

林みのる

53歳

(株)童夢 代表取締役社長

そろそろやめようか、と思う男



加藤昌人◎写真
photographs by masato kato

身をもって童の夢の 実現に賭けた青春

かつてルー・マンに果敢に挑戦したレーシング・コンストラクター、童夢の名前は憧れだった。ドームという響き、そして童の夢という語感。そして数年

前、この会社を率いる林代表からの「そろそろまともに戦いませんか？」というメッセージに、今度は熱く心を揺さぶられた。

現在に至るまで、日本唯一、世界に通用するレーシング・コンストラクターである同社の歩んできた道は、決し

て平坦ではない。しかし、ほかに例を見ない日本を代表するプライベーター、ベンチャー企業として、同社の存在は揺るぎない。同社の代表、林みのるさんは、小さいときから機械というものをごよなく愛する技術者、そしてデザイナーだった。オーディオ、オー

トバイと変わったその対象は、16歳のときからクルマに移り、以来不変だ。19歳のときに伝説のレーサー、浮谷東次郎の依頼でホンダS600を改造してレーシングカー「カラス」を製作したことはつとに有名だろう。

その後マクランサという会社を作り、掘っ建て小屋を借りて仲間とともに、食うや食わずでレースカーを作った。そんな林さんたちの行動は親や世間に理解されるわけもなく、放蕩息子、遊んで暮らす男と見られていたという。「とにかくクルマが作りたかった。レースカーを選んだのは、余計な装飾がいらず、機能を追求すればいいという意味で、取っ付きやすかったからなんです」

その時からすでに、林さんは浮世離れしていたといえる。小さいときから寝る間も惜しみ、風呂やトイレも、授業ですら時間が無駄になると、機械工学やオーディオ、クルマ関係の専門書・誌を読みあさった。14歳からこちからは、常にクルマのことしか彼の世界には存在しなかったとすらいえる。レースカーを作る、そのためにアルバイトでお金をつくる、借金をつくる。そ



んな生活に林さんは26、27歳のころに一度だけ終止符を打った。足を洗い、一年半ほどの間デザイナーとして稼ぎ、まさに仲間と放蕩さんまいの生活を送った。

「そのリバウンドが大きかった。違う方法論でもう一度、クルマ、そしてレースカー作りに挑戦したくなった」

1975年、童夢プロジェクトが始動した。そして3年後、ジュネーブ国



チーフデザイナーの奥明栄氏と

際自動車ショーで発表、絶賛を浴びたスーパーカー「童夢・零」。その量産試作車「童夢P2」をテコに株式会社童夢を設立。大手自動車メーカーのコンストラクターという黒子で稼ぎ、レーシング・コンストラクターとしての利益をつぎ込む。童夢とは、そうした会社として成長してきた。

童夢がル・マン24時間耐久レースへの挑戦を始めたのは79年。翌年には日本車として初の完走を果たし、その挑戦は86年まで続く。

「そのころは僕にとって、レースの勝ち負けなどどうでもよかった。レースカーを作った以上レースをする、というぐらいの気持ちだっただけで、本当は飾っておいてもよかったんです」

林さんが勝負にこだわらなくなったのは、87年、F3000（現・フォーミュラー・ニッポン）に参戦してからだ。

そして94年、国産マシンで初の全日本F3000シリーズチャンピオン獲得を果たした。

そのあとだ、林みなの世間を揺るがす挑戦が始まったのは。「そろそろまともに戦いませんか？」というメッセージが発せられたのは。

もう少し、日本を かっぴい国にしたいから

シャーシもエンジンも純国産の車、チーム、そしてドライバーも日本人による純国産システムでF1に挑戦しようではないか。これがメッセージの趣旨、林さんの提言だった。

「いろんな反論がありました。もちろん、突き詰めればF1はもとより、レースカーやクルマ自体、内燃機関もヨーロッパの所産であり、日本古来のものではありません。ではなぜ、純国産にこだわる必要があるのか？ 私の動機は単純なんです。もう少し、日本がかっこいい方がいいという思いです。とくにバブル期を経験し、御多分にもれず、ヨーロッパの関係者が一般的に日本のメーカーや関係者を見る目は、金のなる木ですよ。また金を落とすとしてくれるとほくそ笑んでいるんです。なぜなら、シャーシの開発、チーム運営のすべてを彼らに頼っているわけですから。そして日本の仕事で稼ぎながら、その仕事によってますますノウハウを蓄積していくのです。私は単純にそういう

状態が悔しかったんです。

考えてみれば、F1だけでなく、一時が万事、そんな状況でしょう。ヨットレースにしてもサッカーにしても、海外の力に頼ることを前提として成り立っている。プライドが傷つくんです。しかも、技術者として嫌なのは、いまだに日本のテクノロジーは外国発の基幹技術の改良がテーマであり、世界があっと言わせてみようという心意気を感じられない。そうしたことをすべてに腹が立ってきたんですよ」

しかし、この道は茨の道であった。その美学は世間の常識とあまりにかい離していたからであり、ジャパン・ローカルビジネス・ルールから見ても、認めにくい提言であったからだ。

そもそも自動車メーカーのコンストラクターとしても、童夢の存在は異端児であり続けた。一般車の場合、たとえばジュジアロに依頼するならば自動車メーカーは依頼先を公表して宣伝材料とするが、日本のコンストラクターの場合、彼らにとってそれはただの下請けであり、公表はしたくない。しかし、それにしては単なる下請けであるはずの童夢の存在は大きすぎた。

