

car

magazine

270

TOP ISSUE Emilia Romagna 奥の細道

フェラーリに会いたい

SPECIAL EDIT そのデキ、期待以上!

走り始めたグリオV6ロードバージョン

BOWのスケッチドライブ in ENGLAND

Revival Impression:「MERCEDES BENZ 300SL COUPE」

New Car Magazine:「初審判!メルセデス・ベンツ新型クラス」



失われた 時を求めて。

DOME RL81

第4回 童夢 RL81

空前のF1熱が去り、日本モータースポーツ界に、
ポツカリと空白の時が訪れた1970年代終盤のこと。
2台のレーシングカーが、ル・マンに向けて旅立っていった。
特徴的なテールを持つそのマシンの名は、“童夢 零RL”。
それは、新たな物語の幕開けだった。



text : Hideyuki NAKAJIMA (中島秀之)
photo : Hiroshi TANISE (谷浦弘) / 株式会社 童夢
editorial-design : Kiyoshi-HIRANO (平野潔)
取材協力 : 株式会社 童夢

そこは、なんの変哲もない倉庫だった。場所は、日本のモーターレーシングの聖地、鈴鹿サーキットにほど近い、広い国道に面したところ。唯一変わっているところがあるとすれば、敷地内に企業の看板などが一切ないことだろうか。このため一見すると使われていないようにも見える。

今、その倉庫のシャッターがゆっくりと上がり始めた。まだ夏の鋭さを残す外の陽射しが、ギシギシと音をたてるシャッターと地面の間から入り込み、倉庫の中に収められた数台のクルマたちの氏素性を1つずつ暴き出す。

いた！ 国内外のヒストリックカーの間にポツンと、一際目立つ極端に低い車高のレーシングカーが……。間違いない。1979年と80年の白とオレンジのカラーではなく、1981年のブルーに黄色の「AMADA」カラーだ。当時のステッカーもそのままだし、なにより、不思議な魅力を醸し出していた特徴的な天蓋タイプの開閉式ルーフがきちんと残っている。よく見ると、各部は経年変化による傷みこそあるものの、20年近い歳月を経ているとは思えないほど原型を保っている。今ほど情報も何もなかった時代に、日本から果敢にル・マン24時間レース制覇に挑んだ童夢RLの1台が、今こうして我々の前に姿を現したのだった……。

それにしても何故ここに童夢RLがあって、何故我々はそれを取材することになったのか？

ことの起りきは、昨年（2000年）のネコ・ヒストリック・オートモビル・フェスティバルで、童夢P-2が走行したことだった。京都の山中信博氏が走らせたこのクルマを取材させていただくうち、童夢代表の林ミノル氏にお話をうかがうことができ（本誌2000年8月号に掲載）、その中で「実はRLも1台残っていて、11月に行う予定の童夢25周年記念イベントまでにお色直しをしようと思っているんです」との情報をいただいたのである。このお色直しの作業は、P-2同様、山中氏のお仲間である岡功氏に委ねられることになり、童夢RLは岡氏のガレージのある鈴鹿までやってきたのだ。そして「まず展示するために整備をして、その後快調に走れるようにする」ための作業にかかる直前に、我々が取材させていただいたわけである。

この童夢RLシリーズは、1979年に初めて「童夢・零RL」として2台がル・マン24時間レースに出場した。翌80年は「童夢RL80」が1台、更に81年には、今回取材させていただいた「童夢RL81」が1台、3度目の挑戦を果たしている。その翌年、つまり1982年からは、レギュレーションの変更により、グループCカーの童夢RCシリーズへとマシンが変わっているから、実質的な活動期間は3年間ということになる。

一方製作された数だが、我々は「RLシリーズとして、最初のモノコックを流用しながら毎年足周りやカウルを変更していった」と勝手に思っていたのだが、これは前回のP-2取材の際に林氏から、「いや、あれは毎年一から全部作り直してましたよ」と否定されていた。従ってRLシリーズの製作台数は合計4台ということになる。

ではそのうちの何台が現存しているかというこ

とになると、実はこれ1台だけなのだそうである。この唯一生き残っているRL81は、1981年のル・マン出場後に帰国し、長年当時のスポンサーであった工作機械メーカー「アマダ」の本社ショールーム（神奈川県伊勢原市）に展示されていたという。アマダでは、自社の先進性の象徴的な存在としてこの童夢RLを活用していたそうで、遠く韓国での展示会にまで遠征したこともあったそうだ。林氏にとっては、現存する唯一のRLだけに、自社で保管したい気持ちもあったのだろうが、童夢とアマダとの深い信頼関係から、譲渡や貸与の契約も交



