

日本自動車工業会 広報誌

jama magazine

Japan Automobile

Manufacturers Association

秋

JAMA Vol.60
AUTUMN 2026

「バイクの日2026」開催レポート

4タイプのライダー像で見た、 バイクの“今”

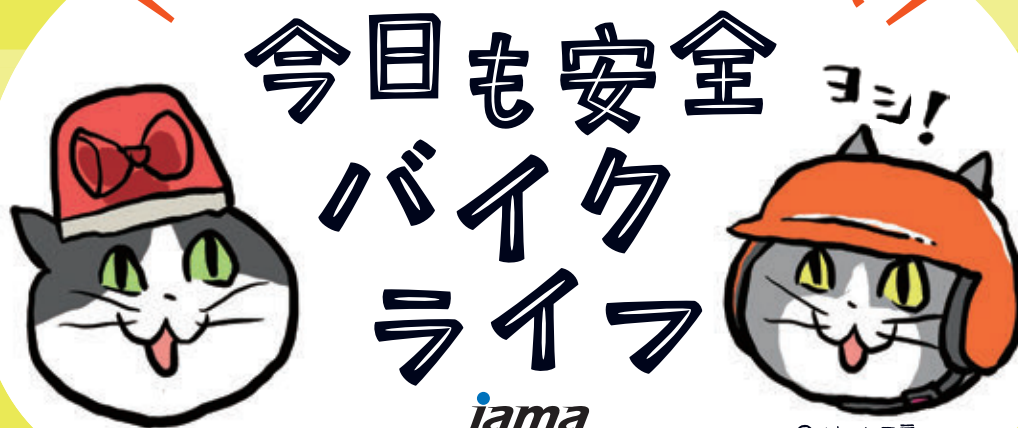
｜カレーで知る、自動車メーカーの個性

｜自技会「キッズエンジニア2026」開催！



サイズはピッタリ合っていますか？

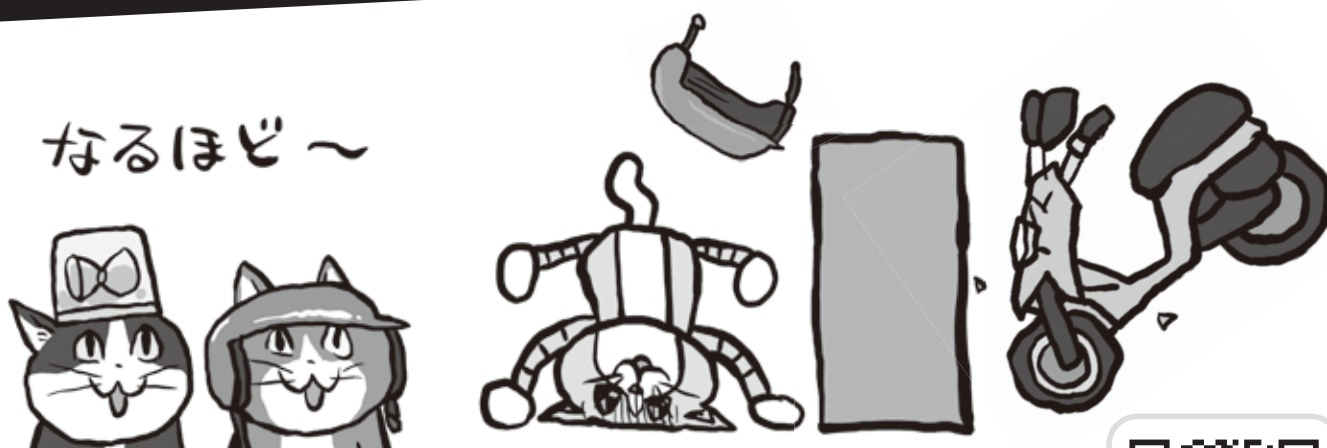
ヘルメットを正しくかぶって！



あごひきはしっかり締めていますか？

ヘルメットは正しくかぶらないと安全とはいえません！

なるほど～



仕事猫と学ぶヘルメットの正しいかぶり方はこちらから

一般
社団法人 日本自動車工業会

メットヨシ！





CONTENTS

- 04 「バイクの日2026」開催レポート
4タイプのライダー像で見た、バイクの“今”
- 07 「ジャパンモビリティショーBizweek 2026」
10月13～16日、幕張メッセで開催
- 08 カレーで知る、自動車メーカーの個性
①いすゞ自動車、スズキ、UDトラックス
- 10 カレーで知る、自動車メーカーの個性
②トヨタ、ホンダ
- 12 ミュージアムの歩き方 ③スズキ歴史館
- 15 ミュージアムの歩き方 ④スバルビジターセンター
- 18 国内外レースで活躍する部品・用品メーカー
タイヤ、ホイール、ヘルメットを供給！
- 21 自技会「キッズエンジニア2026」開催！
小学生対象、モノづくりの楽しさ親子で体験
- 23 第97回都市対抗野球大会
～自動車メーカー野球部が力戦奮闘～
- 26 8月開催！学生フォーミュラ2026
次世代担うエンジニア育成へメーカーが支援
- 30 編集後記 あの中を追いかけて

- 1 スバルビジターセンターにならぶ往年の名車たち
- 2 ヤマハ発動機が技術協力した千葉大学のフォーミュラカー
- 3 【第97回都市対抗野球大会】Honda×三菱自動車岡崎の熱戦
- 4 トヨタ博物館カレー6種（レトルト）

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/>

「バイクの日2026」開催レポート

4タイプのライダー像で見た、バイクの“今”

