



ラリースタートを目前に控えタイヤの状態を確認するヨコハマタイヤジャパンの高須一郎氏。

タイからアンコールワットへ それぞれのドラマが繰り広げられた 今年のアジアクロスカントリーラリー

通称アジアンラリー。正式名称はアジアクロスカントリーラリーで、その名の通りアジアで行われるラリーだ。ラリーと言えば、ダカールラリーやWRCを想像するだろうが、アジアンラリーの舞台はジャングル、ハイスピードダートなど様々なステージが用意され、刻一刻と路面状況は変わる。ひとたび雨が降れば、路面は凶暴な泥濘地と化す自然相手のラリーなのだ。そして、アジアンラリーはコンペティターだけではなく、アドベンチャークラス、そして我々プレスに至るまで、様々なドラマがある。今回のXC4は、アジアンラリーの競技レポートだけではなく、各それぞれのドラマに迫ってみたい。まずは今年のラリーがどうであったかを紹介しよう。

それぞれの思いを胸に ラリーは始まる

今年の夏は、今まで以上に暑い夏だった。そして、それに負けないくらい熱い戦いが、アジアの大地で繰り広げられていた。それがアジアクロスカントリーラリー（通称アジアンラリー）だ。

3・11の震災で元気を失った日本人。まだまだ苦しい状況にあることに変わりはないが、それでも前を向いて歩いていかなければならない。その方法は人それぞれ。ラリーの魅力に取りつかれた人にとっては、ラリーに参戦することこそ、新しい一歩を踏み出すこととしていくのではないか。その想いは、各ラリーカーに貼られたステッカーにも託されている感じがした。

アジアンラリーとは「アジアの人が、アジアの人のために」開催される、アジアの大地を舞台としたFIA公認の自動車レース。1996年から開催され、今回で16回目を迎える歴史あるラリーだ。今年のスタートは、リゾートで有名なタイのバタヤ。そして進路を東へ取り、国境を越えてゴールは世界遺産、カンボジアのアンコールワットだ。

そのラリーに、今年は日本から4チーム5台のマシンが参戦した。

まずは優勝候補の筆頭であるのが「チーム九州男児」。9年連続参戦で、メカニック2人を含めた4人チームで参戦。マシンはランドクルーザー80だ。

「Takuma@」の青木選手は、5年連続参戦。マシンはいすゞD-MAX。去年まではアイゼル無改造クラスだったが、今年はイチからクルマを作り替え、ディーゼル改造クラスでの参戦。ボディにはFRPを使用して徹底的な軽量化を図っている。万全の体制で臨んだ今年の目標はやはり「優勝」であることに変わり

は無い。

「FLEX GEOLANDAR Show Akane World Rally Team」で参戦するのは、俳優の哀川翔選手。映画「SS（エスエス）」でラリードライバー役を演じたことがきっかけでラリー活動を始め、今やWRCのラリージャパンのほか、数々の競技に参戦している。哀川選手のマシンはFJクルーザー。競技車両としてまだデータが無い中で、ロールケージを入れ、足回りを強化しているが、ほぼノーマルというFJクルーザーでどのように走り切るのかに注目だ。

同じくチームで参戦するのは山本則博選手／辻本隆志選手。山本&辻本コンビと言えは「あきんど号」でお馴染みで、アジアンラリーにランドクルーザー70で13回参戦。そのすべてを完走しているという屈強なラリースタ。今年も同チームの2号車で、初参戦の1号車をサポートする。

最後に「TEAM TRIANGLE GEOLANDAR 2010」。日本一の4駆競技「トライアングル」で日本一に輝いたチームに副賞として贈られる「アジアンラリー」招待で参戦しているチーム。今年で3年目となるバンコクでの参戦となる。

SS1がスタート

戦いの火蓋が切られた

8月6日。LEG1 SS1が行なわれた。ここで少し用語の説明をしておこう。LEG（レグ）とはラリーを構成しているパートのことで、アジアンラリーにおいてその日一日の日程のこと。SS（エスエス）とはスペシャルステージで、タイムを競う競技区間のことだ。

SS1はバタヤの街中に特別設置されたオールターマック約2kmのコース。2kmとはいえ、このタイムで翌日からのSSスタート順位が決まるので、秒単位で

タイムを詰めて走らなければならない。Takuma@の青木選手はオールターマックに合わせて、タイヤはジオランダーA／TSSをセレクトし、軽やかに走る。まずは腕慣らしといつところだろう。

初参戦の哀川選手 ラリーの洗礼を受ける

その翌日、LEG2 SS2で、哀川選手はアジアンラリーの洗礼を受けた。その日のステージはジャングルステージが用意されており、うっそうと茂る木々と草むらのコースで、コースアウト。右側から崖に滑り落ちてしまったのだ。そこにチームトライアングルの後続から走ってきた。彼らはFJクルーザーが木に引っかかり、辛うじて斜面に留まっているのを見た瞬間、レスキュー用品を持つクルマから飛び出し、あつという間にFJクルーザーを引き上げたのだ。