今から20年前、それはル・マンを目指して生まれた。

わさないまま、20年近くアマダで大切に保管されてきたのだという。そしてつい最近、童夢に返却され、今回のお色直しとなったのだった。

この童夢RLシリーズとは、一体どんな運命を辿ってきたクルマなのだろうか？ それをひとつずつ解き明かしていこう。もちろんそのために、童夢代表の林ミノル氏に、今一度詳しくお話をうかがってきた。貴重な林氏の証言を交えながら、20年余り前のル・マン挑戦を振り返ってみたい。

そもそも童夢がル・マンに挑むことになったのは、8月号の童夢P-2の記事でも触れた通り、童夢・零のラジコン・カーが爆発的に売れたことが発端だった。新しいラジコンを発売するために、零のレース仕様を作って欲しいという玩具メーカーのリクエストに、「それだったら付加価値を付けるためにもル・マンに出場させましょう」と林氏が提案したのである。レース予算は、零とP-2のラジコンのロイヤリティ、前払ってもらった零レーシング・バージョンのラジコンのロイヤリティ、そして独自に集めたスポンサーからの援助で賄えば良い。そんな算段だったという。

林氏は当時のことを、「最初はゼロにオーバーフェンダー付けて、大きなエンジンをのっけてって

話から始まったんですが、実際作り始めたら、わざわざ負けるようなクルマを作るのも馬鹿馬鹿しいから、ピュアレーシングカーに瞬間間になってしまった感じですね。正直言って、そんなに簡単に勝てるとは思ってなかったけど、当時はル・マン専用のクルマっていうのは殆どなかったしね。ウチは他のレースに出る気はなかったから、ル・マン・スペシャルとして作れば勝てるかもしれないという気持ちはありましたね。そのためには、多少コーナリングスピードが落ちてても、ストレートで最高速を稼ぐ方が得かな、という考えから設計

がスタートしたと思います」と語っている。つまり、瓢箪から駒の企画ではあったのだが、やるからには勝ちを狙いたいという、いかにもレース屋さんらしい発想でマシン製作が決まったのである。

1978年の秋頃から動き出したこのプロジェクト、まず簡単な参戦計画と、童夢・零のイメージを色濃く残す1/5のクレイモデルが11月に発表された。一方1979年1月には、コジマから小野昌朗氏（マキヤコジマのF1を設計。現・東京R&D代表）が正式に設計スタッフとして加わった。ここから急速に開発は進み、2月9日に零の市販型プロト「童夢001（P-2）」の発表会が行われた時には、既に零RLの設計は完了し、新しい1/5クレイモデルによる風洞実験も終了していた。おそらくはこの頃から1号車の製作が開始されたのではないと思われるが、このマシンは驚くべき早さで完成し、なんと3月19日には実車を前にした発表会が開催されたのだった。

白地にオレンジに塗られ、スポンサーのシンセサイザー・メーカー、Rolandのロゴが書き込まれた童夢・零RL（レーシング・ルマンの略）を前に林ミノル氏は、「童夢・零の市販に向け、その耐久性のノウハウを得るために、今年（1979年）のル・マンに出

失われた時を求めて。

DOME RL81



あれから20年。RL-81には、 まだ、あの日の残像が残っていた。

場する」と、高らかに宣言したのだった。

この零RLのスペックだが、まずシャシーはツイン・チューブのアルミ・モノコックで、当時グランチャンなどで使われていた2座席スポーツカーとよく似た構造だった。ただし、マシンの前面投影面積を極力小さくするために、フットスペース部分が310×510mmとかなり小さくなっていたため、ステアリングシャフトのみならず、マスターシリンダーさえ斜めに取り付けられていた。

エンジンは当時購入できる最強のものであったフォード・コスワースDFVで、もちろんモノコックにリジッドマウントされ、構造材としても機能していた。ただし耐久性を考慮し左右1本ずつテンションロッドが追加された。またミッションはヒューランドTL2-200(5速)が採用されていた。

サスペンションは、フロントが上下Aアームのダブル・ウィッシュボーン、リアがアッパーIアーム、ローワー・パラレルIアームに上下2本のラジアスアームを組み合わせた、いわゆる4リンクで、ダンパーユニットはともにアウトボードと、当時としては極めてコンベンショナルな仕様だった。またブレーキは前後ベンチレーテッド・ディ

