

入門用フォーミュラによる環アジア戦略について

2012/10/01



主旨

現在、急激に自動車レース熱が高まりつつある東南アジア地域に対して、少ない予算ながら、礎の部分から、広範囲に、長期にわたり、多大な影響を及ぼし続ける事が出来る戦略の提案。

東南アジアの状況

現在、東南アジアでは、多くのレース関係者が入門用フォーミュラのレースの立ち上げを計画しており、玉石混交ではあるが、どこに行ってもその話題が出てくる状況。

現状、ヨーロッパの多くのコンストラクターが売り込みに躍起になっており、レース関係者との駆け引きが続いているが、価格がネックとなり、なかなか具現化していない。

購入側の支払い能力や継続性も問題（通常、ワンメイク・レース用マシンはスペアパーツで稼ぐので、継続性が重要）となっており、進捗は一進一退。

しかし、ニーズが高いことと、自動車レースの発展プロセスとして必要性が高いことなどを勘案すると早期に何らかの動きが出てくると考えられるが、このままでは、ヨーロッパ製のマシンが席卷し、また、各国各地でバラバラなレースが乱立する可能性が大。

提案の概要

日本には、19年続いている「F4レース」があり、2010年のレギュレーション改正によってカーボン・モノコックの導入が認められてから、続々と最新鋭マシンが登場している。

これらのニューマシンには、日本自動車レース工業会（JMIA）によって開発された（実質的には童夢が開発）画期的な構造のカーボン・モノコック「UOVA」が採用されており、異次元の耐久性など、入門用フォーミュラには最適の性能を有している優秀なレーシングカーであり、現在、日本のコンストラクター／チームから4車種が発売されている。本提案は、これらの優秀な国産レーシングカーがあることを前提として成立している。



ZAP F108



TOKYO R&D RD10W

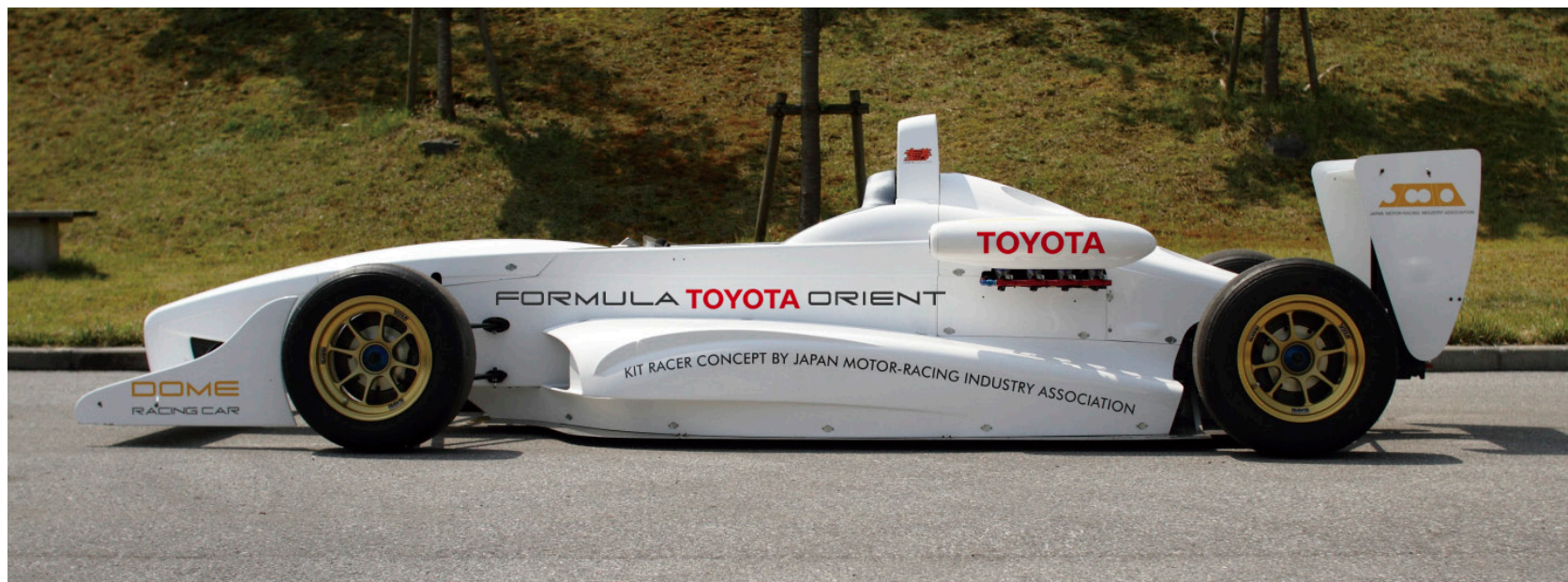


MOON CRAFT MC-090



B-MAX RK01

この「F4」にTOYOTAエンジンを搭載（現在、TOM 'S製が発売されている）し、例えば「FORMULA TOYOTA ORIENT」というような名称のシリーズ戦を、中国、韓国、タイ、マレーシア、インドなどの東南アジア各国を対象に展開、また、日本のF4も同シリーズに組み入れることにより、環東南アジアをネットするTOYOTA系の大規模なレース・シリーズを構築することが可能となる。



