

# Racing on

## Motorsport magazine

6

2006 June  
980yen



[綴じ込み付録DVD]

### WTCC開幕戦 「モンツァ」 ダイジェスト

[特集]

# 童夢

## 童夢はどこに 行ってしまうのか?

巨大新社屋建設の理由

童はどんな夢を見ていたのか

童夢の次なる野望

[開幕戦特集]

### インターナショナルレース 開幕戦ラッシュ!

2006シーズン展望

気になる海外レースの見どころを徹底分析

WTCC/GP2/EURO F3/DTM  
LMS/CHAMPCAR/BTCC/F-BMW  
AUSTRALIAN V8-S/C.C.C

フォーミュラ・ニッポン開幕ラウンド

F1序盤戦分析

INDY JAPAN速報

WRC ラリージャパン概要発表

[好評連載]

A DREAM STILL GOES ON!

ル・マン。見果てぬ夢

ニッサン・グループCの軌跡と野望/第6回



14 童夢の現在  
巨大新社屋建設の理由

20 童夢の過去  
童はどんな夢を見ていたのか

40 童夢の未来  
童夢の次なる野望

# 特集 童夢 DOME

日本唯一のレーシングカーコンストラクターの現在、過去、そして未来

見せてくれれば話してもくれる。童夢は取材者にとって非常に協力的だが、だからと言ってすべてが分かるわけではない。今、童夢の行方がますます見えにくくなりつつある

Photo: Shimppei Suzuki



林みのるさんの取材にはルールがある。林さんが口にする京都弁での発言は、すべて標準語に直し、たうでで原稿化しなければならぬのだ。標準語に「翻訳」してしまえばもとのニュアンスは伝わらない。と、忠実に音声を書き起こし、再現時たところで活字にしたら同じことだ。林さんは活字にした京都弁がニュアンスとして伝わらないことが許せないらしい。言い換えると、そのニュアンスには林さんなりの意味が込められているのだ。その気持ちはよく分かる。

そういう林さん自身、近年は雑誌記事のみならず、インターネット上で自分の発言を公開しているけれど、これも標準語になっている。少なからず林さんのインタビューを重ねてきた自分としては、あの京都弁のイントネーションと皮肉と比喩に充ちた言いまわし、それに林さんの表情を思い浮かべて頭の中で翻訳しようやく理解できることもあるというのに、標準語の文書を発表しても、おそらく林さんを直接「存じない方々」には真意の一部は伝わらないだろうなあと、余計な心配を逆にしたりすることもある。

こういう事情があるせいも、ファンへの動向を眺めると、林みのるは「童夢」に対するファンの思いは極端に分かれるように思う。国内唯一の世界的レベルで戦うハイレベルな技術を持ったレーシングカーコンストラクターであり、その可能性には期待したい」という者がいる一方、「大きなことばかり言っているのに実現できず、そのわりには偉そうな言い訳を繰り返す」という者がいる。正直なところ、ファンの感想としてはどちらも納



業ではない。童夢は自動車造りを楽しむ会社である」と林さんは言い続けてきた。林さんの目的をひと言で表現するならば、ただ「自分の造りたいレーシングカーを造りレースで走らせてその性能を確かめる」ことにある。最終的なレース結果として思いどおりの成績が得られれば林さんは満足して祇園へ帰るし、期待はずれの結果に終われば落胆して祇園へ帰る。あえて言うならば林さんはそういう暮らしに幸福を感じてきたのであって、他人にとやかく言われる筋合いはないと思っただけだ。

そんな林さんの姿を遠巻きに眺めながらおもしろがれる者は童夢に好意を持つし、「そこに何の意味があるのか」と首をひねる者は童夢を理解できないまま落胆する。周囲の者がどちらに流れるにせよ林さんは気にもとめずやはり祇園に遊ぶ。そんな男が率いる技術者集団が「童夢」なのである。

得ができる。納得するばかりではなくて、評価の分裂をきたした責任の一端は、林みのるの「童夢」を面上に正しく再現することができなかった我々にあるということも痛いほど感じる。

だからといって、外から一所懸命、童夢や林さんの動向を見つめたところで、彼らが何を指し何をやろうとしているのかを推測するのは難しい。外から見る童夢はまるで他人の追跡を振り切ろうとしているかのように思わぬ方向へ頻りに向きを変え、突進するからだ。そのたびに、童夢に注目していた一般ファンの期待は裏切られはぐらかされてきた。もちろん林さんが一般ファンに対する悪意を持っているわけではない。林さんはただ自分の好きなことを好きなようにやり続けてきただけで、残念ながら観客席に詰めかける客を喜ばせようとか、自分たちの活動に一般的な理解を得ようなどとは考えていないだけなのだ。少なくとも、理解を得て、できるだけ高い評価をもらうために自分たちを良く見せようなどという気はありそうもない。ファンが極端に分化してしまうのも当然といえは当然なのだ。

今回の特集も、なんとか林さんを含む関係諸氏の言葉を活字にしたながら童夢という技術者集団の真の姿を描き、その目指す未来の姿を探り出して多くの読者に伝えようという取材を開始したが、まずこうした林さんあるいは童夢の「二面性」を説明することが、童夢を語るためには避けておれない条件であることに気づき、こうして長々とした前書きを置いた。

「童夢は利益を追求する通常の企業長するモーターゼーションとその中で育まれた青年の夢と結びついて、クルマ造り、それもできるだけ速く走るクルマに向いた。

こうして林さんはなけなしの金を友人と出合ってレーシングカー造りを始めた。決してレーシングカー造りを商売にしようと思っただけではなかった。究極のクルマであるレーシングカーを造って走らせたかったから実行しただけの話だ。だからレーシングカーを造るために金を稼いだ。金が集まらないときはレーシングカー造りも止まった。レーシングカーが完成して走り出したときには借金が残った。

しかし林さんはレーシングカー造りをやめなかった。時代は進み林さんも年齢を重ねるうち、レーシングカー開発に必要な資金は倍々ゲームで膨れあがっていった。もはや自らの小遣いとアルバイトで貯めた資金で対応できる状況ではなくなっていた。林さんにはそんな世界に将来の夢や希望を見いだすことはできなかった。それでも「レーシングカーを造りたい」という情熱、いや情念だけは残っていた。そのためには何かをしなければならなかった。

こうして創立されたのが童夢という会社である。童夢創立時点で、林さんの心の中にはレーシングカー製造が将来ビジネスになって成立して花開くなどという夢物語は描かれていなかった。ただレーシングカーを造るための金をひねり出すために、資金を稼ぎ出す仕組みを作ったのだ。そして最初に思いついたのが少しでも金になりそうなロードゴーイングカーの開発と販売であった。童夢零の

## 巨大新社屋建設の理由

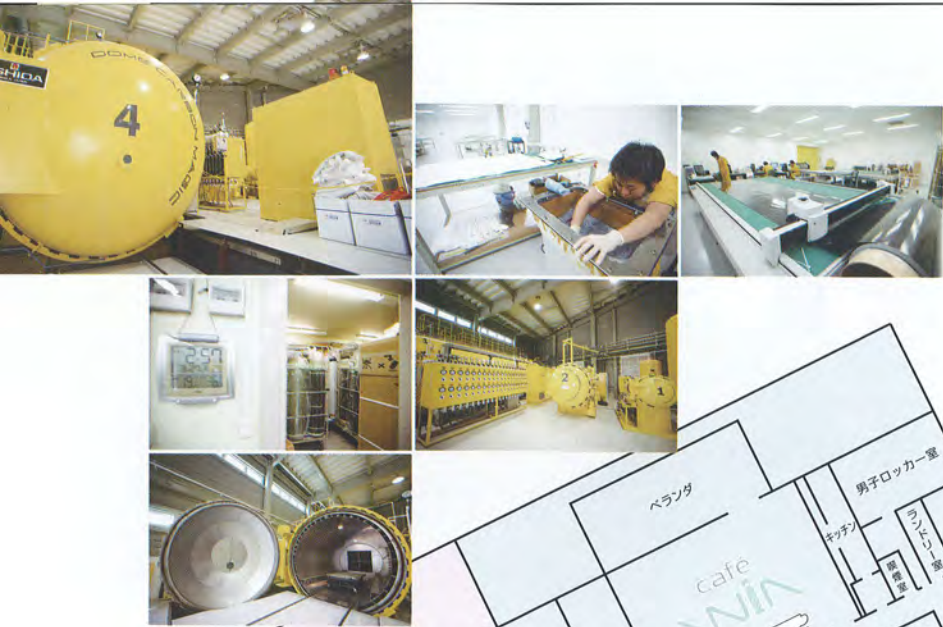
童夢はレーシングカー造りをあきらめてしまったのか？

童夢が米原に新社屋を建設した2000年から稼働している風洞「風流舎」と京都・大原の本社、三島の童夢カーボンマジックを統合してできた巨大な「童夢レーシングビルド」はどう考えてもレーシングカーを造る工場ではない童夢はいったい何をしようとしているのか

Text: Makoto Ogushi  
Photos: Shimpei Suzuki, DOME CO., LTD.







の何もしないでファンの世界だけの話ではなかったわけだ。

我がが報することのできる童夢はあくまでも表の童夢にすぎない。当然一般のファンは、童夢という組織の表の姿のみしか知らない。これは童夢のみならず厳密な守秘義務を持つ企業である限りしかたのないことだ。したがって、林さんは「好きなことを偉そうに」語る資格を持っていない。なにしろ、誰の助けも借りることなく自分で金を稼いで自分の好きなことをやってきただけだから。ただしその姿勢を外部の人間が皆理解するとは限らなかったから、林さんの想いは決して林さんの思いどおりに実現しなかった。その結果起きた成功と絶望の繰り返しだが、童夢の歴史だったのではないか。

だが、国産F1プロジェクトの前後から童夢あるいは林さんは変化を始めたように見える。すでに国内には童夢と肩を並べるだけの「コンストラクター」は存在せず、技術レベルは国際的に見ても見劣りしない域に達していた。そのとき、林さんの頭の中に「童夢ならばレーシングカーコンストラクターとしてレーシングカーを売って金を稼ぐというビジネス、すなわち世の中に認められる産業を成立させることができる」という思いがよぎったのではないか。実際、林さんは「もしレーシングカーコンストラクターがビジネスとして成立したら、それは天国だと思う」と言っている。

林さんは還暦を前にしていた。人間というものは年齢を重ねれば自分の人生をとおして何かの証を残すことを考え出すものだ。証というものは、多数の第三者に認

**カーボンマジックの新工場に設けられた巨大なシャッターから童夢は一体何を運び出すつもりなのか**



開発は、その第一歩だったのだ。もし林さんの目論見どおり、童夢が車検認定を受けて正式にロードゴーイングカーとして発売され、何かの拍子に売れて収益をあげたところで、林さんはその収益を売れもしないレーシングカー開発とレース活動につき込んでしまったことだろう。そもそも、レーシングカー開発の方が本当の目的だったのだから。

実際、童夢の歴史を振り返ると国産F1プロジェクトを進める頃までの童夢は林さんの言葉どおり、「好きなことをやるため」の組織であった。自動車メーカー及び関連企業などからの受託研究開発、設計製作等、表からは見えない仕事で稼いだ収益は惜しむことなく表に見えるレーシングカー開発に注ぎ込まれた。そしてレーシングカー開発過程で蓄積された先端技術は、裏の受託研究開発、設計製作等の業務へ循環した。林さんの最初の狙いは実現したのだ。

それだけに、あえて言うならば童夢は日本のレース界にあって自由奔放に育ってきた。自分たちでやりたいことを自分たちの力で実現できるのだから当然と言えば当然だ。総帥たる林さんの言動は皮肉と挑発に満ちていたが、それは自分が為していることに対する自信の証明でもあった。だが問題はその自信を日本のレース界が十分に受け止められなかったことだ。

