

モータースポーツ ヘリテージ活動



モータースポーツでは常に速さ、強さを求めてマシンが進化していきます。毎年勝利したマシン、印象に残ったマシンが生まれてくる事になります。それをどうやって後世に残していくには難しさがあるのも事実です。

今回のアーカイブ活動ではモータースポーツのヘリテージ活動に携わっておられる、日産モータースポーツ&カスタマイズ株式会社 柿元 邦彦氏、株式会社ホンダレーシング 井立直孝氏、トヨタ自動車 布垣 直昭氏に富士スピードウェイに隣接する富士モータースポーツミュージアムにお集まりいただき、各社の取り組み内容、問題意識についてお話を伺いました。

—今日は自動車技術会のモータースポーツ委員会のアーカイブ活動として、各社のモータースポーツのヘリテージ活動に関してどういった活動をされているか、問題意識は何かを伺う為この場を設定させていただきました。ここには日産さんと本田さんとトヨタさんの担当をなさっている方に集まっています。まずモータースポーツ歴史の保存活動について伺いたいと思います。まずは日産の柿元さんをお願いします。—

柿元：日産は、座間事業所の中に日産ヘリテージコレクションと称する大きなガレージを持っています。だいたい280台ぐらいを並べています。しかし実際持っている数は量産車を含めると500台ぐらいあります。そのうちの280台ぐらいが、座間のガレージ内に保存してあるということです。

一台一台できるだけ動態保存しようということで、動くようにはなっております。

例えば日産の歴史の中で、色々なエポックメイキングなことがあった場合、特に開発ですが、その車を重点的に残すようにしています。例えば戦争直後に電気自動車を作って売っていたというものも残しています。また901活動と言って、1990年に世界一のシャシーとエンジンを出そうということで、そういう活動をやってその中からR32型スカイラインGT-Rが生まれたり、それからプリメーラが生まれたりしました。プリメーラはヨーロッパですごく人気があったんですが、そういう車が実際生まれたという実績をもとに集中的に展示するとか、そういうことをやっています。

ただ、やっぱり目玉はモータースポーツの車ですかね。ガレージ内でも人気の車両群です。一台一台にこの車の由来は何か、というのがきちんと分かるようなプレートを添付しているのですが、皆さん読まれるとすごく時間がかかって全部が見れないとなっています。そこで日産アーカイブズ活動ということで、座間の日産ヘリテージコレクションの解説員を日産OBが務めております。そういう人達が見学者に対して説明するのですが、現役時代も活躍された日産愛の強いOBなので日当は払いますが結局ほとんどボランティア活動になります。従って見学者が多い時に対応するのはなかなか難しい状態です。去年の9月から12月までの例で言いますと我々が解説した見学者だけで約800人になりました。ジャパンモビリティショーがあった関係もあるのですが、海外からのお客さんも多く、またジャーナリストとかですね。今、海外の純粋な車ファンの方も多くて。色々勉強もされて知識の豊富な解説員の候補者として20名弱ほどいるのですが、皆さん体調が悪かったり、色々都合が悪かったりする事が一部に限られた方々が対応することになってしまっているのが実態です。

—ホンダさんは今どんな活動になっているのでしょうか？—

井立：ホンダでは、二輪・四輪含めた古いレーシングカーだったり、量産車及び、発電機等の汎用品も含め、本田技研工業の原点ライブラリーでそれらを全部管理しています。対象車両はどのようなレース車両なのかと言うと、対象製品で技術革新があった、チャンピオンを取ったという車両を中心に残しています。また、原点ライブラリーでも動態保存をしたいので、私たちHRC(ホンダ・レーシング)は、レース部門なので四輪レース車両のメンテナンスをし、それらの動態保存のサポートをしています。我々HRCも後進につなぐべく動態保存にこだわり定期的に年に1回エンジンがけをしたり、保存の為のメンテナンス項目を確認

して行って、原点ライブラリーと調整し計画的に予算を確保し、対象車両のリビルド作業も行っています。その活動内容は、お客様にちゃんと体感してもらうことで、エンジン始動や例えば、F1、SGTの際にデモン等も行っています。

