

50th ANNIVERSARY
SINCE 1968

CARTOP

AWD ハイパフォーマンス

進化史 曲がって過る



特別付録

WRX STI

サーキットインプレッション

【新型】HONDA N-BOX

ホンダで一番売れてるK
衝撃のフルモデルチェンジ



全暴露

史上最強スバル

SUBARU STI S208

ツクバでわかった衝撃の事実

筑波サーキットテスト2017 全9台



燃費対決
仁義なき



THS-II vs e-POWER

トヨタ・アクア&ヴェイツHV vs 日産・ノートe-POWER NISMO

爆売れC-HRヒットの秘密

クロスオーバー
SUV ツーリング 1300km

- トヨタC-HR
- ホンダVEZEL
- スバルXV
- マツダCX-3
- プジョー3008



次期 9月6日公開! EVが世界を席卷する日
リーフは航続距離400km!

孤高の日の丸 コンストラクター



HAYASHI

第一回

連載 素顔の技術者 [その6]

株式会社
童夢ホールディングス
代表取締役社長

林 みのる

独自技術に拘り闘い続けた ゴールなきクルマ作り

浮谷東次郎がドライブして初レースで優勝した「カラス」。独自マシンで挑んだル・マンや市販を目指した和製スーパーカー「ZERO」。さらにF1マシンやWSCマシンの製作、風洞施設やカーボン技術など、林みのるが挑んできた技術への挑戦は常人では考えが及ばないことばかり。京都に童夢を立ち上げ、日本のレース界を牽引して来た怪童「林みのる」の素顔を追った。

文・赤井邦彦 写真・童夢／本誌

**不満が次の原動力となる
林はまさに不屈の技術者**

既成概念の破壊者という、林みのるはどう返してくるだろうか？ 既成概念なんて気にするからこの世の中は歩きにくくなる、と言うに違いはないが、そもそも既成概念とはなんだろう？ 辞書によると、すでに出来上がったものとして広く社会で認められ、通用している概念のことらしい。しかし、そもそも概念とは何かなどと考え始めると、だんだんと理解困難な深みに足を踏み入れたように思われる。これこそ林がもつとも嫌がる世界といえる。

じつは林は既成のものを壊そうとするのではなく、新しいものを創造しようとした。そうであれば、既成概念の破壊者というよりXXの創造者

と語りべきだろう。つまり、新しい規範を作ることで古い概念を覆そうとしたところに林の存在意義があり、またその気概が彼を長きにわたって自動車とモータースポーツの世界に君臨させたと言えるだろう。君臨などという言葉は彼をして唾棄すべき言葉に違いないが、彼の実績を見れば決して大袈裟な言葉とは思えない。

しかし、彼の仕事のいくつかは不完全燃焼で終わったものがある。童夢・零やジョット・キャスピタの量産・市販F1マシンの開発・グランプリ参戦、国内トップフォーミュラレースへの車体の供給といった彼がもつとも望んでいた事業は実を結ばなかった。もちろん、現実になった夢の方が多いのだが、世の中の常として成功譚よりも失敗に

注目が集まるように、林の業績は限定して語られることが多い。そして彼は目の目を見なかった事業を彼一流のシニカルな視点で分析するのだが、往々にして社会構造の不備によってそうなったという解答にたどり着き、不満を募らせるのだ。

だが、その不満がまた林の次なる原動力になるのだから、林はまるで回生エネルギーのような不屈の技術者という言葉が当てはまる。そのルーツはどこにあるのか、林本人はもちろん、彼をよく知る人達の声を集めてこのパイオニアの素顔に迫ることにする。

父親は画家になる夢を持った人物で最終的にその夢を実現させるのだが、有名になったのは「お年玉付き年賀はがき」を考案した画家としてだった。林の家はもとと裕福な家庭で、林本人は京都の広大な敷地に建つ実家で何不自由なく育った。そして、この京都の生活が林みのるという異端の怪童を生み出す重要な要素になったことは否めない。

その林にしても、小学生時代は「子供の科学」や「模型とラジオ」を愛読書とし、様々な模型作りに励むどこにでもいる模型少年だった。しかし林が取り組んだのは、街の模型屋で手軽に手に入るありきたりの模型ではなく、好奇心に駆られて考案した小学生にしてはユニークな発想に基づく模型ばかりだった。

例えば京都御所に通じる水路で鯉を釣るために作ったクレーン付きの鯉釣りボートや人間の代わりに模型飛行機を飛ばすUコン操縦機など、常識の枠に囚われない発明をして得意になっていた。Uコン操縦機を作ったあげた人から譲り受けた模型飛行機用のジ



▲ホンダ、トヨタのワークスドライバーから始まり、ベントレー監督としてル・マン制覇を果たすなど国内外で輝かしい実績を持つ鮎子田寛（現童夢・顧問）。林とは同志社中学時代からの付き合いで、一緒にトランジスタラジオを作った仲間が56年を経てもなお関係が続く

エットエンジンを自転車の荷台に取り付けたジェット自動車を作ったこともある。

子供のころは興味の対象が次々と変わっていくものだが、林もその例外ではなかった。

ただ、普通の子供と違ったのは、次々と変化する興味対象が子供とは思えないほど高度になっていったことだ。中学生になると「子供の科学」からオーディオに興味の対象が移った。しかし、これも普通

のオーディオマニアが手を出すアンペア製作ではなく、メカニカルな部分であるターンテーブルやスピーカーシステムに興味を持って、その製作や改良に勤しんだ。

東京・京都の走り仲間が後の日本レース界推進役

そんな子供時代、林は70歳を迎えた今も変わらぬ付き合いのあるひとりの男と出会っている。鮎子田寛。鮎子田は京都で和装小物の店の次男として生まれ、小学校で林と知りあい、ほとんど毎日ふたりで林の部屋で遊んだ。遊ぶといってもラジオの製作から始まってオーディオ、自転車の改良や製作といったかなり高尚な遊びだった。そんなある時、ふたりの興味が大きく転換する。林みのる14歳の夏だった。

「鮎子田が実家で使っていたスーパーカブに乗って遊びに来た」と、林は当時を回想する。鮎子田は以前から自宅にあったスーパーカブを乗り回していたが、その延長として林の家まで乗っていった。ところが林にとればまだバ

