

ストックカーの歩み

出典: フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』

出典: フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』

[ナビゲーションに移動](#)[検索に移動](#)



この記事は[検証可能な参考文献や出典](#)が全く示されていないか、不十分です。

[出典を追加](#)して記事の信頼性向上にご協力ください。(2009年4月)



2004年 [デイトナ 500](#) ([NASCAR](#)・[ネクステルカップ](#))

ストックカー (Stock car racing) は、[自動車レース](#)の競技形態のひとつで、[アメリカ合衆国](#)を中心に世界中で各種の選手権が開催されている。

以下は、特に注釈がない限り、アメリカ合衆国におけるそれについての記述である。

□

目次

- [1 概要](#)
 - [1.1 名称](#)
 - [1.2 車体](#)
 - [1.3 サーキット](#)
 - [1.4 レース](#)
 - [1.5 他カテゴリとの違い](#)
- [2 人気](#)
- [3 各国のストックカー選手権](#)
 - [3.1 アメリカ国内](#)
 - [3.2 アメリカ以外](#)
 - [3.2.1 日本](#)
- [4 脚注](#)
- [5 関連項目](#)
- [6 外部リンク](#)

- [6.1 アメリカ合衆国](#)
- [6.2 イギリス](#)
- [6.3 カナダ](#)
- [6.4 ブラジル](#)

概要[編集]

名称[編集]



1960年代のストックカー。市販車をベースにしていることがわかる

ストックカー (stock car) という語は本来、工場出荷時の状態のままの市販車に付けられるべきものである。しかしながら今日においては、逆に一切の市販車の由来部品を持たず外観だけ市販車を模した、レース専用のレーシングカーを指す。

1948年に[ウィリアム・フランス・シニア \(Bill France Sr.\)](#)によってストックカーの一選手権として [NASCAR](#) が初開催されるにあたり、出場車両に対して「一般市場で 500 台以上売られた市販車種をベースにしたもので、改造は一般的な自動車部品販売店で入手可能な部品を使用したものに限る」、という条件がつけられており、FIA 規定でいえばグループ A に近い性格の車両であった。多くの場合、参加するドライバー自身が同時に車両のオーナーであり、[改造](#)や[整備](#)を手がける本人でもあった。

しかし競技車両が市販車では考えられないような速度域に達するに及び、市販車以上の安全性を持つことが求められた結果、市販車ベースの車両による参戦という形態は根本的な変更を余儀なくされることとなった。1970年代になるとストックカーレースで使われる車両はレース専用で作られた、市販車に似せたボディを被せるという形態へと変化していった。

こうして“ストックカー”が当初の意味から逸脱していったため、本来の市販車をベースに改造したストックカーレースやカテゴリは、今日ではしばしば「[ショールームストックレーシング](#)」と呼ばれ、区別されている。今日的な意味での競技専用シャシーを用いるストックカーレースが成立した 1970 年代に、SCCA ([Sports Car Club of America](#)) の主催により、車体の改造費用として 3,000 ドルという上限を設けた上で初のショールームストックレーシングが開催されている。このショールームストックレーシングは安全性に関する変更を加えた上で現在まで続いている。

車体[編集]



今日のストックカー。車体はパイプフレームで生まれ市販車とは全く異なる構造を持つ

現在のストックカーは一見すると普通の市販車に見えるが、実際には車体、サスペンション、エンジンなど、全てが専用設計の[シルエットタイプカー](#)である。一般的には[セダン](#)や[クーペ](#)のデザインが用いられるが、NASCARの[キャンピング・ワールド・トラック・シリーズ](#)のように[ピックアップトラック](#)が採用されることもある。

規則によってストックカーは街中を走る市販車に比べ電子制御などの面では劣ったもの(いわゆる「ローテク」)となっている。一例としてエンジン内の燃料供給方法は、現在大部分の市販車が電子制御式[燃料噴射装置](#)を用いているのに対して、アメリカ合衆国における最高峰であるNASCARにおいてすら2011年まで伝統的な[キャブレター](#)を用いていた(2012年より電子制御式燃料噴射装置が導入された)。

なお誤解されがちだが、厳格な規制で同一条件に近づけられているだけで、シャーシは必ずしもワンメイクではない。特にNASCAR3大シリーズのような注目度の高いレースでは市販車に近く、かつ魅力的なデザインである必要があるため、各社にボディラインの違いが見られる。空力・足回りなどについても同様に開発が可能である。

エンジンは幾つかの自動車メーカーによって供給されている場合が多いが、参加ドライバーの条件をなるべく等しくするため、これらもまたレギュレーションにより寸法などの面で制約を受けている。

