

日本の自動車レースの夢を語ろう

日本自動車レース工業会からの提案総集編

2011/10/21

「GTAへのちょっと耳の痛い提案(09)」+「日本の自動車レースを改革する八策(10)」+「日本の自動車レースの夢を語ろう(11)」



日本自動車レース工業会

日本の自動車レースの夢を語ろう

他にろくな自動車レースが無い現状、かろうじて日本の自動車レースを支えているのは、唯一、SGTC であるという事実には誰も異論はないと思いますし、対して、FN を始めとするその他のカテゴリーの惨状を目の当たりにしてきて、もういい加減、その原因や理由について総括すべき時期であるとの思いを強めますが、今の日本のレース界では、日本の自動車レースの未来について誰も何も考えないまま安穩たる日々が過ぎていきます。現状の、自動車メーカーを旦那とする愛人生活のぬるま湯のような心地よさは解りますし、現在の日本のレース界にとっては、それがすごろくの上がりであることは事実ですが、本来、我々は、銀座のホステスが NO.1 を目指すよりも、もっともっと過酷な勝負の世界に憧れてレース界に身を投じたはずで。しかし現状そこには、若者を育てるといふ耳触りだけは心地よいものの、勝ちも負けも無く日本の技術も産業にも見向きもしない「職業訓練所」のような FCJ や FN と、それらよりはかなりまともではあるものの、真剣な技術力の戦いと言うよりは、システムの三つ巴のバトルを演出する「格闘技」に近い印象を持つ SGTC があるだけです。

本来は、レース界自体が経済的にも自立し、それに加えて自動車メーカーからの受託としての余禄が付いてくるような形が理想ではありますが、長年の愛人生活によって体に染みついた依存体質は一朝一夕では変わらないようですし、また、個人的な利害には聡くても、諦めなのでしょうか慣れなのでしょうか、業界としての発展振興や規模拡大というような向上心をすっかり忘れてしまっているように思えますから、ここでは、日本の自動車レースの発展振興を願うという立場から、これからの日本の自動車レースが向かうべき方向を探り、それを具体化する方法として、現在の日本の自動車レース界を支える SGTC を主宰する GTA を中心に各施策を実現していく改革案を提案しています。

しかし、その SGTC も、右肩上がりのイケイケ段階は過ぎ去り、今は、少し入場者数などに陰りが見え始めている状況を鑑みるに、SGTC だけに頼り切っている現状はいかにも能天気と言わざるを得ませんし、あらゆる出来事に栄枯盛衰がつきものなのは世の常ですから、当然、このような衰退傾向は織り込み済みでなくてはなりませんし、この辺りで、ひたすら過去の栄光にしがみ付くタイプと、聡く世の中の動きを見極めてきっちりと布石を打てるタイプの指導者によって、今後、その命運は大きく変わっていくでしょう。

形を変えないとか、流れにゆだねるとか、何もしたくないと思っている方には本提案は読むだけ無駄ですし、小手先の改善でなんとかしのごうと考えている方にも参考にはならないでしょうが、まだまだ、日本の自動車レースに夢を抱いているような少数の方には面白いなと思っただけのかもしれませんが。

そんな、突拍子もない提案ですから「日本の自動車レースの夢を語ろう」と言う表題で、夢を語らせていただきたいと思っています。

SGTCの現状についての考察

SGTCはその性格上、その人気の要因として参加車両の魅力が大きく関係していると思われませんが、本来、2ドアに限定されたカッコいいスポーツカーをベースに、外観にはあまり手を加えずに、内容を大幅に改造してレーシングカーに仕立てたマシンで戦う事になっていましたし、ファンも、身近なスポーツカーがサーキットで活躍する勇姿に憧れを抱いていたものと思います。

しかし現状、そのベースとなるべきカッコいい市販スポーツカーは自動車メーカーのカatalogから消え去り、巷には実用的なセダンやワンボックスばかりがあふれています。つまり、タクシーのような外形の車両の外観をあまり変えずに並べ立てても、それはあくまでツーリングカー・レースであって、SGTCの原点である参加車両の魅力と言う点において不十分であるとは言えません。

現状では、市場には現存しない車ではありますが、HONDAのHSVがかろうじてスポーツカーの形をしていますから、何とか誤魔化していますが、これがレジェンドにでもなったらまんまツーリングカー・レースでしかありません。

