

中谷 明彦さん 機械工学科 1982年卒業



◆ 経 歴

1982年 武蔵工業大学工学部機械工学科卒業
1982年 カーティングスポーツ編集部
1983年 CARトップ編集部
1985年 三菱自動車ドライバー契約
1986年～ 全日本グループA選手権 全日本F3選手権
1987年
1988年 全日本F3チャンピオン
1989年～ 全日本F3000選手権、全日本耐久選手権、
1995年 全日本ツーリングカー選手権
1996年～ スーパー耐久選手権（優勝50回、年間タイトル5回）
2008年
1996年～ ランサー・エボリューション開発
2008年
1998年～ 日本カー・オブ・ザ・イヤー選考委員

<https://www.jcoty.org/judge/nakaya-akihiko/>

◆ 自身のYouTubeチャンネル

<https://www.youtube.com/@nakaya-juku>

◆ 本人コメント

1982年に機械工学部を卒業しました。学部では金属材料塑性工学を専攻しました。同窓生には本田技研工業株式会社の社長を務めた八郷隆弘氏が名を連ねています。私が本校に進学した理由は、レーシングカーの設計をしたいと思ったからでした。実は中学卒業と同時にレーシングカートを始め、東京カーターズというチームに所属していました。しかし、当時はまだレーシングカートはメジャーなモータースポーツではなく、練習走行もままならない中で、購入したカートを分解したり組み立てたりを繰り返し、設計することに興味を覚えました。時はおりしも「オイルショック」の時代で、国内最大のサーキットである「富士スピードウェイ」が廃止されるとか、モータースポーツは存続の危機にさらされていました。しかし、東京カーターズの先輩が「月刊自家用車」という自動車専門誌の編集部員であり、またカートのチャンピオンであったため、多くのことを教わりながら編集部の仕事をアルバイトとして手伝わせていただいていたのです。その資金を全てカートの活動に宛て、私もチャンピオンを獲得することができたのです。

この時、武蔵工大の学生であり、自動車雑誌で試乗記事を書き、レース活動するという、今で言う「二足のわらじ」ではなく「三足のわらじ」状態だったのです。それは多忙を極め、卒業もギリギリでした。

在学中にFJ1600というジュニアフォーミュラのデビュー戦でポールポジションを獲得し、決勝は4位でしたが、その走りが「チーム・スバル」の目に留まり、卒業後は富士重工の開発テスト部への就職内定をいただき卒業にこぎ着けたのです。しかし、レース活動を通じて自身の運転技術に自身を持ち、設計者ではなくレーシングドライバーとしての道が開けそうでした。そこで、富士重工への就職を断り、レーシングカートの雑誌編集部を得て、「CARトップ」誌という自動車専門誌の編集部に入社。就職条件がレース参加と自信の夢である全日本F3選手権への参加機会を提供してくれるという、まさに夢のようなオファーをいただいたのです。

CARトップ編集部では新車試乗企画を担当。またレーシングカーの試乗なども行いました。1985年、オイルショックも鎮静化し、バブル景気機運が盛り上がる中で、三菱自動車工業が「ミラージュカップ」という市販車「ミラージュ」をレース用に改造した車両によるワンメイクレース開催を発表し、CARトップ誌など主要自動車メディアにも車両を貸し出し、参加記事を掲載するという企画が案内され、私はCARトップ誌として参加させていただいたのです。

その開幕戦で、私はプロレーサーを凌ぎ優勝。本来1戦だけの参戦企画でしたが、三菱自動車の計らいで最終戦のマカオ GP でのレースまで参加させていただきました。そして難攻不落のコースとして名高いマカオ GP も私が勝利を納めたこと。その前に富士スピードウェイで開催された国際格式(注 1)の「インターテック・グループ A レース」で三菱自動車のワークス車両「スタリオン」のドライバーとして臨時招集され。日本人最高位、国産車最高位の総合4位を獲得したことも評価され、1985年の年末に三菱自動車の契約レースドライバーとして独立することになったのです。

レースカーの設計者を志していたのに、自分がプロレーサーとして活動するようになるとは夢にも思っていなかったのです。

こうした活躍がまた国内のトップレースチームの目にも留まり、宿願の全日本 F3選手権に参加する夢が実現します。

1987 年の同シリーズにフル参戦した最初のレースで優勝。その年はシリーズ6位を獲得。翌 1988 年はホンダの創業者である本田宗一郎氏のご長男が代表を務める「無限」が開発する初の国産 F3専用エンジン搭載車のドラバーに選ばれ、2勝を挙げて同年の全日本 F3 チャンピオンを獲得することができました。

