

1955年 第1回全日本オートバイ耐久ロードレース (通称：第1回浅間高原(火山)レース)が開催された



第二次世界大戦によって日本のオートバイ産業は中断されたが、敗戦から1年後の1946年に国産スクーターのラビットが完成、自転車に取り付ける補助エンジンも飛ぶように売れる時代であった。1949年、2輪車を製造するメーカーや販売業者によって日本小型自動車工業会(小自工)が設立され、戦前の日本では唯一の常設レース場(オーバルのダートコース)だった多摩川スピードウェイで戦後初の競技会として全日本モーターサイクル選手権大会、通称「多摩川レース」が開催された。

1950年には、「小型自動車競走法」が成立し、千葉県船橋にオートレース場が開設された。こうした動きにも助けられて二輪車業界は活気づき、一時はオートバイメーカーが150社を超えた。一方、駐留軍のアメリカ兵が持ち込んだ外国製オートバイと日本製オートバイの性能差も明らかになり、オートバイ産業を重要視した政府は、オートバイ開発・生産に対する補助として、1951年には通産省の主導による「東京～神戸700キロ耐久テスト」が行われ、自社のオートバイの性能を世間に認めてもらう手段としてレースの有効性が認知された。1953年3月には愛知・岐阜・三重を舞台に全日本選抜優良軽オートバイ旅行賞パレード(通称：名古屋TTレース)、同年7月には第1回富士登山軽オートバイ競争大会(通称：富士登山レース)、更に11月にはオートバイによる駅伝とも言うべき都道府県青年団対抗日本縦断オートバイ耐久継走大会が開催された。

上記状況下、国産オートバイの性能向上に自信を持ち始めた二輪業界の中で、より本格的なロードレースを開催しようという声が大きくなりその実現に向けて小自工も具体的に動き始め、岩手県盛岡市郊外、東京都青梅市周辺、山中湖周辺などのいくつかの開催地案の中から浅間山麓周辺が開催候補地となり、地元の有力者である三代目星野嘉助の協力もあって群馬県や警察の認可を得ることができ、1955年「第1回全日本オートバイ耐久ロードレース」(通称：第1回浅間高原(火山)レース)の開催が決定された。

1955年11月5～6日の2日間「国産車の性能向上と輸出振興」を狙って日本小型自動車工業会の主催による「第1回全日本オートバイ耐久ロードレース」(通称：第1回浅間高原レース)が開催され19メーカー81台が参加、北軽井沢の公道を封鎖してレースが行われた。コースは当初は群馬県と長野県にまたがる全長23kmが計画されていたが、直前になって長野県側の公道使用の許可が下りず、群馬県側のみを使用することになり、国道146号の北軽井沢交差点をスタートし、浅間牧場を経て鬼押し出し周辺を回ってスタート地点に戻る1周19.2kmのコースで開催された。

