



特集 今、モータースポーツの魅力とは

一般社団法人 日本自動車工業会



風を切って、
気ままに走るバイクの気持ちよさ。

寄り道は バイクならではの 旅の醍醐味!

ちょっと寄って行こう、
これ食べて行こう!
予想しなかった展開や
意外な発見をいっぱい集めよう。

気の向くままに、
好奇心の向くままに、走ろう。

さあバイクで、
Let's YORI-MICHI Touring!

安全運転で楽しいツーリング!!

バイクの正しく安全な使い方については <http://www.anzen-unten.com>

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

CONTENTS

特集 今、モータースポーツの魅力とは

モータースポーツはなぜ人を魅了するのか 2
／レーシングドライバー/慶應義塾大学 大学院 特任准教授 井原 慶子

日本と世界のモータースポーツ、その種類 10
／モータースポーツジャーナリスト 高橋 二郎

連載 クルマの楽しさ、素晴らしさとは 第75回

肌で感じるモータースポーツの迫力
「モータースポーツジャパン 2016 フェスティバル」 17
／JAMAGAZINE編集室

記者の窓

「アフリカと娘」 20
／NHK 宮本 雄太郎

Event Schedule

21

Topics

- 会長コメント ・熊本地震への対応について 23
- 2015年第4四半期および同年累計海外生産統計
- 経済産業省からのお知らせ



表紙イラストレーション

クルマのある風景

おう しょうほう
王 尚鵬

愛知県立芸術大学大学院 美術研究科
博士前期課程 デザイン領域 2年

日本の美しい風景を走るクルマを表現しました。クルマと自然の環境との調和や楽しさを描いてみました。

『JAMAGAZINE』では表紙に、美術を専攻している大学生などの皆さんの作品を掲載しています。

特集

【今、モータースポーツの魅力とは】

モータースポーツはなぜ人を魅了するのか

レーシングドライバー／慶應義塾大学 大学院 特任准教授 井原 慶子

1. モータースポーツの魅力

モータースポーツはなぜ人を魅了するのか？それは「人間の極限の本気」がぶつかり合い、地面・クルマ・人・風、それらのすべてのエネルギーがこの宇宙の重力の中で共鳴するからだと思う。

私が生まれて初めてサーキットを訪れたのは、女子大生の時だった。モデルのアルバイトの一環でレースクイーンとしてサーキットに行った。初めてピットガレージを訪れたとき、身体に衝撃が走った。技術を結集したマシンが奏でる音や異次元のスピードをはじめ、ねじ1本締め間違えたら事故が起きてしまうかもしれないというメカニクスの緊張感。安全を確保するためにも設計や分析は確実なものでなくてはならないというエンジニアの責任感。莫大な開発予算、プライド、さらには生死をかけてステアリングを握るレーサー。そ



2014年WEC世界耐久選手権、女性で世界初の表彰台

こには非日常があふれていた。ピットガレージの角にたたずむ私にも、モータースポーツに従事する人々の“極限の本気”がひしひしと伝わってきて鳥肌が立ったのを覚えている。

サーキットで働く人の情熱を感じ「一生に一度でも彼らのように極限の本気を出して仕事してみたい！自分の頭と身体的能力をすべて発揮して挑戦してみたい！」と一瞬にして思った。自動車にまったく興味がなく、普通自動車運転免許すら持っていなかった私は、生まれて初めてサーキットを訪れた翌日に自動車教習所に通い始めレーサーを目指した。それから十数年後、自分が女性ドライバーとして世界最高成績を獲得するまでにいくつもの壁を乗り越えられたのは、モータースポーツに人生をかけても挑みたいと思う真の魅力があるからだと思う。

2. 入門レースから開いた世界への扉

自動車にまったく興味がなかった私が普通自動車免許を取得したのは、二十歳を過ぎてからであり、レースデビューしたのは25歳だった。レーサーになるには、5歳や8歳からレーシングカートなどで英才教育を受けて十代のころからデビューする人が多い中、私は20年近く遅れてサーキットデビューした。

レーサーになりたい！と思い立った翌日に教習所に行き、その後すぐにカーメーカーが安全啓

蒙活動で行っていたドライビングレッスンに通った。運転するための基本である走る・止まる・曲がるを理論や実技を通して丁寧に教えてくれた。その後、そのドライビングスクールのインストラクターとなり、来る日も来る日もエンジニアやテストドライバーにかりじついで運転技術を磨いた。

ある日、父に「レーサーになりたい」と言うと「バカもん！ 家からは1円も援助しないぞ」と言われた。親の援助は得られないということがわかったので、まずは、お中元・お歳暮の宅配ドライバーのアルバイトを始めた。無償で軽トラックを借りることができ、ガソリン代を払わず車の運転の練習ができる。積み荷を少しでも揺らさないように丁寧にギアチェンジ、アクセル、ブレーキ、ハンドル操作を練習した。この時のおかげで、世界選手権に参戦する今もギアチェンジの速さや正確さは、どのチームに行ってもチームメイトいちだ。レースクイーンやモデルのアルバイトのほか、コンビニ、スーパーの惣菜屋さんなどのアルバイトもしていた。そして25歳の時、ついに1,000万円が貯まった。しかし、本格的にレースデビューするとなれば車両や装備品、転戦費など計算すると一生懸命貯めた1,000万円は、1年間でなくなってしまう計算だった。「この1年の間に誰に言ってもあっと驚くような結果を出さない限り私はレーサーとして生き残っていけないだろう。それならば最も運転が難しいマシンでデビューしよう！」



1999年イタリア、ミハエル・シューマッハと

と思い、フェラーリでレースデビューすることに決めた。しかしフェラーリは1000万円では買えない。4人が大クラッシュしたり炎上したことのあつるボロボロのフェラーリを750万円で譲り受け、レースデビューした。

カーメーカーのドライビングスクールでしっかり基礎を学んだおかげで、ハイスピードでパワフルなフェラーリをコントロールでき、デビュー戦では3位表彰台を獲得し、その後連勝した。25歳という遅い年齢からレースデビューし、15年後に世界最高峰までたどりつけたのは、最初にクルマの基礎をしっかりと教えてもらったからだと思う。

デビューイヤーの年末には、世界各国のフェラーリレース上位者120台がイタリアに集まるフェラーリ世界戦に参加することになった。世界各国から集まったフェラーリ乗りのアグレッシブさに圧倒された。練習の時から1秒も無駄にしないこと、レギュレーションを最大限フレキシブルに解釈すること、高価なフェラーリだろうと勝つためにはガンガンぶつけてくることなど驚きの連続だった。

世界各国では同一規則のもと、同一車種で戦うワンメイクレースというグラスルーツカテゴリーがたくさん開催されている。最近では、軽自動車や86、ロードスターからポルシェ、フェラーリまでさまざまな入門レースがある。この入門レースの中にはMX-5カップやフェラーリチャレンジのように世界一決定戦が用意されているレースもあり夢がある。私が参加したフェラーリチャレンジワールドファイナルは、イタリアのパレルンガサーキットで行われたが、15万人の観客動員数だった。レース初心者が大観衆の中を走れることも素晴らしい経験だが、それ以外にも当時の世界No.1ドライバー、ミハエル・シューマッハなどスター選手が表彰してくれたり、古城でのディナー、フェラーリ工場見学などクルマが好きになる催しが盛りだくさんだった。しかし何よりの思い出は、



2005年国際F3、ベッテル、ハミルトンらと

世界各国から来た同じクルマの愛好者が思いっきりクルマを操って、時を共にして、車文化を育むことに感激した。これを機に私は世界で学ぶ！と決意した。

3. 3兆円のモータースポーツ産業を生んだかつての自動車大国

「人の5倍・10倍の速さで学んで吸収していかなければレーサーとして生き残っていけない。最もレベルの高い本場へ飛び込もう」翌年、私はモータースポーツ大国イギリスへ渡った。イギリスで最初に間借りした片田舎のパブの屋根裏部屋は、昔アイルトン・セナが住んでいた部屋だった。そして国際F3参戦時には、日本人ドライバーとして先輩の佐藤琢磨選手から部屋を譲り受け、世界一を目指すドライバーの道を私もたどった。

レースカテゴリーというのは、その時の経済動向やレギュレーション、マシンのパッケージなどで流行り廃りが生じる。私が渡英した2000年頃からは、フォーミュラーカテゴリーにカーボンモノコックが標準となり、この年参戦したFormula Renaultからは、後のF1ドライバーやスターが続出した。マシンを構成する素材が変われば剛性が変わり、運転スタイルも変化する。この年私が一緒に戦ったキミ・ライコネンやフィリップペ・マッサは翌年飛び級でF1デビューを果たすほどレベ



