

info DRIVE ジャマガジン

Jamagazine

Japan Automobile Manufacturers Association



JAMA vol.51
2017
[June]

月号
6

コラム BEYOND

未来都市東京のモビリティ

写真特集

人とくるまのテクノロジー展2017 横浜

巻頭インタビュー

原田 曜平

「本気での対応策が必要である」

博報堂ブランドデザイン 若者研究所 リーダー

世界を、ここから動かそう。

BEYOND THE MOTOR

TMS

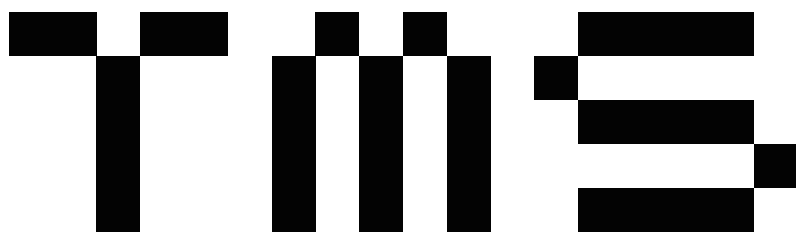
TOKYO MOTOR SHOW 2017

10.27~11.5 東京ビッグサイト

世界を、ここから動かそう。

クルマの進化は、これからどこへ向かうのだろう。その答えは、きっとひとつではない。もしかしたらそう遠くない未来、クルマという概念は今とはまるで違うものになるのかもしれない。けれど、思い出そう。クルマの本質とは何かを。それは人を動かすものだ。ココロを動かすものだ。私たちの可能性をひろげ、自由にするものだ。クルマが変われば、人やモノだけでなくもっと多くのものを動かせる。社会を前進させ、境界を超えて世界をもっと自由にできる。だからこそ東京モーターショーは、クルマという枠を超えて生まれ変わろうと思う。世界最先端のナレッジがぶつかりあい、新たなイノベーションやビジネスを生み出すイベントへと進化する。時代とともに成長しながらモビリティ産業の次のミッションを指し示す。さあ、回転数を上げよう。あらゆる境界を超えて、クルマの未来を拡張していく冒険のはじまりだ。

BEYOND THE MOTOR



TOKYO MOTOR SHOW 2017



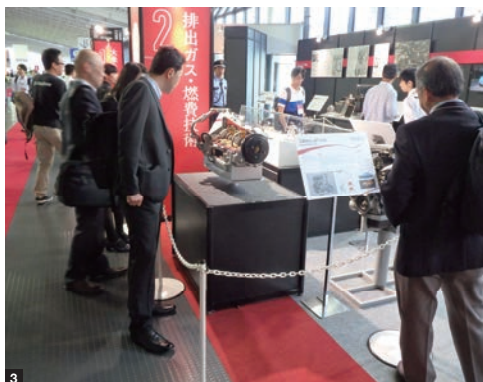
第45回東京モーターショー2017

会期：2017/10/27(金)-11/5(日) 会場：東京ビッグサイト www.tokyo-motorshow.com JAMA 

JAMAGAZINE 2017年 6月号

発行日 平成29年6月27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

博報堂ブランドデザイン 若者研究所 リーダー 原田 曜平氏

「“本気”での対応策が必要である」

08

写真特集

人とくるまの テクノロジー展2017 横浜

16

自工会リリース

エコドライブへの理解促進ツール
「やってみよう♪エコドライブ」

17

経産省からのお知らせ

平成29年度
企業活動基本調査

18

コラム BEYOND

未来都市東京のモビリティ

ローランド・ベルガー代表取締役社長 工学博士 長島 聡氏

19

記者の窓

「雪国の自動運転車」 北海道新聞社 加藤千茜

21

快挙、インディ500、HONDA 佐藤琢磨選手が日本人として初めて制覇

1 博報堂ブランドデザイン 若者研究所 リーダー 原田 曜平氏

2 インタビューに応じた現役の大学生3人

左から 石澤 眸さん・小林 萌里さん・澤木 武志さん

3 人とくるまのテクノロジー展2017 横浜 会場の様子

4 人とくるまのテクノロジー展2017 横浜 ZFブース

5 「やってみよう♪エコドライブ」 エコドライブって意外とステキ編

6 鈴鹿8時間耐久ロードレース2016スタート



博報堂ブランドデザイン
若者研究所 リーダー

はら だ よう へい
原田 曜平氏に聞く

“本気”での対応策が必要である

「若者のクルマ離れ」と言われるようになり、もう10年が過ぎた。すでに当時の若者は中年の領域に入る。この間、自動車業界もさまざまな対応策を講じてきたが、今もクルマ離れは言われ続け、その対象は広がりを見せている。このような状況下でマーケット分析の専門家である博報堂ブランドデザイン「若者研究所」リーダーの原田曜平氏が構造的な問題を指摘し、本格的な対応策の必要性を訴える。

若者と自動車～クルマ離れの実情

— 今回のインタビューでは原田氏の提案で、現役の大学生3人（石澤眸さん・法政大学2年／小林萌里さん・明治大学2年／澤木武志さん・慶応義塾大学2年）が出席し、クルマに関する感想を語っていただき、そこからインタビューを始めます



澤木

◎自分の中で、クルマの存在感はどう感じているか
関が充実していますから、クルマの必要性をあまり感じません。

都心に住んでいると電車など交通機関が充実していますから、クルマの必要性をあまり感じません。



石澤眸さん
法政大学2年



小林萌里さん
明治大学2年



澤木武志さん
慶応義塾大学2年



小林

免許証を持つていません。友達は何もありません。特に興味はないです。ただ、北海道の自宅にはクルマがあり、興味というのではなく、クルマがあるのが当たり前でした。



石澤

僕は神奈川県の大和市出身で、生活でクルマを使います。ただ、ここから都内の学校には電車通学。クルマより早く、便利だからです。クルマは友達と観光地に行くときに使うことがあります。都会では必要性を感じないけど、実家では必要です。

今の若者がクルマをどう見ているのか。その辺を掴めれば、若者にも売れるクルマが登場するでしょう。彼らの話を聞いていると、あつて当たり前という認識で、当たり前の中、クルマが埋没していると言ってもいいでしょう。すでに生活の中で存在が希薄になっている。「クルマ離れ」という言葉は、多分、2007年、日経MJが何かで、最初に言われたのだと思います。すでに10年が経過していま

す。その前に、もうクルマは普及していましたから、あつて当たり前というところがポイントではなく、もう少し違うところに主たる要因があると思います。

例えば、彼らが話したように東京では地下鉄網が発達し、物理的にクルマの必要性を感じない。また全国的に言うところ、経済的な問題もあります。これが一番の要因です。この10〜15年で日本中の給与は150万円ほど下がっていますから。

特に学生は親の庇護下でお小遣い生活です。また大学生で奨学金を貰っている人の割合が50%を超えます。

奨学金を受けていけば返済しなければなりません。経済的に厳しい。この3人はまだ恵まれている方だと思います。加えて、クルマが当たり前と言われたのは…。

「感動」「憧れ」がありませんか。スマホや洋服でもワクワク感が購買意欲を刺激します

「感動」が、以前のクルマが当たり前ではなかった世代と比べ

ると少ない。これは彼らが育った時期も関係しています。いわゆるミニバンが日本で普及した時期です。若者はスポーツカーや最新モデルに憧れるというイメージがあるかもしれませんが、彼らの多くは、クルマが塾や野球クラブ、買物、旅行などの送迎に使われ、便利な移動手段の一つという感覚です。クルマはスタイルや走りではなく、実用的な存在ではない。