林さんは傲慢な会社経営者であり、童夢はスキさえ見ればその技術力を武器に仕事をさらし、国内レース界に流れるわずかの金に独占しかねない危険な集団だと思われることも少なくはなかった。つまりは、童夢の評価が二分した

**巨大な理由  
建設の理由**





童夢はどこへ行く？

## 巨大新屋 建設の理由



●風流舎



●童夢



●DOME COMPOSITES THAILAND



●童夢カーボンマジック

められてこそのものである。林さんの場合、好きで続けてきたレーシングカー開発を自分だけの趣味で終わらせることなくビジネスとして成り立たせ、第三者にも広く理解されることが自分で納得のできる「終わり方」だと考えたとしても不思議はない。しかし、結局林さんが目指した天国は存在しなかった。相変わらず林さんの思いは空回りをした。それどころか一昨年には脑梗塞を起こして本当の天国に行ってしまうところだった。奇跡的に脳梗塞から回復した林さんが明らかにした新社屋建設計画の全容を知ったとき、わたしは唖然とした。米原工業団地ではすでに2000年に50%風洞施設「風流舎」が竣工、稼働していた。これに隣り合わせて、これまで京都大原に置かれていた本社と静岡県三島に置かれていた童夢カーボンマジックの工場が改めて建設されたのだ。童夢カーボンマジックはかつてムーンクラフトにいた小野直衛氏が設立した有限会社ウイスカーを2001年に買収子会社化して設立した童夢のカーボンコンポジット開発製造専門部門である。「童夢レーシングビレッジ」と名づけられたその敷地は、総面積8500坪、建設面積1670坪、総床面積2800坪に及ぶ。レーシングカーを開発するためにはどう考えても巨大すぎる規模である。特に気になったのは童夢カーボンマジックの新工場の壁面に設けられたシャッターのサイズだ。明らかにそれは自動車を意識した大きさではない。童夢は一切何をここから運び出すつもりなのか。つまりは中で一体何を製造するつもりなのか。ここまでのことをや

### 京の遊び心あふれる 童夢の新社屋竣工祝い

米原の桜が見ごろを迎えた4月12日、童夢の新社屋お披露目会が催された。「DOME桜フェスタ」と銘打たれたこのイベント、遊び心あふれる趣向は童夢の常套手段だが、のっけから度肝を抜かれた。まずは手の込んだガイドブックを片手に、新社屋内を散策する。そして午後からはカーボンマジック内に設置された特設舞台で、記者会見および林みよる氏の還暦祝い。そしてラマース氏によるル・マンの体制発表と続く。そしてメインイベントとして狂言の「茂山千五郎家」による「末広がりが」が上演され、締めは舞妓、芸妓さんたちの京舞という贅沢さ。それにしても最新鋭のファクトリー内を舞妓さんたちがウロウロしている様子はなんとというか、圧巻だった。

つて、空振りすれば今度はただでは済むまい。これまでの林さんの言動を思い起こし、現在置かれた状況を考えると、林さんは残る人生に向けてレーシングカー造りをあきらめ、まったく異なる事業に目処をつけ着手する決意を下したのではないかと想像するをえなかった。そしてわたしは新社屋建設の真意を確かめるために林さん宛にメールを送った。するとすぐさまメールで返事が返ってきた。その中にこんな一節があった。

「レーシングカーを開発するというのが、日本のモータースポーツには不必要な要素だと気づくのが遅すぎたという思いが強く、この世界には、自分が生きた証を残せないということが、いままでの人生を、全く価値のないもののようにしか思えなくさせています」

だから、童夢レーシングビレッジを建設したというのだ。林さんは、童夢レーシングビレッジを通じてどんな「証」を残そうとしているのだろうか。何かに目処をつけての事業拡張なのだろうか。

まずは童夢の歴史とその作品を眺め直して、今後の童夢がどこへ行ってしまおうのかを見とおしてみようと思っ。





# 童夢の過去

童はどんな夢を見ていたのか。  
マシンで振り返る童夢ヒストリー

75年、京都に産声を上げた童夢は

画期的な国産スーパーカーを作り上げ

ルマンに挑戦し、F1参戦もぶち上げた

30年で生み出されたレーシングカーは40台超

その歩みを林みなの言葉とともに見ていこう

Text/Makoto Ogushi

Photos/Izda, Sarsel, Shoda, DOME CO., LTD., Naoki Kobayashi



1989 Karasu

伝説のドライバー、浮谷東次郎のために製作したホンダS800ベースの改造車。上の写真は左から林、本田博俊、浮谷。「これ以前にはバイクでモトクロスをやっていた改造くらいはしていたけれど、4輪をいじるのはこれが初めて。事実上のデビュー作。浮谷と3万円ずつ出合って6万円で造ろうということになった。6万円と言っても当時の6万円だから結構な金額だったんだけど、まがりなりにもレーシングカーを造ろうというには少なすぎる。しかしそれ以上のお金を集める手立てがなかったから、とりあえずスタートするしかなかった。しかも最初に借りた工場は追い出されて道ばたで造っていたが、ついに持って行くところがなくなって、最後はトラックの荷台の上で作業を続けたり、自宅の部屋でサンダーをかけたりにして造った。その上、ベースになるS800は浮谷が必要だからと家へ持って帰ってしまったから、ダンボールの型紙を頼りに、接合面はほぼ想像で造ったようなものだ。合うわけがない。そんな状況で造ったものだから、直後に本田博俊が発表したカムイなんかと比べられても困るよ。でもこれがなかったら、たぶん今の僕の人生はない」



# 童は どんな夢を 見ていたのか。



牛乳瓶の栓を開けるピック。これは現代の物だが、もともとは林みのるの父が発明した。奥が童夢に入った頃、レーシングカーを造る工場の片隅ではこの商品も作られていた。(森永乳業提供)

## 童夢誕生

林みのるが童夢という組織を立案したのは1975年のことだ。当時林は、マクランサ名のレーシングカーを開発するためにアルバイトをして金を稼いで開発を続け、金が途切れれば開発を中断して再び金を稼ぐ。ようやく完成させた後は、借金の整理にかけずり回るといふ生活を送っていた。

しかしレースのレベルは徐々に上がり、必要な資金も多くなると、従来の方法でレーシングカーを開発することは無理になっていった。同じような状況に行き詰まっていたレーシングカー造りを志す若者は各地にいた。本田技術研究所で第一期F1活動にかかわった入交昭廣、エバカーズからマナを経て国産F1を開発し活動したものの資金を使い果たして借財を抱え込んだ三村建治、やはりエバカーズから独立、小島エンジニアリングで国産F1を開発した小野昌朗、そしてエバカーズで経験を積みフリーランスデザイナーとして活躍していた由良拓也。

レーシングカーが大好きだという共通項はあったものの、それぞれが少しずつ違うことを考えてはいた。問題は活動の基盤が得られず借財に追われる者が少なくないという点だった。そこに林が提供したのが童夢という場だった。林の従兄弟にあたる林将一は、F1を製作する小規模コンストラクターを営むうちに、製作販売したアルミホイールが大ヒット、まとまった資金を持っていた。林は将一の出資を合わせて童夢を設立、同好の士であった人々やかつての同志に声をかけて童夢に集め、76年

1969 Kusabi



69年日本グランプリに向けて開発されたワンオフの車体。結局レースに間に合わず、田中慶治によって数レースに出場した。当時、一番金と手間がかかるのは原型の面出しだった。造形はウレタンでやるけど、それをメス型にするまでにすごい時間と費用がかかる。今みたいに社員がたくさんいるわけではなく、ほとんど数人でやっていたから、このあたりの省力化は大きな課題だった。クサビの時は、亡くなった浦池(蒲池)に手伝ってもらった。で、考えたのは、木型屋に造らせたサッシュにアクリル板を貼って、その面構成だけで造形する方法。だからあつという間に造ったよ。でも、結局出ようと思っていた69年のグランプリには間に合わなかったんだけど、その後、田中が買ってくれて借金を清算できた。当時のレギュレーションでは、ホイールセンターから上の180度のうちの1/3がカバーされていれば良いということになっていたから、クサビ形の板しかついていなかったけれど、その後、オーナーの田中が、(半円形の)フェンダーをつけ加えたんだと思う]

1971 PANIC



レグラッド社のサスペンションパーツを流用して造られたFJ。「当時は、工場も転々としていたから、もちろん、治具や定盤も持っていない。だから、苦肉の策として、パイプフレームのすべてのパイプを、ジグソーパズルのように、決められた場所にしか接合できないように設計した。そして端末を全部エンドミル加工し、太いH鋼の上に並べて溶接していった。つまり、治具や定盤も使わずにフレームを造る方法だった。それにまたアクリル板を曲げただけで造ったボディを架装した、いかに短時間で安く造るかという実験のようなマシンだった。よっぽど金に困っていたんだ。自分の置かれた環境を打破するための最後の悪あがきだったと思うが、このときも、やはり大金だけが残り、結局、レーシングカー造りを諦めるきっかけとなった。だからすぐに売却してしまったけれど、それが最近見つかったから買い戻してレストアした。しかし、レストアしたパニックを眺めると、あの頃の悲しい出来事がいっぱい思い出されて、ちょっとセンチな気分になったりするよ」



1966 MACRANSA



ドル箱、エポックメイキング、転機…  
**童夢を変えたマシンたち**  
 1

**1978 DOME Zero.**

78年2月の第48回ジュネーブショーに出品されて話題となった童夢のデビュー作。3月中旬には国内発表会も催されている。フレームはスチール製パイプをFRPで覆ったツインチューブ式セミモノコック構造となっており、バルクヘッド後方にはスチール製のサブフレームが伸びて日産L28型エンジンとリヤサスペンションが取り付けられている。サスペンションは前後とも鋼板ファブリケーテッド構造のダブルウィッシュボーン式。トランスミッションにはZF製デフ/トランスミッションが用いられる。L28型エンジンはジュネーブショーでは電子制御インジェクションが装備されていたが、その後ダブルチョーク式ソレックスキャブレターの3連装とされている。ラジエターはフロントノーズ先端に置かれており、ボンネット上のスリットから排気が行なわれる。

国産ロードゴーイングスポーツカーの開発を林が発想したのは75年のことで、当初は由良拓也を京都へ呼び、アイデアスケッチを繰り返すところから作業は始まった。初期の案には由良デザインのものも存在してクレイモデル化までされているという。だが、その後作業が本格的になるにつれ、最終的に極端なクサビ型のスタイルへ変わっていった。

最終的なデザインとマスターモデルの製作は東大阪のハヤシカーショップ2階で行なわれ、車体の製作は近所の工場を借りて行なわれた。当初童夢は会社として登記はされておらず、初期の活動費の多くはハヤシレーシングが出資者として提供している。

林は、童夢零で車輻認定を取得、一般に販売することによって、好きなレーシングカーを作る資金を稼ぎ出す目論見だった。手本になったのはロータスである。そのためにはとにかく話題を作ってできるだけ多くの人間の目を引きつけなければならない。童夢零のデザインコンセプトの基本は「目立つこと」だった。「目立つためには、まずできるだけ低くしようと思った。人間が座れるかどうかなど気にせず、最初に車高を決めたんだ」と林は言う。当時の試乗記では、まずコックピットに乗り込むまでに大変な苦勞をするという記述が目立つ。デジタル式のメーターパネルやリトラクタブルヘッドライト、低く広いウィンドウ面積など、確かに童夢零は国際レベルで眺めても目立つスタイルをしていた。

