



特集 スポーツカーを楽しもう！

一般社団法人 日本自動車工業会

絶対やめよう！ 運転中の「ながらスマホ」



自動車や自転車を運転しながらスマートフォンを操作する「ながらスマホ」は非常に危険です。
画面に意識が集中してしまい、周囲の危険を発見することができず、思わぬ事故につながります。絶対にやめましょう。

CONTENTS

特集 スポーツカーを楽しもう!

日本のスポーツカー、その魅力、再検証

2

／モータージャーナリスト 吉田 匠

天高く…「スポーツカーの秋」を彩るお祭り三昧。

9

— 東京モーターフェスでスポーツカーを肌で体感。モータースポーツでバトルを楽しむ。 —

／モーターマガジン社 神原 久

連載 クルマの楽しさ、素晴らしさとは

第80回

“見て、触って、買える” 体験型キャンピングカーショー!

17

／キャンピングカーフォトライター 岩田 一成

記者の窓

「節目のひとつ」

20

／日刊自動車新聞社 平野 淳

Topics

●共同プレスリリース —

21

JAMA-CLEPAビジネスサミット2016で経済連携推進を確認

●2016年度上半期（4～9月）の福祉車両の販売台数

●自動車税制改革フォーラム、“より良いクルマ社会”を考えるイベントを開催



表紙イラストレーション

クルマのある風景

とびかわ しずく
飛川 滯

倉敷芸術科学大学 芸術学部
デザイン芸術学科 3学年

11月号ということで、寒い季節に温もりを感じられるような作品になればと思い、テーマをぬいぐるみにしました。毛糸やフェルトで遊び心を取り入れています。こんなクルマに乗ってみたいです。

『JAMAGAZINE』では表紙に、美術を専攻している大学生などの皆さんの作品を掲載しています。

日本のスポーツカー、 その魅力、再検証

モータージャーナリスト 吉田 匠

1. いま注目のスポーツカーとは、 どんなクルマか

このところ日本の自動車界に望ましい傾向が芽吹きつつあるようだ。実用的なミニバンやハイブリッドのハッチバックが路上を走るクルマの主流を占める状況のなかにあって、ある意味でそれらと対極にある種類の自動車、スポーツカーに対する関心が盛り上がりつつあるのを感じる。

ならば、スポーツカーとはそもそもどんなクルマを指すのか。スポーツカーの定義なるもの、実は昔から決定版がありそうでない。

それについて僕は以下のように考えている。スポーツカーとは、ドライビングを愉しむことを最優先に生み出されたクルマである、と。人間や物を安全かつ快適にA地点からB地点に移動させるパーソナルな手段、というのがクルマ本来の機能だが、その部分に多少目をつむっても、それを運転するという行為を愉しめるように特化させたのがスポーツカーである、ということだ。

普通のハッチバックやセダンで4~5人、3列シートのミニバンなら6~7人の人間が乗れるが、スポーツカーの多くは2人乗り、もしくはリアに補助的なシートを備える、2+2シーターの4人乗りにすぎない。それはボディを低くコンパクトにして、ドライビングを愉しみ易くするためであると同時に、スポーツカーのもうひとつの魅力である、カッコよさを実現するためでもある。

スポーツカーのボディというのは通常、キャビ

ン部分が小さく引き締まった、精悍にして流麗なスタイリングを持っていなければならない。ルックスによって、その高性能ぶりやドライビングの愉しさを連想させることが必要だからだ。

その結果としてスポーツカーは、そのオーナー以外の人々にも恩恵を与えることができる。路側にスポーツカーが一台停まっているだけで、その街の景色を華やいだ雰囲気にしてしまうというのも、スポーツカーがこの世に存在する意義のひとつに違いないと、僕は思うからである。

2. 日本のスポーツカーの レジェンドを探る

自動車なるものが路上を走り始めたのは19世紀末のことで、その舞台はヨーロッパだったが、やがて各地で公道を舞台にしたレースが始まった影響もあって、1910年前後にはスポーツカーの原型といえるクルマたちが数多く生まれてきた。そして第1次大戦終結後の1920年代になると、イギリスを含むヨーロッパの国々から、今日のスポーツカーの祖先となる、美しくも精悍で高性能なクルマたちが続々と登場する。

翻ってわが日本では、スポーツカーが出現するのは第二次大戦後のことだった。現存する日本の自動車メーカーが生み出した最初のスポーツカーは、1952年に日産が発売したダットサン・スポーツDC3だったが、これは当時のトラックと乗用車に共用していたシャシーに、同時代の英国車あた

日産 フェアレディ2000



写真提供：日産自動車

りを彷彿とさせるオープン2座ボディを被せたクルマだった。従って性能的には取るに足らず、形ばかりのスポーツカーだったが、それでも戦後の混乱が収まるか収まらないかの時期にこういうクルマを世に送り出した日産には、先進の気風があったといっていかもしれない。

そんな状況だった日本から本格的といえるスポーツカーが一気に芽吹くのは、1960年代前半から半ばにかけてのことだった。まずは1961年、日本のスポーツカーのパイオニアといえる日産から、SP310ことフェアレディ1500が登場。ブルーバードをベースにしたシャシーにセドリックのエンジンを積んだオープン3シーターだったが、やがてそれが1600、2000に発展して、古典的ながら本格的なスポーツカーに成長していく。

続く1962年の全日本自動車ショーにはDOHC4気筒エンジンを積んだホンダ・スポーツのプロトタイプが出現、その1年後に市販型S500が発売になり、それがS600、S800へと高性能化されていく。

ホンダ S800



写真提供：本田技研工業

それと前後してトヨタからスポーツ800が登場、同じトヨタからDOHC6気筒エンジン搭載の高級グラントゥーリスモ、2000GTが市販開始されるのは1966年のことである。

さらにマツダ・コスモスポーツ、いすゞ・ベレットGT、日野コンテッサ・クーペ、ダイハツ・コンパノ・スパイダーなど、1960年代には幾多のスポーツモデルが日本から生まれ、その多くが世界の市場に輸出されていった。

私事ではあるが1970年代前半、20代半ばだった僕が最初に手に入れたクルマも、この第1次黄金期を飾った日本のスポーツカーのひとつ、ホンダS800だった。僕は結局レース仕様のクーペを含んで3台のS800を乗り継ぎ、今も続けるスポーツカーのある暮らしの原点になったのだった。

3. 現代の日本のスポーツカー、その1

1960年代以降、スポーツカーは日本のメーカーのお家芸のひとつになった観があるが、それがもうひとつの頂点を迎えたのは、1980年代末から90年代初頭に掛けてのころだった。日産からR32型GT-Rが、マツダから日本名ユーノス・ロードスター、輸出名MX-5が、ホンダからはNSXが登場、GT-Rは当時、国内専用モデルだったものの、それらは世界に向けて羽ばたいていった。

トヨタ 2000GT



写真提供：吉田 匠

トヨタ 86GT “Limited” 最近マイナーチェンジしてこのスタイルに



写真提供：トヨタ自動車

で、それからさらに25年ほどがたった今、冒頭に書いたように、これまで実用車にしか興味を示さなかったかのような日本のユーザーが、スポーツカーに注目しているといわれる。そこでここでは、現在発売中の日本のメーカーが生み出したスポーツカーを中心に、近い将来登場予定のモデルなども含めて、紹介していきたい。

まずは今や日本だけでなく、世界でも最大の自動車メーカーのひとつであるトヨタだが、ちょっと不思議なことに現在スポーツカーというと、今から4年前の2012年に発売された86の一車種しかない。86はスバルの2リッター水平対向4気筒エンジンを使った後輪駆動車いわゆるFRの、富士重工との共同開発によって生まれたスポーツカーで、ボディは実用性も疎かにしていない2+2座クーペスタイルを採る。多くの方がご存知なよう