これは社会構造の分野になります。これは社会構造の分野になります。これは社会構造の分野になります。これは社会構造の分野になります。





社会構造的にクルマの存在が危うい

ている若者が増え、都心ではクルマを購入する理由が見当たらない。これは自動車業界の努力不足ではなく、社会構造の問題ともいえます。若者研究所では海外も調査していますが、ニューヨークやロンドン、パリでもカーシェアが増え、先進国で同じようなトレンドがあります。この動きは、企業がどうこうできるものではありません。

「かつてマイカーを持つことに憧れた時代がありました。現在の都市生活では個人所有は非効率ともいえます」

もう都市部だけではありません。かつて地方は世帯当たり複数保有になっていました。しかし、この10年、地方でも複数保有は減少しています。経済的な理由が大きいです。今はSNSでつながっていますから、個人的なカーシェアができます。遠出はミニバン、近くの買物は軽自動車と、友達間の自発的なカーシェアが始まっているのです。07年頃から自動車販売は構造的な境界に入り、この間、都市部への人口流入が続き、地方の伸びも期待できない。

「市場構造の変化に伴い、自動車メーカーは国内販売網を拡大路線から、縮小均衡対応の内容充実型に見直して、キメ細かい販売施策を打ち出してきました」

「クルマ離れ」と言われて10年が過ぎ、もう二巡して、そろそろ増に転じるような感覚もあるのですが……。かといって若い人たちが急にクルマを購入するにはハードルが高い。価格、税金、免許証、保険、燃料代、駐車場代など、安い買物ではないですから。若者をターゲットにした施策も出されていますが、まだ「本気になっていないように思います」。

「クルマ離れ」を止められないのは、なぜでしょうか

自動車業界だけでなく、大手企業の多くが、本気で若者の分野に投資していません。味を変える、形を変える、新しい販売店を開設するだけでは不十分です。小手先の施策では、構造的に離れた若者を呼び戻せません。これまでの傾向を見ていると結局、目先の利益を追うことが優先され、市場規模の理論で、人

口の多い団塊世代、せいぜい団塊ジュニアくらいまでしか、ターゲットにできません。

とはいえ、10年後、20年後には若者が主役になります。投資というものは5年では短く、10年単位で取り組む必要があります。いつの時代でも、今の若者が主役になるというのは歴史が証明しています。先行投資は不可欠です。多くの若者が何を求めているか。「本気でキチンとやりましょ」と言いたいです。

少し回復の兆しもあります。一部ですが、学生でカーシェアをしているケースがあるようです。モーターショーにも少し若者が戻ってきた感触があります。この現象、野球と似ています。話題の「カーブ女子」です。今、球場には若者が増えていきます。しかし、野球好きだけでなく、ルールや出場選手を知らない若者も観戦しています。

「球場側の演出もありますが、いわゆるイベントの乗り上げや、ファンづくりの効果ですか」
フェス感覚で行っています。この現象が「カーブ女子」の人気です。熱心な地元野球ファン

もいると
は思います

が、要は赤い
ユニホームを

着てインスタ
グラムに載るの

が嬉しい。この
ノリで、モーター

ショーにも若者が
戻っているように思
います。

―これは好転の兆し
ですか

その兆しを本当に変えるには、
〃本気の施策が実行できるか
です。小手先の施策では兆しで
終ることが多い。ただ、そのよう
な、〃本気〃と思える動きは、ま
だ僕には見えません。

―若者をクルマに呼び戻すため
に、自動車メーカーには何が求
められているでしょうか

かつての成功体験を繰り返して
も、これからの時代、なかなか
うまくはいかないでしょう。テ
レビの地上波番組も視聴率で苦
しんでいます。このような中で
ドラマ「逃げ恥」(逃げるは恥だ
が役に立つ)はヒットしました

博報堂ブランドデザイン
リーダー
若者研究所 原田 曜平氏に聞く

が、要は草食男子の恋愛のしに
くさがテーマで、とても今の予う
ほいわけです。リサーチしてい
れば分かることです。ところが、
いまだにかつての恋愛を追うド
ラマもあり、そのようなドラマは
バイが少なくなるばかり。

―〃本気〃とは、若者が買えるよ
うな低価格、欲しくなるような
装備機能、そのようなものを覚
悟してつくれということでしょ
うか

それもあります。ただ、購入
の仕方、使い方も大事です。カー
シェアなのか、まだハッキリはし
ませんが…。一例として、旅行会
社で海外旅行代金の出せ払いと
いうのが好評で、またスキー場
のリフト無料券も人気でした。
クルマの性能機能以上に、購入

と使用の方法で、二層の工夫が必
要です。
―今、自動車開発では自動運転
が注目を集めています。また、環
境にやさしいことも話題になる
と思いますか

今の若者は慎重というか、臆
病です。飲酒運転、交通事故な
ど、クルマは危険なものとして
も認識しています。安全や環境
は重要なキーワードですが、そ
れだけでは高額なクルマを購
入するまでには至らないでしょ
う。憧れや自分のライフスタイ
ルに必要と感じるものでなけれ
ばならない。
とにかく、これまでの延長線
ではインパクトが弱い。新しい
ものでなければ、カンフル剤に
はなりません。例えば昔の銭湯

は廃れましたが、「スーパー銭
湯」は若者に人気です。仲間同
士や家族で行くようになってい
ます。また、「アイコス」(加熱式
たばこ)もあります。当初は中
高年男性が使用していましたが、
今では若者がおしやれケー
スに収納しての使用が増えてい
ます。サービスマンやスタッフが
若者たちを引き寄せたのです。い
わゆる消費離れと言われる中で
も成功例はある。

―戦後、自動車業界は人口増、保
有台数増という恵まれた環境で
成長しました

自動車業界だけではなく、多
くの産業が高度経済成長の人
口ボーナス期に大きく成長して
います。今も、この延長線上で
事業が進められていると思いま
す。クルマ離れと呼ばれた10年
前の若者は中年になり、この間
でクルマを購入した人もいたで
しょうが、いまだ離れたままの
人もいるでしょう。このまま放
置すれば、いざい高齢者のクル
マ離れも必ずきます。

―販売の現場、ディーラーでは
よく試乗を勧めます。クルマの





友達と家族が突破口で呼び戻す

形にあまり差はなくとも、加速性、乗り心地、操作性の変化を感じて欲しいのです

これは、若者の「クルマ離れ」の問題とは違つてでしょう。そもそも若者は運転経験が少なく、比較が難しい。試乗はすでにクルマを購入しているユーザーがターゲットです。

このように、それなりに間口を広げると、チグハグな施策にもなります。これまでの苦い経験を踏まえ、本気で若者をターゲットに捉えた方がいい。そして、まず1台、若者のマジョリテイから新車を開発してみよう。ただ、そこで単純に若者の意見を取り入れて新車を開発しても売れませんよ。あくまで若者の意見はリサーチで、そこから創造というか、新しいものをつくりあげなければなりません。難しいです。失敗するかもしれない。それでも、やらないうちには、見えてこないですから。

—我慢の時期を覚悟する必要がありますか。また小手先でも継続が大事と

厳しいと思います。高級ブラ

ンドを育てるより、難しいからです。若者対象では価格を抑えるのが前提になります。当面儲けは少なくなるでしょう。ただ、長期的に見れば、若者を呼び戻せばいずれ有望な顧客、市場になります。

—国内マーケットは少子化で、大きな伸びは難しく、企業は海外市場に目を向けています

先進国では日本同様に消費離れ、クルマ離れが始まっています。むしろ海外の方が経済格差は大きい。そこで国内の「クルマ離れ」を改善できれば、海外でも活用できます。「当たり前」になつた後の市場には、どのようなクルマが必要か。