車体について、参加チームはサスペンションなどのセッティングの変更は許されるが、任意の部品の換装などは基本的に許されない。

サーキット[編集]

北米ではバンクと呼ばれる傾斜のついた全長0.5マイルから2.66マイル、すなわち800メートルから4,200メートル程度の「[オーバルトラック](#)」を主に用いるが、ストックカー・ブラジルのようにヨーロッパの影響が大きい地域では複数の直線とカーブから構成された[サーキット](#)(ロードコース)がメインである。

オーバルコースについて、全長が1マイル、すなわち1,600メートルに満たないものについては、ショートオーバルと呼び、加えて未舗装のショートトラックについては[ダートトラック](#)と呼称する。全長2.5マイル以上でアクセル全開で走行できるオーバルコースはスーパースピードウェイと呼ぶ。

レース[編集]

レース周回数の特徴として、各レースの決勝で基本的に同一の距離を走る[F1](#)などと異なり、レース毎に走行距離が異なっているという特徴があり、レースはおおむね200マイルから600マイル(320キロメートルから1,000キロメートル)で争われている。

レース中の平均時速はおよそ160 [mph](#)(275.5 [km/h](#))に達する。これは、220 [mph](#)(354 [km/h](#))ほどに達する[インディカー](#)などの[オープンホイールレーシングカー](#)に比べれば、やや控えめな速度と言える。しかしストックカーはイン

ディカーと比べ互いに接近しやすい上、トラクションや空力性能で劣る非常に不安定な車体であるため、接触により多重クラッシュが発生することもあり、ドライバーには難しいレースとなる。

最高峰レースである NASCAR は、[デイトナ](#)など幾つかのコースにおいて、平均 200 mph (320 km/h) に達している。

他カテゴリとの違い[編集]

ヨーロッパを中心に開催されている[ツーリングカー](#)または[グランドツーリングカー](#) (GT) のレースは、市販車の外見を持っているという点では共通しているが、ストックカーが[シルエットタイプカー](#)を用いるのに対して、ツーリングカーおよび GT は市販車を改造した車両が用いられているという点を基本的な違いとしている。ただし[ドイツツーリングカー選手権](#) (DTM) や[スーパーGT](#) の GT500 クラスのように実態はシルエットタイプカーを用いた選手権も存在する。

車両以外では、大部分のストックカー選手権がもっぱらオーバルコースで開催されるのに対し、ツーリングカーは主にロードコースで開催され、オーバルコースでの開催は極めて稀、という違いがある。

また市販車に由来しないという点では[スポーツカー](#)も同じであるが、こちらは市販車と外観が全く似ていない、電子制御やハイブリッド技術のようなハイテクをふんだんに盛り込むなどの点でストックカーとは一線を画する。

人気[編集]

最もよく知られたストックカー選手権はアメリカ合衆国の [NASCAR](#) であり、長く[ウィンストンカップ](#)の名の下で開催されてきたが、[冠スポンサー](#)の変更により、2017 年現在、この選手権は[モンスターエナジーNASCAR カップ・シリーズ](#)と呼称されている。

NASCAR はアメリカで最も人気のある[モータースポーツ](#)イベントである。[1997 年](#)にはのべ 600 万人もの観客を動員しており、各レース平均では 19 万人以上の観客動員を記録したことになる。中でも最も有名なイベントは[フロリダ州のデイトナビーチ](#)で毎年開催されている[デイトナ 500](#)である。

NASCAR は、トップカテゴリーであるカップ (旧ウィンストンカップ→ネクステルカップ→スプリントカップ) のほか、エクスフィニティ・シリーズ、[ピックアップトラック](#)を用いたキャンピングワールドトラックシリーズ、さらに地域ごとに展開される多数の下位カテゴリーを有している。先に挙げた 1997 年には、本選手権のウィンストンカップにブッシュシリーズの観客を加えると、観客動員総数は 800 万人となり、これは同国のオープンホイール選手権である[インディカー・シリーズ](#)と[チャンプカー](#)が同年に記録した観客動員数の合計 400 万人のちょうど倍ということとなる。2002 年には、アメリカ合衆国において同年最も観客動員数の多かったイベントの上位 20 イベント中 17 イベントを NASCAR の各レースが占めた。テレビにおいても、視聴者数で上回ったのはこの年は [FIFA ワールドカップ](#)だけであった (ただし、これはアメリカ合衆国、NASCAR についての事例であり、アメリカ国内及び国外の他のストックカー選手権は、必ずしも成功しているとは限らない。これについては後述する。)

