



JK Interview

NPO法人 青少年少女モータースポーツ振興会 理事
NODA RACING ACADEMY 高等学院 校長
野田 英樹 氏

ここ数年、カートレースで活躍後4輪レースで一時代を築いた選手が自らカートチームを運営したり、カートショップを立ち上げたりと再びカート界に戻ってくる、あるいはカート界への関与を高めるケースが増えている。彼らはどんな思いを持って再びカートスポーツの世界へと身を投じてきたのか。そんな先駆者たちの今にける思いを聞きたい。その第一弾として、全寮制で4輪ドライバーを育成する「高校」を設立する野田英樹氏にお話を伺った。

野田英樹
1969年大阪府出身
1982年にカートレースデビュー。85年には全日本A1クラス西地域チャンピオン、86年にはA2クラス総合チャンピオンを獲得する。87年に自動車運転免許取得と同時にフォーミュラレースへデビュー。89年からは渡欧し、それ以降主に海外レースを舞台に活躍する。イギリスF3、国際F3000、インディライツなどで数々の日本人初の記録を作り、94年にはF1デビューも飾る。98年からは国内に舞台を移しフォーミュラニッポン、JGTCで活躍。2002年IRL参戦。さらにはルマン24時間レースへも参戦するなど、幅広く活躍するが2010年のルマン参戦をもって現役ドライバーとしては引退。後進の育成に主眼を置いた学校法人立ち上げに取り組んでいる。

●野田さんがカートを始められた頃について……

「12〜13歳の頃ですね」

●今では、テレビでも取り上げられたりと、カートも認知度が上がっていますが、当時はそういった状況にはなかったと思います。カートを知ったきっかけ、始めようとしたきっかけは何だったんでしょうか。

「もともとこういうものが好きでしたし、一番のきっかけは雑誌かな。母が商売をしていて、隣が本屋さんだったので、レース関係とか車が好きだったので、母も知っていたので、「こんなものがあるよ」と母が雑誌を買ってきたのが最初ですね。確か買って来たのがジャパンカートだったか、当時もう一誌ありましたよね？ そのどちらかだったんです。それで近くにコースがあったんで、行ってみようかと。それで始めたんですね、面白そうだと。●それは関西カートランドですか。

●当時、プロドライバーになることを思っても、その方法やルート、ステップアップの方法などの情報がない時代だったと思います。カートでチャンピオンを獲っても、今のようには4輪レーサーの人が見てくれ声をかけてくれるということもなかった、と。そのあたりの情報は自分で得ていったんでしょうか。

「いやいや、ないですね。とにかく目先の問題をひとつひとつクリアしていくって、目標に一步步近づいていくしかないかなあ、と。ただ、「こうやればプロのレーサーになれるんだよ」というのは、今でもそうですけど、具体的なルートというのはないわけですね。だから、何を目標にしようか、それは自信というか自分を信じて頑張り続けるしかないなあ、と。考えられるチャレンジは全てやるしかないという気持ちで、チャレンジしました。レースを走ることもそうだし、人と接することもそうだし、行動ひとつずつ、自分の中の行動がそこに直結するよな、そういった意識をもって動いていました」

●現在は育成に主眼をおいたカテゴリーがあり、そこで若いドライバーが腕を磨けばいいという環境があります。しかし、当時は育成カテゴリーはなく、ルーキーであっても同じ競

「そうです」

●ショップはその時からジェミニだったんですか。

「最初は違いますね。最初は何も分からず、本当に皆さんと一緒に『よく分からない、どうすればいいんだろう、どう始めればいいのか』というところから、雑誌をパラパラ見ていて、近くにカートを扱っている店があったので、そこで中古のカートを買って始めたけど、当然メンテナンスの仕方にも分からないといった頃に、関西カートランドへ行ったら、ジェミニカートさんに出会って……。まあ、トラブルなどが出たので……。そこでいろいろと教えてくれたのがジェミニさんで、それがきっかけですね。だから、一番最初ポイント行ったときに出会ったのがジェミニカートさんで、それからずっとですね」

●カートを始めた頃から、レースをやって全日本に出よう、チャンピオンになろうといったモチベーションで始められたんですか。それとも、全くのホビーとしてカートを捉えていたんですか。

