

「日本の自動車レースへの遺言状」

130318

本書は、2012年8月31日付の童夢の「NEWS RELEASE」でお知らせしたように、昨年8月末日をもちまして、JMIAの会長職を辞任した私からJMIAの会員の皆様に、これまでの状況説明と周辺環境についてのご報告をすべく書いていたのですが、周囲からは、とかく私の放言が物議をかもすから大人しくしているという要望もあったので、しばらく声を潜めていました。

また、同時期に童夢の社長も退任しましたが、これらの要職からの離脱の理由はいろいろあるものの、その一つとして、より自由な立場からもっとストレートな意見を述べられる環境を求めていることもありますから沈黙とは真逆であり、しばらくの間、かなりのストレスを抱え込みながら寝たふりを続けていたものの、当然ですが、日本のレース界、私の発言のいかんでどうなるものでも無く、また、私が黙ったからと言って何が好転する気配もありません。

折から童夢では、子会社の「童夢カーボン・マジック」と「童夢コンポジット・タイランド」の東レへの売却交渉や、私の個人的な環境の変化などの多くの問題が重層的に発生しており、そのどれもがデリケートな問題かつ機密度が高く、ますますストレスが充満し爆発寸前となっていました。

しかし、子会社の売却も3月18日の日経新聞紙上で発表となり、タイミングよく、同時期、私の個人的な問題も一応の決着を見ることになり、春の訪れとともに、全ての状況が解決に向かいつつあるこの頃です。

そこで、この春の陽気につられて、昨年9月に書き終えてお蔵入りとなっていた本書を復活させることにしましたが、それからまだいぶ状況が変化していますので、一部、現状に即した修正を加えたのと、この際、JMIA会員以外の皆様にも、日本のレース界に関しての包括的な状況説明をしておこうと思い立ち、一般公開を前提に加筆修正しています。しかし元々が、会員各位にJMIAの足跡を理解していただく趣旨で書いたものですから、JMIAとして作成した資料の添付も多くありますし、また、基本的には過去の評論のダイジェスト版として構築されていますから、全般的に内容が重複していたり寄せ集めの散漫さが散見されますが、まあ、これを読んだからと言って何がどう変わる訳でもありませんし、単なる、私のボヤキ集のようなものですから、お暇な折にでも速読飛ばし読み拾い読みしていただければ幸いです。

参考資料

●文中の赤字部分は、J M I Aで製作した企画書や私が執筆したコラムの原稿などの参考資料ですが、赤字の参考資料についてはクリックしていただければ展開できます。

●全ての資料は当時の内容のままですから、現状とは異なる部分もあります。ご注意ください。

はじめに

私が初めて手掛けたレーシングカーが鈴鹿で優勝してから、もう48年になろうとしています。

当時は、世間とは隔絶した自分だけの世界に閉じこもってレーシングカー造りにだけ没頭していた私も、1993年あたりから1996年のフォーミュラ・ニッポン（FN）誕生に至るまでの紆余曲折を体験し、その舞台裏を知るにつけ、やっと、長らく疑問だった、なぜ、いつまで経ってもレーシングカー・コンストラクターという業種がこの国では全く陽の目をみないのか、その理由が少し見えてきました。

少年のころからレーシングカーを造ることしか頭になかった私の夢は、当然、レーシングカー・コンストラクターとして大成し、LOTUSやMACLARENなどの列強を蹴散らかすことでしたが、借金まみれでMACRANSAを造り続けても、当時の夢だった日本グランプリに出場を果たしても、どこからもレーシングカー開発の依頼なんて来なかったし、その上、そうして自らのスキルが向上すればするほど必要な予算は青天井に肥大し、どう考えてもこのままでは犯罪者になってしまうところまで追いつめられて、20歳代も半ばになったころ、やっとレーシングカー・コンストラクターを諦めることを決意しました。

もっとも、決意なんて潔い話ではなく、レーシングカーを造るたびに、当時、24～5歳の若造の私が、現在の貨幣価値に換算すると億に近いと思えるほどの見返りのない大金をぶち込まなくてはならない訳で、成す術も無かったというのが事実ですが。

だから、しばらくは放蕩三昧な生活を続けていましたが、どうしても車造りを諦めきれなかったものの、レーシングカーが無理なのは百も承知していたので、それならばスポーツカーだ！という、ほぼ牽強付会というか詭弁のような納得で「童夢」を設立して「童夢一零」というスポーツカーを製作したところ、やっと世間の耳目を集めることが出来て、その商品化権による予期せぬ収入が転がり込んだ次第です。

普通は、その資金を童夢という会社の発展に投資したり私腹を肥やしたりすべきなんですが、私としては、こんなチャンスに憧れのルマンに挑戦しなくていつできるんだと、躊躇なくルマン・カーの開発を開始しましたし、その頃の仲間たちの誰一人として反対する者はいませんでした。

だから、通常なら、このルマンから帰った時点で潰れていてもおかしくない会社でした。



童夢としての最初の作品「童夢-零」（1978） 最初のルマン・カー「童夢-零RL」（1979）

究極の夢であったルマンへの挑戦が実現した後も、レーシングカー・コンストラクターとしての状況に特に変化はありませんでしたが、TBSが一時間の特番を組んでくれたり、東芝EMIが記念レコードを発売してくれたり、今まで、倉庫を借りてインスタント・レーメンをすすりながらレーシングカーを造っていた時代と比べれば、そこには明らかに違う世界への入り口が見えたように思えたので、もう私は、レーシングカーに手を染めれば地獄しかないという戒めをすっかりと忘れて、再び、禁断のレーシングカー造りにのめり込んでいきました。

しかしその頃は、「童夢-零」の実績やルマンへの挑戦やおもちゃのブームによる知名度の向上などが、ささやかながら社会との接点を生み出していましたから、今までの閉塞感の殻が破れたような新鮮な高揚感もありましたし、実際、いろいろな仕事の打診が舞い込んできていて、相変わらず、お金の苦労は続いていたものの、期待感だけは満ち溢れていた時代でした。

その後は、TOYOTAのグループCカーやHONDAのGTなどのコンストラクター／レーシング・チーム的な仕事に出会ったり、50%風洞を建設したり、カーボン・コンポジットの事業を開始したりと、未だに、レーシングカー・コンストラクター専門という訳にはいきませんが、レース部門と実業部分の両輪をうまく使い分けながらシナジー効果を得られるような絶妙なバランスで、何とか、最小限のコンストラクターとしての活動を維持してきました。



京都宝ヶ池に建設した最初の本社屋（1979）

しかし、もう20年近くも前になりましたでしょうか？ それまで、さまざまに活躍していたレーシングカー・コンストラクターが、一つ減り二つ減って、ついに、本格的なレーシングカーを開発できるコンストラクターが童夢だけになってしまったあたりから、なんとなくの逆風を感じるような出来事が多くなってきました。

私としては、他のコンペティターが次々と消えていく中、これからの日本の自動車レースを支えるのは童夢だ！くらいの心意気で張り切っていたくらいでしたし、当時、よく言われた外国との技術格差についても真摯に受け止めていましたから、これからの努力で追いつけ追い越せだと前向きの姿勢で努力を続けていたものです。

