



JAMA vol.55  
**2021**  
[ March ]

月号  
**3**

モータースポーツ2021

電動バイク  
普及の道を探る  
産学官連携「eやんOSAKA」  
(実証実験プロジェクト)

2021年、二輪車の現状と展望

日高祥博氏

一般社団法人日本自動車工業会  
二輪車委員会委員長



## 🦋 2021年3月主要自動車関連イベント 🦋

本編でも触れていますが、モータースポーツでは新シーズンの

幕開けとなる時期がやってきました!

今年はどんなレースを見せてくれるのか、今からワクワクです!!

オンライン観戦など感染症予防対策をしっかりと取ってイベントやレースを楽しみましょう!

 は四輪車レース

 は二輪車レース

### 国内イベント

日時	場所	名称
3月 13-14日	大阪府 インテックス大阪	大阪キャンピングカーショー2021
13-14日	愛知県 ポートメッセなごや	名古屋オートトレンド2021
17-19日	オンライン開催	第18回 国際オートアフターマーケットEXPO 2021
20-21日	宮城県 夢メッセみやぎ	東北キャンピングカーショー2021

### 海外イベント

日時	場所	名称
3月24-4月4日	タイ ノンタブリー	第42回 バンコク国際モーターショー

### 国内モータースポーツ

日時	場所	名称
3月 19-21日	愛知県 新城市	 全日本ラリー選手権 第1戦 新城ラリー2021
21日	栃木県 ツインリンクもてぎ	 スーパー耐久 第1戦
28日	広島県 テージャスランチ	 全日本エンデューロ選手権 第1戦

### 海外モータースポーツ

日時	場所	名称
3月 28日	バーレーン バーレーン・ インターナショナル・ サーキット	 F1 第1戦 バーレーンGP
28日	カタール ロサイル・ インターナショナル・ サーキット	 MotoGP 第1戦 カタールGP

## JAMAGAZINE 2021年 3月号

発行日 2021年3月17日  
 発行人 一般社団法人 日本自動車工業会 総合政策領域  
 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  
 総合政策領域 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 2021年、二輪車の現状と展望

一般社団法人 日本自動車工業会 二輪車委員会 委員長  
 日高 祥博氏

### 04 電動バイク普及の道を探る 産学官連携「eやんOSAKA」 (実証実験プロジェクト)

### 08 モータースポーツ2021

### 12 自動車業界のサプライチェーンに おける製品含有化学物質管理に 関する説明会

### 14 一般社団法人 Japan Automotive ISAC

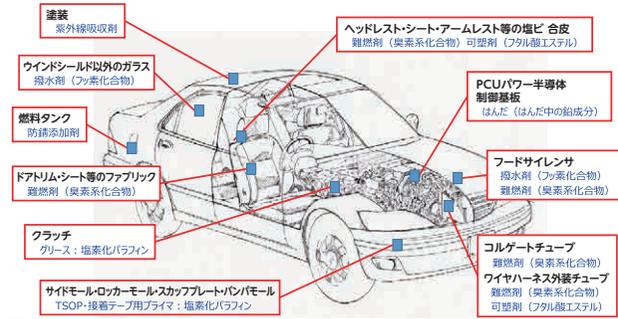
### 15 令和3年度「道路ふれあい月間」

### 16 春の全国交通安全運動

### 17 記者の窓

#### 「車無しでは…」

西日本新聞社 石田 剛



- 1 一般社団法人 日本自動車工業会 二輪車委員会 委員長 日高 祥博氏
- 2 産学官連携「eやんOSAKA」(実証実験プロジェクト)
- 3 2021自動車メーカーのモータースポーツ活動
- 4 自動車業界のサプライチェーンにおける製品含有化学物質管理に関する説明会
- 5 一般社団法人 Japan Automotive ISAC

●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)



# 二輪車産業の 発展で国に貢献。 二輪車が活躍し、 多くの人々に 楽しまれる 未来へ。



一般社団法人 日本自動車工業会  
二輪車委員会 委員長

日高 祥博氏

昨年来、新型コロナウイルス感染症の拡大（コロナ禍）により、世界的に不安定な経済状況が続いています。国内における二輪車産業も、モーターサイクルショーなど多くのイベント、試乗会などの開催を自粛せざるを得ない状況であり、ユーザーへの安全運転普及活動も十分には行えない厳しい環境に置かれています。

## コロナ禍で有用性が拡大

しかし、そうしたなかで、パーソナルコンピューターである二輪車の有用性は改めて見直されています。2021年、日本自動車工業会 二輪車委員会（自工

会 二輪車委員会）は、二輪車の更なる需要拡大を目指し、国内市場の活性化に一層力を入れていく所存です。

## 二輪車産業政策ロードマップ策定予定

特に今年は、新しい「二輪車産業政策ロードマップ」を官民一体となつて策定する予定であり、2014年から取り組んできたロードマップの成果を総括

した上で、成果不十分だった実行施策は継続し、更に新しい目標と課題を掲げ、心機一転、二輪車産業の健全な発展をリードしてまいります。



埼玉県三ない運動見直しの記録

## 埼玉県 三ない運動 見直しの記録

発行：一般社団法人日本自動車工業会 二輪車委員会  
協力：埼玉県教育委員会



## 新しいスタイルの提案

ニコノーマルが求められる社会にあつて、二輪車には新しい役割や楽しみが期待されています。高速道路の「ツーリングクラブ」は昨年にも実施され、バーソナ

ルな空間を確保しつつ多くのライダーが充実したレジャーを楽しむことができました。「バイク

の日」活動では、ダンス動画コンテストを開催し、二輪車の魅力と安全を、新しいスタイルで多くの若者へと届けることができました。

## 「三ない運動」にも変化

また、高等学校における「三ない運動」（二輪車禁止措置）が時代の変化とともに見直しの動きが見られ、高校生への二輪車の

安全運転教育の見直しや議論がスタートしたことも、若い世代の生活様式の新たな幕開けを予感させています。

## 電動バイク普及は重要政策

更に二輪車産業の将来を見据えれば、エミッションフリーである電動バイクの普及拡大は重要な政策課題です。電動バイクの

有用性の認知拡大、実証事業の推進、利用環境整備等に、自工会二輪車委員会は一層力を入れてまいります。

## 更なる二輪車安全運転・事故対策を展開

先に触れましたように、「コロナ禍において「密を避けて移動できる二輪車」の有用性が見直され二輪車の利用が拡大しています。しかし他方で残念ながら二輪車の交通事故が増加傾向にあります。この状況に対し、国内二輪4社および自工会・二輪車委員会の取り組みにとどまら

