

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.54
2020
[September]

9 月号



巻頭インタビュー

日本大学理工学部 教授

関根 太郎

「コネクテッド・MaaS時代に向けて
社会的な役割を担う二輪車」

電動二輪車普及に向けた実証実験「eやんOSAKA」記者発表

連載

自動車業界ワンチームで 感染症対策と支援活動を展開②

自動車博物館関連施設紹介シリーズ


トヨタ自動車／トヨタ産業技術記念館




JAMA

一般社団法人 日本自動車工業会

2020年9月主要自動車関連イベント

 は四輪車レース

 は二輪車レース

国内モータースポーツ

日時	場所	名称
9月 5-6日	静岡県 富士スピードウェイ	 スーパー耐久 開幕戦
6日	岡山県 岡山国際サーキット	 全日本ロードレース選手権 第2戦
12-13日	北海道 帯広市	 全日本ラリー選手権 ラリー北海道
13日	栃木県 ツインリンクもてぎ	 SUPER GT Round 4 MOTEGI GT300km Race
19-20日	北海道 ビッグベアOHVパーク	 全日本エンデューロ選手権 第2戦 北海道ルスツ2days
20日	奈良県 名阪スポーツランド	 全日本スーパーモト選手権 第3戦
20日	大分県 オートポリスサーキット	 全日本ロードレース選手権 第3戦
27日	岡山県 岡山国際サーキット	 全日本スーパーフォーミュラ選手権 第2戦
27日	栃木県 ツインリンクもてぎ	 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
9月 4-6日	エストニア タルトゥ	 WRC 第4戦 ラリー・エストニア
6日	イタリア モンツァ・サーキット	 F1 第8戦 イタリアGP
6日	スペイン モーターランド アラゴン	 スーパーバイク世界選手権 第5戦
13日	イタリア ムジェロ・サーキット	 F1 第9戦 トスカーナGP
13日	イタリア ミサノ・ワールド・サーキット・マルコ・シモンチェリ	 Moto GP 第7戦 サンマリノGP
18-20日	トルコ マルマリス	 WRC 第5戦 ラリー・ターキー
19-20日	フランス ル・マン	 WEC 第7戦 ル・マン24時間
20日	イタリア ミサノ・ワールド・サーキット・マルコ・シモンチェリ	 Moto GP 第8戦 エミリア・ロマーニャ&リビエラ・ディ・リミニGP
20日	スペイン カタルーニャ・サーキット	 スーパーバイク世界選手権 第6戦
27日	ロシア ソチ・オートドローム	 F1 第10戦 ロシアGP

JAMAGAZINE 2020年 9月号

発行日 2020年9月3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

巻頭インタビュー

日本大学工学部 教授
関根 太郎氏

「コネクテッド・MaaS時代に向けて 社会的な役割を担う二輪車」

06

電動二輪車普及に向けた実証実験 「eやん OSAKA」記者発表

10

『8月19日はバイクの日 HAVE A BIKE DAY』 YouTube/TikTok動画コンテストの 最優秀作品が決定！

12

連載

自動車業界ワンチームで 感染症対策と支援活動を展開②

14

令和2年7月豪雨災害に対する メーカー支援策

16

「危険! 水没車両」広告 チラシに込めた想い

18

AUTOMOBILE COUNCIL (オートモビル カウンシル)2020

20

自動車博物館関連施設紹介シリーズ

トヨタ自動車/トヨタ産業技術記念館

21

記者の窓

「工場の仕事」

共同通信 千野 真稔

- 1 日本大学工学部 教授 関根 太郎氏
- 2 3 電動二輪車普及に向けた実証実験「eやん OSAKA」記者発表
- 4 AUTOMOBILE COUNCIL (オートモビル カウンシル)2020
- 5 トヨタ自動車 / トヨタ産業技術記念館

●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)



コネクテッド・MaaS時代に向けて 社会的な役割を担う二輪車



日本大学理工学部
教授

せきね たろう
関根 太郎氏

聞く

毎年のように記録的な自然災害が発生する昨今、被災状況の調査に二輪車を活用する動きが広がっています。九州や中部地方を襲った令和2年7月豪雨でもボランティアのバイク隊が現場の情報収集などで活躍しました。災害時により二輪車を有意義に活用するためには何をすべきか、さらに災害時以外での二輪車の社会的役割をいかに創出するか、二輪車のICT（情報通信技術）活用などについて研究する日本大学理工学部の関根太郎教授に聞きました。

ボランティアの
二輪活用が活発
全国的な統一マニュアルが必要

「災害時の二輪車活用の現状に對するご認識をお聞かせください」

「まず関連する公的機関だけではなく、ボランティアの方々による二輪車活用が活発になっていることは非常に素晴らしいことです。ボランティアの方々の中には日常から二輪車を運転していてライディングの技術が高く、かなり現場の情報収集や被災地の支援に貢献されています。こうした取り組みの効果が二輪車が災害時に重要な役割を果たすことが一般的に認知されるようになりました。これに加え、今後はボランティアが現場で行うべき行動や収集する情報の全国的に統一した即応マニュアルを作ることができると、さらにボランティアの方の力を有効に活用できると考えています。例えば、『被災地で足りない薬は何か、怪我人や病人の症状はどのようなものか』と収集する情報がある程度決めておくとともに広範囲でこうした情報を共有化できる仕組みを構築することにより、データの有効活用が可能になるはずですよ」

ドローンとの組み合わせ 現地での初動対応が有効

「災害時の二輪車活用はどのように進化していくのでしょうか」

「まだ実際に使われていませんが、最近注目されているのがドローン協調による情報収集です。このドローンと二輪車を組み合わせた災害状況の検証がこれから一般的になってくるのではないのでしょうか。ドローンは空撮で現場

全体の様子を撮影できますが、雨や風が強いと飛ばせませんし、上からだけでは倒壊している建屋などが障害となって通ることができない可能性のある道路を見逃す場合もあります。二輪車を組み合わせることにより、立体的な情報を取ることができるようになります。また、ドローンはバッテリー容量に限りがあるため、二輪車をドローンの基地局のようにして現場付近まで二輪車に搭載輸送して現場付近からドローンを飛ばすことで、ドローンの航続時間や通信障害の改善を図るという活用もできます」

「陸での情報収集では、災害救助ロボットの活用も試みられています」

「本当に危険な場所での探索は

ロボットが役に立ちますが、ロボットもバッテリー容量に限りがありますし、やはり人が直接安全確認することも重要です。そういった意味でも機動性が高い二輪車で直接現地に到達して初動対応できる役割は大きいと考えています」

平時時に活用できるような 道路状況の把握には有利

「災害時の活用に特化した専用車両の導入もあるのでしょうか」

「実用化しているものはまだ少ないですが、警視庁がオフロードバイクに赤色灯を搭載し、緊急走行できるようにしたり、消防が車の上を走行することを想定した二輪車の導入を検討したりといった動きもあります」

