



第29回

最速へ、踏み込むアクセル

星野一義

hoshino kazuyoshi

日本一速い男。

現役時代そう呼ばれたレーシングドライバーが今回のゲストだ。

「イカれてないと稼げない」

彼はそう言い切った。

その男の名は、星野一義さん。

天性のセンスに裏打ちされた実力を備え、強烈な自負で次々と有言実行していくタフネスガイ。

そんな星野さんに、幼いころからの豪快伝説、オートバイに魅せられた少年時代から四輪への転向、レーシングドライバーとしての日々、セカンドキャリアを見据えたビジネスマンとしての顔、息子・星野一樹さんへのメッセージ等々についてお話を伺った。

聞き手／山本浩 文／山本尚子 構成・写真／立風書房「燃えて走った」、レーシングオン特別編集「星野一義」より

“5年後”を見据え ホシノインパルを創立

—— 星野さんは株式会社ホシノインパルの代表取締役をされていますが、これ、引退後ではなく、現役時代に創立なさったそうですね。

はい、1980年でしたから、もう34年前ですかね。僕は昭和22年生まれの67歳なんですが、昭和15年生まれの高橋国光さん、昭和16年生まれの北野元さんといったレーシングドライバーの先輩方の背中をずーっと見て育ってきました。僕はこのお2人を目標としてきて、恩人ともいえる存在です。

先輩方の生き様を見ていて、30代になると契約切れなどの問題などがやってくるのだなと。そこでそこから先、食っていくために、家を建てようと貯めてあった5000万円でビジネスを始めることにしました。

—— ハンドルが握れなくなった先のことを考えて努力した。言ってみれば、セカンドキャリアですね。そうなんですが、星野1人ではビジネスはできないので、できるやつと組んでやりたいと思ってスタートしたのがホシノインパルです。僕は大体5年ぐらい先を見通しながら考えて動いているので。



F1日本グランプリ
後方が先輩の高橋国光



監督として

とんでもなく イカれてないと稼げない

—— 社長業はどうですか?ご自身に向けた仕事でしょうか?

いや、全然向いてない。僕はどちらかというとレースばか。星野は星野であればいいというタイプ。スタッフに恵まれているんでね。で、レースも1位、ビジネスも1位がいい。1位以外は駄目なんです。運転でもゴルフや競艇でも、速い人は何万人という。その中で何億と稼ぐためには、とんでもなくイカれていないとね。

野球でいえば長嶋さん・王さんの存在。並々ならぬ努力とか常人とは違う何かを持っているわけでしょう。シューマッハもそう。チームが優勝するためには、チームメートを踏み台にすることなんて何でもない。

—— 星野さんの実家は、雄大な富士山が目の前にそびえる静岡県安倍郡玉川村(当時)というところにあるお菓子屋さんだそうですね。

和菓子屋です。だからオートバイもスクーターもあった。おやじが道楽でオースチンの新車やルノーも持っていました。

—— そんな名車、配達に使うのですか？

山を売って買っちゃうんだよ。フォードもあった。おやじは財産を全部、クルマと女に使っちゃう。僕もちょっとマネしてるけど。

勉強よりオートバイに魅せられる

—— 星野さんはスポーツ万能だったのでしょうか。もう野球少年でしたよ。サードで4番。自分と言うのもおかしいけど、評判になるほど野球がうまかった。

—— 野球の道に進むという選択肢はなかったのですか？

ありましたよ。でもクルマやオートバイのほうが素晴らしいって気がついちゃったんですよ。オヤジのいない隙に、オートバイのキーを持ち出してエンジン音を聞いたりね。それだけでは飽き足らず、安倍川まで押して行って河原で乗ってみたいね。

—— 待ってください。それ、何歳のときですか？

14~15歳ですよ。公道では乗れないから河原でね。僕は東海中学に入学して、高校、大学とそのまま進めるわけですよ。兄貴は親に言われたとおりに

従っていましたが、僕は勉強なんかよりオートバイのアクセルに魅力を感じちゃったんです。

安倍川の河原を毎日走り回っているうちに、仲間が集まってきてね。砂利や砂地だからテクニックがいるんです。みんな苦労している中で、僕はなんだか簡単にできちゃうんですよ。まるで雲の上にいるみたいに自在に走れた。

—— それが後の星野一義をつくるベースになっていたというわけですね。

夢はモトクロスでチャンピオン

オートバイに乗っているのがバテて、オヤジからはカミナリが落ちました。でも僕はオートバイが欲しくてね、子ども心ながらに親に買わせる術を知ってたんだよね。「買ってくれないと学校に行かないよ」って4日間不登校。それで両親は困ってね。オヤジに「そんなにオートバイが好きなのか？」と聞かれて、結局、ホンダベンリイ125の新車を買ってもらいました。