ず、一般社団法人日本二輪車普及安全協会などの業界団体と、警察関係との連携を更に強化

## 二輪車の明るい未来へ

し、事故状況の分析を踏まえた有効な「二輪車安全運転・事故対策」を展開してまいります。貢献、社会の持続的発展のために精一杯取り組みます。



◀ キャンペーンポスター(一部)



▲三原大樹部会長

電動バイク普及の道を探る

産学官連携  
「eやんOSAKA」  
(実証実験プロジェクト)

## これまでの弱点をカバー 魅力的なインセンティブも

大阪府、大阪大学、自工会・二輪車委員会の3者は、昨年9月末から、電動バイクの普及に関する実証実験プロジェクト「eやんOSAKA」に取り組んでいます。大阪大学の学生と職員のモニターに20台<sup>\*注1</sup>の電動バイク<sup>\*注2</sup>（原付一種）を有償で貸し出し、その利用状況を把握・分析することで、普及拡大への手がかりを探り出そうというものです。本誌では昨年9月号で本実験についてご紹介いたしました。今回、実験が本格的に稼働し、レポートを取りまとめましたのでご紹介します。

\*注1：実証実験に使用する電動バイクは20台用意され、19台を学生に貸し出し、1台は大学職員がシェアして利用しています。  
\*注2：Honda BENLY e:1（原付一種／50cc相当）。

### ■産学官の連携で 電動バイクの普及を推進

自動車の世界に巻き起こったEVシフトの波は、二輪車にもおよんでいます。電動バイクの普及拡大は二輪車メーカーだけでなく、社会が抱える課題で

もあります。そうした状況を踏まえ「eやんOSAKA」は、産学官が連携することで、電動バイクの普及に一層の推進力をつけようという狙いです。3者が共通のビジョンを持って連携しつつ、それぞれの立場でプロジェクトに意義を見出し出しています。

### ■交換式バッテリーの 有効性を検証

3者の共通ビジョンという点では、今回の実証実験は、「交換式バッテリー」<sup>\*注1</sup>のメリットに注目し、バッテリー交換のネットワークを構築することが、電動バイクの普及を進めるカギになるということで一致しています。というのも、これまで電動バイクの課題として、1回の充電による航続距離が短いこと、

充電にかかる時間が長いことが主に指摘されてきたからです。しかしバッテリー交換が可能な場所が世の中に整備されれば、外出した先でも、容量の減ったバッテリーを満充電のバッテリーに交換でき、ユーザーは安心して行動範囲を広げられ

ます。充電に必要な時間を取られることもない。交換式バッテリーが、電動バイクの弱点を解決するという考えです。

そこで「eやんOSAKA」では、大阪大学（吹田・豊中の2キャンパス）と、大阪府北部（吹田市豊中市箕面市）にあるコンビニエンスストア（ローソン）をステーションに見立てて、電動バイクのモニターが立ち寄ってバッテリーを交換できるように準備されています。この環境下で電動バイクがどのように利用されるかデータを蓄積し、分析することになっています。

なお、交換式バッテリーに関しては、2019年4月にカワサキ、スズキ、ホンダ、ヤマハの4社が「電動二輪車用交換式バッテリー・コンソーシアム」<sup>\*注2</sup>を発足させ、メーカー相互に共通利用できるバッテリーとそのバッテリー交換システムの標準化について検討を行っています。「eやんOSAKA」は、こうした動きとも連動し、技術的なバックグラウンドが進展するなかで行われています。

\*注1：電動バイクにはバッテリーを交換するタイプと、バッテリー



▲大阪大学に設置されたバッテリー交換機



▲「eやんOSAKA」の記者発表(8月19日)

を充電するタイプがあります。  
\*注2...日本国内における電動バイクの普及に向け、交換式バッテリーおよび交換システムなどの仕様を共同で検討しています。

### ■最適な利用環境へ向け 課題を洗い出す―自工会

自工会二輪車委員会は、20

18年4月に「二輪EV普及検討会」を内部に設け、さまざまな検討と協議を行い、「ユーザーの利便性を優先して考えると、交換式バッテリーのメリットは大きい」との結論を得ました。バッテリーの規格の標準化など技術要件については前出のコンソーシアムが引き継ぎ、メーカー4社が協調できる領域に関しては、昨年10月1日、自工会二輪車委員会内に「電動二輪車普及部会」が新設され、電動バイクを普及させるための環境づくりに取り組んでいくことになっていきます。

同部会の三原大樹部会長は、「大阪での実証実験は、モーターの同意を得て、電動バイクの利用状況について、利用頻度や走行距離、移動時間、バッテ

リーの交換タイミングなど分析しています。また、モニターからは利用用途や使い勝手をヒアリングします。それらのデータから、電動バイクが快適に利用できる距離範囲はどの程度か、安心してバッテリー交換ができていくか、いろいろな知見や課題が浮き彫りになると思います」と話しています。

電動バイクの場合、郵便事業やデリバリー事業などビジネスユースではバッテリー交換できる場所をグループ企業内に設置できることから、活用の用途が立ちやすい。一方、今回の実証実験は、一般の個人ユースを想定しており、バッテリー交換できる場所は、大学やコンビニエンスストアの協力があつて成り立っています。

「まず今回の実証実験によって、街なかに必要なバッテリー交換場所の数などのイメージが出てくると考えています。たとえば半径5km以内に1カ所あれば足りるとか、足りないとか。それを踏まえて次のステップでは、車両の台数を増やして、大阪市全体をカバーするくらいまで実験範囲を広げたい。そしてその際、

