

info DRIVE ジャマガジン

# Jamagazine

Japan Automobile

Manufacturers Association

日本自動車工業会 広報誌

JAMA vol.52  
2018  
[September]

9 月号

「東京モーターフェス2018」  
10月6～8日開催



巻頭  
インタビュー

第2次JAFモータースポーツ振興 ワーキンググループ座長

柿元 邦彦 『『トップを光らせ、底辺を拡大する』を柱に』

特集

9月度定例会長記者会見

平成31年度 税制改正に関する要望書 / 東京モーターフェス2018 開催概要  
2020年に自動運転実証を公開

コラム BEYOND

城下町 2.0 一企業城下町のスマート化に未来の鍵はある一

# JAMA

日本自動車工業会

2018年9月7日

## 平成30年北海道胆振東部地震について

一般社団法人 日本自動車工業会  
会長 豊田 章男

9月6日未明に北海道で発生した地震により、お亡くなりになられた方々ならびにそ  
のご家族の方々に心よりお悔やみを申し上げますとともに、被災された全ての皆様  
にお見舞いを申し上げます。

自動車関連においても、販売店、サプライヤーなどを含めパートナーの方々が、今回  
の地震による被害を受けておられます。現地現物で、地域の方々と一緒になって、復旧  
に向けた活動を行うため、すでに、私どもの仲間が現地に向かっています。日本自動  
車工業会といたしましては、何よりも「人命第一」、「地域の復旧」を最優先に対応に  
あたってまいります。

現地では、安否不明の方が多数いらっしゃる中で、ご家族の方々は、心配で、大変  
辛い時間を過ごされていることと思います。また、西日本を中心とした平成30年7月  
豪雨や台風21号など連続する自然災害で、日本の多くの方々が被災され、今もなお  
不自由な生活を続けておられます。

私には、被災された方々の本当のお気持ちまでは理解することはできないかもしれ  
ませんが、少しでも、そうした方々のお気持ちに寄り添いながら、私どもに何ができ  
るかを考え、実行してまいり所存です。

## JAMAGAZINE 2018年 9月号

発行日 平成30年9月28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

第2次JAFモータースポーツ振興  
 ワーキンググループ座長 柿元 邦彦氏

『『トップを光らせ、  
 底辺を拡大する』を柱に』



1



2

## 特集

06

## 9月度定例会長記者会見

07

平成31年度 税制改正に関する要望書

08

東京モーターフェス2018 開催概要

10

2020年に自動運転実証を公開

11

一般社団法人 日本自動車工業会 役員名簿



3



4

12

「リチウムイオンバッテリー共同回収システム」  
 10月から運用開始

嶋村高士部会長、小林範仁分科会長に聞く

14

「第16回全日本 学生フォーミュラ大会」  
 (自動車技術会主催) 開催



5



6

16

大学キャンパス出張授業2018

18

全日本エコドライブチャンピオンシップ2018

1 第2次JAFモータースポーツ振興 ワーキンググループ座長 柿元 邦彦氏

2 豊田会長会見

3 東京モーターフェス2018 お台場痛車天国2018の様様

4 全日本 学生フォーミュラ大会

5 「リチウムイオンバッテリー共同回収システム」

嶋村部会長(左)と小林分科会長(右)

6 「大学キャンパス出張事業2018」 昨年の開催風景

19

## コラム BEYOND

## 城下町2.0

—企業城下町のスマート化に未来の鍵はある—

日本総合研究所  
 創発戦略センター シニアマネジャー 井上 岳一氏

20

## 記者の窓

「車と私と歩け歩け大会」 日刊工業新聞 尾内 淳憲

●自工会・2018年 秋季交通安全キャンペーン

[www.jama-campaign.jp/](http://www.jama-campaign.jp/)



●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)







第2次JAFモータースポーツ振興  
ワーキンググループ座長

柿元 邦彦氏に聞く

## 「トップを光らせ、底辺を拡大する」を柱に

日本自動車連盟（JAF）が立ち上げた第2次JAFモータースポーツ振興ワーキンググループは5月、国内モータースポーツの活性化に向けて「モータースポーツ振興策についての答申」を公表した。「トップを光らせ、底辺を拡大する」ことを柱に、年間を通じて活躍したドライバーを表彰する「ドライバーオブザイヤー<sup>(※1)</sup>」の新設や入門競技「オートテスト<sup>(※2)</sup>」の積極開催など各種振興策を打ち出している。座長を務めたニッサン・モータースポーツ・インターナショナル（ニスモ）アンバサダーの柿元邦彦氏にモータースポーツ業界の現状認識や今後の展望、将来への提言などについて聞いた。

（※1 ドライバーオブザイヤー／JAFが答申で示したモータースポーツドライバーの最優秀選手表彰制度の構想）

（※2 オートテスト／モータースポーツの入門競技で、普通免許があれば参加できる。ナンバー付車両で参加も可能）

スターを生む努力  
底辺拡大にオートテスト

― 答申に込めた思いは

国内モータースポーツの活性化に向けてやるべき内容を盛り込みました。カギとなるのがトップを光らせ、底辺を拡大することです。頂点が高ければ高いほど裾野も広がる。逆に裾野が広がると頂点も高くなる。頂点を輝かせる一つの方策がドライバーオブザイヤーの新設、そして、裾野を広げるために積極化していくのがオートテストとなります。

スタードライバーの創出はとくに重要と認識しています。将棋業界に登場した藤井聡太さんがいい例です。ただ、モータースポーツはスターが生まれにくい業界でもあると言えます。レースはドライバーではなくクルマ主体。いくらドライバーの腕が優れていてもクルマの性能に左右されてしまうからです。だが、スタードライバーの影響は大きい。スターを生むための努力を続けていかなければならない。ドライバーオブザイヤーはその手段の一つ。広く社会から注目を集め、



# クルマの魅力を メーカーの枠を超えて 伝える

子供たちの憧れの存在になるためにも名譽だけでなく報奨金も必要となるでしょう。

底辺拡大についてはオートテストが重要な役割を果たすこととなります。自家用車で気軽に参加できるモータースポーツの入門編として、クルマを操る喜びと競争の醍醐味を味わってほしい。大型商業施設の駐車場で実施することも可能で家族連れでも楽しめます。

## 勝利がブランドに プロモーションも重要

― 答申の具現化に向けて自動車メーカーに期待することは

モータースポーツの存在意義はクルマの魅力を多くの人に知ってもらうためにあるということを理解してほしい。世界の名だたるメーカーはモータースポーツで競い合うことでブランドを構築してきました。その源となるのが技術開発競争であり、勝利を積み重ねることで自社ブランドの技術力の優位性を訴求してきました。

ただ、時代の変化とともに

モータースポーツ技術も不変的になっているのも事実です。昔はモータースポーツで開発した技術を生産車に反映してきたが、今は生産車の技術の方が優れている部分もある。モータースポーツの技術は特殊になりつつあり、個社でモータースポーツ技術を競い合ってもブランドの確立に昔ほど大きな影響力をもたなくなっています。一方で、自動車業界が他の業界と競い合う構図になっている今、クルマそのものの魅力をメーカーの枠を超えて伝えていく必要があるでしょう。モータースポーツはその役割を担っていると思います。

―クルマの魅力を伝えるのはメーカーだけではできません。サーキットやプロモーターなどとの一致団結も必要ではないでしょうか

モータースポーツ振興はサーキットにとっては死活問題です。地域と連携したプロモーション、女性ファンの取り込みも重要であり、すでに一部のサーキットでは化粧室をはじめとするインフラ拡充を進めています。

一方、日本にはJRP(日本

レースプロモーションがプロモートするスーパーフォーミュラとスーパーGTを手掛けるGTアソシエーションという2団体があります。ドライバークラームは両シリーズに出場しているのが実情の中で、レースファンは別々のカテゴリではなく同じモータースポーツとして見えています。そうした実態を踏まえるところの組織を統合する方がプロモーションもうまくいくように思う。レーススケジュールの管理も同様です。それぞれのシリーズが別々にプロモーションするよりも両シリーズが連携して取り組むことで、様々なイベントが展開できるように思う。今後の日本のモータースポーツをどう発展させようかという考え方も生まれてくるでしょう。

## レースの魅力提供 ダウンフォースの削減

―近年のレースは抜きつ抜かれつの接近戦が少なく

スーパーGTはGT500とGT300との混走で随所で追いつきが発生しているので初めて見ても面白いと思います。一方

でスーパーフォーミュラは追い抜きが少ないのが実情です。これはマシン性能が高すぎる必要が要因。早く走るにはダウンフォースをフル活用して走行ラインを正確にトレースすることが重要になり、コーナーでも抜きつらい空力特性になっています。

マシン性能を落とすことは解決策の一つと考えています。例えばダウンフォースの削減。仮にスーパーフォーミュラでダウンフォースを70%削減すれば、富士スピードウェイでは最高速が340km/hにも達します。ブレイキング競争も増えるでしょう。ダウンフォースが減ることでもコーナーに進入するまでのブレイキング区間が長くなり接戦の競争が展開されることになり、前走車の後方にも付きやすくなり短いストレートでも抜きやすくなります。総じてレースの見所が増えることになり、ダウンフォースを減らすことでタイムは確実に遅くなりますが、レース本来の魅力が提供できるようになります。

