

宮坂 宏さん 機械工学科 1970 年卒業



◆ 経 歴

- 1970 年 武蔵工業大学工学部機械工学科卒業
在学中に軽自動車のエンジンを使用したレーシングカーを製作。
- 1970 年 車体工業株式会社(いすゞ自動車子会社) 自動車用プレス金型の設計
- 1973 年 ノバ・エンジニアリング株式会社 レースメカニック及びエンジニア、レース車両の設計、製作
- 1979 年 フォートラン株式会社 技術部長 アルミホイール製造、組立工場の立ち上げ、生産管理、パートタイムでレースチーム技術支援、レース車両の設計
- 1986 年 ムーンクラフト株式会社 取締役開発部長 自動車メーカーから受託の試作車の設計、レース車両の開発、設計。レースエンジニア
- 1993年 フリーランスのレースエンジニア、技術コンサルタントとして独立。
レースチームとの委託契約によりチームの運営、技術監督、レースエンジニア、車両開発、人材育成
- 2004 年 株式会社デプロ ディーゼルトラック用排ガス浄化装置の開発。新規事業開拓、事業化計画。
- 2004 年 ~5 年 CS放送スポーツ・アイ・エスペン ル・マン24H レースの解説を担当
- 2008 年 スクーテックジャパン株式会社設立。電動バイクの研究開発、企画、輸入、販売
- 2008 年 社団法人自動車技術会主催 学生フォーミュラ大会 デザイン審査員 現在も
- 2015 年 株式会社アビタックス(ABITAX)経営参画
- 2021 年 同社 代表取締役 現在に至る

◆ 本人コメント

幼い頃から道具や機械いじりが好きで、鉄道模型から模型飛行機、さらにエンジン付きラジオコントロール模型飛行機の製作に熱中する。バイクの免許取得後はバイク整備いじりや軽自動車を改造したりしました。大学時代には模型飛行機仲間(他大学在籍)と共に、軽自動車用エンジンを使用したレースカーを製作した。

その為勉強がおろそかになり卒業には5年かかったが、当時の社会状況と運に恵まれ、1970年いすゞ自動車の子会社である車体工業株式会社に入社。プレス金型設計部門に配属された、そこの2年間の設計実務の経験は、後にレース用車両の設計に携わる上で大きな財産となった。

入社1年目・2年目には、武蔵工大機械工学科の同級生である山口和馬(ABITAX 株式会社創設者、デザイナー)が卒業後に就職せず軽自動車のレースカー製作を続けていたことから、勤務時間以外のほぼすべてをその活動に費やした。

1972年、入社3年目の年末、同じような軽自動車のレースカーを作っていたグループ(三村健治主宰のMANA)が本格的な2000cc エンジン搭載レースカーを製作していることを知り、「本当にやりたいことに挑戦する」決意を固め、車体工業株式会社を退職。1973年初頭に MANA へ参加し、無給・無休で活動を開始。2L レーシングカー「MANA06」のフロントサスペンション改良設計を任された。

しかし、MANA は 1973年6月に破綻。その後、ノバ・エンジニアリング株式会社に入社し、レースメカニック、レース車両の設計・製作・開発に携わる。生沢徹のチーフメカニック兼エンジニアを務め、1977年には GC シリーズ優勝を達成。

設計したレースカー(FJ1300、F-2、富士 GC レース用車両)は、中嶋悟、星野一義らのドライブにより、全日本選手権および GC シリーズでチャンピオンを獲得した。

1978 年には、自ら設計・製作した F-3 で中嶋悟と共に英国 F-3 シリーズに参戦した。

当時の英国 F-3 シリーズは、世界中から F1 を目指すドライバーが集結し、車体メーカー間の競争も非常に激しい、世界最高峰の登竜門であった。1976年から1978年にかけて、国内レースでは海外製レースカーを打ち破り、日本ではトップの成果を挙げていたものの、自分を含めて世界のレベルには程遠いことを痛感することとなった。

単身で世界に挑み続けるか悩んだ末、1979年にレースの第一線から退き、以前より誘いを受けていたアルミホイールメーカー、フォートラン株式会社に参加することを決断した。同社は武蔵工業大学機械工学科の同級生・三河良三が起業した自動車用品の開発・販売会社であり、アルミホイールの設計をはじめ、製造、組立工場の立ち上げ、生産管理まで幅広く携わった。