—— はあーっ。知恵の回る子どもだったんですね。育てにくかったろうね。本当はもっと違うのが欲しかったんだけど、「これじゃない」と言ったら叱られました。

オートバイの雑誌なども読み漁って、そのうち「モトクロス」の存在を知ったわけ。藤枝というところでレースが開かれることを知って、見に行きましたよ。

あのエンジン音ね。安良岡健、久保和夫、矢島金次郎といった、本の中で躍動していて夢にまで見た一流ライダーたちが目の前にいてレースを繰り広げている。時には宙に浮きまた泥だらけになって、テクニックを駆使してオートバイを走らせる姿……。

—— 「これだ!」という感じですか？

そう。絶対にモトクロスのチャンピオンになってやるって夢ができた。でもオヤジはクルマ好きなんだけど、モトクロスの良さはわかってもらえなくてね。そんなこんなで東海高校の高校入試を迎えて、僕は白紙で出してやったんだ。

—— え、辞めるつもりで？

そう。でも親は息子を大学まで行かせたい。これが何と合格してたんだよ。面白い学校だよな。



オートバイの模型に夢中

高校を中退して 家出同然に上京

—— バイクのメンテナンスは全部ご自分で?

もちろん、エンジンのオーバーホールとか全部やる。新車を買って、河原を走って、全部ばらしてみたりもした。元通り組めなくなって、モータースに持ち込んで、店の親父に怒られたりあきれられたりしたなあ。

—— 高校はどうしましたか?

1学期で辞めました。そして上京しました。有名ライダーのもとで修業を積もうと、安良岡選手に「弟子

にしてください」って手紙を書いたの。毎日キドキしながら郵便受けをのぞいていたら、「それほどやりたいなら取りあえずこっちに来てもらって相談して決めよう」って返事が来た。必死さが伝わったんだろうね。

1963年ごろの話で新幹線がまだないから、東京まで鈍行列車で4時間くらいだったかなあ。両親は追いかけてきたんですけど、結局、僕には会わず、「こんな息子ですけどよろしくお

願います」と頭を下げて帰ったらしい。

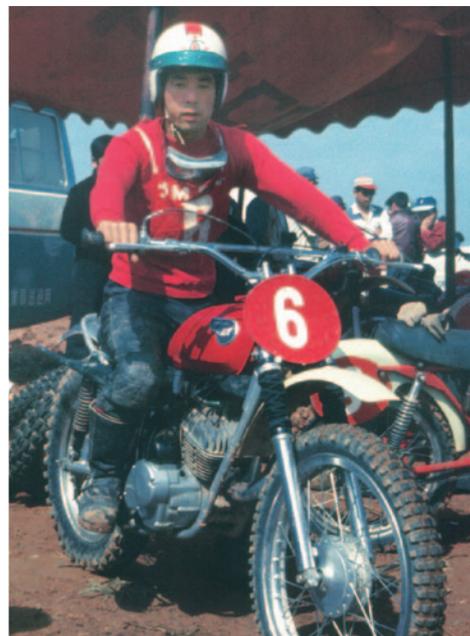
—— 家出同然だったのですね。

むしろ勘当ですね。オヤジは「おまえの教育が悪い」とおふくろに当たって、おふくろはワンワン泣いたそうですが、そんなおふくろはオヤジに隠れて3万円送ってくれた。「なくなったらすぐ電話するんだよ」とも言ってくれて、その言葉に甘えてた。ありがたかった。まあ、「オートバイの世界で成功しないと帰れない」という状況が良かったんだろうね。

—— 「いつでも帰ってこい」じゃ駄目なんですね。



伊豆・丸野山高原にて。左から4番目154が星野一義
その左27が安良岡健



二輪時代の星野一義

ステージパパは駄目だよ。よくイチローが大成したと思うよ。

安良岡健選手の カワサキコンバットチーム入り

—— 弟子入りしてからはどんな生活だったのですか?

安良岡選手のカワサキコンバットチームは、東京ではなくて神奈川県海老名市にあったのね。宿舎はアパートの一室の6畳間。夢を分かち合う仲間であり、ライバルでもある若者6人の共同生活でした。先輩たちのオートバイが20台くらいあって、それをオーバーホールするところから始めました。

—— 整備工のようなことを?

そうそう。先輩のオートバイをピカピカに磨き上げて、その作業が終わると走る練習ができるんです。でもガソリンがないでしょ。だから先輩のを少しずつ……。

—— かすめ取って?

