



Innovation  
that excites

Vol.227  
2017 SPRING/SUMMER

# CLUBLIFE

THE MAGAZINE FOR NISSAN OWNERS' CLUB

スカイラインGTS-R ETC出場車レストアレポート ~キックオフ編~

## 世界に羽ばたけ、スカイライン!

来て・見て・体験するモータースポーツイベント

### モータースポーツジャパン 2017 フェスティバル イン お台場



スカイライン生誕60周年記念 村上尤一が語るスカイラインスポーツ

# イタリア帰りの帰国子女

# TOMOKAZU MURAKAMI SKYLINE SPORT



スカイライン生誕60周年記念  
村上尤一が語るスカイラインスポーツ

## イタリア帰りの 帰国子女

Mr. Tomokazu Murakami talked about Skyline Sport on the 60th birthday of the Skyline  
Returnee from Italy!

その見た目は美しく、豪華な装備と国産車初となる最高速度150km/hを発揮した日本の自動車界を驚かせたクルマ、それが「スカイラインスポーツ」だ。販売台数わずか60台という今や伝説ともいえる「スカイラインスポーツ」のしかも試作車が蘇ると聞き、その開発の全てを知る村上尤一氏にレストア現場にお越しいただいた。今号では「スカイラインスポーツ」の開発の背景を村上氏の当時の貴重な証言と共にご紹介したい。

Looks beautiful, luxurious interior and max top speed 150kph were enough to create a sensation among the Japanese automobile industry. This was Prince Skyline Sport which built only 60 units. The prototype Skyline Sport which has been introduced at Turin Motor Show in 1960 is restoring now. Then, invite Mr. Tom Murakami to the restoration factory and ask him about behind the scene of the Skyline sport development.

★右頁の写真について  
助手席は大谷信治課長。「このクルマで走っていると、後ろのクルマが無理やり追い越して前にまわり、私たちを止めて「見せてくれ」とよく言われた(村上氏談)」

数学が苦手の自動車部卒(?)が  
念願の「自動車設計者」へ

「クルマをおこがましくも設計したいと思っていました」と村上尤一氏は話し始めた。戦後間もない時代に米軍人の置き土産の大型スクーター・クッシュコムを昭和24年に免許証を取得して乗り回

し、大学に入るとすぐに自動車部に所属し、多摩基地で運転技術を磨いていたというから相当なクルマ好きである。そんな村上氏だが、「プリンスに入社した理由としては大したことではないんですよ」と笑顔で言う。伝説のクルマ、スカイラインスポーツのすべてを知る村上氏ならば、まずはプリンス入社の際から

と、我々はお話を伺ったことにした。

「自宅から通って乗用車を作っている会社を希望していました。当時、日産はストライキに苦しんでいたし、トヨタは遠すぎるし、日野やいすゞはトラックでしょ。私の学校が小金井でプリンスは三鷹にあったから何となく親近感があった。近いうちにプリンス行って設計をしよう」と決めました。」

しかし、じつは数学が苦手な、プリンスの最終試験の面接で、時の常務さんに「設計に行ったら数学を使うだろう。君、どうするんだ」と言われたので、「先輩に聞きます」と。「先輩がわからなかったらどうするんだ」と言われたら「先輩がわからないなら私にもわかりませぬ」と言ったら大笑いになってね。落とされると思っていたのですが、受かっていました(笑)。でも、その頃の設計では数学は使わなかったけれどね。プリンスらしい明るい社風を感じられるエピソードだ。

1954年にプリンスへ入社し、希望の設計部に配属されてエンジン機装全般を担当した。「当時S型と呼んでいたスカイライン、マイラー、そしてクリッパーなどのアクセルシステムや排気管、ラジエーター、ガソリンタンク等を担当しました。今と違って水管式だったものを

### 村上尤一 (むらかみともかず)

1931年大阪府生まれ。1954年慶應義塾大学工学部機械工学科(ゼミの担当教授からは「お前は自動車部卒業だ」と言われたが)を卒業後、プリンス自動車工業へ入社。設計部に配属され、エンジン機装を担当し、1961年新設のスポーツ事業技術係長として転出。スカイラインスポーツの設計、製造、販売、アフターサービスを担当。またG7エンジン搭載のプロトタイプやスカリオースポーツの東京モーターショー展示モデルの他、日本初のバイプレーム・レーサーなども試作。1966年に日産と合併後、輸出サービス部、品質管理本部などを経て1989年佐島マリーナ社長に就任。1997年同社退職後、公益社団法人日本トリアスロン連合の顧問となり、現在も「何となく在籍中(ご本人談)」という、気さくで楽しい86歳。