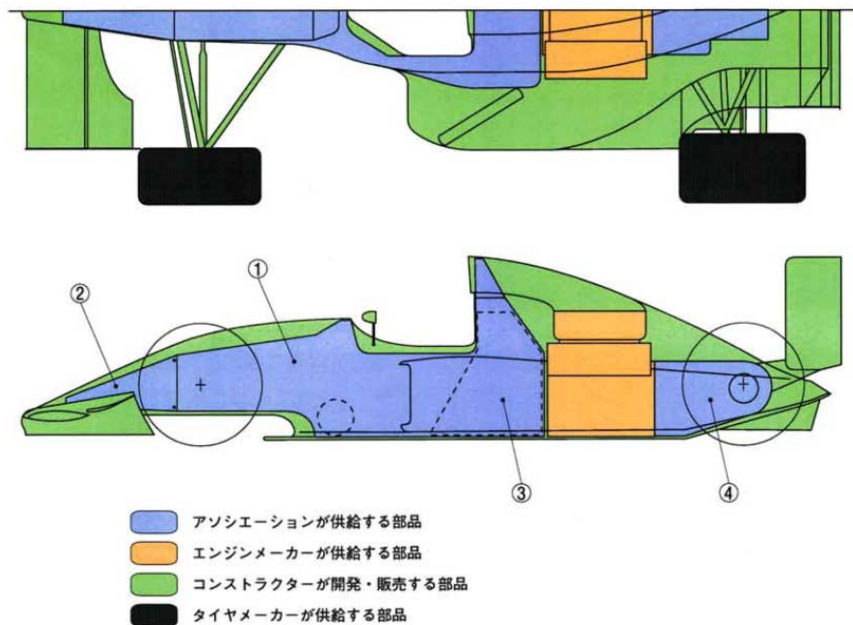
そんな、なんとなくの逆風に首をかしげながらも、自動車レースが盛んな国にレーシングカー・コンストラクターが必要なのは当たり前と言う思い込みから、いずれにしても実力を認められることが先決と、ますますレーシングカー開発にのめりこみ、TOYOTAグループCカーでのWECやルマンへの挑戦や独自のF3000マシンでのシリーズ・チャンピオン獲得など、着々と実力を伸ばしていった頃、それに比例してますます風当たりが強くなってくるような不思議な感覚に戸惑いが強くなってきていました。

幼稚な日本のレース界の象徴－FNその罪深い不見識の果て

そんな頃、バブル崩壊でお先真っ暗な日本のレース界に追い打ちをかけるように、日本のF3000の母体となっていたヨーロッパのF3000のワンメイク化が決まり、日本も追従するのか独自路線を歩むのかを決めざるを得ない時が来ていました。

決意すべき時間が迫る中、長い間、誰も何の結論も出さない無為な時間だけが過ぎていましたから、私は様々な関係者に、モノコックやギアボックスなど個人で開発するのが難しい部品だけをワンメイク供給して、その他の部分を国内のコンストラクターが製作して完成車として販売する「フォーミュラ・ニッポン」というシステムを提案しましたが、全く取り合ってもらえなかった割には、ちゃっかりと「フォーミュラ・ニッポン（FN）」という名称だけは採用され、私一人が反対する中、ド素人の門外漢に全権委任するという愚かしい決定が成され、フジTVを主体とするJapan Racing Promotion（JRP）が創立されました。

F-NマシンはFNAの協力体制により作られます



「F3000を考える会（1994/3/31）」で提案した国産化案

そのJRPに係わる関係諸氏の、特にハードウェアに関する施策は無知蒙昧支離滅裂で見るに堪えなかったため、たまりかねた私と本田博敏氏の二人で、当時、FNを主導していたフジTVの担当者に「せめて車体とエンジンに関しては無限と童夢の意見を聞くべきだ」と申し入れたところ「本件に関しては中心的に相談させていただいている方（元F1ドライバー）が決めることなので、混乱を避けるために他の意見は伺わないようにしています」と一蹴されました。

赤プリのティラウンジで本田氏を含めた3人でのミーティングは一瞬で終わり、フジTVの担当者が立ち去った後、二人は「こりゃ、ダメだ」と肩を落としたものです。

[（資料1「F3000を考える会（1994/3/31）」を参照してください。）](#)

この時、このオリジナルな「フォーミュラ・ニッポン」のアイデアが採用されていたら、少なくとも数社のレーシングカー・コンストラクターが出現していたでしょうし、それらは、この16年に亘るFNの戦いの中で切磋琢磨されて、ダラーラの牙城を脅かす存在に成長していたでしょう。また、HONDAやTOYOTAがF1に挑戦するにしても、外国の技術に丸投げするというようなバカげた発想には至らなかったはずで

思い起こせば、その頃からすでに、日本の技術や産業に全く目もくれない日本のレース界（＝自動車メーカー）の体質が露呈しつつある時期だったと思うのですが、私もまだまだ単純に、「自動車レースのある国にレーシングカー・コンストラクターは必要」という原理主義の信奉者でしたから、よけいに、素人集団のJRPの不見識が全ての元凶と思い込んでいましたし、何で、プロであるレース界の人達が、この素人集団に盲目的に着いていくのか理解できませんでした。

しかしその後も、何のビジョンも持たないFNはドライバーの腕比べに専心したまま低迷を続けていましたし、ずっと自動車メーカーからの生活保護無くしては生きていけない、と言うより、保護を前提として運営されてきました。

また、観客動員もままならず、つまり、一般のレースファンにはそっぽを向かれたまま、ドライバーが街を歩くのにマスクも帽子も必要ないほど知名度も人気も無く、TV／新聞に報道されることもほとんど無くなり、その上、もっぱら外国製のシャーシだけにご執心ですから、日本の技術にも産業にも全く貢献することも無いばかりか、日本のレース予算を無為に外国へ貢ぎ続けている、一体、何のために存在しているのかすら要領を得ないまま、それでも生きながらえている不思議な存在となっていました。

だから私は、レーシングカーの国産化を中心としたFNの改善策を何度も何度も提案してきましたし、1998年には、無限からの指示により、FN用シャーシ「ML」を開発し、無限はそれに1年間OH不要の新型エンジンを付けての供給をJRPに申し出ましたが、JRPトップ（元F1ドライバー）の「特定の一社（童夢）に利益を集中させることはできない」と言う一言で拒否されてしまいました。



茂木でのレースも考慮してオーバルも走行可能なMLの試作車

まあ、いくらレーシングカー馬鹿の私でも、このような愚かしい采配に理念の裏付けがあるとも思えないし、また、感情論だけで動いているとも思えませんでしたから、やっとそこに大人の事情みたいなもの見え隠れするようになってきて、いわば、お気に入りの女子大生が金持ちのじじいの愛人であることに心を痛めていたら、以前からソープでバイトしていたのが判って気持ちが離れたみたいな失望感とともに、急激に興味を失ってしまいました。

私がFNの悪口を言い出すとキリもありませんが、もっと言えば、「自動車レースは自動車の戦いである」という本質を無視していること、レーシングカーやエンジニアやサーキットやエンジンメーカー等、それこそ数えきれないほど多くの要素が重層的に重なって成立している自動車レースのほんの一部にしか過ぎないドライバーの腕比べのみを重視した微視的な施策に何の意味も価値も無いこと、車両の平準化を重要視するあまり、セッティングなどのエンジニアの仕事やエンジニアリング的な創意工夫までも制限したり、輸入車しか採用しない不文律によって日本の技術と産業のレベルを著しく低下させていること等が

あげられますし、日本のレース予算を国内で回していれば、その資金は回りまわって、童夢がF4の発展振興の為にかなりの私財をつぎ込んだように国内に還元されますが、海外に流出したら二度と帰ってきません。つまり、ひたすら日本の自動車レースのレベルを劣化させるために存在しているような不必要悪とも言えるような自己中で傲慢なレースです。

ではその結果がどうなったかと言うと、現状、東南アジアのモータースポーツ熱の盛り上がりは1960年代の日本を髣髴とさせますが、当時の日本では、LOTUS、BRABHAM、PORSCHE、JAGUAR、MARCOSなどのそうそうたるレーシングカーが初お目見えして大いに興奮して、発奮した私たちは、せっせと外国のレース関係誌を入手して、憧れのレーシングカーの情報を少しでも吸収しようと努力したものです。

しかし現在、東南アジアにおける自動車レース先進国であるはずの我が国が、その東南アジアに販売できるレーシングカーが何も無く、ヨーロッパのコンストラクターの営業活動を、ただただ指をくわえて見ているしかない事ははなはだ遺憾の極みです。

何よりも、少し前までは、電子/I T関係などの製品においては、このままでは世界中が日本製になってしまい国際的な問題にまで発展するのではないかと真剣に心配していた我々の世代の人間には信じられない現実が展開しています。