―子どもたちにモータースポーツを通じてクルマの魅力をどう



現在の愛車日産フーガとの一枚



1982年に東アフリカ・サファリラリーでダットサンバイオレットが総合優勝した時にエンジニアとして参戦していた頃

### 発信していきたいですか

具体策は年代別に考えないと  
いけないと思います。とくにス  
タートドライバーの存在は年齢を  
問わないもので、子どもにとつて  
は憧れの存在になります。体験  
ということになるとオートテス  
トが有効です。オートテストで  
は助手席に乗ることも可能だか  
らです。クルマに関心を持ち続  
けることが重要であり、小さい  
頃からクルマに親しむ環境も整  
備しなければなりません。答申

で掲げたトップを光らせ、底辺  
を拡大することは子どもたちに  
対しても有効な手段になると思  
います。JAFや自工会といった  
関連団体にはこうした取り組み  
の推進を期待しています。これ  
はモータースポーツだけに限つ  
た話ではなく、クルマやバイクに  
も同じことが言えます。

—モータースポーツは自動車技  
術の進化を支えています

エンジンだけ見ても出力を上

げるためにOHVからSOHC、  
DOHCと進化してきました。こ  
れはレースに勝たんがために考  
えられたシステムです。生産車で  
あれば排気量を上げればいいわ  
けですが、レースだと重くなるの  
でコンパクトで馬力を上げるに  
はどうすればいいかと生み出さ  
れたわけです。エンジンだけでは  
ありません。ディスクブレーキ、  
ターボチャージャー、多板クラッ  
チも同様。モータースポーツに  
よつて進化を遂げているのです。

最近ではカーボンコンポジット  
があります。軽量で高剛性な  
素材特性を持つためモータース  
ポーツで採用されてきましたが、  
近年は生産車にも採用されつつ  
あります。レーシングカーは勝つ  
目的のために技術を進化させて  
きましたが、同時に生産車の技  
術も進化させてきた歴史があり  
ます。今後もそうあるべきだと思  
いますが、IT企業を巻き込ん  
で制御系などはレースと無関係  
に進化しているのも実情です。

### ドライバーが主役も

### 最新技術から少し離れ

—技術開発はクルマの魅力を伝

### える要素になり得ますか

クルマの魅力を伝えるという  
意味では最新技術から少し離  
れてもいいのかもしれない。  
例えばエアレース。飛行機なの  
で最新技術が導入されていると  
思われがちですが、実際はロー  
テクで規制も多い。モータース  
ポーツも同じように一定の制限  
の中で競うことがクルマの魅力  
を訴求していくためには必要か  
もしれません。先ほど話したダ  
ウンフォースの削減策はその一  
つです。それが結果的にドライ  
バーにスポットライトが当たる  
こととなり、人が主役のレースが  
展開できるようにするのがです。

### —自動運転技術がモータース ポーツに与える影響は

自動運転の環境下ではハンド  
ルを握らず、ペダルを踏むこと  
もありません。クルマに乗って行  
き先を話すだけに連れて行って  
くれる時代です。そうすると、自  
動車メーカーがモータースポ  
ーツに費用をかけてやる意味は何  
なのかとなる可能性もありま  
す。だからこそ、モータースポ  
ーツをやるべきという話もあるで  
しょう。ただそれは技術開発的

第2次JAFモータースポーツ振興  
ワーキンググループ座長  
柿元 邦彦氏

聞く

な側面ではなく、特別な持つ喜び、走らせる楽しさというクルマ本来の魅力を伝えるためのものとなることを考えられます。

危機感と期待感

モータースポーツを身近に

10年ぶりに24時間レースが開催され、ルマンではトヨタが優勝した。WRCの開催も計画されています。

今は千載一遇のチャンスです。モータースポーツの現状に対する危機感も持っていますが一方で期待感も大きい。とくに今年は富士スピードウェイで開催された24時間レースだけでなく、鈴鹿サーキットで10時間レースも行われました。来年にはWRCの開催も計画されています。トヨタ自動車のルマン24時間耐久レースの優勝、映画『オーバードライブ』の公開など、認知度を高めるための環境が整いつつあると感じています。

モータースポーツを知らしめるには市街地レースも有効で

はないでしょうか

騒音や排気ガス、安全性の確保などクリアすべきハードルはありますが非常に重要です。

世界中の都市で行われているフォーミュラEは騒音や排気ガスといった課題はクリアされており、むしろ、「この方がいい」と思う新しいレースファンを生み出す可能性もあります。都心で走る東京マラソンが成功しているように、市街地レースについてもポランディアやチャリティのあり方も含めて仕組みを作り、苦勞を重ねていけばその先にはすばらしい将来が開けると思っています。市街地レースを通じてモータースポーツの凄さを知れば、次はサーキットに行ってみようとなるかもしれないし、速いクルマに乗りたいたいと思ってもらえるかもしれない。モータースポーツを身近に感じることがレースファンだけでなく、クルマ、バイクファンを増やすことにもつながるはずです。

日本でもモータースポーツ産業を育て、日本ブランドを再興できるでしょうか

長年の課題です。歴史的に見

てもシャシーやブレーキ、トランスミッションなどはすべて輸入しています。国内でもトライはするのですが性能とコストの面でイギリスやドイツの専業メーカーにはかないません。それも2.3倍もコストが違う。モータースポーツ業界で日本ブランドを高めるためにはマーケット規模を成長させる必要があります。そうなるべく初めてファンもスポンサーも供給先も増えてくる。トップを光らせ底辺を拡大するのはまさにそのためです。

自工会の会長に自らレースやラリーにも参戦する豊田章男社長が就任しました

この機会を逃すわけにはいかないという気持ちで非常に強いです。答申で申し上げたことを実現するためにも自工会の協力が不可欠だと考えています。答申を出したのは3月でしたが章男さんが会長になると存じ上げなかった。実際には聞かされたときは絶好のタイミングだと感じました。自工会会長としてモータースポーツの盛り上げにもお力添え頂ければと思います。

profile

ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル(ニスモ)アンバサダー／鹿児島工業大学工学部機械工学科卒業後、日産自動車入社。モータースポーツを担当する特殊車両部にラリー・レース仕様エンジンや車両開発に従事。スポーツ車両開発センター部長を経て、1996年にニスモへ転籍。2004～15年まで日産系レーシングチームの総監督。2008年から東海大学工学部教授も兼務。日本自動車連盟や自動車技術会でモータースポーツ行政に関わる要職にも就いた。08年にニスモ常務取締役を退任し、スーパーバイザーを経て現在アンバサダーを務める。1945年鹿児島生まれ。愛車遍歴はサニークーペから始まる。入社してすぐに先輩の名前を借りて購入したが、知らないうちにミッションが4速から5速になったり、デフロックが付いたりしていたという。その後、スカイラインクーペ、フェアレディZ、シーマに乗り継ぎ、現在はフーガ。いずれも「シャコタン、ツライチ、インチアップが基本だ」と微笑む。



# 今年こそ、抜本的な税制改革 大改革の時代に立ち向かう

日本自動車工業会(自工会)は9月20日、9月度定例会長記者会見を開き、「平成31年度税制改正に関する要望書」、「東京モーターフェス2018の開催概要」、「自工会 2020年に自動運転実証を公開」「自工会役員名簿」を発表。



豊田章男会長

## 《豊田会長挨拶》

●豊田でございます。まず初めに、北海道胆振東部地震、台風21号、西日本を中心とする豪雨など、相次ぐ自然災害でお亡くなりになられた方々、そのご家族の方々に、心よりお悔やみ申し上げますとともに、被災されたすべての皆さまにお見舞い申し上げます。

●さて、本日、自工会としてお伝えたい取り組みについては、既に各委員長よりお話をさせていただきました。私からは、その根底にある想いを中心にお話をさせていただきます。

●本年7月の西日本豪雨や、先日の北海道胆振東部地震の際にも、私たちの仲間が工場や店舗の復旧のみならず、地域の皆さんへの支援物資の配達や備蓄部品の配給など、自分たちでできることが何かを考え、即断即決、即実行してくれました。「企業城下町」という言葉がありますが、自動車産業は裾野が広く、関わる人たちが非常に多いこともあり、「おらが町の会社」とし

て、国や地域とともに成長・発展してきた歴史がございます。自動車産業に従事する人たちの中には、「国や地域とともにある」という気持ちは不測の事態が起こったときの自律的な動きを可能にするのだと思っております。「企業」という観点でも同じことが言えると思えます。私自身が最初の自工会会長を務めたとき、超円高をはじめ「6重苦」と呼ばれる経営環境に直面いたしました。この時に、計算上は決して成り立たない、国内生産を必死の思いで守ってきたのも「地域とともにある。日本とともにある」という意識があったからだと思います。まさに、理屈を超えたところで、「石にかじりついて」、守ってきたと自負しております。その結果、現在でも、自動車産業が生み出す雇用は、全就業人口の1割を占め、乗用車7社の設備投資・研究開発費は日本の公共投資と同じ規模にのびます。しかしながら、「コネクテッド、自動化、シェアリング、電動化、いわゆる「CASE」と呼ばれる新技術の登場により、自動車の概念が大きく変わり、私たちの競争相手も