「次々と持ち込まれるやつみたいな問題を解決しながら経験を積んだ村上氏は、いよいよスカイラインスポーツを担当することになる。」

フィン式にして、冷えないラジエーターを冷やすとか、トラックでガソリンタンクを取り付け強度不足で盛んに落下したのを対策をしたらと、とんでもないものばかり。でも、当時の設計は課長一人に係長がボディ、シャシー、機装、エンジンで4人、全体で20人程でスカイラインを1台作るわけだから、スピードも早いし、やることもいっぱいあって大変ではあったけれど凄く面白かったですね。」

# イタリア帰りの帰国子女

フロントのパークランプはニッサンの当時の4トントラックのテールランプです。市光工業さんに『無色にしてくれ』とお願いして作ってもらいました。」

一方、超高級車ならではの部品も数多くあり、「シートバックが試験中に後ろへ倒れて、危うくクルマがぶつかりそうになったことがあり、立川スプリングさんに金具を作り直してもらいました。このシートは本革張りでしたが、ソーダなめしの3倍もコストがかかるタンニンなめしを三河島の革業者へ依頼したり、ステアリングもナルディ風になりました。イタリアから戻ってきたクルマがナルディのステアリングで、当初は輸入しようかと思いましたが、ますます高くなるので作っちゃえって。泉自動車というステアリングメーカーにそっくり同じものを作ってくれとお願いしたらナルディは木目ですが、泉さんではプラスチックの射出成形だから木目ができないと。『じゃ、木目はいから、あとの部分はナルディにしてくれ』といったら、プラ・ナルディになってきました(笑)。」

他にも「スイッチでヒューンって出るアンテナや、クルマの中にテレビをつけたいのも初めてでした。ノーズが丁度いい大きさのテレビを出しまして、前につけると運転席で見て危ないから、後ろの人



カロッツェリアの板金職人と共にアッセンブリー。加工の仕上がりをチェックするため毎日ボディを撫でて、当時は指の皮がなくなっていたとか

## 「うわー、これは凄いなー!」 クルマとはいついっしょのなんだ

戦後発展したモーターセッションによって、日本各地ではラリー、ジムカーナ、ヒルクライムといったレースが開催されるようになった。1958年の豪州ラリーではダットサン210型の富士房が、Aクラス優勝、桜号も同4位入賞する(※詳細はニッサンクラブライフ200号を参照のこと)などし、自動車業界は拡大していった。そんななか、プリンス自動車の中川良一専務(日産在籍時)は「これからはスポーツカーもやらねばならぬ」と、1959年にボディスタイルに於いて遅れを取っていると感じ、デザイン

を担当初めてイタリアに留学させた。その在伊中に一流のカーデザイナーの名を轟かせていたジョバンニ・ミネケロッティとのコンタクトを実現させてボディデザインを発注することとし、グロリア(BLS-1型)のエンジンとエンジン付きシャシーをイタリアへ送った。

「えらく金はかかったんですが、1961年に2台が日本へ送り返されてきました」と村上氏は話す。イタリアのコーチビルダーのアレマノにより製作されたそのボディはセダンと折りたたみ式の幌がついたコンバーチブルで、1960年に開催された第42回トリノショーに出品された後、荻窪工場へ戻ってきた。

「その箱を荻窪の試作工場の裏で社員全員が見守る中、開けて出してみましたが、皆さんもう、とにかく『うわー、これは凄いなー! こりゃいいなー』と。クルマとしての印象というのが、『クルマとはこういうものなんだ』と私は大きな声を出してしまっただけです。そうしたら近くに中川さんがいらして、『村上君、これをやりたいかね』とおっしゃるから、『はい、やりたいです!』とお答えしたんです。その場はその感動を胸に設計室へ帰ったんですが、突然、中川さんから呼びかけがかりまして、『君、これを見てみるか』とおっしゃるんで『やら



