



NEXT STAGE 2

2010/10/19



日本自動車レース工業会

FCJ NEXT STAGE 2

日本自動車レース工業会(JMIA)からは、当初より、FCJに日本製のレーシングカーを採用すべきとご案内を差し上げていますから、その理由や意義に関しての詳しい内容は「FCJ NEXT STAGE」を参照いただくとして、ここでは、FCJを継続することを前提に、現状、考え得る最もリーズナブルな方法として、F4レースにFCJを合流させるという合理的な試みを提案します。

F4 FCJ CAP

現在、東西のサーキットエリアに分けて、各6戦+日本一決定戦の計13戦が開催されているF4レースですが、来期は、このうちの数戦をビックイベントのサポートレースに入れるように計画中です。

このF4シリーズの6~8戦をチョイスして、その中にFCJを混在させることによって、ハードウェアを含むあらゆる経費を削減するとともに、賑わいのある、参加台数も多いレースの中で実戦体験を重ねることで、モチベーション高くドライバーとしてのスキルアップを研鑽できる画期的なアイデアであると自負しています。

西日本シリーズ

第1戦	2月28日	岡山国際サーキット
第2戦	4月11日	鈴鹿サーキット(東)
第3戦	5月23日	岡山国際サーキット
第4戦	7月10日~11日	鈴鹿サーキット(クラブマン耐久)
第5戦	8月21日~22日	鈴鹿サーキット(ポッカSGT)
第6戦	10月10日	岡山国際サーキット

東日本シリーズ

第1戦	3月7日	ツインリンクもてぎ
第2戦	5月9日	菅生
第3戦	5月22日~23日	富士スピードウェイ
第4戦	7月4日	筑波サーキット
第5戦	9月5日	ツインリンクもてぎ
第6戦	11月7日	ツインリンクもてぎ

F4日本一決定戦 開催概要12月19日 F4日本一決定戦 ツインリンクもてぎ

2010年例

混在方法

同一車種のF4を必要台数購入し、そのすべてを同一のFCJカーラーにカラーリングします。それらのFCJ CAP車は、FCJの方針によってイコールコンディションを保つのかセッティングを可能とするのかは自由ですが、現状のF4はワークス的に速いチームと完全なアマチュアが混在していますから、多分、中間あたりを走ることになるでしょう。

観客からは、統一されたカラーリングにより、FCJ CAPはF4と識別できますから、GTレースのGT500と300よりも明確にF4とは分けて勝敗を判断できると思います。

また、F4との相対的な性能差は、必要に応じて、空力やリストラクターなどでいかようにも調整可能です。



FCJとF4

このように、各カテゴリーのフォーミュラは、それぞれの流れに沿っていろいろなレギュレーションが定められていますし、各々、氏素性が異なりますから、一概に表で比較できるものではありませんが、注意すべきは、一般的に、ワンメイク用フォーミュラは、車両本体は出来る限り安く作って低価格で売り込み、スペアパーツで回収していくのが常套手段となっています。しかし、現在のレーシングカーでコストダウンを図るとすればカーボン・モノコックの構造を簡略化するしかなく、見かけは全く見劣りしないものの安全性や耐久性に問題のある車両も無いとは言い切れません。

日本では、3年で車両を入れ替えたりモノコックを交換したりとレーシングカーを消耗品のように扱うことが一般的ですが、レーシングカーも飛行機と同じように、疲労した部品だけを適時交換していくことにより使い続けることができる機械です。

コンコルドだって30年弱飛び続けていました。車両本体を安く売ることと3年でリニューアルする習慣は無関係ではありません。

ユーザーにとって、コストパフォーマンスとしての差が出てくるのは、もちろん、基本的な性能やクオリティも重要ですが、耐久性やアフターフォローの充実度などの運用上のソフト面をもっと重視して選択されるべきでしょう。

