



車検を受ける〈さむらいプロト〉。

国際レースはまだ開けない!

第4回日本グランプリにピート・ブロックの〈さむらいプロトタイプ〉が車検不合格で出場できなかったのは周知の事実だ。しかし、その過程でレースを組織する側に、いくつかの問題点があったことは、あまり知られていない。――

不能な組織力のカベ

海の向こうからレースをしにやってくる外国人が、日本のレースもすすんでいるだろうと期待するのは、たぶん日本の自動車工業が急速に発展してきたせいかもしれない。日本の自動車工業が世界的な勢力のひとつになってきたことは事実だ。ところがレース開催については、とてもおくれしており、ばあいによっては基本的な知識にさえ欠けているように見受けられるのだ。これは日本が諸外国と遠く離れているためだろうか。外国のサーキットでアメリカやイギリスやイタリア、ドイツ、フランスなどの車とたたかう機会がすくないからだろうか。

外国からの参加者にとってガッカリさせられるのは鈴鹿や富士のような世界的にもトップ・レベルのレーシング・サーキットを目のあたりにしたあとでプロモーターや組織者たちの不能な組織力のカベに直面することだ。

この論評のなかで、わたしは日本のレース組織者たちにケチをつけようとしているのではない。できるだけ建設的な批評をするのが目的だ。それは、日本のレースが近い将来、国際的なイベントに発展しようとするとき、



ピート・ブロック

不幸な事件が起こるのを避けるために必要なことだと思うからだ。そのためには日本のレース組織団体から世界各国に代表者を送るか、外国の組織グループを日本に招くかしてレース開催のアイデアや運営方法について情報を交換しあうことが、なによりも大切なことだと思う。

責任者の不在

さて、現実にはレースを開催するばあい、レース組織者たちは、まず観客に対する責任をいちばん先に考えなけ



“ビッグ・ローラ”は、あれよあれよ、いう間に車検場を抜けて予選のコースに出てしまった。

ればならない。レースの成否のカギを最終的に握るのは観客だ。観客は、いいレースを見るためにだけ金を払ってやってくるのであり、舞台裏の内部的な策略やメーカーからの圧力、あるいはスポンサー間の財政的な紛争といったものにはまったく関心はないはずだ。観客が要求するのは、ただひたすらエキサイティングなレース場面であり、すばらしいマシンでありドライバーのテクニックだ。その観客がいったん失望してしまうと、つぎのレースからはけってキップを買おうとはしないだろう。まして新聞や雑誌でレース組織の不手ぎわが批評されたり書きたてられたりしたようなばあいは、なおのことだ。

日本のレースは4年前の第1回日本グランプリでイギリスのアーサー・オーエン卿が“アピール”を起こしていらい、国際的な評判はどうもかんばしくないようだ。広いようで狭いのがモーター・レースの世界だ。それが悪いニュースのばあいは、なおさら伝わるのが早い。外国から参加しようとする人の意欲をそぐのに、たくさんの“事件”は必要としないのだ。

外国からの参加者にとって、日本のレースに挑戦するための費用は世界のどこへいくよりも高くつく。たんに遠いだけでなく、レース用の交換部品もないし翌週のレースで賞金をかせぐ見込みもないからだ。

そんなわけで、日本で国際レースを開くには、外国からの参加者を助けるための可能なかぎりの協力と誠意がなければならない。すくなくともレースのプロモーターや組織者にフェアプレーと協力の精神がなければ、国際レースの開催は無理だ。

そのなかでも重要なのは、競技長の裁定がよそからの圧力や影響でまげられるようなことがあってはならないということだ。自動車メーカー、有力者、対立チーム、報道機関、スポンサーといった立場の人びとはレース組織者や競技長の裁定にたいして容易に“圧力団体”となり得るが、もし、そのいいなりになったとしたら、日本のモーター・レーシングは完全に挫折してしまうだろう。参加した全選手に公平でフェアな取り扱いこそ、どんなスポーツにも共通して必要なことだし、そのイベントを成功させ得る唯一のマナーでもある。この点、第4回日本グランプリのレース組織には、この単純なスポーツ精神がどこかに置き忘れられていたし、その結果、混乱が

起こった。

いったん決定され、破られ、取り消され訂正され、またも決定され、忘れられ、他人のせいになされ、しまいには無視されるか放棄される——という結果に終わった。それというのも、だれひとりとしてリーダーシップの責任をとろうとする人はいなかったし、すべての関係者に公平であるような最終決定をくだし得る人もいなかったからだ。

規則と不公平と

規則にのっとっていないレースは無意味だ。このわたしも、カー・デザイナーとして、参加者として、あるいはドライバーとして、レースの規則は理解できるし賛成もしている。しかし、その規則なるものは、つねに公式発表によって説明されなければならないし、説明はすべての参加者に適用されなければならない。

第4回日本グランプリに関するかぎりでは、一部の参加者には例外措置がとられ、わたしの〈さむらいチーム〉にはこれが適用されなかった。

ドン・ニコルズ（エントリー名はR. クラーク）と安田銀治の2台のローラ T-70は車両検査で数カ所に違反があったにもかかわらず、公式予選に出場したし、5月3日のレース当日も形式的な再検査がおこなわれただけで出場を許可された。

