サーキット新人物伝　其ノ弐拾四

林 ミノル (48)

㈱童夢　代表取締役

山は、頂上に至るまで、すべての木々が濃密な紅葉に染まっていた。

建物は、静謐にして、充分に大きく三百六十度の大自然と溶け合っていた。

私は、暖かな陽が差し込む会議室で全山の紅葉を観賞しながら、才気溢れる巨人を待っている。

ここは京都市八瀬。

日本を代表するコンストラクター、「童夢」本社である。

前日、鈴鹿であわただしく話した。

それだけでは足りず、京都でじっくりと話を伺おうということになった。

林ミノルという人物は、一般社会の平凡な物差しでは計れない。まして、通り一遍のQ&Aで片付けられはしない。

生まれ持った才能と、常人にはない閃きを持ち、社会通念をも打破する独自の人生観を持った「群れから一歩抜け出た人」である。

94年。新しい年。

レースは大事な岐れ道に差しかかっている。

レース歴28年の巨人、林ミノルは、今、何を考え、どこへ向かおうとしているのか。

彼の言葉から、日本のレース界の、新しい航路を探ってみたかった。

すべてを自己完結させたくはない。

晩秋の鈴鹿で林ミノルに対面した時、色白の顔の内面に、赤みが溢れ、眉間から強い光が出ている様な高貴な相と健康さを感じた。後日その話をすると「とんでもない。前の晩3時まで大宴会でヘロヘロだったんだけど…」

サーキットに於ける林は、瓢々とパドックにあり、多くの人々と語り、時には愛用のカメラでスナップを撮るなど、気楽にレースを楽しんでいる様。

だが童夢には、86年に公言した目標がある。レース活動の終局の目的をF1グランプリ参加に定め、第一段階として国産F3000マシン「ドーム」を製作。92年一勝、93年も、外国製シャシーと互角に戦った。実戦投入3年を経て、このプログラムはどこまで進んだのか、まず総括してもらった。

「研究室でね開発してるという段階で考えると、それなりだなあと思うんですけどね。一番の誤算はね、これを自己完結するつもりはなかった。自己完結というのは、F3000を自力で開発して、自分でお金を稼いで、F1に出るための資金を作って、自分でF1チームを作って転戦するという、そういうつもりはないわけですよ」

「F1を作れるだけの技術的バックボーンを作り上げ、しかも年間30億か40億のお金を湯水のように使える環境も作らないといけないわけでしょ。それはもう、土台むりな話だし、そういうことを自己完結しても意味がないわね」

いきなりF1の話になり、しかも、論理が高い所にあるから、たじろぐ読者がいるかもしれない。童夢にとってF1は夢とか希望というおぼろげなものでなくて、大きな現実であると、認識して話を進めたい。また記事を読み進むうちに、林が何を考えているのか理解できてくると筆者は思う。

「自分たちができそうだということを協力者に示唆できれば、協力者が得られるという前提で、色々考えているんですが、そのペースが、日本の場合非常に遅い。だからちょっと成り立たないという気がしてくるんですよ」

「単純に言えば、レースカー作ってきたから、最高峰のF1やりたいってことが今も一番最大の理由なんだけど、F1やル・マンに対する日本人のつきあい方は、非常に姑息だと思うのね。自動車メーカーも自分たちで車作るんじゃなくて外国の技術で作って名前だけ付けてね。F1でも、日本のチームだと言うけど、基本的に、金出して買ってるだけで、そういうつきあいしか、世界のモータースポーツとは、できないのかって（思いですよ）」

「そうかと言って、結局誰れも興味がなくてね、自分ひとりで意地になってやってるみたいでね。一体どうなってるの？　ボクがどこまでやらなくてはいけないのか、すごい疑問なんです」

高桐唯詩

Photo：菊池一仁

ここまで読み進めても、理解できない人のために、少し廻り道をする。

林ミノルは、今から28年前、ホンダS600を改造したレースカーを作った。愛称はカラス。伝説のドライバー故・浮谷東次郎が乗り、65年5月のクラブマンレースで優勝を果たした。

以来、多くのレーシングカーを作り続け、70年代にはスポーツカーの小量生産メーカーを目指して行く。

78年には、国産スーパースポーツカー「童夢・零」を完成させジュネーブショーに送った。さらに79年「童夢・零RL」を製作しル・マン24時間に参加。以来、8年間、オリジナルシャシーを作っては、ル・マンに挑戦し続けた。

