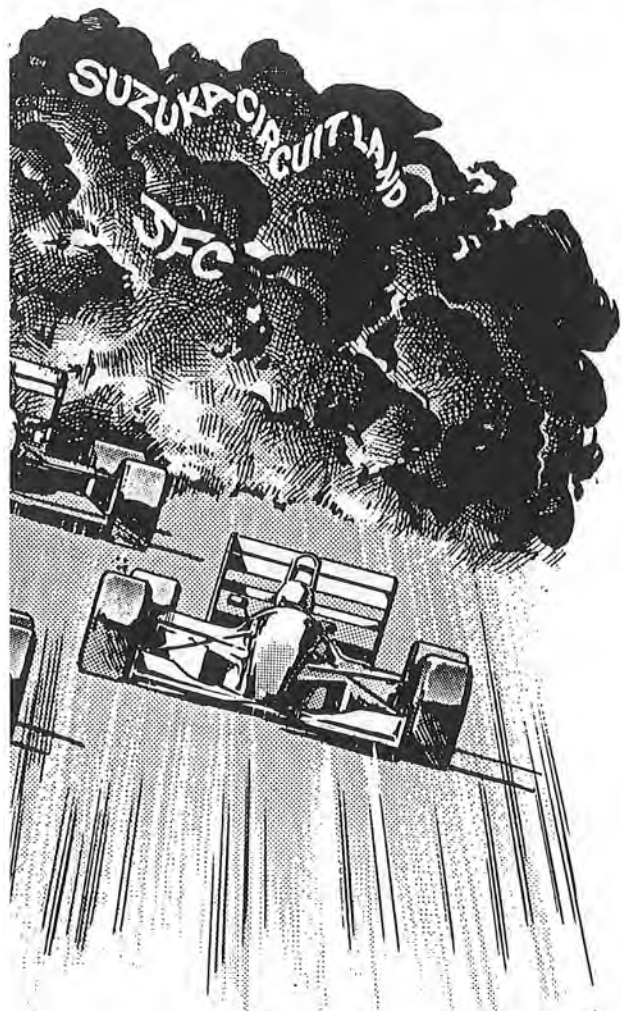


JFRA脱会までの経緯と、全日本F3000再興策を考える



童夢チームのオーナー、林ミノル氏が10月5日をもってJFRA（全日本F3000チームオーナーのアソシエーション）を脱会するというショッキングなニュースが編集部へ飛び込んできた。童夢チームは、現在日本で唯一のF3000コンストラクターであり、また、今シーズンの全日本F3000選手権シリーズでポイントリーダーに君臨しているトップ・チームでもある。つい先日、JAF（日本自動車連盟）に設置されたフォーミュラ選手権振興会の1995年F3000振興策が発表された矢先に、一体なぜJFRA脱会という道を選択しなければならなかったのだろうか――。

Report：林ミノル (Minoru Hayashi)
ILLUSTRATION：高梨としみつ (Toshimitsu Takanashi)
Photo：折原弘之 (Hiroyuki Orihara)

構造欠陥

長いモータースポーツの歴史の中で、それぞれの時代におけるカテゴリー毎の栄枯盛衰はいたしかたのない事であり、全日本F3000選手権レースもその使命を終えて消滅する時が来たのかも知れないが、運命論はともかく、しよせんは人間が構築したスポーツである以上、最低限その始まりも終わりにしても人為的に処理すべきであり、すべての当事者が現実を見る事もなく、何の処理も施される事なく、まるで見捨てられるように放置されてきた現実が私には信じられない。このままではこのレース界の構造自体が我が国におけるモータースポーツの存在価値と威信を著しく低下させる事になるし、またそんな危うい舞台で一生懸命踊り続けていた私の人生も色褪せたものになる。

判断を示さなければならぬのではないか。

もし、F3000レースを継続することが困難だと判断したら、早期に発表して無用の混乱を防ぐのが当事者の努めであり、継続を前提とするならば具体的な行動が必要であり、ここに、放置して置くという選択はない。

F3000レースの衰退が危惧されるようになってから長い時間が過ぎ去ってしまったが、状況に目立った変化は見られない。しかし、9月30日、JAFから発表されたF3000振興策は、現状を改善するほどの効果は期待できないが、うまく発展すればレース界の構造改革の礎となる可能性もないとは言えない。いずれにしても改革が勝つか消滅が早いか、ハルマゲドンのカウントダウンは始まっている。

※ ※
それでは、F3000振興策のこれまでの足跡をたどってみよう。

そもそもいちエントラントであった私がレース界の構造について考えるようになったのは、チームの立場の脆弱さに比較してリスクはあまりにも大きく、ビジネスと呼ぶには程遠い環境でありながら改善を試みる訳でもなく、主催者側の都合に唯々諸々と従っている状況が理解できなくなってきたからであるが、1990年、JFRA（F3000チームオーナーのアソシエーション）を設立し、とりあえずレースコストの低減とレース主催者からスターティングマネーを確保する事などを目的に活動を始めた。