に、スバルBRZがその姉妹車である。

そのトヨタ86、ドライブングして最も印象的なのは、重心の低さを実感させる腰の据わったコーナリング感覚にある。そのことに大きな役割を果たしているのが、低い位置に搭載された水平対向エンジンなのはいうまでもない。使い切れるエン

ジンパワーと軽快なハンドリングを持った、適度にコンパクトで実に気持ちいいクルマだ。

このように、現在はスポーツカーを一車種しか発売していないトヨタだが、そのラインナップは近々増えるはずである。86よりもっと小さいS-FRと、かつてのスープラの後継といわれるFT-1、その2車のショーモデルがすでに発表されているからだ。さらにレクサスからも、LC500なるスポーツカーのコンセプトモデルが公表されているから、今後はトヨタから目が離せない。

日本のスポーツカーのパイオニアといえる日産からは、GT-RとフェアレディZの2車種がラインナップされている。「匠」と呼ばれる少数の熟練者が手組みする3.8リッターV6ツインターボ・エンジンで4輪を駆動するGT-Rは、セダンベースの2ドアクーペ風の無骨なスタイリングを持つが、

トヨタ S-FR (左)、FT-1 (中央)、LC500 (右) のいずれもショーモデル



写真提供：トヨタ自動車

日産 GT-R (17年モデル Premium edition)



写真提供：日産自動車

日産 フェアレディZ



写真提供：日産自動車

走ればポルシェやフェラーリなどのスーパースポーツに遜色ない速さを発揮、个性的で上質なファン・トゥ・ドライブを味わわせてくれる。

GT-Rの発売は2007年暮れだから、それからもう9年になるが、年を経るごとにパワーアップや改良を施し、最新の2017年モデルも性能のみならず乗り心地を改善するなどの進化を果たしているため、乗ればいまだに古臭い印象はない。価格は大半のモデルが1,000万円を超えるが、それだけの価値のあるクルマだといえる。

GT-Rと比べると、フェ

アレディZは普通のFRスポーツという印象だが、それだけにスタイリッシュなクルマに気軽に乗れるのが魅力だろう。

1960年代のS500/600/800に始まって、ビート、NSX、S2000とスポーツカーを生み出してきたホンダは、今年ついに2代目NSXを発売、去年発表した軽自動車のS660と合わせて2車種の

ミッドエンジン・スポーツカーをランナップする、日本では稀有なメーカーになった。

なかでも今年の注目株はNSXで、V6エンジンとモーターで後輪を、電気モーターで前輪を駆動するハイブリッドの4WDというハイテクを採用した、近未来的なスーパースポーツに仕上げられている。ドライビングしてみると、速いことはもちろんだが、ステアリング操作のままに走る、レールに乗ったようなコーナリングが鮮烈に印象に残る。

開発・生産ともアメリカで行われるNSX、価格は2,370万円と高価だが、近未来に乗る代償と考えれば納得できるかもしれない。

一方のS660は、小さいながらミッドエンジン

ホンダ NSX



写真提供：本田技研工業

ホンダ S660



写真提供：本田技研工業

のスポーツカーらしいドライビングが本格的に味わえるオープンスポーツで、特にコーナリング・マニアにオススメの一台だといえる。

4. 現代の日本のスポーツカー、その2

続くマツダは、ロータリーエンジン搭載のスポーツカーの噂が相変わらずあるけれど、現実的な本命はマツダを一躍スポーツカーの最量産メーカーに押し上げたロードスターだ。去年発売されたコードネームNDこと4代目ロードスターは、エンジンを1.5リッターに縮

マツダ ロードスターRS



写真提供：マツダ

小するなどしてベーシックモデルでは1,000kgを切る車重を実現するなど、軽量化への取り組みが半端ではないのに加えて、サスペンションも緻密に仕上げられ、モデルによっては初代ロードスターを彷彿とさせる軽快な身のこなしを見せる。ライトウェイトスポーツ好きを虜にする魅力を放っているのだ。

ロードスターの名の通り、本筋はあくまでソフトトップのオープンボディだが、最近ファストバックスタイルのリトラクタブルトップ仕様、RFが追加されたのも話題になっている。

ある意味でマツダと対照的なのがスバルのスポーツモデルだ。トヨタ86の姉妹車である軽快な2+2座FRクーペのBRZに加えて、4WDスポーツセダン、WRX-STIがスバルのスポーツモデルらしさを全開で主張しているからだ。

スバル WRX-STI Type S (左)、BRZ GT (右) BRZも最近マイナーチェンジした



写真提供：富士重工業

WRX-STI、現在は第一線のWRC=世界ラリー選手権マシンとは関係ないポジションにあるが、かつてそこで最強の存在だった時代の栄光は今もその佇まいに受け継がれていて、独特のオーラを発している。それはルックスだけでなく、308psを発生する2リッター水平対向ターボエンジンと6MT、それに4WDの駆動系がもたらすドライビングは、今も硬派を魅了するはずだ。

一方のBRZも、86の姉妹車とはいえサスペンションなどの細部にはトヨタとは異なる独自のセッティングが施され、スバルの流儀を主張していることを忘れるべきではないだろう。

スバルWRX-STIといえば、かつてその宿命のライバルとされていたのが、三菱ランサーエボリューションだった。パワーユニットは直4だが、パワフルなターボエンジンと4WDによってラリーカーのベース車として一世を風靡したという点では、WRX-STIと共通する存在である。

このランサーエボリューション、そのファイナルエディションもすでに生産中止されているから新車で購入は不可能だが、これもかつて世界を席卷した“ラリーの三菱”の残像として、ここに採り上げることにした次第である。

続いては、軽自動車カテゴリーのスポーツモデルを2車、紹介しよう。ひとつは電動ハードトッ

三菱 ランサーエボリューション ファイナルエディション



写真提供：三菱自動車工業

ダイハツ コペンセロス



写真提供：ダイハツ工業

スズキ アルトワークス



写真提供：スズキ

プを備えるオープン2座、ダイハツ・コペンである。コペンは同社の3ドアハッチバックのシャシーをベースにしたフロントエンジン前輪駆動車だが、2代目の現行車は独自の補強を施したDフレーム構造を採って剛性をアップし、ボディの着せ替えを可能にしているのが大きな特徴だ。

現在は、主にフロントのデザインが異なる3種類のボディがラインナップされ、別のスタイルへの着せ替えも可能となる。素早く開閉できるハードトップと、前輪駆動ながら軽快なハンドリングが魅力のこの小さなオープンスポーツ、エンジンは直3ターボで、5MTとCVTがある。

もうひとつはスズキ・アルトワークス。スズキはかつてカプチーノというオープン2座の軽スポーツを造っていたが、現在はこのアルトワークスが同社で最もスポーティな軽自動車だ。

エンジンは直3ターボ、トランスミッションは5MTと2ペダルの5AGSが選択可能で、車重が軽

いので動力性能が活発なのに加えて、エンジン、サスペンション、ブレーキにもワークス専用チューンが施されているため、ワインディングでは小気味よいドライビングが可能になる。ボディは実用的な5ドアハッチバックだから、まさに“羊の皮を着た小さな狼”、といったクルマだ。

5. 気持ちいいスポーツカーライフのために

こうして紹介してくると、日本のスポーツカーやスポーツモデルが、とても多彩な顔を持っていることをあらためて知る。例えばプライズゾーンにしても、アルトワークスの150万9,840円からNSXの2,370万円までと、実に幅広い。