そして87年からはF3000に参戦し、88年、国産初フルカーボンコンポジットのF3000マシンを完成。91年から実戦投入。ドームF103-iは今やローラ、レイナードをしのぐマシンに育って来た。

その培った技術力で、純国産F1シャシーを作り、F1グランプリに行くこれが、次の目標であり、それが今、極めて現実的なレベルに到達しているのである。

「F3000はじめた頃は、外国製のシャシーを使いながら、まず他のチームに追いつくことで必死でした。今、フォーミュラの開発自体は、社内的に言えばルーティン・ワークみたいなもので、エイヤーということもないし、風洞を日々まわして、斬新なアイデアを考えて、イチかバチかっていう雰囲気じゃない。昔みたいに、全然違うカウル用意して、AかBかCか!じゃないからね、あらゆる面に関して緻密になっていて、僕はもう風洞見るのもイヤ」

「でもフォーミュラっていうのは、〝作りました〟じゃだめ。作りましたというのは、ぼくらがF101を作った頃の話。フォーミュラは、それを運用できるかどうかが大きな意味を持つ。それを運用して、走って勝っていくシステムが必要ですよね。(その面では)もう、どこにも(ウチに)追いつけないと思うね、今さらはじめても。それだけのことはやって来たしね…」

「あんまりずるずるとやっているのは考え物で、タイミングとしては来年あたり、(F1の)機は熟したとは思うんですね。それと、いいかげんアキてくるしね僕も。割りとテンポの速い人生歩んで来たんでね」

示唆に豊んだ言葉をはき、林ミノルは、F1進出を他人言のように、淡々とした表情で話すのであった。

目を見張る偉容、童夢本社。

そして京都。

大原三千院まであと3分。八瀬の山中に忽然と姿を現わす超近代的な童夢本社。一歩足を踏み入れれば、車好きにとっては夢の宮殿だ。会議室の奥のガレージには、童夢製スーパースポーツカー〝ジオット・キャスピタ〟が、鎮座し、さらに奥のレーシングガレージには、レースを終えたドームF103-iが、帰ってきている。

このメインの建物二階は、機械加工室やレイアウトマシンが働く第3スタジオ。三階は設計スタジオであり、コンピュータを駆使したデザイン・設計システム「CAD」や、ドラフト作業のための広々としたスペース。若い設計者たちの窓の外は、今は紅葉、夏場は緑という理想的環境である。

隣接する2号館は塗装ブースとカーボンコンポジットのオーブン。さらにフルスケールのモデル加工機があり、実寸の車の形を、自動的に削り出す作業ができる。

その2階、風洞モデル工作室では、若いスタッフたちが、来季のF3000マシンF104の4分の1モデルをカーボンで製作していた。

偶然同席した日本レース界の重要人物(特に名前を秘す)が、

「君らは幸せだなあ。給料もらってこんなことができて、僕らみんな自分の金でやって来たんだよ」と笑っている。

同じフロアの一室が社長室。社屋の裏を流れる高野川は、アユも釣れる。

そして、第三の建物は、風洞と風洞実験室。

これらを見ただけでも、来たかいがあったというものだ。

この規模は、中堅のF1チームの工場をはるかに凌ぐ大きさだろう。

でも、レースファンが思っている童夢は「レースの会社」かもしれないが実際は、レース以外のカロッツェリアの要素が大きく、自動車メーカーからモーターショー用ショーモデルを依頼され作ることもある。童夢の仕事は、

「自動車を考える。自動車の形を創造する。自動車のモデルを作る。自動車を試験する。自動車を設計する。試作する。生産する」ことなどが主で、自動車で戦うのは、その一部にすぎない。

狂信的にクルマが作りたかった。

林ミノルは昭和20年7月生まれの48才。芸術家の家庭に育ち、好きなことしかやらない。好きなことだけに熱中する少年時代を送った。まず模型造り、次にオーディオ。

「模型もそうですがオーディオも買って来て聴くんじゃなく、アンプを設計して作る。スピーカーボックスも作る。しまいにはスピーカーも作ろうかというマニアで、音楽に興味があったわけじゃなく『周波数レコード』って発信機からの音が出るレコードを、ピピピブブブとかけて、満足してるような」

一途な天才少年は、学校そのものを認めてなかった。

「僕は学校は嫌いとかそんなんじゃなくて拒絶してましたからね。学校否定論者でね。行ってるときはつらかったけど、存在自体、頭から無視してましたから気楽に好きなことはやってました。ただ、まわりは大変でしたよね」