このようなネタ不足はGT300でも状況は変わらず、一時は純レーシングカーまで受け入れるほど間口を広げていましたが、これはこれで、ツーリングカー・レース方向とは逆の意味でGTレースの本質からは乖離していききましたから、これも、GTレースの本質をあやふやにする一つの要因となっていました。

そこでGTAでは、GTレースをGTレースらしくするためにいろいろな施策を試みてきましたが、良く言えば、臨機応変な対策が人気の維持に貢献してきたと言う面も認められるものの、悪く言えば、その軸足の定まらない変節ぶりは参加者を戸惑わせるばかりで計画的な車両開発の障害となってきました。

近年のGTAにとっての課題は、GTレースらしいスポーティなベース車両の不足であったと思いますが、そんな試行錯誤の結果は、やはり、海外レース車両の導入という、日本のレース界にとっては予定調和のような定食コースに邁進しているように感じられます。

グローバルゼーションという錦の御旗のもとに海外の主要レースと歩調をともしする事は、将来、そのレースで日本の技術が栄冠を勝ち取るという意味では意義深いことですが、単なる安直な車両の調達というだけの目的であれば、またぞろ、海外に資金を流出させ海外の技術と産業を育てるODAになってしまいます。という訳で、ここでは、これらの些末な各論の解決策に言及するのではなく、抜本的なところからSGTCの向かうべき未来について見直してみませんかという提案です。

「GTAへのちょっと耳の痛い提案(09年)」より

本題に入る前に、基本的な問題点に関しては、2009年5月12日に提案した「GTAへのちょっと耳の痛い提案」においていろいろな提案をしていますが、ほとんどの案件において現状に通じる提案であると考えていますので、その内容に、一部、現状に即した修正を加えて再提示しておきます。

以下、黒字は「GTAへのちょっと耳の痛い提案(09年)」のオリジナルな内容。青字は当時の補足説明。赤字は今回の補足説明。

●脆弱な組織体制

GTAの脆弱な体制と自動車メーカーのレース担当者とは、安値安定的な微妙なバランスで成り立っており、運営体制としては非常に虚弱体質に見えます。

自動車メーカーの一担当者から見れば扱いやすいフレンドリーな組織と言えるかもしれませんが、それは一面、御しやすいと侮られることにも繋がりがねませんから、結果、各自動車メーカーの我田引水的な要求が錯綜して一本筋の通った施策が貫徹できなくなり迷走が始まります。

クラブマンレースならいざ知らず、日本の最高峰のレースの運営を司る以上は、各自動車メーカーの上層部と直接話ができるような組織にすべきだし人材を投入すべきです。

解決は簡単です。それなりの人材を投入しそれなりの機能を導入すべきだと考えます。

現在の、自動車メーカーの担当者がSGTCにおける我田引水のような画策をする場ではなく、広く日本の自動車レースの未来を考えるような組織にしなくてはなりません。多くのレース界の重鎮に協力を仰ぐべきです。とりあえず鮎子田を入れてください。

●予算の膨張

無節操なレギュレーション改正を続けてきておかげで、現在のSGTC車両は、はっきり言って何でも有の状態です。こうなれば金を遣ったところが速くなるのが道理ですから、自動車メーカーは車両の開発に大金を投じざるを得なくなっています。

しかも、TRDやNISMOや童夢など各自動車メーカーから車両の開発を受託している企業は、予算の膨張は望むところですから、自動車メーカーを煽ることはあっても縮小を提案する構造にはなっていません。

高額な予算を必要とする高度な開発とウエイトとリストラクターによる安易な性能調整は基本的になじみませんから、この無意味な負担は、SGTC が破綻に向かうとすれば最大の原因となるでしょう。

解決は簡単です。レギュレーションを改正しましょう。

基本的にはメーカーの開発負担を減らし安定的に継続して参加できる状況を作りたい。直ちに、JMIA を GTA の正式な技術部門として導入し、開発コストについての理解を深めるべきです。長年に亘り予算の膨張を放置しておいて、結局、コストダウンを理由に DTM の導入を図るなど愚の骨頂。

●迷走するレギュレーション

現行の混沌たるレギュレーションの内容とレースへの運用方法は遠からず破綻します。レース関係諸氏は、FN と比較して SGT に人気が集中している要因を正確に把握しておく必要があるでしょう。

