

info DRIVE ジャママガジン

Jamagazine

Japan Automobile Manufacturers Association

日本自動車工業会 広報誌

JAMA vol.54
2020
[April]

月号
4



自動車博物館関連施設紹介シリーズ

UDトランスクス / UDEXperience Center

自工会 3月度定例会会長記者会見
2020モータースポーツの展望、各メーカーの動向

「東京2020大会に向け、ゴールドパートナーとして
安心、安全な大会成功への貢献」

水口喜博

障がい者スポーツサポーターチーム幹事
NEC 東京オリンピック・パラリンピック推進本部長

特別連載 「オリンピック・パラリンピック等経済界協議会」 活動紹介 ②

JAMA

一般社団法人 日本自動車工業会

あっ!

まさか!

とっさに!

つい!

うっかり!

気をつけて! ブレーキと アクセルの踏み間違い

急ぐときほど落ち着いて。余裕をもった運転を心がけましょう

詳しくはWebで



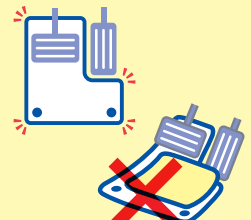
エンジンを掛ける前に、
落ち着いて、ペダルの位
置を確認しましょう。



バック時、料金所での支
払時、体をひねると足が
ズレやすいので要注意。



厚底・サンダル・ヒール
など、運転に適さない
靴・履物は避けましょう。



フロアマットはクルマに
合ったものを使い、重ね
敷きはやめましょう。

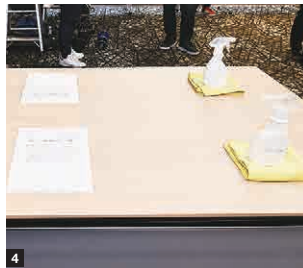


あなたの安全運転を支援する「安全運転サポート車(サポカー)」。
その機能を正しく理解し、過信せず、安全運転を心がけましょう。

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
[安全運転講座ページ] <http://www.anzen-unten.com>

JAMAGAZINE 2020年 4月号

発行日 2020年3月26日
 発行人 一般社団法人 日本自動車工業会 広報室
 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 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 特別連載
 「オリンピック・パラリンピック等経済界協議会」活動紹介②

障がい者スポーツ サポートチーム幹事
 NEC 東京オリンピック・パラリンピック推進本部長
 水口 喜博氏
 「東京2020大会に向け
 ゴールドパートナーとして
 安心、安全な大会成功への貢献」

08 自工会 3月度定例会長記者会見

10 2020モータースポーツの展望
 各メーカーの動向

14 飲酒運転の実態と防止について
 第二回 飲酒運転事故の実態

19 自工会・2020年
 春の交通安全キャンペーンのご案内

20 自動車博物館関連施設紹介シリーズ
 UDトラックス/UD Experience Center

21 記者の窓
 「未来の道路環境を思う」
 読売新聞 向山 拓

1 2 障がい者スポーツ サポートチーム幹事
 NEC 東京オリンピック・パラリンピック推進本部長 水口 喜博氏
 3 4 5 自工会 3月度定例会長記者会見
 6 2020モータースポーツの展望 各メーカーの動向
 7 UDトラックス/UD Experience Center

●JAMAGAZINEは自工会WEBサイトからもご覧いただけます

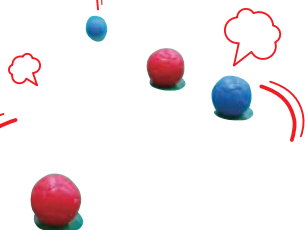
www.jama.or.jp/lib/jamagazine/index.html



東京2020大会に向け

ゴールドパートナー
として

安心、安全な

大会成功への
貢献

「NECの歴史上、1936年のベルリンオリンピックに写真電送装置（今のファクシミリ）を活用したのが最初の関わりです。前回の東京オリンピック（1964年）では、衛星中継を行う当社の送信用パラボラアンテナや送信装

—過去のNECとオリンピックとの関わりを教えてください

■技術提供は
ベルリン大会から



キーパーソンインタビュー

障がい者スポーツ サポートチーム幹事
NEC 東京オリンピック・パラリンピック推進本部長

みずぐち よしひろ

水口 喜博 氏に聞く

NECは2020年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会（東京2020）のゴールドパートナーとして「パブリックセーフティ先進製品&ネットワーク製品&業務用無線システム」の категорияで先進技術を提供し、安心・安全な大会の成功への貢献とともに、大会後のレガシーとすることを目指しています。さらに無形のレガシー（ソフトレガシー）の創出活動として、パラスポーツの日常化による共生社会の実現を目指し、ポッチャなどの普及活動を通して社内外で東京2020への機運醸成を図っている。有形・無形のレガシーの創出に向けた活動を通じて、東京2020以降も広く社会に浸透する新しい文化、慣習となりうる世界観づくりに取り組んでいます。

2020年2月開催の経済同友会主催「第3回パラスポーツ運動会」での集合写真。NECはこのイベントで「ONE TEAM」賞を受賞。



QRコードより
協議会HPを
ご覧になれます。



NECの生体認証



「ゴールドパートナーになったことは当社にとって大きな決断でした。事業環境が大きく変わり、社業も転換点に差し掛かっています。そのことから当社は社会課題を解決する社会ソリューション事業

■NECには
大きな決断
—東京2020大会ではゴールドパートナーとして活動されています

置を提供しました。当時の郵政省（現総務省）などと一緒に、日本からアメリカに向けてカラー映像を配信するオンラインピク史上初の取り組みに成功しました。その後、衛星通信技術は当時のデファクトスタンダード（事実上の標準）として普及につながり、社業においても大きな柱となりました」

「東京2020大会はビジネスや企業文化の転換点となると思っています。当社における活動には、①ビジネス②ブランド③社員モチベーションの3本の軸があります。これらはつながっており、ビジネスを成長させることで（NEC）ブランドが生まれ、またブランドの価値を高めることで、社員モチベーションを向上させ、モチベーションの高まりをビジネスのさらなる成長につなげるというサイクルで取り組んでいます。ブランドの価値向上として取り組んでいる社会貢献活動が功を奏して、活動に携わっている社員のモチベーションの向上につながり、さ

業への注力を掲げていました。そのため東京2020を社会課題解決の機会と捉え、未来へつなげるレガシーを創りだす。そのようなお手伝いをさせていただきたいと考え契約に至りました」

■企業文化の大きな転換点
—東京2020の活動を通して変化がありましたか

「ゴールドパートナー契約を締結した2015年はものすごく盛り上がりましたし、2019年のラグビーワールドカップ（W杯）日本大会でもスポンサーを務めさせていただきました。ラグビーW杯では日本代表の活躍もあって社内での機運を高めることができ、ビジネスはもちろん、社員モ

らにはビジネスにつながった事例も散見されています。ボランティア活動は東京都から表彰を受けるなど社文化として根付いています。サイクルを上手く循環させることで社会貢献活動も単なるイベントとしてではなく、サイクルの一つとして取り組んでいける意識が東京2020大会に向けたこの4、5年で芽生えてきました。こうした変化は私たち推進本部だけではなく、会社全体としてのレガシーになるのだと思います」

■ラグビーW杯を踏まえ、新たな取り組み
—活動を通して社員のモチベーション向上にもつながっているのですか

「当社が社会に貢献できる価値は安全安心と思っています。東京2020も安全安心の技術で支えていきたいと考えています」

チベーションの向上にかなり効果を発揮しました。ラグビーW杯による社内外での盛り上がりのおかげに東京2020大会につなげられるかも社内で議論し、成功体験をつなげられるように取り組んでいます」