イクには乗った経験がない。面白そうだといいので軽い気持ちで乗せてもらった。その瞬間に林の世界がコペルニクスの大転回をしてしまったのだ。

「ちょっと衝撃的だった。こんな乗り物があるんだということにまず驚き、そのメカニカルな美にも惹かれた」と、林。その時の感動を著書「童夢へ」で、次のように記している。ちょっと長いが引用する。

持ち出してきた。当時は14歳から原付に乗れたし、許可証は試験もなく申請すれば誰でももらえたと思う。「へえーっ、ちょっと乗せて」と私も乗ってみたが、大げさでなくその瞬間にあれだけ熱中していたオーディオのことはすっかり忘れ去り、バイクの魅力に取りつかれてしまった。軽くスロットルをひねるだけで自転車とは比較にならないほどの加速とスピードがいとも簡単に出来る機能は感動的だったし、メーターの動きさえ「計器」という感じでカッコ良かった。エンジンの振動や排気音は自分のためだけに力を発揮してくれるアラジン

林の従兄弟で東大のハヤシレーシング(林将一)に間借りしていた童夢は、念願の本社工場を京都の宝が池に建設。ここで和製スーパーカーである童夢・零が誕生した。林曰く「立派な建物の中は1.5億円の借金で満杯だった」



のランブの精みたいで力強かつたし、そのすべてを支配している自分の存在が大きく感じられたものだ。まるで、テレビのチャンネルを急に変えて、突然まったく別のドラマが始まった様な感覚だった。



▲浮谷東次郎(右)のホンダS600を改造したカラスを修理する林みのる(左)と元無限社長の本田博俊(中)。白いボディを「戦闘機のような黒い防眩塗装にしたらカッコイイ」と言い出した本田の言葉に従い3人でボディを刷毛で真っ黒に塗ったという

のを表現するにはもってこいの言葉です)に移行してしまつたとも言える。少なくとも頭の中はこれまで大きな位置を占めていたオーディオなどはすっかり姿を消し、まずはバイク一色になった。母親に強請って買ってもらったバイクは、あつという間に林が考えたように改造された。

1964年に発表され、たちまち自動車好きの心を掴んだが、17歳になったばかりの林には手に入れる術もなく、毎日ホンダS600をベースにしたレーシングカーのイラストを描き続けた。その間、まさに妄想の世界を浮遊するよ

うな時間だった。1962年、日本で初めての本格的なレース場が鈴鹿サーキットとして三重県に開場、翌63年に第一回日本グランプリが開かれた。林はもちろん観戦に行くが、そこで目にしたロータス23のスタイルに一目惚れ、以来ロータスの虜になり、創始者のコリン・チャップマンを崇拜するようになった。後年、林が息子に付け

た名前が「光倫(こうりん)」。どこまでチャップマンを崇拜していたかがわかる逸話だ。

1964年、ホンダがF1グランプリに出場を開始した年、林や鮎子田は運転免許を取って

正式に自動車の運転ができるようになった。

免許を取ると林と鮎子田は早速鈴鹿サーキットに走りに行き始めた。林は父親のルノーやコンテッサ、鮎子田はコロナで走った。林は鈴鹿まで走りに行きながらも、時間さえあればレーシングカーのイラストを描き続けた。走る

ことよりもレーシングカーの製作に興味を持つていることは明らかだった。

この頃から林と鮎子田の進む道が別れて来た。林はレーシングカ

はレーシングドライバーになりたい。その時の思いが後年実を結び、共に日本のレース界で名をなすのだから夢は持ち続けるものだ。鈴鹿サーキットに走りに行き始めると、全国から走りに来た若者が多くいた。林と鮎子田はもうひとりの友人である横山靖史と3人でよく鈴鹿詣でをした。その時浮谷東次郎に会った。浮谷はすでに速さでは抜きん出ていて、雑誌などで名前が売れていたが、すぐに林達と意気投合、京都

まで来て山道を走りまわった。浮谷と知り合ったことで、本田宗一郎の息子・博俊、生沢徹といった知己を得た。この東京と京都の走り屋仲間との邂逅が、後に我が国のモータースポーツ黎明期に小さいながらも鋭利な印を残した「カラス」という手作りレーシングカーを生み出すことになる。そして、「カラス」を出発点として、我が国のモータースポーツは一気に花開くことになる。

(つづく 文中敬称略)



Profile → 林みのる(林總)

1945年7月16日生まれ 京都市出身 幼少時からもの作りが好きで、模型やトランジスタラジオ、オーディオなどを作っていたが、同級生の鮎子田が乗って来たスーパーカーに乗ってから乗り物の虜に。以来、浮谷に頼まれたカラスに始まりTOJIRO II、マクランサ、PANICなどを個人的に手掛けた。1975年に株式会社童夢を立ち上げ、'78年にスポーツカー童夢・零を発表。レーシングカーコンストラクターとしては'79年にDOME-ZERO RLで念願のル・マンに参戦。以降、スポーツカータイプのレーシングカーを主体に活動。自ら風洞施設である「風流舎」やカーボン製作ができる「童夢カーボン・マジック」を設立するなどしたが、'12年に社長を退任し特別顧問。'15年に新体制に移行。

50th
ANNIVERSARY
SINCE 1968

CARTOP



ホンダ・シビックタイプR
スズキ・スイフトスポーツ
ホットハッチも
ターボの時代!

TOKYO MOTOR SHOW
特別付録
今昔物語!



追加 BRZ STI SPORT / 次期 S2000



極限
検証!

先取りモーターショー

衝撃!

土屋圭市を
唸らせた



NISMO
ロードカー



スバルWRX STI
メルセデス-AMG GLA45 4MATIC
アウディS3スポーツバック

本当に楽しいスポーツ四駆は?