SGTC の魅力はと聞かれると「車種が豊富でバトルが見られる」との答えが返ってきますが、そのための施策として「何でも参加させて無理やりにバトルを演出する」という方向に流されてきたのが現在の SGTC です。

しかし、自動車レースというものは、本質的には、自動車メーカーが自社の技術の優秀性をアピールするために名誉をかけて挑むからこそ、その戦いは熾烈であり、そこに生まれるレーシングカーは技術の結晶であり、だから、いつの時代になってもその美しさを失わない魅力的な存在となり得ます。

自動車レースが自動車開発技術の戦いであるという原点を忘れて、レギュレーションとウエイトとリストラクターをいじくりまわして純粋な技術の戦いを陳腐化するようなおろかな運用は直ちに改めるべきです。

解決は簡単です。技術開発の現場の声を反映させることが出来て、技術と科学の視点から自動車レースを理解しているスタッフを GTA の機能の中に取り入れれば解決に向かうでしょう。

JMIA がしかるべき立場で参画すれば解決していきます。

レギュレーション改正の方向性（09年の提案です）

早期に、参加者が安心して参加を続けられるような安定的で公正で普遍的なレギュレーションの構築を実施することが SGTC の将来を運命づける鍵になるでしょう。JMIA では、かねてより SGTC の健全な発展を願ってレギュレーション改正に向けての各種検討を重ねてきましたが、その主たる内容について記します。

- ・GT500 の車体はスペースフレーム + クラッシュブル・ストラクチャーとする。

車体開発の大幅なコストダウン、元車との乖離を縮める。

依然、開発費を膨張させたい考え方もあるので、慎重な調整が必要。

- ・エンジンは元車に搭載されているエンジンをベースとしなければならない。

元車との乖離を縮める。

REU マター。

- ・エンジン搭載位置（レイアウト）は変更できない。

元車との乖離を縮める。

現状の協定の破棄を伴うので、明確な基本レギュレーションの提案が前提。

- ・車体の外形形状はオリジナルを重視し改造可能な範囲を大幅に制限するが、オーバーフェンダー、ウイングなどのデザイン性には自由度を与えレーシングカーとしての迫力を表現する。

GT の本分をわきまえ、元車との乖離を縮める。

現状で言えば、ツーリングカーを GT に見せるようなモディファイを可能とし、それがレーシーな迫力となり、改良の過程がファンから観察できるような柔軟な規定を考える。

- ・自動車メーカーが量産市販した車両はすべて参加可能とし、また、明確に市販を目的として開発したショーモデルなども参加可能とする。

未発売の車両に関しては、SGTC がかつこうのマーケットリサーチになり、自動車メーカーにとっては競技以外のメリット、活用方法となる可能性がある。

- ・オープンカーを認める。

オープンカーに関しては、ウインドスクリーンやロールバー周りの造形変更を認めることにより、新たなる GT としての魅力をもったスタイルが誕生するだろう。ドライバーの動きも見えてファンにも歓迎されるはず。

車種の彩として是非、採用したい。

- ・各参加車両の基本的な特性に起因する性能格差の調整は、経験充分なウエイトとリストラクターによって行うが、そのハンデキャップはその車種固有のものとし年間を通じて変更されない。

科学的な根拠によるルールに従って決められたハンデを克服して、どれかの車種が連戦連勝したとしても、それがハンデの不公正ではなく、その車種を開発した技術的成果が称賛されるような環境を構築しない限り、それを自動車レースとは呼ばないし SGTC にも明日はないだろう。GT-R がタクシーのような格好をしながら速さを売り物に出来るのも、昔、破竹の 49 連勝と言う偉業を成し遂げて伝説を作り上げたからであり、負け続けの HONDA が未だにレースの DNA を標榜出来るのも、F2 の全勝記録や F1 における 15 連勝などの伝説が生きているからに他ならない。

SGTC のように、平等に勝ち星を分かち合うような施策を続けられれば、当然、そこにはドラマも伝説も生まれないのだから、いずれ、小説に対する週刊誌のような、三ツ星レストランに対する定食屋のような、味気ない存在になっていくのは当然だ。