そう、そうして10何ℓ貯めては練習場へ行って。気合を入れて、準備体操して、ガソリンがなくなるまで走る。

かすめ取るのはガソリンだけじゃなくて、先輩たちのテクニックもね。先輩たちはいろいろ教えてくれたけど、肝心のテクニックはそう簡単には伝えちゃくれない。だから見て盗む。教えられなくても目で盗めるやつでないと駄目ですね。



—— そういう暮らしの中で、わずか2年で18歳のときにチャンピオン(第12回全日本モトクロス大会ノービス90ccクラス)になったのですね。そう。学校へ行きながらや仕事をしながらでは望めない環境にいたでしょう。僕は日本一練習できる男だった。日本一なんて、人の20倍、30倍やれば簡単になれますよ。

公営ギャンブルの 浜松オートに心が動く



モトクロス日本GPで2位に入賞

—— 1968年、21歳のときにカワサキ(神戸・木の実レーシング)の契約ライダーとなり、プロとなった星野さんは、MFJ全日本モトクロス選手権の90cc・125ccの両クラスで優勝。日本一のモトクロスライダーになるという夢も実現されました。そのころ、1つの区切りを迎えるときが来るわけですね。タイトル獲得のご褒美として行ったマン島ですね。ライダーを代表してヨーロッパの視察に行くことになりました。イギリス、イタリア、オランダ、ベルギーなどを2カ月かけて回りました。マン島といえばオートバイレースのメッカとされる場所。世界には速いライダーが山のようにいることを目の当たりにして、高くなりかけていた自分の鼻がへし折られたような気がしました。それと、モータースポーツに対する正しい理解を得るための伝道師になりたいという思いも強くなりました。プロとしての在り方も。

—— プロ意識ということですか?

オートバイのレースで優勝したとき、賞金が2万円だったの。当時、高卒の月給は1万7000~8000円だったんじゃないかな。賞金面からも、僕は1位以外は考えられないという考え方が徹底していた。それが競輪の伊藤繁さんという選手と話をする機会があって、「年取いくらですか」と聞いたら、2000万円と言うんだよ。そのころ僕は155万円くらいだった。それで「冗談じゃない。僕は浜松オートへ行く」と決めたんだよ。レースをしたい」というより、「稼ぎたい」というのもある意味、プロ意識でしょ。

—— ええ?

僕より遅い同期の友達が浜松オートでいきなり新人賞を取ったんですよ。僕はちょうどそのころ伊勢崎オートのサイン会に招待される機会があって、その折り「走りたいんだけど」と頼んで試走させてもらった。「やめてください、速すぎます」って。

日産自動車のワークス ドライバーのテストに合格

—— 公営ギャンブルには行きませんでしたよね。タイミングが良かったのか悪かったのか、日産から電話がかかってきてね。「うちのクルマに乗ってみませんか?」って。セールスだと思ったから、「僕はフェアレディに乗っていて、もう月賦は終わってますけど」と言ったら、「いや、モータースポーツの窓口なんです」と。ワークスドライバーを募集しているのでテストを受けませんかという誘いの電話だったんです。

—— 二輪から四輪への転機が訪れたわけですね。

すぐに富士スピードウェイに向かったら、モトクロス



日産に入社した翌年、清水サーキットで行なわれたカートレースに出場

のライバルだったライダーたちが勢ぞろいしていてね。走ってみたら、参加者の中でトップタイムをマーク。「初めてなんて嘘だろう?」とあらぬ疑いを持たれたりした。だって二輪が四輪に変わっただけで、速く走りたという目的は同じだからね。

—— それで合格ですか?

いや、ワークスドライバーを目指していたアマチュアの人たちからクレームが出た。そこで1か月後、合同テストが行われて、やっぱりトップタイムだったんだよね。その後、半年かけて7~8回テストがあったんだけど、僕は最後に大失敗。突っ込みすぎてクラッシュ。全損しちゃったから、合格はもうないとあきらめた。

ところがまた電話があって、「そこへたどり着くまでのタイムが驚異的で素晴らしい」と。「ぜひうちのクルマに乗ってもらえませんか」という連絡でした。1969年10月に契約が成立。だから、どこにチャンスが転がっているか。そのころから「普通じゃいけないんだ」と思っていますね。

努力に勝る天才なし

—— 恐怖心はないのですか?

ある。恐怖心がなかったら死んじゃうね。

—— 日産に行ってから、順風満帆でしたか?

いや、年間3レースくらいしかなくてチャンスが全然来ない。ともかく縦社会。決して悪い意味ではないんですけどね。高橋国光さんとか先輩に「星野、飯っ!」って呼ばれたら、さつとよそつたり。先輩には可愛がっていただきました。そして僕はいろいろ盗んでやろうと思って、先輩の背中をじーっと見ました。

一度、読売ジャイアンツに呼ばれて監督や選手たちと交流する機会があったんだけど、プロ野球って見ていて気持ちいいほど整然とした縦社会でね。あいさつも気持ちよくて、僕が採用担当なら、絶対体育会系から採るね。

—— 星野さんは、視力はどうなのですか?

