

全日本モーターサイクルクラブ連盟 初代理事長
株式会社八重洲出版 元代表取締役社長

酒井 文人

モーターサイクルレースとモビリティ文化の道を拓く



酒井文人(さかい ふみと)略歴

1924(大正13)年1月2日 長野県上水内郡中条村に生まれる
1944(昭和19)年10月 学徒出陣で日本大学を中退し、特別甲種幹部候補に志願
1945(昭和20)年～ 終戦後復員し、長野県・静岡県で各種事業に取り組む
1951(昭和26)年
1952(昭和27)年9月 二輪専門誌『モーターサイクリスト』を発行するモーターサイクル普及会に就職
1957(昭和32)年7月 同普及会の業務を継承するモーターサイクル出版社の設立に参画。代表取締役就任
1958(昭和33)年8月 全日本モーターサイクルクラブ連盟(MCFAJ)設立、理事長に就任し、第1回全日本モーターサイクルクラブマンレースを浅間高原で開催
1958(昭和33)年10月 第1回全日本ドラッグレースを航空自衛隊浜松基地で開催
1959(昭和34)年4月 第1回全日本モトクロス競技大会を大阪府和泉市

1959(昭和34)年8月 信太山で開催
第2回全日本モーターサイクルクラブマンレースを浅間高原で開催
1960(昭和35)年4月 第3回全日本モーターサイクルクラブマンレースを宇都宮市で開催
1961(昭和36)年 全日本モーターサイクルクラブ連盟理事長退任
1964(昭和39)年4月 自動車専門誌『ドライバー』創刊
1967(昭和42)年3月 株式会社八重洲出版へ社名変更
1970(昭和45)年 『driver』誌を月刊から月2回刊に
1971(昭和46)年10月 日韓親善モーターサイクリラリー主催
1978(昭和53)年 大人の二輪誌『別冊モーターサイクリスト』創刊
1980(昭和55)年 チューニングカー専門誌『CARBOY』創刊
1988(昭和63)年 米国出張から帰国直後、脳梗塞発症～入院
1991(平成3)年 旧車専門誌 季刊『Old-timer』創刊
1996(平成8)年1月 代表取締役を退き、取締役会長に就任
2002(平成14)年4月1日 満78歳で永眠

■戦中戦後の混乱期

酒井文人氏は1924年1月2日、長野県上水内郡中条村の農家で3人兄弟の次男として生まれる。18歳で地元の高校を卒業、日立製作所に入社するも半年で退社し、夜間の日本大学文学部に進学する。しかし時代は第二次世界大戦の最中で、20歳で学徒出陣のため中退し、特別甲種幹部候補生として仙台陸軍予備士官学校へ入る。秋田の独立部隊で副官代理を務めていた21歳のときに終戦を迎えた。復員後、郷里の長野で山林での炭焼き事業、静岡県沼津で電動モーターの巻き線加工業、25歳で長野に戻り松脂採取事業と、戦後の混乱の中で挑戦と苦難の日々を送った。1952年に再び上京。モーターサイクリスト誌を発行するモーターサイクル普及会に就職。28歳にして生涯の生業と出合った。

日本が敗戦から力強い足取りで復興に向かう中、モータリゼーションも勃興期に入っていた。酒井氏は専門誌記者として2輪車の世界に没入するとともに、そこに携わる人間の関わりや人と人との絆に取材活動を通じてのめり込んだ。1957年、モーターサイクル普及会の全業務を継承するモーターサイクル出版社(現・八重洲出版)の設立に参画し、代表取締役就任。経営側となっても取材と執筆に明け暮れる日々は変わらず、2輪車を取り巻くあらゆる分野で造詣を深めていった。

■MCFAJとクラブマンレース

日本における2輪車レースの胎動は、1949年に多摩川スピードウェイで開かれた全日本モーターサイクル選手権大会、1953年の富士登山レースや名古屋TTレースなどにもみられたが、本格的なロードレースといえば1955年の第1回浅間高原レースが挙げられる。先行する海外製品に比べて未熟な国産2輪車の性能や耐久性の向上を目的に、2輪車メーカーで組織する日本小型自動車工業会がメーカー同士で技術を競う場として企画した。群馬県浅間高原の一般公道19.2kmをコースに、メーカー18社が参加し、大会自体は成功したものの、公道レースであったがゆえに社会的反発が大きかった。そこで浅間高原に専用サーキットの浅間高原自動車テストコースを建設。完成した1957年に第2回浅間火山レースが開かれた。