—ホンダさんとして包括的にやられているものの一部という位置づけなんですね。—

井立：そうですね。HRCの活動はホンダの原点保存活動の一部です。

それらを原点ライブラリーが束ねて、二輪は昔やっていた方や先輩達は引退されましたが、その弟子的な方がいらっしゃる、活動内容を理解されている人達に引き継がれているというのが実態ですね。

—トヨタさんはどういった活動をなさっているのでしょうか？—

布垣：僕の立場は皆さんとちょっと立場が違うんじゃないかなと思うので少し説明させてください。今、私は自動車ミュージアムを、二つ掛け持ちで担当させていただいています。長い間課題だったのが、トヨタ博物館が世界の自動車の歴史の主に量産車の歴史を扱っていただけだったので、お客様からモータースポーツの歴史を紹介してくれないか、といったご要望に応えられていない事でした。毎月のご要望のお声の中にも“何でトヨタが置いていないんだ”という風なリクエストもずっといただいたんですけど、それによやくお応えできるようになったが、今回この場に設立された富士モータースポーツミュージアムでした。

もちろん、トヨタのモータースポーツ車両を展示するという案もあったんですけど、それだけではこのミュージアムのストーリーを描けないなということで、ホンダさん、日産さんも含めて世界中のミュージアムを回ってお伺いしながら、できればご提供いただける車両がないかということをお願いして回った。でするので、そういう意味では比較的俯瞰して、各社さんの状況をお話することができます。

こんなこと僕が言うのはすごく偉そうな言い方かもしれないけど本田さん、日産さんはすごくよく残していらっしゃる会社だなと感じています。これはトヨタと比べてもすごく多いですし、ホンダさんに至っては優勝車を全部残すというポリシーでやっていらっしゃるの、なかなかそこまでやっていらっしゃる会社というのではないと思うんですね。

会社によって非常に姿勢が違うということも同時に感じましたね。これは別にどっちが良い悪いではなくて必ずしも残すことに執着を持ってらっしゃらない会社もいらっしゃいます。そのせいでどういった考えでそれを絞り込むかという姿勢や、あるいは残す車両をどう残すかも相当会社の差があります。例えば動態に拘っていらっしゃる会社もあれば、うちもどちらかというと動態には拘っている方なんですけれども、静態でのまま残すという事をむしろ重視されているような会社もあります。どうしても動かすと傷んでしまう部分も出てきますのでポリシーがいろいろあります。

僕らはやっぱりミュージアムとして残す時に、その車両の残す意味とセットでどう残す状態がいいのかということを決めていかないといけないと思っています。これは我々だけの問題ではなく、後世に何を残すのかという価値が非常に重要になってくると思っています。少なくとも我々が自分の手の内で残せる車に関して言えば、以前は全部動態でと拘ったこともあったのですが、そうじゃないかもしれないね

と、考え直しています。これは動かす状態で残した方が意味があるよねっていうものは、そういう状態で残すし、いや、もう壊れたことも含めて、この壊れたまま残してそれでレースをゴールしたんだっていう状況を残しておくことの方が、むしろ価値があるんだというものに対しては、“必ずしも動かす事に拘らずに、ありのまま残そう”というようなことを選別作業し始めています。でするのでお借りしている車はもちろん、そのお借りしている会社のポリシーで残します。

柿元：トヨタさんは車の歴史を残そうと、だからトヨタの車だけじゃなく、各社のものも含めて車としての歴史を残そうとされている。その例がこのモータースポーツミュージアムで、トヨタさんの車、日産の車も展示されてますよね。それは私に言わせるとトップ企業としての責務だろうと思うんです。それをちゃんとやられていると思います。

我々日産はやっぱ日産に限定された車を残しているので方針が大きく違いますよね。さっき日産は比較的古い車が残ってトヨタさんにはないって話がありました。過去を振り返ると、トヨタさんはその当時は結構ビジネスに徹せられて、歴史的な車を残そうという動きがちょっと鈍かったのかもしれないですね。僕らはそういうふうに説明を受けていました。だけど今、車としての歴史をちゃんと残そうとして横串をさして活動しているという姿勢は非常に素晴らしいし、有難いと思います。

