

日本自動車工業会 広報誌

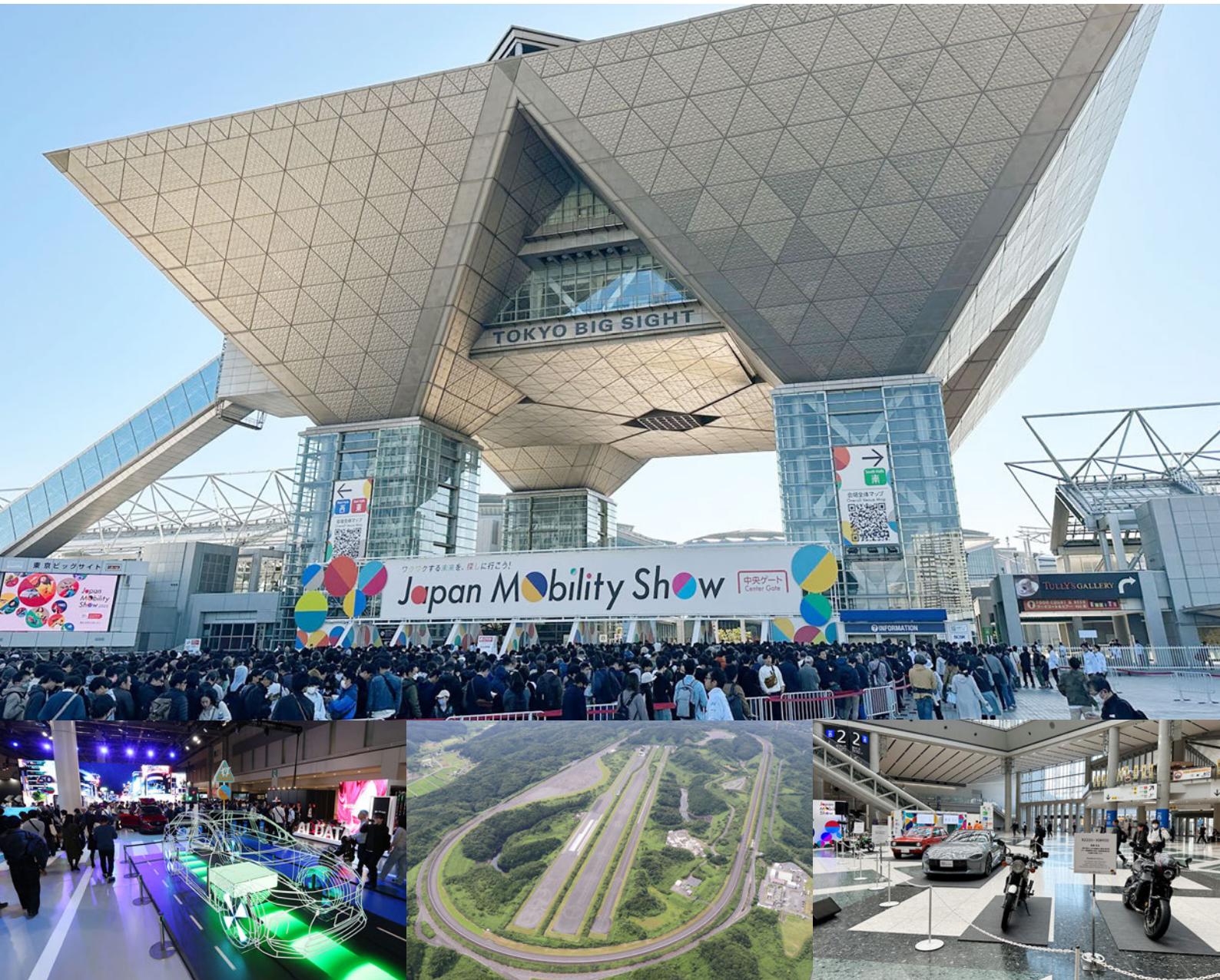
jamagazine
Japan Automobile Manufacturers Association

冬

JAMA Vol.59-60
WINTER 2025-26

「モビシヨー2025」閉幕! ワクワクする未来へ、来場者は101万人

- | トップが選ぶ“愛車” JMS2025で語られたクルマへの想い
- | JARI茨城・城里テストセンター開業20周年
- | 高速周回路5車線へ拡幅





2



3



1

CONTENTS

- 03 「7つの課題」進捗を報告
第4回経団連モビリティ委員会**
- 04 輪島市とモビシヨーで軽トラ市を開催**
- 06 トップが選ぶ“愛車”
JMS2025で語られたクルマへの想い**
- 08 「モビシヨー2025」閉幕！
ワクワクする未来へ、来場者は101万人**
- 11 JARI茨城・城里テ스트センター開業20周年
高速周回路5車線へ拡幅**
- 13 クルマ文化を日本の中心・名古屋から発信！
COPPA CENTRO GIAPPONE**
- 15 自動車業界、理系人財獲得へ！
「モビシヨー」で大学生・女子中学生向けイベント**
- 16 編集後記 『「文化」としての車』**

JAMAGAZINEは
自工会WEBサイトからも
ご覧いただけます

JAMAGAZINE電子版
<https://www.jama.or.jp/library/jamagazine/index.html>

JAMAブログ
<https://blog.jama.or.jp/>

「7つの課題」進捗を報告

第4回経団連モビリティ委員会

10月22日、経団連「モビリティ委員会」（佐藤恒治委員長、片山正則委員長、茅本隆司委員長）が、経団連会館にて「7つの課題」を議題に開催されました。モビリティ産業の国際競争力の強化を通じ日本経済全体の成長を目指すもので、一昨年10月に続き4回目となります。

詳しくはこちら

<https://blog.jama.or.jp/?p=11825>



輪島市とモビシヨーで軽トラ市を開催



復興への第一歩!「復興輪島朝市×全国軽トラ市in輪島」開催

2024年1月1日16時10分、マグニチュード7.6の地震が日本海側を中心に日本列島広域を襲いました。石川県輪島市では、地震によって道路や建物の損壊、また二次災害として発生した大規模火災により観光地として有名な朝市通りも被災しました。