だが車輻認定は難航し、結局実現はしなかった。当時の運輸省は規制のための規制をする役所であり、役人が既存の大メーカー以外の小規模企業が製作した自動車を知るはずもなかったのだ。ところが、個性的なスタイルと国産車という要素が折からのスーパーカーブームの中で思いがけない反応を起こす。モデルカーをはじめとする各種商品化の話が次々と舞い込み、ラジコンカーから文房具に至るまで、最終的には200種類以上の商品化が行なわれ、総計で2億円近い版權収入が転がり込み、童夢の経営を軌道に乗せるのである。



1978 F3 Production Car

1979 DOME P-2



童夢零をアメリカで販売するためアメリカの運輸基準に合わせて造り直した車体。[P2はアメリカ仕様のクルマ。零は国内での認可を得ることを前提に、最初は日本の運輸省(現・国土交通省)と話をしていたんだけど、役人という人種と話をするのも嫌になってしまっ、アメリカで認定を取ろうということになった。アメリカのレギュレーションは、日本のレギュレーションとかなり違うので、仕方なく、全面的に造り直すことになった。同時に、大幅なコストダウンも実施した。だから童夢零とは構造が全然違う。フレームもモノコックからパイプフレームになったし、ボディもまったくの別物だよ。だからデザインも別物にすれば良かったのに、なぜか、あの頃にはそういう発想がなかったな。零がけっこうデザイン的に評価されていたから、変える必要がなかったのかもしれないけど、デザイナーの心理としては疑問が残るね。結局、アメリカでナンバーを取る前にル・マンの話が始まって、一瞬にして忘れ去られたというかわいそうなクルマだったね]



**童夢はどんな夢を見ていたのか。**

童夢零の量産版童夢P2の開発に取りかかり、79年にはシカゴオートショー、ロサンゼルスオートエキスポに出品を果たした。

**思いがけない大ヒット**

童夢零はロードゴーイングカーとして発売することはできなかったが、思いがけない利益を童夢に運んできた。スーパーカーブームの影響で童夢零のモデルカーをはじめとする各種商品化が行なわれ、童夢自身が予想もなかった形で、予想もなかった額の版權収入が生じたのである。「この版權収入がなければ今の童夢はない」と林は言い切る。

童夢は79年、ハヤシレーシングの社屋から出て、林の本拠地である京都の宝ヶ池にほど近い岩倉に最初の社屋を設けた。童夢を正式に株式会社として登記するとともに、童夢P2の開発作業を進めた。その一方で、林は童夢零が生み出した金を使ってル・マン24時間レースに出場することを決めたのである。ル・マン24時間レース用の車両は、童夢零に続く版權収入を見込んだプロジェクトでもあった。だが、レーシングカーを造る

頃から本格的な活動が始まった。彼らが集まったのは東大阪にあったハヤシレーシング社屋の2階である。まず童夢はハヤシレーシングから開発を受託するという形でF1やF3の設計開発に取り組み。だがそれでは従来の、外部でアルバイトをして資金を稼ぎ、好きなレーシングカーを造っては再び借金を背負う繰り返しに変わりはない。林はそのような手法に未来はないと考え、レーシングカー開発に使う金を自分たちで稼ぎ出す仕事を童夢で成り立たせるつもりだった。

その最初のプロジェクトが童夢零であった。レーシングカーは造っても売れないが、ロードゴーイングスポーツカーならば、金持ちが間違っても買ってくれる可能性があると目論んだのだ。マスターモデルはハヤシカーズの中で造り、実車は近所に小さな工場を借りて組み立てた。デビューの場も、世界中の注目を浴びるジュネーブショーが選ばれた。そして案の定、東洋からやってきたエキセントリックなスーパーカーは世界中の話題になった。

1978 Formula Junior Production Car



童夢発足当時、間借りしていたハヤシレーシングから受託して開発したマシンたち。「FJ/FL500は、ハヤシレーシングから受託して造ったもので、ハヤシ712として世に出て大成功した。このリヤウイングがボディと一体になっているデザインは評判が良かったよ。F3もハヤシレーシングからの受託で造ったもので、ハヤシ803として発表された。当時の僕はスポーツレーシング命の時代だったから、仕事で頼まれてやっていると感覚で、あまり特別な思い出はないな。受託品だから工業意匠権もクライアントに属するしね。これは小野の設計だったはずで、30キロも重くてキャンセル食らってやり直した。ボディのデザインは僕がやった。キャスビタ以前のデザインはすべて僕。それだけ楽しんだっただけで、誰にも任せられない]

1978 Formula Junior Prototype







ムーンクラフト  
由良拓也

### クライアントでも文句言うでしょ あれは僕にはマネできない

老いてますます盛ん。そろそろどうやって  
隠居するかを考えているんじゃないかと思っ  
ていたら、あんな新社屋を建てちゃって「何  
を考えているのかなあ」と呆れていますよ。  
エネルギーですごいですよね。林さんの  
言う「日本ではレース産業が成り立たない」  
という言葉は、まさに僕のために言ってく  
れているんじゃないかあと思っています。だ  
って本人は成功しているじゃないですか。そ  
れに対して、確かに僕たちは成り立っていない  
だから愛にあふれた言葉なのかなあと。僕ら  
の中で一番きちんとやっているのは林さん  
だけですね。

童夢の立ち上げのお手伝いはしましたが、  
僕がいなくては成り立たない組織ではあり  
ませんでした。こっちはこっちで、自分の仕事  
もあって忙しかついていたので、どうしても童  
夢にいくてはいけないう状況でもなかつ  
た。それで自分の仕事に戻っただけです。  
林さんとは、いつでもものすごく親しいけれ  
ど、だからといっていつもベタベタしている  
という関係でもありません。ただ、最近の童  
夢のクルマには林さん独特のカタチに対する  
こだわりがあまり見えないので、本人はそん  
なに幸せじゃないのかもしれないと思っ  
ています。というか、あそこまで会社が大き  
くなっちゃうと、デザイナーとしての林み  
のるではなく、実業家・林みのるが必要にな  
っちゃうんでしょうね。

林さんのすごいはね、自分のクライア  
ントに対しても批判をしたり文句を言ったり公  
の場ですることです。あれはすごいですよ。  
あんなこと僕がやったら一発で仕事がな  
くなっちゃうから、同じような立場に置かれ  
てもつまらないことは言わないようにする。

でもあの人は、ああいう言動をしても結局  
は童夢に仕事を出さざるを得ないという、相  
手に対する力と自信を身につけているわけ  
がある意味すごいですよ。今回、あそこの  
工場を造ったら、あれに見合うだけの仕事は  
国内にはないでしょう。日本だけのことを考  
えているんだったら、もっと小さな工場で  
いいわけだからね。じゃあ林さんの頭の中  
にある、あの工場を使って進めるビジネスの姿  
がどんなものなのか、僕らには見えない。こ  
こがまた、林さんが器の違うところですよ。  
まったく違うところを見ているんだと思う。  
僕らの考えも及ばないようなことをね。

でもね、あんなに人にまかせちゃって満足  
できる人だったかなあって意外な気もするん  
ですよ。だって童夢のル・マンカーには林さん  
らしいデザインはどこにもないでしょう。  
あえて言うなら趣味の悪い氷玉模様のカラ  
ーリングだけが林さんっぽかったりする(笑)。  
あれ、裸の王様状態で、誰も文句を言えな  
かったんじゃないのかなあ。みんな「なんだ  
よ、このカラーリング!」「しーっ、社長がや  
ったんだよ」とかなんとかやっていたんじ  
ゃないかと、それが心配ですよ。



童夢として初めてル・マンに挑戦したときに制作したマシン。  
コスワースDFVを搭載、2台が造られた。「おもちゃ屋さんが「童  
夢が売れなくなったから次のクルマお願いします」ってことを  
言ってきた。仕方がないから、何で童夢が売れてるのかと言っ  
たら実車がここにあるから売れているんで、架空のモデルだけ  
でっら上げて売れない。だから実車を造らないといけなくて、  
どうせ実車を造るなら、次はレーシングカーにしましょう。それ  
もル・マンという世界最高峰のレースを走るレースカーなら売れ  
ますよ、とおもちゃ屋さんを説得したら、「それにしましょう、も  
とのクルマを造るお金はうちで出します」と言うから、じゃあレ  
ース費用はうちで出して、その著作権、工業意匠権は渡しますと  
いう話になった。ル・マンのデータがないから、レン・ペリー  
と契約してキモのところは聞き出してコンセプトを固め、それ  
から人を寄せ集めて、レギュレーションを調べて、コスワースDFV  
を2基買って、ヒューランドを買って、なんかゴチャゴチャって  
準備して、実車2台造った。まったくのゼロからレーススタート  
まで5か月だよ。何であんなにバワフルだったんだろうね」

### 童は どんな夢を 見ていたのか。

となつてしまった。いつまでも童  
夢の著作権収入が振り込まれてく  
るわけもなく、童夢はまた振り出  
しに戻って次のレーシングカーを  
開発する手を考えなければならな  
いところだった。

ところが童夢の組織は林の予想  
もしない形で、新たな収益を生み  
始めていた。自力でレーシングカ  
ーを開発してル・マンに挑戦する  
技術者集団として注目され、国内  
自動車メーカーをはじめとする様  
々な企業から、設計・試作などの  
仕事がいっぱい始めたのだ。たと  
えば奥は2輪車開発の過程で初め  
て風洞実験を体験し、深い興味を  
おぼえている。しかし林はこうし  
て得た資金を当初の予定どおりレ  
ース活動へ流し込んで、ル・マン  
24時間レースへの出場を続けた。

### 童夢分裂

81年、童夢に大きな転機が訪れ  
る。創立メンバーであった入交、  
小野、三村が童夢を抜け、別会社  
である東京アールアンドデーを設  
立。それまで童夢が請け負って  
いた設計・試作等の仕事の多くを  
持ち出した。林にとっては、許し難  
い裏切り行為ではあった。しかし



ために資金を稼が、言い換えれば  
資金があればレーシングカーを造  
るといふ林のスタイルは、童夢を  
設立してからも変わりはなかった  
のである。

込んだのが、その後、林の片腕と  
して働くことになる奥明栄である。  
奥は当時同志大学の学生だった  
が、通り道で奇妙な作業を進める  
建物が目についていたという。そ  
の後雑誌でそこが童夢を開発し

た童夢の本拠地であることを知り、  
飛び込んだ。工学部で機械工学を  
学ぶ一方、自動車部に属していた  
奥は、そのままP2とル・マン用  
童夢零R1の開発作業に引きずり  
込まれてしまった。

とはいえ、スーパーカーブーム  
は終わり、クルマを造ればそのた  
びに版權収入が得られるというも  
のではない。童夢で名前を売り、  
勢いに乗ってル・マン24時間レー  
スへ参戦したものの、そのまま

はすぐに資金が枯渇するのは当然  
だった。他方、童夢P2量産化は、  
手続きの煩雑さと費用に林が飽き  
飽きたうえ、ル・マンでのレー  
ス活動が始まってしまったため、  
プロジェクトそのものが立ち消え

1979 DOME Zero RL





1980 TOM'S Corolla G5

1980年、マカオGPの前座レースに出場したTE71ローラを、グループ5規定で改造した車体。「トムスの館(館秀)が、頼みたいことがあるって言うから飲みに行ったら、実はローラのちょっと格好いいやつを造ってマカオに出たい。ついては、そのマシンのデザインをしてくれ」という話だった。ただグループ5というツーリングカーの規定で、そんなに大それたことはできないけど、とにかくインパクトのあるクルマにしたいなという話を聞きながら、その店のコースターにいろいろスケッチして、あれやこれやと打ち合わせをしたんだ。でも予算はないから銀座のクラブを10回奢るよという約束をして帰ったんだが、その後、音沙汰がない。あの話はどうなったんだろうなと思っているとオートスポーツに「トムス、新型G5マシン発表」と出ている。しかも以前、コースターの裏に描いたデザインそのもので、どうなっているんだと館に電話したら、「デザインありがとう。おかげで完成したよ」とのこと。それならデザイン料払えという、「コースターに落書きして銀座はないだろう」だって。ほんと、ちゃっかりしているよ

