

# HIGH SPIRITS



## モータースポーツ

電子デバイス事業本部

ULSIエンジニアリング部 マニファクチャリングサービス部

# 五十嵐 雅人



夫人は良き理解者。初めは何も知らなかったが、今では五十嵐よりF1などのレース情報に詳しいとか。



アメリカでラッセルUSACチャンピオンシップに出場。駐在中の2年間に4~5レースぐらいに参戦した。乗っているのはフォーミュラ・ラッセルという、スクールの車。ロータリーエンジンで、F3とFJ1600の間ぐらいの馬力。

# 楽しみたいから走り続ける

## 憧れのフォーミュラカー

「初めてカートに乗ったときは、車体の低さ、スピード、風、何もかもうれしくて。何より、フォーミュラカーに乗れたということに感動しました」

20歳の頃からF1に憧れていた五十嵐は、28歳のときカートのレーシングスクールを受講。念願のフォーミュラの世界へ飛び込んだ。

スクール卒業後はFJ1600のチームへ。一番年上だった五十嵐は乞われて会長となり、チームを率いた。レース活動のほか、イベントの手伝いやレーシングスクールのインストラクターをこなした。しかし、自分がマシンに乗れる時間が減ってしまったことが辛くなり、またチームの姿勢と自分のレース感にもズレを感じるようになった。

「チームでは、みんなプロレーサーを目指して真剣に活動していました。でもわたしはプロを目指す気

はなかったし、もっとレースを楽しみたかったんです」

ライセンス取得や環境整備など、規制が多くてお金がかかる日本のレース環境にも疑問を感じていた。

「それに日本は、チームに所属して丁稚奉公のように尽くさないとマシンに乗せてもらえない『スポ根』の世界。それも性に合わなかったんですね」と笑う。

チームを率いて8年、アメリカ駐在が決まったのを機にチームをやめた。日本でのレース活動に希望が持たなくなっていたし、良いドライバーを育てられなかった責任も感じていたのだ。

## モータースポーツ先進国アメリカへ

アメリカ駐在2年目、仕事や生活に慣れた頃、ジム・ラッセル・レーシングスクールを受講してレース活動を再開した。モータースポーツの本場・アメリカでのレースは、日本とまるで雰囲気違ったという。

「日本のレースは、スポーツとして勝つことが一番だから悲壮感が漂ってる。でもアメリカでは40代・50代のレーサーはざらで、60代・70代の老人だって参戦している。もう単純にレースを楽しんでいるという感じなんです」

そこには『下手でもいいからレースを楽しみたい』という五十嵐の信念と通じるものがあった。「自分の周りにレース仲間が集まってきて、『アメリカまでよくきたな、よーしあれもこれも教えてやる』って。すごく明るくて楽しい雰囲気でした」

たとえスクール主催のレースでも、それを支える組織や会社がしっかりしているから、国内レースとして世間に認知されている。アメリカのモータースポーツ層の厚さを実感したという。

98年、五十嵐はラッセルUSACチャンピオンシップに参戦して、自己最高の6位を獲得。その年、アメリカでの活動の足がかりを土産に帰国した。

## フォーミュラカー

レース専用で作られた車で、タイヤが露出しているのが特徴。公道は走れない。F1、F3000、F3、F4、FJ1600などのカテゴリーがある。

FJ1600はフォーミュラの中では下のクラス。1600ccのエンジンを搭載し（F1は3500cc）、ウイングやタイヤカウルのない小型でシンプルな車両。

取ってアメリカへ。ところが練習走行中にマシンのコントロールを失い、タイヤバリヤに突っ込んでしまった。フロントが損傷し、体中の痛みでしばらくマシンから出られなかった。こんなに激しいクラッシュは初めてのこと。練習不足、時差ぼけ、体力の衰え...原因はいくつも考えられた。

「走るときは気持ちの中に、前に行きたいと思う熱い部分と、車の状況をみて次の動作を考える冷静な部分があって、そのバランスをコントロールしています。クラッシュしたということは、バランスが傾いていたということ。コントロールできていないことに気付かなかった。ショックでした」

