



安全・安心に  
クルマをもっと  
楽しく  
カッコよく!



カスタマイズ入門ガイド

# わくわくパーツ ハンドブック

Contents

第4.0版 2025年 NAPAC 監修

保安基準適合のNAPAC会員パーツを正しく装着!  
主要カージャンル別 カスタムポイント  
箇所別 基礎からのアドバイス

- #01 アルミホイール・タイヤ
- #02 サスペンション
- #03 ブレーキ
- #04 マニュアルミッション車駆動系
- #05 車体剛性パーツ
- #06 エアロパーツ
- #07 ライティング
- #08 ドレスアップ インテリア
- #09 スポーティ インテリア
- #10 吸気・排気・ECU
- #11 クーリング
- #12 レーシングギア



不正改造は犯罪です!!

# 知らなかったでは済まされない! 不正改造に注意すべき

周知のとおり、公道を走るには、クルマが法令(保安基準)に適合していなければなりません。不正改造車両については、その改造を施した者に6ヶ月以下の懲役又は30万円以下の罰金が課せられ、使用者には整備命令が下されます。もっとも、不正改造は法的な問題にとどまらず、重大な事故につながる、とても危険なことです。その点を理解いただき、的確な整備を施した車両でのカーライフを楽しみましょう

## 不正改造例

### 消音器(マフラー)

**保安基準** 内燃機関を原動機とする自動車には、騒音基準値等に適合する消音器を備えなければならない

### 触媒装置

**保安基準** 触媒等が取り外されていないこと

### サスペンション

**保安基準** 切断等により、ばねの一部又は全部が除去されていないこと

### 警告器

**保安基準** 音が自動的に断続するものは不可

**保安基準** 音の大きさ又は音色が自動的に変化する又は運転席で容易に変化させることができるものは不可

### 前部霧灯

**保安基準** 白色又は淡黄色であること  
**保安基準** 同時に3個以上点灯しないこと

### 基準外のウイング

**保安基準** 側方への翼形状を有していないこと  
**保安基準** 確実に取り付けられていること  
**保安基準** 鋭い突起がないこと  
**保安基準** その付近の最外側、最後端とならないこと

### 番号灯/後退灯

**保安基準** 白色であること

### タイヤ

**保安基準** 回転部分突出する等他の交通の安全を妨げる恐れのあるものでないこと

### ナンバープレート

ナンバープレートカバーは装着禁止  
無色透明も不可

### 前面ガラス、運転席及び助手席の窓ガラス

**保安基準** 指定以外のステッカー貼付は不可  
**保安基準** 前面ガラス等に装飾板を装着した状態又は運転席及び助手席の窓ガラスに着色フィルムを貼り付けた状態での可視光線透過率が70%未満のもの不可

### シートベルトリマインダーの不正解除

運転席にシートベルトが装着されていない場合に、その旨を運転者に警報する装着(シートベルトリマインダー)による警告表示等を、機具を用いて不正に解除すること

### バックミラー

**保安基準** 鋭利な突起がないこと  
**保安基準** 歩行者等に接触した場合に衝撃を緩衝できる構造であること

### 車幅灯

**保安基準** 白色であること(方向指示器、非常点滅表示灯又は側方灯と一体又は兼用のもの及び二輪車等については、橙色でもよい)

### その他の灯火(ディライト)

**保安基準** 赤色でないこと  
**保安基準** 光度300cd以下であること  
**保安基準** 点滅しないこと

### ヘッドライト

**保安基準** 1灯につき6400カンデラ以上の明るさであること  
**保安基準** ロービームのカットラインが出ていること  
**保安基準** 白色光であること  
**保安基準** レンズの劣化や割れ、ガタつきがないこと  
※2026年8月1日まで猶予期間のある地域あり

### 尾灯/制動灯

**保安基準** 赤色であること

### 方向指示器

**保安基準** 橙色であること  
**保安基準** 点滅回数が毎60回以上、120回以下であること

### 後部反射器

**保安基準** 赤色であること

# 保安基準は公道を走るクルマに課せられる 国が定めたレギュレーション

保安基準は車両の安全性の確保、公害の防止、環境の保全などについて定めた道路運送車両法の1項目で、73条から成る。その中には多数の要件が並ぶが、把握や理解は難しい。そこで、パーツメーカーは保安基準適合品という、明確に合法を謳える製品を開発し、販売している。公道を走る車両のカスタマイズにはそれらを用いるのが無難

## 決められた指定部品は原則として交換が自由

平成7年11月22日以降、軽微とみなされるパーツの変更は、構造変更(改造申請)等が不要になった。その対象となるのが、まず、指定部品だ。固定的、簡易的な取り付け方法であれば、右の一覧にあるパーツは自由に交換できる。範囲内であれば、車体の寸法も変えられる。とはいえ、最低地上高や外装の形状、排気騒音、灯火色等の要件は保安基準の規定が適用され、遵守しなければならない。たとえば、最低地上高は9cm以上を原則として確保しなければならない

## 装着後の寸法などが一定範囲内なら指定部品以外の自動車部品もOK

指定部品以外のパーツは自動車部品として、装着後の車体の寸法と車重が、記載の一定範囲内であれば軽微な変更になる。取り付けは恒久的な方法も可能だ。エンジンなどのチューニングもこの中に含まれる。しかし、自動車部品も満たすべき要件は保安基準が基本となる。たとえば全高は±4cmとあるが、最低地上高は原則9cmを確保しなければならない。また、オーバーフェンダーは指定部品ではないので、車幅に関する軽微な変更は左右合計で2cmまでとなる

## 保安基準への適合はオーナーの務め

カスタマイズの自由と引き換えに、オーナーは愛車をつねに保安基準に適合させる義務がある。保安基準を逸脱することがないように、カスタマイズを進める際にはASEA基準に合致するパーツを用い、正しく取り付けいただきたい

## “正しく楽しい”チューニングのススメ

### NAPACのASEA基準取得パーツは 保安基準適合で 品質・性能に優れている

NAPACではASEA基準を設け、会員メーカーのパーツについて登録制度と認定制度を行っている。そのパーツが法令で定められた要件を満たすことを前提に、メーカーの自社基準・規格・品質をクリアしていれば、申請によってASEA登録アイテムとなり、製品にはその基準登録証が添えられる。さらにASEAの厳格な試験と評価による認定基準を満たしたパーツには、基準認定証が備わる。それらのパーツを選択し、正しく取り付けることで、安心・安全に性能向上を味わうことができるというわけだ



いずれも保安基準適合のストリート兼サーキット仕様。サーキットでは圧巻のタイムを刻んでいる。保安基準の範囲内でも十分に速くて楽しいクルマはつくれる



## こんなところにも気をつけたい パーツの組み合わせや取り付け方によって保安基準外になることも!

カスタマイズを施した部分以外が間接的に保安基準外になってしまうこともあるので注意。一例を挙げると、ZN6前期型B6はウインカーの位置が微妙な高さであり、サスペンションの交換による車高ダウンで保安基準(地上から350mm以上)に抵触しやすくなっている

排気系の保安基準でとくに注意したいのが「事前認証」制度。平成22年4月1日以降に生産されたクルマは、車検時に「マフラー加速騒音規制適用車」とあれば、交換用マフラーの事前認証制度が適用される。インナーサイレンサー式も不可となる。平成28年騒音規制車は、後付けのスポーツマフラーに事前認証制度が適用され、車両によって規制値が異なる場合がある

# SUV

## 高級感を重視したパーツが人気! アーバンなスタイルを活かし プレミアムスポーツを演出する

SUVというカテゴリー全体の人気が高まり、各自動車メーカーからさまざまな新車が登場。アフターパーツの充実度も格段にアップしてきた。これからカスタマイズを始めてみたいという人にはチャンスのカテゴリーだ

### 幅広いパーツをさり気なく

世界的なSUVブームにより、日本でも多くの魅力的なSUVが登場した。悪路をタフに走り抜くクロカンのようなクルマではなく、SUVと呼ばれるクルマの多くは街中が似合うお洒落で洗練されたスタイリングだ。だからこそ似合うのは、そのアーバンな雰囲気を活かした、高級感とスポーティな印象を高めるカスタム。小振りなエアロパーツと大径のホイールで、さり気なくプレミアムな雰囲気に仕立てるのがスタンダードだ。パーツは豊富なので、足まわり、マフラー、内外装のドレスアップパーツなど、突き詰めていくことも可能。また、近年ではセダンやワゴンをベースとしたクロスオーバーやピックアップトラックも人気



“ スタイリングを崩さずにセンスよくお洒落に見せる ”

### 最新トレンド1 プレミアムな足まわりが人気

ノーマルでカスタムを楽しむ人も多いが、SUVでも車高ダウンはスタイルアップに効果的。適度に車高を落として、よりスタイリッシュなフォルムを手に入れば、インチアップしたホイールやエアロパーツもさらに際立つ。パーツはダウンサス、車高調キット、エアサスと選択肢は多岐だ



### 最新トレンド2 リアもプレミアムに見せる



SUVはそもそも車高が高く、マフラーがアイキャッチとなりやすい。マフラー交換は人気メニューのひとつだ。SUVのマフラーメイクのポイントは、テールデザイン。高級感の演出なら小径の4本出し、スポーティなイメージを高めるならチタン風テールがオススメだ

### 最新トレンド3 足りない質感をカバーで一新

多くのSUVはレザーのシートや内張りなどを採用しているが、純正でも内装の質感が高い。しかし、廉価グレードなどはファブリック素材だったりするので、物足りないならシートカバーやインテリアパネルなどで、純正素材に沿ったカスタムを加えれば、シンプルに高級感をアップできる



### 最新トレンド4 内外装のLED化が人気

ライティングは、純正でもかなりLED化が進んでいるが、たとえば、ラゲッジランプやフォグランプなどは、まだバルブ球のクルマも多い。そういった部分をLED化すれば、統一感が高められる。また、レンズ内のデザインや光り方が純正と異なる交換型LEDテールランプも注目アイテム



### エアロパーツ

小振りなエアロパーツでお洒落に



SUVは、ノーマルからしてスタイリッシュなフォルムのクルマが多いが、エアロパーツでドレスアップすれば、よりスポーティかつ上質な雰囲気を手に入れられる。人気はボリュームを抑えたハーフリップタイプ。細身のダクトやLEDを備えているものも人気が高い



### インチアップ

大径の高級デザインが似合う



車格にもよるが、SUVのインチアップは大径が人気。ミドルクラスで20インチ、ラージクラスのSUVでは22インチが装着できるクルマも多い。人気のデザインは、ディテールまでこだわった奥行き感のあるスポーク系。2ピース、3ピース構造を採用した高級ブランドも人気だ

### 多彩なフォルムが増加 クロスオーバー



ごく一般的なSUVのフォルムではなく、クラウンクロスオーバーやカローラクロスなど、セダンやクーペ、ステーションワゴンなどにSUVの要素を取り入れたクロスオーバーも増えてきている。カスタムシーンでも人気のベース車



### ピックアップ再燃 SUT



トヨタ・ハイラックスの国内再販に加え、三菱・ライトも国内デビューしたことにより、カスタムシーンでも注目度が急上昇しているのがSUVならぬSUT（スポーツユーティリティトラック）だ。オフ仕様も熱い



# オフローダー

## タフなスタイルが多彩な車種で増加中 アウトドアも街中も似合う 注目のドレスアップスタイル

アウトドアブームと相まって、広まりつつあるオフ系カスタム。力強くタフなスタイルは、これまでの車高ダウン系カスタムとはまた違った魅力がある。人気はクロカン色が強いSUVに限らず多彩な車種に拡大中だ

“車高を下げないから  
運転もラク!?  
車高ダウン卒業派も多数”

非日常感がたまらない  
車種問わず人気急上昇中

ピックアップトラック



軽SUV



1BOX



SUV



ゴツゴツとしたタイヤ&ホイールやルーフギアなどを装着したオフローダースタイルは、キャンプやアウトドアスポーツを趣味に持つ人には実用的だし、遊びグルマらしい非日常感が味わえる。さまざまな車種で人気のスタイルとなりつつある

