

RE START

太田哲也の10年

[最終回]

未来へ。

3年にも及ぶ闘病生活とリハビリを乗り越え、
見事に社会復帰を果たした太田哲也。
“リ・スタート”してから10年、想像を絶する経験を糧に
さらなる成長を遂げた彼は、今では多くの活動を手がけ、
皆が呆れるくらい前向きで精力的な毎日を送る。
“リ・スタート”後の10年で辿り着いた現在、
そして彼が向かう“未来”とは？

TEXT ● 中三川大地 (Daichi Nakamigawa)

PHOTO ● 田中秀宣 (Hidenobu Tanaka)

「や」
りたい事がたくさんあって困る」と、開口一番。太田哲也と会うたびいつも「これをやったらどうか？」と、新しい取り組みについての案件が飛び出す。これまで当連載でお伝えした通り、いまや多くの活動をこなす男である。その、チャレンジ、を続ける気力はどこから生まれてくるのか。人間、50歳ぐらいにもなれば、挑戦心は失せるのではないか？

「俺はあの事故によって一度ゼロへと戻った。当時は、死ぬことさえ許されないのか、と未来に絶望したこともある。だけどいま、もう一度チャレンジできる、そのチャンスを買えたことをとても嬉しく思う。成功するかどうかは別なんだ。それに向かって進んでいくことが楽しい」

その考え方が共感を生んだ。昨今の小学校出張授業を始めとする講演活動を通して、数え切れない若者たちの悩みを聞き、彼らの未来への絶

望を払拭した。若者だけではない。大人たちも太田の言葉に聞き入った。「成長を止めた大人の意見には子供は共感しない。俺は死ぬまで成長過程にいようと思ってる。さんざん悩み、それを解決する方法をいつも考えているからこそ、チャレンジの大切さやその楽しさを訴えることができると思うんだ」

「昔は自分が輝くことを考えていた。だけどいまは、人を育てたい、社会を良い方向にしたいという気持ちがあるんだ。将来、俺が死んでも俺の

話を聞いてくれた子供たちが俺の話覚えていたとしたら、彼らの中で俺は生きられる。そう思っている」

ゼロからのスタートだったからこそ、生きている限りチャレンジを続ける魅力を知ったのだ。そして今度はそれを広く大衆に伝えたいと思っている。

太田はクルマ業界で生きてきた。ゆえに昨今のクルマとその業界が直面する問題に対して、そうしたチャレンジの魅力を訴え続けている。

例えば「若者のクルマ離れが深刻





元は40歳以上のレーサーズクラブ「オヤジレーサーズ」から始まり、その後一部の走り好きのみならず、広く一般に正しい運転を教えるようとしたのが太田哲也ドライビングスクールだ。自らが校長先生となり、座学から実技まで講習を行っている。



最初は事故の経験を経る講演活動に過ぎなかったが、徐々に「前向きに生きる。夢を叶える」方法論が中心となっている。対象も中高生、専門学校生を始め、小学生、社会人まで多種多様。太田氏自身もまた子供たちから多くのことを学び、生活や考え方に役立っている。

自分がレースに再挑戦するために始めたアルファロメオのチューニングが発端となり、その後イタリア車を中心に多種多様なブランドを取り扱うチューニング・ブランド「TEZZO」へと成長させた。性能向上は当然ながらトーン美しさや所有する喜びにこだわる。



「だ」という現象的な解釈にとどまらず、何の解決にもならない。現実を憂うだけでは変わらないのである。クルマや業界にある根本的な問題に注目し、改善に奮闘する。

「例えばいまの子供たち。何に対しても無関心なんて言うけど、話を聞くと音楽やファッション、スポーツなどのカルチャーにはとても興味を持っていて。文化的な要素には惹かれてるんだ。クルマに興味を失っているのは、あくまで、移動の道具としてしかクルマを見ていないからではないか。クルマの中に移動の道具以上の価値や憧れを見出せたら、絶対に反応を示すはずだよ」

太田哲也の小学校出張授業では、魅力的なクルマを実際持ち込み、子供たちに見せることも行っている。

先日行われた日本カー・オブ・ザ・イヤー（COTY）の選考委員に太田は12年から復帰していた。ジャーナリストの観点から新型車を論じる

を下した。多くの選考委員とは異なり、トヨタ86/スバルBRZやレンジローバー・イヴォーク、アルファロメオ・ジュリエッタなどに高得点を与えたのはそういう理由だ。昨今、日常車は環境対応性や経済性ばかり打ち出したクルマが目立つが、それだけでは先がない。すぐに後発のアジア系メーカーに追い抜かれてしまう。芸術性や走る楽しさ、ユーザの心を掴む付加価値が提案できているか。そこに評価軸を置いたのである。ヨーロッパ車では既にそうした傾向が現れ始めている。だからこそ日本車でもその考え方が必要であると踏んだのだ。