真夏の決戦

[新型]フィットが一等賞のワケ

Bセグコンパクトハッチ
1100kmツーリング

ホンダ・フィット
日産ノートe-POWER
トヨタ・アクア
マツダ・デミオ
ルノー・ルーテシア



次世代の勝ち組はどれだ
ディーゼル×EV×SKYACTIV-X



孤高の日の丸 コンストラクター

第二回

連載 素顔の技術者 [その6]

株式会社
童夢ホールディングス
役員

林 みのる

独自技術に拘り闘い続けた ゴールなきクルマ作り

鈴鹿サーキットに通う林みのるは、速いS600を作るためにホンダが1966年に開設したRSC(レーシング・サービス・クラブ)に足繁く通い、部品調達した。林がS600改造用にポルトやアルミの板を分けてもらったのが、当時RSC開設とともに和光研究所から鈴鹿へ赴任した、後に無限の専務となった木村昌夫だった。「直線と鋭角の林さんのデザインは彼の性格そのもの」と評するともに、「日本のレース黎明期から現代までを見てきた木村は、林を「不世出の人間」と言い切った。

空力と軽量化が図られた 浮谷用マシンの悲しき運命

2015年7月15日、京都・東急ホテルに於いて、童夢40周年記念及び林みのるの引退パーティが開かれた。林は2012年に社長の座を鮎子田寛に譲って特別顧問に就いていたが、この日を境に林は童夢の株手を手放して相談役に退き、大王製紙の元取締役・井川高博がオーナーに就任することが発表された。経営陣も同時に刷新され、鮎子田は副社長に退き、元ジャニーズ事務所取締役の高橋拓也が社長に就任した。

マ性の大きさが注目された。パーティ会場になったホテルの外には、林が(童夢が)量産を念頭に置いて1978年に完成させた「童夢」が置かれ、来場者の郷愁を誘った。しかし、林にとってなにより重要な創造物は、パーティ会場入り口に置かれた2台のレーシングカーだった。1台はカラス、もう1台はマクランサ。この2台のレーシングカーこそ林が林たるアイデア(理想)とも言えるものだった。林の現在に至る出発点にあった、なにもものにも代え難いアイコンである。

林の話が始めるときに避けて通れないのが、カラスという(一部)手作りのレーシングカーだ。しかし、50年を経ていま考えると、このカラス

という不格好な漆黒のレーシングカーは、林だけのモノではなく、我が国のモータースポーツ史にとって重要な役割を果たしたクルマといえた。まず、自動車メーカーではない若者の手によって作りあげられたレーシングカーであるということ。それは、レーシングカー・コンストラクターへ、広義に解釈すればカロッツェリアへと繋がるクルマの造形の原点に、林という若者の手によって日本のクルマが踏み込んだ一歩であったといえるものだ。

もうひとつカラスが担った重要な役割は、浮谷東次郎という不世出のドライバーを世に知らしめる武器となったことだろう。

林が鮎子田寛や横山靖史と鈴鹿サーキットに走りに行き、東京から来る浮谷東次郎、生沢徹、本田博俊らと交流を持つようになったことは前号で触れた。この出会いが林を鼓舞してレーシングカー作りに邁進させるのだが、特に浮谷との交流が大きな比重を占めた。それは、林が「速いクルマは軽量化と空力」と言い続

けて来たことを聞いた浮谷がその考えに賛同し、自分のS600の空力を改良して日本GPのGTレースを制覇することを希望、林のアイデアを採用したことが要因だった。そこからふたりは急接近し、浮谷のS600の空力を改良するために、ノーズ部分に林がFRPで形成したカバーを取り付けてシャープにし、屋根の後部をファストバックに

して空力性能を高めた。そして、本田のアイデアでクルマを黒く塗った。このボディカラーのせいで、浮谷のS600はいつの間にかカラスと呼ばれるようになった。カラスを駆った浮谷は悠々とGTレースを制したことから、他のドライバーも林のところへクルマの改造を依頼しにやってくるようになったり、雑誌に採り上げられるように



木村昌夫 1937年7月28日生まれ ホンダ入社時の面接官は初代F1挑戦時の監督だった中村良夫さんと言う。1961年和光研究所に入社し、四輪試験室に配属。66年に鈴鹿RSC開設とともに移動。その後はホンダR800やR1300などを開発し、1973年無限設立時に転籍。FJ1300用エンジン(MF318)を開発し、初レース初優勝など、その後もF2やF3000、JTCC、SGT、F1など無限のレース活動の要となった存在。

なった。林の夢が少しずつ夢でなくなり始めた。カラスを自らの引退パーティに飾ることは、林にとってひとつの踏ん切りだったに違いない。引退パーティ自体踏み切りであることは言わずもがなだが、そこに自らのルーツともいえる確証を添えることで、引き返すことを踏みとどまる覚悟を見せたのだ。

目だと返事をしたが、浮谷はそのまま出ていったのだ。日本のレース界を担うドライバーとして期待されていた浮谷が、自分のクルマで命を落としたことに対する林の自責の念は、その後長く林を解放しにくれなかった。

しかし、カラスと浮谷に関しては辛い思いもある。カラスで一応の成果を上げた林は、浮谷とともにさらなる改良をS600に加え、GTレースを席巻する目標を立てた。カラスに続く2代目のレーシングカーを製作し、テストに鈴鹿サーキットに持ち込んだが、そのクルマの整備完了を待つ間に浮谷は林のノーマルのS600でコースに出て行き、帰らぬ人になってしまった。

浮谷に乗ってもらおうと完成急いだレーシングカーは、完成したときには乗り手を失っていたが、その替わり名前を残すことになった。林は浮谷のために制作したレーシングカーをTOJIRORO II、TOJIRORO IIIと名づけた。

レーシングカーに林のS600のシートベルトを取り付けたせいで、林のS600にはシートベルトがなかった。浮谷はそのS600でコースに出て行ったのだ。林は浮谷がS600を借りるよと言ったとき、ベルトがないから駄

関西の林、鮎子田、横山といった若者と、関東の浮谷、本田、生沢といった若者達が鈴鹿サーキットに集まって、自らの手を汚してレーシングカー作りに燃えていた頃が、我が国のレース界がもっとも明るい未来を見ていた時期かもしれない。浮谷や生沢は走ることに専念し、林や本田はクルマ作りに熱中した。そのふたつの細い枝が絡まって太くなっていくであろう予感、レース界の先輩達にも十分に伝わっていた。

思想や意義をマシンに込め
突出したデザイン力で表現

無限の専務取締役から退職して現在は農業を営む木村昌夫は、当時を懐かしく振り返る。木村は1961年に本田技術研究所に入社し、S360などを開発する四輪試験室からエンジニア人生を歩み始めた。ホンダがRSC(レーシング・サービスクラブ)を設立した1966年1月に赴任し、木村はそこでエンジンアをしながら。その木村のもとへ林を筆頭にレーシングカー作りに没頭する若者達が、たびたび部品を買いに来た。ポルト一本ください、ビニールパイプありませんか、アルミ板を少し……と、彼らは不足した部品を買いに来たのだ。溶接機を貸して下さい、というお願いもあった。