### 最新トレンド1 ルーフメイクは重要

ルーフの上に荷物を載せるためのルーフギアは積載能力が向上するほか、ドレスアップ目的でも効果的。ベースとなるルーフラックやボックスを装備することで、よりアウトドア指向が増す。カーサイドタープやルーフトップテントなどキャンプに適したギアも豊富



### 最新トレンド2 ガードバーで迫力アップ

エクステリアのタフな印象をアピールできるガードバーは、フロントバンパーの前に装着するスチールもしくは樹脂製のパーツ。堅牢なイメージがプラスされ、いかにもオフローダーの雰囲気を出せる。サイド、リアにも同様のパーツがあり、基本的には車種別設計



### 最新トレンド3 アウトドアの楽しさUP

オフローダースタイルはルックスだけじゃない。オフロードタイヤは悪路走破性が向上するし、ルーフギアは積載性が向上するなど、アウトドアの趣味における利便性がアップする。自身のライフスタイルでの活躍を想像しながら、相応しいパーツを選ぶのは楽しい



### 最新トレンド4 車中泊仕様も人気

ハイエースやキャラバンなどの1BOXや、エブリイ、ハイゼットなどの軽バンでは、車内にベッドキットを加えて車中泊仕様とするのも人気メニューのひとつ。ライトなキャンピングカーとしてこのままの状態でも買えるコンプリートカーもある



### 商用車ベースも人気



オフローダースタイルは、車内にベッドキットを加えたり、キャンプギアなどを積載スペースを必要とするため、荷室がフラットで広く、アレンジしやすい商用車が人気。それゆえにハイエースやキャラバンはパーツが豊富

### まず狙うは オフタイヤ&オフホイール

ランドクルーザープラドやジムニーなどクロカンイメージが強いSUVを中心にブームが再燃し、いまやミニバン、ピックアップトラック、商用バンにも及ぶ一大スタイルとなったオフ系カスタム。これまでカスタムといえばローダウンが基本だったが、ゴツゴツとしたオフロードタイヤを履いた車高が高めのオフローダースタイルも街中でよく見掛けるようになった。このジャンルの必須メニューはオフロードタイヤ&オフホイールへの交換だ。まず、ここだけでも十分なアピール力がある。さらに進んで、ちょっとした車高アップとフロントのガードバー、ルーフメイクなどがオススメ

### オフタイヤ&ホイール

ポイントはタフなデザイン

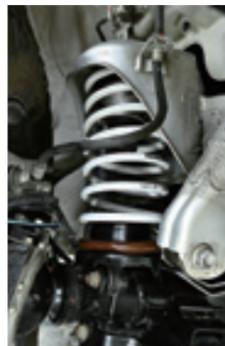


タイヤ&ホイール。必ずしもインチアップではなく、純正同サイズやインチダウンもOK。ポイントはA/T(オールテレーン)やM/T(マッドテレーン)といったゴツゴツとしたオフロードタイヤとタフなデザインのホイールを選ぶこと。それだけでオフローダーらしさをアピールできる



### リフトアップ

まずはノーマルでもOK



リフトアップの方法は足まわりの形状によっても異なるが、お手軽なのはアッパー Springs への交換。それ以外にリフトアップ用の車高調キットやブロック、エアサスなどがある。SUVやピックアップトラックなど、そもそも車高が高いクルマは、まずはノーマル車高のままでも十分

# ミニバン

## 高級感アップのパーツが人気! ファミリーカーだからこそ かっこよく快適なカスタムがポイント

家族を乗せるミニバンは、近年高級指向が強く、ノーマルでもスタイリッシュで迫力がある。そのよさをさらに高めるカスタムが人気だ。内外装の質感を高めるパーツに加え、乗り心地を重視した足まわりなどパーツの選択肢も幅広い

“家族にウケが良い  
快適カスタムで  
お洒落にドレスアップを  
満喫したい”



みんなが乗るから“快適さ”も重視  
ファミリー層に依然として好まれるミニバン。多人数乗車できて、室内は広く、まるでリビングにいるかのような豪華装備が備わったクルマも多い。そんなミニバンの近年の傾向は「高級指向」。カスタムの方向性もこれに沿って、プレミアムな雰囲気を出し出すパーツに人気が集まっている。まず最初の一手は、乗り心地を損なわない適度な車高ダウンと、ボディの迫力に負けないようなインチアップ。加えて、シンプルなエアロパーツ、素材にこだわる内装パーツ、先進的な光モノなどを揃えていけば、快適かつ上質なカスタムが楽しめること間違いなしだ

### 最新トレンド1 人気のエアロパーツはシンプルなフラップ

おもにボディの下まわりに装着。純正バンパーと交換するバンパータイプ、純正バンパーに被せるハーフタイプなど、形状によってタイプが分かれる。小振りなリップやバンパー下に加える板状のフラップタイプで、適度にスポーティなデザインが人気



### 最新トレンド2 光り方のデザインで飾る

最近では純正でLEDテールとなっているクルマが多い。そこで注目されているのが、純正とは異なるLED配置や流れるように点滅するギミックを備えたLEDテール。点灯時も非点灯時もスタイリッシュなうえ、純正テールと交換するだけなので取り付けも比較的簡単



### 最新トレンド3 主流は純正交換タイプ

ステアリング交換は相変わらず定番のカスタムメニュー。主流は純正エアバッグやスイッチ類を流用できる純正交換タイプ。機能はそのままに、レザーやウッドなど上質な素材を楽しめる。人気はグリップのつかみやすさを追求した gangs ングリップタイプ



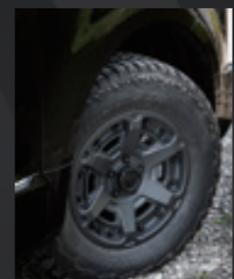
### 最新トレンド4 大画面化で迫力の映像に

純正ナビがインパネと一体化して大画面化が進んでいるが、アフターメーカーのナビも同様に、車種別設計されたパネルと組み合わせることで、8インチ、9インチと大画面かつ多機能なものに進化。純正以上の大画面で、迫力の映像や見やすい地図を堪能できる



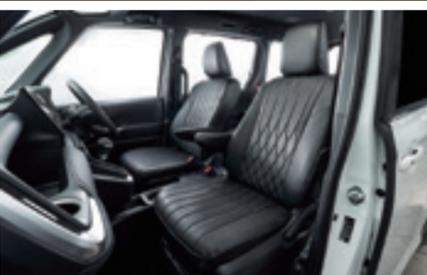
### にわかに注目の ミニバン×アウトドア

近年のアウトドアブームによって、車高ダウンではなく車高を上げたり、オフロードタイヤを履くようなアウトドアカスタムに注目が集まっている。車高ダウン一択と思われたミニバンでも、最近ではアウトドアカスタムがにわかに人気だ。リフトアップまで行かないまでも、オフロード向けのタイヤ&ホイールを履き、ルーフラックなどを加えるのが主流



### 最新トレンド5 汚れを防いで高級感アップ

高級指向が高まるミニバンだが、純正レザーシートは高級ミニバンや上位グレードに限られている。ファブリックシートでも内装を一新できるシートカバーは人気が高い。デザインやカラーが豊富に揃っていて、車種別設計なので張り替えのようにクオリティが高い



### ローダウン

ほどよい低さに加えて乗り心地も重要



迫力のローフォルムを手に入れるローダウンは、ダウンスプリング、車高調キット、エアサスなど種類豊富。ミニバンはコーナリング時にふらつきやすいため、安定した走行性能を手に入れるためにも車高ダウンは有効だ。家族も満足できる乗り心地を重視したパーツが多いのも特徴



### インチアップ

ミニバンサイズは選択肢豊富!



純正でも大径ホイールが増えてきたが、スタイリッシュなデザイン、カラーが豊富なアフターメーカーのホイールは、“他人とは違う”をアピールする魅力を持っている。純正よりも1〜2インチ大きなホイールに履き換えることで足もとの存在感は強烈にアップする



# 軽カー

## ドレスアップもチューニングもできる トールワゴンから軽トラまで ベース車が多いホットなカテゴリー

“パーツが豊富だから  
カスタムが楽しい”

販売台数が多い軽カーは、街中で愛車と同じ車種、同じボディカラーのクルマに出会うことも多い。だからこそ“他人とは違う”を楽しみたくなる。ホイール、足まわり、内外装などパーツの選択肢は豊富だ

### 個性が映えるカスタマイズが容易

軽カーは、ミニバンのような広い車内を持つスーパーハイトワゴン、軽さを活かしたスポーツモデル、普通車に劣らない上質さやタフさが際立つSUV&クロカン、最近カスタムブームが高まっている軽トラなど、多彩なジャンルのクルマが揃う。人気が高く販売台数が多いので、自分好みに手を加えて個性を演出したいと考える人も多い。そんな要望に応えるかのように、ホイールやエアロパーツ、内外装のドレスアップパーツに加えて、車種によってはチューニングパーツも幅広く揃っている。まずはカスタムの方向性に沿った足まわりとインチアップからスタートし、アレンジを加えていくのがポイントだ



### インチアップ

4穴P.C.D100ホイールは多彩



軽カーのインチアップ定番サイズは15～16インチ。ほぼすべての軽カーは、4つのナットで固定され、ナット穴同士の距離を表すP.C.D.は100。軽カーはインチアップ人気が高いので、選択肢はかなり豊富。ミニバンなどに比べるとタイヤ&ホイールのコストを抑えられるのも魅力

### ローダウンorリフトアップ

アゲもサゲも揃う



インチアップ同様、軽カードレスアップの人気メニューといえばサスペンションの交換。多くは車高を下げるダウン系だが、SUVや軽バン、軽トラックなどで人気のアウトドア仕様ならリフトアップもありだ。スプリング、車高調キット、エアサスとパーツも多彩な中から選べる

### ハイトワゴン

車内高が高く、後席に座っても広々。まるで4人乗りのミニバンのように使えるハイトワゴン。軽カーの中で最も人気のジャンルで、純正でも豪華装備が備わった車種が多い。人気が高いのでドレスアップパーツも豊富。

### 最新トレンド1 小振りなエアロでスポーティに

エアロパーツの装着も人気メニューのひとつ。軽カーのジャンルにより、デザインは異なるが、ハイトワゴンや軽バンはミニバンで人気のデザインに近く、小振りなエアロでさりげなくスポーティなテイストが多い。スポーツ系エアロパーツは、走行性能向上の効果を狙ったものもある

### 最新トレンド2 内装は豊富なパーツで個性的に

軽カーは、ミニバンやSUVとは異なり、レザーシートなど純正での高級素材の採用率が低く、カスタムがしやすい。シートカバーやインテリアパネル、ステアリングなど、さまざまな部分で装着効果を得ることができ、オリジナリティのアピールが楽しめる

### 最新トレンド3 物足りない光はLEDへ

純正で電球を採用しているルームランプやラゲッジランプなどを、LEDバルブや車種別設計のLEDキットに交換すれば、圧倒的な明るさで見映えのよさを手に入れられる。LED色をアンバーにすれば、電球のような温かみのある雰囲気そのままに明るさだけをアップすることもできる

### 最新トレンド4 ライトチューンが人気

スポーツ系はもちろんだが、ハイトワゴンや軽バンなどでも、ライトチューンのパーツが豊富なのは軽カーの特徴。非力なエンジンに加え、多くの安全装備により車重が増えているので、吸排気やスロットルコントローラーなどそれらを補うライトチューンが有効

### 軽バン



元来は商用車として使われる軽バンだが、広くフラットな車内の使い勝手がよく、カスタムの世界でも人気が高い。最近では、リフトアップしたアウトドア仕様や、車中泊やキャンパー仕様のベース車としても需要が高い

### スポーツ



新車で買える軽スポーツはN-ONE RSやコペンと減ってしまっただが、S660やアルトワークスは現役に負けず劣らず人気があり、チューニングパーツも豊富。軽カーで軽さを活かした爽快な走りを楽しみたい人にオススメ

### SUV

ハスラーやタフのようなクロスオーバータイプの軽カーも増えてきた。一般的なSUVのような高級感推しではなく、アウトドアが似合う個性的なモデルが多い。素材の良さを活かしてアウトドア仕様に仕上げるのが人気



