

彼方へ2・0 *Go beyond*

わたしは、追いかけるなにかを、見つけたかもしれない。

Prologue プロローグ

18

Chapter 1 パリ・ダカール

1991年8月 ソ連崩壊

28

1991年1月 パリ・ダカール

37

1992年1月 パリ・ケープタウン

43

密林の死闘

61

キンシャサの奇跡

67

Chapter 2 パリ・モスクワ・北京

静かな、闘志

80

世紀のラリー、スタート

87

大転倒

109

ウスチウルト台地の脅威

121

問題の9月14日

136

最後の国、中国
凱旋の天安門広場

159 147

Chapter 3 モンゴルへ

第一次モンゴル訪問

166

第一次試走

182

リスクマネジメント

186

永山竜叶死す

192

ルートブック

197

それはスピリット・オブ・セントルイス

201

ついにスタート、第一回日石ラリーレイドモンゴル1995

206

エタップ1

210

パニック

215

重大事故、起きる

221

緊急ブリーフィング

231

Chapter 4 ラリーを主催するということ

緊急手術

マンダルゴビ

天空の町ツエツエルレグで

凱旋のウランバートル

285 272 252 240

Chapter 5 パリ・ダカール1998

ふたたびベルサイユ宮殿

1日目リタイア

308 292

Chapter 6 最終章

シベリア強制収容所

最後のラリーレイドモンゴル、はじまる

RRM2002熱波の中の試走

334 331 322

エタップ1	342
ゼッケン#30	351
緊急移送	354
ゾーモットへ	359
未着	363
遭難	368
捜索	372
ウランバートル対策本部	375
捜索難航ス	378
発見	381
3速	385
GPSの軌跡は語る	388
地図上の旅	390
ふたたび大陸へ	394
どうして困難にばかり挑戦するのか	396
Chapter 7 2023年ラリーモンゴリア	402
Epilogue エピローグ	416

Chapter 1 パリ・ダカール

1991年8月 ソ連崩壊

暑い夏、午後。

ニュースは松山の郊外にあるガレージで聞いた。
とにかく暑かった。

エアコンはない。陸運局指定工場として営業をしていたものを買い取った。100坪ほどの鉄骨スレート造の工場。ラリーマシンのファクトリーにしては、いささか貧乏くさかったが、手に入れたときの満足感はいいようがなかった。リフトは3基。ピットもある。1度に4台のマシンをリフトアップして作業ができるのだ。

工具も品質はともかく、すごい数が揃っている。友人の多くは、「やりすぎではないのか?」と諫める。そう思わなくもなかったが、踏み出した夢の道のりがはじまっていた。夢は必ず、こうした無茶をしいる。頓挫しようが、破綻しようが、夢に向かうときは、それでいいと思う。

夢は、パリ・ダカールだ。常套句によく耳にする「いつかはパリ・ダカ」などではない。

「いつかは出場したい」とか「完走が目標です」とかでもない。人生をかける「なにか」に没頭する胸の震えるような実感がそこにあった。

しかし、それを夢というのはやめよう。夢ではない。具体的な目標なのだ。夢、なんて言っているうちは、なにひとつ寸分も進まない。

「無茶？そんなことはない。計画を立て、組織化する。若く有望なドライバーやライダーを育てスポンサー営業も広報活動もきちんとする。片田舎でも、日本を代表するようなチームが作れる。そして世界と戦う姿を見せる」

若かったと思う。

なんの実力もない痩せた子犬の虚しいキャンキャンという鳴き声のようだった。それでもその本気度は、「世界と戦う」をテーマに「グロープコンペティション」と社名変更までした。

要は肚をくくっていることを、自分に油断はないかを問うためとした。

それは、覚悟だ。

青々とした稲穂が波打つ田園のなかにガレージはある。すぐ裏に由緒ある神社の神域の巨木が気持ちが良い。大きな川も近くにある。ガレージは4000万円ばかりした。その金があればバリ・ダカールに1度はチームを送り出せる。

しかし選んだのは、マシンを製作する工場だ。これが必要だった。デザインされたかっこいいファクトリーとしたいと頭のなかに青写真はあつた。もちろん激しい衝動にもかられたが、喉にそれを詰まらせながら、あきらめた。

