

Formula Nipponの過去、現在、未来

日本の自動車レース低迷の象徴であり格好の反面教師

童夢 林 みのる

110913

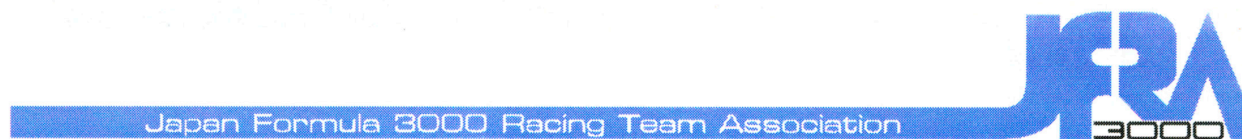


Formula Nipponの過去、現在、未来

F3000 隆盛の頃 - 待遇の改善を目指して JFRA 設立 (1990)

レースコストの高騰や年々増加するレース数など、一方的に負担を押し付けられるチーム側の不満が高まっていた1990年初頭、1つのチームオーナーでもあった私が全F3000チームに呼びかけて、日本フォーミュラ 3000レーシングチームアソシエーション (JFRA)を設立しました。

JFRAは、本質的には参加者から主催者に対して待遇の改善を要求する圧力団体としてスタートしていますが、議事録を読み返してみると、議事の内容は些末な利害の調整に終始していますし、何より、チーム側に主催者を慮るような発言が多く、まだまだレースをさせてもらっているというアマチュアリズムが抜けきらない時代の小さな改革の兆しでした。



JFRPのロゴマーク

F3000 見えてきた終焉 - 国際 F3000 ワンメイクへの流れ (~1995)

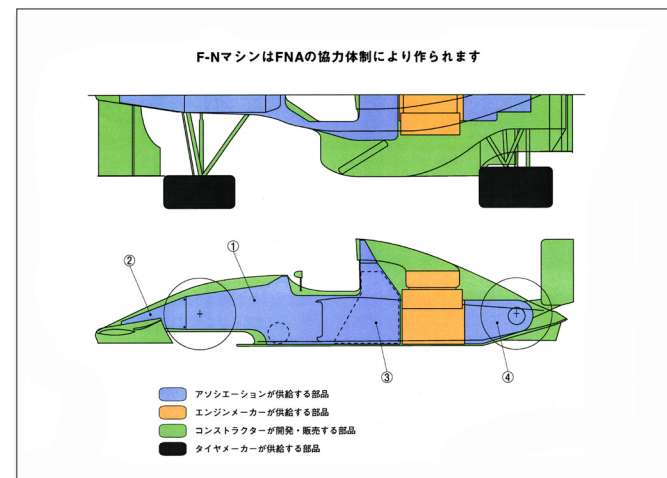
隆盛を極めていたF3000もバブル崩壊と共に急激に下降線を描き始め、チームも待遇改善を要求するどころか死活が問題となりつつありました。

そんな頃、本場のヨーロッパではF3000のワンメイク・レース化が現実味を帯びてきていましたが、今まで、黙ってヨーロッパに追従してきただけの日本のレース界に、日本のトップ・カテゴリーの未来について確たるビジョンを語れる人も無く、思考の停止した混沌とした時間だけが続いていました。

そこで童夢では、1993年頃から、日本の技術と産業の発展振興に配慮した国産シャーシの採用を提唱する「Formula Nippon (FN)」の提案を始め、1994/3には、童夢と無限の連名の提案書「POST F3000を考える会」(別途参照)を発表しました。

これは長らくの間、レーシングカーの開発を忘れてきた日本のレース界に直ちにF3000を開発するだけの能力は無いので、協会を設立し、個人で開発することが難しいモノコックやギアボックスをワンメイク供給し、その他の部分は個々で工夫するという、ある種、リハビリのような内容でしたが、当時、これ以外に選択肢は無いはずでした。

しかし、たいして話題になることも無く、どこに話をしても我田引水と捉えられるのがオチで全く検討されることも無くフェードアウトしてしまいましたが、17年を経た今でも、日本のフォーミュラ・レースの再生にはこの方法しかないと思っています。