1980 DOME Celica Turbo



80年のル・マンに出走したシルエットフォーミュラ。童夢はこれと並行してスポーツカー-RL80も開発し、出場している。「RLのおもちゃがまた結構売れたんだ。で、おもちゃ屋さんか【ル・マンカーほどじゃないけど、お金出しても良い】と言いついて、柳の下で3匹目のどじょうを狙うことになった。そこでまた、スポーツカーでもなくル・マンカーでもないクルマを何か造ることになったんだけど、当時の僕としてはル・マンで頭一杯だったから、やはりル・マンカーといきたかったが、おもちゃの販売政策上、同じようなものは造れない。で、苦肉の策として、まったく違う形だかル・マンに出られるということで、当時のシルエットフォーミュラ規定のクルマをプレゼンテーションしてみたらOKが出た。エンジンのあてもなかったんだけど、直前に、トムスの館がジュニツァー・トヨタを買ったという話を聞いていたので館に電話をして、「とりあえず、ル・マンに出ることを条件に車体とスペアパーツは全部無償提供してやるから、お前はエンジンと出場費用を負担しろ」と言う「絶対やる！」って即答して30秒で決まった話。でも、マシンは大失敗作。リヤマウントのラジエターがまったく冷えずに常にオーバーヒートして、まともに走ったことがない。ル・マンも予選落ちしてしまっ、館には悪いことをしたと思っています。ただし、デザインは自分では傑作だと思っているが、誰もほめてくれないな

## 童夢は見た夢を 見ていたのか。

林は京都に残り、我が道を進んだ。童夢を飛び出した人々にはそれぞれ思いがあったらう。林は「童夢はレーシングカーを造るために金を稼ぐ仕組みだった。それがうまく働き始めたら、レーシングカーを造らなければ金が残って儲かる会社になるじゃないかと考えた結果だ」と断ずる。この分裂騒動の中、奥は童夢に残ることを選んだ。奥はあつからんとこう言うのだ。「特に理由もないけど、自分は京都住まいだつたからね。しかも新しくできる会社の名前が『東京ナントカ』っていうんじゃないか……」

だが、こうして創立メンバーの多くが童夢を去った結果、学生アルバイトから始まった奥は、童夢の主要メンバーとして会社を支え、表面上は林の片腕として働くことになる。80年代前半、2輪業界ではいわゆる「HY戦争」と呼ばれる、ホンダとヤマハのシェア争いが過熱し、技術者不足に陥っていた。そこで奥は「レース資金」を稼ぐために一時期モーターサイクル設計試作技術者としてメーカーへ出向。レース資金を稼ぐ役割を果たすこ

## 風洞にしるカーボンにしる 童夢さんは手をつけるのが早い

日本で全部クルマを造るなんてことは事実上無理なんですよ。ねじ1本造るのだって、最小ロットは何千本ですか、何万本ですか、という話になる。これは日本に限ったことではなくて、ほとんどの国のコンストラクターやF1チームはイギリスかその周辺にある小さな職人的工場に頼らざるをえないんです。

童夢さんが日本でレース産業が成立しなかった、と言うのは当然といえば当然の話でね。私はそれについては仕方がないことだしと思わない。文句を言っても仕方がないことだもの。それに(かつては自分でレーシングカーを造ったにせよ)私は、そもそも今の時代に自分でクルマを造るうとは思わないしね。買ったレーシングカーを走らせて何が面白いのか、と林さんが言われる気持ちも分かるんだけど、私は自分で造ったクルマでレースするのも楽しければ、買ったクルマをいかに良い状態にして走らせるかというレースもおもしろいので、そう言われても仕方がないと言うしかないですね。

そういう意味ではうちはコンストラクターではないですね。ただ、フォーミュラ・ニッポンをやっているチームを巡れば分かるけれど、自分のところでクルマを直せるチームはほとんどない。みんなうちで持っているんですよ。それでうちはビジネスになっている。それでなければあんなに工作機械を工場に持っていないよ。前にうちに来たローラの連中が設備を見てびっくりしていたほどです。

でもクルマを造っているわけではないから、うちは自動車修理業、と言うべきかな。童夢さんが大きな風洞を造ったのも、そういうニーズがあると思っただけのことなんだろうし、それがビジネスとして成立しているのであれば、先見の明があったということなんでしょう。あそこは風洞にしるカーボンにしる、手をつけるのが早いんですよね。でもそれくらいしか思うことはないんですよ。別に同じ土俵で対抗しているわけでもないし、親しくつきあう仲でもないわけですから。

## 森脇基恭

ノバエンジニアリング



とになった。また奥は出向先で身につけた様々なノウハウも童夢へ持ち帰り、童夢の技術レベルを土台から引き上げたのである。

## カーボンファイバーと風洞

一方、4輪業界でも大きな動きが始まっていた。FIAが競技車両規則を大改定し、グループCと分類するカテゴリーを定めたところ、国内自動車メーカーがこれに着目、折からのバブル景気にも後押しされ参加を始めるのだ。林は、トムスの館秀からトヨタと組んでグループCカーレースをやるうと持ちかけられ、それを受けてグループCカー開発に取りかかる。この間、奥は出向技術者として2輪車開発をする傍らグループC開発にもかわるといって八面六臂の働きを続けた。

やがてHY戦争は終結する。その時代の2輪車開発に貢献した報奨として、奥は2輪車用レーシングエンジンをもらい受けて童夢へ戻ってきた。それを見た林は、85年の鈴鹿8耐参戦を決意し、奥になんと「オールカーボンファイバーコンポジットのフレームを造れ」と命じた。それがブラックパツファローである。メインフレームをカーボンコンポジットで造った同車をきっかけに、童夢はカーボンファイバーの工作技術を国内の先頭に立って蓄積。そのノウハウはその後大きな収入源へと育っていくことになる。

こうした林の「先見の明」は、ほかの面でも働いた。トヨタのグループCカー開発を担当しているときから林は、ムービングベルトを備えた風洞での実験が開発に必要不可欠であると主張し続けてい

1981 DOME RL-81



1983 DOME RC-83



1983 DOME RC-82i



1980 DOME RL-80



1982 DOME RC-82



童夢が自力でル・マンに送り込んだ車体たち。基本イメージは最初のRLを踏襲している。「ル・マンも、最初の頃は物見遊山で、その現場にいるだけで楽しいという時代もあったけれど、だんだん負けるのが悔しくなってきた、なんとか勝つてやろうなどと考えると、違うケタの予算が必要になってくる。一方でほとんど金がない時代だったから、買いた中古の部品を明らしたところの新聞紙の上に並べて、近藤ガレージの近ちゃんなんかは、これはまだ使える、これはだめとかより分ける。いづれにしても新品はないという状態だから勝つわけはないけど、とにかく出なきゃ勝てないから出る。これを銀の御旗にしていた。勝てる要素がないからと言って出なければ100%勝てない。当たり前だよ、出てないんだから。しかし、当時としてはそれが当たり前だったし、何とか参加にこぎつけたら万々で、それ以上は高望みだと思っただけ。そんな劣悪な環境下でも、さすがコンストラクターだけあって、車両の開発だけはそこそこやりたいことをやっていたよ。80、81とRLの改良版に見えるけど、実は車体寸法やホイールベースなんかは全部違う。すべて造り直しているんだ。だからだんだんトレッドが広がって。最初は最高速狙いで幅を狭くして始まったのに、そのせいでコーナーになら曲がらないからトレッドを広げないとだめだ、ということになって広げたくてもまだ遅い。それでまた幅を広げて、だんだん普通のクルマになってきた(笑)。82はマシンを日本まで往復させる費用ももたないで、ジョン・マクドナルドっていうヤツがやってたマーチ・グランプリっていう会社に、マシンの改造やメンテナンスを頼んだ。でもクルマを造れる会社ではなく、結局、童夢でいろいろ手配して完成させたら、売り上げが少なくなったとゴネはじめ、予定当日、金をくれなければメカニックを引き上げるとか言い出した。でも「俺たちは趣味でル・マンに参加しているだけで、特にスポンサーがいたりするわけではないから、降りたけりや降り」とつづねて解決した。この頃のル・マンは、ほんと童夢を強くしているね



## ドル箱、エポックメイキング、転機… 童夢を変えたマシンたち 2

1978 DOME DCFI BLACK BUFFALO

トヨタのためにグループCカーを開発する過程で、林はすでにF1では多用されるようになっていたカーボンファイバー素材に着目、開発に組み込もうと提案を繰り返したという。だが、童夢自身カーボンファイバー工作の経験はなく、メーカーの研究部門との協力が必要だったが、メーカー自身まだ十分なノウハウを蓄積していない状況だったという。「何度もトヨタにカーボンファイバーのシャシーをやりましょうと提案したんだけど本社からOKが出なかった。でも世界の流れをオレたちは知っているから、それを待っていらねえな」という林の執念に、あるチャンスが訪れる。当時、2輪メーカーに出向していた奥(明栄)がレーシングエンジンを持ち帰るのを見た林は奥に命じた。「このエンジンを使って85年の鈴鹿8時間耐久に出るバイクを造れ。フレームはオールカーボンコンポジットにしろ」と。

前年の84年に由良拓也が本田博俊、生沢徹らと、自分を仲間に入れないままホワイトブルと名づけたレーシングバイクを開発、鈴鹿8耐に出走したことに対抗して、林は鈴鹿8耐に出ることにしたのだ。しかもバイクの名前は「ブラックバッファロー」と決めた。ブラックにはふたつの意味があった。前年のホワイトブルに対抗するとともに、カーボンファイバーの色を表現していたのである。

林の命令を受けた奥は困惑した。自分がチーフとなって車体を開発するのは初めての体験だったうえ、造るのは世界初のオールカーボンファイバーコンポジットのフレームを持つ2輪車だったからだ。「社長も自信が持てなかったように、全部カーボンにするのはどうか」とか言っていましたと奥は証言する。「いきなり自力で4輪のシャシーをカーボンで1台造るなんて、いくらなんでもうちはできないわけよ。でも何かやらないと世界に取り残される。じゃあ試しにバイク造ろうってことになった。バイクを走らせたかったわけではなく、カーボンの実験をしたかった。バイクなら小さいから安いだろうって発想だった。だから実際に設計して、型を作って、造って実物走らせて、どういう障害が、弊害が出るのか、耐久性はどうなのかって調べた」

実際に完成したブラックバッファローは、試走するとひとつの問題を起した。剛性が高すぎて、従来の捨れるフレームに乗り慣れたライダーが、車体を倒し切れなかった。これではタイヤから性能を引き出せない。「ある種バイクのフレームって言うのはレーシングカートのなんだな。フレームの捨れ剛性を弱めてそれを利用して走る。だからブラックバッファローも、わざわざリヤフレームだけアルミで造り直して、そこで捨れて滑らすようにした」

結果は残らなかったが、ブラックバッファローはカーボンコンポジット工作技術というきわめて大きな財産を童夢にもたらした。



た。しかし当時の自動車メーカーの担当者は、林の主張に耳を貸さなかったという。

童夢零R1から始まったスポーツカーレースは、トヨタのグループCプロジェクトに引き継がれ、童夢はその一員としてル・マンへ出場し続けた。しかし86年、事態が変わり始める。トヨタの実戦部隊から童夢は外されるのだ。「ずっとル・マンをやろうと思っていたのに、86年にうちはトヨタからクビになった。あとはトムスにやってもらいますから開発だけしてください、と」

