

中嶋 悟  
1953年2月23日、愛知県生まれ。73年にレースデビュー。87年に日本人初のフルタイムF1ドライバーとしてロータスからデビューし、90年にティレルへ移籍。F1最高位は4位で、91年を最後に現役から引退。現在はナカジマレーシングを率いてスーパーフォーミュラ、SUPER GTに参戦している。



40<sup>th</sup>  
ANNIVERSARY  
2023  
nakajima  
racing



中嶋悟がレース活動の拠点として1983年にナカジマレーシングを設立し、同年は全日本F2、富士グランチャンに参戦。すべてはここから始まり、今年40周年を迎えた。

## 育てながら勝利を目指す ナカジマレーシング 40年の軌跡

国内モータースポーツ界を常にリードする存在  
中嶋悟率いるナカジマレーシングは今年設立40周年を迎えた  
1983年の設立以来、チームの勝利だけではなく  
若手ドライバーとスタッフの育成に力を注いでいる

Text/Toshiyuki Endo, Racing On Data/Racing On Photos/NAKAJIMA RACING, EPSON  
Hiroshi Kaneko, Masaru Hirata, Masahide Kamio, Takashi Ogasawara, Junya Sasaki, Kazuhisa Masuda, Honda, SAN-EI

中嶋悟、サトル・ナカジマ、SATORU NAKAJIMA。現役引退から30年以上が経つ今も、その名は日本の四輪モータースポーツにおける「代名詞」である、そう言うって過言ではないだろう。モータースポーツにあまり詳しくない人でもその名は聞いたことがある、それが日本初のF1レギュラードライバー、中嶋悟だ。

1987〜91年の5シーズンにわたる濃密なF1挑戦は日本全体を巻き込むほどのムーブメントになったわけだが、中嶋がF1参戦への足場を築いていく過程で83年に生まれた活動基盤が中嶋企画という会社組織であり、日本の四輪モータースポーツのトップシーンにおける「ナカジマレーシング」の歴史も（広義の解釈において）そこから始まった。

中嶋の引退後、ナカジマレーシングの活動はいよいよ本格化。自社メンテナンス化を実現し、中嶋の指揮のもと、数多くの勝利やタイトルも獲得するようになっていった。西暦2023年の今、1983年からのカウントでナカジマレーシングは40周年という節目を迎えている。今や名門との称号に相応しいほどの歴史の積層が、そこにはある。

### 若手育成を主眼にした活動展開

中嶋の（ナカジマレーシングの）チーム運営に関する理念は、昔も今も、そして未来においても一貫したものだ。

育てながら、勝つ。

モータースポーツ以外のプロスポーツでもよく聞く言葉ながら、言うは易し、行なうは難しであることに説明の要はなからう。ただ勝利だけを目指すとは違って、成績が伴わない時期が生じる覚悟も織り込み済みしなければ実現し得ない理念なのだから。

勝利のみを狙っていくなら、実力確かな選手を揃えればいい。でも、ナカジマレーシングは原則としてそういう起用をしない。ナカジマレーシングが戦う日本の2大トップカテゴリー、スーパーフォーミュラとスーパーGT/GT500クラスはいずれも2名のドライバー起用が基本になるが、そこで「海外の有望若手強豪選手もしくは日本の実績ある強豪選手+日本の若手精鋭」というようなラインアップづくりを中嶋は意識し続けてきた。

なぜなら、中嶋のチーム運営の核にある思いが、日本のモータースポーツをさらに盛り上げ、



## NAKAJIMA RACING 40周年の軌跡(1983~2023)

1983年
レーシングドライバー中嶋悟の活動母体としてナカジマレーシングを設立。中嶋悟はこの年、ハラダレーシングから全日本F2を戦いシリーズ4位に。EPSONがスポンサーを開始。

1984年
ヒーローズレーシングwithナカジマで全日本F2に参戦した中嶋悟は、2年ぶり3回目のシリーズタイトルを獲得。この頃、中嶋悟はホンダF1のテストドライバーの任にも就く。

1985年
全日本F2で中嶋悟は2年連続4回目のタイトルを獲得。中嶋悟&中子修で全日本ツーリングカー選手権（JTC）にも参戦（無限シビック）。雨の第4戦鈴鹿では、大排気量クラス車を退けて総合優勝を果たす。

1986年
中嶋悟は国際F3000に参戦。全日本F2では3連覇を成し遂げて、通算5度目のタイトルを獲得。この年に、翌年からのF1フル参戦が決まる。JTCでの無限シビックは、中子修&佐藤浩二のコンビで参戦。


