

林

サーキットの
肖像

第 22 回



み

の

る

レーシングカー 製造者に安息の日は 来るのだろうか

まだ現実には存在しないが、こんな車があったらいいなと思う車。林みのるの場合、それはレーシングカーだった。しかも自分で作った車でなければならなかった。だから彼はレーシングカーを作り始めた。たったひとり。文◎井出耕也 写真◎三浦康史/MPS

小 学生の頃から林はちょっと変わったところがあった。わっているところがあった。いや、ちょっとどころではなかったかも知れない。特別な子供だった。まず、学校の勉強にはまったく身を入れない。おまけに、月に一度か二度は必ず学校に出られない日があった。朝になっても起きられないのだ。そういう日は、ほとんどまる一日眠りこけた。原因はたいしたことではない。ただの睡眠不足だ。林少年は、いつも三時間程度しか眠っていなかった。そんな日が続けばぶっ倒れるのが普通だ。

オーディオに熱中して、寝る間も惜しかったのだ。だから、ぶっ倒れても何の不思議もない。ただし、小学生にしてそこまで熱中するのは、やはりちょっと変わっていた。林は1945年生まれ。小学校時代は50年代に重なる。当時は、まだ国産ではいいオーディオセットがなくて、いい音がするシステムが欲しかったら、電気店などの自作機を探すか、自分で部品を買って組み立てるしかなかった。小学生の林は『子供の科学』や『模型とラジオ』などの雑誌に読みふけり、深

夜まで、あれこれと回路を考えたり、組み立てに没頭したりしていた。アルバイトもした。電気店の下請けになってハンダ付けをするというアルバイトだ。いつも金がないと嘆いていた。「金がないくせに湯水のごとく金がかかることをしてしまふ。僕はずっとそうだ。あの頃からそれが始まっていたということかな」と林は笑う。親がくれる小遣いは月500円。「俺の小遣いの使い道を少しは考えてくれへんか。ほかの子供みたいにめんこやビー玉を買うのとはわけが違う。真空管は5

HONDA

PROJECT
VICE



相模

円や10円では買えんのか」と母親に泣きついたが取り合ってくれなかった。だから、仕方なく自分で電気店の下請け仕事を見つけてきた。

アルバイトの報酬はお金ではなくてパーツだった。お金の代わりに真空管や抵抗などのパーツをもらうのだ。林はそれを貯めておいて高性能のアンプやスピーカーを作った。組み立てたものを売れば、お金にもなった。部屋には周波数を計測するオシロスコープまで備えた。

だが、オーディオに熱中した時代は、唐突に終わってしまう。同志社中学に進学した後、14歳のとき、突然、オーディオに対する興味が消え失せて、今度はオートバイにのめり込んでいったのだ。

「京都にもミニ秋葉原みたいなところがあつてね。いつも、自転車に乗ってオーディオのパーツを買いに行っていたんですよ。ところが、ある日、パーツを買いに行こうと思って、友達に50cc借りて乗ったら、ほとんど瞬間的と言ってもいいような感じで、オーディオなんて、どうでもよくなった。オートバイに乗ったのはそれがはじめて。だけど、走り出した瞬間、何とも言えない驚きと感動でコロッと気持ちが変わったんだよね」

友達というのは後にトヨタのワークスドライバーになった鮎子田寛のことだ。鮎子田とは同志社中学の同級生だった。オーディオ趣味も一緒だった。林の部屋には鮎子田用の工作机であり、毎日のように、肩を並べてオーディオの組み立てをした仲だ。

その鮎子田の家にオートバイがあつた。

鮎子田の家は和装小物店で、家には仕事用のスパーカブがあつた。そのカブが林をオーディオから引き離したのだ。鮎子田もまもなく林に引きずられたかのようになり、オーディオを離れて、オートバイに打ち込むようになった。

林はますます忙しくなつた。オートバイも金が掛かる。しかし、親は相変わらず勉強しろというばかりで、オートバイのお金など出してくるはずがない。そのため、アルバイトの時間も増えた。無断欠席も増えた。今なら不登校児の烙印を押されていたことだろう。

林が大人になってからのことだが、中学の同窓会に出ると、同級生から「お前は身体が弱くて闘病生活をしている。それで学校に来ないのだと思つていた」と言われたほどだ。

病気どころか林は健康そのものだった。そのうえ、自立心と反抗心は人並み以上だった。林は何度も自分で退学届を書いて学校に出した。こんなに忙しいのに、何で、学校に行かなくてはいけないのかと思つたからだ。だが、そのたびに「中学は義務教育だ。退学などさせられない」と突き返された。