バッテリー交換場所を誰がどこに設置するのか、ビジネスモデルとして採算が成り立つかといった問題が出てきます。それを検討していくことが今後の課題です」(三原部会長)。

海外では、電動バイクのバッテリーステーション等の整備に、政府が多額の補助金を拠出している例もある。一方、日本国内では、そもそも原付一種の需要が大きく落ち込んでおり、ガソリン車と同じ扱いは電動バイクの普及は難しいとする見方もある。

三原部会長は、「その点は私たちが痛感していて、電動バイクの性能が向上して、バッテリー交換できる場所が整備されたとしても、何か魅力的なインセンティブがないと、電動バイクの需要喚起はなかなか難しいと思います。車両購入時の補助金や優先的な駐車スペースの確保、電動バイクによる通勤・通学の奨励など、いろいろな優遇措置が考えられます。自工会としては、そうした環境整備も含め、電動バイクを普及する活動に取り組んでいきたいと考えています」と話しています。

# 地元産業の育成に期待 学生の反応は上々

## 会場産業振興の観点から 成果を期待する——大阪府

今回プロジェクトに参加した大阪府には、蓄電池を開発する企業や、その関連ビジネスに携わる中小企業が多い。大阪府商工労働部では、そつしたエネルギー産業の成長促進に関する取り組みを行い、さまざまなバッテリー関連プロジェクトを立ち上げるなど、産業のすそ野の拡大を図っています。

とくに電池関連製品の実用化に向けた取り組みでは、実証事業を行う企業を応援し、支援メニューを設けるなど、サポートにあたっています。「eやんOSAKA」も、その取り組みの一つとなっており、実証実験のためのフィールド調整やPR協力など大阪府の役割も大きい。商工労働部 成長産業振興室 産業創造課の木下蔵課長補佐は「電動バイクが普及することによって、大阪の電池関連の企業に、何らかのビジネスがつながっていくことが期待されます。電池そのものだけでなく、そこから派生するAIやIoTの分野など、さまざまなビジネスの可能性が出てくると思

います」と話しています。

また大阪府は、原付二種の保有が日本でもトップクラスの自治体として知られています。「今回、プロジェクトの舞台に大阪が選ばれたのは、そういう大阪ポテンシャルといったことも感じていたのだのかなと思っています。潜在需要は大きいはずですから、電動バイクが抱えている課題をフレキシブルして、新しいモビリティシステムとして魅力を提案することが大事だと思います」と話しています。

とくに大阪での開催が予定されている「2025年日本国際博覧会」(大阪・関西万博)に向けて、SDGs<sup>\*注1</sup>を達成するため、電動バイクが寄与することも視野に置いている。木下課長補佐は、「今回のプロジェクトが無事に成功すれば、大阪・関西万博で電動バイクを活用することも大いに検討できるはずです。有意義な成果が出てくることを期待しています」と話しています。

\*注1…SDGs(エスディージーエス)とは、持続可能でよりよい世界を2030年までに実現させる国際目標。2015年9月の国連サミットで採択され「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて提唱されています。

## 学生モニター①

### 「経済性が優れるなら 電動バイクを選びたい」

実証実験開始から約1カ月が経過した昨年10月下旬、大阪大学を訪ね、2人の学生モニターに電動バイクの利用実感など、感想を尋ねてみました。

大学院で建築工学を学んでいる修士2年の安井ひかるさん(24歳 奈良県生駒市)は、「最寄り駅から大学まで徒歩30分もかかるので、その間の通学利用と、吹田と豊中のキャンパス間の行き来に利用したいと考えて、モニターに応募しました。4年前に原付免許を取得して、乗ろうとは思っていたのですが、私には価格が高いので購入できないままでした。今回、月1000円のレンタルと聞いて飛びつきました」と話しています。安井さんがバイクに乗車するのは、運転免許試験場での原付講習以来のこと。「あの時乗った感覚と比べて、電動バイクのほうが私には運転しやすい感じがします。入口ツトルの感覚が加速に直結しているので、反応がわかりやすいからか、怖い感じがないのが

いいですね。気楽な気持ちで使えています」という。

現在のところ、大学の最寄り駅に駐輪場を借りて通学に使っている。「これまで昼食はキャンパス内で済ませていましたが、バイクに乗るようになってから、昼食を学外で食べるのが多くなりました。それが大きな変化ですね。まだ長距離を走っていないのでなんとも言えませんが、バッテリー交換も簡単だし、とくにストレスは感じないですね。コンビニでバッテリー交換ができるなら、わざわざキャンパスに入る必要もないし、かなり便利だと思っています」という(10月下旬時点ではまだコンビニでのバッテリー交換が開始されていなかった)。

モニターが終わってもバイクに乗り続けるかどうか尋ねると、「便利さを知ってしまったのでぜひそうしたいのですが、予算ですね。電動バイクは初期費用が高いのですが、ランニングコストが安いのが魅力ですね。経済性が優れると判断できないと思います」とのことでした。



学生モニター②  
「環境にいいというのが誇り」

▲簡単にできるバッテリー交換

▲大学周辺で毎日のように乗っています！

テーマに関するフィールドワークも電動バイクでこなしています。

「電車や自転車と比べて、行動範囲が飛躍的に広がりました。片道20km程度で、40%くらいバッテリーが減るので、池田市で用事をこなして帰ってくると、ちょうどゼロになる感じ。でも、その途中に豊中キャンパスがあるの

で、様子をみてバッテリー交換ができるんです。なので、とにかくこれまでバッテリー切れを気にしたことはないですね」という。

また、佐藤さんは、「これに乗っていて思うんですが環境にいい乗り物に乗っているという誇らしい気持ちがあります。騒音が

ないのもスマートだし、周りに対して負い目がないというか(笑)。そして最近、走ることが面白

いと感じていて、出かけて行って用事が済んだら、ちよつと気持ちのよさそうな道を遠回りして帰ってきたりして、けつこう楽しんでます」と話しています。

こうして1カ月以上も乗っていると、「ほとんど自転車に乗らなくなつてしまつて、なんだか体重が増えてきたんです。ジムに通おうとか何かスポーツしようかとか、生活が変わつていく予感があります