◎これまでの話しを聞いての感想は

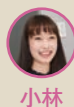


石澤

僕は免許を持っていますが、ペーパードライバーで正直、運転が怖い。だから自動運転になれば、乗りたいです。今のクルマは、あまり良さが分かりません。

—ちょい乗りのできるクルマがあれば、使いたい。最近、都内のタクシーが初乗り410円にな

り、友達と移動に使っています。友達とワイワイと話しながらの移動が好きです。ただ、田舎で結婚し、子供ができたなら、クルマを購入すると思います。



小林

高校時代、友人にシヨ（札幌）を見学したことがあります。カッコいいクルマが並んでいて、楽しかった。改造車を見て、頑張っている人の存在を知り、感動しました。でも一番はグルメコーナーのケーキで、美味しかった。

—運転ができたらいとは思いますが、自分だけのクルマは欲しくありません。家族や友達と一緒に旅をするときにクルマは便利だと思えます。



澤木

これまでを振り返って、クルマでドキドキしてこなかった。友人にモータースポーツ好きがいますが、熱心に説明されても共感できない。小さい頃からの切っ掛けづくりが大事では…。

—ただ、郷里の半田市で就職したら、クルマを持つと思います。東京で就職したら持ちません。都会でクルマを持つことは便利というより、面倒なことが多い。

—クルマに「友達」と「家族」は、いい視点です。マイルドヤンキーが流行ったところ、全国の若者に草の根インタビュー調査を実施しました。そこでの若者の実態は、スピードや運転に、思うたよりも関心がなく、その分、価格を安くしてくれた方がいいというものが多かった。加えて、室内空間を広くして欲しいという要望も多かった。何故、それほど空間にこだわるかというと、友達をみんな乗せたいからです。みんなと一緒に出掛けられることを重視していました。

—地方で軽自動車のハイトワゴンが売れているのは、その辺の影響ですか

—本当はミニバンの方がいいのですが、価格や税金が安いから軽を選択しています。

—若者ターゲットで、うまくいっている消費は、やはり「友達」関連が多い。「リムジン女子会」や、ホテルの「ナイトプール」は割高ですが、「友達」同士での使用が増えています。加えて、「家族」も大事です。昔のように親子は断絶していません。今の若者は反抗期が少なく、親と仲良



しです。そこで家族での移動手段として、クルマは重要になります。親が子のために、あるいは子が親のために購入してもいいでしょう。

「キーワードは「友達」と「家族」ですか

これはクルマに限らず、重要なファクターです。そのあたりは、自動車メーカーも何となく、売れ行きから分かってはいるでしょうが、施策的にまとまりに欠けるというか、本気の度合いが足りない。大きい会社であつても組織の弊害でしょうか、結局、小手先の施策に陥り、継続性も図れなかつたりします。本気の例ですが、「グーグ

ル」があります。検索エンジンで儲け、他の分野は赤字でも投資を続けています。しかし、それが企業価値を高める。日本企業の役員制度では、なかなか難しいと思います。今、日本では「AbemaTV」が注目を集めています。ゲームで儲けた資金を使い、毎年数百億円を投資します。かつて他の企業が手掛けて頓挫した分野です。成功するかは未知数ですが、本気の姿勢が伝わります。

◎自動車業界に言いたいことは

小林 運転免許証の取得が、これまでよりも、簡単になったら、ドライバーは増えると思います。

石澤 アプリで登録するだけで、簡単にクルマが使えるようなカーシェアがあれば、都会でもクルマを使うようになると思います。

澤木 クルマには直接関係ないようなイベントでも、そこにクルマを展示すれば、若い人たちとクルマの接点が増えます。興味がある、ないで違いますが、なかなかクルマの情報は伝わっていません。

聞く
原田 曜平氏に
博報堂ブランドデザイン
若者研究所 リーダー

「若者をクルマに戻すには、免許、購入、保有、利用などさまざまな分野が絡みます。本気」というのは、総合的に取り組む必要があります。

今からでも遅くはありません。リサーチを通して問題点を把握し、若者と正面から向き合うことです。産業界で自動車メーカーは宣伝、広報活動に熱心です。しかし、クルマの情報が伝わらないという若者がいます。要は、これまでの手法の見直しが必要です。本気」というのは、当然いろいろな施策を束ねることになるでしょう。社会的な構造的な分野にも踏み込みますから、小手先では乗り越えられません。クルマの魅力を若者に認知させるには、それを引き出す長期的な戦略が必要です。今こそ、本気で取り組んで欲しい。若者をターゲットにしないようでは、その産業の将来が危うい。

profile



博報堂ブランドデザイン 若者研究所 リーダー

はら だ よう へい
原田 曜平

「マイルドヤンキー」「さとり世代」の名付け親で、若者のトレンドや文化の分析には定評がある。2001年に博報堂入社、ストラテジックプランニング局、博報堂生活総合研究所、研究開

発局を経て、博報堂ブランドデザイン若者研究所のリーダーに就任。多摩大学非常勤講師も務める。慶応義塾大学商学部卒。東京都出身。1977年生まれ。



マツダ
コスモスポーツ (1967年型)



日産
ブルーバード (1979年型)



トヨタ
クラウン (1955年型)



スバル
インプレッサのホワイトボディ

国内最大の自動車技術展「人とくるまのテクノロジー展2017 横浜」(自動車技術会主催)が5月24~26日の3日間、パシフィコ横浜(横浜市西区)で開催された。26回目となる今回は、国内外の部品や素材、開発・ツールメーカーなど562社が出展。また、来場者数は展示会が90,687人、学術講演会が6,130人となりいずれも過去最高を更新、最新の自動車技術に対する注目度の高さが示された。(各メーカーのブース担当者には「わが社の未来カーづくり」で聞いています)



自動車技術会
常務理事
窪塚 孝夫氏

profile

1976年日産自動車に入社、専門技術は車両のNVH。2008年同社総合研究所、社会・フロントティア研究所所長を最後に退職し、自動車技術会常務理事に就任。
群馬県出身、東京大学工学部航空工学科卒、1952年生まれ。

— 今回の「人とくるまのテクノロジー展」は3日間の来場者が10万人に迫る勢いを見せました。出展は過去最高の562社(1175小間)と盛況な3日間でした

今回は自動車技術会の創立70周年記念に当たる特別な展示会でした。ここ数年は出展を希望する企業が多く、ウェイティングリストでお待ちいただいている状況が続いています。そして開幕し、3日間を盛況なうちに終わることができて、大変嬉しく思っています。お蔭様で来場者にも出展者の方々にも好評をいただきました。前日の準備段階から今回は、これまで以上

に出展企業が力を入れていているという印象を持ちました。初日の一般入場前でも、各ブースの朝礼やミーティングが活発で、すでに開場しているような熱気を帯びた雰囲気でした。例年のことですが、学術講演会も同時に開催し、会場であるパシフィコ横浜の会議棟、展示会場をフルに活用しました。

— 自動車の最先端技術や新素材が注目を集めているからでしょうが、会場内は終始混み合っていました

当初から心配していたのですが、会場内は非常に混み合いました。実は、開催2カ月前の出展

企業説明会で、通路が狭くなりまして前もって謝罪しました。嬉しい悲鳴ですが、その予測は当たり、大盛況だったわけです。会場内はポジティブな雰囲気でした。景気は不透明と言われま

すが、自動車産業の技術分野は、そのようなことはない。既存の技術に加え、新規分野、新素材系の展示も相次ぎ、良い技術を出そう、良い製品を見せよう、と各社が積極的でした。日本の自動車産業、自動車技術は元気だと実感しました。