そう自己を分析する五十嵐。その夜はずいぶん悩んだという。40歳を超えて体力的にも心理的にも辛いかもしれない、もうレースはやめよう。

翌日、首の痛みがひどいためレースへの不参加を連絡すると、スタッフ達にずいぶん心配された。そしてスタンドでレースを観ていると、前日知り合ったばかりのレース仲間突然、

「ネバーギブアップだ!」と声をかけられた。

「初めは、何でそんなことを言うんだらうって驚きました。でも周りを見渡せば、40代・50代の人だって平気でレースに出ている。それを見ていたら、ここでやめてしまってもいいの? 自分もまだ走れるんじゃないかと思ったのです」

クラッシュは痛かったが、そのお陰で新たにレースを続ける気持ちになった。

「だから、それはそれで良かったんじゃないかなと思います」。

## 自分自身と戦い 自分の限界を試す

五十嵐いわく、モータースポーツは単純に楽しいが、自分との戦いで自分の限界を試せることも魅力のひとつだという。

「レースは他人と走るけど、要は自分との戦いです。車のポテンシャルを100%引き出すにはどうすればいいか、それを常に考えながら走っています」

それにはまず、車=道具が自分の操作にどう反応するかを、全部把握する必要がある。

「競馬界には馬と話せるジョッキーがいるというけど、レーサーもそういう感覚が必要。車と相談できなければいけないんです。そういう車の反応が分かってくるのも楽しいですね」

昨年の事故のこともあって、レース参戦はしばらく様子見だ。「R "GREYでイベントをしたり、国内サーキットで練習を積もうと思っている。しかし来

アメリカのレース仲間、スクールの先生と。サーキット内でもみんな和気あいあい。

年は、アメリカのインディカー・スクールへの参加という大きな計画がある。

「レースではありませんが、インディカーでオーバルコースを走れるめったにないチャンスなんです」と嬉しそうに話す。

「体が動く限りレースを続けたいと思っています。周囲のレース業界の人達はあきれているけど(笑)。アメリカでは60歳、70歳でも平気で参戦しているんだし、こうなった以上、できるだけ続けられればいいなあと思います」

楽しく走ること。そのための情熱とエネルギーは、まだまだ尽きない。

MASATO IGARASHI

いがらし・まさと 83年入社 42歳  
愛車はRSマシンの「ボロちゃん」。  
その名の通りの中古車をゆずり受けた。  
クラッチ交換などメンテナンスを繰り返して  
ようやく調子が出てきたところ。  
レースでは時速200kmで走るが  
普通の道では飛び出しが心配で  
こわごわ走るようになってしまった。

## クルマを楽しむためのクラブを主催

帰国してからは、自らが主催するレーシングクラブ「R "GREY」の活動へ。といっても、「クルマ好きのためのサロン」を目指す「R "GREYは、会費も細かい規定もなく、好きな時に集まる自由なサークル。活動も3か月に1回くらいで、五十嵐の家に集まったり、サーキットへ遊びに行ったりすることがメインだ。

「年齢的なものもあるから、あまり活動に縛られると疲れちゃうんです。ただ、やりたい時にやれるよう受け皿は用意しておきたかった。誰か来るかもしれないから、できるだけ店は開けておこう。それがクラブのモットーですね」

クラブの中でレースに出るのは五十嵐だけ。スポンサーはなく、費用はすべて自分で工面する。「スポンサーがつくと結局セミプロということになって、結果を負わされてしまう。だから自分が走りたいたいだけ費用を工面して、足りなければ走らないのがシンプルですよ。ちゃんと自分のこずかいの範囲で走ってますよ(笑)」

## ネバーギブアップ!で気持ちを新たに

2000年11月、五十嵐は2年ぶりにラッセルUSACチャンピオンシップに参戦するため、休暇を

「R "GREYレーシングクラブ <http://homepage2.nifty.com/rgreyracing/index.html>

五十嵐のレース活動がまとめられた、アルバムのようなHP。富士通社員を中心に総勢十数名で活動するクラブのメンバーには、オートバイに乗っている人や車を持っていない人もいる。画家エドワード・ホッパーの作品『ナイトホークス』のような感じで、レーシングクラブという店を開いておきたいのだそう。