

2012年3月3日
株式会社モビリティランド
鈴鹿サーキット

鈴鹿サーキット モータースポーツ50年の歴史



1962年 完成間近の鈴鹿サーキット

1962年9月に開場した鈴鹿サーキットは、2012年、開場50周年を迎えます。

1962年11月にはオープニングレース「第1回全日本ロードレース」を開催。翌年には2輪世界選手権「日本グランプリロードレース大会」、および4輪の「第1回日本グランプリ自動車レース大会」が開催され、その後鈴鹿1000kmレース、全日本ロードレース、鈴鹿8時間耐久ロードレース、フォーミュラ・ニッポンなどの国内最高峰フォーミュラカーレース、SUPER GTなどのGTカーレース、そして世界最高峰自動車レースのF1グランプリなど、数々のレースが開催されてきました。その歴史の一部を紹介いたします。



2011年 F1日本グランプリ



2011年 “コカ・コーラ ゼロ”鈴鹿8耐

目次

1. 年表
2. 鈴鹿サーキット、モータースポーツ50年の歴史
3. 鈴鹿サーキット50年。記憶に残るレース

1. 年表

- 1962年 9月 鈴鹿サーキット開場
- 11月 2輪 オープニングレース「第1回全日本選手権ロードレース大会」開催
- 1963年 5月 4輪 「第1回日本グランプリ自動車レース大会」初開催
- 11月 2輪 世界選手権「第1回日本グランプリロードレース大会」初開催
- 1966年 1月 4輪 「鈴鹿500km耐久レース」初開催
- 6月 4輪 「鈴鹿1000km耐久レース」初開催
- 1969年 9月 4輪 「鈴鹿シルバーカップレース」開催
- 10月 2輪 MFJ主催「第1回日本グランプリロードレース」初開催
- 1973年 8月 4輪 「第3回グレート20ドライバーズレース」開催(F2000フォーミュラレース)
- 1974年11月 4輪 「JAFグランプリ自動車レース」初開催
- 1978年 7月 2輪 第1回「鈴鹿8時間耐久オートバイレース(現:ロードレース)」初開催
- 10月 2輪 「日本グランプリモトクロスレース」開催
- 1979年 6月 4輪 全日本F2選手権「鈴鹿ゴールドトロフィー自動車レース」開催
- 1980年 7月 2輪 「4時間耐久レース」初開催
- 1987年 3月 国際レーシングコース大改修完成
- 3月 2輪 ロードレース世界選手権「日本グランプリロードレース」開催
- 5月 4輪 「鈴鹿フォーミュラジャパンレース」開催(この年からF3000)
- 11月 4輪 F1世界選手権シリーズ「フジテレビ日本グランプリレース」初開催
- 1988年 2月 「第1回モータースポーツ感謝デー」開催
- 1989年 4月 4輪 世界スポーツプロトタイプ選手権「WSPC SUZUKA JAPAN」開催
- 7月 鈴鹿サーキット国際南コース完成
- 1991年 6月 「ワールドカップカートレース イン ジャパン」初開催
- 1992年 4月 鈴鹿サーキットレーシングスクール開校
- 8月 「ソーラーカーレース鈴鹿」初開催
- 8月 4輪 鈴鹿1000kmをFIAスポーツカー選手権「SWC SUZUKA 1000km」として開催
- 1995年 4月 フォーミュラカーによるSRS-Fレーシングスクール開校
- 1996年 1月 4輪 「鈴鹿クラブマンレース」初開催
- 4月 4輪 「全日本選手権フォーミュラ・ニッポン鈴鹿サーキット」初開催
- 11月 4輪 「NASCAR SUZUKA THUNDER SPECIAL 100」初開催
- 1999年 5月 4輪 「スーパー耐久・鈴鹿200マイル」開催
- 2004年 6月 2輪 「鈴鹿300km耐久ロードレース」開催
- 2006年 9月 4輪 「D1グランプリ鈴鹿」初開催
- 2009年 4月 国際レーシングコース大改修完了
- 2011年 8月 「Ene-1 GP SUZUKA」初開催
- 10月 4輪 「FIA世界ツーリングカー選手権(WTCC)」初開催
- 11月 世界カート選手権「カートレース イン ジャパン」初開催