1957年7月 浅間高原自動車テストコース が完成 第2回全日本オートバイ耐久レースが開催された



成功裡に終わった浅間高原レースであったが、公道を使用するには様々な制約が課せられたと共に、出場車輛の性能向上などに起因する安全面の問題もあった。

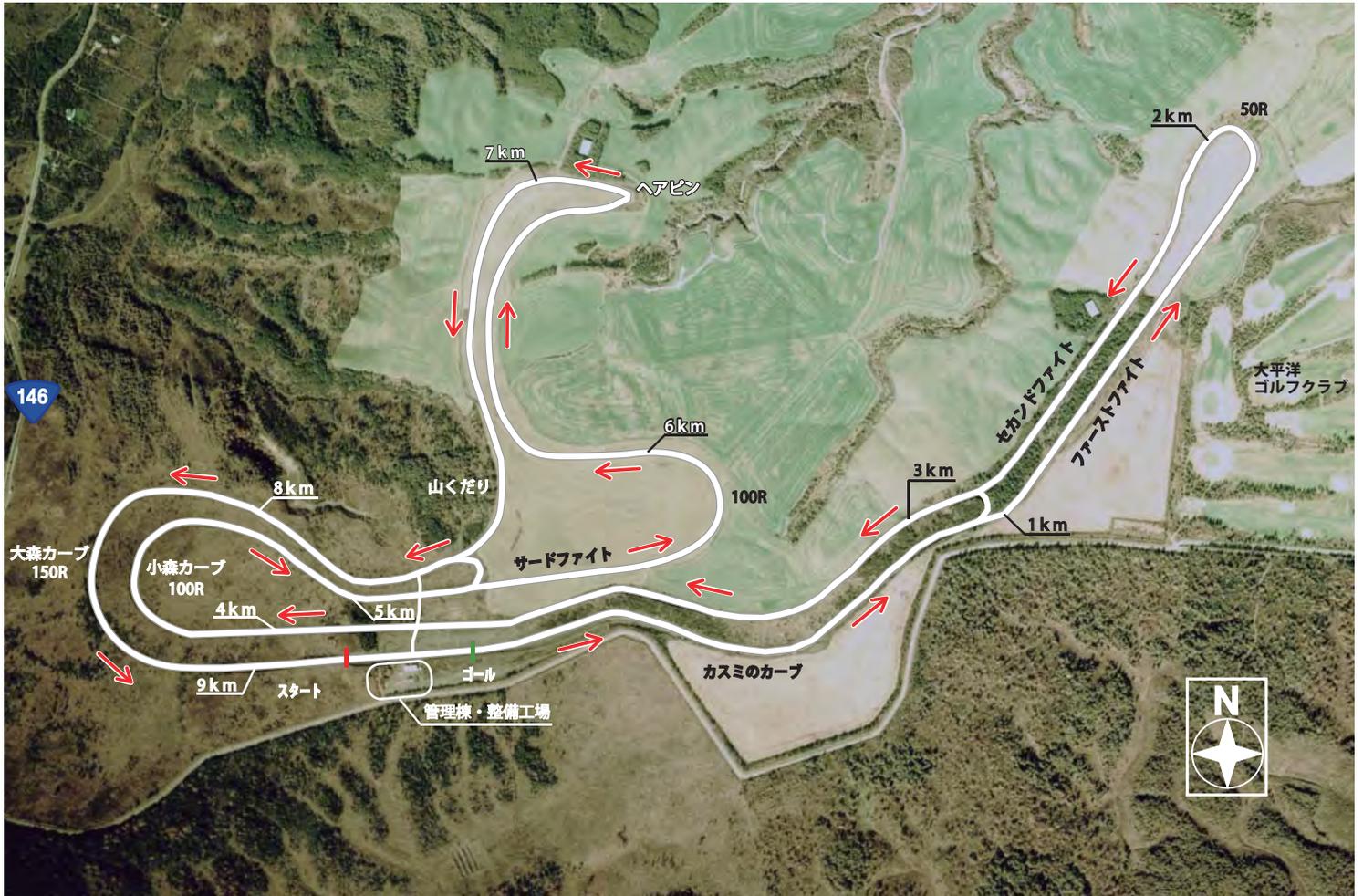
上記状況下、本格的なレース専用のコース建設への機運が高まり、社会的責任なども考慮して1956年(昭和31年)6月、国内の二輪製造メーカー19社(ホンダ・トーハツ・スズキ・トヨモーター・メグロ・クルーザー・ポインター・ヤマハ・ライラック・ヘルス・アストンマーチン・メイハツ・ツバサ・ラビット・アサヒ・陸王・フジ・DSK及びホスク)による“社団法人浅間高原自動車テストコース協会”が設立され、1957年7月、浅間牧場敷地内に“浅間高原自動車テストコース(1周9.351km)”が完成した。

コースは群馬県と嬭恋村が所有していた土地(牧草地)を、テストコース協会と通産省(当時)が建設費を負担し、群馬県と嬭恋村から借り受け建設された。

このコースは各社共有のテストコースとして完成したため常設の観客席などは設けられていなかったが、実質的には日本初のサーキットと呼べるものだった。ここでテストを繰り返した各社のオートバイの性能は飛躍的に向上、1957年11月このコースで1年8ヶ月ぶりに“第2回全日本オートバイ耐久レース”が開催されることになった。