ここまでは自身の夢を実現する活動でしたが、これほど活躍するとさらに上級カテゴリーへの道が開け、翌 1989 年は国内トップカテゴリーである全日本 F3000 選手権へ、国内トップチームの「マールボロ・ノバ」チームから出場することが決まります。しかし、F3000 マシンは世界的に見ても FI の次に位置付けられ、500kg 程度の車重に 500PS オーバーの3リッターレーシングエンジンを搭載する、一歩間違えれば命を落としかねない危険も潜んでいました。フィジカルな課題も大きく、雑誌編集部員であった自分には過酷な負担がかかりました。それでも必死にとレーシングをし、デビュー3戦目にはポールポジションを獲得。また同じチームから全日本耐久選手権にポルシェ 962C に搭乗する機会も与えられ、こちらはデビューウインを飾ることができました。その活躍が評価され、1989 年のル・マン 24 時間レースにポルシェのドライバーとして、スイスのブルン・モータースポーツチームから参加したのです。思い返せば、自分がレースの世界に強い憧れを持つきっかけとなった 1970 年に上映された映画「栄光のル・マン」。その主人公であるスティーブ・マックイーンがワークス・ポルシェのドライバーとして活躍する。その映画で見たままの景色が眼前に広がっていきました。1989 年はル・マンの特徴だった約6km に及ぶ長い直線「ユーノディエール(注 2)」が使用された最後の年でした。私もそこで時速 375km というレーサー人生での最高速を記録しました。それはあまりにも危険で、翌年からは速度を下げるシケイン(注 3)が2箇所設定されたのです。

結果はミッショントラブルでリタイヤでしたが、貴重な経験をさせていただいたと思っています。

ル・マンへはその後3回出場しましたが、結局1度も完走を果たせていません。

1991 年には全日本 F 3000 で初優勝を果たします。この時担当エンジニアを務めていただいたのが本校で先輩に当たる宮坂宏氏(注 4)でした。

そして 1991 年末には FI の名門チーム「ブラバム・レーシングチーム」と 1992 年シーズンの FI 参戦契約を結び、準備を重ねましたが、ちょうどこの年にバブル経済が崩壊し、そのあおりで全てのスポンサーが撤退。FI ライセンス発給に関する条件を満たせなかったことから FI 参戦は実現しませんでした。この時すでに 35 歳となっており、それ以降トップカテゴリーで活躍するのは肉体的にも不可能だったと思っています。

トップカテゴリーを退いてからは、国内でツーリングカー中心に活動。特に三菱自動車とは契約が継続され、「GTO」や「ランサー・エボリューション」といったスポーツカーでレースに参戦しました。特にランサー・エボリューションについては開発にも深く関与し、世界でも比類ない4WD スポーツセダンに叩き上げたのです。国内スーパー耐久では通算 50 勝を挙げ、年間タイトルも5回獲得しました。

残念ながら、三菱自動車の景気低迷により 2008 年で活動が停止となり、以降は主にモータージャーナリストとして「WEB CAR トップ」などを中心に寄稿。日本カー・オブ・ザ・イヤーの選考委員も 1988 より務めています。

また、自身は本校で学んだ物理学などの知識をもとにドライビングテクニックを理論的に構築。それを実践して参りました。1997 年にドライビング理論講座の「中谷塾」を立ち上げ、その第一期生に、後にホンダ FI で活躍し、日本人として初めて米国インディ 500 レースを2度制覇した佐藤琢磨氏もおりました。

モータージャーナリスとしての側面は学生時代に築かれたもので、トップレーサー時代も「ベスト・モータリング」という月間ビデオ媒体で継続。新車の走り、レースカーの走りを写真でなく、動画で見せるという手法が世界的に評判となりました。まだインターネットもなく、YouTube もない時代。車の挙動、サウンドをありのままに伝えることができたのです。今はその YouTube で、当時のビデオ映像が多くアップされ、世界中から多くのアクセスを得ています(<https://www.youtube.com/@BestMOTORing>)。

レーサーをしながらモータージャーナリストとしても活動するという「二刀流」は、当時レースに集中し切れていないとか、モータージャーナリストではないだろう、とか、両方の世界からバッシングも受けました。今は大谷翔平選手の活躍もあり、二刀流であることが美化されるようになりました。私の時代はまだ受け入れてもらえない苦難の時代でもありました。

注 1:カーレースにおける格式で国際大会参加には国際ライセンスが必要

注 2:長い直線コース、ルマンでは当時 6kmの直線でした

注 3:モータースポーツや市街地などにおいて、通行速度を減速するために設置される構造物

注 4:卒業生紹介(宮坂宏さん)参照

◆ 写真



1986 年 マカオ GP 三菱スタリオン
左 本人、中央ジャッキーチェン



1988 年 全日本 F3 チャンピオン獲得



1989 年全日本 F 3000 選手権デビュー



1989 年ル・マン 24 時間レース



1998~2008 年 三菱自動車ランサー・エボリューション開発



1997 年 中谷塾第一期生 佐藤琢磨氏(左)と