2. 鈴鹿サーキット、モータースポーツ50年の歴史

日本のモータースポーツをけん引した鈴鹿サーキットの50年

「レースをやらなければクルマは良くなる」。本田宗一郎の信念の元に鈴鹿サーキットが完成したのが1962年9月。その年の11月には「第1回全日本選手権ロードレース大会」が、翌63年には「第1回日本グランプリ自動車レース大会」が開催された。世界の名車が参加した国際スポーツカーレースを目の当たりにした各自動車メーカーは性能差を知ることとなり、その後の日本自動車産業の発展に大きく寄与することになった。

1966年に日本初の本格的な耐久レース「鈴鹿500km自動車レース」「鈴鹿1000km自動車レース」が開催されたのを皮切りに、ル・マン24時間レースへとつながる耐久シリーズが始まりトヨタ、ニッサン、マツダを始めとする国内メーカーが技術を磨く場になっていった。

その後鈴鹿サーキットはフォーミュラカーレースの育成に力を注ぎ、1973年F2000による「鈴鹿グレート20ドライバーレース」を開催。F2、F3000選手権を経て1987年の「F1日本グランプリレース」開催へとつながり、数多くのトップドライバーを輩出することになった。

2輪ロードレースではヨーロッパのチャンピオンチームが参加できる国際クラスの耐久レースを開催し、国内のライダーたちの祭典にしようとして1978年「インターナショナル鈴鹿8時間耐久オートバイレース」、通称8耐を開催。その後8耐は世界選手権シリーズとなりHonda、ヤマハ、スズキ、カワサキの4大メーカーが参戦。世界に知られるビッグイベントに成長していった。1987年には22年ぶりとなるロードレース世界選手権シリーズ「日本グランプリロードレース」を開催。F1と合わせ3つの世界選手権を開催することとなった。

世界選手権はその後も「日本グランプリモトクロスレース」、「世界スポーツプロトタイプカー選手権WSPC SUZUKA JAPAN」、国際南コースでの「世界カート選手権」が開催され、「世界のスズカ」というブランドが定着していった。



1962年 第1回全日本選手権ロードレース大会



F1日本グランプリ(2011年)



鈴鹿8時間耐久ロードレース(1990年)



世界カート選手権(2011年)

3. 鈴鹿サーキットの50年。記憶に残るレース

【1985年 鈴鹿ゴールドトロフィーレース】

わずか0秒118差のゴール。中嶋悟との歴史に残る大デッドヒートを制した星野一義

そのまま日本のモータースポーツ発展の歴史と言えるのが日本を代表する星野一義、中嶋悟のトップフォーミュラでの戦いだ。すでに「日本一速い男」の称号を得て君臨する星野に中嶋が挑んだのは1977年。以後2人の戦いは激しさを増し、78年には星野が全日本F2選手権のチャンピオンを、中嶋が鈴鹿F2選手権のチャンピオンを獲得。タイトルを分け合うまでになった。

1983年にHondaがF1に復帰。日本人F1ドライバー 誕生の機運も高まる中で迎えたのが1985年7月の全日本F2選手権シリーズ第5戦「鈴鹿ゴールドトロフィーレース」だった。この年は中嶋が第2戦から3連勝しこのレースでも予選ポール・ポジションを獲得していた。このまま独走を許せばもうタイトルは無理だ。星野は得意のスタートに全てを集中しトップ浮上。だが中嶋も黙ってはいない。スタートで出遅れたが中盤に追いつくと、ここから死闘が始まった。第1コーナーで、ヘアピンで、130Rで、そしてシケインでインにノーズをねじ込もうとする中嶋、それをブロックする星野。手に汗握るデッドヒートは中盤から20周近くも続き、わずか0秒189、マシン1台分の差で星野が逃げ切って優勝。

「なんとか逃げようとしたが差が開かない。開き直って抜くなら抜けと、最後は自分のペースで走った。これでやっと肩の荷が下りた感じだよ」中嶋の連勝を阻止し、ほっとした表情の星野。疲れ切った表情でその横に立つ中嶋。2人の戦いに酔いしれたスタンドからの拍手はいつまでも鳴りやまなかった。