若者たちは、米国製のiPadを誇らしげに使い、韓国製の携帯電話に違和感を持ちません。走っているOSも日本語ワープロさえ外国製であることや、PCの中身も外函も全てが外国製であることも当たり前だと受け止めています。

宇宙に行くのに外国のロケットに乗せてもらうことも、国を守る戦闘機が輸入品であることにも疑問はありません。

要するに、私は日本の国益と誇りについて語り、JRPはドライバーが走り回る興業を成功させることに四苦八苦していただけですから、土台、届きようも無い異次元の話をしてきた訳で、まあ、猿山に向かって神の教え説いていた宣教師みたいなもので、傍から見ていた人にはおかしな人と思われていたのでしょうし、サルからはうるさがられてバナナの皮を投げられていたような状況だったのでしょう。

そんな、ちょっと客観的に見始めてからかなり時間が過ぎた昨年あたりから、次期FNシャーシの選定みたいな話がちらほらと漏れ聞こえてきましたので、私もJMIAの会長としては放っておく訳にもいかず、又もやJRPに対して国産化への提言を投げかけましたが、その際の事前のヒヤリング段階で、もう既に、通常の方法では難しい事情を聞かされましたので、そんな偏った状況に与する必要はないと、その後は放置していました。

しかし、それからだいぶ後、JRPから正式に国産シャーシの見積もり依頼があり、真摯に検討を進めるという事だったので、JMIAとしても真剣に対応し、コンペティターの中では最も好条件の見積書を提出しました。

同時に、JRPが大嫌いでJRPにもとても嫌われている私は、一切、表に立たず、本件に関しては由良拓也が専従として営業活動を担当することになりました。

その由良のポチ的完全恭順姿勢が功を奏したのか、いつになく国産化への期待が高まる中、

マレーシアでF4のPR大作戦を実施していた私のレポートの文中に「マレーシアで汗まみれになりながら日本製レーシングカーの海外進出を図る自分と、何かと外国製のフォーミュラの輸入を画策するJRPの連中の落差が、より虚しさを増幅してくれますね」と書いてあるのを見つけて、それを理由に、またもや外国製の導入を決めたという事です。

いままでの文章をご覧になってお解りのように、私はJRPの発足以来ずっと批判を続けてきましたし、この外国に貢ぎ続ける無為無策を、繰り返し、売国奴／非国民とまで罵ってきた私に向かって、「何かと外国製のフォーミュラの輸入を画策するJRPの連中」と言うくらいの、気遣いにあふれた穏やかな表現をあげつらって、早速、国産を止めて嬉々として外国製の輸入に走るその心根は図りかねますが、まあ、前提として、何が何でも輸入ありきの上に、今回は、まともに外国に発注できない何らかの経済的な理由があったから、仕方なしに、押さえとして国産も検討していたものの、急きょ解決策が見つかった途端に軌道を修正したという事でしょうね。

つまり、外国製にしなければならない理由があるのか、それとも、私の一言で方針が変わるほどどうでもよいことだったのか、いずれにしろ、FNにとってのレーシングカーなど、利権の具か刺身の妻ほどの存在にしか過ぎないという事です。

ここには、誰一人として、日本の自動車レースの未来に思いを馳せるような人はいません。

ついでに言えば、JRPの連中が外国製の優位について理由を語るときによく出てくるフレーズは「外国のコンストラクターは実績と経験が豊富」ですが、今まで、その実績と経験を与える事に加担して来たのも日本のレース界と自動車メーカーですから、もし、その理由で海外に発注を続けたら、その実績と経験はますます格差が開く訳で、つまり、論理的に言っても、絶対に国産を使うことは無いと宣言しているようなものです。

「技術力の差」も常に出てきますが、競争も無いワンメイク・レーシングカーは、いわば、いかに安く作るかだけがノウハウのバツタ商品と言えるものであり、熾烈な競争にさらされているGT500やルマン用のレーシングカーの開発技術とはかけ離れた技術領域の話であり、その見識の浅はかさには愕然とします。

我々にバツタ商品を作るノウハウが無いと言われれば無いかもしれませんが、それは見積りで判断すれば良いだけの話で、クライアントが安造りのノウハウ云々を言う筋合の話ではありません。

ワンメイクのシリーズ戦は、耐久性能やスペアパーツの価格など1シーズンを通じてのコストが重要ですから、土台、JRPに選択能力すらありません。

また、「ドライバーの腕の差が出やすいシャープな操縦性が重要」などというもっともらしい話も出てきますが、一体、このレーシングカーにとって最も難しい要求をどのようにコンストラクターに伝えどのように開発に反映させるというのでしょうか？

レストランに行って「一番安く一番おいしいワインを持ってこい」と言っているようなもので、その難しい要求を具現化させるためには、自身に、どれほどの経験と知識が必要なのか、全く理解できていないんでしょうね。

私はこのJRPの侵し続けてきた罪と責任が断罪される時が来ない限り、日本の自動車レ

ースに夜明けは無いと思っています。

しかし、ここでよく認識しておかなくてはならないのは、それでも、ここにはFNが続いてきたという現実がありますし、私の意見が常に少数派、と言うよりほとんど私一人だけが叫び続けているだけですから、つまり、日本のレース界においては、私だけが異端であり、どちらが正しいとか間違っているというような問題以前に、民主主義的に考えれば、私の意見など取るに足りない少数意見という事になります。

また、このFNを資金的に支え、実質的に施策を支配しているのが自動車メーカーであり、現実問題として、現在のほとんどの日本の自動車レースを資金面で支えているのも自動車メーカーな訳ですから、いわば、御上の意向ということになります。

まあ、水飲み百姓のような私が、御上にたてついて今までよく生きながらえてきたものだと感心しますが、今までの長きに亘る日本のレース界に対する違和感に加えて、最近の、F4がらみの出来事や今回のFNの件がとどめとなり、気分としては、今までの、諦めたとか匙を投げたというより、係わるのも嫌という思いで吹っ切れてしまいましたので、喜ばれる方が多そうなのも腹立たしい限りですし、少なからずの敗北感もありますが、ここは素直に気持ちに従い、失礼いたしましたと矛を収めるべきだと思っています。

という訳で、2012年8月31日付の童夢の「NEWS RELEASE」でお知らせしたように、本年の8月末日をもちまして、JMIAの会長職を副会長の大岩さんに譲り、童夢の社長は鮎子田 寛に譲り、私はあらゆる日本のレースシーンより消え去ることにしましたので、お後はよろしく申し上げます。

日本自動車レース工業会 会員の皆様へ

さて、本書の主たる目的は、私が日本自動車レース工業会（JMIA）の会長を辞するにあたって、会員の皆様に、私の退任理由の説明および、今までのJMIAの活動内容と成果とこれからの方針をご報告することにあります。

まあ、いかに努力して苦勞してきたかを愚痴りたいというか、ご理解いただきたいという主旨もありますが、半面、その徒勞を作り出している原因にも思いを至らせていただきたいという願いもあります。

本書は、内容が広範に亘っていますので、全てに眼を通すとなるとかなり根気が必要なほどの文章量となっていますし、また、各提案書や企画書の表記内容がかなり重複していますから読破するのは大変に面倒だと思いますが、ベースとなっている書類はほとんどがJMIAとして制作したものであり、我々JMIAが、読むだけでも大変な企画／提案を山ほど制作して、しかも、各方面に働きかけてそれを具現化しようと努力しているという事実を知っていただきたいために、あえて簡略化せずに、なるべくオリジナルな内容をお伝えしたいと思っています。

しかし、これでも、機密保持契約の絡むものや重要でない企画／提案や個人レベルのやり取りなどは大幅に割愛していますから、JMIAはレース界の団体としては珍しく活発に

活動を続けていることはご理解いただけるものと思います。

ただし、皆様が思っているよりも遥かに大きなエネルギーも時間も予算も投入している割には、日本のレース界の人たちの頑迷固陋な頭の構造をほぐすことまではなかなか難しく、ほとんど取り合っていただけていませんし、成果が表れていないのも事実で、それには、私の取ってきた施策や方法論や人となりの問題もあろうかと思えますから、その点では、大岩新会長のもと、今後は大いに改善されていくものと期待しています。