スクにガーリング製の4ポッド・キャリパーの組みあわせで、これもアウトボードに装着された。

一方非常にスリークで、直線的なラインが印象的なボディワークは、例によって林氏が中心となってデザインされたもので、当時のヨーロッパ製グループ6マシン、例えばボルシェ936、ロンドーM379、ド・カデネ・ローラなどと比べても、とびきりスタイリッシュで未来的な雰囲気に満ちたものだった。なおボディの材質はFRPだった。

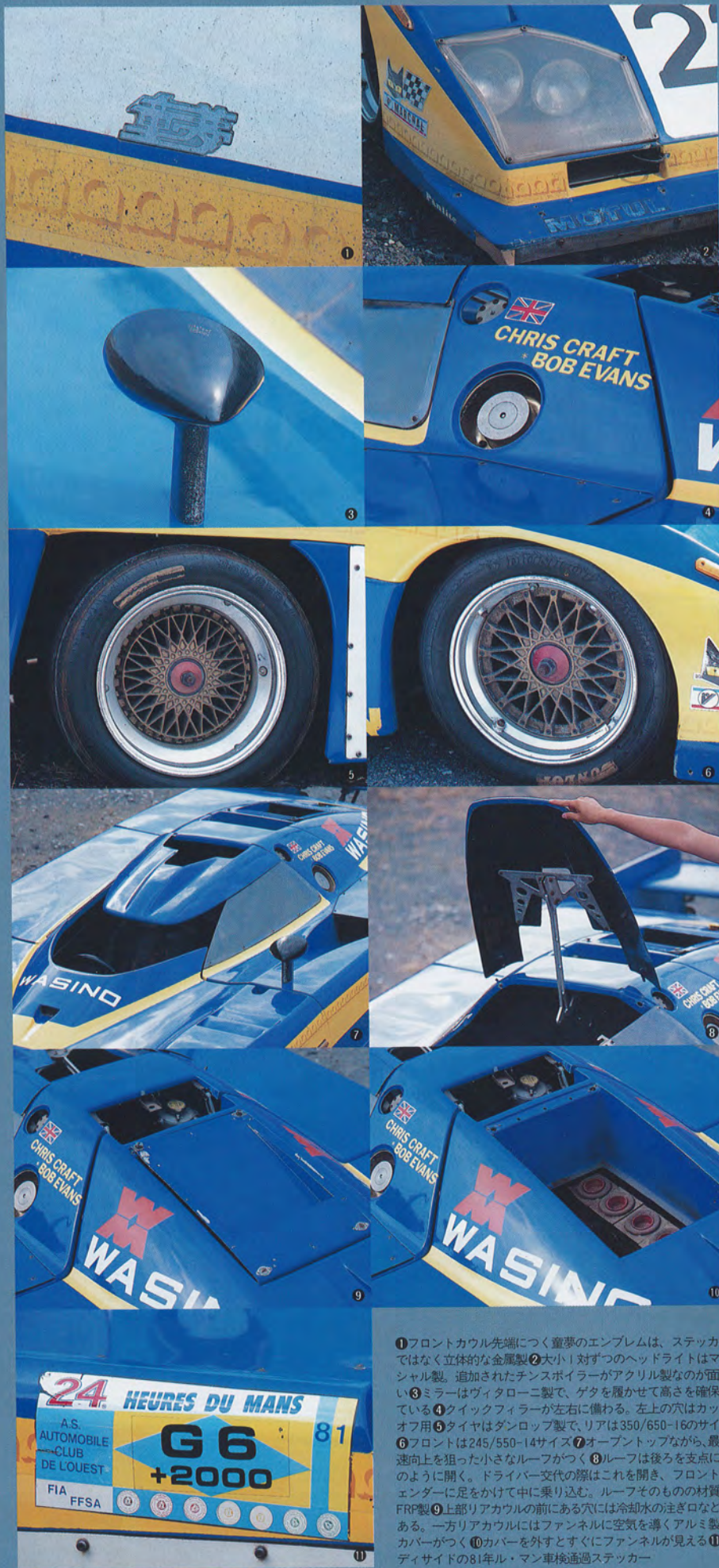
サイズ的には、全長×全幅×全高=5000×1760×960mm、ホイールベース2600mm、トレッド(F/R)=1340/1350mmというもので、最高速向上を狙った細長いスタイルであるのがよくわかる。また車重は700kgと発表されていた。