「全日本とかそういうものがあるというの自分からじゃないです。ただ、自分の中でレースをやりたいというのはあったんで、プロのレーサーになるというのを目標で頑張ろうというのがあります。ただ、全日本やろうとか、そういう具体的な目標は何をやったらいいか分からなかったから、まずは乗って練習して人より早く走れるのかどうか、人より速くという人並みになれるかという争いの中に放り込まれて、右も左も分からないうちでも結果を残さなければならぬという思いがあったかと思うんですが、実際にはどうだったんでしょうか。

「どうですかね。いま実際にそこに携わっているわけではないので、直接的な比較はできないと思いますけど……。当時は、どちらかというと、今のようには右見ても左見ても子ともというわけではなく、ほとんどが大人。20代の人たちがほとんどという中に、自分たちみたいな中学生や高校生が何人か。でも、当時一緒に走っていた連中は、ほとんど4輪に行きましたよね。どっちがどうとはいえないですけど、レースですから大人相手でも、同年代相手でも「勝つ」という大差は変わらないと思うんです。やっぱり、大人相手に戦うというのは、大人相手には勝つのが難しい、子とも同士、同じ年代同士で戦つというのは、たぶん速さというか、スピードの中で争いとなると大人相手より大変だと思つた。とにかく、レースに勝つてチャンピオンを獲得するというのは、どんなレースであれ、地方のローカルレースであれ、大変なことだと思つてますね。実力だけではだめだし、運も必要だし。やっぱり、ぶれない信念も必要だし……」



「お前、何がしたいの」「と言われた。迷いその言葉が浮かんでくる。

●野田さんは、当時を考えるとかなり早い段階で海外に目を向けていたと思えますが、そういったキャリアの積み方をする人が他にいなかった時代に海外に目を向けたきっかけは何だったんでしょうか。

「性格じゃないですか(笑)。待つていられない性格なんで。寝て待つていられるか、そういうところはなかなかできない。自分の所に流れが来るのを待つとか。自分で行動して、自分が目的を持っていて、それを自分で引く張り寄せてという、それが遠回りになることもあるし結果的に苦労することもあるんだけど、性格的に自分なりに思う目的があるのならば動かしなや、と。だから、今自分が何をしたいか、それに対してどういった行動をとらなければいけないかと考えていて、それを後先考えずに動いちゃう、みたいな(笑)。そういう性格だからね。

だから全日本でチャンピオンとてすぐに、もちろん高校卒業しなればいけないから前の年にチャンピオンを獲得して、高校を春に卒業して、卒業するのと同時に5万円の軽自動車買いに行つて、親父に「明日から東京行く」と出てきたんでね。何にも決まっていなかったけど、当時。こつちで動き回つて、FJに乗れるような。まあ、カートでお世話になつていて人とかみんなに会い

に行つて、そういう体制を作る段取りはして、と。だから海外に行く前から同じような行動はとつていましたね。

それは、やっぱりジエミニカートの社長、野田克さんの考え方、教えというか、それはありますよ。親父から教えられたこともいっぱいあるし、ジエミニの野田さんに教えられたこともたくさんある。

プロになれるかどうかって、すごく狭き門だし、リスクもあるなあとお金いくらかかるんだらうなあとか、いっぱい不安になることありますよね。それもまだ高校生で、どこかで一人で住んだこともない、何もしたことないときで。そんな中で、カートであれば全日本のチャンピオンも獲つて、ジエミニカートでアルバイトしながらカートもさわられる、それなりに「仕事しろ」といわれてもこなせていたわけだから、カートも好きだから逃げ道でいつたらカート屋でバイトしながらとか、カート屋にしろよ、実際、その方が心地いいし、仲間も周りにいて。でも、その時に「お前、何がしたいの」ってすこい勢いで言われたんですよ。

その時に、自分が本当は4輪好きだし、レースやりたいというのから逃げたいから、なんか楽な方、楽な方というかね。そのときにカーンと

言われて、「俺、レースやりたいんだ。4輪乗りたいた」って思つて、次の日に「よし、行こう」と、そんな感じですよ。そこから、常に迷うとその言葉が頭に浮かんでくる。

野田さんってすこいですよ。自分も教えられたし、その後山西(鷹司)も4輪にあがったし、(小林)可夢偉もいま頑張つてるし。あの人は人を見て、その人に対して的確なアドバイスをできる。いろんなことを言うわけではないし、細かいことを教える人ではないけれども、その人に大事なことを言えるというのは、人の観察力がすこいよね」