2006年イギリスF3でのセナとのバトル

ルの高いレースだった。「KEIKO、レースが終わってマシンのノーズ（一番先の部分）が無傷ならば、ピットガレージに戻ってくるな！」と、レースでは必ず前の車を押しながら戦うようにチーム監督から命じられた。それぐらいのコントロールを身につける、という日本とは真逆の安全のとらえ方、目まぐるしく変わるブリティッシュウエザー、難易度の高いカーブが続くサーキットレイアウト、言葉や人種の壁など、昨年まで日本でレースクイーンをしていた私にとっては数えればきりがなほほど歯が立たない要因はあったが、もっと驚いたことがあった。

ある日、チームメイトと一緒にトレーニングジムに行こうと誘った。すると断られたので何か用事があるのか聞くと「スイスの銀行に20億円の交渉をしに行く。19歳の誕生日にももらったチャンスだからね。」と言うのだ。19歳で20億円を自分で交渉？ 確かに世界最高峰レースまでの道のりには多額のバジェットが必要で、世界選手権レースなど限られたシートを獲得するには、才能があるのは当たり前でそれ以外に政治力や経済力、国籍などプラスαの要因を問われることもある。しかしながら、19歳でその意識!? 世界各国から英国に集まった二十歳そこそこのレーサーの意識の高さを目の当たりにし、少しずつ私の中にも覚悟が芽生えていった。

また、イギリスにはレースをするための最高の

要素が集まっていた。かつて20も30も自動車メーカーの本社機能があった英国だが、今は1つもない。しかしながら長きにわたって自動車大国として産業革命を起こしてきたイギリスには、一流の素材、部品、技術、情報、労働エネルギーを集約して価値を生み出してきた足跡が、3兆円を稼ぐモータースポーツ産業として残っている。世界中のどの国よりも豊富なクルマ部品を持ちスピーディーに調達できる。だからF1チームをはじめ強豪レーシングチームはイギリスに本拠地を置き、だからこそ高みを目指す優秀なメカニックや天才エンジニアも集結する。

さらには、サーキットなどモータースポーツのインフラ整備も素晴らしい。どのカテゴリーでも世界一高いレベルを保つために運転や技術開発が難しい路面をあえて残したり、素材や技術の進化でスピードが速くなるマシンに対して最適なカーブを創るべく、サーキットのコースレイアウトをよく変更する。

また、一つの大会に2,000人のオフィシャルがボランティアで集まることも珍しくない。雨の日も風の日もコースわきで安全管理をするオフィシャルをレース出走前に称えることも忘れない。

そんなイギリスのハイレベルな環境に鍛えられ、軍用滑走路の路面も、いつもの小雨も、厳しい審判員にも順応できるようになった頃、英国国際F3でも入賞できるようになった。しかし、簡

単には世界選手権にステップアップできずに帰国の途につくことに。「KEIKO、一世代ですべてを成し得てしまうほど歴史は早く動かない。アジアの次の時代をよりよくするために生きなさい」と当時のマネージャーだった英国人のマイクが空港で見送ってくれたことを今でもよく覚えている。

かつての英国同様、自動車大国日本では、カーメーカーに多くのコストセンターを頼ったモータースポーツ運営が長くなされてきたが、変革すべき時が来たと感じる。オリンピックを契機にスポーツ庁が新設され、スポーツで収益を上げ、その収益をスポーツへ再投資する自律的好循環モデルの形成や、産業とスポーツの融合によるスポーツ新市場の創出も検討され始めている。ブリティッシュグリーンは一日にしてならずで歴史はそんなに早く動かないが、誰でも安全に思いっきりクルマを楽しめる文化を自動車人みんなで考えながら育てていきたい。

4. 人間の欲求とモータースポーツ

「人間が出せないスピードで移動したい」「誰よりも速く安全に目的地にたどりつきたい」「馬やクルマを手足のように操りたい」このような人間の本能的欲求は、どんな時代も変わらないもの。

この世に内燃機関の自動車が登場してから間もない1887年4月28日にフランスのパリで初めてのモータースポーツが行われたと言われている。パリ市内を流れるセヌ川にかかるヌイ橋からブローニュの森までの約2キロメートルを誰が一番早くたどりつくかを競った。しかし、集まったクルマの中でスタートできたのは蒸気自動車1台しかなかく、レースにならなかったようだ。

記録として残るモータースポーツ競技は、その7年後の1894年7月22日に開催された、パリールアン・トライアルだ。フランスの大衆新聞社が、



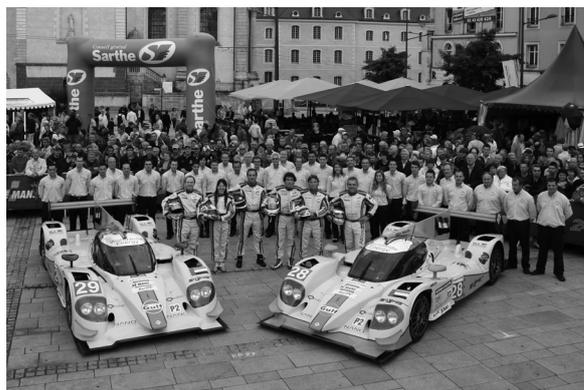
2014年8月、アジアナル・マンシリーズ富士優勝

新しい乗り物である“自動車”での競技を発案したものだ。パリのポルト・マイヨーから1台ずつスタートし、チェックポイントを通過したり、途中で昼食会を開くなどのんびりした大会だった。大会開催前には、何も規制されていない公道で行われることから、危険性や自動車から出る排気汚染を心配する民衆から抗議もあり議論が繰り返された。参加費も当時では高額の10フランと設定したものの、102名もの参加者が集まった。その中から規定を満たした25台が参加してレースが行われた。中にはボイラーに燃料をくべる助手が乗らなくてはならない大型蒸気バスから当時では最新のガソリンエンジン車まで多種多様な自動車が、設定コース全長127kmの距離を駆け抜けた。最初にゴールにたどり着いたのは、蒸気自動車だったが、速度や安全性などについての総合的な審議や、これから100年間流行るであろうガソリン車を広く知らしめたいという主催者の思いもあり、優勝者は2着でゴールしたガソリンエンジン車「プジョー Type 3」を操縦したアルベール・ルメートル氏と、やはりガソリン車で4着でゴールしたルネ・パナール氏の2名とされたと記録されている。

モータースポーツは、このようにその時代の技術革新を表現する場でもある。そして、やはり人間の本能的欲求を具現化し追及する過程で広く世界中に広まっていった。こうした人間の欲求と人間の英知を結集した技術開発の飽くなき挑戦が世界中の人を魅了している。

5. モータースポーツはスポーツか？

モータースポーツ競技でマシンを操るドライバーやライダーは、強靱な肉体と心を持っていないと勝てない。私が世界選手権などに参戦する際にどれぐらいトレーニングを行っているかとい



2012年ル・マン24時間レース

うと、朝20キロジョギング、その後100キロサイクリング、ランチの後30分昼寝をしてその後は2時間筋力トレーニング、最後にクールダウンでプールを50回泳ぐ。これを1週間に3日は繰り返さないとマシンを正確に操れないほど、体力を要するスポーツだ。よく「ただクルマを運転しているだけでしょ？」とインタビュアーに聞かれることもあるが、レース中は心拍数が170以下に落ちることはない。心拍数170というと、オリンピックでマラソン選手が42.195キロを走っているときの心拍数だ。また、レースでライバルたちと抜きつ抜かれつのでッドヒートになれば、心拍数は200弱まで跳ね上がることもある。

モータースポーツは、自分の足で走っているわけではないのにどこでそんなに体力を使うのか？

それは、カーブを曲がる時やブレーキで減速するとき、またアクセルで加速する際に大きなGフォースを身体に受けるからだ。私が参戦する世界最高峰レースでは、4Gという力が体にのしかかってくる。体重が60kgだとすると、240kgの重しがコーナリング中にのしかかってくることになる。上体が横に倒れてしまえば正確に運転できないので、体が倒れないように手足や体幹の筋力を使って踏ん張り、姿勢を保とうとする。各コーナーでは、まるでお相撲さんが横からどすこいと押してくるかのような重圧に打ち勝とうとすると、筋力を消耗する。マラソンをしながら数秒お

きにお相撲さんに横から押されるようなもので、2時間ドライブすると、体重が3.8kgも痩せることもある。

それに加えてコーナーでは縁石の右側1センチのところを通るのか、左側3センチのところをタイヤの角が通るのかを時速300キロオーバーでコントロールしなくてはならない。さらに、ピットガレージにいるエンジニアと無線交信しながら、走行時の気温や湿度、路面コンディションに応じてマシンセッティングを開発していく作業もあり、もちろんライバルとのバトルもある。レーサーは頭と身体を極限まで使って走るトップアスリートだ。

6. 世界最高峰レースでの開発競争

「KEIKO、ブレーキバランスをフロント50%、リア50%の配分に戻せ！」ル・マン24時間レースでミュルサンヌの森を切り裂く長い直線公道を走っていると、ピットガレージにいるエンジニアから無線連絡が来る。私が運転しているLMP（ル・マンプロトタイプカー）には、無数のセンサーがついていて、ブレーキをかけている時にタイヤと路面の間の摩擦係数がどれくらいか？ 時速330km/hで走っている時にどれくらいの風がマシンにあたって何kgのダウンフォースが発生し