日本でも 1996 年、1997 年に鈴鹿サーキットショートコースで NASCAR サンダースペシャルが開催された。ロードコース開催も初めてであり、雨でレインタイヤを履いて水しぶきを上げて走ったのは NASCAR の歴史においても特筆すべき出来事であった。また 1998 年、1999 年にはツインリンクもてぎでオーバルコースを使用して NASCAR コカコーラ 500 として開催された。

ハリウッド映画では、米国俳優トム・クルーズ主演で「デイズ・オブ・サンダー」が作られてレーシングドライバーとして成功する過程が華々しく描かれているが彼を一躍有名にした「トップガン」をなぞったようなストーリーであった。

各国のストックカー選手権[編集]

アメリカ国内[編集]

NASCAR 以外にも、アメリカ合衆国以外の国、あるいは地方も含め、多くのストックカー選手権が存在する。

アメリカ国内だけでも、ARCA (American Race Car Association)、ASA (American Speed Association)、USAR (United States Auto Racing) といった団体が各種のレースに選手権開催の認可を与えており、これらの選手権で修行を積んだドライバーが、ネイションワイドシリーズやクラフトマントラックシリーズなどにステップアップしていくことがセオリーとなっている。

アメリカ以外[編集]

ストックカーレースは世界的にも展開されており、主にアメリカ大陸で成功が見られる。

[カナダ](#)においては [CASCAR\(英語版\)](#) が国内選手権をひとつ、地方選手権をふたつ主催しているが、これは比較的短いオーバルコースを用いたものである。2007 年に CASCAR は NASCAR に買収され、NASCAR ピンティシリーズとして開催されている。

ヨーロッパでは、ストックカーを導入する試みが積極的にはかられ、イギリスに拠点を置く [ASCAR\(英語版\)](#) がドイツでの開催を行い、まずまずの成果を挙げている。また 2009 年からは NASCAR ユーロシリーズも開催される様になった。



[ブラジル・ストックカー選手権](#)

[ブラジル](#)では 1979 年に初のストックカー選手権が開催されて以来、今日ではアメリカ合衆国に次ぐ成功を収めており、40 台前後の参加台数を抱えるストックカー選手権を有する。この選手権は、元 F1 ドライバーらが多数出走している他、2005 年からは従来の[シボレー](#)に加え、[三菱自動車](#)が参戦するようになり、2006 年には[フォルクスワーゲン](#)、2007 年には[プジョー](#)が加わり、現在では 4 メーカーによる争いとなっている(シャシー、エンジンは[ワンメイク](#))。ただしこの選手権はオーバルコースで開催されることはなく、その意味ではツーリングカーレースに近い。

この他[オーストラリア](#)、[南アフリカ](#)でもストックカー開催の試みが行われたが、これらは失敗に終わっている。[2008 年](#)には [GP2](#) 等の併催イベントとして、元 F1 ドライバーを多数参戦させた[スピードカー・シリーズ](#)が発足したが、[2009 年](#)限りでシリーズが終了している。なおオーストラリアのスーパーカーチャンピオンシップ(旧 V8 スーパーカー)はボディは市販車のものを使用しているのでストックカーではない。

日本[編集]

[日本](#)では、[1963年](#) (昭和 38 年) に日本国内における NASCAR 格式のストックカーレースを開催することを目的とした「日本ナスカー株式会社」が時の[建設大臣河野一郎](#)により設立され、その後 [1966年](#) (昭和 41 年) に日本ナスカーを引き継ぐ形で[河野洋平](#)により[富士スピードウェイ](#)が建設されている。

富士スピードウェイは当初は NASCAR を直接招聘することを意識し、アメリカのスーパースピードウェイに準じた 30 度バンクをコースに採り入れていたが、開場前の [1965年](#) (昭和 40 年) の段階で当時の日本の[舗装会社](#)に 30 度という高角度下での施工実績が存在しなかった事や、そもそも[小山町](#)の傾斜が著しい立地に純粋なオーバルコースを建設すること自体が困難であったこと、NASCAR との開催権交渉が不調に終わり白紙撤回されたこと等から、日本舗道 (現・[NIPPO](#)) が技術開発と同時進行で手掛けた 30 度バンクを第 1 コーナーに残しながらも残りのコース設計はヨーロッパ型のパーマナントコースとして再設計されて開場^[1]。1966 年 (昭和 41 年) の[インディカー](#) 招聘 (日本インディ 200 マイルレース) や、[1968年](#) (昭和 43 年) から [1969年](#) (昭和 44 年) に掛けての [Can-Am](#) 招聘 (日本 Can-Am) といったレース興業の後は、専らヨーロッパ格式の[フォーミュラカー](#)や[プロトタイプレーシングカー](#)と、日本独自の[富士グランチャンピオン](#) (GC) や特殊ツーリングカー (TS) を中心としたレース興業を主体に運営されることになった。

