

# THE・MAN

閃光を放った男たち

そのレース活動歴はわずか7年にすぎない  
しかし途方もなく濃密な7年間だ  
福沢幸雄、川合稔、鮎子田寛らの後を継ぐべき  
トヨタの若きエース高橋晴邦の名前を  
一躍有名にしたのは、皮肉なことに  
名車スカイラインGT-Rデビュー戦の  
敵役としての快走によってだった

# 高橋 晴邦

Harukuni Takahashi

Text/Shinji Hayashi  
Photos/Hidenobu Tanaka, i-dea

「優勝するなんて考えてもいなかったよ。クルマが全然違うんだもん。3番手狙いだっただね。それがあんな展開になっちゃうんだからねえ」。高橋晴邦は楽しそうに当時を回想し始めた。  
時は1969年5月3日、場所は富士スピードウェイ、30度バンクを疾走する右回り6kmフルコース。第1回JAF GPは、前年までのスポーツカー路線の日本グランプリを秋の10月に移し、フォーミュラ振興策を前面に打ち出している新設GPだったが、まだ日本に根付いていないフォーミュラカーレースより、その前座として昼前に開催されたT.S.レースの方が盛り上がり上がったのだから、なんとも皮肉なものだ。スカイラインGT-Rから取って代わる新型「GT・R」(PGC10)の緒戦が、今大会なのだった。ニッサンR380譲りの高性能2リッターDHCのS20エンジンを持つGT・Rは総勢8台(ワークス仕様は5台)。決勝当日朝の有力新聞には1ページ大の広告が打たれた。曰く「きょう、注目のスカイライン、GPに初陣」と。自信のほどが窺える。ところが……。

# 高橋

69年春の事前テストではワークス選手が2分11.12秒台をコンスタントに記録していた。対するトヨタ1600GT勢はすでに完熟の域にあり2分15秒が限度。これでは勝負にならない。もともと1600ccと2000ccではクラスも別だ。しかしニッサン勢にとって意外な盲点があった。今大会独自のドライバー参加制限。過去のGPで実績のある選手は前座レースには出場できない。そこで、今までGT-Bやフェアレディで活躍してきた「お客さん」(SCCNやPMCSのクラブ員)を集めてGT・Rによる特訓テストが行なわれタイムは2分13秒台に縮まった。快晴の決勝日。4・3・4グリッドの1列目には藤田皓二(GT・R(2分13秒42)、ロバート・レイガンGT・R(2分14秒73)、長村瑞臣GT・R(2分14秒66)、そしてトヨタ勢で唯一のワークスドライバー晴邦が15秒を初めて切って2分14秒91。2列目には萩原裕(GT・R(2分14秒91)、館宗一トヨタ(2分15秒46)、石井和雄トヨタ(2分15秒47))が就いた。3列目以降には、篠原孝道GT・R(2分15秒58)、大橋繁光GT・R(2分16秒13)、中野雅晴トヨタ(2分16秒21)、綿引義誠トヨタ(2分16秒45)、千代間由親GT・R(2分16秒58)、等々が並んだ。スタートと同時に、トヨタGT勢がGT・R群の間をスルスルと擦り抜けて一気に上位を固めてしまう。「GT・R勢はギャレシオの関係でスタートが遅いのは分かっていた。でも彼らは楽に追いつけると思っていたよだね。僕らがスタート直後から一団となって引き離す後ろ姿を見て、焦ったのかもしれないな。序盤でスピントしたGT・Rも何台もあったようだし」

▼72年10月・富士1000kmではセリカターボを駆る。恐いもの知らずの生意気盛り。「当時、あのキタさん(北野元)から、そんな走りをしてると死んじゃうぞ、って忠告された」。



館が2周目へアピんでコースアウトした後、ピットでアクセルワイヤーの修理を行なって遅れを取ったものの、決勝30周レースの10周目まで、トヨタ勢の優勢は変わらない。しかしこの週の終わり、2位に就いていた中野がエンジントラブルに見舞われて直線で止まり、15周目へアピン手前では石井も同じ運命に。しかし晴邦は快調なペースでトップを快走する。GT・R勢は藤田、レイガン、長村が後退したり脱落し、最上位に就ける篠原と萩原は晴邦の10秒後方に位置し、差がなかなか縮まらない。