それから日産はエンジンミュージアムも持っています。エンジンに限定して。横浜に日産の発祥の地がありまして、そこにその昔、日産の会社ができた頃の本社の建物が残っています。その建物を修復して、そこにエンジン、日産に限っていますが、歴代のエンジンを展示しています。そこにはパワートレイン部門からの学芸員もいます。ですから、エンジンミュージアムと、座間にある「ヘリテージコレクション」のガレージと二つあるということですね。

一日産さんはどちらかというと日産のエポックメイキングとか、イベント系を残して行きましょ。ホンダさんはどちらかというと、優勝車をできるだけ走れるような状態で残して行きましょという方針でしょうか。トヨタさんは歴史全体を残そうとしている。—

布垣：一概に言えないと僕は思っています。実はトヨタ博物館なんか特にそうなんですけど、ミュージアムの役割そのものがだいぶ変わってきているという風に認識しているんですね。例えば懐かしんでいただけるお客様という、“俺乗ってたんだよね”とか、“これ好きだったんだよね”というお客さんがいつまで来ていただけるか分からなくなってきた。パナソニックさんのミュージアムを運営されている方と情報交換した時に“車っていいですよ。家電みたいにしょっちゅうコロコロ変わらないので”みたいなことをおっしゃるんですよ。音楽聞くのも CD だと思っていたらもうメモリーに代わって、そのうちクラウドになって媒体がなくなっちゃってみたい。やっぱお客様というのは、今使わなくなった物に対して急速に興味をなくしていくっていう事を身を持って体験してこられているんですよ。

要するに、今これから色々な動力車が変わっていったりする時にはたして僕らが懐かしいと思う物に、新しい世代が価値を見出すだろうか？という事なんです。そういう観点で見た時に何を持って普遍的なものとして残していくのか。あるいはあえて伝えていかないといけないものは何なんだろう？という事だと思います。

単に我々がいいと思っているだけで本当に決めちゃっているのかというのがすごくシリアスな課題です。たとえ EV が

主流になったとしてもガソリン車を残す価値があるというのは何なのかという時に、ガソリン車が果たした歴史的な意味は何なんだろうかということ。

それは良くエジソンの蓄音機に例えるんですけど、別に CD になったとしても音の記録を初めて残す事を発明したのは、この蓄音機からだよね、という事においては始まりには変わらないよね。例えばそういうことなんですけども、ですから、それは別にエンジンがどう変わろうが、別にこの車が果たした役割というのは変わらないんだっていうのが説明できるものについて、僕らは永久に残すべきだと思っています。ちょっと視点を変えながら、百年後に残すべきものを今ちょっと見直しているところなんです。そうすると、僕らがその必然として自社の物だけで説明しきれないものもどうしても出てくるものですから、それは各社さんをお願いしてでもここに置くのか、というような見方をしています。



富士モータースポーツミュージアム
FanTerrace でのインタビュー風景

井立：そうするとホンダとしては、当たり前になるのですが、ホンダの DNA ってレースなんですよ。

なぜレースかと言うと、開発サイクルが早かったり技術競争がすごかったりして、レースに勝つ為には情熱がないとその製品が生み出せないといったところで、その DNA を引き継ぐために、ホンダは、勝った車やそれらの開発に携わった人達に集約された思いを含め残すということが、先ほど言った“勝った車達”を保存するということに辿り着くんですよ。

布垣：それはね。言いますと僕はホンダさんの担当の方ともこのモータースポーツミュージアムをやる時にだいぶ議論はしてきたんですよ。モータースポーツにしても何に拘っていらっしゃるんですかっていう事。

それは各社さんにお聞きしてきて、どのレースにどういう意味で執着してらっしゃるかというような事を聞かせていただきました。ひょっとしたら違うところもあるかもしれないですけど、その担当の方から言われたのはもちろん F1 がまず筆頭に出てきたっていうのはあるんですけども、もう一つはニルブルクリンクという話も出てきたんですね。