競争のルールも大きく変化を待まいます。「100年に一度」と呼ばれるこの変化は、「6重苦」とは比べものにならない大きさとしてスピードで私たちに変革を迫っております。海外に目を向けますと、こうした変化をチャンスとしてとらえ、中国をはじめとする各国は、自動車政策を大きく変更し、新しいモビリティ社会をリードすべく、積極的に動き出しております。また、米国を中心に、保護主義が台頭し、自国の利益を守るため、通商問題が過熱しているのは、皆さまご承知のとおりでございます。今、私たちに問われておりますのは、大きく変化する世界の中で、日本の自動車産業は、どう存在感を示していくのか、日本のモノづくりの「最後の砦」として競争力を維持し、雇用を守り続けられるのか、そういうことだと認識しております。

●今回、私が申し上げたいことは、自動車ならびに自動車産業そのもののあり方が大きく変わろうとしている時代に、従来の延長線上で自動車税制を議論しては、競争力・雇用維持力





石井直生常任委員長

会長会見に先立ち、石井常任委員長より税制への対応や通商動向に関する事前説明を行いました。

## 平成31年度税制改正に関する要望書

H31年度税制改正では以下2本を柱にユーザーの税負担軽減実現を要望

- ◆自動車税は国際水準である現行の軽自動車税を起点に引下げ
- ◆消費税上げによる自動車ユーザーの更なる税負担増を回避

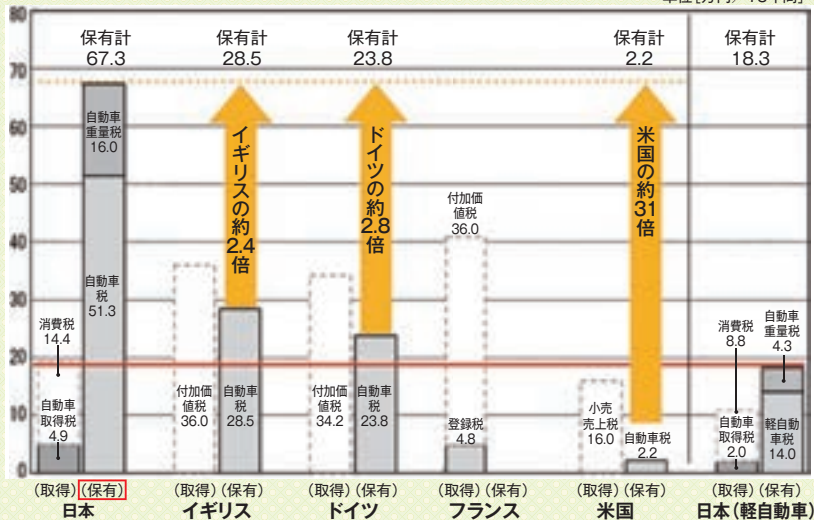
### 〈具体的要望項目〉

- ①自動車税率の引き下げ
- ②自動車重量税 当分の間税率廃止
- ③取得時課税の負担軽減(自動車税の月割り課税廃止を含む)
- ④エコカー減税、グリーン化特例の延長
- ⑤代替財源を自動車ユーザーに求めない

## 車体課税の国際比較

日本の保有段階における税負担は、ドイツの約2.8倍、イギリスの約2.4倍と国際的に極めて過重。軽自動車の現行税額が国際水準であり、登録車の税負担を引き下げるべき。

単位[万円/13年間]



前提条件:

- ①排気量1800cc ②車両重量1.5t以下 ③JC08モード燃費値 15.8km/ℓ(CO2排出量147g/km) ④車体価格180万円(軽は110万円) ⑤フランスはパリ、米国はニューヨーク市 ⑥フランスは課税馬力8 ⑦13年間使用(平均使用年数:自検協データより) ⑧為替レートは1€=131、1£=151、1\$=112(2017/4~2018/3の平均)

※2018年4月時点の税体系に基づく試算 ※日本のエコカー減等の特例措置は考慮せず

日本自動車工業会調

■当日の資料は自工会WEBサイトからご覧いただけます。

<http://release.jama.or.jp/sys/interview/list.php>

のある自動車産業であり続けるのは、難しくなる一方だということをごさいます。日本の自動車ユーザーが世界一高いレベルの税金を負担しているという事実を踏まえた上で、今年こそ、抜本的な税制改正に取り組んでまいりたいと考えております。

●最後に、来月開催するモーターフェスについても、ぜひ、メディアの皆さま方のお力をおかりし、大いに盛り上げたいと考えております。2020年に東京オリパラの開催を控える今年こそ、「先進モビリティ社会、日本」を世界中にPRできるチャ

ンスだと思えます。来月のモーターフェスでは、e-Circuitなどの新たな取り組みを通じて、そして2020年には、自動運転の実証実験を通じて、未来のモビリティ社会の一端を皆さまに実感いただきたいと思います。お待ちしております。私ども自工会は、日

本を故郷にする企業の集まりです。日本経済の持続的な発展に貢献できるよう、大変革の時代に立ち向かってまいりますので、ご支援よろしく願います。



# 「平成」最後の開催は、 平成を楽しみ尽くし、 未来へ繋げるイベントに

車の楽しさや魅力を発信する日本自動車工業

会(自工会)では、お台場エリアで「東京モーターフェス2018」を開催します。今回のイベント

は、過去最大の規模とプログラムで幅広い人々

をターゲットとしており、自動車メーカー各社の

最新車両の展示や試乗体験にとどまらず、レー

スゲームやカスタマイズ、お子様参加企画など

の様々なコンテンツも用意。さらに平成最後のイ

ベントとして、平成を象徴する名車を紹介しな

がら時代を振り返ります。最新車両の紹介に加

えて歴史やカルチャーの領域まで踏み込んだ初

の試みとなる今回のイベントは、車ならではの奥

深い価値を訴求することで、国内市場の活性化

だけではなく、自動車産業の魅力をアピールす

る役割も担っています。また、マツコ・デラックス

さんをお迎えして、豊田会長とのスペシャルトー

クショーを開催。クルマ・バイクの魅

力をマツコさんとのトーク

を通じて多くの皆様にお伝



長田准モーターショー特別委員会委員長  
9/20会長会見に先立ち、長田モーターショー特別委員長より、「東京モーターフェス2018」の開催概要に関する事前説明を行いました。

## ■今回は歴史、 カルチャーまで

東京モーターフェス(TMF)は車の魅力を訴求して国内市場の活性化につなげることを目的に始まりました。12年に開催した「お台場学園祭2012」が前身で、14年からTMFに改称し、今回で3回目を迎えます。

車の持つ価値や魅力を多くの人に発信することを目的に開催してきました。ただ、これまでは展示や同乗試乗などを通じてメーカー各社の最新モデルの魅力を知ってもらうほか、若者のクルマ離れが叫ばれる中、現代の車の魅力を訴求する体感型イベントという位置付けでした。

今回のTMFが従来と大きく異なるのは、車というキーワードを軸に、老若男女や子供向けなど車や免許の有無を問わず幅広い人々が楽しめるように、車を取り巻く社会的な歴史やカルチャーまで踏み込んだ仕掛けを多数用意することです。

## ■平成時代を振り返る

具体的には、平成最後のTMFとして平成時代を振り返る「Back to the バブル」を開

催します。好景気に沸いた

バブル時代を象徴する車や

バイクを30台以上展示しま

す。展示車両は自動車メー

カーが保有するコレクション

のほか、一般ユーザーが保有す

る車両も使用します。また、中古車販売会社の協力により、実



タイヤチャレンジ



女性向けピクナードライバー運転講習



ドライビング・アシスト体験



詳細は下記のQRコードから  
ご覧いただけます



e-Circuit イメージ



大阪府立登美丘高等学校のダンス部OG



豊田会長×マツコ・デラックスさん  
スペシャルトークショー



キッズメカニック 写真撮影

際に販売店で購入可能な「バブルカー」も展示します。

さらに車両展

示に加えて、バブ

ライダーズで有名

となった大阪府立登

美丘高等学校のダン

ス部OGと、ドリフト

選手権「D1グランブ

リ」で活躍する「チー

ムオレレンジ」の共演に

よるダンスパフォーマンス

スも披露します。40歳

代以上の人々には懐かし

く、また若者には新鮮に

映るバブルならではの華や

かな時代の雰囲気をお台場に再

現します。

## ■初のeユーザーキット を開催

ゲームの世界に飛び込んだ「e-Circuit」(eユーザーキット)もTMF2018の目玉の一つです。平成の象徴的なカルチャーである「ビデオゲームをスポーツ競技としてとらえた「e-