トヨタのためにグループCカーを開発する一方、各種受託業務をこなすことで、童夢はそれなりの収益をあげる企業に育っていた。しかしル・マンを戦うエンジンを失った童夢は、実戦活動ができなくなった。

林は、開発に対する自分の思いがうまく通じないままに、実戦部隊から外されたことに深い絶望を感じたが、受託業務が多くなって岩倉の本社工場が手狭になっていくこともあり移転を決意。87年に比叡山の麓、高野川のほとりの大原に1600坪に及ぶ土地を確保した。新社屋を建設するとともに、敷地内に自社開発した25%モデル用ムービングベルト式風洞を設置する。稼いだ分はレースに使うという、林の攻撃的な姿勢が変わりはなかったのだ。

### フォーミュラ路線

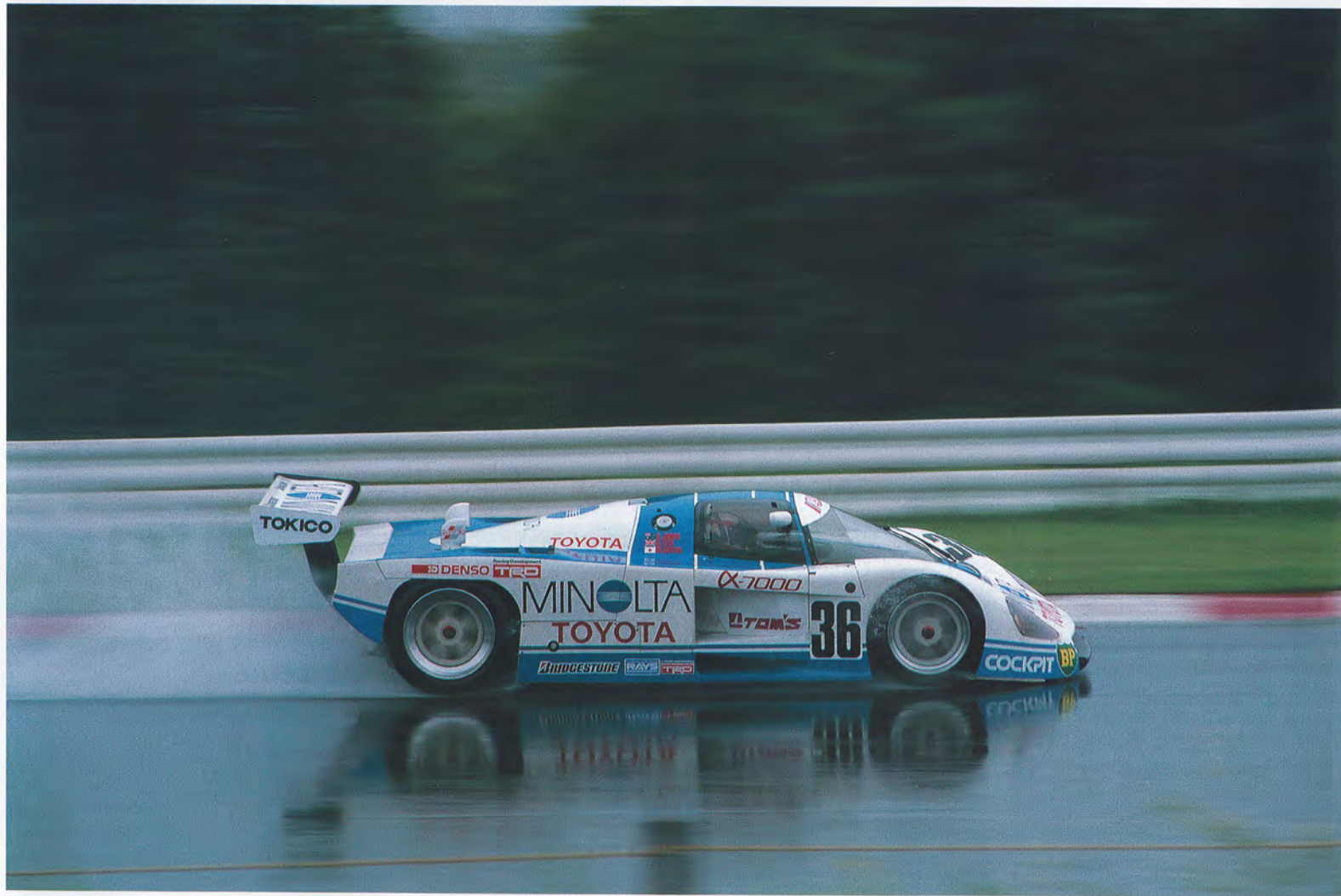
ル・マンへ行くためのエンジンを取り上げられてしまった童夢は大きな方針転換を図る。林は「F1挑戦を目標にする」と言い出すのだ。「ル・マンがだめなら今度はフォーミュラに行こう、スポーツカーやるならル・マンしかないけど、フォーミュラやるならF1だろうと。ちょうどヤマハのエンジンにタンロップのタイヤでF3000をやりたいけどどうか、という話があったんですよ」

87年、童夢はマーチにヤマハV型6気筒エンジンを搭載したタンロップタイヤを履いたマシンにヤン・ラマースを乗せて、国内のF3000に参戦した。自社製シャシーを送り込まなかったのは、フォーミュラカーレースのデータを改めて蓄積するためだった。「そういう点は慎重だからね」と林は言う。そして88年、自社製シャシーF101を開発、発表した。「F101」という名はF1へ向けた開発の1号車という意味であり、童夢の目標がル・マンからF1へと切り替えられたことを示しているが、「でもスポーツカーとレーシングカーは同じ「クルマ」という枠の中にあるが、フォーミュラはそこから逸脱している。嫌いというわけではないが、見ていると美しいと思わないし、クルマという感じも少ないな」と、林の本心はあくまでもスポーツカーにあって、F1挑

1986 TOYOTA DOME 86C/86C-L



1987 TOYOTA DOME 87C/87C-L



1985 TOYOTA DOME 85C/85C-L



1982 TOYOTA TOM'S Celica C



1983 TOYOTA TOM'S 83C



1984 TOYOTA DOME 84C



童は  
どんは  
見て  
いた  
のか。





童夢 奥明栄

### 社長の発想を形にするのが我々本人はそれを祇園から見て

童夢にとっては、うまく時代が流れていくということもあったし、予見とはいわないけれども、よそよりも先駆けてやってきたということも言えるかもしれない。少なくとも私にとっては次々と興味をそられる課題を与えられてここまで来た。それを社長は祇園から眺めているという感じですかね(笑)。

だから僕なんか人生短いですよ。あつという間にここまで来てしまった。今回の事業拡張については、やっぱり今の状況で考えるとかなり無謀な領域もありますよ。ここまでの歴史でもええやろ、と。でも今までの童夢の歴史を鑑みると、やはり時代の先取りということなんじゃないかなあという気はしていますけど。社長がこのへんで抑えておきたいやろと目標を定める。それを僕らがなんとか実現する。すると社長はまたその先に目標を定める。それをまた実現するというのがいつまで続くのか「やっぱりできませんで」という日が来るかもしれないし(笑)。

僕はレースはいつでも良かったんです。何が作れるのか、という興味と、年々人も増えて会社としてビジネスの領域が大きくなってきていたから、そっちも考えなくてはいけなくなっていましたから、一所懸命にここまで来ただけですね。僕もレースそれ自体はビジネスとして成立するとは思っていません。ただ、それがいろんな形で波及してビジネスとして展開する可能性は大いにあるなあとは思っています。

たとえば結構知らぬ間にコンポジットの技術、空力の技術、クルマのパッケージングの技術とかをレースを通じて身につけてきました。こういうものはいろんなものに応用できるんです。それをとおしてビジネスを広げてそろそろ(投資した分を)回収しなければいけない時期かなという気もしますけど。そういう技術を外に向けてPRするためにも、レースは続けておかなければならないんです。

カーボンファイバーの事業は大きくしようとしたら大きくなるでしょうが、もっと投資が必要でしょう。とはいえ、今後は半分くらいはそっちのほうで新境地を開いていくことになるんじゃないかな。クルマそのものとは違った領域の仕事ですね。もちろん、クルマも深くかかわって行く領域ではありますけどね。確かに社長には国内を捨てて海外へ、と言っていた時期がありましたが、本心はそうでもなかったように思いますね。(外から見る限り)結構国内のレース界を意識していますよ。国内なんかどうでもいいと言ったんじゃないかな、というようなことをやっていますからね。

技術的なことについては今のところ僕にお任せの状態です。社長は基本的な部分を発想して突き進む。それを少ない言葉で聞いて、具現化するのがこちらの仕事。でもちょっと最近、割りに合わないような気がしてはいますけどね。課題の難易度がどんどん高くなってきていますから(笑)。



1988 JIOTTO CASPITA

1991 ESPERANZA



受託開発したソーラーカー。「これは、関西電力がソーラーカーを造りたいという話があって造ったもの。目的も特にはない。だからレースで勝てるレーシングカーでもないし、実用性を追求したソーラーカーでもないんで、中途半端といえ中途半端だな。先に造ったのも後で造ったのも僕がデザインしたんだけど、無目的なだけに、何か斬新なアイデアでもないつまらないので、後で造ったやつは、シティユースか郊外ユースかによって車体がピンと伸びて形が変わるという仕掛けになっていた。シティユースの場合は後ろのカウルが前にかぶってきてクレーンになる。郊外では、車体を一杯に伸ばして電気を蓄えるという仕掛けだ。当時は、電力会社が電気自動車を進めるのが流行だったけれど、あれは何だったんだろうね?」

童夢零に続くロードゴーイングスポーツカーとして注目を浴びた車体。富士重工がF1用に開発したエンジンを搭載、市販予定だった「もともとはワールが男性アパレルに進出するとき、そのイメージキャラクターとしてオリジナルスポーツカーなんかがあればいいね」という話に、富士重工が乗ってきて始まったプロジェクト。でも折からのバブル崩壊のあおりを受けて、途中で富士重工が降りてしまった。おかげで途中から後始末したいことになってしまったが、ワールはとにかく、やり始めたことだからクルマが完成するところまではやりましようと言ってくれたので、何とか決着はついた。しかしこれも中途半端な結果に終わってしまった。このプロジェクトではエンジンの開発にも関与してプロデューサーに徹する必要があったので、僕の歴史の中で、初めて他人にスタイリングデザインを委ねたクルマだよ。もともとシャープなデザインが好きなんだけど、他人に任せる以上、そういうこだわりを捨てようと思った。でも結局、デザイン中にはいろいろ口は出したけれど、でき上がったものは、良い悪いは別として、自分が納得できるものではなかったな。評判は良かったけれど」

### 童はどんな夢を見ていたのか。

の技術を認めて、国産シャシーによるレースをやろうと呼びかけたのだ。それにより高レベルで安価なレースができるうえ、童夢だけが収益をあげることがないよう、各種コンポーネントを外コンストラクターが製造し利益を分配するビジネスモデルまでもが併せて示されていた。だが、なぜか林の提案は結局受け入れられず、旧来の体制のまま96年、フォーミュラ・ニッポンは始まった。ル・マンの次の目標と定めたF1に、その間近まで近づきながら出場できず、国内ではチャンピオンまで獲得した童夢の技術が正しく評価されず、輸入車に頼る国内レース界の改革も空振りになり、林の心中は察するに余りあるが、絶望しながらも一線を越えない。ここに林独特の冷静さ、慎重さが見てとれる。

F1進出計画を断念した童夢は次の目標に向けて動き出す。MLと呼ばれたF3000クラスのシャシーや、SRS・F(鈴鹿サーキットレーシングスクール・フォーミュラ)およびフォーミュラドリムのために造られたワンメイクシャシーなど、童夢はまるでF

