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

苦難越え走り続ける

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。その後、生命にかかわる大事故を経験、一昨年還暦を迎えた。目内は変わり、車も変わった。だが「走る」ことが何者とという情熱だけは変わらない。61歳の今も夢を追い、時代の先頭でハンドルを握り続ける。

「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。母校の一室で篠塚は言い切った。スタート前が一番幸せを感じる。まだ競争が始まるってね」。柔和な表情。一種やんわり口調だが、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。

○○○○

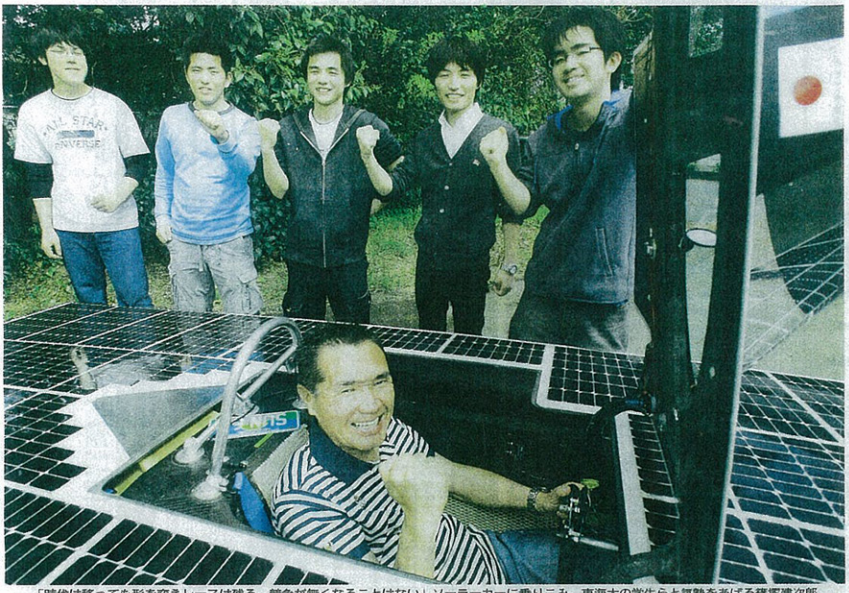
当時パリとダカール間で争った「ダカール・ラリー」に初挑戦したのは86年。ぎらつく太陽の下、西アフリカの広大な砂漠やサバンナを約2週間かけて争う、「とんでもないラリーだ」と衝撃を受けた。最初の46位から翌年3位に躍進し、毎年優勝候補に。だが、栄冠に手が届かない。「いつか自分にも順番がくる」と信じつつ、不安も芽生えるなか97年を迎えた。

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、仕上がりにかってない手応えを得ていた。その通り、車は大きなトラブルもなく、快走を続けた。ゴール前夜は緊張でほとんど眠れなかった。最終日の朝、エンジンをかける時は「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、経済情勢に左右されやすい。三菱はオイルショックを機に77年の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年間を失っており、「走ってみたい」との気持ちが大きかった。篠塚を若手時代から知るスズカ・エンジニアリング代表の石黒芳夫（66）は「伸び盛りの時期にブランクができてしまったと惜しむが、夢を捨てなかったからこそ、ダカールの栄光にたどり着いた。今振り返れば、あの8年間は人生にとってプラスだったかもしれない」。希望を糸にのみ込んで耐えた年月が、逆に複雑な糸にほどけさせたという。2000年に一気付いたら病院だった。



「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、東海大の学生らと気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）

1997年1月、ダカール・ラリーモータージャパン参戦する篠塚建次郎のリーカー　日本人初の総合優勝を果した（AP=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、ハンドルを離れてもおかしくないとこだが、避けたのは「まだ走れる」引退は自分で決めること三菱を通じた道だった。ラリードライバーの意原義正（69）は「走ることをやめたくなかったんだろう」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」を目指して走るのは最後」と一線を退いた。

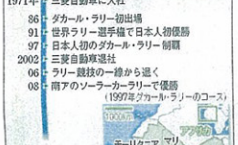
現在、主舞台はソーラーカーラリーだ。東海大教授の木村英樹（45）が引き込んだ。母校の学生2初参加した南アフリカでのラリーでいろいろ優勝。木村は「新しい環境に対応するのが早い、動じることがない」と驚く。

篠塚は「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92年、私費を投じ小学校を建てた。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06年に挑戦は出場しないが、「まだ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ね」と笑った。（敬称略、文・益吉敦江、写真・有吉叔裕、グラフィックス・影山千絵）

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　ラリー競技の一線から退く
08　南アのソーラーカーラリーで優勝



取材ノート

世界的な不況を乗り越え、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」が何よりもうれしいと喜ぶ篠塚だが、現代に残る赤色を帯びた黒い三菱は、「R」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、販売増加につなげることもモータースポーツをする意味」。メーカー社員だった篠塚の信念は揺らがないが、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。