カテゴリー	F 3	F 4	FCJ
シャシーメーカー	ダラーラ	JMIA-UOVA4	タトゥース
シャシー構造	カーボンコンポジット／ハニカム	カーボンコンポジット	カーボンコンポジット／ハニカム
原産国	イタリア	日本	イタリア
モノコック価格(万円)	350	140	200
エンジン	直列4気筒2000ccまで、連続した12か月間に最小2500台の割合で生産 トヨタ：1AZ-FE,3S-GE 日産：SR20VE, ホンダ：MF204C	直列4気筒1850-2000cc ホンダ：B18C, K20A, 戸田：3ZR	直列4気筒2000cc ルノー：F4R FR2000
リストラクター径(mm)	26	25	-
出力(PS)	210	170	200
車両諸元			
最低重量(kg)	550	550	565
車幅(mm)/全高(mm)/全長(mm)	1825/950/4188	1687/990/4234	1674/954/4125
ホイールベース(mm)	2600前後	2650	2645
ギアシフト機構	6速シーケンシャル	5速シーケンシャル	6速シーケンシャル
タイヤ	F:180/55 R13, R:240/57 R13 ハンコック	F:200/50 R13, R:240/54 R13 アドバン	F:180/53 R13, R:240/57 R13 ダンロップ
ブレーキ	スチールディスク	スチールディスク	スチールディスク
キャリバー	4ピストン	4ピストン	4ピストン
予選タイム比較富士スピードウェイ(ドライ)	1'34.887	1'44.334	1'43.132
イベント数	8イベント/16レース	6イベント/6レース	6イベント/12レース

JMIA F4

JMIA F4の詳細については「Let's F4」を参照してください。

JMIA F4の概要。

- F4は レギュレーションの範囲内で自由に設計した車両で参加できる数少ないレースですから、JMIAでは、日本の技術力の向上を目的に、F4レースの発展振興に注力しています。
- 従来、F4はカーボン素材の使用が許されていなかったのが安全性に問題がありましたが、2010年より使用可能となりましたので、JMIAでは、F4の価格帯でも販売可能な低価格かつ高性能なモノコック「UOVA 4」を開発し供給を開始しました。
- エンジンも、JMIAの会員企業から各種発売されており、車両本体や部品単位でも、「KIT RACER」というシステムで販売されていますから、部品のチョイスも部品の価格もオープンで自由です。「KIT RACER」を参照してください。
- JMIA F4のアフターフォローに関しては、全国に点在するJMIA会員企業のネットワークにより充実したサービスが可能です。
- 過去において、FCJドライバーが海外でフォーミュラ・ルノーのレースに参加したことがあるのかどうか知りませんが、FCJにおけるグロバリゼーションなどというメリットがあるとすれば、F4は、それ以外の全ての要素で勝るとも劣らないクオリティを持ったレーシングカーであり、レーシングカーの供給システムです。

コストの試算

この試算表では、F4の通常の参加形態である、東西どちらかのシリーズ戦+F4日本一決定戦、計7戦への参加をモデルとし、富士周辺を本拠地と仮定して試算しています。標準的な参加状況を想定していますので、必要十分ではありませんが必勝態勢というレベルでもありません。この試算表を参考に、FCJに即した参加形態を検討してください。レーシングカーに関しては、仕様に応じて、別途、見積もさせていただきますが、現状の標準的なF4マシンの実勢価格は約880万円、年間の消耗部品費を100万円とし、5年間使用とすると1年間につき276万円という事になります(参考値としてください)。