その頃日本の2輪車業界は、群雄割拠を経て淘汰が進み、中小メーカーの多くは経営状況が悪化していた。当初、浅間でのレースは毎年開催する計画だったが、そうした経営難もあり、隔年開催を希望する会社が増え、1958年は開催しないことが決まった。ここでモータースポーツの火を消してはならないと立ち上がったのが酒井氏だった。

それまでの浅間でのレースは、メーカーによるワークスマシンとワークスライダーのみで行なわれていた。アマチュアライダーの中には街道でレースまがいの走りに興じる者もあり、問題視され始めていた。そこで酒井氏は浅間高原自動車テストコースを使った初のアマチュアライダーによるクラブマンレース開催のために動き出したのである。

課題はレース運営資金の確保とコース貸与の確約。過去2回の浅間レースを後援したシェル石油に掛け合い、スポンサーが決まった。テストコースを管理する浅間高原自動車テストコース協会は、藤澤武夫本田技研工業専務(当時)が会長を務めていた。藤澤氏を訪ね、コースの借用を依頼したところ「特定の出版社にテストコースを貸すより、アマチュア団体に貸すほうが、通りがよい」といわれ、これがアマチュアライダー(クラブマン)の全国組織となる全日本モーターサイクルクラブ連盟(MCFAJ)結成のきっかけとなった。賛助金はホンダ、ヤマハ、スズキなどから協力が得られた。ゼロからのスタートであり、資金集めと並行してクラブ連盟の結成準備、競技規則の審議などやるべきことは山積していたが、酒井氏は日本のモータースポーツ発展を念じて取り組んだのである。

■台風の中で決行

1958年8月24日、日本初のアマチュアモーターサイクルレースとなる第1回全日本モーターサイクルクラブマンレースが浅間高原自動車テストコースで実現した。全国各地から45チーム、ライダー104名が出場。6つのクラスでチャンピオンの座を争った。初めてづくしの大会だけに順風満帆とはいかず、不測の事態も多々あった。市販車でなければならぬ出場車両の中にメーカーチューンの疑いが見つかって紛争が起き、疑いのある車両を別枠扱いの模範レースとすることで解決した。また大会当日は台風襲

来て大荒れとなりながらも決行され、参加者も運営側も泥まみれの1日となったが、表彰式に集まった参加したライダーたちの清々しい表情を見て、酒井氏は7か月にわたった準備期間の苦労も消え、感無量だったという。

■メーカー、クラブマン合同開催へ

第1回全日本モーターサイクルクラブマンレースの成功は、2輪車業界全体でも大きく評価された。酒井氏は本田技術研究所に本田宗一郎社長(当時)を訪ねた際、本田氏から「クラブマンレースをいろいろいる人がいるが、あの雨の中をよくやった。人間は口で偉そうなことをいってもダメ、実行することだ。悪い点があれば直せばいい」と励まされたという。さらにメーカー側の競技団体である日本モーターサイクルレース協会からは、1959年開催予定の第3回浅間火山レースを全日本モーターサイクルクラブマンレースと合同開催したいと声が掛かるまでとなった。

1959年8月22~24日の3日間、日本モーターサイクルレース協会の「第3回浅間火山レース」と全日本モーターサイクルクラブ連盟の「第2回全日本モーターサイクルクラブマンレース」が共催で開かれた。コースは浅間高原自動車テストコース。出場者319名、うちクラブマンが86%を占め、もはやレースをメーカーが独占する時代は終わったことを印象付けた。観客動員数は実に7万人に及んだ。

■スポーツモデル開発が加速

浅間でのレースは、国内の2輪車業界に大きな刺激を与えた。それまでの国産バイクは実用車が大半を占めていたが、レースによる販促効果を目の当たりにし、各社はスポーツモデルの開発を急ぐことになる。全日本モーターサイクルクラブマンレースを契機に、ホンダはCBシリーズの始祖であり初めてスーパースポーツを名乗ったCB92(125cc)に続くドリームCB72(250cc)を、ヤマハは後のRD/RZ/TZRにつながるYDS-1(250cc)といった本格スポーツモデルを発表。商品として市場競争力のあるスポーツタイプの強化は、のちに国際マーケットで国産2輪メーカーの存在をトップクラスに導く原動力にもなった。

酒井氏はMCFAJ理事長在任中の1958~1961年で

クラブマンレースを4回開催し、さらにモトクロスという言葉すら一般に知られていなかった1959年に第1回全日本モトクロス競技大会を大阪府和泉市信太山で開き、その後は朝霧高原で開いた第5回まで携わる。0~400m加速のタイムを競う第1回全日本ドラッグレースは、1958年に航空自衛隊浜松基地で実施している。また1960年にロードレース1951年度世界グランプリチャンピオンのジェフ・E・デューク氏をイギリスから、1965年には著名なモトクロス選手のティム・ギブス氏をニュージーランドから招き、走りの披露だけでなく、各メーカーを巡り、車両開発のアドバイスをを行なった。