戦はクルマ造りという意味では林にとつては脇道だったと匂わせる。F101は失敗作に終わり実戦に登場しなかったものの、その後91年にF102を送り込んで自社製シャシーでの活動を開始、その後、F103、F104と童夢のフォーミュラプロジェクトは進んで94年、ついに全日本F3000選手権チャンピオンカーとなる。この戦果をもって童夢は「もはやF3000でやることは残されていない」と言い切つて、ついに国産F1シャシー開発に着手する。最初のプロトタイプF105は96年に完成し、97年からのF1参戦を目指してテスト走行が重ねられた。しかし、紆余曲折を経て結局F1進出計画は断念されることになり、童夢のF1デビューは実現しなかった。

各方面から集めようとしたチーム運営費用が集め切れなかったから、というのが表向きの理由ではある。だが林に言わせれば若干ニユアンスは変わる。当時林は「せっかくなのでF1を開発するだけの技術があることを証明したいのに、その技術を評価して必要とする人が出てこなかったことに絶望した」ということになるのだ。紆余曲折を経て結局林はF1参戦を全面的にあきらめる。

1988 TOYOTA 88C/88C-L/88C-V/88C-V-L



88Cは87Cの改良版。88C-VIはトヨタが新規開発したターボ過給V型8気筒エンジンを搭載したオールカーボンコンポジット製モノコックを持つ車輦。「トヨタのグループCカー開発の最後の頃、トヨタはトニー・サウスゲートをアドバイザーとして採用した。当然、サウスゲートは風洞試験の重要性を声高に言い出し、直ちに大きな風洞モデルを造ってインベリアルカレッジかどこかの風洞を使って実験を開始。いろいろ成果を引き出していった。当然「さすがトニー・サウスゲートだ」ということになるが、ずいぶん前から風洞を使って実験しなくちゃだめだと言いつつきたのに、スズメの涙ほどしか予算のもらえなかった我々は、サウスゲートの作らせた大型風洞試験モデルを眺めながらため息をついたものだ。反面、88C-VIに向けて、カーボンコンポジットの必要性もアピールしていたが、なぜかトヨタは、これにはとても熱心で、東しも巻き込んで、かなり高度な開発を支援してくれた。現在の童夢のカーボンコンポジット開発技術の礎はこのときに確立したといっても過言ではない。短期間に多くのことを学べる有意義な開発体験だった。しかし、ドライバーはまだフルカーボンコンポジットのシャシーが信頼し切れなくて「走るどころか割れる音がする」とか「プラスチックでできたシャシーなんて信頼できない」とか言っていたけど、実際にはまったく問題は起きなかった」

フォーミュラ路線転向後のデビュー作。テスト中に欠陥が見つかり、実戦には登場しなかった。「F101とかF102は手探りの研究開発仕様だったから、やりたい放題やってたね。勝たなくちゃならないという状況でもなかったし、逆に、研究テーマとして考えたら、普通のモノを造っても仕方ない。で、F101は特にいろんな斬新なアイデアを取り込んでね、走る実験室というところだね。それはそれでよかったよ。モノコックは、思い切つて一体型のオールカーボンコンポジット構造にした。製作は東に外注して造った。当時、東はカーボンファイバーの素材の販売だけではなく製品化も目論んでいて、自信を持って製作を引き受けてくれたけれど、見事失敗。走り出すとすぐに、内部で剥離を始め、「走っているうちこちでビリビリ音がする!」と、テストドライバーをやっていた松本恵二選手が怖がって乗らなくなってしまったほどだった。だからテストも開発もなかったし、なんの結果も出なかったが、この件をきっかけに、カーボンコンポジットの自社開発が始まった。ある意味で、エポックメイキングな出来事だった」

1988 DOME F101





ドル箱、エポックメイキング、転機…  
**童夢を変えたマシンたち**  
**3**

1991 DOME F105

F1プロトタイプ、F105の開発作業は94年春に始まっていた。全日本F3000選手権を戦いながらの作業なので進行は遅かったが、94年途中でFIAが決めた空力デザインにかかわる規則の大改定にも対応しながら、風洞実験が繰り返された。当初林は「どうせF1を造るなら、どっちに向いて走るかわからないくらい奇抜なデザインにしろ」と奥に命じたが、奥はきわめて保守的ながら、デザインを練り上げていった。基本デザインが定まったのは95年後半になってのこと。そこから実車開発作業が始まった。ただし、林はプロトタイプ完成及び実戦体制整備の遅れを理由に当初掲げていた「96年度F1実戦参加」という計画を1年先延ばしすることを決めた。

林によれば、F105はあくまでも「F1プロトタイプ」であって、F1として挑戦すべき部分に力を入れ、その他の部分は従来の技術で構成し、コストを下げてF1技術の検証をする設計だったという。実際、電子制御のセミオートマチックトランスミッションは、Xトラックのギヤユニットを用いて童夢が自力で開発している。車体の開発は、エンジンに何を選ぶかは明らかにされないまま進んでいった。このときモノコック本体のカーボンファイバーのレイアップを行なったのが、後に童夢カーボンマジックとして童夢の子会社となる有限会社ウィスカである。

96年1月、青山のホンダ本社で行なわれたモータースポーツ活動計画発表会の席上、記者からの質問を受けて無限（現MF-TEC）の本田博俊社長は、童夢のF1プロジェクトに対してエンジン供給を行なう、と発言した。ただし童夢に対するエンジン提供は少なくとも96年度は「テスト走行」に限られていた。

F105は、F1規格のクラッシュテストも受けてクリアし、3月18日には東京・青山で完成披露が行なわれている。その後4月から鈴鹿サーキット、MINEサーキット、十勝モータースピードウェイで実走テストが繰り返された。海外テストも予定されていたがこれは中止された。だが10月末に整備上のミスから走行中に火災が発生、修復はされたもののその後のテストは行なわれないままに終わり、林はF1進出計画を断念する。

F1計画断念の理由について林は、「せっかく国産のF1を開発するだけの技術があることを証明したのに、その技術の評価が必要とする人が出てこなかったことに絶望した」からだと言っているが、それはおそらく資金だけの問題ではあるまい。というのも林は「実は、当時のF1ならば行こうと思えば行くだけの金はあったんだ」と言っているからだ。童夢の公式ウェブサイトでは、ヨーロッパを舞台にF1チーム買収にかかわる裏話も公開されている。すなわち海外には童夢の技術に注目した者もいて、プロジェクトは舞台裏で進行していたようだ。しかしF1そのものがメーカー主導で高コスト化するに伴い、最終的に童夢F1は断念に至る。



1に行けなかった鬱憤を晴らすかのように矢継ぎ早の開発を行なう。しかしこの頃から童夢の動き、すなわちレーシングカーを造るために資金を稼ぐ、という基本方針に変化が見え始めた。その根底には、様々な形で林を襲った絶望が働いているようにも見えた。

**コンストラクター童夢**

林のレーシングカー造りは袋小路に入り込んだように見えたが、87年に設置した25%風洞を用いて童夢は最新のグループCカーやフォーミュラカーの空力を研究し、ノウハウを蓄積、強力な武器として「空力の童夢」と呼ばれるに至った。開発を受託したグループCカーはもちろん、一連のF3000用シャーシやF105はこの風洞から生み出されたものだ。またこの風洞はレーシングカー開発以外の用途にも用いられ、童夢の受託業務の幅を広げることになる。

今やムービングベルト式風洞実験設備は本格的レーシングカーコンストラクターにとつては必要不可欠の開発ツールではあるが、より精密な計測に対応するため時代を追うごとに大型化の一途をたどった。童夢は時代の要求に応えるため00年、米原の工業団地内に世界トップレベルに比類する50%風洞実験設備、風流舎を建設した。建設費に数十億円、風洞の維持費だけで月額1千万円以上がかかるといふこの巨大風洞設備を償却し切れるのか、余計な心配をよそに風流舎は当初の予想以上に外部からの顧客を迎えることになり、自社開発のために使う時間が不足しかねないほど稼働した。童夢にとつて新たな「風洞ビジネス」を切り開くことになったのだ。確かに、国内でも様々な関連企業が大型ムービングベルト風洞を必要とする状況になっていたのである。

「風洞に関しても、社長は先のことと考えていたのかもしれないね」と奥は言う。遊ぶために稼ぐ、という本来の姿勢は変えなかったけれども、林は常に「レーシングカーを造ってそれを売って収益を上げるレーシングコンストラクターが産業として成立する天国」を夢見ていた。だが少なくともその天国は日本国内には成り立たない。いくら技術を磨き上げても国内ではそれを使おうとする者がいないことを悟った林は、海外へ矛先を向ける。童夢は、海外を市場としたコンストラクタービジネスを指すと宣言するのだ。

00年1月、イギリスで行なわれたバーミンガムショーに童夢は日本のコンストラクターとしては初めてブースを設け、「国際レーシングカーコンストラクター」としてプレゼンテーションを行なっている。

1994 DOME F104



童夢開発のオールカーボンファイバーコンポジットのシャーシに無限MF308を搭載したF3000。全日本F3000選手権でマルコ・アビエラがシリーズチャンピオンとなった。「風洞を使った空力開発の分野からいえば、一皮むけたというマシン。94年に全日本F3000選手権のチャンピオンも獲っているしね。それまでの課題を克服して必要十分な結果を出したということについては、技術者からみると面白い時期だったと思うけれど、童夢のレーシングカー開発の転換期でもあった。風洞とCADとNCだけの出来事になってしまっただけで、僕にとっては、だんだん他人事のように思えてきた。僕の求めてきたものはこんなものじゃないと思いつつ、跳ね上がる開発費の調達だけが仕事のようになっていく理不尽な役割分担に不平たらたら。だからと言って、決してレトロな開発方法に憧れるわけではなく、先進の開発技術を追い求めて、この頃は、はっきりとプロデューサーであることを自覚し始めた時期と言えかな。また仲の良い友達の会社なんかがスポンサーだったので、派手な祝勝会でクラブを遊びたしに店を潰してしまったり、小さなホテルを借り切ってレースの前日は朝まで遊んだり、楽しくレースをやっていた。だからそれなりに走らせることにも興味が見つかる時期だった」

童夢は  
 見た夢を  
 見ていたのか。

「F101の失敗から立ち直り、三菱レーヨンと組んで開発したオールカーボンファイバーコンポジットモノコックを持つF3000たち。[F102までは、ある程度スタイリングには口を出している。とは言っても、その頃にはもう空力バリアリの時代になっていたから、奥が風洞で造り上げたレイアウトを持ってきて、「どうしよう?」と、いかにもスタイリングに費やす時間はありませんみたいな顔で言うのを無視して、社長権限でクレイの端っこくらいは削っていた。だからF102くらいまではなんとか形として許せるが、でもその後の作品は、スタイルとして言うならば、良い悪い以前にデザインされていない。まあ、当時はちょうど、空力をどう処理するかを研究する暇い、言ってみれば、奥と風洞が戦っていた頃のことだな。奥もあんまり開発の成果が現れない時期があって、思いどおりにいかない彼なりに苦しんでいたと思うんだけど、F103の途中あたりでひとつの壁を乗り越えたようだよ。それを横目で見ていたから、だんだんスタイリングについてのわがままが、言えなくなってきたところかな」

1991 DOME F102



1992 DOME F103



1993 DOME F103i





ドル箱、エポックメイキング、転機…  
**童夢を変えたマシンたち**

4  
 1998 SRS-F  
 1998 FD

ホンダの依頼を受けて造られたワンメイクモノコック。SRS-F、FD以外にも用途が考えられていたのだが、そちらは実現しなかった。FDに用いられたシャシーには無限(現M-TEC)製2.2リッター直列4気筒エンジンを搭載、柳川機構製の横置きシヤケンシャルトランスミッションが組み合わされた。またF3と同一仕様のタイヤが用いられ、F3直下の性能を発揮した。若い選手を養成するために特殊なアンダーステア傾向が出るよう、意識して操縦特性を設定。さらに若い選手のミスに対応して高レベルの安全性と、コスト低減策が組み込まれたある種賢いマシンである。フロントウイング翼端板などは合成樹脂で造られ、サスペンションアームも単純なパイプ材で構成されていた。

