

身体がある程度回復した時、社会にとって自分が不要かもしれないと気づいて、僕は非常に恐ろしかった。社会に自分が戻っていく場所がないと、自分はどうなってしまうだろう。「リバース」の時代は、そこが一番きつかったかもしれないですね。

遠藤 「クラッシュ」を読んで「終わった」と思ってたんですけど、「リバース」を読んだ時には「終わってなかった。これは、はじまりだったな」って(笑)。

太田 遠藤さんは事故の時、大学生だったわけですよね。治療をしながら、どこに「戻る」のか。楽しい世界に戻るのか、それともどうやって社会に入っていくかを考えるのか。やっぱり僕と同じような悩みを抱えたんだと思いますよ。

遠藤 おっしゃる通りです。僕の場合、バイクを通じて人と人とのつながりを広げていくのがすごく楽しかった。それができなくなるのがつらかったんです。事故に遭った時は、自分が戻る場所は、就職じゃなくて、以前いた、バイクレースの楽しい世界だと思っていました。でもAライセン

スまで取ったとき、これから長い人生を送る上で、就職もしてないし、このままじゃマズいな、って思って、そこではじめて、就職をしよう、社会と繋がろうということを考えて。

太田 僕もそんなにレースにこだわっていたわけではないんですよ(笑)。あくまでも職業としてやっていたわけです。だから、レースに戻りたいというよりも、職業人に戻りたい気持ちが強かった。でも40歳からなんの仕事ができるのかっていったら、これまでレースしかしてないわけですよ。だから職業を得るにはレースが一番簡単だ、って思っていたんですよ。

考えてみればレースになんて戻れっこないんです。プロって、すごくまいやつがいっぱい集まって、コンマ1秒を争ってるわけです。でもどうしても体に奇跡が起こるんじゃないとか、アメリカで研究結果が発表されるんじゃないとか、どこかに期待がずっとあったんです。

ところが、一回サーキットを走った時、意外とうまく走れた。アマチュアの人たちよりはずっと速く、でも同時に思ったのは、やっぱり足がうまく動かなくてはプロでは通用しな

太田 友人で、青木拓磨っていうロードレーサーがいたんです。彼は今、車いすなんですけど、二輪から四輪に転向してレースに出場している。遠藤さんと同じで、ライセンスがもらえなくて、日本じゃ取れないから、国際ラリーに出て、今GTアジアっていうレースに出てますよ。この間、優勝したって言ってました。

僕たちがサッカーの選手だったら、もうどうにもならないけど、クルマだとハンディキャップがあってもどうにかなる。そういう意味ではラッキーだな、って(笑)。

遠藤 すこいポジティブですね(笑)。

太田 青木拓磨選手なんかは、レースに出られるのが楽しくてたまらないんだって。もう一人、伊藤真一という友人もいるんです。彼もホンダのワークスライダーだった。彼はレース中に転んで、股関節と骨盤を損傷してしまって、人工関節を入れたんですよ。退院直後、サーキットで会ったら「太田さん、何級ですか?」って聞かれたの。身体障がい級の等級は僕の方が上だったんですけど、そしたら「残念! 負けた!」って(笑)。彼のがちょっと低かったんです(笑)。「で、これからどうするの?」って聞いたら、「やりますよ、レース」って。それで彼の復活レースは、僕がお膳立てしたの。その後、二輪の8時間耐久とかに出て、ポールポジションを取ったりしているんですよ。

遠藤 なんて続けるんでしょうね。

太田 僕の場合は職業の意識が強くて、好きだったかどうかって、よくわからないんです。ル・マン(※4)とかは、時速370キロぐらい出るんだよね。夜中だよ。「冗談じゃねえよなあ」、「たまんねえよなあ」って思いながら、でもアクセル踏まなきゃいけないわけですよ。

遠藤 ええ…(笑)。

太田 だって危ないじゃない、どう考えたって。華やかだし、お金もらえそうだな、と思ってレースの世界を職業に選んだけど、高性能マシーンで、選ばれた人しか参加できないレースに出るからこそ、お金もらえるわけで。

遠藤 なるほど。

太田 まあでも、彼らと似ているのは、自分もできる範囲では乗りたいっていうのはありますね。「これだけできる」っていうのを、自分にも、周りにも見せたい。動く限りはやるぞ、って思いますね。

走りたいなら走りなよ

遠藤 私も太田さんと一緒に、上に足が上がらないですけど、基本的には足首で操作するというよりは、踏み替えてやってますよ。

太田 遠藤さんだって、運転できると思いますよ。たとえば青木拓磨選手は下半身不随だから、腰の感覚がな



い。昔よりワゴンボ運れてしまう。レースの職業は無理だな、別の職業を見つけようと思って書いたのがこれ(「クラッシュ」)なんです。だから、この本は自分の新しい仕事として書いたんです。遠藤君と似ているなと思ったのは、無意識のうちに職業に入っていくかといけな、って思っていたところ。僕も同じですよ。そういう意味では、

