

自動車レースの安全性向上を支援してください。



2012/02/27



日本自動車レース工業会

# 自動車レースの安全性向上を支援してください。

TAKATA や JARI などにもスレッド試験設備等がありますが、現状、国内にレーシングカー用の衝突試験設備はありません。もちろん、御社で実際に必要とされる設備とレーシングカー用ではかなり仕様が異なりますし、試験設備にもピンからキリまでありますが、ピンの方で言えば、御社の最新の設備にレーシングカー用の機能を導入していただくのがベストですし、キリの方で言えば、童夢が彦根の既存の設備をお借りし改修して使用するという事でも可能ですから、設備の具体的な内容については別途として、ここでは少し、レース界の事情についてお話ししたいと思います。

## 日本自動車レース事情

日本の自動車レースは、ここ何十年に亘って、発展も衰退もしない、良く言えば安定、悪く言えば膠着状態が続いています。その原因は、日本の自動車レースのほとんどの予算が自動車メーカーの予算で賄われており、その自動車メーカーの予算が、毎年、大きく変わりませんから、安定もしていますが発展もありません。では、安定しているから安泰かと言うと、その現実には、レース結果は5大新聞にも掲載されず、地上波の放映は無く、ドライバーが街を歩いてもサインも求められない、競馬よりはるかにマイナーな安値安定状態に成り果てています。しかし、レース界のほとんどの人たちは、自己資金でレースを始め、苦勞して自動車メーカーのお金でレースができる環境まで上り詰めますから、これは、すごろくで言えば上がりで、現状に満足していないまでも、何よりも、その立場を失いたくないのが正直なところですから、業界そのものに向上心が欠けています。

# 日本の自動車レースをマイナーにしている原因

自動車メーカーが牛耳っている日本の自動車レースの最大のウィークポイントは、レースに関して素人のサラリーマンが予算を牛耳っている点にあります。

短期間で流動する人事にも問題がありますが、しかし、自動車メーカーにも、レース畑に長くとどまっている人もいるのに、どうしていつまでもこのような素人っぽい発想しか出来ないのかと不思議でなりません。自動車メーカーと長く付き合っていると解ってくるのが大企業のサラリーマンの特性です。

彼らは、出過ぎたことをして汚点を残したくないものの、何もしないと評価もされないというジレンマの中で絶えず揺れ動いていますから、本質的に、勝敗と責任の所在が明確な勝負事が苦手です。だから、自動車レースに対しても、ドライバーの育成というようなワンクッションおいた取り組み方を好むようになるし、レースでも真剣勝負を避けるように複雑怪奇なシステムを考え出し勝敗の行方をあやふやにしています。

つまり、自動車レースが歴然とした勝負事であるにかかわらず、勝敗という本質的な要素から逃避した形でしか取り組まないから、自動車レースは自動車レースで無くなるし、そんなレースをいくら続けていても、素人はいつまで経っても素人です。

これらのサラリーマン連中のもう一つの問題点は、レース界と言う狭い世界だけのスターであるドライバーを特別視する傾向が強く、彼らを牛耳ることに快感を覚える人も多い反面、彼らの関心を買う事にも熱心ですから、結果的に、ドライバー OB のリタイア後の唯一の食いっぶりである「ドライバー育成」事業には関心を示しますが、ドライバーの関係ないレース産業の発展振興や開発技術の向上には全く興味を示すことはありません。

最も許されないことは、勝負上の責任回避を理由に、外国への依存が多いことです。

近年の、TOYOTA や HONDA の F1 挑戦が典型ですが、自らの挑戦を標榜しながらも、その内実は、ほぼ 100% を外国の技術と産業に依存しています。

これにより、自動車メーカーの海外に流出される巨額の資金は、海外の産業を育て技術の向上を助け、そして、ないがしろにしてきた国内との格差を絶望的なほどに広げてきました。そしてまた今、「日本にはその技術がない」という理由で、TOYOTA のルマン挑戦は外国頼りで始まっています。

国内に眼を向ければ、現状の日本の主要な自動車レースである、FCJ、F3、FN は外国製のワンメイク。SGTC はからくも国内技術で開発されたレーシングカーですが、事実上、勝敗は持ち回りでプロレスのようなものですし、その上、現在、その最後の砦である SGTC さえ、18 年間に亘って育ててきた独自のレーススタイルを捨てて、ヨーロッパのレースである FIA-GT3 や DTM の導入を図っているのが、それら自動車メーカーのレース担当者たちですから、まるで売国奴としか思えません。

この FIA-GT3 や DTM は、日本でメンテナンス出来なかつたり外国製部品が主体であったり、導入してしまえば、国内のレース産業に壊滅的なダメージを与えることが必至であるにかかわらず、近視眼的なドライバー目線しか持ち合わせない素人サラリーマン達の無知蒙昧が日本の自動車レースを危機的状況に導いています。



FCJ



フォーミュラ・ニッポン



DTM

# 日本自動車レース工業会 (JMIA) の創立

まあ、もう手遅れかもしれませんが、まだまだ日本には技術力を売り物にした企業もたくさんありますし、生産力も脆弱で資源にも乏しい我が国の最後の頼りの綱は技術力だと思っていますから、レーシングカーの開発分野においても、このまま手をこまねいて一敗地にまみれる訳にはいかないと、2008年、日本のレース関係の技術系企業の有志が立ち上がって、日本自動車レース工業会 (JMIA) を創立しました (御社もご加入いただいています)。