ね。オートバイにも乗つてみたいと思ひ始めているし、原付1台でこれからいろいろな変化が起きそうです」と、佐藤さんは話しています。

ニューノーマル時代のモビリティシステム——大阪大学

大阪大学大学院 工学研究科

地球総合工学専攻 社会基盤工学コースの葉健人助教は、「eやんO SAKAに期待する成果を次のように話しています。「交換式のバッテリーを搭載した電動バイクと、バッテリー交換ステーションを組み合わせた新しいモビリティシステムが、どのような社会課題を解決し得るか、私たちはそこに関心

があります」。葉助教は、電動による「低炭素」バッテリー交換ステーションのネットワーク化による「低ストレス」(利便性向上)、そしてバイクで移動することによる「低感染」(3密回避)というキーワードを挙げ、社会がニューノーマルといった変わり目にあるなかで、電動バイクという新しい価値観によって、これまでにないモビリティシステムが社会に定着する可能性があると期待しています。

「たとえば、感染リスクを避けるための通勤手段として、環境にもいい電動バイクが選ばれば、感染防止とCO<sub>2</sub>削減という2つの社会課題の解決に寄与します。公共交通の空白地帯を電動バイクが補完したり、高齢者のラストワンマイルを担ったり、災害時の電源供給源としてバッテリーが活用されるなど、電動バイクを使ったモビリティシステムは、さまざまな可能性を秘めているのです」

バッテリー交換ステーションの整備については、「そもそもバイクは回遊性の高い乗り物なので、目的地の周辺でいろいろな場所に立ち寄る効果があると考えています。バッテリー交換ステーションを中心

に、新しい経済活動が促されるなど、いろいろな活性効果が誘発できます。コンビニエンスストアで何かついでに購入するのもそうですし、市役所や公民館などの公

共施設にバッテリーを配置すれば、行政サービスの向上につながれるかもしれない。そういうことに価値を見い出せるプレーヤーをもっと巻き込んで、社会の公共財としてバッテリー交換ステーションを整備していく考え方も必要だろうと思ひます」と話しています。

「たたとえば、感染リスクを避けるための通勤手段として、環境にもいい電動バイクが選ばれば、感染防止とCO<sub>2</sub>削減という2つの社会課題の解決に寄与します。公共交通の空白地帯を電動バイクが補完したり、高齢者のラストワンマイルを担ったり、災害時の電源供給源としてバッテリーが活用されるなど、電動バイクを使ったモビリティシステムは、さまざまな可能性を秘めているのです」

バッテリー交換ステーションの整備については、「そもそもバイクは回遊性の高い乗り物なので、目的地の周辺でいろいろな場所に立ち寄る効果があると考えています。バッテリー交換ステーションを中心

に、新しい経済活動が促されるなど、いろいろな活性効果が誘発できます。コンビニエンスストアで何かついでに購入するのもそうですし、市役所や公民館などの公

共施設にバッテリーを配置すれば、行政サービスの向上につながれるかもしれない。そういうことに価値を見い出せるプレーヤーをもっと巻き込んで、社会の公共財としてバッテリー交換ステーションを整備していく考え方も必要だろうと思ひます」と話しています。

# モータースポーツ2021

コロナ禍でも、WRC、F1など  
モータースポーツは見どころが一杯



2021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、1月の世界ラリー選手権(WRC)モンテカルロでトヨタ自動車が一ツツフィニッシュ。ホンダにとって最後のシーズンとなるフォーミュラ1(F1)は史上最多の23戦を計画するほか、二輪ではモトGPも全19戦を予定しています。多くのレースが延期や中止、無観客開催となった20年シーズンの経験を活かして、どのように力を発揮しモータースポーツを盛り上げるかが今季の注目点。チャンピオンシップ獲得を賭けたメーカー各社の戦いは、コロナ禍の中でも熱気を帯びるものになるでしょう。

# 四輪車部門

## 7年連続のチャンピオンシップ獲得に

20年11月に世界初公開した新型「BRZ」を投入し、今年も「SUBARU BRZ GT300」でスーパーGT（SGT）のGT300クラスに参戦します。車体色は伝統のブルーを踏襲し、スバルテクニカインターナショナル（STI）を象徴するチェリーレッドのラインで際立たせました。空力性能を最適化した前後デザインはベース車譲りで、さらなる燃費向上に期待がかかるほか、コクピットの操作性改善など細部にまでこだわりました。

新井大輝選手が最年少で昨季のシリーズ王者に輝いた全日本ラリー選手権JN1クラスには、今年も「WRX STI」で参戦。各レースにはスバル特約店から選抜されたメカニックが帯同するなど、オールスバルの体制で7年連続のチャンピオンシップ獲得を目指します。

## スバル



【SUBARU BRZ GT300】

## トヨタ自動車

### WRCの連覇やルマン制覇目指す

今季もWRCや世界耐久選手権（WEC）などの国際レースに臨みます。WRCではヤリマテ・イラトバラ氏が新代表に就き、「ヤリス WRC」でドライバー部門、コドライバー部門の3連覇および、マニファクチャラー部門との3冠を目指します。WECでは、2020-21年シーズンで新設されたトップカテゴリのLMHクラスに参戦。新開発の「GR010 HYBRID」2台体制で、タイトル獲得とルマン24時間レース制覇を狙います。

国内ではSGTやスーパーフォーミュラ（SF）に参戦します。SGTではトヨタカスタマイジング&ディベロップメント（TCD）を通じてGT500クラスに「GRスープラ」を投入し、6チーム6台を支援。SFでも昨季に引き続き6チーム11台にエンジンを供給します。



【GR010 HYBRID】

## 日産自動車

### FEとSGTの二本柱体制を敷く

日産とツサン・モータースポーツインターナショナル（NISMO）は、今季もフォーミュラE（FE）とSGTを二本柱とする体制を敷きます。今季からFIA世界選手権の一つとして開催されるFEでは、日産の電気自動車（EV）にちなんで「アリア」「リーフ」をマシン名に冠してタイトル獲得を目指します。