— 「社会が変わる 技術が変わる くるまが変わる」という主催者企画のテーマもありました



会場のパノラマ横浜は多数の来場者でにぎわった



が、特にEV(電気自動車)、FCV(燃料電池自動車)や自動運転関連、新素材が注目だったように思います

関心が高いことは間違いないですね。これらの関連ブースは盛況で活気がありましたから。新しい分野は新規参入のチャンスになります。いまや化学系企業は出展の常連組です。個人的には軽量化対応で新素材の展示ブースが面白かったです。新しい技術や新素材の開発競争では新規参入もありませんが、一方で、土俵は渡さない」と従来の業種もいっそう頑張ります。この競い合う姿を同時に見られるのがテクノロジー展です。

—もともとは自動車の部品素材、計測関連を主体にした展示会で始まりましたが、完成車メーカーが展示する意味は

完成車メーカーや大手部品メーカーには展示会の企画委員会のメンバーに就任いただいており、主催者側の立場ともいえません。部品や素材メーカーなどを迎えて入れているのです。完成車メーカーの出展は重要な意味を持っていきます。それぞれ知りたいことが多く、展示会は技術者の交流の場として有益な場所でしょう。自動車の開発から商品化まで、いろいろな会社、技術、人材が関わります。完成車メーカーと部品素材メーカーの関係は複雑で幅広く、分かりにくい面があります。工学系大学の先生が、テクノロジー展なら、学生さんたちにも分かりやすいと話されていました。工業高校の先生が生徒を連れて見学に来られることもあります。

—今回の実績を踏まえ、次回に向けて構想を練られていると思えますが、今後の課題は

さらなる内容の充実を目指すため、事務局としては、それを引

き出す新たな施策を考えなければなりません。研究、開発の世界は主役が1年で大きく変わり得る分野です。毎回、最先端にスポットが当たるようにしなければなりません。

—自動車産業の特徴として国境を越えた取引は珍しくありません。テクノロジー展の方向性として国際化は課題では

現在でも海外部品メーカーが出展し、海外の在日大使館が取りまとめている関連のブースもあります。来場者では韓国、中国などのアジア系が増えていきます。海外の方が来られても困らないように、出展企業には展示品の英語表記や英語の話せる説明員の配置をお願いしています。今回はカナダの国際貿易大臣が来日されるなど、海外からの注目度は確実に上がっています。これまでも受け皿づくりに力を入れましたが、今後はテクノロジー展の国際化も考えていかなければならないと思います。

—加えて、もう一つの顔。テクノロジー展は学術講演会との同時開催が特徴で、展示会の価値

を上げていると思います。自動車エンジニアが全国から集い、最先端の部品素材まで見学できる。エンジニアが所属会社や団体の枠を超えて交流し、幅広く部品、素材を見られるわけです。エンジニア育成の視点でも将来の自動車開発に非常に有益だと思えます。これまで以上に学術講演会との連携を図り、お互いの相乗効果を推し進めたい。

—自動車技術会は創立70周年を迎えました。会員数は約5万人を超えています。この点からもテクノロジー展の充実は重要です

正式名称は、自動車技術展…人とするまのテクノロジー展です。自動車技術会としては最大のイベントです。会員から、出展企業から、自動車産業界からの期待を日々感じます。テクノロジー展は1992年に第1回を開き、当時出展社は74社(100小間)でした。これまでの右肩上がりの成長を維持し、創立100周年に向けテクノロジー展の躍進を続けなければなりません。

トヨタ自動車



新型プリウスPHVのパワーユニット

省エネ、燃料多様化への対応の取り組み「トヨタ環境チャレンジ2050」や、電動車両普及の要と位置づける新型「プリウスPHV」のユニット、走りと環境性能を両立した新型パワートレーンとともに、先進安全技術、自動運転技術の開発状況を豊富な展示物などで紹介。



新型パワートレーン

担当者
フタコ

先進技術開発カンパニー
先進技術統括部
技術シナリオ企画室 主幹

松永 健司氏

当社が将来に向けて注力することを「トヨタ環境チャレンジ2050」としてまとめました。サステイナブルな社会の実現には、交通事故や渋滞、高齢化社会、バリアフリーなど様々なテーマの解決が欠かせません。これらに取り組みながら、楽しく走れる車づくりを目指します。



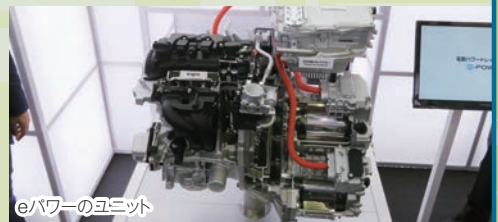
トヨタ環境チャレンジ2050の紹介パネル

車の電動化、知能化を通じた環境負荷低減や事故ゼロへの取り組みを「セレナ」「ノートeパワー」の実車、ユニットの展示などを通じて紹介。バーチャルリアリティを活用して、セレナの自動運転技術「プロパイロット」を疑似体験してもらうエリアを用意した。

日産自動車



ノートe+



e+パワーのユニット



新型セレナ

担当者
フタコ

企画先行技術開発本部
技術企画部 主幹

秋月 勇人氏

世の中の様々な技術が進化していくと、モビリティそのものが変化するので、これに見合った車づくりを考えます。車単体ではなく異業種や自治体、公共交通との連携なども視野に入れた開発が必要です。自動運転を通じてオープンイノベーションが大きな鍵を握ると思います。

本田技研工業



レジェンドベースの高速道路自動運転システムの実験車両

本田は2015年に高速道路で行った自動運転システムの実証実験車両を展示したほか、信号情報活用運転支援システムを紹介した。ロボット芝刈機「ミーム」やハンディータイプ蓄電機を参考出品した。来場者は二輪車安全運転教育機器「ホンダライディングトレーナー」を体験した。

担当者
フタコ

本田技術研究所 四輪R&Dセンター
開発戦略室 チーフ

渡邊 和男氏

本田は、「すべての人に交通事故ゼロと自由な移動の喜びを提供する」ことを目指しております。先進安全技術の適用拡大、2020年に高速道路での自動運転技術を実現していきます。また2030年をめどに四輪車販売台数の3分の2を電動化することも目指しています。



ミーム



ホンダライディングトレーナー

マツダ



新型CX-5



SKYACTIV-D2.2

マツダは新世代クリーンディーゼルエンジン「SKYACTIV-D2.2」やエンジンでシャシー性能を高める制御技術「Gベクタリング・コントロール」、先進安全技術「アイ・アクティブセンス」、魂動デザインを際立たせるソウルレッドクリスタルメタリックなどを紹介した。耐食性短期評価装置も展示した。



耐食性短期評価装置

人間・ドライバー中心で、走る喜びと優れた安全、環境を提供することを考えることが、今後マツダの車づくりの中心になっていきます。車はドライバーをアシストする役割を果たしながら、マツダは車を運転する楽しさを追求する会社になっていくと思います。技術もドライバーのためであると考えています。

担当者コメント

商品戦略本部 技術企画部
技術戦略グループ
アシスタントマネージャー
大森 正志氏

SUBARUは、新型「インプレッサ」と、インプレッサから採用した「スバルグローバルプラットフォーム(SGP)」を展示した。SGPは安全性と動的質感を向上する新プラットフォーム。これに用いた設計技術や鋼板の強度の違いなどをプラットフォームの実物を使って紹介した。

SUBARUの車が原因となる死亡事故ゼロを目指します。ドライバーはもちろん、歩行者の命も守れる車をつくりたいです。車でどこかに遊びに行く時も、事故が起きた瞬間に予定は台無しになってしまいます。その意味で、安全な車というのは楽しさにもつながると考えます。