従って、新たにスポーツカーの世界に足を踏み入れてみようとか、しばらく実用車でおとなしくしていたけれど、このへんで昔のようなスポーツカーライフに戻ろうとかか画策している人たちには、日本車という範囲内だけでも、実に多くの選択肢があることが理解いただけるはずだ。だがそうなると、それぞれの生活環境や家族構成を考慮したうえでスポーツカーの選択は、なかなか大変な作業になるのではないだろうか。

そこでひとつ、場合によっては役に立つかもしれないヒントをここに書いておこう。それは「スポーツ = sport」という言葉にまつわることだ。スポーツというと通常、だれもが思い浮かべるあのイメージがあるけれど、実はそれとは別にスポーツには「気晴らし」という意味もある。つまりスポーツカーは、いわゆるスポーツとしてのドライビングを愉しむことのほかに、それに乗ること、走らせることによって「気晴らし」ができるクルマでもある、ということだ。

で、このことは、実はとても重要な意味を持っていると僕は思っている。気晴らしのために乗るといっても、サーキットにでも足を運ばないかぎ

り、全開で飛ばすことはできない。であるなら、飛ばさなくても気晴らしになるクルマ、自分の家の近くの街中を普通のペースで走っても気晴らしになるクルマが、ある意味で理想のスポーツカーといえるのではないかと僕は思う。

低速で走っていても気持ちいいということ、僕は「低速官能」と表現しているが、エンジンの回転感でも、それが発するサウンドでも、あるいはステアリングやシフトレバーを操作するときの感触でもいい、そこに気持ちよさ=官能をたっぷり備えたスポーツカーがあれば、飛ばさなくても気晴らしができるというわけだ。

1960年代の第1期、1980年代末から90年代初頭に掛けての第2期に次ぐ、第3期の日本車スポーツカー・ブームが到来しつつあると考えられる今、あらためてスポーツカーの魅力がどこにあるのかについて思いを巡らすことで、皆さんに素晴らしいスポーツカーライフを愉しんでいただく一助になれば、まことに幸いなことだと思う。

(よしだ たくみ)

天高く…「スポーツカーの秋」を彩るお祭り三昧。
—東京モーターフェスでスポーツカーを肌で体感。モータースポーツでバトルを楽しむ。—

モーターマガジン社 神原 久

1. Prologue

「ショー」はお休みでも「フェス」がある。
モータースポーツもラストスパート。

本稿を執筆しているここ数日間、スポーツの話題はもっぱら、プロ野球日本シリーズで盛り上がっている。広島カープと北海道日本ハム、両球団のファンはまさに「スポーツの秋」を、例年以上に満喫しているところだろう。

クルマファンにとっても同じように、この季節は「スポーツ“カー”の秋」と言えるかもしれない。例えば隔年ながらこの時期は、日本最大のクルマイベント「東京モーターショー」が開催される。いつの時代も、ショーの主役として華やかなステージで注目を浴びるのは、新型スポーツカー、あるいはそのコンセプトモデルだ。

2015年の第44回東京モーターショーでは、マツダが「RX-VISION」をお披露目するなど、国内外のスポーツモデルが会場を賑わせた。2016年は残念ながら休催年だが、2014年から始まった「東

京モーターフェス」が、3年目を迎えて今年も10月8日(土)～10日(月・祝)に開催された。秋のクルマ風物詩として定着したこのイベントにも、市販が始まったばかりのホンダNSXなど最新スポーツモデルが出品され、注目を集めた。

そしてもうひとつ、「秋」の到来を思わせるのが、モータースポーツ・シーズンのフィナーレ。さまざまなシリーズが、1年間の激闘に決着のときを迎える。チームや選手を応援する熱狂は、プロ野球もモータースポーツも変わりはない。

2. 東京モーターフェス2016を盛り上げた最新「スポーツカー」たちの競演

1) 熟成のGT-Rと、革新のNSXで写メ連写

東京モーターフェスのメイン会場は、東京江東区の青海地区に3カ所設けられた。そのひとつ「メガウェブ」の1階フロアには、国内自動車メーカー、二輪車メーカーの最新モデルがズラリと集合。そ





最新の市販モデルからコンセプトカー、あるいはゲーム世界を走るためのバーチャルレーサーまで、どんなカタチであっても、いつの時代になっても、スポーツカーは常に憧れの存在だ。

の出品車の多くは、自由に席に座ることができる。

もともと「クルマやバイクに乗って、触れて、観て、その魅力を感じてもらう」をコンセプトとして掲げてきたモーターフェスらしい、のんびりとした雰囲気。若々しいカップルや、小さな子どもを連れた家族連れなど、いわゆる「クルマ離れ」が心配される年齢層も、かなり多いように思えた。

人混みが目立っていたのは、日産自動車とホンダのブースだ。かたや、約10年にわたって毎年改良を加えながら、日本のスポーツカーカルチャーを最前線で守り続けてきたGT-R。もう一方は、日本のスポーツカーカルチャーを革新すべく、10年ぶりに復活したNSX。メジャー度では匹敵するものの、それぞれに異なる紆余曲折を経てきた名車たちが、どちらも同じくらい熱烈な写メのターゲットになっていた。

スポーツカーと言えば、ロードスターも相変わ

らずの人気ぶり。マツダはほかに、「LM55 ビジョン グランツーリスモ」を展示、注目されていた。

トヨタは小さなFRスポーツカー「S-FR」を出品。市販に関する正式なコメントはいまだにないけれど、多くのスポーツカー・ファンがデビューを待ち望んでいることは間違いない。「トヨタ86」に続く人気者になってくれるだろう。

やっぱりみんな、スポーツカーが大好きなのだ。

2) 「背が高いスポーツカー」が若者に人気。

ともすれば、いわゆるスポーツカーらしからぬルックスの持ち主であっても、「だれにでもわかりやすくとても楽しい（もしくは楽しそう）」というくくりで、「スポーツカー」として受け入れられているクルマは、実は数多い。

その有力な新人が、トヨタの新型車「C-HR」だ。フェスでは会場のやや奥まった目立ちにくいス



「あのコンセプトカーがこんなに（カッコよく？） なっちゃった」…トヨタ C-HRを前に盛り上がっている、カップルの会話が聞こえてきた。



スバルのイメージを進化させる、次世代デザインコンセプト「Dynamic ×Solid」で、存在感がさらにパワーアップ（スバルXVコンセプト）。

ペースに展示されていたが、SUVとしても強烈な個性がやはり目を惹くのだろう。人だかりが絶えない。中には、かなり熱心かつ具体的に説明員にあれこれ質問を投げかけている人もいる。

スバル・ブースに展示されていた「新型スバルXV」のデザインコンセプトも、かなり刺激的だ。これまでのものに比べてよりシャープな「インプレッサ譲り」の最新スバルSUVのルックスは、C-HRの強力なライバルになりそうだ。

思えばボルシェやランボルギーニといった、欧州系の歴史あるスポーツカー／スーパーカーメー

カーからも、SUVモデルがリリースされる時代。背が高いとか低いとかは、スポーツカーとしての才能にはもはや無関係なのかもしれない。

3) 試乗コーナーには、新旧内外の名車たちが…

モーターフェスの一環として開催された「みんなのモーターショー」（通称：みんなモーター）のコンテンツとして、大変な人気ぶりだったのが、参加費無料で参加できる同乗体験コーナーだ。0-100 km/h加速を体験できる「フルスロットルライド」など、ユニークなプログラムがそろろう。

