

双葉社ムック

F1 倶楽部

1994 VOL.7 定価850円 赤井邦彦責任編集

ニッポンのF1



但馬 治 撮り下し

ホンダRA271

日本グランプリ・フット名場面集

セナの愛した鈴鹿

るののみ

林

(株)童夢代表

ル・マン行きも レースカー作りの 理由付けのひとつ

—— 林さんの主宰されている童夢という会社は、現在さまざまな分野で活躍なさっていますが、我々がとくに印象深く見ているのは、やはりモータースポーツに関して独自のスタンスで取り組む姿勢です。このルーツはどこに端を発するのですか。

林みのる よく聞かれるんですけど、僕はレース自体あまり興味なかったんですよ。勝負事とかスポーツとしてとらえるのはどうも、

F1グランプリは 理想のレース形態

林みのるはひとり憤慨していた。日本のモータースポーツはどうなってるんや、と。F3000は砂上の楼閣か、と。その反動で林はF1へ行く。その準備が今、着々と進められている。

いう感じだね。僕にとればクルマ作りの延長線やったね。もっと昔のこと言うと、なんでレースカー作ったかいうと、要するに作りやすかったからなんやな。東京レーシングカーショウとかあったけど、そこにレースカー作って出してるほとんどの奴らは、動機の半分くらいはそういうところがあったと思うんや。

当時、市販スポーツカーみたいなのを目指すと、ドアの閉まりとか、レギュレーターの上り具合とか、シートのカファカ感とかね、そういう部分が想像を絶する難しもんやったんやな。そこからイタリアのカロッツェリアが作ってるものっていうの

は、人間の技を超えたような感じがするくらい、はるか遠くにあった。

でもレースカーというのはドアもいらなきやシートも柔らかいのいらんやないか(笑)。サスペンションが難しいとか言われるけど、所詮わからん世界やからまあええか、という感じで。要するにとつきやすいというか。あの頃はボディだけ買えたしね。だからクルマ作りたい素人にとって、レースカーが簡単だという状況があったわけですよ。当時はね。でもその実、意外と難しかったりしたんだけどね。

—— 林さんがそもそも作りたかったのは、イタリアのカロッツェリアの作るスポーツ

FI CLUB Interview

インタビュー: 赤井邦彦
Interview: Kunihiko Akai
写真: 折原弘之
Photo: Hiroyuki Orihara





ル・マン24時間レースに挑戦した童夢ゼロRL。空力を追求したボディが注目される

た。でもル・マンで予選時間がありそうで意外とないでしょ。だから3種類も実験できないわけや。変えたと思うたらドライバーも替って、前の結果がわからなかったりしてね(笑)。

——空力部分がいちばん難しかったのですか。

林 他の部分はある程度理解できてたと思っただけね。他のチームと比べても遜色ないくらいに。でも空力とか新しい部分に関しては実験するチャンスがなかったからね。ル・マンという1年に1回しかやってないでしょ。うちはル・マン以外のレースで

方が出やすかったのですか。林 いや、そうでもなかったけどね。たまに童夢という会社始めてね、クルマ作りがある程度慣れてきた時点で、スポーツカーに恐るるに足らず、というふうな、そんなところになってた。本当は恐るべきもんだっただけね。だからもうその頃になると、レースカーみたいな単純なクルマ作るなら、スポーツカーの方が面白いなと思ったこともあって。それで童夢なんて会社作って、そこで童夢ゼロ(零)作ったら、そのオモチャが売れたり、いろんなメリットがあった。で、オモチャ屋さんの意向で今度はレーシングカーを作った。という話になって、じゃあということだ。レースカーを作った。レースカーという以上、どこかで走らせないと。じゃあレースに出ましようとなった。どのレースがいいかという話、今度はインパクトあるやつじゃないと、今度はインパクトあるやつじゃないと、今度のは、レースカー作る最低限の費用はオモチャ屋がみてくれるということだったんでね。童夢ゼロの模型が売れたからそういうことになったんだけど。ゼロはジュネーブショウに出してインパクトあった。で、柳の下の二匹目のドジョウ狙ってね、話題性のあるレースということだと、まあ



