



ARTA



The Road to Glory

～頂きに挑む ARTA～

「最終戦に挑む ARTA にエールを込めて」

ARTA 発足から現在までチームのオフィシャル・フォトグラファーとして撮影を続けてきた。

嬉しい時も悔しい時もずっとチームと一緒に過ごしてきた。

誰よりも一番近くで撮影を続けてきて、今年僕が感じた思いをどうしても伝えたくなった。

今まさに強いチームに変貌を遂げようとしている ARTA をフォトグラファーの視点から表現してみた。

ARTA OFFICIAL PHOTOGRAPHER

宮田正和



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



挑戦の道程は長く険しい。チームとしてはもちろんだがドライバーにとってもそれは同じこと。プライドを賭けて最後まで挑み続けるために、できる努力はやってきた。もちろんレースだから、努力すれば必ず報われるという保証はない。それでも努力せずにはいられなかった。それが栄冠へ向かう唯一の方法だと分かっているからだ。



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



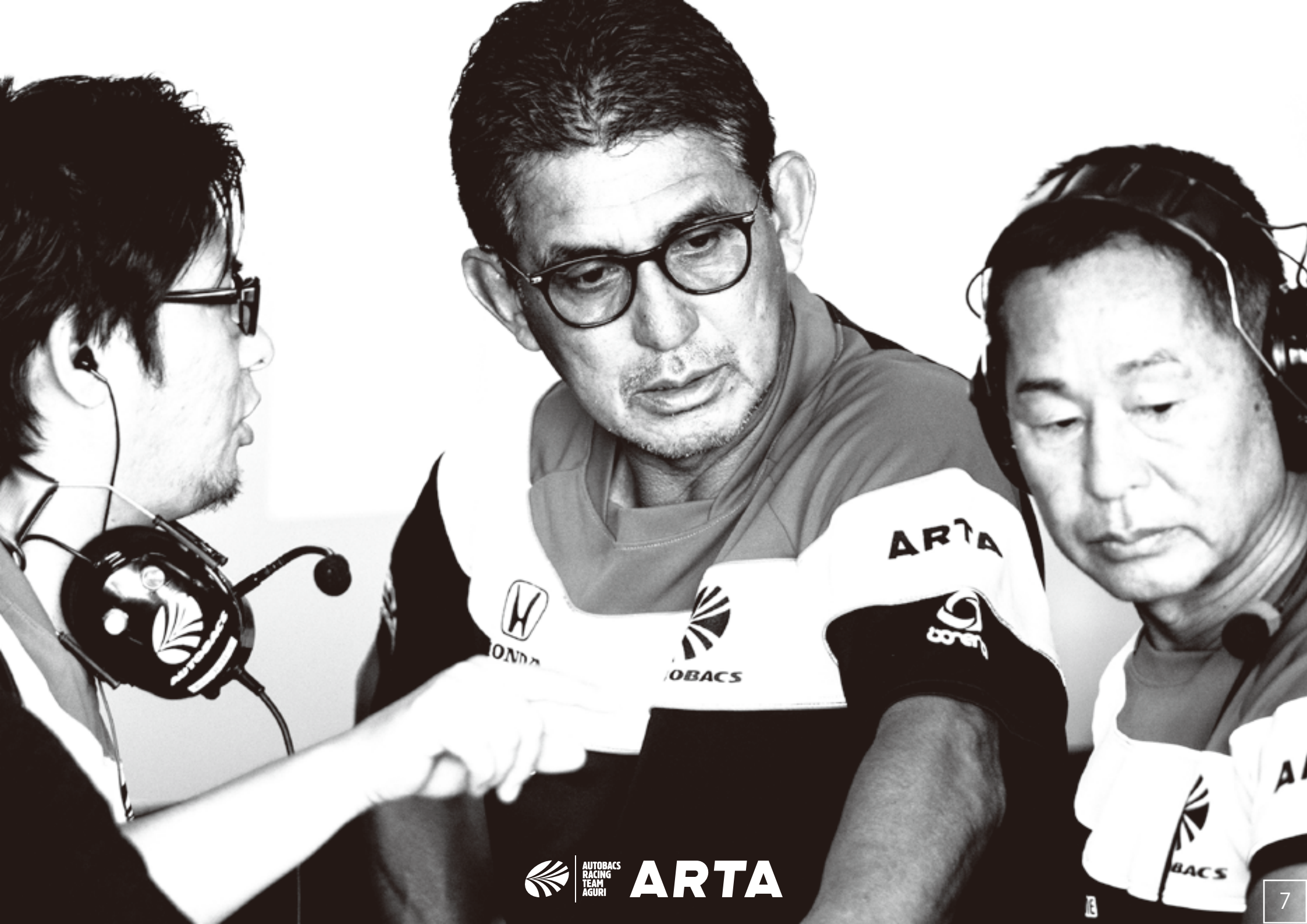
AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA

モータースポーツが他のスポーツと大きく異なる点に、「マシン」という道具の持つ要素がある。
例えばオリンピックに採用されているような競技では道具の性能差よりも個人のパフォーマンスの差が大半を占める。
しかしレースではそのシーズンのマシンの出来不出来、コンストラクターのパフォーマンスも大きな要素を占めているからだ。



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA

各コンストラクターはもちろん全力で新しいシーズンを迎えるために最善の策を講じて、テストを繰り返しマシンの開発を進め開幕戦に挑む。

その開幕戦の結果が新しいシーズンの指標となり、シーズンを通してのターゲットを想定する。シーズン中に行われる数度のテストの中でアップデートを重ね、弱点を補い長所を伸ばす。

しかしベターなマシンは存在しても、どこでも最速で走れるマシンは存在しない。

それはタイヤという繊細な要素に天候という自然の条件も加わってくるからだ。

更に SGT 独自のウェイトハンデというシステムがあり、より複雑な環境を作り出している。

だからチャンピオンの座を手に入れるには、単にマシンやドライバーのパフォーマンスだけではなく、「運」というもう一つの要素も味方につけることが必要となる。

それを考えると1ポイントの重み、積み重ねることがどれだけ難しく厳しいか理解できる。



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA

CMの撮影もあり、開幕戦を控えて岡山の
プレシーズンテストからチームと行動を共
にする。今季 500 クラスのドライバーは昨
年同様、野尻智紀、伊沢拓也と変更はない
が、300 クラスに若手の福住仁嶺が加わり
ベテランの高木真一とパートナーを組む。
チームに新しい風が吹いた。

この福住はチーム内の誰もが認める宇宙人
のような男（笑）。

少なくとも僕の世代ではもちろんだが、僕
よりも下の世代である高木やさらに下の伊
沢、野尻といったドライバーたちも時とし
て理解できないとサーキットを離れるとほ
ぼ彼の話題で場が盛り上がるほどだ。