では、しばし日本のレース界の異端の世界をさまよってください。

林 みのる

フォーミュラ・ニッポンに関しては、昨秋、その関わりの顛末をダイジェスト的にまとめたコラム [\(参考資料2 童夢サイトのCOLUMNに掲載した「これも日本の自動車レース」の「Formula Nipponの現在、過去、未来\(2011/09/13\)」を参照してください\)](#) を参照してください。

また、このコラムの文中にある、童夢と無限の連名による、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提案書「POST F3000を考える会」[\(前出\)](#) も興味のある方は参照してください。

また、2009年にも「FNの未来」[\(参考資料3「FNの未来\(2009/07/21\)」を参照してください\)](#) という提言集をJRPに提出していますが、内容的には現在のものと大きく変わることはありません。

日本自動車レース工業会の誕生

1963年に開催された「第一回日本グランプリ」あたりをターニングポイントに、日本の自動車レースは、モータリゼーションの発達と相まって、瞬く間に若者たちの心を捉えてメジャースポーツとして成長していきました。

今の女子アナやタレントのターゲットは野球選手ですが、当時は、レーサーを恋人に持つことが若い女性の憧れでしたし、一般紙がこぞって自動車レースの話題を報じていたものです。

現在も、かなりの規模で自動車レースは開催されているのですが、そのニュースは5大新聞には掲載されませんし地上波TVでもほとんど流されていません。ドライバーが街を歩いてもサインを求められることもなく、専門の定期刊行物も1誌だけになってしまうほどのマイナーなイベントに凋落してしまいました。

では、自動車レース自体が寂れていったのかということそうでもなさそうです。諸外国に比べてもサーキットの数は多そうですし、レースも数多く開催されていますから、どうやら、

イベントとしてのそもそもの価値が下落してしまって、世間からの関心が薄れてしまっているようですね。

私はF3000の時代から、このような傾向を予見して警鐘を鳴らし続けてきましたが、私が叫べば叫ぶほどレース界の人たちは現実から目をそらし、私だけが孤立していく不毛な状態が続いてきました。

私は何回も心が折れ挫折して、もうレースから足を洗おうと決意したことも数えきれませんが、F3000の時代はチームの地位向上を目指して、JGTCの時代にはレースの価値向上を目指して、そして現在は日本の技術力の向上やプライドの回復を目指して、そのたびに目的意識がレベルアップしていくので、やはり何とかしなくちゃと気を取り直して飽くことのなき挑戦を繰り返してきたというところです。

そんな頃、ドライバーの育成のみに専心して、開発も生産も忘れた日本の自動車レースの世界で、それなりに、海外に比べても勝るとも劣らない技術力を持ちながらも日陰の身に甘んじてきた日本の技術系企業の人たちから、日本の自動車レースのいく末を危惧する声が高くなってきていましたし、それらの人たちとサーキットのパドックで出会うたびに「このままじゃ日本の自動車レースは崩壊するよね」と嘆きあうのが挨拶代わりとなっていました。

それぞれ、認識の度合いは異なるものの、「ドライバーの育成だけに専心しては日本の自動車レースに将来はない」ということでは一致していましたので、いつしか、みんなで力を合わせて「**技術と産業を育成することによって日本の自動車レースの発展振興を図る**」という趣旨のもとに、「日本自動車レース工業会（JMIA）」を設立する運びになり、私が初代会長を引き受けることになりました。



改めて、JMIAの理念に関して、その言い分をまとめた「日本の自動車レースと技術立国日本の関係（自動車レース工業会の理念と行動指標について）」[（参考資料4「日本の自動車レースと技術立国日本の関係（2011/10/13）」](#)を参照してください。相変わらずの内容ですが。

日本自動車レース工業会の足跡

F20からF4へ

JMIAは2008年3月にNPO法人として設立されましたが、「**技術と産業を育成することによって日本の自動車レースの発展振興を図る**」という設立趣旨を具現化するには、日本の自動車レースは、あまりにもドライバー育成に特化されすぎていてかなり手遅れ感もあり、何より、この我々の主張に賛同する人たちが極端に少ないために、ちょっとした

アイデアや施策では、どんな種も発芽しないような荒れ野原のように思えたものです。だからJMIAとしては、即効的な大仕掛けは諦め、底辺からのレーシングカー開発技術の育成からスタートせざるを得ないと考え、専用のキットパーツなどと組み合わせて自由にオリジナリティあふれるレーシングカーを開発できる「F20」のコンセプトを発表するとともに、JMIA会員企業有志が3台のプロトタイプを開発しました。



JMIAの有志企業が協力して開発したF20のプロトタイプ

当初より開発コストを下げるために、多くの部品を既存のF4コンストラクターのパーツから流用することを考えていましたし、コストと安全面から、F20とF4とSFJのモノコックを共通のカーボン製にすることも考えていました。

その頃、童夢では、画期的な構造と製法の安価なカーボン・モノコック「UOVA」を開発中であり、ある程度の生産数が確保できれば、従来のアルミ・モノコックを下回る低価格で供給できる目途がっていました。



廉価版モノコック UOVA20



F4用モノコック UOVA4

JMIAとしては、これにより、F4のコストは変わらないまま安全性が高く耐久性に優れたカーボン・コンポジット・モノコックが導入可能になるし、そのモノコックを既存のF4コンストラクターなどに卸して販売を任せればその代理店が利益を得られるし、F20などにもF4の部品を使用するからそれも売れるようになるし、何より、中古車のオンパレードで衰退の一途をたどっているF4にもカーボン・モノコックの新型車が表れる可能性が高くなるしと、単に、F20やF4レースの振興だけではなく、関連業界の活性化も視野に入れて全体構想を練っていましたから、F4の立役者であるF4コンストラクタ

一の代表者K氏もJ M I Aの理事に招き入れ、協力してこれらのプロジェクトを推進して
いこうとしていました。

しかしその後、突然にそのK氏はJ M I Aを脱退し、一転して執拗にJ M I Aを批判する
ようになりましたが、それまで一緒に協議を重ねていたJ M I Aの理事諸氏もK氏の真意
は理解できず、原因は未だに闇の中です。

蔭では「個人的に林の事が嫌いだったんだ」という結論に落ち着いているようですが・・・
分かりません。

そのあたりの事情については [\(参考資料5 「せめてL o b s t e rに\(2010/09
/03\)」童夢サイトの「COLUMN」に掲載したコラムを参照してください。真ん中あ
たりに事情説明があります\)](#) コラムに詳しく説明していますが、もともと、そのK氏の育
ててきたF4に悪影響を与えないためにと気を遣ってF20を立ち上げようとしていた経
緯がありますから、なんだか訳のわからないままでしたが、K氏の脱退と造反により、無
理矢理F20を立ち上げる必要性も無くなったため、急きょ方針を変更してF4への参入
を決めた次第です。

[\(参考資料6 「L e t ' s F4\(2009/10/25\)」を参照してください\)](#)

これらのJ M I Aの一連のアクションは、日本の自動車レース界にレーシングカーの開発
と言う要素を導入して、日本の自動車レース・ファンや参加者に技術面からの関心を芽生
えさせることにありますから、推進策の一つとして、童夢でU O V Aモノコックを採用し
た新型車を開発／製造し、その型／治具や工業所有権をコンストラクター希望のレーシ
ング・チームに無償提供し、やや強引なやり方ではありますが、新しいコンストラクターを
誕生させました。



J M I Aのシステムに則り誕生した新型F4「ZAP F108」

また、それらの部品を部品単位で購入可能にしていますので、現状、4つのチーム(20
12/7/末現在)がオリジナル・マシンを開発してF4レーシングカー・コンストラク
ターとしての第一歩を踏み出しています。