[1945年](#) (昭和 20 年) の[日本の敗戦](#)、その後[第二次世界大戦](#) 中も含めたそれまでの日本の道路事情や交通政策を痛罵した、[1956年](#) (昭和 31 年) の[ワトキンス・レポート](#)を経て、当時はアメリカの[ハイウェイ](#)や[ドイツのアウトバーン](#)での[巡航](#)をまともに行うことすら困難とも言われた、[日本車](#)の高速走行性能や高速巡航下での耐久性向上、ひいては戦前戦中はついに達成できなかった安価で高性能な[大衆車](#)の国民への普及促進 ([国民車構想](#)) を始めとする、日本の[モータリゼーション](#)の発展を悲願とし、[日本の高速道路](#)の建設に邁進していた[建設族政治家](#)を中心とした富士スピードウェイの動きとは別に、同時期の [1962年](#) (昭和 37 年) に[レーシングカー](#)の設計者でもあった[塩沢進午](#)により [105 マイルクラブ](#)が設立される。

105 マイルクラブは[第 1 回日本グランプリ](#)と同年の 1963 年 (昭和 38 年)、[大井オートレース場](#)にて日本初のストックカーレースである「第 1 回日本ストックカー・レース」を開催。その後 105 マイルクラブは NASCAR の経営方針や興行形態をほぼそのまま日本に導入する目的で、[日本オートモビルクラブ](#) (NAC) として再編され、前述の日本インディや日本 Can-Am の招聘を手掛けたほか、[1972年](#) (昭和 47 年) まで[日本自動車連盟](#) (JAF) 公認の下で日本ストックカー・レースを連年開催。日本のストックカーは 1968 年 (昭和 43 年) から [1970年](#) (昭和 45 年) に掛けては「[グランドナショナルストックカー選手権](#)」として年数戦を開催するシリーズ戦を戦うまでに成長していった。当時の参戦車両は [1960年代](#)後半の[日産・セドリック](#)や[プリンス・グロリア](#)、[トヨタ・クラウン](#)、[いすゞ・ベレル](#)、[三菱・デボネア](#)といった 2,000 cc クラスの国産[フルサイズセダン](#)が中心であり、シリーズが大型化する 1969 年 (昭和 44 年) からは NASCAR 参戦車両に少しでも近づけるべく、3,000 cc エンジンの搭載をレギュレーションで認可。旧来からの 2,000 cc 級国産セダンのボディに[トヨタ・センチュリーの 3V 型 V 型 8 気筒](#)や、[日産・プレジデントの H30 型直列 6 気筒](#)に[換装](#)した車体、1968 年 (昭和 43 年) に[鈴木誠一](#)により設立された東名自動車 (現・[東名パワード](#)) が得意とした[日産・L 型エンジン](#)を大幅に[ボアアップ](#)した[チューニングカー](#)などが台頭していくこととなる^[2]。

折しも、1960 年代末から [1970年代](#)初頭は日本車のセダン全体が 1960 年代初頭から[アメリカ車](#)で流行し、NASCAR における大幅な平均周回速度向上の立役者ともなっていた、空力特性に優れた[コークボトル・スタイル](#) ([英語版](#)) を有する[ファストバックハードトップ](#)の[マッスルカー](#)デザインを一斉に模倣し始めたことや、数々の国内レースイベントを経て日本の[タイヤメーカー](#)が手掛ける国産[スリックタイヤ](#)も急激に性能が向上していったことなども相まって、日本のストックカー選手権も本格的なハイスピード時代を迎えていく^[3]。

しかし、NASCAR の「資金さえ出せばいつでも、誰でも参戦できる」と言ったオープンな興行形態を指向していた NAC は、[警察官僚](#)らが[天下り利権](#)を強め、ヨーロッパ型の厳しい[レーサーライセンス](#)取得を前提とした興業・運営形態を指向する JAF と次第に対立を深めていく。NAC は 1960 年代よりアメリカの[デイトナ](#)や[タラデガ](#)といったハイ

