝はありえなかったといっても過言ではない。

### ル・マン挑戦への引き金

大橋氏は大学卒業後、古我信生氏に師事、モータースポーツ活動をスタート、1966年、1967年には全日本選手権レースに出場し、1967年には同レースでクラス優勝、1968年には、マツダオート東京内にモータースポーツ相談室を開設して、ツーリングカーレースへの対応業務を始めた。ル・マンとの結びつきは、1973年にシグマ・オートモーティブ（現在のサード）がル・マンに参戦する際に、RE（ロータリーエンジンの略）を供給したのがきっかけだ。

大橋氏の回想によると、『1973年11月、私はシグマ・オートモーティブの代表、加藤真氏とともに岡崎市の寺、高月院にあった。加藤氏は情熱溢れる熱血漢で、二人で日本のモータースポーツ界、自動車産業の将来展望、そして私たちが進むべき将来について時が経つのも忘れて語り合った。結果、私たちは世界のモータースポーツを知り、世界と交流することが急務であ

ると結論付けた。加藤氏のプランは名実ともに世界最高峰のレース、ル・マン24時間レースへのチャレンジであった。無謀とも思われたが、とにかくいってみようとのことになった。二人で寺の階段を下る際に私は身震いを感じた。』

### 初期のル・マン挑戦を支えた人たち

大橋氏を支えたのは当時のマツダオート東京の首脳陣だった。『オイル・クライシスの影響で、多くのメーカーは、モータースポーツから撤退すると発表した。しかし、私たちは、こんな時代だからこそ強烈なインパクトが必要だと会社を説得し続けた。反対論は少なくなかった。そんな時、当時のマツダオート東京の磯村本部長は私たちに対し、将来のために不可欠なのであればル・マンへの参加を考えても良いとってくれたのである。この英断がなければ、今日の私たちはありえなかった。』と回想している。1974年、彼としてはじめてのル・マン挑戦を果たしたが、デビュー戦は周回不足で完走すら出来なかった。

『次にル・マン挑戦の機会を得たのは1979年だった。賛否両論あったが、時のマツダオート東京社長、伊藤暢英氏の熱意で参加することが出来た。しかし結果はまさかの予選不通過。私たちは挑戦さえできない惨めさと悔しさのためさめざめと涙を流した。』

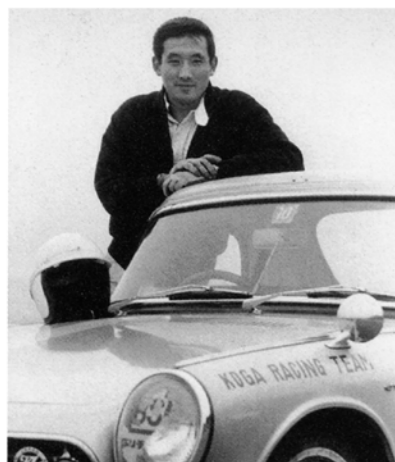
### マツダスピードのル・マンへの飽くなき挑戦の歴史

- 1974年：周回不足で完走ならず
- 1979年：RX-7 252iで挑戦するも予選不通過
- 1981年：RX-7 253、2台ともリタイア
- 1982年：RX-7 254、14位で始めて完走
- 1983年：マツダスピードをマツダの子会社化

### 大橋 孝至(おおはし たかよし) 略歴

- 1941 (昭和 16) 年 3月東京に生まれる  
学習院大学卒業後、古我信生氏に師事、モータースポーツ活動を始める
- 1966 (昭和 41) 年～67 (昭和 42) 年 全日本選手権レースに出場
- 1968 (昭和 43) 年 マツダオート東京内にスポーツ相談室を開設
- 1974 (昭和 49) 年 シグマ・オートモーティブと共同でル・マンに初挑戦
- 1979 (昭和 54) 年 以来 (1980年を除き) 毎年ル・マンに挑戦
- 1982 (昭和 57) 年 ル・マンで初完走
- 1983 (昭和 58) 年 株式会社マツダスピード設立、取締役に就任

- 1991 (平成 3) 年 ル・マン総合優勝達成
- 1992 (平成 4) 年 マツダスピード専務取締役に
- 1998 (平成 10) 年 株式会社マツダスピード解散  
その後はトヨタチームサードの監督、トヨタモータースポーツGTアドバイザー (TRD)、JAF モータースポーツ審議委員などを歴任。
- 2009 (平成 21) 年 3月病気のため逝去、67歳



写真左：1960年代、自身のモータースポーツ活動を開始

写真右：1974年、大橋氏初めてのル・マン挑戦

1983年：717C、12、18位で完走、(グループCジュニア  
優勝)