朝市通りの復興はまだ完了していませんが、輪島朝市の1,200年の歴史を守ろうと地元の「輪島市朝市組合」が行っているのが「出張輪島朝市」です。出張輪島朝市では、輪島朝市の皆さんと、輪島市内だけでなく全国各地に出向いて、伝統工芸品や特産物等の販売を行う取り組みで、今回は輪島市内の特設会場にて全国軽トラ市でまちづくり団体連絡協議会とともに、「復興輪島

朝市×全国軽トラ市in輪島」として、輪島朝市の約30店と全国各地の軽トラ市からの17台によるイベントを開催しました。

「軽トラ市」とは、軽トラックの荷台に特産品やグルメ、雑貨などを陳列して即売を行う催しで、街おこしや地域振興策として全国各地で開催されています。このうち地元だけでなく、日本全国から出店者が集まる大規模な「全国軽トラ市」がおよそ年に1回開催されており、今年は前述の震災からの復興支援を目的として、輪島朝市と共に開催が決まりました。

日本自動車工業会(自工会)軽自動車委員会傘下の軽まつり分科会では、ブースの出展やプロモーションのお手伝いをするとサポートさせていただきました。



自工会 副会長 兼 軽自動車委員会委員長 鈴木俊宏(スズキ 代表取締役社長)

輪島の朝市は人と人との触れ合いを非常に大切にしている、これは軽トラ市も一緒なんだけど。早く復興してもらえるといいな、応援できないかなという思いで来ました。

ここへ来る途中の道路を見ても、簡単に来れる状況ではないと思うし、まだまだ倒れたままの家があつたり、電信柱を見ても斜めのままという所もあり、大変だと感じました。そういう中でも、やっぱり(人と)ふれあいながら、輪島の朝市も復興してもらうのが一番いいと思います。

軽トラをしっかりと活用していただきながら、朝市の復興に協力できたらいいなと思っています。



自工会 理事 井上雅宏(ダイハツ工業 代表取締役社長)

(印象的なのは)輪島に来るまでの道ですね。開通はしたとはいえ、波打っていたり、本来あつた橋がなくなっていて急カーブしていました。

我々メーカーとしてモノを運ぶとか人を運ぶ、そうしたサポートができます、長い復興の再生の道のりの一歩のサポートになるのではないかと思います。



復興への第一歩!「復興輪島朝市×全国軽トラ市in輪島」開催
<https://www.youtube.com/watch?v=44ZrGzI7c24&t=9s>



モビシヨーに軽トラ市が大集合!「軽トラ市 in ジャパンモビリティショー2025」

自工会軽自動車委員会は、11/8にジャパンモビリティショー(モビシヨー)の会場で、全国各地から軽トラ市団体が集まる「軽トラ市 in ジャパンモビリティショー2025」を開催しました。ジャパンモビリティショー前身の東京モーターショーで、2019

年に試験的に実施した軽トラ市は、2023年に引き続き今回で3回目。前回同様北は岩手から、南は宮崎まで、全国各地の軽トラ市団体に加え、今回は「出張輪島朝市」の皆さんもゲストに迎えて、総勢56台が出店し、会場は多くのお客さままで賑わいました。



モビシヨーに軽トラ市が大集合!「軽トラ市 in ジャパンモビリティショー2025」を開催
https://www.youtube.com/watch?v=9ljUF20_NLs&t=8s



自工会 副会長 兼 軽自動車委員会委員長 鈴木俊宏(スズキ 代表取締役社長)

軽トラ市(と聞くと)「軽トラックを販売する市」というイメージを持たれる方もいるかもしれません、軽トラ市の本来の姿を見もらいたい思いと、(地方の)シャッター街を本当に何とか活性化したい思いでやってきました。いろんな形で発展してもらえばありがたいなと思います。

今回は、「出張輪島朝市」の皆さんも来ていただき、微力ですが、寄り添いながら(復興のお手伝いが)できればいいなと思ってますし、1日でも早く復興できるように、協力できればいいなと思っています。

ジャパンモビリティショーでの軽トラ市は、いろんな故郷の言葉も混じてくると思いますから、故郷の言葉で会話しながら、軽トラ市の持つ温かさを感じただければ、ありがたいなと思います。

自工会 理事 井上雅宏(ダイハツ工業 代表取締役社長)

都市に人口が集中する中で、我々軽自動車メーカーと軽トラ市は地方創生(の観点で)相性がいいはず。

ただ、まだギアが噛み合ってない感じがあるので、本当にギアがガチッと噛んだ時に、インバウンドの人が地方に行き、そこで出店されている物を買うなど、噛み合ってくると、日本も非常に良いバランスになっていく気がするので、そのための努力は惜しまずやっていきたいなと思います。

今回も一部やっておりますが、リモートなど新しい技術を使いながら、軽トラ市の輪を広めていきたいと思っております。





提供
LED
TOKYO



思い出の一台から未来のマシンまで、あらゆるモビリティが一堂に会するジャパンモビリティショー2025(モビショー)が行われました。

開幕初日の10月30日は、ステージイベント「未来モビリティ会議」の特別セッションとして「トップが語る『モビリティ愛』とは!」と題し、自工会正副会長7名がそれぞれの愛車と共に登壇し、クルマやバイクにかける熱い想いを披露しました。

第一部では、会長の片山が登壇し、誰もがワクワクできるショーを目指した今回のJMSにかける意気込みを語りました。

多様な企業と来場者が共に未来を創る「共創の場」として、東京モーターショーか

らジャパンモビリティショーへ生まれ変わった意義、そしてモビリティの過去・現在・未来を体感することのできる企画として「Mobility Culture Program」「Startup Future Factory」「Tokyo Future Tour 2035」の3つに込めたメッセージを紹介し、開幕への期待を会場全体で共有する時間となりました。