NECにおける顔認証の最新技術

社会インフラへの適用に必要な精度・速度・頑強性を指標に技術を強化

① 認証精度の大幅な改善

経年変化、大規模人数に対応できる高精度な認証方式を確立



入退ゲート、キャッシュレス決済などの積極認証用途で確実な本人確認を実現

② 検索速度の大幅な高速化

多段階照合を用いることで、精度を落とさずに高速な検索が可能に



国家レベルの大規模システムでも高速に本人を検索

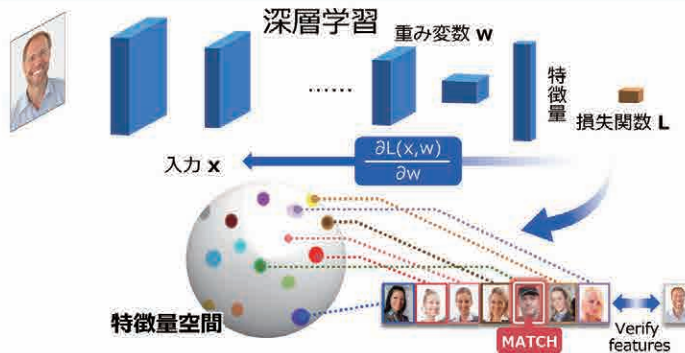
③ 様々な顔の変化に対する頑強性の強化

マスク、サングラス装着時や横顔認証において大幅な高精度化



みまもりなどの非積極認証用途へ活用を拡大

NECの顔認証アルゴリズムの特徴



「本人」と「似ている他人」の違いを最大限強調する
NEC独自方式により、高精度な顔認証を実現

NECの顔認証技術を提供

顔認証システムによる本人確認システムを納入すると発表されています

リスクはどのようなものでしょうか

「競技会場などへの入場時の本人確認を行う顔認証技術を提供します。選手や大会関係者、マスクメディアを対象とした本人確認システムで、東京2020大会がオリンピックパラリンピックとして初めての導入となります。従来は人が顔写真付きのIDカードと人物を見比べて本人確認を行っていましたが、顔認証技術の導入で、なりすましの防止や迅速な本人確認を行うことが可能となります。イメージとしては駅の自動改札を通過するようになるものです。オリンピック、パラリンピックでは運営上、IDカードを着用することが義務付けられますが、技術的には顔認証単独でも本人確認は可能です。歩いている最中から顔をカメラでとらえ、最後に登録された顔のデータを認証して完了となります」

「考えられるリスクの一つが『暑さ』です。東京の夏は2020年も酷暑が予想されています。大会会場等への関係者入場の際の本人確認は、従来は人の目で行われているためにどうしても時間がかかってしまい、入場待ちの行列が発生する可能性があります。顔認証の技術を活用することで円滑に本人確認を行うことができ、行列を解消して選手や大会関係者の安全安心を守る事が可能になります」

円滑さや利便性で一般にも浸透

顔認証技術はどのくらい活用されているのでしょうか

「世界70カ国・地域で、1000以上でNECの生体認証システムが導入されており、顔認証も多くのシステムで使われています。もともとは社会の安全を確保する目的から治安機関などで活用されました。しかし今は、円滑さや利便性が求められる場所で使われるこ

円滑チェックで行列解消

東京2020大会で考えられる

求められる場所で使われるこ



NEC本社内にオープンした「レジレス店舗」。顔認証による入店や決済も実施される。

東京2020大会に納入する顔認証システムによる本人確認のイメージ。



周辺技術を組み合わせ、社会のすみずみまで展開できる インフラ技術へ



とも多くなっています。例えば、

オリンピックパラリンピックでの活用方法と同じようにコンサート会場での本人確認や、決済で使われることもあります。

顔認証技術はすでに、治安確保の分野から、一般の人々の社会生活に浸透しつつあると考えています。この5年間で実証実験を繰り返し、顔認証技術の信頼性や利便性を世の中に地道にお伝えしてきました。日本の東京2020大会組織委員会に採用いただいたことで、全世界に顔認証技術が広まり、問い合わせもかなり頂戴しています」

「顔認証技術の導入事例を教えてください」

「海外では顔認証技術が安心安全をアピールする手段の一つとして街を活性化させています。また、国民IDと組み合わせると本人証明に導入している国も存在しています。ホテルなどでもVIP対応のために顔認証技術を用いて、重要顧客の来訪をいち早く察知しています。日本では娯楽施設の年間パスホルダーの代わりに顔認証システムを導入するケースが出てきています」

「世界トップの技術を維持」

「顔認証の技術的な進歩の過程を教えてください」

「この5年で飛躍的に精度は高まっています。従来は静止した状態で認証していましたが、現在では歩いた状態でも認証することができず、顔認証だけではなく、歩きながらの虹彩認証も可能となっております。二つを合わせれば精度をより向上させることができます。そうした認証方式で精度を上げて、決済などの活用での取り組みも進めています」

「そうした認証技術は、技術や産業、工業に関する規格標準化を行うアメリカの政府機関のアメリカ国立標準研究所(NIST)が全世界のベンダーを対象に開催しているコンテストでトップを維持しています。顔認証技術は5回連続で世界1位を獲得しています。そのほかにも、指紋や虹彩でも1位を獲得しており、これらを組み合わせることですらなる安心・安全を提供していくことができます。東京2020大会以降もより安心・



東京都の「打ち水日和」の呼びかけに賛同し、社員がNEC本社の敷地で打ち水を実施。

安全な技術を確認たるものにしていきます」

■パラスポーツの普及推進役

「オリンピックパラリンピック等経済界協議会での活動と自社での活動を教えてください」

「経済界協議会の活動には、当社の遠藤（信博）会長や菅沼（正明）執行役員を中心に関わっています。この活動ではパラスポーツの普及推進活動においてリーダーをやらせていただき、さらに日本の先進技術の発信活動にも加わらせていただいています。特にパラスポーツについては、企業の垣根を越えて経済界が一丸となり、全国各地の自治体様と連携してパラスポーツの体験やパラスリートとの交流など、パラスポーツの普及につながる活動を数多く取り組んでまいりました。北は北海道南は沖縄まで、数多くの市民の方、次代を担う子どもたちにパラスポーツの魅力を知ってもらうことができたと考えています。NECとしてはこれまで25年以上、車いすテニスの世界的大会

に協賛するなどの実績はありましたが、経済界協議会を通じて全国の自治体様と連携したパラスポーツ推進の取り組みを、社内各部門にも展開し、お客様向けのパラスポーツ体験企画などNEC独自の取り組みとして応用しています。また、経済界協議会の活動と並行して、社内ポツチャ部を創設しました。パラスポーツに慣れ親しんでもらうために、社員向けに体験会を実施したり、役員の会議でも体験機会を設けたりしました。一足飛びに浸透するものではないという難しさは感じているものの、この5年の中で、社内活動、地域活動を含めて本部が橋渡しとなり、浸透が進んだと感じています。東京2020大会が間近に迫ってきたこのタイミングで、さらなる仕掛けを行っていくことと考えています。経済界協議会の活動と併せて、NECグループとしても機運の醸成をしていきたいですね」

■社内ポツチャ部創設

「ポツチャ部を創設したのですね。ポツチャとの関りやポツチャ部の詳しい活動内容を教えてください」

「日本ポツチャ協会への協賛や、特別支援学校の学生が参加する『ポツチャ選抜甲子園』のスポンサーとしてポツチャを応援しています。全国の学校が出場を目指して練習を重ねる『ポツチャ選抜甲子園』を応援することは、ポツチャというスポーツの普及にも貢献できると考えています。もちろん東京2020大会以降も継続して支援を行っていきたいと考えています。また、組織委員会と連携して、各地方の特別支援学校や関連団体等にボールの





寄贈を行う活動もしています。これまでスポーツをあまりやっただけの特別支援学校の子どもたちが、ポッチャを通して日常的に入スポーツを楽しんでくれるようになると嬉しいですね」

「NECポッチャ部では東京都港区などと一緒に、一般の方々に向けた体験会を開催しています。また、経済界協議会や

個社としてもイベントに参加する時に、ポッチャの道具を持ち込んで体験してもらう機会も現在までに数限りなく開催してきました。さらには、小中学校で共助社会や人権をテーマにした授業でのポッチャ体験の依頼も数多くいただいています。授業を受けた子どもたちはもちろん、学校の先生方も思わずポッチャにハマってしまつほど、好評をいただいています」