軽スポーツは、スピノフ現象が加速中

ノーマルから派生した「スピノフ現象」と言えそうなコンセプトカーが、ダイハツの「コペン」シリーズをアレンジした2台。「Cero<セロ>」を流麗なクーペにコンバートしたり、「Robe<ローブ>」をワゴンライクな「シューティングブレーク」にしつらえたり、夢があって楽しい。

同じ軽自動車でもスズキは、いわゆる「ふつー」の軽実用車である「アルト」に、よりスポーツ性能を高めた「ワークス」を展示。これもまた往年のスポーツカー・ファン（特に軽スポーツカー・ファン）を思い切り刺激してくれる、懐かしいスポーツ系アイコンのひとつだ。



コペンの「スピノフ」たち。軽自動車ならではのカジュアルスポーティ感が楽しい。



長めのストレートで全開加速を体感。ほんの一瞬だけれど、かなりの加速Gが味わえたはずだ。

同乗できるモデルは、魅力的なスポーツカーが勢ぞろい。最新国産スポーツのNSX、GT-R、86、ロードスターに加え、メルセデスAMGやポルシェ911、フェラーリ488、マクラーレン650sまである。初代GT-R、トヨタ2000GTに乗れる「ミート・ザ・クラシックス」コーナーも、ちょっと体験してみたくなった。

もっとも各プログラムは抽選や先着制で、すぐ

に定員いっぱいになってしまったらしい。試乗コースの「ライドワン」が見下ろせる2階連絡通路には、熱心に見下ろしている人混みができていた。スポーツカーたちのパフォーマンスに、やはり興味津々なのだ。

メイン会場、船の科学館前特設会場でも、「最新車両公道試乗」をはじめ、「最新オフロードカー試乗」「原付バイク試乗」「超小型モビリティ試乗」「次世代技術体験」といった、「乗って楽しむ」系プログラムが大盛況だ。「最新車両公道試乗」用にも、スポーツカー軍団が登場。トヨタ86(GRMN)や日産フェアレディZ NISMO、マツダ・ロードスターにスズキ・アルトワークスとダイハツ・コペンCeroが用意されていた。

4) 免許がなくても楽しい「360°VR体験」

公式サイト「推しフェス」コーナーで、テリー伊藤氏がイチオシだった「360°VR体験」。「映像を見るというより、“その世界”に自分が取り込



世界に入り込んでしまうようなリアルな感覚で、レーシングマシンでサーキットをアタックしたり、バイクでオフロードを攻めたり、バスの運転手さん気分でのんびりしたり…VRの楽しみ方がこれからますます広がりそうだ。

まれる感じ」(テリー氏)というコメントを読んでいたのですが、筆者自身も非常に興味があった。

特設会場中央の大型ドームには中央にベンチが並び、その周囲に3つのコーナーが設定されていた。左側から時計回りに「バス」「レーシングカー」「バイク」で、好きなコンテンツを選ぶことができる。

ちなみに一番人気は「バイク」だ。その理由は、体験している人を側から見ていると、よくわかる。「バス」も「レーシングカー」も、ゴーグルをつけて椅子に座った状態なのだけれど、「バイク」だけは、本物の最新バイクにまたがってバーチャル体験できる。これはある意味、「一粒で二度おいしい」。断然、お得感のあるコンテンツだ。

なにしろ免許が必要ない。それでも、かなりリアルで迫力たっぷりのサーキット走行を体験できる。こうした新世代の体験システムはもしかすると、より多くの人々にクルマに興味を持ってもらう良いきっかけになり得るかもしれない。



「きっかけ」という意味で考えるなら、スポーツカーの真髄が体験できるもうひとつのステージが、サーキットだ。モータースポーツ好きが集うその特別な場所では、さまざまな刺激的体験を堪能することができる。「秋」は、1年間の総決算に向けて、ますますモータースポーツが盛り上がる季節だが、今シーズンは特に注目すべきレースイベントが目白押しとなった。

3. モータースポーツは“天王山”が続々！ 2016年のチャンピオンは、だれだ!?

1) 「30戦目」のF1GPは、やっぱり特別だ。

実は今年は、日本でF1GPが初めて開催されてから30年目に当たる。1987年の鈴鹿戦以降、途中2回の富士スピードウェイ開催を経て、30年間途絶えることなく「日本GP」は続いてきた。



鈴鹿サーキットが大好きな外人ドライバーも多いのだとか。日本GPはファンとともに、関係者の熱い思いにも支えられながら、30年目を迎えた。
写真提供：本田技研工業

どんなレースでも「総合力」のパフォーマンスが限界まで引き上げられなければ、勝てない。そのハードルの高さが、FIGPはハンパではない。それが、ファンの心を揺さぶり続けて離さない。「世界最高峰の自動車レース」たるゆえんだ。

だからこそ今年も、三重県鈴鹿サーキット「第17戦 エミレーツ日本グランプリ」には、予選・決勝を通じてのべ14万5,000人が集まった。やっぱり「F1だけは特別」だ。

今年の見所のひとつはやはり、ホームとなるマクラーレン・ホンダチームの健闘だった。前戦のマレーシア戦で上位入賞を果たしたこともあって、イケメンJ.バトンとベテランのF.アロンソの戦いぶりに、期待値は高まる。もちろん本音を言えば、日本人ドライバーがいてほしいところだけれど。

注目のドライバーズタイトル争いを演じているのは、同じメルセデスAMGに所属するN.ロズベルグとL.ハミルトン。鈴鹿戦ではロズベルグがポールトゥインを飾り、ハミルトンは3位に入賞。タイトルの行方は、次戦持ち越しとなった。

一方、コンストラクターズタイトルは4戦を残して、メルセデスAMGが早々と王座を決めた。しかも、3年連続3回目の快挙だ。



小林可夢偉が、最後の最後に大立ち回りを演じ、勝利をもぎ取った。日本人ドライバーの活躍は、やっぱり盛り上がる。
写真提供：トヨタ自動車

2) メーカーの威信をかけたハイテク勝負「WEC」

フォーミュラと同じく、レース専用開発されたマシンが戦う世界選手権として今年、富士スピードウェイで第5回を迎えたのが「FIA World Endurance Championship<世界耐久選手権>」、通称「WEC<ウェック>」。日本人にもなじみ深いところでは「ル・マン24時間耐久レース」が、その第3戦としてカレンダーに組み込まれている。

トップカテゴリーの「LMP1」クラスは、トヨタ、ポルシェ、アウディの3メーカーが威信をかけた高性能ハイブリッドマシンの戦いだ。瞬間的な最大出力は、1,000馬力！ それぞれ独自の設計思想をもとに生み出されていて、エアロダイナミクスという面でも、各社が鎬を削っている。

富士では第1回からトヨタが3連勝。しかし昨年、ホームでの表彰台を初めてポルシェに譲っている。今回はその屈辱戦であり、今シーズンのル・マン戦での「残り3分の悪夢」を払拭するための大事な戦いでもあった。

総来場者数は、トータル5万3,200人。「大にぎわい」とは言えないけれど、レースとしては十二分に盛り上がったと言えるだろう。実際に観戦していたジャーナリストによれば、「ラストの1時間ほどはトイレに行く暇もなかった」とか。

トップの小林可夢偉のトヨタTS050ハイブリッドと、2位のロイック・デュバルのアウディR18

とのゴール時のタイム差は、6時間も走ってわずかに1.4秒。激闘ぶりを物語っている。

3) 「Moto GP」は、Nippon力の活躍で人気上昇中

二輪車レースの世界最高峰が「ロードレース世界選手権 MotoGP<モトジーピー>」。その人気もここ数年、日本でも盛り上がりを見せている。もてぎで開催された第15戦は、決勝日の来場者数が5万2,216人、3日間合わせてのべ8万8,472人に達した。ちなみに総人数で見ると、2015年が7万271人だったものが、2015年で8万5,403人と大幅な伸びを見せ、今年はさらに3,000人ほど増えた。