また、ジャーナリストとして評価を下すだけではない。自らが汗をかき手を汚し行動することが重要である。そうした思いをカスタムの部分で反映させたチューニング・ブランドが自ら舵を取るTEZZOだ。カスタマイズは自動車文化を支えるた

いせつな文化。決してアウトローの世界に終始することなく、健全なクルマ文化として定着することを願っている。

TEZZOの商品群はリーガルかつ機能性をより高めるチューニングパーツであること、を大前提とする。最近では「スポーツ」要素に加えて、ユーザーが自由な発想でクルマと向き合えるような「アートの」な要素を提案する。それはユーザーサイドが自由にカラーコーディネートできるようなエアロパーツやインテリアのドレスアップ、普段は見えないところまで徹底して美しい仕上げを追求したマフラーの造形などに見て取れる。

「iPhoneは、機械としての魅力もさることながら、自由にアプリを入れたりデコレーションできる自由さが受け入れられたのだと思う。クルマも同じ。優れた工業製品であるだけではなく、自分の意志で自由に触れることがクルマの魅力で、ひいては文化を広める要素になる」

さらに、もうひとつの核となるのがエンジンジョイセーフティドライビンググレースンという名のドライビングスクール活動である。モータースポーツの底辺拡大を目的とするほかに、安全運転を適正に学ぶ場所の提供という意図を持つ。

「一度教習所を出てしまっただら、もう世の中には運転を教わる場は少ない。だから間違った解釈が横行し、例えばペダル踏み間違いによる事故が一気に減らないなどの実害が出ている。事故撲滅に重要なのは、勝手に止まってくれるようなクルマの安全技術だけではなく、ドライバーの意識と運転技術だと思ふんだ」

今後はサーキットドライビングという範疇を超えて、実践的な安全運転の



モータージャーナリストとしての執筆・講演活動も欠かせないもの。ありきたりのインプレッション記事ではなく、そのクルマの存在意義や世界観などの評論を中心に高い支持を得ている。当然ながら他の活動ともリンクしており、総じてクルマ社会全体を見つめる原動力になっている。

重要性を伝える「学校」を構築したいという。安全に、そして運転が上手くなれば格好いいし、周りからモテるかもしれない。また、格好いいクルマと上手い運転をする親のもとで育てば、子供は必然的にクルマに憧れ、興味を持つはずだ。少なくとも彼れた表情でミニバンを運転する親が身近では、クルマに夢をもつ子供はなかなか育たないだろう。先に述べたクルマ好きを増やす活動と、こうしたドライビングスクールは、一見まったく目的が違うようであるが、実際は相互にリンクしている。

「俺だけがなにかをやって社会が変わるかといっても、ひとりの力では限界があると思うよ。だけど俺を見て、自分もなにかやろうという人が出てくるかもしれないよね。今後はいろんな人たちの協力を仰ぎながら、さらに活動の幅を拡げていきたい」

このように、太田哲也の言動はともストリートだ。夢や希望、挑戦心など、ともすればいい大人だと気恥ずかしくてなかなか言えないことをサラリと言って、しかもちゃんと実践して結果を出すのが、彼ならではの魅力だ。それが約1年にわたった当連載を通じて分かった。

そこで最後に聞いた。では、世に向けた大義名分を抜きに考えて、太田哲也個人は何をしたいのか？

「60歳になったらもう一度ル・マン24時間レースに出たいと思ってる。もちろんドライバーとしてね。チーム監督をやっているけど、やっぱり自分で走りたくなっちゃうからさ。まだ現実的ではないし、その歳で350km/hオーバーの世界は怖いとも思う。だけど、諦めたらチャンス女神は逃げてしまう。って俺は子供たちに常々言っているんだ。俺も決してまだ諦めていない」

時に経営者として、また開発者としてTEZZOを運営し、並行してジャーナリストを務める。また「NPO KEEP ON RACING」としての支援活動や、スポーツドライビングスクールの校長及びインストラクター業もある。多忙を極める太田哲也の心底に流れるアイデンティティは、やはりレースだった。あれだけの事故に遭いながらも、いつかあの現場に戻りたいと強く思っている。レースがあったからこそ、いまの太田が形成されたという意味では、故郷のようなものだろう。

「レース界は俺の育ての親だからさ」

ゼロからリ・スタートして10年。太田哲也のチャレンジは続く。



事故の療養中もひたすら復活を待ち続けたディーノは完成間近だ。一時は激しく朽ちていたが、太田氏自身が数え切れない手術を経て復活したように、入念にレストアされ往時の姿を取り戻すまでに蘇った。次の10年と言わず生涯ディーノと共に生きていきたいという。