オーディオからオートバイに興味が変わつたとたん、林は家にあつた自作のオーディオをほとんど売り払つた。なかには「棺おけ三個ぶんほどの大きさ」の巨大なウーハーもあつたが、それも売つた。



肖像のキットサー

そしてスポーツカブのC1110を買つた。それから、昼間はアルバイトをして、夕方になると家で晩飯を済ませ、その後は鮎子田と一緒にオートバイで京都の山道を走り回るといふ日々が始まつた。

「だけど、ライダーとかレーサーになる気は最初からなかつた。時々、モトクロスにも出たけれども、転倒したことがない。危ない走り方はいらないからね。ほんとに興味があつたのは車を作ることだった。スポーツカブもすぐに改造したね。ノーマルのタンクをGPレーサーのタンクのように見せるカバークを考へて板金屋に作らせた」

オートバイへの興味は、一年もしないうちに、四輪が変わつていった。林は16歳になるのを待ち構えていたように軽四輪の免許を取り、寝ても覚めても、自分の手でレーシングカーを製作することばかり考へるようになった。それ以外のことはまったく興味を持てなかつた。

しかし、どうすればレーシングカーを作れるようになるのか、林にはさっぱり分からなかつた。分らないのも当然だった。自動車メーカーならともかく、レーシングカーを作るだけで商売になるなど考へられない時代だった。お手本を探したくても、お手本はどこにもないのだ。車を作るために、いったい何をどうすればいいのか。勉強していい大学に入り、自動車メーカーに就職するという手もな

いわけではなかつたが、学校の勉強が嫌いな林には、その道は閉ざされていく。おまけに、自分で車を作りたいという林の胸のうちを理解してくれる人間もない。その頃の林は、自分の夢と現実の間の距離の大きさに圧倒され、いつも、ほとんど絶望しそうな気分を抱いて過していた。

林は、自分が作るレーシングカーの姿をスケッチに書いた。林にできることはそれしかなかった。次から次に書いて、スケッチはたいへんな枚数になつた。

運命を変えた 浮谷との出会い

浮谷との出会いはそんな頃のことだつた。林は言う。

「あの頃の鈴鹿には、5000円でフルコース一周というホンダS600のレンタルがあつた。それに乗りたくて、アルバイトの金を貯めては鈴鹿に通つているうちに、浮谷と知り合つた。彼はすでに有名ドライバーになつていたけど、僕らにも気さくに話をしてくれた。二度目か三度目に会つたときには、僕らがいつも走つている京都の道を一緒に走りたいと浮谷が言い出して、それから僕や鮎子田の家に泊まるような仲になつたんだ。本田博俊とも知り合つた。そのうちに僕らも東京に行つたときは浮谷の家に泊めてもらうようになった」

彼らは暇があると車の話ばかりしていた。林はスケッチを見せて、こんな車を作りたい、あんな車を作りたいと話した。しかし、林以外はみんな車を運転するこ



との方に興味があったから、もうひとつ乗ってこない。浮谷だけが林の話に付き合ってくれた。

そして林にはじめて車を作るチャンスが巡ってくる。浮谷がS600を買ひ、その車を改造して欲しいと林に頼んできたのだ。

改造の費用は6万円。浮谷と林で半ずつお金を出し合って、S600の改造が始まった。林は車のディーラーをしている京都の友人の小さなガレージを借りて、FRPボディの製作に取り掛かる。出場するレースまでに一カ月ちよつとしかなかったから、作業は徹夜の連続になった。

FRPが乾くまでの間に仮眠を取るのだが、狭くて寝る場所もない。仕方がないから表の道路にころりと横になり、気がつくともう日が昇っていて、頭の上を出勤の人が通り過ぎていくなどということもあった。

しかも、その狭いガレージにいられた

のは、ごくわずかの間だった。FRPの作業をしていると、まるで都市ガスのような臭いが出る。ガス会社の検査員が出勤する騒ぎになり、そこにはいられなくなってしまったのだ。

やむなくトラックに作りかけの車を乗せて、京都市内を転々と放浪しながら作業を続け、別の友人の旧家の土間に仕事場を移すが、ここもいづらくなり、最後には自分の家を作業場にした。しかし、またまた新しい騒ぎを起す。

著名な日本画家だった林の父親は家を仕事場にしていた。だから、家には製作中のものを含めて父親の作品がたくさん置いてある。その大事な絵にFRPの削り屑がかかってしまうのだ。だが、家を追い出されてしまったら、もう行くところがない。林は父親と殴り合いになって、動くものか決めていた。