「関根教授は二輪車による災害地の情報収集にICTを活用する研究を続けています。ICTの活用はどのように進んでいるのでしょうか」

「地震や台風、局地豪雨の際には、各自動車メーカーから提供された通行実績データをもとにITSジャパンで集約して公開されています。メーカーでは、例えばホンダ

では二輪車から収集した情報も活用され、大型車メーカーも情報を提供しているため、これらの情報を集約することでそれぞれの道路がどの車種まで通行可能かを把握した上で二輪車から大型車まで災害現場ごとに適切な車両を使用することができると言えます。一方、より現場付近での道路状況の映像、画像の取得や活用については全国統一的な所までは至っておらず、各自自治体やグループごとに試行錯誤している段階です。7月豪雨の際は、飛騨高山でボランティアのバイク隊が現場に向かっている間にスマートフォンで道路状況を撮影し、GPS情報をつけて集約していました。こうした取り組みが全国統一でよりシステム的に入る仕組みづくりが必要ですよ」

「災害時対応システムをより広く普及させるためには」

「車載通信機や車載カメラを搭載した車両が災害時の情報収集に活用できる訳ですが、災害時だけに特化したシステムではコストパフォーマンスが悪く、どこで何時起きるか分からない防災減災のみの目的で全国に対して配備維持させることは難しいです。これを普及させるためには、平時時

に違った形で利活用が出来る仕組みにしなければいけません。例えば、ホンダ、日本郵便と加古川市が共同研究してきたのが走行中に人の居場所を検知する『見守りサービス』です。これは認知症で方向不明になった高齢者や迷子になった子供を家族が探せるサービスで、高齢者や小学生といった見守り対象の方にBLEタグという小型のブルートウースの発信端末をもって頂きます」

「一方で、市内を業務で走行する郵便車両や公用車にブルートウース受信機能通信機能を含めた見守りカメラを搭載することでブルートウースとカメラで対象人物の居場所を特定することができると言えます。2017年以降に加古川市や総務省とともに実証を進めてきました。ブルートウースは至近距離でしか反応しないため、逆に発信位置を特定しやすいですし、カメラを併用することにより、信号を拾った時に本当に対象人物かを特定できます」

「また、道路状況の把握機能を平時時に利活用という面では、走行時のカメラ映像とタイヤから車体に伝わる振動を利用して路面状況を認識し、アスファルト舗



装の破損や劣化を判定して、道路のメンテナンスに活用してもらおうとする研究も進め始めています。道路インフラの老朽化問題は全国的にも問題になっており、業務用車両から取得した情報から路面状況を推定し、道路管理者にデータを販売できれば、従来、高速道路や高規格道路では、専用の計測車両を用いて計測しているため、その一部をになうことで機材のコストを低減することができそうです。加えて、生活道路ではそのような専用の計測車両を使うような数がないため、道路管理者が道路破損・摩耗状況を現場まで行って目視確認をしているのが普通です」

「郵便車両は、郵便のため毎日のように同じ生活道路を走行します。定期的にデータ取得し蓄積することで路面の劣化進行を検知することが可能となります。新型コロナウイルスにより最近には特に増えていますが、宅配事業者も何度も生活道路を走行しますので同様に多くの情報量を入力することが可能です。四輪車も道路の劣化状況を調べるための車両として活用できますが、路面の劣化状況に起因して発生する

振動は、車輪が少ない方が1本のタイヤから入る情報の入力量は明確になります。特に、二輪車の場合には、前後二輪に車輪が配置されているため、前輪が通過した路面劣化地点を後輪も通過するので、その特徴を重ね合わせることで路面状況の検出がしやすい特徴があります。しかも二輪車は四輪車と比べて車幅が小さく車線内で走行位置が比較的自由になるため、車線内の特定位置だけでなく幅広く路面の状況を認識できるわけです」

「映像解析精度を高めるため、現在は映像上の振動を除去できる、いわゆるジャイロカメラが開発されている状況です。見守りサービスもそうですが、二輪車を利用した情報収集を行う際に重要な役割を担うのが郵便車両です。なお将来的には、道路表面の劣化状況だけでなく、地中に埋設されている水道管の劣化状況などもセンシングすることが技術開発の視野に入っています」

「日本郵便はモーター駆動の二輪車の導入にも積極的です。エンジンを使用しない二輪車であれば、その分、車両側で発生する振動が減るため、路面からの入力

より得やすくなります。これまでも工夫してエンジンの振動をフィリタリングしてきましたが、それでもノイズにはなりません。郵便車両のEVが進むと、二輪車は社会のセンサーとしての役割が一段と高まっていくはず。もちろん、プライバシーの問題があるため、このあたりは政府を含めた枠組みの策定も必要となってきます」

ドラレコ普及で活躍が増える 二輪車の役割も拡大する

「業務用車両だけではなく、一般の個人用車両にも画像などの情報を収集できるデバイスが搭載できれば全体の情報は増やせるので、コスト的に難しいのでしょうか」

「カメラの一般車両への搭載は、二輪車メーカーも悩んでいる部分です。基本的には現状のようにスマートフォンを活用し、あとは四輪で搭載が進むドライブレコーダーが二輪車でも普及するとカメラを搭載した車両数は増えていくと思います。一方、今後、自動運転社会が到来し、四輪車と二輪車が混在するようになると、二輪車にも車載通信機能やカメラな

どの装備が必要になってきます。ただ二輪車はバイが少なく、コストのハードルは高いでしょう」

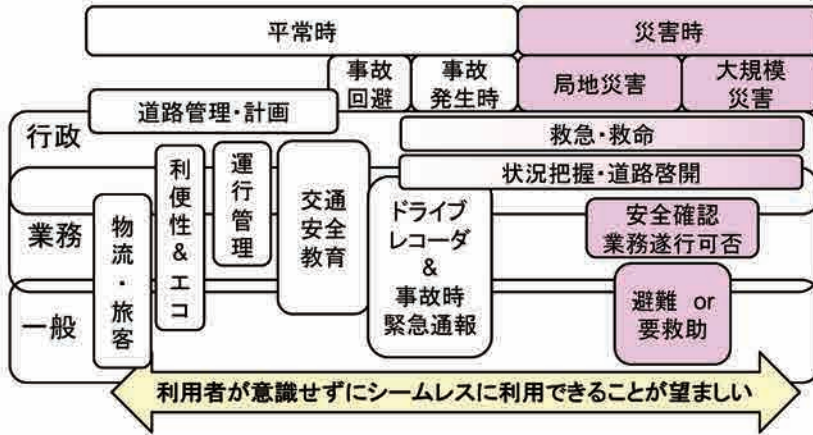
「自動運転社会では二輪車の位置づけが変わりそうです」

「先ほど説明したように二輪車は車線内を比較的自由な位置取りで走行するため、完全自動運転を実現する際、四輪車の視点で見ると、二輪車の存在がやっかいになってしまふようです。完全自動運転を実現しようとする、専用レーンを作ったり、エリアを限定したり、インフラ面の整備も必要になります。その時に二輪車はどこをどう走るのがか。その中で自動運転車両と二輪車の意思疎通をするためには、車線内のどこに二輪車が居るのかを二輪車側からも四輪車に情報発信しなければ混合交通下での安全安心を実現することができません」

「このまま四輪車中心の自動運転社会になると、二輪車は趣味や都市内限定の配送車両、ある意味で昔は交通手段であった馬が乗馬場で趣味でしか乗れなくなってしまうような存在になってしまふのではないかと危惧はあります。だからこそ二輪車の様々な役

