

info DRIVE ジャマガジン jama magazine

Japan Automobile Manufacturers Association
日本自動車工業会 広報誌

JAMA vol.55
2021
[April]

月号
4

自工会 会長会見

インタビュー

日本自動車工業会・自動運転部会
部長 横山利夫

「自動運転」レベル3の実用化
開発は競争と協調で国際標準に向けて提案や連携」

もしもの時に役立つクルマの給電機能



春の交通安全のおまじない
ミル・ベル・おチット
 春の交通安全キャンペーン期間
 2021年4月6日～5月5日



一般社団法人 日本自動車工業会

🌟 2021年4月主要自動車関連イベント 🌟

4月に入りイベントやレースが本格化して参りました!

相変わらず新型コロナウイルスの影響が続きますが、


感染症対策をしっかりと取ってイベントやレースを楽しみましょう!










 は四輪車レース

 は二輪車レース

国内イベント		
日時	場所	名称
4月 2-4日	千葉県 幕張メッセ	ジャパンキャンピングカーショー2021
3-4日	北海道 アクセスサッポロ	北海道キャンピングカーフェスティバル2021
9-11日	千葉県 幕張メッセ	オートモビルカウンスル2021
17-18日	神奈川県 相模原駅北側特設会場	神奈川キャンピングカーフェア in相模原

海外イベント		
日時	場所	名称
4月 21-28日	中国 上海	オート上海2021

国内モータースポーツ		
日時	場所	名称
4月 4日	静岡県 富士スピードウェイ	 スーパーフォーミュラ 第1戦
4日	栃木県 ツインリンクもてぎ	 全日本ロードレース選手権 第1戦
4日	千葉県 茂原ツインサーキット	 全日本スーパーモト選手権 第1戦
9-11日	佐賀県 唐津市	 全日本ラリー選手権第3戦 ツールド九州2021 in 唐津
11日	岡山県 岡山国際サーキット	 SUPER GT Round.1 OKAYAMA GT 300KM RACE
11日	熊本県 HSR九州	 全日本モトクロス選手権 第1戦
17-18日	宮城県 スポーツランドSUGO	 スーパー耐久 第2戦
24-25日	滋賀県 奥伊吹モーターパーク	 D1 GRAND PRIX SERIES Rd.1&2
25日	三重県 鈴鹿サーキット	 スーパーフォーミュラ 第2戦
25日	三重県 鈴鹿サーキット	 全日本ロードレース選手権 第2戦
25日	宮崎県 えびの市矢岳高原トライアルコース	 全日本トライアル選手権 第1戦

海外モータースポーツ		
日時	場所	名称
4月 4日	カタール ロサイル・インターナショナル・サーキット	 Moto GP 第2戦ドーハGP
10日	イタリア ローマ市街地コース	 Formula e 第3戦ローマE-Prix
17-18日	フランス ブガッティサーキット	 EWC 第1戦 ル・マン24時間
18日	イタリア イモラ・サーキット	 F1 第2戦エミリア・ロマーニャGP
18日	アメリカ バーバー・モータースポーツパーク	 インディカーシリーズ 第1戦
18日	ポルトガル アルガルベ・サーキット	 Moto GP 第3戦ポルトガルGP
22-25日	クロアチア ザグレブ	 WRC ラリークロアチア
24日	スペイン バレンシア・サーキット	 Formula e 第4戦バレンシアE-Prix
25日	アメリカ セントピーターズバーグ市街地コース	 インディカーシリーズ 第2戦

JAMAGAZINE 2021年 4月号

発行日 2021年3月31日
発行人 一般社団法人 日本自動車工業会 総合政策領域
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
総合政策領域 kouho2@mta.jama.or.jp
©禁無断転載：一般社団法人 日本自動車工業会



02 自工会 会長会見

06 インタビュー

日本自動車工業会・自動運転部会
(ホンダ四輪事業本部電子制御開発統括部電子制御開発企画管理部
エグゼクティブチーフエンジニア)

横山 利夫部会長

「自動運転『レベル3』の実用化 開発は競争と協調で 国際標準に向けて提案や連携」

10 もしもの時に役立つクルマの給電機能

12 自工会・2021年 春の交通安全キャンペーンのご案内

13 記者の窓

「道内に戻ったら、何に乗ろうか」

北海道新聞社 小澤 弘和

- 1 自工会 会長会見
- 2 自工会・自動運転部会
横山 利夫部会長
- 3 もしもの時に役立つクルマの給電機能
- 4 自工会・2021年 春の交通安全キャンペーンのご案内

●JAMAGAZINEは自工会WEBサイトからもご覧いただけます

[www.jama.or.jp/lib/
jamagazine/index.html](http://www.jama.or.jp/lib/jamagazine/index.html)