最近やとビジネスになってきたというレーシングカー開発業務も、今までは海外のメーカーへの発注がすべて。レース界のバランスを崩す、それが童夢の存在に対する評価であるという。

「我々は、もう少し日本のレース界を正常化したいだけなんです。何かやる



のに、ハード面は全部海外頼りでは情けないじゃないですか。ところが一度築かれた利害関係、常識を壊されるのが彼らは嫌なんです」

さて現在の童夢は異端児ではあるが、決して孤軍奮闘とはいえない。ホンダのモータースポーツ部との関係が強く、ホンダが国内のGT選手権に送り込んでいるNSXを童夢が開発している。また、ホンダを中心に「ツインリンクもてぎ」を舞台に誕生するかもしれない日本オリジナルの新しいフォーミュラ・レースに向けたレースカー、コードネームML308を開発したのも童夢だ。この挑戦も数々の波乱含みで推移していると聞く。

動かない世の中に描けないビジョンの中

いずれにせよ童夢は、全勢力をつぎ込んでF1マシンの開発を行ってきた。すでに純国産のF1マシン、F105は完成しており、改良、テストを繰り返している。しかし、当初97年予定であった童夢のF1参戦はまだ実現していない。

「よく資金不足により、といわれてますが、これは正確な表現とは言えませんが、僕に言わせれば、資金が問題になる段階にまでも達していないんです。資金を集めるだけならば、私にもある程度動きようがある。しかし、それ以前の問題としての、純国産でのF1参

戦というプロジェクトに、まだ価値あるビジョンが描けなかったんですよ。そもそも、自前でF1レースに参加するつもりなら、違う方法論があったわけです。何十億かの利益を上げられる会社に育てて、そのお金をつき込めばいい。もちろん、そうできたかどうかはわかりませんがね。しかし我々はその道を歩かなかった。その代わり、世界に通用するF1マシンの開発という技術の研磨に努めたわけです。その結果として今あるF105という可能性を日本のレース界、世の中に提示することで、世の中が動いてくれることを期待したのです。日本人をもっとかっこいい存在にしたいと思うムーブメントです」

でもそれは間違っていた、と林さんはいう。レーシングカー・コンストラクターという童夢の本来的姿から言えば、海外の力も借りながらF1に参戦する方法も捨て難かったかもしれない。しかし林さんは、その部分に価値を見いださなかった。でも世の中は動かなかった。だから、林さんの理想とするビジョンが描けないのだ。

達観したガキ大将は、されどその歩みを止めない

F1プロジェクトをプロデュースする立場となった林さんは、それまでのレースバカ、世間知らずを返上して、あらゆるニュースをまさにむさぼっ

た。折しもバブルのツケが弾け、さまざまなうみが出始めた時代だ。政治や環境問題、社会問題に事欠かない日本の事なかれ主義を運まきながら知った林さんは、驚き、このなぞを解こうと過去からの知識を猛烈なスピードで吸収し始めた。月間200冊もの雑誌や書籍を読んだ。そして、恐ろしい数々の茶番劇に「探も起こさず知らぬ顔をする日本人の常識を知ったのである。」

「日本人の正義感、あるいはモラルのレベルを知ったように思いました。じゃあそれにあらがうかといつても、自分だつて全然完璧な人間ではないわけです。だから一足飛びに達観してしまつたようなものです。疲れ果ててね」

自分のやっていることを、考え方を買いかぶっていたことに気が付いたと林さんはいう。自分と日本の常識との価値観が違った。F1も同じだ。自社の名前がついている限り、自社の誇りのできる体質。過去を否定しない守旧派……。「私自身の考え方がおかしいのかもしれない。反省すべきは自分かもしれない」と思い始めたんです」

そんな折、ホンダがF1への復帰を表明した。まだまだ紆余曲折があるだろうが、復帰方法の選択肢の中には、純国産マシン、チームでの参戦も含まれている。しかし、F1は生き物だ。F1マシンに完成はない。レースに参戦をし続け、そこから得られたデータを駆使して、改良し続けなければ戦えないスポーツだ。参戦はしていないも

の、今のところそうしたF1マシン開発の技術をもっている日本のコンストラクターは、童夢以外にない。林さんは、独自の開発を休むことなく、ホンダの動きにも期待をかけている。

「純国産という道に、だれも踏み出さないから、我々が旗を振っていたわけです。もしホンダさんがその旗を受け取ってくれるならば、私たちはもっと自分たちの得意な方法でF1に参戦することもできますし、もちろん必要とされればですが、ホンダさんに協力することもできます。私としては、日本という国が、レース界が、私の夢見た方向に少しでも転がり出してくれればそれでいいんです」

林みのるという世間知らずで好きなことだけにまい進してきたガキ大将は、果たして物わかりがよくなつてしまったのか？ そうではない。彼は、お山の大将でいることの味気無さと空しさを本当に知る数少ない日本人の1人だ。彼は小利口でもなく、ガキ大将の御多分にもれず名誉欲も持ち合わせていない。世の中が、もっとワクワクするものになつてほしいと思っただけなのだ。彼はやつぱり愛すべきガキ大将だ。今、彼の目は、日本という枠を超え、世界の中の童夢というスタンスを見据えている。本人のコメントではないが、これからも、敵対視されることも恐れず、好きなこと、信じることを実現するために、旗を振り続けるはずだ。