スポーツ」。今回は、モーターズポーツカテゴリーとして世界的な人気を集める「グランツリー」スモSPORT」の「FIAアジア・オセアニア選手権決勝」をメガウェブで開催します。アジア・オセアニアのチャンピオンと、2018シリーズの「ワールドファイナル」への出場者を決定します。

さらに自工会ならではのイベントといえるのが「真剣勝負自動車メーカー対抗戦」です。これは3人1組のチームとして戦うエキシビションマッチで、プロeスポーツ選手とプロのレーシングドライバー、そして自動車メーカーの代表者でチームを編成。メーカーの威信をかけた真剣勝負が繰り広げられます。

## ■痛車も展示

今回からの新たな試みでは「痛車天国スペシャル in TMF」も注目を集めそうです。平成時代に始まったアイドルやアニメなどのオタクブームと車を

融合した「痛車」は、カスタマイズの一つとして定着しつつあります。自工会主催のイベントとしては初めて痛車に注目。個性溢れる厳選車両をお台場に集めました。車の新しい楽しみ方の一つとして紹介します。

これらの新しい企画を実施するにあたり、会場も従来の約2倍以上と大幅に拡大します。車両展示などを行う「センタープロムナード」の利用範囲を大幅に延長するほか、特設会場を新設します。さらに新たにフォルクスワーゲングループ、ジャパンやボルボ・カー・ジャパン、ジャガー・ランドローバー・ジャパンなど多くの輸入車インポーターが参加します。これにより参加メーカー数は従来の15社から26社に倍増し、出展台数も160台から267台以上、プログラム数も18から39へ大幅に拡充します。

多くの新たな試みにチャレンジし、過去最大規模として開催する今回のTMF2018は、車を持つ可能性を大きく広げるとともに、自動車業界のイメージを覆すきっかけとしても期待されています。

# 自工会 2020年に自動運転実証を公開

最先端技術を生かし「交通事故ゼロ」「誰もが自由な移動」を実現できる未来のモビリティ社会像を提示。自工会加盟会社10社(計約80台)が参画、試乗イベントも開催

**期 間** 2020年7月6日(月)~12日(日) 7日間

**開催エリア** 羽田空港地域、羽田一臨海副都心・都心部、臨海副都心地域

一般社団法人 日本自動車工業会(以下自工会、会長:豊田章男)は、「世界で最も安全、効率的で自由なモビリティ社会」の実現に向けて、2020年の東京オリンピック・パラリンピックの前の、7月6日(月)~12日(日)に、自動運転実証を公開いたします。

本実証には、自工会加盟会社10社(スズキ株式会社、株式会社SUBARU、ダイハツ工業株式会社、トヨタ自動車株式会社、日産自動車株式会社、日野自動車株式会社、本田技研工業株式会社、マツダ株式会社、三菱自動車工業株式会社、ヤマハ発動機株式会社)が参画いたします。

会長の豊田章男は、「自動運転によって『交通事故ゼロ社会』、『全ての人が自由に楽しく移動できる社会』の実現を

指していくことは、全メーカー共通の願いです。自動運転実証では、インフラ協調など、協調領域の取り組みを自工会としてリードし、業界一丸となって推進していきます。

東京オリンピック・パラリンピック開催年である2020年に、『先進モビリティ社会、日本』の一端を世界中の方にご体感いただき、その先のモビリティ社会への期待感を膨らませていただく場にしていきたいと考えています。」と語っております。

なお、本実証の実施に際しては、産学官で推進する戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)「自動運転(システムとサービスの拡張)」\*1実証と連携し、オール・ジャパンによる自動運転の技術のレベルアップを図ってまいります。

## 自動運転実証 実施概要

**イベント名称** : 自工会 2020年自動運転実証

**開催日時** : 2020年7月6日(月)~12日(日) 計7日間

**実証内容** : 実証参画企業 計10社、自動運転車両 計約80台予定  
自動運転レベル2~4\*2に相当

- 1) 羽田空港地域 ..... 公共交通機関であるバスをモデルケースとした実証・デモ
- 2) 羽田空港から臨海副都心・都心部 ..... 高速道でのインフラ連携の実証・デモ
- 3) 臨海副都心地域 ..... 交通量の多い混合交通の公道における自動運転や緊急停止、多様なタイプの自動運転車両による実証・デモ(乗用車、小型モビリティ等)

**主 催** : 一般社団法人 日本自動車工業会

※自動運転実証・デモの詳細については確定次第、お知らせする予定です。

\*1 戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)自動運転(システムとサービスの拡張)では、2018年3月30日の未来投資会議を受け、関係省庁・東京都等と連携し、実用化に向けた実証実験の環境整備の取り組みを開始。2019年秋より、国内外の自動車メーカーや関係企業、大学等の研究機関等が参加する実証実験を予定。技術開発の活性化、研究開発成果の評価・課題抽出、実用化への見極め、国際連携・協調の先導、社会受容性の醸成を行う。

\*2 SAE J3016 レベル4(高度運転自動化)に相当するが、本実証においては、安全性に配慮し、ドライバーが乗車。

### お問い合わせ先

一般社団法人日本自動車工業会 広報室

〒105-0012

東京都港区芝大門1-1-30 日本自動車会館

電話: 03-5405-6119

FAX: 03-5405-6136

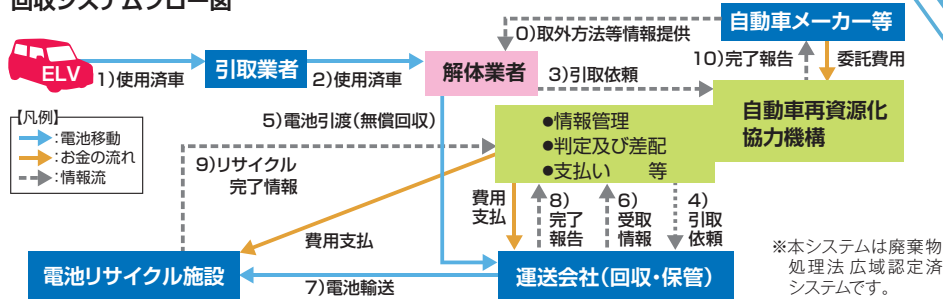
# 一般社団法人 日本自動車工業会 役員名簿 (平成30年9月20日現在)

会 長	豊田 章男	トヨタ自動車株式会社	代表取締役社長	(非常勤)
副 会 長	八郷 隆弘	本田技研工業株式会社	代表取締役社長	( 〃 )
〃	西川 廣人	日産自動車株式会社	代表取締役社長 最高経営責任者	( 〃 )
〃	丸本 明	マツダ株式会社	代表取締役社長	( 〃 )
副会長・専務理事	永塚 誠一			(常勤)
常務理事	和辻 健二			( 〃 )
理事	細井 行	いすゞ自動車株式会社	取締役会長	(非常勤)
〃	片山 正則	〃	代表取締役社長	( 〃 )
〃	原山 保人	スズキ株式会社	代表取締役副会長	( 〃 )
〃	鈴木 俊宏	〃	代表取締役社長	( 〃 )
〃	吉永 泰之	株式会社SUBARU	取締役会長	( 〃 )
〃	中村 知美	〃	代表取締役社長	( 〃 )
〃	三井 正則	ダイハツ工業株式会社	代表取締役会長	( 〃 )
〃	奥平 総一郎	〃	代表取締役社長	( 〃 )
〃	小林 耕士	トヨタ自動車株式会社	代表取締役副社長	( 〃 )
〃	寺師 茂樹	〃	取締役・副社長	( 〃 )
〃	佐藤 康彦	〃	専務役員	( 〃 )
〃	坂本 秀行	日産自動車株式会社	取締役 副社長	( 〃 )
〃	川口 均	〃	専務執行役員 チーフサステナビリティオフィサー	( 〃 )
〃	中畔 邦雄	〃	専務執行役員	( 〃 )
〃	市橋 保彦	日野自動車株式会社	代表取締役会長	( 〃 )
〃	下 義生	〃	代表取締役社長	( 〃 )
〃	倉石 誠司	本田技研工業株式会社	代表取締役副社長	( 〃 )
〃	山根 庸史	〃	専務取締役	( 〃 )
〃	寺谷 公良	〃	執行役員	( 〃 )
〃	小飼 雅道	マツダ株式会社	代表取締役会長	( 〃 )
〃	藤原 清志	〃	代表取締役副社長執行役員	( 〃 )
〃	安藤 剛史	三菱自動車工業株式会社	副社長執行役員	( 〃 )
〃	山下 光彦	〃	副社長執行役員	( 〃 )
〃	松永 和夫	三菱ふそうトラック・バス株式会社	代表取締役会長	( 〃 )
〃	ハートムット・シック	〃	代表取締役社長	( 〃 )
〃	柳 弘之	ヤマハ発動機株式会社	代表取締役会長	( 〃 )
〃	日高 祥博	〃	代表取締役社長 社長執行役員	( 〃 )
〃	ヨアキム・ローゼンバーク	UDトラックス株式会社	代表取締役会長	( 〃 )
〃	○酒巻 孝光 <sup>※</sup>	〃	専務執行役員 生産統括	( 〃 )
理事・事務局長	矢野 義博			(常勤)
監 事	安田 政秀	トヨタ自動車株式会社	常勤監査役	(非常勤)
〃	吉田 正弘	本田技研工業株式会社	取締役監査等委員	( 〃 )
〃	杉山 雅洋	早稲田大学	名誉教授	( 〃 )