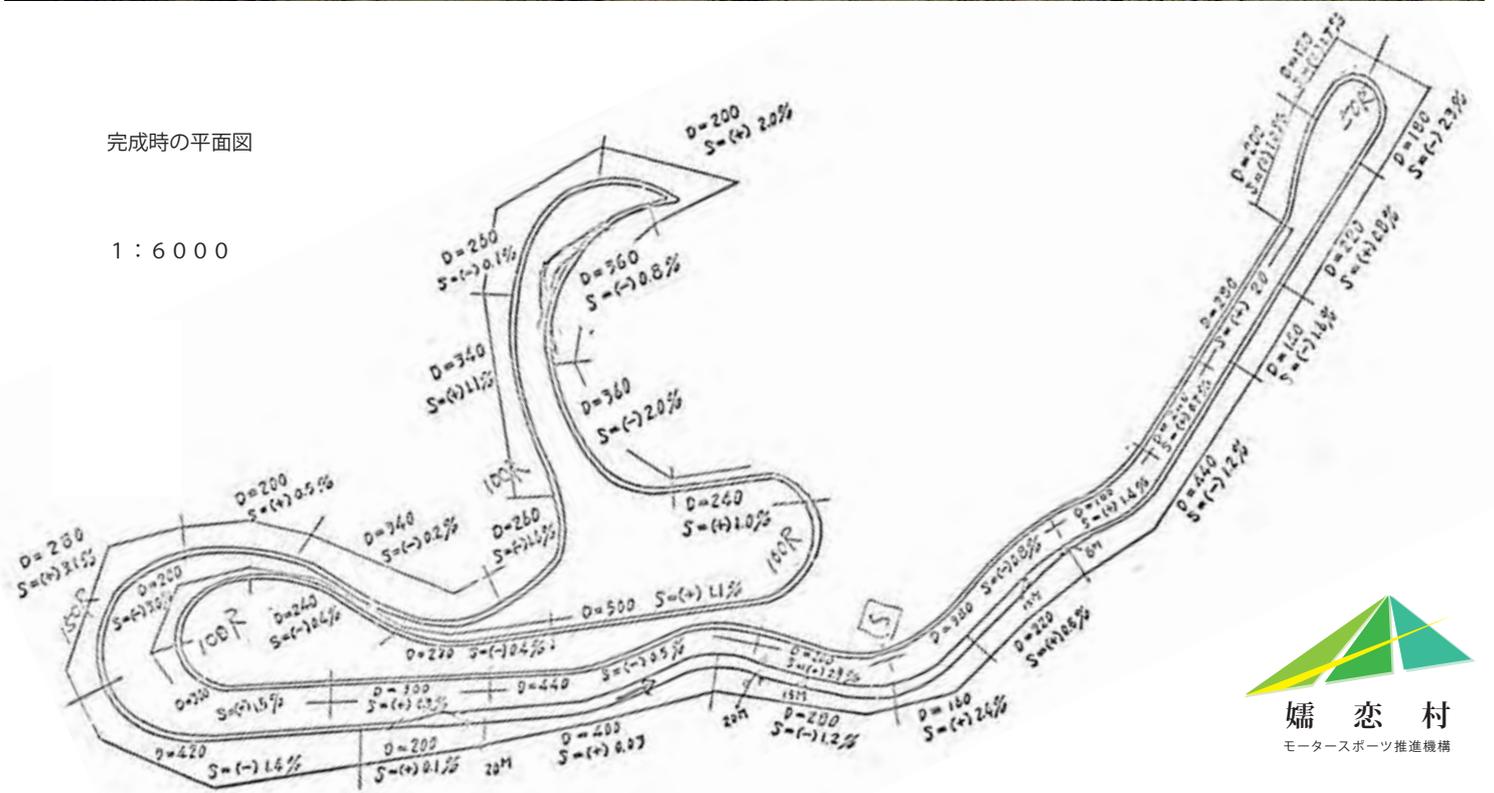


完成当時の浅間高原自動車テストコース（9.351km 1957年7月～1972年3月）



完成時の平面図

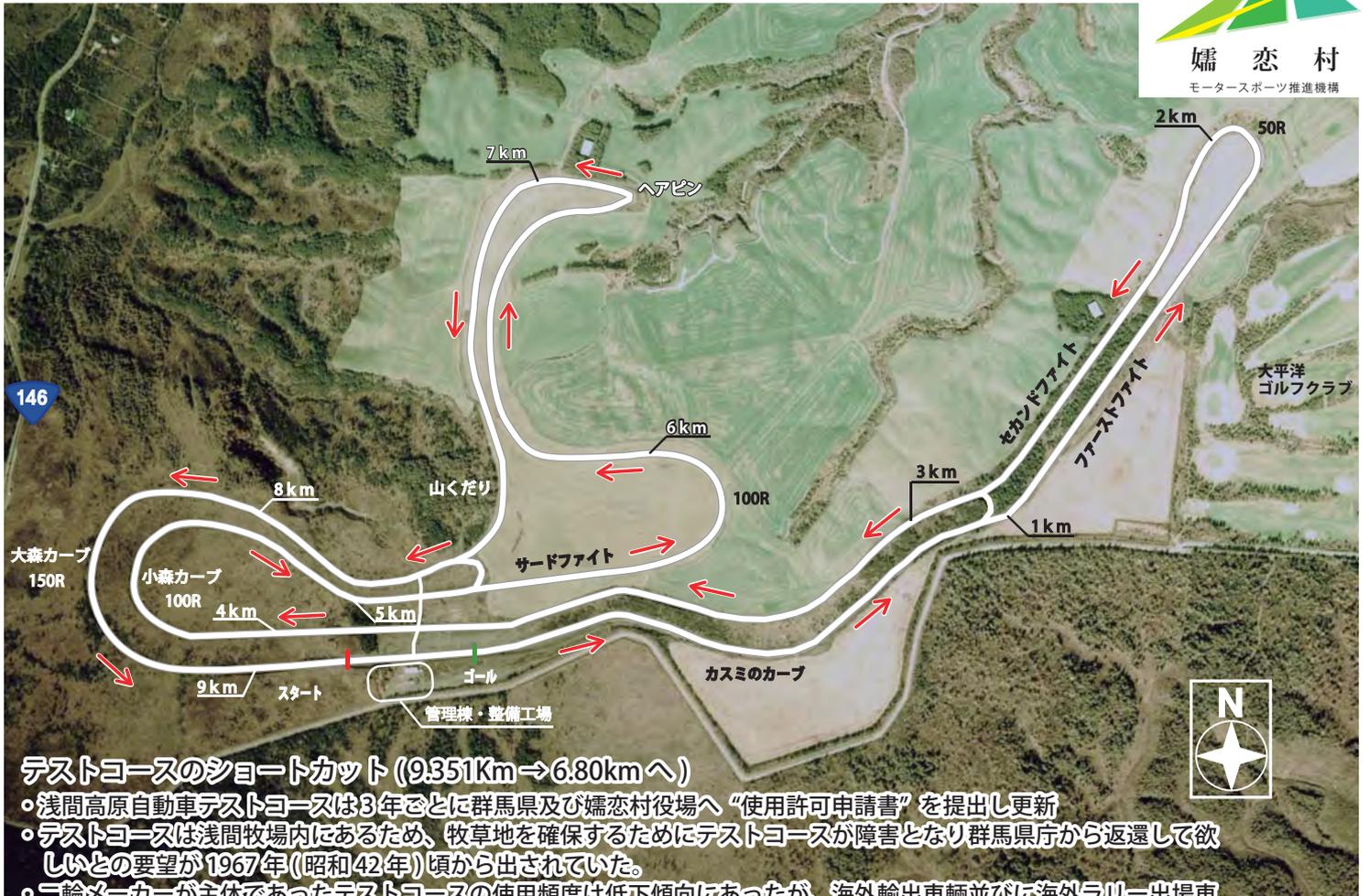
1 : 6 0 0 0



コースはヘアピン 1ヶ所と半径 50メートル以上のカーブが 5ヶ所。幅員はスタートから 500メートル付近までが 20メートル、その先が 15メートル、それ以外は 8メートル。コースの勾配は最高 2.9%のスロープが少しある以外はほぼ平坦。

1周 9.351kmの路面は火山灰と砂利道。現在の感覚からすれば、ロードレースコースというより、モトクロスやダートトラックレースのコースに近い。将来的には完全舗装する構想で建設されたが、多額の予算が必要な事と、協会メンバーのなかから倒産によって脱落していくメーカーもあり、その計画は実現しなかった。