視力も運動神経も全部普通と思ってるけどね。抜群というわけじゃない。だから、「努力に勝る天才



JTCCで優勝、北野元と

なし」だよ。年間3レースでありながら、走行km数は僕が1位だったの。なぜかというと、先輩のならし運転を全部請け負ったからね。ブレーキング、アクセルワーク、コーナーのクリア等々、人より多く練習したいからさ。同じレベルの人がそろっているとしたら、同じ練習量じゃトップになれないでしょ。トップを目指したいから、人一倍の練習量をこなす工夫をしたんだ。

寿司屋で王貞治さんと一緒になることがあるんだけど、あの人も畳の上で毎晩素振りをしたという話があるよね。

—— 一本足打法ですね。

野球つながりで原辰徳(読売巨人軍監督)さんの話になるけど、原さんと話していて、ケガをしたときに初めてベンチにいる選手の気持ちがわかったと言うの。それと同様に、僕はポールポジション(予選最速タイムの選手のスタート位置)が定位置で、それがナンバー2でやってみたら、ナンバー2のほうが難しいということが初めてわかった。だからいつもと違うポジションに立ってみることも、やっぱり勉強なんだって思ったよね。

父親の目の前で F2チャンピオンに

—— 1970年から本格的にレースに参戦されるようになりました。レースの数も増えてきたところに、1973年、オイルショックの逆風が吹きましたね。



スカイラインGTRで
4輪初優勝(筑波)

ドライバーが1人去り、2人去り、日産がワークス活動を休止。僕も休眠化となった1974年、東名ファクトリーから誘いがありました。FJ1300のマシンを駆って総合優勝。走れる喜びをかみしめました。

——翌1975年からは、F2に参戦と。

5月からの途中参戦でしたけど、どんどん調子が上がって行って、全日本選手権でチャンピオンになりました。

そのとき、オヤジが不意に来てくれたんですよ。「ああ、モーターサイクルでも、モータースポーツでも俺は日本一になれたんだ」と思って、不覚にも涙でうるうるしているときに、スタンドの真中にオヤジがいたの。

——見えたんですか？

そう、見えた。僕は心配をかけた息子だったからね、オヤジが見守ってくれている中で勝てたというのはうれしかったですね。

優勝って頭が悪かったらできないんだよ。だって、そのクルマのフィーリングを感じ取る能力がなくちゃいけないんだから。クルマを自分の手足のように動かせるよう調整するのに、全部自分の感覚でやるんだから。速い人っていうのは、そういう調整も含めて全部できる人なんだよね。

F1スポット参戦時の悲劇

——1976年には、名門ヒーローズレーシングに加入して、FJ1300チャンピオンになっていますね。ただ日本のファンからすると、F1にも乗ってもらいたかったと感じていた方がたくさんおられたと思います。

僕もF1の夢を見ました。1976年に、F1世界



1976年 日本初のF1GP戦で無念のリタイア

選手権の最終戦、F1世界選手権イン・ジャパン(富士スピードウェイ)にスポット参戦しましたけど。年式遅れのテイルル・007に僕は乗って、トップのマリオ・アンドレッティがファーストコーナーに入るのが見えてたの。ここで、目をつぶってアクセルを踏んで抜けたら、自分を取り巻く世界が一気に変わるんだらうなって。ところがタイヤが終わっちゃったわけ。ウェットベースだったのにだんだん水が少なくなってきて、タイヤチェンジしなくちゃいけない。でもスペアタイヤをたくさん買うお金はなかったから……。

——一時、3位につけていただけにね。

結局、ピットで15分くらい降りられなかったですね。悔しくて男泣き。あそこでタイヤがあったなら、マリオ・アンドレッティの後ろにつくか抜くかできたんじゃないか。そうしたらヨーロッパから声が掛かったかもしれないとか。でも冷静に振り返ってみると、やっぱり掛からないなと。地元だから「たまたま」という評価にしかならなかったらうね。

そこで、自己資金でヨーロッパF2に行ってみただ。

——どうでしたか？

もう危ない、危ない。危うくクラッシュというところでアクセルを踏み込むドライバーがいるわけ。日本一、ヨーロッパ、世界一、ともかくナンバー1というのはやっぱりイカれたやつばかりだと実感したね。

「日本一速い男」として

——ちょうどそのころ、「日本一速い男」というキャッチフレーズがつけましたね。星野さんは多くのモータースポーツファンの憧れの的だと思いますが、このタイトルはご自分でどうでしたか？