その人気を支えている理由のひとつは、やはりホンダ、ヤマハ、スズキという国産メーカーの活躍にあるだろう。今季はホンダのマルク・マルケスがタイトル争いに王手をかけた状態で来日したものの、総合2位のヤマハ バレンティノ・ロッシ以下4人が争いに残っている。

もてぎ戦ではマルケスが危なげないレース運びでもてぎ初優勝を飾り、シーズンでも昨年に引き続いて2連勝を達成してファンの喝采を浴びた。

4) 日本で一番盛り上がる「スーパーGT」に学ぶ

世界選手権の戦いは、確かにおもしろい。けれどよりストレートに、日本のスポーツカーカル



マルケスは、初めてもてぎで優勝。ちなみに日本人は、Pepsol Honda Teamから青山博一が参戦していた。結果は15位。

写真提供：本田技研工業

チャーに最も影響を与えているシリーズがある。それが「SUPER GT」。レース車両を開発している自動車メーカーはもちろん、サポートしているタイヤメーカー、ホイールメーカー、さらにはさまざまなジャンルのスポンサーまで含めて、プロモーション的な要素をとっても上手にエンターテインメントとして活用しているからだ。

例年、ゴールデンウィークに開催される「FUJI GT 500km」レースの帰り道は、サーキット内から出るのにさえ一苦勞するという、圧倒的な集客力を誇る。ちなみに予選・決勝の二日間ののべ来場者数は、2015年は9万人を超えた。今年は決勝日に雨の予報が出ていたにもかかわらず、8万5,800人が来場した、と発表された。

上級カテゴリーの「GT500クラス」は、トヨタ、日産、ホンダが、最新の市販モデルをモチーフとしたモンスターマシンで競っている。ホンダは新型NSXのGTマシンを2014年シーズンからすでに投入し、市販前から積極的にPRし続けてきた。トヨタも今シーズン半ばの鈴鹿戦で、2017年から投入するニューマシン「レクサス LC500」をお披露目している。

「GT300クラス」のラインナップは、さらに多彩だ。特に輸入車勢はポルシェ911、ランボルギーニ・ウラカン、フェラーリ488、アウディR8、

AMG GTなど、本格派のスーパーカーたちが全開状態で張り合うのだから…人気があるワケだ。

メディアの露出も多く、専門のテレビ番組まである。ある意味、「お祭り」としても正統派のおもしろさが詰まったスーパーGTには、これからの日本のモータースポーツ界が学ぶべきものが、数多くあるような気がする。そこには、スポーツカーの世界観やクルマ好きの価値観まで、大きく変えてしまう可能性が秘められている。

4. Epilogue 2017年の東京モーターショーを盛り上げてくれる？ 新トレンド

最後に、2017年10月27日（金）～11月5日（日）に予定されている「第45回東京モーターショー2017」に向けて、特に新しいトレンドを生み出しそうな要注目ポイントを、いくつかピックアップしてみよう。

ひとつは、アグレッシブ度満点のモータースポーツ「ラリー」人気の復活だ。牽引するのは、トヨタ・ラリーチームのWRC「復活」。実に18年ぶりとなる活躍は、話題を呼びそうだ。

モータースポーツではもうひとつ、IT系次世代モータースポーツの展開が興味深い。例えば2014年から開催されている電気自動車フォーミュ



鈴鹿サーキットでお披露目された2017年トヨタGT500マシン。デザインモチーフは、レクサスブランドの美しいスポーツクーペだ。

写真提供：トヨタ自動車



欧州のヤリスをベースに開発された、2017年型トヨタWRCマシン。Microsoftがテクノロジー・パートナーとして参画することが、話題になっている。

写真提供：トヨタ自動車

ラの「フォーミュラE」シリーズは、パワートレイン・コンストラクターが増えれば、さらに盛り上がりそうだ。このフォーミュラEの併催イベントとして開催されている「ロボレース」も、モータースポーツの未来に期待感を抱かせる新機軸。こちらはAIを搭載した専用マシンが無人でタイムを競うもので、自動運転車の開発に役立つデータの収集、フィードバックが期待されている。

2013年の第43回「世界にまだない未来を競え。」から2015年は「きっと、あなたのココロが走り出す。」へと、東京モーターショーのテーマは進化してきた。2017年はさらにもう一步、先の未来に向けて歩き出すことになる。

そのとき、次世代のスポーツカーは果たして、どんな「心踊るようなドライビング体験」を、味わわせてくれるのだろうか。

(かんばら ひさし)

スポーツカーのテクノロジーから始まる新ビジネス

東京モーターフェス2016のプログラムのひとつとして、ちょっと興味深いセッションを見学した。それは、「マクラーレン・アプライド・テクノロジーズ」に関するもの。彼らはF1シーンで熟成されたモニタリング技術や解析技術を使って、クルマとは無関係なジャンルでビジネスプラットフォームを構築している。

自動運転車に象徴されるように、ITとの融合によって「クルマ」は従来の殻を破り、新しい乗り物に生まれ変わろうとしているように思える。モータースポーツというビジネスから生まれる新しい可能性に目をつけたマクラーレンの挑戦は、自動車関連ビジネスのイメージまで、大きく変えるものだ。

通信など、自動車とは直接関係のなかったIT関連企業が「クルマ作り」への参入を考え始める時代が来ている。だったら逆に、自動車メーカーがITの世界に新しい旋風を巻き起こしても、けっしておかしくはない。



セッションの登壇者は、マクラーレン・アプライド・テクノロジーズのCTO、ディック・グローヴァー氏。



お台場に約200台のキャンピングカーが集結した

“見て、触って、買える” 体験型キャンピングカーショー!

[キャンピングカーフォトライター 岩田 一成]

[第80回]

2016年11月5日(土)と6日(日)の2日間、東京・お台場野外特設会場にて「お台場キャンピングカーフェア2016」が開催された。会場には、約200台のキャンピングカーが集結。小さな子ども連れのファミリーから愛犬家、年配夫婦まで幅広い層の来場者が訪れ、キャンピングカーの魅力を感じた。今回は、自らがキャンピングカーオーナーであり累積600泊以上のキャンプ・車中泊経験を持つ、キャンピングカーフォトライターの岩田一成氏によるレポートをお届けする。

●見学と商談が一度にできる

キャンピングカーイベント

「お台場キャンピングカーフェア2016」は、東京のプレイスポットお台場に約200台のキャンピングカーが集結する、首都圏最大級のキャンピングカーイベント。広大な野外特設会場には、メディアでも話題の軽キャンパーから大型の輸入モーターホームまでさまざまなカテゴリーのキャンピングカーが勢揃いした。

開催両日は絶好のイベント日和に恵まれ、「いつかはキャンピングカー」

と夢見ている人から、キャンピングカー購入を検討中の人、お台場観光のついでに立ち寄った人、すでにキャンピングカーライフを楽しんでいるユーザーまで、さまざまな人々が開放感あふれる会場でキャンピングカーの魅力を感じた。

キャンピングカーショー全般に共通して言えることだが、一般的な自動車イベントと大きく異なるのが、車両の展示だけではなくその場で気に入ったキャンピングカーの見積もりから契約まで行える「商談会」の要素

を兼ねていることだ。

雑誌やインターネットで事前に購入候補の車両を選んでから、イベント会場に足を運んで実際に車両をチェック。複数のビルダーにわざわざ足を運ぶことなく、候補車両の使い勝手やサイズなどをイベント会場で一度に確認でき、実車を比較して購入車両を決定したら、その場で商談。「見る」「体感する」「買う」のすべてを一度で済ませられるのが、「お台場キャンピングカーフェア2016」の魅力のひとつと言える。