「できるだけ参加費を安くできるように、スタンダードエンジンで、車体はとにかく4年くらい使えて、事故が起こっても死なないように、というホンダ側の意向があったので、開発費は普通の2倍くらいかけてものすごく特殊なことをした」と林は言う。またカーボンコンポジット製のF3クラスのモノコックを短期間に50基近く大量生産をするというのも、童夢にとっては初めての課題だった。

当初は全国の中小コンストラクターに生産を委託する案もあったというが、FDはFJその他の中小コンストラクターの収入源を圧迫するカテゴリであり、最終的に童夢を儲からせるだけという反発を受けて生産の分配は実現せず、少数の協力者を受け入れたのみで生産が行なわれた。完成したシャシーはFD-99と呼ばれた。

FDは、車種一括管理により徹底的なインコールドコンディション管理を売りモノにしたカテゴリであって、当然ながらモノコックの品質のばらつきは許されない。しかし、運営側が全車を折に触れ比較試走させても、モノコックの問題は一切起きず、当初予定の4シーズンを走り切った。ここで、整備性を上げるために燃料タンク周辺に小改造が加えられ、車体名はFD-03と変わったが、実際にはメインモノコックはFD-99のまま使い続けられた。途中、新モノコックが補給されているが、性能差は認められなかったという。

結果的にFD-99/FD-03は、7シーズンにわたるFD開催期間を走り切り、それでも車体に関する性能劣化を見せないというワンメイクシャシーとして「超高性能」を証明した。短期間に大量生産し、その品質を高いレベルで長期間にわたって維持するという、「コンストラクター」として求められるあらゆる条件を満たした隠れた「名車」である。

しかし林は苦笑する。「(性能が落ちなくても)3年で替えるものと思っていたから、3シーズンが経ったらまた同じものが50台売れると信じ込んでいた。そしたら、1台も売れない。靴下みたいで、ある程度で破けるように、造っておかなくちゃいけないのかもしれない」



1998 ML PROTOTYPE

予告もなく登場してテスト走行をしただけで姿を消したF3000同等クラスの車体。「F104もそうだけど、MLはもう100%僕の作品だな。もちろんこれを造る環境は僕が作ったものだけれど、マシン自体は僕とは関係ないよ。ホンダと共に、これによって日本のレース界を変えようという救済するというか、将来的なビジョンに基づいて開発したマシンだ。同時に無限が開発したエンジンは、1年間、ノーオーバーホールで使えて、年間の費用が1000万円以上軽減されるという優れたモノ。ホンダが支援するMLシャシーと共に、日本のレース界への大きなプレゼンテーションだと思ってる。特定のコンストラクターが利益を得るのは良くない。また、今までお世話になったエンジンチューナーに損害を与えるようなエンジンは導入できない」と、あっさりと断られてしまった。もちろん利権となっている構造を破壊する提案だったから抵抗は覚悟していたが、一応、各チームの代表者も参画している理事会での決定だから、黙って引込みしかない。でもまるで常識が通用しないんだから、当然理解できない。僕が国内のレースに見切りをつけるひとつのきっかけになった出来事だった」

2000 UOVA



2輪車のエンジンを搭載した小型2座席スポーツカー。英国で盛んなラジカルカーに近い。「フォーミュラのレースをやる場合、レーシングカートとフォーミュラの段階がちよっと開きすぎていると思ったから、そこを埋めるカテゴリを作ろうと、某メーカーと相談して造った。コンセプトとしては全国にあるカートコースで乗れるフォーミュラって感じだけれど、カートコースってやっぱり狭くて、単独でタイムトライアルはできるが、複数の車両でのレースは、どう考えても無理だったな。いずれ完成させたいと思っているんだけど、韓国の友達か、どうしても自分たちでも進みたいから、参考に貸してくれと言って持って行ったまま返してこないから、何となく中断している」

**童夢は見たのか。**

「悪く言えば小汚くやらないと儲からない商売。だから(海外でも)今までも(コンストラクターとして)機能してるのは、ダラーラぐらい。早い話が憧れるような世界ではない。Gフォースもパノスも色々とお交流もって調べてたけど、

むなしただけだと気づいた」と、林は海外進出断念の無念を皮肉混じりに語る。しかし実際は本場ヨーロッパでも、林の考える形でレーシングカーコンストラクターをビジネスとして成立させるのは困難だということを悟ったことが最大の理由だろう。

レーシングテクノロジーが進化した今、コンストラクターが収益をあげるためにすることは、シャシーを造って戦うことではない。ワンメイクシャシーをできるだけ安価に開発して売り、スペアパーツを高く売って収益をあげ、できればそれをほかのワンメイクにも転用して利益を伸ばすという手法でしかビジネスは成り立たなくなっていたのだ。そこで必要になるのは純粋な技術力ではなく、ワンメイクレースに対する政治力であり営業力である。それは林の望む天国ではなかった。



トに近い覚悟があったのだろうか。このとき林は海外進出についてこう説明している。

「日本で今までやってきたのは、レース産業を創設して自分たちが住む環境を作り出すという行為だった。これには(無理)がありすぎて、もう疲れ果てて嫌気がさした。それで、そういう環境が最初からあるところに来てしまった。日本でダメだったからこっちに来たんで、まあ、あまり前向きな展開ではない。言ってみれば、活路を見いだすために暗中模索してる状態だろう」

当時、童夢は郷和道が購入したBMW製ル・マンカーのボディ改造を担当していたが、そこから得られたデータをもとに独自のル・マンカー(というよりもFIA・G1選手権に向けた市販カテゴリー「モデル」としての2座席スポーツカーS101を開発、続いて英国のコンストラクターであるローラと提携してF3市場へ参入、ローラ童夢F106を開発した。

だが童夢の思惑は外れ、スポーツカーもF3も、工場が手狭になるほどの「商品」にはならなかった。それ以前に、林自身が本場海外におけるレーシングカーコンストラクターの実情を知り、海外での活動に早々と見切りをつけてしまった。

「日本で後押しされていないのに、単身ヨーロッパへ行っても仕方がない。日本の自動車メーカーからは千数百億の金がヨーロッパへ流れて技術を育てている。だから俺たちが戦っているのは、日本の自動車メーカーに育てられたヨーロッパの技術だということになる。こんな馬鹿らしいことをやっても

1997 HONDA NSX GT'97



全日本GT選手権(現SUPER GT)に参戦するホンダのために開発したNSXベースのGT500用マシン。エンジンは無限V6。「NSX-GTの開発は、ある意味でプロフェッショナルとして取り組んでいるよ。クライアントがある仕事だから、すべてが好きなようにはできないけれど、車体の開発に関しては、かなり広範囲に任せてもらっているの。ぎりぎり、童夢の作品といえる範疇には入れている。しかし、ハンデやレギュレーションで本場の開発技術の査定がしにくいGTレースは、開発者としてのモチベーションを保つのが難しいね。レース活動も担当しているけれど、このイベント自体の存在価値という目的がどこにあるのか未だに分らない。あやふやな状況の中で、レースというムードだけがひとり歩きしている感じ。いかに日本のレースだね」

2003 HONDA NSX GT'03



2006 HONDA NSX GT'06





当初ローラと共同開発したF3がF106。その後、童夢独自開発車としてF3を戦う。S101とともに海外進出の際、商品になる予定だった。[F3000をやる時も、最初は他メーカーのシャシーを走らせて十分研究してからオリジナルの開発に入ったし、S101も郷さんのクルマを研究して造った。だからF3も長年ダラーラでレースを続け、毎年風洞実験を繰り返してデータを積み重ねてから開発に入った。それぞれそういうステップは踏んでいるんで、ただ開発に造っているわけではないよ。ただ、F3は最初で転んだ。本来は任侠的に速くて当然だったが、狙っていた性能が出ていなかった。だって、それまでもダラーラを改良してオリジナルより1秒近く速く走らせていたし、ヨーロッパからその改良版を買いたいとたくさん問い合わせがあったくらいだよ。そういう力を持っている童夢がオリジナルを造ったら、普通、2秒近く速くできると思うよ。そこでは満足度のいく性能を発揮し、ほとんど全予選でポールポジションを獲得したが、ドライバーのスタートミスが続きチャンピオンを逃してしまった。でも、一般の評価は低かったな。そこで、勝ちまくるためのF107を全力で開発したが、こちらは、S101Hbと共に、空力の分析ソフトのミスで大チョンボ。今年も楽じゃない状況が続いている]



2003 F106

結局「シャシーを造って戦うなんて、そんなことしたら金がいるから駄目。レースはワンメイクでパインと稼がないと無理だ」と言うよ。シャシーを造り合ってお互い戦うという自分の夢を否定したら、何のためにやっているの? ということになるよ」と林は自分の目論見が外れたことを悔やむ。

この間、童夢が国内でのレース活動をしていたわけではなく、全日本GT選手権(現スーパーGT)の車両をNSXベースで

開発。お得意の空力を武器に戦い続ける一方、全日本F3に童夢F106及びF107を供給。レーシングカー開発とレース活動は継続していた。IRLのスーパーアグリフェルナンデスチームにパーツを供給したり、S101をベースにした車輛を開発、久しぶりのル・マン参戦も果たしている。だが、林にとっては、これが童夢の最終目的の地と腰を据えることはできない状況である。

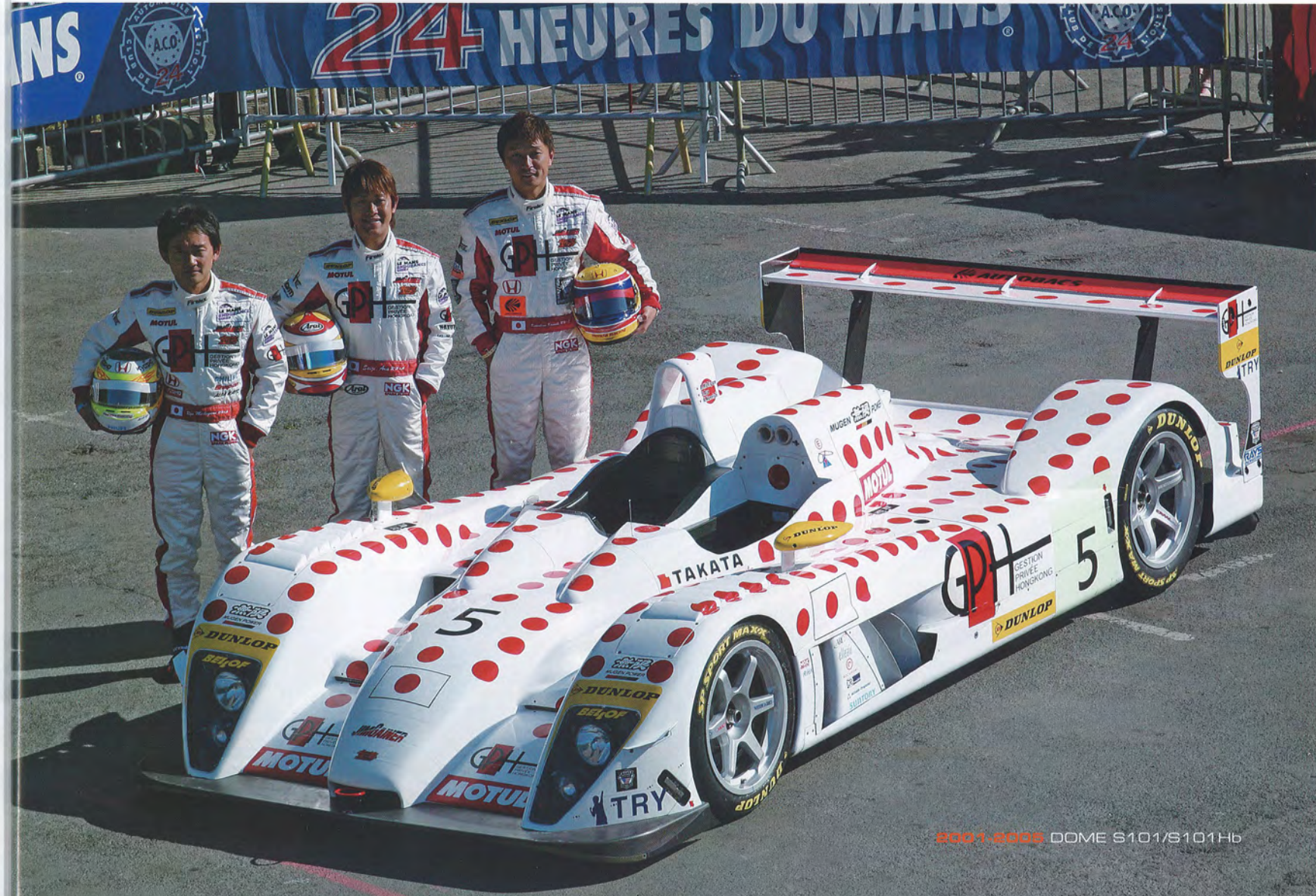
04年、還暦を間近にした林を脳梗塞が襲った。本来ならば生命すら危ぶまれる状況だった。もし方が一このとき奇跡が起きていなければ、童夢の歴史はひとつの節目で途切れていたのかもしれない。ところが林は奇跡的に後遺症もないうまま生還した。それ以来林の動きが、発病以前よりも活発になったように思えるのは気のせいだろうか。