1984年：727C、15、20位

1985年：737C、19、24位

1986年：757(3ローター)を投入するも2台ともリタイア

1987年：757のうち一台が7位で完走

1988年：757が15位、767(4ローター)が17、19位

1989年：767B(4ローター)が7、9、12位で完走

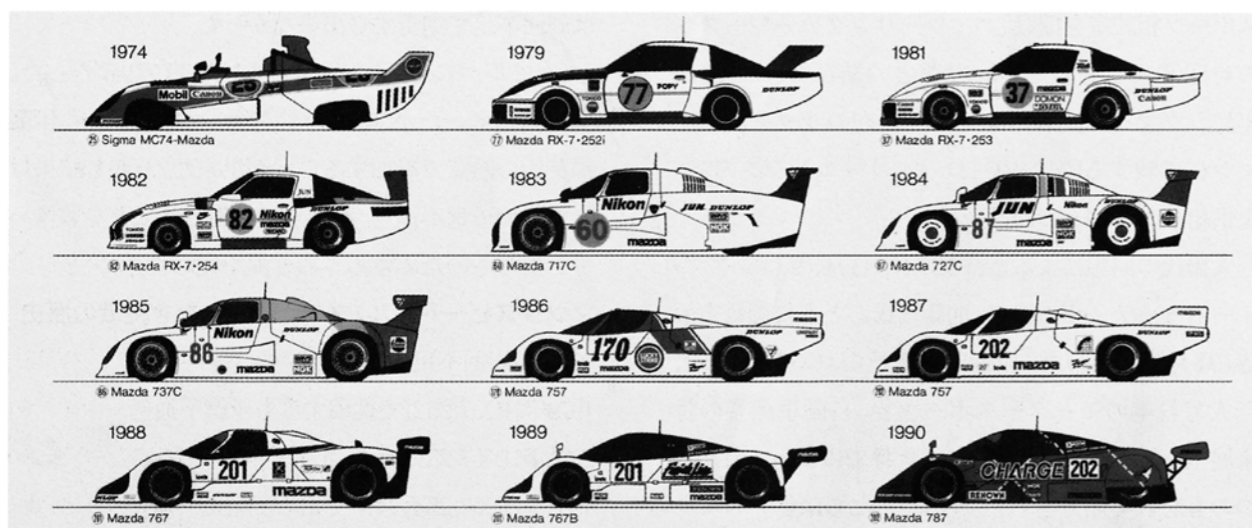
一旦は出場可能最後の年となった1990年に惨敗

1989年はそれなりの結果だったが、そこに降って  
沸いたのが、規則変更であった。3.5Lの自然吸気以外  
のエンジンが出場できるのは翌年までとなったので  
ある。翌年を最後の挑戦と受け止め、「エンジン出力を  
大幅アップし、燃費、信頼性も同時に改善、上位入賞  
を目指せ」というマツダの達富商品本部長の重大令の  
もと、マツダ、マツダスピードが全力を挙げた。1989  
年秋、筆者は突然モータースポーツ主査兼務を命じ  
られた。全くのめぐり合わせだが、大橋氏とは中学以  
来の同窓&同級生であった。学生時代の接点は限られ

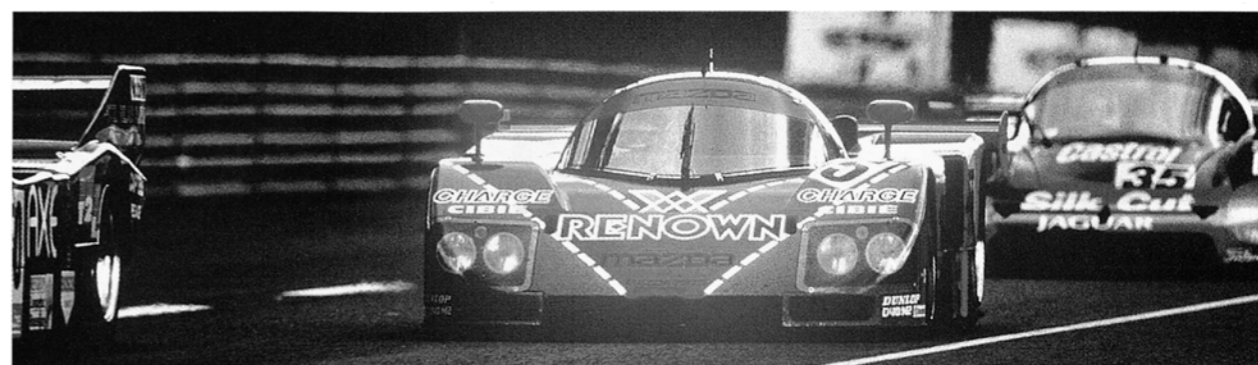
ていたが、マツダに在籍する筆者が引き受けることにな  
った以上は、マツダスピードとマツダ開発部門の連  
携をいかに図るかが最大の役割と判断、周囲に明確に  
見えるカタチでの徹底的な連携活動を開始した。

