

ベストカーは10日/26日発売です!

本国ドイツではゴルフVII登場! 新型も紹介!!

2012

オーリスはゴルフに勝てるのか!?

10-26

ベストカー

Best Car

トップ誌独走中!!



定価 350円
講談社ビーシー/講談社

9月18日
日本発売!

VW up! 徹底研究&いきなり燃費テスト



走ってわかった
&燃費テスト

新型ワゴンR全方位チェック!!

パリサロン
緊急速報!!
SUPER SCOOP

新レクサスIS&日産SUVお披露目



集中BIC特集
有識者50名が選ぶ
現行国産&輸入車限定

スカイライン、Z、GT-Rに続く、スポーツカー戦略の未来!

日産シルビア後継&新小型スポーツ

一挙6台テスト!! 秋のニューカー収穫祭

新型マークX



セレナSハイブリッド



アルファードG's



プジョー208



インプレッサXV



ボルボXCほか



ライバルはアウディのQ3
レクサスSUV



本国ドイツで早くも発表
VWゴルフVII



限定300台、9/27に発売!
CR-Zスーパーチャージャー



クルマ異種格闘技戦……N BOX対レクサスLS後席対決ほか

エコ大賞
テクノロジー大賞
プレミアム大賞

最もエコ、最もサイフに優しく最も楽しいクルマ

「最高のクルマ」はどれだ!?

48年間におよびクルマ作りをやめるのか？

林みののる氏引退！



日本レース界への

言ひ

PHOTO/平野 学

BC 本当に突然のことで、ビックリしています。さっそくですが原稿の文頭、自己紹介のような部分で、
「もう20年近くも前になりました
ようか？ それまで、さまざまに活躍していたレーシングカー・コンストラクターが、ひとつ減りふたつ減って、ついに本格的なレーシングカーを開発でき

た。
突然のニュースに驚いたBCでは、その真相を探るべく連絡をすると「これを読んどいて」と「日本の自動車レースへの遺言状」という荒原稿が送られてきた。その驚きの内容には興味津々、さっそくインタビューをお願いした。

「日本の自動車レースへの遺言状」は、後ほど林氏の個人サイトから公開されるが、ここでは、林氏の許可を得て、その内容にちりばめられているキーワードを流用しながら、よりわかりやすく掘り下げられたちで質疑応答をお願いした。

※ ※ ※

童夢の社長であり、日本自動車レース工業会会長の林みののる氏が8月末をもって、引退するというニュースが飛び込んできた。
私が引退を決めた理由
コンストラクターが童夢だけになってしまったあたりからなんとなくの逆風を感じるような出来事が多くなってきました。
私としてはほかのコンペティターが次々と消えていくなか、「これからの日本の自動車レースを支えるのは童夢だ！」くらいの心意気で張り切っていたくらいでしたし、当時、よくいわれた外国との技術格差についても真摯に受け止めていましたから、これからの努力で追いつけ追い越せだと前向きな姿勢で努力を続けていたものです。
そんな、なんとなくの逆風に首をかしげながらも、自動車レースが盛んな国にレーシングカー・コンストラクターが必要なのは当たり前という思い込みから、いずれにしても実力を認められることが先決と、ますますレーシングカー開発にのめりこみ、TOYOTAグループBCカーでのWECヤル・マンへの挑戦や独自のF3000マシンでのシリーズ・チャンピオン獲得など、着々と実力を伸ばしていった頃、それに比例してますます風当たりが強くなってくるような不思議な感覚に戸惑いが強くなってきていました」

私が引退を決めた理由



童夢の原点、林氏が製作したカラス（S600）。デビュー戦の鈴鹿クラブマンレースで優勝。左から林みのる氏、本田博俊氏、故浮谷東次郎氏



林みのる 1945年7月16日生まれ、京都府出身。少年時代より、もの作りが大好きで、模型、ラジコン、バイクを経て16歳からクルマに没頭。19歳の春、通い詰めていた鈴鹿サーキットで知り合った浮谷東次郎の依頼でホンダS600を改造したレーシングカー、カラスを製作。その後レーシングカーを作り続け、1975年に童夢を設立し、レーシングコンストラクターとして創業以来社長、また日本自動車レース工業会会長を務めてきたが今年8月末をもって引退。童夢は中学時代からの盟友、附子田 寛氏（新社長）に委ね、特別顧問として主にデザイン関係の管理を担当