●見えないビジョン

危急存亡の危機をやっと乗り越えたばかりの GTA には酷な要望のようにも思えますが、乗り越えたのであれば、たちまち次の行く先を示さなくては迷走が始まるばかりです。

SGTC が将来どのようになれば良いのか？ そのためには今どんな施策が必要なのか？ そのためにはどんな努力をすべきなのか？ そのタイムスケジュールは？ 多くのファンたちと参加者のためにも、早急に、明確なビジョンを示しておく必要があるでしょう。

解決は簡単です。SGTCは自動車レースですから、その本質である自動車開発技術の競争を熟知するメンバーを加えて先行きを探れば、自ずから行く先は見えてきます。

JMIA がしかるべき立場で参画すれば解決していきます。

●チームのプロ化の推進 / 参加権の確立

SGTC への参加に制限を設け、チームの参加権に付加価値を付けるようにすべきです。

つまり、誰かが SGTC に参加したい場合は、どこかのチームが持っている参加権を入手しなければならないという訳です。

チームの戦歴により種々の特典を付与することによって価値が高まり、参加権が高額で取引されるようになれば、その額がチームにとっては資産同様となる訳です。すから大きな安心材料となるでしょう。

参加権に価値を持たせるための付加価値の付け方がポイントとなりますが、うまくいけば、今まで SGTC の世界には無かった新しい資産価値が生まれることになります。

● GT300 へのマザー・シャーシの導入

現状、GT300 に適した、アマチュアの手にも負えるような適度なレーシングカーの入手が困難になってきています。

それゆえに、あの手この手を駆使した GT を逸脱したようなレーシングカーが紛れ込む隙が生じ、混迷の度合いはますます深まっています。

参加車両不足を補う手段として、ここでは一つ割り切って、「マザー・シャーシ」という概念を導入しましょう。

これは GT300 の中のマザー・シャーシ・クラスと言うべき様な存在とし、参加できるのは、厳格なレギュレーションに準じた正当な GT300 とマザー・シャーシ・クラスのみとします。

- ・GT500 に準じたスペースフレーム + クラッシュャブル・ストラクチャー構造でミッドシップとします。詳しくは別添え資料を参照してください。
- ・参加車両の確保だけでなく、生産や組立やボディカウルの開発など、自動車レース産業への貢献度合いは少なくないでしょう。
- ・現行 GT300 との性能バランスはいかようにも図れますが、あまり速いレベルの要求となると自ずからコストは上昇します。

現在、ワーキング・グループで検討中ですが、現状では、正規の GT300 として扱い特別なクラス分けは行わない方向です。

●日本グランプリ開催

昔、JAF がまだまだ権限を振り回していた時代、F3000 の最終戦を「日本グランプリ」にしようという話をしたことがありますが、JAF からは、商標登録されているので使えないと言われた記憶があります。

その後も、F1 の絡みで使えないという話もあったり、日本もグランプリも一般的な名詞だから登録できないという話や、調べたら登録されていないという話などが錯綜して訳が解りません。簡単に調べられることなのですから、使えるのなら、ぜひ、SGTC の最終戦を「スーパー GT 日本グランプリ」にしたいものです。
いずれにしても、「JAF グランプリ」は御免こうむりたいですね。

最後に「GTA へのちょっと耳の痛い提案 (09 年)」の「最後に」です。

自動車レースは自動車開発技術の戦いですから、その本質は、科学的技術的な視点からしか見ることはできません。

残念ながら、日本の自動車レースはドライバー OB たちによって構築されてきましたから、かなり視点が異なります。

日本の自動車メーカーの自動車レースに対する考え方も、現状では、ドライバーやチームからのおねだりを処理する事を前提に始まっているようで、絶えず、レース関係の予算には「支援」という言葉が付きまとい、お情けにすぎているような状況が恒常化しています。

このように、自動車レースの価値をどんどん下落させていっている元凶は、自動車レースを「興行」や「ドライバーの戦い」としか見られないレース界そのものの思考回路の偏向によるものです。

流行らない鮎屋を繁盛させるために、有名なインテリアデザイナーに改装してもらったり、店の片隅でピアノ演奏を始めるのも全く効果が無いとは言いませんが、最も正しい対処法は旨い寿司を出すことです。

