

## 渡辺 明 という人 VIII

久しぶりに勘考が湧き書き始めている。

この「エッセーシリーズ」はもとより、渡辺明という「モトクロス世界チャンピオン」の、日本人として唯一、たった一人しか存在しない人間の、ありのままを書き留めて置くことを目的として書き出したものである。

今年で「スズキワークス監督」に就任して三年目に入った。この間、アキラさんとは定期的に会い、シーズンオフには冬の益子の陶芸家を訪ねたりもした。どのスポーツの監督も同じかと思うが、選手の采配という重要な人生劇に身を置く事となる。サッカーWCPの監督などその代表であろう、監督業にはこれらの重責は宿命的なことなのであろう。わたしはそんな彼、アキラさんを傍らから静かにながめている日々である。アキラさんは自宅の庭をかなり気合い？を入れて、手入れしている趣味がある。この春、連絡すると「庭造り」をしているという。そこで自宅に行ってみると、確かに庭にいるアキラさんは、コンクリートを石と石の間に流し込み専用のコテまで用意し丹念に塗り固めていた。その静かな彼のひと時を庭に認めたわたしは、「あいさつ」の呼びかけさえできずに、しばし立ち尽くした。その間15秒くらいだっただろうか、声をかけようとした時、彼は立ちあがりわたしに気がついた。丹念にコンクリートを固め調える仕草の、その空間はまるで「スタートグリッド」の中にいて「15秒前」のサインボード表示のような静寂であった。決して誇張ではなく、渡辺 明という人は、ライフスタイルの日常がこのように創造的で目の前の課題に全力で集中力を傾けている人間なのである。

最近、「ベストテク・スクール」栃木市貝コースは、幅を広げMXコースに造成し直した。この時のエピソードをアキラさんから聞いた。

ブルやバックホーを駆使して夢中で作業していたら、気がつけば夜の10時半になっていたというのである。

翌日‘14モデルRM450で試走したときの素晴らしい感触を少年のような目の輝きで語っていたことが印象に残る。

後日、食事をしながら聞く話は、レースよりもノーマルな日常に乗れる「スタンダード・バイク」に関心が高く、ナンバー付き市販

オフロード車DR250の「現代版の普及」が必要と熱く語りだした。

なかなか上手いイラストまで描きあげていて見せてくれた。つまり実用性として「ローコスト」にして確かなポテンシャルを完備した価値ある「モーターサイクル」の必要性を強調しているのである。

’75年には1位2回の成績で「世界GP4位」に入賞したにもかかわらず、翌年’76年は国内レースに参戦せざるを得ない現実があった。結果として’78年にMX・WGPの勝利を獲得したが、どうして’76年に継続してエントリー参戦をさせられなかったかが悔やまれる。思うに’76年にタイトルを獲れていれば、連続してチャンピオン獲得のチャンスさえあったと思われるし、250クラスにも駒を進められただろう。

アメリカのレースではWGP500のチャンプ「R・デコスタ」をも押さえてアキラさんは勝利しているのである。

以上のように、これらの采配を決定しているのが、その時代の背景にある企業関係者の対応とライダーの資質・本質を見抜くセンスに他ならない。このような戦歴を持つアキラさんが’75年に続き「’76年も走らせて欲しい！」との想いと、同じ心境で訴えているのが先に示したスタンダード版の「名車」の復活である。復活と表現するのには理由がある。モーターサイクルの歴史にはいつの時代にも、それなりに、「名車」と呼ばれる機種が存在した。デザイン・スペックどの角度から見ても、完成度や芸術性が高く、時が経つにつれプレミアムが冠され、新車時よりも高価で取引さえされている。

しかし、近年、各メーカーにおいてそのような付加価値の高い名車が生産されることはなくなってしまった。

アキラさんの思想性は、この事に「警鐘」を鳴らしているのに他ならないと思う。

「モーターサイクル文化」や「音楽文化」などを考えてみても、「名車」や「名曲」が誕生した1970年～’80年の時代は、開発途上の過渡期であったにしても、確かな時代性に符合して「ヒューマニズム＝人間性」が色濃く漂い、現在よりも、一人、ひとりの心は「平和」だった気がするのである。

2014年6月28日 齋藤 英夫