と、書かれています。ご自身が熱中していることを社会が必要としていないと思われるようになってからも長らくレーシングカー・コンストラクターを続けていらっしやいます。その間は、何を目標としてというか、何を支えに努力を続けていらっしやったのですか？

林 当初より、クルマが作りたかっただけで事業としての成功が目的ではなかった。いつも考えていたことはレーシングカーを作りたいということだけ。ただし、レーシングカーを作るためには金が必要だから、資産家でもない私にとって、その金を生み出すシステムは必要不可欠だったので、いつもレーシングカー・コンストラクターで儲かるようになればいいなとは思っていました。F3000をやっていた頃まではそれが夢でした。

フォーミュラニッポンは消滅したほうがいい？

BC 本題に入らずに「幼稚な日本のレース界の象徴・FN（フォーミュラ・ニッポン）その罪深い不見識の果て」という強烈なタイトルが目に入ってきました。そのさわりでこう書かれています。

「なんのビジョンも持たないFNはドライバーの腕比べに専心

したまま低迷を続けていましたし、ずっと自動車メーカーからの生活保護なくしては生きていけない、というより、保護を前提として運営されてきました。また、観客動員もままならず、つまり、一般のレースファンにはそっぽを向かれたまま、ドライバーが街を歩くのにマスクも帽子も必要ないほど知名度も人気もなくTV・新聞に報道されることもほとんどなくなり、そのうえ、もっぱら外国製のシャシーだけに執心ですから、日本の技術にも産業にもまったく貢献することもないばかりか、日本のレース予算を無為に外国へ貢ぎ続けています。いったい、なんのために存在しているから要領を得ないまま、それでも生きながらえている不思議な存在となっていました。

私にFNの悪口を言い出すとキリもありませんが、もつと言えば、「自動車レースは自動車の戦いである」という本質を無視していること、レーシングカーやエンジンやサスペンションやエンジンメーカなど、それぞれ数えきれないほど多くの要素が重層的に重なって成立している自動車レースのほんの一部にしか過ぎないドライバーの腕比べのみを重視した徹視的な施策になんの意味も価値もないこと、車両の平準化を重要視する

あまり、セッティングなどのエンジニアの仕事やエンジニアリング的な創意工夫までも制限したり、輸入車しか採用しない不文律によって日本の技術と産業のレベルを著しく低下させていることなどが挙げられます。日本のレース予算を国内で回していれば、その資金は回りまわって、童夢がF4の発展振興のためにかんがりの私財をつぎ込んだように国内に還元されますが、海外に流出したら二度と帰ってきません。つまり、ひたすら日本の自動車レースのレベルを劣化させるために存在しているような不必要悪ともいえるような自己中で傲慢なレースです」とあります。では、フォーミュラ・ニッポンは消滅したほうがいいとお考えでしょうか？

林 メーカークの金でやっていることですから、枯れ木も山の賑わいにもなるでしょうし、その余剰にあずかっている人たちも少なくありませんから、一概に消滅したほうがよいかどうかは言えませんが、少なくとも、自動車レースを支える重要な要素であるはずの技術や産業的インフラなどには一顧だにしない、思想的に非常に偏った構造であることは確かですね。

単純にいうと、我が国の技術をなげかりにしてはダメなんです。若者たちは、米国の製

Padを誇らしげに使い、韓国製の携帯電話に違和感を持ちません。走っているOSも日本語ワープロさえ外国製であることや、PCの中身も外箱もすべてが外国製であることも当たり前、docomoがSAMSONGの優秀性をPRしても不買運動は起きません。FNがせつせと外国製レーシングカーを輸入してレースを続けているのは、そのような風潮を助長するだけで、いずれは、TOYOTAがHYUNDAIに抜かれる原因の原因になると思っています。

それを自動車メーカー自ら後押ししているのですから、まるで、天に向かって唾を吐いているような愚かな行為だと果れています。

1985 DOME 85C



1980 DOME RL-80



1986 TOYOTA DOME 86C



1989 JIOTTO CASPITA



わらべ 童の夢、永遠に



1978 DOME ZERO

1979 DOME ZERO-RL



1983 DOME RC-83



なぜ外国製を選ぶのか、なぜ日本で作らないのか?