売るのは何とも気が引けた。またいちいちポルト一本のために伝票を書く作業も面倒だったために、無償で提供することを考えた。そして、ラックにポルト類を入れて自由に使ってもらわないことにした。余分に持って行かないように、という注意書きはしたが、最初から若者達を信じての措置だった。

木村は今年80歳を迎えたが、嬰孺として記憶力も抜群。彼の話を聞いてみると、若い林少年の素顔が見えるような気さえした。もちろん木村は林以外の若者達のことにも良く覚えている。和光にあったホンダの白子SFには浮谷がよく来ていたこと、生沢は何に乗せても速かったこと、鮎子田も速かったがトヨタに行ってしまうなど、当時のことをまるで現在のことのように語って聞かせてくれた。

いたからだろう。エンジンアとしてクルマに接する木村には、同じようにクルマ作りに没頭する若い林に興味を持ったといえる。

「林さんはデザインが好きでした。直線と鋭角のデザイン。彼の性格そのものです」ところ林を評する。

「クルマが完成すると、もうそのクルマには興味がないんです。心はずでに次のデザインに移っている。レーシングカーを走らせることには余り興味はなかったような感じですよ」とも。

その木村は、林がカラス、TOJIROを作り、次にマクランサを作ったときに手伝いをしたという。

「何台かのマクランサをサーキットで走行可能に仕上げるとき、お手伝いした記憶があります。クルマの格好はできていても、林さんから買ったと言って持って来たマクランサにはブレーキの配管が不備だったりすることがあって、お手伝いをして完成させた記憶があります」

林に木村さんの



▲林のレーシングカーの原点とも言うべきカラスを見事に復元した。林自ら筆を執ってボディを黒く塗る。この復元カラスは2015年の林の引退パーティ会場に飾られた

浮谷東次郎に乗って欲しかったTOJIRO Ⅲ。空力を考えエンジンのマウント位置を下げるつもりで設計したボディ。だったが叶わず、エンジンが一部ボンネットから飛び出している



はずである。林の周りにはその精神を仰ぎ見る何人ものレース好きな人間が集まり、ある者は林の敷いたレーンに乗って、またある者は林とは異なるレーンに乗って、レース界で生きてきた。それが自然に我が国のレース界の土壌を肥やし、裾野を広げてきた。

林に我が国のレース界を俯瞰して見るだけの度量があったかといえ、ば疑わしいが、揺るがないレーシングカー作りの精神は、本人の気づかない間に大きな流れとなつて時代をさえた動かす力になっていた。

木村はそんな林と接して

きて、我が国のレース界には彼に歯が立つ人はいない、と言う。自動車メーカーは資金力に後押しされ、優秀な技術者を抱えて優れたレーシングカーを生み出してはいるが、それは集団の力が結果とした結果としての成果物であり、そこに林が有するような思想や意義を見つけないことは難しい。欧米には林のように独自性のあるコンストラクターは少なからずあるが、残念ながら日本には林以外見つけるのは難しい。

その林は、「艱難辛苦の60年代」(林)を経て、いよいよビジネスとしてのレーシングカー・コンストラクターを目指して立ち上がるのだが、彼にとつて新しいチャプターともいうべき70年代以降の戦いは、次回に譲りたい。その新しいチャプターこそ「童夢」と名づけられた核である。そこにはまた、様々な才能があちこちから集まってくるのだが、彼らが欲するのは林の持つ雄心に他ならない。

(つづく) 文中敬称略



Profile ▶ 林みのる (林 氏)

1945年7月16日生まれ 京都市出身 幼少時からもの作りが好きで、模型やトランジスタラジオ、オーディオなどを作っていたが、同級生の鮎子田が乗って来たスーパーカブに乗ってから乗り物の虜に。以来、浮谷に頼まれたカラスに始まりTOJIRO II、マクランサ、PANICなどを個人的に手掛けた。1975年に株式会社童夢を立ち上げ、'78年にスポーツカー童夢 零を発売。レーシングカーコンストラクターとしては'79年にDOME-ZERO RLで念願のル・マンに参戦。以降、スポーツカータイプのレーシングカーを主体に活動。自ら風洞施設である「風流舎」やカーボン製作ができる「童夢カーボン・マジック」を設立するなどしたが、'12年に社長を退任し特別顧問。'15年に新体制に移行。



50th ANNIVERSARY
SINCE 1968



特別付録
まるごと一冊
GR



トヨタ
次期

スープラ

発売秒読み 全暴露



スワフトスポーツ
絶対欲しい
ヴィッツGRMN
PROTOTYPE

日の丸 ホットハッチ



即完売確実!
限定450台
STI S208 東モデビュー

次期 アクセラは
世界を変える



【スカイアクティブX速攻試乗】



モテるオヤジの
セダン選び
トヨタ マツダ
カシワ アテンザ
VW
パサート



シビックR
辛口採点簿



マツダ CX-8

ミニバン
訣別宣言!?

傑作ぞろい! ウルトラC 決定戦

Cセグハッチ 1600km ツーリング



限界テスト!

「童夢の終わりと始まり」

孤高の白の丸 コンストラクター



第三回

連載 素顔の技術者 [その6]

株式会社
童夢ホールディングス
役員

林みのる

独自技術に拘り闘い続けた
ゴールなきクルマ作り

人間、勢いが必要な時がある。立ち止まって考えても埒があかない時、勢いで突進するのむひとつの方法だ。そんな時、盲目的に突っ走っているように見えて、案外冷静に周囲を見回し、頭の中ではしっかりと計算ができていて、場合が多い。林みのるは自分でも、そして周囲からも勢いやその時の心情で突き進んでいるように発信したり、そう思うように振る舞っているが、実はまったくその逆だ。彼には武士道のような確固とした信念の裏打ちがあるのだ。

文・赤井邦彦 写真協力・童夢

林みのるは、1960年代から70年代にかけて「猪突猛進」的に駆け抜けてきた。自らを振り返った著書では、まるで他人ごとのようにそう書いているが、私はそうは思わない。彼はその時、実に冷静に自分の立場を観察し、周囲を見渡し、しっかりと伏線を張って進んでいる。彼の残した(まだ健在だが)仕事を見ると、そのことがよくわかる。林みのるは鈴鹿サーキットでカラスやマクランサを走らせた自身のモータースポーツ黎明期を経て、一時そこから少し離れた場所に身を置いて過ごすことになる。レーシングカー作りは夢中になっていた頃はとにかく毎日クルマ作り

