

モータースポーツの未来はどこにある?

モータージャーナリスト、レーシングドライバー、そしてチューナーと多方面で活躍する太田哲也が、世の中に自らのオピニオンを直球で発信し世相を斬る「俺の話を開け!」。第10回のテーマは国内モータースポーツについて。世界規模の国産カーメーカーがありながら、欧米に比べモータースポーツがけして盛んとは言えない日本。その原因を探る。

TEXT●太田哲也 (Tetsuya Ota)
PHOTO●降旗俊明 (Toshiaki Furukata)

太田哲也の

オレの話を開け

モータースポーツはクルマ文化の成熟度合いと密接な関係がある。それを今更否定する人はいないだろう。人々の生活にクルマが浸透し、便利な道具扱いから趣味性の高いスポーツアイテムへ。そのメンタリズムは騎士道精神に代表される貴族文化やサロンに通じるものだが、とはいえ、文化としての定着は一朝

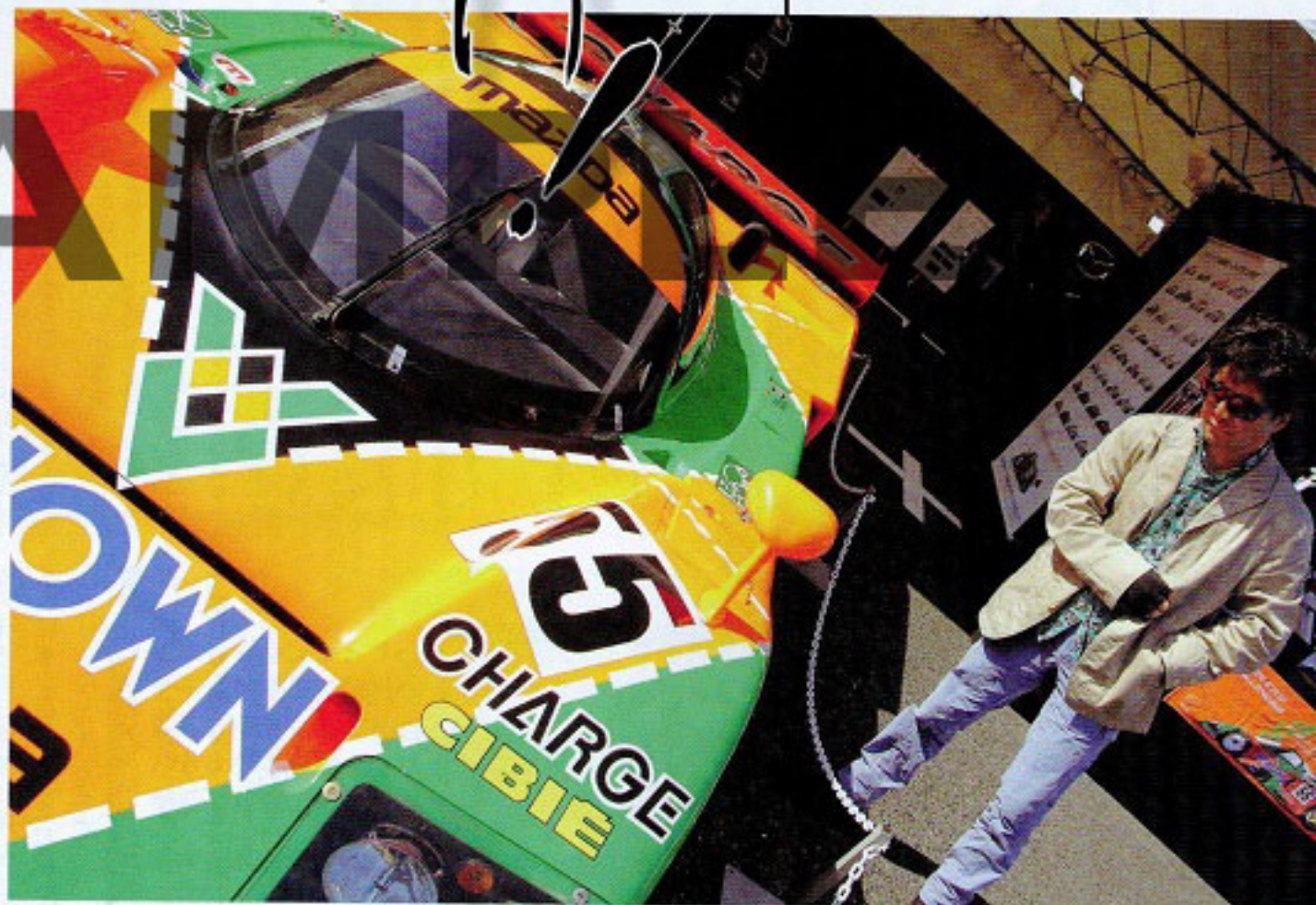
一夕にできあがるものではない。モーターゼーションが起こったばかりの新興国で、真のモータースポーツ文化が育つには熟成期間が必要だろう。だが歴史や自動車メーカーの隆盛を鑑みれば、とくにクルマ文化が根付いていない日本において、モータースポーツの理解が低いのはなぜなのか?