星野(左)と中嶋(右)のデッドヒート



0.118秒差の戦いを制した星野



星野と死闘を演じた中嶋

【1987年 F3000第8戦「鈴鹿グレート20ドライバーズレース」】

星野一義に勝った！ F3000初優勝を飾った鈴木亜久里はF1への切符を手にした

中嶋悟がF1に参戦、F2から全日本F3000に移行した1987年も星野一義は国内トップに君臨していた。前年の86年から鈴鹿サーキットでのレースで6連勝を達成するなど、まさに敵なしの状況。この星野に挑んだのがルーキー鈴木亜久里だった。開幕戦、鈴鹿の全日本BIG2&4レースでいきなり2位フィニッシュし、注目を浴びていた。迎えたシリーズ第8戦、9月の鈴鹿グレート20ドライバーズレース。トップを走る星野、G・リースがペナルティを受けて後退する中、予選3位からスタートした亜久里がトップに浮上。レース終盤星野が激しく追いつけたものの、落ち着いた走りを見せた亜久里はマージンを保ったままゴール。初優勝を飾った。「今日は勝とうと思っていた。マシンもエンジンも調子良かった。あとは自分しかないと言い聞かせて走った」と、亜久里。2位に入った星野は最終戦を待たずに初代F3000チャンピオンを決めたが、「チャンピオンより今日のレースに勝ちたかった」と、悔しそうな表情を見せた。亜久里は翌88年、星野との戦いの末F3000チャンピオンを獲得。89年ザグスピード・ヤマハでF1フル参戦をはたした。



鈴木亜久里の走り



初優勝を飾った鈴木亜久里

【1988年 ロードレース世界選手権「日本グランプリロードレース」】 日本人ファンを魅了した“世界”の実力。1988年 ケビン・シュワッツ

鈴鹿サーキットで日本グランプリが初めて開催されたのは1963年で、1965年までの3年連続開催だった。しかし、この時は、最高峰クラスの開催はなく、その後、約20年の時を経た1987年に、日本のロードレースファンは、世界最高峰を目にすることになる。

その1987年、雨中のレースを制したのはランディ・マモラだった。しかし、本当の驚愕は、翌1988年に訪れる。ドライ路面で争われた決勝レース。長身で長い手足を駆使して、巧みにマシンをコントロールするケビン・シュワッツのライディングに、誰の目も釘付けになったのだ。

3歳からバイクに乗り始めたシュワッツは、トライアル、ダートトラックを経て、19歳からロードレースに本格参戦。20歳の時にヨシムラ入りし、1986年から世界グランプリにスポット参戦。そしてフル参戦開始となった1988年の開幕戦日本グランプリで、見事に初優勝を遂げたのである。

折しもこの日本グランプリで、天才“ファスト”フレディ・スペンサーが引退セレモニーを行なった。1983年に“キング”ケニー・ロバーツを破り、史上最年少(当時)で世界の頂点に立ったスペンサーだが、そのスペンサーを追う形でエディ・ローソン、ワイン・ガードナー、ウェイン・レイニーといったスターライダーが相次いで登場。そしてこのシュワッツも、日本グランプリでの優勝で、スターライダーの仲間入りを果たした。だが、ここからがシュワッツの苦悩の始まりでもあった。誰もが認めるその速さは、反面、多くの転倒に結びつくという諸刃の剣でもあったのだ。

1988年の日本グランプリで、ファステストラップを記録するとともに、1987年のチャンピオンであるワイン・ガードナーを破ったシュワッツは、翌1989年の日本グランプリでは、今度は前年のチャンピオンであるウェイン・レイニーを抑えて優勝を遂げる。だが、シュワッツがシリーズチャンピオンを獲得したのは、初優勝から5年後の1993年で、それ故、無冠の帝王とも呼ばれていた。そして、その後の1995年シーズン途中で引退を表明し、サーキットを離れたのである。



シュワッツ(手前)とガードナー



表彰台のシュワッツ

【1988年 F1日本グランプリ】

アイルトン・セナ涙の初タイトル獲得。亡き母が背中を押した！中嶋悟のスタート。 奇跡のF1日本グランプリ

1987年鈴鹿サーキットで始めて開催されたF1日本グランプリ。ウィリアムズのN・マンセル、N・ピケの対決、フェラーリ、G・ベルガーの優勝。日本人初のF1フル参戦を決めた中嶋悟の6位入賞に大観衆は沸き返った。そして翌88年、日本グランプリは今も語り継がれる奇跡のドラマを生んだ。予選でポール・ポジションを奪ったアイルトン・セナだったが、決勝レーススタートでまさかのエンスト。だが鈴鹿のメインストレートは下り坂。マシンはゆっくり動き始めエンジンがかかった。ここからセナの猛追が始まった。中嶋に飲み込まれながら、時おり雨が降る悪コンディションの中、次々と前車を抜き去り、レース中盤でトップを走る僚友アラン・プロストをも抜きシーズン8勝目を記録。最終戦を待たずに初のシリーズチャンピオンに輝いたのだ。あふれる涙をぬぐいながらのウィニングランだった。