人間、勢いが必要な時がある。立ち止まって考えても埒があかない時、勢いで突進するのむひとつの方法だ。そんな時、盲目的に突っ走っているように見えて、案外冷静に周囲を見回し、頭の中ではしっかりと計算ができていて、場合が多い。林みのるは自分でも、そして周囲からも勢いやその時の心情で突き進んでいるように発信したり、そう思うように振る舞っているが、実はまったくその逆だ。彼には武士道のような確固とした信念の裏打ちがあるのだ。

と、常識では考えられないものだった。市販スポーツカーを開発して販売し、そこで得られた収益でレーシングカーを開発しようというものだった。若干25歳の林はそう考えたのだ。

自動車メーカーのモータースポーツ活動は市販車を販売して得られた収益の一部を使って行なわれる。モータースポーツがいずれ市販車に使われる技術開発の場であることと訴える自動車メーカーもあり、両者は二ワトリと卵の関係だが、いずれにせよ市販車で得た収益がなければ自動車メーカーのモータースポーツ活動は成立しない。そのロジックを林は使おうと考えたのだ。この時のことを、林は引退時に配付するために制作した「童夢」という本に、次のように記している。

「まずスポーツカーを作って市販して食いつなぎながら、それをベースにレーシングカーを作ってレースに投入するという絵に描いた餅がこんがり焼き上がるのにそれほど時間はかかりませんでした。(中略) 大体、レーシングカー

登場してもらった木村昌夫によると「直線と鋭角」と表されるが、それはまさに林の性格そのものということだった。この林と由良のデザイン志向の違いは、後に2人の間に溝を生じさせ、由良が林のもとを去る理由になったといえる。それは、2人のデザイナーがひとつの作品を作る時にぶつかるところで、由良は「いくら頑張っても、林さんはどうせ自分のデザインしか認めないんだ」と、東京へ帰っていった。

日本語を大切にしている心情が諸外国と違う童夢の語源に

もちろんそのことが理由で林はスポーツカー作りの手を止めることはしなかった。スポーツカー作りの資金はカラスに続いて製作したマクランサの好調な販売で得たものだったが、それでも不足気味で、林は東大阪で「ハヤシカーショップ」を営む従兄弟の林将一に協力を仰いだ。

この林みのるのスポーツカー開発物語は、レーシングカーを開く第一歩で、このプロジェクトが成功しないとレーシングカーの開発などもつての



▲童夢の屋台骨を支えて来た奥明栄。学生時代にふらりと寄った童夢で40年の時間を過ごし、現在は東レ・カーボンマジックの社長を務める

ほか。そこは林自身もよく理解しており、スポーツカー開発はビジネスとして展開していかうと心に決めたところがあった。その基盤として会社設立を決め、1975年に童夢プロジェクトをスタートさせた。当初は東大阪にある林将一の会社ハヤシレーシングに間借りする形で始めたが、1978年に正式に会社登録し、京都市左京区宝ヶ池に本社社屋を建設した。

京都に生まれたからでもなからうが、日本という国を非常に大切にしている。それは日本語を大切にすることもである。もちろん林が国粋主義者であるなどと言うつもりはないが、外国に負けまいとする気概が日本という国を大切に思うことに繋がる。それは「童夢」という日本語の社名として生き、そこには武士魂のようなものさを感じる。

そんなことを言うと林は、俺はそんな大仰なこと考えてへんよ、というに違いない。しかし、それから何十年にも渡って海外勢力に侵略され続けてきた日本のモータースポーツ。そこで海外勢力に果敢に立ち向かい続けたのはじつは林みのると童夢だけだということを知ると、彼こそ武士道を得たサムライであるといつても過言ではない。

林に会うと、ことある毎に彼は海外からの侵略者にとっても簡単にお辞儀をしまし、日本のモータースポーツ界の知らしなさを弾劾する。例えばスーパーフォーミュラのシャーシはイタリア製ダラーのワンメイクであることに怒

り、その怒りは他のカテゴリにも拡散する。怒りの根底にあるものは、日本人はなぜ外国の技術に挑戦しないかという点だ。それも日本人が苦勞して作りあげてきた舞台に海外勢がやって来て、いとも簡単に占領してしまふ。

そこには、童夢なら高性能のフォーミュラカーを作ることでできるという自負がある。そういう童夢を選ばずに海外のコンストラクターを選んで日本の選手権に投入するプロモーターや、その周辺に蠢く利権欲しさの人間たちに対して、林は怒りを通り越して呆れてさえるのだ。これでは日本のモータースポーツは到底育たない、と。

林と袂を分けた逸材も続々 ついに奥という右腕が出現

この怒りとも諦めともつかぬ林の気持ちは、永年レーシングカーを開発してきた結果として今まさに感じるのだ。しかし、その考えのルーツは40年前に童夢を設立したときに芽生え、そして今も変わらずぬ日本を愛する気持ちが源流として流れている。そこに、

スポーツカーであれレーシングカーであれ、日本の顔と名前を持った姿を世に問い続けた林の思いが込められている。

話を童夢誕生の時に戻すと、1978年に童夢を設立して、その年のジュネーブショーで試作車「童夢一零」を発表するのだが、1975年頃からのこのクルマの開発に携わったのが、三村建治、入交昭廣、小野昌朗の3人だった。この3人は後に林を裏切ることになるのだが、当時は林の思いを実現させるには不可欠の人たちだった。彼らがいたからこそ、童夢は会社としての体をなし、林のスーパーカー開発の夢は実現し、憧れのル・マン24時間レースへの挑戦も可能になったのだ。

三村は、林がカラスの後でS600用のハードトップを開発した時、そのハードトップの型を借りて来た学生だった。学生仲間チームを作った。船橋サーキットなどを走っていた彼らは、林の作ったハードトップが欲しくてアプローチしてきたのだ。その後、三村のデザイン能力に惚れた

林が童夢設立の時に呼び寄せた童夢一零誕生の原動力になった。

最終的に三村は林に対する造反を行なうのだが、それでも彼のレーシングカー・デザイナーとしての才能に惚れた林は、今でも童夢一零の誕生は三村なしには不可能だったと認めている。ゆえに、林の三村に対する複雑な心境は推して知るべしだ。