1987年
中嶋悟がロータスでF1デビュー。全日本F3000には、鈴木利男がEPSONカラーのマシンで参戦し1勝（メンテナンスはヒーローズ）。JTCにもEPSONカラーのシビックで鈴木利男&佐藤浩二が参戦。

1988年
ナカジマレーシングは全日本F3000に森本晃生をエントリー（CABINカラー、メンテナンスはヒーローズ）。鈴木利男&佐藤浩二がコンビを組むJTCシビックはオロナミンCカラーでシーズンを戦った。

1989年
全日本F3000にPIAAカラーのマシンでパウロ・バリラが参戦。中嶋悟が拠点とした英国では野田英樹の活動を支援し、F3などの支援活動も拡充。JTCは佐藤浩二&岡田秀樹がPIAAシビックで参戦。


1990年
全日本F3000には佐藤浩二が参戦。JTCのPIAAシビックは佐藤浩二&中谷明彦がドライブ（開幕戦のみ佐藤浩二&服部尚貴）。中嶋悟はF1でロータスからティレルへ移籍。

1991年
全日本F3000のドライバーに黒澤琢弥を起用。JTCのPIAAシビックは佐藤浩二&五藤久豊のコンビで参戦。英国では野田英樹に代わって中野信治へのサポートを開始する。中嶋悟がこの年を最後にF1引退。

1992年
中嶋悟が帰国。完全自社メンテナンスへと踏み出す。中野信治が全日本F3000&全日本F3に参戦。N1耐久シリーズ（現在のスーパー耐久）には佐藤浩二&五藤久豊がプレリウドで参戦。


1993年
全日本F3000はこの年からPIAAカラーのマシンによる2カーエントリーに。ドライバーは影山正彦と榎井保孝。N1耐久の佐藤浩二のパートナーには光貞秀俊を起用。

1994年
全日本F3000に影山正彦&榎井保孝で参戦し、シーズン終盤には高木虎之介がスポット参戦する。この年に発足したJTCC（新・全日本ツーリングカー選手権）には、シビックフェリオで田中哲也が参戦。

1995年
全日本F3000は高木虎之介と黒澤琢弥の参戦で、高木虎之介が3勝してシリーズ2位になる。JTCCには黒澤琢弥が参戦。十勝24時間レースにNSXで初参戦。中嶋悟が校長を務めるSRS-Fから山西康司ら第1期生が卒業。

1996年
フォーミュラ・ニッポン（Fニッポン）が発足し、高木虎之介と黒澤琢弥が参戦。高木虎之介がシーズン2勝。JTCCには黒澤琢弥がアコードで参戦。全日本F3には山西康司を起用。

1997年
Fニッポンには、高木虎之介（1勝）と山西康司が参戦。高木虎之介はティレルのテストドライバーとなり、F1前座のホルシェ・スーパーカップにも挑む。JTCCでは黒澤琢弥がタイトル争いを展開した。

1998年
高木虎之介がティレルからF1デビュー。Fニッポンはトム・コロネル&山西康司で、松田次生もスポット参戦。全日本GT選手権（JGTC）GT500はコロネル&山西康司がMobil1 NSXで2勝（オールスター戦を含む）。



1999年
Fニッポンでトム・コロネルが3勝を挙げて王者に輝き、光貞秀俊も2勝したことによりチームタイトルも獲得。JGTCのGT500でMobil1 NSXはコロネル&山西康司→光貞秀俊で2勝（オールスター戦を含む）。松田次生がマカオF3で4位に。

2000年
Fニッポンに復帰した高木虎之介が8勝でチャンピオンを獲得。松田次生も1勝を挙げてチームは10戦中9勝を記録して2年連続で2冠達成。GT500のMobil1 NSXは伊藤大輔&ドミニク・シュワガーのコンビで2勝。

2001年
Fニッポンはラルフ・ファーマンと松田次生のコンビで、松田次生はゼッケン1を着けて参戦。ファーマンはシーズン終盤に2連勝を飾った。GT500のMobil1 NSXはドミニク・シュワガー&松田次生のコンビで戦い1勝。

2002年
Fニッポンでラルフ・ファーマンが4勝を挙げて王者に輝き、松田次生は最高位2位とチームチャンピオンに貢献、チームは2年ぶりの2冠奪取を達成。GT500のMobil1 NSXもファーマン&松田次生のコンビで挑み、最多の3勝をマーク。



1998年からナカジマレーシングは全日本GT選手権にNSXで参戦を開始した。初年度はフォーミュラ・ニッポンと同じくトム・コロネル&山西康司のコンビで挑み、オールスター戦を含む2勝を挙げた。