東日本大震災から10年 東北支援に自動車産業が尽力 これからも550万人とともに取り組む

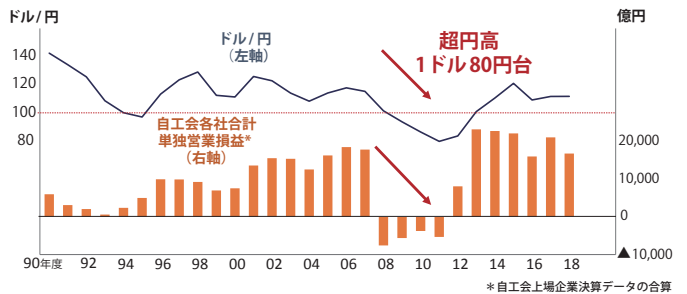


豊田章男会長

2021年3月11日は特別な日です。「東日本大震災」から10年。3月11日、豊田会長は会長会見で、東北の支援に寄り添ってきた自動車産業の活動を報告するとともに、新たな支援策も示しました。カーボンニュートラルの実現に向け、自動車産業を“ど真ん中”に置いていただきたいと伝えています。加えて、この支援活動で改めて日本でのモノづくりの重要性を内外に示しました。さらに福島県では水素製造拠点の実証実験が始まっています。まさにカーボンニュートラルの先駆けで今後、「電動車フルラインナップ」と「省エネ」を持つ自動車産業が重要な役割を担うことになります。日本の未来に向け、コロナにめげず、自動車業界で働く550万人は前進しています。

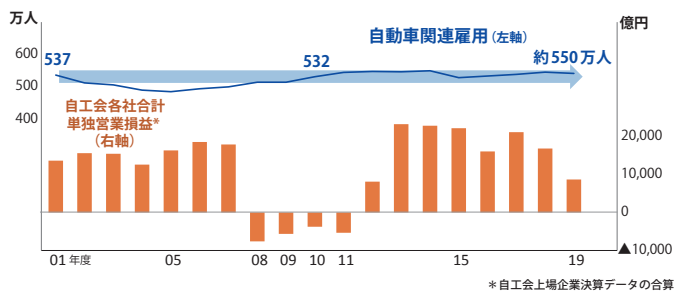
震災当時の自動車産業

〈為替・自動車産業の収益〉



雇用・モノづくりの基盤死守

〈自動車産業の雇用〉



モノづくりの基盤、雇用を守る

今回の福島県沖地震で被災されたすべての方々に対し、心よりお見舞い申し上げます。本日は、東日本大震災から10年という節目の日です。

10年前の今日、日本列島の半分が大きな被害を受け、私たちは悲しみのどん底につき落とされました。当時、日本の自動車産業は、「6重苦」と呼ばれる非常に厳しい経営環境と闘っており

ました。1ドル80円台が定着した「超円高」に、震災による「電力不足」も重なり、国内でのモノづくりは、「理屈の上では成り立たない」状況にまで追い込まれました。

他の産業が海外にシフトする中で、自動車産業は、まさに「石にかじりついて」日本の雇用を守り、モノづくりの基盤を守り抜いてまいりました。

自工会「奇跡の一本松」再現



◀陸前高田市「奇跡の一本松」

2013年には、自工会として、各社の技術者が手を取り合い陸前高田市の「奇跡の一本松」を板金で再現いたしました。「モノづくり」の力で「未来への希望」を表現し、東北の皆様にお届けしたいと思っております。自動車産業という「実業」を通じて東北の皆様と一緒に未



▲各社技術者が板金技術で再現



来をつくる。私たちは、この想いで、10年間、取り組んでまいりました。

何としても「復興の力」に

そこにあつたのは、基幹産業としての「責任」と「JAPAN LOVE」だったと思います。当時、「自動車産業は成熟産業であり、これからは自動車に代わる新しい産業が必要だ」ということが盛んに言われておりまし

た。そんな中、東北の人たちだけは違いました。自動車産業に期待し、私たちを復興のど真ん中に置いてくださいました。私たちも、「何としても復興の力になりたい」と思いました。

「責任」と「JAPAN LOVE」で支援

復興の力になりたい

「未来への希望」をお届けしたい

主な取組み例 <自工会各社>

いすゞ	地元リーダー支援「みちのく復興支援パートナーズ」
トヨタ	ココロハコプロジェクト（各種継続支援活動）
日産	モビリティ活用まちづくり提携（福島県浜通り） 被災児支援「スマイルサポート基金」
ホンダ	被災児支援・教育支援「ASIMO特別授業」など
マツダ	被災児自立支援
三菱	防災「鎮守の森」支援（津波への防災）