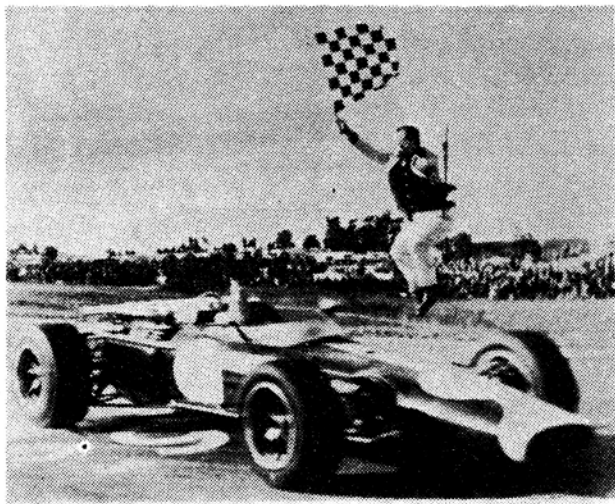
いっぽう〈さむらいチーム〉の参加資格は拒否されたのだ。原因はオイルパンのために10cmの最低地上高が1.5cmほどひかかった点であった。最初に取り付けていたカスタム・メイドのオイルパンは、富士の30度バンクはオイルが飛び出す不適當な位置だったので、一時的に日野の標準オイルパンを装着していたにすぎない。このことは口がすっぱくなるほどJAFの競技役員に説明したのだが、それでも聞きいれられなかった。つまり標準オイルパンは車両検査前に修正する時間がなかったからこそ一時しのぎに取り付けたものだったのだ。規格に合った正確な寸法のオイルパンは工場から富士に急送され、レースの朝の再検査に間に合うよう夜を徹して車に取り付けられた。

しかし、結果は同じだった。〈さむらいチーム〉の車は『前日に資格を受けていなかった』という事実にもとずいて再検査も拒否されてしまったのだ。

そこで、わたしはいいたいのだが、なぜローラ T-70は5月2日の車両検査にパスしないまま出場資格が与えられ、さむらいチームは拒否されなければならないのか。これに対する競技役員の返事は“ノー・コメント”だった。この点に関しては、その後なんらの回答も示されていない。

国際レースが開ける日

なんらかの外部圧力が個々の競技役員に加えられ、その結果、いっぽうのチームに車をなおす時間の余裕が与えられ、他のチームにはそれが許されなかった——という現象は、そうメクジラたてるほどのものではない。が



友情のBRMエンジンで昨年のアメリカ・グランプリに優勝したジム・クラーク（ロータス）。

すべての参加者が公平に扱われなかったという事実は、日本がいまだに国際レースの資格を得るまでにいたっていないことを、モーター・レースの世界に示した。

JAFの中にいる人びとのこうした態度が、日本のモーター・スポーツを世界的レベルにまで高めようとしている国際感覚を持った一部のメンバーたちの、不適当な人びとを権力の座から引きずりおろそうとしている決意を妨げないよう、わたしは心から望んでいる。

日本が国外でのかんばしくない評判のために、CSI（国際スポーツ委員会）の議席がとれなかったという事実はあまり知られていない。現時点では、そう重要なことではないかもしれない。が、CSIに議席がないという事実は、どこかのメーカーが世界のどこかのレースに参加しようとするとき、国際モーター・スポーツ界のトップ・レベルになんらの発言力を持ち得ないことになるし、ひいては日本の自動車工業に影響を与えるであろうレースの諸規則についても、その決定に参画できないことを意味する。

ざっくばらんにいって、こうしたレースでのトラブルは、レースで抜き出ようとする日本の望みがあまりにも大きすぎるせいではないか、という気さえするのだ。ここでのレースは、まるでカミソリのように真剣で、その結果、明るくてフェアなスポーツマンシップはどこかに吹っ飛んでしまっているように感じられるのだ。

モーター・レースも、けっきょくはスポーツだ。それも国際的スポーツだ。このことを忘れてはならない。自動車レースはその中でも最も近代的なスポーツで、このスポーツを創造するための技術と肉体のテクニクとが結合する20世紀のオリンピックともいえるだろう。しかも、そこには数万の観客がいる。つまり見せるスポーツだ。この明朗なビジョンをくもらせるのは、たぶん開発の途上で使われた多額の金のせいかもしれない。

わたしとしては、参加するチームの弱点をつつくようなことはもうやめてもらいたいし、そんなことをしなくてもすむような日が日本にもくることを切に望んでいる。しかし、それも日本のチームが外国のレースに参加

し、それがいかに困難なことであるかを知るまでは望み薄かもしれない。そのとき、外国では遠路はるばるやってきたチームに対して喜んで援助の手をさしのべることだろう。

昨年のアメリカ・グランプリがそうだった。

ご承知のとおり、このときはジム・クラークがBRMエンジンを積んだロータスで優勝した。このBRMエンジンは、クラークがプラクティス中にエンジン・トラブルを起こしたとき、BRMチームから提供されたものであったのである。BRMとロータスはライバルだ。が、この敵チームから新しいエンジンの提供がなかったらクラークの優勝は絶対に不可能だったはずだ。

わたしが日本で体験したかぎりでは、クラークと同じような立場に追い込まれたトヨタを日産が助ける——なんてことは想像できない。しかし、この数年先、外国へ遠征した日本チームが、こんな場面に追い込まれ世界の注視を浴びたとき、BRMがロータスにしてやっとな同じような行動がとられるならば、日本のモーター・スポーツもようやく一人前になったことを世界はみとめるだろう。

（カー・デザイナー、第4回日本グランプリ・エントラント）