担当者コメント

第一技術本部 技術開発部
主査
角田 隆氏



SUBARUが考える安全思想を紹介

スバル SUBARU



SGPに採用した技術、インプレッサの性能向上に貢献している



2016年に発売した新型「インプレッサ」の実車展示

三菱自動車



2月に一部改良した「アウトランダーPHEV」の実車展示の様子



三菱自らが得意とする4WD、4輪制御技術、電気自動車(EV)を中心にEVを構成

三菱自動車は、人工知能技術やコネクテッドカー技術を活用した「AIパーソナルアシスタント」を出展。運転サポート情報を提供するほか、対話もできるというデモンストレーションを実施した。また2月に発売した新型「アウトランダーPHEV」もアピールした。



AIパーソナルアシスタント「RISA」のデモンストレーションには、人だかりができた

私自身ずっと「パジエロ」に乗ってきました。三菱自の四輪制御技術は、走破力や走行安定性を確保しながらも、操作する楽しさも残しているからです。車はますます自動化されて便利になっていくと思うのですが、この運転の楽しさという魅力の部分も残ってほしいです。

担当者コメント

CSR環境部 環境活動グループ
エキスパート
森久雄氏

スズキ



新型ワゴンR



軽初のヘッド・アップ・ディスプレイ

今春、全面改良した新型「ワゴンR」のマイルドハイブリッドやヘッド・アップディスプレイをはじめ、大型スポーツバイク「GSX-R1000R」とそのエンジンのカットモデル、船外機といった四輪、二輪、マリンの主力製品の実機展示などを通じて最新技術を公開した。



GSX-R1000R

「軽」はエンジン開発を基調として燃費・環境技術の向上に取り組んでいます。将来は軽自動車でも電気自動車、ストロングハイブリッド車、燃料電池車が求められることが考えられます。こうしたお客様ニーズに備えながら、今後も技術開発に磨きをかけていきます。

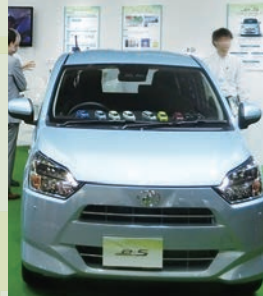
技術支援部
技術教育課長
宮井 研二氏

ダイハツ工業は新型「ミライース」と新型「トール」を展示した。今年発売したミライースは、旧型比約80キログラムの軽量化に貢献した技術を紹介。トールはコンパクトカーながらも広い室内空間、様々なシートアレンジ、低床フロアなど使い勝手の良さをアピールした。

ダイハツ工業



軽で培った小型車づくりのノウハウも紹介



安全装備も拡充した「ミライース」



昨年発売した小型乗用車「トール」

「軽」はエンジン開発を基調として燃費・環境技術の向上に取り組んでいます。将来は軽自動車でも電気自動車、ストロングハイブリッド車、燃料電池車が求められることが考えられます。こうしたお客様ニーズに備えながら、今後も技術開発に磨きをかけていきます。

善野 誠氏

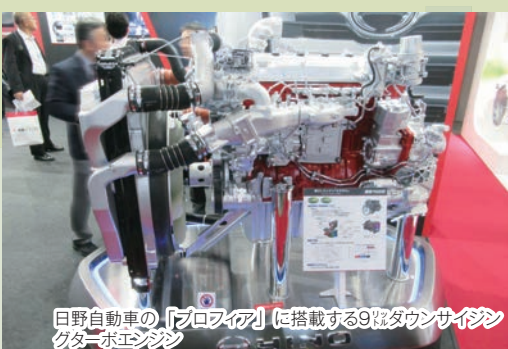
管理センター総務・安全・健康室
主査

日野自動車

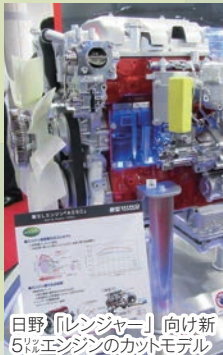


日野自動車ブース

日野自動車は、全面改良して4月に発表した大型トラック「プロフィア」と中型トラック「レンジャー」のエンジンとマフラーをそれぞれ出展した。2段過給ターボチャージャーなど燃費性能を高める新技術を実物を使って解説した。またビデオを使い、衝突回避ブレーキなど安全技術も紹介した。



日野自動車の「プロフィア」に搭載する9ℓダウンサイジングターボエンジン



日野「レンジャー」向け新5ℓエンジンのカットモデル

商用車は、お客様の使い勝手を向上するのが大前提。自動運転の技術は進んでいくと思いますが、法整備など社会受容性の進展が普及の鍵になると思います。次世代パワートレインにも期待していますが、電動化や燃料電池の導入はインフラの整備と共に推進する必要があると考えています。

技術管理部
技術企画グループ主管
堀内 正則氏

いすゞ自動車



いすゞ自動車のブース



いすゞの安全技術をデモで体感できる

大型トラクターヘッド「ギガ・トラクター」を設置し、試座と先進運転支援システムのデモ体験を実施した。普段大型車に乗る機会が無い技術者を中心に使い勝手などを解説した。パネル展示では、横Gで横転の危険性を感知する「ロールオーバーウォーニング」をはじめとする安全機能や経済性、環境性能をアピールした。



国内でいすゞのみが生産する大型車向けCNGエンジン

ドライバー不足が取り沙汰されているため、自動運転や隊列走行技術が進むと考えています。商用車は物を運ぶ車という前提があるため、効率の良い輸送手段に進化すると思います。大型トラックの電気自動車化は大きなものを動かせる電動パワーユニットの開発が必要だと思います。

担当者コメント

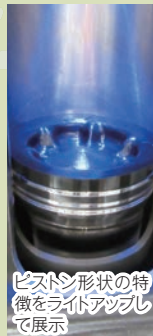
開発技術企画部 技術情報グループ
シニアエキスパート
伊東 宏氏

UDトラックスは、エンジンのカットモデルを使い、新形状ピストンや先進燃料噴射システムなどの燃費環境技術を紹介した。また、今年4月に改良した大型トラック「クオン」のスタートとなった「クオン・ビジョン」のスケールモデルを展示し、コンセプトモデルと変わらない先進性と躍動感のあるデザインを強調した。

貨物の小口・多頻度化やドライバーの高齢化など、輸送業界の課題を解決する手段として自動化があります。自動運転に関しては、トラック特有の技術的な課題を解決すると共に、制度やインフラの整備と歩調を合わせて実用化を目指していきます。社会に与える影響をしっかりと見据え、確認しながら、輸送産業をサポートする良いパートナーとなることを目指して開発を進めます。

担当者コメント

UDトラックステクノロジー
サイトマネジмент
樋口 真文氏



ピストン形状の特徴をライトアップして展示

UDトラックス



UDトラックスのブース



エンジンのカットモデルで先進技術を紹介

ヤマハ発動機



マグネシウムキャストホイールリア



YZF-R1のスケルトンモデル

ヤマハ発動機は外販向けに鋳造技術をアピールした。マグネシウム製のホイールやリアアームを採用した supersports「YZF-R1」のスケルトンモデルや、世界初のオールアルミニウム製「ダイヤモンドシリンダ」などを展示した。アルミ使用率の高い船外機「F350AET」も注目を集めた。



F350AET

バイクに使われる材料は鉄からアルミニウム、マグネシウムへと変わり、いずれはCFRP（炭素繊維強化プラスチック）の技術が採用されると想像してきます。当社は軽量化にこだわって来ました。新しい技術の引き出しをつくり、いつでも出せるようにつけておきたいと考えています。