SGTC は日本のレース界にとって大変に貴重で重要でかけがえのない存在です。それなりの取り扱いが望まれます。善良な判断を期待しています。

JMIA が 09 年に提案していた内容は、どの程度、的を射たものだったのでしょうか？

「GTA へのちょっと耳の痛い提案 (09 年)」からは以上です。

ここからは、それから約1年後の2010年4月27日に提出した「日本の自動車レースを改革する八策」からの提案を再録しておきます。

日本の自動車レースを改革する八策（龍馬の船中八策のまね）

これは、提出してから1年半も経ちますから、現状、少々改定すべき点がありますが、大筋では間違っていないと思いますので、赤ペンで補てんしながら、再度、提案したいと思います。

第一策 天下統一

現在、我が国の自動車レースで、唯一、興行的に成功を収めているSGTをオーガナイズするGTAの体制を強化し、その新GTAを中心とした包括的な体制を構築する。つまり新GTAが、日本の全てのレースを主催または統括する

SFJ、F4、F3、FN、SGTC、LE MANS など全てをプロモートすること。ついでにJAFからASNを移管する。

第二策 キーマンの投入

今後、ACOやDTMやFIA関係および自動車メーカー関係者との渉外が非常に重要となるので、GTAのNO.2として鮎子田を加入させる。鮎子田は、十数年に亘る英国レース界での業務経験における英語力と人脈は比類なきものであるし、1960年代からTOYOTAのトップレーサーであった経歴は誰もが一目置く存在であり、また、その粘り強い交渉力は定評があるので最適任者であることは論をまたない。現状、ややイレギュラーな形ながら一歩前進中。早急に正式なメンバーとして加入させることが求められる。また、より広範囲に人材を求める必要がある。

第三策 技術部会の設置

日本の自動車レースの全てにおいて、技術面での考察が後回しになっていて内容が脆弱。日本自動車レース工業会（JMIA）を中心とした「技術部会」のようなものを作り、その技術部会が主体となって技術的考察部分を司るように制度化する。今後はその技術部会で、少なくとも、新GTAの司るカテゴリーのレギュレーションの制定や各種エンジニアリング・スタンダードの作成などを行うように制度化する。

現状、ややイレギュラーな形ながら一歩前進中。よりJMIAが義務と責任を持つような立場にすべき。

第四策 技術試験場の設置

日本の自動車レースは、車体やモノコックの強度や安全性における「エンジニアリング・スタンダード」が明確ではないし、何らかの規定があったとしても、その安全性・技術基準などを試験確認できる、「技術試験場」のような組織が存在しない。

モノコックやロールケージやクラッシュアブル・ストラクチャー等のクラッシュテストや FEM の強度分析などを行える施設を創立し、データを収集しながら、確たる安全性の確立を目指すべきである。費用は自動車メーカーからの寄付や公的資金の導入を図る。

安全性に対して責任を持たなくてはならないし、権威を強固にするためには安全性を人質にするのがベスト。

第五策 マザー・シャーシ計画

これからの SGT の繁栄を考える時、バラエティ豊かな GT300 への参加者の獲得は重要な課題となるだろう。

JMIA では従来より、GT300 に使用可能なマザーシャーシの提案を行ってきたが、その後、DTM の話も聞こえてきたので、DTM も視野に入れたマザーシャーシの検討を行っているところだ。

しかし、GT300 においては MR のニーズも高く、FR 前提の DTM とは共有化が非常に困難と考えられる。

そのような事情も踏まえて、現在、FR、MR 共通のセンターモノコックの検討も行っているが、いずれにしても、至急に、技術的な検討を進め方針を固める必要がある。

については至急、GTA と JMIA のメンバーによる「マザー・シャーシ検討部会」のような組織を立ち上げたい。(企画書を参照)

WG により検討中。これも、GTA の基本的な方針が明確にならないと、いつまでもまとまらない。

第六策 アジア・ルマンの実現

アジア・ルマンは、SGTC が衰退する場合の布石として大変に重要と考えている。

ACO が中心的に考えている中国での開催はあやふやなので、国内で最低でも 2 戦、中国がキャンセルになったらもう 1 戦追加できるような国内完結の布石を打っておく必要があるだろう。最低でも 2 戦以上無ければ、マシンを購入してまで参加するチームは無い。