前例を挙げれば、「フォーミュラ・フォード」や「フォーミュラ・ルノー」や「フォーミュラBMW」などが著名であり、それなりの役割は果たしているが、東南アジアでは、それらの中古車を輸入してレースに使っていた経緯があるので新鮮味に乏しく、新たなレース、最新鋭のマシンを望む声が高まっているので、魅力的な提案を示せば、この環東南アジアのレース・シリーズの実現は、それほど難しくないと考えられる。

具体案

TOYOTAが前面にでるよりは、JMIAに一括委託するのが、最も効率的／合理的と考える。

現状は、前述したように、ニーズは高まりつつも原資に乏しい事を主たる原因として立ち上げが遅れていることから、一気に東南アジアのレース・フィールドを纏め上げることを目的に、「FORMULA TOYOTA ORIENT」への加入を条件に、車両を半額で供給すると提案すれば、かなりの確率で受け入れられるものとする。

例えば、セパン・サーキットが計画している15台のフォーミュラによるレースの立ち上げを例にとるならば、850万円（1台価格、エンジン付き）×45台の半分で約2億円の初期投資と、加えて、賞品／賞金の提供や、毎年1回、富士SWで開催する「アジア・チャンピオン大会」への協賛などの継続的フォローをすれば、その後の自主的な運営は可能と考えられる。

年一回、各国の「FORMULA TOYOTA ORIENT」の年間チャンピオンを富士スピードウェイのF4日本一決定戦に招待し、アジア・チャンピオン決定戦を行うと効果的。ただし、日本のF4は改造が自由で非常に高性能なのに対して「FORMULA TOYOTA ORIENT」はワンメイクとなるので、招待者はF4協会下鴨余裕のマシンを借りて参加することになる。

本提案のメリット

これらのマシンに使用するUOVAモノコックF4はNPO法人「日本自動車レース工業会（JMIA）」の参画企業によって生産されており、その会長はTOM 'Sの大岩氏が就任している。

また、F4レースを主催する「F4協会」の会長以下過半の理事はJMIAの理事が兼任しており、日本サイドの足並みはそろっており、MIAに一括委託することによってスムーズな進捗が期待できる。

シャーシ、エンジンともに既成の商品があり、新たな開発費が発生しない。

基本的には、全国各地のサーキットやオーガナイザーが懸命に実現化を望んでいることであり、もともと自己資金でのスタートを模索している状況だから、条件さえ整えれば具現化は難しいことではない。

後々のフォローに関しても、もともと全国各地のサーキットやオーガナイザーにとって必要なレースイベントであるから、一定のサポートを続ければ継続可能な環境を作ることは難しくないと考える。

車体に「TOYOTA」のロゴの表示を義務付けることにより、また、シリーズ名称からも、底辺部から、TOYOTAのモータースポーツイメージを浸透させていくことが出来る。

このプロジェクトが具現化したら、日本の自動車レース産業にとって大きなメリットとなる。

予算案

車両費負担分 2億円（最初のみ）、アジア・チャンピオン決定戦招聘費用 1000万円／年、
アジア・チャンピオン賞金 1000万円／年、その他活動費。

注意点／問題点

何分にも歴史が浅く、各主宰者の信頼度や継続性に関して確たる保証がない。

各国の主宰者に統一された縛りが無いので、取りまとめや歩調を合わせることに苦勞する可能性はある。毎年1回、富士スピードウェイで開催する「アジア・チャンピオン大会」を権威とメリットのあるものとして、それを軸に統率を図る必要があるだろう。現在の日本のF4レースは、かなり技術レベルの高い戦いとなっており、コストの高いレースとなっているが、東南アジアではここまでの性能は求められていないので、「FORMULA TOYOTA ORIENT」はワンメイクと成らざるを得ない。従って、常時の交流戦は不可能。

時期

全国各地の主宰者は個々に動いており、いくつかが何らかのレーシングカーを購入してスタートしてしまえば、この企画の実現は極端に難しくなるだろう。時期としては、大至急。