「でしよう」とありますが、林さんとJRPというのは、それほど理解しえない関係なのではないか?

林 サルの気持ちまではちょっとわかりませんが、BCからJRPに、FNは何を目指していて何がどうなれば成功だと考えているのか質問してみたらいかがですか?

原稿にも書いていますが私が聞いた範囲での一番多かった答えは「石川遼のようなドライバーが出てきたら日本のレースがひっくり返る」というような待望論ですが、つまり彼らは、ここ数十年にわたって、ひたすら天才ドライバーの降臨を待ち望んでいたということであり、そのドライバーの人氣にあやかるところを生きがいにレースに関わってきたという訳で、その待ち続けるスタイルが日本の自動車レースのスタンダードとなってきた、というように話になりが

ちです。

しかし、オリンピックでいくつ金メダルを取ろうが日本の景気が微動だもしないように、日本人F1ドライバーが何人走り回ろうが日本の国益にはなんの影響も与えません。それより、そのために輸入するレーシングカーやドライバーに持たせる小遣いなどの資金流出のほうが痛手です。

外国製レーシングカーを使うFNに苦言

BC FNが外国製のレーシングカーを採用するには、それなりの理由があると思うのですが、日本でも同等の品質のレーシングカーが作れるとお考えですか?

林 それに関しては、原稿にも書いておりますが、JRPの連中が外国製の優位について理由を語る時によく出てくるフレーズは「外国のコンストラクターは実績と経験が豊富」ですが、今まで、その実績と経験を与えることに加担してきたのも日本のレース界と自動車メーカーです。つまり、論理的にいつても、絶対に国産を使うことはないと言っているようなものです。

「技術力の差」も常に出てきますが、競争もないワンメイク・レーシングカーはいわば、いかに安く作るかだけがノウハウのバツタ商品といえるでしょう。熾烈な競争にさらされているGT500やル・マン用のレーシングカーの開発技術とはかけ離れた技術領域の話で、その見識の浅はかさには愕然とします。

我々にバツタ商品を作るノウハウがないといわれれば、ないかもしれませんが、それは見積もりで判断すればよいだけの話で、クライアントが安作りのノウハウ云々を言う筋合いの話ではありません。

ワンメイクのシリーズ戦は、耐久性やスベアパーツの価格など1シーズンを通じてのコストが重要ですから、土台、JRPに選択能力すらありません。また、「ドライバーの腕の差が出やすいシャープな操縦性が重要」などというもつともらしい話も出てきますが、いったいこのレーシングカーにとって最も難しい要求をどのようにコンストラクターに伝え、どのように開発に反映させるのでしょうか?

レストランに行つて「一番安くて一番おいしいワインを持ってこい」と言っているようなもので、その難しい要求を具現化

'78年に童夢の第1号作品、童夢-零、翌'79年にP2を発表するも発売には至らず。童夢が開発・製作したジOTTO・キャストともに市販されなかった。'79年に童夢-零RLでル・マン24時間レースに挑戦し、1986年まで参戦。'01年からオープンプロトタイプのS101で再挑戦を開始。'08年にはクロースドボディのS102、今年は最新マシンのS102.5で参戦している。断続的だガル・マンへの挑戦は今年で17回目



1998~2006 FD

2012 ZAP F109

2010 ZAP F108



2008 DOME S102

2009 DOME F20



させるためには自身に、どれほどの経験と知識が必要なのか、まったく理解できていないでしょうね。

JRPが外国製を選ぶのは、つまり、「外国製にしなければならぬ理由があるのか、それとも、私のひと言で方針が変わるほどどうでもよいことだったのか、いずれにしろ、FNにとつてのレーシングカーなど、利権の具か、刺身のつま、ほどの存在にしか過ぎません。ここでは、誰ひとりとして、レーシングカーを工業製品として見ている人はいませんし、まして、ダラーラと国産の品質差なんて誰も真剣に考えたこともないでしょう。

BC「日本の自動車レースへの遺言状」では、近年の日本の自動車レースについての幅広い評論もされていますが、ここからは、少しずつ各論についてもお聞きしたいと思います。

この文章を拝見すると、今回の日本自動車レース工業会(JMI

A)の会長の辞任に関しては、FNの件に加えて、F4の件も要因になっているように見受けられますが、どうだったのでしょうか?