中嶋のレース活動を長年支え、ともに戦い続けているスポンサーの存在も見逃せない。その代表格といえるのがEPSONで、ナカジマレーシングのマシンやスーツなどにはそのロゴが常に輝いている。

### 中嶋の理念に共鳴するパートナー

輝くという大躍進を成している。

さて、中嶋がそういうチーム運営方針を貫いてこられたのには、ホンダを含む多くのパートナーとの絆があったからだ。勝てない時期があれば、そこで見限るパートナーがいても、それは不思議なことではない。しかしナカジマレーシングには長期間の共闘をするパートナーが少なくなく、EPSONやPIAAなどはその代表的存在である。

なかでもEPSONは、ナカジマレーシングが誕生した83年から今日まで40年にわたり、F1時代も含め継続して応援し続けている。中嶋はF1参戦前の頃を振り返り、こう語る。「自分としたら、ちょうどEPSONさんも世界的な伸長をされていくところで一緒に波に乗せていただいた、という感じですよね」

その言葉には感謝の思いが満ち満ちている。F1や海外のトップシリーズにも挑戦できる日本人選手を育てる、ということだからである。そのための環境として、成績を残せる強豪選手とそれに学びながら立ち向かう日本の若手、という起用方針をベースにしてきたのだ。

そうした取り組みを長く続けてくるなかで生まれた日本人トップドライバーは多くいるが、その代表格は高木虎之介と小暮卓史、日本屈指の「スピードスター」ふたりだろう。彼らはナカジマレーシング所属時代、数字や記録の面以上の存在感を放つ圧倒的主役になって日本のモータースポーツを力強く牽引した。

高木はF1やインデイにも挑戦。その前には全日本F3000（現在のスーパーフォーミュラ）で伝説となった名シーンを演じてもいる。



高木虎之介は2000年にフォーミュラ・ニッポンで圧倒的な速さを見せつけてチャンピオンに輝いた。



2003年にナカジマレーシングからフォーミュラ・ニッポンにデビューした小暮卓史。キレのある走りですトップドライバーに成長していく。



2021年からナカジマレーシングでスーパーフォーミュラを戦う山本尚貴。2022年第7戦もてぎで優勝を飾っている。

ナカジマレーシングの思い出④ **高木虎之介**

## 常にトップタイムを目指していました

Text/Yasuyuki Mogi

「僕は子どもの頃に中嶋さんがF1で走っている姿を見てF1ドライバーになりたいと思ったので、1994年にナカジマレーシングでF3000オーディションのチャンスを得た時は全力で挑みました。それでナカジマレーシングで走れると決まり、チャンピオンは獲れませんでしたが何回も勝つことができ、中嶋さんのバックアップもありF1へ行くこともできました。本当に中嶋さんは僕の人生を変えてくれた人ですね。F1のシートを失った時は、中嶋さんが一度リセットしようとしてFニッポンに再参戦しましたが、また日本のレースに出るからには全勝してもらわなければ困ると言われました。相当なプレッシャーで、F1から戻ってきたドライバーが結果を残せなかったらまずいとチームスタッフもピリピリしていました。その状況下で10戦8勝、タイトルも獲得できて自信に繋がりました。中嶋さんは、常に速く走ることを目指してトップタイムを出せという感じでした。だから、トップタイム出した時にクラッシュしても怒られることはありませんでした。

最後になりますが、ナカジマレーシング設立40周年おめでとうございます。僕もその年数を追い越せるようにレース界で頑張っていきたいと思います」



1974年2月12日生まれ。全日本F3000での活躍を経て、98年にティレルからF1デビュー。2000年にフォーミュラ・ニッポン王者に輝き、その後インディなどで活躍。現在はカートで若手育成に尽力中。



2003年  
Fニッポンはアンドレ・ロッテラーと小暮卓史の新コンビで参戦。GT500のMobil1 NSXは松田次生&小暮卓史のコンビで参戦し、途中から松田次生&ロッテラーに変更。

2004年  
Fニッポンはアンドレ・ロッテラー（2勝）と小暮卓史（1勝）。ロッテラーは最終戦まで王座争いを展開。EPSONカラーとなったGT500のNSXはロッテラー&松田次生で1勝。

2005年  
Fニッポンはアンドレ・ロッテラー（2勝）と小暮卓史。SUPER GTとなったGT500のEPSON NSXはタイヤをダンロップに変更し、ロッテラー&松田次生のコンビで参戦。