1978年 富士マスターズ「日本一速い男」

いやあ、ものすごく重かった。サーキットに入るときに足が重く感じられてUターンしたくなるときもあった。だって、「星野=トップでなくちゃいけない」んだからね。予選で2番手になると、マスコミの人に「どこが決まらないんですか」なんて、さも大異変が起きたみたいに聞かれるし。

たまに後樂園に巨人戦を見に行くと、酔っ払っている人が近くの席にいて、その人が気づいて、「野球は巨人！ レースは星野！」なんて騒ぎ始めちゃって、もう観戦どころじゃなかった。半分うれしいやら恥ずかしいやらで。

ビジネスに飛び込んで 苦勞したこと

—— 星野さんの輝かしい経歴をさらに辿っていくと、1977年にはF2チャンピオンに返り咲き。1978年は、富士GCとF2のWチャンピオンになられたのですね

そうして1980年6月、モトクロス時代のチームメイト金子豊さんとホシノインパルを設立されます。ビジネスの世界でも目指すはやはり日本一ですね。いやあ、そうはうまくいかなかった。しゃべらななきゃいけないでしょう。それがつらかった。名刺を差し出して震え声で「よろしくお願ひします」なんて。北海道から九州まで1日7～8軒回るの。コーヒーを飲んで「美味しいですね」と言おうものなら、「もう1杯どうぞ」って言われるんだよ。1日10何杯とコーヒーを飲んでもうお腹がたぶたぶで飯なんて食べられない。で、タバコ吸ってまたレース。

—— 33～34歳ごろですよ。

そうだね。こんな嫌なこと何でやらなくちゃいけないんだって。あるところでは「レーサーの星野さ

んだ！」と歓迎してもらえるんだけど、別のところでは「何がレーサーだ」的に扱われたり。でもレーサーの星野がこれから食っていくためには今をがんばらないといけないと自分に言い聞かせるのが、練習よりつらかったね。

—— そんな苦勞をされながら、1983年にはヒーローズ・レーシングを離れ、ホシノ・レーシングチームを設立されました。

日産とホンダ、双方と契約

—— 1987年になると、ホンダのF1テストドライバーもされるようになりましたよね。

そう。そのとき僕は、日産の河合専務に「日産を辞めてホンダに行きます」と宣言したんだ。そうしたら、辞めさせてくれなかった。「駄目だ。星野、おまえ、これまで何台、何億円分のクルマを壊したと思っている？ おまえは辞めさせない。俺が(本田)宗一郎に電話してやる。日産とホンダ、両方に乗ればいい」って。

—— そんなことができるのですねえ。

僕も驚いてそう尋ねたよ。そうしたら「俺が電話するからいい」と言って、本当にOKになっちゃった。すごい人だなって。

—— 耐久レースは日産、フォーミュラはホンダと
なったわけですね。

そう、そんなこと許される時代じゃなかったはずなのにね。初めてのことでうれしかった。僕が自分の信念を通す“わがままな人間”だったからこそかな、なんて。でも、結果を残すわがままだからね。自分にそれだけの価値がなくちゃいけないから、いつも自分を磨いていなくちゃ。



1986年 富士インタースピード



1996年 ホンダのエンジンになって2台目のマシン、マーチ86J

——ただF1のレギュラーシートを実際に手にしたのは、中嶋悟さんでした。1987年から5年間でしたね。

「なぜ俺じゃないんだ」と悔しくて、F1は3年間見なかったよ。テレビも新聞も一切ね。まあ彼とは6歳違いで、年齢がネックだったよね。

日本の技術力をもってすれば レースビジネスに参戦できる

——世界最高峰の耐久レースである1998年6月のル・マン24時間耐久レースについてもお聞きしないといけませんね。鈴木亜久里・影山正彦さんとトリオで3位になり、日本人初の表彰台に乗りました。

自分の力を発揮でできるのはル・マンだと。F1だけがレースじゃないと、ル・マンに参戦して8回挑戦したわけです。でも行くたびにリタイア、リタイアでつらい思いをしていたから、最後、3位になれてそれはうれしかった。日本のクルマ、日本のエンジン、日本のタイヤ、日本人ドライバー、全部純国産だからね。翌年は1位をねらうぞと話していたら、中止になっちゃったんだけどね。

もう1つ忘れられないことがあって、5000km走るとどうしてもギアが欠けるんだよね。それが日産の20代のエンジニアが1年かけて材質を工夫して、欠けないように作り直してくれたの。その担当者は部署を異動してしまって、もったいないなあと思ったんだけど。その技術はすごい財産だよな。ヨーロッパに輸出してもいいくらい。

