

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

2011/10/13





日本で最も盛んなスーパーGTレース



2010 年度 GT シリーズチャンピオン HONDA HSV-010



フォーミュラ・ニッポン



スーパー GT のスタート前の賑わい

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

はじめに

日本の自動車レースは、自動車レース先進諸外国と比較すると、その社会的評価というか存在価値が極端に低く、いわゆるジャンク・スポーツに属するマイナーな存在です。

現状では、あらゆるレース結果が5大新聞に掲載されることはなく、テレビでの放映もわずかですが、不思議なことに、JAF公認競技を開催できるサーキットだけでも14ヶ所、小規模な競技施設を入れると100ヶ所以上が存在し、年間、100以上ものレースイベントが開催されている、そこそこ自動車レースの盛んな国の一つと言えます。

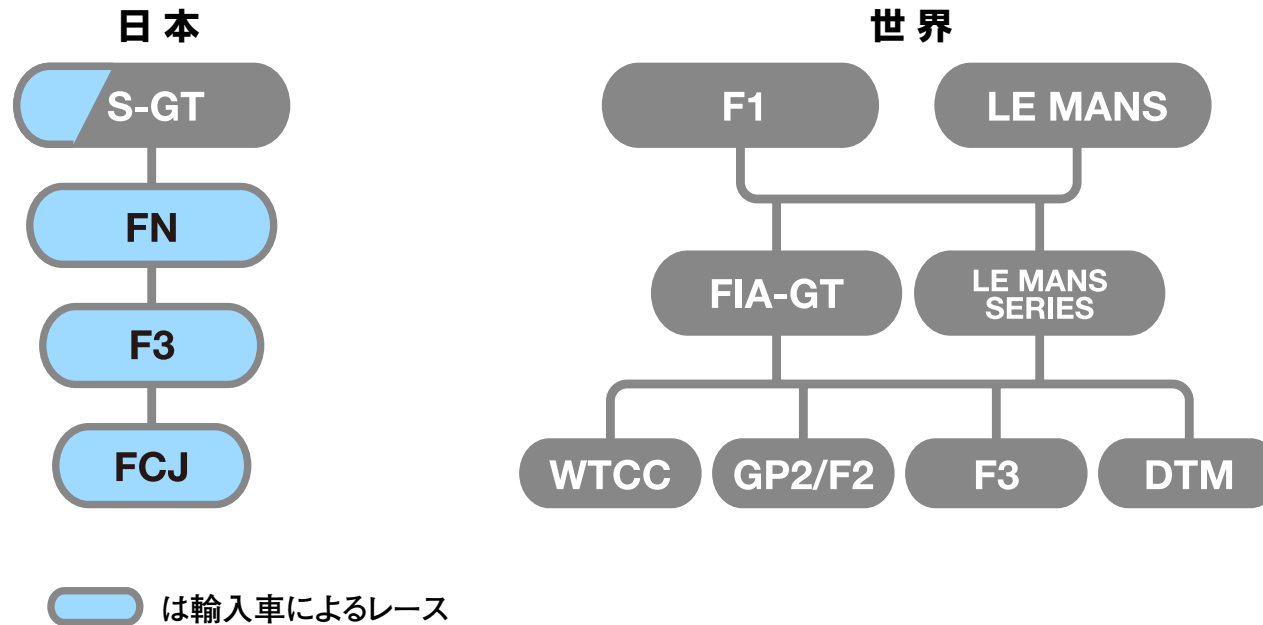
それは、慣習のように自動車メーカーが自動車レースに一定のお金を使い続けてくれていますから、その範囲内で安定的に運営が続けられており、そこそこの固定ファンも存在します。

だから今、急いで日本の自動車レース界が何かを改善しなくては壊滅するというような状況ではありませんが、問題は、この低迷が日本の自動車メーカーの自動車レースに対する誤った施策により引き起こされていることと、この問題が、事、日本のレース界の浮沈や盛衰だけではなく、日本の自動車レース技術や自動車レース産業の衰退を加速させ、延いては若者の自動車開発技術や自動車そのものに対する興味をそぎ落としてゆきますし、そして、もっと大きな問題は、このような傾向が、現状、技術立国日本としての礎にまで亀裂を生じさせている可能性も否定できないことです。

日本の自動車レースの特長

そもそも自動車レースは、百十余年前にヨーロッパで発祥した当時より、いろいろな自動車メーカーが自社の製品の優秀性、すなわち技術力を競い合う場として発展してきました。

一方、日本では、その自動車メーカーが力を入れるのは、ドライバーの育成のみを目的とした輸入車によるワンメイク・レースのような、技術力の育成や産業の振興を全く度外視したレースが多くなっていますし、自動車メーカーがF1などの国際的なレースに参加する場合は、その技術部分を海外に丸投げすることが常態化していますから、置き去りにされたの自動車レース技術や産業は疲弊の一途をたどっています。