### 軽トラカスタムもアツい!!

近年、急激に脚光を浴びているのが、軽トラのカスタム。サスペンション、ホイール、エアロパーツなどカスタムの選択肢も増えていて、仕事はもちろん趣味クルマとして軽トラに乗る人が増加中。車高を上げて、広い荷台を活かしたアウトドア仕様も人気だ





# 足もとをカッコよく! 走りも爽快に!



## ホイール

### 最適を探し出す

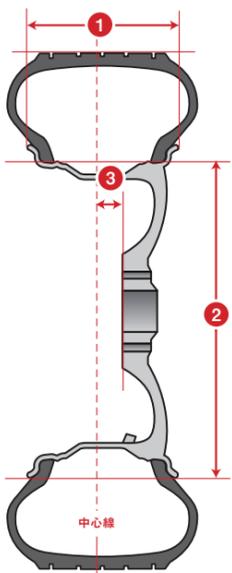
デザインや銘柄だけでなく、カラーやサイズ(径/リム幅/インセット)など、選ぶべき要素は多数。車高やキャンパー角との兼ね合い、ブレーキやサス、フェンダーとのクリアランスなども「履ける/履けない」や「カッコよさ」を左右する



### 各部の名称と意味

- 1 リム幅 [8.5J] [9.0J] など、ホイールの幅をインチで表示
- 2 リム径 [18] [19] など、ホイールの外径をインチで表示
- 3 インセット ホイールの中心線と取付面との位置関係。[40]なら中心から40mm内側で、数値が小さいほど外側に出る
- 4 P.C.D.・H [114.3]の[5H]ならナット取り付け穴ピッチ円の直径が114.3mmで、5ホールということ

ハブ穴径 車体のホイール取り付け面の出っ張り円の直径をハブ径といい、mmで表示される。ハブ穴径はホイールのセンターのそれを逃がす穴の直径で、ハブ径より小さいと装着できず、大き過ぎるとハブリングで隙間を埋めることになる



### デザインで選ぶ

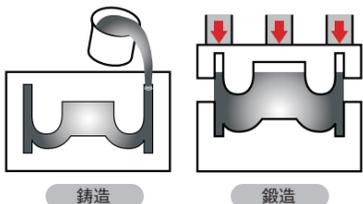
#### 剛性や強度に優れるドレスアップ系もある

軽さこそ一歩譲るものの、鍛造・鍛造ともに剛性や強度に優れるドレスアップ系もある。スポーツ系は1ピースが主流だが、こちらは煌びやかな2ピースや3ピースも選べる

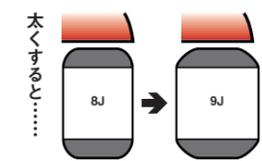
### 軽さ 剛性 強度 で選ぶ

#### 製造技術の進化により鍛造も鍛造も高性能

金属を高圧プレスで加工する鍛造と金属を溶かして型に流し込む鍛造があり、軽さ・剛性・強度ともに鍛造が有利といわれるが、鍛造でも同等の性能を持つものが増えた。いずれも進化が止まらない

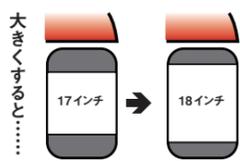


### サイズで選ぶ



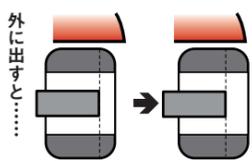
リム幅のワイド化

タイヤの幅に対してホイールのリム幅が少し広めだと、操舵に対するレスポンスやスタビリティは高まる傾向にあるが、直進安定性や乗り心地に悪影響が出る場合もある



インチアップ

17インチから18インチにするなど、タイヤとホイールのサイズを上げる。タイヤの扁平率を下げ、純正タイヤと外径を同等に保つ。幅も広げて走りやルックスをよくする



ツライチに近づける

リム幅のワイド化と併せて行うのが多いが、インセットの数値が低いと、その分、タイヤとホイールが外側に付き、フェンダーとツライチに近くなる。走りやルックスに貢献

### ホイールナットも併せて交換

純正ナット(ボルト)を流用できるホイールもあるが、ネジ径(M12やM14など)に合うサイズの市販品への交換を要するケースが多い。軽さやルックスのよさが特徴

### トルクレンチで締め付けトルクを点検・管理

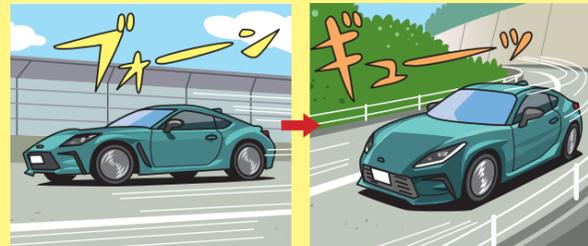


ナットは自然に緩みが生じるため、定期的に規定のトルクで締めつける。一般に100N・m 強だが、愛車の指定値を把握して行うこと

## POINT

### こういう効果がある

- ホイールはパネ下重要を軽減でき、高剛性などによって、タイヤの性能をより引き出すことができる
- タイヤはハイグリップ、スポーツ、コンフォート、ECOなど、それぞれコンセプトに掲げる長所をより味わうことができる。
- 安心・安全を高めるカナメ
- タイヤとホイールの交換、インチアップは走りを高め、ドレスアップ効果も得ることができる



### 選ぶときはココをチェック

- 取り付け
- サイズ
- 荷重

- 履きたいホイールとタイヤが問題なく収まるサイズなのか、事前に確認
- タイヤはロードインデックスを確認。数値が純正タイヤと同じか、上回っていること
- タイヤに合わせたサスやブレーキのチューニングを施す

電気自動車は車重とトルク特性に配慮



重量級のクルマの走りに耐えられ、いきなり大きなトルクが発生するモーターの特性に合わせた構造や設計のタイヤ&ホイールを選ぶ

キャンピングカーは車重に耐えられるものを



ベース車よりも重い車重と荷物の積載量を鑑みて、純正タイヤのロードインデックスを下回らないよう注意。キャンピングカー規格(サイズ表記の最後にCPが付く)のタイヤが望ましい

## タイヤ

### 種類と特徴

235 / 35R18 92

タイヤ幅で、235なら約235mmとなる。カタログやホームページに正確な数値は記載されている

35は扁平率で、数値が小さいと薄くなる。Rはラジアル構造を示す。18はリム外径でインチ表示

ロードインデックスで、そのタイヤに負荷が許される最大の質量を示す。具体値が書かれた一覧がある



セミスリックタイヤ

ハイグリップラジアルタイヤ

コンフォートECOタイヤ



セミスリックは新品のグリップが高く、その後の性能ダウンは大きいですが、それでもハイグリップを長く維持する。ハイグリップラジアルも同じ傾向だが、日常性能に配慮がなされている。コンフォート系やECO系は乗り心地、静粛性、燃費などに優れている



- A 断面幅で路面と接地し、タイヤとして機能する部分の寸法
- B 総幅で側面間の表記などを含む寸法。表記を除くと断面幅になる
- C タイヤ外径。適正なインチ数とリム幅のホイールと組み合わせる

摩耗が進み、性能が満たされなくなる状態を警告。残量1.6mm以下が使用限度



### 同じ外径でも扁平率と幅の違いで走りかわる

タイヤの特性は扁平率によっても変わる。一般に扁平率が低いほど運動性能に長け、高いほどコントロール性、快適性が増す

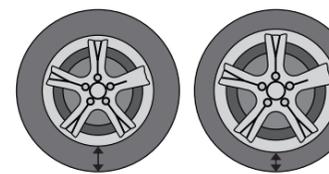
## ホイールとタイヤの組み合わせはココを押さえる

### タイヤのはみ出しは10mm未満



タイヤ中心を含む垂直線を基準に前方30°後方50°の80°間でタイヤがはみ出しても10mm未満にとどまっていること。ホイールやナットがタイヤ以上にはみ出して、フェンダーの外側にあるのはNG

### インチアップは外径とロードインデックスに注意



外径が変わり過ぎると車体への干渉や、速度表示に誤差が出る。また扁平化で空気量が減るので、ロードインデックスを満たせるか注意が必要。国内の自動車用タイヤに、JATMA規格で各サイズの空気圧と最大負荷の関係が規定されており、それに適合させる必要がある

### 空気圧を定期的に点検 良好フィールを保つ



左から高過ぎ・低過ぎ・適正。接地が偏ると操安性が悪化。減りも早い。つねに適正な空気圧で走るよう心掛けたい

### ホイールの品質・技術基準

#### JWL (JWL-T)

「JWL」は国土交通省が定める乗用車用軽合金製ディスクホイールの技術基準を自社試験で満たしたことを表すものでホイールに表記。「JWL-T」はトラック及びバス用軽合金製ディスクホイールの技術基準

#### VIA

公的な第三者機関でJWLに関する確認試験を実施。基準への合致を確認。VIA登録制度を完了したホイールに表記

### JAWA 品質認定証・鋳出刻印ロゴ

NAPACのJAWA品質認定証はJWL技術基準に適合し、VIA登録済みの会員企業のホイールに貼付。「品質の維持向上」を証明するもの。またJAWA鋳出刻印ロゴは2021年1月以降に発売された会員企業のホイール本体表面にはJAWA鋳出・刻印ロゴが任意表示されている



# 好みのフォルムで カッコよく&走りやすく!!



## 全長調整式車高調



**多機能モデル  
細かな調整ができる**  
車高と走行性能をショックアブソーバーの長さとし、スプリングの取り付け位置の両方でセットでき、車高やプリロード変更の自由度が高まる

下部にブラケットが備わる分、実際のショックアブソーバーは短く、ネジ式と同じ車高の場合、伸縮量(ストローク)はやや少なくなる傾向に

## 各部の役割

- 1 アッパーマウント** ボディに取り付く部分。ブッシュは強化ゴムとピロボールがあり、前者はストリート性能重視の製品に、後者はサーキット性能重視の製品に用いられることが多い
- 2 減衰力調整機能** ダイヤルを回すことで、ショックアブソーバーの減衰力を強めたり、弱めたりできる。ステアリングレスポンスやロールスピード、乗り心地などに変化をもたらす
- 3 ショックアブソーバー** スプリングの伸縮を収束させてクルマの姿勢や挙動を整える役目。ピストンロッド、ピストン、オリフィス、シム、オイルなどによりテストが構成される
- 4 スプリング** 車重を支え、ピッチングやロール量を規制して、タイヤの接地を稼ぐ。硬さはバネレートで示されるが、鋼材、線径、自由長、巻き方(ピッチ)などにより、同じ数値でもテストは異なる
- 5 車高調整機能** ネジ式はスプリングを支えるロアシートを位置を、全長調整式はブラケットの位置を、いずれも回転させて車高を変える。そのほか、少数派だが、Cリング式もある

## ネジ式車高調



**ベーシックモデル  
シンプルで扱いやすい**  
スプリングのロアシートの位置を変えることで車高を調整。メーカー推奨の範囲内なら1G状態でスプリングが遊ぶことなく、良好なフォルムと運動性、快適性を得られるようになっている

車高の設定次第で、サスの伸びる量と縮む量の比率が大きく変わる。推奨車高が希望の車高に近いキットを選ぶ

快適性重視を目的に純正アッパーマウントを流用するタイプのサスキットは、そこを新品に交換して組むと、より明確に効果を得ることができる

製品によっては、全長調整式を含め、サスが伸びたときのタイヤの接地性を高めるためのヘルパースプリングが備わる

**POINT** **こういう効果がある**

- ▶ 乗り心地が引き締まり、ハンドリングの安心感が高まる
- ▶ タイヤの接地性が強まり、グリップが増して走りやすくなる
- ▶ ピッチングやロールが緩やかになり、曲がりやすくなる
- ▶ 見栄えのよいフォルムに仕立てることができる

**選ぶときはココをチェック**

地上高

取り付け

機能

- ▶ ストリート重視、サーキット重視など用途に合わせて製品を選ぶ
- ▶ 車高などはメーカーの推奨値を尊重。ホイールアライメント調整も施す
- ▶ 車高やプリロード、キャンバー、減衰力などの調整機能も事前に確認

