

info DRIVE ジャマガジン

# Jamagazine

Japan Automobile Manufacturers Association

JAMA vol.52  
2018  
[February]

月号  
2

巻頭インタビュー

米国発

世界最大の家電見本市「CES 2018」見聞録  
世界が注目する「北米国際オートショー(デトロイトショー)」

ダイナミックマン基盤株式会社 代表取締役社長  
**中島 務**  
オールジャパン体制

「高精度3次元地図データの整備に取り組む」

コラム BEYOND

JARI 自動運転車の公道実証実験に向けた「事前テストサービス」説明会

デジタルネイティブへの対応、進んでいますか？



# JAMA

一般社団法人 日本自動車工業会

## JAMAGAZINE 2018年 2月号

発行日 平成30年2月23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

©禁無断転載：一般社団法人 日本自動車工業会



02

### 巻頭インタビュー

ダイナミックマップ基盤株式会社 代表取締役社長 中島 務氏  
オールジャパン体制「高精度3次元  
地図データの整備に取り組む」

06

### JARI 自動運転車の公道実証実験に向けた「事前テストサービス」説明会

米国発

08

世界最大の家電見本市「CES 2018」見聞録  
世界が注目する  
「北米国際オートショー(デトロイトショー)」

10

12

### ジャパンキャンピングカーショー2018

14

#### 第2回公募エッセー掲載

クルマに救われた我が家の危機

16

#### 自工会・障がい者スポーツ支援の活動紹介

ソフトレガシーの形成に向けた  
会員企業の取り組み

18

#### コラム BEYOND

デジタルネイティブへの対応、  
進んでいますか？

リブ・コンサルティング 代表取締役社長 関 巖氏

19

「道路ふれあい月間」推進標語を募集します!!

20

#### 記者の窓

「車の二極化」 朝日新聞社 木村聡史

1 ダイナミックマップ基盤株式会社 代表取締役社長  
中島 務氏

2 北米国際オートショー(デトロイトショー) 2018

3 4 「ジャパンキャンピングカーショー2018」の展示風景

5 Honda FC 訪問サッカースクール(本田技研工業)



ダイナミックマップ基盤株式会社  
代表取締役社長

なか じま つとむ  
中島 務氏

# 聞く

には不可欠  
にも対応  
次元地図の開発

### オールジャパン体制

## 高精度3次元地図データの整備に取り組む

日本では2020年にも実用化が見込まれる自動運転車。実現にはセンサーやECU（電子制御ユニット）など自動走行システムの技術革新だけでなく、センチメートル単位で自車位置を測定できる高精度3次元地図が必要です。膨大な時間とコストがかかる地図データの作成を加速するため、2017年6月に事業会社「ダイナミックマップ基盤（DMP）」が発足しました。産業革新機構や自動車メーカー、地図、測量会社などが出資し、オールジャパンで協調領域の高精度3次元地図データの整備に取り組みます。中島務社長に現状や今後の見通しなどをお聞きました。

世の流れが早く  
20年にレベル3対応

「16年6月に企画会社として「ダイナミックマップ基盤企画」を設立しました」

当時は2年ぐらいかけて事業会社化を検討する予定でした。実態は世の中の動きが非常に早く、自動車メーカーの要望もあり1年前倒ししました。地図の作成には相当な費用が必要で、産業革新機構などからの出資や既存株主の増資も契機となりました。

「自動車メーカーは20年に自動運転レベル3（条件付き自動運転）の実用化を計画しています」

東京オリンピックが開催される20年にレベル3の車を発売することが政府の方針です。19年には市販車の生産が始まっているといけません。19年中に高精度3次元地図データを提供するためには、18年度中に地図整備を完了する必要があります。17年6月の事業会社化はギリギリのタイミングで、すぐに地図を作り始めることになりました。

―計画では国内の高速道路と自動車専用道全線の約3万キロメートル(上下線)を整備します。

1月末に約1万4千キロメートル分を第1次として提供しました。17年1月にサンプルデータとして首都高速道路も含めた約500キロメートル分を提供しています。この時点で地図の仕様はバージョン0.9ぐらいまで決まっております。その後すぐに最終版に仕上げました。下準備をしていた中で、費用のメドもついたため事業会社化した経緯があります。

―今回作成した地図データはどのような形で自動車メーカーに提供するのですか

当社から地図会社に提供し、地図会社が自動車メーカーの要望に合わせて加工して納入します。17年11月頃に日本自動車研究所(茨城県つくば市)から東名高速まで約700キロメートル分の地図を国内外の自動車メーカーに提供していますが、これを含めた今回の約1万4千キロメートル分が商用の1番目となります。18年度末までに残りの1万5千キロメートル強を整備します。

## 自動運転 グローバル 高精度3

### ―道路データの計測はどのようにするのですか

車両に測定機器を搭載したMS(モーターマッピングシステム)で走行しながら、点群データを取得します。インターチェンジ(IC)は出入口が複数あるため、同じICの周辺を何回も走行する必要があります。整備する道路は約3万キロメートルですが、実際はその何倍もの距離を走行しています。取得したデータをベースに3次元のベクトル図を描くためのデータを作ります。その後、3次元のベクトルの線を引き、地物の位置を決めます。この作業は当社ではなく、出資会社に委託しています。委託先が個別に作成した地図データを当社が二つにまとめ、最終製品に仕上げます。地図会社が付加価値を入れて自動車メーカーに提供し、自動車メーカーはこれを

使って自動運転車の開発、走行試験を行います。

### 国際標準取得が課題

日、欧、米で違いが…

―改めてDMPを設立した目的を教えてください

自動運転車用の地図を作成することです。将来的には多目的用途で使えるように整備します。地図作成では、まず自動車専用道から始めて一般道に対象を広げます。もう一つは日本が不利にならないように地図の国際標準を取ることです。計測や地図、データベースなど多様な分野の会社と提携を検討しています。(オランダの地図大手の)ヒアとは連携に向けて協議を始めました。

―海外でも高精度地図の整備は進んでいるのですか

欧州ではヒアや(オランダの)トムトムが取り組んでいます。米国はゼネラルモーターズやフォード、テスラのほか、グーグルも展開しています。一番大きな市場は北米です。で、何とか当社の方式を採用

してもらいたいと考えています。北米で日本と違う方式が標準化されると日本の自動車メーカーが二重投資する形になり、無駄が生じてしまうからです。

―シリコンバレーで道路データを計測したそうですね

昨年に当社の方で計測しました。課題ももちろんありますが、良いデータを取ることができました。日本と全く同じ方法と精度で北米でもデータを取れることが分かりました。北米では当社のような形で基盤地図データの整備を行っている会社は多くないと思います。シリコンバレーの会社はIT系の技術に強く、ベースを作るよりも、その上でビッグデータやAI(人工知能)などを手がけることが得意な人が多いです。当社が貢献できる可能性はあるため、広く検討したいと考えています。