その一方で、チームイクザワおよびムーンクラフト株式会社においてレース分野での技術支援を継続。チームイクザワでは 1981年・1982年には中嶋悟、1983年にはジェフ・リースの全日本 F2 選手権チャンピオン獲得に貢献した。ムーンクラフト株式会社では 1983年、ル・マン 24 時間レース用車両「マツダ 717C」を設計し、同レースでクラス優勝を達成している。

1986年、フォートラン株式会社での業務とレース関連業務の両立が困難となり、同社を退職してムーンクラフト株式会社へ入社。自動車メーカーからの受託による試作車設計やレース車両の開発・設計に従事するとともに、自社レース活動ではレースエンジニアを務め、ドライバー鈴木垂久里、片山右京、中谷明彦（武蔵工大 OB 現自動車ジャーナリスト）、服部尚貴らとともに全日本F3000選手権に参戦。1988年 89年にはヨーロッパF3000にも参戦。1991年にはF1日本GPおよびオーストラリアGPにおいて、イタリア・コロニF1チームのエンジニアとして参戦した。

1992年後半、ムーンクラフトにおいて自社レースカー開発の継続が困難な状況となり、自身も新たなものを生み出すエネルギーの低下を自覚していた折、ホシノレーシングより破格の条件でレースエンジニアとしてのオファーを受け、ムーンクラフトを退社。1993年よりホシノレーシングに入社した。

社員という立場ではあったが、結果のみを求められる特別な契約形態であり、成果を出せなければ即契約解除となる、1年単位のフリーランスに近い覚悟で臨んだ。加入初年度には、星野一義にとって1987年以来5年ぶり、かつ最後となる全日本F3000選手権シリーズチャンピオン獲得に貢献。しかし翌年以降はチャンピオン以外の成績が評価対象とならず、1994年をもって契約解除となった。

その後はフリーランスのレースエンジニアとして、複数チームとカテゴリー別に契約し、2003年までフルタイムでレースエンジニアおよび技術監督として活動を続けた。

1996年から1999年にかけては、全日本GT選手権、スーパーツーリング、フォーミュラ・ニッポンに参戦する有力チームと契約し、レースエンジニアとして数々の好成績を残した。主な担当ドライバーは、エリック・コマス、影山正美、影山政彦、脇坂寿一ほかである。

1999年から2002年までは、チーム・ゴウのテクニカルディレクターを務め、ル・マン24時間レースをはじめとする海外レースに参戦。ドライバーは中谷明彦、加藤寛樹、ジョニー・オコネル、荒聖治、ヤニック・ダルマスほか。2000年から2002年にかけては海外レースを中心に活動したが、2003年に国内レースへ復帰した後は、海外レースほどの充実感を得られず、成績も伸び悩んだ。この頃より、国内レースへのモチベーションが低下し、自動車レースの仕事が続けるか否か、また他分野への転身について模索するようになる。

2003年末、自動車レース分野で培った技術およびプロジェクトマネジメント経験を活かし、ディーゼルエンジン排ガス浄化装置メーカーである株式会社デプロと技術支援契約を締結。当時開始されたトラック用ディーゼルエンジン排ガス規制への対応として、後付け排ガス浄化装置の開発、認可試験、国土交通省との折衝などを担当した。加えて、新規事業の発案、事業調査、事業化計画の立案、収益スキームの構築など、経営寄りの業務にも深く関与した。

一方で、レース分野においてもパートタイムで技術支援を継続。ヨコハマタイヤからの要請で2004年から2006年にかけてスーパー耐久シリーズにおいて技術監督およびレースエンジニアを務め、2005年、2006年の2年間15レースで14回の連続優勝を果たした。

また、2004年、2005年には、CS放送「スポーツ・アイ・ESPN」にてル・マン24時間レースの解説を担当した。

2008年より現在まで、自動車技術会の要請により学生フォーミュラ大会のデザイン審査員を務めている。学生との討論や、デザイン審査員の自動車メーカー現役エンジニアとの交流は、何ものにも代えがたい喜びである。

2008年、同社の事業縮小を契機に、関与していた電気スクーター事業計画を引き継ぎ、スクーターックジャパン株式会社を設立。法人設立、登記、銀行融資対応など、経営実務全般を自ら担い、スタートアップ経営に本格的に取り組む。自動車技術の知見を基に中国製電気スクーターの日本市場適応を進め、事業を立ち上げたが、品質改善やアフターサービス対応、競合参入による価格競争など、製造業経営の難しさに直面。最高速度、加速力、航続距離で競合車を凌駕する国内高性能の電気スクーターを開発し、差別化を図ったものの、コスト上昇の影響もあり、2016年から事業を縮小した。