SUV、ミニバン、1BOX、軽トラックなどでは、ハイトダウンはもちろん、リフトアップも人気。後者は長いスプリング、スペーサーあるいはボディブロック、外径が大きいタイヤ・ホイールなどを用いて施す

## 走りを高めるポイント

- 車高調整式サスキットには、メーカーが公道での使用にあたって推奨する車高設定の範囲がある。保安基準に適合するよう、性能をフルに発揮できるよう、正しく取り付ける。また、調整できる機能を活用して、よりシチュエーションごとに適した走りが得られるようにする
- 車高の設定は空車時に**最低地上高9cm以上を確保**  
推奨車高に合わせても、タイヤ外径やマフラーの形状などによって、地上クリアランスが不足する可能性がある。また、ブッシュの1G締めを施すと車高が下がる傾向にある。フロントのウインカーが低い位置に備わる車両は、路面から下端までの高さが35cm以上必要
- サス交換では**トーやキャンバーが変わるためホイールアライメント調整が必須**  
車高を変えるとサスペンションの構成パーツとタイヤとの位置関係にズレが生じる。そのままでは健全な走りが得られず、タイヤの偏摩耗も進む。ホイールアライメントの調整は必須で、セッティングのキモとなる
- ストラットや一部のマルチリンク系サスはキャンバー調整ができる。一般的に前者はアッパーマウントやブラケットの調整機構で、後者は純正アームの長さで変える。トーはタイロッドやアームの長さで調整。偏心カムによりキャンバーやトーを変えられる車種もある
- 電子式調整コントローラーを備えると減衰力ダイヤルを車室内から変更できる**  
減衰力特性はショックアブソーバーに備わる調整ダイヤルで変えるのが一般的だが、メーカーや製品によっては、その操作を車室内から行える電子制御コントローラーが用意されている。状況に合わせて素早い変更が可能。変化も比較しやすい
- 市販のショックアブソーバーはサスペンションメーカー(一部のプロショップを含む)でオーバーホールや仕様変更を施すことができるものもある。OHでは新品同様の性能が蘇り、仕様変更で、操縦安定性を高め、車高の変化によるルックス向上を図ることができる

### サスペンションの豆知識

## 性能の基本をつくるショックアブソーバー

**ストラット/ウィッシュボーン/マルチリンク**

ストラットはアームの一部として車体を支えるため、シェルケースやロッドが太めで、単筒式は倒立タイプも多い。ダブルウィッシュボーンやマルチリンクタイプは比較的細め

**単筒式と複筒式**

**単筒式**

オイル  
ピストン  
フリーピストン

**複筒式**

ガス  
ピストン  
オイル

一般に単筒式は複筒式と同径で同じ長さなら、ピストン径が太く、作動の反応が速いとされる。複筒式はフリーピストンがなく、ストロークを得やすい

**正立式と倒立式**

**正立式**

バンブラバー  
ピストン  
フリーピストン

**倒立式**

フリーピストン  
ピストン  
バンブラバー

正立式を逆さまにした仕組みはストラットタイプの単筒式のみ成り立つ構造。サスペンションの剛性が高まり、バネ下重量も抑えられる反面、摩擦部分が多く、コストも掛かる

## お手軽サスペンションチューニング

**バンブラバー**

長さや硬さを変えることで、バンブタッチまでの距離を稼いだり、詰めたり、当たりを弱めたり、強めたり……。それによって走りやすさや乗り心地を変えられる

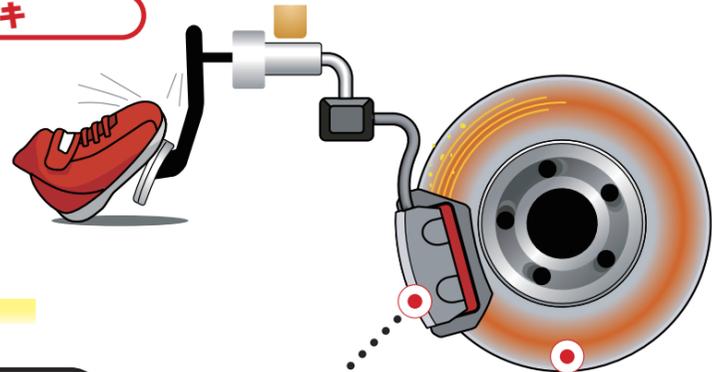
**純正形状スプリング**

純正あるいは純正形状の市販ショックアブソーバーとの組み合わせで、よりスポーティな走りを得ることができる。自然なハンドリングが特徴。キャンパー角はつけにくい

**純正形状ショックアブソーバー**

純正あるいは純正形状の市販スプリングとの組み合わせで、よりスポーティな走りを得ることができる。自然なハンドリングが特徴。キャンパー角はつけにくい

# しっかり止まって 高温に強くて コントロールラブル



## ブレーキパッド&シュー



**手軽に制動力アップ**  
用途やクルマの仕様、装着するタイヤの性能によって、多彩なラインアップの中から選ぶことになる。効能は一般に「効き」「耐フェード性」「コントロール性の向上」。交換の際はローターも新品が望ましい

## ブレーキローター

**1ピース純正形状タイプ**  
**純正代わりにも有効**  
材質は純正同様に耐熱鋼だが、性能に有利な素材が用いられ、制動をアシストする表面処理が施されたものも多い。補修パーツとして純正の代わりに使う手もある

**安定したブレーキの効きをもたらすスリット入りローター**  
ブレーキダストの除去、温度上昇時にパッドとローター間に発生するガス抜き、制動力アップなど、スリットの刻み方はメーカーのノウハウ。ローターの摩耗具合も視認しやすい

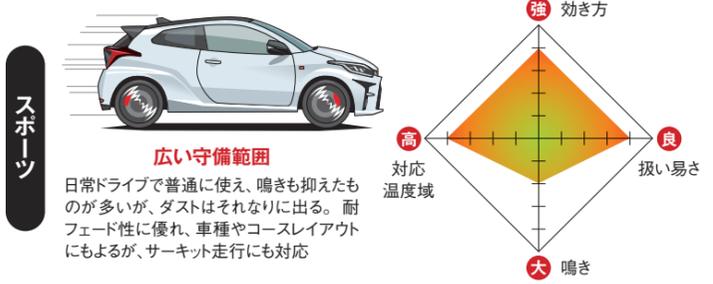
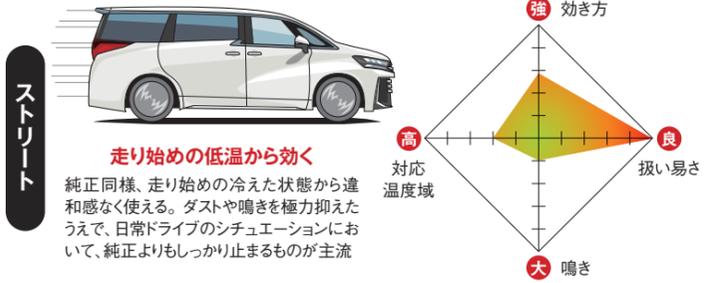
**熱を放出して温度を安定させるベン（ベンチレーター）構造**  
効きを保つためにローターの内部に走行風を流して冷却し、ローターの温度を安定させる構造。ベン（ベンチレーター）の大きさや数、内部に設けるフィン（フィン）の形状などメーカーごとに工夫がある

**2ピースタイプ**  
**スポーツ走行に有効**  
ローターのディスクとハブに接するベルハウジングが、異なる材質でつくられているもの。純正同径、インチアップサイズ、ビッグキャリパーとの組み合わせとなる大径サイズなど種類もさまざま

**制動力と軽量化を両得の別体構造**  
2ピースタイプはベルハウジングがアルミ製で軽く、フットワークに関わるバネ下重量を軽減できる。ディスクは制動力に優れ、放熱性も高いタイプが多いが、価格は高くなる

### ブレーキパッドやローターは最後まで残さず使えるものではない!?

パッドもローターも厚みは摩耗によって徐々に薄くなり、熱に対しての許容量も減っていく。摩耗が進むほど、効きがしつこくなくなる。パッドは残量が半分になったら、ローターは1mmほど減ったら新品交換が理想



**パッドの材質特徴**

- ノンアスベスト系**  
優しいペダルタッチで、ローターの攻撃性も低い。「ストリート」系に用いられる
- セミメタル・カーボン系**  
ノンアスにスチールやカーボンを混ぜ、効きや温度特性を高める。「スポーツ」系に多い
- メタル系**  
金属粉が焼結されており、ローターが摩耗しやすいが、サーキット走行に適している

**POINT** **こういう効果がある**

- ▶ブレーキペダルの踏力に応じて、高い制動力を得ることができる
- ▶ワインディングなどでブレーキが連続しても、安定した効きが得られる
- ▶サーキット走行では高い制動力に加え、コーナーの曲がりやすさに貢献
- ▶ビッグキャリパーはタフで、強力なパッドとの組み合わせにより、コントロールしやすい制動性能を得ることができる

**選ぶときはココをチェック**

- ▶パッドは用途や仕様合うものを選ぶ。ABSとの相性も重要
- ▶パッド交換の際、フルードも必ず交換。サーキットを走るならエア抜きも励行
- ▶ローターも摩耗具合によっては新品交換が望ましい
- ▶ビッグキャリパー&大径ローターはホイールとのクリアランスなど、事前にマッチングを確認。パッド選択はトータルバランスを最優先

**取り付け** **効き** **機能**

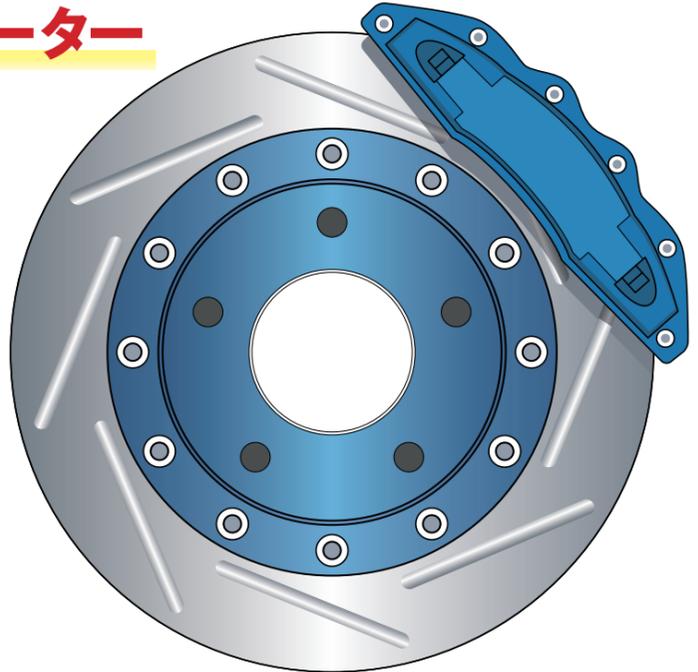
## ビッグキャリパー & ローター

**制動力も耐久性もルックスも◎!**  
タフで強力な制動力を得ることができる。コントロール性はパッドの選択で調整。足もとのルックスもよくなる。対向マルチピストンキャリパーはピストンが片側2つで4POT、3つで6POT、4つで8POTと呼ばれている。バネ下重量は増える傾向にある

**対向マルチピストン**  
正常なもの 開いたキャリパー  
純正アルミキャリパーは熱によって本体が軟らかくなって右の図のように変形し、ブレーキの効きが悪くなる場合もある

**高剛性・大容量ボディ**  
ボディは制動時にパッドがローターの回転に跳ね返されず、また、熱の影響で変形しにくい頑丈かつ容量のある構造。素材がアルミが多く、重量増を抑える工夫が施されている

**専用大型ブレーキパッド**  
ビッグキャリパーに見合うサイズで、ローターとの接触面積を増やすことで、制動性を高めている。車種、タイヤ、ビッグキャリパー&大径ローターとのマッチングを重視した効き味でコントロール性にも配慮



**ミニバンやSUVのインチアップでも安心・安全・ルックス向上の効果大!**

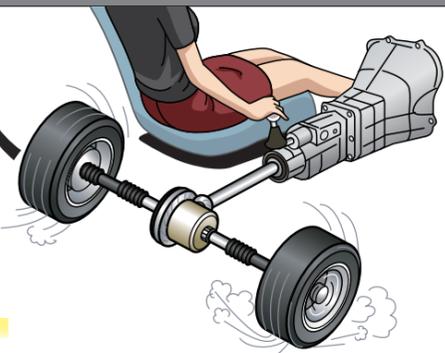
**大径ブレーキローター**  
純正キャリパー対応サイズもあるが、多くは純正よりひとまわり以上大きく、より外側をキャリパーがつかむため、少ない力で大きな制動性を発揮することができる。放熱性に優れたベン構造や重量増を抑える工夫が用いられる