こうした状況を打開してもっと広い層にモータースポーツを普及させる目的で、毎年お台場で開催されているのが「モータースポーツジャパン」(主催NPO法人日本モータースポーツ推進機構)だ。入場料は無料で毎年2日間、10万人規模の集客を記録している。

今回、オレは初めてイベントに参加し、日本モータースポーツ推進機構の理事長である日置和夫氏とイベントの開催意義や振興について意見の交換を行った。その内容を踏まえ、たまた国内モータースポーツの現状

について考えてみたい。

国内モータースポーツは、バブル景気時、F1ブームで隆盛を迎えた。ホンダがエンジンを提供するチームが好成績を挙げ、ある種のナショナルリズムの発露としてブームを後押しした。国内のトップフォーミュラであったF3000にもヨーロッパのF1ドライバー予備軍が大挙して押し寄せた。筆者も当時ドライバーとしてその渦中にいたが、ドライバーひとりりを走らせる年間予算が2〜3億円。28台フルグリッドに対して、毎戦半数が予選落ち、という今では考えられないほどの活況を呈してい



た。耐久レースにおいては80年代の終わりにポルシェ956/962や、筆者も国内レースでドライブしたマツダ787BなどのグループCカーが出現、それを駆ること自体がレーシングドライバーとしてのステータスと感ぜられるほど、運転が難しい怪物マシンだった。しかしやがてそれも終焉を迎えている。

その後、ヨーロッパのGTレースを模倣したGT選手権が始まり、日本独自の形態に変貌しつつ観客動員数は確保できている。しかし景気の後退と共にモータースポーツ全体の人気は縮小しているのが実情だ。

景気に左右されるのは宣伝効果として成り立つ近代のモータースポーツの宿命だが、それにしても日本ほど、浮き沈みが激しい国は珍しい。

日本には2輪メーカーも4輪メーカーも数多くあるのに、モータースポーツがあまり定着していないように思える。そして改めて以下のように思った。必ずしも製造メーカーの存在はモータースポーツ振興に役立たないのではないか。いや、むしろ、メーカーが存在することで弊害さえあるのかもしれない。

国内に数多くの自動車メーカーがあることで、メーカーのバックアップを受けたチームやドライバーには勝つチャンスが飛躍的にもたらされる。チームの財政やドライバーの手当も潤沢になる。だがそれはあくま



会場となったお台場の駐車場を利用してレーシングカーがデモランを実施。スーパーGTの参戦車はもちろん、国内ではレースシーンをお目にかかれないバイクスピークチャレンジ出場のEVや、ダカールラリーに参戦したレーシングトラックなどが白煙を上げながら場内でその存在をアピールしていた。



NPO法人日本モータースポーツ推進機構が主催し、東京都やJAFなどが後援して2013年10月13〜14日に開催された「モータースポーツジャパン2013 フェスティバル イン お台場」。今回は2006年の初開催から8度目を数え、2日間で10万人の観客を集めた。

NPD法人日本モータースポーツ推進機構の理事長を務める日置和夫氏は、NISMOで経験を積んだ生粋のモータースポーツマン。国内のモータースポーツ事情をさらに盛り上げるため、東京都や各自動車メーカーとも協賛してフェスティバルを主催。目指すのは「日本版グッドウッド」であり、こうした草の根的な運動がシーンの裾野を広げ自動車文化の成熟に繋がると考える。



でも一部のワークスに限られる話で、多くのプライベーターチームはかえって勝つチャンスが薄くなる。

あるいは現在の日本国内GTレースのように、自動車メーカーの意向を反映した独自の車両規則が成立する。そして機会均等という名のもとに性能調整が行われる。その結果、プリウスやCRZがフェラーリやポルシェの前を走るレースが展開する。その光景を見てもレース関係者や事情通は違和感はないかもしれないが、一般的な人たちはどうだろうか。

例えば新興国で日産GT-Rがインダのタタの後塵を浴びるようなレースシーンを見たら、ばかばかしいと



思うはずだ。それがまかり通っているのが日本のレース界である。

そういうオレ自身も、かつてはワークスに所属していた。そのときはワークスに所属できるのは自分の実力ゆえの特権だと感じていた。でも今レース界から離れてみると、社会とレース界の常識に大きな隔たりを感じている。

まあそれでも自動車メーカーが宣伝費を負担してくれるから地上波でモータースポーツ番組が放映できることはありがたいことだ。でも自動車メーカーはモータースポーツ文化を支える目的ではなく、クルマを売するための宣伝としてレースに参加しているから経済環境が悪化すればすぐに撤退してしまう。テレビも放送しなくなり、メーカーの資金を当てに成立していたレース運営者も立ち行かなくなってしまう。継続性が断たれてしまう。