スバルさん、三菱さん、うちもそうかもしれないですけど、やっぱラリーであたり耐久に主軸があつて。それはなぜかという、やはりその量産車の開発に結びつくところの多さみたいなことをすごく重視してらっしゃる。

ホンダさんはそういったところにちょっとだけ違う経歴もあって、活動してらっしゃるなど僕は理解したんですけども。今やっぱりニユルが、非常に注目されるようになって、これは別にホンダさんに限らず、日産さんやうちもそうですけどみんなが認める究極の公道という位置づけでニユルってというのが一番ふさわしいよだという意味になっているようです。あそこでラップタイム一位になるってことは、すなわち公道最速であるという風な疑似レースになってきてるところがあるなあって。つまりところやっぱり量産車ってというのは、世界の公道を走る車なので、そこでもいい性能、耐久性があり、きちんとした走りが安定的に取れるっていうことを大事にされているのだと思います。

ルマンの歴史も辿ると、近いものがある、元々クロズサーキットの方向にどんどん向かっていったところを、もうちょっと公道に近い車両で競い合う、夜も走る二十四時間にして、ヘッドライトもちゃんとつけて。そういった耐久性の中で競い合うことをもう一回目指そうというふうになったと思いますね。ですから、モータースポーツの歴史を残す時に、何のために残すんですか、ということを是非、みなさんと議論したいなと思いますね。

井立：あのなんだろう・・・僕なんか、じゃあ何を残すかと言えばやっぱり結構その時の担当者だったり、その人の思いだったり、感情も入りますけど、そういうことはやっぱり社内でも議論になっていて、それは一概には言えないんですよ。その為にお客様のニーズがあるとか、ホンダの中の歴史であるとか、記録に残るようなターニングポイントになった車だとか、やっぱりそういうことを重視していますけど、これからは何を残すのかをもっと課題になってくると僕は思っています。

柿元：三社比較すると、トヨタさんホンダさんははっきりした創業者がいて、その創業者の考え方やカスピリッツが、それは強い場合も弱い場合もあると思うんですけど、ありますよね。だけど日産はそうじゃないんですよ。日産はずっと特にラリー、耐久系のラリーをずっとやってきた。その一方でプリンスと昭和四十一年に合併します。プリンスはレースが主体なんですよ。それ以降日産はレースもラリーもやるようになったという傾向があります。そういう影響はこのヘリテージカーの何を残すかにも結構現れてきてますね。だけど、かかえている車は500台ぐらいある。まあ残っているの、それはそれでいいかなと思いますけど。

布垣：もうひとつ、モータースポーツの残し方として、特に量販車のミュージアムと明らかに違ってくるのが、どうしてもライバルの存在というのがあるんですね。ヘリテージコレクションさんから、時々“あれ貸してくれ”という話もいただくときに、やっぱりホンダさんの車とそのライバル関係にあったトヨタ車とかを並べた方が、お客様もこれだよなというふうに思われる。やっぱりその片っぴだけ見てても盛り上がりがないみたい。やっぱりライバルと一緒に観たいっていうニーズがあって。実際問題このミュージアムの1階でも一つのハイライトがR382とトヨタ7で、2台が並んでいること自体に意味がある。一個一個見るとではお客様の目の輝きが違うというところがある。そこはやっぱりその個別の会社で大事に残されている部分と、その時にこのライバルがいたことで、せめぎ合いの中で成長した。互いに成長した部分というものを残す、という意味もあるんじゃないかなと思いますけど、その辺はどうお考えでしょうか？

井立：確かにホンダコレクションホールでも、トヨタさんや日産さんのJTCCの時の車も合わせて飾ってあったりするので、やはりあれは楽しいですね。シンプルに。今回もモータースポーツミュージアムに来て、メーカーの垣根なく、色々な時代を象徴する車が見られることは、いちモータースポーツファンからすると嬉しかったです。現在ホンダは自分達の範囲だけでやっていますけれども、これから各社みんなでも協力していかないと残したいものも残せないので、モータースポーツ自体の繁栄もできなくなり、各社の垣根を超えた取り組みは、今後より重要になるかと思えますね。