SGTでは、エンジンの熱効率と出力をさらに高めた「NISSAN GT-R NISMO GT500」でGT500クラスの4チーム4台を支援します。GT300クラスにも3台が参戦。10年目を迎える「NISSAN MECHANIC CHALLENGE」を実施し、レース活動を通じて人材育成にも取り組みます。



【NISSAN GT-R NISMO GT500】

## 今季最後のF1参戦に注目

今季が最後の参戦となるF1では、悲願のタイトル獲得を目指して2チーム4台に新開発のパワーユニット(PU)を供給。また、ホンダのドライバー育成プログラム出身の角田裕毅選手が7年ぶりの日本人選手として参戦します。

北米では、ホンダ・パフォーマンスディベロップメント(HPD)を通じて、インディカールシリーズに参戦する6チーム16台にエンジンを供給します。昨季のインディ5000第7戦で自身2度目の優勝を果たした佐藤琢磨選手もドライバーの一人です。

国内ではSGTとSFに参戦。SGTのGT500クラスでは、5チーム5台の「NSX-GT」で2連覇を狙います。SFでも2連覇を目指して5チーム8台にエンジンを供給します。

## ホンダ



「Red Bull RB16B」

## マツダ

### 国内では「デミオ」や「ロードスター」が活躍

北米のMSAウェザーテックススポーツカー選手権では、トップカテゴリであるデイトナプロトタイプインターナショナル(DPI)クラスに参戦。昨季最終戦セプリング12時間レースで優勝を果たした「RT24-P」1台を投入します。北米マツダは今季限りでの同レース参戦終了を表明しており、有終の美を飾ることができると注目が集まります。

国内では、スーパー耐久シリーズ(S耐)や全日本ラリー選手権、全日本ジムカーナ選手権などで「デミオ」や「ロードスター」をはじめとする数多くのマツダ車が躍動しています。2時間半耐久のマツダファン・インディアンズマツ耐)など、一般参加者が集う草の根レースを盛り上げているのが特徴です。



「RT24-P」

## カワサキ



「Ninja ZX-10RR」

オフロードでも、世界モトクロス選手権、全日本モトクロス選手権などに参戦してチャンピオンシップ獲得を狙います。

ライダー・マニユアックチャラーの両タイトルで6連覇を果たしたスーパーバイク世界選手権(WSBK)では、昨季王者のジョナサン・レイ選手とアレックス・ロウズ選手が「Ninja ZX-10RR」で参戦。市販段階からサーキット走行を目指して熟成したマシンの性能をいっそう引き出し、7連覇を狙います。このマシンは2年ぶりの王座奪回を目指す世界耐久選手権(EWC)にも投入し、鈴鹿8時間などでの活躍が期待されます。

## 二輪車部門

### WSBK7連覇とEWC王座奪回も

ライダー・マニユアックチャラーの両タイトルで6

連覇を果たしたスーパーバイク世界選手権(WSB

K)では、昨季王者のジョナサン・レイ選手とアレ

ックス・ロウズ選手が「Ninja ZX-10RR」で参

戦。市販段階からサーキット走行を目指して熟成

したマシンの性能をいっそう引き出し、7連覇を狙

います。このマシンは2年ぶりの王座奪回を目指す

世界耐久選手権(EWC)にも投入し、鈴鹿8時間

などでの活躍が期待されます。

オフロードでも、世界モトクロス選手権、全

日本モトクロス選手権などに参戦してチャン

ピオンシップ獲得を狙います。

## スズキ



「GSX-RR」

### 2連覇と王座防衛に挑む

創立から100周年、レース活動開始から60周年を迎えた昨季は、シヨアン・ミル選手がロードレース世界選手権のモトGPクラスで20年ぶりの優勝を果たしました。今季も「Team SUZUKI E-CSTAR」からミル選手とアレックス・リンス選手が「GSX-RR」で参戦し、2連覇を狙います。

EWCでも、4年ぶりの優勝を飾った「YOSHIO MURASERT Motu」が「GSXR1000R」で王座防衛に臨みます。

## ホンダ



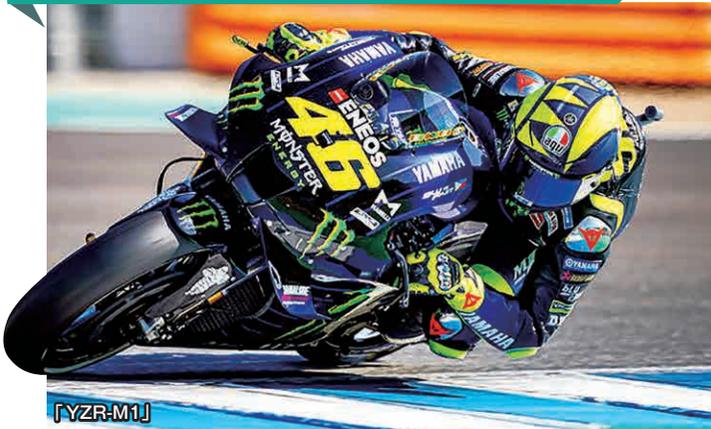
「RC213V」

### Motogp王座奪還をめざす

ロードレース世界選手権のモトGPクラスでは、6度のチャンピオンシップ獲得経験を持つマルク・マルケス選手が故障から復帰し王座奪還を狙うほか、連覇中のモトクロストライアルも制して世界選手権3冠を目指します。31年ぶりの優勝となった20年大会以来2連覇中のダカールラリーでも、3連覇に向けたシーズンが始まりました。

世界で活躍するライダーの発掘・育成にも力を入れます。今季から「Honda Superbike Challenge Program」を実施し、各国のロードレース選手権に参戦するライダーのさらなるステップアップを支援します。