もうひとり中嶋悟もスタートで一瞬エンジンがストップ。レース後のインタビューで中嶋から出たコメントは、「もしかしたら天国の母が後ろから押してくれたのかもしれない」だった。予選1日目の早朝に最愛の母タマさんの死が伝えられていたのだ。奇跡的に中嶋のエンジンは再始動。亡き母とともに中嶋は鈴鹿を駆け抜けた。予選6位ポジションから20位まで後退しながら最後は入賞まであと一歩の7位フィニッシュ。ウィニングラン、手を挙げて走る中嶋に合わせ歓声と拍手が鈴鹿のコースを1周した。



中段から追い上げ優勝したセナ



20位まで後退しながら7位でフィニッシュした中嶋

【1991年 インターナショナル鈴鹿1000kmレース】

耐久シリーズの中心レースとして数々の名勝負を生んだ鈴鹿1000km耐久レース。

1991年トヨタ91C-Vが奇跡の大逆転優勝

1991年JSPC(全日本スポーツプロトタイプカー選手権)シリーズ第4戦として開催された「インターナショナル鈴鹿1000kmレース」。この年強さを見せたのはニッサンR91CP。耐久レースの王者として君臨してきたポルシェ956も相変わらずの強さを見せていた。だが過酷な鈴鹿1000kmで予選PPを奪ったのはトヨタ91C-VのG・リース組だった。トヨタは予選2位、3位もR・ラツェンバーガー組、関谷正徳組が入り予選上位を独占したが、決勝はやはりニッサンが速く、星野一義、鈴木利男組がレースをリード。ラツェンバーガー組がこれを追う展開となった。171週レースも残り9周、このまま星野組が逃げ切ると誰もが確信したその時、第1コーナーでニッサンR91CPがまさかのスピン。ラツェンバーガー、P・ラファネル、長坂尚樹組トヨタ91C-Vがその横を走り抜け、奇跡の大逆転でこの年初の優勝を飾った。トラブルで遅れながら、最後のステアリングを握ったラツェンバーガーが他よりも1周1秒も速ラップタイムで追いついた。この走りが奇跡を呼び込んだのだ。



トヨタ91C-V



ニッサンR91CP

【1992年 全日本ロードレース第6戦鈴鹿】

両者のプライドが起こした奇跡。1992年 岡田忠之と原田哲也の同着優勝

岡田忠之、原田哲也、青木宣篤。“世界”を目指す若き才能がシーズンを通して激突したのが、1992年の全日本ロードレースGP250だ。中でも、Hondaワークスライダー岡田と、Yamahaワークスライダー原田との戦いは、多くの名勝負を生み出し、その最たるものが、鈴鹿サーキットでの両者同着優勝である。

この年、全日本GP250は、全12戦が予定されていたが、開幕戦が天候不良で中止となり、全11戦でのタイトル争いとなった。そして、4連覇を目指す岡田を退けて初チャンピオンを獲得した原田は、シリーズ全6勝。一方、ランキング2位となった岡田は、シリーズ全4勝をマーク。残りの優勝は青木と難波恭司が挙げたものだが、ほとんどのレースを、原田と岡田が分け合う形となった。

さて、鈴鹿での同着優勝には、プロローグがあった。シーズン初戦となった筑波では、岡田が優勝したのに対して、原田は転倒・リタイア。続くSUGOでは、岡田が2連勝を達成するが、2位の原田とのタイム差は僅かに0.002秒。続く鈴鹿では、原田が初優勝を遂げるが、2位の岡田とのタイム差は0.550。その後の筑波では、再び岡田が優勝するのだが、2位の原田とのタイム差は0.074秒というものだった。初戦以外では、二人が1位と2位を、ハナ差で分け合っていたのだ。

そして迎えたこの年2度目の鈴鹿。予選では、岡田と原田の二人が2分13秒を叩き出す。

このタイムは、前年の世界グランプリ250ccクラスで、ルカ・カダローラが記録したファステストラップの2分15秒フラットを大幅更新するものだ。そして決勝レースでも、二人のテールtoノーズのバトルが繰り広げられ、両者は並走状態でチェッカーフラッグを受けた。1/1000秒までを示す計時システムは、モニターに0.000を表示し、審査委員会によるビデオ判定をもってしても二人の差は判別できずに、史上初の同着優勝となったのである。