●海外に行かれて、向うのレースに出場すると、日本のレースとの違いも見えてくると思いますが、実際違うものですか。

「日本と海外ですか。まったく違いますね。みんな必死になつてF1に乗ろうと思つていて、たとえば、当時で言うと日本だと経済的にもいい時代だったから、F3でもプロドライバーはいました。F3でも契約金もらえてメンが食えて。当時のF3000だとか何千方という契約金をもらえた時代があったんです。自分もイギリスF3走つていてときに、イギリスF3走つていて一銭ももらえない。でも、日本のF3000に声をかけてもらつたときに、契約金で億に近い契約金でオ

ファーされるわけです。そして、「別にF1に行かなくてもそれだけお金をもらえたら」「好きなレーンができた」という気持ちでやるのか、「ここは何年もやってはいられない」「ここは勝ち抜いていかないと」という気持ちでやるのと、とにかくF1に乗らないとメシ食えないんだから。親のスネかじつてレースやってる連中がたくさんいるんですよ。みんな金持ちだし、これでもいいや、っていうのはなく、それで結果残して何とかF1に乗らなければと思つてる奴がいっぱいいる。目的意識が違うんですよ。

当時の日本のF3000とかF3とかは、チームのやっていることはすこいことをやっている。みんなプロ意識を持って。向うのF3でそこまでのことをやっているかという、そういうわけではない。最低限のマシンを与えて、「これでお前らがなばれ」といった感じで、登録門といった感じですね。日本はプロのカテゴリーというイメージで、全然考え方が違つてですね」

●ヨーロッパでカート活動をしている若い選手は、与えられたカートで結果を残さなければ何もしてもらえないと言います。

「セッティングもさせてもらえないのは、認めてもらえていないからですね。ドライバー自身が、例えばM・シユーマツハのすこいところは、当時M・ハッキネンとシユーマツハがチャンピオン争いをしていて、F3の時は自分も一緒に走つていたけ

のがあつたらセンスのある子たちを伸ばしてあげられるかなというのと、自分自身のあらたなチャレンジでもあるわけです。けつしてうちには裕福だったわけではなく、非常に大変な中でレースをやらせてもらつた。いまカートをやっている子たち、いま自分の子どももカートをやっているんですが、そのなかで周りを見たと、すこいお金をかけているなあと。勝ちに行つている人たちは、下のカテゴリーでもこまごまの体制でやるの？ という状況でやっている。それでいながら、もう一方では楽しく子どもと「シユニケーション」取りながらやりたいな、と子どものために何とかそこにお金を投入して、でも勝ちにいっている体制から見たら、やっぱり無理なわけですよ。でもセンスがある子って、その中にいるわけですよ。たくさん。実際レースつてお金かかるから、お金のあるないも実力のひとつだから、それはそれで受け止めなければいけないのかもしれないけど、でも自分もそうだったように、自分も全日本のレース終わったあとに、帰つたふりして夜中にまたコースに戻つて、みんなが捨てていったタイヤを拾つて、それで練習してレース前に「ニュータイヤを投入してつてやつていたわけ

でも、同じことを今の若い子がする必要はない。でも、同じことを今の子がする必要はない。

ど、シユーマツハよりハッキネンの方がダントツにセンス的にはすこいと思つたんです。シユーマツハはベツとすこいでもないな、と。F3の時はね。でもハッキネンは、こいつはほんとに天才だなというドライバーングをするわけですよ。でも、F1にのつたら違つてつて、あの違つて、シユーマツハはマネージメント能力がすこいんです。チーム全体を引っ張る力、その気にさせる力。F3にもそれはやはりあるんですよ。チームメイトがいて、F3のチームは2台、3台走らせているのが当たり前だから、その中でいかにいいエンジンやいいメカニクを自分の見方にするか、引つ張り込むかというのはマネージメント能力だから。そうすると、その中であるもので一所懸命にいつを勝たせようと思つてセッティングだとかメンテナンスをしてくれるわけですよ。最初はそこまで行かないで、そこからどうマネージメントしていくか。

日本の違つるのは、ちよつとした加工とか軽量化とかすこい職人技の話なんです。海外はそういう話とはしない、といった違いですね」

●その後、アメリカのインディ、F1ルマンと様々なカテゴリー、レースですごく幅広くいろいろな経験を積まれ、いろいろなレースを走つたわけですが、その分、経験が蓄積されていると思つていますが、その上でどうしていま、このレーシングスクールを始めようと思われたのか。きっかけはあつたんですか。