結局、母親が工夫してシートで絵を覆

ってくれたから、何とか作業を続けることができて、レースの直前、ついに車が完成した。

その車を鈴鹿に持ち込み、FRPの上ペンキを塗った。「つや消しに黒く塗っている戦闘機がある。あれにしよう」という本田の発案で、鈴鹿サーキットがある平田町の駅前の金物屋で黒いペンキを買って塗った。本来はストープに塗るペンキだった。

この車が伝説の『からす』だ。『からす』は1965年(昭和40年)5月の第二回クラブマン鈴鹿レースではじめてレースを走り、GT1クラスで優勝した。林は大学に入るため浪人中だった。19歳だった。

だが、林は特に有頂天になることもなかった。『からす』が優勝してもマスコミが殺到することもなかった。世の中はそんなことにまったく関係なく動いていて、『からす』の優勝も林の初作品だということも話題にもならない。

林はまた以前の生活に戻り、車好きが集まる京都の喫茶店に毎日のように出掛けて、時間をつぶしていた。

しかし、幸運は再び、向こうから舞い込んできた。知り合いのレーシング・ドライバーとその友人が「浮谷のからすを作った林という人間がここにいるそうだが」と尋ねてきたのだ。そして知り合いの友人が「俺の車を作ってくれないか。車はもう買ってある。作業場もある」と林に頼んだ。林は大喜びで引き受けた。

男は伊丹で外車のディーラーをしていて、そこが作業場だった。ベンツやアス

トン・マーチン、ロータス・セブンなども置いてあって、男は壁に掛かっているキーを指差して、どれでも好きなのに乗っていいと言った。

どこか、きな臭い気配がある男だった。お金の使い方も荒っぽかった。生沢が日本グランプリで乗ったボルシェ・カレラも札束の力で強引に手に入れた。その交渉役を任されたのが林だった。

生沢のボルシェは代理店の三和自動車のもので、六本木のショールームに置いてあったが、非売品という札が掛かっていた。しかし、男はそんなことは問題にできなかった。札束を包んだ風呂敷包みを林に渡してショールームに乗り込ませた。自分は離れたところにおいて、交渉の場には姿を見せない。

男の言った通りだった。非売品のはずなのに、林が風呂敷を開いて札束を見せたとたん、ころりと態度が変わり、「詳しい話を伺いましょう」ということになった。林は離れたところにいる男に電話をかけた。

「詳しい話なんかいい。その車に乗って帰りたいと言え」

それが男の指示だった。交渉を急ぐ林に三和自動車の社員がいぶかし気に言った。

「この車を欲しいというのはどんなお方ですか。どこに電話をしているのですか」

「いやいや、やんごとない方でして」

林は適當なことを言っておまかし、結局、車を買取することに成功した。そしてナンバーもつけないまま、六本木から

伊丹まで男とふたりで生沢のボルシエに乗って引き上げてきた。

その頃には、林は大阪産業大学自動車工学部に入学していた。ただし学校に行った日は全部合わせても二カ月程度で、卒業はしなかった。車を作るのとその資金稼ぎのアルバイトに忙しかったのだ。

1965年の『からす』に続いて66年も車を作り、さらに67年にはマクランサーという名前で、レーシングカー・デザイナーとして本格的な活動を開始する。

失意の中から 産み落とされた会社

マクランサーは鈴鹿サーキットに近くに一戸建て借りて、そこをファクトリー兼宿舎にした。だが、どう見ても貧乏学生の合宿のようにしか見えなかった。近くのマンションに住んでいるホステスたちが見かねて、差し入れを届けてくれたこともあった。金の苦労は続いた。

「車を作るたびに大借金ができる。その借金を何とか返して、少し貯まったと思う頃には、もう次の車の製作が始まってまた大借金。マクランサーはその繰り返しだった。スポンサーを見つけて資金を集めるなんて、まだ誰もやっていなかったし、そもそもレースでお金が入るような仕組みがなかったんだ。そのへんは今もあまり変わらないかな。だから、模型飛行機を作るのと同じだよ。模型屋さんで竹ひこことコムを買ってきて飛行機を作って、あわよくば大会で優勝してカップでももらおうかと。僕らはそれとほとんど変わらないようなことをやっていたんだ

よ」と林は言う。
車を作るようになってからも、夢と現実のはざまに林のフラストレーションは大きくなる一方だった。

「だって僕がからすを作った頃には、もうフォードGT40のプロトタイプが走っていたんだからね。これはとんでもない差だ。向こうの本を読んだりして、そういうことが分かってくればくるほど、俺は何をやっているんだという気が強くなってきたよ」