◎印：新任 ※印：10月、代表取締役社長に就任予定



## 回収システムフロー図



共同回収システムの構築で、効率的な適正処理を実施

# 「リチウムイオンバッテリー共同回収システム」10月から運用開始

電気自動車(EV)、ハイブリッド車(HV)、プラグインハイブリッド車(PHV)、等の次世代車に搭載されているリチウムイオンバッテリー(リチウムイオン電池)の共同回収システムが、10月から運用を開始します。2025年以降の次世代車使用済み自動車(ELV)の発生増に先駆けてリチウムイオン電池の回収システムを構築することで、電池の効率的な回収と適正処理を実施します。システムの準備に携わった自工会リサイクル・廃棄物部会の嶋村高士部会長(トヨタ自動車 環境部企画室 担当部長)、同電池リサイクル分科会の小林範仁分科会長(日産自動車 サステナビリティ推進部 環境戦略グループ 主担)にお話を伺いました。



嶋村部会長



小林分科会長

### ■25年以降の大量発生を見据えて

現在のリチウムイオン電池の回収状況について教えてください

小林 リチウムイオン電池を搭載したELVは、2010年当初の政府の次世代車普及目標をもとに、2025年には50万台程度発生すると見えています。2017年度の自工会各社のリチウムイオン電池回収実績は943個とまだ少ないですが、年々増えている状況にあります。

リチウムイオン電池共同回収システム構築の背景を聞かせてください

小林 自動車リサイクル法ではリチウムイオン電池、ニッケル水素電池は解体業者に取り外しの義務があります。リチウムイオン電池については高電圧で発火の危険性がある等取り扱いに注意を要し、またニッケル水素電池と比べて資源価値が乏しく、不法投棄による、感電事故や、火災等の危険があります。2015年の自動車リサイクル法審議会での議論を踏まえ、セーフ

ティーネットとしての適正処理体制の構築が必要と判断し、本システムの運営団体である自動車再資源化協力機構(自再協)と連携して、共同回収の検討を開始しました。

### ■自再協にて運用管理

具体的なシステムの流れはどのようなになっていますか

小林 まず、解体事業者がELVからリチウムイオン電池を取り外して、窓口の自再協に引き取り依頼をします。これを受け、自再協が運送会社に引取を依頼、その後、解体業者から電池を回収し、リサイクル施設へ輸送し適正処理を行います。その後処理完了情報がリサイクル施設から自再協に報告され、最終的に自再協が自動車メーカーへ完了報告を行う流れとなっています。(回収システムフロー図を参照)

自工会各社以外のリチウムイオン電池も本システムで回収できるのでしょうか

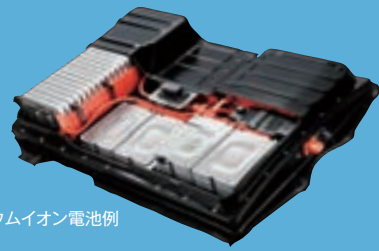
嶋村 適正処理促進のためのセーフティーネットですので、自

会各社のみならず、輸入車代理店、ベンチャー企業などが共同システムに参加しやすいよう、自再協に会員制度を創設しました。電池の安全な取り外しや処理情報の提供ができること、事故などで損傷電池が発生した場合の事業者へのサポート体制を確立していることが、加入の条件となります。なお本システムは廃掃法(廃棄物の処理及び清掃に関する法律)の※広域認定制度の指定を受けて運営しているため、事前に登録している会員企業の電池のみが回収の対象となります。

### ■共同回収のボリューム効果

これまで、自工会各社は個別に回収ルートを開いていたと思いますが、今後は共同回収システムに全面移行するのでしょうか

嶋村 共同回収システムへの加入は自由です。自工会各社の中でも、自ら広域認定を取得し、自社で回収システムを構築している例もあります。共同回収システムのメリットに



EV搭載リチウムイオン電池例

ついて教えてください

小林 共同回収という

ことで、ポリウム効果が期待できると思いますが。複数の自動車メーカー等の電池をまとめて輸送・処理することによる輸送効率の向上、処理時の炉の稼働率の向上等、効率性を上げることにより、将来の発生量増大に向けた処理費用の低減等を推進できると考えています。また個社での関係事業者との手続き業務も、自再協が窓口となり一括して進められ、解体事業者にとっても電池引き取りの一括依頼が可能となり、大変便利になるのではないのでしょうか。

軽自動車に搭載されているアシストバッテリー等の駆動用以外の

リチウムイオン電池や、二輪車搭載のリチウムイオン電池も回収の対象となるのですか

嶋村 軽自動車のマイルドハイブリッドのようなアシストバッテリーも回収の対象となります。二輪車については国内二輪車メーカー4社によるリサイクルシステムの枠組みの中での回収システムの構築について検討を開始し、その中には自工会スキームも含まれていると聞いています。

### ■今後の展開

共同回収システムの将来像はどのように考えていますか

小林 直近の予定としては、2019年4月以降、ディーラーや整備事業者が、故障やお客様の都合で交換したリチウムイオン電池についても回収対象とすべく、現在準備を進めています。また現在7か所にリサイクル処理施設を設けていますが、電池の発生量の増加に伴い、契約施設の開拓を進め、輸送距離の短縮による更なる効率の向上、コストの低減を図っていく予定です。

発生量の少ない当面は、リチウムイオン電池の適正処理を中心に進めていきますが、中長期的

にはリサイクル率のより高い施設の開拓や、リチウムイオン電池中のニッケル、コバルト等希少金属の回収・リサイクル率の向上に向けて、マテリアルリサイクルの実証や技術開発事業を自工会としても、積極的に推進していく予定です。将来的な発生量増大期におけるリチウムイオン電池のリユース、リビルトの実施の際も、差配先にリユース、リビルト施設を追加すれば、本スキームをベースに対応が可能となる仕組みとなっています。ただしリユース等実施企業の需要量と供給量のバランスや、リユース、リビルト電池としての使用の可否判断に関するリユース等実施企業との調整、廃掃法のもとでのスキーム運営の中でリユース商品の取扱い等、課題も多いと認識しています。

対外的にどのようにシステムを周知していくのですか

嶋村 解体事業者には、日本ELVリサイクル機構の協力を得て、同組織が発行するELVニュースレター(Vol.114 2018.9.1)にシステム運用開始の記事を掲載しています。また自再協や自工会のホームページでも運用開始、回収依頼に関するお知らせを

掲載しています。リチウムイオン電池搭載車両からの電池の取外しは解体事業者の義務事項です。自動車メーカー等各社が発行するマニュアルに沿って安全に取り外していただき、自再協のアドレス(http://www.jarp.org/)から回収を行っていただきますようお願いいたします。

資源循環の足がかりになる

最後にあらためて共同回収システムのPRをお願いします

小林 共同回収システムの構築は、電池の大量発生期を見据え、高度なりユース、リサイクルを含めた国内の資源循環の足掛かりとなると考えます。本回収システムは自動車メーカー各社のノウハウが適用されており、関連事業者の方々には是非本システムを活用していただき、国内での資源活用にご貢献していきたいと思っております。

私たちは今後もリサイクル推進、コスト低減に向けた業界単位の活動を継続してまいります。

※広域認定制度・製品の製造事業者等が、廃棄物となった自社製品を自ら回収・リサイクルするスキームを構築する場合、産業廃棄物処理業に関する地方公共団体毎の許可申請が不要となる廃掃法の特例制度。

## リチウムイオンバッテリー 共同回収システム運用開始

2018年10月より、一般社団法人自動車資源活性化機構(以下「自再協」)では自動車メーカー等と共同回収システムの運用を開始します。リチウムイオンバッテリーの共同回収システムの運用を開始します。

リチウムイオンバッテリー搭載車両からの電池取外しは解体事業者の義務事項となります。自動車メーカー等から自再協へお問い合わせいただき、取外し方法は自動車メーカー等からマニュアルを必ずご確認ください。取外し後は、以下のアドレスからバッテリー回収依頼を行ってください。(取外場所は解体事業者が指定いたします。)

<http://www.jarp.org/>

(自再協ホームページ内のリンクからアクセスしてください。)