林氏によれば、「シャシーの設計は小野がやっていたと思います。小野は非常にコンベンショナルな設計をする男で、シャシーや足周りはそうなっています。ただボディは、風洞実験もやって、とにかく最高速を高めようとしていました。前面投影面積をAという数字にすれば、どれくらい最高速が伸びるか計算上わかっていましたからね。目標値は350km/hより高かったと思いますよ。で

きればル・マンで出場車中の最高速記録を取りたいと思ってましたから」とのことである。

また童夢では、設計に当たってイギリス人デザイナー、レン・ベイリーに協力を求めている。フォードP68の設計や、フォードGTからミラージュM1へのコンバートを担当したことで知られるベイリーだけに(ミラージュM2を設計した元ロータスのレン・テリーとは別人物)、かなり大幅に協力を依頼したと思われそうだが、実はそうではないという。「ル・マンはまともにレギュレーション通り作っていくと絶対損するからね。お目こぼしなのか、常識の範囲内なのか知らんけど、そういうテクニックがあるんですよ。零RLの天蓋なんかも、現場でダメって言われたらどうしようもないし、かといって事前に聞いてもマズいね。でまあ、そういうアドバイスをしてくれて、なおかつ顔の効くヤツを付けておこうということで頼んだけですよ」と林氏は言うのである。

つまり、「当時の僕らからすれば、F1以上に憧れのレースだった」というル・マンに初めて挑戦するのに、林氏たちは驚くべきことに「お目こぼし」の範囲までリサーチしていたのである。

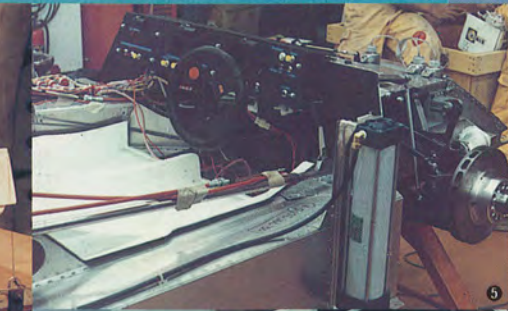
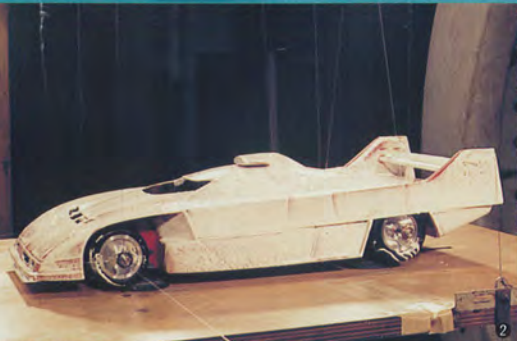


林氏によれば「僕らが誇るべきは唯一、ヨーロッパ人にナメられてないってことやね、当時から。なにせヨーロッパのヤツも驚くほど、僕らセコかったからね(笑)」とのことで、実際エンジンの部品などは信じられない方法で入手していたようだ。セコい？ ラジコンのロイヤリティとスポンサーフィーで予算は十分だったはずではなかったのだろうか？ 実はそうではなかったと林氏は言う。「結局まともに予算表作ると、何億にもなるんですよ。でも無理やりソソ八百の総額6000万円くらいの予算表をデッチあげるわけです。最初から赤字ではスタートできないんでね。クルマ2台作って、DFVとミッションを4基ずつ買って、国内でテストして、イギリスで1回レースして、ル・マンに2台出場させるわけでしょ。6000万円なんかでできるわけじゃないじゃないですか。みんなソソとわかっていながら、その予算表を頼りにやってみたいなものですよ。実際終わってから大借金やりました……。エンジンのパーツなんかね、当時はF1チームがみんなDFV使ってる時代でしょ。裏ルートがあるんですよ。まず噂を流すわけです。童夢って日本のチームがこういうパーツを欲しが

①フロントカウル先端につく童夢のエムブレムは、ステッカーではなく立体的な金属製②大小1対ずつのヘッドライトはマーシャル製。追加されたチンスポイラーがアクリル製なのが面白い③ミラーはヴィクトローニ製で、ゲタを履かせて高さを確保している④ウィックファイラーが左右に備わる。左上の穴はカットオフ用⑤タイヤはダンロップ製で、リアは350/650-16のサイズ⑥フロントは245/550-14サイズ⑦オーバントップながら、最高速向上を狙った小さなルーフがつく⑧ルーフは後ろを支点にこのように開く。ドライバー交代の際はこれを開き、フロントフェンダーに足をかけて中へ乗り込む。ルーフそのものの材質はFRP製⑨上部リアカウルの前にある穴には冷却水の注ぎ口などがある。一方リアカウルにはファンネルに空気を導くアルミ製のカバーがつく⑩カバーを外すとすぐにファンネルが見える⑪ボディサイドの81年ル・マン車検通過ステッカー