<部品メーカー>

各社	新工場・異業種から転換 ⇒東北のモノづくり基盤維持・拡大
アイシン	防災 陸前高田・海岸林再生植樹
曙ブレーキ	津波被災車支援 塩水被害車ブレーキ巡回対応 建屋・グラウンド提供 幼稚園・学校・老人施設
住友ゴム	海岸清掃・漁具支援
デンソー	避難所提供 自社建屋 救援物資（日用品・防災備蓄品）
ブリヂストン	震災孤児支援 地域発電・農業再生「おてんとSUNプロジェクト」

モノづくりによる東北復興



▲日産いわき工場(福島)



▲トヨタ東日本学園(宮城)

日産は福島で、エンジンの生産を続けてきました。トヨタは東北を、中部、九州に次ぐ「第3の拠点」と位置づけ、人材育成の学校も含めた自動車生産の基盤づくりを続けてまいりました。

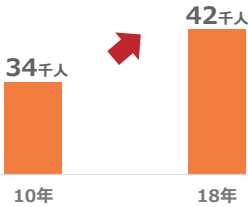
地元が自動車部品の製造に挑戦

そして、何よりも大きかったのは、多くの地元企業の方々が自動車部品の製造にチャレンジしてくださったことです。その結果、東北における自動車産業の雇用は約8千人増加し、自動車部品の出荷額は8千億円増加いたしました。

東北生産の多くは電動車で、その比率は実に8割を超えております。未来に向けた環境対応を進めながら自動車産業は、東北の地にしっかりと根をおろしたと思います。

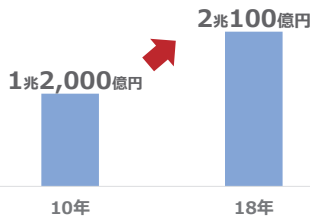
〈雇用〉

+8千人 (1.2倍)



〈出荷額〉

+8,100億円 (1.7倍)



出所:経済産業省「工業統計」

これまで私は、毎年3月に東北への訪問を続けてまいりました。今年も、先週、宮城県と福島県を訪問させていただきました。福島県の浪江町にある水

カーボンニュートラルの実現に向け

素製造拠点では、菅総理のリーダーシップのもと、グリーン水素を開発する実証実験が着実に進んでおります。

水素社会の実現には、「作る」

福島県・浪江町

水素製造拠点「FH2R」



FH2R FUKUSHIMA HYDROGEN ENERGY RESEARCH FIELD



福島水素エネルギー研究フィールド

カーボンニュートラルに向けて

日本の強み

電動車 フルラインナップ[®]

EV・PHV・HV・FCV



省エネ

自動車CO2削減(過去20年)

日本	米国	ドイツ
▲22%	+1%	▲5%



#クルマを走らせる550万人

「運ぶ」「使う」という全てのプロセスをつなげることが大切で、「運ぶ」「使う」側である自動車産業がこれまでの知見を活

自動車を「ど真ん中」に置き

福島県の内堀知事と浪江町の吉田町長は「浪江町は、原発事故により、一度、人口がゼロになった。風評被害も続いている。当たり前の日常を取り戻すだけでなく、この町に未来をつくりたい」と言われていました。

私は、東北の皆さんと一緒に、

かし、国家と福島県の取り組みにより深いレベルで参画させていただきたい、と思っております。

カーボンニュートラル社会という未来を実現することが自動車産業の役割だと思っております。だからこそ、カーボンニュートラルにおいても、「自動車をど真ん中に置いていただきたい」と思っております。

エネルギーと産業のセットで

カーボンニュートラルを実現するためには、エネルギー政策と産業政策をセットで考えることが必要だと思えます。乗り越えるべき壁はたくさんあります。多くの産業が変化を迫られます。私たちの日常生活も例外ではないと思えます。

でも、日本には、「電動車フルラインナップ」と「省エネ」という強みを持った自動車産業があります。「コロナ危機の中でも日本の移動を支えてきた、550万

人の仲間がいます。電動車を積極的に受け入れて育ててくださるお客様もいらつやいます。

そして、未来のこと、次世代のことを考えて行動する企業や国民の皆様がいると思えます。私は、みんなで力をあわせて、「日本の未来」を一緒につくってきたいと思っております。

でも、日本には、「電動車フルラインナップ」と「省エネ」という強みを持った自動車産業があります。「コロナ危機の中でも日本の移動を支えてきた、550万

これからも550万人の仲間とともに、日本の未来のために努力を続けてまいりますので、ご支援をよろしくお願いいたします。

自動運転「レベル3」の実用化

開発は競争と協調で
国際標準に向けて提案や連携

日本自動車工業会・自動運転部会

(ホンダ四輪事業本部電子制御開発統括部
電子制御開発企画管理部 エグゼクティブチーフエンジニア)