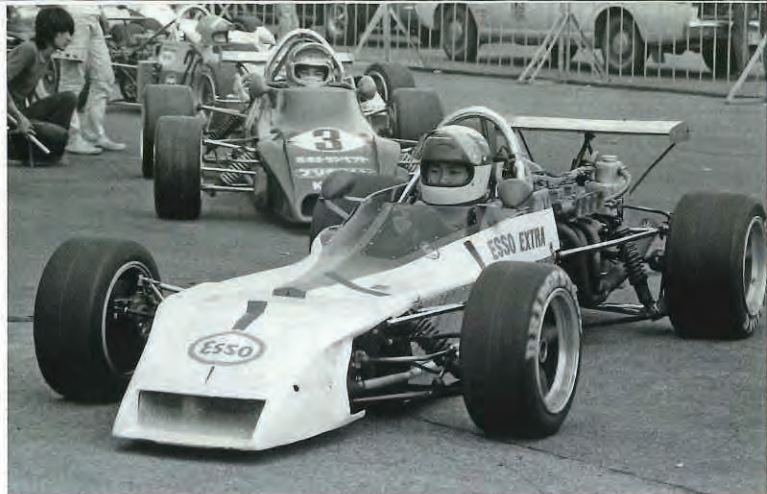
レースも後半に入り、ニッサン陣営は今や周回遅れとなる藤田と長村を晴邦の前方に配備し、ペースダウンを強要する。晴邦がようやく「邪魔な」GT・Rを抜いた時には、2位・篠原が晴邦のすぐ後方に迫ってきていた。「周回遅れにブロックされ、一台抜いたらまたピットから出てきてブロックされ、ずいぶんタイムロスしたね。でもGT・Rのドライバーたちはまだマシンを乗りこなしてないようだし、予選タイムで僕より遅いGT・Rが2位3位だったので、完全に勝てると思っただね。残り1周あまりの最終コーナー手前で真後ろに付かれたけど、タイミングをずらしてね、向こうの加速が鈍るように仕向けた。おかげで、スタート後半までスリップストリームに入られないで済み、ミラーで後方を見ながら、GT・Rが右に出ようとするのが分かったので右にラインを振り、そして今度は左に出ようとしたので左にラインを変えた。そしたらそれが、後になって走路妨害だと言われけさ」

「僕はね、国さん(高橋国光)もそうだけど、あの激しかったワークス対決の時代においてさ、一度も敵と接触したりぶつかったことがない。ましてや、この時は、追いついてきたGT・Rに真横に並ばれてもいない。ストレートでスピード差があるクルマで勝とうと思えば、コーナリングテクニク



◀東京西新宿に構える自身のオフィス「ボクー」で、69年JAF GPを語る高橋晴邦。63歳とは思えぬほど若々しい。テーブル上の2台の1600GTは、Qモデル製のミニカー試作品と知人制作のスロットカー。

篠原さんはある意味いちばんの被害者かもしれないね  
気の毒だなあと思っただのは僕の方さ



▲ 73年7月1日・日本オールスターではフォーミュラをドライブ。国産ノバ01にトヨタ3Kを搭載した新設FJ1300は、後のF3に匹敵。トップを快走するもタイヤバーストでリタイヤを喫した。後方に見えるのは、中野雅晴が駆る鴻池スピード製KS03だ。



▲▼ 69年5月・JAF GP、疑惑のTSレース。初陣スカイラインGT-Rの勝利を阻むべく晴邦トヨタ1600GTは逃げに逃げた。真っ先にチェッカーを受けて表彰台に立つと、満員のスタンドからは盛大な拍手が湧き起こった。浮かぬ表情の篠原孝道（左）と萩原裕、両者の繰り上がり1-2位が発表されるのはこの3日後のことだ。