JMIA としましては、本来の趣旨である「日本の自動車レースの発展振興」の一環として、スーパー FJ や F4 などの底辺フォーミュラの発展振興を促進するために、JMIA が後援する新型車両の投入など力を注ぐとともに、GTA に技術顧問を送り込むなどして、これらの日本のレース業界の暴走を阻止するための努力を続けてきましたが、現状、頭から、自動車レースをドライバーの腕比べと思い込んでいる自動車メーカーのレース関係者たちの動きを留めるだけの力は無く、日本の自動車レースはじりじりと崩壊に向かって加速度を増しています。



日本自動車レース工業会



# さいごの手段

そこで、最後の手段として考えられるのが、自動車メーカーにとっても無視はできない安全性を盾に、現在の、FIAによる安全基準を上回る日本独自の安全基準を確立し、安易なレーシングカーの輸入に一定の歯止めをかけようという作戦です。

## これは単なるスタンドプレイではなく、正当な理由があります

■ レースの世界でも、カーボン・コンポジットのモノコックが出現してからは、F1においても死亡事故が激減するなど、やりようによってはいくらでも安全性を向上させられるにもかかわらず、そのF1ですら、触れ合うだけでマシンが飛んでいく、タイヤを丸出しにした危険な形状を売り物にしたり、タイヤが跳ね上げた部品がドライバーを直撃する可能性の高いオープンのままだったり、まだまだ危険性を売り物にするような傾向は残されています。JMIAでは、これらの安全面における非合理的な構造は全て回避すべきだと考えています。

■ JMIAとしては、レーシングカーの安全性向上に関しては、当初より強くその必要性をアピールしており、2008年のFCJの企画書にも安全性の高い入門用フォーミュラの提案をしています。特に、低価格を売り物にした入門者用のフォーミュラなどは、価格を抑えるためにレギュレーションによって十分な安全対策を禁止したりする筋違いが目立ちますし、売る側、走らせる側の誰もがまともに安全性に関する研究や実験も実施したことがない野放し状態が実情です。

これでは、一旦、不測の事態が起きた場合に、未必の故意を問われかねないほど杜撰な対応と言わざるを得ませんから、若い人たちにレーシングカーを供給する側の立場としては、科学的で合理的な対策は必至と考えています。



08年の「FCJ NEXT STAGE」で提案した安全対策

■ JMIAでは、入門者用のフォーミュラのF4の安全性向上を目指して、独自の構造を採用したカーボン・コンポジット・モノコック「UOVA」を開発しました。

UOVAはアルミ・モノコック並みの低価格を実現しながら、従来品とは一線を画する耐久性を実現していますから、これからの入門用のフォーミュラのモノコックとして主流になって行く可能性を秘めています。

しかし、新しくシンプルな構造のUOVAは衝突に対するデータが乏しく、現状では、大々的に安全性をアピールすることはできませんから、ぜひ、実験を重ねて最大効率の安全性を確保し、世界中の入門用フォーミュラの安全性向上に寄与したいと考えています。



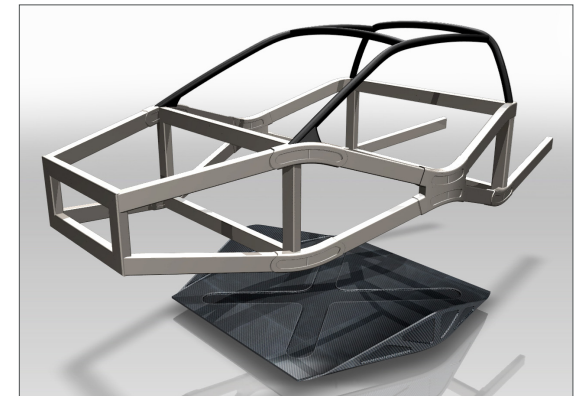
JMIA MONOCOQUE UOVA 4

■ SGTCの先行きは不透明ですが、JMIAでは、かねてより、GT300の参加適応車両の不足に備えて、参加者の参加車両の開発を後押しする一つの方策として汎用のフレーム「マザー・シャーシ」の開発を提案してきました。

GTAでの対応が遅れている間に、FIA-GT3の侵略を許す結果になってしまいましたが、JMIAではGTAを後押しして、SGTCの東南アジアへの展開や、マレーシア（ロード・カーとしてのライセンスの問題から）などのカスタムカー・メーカーとタイアップしたロード・カー兼GT300レーサーの開発を検討しています。

これらのプロジェクトで最も重要なことは、東南アジアのレース界を納得させられる安全性の実証が不可欠であると考えています。

彼らにとって、立派な設備での実験の様子は、もっとも納得材料になると思っています。



「マザー・シャーシ」のデザイン案

# そこでもお願いですが・・・

設備は立派であればある方が効果的ではありますが、我々にとっては、何よりも、TAKATAの支援を得て安全性の追求に取り組んでいるという状況が大切ですから、設備に関しては、あまり問題にしません。

また御社にとっても、乗用車だけではなく、レーシングカーの極限状態における安全性の追求に取り組む姿勢をアピールすることがイメージアップにつながれば幸いです。

説明が長くなりましたが、基本的には、レーシングカーの飛躍的な安全性の向上、二義的には、日本の自動車レース産業と開発技術を守るために、この実験設備に関してお力添えを頂きたいというお願いです。

よろしくご検討をお願いいたします。

2012年2月26日

日本自動車レース工業会

会長 林みのる







日本自動車レース工業会

日本自動車レース工業会 〒521-0023 滋賀県米原市三吉 215-1 Tel. 0749-54-1526 Fax. 0749-54-1527 E-mail post@jmia.jp Url. www.jmia.jp