自再協HP掲載告知文



学生モータースポーツの最高峰

# 自動車業界を担う人材育成 大阪大学が総合優勝

9月4~8日、学生モータースポーツの最高峰である全日本 学生フォーミュラ大会が小笠山総合公園(エコパ、静岡県掛川市/袋井市)で開催されました。台風21号などで天候が乱れる中、平成最後となる今大会に出場した国内外の93チームがしのぎを削った結果、総合優勝に輝いたのは、京都工芸繊維大学の3連覇を阻止した大阪大学でした。同大学の総合優勝は2010年以来2度目。従来の動的審査や静的審査に加え、目まぐるしく変わるコースコンディションへの対応力の差が結果を分ける大会になったといえます。なお、日本自動車工業会会長賞を39校が受賞しました。

## ■自工会の 会員会社も支援

全日本 学生フォーミュラ大会は、将来の自動車業界を担っていく学生を育成するために03年から開始された活動です。タイヤがカウルで覆われていないオープンコックピットのフォーミュラカーを学生自ら構想・設計・製作し、その完成度を競います。ツポンのものづくりの中核産業である自動車業界

の振興を目的に日本自動車工業会の会員各社も技術的・経済的な支援を続けています。

## ■総合力が問われる

学生の大会と侮ってはいけません。本大会の特徴は、単なるスピード勝負ではなく、開発の趣旨やデザイン、コスト、プレゼンテーションスキルなども審査されるため、ものづくりの総合力が問

われる点にあります。新しい技術を取り入れても手の届かない価格帯になってしまうようであれば、その車は普及しません。そのため、学生達は審査の中で年間1千台の生産を想定したビジネスモデルを提示する必要があります。

とはいえ、大会の目玉は、やはりサーキットを走る動的試験です。動的試験では加速性能やタイム、燃費などを競います。た





だ、限られた経営資源と時間の  
中で、完走する車両を開発でき  
るチームは限定的です。特に今  
大会は、例年にも増してその厳  
しさを学生達に突きつけた大会  
となりました。

当初の開幕予定日だった4日  
には台風21号が日本に上陸。開  
幕日は車検の一部を実施するの  
みとなり、その後の工程は半日  
程度ずつ後ろ倒しする変則的な  
プログラムで進められました。さ  
らに、台風が去った後も前線が活  
発に活動し、突発的な豪雨が相  
次ぎました。最終日も朝方こそ  
良好なコンディションだったもの  
の、午前10時頃から時折豪雨に  
見舞われ、その後の出走チームは  
常に変わる路面状況の見極めを  
迫られました。

## ■悪天候も モーターズポーツ

急な豪雨に見舞われたチーム  
には気の毒ですが、これもまた  
モーターズポーツです。モーターズ  
ポーツは常に変化化する環境に的確  
かつ迅速に対応できる力が求めら  
れます。これは自動車開発にも通  
ずる部分があるかもしれません。

実際、総合優勝した大阪大  
学は、雨まじりの難しいコンディ  
ションの中で開催された「ファイ  
ナル6」でも見事な走りを披露  
しました。また惜しくも3連覇  
を逃した京都工芸繊維大学は、  
その大阪大学を上回るスコアを  
エングランスで残しました。

両校に対し、海外勢の中の優  
勝候補の一つであるU.A.S.G.R  
a.z(ヨアネウム応用科学大学)  
は、デザイン部門などで高得点  
を記録していたものの、ウエット  
コンディションが影響したのか、  
エングランス走行で本来の力を  
発揮できず、残念ながら総合5  
位に留まりました。

## ■EVは過去最多の参戦

近年、盛り上がりを見せている  
のがEV(電気自動車)クラスで  
す。電動化シフトの流れもあり、出  
場チームが年々増加。今回は過去  
最多の17チームが参戦しました。  
クラスが開設された当初は総  
合ランキングで上位に入ってくる  
ことはありませんでしたが、昨年  
大会ではEVクラス転向後1年  
目となる名古屋大学が総合4位  
に入賞(EVクラスでは1位)。さ

らに、前回大会比で30キログラ  
ム軽量化するなどマシンを徹底  
的に改良して臨んだ今大会は、  
総合3位に食い込んできました。  
全体的に見ても技術レベルが向  
上しており、EVクラスから総合  
優勝チームが生まれる日も近い  
かもしれません。

## ■被災地の 出場チームにエール

今大会の開催期間中は記録  
的な自然災害が相次ぎました。  
台風21号に加え、6日には北海  
道で最大震度7の地震が発生。  
開催前には6月に大阪府で最大  
震度6弱の地震が発生し、7月  
には西日本一帯を豪雨が襲いまし  
た。被災者の方々には心よりお見  
舞い申し上げます。

被災地の出場チームの皆さん  
は、レースに集中しきれなかった  
面もあるでしょう。それでも出  
場された皆さんは、持てる力を  
存分に発揮しようとして全力を尽  
くされています。平成最後の  
学生フォーミュラ大会は、学生達  
のそうした姿に、自動車業界の  
明るい未来を予感させる大会と  
なったのではないのでしょうか。



# 大学キャンパス出張授業2018

自工会は、各地の大学と連携し、会員メーカーから講演者を派遣して特別講演を行う取り組み「大学キャンパス出張授業2018」を実施いたします。

本事業は、若者の「クルマバイクへの関心醸成」「自動車産業・ものづくりへの理解促進」に向け2013年度から実施しており、今回で6年目の開催となります。これまで23キャンパス・延べ2万人以上の方に「ご参加いただきました」。

自動車メーカーの社長をはじめとしたトップクラスが自ら大学へ赴き、クルマバイクの魅力、日本のものづくりの重要性を大学生に直接語りかけるという趣旨で、いずれの年も盛況となり、「ご参加頂いた多くの方から「クルマやバイクへの関心が高まった」といった好意的な評価を頂いております。

会長の豊田章男は、「若者のクルマ離れが指摘される中、「メーカーが若者から離れてしまったのではないかと？」メーカーの方から若

者に歩み寄ろう」との思いで6年前に始めました。この出張授業をきっかけに一人でも多くの若い方にクルマバイク、ものづくりへの関心を持って頂けることを期待しております。」と語りました。

本年度も、社長をはじめとした経営トップが講師として登壇し、先端技術やグローバル戦略など幅広いテーマの授業を通じて、クルマバイクの魅力や楽しさ、日本のものづくりの重要性を伝えていきます。また、本年新たな取り組みとして、東京モーターフェスでの公開授業も行います。

本取り組みをはじめとして、クルマバイクファン拡大、自動車産業活性化に向けた取り組みを、業界一丸となつて進めて参ります。

<p>UDトラックス (上智大学)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●日程：11月7日(水) 9:15~10:30</li> <li>●場所：四谷キャンパス 12号館</li> <li>●講演者：ピエール・ジャン・ヴェルジュ・サラモン シニアバイスプレジデント</li> <li>●講演テーマ、内容：「UDトラックスのグローバルビジネスについて」</li> <li>●対象：上智大学生・大学院生 《お問い合わせ》UDトラックス(株) 広報(畠中) [☎080-9161-9077]</li> </ul>	<p>マツダ (東京理科大学)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●日程：11月9日(金) 18:00~19:30</li> <li>●場所：葛飾キャンパス 図書館大ホール</li> <li>●講演者：工藤 秀俊 執行役員</li> <li>●講演テーマ、内容：「『サステイナブル“Zoom-Zoom”宣言 2030』に基づくマツダの技術戦略」</li> <li>●対象：東京理科大学学生・大学院生 《お問い合わせ》マツダ(株) 国内広報部 経営Gr.(町田) [☎03-3508-5056]</li> </ul>
<p>スズキ (三重大学)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●日程：11月7日(水) 13:00~14:30</li> <li>●場所：工学部校舎 20教室</li> <li>●講演者：鈴木 俊宏 代表取締役社長</li> <li>●講演テーマ、内容：「スズキのものづくり」</li> <li>●対象：三重大学生・大学院生 《お問い合わせ》三重大学事務局 総務チーム 広報室 [☎059-231-9789]</li> </ul>	<p>日産自動車 (慶應義塾大学)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●日程：2019年1月18日(金) 13:30~15:00</li> <li>●場所：湘南藤沢キャンパス オメガ12教室</li> <li>●講演者：西川 廣人 代表取締役社長 最高経営責任者</li> <li>●講演テーマ、内容：「自動車産業とモビリティ社会の発展」(仮)</li> <li>●対象：慶應義塾大学生・大学院生 《お問い合わせ》日産自動車(株) ジャパンコミュニケーション部 [☎045-523-5521]</li> </ul>
<p>三菱ふそうトラック・バス (一橋大学)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●日程：11月7日(水) 13:30~15:00</li> <li>●場所：国立キャンパス インテリジェントホール</li> <li>●講演者：松永 和夫 代表取締役会長</li> <li>●講演テーマ、内容：「世界をリードする人材となるために」</li> <li>●対象：一橋大学生・大学院生 《お問い合わせ》三菱ふそうトラック・バス(株) 広報部(若尾) [☎044-330-7749]</li> </ul>	<p>注) 通常の授業の一環として行われ、取材等を受け入れられない場合もございます。詳細については各社連絡先にお問い合わせください。</p> <p>※その他、本件全般に関するお問い合わせ 一般社団法人 日本自動車工業会 広報室 TEL: 03-5405-6119 FAX: 03-5405-6136</p>