2015年後半、武蔵工業大学機械工学科の同級生である山口和馬氏が経営する、デザインプロダクトの企画・製造・販売を行うABITAX株式会社より、経営参画の要請を受ける。新たな分野での事業再構築に魅力を感じ、電気スクーター事業と並行しながら同社の運営に参画。

ABITAX株式会社では、社内体制の見直し、業務効率化、オンライン販売および海外販売の強化、B to C事業(Business to Consumerの略で、企業が一般消費者を対象にビジネスを行う形態のことを指す)の拡充、外注先の整理、コスト構造の改善など、経営全般を推進。徐々に業績改善を実現し、事業基盤の安定化に寄与した。

2021年、ABITAX株式会社代表取締役役に就任。現在は、技術者としての感性と事業運営の経験をもとに、ABITAXならではのデザインテイストとブランド価値を礎に、長期的視点での安定した事業運営を目指している。

また仕事以外では、先に述べた学生フォーミュラへの関わりに加え、古いクルマの修理や整備、冬のスキー、氷上走行会などを楽しんでいる。1994年製のステーションワゴンと2000年製のオープンスポーツカーを所有し、トラブルや不具合も含めて「直しながら乗る」こと自体を楽しんでいる。氷上走行会は、安全な環境でクルマの限界性能を体感できる貴重な機会であり、今なおクルマと向き合う大切な時間となっている。

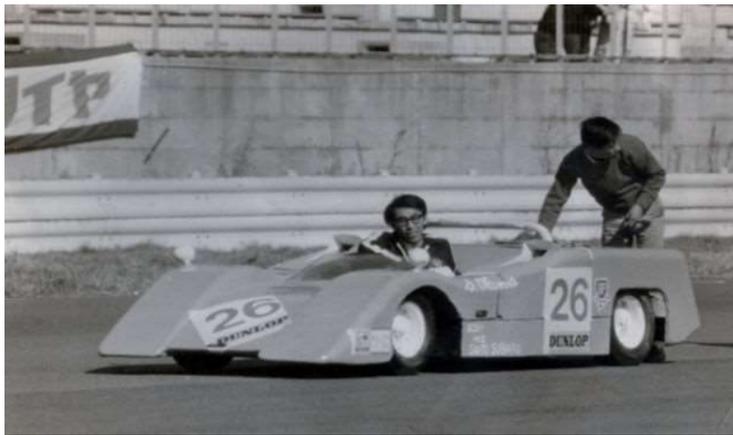
これまでの人生を振り返ると、幼いころは我儘しほうだいに育てられ、好きなことには寝食を忘れて熱中し、興味の無いことには我慢して続けることはしてこなかったと思う。幸いなことにここまでこられたのは、常に周囲の人々に支えられ、時に迷惑をかけながら、ほぼすべての転機で運に助けられた結果だと思う。個々の出来事、仕事の成果が悪い時も、すべて自分に都合よく解釈して前向きに乗り越えてきた。

つらいことを我慢しながら努力する生き方は出来なかった、自分が楽しいと感じられ、夢中になれることを続けたことが、結果として仕事の成果にもつながったと思う。

「好きこそものの上手なれ」ということわざは、最も実感をもって頷ける言葉である。

78歳となり、好きなことを続けられる時間がどれほど残っているのかは分からない。これからも学生フォーミュラでの活動や、若い世代と話をし、技術や経験を共有でき、クルマに触れて手を動かす時間を持てれば最高である。