すよ。そつという経験もしているんで、その中に何とか引つ張つてあげられる選手がいるんじゃないか、と。それがまずひとつ。それから、自分がいろいろな経験をしてくいていて、やつていない経験もいっぱいしてきていると思つて。それは、何も道がない、自分が行動を起して、そこに乗り込んでいこう、乗り込んでいこうというんな所を回り道しながら、壁に当たりながら切り開いてきた道です。それをやつて気づいたことつていっぱいあるんですね。

次、頑張ろうと思つて何とかしようと思つている子たちが、同じ努力をしなくてもいいと思つて。例えば海外なんかは、いいドライバーが出てきたら、そこにいいマネージャーがつくわけですよ。いいマネージャーがついて、その子の才能を伸ばすために、いろんなカイドをしてくれる。その子のセンスをぶささないように、マネージメントしてくれるわけですよ。日本のドライバーって、まだレースの歴史が浅いからか、それともレースの業界ではメンが食えないからか、いろんな理由があると思つけど、そういう体制ではないんです。みんな同じようなことを同じようにやつて、同じ壁に当たつ

てといった無駄が多い。その無駄を自分が気づいている「こはこや、やらなくてもいいだろう」といったことを方イドしてあげる。その才能を、自分が経験できなかったこと、俺もF1に乗つたりインディに乗つたりしたけど、別にF1で勝つたわけではない、インディで勝つたわけではない、乗つただけです。なら、同じところで苦労しないで違つところで苦労してもらえれば、もつと結果を出せるのではないか。それは自分が現役のドライバーとしてできなかったチャレンスを、違つドライバーが頑張つてやってくればいい。

例えば、お父さんも自分の子どもにこれだけ頑張つたんだから「何とかしてあげたい」と思つているんですよ。「4輪に行かせたい」、「海外に行かせたい」。レースの世界で海外に行つたら、うさぐさい奴はいっぱいいるんですよ。正直言つて。そこで交渉して渡り合つて、自分より20も30も上のおじさんと交渉して、契約書前にして「あーでもない、こーでもない」と。それはこつちが脂汗ものですよ。何言つたらいいか分からないし、当然外国でのやりとりは英語なわけですよ。そこに弁護士も座つていたりするんですよ。そついったことを20代でこ

回り道して、壁にぶつかつて切り開いた道。そつで気づいたことはいっぱいある。でも、同じことを今の子がする必要はない。

の子ができるかと言ったら、できないわけですよ。本当であれば、シューマッハがそうであったように、ハツキネンがそうであったように、横に優秀なマネージャーが座っていればいいんです。でも、日本のマネージャーってそこまでのマネージャーはいないわけですよ。それができるのは自分じゃないかと思うわけですよ。日本よりも海外のレースでいっぱい知り合いもいるし、仲間もいるし、だからセンスのある子を後押ししてあげて、連れて行ってあげて、「頑張れ、俺の知らないところ、経験してないところで苦労しろ。そこで結果を出してくれ」と、そういうことができるんじゃないかと思って学校をつくらうと。レースって何でお金がかかるかというと、モノの争いだからお金がかかる訳なんです。どこそこがまた新しいキャブが入ってきたからうちも投入しなきゃいけない、エンジン10基買ってその中でいいと「取りしたらこれだけ速くなった、じゃあ同じことしなきゃいけない。そういうこと積み重ねたらからお金がかかるんです。ワンメイクのレースは決して魅力的なものではないと思うんです。ただ、若手を育てるにはひとつの有効活用だと思える。プロのレースでワンメイクは良くないと思うし、コストを下げるという意味ではひとつの選択肢だと思えるが、プロのレースという部分では魅力に欠ける部分も多くなはらない。でも学校の中でレベルの高いカートは使います。4輪を見越した中で、レベルの高いカートを利用して、それ

いったことが結構あるらしいです。そのコミュニケーション能力が身に付かず、速さだけが身に付いている子が多いと聞きます。

だから学校では、外国からもドライバークラスを呼んで、こどもやエンジンニアを呼んで、こどもやエンジンニアを呼んで、こどもやエンジンニアを受けられる子には保証します。でも、3年間毎日走らされていけばスカラシップ受けられない子でも4輪について活躍する子は出てくると思うんです。なので、お父さんには「全日本出たつもり貯金」をしてください、と。スカラシップを受けられるのは運もあるし、必ずしも実力だけではないかもしれない。3番手、4番手になった子でも実力はあってもいい。だからそれを見越した上で「全日本出たつもり貯金」をしておいてください。そして、ちゃんとチームと交渉してということも頭にあります。それをやったらでも、3年間頑張ったけどダメでした、もしくは違う道に進みます