―日本と米国で道路データの計測に違いはありますか

米国は日本ほど複雑ではありませんが、片側8車線という道路もあります。点群データを



ダイナミックマップ基盤株式会社  
代表取締役社長  
中島 務氏

聞く

取るために複数回走行しないと  
いけません。走行している車の  
スピードも速いです。レーザー  
は一定の間隔で光を放射しま  
すが、車のスピードが速すぎる  
と、うまく計測できません。た  
だ、これは高密度のレーザー  
を使えば解決できます。何  
よりも道路が巨大で、全部  
走り切るのに時間がかかりま  
す。こういったことが実際に米國  
で計測して分かりました。

—欧州でも道路データを計測し  
ているのですか

当社はまだ取り組んでいま  
せんが、三菱電機製のMMSで  
データを取得したことはありま  
す。欧州ではヒアやトムトムも  
MMSを使ってデータを計測し  
ていると思います。彼らとデー  
タの互換のようなことができれ  
ば、もっと楽になるでしょう。

## — 今後はプロパー育成も 自動車メーカーが期待

— 会社はオールジャパンの体制  
ですね

株主は産業革新機構と三菱  
電機、ゼンリン、バスコアイサン

テクノロジー、インクリメント・  
ピー、トヨタマップマスターのほ  
か、自動車メーカー10社(いすゞ  
自動車、スズキ、スバル、ダイハ  
ツ工業、トヨタ自動車、日産自動  
車、日野自動車、ホンダ、マツダ、  
三菱自動車)にも出資しても  
らっています。従業員は役員を  
含めて31人です。組織としては  
管理と経営企画、営業、業務推  
進の4部門があります。業務推  
進の部門が点群データの取得や  
ベクトル図の作成のほか、一つの  
地図としての構造化や品質の保  
証もします。

— 今後は増員も必要になりそ  
うです

特にプロパーの人を雇用する  
方針です。現在には出資企業から  
の出向者だけですが、技術の継  
承を考えるとプロパーの人を育  
てないといけません。今後、一般  
道も手がけるようになる人が  
必要になります。今年に納入し  
た地図データを最新版に更新す  
るメンテナンスも始まります。

— DMPが手がける協調領域と  
はどのようなものですか

道路の縁や区画線、路面標

識など道路に実在する地物と、  
レーン中心線など実在しない仮  
想地物を定義し、点群データを  
もとに高精度3次元地図データ  
(ベクトルデータ)を作成しま  
す。今回納入した地図データだ  
と10種類の地物を定義していま  
す。道路データの計測方法や地  
物の表現の仕方などを統一した  
仕様書の作成も協調領域です。  
当社の地図データにどのような  
情報を加えるかが競争領域であ  
り、自動車メーカーと地図会社  
の間での話になります。車両に  
搭載したセンサーからの情報の  
活用方法や、高精度3次元地図  
を使つての自車位置推定などは  
自動車メーカー独自の技術にな  
ります。

— 地図のメンテナンスは大変な  
作業ですね

基本的に道路のどこが変わる  
のかというトリガーを決めない  
といけません。例えば、新しい道  
路ができたり、道路上の塗装を  
変更したり、新しい標識を設置  
することなどです。これらは道  
路会社がほぼつかんでいる情報  
で、当社は首都高速道路やネク  
スコなどと連携し、事前に入手

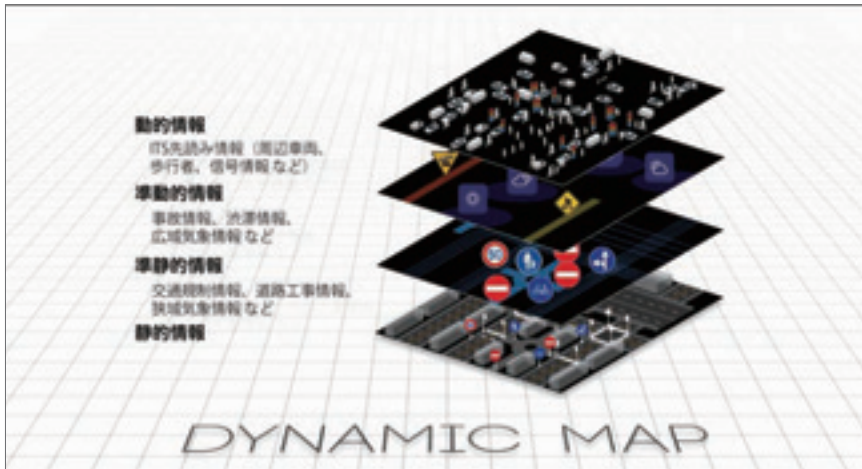
できる情報があれば提供しても  
らいたいと考えています。定期  
的に走行している道路会社や物  
流会社の車両に搭載したカメラ  
やセンサーからの情報も活用す  
るなど、一番効率の良い方法を  
探して少しでも低コストでメン  
テナンスできるようにします。  
実際に今秋からメンテナンスが  
始まります。メンテナンスの枠  
組みはできましたが、協力いた  
だく会社へのお願いや取得した  
データの取扱いなど解決するべ  
き問題も残っています。

— DMPへの期待感は高まっ  
ています

自動運転の実用化に向けて  
実証試験を開始している自動車  
メーカーと契約し、今年から地  
図を納入しました。自動車メー  
カーからの期待は非常に大きく、  
(地図データの整備で遅れるわ  
けにはいかならないと思っています。

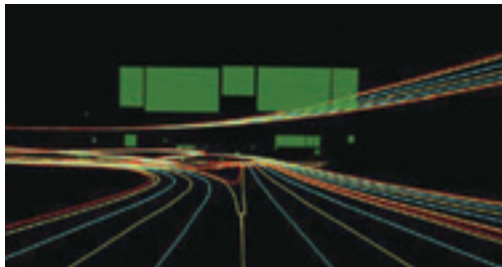
— 高精度3次元地図へのニーズ  
で違いはありますか

全ての自動車メーカーがレベ  
ル3以上を考えているわけでは  
ありません。高精度地図を使う  
ことで、『レベル2.5』のように



DMP/ダイナミックマップ

ADAS(先進運転支援システム)を高度化するニーズもあります。例えば、高速道路の逆走防止の手段として次世代ナビゲーションに搭載したいという声もいただいています。当初はレベル3以上を想定していましたが、ボリュームゾーンはその下



DMP/高精度3次元地図データ(ベクトルデータ)

にもあることが分かりました。全部のナビに採用されれば相当数になり、コストも低減できます。そうなればレベル3以上で使う地図の価格も下げることができそうです。

**災害復旧にも有効  
海外勢には負けない**

—自動運転以外ではどのような用途がありますか—

経済活動の大半は道路沿いにあります。高精度地図があれば災害時の復旧などに役立ちます。今後、一般道の地図データを作成するにあたっては、このよう

な用途を考慮して整備します。インフラ維持管理や公共測量などでも使っていたきたい。日本では除雪が大きいテーマですが、将来的に高精度地図を使って自動運転車で除雪作業が行えるようになれば人員やコストの軽減を図れます。