浅間高原自動車テストコースのショートカット化 1972年3月実施



テストコースのショートカット (9.351km → 6.80km へ)

- ・浅間高原自動車テストコースは3年ごとに群馬県及び嬭恋村役場へ“使用許可申請書”を提出し更新
- ・テストコースは浅間牧場内にあるため、牧草地を確保するためにテストコースが障害となり群馬県庁から返還して欲しいとの要望が1967年(昭和42年)頃から出されていた。
- ・三輪メーカーが主体であったテストコースの使用頻度は低下傾向にあったが、海外輸出車種並びに海外ラリー出場車の高速ダート走行テストの場として四輪メーカーからの要望は強く、1969年(昭和44年)頃から四輪メーカーのテストコースの利用日数は増加傾向にあった。
- ・1969年(昭和44年)3月の契約更新時には、1972年(昭和47年)3月末を以て“全面コースを返還する”と言う条項を付された。
- ・しかしながら、1972年(昭和47年)3月末で全面返還されることは自動車業界にとっての障害は予想以上に大きく、再度群馬県庁に3年間の継続折衝を実施。
- ・群馬県庁としては？
 - ①1年の継続(1973年3月末)であれば可
 - ②3年の継続(1975年3月末)には、ヘアピンコーナー前後約2.5kmの区間をショートカットすることが条件
- ・上記を踏まえ、約2.5kmコースをショートカットし1975年(昭和50年)3月末までの継続使用が許可された。



浅間高原自動車テストコース：1周 6.84km (1972年4月～1975年3月)