入門カテゴリーF4で味わった嫌悪感

林 J M I A は 2 0 0 8 年 に「技術と産業を育成することによって日本の自動車レースの発展振興を図る」ということを理念とする N P O 法人として設立されましたが、この設立趣旨を具現化するには、日本の自動車レースは、あまりにもドライバ育成に特化されすぎていて、かなり手遅れ感もあり、J M I A としては、即効的な大仕掛けは諦め、底辺からのレーシングカー開発技術の育成からスタートせざるを得ないと考え、開発自由度の高い F 4 などの入門カテゴリーからの啓もう活動から着手することにしました。

しかし、当時の F 4 はアルミ・モノコックでしたから安全性に問題があり、レギュレーションを変更してカーボン・モノコックの採用を可能にしましたが、F 4 にはプライスキヤップ(価格上限規制)があり、つまり、アルミ・モノコックと同等のカーボン・モノコックが必要という難題がありました。そこで童夢では、画期的な構造と製法の

安価なカーボン・モノコック「UOVA」を開発、従来のアルミ・モノコックを下回る低価格で供給できる目途ができました。これはレース界から喜ばれるぞ! と思うのもつかの間、J M I A 会員企業以外の F 4 関連業界からの稚拙で執拗な反発が始まり、それらの想像を超えた不実な対応に不愉快を通り越して嫌悪感すら覚えるようになり、思いっきりモチベーションが下がってしまい、興味を失ってしまいました。

これらの状況を「無医村に病院を建ててあげようとしたら祈禱師に石を投げられた」と表現していますが、この世界、バナナの皮や投石などあちこちからいろんな物が飛んできます。ちなみに、その F 4 アビール作戦の一部として、F 4 レースに箔を付けるために「国土交通大臣賞」を交付されるようになりましたが、なんと、その受賞の可能性のあるレジスタンス派のチームが、該当するとしても受賞を断ると言ってきました。

当時の大臣がサーキットまで授与に行ってもいいと言ってくれていましたが、ボディウムに受賞者が不在という無礼な事態も起こり得た訳で、その前に大臣が変わったので事なきを得ましたが、このような考えられない嫌がらせまでありました。



これから先の私

どが外国製ですから、すなわち、GT3が増えれば増えるほど、メンテナンス・ガレージやメカニックなど日本のレース産業界の仕事が失われていく仕組みとなっております。DTMに至っては、ヨーロッパのローカル・ルートを丸呑みするような話で、相手先の要求を丸呑みすれば、GT500の開発に従事している企業は壊滅的なダメージを受けることになるでしょう。

つまり、FNとFCJ(フォーミュラチャレンジジャパン)が外国製シャーシを購入し、F3が外国製シャーシで戦われ、SGTCがGT3やDTMばかりになってしまった暁には、日本

のFCJのようなレースの提案をしてきました

が、この提案は葬り去られたものの、それをきっかけとして、2006年、JRPによって外国製シャーシ(フォーミュラ・ルノー)を使用したFCJが誕生しました。

その後設立されたJMIA(日本自動車レース工業会)からは、2009

年に予定されている車両の入れ替えに向けて、改めてレース用

車両の国産化と安全性の向上を提案しました。

結果的には予算不足を理由にフォーミュラ・ルノーの継続使用が決定し、現在に至っていま

す。フォーミュ

BC SGTC(スーパーGT選手権)へのFIAIGT3やDTMの進出に関しても強い懸念を示されていますが、これからどうなっていくと思われませんか？

FIAIGT3の参入は間違っているか？

林 かねてより危惧していたSGTCへのFIAIGT3やDTMの日本のレースへの進出が具体化してきて、国内レース産業界の危急存亡の折となってきました。心配しており、時間の経過とともに、いつしかFIAIGT3やDTMも既成事実化が進み、排除から制限になり、熱烈歓迎になってしまいました。このままではSGTCもFN

と同じく外車のオンパレードとなり日本の技術と産業界は崩壊し、ひいては日本の自動車レースも廃れていくことになるのは必至ですから絶対にブレーキをかけなくてはならないと考えていました。これらの売上の施策を熱心に進めている中心人物が、日本の自動車レースを資金的に支える自動車メーカーのリーマン担当者諸氏ですから飼いや犬が飼主主に噛みついていような話で、もとより、空しい戦いです。