苦勞の末、仕上がったクーペとコンバーチブルのプロトタイプ。モーターショーへの出荷を控えて

間が見られるようにプロペラシャフト・トンネル上に付けました。前の人間はステアリング・コラムに付けたボタンを押せばチャンネルを交えられるようにしました。それからラジオもスイッチボタンで自動選局にできるようにし、計器類もコックピットのように並べてタコメーターも付けました。」

## 自由な発想の原点は 自動車部時代のアルバイト

そんな自由な発想の原点を尋ねてみると、「好奇心と自動車部です。学生時代

# TOMOKAZU MURAKAMI X SKYLINE SPORT

せてください」と。それで私もその後7人ほどに増員されたスカイラインスポーツ担当の若い技術者集団の一人になりました。」

## 「思いつくことは何でもやらせ」 「何かの時には骨は拾ってやる」

入社7年目になっていた村上氏。「私は三鷹の分工場に新設されたスポーツ車課へ移りました。分工場は『たま10号型自動操糸機』という、お湯の中に繭を入れてコロコロさせながら小さな糸を巻くようなもので、先に絡んだ糸を糸巻きで巻いていく機械(自動操糸機)を作っていました。三鷹よりも大規模にやっていた新潟の会社に売却したために場所が空いていたんです。」

スポーツ車課の技術係長となった村上氏は3ヶ月程後に着任した勇気あふれる大谷信治課長の下でスカイラインスポーツの生産準備を始めた。当時の田中孝一郎専務(日産在籍時)に「君が思う通りどんどんやれ、周りは気にするな。何かの時には骨は拾ってやる」と激励されたが、如何せんショーモデル2台で図面も全くない状態からのスタートは厳しかった。しかし間もなくイタリアからサルジヨット氏以下4名の板金職人一行が来日し、木型を使った板金技術が伝授され、



発売を前に富士までテストドライブ。付随車はグロリア



当時は未舗装の道路が当たり前のようであり、スカイラインスポーツのようなクルマでも悪路における耐久性は重要だった。北関東のゴルフ場の前庭にて

に所属していた自動車部はお金がなくて、当時、赤坂あたりに集中していた海外のクルマのディーラーに伝手を求めてアルバイトをしていました。横浜に到着するクルマを赤坂に陸送するのですが、外車を陸送するわけですから楽しくってね。これが結構、部費を稼ぐことになったんですが、その時に色んなことを憶えましたが。例えば、今の方向指示器はオートキヤンセラーでしょ。でも、当時の日本車にはなかったんです。ところが赤坂の自動車屋のひとつ、東邦モーターズに来るGMのオールズモビルってクルマには付

「走る方は何とかなっていきました。」

「マリオという彼が自作のプレス機械で鉄板を成形するんですが、その物凄い職人技に驚きました。工場中、砂箱の中で鉄板を叩く音、マリオの猛烈な打音、溶接の音と、文字通りの家鳴り振動と大音量に皆を驚かし、それは隣の会社から苦情が来るほどで、作業をストップさせたこともありました。まさしく『手叩きの一品料理です。』」

その「一品料理」と村上氏が呼ぶスカイラインスポーツには思いがけない独自の部品もある。「じつはメーカーが違うクルマの部品も使っています。例えば、



スカイラインスポーツに貢献したメンバーたちと記念撮影。一部工場はまだ木造だった

いていて『便利だな』と思っていたところか。他にもフォードやフィアット、MG、オベル等、そういうクルマとの付き合いの中で、いろんなものを見て体験し、友達と『日本にもこういうものがあっていいな』と話したり。日本にはアポロ(方向指示器)しかなかったけど、シーケンシャル方向指示ランプとか、やめるやめないで大騒ぎしたパンパーの穴、クランクハンドル用、やスペアタイヤとか、スカイラインスポーツにはそういう学生時代の経験もあって、本当に思いつくものを全て入れちゃいました。」

# イタリア帰りの帰国子女



フロントと比べるとシンプルなリアのデザイン。なんとオートアンテナも装備!