次にのめり込んだのがバイク。バイクに乗り、カミナリ族のように呼ばれたが、林本人はレースに出るというよりは、そういうものが作りたいという物作りへの欲求のひとつであった。

「車は子供の頃から狂信的に作りたかった。だからバイクからそのままの流れで自動車ということになったんですけど、特にレースというよりも、車を作りたいというのが基本なんです」

「こういう言い方するとおかしいけど、僕らが10代の頃、車作りたいという時に、一番簡単なのがレースカーだったんです。今のレースカーはすごく難しいけど、当時のレースカーとフェラーリのスポーツカー較べたとき、スポーツカー作るほうが難しいですよね。だから、導入部の容易さというか…」

「長い間、僕はレースカーを作り続けながら、レースに興味なかったですよ、あんまり。こだわりもなかったしね。レースカー作ってしまったからレースに出しとかないと格好がつかない、そういうレベルで、非常に不真面目な取り組み方だったと思います」

林少年はとにかく車が作りたかった。だからと言って、自動車会社に入るとかのレベルではない。自分のオリジナルな車を作りたいのだ。当然出来る可能性は低く、具体的な計画もない。ただ作りたいの一心。海外にも目を向け欧米のレーシング・スポーツカーの雑誌を食い入る様に読む。じゃあヨーロッパに飛び出し、デザイナーの道を歩んだかというとそれも選択肢の外である。単なるデザイナーではなく、就職もせず、とにかく自分で車を造ってやる。その意志だけが強烈に彼を包んでいた。

「やりたくて七転八倒してたときは受け皿がなかったってことでしょうね。歌手になりたければ、昔でもプロダクションがあった。ぼくにはそんなものなくてね、自分で作らないとしょうがないと思ってました。今までの人生の中で、人に頼ったり、お願いしたりという概念があまりない世界で、来たか

サーキット新人物伝　其ノ弐拾四

林 ミノル

らね」

たったひとり、真っ暗闇にいるような

林ミノルは、いつ逢っても、体や気持を縛るような服装をしていない。フワーッとした感じである。生まれて以来、いや生まれるずっと前から持っているような美しいものへのこだわりが、自然に滲み出ている。

「柔らかいものと固いものでは、趣味が違うんです。固いものに関しては、すごく清廉な、シンプルなものを求めるんです。だから家なんかでも、チェックインしたホテルの部屋、あゝいう雰囲気じゃないと落ち着かない。物はたくさん持ってても表面に出さない。その反面、柔らかいもの、たとえば洋服とかは、ふくよかな、やわらかい、フワーッとしたもの、食べものも同じ」

林にとって、雑然とした土地、色気も何もない仕事一辺倒の町も、忌み嫌うところだ。

「飲み屋がないと生きられないけど、ガレージの近くに一杯飲み屋があってバアさんひとり居てじゃねぇ。酒というものは文化があって、僕もセオリーのある世界で育ってますから、酒飲めればどこでもいいってもんじゃない。ここなんかは（山奥だけど）祇園まで20分で出られる。時間と距離を考えると、理想的かな」

あたり前の話である。

文化を創る人間だからこそ、おびただしい伝統文化の中で遊び、酒も食も、極められ吟味されたものを求める。それらが、肩に力が入った凡人のこだわりでなく、ごく普通の生活として、言い切ってしまえる所に彼の凄さがある。

「京都人だから優雅」と片付けてしまうのは、ものすごく簡単なことだが、そういうステレオタイプで見てしまう愚かさも、彼は看破する。東西の違いより、個人個人の差でしょうと軽く受け流す。

とは言え、彼もひとりの人間。ひとりになれば悩みも多い。

「結局所詮、人の居ない世界。友だちが多くて飲み歩いて遊んでいるように見えてもね、パッと自分のやってることを振り返るとね、全然まわりに何もない、真っ暗闇の所にひとり居るような感じのことって多いんですよね」

林にも、ストレスはある。本来、神経質で、大きなストレスは「まあいいや」で弁を開いて解放できるが、たえず小刻みなストレスは、残っていく。林が、ひとりで物を考えるのは、いつどこでなのかを聞いてみた。

「考えるのは、寝るときですね。寝つくまでの間ね。落ちこんだり、世界の終わりみたいに思ったり、天国の頂上に思ったり。起きてしまえばどっちでもないんだけど、寝つくまでの間、どうしようもない世界があって、昼間の百倍くらい悪いこと考えたりね」