—経済産業省がデータ共有事業者の認定制度を創設する動きがあります—

認定事業者はセキュリティや知財権などを政府の保証のもとで提供できるほか、政府が保有するデータを正当な形で自動車メーカーなどに提供できるようになると聞いています。今後、認定が始まれば、当社も積極的に協力したいと考えています。

—海外勢はより負担の少ない形で地図整備を進めているようです。動向は気になりますか—

米国は日本のように多用途向けではなく、自動運転車専用で数量を出してコストを下げようとしています。これは一つの手法ですが、地図の一番下の部分は共通化したいと考えています。

profile

なかしま つとむ  
**中島 務**     ダイナミックマップ基盤株式会社 代表取締役社長

1975年4月 三菱電機株式会社入社、2002年4月 同社 IT 宇宙システム推進本部長、09年4月 出向 財団法人衛星測位利用推進センター専務理事に就く。16年6月 出向 ダイナミックマップ基盤企画株式会社 代表取締役社長、17年6月から ダイナミックマップ基盤株式会社 代表取締役社長に就任。慶應義塾大学大学院工学研究科修了、67歳。

高い精度を確保した地図には価値があり、コストもかかりますが、幕末に『伊能図の精度の高さにより、当時のヨーロッパ識者の一部に日本の測量技術の高さが認識された』という歴史的な事実もありますように、当社は海外勢には負けません。日本の自動車産業に影響が及ぶことは何としても回避するという気持ちで全員が持っています。絶対に負けない自信があります。



るかをテストします



走行の軌道などの測定のために、JARIが用意したカメラを8台取り付けます

**JARI**

## 自動運転車の 公道実証実験に向けた 「事前テストサービス」説明会

システム性能とドライバーの対応力を評価  
公道での実証実験に向けた課題の確認など

日本自動車研究所(JARI)はこのほど、自動運転車を公道で実証実験する前に、実験車両の安全性に関する性能試験などを行う「事前テストサービス」を2月に開始すると発表しました。JARIが昨年4月に稼働させた自動運転車の評価拠点「Jtown(ジタウン)」(茨城県つくば市)内で実施します。JARIは、実験車両の走行をもとに、自動走行システムの性能や公道テストで運転席に乗るドライバーの対応力を評価し、公道での実証実験に向けた課題の確認などに活用してもらおう考えです。主に自前のテストコースをもたないサプライヤーや大学・研究機関の利用を想定しています。

することが推奨されています。自動運転技術の開発が加速し、公道での実証実験が増加する中、JARIでは事前テストサービスを1カ月に1日程度のペースで実施していく計画です。

### ■基本と応用レベル設定

具体的には自動運転車に搭載したシステムの性能と、公道テストの際に運転席に乗るドライバーの対応力をテストします。自動走行システムのテストは、教習所内で一台だけの走行を想定した「基本レベル」と、実際の道路で起こりうる場面の走行を想定した「応用レベル」の2種類を設定。基本レベルではカーブを適切な走行軌跡・速度で走行できているか、一時停止線や赤信号で停止できるかなど、道路線形に沿って法令を順守した走行ができるかという観点で基本的な性能を試験します。

者の進路を妨害せずに安全、円滑に走行できるかという観点での性能を試験します。例えば交差点を右折する際に、システムが対向車や横断歩行者の動きに配慮した対応ができるかどうかをテストします。これら車両の動きや速度などテストデータは、JARIが用意するカメラやセンサーなどで計測します。

テストドライバーの対応力では走行中に適切な運転姿勢をとっているか、システムの作動状況や周辺状況を適宜確認できているかなどを映像データで記録します。一時停止線で自動運転車が停止できない時には、テストドライバーがブレーキ操作で介入するなど、緊急時にはドライバーがハンドルやブレーキ、アクセルを操作できたかもセンサーによって計測します。

### ■あくまで対応力を評価

また「特異環境テスト」とし

事前テストサービスは、2016年に警察庁が発表した「自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン」に基づき、JARIが内容や検証方法を構築しました。ガイドラインでは、閉鎖された環境で自動運転車の性能などを確認



実験車両の後部座席には加速度などを計測するセンサーが搭載されます



特異環境テストの様子。西日のような逆光の中でもセンサーが検知でき



応用レベルの試験のデモの様子。奥側の車両は右折のウィンカーを出していますが、対向車が通り過ぎるのを待っています

## 事前テストで得られる結果と活用方法

事前テストで得られる結果の例

試験シーン	システムの対応状況					テストドライバの対応状況						
	ウィンカー	車両位置	車両速度	前後G	左右G	右側通行	ドライバ確認行動	ハンドル操作	ブレーキ操作	アクセル操作	ウィンカー操作	ペダル踏力
(1) 発進	左<-3.2s			-0.25G	0.12G		あり	なし	なし	なし	なし	-
(2) 周回		0.7m	38.8	0.15G	0.19G	あり	あり	なし	なし	なし	なし	-
(3) 障害物対応	左<-3.5s	0.8m					あり	なし				
(4) 変換速度走行			36.5 km/h			なし	あり	なし	なし	なし	なし	-
(5) 車線変更	左<-2.2s			0.05G	0.24G		あり	なし	なし	なし	なし	-
(6) 右折(無信号)	左<-3.2s		25.0 km/h	-0.33G	0.22G		あり	なし	あり	なし	なし	-
(11) 信号停止												

中央線をまたいで右側を通行した

テストドライバが適切に対応できなかった

交差点右折時の進入速度が高かった

テストドライバが適切に対応できた

### システムとテストドライバの対応状況のエビデンスとして記録・計測

試験は1件当たり半日程度の時間がかかります。価格は基本レベルの試験で20万円前後、応用レベルの試験で30万円前後で計画しているとのこと。

試験は1件当たり半日程度の時間がかかります。価格は基本レベルの試験で20万円前後、応用レベルの試験で30万円前後で計画しているとのこと。

JARRは標準的な試験評価を自動車メーカーや部品メーカーやベンチャー企業、大学などに幅広く提供することで日本の自動運転技術の向上に貢献していく考えです。

ただし、この事前テストサービスは、あくまで自動走行システムやドライバーの対応力を評価するもので、公道実証実験を行ってもよいという「お墨付きを与えるものではない」(JARR担当者)とのこと。閉鎖空間のため、不足の事態が起きても公道のような事故は起こりにくいJタウンを利用してもらうことで、どのような機能や能力が欠けているかという「気づきを与える」(同)ものとしています。

■お墨付きではない  
ただし、この事前テストサービスは、あくまで自動走行システムやドライバーの対応力を評価するもので、公道実証実験を行ってもよいという「お墨付きを与えるものではない」(JARR担当者)とのこと。閉鎖空間のため、不足の事態が起きても公道のような事故は起こりにくいJタウンを利用してもらうことで、どのような機能や能力が欠けているかという「気づきを与える」(同)ものとしています。

て、雨天などを模擬した環境下で周辺環境を認識する性能も検証します。降雨や逆光、周辺が暗い環境条件でも信号や標識、白線を正しく認識できるかなどを確認します。  
JARRはこれらの計測データをもとに、発進時や周回時のような場面に、車両位置や速