ジュネーブショウで発表した童夢ゼロ(零)

人並みはサルだ オリジナリティが重要だ

——ル・マンもトップクラスになるとプロのレースですよ。自動車メーカーが出て来たりとか。童夢はプロとアマチュアの中間のような感じがしたのですか。

Interview 林みのる

F1グランプリは理想のレース形態

林 僕に一貫してあるのはね、レースというのは後からついてくるもんなんです。もちろん目的のひとつにはなっているけど、基本的にはクルマを作りたいたいというのがあって、その気持ちはずっと変わらずにきている。クルマ作り抜きにはレースは語れないんだ。でもクルマ作るのとレースするのはえらい違うね。クルマ作るいうことは、レース活動のほんの一部なんやな。ル・マンのときなんかは、クルマ作りが8割であとの2割の余力でサーキットに持って行って走らせるって感じやったからね(笑)。あの頃はほんとクルマ作りしか考えてなかったから、レースの結果なんてどうでもよかったわけ、どっちかいうと。あれはあれで楽しんでたけどな。

は走らないわけだから。そういう点は苦しかったね。——でも、ル・マンの頃は元気良かったですよ。難しかったから面白かったのですか。挑戦意欲がわいたというか。林 うん、まあそうやね。すごい簡単なことだと思っていたのが、意外と難しかったりね。——ル・マン挑戦の頃には、今ほどではないにしてもレースカーのデザインの面では制約が出てきましたよ。長いストレートもあつたし。このあたりの対応の仕方はどうだったんですか。それより以前ではもっと自由な発想をすることができたと思っますが、形の上で制約が出てくると、技術の肉身の方に比重を置くようになるよ。林 うちは会社の社是としてね、「人並みと違うのはサルだ」というのがあるんです。サルというのは「猿」と「去る」に掛けているんやけど、人並みの考えとか行動は猿と一緒に、そんな奴には用はないから去れ、みたいな感じですね。オリジナリティとかがないとね。他人と同じことをやったら駄目というのがあるって、他人と同じようなレースカー作ってたんじゃ駄目だということや。よく見てもらおうと、童夢ゼロRLには、結構特徴的な部分がいっぱいあるんだよね。細かいところだね。でもそういうのは実戦的なレースカーでは違う部分が多くてね。まあ、オリジナリティが消えるのは残念だけど、勝つために何が必要かというふうなことがわかってきたのは、グループCが削減する頃になってからかな。それは今のフ

——理想の形はそこにあつたんです。林 うん、勝つために最大限やるべき技術的なことがわかってきて、それをやってるとね、新しい開発とかアイデアに対してすごくメリットが出る部分もあるけど、デメリットも多い。デメリットというのは、技術をコツコツと積み重ねていって、あらゆる状況の変化に対応できるようにするよ。と、勝ち負けに対して重要な要素になってくる。クルマ作りなんかじゃなくなってくるわけですよ。——良いクルマだけでは勝てない、すぐれたマネジメントが必要になってくる、と。林 空力システムとか、ジオメトリをコンピュータで計算する方法とか、シャシーの剛性をどうするかとか、レースの現場でタイヤメーカーとどういふ数字でやり取りするか、どういふ言葉を交わすかとかね。それら全部含めて一体的に機能しないと駄目なんですね。昔はどこかがクルマ作って、それをまたどこかのチームに預けて、「さあ走らせてよ」というような、そんなスタイルだったでしょ。でも今はそうじゃない。そうなるよ、やっぱりレースをする究極の姿はF1チームですよ。チームがコンストラクターであるというね。自分たちの手で作って自分たちで走らせるという。