入交に関しては情報がない。しかし、小野は林の右腕になって童夢のレース活動を支えた。童夢が東京に工場を持っていた頃、そこに見学に来た小野を林は仲間引つ張り込み、小野はそのまま童夢で働くことになった。

それまで童夢では手探り状態のクルマ作りしかできていなかったが、大学の工学部に通う小野はその環境を変え、童夢をレーシングカー・コンストラクター、あるいはカロツェリアとして真つ当な会社にするためのキーパーソンとしての役割を果たすようになる。クルマの工学的知識、これがなければいくら愛があらうと生まれてこない。



▲鈴鹿サーキット近くにあったハヤシレーシングの工場。オーナーの林一は1970年代にホイールで財を成し、レーシングカー製作でも名を馳せた。童夢・林の従兄弟

童夢が1978年に会社として創設され、その後も発展の道を辿ってきた理由に、ひとつの興味ある事象がある。

それは、林のクルマを作る姿に興味深くのぞき見る少年たちの目が常にあり、その少年は必ず林の発するオーラの虜になってしまふという現実だ。由良拓也、小野昌朗と続く少年たちの次に、奥明栄という少年が続く。奥が童夢と出会うのは大学生時代だったのだ（小野も同様）、少年というには少し語弊があるが、それでも林という大人との距離を考えると、やはり大きな隔たりはあった。その隔たりが小野や奥にとればキラキラ光



林みのるの原点がカラスだとしたら、童夢の原点がこの童夢一零。国土交通省（当時の運輸省）の承認が取れず結局市販されることはなかったが、自動車メーカーでなくても素晴らしいクルマを作ることができることを証明した。林みのる（左から4人目）、その左隣の黒いセーターが三村建治

る憧れであり、林からの誘いを断れない理由だった。林にすれば、彼らの中にこれから童夢が荒波を乗り越えて生き抜いていくために必要な知識を見たのかもしれない。その両者のアプローチが、ある一点でひとつになったということだろう。

奥は、自身が通う同志社大学の近く宝ヶ池になにやら不思議な工場があり、そこで何が行なわれているのか興味を持ってのぞいたのが、童夢と実際の邂逅である。実際と書いたのは、その前に童夢一零というクルマを雑誌で知り及んでおり、その名前を知るのは初めてではなかったからだ。

「不思議な工場があったので通りがかりに寄ってみた。それが童夢だった。FRPのボディなんか作っていて、そこで何か手伝うことはないかと尋ねたと思う。否、雑誌の求人広告をみて寄ったのかもしれない。いずれにせよ、クルマ作りの現場を見

て、そこで働きたいと真剣に思った。潜り込んでも手伝いたい、という思いに駆られた」面接を受けた結果、奥が童夢に潜り込むことに成功したのは、大学3年生の頃。その日から大学への道順を忘れたように童夢で過ごす時間が多くなるのだが、働き始めて間もない彼にまるで長く勤めている社員に投げるように次々と仕事を任せる会社に、奥は嬉しくて仕方なかった。「毎日が夢のようでした。最初はアルバイト採用でしたが、

給料はチャンと貰えたし、好きなクルマには接することができるし」

奥明栄はこうしていきなりやってきて、黙々と働き、いつの間にか童夢の中核にその存在を印すことになる。次号「林みのる」最終回では、その林と奥が二人三脚で駆け抜けてきた40年近い時間を遡ってみることにする。そこには林の素顔と奥の素顔が、どことなく似ている場面に読者は驚くことになるかもしれない。（つづく 文中敬称略）



Profile▶ 林みのる (林穂)

1945年7月16日生まれ 京都市出身 幼少時からもの作りが好きで、模型やトランジスタラジオ、オーディオなどを作っていたが、同級生の鮎子田が乗って来たスーパーカブに乗ってから乗り物の虜に。以来、浮谷に頼まれたカラスに始まりTOJIRO II、マクランサ、PANICなどを個人的に手掛けた。1975年に株式会社童夢を立ち上げ、'78年にスポーツカー童夢一零を発表。レーシングカーコンストラクターとしては'79年にDOME-ZERO RLで念願のル・マンに参戦。以降、スポーツカータイプのレーシングカーを主体に活動。自ら風洞施設である「風流舎」やカーボン製作ができる「童夢カーボン・マジック」を設立するなどしたが、'12年に社長を退任し特別顧問。'15年に新体制に移行。

50th
ANNIVERSARY
SINCE 1968

CARTOP



SUBARU
S209



マツダ次期アクセラ



GRスーパースポーツ



特別付録
選り
賢者の

新型
クラウン
コンセプト



東京モーターショー

出る
出ないクルマ

僕たちの好きな



ホットハッチ好きは

新型 **スィフト
スポーツ**

を買え!

Bセグハッチ
頂上決戦



ハイラックス
が帰ってきた



新型
シビックタイプR 包囲網!



土屋圭市
全開試

日独米 **スーパー
スポーツ**

NSX
AMG GT R
コルベットZ06



CX-5
ハリアー
エクストレイル
ディグアン

超人気SUV
1500km ツーリング



孤高の日の丸 コンストラクタ

連載 素顔の技術者 [その6] 最終回 株式会社 童夢ホールディングス 役員 林 みのる

独自技術に拘り闘い続けた ゴールなきクルマ作り

林が仲間と作り上げた「童夢一零」は運輸省の認可が下りず、市販化への願いは叶わなかった。その売り上げで進出を見込んだレーシングカービジネスも頓挫……。しかし救いの神が現れ、林は「ルマン挑戦へのマシン作り」が叶う。「童夢一零」が版權ビジネスとしてスーパーカーブームの波に乗ったのだ。しかしその船出は、天気晴朗なれど波高し……。

童夢一零が世界中で高評価 だが行く手には行政の壁

林みのるは不思議な魅力を持つ人物だ。飄々とした風貌からは想像がつかないほどあらゆることに気を配り、何事に対しても細部にまで拘る。それはモノ作りにおいても、人との関係においても同様だ。こんなエピソードがある。

林はこれまで3軒の自宅を建ててきたが、そのいずれにおいても細部に拘った。ドアのノブひとつ取っても、世界中からあらゆるカタログを集め、すべてに目を通して最良のものを選択する。あるときなど、ひとつのドアノブを探し当てるために丸一日かけて東京のショールームを何軒も歩き回ったこともある。また、誰かから何かを頼まれると、その依頼主が満足するまで（依頼主が満足するであろうと自分

