



多摩川レーサー、最後の凱旋

Tribute to the Tamagawa Speedway

1936年に作られた、日本における初期の自動車産業とモータースポーツの盛り上がり伝える史跡、多摩川スピードウェイの観客席は残念ながら護岸工事のために取り壊されることが決定となってしまった。その最後の姿を記録するため、多摩川スピードウェイの会とカーグラフィックは一台のレーシングカーを選び込んだ。

小野光陽=文 小河原 認 / S-Kobayashi Archive / CG Library=写真
 report: Koyo Ono photo: Mitomu Kagahara, S-Kobayashi Archive, CG Library

photo: S-Kobayashi Archive



多摩川スピードウェイのスタートラインに並んだレーシングカー。一番手前の24と書かれたマシンが、上の写真のインヴィクタそのものである。当時のボディ形状はアメリカで復元された現在のものと異なり、テールはもっと低く鋭く伸びている。右端に映る参加者の中に24番のツナギが見える。



撮影会を開催した2021年10月4日の多摩川の景色。この日から約2週間後には工事のために周辺への立ち入りが制限されると連絡を受けていた。対岸には、木が育った以外は変わらず見える田園調布の森があり、東横線の橋脚も当時と大きくは変わらない。そこにインヴィクタがあると、85年分の時間がゆっくり過ぎていくように感じられた。モノクロではなくカラーで。

全面保存ならず、部分移設を目指す

今年7月2日に国土交通省京浜河川事務所から川崎市へ多摩川スピードウェイ観客席の取り壊しを含む築堤工事について通達があったから、同史跡の保護を求める多摩川スピードウェイの会を交えた三者による話し合いが行われてきた。8月13日には京浜河川事務所から、現地にて状況確認と護岸整備の必要性および河川法の規定に基づく河川管理施設等構造令の説明がなされた。これを受けて多摩川スピードウェイの会が、法令で求められる天端幅(土手頂上部の幅)を満たしつつ観客席を保存する代替案を同省へ提出したところまでをCG10月号ではお伝えした。

その後、8月24日に京浜河川事務所は史跡部分の構造を調査するレーダー探査を実施したという。また同27日には産業遺産学会から、観客席の保存と堤防強化を両立するために歴史的建造物保全技術の専門家を加えた工法・工事計画の再検討を求める要望書が国土交通省や京浜河川事務所などに提出された。

しかし残念なことに、こうした要望や提案が受け入れられることはなかった。国土交通省は調査結果を公表し、当初予想していた「厚さ50mm程度の薄いコンクリート」ではなく、場所によって約150~170mmの厚さがある河石が混じったコンクリートであったことを確認したものの、鉄筋が確認されず、また土粒子の流出を防ぐ吸い出し防止材が設置されていないことを理由に「護岸機能として期待できない」と結論づけ、また代替案に対しても「不可」と回答。こうし

て観客席の全面保全の可能性は潰えたのだった。

本来ならまずこの構造調査をし、それから保存と堤防機能の双方を満たす工法が検討されるべきだったのではないだろうか。ところが本件では、補正予算ゆえに工事の期日があったとはいえ最初の話合いの時点で工法が決定しており、再検討のための時間も与えられず、結論ありきで押し切られた感が強い。こうした本質から外れたプロセスで進んだことは遺憾と言わざるを得ない。

いっぽうで、国土交通省と京浜河川事務所にも一定の譲歩、言葉を換えればリスベクトを示したと言えるところはある。たとえばレーダー探査は本来なら行わない作業で、やらずに押し通すこともできただろう。この調査があったおかげで、これまで推測でしかなかった観客席の構造を詳しく知ることができた点では価値があったと言える。また、全面保全には応じられないながらも、観客席の一部を切り出して新たな堤防上へ部分移設することについては、同省としては設置工事および移設後の維持管理はできないが(役所として担当できる範囲から外れる)、必要となる観客席の切り出しやその工期末までの保管などについてできる範囲で協力するという紳士的な提案があったことも記しておきたい。

この提案を受けて、多摩川スピードウェイの会は新しい堤防への部分移設に向けて引き続き活動中である。川崎市がこの移設工事でも維持管理も行わない方針なのは非常に残念だが、なんとか史跡の一部を残そうという同会の活動を今後も支持していきたい。



国土交通省京浜河川事務所が実施した観客席のレーダー探査によると、コンクリートの厚さは観客席部分で約160mm、階段部分で約170mmあり、ともに無筋(鉄筋がない)であった。そのコンクリートの下には細粒分のない100mm以上の大きさの玉石が敷かれているという。5年前の80周年に多摩川スピードウェイの会から寄贈された記念プレートについては切り出される予定で、工事に合わせて切り出される観客席の一部とともに移設を目指している。



1936年の第1回大会で多摩川スピードウェイを走るインヴィクタ。レースではドライバーとともにライディングメカニックも乗った。簡易舗装が荒れているのが見てとれるだろう。奥は本田宗一郎も製作に関わったアート商会のカーチス号で、榎原真一が駆る。その奥に写っているのが現在まで残っていた観客席である。

photo:S-Kobayashi Archive

80年の時を超えた凱旋

観客席の取り壊しが決定的となった時、多摩川スピードウェイの会とカーグラフィックは、取り壊される前に記念となる記録を残したいと考え、10月4日に小さな撮影会を共同で開催した。そしてこの機会に相応しい、多摩川と緑の深い一台のイギリス車を運び込んだ。1929年製インヴィクタ4 1/2ℓ。1936年に多摩川スピードウェイで初開催された第1回全日本自動車競争大会の「優勝カップレース（メインレース）」を制したマシンそのものだ。