柿元邦彦氏とフェアレディZ

布垣：ですから、例えばトヨタでも80何年になりましたけど、その前半はやっぱり自分たちがやることで精一杯でした。今求められているのは日本の自動車文化をどうするかというフェーズにそろそろ入ってきていると思います。そこで何か塊としての魅力を持たないと、これから出てくる新興国の自動車会社に何で太刀打ちするの、という事です。その時に、そういったところに比べれば、ちょっと歴史があるよ、という部分をどう強みに転換できるか、ということ問われている気がするんですよ。そこに関して言えば、協力してもいいんじゃないかと。

僕は、このミュージアムを準備する時に欧州側の、ポルシェさんとか、ベンツさんとかにもご協力をお願いに行きました。その時にポルシェさんが“これは車文化のためだろう、だったら協力するよ”という声だったんですよ。それが一声で済むメーカーと長々と説明しないと解っていただけないメーカーの違いってすごく大きくて。僕はそれが欧州のメーカーやアメリカのメーカーなんかに関して言えば、当たり前だろみたいな。“そこは共通だ。”と。競い合うところは競い合うんだけど、ここは我々の土台なんだから一緒にやらないとダメだろう、とかっていう感覚があって。

少なくともこのミュージアムを作らせて頂けたことに関して言えば、もう日本のメーカーさんの共通認識がだいぶ高まってきたかなと思って大変心強く思っています。でも、僕らは単なる舞台をひとつ作っただけなので、むしろこれからここをどんどん一緒に盛り上げる場として考えましょう”っていうふうな。せっかく作ったんだから、どんどん使ってくださいよと。なんでしたら新車の発表会ここでやっていただいて結構ですよ。現にジャガーなんか使われてますからね。今度発表会やりたいから、ジャガーの車を新たにミュージアム

へ展示させてくれる、というお声をいただいて、一時的に場所を貸したりとか、それぐらいのことはもうやりますので、そんな感覚で皆さんからどういう風にこれから日本中のモータースポーツや車文化を盛り上げるかのアイデアをいただきたいなと思っています。

柿元：これからのモータースポーツもそうですが、生産車も電動化とか自動運転とかになってくると車の価値というのがなんかこう単に走って、安全であって安ければいいというふうに行くんじゃないかなって気がして。今は結構車って付加価値があって、会社も儲かることできるじゃないですか。だけど、そういうのができなくなる時代が来るとすれば、そこでこういうヘリテージカーがその会社の特徴を示すものであったりするんじゃないでしょうか。ちょっとうまく言えないんですけど、価値が出てくるんじゃないかなって気もするんですけどね。二年ぐらい前かな？あのアメリカの某電気自動車が話題になった時に、フェラーリの株が二倍ぐらいになった時がありました。その時にこういうフェラーリみたいな歴史を持っていてモータースポーツをちゃんとやってきた会社というのは、今後もちろん生き残っていくからみたいな話がちょっと話題になりました。今思い出したんですけど、だからちょっと全く別な意味で価値が出てくるんじゃないかという気がしてるんですけどね。

布垣：そういうのは腕時計なんかになぞられる人もいますね。クォーツが普及した時にもうゼンマイ時計はなくなるんじゃないかと思ったら、スイスの超高級時計がむしろそれで勝ち上がって、確かに量は売れないかもしれないけど、そこに渾身の想いを込めた熟練の職人技があることに対しては、普遍的な価値として残っていくっていうのもありますよね。

柿元：馬車と競馬。馬車はなくなったけど、競馬は残ったじゃないか!みたいな話と同じですね。

布垣：だからモータースポーツの意味っていうのは、やっぱりそれに近いところがあると思っていて。量産車は量産車で極めるんだけど、そういうものを超越してもう究極の一品を一生懸命作るわけじゃないですか。そういったその時代、その時代の人間の最高の技と知恵を注ぎ込んだものが持つ価値っていうものが残す価値の一つにならないのかということです。僕はそういう目で見ても残すべきものっていうのはきっとあると思うんです。