## ■各授業の日程・問い合わせ先

社名 (開催大学)	内容
三菱自動車工業 (同志社大学)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●日程：9月17日(月) 15:00~16:00</li> <li>●場所：今出川キャンパス 良心館 地下2番教室</li> <li>●講演者：カルロス・ゴーン 取締役会長</li> <li>●講演テーマ、内容：同志社大学生とグローバル・リーダーシップを語る</li> <li>●対象：同志社大学生・大学院生</li> <li>《お問い合わせ》三菱自動車工業(株) 広報部 [☎03-6852-4274]</li> </ul>
いすゞ自動車 (関東学院大学)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●日程：9月28日(金) 13:15~14:45</li> <li>●場所：金沢八景キャンパス 7号館107教室</li> <li>●講演者：奥山 理志 技術本部 開発部門 執行役員</li> <li>●講演テーマ、内容：「『運ぶを支える』先進技術～これからのトラックに求められる事～」</li> <li>●対象：関東学院大学生・大学院生</li> <li>《お問い合わせ》いすゞ自動車(株) コーポレートコミュニケーション部 CSR推進Gr.(杉本) [☎03-5471-1384]</li> </ul>
トヨタ自動車 (ダイバーシティ東京プラザ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●日程：10月6日(土) 12:00~13:00</li> <li>●場所：ダイバーシティ東京プラザ フェスティバル広場</li> <li>●講演者：豊田 章男 取締役社長</li> <li>●講演テーマ、内容：「スペシャルトークショー in 東京モーターフェス2018」</li> <li>●対象：大学生・大学院生</li> <li>《お問い合わせ》(一社)日本自動車工業会 広報室 [☎03-5405-6119]</li> </ul>
SUBARU (慶應義塾大学)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●日程：10月10日(水) 17:30~18:30</li> <li>●場所：日吉キャンパス 第4校舎A棟1階J11教室</li> <li>●講演者：中村 知美 代表取締役社長</li> <li>●講演テーマ、内容：「個性を磨き上げ、Differentな存在になる」</li> <li>●対象：慶應義塾大学生・大学院生</li> <li>《お問い合わせ》(株)SUBARU 広報部 [☎03-6447-8484]</li> </ul>
ダイハツ工業 (立命館大学)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●日程：10月19日(金) 14:40~16:10</li> <li>●場所：びわこ・くさつキャンパス コラーニングハウスI C403</li> <li>●講演者：三井 正則 代表取締役会長</li> <li>●講演テーマ、内容：「ものづくり 人づくり 夢づくり」</li> <li>●対象：立命館大学生・大学院生</li> <li>《お問い合わせ》ダイハツ工業(株) 広報・渉外室 [☎03-4231-8856]</li> </ul>



「大学キャンパス出張授業2018」は公益財団法人 東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会から、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の「東京2020応援プログラム」に認証された事業です。

日野自動車 (東京都市大学)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●日程：10月24日(水) 13:20~15:00</li> <li>●場所：世田谷キャンパス 2号館21C教室</li> <li>●講演者：遠藤 真 副社長</li> <li>●講演テーマ、内容：「商用車の現状と将来」</li> <li>●対象：東京都市大学生・大学院生</li> <li>《お問い合わせ》日野自動車(株) 広報室 [☎042-586-5494]</li> </ul>
ヤマハ発動機 (名古屋工業大学)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●日程：10月24日(水) 15:00~16:30</li> <li>●場所：御器所キャンパス NITech Hall(ナイテックホール)</li> <li>●講演者：日高 祥博 代表取締役社長</li> <li>●講演テーマ、内容：「新たな価値を『発』するモノ創り」</li> <li>●対象：名古屋工業大学生・大学院生</li> <li>《お問い合わせ》ヤマハ発動機(株) コーポレートコミュニケーション部広報グループ [☎03-5220-7211]</li> </ul>
本田技研工業 (九州大学)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●日程：11月5日(月) 17:00~18:30</li> <li>●場所：伊都キャンパス 椎木講堂</li> <li>●講演者：八郷 隆弘 代表取締役社長</li> <li>●講演テーマ、内容：「グローバルで挑戦するHonda ～すべての人に、“生活の可能性が広がる喜び”を提供するために～」</li> <li>●対象：九州大学生・大学院生</li> <li>《お問い合わせ》本田技研工業(株) 広報部 企業広報課 [☎03-5412-1512]</li> </ul>





総合優勝▶東ト協 GEP 練馬支部チーム 学生の部優勝▶慶應義塾大学  
一般の部優勝▶東ト協 GEP 練馬支部チーム

大会表彰式後の記念撮影

# 『エコドライバーたちの挑戦が地球規模の勝利へと導く。』

大会キャッチフレーズ



鈴鹿サーキットでガソリン、ハイブリッド、EVがエコを競う

全日本学生自動車連盟(AJSAA)と環境省が共催する「全日本エコドライブチャンピオンシップ2018」(日本自動車工業会など後援)が8月20日、鈴鹿サーキット国際レーシングコースで開催。この大会にはAJSAA加盟校自動車部、エコドライブ推進に熱心な企業、団体ら合わせて60チームが参加。大会キャッチフレーズの『エコドライバーたちの挑戦が地球規模の勝利へと導く。』にふさわしい熱戦が繰り広げられました。

大会は環境省が推進する国民運動「COOL CHOICE」の一環として、自動車関連団体と連携し、学生および全国のエコドライブトップランナー企業自治体が、普段のエコドライブの技術や成果を競い合う場として、燃費が良く、CO<sub>2</sub>および交通事故削減に寄与する「エコドライブ」の全国的なムーブメントをつくることを目的としています。

競技内容は主催者が準備した車両(ガソリン、ハイブリッド、EVの3車種)を使い、車種毎に異なったコースをそれぞれ走行。3車種の燃費(電費)やタイム等の合計ポイントによって順位を競いました。参加チームは学生の部33、一般の部26、合わせて59チーム。当日は選手応援者、大会関係者合わせて約750人が来場、レースの行方を見守りました。相反するタイムと燃費の総合力で競うため、まさに各チームが練り上げた頭脳戦となりました。

一般の部で優勝した東京トラック協会GEP練馬支部

## 元F-1ドライバーの片山右京氏らを迎えてトークショー

競技終了後に開かれたトークショーでは協議に参加した元F-1ドライバーの片山右京氏をはじめ、レーシングドライバーのロニー・クインタレッツィ選手、トヨタ・日産のレーシングドライバー、モータージャーナリストらを交えて、レースを振り返るとともに、これまでのレースにおける裏話などを披露し、観客を魅了していた。



トークショーの片山右京氏(左)とロニー・クインタレッツィ選手

部チームが、総合の部でも優勝を飾りました。学生の部では慶應義塾大学が優勝、総合で3位に入りました。また、一般の部には「チームTOYOTA」「Team Nissan YSL」も参戦、トヨタ(中山雄一選手、坪井翔選手)・日産(柳田真孝選手)のレーシングドライバーが大会を盛り上げました。



## 城下町2.0—企業城下町のスマート化に未来の鍵はある—

国交省がスマートシティのモデル都市構築に向けて動き出した。

背景には、AI/IoTを生かしたスマートシティ開発が北米や中国で活発化していることがある。その第一

は、米国連邦運輸局が2015年に開始したSmart City Challenge (SCC)だ。SCCでは、全米の中規模の都市を対象に、新しい交通と物流

のシステムによって町を刷新するための提案が公募された。優勝都市には提案実現のために4千万ドル

の助成が行われる。78の都市が応募し、オハイオ州コロンバスが優勝した。

### ■北米や中国でスマートシティ開発

Googleの持ち株会社Alphabetも、子会社のSidewalk Labsを通じて、スマートシティ開発に乗り出している。2017年から始まったカナダ・トロントの湾岸再開発では、あらゆる場所にあらゆる種類のセンサーを埋め込

んで、町のあらゆるものをデータ化する。ことが計画されている。データの覇者Google Alphabetは、町のリアル

データを使って何をするのか。壮大な実験が始まろうとしている。

中国も負けていない。中国政府はAI/IoTを活用した町づくりをBaidu, Alibabaと共に開始したところだ。Alibabaが進める杭州の「城市大脳計画」では、交通、エネルギー、水道などの公共インフラの運営を全てデータ化し、都市機能の向上を図ることを狙う。

このように、サイバースペースを制したITの巨人達は、物理空間も全てデータ化し、サイバースペースとフィジカル空間が完全に融合した世界をつくらうとしている。

### ■日本は、データ駆動型より課題駆動型を目指せ

日本企業は、サイバースペースでは、完全にITの巨人達の後塵を拝している。政府が第4次産業革命に躍起になるのは、フィジカルとサイバースペースが融合するIoTの世界で、日本企業が主導権をとりたかった。しかし、IT巨人達の動きは早く、町そのものを押さえにかかっている。このままではフィジカル空間の制空権も彼らに奪われ兼ねない。