——ヨーロッパのレースビジネスは規模が大きいのでしょうか。

年間9500億ぐらいはあるね。今の日本なら、経済力と創意工夫できる頭の良さでマーケットを奪うことができると思うんだけど。これ、資産5000億～6000億といわれる英国の実業家バーニー・レクストンに牛耳られているわけ。僕は今度生まれ変われるなら、バーニーになりたいくらいだよ。

耳栓はせず ナマの音を聴き分ける

——星野さんは、ふだんとレースのときの表情とのギャップが大きかったですよね。

ふだんは優しいおじさんなのに、レースになると豹変してオオカミみたいな表情をしていると言われたことがある。自然にそうなっちゃうんだよね。僕は耳栓をしなかったんです。レース中は鼓膜が破れるかと思うほど。終わったあとはもう耳がガンガンして眠れないですよ。だけど、ダクトの音、エンジンの音が僕を興奮させたんだよね。直接、音を聴くことで、エンジンのいい悪いがわかる。練習用と本番用で積み替えてあっても瞬時にわかる。僕は耳と目で生きてきたといっても過言ではないな。

——レーサーをし、会社経営もしながら、2002年8月、引退を発表。その後は、ご自身のチーム「チームインバル」監督の肩書きも増えました。現役ドライバー引退を表明したのは52歳なんですけど、その5年前、国内トップフォーミュラからの引退発表はしてました。というのは、富士での雨中のレースでぶっちぎっていたんです。ところがクラッチが滑ってリタイア……。そのときにね、トップを維持することのつらさ、自分をそこまで追い込むのはもう限界だと悟った。2位で「よし」とすればまだいけたらうね。でも“トップの星野”で辞めたかったわけ。中日ドラゴンズの山本昌投手とは対極かもしれない。僕はバリバリ光っているところで見切りをつけたかった。

——「常にナンバー1でいなければいけない」という使命感が強かったのですね。いつも自分を追い詰めて続けていたからね。こんなこと、息子にやらせたいなんて考える人は信じられないよ。



1998年 ル・マン24時間レースで3位入賞



2002年 引退セレモニーでのパレード

“父親の期待を裏切る” という遺伝子が 息子・一樹さんにも

—— 息子さんの一樹さんもレーシングドライバーですが、息子さんが自分と同じ道を歩んでいることについて、父親としての達成感はないのですか？

まさか。中学のときに、担任の先生が「息子さんがレースをやりたいと言っている」って。だから、息子には勉強して大学へ行って普通の仕事に就くよう指導してくださいとお願いしました。でも高校生になっても、また先生が同じことを言うてる。そうこうしているうちに、息子はあまり僕と顔を合わせなくなってね。学校からの帰りがだんだん遅くなって、ケンカをしていたりさ。

—— お父さんに逆らっていたのですね。

そこで話し合ったんだ。「自分のことは自分で始末できるようになれ。そのためにもまずは大学へ行ってもらいたい。それが俺の夢だ」って。そうしたら、大学卒業直前に「俺はもう自由だ」って言うわけ。「どこへ就職するんだ？」と聞いたら、「レースをやる」って。22歳からの遅いスタートですよ。期待を裏切られた。まあ、僕もオヤジの期待を裏切ったけど。

—— その意味では、強い遺伝子がつながっているわけですね。2人でレースのことを話したりはしないのですか？

親子ゲンカになっちゃうよ。僕には僕のやり方があるから、息子は自分で盗みながら努力するしかない。だから教えたことはないね。「星野さん、冷たいんじゃないの」と言う人もいるけど、どうもステージパパにはなれないんだよね。

高いプロ意識を持って

—— さて2020年に東京にオリンピックがやってきます。どんな期待がありますか？

参加する以上は金メダルを取ってほしいね。みんな1位にこだわって頑張してほしい。できれば金メダリストには何百万円じゃなくて、レクサスやシーマ1台に50坪程度のマイホームとか、それくらい国

で出してほしいよね。そこまでの努力を認めて、もっと恵まれるようにしてあげたいなと、僕は自分がスポーツ選手だから特にそう思う。

—— そういう対応をすると、次への起爆剤にもなるということですよ。では今後のモーターレース界への意見・展望などを。

今はモータースポーツをテレビの地上波デジタルでやらないじゃないですか。だからもうちょっと、一般の人たちにとってメジャーな存在になってほしい。僕にとってはモータースポーツが学校で、あいさつや意欲、チャレンジなどを教わった。感謝していますし、恩返しをしたいという気持ちがあります。あとルールを守ることも徹底させたいね。ルールを守れない人は運転しちゃいけない。