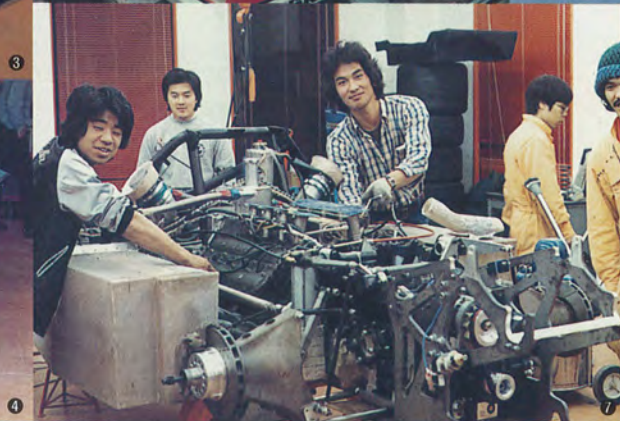
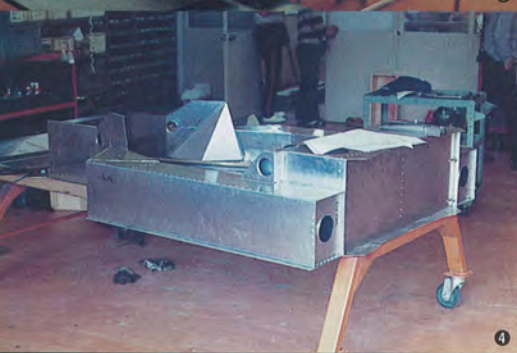
1



5



6



4



8

ってるって。そうすると、中古のパーツを持ったどこかのチームのメカニックが、夜中にホテルの部屋のドアをトントンってノックして、これ買ってくれないかと(笑)。イギリスでも相当の悪徳チームじゃないとやらないことを、なんでお前らが知ってんねんとかレン・ベイリーに言われながらね(笑)。で、そういう横流しのルートでも、ちゃんと新品は高くても中古は安いだけけど、それの中古ばかり買ってきてね。当時メカニックやってた、近藤ガレージの近藤君が、目視で見ながら……、バルブなんか中古だから減ってるわけですよ、それを測りながらね、ダメとか中く

失われた時を求めて。

DOME RL81

らいとか使えるとか、新聞紙の上に並べていくわけ。つまりエンジンは最初から中古なんですよ、本体も中身も。新品はもちろん金出せば買えたけど、とても買える予算なんてなかったから」

こうして完成した零RLの1号車が、最初のテストのため富士スピードウェイに持ち込まれたのは4月16日のことだった。時折小雨の降る生憎のコンディションの中、林代表、小野デザイナー、木村秀敏チーフメカ、エンジン担当の近藤進治メカ(近藤ガレージ)、五十嵐協二メカらの見守る中、テストドライバーとして起用されたニュージーランド人、デイブ・マクミラン(タスマン・シリーズのドライバーで、1982年に北米のフォーミュラ・アトランティックで王座を獲得)のドライブで零RLは走り出した。細かい調整を行いながら、ほぼドライとなった終盤に1分22秒台のタイムを記録して、最初のテストは無事終了。この後谷田部のオーバルコースで高速テストを行った後、1号車は空路イギリスへと送られたのだった。

5月4～6日にシルバーストン・サーキットで行われた世界メクス選手権第5戦、リヴェット・サブライ6時間レースに、童夢・零RLはテストを兼ねてエントリーされた。童夢では、ヨーロッパでの活動を行う上で、当時IRTS(インターナショナル・レーシング・タイヤ・サービス)の代表で、レース・マネージャーとしての経験が豊富だったイギリス人、キース・グリーンにマネージャー役を依頼している。またドライバーには、クリス・クラフト(1976年のル・マンで3位)とゴードン・スパイス(後に自らの名を冠したグループCで活躍する)が抜擢された。共にイギリス人で、スポーツ・レーシングカーによる耐久イベントを中心に活躍してきたベテラン選手だ。

このレースに於ける零RLの最大のライバルは、同じDFVを搭載するド・カデネ。予選ではワークス・ポルシェ936が1分20秒13でポールを獲得。零RLはスパイスのドライブで1分27秒70をマークし、ド・カデネの前、3番手につけた。

