



JGTC→SUPER GTの隆盛を支える「安全」は
いかに構築されていったのか

1998.5.3の教訓

最終コーナーから猛然と立ち上がってくるペースカー
続くGT500マシンの背後では、すさまじい水煙が上がっている
直後の惨劇を、永遠とも思えるような焦りと祈りの時間を
雨に濡れるグランドスタンドで、満員の観客が見つめていた
今も忘れてはならない。98年第2戦富士、「あの日」から得た教え——

Text/Hideki Hiramatsu Photos/Noriaki Mitsuhashi, SAN'S, TEZZO BASE, Racing on

SAMPLE



太田哲也

1959年11月6日生まれ。JGTCに参戦していた98年、第2戦富士で炎上事故に遭い、生死の境をさまよう。事故とリハビリの様相を綴った著書「クラッシュ」がベストセラーとなり、映画化もされた。現在はモータージャーナリストとして活躍するほか、チューニングパーツブランド「TEZZO」をプロデュース。さらにスポーツドライビングスクール、講演活動など幅広い活動を行なっている。

元GTAメデイカルドクター、高橋規一は98年当時、ニンテンPCJポルシェのドライバーだった。
あの日、加速していく前走車を追ってBコーナー（ダンロップシケイン）から最終コーナーへの坂を駆け上がり、ホームストレートへと出た高橋を待っていたのは灰色の水煙である。
スタートラインを過ぎた頃、前方左手、続いて右手から閃光のような炎が上がる。事故が起きたことを認識し、後続車の追突を懸念しながら減速した



SAMPLE

高橋の目に次に飛び込んできたのは、炎に包まれながら左側から滑ってくるフェラーリだった。間一髪、ステアリングを右に切って衝突を回避し、当時GT300では搭載車が少なかった無線でピットクルーへ自身の無事を知らせる。防曇のためにわずかに開けたサイドウィンドウから入ってきた火の粉で、眉毛が少し焦っていた――。

一方、フェラーリのドライバーだった太田哲也は、後続の山路慎一がクルマを止めて消火するまでの約1分間、炎の中に閉じ込められた。重度の火傷を負って生死の境を彷徨い、その後九死に一生を得たものの選手生命を絶たれる傷害を負う。

1998年5月3日、雨の富士スピードウェイ。JGTCが隆盛期へと向かっていたシーズンの、第2戦で事故は起きた。

視界ゼロの中で

「事故の前は、サーキットの安全体制への不満や不安なんて、全然感じていませんでした」

3年におよぶ壮絶なりハビリを経て社会復帰を果たし、今は自動車評論家／ドライビングスクール校長／講演活動／チューニングブランド代表など精力的で多彩な活動を行なっている太田は、17年前をそう振り返る。

「重大事故が起きても、ドライバーのミスだっという以外、状況が伝わってくることはほとんどなくて、『そうなのか、ミスしたんだ』って思うだけ。消火体制がどうだとか、選手の時

はあまり考えなかった」

98年はチャレンジを結実させようと思
意欲満々で臨んだシーズンだった。

太田がレースに初めて触れたのは大
学時代。デビューは82年、23歳の時だ。
遅いスタートだったが、富士GC、全
日本F3000へとステップアップし、
89年にはマツダのワークスドライバー
へと上り詰めている。93年にはマツダ
時代の僚友デイビッド・ケネディの紹
介でフェラーリでル・マンに初挑戦(そ
の後、フェラーリの準ワークスチーム
「フェラーリクラブイタリア」の一員
として96年まで4年連続出場)、さら
にこれをきっかけにタイサン千葉泰
常からF40の開発およびレースドライ
バーを託され、黎明期のJGTCを支
えるひとりとなる。

97年からはチーム・フェラーリ・ク
ラブ・オブ・ジャパン代表として自ら
のチームでF355GTを仕立ててG
T300に参戦。シーズン終了後のオ
ールスター戦ではチームメイトのアン
デルス・オロフソンとともに2連勝し、
上昇機運で98年はタイトル獲得を目標
に掲げていた。38歳のベテランとして、
また新米のチームオーナーとして、ノ
ッていた。太田は第2戦、富士の雨を
むしろ歓迎していた。

「雨、得意でしたから。クルマのハン
デも少なくなつて、経験勝負になる。
ただ、ちょっと量は多いかなつて。降
つたり止んだり、ローリングラップ
を何周かして中止になることもあるか
なつて考えてました」

ローリングラップは午後1時40分に

始まった。ベイスカーが最終コーナー

に入った頃、競技長はもう1周ローリ
ングラップを続ける指示を出す。ここ
ろがなぜかベイスカーは速度を上げ、

スタートかと思う勢いでメインストレ
ートを駆けていった。混乱したのはG
T300のドライバーたちだ。

「いつものローリングラップだと、シ
ケインは止まるくらいのスPEEDで走
るから渋滞ができていた。でもあの日
はシケインを抜けたらみんなが全開で、
前に全然追いつかない。「まさかスタ
ートしたかな？」と思いながら坂を上
つていった。ストレートに出た途端、
カーテンを引いたように前が見えなく
なつた。普通は遠くから分かるスター
トシグナルも見えない。自分は何ん
とカドライビングポジションをズラして
シグナルが点いていないことが分かっ
たからスタートしていかないで気づい
たけど、「スタートじゃない」って判
断したタイミングはドライバーによつ
てバラバラだったと思います」