円で発売された。台数が少ないために正規の販売チャンネルには乗らず、自分たちでも日本中に配って廻ったという。アフターサービスではスポーツ車課員が二人一組で対応した。

「京都プリンスに納めたクルマが梨地だったことがあり、そのクルマを東京まで持ち帰り、塗装をやり直してまた京都へ持って行ったことがありました。そしてお客様がとても喜んでくださったので、京都プリンスの岡部専務さんから「京都に一遍、遊びがてら来てくれ」と言われたんです。でも私たちは「遊びがてらなんかじゃない、まだ文句がある

## 豊かな発想や思いつき そして行動を大切にしたい

深い愛情を注ぎ、生み出されたスカイラインスポーツを「このクルマに私の将来がかかっていたようなものだったから必死でした」と語る村上氏。

「でも、中川さん、田中さん、郡キクオさん(デザイナー)の一人でMG車をサンフルとして貸してもらったなどがバックにいてくれたから、本当に思った



「つり目」に配置されたヘッドライトが強烈な個性を放つフロントマスク。下は村上さんによる「角度の違い」解説中のショット



純正のラジオには当時として先進的なオートチューニングが採用された。現在も稼働するという



トリノにあるカロツツェリア・アレマノのエンブレム。量産車ではプリンスのエンブレムが付く



ホワイトに近いベージュに仕立てられた美しいインテリアデザインのセンスは、さすがイタリア!



ナルディ風?ステアリングが映えるインパネのデザインも見事だ

# TOMOKAZU MURAKAMI X SKYLINE SPORT

## 「潜水艦騒ぎ」に「梨地に星目」 激しい試験に超高級車も四苦八苦

しかし開発にあたっては当然苦労も多く、その苦労は超高級車故、一品料理車故のものであった。

「まずはタイヤ。当時はこのサイズがなくてプリンストーンさんをお願いをしました。そして幌。当時、幌を作るメーカーはなく浅草の『武シード』というテナト屋さんに無理矢理お願いしたんだけど、そもそもイタリア製の部品が不揃いパーツの集積だったからうまく閉まらなくて、でも一番困ったのは雨漏れ試験でした。シャワーにクルマが入って行き、出てきたらクルマのあちこちに水溜りができているわけ。水漏れは幌からだけじゃなかったから、入りそうなところをチェックして潰して、それでもまだ水が入ってと随分苦労しました。ある日、大阪のお客様さんがトランクの中に高価な毛皮のオーバーコートを入れていたら濡れてしまったと怒鳴り込んできたらしく、プリンス自販の販売から「困るよ、何とかしてよ」と言ってきたこともありました。このクルマは少量生産のため生産設備としては直しようがなく、手直ししなければならなかったんです。『潜水艦騒ぎ』というのがあります。私たちは三鷹工場

ことを思ったままにさせてもらえませんでした。今、思えばありがたく、またこれら多くの苦労も今思えば本当に楽しかったです」と振り返る。『昭和36年にこのクルマを初めて出したので、当時『36会』という、課長の大谷さんをトップにしたスカイラインスポーツに関係した人たちの会を作りました」と懐かしむ。「このころの経験と苦労が自分の後年の輸出サービス時代、品質管理本部時代などで大きな力になっていることは今でも忘れられません」。

運輸省でランプ式の方向指示器がNGにされた時、「そんなことじゃ日本の自動車は発展しない」と、当時、とても怖かったという担当課長と議論もしたという。しかしその後は仲良くなったという、「うっ」と怖い(汗)人と付き合ったり、駄目だと言われても「やっちゃん」と行動することが重要だと思えます。私は学生時代から数学が苦手でしたが苦労した雨漏れに当たって数学じゃ直らない。現役の皆さんには色々な経験を通して、豊かな発想や思いつき、そして行動を大事にしたいと思っています。いいクルマと触れ合っただけで、そして審美眼を養ってほしいですね。そしていいクルマを作ってお客様に喜んでもらえれば最高だと思えます。」



### Specifications スカイラインスポーツ(クーペ)

- 発表時期: 1961年3月 ●型式: BLRA-3 (R21A)
- 全長×全幅×軸距: 4650mm×1695mm×2535mm
- 乗車定員: 5名 ●車両重量: 1350kg
- エンジン型式: GB4 / 排気量: 1862cc
- 最高速度: 150km/h ●最高出力: 94ps/4800rpm