■企業の垣根を越えた活動

「ポッチャを通してどういった発見がありましたか」

「ポッチャはその手軽さや面白さから、バラスポーツを知る第一歩としてとても適したスポーツだと思っています。そして、バラスポーツの推進や共助社会を知るうえで重要なツールになっています。また、当社の役員会議でも体験を行ったように「ミニニケーションツールとしても重要な役割を果たしています。経済界協議会でも各地方の自治体や法務局などと連携して、ポッチャをはじめとするバラスポーツを

活用した
取り組みを
進めてきました。
こうした取り組みを、

東京2020大会以降は各地方が主体となって続けていけるレガシーとして残したいと考えています。ただ、当社だけではできないものでもありません。経済界協議会や賛同いただける企業の皆様と業種の垣根を越えて活動を推進していければ、レガシーになると確信しています」

■2つのミッション達成

「東京2020大会まで残りわずかとなりました意気込みをお願いします」

「ゴールドパートナーとして二つの大きなミッションがあります。一つは大会の成功です。安全安心、そして厳格で円滑な大会運営に貢献していきます。もう一つはレガシーの創出です。ソフトレガシーやハードレガシーを東京2020以降、広く社会に浸透して新しい文化、慣習になる世界観を創っていくと思います」

働くという 日本の資源を高める機会 深刻にならず、真剣に



自工会は3月19日、「3月度定例会会長記者会見」を開き、新型コロナウイルス感染拡大による厳しい経営環境の今こそ、「働くという日本の資源を今一度高められる機会」と、前向きな行動、改革の必要性を示しました。今回の会見は新型コロナウイルス対応で会見出席者を限定する一方、初めてWEB同時中継を実施、WEB参加者からも質問を受け付けました。

ここでは当日の挨拶を掲載します。

■1日も早い収束を願う

皆様こんにちは豊田でございます。はじめに、新型コロナウイルスにより、お亡くなりになられた方にお悔やみ申し上げるとともに、今も体調を崩されている皆様に、心よりお見舞い申し上げます。

先日、私どもの会員会社からも感染者が確認されました。関係者の皆さまに多大なるご心配をおかけしている事、重く受け止めております。また、自動車の生産面、販売面にも、大きな影響が及んでおります。供給が滞る部品を別の仕入れ先で作っていたり、生産現場の皆が徹底した予防活動をして現場を守り続けるなど、力をあわせ、必死に生産の継続・挽回を目指しておりますが、お客様への納車は遅れており、多くの方にご迷惑をおかけしております。この場をお借りしまして、お詫び申し上げます。

政府からは、感染拡大防止に向け、早め早めの対策を打ち出していただいております。先が見えない、何が正解か分からない今の状況においては、とにかく決断

をして実行していくしかありません。一日も早い収束を願い、私どもも、力を尽くして参りたいと考えております。

■前向きに、 改革を進める時に

急激な人と物の動きの停滞は、経済に大きな影響を与え始めました。今は、先が見通せないことへの不安な気持ちをも、みんなが抱いている状況です。政府におかれましては、今まさに、大きな打撃を受けている中小零細企業や非正規雇用労働者への対応など、先に光を感じられるようなメッセージとアクションを打ち出していただければと思います。

一方、我々自身が何をしたいか、ないといけないか…あえて、前向きな言葉を使わせていただければ、改革を一気に進めていく時々と捉えたいと思っています。今まで「世の中の変化のスピードは早い」というフレーズを幾度となく使ってきましたが、こんなにも世の中がガラッと変わることがあるのかというのが正直なところ

■新たな課題に向けて

本当に「急激に」、そして「全ての人の」生活が変わることになりました。その結果、今までは見えなかった様々な課題が浮かび上がってきたのだと思います。生産の現場は、お客様へのご迷惑に直結するため出来る限り、その手を止めてはいけません。度重なる自然災害により、その対応を積み重ねてきましたが、それでも、今回、お客様への影響は避けられませんでした。今後に向けて、まだまだ改善できることがあるはず

です。販売の面では、ネットを活用した消費行動に、世の中がもっとシフトしていくかもしれません。そうなことを予測はしていましたが、「クルマは、まだそこまでならないのでは」と、どこかで、そう思っていたかもしれませんが、このことだけではいけません。自動車の業界は、本当に、世の中の進化についていけているのか？見つけ直さないといいないと思っています。

■働き方改革待ったなし

生産、販売といったいわゆる現場／第一線といわれる職場では

初めて記者会見をWEB同時中継して
質問も受け付けました

ない、間接職場では、ずっとと言われ続けた「働き方改革」を待たなして実行しないといけない状況となりました。急激に、その実現を迫られたことで様々な問題が浮き上がってきています。多くの人が在宅勤務をしないとイケなくな

整っていないければ、本来やるうとしていた「働き方改革」は到底、実現できなかったらどうと思えます。

■競争力を磨く源泉は「人」

小さな国土の日本は、資源の少ない国です。だからこそ、先人たちは、知恵や努力といった「人の働く力」を資源にして、この国を大きく、強くしてきました。日本に自動車産業が根付いたのも先人の

作っていくために、我々は、もっと競争力を磨いていかないとイケません。その源泉は間違いなく「人」です。
今は、先行きが、はつきりと見通せませんが、この状況だからこそ見えてきた課題を、着実に乗り越えて、笑顔の未来を目指して参りたいと思います。

■進めていけることを 全力で進める

最近、どこの現場にいても「豊田さんは、この状況をどうお考えですか？」と聞かれます。共通してお答えしているのが「真剣に考えないといけないが、深刻には考えないようにしている」ということです。経済がこの状況になっている一番の原因は「先が見えない不安」です。先ほど申し上げたような課題に対しては、真剣に取り組み、進めていけることを、全力で進めます。

れば、人はネガティブになつていきます。ネガティブになつても、何もよくなりません。ネガティブの連鎖は、物事を悪くするばかりです。だから、深刻にはならず、まずはコントロールできる範囲のことを真剣にやつていければ良いと思います。

■助け合いで感謝しあう

自分ではコントロールできないものを、他の誰かが取り組んでくれているかもしれせん。そうしたら「ありがと」と伝え、そして、誰かが困っていれば、自分ができるところで助けてあげる。みんな、それが出来れば、コントロールできることが増えていくと思います。「深刻にならずに、真剣に。」「みんなで助け合つて、感謝しあつ。」

道徳の授業のようですが、このトンネルの先に光を見出すためには、みんなでこれをやつていくしかないと思います。

こんな時だから、無理にでも笑顔になつて乗り越えていきたいと思います。

皆さま、笑顔で、よろしくお願いたします。ありがとございました。



通信容量はあるのか」「出社できない人がいても仕事がり立つよう、仕事の優先順位付けや標準化ができているのか」「横の人を助け合う文化が根付いているのか」。

先日、労使の話し合いが行われました。以前は、賃金をどうするか？という議論に焦点が当たっておりましたが、ここ数年を経て、大変革をいかに生き抜いていくか？競争力を高めるために、お互い何をしていけば良いか？など、労使が向き合つて真剣に話し合う場に変わりつつあります。

まだ、それができているところは一部かもしれませんが、着実に変わつてきています。

笑顔あふれる未来のモビリティ社会を、日本が世界に先駆けて

しかし、世の中にはコントロールできる話とコントロールできない話があります。比率で言えば、そのほとんどはコントロールできないものばかりです。コントロールできない話を深刻に考えすぎ

2020モータースポーツの展望 各メーカーの動向

各メーカーとも チャンピオンシップに挑む

新型コロナウイルスの感染拡大による
中止・延期が相次ぐも……



新型コロナウイルスが世界中で猛威を振るう中、2020年のモータースポーツシーズンが幕を開けました。四輪ではトヨタ自動車挑戦する世界ラリー選手権(WRC)が1月のモンテカルロでシーズンインを果たしたものの、ホンダが参戦するF1は3月15日のオーストラリアGP決勝レースを前にした13日に中止を決めました。二輪では3月8日にカタルでモトGPの開幕を迎えましたが、ホンダ、ヤマハ、スズキが参戦する最高峰のモトGPクラスは、感染症拡大の影響を受け中止に追い込まれました。国内でも事前テストやファンイベントの中止や延期、無観客で実施が相次いでいる状況です。今シーズンは様々なカテゴリーで不安のつきまとう異例の序盤戦になりますが、チャンピオンシップに挑むメーカー各社の気持ちが揺らぐことはありません。