乗るのは面白いけど夢を感じなくなった。でも、学校の卒業生が何人もF1で走っている……とか想像したら夢がとっても面白いな、と。

で学校が全て同じモノを管理して、その中でカリキュラムを組んで教え込むわけですよ。だから片方は「いくらでもお金をかけてください」とお父さんが言うかもしれない。もう一方はお父さんとお母さんが共働きで、何とかして自分の子どもを4輪ドライバーにしよう頑張っている。でも同じ土俵に上がったときは、おなじものを使ってレースをさせる。同じカリキュラムを学ばせる。同じ先生が教える。だから、そこで切磋琢磨し、センスを磨いた子には、ちゃんと4輪にあがれるように学校がサポートする。そういう形であれば、みんながみんなとはいかないが、センスのある子をもっと少く教える体制になるのではないかな。

●スクールのスタイルとしては年間を通してカリキュラムを組むという形ですか。

「高校なんです。全寮制のうちの学校に来てもらって、とにかく一流ドライバーになるためのカリキュラムを組み込む。カートで速くなるためではなく4輪を目的にしたカリキュラムで、先生もそういう先生を用意しています。エンジンアもメカニックも、いまのスーパードライバークラスから派遣してもらって、特別講師として教え込んでもらう。サーキットも学校の授業の一環でサーキットを走るので、月曜から金曜まで毎日サーキットを走る。土日は休み。レースやりたい人はいつでももっていいですけど、たぶん月曜から金曜までサーキット走って

という子もいる。これは自分もついでに、いまもそういう子たちを目的の当りにしていますけど、結局全日本に出るようになると、平日休んでタイヤテストやりますとか、レースウィークは水曜日から走り始めて学校をすっさと休んでます、単位取れないから夏休みに補習行ってますとか、それでもちゃんとした大学に行ったりという勉強にはついていけないわけですよ。全日本を必死になってやり始めると。それで終わってみると4輪には行けなかった、就職もできないという、言い方悪いですけどぶしのきかない状況に追い込まれる子がいるわけですよ。でもレースで結果出して頑張れる子って絶対に頭の回転速いし、ただ、勉強してなかったというだけ。だから、ちゃんと高校の勉強もします。高校の卒業もします。違う道を選ぶ子には大学とも提携するので、大学進学のリートも残します。だから本人もお父さんお母さんも心配せずにカリキュラムに集中してくださいね。そういう意味で高校にしました。

●この情報はいつ頃からあったんですか。

「2年くらい前からですね。レースやりながらちょっとずつ準備して

いたら、土日はカートを見たくないといった感じじゃない(笑)。

3年生になればフォーミュラマシンに乗ってもらいます。

いまのカリキュラムでは、そのなかで高校の勉強もしなければいけない。朝5時半頃ころから起きて6時にサーキットへ移動して、9時過ぎまでサーキットを走る。もどってきいて走行を見直し、カートのメンテナンスを自分たちでやる。もちろん、そこには先生が付きまします。昇休後は高校の勉強をする。その後には体力トレーニングなどをしたり、またサーキットに行くと走ったり。月に1回、学校の中でレースをやり、その時もあるんなしチュエーションでレースをします。毎回同じカートを扱うわけではないし、コンディションも変える。とにかく、いろんなチュエーションを想定した中でレースをさせる。同じ条件でレースをやり、年間のチャンピオンを決める。もちろん、高校だから3年制なので、3年間トータルのチャンピオンを獲得した子が無条件でスカラシップを獲得する。ひと学年、マックス30人、最初は20人くらいかと思ってるんですけどね。そのうち一割の子がスカラシップを受けられる。20人なら二人はスカラシップを受けさせる。チャンピオンは無条件、もう一人は精神的な部分であったり、マネージング能力であったりいろいろ判断の中でもう一人は決める。卒業した年は、自己負担なく4輪デビューさせて、もちろんトップチームに入れ込むし、マネージメントも全部担当