第二部では、会長・副会長がそれぞれの「愛車」と共に、普段のドライブやツーリング時の装いで登壇しました。この記事では、登壇者の愛車に焦点を当てて紹介します。

会長の片山は一部からの早着替えにも挑戦し、よりリラックスした雰囲気で Travia(トラヴィオ)を紹介しました。

トラヴィオは、いすゞが小型トラック「エルフミオ」をもとに、キャンピングカー用として新しく開発した専用シャシです。もともとエルフミオは、普通免許でも運転できる架装しやすいトラックとして親しまれてきました。その特徴を活かしたトラヴィオは乗用車に近い操作感と、商用車ならではのタフさを両立した「旅する足」として生まれた一台です。

片山は、孫と楽しみと一緒に運んでいく「未来の愛車」にしたいと語りました。

副会長の鈴木は初代「アルト」と「マメタン50」の2台を紹介。

初代アルトは自動車業界初の全国統一車両本体価格47万円で、価格が上昇していった70年代の軽自動車市場に衝撃を与えました。軽自動車ボンネットバン(軽ボンバン)という新たなジャンルを生み出したこの一台は、当時増加していた女性ドライバーの買い物用途を取り込み大ヒットしました。

アルトの横に並ぶ「マメタン50」は1977年に登場した原付一種です。低いシート高に大きめの5.5L フューエルタンク、ゆったりしたハンドル位置など、コンパクトながら日本初のアメリカンタイプの50ccモデルでした。それまでは主に移動手段だった原付一種に、自分らしいスタイルを選ぶ楽しさを持たせ、小さいながらも移動の自由を感じさせる一台でした。

初めて乗った二輪と四輪を愛車に選んだ鈴木は、弟が買ったマメタンに乗らせてもらったことでバイクの楽しさを知り、中型免許(普通自動二輪免許)を取るきっかけになったと言い、アルトについては「同乗者との肩が触れ合う距離感がいいんだよね」と語りました。





副会長の佐藤は昨年譲り受けた愛車の「MR2」を紹介。

「MR2」は1984年、ミッドシップ（MR）方式を採用した日本初の量産スポーツ車として発売されました。当時は、自動車が人々の生活に浸透し、用途も多様化するなか、走行性能が高いクルマを求める一般ユーザーが増えていました。しかし、MRはフェラーリやロータスなど大型のスーパーカーのイメージが強く、一般ユーザーには手の届かない存在でした。そんな中、1.5/1.6Lエンジンを車体中央に配したMR2は、手頃な価格帯で“本格スポーツ”を楽しめるモデルとして、走りを求める若いユーザーから支持を集めました。

佐藤は「エアコンがオプションだった時代の車だから、クルマではなく人がオーバーヒートするかと思うほど今年の夏は大変だった」と笑いつつも、「手がかかるからこそ愛しくなる」とその魅力を語りました。

フェアレディZを、初めて乗ったワクワクしたクルマ、通勤時頭をリフレッシュする場所として紹介したのは副会長のエスピノーサです。

1969年に登場した初代フェアレディZは、日本のスポーツカーが世界へ挑んだ象徴的な一台です。高価で敷居が高いという当時のスポーツカー像を、直列6気筒と軽快な走り、ロングノーズの美しい姿で“日常で楽しめる”存在へと変えました。北米では「ダットサン240Z」として人気を博し、日本車スポーツの名を広げます。その精神は

後継機にも受け継がれ、誰もが楽しめるスポーツカーとして進化を遂げました。

多くのファンから愛される存在になったZは、日本で多くのユーザーが購入の機会を待っていたこともあり、副会長のエスピノーサも早く乗りたいとは思いながら多くの人の手に渡って欲しいと思ったことから、在庫があった北米での購入に至ったと語りました。

副会長の三部は、数週間前に納車されたばかりの愛車「新型プレリュード」を紹介。

1978年に誕生した初代プレリュードは、スタイリッシュなデザインと先進装備で“究極のデートカー”として若い世代に支持されたスポーティクーペです。時代とともに姿を消したもの、スポーツへの情熱を取り戻すべく、ホンダは25年ぶりに6代目を復活。現行型はシビックタイプR譲りの走りと上質さを備え、“あの頃買えなかつた大人たち”にも応える新しいプレリュードとして登場しました。

社長になってすぐの頃、「NSXも止め、S660も止め、F1やってるくせにホンダはどうもツマラナイ会社だ」という声をたくさん聞いて、とにかくスポーツ、スポーティ方向のクルマをやろうじゃないかということで開発に至ったと語りました。

70~80年代のヤマハ発動機のレースイメージをキーワードにした二台を愛車として紹介したのは副会長の設楽です。

1980年に登場したヤマハ RZ250は「TZ250」をモチーフに作られ、250ccクラスにスポーツモデルが広がる契機となり、軽さと俊敏さを武器に「250でこんなに速

いのか」という驚きをもたらしました。70年代末の若者が求めていた、日常でもサークルでも楽しめる「本気のスポーツ」に応えたRZ250は後に「250スポーツの革命児」と評され、2スト黄金期の幕開けを象徴するモデルとなりました。

その横に並ぶのは2016年に登場した「XSR900」です。最新スポーツバイクMT-09の力強い走りと先進技術に、オーセンティックな意匠を組み合わせた「スポーツヘリテージ」モデルです。細身のタンクやシンプルなシルエットなど、往年のレーサーの雰囲気をまといながら、中身は電子制御を備えた現代スポーツそのもの。懐かしさを再現しただけのレトロではなく、「ヤマハが積み重ねてきたレーサーの魂を、今の走りで表現する」ことを狙った、ネオレトロスポーツの代表格です。

現在の愛車であるXSR900について設楽は、「インド駐在後にオーダーをしたもののお客様の納期を待つうちに社長になってしまったため、乗る機会が少なく、早く自由に乗りたい」と語りました。