や心理作戦を含んだ駆け引きで勝負するしかない。しかも、レースでは当時あの程度の直線での抑えは日常茶飯事のことだよ」

晴邦号は最終ラップもそのまま耐え切り、篠原GT-Rに1・19秒の「大差」を付け、トップのままチェッカーを受けた。その1秒後方に周回遅れの館と藤田が従った。楽勝と思われていたスカイラインGT-Rは惨敗を喫したのだ。

表彰台の真ん中に立った晴邦に、8万人の大観衆から盛大な拍手が送られた。スカイラインGT-Rのデビューウインを楽しみにしていたファンも多かっただろう。しかしライブで70分間の死闘を見つめた者にとっては、真の勝者が誰であるかは明白だった。

しかし、ストレートの7番ポストにいたマシヤル（3人中ふたりはSCCNクラブ員）から「26番高橋晴邦に走路妨害あり」という報告がすぐに入っていたため、フィニッシュ2時間半

よ  
混乱の末の勝利剥奪により、高橋晴邦の名前はかえって日本中に知れわたった。

そして41年後の今、こうも語る。「篠原さんはある意味、被害者だと思えよ。僕より予選タイムが良かった奴が遅れちゃったせいで、篠原さんがGT-R勢の先頭になった。ものすごいプレッシャーだったろうね。アマチュアなのにニッサンを背負わされて、勝てと言われてお気の毒さ。あまり言う」と失礼になるけど」

※ ※ ※  
73年末に世界中を襲った石油危機によりトヨタワークスは解体し、「トヨタ」とともに世界に羽ばたこう」と思っていた夢が潰れたことを知った晴邦は、レーシングドライバーを引退し、妻子とともにアメリカの大学院に留学、日本のレーサーとの関係を一度は完全に絶った。

「でも、鮎田、館（宗一改め信秀）、

後に出された暫定結果では、晴邦は1周減算で3位に降格、GT-Rの篠原と萩原が1・2位とされた。トヨタ陣営からはさすが高橋利昭（TMSCG古参選手）名義で逆に抗議が提出された。ちなみに田原源一郎（SCCN会長）は今大会の競技長であり、多賀弘明（TMSCG会長）は一競技運営委員という立場だった。ニッサンとしては事前の新聞広告からも察せられることく、いかなる方法を用いても勝たねばならぬ社運の賭かった一戦だった。審議は決勝終了後の深夜にまで及ぶも結論は出ず、3日後に東京のJAF本部で催される大会審査委員会に持ち越された。

審査委員長であったNAC（日本オートモビルクラブ）代表の塩澤進午は、その著書「日本のモーターレース創造の軌跡」（ネコ・パブリッシング／09年）にこう記している。「コース委員長も

## トヨタと一緒に海外レースに挑戦したかった そこで輝けば、そのさらに先にF1があると信じていた



▲ 73年7月29日・富士1000kmは豪雨のなかでの一戦。初陣セリカLBターボを見崎清志と走らせ、並みいる強豪を降して総合優勝を飾った。「この時一緒にマシン開発したのが、当時我々のチーフメカニックで、今年（2010年）6月にドイツで事故死した社員ドライバーの成瀬弘さんだったんだ」。

## THE MAN 閃光を放った男たち

### Harukuni Takahashi

1946年12月26日、東京都杉並区出身。66年フェアレディに乗って船橋でレースデビュー。ジム・クラークに憧れ生沢徹のような海外雄飛を夢見るも、法政大学在学中にTMSCGに所属してカローラを駆って68年全日本チャンピオンに輝くと、卒業と同時にトヨタ自販ワークス入り。69年秋の日本グランプリには5リッター7で参戦。70年代前半、トヨタの若きエースとして幾多の名勝負を展開するも、73年末のオイルショックによるワークス活動中止により、28歳の若さで第一線から引退。ル・マン24時間には74～75年とシグマでスポット参戦。通算70戦18勝。77年に株式会社ボクーを設立してビジネスマンとして活動開始。フロアマットの「カロ」ブランド（www.karo1980.jp）が有名。70年代末から80年代初頭にかけてはウォルター・ウルフ・レーシングの国内監督を務め、関谷正徳や鈴木利男らを育てた。姉妹誌「日本の名レース100選」vol.033（69年JAF-GP）や本誌No.444号P34を見れば、さらに興味倍増のはず。