本来はレースで活躍するクルマに子どもたちが憧れ、日本車メーカーも実力で勝てるクルマを作ろうとするべきだろう。しかし安易に性能調整で勝つことで満足してしまう。そ

んな土壤に、魅力的なクルマが登場するはずがない。そのことが作り手側にもユーザー側にも「クルマ＝夢」という思いを薄れさせ、昨今の国産車のコモデティ化に拍車をかけ、結果的に国産車の魅力を欠いてきた原因といえまいか。

ではヨーロッパはどうか。決して経済環境はよいとは言えないが、それでもレースを連続と続けていく。継続は力なりなのだ。

もちろん逆風はある。例えば最近フランスでも、公道を閉鎖した競技ラリーをやめようという話を持ち上がったそう。しかし自動車メーカーや各関係団体が、そんなことになつたら国内経済に多大な貢献をしている自動車産業が衰退し雇用も担えなくなる、と猛反発、ロビー活動も行つて開催に漕ぎつけたそう。クルマとモータースポーツは切っても切れないと信じられているのだ。

ずっと親られる立場でモータースポーツに取り組んできたオレが言うのもなんだが、はたしてモータースポーツって見て面白いのだろうか？ たとえば野球やサッカーなら子どもも何らかの経験があるだろうし、プロレスやボクシングなら投げられたり殴られたりするのが痛そうだし、こういうことは伝わってくる。

しかしレースの場合は、あまりに通常のクルマの運転とかけ離れている。たとえば「レースにおいて体力が必要だ」という話をすると、たいがいみんな首をかしげる。重力Gが3倍かかれば首には頭とヘルメットの三倍の重さがかかる。コーナリング中は体液が片寄ってしまうからそれを心臓が戻そうとして活発に動き、脈拍は160を超えた状態になる。そんな事実をほとんどの人が実感できないだろう。

だからオレはモータースポーツを盛んにするには、自ら体験する人を

増やすことが効果的だと思っている。オレの実感として日本はプロドライバのレベルは高いが、アマチュアの層が限りなく薄い。欧米には普通に乗車できるサーキットの環境があるけど、日本ではサーキットを気軽に愛車で走るといふ文化がまだまだ根付いていない。つまり底辺を広げることこそが、観るモータースポーツのファンを広げることにもつながるはずだ。

今回初めてみた「モータースポーツジャパン」に関して言えば、東京お台場という電車で行ける場所でもモータースポーツを間近で触れられる点とはとてもよいと思った。さらにもう一歩踏みこんで、観覧無料から次の段階へ、つまり来場者が自分でやってみたいと考えたとき、そのガイダンスがあればなお良いと思った。

例えば「子どもカート」という催しがあった気軽におもちゃレベルの印象だった。面白いと感じた人には次のステップに進めるよう、カートスクールの案内だとかがあるようにいだろう。また広場でCRZや86の走行を見せるなら、それを見た観客が次に愛車でも参加できるジムカーナやドラレス、タイムトライアルなどの案内に触れる機会があれば発展性があるだろう。

せっかく大勢の目に触れる機会だけに、それが「年に一度」にとどまってしまうと「ああ楽しかった、また来年」などとその枠を踏み越えないのではもったいない。

それと、残念なことにプロのチーム関係者があまり見受けられなかった。次開催では、自動車メーカーがこういう底辺拡大にこそ力を入れてほしい。これについては開催者の日置さんによれば、話を持ちかけるとメーカーから「何台売れますか？」という話になってしまつたそう。

しかしこのようなイベントを日置さんのような元日産ワークスを率いてきた人物が実施することには大きな意義を感じた。今後、メーカーやレース関係者の考え方を変えていくことが期待できると思えた。

もう一度、原点に戻って考えたい。モータースポーツが盛んでないからクルマが売れないのか、そうした国産メーカーの考え方だからモータースポーツが広がらず、魅力的なクルマが出てこないのか……。

モータースポーツ文化、ひいてはクルマ文化の発展、そしてヨーロッパ車に負けない魅力的な国産車の登場を待ちわびている。

**Tetsuya OTA 出光
ENJOY & SAFETY DRIVING LESSON with FORD
12/23(祝)に袖ヶ浦
フォレストレースウェイにて開催**

フォーカス、マスタングによるプロドライバースーツ走行やフォード車ラインアップ試乗会など楽しい企画を多数予定しています。走行クラスはスキルにあわせて3クラスあり、初心者も歓迎。太田哲也校長はじめとする講師陣による指導も充実しているため、「安全に楽しく」クルマを走らせることができます。お申込・お問い合わせはTetsuya OTAスポーツドライビングスクール事務局まで。http://www.sportsdriving.jp