よこ やま とし お

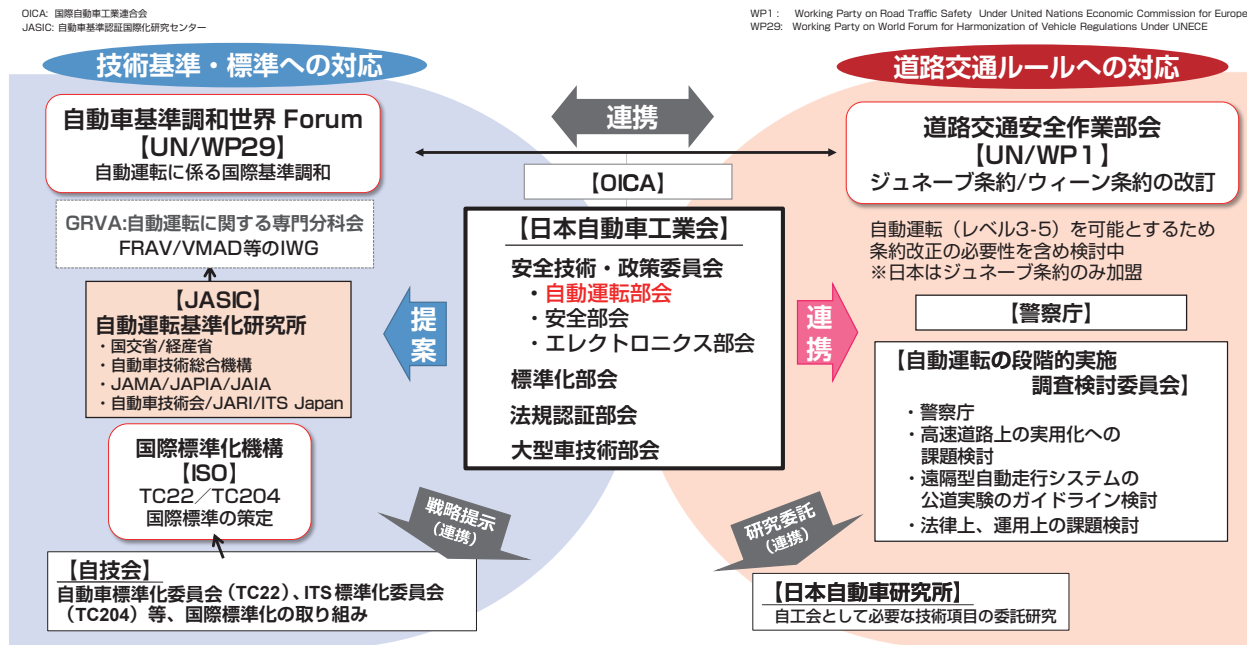
横山 利夫 部会長に

聞く

自動運転「レベル3」（限定領域での条件付自動運転車）を実現した量産車が国内でいよいよ発売されました。レベル3の型式指定を量産車が取得したのは世界初となります。日本は、国連自動車基準調和世界フォーラム（WP29）において自動運行装置の国際基準について主導し、自動運転レベル3における高速道路上で時速60キロメートル以下の渋滞時の車線維持機能やサイバーセキュリティなどで国際基準づくりに携わりました。日本自動車工業会では自動運転技術開発にかかる各社の競争領域と協調領域を明確化し、国際的な自動運転技術基準や標準化への対応にむけて提案や連携を図ってきました。自工会自動運転部会の横山利夫部会長にこれまでの取り組みや今後の展望について聞きました。



■自動運転の基準・標準・法規関係の関係団体・省庁の関係図



(C) Copyright Japan Automobile Manufacturers Association, Inc., All rights reserved.

「自動運転システムの実用化に向けては、やるべきことが広範囲にあります。個社でバラバラにやっていると全部をカバーすることは厳しいということもあり、まずは『競争領域』と『協調領域』を区別し、協調領域についてはなるべく自工会中心で対応していこうということになりました。自工会で対応すべき協調領域で一番大きいのは

レベル3の実現にあたっては自工会の枠組みでどのような役割を担いましたか

「自動運転システムの実用化に向けては、やるべきことが広範囲にあります。個社でバラバラにやっていると全部をカバーすることは厳しいということもあり、まずは『競争領域』と『協調領域』を区別し、協調領域についてはなるべく自工会中心で対応していこうということになりました。自工会で対応すべき協調領域で一番大きいのは

レベル3の実現にあたっては自工会の枠組みでどのような役割を担いましたか

「自動運転システムの実用化に向けては、やるべきことが広範囲にあります。個社でバラバラにやっていると全部をカバーすることは厳しいということもあり、まずは『競争領域』と『協調領域』を区別し、協調領域についてはなるべく自工会中心で対応していこうということになりました。自工会で対応すべき協調領域で一番大きいのは