遠藤 なるほど。

自分が社会に通用するのか、必要とされているのか

太田 レースって、自分の思いだけじゃ、うまくいかない。大切なのは、他人に認めてもらうことです。チームやスポンサーから認められてはじめてお金が出て、それでレースができる。学生のころは自分の思いだけで突き進んでいけるけど、社会に出ると、相手の思いで自分が採用されるかどうかが決まる。すると自分が「通用するのか」という視点で見えてきますよ。

それで言ったら、事故の後の僕は、ダメだな、ダメだな、ダメだな(笑)。じゃあ、なにがあるんだ、ダメなら終わりじゃなく

て、なにかあるはずだ、俺にはなにがあるんだ、っていう。

とにかく社会に戻りたかった。小さい子どももいたし、責任もある。稼げるようにならないと、もうひとつは、さっき言った、社会に居場所がない怖さ。何者でもなくなって、必要とされなくなる怖さもあった。

遠藤 認めるとか、あきらめるっていうのはすごくつらい作業だったと思うんですけど。

太田 そうですね、プライドがありますから。俺はできたんだ、っていう。そのプライドを捨てていかなきゃいけない。

遠藤 ハンディキャップを負って、それまで当たり前でできたことができなくなったことを思い知らされて、落ちこんで。でも、これができるってまたちょっと気持ちがあがって、本当に繰り返してですね。

サッカーじゃなくてラッキーだった

太田 まあでも、バイクは難しいかもしれないけど、四輪は乗れるでしょ。

遠藤 そうなんですか?





いけど、遠藤さんはおしりの感覚はあるわけでしょ？ お尻で横Gを感じたり、体を支えたりするわけだから、条件はいいよね。僕のドライビングスクールにも、時々車いすの人が来ますけど、普通に走ってますよ。

遠藤 私はまだまだですか(笑)。

太田 走れると思いますよ。もちろん、多少の努力と機械の調整は必要でしょうけど。

長屋宏和君っていうF3(※4)のドライバーがいて、彼は頸椎をやられて首から下が動かないんですけど、それでもカートやっていますからね。

長屋君が事故の後、はじめてカートを走るっていう時に僕も観にいったんだけど、お母さんがいらして、その時「息子さんが走ると、また事故に遭うかもしれない、怖いって思いませんか」ってあえて聞いたんです。そしたら「また事故に遭う怖さよりも、なにもチャレンジしなくなっちゃうことの方が怖いから、だからうれしいんですよ」って。僕はそうおっしゃるんだろうなと思って聞いたんです。結局、ハンデを持ってからって、それをしない理由にしちゃうのはよくないかな、って思う。

遠藤 僕は家族のこともあって今はレースをやっていないんですけど…。

太田 家族のことを考えたらそんなことやっちゃいけないって？ どうだろう、そこにいるけど、篤子～。

(ここで奥様の篤子さん登場！)

篤子さん はい。

太田 キミへの質問だけど、俺がレースをやるとか、また走るって言ったときに、キミは嫌じゃなかったのかな？

篤子さん あんまり嫌じゃなかったです。ただ子どもにレースをすすめるのはやめてほしかったですね。

遠藤 (笑)。太田さんがやるのはいいけど、子どもは、ってことですか？

篤子さん いっていか、疑いもしなかったですよ。サーキットに戻るっていうことを、むしろ戻ることが回復の一番だと思ってました。ただ、子どもにすすめるのは、意味わかんなかった。

太田 いや、すすめているっていうか…。

篤子さん やっぱクルマの業界に入ってきてほしいって、レースやってほしいっていうのがすごくありましたね。今はもうあきらめたみたいですけど。

遠藤 僕も、すごくレースをしたいんです。ただ治療中から付き合いはじめた彼女と、最近結婚したんですけど、彼女は20代を僕の治療に費やしてくれたんです。普通の人と比べたら、いろいろ我慢してたのかな、って思うと、レースはいったん置いておいて、今は一生懸命働いて彼女を安心させようかな、って思っています。

太田 もちろん遠藤さんがこれからプロを目指すっていうんなら、それは止めますよ(笑)。でも、クルマに乗りたいたら乗ればいいじゃん、って思います。生活が崩れてしま

ならやめておいた方がいいけど、両立できるんなら、やっただいいじゃん、って思います。プロと違って安全範囲でやればいい。彼女はやってほしくない、って言うのかな？

遠藤 口には出さないとはいいますが、嫌がると思います。

太田 でも自分の人生なんだから、彼女に相談してみれば、って僕は思う。人生って、誰かのために生きてるって思っても、その「誰か」にとってはそれが重荷だったりすることもありますよね。「お前のためにずっと我慢してたんだぞ」って言われたら、彼女にしてみたら「そんなこと頼んでないよ」みたいな話になるかもね。

遠藤 おっしゃるとおりですね。

太田 やりたいならやればって。そうやってイキイキしてる方が、周りの人も喜んでくれる場合もあると思うよ。僕だって、なにもしないでいたら、引きこもってたんじゃないかなって思うんですよ。リスクを全部クリアしようとしたら、前に進めない。だから様子を見ながらやってみて、失敗したら方向を変えればいいって思う。