トークセッションでは、会長・副会長それぞれの愛車に込めた思いが語られ、モビリティの未来へつながる“クルマ愛”にあふれたひと時となりました。

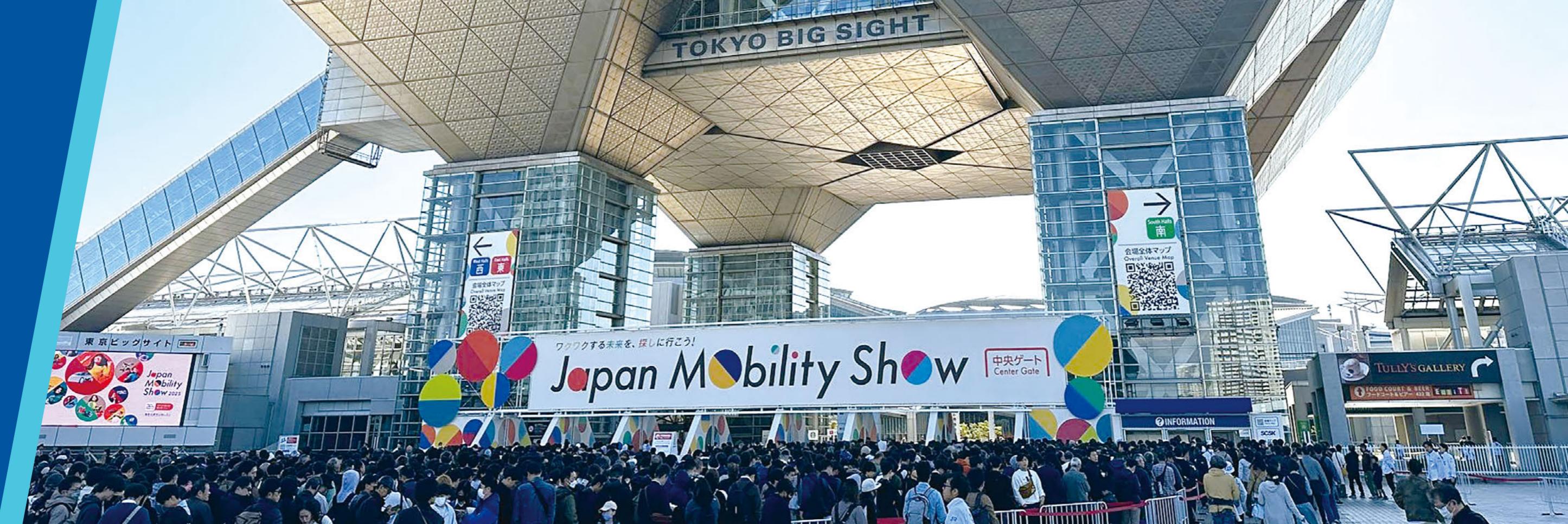


特別セッショントップが語る『モビリティ愛』とは！
<https://www.youtube.com/live/Vd6kLfZKytg>



「モビシヨー2025」閉幕!

ワクワクする未来へ来場者は101万人



自工会が主催する「Japan Mobility Show (ジャパンモビリティショー) 2025」が11月9日、閉幕しました。「ワクワクする未来を、探しに行こう!」をコンセプトに、「みんながワクワクし、一緒に考え、未来を創り上げていく」という想いを込めて10月30日から東京ビッグサイト(東京都江東区)で開催、会期中101万の方々にご来場いただき、盛況と共に幕を閉じました。

「豊かで夢のあるモビリティ社会の構築」を目指し、自動車産業の枠を超えて、IT・通信・エレクトロニクス産業やスタートアップ企業など過去最多となる合計522企業・団体が参加しました。

主催者プログラムでは、近すぎず遠すぎない10年後の近未来を体験できる「Tokyo Future Tour 2035」に約31万1千人が訪れ、人型・四足歩行のロボットデモやAI(人工知能)などを応用した最先端技術、空飛ぶクルマや電動ミニカーといった新しいモビリティなどが近未来社会を演出し、クルマファン以外も魅了していました。



「Mobility Culture Program」には約34万6千人が訪れ、屋内展示として1970年代以前～2000年代まで各時代のモビリティ文化に焦点を当てた「タイムスリップ・ガレージ」では、歴史を刻んだ名車が存在感を示しました。時代を彩った往年の名車に加え、その当時の世相や文化を象徴するアイテムや写真が年代別に展示。「1970年以前」のコーナーでは、東京電気自動車(日産自動車の前身)が1947年に製造した「たま電気自動車」も展示。戦後の石油不足時、既に存在した電気自動車(EV/BEV)の姿をスマートフォンに収める来場者も目立ちました。

また「1980年代」のコーナーでは、映画やTVで親しまれたモデルが展示されたほか、モータースポーツの歴史を綴るコーナーではF1やパリダカ、オートバイのロードレースで活躍した車両も人目を集めています。

自工会正・副会長を務める自動車メーカー会長・社長ら世代の異なるトップがトラック、バイク、スポーツカーなど愛車とともに登壇した未来モビリティ会議特別セッション「トップが語る『モビリティ愛』とは!」も実施。モビリティにかける想いを紹介するクロストークが展開され、和やかな雰囲気で盛り上がっていました。

各社の出展ブースやデモ走行等のイベント周辺では多くの人だかりができ、連日に

ぎわいを見せました。日本メーカーのブースを熱心に見ていたクルマファンの60代男性は「各社が手掛けるEVや新型車が置かれたブースをたくさん歩き回りましたが、数年後には発売される車両が多く、早く登場することに期待しています」と笑顔で話していました。

子ども向け職業・社会体験施設「キッザニア」とのコラボレーション企画「アウト・オブ・キッザニア・イン・ジャパンモビリティショー2025」は、連日家族連れでにぎわい約2万6千人が参加。「子どもが自動車整備士に興味を持ち、体験を楽しんでいました」(キッザニア関係者)との声も聞かれました。





他に子どもたちから人気を集めたのは、「Tokyo Future Tour 2035」内で展示されたトヨタ自動車と本田技研工業が人気ビデオゲーム「ポケットモンスター」とそれぞれコラボレーションして誕生したモビリティ「トヨタミライドン」と「ホンダコライドン」です。同時に展示されるのが初めてということもあり、大きな注目を集めました。