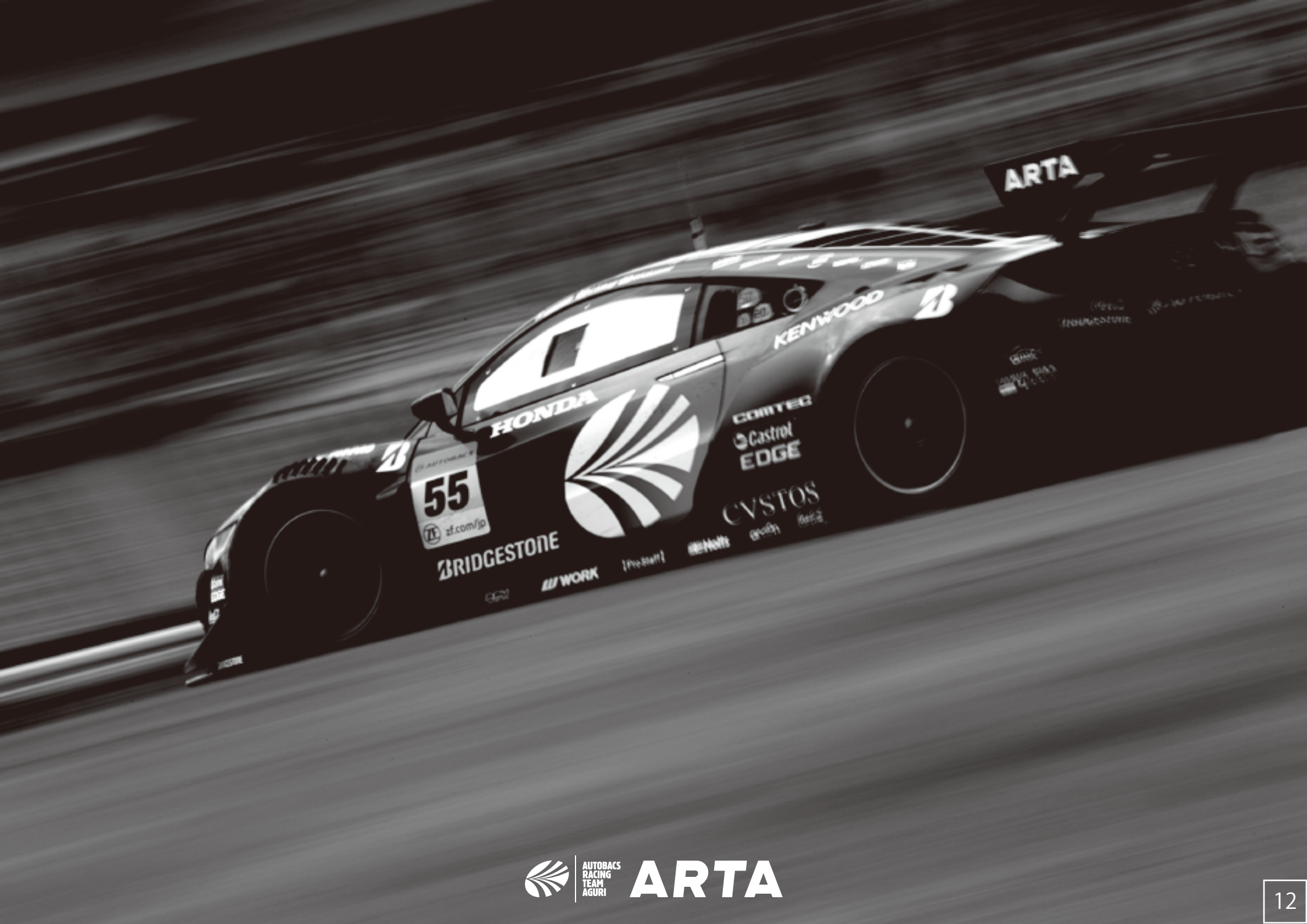
初めてのカテゴリーで予選前もスタート前
も常に「メチャ緊張してますよ」と言いな
がらあっさりと結果を出してくる。

どこまでが本心なのかわからない。



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA

それを笑顔で時に厳しく、ベテランらしく福住の経験値の浅さをカバーする高木真一。

今や SGT でも最年長に近い 49 歳。高木は職人気質のドライバーとよく評されるが、全てにこだわる反面、思いの外イージーな部分もあり、マシンが満足できない状態でもなんとか走らせてタイムを出してしまう。また彼ほどオンとオフの切り替えが早く激しいドライバーを見たことがない。普段は笑顔ですべてを包み込んでしまうが、一旦フェイスマスクをかぶりヘルメットを装着すると、その眼光は鋭くさっきまでの笑顔とは性格まで別人のように見える。