群馬県有地使用許可土地面積：135,542.7 m² …1972年3月返還土地面積：20,160.0 m²…

浅間高原自動車テストコースのショートカット化2回目 1975年3月実施



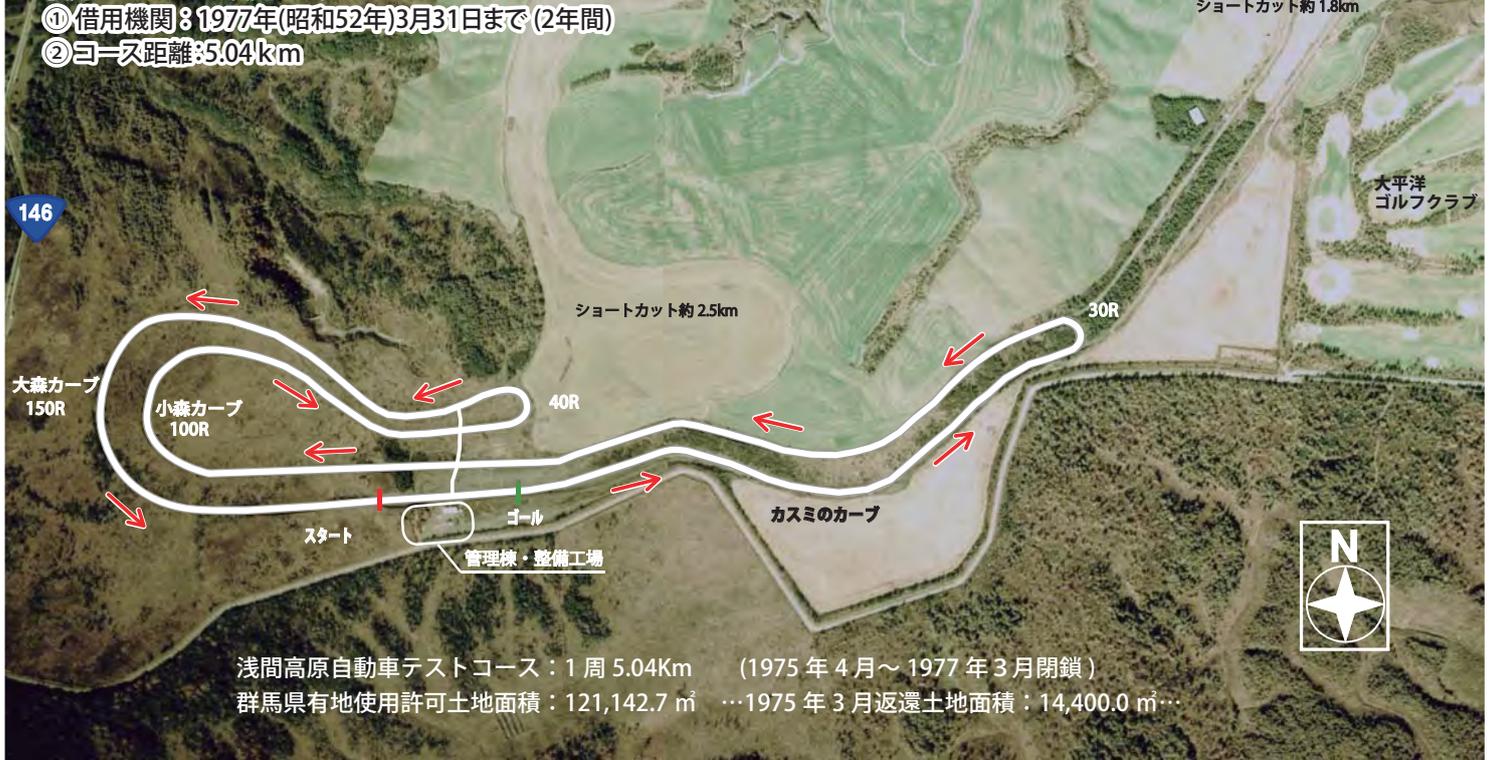
嬭恋村
モータースポーツ推進機構

1956年(昭和31年)に完成された“浅間高原自動車テストコース”は、群馬県及び嬭恋村へ3ヶ年毎に土地使用許可申請を行い継続更新してきたが、1975年(昭和50年)3月31日を以て使用期間が満了となる。

1972年3月の継続更新で、1975年(昭和50年)3月31日を以て全面返還する旨の覚書を提出したが、会員会社をはじめ自動車メーカーから引き続き継続して欲しい旨の要望があり、再度群馬県及び嬭恋村と交渉。

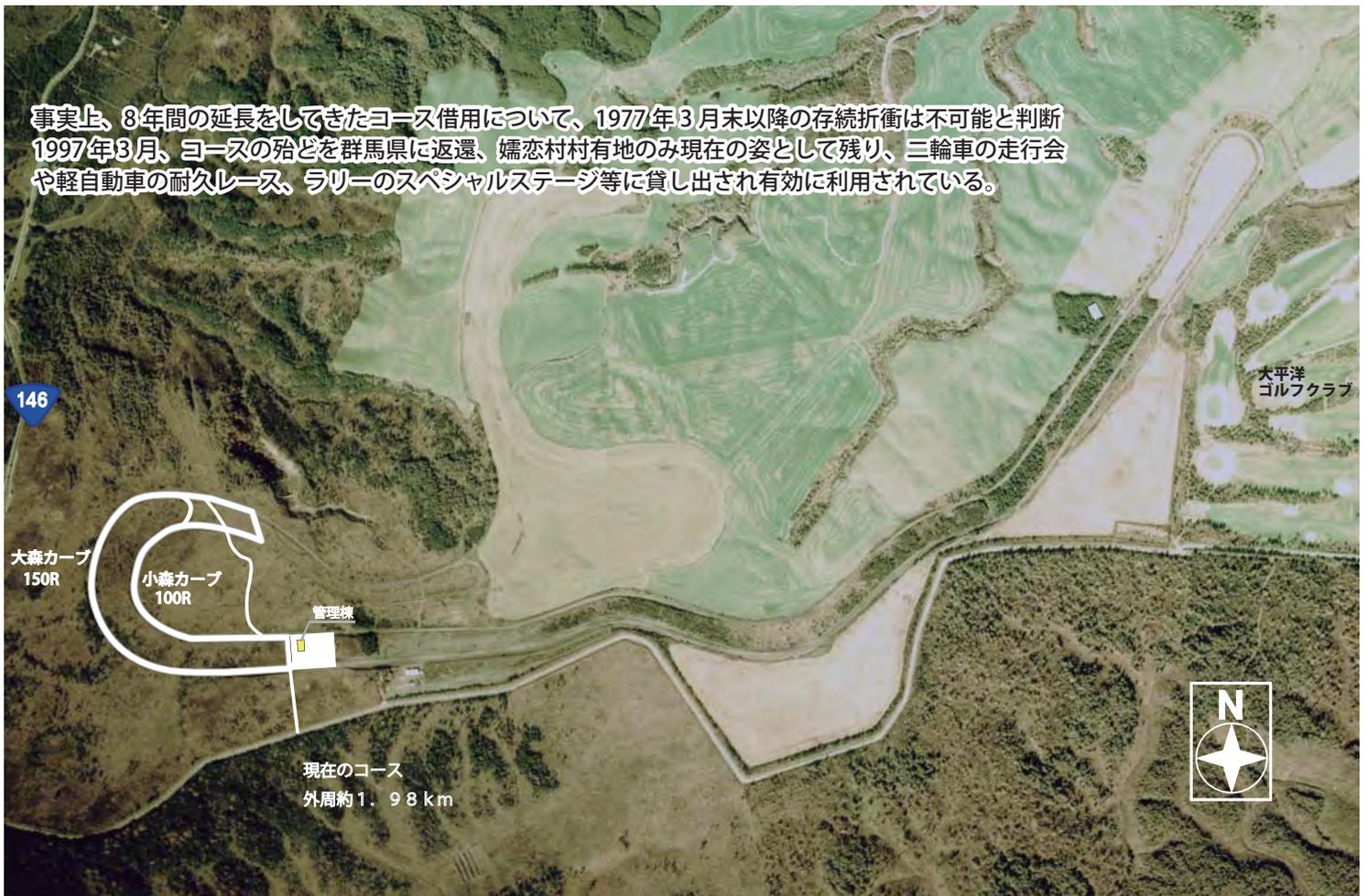
その結果、更に50R前後の約1.8kmをショートカットするという条件で、2年間(1977年3月31日まで)に限り継続使用できることが決定した。