担当者コメント

生産本部 EG製造統括部
磐田第1製造部 推進課 外販調達係
齋藤 拓雄氏



2020年と目される「自動運転元年」

「人とくるまのテクノロジー展2017横浜」では、自動車業界の大きな変革のきっかけになると期待される自動運転をはじめ環境、安全、快適性、走りの楽しさの実現にむけた最新技術をサプライヤーらが披露した。各社は、自動車メーカーのニーズを踏まえた上で独自のアイデアを盛り込みながら、2020年と目される「自動運転元年」をにらんだ技術を提案するなど、自らの持ち味を生かしつつ車の進化の方向性を打ち出した。

ZFブース

一 電動化

電動化では、コストメリットの高い環境対応手法として、48V系電源を搭載したマイルドハイブリッド車（マイルドHV）が注目を集めた。電装系を12V系からより高圧なシステムに転換することで、既存のマイルドHVに対し送電効率やアシスト力を高められることがメリットだ。国内市場はストロング式HVが主流だがマイルドHVへの関心も高まっており、早ければ19年度に量産可能という見方があった。



クラリオンのHMI

二 情報化

コネクテッドカーに象徴される車の情報化では、車両が入手した情報を、乗員に安全に確実に伝える手法の確立が問われている。コックピットモジュールの大手サプライヤーは、メーカークラスターやセンターデー



ZMPの自動運転実験車「回ホカー」

スプレー、ヘッドアップディスプレイ（HUD）、電子ミラー用モニターなどで構成するHMI（ヒューマンマシンインターフェース）を出展、情報伝達の方を提案した。

20年の実用化を想定して開発した展示会用のデザイン見本ではなく、実際にカーエアコンのHVAC（暖房・換気・空調）や、HUDなどを組み込み設計しており、開発担当者は「今すぐ車載して活用してもらえるクオリティを実現した」と自信を示した。

自動運転時代に向けて

自動運転時代に求められる内装部品を模索する動きがあった。樹脂部品メーカーや素材メーカーが自社の技術を車の形にしてアピールするため、相次



市光工業は各社向けライトモジュール製品を展示

ぎコンセプトカーを作り展示した。運転席や助手席の前に全面ディスプレイを配置するなど、自動運転やコネクテッドといった技術の普及が見込まれる10年後をイメージしたコンセプト車もあった。合わせガラスの中間膜に有機ELを塗布して文字や図形を表示するHUD、必要な情報を適宜、内装材の表面に浮かび上がらせるように表示する手法など、様々な情報表示のアイデアがみられた。

電装系や駆動系などの部品メーカーも、自動運転関連の技術、製品の展示に力を入れた。大手電装メーカーは、自動運転のフェールセーフを確保するため2重系統のモーター、電子回路を備える電動パワーステアリング（EPS）をシミュレーションを交え紹介した。一方に問題が生じて、もう一方でアシストを継続し、スムーズな操舵を維持することがねらいという。



TPRブース



リケンブース



カワミツカシセイのヒューマンマックスリアル



東レ 素材コンセプトカー



ヒューマンエクス・イン
ベータタイプ・ソリューション
高齢者タミー（開発中）



旭化成 コンセプトカー

一安全

ドライバー体調のモニターと高度な運転支援を連動して事故の未然防止を図るシステムが展示された。運転者の異常を検知した際、後輪操舵を利用して車両を路肩に自動退避させて、衝突事故を防止する。緊急停車する場所の安全性も確保しなければならないため、周辺の道路監視システムとの融合を図りながら、実用化を目指す。

安全性向上に貢献する技術の開発も目立った。大手ヘッドランプメーカーは、新型高級クラスに採用されたヘッドライトユニットを公開。左右に3基ずつLEDユニットを組み込み、配光範囲を最適化して視認性を向上する。ハイビーム専用ユニットを廃し、遮光

板の切り替えてロー/ハイビームを切り替える機構を取り入れ、省スペース化につなげた。海外勢も新技術を活発にアピール。独の大手総合サブライヤーは、カメラやレーダーなど予防安全関連に加えて、カーテニアバッグなど、衝突安全装備も披露し、システムサプライヤーとしての強みを示した。

米の電装部品メーカーは、車載カメラの画像伝送にマッチした高速伝送用コネクタや電気自動車（EV）、プラグインハイブリッド車（PHV）の充電用プラグ、インレットをアピール。充電用プラグとインレットは欧州メーカーに採用されており、日本でも販売を始めた。「欧州での電動化の動きが世界に波及し、日本メーカーからの需要も高まっている」（担当者）という。

さらに、自動運転に関連してUSB2.0やイーサネット高速通信の採用拡大をにらみ最新型のコネクタを紹介した。

今後の複雑、高度化に対応して

自動運転や実路走行排ガス試験（RDE）の義務化など複雑化、高度化する自動車メーカーの開発案件を支援するため、エンジンリアリングや試験計測を手掛ける各社がさまざまな解決手法を提案した。電動化技術の開発受託の案内、高効率な排ガス計測システムの公開など、特徴的な強みを持つ技術を打ち出し、ビジネスチャンスの拡大に取り組んだ。

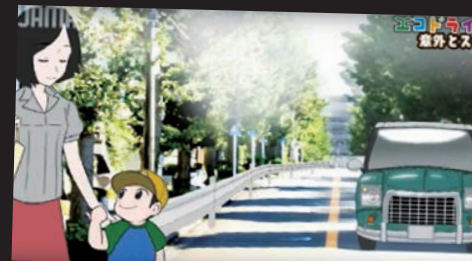
ガソリン車とは異なる周波数の音を発する電動系車両の普及に伴い、音を可視化する計測装置のニーズも拡大している。計測器メーカーから「快音化に対するニーズがピークを迎えた」という声があがるなど、車づくりで音響チューニングがあらためて重視されているという。

エコドライブって意外とステキ編

エコドライブの重要性を紹介。簡単に実践でき、メリットがあることや、事故低減にも繋がることを紹介。



「エコドライブの重要性」について話している



横断歩道の親子に道を譲る

知ってお得!エコドライブ How to編

普段の運転シーン(出発前、ドライブ中、減速・停止時)で簡単に実践出来るエコドライブ10を紹介。



エコドライブしない男に怒っている



カーナビと燃費表示

エコドライブ10のススメ⑤
ふんわりアクセル
「eスタート」

エコドライブのすすめ

http://www.jama.or.jp/eco/eco_drive/



一般社団法人日本自動車工業会
(会長:西川 廣人、以下自工会)
は、エコドライブの理解促進を図るため、ホームページにアニメーション動画「やってみよう!エコドライブ」を掲載しました。

日本政府は2030年度の温室効果ガス削減目標を定めました。自工会は自動車の燃費改善や次世代自動車の普及に努めており、ですが、自動車を効率的に使っていたくことも重要と考え、エコドライブの実施率が低い傾向にある10代~30代のユーザーの皆様にご理

日本自動車工業会・エコドライブへの理解促進ツール
「やってみよう!エコドライブ」
掲載のご案内

解・実施いただくことを目的として、「アニメーション動画(やってみよう!エコドライブ)」を制作しました。

今回制作したアニメーション動画は、登場するキャラクターの掛け合いを通じてエコドライブを理解しやすい内容としており、①エコドライブの重要性とメリットを紹介する「エコドライブって意外とステキ編」、②ドライブ中などの運転シーンで簡単に実践出来ることを紹介する「知ってお得!エコドライブHow to編」、③地球温暖化の原因と影響、その対策を紹介する「地球温暖化対策編」の3部構成となっています。