■コネクテッド・MaaS時代に向けた二輪車の情報利活用の全体イメージ

災害対応システムを広く普及するためには、災害対応に特化した物だけではなく、平常時に利活用できる機能を持たせることで持続可能なシステムを目指す必要がある



割を見つけることが大事です。二輪車は、コンパクトな車格で燃費も良いですし、機動性が高いですから」

「MaaSの中での二輪車の役割はどのようになっているのでしょうか」

「MaaSの中のラストワンマイルでの二輪車の役割は大きいと思います。高齢で体が不自由な方は小型パーソナルモビリティが良いと思いますが、自由に動ける人は二輪車の方が使い勝手が良いでしょう。その際には、EV化などと相まってコンパクトシティ内でのシェアバイクなども広まって行く可能性もあります。EV化の実現により車両からの排ガスが無くなれば、地下道などで雨の心配の無い環境での利用の可能性も見いだされて来ます。また、物流に関しても新しい生活スタイルの中でラストワンマイルでの二輪車の活用が進んでいくと思います」

普通免許で125ccまで コロナ禍で二輪見直しも

「災害時をはじめ、二輪車の社会的役割が大ききことは分かりましたが、個人向けの市場が活性化するための課題は多々あります」

「二つは免許制度です。2018年7月の道路交通法施行規則の改正では普通免許所持者がAT

小型限定普通二輪免許を取得する際の最短技能教習日程が短くなりました。これは良かったのですが、今後はさらに一歩進んで普通免許に付帯できる範囲を排気量125ccあたりまで広げられると、良いかと思えます。当然、教育の仕組みはしっかりと整備する必要がありますが、第一種原動機付自転車や軽自動車の性能向上や舗装道路整備状況からすると現在の交通環境ではかえってアンマッチを生む場面もありますし、世界視野から観ても50ccサイズは日本国内に限定されておりビジネス的にも難しい面があります。また、教育という点でいえば、高校生の中に二輪車の免許を取得し、早い段階で交通社会に慣れさせてもらうことも重要です。埼玉県が方針転換し、『3ない運動』を撤廃しましたが、交通社会は、子供から高齢者になるまで継続的に関わってきますので、交通安全教育についても外国のように連続的に生涯教育に取り入れて実施していくことが理想かと考えています。自転車、二輪車、四輪車と継続的かつ段階的に交通社会のルールを教育・実践参加する方が安全の実現につながります」

「また、二輪車の利活用に関しては、都市部でのさらなる駐車場が重要になると考えます。拡充に関しては政府、自治体も前向きでいかなければなりません。コロナ禍で密を防ぐ新しい生活スタイルの中で移動手段として二輪車の価値は改めて見直されました。より多くの人が二輪車を使用しやすい環境を整えていく必要があります」

PROFILE

1968年生まれ、91年日本大学理工学部機械工学科卒業、96年同大学大学院理工学研究科博士後期課程修了、同大学理工学部機械工学科助手、専任講師、准教授を経て、2016年教授、08年スウェーデン・ルンド大学客員研究員。専門分野:自動車工学、博士(工学)。研究テーマ:二輪車プローブデータを用いた路面性状検出、二輪車の安全運転教育手法の検討、混合交通における二輪車の走行空間など。

実験コースでは大型から小型まで色々な自動二輪車にも乗るが、普段はシティコミューターとして使い勝手の良いHONDA PCX125Sを利用。また、クルマは学位論文が車両運動性ということもあり学生時代からHONDA CR-X SiRでジムカーナに参加し、現在、HONDA 初代インテグラTypeRを20年間乗り続けている。



電動二輪車普及に
に向けた実証実験
「eやん OSAKA」
記者発表
(8月19日)

大阪大学で二輪EVを貸与して実証実験 課題の洗い出しと利用方法の拡大検討 二輪EVが新常態の移動手段に



写真1列目左から自工会 安部副委員長、大阪府 岡野課長、自工会 日高委員長、大阪大学 馬場口研究科長、大阪大学 土井教授、2列目左から自工会 福留委員代理、自工会 吉武副委員長、自工会 和辻常務理事、大阪大学 下條教授

自工会二輪車特別委員会と大阪府、大阪大学の3者による、電動二輪車(二輪EV)の普及に向けた実証実験「e(ええ)やん OSAKA」が9月から始まります。大阪大学の学生と教職員にバッテリー交換式二輪EVを貸与し、二輪EVの普及に向けた課題の洗い出しや利用方法の拡大の検討、大阪府の蓄電池産業を振興していくとともに、低炭素社会の実現にも生かしていく考えです。また、新型コロナウイルス感染症拡大で3密(密閉・密集・密接)回避が求められる中、二輪EVが新常態(ニューノーマル)における移動手段のひとつになり得るとし、感染リスク低減のメリットも訴求して普及拡大につなげます。

■ホンダ「BENEY e」 で実証

実証実験では、ホンダ「BENEY e」(ベンレイイーワン)を使用します。台数は20台で、実証実験期間は9月から約1年間で予定しています。参加者には月額1千円で車両を3か月間貸し出します。

実験期間は約1年間で、第1

期は9〜12月の間に実施する予定です。まずはバッテリー交換場所とのクロスセクター連携の仕組みやテレマティクスを用いた安心な二輪EVの利用促進に向けた開発やシステム構築を行います。

利用者の利便性や動向などについては、大阪大学が抽出して自工会にフィードバックします。自工会は洗い出した課題を基に改



自工会二輪車特別委員会
日高 祥博 委員長



大阪大学大学院工学研究科
馬場口 登 研究科長



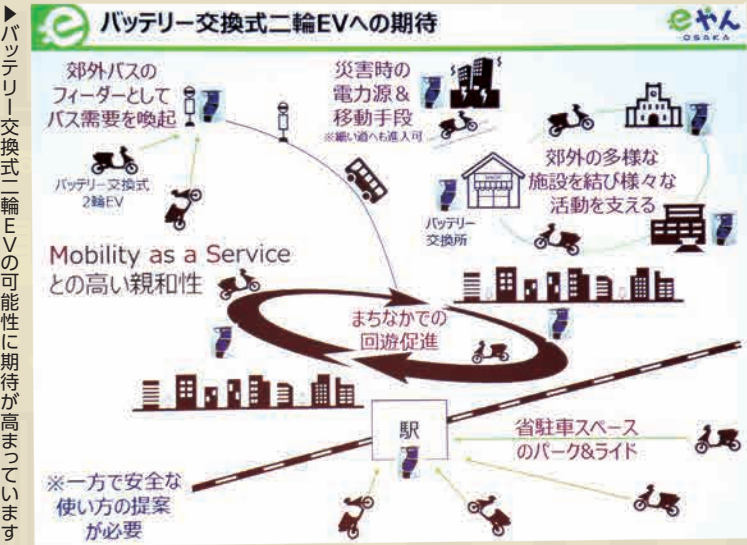
大阪府商工労働部
成長産業振興室産業創造課
岡野 春樹 課長



自工会二輪車特別委員会
安部 典明 副委員長
〔実証実験の概要を説明〕



大阪大学大学院工学研究科
土井 健司 教授
〔大学の役割を解説〕



▶ バッテリー交換式二輪EVの可能性が高まっています

■2カ所でバッテリー交換

バッテリー交換ステーションは、同大学の吹田キャンパス(大阪府吹田市)と豊中キャンパス

善につなげていきます。まずは実証実験参加者が1台ずつ所有する形ですが、シェアリングとしての活用といった将来性も視野にいれながら実験を進める方針です。

(同豊中市)に設置します。同大学から20km圏内(吹田市、豊中市、箕面市)のローソン約10店舗でも交換が可能となるよう準備を進めています。キャンパス内のバッテリーステーションはバッテリー6個を充電できます。ユーザーの利便性を考慮して駐輪場付近に置く予定で、国内では初めての設置となります。ローソンの店舗には、小型のバッテリー充電器を4個分置き、いつでも満充電のバッテリーと交換が可能です。市中に交換場所を設けることで、最適なステーション数や設置場所なども考えていきます。