レベル3の実現にあたっては自工会の枠組みでどのような役割を担いましたか

「自動運転システムの実用化に向けては、やるべきことが広範囲にあります。個社でバラバラにやっていると全部をカバーすることは厳しいということもあり、まずは『競争領域』と『協調領域』を区別し、協調領域についてはなるべく自工会中心で対応していこうということになりました。自工会で対応すべき協調領域で一番大きいのは

レベル3の実現にあたっては自工会の枠組みでどのような役割を担いましたか

「自動運転システムの実用化に向けては、やるべきことが広範囲にあります。個社でバラバラにやっていると全部をカバーすることは厳しいということもあり、まずは『競争領域』と『協調領域』を区別し、協調領域についてはなるべく自工会中心で対応していこうということになりました。自工会で対応すべき協調領域で一番大きいのは

レベル3の実現にあたっては自工会の枠組みでどのような役割を担いましたか

「自動運転システムの実用化に向けては、やるべきことが広範囲にあります。個社でバラバラにやっていると全部をカバーすることは厳しいということもあり、まずは『競争領域』と『協調領域』を区別し、協調領域についてはなるべく自工会中心で対応していこうということになりました。自工会で対応すべき協調領域で一番大きいのは

レベル3の実現にあたっては自工会の枠組みでどのような役割を担いましたか

「自動運転システムの実用化に向けては、やるべきことが広範囲にあります。個社でバラバラにやっていると全部をカバーすることは厳しいということもあり、まずは『競争領域』と『協調領域』を区別し、協調領域についてはなるべく自工会中心で対応していこうということになりました。自工会で対応すべき協調領域で一番大きいのは

レベル3の実現にあたっては自工会の枠組みでどのような役割を担いましたか

「自動運転システムの実用化に向けては、やるべきことが広範囲にあります。個社でバラバラにやっていると全部をカバーすることは厳しいということもあり、まずは『競争領域』と『協調領域』を区別し、協調領域についてはなるべく自工会中心で対応していこうということになりました。自工会で対応すべき協調領域で一番大きいのは

「自動運転システムの実用化に向けては、やるべきことが広範囲にあります。個社でバラバラにやっていると全部をカバーすることは厳しいということもあり、まずは『競争領域』と『協調領域』を区別し、協調領域についてはなるべく自工会中心で対応していこうということになりました。自工会で対応すべき協調領域で一番大きいのは

レベル3の実現にあたっては自工会の枠組みでどのような役割を担いましたか

「自動運転システムの実用化に向けては、やるべきことが広範囲にあります。個社でバラバラにやっていると全部をカバーすることは厳しいということもあり、まずは『競争領域』と『協調領域』を区別し、協調領域についてはなるべく自工会中心で対応していこうということになりました。自工会で対応すべき協調領域で一番大きいのは

レベル3の実現にあたっては自工会の枠組みでどのような役割を担いましたか

「自動運転システムの実用化に向けては、やるべきことが広範囲にあります。個社でバラバラにやっていると全部をカバーすることは厳しいということもあり、まずは『競争領域』と『協調領域』を区別し、協調領域についてはなるべく自工会中心で対応していこうということになりました。自工会で対応すべき協調領域で一番大きいのは

レベル3の実現にあたっては自工会の枠組みでどのような役割を担いましたか

「自動運転システムの実用化に向けては、やるべきことが広範囲にあります。個社でバラバラにやっていると全部をカバーすることは厳しいということもあり、まずは『競争領域』と『協調領域』を区別し、協調領域についてはなるべく自工会中心で対応していこうということになりました。自工会で対応すべき協調領域で一番大きいのは

レベル3の実現にあたっては自工会の枠組みでどのような役割を担いましたか

「自動運転システムの実用化に向けては、やるべきことが広範囲にあります。個社でバラバラにやっていると全部をカバーすることは厳しいということもあり、まずは『競争領域』と『協調領域』を区別し、協調領域についてはなるべく自工会中心で対応していこうということになりました。自工会で対応すべき協調領域で一番大きいのは

レベル3の実現にあたっては自工会の枠組みでどのような役割を担いましたか

「自動運転システムの実用化に向けては、やるべきことが広範囲にあります。個社でバラバラにやっていると全部をカバーすることは厳しいということもあり、まずは『競争領域』と『協調領域』を区別し、協調領域についてはなるべく自工会中心で対応していこうということになりました。自工会で対応すべき協調領域で一番大きいのは