ここでちょっと、FIAIGT3やDTMの問題に触れておきますが、GT3は自動車メーカーが製作し、製作側以外は触れてはならないレギュレーションとなっており、現状、ほとん

どが外国製ですから、すなわち、GT3が増えれば増えるほど、メンテナンス・ガレージやメカニックなど日本のレース産業界の仕事が失われていく仕組みとなっております。DTMに至っては、ヨーロッパのローカル・ルートを丸呑みする



徳大寺氏とともにBCが取材(BC79年9月号)

ラ・ルノーもそうそういつまでも使えるものでもありませんから再度、国産化の提案をしようかと打診してみたところ、予算不足で新車の導入は難しく困っているとのこと。そこでJMI AからはFCJをF4レースに混入させるアイデアを2回にわたって提案しましたが回答はいただけませんでした。

私はその後、自動車レースが盛んになりつつある東南アジアにF4を売り込み、何カ国かで「FORMULA ORIENT 3（私が勝手に名づけた仮称）」のような環東南アジアのシリーズ戦を構築し、そのシリーズに日本のF4も加入して、年に一回、富士スピードウェイでアジア・チャンピオン大会を開催するというようなアイデアの実現に知恵を絞っています。が、まあ、いろいろ金もかかりますし、タイミングもありますから、現状、絵に描いた餅ですね。

本当に矢尽きて、刀折れて引退するののか？

BC BCとしては、文中の「ORIENTAL GT PRO JECT」という企画に最も興味がありますが、これは具体的に進められているプロジェクトなのですか？

林 私は、もう日本の自動車レ

ースとかかわるのは御免こうむりたいと思っていますが、決して、クルマを作ることが嫌になつた訳ではありませんから、人生、余力のある間は、好きなことには夢中になっていたいと思つています。この「ORIENTAL GT PROJECT」は、簡単にいえば「童夢がレーシングカーにもロードカーにも使える汎用シャーシを開発して、例えばマレーシアの少量生産メーカーで製造します。

そのシャーシはレーシングカーのマザー・シャーシとして日本などに輸出するとともに、そのメーカーでスポーツカーのボディを架装して、ロードカーとしてマレーシアや日本で発売するという訳です。

まあ、「童夢一零」から始まつた童夢の中締めとして、また、私が最後に実現したかった童夢製のスポーツカーで街を走るという夢の実現だけを目的としていますので、自動車メーカーとしての成功とか世界に向けての発売というより、私ひとりが楽しんで終わりたいなプロジェクトです。それでも資金は必要ですし、満足のゆく開発を実現するためにはそこその金額にもなります。その調達方法に関しても非常に特殊な手段に挑戦中であり、実現の可能性は五分五分という、非常に浮ついた話

です。また、話が進展すればお知らせします。

BC ありがとうございます。まだまだお聞きしたいといけませんが、紙面にも余裕がなくなつてきましたので、最後に、童夢の社長とJMI Aの会長を辞任された林さんは、これからスポーツカーの開発以外に何をしようかとされているのでしょうか？ 本当に日本のレースにはかかわらないおつもりでしょうか？

林 現在の日本の自動車レースは、自動車メーカーから下賜される資金だけで成り立っていますが、その自動車メーカーの目指すことは、日本のレース技術と産業を壊滅状態に追い込み、ひいては、日本から自動車レースを消滅させてしまおうという戦略のように見えてしまうほど愚かしい施策がまかり通つています。

私があるなかでうまく立ち回るといふことは、すなわち、私が日本の自動車レースの崩壊に手を貸すということにならざるを得ません。またそれだけはお免こうむりたいと思うと、それ

最後に一言

「自分の国のレースに使うレーシングカーくらい自分たちで作ろうぜ！」

は自動車メーカーに楯を突くことになりませんが、私が日本でできることは何もありません。最後に一言！

「自分の国のレースに使うレーシングカーくらい自分たちで作ろうぜ！！」

林 林みのる氏は、10月初旬を目標に個人サイトを「林みのるの捨てぜりふ」を開設予定。そこで、このインタビューのベースとなる「日本の自動車レースへの遺言状」の全文が掲載されるとのこと。関連の企画書も公開されるそうなので注目！



国内最大規模を誇る50%スケールの風洞実験施設、風流舎

滋賀県米原市に本拠を構える童夢の社屋。童夢カーボンマジック、風流舎が隣接