また、ユーザーの利便性の向上にはバッテリーの共通化も重要なテーマです。この課題やバッテリーシステムの標準化については、二輪メーカー4社が創設した「電動二輪車用交換バッテリーコンソーシアム」と連携して、検討を進めていく考えです。

■日高委員長が3者連携を強調

8月19日には大阪大学吹田キャンパスで3者による記者発表

キャンパスに設置 バッテリーステーション

取り替えるだけ!



コンビニへは小型の充電器タイプを設置

▲キャンパス内に設置するバッテリーステーション



▲コンビニに置く
専用充電器

換式電動二輪車を採用したことで「充電待ち時間を削減でき、バッテリーコストが解決される」(同委員会の安部典明副委員長)ことなどが期待されます。街中でのバッテリー交換の利便性の検証とともに、「新たな二輪車ファンを増やすために、まずは認知度を高める」(同)方針です。また、ステーションや「コンビニ

表が開かれました。冒頭、自工会二輪車特別委員会の日高祥博委員長は「二輪EVは航続距離やインフラ整備のコストなど課題がある。普及阻害要因を洗い出し、利便性を高めて手軽な移動手段として浸透するよう」に3者で力を合わせたい」と意気込みを語りました。

大阪大学からは、大学院工学研究科の土井健司教授とサイバーメディアセンター長の下條真司教授らのグループが協力します。大学側は「二輪EVという新たな移動手段をどのように活用し、進化させるか」(土井教授)という点に着眼を置きます。特に、「ニューノーマルとニューロカル」をキーワードに、新たな時代に応じたシステムを構築していきます。二輪EVがもたらす社会的な影響の分析や利用者の移動範囲、移動スタイルの変容の検証、テレマティクスを用いた車両の稼働状況のモニタリングと安全利用促進の検討などの役割を担います。将来的には、地域の公共交通機関との乗り継ぎができる、MaaS

■大阪大学は二輪EVの 新たな活用と進化に着眼

にある蓄電池は災害時にも電力として活用可能です。安部副委員長は「二輪EVが貢献できる範囲は広い。今回の実証実験はそのスタートとなる重要な役割を担っている」と強調しました。

今回の実証実験での大きな狙いは二輪EVの航続距離とバッテリーの充電・交換の課題解決の糸口にし、ユーザーへの利便性を高めること。利用者の「ええやん」を集めて、二輪EVが日常の移動手段になるような、普及拡大の後押しとなる実証実験を目指します。

■二輪EVの課題解決と 利便性の向上

コロナ禍でニューノーマル時代に入った今、土井教授は「移動手段が公共交通機関だけでは到底足りない」と強調します。移動が制限される中で、二輪EVの導入など移動の選択肢を増やして活動の選択肢を多様化することで、コロナ禍でも生活の質が向上し、経済の活性化にも貢献できると期待しています。

(サービスとしてのモビリティ)として活用することも考えています。そのために、第2期以降には「街中での回遊にも使っていたいただきたい」(土井教授)と実証実験のイメージを描いています。

ホンダ 「BENLY e:I」 の解説

原付1種の分類、ガソリンモデル「BENLY」50cc相当
満充電に約4時間、満充電の走行距離は87km



▲実証実験に使用する車両



▲バッテリーはシート下に搭載

「BENLY e:I」は原付1種で、ガソリンモデル「BENLY」の50cc相当。全長1820mm、全幅710mm、全高1025mmで、車両重量は125kgです。満充電での走行距離は87km(定地走行テスト値は時速30km)で、充電ゼロの状態から満充電までに約4時間必要とします。

バッテリーは電圧48Vモバイルパワーバック2個を直列に接続させた96V系のEVシステムを採用しており、シート下に2個並べて搭載されています。バッテリー1個の重量は約10kg。

車両デザインは、実証実験として特別に用意したもの。「eやん OSAKA」のロゴが入っており、一目で実証実験車両とわかります。大阪大学のイメージカラーが青色とされていることから、青色をベースにしたとか。

YouTube動画コンテスト最優秀賞

はつき みう
葉月 美優 様 「大好きなバイクを楽しむには安心安全に！」



受賞作品はこちら

TikTok動画コンテスト最優秀賞

あずま かずよ
東 和代 様 「バイク大好き♡」



受賞作品はこちら

『8月19日はバイクの日 HAVE A BIKE DAY』
YouTube/TikTok動画コンテストの
最優秀作品が決定！

自工会と一般社団法人 日本二輪車普及安全協会(会長：伊東 孝紳)は、『8月19日はバイクの日 HAVE A BIKE DAY』YouTube/TikTok動画コンテストの最優秀作品(各部門1作品)を決定いたしました。



受賞者コメント

YouTube部門、最優秀賞
とても嬉しいです！投票してく
ださった皆様ありがとうございます！
ます♪大好きなバイクに乗ると
きは、バイクの日のうたの通り安
全装備ばっちりです安心して走り
たいですね。皆様も安全にバイク
ライフを楽しんでください！！



受賞者コメント

バイクに乗るのが大好き過
ぎて、ツーリングではいつも
ニコニコ笑顔になっちゃいま
す。動画で皆様にも楽しさが
伝わったのでしょうか？受賞
嬉しいです！ありがとうございます
です。観光地巡りや安全運
転推進活動もしています。美
容と健康のためにも乗り続け
たいです。



「8月19日はバイクの日 HAVE A BIKE DAY」の活動は、1989年に政府総務庁現在、内閣府が二輪車の交通事故撲滅を目的に制定した「バイクの日(8月19日)」に合わせ、二輪車ユーザーをはじめ広く一般の方々へ、交通安全意識の啓発とバイクの日の社会的認知の向上を図るとともに、バイクの有用性、利便性及びバイクの楽しさ魅力を発信するものです。

受賞作品は「8月19日はバイクの日 HAVE A BIKE DAY」特設サイト(<https://bikeday2020.com/>)からご覧いただけます。YouTube/TikTok動画コンテストへのご応募、YouTube動画コンテストの一般投票にご参加いただきました皆様方には感謝申し上げます。ありがとうございました。