自工会次世代モビリティ領域の領域長である田中正実は今回のモビリティショーについて「『東京モーターショー』から変更し、『ジャパン』と『モビリティ』を掲げた名称にふさわしいイベントに成長したと評価をいただいた。(盛況に終えた理由として)テーマを10年後という設定にしたことでも功を奏した」と総括しました。

その上で「全体的に楽しさや見やすさを備えていました。過去の生活の記憶や価値観を改めて思い出し、クルマの魅力を再認識できる『起点』になったのではないですか。さらに、そこから現在や未来に思いをつなぎ、課題や現実的問題も考えていただけるイベントだったと思います」と説明。自動車を中心に多岐にわたる産業界を挙げてモビリティショーに取り組むことで、国内市場の活性化にも寄与するとの認識を示しました。



JMS2025:ジャパンモビリティショー2025まとめ / Highlights

JARI 茨城・城里 テストセンター 開業20周年

高速周回路5車線へ拡幅



日本国内における自動車の研究機関である一般財団法人「日本自動車研究所(以下JARI)」は10月1日、**城里テ스트センター**(以下STC、茨城県城里町)で、開設20周年を記念する式典と高速周回路改修が完成したお披露目会を開催しました。

JARIは1964年に当時の茨城県谷田部町(現つくば市)に前身の(財)自動車高速試験場(テストコース)を開設。2005年にはつくばエクスプレス線開通により城里町にテストコースを移転しており、今年20周年を迎えました。

STCは「自動車業界の研究開発共通プラットフォーム」として、24時間365日利用でき、年間200社以上のメーカーなどに活用されています。

式典には自動車業界団体、官公庁、大学などから多くの関係者が式典に参加し、高速周回路の改修を記念して直線コース上でテープカットセレモニーと国内外の歴代名車8台によるパレードが行われました。



▲JARI関係者らによるテープカットセレモニー

祝 開業20周年記念式典

一般財団法人 日本自動車研究所 城里テストセンター



「高速周回路」と呼ばれる専用試験道路は、高速周回路の直線部分(傾斜がない平坦な車線)では、実際の公道のように自動運転車がカーブを曲がる際の課題解決など複雑なシナリオの実証ができます。また、カーブの外側車線では最大45.2度の傾斜を持たせることで、ハンドルを切らずに車速約190 km/hで走行することができ、高速走行時の車両安全性能を確認しつつ、安定性や耐久性などを調べる実験が可能です。

コースは1周全長5.5キロのオーバルで、直線部分は1.5キロあります。

今年4月から、全面路面改修により平坦性を回復、安全性も向上し、更に3車線から5車線に拡大する車線拡幅工事が実施され、10月に運用が再開されました。

開業20周年記念式典では、主催者を代表してJARIの中嶋裕樹理事長(トヨタ自動車副社長)が城里テストセンターについて「(車両の研究開発や自動運転の評価などに対する)業界の『物差し』として、(自動車メーカーなどから)信頼を得られ、活用される」と確信しています」とあいさつしました。

来賓として出席した自工会常務理事の江坂行弘は「自動車関連の研究分野の最前线での多大な成果を通じ、日本の自動車産業の発展を支えてきたJARIに改めて深く敬意と感謝の意を表します」とJARIの存在意義を強調しました。

その上で「近年は電動化・自動化・カーボンニュートラルなど、さまざまな対応が必要

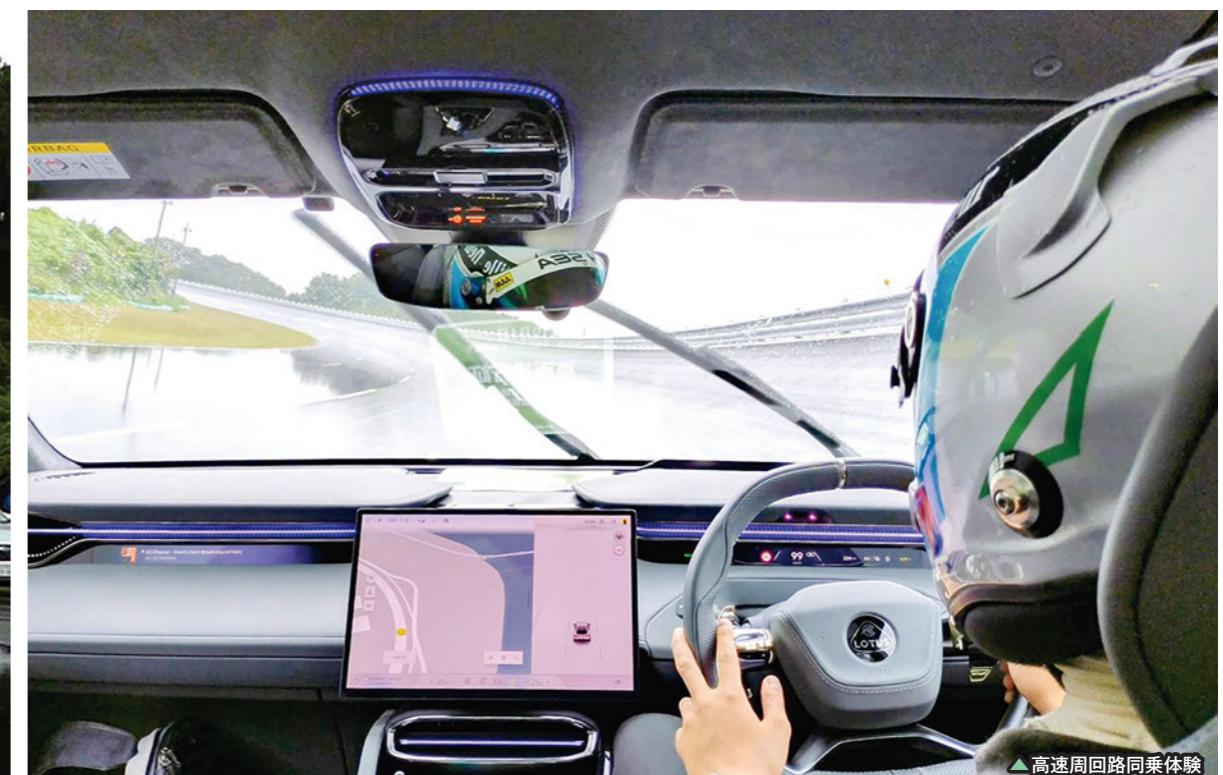
なかつてない変革期に突入している中、JARIは自動車産業にとって欠かせない研究開発拠点。世界に誇る充実した設備を持ち、自動車産業が安全、環境をはじめとした多くの課題に取り組む上で極めて重要な役割を果たしてきています」などとJARIの活動に引き続き期待を寄せました。