文・赤井邦彦 写真協力・童夢
が満足するまで）準備し、対応する。依頼した方は頭が下がる思いをし、強い信頼を寄せることになる。

林みのるはスポーツカーを作って市販し、その収益をレーシングカー作りで充てることを考えた。そのために、1975年に童夢というプロジェクトを始めたのだが、そのやり方は論理的にはまったく正しいやり方だった。自動車メーカーが市販車を販売してその収益でレース活動を行なっているのを見ると、そのことがよくわかるはずだ。ただ問題は林の作るスポーツカーが売れるかどうか、わからなかったことだ。そして、もしそのスポーツカーが売れたとしても、レーシングカー開発に足りる収益が得られるかどうか不明だった。

結論が変わって、日本の自動車文化は大きな変革を成し遂げていたかもしれない。



▲和製スーパーカー「童夢一零」は当財源不足にお金をお金で賄った。ロードカービジネスという林の夢の入り。ロードカーを作るといった夢の入り。ロードカーを作るといった夢の入り。ロードカーを作るといった夢の入り。

日本では「童夢一零」の認可を得られなかった林は、知恵を絞った結果「童夢一零」の市販を新しい方法で目指した。新規事業への立ち上げが日本より緩いアメリカでの認可取得を視野に入れて活動を始めるのだ。78年、アメリカにDOMESTIC USAを設立、金子真佐彦を代表として動き始めた。アメリカ向けには、ジュネーブショーで発表した「童夢一零」を改良した「童夢・P2」を開発。現地でのテストなどを繰り返し認可取得を目指したが、この件も頓挫して結局「童夢一零」「童夢・P2」の実車は、世に出ることはなかった。

スポーツカーを市販してその収益でレーシングカーを作るといふ林みのるの夢はここで潰えたかのように思えたが、じつは思いもよらなかつたところまで実を結ぶことになる。

それは、林の実弟の林正史（音響システム）の提供を行なうマクランサ代表によるマーケティング戦略が功を奏した結果だった。正史は「童夢一零」のキャラクター使用権を玩具メーカーに売ることによって莫大な使用権料を稼ぎ、会社そのものの経営基盤を安定させることに成功したのだ。

さらに、オモチャ業界からキャラクターのベースになる新しいモデルの製作を依頼されるなど、ことはトントン拍子で進み、そのベースモデルとして林みのるはル・マン24時間に出場できるレーシングカー「童夢一零RL」を開発。

79年のル・マンに参加することで、夢の実現へ歩み始めることができたのだ。

1970年代は日本でスーパーカーブームが起こった時代。主としてイタリア車が子



▲版権料だけで闘い続け、81年にマザーマシン大手のAMADAの sponsor を得てル・マン24時間に挑戦したDOME RL81。予選20位/決勝リタイア

けることができなかつた。林をはじめ開発に携わった者たちには、日本で初めて自動車メーカーではない一介のカーブツエリアが生み出したスポーツカーという自負があったのだが、残念ながら運輸省の認可を得られなかつたのだ。しかし、市販に漕ぎ着けなかつたそのスポーツカーが莫大なお金を生むことになり、レーシングカー開発が可能になるのだから、世の中は捨てたものではなかつた。

スポーツカー開発のために童夢プロジェクトを立ち上げたクルマ開発の人材を募るのだが、そこに三村建治、入交昭廣、小野昌朗が加わったことは前号で書いたとおり。この

3人がいなければ林の夢は夢だけで潰えていたが、この3人のおかげで夢は少なくとも形になった。なかでも三村のデザイン能力、小野の技術的知見、このふたつが夢のスポーツカーを現実の物とし、林を喜ばせた。

そのクルマ「童夢一零」は、78年に正式に「童夢」として会社登録を行なったその年の3月、スイス・ジュネーブショーに「童夢一零」のプロトタイプ（試作車）を展示。三村が手がけた斬新なデザインが世界中のメディアから高く評価されたことで林は勇気づけられた。プロトタイプとはいえ世界に認められたことで、いよいよ童夢が夢から現実へ移行する瞬間が訪れようとしていた。京都府京都市左京区宝ヶ池に建設した本社屋が、その出発の地になる予定だった。

しかし、そこに立ち上がったのが運輸省（現国交省）である。運輸省にしてみれば、街の小童どもが作りあげたクルマなどに認可を与えたら、日本の交通行政はメチャメチャになると考えたのだらう。

ついに、最後まで童夢には認可を与えなかつた。この話を聞いて、かつてホンダ創業者の本田宗一郎が通産省（現経産省）の佐橋滋次官と渡り合った話を思い出した。いまや世界的大企業になったホンダだが、オートバイメーカーとして創業したホンダが4輪自動車のビジネスに入っていくとすると、さまざまな理由を付けて国はそれを阻もうとした。本田宗一郎は国その態度に怒って永田町に乗り込んでいき、当時交通行政を担当していた通産省と対峙した。そのときの通産省側の担当者が佐橋滋次官だった。だが、「佐橋は並の官僚ではなかつた」と、後日に本田が言うように、最終的にホンダは4輪車製造販売のビジネスに入っていくことのできるGOサインを佐橋から引き出した。

ホンダと童夢では時代も違えば会社の規模も違うために行政側の対応も異なつたのだらうが、林に対応した運輸省の担当が佐橋のような男であったならば、結論は変わつたかもしれない。もしそこで

供たちの間で流行したが、林正史はそうした時代の趨勢を讀む力に長けていたおかげで、「童夢」のキャラクターは必ず子供たちの間で人気を博すということを読み解いていたと言える。

ところで、林みのるの人生を振り返ってみると、肝心な所で彼を助けたのは同じ血筋の従兄弟の林将一、弟の林正史という存在だったことに気づく。いずれもビジネスの才覚に長けており、それは林家のルーツに通ずるのかもしれない。

こうして林みのるは夢を仕事にすることに成功したが、ビジネスの成功にはお金の他に様々な要素が必要であり、童夢でいえばそれはクルマ作りの技術である。スポーツカー「童夢」を作ったとき

「もそうだったが、レーシングカー製作に乗り出してからその技術的クオリティの高さは決して落とすことはなかった。それは、林の元に集まって来る技術者の卵たちの可能性や才能でもあるのだが、彼らは林が何を求めているかを理解していたからだろう。