思い通りの発想は好きですね

——理想の形はそこにあつたんです。林 うん、勝つために最大限やるべき技術的なことがわかってきて、それをやってるとね、新しい開発とかアイデアに対してすごくメリットが出る部分もあるけど、デメリットも多い。デメリットというのは、技術をコツコツと積み重ねていって、あらゆる状況の変化に対応できるようにするよ。と、勝ち負けに対して重要な要素になってくる。クルマ作りなんかじゃなくなってくるわけですよ。——良いクルマだけでは勝てない、すぐれたマネジメントが必要になってくる、と。林 空力システムとか、ジオメトリをコンピュータで計算する方法とか、シャシーの剛性をどうするかとか、レースの現場でタイヤメーカーとどういふ数字でやり取りするか、どういふ言葉を交わすかとかね。それら全部含めて一体的に機能しないと駄目なんですね。昔はどこかがクルマ作って、それをまたどこかのチームに預けて、「さあ走らせてよ」というような、そんなスタイルだったでしょ。でも今はそうじゃない。そうなるよ、やっぱりレースをする究極の姿はF1チームですよ。チームがコンストラクターであるというね。自分たちの手で作って自分たちで走らせるという。

——プライベートの真骨頂ですね。林 もう単純だね。要するに1億円あれば1億円のうちにいくらかけてクルマ作って、いくらでレースやるかですよ。8000万円かけてクルマ作って2000万円得るレースやったらアンバランスだね、レースに足りない。けど、やっぱりクルマ作りたいた人は8000万円かけてクルマ作りたいたいや。安ホテル泊つても、チームの人数絞つても、エンジンなんか中古でも、とにかくシャシーだけは良いの作ってね。うちのレースはそういう感じだったよ。

——そうやって作り上げたレースカーですが、作り方とか開発とかで苦労した部分がありましたか。あるいはプライベートの限界を感じたことは。林 空力的にマシンが洗練されていったときやね。ベンチユリ・システムなんか流行したとき、本などにはいろいろ原理的なことが書かれてあつたし、説明はあつたけれど、まだランニング・ペルト付きの風洞がなかったから、正確な実験はできなかったんですよ。実際に走らせると、風洞実験で出た数字とまったく違うものが出てきてね。それからマシンの一部を変えても、いっても大変だしね。だから実験と実戦のあいだで、技術的なギャップがなかなかできなかった。やってみたら違つていて、違つたままで1年経つたとか。原理はわかつたけど、細かい具体的な、本当に有効な使い方がなかなか見つからなくてね。ル・マンに行ったときも、アップスライプの角度を3段階で作ったアンダーパネルを持参して、出たとこ勝負という感じだっ

童夢ですが、F1に行くにはその前段階としてF3000をやらなきゃいけないからなんです。それが最初是他メーカーのマシンで。林 いや、やっぱり段階は踏まない。急にやり始めても難しかったと思う。フォーミュラのデータも経験もなかったしね。最初はスピードボックスというチームがF2レースを始めたときに、メインテナンスをうちが全部やりました。メインテナンスから始めてるんですよ。けっこう用意周到に、やるべきステップは全部踏んで無駄のないようにしようと思つてたから、メインテナンスに徹して。うちとしてはデータ集めに設計のメンバーを送り込んでね。メインテナンス屋のくせに、設計陣が同じくらいの数いたりしてね(笑)。

1年目はそうやつたけど、次の年はうちがチームとして乗り込んで、よそのシャシー使つてね。シャシーは意識的にいろいろと使い分けてたんです。レイナードもローラも使つた。これはどこのシャシーがいちばん速い、というようなこと以外の選び方でやってきたんです。唯一、計算違いといえば、最初のオリジナル・マシン、101の投入が少し遅れたことぐらい。——遅れの原因は何ですか。林 あれは惜しいクルマだね。空力的にも冷却装置とかいろんなものも、多くの実験的要素を含んでいたんやけどね。結局モノコックの製造技術がなくて遅れたんです。といつてもモノコック作つたのはうちじゃなくて大手のメーカーで、そこができるっ