「昔、殿内さんに仕事で来たことがあるんです。その時、学校を出たばかりの私にも丁寧に対応してくださったことを思い出したりして、今日は凄く懐かしくてね」と話す村上さんにご足労頂いたのは、株式会社トノックス(=社名変更前は殿内製作所)横浜工場、SP310型、SP311型、CSP311型の試作及び量産を担当して頂き、日産とは長い付き合いの会社である。取材時レストア中だった車両は完成し、日産ヘリテージコレクションにて見ることが可能だ。まだ見ていない方は、ぜひ足を運んで欲しい。



## 販売もアフターサービスも 自分たちの責任で

苦労の末に仕上げられたスカイラインスポーツは、1962年4月19日にクーペ185万円、コンバーチブル195万円

他にも撫でると梨の表面のような感触のある「梨地」や、小さな突起がポツポツとある「星目」など、塗装にも苦労をしたというが、そんな苦労を経て検査をしている一方で、ヘッドランプの角度に左右で差があることが見逃されるなど、当時の大らかさも垣間見える。

所属なものだから検査も量販車と同じテストをやらされる。しかも隙間に水道のホースを押しついたりするような意地悪にも思えるような検査もあって、「このクルマは量販車とは違っからこんなテストをされたら漏るよ」と言ったらそのうち現場と喧嘩になって、「俺らは潜水艦を作ってるんじゃないよ」と。検査部に仕事熱心な人がいて、しよっちゅう私らのところに来るわけ。おもしろかったけどね。」

いま見ても  
美しい  
クルマだね!





フランスのノガロ・サーキットを走る現役当時のGTS-R。ワークスの証であるトリコロールカラーが印象的

1980年代になると、ヨーロッパを中心にグループAによるツーリングカーレースが浸透しはじめた。これまでのグループ4、グループ5では大規模な改造が許されていたが、グループAは市販車をベースとして、さらに改造範囲も大きく制限され、見る側にも親近感・市販車の売上に直結するよう流れになる。日本においても1985年からグループA車両によるレースが本格的に始まった。まずグループAのレギュレーションでは、外観の一切に手を加えられない。例えばウイングやオーバーフェンダーの後付は禁止。またエンジンもブロックやヘッド、インマニ、エキマニ、ターボチャージャーなどはノーマルまたはわずかな加工が許されるのみ。こうしてスタートしたグループAによる国内のツーリングカーレースへ日産はR30型RSターボで参戦するも、海外勢に対して目立った成績を残せずにいた。そこでグループAのレギュレーションを考慮した結果、勝つためのモデルであるスカイラインGT-Rの販売を1987年に開始。GT-Rはノーマルの状態で固定式フロントスポイラー、大型のリアスポイラーを装備。エンジンもスタンレス製エキマニや大型のキャレット社製ターボチャージャーを装着し、グループAのベース車両としてのポテンシャルを飛躍的に高めたエポリーションモデルとなっていた。結果、1989年に全日本ツーリングカー選手権において、スカイラインGT-Rは念願のチャンピオンを獲得。その後、グループAのレースで文字通り無敵となるR32型スカイラインGT-Rがデビューした。GT-RはかつてのS54型GT-B、C10型GT-Rがそうであったように開発当初からレースで勝つ目的で作られた。スカイラインによるレースの歴史はR35型GT-Rにバトンタッチするまで続いたが、振り返ると通過点に過ぎなかったGT-Rが、スカイラインGT-R復活の礎になったことは間違いない。

## グループA時代の到来とGT-R誕生



# スカイラインGTS-R ETC出場車 レストアレポート キックオフ編 世界に羽ばたけ、スカイライン!

Restoration report of European Touring Car Championship entered Skyline GTS-R ~Chapter 1 as kick off~  
Soar up to the world Skyline!