特別公開では新しくなった高速周回路で高速走行する乗用車や自動運転バスの同乗試乗なども行われ、報道陣や来賓が関心を寄せていきました。

JARIの鎌田実研究所長は「交通事故死者ゼロに貢献するためにも、自動運転の評価などの『物差し』となるよう役割を果たしていきます」などと説明しています。



▲高速周回路(直線区間)



▲高速周回路同乗体験



クルマ文化を日本を中心・名古屋から発信!

COPPA CENTRO GIAPPONE

往年の名車から現代のスーパーカーまでが一堂に会した大規模イベント「COPPA CENTRO GIAPPONE(コッパ・チェントロ・ジャポーネ)2025」が10月12~13日、名古屋市・久屋大通公園を中心を開催されました。3連休中ということもあり、国内外からの多くの来場者でにぎわいました。コッパはイタリア語で杯、チェントロは中部・中心という意味。4回目の開催となった今年は、名古屋市とイタリア・トリノ市の姉妹都市提携20周年記念事業の一環としても行われ、テーマを「自動車の昨日、今日、明日」とし、ここからクルマ文化を発信する催しとなりました。

名古屋のシンボルである緑豊かな公園にそびえ立つ中部電力ミライタワー(名古屋テレビ塔)をメイン会場とし、普段目にすることが多い名車・人

気車が集結。タワー周辺にはカフェやキッチンカーなどのスペースも設けられ、広い会場を来場者がゆっくり見学し、ひと息する姿も多く見られました。

そのロケーションを活かし、「クルマファンでなくても足を運びたくなる展示会」(業界関係者)の様相を呈してきているようです。

車両はエリアごとにテーマを分けて展示。世界の自動車とクルマ文化の歴史を紹介しているトヨタ博物館(愛知県長久手市)は、「戦後、挑戦してきたクルマたち」と題して、車両8台を出展しました。

「トヨタ2000GT」(1969年)、「セリカリフトバック」(1973年)、「トヨタAC」(1947年)など幅広い名車が並び、来場者が立ち止まってスマートフォンで写真を撮影する姿が目立ちました。



△トヨタ2000GT



△セリカリフトバック



△トヨタAC



日本のクラシックカーのコーナーでは、イタリアの著名カーデザイナーのジョルジェット・ジウジアーロ氏が手掛けたいすゞ自動車「ピアッツァ」のプロトタイプである「アッソ・ディ・フィオーリ」を展示。1979年のジュネーブモーターショーで発表され、華やかな優雅さを持つスタイリングを売りに1981年にピアッツァとして発売されました。今回の車両はジウジアーロ氏の直筆サインがフロントに入った特別な1台でした。

いすゞは現在トラック・バスなど主に商用車を製造していますが、1960年代～

80年代には乗用車も生産、数多くの名車を世に送り出していました。1968年に発売したスポーツカー「117クーペ」もジウジアーロ氏のデザインで、ひと際目立つフォルムがクルマファンを魅了していました。

アッソ・ディ・フィオーリの隣には、ジウジアーロ氏デザインのマツダプロトタイプカー「S8P」もお目見え。流麗で個性的なデザインが会場を訪れた人たちから注目を集め、存在感を発揮していました。

『水辺広場、では、イタリアを代表するフェラーリの歴代スポーツカー、F1レー

ス用マシンなど15台超が縦列され、タワーをバックに街に溶け込む姿は圧巻でした。来場者からは「水が湧き出る床面に映える赤色の車両は間近で見ても遠目で見ても、自然の緑と交わった芸術性が高く感じられました」などの声が聞かれました。

それぞれ自動車産業大国である日本とイタリアが協力する形で、2日間にわたって開催され、国内外の老若男女が名車に酔いしれ、往年のクルマ人気を改めて確認できるイベントでした。

「モビシヨー」で自動車業界、理系人財獲得へ! 大学生・女子中学生向けイベント

自工会をはじめ自動車業界では、クルマの電動化・知能化などを受け、将来のモビリティ産業を担う若手人財の確保、獲得に向けた取り組みを積極的に進めています。ソフトウェア・デファインド・ビークル(SDV)や先進運転支援システム(ADAS)の技術研究・開発、カーボンニュートラルへの対応など業界を取り巻く環境が激変する中、エンジニアを中心に求められる人財も近年変わりつつあることが背景にあります。

自工会が10~11月に東京ビッグサイト(東京都江東区)で開催した「ジャパンモビリティショー2025」会場に隣するビッグサイト会議棟では、理系大学生向け、理系を志す中学生・保護者向けにそれぞれイベントが開催されました。自動車メーカーでITに関連する仕事ができるなどを知らない学生も多いとされ、各社で活躍する現役エンジニアらがモビリティショー出展車両も含めモノづくりの魅力、クルマ社会の未来などを分かりやすく説明しました。

理系大学生、就活で関心

自工会とマイナビは11月2日、主に理系大学生を対象としたキャリア発見イベント「モビリティの未来×自分の未来」を開催しました。就職活動を控え、業界に関心を持つ1~3年生の男女約100人が参加。自動車メーカー11社から1テーマで3~4人に分かれ、①最先端技術が創る移動の形、②感性と体験で広がるモビリティの世界、③日常を変えるモビリティの力の、3テーマごとにトークセッションが行われました。

ヤマハ発動機の篠原功次さんは、自立システムを搭載した次世代二輪車「MOTOROID2」を取り上げ、「動物や生物のように寝た状態から起き上がったりします。バランスコントロール機能と画像認証AI機能を備え、人とモビリティの関係性を変えることにチャレンジしており、二輪の転倒リスクなど複雑な動作や走行の環境に適応できるような技術開発を進めています。