て豪語してたのに結局できなくてね。それの技術的修復に結構時間がかかってね。全体的な我々の予定からいくと、101からそういうことを始められたらもっと革新的な実験ができてたんやけど。それが全部プログラムできず、2年くらい遅れた。そのあいだに、だんだんと気分も変わってきて、時間的な焦りもあつたし、結局コンベンショナルな方向へ行つてしまつたわけ。もし革新的な実験ができてれば、我々流の新しい何かをつかめたかもしれんけどね。

——でもそれから102、103……とくるわけですよ。林 要するにあれば、人並みのクルマなんやな。技術的には自信ある部分もあるけど、それは他人の書いた本をよく読んで、いろんな講演会に出かけて行つて勉強した東大生みたいな、そうした努力によって得た結果のような部分があつてね。僕なんかが求めている天才的なひらめきとか、独創的なアイデアとか、そういうものとはちよつと違うクルマになつてきてるのね。

それはひとつに、やっぱり僕が現場から離れて、奥明栄といううちのチーフデザイナーが全部仕切っているからね。世代交代ですよ。僕が口を出していたのが101で、それから後は出さなくなつた。

——口を出さなくなつたら変わったわけですね。林 そう。奥はコッソツと純科学的に現状を解明して、最善の方法を取るタイプだからね。だから大きな失敗もないし。

——林さんが最初にイメージしたF3000というのがありますよね。新しい発想をどんだん取り入れていくとか。そうした方法論は、奥さんと周りの人に伝わっていくものですか。林 奥はあれで結構自分の考えに固執する方ですね。粘り強いんや。僕が揉み手で何か言つても、ヒョイと変わるタイプじゃないのよ。

——奥さんの狙うところは林さんの狙うところと違うんですね。それはそれでいいわけですか。林 いやあ、もう手遅れやろうな(笑)。だつてもう僕にはわからないよ。日々風洞や実験室で追い求めてきた数字とね、思いつきでこうしろなんていうのとは、合うわけがないやん、もう。

——でも、林さんのひらめきとか思いつきで出てきたものが、風洞へ持つて行けばいい数値が出たこともあるわけですよ。林 思いつきの部分というのはコリン・チャップマンなんかもそうやね。僕は息子に幸倫(コリン)で名前つけてるくらいチャップマンのことを信奉してるけどね。彼の発想は本当に好きですよ。ただ、ああいう思いつきでクルマができた時代というのは、松下幸之助が二股ソケットを思いついて一代を成したり、塚本幸一がプラキヤップを作つたり、ああいう時代と今は、もう違うからね。

——でもいつの時代でも新しいものの発想には困難はつきものであるよね。林 まあね。当時だつてそういうものを発想するのは難しかったやろね。一発でヒットするというのはね。フォーミュラカーでも、ひと昔前の風洞は、ノーズの形状をA、B、Cと3種類作つて、どれがいいかとか、そういうことをやってたんだよ。でも今は全然違つて、風洞実験なんて何日たつても、見る限りでは最初と変わつていないように見える。でもやつてくるとはちゃんと推移してる。徐々に変化させてその差をすつと読んでいってらんだけど、あまりにも変化が細かすぎてやね、1週間たつて風洞に行つても同じものが置いてあるから、まるで仕事してないみたいだね(笑)。なんでこんなデータ用紙だけ山ほどあるんだ、というくらいでケース・ナンバーだけはいっぱい増えているのね。



をどんだん取り入れていくとか。そうした方法論は、奥さんと周りの人に伝わっていくものですか。林 奥はあれで結構自分の考えに固執する方ですね。粘り強いんや。僕が揉み手で何か言つても、ヒョイと変わるタイプじゃないのよ。

——奥さんの狙うところは林さんの狙うところと違うんですね。それはそれでいいわけですか。林 いやあ、もう手遅れやろうな(笑)。だつてもう僕にはわからないよ。日々風洞や実験室で追い求めてきた数字とね、思いつきでこうしろなんていうのとは、合うわけがないやん、もう。