ここにいらっしやらないマツダさんの話をすると、例えばここに787B 置いてますよね。ロータリーじゃないですか。ロータリーは量産車であんまりもう残ってないじゃないですか。

(注：2023年にEV用発電機として量産再開)じゃあ価値ないのかって言うと、ルマン100年の歴史の中で唯一ロータリーエンジンで勝った事っていうのは、果たして意味なくなるのか？っていう事なんです。それは技術的な普及という観点で言えば、ひょっとしたら違うのかもしれないけれども、技術屋としての理想を求めたユニークネスに対してのリスペクトは残すべきじゃないの？と。しかも日本車として初めて勝ったんじゃないか？といった事。日本車が他国の真似で勝ったのではなく、他国がなしえなかったものを通じて世界一になれたっていう事。僕はそれを世界に対して説明できるものの価値だと思うんです。

そんな議論なんですよ。日産さんやホンダさんにも残すべきものっていっぱいあると思いますし、それを僕らがメーカーの垣根を越えて議論できると素晴らしいなあと思います。

—今は未だそのような議論の場はないんですね？—

布垣：一つ機会として今年10月に世界博物館会議をアジアで初めて日本で開催するんですよ。例えば良かったらそういう場で議論できませんか？要するに欧米のミュージアムのオーソリティも全部集まってる真ん前でその価値について議論するのも良いかもしれない。まず日本で自動車技術会でやりましようっていうのだって、僕はあってもいいと思います。

僕がすごく感激したのが、オリンピックのアスリートでスケートボードとか、新しいジャンルの新しい世代のアスリート達が終わった途端に称えあってるっていうのがあるじゃないですか。なんかこう敵を蹴落として勝つことばかりに執念を燃やしているじゃなくて、自分たちを超えたものに対して素直に拍手を送るようなアスリート達ってすごいなと思って。それが若い世代にもう当たり前になってきて、あの人は自分ができないことやってるんだって言って褒める。

一緒に抱き合って喜ぶみたいなというのは、僕はモータースポーツであってもいいかなと思うし、それがそういう一つの場として、こういうミュージアムやなんか、あるいはヘリテージという場で、共通の土台として議論できるっていうのは向いているのかなと思います。



井立直孝氏と HONDA F1

—活動方向性は布垣さんに言っていたように、大体皆さん同意の気がします。一方で活動の中で困っていて、問題だと思う事はどの辺にあるのでしょうか？今連携が十分取れてない、というのが一つあるのかもしれないんだけど、それ以外のところは無いのでしょうか？例えば優勝車一つとってもどんどん増えていくじゃないですか。結構問題なのかなって見ていて思うんですけど、どんな感じでしょうか？—

井立：今回の座談会の場では、モータースポーツの歴史を残したいと言う人が集まっているから良いのですが、経営側から見れば、やっぱりヘリテージ活動を維持継続する為には利益と言う視点も入ってきて、現実と理想の狭間に私達もいると思っています。しかし、僕らはやっぱり利益を生み出す為だけのヘリテージ活動では無く、過去の技術を含めた開発や記録等を含め携わった人達の情熱を残し後進につなげたいと思っています。

柿元：同じことなんですけど、日産も色々問題を抱えていて今トップマネジメントレベルまで相談しています。従ってまだ解決の道はあると思っています。予算の問題は皆さんいろいろあると思うんですけど。

布垣：いや、もうお金の話はししたらキリがない話いっぱい出てくる、皆さん一番悩んでいらっしゃるんじゃないでしょうか。置く場所がないとかね。車はどうしてもかさばるんで。

柿元：しかもほっとけないじゃないですか。定期的にね。メンテナンスしなきゃだめだしな。

布垣：それはもう世界中のメーカーが悩んでいらっしゃるんですけど、アメリカのメーカーは比較的場所があるんで、もう信じられないぐらいの量を残してますよね。特に GM なんか。

柿元：日産は諸事情で減らしたこともあります。

—外乱があった時にちょっと収縮したから、その次の収集余地ができたみたいなのがあったんですね。やっぱりその増え続けるものをどうするかっていうのが 1 番の悩みなんですかね？—