遠藤 レースが楽しくてしょうがない時に事故にあったから、その世界に戻ったら、また周りが見えなくなっちゃう怖さもありますよね。

太田 僕はレース中は、マシンになる。家族のことなんか一切考えない。考えてたできないからね。でも無事に帰ってきたときはいつも、家族がいてよかったなあ、って



思っていましたよ。だから、遠藤さんがレースをしたら、もしかしたら奥さんに優しくなるかもしれないよ(笑)。

遠藤 なるほど。

太田 今1～2年我慢するのはいいと思うんだけど、一生我慢することはないんじゃない。生活が安定して、給料がたくさんもらえるようになったら(笑)、やればいいじゃない。会社にも「やらせてください」って言って、なんならスポンサーにもなってもらって。

遠藤 そうですね、部長、よろしくお願ひします。

前向きな人に、 社会は居場所を用意する

太田 伊藤真一と、青木拓磨と、太田哲也3人で、いつか「ハンディキャップーズ」って、トリオで耐久レースに出ようって、僕は言っているんですよ。

遠藤 そのへんの健全者より全然速そうですね(笑)。

太田 例えば青木拓磨がレースをやりたいっていうと、誰かが集まってくる。もちろん本人が楽しい、やりたいっていうのがあるけど、それが求心力となって、人が動いてくれるんですよ。

俺の場合は、自分に居場所はないかもしれない、って三年間考え続けたから、社会への居場所っていうことをすごく考えるんです。社会に居場所を作るにはどうすれば

いいかっていうと、社会に何らかの貢献をしていけば、社会はその人をほっとかない。貢献しようとしている人に対して、社会がそこに居場所を用意してくれる。そういう原則があるような気がするんです。

遠藤 自分が塞ぎこんでると、友達とかは声かけづらいんです。でもクルマやりたい、っていうと、また人が集まってくるんですよ。

太田 僕が最初サーキットを走った時も、みんながそれで勇気ももらってくれるとか、高校生のところに行った時も、みんな目を輝かせて話を聞きたがるとか、それはハンデを負った人のできる、有利な部分じゃないかな。もしかして走ったら、彼女が惚れ直すかもしれないよ。責任は持てないけど(笑)。

遠藤 だといいんですけど、こんなお話していたら、すぐにでもサーキットに行きたくなっちゃいます。

太田 前向きでいるとみんなは喜ぶよね。イチローみたいなスーパースターであろうが、一般人であろうがそれは変わらなくて。そう思うと、僕らにできることって、結構多いと思いますよ。

※1 僕の事故

1998年5月3日、富士スピードウェイで行われた、全日本GT選手権第2戦、決勝レース開始直後に起こった事故。前方で起こった多重クラッシュを避けるためにコース外に飛び出した太田さんの車が激しく炎上した。この事故で太田さんは全身に重度の熱傷を負い生死の境をさまよう。一命をとりとめたが治療には数年を要し、また後遺症として手足の機能障がいが残った。

※2 国内Aライセンス

JAF(日本自動車連盟)が主催する国内の自動車レースに出場するために必要となるライセンス。国内ライセンスにはAライセンスとBライセンスの2種類があり、複数の自動車と同時に競い合うレースに出場するためにはAライセンスが必要となる。

※3 ルマン

「ルマン24時間レース」のこと。フランスのルマン近郊で行われる耐久レースで、24時間の周回数を決める。コースの大半は普段は一般道として使用されている道で、世界屈指の過酷なレースとして知られている。

※4 F3

車輪とドライバーがむき出しになっている「フォーミュラカー」を使用したレース種目で、「F1への登竜門」として知られる。日本では1974年から毎年「全日本F3選手権」が開催されている。

おた てつや

自動車評論家・レーシングドライバー。現在は自動車評論家として多数の連載をもつほか、チューニングブランド「TEZZO(テツォ)」も立ち上げたほか、ライフワークとして若い世代に「チャレンジする素晴らしさ」を伝える社会貢献活動「NPO法人KEEP ON RACING」の代表も務める。12月13日(土)に安全とマナーを学ぶドライビングレッスン開催、申込受付中。

■ TEZZO(テツォ)

<http://www.tezzo.jp>

■ 太田哲也オフィシャルサイト

<http://www.keep-on-racing.com>

■ Tetsuya OTAスポーツドライビングスクール

<http://www.sportsdriving.jp>

えんどう だいし

NTTクラリティ神奈川金間合センター勤務。2001年12月「右大腿切離」、[左下肢開放性骨折による下腿短縮と運動機能障がい]、[左前腕(尺骨および橈骨)の骨折による運動機能障がい]を負うことになる。2003年、入院期間中ではあったが国内Bライセンス取得。国内Aライセンスは安全を理由に一度は取得を拒否されるも、Bライセンスでの実績をもとに再度嘆願し、2005年9月に国内Aライセンスを取得。手術等の治療が終了した後、29歳で就職・34歳で結婚。