いたんで、土日はカートを見たくないといった感じじゃない(笑)。

いったんですけど、やっぱり自分がレースやりながらではなかなか無理なんです。それがメインの理由で、去年のルマンを最後に辞めたんです。本来であればレースは好きだし、まだまだ体力的にも不安を感じてたわけではないから続けられたと思うんです。でも、これで続けたいときにこの学校が実現できるかな、と。自分がいまままで経験してきたことを、何らかの形として生かせることがないかと思っていたんですけど、自分がルマンをのっている、でもこの年になってF1やインディに乗れるわけじゃない。じゃあ、この先何をやるかとなったらルマンに乗って、スポーツカー乗って、耐久乗って、その延長でバリダカ乗ってとか、そういう方向があるじゃないですか。でも、あんまり夢を感じなかったんです。乗るのは楽しいけど、でもそれは趣味でいいなと。だったら、こつち学校の方が夢があるな。自分の経験活かして、いい子連れて海外行ってF1のチームと交渉して、そこでシートを得て勝たせるマネージメントとか学校を卒業した生徒が何人もF1を走っているとかね。そういう絵を想像したら夢がとっても面白いなと思うわけです。そこでモチベー

する形でやっています。

●そのなると入学する際の選抜が厳しいものではないですか。

「みんながみんな同じレベルで入ってくればいいですけど、いきなり3年間でチャンピオンといったら最初の1年制の時の実力差があるかもしれないですね。そこはちゃんと考えてあげないといけない。1年生、2年生の時は同じ条件、同じレギュレーションでレースをやりませんが、3年生になったら全てのレースがダブルポイントになります。だから、1年生の時にだけでも3年生になって頑張ったら逆転できるポイントシステムを構築します。スカラシップもチャンピオン以外は3年間を見た中の伸び幅を見たりいろんな所を見て決めていくと。最初だめでもチャンスはあるんだよ、というカリキュラムにしようと思っっています。

では入試という部分ですが、もちろん特待生的に全日本で成績を残している人もウエルカムですが、まだそこまで行っていない、KTくらいで頑張っている人も、すごい才能がある、センスがあるという子もいると思っんです。そういう子ももちろん入ってきてもらって。入試は一般科目の入試もやりますけど、それはみんなの学力を見るくらいで、一番の部分はやる気、親の理解ですね。

●スクールを立ち上げるにあたって現状のカー卜界を調査などもしたと思っます。実際に見て、いまのカー卜界をどう捉えているのですか。

「カー卜界が薄いたので。もう一つの理由は、「誰かに何かをしたい」と思っ始めたことが、走ることへのモチベーションが下がっているな、と思っんです。それまでは誰かのことを落としてでも踏み合っていたのが、誰かのために何かしたいと思っったことが、これは年取ったなあ(笑)と思っったことがもう一つの理由。昔から、何かそういうたかげりが出てきたら辞めようと思っっていたから。

●野田さんは日本のレースはもろろんF1、インディ、ルマンなど本当にいろいろなレースの経験をお持ちですが、どのレースが一番面白い、魅力的だと思っましたか。

「全部楽しいですよ。これがつて言われたら何かなあ。でも、アメリカのインディは楽しかったですね。アメリカの国柄というか、人とのつながりというか。ファンサービスへの意識も高いですし、チームの雰囲気も、みんなやる時はやるんですけど、そうじゃないときはもう少しリラックスした感じで仲間意識もあつて。車を比べたらF1のほうが遙かにレベルの高い車なんですけど、でも温かみがないですね。F1のチームって、小さいチームでも100人近くスタッフがいる、大きいチームは何百人というわけですよ。その中でみんながファミリーかといったら、名前すら覚えられないし、みんな人間もパーツの一部みたいな。まあ、自分がF1に携わったのはそんなに長い期間ではない

し、10年もF1やれば別なのかもしれないけど、自分が感じたのはその温かみがないと面白くないかなあ、とは思っましたね。

耐久も面白かったですよ、ルマンも。あれは「発の速さも大事だし、とにかく頭を使わなきゃいけないレースですからね耐久は。とにかくレースやりながら常に無善でチームとコミュニケーションして、ああやったらどうなる。こうやったらどうなるってやりとりしながら走るじゃないですか。なんか、耐久レースってレースだけの楽しさじゃなくてビジネスの楽しさに似ているところがあるんですね。会社を営んでいるような。その時にチュエーションに合わせて、あれをしよう、これをしよう、と作戦を変えようとか、ここで投資をしようとかかね。ちょっとフッシュしてガソリン使う、タイヤ使っただけでもここで頑張っておいてとか、こは我慢しておこうかといった組み立てをやる訳じゃないですか。それをチームみんなで行って、いって面白くないですね。若い子がやったら面白くないかもしれないけど、いろいろな経験を積んでから面白くなるレースですね」

秋以降、学校説明会も実施し生徒を募るといっこの学校。新しいドライバークラスの手法として注目、また期待もされるだろう。