

af imp Special Interview

「ミスターヨコハマホイール」

横浜ゴム
消費財製品企画部 ホイール企画/デザイン
チーム・マーケティング・プランナー

萩原 修氏

ロングインタビュー

文◎山田弘樹 写真◎ウイズ・フォト
問◎横浜ゴム TEL.03・3431・9981
yokohama_wheel.jp/

レースを始めるきっかけは
グランチャン(富士ブランド
チャンピオンレース)でした!

横浜ゴムのオリジナルブランドである「YOKOHAMA WHEEL」。その登場は1974年と長い歴史を誇り、時代ごとに名作を生み出し続けながら、世界中のカスタムフリークから絶大な支持を受けているのはご存じの通りだ。今回はそんなヨコハマ・ホイールの伝統を現在に受け継ぎ、企画立案からデザイン、そしてリリースまでを一環してプロデュースし続けている人物、萩原修氏にロングインタビューを行った。氏がホイール事業へと関わったきっかけは?そして現在に至るまでの変遷は……。ADVANSピリッツを受け継いだ男の、レース&ホイールストーリーに迫る。

横浜ゴムに在籍しながらレース活動を、当時一世を風靡した全日本グループAツーリングカーレースでは「HKSスカイラインGTR」をドライブ。いち会社員ながら華々しいレースキャリアを持つ萩原修さんが、どうしてレースを始め、そし

ADVANSピリッツを受け継いだ男 レース&ホイールストーリーに迫る。

ヨコハマホイールに命を吹き込む天性のアーチストでもある萩原修氏。自身のレース体験を色濃くホイール製作に落とし込む熟練のクリエーター。萩原氏が語る興味深きレース時代をどうぞお聞きください。

てホイールデザインの分野に携わるようになったのだろうか。

「ボクがこのホイール事業部に配属されたのは、グループA参戦の数年前、まさに全日本F3選手権に挑戦した1990年ごろのことです」

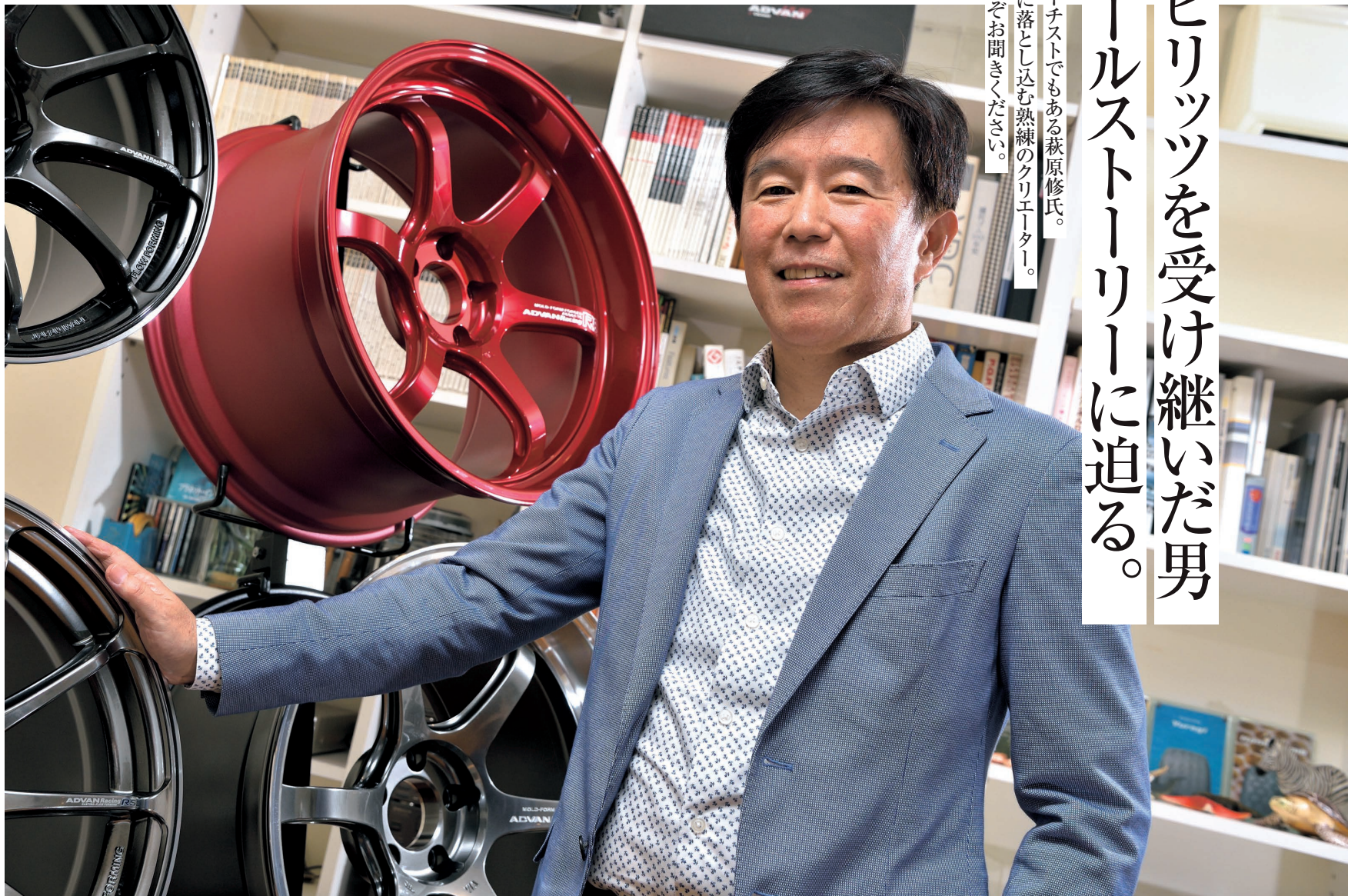
大学を卒業し、念願がなつて横浜ゴム株式会社に入社。社会人になって自立することで「これようやくレースができるぞ!」と萩原さんは胸を躍らせたという。

