

フォーミュラ・ニッポンがこれまで一貫してこだわってきたのは、メディアの力を使ってスター選手を積極的に作り上げ、それをきっかけにイベントを盛り上げるという方法論である。これは従来の日本のレース界が、というよりも欧米のレース界ですら、成し遂げたことのない興味深い実験だと思う。TVというメディアが、本場にスター選手を作り得るのかどうか。もし、それが実現するならば、日本のレース界にとってひとつの大きな可能性になるのだ。しかし、実験の軸になるべきTV番組の構成を見ても、あるいは「第二期Fニッポン」を形作る99年改革の内容を見ても、Fニッポンが一体何を指してどこへ行くとしているのか、見えてこない。

「自動車戦う環境」とは？

— Fニッポンが本場にドライバーを主役にしたイベントを実現しようとしているならば、今回決まったワンメイクを避けて複数コンストラクターをそろえてクルマも争わせるというやり方は矛盾しているように感じます。

林：うん。古来、日本のチームには外国製シヤシーの選択という能力が要求されているから、ファンとしてはどのチームが転ぶのを楽しみが増えるとは思うけどね（笑）。まあ、Fジテレビは長いことF1の世界を見てきたのだから、彼らにとっても理想はF1なんだろうけれど、自分たちの知識の範囲で模倣しようとしているところに無理があるんだろうな。しかし、今となっては遠い目標ではあるけれど、まずは自動車が戦う環境をちゃんと構築していくことから始めないといけない。それをやらずに、例えばドライバーを育ててスターを作るとかね、中身もないのにどんどんPRだけするとかね、そういうことばかりではだめだと思ふね。

— シナリオだけがあつてもだめだということですか。自動車が戦う環境とはどういうことですか？

林：シナリオというのが自動車レースの構造という意味なら、ドライバーというのはその構造の表層の一部にしか過ぎない。シナリオを書いている人たちにその奥底までが見えて

いないのが問題なんだろうな。自動車が戦う環境とは、つまり自動車メーカーや周辺産業が自動車レースを戦いの場として参入し、技術的にもパブリシティ効果の上でもメリットを得ることができて、そのおかげでお金が回る環境ということかな、理想的にはね。今のGTなんかは比較的うまく成り立っているよね。ニッサン、トヨタ、ホンダという自動車メーカーが、自分たちが勝ちたいがためにお金や技術を投入して参加しているんやから、タイヤメーカーだってそれぞれの戦いを繰り広げている。あれは別にJAFから自動車メーカーはクルマを造ってレースやりなさいと強要されてやっているわけではないし、自発的に出ていって戦ってるんだから、自動車レースとしてはかなり素直な状態かな。まあ、レギュレーションがちょっとややこしいとは思うけどな。

で、方法論としてそういう自然に自動車の競争が発生するメカニズムに近づけていく努力があるとするれば、Fニッポンのやっていることは正に逆向きと言えざるな。Fジテレビのやるうとしていっていることは、キムタクのマジックショーみたいなものや。キムタクを見にくる人はいても彼の下手なマジックには何の興味もない人はばかりで、それならマジックでなくてもスノボでも何でもいということになる。Fニッポンのシナリオの過ちは基本的には主客転倒にあると思うけれど、どうせダウンしかけていたF3000だし、当時のわたし以外のF3000関係者はござってFジテレビに白紙委任と言いか泣きついたわけだから、彼らがどういうアプローチをしようが文句を言う筋合いではないと思うよ。わたし以外はね。だからTV的テクニクとして主客転倒という手もあつたかもしれないが、いずれにしてもレースの全体構造をよく理解した人が意識的に行うべきことであり、表面しか見えない人たちがいくらこねくり回しても解決する問題ではない。いわば、潰れかけのケーキ屋が再建を広告代理店に頼んだのが間違いのもど、パッケージやラッピングばかりに手をかけて、肝心の味に関しては専門外やからいうてはつたらかしの状態というわ

沈黙を破り、いまニッポンのモータースポーツを語る

林 みのる

に

【後編】フォーミュラ・ニッポンをもっとじっくり考える

童夢は昨年いっぱい日本でトップフォーミュラから離れた今シーズンは無限とのジョイントで全日本GT選手権に参戦する一方最大の目標であるF1参戦へ向けて準備を進めている今、林みのるが考える理想のトップフォーミュラとは？ 一歩離れたところから、その持論を語ってもらった

インタビュー/大串 信

Photos/Akira Kuroda

訊け!