度・加速度といったシステムの作動状況とテストドライバーの対応状況を出します。結果は「システムが対応できた」「システムは対応できなかったがドライバーが適切に対応した」「システムもドライバーも対応できなかった」という3種類に分類し、公道実証実験に向けてシステム



# 今や自動車は主要コンテンツ 自動運転や電動化の 技術、コンセプトを展示

世界最大級の家電見本市CES2018が1月7~12日、米国ネバダ州ラスベガスのラスベガスコンベンションセンター(LVCC)など市内の複数の会場で開催されました。スタートアップ(ベンチャー)800社を含む3900社以上が出展し、AI(人工知能)、スマートシティ、IoT、ロボティクスなど多彩なテーマで盛り上がりを見せました。いまやCESの主要コンテンツとなった自動車でも、自動運転や電動化などさまざまな技術やコンセプトが公開され、モビリティの将来をイメージさせる内容となりました(日時はすべて米太平洋標準時間)。

商用EVコンセプトとMaaSアライアンスを発表したトヨタの豊田社長

LVCCにはモノレールの駅が接続しています。駅の階段を降りて会場に向かうと、突然、タイヤの鋭いスキール音が響きました。独BMWが駅前のスペースを使って「M3」などによるドリフト走行を披露していたのです。CESの来場者たちは、いきなりモーターショーの雰囲気味わうことになりました。

## ■モビリティの会社へ

8日朝、報道向け発表が数多く開かれたマンダレイベイホテルでトヨタ自動車がプレスカンファレンスを開き、豊田章男社長のプレゼンテーションが注目を集めました。

豊田社長は「トヨタを自動車の会社からモビリティの会社に変える」と強調しました。もとは織機からスタートしたトヨタの「門構え」を時代に合わせて変革していく決意を示した形です。その具体的な事業構想として初公開したのが、完全自動運転の電気自動車(EV)「e-Palette(eーパレット)」と、それを利用したモビリティサービス連合でした。

eーパレットはライドシェア(乗り合い移動サービス)、宅配、移動店舗、動く仕事場など、間口の広い使い方を想定した四角い車体で、8輪車です。サービス連合に加わった米アマゾン、米Uber、中国の滴滴出行(ディディチューション)、米ビザハットの意見を聞きながら製品化し、2020年代前半に米国で自動運転サービスの実証を始める予定です。マツダも技術パートナーとして参画します。

トヨタの友山茂樹副社長は「われわれの設計ではニースの取り込みに限界がある」として、Uberや滴滴が開発する自動走行ソフトウェアやセンサーも組み込み可能とするなど「ともに車を開発していく」姿勢を示しています。日本でも、20年の東京オリンピック・パラリンピックで選手や関係者の送迎車への提供を検討しています。

## ■ロボティクスを前面に

CESが部分的に、モーターショー化するなかで、ホンダはあえて車を封印し、ロボティクスを前面に押し出したプレゼン



# 「北米国際オートショー(デトロイトショー)」

〈米国発〉世界が注目する



トヨタは新型アバロンでユーザー若返りをねらう



ホンダの3代目インサイト。同社HV普及の先兵役だ



日産のクロスモーションコンセプトは5年以内の市販を検討



メルセデス・ベンツはタフなGクラスをアピール

## 米、日、欧、中、韓勢が進展 ZEV規制に対応し、 電動化、自動運転の 展示が相次ぐ

北米国際オートショー(NAAS、デトロイトモーターショー)が1月14日から28日まで2週間にわたり、米国ミシガン州デトロイトのコボセンターで開催されました。地元の米国勢を始め、日本、欧州、韓国などの完成車メーカーやサプライヤーが出展し、中国からも広州汽車集団(GAC)が参加しました。ショーでは、大型のピックアップトラックやSUVが数多く登場した一方、燃費規制やゼロエミッションビークル(ZEV)規制をにらんだ電動車や、自動運転車のコンセプトカーも目立ち、自動車の多様な側面が見られる場となりました(日時はすべて米東部標準時間)。

モーターショーは最新のコンセプトカーを披露する場であると同時に、ときにメーカーが経営方針について情報発信する場ともなります。今回は、米フォードモーターと日産自動車、電動化に関する方針表明を行いました。

### ■電動化を打ち出す

初日の14日夕方、先陣を切ってプレスカンファレンスを開いたフォードは、車の電動化に2022年までの5年間で110億ドル(約2兆2千億円)を投資する計画を表明しました。従来比増以上のペースです。これにより、同年までに電動車を40車種投入する予定で、同社のドル箱商品である大型ピックアップ「F150(エフワンフイフティ)」にも初めてハイブリッド車(HV)を設定します。

日産自動車の西川廣人社長は、16日夕方にデトロイト市内で開かれた「オートモティブニュースワールドコンGRESS」で、高級車「インフィニティブランド初のEVを21年に発売すると発表しました。併せて、25年

までにインフィニティ車グローバル販売の半数以上が電動車になるとの見通しも示しました。

### ■市販やコンセプトも充実

そうした発表の一方で、デトロイトモーターショーの主役である「車」についても、各社から力が入ったコンセプトモデルや市販予定モデルが数多く初公開されました。

トヨタ自動車は、新型セダン「アバロン」と、レクサスブランドの新型SUVコンセプト「LF-1リミットレス」を披露しました。いずれも、展示スペースとは別に会場内に報道発表用の仮設小屋を用意する念の入れようでした。

アバロンは「カムリ」の上級に位置するトヨタブランド最大の乗用車です。近年は高齢者ユーザーの割合が増え、平均年齢も60歳を超えましたが、新型ではスポーツグレードに斬新なフロントマスクを採用するなど、テイストを一新。40代ユーザーの取り込みを狙います。

レクサスのLF-1リミットレスは低く構えたハッチバックの大型SUVで、サイドビュー



電動化投資倍増計画を発表したフォード 地元TVのインタビューを受けるハケットCEO、日産自動車の西川社長



からFR（後輪駆動）と見られます。北米ではライトトラック（ピックアップ、バン、SUVなど）セグメントの比重が増しており、「RX」や「NX」を擁するレクサスとしても、新たなカードを切ったと言えるでしょう。市場の反応を見て市販を検討することにしており、セダンの「LS」、クーペの「LC」、SUVの「ミッドレス」とフラッグシップを3頭立てにする構想です。

ホンダは、3代目となる新型HV「インサイト」プロトタイプを初公開するとともに、アキュラブランドの新型SUV「RDx」プロトタイプを発表しました。インサイトは1999年に初代が米国初のHVとして発売された経緯を

持つ乗用車です。新型は1.5リッターエンジンに2モーターを組み合わせた新しいハイブリッドシステムを搭載します。「シビック」の上級車種として、今夏に米国で発売する予定です。

米国ではガソリン価格の低位安定と好景気によって、燃費の良い乗用車セグメントが縮小傾向にあります。2030年に世界販売の3分の2を電動化する計画のホンダにとって、インサイトを米国で普及できるかどうかは重要な意味を持っています。