——でも、林さんのひらめきとか思いつきで出てきたものが、風洞へ持つて行けばいい数値が出たこともあるわけですよ。林 思いつきの部分というのはコリン・チャップマンなんかもそうやね。僕は息子に幸倫(コリン)で名前つけてるくらいチャップマンのことを信奉してるけどね。彼の発想は本当に好きですよ。ただ、ああいう思いつきでクルマができた時代というのは、松下幸之助が二股ソケットを思いついて一代を成したり、塚本幸一がプラキヤップを作つたり、ああいう時代と今は、もう違うからね。

——でもいつの時代でも新しいものの発想には困難はつきものであるよね。林 まあね。当時だつてそういうものを発想するのは難しかったやろね。一発でヒットするというのはね。フォーミュラカーでも、ひと昔前の風洞は、ノーズの形状をA、B、Cと3種類作つて、どれがいいかとか、そういうことをやってたんだよ。でも今は全然違つて、風洞実験なんて何日たつても、見る限りでは最初と変わつていないように見える。でもやつてくるとはちゃんと推移してる。徐々に変化させてその差をすつと読んでいってらんだけど、あまりにも変化が細かすぎてやね、1週間たつて風洞に行つても同じものが置いてあるから、まるで仕事してないみたいだね(笑)。なんでこんなデータ用紙だけ山ほどあるんだ、というくらいでケース・ナンバーだけはいっぱい増えているのね。

——でも、林さんのひらめきとか思いつきで出てきたものが、風洞へ持つて行けばいい数値が出たこともあるわけですよ。林 思いつきの部分というのはコリン・チャップマンなんかもそうやね。僕は息子に幸倫(コリン)で名前つけてるくらいチャップマンのことを信奉してるけどね。彼の発想は本当に好きですよ。ただ、ああいう思いつきでクルマができた時代というのは、松下幸之助が二股ソケットを思いついて一代を成したり、塚本幸一がプラキヤップを作つたり、ああいう時代と今は、もう違うからね。

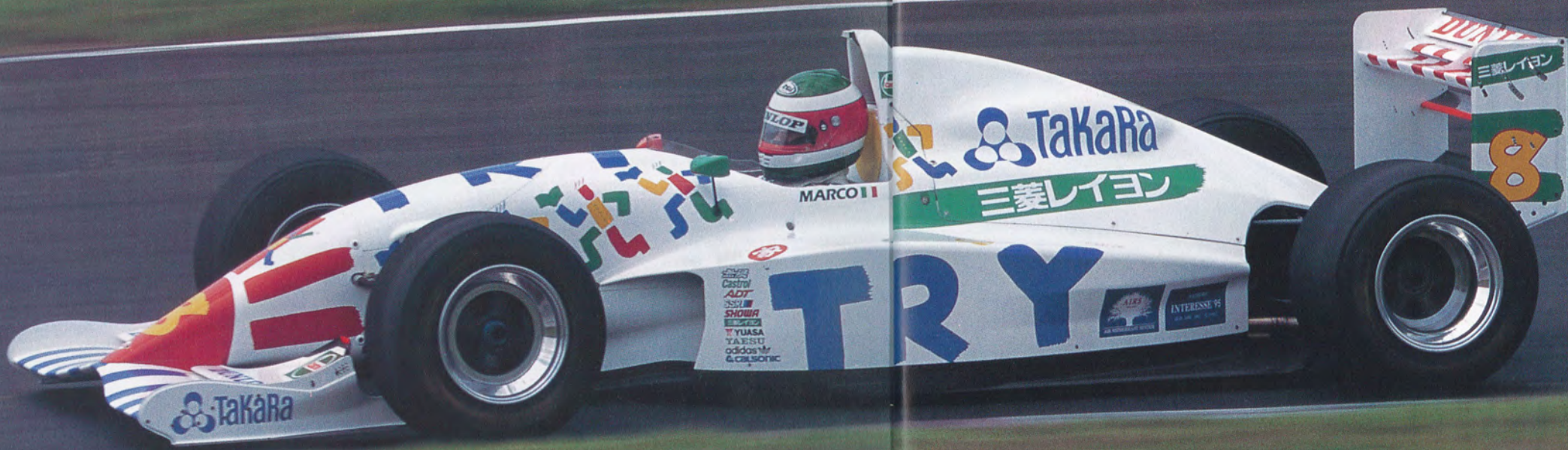
——でもいつの時代でも新しいものの発想には困難はつきものであるよね。林 まあね。当時だつてそういうものを発想するのは難しかったやろね。一発でヒットするというのはね。フォーミュラカーでも、ひと昔前の風洞は、ノーズの形状をA、B、Cと3種類作つて、どれがいいかとか、そういうことをやってたんだよ。でも今は全然違つて、風洞実験なんて何日たつても、見る限りでは最初と変わつていないように見える。でもやつてくるとはちゃんと推移してる。徐々に変化させてその差をすつと読んでいってらんだけど、あまりにも変化が細かすぎてやね、1週間たつて風洞に行つても同じものが置いてあるから、まるで仕事してないみたいだね(笑)。なんでこんなデータ用紙だけ山ほどあるんだ、というくらいでケース・ナンバーだけはいっぱい増えているのね。