四輪車

SGT ニュル24時間耐久に挑む クラス3連覇をめざす

スバルと同社のモータースポーツ統括会社であるスバルテクニカインターナショナル(STI)は、今年もスーパーGT(SGT)(GT3000クラス)、ニュルブルクリンク24時間耐久レースに挑む。



「SUBARU BRZ GT300」

SGTには「SUBARU BRZ GT300」で参戦。

エンジンの信頼性向上や燃焼効率の改善、シャシーと空力特性の最適化などを織り込んだマシンで、シリーズ優勝を狙います。

ニュル(SPT)クラスには「WRX STI TURBO Charge」で参戦。空力性能の全面的な見直し、新たなサメ肌塗装処理、駆動系の強化、ブレーキの最適化などを施したマシンでクラス3連覇、過去最高の総合順位をめざします。

トヨタ



「TS050 HYBRID」

WRC、WECに挑む ル・マン3連覇をめざす

今シーズンもWRC、世界耐久選手権(WEC)に挑みます。WRCはドライバー&コドライバーの体制を一新。新たにセバスチャン・オジエ、エルフィン・エバンス、カッレ・ロバンペラの3選手をドライバーとして迎え、マシンはトミ・マキネンチーム代表のもと、フィンランドを拠点に開発された「ヤリスWRC」となります。

WECは2019-20年シーズンが「TS050 HYBRID」で戦う最終年となるだけにル・マン3連覇を目指します。また、9月から始まる20-21年シーズンに向け、「GRスーパースポーツ(仮称)」をベースとしたレーシングカーを開発中。ル・マンハイパーカー(LMH)クラスに参戦予定となつています。

国内ではSGT、スーパーフォーミュラ(SF)に参戦します。SGT(GT500クラス)では新たに「GRスーパー」を投入。トヨタカスタマイジング&ディベロップメントを通じて、6チーム6台をサポートします。

SFでは直列4気筒2リットル直噴ガソリンターボエンジン(Bi-2001F)を6チーム11台に供給する予定です。

「GRスーパー」



日産



【NISSAN GT-R NISMO GT500】

フォーミュラE、SGTの2本柱 FEはフル参戦2年目になる

日産はニッサンモータースポーツインターナショナル(ニスモ)とともに、電動車のフォーミュラレースであるフォーミュラE(FE)、SGTを二本柱として取り組めます。

FEはフル参戦2年目。日産はFEに唯一参戦している日系メーカーとなります。今シーズンはカラーリングとパワートレインを一新したマシンで参戦します。

SGT(GT500クラス)は今シーズンも4チーム4台の「NISSAN GT-R NISMO GT500」で挑戦します。

ホンダ



【Red Bull Racing RB16】

F1復帰6年目 チャンピオン奪還をめざす

復帰6年目となるF1では、昨シーズンに引き続き「スクーデリアアルファタウリ」「レッドブルレーシング」に同一仕様のパワートレインを供給します。19年は3勝を上げており、今シーズンはさらに多くの勝利をめざします。北米ではインディカーシリーズに参戦する5チーム13台に、ホンダ・パフォーマンス・ディベロップメント(HPD)を通じてエンジンを供給します。

国内ではSGT、SFに挑戦します。SGT(GT500クラス)ではFR化した「NSX-GT」を投入。SFではチーム体制を変更し、国内最高峰のフォーミュラレースでのチャンピオン奪回を狙います。

マツダ



【マツダRT24-P】

「RT24-P」を投入 走る姿の美しさにもこだわる

北米マツダはアメリカのスポーツカーレースの最高峰「IMS Aウエザーテックススポーツカー選手権」に参戦しています。「マルティマティック社」とともに最上位クラスのデイトナプロトタイプインターナショナル(DPI)において、2台の「マツダRT24-P」を走らせました。

マツダRT24-Pは17年に投入された耐久レース向けレーシングカーです。デザインでは北米マツダと日本のデザインチームが参画。魂動デザインのエッセンスを取り入れ、レーシングカーとしてのパフォーマンスと走る姿の美しさにもこだわって開発しているのが特徴です。

レース活動60年目を迎える

「GSX-RR」の

カラーリング一新

20年はスズキのレース活動が60年目を迎える節目の年。2015年からロードレース世界選手権（モトGPクラス）に参戦している「Team SUZUKI ECSTAR」は参戦マシン「GSXRR」のカラーリングを一新し、ブルーにスレートシルバーを組み合わせることで、60年代の輝かしいレースでの歴史を想起させるイメージとしました。

スズキ



「GSX-RR」

ホンダ

3つの世界選手権で連覇
新体制でタイトル三冠狙う

ロードレース、モトクロス、トライアルの3つの世界選手権での連覇をめざします。ロードレースのモトGPクラスには「RC213V」で参戦します。昨シーズンに4年連続6度目のチャンピオンを獲得したマルクマルケスに加え、モト2クラスチャンピオンのアレックスマルケスが加入。新体制で4年連続となるタイトル三冠達成を狙います。

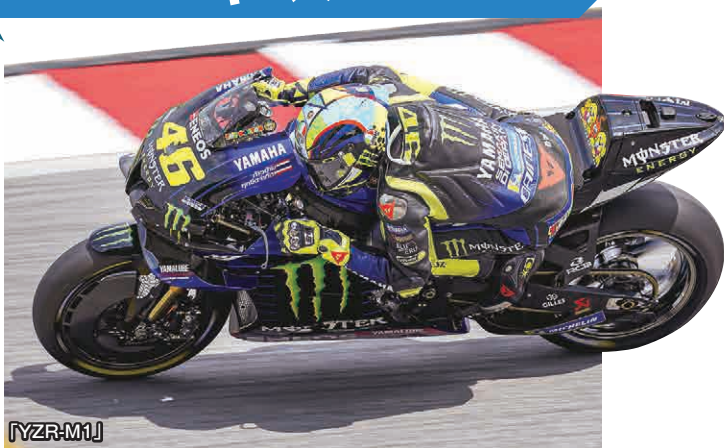


「RC213V」

ヤマハ

モトGTクラスに参戦
「YZR-M1」投入

ロードレース世界選手権（モトGPクラス）に、ファクトリーチーム「Monster Energy Yamaha MotoGP」で参戦します。ライダーは2度の表彰台を獲得しランキング7位となったバレンティノ・ロッシ選手、昨年、2勝を含む7度の表彰台でランキング3位となったマーベリック・ピニャレ選手となります。マシンは「YZR-M1」。



「YZR-M1」



飲酒運転の実態と防止について



第二回

飲酒運転事故の実態

一般社団法人 日本自動車工業会 飲酒運転防止技術分科会
分科会長 岩片孝司

1. はじめに

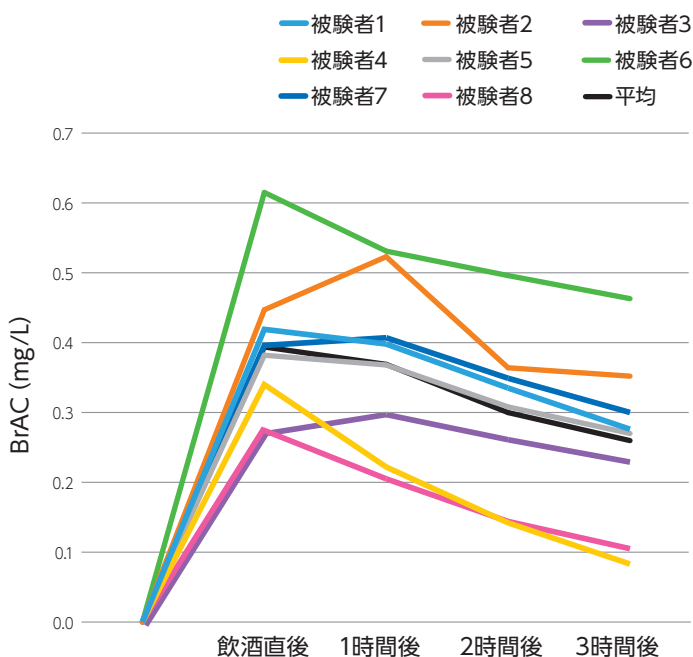
第一回では、国内外の飲酒運転問題と対策の取り組みについて紹介した。各地域・各国の特徴に応じた取り組みがされているが、撲滅への道のりはまだ半ばである。第二回の今回は、ドライバーの皆様ご自身に、飲酒運転防止を考えていただく一助となるよう、飲酒の体と運転行動への影響や、飲酒運転事故の実態を解説していく。

