

日本モータースポーツの歩み

Bay Side の足跡

1959年(昭和34年)日本のモータースポーツが、105マイルクラブにより始まった

105マイルクラブ → NAC → NAK → JRSCC → Bay Side



出典: フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』

[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)

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メ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1959年(昭和34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)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)のインターミディエイトトラック(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如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塩澤進午 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「むつ湾インターナショナル・スピードウェイ」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。

その後は翌 1973 年(昭和 48 年)塩澤進午の弟である塩澤三子夫が主催する JRSCG 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たこと、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) を最後に打ち切られ、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。

それはいまから約 60 数年ほど前の話、昭和 40 年代 前半の出来事であった。

1959 年 (昭和 34 年)

105 マイルクラブ 日本オートモビル・クラブ (NAC)

日本オートモビル協会 (NAK) 塩澤 進午 (しおざわ しんご)

のちにクラブ名称も 1970 年 (昭和 46 年)

ジュピターレーシング&スポーツクラブ (JRSCC) 塩澤 三子夫 (しおざわ みねお)

伊藤 清彦 (いとう きよひこ)

JAF 公認のストックカー選手権大会、 (富士スピードウェイ)、 (筑波サーキット)、 (茂木サーキット)

日本で最初に、ダートトライアル開催、 (多摩テック)、

スポーツカー世界選手権レース (WEC) 開催、 (オートポリス)

全日本フォーミュラ選手権 (F3000) 開催、

日本ツーリングカー選手権 開催、

全日本ジムカーナ選手権 開催、 (富士スピードウェイ N) (ツインリンクもてぎ カート場)

POTENZA cup ジムカーナシリーズ全国大会 開催、（（株）ブリヂストン）

COCKPIT cup ジムカーナシリーズ全国大会 開催、（全国コクピット店）

国内最初のサーキットトライアル（LTA）開催

のちにクラブ名称も 2016年（平成28年）

ベイサイドレーシング&スポーツカークラブ（Bay Side） 伊藤 清彦（いとう きよひこ）

へと 時代は進む。

サーキット、ドライビングレッスン開催、（筑波サーキット2000） 年4回～5回

JAF 準国内競技 G1 チャレンジカップシリーズ（G1 カップ）開催、

（富士スピードウェイG）、（筑波サーキットG） 年5戦