「レースを始めるきっかけになったのは、グランチャン(富士ブランドチャンピオンレース)でした。

当時はもう暴走族が全盛の時代ですね……。ボクは学生時代、中古のケンメリ・スカイラインに乗っていたんですけど、交差点なんかで隣の族のセドリックとかが並ぶと、ちょっと目が合っただけで窓が開いて、『降りて来い!』ってなる時代(笑)。

当時ボクはケンメリにADVANA3Aを履かせて、ちょっと車高を下げて走っていたんですが、それが気に入らなかつたんでしょねえ。

でも、こっちは普通の大学生なんでひたすら『すみません、すみません!』って謝るばかりで……。隣には彼女が乗ってるし、本当に恥ずか



しかったなあ。なんでクルマをイジるヤツラって、こんなおぼっかりなんだよ！って思っていました」

そんな萩原サンは、初めて富士スピードウェイへ行ったことで大きく変わる。

ヨコハマはまだ小さい会社というイメージだった

「もうレースが始まる前日から富士の周りにはそんな族車たちでごった返していてね……。とても怖かったけど、なんかその盛り上がり方が、すごくカッコ良かった。まさに血湧き肉躍る感じだね！」

そしてレースの方も、本当にすごかった。星野サンや国光サン、長谷見サンや中嶋サンがいて、その走りが素晴らしい……。『これだ！』って思ったんです」

クルマ好きが堂々と「クルマが好きだ！」と言って、なおかつ暴走族たちとも一線を引けるレースの世界。「もうオレはこれしかない！と思うたんです」

そのときサーキットには、ADV ANカラーでフルカラーリングしたグランチャンマシンが走っていた。「当時サーキットで勢力を誇っていたのはプリヂェストンとダンロップ。



↑プライベートでは、バイオリンを華麗に弾きこなし奥様のピアノとともにコンサートも開催する達人。レースへの情熱をそのままホイール作りに注ぎ込み、数々の名作ホイールを生み出し続けている

なのにADV ANだけフルカラーリング。『きつと小さい会社が大メーカーに殴り込んでいるんだ』って、勝手に思い込んでいたんです」

だから入社面接で横浜ゴム株式会社へ訪れたとき、萩原サンは「意外に大きな会社だな」と驚いたという。「当時は確か、土曜日から3日連続で会社説明会があって、ボクは最終日の月曜に行った。」

そしたら面接官に『どうして初日に来なかったの？』と質問された。

そこでボクは『だって土曜はWEC（※1）ですよ！』って答えました。当然みんな行ってるもんだと、本気で思っていたんです」

その熱意が通じたか、萩原サンは、横浜ゴム株式会社へと入社。わずかな給料と多額の借金で自分でレースを始めた。

カテゴリーは富士フレッシュユマン。マシンはマツダのサバンナRX7（SA22C）だった。当時のライバルにはMCで活躍する鈴木学氏、岡部自動車長の長島正明氏、RSファイオンを率いる河野高男氏、Beer今井氏など、チューニングマシンを牽引してきた蒼々たるメンツが顔を揃えていた。