—— 最後に、プロスポーツ界への提言をいただけますでしょうか？

「俺はプロだ」という自信を持てるかどうか。そこそこの成績で満足している人が多いんじゃないかな。僕からすると情けないプロが多い。もっとつぺんを狙ってほしい。

僕は「お金をもらって乗ること」を徹底していた。鈴鹿でのF1で、シートが空いているという話があったんだよ。だけど2000万円だったかを「払え」と言う。そういう持ち込みのケースはけっこうあるんだよ。だけど僕はそれは嫌だった。「俺はプロだよ。何で金を払うんだ？ 2万円でもいいからくれたら乗ってやる」と断りました。

—— うーん、妥協のない強烈なプロ意識ですね。どうもありがとうございました。



3歳になった長男・一樹君と



長男・一樹君



監督として

- 1886
明治19
ベンツがガソリン3輪自動車を開発
ダイムラーがガソリン4輪自動車を開発
- 1895
明治28
パリ〜ボルドー間で世界初の自動車レースが開催
ミシュラン兄弟が空気入りタイヤで参戦
- 1904
明治37
初の国産車「山羽式乗合自動車」製作
- 1907
明治40
日本初のガソリン車「タクリー号」製作
- 1908
明治41
T型フォード発表
- 1915
大正4
T型フォードの累計生産台数が100万台突破
- 1923
大正12
第1回ル・マン24時間レース開催
- 1925
大正14
オートモ号生産開始
- 1927
昭和2
T型フォード生産終了
- 1933
昭和8
豊田自動織機製作所に自動車部設立
日産の前身である自動車製造株式会社発足
- 1935
昭和10
豊田自動織機が初の試作車A1型を完成
- 1937
昭和12
トヨタ自動車工業設立
- 1938
昭和13
ドイツの国民車フォルクスワーゲン誕生
1945 第二次世界大戦が終戦
1947 星野一義氏、静岡県に生まれる
1947 日本国憲法が施行
- 1948
昭和23
本田技研工業設立
- 1950
昭和25
F1グランプリ初開催
1950 朝鮮戦争が勃発
1951 安全保障条約を締結
- 1953
昭和28
日野、日産、いすゞがノックダウン生産を開始
富士重工業創立

- 1954
昭和29
第1回全日本自動車ショー開催
- 1955
昭和30
トヨペット・クラウン発売
1955 日本の高度経済成長の開始
- 1958
昭和33
トヨペット・クラウンを対米初輸出
- 1962
昭和37
鈴鹿サーキット完成
1963 星野一義氏、神奈川県海老名市の
カワサキ・コンバットという2輪の
レーシングチームに入る
- 1964
昭和39
ホンダがF1に参戦
1964 星野一義氏、2輪モトクロス・レースを開始。
和歌山でのデビュー戦は、
転倒・脳しんとうで入院
1964 東海道新幹線が開業
- 1965** 星野一義氏、第12回全日本モトクロス
大会ノービス90ccクラスで初優勝
星野一義氏、MCFAJランキング/
ノービス90ccチャンピオンとなる
- 1966
昭和41
トヨタ・カローラ発売
日産とプリンスが合併
1968 星野一義氏、カワサキ（神戸・木の実レー
シング）の契約ライダーとなる
星野一義氏、MFJ全日本モトクロスラン
キング／セニア90cc、125cc両クラスでチャン
ピオンとなる
星野一義氏、セニアクラス最優秀選手として
ヨーロッパへ派遣
- 1969** 星野一義氏、日産自動車の契約ドライバー
採用テストに合格
星野一義氏、スカイラインGT-Rで、4輪
レースデビュー（富士スピードフェスティバル
4位入賞）
1969 アポロ11号が人類初の月面有人着陸
- 1970** 星野一義氏、筑波サーキットのオープニング
レースにスカイラインGT-Rで参戦し、
4輪レース初優勝を果たす
- 1971
昭和46
富士グランチャンピオンシリーズスタート
- 1973
昭和48
世界ラリー選手権(WRC)初開催
1973 オイルショックが始まる

1980
昭和55

1974 星野一義氏、FJ1300(マーチ733・ニッサン)のデビュー戦で優勝
星野一義氏、11月のJAF鈴鹿GPで国内トップフォーミュラ(F2000)デビュー戦で3位入賞

1975 星野一義氏、全日本F2000チャンピオンとなる

1976 星野一義氏、日本初開催となるF1選手権イン・ジャパン(富士)に旧型ティレル007・フォードでF1スポット参戦
星野一義氏、名門ヒーローズ・レーシングに加入
1976 ロッキード事件が表面化