資金稼ぎのため、林は伊丹の外車ディーラーから車を回してもらって、友人のディーラーに売ってもらったりした。林はうんちくを言うだけで、実際に車を売るのは友人だった。これは結構、いいお金になった。

京都御所の向かいの林の家の前の道路には、そんな外車がいとも十台近くも駐車してあった。そんな収入源があったから車作りを続けられたようなものだった。

「その頃はただでさえやせていたのに、無理もしていたからね、車を作るたびにさらにげつそりやせる。僕は身長179センチだけど、体重は54キロぐらいにまでなった。ひと仕事終えて、家に帰って寝ていたら、母親から「なんや、身体に厚さがないな」と言われたこともありますよ。畳と同化するぐらいやせていたんだね。そのうち、そういうやり方をしていること自体が嫌になって、26歳のときに車作りを止めて、工業デザイナーの事務所を開いた。これはお金が入ってきた」

もう車のためにお金を使う必要もない。林は遊びに遊んだ。しかし、一年もする

と、遊びにも飽きて、また車作りに戻ってきた。そのときに設立されたのが現在の株式会社童夢だ。

レーシングカーがお金にならないことは骨身に染みて分かってきたから、今度こそロードカーを作ることにして、最初のモデルとして『童夢一零』を作り、1978年のジュネーブ自動車ショーに出品して話題を集めた。そのデザインは既存の自動車メーカーの車とは異質の伸びやかさにあふれていた。

だが、実は、童夢も失意の中から産み落とされた会社だったのだ。

林は誰も理解してくれるものがない中で、『からす』を作り、『マクランサー』を作ってきた。俺は物真似でない車を作りたい。そう叫んできたつもりだった。しかし、その声はいつも冷たく無視された。

レースをするためにはサーキットが必要だ。ドライバーも必要だ。観客もいなくては困る。さらにレーシングカーも必要だ。そういうものが揃ってはじめて本物のレースができる。もし、レーシングカーという大切な道具の開発をほかの国に頼っていたら、いつまでたっても日本のレースは世界のトップにはたどりつけない。

そんな思いで、林は大借金を繰り返しながら、歯を食いしばって、車を作ってきたのだ。しかし、その思いは誰にも理解されない。そんな失望の果てに童夢が生まれたのである。

「日本で受け入れられないのなら、あの時点で海外に飛び出すという手もあった

と思う。いや、そうすべきだった。今にして思えば、外に出なかったことが僕の

人生の最大の失敗だったような気がする。日本で車を作っても理解してくれる人はごくわずかだ。心の支えみたいなものがない。頼りになるのは、車を作りたいという強い思いしかない。しかし、それだけでしかなかったら、やはり、続かないんですよ」と林は言うのだ。

60年代の終わりから70年代の初めにかけて、東京レーシングカー・メーカーを国内に根付かせることを意識した様々な動きがあった。今から思えばあのときが最後のチャンスだった。しかし、その動きも結局、身を結ばないまま、挫折してしまう。

作っても作っても、お金にならない状況が変わらなければ、その上に乗っているものは、何も変わるはずがない。

その後は日本のレーシングカー作りは世界の最先端からどんどん取り残されていく。それは単にレーシングカーの技術が取り残されるだけでなく、日本のレースが世界から取り残されていく過程でもあった。

特に空力とコンポジット素材の技術がレースの世界に入ってきてから、ヨーロッパと日本の差は広がっていく一方だった。空力とコンポジットの時代が始まるまでは、F1でさえ市販のパーツを買い集め、ボディだけ自作すれば、車ができた。しかし、空力とコンポジットが登場した後はそうはいかなくなった。

高い技術力を備えた自動車メーカーで

サーキットの肖像

さえ、いまや、簡単にはレーシングカーを作る事ができないうころまで来ている。それが林の認識だ。林は言う。

「今のレーシングカーはノウハウとデータの蓄積がないと手が出せない。しかも、それはあつという間に古くなり、役に立たないものになってしまうものなんです。三年前のデータなどまったく意味がないんです。しかも、こういうものは大企業の人事ローテーションとはなじまない。技術の最先端のところですよとやり続けていないと、ノウハウもデータの蓄積も身に付きませんからね。そのうえ、日本にはレーシングカーの開発を専門的に続けていく部隊も育たなかった。その結果、ヨーロッパ勢との間に大きな差がついてしまい、その差がどんどん開いていった。いまや、ほとんど絶望的な状況になっている。僕はそう見えています。シャシーのことが分かる人間がほとんどいない。レーシングカーとはどういうものか、誰もそれが分からない。そして、分からないまま、レースをやっているという何ともおかしな形になっている」