井立：ホンダのコレクションホールも展示台数的にも大きい方だと思いますが、お客様に楽しんで頂けるように定期的に展示方法や車両も入れ替えているんですね。展示車両以外にもすごく沢山の車・バイク・汎用品も保管されていて、お客様を飽きさせないようにホンダコレクションホールでは工夫されていますが保管車両は増えていると思います。

柿元：ホンダさんではオートバイは売ったモデルを全部取っついてあるんですね。一回それを収めている、コレクションホールではない場所を紹介してもらったことがあって。そういうのが何か所かあるとかって言っていましたね。

井立：すごいんですよ。全部展示できればお客様も楽しいと思うんですけど、確かに一気に見ちゃうと飽きちゃうなって思ったりもしますし、レースイベントによって展示形態を変えてみるというのもお客様を飽きさせないように来て頂けるような工夫にもなっていると思いますけどね。

布垣：そういう意味では、世界的なミュージアムトレンドとして、もう貸し借りする物々交換はあの世界会議の話題にもなってます。

井立：それも面白そうですね。

布垣：そうしないともう買えない状況なんで、とてもじゃないけど、超高額品ばかりになっちゃって。

井立：そうですね。そのようなことができれば色々なところでお客様に喜んで頂けそうですね

—将来的にはモータースポーツがヘリテージ分野で如何に交流をして、持っている資産を有効的にシェアしていくかっていうところなんですかね。—

柿元：そうですね。自動車業界全体として持つと言うことですね。

—ありがとうございます。今日は皆さん本当にありがとうございました。—

皆さんモータースポーツへの想い、車文化への想いがあふれる対談となりました。時間の都合上ここで切り上げましたが、制限が無ければどこまで対談が続いたか分かりません。自動車会社を取り巻く環境が目まぐるしく変わっていき中でヘリテージ活動はより協調して実施していく時代になってきているのだと思います。

柿元 邦彦（かきもと くにひこ）氏略歴

1968年 日産自動車入社 中央研究所特殊車両実験部ラリーやレース車のエンジン開発及び参戦チームのエンジニア
1984年 ニッサン・モータースポーツ・インターナショナルに出向技術担当取締役
1990年 日産自動車に復職スポーツ車両開発センター部長
1996年 ニスモへ転籍 常務取締役日産レーシングチーム総監督としてルマン 24 時間レースや国内レースに参戦
2007年 ニスモ 常務取締役を退任ニスモ・スーパーバイザー及び総監督継続
2008年 東海大学工学部教授を兼職
2016年 総監督を勇退してニスモ・アンバサダー就任現在に至る

井立 直孝（いたつ なおたか）氏略歴

2002年（株）R&Dスポーツ入社 レースメカニック業務に従事
2006年（株）M-TEC入社 レースメカニック業務に従事
2015年 本田技術研究所に入社 HRD sakuraにて スーパーGTプロジェクト 車体組立に従事
2016年 NSX GT3プロジェクト 車体組立 PL
2017年 スーパーGTプロジェクト 車体組立 PL
2020年 F1 部品管理領域 業務管理
2022年 HRCヘリテージプロジェクト LPL国内レースカテゴリー（スーパーフォーミュラー、スーパーGT 車体組立領域、エンジン組立領域）担当管理職

布垣 直昭（ぬのがき なおあき）氏略歴

1982年 トヨタ自動車株式会社入社 クルマのデザイン部門に携わる。新コンセプト車の商品化に多く関わりチーフデザイナーとして、ハリアー（初代）、アルテッツァ、イストなどを担当
2006年 部長としてレクサス、トヨタのデザイン戦略やブランディングを担当
2014年 トヨタ博物館 館長就任。企業・車文化室長を兼任、車文化発展に尽力
2016年 社会貢献推進部長も兼任（～2023年まで）、企業メセナ協議会理事に就任 幅広い社会貢献活動に携わる
2022年 自ら監修した「富士モータースポーツミュージアム」が開業、館長兼任