ワンメイク・レース

ワンメイク・レースとは、ドライバーの腕前の比較、評価を容易にするために全く同一のレーシングカーを使用する、ドライバーの育成のみを目的としたレースで、レーシングカーの個体差を無くするために改造やセッティングなどのあらゆる技術的関与が禁止されているので、技術や産業がかかわる余地が全く無く、ドライバーの腕比べだけに特化した非常に傲慢なレースです。

しかし、現実のレースでは、エンジニアに的確に状況を伝え、自分のレーシングカーの性能を最高に引き出し、また、自分なりの操縦スタイルに合わせるための車両のセッティング能力がとても重要であり、このような片手落ちな育成方法では、現在のレースシーンで活躍できるドライバーは生まれません。まさに、根性論によるスポーツ選手の育成に等しい時代錯誤な方法と言えます。



FCJ



フォーミュラ・ニッポン



GP2



F2

自動車メーカーが ドライバーの育成を好む訳

日本の自動車メーカーも、1960年代の日本 GP が燃え上がっていた時代には真剣に技術力を競い合っていた時期もありますが、近年においては、現代的なサラリーマンの性(さが)とでも言うのでしょうか？白黒と責任の所在が明確な真剣勝負を避ける傾向にあり、ややもすると、ドライバーの育成というような勝敗からはワンクッションおいた取り組み方を好むようになるし、レースでも真剣勝負を避けるように複雑怪奇なシステムを考え出し勝敗の行方をあやふやにしがちですから、本来は真剣勝負であるべき自動車レースが自動車レースですら無くなっています。つまり、このような自動車メーカー担当者の傾向と、ドライバー OB の唯一の再就職先としてのドライバー育成とが合いまみえ、日本の自動車レースはどんどんと勝敗からも技術からも遠ざかってしまっているのが現状です。

愚かなり日本の自動車メーカー

こうして、日本の自動車メーカーは、日本の自動車レース技術や産業の発展を妨げる一方で、近年の海外レースへの参戦においては、その全てのプロセスを海外のレース産業に丸投げすることが常態化していることも大きな問題であると考えています。

TOYOTA や HONDA の F1 参戦をはじめ、NISSAN のルマンや SUBARU の WRC 参戦も、全て、BAR (英) や TWR (英) や PRODRIVE (英) などへの丸投げであり、これにより、海外の技術と産業は飛躍的な発展を遂げ、一方、置き去りにされた国内の技術と産業は疲弊の一途をたどっています。

このような、日本の自動車メーカーの海外依存体質は、いわば、HONDA や TOYOTA 自身が若者に向けて、「君たちは入社しても F1 などの設計開発には参画できませんよ、我々には無理なので外人に任せてあるから」と公表しているようなものですから、それこそ、若者の夢を出足から手折っているようなものであり、もし、最初から日本人の技術者を投入していたら、その日本人の技術者たちの優秀な頭脳は、この長期にわたる経験を存分に吸収消化して、現在、この両チームは F1 グランプリの頂点に君臨していたであろうことは間違いありません。

技術立国の基幹産業としては、あまりにも愚かな振る舞いにあきれますし若者の自動車への関心が薄れていくのも止むなしと思っています。

● 日本の自動車メーカーの近年における F1 への参戦

近年の HONDA の第三期は 2000~2008 の 9 年間、TOYOTA は 2002~2009 の 8 年間。この間、両チームの優勝は、HONDA の 2006 年ハンガリー GP のみ。

● 日本の自動車メーカーはエンジンだけは自ら開発します

なぜかエンジンの開発だけは自社で行いますが、自動車レースの世界ではエンジンは一つの部品にしか過ぎません。例えば、F1 の世界では、主役として戦っている「マクラーレン」や「ウイリアムズ」のエンジンがどんどん変わっていくように、都合の良いエンジンを選んでいるだけです。1970 年代の F1 はほとんどのチームが「COSWORTH」という市販エンジンを使っていたという時代もあります。

● TOYOTA の F1 は独自技術

TOYOTA の F1 活動は、ドイツにある TOYOTA の子会社である TMG で行っているから独自技術と主張していますが、その従業員のほぼ全ては外国人の経験者をかき集めたものであり、とうてい、独自技術とは言えません。

● レース業界の貿易収支

TOYOTA や HONDA が F1 に参戦していた頃に英国のモータースポーツ工業会 (MIA) が発表した数字によると、年間 2000 億円以上の資金が日本から英国に流出しているということでしたから、もし、その 1/10 でも国内産業に振り向けられたとしたら、毎年 200 億円が日本の自動車レース産業の中で還流することになりますから、日本のレース界はその資金をベースに劇的な成長を遂げるはずですよ。

その結果、技術的にも産業としても成長した日本の技術や製品が海外の市場を席卷し、この貿易収支を逆転することも難くないと考えています。

自動車メーカーには、長年に亘って 苦言を呈し続けています

童夢は、自動車メーカーから仕事を頂く下請けの身でありながら、ここ十数年に亘って、正面切って自動車メーカーに苦言を呈してきましたし、最近でも、TOYOTA の豊田社長の主宰する「GAZOO Racing」というサイトに原稿を依頼されましたので同じような主張を展開していますが、まだ豊田社長からお叱りのメールは届いていません。