日本という国に捨てられた

童夢は79年からル・マンに参戦を開始し、さらに、その後、トヨタと組んでグループCにも進出する。国内ではF30

00に参戦し、海外勢のシャシーを向こうに回して戦い、94年、ついにタイトルを獲得した。

国内フォーミュラの頂点を極めた後、次の目標は当然F1になる。F3000の車を開発する中で、童夢は空力とコンポジットの技術も着々と身に付けていた。だから、童夢ならできる。いや、童夢にしかできない。

林はそう考えて、95年、F1へ進出する計画を発表し、長らく途絶えていた国産F1マシンの開発をスタートさせた。

一方、童夢の仕事は、市販ロードカーの開発と生産という当初の目標から次第に離れていって、自動車メーカーから依頼された開発の仕事が増えていった。

そして童夢の仕事の7割は自動車メーカーの仕事、残りの3割が童夢オリジナルのレーシングカーの開発という割合になった。自動車メーカーの仕事は決して割のいい仕事ばかりではないが、少なくとも自腹を切つてレーシングカーを作るよりもましだ。童夢のビジネスはようやく軌道に乗った。それがあつたから、国産F1マシンの開発に取り組みという決断もできたのだ。

だが、日本のレース界はレーシングカーの製作という技術のコアを欠いたまま走り続けていく。

童夢のF1も、F105を開発したところで頓挫する。期待したほど資金が集まらなかったことに加えて、特に致命的だったのは、F1チームを構成できるだけの人が集まらなかったことだ。何が何でも車を作りたい。そのためな

サーキットの肖像

ら大借金をしても構わない。量と同化するぐらいやせてしまうことになっても構わない。童夢に行けばF1マシンを作ることが出来る。そんなふうに見える人間は、林が思ったほど多くはなかったのだ。誰かがレーズを敷いてくれた人生ではなく、とにかくやりたいことに向かつて突っ走つてみたい。そんなとんでもないことを考える少年は、行動を起こす前に、学校や社会から弾き飛ばされてしまい、二度と浮かび上がれない。日本はそういう国になってしまったのである。

そういう日本で林は車を作り続け、童夢も実績を積み重ねてきた。そして、林の目はようやく海外に向かうことになった。日本でレーシングカーを作ることにはあれだけこだわっていた林が、海外に出て行くことを真剣に考え始めたのである。今年中にロンドンの近くに営業拠点を作り、二年後には生産設備の一部も移転する計画だ。ただし開発部隊は日本を離れない。2000年のバーミンガム・レーシングカー・ショーへの出品の準備も進めている。

「日本を捨てる？ いや、僕のほうが日本に捨てられたと思っていますよ。今の状況では、レーシングカーに関しては、僕らが日本でやれることは、もうあまり残っていないと思う」と林は言うのである。

「日本のレースはもう技術にこだわっているようなふりをする必要はないんじゃないかな。フォーミュラ・ニッポンにしても、ワンメイクで構わないじゃないか。日本は日本のやり方でやればいいんだよ。

林みのる

1945年京都府生まれ。小学校時代はオーディオマニア、14歳でオートバイに乗って衝撃を受けてから、車作りに志す。鈴鹿サーキットに通うときに浮谷次郎と出会い、彼のホンダS600をもとに「からす」を製作。「からす」は65年5月の第2回クラブマン鈴鹿レースに出走し、GT-1クラスで優勝した。67年からはマクランサという名前で、バックヤードビルダーとして本格的な活動を開始する。その後、(株)童夢を設立し、78年には童夢-零をジュネーブ自動車ショーに出品して話題を集めた。79年以降はル・マン24時間レースにも参戦し、トヨタグループCプロジェクトの設計を担当。国内ではF3000に参戦し、94年には海外勢のシャシーを下してタイトルを獲得した。95年、F1へ進出する計画を発表し、F105を開発したが、参戦はならず。現在は英国進出を計画中。



基礎的な部分の技術がなくても、これだけのレースができていいるのだから、それはそれで新しいモデルになるよ。もともとと技術がないんだから、思い切つてハーダの部分に捨ててしまつて、サーキットとかドライバートとか、観客とか、今あるものだけを寄せ集めて、それで成り立たせることを考えた方がいいと思うね」

林は真顔でそう言う。これは決して皮肉ではない。皮肉に聞こえるとしたら、まだ、絶望が足りないのだ。