さまざまなタイプのキャンピングカーが並ぶ



家族でも快適に過ごせる小型のキャブコン



バルーンアートパフォーマンスに子どもが大喜び

●子どもや愛犬と一緒に楽しめるのもキャンピングカーショーの魅力

お台場の野外特設会場には、キャンピングカービルダーのほかにも、キャンピングカーパーツショップやアウトドアメーカー、オートキャンプ場などのバラエティーに富んだブースが出展され、キャンピングカーという枠を超えたアウトドア全般の情報発信の場になっていた。そんな中で目を引くのが、子どもを対象にしたコンテンツの多さだ。

キャンピングカーは、移動手段としての「クルマ」に車内で生活できる「家」の要素をプラスした、特殊な自動車。当然ほとんどのオーナーは、家族と一緒に利用する目的でキャンピングカーを購入する。子どもにとってもキャンピングカーは、「自らが一員として主体的に利用(生活)するもの」であり、クルマというよりも家のような、より身近な存在である。そうした理由もあって、今回のイベント会場でも子ども連れファミリーの姿が非常に目立った。

バルーンアートパフォーマンス、段ボール迷路、ミニ電車、バンジートランポリン、こども縁日、フェイスペイントなど、ステージイベントやアトラクションも子どもを対象にしたコンテンツが多く、「家族で楽しむキャンピングカーのイベントだからこそ、子どもにも楽しんでほしい」という主催者側の思いが感じ取れる内容となっていた。

実際に会場内を歩いていると、どこに行っても楽しそうな子どもの笑顔に遭遇する。もちろん、ステージやアトラクションも楽しみのひとつだが、家族でさまざまな展示車に乗り込んでキャンピングカーを体験することも、子どもたちにとって最高のアトラクションと言えるだろう。

会場で子ども連れの家族と同じくらい多く見かけるのが、ペットと一緒に来場している人の姿だ。クルマのイ

ベントとしては珍しいが、多くのキャンピングカーイベントがそうであるように、「お台場キャンピングカーフェア2016」でもペットの入場が可能になっている。

キャンピングカーのオーナーや購入希望者は、ペット連れの割合が非常に高いが、それには理由がある。ペットのいる家庭では、旅行をするときにペットが宿泊できる施設を探して事前に予約をする必要がある。しかし、ペットを受け入れてくれるホテルや旅館は限られるため、ペットを連れて気軽に旅行をすることはなかなか難しい。

そんなときに車内で生活ができるキャンピングカーがあれば、ペットとともにドライブを楽しみ、夜は車内で一緒に就寝することができる。そうしたキャンピングカーの利点に魅力を感じ、「ペットと一緒に自由な旅を楽しみたい」とキャンピングカーの購入を検討する人は多い。

会場ではペット連れの来場者が、展示車両を見学しながらペットと一緒にキャンピングカーライフを楽しむ姿を頻繁に見かけた。またステージでは、現役トレーナーによるペットのしつけ教室が行われ、多くのペット連れ来場者でにぎわっていた。こうした光景も、キャンピングカーイベントならではの光景だろう。

●さまざまなニーズに対応する

豊富なモデルバリエーション

お台場の野外特設会場に展示されたキャンピングカーは、約200台。し



ステージではペットしつけ教室も行われた



ファーストカーとしても使える人気のバンコン



軽キャンパーの周りには常に人だかりが

かし、一言で「キャンピングカー」と言っても、そのサイズや形状はさまざま。メディアで取り上げられることの多い「軽キャンパー」は、軽自動車のワゴンやバンをベースに架装したものだ。ワンボックスタイプのバンやワゴン、ミニバンを架装したモデルは「バンコン」、トラックのシャシーやボディ後部をカットしたワンボックス車両にキャンピングシェルを搭載したモデルは「キャブコン」、マイクロバスなどをベースに架装したモデルは「バスコン」と呼ばれている。こうしたバラエティーに富んだキャンピングカーがズラリと並ぶ光景は、まさに壮観だ。

キャンピングカーはカテゴリーによって性格が異なるため、ユーザーは最も自分の使い方に合ったモデル探しに奔走する。キャンピングカーを使用する人数がひとりなのか、夫婦2人なのか、子どもを含めたファミリーなのか。キャンピングカーの用途は、趣味がメインなのか、キャンプをしたいのか、観光地を巡る旅をしたいのか、日常の足としても使いたいのか。内外装の架装を担当する各キャンピングカービルダー(キャンピングカーメーカー)は、ユーザーの使用



車内を畳敷きにしたユニークな和室仕様

人数や用途などのニーズを踏まえ、さまざまなバリエーションのモデルをラインナップしている。

人気のモデルは人ばかりで車内を見学する順番待ちができるほどだったが、会場内で特に人気を集めていたのは、価格が手ごろな軽キャンパーとファーストカーとしても利用できるバンコンだ。ボディサイズがコンパクトな軽キャンパーは、大人数での使用に不向きなこともあってか、年配夫婦の来場者が熱心にスタッフから説明を受けているようすが多く見受けられた。対してバンコンは、子ども連れのファミリー層が中心。特にワンボックス車を架装したモデルは、広々としたカーゴスペースを生かして家族での使用も可能な生活空間を作り上げていることから、多くの子ども連れファミリーが楽しそうに車内を見学していた。

軽キャンパー、バンコンともに、ルーフを開閉可能なポップアップ式にして車内の空間を広げたモデルが多かったのも印象的だ。ポップアップルーフは、通常時の全高を抑えることで高さ制限のある自走式立体駐車場に入庫できるように考えられている。コンパクトサイズで機動力に優

れ、全高が低いため都市部でも駐車場に困ることはないが、ひとたびポップアップルーフをオープンすれば、車内で大人が立てるほどの広々とした空間を実現できる。

このように、軽キャンパー、バンコン、ポップアップルーフモデルの人気が高いのは、キャンピングカーをレジャーだけではなく日常の足としても使用したいというニーズが多いことが理由だと考えられる。

ほかにも、ペット連れユーザー向けに防水フロアやペットの足を洗うためのシャワー、リード用フックなどを装備したペット仕様や、家と同じ感覚でくつろげるように車内を畳張りにした和室仕様、自転車やバイクの積載にも対応するトランポ仕様など、対象を絞ったユニークなキャンピングカーも数多く展示され、来場者から注目を集めていた。

●自立型生活電源の進化が

今後の大きな課題のひとつ！

展示車両の中でも、特に装備の充実した本格的なキャンピングカーに目立つのが、エンジンを停止した状態でエアコンが使えるシステムを搭載したモデルだ。これは夏場でも車内で快適に生活・就寝できることを前提とした装備で、ここ数年続いているキャンピングカー業界のビッグトレンドと言える。

通常キャンピングカーには、ベース車両に装備されたバッテリーのほかに、生活電源用のサブバッテリーが搭載されており、走行時にオルタネーターから車両用と生活電源用の

両方のバッテリーを充電する「走行充電システム」が構築されている。サブバッテリーからインバーターを介すことでクルマの中で家電を使用できるようになるが、消費電力の大きなエアコンをサブバッテリーで稼働させることは難しい。

そこで各キャンピングカービルダーは、走行充電システムの強化やバッテリー容量の拡大、ソーラーパネルによる充電システムの追加など、さまざまな工夫を凝らすことでサブバッテリーでのエアコン稼働を実現している。但し、キャンピングカーの自立型生活電源システムは、まだまだ発展途上。高性能バッテリーの登場や新たな技術の投入により、これから数年で劇的な進化を遂げる可能性がある。そうなれば、キャンピングカーの魅力がますます一般に広がっていくことだろう。