自動車を作りたい、作るんだと思い自由に作り続け、今、一企業として大きくなった童夢。しかし社長は淡々という。

「社長としての自覚がないんでしょうね。普通の会社なら、金儲けとか、会社大きくしてとか組み立てがあるんでしょうが、そういう会社じゃないし、物を売ったことがない（笑）」

もしかして、林ミノルは、とても自由なんでは、と聞くと

「自由でしょうね。仕事って概念がないしねぇ。したくてしょうがなかったことをやってるわけでしょ。まあ、義務があったり責任は発生したりするけど、自分の中で納得できなくなったらギアアップするしね」

「これだけ一所懸命やって来たから、こうなったという人がいるかもしれないけど、当たってないですね。ぼくは自動車のことを一途にやって来ただけ。僕がマージャン好きだったら一生やってる。それと同じことでしょうね」

友人は多く、多岐にわたる。財界二世や、お茶の家元、車関係は本当に少ない。こうした交遊や酒で新しいことを思いつくのだろうか？

「全然。関係ない」言い切った。

そろそろまじめに闘いませんか

F1グランプリに挑戦する。

目標をかかげて8年。童夢の技術力は、おおむねそれに近づいたと言える。が、林は、内心忸怩たる思いで、今の状況を見ている。この記事の序章でも書いたとおり「ボクがどこまでやらなくてはいけないのか」が林の本心であろう。

林は、インタビューの終わりに一冊のパンフレットを見せてくれた。

「まだ表（おもて）には出してなくて、環境を整えている所だけど、今のF1に対する思いを自分で書いたので参考に」と。

序文は「童夢がF1GPに挑戦する努力とアプローチをして来たこと。しかし、から回りが多かったこと。日本の国情の分析と、今から、新しい変化をしなければ」といった内容。

そして中味。

長文の意志表示とお願いになっている。

あまりあからさまにしないという約束なので、筆者の責任において要約する。

「本田宗一郎のF1挑戦以外、日本のモータースポーツは、外国からの借り物を、さも日本のものの様に謳い、お金で買った〝まがいもの〟が走り続けている。F1はオリジナルな技術と共に、チームの思想、理念、哲学を持って戦うものであり、真のライバルとなるためには、日本の技術で開発された日本製F1マシンを、グランプリサーキットに送りたい」という内容である。

林ミノル自身、決してナショナリズムで言うわけじゃないよ、と言う。

もう、そうなっていい時期なのに、状況は、何も変わらないどころか、誰れかが旗を振ればいきなりJリーグが国民的スポーツになってしまう様な国民性を、とても疑問視し、これじゃあだめですよ、と、提言を試みているのだ。

これ以上は筆者の想像だが、林ミノルがめざすF1チャレンジは、純国産シャシー、国産エンジン。監督以下スタッフも日本人、そして、ドライバーも。

純粋に、創造の創造をめざす彼の挑戦が、早く実を結ぶよう願うと同時に、ひとりひとりの力を、この運動に結集させていきたいと筆者は考える。

好きなことしかやって来なかった。

「本当に、いやな仕事は、これまで一切していないから、ウチの会社は」

「自動車メーカーとも、つきあいがあるから、受けた以上、楽しんで一所懸命やるし、いいと思ったことは意見も言うし。でも下請けなら真面目にやれみたいな感じもなくはない。僕らはそういう根情では、やってませんよと言うんです」

インタビューが終わりに近づいた。

常識をはるかに越えた巨人、林ミノルは、こんなことまで言う。

「やりたい放題ここまでやって来てね、ここに至ってることに関しては、自分では面白かったと思ってるけどね、本来、こういう会社が、世の中に存在してはいけないのかも」

彼一流の逆説であろう。こういう会社がほどよく存在したほうが、世の中は楽しくなるはず。

林ミノルにとって究極の喜びとは何だろうか。

「自分の感動が及ぶ感性と、やって行くことには時間のズレがある。今は何があったって喜ばない。昔、ル・マンで、僕の車がフォード・シケインぬけてストレート走って来た時は、すごく嬉しかった。もし、今、F1で、ワールドチャンピオン取ったとしても〝あれだけ努力したからできるよな〟で終わってしまうかもしれないし。今、急にここに電話がかかって来て〝ソニーですけどお宅にF1のスポンサーすることにしましたので250億用意しました〟そんな話があれば大感激するんだろうけど、それは努力の結果でも何でもないだろうしね…、カラスを走らしたりね…。あんな〝人生で最高の一瞬〟に勝るものないよね。人生究極の喜びねえ…、1999年に地球最後の日を見られたとかね。

そういうのおもしろいね」

了

（文中敬称略）