その時の様子を哀川選手は「気が付いたら滑り落ちていました。クルマがかなり傾いていたよ。このまま夜になったらすごい動物が出てくるんじゃないかと



ラリーのステージはマッドからハイスピードダートへ。路面状況は刻一刻と変化する。

ージではあったが、チーム九州男児とTakuma@は上位をキープ。青木選手はハイパワーに作り変えたD-MAXにもだいぶ乗れてきて、SS5ではインフタイムをたたき出した。

チーム九州男児もSS5中ミコースとタイヤのバーストにより3台に抜かれたものの、その後3台を抜き返してみせた。「30分のピハインドでも、このハチマルなら追い抜ける。そういうクルマ作りをしているんだ。

九州男児のメカニック、安藤さんは勝負にかける想いを、すべてのネジに工具を当て、徹夜で整備をしていた。

ラリーステージは国境を超え カンボジアへ

そして、国境を越えてカンボジアへ。カンボジアでは荒れた路面が予想されたが、天気に恵まれたこともあり、ハイスピード設定となった。

今まで抑え気味で走っていたTEAM TRIANGLE GEOLANDAR 2010も、それまでの鬱憤を晴らすかのような走り、最終SSは4位というタイムを叩き出した。



村の中を抜ける生活道路がコースに設定されることもある。



ラリーカーだけでなく、ドライバーの体もメンテする九州男児のメカニック。

さて気になる結果だが、優勝はタイ人のチーム、ラタボ／ソムカ組が優勝。チーム九州男児は惜しくも総合2位。そしてTakuma@の青木選手は最終SSゴール手前で大クラッシュしたものの総合総合6位をキープした。

「FLEX GEOLANDAR Show Akane World Rally Team」はトラブルも無く、見事なチームプレイで無事完走。哀川／奴田原組は総合8位、山本／辻本組は総合7位でゴールした。そしてTEAM TRIANGLE GEOLANDAR 2010も総合9

許可が無ければ車を持ち入れることのできないアンコールワットがゴール！ アジアンラリーに参戦した全てのチームの健闘を讃えたい。



位でゴールした。

結果を順位だけで言うてしまえば一言で終わってしまうラリーだが、その中には筆舌に尽くしがたい数々のドラマがあった。それはアンコールワット前のゴールゲートをくぐったときのコンペティターの顔を見れば分かることだ。それが、この数日間のラリーを走り終えた者だけが噛み締めることのできる最高の瞬間であり、ラリーの魅力なのだ。

来年のアジアンラリーのゴールもアンコールワットが予定されている。来年もまた、どのようなドラマが繰り広げられるのか、今から期待せずにはいられない。



すべてレンタルでサーキットを走れるバイクの耐久レース「レン耐」を主催。毎回大勢のライダーたちがやってくる（写真左）。トライアングル中部第2戦にスポットで参戦。初参戦ながら、果敢に攻める走りを披露した。（写真中）。運転補助装置を使用することで、手だけで車の操作が可能となる（写真右）。

いなくなってしまった。そこからもう一度やるって決意したんだ。だがその当時、障害者に対するJAFのライセンス発給は厳しかった。しかし、レース活動を再開したいとの強い思いで

レースが無かったら 生きている意味が無い。 好きなことだから頑張れるんだ！



ライセンス取得の条件をクリアするため活動を行ない、JAFに働きかけライセンスが発行されるようになったのが5年前。彼はその時からアジアラリーに参戦し続けている。その時はレースができる喜びで一杯でした。しかし、なぜアジアラリーなのだろうか。下半身不随と言つハンデを持ちながら、なぜラリーに参戦し続けているのだろうか。「車椅子だからラリーはできないとか、車高の高い4駆に乗れないかと思ってる人がいるかもしれないけど、そうじゃない。だって、実際に僕はやってるでしょ。でも、僕は特別に筋力が優れているわけでもスパーマンでもない。それっ

て、ただ単にやらずに諦めている、やらないだけだと思うんだ。そして、レースという勝負事にこだわっている。レースが好きなんです。レースが無かったら生きている意味が無いし、俺からレースを取ったら何にも残らない。廃人になっちゃうかもね（笑）。好きなことに対しては、誰だって頑張れるでしょ。逆に、好きなことじゃなきゃ頑張れない。かな。モータースポーツの世界というのは、道具を使う競技において、実は一番バリアフリーなスポーツだと思ってるんだ。ハンドルがあり、アクセルがありブレーキがあるという内容は同じ。障害者も健常者も公平だと思う。だから言い訳ができない。そして、だからこ