ご参考

YouTube部門最優秀作品はバイクの日2020公式CMとして、YouTubeインストリーム広告を配信、TikTok部門最優秀作品は新宿・YUNIKA VISIONにて放映(8/19のみ。7:00~25:00の間、計72回)されました。



「8月19日はバイクの日 HAVE A BIKE DAY」特設サイト(<https://bikeday2020.com/>)

〈問い合わせ先〉 8月19日はバイクの日 HAVE A BIKE DAY事務局
TEL: 03-6418-7597 / Mail: info@bikeday2020.com

〈主催者連絡先〉 日本自動車工業会 広報室 (TEL: 03-5405-6179)
日本二輪車普及安全協会 (TEL: 03-6902-8190)



連載 自動車業界ワンチームで感染症対策と支援活動を展開②

医用電子機器メーカーの日本光電工業は、本田技研工業(以下、ホンダ)、トヨタ自動車(以下、トヨタ)、デンソー、東海理化の4社の協力のもと、人工呼吸器と生体情報モニタの増産体制を構築しました。国難とも言えるコロナ禍に対し、日本光電では自動車産業と医療機器業界がタッグを組んで取り組みました。同社は、今回の支援で培った技術やノウハウを生かし、今後のグローバル展開を見据え、生産性改善に取り組んでいく予定です。

人工呼吸器と生体情報モニタの生産 「日本光電」

本田技研工業・トヨタ自動車・

デンソー・東海理化の4社が増産支援

業界の枠を越えて新型コロナウイルスに対応

■増産協力に至る経緯

新型コロナウイルス感染拡大で医療現場への配備が急がれる人工呼吸器の増産に向け、医用電子機器メーカー、日本光電のマザー工場である富岡生産センター(群馬県富岡市)で増産準備を進めていました。日本政府からの要請もあり、官民一体となった活動の中で、異業種の協力体制が実現することになりました。

生体情報モニタの増産・生産工程の改善などについて助言、指導を受けることになりました。トヨタが人工呼吸器の増産、東海理化が生体情報モニタの増産、デンソーが基盤実装を担当することになりました。

■プロジェクト 始動時の想い

プロジェクト始動時は、同社工場で、コロナ感染者が発生し工場を2週間閉鎖するという状況にもなっていました。日本光電富岡の代表取締役社長を務める真柄睦さんは「片方では増産しなければならぬ、片方では工場を閉鎖しないといけない」という中で、閉鎖していた工場を

日本光電工業 執行役員
日本光電富岡 代表取締役社長

▶▶▶ 真柄 睦氏



▲富岡生産センタで増産する人工呼吸器

再開する頃に異業種協力の話が始まりました。当初はTPSを指導していただき生産方式を新たにするよりは、工場を2週間閉めていた分のリカバリーが先だという感じもあったのも事実です。TPSの指導が受けられるのはありがたいと思っただけですが、リカバリーで一生懸命になっている現場が耐えられるかという心配もありました」と振り返ります。

もともとはゴールデンウィーク明けからの活動開始の予定が、「一刻も早く見た方がその後の改善も早く進む」というトヨタの考えから、4月下旬には感染予防対策に万全を期したうえで先発隊として2人が来社しました。普段、現場に携わっていると思えない部分を含めて確認、プロセスの見える化、改善策の概略をまとめました。GW明けにはデンソー、東海理化も参加。先発隊が確認した改善ポイントを3社と進めていきました。

■現場での具体的なサポート

人工呼吸器の月間の生産台数が50台から300台に増やしていかねばならないという話の中で、部品の手配、治具やツールの準備、人手も整えないといけない状況にありました。そのような中で支援チームからは全体に目配りと、1つ1つのボトルネックへの指導がありました。電子部品等の部品調達面の支援もありました。ホンダからは、人工呼吸器の架台を1千台生産いただきました

したが、既存の生産環境では実現できないスピード感で供給いただきました。「こういった支援は、コロナ禍で官民が協力して医療現場を支えたいという想いのもとに実現したもの」（真柄社長）で、現場も一丸となり取り組みました。

■目に見えない効果も

真柄社長は、「今回は生産改革に近い取り組みでしたが、TPS支援チームでは通常時に戻ったときのことまで考えていただきました。先々のことを考えると設備を入れて大量に作ることはできない。本当はこちらがベストだが、今後を考えるとこのやり方にしようと考えていたのです。需要変動に応じて生産ができるかどうかまだまだですが、今回のことで、それなりに作れるようになったのは現場の自信にもなっています。これを次の改革のトリガーにしたいと思えます」と語りました。

富岡地区は人口減少が進んでおり、将来的に生産人口の減少が予測されます。そのような中、真柄社長は、「この地区には自動車関係企業も多く、外国人技能実習生を使ったりもしているが、当社は自分たちで生産効率を上げようとしています。一方で、グローバルなサプライチェーンを考えるといずれは海外にも出ていかないとはいけません。そこをコントロールできないようなマザー工場にならないといけないと思っています」と展望します。

また、今後のグローバル展開を見据え、「富岡の生産システムを作り上げて、海外にもっていきける形を作っていきたい。今回の取り組みは終了したが『改善の終わり』は改善の始まり」だと言われています。今後のグローバル展開を考えても富岡が本場にマザー工場になるための第一歩になったと考えています」と思いを語っていただきました。

■今後の経営、生産活動への活用「改善の終わり」

「改善の始まり」

日本光電と自動車業界の異業種の取り組みは、コロナ禍で人工呼吸器を必要とする人々にモノづくりで一丸となって支援する取り組みとなっています。

いち早く、自動車メーカーは支援策展開 被災地に車両、義援金、マスク、手袋などを提供



令和2年(2020)7月3日〜31日にかけて、熊本県を中

心に九州、中部地区など日本各地で集中豪雨があり、特に熊本県人吉市を流れる球磨川周辺は洪水で甚大な被害が発生しました。自動車業界では地元のカーディーラーや整備事業者は被災しながらも、日本自動車連盟(JAF)などとともに災害地の支援、復旧に取り組みました。自動車メーカーは被災地に車両提供や義援金、マスク、手袋などを寄付しています。

■被災地で電動車が活躍

これまでの災害を踏まえ、トヨタ自動車や日産自動車、三菱自動車などが電気自動車(EV)やプラグインハイブリッド車(PH

V)ハイブリッド車(HV)といった給電機能付きの車を無償で貸与し、被災者の暮らしを支えました。

電動車にはガソリン車にはない走る蓄電池という側面があります。例えば、日産のEV「リーフ」の場合、停電時は一般家庭向けに2〜4日分の電気を供給でき、移動手段としてだけでなく、電力インフラとしてのポテンシャルを発揮できます。

今回の災害でも電動車から住宅の照明や家電製品向けに電力を供給しました。

◆令和2年7月豪雨に対する各社プレスリリース

トヨタ自動車

■被災自治体等へ車両を貸与、新型コロナウイルス感染症対策として自社製フェイスシールドを提供、社会福祉法人中央共同募金会および特定非営利活動法人ジャパン・プラットフォームに総額500万円を寄付