その後、レースを取り巻く環境は予想以上に悪化してゆき、もともと抜本的な解決方法が求められたが、闘う一匹狼の集団JFRAではここまですが限界であった。

その後、レース界全体からメンバーを出し合い、1993年7月、JFC（日本F3000協議会）がスタートした。しかし、これとて1年間に数回のミーティングが持たれたに

過ぎず、具体的な方案の決定にまでは至らなかった。

この頃、とりあえず私の知る限り、私と同じような考え方でこの問題と真剣に取り組もうとしていたと思われたのは本田博俊氏だけであった。そこで私は本田氏と協力の上、残り少ない時間の中でも効果的であり、実現の可能性の高いF3000振興策を考えた。今年の3月、童夢、無限両社のスタッフの協力のもと、かなり精密な計算に基づいたたたき台としての計画案がまとまった。これは当面の問題として1995年に対する暫定的な解決法を提案したものと、1996年以後の全く新しい構想による日本独自のレース形態を提案したものの二部からなっている。

もはや私達はこれを休眠状態のJFCの議題にのせる気はなかった。で、我々の知る限りF3000レースに最も深く関与し、レース界では最も信頼性の高い企業である御鈴鹿サーキットランドに持ち込むことにした。

※ ※
私達の希望は御鈴鹿サーキットランドが興業主体者としてこの計画を採用してくれることであつたが、御鈴鹿サーキットランドでは計画の内容を認めながらもVIRCやJAF（日本自動車連盟）との強調路線を選択した。

その結果、7月14日JAFは「フォーミュラ選手権振興会」の設立を決めたが、これは足枷ともなりかねない危険な賭けであった。

8月9日、第一回目の「JAFフォーミュラ選手権振興会」が開催されたが、出席者に「何とかじなては」という概念が芽生えかけてきたというレベルで具体案を検討できる状況ではない。

8月16日、第二回目の会議においても我々の作成した資料を基にある程度の意見交換が行なわれた程度で、このままではいつまでたっても具体化の目処は立ちそうになかった。幸い本田氏がこの振興会委員の一人として参加しているので、具体的

な振興策については別途、専門家による作業部会を設けてそこで進める事にした。

いろいろ準備を整え、8月25日の第3回目の振興会には私もオブザーバーとして出席させていただいた。

私は会議に先立ち、遅くとも9月20日に振興策を発表する事を前提として今後の会議を進める事を出席者に約束してもらった。

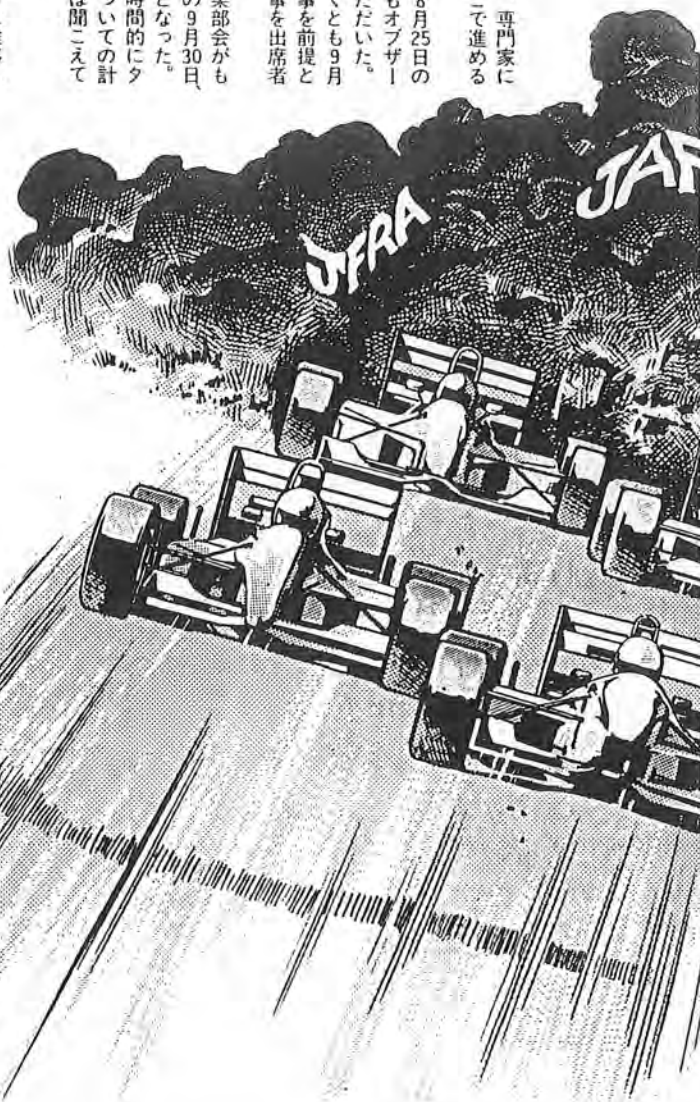
その後、形ばかりの作業部会もたれ、約束より10日遅れの9月30日形ばかりの振興策が発表となった。しかし10月20日現在、時間的にタイトな1996年以降についての計画を含め、具体的な進歩は聞こえていない。