このインヴィクタは、岐阜の名家の14代目、渡辺甚吉が1930年にイギリス留学から持ち帰ったもので、当初はロングホイールベースのトゥアラードだった。数年間ショーファードリブンで使用された後、クルマの買い替えて使用機会がなくなったインヴィクタはレーシングカーに仕立て直される。シャシーを短縮し、新たに軽量なボディを架装したのは梁瀬自動車（現・ヤナセ）であった。こうして迎えた1936年の多摩川で、渡辺家のお抱え運転手、川崎次郎が運転するインヴィクタはその持ち味である扱いやすいトルキーなメドウ・エンジンを活かし、見事に優勝するのだ。

その後、渡辺家の手を離れ、太平洋戦争があり、行方が分からない

photo:S-Kobayashi Archive



1955年に錦糸町界隈の修理工場からサルベージされ、吉祥寺の濱家（日本クラシックカークラブを創設した濱野太郎先生）の庭に置かれたインヴィクタ。盗難防止でラジエターとエンジンはおろしてあるが、それを差し引いても復元の難しさがうかがえる。結局、当時の日本の大学生の手には負えず、米軍属のプレストン・ホプキンスに譲り、アメリカに渡った。

くなったこの多摩川レーサーの残骸を、1955年に錦糸町近くの修理工場で発見したのが、ほかならぬ小林彰太郎CG創刊編集長であった（当時学生）。救い出されたインヴィクタは在日アメリカ軍属のエンズージアストの手に渡り、アメリカへ運ばれ、次のオーナーによって修復され、1980年代後半に再び日本へ持ち込まれる。そこまでの顛末は「Super CG」の14号に詳しい。さらにその後、再び日本を離れてドイツ人オーナーの手に渡ってイベントなどで活躍し、3度日本に戻ってきたのが2016年のことである。

以上の歴史を振り返っても分かるとおおり、初代多摩川優勝車のインヴィクタがこの河川敷に戻ってきたのは、実に80年以上ぶりであり、同時に、当時の姿を残した観客席を前にしての凱旋はこれが最後となる。トリビュートとフェアウェルに相応しい記念にはなったが、やはり無念極まりない。多摩川スピードウェイが90周年、あるいは100周年を迎える年に、この観客席の前で、現在まで残る多摩川レーサーの4台、この渡辺甚吉のインヴィクタに加えてホンダコレクションホールが所蔵する榎原カーチス号と三井家のブガッティT35C、そして河口湖自動車博物館が所蔵する小早川元治のMG K3マグネットが並ぶ姿を見たかった。

photo:CG Library



アメリカに渡ったインヴィクタは、ホプキンスの次のオーナーであるデイヴィッド・ウィリスの手で修復され、新たにボディも作られた。1981年に完成した姿でペブルビーチに展示され、ラグナセカも走っている。88年にオークションにかけられ、日本人が落札して二度目の上陸。当時の試乗とストーリーは「Super CG」でレポートされた。その後、2003年頃にドイツへ。



ドイツ人オーナーの元でインヴィクタはヨーロッパ各地のクラシックカーイベントに参戦していたそうだ。彼らはインヴィクタのSタイプ・ローシャーも所有するエンスージアストで、手放すときも「これは日本にあるべき車両だ」と話したという。こうして2016年、運命とでも表現したくなる三度目の日本上陸を果たし、現在に至っている。このインヴィクタが現役を退いて以来、多摩川に戻ってきたのは初めて。この撮影に際し、歴史的背景とタイミングをご理解いただき、快く車両を貸してくださった現オーナーに感謝いたします。

失って思うこと

撮影会も終わりに近付いたころ、思い立って、河原に停まったインヴィクタを、当時の人々と同じように観客席から見下ろしてみた。多摩川と、対岸にある田園調布の森、東横線の鉄橋。景色の中には85年前とほとんど変わらないものもある。眺めていたら次第に、このタイミングでのインヴィクタの凱旋から、企画側も意図していなかったメッセージを感じるようになった。

インヴィクタは、英語の「Invincible」と同じ意味のラテン語だ。訳すならば「負けず、屈しない、無敵」となるだろうか。観客席を守れなかったことを思えば皮肉に聞こえるかもしれないが、これはむしろ、逆のメッセージではないかと思うようになったのだ。「これに屈するな、敗れざる者であれ」という意味の。

今回の多摩川スピードウェイ観客席の件を「日本には自動車文化なんてない」などと自虐的に結論づけて安易に逃げることはしたくない。また、「敵」を作り上げて非難するのも過ぎれば逃避だろう。こういう時、向き合うべきは私たち自身であると思う。

ひとつの大切な史跡を守れなかった私たちは、「それはなぜだろうか、どうしたら避けられたのだろうか」と考えることからもう一度始

多摩川スピードウェイで開催された全日本自動車競争大会を後援（後に主催）した。日本自動車競争倶楽部の会員バッジ。会員には番号が割り当てられ、それを車両に書いてレースに出場した。この11番のバッジは当時作られたそのもので、メンバーだった川越豊氏の孫にあたる多摩川スピードウェイの会の会員が撮影日に貸し出してくださった。



めるべきなのではないだろうか。私たちが愛する自動車の歴史と文化をどのように知ってもらえば、より多くの共感と協力を得られただろうか。これからどんな体制で、どんな組織や団体と協力して取り組めば歴史的な施設や車両を守れるだろうか。そこから、あらためてスタートしたいと思う。未来に、次の世代にこの文化を伝えるためにも、屈せず「敗れざる者」であろう。◎