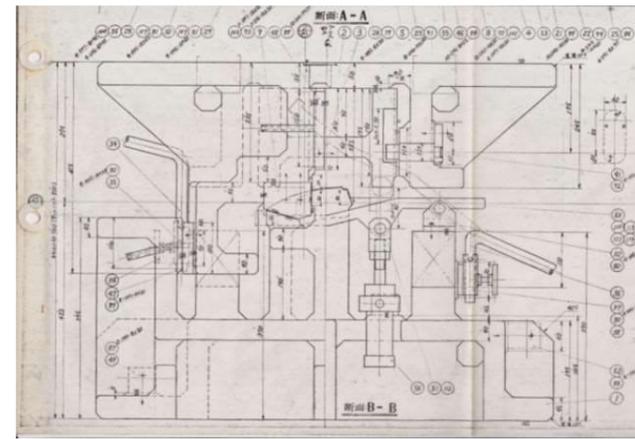
◆ 写真



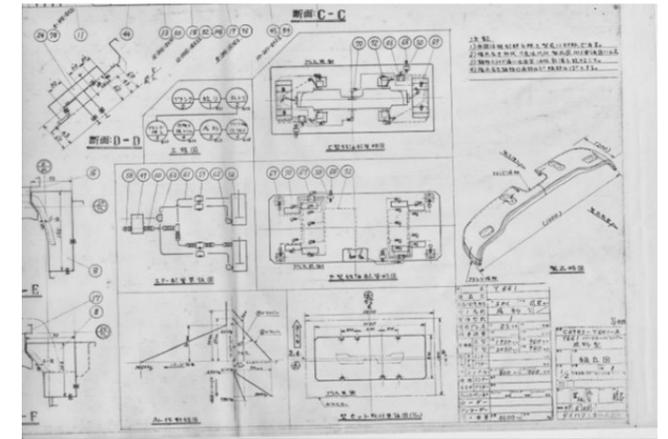
学生時代に友人と作ったスバル 360 エンジンのレースカー、後ろで私がレース前のプラグ交換をしている



左の車でレースに参戦



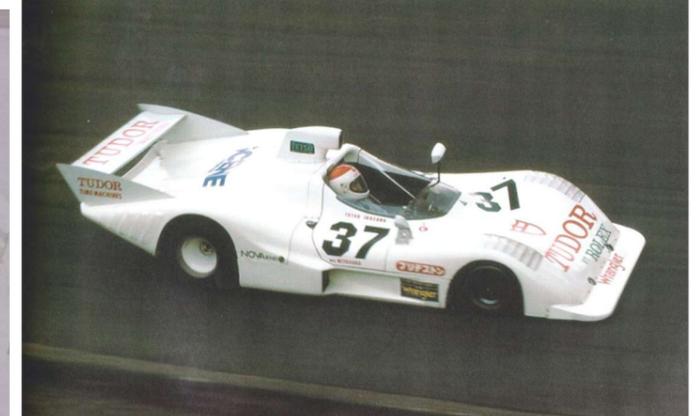
車体工業株式会社成型設計課勤務時代のプレス金型設計図



1971年 アウトフォーム02 武蔵工大機械工学科の同級生である山口和馬が作ったホンダ N360 のエンジンのレースカーを手伝った(サラリーマン時代;本人左向き後ろ姿) 筑波サーキットでのレースに参戦(右)



生沢徹のチーフメカニック兼エンジニアを務め、1977年にはGCシリーズ優勝を達成。(左写真手前:本人)



設計したレースカー (FJ1300、F-2、富士GCレース用車両) NOVA 513 1977年全日本FJ1300選手権全7レース、7優勝、ドライバーは中嶋悟 エンジンは初代ホンダシビックのエンジンを「無限—マツウラ」レース仕様にチューンアップ



NOVA532 F-2



NOVA 53S 1978年富士ランドチャンピオンシリーズでシリーズチャンピオン



1978年 中嶋悟と共に英国F-3シリーズに参戦 ブラウンズハッチサーキット:スタート前のグリッド 本人;車の左に立っている



TVドキュメンタリー、テレビ全国放映
合わせてVHSソフトを発売



マツダ 717C グループ C2 規定車両
1983年 ルマン 24H レース C2クラス優勝



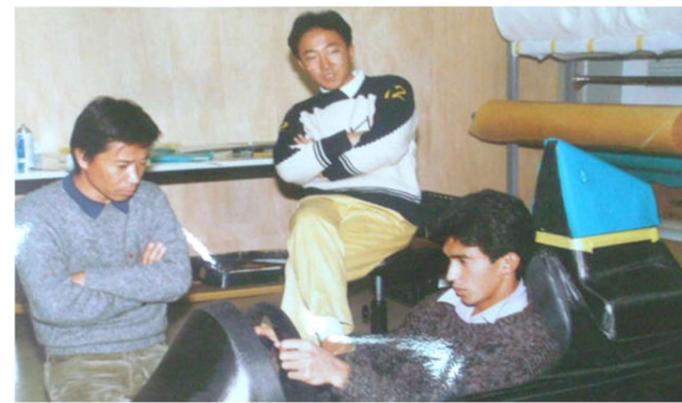
1983年ルマン 24H レースゴール後
C2クラス優勝



ヤマハ発動機株式会社より受託のスポーツカー
試作車ヤマハ OX99-11



1987年9月12日(土)~9月13日鈴鹿グレート20
ドライバーズレース鈴木亜久里優勝
(本人;中央サングラスの人物)