モータースポーツという実力とは資金力のことである。

資金力は美しさでもある。そんなチカラ、つまり資金力はなかったが、目的意識こそが巨大な資本だった。それを実現させるには、絶対的なコツがあった。

それは収支に重きを置かないことだ。収支を考えれば、たいがいのことは止めなければならなくなる。いまでもわたしは

「夢を実現させるためには収支を考えないことです」

講演に呼ばれると、そんなふうにならざる。ほんとうにそれがしたいことなら、その金額は十分ではなくともなんとかなる。ちよつと足りないくらいが、あんばいがいい。利益が出たら夢は変質してしまい人生に悔いを残すことになる。あつ、金儲けが一番大切、という人は。おそらくこの本なぞ手にしてはいまいから大丈夫か。

さて、その暑い夏の盛りに聞いたニュースは「第1回パリ・モスクワ・北京マラソンレイド1991」が、ソビエトのクーデターで急遽中止になったというものだ。スタートのわずか3日前、スタート予定は1991年9月1日だ。その中止の決定の報は8月28日だ。

赤の広場は、民主化を求める大群衆に埋めつくされた。世界はあんが勘違いしているが、民主化を求めるクーデターではなかった。打って出たのはゴルバチョフの改革に異を唱える守旧派ヤナーエフ副大統領を筆頭とするソビエト連邦つまり共産党の体制維持派だった。クーデターは失敗に終わり、民主派のリーダーであるロシア大統領ボリス・エリツインがその巨軀を戦車のうえに現した。そしてソビエト国旗ではなく、ロシア国旗を振った。

ロシア革命からつづくソビエト共産党時代の終焉を宣言していた。

パリ・モスクワ・北京1991に、目ん玉の飛び出すほどのエントリー費を払い、パリ入りし、そろそろアパートを片付けようとしていたチームにとつては青天の霹靂だったろう。あちこちのガレージで臨戦態勢の整ったマシンたちを前に天を仰いだ者たちの姿が目に見えかんだ。

この年のエントリーリストに載って、翌年も同じようにエントリー出来た者はあまりいなかった

たように思う。

かくいうわたしも、この大会に出場をめざし取りくんだが、参加が実現することにはならなかった。だから暑い夏に翌年のパリ・ダカール1992にむけ、マシン作りに汗をながしていたのだ。結果からみれば、ラッキーだった。それでも1991年のスタートに間にあわないと判断したときは、天を仰いだのも事実だった。資金的な問題もあったが、なによりもラリーカーつまり競技車両製作の問題だった。半年前のパリ・ダカールに、新しくなつてたトヨタ・ランドクルーザー80を2台、投入していた。

前年には乗り慣れてるうえに、たつぷりと時間をかけて作りこんだランドクルーザー60・T3でシングルリザルトでフィニッシュ、というところまで戦ってきていた。

あの日、総合14位につけてスタートした。前にはワークス勢しかない。あと2日でラリーが終わるといふ、キファ・カイエス間。長くはないがテクニカルなSSのスタート直前に、現地人が燃料を売りに来た。

なんとということか、わたしは正常な判断力を失っていた。うかれていたのか、それとも焦りと油断があつたのか。

そのジェリ缶を持った男がガゾイル（軽油）だ、というのを、まったく疑いもなく買い、給油した。燃料は足りると計算していたのだ。「まあ念のためだな」などと。いやな感触はあつた。その男の入る燃料はすこし糸を引いているように感じた。

スタートした。オリオールが停まっていた。さらにギャップに頭から突っ込んでクラッシュしているマシンがいた。その先でスローダウンしているマシンをパスした。

「3台パスした。これで11位じゃないか。まだ何台かはつぶれるからシングルは確定だなあ」

つまらないことを考えた。いや、つまらないことではあるまい。純粋なプライベーターとして闘う以上、大きな目標のひとつだ。シングルリザルト、プライベーター優勝である。ついでにT3、2のクラス優勝も手に入る。

先が開けて見えた。

それに「待った」と異議を唱えたのが、エンジンだった。異議は異音が示していた。

止まりたくはなかった。

まさかなんとかなるだろうとは思えなかった。この心情のゆらぎほど説明の難しいものもないだろう。

油圧が急激にさがり、つまりオイルはまき散らされているのだろう。

そしてゴツツーンという鈍い衝撃音と共に、エンジンが息絶えた。致命弾を機関に受けた戦闘機のごとくした。



異常燃焼をさせ、クランクメタルを破損した。コンロッドは、ケースを突き破り顔を出している。「なんということだ」

なすすべはなかった。

このことがランドクルーザー60を80にスイッチする理由になったわけではない。むしろこのマシンをさらに煮詰めるべきだった。

事実このマシンは圧倒的に速かった。耐久性もこの油断の給油ミスがなければ、なんの問題もないというのに。

話をもどそう

新型車は実績がない、つまり細部の情報がないということだ。このころの競技に使う市販車は、発売して数年かけ、メーカーも改善をはかれば、競技に使うわれわれも弱点を見いだし対策をしてゆくというルーティンだ。だから、もうあと1年は熟成されたランクル60でやるべきだった。不幸は、周囲の反対を押しきるのは、わたしの得意技だということだ。