天候に恵まれ、大人から子ども、ペットまで、幅広い層の来場者が訪れた「お台場キャンピングカーフェア2016」。さまざまなユーザーのライフスタイルに対応するキャンピングカーは、人生を豊かにするツールとして今後も人気を集めていくことだろう。来場者の笑顔を見ながら、そのことを強く確信した。

(いわた かずなり)



ポップアップルーフモデルの人気も高い



テリイ藤氏のトークショー



ライトアップ展示「夜キャン」も行われた

節目のひとつ

平野 淳

日刊自動車新聞社



◇約8年半在籍した東北支社から東京本社に異動して2年が過ぎた今年10月。ある全国紙の地方版に掲載された記事に目が止まった。内容は、宮城県仙台市太白区にあるプレハブ仮設住宅「あすと長町38街区」の解体工事が始まった、というもの。東日本大震災の被災者が暮らした仙台市内最大の仮設住宅で、約2万3,600平方メートルの敷地内に計233戸が軒を並べていた。ピーク時には220世帯、444人が入居していたが、今年8月末に入居者全員が退去したという。震災当時、あすと長町の仮設住宅からほど近い場所に住んでいただけに、写真に写る仮設住宅と背景の街並みを見た瞬間、胸に熱いものが込み上げた。

◇2011年3月11日午後2時46分。取材先に向かうため、仙台市中心部をクルマで走行中だった。道路が波打ち、信号機は大きく横揺れして滅灯。道路や歩道のマンホールが隆起するようすは異様だった。1995年の阪神・淡路大震災を実家の大阪で経験したこともあり、「ただの地震ではない」と不安を覚えたが、地震による津波被害は県外出身の私には思い浮かばなかった。

◇住居が被災したため車中泊した11日夜。ラジオから流れる「仙台市沿岸部で数人の死者が出たもよう」との未確認ニュースが、時間の経過とともにその数が数百人規模まで増していくことに現実感が伴わなかった。クルマから出ると見渡す限りの暗闇。光を失い地上と夜空の境界がない黒一色の世界では、雪の色は白色ではなく灰色に見えたことが、なぜか今でも印象に残っている。

◇震災翌日の朝、仙台市内にある自動車ディーラー各社の本社を徒歩で回った。各社は対策本部を立ち上げたものの、停電と通信網の断絶で震災発生から3日間ほどは何が起きたのかわからない状態だった。あるディーラーの対策本部では、壁一面に張り紙をし、店舗ごとに社員とその家族の安否、家屋の被災有無を記載していたが、震災発生から数日間は空白が目立っていた。日が経つにつれて安否情報の記入も増えてきたが、ある社員の名前または家族の横に×印を書き込むときの姿は忘れがたい。そのときの張り紙を写した写真は今でも残しているが、紙面で使う決断はできなかった。

◇社員も被災者でありながら、各業種の中でもディーラーの業務再開は極めて早かった。地方ではクルマが生活インフラのひとつだったからだ。新車供給の停止で販売活動ができずとも、沿岸部の店舗では顧客の安否確認訪問や被災車両の回収などに奔走していた。「困っている人に何かをしたい」との一念が彼らの原動力で、顧客からの「ありがとう」という一言が何よりの支えだった。企業も社会も人が支えあってこそ。あるディーラーの社長は「日々の業務に追われて埋没しがちだった経営理念やわれわれのあるべき姿をお客様が掘り起こしてくれた。社員の奮起につながった貴重な経験」と振り返る。あの日から約5年半。見慣れたあすと長町の仮設住宅が姿を消したとき、私にとって震災からの復興がひとつ幕を下ろしたと言える。

(ひらの じゅん)

共同プレスリリース –
JAMA-CLEPAビジネスサミット2016で経済連携推進を確認

仮訳

2016年10月28日

10月27日および28日、イタリアのベネチアで第10回JAMA-CLEPAビジネスサミットが開催され、欧州の自動車部品サプライヤーと日本の自動車メーカーが日欧の自動車産業の先進性を称えるとともに、良好な関係をあらためて確認しました。今回のサミットは、欧州自動車部品工業会（CLEPA）およびイタリア自動車工業会（ANFIA）により共催されました。

日本自動車工業会（JAMA）とCLEPAは、自動車政策、事業提携、基準調和といった課題について、**長年にわたり緊密な連携を図ってきました。**

今回のサミットで、CLEPAとJAMAは、**HEU自由貿易協定（HEU・EPA）を全面的に支持**することを再確認し、この重要な協定によってもたらされ得る繁栄とイノベーションへの期待を強調しました。世界各国に対する欧州の自動車部品の輸出額は年間750億ユーロを超えており、中でも日本は欧州のサプライヤーにとって重要な市場です。そのため、HEU・EPAは、自動車部品市場のさらなる成長を促進するものと考えられます。

また、欧州の自動車部品サプライヤーが日本の自動車メーカーに対し、**環境、安全、情報通信、自動運転といった最新の技術イノベーション**を紹介しました。

CLEPA会長のロベルト・ヴァヴァッソーリ（Roberto Vavassori）は次のように述べています。「JAMA-CLEPAビジネスサミットでは、欧州のサプライヤーと日本のメーカーが長年にわたり良好な関係を築き、双方が非常に多くのメリットを享受してきたことを確認することができました。HEU・EPAが早期に締結され、関税障壁および非関税障壁の撤廃や、国連の基準を尊重し採用するなど、双方にメリットがもたらされることを願っています。」

JAMA白柳正義調達委員長は次のように述べています。「JAMA-CLEPAビジネスサミットは、日本とEUとの絆をより深めるものとなりました。こうした関係をさらに強めるためにも、我々はEUと日本の経済連携協定（EPA）が両国の首脳が言っているように本年末までに大筋合意されることを期待しています。」

アウレリオ・ネルボ（Aurelio Nervo）ANFIA会長は次のように述べています。「イタリアの自動車部品産業の能力はOEMの要求に応える形で世界的に認められています。2015年の輸出は前年比+3.3%となっており、生産工程や製品の技術が認められている証拠であります。日本はイタリア製自動車部品のアジアにおける最大の輸出先であり、今後も重要なトレードパートナーとして継続するものと信じています。イタリア部品メーカーはまた、欧州や米国の日系OEMにも主要部品を供給しています。」

欧州自動車部品工業会 (CLEPA) は、欧州における自動車部品、システム、モジュールの世界的な大手サプライヤー119社および23の経済／業界団体で構成されています。CLEPAは、500万人以上の従業員を擁する3,000社以上の企業を代表しており、自動車サプライチェーンのあらゆる製品・サービスをカバーしています。ベルギーのブリュッセルに本部を置き、EUの機関、国連、自動車業界団体（欧州自動車工業会 (ACEA)、JAMA、米国自動車部品工業会 (MEMA) など）に対し、欧州自動車業界を代表して活動を行っています。**詳細**は www.clepa.eu をご覧いただくか a.distefano@clepa.be までお問い合わせください。

日本自動車工業会 (JAMA) は、乗用車、トラック、バス、二輪車を製造する日本の自動車メーカー14社によって構成されています。JAMAは、我が国の自動車産業の健全な発達を図り、もって経済の発展と国民生活の向上に寄与することを目的に活動しています。自動車産業の動向が与える影響がますます大きくなりつつある今日、従来にも増して当会の役割と使命を自覚し、豊かなクルマ社会の実現に向けて積極的に取り組んでまいります。**詳細**は <http://www.jama-english.jp/> まで。