決勝で零RLは苦しい戦いを強いられた。まずスタートから僅か15分でタイヤにトラブルが生じピットイン。日本ダンロップのタイヤが合わないのかわと、UKダンロップ製に換えたものの、これも合

1 78年11月に発表された最初の1/5スケール・クレイモデル。シルバーの塗装と四角いエアアウトレットなど、童夢・零のイメージを色濃く残している 2 その発展型(エアインテークやリアウイングの形状などが異なる)の1/5クレイモデルで風洞実験を行っているところ。赤いボディに白い液体を吹きつけて空気の流れを見る 3 最終デザインの1/5クレイモデル。これも最初は赤い塗装で風洞実験に使用された 4 童夢・零RLのモノコックのベース部分が完成したところ。アルミのツインチューブ・タイプで当時のGCカーとよく似た造り 5 ほぼ完成したシャシーにインパネやメーター、ハーネス類を装着しているところ。四角い筒状のものはエアジャッキ 6 完成したカウルが仕上がったところ。「日曜☆特バン」は当時のテレビ番組で、童夢のル・マン挑戦の模様を後日オンエアした 7 完成直前、最後の作業を行う童夢のスタッフ。左から2人目は若き日の奥明栄・現チーフデザイナー 8 完成した零RLの1号車。低く細長いボディがよくわかる。

わずにすぐピットイン。それでもなんとかコースに復帰すると、そこからは順調な追い上げを見せた。その後レースのちょうど半分に当たる3時間経過時点で4位まで挽回した零RLだったが、その直後今度はミッション・トラブルが発生。1時間におよぶ作業でコースに復帰した時には16位まで後退。そこから再び必死の追い上げを行ったものの、結局童夢・零RLは初陣を12位で終えたのである。優勝はGELOチームのボルシェ935ターボで、ド・カデネは2位だった。

この1号車は、その後イギリスをベースにシルバーストンで2回、スネッタートンで1回のテストを行い、ル・マンに向けた準備を繰り返した。

一方2号車は日本で最後まで組み立ては行わず、童夢から半完成の状態にイギリスに送られ、1号車のテストと平行して現地で組み立てが行われた。それにしても、少ない予算の中でどうして林氏は2台を出場させたかったのだろうか。

「当時はもう出場できるだけでも嬉しいみたいな感じてしたよ。でもそう思いながらも、初出場で初優勝ってチャンスは1回しかないわけでしょ。だから2台って凄いいしんどかったんやけど、24時間レースを1台で戦うのでは、ほぼだめに決まっているから、とにかく複数にしようって僕は思ってい

たので……。まあ賛否両論ありましたがね」

2号車はようやく6月1日に完成。そして翌日には、1号車、童夢のスタッフと共にル・マンの地を踏んだのだった。ル・マンではゼッケン6の1号車にクラフトとスパイスが乗り、ゼッケン7の2号車にボブ・エバンスとトニー・トリマーが乗ることになった。この2人もやはりイギリス人だが、エバンスは76年の富士GC第2戦でアルピーヌ・ルノーA441を駆り3位に入ったことがあり、トリマーもマキF1のドライバーであったことから、日本でも名が知れていた。このドライバーの人選については、少々面白い経緯がある。

「基本的にウチのドライバーの条件は、タダで乗ってくれることやからね。ギャラを払おうなんて気は毛頭ないから。現地までの旅費もたぶん払ってないはずですよ。なにしろヨーロッパ人にナメられないチームですから(笑)。ドライバーに金かけられるくらいならクルマに金かけますよ、当時は。それでも乗りたいって言ってきたのがその4人だけですよ」と林氏。まあ今のスポンサー持ち込みドライバーの先駆けだったのかも知れない。

さてル・マン参戦に先立ち、童夢では当然ながら様々な準備が行われたが、中でも入念に行われたのが、マニュアル作りだったと林氏は言う。

「クルマがピットに入った時のメカニックのローテーションとか、ピット作業中の立ち位置の図面とかはもちろん、オーバーヒートでピットに入ってきた場合の動きとかね、あらゆる場面を想定したマニュアルを作りましたね。それを現地に行く前に、全員を集めて講習会をやったわけです。マニュアルはだいたい三村(健治氏)が作りしましたが、僕もね、日本から来るゲスト用にシャルルドゴールからサーキットまでのコマ地図を写真入りで作りしましたよ。ええ、現地に着いてから」

