

2021



寄稿
Contribution

多摩川スピードウェイの栄光と消滅



多摩川スピードウェイの会 会長

片山 光夫

Mitsuo Katayama

多摩川スピードウェイは、当時日本にモータースポーツを普及するために活動していた日本自動車競走倶楽部の中心メンバーであった藤本軍次氏らが、報知新聞などの協力を得て日本スピードウェイ協会を設立し(これには諸説あるが)、多摩川の河原に常設レースコースの建設を提案し、1936年(昭和11年)に完成した。当時、多摩川を渡る東横線が近くを通過していた関係から東横電車(現在の東急)の協力や関係官庁からの了承を得るとともに、当時の陸軍と商工省が国産車の技術向上を大義名分としてレースの開催許可を与えた。

多摩川スピードウェイは長径450m、短径260mの楕円形で、一周約1200mの左回りのコースには簡易舗装が施された。河川敷で騒音問題が無く、階段のように傾斜した堤防を観客スタンドに利用することで、堤防からコース全体が見渡せる好条件があり、全出資金10万円(一説には15万円)は、東横電車が5万坪の土地と7万円の出資、三菱系篤志家の3万円の寄付で賄ったといわれている。

報知新聞と全日本自動車競走倶楽部が共催した第一回のレースとなる全日本自動車競走大会は、1936年2月の2.26事件の衝撃も冷めやらぬ6月7日に開催された。参加車両25台、5種目のレースが開催され、観客は3万人であったという。各種の外国製レーサーの競走と並んで国産小型自動車部門のレースではオオタ号とダットサンが激突したが、一日の長のあるオオタ号が優勝した。この時のオオタ号の30周の平均時速は59.6kmと記録されている。オオタ号は優勝カップレースでも大型エンジンを搭載した輸入車と互角に戦い、4位となる快挙を挙げた。特筆すべきはこの時、フォードのエンジンを搭載した自作のハママツ号で出走した本田兄弟はレース中の事故でリタイヤを余儀なくされたが、これが後にホンダ(本田技研工業)を率いた本田宗一郎氏とその弟・弁二郎氏であった。

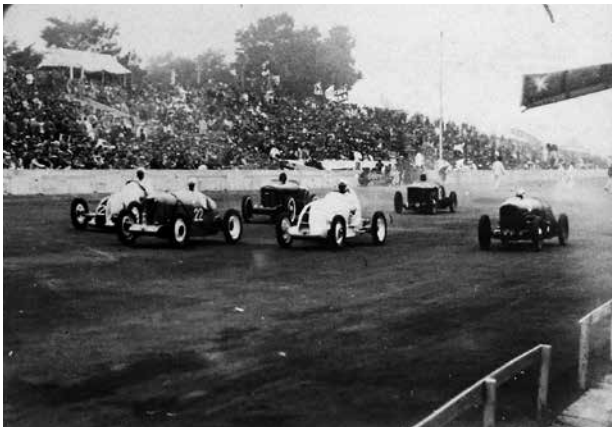
ダットサンを率いる鮎川義介氏は、片手間のレース参加で

はなく次回には万全の準備をするように社員に訓示し、同年10月25日に開催されたレースを見据えてスーパーチャージャーを搭載したダットサンを開発した。このレースではこのダットサンが同じコースの20周平均時速96.6kmで優勝したが、この時はオオタが不参加だった。1937年5月のレース、1938年のレースでは有力選手が戦地へ出兵したため減少し、それ以降は日中戦争による国家総動員法により自動車レースは中止された。

この3年間にレースに参加した外国車はブガッティ2台、メルセデス、ハップモビル、インビクタ、マーモン、ベントレー、フォード、クライスラー、MG、ハドソンなど多岐にわたり、当時の欧米の自動車事情を反映していた。またこれらレーサーのオーナーも自動車販売店主から国産自動車メーカー、爵位をもつ貴族など幅広く、自動車が既に日本の広い階層に行き渡っていたことがうかがわれる。また1940年までは二輪車のレースも行われた記録がある。

戦後の1949年(昭和24年)には全日本モーターサイクル選手権大会が多摩川スピードウェイで開催され、翌1950年には日米親善モーターサイクル選手権大会が行われたが、本格的なオートレース場が船橋、川口などに建設され、多摩川スピードウェイが使われることは無くなっていった。戦後の改革により河川敷の所有権は国に移り、使用权は県の管理となり、多摩川の河川敷はプロ野球の練習場や付近の大学体育会の練習場に貸し出されることとなった。しかし多摩川スピードウェイのレース時に使用された観客席は、多摩川の堤防としてこれ以降永く利用されてきた。

2016年5月には多摩川スピードウェイ建設80周年を祝うイベントが多摩川スピードウェイの会主催で行われ、観客席跡のコンクリートに記念プレートが埋め込まれた。これは2016年3月に川崎市が多摩川流域の行政ビジョン「新・多摩川ブ



第三回全日本自動車競走大会のスタート風景(1937年5月16日)。



多摩川スピードウェイの会が寄贈した80周年記念プレート(2016年)。



80周年記念プレートを囲んで、左から福田紀彦川崎市長、一人置いて堺正章氏、小林大樹副会長(2016年5月29日)。



実際に参戦したブガッティT35C(手前)とカーチス号(奥)とともに(2016年5月29日)。



観客席跡地のコンクリート調査(2021年8月24日)。



左手奥が現在の観客席跡。右が補強後の堰堤(2021年8月24日)。

ラン」に、多摩川スピードウェイ跡地を保存する、との方針を受けて当会が記念プレートを寄贈・設置したものである。

しかし85周年の2021年7月には上流から進められてきた多摩川土手の補強工事が告知され、2022年3月までに観客席跡のコンクリートがすべて取り除かれ、新しい土手に生まれ変わることが国交省と川崎市より通告された。

行政によるあまりにも唐突なこの発表は、これまで多摩川スピードウェイを保存すべき観光資源と認めていた事実に対し、日本の自動車産業の重要な遺産を破壊するものであることから多摩川スピードウェイの会は国と市に抗議したが、防

災を優先することに異論はなく、観客席跡の全面撤去は避けられない事態となった。多摩川スピードウェイの会は、数少ない日本の自動車産業遺産としてこの観客席跡の一部分でも保存すべく活動中である。

多摩川スピードウェイは、戦前の自動車産業とモータースポーツが本格化する直前の一瞬の光芒であった。この火種は長い戦争で踏み荒らされたものの、決して消えることなく戦後の日本自動車産業に引き継がれ、40年後に日本が世界の自動車産業をリードする重要な発端となった。