レベル3の実現にあたっては自工会の枠組みでどのような役割を担いましたか

「自動運転システムの実用化に向けては、やるべきことが広範囲にあります。個社でバラバラにやっていると全部をカバーすることは厳しいということもあり、まずは『競争領域』と『協調領域』を区別し、協調領域についてはなるべく自工会中心で対応していこうということになりました。自工会で対応すべき協調領域で一番大きいのは

レベル3の実現にあたっては自工会の枠組みでどのような役割を担いましたか

「自動運転システムの実用化に向けては、やるべきことが広範囲にあります。個社でバラバラにやっていると全部をカバーすることは厳しいということもあり、まずは『競争領域』と『協調領域』を区別し、協調領域についてはなるべく自工会中心で対応していこうということになりました。自工会で対応すべき協調領域で一番大きいのは



ユースケースの網羅的体系化

「ユースケースとは」

「自動運転関連の分科会で一番歴史が古いのはユースケースです。(自動運転シーンを具体的に記述する)ユースケースがないと、自動運転がどのようにふるまえば妥当なのか具体的な方向性が見いだせないで、まずはユースケースを網羅的に体系化していくこととなりました」

「ユースケースを各社が自動運転開発に利用することもありませんか」

「当然そうです。運行設計領域(ODD)を定めるときにどういったユースケースに対応しないといけないのか、そういったところの基礎データとして使えます。ユースケースは22年ぐらいたまにだいたい網羅できるようにになりますので、自動運転技術の開発効率も引きあがります。そうすれば、検討材料は同じわけですから各社の自動運転車のレベルがある程度のごとくでそ

ろうことになり、でこぼこな状態ではなくてある一定以上の自動運転車を自工会の会員各社が出せるようになります。これは

「ヒューマンファクター分科会ではレベル3実現に重要な運転交代要求について研究してきました

確実な運転交代要求

「システムが運転交代要求を出した後、ドライバーは何秒後

「現状の『トラフィックジャム・パイロット』からシステムを『ハイウェイ・シヨーフアー』に拡張するためにレギュレーション

「今回の自動運転は渋滞時のみですが、より高速域での実用化の見通しは

さらなる検証が必要

「現状の『トラフィックジャム・パイロット』からシステムを『ハイウェイ・シヨーフアー』に拡張するためにレギュレーション

「今回の自動運転は渋滞時のみですが、より高速域での実用化の見通しは

「今回の自動運転は渋滞時のみですが、より高速域での実用化の見通しは

「今回の自動運転は渋滞時のみですが、より高速域での実用化の見通しは

「今回の自動運転は渋滞時のみですが、より高速域での実用化の見通しは

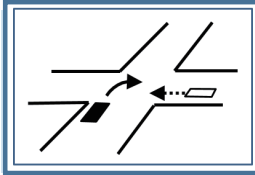


▲初の自動運転レベル3を実現したホンダ レジエント

■自工会内の自動運転部会の傘下分科会

1.ADユースケース 分科会
2015年6月～

- ・網羅的にUCの体系化 (自専道、一般道)
- ・交通流実勢調査システム開発貢献



2.AD Human Factor 分科会
2017年4月～

- ・システム 状態表示
- ・運転交代要求
- ・Dr.状態検知
- ・外向きHMI



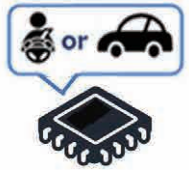
3.AD安全性評価 分科会
2018年4月～

- ・シナリオベース安全性評価
実環境観測DB
安全性論証基準
安全論証シナリオ体系



4.AD DSSAD対応 分科会
2018年6月～

- ・自動運転車に関する
作動状況記録保持
- ・使用目的、運用手法
関連部会との連携



5.AD道交法対応 分科会
2018年12月～

- ・日本国の交通ルール
(まずは運転操作関連)
に関する条文解釈
具体的な事例確認



6.AD法規対応 分科会
2019年3月～

- ・WP29 国際基準調和対応
(GRVA, IWG等)
- ・日本国の安全ガイドライン
保安基準対応



(C) Copyright Japan Automobile Manufacturers Association, Inc., All rights reserved.

PROFILE

横山利夫氏

専門領域: 電気・電子工学、自動車工学

経歴: 1979～本田技研工業(株)入社、(株)本田技術研究所に配属後、自動車用電子燃料噴射システム(EFI)の研究開発に従事。2000～Honda R&D Americas Vice President 2003～Honda Research Institute USA Presidentとしてコンピュータサイエンスの研究を担当。2005～(株)本田技術研究所 栃木研究所 上席研究員としてICT/ITS 領域の研究開発を担当。2008～未来交通システム研究室 室長、Compact City/Smart Cityの研究を担当。2012～(株)本田技術研究所 四輪R&Dセンター 上席研究員としてITS/自動運転の研究開発を担当。2014～日本自動車工業会 自動運転検討会 主査。2020～現在の所属および肩書に変更、業務内容は従来通り。2020～日本自動車工業会組織変更に伴い、自動運転部会 部会長。