ここで萩原サンは初年度から活躍。

デビュー3戦目にして表彰台を獲得し、トップグループの仲間入りを果たす。さらにこの活躍を目に留めた人物と、運命の出会いを果たす。

それは「ADV AN」の生みの親、泣く子も黙る、ミスターADV AN、水野雅男氏であった。「水野サンはボクのレース活動に理解を示してくれて、最初の頃は半ば楽しみながら、その活動を見ていたのだと思います」

富士スピードウェイから「貴殿を永久追放とする」という通達を受けた

しかし参戦2年目のレースで、萩原サンは大失態を犯してしまふ。「そのレースはポールスタートでした。はやる気持ちもあったと思います。レッドライトで少しクルマが動いてしまい、あわててブレーキを踏んだのですが」そしてその行為が、無情にもフライングの判定。そのままレースを走り続けたものの黒旗が提示され、数週にわたってこれを無視。しかし結局レースには集中できず、ピットへと戻る。

「そのときオフィシャルが来て、『キミ失格だから！』と言われたんです。そのときボクは奥サン（当時は彼女だ）とふたりでレースをやる貧乏レーサーで、いつも必死だったんでしょねえ……。頭にカーッと血が上って、そのままコントロールタワー2階へ行って『フライングなんかしてねえ！』ってやってしまったんです（苦笑）」

その場はそれで済んだものの、ここからが大変だった。なんと萩原サンは富士スピードウ

エイから、「貴殿を永久追放とする」という通達を受けたのである。

「これには青ざめました……。そしてこのときボクを救ってくれたのが、水野サンだったんです」

萩原サンは、当時製品企画部長を務める上司である水野サンにこの顛末を相談。「ばかやろうー」の一声と共に、水野氏は詫言状を書いてくれたのだという。

こうしてドライバー生命をつないだ萩原サンは、2戦の出場停止に減刑されたあと、連勝して富士フレッシュユマンを卒業する。そこからロータリーエンジンを積んだオープンプロトタイプ「RJ」へとステップアップを果たす。

そして、富士、筑波、鈴鹿で行われるレースでも、2シーズンで8ポール、5勝を上げて、当時のオートスポーツ誌では、「類稀な才能！」とおだて上げられた。

この活躍を見た水野氏は、萩原サンをレース活動に専念させることを決意。こうして全日本F3選手権への扉を開いたのだ。「時代が良かったことも確かですが、水野サンが自分の夢をボクに託したんだと思います。水野雅男という人は、まだ全くADV ANのレーシングタイヤが認められず、『金をもらっても履きたくない』とまで言われた時から、レーシングガレージをひとつずつ回っていた。そして遂にはフルカラーリングのADV ANカラーのマシンを走らせる決断をした男です。」

そんな水野サンが、唯一自分ではできなかったドライバーとしての役目を、ボクに託したのかもしれない。会社には、横浜ゴムも本場の一

部上場企業として成長するのであれば、全日本選手権を戦うアスリート社員を雇うような余裕があったこそ、その資質を問われるようになる。という大儀名分を作って、僕の会社での存在を守ってくれた。ミスターADV ANは、それくらい社内でも破天荒な面がある人で、またそうした男がトップを張れる時代でもありませんでした」

こうして萩原サンは、F1への登竜門となる全日本F3選手権へ参戦することになる。

「当時はエントリー台数が50台を優に超えるバブルの時代でした。だから環境やマシンが整っていないと、絶対に勝てない。それを水野サンに伝えたら『自分の腕で勝て』といながら最新のレイナードとラルトのシャーンシ2台、そして無限のエンジンが来て、本当にビックリしました！ボクはビター一文出していないのに（笑）」

そしてこのとき同時に、萩原サンは運命を決める仕事が入り込んで来る。そう、水野氏が統括する製品企画部で、ホイール製作をするという仕事である。

はつきり言ってしまうと、当時のホイール担当は閑職だった。

「水野サンがボクにレースをさせるため、この仕事を選んでくれたんです。でもいくらレースに集中するとはいえ、一年のうち半分は会社にいるわけですよ。ポーツとしているのも嫌だったんで、ホイール造りを真剣に考えるようになったんです」