なぜこの人は、こんなにも前向きなのだろう。話をするたびに、その思いは強くなっていく。バイクで練習走行中の事故による脊髄損傷で車椅子での生活を余儀なくされた青木拓磨選手。元GPチャンピオンの、という肩書きが示すようにバイクの世界でトップを走っていた人だ。バイクの世界から選手として身を引かざるを得なくなった状況から、4輪のレーサーに転向するまで、青木拓磨氏の心はどのような軌跡をたどったのだろうか。

何事も諦めたら人生何もできない 本当にやりたいことなら、やらずにはいられない



■青木拓磨選手
元WGPチャンピオン。現ラリードライバー。1998年バイクのテスト中の事故で脊髄損傷となる。四輪に転向しアジアラリーに5年連続参戦、今年は総合3位。ダカールラリーにも参戦している。

モータースポーツに関わる その情熱の起源

アジアラリーに5年連続で参戦し、今年は総合3位の成績を残した青木拓磨選手。ダカールラリーにも出場したことがある4輪のレーサーである。現在の主な活動は、レース活動とモータースポーツの普及、そして啓蒙活動だ。レンタル耐久、略し「レン耐」と銘打ってバイクやドライビングスーツなどを貸し出すことで、サーキットで走りたい人へのハードルを下げ、より多くの人にサーキットを走ってもらえるようにと行なっている。その競技会も、始めてから今年で7年目になる。彼のあくなきモータースポーツにける意欲は留まることを知らない。今年からはシビックレースや、トライアングル中部第2戦にも参戦。すべてのモータースポーツに積極的に関わっている。その情熱はどこから来るのだろうか。「モータースポーツとは『一つの目標に向かって、みんなに方向を示すことができる素晴らしい場』。達成感を共有できる場なんだよ。このことをもつというん

不屈の精神力で 前に進み続ける

元WGPチャンピオンという経歴を持つ青木選手は、1998年バイクの事故で下半身不随となる。その時は悔しかったし、いろんなことに対してムカついてた。だけど、現実に起きていることから目をそむけたら、何もできない。今の状態を受け入れるしかない。そうしなければ前に進めないって思ったんだ。その大きなきっかけとなったのが、彼が事故を起こしてから4年後、元F1ドライバーのクレイ・レガツォーニ氏と会ったことだ。クレイ・レガツォーニ氏はレース中の事故で半身不随となり、車椅子での生活を余技なくされた。しかし、免許証すら取れない状態だったにもかかわらず不屈の精神で復活を果たし、ハンドコントロール付きの車両で数々のレースに参戦していたのだ。その話を聞いて、自分はまだまだ甘



そ勝つにくだるんだ。その熱意、そして原動力はどこから来るのだった。『好きなものに対しては一途なんだよ。どうでもいいものには執着しないけどね（笑）。自分がコレだと思ってたものは、引けない、譲れないと思う。それが僕にとっては、モータースポーツなんだ。そもそも生きてる時間なんて短いよ。それも、事故をしてから余計に思うよね。僕は人より歩けないし、体力だって落ちてる。レースができる期間も短いと思う。ある程度はできるかもしれないけど、パフォーマンスは落ちてるよね。例えばそのリミットが60歳だったとして、それまであと何年あるのか？ っつて、それを逆算したら、今やらずにはいられないよね。』

今現在も週に数回ハビリを行なっている青木選手。どのようなハビリの内容なのだろうか。「電気を流して、自分の足で立つ訓練

をしているよ。いつれ医療技術の進歩により、僕の足が動く日が来るかもしれない。その時のために、リハビリは止められない。だって、その日が来た時に、足が錆付いていたら話にならないでしょ。いつれ歩ける日が来ると信じているからね。現実を直視し、そして自身の未来を見つめている。将来の夢、いやこれからの展開を聞いておこう。『四輪の世界でも一番になりたいんだ。ダカールラリーにも出たいし、ルマンにも出たい。夢かもしれないけど、口に出さなければ、動かなければ、夢なんか掴めない。今、僕はとても幸せなんだ。好きなモータースポーツで飯を食っているし、レースにも出続けられている。でも、それは自分一人で成し遂げたものではない。支えてくれる皆さんのおかげ。だから、みんなには本当に感謝してるんだ。』

今年のアジアラリー終盤、総合3位の位置に付けた青木選手は猛アタックを仕掛けるも、最終SSの僅かゴール数キロ手前で大クラッシュ。かうつて3位の座は守ることができたが、マシンは大破。しかし彼はまた来年、このステージに帰ってくるだろう。彼がもはやハンディを背負つレーサーではない。不屈の精神が、きつとそうさせるからだ。



ゴール直前でクラッシュしたものの、彼の走りはラリー参加者の目に焼き付いた。それは彼がもはやハンディを背負うレーサーではないという事を思い知るには充分だった。