今年、2017年はスカイライン生誕60周年、R31型スカイラインGTS-R発売30周年というダブルで節目の年。そこで、日産及び関係会社の有志からなる「名車再生クラブ」が次のレストア対象車として白羽の矢を立てたのが「スカイラインGTS-R ETC出場車」だ。いったいどんなマシンなのか、日産テクニカルセンターで開催されたキックオフ会の様子と合わせて紐解いてみたい。

In 2017, having doubled celebration for 60th anniversary of Skyline Series and 30th anniversary of R31 model Skyline in house Nissan Restoration Club has selected Skyline GTS R (HR31 model) to restore this year which entered European Touring Car Championship in 1988 season. Let us explain about the machine through the Kick Off event at Nissan Technical Center.



ツーリングカーレースは長丁場が多いので、燃料補給には「クイックチャージャー」を使用していた

ダッシュボードやドアの内張りなどがノーマルなのはグループAの規則による。サビは少なそうかな?



ホイールがノンオリジナルな以外は当時の姿のまま保管されていた。デカールが少なくスッキリした外観もワークスならではの

レストアの参考資料として当時の雑誌掲載記事も確保。イギリスで仕立てたマシンなので仕様も未知の部分も多い



国内仕様と違いデスピがある。インマニ、エキマニがノーマルなものの規則による。程度は開けてみたいと……



### Specifications

車名	SKYLINE GTS-R
全長/全幅/全高	4660/1690/1325mm
ホイールベース	2615mm
トレッド(前/後)	1460/1465mm
車両重量	1180kg
エンジン型式	RB20DET-R
排気量	2029cc
最高出力	294kW (400ps) /7200rpm
最大トルク	412Nm (42.0kgm) /6000rpm
トランスミッション	前進5速、後進1速
駆動方式	FR
サスペンション(前/後)	ストラット/セミトレーリングアーム
ブレーキ(前/後)	13inchベンチレーテッドディスク/12inchベンチレーテッドディスク
タイヤ(前/後)	240-625-17/240-655-17

スカイラインは一部

30年の年を経た咆哮が聞けることを楽しみに待つとしよう。

1988年の欧州ツーリングカー選手権とスパ・フランコルシャン24時間レースに参戦し、スパでは6位入賞を果たしている。スカイラインは一部

今回のキックオフからレストアはスタートし、2017年晩秋のニスモフェスティバルでお披露目の予定だが、30年の年を経た咆哮が聞けることを楽しみに待つとしよう。

## 世界も見据えたレース参戦

今回レストアされるスカイラインGT-R ETC出場車は、基本的には国内のグループA車両に準拠した仕様だが、製作はイギリスに設立されたニッサンモータースポーツヨーロッパ(NME)によるもので、実際、細かな部分で国内仕様とは異なっている。このGT-Rは1988年の欧州ツーリングカー選手権とスパ・フランコルシャン24時間レースに参戦し、スパでは6位入賞を果たしている。スカイラインは一部

の国を除きグローバルに展開したモデルではなく、レースでも一貫して国内のみ参戦していたが、このGT-Rで初めて世界のレースに打って出たことになる。それは後に世界で戦えるツーリングカーとなっていくR30型も見据えてのことだろう。腕試し、武者修行のようなものだ。NME社長も歴任した本誌日産編集長も「NMEは日産による欧州でのモータースポーツ活動の拠点として設立され、GT-Rはその体制作りにも貢献したマシンだった」と話す。

「名車再生クラブ」によって今回レストアされる車両は、1988年にヨーロッパ・ツーリングカー選手権(ETC)に参戦した「スカイラインGT-R」。このレースマシンはグループAというカテゴリのレギュレーションに則って作られているが、そこに至るまでのスカイラインのレース活動についてはまずは簡単に振り返りたい。スカイラインによるレースはプリンス時代の2代目・S50型から始まる。特にレース車のベースとして特化したS54型(GTA型)の登場がスカイラインによるレース活動の原点になった。日産時代になると、C10型通称「ハコスカ」の登場で、S54型同様レースに勝つために誕生したスカイラインGT-Rによって、ツーリングカーレースで王座に君臨することになるのは周知の通り。1969年から1972年の3年間で通算52勝という金字塔を打ち立てた。オイルショックや、排ガス規制の強化に注力することからしばらくはスカイラインによるレース活動は休止することになる。次にスカイラインの名がサーキットに響くのは1980年まで待たねばならなかった。グループ5に準拠したシル

