

【モータースポーツコラム】

筆者：高橋浩司

2020年は日本中が東京オリンピック一色に染まる一年になるでしょう。華やかなスポーツの祭典、国を挙げて盛り上がるのは当然ですが、モータースポーツファンにはもう一つの盛り上がりポイントがオリンピック後に待っています。WRC世界ラリー選手権「ラリージャパン2020」が、11月19～22日に愛知県、岐阜県で開催されるのです。約10年ぶりの日本開催、以前の北海道開催から中部地方に場所を移して行われることになりました。

モータースポーツジャパンの会場でも、毎年ラリーカーのパフォーマンスは圧巻です。前回デモ走行を披露してくれたトヨタ・ヤリスWRCは、小柄な車体ながらエアロパーツで武装された姿はレーシングカーそのもので、380馬力を絞り出す1.6リッター直噴ターボエンジンと洗練された4WDシステムで力強く大地を蹴り、華麗なドリフトを見せてくれます。そんなWRカーたちが、来年秋には大挙して日本へやってきて、町中や山岳路を走り回ります。音も、技も、迫力も桁違いです。このチャンスにぜひ愛知県、岐阜県でラリー観戦を体験してみてください。

そんなラリーの世界に縁あって、国内プロモーターとして参画することになりました。これまでモータースポーツ専門誌の編集者や、モータースポーツジャパンなどのイベントスタッフとして仕事をしてきましたが、こんな大規模なプロジェクトに参加するのは初めてです。



普段はあまり付き合いのないFIAやJAFといった機関はもちろん、国土交通省などの中央省庁をはじめ、地方自治体、警察、消防などとの連携（怒られることも含めてですが……）、WRCチームとの連絡や、車両や燃料などの輸入・輸送手配などなど、実にやることが多いのです。

一方で、サーキットレースと違うのは、競技の中心となるサービスパークの場所から、コースの設定をどこにするのかなども含めて、かなり自由度が高いこと。地図とにらめっこしながら、コースやスケジュールを煮詰めていく作業や、自治体や地元住民を巻き込んだプロモーションプランを考えていくことは、フリーハンドでサーキットを作っていくようで非常に楽しくもあり、やり甲斐があります。

その反面、地元との調整や、利害関係の対立、業界の軋轢など、うまくいかないと結構手痛い目にもあいます。エリアが広範囲（WRCの場合はリエゾンという移動区間だけで1200km以上、スペシャルステージも300km以上）なので、数百人規模のオフィシャルとボランティアスタッフを動かすことになり、住民とのトラブルも起こります。それはラリーでは避けて通れない道のようにです。



昨年11月上旬には、来季のWRC開催を見据えて、「セントラルラリー愛知・岐阜」という国際ラリー大会を主催しました。多くのお客様にヤリスWRCの迫力ある走りをお見せできご満足いただいた一方で、競技運営としては安全面を中心に様々な反省点が浮かび上がりました。

ラリーに限らず、モータースポーツ競技を安全に円滑に運営するには、経験と知識とチームワークが必要になります。まだセントラルラリーは我々運営組織がチームになっていなかった、という大反省が残りました。

2019年の新語・流行語大賞は「ONE TEAM」に決まりましたが、我々ラリージャパン運営チームもそこを目指していかなければいけない……そんな決意とともに、東京オリンピックを横目で見ながら、ラリージャパンの準備をしていきますので、皆さんぜひラリー観戦に来てください。サーキットとは違う感動が必ずあると思います。



(プロフィール)

高橋浩司／1967年北海道生まれ。1991年に株式会社三栄書房（現・株式会社三栄）に入社し、オートスポーツ編集部に所属。以後、F1速報やF1 Racing日本版などの編集長を経て、2018年にラリージャパン運営事務局長に就任。WRC招致活動を経て、2020年からのラリージャパンの運営責任者として活動中。