Formula Nippon の誕生 - 有名無実と言うのでしょうか？名前だけ残りました (1995)



Formula Nippon

そんな、お先真っ暗な頃、JFRA のメンバーの一人であった N 氏が持ってきたのが TV 局への全面委任話で、骨子としては、マスメディアが後押しすればスポンサー付き放題、ドライバーは明日からスター、モータースポーツのメジャー化間違い無しというような玉虫色の話でしたが、結局、反対したのは私だけで、全てのチームがこの提案を受け入れることになりました。

ただ一人、私が反対した理由は、① N 氏は当初「名前はいえないが、さる大企業が全面的に協力しても良いと言っている。しかし私に全権委任してもらう事が前提」と言っており、私としては相手先も明かせないような話に白紙委任するのはおかしい。②私はそれがフジ TV だと知っていたので協力を仰ぐということならばやぶさかではないが、レースの素人に全面的に依存するのはおかしい。③レースの放映はそれまでも全戦行われており、フジ TV が参入しただけでドラスチックな変化は期待できない。というような点でした。

しかし、なぜかレース界は有頂天になっていましたね。チームオーナーは、NTT やマクドナルドや SONY などの超一流企業にスポンサー企画書を持ち込もうとしていましたし、ドライバーたちは、TV に引っ張りだこになる自分を想像して期待に胸を膨らませていました。どれも白日夢に終わりましたが。

Formula Nippon 無為無策なスタート - しょせん素人 (1996~1998)

FNの主催団体として設立されたJapan Race Promotion (JRP)は主としてフジTVの社員で構成されており、当初より、自動車レースにおける自動車というものに関して何の見識もポリシーも持ち合わせていませんでしたから、ずるずると、1995年まで使っていたマシンを継続使用していましたが、既にヨーロッパはワンメイクに移行して生産中止となったマシンですから、当然、その後を考えなくてはならないのに、いつまで経っても何も決まりません。

そこで童夢は、何回も何回も次期FNについての提案を投げ続けましたが、全く相手にされることはありませんでした。同じく、一手にエンジンを供給している無限の本田社長も「何も相談されないまま勝手に決まっていく」と不満を持っていましたので、フジTV (JRP)の担当者呼び出して「決定機関に車体とエンジンの専門家を入れてほしい」と要望したところ、「特定のキーマン(N)に一任していますので、あまりいろいろな方とお話ししないことにしています」とのこと。「こりゃ、ダメだ!」とすずすず引き上げたものです。

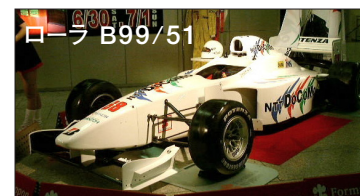


Formula Nippon 無知蒙昧 - マシンに対する思考回路を持たない自動車レース (1999)

次期 FN に関しての方針決定のタイムリミットを遥かに過ぎた頃、やっと、1999 年からの方針が発表されました。

それは、従来のレギュレーションをそのまま継承し、新たに 3 車種のニューマシンを投入するという、一見、明るい展開にも見える発表会でしたが、実は、これは全く無知蒙昧としか言いようの無い選択であり、今までこの方法が通用していたのは、世界の F3000 レースが同じレギュレーションだったからであり、複数のコンストラクターが世界の市場に向けてリリースしているシャーシの一部が日本に輸入されていたに過ぎません。

今回、JRP からの申し出に答えて、レイナード、ローラ、G フォースの 3 社が FN マシンを供給できたのは、これらの F3000 時代の遺産が流用できたからであり、今後に関しては、たかだか 20 台そこそこのマーケットの為に複数のコンストラクターが開発競争を繰り広げられる訳もなく、レーシングカーの開発に無知なるがゆえの思いつきでしかありませんでしたから、最初から一過性の出来事にしか過ぎませんでした。