けやな。

自動車レースは作られたシナリオの上には成り立つシヨールではないということですか。林：シヨールはシヨールで、別世界の話としてやってもらいたいと思うよ。それで誰かが儲かるのなら、一番立派なシヨールをやるように思ったら、マクラーレンやウィリアムズのF1マシンを20台ほどオーダーしてね、それに日本人を乗せて、鈴鹿で模擬F1でもやったお客も集まるかもしれない。それがシヨールというもんやろ。それで、その興行主が出演者である我々レース関係者に十分なギャラを支払えるのなら、そんなありがたいことはない。でも、そんなことをしたらいくらかかるか分かるやろ。自動車レースに必要な資金はこのメカニズムからは捻出できない。

林さんの言う「自動車レース」とは、ドライバーではなくチームが主役となるレースということになりますか。

林：ドライバーを中心に置いてレースが実現するのなら、もちろんそれでもいいんだ。それで仕組みが成り立つのならね。シヨールでもなんでもいいから、それで観客が集まったら、それはそれでいい。でも、いつも言うように自動車の性能を平均化するということが、すなわち自動車の競争を排除することであり、そうなればドライバーの腕の差だけを競うということだけをネタにすべての費用を捻出しなければならぬ。わたしはそれが構造的に無理だと思ってるし、またファンがそんなレースにいつまでも興味を示し続けるとは思えない。速いクルマが見物できるっていつてもみんな同じ速さなんだから、そここそ線路わきで新幹線の通過を眺めているようなもので、いくら鉄道マニアだって一時間も見ていたら飽きてしまうと思うけどな。確かにテニスの試合の場合、誰もラケットに注目しないし、野球でもバットはただの道具や。しかし、自動車はそういう存在にはなれないと思うんだよな。

それに、もし自動車がドライバーの腕を競うための道具であるとするならば、いくらなんでも高価すぎる。しかもそれを走らせ

るために必要な技術力やエネルギーが大きすぎて、それらの努力のすべてがドライバー個人の能力として評価されるという世界は、わたしには想像できない。

林の理想はあくまでも、コンストラクターとしてマシンを造り、それを競わせるF1グランプリである。しかし、F1ニッポンはあくまでもドライバーをイベントの中心に置くというのなら、F1マシンもどきのフォーミュラカーを道具としてだけ外国から導入して使おうとしている。ドライバーを主役にするならば、コストを下げF1ニッポンをそれなりの構造に変えなければならぬ。かつて無限の本田社長と林が提案した「元祖F1ニッポン」は、テクノロジの下地のない日本を舞台に成り立ち得る最も合理的な「疑似F1グランプリ」だったと考えることができる。

ところが、JRPはやみくもにドライバーを前面に押し出すばかりで、レースの基盤整備には手をつけないうままF1ニッポンを「F1もどき」のイベントに仕立て上げようとしているように見える。そういえば、林はことあることに言っていた。「F1グランプリの主役はレーシングカーコンストラクターだ。だから我々は挑戦するのだ」と。

主役はテクノロジかドライバーか

ドライバーが主役のレースというのは、あり得ないか？

林：純粹なドライバーだけの戦いならば、それなりのクルマ造ってやればいい。もっと安いクルマ、いやそんなもん、乗用車でいいんだよ。ドライバーのワザを見せるだけなら、なにもフォーミュラカーなんて高度で金のかかる道具を使う必要はない。しかし、F1レベルでもドライバーだけの戦いとは言っていないと思う。ただその自動車の競争の部分に知識とビジョンと感性と理念が欠けているだけのことや。

JRPは、安いものでお客さんを呼ぶのは無理だと言いますね。

林：それはとても滑稽な発想やな。ギミックというか、やらせというかな。高度なマシン

で戦っている風情を見せるだけの話やろ。それなのにフォーミュラを無理に使うなんて、ちゃんちゃんおかし。みんな雰囲気を楽しんでるだけなんや。ある人がF1に比べてもセッティングのデリケートさはF1ニッポンの方がはるかに高度だと言ったけど、これはマシン開発をしない日本のレース形態からくるもので、年がら年中セッティングだけに明け暮れているから、おのずから重箱の隅をほじくるような細かい作業になってしまうだけの話や。また、ある人はトップタイムが拮抗し