その結果、徐々にではありますがレースも盛んになり、コンストラクター間の技術開発競
争も活発になってきていますが、しかし、このように童夢が多大な資金を投入してF4の
活性化に努力したり、J M I Aでも様々な形で支援を続けているのにかかわらず、J M I

A会員企業以外のF4関連業界からの反発は執拗で、さっぱりと理由も解らないまま、モチベーションはどんどんと低下していきました。

もとより、F4を活性化させるのに新型F4を投入しただけではどうにもならないのは自明の理ですから、一般社会に大きくアピールするパブリシティに関してもいろいろな作戦を計画していました。

その計画の一部として、F4レースに箔を付けるために「国土交通大臣賞」を交付されるようにしましたが、何と、その受賞の可能性のあるレジスタンス派の主力チームが、該当するとしても受賞を断ると言ってきました。

当時の大臣がサーキットまで授与に行ってもいいと言ってくれていましたが、ポディウムに受賞者が不在という無礼な事態も起こり得た訳で、その前に大臣が変わったので事なきを得ましたが、その他の稚拙な反発も含め、それらの想像を超えた不実な対応に、私は、不愉快を通り越して嫌悪感すら覚えるようになっていましたので、それまでに計画していたアピール作戦はすべて中止しました。

私は、これらの状況を称して「無医村に病院を建ててあげようとしたら祈禱師に石を投げられた」と表現していますが、この世界、バナナの皮や投石など、あちこちからいろんな物が飛んできます。

基本的にこのプロジェクトは、F4レースを盛り上げるというよりは、レーシングカーの開発技術の育成を主目的としたF4への参入でしたが、現在、このJMIAのカーボン・モノコックとキットパーツを使ったF4は、JMIAに加入する、東京R&D、ZAP SPEED、MOONCRAFT、B-MAXの4社から23台が発売され（2012/7/末現在）、その多くがレースに参加中であり、結果的には、それらの反発は抱えながらも、新車の供給が途絶えて瀕死状態であったF4レースは、JMIA F4の参入により、かなり活気を取り戻しています。

F4に関しては、業界からだけではなく、専門誌である「AUTOSPORT」からも批判を受けましたが、その論旨は、「中古車ばかりのレースで参加者の負担が少ないから続いてきたのに、新型車を発売するとコストアップして既存の参加者が出場できなくなる」というものでした。

まともな頭でちょっと考えれば解ると思いますが、中古車は新車があってこそ存在するものであり、この論理で行くと、5年落ちの中古車は来年には6年落ちになり再来年には7年落ちになり、やがて朽ち果てる運命にありますから、その時点でF4は終わる宿命という事ですか？ そうなった時、どこからか5年落ちの中古車が出現するのですか？ いつかの時点で新車を導入しなければ、いずれは、それらの中古参加者も車両を失って参加できなくなるのは自明の理でしょ？

「食費を節約したいから、食品メーカーは特価になる期限切れ寸前の商品だけ製造しろ！」と叫んでいる主婦連のおばはんと同じような意見で、これが、日本の唯一の自動車レース専門誌の編集長のご意見なのですから、情けなさを乗り越えて開いた口が塞がりません。

また、巷間、言われているJ M I Aの介入によりコストアップになってしまったという批判ですが、2種類ある高い方の「U O V A 4」を使用してもアルミ・モノコックよりも5万円高くなるだけですし、「U O V A 2 0」ならば、逆に15万円安くなります。

その他の部品に関しては、ほとんどをR&D社と共通していますから差はありませんし、ユーザーが個人でチューナップする費用は特にU O V A車に限った問題ではなく、まして、F 4にはコストキャップが制定されていますから、スタンダード・モデルは規定価格で販売しなくてはならず、全くの言いがかりにしか過ぎません。

ここらあたりから飛んでくる石は石炭がらのようであまり痛くはありませんが、煤まみれになってしまうので大変に不愉快です。



ZAP F108



TOKYO R&D RD10W



MOON CRAFT MC-080



B-MAX RK01

J M I AのコンストラクターからデビューしたF 4の新型車両

K I T R A C E R

また本来、レーシングカーの開発技術の育成や開発支援を主目的としたJ M I A F 4のコンセプトは、これから自動車レース文化が開花していくであろう東南アジアの技術力を向上させ、産業の発展を促すことに効果的だと考えていますから、当初から、東南アジア方面への展開を考えていました。

主として東南アジア向けに企画した「K I T R A C E R」のコンセプトは、モノコックなどの自国で生産することが難しいパーツだけを購入し、その他のパーツに関してはできるだけ自らが製造しながら、徐々にその範囲を広げていき、最終的にはオリジナル・レーシングカーが造れる環境を構築することにあります。が、まだまだ黎明期の東南アジアでは、まだいかに安く買うかが最重要課題であり、いろいろ説明しても、最終的には「それで、完成車15台でいくら？」で終わってしまいます。

その間にも、ヨーロッパのコンストラクターによる売り込み合戦は激化していますから、J M I Aとしても手をこまねいている訳にもいかず、日本の優秀なレーシングカー開発技術を東南アジアに広くアピールする為に、昨年6月9～10日にマレーシアで開催されたスーパーGTの会場でお披露目しました。

準備不足もたたり、あまり効果的な展示はできませんでしたが、そのクオリティには高い

評価を得ていましたし、オリジナル・レーシングカーへの反応は希薄なもの、スペアパーツを自給自足できるという部分には大いに興味を示していましたから、これからの迅速な展開が可能となれば、ヨーロッパのコンストラクター達の提案とは一線を画した協力関係を構築していくことは可能だと期待しています。

F4ベースのレースが東南アジアの全域で開催されて、各国で開発されたF4が覇を競うなんてシーンは想像しただけでも楽しくなりますね。このアイデアは、後程の「FORMULA ORIENT 3」で説明しますが、ただし、それまでも、童夢だけが細々と動いていただけで特に賛同者も現れないまま負担だけが増えていきましたので、今年になってから車両も持ち帰り、休止状態となっています。

[\(参考資料7「KIT RACER \(2010/5\)」を参照してください\)](#)



2012年6月 マレーシアのSGTCにてF4の展示説明会を開催

FCJ

JMIA設立以前の2005年頃から、童夢はHONDAを通して国産シャーシによる現在のFCJのようなレースの提案をしてきましたが、この提案は葬り去られたものの、それをきっかけとして、2006年、日本レースプロモーション(JRP)によって外国製シャーシ(フォーミュラ・ルノー)を使ったFCJが誕生しました。[\(資参考料8「フォーミュラ・ドラゴンの最後\(2005/08/03\)」を参照してください\)](#)

その後に設立されたJMIAからは、2009年に予定されている車両の入れ替えに向けて、改めてレース用車両の国産化と安全性の向上を提案しました。[\(参考資料9「FCJ NEXT STAGE\(2008/06\)」を参照してください\)](#)

最大限の安全性の追求

オープン・ホイールのレーシングカーのスタイルは、大昔、フェンダーを外してレースに参加した名残りであり、以前のGCマシンを例に出すまでもなく、カウルをかぶせたほうが速くなる事でも解るように、速く走るための形ではなく、いわば、レトロチックな形であるといえます。安全性に関しても最優先された形とは言えず、タイヤどうしの接触で舞い上がるフォーミュラは日常茶飯事ですし、そのマシンがヘルメットの上から降ってくる危険性は、街中で交通事故に遭うよりはるかに確率が高いでしょう。フォーミュラの形はファッションであるといえますが、FCJがフォーミュラを前提としているのなら、その形の中で最大の安全性を追求すべきであると考えます。まだまだアイデアの段階ですが、従前とは次元の違う安全性の確保を前提としたデザインを提案いたします。



J M I A では当初より、入門用フォーミュラには最大限の安全性を提案していました。

モノコックが、そうそういつまでも使えるものでもありませんから、再度、国産化の提案をしようと打診してみたところ、予算不足で新車の導入は難しく困っているとの事。

そこでJ M I Aからは、FCJをF4レースに混入させるアイデアを2回にわたり提案しましたが、回答はいただけませんでした。[\(参考資料10「FCJ NEXT STAGE 2 \(2010/10/19\)」](#)及び、[ほとんど同じ内容ですが、参考資料11「FCJ NEXT STAGE 3 \(2011/05/09\)」](#)を参照してください)