大橋氏は1990年に向けて、コンサルティングティ  
ームマネージャーにジャッキー・イクス氏を、ドライ  
バーには若手F1ドライバーを起用、性能、燃費、信頼  
性共に大幅に向上したエンジンと新型マシンに期待  
をかけた1990年のル・マンに臨んだが、新型787は2  
台ともエンジン以外のトラブルでレース中盤にリタイ  
ア、前年のクルマ(767B)がかろうじて20位という  
結果に終わった。多くの努力にもかかわらず結果は惨  
敗だった。

正真正銘のラストチャンスに微笑んでくれた女神  
本来なら、マツダのル・マン挑戦はここで終止符が  
打たれるはずだったが、レース直後にもう1年だけ出  
場可能になった。正真正銘のラストチャンスだった。  
まずは1990年のレース結果を徹底的に分析し、1991  
年に優勝をめざすための80項目近い技術課題を抽出、



ル・マンに挑戦したマツダ車群(1990年まで)



快調に周回を重ねる787B



55号車は24時間一切のトラブルなしに走りぬいた

「勝つ為のシナリオ」を構築した。それぞれの課題に対  
する責任者やスケジュールを決めて、徹底した開発活  
動を推進、1991年春までにはほぼ全ての技術課題を  
クリアーすることができた。

そして臨んだ1991年の第59回ル・マン24時間レ  
ース、マツダ787Bは、19位というポジションからのス  
タートだったが、1時間後には11位、4時間後には7位、8  
時間後には4位、12時間後には3位、14時間後に2位と着  
実にポジションを上げた。それでも前を走るメルセデ  
スC11には4周の差を付けられ、メルセデスの優勝か  
とも思われたが、ゴール3時間を前にメルセデスが突  
然ピットイン、動かなくなった。21時間目にトップ  
に躍り出た55号車は24時間一切トラブルなしに走り  
ぬき、日本車としての初めての、またレシプロエン  
ジン以外のエンジンによる初の総合優勝を獲得、残り2  
台も6位、8位と全車完走を果たした。

#### 貧乏チームとグローバルなネットワーク

優勝にいたるまでの18年間は決して予算の豊富な  
チームではなかった。1991年の年間総予算ですら近  
年のF1年間予算の数%にも満たない額であった。  
「貧乏チームマツダスピード」は、多くのボランティア  
に支えられ、「ル・マン村」の村人として温かく受け入  
れられた。大橋氏は特に、ル・マン24時間レースの主催

者ACOとは長い年月をかけて友好関係を築き、それ  
を足がかりにFIAにも接触し、RE搭載車に対する規  
則などに関して粘り強く交渉した。

また、トム・ウォーキンショー氏(英国)、ナイジェ  
ル・ストラウド氏(英国)、ピエール・ドュドネ氏(ベル  
ギー)、ジャッキー・イクス氏(ベルギー)、ユーク・ドゥ  
ショナック氏(フランス)などからの心からの協力を  
得ることが出来たが、このようなグローバルなネット  
ワークは大橋氏の人柄や姿勢が長年かけて築いてき  
た貴重な財産だった。もちろんマツダでル・マンに挑  
戦し続けてくれた寺田陽次郎氏、片山義美氏、従野孝  
司氏、そしてマツダスピードやマツダにおいて、勝て  
るマシン、エンジンの開発に寝食を忘れて頑張ってく  
れた人たちの貢献も大きな力となった。

その後、1998年のマツダスピード解散後も、大橋氏  
はトヨタチームサードの監督として、あるいはトヨ  
タモータースポーツGTアドバイザー(TRD)、JAFの  
モータースポーツ審議会委員として活躍し、日本の  
モータースポーツ界に貢献してきた。

#### 今こそ夢の実現に向けての強い意志が必須

以上のように、大橋氏は一生をモータースポーツに  
捧げたといっても過言ではないが、冒頭の回想の中  
にある「日本のモータースポーツ界、自動車産業の将来展  
望、そして私たちが進むべき将来」は、21世紀中盤にむけ  
ての日本の自動車産業の生き残りをかけて、今改めて  
考えなくてはならない大きな課題であり、中でも日本  
におけるモータースポーツを中核とした自動車文化の  
定着は必須である。その意味からも、今日ほど大橋氏  
のような夢の実現に向けての強い意思と、一旦決めたら  
絶対に逃げ出さない熱い心が求められている時はない  
と思う。(モータージャーナリスト 小早川隆治)