WEC世界耐久選手権参戦時

ているか？ などたくさんの情報をセンシングして、そのデータがマシンからピットガレージで待つエンジニアのもとに送信される。私たちドライバーがライバルと争いながらコースを1周している間にエンジニア陣営がそのデータを解析して、私が翌週のストレートに戻ってくると連絡してくれる。その指示に従ってストレートを時速330km/hで走行中、ハンドルの上にあるボタンを押してマシンのセッティングを変更する。そして先ほどと同じ場所から同じ圧力でブレーキを踏み込むと、前の周よりも10メートル短く止まれるようになった。このようにレース中は、ただライバルと争うだけでなくマシンをより安全によりその時々環境に合うようにセッティングする開発競争を行っている。

またフランスのル・マン市公道で走っているレース中にそのデータをドバイのチーム本拠地にも送信している。レースで走行中には大きく改善できない部分をいち早くチームの本拠地で開発し、1か月後に行われる次戦でライバルチームに勝つためだ。このように現代のレースでは、IoTやスーパーコンピューターなどを駆使して開発競争が繰り広げられている。

7. 一流と三流チームの差

私が中堅チームに所属していた時には、「一流チームはきっとすごい解析ツールやソフトを持っていて、超高給取りの天才エンジニアがいて、だからいつもマシントラブルが少ないし、勝率が高いのだ」と羨んでいた。しかしながら、自分がトップチームに入ると、その超一流チームが持っている解析ツールやソフトは今まで所属していたチームと同じもので、エンジニアの給料も大差なかった。

一流チームと中堅チームの差は何か？それは、スタッフ一人ひとりの「意識」の差だということ



Women in Motorsport Projectのメンバーたち



Women in Motorsport Project練習風景

に気が付いた。

ビッグデータ時代の現代においても現場で働くレーサーやメカニックなど職人の気づきや意識次第で開発速度が速くなる。例えば、時速280km/h～330km/hの領域で走っている時だけ左前輪からバイブレーションを感じるとドライバーが気が付けば、膨大なデータの中からその領域だけを切り取って確認すれば開発時間を短縮できる。また、メカニックが左前輪からいつもと違うグリスの焦げた匂いがすると感じ、ドライバーやエンジニアと情報共有すれば、さらに解析する場所を特定することができ、開発時間だけでなく人員やコストさえカットすることができる。

またコミュニケーションこそがチームの勝敗を分けると感じる人が多い。とあるチームはランチタイムになると必ず日本人と外国人が別々のテーブルでご飯を食べていた。しかしながら、チャンピオンチームは何気なく一緒になったチームスタッフと席に着き、国籍や部門など関係なくランチタイムの会話を楽しんでいた。こんな小さなコミュニケーションから勝敗が分かれることがある。ものづくりや技術開発競争においても最終的に勝敗を分けるのは人であり、だからこそチームの一員として参加するのも、そして観客としてTVやサーキットの現場でチームワークを垣間見るのもモータースポーツの大きな魅力である。

8. グラスルーツ・女性・新技術により変革するモータースポーツ

2014年のWEC世界耐久選手権で、ついに世界女性初で表彰台上った。アジアンル・マンシリーズでは総合優勝し、女性ドライバーとして世界最高成績を獲得した。

既得権益やプライドが織り成すモータースポーツ界では、長い間女性にとって風当たりが強かった。しかし、デビューから15年の時が流れ、一人では到達できない世界最高峰への最後の後押ししてくれたのは、日本のカーメーカーであり、社会であった。その後FIA/JAFが提唱しモータースポーツでの女性の活躍を推進する活動“Women in Motorsport”を日本のカーメーカーに呼び掛けたところ、マツダが最初に賛同してくださり、その後メーカーや組織の枠組みを超えて広まっている。年齢、国籍、キャリアなどの制限なしに参加女性を募集したところ、18歳～68歳までの数百名の女性から応募があった。走りたい人やクルマに携わりたい人は男女問わず年齢問わず、潜在的にたくさんいるということだ。プロジェクトを続けていくと「女性は本当に大変だ!」と思うこともたまにある(笑)。しかし、女性としてできることは「女性是可以する。必ず力になる」ことを信じられることである。育成した女性たちが入門レースで活躍しだすと、観客だけでなくあっとい



2016年アメリカセブリング12時間レース



2016年アメリカIMSA WSCC選手権

う間にそのレースに参加する男性も増えた。入門レースで1年間腕を磨いたWomen in Motorsport Projectの女性の中から、翌年海外レースに参加する女性ドライバーも出てきた。

その他、ラリーのコ・ドライバーや、コースの安全管理を行うオフィシャルや計時係、審判員など、走る以外でのさまざまな役割から参加する人も増え、ライセンス発給先のJAFなどへの問い合わせも近年高まっている。

入門カテゴリーでは、ヘルメットなしレーシングスーツなし、自家用車で気軽に参加できる“AUTO TEST”が国内でもスタートした。パイロンを置いたジムカーナのようなコースを右に左に曲がり、コースの途中には車庫入れもあるというクルマを操るテクニックを気軽に競える競技だ。その他、近年世界最高峰のWEC世界耐久選手権や電気自動車レースのFormula E、また今年から始まる自動運転レースがモータースポーツ界に変革をもたらしている。この流れから国内でも軽自動車耐久から燃費レース、EVレースなど参加型モータースポーツが多く開催されている。技術革新や女性の活躍がモータースポーツ界にも新しい風を届けている。

9. モータースポーツの醍醐味

17年間のレース人生で世界70か国を転戦してきた。モータースポーツの醍醐味は、技術革新や本気の挑戦を通して感じる非日常的な感情をチームスタッフや観客と共有できることだ。本気で挑戦すればするほど、失敗しても成功してもその時の気持ちは自分達に大きく跳ね返ってくる。悔しさ、不安、緊張、安心、成長感、達成感、充実感。モータースポーツを通して、世代、性別、国籍を越境し共に感じるこれらの感情こそが生きる喜びだ。

(いはら けいこ)

日本と世界のモータースポーツ、その種類

モータースポーツジャーナリスト 高橋 二郎

1. 日本のモータースポーツの歴史と発展

グローバルなモータースポーツの現状を見ても日本は、かつて東方見聞録を著したマルコ・ポーロが称した<ジパング>であると言って良いと思う。ユーラシア大陸、中国の東方の海上に存在する黄金に溢れた国、とされているが、モータースポーツに関しては、高度な技術と迫力と魅力に溢れた多くのシリーズが独自に展開される<モータースポーツ・ジパング>なのである。

しかし、極東の島国、日本においては、自然発生的にモータースポーツが醸成されてきたわけではなく、ヨーロッパ、またはアメリカで行われていた自動車レースが日本へもたらされた。世界最初のレーシングコースがイギリスのブルックランズで1907年（明治40年）に誕生し、その年の7月に初めて行われたレースに日本人が参加して2位でフィニッシュしている。明治、大正期の実業家、政商の大倉喜八郎の息子、大倉喜七郎がその人だ。だが、そのままヨーロッパ流のモータースポーツが直接日本に入ってきたかというところではなかった。ブルックランズの楕円型のコースを見たアメリカ人がアメリカのインディアナポリスに同じようなオーバル（楕円）コースを造り、アメリカでもモータースポーツは盛んになり、アメリカ在住の日本人が1914年（大正3年）にアメリカか

ら数台自動車を持ち込んで東京の日黒競馬場で自動車レースが開催されている。以後、場所を変えて大正時代に11回のレースが開催され、昭和時代に入って恒久的なコースが多摩川河川敷に造られて6回レースが開催された。

大戦時の空白を経て1962年（昭和37年）に三重県鈴鹿市に鈴鹿サーキットが完成して日本の近代モータースポーツの夜明けを迎えた。かつてのアメリカ流のオーバルコースではなく1周の間にいくつものコーナーが設定されているヨーロッパ流のコースが誕生したのだ。同コースで初開催されたのは2輪の第1回全日本選手権ロードレース大会だった。4輪レースは、翌年5月第1回日本グランプリが開催され、参加車両のクラス分け、レース形式等ヨーロッパ流の規定に従っている。1965年（昭和40年）に完成し、翌年からレースは開催された静岡県小山町の富士スピードウェイは、当初アメリカ流のコースレイアウトを計画していたが結果としてヨーロッパ流のものとなっている。また、近年では、アメリカ流のモータースポーツを再度日本へ紹介する目的で栃木県芳賀郡茂木町にオーバルコースとテクニカルコースの2つのコースを有するツインリンクもてぎが1997年（平成9年）に完成している。