## ヤマハ発動機



「YZR-M1」

### 今季は世界選手権参戦から60周年

ロードレース世界選手権参戦から60周年を迎える今季も、「YZR-M1」でモトGPクラスに挑みます。昨季の第1、2戦で優勝しモトGPデビューを飾ったファビオ・クアルタラロ選手らが「Monster Energy Yamaha MotoGP」から臨むほか、26シーズン目を迎えるバレンティノ・ロッシ選手も参戦します。

WSBKには、昨季の全日本ロードレース選手権JSB1000クラスを制した野左根航汰選手が初参戦。北米および全日本ロードレースでも、それぞれ4連覇を目指します。

# 製品含有化学物質管理の 体制と仕組みの構築、適切な管理

自動車産業は大きな変革期を迎え、人々の生活の利便性向上と、SDGsで掲げる持続可能な社会・経済の実現に向け、様々な技術開発や施策が進められています。「化学物質管理」の分野では、欧州ELV指令、欧州REACH規則、米国TSCAなどが強化され、法規制がグローバルに拡大、複雑化しております。多様な部品・材料から構成されている自動車はそれらの規制への対応が重要な課題となっており、これらの規制に対応するため、長く複雑なサプライチェーン全体、各企業において【製品含有化学物質管理の体制と仕組みの構築】と、【適切な管理】の重要性が高まってきました。このような状況を踏まえ、説明会を開催しました。（※本説明会はライブ配信によるオンラインセミナー）