2. 飲酒運転事故の特徴

飲酒してクルマを運転するようになるか？

酒類に含まれるアルコール(エタノール)を摂取すると、酔いが生ずる。酔いとして脳の麻痺が起きるが、エタノールの血中濃度が上昇するにつれて、運動器や意識を司る神経系にも抑制がかかり、運動の反射時間が遅れたり、刺激への反応鈍麻が生じる。短時間に代謝量を上回るエタノールを摂取すると、急激に血中濃度が上昇することで脳幹にまで抑制がかかり、瞳孔拡大や呼吸停止を引き起こし死に至ることがある(急性アルコール中毒)。エタノールは胃や小腸から吸収され、その大部分が肝臓で分解され、

図6. 飲酒後のBrAC変化



悪酔いや頭痛、動悸の原因となるアセトアルデヒドを経て、更に酢酸に分解されて血液に溶け込んで全身を巡り、最終的には水と二酸化炭素に分解されて、汗や尿、呼吸として対外に排出される*1*2。

アルコールは知覚や運動機能、認知判断全般に甚大な影響を及ぼす。そのような状況で自動車を運転したらど

うなるかを、実験と実際に起きた事故の分析をもとに解説していきたい。

飲酒運転防止技術分科会では、飲酒運転の特徴に関する実験的調査を行っている。飲酒の影響を安全かつ正確に捉えられるように、DS(Driving Simulator)を用いて、実際に飲酒したドライバーを調査して

図7. 飲酒運転のステアリング操作

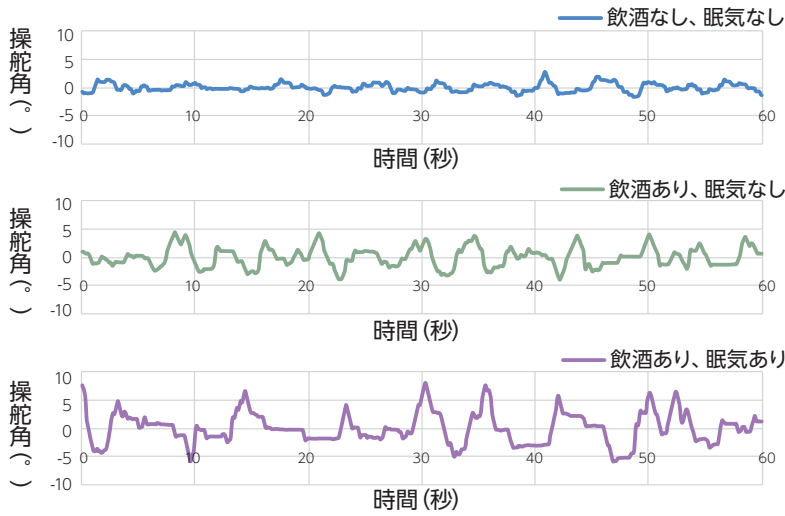
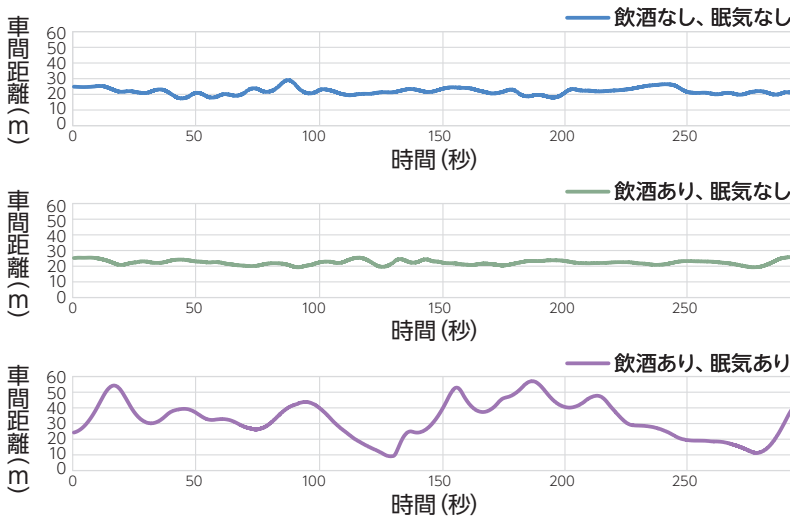


図8. 飲酒運転の車間距離(一定車速の追従走行)



〈身体影響の時間変化〉

実験前の1時間に、被験者には任意の種類(ビール、日本酒、焼酎、ワイン)と量を飲酒してもらった。結果的に、飲酒単位数(純アルコール量20gが1単位)は、最少1.6単位、最大5.5単位となった。想定する飲酒シーンは晩酌で、最も日常的で一般的な飲酒機

会を模擬している。図6に、飲酒後の経過時間とBAC(呼気中アルコール濃度)の関係を示す。飲酒後に、飲酒量に応じて0.28mg/L、0.60mg/Lを超えるピーク値を示し、全被験者とも国内の酒気帯び基準値0.15mg/Lを大きく超えた。その後は時間経過とともに下がり、被験者の平均

値は3時間でほぼ0.15mg/L、時間当たり0.05mg/L下がった。最も低下速度が遅い被験者3では、3時間でほぼ0.07mg/L、時間当たり0.02mg/L程度しか下がっていない。アルコールの代謝には個人差があるので、運転を始めるには、自身の体質や体調、睡眠(眠ると代謝が落ちる)などの変動を

加味した安全率を、十分に見込む必要がある。

〈眠くなる〉

多くの人が経験するように、飲酒すると眠くなる。DS実験では、単調な運転をしてもらった(一定車速の先行車追従など)が、多くの被験者が眠気を訴え、眠りに落ちて車線逸脱する被験者もいた。

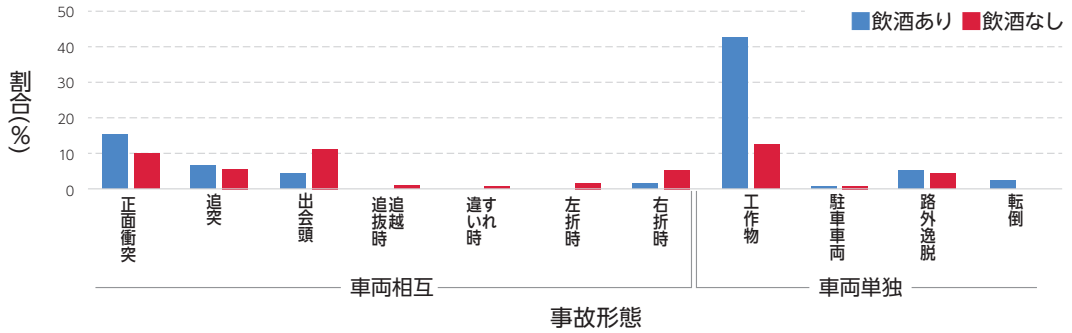
〈特徴的なステアリング操作〉

酔った状態では、小刻みに頻繁にステアリングを操作する傾向が現れてくる(図7)。他車から見ると、ふらつきとして認知される挙動である。アルコールの影響で、認知判断力が低下して先の見通しが甘くなり、目先の道路状況に合わせた操舵が支配的になる結果と推測される。また操作の正確さも低下するので、一度の操作で決められずに、小刻みな修正操舵を加えた結果でもある。一方眠くなってくると、ステアリング操作の頻度が減って、一操作あたりの舵角が大きくなっていく。意識が遠のいて道路形状へのトレースが困難になり、逸脱寸前で大きな操舵をすることもある。このように、一口に飲酒運転と言っても、その様相や段階に応じて、異なった特徴が現れる。



図9. 飲酒運転死亡事故の形態(平成29年)