たいと思っています」と紹介しました。

いすゞ自動車の田川聰さんはアウトドアブームが続く中、小型トラックを活用したキャンプを提案。乗用車と商用車の違いを解説しつつ、「トラックといえば物流ですが、架装やカスタマイズの部分が重要で、無限の可能性があります。若手社員が中心となり、トラックだからこそできるキャンピングカー企画に取り組んでいます」と、移動の楽しさを強調していました。

メーカー各社のエンジニアは自己紹介や自社プロジェクトを詳しく説明、対面で「キーワード」を提示された学生たちは真剣に耳を傾けていました。その後、人事担当者や先輩社員らとの「座談会」も催されました。

中学生対象、保護者も参加

自工会とGakkenは11月3日、中学生向け進路支援イベント「Drive for the Future~あなたの想いを走らせる仕事~」



「ライ」を1~3年生・保護者約30組が参加して開催。高校進学を前にした中学生、保護者にとって進路選択は重要なテーマです。特に理系には化学、物理、情報、工学などの分野があり、そこへの進学は将来の可能性を広げることにつながります。

イベントでは、最初にGakken塾講師が今後の進路に悩む中学生に向けて「夢を見つけるには、まずは自分自身に問い合わせましょう。ドキドキワクワクできる道を選べば、自分を動かすエンジンになります」と高校・大学選びには何が必要か、理系進学で意識すべきポイントは何かなど、自分だけの未来地図を描くよう呼び掛けました。

その後、メーカー各社のエンジニアと一緒に、科学の面白さを実際に体感できるワークショップ「中学生×エンジニア ワークショップ(実験工作体験)」を6グループに分けて実施。講師が「クルマは何で動きますか?」と質問すると、学生からは「ガソリン」「電気」「水素」と即答が相次いでいました。

未来のエネルギーを実際に作ってみる「水素エネルギー懸念実験」では、水の電気分解の原理を使った動力を観察。

会場でロケットを次々に勢いよく飛ばすと、「ワー!」と楽しそうな歓声が上りました。

会場には、自動車業界の最前線で活躍している女性エンジニアたちから仕事の様子などを直接教えてもらえる「トークカフェ」も設置。理系進学のきっかけ、学生時代の過ごし方などについてリアルな現場の声を聞ける場となりました。保護者向けにも、人事担当者が自社の働き方や社内のサポート制度などを紹介、子どもの将来に関して自由に質問できる「自動車メーカー人事担当者との座談会(キャリア相談会)」も同時開催され、多くの保護者の熱心な姿が目立ちました。

自動車産業では、特にITに強い学生が不可欠な現状を踏まえ、従来とは異なる発想での人財確保が急務となっています。自工会では他にも、若者に関心を高めてもらうさまざまな活動を実施。全国各地の大学で自動車メーカーのトップらが自動車産業の魅力を語る「大学キャンパス出張授業」を2025年度も引き続き行っており、各会場には大勢の学生が集まっています。

△カワサキモータース、SUBARU、三菱自動車、いすゞ自動車の登壇者



△スズキ、ダイハツ工業、日産自動車の登壇者



△Gakken塾講師による中学生向けの講演の様子
写真／布川航太



△水素エネルギーの模擬実験で動力の仕組みを体験
写真／布川航太





「文化」としての車

今年の8月、私は自動車免許を取得した。

それまで私にとってクルマは、自分が運転するものではなく、移動するための道具であり、家族や職場の人が好きなものだった。仕事で身に付けた知識は、どこか机上の、実感を伴わないものだったように思う。しかし実際に運転するようになるとスピードの感覚が少しずつ身に付き、歩行者や他の車の動き・距離感など、これまでではただの景色だった物事が自然と、大切な情報として目に入るようになった。そんな体験を重ねるうちに、クルマが少しずつ身近で、面白い存在に感じられるようになっていった。

免許取得から少し経ち、ジャパンモビリティショー（モビシヨー）に携わる機会に恵まれた。

この巡り合わせも、クルマへの興味を深めるきっかけになった。展示されるクルマを選定し、説明用テキストを作り上げる中で、一台一台とじっくり向き合う時間を持つことになったからだ。

時代を超えて受け継がれてきた歴代のクルマを調べていくうち、一台一台に世相や技術だけでなく、作り手の覚悟や願いが込められていることを感じた。昔から歴史が好きだった私にとって、クルマが「文化」としてとても面白い存在なのだと気づいたことは、大きな発見だった。

ショーが終わった今でも、街を走る車やショールームに並ぶ車を目にすると、「この一台はどんな想いを背負って生まれ、どんな人に求められていくのだろう」と、自然と想像するようになった。免許取得とモビシヨーでの仕事を通じて、クルマとの距離は確かに縮まった。人が何かに興味を持つきっかけは、こんな日常の一幕の中にあるのかもしれない。

これからも一台一台に込められた物語を丁寧に見つめ、クルマの文化をもっと知っていきたい。

（写真は先日の大型車メーカー取材時のもの）

（M.O.）



2025年
4月1日
から

原付一種に新たな区分基準が 追加されます!

原付一種の新基準

[総排気量]

50cc超 **125cc** 以下!

[最高出力]

4.0kW 以下!

○ 原付免許で運転可

総排気量が50cc以下の車両

+

総排気量50cc超125cc以下で最高出力
4.0kW以下の車両 (今回新たに追加)

総排気量が125cc以下でも

最高出力4.0kW超の

原付二種は原付免許では
運転できません!



総排気量だけではなく、「最高出力」を
カタログ等や販売店でよく確認を!

交通ルールは今までの原付一種と同じです!