現在、JRP内ではFCJの今後に関するいろいろな検討がなされていることと思いますが、資金に余裕が生じれば外国製、そうでなければJ M I Aの案も検討せざるを得ないというところでしょう。いずれにしても、J M I Aとしては、今後の動向を見守るしかありません。

「UOVA」モノコック

これらのプロジェクトを支えているのが、アルミ・モノコックと同等の価格帯で販売できる画期的な構造と製法のカーボン・モノコック「UOVA」です。

モールドにCFRPを巻きつけるシンプルな製法による工数費の削減と、ハニカムを使わないソリッド構造による副材料の削減による大幅なコストダウンを実現、そのため、ハニカムの座屈や接着強度の低下などの性能劣化と無縁なので、従来品とは比較にならない耐久性が期待できる夢のカーボン・モノコックです。

ただし、同じ剛性の場合、ハニカム構造のモノコックよりは少し重くなりますが、ワンメイクの場合は全く問題にならないレベルで入門用フォーミュラなどに最適です。

私は、これからのレーシングカーやスポーツカーのシャーシとしては大きな可能性を秘めた製品だと思っていますので、現在、この製法を拡大発展させて2シーターのスポーツカー用モノコックなどの開発などを計画しており、今後、ますます対象車種を拡大していく予定です。

(参考資料12「WHAT 'S UOVA」(2009/12)を参照してください)

JAPAN LEMANS

JMIAでは、スーパーGTのますますの隆盛を願っていますし、そのために技術面での協力を実施しています。しかし、何物にも栄枯盛衰はありスーパーGTも未来永劫という訳ではありませんから、現状、日本のレース界のスーパーGTへの高すぎる依存度から鑑みても、このままでは、スーパーGTこけたら皆こけるという危険な状況です。

だから、何年も前からGTAに対しては何らかの布石を打っておくべきだと提言を続けてきましたし、それにはJAPAN LEMANSしかないと考えていますが、何しろ、足元しか見ていない日本のレース界の人たちには全く関心のない話のようで、2007年に、あのACOが、ルマンのアジア・シリーズの開催を目指して非常に有利な条件で日本での開催をお願いに来るという千載一遇のチャンスがあったにもかかわらず、日本の自動車メーカーやサーキット等の関係者は、けんもほろろの対応でチャンスを逸してしまいました。

相手からお願いに来ているこのチャンスを活かしたいと、ACOからの協力依頼に応じて、JMIAの理事も各方面への橋渡しに努力しましたが徒労に終わり残念です。

今、日本のレース界が成すべきことは、積極的にJAPAN LEMANSの誘致に動き、現在、ACOが考えている中国中心の構成を日本中心に改めさせることです。

なぜACOが中国をこれほど重要視しているのか解りませんが、何のインフラも無い中国に、年間、何戦も遠征に行くのは不自然ですから、ぜひ、日本での2～3戦を中心に東南アジアで計5～6戦として展開するように努力すべきだと思っていますが、時間だけが過ぎ去っています。

GTA/SGTC

そもそものGTAとの関わりは、2005年に先代のGTAに運営上の問題が露呈し始めた頃、裏の方で非常に危うい話がいろいろ飛び交っており、中には看過しかねるような重要な問題も含まれていたために、私は関係する各自動車メーカーの担当者などを集めてGTAの調査を依頼しました。

しかし、これらの自動車メーカー系のSGTCに深く関わっている担当者諸氏は、お座なりの調査の結果「問題なし」と結論付けたのでそのまま放置されてしまい、ほぼ2年後には破綻のやむなきに至りましたが、GTAが多額の借金を抱えていたこともあり誰一人として再生に手を挙げる人は現れませんでした。

本当にGTAが破たんしてしまうと、ほとんどをSGTCに依存している日本のレース界は壊滅的打撃を受けるであろうに、誰もが座して死を待つようなこの状況にイライラが募

っていた頃、やっと、その先行きを案じた舘と坂東からG T Aの改革の参謀役を依頼されたので引き受けることになりました。

もうかなり、日本の自動車レースに絶望して諦めかけていた頃でしたが、日本で唯一、集客力を持つS G T Cをテコにしたら、他の部分においても、少しは改革が進むのではないかとの期待から引き受けたものの、とつても不可解な展開の結果、幕開けとともに幕引きとなってしまいました。

舘を会長に旧G T Aにあたる新組織を創立してG T レースの安定的な継続を図るという主旨でレース界のお歴々に集まっていた頂き、キックオフ・ミーティングを開催するところまで漕ぎ着けた時点で、舘は会長就任をぐずり、坂東は自分がトップに就いて独自にG T Aを運営していくと言い出したので、あまりの支離滅裂な展開に、私は憤って、その場で全ての中止を宣言して幕を引きました。

しかし、この間に舘と坂東の間で何があったのか未だに謎ですが、私たちの声掛けに集まっていたいただいたレース界のお歴々には、不明朗な茶番劇をお見せしてしまい大変に申し訳ないと思っています。

詳しい顛末については「革命軍の自壊」([参考資料13「革命軍の自壊\(2007/09/03\)」](#))を参照してください。

しかし、新生坂東G T Aは、大方の心配をよそに、それなりにスムーズにレースを継続することに成功していましたし、坂東は思ったより熱心に前向きに取り組んでいましたから、日本の自動車レースの発展と振興を目指すJ M I Aとしては、それまでのいきさつは水に流しても、その坂東の後押しをすべきと判断し、2008年、御殿場のT O M ' Sに坂東を呼び出して協力関係の構築を提案しました。

そもそも、ここがJ M I AとG T Aの係わりの端緒となりますが、その時、既に「マザー・シャーシ」の提案を始めています。[\(参考資料14「MOTHER CHASSIS for GT300\(2008/12\)」](#)、[参考資料15「MOTHER CHASSIS for GT300 2\(2010/04/29\)」](#)を参照してください)

しかしそれ以来、S G T Cの運営はそれなりに安定してきたものの、やはり、技術面でのスキル不足や確たるビジョンを持たない迷走状態が目立つようになってきていたので、事あるごとに、かなり重要な提案を繰り返してきましたが、長きに亘り、坂東の聞く耳は持つが行動の伴わない隔靴搔痒な対応が続くことになり、現実問題としては何も実現されないうまま、ずるずると時間だけが過ぎていきました。

その頃の提言をまとめてG T Aにぶつけたのが「G T Aへのちょっと耳の痛い提案」です。[\(参考資料16「G T Aへのちょっと耳の痛い提案\(2009/05/12\)」](#)を参照してください)

当時はまだ、S G T CへのF I A G T - 3やD T Mの進出が取りざたされていない時期でしたが、これらはG T 3 0 0の車両不足やG T 5 0 0の高コストが原因ですから、その両方に問題提起しているこれらの提言は的を射たものと自負していますし、それらの対応の遅れが、現在のF I A - G T 3の寡占状態を招き、D T Mに母屋を取られそうな状況を

作ってきたと思っています。

それにしても、まるで水あめのプールで泳いでいるような、努力の割には成果の乏しい状況が続いていましたが、基本的な問題点として、その組織／ブレーンの脆弱さや偏った人選を起因とする保守／保身のための排他的な対応が原因と思えるようになってきていたから、その頃は、人心一新から考えないと、G T Aに現状維持はできても発展振興に向けての積極的な対応は望むべくも無いと思えるようになっていました。

そこで、J M I AはG T Aに対して、両者がS G T Cの発展振興を目的とした正式な協力関係を締結すること、また、鮎子田を坂東のサポート役として雇用または契約することを求めましたが、坂東は基本合意しながらも実現には至らず、またもや、ずるずると時間だけが過ぎて行きました。