——でもいつの時代でも新しいものの発想には困難はつきものであるよね。林 まあね。当時だつてそういうものを発想するのは難しかったやろね。一発でヒットするというのはね。フォーミュラカーでも、ひと昔前の風洞は、ノーズの形状をA、B、Cと3種類作つて、どれがいいかとか、そういうことをやってたんだよ。でも今は全然違つて、風洞実験なんて何日たつても、見る限りでは最初と変わつていないように見える。でもやつてくるとはちゃんと推移してる。徐々に変化させてその差をすつと読んでいってらんだけど、あまりにも変化が細かすぎてやね、1週間たつて風洞に行つても同じものが置いてあるから、まるで仕事してないみたいだね(笑)。なんでこんなデータ用紙だけ山ほどあるんだ、というくらいでケース・ナンバーだけはいっぱい増えているのね。

——でもいつの時代でも新しいものの発想には困難はつきものであるよね。林 まあね。当時だつてそういうものを発想するのは難しかったやろね。一発でヒットするというのはね。フォーミュラカーでも、ひと昔前の風洞は、ノーズの形状をA、B、Cと3種類作つて、どれがいいかとか、そういうことをやってたんだよ。でも今は全然違つて、風洞実験なんて何日たつても、見る限りでは最初と変わつていないように見える。でもやつてくるとはちゃんと推移してる。徐々に変化させてその差をすつと読んでいってらんだけど、あまりにも変化が細かすぎてやね、1週間たつて風洞に行つても同じものが置いてあるから、まるで仕事してないみたいだね(笑)。なんでこんなデータ用紙だけ山ほどあるんだ、というくらいでケース・ナンバーだけはいっぱい増えているのね。

——でもいつの時代でも新しいものの発想には困難はつきものであるよね。林 まあね。当時だつてそういうものを発想するのは難しかったやろね。一発でヒットするというのはね。フォーミュラカーでも、ひと昔前の風洞は、ノーズの形状をA、B、Cと3種類作つて、どれがいいかとか、そういうことをやってたんだよ。でも今は全然違つて、風洞実験なんて何日たつても、見る限りでは最初と変わつていないように見える。でもやつてくるとはちゃんと推移してる。徐々に変化させてその差をすつと読んでいってらんだけど、あまりにも変化が細かすぎてやね、1週間たつて風洞に行つても同じものが置いてあるから、まるで仕事してないみたいだね(笑)。なんでこんなデータ用紙だけ山ほどあるんだ、というくらいでケース・ナンバーだけはいっぱい増えているのね。