猫の手でも借りたい童夢にいつの間にか現れた奥の手

童夢を現在のポジションにまで押し上げて来たひとりに、奥明栄がいる。前号で奥と童夢の出会いに触れた。奥にとれば童夢に働き口を得たことはこの上ない幸せだったが、林にとっても奥は余人を以て代え難いパートナーになった。81年、三村と入交が突然童夢を辞して東京R&Dを設立、後年小野も同じように童夢を離れて東京R&Dに移った後、林は技術関係の仕事はほとんど奥を頼った。大学の工学部に通っていた奥が、その頃から童夢に入り浸り、学校へはほとんど顔を出さなくなっていた。

一般的な考えだと、大学の工学部を出て自動車メーカーに入社するの方がクルマ作りのノウハウを統計的に学べると考えがちだが、実際はそうでもないらしい。考えてみれば、知識は大学時代に身につけており、就職してからはその知識をいかに使うかということが勝負になる。また、実践を通してその知識をいかに

に増やすかという点も重要だ。となると、本人がもっとも働きたいところで働くのが一番幸せな環境ということができるだろう。奥はヤマハからトヨタを受けてみようと考えてはいたが、考えより実際のクルマ作りを童夢で見て、躊躇なく童夢で働くことを選んだ。「クルマの設計は独学です。童夢では小野さんが一番長くやっていたので、色々教わりました。今と比べて設計が画一化されていなかったから、セオリーは一切なし。原理原則に沿ってやればよかったです」

「自分がやっていること以外は見に入りませんでした。会社のことも自分の将来の事も考えていませんでした。本当にクルマ作りだけ。失敗しても何も言われない。でも、いま考えると失敗した経験が大事でした。自分の発想を形にして、それが評価される。次はどうしようとか、頭の中が凄く早く回っていくんです」

大きな自動車メーカーに入っていたら、入社早々からとてもこんな経験はできなかったはずだ。そして、小野が童夢を辞めた後は、技術部門の



▲童夢では学生時代に図面書きを任せられ設計を担当し、そのまま社員になる。設計した図面が翌日には部品になるというマジックのような日々、驚きと喜びを味わっていたという奥青年(写真中央)

実質ナンバー1としてレーシングカー開発の陣頭指揮を執った。奥はそのときまだ26、27歳の若さだった。

童夢は独自のル・マンカー開発を80年まで行なったが、そこから先は様々なクライアントと手を組んだ。トムスのセリカをやったあとはオートバックスのセリカCを手がけ、次にトヨタ(トムス)のグループCカーを開発した。1980年代から90年代は童夢にとっても最も多忙な時期だった。Cカー開発と並行してF3000の開発を行ない、90年代に入るとF3を受注、そして林の夢だったF1マシンの開発に突き進んだ。F3000で経験を積み、その集大成としてのF1を開発して発表したのは95年だった。残念

ながらF1の実戦参戦には至らなかったが、その技術的完成度の高さはF1関係者から高く評価された。

こうした第一線級レーシングカーの開発はほとんど奥が指揮を執った。彼が林からどれだけ信頼されていたかよくわかる。その奥の林評はユニークだ。

「大手クライアントとの仕事が増えてきたら、林さんは童夢も会社の体をなさないといいけない、と考え始めたんだと思います。段々と彼独特の経営哲学を披露し始めたんです。大風呂敷広げて、そこまで言うか、みたいな。自信たっぷり。そんな自信あるって言うって、やるのは俺ヤンみたいな。プレゼンはものすごく上手い。はつたりのきかせ方は超一流でした」

「その後も、ずっとやり方は変わりませんでした。林さんができもしないことをおち上げて、それが実現できたら凄いな、という感じ。ネットワークの作り方、自動車メーカーのような金のあるところから金を取る方法とか、本当に上手い。でも、そうするのは、

就任している。

現在、林は3軒目の新居で美しい奥さんとふたり暮らし。離れの二階に事務所を設けて「遺作」(林)の開発に取り組んでいる。その遺作とは、童夢時代に叶わなかった合法的に公道を走ることのできるスポーツカーだ。童夢1号と比べると小さい軽四輪のクルマだが、その小さなボディの中には、林が70年間追い続けた夢が詰まっている。

童の夢が。(終わり 文中敬称略)

2006年に滋賀県米原に童夢カーボンマジックの本社工場を設立(写真)。2012年には第2工場を増設。2013年に東レに株式を売却し、東レ・カーボンマジック株式会社に社名変更し、現在に至っている



▲奥明栄 幼い頃からクルマ好きで同志社大学機械工学科に入り、自動車部所属。日本製スーパーカーを作るニュースを聞き、童夢の門を叩く。以来、エンジン以外のモノを製作、1984年にカーボンに出会い'01年に童夢カーボンマジックを設立。'13年東レ・カーボンマジックに社名変更、副社長就任。現在、代表取締役社長

童夢のアピランスを上手く見せることに心がけていたんだと思います。僕も林さんから教わりました。それがいまも力になっていると思います

童夢はその後事業拡大を行ない、レーシングカー開発用の風洞「風流舎」を、そしてカーボンファイバー事業に乗りだして子会社「童夢カーボンマジック」を設立、ホンダやトヨタといった自動車メーカーとのビジネス展開も拡大した。本社を滋賀県米原市に移したのも、こうした事業拡大に伴ったことだ。しかし、事業が拡大し、すべてをひとりで



Profile ▶ 林みのる (林 勉)

1945年7月16日生まれ 京都市出身 幼少時からもの作りが好きで、模型やトランジスタラジオ、オーディオなどを作っていたが、同級生の鮎子田が乗って来たスーパーカブに乗ってから乗り物の虜に。以来、浮谷に頼まれたカラスに始まりTOJIRO II、マクランサ、PANICなどを個人的に手掛けた。1975年に株式会社童夢を立ち上げ、'78年にスポーツカー童夢-零を発表。レーシングカーコンストラクターとしては'79年にDOME-ZERO RLで念願のル・マンに参戦。以降、スポーツカータイプのレーシングカーを主体に活動。自ら風洞施設である「風流舎」やカーボン製作ができる「童夢カーボンマジック」を設立するなどしたが、'12年に社長を退任し特別顧問。'15年に新体制に移行。