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA





AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA

「の一さん」「伊沢さん」と互いを呼び合う GT500 ドライバーの野尻智紀、伊沢拓也。

二人共に SRS-F を首席で卒業。いわば日本のレース界のエリートコースを歩んできたドライバーと言えるかもしれない。

クールに見える伊沢はカート時代から ARTA 生え抜きのドライバーであり、過去にも ARTA で 500 クラスをドライブしていてシリーズ 2 位の経験もある。「速く走るために痩せる」真面目な顔をしているのだが、どこまで本気かわからないがチームメイトの野尻智紀はカートで活躍後、伊沢と同じく SRS-F を経て 2015 年から ARTA 8 号車をドライブしている。

この二人のコンビネーションは絶妙で、お互いをリスペクトし信頼関係を築きあげている。



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



EAU ROUGE

Arai
HELMET

272

281.18

13

Yamaha

ARAI

AR

Arai
HELMET

2

ドモクリニク

HONDA



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA

今シーズン ARTA は開幕戦でウェットコンディションの荒れたレース展開の中、500 クラスは混乱を制して優勝、300 クラスはポールポジションを決め 2 位表彰台を獲得。

特に 300 クラス、NSX GT3 は今季チームが初投入したマシン。走行データも少ない状態での表彰台とは素晴らしいスタートだった。

第 2 戦の富士も岡山同様にウェットコンディションからのレース展開となった。500 クラスは序盤最後尾まで順位を落としながらも最終的には 9 位でフィニッシュ。

貴重なポイントを獲得。

300 クラスは 2 戦連続での 2 位表彰台と好調をキープ。

そして迎えた第 3 戦鈴鹿では 500 クラスは予選 3 位、ウェイトハンデが 47kg の 300 クラスは 9 位からスタート。

30 度を超える気温の中で行われたレースでも 500 クラスはトップのマシンと遜色のないタイムで最終的に 4 位フィニッシュ。

300 クラスはウェイトハンデに加え、クールスーツを上手く繋がなかったと言うアクシデントもあったが、6 位フィニッシュを遂げた。



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA





続く SGT 唯一の海外戦となる第 4 戦タイ。500 クラスが 40kg。300 クラスはなんと 57kg というウェイトハンデを背負っての戦いとなった。500 クラスは他車の接触に巻き込まれリタイアに。300 クラスはウェイトハンデに苦しみながらも 10 位でフィニッシュ、貴重な 1 点を確保した。シリーズ最長の 500 マイルとなる第 5 戦富士スピードウェイでは 500 クラスは最後尾スタートながら、しぶとく 7 位を獲得。300 クラスは 61kg というウェイトハンデにより苦戦が予想されたが、予選 Q2 に進出。決勝ではペナルティもあり 24 番手まで順位を落とすが、最終スティントで怒涛の追い上げを見せ最終的に 6 位でフィニッシュ。



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA

この時点で残されたレースは3戦。500クラスはランキング6位。300クラスはポイントリーダーでシーズン制覇へ挑むARTA、ここからはすべてのレースの結果が、1ポイントが重さを増してくる。台風の影響が懸念された第6戦オートポリス。500クラスは50kgのウェイトハンデながらフロントローを獲得。300クラスは73kgをいうウェイトハンデながら予選7番手からスタートする。瞬間的に激しく降る雨にドライとウェットの入り混じるコンディションはドライバーの力量と、タイヤ選択や作戦などチームのパフォーマンスが問われる。ここで500クラスはセーフティカーが3度も出る荒れたレースを5位でフィニッシュ、貴重な5ポイントを得る。300クラスはマシンの重さをものともせず一時トップを快走するが、ペナルティが出され順位を落とすも6位フィニッシュ。何とかポイントリーダーとして次戦、ウェイトハンデが半減される菅生に向かう。



ARTA



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



第7戦菅生は「魔物が棲む」と言われるサーキットだ。高低差があり、テクニカルなコースなのでアクシデント也多発する。500クラスは惜しくもQ2進出ならず、決勝でもタイヤ選択がコンディションに合わず12位でフィニッシュ。残念ながらタイトル獲得の可能性はこの時点で消滅してしまった。しかし最終戦は去年も勝っている茂木だけに有終の美を飾って欲しい。