**車重を支えて足もともかくこよく**  
ミニバンやSUVの車重に耐えて、安心・安全をプラス! また、大径ホイールを履く際に寂しくなる、その隙間を精悍に彩ることができる

**ブレーキチューニングはココも押さえない**

- ブレーキライン**  
ステンレスやテフロン製の市販品は純正より加圧時の膨張が少なく、常時カチッとしたペダルタッチが得やすくなる
- マスターシリンダーストッパー**  
ボンネット内のマスターシリンダーをしっかりと固定することで、スポーツ走行時のペダルタッチが明確になり、ペダルへのインフォメーションも高まる
- ブレーキフルード**  
スポーツ走行にはドライ沸点、ウェット沸点ともに高いDOT4、DOT5.1、DOT5規格のものが推奨される。ペーパーロックを抑え、制動性を安定させる。ペダルタッチもカチッとする

# エンジンの力を効率よく路面へ L.S.D.はコーナーも 悪路も走行性能を高められる



## L.S.D. (リミテッド スリップ ディファレンシャル)

純正デフの弱点を補ってより速く安全に  
差動制限機能が備わらないオープンデフは旋回中に発生する内側と外側のタイヤの回転差を吸収してカーブを曲がりやすくする。しかし、状況によってはタイヤの空転によって、クルマを前に進める力が逃げてしまう。L.S.D.はそのような状況で差動を止め、両輪を同じように回転させることでトラクションを保持。純正でヘリカルやトルセン式のL.S.D.が備わるクルマもあるが、市販の機械式はその特性がより顕著でセッティングもできる

### ノーマルデフ

コーナー立ち上がりで片輪が浮くと進まない  
曲がりやすくするための差動装置だが、コーナーの立ち上がりや悪路、低μ路でアクセルを開けると、接地が少ない側の車輪が空転し、接地している側の車輪も駆動力が弱められてしまう



## 強化クラッチ

高出力・大トルクに対応  
耐久性・シフトフィール向上

動力伝達性能を高める役割。チューニングによる高出力・大トルク化に対応。クラッチ自体の耐久性を高め、ダイレクトなシフトフィールを実現

### シングル・ツイン・トリプルプレート

ディスクプレートの枚数。メタルやカーボンの小径タイプで、フライホイールもセット。慣性モーメントを抑え、ツイン／トリプルは大幅な高出力・大トルク化に対応



**POINT** **こういう効果がある**

- 強化クラッチはクラッチカバーとディスクの圧着力が強く、大トルクを許容。つながりや切れもシャープになり、シフトフィールが向上する
- L.S.D.は片側の駆動輪が空転を起こすと、反対側の駆動輪に駆動力を伝える差動制限機能を備えることで、前に進む力を高める

**選ぶときはココをチェック**

**取り付け** クラッチは用途やクルマの仕様合うものを選ぶ。過度な強化は周辺パーツの負担が増える。軽いペダル踏力で、扱いやすいうえに大トルクを許容するシングルプレートも多い

**効き** L.S.D.は1way、1.5Way、2wayやカム角など、最適なものを選択。さらにプレートなどの組み合わせで効き具合やイニシャルトルクをセッティング

**操作性**



## L.S.D.

片輪が浮き気味になっても  
反対側の車輪は回す

差動制限が加速時のみ効く1way、減速時も適度に効く1.5way、フルに効く2wayに大別される。1wayは曲げやすく、1.5wayや2wayは曲げるドラテグが必要な反面、減速時の挙動が安定

コーナーリングでは外側のタイヤにしっかり駆動力が伝わって、前に進む力が損なわれないため、より速く走ることができる



### 方式の種類



後輪駆動の1BOXは直進安定性にメリット  
ハイエースやキャラバンなどの後輪駆動1BOX車はL.S.D.の装着で、高速巡行時の左右輪の微妙な回転差が抑えられ、直進安定性が高まる

### 純正同径ノンアスベスト

純正カバー対応でディスクのみ、あるいは強化カバーとのセット品がある。ディスクのフェーシング部はノンアスベストやカップアミックスで純正同等の扱いやすさ



### 軽量フライホイール

慣性モーメントが減り、エンジンレスポンス、吹け上がり、エンジンブレーキの効きがよくなる。純正同径と小径タイプ(専用クラッチディスク/カバーとのセット)がある

# インフォメーションが 高まりコントロールに ロールケージは 安全性に寄与



乗り心地への影響が少なく、タイヤ、ブレーキ、サスペンション、L.S.D.などをより健全に動かせるチューニング



**POINT** **こういう効果がある**

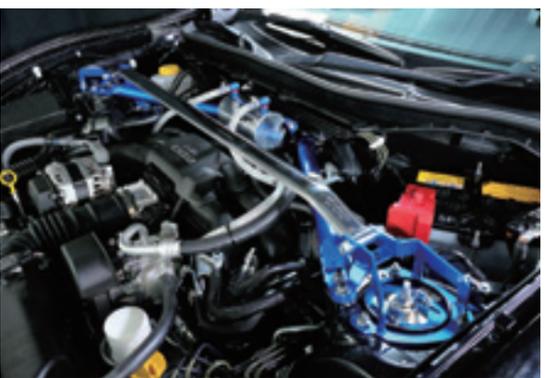
- 補強パーツはフットワークパーツの性能をより引き出すことができ、スタビリティやハンドリングが向上。インフォメーションも高まることからコントロール性もアップ
- ロールバーやロールケージはボディ剛性と安全性を高める
- タワーバーはハンドリングや直進安定性を高め、ウエットの際は緩めることでセッティングパーツにもなる

**選ぶときはココをチェック**

**地上高** フロア下面に取り付けるものは地上クリアランスの減少に注意

**効き** ほかのパーツとの干渉や乗降性・積載性への影響もチェック

**機能** 効能・機能を確認。デメリット(重量増や事故の損傷拡大)についても知っておく



### ① ストラットタワーバー

サスペンション上部の  
取り付け剛性をアップ

左右のサスペンション上部取り付け部分をバーでつなぐことで、サスを健全に動かし、とくに高速域での操縦安定性を高める。リア用もある



車種ごとに、より高い効果が得られるように形状や材質が工夫されている。ウエットや低μ路では、緩めてファジーにするという手もある

### ③ プレースバー

フロア下面の補強部材  
ボディ剛性を高める

フロア下面の窪んだ箇所の左右をつなぐなどして、ボディ剛性を高めることにより、直進安定性や操舵の応答性の向上などの効果をもたらす



### ④ ロールバー／ロールケージ

事故の際に乗員を保護  
ボディ剛性もアップ

車室内に金属パイプを巡らすことで、乗員を保護。車体剛性も上げられる。取り付けや材質、形状は多彩。乗車定員が変わる場合は記載変更が必要



## ミニバン／軽ワゴン&バン ハッチバックはココもキメる!

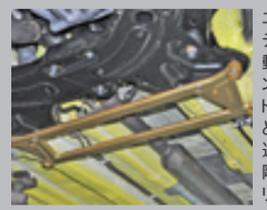


### 室内フロアバー



左右のサイドシルをバーによって連結させることで、横方向のボディ剛性を高める。おもにコーナーリングでの振れを抑え、シャープなハンドリングとクルマの動きをもたらす

### フロアアンダーバー



エンジンやミッション、デフ、ステアリング、駆動輪のサスペンションなど、すべてがフロントに集中するFF車は、とくにサスマンバー付近をバーでつなぐと、剛性アップによるメリットが得やすい

### リアヒールバー



この種のクルマは開口部が広いので、Cピラーの中央から上部に掛けて、バーにより左右のフレームを連結させると、コーナーリングやレーンチェンジの際のリアの追従性が高まる傾向にある



**車高が低い車両は  
最低地上高に注意**

フロア下への補強バーの装着は、それによる地上クリアランスの減少に注意。立体駐車場や急斜面などで、そこが擦る場合がある。最低地上高90mmを割るようなら保安基準にも不適合となる

# スタイルや走行性能が変わる! 憧れのカスタムメニュー



スポーツ

## ルックスと機能を両得!

スポーツモデルの外装パーツはドレスアップ系も多いが、走り系はルックスに加え、空力や冷却・放熱、軽量化、ワイド化などの機能も追求したい。空力は前後バランスに注意。GTウイングはボディの最後端、最外端からはみ出ず、ウイングの最側端が車枠から165mm以上、内側に入っているほか、条件を満たせば保安基準に適合可。バンパー、フェンダー、ボンネット、トランクリッドは冷却・放熱や軽さに貢献できるものも。フェンダーやモールによるワイド化は左右合計20mm以内ならOKで、それを超えたら改造申請が必要。街乗りには支障のない地上高を確保したい



フルバンパータイプ



純正バンパーにスポイラーやディフューザーを付けるのではなく、バンパーごと交換するタイプ。大胆なデザインとなり、冷却・放熱や軽量化の効果も得やすいが、高額にはなる

ボンネット



FRPやカーボン製で、アルミはともかく、スチールの純正よりは大幅な軽量化が図れる。同様の効果を狙って、カーボン製のトランクリッドやリアハッチも市販されている。ダクト付きのボンネットはエンジンルームの放熱に寄与

## ミニバン

## スタイルアップに絶大な効果

走行性能向上よりもスタイリングの向上を重視したモデルが多いドレスアップ系エアロパーツ。それだけに見た目の変化には絶大な効果をもたらす。最近では安全装備のセンサーやレーダーなどを活かせるつくりになっていて、純正が持つ機能はそのままに、高級感やスポーツ感を演出できる製品が多い。人気なのは純正バンパーに被せるハーフタイプやバンパー下に装着するリップタイプ。リアウイングやフロントグリルなどサイドパーツも交換していけば、さらにスタイルアップが可能だ



フルバンパータイプ



純正バンパーを取り外して装着するタイプ。デザイン面が増えるので、ルックスの変化も大きい。メッシュダクトやリアにディフューザーを加えたスポーティなデザインが人気



リップスポイラー



純正バンパーの下に装着するリップスポイラーは、純正のセンサー類に干渉することが少なく、人気が高い。薄くつくられていて、車高ダウンしても路面とのクリアランスも確保しやすい

## エアロに関する 車検の注意事項

エアロパーツは、いくつかの項目を守れば車検をクリアできる。ひとつは最低地上高が5cm以上ということ。車検クリアは最低地上高9cm以上と言われることが多いが、それは車体の最低地上高の話。エアロパーツはその基準には含まれない。ただし樹脂製かつライトが埋め込まれて一体化していないことがポイント。また、純正に比べ全長で±3cm、全幅で±2cm、全高±4cmを超える場合は、構造変更となるため、車検証の記載変更の必要がある。そのほか、鋭い突起があるものやGTウイングなどは、保安基準適合かどうかを確認してから装着したい。

# 純正をLED化することで 明るさも見映えもアップ!



2024年8月からヘッドライト検査が変更になり、これまでハイビームで検査していた内容がロービームで計測するように変更になった。また、1灯につき6400カンデラ以上の明るさであること、ロービームのカットラインが出ていること、白色光であること、レンズの劣化や割れ、ガタつきがないことなどが必要となる。※一部地域では2026年8月まで猶予期間あり

最近のクルマは純正ライト類のLED化が進んでいるが、それでもカスタムが楽しめる場所は十分にある。人気なのは、ヘッドライトやウインカー、ポジションランプなど、純正でハロゲンバルブや電球を使用している部分をLEDバルブに交換するメニュー。交換の難易度は車種やその場所により変わってくるが、純正バルブを取り外し、そのまま同形状のLEDバルブを取り付けるだけで、明るさももちろん見映えも良くなる。また、テールランプやヘッドライト、ミラーウインカーなどを純正から丸ごと交換する車種専用設計のキットも注目度が高い