2006年  
Fニッポンはロイック・デュバルと武藤英紀の新人コンビで参戦。デュバルは2勝をマーク。GT500のEPSON NSXもデュバル&武藤英紀で挑み、最終戦の富士で優勝を飾る。

2007年  
Fニッポンはロイック・デュバルと小暮卓史。小暮卓史が3勝し、最終戦も制して逆転チャンピオン獲得かと思われたが、無念の失格により逸冠。GT500のEPSON NSXはデュバル&アピオ・カルボンで1勝。



2008年  
Fニッポンはロイック・デュバル（2勝）と小暮卓史のコンビで継続参戦し、チームランキング2位に。GT500のEPSON NSXはデュバルと平中克幸で挑む。

2009年  
Fニッポンはコンビ3年目となったロイック・デュバル（4勝）と小暮卓史（2勝）で、ドライバ―&チームのダブルタイトルを7年ぶりに獲得。GT500のEPSON NSXはデュバル&中山友貴で参戦。



2010年  
Fニッポンはルーキーの山本尚貴とベテランの小暮卓史で参戦。小暮が開幕戦でポール・トゥ・ウィンを成し遂げるが、シーズン1勝に留まる。GT500はこの年からEPSONカラーのHSV-010 GTでの参戦となり、道上龍&中山友貴がドライブ。

2011年  
Fニッポンは中嶋悟の次男である中嶋大祐がチームに加入して、小暮卓史とともに参戦。GT500は前年同様に道上龍&中山友貴がEPSON HSV-010 GTをドライブしてシーズンを戦った。

2012年  
Fニッポンは中嶋大祐&小暮卓史での参戦。GT500はコンビ3年目の道上龍&中山友貴がEPSON HSV-010 GTで参戦。

2013年  
スーパーフォーミュラ（Sフォーミュラ）初年度も中嶋大祐&小暮卓史で参戦。GT500にも中嶋大祐が加入して道上龍とコンビを組み、Epson HSV-010 GTをドライブ。

2014年  
シャシー、エンジンを変更したSフォーミュラは中嶋大祐&小暮卓史。GT500はEPSONカラーのNSX CONCEPT-GTとなり、中嶋大祐&ベルトラン・バゲットが参戦。

2015年  
Sフォーミュラは中嶋大祐が64番、ベルトラン・バゲットが65番を使用し、GT500は中嶋大祐&バゲットのEpson NSX CONCEPT-GTが64番を使用と、両シリーズともカーナンバーを変更して心機一転での参戦となった。



2016年  
Sフォーミュラは中嶋大祐&ベルトラン・バゲット。GT500のEpson NSX CONCEPT-GTも中嶋大祐&バゲットのコンビで参戦。

2017年  
Sフォーミュラは中嶋大祐とナレイン・カーティケヤン。GT500はEpson Modulo NSX-GTとなり、ベルトラン・バゲット&松浦孝亮が第6戦「最後の鈴鹿1000km」で優勝。

2018年  
Sフォーミュラはナレイン・カーティケヤンと伊沢拓也のコンビ。GT500は前年に引き続きベルトラン・バゲット&松浦孝亮がEpson Modulo NSX-GTで挑んだ。

2019年  
Sフォーミュラはアレックス・パロウと牧野任祐のコンビに一新。第4戦でパロウがポール・トゥ・ウィンを飾る。GT500はナレイン・カーティケヤンと牧野任祐がModulo Epson NSX-GTで参戦。DTMとの交流戦（富士）でカーティケヤンが1勝。



2020年  
Sフォーミュラは牧野任祐（第7戦のみ大津弘樹）と新人の大湯都史樹で参戦。第6戦で大湯都史樹が初優勝。GT500のModulo NSX-GTは伊沢拓也&大津弘樹で参戦。

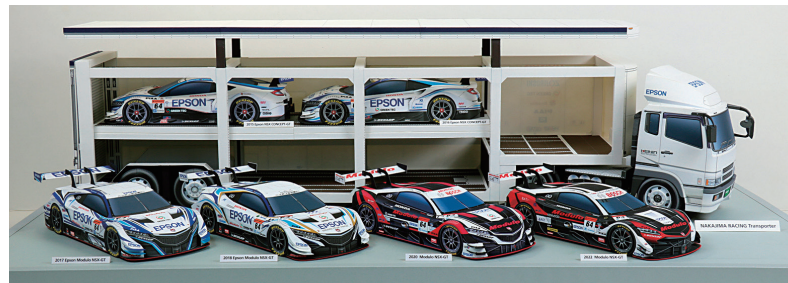


2021年  
Sフォーミュラは前年王者の山本尚貴が加入してゼッケン1を使用し、大湯都史樹と参戦。GT500のModulo NSX-GTは前年同様に伊沢拓也&大津弘樹のコンビ。