30

最高速度30km/h以下

原付

二段階右折



二人乗り禁止

最大積載重量

30
kg

最大積載重量30kg

見本
あ1234

白・フチなしのナンバープレート



詳細はこちら
日本自動車工業会ホームページへ



警察庁
National Police Agency



国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



総務省
Ministry of Internal Affairs and Communications

jama
Japan Automobile Manufacturers Association
一般社団法人 日本自動車工業会

積雪路・凍結路

2025年9月発行



ノーマルタイヤは積雪路・凍結路の走行を想定したタイヤではありません。

積雪・凍結道路ですべり止めの措置をとらない運転は法令違反となります。

都道府県道路交通法施行細則または道路交通規則にて積雪または凍結した路面での冬用タイヤの装着等いわゆる防滑措置の義務が規定されています。(沖縄県を除く)
違反行為は、反則金の適用となります。(大型車:7千円、普通車:6千円、二輪車:6千円、原付車:5千円)

※タイヤチェーン未装着車の通行を禁止する規制時は、冬用タイヤであっても、タイヤチェーンの装着が必要です。

積雪路・凍結路を走行する場合は、
必ず冬用タイヤを装着しましょう。

詳しい情報は
コチラ

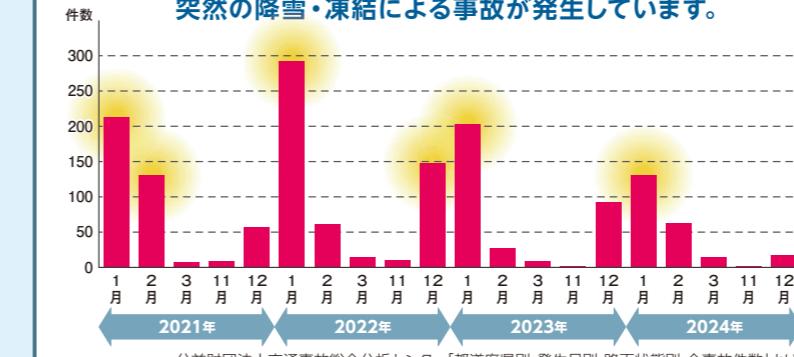


突然の積雪や路面凍結時には事故・トラブルが発生

積雪・凍結路面時の事故発生件数

<東京、愛知、大阪、広島、福岡 合計>

降雪地域以外においても、
突然の降雪・凍結による事故が発生しています。



JAFロードサービス 救援要請件数

<関東エリア降雪時>

降雪時、JAFのロードサービスの
救援要請は、急増しています。

	関東エリア計	前週比
降雪前週 3日間	5,997	
降雪 3日間	7,706	128%

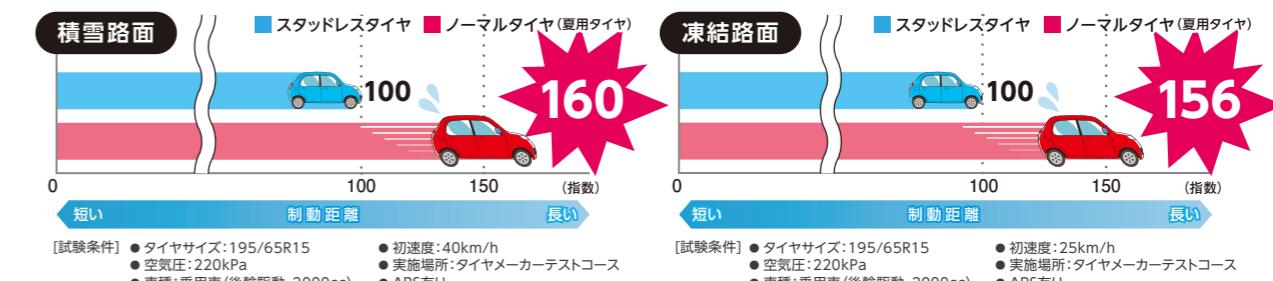
データ提供元:一般社団法人 日本自動車連盟
降雪前週3日間:2024年1月29日~31日
降雪3日間:2024年2月5日~7日



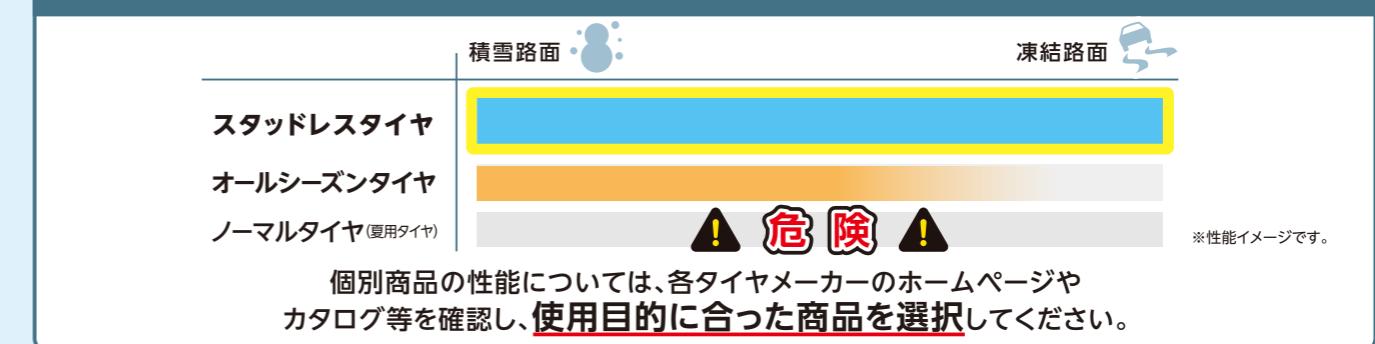
ノーマルタイヤ(夏用タイヤ)のままでは、制動距離が長くなり危険

スタッドレスタイヤとノーマルタイヤ(夏用タイヤ)の制動距離指数

<スタッドレスタイヤでの制動距離を100として指数表示し、指数が大きい方が制動距離が長いことを示す>



路面状況と各タイヤの性能イメージ



個別商品の性能については、各タイヤメーカーのホームページや
カタログ等を確認し、使用目的に合った商品を選択してください。

冬用タイヤの積雪または凍結路 走行時における溝の深さ使用限度

冬用タイヤの積雪または凍結路走行時に
おける溝の深さ使用限度は、
新品時の50% (プラットホーム露出) までです。

乗用車用タイヤ