現在国内には11のサーキットが全国に点在している。そこでは、主にヨーロッパ流のレースイベントが開催されている。

2. 世界と日本の 主なレースシリーズ

4輪モータースポーツシリーズでは、世界選手権のタイトルを争うもの、各国の選手権を争うもの、そして国内の地方選手権など多くの選手権シリーズが展開されている。4輪の中でも恒久的コース=サーキットで行われるレースでは、モータースポーツのヒエラルキーの頂点に位置するのがF1（フォーミュラ・ワン）世界選手権。タイヤが露出したフォーミュラカーによって戦われるレースで文字通り4輪レースの最高峰として世界中のレーシングドライバーの中でもトップに位置するドライバーたちが覇権を争っている。2輪の頂点シリーズはロードレース世界選手権。その最上位クラスがMoto GP。ともに日本ではシリーズの1戦が開催されている。

4輪のモータースポーツの中には、一般公道を使用するラリー競技がある。競技中はその道の一部を閉鎖して速さを競う。こちらも世界ラリー選手権が頂点であり、世界各国では、国内選手権が展開されているが、各国の道路規制の状況等によって競技形態は異なる場合がある。

F1とは異なる形状の車両を用いて行われているレースのシリーズではレース専用で作られたスポーツカーによって長い距離を走破して勝敗を争う耐久選手権がある。このカテゴリーにも世界耐久選手権があり、日本で最も認知度が高いレースとして知られているフランスで行われるル・マン24時間レースは、同シリーズの1戦として行われている。

一般公道を走っているクルマと同じ形状をした車両で戦われるツーリングカー競技は、いくつかの種類がある。世界選手権のタイトルをかけられているのは、コンパクトカーで戦われている世界ツーリングカー選手権だ。

日本国内においては、他の国に例を見ないほど数多くの種類のモータースポーツが行われている。4輪では、フォーミュラカーの全日本選手権スーパーフォーミュラシリーズ、ツーリングカーでは、スーパーGTシリーズ。ラリーでは、全日本ラリー選手権。その他には、市販車を中心として用いた全日本ジムカーナ選手権、全日本ダートトライアル選手権がある。ジムカーナ（舗装路での競技）とダートトライアル（主に非舗装路での競技）は、レースまたはラリーとは異なり比較的エリアの狭い会場で行われるスピード行事というカテゴリーに分けられている。そして、昨年からより気軽に参加できる<オートテスト>というジムカーナに似た競技も国内ではスタートした。

現在国内で展開されているフォーミュラとツーリングカーのシリーズは、ハードウェアに関しては海外のシリーズとは一部の共通性を持ちながら、独自のシリーズとして展開されている。

スーパーフォーミュラとスーパーGTの上位クラスGT500では、同じ形式のエンジンを用いている。このエンジンはNRE（ニッポン・レーシング・エンジン）という2000cc、直列4気筒にシングルターボが装着されている。一般車でもダウンサイジング&ハイパワーが主流となっているが競技の分野でもこのトレンドが実現。かつて、速さを求



スーパーGTシリーズ
GT500クラスのスタート（2016年第2戦・富士大会）

©GTA

めた場合にはエンジンの排気量を大きくするのが当たり前だったが、技術の革新と限りある資源をできる限り有効活用するという考え方が競技の世界でも重要視されている。コンパクトでパワフルなエンジンによってスーパーフォーミュラは、F1を除くフォーミュラレースシリーズでは最速の車両であり、スーパーGTのGT500クラス（500馬力相当の意）車両は世界で最も速いツーリングカーである。

国内のフォーミュラカーによるヒエラルキーは、スーパーフォーミュラを頂点にその下にF3（エフ・スリー）、F4（エフ・フォー）がある。この2つのカテゴリーは国際的に統一された車両規定の競技車両で戦われている。F4は、昨年から始まったシリーズ。ともに世界選手権は存在しないが、F3では、年末にマカオで行われるマカオ・グランプリは、世界各国のF3選手権シリーズの上位者が集まり、事実上のF3世界一決定戦となっている。F3とF4はF1まで続く国際的なフォーミュラカーの登竜門として存在していて、若きドライバーたちが上のクラスをめざして切磋琢磨しているカテゴリーだ。その他、国内格式のフォーミュラレースが行われている。タイヤが露出しているという点では、モータースポーツのエントリーカテゴリーとしてレーシングカートがある。



2016 スーパーフォーミュラ
（ラウンド1・鈴鹿サーキット）

©JRP

遊園地のゴーカートを競技用にしたものと考えていただければ良い。競技に参加するためのライセンスは10歳（一部のシリーズは8歳から）で取得できる。

ツーリングカーによる競技には、一般乗用車に競技に必用な安全装置を装着すれば参加できるシリーズがある。登録ナンバー付きで競技ができる通称ノーマルカークラスは、競技用にクルマを別に用意することが必要なく参加できるために人気を集めて、多くの参加台数がある。ノーマルカークラスのレースは、国産メーカーの車両が中心で、同一車種のワンメイクとなっている。海外メーカーのワンメイクレースは、スポーティーカーによるレース専用車でのシリーズが展開されている。

ラリー競技については、全日本選手権を頂点として地方選手権も展開されている。ラリー競技は、レースと異なりドライバーとコ・ドライバーの二人が一台の競技車に同時に乗り込む。また、レースのように複数の競技車が一齐にスタートするのではなくて、一台ずつスタートし、コ・ドライバーのナビゲーション（ルート案内）に従ってドライバーができるだけ早く閉鎖されたスタートからゴールまでのスペシャルステージ（SS）という競技区間を走破していく。SSとSSをつなぐ移動区間は、一般道なので道路法規に従った走行をしなければならない。競技は、SSのトータルタイムによって順位が決定される。

自動車メーカーの中には環境性能を重視した電気自動車をすでに市販している会社もある。そしてモータースポーツの世界でも化石燃料を使用せずに電池と電動モーターを用いたフォーミュラ選手権が2015年からスタートしている。このシリーズも世界各国を転戦している。



2016年 全日本ラリー選手権第2戦
久万高原ラリー (愛媛県)

©JRCA

ヨーロッパ流でなく、アメリカ流でもない日本独自のモータースポーツとして誕生し、日本から世界に派生していったモータースポーツにドリフトがある。基本的に他のモータースポーツはタイヤを路面にグリップさせて走行する事を重視しているが、ドリフトはコーナリング中にタイヤが極度に滑っている状態をコントロールしながら迫力ある走行姿勢をアピールする競技だ。ドリフト走法は、ラリー競技などのタイトコーナーで車両を停めることなくスライドさせてコーナー出口に向かうときに使うこともある。

3. 主なレースシリーズの開催形態

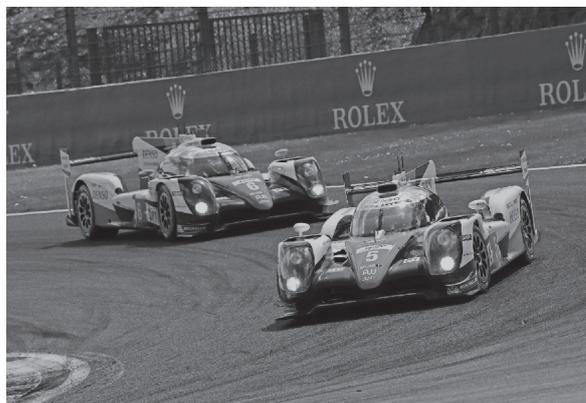
モータースポーツの最高峰F1の2016年シーズンは、世界中21戦転戦する。オーストラリアで3月に開幕。中近東のバーレーン、アジアの中国、ロシアからヨーロッパの各国を回り、再びアジアへ戻り日本では10月に鈴鹿サーキットで日本グランプリとして開催。以降、北アメリカ大陸、そして南アメリカ大陸へ移動し、最終戦は再び中近東のアブダビでシーズンの終わりを迎える。

近年F1シリーズは開催レースが多くなっており、開催数を減少させた方が良いのではないかという意見もある。純粋なスポーツという面と興業

として莫大なお金が動くという両面を有するF1は、モータースポーツビジネスでも他のカテゴリ、シリーズとは別格の存在だ。フォーミュラカーは単座席のレーシングカーであり、各ドライバー同士の闘いがよりクローズアップされるシリーズだ。

世界耐久選手権 (WEC) は、全9戦で戦われる。4月にイギリスで開幕、11月に中近東のバーレーンで終わる。6月にフランスのル・マンで開催されるレースだけが24時間。その他は6時間レースとなっている。日本では10月に富士スピードウェイでシリーズの1戦が開催される。通常3人のドライバーが一定の間隔で交替しながらレースを展開、ゴールをめざす。

F1は、参加する各チームが車両レギュレーションに合わせて車両を制作し、参加することが前提となっている。WECの最上位クラスのル・マン・プロトタイプ1 (LMP1) は、ほとんどが自動車メーカー直属のチームが参戦して覇権を争う。その下にはル・マン・プロトタイプ2 (LMP2) があり、競技車両を専門に制作する会社のスポーツカーを用いたチームが参戦。また、自動車メーカーのスポーティーカーたちが参加するクラス、ル・マン・グランドツーリングカー・エンデュランス