RDxはアキュラブランドのエントリーSUVで、今年後半に発売を予定しています。ホンダはこのほか、中型SUV「CR-V」の生産を年内に北米の工場で拡大する計画で、足元では旺盛なライトトラック需要への対応を迫られています。



GMIは新型シルバードなど大型車を主体に展示

クロスモーションはワイルドなデザイン、Qインスピレーションは自動運転や可変圧縮比エンジン搭載など先進性を感じさせます。クロスモーションは5年後の市販化を想定しているということです。

### ■米得意のトラック系も

米国メーカーは得意のトラックセグメントでアピールしました。ゼネラルモーターズ（GM）はシボレーの大型ピックアップ「シルバード」を一新、フォードは中型ピックアップ「レンジャー」を米国向けに復活させました。



中国の広州汽車集団（GACモーター）は米国進出をにらみ新型EVを公開した

欧州勢では、独ダイムラーがメルセデスベンツの新型「Gクラス」を初公開しました。独BMWはクロスオーバーファミリー「X」シリーズの新顔として「X2」を発表。また、独フォルクスワーゲン（VW）はクーペ風フォルムの新型セダン「ジェッタ」を初公開しました。18545ドル（約204万円）からという戦略的な値付けで第2四半期（4〜6月）に発売します。VW乗用車ブランドのヘルベルト・ディース会長は「量販ゾーンにおける電動化と自動運転をできるだけ早く実用化する」と強調しました。

## アジア最大規模の出展内容

# 自動車メーカーも 市販車改造で出展

アジア最大級のキャンピングカーイベント「ジャパンキャンピングカーショー（JCCS）2018」が2月2～4日に幕張メッセ（千葉市美浜区）で開催されました。キャンピングカービルダーや自動車メーカーをはじめ、カー用品、レンタカー、ペット事業者など多業種が出展。展示車両は車中泊仕様車から軽キャンピングカー（軽キャンパー）、キャンピングカーのイメージが強いキャブコンまで幅広い車種が過去最高の366台が展示されました。会期は前回よりも1日短い3日間で、6万7885人が来場しました。



「キャンピングカーアワード」を受賞した山回智充さん。「[待望していた]」と嬉しさを述べました

■年々、市場規模が拡大  
今回のショーは「輸入車や高級車など高価格帯の出展が増加した」（JRVVA）といえます。出展したあるビルダーも市場が

開会式で挨拶した日本RV協会（JRVVA）の降旗貴史会長は「アジア最大級の360台超のバンコン、キャブコン、バスレーラーが並び、皆さんに楽しんでもらえるイベントが開催できた」と自負している。アウトドアが身近になり、そして夢が広がり、クルマにもっと物語が持てる1年にしてほしい」と述べました。

そつ口にするのは、市場規模が年々拡大し夢が広がりがつつあるからです。JRVVAがまとめた2016年度動向調査は、保有台数が推定10万台を超え、売上高が365億円となり、いずれも過去最高を更新しています。

■日産、トヨタ系が出展  
自動車メーカーからの出展では日産自動車（NV200バンネット）

拡大したことで「さらなる快適性を求めたり、クルマのランクを上げると必然的に車格が大きくなり、価格も上がる傾向にある」と現状を説明します。



トヨタモデルスタインターナショナルはアウトドア仕様で車中泊車を訴求  
日産系列のキャンピングカービルダーがリチウムイオン電池搭載車を製装展示

や「NV350キャラバン」の車中泊仕様車を出展しました。前回に続き出展した電気自動車「リーフ」の技術を用いて開発したリチウムイオン電池搭載のキャンピングカー（ベース車）も2018年度中の供給開始を予





キャンピングカーの祭典が今年も盛大に開催

定しています。電池容量は前回の12キロワット時から8キロワット時に低減。「外部電源などを活用し、エアコンや電子レンジなど3、4泊に十分な電力が供給できる」(担当者)と、アウトドアでの上質な居住空間を提案しました。

トヨタ自動車系列ではトヨタモテリスタインターナショナルが「モテリスター」の「ハイエース」2台と「ノア」のコンセプトカーを展示しました。昨年発売したハイエースの車中泊仕様車「リラクペース」はベッドキットや補機バッテリーを搭載。外装は「ノ

スタルジィで特徴的なデザイン」(モテリスター担当者)に仕上げ、セタンユーザーや女性ユーザーへの販売も視野に入れています。

#### ■ベンツ日本が初出展

輸入車でも初出展のメルセデス・ベンツ日本がミニバン「Vクラス」の車中泊仕様車「V220dマルコポーロホライゾン」を出展、発売しました。両社ともにディーラーネットワークで購入や整備、車検対応が可能。メーカーでもSUVの二上を行くアウトドアニーズに

けて規模を拡大して開催しました。試乗車両はレンタカー大手のニッポンレンタカーサービスや首都圏を中心に展開する「東京キャンピングカーレンタルセンター」が提供。またとない試乗のチャンスに今回もまた人気を集めました。

#### ■トレーラーハウスも開催

また、今回はJCCSとして初めて「ジャパントレーラーハウスショー2018」を同時開催しました。移動可能な状態にあることが前提のトレーラーハウスは欧米各国では一般的ですが、日本ではまだなじみが薄いです。ただ、避難場や簡易の宿泊施設といった利用が可能で、災害時やインバウンドの増加によるホテル不足に活路を見出す活用で提案されました。

#### 第6回を迎えたRVやキャン

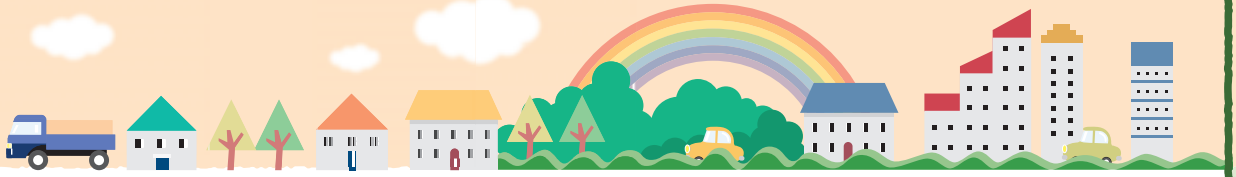
ピングカー、クルマ旅の普及に貢献した人物を表彰する「キャンピングカーアワード」には、タレントの山口智充さんが選ばれました。メディアを通して、クルマやバイク、トラックでの旅の楽しさを発信してきたことが評価を受けました。