1987年末 最初のカーボンモノコックで
ドライビングポジション確認、
(左から本人、由良拓也、鈴木亜久里)



ムーンクラフト MC030 1988年鈴鹿第1戦



1989年 MC 040 ヨーロッパF3000 片山右京



1991年 F1 オーストラリア GP コローニ F1
ドライバー服部尚貴



1997年 全日本 GT 選手権レーススタート前
DENSO スープラ GT500



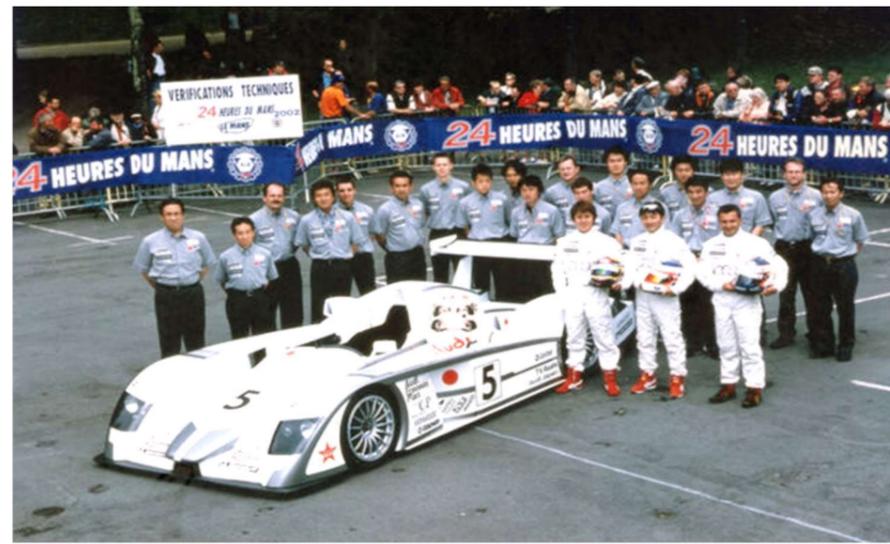
1993年 F3000 テスト 星野一義(右)と打合せ



1999年 ルマン 24H レース チーム郷
BMW98LMP ドライバーは中谷明彦、加藤寛樹、ヒ
ロ松下(本人左端)



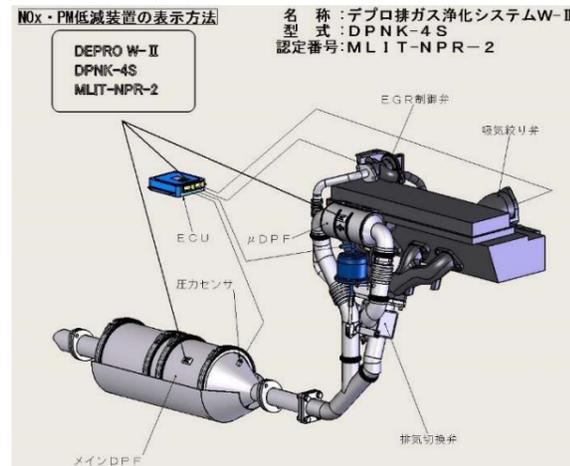
2000年 ルマン 24H レース総合 5位 パノス LMP-1
ロードスターS パノスチーム(USA)
(本人:後列右から5人目)



2002年 ルマン 24H レース 総合 7位 AUDI R8 チーム・郷
本人:右端



2002年ルマン 24H レース
予選中のセット変更指示



後付け排ガス浄化装置の開発、認可試験、国土交通省との折衝



2005年 スーパー耐久レース ポルシェ 996 レース仕様
ドライバー織戸学、谷口信輝



2010-2015年 電気スクーター開発
SCOOTECH SZ552RR



学生フォーミュラ デザイン審査 本人右から2番目