(公財)交通事故総合分析センターの集計結果による



＜定常速度の追従走行は影響が出にくい＞

実験では、一定車速で走る先行車への追従走行もしているが、特に問題はなく追従走行ができていた(図8)。しかし実験では扱わなかったが、先行車の車速が随時変わる条件では、やはり先の見通しが甘くなることで、小刻みの頻繁な車間調整となることが予想される。ブレーキ操作を伴う減速がある場合には、踏み遅れの傾向が現れると予想される。実験では、眠気が加わると一変し、一定車速の維持が困難になって先行車との車間が広がり、追いつくために逆に車間を詰めることを繰り返すようになり、大きな操作を繰り返すステアリング操作と類似した傾向が現れた。

以上、DS実験で明らかになった飲酒運転の特徴は、小刻みなステアリングやアクセル操作で、左右のふらつきや安定しない車速として現れる。更に眠気が加わってくると、大きな車線スレや先行車からの遅れを修正する荒い運転操作が見られるようになる。修正操作が間に合わなくなった時には、車線逸脱や追突の事故に至る。眠気に至らずとも、飲酒の影響で先の見通しが甘い直前操作が主体になるので、時間余裕が常になく事故リスクが一気に高まると考えられる。また、実験

中に強い眠気を催した被験者1名は、ガードレールへの衝突を頻発し、実験を途中で中止している。居眠り運転である。実環境下なら、事故になっていただろう。

実際に起きた事故や違反の状況を分析することで、運転への影響を具体的に知ることができる。飲酒運転事故の類型分析の結果を示す(図9)

車両相互の事故の死亡者は、正面衝突(16%)、追突(7%)、出会い頭(5%)の3つの事故形態が多い。車両単独では、工作物への衝突(43%)が圧倒的に多く、次いで路外逸脱(6%)が続く。「正面衝突」や「工作物への衝突」は、運転行動の観点からは、ステアリング操作の誤りが主原因の可能性がある。カーブを曲がり切れないケースでは、侵入しようとするカーブの見積りもりの誤りであったり(認知と判断)、ステアリングの切り遅れ(操作)が考えられる。直線路での衝突では、ステアリングの保持不良(操作)が考えられる。「追突」では、先行車の状況把握ができないこと(認知と判断)や、ブレーキ操作の遅れ(操作)が考えられる。「出会い頭」は、交差点へ侵入しているという認識や他車への注意低下(認知)と、減速遅れや一時停止不履行(判断と操作)が考えられる。居眠り状態に陥ってしまう

と、周辺の交通状況の把握も対応判断も、運転操作も全くできなくなってしまう。

以上のように、飲酒運転の事故は、状況認識の阻害や判断の遅れ、ステアリングやアクセルブレーキ操作の誤りなど、飲酒が一連の運転行動への多面的な影響を及ぼした結果と推察することがができる。

3. 飲酒運転に陥らないために

ここで国内では、どのような状況で飲酒運転に至っているのかを探ってきたい。現在も日当たり75件が摘発されており^{※3}、違反原因の飲酒状況として、場所や時刻や量などある程度の情報^{※4}が得られる。その分析結果として、いくつかの特徴的な事由が明らかになっている(表2)。

問題として浮き上がるのは、深夜や早朝までと飲酒時間が長い^{※5}ため、結果として多量の飲酒と、それから運転を始めるまでの時間が短くなって、十分に酔いをさませないままになってしまいう実態である。「酔いがさめたと思っただ」^{※6}「寝たから大丈夫と思った」など、根拠のない判断の甘さも注目される。

この情報を基に、飲酒運転に至るいくつかの典型的な状況をまとめると以下のようになる。

表2. 飲酒運転に至る飲酒状況

項目	状況
飲酒場所	自宅、飲食店、友人宅、屋外、車内…
誰と飲んだか	1人、職場の人、友人…
飲酒単位	1単位台から5単位台までが多い
飲み始め時刻	午後6時台から午後7時台が多い
飲み終わり時刻	午後9時台から午前2時台が多い
なぜ飲酒運転したか	帰宅手段の確保が面倒だった(タクシーや代行)、翌朝マイカーが必要だった(その他の手段では面倒)、休んだ(寝たので)酔いがさめたと思った

*報道記事内の飲酒運転者の申告内容に基づく、飲酒運転防止技術分科会まとめ

〈事例①…晩酌して就寝する〉

仕事が終わって帰宅してから、毎晩晩酌をする。夜9時ごろから飲み始めて、まず缶ビール(500ml)を飲む。その後、焼酎をロックで2、3杯(200〜300ml)飲んでから就寝した、というケース。晩酌は多くの人にとつての習慣だが、翌朝どの程度のアлкоールが残っているかについては無知のことが多い。知識も自覚もないままに、日常的に飲酒運転をしながら

出勤してしまう恐ろしい事例が蔓延している可能性がある。

〈事例②…朝まで深酒してから仮眠する〉

マイカーで、友人と落ち合う店に向かった。2件の店をはしごして、終わったのが午前1時。その間、ビール大瓶2本(1260ml)、チューハイをグラスで2杯(700ml)飲んだ。車中で5時頃まで仮眠して、明るくなっ

てきたから運転して帰宅した、というケース。体内にしっかりとアルコールが残っているが、基礎的な知識の欠如が誤りを引き起こす。もう一つの致命的な問題は、こういう場合に自動車に向かっていくことである。

〈事例③…飲酒後なのに、出かけなければならぬことになってしまった〉

帰宅後いつものように晩酌を始めたところで、子供が急に「明日学校で〇〇が必要だから、買いに行

きたい。」と言いつ出した。妻も一緒に飲んでいる。まだ飲み始めて酒量が少ないので、大丈夫と思って運転した、というケース。子供には、飲酒運転という概念はない。子供の困りごとによって、親のモラル揺らいでしまうことがある。

〈事例④…飲酒中(後)に酒を買いに出かける〉

休日、特に出かける予定もないので缶ビールを飲んだ。買い置きを飲み切ってしまったのと、酒肴が欲しくなったので、自動車でコンビニに出かけた。近くなので運転しても大丈夫だと思っただ、というケース。軽く飲むつもりが、それがきっかけとなって本格的な飲酒に移行してしまう。飲酒で鈍った判断による行動を止めることができない。自身のモラル形成が未熟なことが危ない。アルコール依存症になると、容易にこういったケースに陥ってしまうと思われる。

まず事例①と②の問題は、いったん体内に取り込んだアルコールが、その摂取量に応じて、どれ程の時間体内に滞留するかの正しい知識の欠如である。前述のアスクの啓発を思い出していただきたい。また、眠ると代謝が低下して、アルコールの分解が遅くなることも知っておく必要がある。

事例②と③では、周囲の人の飲酒運転に対する感度の高さが重要となる。飲み会などでは、幹事や職場の上司は、参加者が安全に帰宅するまでを見届けていただきたい。「クルマで来ないよね?」「タクシーを呼んだよ。」などの声かけや配慮があると、結果が変わる可能性がある。友人同士や職場や家庭では、飲酒した後は自動車の運転をしないことを、常日頃から話し合っておきたい。そういう雰囲気醸成しておくことが、集団や個人の規範し合うことで、子供が無計画なことは言わなくなるだろうし、更に将来成人して飲酒するようになった場合のモラル形成にも結び付く。

事例③と④は、飲み始めた時にはそのつもりがなくても、ほんのちよつとしたきっかけで飲酒運転に移行してしまう例である。運転する時には、自身には確かに「飲酒した」「自覚があるはずだから、これは言い訳できない犯罪である。「飲んだら乗るな」の徹底が重要である。

事例④は、アルコール依存症が疑われる。自動車の運転のみならず、生活全般が飲酒の影響を受けて支配されてしまうほどの多量多頻度の飲酒をもたらし、もはや本人のコントロールは難しくなってしまう。飲酒と適切

な距離を置いた、健全な生活への復帰を手助けする医療機関や支援機関への、早めの相談が必要である。家族をはじめ、周りにいる方々が異常を察知して、専門家を交えた解決のための行動をいち早く起こすことが、悲劇への道のりを断つ。