全日本F3000選手権で上位常連のドームF104。M.アピチェラの手ですでに今季2勝(94年10月6日現在)
Photo: MPS

局はトムスとウチなんかで国内技術でレースカー作っていても、最後はトニー・サウスゲートにゲタを預けたりね。マツダでもニッサンでも、みんな外国企業にまかせて、名前だけ日本の名前つけてるような環境じゃね。それも日本人の技術者がすごく劣るならそういうのもいいかもしれないけど、そうやないで。レースなんてことをやる以上は、どこかに闘いのボーダーがないと本物の闘いにはならへんわね。

—— ナシヨナリズムにも通じますよね。
林 世の中にはナシヨナリズムってあるはずやしね。ドライバーがA国の人で、デザイナーがB国の人で、エンジンがC国のエンジンで、名前をつけるためにお金払ってるのが日本の自動車メーカーでね。だから日本チームを応援するいうても、どこを応援してるのかわからんわね。そこらへん、ある程度レースというゲームの面白さを増すためにも、日本の自動車メーカーは日本のものや人を使わないとね。それをインターナショナルとか何とか、ああいう形で行うことには、僕はとっつきが悪いよ。ね。

—— 見る方はわからないですよ。その内部までは。これは自動車メーカーがファンをだましてるようなもんだ。

林 自動車メーカーなんて気まぐれでレースやってるだけだから。自動車メーカーはそういうレースはやめるべきやね。気まぐれであつちやつたりこつちやつたりね。ル・マン出たり出なかつたりね。その度に分ける奴もいるけど、やめていくときにどれだけレース界の人間が傷つくか。何も育てるわけじゃないし。自動車メーカーのレ

Interview 林みのる

F1グランプリは理想のレース形態

かと。砂上の楼閣みたいな、風吹いてきたら、砂がサラサラ飛んで行ったら、オレたちはその中に巣食ってた、ただの蟻ンコかと。柱も梁も何もなくてやね、砂原に残った1匹の蟻になるのかと。

—— そりゃ辛いなあ。

林 辛いもクソも、オレ等そんなとこにいると思っただけだからね。鈴鹿サーキットがあり、JAFがあり、それなりの偉そうな団体があつて、それなりの機能を果たしてね、オレ等の中でエンタラントとして最大限の努力をしてレースに参加してたわけやからね。

—— なんてそう言ったんですか。
林 日本のF3000というのは、シャシとか野放しやから、やりたい放題やってきて挙句の果てに何もなくなっている。でもレースのレベルは高いし、F1と同じ環境があつたと思うし、ある意味ではF1より厳しい拮抗状態があつたと思うんだよ。

—— そういう時期もあつたのに、今はどうして何もなくなつたんですかね。林さんのチームのようなところが、あと1、2チーム出てきてくれないと……。

林 そんなチーム、出てこないと思つよ。だって投資金額でいって割りが合わないから。

レースをやる以上は闘いのボーダーがないと本物の闘いではない

—— お金の問題だけでもないですしね。
林 うん。他のレースでも、トヨタでも結

ー活動なんていうのは、いわば不必要悪
やね。

—— 必要悪じゃなくて、不必要悪。
林 自動車メーカーが出てこなければ、ア
マチュアはアマチュアなりのレースの世界
がキツチリ構築されてる。波風のないね。
貧乏つたらしいかもしれないけど、そんな
にアクセクしない、肥大化もしない世界が、
ちゃんとしてきてると思うよ。

—— モータースポーツのルーツはそこに
ありますよな。

林 うん。日本の独自のノウハウを育てら
れないような活動はやめるべきやね。結局
はドライバーにしろ何にしろ、外国に金を
バラ撒くだけだからね。モータースポー
ツに理解のあるような顔するだけだね。

—— でも責任は自動車メーカーだけにあ
るわけではないですよな。

林 JAFだって、レギュレーションの話
なんか誰も理解していない。FIAの出し
たブリテンに間違いがあったことすら気が
つかないんだからね。そんなところが我が
国のモータースポーツのトップなわけよ。
当事者だって、つまりF3000のエント
ラントだって音無しの構えで、まったく怒
りもしない。誰も何も言わないし、考えな
いし、怒らない。