水煙の中、前走車の急減速を伝える
テールランプが見えた。追突を避ける
ために左のランオフエリアへとステア
リングを切る。だがそこには、直前の
追突事故でコースアウトしていた砂子
智彦のボルシェがいた。太田の記憶は、
Tポーンクラッシュを避けるために自
らフェラーリをスピンスさせ、側面から
ボルシェに激突したところで途切れ
ている。

誇りを守りたい

様々な矛盾点を感じるようになった



1 従野孝司の推薦でワークス入りしたマ
ツダ時代。2 ル・マンでフェラーリを駆
ったのが縁でJGTCでもタイサンADVAN
F40を駆った。3 F355でGT300に臨ん
だ97年、オールスター戦で優勝。太田は
98年、チャンピオン獲得を狙っていた。



何が衝突炎上事故を引き起こしたのか なぜ被害を最小限に抑えられなかったのか



事故直後から、各メディアは事故原因を探る記事掲載。いずれも主催者側の経緯説明に納得がいかないゆえだった。本誌も5回にわたり検証・問題提起記事を集中連載し安全対策の不備やローリングスタートのあり方について考察している。

事故原因はペースカーの高速走行 5年半後に下された司法判断



太田哲也が98年JGTC第2戦「全日本富士GTレース大会」の中村靖比古競技長、富士スピードウェイ、ピクトリーサークルクラブ、テレビ東京、JAFなどを訴えた民事裁判は、2003年10月に東京地方裁判所で判決が下った。事故の発生原因は先導車（ペースカー）の急加速・高速走行によるものとされ、太田が原告（主催者側）に差し入れていた誓約書に関しても、著しく不当・不公平なため無効と判断。監督責任義務を負わないと認定されたJAFを除く原告に損害賠償金の支払いを命じた。一方で太田にも高速走行の責があるとして4割の過失を認め、相殺により賠償金の額が減じられた。原告側は東京高等裁判所に控訴したが、05年7月、和解が成立している。

のは、事故後、ずいぶん経ってからだ。それでもGT500のロガーデータはペースカーの異常なスピードを示していたし、消火・救急体制の不備も多く人間が目撃している。真実は明らかになると考えていた。しかし事故後に主催者側が出してきた報告書は、主催者側に落ち度はなく（ペースカーも60km/h以下で走っていたと主張）、すべてをドライビングミスが起因とするもの。そして1年後、統括団体であるJAFが提出した事故調査書も、当時者である砂子や太田を含めたドライバーたちに事情聴取することなく、主催者発表を基本的に踏襲するものだった。ここに至って太田は、真実追求と自らの尊厳を守るため、99年11月、民事裁判に訴えることを決意する。

月に東京地方裁判所が下した判決は、「主催者側に安全なレース運営体制を構築する大きな責任と義務がある」とする内容だった。特に主催者の故意・過失にかかわらず損害賠償を請求できない旨を記した誓約書を「公序良俗に反する」として無効としたのは画期的だったと言える。リスクを承知で走るドライバーの同意があったとしても、責務である安全性を疎かにすることは社会的に許されないと断じたのだ。「自分はミスをしていないということをはっきりさせたかった。ドライバーとして、人間としてのプライドを守るというのが裁判を始めた一番の動機。レース界のために立ち上がったというほどカッコ良くはないけど、黙っていいわけではない、言わなきゃ自分の愛したレースがなくなってしまうとい

う思いも持ちながらの裁判でした」

大学を卒業してからずっとプロドライバーとして生活してきた。人生に大切ないろいろなことを教えてもらった。そんな大好きなレース界がおかしな私たちになるのは嫌だった。

「昔は許されていたことも、今は社会的に許されることが多い。どんどん変わっていく社会に合わせてレース界も変わっていかねばいけないと思います。もちろん最初から完璧にできるわけではないから、残念だけど事故が起きてひとつ安全になる。また事故が起きてさらに安全になる。それを繰り返していくしかないと思う。あの事故の頃は「何が起きてドライバーのミス」という暗黙の了解に安心し、進化が止まっていたのかもしれない」

安全確立への情熱

98年は第2戦の事故以外にも、第3戦仙台台でのピットロードでの事故、第5戦もてぎでの谷川達也の大クラッシュ、最終戦SUGOのピエール・アンリ・ラファネルの横転事故など、サーキットの安全・レスキュー体制を考えさせる事故の多い年だった。

相次いだ事故をきっかけに、JGTCを運営する任意団体(当時)のGTAはレース主催者/サーキットが用意するものではない、独自のレスキュー体制の必要性を痛感する。頼ったのが、救急・外傷外科が専門でサーキットでの救急医療に知見があり、以前から専門スタッフによる体制構築を訴えていた高橋だった。