軽キャンパーは出品台数が減少もエントリーモデルとして根強い人気を誇る

対応する動きが出てきたことがうかがえます。

その場で商談が可能なJCCSですが、購入前に欠かせない試乗の機会としても一役買っていただきます。今回のキャンピングカー試乗会は前回の開催が好評だったことを受



日本自動車工業会は昨年、雑誌「公募ガイド」にて、「クルマに救われた我が家の危機」をテーマに、エッセーを一般公募しました。

優秀賞1編、佳作3編を選出し、1月号では優秀賞1編、佳作1編を紹介しました。今号では、心温まる、佳作2編（前田哲さん、大野藍さん）を紹介します。

佳作

## 「クルマに救われた我が家の危機」夜景を見に〜

一般寄稿文・佳作（前田哲さん）

夫婦生活を長く続けていると、良いときもあれば、悪いときもある。

私の家も十数年前にドン底になったときがあった。小言を言い合い、大きい夫婦喧嘩へと発展した。幼稚園に通う子どもがいるにも関わらず、何日も口をきかなかつた。二人とも喉元まで「離婚」という言葉が出かかっていた。もちろん、日曜日は家族で出掛けることはなかった。子どもも、どことなく悪い雰囲気を理解していたようだ。しかし、そんな時、日曜日を前にして、子どもが母親に向かって言った。

「明日、どっか行かへんの？」

「うん、行かへん」

キツバリと答える母親は辛そうだった。

そこで、私は我慢できずに子どもに向かって言った。

「どっか行ってみよか？今から…。三人で」

その時の子どもの喜んだ顔は忘れられない。

夜が遅かったし、子どもが寝る時間ではあったが、無理矢理三人で車に乗り込んだ。

咄嗟に言った私は、はじめは当てもなく走っていた。そして、ふと思いつき、京都市内の夜景が見える場所が頭に浮かんだ。西京区にある桂坂をのぼると、大学の建物が建って込んでいるが、市内を一望できる絶景ポイントに連れていくと決めた。

目的地に到着し、車を駐車して、夜景をしばらく眺める。宝石箱を散りばめたような美しさであった。

「ほら、見てみ、きれいやろ。お母さんらなあ、前に来たことがあるんよ」

子どもに言う母親は、嬉しそう

に昔を思い出していた。

たしかに、ここは結婚する前によくドライブに出かけて、二人で眺めた夜景であった。

「そつやで、おまえが生まれる前に、お母さんとよくここ来たんだよで」

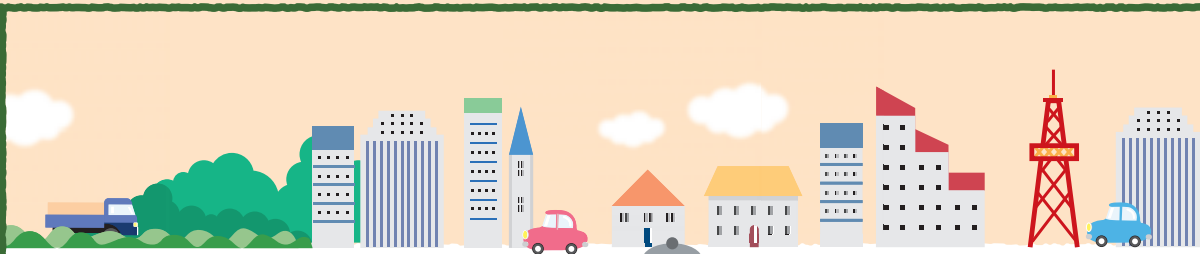
私もすかさず、子どもに語りかけた。

子どもを介してではあるが、夫婦の会話が成立した。その後は、直接夫婦の会話になり、関係は修復していった。

それからというもの、家族でどこかに出かけた帰りには、夜景を見るのが楽しみになった。

もし、車がなかったら、どうなっていたかかと思うと怖くなる。今では、車が我が家を救ってくれたと思うている。





## 「クルマに救われた 我が家の危機」

一般寄稿文・佳作（大野藍さん）

おんぼろサニー。それが我が家の危機を救った車の名前である。

元は父が独身時代に福島県のいわき市で購入したクルマだった。故郷の北海道に帰って結婚、娘である私が生まれてからもナンバークレイトは何故か「いわき」のまま。恋人時代に母とデート中、地元漁師に「いわきから女引つ掛けに来たのか！」と揶揄されたとの逸話を持つ。

一人娘の私が七歳の春、我が家は新しい家族を迎え入れた。北海道犬の雄の仔犬で名前はシロ。後の携帯会社のお父さん犬とそっくり同じ姿をしていたが、もちろん、当時はそんなこと等知る由もない。シロは夜鳴きをする犬だった。日中は大人しく庭先に繋がれているのだが、日が暮れると拡声器でも持ったみたいにかえまくる。一時的に家に入れると静かになるのだが、当時の我が家は借家住まい、そうでなくとも二十数年前の北海道の地方都市に室内犬の概念はな

かった。近所からの苦情もあり、両親は一時、シロを保健所に連れて行くことさえ考えたと言った。

夜鳴きの問題さえなければ、人懐こくて愛想のいい最高の家庭犬である。情もこれ以上となく移りまくっている。今思うなら、その後訪れた母の入院よりも、父の脱サラ問題よりも、この時が我が家の最大の危機だった。

母が、シロをおんぼろサニーの中に入れてみたのは、完全なるやけくそだった。しかし、後部座席に犬用の毛布と水の入った器を置いて一晩様子を見てみると、あれほど吠えまくっていた犬が、うんともすんとも言わずサニーの後部座席で丸くなって寝ているではないか。その日からおんぼろサニーは、自動車兼シロの家となった。母が買い物でスーパーに行く時も、クラブ活動で遅くなった私を学校まで迎えに行く時も、後部座席にはシロがいた。



それから五年経って、我が家が念願のマイホームを手に入れた時、おんぼろサニーは三途の河へと旅立った。北海道の寒い冬にはエンジンが起動せず、もはやクルマとしての役割を果たさなくなっていたから仕方ないことなのだが、それでもやはりどこか寂しかった。マイホームで室内犬の地位を手にしたシロは、その後、十六歳で天寿をまっとうした。家庭犬としての犬生に深く係った相棒のことを、彼がどう思っていたのかは、我々家族にもわからない。だがきっと、私たち家族が天寿をまっとうして三途の河を渡る時、向こう岸ではシロとおんぼろサニーが、尻尾を振って待っていてくれるはずだ。



# ソフトレガシーの形成に向けた会員企業の取り組み

地域のスポーツ振興で重要な役割  
積極的に障がい者スポーツにも参加

## ダイハツ工業

日時 2017年11月27日(月)  
場所 仙台市 人來田小学校  
主催 日本実業団陸上競技連合  
来場者数 約55名(3年生)

## Partners Match

## 本田技研工業

日時 2017年7月8日(土)  
9:00~10:30  
場所 三重交通Gスポーツの杜  
鈴鹿  
主催 Honda HEAT、BLUES  
来場者数 約100名

社会貢献と地域密着に向け、自工会の会員企業は全国でスポーツの振興やバリアフリー社会実現に向けた活動を展開しています。加えて昨年から経団連など経済界が中心に組織した「オリンピック・パラリンピック等経済界協議会」とも連携して、地域スポーツや障がい者スポーツに関して「未来に引き継ぐために」というレガシーの形成に重点を置いた取り組みも始めています。イベントの内容や規模、参加者はさまざまですが、むしろ、それが地域密着、参加者重視を表しています。