7月17日



スズキ

■日本赤十字社に300万円の義援金の寄付と、熊本県の被災自治体等に車両5台の貸与

7月23日



ダイハツ工業

■特定非営利活動法人ジャパン・プラットフォームに300万円の義援金を拠出。無償の車両提供

7月22日



日野自動車

■特定非営利活動法人ジャパン・プラットフォームに300万円を義援金として拠出

7月22日



マツダ

■日本赤十字社および社会福祉法人 中央共同募金会を通じて、それぞれ100万円と200万円を寄付。マツダ純正用品の「車中泊セット」、手袋、マスク、土のう袋といった物資をお送りしており、さらに軽トラック「マツダ スクラムトラック」など3台の車両を無償で提供

7月28日



ヤマハ発動機

■特定非営利活動法人ジャパン・プラットフォームに300万円の義援金を拠出

8月3日



川崎重工業

■日本赤十字社などへ義援金計300万円を拠出

8月6日



SUBARU

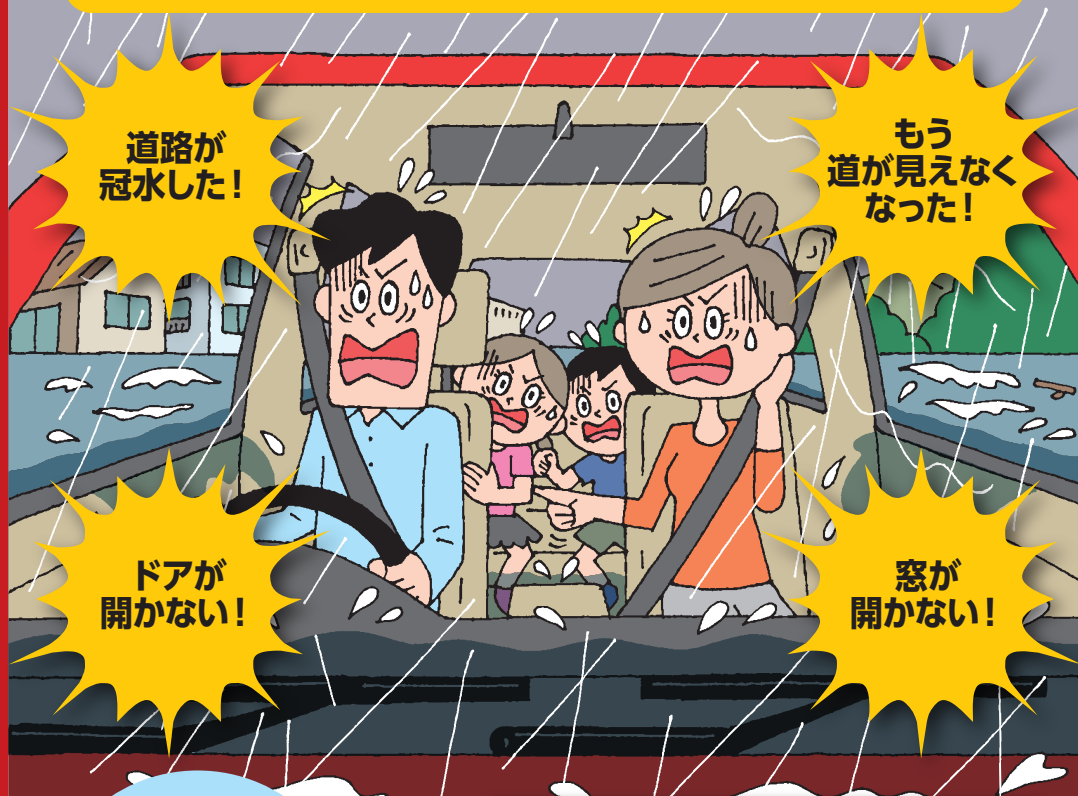
■日本赤十字社に義援金200万円を寄付
■従業員から寄付を募り、さらに「マッチングギフト」にてその同額以上を会社から拠出し、同団体を通じて義援金として寄付
■ボランティア・NPO法人等をサポートするため、社会福祉法人 中央共同募金会に支援金100万円を寄付

8月7日



危険! 水没車両 すぐに脱出を!!

大雨などで道路が冠水し始めると短時間でどんどん水位が上がってきます。冠水した道路を車で走るとエンジンが停まり、車内に閉じ込められて危険です。



道路が冠水した!

もう道が見えなくなった!

ドアが開かない!

窓が開かない!

万一の際に

脱出用ハンマー

を車内に備えておくと安心です。

早く脱出しなくては!
どうすればいいの?



国土交通省

車両からの
脱出手順関連
ホームページへ。





高橋 奈々さん
国土交通省
自動車局 審査・リコール課

チラシに込めた想い

「チラシを見て、すぐに分かってもらえるようなインパクトのある構図と色調を意識しながら制作しました。災害時にマイカーが水没することを想定する人は少ないようです。そんな緊急時にどう対処したらよいのか、分かりやすく解説することを心掛けました。命に関わることなので、潜在的な間違った情報を取り除くことにも取り組みました。チラシの啓発活動によって、脱出用ハンマーの搭載が進み、少しでも人命の救助に繋がればうれしいです」

▶チラシ左側表面

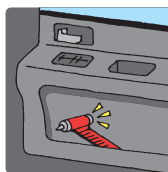
チラシ左側表面QR拡大版



脱出用ハンマーの使い方

フロントガラスは「合わせガラス」のため割れません。*

1 脱出用ハンマーは手の届く位置に用意しておく。



2 側面か後面の窓ガラスを脱出用ハンマーで割って脱出する。



*脱出用ハンマーでは合わせガラスは割れません。一部の車種ではフロントガラスのほか、サイドガラスやリアガラスにも合わせガラスが採用されています。事前に合わせガラスの箇所を販売店等にてご確認ください。

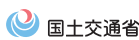


脱出用ハンマー購入時の注意点

脱出用ハンマーはカーショップ、ホームセンター等で購入可能です。購入時にはJISマーク、GSマーク等の性能を保證する表示がある製品のほか、販売店等が推奨する信頼性の高い製品をお求めください。



○脱出用ハンマーの取扱説明書を読んで使い方を確認しておきましょう。



脱出用ハンマーの実演動画はこちら!

http://www.jit.go.jp/omoh44.html?_ga=2.21202128.191040707.191040707.191040707.191040707



▶チラシ裏面

道路が一度冠水すると短時間で水位がどんどん上がり大変危険です。

水害からの避難は、

早め早めの行動こそが大切な生命を守ります。



冠水した道路を自動車で行くと、浸水によりエンジンが停止して走行が出来なくなる場合があります。さらに水位が上がると水圧でドアが開けられなくなり、車内に閉じ込められてしまい大変危険です。

1 車の底面 ぐらゐの水位の時には



水位が低いうちにドアを開けて脱出する。

2 車のドアの半分 ぐらゐの水位の時には



水圧でドアが開かない場合は窓を開けて脱出する。

3 車の窓の高さ ぐらゐの水位の時には



ドアも窓も開かない場合は、窓を脱出用ハンマーで割って脱出する。
※浸水時に脱出用ハンマー無しで窓ガラスを割ることは大変困難です。

4 車の屋根に届く ぐらゐの水位の時には



窓が割れない場合でも、車内外の水位が同程度になるとドアが開く可能性が高まるのであきらめずに脱出の機会を待つ。



入念な感染防止策を実施した上で開催にごぎつめた

入場者数を制限した上で開催 (写真は特別内覧日のようす)