バンク・オーバルトラックの国内導入を目指し、[1965年](#) (昭和40年)頃に[箱根山](#)中に全長2.4 km(約1.5マイル)のインターメディアイトトラック(NAC箱根スピードウェイ、または伊豆スピードウェイとも)^[4]、続く1970年(昭和45年)頃には[日本平](#)に全長0.8 km(約0.5マイル)のハーフマイル・ショートトラック(日本平スピードウェイ)^[5]の建設を模索したが、前者は[通産大臣](#)の認可こそ得ながらも、中央官庁の介入によると思われる[公益法人](#)設立阻止の動きにより工事の初期段階で資金が枯渇し、後者は舗装の施工を目前に控えた段階で当時の[静岡大学](#)学生らによる突然の[反対運動](#)が勃発するといった、それぞれ不可解な流れにより頓挫に追い込まれた。両者の跡地はそれぞれ現在では、[日本サイクルスポーツセンター](#)と大谷[ゴルフ場](#)となっている。

1972年(昭和47年)3月、日本最古のJAFクラブ参加団体でもあったNACはついにJAFを脱退、名称を日本オートモビル協会(NAK)へと改める。同年7月に[青森県野辺地町](#)の[陸奥湾](#)沿岸に、最大バンク角約10度のローバンクセミオーバルながらも、全周4.8 km(約3マイル)のスーパースピードウェイである「[むつ湾国際級ストックカー300kmレース](#)」を突貫工事で完成させ、同月に[こけら落とし](#)のイベントとして「むつ湾国際級ストックカー300kmレース」を開催する。むつ湾ストックカーはJAF非公認のレースイベントであり、参加ドライバーやチームにはJAFからライセンス取り消しの[圧力](#)も掛かったと言われているが、鈴木や[松本之孝](#)、[伊能祥光](#)らストックカーの名手達23人が参戦。完成したとは名ばかりの陸奥湾スピードウェイの劣悪な路面状況にも関わらず、レースは優勝の松本が平均速度200 km/h以上を記録した他、上位車両の平均周回速度は8位まで全て平均180 km/h以上を記録する超高速レースとなり、観客動員は首都圏から遠く離れた青森県という立地の不利にも関わらず9万2千人を記録。後に[史上最大の「非公認レース」](#)とも呼ばれる成果を収める^[6]。しかし、JAF脱退によりNAKの運営資金集めは困難を極める事となり、結局その年のグランドナショナルストックカー選手権全戦の主催を最後に、翌1973年(昭和48年)にNAKは運営を停止。最高速度域は250 km/hを優に超えたとも言われる陸奥湾スピードウェイも同年限りで閉鎖となる。

その後は[塩澤進午](#)の弟である[塩澤三子夫](#)が主催するJRSCCによりJAF公認のストックカー選手権が継続されるが、[オイルショック](#)以降の日本車がそれまでの大型のアメリカ車の模倣からより小型のヨーロッパ車の模倣へと車作りのトレンドが移り変わり、[自動車排ガス規制](#)の強化とその後の[ターボチャージャー](#)や[DOHC](#)を用いた比較的小排気量の高出力エンジンの普及により、構造が単純でプライベートチューンに適したL型を始めとする[自然吸気](#)の大排気量エンジンの入手が次第に困難となっていくこと、[1980年代](#)には[ヨーロッパツーリングカー選手権](#)(ETC)に準じた[グループA](#)のシリーズ戦や[プロトタイプレーシングカー](#)、[フォーミュラ1](#)を始めとする[フォーミュラカー](#)へと日本のレーシングファンの嗜好が変化していったこと、何よりも日本のストックカー草創期から第一人者として活躍し、1969年(昭和44年)から1971年(昭和46年)に掛けて下位シリーズながらもNASCAR [Grand American](#)シリーズへのスポット参戦でデイトナの走行経験も有していたスター選手の鈴木誠一が、1974年(昭和49年)[富士グランチャンピオンレース](#)の30度バンクでの多重クラッシュに巻き込まれて事故死してしまい、富士の30度バンクも閉鎖されるという悲劇なども重なって、NAC時代のような大規模なストックカーレースが行われることは無くなり、その内容も1980年代以降はツーリングカーのそれと余り代わり映えのしないものへと変貌していった^[7]。その後は[1996年](#)(平成8年)から[1997年](#)(平成9年)に掛けての[鈴鹿サーキット](#)、1998年(平成10年)と1999年(平成11年)の[ツインリンクもてぎ](#)でのNASCAR招聘(NASCARサンダースペシャル)などのイベントが存在したものの、同年を最後に日本でのNASCAR開催は行われることはなくなり、同じアメリカ流のオーバルレースである[インディジャパン300](#)も2011年(平成23年)を最後に打ち切れ、JRSCCも2008年(平成20年)に活動を停止した事により、もてぎというオーバルトラックが存在しながらも、事実上日本のストックカーの歴史は途絶したまま現在に至っている。