そして結局ワンメイク - FN は輸入車の不文律は続く

過去の遺物のようなモノコックを流用したローラや無理矢理でっ上げた G フォースなどは早々と消え去り、当然の結果としてレイナードのワンメイクとなってしまいましたが、おまけに、价格的には一般価格であるために、世界一高価なワンメイク・シャーシとなってしまいました。その上、実質ワンメイク状態の時にレイナード社が倒産 (2002) したためにマシンを失った FN は、選択肢の無いままローラのワンメイクを採用し、2009 年からはスウィフト (米) に FN 用ワンメイク・シャーシをオーダーし採用しています。

これまでの流れを見る限り、一見、JRP はハードウェアには何のポリシーも持っていないように見えますが、横から日本製レーシングカーの採用を提案し続けている立場から見ると、そこには、動かしがたいゆるぎなきポリシーがあり、まるで FN は、特定の一輸入代理店が扱う輸入車を採用するためだけに存在しているような錯覚に陥るくらいです。

Formula Nippon は必要か？ - 社会的存在価値という観点から考える

現在の FN が、観客動員も得られないまま低迷を続けているのに消滅しない理由は私には良く解りませんし、単なるドライバーの腕比べに過ぎない FN に、ここまでの大舞台を仕掛けられるプロデュース能力には敬意を払いますが、ではこのレースが、日本という国に何をもたらしてくれるのか？というような社会的存在価値というような観点から、これからの FN が自動車レースとしてどうあるべきかという課題について少し考察してみたいと思います。

日本の自動車レース産業と技術

- つまるところ、極論すれば、日本にとって、ドライバーと技術者とどちらが大切でしょうということです

まあ、長年に亘って言い続けていることですから、またか？と思われる方も多いと思いますが、耳にタコが出来ている方は飛ばしてください。ただし最終章ですから、ここを読み飛ばしたらもう後がありませんが。

JRP の絶対的な不文律となっている「輸入シャーシしか使わない」というポリシーは、単純に利害にまつわる都合にしか過ぎないと思いますが、それは自動車メーカーの F1 参戦と同じく、単に外国企業に資金が流出し企業としての成長を促したり技術力の向上を推進したりするだけではなく、返す刀で、日本の産業を疲弊させ技術力の向上を停滞させますから、その格差はますます拡大するばかりで、言わば、日本の自動車メーカーの資金と施策により、日本のレース産業と技術が壊滅的な打撃を受けているのが現実です。

もし、これらの海外に流出していた資金のほんの一部でもが国内のレース界に向かったと想像してください。国内のレース産業に従事する人たちは、またその資金を関連企業への外注費に回したり、運よく利益として残せれば、もともと好き者の集まりですからレース関係に使い、その資金はレース界を還流するでしょうし、それが日本のレース界の活性化につながるというものです。

失われた 17 年 - この、取り返しのつかない 17 年間の空白・・・

では、ちょっと17年前の1994/3に戻って、童夢と無限が制作した提案書「POST F3000を考える会」(別途参照)を読み返してください。

まあ、まだバブル期の影響が残る時代のレースコストをベースにしていますから現状にそぐわないところもありますが、骨子としては、現在においても、ほぼこのままの内容で通用します。つまりFNは、日本の自動車レースの歴史の中に17年間の空白を作ってきたと言う事です。

当時から日本の産業と技術の発展振興に尽力していれば、日本の技術力はますます強化成長し、その他のレーシングカーの国産化への流れも加速していったでしょう。どんどん評価が高まり輸出も増えていったでしょう。自動車メーカーがF1などの海外レースに挑戦する際も、海外への丸投げなんてできなくなっていたでしょう。つまり、GNPが向上し貿易収支が改善されるという事です。

また、現在のレーシングカーの開発技術とは、車体においては空力と軽量化が全てであり、これらをレースと言う極限状態の中で磨き上げてきたと言う事です。

一方、これからの省エネ時代の自動車に求められる車体性能は低ドラッグと軽量化であり、つまり、自動車レースはエコカーにとっての「走る実験室」だったと言えます。

軽量化技術はカーボン・コンポジット製品の開発技術も育て、そのレーシングカーの開発で鍛え上げられた高度な開発力は一般産業分野でも評価されています。

このように、技術力や技術者が育つという事は、単にドライバーが外国製のレーシングカーで走り回って腕比べをしているのと次元の異なるメリットを我が国にもたらせてくれますし、こんな小さな日本のレース界の愚かさも積み重ねていけば、現在の私たちの手元にあるパソコンのCPUもOSもiPadもiPhoneもFacebookもTwitterも日本人が乗せてもらっているスペースシャトルも国を守る戦闘機も何もかもが外国の技術で出来ている現実への流れに掉さしていたということにもなるでしょう。