これらの事例は、総て紙一重のようなどころがある。冷静な状態の時に、ご自身が飲酒する様々なケースで、どうなると飲酒運転につながるようになってしまっかかを振り返って、自身の意思確認や行動規範の確立、周りの人への周知や協力を含めて、危険因子を排除するための手立てを日頃から考えて話し合っておくことで、回避できることがあると思われる。

国内では、飲酒運転経験者の約56%に検挙歴がないとのデータがある*4。間違った成功事例的经验には、何の意味もない。過去の飲酒運転の度に、大きなリスクすれすれに自身と他の人々を据えてしまったことがあるなら、今後はそのようなりすくを回避するためのご自身の取り組みを考えていただきたい。

なお、事例②のように、友人知人と飲酒する場に出かけるケースには、予め運転者を決めておく「ハンドルキーパー」と言う対応がある*5。ハンドルキーパーとなった人は、その場で最

後まで決して飲酒することなく、参加者を家まで送り届ける責務を持つ。各地域・各国で同様の取り組みがあつて、欧州ではBOB(Brewer's Obneschonenkenn Bestuurder's Oランダ語で「酒に酔っていない運転手」と言う名称で啓蒙されて

4. おわりに

飲酒運転は、日本国内のみならず諸外国、特に欧米では長年の社会問題である。飲酒運転は悪いこと許されないことであることは、総てのドライバーがわかっているはずである。しかし根絶に必要なのは、その意識を正しく行動に落とし込んで実行することである。運転する前のいつの時点でのどのような飲酒をしてはいけないか、と言う具体的な知識や基準を持たずして、正しく判断し行動することは難しい。また、十分な知識があつたとしても、それを遂行する理性や倫理性をゆるぎなく持ち続けられるかが問題となる。

飲酒運転防止技術分科会が2013年に行ったインターネットによる意識調査では、1,500件を超える有効回答の12%で、「少量または自分が大丈夫だと思えば運転しても

良い」と言う結果だつた。飲酒運転撲滅への取り組みについては、「更なる罰則強化や免許制度の見直し」を求める意見が最も多かつたが、次いで「個人の意識改革や教育が必要」との意見も多かつた。若年齢層ほど、飲酒運転を許容する比率が高い傾向も見られた*6。これらの結果から浮き上がる課題

は、やはり、正しい知識を欠き飲酒運転を許容する甘い考えが根深く存在する実態であり、それに対し、確固たる飲酒運転拒絶の意識定着を導く、若年のうちからの正しい知識と倫理観獲得の必要性を語るものであつたと言える。

今回紹介した、飲酒運転問題の実態や、飲酒が体と運転行動にどう影響するのかを、職場やご家庭などいろいろな場で話し合い共有していただきたい。特にご家庭での話し合いを通じて、将来ドライバーになる子供たちの正しい理解を導き、いち早い飲酒運転防止の意識を形成できたら幸いである。また、アルコール依存に陥つてしまひ飲酒運転を繰り返すドライバーは、本人の努力だけではなかなか困難な状況からの脱却が難しい。周りのご家族やご友人のご支援の下、早急に専門の医療機関や支援組織への援助を要請していただきたい。アルコール健康障害対策推進計画に沿つて各自自治体

が取り組みを始めている活動は、まさにそのような困難な状況を打開する支援となるはずである。
日本自動車工業会の飲酒運転防止技術分科会は、今後も内外の関係省庁や諸機関と協力しながら、日本国内並びに諸外国の飲酒運転の撲滅を目指し、より一層の活動を推進していくものである。

【参考文献】

- *1 人と酒のイイ関係、アサヒビールHP (<https://www.asahibeer.co.jp/csr/tekisei/health/action.html#chan>)、2019年11月27日アクセス
- *2 上手な飲み方、付き合い方、札幌ホールディング株式会社HP (<https://www.sapporoholdings.jp/csr/alcohol/drunkenness.html>)、2019年11月27日アクセス
- *3 平成30年交通安全白書、内閣府HP (https://www.8.cao.go.jp/koutu/taisaku/h30kou_haku/zenbun/genkyo/h1/h1b1s2_5.html)、2019年11月8日アクセス
- *4 中山寿一ほか、飲酒運転に関する調査 久里浜アルコール症センターと神奈川県警察との共同研究(2008)
- *5 全日本交通安全協会HP (http://www.jtsa.or.jp/about/about_action01_3.html#a02)、2019年10月30日アクセス
- *6 渥美文治他、飲酒運転防止対策に関する社会意識調査、JAMAGAZINE 9月号、p.13-16 (2014)



自工会・2020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(月)~5月5日(火・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・2020年春の交通安全キャンペーン」を実施します。

昨年の交通事故の発生件数は38万1,237件と前年より4万9,364件減少(-11.5%)し、死者数は3,215人と3年連続で戦後最少を更新しました。

しかしながら、高齢運転者による重大事故が発生するなど、交通事故の実態は依然として厳しい情勢にあります。

本年は第10次交通安全基本計画(平成28年度~32年度)の最終年となり、自工会においては同計画の世界一安全な道路交通を実現するため、2020年までに交通事故死者数を2,500人以下とする目標の実現に向けて、一層の車両安全対策に取り組むとともに、交通安全活動の一環として春の交通安全キャンペーンを実施し、安全な交通社会の実現に貢献してまいります。

*主催:内閣府他、期間:4月6日(月)から4月15日(水)

春の交通安全のおまじない ミル・ベル・カチット



春の交通安全キャンペーンの考え方

本キャンペーンは、一人ひとりの交通安全に対する意識を行動につなげて習慣化することを目的に実施。ポイントとして、日本人に古くから馴染みのある「おまじない」に着目し、日本交通心理学会協力のもと、実証調査を行い「おまじない」を開発しました。

開発した「おまじない(ミル・ベル・カチット:ちゃんと前を見てシートベルトをカチット締めて)」には、何度も唱え、記憶することで、日常的な交通安全行動を心がけて欲しいという願いが込められています。

キャンペーンの訴求テーマ

四輪テーマ

●「後席を含めた全ての座席のシートベルト着用」

2019年の一般道でのシートベルト着用率は、運転席98.8%、助手席95.9%に対し、後部座席は39.2%と依然として低い状況となっています。(*1)シートベルトを着用することで事故被害が軽減でき、致死率が約93%も下がることから、**後席を含む全ての座席でのシートベルト着用**が重要です。(*2)

●「ながら運転防止の促進」

2018年の携帯電話使用等に係る交通事故件数は、2,790件と過去5年間で約1.4倍に増加しており、カーナビ等を注視中の事故が多く発生しています。また、死亡事故率を比較すると携帯電話使用等の場合には、使用なしと比較して死亡率が約2.1倍であることから、**ながら運転を防止**することが重要です。(*3)

(*1) 2019年 警察庁/JAF合同「シートベルト着用状況全国調査」

(*2) 2018年 警察庁「シートベルト着用関連統計」より算出

(*3) 2018年 警察庁「交通死亡事故の特徴等について」

(*4) 2018年 警察庁「交通事故の発生状況」

二輪テーマ

●「ヘルメットの正しい着用促進、胸部プロテクターの着用促進」

二輪車の死亡事故の約70%が、頭部・胸部が損傷主部位となり死亡しています。(*4)また、二輪車乗車中の事故死者のうち3割以上が事故時にヘルメットが脱離していることから、二輪車の死亡事故リスクを減少させるためには、**あごひもをしっかり締めるなどのヘルメットの正しい着用や、胸部プロテクターを着用**することが重要です。

高齢ドライバー対策

政府の2020年春の全国交通安全運動推進要綱の全国重点の一つである「高齢運転者等の安全運転の励行」を受けて、高齢ドライバー向けのWEBサイトコンテンツを追加し、本人及びご家族の方への注意喚起を図ります。

○訴求のポイント

実施期間	2020年4月6日(月)~5月5日(火・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」全ての座席でもシート「ベル」トを、「カチット」締めよう。