鮎子田は旧友ではありますが、そんなことは関係なく、今の日本に、これだけ海外で活躍して、語学も堪能で、海外でのレース人脈にも厚く、トップクラスのレーサー／コンストラクター両面の実績をもつ逸材を活かす環境のない日本のレース界を、かねがね不思議だと思っていました。

折しも、D T Mや東南アジアとのさまざまな交渉が始まっていた時期でもありますから、J M I Aとして、技術面でのJ M I Aとの協力契約と鮎子田の受け入れを何度もG T Aに対して推挙しましたが、なかなか具体化しない状況が続いたため、J M I Aとしてはやむなく、G T Aが鮎子田の加入を躊躇する表向きの原因としていた費用の問題に関して、J M I Aが顧問として契約してJ M I Aから無償で派遣するという形を提案したところ、受け入れざるを得なくなったということか、やっと鮎子田がオブザーバーという形ながら参入が認められ、そして昨年の中ごろになって、G T Aが直接に契約するところまで漕ぎ着けました。

また、J M I AとG T A間の技術面での協力関係も、G T Aが必要とするときだけJ M I Aが手伝うというはなはだ一方的な内容ながら、2011/02/05に正式に協力関係の締結を発表するに至りました。[参考資料17「G T Aソシエーション、日本自動車レース工業会との技術面での協力関係を強化（2011/02/05）」を参照してください](#)

しかし、その間にも、かねてより危惧していたS G T CへのF I A-G T 3やD T Mの日本のレースへの進出が具体化してきて国内レース産業の危急存亡の折となってきましたが、心配した通り、時間の経過とともに、いつしかF I A-G T 3やD T Mも既成事実化が進み、いつの間にか、排除から制限になり、いつしか熱烈歓迎になってしまいました。

このままではS G T CもF Nと同じく外車のオンパレードとなり日本の技術と産業は崩壊し、しいては日本の自動車レースも廃れていくことになるのは必至ですから、絶対にブレーキをかけなくてはならないと考えていましたが、これらの売国的施策を熱心に進めている中心人物が、日本の自動車レースを資金的に支える自動車メーカーのリーマン担当者諸氏ですから、飼い犬が飼い主に噛みついているような話で、もとより、空しい戦いです。

ここでちょっと、F I A-G T 3やD T Mの問題に触れておきますが、G T 3は自動車メーカーが製作し製作側以外は車両に触れてはならないレギュレーションとなっており、現状、ほとんどが外国製ですから、すなわち、G T 3が増えれば増えるほど、メンテナンス・ガレージやメカニックなど日本のレース産業界の仕事が失われていく仕組みとなっていますし、D T Mに至っては、ヨーロッパのローカル・ルールを丸呑みするような話であり、相手先の要求を丸呑みすれば、現在、G T 5 0 0の開発に従事している企業は壊滅的なダメージを受けることになるでしょう。

つまり、F NとF C Jが外国製シャーンを購入し、F 3が外国製シャーンで戦われ、S G T CがG T 3やD T Mばかりになってしまった暁には、日本の一切の技術要素も産業構造も排除されるということです。

しかし、これらの危機が大きく伝えられることも無く、自動車メーカーの人たちを中心に多くの日本人が推進しているというのですから、なんか、全国民が原発稼働を叫んでいるところで独り自分だけが全廃を訴えているような違和感を禁じ得ませんが、それでも、これらの軽挙妄動は着々と実現に向かって加速を続けています。

G T Aと日本の自動車レースの改革について話し始めてから、早や5年あまりの歳月が流れてゆきました。そろそろ決着を付けるべき時期だと思いましたが、それまでの提言の総集編として「日本の自動車レースの夢を語ろう」([参考資料18「日本の自動車レースの夢を語ろう\(2011/10/21\)」を参照してください](#))をG T Aに提出しましたが、それでも何も変わる気配が感じられなかったので、期限付きの質問状を出して無視されたり、話し合いの場を設けてドタキャンされたり、最後通牒に対する回答もおざなりのものであったために、最後通牒の意味通り、私としては、G T Aの現行体制には見切りをつけて、全く異なった角度から日本の自動車レースの改革を図ることを決意しました。

(念のために申し添えておきますが、この提言書の中にある「日本の自動車レースを変える八策」は、その時点では、大阪の橋下市長の維新八策はまだ世に出ていませんでした。まあ、橋下市長のマネじゃないよというだけの話で、もともとは坂本龍馬のパクリですから五十歩百歩ですが)

ところが、J M I Aもかなり老化が進んでいますので、最早、いろいろ達観の域に達した穏健長老派も多く、また、坂東と接触の機会が多くなった鮎子田からも、いろいろ問題はあるものの、坂東自身の考え方は前向きでまともだから、坂東の問題というよりはG T A内の周辺環境の問題と言えるので、もう少し坂東をバックアップすべきとの意見もあったりして、J M I Aとしては、ここまで来てG T Aをぶった切るのは得策ではないとの意見が大勢を占めるようになっていました。

しかし、私自身としては、もう4年間の努力で充分だと完全に気持ちを切り替えていましたから、ここで初めてJ M I A内の意見が分かれることになりました。

J M I Aの会長としては多数決で意見を集約すべき立場ではありますが、私は気持ちに沿

わないことに我慢して協調できるようなタイプではないので、G T Aの問題は副会長の大岩さんにお任せするとして、J M I Aとしてはもう少し協力関係を継続するが、私個人としては関与しないという変則的な二重構造でしばらく対処することになりました。

さて、改めて日本の自動車レースを見直してみてください。

私が生涯をすごしてきたレース界で思うことは、現状に対する評価の違いです。自動車メーカーの庇護下の日本のレース界では、メーカー系の仕事にありつくことが、言わば、すごろくでいえば上がりであり、上がってしまえば、そこには、非常に安定的でそこそこの生活レベルを維持できるぬるま湯が用意されています。

レース界で、G TやF Nのチームオーナーやメンテナンス・ガレージを経営している人たちは誰も軽四輪には乗っていませんしアパートにも住んでいません。みなさん、不満のない生活を送っていますから、ここから脱落するのは嫌だけれど、ここから脱出してより以上の栄光を目指そうという人もいません。

そのレース界の人達が得ている収入のほとんどを供給している自動車メーカーから下賜される資金量は非常に安定していますから、詰まるところ、日本の自動車レースの規模はその資金量で決まる訳で、メジャーもマイナーも自動車メーカーが決めているにすぎません。

そのような依存体質も問題ですが、長年に亘る妾生活から突然に自立できる訳もありませんから、それはそれとして、第一段階として、その限られた資金を無為に海外に流出させずに国内に向けたとしたら、その資金は国内産業に流れ産業を発展させ技術力の向上を促し、また、その企業から関連企業に流れて国内のレース業界を還流しますから、徐々に規模は拡大していくことになるでしょう。

穿った見方をすれば、この自動車メーカーからの資金を、日本の技術と産業の発展にも寄与するような有効な使い方をしたとしたら、それによって産業界の力が強くなって自動車メーカーの思惑どおりに扱えなくなることを危惧して、戦略的にドライバーの育成に偏重しているのではないかと言う妄想さえ頭をかすめるくらい、自動車メーカーの担当諸氏の頭の中はドライバー中心&排外主義一辺倒です。

しかし、少なくとも私は現状に満足していませんし、我が国において、自動車レースがもっとまともに機能していれば、この技術立国と言われた環境の中で、もっともっと異なった発展をしていたであろうことは想像に難くありません。

レース関係者も、会えば「もっとメジャーに」という話になりますが、たぶん、彼らのメジャーとは、今の50万円の月給が55万円になれば家のローンが楽になるというレベルの話であり、私の不満は、本来は1000万円もらっても少ないと思うのに、何で50万円だ！という話であり、同床異夢といえます。

そうしてスポイルされきった現在の日本のレース界には、本来は特需とも言える開花期を迎えつつある東南アジアのレース界に売るべきレーシングカーもパーツも無く、ではレースの運営ノウハウかと言うと、その参加車両がすべてヨーロッパ製では、日本のレース界