1978 星野一義氏、4輪初の海外遠征となるヨーロッパF2選手権2戦(仏ルアーアン、英ドニントン)に日本製ノバ532・BMWでスポット参戦
1978 日中平和友好条約を調印

日本の乗用車生産台数が世界一となる
日本カーオブザイヤーの選考が始まる

1981
昭和56

日本車の対米輸出規制開始
1981 星野一義氏、全日本フォーミュラパシフィックチャンピオンとなる
星野一義氏、オーストラリアのツーリングカーレース、バサースト1000に初参戦

1982 星野一義氏、富士GCチャンピオンとなる
星野一義氏、全日本FPチャンピオンとなる
1982 東北、上越新幹線が開業

1983
昭和58

ホンダがF1に復帰
1983 星野一義氏、ヒーローズ・レーシングを離れ、自らのホシノレーシングからの参戦を始める

1985 星野一義氏、グループC/スポーツカーによる大雨のWEC IN JAPAN(富士)にマーチ85G・ニッサンで参戦し、優勝。
世界選手権戦を制した初の日本人となる

1986
昭和61

北米でアキュラブランド設立
1986 星野一義氏、鈴鹿F2チャンピオンとなる

1987
昭和62

F1放送開始
中嶋悟氏、日本人初のF1フルタイム参戦

1989
平成元年

北米でレクサス、インフィニティブランド設立

1990
平成2

アイルトン・セナとアラン・プロストのライバル対決が話題となる
1990 星野一義氏、ル・マン24時間レースにニッサンR90CPで参戦し、予選3位、決勝5位入賞

1991
平成3

ル・マン24時間レースでマツダが総合優勝
1992 星野一義氏、デイトナ24時間にニッサンR91CPで参戦し、日本車として初の総合優勝を果たす
1995 阪神・淡路大震災が発生

1996 星野一義氏、ル・マン24時間レースにニスモGT-R LMで参戦し、15位完走

1997
平成9

トヨタ・プリウス発売
篠塚建次郎氏、パリ・ダカール・ラリーにて日本人初優勝
1997 星野一義氏、国内トップフォーミュラからの引退を電撃表明。通算成績は166戦中39勝・42回のポールポジションを獲得
星野一義氏、ル・マン24時間にニッサンR390で参戦し、12位完走
1997 香港が中国に返還される

1998 星野一義氏、ル・マン24時間レースにニッサンR390で参戦し、日本人トリオ初の表彰台、総合3位入賞

1999
平成11

日産がルノーと資本提携
2000 星野一義氏、最終戦MINEの優勝が最後の優勝となる

2001
平成13

ホンダ・フィット発売

2002
平成14

ホンダ・フィット国内年間販売台数1位となる(33年続いたカローラを抜く)
2002 星野一義氏、引退

2005
平成17

レクサス日本開業
2008 リーマンショックが起こる

2009
平成21

米ジェネラルモーターズ経営破綻し国有化へ
フィアットがクライスラーと業務提携

2010
平成22

トヨタ・プリウス年間国内販売台数新記録達成
2011 東日本大震災が発生

2013
平成25

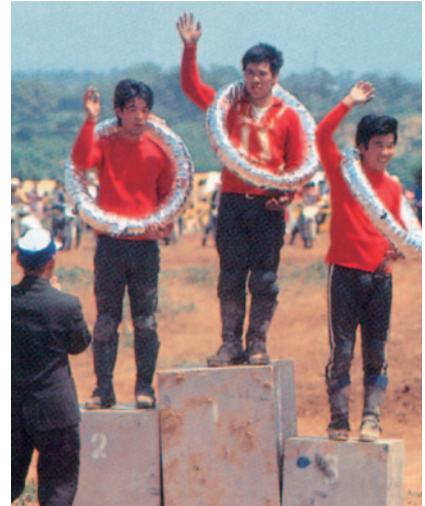
トヨタ・カローラ累計販売台数4000万台突破



オートバイの模型に夢中



二輪時代の星野一義



モトクロス日本GPで2位に入賞



3歳になった長男・一樹君と



スカイラインGTRで4輪初優勝(筑波)



1978年 富士マスターズ[日本一速い男]



1976年 日本初のF1GP戦で無念のリタイア



フォーミュラーニッポン第1戦を制する



日産に入社した翌年、清水サーキットで行なわれたカートレースに出場



伊豆・丸野山高原にて
左から4番目154が星野一義、その左27が安良岡健



F1日本グランプリ。後方が先輩の高橋国光



JTCCで優勝、北野元と



監督として



1986年 富士インタースピード



1998年 ル・マン24時間レースで3位に入賞



長男・一樹君



1996年 ホンダのエンジンになって2台目のマシン、
マーチ86J



2002年 引退セレモニーでのパレード



監督として



星野一義