2016年 WECラウンド2
スパ・フランコルシャン・サーキット (ベルギー)

©TGR

(LMGTE)がある。日本でもレースの代名詞のように認知されているル・マン24時間レースは、シリーズ内のハイライトであって、LMP1に参加する自動車メーカーのみならず他のクラスの参加者も24時間レースで優勝することに特別な意義をもっている。

世界ラリー選手権も世界各国を転戦。2016年は、全14戦を開催。1月のモンテカルロからスタートして11月のオーストラリアで終わる。季節、各開催地の自然環境によって各々のラリーは特色がある。序盤戦は、雪、凍結路が困難を極めることが多く、舗装路がほとんどな大会、非舗装路の大会もありバラエティーに富んだ状況を走破することになる。ラリー競技の要素に砂漠やジャングル、山岳地帯を走破する冒険的な要素を加味したラリーレイドという競技もある。有名なところでは、かつてのパリダカールラリー、現ダカールラリーがある。この競技には4輪部門と2輪部門がある。

2輪のロードレース世界選手権は、全18戦で行われる。世界の各大陸を転戦。日本においては、日本グランプリとして10月にツインリンクもてぎで開催される。また、2輪競技にも世界耐久選手権があり、鈴鹿サーキットで開催される8時間レースはシリーズの1戦でもある。

F1とWECと同等のレースは、国内選手権としては行われていないが、その他のモータースポーツはほとんど国内で行われている。国土面積が比較的小さい極東の島国ながら日本では、シーズンとともに毎週末全国各地でモータースポーツ競技が数多く展開されている。

スーパーGTシリーズは全8戦で行われ、国内の7サーキットと1戦をタイのプリーラムで開催している。レースの形態は、中、長距離の耐久レースで、各大会で250キロ、300キロ、500キロそして

1,000キロの距離を設定して競技を開催している。競技中にドライバー交替を行い1台の競技車両を2人のドライバー（700キロ以上のレースでは3人）でドライブしてゴールをめざす。ドライバー交替と同時に燃料補給、タイヤ交換を行い、その作業時間によって順位の変動が起こる場合がある。特に夏に鈴鹿で開催される1,000キロレースは、約6時間のレースとなり、夕闇迫る中でのゴールシーンは感動の一瞬となる。

国内フォーミュラレースの最高峰のスーパーフォーミュラは、全7戦で行われる。コーナリングのスピードは、F1のそれを凌ぐ速さを有する。海外から外国人ドライバーの参戦も多く、F1へ続くステップとしても注目を集め始めてきている。レース距離は250キロ。F1と同じにドライバー交替することなく一人のドライバーがスタートからゴールまでをドライブ。レース途中にはタイヤ交換や燃料の補給を行う場合がある。

全日本ラリー選手権の競技の場は、主に林道を一時的に閉鎖して全開走行が許されるSSとして設定し、複数のSSをクリアしていく。北は北海道から南は九州の佐賀まで全国各地で全9戦が行われる。かつては非舗装路のグラベルラリーが主流だったが、近年は舗装路のターマックラリーが大半を占めるようになってきている。スタートからゴールまでできるだけ速く走破すればよいレースと異なり、SS以外は道路法規に従って走行し、なおかつ各競技車は、分単位で通過地点を指定されていて、タイムコントロール（TC）というチェックポイントを正確に通過して行かなくてはならない。また、競技の途中で指定されて時間内でクルマの修復や調整、ドライバー/コ・ドライバーの休息を取るサービスパークが設定されていて、走行シーンのみならずメカニックやスタッフの作業を見ることもラリー競技のおもしろ

みでもある。国内では3日間の競技日程で300キロから1,000キロを走破する。

2輪競技の国内トップカテゴリーは、全日本ロードレース選手権。トップクラスのジャパン・スーパー・バイク1000 (JSB1000) を中心に他3クラスで選手権が全9戦で展開されている。舗装路で行われるロードレースの他に悪路を走破して順位を争うモトクロス競技、山岳地の斜面や人工的な障害物を越えてセクションを通過していくトライアル競技もある。

4. モータースポーツへ参画する意義とその状況

自動車メーカーにとってモータースポーツへの参画に対してはいくつかの意義と目的がある。

ひとつ目は技術の革新。速さを求めるモータースポーツは、自動車技術の発展には欠くことができない存在だ。「レースは走る実験室」という名言を残したのは本田技研工業株式会社、株式会社本田技術研究所の創始者、本田宗一郎氏。いかに速く走行するか、動力源のエンジンと車体を極限の状況下で走行させるモータースポーツは、一般乗用車への技術フィードバックは計り知れない。速さだけではなく、安全面においても車体素材や

構造の研究によって飛躍的な向上が果たされてきた。限りある化石燃料を内燃機関でエネルギーに変化させるほとんどの競技車両では、少ない燃料で多くのエネルギーを発生させることの先端技術は、モータースポーツの現場でのトライアルによって培われている。また、技術者の切磋琢磨の場として人を育てるという面も持ち合わせている。自動車メーカーのみならず、クルマ、競技車を構成する部品メーカーもモータースポーツの現場から多くの技術を開発している。特にクルマと路面の接点であるタイヤは、時として競技車自体以上に速さ、耐久性、そして勝敗を決する重要なファクターであり、高度な技術開発が行われている。

2つ目は、自動車メーカーの宣伝媒体としての存在。日本において高度経済成長期と時を同じくして自動車の生産、販売も大きく伸びた。日本の近代モータースポーツの黎明期に自動車メーカーはこぞってモータースポーツに参戦し始めた。自社のクルマの優秀性を競技の場でアピールすることが目的だった。国内のみならず、海外においてもPRするべく主要なモータースポーツイベントへチャレンジしていった。それは2輪、4輪ともにであった。2輪競技においては、今や日本のメーカーが覇権を争う中心的な存在であり、その結果として日本のバイクが世界中を席卷している。



2輪の独特なコーナリング
(全日本ロードレースJSB1000クラス)

©MFJ

トヨタ自動車株式会社は、かつては、F1に参戦した経験を持つが、2012年からはWECに参戦して2014年にドライバーズ選手権とマニュファクチャラーズ（製造者）選手権の両タイトルを獲得している。トヨタがWECで参戦しているLMP1クラスはハイブリッド車両でレースが行われており、ハイブリッド車で世界にその名を知らしめたトヨタにとってこのチャンピオン獲得は大きなPR効果をもたらした。また、2017年からはWRCにカムバックすることを表明している。ヨーロッパ市

場ではWRCはF1やWEC以上に人気のあるモータースポーツとも言える。そこにトヨタがカムバックするのは、ヨーロッパにおけるトヨタの存在感をより強固にする目的がある。アメリカでは独自の発展をしたツーリングカーシリーズに参戦しており、これもアメリカ市場でのPRの活動だ。

本田技研工業株式会社は、昨年にF1へエンジン供給社としてカムバックしている。1.6リッターV型6気筒+ターボチャージャー+回生エネルギーというハイブリッドのパワーユニットを1チームに供給。これはホンダにとって4回目のF1チャレンジとなっている。2輪においてはロードレース世界選手権で常にチャンピオン争いを展開している。モータースポーツの頂点カテゴリーにチャレンジする姿勢は、創業者の本田宗一郎氏のコンセプトを今なお引き継いでいる。

トヨタとホンダは、国内においてはスーパーGTに競技車両とNREエンジンを供給、スーパーフォーミュラへはNREエンジンを供給している。

日産自動車株式会社は、かつてWRC、WECに参戦。現在は、ツーリングカーを中心としたモータースポーツ活動を国内外で展開している。日産のフラッグシップカーであるGT-Rは、カルロス・ゴーン社長体制になってからも積極的にモータースポーツへの参加を継続している。国内ではスーパーGTに参戦。昨年はGT500クラスとGT300クラスのダブルチャンピオンに輝いている。海外ではオーストラリア最大のツーリングカーレースやドイツのニュルブルクリンク24時間レースにも参戦している。