イタリア自動車工業会 (ANFIA) は、イタリアの大手産業団体、CONFINDUSTRIAイタリア産業総連盟)のメンバーの一員です。1912年3月の設立以来、ANFIAの使命は、百年にわたって常に会員の利益を代表し、一方で、自動車分野における全ての技術的、経済的、財政、法務、統計及び品質関連の問題について、イタリアの自動車産業と行政や政治団体との効率的なコミュニケーションを確保することにあります。本工業会は、3つの製品群によるグループによって構成されています。

詳細は <http://www.anfia.it/> まで。

2016年度上半期（4～9月）の福祉車両の販売台数

2016年11月7日

2016年度上半期（4～9月）における福祉車両の販売台数は、合計で20,344台・前年同期比94.6%となり、前年同期を下回りました。

<車種別販売状況>

(1) 普通・小型自動車 11,064台・前年同期比 96.9%

前年度同期に比べ「車いす移動車」「回転シート車」は増加、「昇降シート車」は減少した。

(2) 軽自動車 6,631台・前年同期比 87.1%

前年度同期に比べ「車いす移動車」「回転シート車」「昇降シート車」ともに減少した。

(3) バス 2,649台・前年同期比107.5%

前年度同期に比べ、7.5%の増加となった。

注)

1. 自工会会員メーカーとして把握できる販売台数を集計したもので、ユーザーが直接架装メーカーに持ち込み改造したものは集計されていない。
※「運転補助装置付車」の市場は、自工会会員メーカーとして把握できていない架装メーカー扱いのものを含めると年間5千台程度と推定される。
2. 車種区分は、自工会にて福祉車両としての装備を基準に分類したため、道路運送車両法の区分とは異なる。
 - (1) 「バス」：マイクロバスを含む。
 - (2) 「小型車」：乗用車と商用車（バンタイプ）を含む。
 - (3) 2015年度集計より、昇降シート車と回転シート車を分けて集計。2014年度までの昇降シート車実績には回転シート車の実績を含む。
 - (4) 2016年度集計より、普通・小型自動車「その他」は実態に即して「送迎車」とし、実績が予定されない為、軽自動車の「その他」の項目を削除した。

自動車税制改革フォーラム、“より良いクルマ社会”を考えるイベントを開催

自動車関連21団体で構成する「自動車税制改革フォーラム」は10月に、“より良いクルマ社会”を考える体験型イベント「モーターライフ フォーラム」を開催しました。

イベントは、10月23日（日）にイオンモール名古屋茶屋（名古屋市港区）、同30日（日）にイオンモール大牟田（大牟田市美岬町）において開催。当日は、「クルマの税金に関するトークショー&クイズ」や「バルーンパフォーマンスショー」、顔写真入り安全免許証をプレゼントする「子ども安全免許証」の発行など様々なイベントが催され、家族連れなど多くの来場者で賑わいました。

中でも、来場者がクルマの税金に対する意見や感想を自由に記入できる「マイボイスパネル」コーナーでは、クルマの税金に抱えている意見や疑問など多くの声が寄せられました。なお、この活動は10月8日（土）～10日（月）に開催された「東京モーターフェス2016」会場などでも行われ、計4会場であわせて870名の方にメッセージを書きいただきました。

自動車税制改革フォーラムでは、寄せられた納税者のリアルな声を、ユーザーの税負担軽減と簡素な税制の実現を目指す活動に役立てていきます。

※マイボイスパネルに書いていただいたメッセージは、JAF（日本自動車連盟）のホームページでご覧になれます。

URL：<http://www.jaf.or.jp/profile/report/youbou/>



モーターライフ フォーラムin 名古屋の様子



モーターライフ フォーラムin 大牟田の様子



東京モーターフェス会場での活動の様子



ホームページ Homepageのご案内

自工会インターネットホームページ
[info DRIVE]

<http://www.jama.or.jp/>



●自工会会員各社のホームページアドレス

いすゞ自動車(株)	http://www.isuzu.co.jp/	富士重工業(株)	http://www.fhi.co.jp/
川崎重工業(株)	http://www.khi.co.jp/	本田技研工業(株)	http://www.honda.co.jp/
スズキ(株)	http://www.suzuki.co.jp/	マツダ(株)	http://www.mazda.co.jp/
ダイハツ工業(株)	http://www.daihatsu.co.jp/	三菱自動車工業(株)	http://www.mitsubishi-motors.co.jp/
トヨタ自動車(株)	http://www.toyota.co.jp/	三菱ふそうトラック・バス(株)	http://www.mitsubishi-fuso.com/
日産自動車(株)	http://www.nissan.co.jp/	ヤマハ発動機(株)	http://global.yamaha-motor.com/jp/
日野自動車(株)	http://www.hino.co.jp/	UDトラック(株)	http://www.udtrucks.co.jp/

●自工会会友のホームページアドレス

ゼネラルモーターズ・ジャパン(株) <http://www.gmjapan.co.jp/>

●主な自動車関係団体のホームページアドレス

一般社団法人 日本自動車部品工業会	http://www.japia.or.jp/	一般社団法人 自動車再資源化協力機構	http://www.jarp.org/
一般社団法人 日本自動車車体工業会	http://www.jabia.or.jp/	一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会	http://www.jaspa.or.jp/
一般社団法人 日本自動車機械器具工業会	http://www.jamta.com	一般財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会	http://www.mfj.or.jp/
公益社団法人 自動車技術会	http://www.jsae.or.jp/	一般社団法人 全国レンタカー協会	http://www.rentacar.or.jp/
一般財団法人 日本自動車研究所	http://www.jari.or.jp/	自動車基準認証国際化研究センター	http://www.jasic.org/
一般財団法人 日本自動車研究所 JNXセンター	http://www.jnx.ne.jp/	一般社団法人 日本中古自動車販売協会連合会	http://www.jucda.or.jp/
一般社団法人 日本自動車販売協会連合会	http://www.jada.or.jp/	公益社団法人 全日本トラック協会	http://www.jta.or.jp/
一般社団法人 全国軽自動車協会連合会	http://www.zenkeijikyo.or.jp/	一般社団法人 日本自動車リース協会連合会	http://www.jala.or.jp/
一般社団法人 日本自動車会議所	http://www.aba-j.or.jp/	公益社団法人 日本バス協会	http://www.bus.or.jp/
一般社団法人 日本自動車連盟	http://www.jaf.or.jp	公益社団法人 全国通運連盟	http://www.t-renmei.or.jp/
日本自動車輸入組合	http://www.jaia-jp.org/	一般社団法人 日本自動車タイヤ協会	http://www.jatma.or.jp/
一般社団法人 自動車公正取引協議会	http://www.aftc.or.jp/	一般社団法人 自動車用品小売業協会	http://www.apara.jp/
一般社団法人 日本二輪車普及安全協会	http://www.jmpsa.or.jp/	一般社団法人 日本自動車補修溶接協会	https://jarwa.or.jp/
公益財団法人 日本自動車教育振興財団	http://www.jaef.or.jp/		
公益財団法人 自動車製造物責任相談センター	http://www.adr.or.jp/		
公益財団法人 自動車リサイクル促進センター	http://www.jarc.or.jp/		

JAMAGAZINE 11月号 vol.50

発行日 平成28年11月25日
発行人 一般社団法人 日本自動車工業会
発行所 一般社団法人 日本自動車工業会
〒105-0012 東京都港区芝大門1丁目1番30号 日本自動車会館
広報室・電話番号 03(5405)6119



JAMA

JAPAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION, INC.

自工会インターネットホームページ「info DRIVE」URL <http://www.jama.or.jp/> 自動車図書館 TEL 03-5405-6139