**POINT** **こういう効果がある**

▶ヘッドライトやテールランプのバルブを高機能化すると、視認性の向上が見込め、夜間でも余裕をもって走れる上、他車や歩行者に対して自車の存在も知らせやすくなり、安全運転につながる。もちろん明るさが上がることで見映えも良くなり個性化も図れる

**選ぶときはココをチェック**

**輝度** ▶灯火類は保安基準で明るさや色、個数などが細かく決まっている。信頼のあるメーカーのカタログやホームページを参照し、車検対応が明確に記載されたアイテムを選ぶこと。また車種別製品は、年式やグレードの確認も必要

**灯火色**

**取り付け**

**ヘッドライト用高輝度LEDバルブ**

**純正ハロゲンバルブを最新のLEDバルブへ**

純正ヘッドライトがハロゲンバルブを採用しているクルマは、超高輝度LEDバルブに交換することで、明るく透き通った光へとバージョンアップすることができる。追加の配線は不要で、簡単に取り付けできるのも魅力。また、LEDは瞬時に点灯する、消費電力が抑えられるなどのメリットもある。交換する際は、純正ハロゲンバルブと同じバルブ形状であることはもちろん、明るさや配光が保安基準に適合するものを選ぶ

**LED ウインカーバルブ**

**ウインカーバルブをLED化**

純正でLED化されていないことが多いウインカーバルブだが、同じバルブ形状のLEDバルブに交換することで、レスポンス良く点滅し、視認性がアップする。ヘッドライトのLED化同様に、追加の配線処理などは必要ない。交換する際は、LED化することで点滅速度が速まってしまうハイフラッシャー現象を解消するため、抵抗が付属しているLEDバルブか、別売の抵抗ユニットも合わせて用意しよう

**SUV/SUTのライティングが人気**

オフロード仕様などを中心に、SUVやSUTのカスタムが再燃しているが、それらでは、ドレスアップ性と実用性を兼ね備えるカスタムとして、後付けフォグやルーフライトなど、ライティングを追加するメニューも人気

**LED製品はココに注意**

LEDチップの特許品およびクロスライセンス契約をしていないLEDチップを使用している製品は、特許侵害(違法)の恐れがあるので、特許品およびクロスライセンス契約をしているLEDチップを使用しているメーカーの製品をしよう

**純正** **純正交換型ヘッドライト** **純正交換型テールランプ** **純正**

選択肢は少ないが、純正交換型ヘッドライトもある。純正にはない先進的なイメージを与えてくれる

純正交換型テールランプは、純正の点灯イメージと比較してみると、LEDの配置が異なるため、明らかに違う光り方をする。ナイトシーンでの目立ちっぷりは格別。取り付けは純正の配線がそのまま使えて、加工を必要とせずに装着できるものが多い

**ミラーウインカー** **フォグランプ** **その他**

純正で備わるミラーウインカーにはレンズ部分をまるごと交換するパーツがある。純正とは異なる光でアクセントになる

フォグランプにもレンズごと交換する車種専用用品がある。また純正がハロゲンバルブならば、バルブ単体の交換も可能

純正では光らない部分を光らせることができるライティングキット。ほかにもエアロパーツに追加するLEDランプなども効果的

**知っておきたい  
灯火色と用語**

灯火色	
ヘッドライト	灯火色は白色 (H17年生産車までは黄色も可) ※要保安基準適合
ウインカー	橙色
ブレーキ・尾灯	赤色
バックランプ	白色
ライセンス灯	白色
用語	
カンデラ	照射した対象物(路面など)の光の明るさ(光度)を表す単位
ケルビン	色の温度を表す単位 値小なら黄色、値大なら青色
ルーメン	LEDバルブの光源の照度を表す単位

# レザー・ウッド・メッキなど 素材の質感を活かし 高級感をアップする

インテリアドレスアップの基本は純正レザーやウッド、メッキなどと素材や質感、色味を合わせてコーディネートすること。それにより車内の統一感を高めつつ、高級感やインパクトをアップできる。がらりと雰囲気を変えたいときは、あえて色味を変えるハズレクもあり



## シートカバー

車室内の雰囲気を大きく変えられるシートカバーは内装ドレスアップの基本。レザーの種類、カラー、ステッチの色や入れ方などの違いで多彩に選べる。純正シートを汚さないという機能面も魅力



**POINT** シートカバーの効果は!?

- ▶ 圧倒的な変わった感が得られる ▶ 純正シートを汚さず使える

選ぶときはココをチェック

素材・色	フィットिंग
▶ レザーの種類(別素材とのコンビもある)や色、ステッチなど、愛車の純正内装とのコーディネートを考えて選ぶ	▶ まるで張り替えかのようなフィットिंगを求めるならば車種専用設計がお勧め。カバーがズレることがなく使いやすい



販売されているほとんどのシートカバーは、車種ごとに専用設計されていて、純正シートにぴったりとフィットするようにつくられているため、純正がその仕様なのかと思うほどにフィットングがよい。車室内をハイクオリティに彩ることができる

## フロアマット



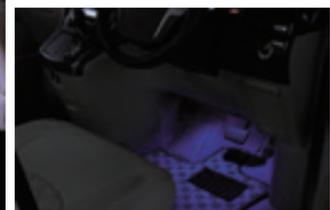
シートカバー同様、車種別設計の製品が基本となるフロアマット。素材やデザイン、カラー、厚みなどの違いで多くの製品がある。アウトドア好きには小石などが飛び散らず、洗いやすい立体構造のフロアマットも人気



## ライティング



ルームランプやラゲッジランプなど純正がLEDではない部分をLED化するのは定番メニュー。簡単なバルブ交換から、数個のLEDを基板に敷き詰めた明るさ重視の車種別製品もある。足もとなどを間接照明で光らせるパーツも人気



## ステアリング



純正エアバッグを流用できる車種専用設計の交換型ステアリングが主流。ウッドやレザー素材の採用に加え、純正と比べ、グリップ部のコブが加わったりと実用性アップが狙えるモデルもある

## アザーアイテム



ほかにもインテリアには多彩なドレスアップパーツがある。シートカバーやステアリングなど素材感をアピールするものとコーディネートすることで、より車室内の一体感が高まる

# 操作しやすくGに耐えられる 環境づくり

タイヤやクルマからのインフォメーションを高め、大きなGが身体に掛かる状況でも的確な操作が行える環境をつくりたい。また、エンジンなどの情報をリアルタイムに知るためのアイテムも備えたい



**POINT** こういう効果がある

- ▶ 市販のシートはタイヤや車体からのインフォメーション、ペダルやシフトやステアリングの操作性、ホールド性や着座位置を改善できる
- ▶ 市販のステアリングホイールは操作性や操舵フィールを高めることができる

選ぶときはココをチェック

取り付け	機能
------	----

▶ シートは用途や車室内スペースに適したものを選ぶ。保安基準適合の規定もあるので、販売店に相談しながら進めたい

▶ ステアリングホイールはエアバッグやスイッチなどの機能を残すタイプと旧来の残さないタイプがある。操作性を重視

**スポーツドライビングの安心・安全 操作の精度アップ・軽量化に寄与**

低めの着座位置で身体を包み込む。ホールド性や高剛性、高強度、軽さなどにより、クルマの挙動を感じ取りやすく、疲れにくく、事故の際は衝撃から身体を守ってくれる

**快適性や疲れにくさを重視 ほどよく身体をホールド**

コンフォート性もスポーツ性も純正シート以上がコンセプト。リクライニング機構付きで、疲れにくく、乗り降りもしやすい。着座位置は純正同等かやや低めが多い

**シートレールも重要!**

市販のシートは市販のシートレールを介して車体に取り付けられる。保安基準適合はそれらトータルで得られるもの。車検では車種・型式ごとに保安基準をクリアしている証明書類が求められる場合もある

**ステアリングホイール**

手に馴染む素材が用いられ、操作しやすい形状や径になっている。スポーツ系はエアバッグを外す旧来のものに加え、純正のエアバッグやスイッチ類を活かす多機能タイプがある

**ステアリングボス**

旧来の市販ステアリングに必要なボスは長さ違いや脱着式、スイッチ類移設可のものなど多彩

**純正交換タイプ**

エアバッグやステアリングに備わるスイッチ類などの純正機能が使えるタイプで、操作しやすい素材や形状、径となっている

**脱着式ステアリングボスは 多角的に実用性が高い**

旧来の市販ステアリングに脱着式のボスを用いると、バケットシート装着車や車高が低いクルマの場合、外すことで乗り降りがしやすくなる。また、車両の盗難予防にもなる

## 操作性や安心・安全のために コチラも検討したい

**シフトノブ**

形状や高さの違いによって、操作のしやすさを高める。軽くしたものや、あえて重くしたものもあり、それらもシフトフィールの向上を狙っている。いろいろ試してみるのもありだ

**レーシングハーネス**

4点式・5点式・6点式があり、FIA公認モデル、FHR (Hans やHYBRID) 対応品など、各社多彩なラインアップとなっている。ホールド性が増すことで、操作の精度、安心・安全を高めることができる

**追加メーター**

水温・油温など、エンジン情報をリアルタイムで把握できる。OBD II (自己診断機能) につなぐだけのマルチメーターが人気。テスト、ドライビング解析などに役立つログ機能を備えるものもある

# エンジンの吹け上がりやレスポンス パワー&トルクを高めて好サウンドに

## マフラー

### 保安基準適合で車検に対応

公道を走ることができ、車検に通る保安基準適合マフラーは純正のフロントパイプ・センターパイプにつながるものが多いが、それらを含むものもある。パイプ径やパイプの取り回し、サイレンサーの仕組みなどにより、性能向上と静音・排ガス浄化を両立している

## 認証プレート

JASMAプレートは平成22年3月31日までに製造された自動車を対象で、車両型式やエンジン型式ごとに排気騒音を測定し、事業部に申請→登録された製品に備わる

H22規制会員専用プレートは平成22年4月1日以降の生産車両を対象で、「近接排気騒音値」に「加速走行騒音値」を加え、性能等確認機関における試験をクリアした製品に備わる

## 材質で選ぶ

チタンは軽く、腐食に強く、錆びにくい。また、独特なグラデーションの焼き色も魅力だが、比較的高価。ステンレスは主流で、チタンほどそれらに特化していないが、価格も含め、バランスに優れる



## 目的で選ぶ

1本出しは軽量化に優れ、性能を求めやすい。2本出し(3本出しや4本出しもある)は多少重量がかさむが、リアビューのルックスに優れたり、中低速トルク重視の特徴が得やすかったりする



## 車両の年式・製造年月で保安基準の適用が異なる

スポーツマフラーは保安基準の騒音規制値や認められる構造が車両の年式で異なる。購入前に車検証で初年度登録と備考欄を確認して、該当する基準を確認しておきたい

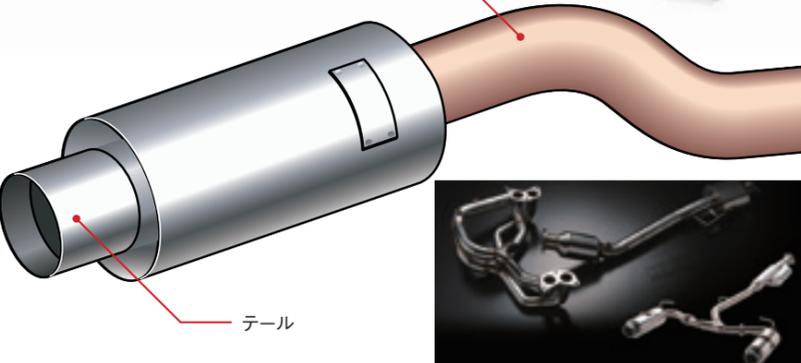
平成元年 騒音規制車	騒音規制値は車両を停止状態で計測する近接排気騒音がフロント・リアエンジン車ともに103dB以内。JASMA認定品は100dB以内
平成10・11年 騒音規制車	車検証に平成10(11)年騒音規制車 近接排気騒音XXdBの記載があり各96dB、100dB以内。JASMA認定品は各95dB、98dB以内
平成22年4月以降 生産車	車検証に「マフラー加速(騒音規制適用車)」とあれば、前項の規定を含む事前認証制度が適用される。インナーサイレンサー式も不可
平成28年 騒音規制車	事前認証制度が適用される。車両によっては従来の絶対値規制から、近接排気騒音の新車時からの悪化を見越した相対値規制を導入