今後、できるだけ多くの方々にご覧頂けるよう、自工会HPの掲載に加え、関係する団体等にも掲載を協力いただきたいと思います。

経済産業省からのお知らせ

平成二十九年経済産業省企業活動基本調査に御協力ください

経済産業省大臣官房調査統計グループ

経済産業省では、我が国企業における経済活動の実態を明らかにし、経済政策等各種行政施策の基礎資料を得ることを目的として、平成四年以降「経済産業省企業活動基本調査」（基幹統計調査）を実施しており、平成二十九年も実施いたします。調査に対する御協力をお願いいたします。

○実施期間…平成二十九年五月十六日から七月十五日まで

○根拠法令…統計法（平成十九年法律第五十三号）

○調査目的…我が国企業における経済活動の実態を明らかにし、経済産業政策等各種行政施策の基礎資料とします。

○調査対象…経済産業省が所管する産業（別表）に属している事業所を有する「従業者五十人以上かつ資本金三千万円以上の企業」。

○調査結果…平成三十年一月に速報を公表予定。

○調査方法…対象の企業へ調査関係用品を直接郵送します。

※調査票の提出は、紙調査票のほか、インターネットからオンラインで提出することもできます。

※調査票に記入していただいた事項の秘密は、統計法により厳重に保護されますので、御協力をお願い申し上げます。

（別表）

この調査は、鉱業・採石業・砂利採取業、製造業、電気業・ガス業、卸売業、小売業、クレジットカード業・割賦金融業のほか、左記の産業の括弧内の業種が対象になります。

○飲食サービス業（一般飲食店、持ち帰り・配達飲食サービス業）

○情報通信業（ソフトウェア業、情報処理・提供サービス業、インターネット附随サービス業、映画・ビデオ制作業、アニメーション制作業、新聞業、出版業）

○物品賃貸業（産業用機械器具賃貸業（レンタルを含む）、事務用機械器具賃貸業（レンタルを含む）、自動車賃貸業（レンタルを除く）、スポーツ・娯楽用品賃貸業（レンタルを含む）、その他の物品賃貸業（レンタルを含む））

○学術研究、専門・技術サービス業（学術・開発研究機関、デザイン業、エンジニアリング業、広告業、機械設計業、商品・非破壊検査業、計量証明業、写真業）

○生活関連サービス業、娯楽業（洗濯業、その他の洗濯・理容・美容・浴場業、冠婚葬祭業（冠婚葬祭互助会を含む）、写真プリント、現像・焼付業、その他の生活関連サービス業、映画館、ゴルフ場、スポーツ施設提供業（フィットネスクラブ、ボウリング場など）、公園、遊園地、テーマパーク）

○教育、学習支援業（外国語会話教室、カルチャー教室（総合的なもの））

○サービス業（廃棄物処理業、機械等修理業、職業紹介業、労働者派遣業、ディスプレイ業、テレマーケティング業、その他の事業サービス業）

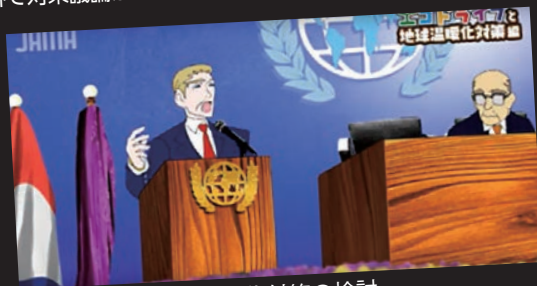
問い合わせ先 経済産業省大臣官房調査統計グループ企業統計室 電話〇三（三五〇一）一八三二

地球温暖化対策編

地球温暖化の原因や国内外で対策議論が行われていることを紹介。国民一人一人が行うエコドライブも対策の一つ。



火力発電所から CO₂ 排出（原因と影響）



温暖化対策の検討



地球上の現状を理解する

ております。また、東京モーターショーなどの各種イベントで放映し、エコドライブの理解促進を図ってまいります。

△ご参考▽

昨年日本政府は、パリ協定を批准し、2030年度の温室効果ガス（greenhouse gas、以下GHG）削減目標（2013年度比▲26%（運輸部門はCO₂排出量▲約28%）の達成に向けて、地球温暖化対策計画を策定しました。同計画は運輸部門の取組として「自動車単体対策」や「道路交通流対策」を始め、「国民運動の展開」の一環としてエコドライブの推進等が掲げられています。

自工会でエコドライブの実施状況についてアンケート調査を実施した結果、若年層ほどエコドライブの理解や実施率が低くなる傾向にあることがわかり、若年層にエコドライブに親しみをもってもらえるよう、アニメーションを制作しました。



未来都市東京のモビリティ

朝、どこからともなく無人のポッドやバスが家の前までやってくる。未来都市東京の1日の始まりだ。多くの車は電気自動車となり、目的地さえ入力すれば

の始まりだ。多くの車は電気自動車となり、目的地さえ入力すれば
ドライバー無しで進む無人運転だ。到着したら車寄せで降り、駐車する必要もない。車内スペースが広がり自在に使える。疲れないし、移動中に何でもできる。ポッドもバスも停留所やダイヤがない需給に基づきダイナミックルー

渋滞解消のために考えられた工夫だ。旧線路は2層構造に、1層目は荷物の搬送用ミニポッドが、2層目はホームと同じ高さで、人が乗るポッドが走る。排気ガスのない電気自動車ならではの。ポッド間通信により、ホームでの乗り降りを含め、渋滞知らずで、スムーズに運行されている。駅からは歩きた。ホーム脇には荷物の自動積み下ろしや保管ができるスペースがある。宅配用だ。ゴミを収集するゴミポッドも走っている。ポッドのメンテは地下工場で行う。

ポッドは単に移動するものではない。内装ユニットの入れ替えて、テレビ会議・自習ポッド、仮眠ポッド、バーポッドなど変幻自在だ。また、家賃の発生しない移動保育園も普及し、子育てに不安はない。但し、少し運動不足という弊害がある。でも解消に向けた健康維持プランがもちろん提示される。フィットネスバスでのトレーニングプランや通勤時のランニングや自転車プランだ。もちろん、シャワーポッド、自転車の一時預かりポッドなどもオンラインで、直後の仕事に支障をきたさない。

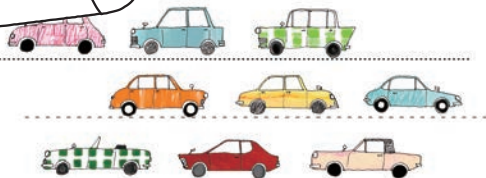
遠距離出張や週末のレジャーは高速電車の出番だ。スピードや居住性が高まった列車で、大事な人と、もしくは大勢で空間を共有しながら楽しんでる。ちょうど今流行りのななつ星、四季島、瑞風といったホテル、レストラン、居間が移動するイメージだ。オーナーカーを載せるカートレインも一般的になっている。列車が不便なルートに急ぐ場合は、まだまだ高価だが飛行可能な車が登場する。一方、駅はターミナル駅を筆頭に、集う場所、繋ぐ場所としての役割が際立っている。スムーズな乗換、充電ステーション、ショッピングモール、非常時の避難場所といった役割に加えて、街の象徴としての駅舎、街独自の魅力を伝える施設、更には住人と旅人が交流する空間の提供を通じて、駅自体を目的地的化する取り組みが進んでいる。