ていることを高度なレースというけど、わたしから見れば同じマシンをデリケートなセッティングで競った、すなわちみんな同程度の性能に仕立て上げた結果の単なる機械としての物理的限界を示しているだけだと思う。F1における技術のせめぎ合いの結果とは似て非なる世界やな。

モータースポーツの主役にテクノロジを置くのか、人間であるドライバーを置くかという問題に突き当たりますね。林さんは昔から、ドライバーはレースにとって重要であるけれどもひとつの部分でしかないという考え方ですよな。

林：ドライバーが主役になるとかならないとかは結果が決まればいいことだとは思っている。それは音楽業界でも同じ。音楽が好きなのか、ミュージシャンが好きなのかは受け手の問題。でも音楽業界にはきちんと良い楽曲を作り、ちゃんとミュージシャンを売り出せるシステムがあって、その上場の上でミュージシャンがスポットライトを浴びて、それがまた音楽業界にフィードバックされるというしつかりとした構造が出来上がっている。結果的にドライバーがスターになってくれるのはレース業界にとっては大変にメリットのあるありがたいことだけど、ドライバーに食わせてもらうレース界ってちょっと想像できないな。でも、ドライバーが主役で、今とは逆にドライバーがレースに必要な資金をすべて調達して、チームに持ってきて、それでレースをやるというのなら楽ちんやからそれもええな(笑)。しかし、F1のデザイナーだって、誰か特定のドライバーのためにマシンを開発するわけじゃないし、ボルシエやメルセデスのGTだつて誰かを勝たせたいために開発したわけじゃないし、基本的に成立し得ないおとぎ話やろな。

今ほどにかく観客席をいっぱいにしなればいけないということだけは、さまざまな立場から一致した課題だと思うのですが、林さんはどうすればお客さんが増えると考えていますか。

林：この期に及んでは小手先で何をしたらだめだと思っ。そもそも、日本で一番間違っ

てるのはドライバーの扱いやね。何かというと若手ドライバーの育成ということが錦の御旗のようにいわれるけど、インフラの整備が整わないうちにとんとん若手ドライバーを出したところで、彼らはどこにいけばいいんや？ ドライバーは自動車レースの一番表層にいますんであって、絶えず移行代わっていくもんやからな。それを支える中心になるものはもっと違うものであって、それをまずしつかりと構築しないとイケない。そもそも、レーシングドライバーなんて基本的に男の子であれば誰でもなりたいた職業なんやから、そういう中心となるものがちゃんと出来上がって、将来が保証されるとか人生賭けてもいいと思えるだけのものになっていけば、優秀な人材はいくらでも集まってくるやろ。今は、少ない人間の中から無理やり育てようとしているけれど、幅広いところから大勢集まってくるようになれば、その中からは絶対に優秀な人間が出てくるんや。

大事なものは、優秀な人間が興味を持ってどんどん集まってくるような、根本的な部分をきちんと構築していくこと。それをやらなければ、何も変わらないよ。自動車大団でサーキットはやたらあるけれど、F1やGTの世界ではあたりまえの50%スケールの風潮はどこにもなくて、本格的なレーシングカーコンストラクターは、社しなくて、全日本GT選手権レースの結果は、家に届く3つの新聞には何も載っていないような状況を少しづつでも変えていくことを、それこそちゃんとしたシナリオに基づいてやっていくしかないけれど、このシナリオを書ける人がいないのが問題やな。

根本になる部分。それは、おそらくは最も表面から見えない部分でもあるだろう。モノを見せる機械であるTVを武器にF1ニッポンを変えようとするJRPにそれが見えているのかどうか。とにもかくにも、F1ニッポンは99年改革へ向けて、動き出した。浮き上がる矛盾を乗り越え、F1ニッポンはどこへ歩み出すのか。そろそろ、99年の新しいF1ニッポンの具体像が見えてくるころだ。