- ①借用機関：1977年(昭和52年)3月31日まで(2年間)
- ②コース距離：5.04km



現在の浅間高原自動車テストコース 1977年3月閉鎖

事実上、8年間の延長をしてきたコース借用について、1977年3月末以降の存続折衝は不可能と判断
1997年3月、コースの殆どを群馬県に返還、嬭恋村村有地のみ現在の姿として残り、三輪車の走行会や軽自動車の耐久レース、ラリーのスペシャルステージ等に貸し出され有効に利用されている。



…モータースポーツの技術と人材育成に貢献した…



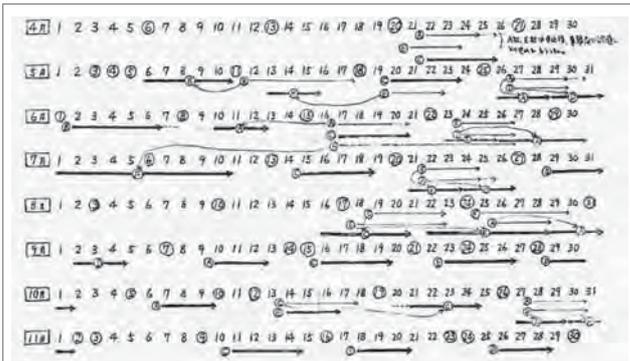
浅間高原自動車テストコースはダートコースであることに加えて標高が 1000 メートルを超えており、空気が薄くエンジンの出力が出ないという問題を抱えており、レースの平均速度は同時期の欧米の本格的なサーキットでのレースに遠く及ばないものだった。しかしこれらの問題点が逆に日本のオートバイの性能向上やライダーのテクニック向上に寄与したという見方もあり、後の第一期ホンダ F1 活動の監督である中村良夫氏は、浅間のコースがダートコースであった事がオートバイの操縦安定性と耐久性向上に対して大いに役立ったと語っている。

また、浅間で開催されるレースが技術力のないメーカーを淘汰するふるいの役目を果たし、一時は 150 社を数えた日本の二輪メーカーは 1953 年ごろをピークとして減少、1968 年の富士重工の二輪車製造中止をもって、国内外のロードレースで活躍していたホンダ、ヤマハ、スズキ、カワサキの 4 メーカーとなり現在に至っている。