■モータリゼーションを文化面で支える

酒井氏が代表を務めた八重洲出版の大きな柱が2輪誌『モーターサイクリスト』と4輪誌『ドライバー』である。その誌名が示す通り、2輪や4輪を愛するユーザー目線での編集姿勢が貫かれ、権力におもねることなく、読者のモーターライフをより豊かなものとすべく、多彩な企画で情報発信を行ない続けている。

2輪誌、4輪誌ともに、とりわけ交通事故防止の啓発に力を入れ、愛好者の社会的地位向上を目指し、自身が襟を正すことの重要性を訴えた。酒井氏自らモーターサイクルを駆り、6年掛かりで日本全国を行脚して各地の2輪愛好者と交流したが、この活動は読者との一体感を深め、誌面づくりの基本姿勢とする「車人一体」の精神を具現化したものだ。モータリゼーションの拡張期の1964年に創刊した『ドライバー』(1970年より英語表記driver)においても、常に読者と一体感のある編集を心掛け、今日まで熱い支持を得ている。

健全な2輪・4輪の愛好者を育成したいという酒井氏のスピリットは、その後の人材に受け継がれた。

酒井氏は1978年に創刊された『別冊モーターサイクリスト』の中で、世界的な発展を遂げた我が国のモーターサイクル産業界を称えながらも「交通事故防止に対するライダーへの啓蒙と、さらにはモーターサイクリストに対する世間の偏見と、偏見視されないようにライダー自らが気を配り、姿勢を正してゆくことが急務である。」と述べている。同時に「これから生まれ育つ多数の後輩たちの道標となるように行動し、モーターサイクルライフを大いに満喫し

東京都中央区八重洲の本田技研工業本社ビル裏手に、1967年の社名変更までであった、モーターサイクル出版社社の前に立つ酒井文人氏。クラブの名称と『月刊モーターサイクリスト』の誌名が見える。(1958年)



台風の中、浅間高原で開催された第1回全日本モーターサイクルクラブマンレース開会式。連盟旗を受け取る酒井文人氏。(1958年)



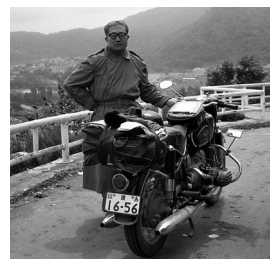
1950年代の世界グランプリロードレースの覇者ジェフ・デューク氏を英国から招聘。本田技研工業社長の本田宗一郎氏と握手するデューク氏。右端が酒井文人氏。左端に河島喜好氏の姿も見える。(1960年)



第1回全日本モーターサイクルクラブマンレース、250ccクラスのスタート前風景。台風の豪雨の中、未舗装のコースは泥まみれである。(1958年)



オフロードの名手であるティム・ギブス氏をニュージーランドから招聘し、モトクロスの普及にも力を注いだ。多摩テックにて。(1965年)



酒井文人氏は、一人のモーターサイクリストとして愛車のBMWで全国を行脚し、また出版を通して人々にモーターサイクルの魅力を発信していった。写真は北海道洞爺湖畔にて。(1966年)



ホンダチームが初めて出場したマン島TTレースに同行した酒井文人氏の帰国を羽田で出迎える関係者諸氏。(1959年)

ジャーナリストとして発売前のホンダCB750Fourに試乗する酒井文人氏。(1968年)



てほしい。」とも訴えていた。

かつてカミナリ族(近年の暴走族)が注目を集めた時代、その存在を興味本位にとり上げることなく、読者に正統派のモーターサイクリスト及びドライバーとして良識ある行動を求めて主張し続けたのも、その一例である。

■大きな使命を果たす

アマチュアライダーが参加できる初のロードレース「全日本モーターサイクルクラブマンレース」は、日本のモーターサイクルスポーツの礎となり、高橋国光氏や北野元氏ら2輪・4輪のレースで活躍する数

多くの名レーサーを生んだ。同時に国産メーカー各社のスポーツモデル開発を促し、製品の国際競争力を引き上げたのである。一方で酒井氏は、2輪・4輪の専門誌発行を通じ、ユーザーのモータリストとしての素養を高め、日本におけるモータリゼーションの文化的なレベルアップに貢献している。

こうした功績は日本の自動車社会・文化の発展に大きく寄与し、酒井文人氏は偉大な足跡を残したといえるであろう。

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)