こうしてよいよル・マン本番を迎えた。6月6日午後6時、6時間におよぶ予選1回目が始まった。足周りのセッティングを行いながら、徐々にタイムを上げていく2台。開始から4時間ほど経った時に、2号車がオイルポンプの不調によりピット作業を強いられたものの、それ以外はほぼ順調にスケジュールを消化。結局、この日は1号車が3分49秒26(クラフト)で総合12番手、2号車が3分54秒85で13番手という結果だった。

翌7日の予選2回目。この日1号車はエンジン交換のため最後の1時間を走るにとどまった。一方2号車の方は前日のタイムを更新するべく積極的に走行を行う。途中で3速が使えなくなりミッションの修理が行われたが、最終的には3分51秒

そして、零RLシリーズは誕生した。 誰よりも速くユノディエールを駆けるために。

シルバーストンのスターティング・グリッドに並んだ童夢・零RL1号車。奥に見えるライバルのド・カデネ・ローラに比べ、非常にシャープで近未来的な雰囲気だ。



シルバーストン6時間レース(1979.5.6)
●No.9:童夢・零RL C・クラフト/G・スパイス

初のル・マン24時間挑戦の前に、童夢・零RLはイギリスのシルバーストン6時間レースに、実戦テストを兼ねて出場した。ドライバーはクラフトとゴードン・スパイス。予選では、同じDFVエンジンを搭載するド・カデネ・ローラを上回るタイムで3位につける大健闘。決勝は、序盤のタイヤ・トラブル、中盤のミッション・トラブルとかなり苦戦を強いられたが、それでも終盤は順調に周回を重ねて12位でゴールすることに成功した。



失われた時を求めて。

DOME RL81

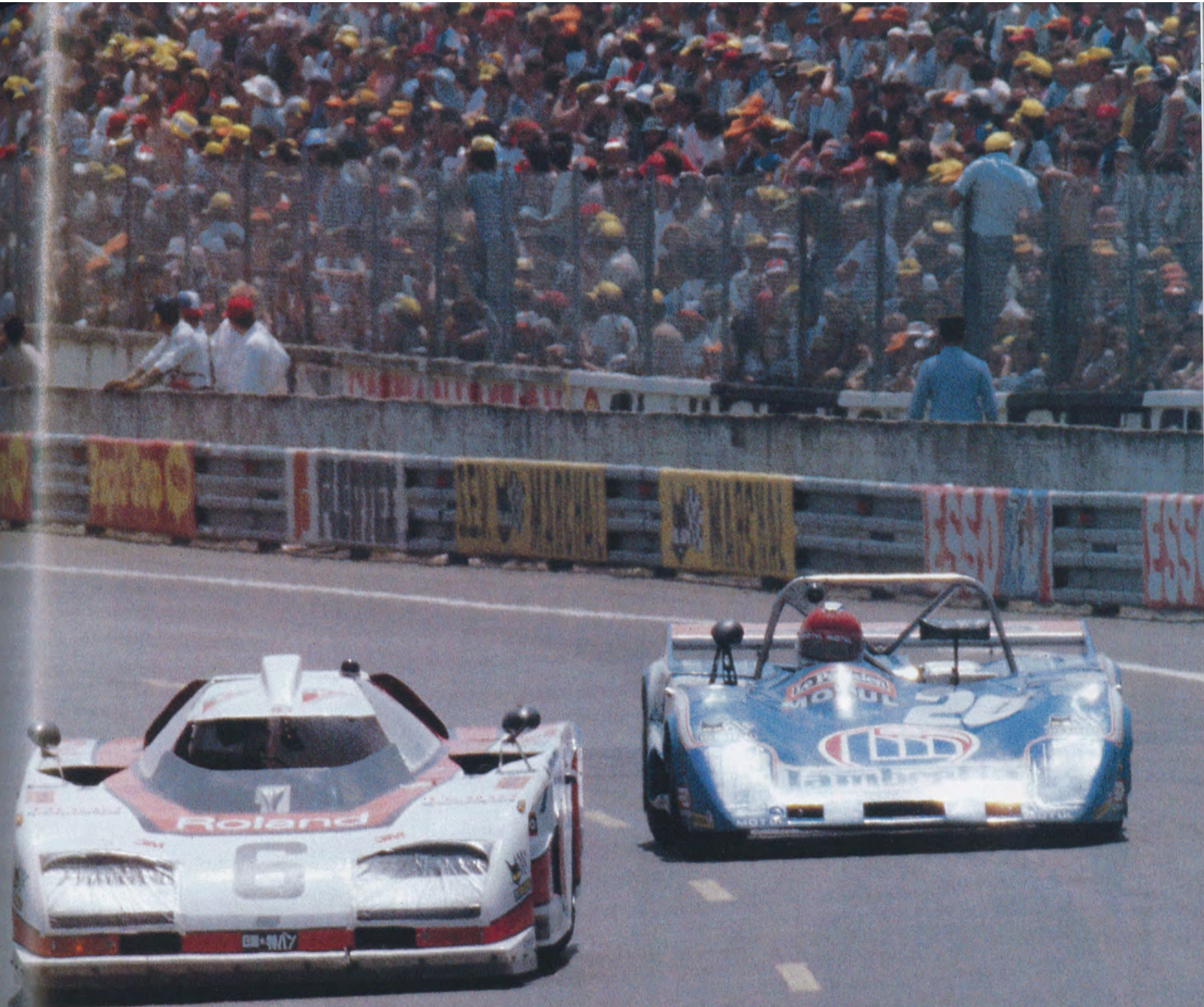
第47回ル・マン24時間レース(1979.6.9-10)