音量のイメージ

110dB	電車が速い速度で激しく行き交う、または架橋の上を電車が通過するときの音を、その真下で聴くイメージ
100dB	交通量の多い道路をクルマが頻繁に行き交うときのイメージ。10dBの差があると、受ける印象はかなり異なる
90dB	犬が吠える鳴き声やカラオケ店内、機器が稼働している騒々しい工場の中、重機が近くを走るときイメージ



メインパイプ



テール

純正マフラーより曲がり少なく、よりストレートに近い設計で、パイプ径や接合部分の低抵抗、サイレンサーの中身、軽量化、地上高の確保などに工夫が凝らされている。JASMA認定マフラーは「道路運送車両の保安基準」よりも厳しいJASMA基準をクリアしたもの



マフラー・キャタライザー・フロントパイプ・エキマニなどを組み合わせる場合は要確認。保安基準適合品同士であっても組み合わせによっては車検に通らないことがある。セットで保安基準適合となっている場合は問題ないが、そうでない場合は、パーツメーカーや作業を行うショップに確認すべきだ

## エアクリナーの交換で吸気効率をアップ 排気系やECUセッティングも一緒に検討

### 純正交換タイプ

エアクリナーボックスの中のフィルター部分だけを換えるもの。効果は少ないが、安価で無難なパーツといえる

### 剥き出しタイプ

エアクリナーボックスを取り外して装着。吸入量が増え、吹け上がりよくなるが、それに合わせたECUセッティングや排気系チューンを施したい。熱対策も重要

## エアインテークシステム

空気の取り入れ口から、剥き出しタイプのエアクリナーを覆うボックスまで、多くの部分を専用設計したもので、ラムエア(走行風による過給)効果も得られる。その効果をフルに発揮させるためにECUや排気系との合わせ技を考えた

## フロントパイプ・センターパイプ



一般にエキゾーストマニホールドにつながる箇所をフロントパイプ、マフラーにつながる箇所をセンターパイプと呼ぶ。キャタライザーはそのつなぎ目からフロントパイプ側、もしくはエキマニ側に位置する

## エキゾーストマニホールド



ターボエンジン用



NAエンジン用



## エンジンオイルも重要な チューニングアイテム

まず、エンジンの特性に応じた粘度や規格のものを選び、フィール向上や高温・高出力下での性能維持、耐久性、エンジン保護性能、オイル自体のライフの長さなどを考慮して選ぼう

## スポーツキャタライザー

排出ガスの浄化機能を備えながら、排気抵抗が少なく、排気効率に優れる触媒。車検用に公的機関で排出ガスや試験をクリアした証明書が付いてくる



## ECUセッティングで 吸排気チューンの効果を高める

純正ECUの対応幅も以前と比べると、かなり高まっているが、速度リミッターの移設や許容回転数の引き上げ、ターボのブーストアップなどといった芸当はサブコンピュータ、ECU書き換え、フルコンピュータの領域になる。吸排気チューンの効果を高め、どこかに過度な負荷が掛からないようにするためにも検討したい

### サブコン

エンジン制御のためのセンサーからの信号を変化させるものや制御マップを書き換えるものがあるが、純正ECUを補助して簡単に性能アップが図れるもの。価格もリーズナブル



### 純正ECU書き換え

純正ECUのさまざまな制御マップを書き換える手法で、純正のプログラムにより抑えられているエンジン本来のポテンシャルを、安全マージンに配慮のうえで引き出すチューニング

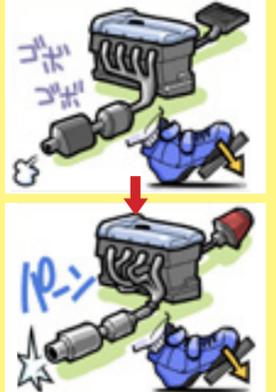
### フルコン

純正ECUに成り代わってエンジン制御を行うもので、ヘビーチューニングにも対応できる。また、ECU書き換えが困難な車種の場合に高性能なフルコンを用いることもあるが、ネックは製品もセッティング料も高額なこと



## こういう効果がある

- ▶ スポーツマフラーは軽量化、サウンド&フィール向上に寄与。リアビューをカッコよく彩ることもできる
- ▶ エキゾーストマニホールドやスポーツキャタライザー、フロントパイプ、センターパイプの交換はさらにパワーアップに貢献
- ▶ エアクリナーは吸入効率を高め、エンジンフィールを向上させる。剥き出しタイプやエアインテークシステムでは吸気サウンドも魅力的。さらなる性能アップも見込める
- ▶ ECUセッティングは単体でもパワーフィールを高められるが、吸排気チューンを施した車両では、その恩恵をより発揮させることができる



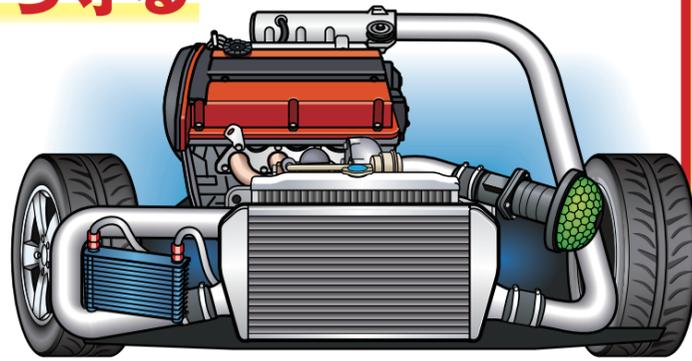
## 選ぶときはココをチェック

- 音量
- 形状
- 排出ガス
- 取り付け

▶ 保安基準適合が大前提。複数のパーツを組み合わせる場合は、トータルでも適合することを確認しておく  
▶ 徐々にパーツを付けていく場合はアップデートがスムーズにできるパーツを選ぶ車種によって得られる効果はさまざまなので、データを持つショップのアドバイスを尊重したい

# 高温下でもパワフルに走れる + 熱から守る

まず、エンジンでは水温上昇を抑えるラジエターや油温上昇を抑えるオイルクーラーがあり、ターボ車では、圧縮された高温の空気を冷却してから燃焼室に送り込んで高出力を得るためのインタークーラーがある



**POINT** **こういう効果がある**

- ▶ ラジエターやオイルクーラーは水温や油温の上がり過ぎを抑えることで、エンジンのパフォーマンスを損なわずに走ることができる
- ▶ インタークーラーはターボエンジンでより高出力を図ることができる

**選ぶときはココをチェック**

**性能** **取り付け**

- ▶ 製品選びは使用実績を持つショップに相談
- ▶ 用途やエンジンの仕様合う製品を選ぶ
- ▶ ボルトオンか周辺加工が必要かを事前確認
- ▶ 製品の価格差だけでなく工賃まで含めて検討
- ▶ 冷却性能をフルに引き出せるよう取り付け。導風板やシュラウドなどの装着も有効だ

## ラジエター

水温の上がり過ぎを抑える

エンジン内部で発生する多量の熱は冷却水がエンジンを循環することで冷まされる。市販のラジエターは容量や効率を高めることで、冷却水をより冷ますことができ、おもにスポーツ走行時の水温の上がり過ぎを抑えることができる

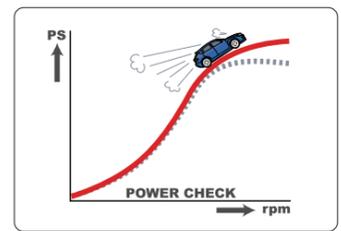


ラジエター、エアコンのコンデンサー、オイルクーラー、インタークーラーがひしめく状況はそれぞれに走行風が当たるよう工夫したい

## インタークーラー

吸入空気温度を最適化

ターボエンジンの吸入空気は、過給で高温になり、体積が増しながら酸素密度が薄まる。外気温が高い日はそれが顕著に出る。冷却性能が高い市販のインタークーラーを備えれば、たとえ、純正タービンのブーストアップ仕様でもモアパワーが得られる。圧損が少ない設計であることが選ぶ際のポイントだ

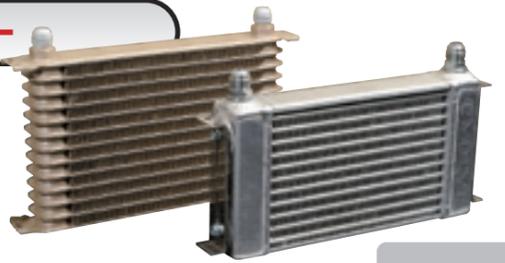


エンジン回転数が上がって吸入空気量が増すほどに効果が目に見える

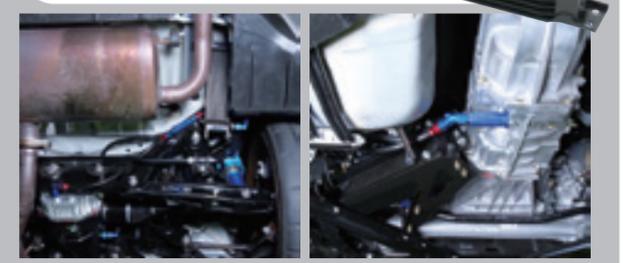
## オイルクーラー

油温の上がり過ぎを抑える

空冷式と水冷式がある。容量や効率を高めることで油温の上がり過ぎを抑え、ハイパフォーマンスを維持。エンジンを保護し、オイルのライフも稼ぐ。オイルフィルター移設タイプはメンテナンス性にも優れる



## ミッションオイルクーラー デフオイルクーラー



サーキットの連続周回などでは、トランスミッションやデフレンシャルギアのオイルも温度が上昇しやすく、潤滑性の低下によってミッションやデフを傷めやすい。オイルの性能に気を遣うのはもちろんのこと、高温の過酷な条件下で長く走らせなければならぬなら、ミッションオイルクーラーやデフオイルクーラーの装着も検討したい。オイルのライフも延ばすことができる

## クーラントも大事



サーキットを走るなら、せめて2年ごとには交換したい。熱の吸収性に優れ、水温上昇を抑制、クーリングラップで冷えやすいスポーツタイプが各社からリリースされている

ヘルメットとグローブがあれば、長袖長ズボンと運動靴という普段着でもサーキットを走ることができる。しかし、操作のしやすさや身の安全、そして、かっこよさを考えると、レーシングスーツ/グローブ/シューズ、4輪用ヘルメットでビシッと決めたい。レースに出なくてもFIA認定品ならさらによく、ハンスやハイブリッドのFHRデバイスも揃えたいところだ



**POINT** **こういう効果がある**

- ▶ 操作性や安全性を高めることができる
- ▶ ルックス的に見栄えがして気分も高まる
- ▶ FIA規格のものは公式レースに出ることができ、安全性や品質もさらに高まっている

**選ぶときはココをチェック**

**規格** **サイズ**

- ▶ もともと頭や身体、手足にフィットするようにつくられているため、サイズ選びは慎重に。事前に販売店などで試着できる機会が欲しい。オーダーメイドもある
- ▶ FIA規格の詳細や期限についても調べておきたい

## ヘルメット

4輪用がオススメ。FIA規格品はさらに安全。顎のガードがないジェットタイプと顔全体を覆うフルフェイスタイプがあり、いずれも2輪用に比べ、開口部を狭めて耐火性を高めている。とくにフルフェイスはいざというときに頭部や顔面を衝撃や火災から守ってくれる。



## レーシングスーツ



FIA規格外のリーズナブルなものからFIA規格のスタンダードから上級モデルまで多彩なラインナップとなっていて、生地も2レイヤー/3レイヤー/4レイヤーなどさまざま。耐火性に優れ、凹凸が少ないことや軽さにより、操作がしやすく、シートへのフィット感にも優れる