2022年  
Sフォーミュラには引き続き山本尚貴と大湯都史樹が参戦。両者ともにポールポジション1回、山本尚貴は第7戦でポール・トゥ・ウィンを成し遂げる。GT500のModulo NSX-GTはコンビ3年目となる伊沢拓也&大津弘樹。



2023年  
ナカジマレーシング40周年記念イヤーとなる今シーズンは、Sフォーミュラに山本尚貴と佐藤運が参戦。GT500は伊沢拓也と新人の太田格之進で挑む。



EPSONのwebサイトでは、ナカジマレーシングの歴代マシンをはじめ他のホンダチームのマシンやトランスポーター、ビットアイテムなどを超精密に再現したペーパークラフトを無料で提供している。ぜひダウンロードして、ジオラマ制作に挑戦してもらいたい。  
<https://www.epson.jp/sponsor/nakajima/craft/>



## 中嶋のレース活動の根っこには「レースが好きだから」が常にある

ナカジマレーシング出身のドライバーやチームスタッフがたくさん活躍していることは、中嶋にとっては獲得した勝利の数以上に誇らしいことなのかもしれない。そして中嶋は積み重なったナカジマレーシングの歴史のなから「この一戦」というものは「選べない」と言う。「すべてにドラマがあるからね。なにもなく過ぎちゃったレースというのは、ひとつもない。ただ、勝つのももちろん嬉しいし、負ければ悔しい。そういうものですよ」

誰よりモータースポーツの真髄を理解する中嶋の言葉ならではの重みが宿る。そして中嶋のレース活動の根っこには、この思いも常にある。「レースが好きだからね」

国内最高峰戦線で勝利を目指しながら、人を育てる。この崇高にしてチャレンジングな活動理念に共鳴するパートナーたちとともに、これからの中嶋悟とナカジマレーシングは大好きなレースを戦い続ける。



今年設立40周年を迎えたナカジマレーシングは、チーム一丸となってチャレンジを続け、これからも常に高みを目指して戦っていく。その姿勢が多くのモータースポーツファンを魅了している。



2004年全国GTから2018年SUPER GTまでの15年間はEPSONをメインスポンサーにGTを戦い、マシンのカラーリングデザインを一般公募するなどしていた。

ナカジマレーシングの思い出④ **ロイック・デュバル**

## スタッフは本当に僕の日本の家族です

Text/Mamiko Hosoda

「ウォー！ ナカジマレーシング設立40周年ということは、今年41歳になる僕とほぼ同年ですね。それだけ続けてこられたのは本当にスゴいです。僕が初めて日本でレースをしたのは2006年だから、年月が経つのは早いね。でも日本で過ごした日々は、僕のモータースポーツ活動と人生において間違いなく最高のものでした。それは中嶋さんと彼の率いる素晴らしいチームがなければ叶わなかったと思います。鈴鹿でフォーミュラ・ニッポンを、もてぎでSUPER GTを初めてドライブした時のことなど、たくさんの懐かしい思い出が今でも鮮明に蘇ってきます。

ます。冬のテストでのモーターホームでチームマネージャーが作ってくれた温かい味噌汁を中嶋さんと電気ストーブを囲んで食べたあの時が今でも恋しいですよ。チームのみなさんは本当に僕にとっての日本の家族でした。中嶋さんは僕にチャンスを与えてくれ、2009年にはフォーミュラ・ニッポンのチャンピオンを獲得できました。本当にありがとうございました。最後に、あらためて40周年おめでとうございます。ナカジマレーシングは僕の心の中で、いつまでも特別な名前であり続けるでしょう」



1982年6月12日生まれ。2006～09年までフォーミュラ・ニッポンとSUPER GTを共に戦い、09年にはFニッポンのチャンピオンを獲得。その後はWECのアウトディやブジョーなどで活躍中。

「スポーツ・カルチャーを切り拓くなどしてきて、レースで勝って、人を育てるだけではなく、楽しさも拡張している。

## モータースポーツを支える人材を輩出

ナカジマレーシングは、ドライバーだけでなくエンジンやメカニクをはじめとするチームスタッフ、日本のモータースポーツを支える人材も多く輩出してきている。

「レースの目にサポーターレースのグリッドを見渡してみたりすると、そこにも何人か（ナカジマ卒業生が）いたりする。これも嬉しいことですよ。彼らがこの業界を支えているわけで、その出発点がウチだったのであれば、貢献できたということでしょうから」