富士重工業株式会社と三菱自動車工業株式会社は、かつてWRCに参戦。チャンピオンに輝く活躍をしたが現在は活動を中止している。富士重工

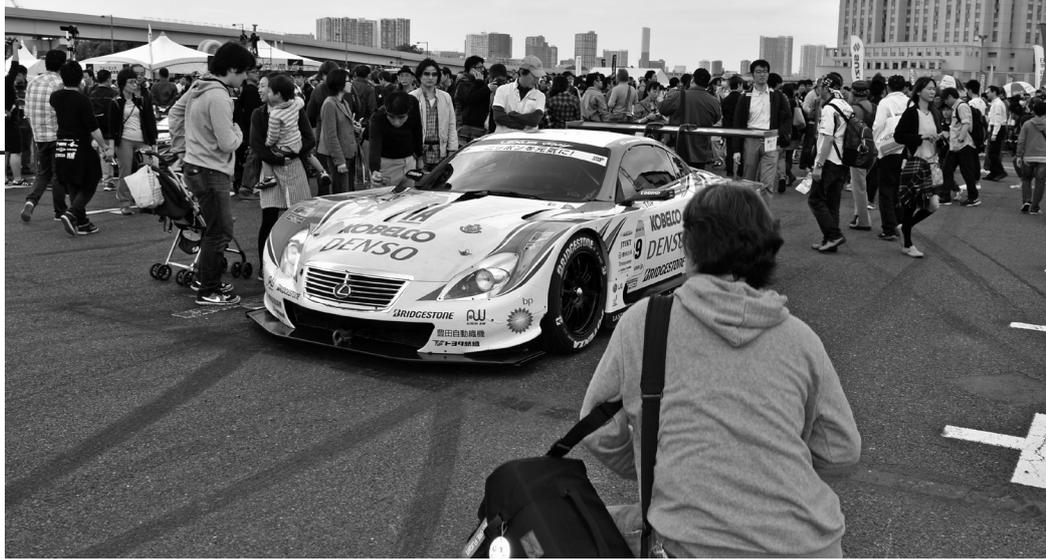
業はツーリングカーレースに国内外で参戦。日野自動車株式会社は、ラリーレイドのダカールラリーに参戦し、7年連続でクラス優勝を達成している。

3つ目に、クルマという道具を使ってモータースポーツを楽しんでもらうというユーザーサービスの一環という面がある。モータースポーツには見る楽しみと参加する楽しみがあり、プロフェッショナルドライバーが繰り広げるスペクタクルなシリーズを観戦するおもしろみと、4輪のステアリングを握り、2輪に跨がり走る醍醐味を堪能することもできる。登録ナンバー付きの車両で参加できるノーマルカーレースはまさに手軽に参加できるレースの代表である。

(たかはし じろう)

クルマの 楽しさ、 素晴らしさ とは

連載



まさに目の前で、レーシングカーの迫力を感じることができた

肌で感じるモータースポーツの迫力「モータースポーツジャパン2016フェスティバル」

[JAMAGAZINE編集室]

[第75回]

「モータースポーツジャパン (MSJ)」は、2006年から東京新都心・お台場で毎年開催されている、日本最大級のモータースポーツイベントである。これまでは毎年秋に開催されていたが、第10回となった昨年2015年からは、モータースポーツ開幕の春に開催時期を移して、今年は4月16日(土)～17日(日)に「モータースポーツジャパン2016フェスティバル」が開催となった。コアなファンも、モータースポーツ初心者も楽しめるイベント取材した。

●3つのエリアで魅力を発信

MSJを主催する日本モータースポーツ推進機構では、このイベントについて2つのコンセプトを挙げている。それは「日本のモータースポーツ文化の継承と発展」及び「モータースポーツ初心者の方にもお楽しみいただけるイベント」である。観光やショッピングでお台場にきた人たち、これまでモータースポーツに興味のなかった人たちにも気軽に楽しんでもらえるよう、入場無料とし、新たなモータースポーツファンの獲得をめざして開催されている。

開催1日目の4月16日、天候にも恵まれ、開場直後から多くのモータースポーツファンや、家族連れが開場に詰め掛けた。臨海副都心・青海地区の特設会場は、A・B・Cの3つのエリアに分かれ、それぞれ特色のある出展・イベント内容となっていた。

A会場「アクティブゾーン」は、特設走行エリアを含むイベント広場があり、MSJの中心的エリアとなっ

ていた。レーシングカーのデモ走行やレーサーへのインタビューなど、数多くのプログラムが組まれていた。また、自動車メーカーやレーシングチーム、関連企業などのブースも出展されていた。

B会場「エクスペリエンスゾーン」は、試乗会や運転講習がメインのエリアである。「ふれあい試乗会」や、「みんなの楽ラク運転講習」が開催された。

C会場「カルチャー&レジェンドゾーン」は、公園スペースの通路を利用して、ヒストリックカー、レプリカカーなどが展示されたほか、スベ

シャルトークイベントも実施された。

●特設コースは、イベント目白押し

A会場の特設走行エリアでは、開催中のほとんどすべての時間帯において、デモ走行など数多くのイベントが行われていた。そのうちのいくつかを紹介していこう。

・お台場Auto Test of Champions

「Auto Test」は、特設コースでの走行タイムを競う競技なのだが、コース中の4ヵ所に“車庫入れスペース”が設けられており、そこにしっかりと車庫入れできたかもチェックされ



モータースポーツファンや家族連れで大盛況となった



ドライバーたちのトークショーなども数多く開催された



白煙を舞い上げて、マシンが目の前を駆け抜けるドリフト走行

る。レーシングとパーキングのテクニックが問われるのだ。イギリスを起源とする“クルマの運動会”と言われる競技で、レーシングスーツやヘルメットは不要、ナンバー付きのマイカーでも手軽に参加ができる新しいモータースポーツとして、注目を集めている競技だ。

・World Challenge of JAPAN

海外で行われるモータースポーツにチャレンジする、日本のチームやドライバー、車両を紹介するイベント。「ダカールラリー」のコーナーでは、トラック部門に参戦した日野自動車のレーシングトラックや、今年1月のレースでクラス7連覇を果たした菅原照仁選手らが登場。レーシングトラックの巨体が特設コースを走り抜けた。「パイクスピーク・インターナショナル・ヒルクライム」のコーナーでは、同レースに挑む“モンスター”こと田嶋伸博選手が登場。アメリカ・コロラド州で毎年初夏に開催されているこのレースは、約100年の歴史を持ち、世界で2番目に古いモータースポーツと言われる。2011年の優勝マシンと、今シーズンから参戦するEV（電気自動車）の2台のマシンがデモ走行を行った。

・バイクトライアルデモ

トライアル世界選手権・日本GPのキックオフイベントとして、小林直樹、本多元治、藤波貴久の3選手が登場。高低差のある特設トライアルコースで、バイクを自在に操り、



迫力の大ジャンプを見せる、バイクトライアルデモ

ウィリーやジャックナイフなどのアクロバット走行や、大迫力のジャンプで会場を沸かせた。

・DRIFTデモ

Team TOYOTIRES DRIFTのドライバー3人とマシンが、ドリフト走行を繰り広げた。円や8の字軌道を描いてのドリフト走行や、2台のクルマがドリフトする間をすり抜ける“縄跳び”、前を走るマシンにびたりと追走するドリフト走行など、迫力のパフォーマンスを披露。特設コースの、ギャラリーの目の前で激しいドリフトが決まると、アスファルトを切る爆音とともに白煙が舞い上がり、マシンの姿を霞ませる。モータースポーツの迫力を目の前で感じることができ、ギャラリーの盛り上がりも最高潮だった。

・SUPER GT ピットストップ コンテスト

ホンダ、日産、トヨタのレーシングチームが参戦。レースで実際に使用するクルマで、タイヤ交換とドライバー交代のピット作業のタイムを



子どもたちに大人気のワークショップ

競った。1秒以下を争う激しい戦いが繰り広げられた。トヨタチームが僅差で優勝をものにした。

●大人も子どもも、一緒になって 楽しめる

会場には家族連れも多く、親子でも家族でも楽しめるイベントやブースも設けられていた。

日本レース写真協会(JRPA)のブースでは、会場内のレーシングカーを背景に家族写真を撮影してもらえ「ファミリーフォトセッション」や、中学生以下を対象にした、実際に走行するマシンを撮影する体験イベント「ジュニアフォトスクール」が開催された。ブースには多くの親子連れが訪れ、JRPA所属カメラマンによる撮影や指導を受けていた。

「レーシングカーコクピット体験コーナー」は、スーパーフォーミュラやスーパーGTのマシンに乗って、記念写真を撮影できるイベント。楽しそうにコクピットに乗り込んだ子どもたちを撮影する姿が多く見られた。中には、子どもよりもお父さんの方がはしゃいでいる家族も。

またA会場の一角には、「自動車大学校コーナー」が設けられ、4校が出展した。ブースでは、子どもを対象にしたペーパークラフト工作教室や、工具を使用したエンジニア体験会が開催されていた。また各校のブースには、学生たちの手によるレーシングマシンやエンジンなどが展示され、学生たちのクルマにかける情熱を感じることができた。



コクピットに座った子ども記念写真を撮りパチリ



エンジンの音、匂い、振動も感じられる



サーキットの走行シーンをリアルに体験できるシミュレーター



公園スペースには、ゆっくり過ごす家族連れの様子が

●五感で感じる、

レーシングマシンの迫力

会場内は、数多くのレーシングカーやバイクが並び、モータースポーツファンの目を楽しませていた。また走行イベントのエンジン音が絶えず響き、路面を焦がすタイヤの匂いが漂って、モータースポーツの迫力、魅力を全身で感じられた。