Formula Nippon の明日 - 必要性のある存在としての継続 (2012~)

まあ、もうこれ以上、言う言葉も有りませんが、一度じっくりと FN に関わってきた人たちの反論を聞いてみたいものです。

将来の日本の礎となる技術と技術者と産業を育成し、日本のレース界が活性化し、GNP が向上し貿易収支が改善されるというようなビジョンをもって FN の将来を考えるなら、1994/3 に童夢と無限が制作した提案書「POST F3000 を考える会」(別途参照) を読み返してください。

知ってほしいことはその内容の詳細ではなく、FN がスタートする遥か以前に、このような考え方もあったという事実です。

Formula Nippon 三面記事

- FN になってタイヤはワンメイクになりました。これは、特定のタイヤメーカーにすることによって得られる協賛金を JRP の資金源にする意図があったものと思われませんが、おかげで、それまで他のタイヤメーカーからの支援で成立していた多くのチームが消滅するとともに、レース界に流れ込んでいた多額の資金が止まってしまいました。
- FN 前夜のフジ TV (JRP) の鼻息は荒く、TV の威力で全てのチームのスポンサーを賄うくらいの勢いでしたが、関係者の「TV が担保しているんだ！」との説得も空しく、結果的に 1 社のスポンサーも増えることなく、準備を進めていたチームも発進以前に破綻するところも出てきたくらいでした。

- ある時、HONDA から JRP に、独自に開発した F3000 クラスのシャーシ ML と 1 年間 OH 不要のエンジンを低価格で供給するというプレゼントのような提案がなされましたが「特定の 1 社（童夢）が利益を得ることになる」との理由で断られました。

1 台に付き、車体とエンジンで年間経費が 2000 万円くらい削減されるというのにです。



- JRP からは、日本で唯一、F3000 クラスのレーシングカーを開発できるコンストラクターである童夢に、後にも先にも、ただの一度も正式な見積もりはおろか技術的な問い合わせもありませんでしたが、ただ一度、スイフトに決まる直前に A4 一枚に数行のおざなりな参加確認が来たことがあります。

あまりに唐突で期間も短く、しかも、もうスイフトと話が煮詰まっている事は察知していましたから無視しましたが、何か無理矢理なやり方に強い違和感を覚えたものです。

- 私がこのような意見を述べるたびに、何か、ドライバーと主導権争いをしているようにとらえられがちですが、よく考えてください。

私が推進している事は日本の自動車レースの発展振興を目指している訳で、日本の自動車レースが盛んになれば最初にメリットを得るのは誰ですか？レーシングカーをラジコンで走らせるような時代が来るまでは、まずドライバーでしょ？

いわば私は、ドライバーの活躍の場を作るために努力を続けているようなものなのに、まるでドライバーを敵視しているように見られている状況こそが狭量であり、間違いの元凶です。

- さる自動車メーカーの社長が「最近の若者の車離れ」を憂慮されていますが、その会社自体が F1 を外国の技術に丸投げしたり、自らが支援する FN が「技術は買うもの」として自動車そのものをないがしろにしているのですから、そりゃそうでしょうとしか言いようがありませんね。

日本人の技術だけでルマンでの優勝を目指すというプロジェクトを推進し、同時に 2000GT の現在版の開発を進め、優勝した暁には発売すると約束すれば、最近の若者も少しは自動車に関心を持ってくれるかもしれませんね。 夢がほしいですね。



株式会社 童夢 〒 521-0023 滋賀県米原市三吉 215-1
Tel.0749-54-1414 Fax.0749-54-3250 E-mail dome@dome.co.jp Url. www.dome.co.jp