日本企業はどうすべきか。参考になるのが、SCCで優勝したコロンバスのアプローチだ。コロンバスでは、交通・物流の効率化だけでなく、全ての人が移動しや

すいモビリティの実現とデータ活用とによって、分断された地域住民をつなぎ、産業を再生させ、新たな雇用を生み出すことを目指す。これこそ日本の政府や企業が目指すべきものだろう。GoogleやAmazonのようなデータの覇者がいない

日本では、データ駆動型(Data Driven)でなく、課題解決を優先する課題駆動型(Issue Driven)のスマートシティを構築すべきだ。

### ■トヨタの豊田、ススキの浜松、マツダの広島

その舞台として、自動車会社の企業城下町は最適だ。とりわけトヨタの豊田市やススキの浜松市、マツダの広島市は理想的に映る。平野部の工場地帯から山間部の過疎地まで、全てが揃う日本列島の縮図のような町だからだ。縮図だからこそ、全国のモデル都市になれる。

自動車会社の企業城下町は、マイカー依存度が高いから、高齢者のモビリティ問題が噴出するのは必至だ。それを解決するモビリティを実現すべく、最先端の技術とサービスとデータ活用でスマートシティ化(=城下町2.0)に挑戦する。その中で、Maas時代のビジネスモデルも見えてくるだろう。次の時代を拓く鍵は、足下の城下町に眠っている。

**profile** 東京大学農学部、米国Yale大学大学院卒。農林水産省林野庁、Cassina IXCを経て、2003年に日本総合研究所に入社。「日本列島を持続可能にする多様な地域社会のデザイン」をミッションに、官民双方の水先案内人としてインキュベーション活動に従事。現在の注力テーマは次世代交通。近著に『「自動運転」ビジネス 勝利の法則』(共編著、日刊工業新聞社、2017年)、『60分でわかる!EV革命&自動運転最前線』(監修、技術評論社、2018年)がある。





日刊工業新聞

おない あつのり  
尾内 淳憲

## 車と私と歩け歩け大会…………

⊕東京・多摩地区を管轄する西東京支局（東京都立川市）に在籍時代、異なる自動車メーカーの車を2台利用していた。自動車担当記者になる前で、一人のユーザーとして、この車種は加速性能はいまいちだが、ブレーキの反応は合っているとか、逆に加速の感覚は合っているが、ブレーキの反応は遅いとか、勝手に評論家を気取ってた頃が懐かしい。

⊕支局で車を使う際には、取材先が最寄り駅から徒歩で15分以上かかる場所にある場合に限ると、“自分ルール”をつくっていた。もちろん、体というか体重増加を気にしてのこと。だが、そのルールも赴任2カ月目には難なく崩壊。徒歩で10分、徒歩で5分と短くなり、最終的には最寄り駅も調べず、取材先に「駐車場はありますか？」と事前に聞く始末。実際に車で行くと駅が目にあることもしばしば。自らの意志の弱さを反省すると同時に、車の利便性を痛感し、便利なだから使わない理由はないと自分に言い訳をしていた。

⊕こんな自分に甘い筆者ではあるが、固い意思を持って完遂したことだって、ちゃんとある（とりあえず仕事上のことは抜きにして）。

⊕2012年4月某日、記録26時間20分。日刊工業新聞社に入社して最初の赴任地が千葉支局（千葉市）だった筆者は、以前の取材先などが企画した「房総100キロメートル歩け歩け大会」に半ば強制的(?)にエントリーさせられた。

⊕朝7時30分に千葉県大網白里市のスタート地点にぎりぎり到着。前日は取材先と飲み明かし、

一睡もしないままだったことを後で嘆く。8時に火ぶたが切られ、そこから言葉通りの地獄が始まった。

⊕30キロメートル地点までは、「なんだこんなものか、結構余裕」と鼻歌まじりで歩き、自分の人生を考えて妄想にふければ、体力や時間を気にせずにゴールできると思っていた。だが、甘かった。これまでの人生に振り返るほどのイベントがあったわけでもないことはもちろん、夜も更けて0時頃になると、寒さに加えて前日の不眠がたたり、眠さがピークに。真っ暗な中をライト片手に歩く寂しさものしかかってきた。

⊕すると、後ろから一台の車が！周囲には誰もいない。ヒッチハイクをして、次の休憩地点まで乗せていってもらおう、という考えが何度も頭をよぎった。しかし、手を上げて車を止めたい欲求を何度も抑え、もくもくと歩く。

⊕ゴール地点は千葉県銚子市の犬吠埼。夜が明け始め、岸壁に打ち寄せる白波が絶景などと思える余裕はない。簡単にエントリーを承諾してしまった自分をひたすら呪っていた。約26時間後に完歩。ゴール地点で記念写真を撮ってもらったが、顔は引きつっていた。その後1カ月間、杖をついて歩くことになるとはその時、思ってもみなかった。

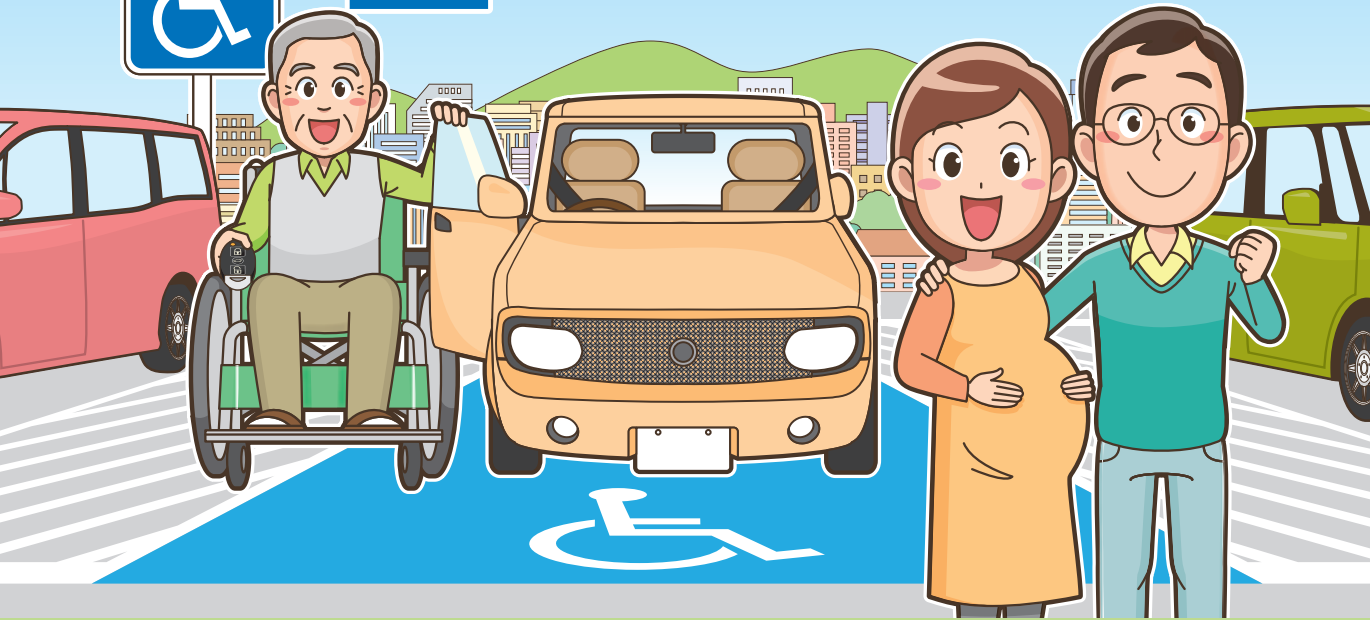
⊕歩け歩け大会の時に車を使わずに、ズルをしなかったことは「自分で自分を褒めてあげたい」が、これからは自分の体力と相談して車とうまく付き合いたい。……………





# 駐車場

## 必要な人のために 空けておこう



### 駐車場とは…

車いす使用者など、車の乗り降りや移動に際し配慮が必要な方のために設けられた専用区画のことです。



- 車いす使用者は、乗降するために広いスペースが必要です。通常の区画では利用できないことに十分配慮する必要があります。
- 駐車区画は一度停めてしまうと、優先席などと違い必要としている人がいても途中で譲ることができません。

**必要がない人は駐車しない。皆様の御理解、御協力をお願いします。**



埼玉県



千葉県



東京都



神奈川県

# TOKYO MOTOR FES 2018

胸に、ぎゅんとくる。



ココロ揺さぶるクルマ・バイクの楽しさ、驚きを、もっと。東京モーターフェス 2018

10.6 SAT - 10.8 MON 11:00 - 17:00

入場  
無料

センタープロムナード MEGA WEB

MEGA WEB会場  
のみ6日・7日は  
11:00-21:00

青海R区画 (お台場) 第一特設会場 青海NOP区画 (お台場) 第二特設会場

主催：一般社団法人 日本自動車工業会 公共交通機関でおこください。掲載の車両は過去の東京モーターフェスに出展した車両をイメージしたものです。tmfes.com