## 化学物質・化学物質管理とは

化学物質には有用性と有害性の二面性があり、私たちの生活を豊かにしてくれる反面、人や地球環境に害を及ぼすことがあります。

各国には独自の製品含有化学物質の使用を制限した法規があり、法規の内容は各国で異なります。

化学物質関連法規は年々厳しくなっており、規制物質も増加、規制内容も複雑化傾向です。

サプライチェーンに関わる各企業において化学物質管理ができていないと化学物質による人環境へ

の影響と共に、企業として商品の

取引ができない、是正対応への莫大な費用の発生、社会的信用失墜など企業活動に大きな影響を与え、企業としての価値を低下させるリスクがあります。更には国際

目標のSDGs、循環型経済といっ

た新たな視点での法制化、化学物

質情報の情報開示に関わる義務やルール作りが進んでおり、企業活動において今後注視が必要です。

すなわち、企業経営として化学物質管理への取り組みは、競争優位や商機拡大といった、自社ビジネスの発展に繋がります。

## 自動車業界の特徴

自動車1台につき2〜3万点に及ぶ多数の部品、材料から構成されており、複雑かつ長いサ

プライチェーンに支えられています。

従って、製品含有化学物質管理も複雑になっています。

## 自動車業界のこれまでの取り組み

自動車、自動車業界の特徴である「複雑な」部品・材料構成およびサプライチェーンの中、製品化学物質管理に関わるリスクも

多々存在しています。それらのリスクへの対応として、各社の対応並びに、特に情報伝達に関しては、グローバル標準としての仕

組み（IMDS<sup>\*1</sup>、GADSL<sup>\*2</sup>）

が採用されています。

※1 IMDS…自動車業界における業界標準の化学物質情報の伝達システム

※2 GADSL…自動車業界で管理対象とする化学物質のリスト

## 適切な管理に向けた取り組み

製品含有化学物質管理の対象は拡大傾向にあり、適切な化学物質管理に向けては、管理体制の更なる充実強化が必要です。

複雑なサプライチェーンの

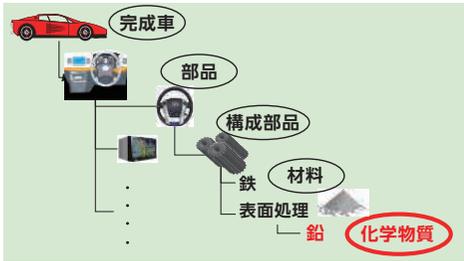
中、自工会部工会共同の業界標準のツールを作成しました。

標準ツールは2020年度内完成、2021年度より展開、運用を計画しています。

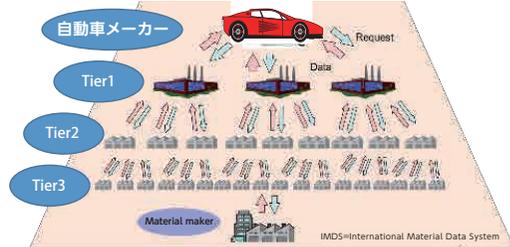
自動車業界として標準ツール

を活用し、各企業として、サプライチェーン全体としての化学物質管理の充実に向け、引き続きご協力をお願いいたします。

### 複雑な自動車部品の構成



### 複雑なサプライチェーン

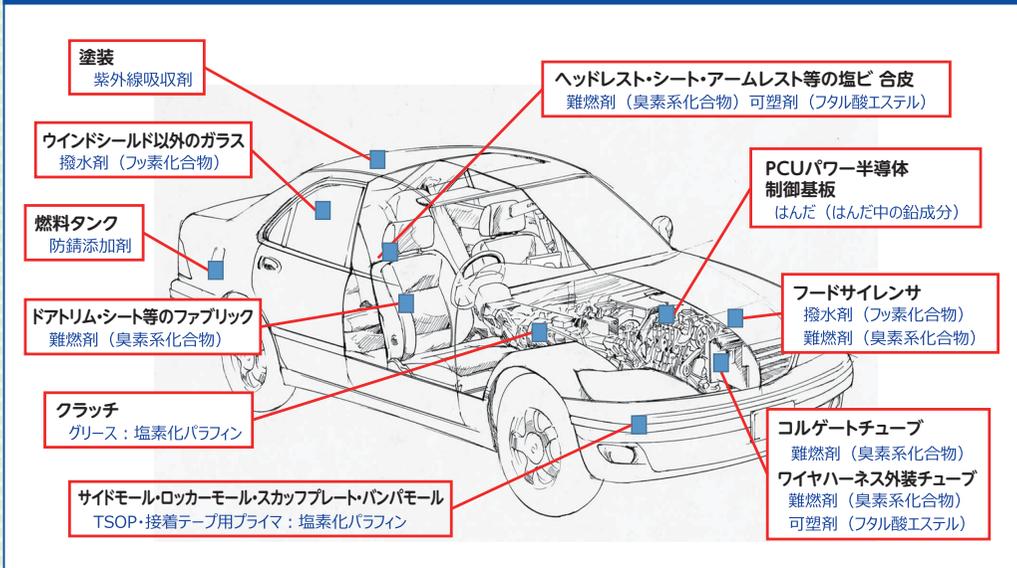


管理対象物質の把握、規制遵守(対象物質削減・切替え)に向けた課題

自動車・自動車業界の特徴

規制対象物質が増加していく中、  
**各社の管理体制及びサプライチェーン間での連携・情報伝達を  
 より強化していくことが必要**

### 自動車に含有する化学物質の例 (これまでに対応済みのもも含む)



製品含有  
 化学物質管理  
 の必要性  
 とその重要性  
 をサプライチェーンの皆様へご  
 理解頂くため、管理の仕組み  
 作りと含有物質の情報伝達を  
 お願いすると共に、関連業務の  
 充実に向け自工会・部工会共  
 同策定の標準ツールについて  
 もご説明しました。更にSDG  
 Sに向け、お客様の安心と健康  
 の保護にもつながる取組とし  
 て、今後も自工会として積極  
 的に発信していきます。



同会 管理ツール推進分科会  
**岩崎 崇書** 分科会長

製品含有  
 化学物質管  
 理は多くのサ  
 プライヤー  
 様のご協力によりIMDSを  
 活用した運用を展開中ですが、  
 自工会では更なる充実を  
 目指して標準ツールを作成し  
 ました。この取り組みにご理  
 解とご協力をいただけると幸  
 いです。



製品化学物質管理部会  
**中川 浩樹** 部会長

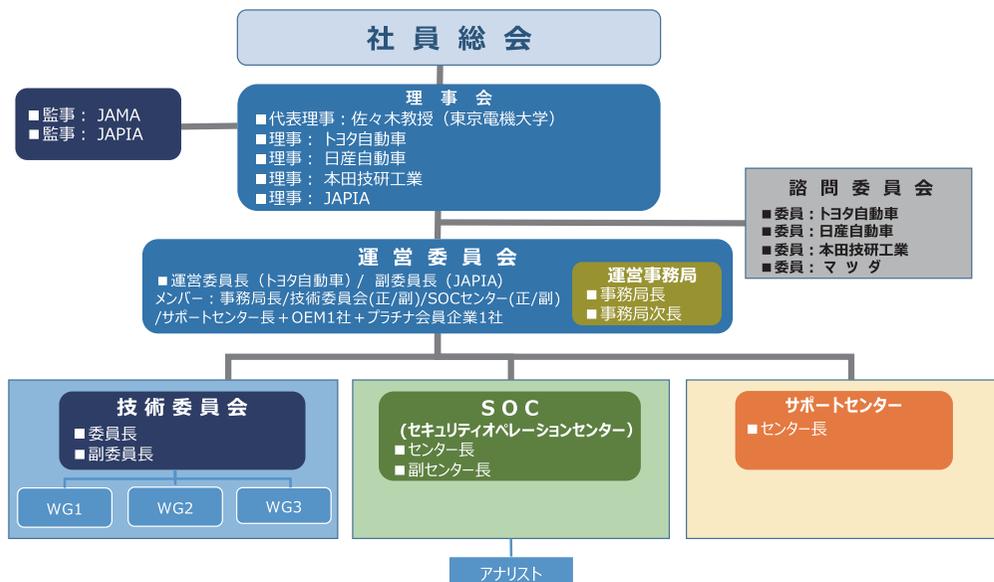
# 一般社団法人 Japan Automotive ISAC

(略称J-Auto-ISAC) 2月5日設立

現在、会員企業を募集しています



## 一般社団法人 Japan Automotive ISAC組織



自工会に所属する自動車メーカー全14社と、一般社団法人日本部品工業会に所属する主要サプライヤー7社が発起人となり、一般社団法人「Japan Automotive ISAC」(略称J-Auto-ISAC)が2月5日に設立。ISACはInformation Sharing and Analysis Centerの略で、主に車載機器に関するサイバーセキュリティ情報を共有・分析する組織です。

昨今、サイバー攻撃が高度化し被害が急増する中、「つながるクルマ」をお客様に安全・安心に使っていただくためには、関係するすべての事業者が連携し、サイバーセキュリティを確保しなければなりません。

これまで、自動車業界では2017年1月に自工会内に発足したJAuto-ISAC WGが中心に一般社団法人日本部品工業会や米国Auto-ISACと共に様々な課題に取組んでまいりました。しかし自動車産業のモビリティビジネスへの変革が加速する中で、すでに様々な協業が始まっており、関係する事業者は増大する一方となっております。

そこで、「JAuto-ISAC」は業種や事業規模を超えた幅広い連携を実現し、サイバーセキュリティの観点から「つながるクルマ」を守る基盤づくりを進めてまいります。活動への参画に関して、自動車産業に関連する方々に幅広く参加を呼びかけています。2月17日(水)、同月18日(木)にオンライン上で参加要領の説明会を開催し、様々な企業が参加されました。

### 【本件に関するお問合せ先】

一般社団法人

Japan Automotive ISAC設立準備事務局

〒108-8208

東京都港区港南2丁目3-13 品川フロントビル12F

(豊田通商 コネクティッド事業部 内)

電話 03-4306-5188

Mail yasuyuki\_hashiba@toyota-tsusho.com

### 発起人

いすゞ自動車株式会社、川崎重工業株式会社、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、三菱ふそうトラック・バス株式会社  
ヤマハ発動機株式会社、UDトラックス株式会社、アイシン精機株式会社  
住友電気工業株式会社、株式会社デンソー、パナソニック株式会社  
日立Astemo株式会社、マレリ株式会社、三菱電機株式会社

令和3年度

# 道路ふれあい月間 推進標語募集中!

3/26金 必着

国土交通省では、毎年8月を「道路ふれあい月間」として、道路の愛護活動や道路の正しい利用の啓発等各種活動を特に推進していますが、この一環として、**令和3年度「道路ふれあい月間」推進標語を広く一般から募集します。**“多くの方からのご応募お待ちしております”