一方、鈴鹿サーキットでの日本グランプリレース開催に備え、手探り状態だった四輪メーカーは二輪でレース経験のあるライダーをスカウト、生沢徹、田村三夫、益子治、望月修、鈴木誠一、北野元、田中健二郎らが第二回日本グランプリに出場。また高橋国光、砂子義一、大石秀夫らも後に四輪レースで活躍することとなった。浅間でレースイベントが開催されなくなったことから、二輪メーカーが浅間をテストに使うことがなくなったが、1960 年代から 1970 年代にかけてサファリラリーなど海外のラリーイベントに挑戦する日産、三菱、スバルなどの四輪メーカーに最適な高速ダートのテストコースとして頻繁に使われることとなった。



浅間でのレースに出場する 高橋国光氏



1975 年度 各 4 輪メーカーのコース使用計画表



第 3 回クリサンテモ (1972 年 11 月 2 ~ 4 日) (6.84Km) スペシャルステージ
ドライバー 木全 巖氏 ランサー 1600GSR SS1 位 タイム 3 分 21 秒 (平均速度: 122.5Km/h)

1970 年代は日本を代表するラリーである ツールドニッポン や クリサンテモ 等のタイムトライアルコース等にも利用され、多くのラリードライバーが浅間のハイスピードコースを堪能した。

現在、婦恋村の村有地の残されたコースで地元のモータースポーツ関係者によって、ラリーのスペシャルステージ・ダートトライアル 4WD 車の走行会、2 輪車の走行会などが開催され、週末ともなるとかつての賑わいを取り戻しつつある。

尚、2010 年に設立し 婦恋村役場内に事務局を置く、婦恋村モータースポーツ推進機構 に加盟する団体により、より有効な利用方法や魅力あるイベント開催などを検討され、「モータースポーツ発祥の地 婦恋」として新たな観光資源を模索している。

4WD の走行会や二輪の走行会でも利用



BICC Rally of Tsumagoi 2010 の SS として使用



浅間軽耐久レースも年間シリーズで開催されている

…浅間では海外のラリーに出場するため様々なテストが連日行われていた（その1）…



1968年 高速テスト中の コルト 1000F



1968年 高速テスト中の コルト 1200S



浅間のヘアピンでのシーン1 ギャラン 1500GS



浅間のヘアピンでのシーン2 ギャラン 1500GS
ドライバーは篠塚建次郎氏



浅間を激走する2台のギャラン 1500GS
前が篠塚建次郎氏、後が木全 巖氏のドライビング



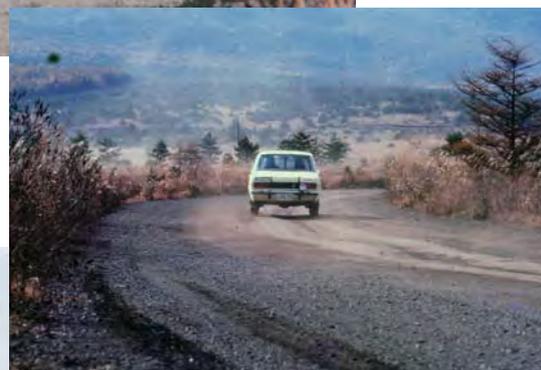
こんなジャンプ試験まで浅間で行われていた



当時の三菱自動車開発チームの面々

…浅間では海外のラリーに出場するため様々なテストが連日行われていた（その2）…

1970年11月3日 サザンクロスラリー出場車の最終テストの様子 ギャラン 1500GS



50Rの旋回



1974年東アフリカサファリラリー出場車の最終確認テストの様子

浅間高原自動車テストコースで鍛えられたランサー GSR ラリー仕様車は世界の強豪を抑え、1974年東アフリカサファリラリーに初出場で総合優勝

…浅間で鍛えた三菱ラリーチームは世界の舞台上
輝かしい成績を数々と残していった…
まさに “浅間高原自動車テストコースから世界へ” を実証した！！



1967年サザンクロスラリー（コルト 1000F）総合4位入賞（海外初参戦）



1972年サザンクロスラリー（ギャラン 1600GS）総合優勝



1973年サザンクロスラリー（ランサー 1600GSR）総合優勝



1974年サファリラリー（ランサー 1600GSR）総合優勝



1974年サファリラリー
（コワン車のサービス）



1982年WRC1000湖ラリー優勝



1976年サファリラリー（ランサー 1600GSR）総合優勝