自工会 2020

検索

URL <http://www.jama.or.jp/tokyo2020/>

## バスケットボール大会の観戦応援

## トヨタ自動車

日時 2017年8月5日(土)~8月6日(日)  
場所 愛知県豊田市スカイホール豊田(愛知県豊田市西町3-60)  
主催/協賛 主催/日本車いすバスケットボール連盟 協賛/トヨタ自動車  
来場者数 約6,200名(2日間合計)

## 2017年スバルカップ優勝チーム 野球教室

## SUBARU

日時 2017年10月1日(日)  
9時00分~  
場所 群馬県太田市  
SUBARU矢島グラウンド  
主催 SUBARU 野球部  
来場者数 65名

## 平成29年度「はじめてのタグラグビー教室」

ヤマハ発動機



日時 2017年5月31日(水)、6月23日(金)、9月1日(金)、9月4日(月)  
場所 袋井市立浅羽北小学校、袋井市立袋井西小学校、磐田市立富士見小学校  
主催 ヤマハ発動機スポーツ振興財団  
来場者数 284名

## ふれあい陸上教室



## Honda FC 訪問サッカースクール

本田技研工業



日時 2017年6月28日(水)  
場所 静岡県浜松市 花川幼稚園  
主催 本田技研工業 生産業務室  
総務課 給与厚生Gr(Honda FC)  
来場者数 幼稚園 年中 9名  
年長 8名 計17名

## Proud Par



## 2018投球フォームを考える会

三菱自動車工業



日時 2018年1月20日(土)  
13:00~  
場所 三菱自動車工業(株)水島製作所  
主催 三菱自動車倉敷オーシャンズ  
名越整形外科 院長 名越 充  
来場者数 195名(参加者内訳:少年野球120名、保護者30名、オーシャンズ選手15名、メディカルスタッフ30名)

## 2017全国ジュニア選抜車椅子





# デジタルネイティブへの対応、進んでいますか？

デジタルネイティブ、デジタル移民、この言葉を「存知であろうか。

デジタルネイティブ

は、物心ついた頃からインターネットやパソコンが

ある環境で育った世代、デ

ジタル移民は、それ以前に

生まれ、デジタル機器の活

用を徐々に身につけた世代。

ちなみに、これ以外がアナログ

世代であろう。デジタルネイ

ティブは、現実とネットを区別

しない、実物を確認しなくとも

決定する、などの特徴がある。

生産年齢人口(15歳以上65歳未

満)におけるデジタルネイティブ

比率は、2015年の24%から

2030年の51%に増加する。

この変化は、様々な社会の構

造、事業の仕組みに変化を生

じさせ、新たな事業機会を生

み出す。自動車ビジネスも

例外ではない。

## ■購入は

### 点から線、面に

商品購入も、デジタルネイティブを意識した構造へとより一層進化

する。

マーケティング、営業活動は、

AI、ビッグデータにより変化する。

顧客接点が、従来の「購買」という

「点」から、「購買活動の前後」を含

めた「線」へ、そして「類似属性との

比較からの推測」という「面」へ拡大

する。

デジタルネイティブの消費者は、

カスタマイズ化された情報を前提と

し、信頼性の高いクチコミ情報をイ

ンターネット上で獲得する。自動車

と並ぶ高額商材である住宅、保険

では店舗がなく、営業がない販売

モデルが増加している。法人ビジネ

スにおいても決裁者のデジタルネイ

ティブ比率が上がるため同様な傾向

となる。

## ■デジタルは便利な道具

このような流れに対して、企業側

もデジタル化の動きをより推進して

いく。デジタルという道具は、人の仕

事を補完し、全体として効率化が進

む。労働力減少という社会課題への

対応としても期待される。

人材育成にも変化が生じる。デジ

タルネイティブの社員は、学生時代

から動画、テキストデータなどのコン

テンツの中から自身の興味範囲、理

解度に応じてカスタマイズされた教

育を受けてきた。従来の画一的な人

材育成プログラムも、個人の理解度

や好み、学習形態に応じてカスタマ

イズされていく時代になつていく。

## ■変革期のリーダーシップは

これらの変化は、デジタル移民、ア

ナログ世代にとっては何とも違和感

のある事業活動だが、デジタルネイ

ティブにとっては、それがむしろ当

り前であり、効率的で自然な形なの

だろう。

黒船が浦賀に来て開国を迫った

時、吉田松陰はどのような行動を

とったか。吉田松陰は「こんなもの

があるか。この船をおくつてきたそ

の先に何があるのか観たい。乗せて

て」と言った。このリアクションこそ

が、変革期のリーダーシップである。

デジタルネイティブの増加の流れ

は変わらない。波に立ち向かっていく

のか、波を上手に乗りこなしていく

のか。デジタル化という変化に対し

、チャンスという意識で活動すること

が重要ではないだろうか。

## profile

国際公認経営コンサルティング協議会認定マスター・マネジメント・コンサルタント。東京大学卒業後、大手経営コンサルティング会社に入社、住宅・不動産、自動車、電機メーカー、卸売など幅広い業種企業で経営支援の実績を持つ。2012年に「リブ・コンサルティング」を設立。特にマーケティングや営業力強化に強みを持ち、日本をはじめアジア3カ国で事業を展開中。同社は「働きがいのある企業ランキング」ベストカンパニーに4年連続で選出。愛知県出身、1979年生まれ。

平成30年度

「道路ふれあい月間」  
推進標語を募集します!!

国土交通省では、毎年8月を「道路ふれあい月間」として、道路の愛護活動や道路の正しい利用の啓発等各種活動を特に推進していますが、この一環として、平成30年度「道路ふれあい月間」推進標語を広く一般から募集します。道路は、国民の日常生活や経済活動に欠くことのできない重要な公共施設ですが、あまりにも身近な存在であるため、その役割や重要性が見過ごされがちです。そこで、この推進標語の募集を通じて、道路の役割や重要性を改めて認識していただくことを目的としています。詳しい募集要領は以下のとおりです。