旧型車や最新車両を通じて自動車の魅力発信 クラシック ミーツ モダン テーマ「CLASSIC MEETS MODERN」 自動車メーカー3社が出展

クラシックカーのイベント「AUTOMOBILE COUNCIL (オートモビル カウンシル) 2020」(主催:オートモビルカウンシル2020実行委員会)が7月31日～8月2日、幕張メッセ(千葉県美浜区)で開かれました。新型コロナウイルスの影響で一時は開催が危ぶまれましたが、入場者数の制限や体温チェックなどの感染防止策を徹底した上で、開催に至りました。自動車メーカーも3社が出展し、貴重な旧型車や自動車の歴史を感じさせるアイテム、最新車両の展示を通じて自動車の魅力を発信しました。

■ 往年の名車を一堂に展示

自動車の歴史を体感できるこのイベントは2016年に始まりました。往年の名車が一堂に会するイベントとして例年多くの来場者で賑わい、昨年は過去最高の3万4692人が来場しました。自動車メーカーも「我々

の思いに賛同するような動きが増えてきている」(オートモビルカウンシル実行委員会)とイベントへの出展と同時にヘリテージパーツの生産など旧型車オーナーに向けた取り組みを積極化。今年は今当初予定だった4月の開催に向けて出展の準備を進めてきました。

■ コロナ対策を実施して開催

ところが、新型コロナウイルスの影響を受けて開催予定を5月に延期。さらにコロナ禍の長期化を踏まえ、一時は時期未定の再延期になりました。政府の緊急事態宣言が解かれた後に感染が再拡大しただけに開催の判断は慎重に進められましたが、それでも「自動車文化の継承を途切れさせてはいけない」(同)と感染防止策を徹底した上での開催を決定。特別内覧日(31日)の同時入場者数を3千人、一般公開日(1、2日)を5千人に制限するとともに、全来場者の体温測定やスマートフォンを使用した追跡サービスの登録、外気の導入による会場内の換気といった対策を実施しました。

自動車各社も主催者の思いに呼応する形でトヨタ自動車、本田技研工業、マツダが出展しました。

トヨタ自動車



トヨタアースの主役は誕生50周年となるセリカ



「感染防止を徹底しており、出展することを決めた」（布垣直昭館長）とするトヨタ博物館は、誕生50周年の「セリカ」に焦点をあてた展示を実施。1973年に登場したトップグレード「セリカLB2000GT RA25型」のほか、1990年のサファリラリーで優勝した4代目セリカの「GT FOUR ST165型」、1987年の北米MSAでクラス優勝した「セリカターボ」を展示しました。このほか、「2000GT」もラインアップに加えたヘリテージパーツや2022年に富士スピードウェイに建設されるホテル内に開設予定のモータースポーツミュージアムなどの取り組みも紹介しました。



2000GTもラインアップに加えたトヨタのヘリテージパーツ

▲外国人を積極的に登用したセリカの広告宣伝用ポスター

誕生50周年「セリカ」に焦点

本田技研工業



◀二輪車メーカーだったホンダがF1のエンジン開発用に製作した「RA270」のステアリングにはHマークではなくウイングマークがあらわれた



1967年のイタリアGPで優勝したフォーミュラカー「RA300」



ホンダは2台の「R」でチャレンジの源流と現在を表現

“R”の源流ともいえる車両展示

ホンダは「真紅のエンブレム源流と現在、世界の頂点をめざし続けるチャレンジングスピリット」をテーマにブースを構成。1966年の世界選手権に投入した「二輪車「RC166」、1967年のイタリアGPでデビュー戦に優勝したF1マシン「RA300」というホンダの源流ともいえる2台の車両を展示するとともに、「シビックタイプR」を展示しました。



1966年に世界選手権に投入した三輪車「RC174」に搭載した300cc6気筒エンジン

マツダ



マツダはマイルドハイブリッド仕様を設定して今秋発売する「MX-30」を公開



▲100周年記念特別仕様車のモチーフとなった「R360クーペ」

「コスモスポーツ」など往年の名車展示

マツダは「R360クーペ」（1960年）や三輪トラック「グリーンパネル」（1938年）、「コスモスポーツ」（1967年）など往年の名車を展示したほか、100周年を記念した「MX30」の特別仕様車を公開。さらに、電気自動車（EV）として投入するとアナウンスしていたMX30のマイルドハイブリッド仕様をイベント初日に今秋投入すると発表し、その車両も同イベントで披露しました。



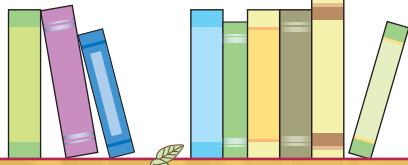
100年を象徴する旧型車を数多く展示



「MX-30」にも100周年記念特別仕様車を設定

入場規制で1万1230人が来場(3日間)

入場者数の制限により、3日間の累計来場者数は1万1230人と大幅に減少したものの、会場ではブースに並んだ貴重な旧型車に目を輝かせる自動車ファンやその家族らが目立ちました。業界は100年に一度の大変革期を迎えています。それだけに、これまで各社が培ってきた歴史や文化を後世に引き継いでいくことも重要になりそうです。



CAR Manufacturer
自動車博物館 関連施設
 紹介シリーズ

トヨタ自動車／トヨタ産業技術記念館

1994年、トヨタ産業技術記念館は、トヨタグループの共同事業として、かつて豊田紡織株式会社本社工場であったグループ発祥の地に設立しました。建築史的にも貴重な赤レンガの建物を産業遺産として保存・活用し、近代日本の発展を支えた基幹産業のひとつである繊維機械と、現代を開拓し続ける自動車の技術の変遷を通して、日本の産業技術史について時代を担う人たちへ系統的に紹介しています。「研究と創造の精神」と「モノづくり」の大切さを本物の機械の動態展示と多彩な実演を通じて伝えています。



館内ガイド

エントランス：環状織機

トヨタ産業技術記念館のコンセプトである「研究と創造の精神」を語るシンボルとして、ロビー中央に豊田佐吉が発明した「環状織機」(1906年開発)を動態展示しています。



繊維機械館



G型自動織機(無停止舒換式豊田自動織機)

自動車館



トヨタG1型トラック

メインボデー組付自動溶接機の動態展示

約3,500㎡もの広々とした空間は、大正時代に建てられた紡績工場の建屋を使用しています。紡ぐ・織る機械約100台を展示しており、解説と実演より技術の進歩を説明しています。

広さは約7,900㎡で「自動車事業創業期」「時代を見据えた車両開発」からはじまり、「開発技術」「生産技術」を紹介しています。実演や実験装置、解説映像など目と耳で理解できる展示になっています。

その他多彩な実演風景 ※下記QRコードより実演動画をご覧ください。



環状織機



G型自動織機の
 集団運転



メインボデー組付
 自動溶接機

インフォメーション

所在地 トヨタ産業技術記念館
住所 〒451-0051 名古屋市西区則武新町4-1-35
TEL : 052-551-6115
FAX : 052-551-6199