レース界の人たちから「仕事をもらっておいて、よくあそこまで言えるな!」と呆られています。我々は、事、自動車レース界のだけの問題ではなく、技術立国としての存亡にもかかわる重大な問題だと考えていますから、まだまだ言い足りないくらいです。

だから蔭口ではありませんし、これからも正面きって問題提起して行くつもりです。

GAZOO Racing 林みのるコラム

http://gazoo.com/racing/motorsports/relay_column/hayashi01.asp

「日本自動車レース工業会」の設立

今まで述べたように、日本の自動車レース界において、技術と産業の育成を無くして自動車レースの発展新興は無いと考えている人たちは一部にしか過ぎません。

それでも、このマイナーな日本のレース界の底辺で、細々と自動車レースの技術開発部分に取り組んできた企業はたくさんあり、それぞれ、劣悪な環境にもかかわらず独自の技術力を育成してきましたし、もとより、このような技術開発競争に関して日本人が不得意な訳も無く、現状、その技術レベルは外国に比べても優るとも劣っていません。

それゆえに、どうしても国内で無理な事ならばいざ知らず、自動車メーカーが率先して、何でもかんでも海外に依存する現状が我慢なりませんし、その安易にも国内の技術や産業を置き去りにするような施策は、将来において、技術立国日本の土台を腐らせていく軽挙妄動だと思っていますので、遅まきながら、それらの環境を少しでも改善できればという思いから、日本のレース産業にかかわる企業 50 数社が結束して創立したのが「日本自動車レース工業会」です。



日本自動車レース工業会

日本自動車レース工業会 株式会社 童夢内 〒 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

www.jmia.jp

技術立国のプライドを取り戻しましょう

我々がここで、くどくどと日本の自動車レースについての愚痴を述べてきたのは、何も、日本の自動車レースを何とかしてくださいというお願いではなく、これらの自動車レースと自動車メーカーの動向が、単なるレース界の事情に止まらず、現在の日本の置かれた状況を如実に反映していると考えているからです。

日本の自動車メーカーが平気で外国の企業に自社のレーシングカーの開発やレース活動を丸投げできる感性は明らかにプライドの喪失ですし、国内の企業の育成に配慮しない感性はグローバル化の曲解による影響でしょう。

また、そういうギミックのような戦い方に、たいして疑問を感じない日本のレースファンの感性も含め、日本人、総プライド喪失状態の象徴的な現象とも言えます。

資源も無く生産を中国に奪われた我が国が何を成すべきかは自明の理だと思いますが、日本人が日本の技術力にプライドを持っていれば、当然、日常的に技術力を研鑽するでしょうし、優秀な技術者は認められ称えられるはずです。

そうなれば、自然に創造力も育まれ、あらゆる分野において、世界一の性能を誇る日本製品が世界を席卷することは容易いと信じていますが、その日本の基幹産業である自動車産業が率先して技術の芽を摘み取っているような自動車レースの現状は見過ごせません。

だから、自動車レース(自動車メーカー)が変われば日本が変わります

この、日本人の技術的プライドを取り戻す方策としては、教育やいろいろな政治的施策などの方法論はあるでしょうが、レース界に身を置く私から見れば、自動車メーカーの自動車レースに対する方針が、ドライバーの育成から技術力の育成に変わるだけで劇的な変化が生まれるのではないかと期待するのです。

まだまだ自動車レースは若者の憧れの対象ですし、技術者を目指す若者たちの目標でもありますから影響力は少なくないと思いますし、反対に、現在のように技術をないがしろにしたような取り組み方が続くと、これからは悪影響はますます拡大していくとも考えられます。

こういう話をすると、決まって、実力差という言葉が出てきますが、もし、実力差があるとしても、それは今までの自動車メーカーのドライバー偏重の施策によるものであり、このままでは、これからもますますその格差は広がる一方なんですから、これからはますます差をつけてやる!と言っているに等しい虚しい言葉で悲しくなります。

これから、東南アジアの自動車メーカーも、日本の自動車メーカーがたどってきた道を追うように自動車レースに参入してくるでしょうが、彼らにも技術がありませんから丸投げするしかありませんが、このままでは、その発注は全てヨーロッパに向かい、またもや実力差は大きくなり資金はヨーロッパに流れます。これが日本の自動車メーカーの愚かなる振る舞いの結末です。

著作 株式会社童夢 代表取締役社長 日本自動車レース工業会 会長
林 みのる



株式会社 童夢 〒521-0023 滋賀県米原市三吉 215-1 Tel. 0749-54-1414 Fax. 0749-54-3250 E-mail dome@dome.co.jp Url. www.dome.co.jp

日本自動車レース工業会 株式会社 童夢内 〒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 Url. www.jmia.jp

