

日産自動車 R32 スカイライン開発主管  
オーテックジャパン元常務取締役技術本部長

## 伊藤 修令

日本を代表する高性能スポーツカーの礎をつくる



### 伊藤修令(いとう ながのり)略歴

1937(昭和12)年 3月7日広島県竹原市生まれ  
1959(昭和34)年 広島大学工学部機械工学科卒業  
富士精密工業(プリンス自動車工業の前身)入社  
第4設計課(シャシー)に配属。スカイライン(S50~C210)のシャシー設計を担当。日本グランプリ出場のツーリング・クラス用車両の開発にも参画。レーシングカーR381、R382のサスペンションを設計  
1973(昭和48)年 日産自動車第3シャシー設計課課長  
1978(昭和53)年 ローレル(C31)開発主担  
1981(昭和56)年 FF車(マーチK10・プレーリーM10)開発主管  
1984(昭和59)年 ローレル(C32)、レパード(F31)開発主管

1985(昭和60)年 スカイライン開発主管(R31、R32)。R32でGT-Rを復活させる  
1989(平成元年)年 R32型スカイライン、GT-R発売  
1990(平成2)年 オーテックジャパン出向、同社常務取締役技術本部長  
1999(平成10)年 同社顧問、  
2000(平成11)年 同社退社

### 団体関係

社団法人日本自動車車体工業会 理事・関東支部長  
プリンス&スカイラインミュージアム名誉館長(現職)

### 初代スカイラインに憧れプリンスに入社

伊藤修令氏(以下伊藤)は、広島県竹原市の農家の次男として昭和12年に生まれる。実家が精米所も営んでいた関係で水力タービンや石油発動機などもあり、機械のメカニズムに興味を持った。理系が得意だったこともあり、広島大学工学部に入学、機械工学科でエンジンを学び、卒業論文はディーゼルエンジンの燃焼解析をテーマに選んだ。

そして、大学時代、初代プリンススカイライン(ALSI)の洗練されたデザインと先進的な国産技術で志の高さに感動して富士精密工業の入社試験を受けた。

### 櫻井のもとで足回り設計に従事

入社するとシャシー設計課に配属され、サスペンション・グループの責任者だった櫻井眞一郎に出会う。新人研修では製図の練習を徹底的にやらされ、櫻井に初代スカイライン改良型のための試作エンジンマウントの設計を命じられる。

以降、櫻井のもとでスカイラインの足回りの設計・開発に一貫して携わることになった。また日本グランプリで活躍したレース車両の開発にも参加し、スカイライン(S54B)の設計にも従事している。1966年にプリンス自動車と日産自動車とが合併し、スカイラインとブルーバードの部品を共通化することになり、足回りの共通設計を担当。そして小型大衆車のFF化の動きが進む中で、プレーリー(M10)とマーチ(K10)の設計・開発にもかかわった。

### スカイライン開発主管として走りのスカイライン復活を目指す

スカイラインの開発主管(責任者)に就いたのは1984



伊藤が富士精密工業に入社するきっかけとなった初代プリンススカイライン(ALSI)



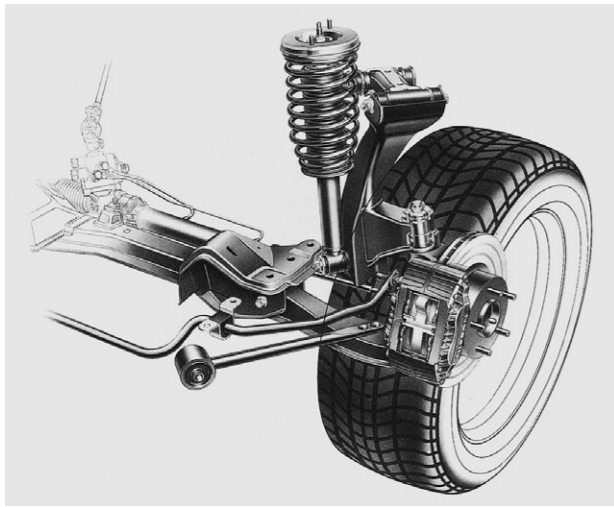
R32スカイラインラインオフ式で中川良一(左から2人目)、田中次郎(左端)、櫻井眞一郎(右端)らと

年の暮れで、病に倒れた櫻井の跡を急遽継ぐことになった。7代目スカイライン(R31)の運輸省届け出の直前、開発の最終段階だった。スカイラインは代を重ねるごとに大きく豪華になり、1980年代に入り、販売台数も頭打ち、伸び悩みに直面していた。R31も同様で、ユーザーからはスカイラインの原点に戻ってほしい、との声が寄せられた。

その後伊藤はR31に続き8代目のスカイライン(R32)の主管を務めるにあたり、プロダクトマーケティング活動を実施して、市場の動向やユーザーの声をリサーチ。その結果なども踏まえながら、当初から念頭にあった「走りのスカイラインの復活」を前面に掲げ、ボディサイズとデザイン、エンジン、足回りなどあらゆる要素にこだわり、すべてを一新した。また、かつて日本グランプリで活躍した「GT-R」をR32に設定し、レース活動で他車を凌駕することを目指した。