●開館時間 午前9時30分～午後5時
 (入場受付は午後4時30分まで)
 月曜休館

※新型コロナウイルス感染防止対策の実施中により、ホームページをご確認ください。

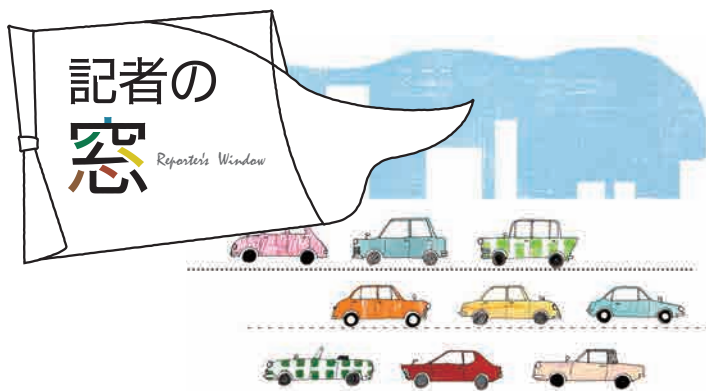


トヨタ産業技術
 記念館
 ホームページ



【掲載の資料・画像:トヨタ産業技術記念館提供】





共同通信

ちの まさとし
千野 真稔

工場の仕事

◎2009年春、大学を卒業して某部品メーカーに就職した。実家の群馬を離れ、大阪の大学に入学させてもらい、気づけば5年以上たっていて「さすがに、働かないとまずい」と観念して就職活動を始め、この会社に拾ってもらった。配属先は神奈川・湘南にある工場の総務だった。主力製品は自動車向けの部品だった。

◎新人で、工場の総務で働くということは「何でも屋」と同義だった。給料計算、高校生の採用活動、お茶くみ、毎夏恒例の工場祭の準備。月に1度は現場のラインにも入り、部品の組み立てを手伝った。製品に不具合を確認するため

ループで髪の毛よりも細かい傷の有無を1日中調べたりした。私は20代半ばだったが、定年間際のおじさんよりも集中力が持たない。毎日こつこつと続ける現場の仕事は大変だった。

◎現場のおじさんたちは、最初は「あんた大学卒でしょ」と取り付く島もないが、顔を重ねるうちに仲良

くなった。意気投合して飲みに行き、グロッキーになった日もあった。新人の仕事にはミスも多く、周囲をハラハラさせていた。自分のミスで現場の人たちに頭を下げに行ったことも多々あった。かなり周囲に迷惑をかけたし、慣れないことは多かったが、私はあの職場が好きだった。朝礼と体操で仕事が始まり、昼は食堂で安い定食を食べた。夕方には建物の屋上で休憩し、富士山と江戸島の灯台を眺めていた。

◎工場で働き始めてから、自動車を見ると「ああ、この車には自分の会社の部品が使われているのかもしれない」と誇らしく思うようになった。入社当時はリーマン・ショックから半年ほどたったばかり。私自身は、もらえるお金が学生時代のバイトよりも増えた喜び、のんきなものだったが、それでもリーマン・ショックの影響は肌で感じた。残業代は少なくなり、ボールペン1本発注するにも無駄がないかチェックが厳しくなったと記憶している。

◎元々、新聞記者になりたかったた

め、その思いが忘れられず、この会社は不義理にも1年半で退職し、現在の会社に入社した。記者になって10年近くが経過し、私が工場で働いていた時は聞かなかった(知らなかった)だけだが、AやCASEといった横文字が新聞紙面に並ぶようになった。そして今年6月、「コロナショック」のさなかに自動車担当になり、この2カ月あまりで減産や赤字のニュースを何度か書いた。

◎日々、ニュースに追われてしまっているが、ふとした瞬間に、かつて経験した工場の仕事をよぎる。「あの現場の仕事はどうなるのだろう」と。私が言うまでもなく、自動車産業は日本の屋台骨で、多くの人にとって生活の糧となっている。真面目にこつこつと働けば安定した生活を送ることができる。私にとって、そうした象徴があの工場だった。新型コロナウイルスの影響で自動車産業はどう変わるのか、暮らしはどうなるのか。コロナ禍が早く終息することを願いながら担当記者として取材したいと思う。



佐藤琢磨選手が2度目のインディ500制覇

2020インディカー・シリーズ第7戦 第104回インディアナポリス500マイルレース(以下、インディ500)の決勝レースが、8月23日(日)、米国インディアナポリス・モータースピードウェイで開催され、Rahal Letterman Lanigan Racing(レイホール・レターマン・ラニガン・レーシング)の佐藤琢磨選手が800kmを超えるレースをトップでフィニッシュし、2017年大会に続く2度目の優勝を果たしました。



佐藤琢磨選手

1911年に初開催され、100年以上の歴史を持つインディ500ですが、佐藤選手は史上20人目の複数回優勝者となりました。また、Hondaエンジンとしては3年ぶり、通算13勝目*1を挙げました。日本人過去最高順位となる予選3番手からスタートした佐藤選手は、堅実な走りを見せて終盤にトップに浮上すると、最終ピットストップ後の競り合いを制し、昨大会でトップと約0.3秒差の僅差で勝利を逃した雪辱を果たし、見事栄冠に輝きました。インディ500は毎年5月末、米国のメモリアルデー(戦没将兵追悼記念日)の週末に開催され、決勝日には30万人を超える観衆の前で最高速度380km/hにもなるスピードで争われるレースですが、今年は新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から8月下旬に延期となった上、無観客での開催となりました。

*1 Hondaエンジンの勝利は、2004~2012年、2014、2016、2017、2020年。このうち、2006~2012年は1社供給

佐藤琢磨選手のコメント

「第104回インディ500に勝つことができ、言葉にならないくらい、多くの方々への感謝の気持ちでいっぱいです。また、このコロナ禍の中、多くの方々のサポートがあって今年のインディ500が開催できたことにも感謝します。

終盤の燃料戦略でディクソン選手に1周の遅れをとって、ゴールまでの燃費は少し厳しかったのですが、できる限り燃料をセーブする走り続け、最終的には最後のバトルが激しくなるとしてもフルパワーで戦える燃料を確保できていました。HPD*2とHondaは、パワーもあって燃費の良いエンジンを作ってくれました。また、チームは最高のマシンに仕上げ、ピットストップで素晴らしい動きをしてくれました。

日本のファンのみなさんは、夜中からのテレビ観戦だったと思います。応援ありがとうございました。インディ500での2勝目をこうして挙げることができたのは、みなさんの応援があるおかげだと思います。シリーズの最後までチャンピオンを目指してがんばります!」

*2 ホンダ・パフォーマンス・ティベロップメント(インディカー・シリーズにエンジンを供給するレース運営会社)

本田技研工業株式会社 代表取締役社長 八郷隆弘のコメント

「世界3大レースのひとつであるインディ500で2度目の勝利を挙げ、世界のモータースポーツの歴史に新たな足跡を残すことになった琢磨選手と、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からの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。またこのニュースが、新型コロナウイルス感染拡大の影響が続く世の中にとって明るい話題となることを願います。琢磨選手、本当におめでとう!」