募集テーマ	道路は、生活の向上と経済の発展に欠くことのできない国民共有の、つまりあなた自身の財産です。みんなが道路と親しみ、ふれあい、常に広く、美しく、安全に、共に楽しく利用し、次世代に受け継いでいきましょう。
応募資格	小学生以上の方から応募できます。
応募期間	令和3年3月26日(金)まで(当日必着)
応募部門・賞	3部門 〔小学生の部・中学生の部・一般の部(高校生以上)〕 部門ごとに最優秀賞1作品、優秀賞2作品
応募方法	電子メール又ははがき ※1人2作品まで応募できます。
入賞作品	入賞作品は決定次第、ご本人に直接通知するとともに、国土交通省ホームページ等で発表し、「道路ふれあい月間」の推進に幅広く活用させていただきます。
表彰	「道路ふれあい月間」期間中に国土交通省から賞状及び楯を贈呈いたします。

ゆずり合い  
心や道に  
咲く笑顔

令和2年度 代表標語



詳しくはこちらにアクセス

[https://www.mlit.go.jp/road/road\\_fr4\\_000109.html](https://www.mlit.go.jp/road/road_fr4_000109.html)



- 応募先** 〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-3  
(応募用アドレス: hqt-dourofureaigekkan@gxb.mlit.go.jp)  
国土交通省道路局道路交通管理課 標語担当あて
- 問合せ先** 国土交通省道路局道路交通管理課 総務係  
TEL: 03-5253-8111(内線 37-422、37-423)
- 主催** 国土交通省



# 4月10日(土)は 「交通事故死ゼロを目指す日」です

## 子供と高齢者を始めとする 歩行者の安全の確保

歩行者も交通ルールを守りましょう！

通学中の児童が死傷する事故が発生するなど、道路において子供が危険にさらされています。通園・通学路等の安全を再確認しましょう。また、交通事故死者数の

左右を確認！



の半数以上を高齢者が占めています。高齢者は身体機能の変化を理解し、横断歩道では走行車両がないことなど安全を確認してから渡るようにしましょう。



## 交通ルールを守ろう。 みんなで交通事故を ゼロにしよう。

## 自転車の安全利用の推進

自転車は車の仲間です！

【自転車安全利用五則】

- ① 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- ② 車道は左側を通行
- ③ 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- ④ 安全ルールを守る
  - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
  - 夜間はライトを点灯
  - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- ⑤ 子供はヘルメットを着用

安全運転  
安全確認



## 歩行者等の保護を始めとする安全運転意識の向上

横断歩道は歩行者優先です！

自動車と歩行者が衝突した交通死亡事故の多くは歩行者が横断中の事故です。横断歩道は歩行者優先であり、運転者には横断歩道手前での減速義務や停止義務があります。歩行者や他の車両に対する「思いやり・ゆずり合い」の気持ちを持って運転しましょう。



令和3年 4月6日(火)～4月15日(木)



## 春の全国交通安全運動



# 記者の窓



西日本新聞社

いしだ たけし  
石田 剛

## 車無しでは…

●車を使わなくてもこれほど生活に困らないとは。昨年8月に異動し、約15年ぶりの東京勤務。自動車担当になり、「クルマ」を意識して暮らしを見つめてみると、西日本新聞の購読エリアである九州との環境の違いを改めて感じる。通勤、取材先への移動はもちろん、休日の外出も電車が中心。駅まで歩くのが面倒でタクシーに乗ったものの、渋滞で電車より時間がかかったことも一度や二度ではない。電車、自転車、徒歩を組み合わせる移動のコストパフォーマンスの高さは他の地域と比べものにならないだろう。

●それまで働いた福岡や佐賀では、車無しの生活は考えられなかった。公共交通機関と商業施設が整っているのは福岡市の中心部などごく一部。それ以外の地域では、ちよつとした買い物でも歩いて行くには距離が長く、本数の限られた電車やバスを待っていたら効率が悪い。自家用車での移動が基本になる。

●「足」の役割だけではない。車内は気兼ねなく過ごしやすいので電話取

材や原稿執筆にも使えるし、時には食事や昼寝の場所にも。入社後しばらくは10数年落ちの中古車に乗っていたが、車内で過ごす時間が長いので、8年半ほど前、奮発して発売されたばかりのマツダCX-5を購入。車内で過ごす時間がさらに増えた。そんな車とともにあった暮らしが、今は少し懐かしくなってきた。

●産業面からも、九州で自動車の存在は欠かせない。日産自動車九州、トヨタ自動車九州、ダイハツ九州、日産車体九州が立地し、2019年の生産台数は145万台。二輪車も、ホンダの国内製造拠点がある。自動車（二輪車を含む）と自動車部品・付属品の製品出荷額は計3・8兆円で、九州の製造業全体の約15%を占める。地域経済に与える影響は間違いなく大きい。まさに、「自動車産業は日本経済を支える基幹産業」という自工会の説明の通り。「車離れ」などと言われるが、九州に限らず、日本の社会や経済で自

動車の重要度が高いことには変わりはない。

●一方で、自動車を取り巻く環境は変わり続けている。担当になった以降で印象的なのはやはり、2030年代半ばまでに新車販売を全て電動車にする目標を掲げた政府の「グリーン成長戦略」。電動化が進むと、地方で「足」として車を利用する人にとって、使い勝手や価格がどうなるのか。自動車産業に関わる人にとって、仕事はどう変わるのか。部品メーカーなどに受け止めるのを聞く、エンジン系の部品を作っている企業に「今後、受注が減るだろう」と危機感を抱く声が少なくない一方で、「新しいビジネスチャンスを狙う」と前向きな姿勢もあった。

●経験不足ではあるが、目まぐるしい自動車業界の動向が、私たちの暮らしや日本社会、世界に及ぼす影響を幅広く捉えていきたい。車を使う「現場」の感覚を鈍らせないように、休日にハンドルを握る時間を少し増やしながら。