「具体的な例はまだ申し上げられないですが、無線通信インフラを活用したり、無線通信経由で入ってくる情報を活用するとかを考えますと、これは自動車産業だけでクローズできるものではないでしょう。当然通信業界などいろんな情報ソースと連携していかないといいけません。次世代モビリティ委員会のコネクテッド部会などで異業種

「より高度な自動運転の実現に向け他業種との連携はどのように広がりますか」

との連携をやっていくという話になるでしょう。WP29でいま言われているのは自動運転車が市場に出た後もモニタリングをやるべきという議論が始まっています、そうなるべくとクルマがお客様に渡った後も情報のやり取りができる仕組みが必須になってきます。電動化においてもバッテリーのコンディションや充電ポインントの情報などユーザーに伝えないといけない情報は従来の内燃機関とは大きく異なってきます」

他業種との連携も



もしもの時に役立つ

クルマの給電機能

※ご確認ください情報

多くのお客様にご愛顧頂いている電動車（HV、PHV、EV、FCV）は、台風や地震等の自然災害時には移動手段としてだけでなく、電力インフラとして停電時の生活を支える事が出来ます。発災時の停電の際には、多くの電動車が電源として活用されている一方、給電機能を備えたクルマを保有頂いているお客様の中でも、「給電機能の事をよく知らない」、「使い方が分からない」といったお声を頂いております。自工会会員各社においても、電動車の給電機能の活用に関し、HPや販売店を通じてのご案内に一層努めて参りますが、もしもの時には確実にお手持ちの電動車から生活に必要な電源が確保できるよう、平時からご自身のクルマに搭載されている給電機能の種類と使い方をご確認[※]頂けますよう、何卒よろしくお願ひします。

- ① 車載の取り扱い説明書オーナーズマニュアル
- ② 各メーカーの車種給電機能の紹介HP

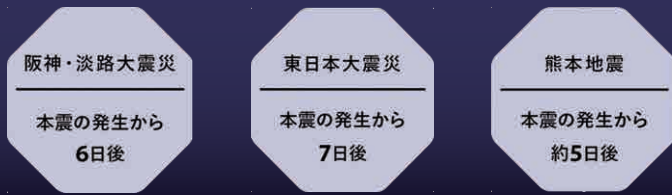
（発災時にはHPへのアクセスに制限がある可能性があります）
 能性がありますので、お役に立つ情報を印刷の上、車内に備えて頂く事をお勧めします）

- ③ お手持ちのクルマの給電装置の位置（コンソルト、外部給電口、別売りの給電器要否）

<ご参考1>

家庭の備えは、まず3日分。
 ライフラインの復旧には時間がかかります。

災害発生から3日間は人命救助が最優先。ライフラインの復旧・支援物資や道路の補修などはその後になります。だから家庭ではまず3日分、自分たちの暮らしを維持する備えが必要です。
 災害後の電力復旧にかかった日数^{*1}



・トヨタHP抜粋

（*1 出典：経産省 平成28年熊本震災への対応と 災害対応体制の構築に向けた取組）

・三菱自動車HP抜粋：DENDO コミュニティサポートプログラム

・経産省・国交省公表 「災害時における電動車の活用促進マニュアル」



<ご参考2> 災害現場で活躍する電動車



■トヨタ
令和元年台風15号の被災地

■日産
令和元年台風15号
千葉県大規模停電における日産自動車の支援について



<ご参考3> 給電システムの種類

種類	アクセサリコンセント		AC外部給電システム	DC外部給電システム
		非常給電システム		
コンセント 搭載位置	車内	車内	車外	車外
給電方法	コンセントに 直接家電製品を接続	コンセントに 直接家電製品を接続	給電端子に、 付属のヴィークルパワー コネクター等を差し込み、 家電製品と接続	給電端子に、別売りの 外部給電器を接続し、 家電製品を接続
給電能力	AC100V・1500W	AC100V・1500W	AC100V・1500W	DC6000~9000W
クルマの 状態	走行中および停止中 (走行可能状態)	停止中 (走行機能停止状態)	停止中 (走行機能停止状態)	停止中 (走行機能停止状態)

<ご参考4> 各社の給電車紹介情報まとめ(HPベース)



自工会・2021年

春の交通安全キャンペーンのご案内




一般社団法人日本自動車工業会(会長:豊田 章男、以下自工会)は、4月6日(火)~5月5日(水・祝日)までの間、政府の実施する春の全国交通安全運動*と連動し、「自工会・2021年春の交通安全キャンペーン」を実施します。

*主催:内閣府他、期間:4月6日(火)から4月15日(木)