約 2 年前からルマンの日本への誘致を推進してきたが、最近はやや状況が好転してきたようなので、このチャンスを活かしたいと考えている。

至急、GTA がオーガナイズして、鈴鹿、富士などのサーキットで開催できるように根回しを進めたい。

このままでは、またもやチャンスを逃してしまうだろう。早急に手を打つべし。鮎子田を GTA の担当責任者に任命して交渉にあたらせるべき。現在は、前段階として SGTC のエキジビションとしての開催を提案中。

第七策 ドライバー育成レースの排除

国際的な交流をもたない輸入車によるドライバーの育成に特化したような無意味なレースは廃止し、日本のレーシングカー開発技術の投入が可能で、日本の自動車レース産業の活性化に寄与するような自動車レースを重要視する方向性を明確にする。

FCJ、FN は廃止し、それぞれ、F4 と F3 に要件を移行。

いろいろなマシンが混在する F4 ではドライバーのテクニックの直接的な比較が出来ないとか、F3 では F1 のステップボードとしては脆弱だとかの意見が出るだろうが、F1 はワンメイクでは無いし、ドライバーもいろいろな条件下での速さが要求されるのだから、FCJ より F4 のほうが適しているし、F3 から F1 にステップアップしたドライバーも多数いるし、飽き足らなければ、英語の勉強も兼ねて GP-2 にでも挑戦した方が F1 への近道だろう。

コストダウンに関してのみワンメイクのメリットもあるかもしれないが、事、ドライバーの育成と言う観点からはワンメイクには必然性も説得力も無い。

日本のレース界も、そろそろドライバーの育成なんて絵空事は通用しなくなってきている事は解り始めているだろう。

第八策 JAF ご苦労様でした

本来、自動車レースの発展新興を図るべき役目の JAF であるが、その歴史に置いて、ブレーキを踏んだことは多々あれど、一度たりともアクセルを踏んだことは無い、単なる、日本の自動車レースの抵抗体である。

緊急と言う訳ではないが、はっきりとした目標として、GTA を中心とした日本の自動車レース業界が協力して、JAF の持つ ASN を移譲されるような環境を作っていく必要があるだろう。

こんな、天下り特法の典型のような組織におもねて恥じない日本のレース界の人たちの感性がそもそも卑しい。

2010年の「日本の自動車レースを改革する八策」からの提案の再録はここまで。

ここからは、2011年現在の新たなる提案をさせていただきます。メインテーマは、大東亜競争圏の構築です。願わくば、2年後に、再度、提出しなくても済むような迅速かつ的確な対応を期待したいと思います。

まず、SGTC に自信と誇りを持ちましょう

SGTC は東南アジアで唯一成功を収めている自動車レース・イベントです。我々が、この日本オリジナルの自動車レースに自信と誇りを持たずして、他に、何か日本のレース界に誇るべきものがあるのでしょうか？ 思いっきり、技術と自動車レース産業をないがしろにしてきた日本のレース界が、今更、東南アジアや中近東の自動車レース発展途上国にハードウェアを売りこもうって都合の良い話も有り得ませんが、幸い、適当な車両を適当にレーシングカーに仕立て上げて適正なハンデを付けて無理矢理バトルを演じさせるという、それこそ、現状の東南アジアにぴったりの自動車レースの開催ノウハウを持っている訳ですから、これを売り込まなくて何が売れるというのでしょうか？

そんな時、その SGTC に、DTM や FIA-GT などの海外レースの導入話が盛んに取りだたされるようになっていますが、この期に及んでまだグローバルゼーションに名を借りた外国崇拜が横行していることに失望を禁じ得ませんし、そんな借り物のような DTM や FIA-GT が SGTC の売り物となったとしても、東南アジアや中近東の自動車レース界も、必要と思えば、直接、DTM や FIA-GT の導入に走ることになるでしょう。

DTM や FIA-GT に関しては、日本は、いわば「IKEA」の日本代理店をやっているだけですから、その日本代理店の海外支店を出すという話より、当然それらの国も、直接「IKEA」の代理権を獲得する方を選ぶはずで

SGTC の独自のスタイルと 18 年間の成功の歴史を大切にしましょう。DTM → ITC → DTM と目まぐるしく去来を繰り返す足元の定まらないヨーロッパのレースごとにかき回される必要はありません（先の DTM と現在の DTM は、名前は同じにしていますが全く別物です）。