展示してあるレーシングカーが、エンジンをかけるパフォーマンスを開始すると、激しいエキゾースト音が響きわたる。すると、あっという間に大勢のギャラリーが集まってきて、エンジン音に聞きほれているかのような様子だ。音だけではない。マシンに近づくと、肌がびりびりと震えるのを感じる。空気を揺るがすエンジンの振動と、心地よい匂いが周囲に伝わる。レーシングカーの生の迫力を、目と耳と鼻、そして肌でも、目の前で感じられるというのは、サーキットでもなかなか味わえない体験だ。パフォーマンスが終了してエンジンが止まると、ギャラリーから一斉に拍手がわき起こっていた。

また富士スピードウェイのブースでは、「リアルサーキットドライビングシミュレーター」の体験会に長い列ができていた。このシミュレーターは、富士スピードウェイでのコース走行を体験できるものだが、シートが可動式となっているのが特徴。ハンドル操作に合わせてコクピットが傾き、体全体でレーシングカーの挙動を体感することができるのだ。

マシンを、ドライビングを、見て

触れて感じる事ができる。これぞ「モータースポーツジャパン」の醍醐味だ。

●ゆっくり楽しめるエリアもある

B会場では、日本自動車ジャーナリスト協会(AJAJ)会員であるモータージャーナリストの運転で、各社のクルマに試乗できる「ふれあい試乗会」や、AJAJ主催による安全講習・体験会「みんなの楽ラク運転講習会」が行われた。

C会場では、展示された車両に来場者による投票が行われ、最優秀賞を決定するイベント「レプリカカー&ヒストリックカーコンテスト」が行われた。一般ユーザーが所持する名車・旧車や、レーシングカー・ラリーカーのレプリカカーに加え、軽自動車の車体やエンジンを改造したレース車両「K4GPマシン」が展示されていた。

会場中央の特設エリアでは、「Legend of the MAZDA」と題して、マツダの歴代レーシングカーを展示。歴代の名車に携わった開発者や、井原慶子氏率いる「Women in Motorsport」メンバーのトークイベントが開催された。

またC会場の一角には、キッチンカー屋台村のエリアが設けられ、解放された公園スペースで食事を楽しむ多くの家族連れがみられた。

緑に囲まれた公園スペースで、トークイベントを楽しんだり、展示されたレーシングマシンをゆっくり見て

回ったり、という楽しみ方もできる。激しいレースだけではなく、いろいろな楽しみ方が用意されているのも、MSJの特徴だ。

2日目の4月17日(日)は、悪天候のため、残念ながら午前10時までの開催となった。それでも2日間の総入場者数は53,000人を超え、11年目となったMSJの人気の定着と、モータースポーツ人気の盛り上がりを感じさせた。

モータースポーツの魅力を感じるには、当然、実際にサーキットやコースに行ってみるのが一番だろう。このMSJでは、サーキットの音や匂い、コースの雰囲気、マシンの振動と迫力を、その一部ではあっても、ごく身近に感じることができる。写真や映像だけでは伝わらない、モータースポーツの持つ力を味わうことのできるこのイベント、今後もモータースポーツファン拡大のために、さらなる発展を期待したい。

(JAMAGAZINE編集室)

アフリカと娘

宮本 雄太郎

NHK



◇6年前の春、私はアフリカにいた。大学時代をいわゆる「バックパッカー」として過ごした口で、就職先が決まり、気の置けない友人2人を誘って学生生活最後の旅に出た。ケニアのサファリだった。サファリの朝は早い。太陽が昇る朝6時に出発する。ガイド兼ドライバーのウィリアムが私たちを笑顔で迎える。「ジャンボ!」(スワヒリ語でおはよう)。サファリ仕様のランドクルーザーに乗り込み、朝もやの立ち込めるマサイマラ国立公園の道なき道を進んでいく。

◇標高1,600メートルを超えるマサイマラは、赤道直下でも朝の空気がひんやりする。サンルーフを開け、頬をなでる風がひんやりと心地よい。はるか遠くにそびえるキリマンジャロを背に、アフリカゾウの家族が水浴びをしながら草原を闊歩する。ガゼルとインパラは、時折耳を動かして警戒を忘れず、でも一生懸命に大地の草をはむ。真っ赤な衣装に身を包んだマサイ族の男性が、乾いた鈴の音を鳴らしながら、羊たちを連れ歩いていく…

◇ふと、ぬかるんだ地面に足元を取られそうになるが、クルマは少し傾いた後、何事もなかったようにまた走り出す。ハンドルを握るウィリアムは言う。「こんな丈夫なクルマを作れるなんて、お前たちの国はすごいな」。「まあね、日本もなかなかやるでしょ」。当時、クルマにまったく縁のなかった私も、頬を緩め、少し誇らしげになる。ランドクルーザーは、今でもアフリカの情景を私に思い起こさせる。

◇マーケティング用語で「経験価値」という言

葉がある。製品やサービスそのものの価値ではなく、それを利用した経験で得られる心理的、感覚的な価値のことだ。時として、クルマは、まぎれもなく人生で最高のひと時を与えてくれるものかもしれない。「若者のクルマ離れ」が叫ばれて久しいが、国内では昨年度の新車販売が4年ぶりに500万台を割り込み、市場の低迷が続く。価格・維持費が高い、若者が車に振り向かなくなった、などなど、いろいろな要因が語られる。しかし何よりも、クルマの経験価値を生み出す源泉、つまり「クルマと過ごした最高の思い出」が、私も含めた若い世代に少なくなってきたのではないかと個人的には思っている。

◇ことし1月、初めての娘が誕生した。里帰り出産で実家に帰っていた妻と、まだ3,000グラムに満たなかった娘を、最新のプラグインハイブリッド車を借りて迎えに行った。初めての「電動車ドライブ」だったが、静かでスムーズな動き出しと揺れの少ない車内。新調したクーファンの中におさまった娘は、目を覚ますことなく夢の中にいた。

◇「やっぱりクルマって、いいな」。穏やかな寝顔を見ながら、つぶやいた。クルマと過ごした大切な思い出がまたひとつ。去年の夏、東京に転勤してきた際に手放してしまったが、そろそろ新しいクルマも良いかもしれない。さて、年々財布のひもが固くなる妻の決済をどう取ろうか。私はいま考えあぐねている。

(みやもと ゆうたろう)

Event Schedule

●二輪4社の主なバイクイベント（2016年度実施予定）※開催時間や参加資格、料金などの詳細は必ずお問い合わせください。

■ Kawasaki の主なイベント予定 【問い合わせ】(株)カワサキモーターズジャパン 販売促進部 電話 078-921-2597				
種類	開催日 (予定)	イベント名	場所	会場/参考情報
ミーティング	6月5日 (日)	カワサキ U29 ミーティング in 福岡	福岡県福岡市	福岡市ヨットハーバー
	11月5日 (土)	カワサキ U29 ミーティング in 鈴鹿サーキット	三重県鈴鹿市	鈴鹿サーキット
	10月末開催予定	カワサキ U29 ミーティング in 大阪	未定	参考 www.kawasaki-motors.com/info/u29/
	開催日未定	カワサキコーヒー ブレイクミーティング	未定	※来場したライダーにコーヒーをサービスする。 参考 www.kawasaki-motors.com/event/

■ SUZUKI の主なイベント予定 【問い合わせ】(株)スズキ二輪 販売促進課 電話 053-449-8016				
種類	開催日 (予定)	イベント名	場所	会場/参考情報
試乗会	6月26日 (日)	スズキ ファン RIDE フェスタ	北海道石狩市	札幌自動車学園 教習コース
	7月9日 (土) ・10日 (日)		大分県日田市	オートボリス
			東京都江東区	お台場 (東雲臨時駐車場)
	7月17日 (日)		大阪府大阪市	舞洲 (まいしま) スポーツアイランド
	7月18日 (月・祝)		静岡県森町	デイトナ テストコース
	7月23日 (土)		宮城県村田町	スポーツランド SUGO
	7月24日 (日)		福井県福井市	タカササーキット
	8月7日 (日)		広島県廿日市市	めがひら温泉クヴェーレ吉和
	8月7日 (日)		愛知県蒲郡市	スバ西浦モーターパーク
8月28日 (日)	香川県坂出市	HST 四国		
				参考 www1.suzuki.co.jp/motor/funride_festa2016/
ミーティング	5月29日 (日)	V-Strom Meeting 2016	静岡県浜松市	スズキ本社 参考 www1.suzuki.co.jp/motor/vstrom_meeting2016/