■春の交通安全キャンペーン ~春の交通安全のおまじない ミル・ベル・カチット~

実施期間	2021年4月6日(火)~5月5日(水・祝日)
訴求内容	<ul style="list-style-type: none">四輪乗車中の交通死亡事故抑止に向けて、ドライバー及び同乗者に対し、後席を含めた全ての座席のシートベルト着用、ながら運転防止を訴求する。二輪乗車中の交通死亡事故抑止に向けて、二輪ライダー及び同乗者に対し、あごひもをしっかり締めるなど、ヘルメットの正しい着用や胸部プロテクターの着用推奨を訴求する。高齢ドライバーに対し、事故を未然に防ぐことを目的としたコンテンツにより注意喚起を図る。
スローガン	春の交通安全のおまじない“ ミル・ベル・カチット ” 車に乗ったら、ながら運転はせず、しっかり前を“ ミル ” 全ての座席でシート“ ベル ”トを、“ カチット ”締めよう。

■具体的内容

キャンペーンサイト	スペシャルムービーや、訴求テーマに基づく事故実態データが見られるキャンペーンサイトの開設 https://jama-cp-anzen.jp/ 高齢ドライバーの事故を未然に防ぐことを目的とした認知機能チェックリスト等を掲載	
YouTube	スペシャルムービーを掲載	
SNS 投稿	3/23(リリース日)、4/6(CP開始日)、4/28(GW前)にて大会並びに会員各社のSNSにて発信	

- *1 2020年 警察庁/JAF合同「シートベルト着用状況全国調査」
- *2 2019年 警察庁「携帯電話使用等に係る交通事故発生状況(令和元年中)」
- *3 2020年 警察庁「令和2年中の交通死亡事故の発生状況及び道路交通法違反取締り状況等について」

記者の窓



北海道新聞社

おざわ ひろかず
小澤 弘和

道内に戻ったら、何に乗ろうか

●18歳で免許を取ってから20年間余り、車5台を乗り継いできたが、3年前の東京転勤に当たり、車を手放した。それからというもの、北海道に戻ったら何に乗るか、というのが私の最大のテーマであり、楽しみでもある。

●昨年から今年にかけて、大手メーカーが「初の量産型EV」の発売を発表した。「honda e / UX300e / MX-30」。草分け的存在のアイ・ミーブは残念ながら生産を終了したが、リーフもある。これによりEVが私の「次に乗る車」の妄想（選択肢）に入ってくるようになった。

●満充電での走行可能距離は、バッテリー容量にもよるが、ざっくり250〜400キロ。買い物やゴルフに行くなどの普段使いなら、どうにかなりそうだ。前任地の札幌では、知人に呼ばれて室蘭に出かけることもあった。往復で250キロ。車の性能や季節にもよるが、これだとちょっと不安だ。

●とはいえ、移動中や出先で充電できれば問題はないので、充電場所を調

べてみた。地図情報大手の調査では、全国の充電スポット数は約1万8千カ所（20年3月末時点）とガソリンスタンド数の6割に上るのに対し、北海道内は750カ所、4割にとどまる。知床半島の付け根にある中標津町に勤務していた際は、妻の実家がある札幌までの約350キロの道のりを、車で5、6時間かけて帰った。高速のサービスエリアへの充電スタンド数も限られ、やはり心許ない。

●各メーカーも、2台目需要など、限定的な利用を想定するところも多い。私のように地方を基盤とする生活者は、まずはHVとPHVが現実的な選択肢になりそう。その次の車をどうするか考えるころには、固体電池などの技術開発によって、走行可能距離が格段に伸びていることを期待したい。

●一方で、カーボンニュートラルは喫緊の課題だ。EVは有力な選択肢だが、豊田章男会長が指摘した通り、8割近くを化石燃料に依存する日本

の電源構成では、EVがどんなに増えてもCO₂排出量は大きく減らない。道内にも自動車部品を作る企業や工場が複数あるが、性急なEVシフトは自動車産業界の雇用を脅かす懸念もあり、悩ましいところだ。

●経産省は昨年、2040年に全国で最大4500万キロワットの洋上風力の導入目標を示した。このうち道内は約3割を占める1465万キロワット。地域別で最大で、原発15基分にも相当する。ただ、そもそも道内では電力を消費しきれず、送電線容量が小さいため東北地方に送るのも限界がある。

●そこでの議論では、消費しきれない電力で水素を作ることが検討されていた。さまざまな課題はあるが、大量のグリーン水素を安価で安定的に作ることであれば、カーボンニュートラルにも貢献でき、道内への関連産業の集積も見込める。それに、もし実現すれば、私が次の次に乗る車の選択肢には当然、FCVが入ってくることになる。