その後のSUGOでも、やはり二人は同着に見えたのだが、1/1000秒差で原田が優勝している。では、この二人のタイトル争いは、どこで決着したのかと言えば、それは、この年の3度目の鈴鹿大会だった。SUGOの後に行われた富士では、原田はマシントラブルで、岡田は転倒でそれぞれリタイアし、迎えた鈴鹿では、原田が優勝したのに対して、岡田は転倒で右手小指を骨折してしまったのだ。この段階で、二人のシリーズポイントは同点となるのだが、ケガの岡田はシリーズ終盤で精彩を欠き、一方の原田は最終2レースを制すると、原田が初めてのチャンピオンを手にしたのである。

なお、このシーズンを終え、原田、岡田、青木の3人は、翌年から世界グランプリの250ccクラスに参戦。そして原田が、初年度にして世界チャンピオンに輝いたことは記憶に残るところだが、この事実は同時に、当時の全日本ロードレースがすでに世界最高レベルにあったことを意味していた。



岡田(左)と原田のバトル



表彰台の岡田(左)と原田

【1994年「コカ・コーラ」鈴鹿8時間耐久ロードレース】 タイム差僅かに0.288秒。1994年鈴鹿8耐史上最小タイム差

1993年、Kawasakiは、スーパーバイク世界選手権を戦うスコット・ラッセルとアーロン・スライトにZX-R7を託して「コカ・コーラ」鈴鹿8耐に参戦。レース序盤で、エディ・ローソンが転倒で遅れ、レース中盤で、トップのミック・ドゥーハンがクラッシュ。代わって首位に立った藤原儀彦／永井康友のYamahaにもトラブルが襲い、7時間を終えた時点でトップを走行していたラッセル／スライトは、すべてのライバルを周回遅れにしていた。そして午後7時30分、Kawasakiが「コカ・コーラ」鈴鹿8耐で初めての優勝を遂げたのである。

迎えた1994年の「コカ・コーラ」鈴鹿8耐。そこには、前年の覇者であるラッセルとスライトが、ライバルとなっていた。ラッセルは、前年同様にKawasakiのエースとして登場。一方のスライトは、Hondaライダーの一員としての参戦。そしてこの二人が、8耐史上に残る激戦を繰り広げたのである。

この1994年は、マシンはTT-F1からスーパーバイクレギュレーションとなり、予選では初めてスペシャルステージが導入された。そしてこのスペシャルステージを制したのは、ラッセルとテリー・ライマーで、ダグ・ポーレンとスライトは3番手となった。

決勝レースでは、スタートから約30分後に多重クラッシュが発生して、8耐史上初の赤旗中断となる波乱が起きた。そして中断までの11周を第1ヒート、残りの6時間半が第2ヒートとなり、優勝は、ヒート1とヒート2のタイム合算で決まることとなった。そしてこの第1ヒートでは、ポーレン／スライトがトップで、ラッセル／ライマーは0.174秒差の2番手となっていた。

そのヒート2、レースが後半に入るとラッセル／ライマーとポーレン／スライトの一騎打ち状態となる。そして144周目にポーレンがライマーをパスして首位に立った。だが、最後のピットワークを、Kawasakiスタッフは完璧と言える13秒で終わると、前年の8耐覇者ラッセルがアンカーとしてコースイン。一方、コース上には、やはり前年8耐覇者であるスライトが、Hondaマシンを駆りトップを快走していた。

ライトオンのサインが出され、いよいよレースはクライマックス。175周目、ラッセルが130Rでスライトをパス。だが、立ち上がりでラッセルはラインを外して、再びトップはスライトのものに。その激しさは、とてもライトオンが出された夕間の中のものとは思えないものだった。仕掛けるラッセル、抑えるスライト。

この年、2ヒート制となったことから、チェッカーではなく赤旗により午後7時30分にレースが終了することになったが、コントロールライン上で、その赤旗が提示された時、僅かながらにスライトがラッセルを抑えきっていた。ヒート1では、スライトが0.174秒差先行していたことから、この段階で優勝はポーレン／スライトとなったが、合算でもその差は、僅か0.288秒差であった。



83年優勝のラッセル



0.288秒差で勝利したスライト(後はラッセル)