多くの方々からのたくさんのご応募をお待ちしております。

募集要領

テーマ	道路は、生活の向上と経済の発展に欠くことのできない国民共有の、つまりあなたの財産です。みんなが道路と親しみ、ふれあい、常に広く、美しく、安全に、共に楽しく利用し、次世代に受け継いでいきましょう。
応募資格	小学生以上の方から応募できます。
応募方法 (一人何作品でも 応募可能)	はがきによる応募の場合 はがきに、標語と必要事項〔氏名、フリガナ、住所、電話番号、性別、年齢、学校名(学生の場合)、応募部門の別〕及びアンケート(何を見て応募したのか(回答は任意です))を記載のうえ、郵送してください。 送付先：〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3 国土交通省道路局道路交通管理課 標語担当あて
	電子メールによる応募の場合 1. メール本文に、標語と必要事項〔氏名とフリガナ、住所、電話番号、性別、年齢、学校名(学生の場合)、応募部門の別〕及びアンケート(何を見て応募したのか(回答は任意です))を記載のうえ、 <a href="mailto:fureaigekkan-h2x5@mlit.go.jp">fureaigekkan-h2x5@mlit.go.jp</a> に送信してください。 ※上記アドレスからの受信ができるように設定してください。 2. 電子メールに応募様式を添付して応募することもできます。国土交通省ホームページの応募様式に記入の上、電子メールに添付して、 <a href="mailto:fureaigekkan-h2x5@mlit.go.jp">fureaigekkan-h2x5@mlit.go.jp</a> に送信してください。 ※Microsoft Office Excel97以降のソフトが使用できる環境にあること。※その他のファイル(Word、太郎など)でも受け付けます。
	小学校・中学校単位での応募の場合(学年・クラス単位含む) 1. 小学生・中学生については、学校単位での応募が可能です。学校単位で作品をとりまとめるのうえ、封書にて郵送してください。 2. 電子メールに応募様式を添付して応募することもできます。国土交通省ホームページの応募様式に記入の上、電子メールに添付して、 <a href="mailto:fureaigekkan-h2x5@mlit.go.jp">fureaigekkan-h2x5@mlit.go.jp</a> に送信してください。 ※上記アドレスからの受信ができるように設定してください。※Microsoft Office Excel97以降のソフトが使用できる環境にあること。※その他のファイル(Word、太郎など)でも受け付けます。
応募期間	平成30年3月15日(木)まで(当日必着)
発表方法	入賞作品は決定次第、ご本人に直接通知するとともに、国土交通省ホームページ等で発表します。
使用方法	入賞作品は、「道路ふれあい月間」の推進に幅広く活用させていただきます。
応募部門	小学生の部、中学生の部、一般の部(高校生以上)
賞	【小学生の部】最優秀賞1作品、優秀賞2作品 【中学生の部】最優秀賞1作品、優秀賞2作品 【一般の部(高校生以上)】最優秀賞1作品、優秀賞2作品
表彰	賞状及び楯を贈呈します。
その他	●応募作品の返却は致しません。 ●入賞作品の著作権は主催者に帰属します。 ●本募集で取得した個人情報は、入賞の作品の連絡・発表、表彰式のご案内にのみ使用し、それ以外の目的に使用することはありません。
ホームページ	<a href="http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000932.html">http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000932.html</a>
問い合わせ先	国土交通省道路局道路交通管理課 総務係 (代表) 03-5253-8111 (内線) 37423 (mail) <a href="mailto:fureaigekkan-h2x5@mlit.go.jp">fureaigekkan-h2x5@mlit.go.jp</a>

平成29年度推進標語

- 最優秀賞(小学生の部) 「きれいでしょ わたしの町の 通学路」
- 最優秀賞(中学生の部) 「たくさんの 夢を抱いて 歩く道」
- 最優秀賞(一般の部) 「この道で おはよう さよなら ありがとう」



朝日新聞社

きむら さとし  
木村 聡史

## 車の二極化

⊕自動車産業の担当になると「車はお持ちですか?」と取材相手からよく聞かれる。「東京で勤務しているうちは持たないと思います」。だいたいそう答えている。

⊕4歳と1歳の子どもがいるので、車があるとレジャーや買い物に便利だ。だが昨年4月に宮城・仙台から異動したとき、車は後輩に譲ることにした。

⊕取材で車を使うのは東京では認められておらず、さらに共働きなので車に乗るのは休日だけ。それも休日に必ず乗るわけではないので、ほぼ車は駐車場に鎮座させたままということになる。駐車場代が高い東京ではこれは割に合わないかと判断した。

⊕車がない分、活躍しているのが電動アシスト自転車だ。子どもたちの保育園への送迎(私は送りが専門ですが)、買い物などに重宝している。遠出するときは電車かレンタカー。カーシェアリングにも興味があるが、まだ試せていない。子どもの病気など緊急時にはタクシーを呼ぶ。

⊕車を単なる移動手段ととらえたとき、都市部ではそれほど必要性を感じないというのが正直な実感だ。若者を中心とした「車離れ」という言葉が新聞やテレビで飛び交うようになって久しいが、それは移動手段である車を所有する価値があるかどうかを消費者が冷静に判断した結果だろう。

⊕だが、取材でたくさんの最新の車に触れる機会を持つようになり、車を以前よりもかっこいいと思うようになった。職業病なのかもしれないが、

道路を走る車のブランドと車種を目で追うようにもなっている。

⊕当たり前だが、車は移動手段以外の価値も多分にある。運転の楽しさや、いい車に乗っていると自信や誇り、ステータスシンボルのようなものがそれだろう。

⊕1月、千葉・幕張メッセであったカスタムカーの祭典「東京オートサロン2018」はまさに、車を趣味もしくは「生きがい」と感じるファン向けのイベントだ。改造を重ねて自分だけの愛車をもつコアなファンが3日間で約31万9千人集まった。来場者数は前年の32万4千人にわずかに届かなかったが、それでも30万人を4年連続で突破。国内最大の東京モーターショーが低迷を続けるのとは対照的とも言える。

⊕ドイツの高級ブランドを中心に輸入車市場も好調が続ける。こうした動きからみてとれるのは、車の価値の二極化だ。車を「足」と割り切る実用主義派は、軽自動車などの低価格・低燃費に切り替えたり、車を持つこと自体をやめたりする。一方で、愛好家は内外装や走行性能などにこだわって(お金をかけて)、オリジナルの愛車を追求し続ける。

⊕自動運転などの最新技術やシェアリングといった新たな価値の浸透で、この二極化の流れはさらに加速するだろう。自動車業界はその流れにどう対応し、市場はどんな反応を示すのか、これからも取材を続けていきたい。



# クルマの先進安全装備は、 あなたの安全運転で完成します。

先進安全技術を  
備えたクルマが  
増えています。



クルマの先進安全装備は、安全運転を支援するシステムです。  
機能には限界がありますので、過信せず取扱説明書等でご確認ください。

## 衝突被害軽減ブレーキ



クルマが障害物を感じて、警告やブレーキの補助操作を行います。

## 定速走行・車間距離制御装置



設定車速内で前方のクルマとの車間距離を保ちながら追従走行して運転をサポートします。

## 車線逸脱警報



道路上の車線を検知して、車線をはみ出しそうになった時、警告音等を発して正しい位置に戻るように促します。

## 後側方接近車両警報



死角になる斜め後方のクルマを検知し、危険を知らせます。

## 自動切替型前照灯



夜間走行時にセンサーが周囲の明るさや、先行車・対向車の有無を検知し、ハイビームとロービームを自動で切り替えます。

## ペダル踏み間違い時加速抑制装置



前方(及び後方)の壁や車両を検知した状態で誤ってアクセルを踏み込んだ際、急加速を防止します。



衝突被害軽減ブレーキ等を備えた「安全運転サポート車 (サボカー)」の普及・啓発に取り組んでいます。

**JAMA** 一般社団法人 日本自動車工業会  
JAPAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION, INC.

〒105-0012 東京都港区芝大門 1-1-30 日本自動車会館  
<http://www.anzen-untan.com>

# JAMA

一般社団法人 日本自動車工業会