「だからやるのだ」

そんなふうに考えた。マーフィーの法則が頭をよぎった。

「失敗する可能性のあるものは必ず失敗するのだ」

配慮が足りないといえは、その通りではあった。葛藤のなかで、この80というマシンを競技用にセットアップすることに追われていた。どのくらいの朝をガレージでむかえたるうか。ただひとつだけ自慢をするならば、世界中のどのチームよりもいち早く、この「ハチマル」というマ

シンを、ラリーの現場に持ち込んだことだ。

このころのラリーで、トヨタフランスも、ひと世代前の70プロトを使っていたし、トヨタ系の有力チームにしても、まだまだ模様ながめだった。だからわれわれの2台のマシンは、ラリーを通じて注目を浴びた。

よく壊れた。もう泣きたいほどで、悔しさに追い打ちをかけるのはわたしが無視したみんなの忠告の声だ。

「ほら、言わんこっちゃない」と聞こえる。

なにが問題だったかというと、そのひとつは、フロントデフの容量不足だ。頑強さを保ちつつ快適さを求めスプリングをリーフからコイルに変更していた。しかしまあ選択した理由がそれでもあったのだ。路面追従性が格段に向上するはずだった。

ところがデフの容量を下げた。リングギアの歯数を1枚増やし、つまり1枚当たりの歯厚が薄くなっていた。

われわれはエンジンのパワーをあげてはいたが、2号車はフランスのプロローグのいくつか目のコーナーの立ち上がりで、アクセルを開けた瞬間にフロントデフをガリッとやってしまった。ファイナルのリングギアを舐めたのである。おそらく欠けたギア片がデフケースの中で暴れる。ロードのかかった状態でガバッとアクセルを開けるとデフが悲鳴を上げる。またはデフケースが緩んでいたのか。

2号車のドライバーは姫地良昭、スピードのあるラリードライバーである。だからその分の心

配は大きかった。ナビは黒川吉美。うちの女性社員で若干27歳、それに全くの素人だった。当初予定していたナビ兼メカニックの男が、10月末になって「行けなくなった」と言ってきた。「許せない」なんて思ってる暇はなかった。

悩んだ挙句ふと黒川を選んだ。前年1990年、パリダカに憧れていたわたしの友人女性とふたりでラリー見学に、パリ、アガデスやニアメ、そしてダカールと旅をしていたのだ。したがって黒川は予防接種などすべてのことで、いやクルマに関すること以外で最適だった。ただ問題は競技ライセンスの取得のみだったが。まあその話はまただ。

このラリーでわれわれの2台は、3度のデフトラブルに見舞われた。それ以外のトラブルも続いた。帰国後トヨタ本社にランクル担当主査を訪ね、話をしたところ「それはあなた、目的外使用だから」と言う。

「目的外使用だ？そんならなにかい、ランクルの目的は町の中を家族と犬を乗せて走ることか。それに2台も買っているし、来年もさらに2台注文している」

などと出かけた悪態は飲み込んだ。もう少しこのトラブルに興味を持ってほしかったし、対策を話しあわせてほしかった。そして目的外使用というのなら

「一般の道路以外では使用しないでください」とか書いておけ。

怒りはおさまらないまま席を立つこととなった。それでも深々と頭をさげ

「そうですね、おいそがしいところ時間をお取りいただきありがとうございます。なにかと好

き放題を言つて申し訳ありませんでした」

どうして謝らなければならないのだろうか。それは、目標がまだあるからなのだ。目標は男の子を大人にする。

ただ、あれから35年後の2023年。トヨタのランドクルーザーの広告のコピーを目にした。うれいような違和感を感じたような正直な思いを吐露しながら、ここに書く。

目的地へたどり着き、

壊れることなく無事に帰ってくる。

ただそれだけのことか当たり前ではない地域で、

そのクルマは人や物を運び、暮らしや命を支えてきた。

世界中の過酷な環境で日々鍛えられ、成長を続け、

「どこへでも行き、生きて帰ってこられる」という

唯一無二の存在として、歴史を刻んできた。

ランドクルーザーでなければ、

たどり着けない場所がある。

もちろんパリ・ダカールは別世界である。なにも批難をしているのではなくむしろ日々鍛えられ、成長を続け、というセンテンスに、わずかにわたしたちの存在も組み込まれているのだと思うことにしたのだ。