が憧れるように、彼らにとってはもっと強い憧れであるヨーロッパから、直接、導入するのは当然でしょう。

このように、何も売れるものがありません。つまり日本の自動車レースは無価値だということなのです。

はるかに先行していたはずの日本、数十年前にF1で優勝している日本、TOYOTA 7やR380など傑作レーシングカーを生み出していた日本、HONDAの通った後にはペンペン草も生えないとやっかまれた日本はどこへ行ってしまったのでしょうか？

日本の1000兆円にもなんなんとする借金にも原因もあれば責任者もいれば、福島原発事故にも原因もあれば責任者もいます。当然、日本の自動車レースの価値をここまで貶めた事実がある以上、原因もあれば責任者もいます。

こんな現状が正しいのですか？正しいのなら原因も責任者もいませんが、正しくないと思うのなら、その原因を追究し責任者を明らかにして反省の糧にしなければ、どの問題もいつまでもうやむやなまま解決される時は来ないでしょう。正しいのですか？間違っていたのですか？

過渡期を迎えたJMIAのこれから

夢を語っている間はみんなで同じ夢を見ていられますが、それがちょっと具現化してくると、たちまち思惑も利害も絡んできて、少しずつそれぞれの思いに温度差が生じてくるなんてことはよくある話です。

JMIAの中でも、このところ、やや、考え方と言うよりは方法論とか戦略面での意見にギャップが感じられるようになってきているような気がします。そのギャップの対極はほぼ私一人ですから、多勢に無勢、組織の長としては大勢の意見に従うべきだと思っていますし、このJMIAという組織は、このレース界の中でも特例と言えるほど長続きしており、毎月一回の理事会においても、毎回、8名の理事がほぼ欠席することも無く出席して、毎回、長時間に亘って熱く意見を交わしあっているという珍しい組織です。

その話し合われる内容も、工業会への我田引水のような下世話な話ではなく、日本の自動車レースそのものを発展振興させない限り、私利私欲も我田引水もない、つまり、小さなパイの取り分け方より、もっと大きなパイを焼いてからたらふく食おうという発想が徹底されていますから、会議はいつも、かなりダイナミズムにあふれた内容となっています。

ただし、前述したように、JMIAの理事の間にも、やや意見の偏りが見られるようになってきていますが、かと言って、目指す方向が違うという話でもありませんから、現状では、それを無理やり一本化するのではなく、おのおのの案件にそれぞれの担当者を設けて、みんなでそれをバックアップするという戦略で具体的な成果を求めていこうということにしています。

ちなみに、FNに関しては由良が担当していましたがダラーラに決まり終了、GTAに関しては大岩さん、F4/F4Jに関しては山口さんが担当しています。

ここでも独り浮きつつある私は、皆様の活動の邪魔とならないように、今後は、会長を辞して、一理事として大岩会長を支えていきたいと考えています。

今後の課題は原資です

このように、ホリシーは変わりませんがトップの交代する新生J M I Aの最大の課題は資金です。

今までは、不足する資金のほとんどを、さまざまな形で童夢が負担してきましたが、一理事の立場となるこれからは、それでは単なる谷町のお大尽みたいなものですから、今後は節度を持って対処していきたいと考えています。

まあ、いつまでも個人レベルのわずかな資金に頼っている訳にもいきませんから、そろそろ真剣に、ドライバーの育成にしか金を出さない自動車メーカーの資金を、技術と産業の育成振興にも振り向けるように、流れを変えていく必要があるでしょうね。

さて、私（林）はこれからどうするのでしょうか？

そろそろ国内に居場所も無くなってきた私（林）は、昨年までは、東南アジアでの自動車レースの盛り上がりや、指をくわえて見ているだけの現状を少しでも打破するために、遅まきながらも、東南アジア・マーケットへの進出を推し進めたいと思っていましたし、私の最後の車造りである「I S A K U」プロジェクトも、型式認定の取得問題から東南アジアでの製造を検討していましたが [\(添付資料19「ORIENTAL GT PROJECT \(2012/04/10\)」を参照してください\)](#)、しかし土台、全てを自己資金でまかなわなくては実現し得ないこんな話は、つまり、誰も喜びもしないし誰からも評価されないお遊びに過ぎませんから、気持ちは前のめりながらも足が動きませんでした。

だから、だんだん意欲も薄れつつありましたし、また、2012年も年末になって、東レへの童夢カーボン・マジックの売却話が煮詰まってくると共に、その売却益で開発しようと思っているスポーツカーへの関心が高まってきていましたから、今年に入ってから、ほぼ他の事はほったらかしでスポーツカーのデザインに熱中していました [\(参考資料20「NEWS RELEASE「ロードゴーイング スポーツカーの開発について \(2013/03/18\)」を参照してください\)](#)。

そんな訳で、もうすっかりとレース界からは身も心も離れてしまった私としては、もう言うべき言葉も忘れつつありますから、本書を忘備録のように書き残し、あと3年を、スポーツカーの開発に費やしたいと思っています。



2015年までに開発しようと思っているロードゴーイング・スポーツカー。
販売とか事業とかは考えずに、ひたすら車造りを楽しみたいと思っています。

さいごに

私が今回、こうして長々と書き連ねて言いたかったことは、我々は、これほど努力を続けてきたんですよ！それに対して、日本のレース界はこのような対応をしてきたのですよ！という心の叫びを会員の皆様に解る形でお知らせしたかったからですが、さて、何が日本の自動車レースの発展を妨げてきたのかご理解いただけましたでしょうか？

お知り合いにレース関係者が居る方は「どうすれば日本の自動車レースはメジャーになるんでしょうね？」と聞いてみてください。

きっと面白い答えが返ってくると思いますよ。私が聞いた範囲での一番多かった答えは、「石川 遼のようなドライバーが出てきたら日本のレースがひっくり返る」というような待望論ですが、つまり彼らは、ここ数十年に亘って、ひたすら天才ドライバーの降臨を待ち望んできたということであり、そのドライバーの人気にあやかることを生きがいにレースに関わってきたという訳で、その待ち続けるスタイルが日本の自動車レースのスタンダードとなってきたということですね。

何も考えずに、ひたすら天才ドライバーの降臨を待ち続けているレース界の皆様はいいとして、レース産業界はそんな能天気なことも言ってもらえませんから、大岩新会長の元、

具体的な成果を求めるといふ新たなアプローチを始めることになるでしょう。
理事会一同、温厚な大岩新会長による「嫌われないJ M I A」「レース界に愛されるJ M I A」を目指して、これからも、鋭意、日本の自動車レースの発展振興に努力を続けることを誓っていますので、今後とも、よろしくお願い申し上げます。

それでは、長々と私の愚痴にお付き合いいただき、まことにありがとうございました。
もう私は、今までのように、匙を投げたとか諦めたとか精根尽きたというような心境ではなく、最早、係るのも嫌という気持ちで吹っ切れてしまいましたから、これからの日本の自動車レース界は、目の上のタンコブが取れたような、悪性腫瘍が消えてしまったような、そんな清々しい気分で心機一転、今まで、私への反発から萎縮していた技術力の強化や産業の振興などへのエネルギーが一気に爆発して、我も我もとレーシングカーの開発を言い出すかもしれませんし、何かが変わるきっかけになるかもしれないと期待しています。
その結果、雨後の竹の子のようにコンストラクターが林立して、長年に亘って、私が夢に見ていたようなパラダイスが出現したら、ある月夜の夜に、「t h r i l l e r」をBGMに復活してくるかもしれませんので、その節は、お祓いだけはお忘れなく。

もうお腹がいっぱいとゲップされていると思いますが、ここまで読み進めていただいた奇特な方には、ぜひ、TOYOTAが主宰する「GAZOO RACING」で私が執筆したコラム「クルマとモータースポーツの明日」も参照してください。[\(参考資料21「クルマとモータースポーツの明日」\(2009/04/04 童夢サイトのCOLUMNに掲載\)を参照してください\)](#)

豊田 章男社長が眼を通すことを前提に日頃の思いのたけをぶちまけていますが、未だにお叱りのメールは届いていません。

林 みのる