未来都市東京のモビリティは、現在の鉄道、バス、タクシー、自家用車の垣根がなくなり融合した世界となる。今こそ車メーカーと鉄道オペレーターが手を結び、魅力あるモビリティの姿を描いてみてはどうだろうか。

profile 早稲田大学理工学研究科博士課程修了後、早稲田大学理工学部助手、ローランド・ベルガーに参画。

自動車、石油、化学、エネルギー、消費財などの製造業を中心として、グランドストラテジー、事業ロードマップ、チェンジマネジメント、現場のデジタル武装など数多くのプロジェクトを手がける。特に、近年はお客様起点の価値創出に注目して、日本企業の競争力・存在感を高めるための活動に従事。

自動車産業、インダストリー4.0 / IoTをテーマとした講演・寄稿多数。近著に「日本型インダストリー4.0」(日本経済新聞出版社)。



北海道新聞社

かとう あかね
加藤 千茜

雪国の自動運転車

③3月に東京支社に着任した。前任地は農業が盛んな北海道岩見沢市。コメやタマネギなどの全国有数の産地だ。かつては近隣の炭鉱と道内の港湾都市を結ぶ鉄道の拠点として発展した。

④北海道外の人にはなじみの薄い土地だと思うが、広々とした水田や農村の穏やかな雰囲気が私は好きだ。取材に向かう車窓から見る美しい風景には心を癒やされた。神奈川県出身で学生時代は運転する機会が少なく、就職するまでペーパードライバーだった。今でも運転に自信はないが、北海道で暮らすようになって初めて、便利だけではない運転の楽しさを知ったように思う。

⑤転勤を機に手放したマイカーは特別なこだわりがあって選んだものではなかったが、やはり何年か行動を共にすると愛着がわく。もっといろいろな所へ連れて行ってあげれば良かったと、ちょっと後悔した。

⑥ただ、冬道には苦労した。岩見沢市は北海道でも雪の多い地域で、2012年2月には最深積雪が観測史上最も多い208センチを記録した。除排雪が追いつかず、路線バスは止まり、道路はまひ。市民の生活は大きく混乱した。

⑦私が勤務した2年間は、幸いなことに記録的な大雪に見舞われることはなかったが、郊外に向かう道で「ホワイトアウト」には何度か遭遇した。吹雪で視界が真っ白になる状態だ。

⑧数メートル先も見えず、自分の車がセンターラ

インを越えていないか、対向車が来ているかどうかもよく分からない。かといって、急に止まると後続の車に追突されてしまうかもしれない。速度を落として運転し続けることしかできず、ハンドルを握る手は汗でぬれた。事故を起こすことは一度もなかったが、冬道の経験が少ない中での運転は不安が尽きなかった。

⑨自動車業界の担当になり、自動運転車の話題に触れるようになった。冬道での走行実験を行う拠点として、道も大規模なテストコースの誘致を目指している。

⑩視界が奪われる猛吹雪のような天候時には、運転を控えるべきだ。ただ、急な悪天候でも、人に代わって危険を認識する技術が確立されれば心強いと思う。

⑪公共交通機関が少なく、それらを維持することが難しい地方では、高齢者らの生活にも役立つはずだ。取材で知り合った人の中には、活動的に暮らしていても、「もう年だから」と運転免許を返納した高齢者がいた。自動運転の技術によって新たな移動手段を生み出すことにつながれば、高齢者の趣味や外出の機会を減らすこともないだろう。

⑫自動運転の開発競争は激しさを増している。新しい技術を取材できるのは楽しみだ。そして、技術の進展をどんな人たちが待っているのか、私たちの生活はどう変わるのか。そんな視点や想像も忘れずにいたいと思う。





7月、アクアアドベンチャープールは子供たちで賑わう



鈴鹿8時間耐久ロードレース

7月27日(木)
~30日(日)
(三重県・鈴鹿市)

今年、鈴鹿には、新しい風も吹く

今年の鈴鹿には、新しい熱い風が吹く——。「2016-2017 FIM世界耐久選手権最終戦「コカ・コーラ、鈴鹿8時間耐久ロードレース第40回記念大会」が7月27日から30日（本戦29、30日）まで、鈴鹿サーキット（三重県鈴鹿市稲生町）で開催される。

今回は1978年の第1回から40回の節目で、新たな「鈴鹿8耐」のスタートと位置付けている。冠スポンサーは、11年振りにコカ・コーラが就いた。ここから新しい「鈴鹿8耐」の歴史が始まるともいえる。

これまでの鈴鹿8耐とは様相が違う。今回は世界耐久選手の最終戦でもあり、「世界耐久フル参戦チームと、8耐常連組の対決」になるからだ。また、この大会でライダーのランキングも決まることから、トップライダーたちの熱い戦いが繰り広げられることは間違いない。

前夜祭ではレジェントマシンやライダーによるデモンストレーションランをはじめ、花火も打ち上げる。ライダーに会える「ピットウォーク」にはライダーファンが詰めかけるだろう。

鈴鹿サーキットはレースだけではない。若者や家族連れが楽しめるイベントや施設も備えている。音楽イベント「8フェス」が開催され、多数のアーティストがライブパフォーマンスを披露する。また冒険プール「アクア・アドベンチャー」は子供たちが遊べる。食事の施設も充実している。

さらに「ヤング割0円キャンペーン」を展開、バイク関連メーカーのウェブサイトです事前申し込みの16歳～22歳を「入場+A、B、Qエリア」に無料招待する。「前売観戦券」には、1枚で子供5人を招待し、遊園地（モトピアパスポート付）で遊べるという特典付きだ。

快挙、インディ 500、HONDA

佐藤琢磨選手が日本人として

初めて制覇

5月28日(日)、米国インディアナポリス・モータースピードウェイにて開催された第101回インディアナポリス500(インディ 500)で、佐藤琢磨(Andretti Autosport)が優勝を果たしました。

インディ 500は、FIA [Fédération Internationale de l'Automobile (国際自動車連盟)] フォーミュラ・ワン世界選手権モナコGP、ル・マン24時間レースと並ぶ『世界3大レース』のひとつとして知られ、日本人がインディ 500で優勝したのは佐藤選手が初めてとなります。佐藤選手は2010年の第94回大会から挑戦を続け、8回目のチャレンジでの栄冠となります。



本田技研工業株式会社 執行役員 ブランド・コミュニケーション本部長 森山 克英のコメント

「世界3大レースのひとつであるインディ 500で日本人初優勝という快挙を成し遂げた琢磨選手と、マイケル・アンドレッティ CEOをはじめとするチームおよび関係者の方々、そして、琢磨選手を応援してくださっているファンの皆さまに心より感謝申し上げるとともに、この快挙達成の喜びを分かち合いたいと思います。そしてHondaとして、琢磨選手のレーシング・ドライバーとしてのキャリアと共に歩み続けてこられたことを大変誇りに思います。

今回のインディ 500制覇により、世界のモータースポーツ界に大きな足跡を残すことになった琢磨選手のさらなる活躍を期待します。琢磨選手、本当におめでとう!」
(本田技研工業(株) リリースより)

JAMAGAZINE編集部

今回の快挙を日本の自動車メーカー団体として、そして日本国民として誇りに思い、心より祝福します。佐藤選手、おめでとう。HONDA、おめでとう。

そして、このJAMAGAZINE6月号が発行される頃には、世界3大レースのもう1つの大会、ル・マン24時間レースの勝者が決まっているはずです。昨年、ル・マンに残してきたあの悔しさを胸に、前に進むために、勝つために取り組んできたTOYOTA。インディ 500のHONDAの快挙に続き、次は、TOYOTAがル・マン24時間で優勝することを心より願っています。

世界を、ここから動かそう。

BEYOND THE MOTOR



TOKYO MOTOR SHOW 2017

10.27~11.5 東京ビッグサイト