○具体的展開

- 幅広い世代に人気のタレント「柳原可奈子さん」が交通安全の魔法使いとして、「後席を含めた全ての座席のシートベルト着用促進」、「ながら運転の防止」、「ヘルメットの正しい着用促進、胸部プロテクターの着用推奨」を訴求するスペシャルムービーを以下のメディアに配信。
- 会員各社のホームページ、SNS等に交通安全キャンペーンサイトへのリンクバナーの設置。

YouTube	スペシャルムービーを配信
デジタル広告①	WEBバナー広告 4月6日~5月5日
デジタル広告②	WEBバナー広告(高齢者向け配信) 4月6日~5月5日
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 http://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追加。



UDトラックス/UD Experience Center

「UD Experience Center」とは、UDトラックスが提供する、トラックの体験型プログラムの施設です。優れた燃費性能と高稼働率を分かりやすく説明、体験していただけます。より一層満足してお使いいただける商品・サービスの提供を通して、「UDブランド」を浸透させ、お客様との信頼関係を築いていきます。



UDブランド

UDトラックスの歴史・製品・サービスを体験

創業時から脈々と受け継がれていく、モノづくりへの想いをご紹介します。創業者である安達堅造のトラックへのこだわり(堅牢、故障のない、ユーザーのコスト軽減貢献、大量の荷物を積める)から始まり、これまでから、この先の時代の求めに答える先進的なソリューションの数々をご覧ください。

参加していただいた方々が、喜んでいただけること、それを願って皆様を日々お迎えています



UDエクスペリエンスセンター 総責任者 石田智久

トラックスのモノづくりの現場を体験(生産ラインの見学)



品質へのこだわりと生産性の追求。UDトラックスならではの生産現場をご案内します。信頼性・耐久性に富む車両が生産される、迫力ある現場をご覧ください。

UDトラックスの品質に対する厳しい姿勢を存分にご覧ください。ブランドへの信頼感を高める見学になることを願っています

UDトラックス
車両製造 チーフリーダー
中村好男

UDトラックスの商品の運転を体験(全車種試乗可能)



最新のトラックの特徴をご確認いただけるよう、私たちがしっかりとサポートします。本質を追求したトラックのフルラインアップを、テストコースでご体感いただけます。

ナビゲーターとして試乗の安全はもちろん、お客様が気軽に質問できる雰囲気づくりを心がけています

パーソルR&D
実験部 主任
長沼俊難(インストラクター)

見学ご予約

UDトラックスの取引先、関係企業の関係者、地元自治体や小学校などを対象にしています。一般公開はしていません。

● 予約・要望・問い合わせ

UDトラックスカ、お近くのUDトラックス販売会社へお問い合わせください。

アクセスマップ

所在地 UDトラックス株式会社

住所: 〒362-8523 埼玉県上尾市大字巻丁目1番地

電車でお越しの方

■ JR高崎線上尾駅下車(上野駅より約35分)
上尾駅西口(改札を出て左側)からタクシーにて約10分
上尾駅西口からUDトラックス上尾工場まで、連絡バス(メールバス)を運行しています。こちらもご利用ください。(右記地図*、バスダイヤ**をご参照下さい)

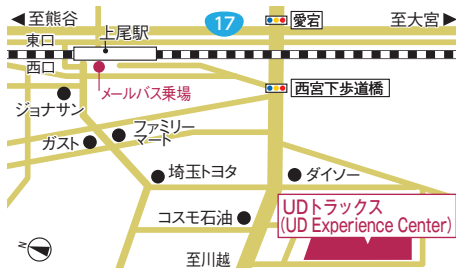
**バスダイヤ

午前7:8時台は5-10分間隔、9時台は15分間隔、以降は17時00分発の最終便まで30分間隔(毎時00分および30分発)の運行となります。
【注】当連絡バスは、UDトラックス稼働日のみの運行となります。またダイヤは予告無く変更になる可能性があります。あらかじめご了承ください。

車でお越しの方

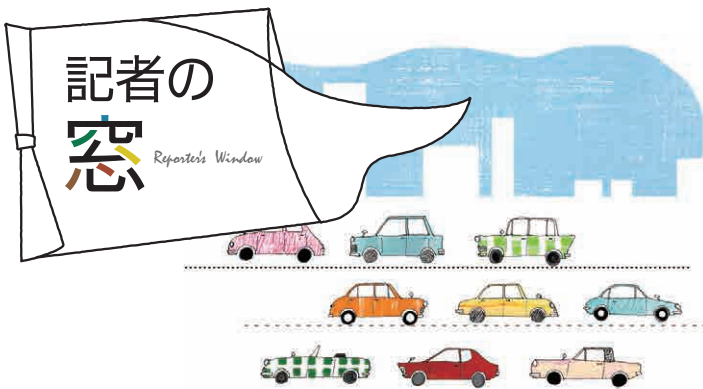
■ 国道17号線の愛宕交差点を川越方面にお進みください。愛宕の交差点から約3kmです。

*本社・上尾工場周辺地図



詳細な地図をご覧になれます。
【資料・画像等提供=UDトラックス】





読売新聞

むこうやま たく
向山 拓

未来の道路環境を思う

◎「2枚の写真は1970年代にある都市で撮影されたものです。この都市がある都道府県名を答えなさい」

◎大通りで停車しているクラシックな小型車と対向車線を走るバス、周囲には行き交う人々が写る。何の変哲もない2枚のモノクロ写真だ。1枚目では道路の左側、2枚目では右側に前方を向いた小型車が大きく写っているが、車種からも場所は特定できそうにない。車のナンバーは隠され、看板にも地名らしきものは見当たらない。人々の服装から判断しようにも、シャツやジーンズにこれといった特徴はなさそうだ。

◎これはある難関中学校の入試に登場した問題という。

◎結局、5分考えてもわからなかった私は、答えをみてうめいた。1枚目の写真では車が右側通行、2枚目では左側通行になっていたのだ。車がどちら側を通行するかは国によって異なるが、国内でこうした制度変更があったのは――。そう、米国の統治下から1972年に返還された、沖縄県以外にはあり得ないのだ。

◎実際の問題には、前述した設問以上の情報もあったようだが、いずれにしろ答えにたどり着くには、車の通行方向の違いに気づく必要がある。写真からそこまで読み取れる小学生がいるのかと驚かされたが、それ以上に、当時から知らないとはいえないほどの変化を目にしても何も違和感を覚えなかった自らの鈍い観察力に嘆きたくなった。

◎その風景の一変から40年以上がたち、自動車業界を取り巻く環境は大きく変わろうとしている。改めて書くまでもないが、自動運転や電動化などの「CASE（ケース）」と呼ばれる次世代技術によって、いままでの常識は通用しなくなる。それは、1978年7月30日に、わずか1日で通行方向を逆転させた当時の沖縄県以上のインパクトなのだろう。

◎そのきっかけの一つは、ITS（インテリジェント・トランスポート・システムズ）と呼ばれる高度道路交通システムではないかとみている。情報通信技術を生かし、信号機などの交通インフラと各車両をオンラインで

つなぎ、速度や混み具合、信号切り替えの時間などの情報を相互に知らせて円滑な交通につなげるものだ。

◎今後、自動運転の安全性を高めるためにも活用される技術だが、自動車メーカー1社の努力でできるものではなく、各社と国が協力しながら仕様や技術、活用方法などについて検討を進めているという。

◎完全自動かつリアルタイムに車両や交通インフラなどが同期するようになった未来では、はたして道路環境はどのような形になっているのだろうか。3色で発進や停止の是非を伝えてきた信号機はまだあるのだろうか。道路が時間帯や状況で形や幅を変えたり、ソーラー発電を活用した無線の電源となったりしていたら、と夢も膨らむ。

◎大きな変化でさえ、慣れてしまえば当たり前になってしまう。何十年か後、激変後の道路環境しか知らない将来の世代にも、その変化に携わった人たちの思いや努力が伝わるよう、記録者として一つひとつ伝えていきたい。



JAMA

一般 日本自動車工業会
社団法人

日本自動車工業会 [JAMAGAZINE4月号] 2020年3月26日発行(毎月1回発行)
発行人：一般社団法人日本自動車工業会 広報室

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 日本自動車本部
広報室 kounoz@ma.jama.or.jp 自工業1727-6767 | info@dma.or.jp | http://www.jama.or.jp/