97年のJGTC初参戦以前に、アメリカでのレース経験が豊富な高橋は初めて出た日本のレースでのレスキュー体制のレベルの低さに「カルチャーショックを受けた」という。

「当時も、海外を渡り歩いてきたドライバーだとかチーフメカ、エンジニアの何人かは海外との違いに気づいていました。多くは太田選手の事故で初めて気づいたんじゃないでしょうか。以前から気づいていた人も、日本だから、と諦めていた。でも、自分の子供がレースをするって言ったらどうですか、っていう話ですよ」

持論は「プロスポーツは何万という眼で見られている」である。

「アメリカでは当たり前前の考え方で、最近では、観客が10万人いれば、それぞれの両眼と、彼らが持つカメラやビデオというもうひとつの眼、合わせて30万の眼が見ていると言われます」

ドライバーだけでなくチーム関係者や主催者、オフィシャル、医療関係者などレースに関わる者たちは常にこの「眼」を意識して行動し、バックアップ体制を万全にしておく必要がある。なぜなら「何かが起きると、その興奮自体が成り立たなくなる」(高橋)からだ。GTAが危機感を持ってシリーズ独自のレスキュー体制の確立に動いたわけもここにある。

自身は98年いっぱいJGTCのドライバーを退き、99年から本格的にGTA専属メデイカルドクターとしての活動を開始した高橋は、レース医療の確立に情熱を注いだ。フォーミュラに

相次ぐ事故に危機感を感じたGTAは 自ら独自のレスキュー体制の確立に動いた



(右) 2002年スタートの救急システム「FRO」。レスキューカーには「4WDでGT-Rのパーツが使える」日産ステージアが選ばれた。(上) ドクターヘリの活用にも積極的。写真は富士での訓練風景。





2012年第2戦で起きたティム・ベルグマイスターの事故でレスキューに当たるFRO。肋骨14本、肺にも損傷を受ける重傷だったが、その後、高橋がレスキューの目標としていた「プロスポーツ選手としてのカムバック」を成功させた。



SAMPLE

比べてはるかに救出の難しい「ハコ車」に対応したFRO（ファースト・レスキュー・オペレーション）の設立、国内では先陣を切ったHANS導入の推奨、メデイカル・ヘリの導入、熱中症や一酸化炭素中毒など「過酷なドライバ環境」を改善するための対策・研究、クラッシュの衝撃度を判断するG

センサーの導入、サーキットやドライバ向けの安全レクチャーの実施など「やる、と言った以上、自分の言葉に責任を持ちたかった。やる以上は絶対ひとりも死なせたくなかった」との覚悟から、必要急務とあらば私財さえ投じたその活動は多岐にわたっている。近年では各メーカー間で「ドライバ

ーを守る」ためのアイデアは共有するという約束事も出来上がり、現在のスーパードライバは先進的な安全・レスキュー体制を持つに至った。世界のモータースポーツ関係者からも注目を集めるほどになったシリーズの繁栄・発展は、今に到るまでレース中の死亡事故ゼロという優れたバックアップ体制があったこそなのである。

しかし「安全対策に終わりは無い」と今は後進に道を譲った高橋は言う。「クルマの進化、技術の進化に対応してレスキュー体制も進化していかなくてはなりません。車体の構造が変化すれば、ドライバの救出方法もまったく変わる。今のシステムに満足することなく、最新のものに対して常にアップデートしていかないと。もちろんレスキューだけではなくレースコントロールやオフィシャルも進化していく必要がある。98年の富士の事故を経験したドライバで今も現役なのは数人しかいません。でも、喉元過ぎたら忘れてしまうのではダメなんです」

現在の太田の活動のテーマのひとつになっているのは「安全」だ。サーキット初心者が多いドライビングスクールでもまずは安全を説き、怪我をしないことを大前提に掲げる。

「モータースポーツのネガはそこにあるんです。怪我したり死んだりするリスクの高いスポーツは今の世の中には認められないし、普及しません」スクールの特別講師に砂子や山路を招いたこともある。今は昨年急逝した

山路のスピリットを伝えることも使命だと思おう。

「彼のスピリットとは相手をリスベクトすること。ギリギリの戦いをしながらもスペースを残す。レースではこれが大切。誰かひとりでもイチかバチかの勝負をするドライバがいると長続きしない。レースから離れてみるとモータースポーツも村社会に留まるのではなく、一般社会の一部にならなくてはならないということがよく分かりました。認められるためには常識や安全と無縁ではいられない」

あの日、コース上で運命を交錯させた太田と高橋は17年後の今、同じ想いを抱いていた。

JGTC時代を経て日本一のモータースポーツに成長したスーパーGTを、今も多くの眼が見つめている。人気絶頂だからこそ逃れることのできない「社会の眼」である。(文中敬称略) ㊦

高橋規一

1950年3月生まれ。医者でありながら北米グランダムシリーズに参戦経験をもつ。97年からJGTC/GT300クラスにボルシェで参戦。99年よりGTA専属メディカルドクターとなり、レースやテストに帯同しながら安全対策やレスキュー体制の構築に尽力した。同職を後進に委ねた現在も、レースメディカルに関する様々な活動を続けている。