項目/レース開催地(F4東日本)	単価	R1 もてぎ	R2 富士	R3 富士	R4 もてぎ	R5 鈴鹿	R6 鈴鹿	日本一決定戦	項目計	備考
開催日		5/21~23	6/11~13	7/16~18	8/6~8	10/8~10	11/5~7	11/12~14		
エントリーフィー		50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	350,000	主催者による1大会45,000~50,000)
F4メンテナンス料(金・土・日)		305,000	305,000	305,000	305,000	305,000	305,000	305,000	2,135,000	注)1を参照
F4マシン運搬料(4t 1往復)		52,000	5,000	5,000	52,000	65,000	65,000	52,000	296,000	トラックを所有しているとして算出。高速代/燃料代含む
タイヤ(ヨコハマ)	¥77,600/set	155,200	155,200	155,200	155,200	155,200	155,200	155,200	1,086,400	金1set、予選・決勝1set
ブレーキPAD(1台分2set使用)	¥20,000/set	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	280,000	金USED、1レース×2set=2set
ブレーキローター	¥25,000/枚	100,000	0	0	0	100,000	0	0	200,000	4大会(4レース)に1回交換で算出
その他パーツ(クラッチ、各摺動部品)		35,000	35,000	35,000	35,000	35,000	35,000	35,000	245,000	クラッシュによる破損部品を除く
ギヤ2nd~5th/DOG CLUTCH RING		198,000	198,000	0	0	198,000	0	0	594,000	1コース1セットとして算出
オイル類(エンジン・T/M・ブレーキフルード)		30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	210,000	1大会Eg 4L、T/M 1.5L×2回、フルード1本で算出
ガソリン、窒素		20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	140,000	
走行券(金曜3本分)		18,900	18,900	18,900	18,900	18,000	18,000	18,900	130,500	もてぎ¥6,300/富士¥6,300/鈴鹿¥6,000
ケミカル類、ウエス等		10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	70,000	
パーツ等管理費		15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	105,000	パーツ送料、タイヤ組み替え・廃棄料等
宿泊費(金・土 2泊分)	¥7,500/泊	75,000	0	0	75,000	75,000	75,000	75,000	375,000	スタッフ4名、ドライバー1名の計5名
スタッフサービスカー(レンタカー)	¥10,000/日	30,000	10,000	10,000	30,000	30,000	30,000	30,000	170,000	現地レンタカー。地元開催は社用車償却費として
スタッフ交通費(上記燃料代、高速代)		30,000	0	0	30,000	25,000	25,000	30,000	140,000	
その他雑費(入場券)	¥1,000/名	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	35,000	2dayレース土日バス、金曜のみ有料で算出
1レースのコスト計		1,169,100	897,100	699,100	871,100	1,176,200	878,200	871,100	6,561,900	

注)1 1レースにつき、エンジニア1名×3.5万円×3日、及び、メカニック3人×2.5万円×4日(1日はガレージメンテナンス)として計算。

注)2 1大会につき、金曜練習3本、土曜予選1回、日曜決勝1回として算出。

注)3 金曜日に占有走行が設けられている場合、走行券は不要です。

注)4 保管料、エンジン・オーバーホール費、ドライバーの経費は含まれておりません。

注)5 運搬、移動経費は富士周辺ガレージをベースに算出。

日本製のレーシングカーに自信を持ってください。

ここで、JMIA F4がいかに素晴らしいかを滔々と説明することも可能ですが、国内の技術と産業の育成の重要性に関しても、もう、言い尽くしてきましたから、詳しい説明は割愛します。

ユニクロ、ニトリ、MUJIなどを筆頭に、家電や自動車などの日本の主要産業まで、海外で安く生産した商品を国内で売る商法がまかり通っていますが、これは詰まる所、日本での売り上げの何十パーセントが中国に流れ、その金で増強される軍事力が日本を脅かすという自分で自分の首を絞めるに等しい愚かな行為だと言わざるを得ません。

自動車レースの世界もご多分にもれず、海外の技術に依存し海外の製品を好んで購入する安直な行為が、国内の技術と産業を疲弊させ、外国の技術と産業の発展に大いに貢献して、その格差の拡大に大いに協力しているのが現状です。

もう日本は、そんな余裕をかましていられるような状況ではありません。資源も無く土地も狭く贅沢三昧が常態化している我が国をこれから支えられる可能性があるとしたら技術力しかないでしょう？

昔、東南アジアで自動車産業が動き始めたころ、ドアもまともに閉まらないような国産車を造る国内産業を保護するために、何百パーセントもの関税を課して国内産業を守ってきたおかげで、現在、韓国や台湾の自動車は立派な基幹産業に育っています。

もちろん、国産のレーシングカーはあらゆる点で外国製と比べても、勝るとも劣らないと自負していますが、もとより、論点はそこには無いと考えていますので、ドライバーの育成に汲々とするだけでなく、もっと違う観点からの善良な判断を切に願います次第です。



日本自動車レース工業会

本部 〒 521-0023 滋賀県米原市三吉 215-1 Tel.0749-54-1526 Fax.0749-54-1527 E-mail post@jmia.jp