一方300クラスは予選2位を獲得。セーフティカースタートとなった3周目に1コーナーでトップに立つと後続との差を広げ、雨量が増した後半は500クラスにも引けを取らないハイペースで快走を続け、圧勝でシリーズ初優勝を遂げた。残されたレースは最終戦のツインリンクもてぎ。



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



SUP

PITPA
HIDESTONE
HATSU

Holts
COMTEC
KENWOOD

Coca-Cola
PITPA
CVS
ProSaf
ama

FUJI
Connection

Rh-B S. T. MAGI

BACS
RACING
TEAM
AGI

AA A

ARTA という個性の塊のようなチーム。そして写真家としての僕の個性、思い。ただ写真を撮るだけではなく、チームの一部としての自分の存在。どう彼らを表現していくか。そしてなぜ ARTA なのか。今となっては考えることもないぐらい、僕には当たり前でごく自然なことなのだが。

基本的に僕の撮影スタイルはチームとの一体感を何よりも大切にする。

人の心を動かせる写真を撮りたいから、サーキットにいる時間の全てを注ぎたい。



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



ARTA 348.19

ARTA

BRIDGESTONE

HONDA

YAMAGUCHI

AUTOBACS

58 HOSHII

ART

Honda

ART

PI



AUTO
RACING
TEAM
AGURI

A



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



鈴木亜久里との出会いから現在の ARTA まで 33 年間、僕はずっと鈴木亜久里という男に拘ってきた。

最初は ARTA が彼のチームだったからかもしれない。だが今は彼の存在を抜きにしても僕にとって大切なチームだ。

だから結果が良い時も悪い時もシャッターを切り続けてきた。それはいつか頂上を極めた時に、あんな事があった、こんな表情をしてた、最高も最悪も、みんなが笑顔で振り返れるように。だから暑くても寒くても、雨に打たれても楽しみながら、その一瞬を僕の感性でカメラに収め続ける。



でもそんな僕でも唯一辛い瞬間がある。ARTA のいない表彰台を基本的に僕は撮影したくない。しかしチームのメインスポンサーからの依頼があるのでプレゼンターは撮るのだが、気持ちとしては ARTA のドライバーにトロフィーを渡せるプレゼンターを撮ってあげたい。だからこの瞬間は僕にとって苦痛であり、大げさに言えば屈辱的でさえある。



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



ARTA は 2002 年に GT300、2007 年に GT500 でチャンピオンを獲得して以来、あと一歩が届かずタイトルから遠ざかっている。その悔しさはチームやドライバーと一緒に僕も悔しい思いを重ねてきた。もちろんタイトルは獲って欲しい、だが仮に最終戦の結果がどうあれ僕はチームとドライバーの努力を見て、感じているので彼らを誇りに思う。



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



最終戦、果たしてどんなドラマが待っているだろうか。
そして僕は彼らが狂喜乱舞する姿をカメラに収めることができるだろうか。
期待と不安の狭間で僕もチームと一緒に最終戦に挑む。



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTO



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA

ARTA



ARTA



AUTOBACS
RACING
TEAM
AGURI

ARTA



株式会社オートバックスセブン

ARTA

THE "BIG RACE" FOR SUZUKI AGURI STARTED IN 1998
AS HIS VISION FOR THE FUTURE. OVER THE YEARS, IT HAS EVOLVED
THROUGH THE TOUGHNESS AND WILL OF ARTA. IN THAT SPIRIT,
ARTA IS RACING TO INSPIRE THE FUTURE OF MOTORSPORTS.



ARTA Project



ARTA DIGITAL You tube チャンネル

To Be continued next race...

ZERO
BORDER
Team ZEROBORDER

©2019 ZEROBORDER INC. All rights reserved. No reproduction or republication

Director and Photographer : Masakazu MIYATA

Text : Masakazu MIYATA

Design : Hiroaki KATAYAMA

Special Thanks : AUTOBACS SEVEN CO., LTD