ルマンの主催者である ACO も、しつこい FIA からのちょっかいをはね退けながら、その確たるポリシーと高いプライドを武器にスポーツカー・レースの頂点に君臨を続けています。要するに、**自信と誇りが全てです。**

日本独自の自動車レースを世界に輸出しましょう

夢は壮大な方が面白いし挑戦のしがいもありますから、もっともっとさまざまな分野のブレーンを投入して、最も東南アジアや中近東の自動車レース発展途上国になじみやすい形を意識しつつ、あらゆる方面からこの日本オリジナルの自動車レースの完成度を高め、近い将来、東南アジアや中近東の自動車レース発展途上国に広く浸透し、大東亜競争圏を構築することを目標としましょう。

いろいろな国で SGTC が開催されるようになる事により交流が始まり、各国の自動車メーカーが参入し日本にも遠征してくるでしょう。日本製の GT マシンが輸出されるようになり人の交流も盛んになるでしょう。

SGTC の速さや性能調整のノウハウやイベントを盛り上げるためのさまざまな小技など、一時の IMSA をしのぐ運営テクニックに加えて、IMSA なんかが持っていなかった興業としての演出ノウハウなど、これからの東南アジアや中近東の自動車レース発展途上国にこれだけ最適な自動車レースは他にはありません。

だから、SGTC はそのスタイルを守るべきです。

SGTC そのものの商品価値を考えると、当然、最も重要なことはオリジナリティです。だから、事情により、DTM や FIA-GT の受け入れが止む無いとしても、軒先を貸して母屋を取られるような愚は避けなくてはなりませんし、それらのカテゴリーの参入が、かえって SGTC の価値を高めるような扱いに徹するべきであると考えます。

別途の論議が必要となるでしょうが、**受け入れるにしろ、あくまでも、GT300 や GT500 の下位となるように調整し、それでも参加したければどうぞというスタンスを貫くべきです。**

素早いアクションが求められます

アジアのモータリゼーションはすさまじい勢いで発展を続けています。街に車があふれだすと自動的にレースが始まります。アジアでは、もう各地にサーキットが建設され、自動車レースの黎明期は始まっています。今がチャンスです。と言うか、今しかありません。

大東亜競争圏（ちょっと古い）の構想を推進するのなら、まず、必要なスタッフを集めることから始めましょう。

これからは、SGTCだけではなく、日本の自動車レース全般について考えてみましょう

JAPAN LE MANSに向けて、そろそろ布石を打っておきませんか？

なぜか世界のGTやスポーツカーのレースは落ち着きがなく、激しく紆余曲折しながらも、無くなつては現れ、現れては無くなっていきます。

1982年からでも、WEC,WSPC,SWC,BPR,FIA-GT,IPC,SRWC,ALMS,ELMS,FIA-SCCなど目まぐるしく浮沈を繰り返してきました。基本的には、わが道を行くルマン(ACO)に嫉妬とライバル心を燃やしつつFIAが覇権を仕掛け続けたという感じですが、結果は、ご存じのようにルマンの一人勝ちとなっていました。

そんな時、FIAとACOが手を組んで世界耐久選手権を復活させるというビッグニュースが飛び込んできました。早速、東南アジアの自動車メーカーが動き出しています。TOYOTAが参戦を発表しました。ヨーロッパのコンストラクターたちの動きも活発になってきました。世界中の自動車メーカーとレース関係者がざわめいている感じです。このFIAの絡んだ仕掛けは、またぞろ泥船なのかACOが片棒担いでいるから盤石なのかはわかりませんが、大きな流れが動き出したことは間違いないでしょう。

以前から、JMIAではルマンの日本での開催に積極的に努力してきましたし、GTAに対しても、主催者としての関与などを答申してきましたが、それは、日本のレース界の多くの人々が受益していたJTCCが自動車メーカーの気まぐれで一瞬に崩壊した時に、それらの自動車メーカーと関係のないところでひっそりと開催されていたGTレースが受け皿となり、日本のレース界は最悪の事態を免れた実情を体験していますから、SGTCも永遠ではない以上、なにがしかの布石を打っておくことは必然だと考えるからです。

