

Welcome to The Challenging World!

Briefing Room

参加型モータースポーツ情報

ブリーフィング ルーム

モータースポーツは
体感しなくちゃ
分らない!



半身不随というハンディを補うために、自作の補助パーツを装着してVITZラリー参戦。昨年は見事SSToppも獲得した勅使河原選手。そんな彼に参戦の動機やハンディドライバーの置かれる現状を聞いてみた。

AUTOSPORT



Vitzチャレンジ参戦ドライバー勅使河原隆弘
目指すはモータースポーツ界のバリアフリー化促進

障害、障壁は アイデア、努力で 乗り越える

Text & Photo: AUTOSPORT Photo: C-ONE CORPORATION



ハンディキャップドライバー 勅使河原 隆弘

てしがわら・たかひろ、39歳。
14歳で初めてカートに乗り、レースに興味を持つ。16歳から2輪でレース活動を開始。1986年には筑波ロードレース選手権でタイトル獲得。しかし、87年、走行中の転倒で負傷。以後、車椅子生活を余儀なくされる。



今年、Vitzチャレンジに2年目の参戦を果たす勅使河原隆弘さんは、下肢不随というハンディを持つ障害者だ。しかし、昨年は同シリーズ最終戦で見事SSToppを獲得。健康者と対等に争う実力を備えた、数少ないハンディキャップドライバー「のひとりである。そんな彼は今年のオートサロンにその参戦車両を出展。その会場で、障害者という視点からみたモータースポーツの環境や、自身の活動について話を伺うことができた。

17年前、ロードレース選手権に参戦していた勅使河原さんはレース中のアクシデントで脊髄を損傷、下肢の自由が効かなくなってしまった。その後4輪に転向し、ヒルクライム、ジムカーナといったさまざまな競技に参加、数々の結果を残してきた。しかし、そこまでの過程は困難極まるものだったという。

「当時から手動のMT操作を伴う運転の手法や情報もなく、それが可能なクルマもありませんでした。すべて自分たちで試行錯誤してきましたよ。ここまでするには膨大な時間と労力を要しました」と勅使河原さん。

近年、障害者自らが運転するため開発されたクルマは、自動車メーカーの尽力もあり、その普及率も高まった。しかし、手動操作のみでシフト操作、ヒール&トウといったレースドライバーを可能にする機構は、実用レベルではまったく普及していないのが現状だ。「なんとかSSToppを獲得するまでパーツの精度も向上できたのですが、よりクオリティを上げて、多くの人が使用できるように量産するには、技術的、資金的な支援が必要です。個人ではもう限界。どこか手を挙げてくれる企業がいればいいんですが……」

また、障害者にとってはライセンスの発給にも大きな障壁が存在するという。「現状では下肢不随の場合、『非常時の緊急脱出が困難なため』という理由から、A級ライセンスの

発給が認められていないんです。しかし、よリバリアフリーが進む欧州の福祉先進国では平等にライセンスを発給している国もある。もう少し柔軟に対応してくれればね。やはり健康者と同じ条件でレースしたいですから」

しかし、逆風ばかりではない。徐々に障害者を受け入れる土壌も育ちつつある。Vitzチャレンジでは、障害を補うパーツの装着が車両規則の改定で認められた。勅使河原さんと同じ境遇の障害者から参戦の相談を持ちかけられることも増えたという。ビッグレース開催時には、ハンドカートのデモ走行といった振興活動も積極的に実施されている。

今後、モータースポーツのバリアフリー化を進めるには支援、振興といった面のサポート体制が重要になるだろう。その実現には勅使河原さんのような存在は不可欠となるはずだ。「今後は自動車メーカーや製造メーカーとの意志疎通を図っていききたい。それは障害者が快適に乗れる車体開発にもつながるはず。まずはやれることから頑張りますよ!」



試行錯誤のハンディカバー

シフトレバーの隣に位置するレバーでアクセル、ブレーキをコントロール。クラッチはステアリング中央にある半円状のバーを押すことで油圧モーターを起動(写真2)、オンオフを制御する。シフトダウン時にはステアリング裏に装着されたパドル(写真3)を持ってアクセルを握り、ギヤを入れる。写真3ではパドルに反発力を持たせるためにラジコン用のダンパーを使用していることが分かる。

AUTOSPORT

AUTOSPORT

C-ONE

AUTOSPORT

AUTOSPORT