●No.6:童夢・零RL C・クラフト/G・スバイス

●No.18:Cheetah G601 BMW D・プリラ/J-P・アエシュリマン

●No.20:Lola T298 BMW M・エルコウビ/P・イペール/M・コーエン-オリバー

童夢は2台体制で初めてのル・マン24時間レースに挑んだ。クラフト/スバイス組のゼッケン6は、予選12番手からスタートし、序盤のトラブルこそなんとか克服したものの、スタートから3時間でガス欠によりリタイアとなった。一方ボブ・エバンスとトニー・トリマーのゼッケン7は、予選18位からスタートし、一時は5位まで上がったものの、スタートからやはり3時間でオーバーヒートからガスを吹き抜いてリタイアした。



1979年6月9日、午後2時—— 彼らは今、確かにその第一歩を記した。

24 (エバンス) までタイムアップに成功した。

この結果2台の童夢・零RLは無事予選を通過。1号車が15位、2号車が18位という結果だった。なおポールポジションは、3分30秒07を記録したワークス・ポルシェ936だった。

1日おいた6月9日午後2時。大歓声の中、決勝レースがスタートした。スタート・ドライバーは1号車がクラフト、2号車がトリマーである。1周目をそれぞれ12位と19位で通過した2台。ところが2周目、1号車が帰ってこない。電気系トラブルのためインディアナポリス付近でストップしていたのだ。クラフトがなんとか修理を試みるが、焦りから誤って消火器を起動させてしまう。それでもようやく再始動に成功しピットに辿り着いた。

一方2号車の方は快調に周回を重ね、1時間経過時点では5番手まで順位を上げていた。ところがそれも束の間、2号車のトリマーはオーバーヒ

ートを訴えてピットインしてきた。40分ほどの作業で一旦コースに復帰させたものの、その後何度もピットインを繰り返すことになる。不調の原因はウォーターラインにクラックが生じてそこから冷却水が漏れていたことによる。結局2号車は、ガスケットを吹き抜いて、スタートから2時間半ほどで、ピットに入ったままリタイアとなった。

残る望みは、2周目のトラブルを克服し、21位まで順位を戻していた1号車だ。だがその1号車も、2号車のリタイアと相前後するように、ミュールサンス・コーナー付近でストップした。ドライバーのクラフトはコース脇で様々なチェックを行い、その結果燃料系のトラブルを疑った。パーコレーションの可能性もあると見て、近くのシグナルピットからもらった水を飲むふり（修理のために水をもらうことは許されないため）をしながら燃料ポンプに吹きかてみたが、反応はない。ここ

で諦めるしか方法はなかった。原因はガス欠だった。最初のピットストップの後、1度給油を行ったのだが、そのときちゃんとガソリンが入っていなかったのだ。「きちんとした流量計を持っていなかったんです。経験のなさが敗因やったね」と林氏は言うが、悔やみきれないリタイアであった。

ただ林氏によれば、「そのまま走り続けていても完走はできなかったと思う」とのことだ。その理由は、「カウルなんか、取り付け部分にかなりヒビが入っていたから。ル・マンのストレスに耐えられなかったんだね。最初のクルマでそれなりに軽く作ろうとしてるし、構造上の欠陥もあって、カウルの一部が膨れたり戻ったりを繰り返したりもしていたからね……」とのことである。

童夢の最初の挑戦は、こうしてスタートから3時間余りで終わった。だが挑戦はまだ始まったばかり。その後の活躍については……次回以降で。