エットフォーミュラ「スカイラインスーパーシルエット」の登場だ。ただし、このスカイラインスーパーシルエットの外観はR30型に似せているものの、中身はまったくの別物。シャシーは一部を除きパイプフレームとなり、エンジンも市販車には搭載されなかったLZ20型が採用されるなど、それまでのツーリングカーとは一線を画するものとなっていた。

僅か800台の限定販売だったGTS-Rは固定のFRスポイラーや大型RRスポイラーが外観の特徴。出力は210馬力と当時最強を誇った



来て・見て・体験するモータースポーツイベント

Come and see, then having Motorsport experience

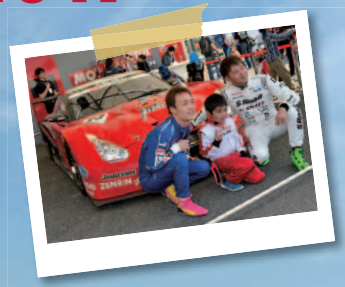
# モータースポーツジャパン 2017

## フェスティバル イン お台場

Motorsport Japan 2017 in Odaiba Tokyo

大都会東京の中でも有数の観光名所お台場に今年もエキゾーストノートが響き渡った。2006年から毎年開催されてきたモータースポーツジャパンも2017年で12回目を数え、回を追うごとに規模も内容も充実。今やモータースポーツファンにはなくてはならない存在に。そして初めてモータースポーツに触れる人へのワクワク感も最高潮。今回はどれだけエキサイティングなシーンを魅せてくれたのか。

Exhaust note traveled over a tourist spot Odaiba area in Tokyo this Spring. It was 12th Motorsport Japan 2017 in Odaiba since 2006. The event became more popular to promote motorsport activities for everybody. Many of the audience were enjoying the exciting scenery of the event this year again.



### 体験型イベントに進化!

好天に恵まれた4月15日、16日の2日間で、来場者数延べ12万人超という今度も大盛況となったモータースポーツジャパン 2017 フェスティバル イン お台場。日本におけるモータースポーツ文化の発展と啓蒙を目的とし、開催当初から国内外の自動車メーカー、部品メーカーなどが垣根を越え、四輪、二輪、レースカー、ラリーカー、ドリフト、トリアルなど様々なカテゴリーの迫力ある走りが身近に見られるイベントとして今や、自動車関連イベントとして屈指のビッグイベントだ。東京のお台場というアクセスの良さもあり、「サーキットは遠いから」とか「帰りは混むから大変」という足を踏んで



スカイラインの生誕60周年を記念して、歴代モデルすべての変遷を展示



デモンストレーションランではSUPER GTのGT-Rが迫力ある走りを披露

いたが、モータースポーツジャパンでの迫力に触れ、実際にサーキットへ足を運んでみたという方も多いただろう。これまでモータースポーツジャパンは見るのがメインのイベントとして盛況だった。実際、レースの世界でドライバーとして参加するのはハードルが高い。その為、モータースポーツジャパンでは観客が気軽に参加できる環境を整えてきた。たとえば昨年からは「キッズカート」「キッズバイク」。またレーシングマシンの助手席で同乗走行ができる「レーシングカー体験走行」や、コクピットに座ってドライバー自線で楽しめる「レーシングカーコクピット体験」だ。さらにサーキットでお馴染みのスタート前に間近でマシンやドライバーに接することができる「グリッ



毎回大人気の日産ドライバーたちにによるトークショー。サーキットと違い和やかな雰囲気でもアリ



展示エリアでは日産の旧車がズラリ。レースマシンに負けず劣らずこちらにも来場者から人気を博していた



無敵を誇ったグループA時代のR32型スカイラインGT-R……と思いきや、これらは精巧に作られたナンバー付きレプリカ



スーパーGTで活躍したGT-Rは子どもにも大人気。レーシングスーツに身を包み気分はレーシングドライバー!

ドウォーク体験などのプログラムが用意され、より深くモータースポーツを楽しめるようになった。回を増すごとに趣向を凝らし、子どもから大人まで一日中楽しめるイベントへと進化しつつあるモータースポーツジャパンの今後に期待感が増すばかり。さらなるモータースポーツ文化の発展と、自動車生産国として日本の自動車文化が豊かになることを願いつつ、これからも目が離せないイベントになるだろう。