### 走行性能向上へ新技術導入

R32の開発にあたって、エクステリア・デザインでは歴代スカイライン伝統のサーフィンラインやリアの丸目4灯ランプにこだわりながら、走りをイメージできるコンパクトで引き締まった造形を目指した。同時にボディを軽量・高剛性とするため、高張力鋼板などの採用を積極的に進めた。足回りでは、すでに導入済みだったリヤマルチリンクサスペンションに加え、フロントマルチリンクを採用、新しい四輪駆動システム(アテーサETS)を研究部門とともに完成させ、採用した。エンジンは直列6気筒のRBエンジンのレスポンスを向上させるなど改良を進めた。さらにGT-Rの開発にあたっては2.6リッターターボのRB26DETTを新



リアに加えフロントにもマルチリンクを採用し、走行性能を高めた



サスペンションの開発を目的に試作されたサスペンション・テスト・ベッド

設計し、電子制御トルクスプリット4WDを組み合わせることで走行性能をさらに高めた。

#### 組織風土を変革、自由にもの言える現場組織に

R32スカイラインとGT-Rの開発目標として伊藤は、「走りのスカイラインを復活させる」という「明快なコンセプト」、ターゲットを絞るなど「選択と集中」、他



ドイツでの走行テストで自らスカイラインGT-Rのハンドルを握った伊藤

車を凌駕するという「高い志と本物志向」、の3点を開発スタッフに強くアピールしたが、さらに開発現場においては「組織や職位を越えて本音のクルマづくりをしよう」、とも訴えた。当時、開発現場においては、エンジン、シャシー、デザインなど開発部門ごとの縦割り主義、技術員と技能員、管理職と現場などの間に垣根があった。

伊藤はこうしたものを取り払い、自由にものが言える雰囲気、他部門がデザインにも口出しできる、といった風通しの良い組織をつくった。時あたかも開発部門では「1990年までに足回りで世界を目指そう」という901活動がシャシー設計部門で始まっており、伊藤はこれと呼応しながら、性能レベルと完成度の高い「走りのスカイライン」実現に奔走した。

#### 日本車で初めてニュルブルクリンクで開発テスト

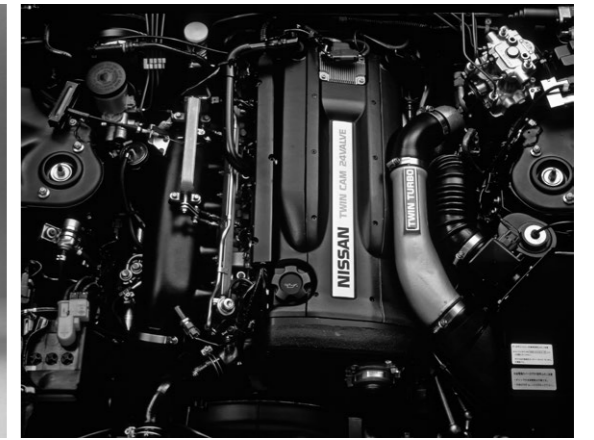
GT-Rの熟成においては、日本車では初めて、ドイツのニュルブルクリンクで開発テストを実施した。エンジンの出力目標300馬力を達成し、これを受け止める足回りとしてアテーサETS(4輪駆動システム)を搭載していた。901活動の目標である市販車で「世界一」を証明できる目標タイムをクリアするべく、当初は不具合の連続だったが、現場でスタッフが一丸となって一つひとつ現地で解決し、半年後には目標タイムをクリアすることに至った。

#### 進化を続け、日本を代表する高性能車の名声

こうした積み上げにより、R32スカイラインは市場で高く評価されるとともに、GT-Rは国内のツーリングカーレースで他車を圧倒し、連戦連勝を続けることで、スカイラインの名声を改めて高めることになった。さらにスカイラインとGT-Rはその後もR33、R34と進化を果たし、「日本のスポーツカー＝スカイライン」の名声を受け継がれてきた。

またGT-Rは「スカイライン」の冠こそ外されはしたが、世界トップクラスのスポーツカーとしてアメリカ、ヨーロッパで日本を代表する高性能車として認知されている。近年の日産GT-Rの源流ともいえるスカイライン復活の礎をつくったのがR32であり、開発責任者として組織をまとめ上げた伊藤の功績によるところが大きい。

(日本自動車殿堂 研究・選考会議)



ツーリングカーレースで圧勝を続けたR32スカイラインGT-R(左)とその心臓部のRB26DETT(右)



内装にも伊藤のこだわりが強く表れたR32スカイライン。左はGT-Rのインパネ、右はクーペGTs-t typeMのシート



GT-Rだけでなく市販量産モデルも走りにこだわった(4ドアセダン GTs-t typeM)



オーテックジャパンで櫻井真一郎、S54Bスカイラインと



プリンス&スカイラインミュージアム開所式で主催の岡谷市とスカイラインオーナーズクラブの関係者らと



日本グランプリでスカイラインを連戦連勝に導いたファクトリーチーム監督の青地康夫と村山工場お別れ走行会で