※ ※

おむね状況はこのように推移してきたが、結局よく観察していると唯一人の人間が、本来キーマンであるべき数人の人達を細い紐でつなぎ放っておけば立ち止まったり、勝手な方向に走ろうとするのを紐が切れないように細心の注意を払いながらそろりそろりと引っ張っているような状況である。

私は自分がチームオーナーでもあるし、レース参加者の待遇改善と共にF3000の振興を図ろうとしたので、基本的にはJFRAを核とした展開を目指していたが、結局JFRAのメンバーと私の間には共通の言語はなく、私自身がJFRAにとつての異分子であることに気付いたので、5月頃すでに脱会を決意していたし、F3000の振興に際しても気持ちの上でほとんどギブアップしていたので、渉外を全て本田氏に任せ、私は計画内容の煮詰めと専念することにした。

もっとも怒り狂っている私を矢面に立たせれば成る話も成らないという本田氏の配慮もあるが、それから



の本田氏の努力には心から敬意を表したい。しかし、彼と紐の束を引っ張りながらそろりそろり引いているのではないかと心配している。という訳で我々の世界にも結構訳の分からない出来事が多いが、環境改善の為に私がその原因をつきつめ、独自の裁判により断罪してやろう。

※ ※

まず被告人JAFについては家族の病氣を見過こし、何の手当でもせず、単なる風邪が肺炎になった現在においても有効な治療を施そうとしないことは、保護者の立場である事を考えると許し難いが、元々病氣に対する知識が皆無である事は周知の事実であり、また、家族に全く無関心である事は家族が一番良く知っている状況から判断するに、頼りにする家族の方にも非が無いとは言えない。

よって情状酌量し無罪とする。但し、この判決の意味を良く理解し、今後一切家族には不要な干渉をしない事を条件とする。

次の被告人JFRAについては自ら学費を稼いで勉学にいそしむ学生であるため、学校の経営悪化については基本的になら責任はないが、生徒が一致協力すれば再建に向けて少なからず力を発揮できたはずであり、生徒会においても検討を重ねられていただけに残念ではある。いざししろ未熟な未成年者であり、本法院での審議にはなじまない。

では次の被告人(株)鈴鹿サーキットランドであるが、(株)鈴鹿サーキットランドは御存知の通り、我がモータースポーツ共和国では最大の企業であり、我が国建国以来その国家への貢献度は計り知れないものがあり、

本法院に立たせるには忍びないが、一方、今日のように我が国の貿易収支が悪化の一途をたどり、また訪れる観光客が、大幅に減少している状況では、おのずからその責任を無視できない立場にあると理解するのは不当とは言えない。

今回さる研究所から得た国家再建に関する貴重な情報を、自己の責任において実行する事が最も成功の可能性が高い事を承知しているにもかかわらず、無能な役人や一般商人にリークし、実現の可能性を著しく低下させた罪は重いが、専門医の診断により重度の大企業病と認められたので不起訴とする。

えーい、他の奴等も全員無罪じゃこの責任者不在の構造が諸悪の根源だが、そこまでは知らん。では、来年もサーキットでお会いできる事を祈って、本日は閉廷とする。

林三ノル Minoru Hayashi



(PROFILE)

1945年7月16日、京都生まれ。1965年、最初のレーシングカー「カラス」を製作。同年、鈴鹿クラブマンレースにおいて優勝。1975年、童夢を創業。1978年、ジュネーブ国際自動車ショーで「童夢-零」を発表し、世界的に「童夢」の名を広める。同年、(株)童夢を設立し、代表取締役就任。1979年、ル・マン24時間レースに参戦を開始。1987年、全日本F3000選手権レースに参戦を開始。現在、国産唯一のF3000オリジナル・シャシーのコンストラクターとして活躍中。また、日本初のF1コンストラクターを目指して、オリジナルF1マシンの開発も続けている。

新カテゴリー、実現なるか!? 『FORMULA-NIPPON』

(株)無限の本田博俊氏、(株)童夢の林三ノル氏が1996年からのスタートを前提に、高性能で安全性が高く、低コストでしかも各コンストラクターのオリジナリティが発揮しやすい国内トップフォーミュラの新カテゴリーを創りだしていた。『FORMULA-NIPPON』と名付けられた新しいシステムのフォーミュラレースは、マクラーレン風の箱型モノコックとギヤボックスをアソシエーションが供給し、参加を希望するコンストラクターがそれぞれ独自のボディカウルとサスペンションを開発し、チームに供給する。現行F3000用エンジンと1万回転マキナムに設定するものの、オーバーホール回数を制限し、またモノコックは強度を大幅に増すことにより3年間の使用に耐え、ギヤは1年間無交換の強度を持たせる事などによりコストダウンを図る。車両大型化や重量増に対し、空力係数・エンジン回転の緩和やエンジンの高回転化により、現行F3000より鈴鹿でのラップタイムでは1〜2秒の向上を目指す。これにより年間のレース予算(3年分を3等分した場合)は約1億3000万円となり、さらにアソシエーションがこの内スターティングマネーとして3000万円を負担するという内容となっている。