■ HONDA の主なイベント予定 【問い合わせ】(株)ホンダモーターサイクルジャパン 広報課 電話 03-5948-2846						
種類	開催日 (予定)	イベント名	場所	会場/参考情報		
試乗会	5月28日 (土) 29日 (日)	Honda DREAM Festa キャラバン試乗・商談会	ホンダドリーム山形/ホンダドリーム仙台泉/ホンダドリーム長野/ホンダドリーム豊田/ホンダドリーム松山/ホンダドリーム延岡/ホンダドリーム霧島			
	6月4日 (土)		ホンダドリームつくば南/ホンダドリーム宇都宮/ホンダドリーム松本/ホンダドリーム名古屋南/ホンダドリーム山口/ホンダドリーム福岡東			
	6月5日 (日)		ホンダドリームつくば南/ホンダドリーム宇都宮/ホンダドリーム松本/ホンダドリーム名古屋南/ホンダドリーム山口/ホンダドリーム長崎/ホンダドリーム福岡東			
	6月11日 (土)		ホンダドリーム山梨/ホンダドリーム広島中央			
	6月12日 (日)		ホンダドリーム高崎/ホンダドリーム中央前橋/ホンダドリーム山梨/ホンダドリーム岡崎/ホンダドリーム広島中央/ホンダドリーム佐世保			
	6月18日 (土) 19日 (日)		ホンダドリーム郡山/ホンダドリーム水戸北/ホンダドリーム静岡/ホンダドリーム名古屋中央/ホンダドリーム島根/ホンダドリーム北九州/ホンダドリーム東熊本			
	6月25日 (土) 26日 (日)		ホンダドリーム浜松/ホンダドリーム四日市/ホンダドリーム高松/ホンダドリーム博多			
	7月2日 (土) 3日 (日)		ホンダドリーム名古屋東/ホンダドリーム鈴鹿/ホンダドリーム福山/ホンダドリーム福岡西			
	7月9日 (土)10日 (日)		ホンダドリーム一宮/ホンダドリーム松阪/ホンダドリーム岡山/ホンダドリーム宮崎			
	7月16日 (土) 17日 (日)		ホンダドリーム小牧/ホンダドリーム北名古屋/ホンダドリーム名古屋西/ホンダドリーム広島/ホンダドリーム熊本/ホンダドリーム鹿児島			
	7月23日 (土) 24日 (日)		ホンダドリーム高知西/ホンダドリーム久留米			
						参考 www.honda.co.jp/DREAMNETWORK/event/festa/index.html

■ HONDA の主なイベント予定 【問い合わせ】(株)ホンダモーターサイクルジャパン 広報課 電話 03-5948-2846				
種類	開催日 (予定)	イベント名	場所	会場 / 参考情報
ツーリングサポーター	6月12日(日)	Honda DREAM Café	福島県喜多方市	道の駅喜多の郷
	8月7日(日)		北海道札幌市	昭和新山パークサービスセンター
	8月21日(日)		島根県出雲市	道の駅キララ多伎
	9月11日(日)		岐阜県高山市	道の駅バスカル清見
	9月18日(日)		山梨県山中湖村	山中湖交流プラザきらら
				参考 www.honda.co.jp/DREAMNETWORK/event/dream_cafe/index.html
ミーティング	8月28日(日)	Honda オフロードミーティング	埼玉県川越市	オフロードヴィレッジ
	11月13日(日)		三重県いなべ市	いなべモーターズスポーツランド
	2017年3月12日(日)		大阪府河内長野市	プラザ阪下
				参考 www.honda.co.jp/offroadmeeting/
	7月18日(月・祝)	CBオーナーズミーティング	三重県鈴鹿市	鈴鹿サーキット
11月23日(水・祝)	熊本県大津町		HSR 九州	
			参考 www.honda.co.jp/cbmeeting/	
ライディングスクール	6月5日(日)	ナイスモデルのための スマートライディングスクール	栃木県茂木町	ツインリンクもてぎ アクティブセーフティトレーニングパークもてぎ
	7月3日(日)		三重県鈴鹿市	鈴鹿サーキット 交通教育センター
	9月19日(月・祝)		埼玉県川島町	交通教育センターレインボー埼玉
	11月26日(土)		熊本県大津町	交通教育センターレインボー熊本
				参考 http://www.honda.co.jp/hmj-event/smart_sch/
	6月12日(日)	Honda DREAM モーターサイクリスト・スクール	栃木県茂木町	アクティブセーフティトレーニングパークもてぎ
	6月25日(土)		三重県鈴鹿市	鈴鹿サーキット交通教育センター
	7月17日(日)		埼玉県川島町	交通教育センターレインボー埼玉
	8月7日(日)		宮城県村田町	スポーツランド SUGO
	9月11日(日)		三重県鈴鹿市/ 栃木県茂木町	鈴鹿サーキット交通教育センター/ アクティブセーフティ トレーニングパークもてぎ
10月2日(日)	埼玉県川島町/ 三重県鈴鹿市		交通教育センターレインボー埼玉/ 鈴鹿サーキット交通教育 センター	
			参考 http://www.honda.co.jp/DREAMNETWORK/event/honda_dream_ms/	

■ YAMAHA の主なイベント予定 【問い合わせ】ヤマハ発動機販売(株) 広報・商品企画グループ 電話 03-5713-3844				
種類	開催日 (予定)	イベント名	場所	会場 / 参考情報
展示会	7月・8月	高速道路サービスエリア展示会	未定	参考 www.yamaha-motor.co.jp/mc/blog/2016/02/20160226-002.html
ミーティング	7月9日(土) ～10日(日)	第2回全国レディースライダー ミーティング	静岡県掛川市	ヤマハリゾートつま恋 参考 www.yamaha-motor.co.jp/mc/event/ladies2015/
	9月3日(土)	VMAX MEETING	長野予定	参考 www.yamaha-motor.co.jp/mc/sportsbike/vmax/purchase/event/
	9月4日(日)	STAR MEETING	長野・阿蘇・北海道	参考 www.yamaha-motor.co.jp/mc/life/cruiser/event/
	9月24日(土)	MT MEETING	静岡県磐田市	※初開催のMT シリーズオーナー向けイベント。 ヤマハ・コミュニケーションプラザで開催。

2016年4月18日

●熊本地震への対応について

熊本地震の発生により、お亡くなりになられた方々に謹んで
お悔やみ申し上げますとともに、被災された皆様に心よりお見舞い申し上げます。

現地におかれては、多くの方々が避難生活を余儀なくされています。救助・救援活動が推進され、一刻も早く生活の復旧が行われるよう、被災者・被災地への支援に取り組んでまいります。

自動車メーカーやサプライヤーなど自動車関連企業も、今回の地震により被害を受けております。未だ余震が継続する状況にありますが、自動車メーカー各社は現地の被害状況を引き続き確認するとともに、安全を確保しながらその復旧に向け努めてまいります。

2015年第4四半期および同年累計海外生産統計

2016年4月28日

2015年第4四半期の海外生産台数は、アジアおよび中南米地域で現地生産が増加したことから、前年同期比104.0%の4,677,143台となった。

2015暦年（1～12月）は、中近東およびアフリカ地域を除く全地域において現地生産が増加したことから、前年同期比103.5%の18,094,848台となった。

■2015年第4四半期実績

(単位:台)

	2015年10-12月	2014年10-12月	前年同期比 (%)
アジア	2,565,279	2,348,949	109.2%
中近東	172	290	59.3%
欧州	425,381	433,376	98.2%
E U	359,355	348,449	103.1%
北米	1,168,317	1,198,216	97.5%
米国	931,192	951,162	97.9%
中南米	445,513	432,460	103.0%
アフリカ	49,857	57,449	86.8%
大洋州	22,624	24,584	92.0%
合計	4,677,143	4,495,324	104.0%

■2015年1～12月実績

(単位:台)

	2015年1-12月	2014年1-12月	前年同期比 (%)
アジア	9,472,178	9,112,629	103.9%
中近東	437	596	73.3%
欧州	1,668,880	1,654,208	100.9%
E U	1,401,523	1,382,052	101.4%
北米	4,823,222	4,785,769	100.8%
米国	3,847,517	3,813,351	100.9%
中南米	1,820,525	1,591,099	114.4%
アフリカ	217,990	241,841	90.1%
大洋州	91,616	90,125	101.7%
合計	18,094,848	17,476,267	103.5%

経済産業省からのお知らせ ～平成28年度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、経済産業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4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28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28年5月16日から7月15日まで
- 根拠法令：統計法（平成19年法律第53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）に属する事業所を有している「従業員50人以上かつ資本金3,000万円以上の企業」。
- 調査結果：平成29年1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、紙調査票によるほか、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内容につきましては、統計法に基づき秘密を厳守いたしますので、調査に対する御協力をお願いいたします。

(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、下記の産業の括弧内の業種が対象となります。

- 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 TEL：03-3501-1831

JAMAGAZINE5月号 vol.50

発行日 平成28年5月24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
印刷 こだま印刷 株式会社



JAMA

JAPAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION, INC.

自工会インターネットホームページ「info DRIVE」URL <http://www.jama.or.jp/> 自動車図書館 TEL 03-5405-6139