

心の聖地

スポーツ、あの日から

ダカール

パリダカ日本人初V 篠塚建次郎

1997年1月19日。大観衆が待ち構える中、セネガルの首都ダカールのゴールに三菱自動車のパジェロが飛び込んだ。ドライバーは篠塚建次郎。「世界で最も過酷なモータースポーツ」といわれるダカール・ラリーで日本人が初めて総合優勝を果たした瞬間だった。歓喜の優勝から13年余り。栄光の舞台でその後、生命にかかわる大事故を経験、一昨年遺骨を迎えた。目的は変わり、車も変わった。だが「走る」とが好き」という情熱だけは変わらな

「やめたいと思ったことは一度もない。神奈川県平塚市の東海大学。母校の二室で篠塚は言い切った。スタート前が一番幸せを感じる。また競争が始まるってね。柔和な表情。穏やかな口調だが、目の奥には厳しい競争を勝ち抜いてきた自信と闘争心が潜む。

当時パリとダカール間で争った「ダカール・ラリー」に初挑戦したのは86年。きらつく太陽の下、西アフリカの

広大な砂漠やサバンナを約2週間かけて争う。「こんでもないラリーだ」と衝撃を受けた。最初の46位から翌年3位に躍進し、毎年優勝候補に。だが、栄冠に手が届かない。「いつか自分にも順番がくる」と信じてつづ、不安も芽生える中で97年を迎えた。

自動車レースはドライバーの腕だけで優劣が決まるわけではない。セッティング、メンテナンス…。問われるのはメーカーの総合力だ。この時の三菱チームはある予感に包まれていた。当時エンジン開発を担当した東久人(65)はテスト走行で「今年こそいける」と、

苦難越え 走り続ける

なく、快走を続けた。ゴール前後は緊張でほとんど眠れなかった。最終日の朝、エンジンがかかる時は「祈るような気持ちだった」。美しい大西洋を横目に、砂地の内陸に入り、フィニッシュ。日本人初の快挙。だが「うれしいというより、ほっとした気持ちの方が強かった」と言う。この時48歳。次のチャンスが訪れる保証はなかった。

波瀾(はらん) 万丈のドライバー人生を送った。71年に三菱に入社。平日はスーツ姿でデスクワーク、休日にはラリーの「サラリーマンドライバー」だった。会社員として「後ろ指を指されたくないよう、仕事もきっちりやった」。

モータースポーツは開発などに多額の経費がかかり、経済情勢に影響されやすい。三菱はオイルショックを機に77年でラリー活動を一時休止。それとともに篠塚は普通のサラリーマンとなった。「苦しかった。あきらめそうになったこともいっぱいある。でも仕方がない。夢はしぼみかけた」。



景気回復に伴い三菱は再び参戦。86年に篠塚にダカール・ラリーの運転席が巡ってきた。短距離型のラリーが主戦場だったため、当初は「自分には向いてない」と戸惑いも感じたが、既に37歳。20代後半から30代前半という最も脂が乗る8年間で失ってやり、「走ってみたい」との気持ちも大きかった。

篠塚を若手時代から知るタスカ・エンジニアリング代表の石黒邦夫(66)は「伸び盛りの時期にフランクができてしまった」と惜しむが、夢を捨てなかつたからこそ、ダカールの栄光にたどり着いた。「今振り返れば、あの8年間が人生にとってプラスだったかもしれない。希望をのみに込んで耐えた年月が、逆に視野を広げさせたという」。



1997年1月、ダカール・ラリーでモーター車を駆ける篠塚建次郎の三アフリカ。日本人初の総合優勝を果たした(APF共同)

たという大事故に遭う。02年には引退を勧められた。年齢を考えれば、ハンドルから手を離してもおかしくない。ところが、選んだのは「まだ走れる。引退は自分で決める」と三菱を退社する道だった。ラリードライバーの菅原義正(69)は「走ることをやめたくなかつたんだろ」と思いやる。

しかし、所属を変えて出場した03年、再び事故で重傷を負った。失望感は大きく、3年後「優勝を目指して走るの最後」と二線を退いた。

現在、主舞台はソーラーカーラリーだ。東海大教授の木村英樹(45)が引き込んだ。母校の学生と初参加した南アフリカでのラリーでいきなり優勝。木村は新しい環境に対応するのが早い。動じるどころがないと驚く。

なぜソーラーカーに。篠塚はこれまで化石燃料をいっぱい使って走ってきた。地球温暖化が進み、これからは太陽エネルギーの時代。世間にアピールし、市販化が進んでほしいと説明。「環境の時代」の先頭を走り「これから自分の一生の仕事に」と意気込む。

「自分を大きくしてくれた場所」というダカールに02年、私費を投じて小学校を建てた。今の夢はソーラーカーで、ダカール・ラリーを走ること。舞台が南米に移った09年以降は出場していないがまたアフリカに戻ったら出たい。その時は70歳になっているかもしれないけど」と笑った。(敬称略、文・益吉敦正、写真・有吉叔裕、グラフィックス・影山千絵)

取材ノート

世界的な不況を受け、多くの日本メーカーが国際的な自動車レースからの撤退を決めた。自身のダカール・ラリー挑戦などで「マイナー」だったモータースポーツが市民権を得たことが何よりうれしいと喜ぶ篠塚だが、現状に落胆の色を隠さない。もともと四輪駆動車に強い三菱は、F1ではなくラリーを選んだ。レースは、よりよい車を造るためのデータ収集の場でもある。「車の優秀性をアピールし、販路増加につなげる」とこそモータースポーツをやる意味。メーカー社員だった篠塚の信念は揺るがないが、勝つためには多額の経費がかかるのも事実。このスポーツに、どんな未来が待ち受けるのか。



「時代は移っても形を変えレースは残る。競争が無くなることはない」。ソーラーカーに乗りこみ、東海大の学生らと氣勢をあげる篠塚建次郎(手前) 神奈川県平塚市の東海大 (撮影・有吉叔裕)

篠塚建次郎の歩み

- 1971年 三菱自動車に入社
- 86 ダカール・ラリー初出場
- 91 世界ラリー選手権で日本人初優勝
- 97 日本人初のダカール・ラリー制覇
- 2002 三菱自動車退社
- 06 ラリー競技の一线から退く
- 08 南アのソーラーカーラリーで優勝 (1997年ダカール・ラリーのコース)