ACOとの交渉

2006年ごろに、アジア・ルマン・シリーズの構築を模索していたACOは、ぜひ、日本でも1戦は開催したいと関係者が頻繁に来日してサーキットや自動車メーカーを訪問していましたが、JMIAとしても、頼まれるままに何か所かを紹介したり案内したりと手伝いをしていました。この間のいきさつはかなり複雑なのでここでの説明は割愛しますが、つまるところ、日本側は、マシンも持ってくるし開催権料も要らないというACOからの信じられないような好条件のオファーをけんもほろろに袖にしましたし、ACO側は、あまりに日本の事情をしらないまま自分たちの思惑のまま動いていたから、結局、何も進展しないまま幕引きとなりました。

その後、延び延びになっていた中国での開催も何とか実現にこぎつけた ACO は、まだ、アジア・ルマン・シリーズをあきらめた訳ではないようですから、まだまだ交渉の余地はあるでしょう。

ACO の人たちは、したたかと言えばしたたかですが、それは、いわゆるビジネスマンとしてのスキルではなく、栄光と歴史に裏付けされた自信とプライドの発露ですから、論理的に正しい意見とか損得だけの説得がそのまま通用する人種ではありません。

特に上層部の人たちは、実業界の頂点にいた人が晩年における憧れの名誉職みたいな感覚で就任していますから、その感性は複雑怪奇です。

また、ルマンというレースに絶対的な価値観を持っていますから、彼らはそれを侵害されることに非常に神経質です。とにかく、アプローチと戦略を誤ると箸にも棒にもかからなくなり注意深い対応が必要ですから、ここらあたりの交渉能力が最重要であり、もっとも困難なハードルになると思いますが、いずれにしろ、交渉を始めないことには結論は出ないことだけは確かです。(詳しい交渉記録あり)

【JAPAN LE MANS エキジビション】

ACO の希望する日本での 1 戦に関しては、サーキットと話し合いが進んでいるようですから、それは推移を見守ることとして、GTA は、将来の日本での開催権の獲得を目的に、今から、日本での開催に関与を深めていく事を提案します。

ベストは、今すぐに日本での開催権の獲得に動くことですが、それが無理ならば、SGTC の主要レースのアトラクションとしてルマンカーのデモランを導入してみたいかがでしょうか？

SGTC のレースの直前ですから、GT レースに悪影響を与えない範囲を考慮して、3 周くらいのデモランが適切かと思われます。

現在、国内にも数台のレーシング・スポーツカーがありますし、大勢の観客の前で走れるとなると、体制を整えてでも参加するお金持ちチームも出てくるでしょうから、3~5 台の確保は難しくないと思います。

そうして「JAPAN LE MANS エキジビション」が定着していけば、ACO との関係も密接になっていくでしょうし、ポスト GT の布石ともなっていくと思います。

ここからはおまけのコーナーです

FCJのF4への導入

JMAでは、先行き不透明なFCJの大幅なコストダウンを目的に、FCJのF4への導入を提案しています（詳しくは別途資料「FCJ NEXT STAGE 3」を参照してください）。GTAからはGTタイプの車両での再構築を提案されているようですが、無為にカテゴリーを増やすよりは、F4に取り込んでからまとめて吸収する方が得策だと思いますので、協力をお願いします。

日本の自動車レースを改革する八策でも述べていますが、クラッシュテスト設備を手中におさめましょう。

自動車レースの安全性を錦の御旗に、FAと連携してクラッシュテスト設備を活用できる体制を構築できれば、これは、GTAにとっての大きな権威となるでしょう。具体的な検討を開始し、日本のレース界として、しかるべき企業に協力を依頼しましょう。

さいごに

坂東 様

まあ、言い出せばまだまだ山ほどの案件が手つかずのまま放置されていますが、ものには順序がありますから、とりあえず、このあたりから手早く解決していきましょう。根本部分から日本の自動車レースを改革するには悠久の時が必要かもしれませんが、われわれは、それほど長く観ていられませんかから、手っ取り早くお願いします。ここで述べている全ての案件はGTAを核に考えていますから、つまり、貴方の決心が最初のステップとなります。また、早くしないと、これから発生するいろいろな問題への対処や次のステップへの提言などは草葉の陰からは出来ませんので、少なくとも、ここに上げた提言の**実現は3年以内**を目標にさせていただきたいと考えています。よろしく。