## FHRデバイス



本体側のポストアンカーテザーをヘルメット側のポストクリップに掛けてつなぎ、衝突の際の頭頸部の前傾を抑え、被害を軽減するもの。「ハンス」と「ハイブリッド」があり、JAF公認レースだけでなく、サーキット走行でも身を守るために装着したいアイテム

## アンダーウェア

上下のウェアのほか、フェイスマスクやソックスも含む。JAF公式レースで着用が義務づけられているFIA規格品は通気性、耐火性、耐久性に優れる。サーキットのスポーツ走行や走行会でもフェイスマスクはヘルメットの衛生面でも着用がオススメ



## レーシンググローブ

握りやすく、滑りにくく、通気性がよいことで、的確なステアリングやシフト操作をサポート。FIA規格品は耐火性、耐久性に優れ、安全性が高い



## レーシングシューズ



細身で足首保護のためハイカットに、ソールは薄く、カカトの上部までを覆い、ペダル操作がしやすいつくり。FIA規格品は耐火性、耐久性に優れる

# 一般社団法人 日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会 (NAPAC) 会員一覧

2024年11月8日現在 163社・50音順

(株)アールアイエイチ	☎047-300-2303	小倉クラッチ(株)	☎0277-54-7101
(株)IKD	☎06-4307-6237	(有)カーブラザワールド	☎03-5748-7737
(有)アイ・ディ・アイ	☎042-549-0050	(株)カーレグ	☎03-6425-7340
(株)アイリックス	☎04-7128-9810	(有)嘉衛門	☎03-5706-7777
(株)アクセス	☎0545-33-0033	カキモレーシング(株)	☎072-265-8411
(株)アクセルオートコーポレーション	☎052-354-2533	(株)カクタスコポレーション	☎072-952-0567
(株)アクレ	☎042-516-9600	(株)カズキオート	☎072-235-6252
アサヒライズ(株) FET 事業部	☎027-280-8001	カヤバ(株)	☎03-6895-1265
(株)アドヴィックスセールス	☎050-3094-4299	(株)キャロッセ	☎027-352-3578
(株)アバ	☎03-5636-7570	協永産業(株)	☎06-6244-0321
アピオ(株)	☎0467-78-1182	(株)共豊コーポレーション	☎052-824-7630
Apex(株)	☎0562-98-0020	(株)錦之堂	☎0584-89-6656
(株)阿部商会	☎03-3233-2213	(株)クライメイト	☎076-471-6071
(株)E・Rコーポレーション ROWEN 事業部	☎0566-45-5557	(株)クリーンエクセル	☎0465-83-6663
(株)イエローハット	☎03-6866-1681	(株)クリムソン	☎06-6180-1511
(株)イケヤフォーミュラ	☎0289-64-5652	(株)グループ・エム・レーシング	☎048-485-9627
伊藤忠オートモービル(株)	☎03-3497-4665	(株)ケースバック	☎0566-43-5507
(株)インターテクノロジー	☎03-3262-7000	(株)ケイアイティ・ジャパン	☎06-6838-3307
(株)ヴァルド	☎072-673-3000	(株)ケイエスピーエンジニアリング	☎042-569-2930
(株)ウェッズ	☎03-5753-8213	(株)ケミテック	☎04-7192-8460
(株)エアスト	☎072-800-2288	(株)コスミック	☎052-383-6111
(株)エイチ・ピー・アイ	☎03-5663-2551	(株)コラント ヴァレンティ事業部	☎058-397-0303
エイティーエス(株)	☎086-286-9331	5ZIGEN インターナショナル(株)	☎072-995-8005
(株)EXIZZLE-LINE	☎050-1753-9575	(株)サード	☎0565-53-1166
(株)エスエイチコーポレーション	☎075-748-1311	三友商事(株)	☎06-6262-6123
SPK(株)	☎06-6454-2531	(株)シーアールエス	☎06-6852-9000
(株)エッチ・ケー・エス	☎0544-29-1111	(株)シーアールケイ	☎052-871-2055
(株)エムエルジェイ	☎0544-29-1111	CS マーケティング(株)	☎0725-55-1111
エムケーカシヤマ(株) ウインマックスディビジョン	☎0267-67-7700	GTNET(株)	☎072-644-7700
M'z SPEED	☎06-6748-2603	柴田自動車(株)	☎0574-25-5011
(株)M-TEC	☎048-462-3131	(株)シンポリ	☎052-911-9424
エンケイ(株)	☎053-522-5245	(株)ジェイスタイル・コーポレーション	☎052-681-1050
(株)エンドレスアドバンス	☎0267-67-0535	(株)ジャオス	☎0279-20-5511
エンバイヤ自動車(株)	☎03-3555-6111	(株)ジャパン三陽	☎029-247-8263
(株)オーエス技研	☎086-277-6609	(株)SHONE コーポレーション	☎0234-43-6990
オーゼットジャパン(株)	☎053-469-5011	(株)昭和トラスト	☎0479-77-3000
(株)オートエクゼ	☎03-6458-7251	(株)スーパースター	☎072-975-3600
(株)オートバックスセブン	☎03-6219-8700	(株)SPREAD	☎03-4609-0100
(株)オクヤマ	☎045-934-5334	(株)スマート	☎078-380-2780

(有)制動屋	☎059-373-5871	ビーエムビー技術研究(有)	☎03-3588-8011
(株)セントラル	☎0424-86-4451	BBS ジャパン(株)	☎0766-31-0021
(株)ZERO-1000	☎052-365-3001	(株)ビッグウエイ	☎022-259-0545
(株)太平タイヤ	☎0120-112-582	PIAA(株)	☎0570-050-555
(株)タイヤワールド館ベスト	☎022-231-3411	(株)ファーストカーゴ	☎03-3728-3991
(同)タカイチ	☎048-762-9262	(株)ファイブゲート	☎048-423-0254
高崎自動車販売(株)	☎027-265-0011	(株)ファトラスタイリング	☎0550-89-6979
(株)タカマコンペティションプロダクト	☎03-6747-2290	(株)ファブレスジャパン	☎06-6656-5555
辰日屋興業(株)	☎052-882-8501	(株)フォーバイフォーエンジニアリングサービス	☎052-715-4411
(株)タナベ	☎072-728-6700	フォルテック(株)	☎04-7189-4117
(株)タニグチ	☎079-264-4455	(株)フジ・コーポレーション	☎022-348-3300
(株)TAN-EI-SYA WHEEL SUPPLY	☎0766-86-0117	(株)藤田エンジニアリング	☎072-258-1313
(株)ダンロップタイヤ	☎03-5546-0153	藤壺技研工業(株)	☎055-998-1500
(株)ティー・エー・エス	☎052-618-7500	ブリヂストンリテールジャパン(株)	☎042-342-6126
TUS JAPAN(株)	☎042-520-8720	(株)ブリッツ	☎0422-60-0378
(株)ティエムシー	☎06-6866-1431	ブリッド(株)	☎052-689-2611
(株)テイクオフ	☎06-6939-0547	(株)ベスト	☎03-5995-6051
(株)テイン	☎045-810-5511	ベロフジャパン(株)	☎052-689-2612
(株)テクノピア	☎03-3221-4761	(株)ホシノインバル	☎03-3439-1122
(株)ディクセル	☎06-6340-0121	(株)ホソカワコーポレーション	☎048-851-4411
(株)東京車輪	☎03-3807-0081	(株)ホットスタッフコーポレーション	☎092-303-8033
(株)東名パワード	☎042-795-8411	(株)ホワイトシード	☎050-3612-7414
(株)戸田レーシング	☎0866-83-1202	(株)マインズ	☎046-857-3313
TONE(株)	☎0721-51-1386	(株)マキシムワークス	☎048-584-6430
トピー実業(株)	☎03-3495-7370	(株)マツ、シヨウ	☎048-935-1130
(株)トムス	☎03-3704-6801	マルカサービス(株)	☎052-398-3406
(株)トライアルファ	☎042-426-7186	(株)マルゼンホールディングス	☎06-6348-8848
(株)トライキッツ	☎03-5755-9977	(株)ミアンジュジャパン	☎022-352-4173
(株)トレジャーワンカンパニー	☎045-590-0278	(株)明和	☎048-966-3551
(株)ドゥオール	☎03-3794-1689	モモジャパン((株)レアーズ)	☎03-5716-3501
夏山金属工業(株)	☎072-981-1991	(有)森田システム	☎04-2951-1810
(株)新潟自動車工業	☎0256-31-3333	矢島工業(株)	☎0276-31-1311
ニコレーシング(株)	☎03-6423-2130	横浜ゴム(株)	☎0463-63-0478
日本グッドイヤー(株)		(有)ライトマンアールアンドディー	☎0829-40-1030
(有)ニューイング	☎0798-63-1777	(株)ラック	☎0561-63-0101
(株)ニューズ	☎092-663-8320	(株)ラブラーク	☎06-6786-3002
ニューレイトン(株)	☎03-3676-2992	(株)レイズ	☎06-6787-1110
(株)ハートボイス	☎082-509-0300	(株)レイル	☎045-824-1835
(株)橋本コーポレーション	☎075-761-7351	(株)ロッソ	☎0274-67-5656
(株)ハセ・プロ	☎06-6751-2779	(株)ワーク	☎06-6746-1133
(株)HAL	☎048-298-4120	(株)ワークスベル	☎03-3410-1411
(株)パディナジャパン	☎04-2947-9000	(株)ワイエフシー	☎0463-75-9036
PATEC(株)	☎0835-25-2550		

# NAPACは安全・安心なカスタマイズパーツを推奨します

(一社)NAPACは、設立20周年を迎えた自動車用品・部品の業界団体です。  
 企業160社あまりが加盟しており、会員社ではクルマのカスタマイズ・チューニングパーツやサーキット走行を楽しむためのモータースポーツパーツ、またカスタムの基本であるアルミホイール、そして走りと音を一変させるマフラーなどを取り扱っています。  
 (一社)NAPACでは、より安全・安心なカーカスタマイズライフを提供するため用品・部品、アルミホイール、マフラーそれぞれの「認定基準制度」を運用しており、基準に裏付けされた確かなパーツの普及拡大に努めています。



安全・安心な製品の流通による  
アフターマーケットの振興



カスタマイズパーツ  
品質基準



アルミホイール  
品質基準



スポーツマフラー  
品質基準

一般社団法人 日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会 (NAPAC)  
 東京都品川区西五反田8-1-14最勝ビル11F-5

<https://www.napac.jp>



@napac\_jp



@napac\_jp

# NAPACの活動

## ■「8月2日はオートパーツの日」

「オートパーツの日」とは…  
 カーカスタマイズをより楽しくする  
 「パーツ点検交換の日」です!



安全走行のため、連休前には自動車を点検し、消耗したパーツを交換しませんか? 更にオートパーツをカスタマイズ&アップグレードすることでより楽しいカーライフを! オートパーツの日は8月(August)を「オート」、8月2日を「パーツ」と読む語呂合わせから、NAPACが制定いたしました。毎年NAPAC会員協賛の豪華プレゼントキャンペーンを実施しています!

## ■NAPAC走行会

毎年2回(春・秋)に富士スピードウェイレーシングコースにて走行会を開催しています。毎回有名レーシングドライバーをお招きしてサーキット走行の楽しみ方を伝授しています。初心者からエキスパートまで幅広くサーキット走行を安全にお楽しみいただけます。また、NAPAC会員協賛品の抽選会もあり、毎開催満員御礼の走行会です。



## ■モータースポーツ



### ●スーパー耐久レース

NAPACでは、スーパー耐久レースシリーズを応援しています。シリーズ戦「富士24時間レース」ではメインスポンサーとしてモータースポーツの振興に貢献しています。



### ●GR86/BRZ Cup

TOYOTA GR86とSUBARU BRZを使ったワンメイクレースのオフィシャルパートナー、として当レースシリーズを応援しています。  
 また、参戦マシンの指定・認定パーツはNAPAC 会員の製品に限られ、これらのパーツは全て購入して装着することができます。

## ■SDGsの取り組み調査・研究

当会では「SDGs」を会員勉強会のテーマの一つに位置付け、カンファレンスの開催など活動しています。SDGs経営でお客様や従業員、就活者に共感される会社になるための取り組みを今後も調査・研究して参ります。