そこで萩原サンは、見よう見まねながらR定規を持ち、製図板の前で自らデザインをするようになる。

※1 1953年から1992年まで開催された「スポーツカー世界選手権」。現在はFIA世界耐久選手権として受け継がれる。

「当時のヨコハマ・ホイールは、デザインなんて本当にひどかったんですよ。ご存じの通りこのタイヤメーカーも、ホイール製造のファクトリーは持っています。つまりデザインからなら、ファクトリーを持つホイールメーカーにOEM方式で発注するわけです。でも、こちら側の要求が適当だから、向こうからも適当なデザインが返ってくる。先方だって自分のブランドがあるわけで、一番いいアイデアは渡したくないですよ」

ファクトリーは自分たちが採用しなかったデザイン案を提案し、それを前任の担当者が必要であれば少し修正して承認する。「これは根本的に変えないとダメだな！ そう思いました」

こうして萩原サンは、ホイールデザインに没頭して行く。そして萩原サンの処女作となる「スーパーアドバン」が大ヒットする。

巷では「ADVANホイール遂に復活！」という評判が立った。さらにこの後リリースした「スーパーアドバンレーシング」が異例の大ヒットとなり、現在への道を切り開いて行くことになるのだ。

富士でF3世界決定戦をするためにマカオ組が日本にやってきた

方やレース活動は、ひとつの節目を迎えていた。自信满满で望んだF3は思うように結果が出せず、SUGOラウンドでの8位が最高位。この状況に打ちのめされた。

そんな萩原サンがF3で得た貴重な体験を語ってくれた。

「世界一決定戦を行ったマカオ組が、

富士にやってきたんです」

そのときのメンツはものすごい。チャンピオンであるミハエル・シューマッハー、そのライバルであるミカ・ハッキネン。そしてミカ・サロもいた。全てF1へと活躍の舞台を移したドライバーたちである。

「彼らは練習走行の開始早々は、マカオ仕様のままのどっかいりアウイングをつけているので、日本勢より遅いんです。でも、30分もたたないうちに全員が翼端板だけ残して、ウイングを取ってしまったんです」

これは日本勢も試したことのある仕様だった。しかしAコーナーや100Rでは挙動が安定し切らず、富士スペシャルといわれる小さいウイングを付けるのが鉄則だったという。

しかし主翼を取ったマカオ勢は、続々とレコードを塗り替えて行く。「これを見た日本勢も、結局はウイングを取ってね(笑)」

このとき萩原サンは、世界の壁を目の当たりにする。

「Aコーナーに進入したとき、それを上回るスピードで一台が飛び込んできたんです。『ああ、クラッシュする！』と思ったそのとき、そのドライバーはステアリングだけで姿勢をコントロールして、コーナーをクリアして行った。フロントタイヤはせわしなく向きを変えているけれど、モノコックはまったく暴れていない。エキゾーストノートも、パーッと」と鳴り続けて、まったく途切れない。

それがシューマッハーでした」

レースは前方で多重クラッシュが起こり、フロントウイングを失った萩原サンはここでリタイアをした。

「それでもマカオ組はヘルメットを

富士グランチャンで憧れた星野氏、長谷見氏、国光氏と同じ舞台上で走れたことは感慨深かった。



脱いでピットまで全力で走って行って、スペアカーに乗り換えるわけです。レースに対する貪欲さがまるで違う。俺は、ここまでだなんて本当に思いました」

こうして全日本F3選手権での挫折を味わったあと、萩原サンはHKSから「フォーミュラ・ミラーージュ」の誘いを受ける。

「これは楽しいレースでした。言い方は悪いけれど初めてのステップダウン(笑)で、F3の胃が痛くなるようなあの感じが全くなかった。それでも若手は有望な選手が沢山いる。道上(龍)サンや砂子塾長、和田久選手がいましたね」

ここで萩原サンは1991年にチャンピオンを獲得し、その流れで翌年グループAの切符を手にすることとなる。ペアを組むドライバーは羽根幸浩選手だった。

「富士グランチャンで憧れた星野サンや長谷見サン、国光サンと同じ舞台上で走れたことは感慨深かった」

そう語る萩原サンは、1993年のやはりSUGOラウンドでHKSスカイラインは念願の優勝を果たす。しかし翌年からグループAはニューツーリング(JTCC)へと以降し、HKSはボクゾールとアンソニー・リードの組み合わせでエントリーすることが決まっていた。

「この決定で、ボクはレース人生にひとつの区切りを感じました。N1耐久へのお誘いもあったのですが、どうしてもこれに甘んじることができなくて……」

こうしてレーシングドライバー萩原修のストーリーは完結する。そして現在へと続く、ホイールデザイナーとしての道を歩むようになったのである。 続く。