旧友のためにフェラーリF360をGT用に大改造する仕事を受けたと思ったら、昨年はル・マンに「必勝」を期して乗り込む。レースは期待はずれの結果に終わったが、今度は新社屋設計画を発表した。続けて日本国内でレース技術者を養成するための童夢塾を設立すると発表する。しかし反響が薄いと見るやあっさりその計画を白紙に戻し、まるで意図返しのように公式ウェブサイトで「林みよの頭の中心」と題する文と画像を発表する。

壁にぶつかり続けた林の中で何が変わり、何か新しいものが動き出したに違いない。童夢はどうやら次の段階へ突入し、その歴史に新しいページを追加する準備を始めたように見える。

# 童はどんな夢を見たのか。

ル・マンに参戦したBMWの2座席スポーツカーのボディを改良、その経験をもとにFIA-GT用カタログモデルとして開発されたのがS101。[興(和道)さんとこのBMWの改良をおしてS101を造るための研究をさせてもらった。ただS101は、FIA-GT選手権のレギュレーションに沿って、最高価格を制限されるクルマとして開発した。どちらかと言うと、ル・マンでの勝利より市販を目指していたからね。当然その値段の範囲内で造らないといけないわけで、アップライトとかブレーキとかも全然高いモノが使えないから、そのハンデをなんとか空力で補うという開発コンセプトだった。でも、結果的に言えば、それはどの台数を売ったわけではないし、アウディよりはちょっと安物だし、中途半端なマシンになってしまったのは否めないね。このところ、ずっとアウディに戦いを挑んでいるけれど、技術的には、レギュレーションや資金的な面も含めたハンデキャップも計算に入れて考えているので、そういう観点からはそこそこ。でも一般世間的には「勝ってなんぼ」というところもあるから、これからは技術的満足の追求ばかりではなく、目に見える結果を出さなくては決着がつかないと考えている]



2001-2003 DOME S101/S101Hb



## 「ISAKU」

童夢の公式ウェブサイトで発表された「林みのるの頭の中」に、今後造りたい自動車としてスタイリングデザイン画とともに1台のロードカーが示されている。その名も「ISAKU（『遺作』である。林さんは何かを締めくくろうとしているのだろうか。林さんは言う。

「それ、名前変えてね、「KATAMI（『形見』）」にしようと思ってる。「ISAKU」だとすぐに『写作』と間違えられて呼ばれそうだから。なんでそんな名前かというと、もう（自分に）余力がないからね。もうイッチョで終わりかなということ。そういう思いで造ろうかなと思ってる」

スタイリングデザインにこだわってきた林さんは、空力デザインが自動車の性能を決定する時代になって、自分の出る幕がなくなっておもしろくないと常々言っていた。ではこの「ISAKU」あるいは「KATAMI」は、林さんが思いどおりのスタイリングデザインを楽しむための自動車なのかというと、そうではなさそうだ。

「あのクルマは、デザインとは関係ない。シャシーを造るのが主目的であって、ボディは着せ替え人形のように、誰が造ってどう載せても良いようにする。当然インシヤル（ボディ）は1台造るけど、デザインを世に問うものではない」性能を追究して風洞にかけてボディを造ろうとしたら、環境的に現在の日本では一番優秀なものたぶん童夢にしかできないから、と林さんは言う。「ただ、情緒的な部分で言えば、デザイナーは日本

# 童夢の未来

## 童夢の次なる野望

### 林みのるインタビュー

童夢はいついかにへ向かおうとしているのか  
林みのるがこれから造りたいものは何なのか  
その答えのキギは童夢のウェブサイト上にあった  
「童」はレーシングカー造りをあきらめてなどいなかった  
選層を過ぎた、林みのるに本音を聞いた

Text: Makoto Ogushi  
Photos: Toshi Sawada, DOME CO., LTD.





にもいるわけだから、どんなボディでも載せやすいシャシーにしておいて、好きな人が、好きなデザインのもの載せてくれたらいいなと思う」

好きな人が好きなデザインをする。言い換えれば自分が夢に描く自動車を造る。それはかつて、若き林さんが願ったことではなかったか。

「もちろん」自分の自分で造るよ。そういうことをやりたいって人は国内にいっぱいいる。例えば由良拓也みたいに、車体は造れないけど、ボディは造りたい、という人間は山ほどいるんだよ。そういう人たちに素材としての車体を提供してやりたいって気持ちもあるし、そういう人たちがそこにとりういものを載せてくれるかっていう興味もある」

林さんがクルマ造りに手を染めてから現代までレーシングテクノロジーの進化を振り返ってみると、ある時点で林さんの思いをテクノロジーが追い抜いてしまった感がある。言い換えると、林さんが速そうだと思えばデザインするレーシングカーと実際にコースを走らせて速いレーシングカーはいつの日かまったく異なるデザインにならざるをえなくなってしまうのだ。皮肉なことに林さんが生み、育ててきた童夢という組織が事態の進行に拍車をかけたのも事実だ。時間を逆転させることはできない。今、林さんは、かつて自分が抱えていた、そしておそらくは今も抱え込んだままになっている情念を完全燃焼させるための「場」を提供しようとしているのだろうか。

「今一番興味があるのは、空力中心のボディデザインに自分のスタ



グ寄りのものを造りたいなど。それは今やつとかなないと、できない。だから「ISAKU」。今できる、自分が持っている力の中で、今できることをやりたい。これまで漠然と思ってきた、自分のクルマ造りへの思い、情念の部分を、とりあえず一回燃焼させる。でもそれは矛盾していることだから誰も喜ばないかもしれない。だからもう一回こっきりだ」

今、一回こっきりの仕事として「遺作」周囲の気持ちを刺激するこの命名について、林さんは「年齢の問題もある」とする。だが、「ISAKU」をおしてこれまでの林さんが積み重ねてきた仕事であり、童夢としての理想がある意味で締めくくろうとしているそばから、林さんは「童夢レーシングビレッジ」を建設し、タイには「童夢コンポジット・タイランド」を設立して、その事業を大幅に拡大

しようとしている。いったい林さんは、あるいは童夢はどこへ向かうとしているのだろうか。

#### 事業拡大の理由

「ISAKU」は、クルマ造りに対して持ち続けてきた情念を現時点で一旦完全燃焼させるための作品になるが、ここで「ひと区切り」をつけなければならぬ理由が年齢以外にもうひとつあると林さんは言う。「ほかの仕事で忙しくなってしまうかもしれないから」

ほかの仕事。それが今回の事業大拡張最大の理由であるのは、新社屋の中を歩けば明らかだ。そこはレーシングカーを造るための施設ではない。ましてや「ISAKU」を造るための場所でもない。林さんは確実に次のステップを考えている。たとえばかつて誰よりも速くカーボンコンポジットに着目したり、風洞ビジネスに着目し

たりしたように、林さんの頭の中には「先見の明」がひらめいたに違いない。

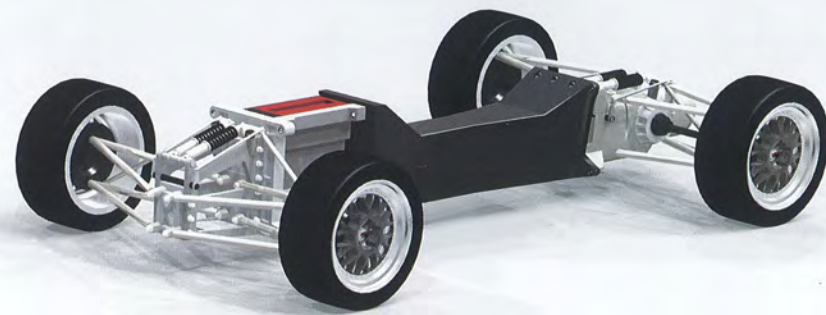
それは何かと直撃すると、林さんはあっけらかんと「最終目標は航空機部品だな」と言った。

新素材であるカーボンコンポジットは、もともとは軍需産業が生み育てた技術で、今やたとえば戦闘機をはじめとする軍用機にはなくてはならないものである。だが高い安全性を求められる民間航空機には、これまであまり用いられてこなかった。しかし長期間にわたる研究と証明が終わり、今後は民間機にも多用されることになる。これをきっかけにカーボンコンポジット技術の需要は急増するものと考えられている。童夢がレーシングカー開発をおして磨き上げたカーボンコンポジット製作技術は、国内でも最先端にある。その技術を一般用途に転用してビジネスを拡大しようとしているのだ。

では童夢あるいは林さんはレーシングカー開発から手を引いてしまふつもりなのか。その問いを林さんは言下に否定した。

「もともとレーシングカー造りは好きだからね。好きなクルマを造って遊ぶためにこの会社をはじめたはずなのに、知らないうちに奥（明栄）が好きなレーシングカーを造って遊ぶためにオレが働くという構造になってしまった。今回の新社屋は、その構造を逆転させて、本来オレが目指していた「社長が好きなことをやって遊ぶための資金を社員が稼ぐ」ために建設したんだ。そうなったときの最終目標？ それは、やはりル・マン24時間レース優勝だな」

### 「今回の新社屋は、本来オレが目指していた社長が好きなことをやって遊ぶための資金を社員が稼ぐために建設したんだ」



ISAKU  
童夢のウェブサイト (<http://www.dome.co.jp>) には、特集「林みの頭のなか」というコーナーがある。林さんのいろいろなアイデアが繰り広げられており、見ていて飽きない。その中で「ISAKU（遺作）」と名づけられたこのクルマは、「小さなエンジンながら驚異的なハンドリングでワークスカーを追いかけ回す（つまり抜けない）」という、アマチュアがレースを楽しめるというキャラクターのレーシングカーにしたい」と記されている。ネーミングに関しては「童夢零」から始まったので、「童夢・無限」で終わりたいのだが、それでは無限のエンジンしか積めないのだからとユーモアも忘れない。