—— ノレンに腕押し、ですか。

林 ノレンがどこにあるのか、腕がどこに
あるのかもわからない。虚無の世界やね。
それならまだ不条理なことでも、F1のよ
うにギヤーギヤー言ってるほうが実態が見
えてええやんか。存在感があつて。
—— 議論がないと進歩はないですしね。

林 流れに身をまかせてるのならいいけど
ね。来年はツーリングカーが流行りそうや
な、まあ10月頃になったら来年の様子がわ
かるやろとかね。そんな時間を過ごしてい
てもついて行ける世界ならいいけどね。

でもフォーミュラカー作ろうと思うたら
何年も前から準備しないとけないし、会
社の体質自体もフォーミュラカーを作り続
けられるようにしないとけないし。そう
いうことができる相手かどうかということ。
相手が流れに身を
まかせてるのに、
こつちが一所懸命
レール引いても、
何にもならへんか
らな(笑)。

F1、来年 中に1回走 らせたいね



ドームF101の試作モデル

Interview 林みのる

F1グランプリは
理想のレース形態

—— 欲であり何でありね。何も無いの
がいちばんいいかと。
—— そのためのシステムは……。
林 作りつつありますけどね。でもうちら
がやってることは、あくまでも技術的なこ
とやからね。それに対してソフト面のレー
ス・テクニクというのは、徐々にやって
いかざるを得ないけどね。確固たる自信が
あつて言ってるわけやないよ。その方向に
一歩でも近づいていけば、と思つてね。3
年以内にF1やろう
と思つて、たとえば
30億円かかるなら、
来年30億円用意しま
しょうとか、こうい
う方法があるなんて
思つて言ってるわけ
じゃないしね。だか
ら、後退は絶対しな
いで行こうね、とい
う感じでは前に進め
ると思うけど。

—— それが童夢の
基本スタンスですな。

林 ビジネスとしてF1に行くなら、儲か
らないといけないわけやろ。儲かるという
ことは来年も続けられるということだよ。
そうやってチームが成り立つていくという
ことは、裏を返せば金が儲からないとF1
チームは成り立つていかないということよ。
でも、儲かりまっか、だけでは駄目です
よ。必要か不必要かといえは、どちらかと
いえないものだからね、F1は。だ
から、全然違う方法論によらないと、日本

からF1チームというのは発達できない。
十分な技術があつて、ある程度の成績をお
さめる可能性のあるチーム、将来トップチ
ームになる可能性のあるチームが生まれま
したよ、と。じゃあこれを育てましようよ
というのは、日本では期待できないわけよ。
—— ビジネス抜きでF1をやるとはどう
いうことですか。

林 うちは今までF3000やスポーツツカ
ーやってきたけど、全部採算は合つてない
よ。でもそういうことを続けていくシステ
ムは、うちの会社の中で一応できてるわけ
や。他の仕事で利益を上げてね。社員も、
会社が大きくなつていなくても、給料が
安くても、こういうことができるんだから
いようかとか、そういう雰囲気はあるわけ
F1は何年で経費が何十億円かかるかわか
らんけど、この論法で言えば、F1行く費
用もそうやって稼ぎなさい、ということやな。
—— そこまでできるかどうかは別として、ど
うしても駄目なら、うちの会社でもうひと
つ何か産業を起こしてね、その利益で行か
ないといけないかもしれない。

—— ぜひF1へ行つてくださいよ。

林 今は目標は小さく、とりあえず思い切
り入れこんだシャシー作つて、適当なエン
ジンを積んで、とにかく1回走らせてみよ
うと思つてるけどね。

—— 予定はいつ頃ですか。

林 できれば来年中ぐらいにやりたいよな
なるべく早い時期に。

—— 楽しみに待っています。

(9月3日、御殿場にて)