2026年8月19日(水)、東京・秋葉原のUDX2F「アキバ・スクエア」にて『8月19日はバイクの日 HAVE A BIKE DAY』が開催されました。今年は「潜在的ライダー」「実用派ライダー」「求道派ライダー」「リターンライダー」という4タイプのライダー像を軸にした展示・ステージ構成が特徴で、家族連れから仕事帰りの社会人まで幅広い層が来場しました。来場者数は約3,900名に達し、前年比約160%を記録。会場は最後まで多くの来場者の熱気に包まれていました。

鈴鹿8時間耐久ロードレース参戦マシンや新基準原付モデルの展示に加え、警視庁の白バイ展示・跨り体験、昼から夜まで展開されたトークステージなど、多彩なプログラムで賑わった「バイクの日」の模様をお届けします。

この記事は自工会二輪車委員会によるサウンドメディア「MOTOINFO」の転載です。<https://motoinfo.jama.or.jp/>

来場者数6割増で大盛り上がり。今年の見どころ

18回目を迎えた「バイクの日」。昨年に続き、今年も開催時間を20時まで延長。前年の約2,400名を大きく上回る約3,900名(前年比約160%)が来場し、これまで以上の熱気に包まれた一日となりました。

今年の展示・ステージ構成の軸となったのは、「潜在的ライダー」「実用派ライダー」「求道派ライダー」「リターンライダー」という4タイプのライダー像です。これからバイクに乗ってみたい人、普段から日常の足としてバイクを活用する人、バイクそのものを現役で楽しんでいる人、過去にバイクに乗っていて今は乗っていないがバイク愛が再び目覚めた人。会場の展示エリアはこの4つの視点を軸に構成され、トークステージもそれぞれの層に向けた幅広いテーマで行われました。



会場には鈴鹿8時間耐久ロードレースの参戦マシンや新基準原付、警視庁の白バイ展示・跨り体験コーナーのほか、ヘルメット&プロテクターの試着体験や、埼玉県小鹿野町・静岡県浜松市・東京都などによる自治体PRブースも設けられました。イベント当日は開場前から来場者の列が伸び、注目度の高さがうかがえました。

時間帯によって、会場の空気も表情を変えていきました。開場直後はバイクで駆けつけたライダーの姿が目立ち、時間

が進むにつれてファミリー層や観光客で賑わいを見せました。

さらに夕方以降になると仕事帰りのビジネスパーソン姿が増えていきました。秋葉原という土地柄も相まって、来場者層の移り変わりそのものが今年の「バイクの日」を象徴する光景となりました。

展示ブース紹介

4タイプのライダー像に沿った展示エリア

会場の展示エリアは、ステージ同様に4タイプのライダー像に沿って構成されていました。

「はじめの一步におすすめのモデル展示」エリアには、これからバイクに乗ってみたい人や運転に不安がある人にも勧めやすいエントリーモデルとして、ヤマハ「XSR155」やEクラッチ搭載のホンダ「Rebel 250 E-Clutch」、スズキ「ジクサーSF250」などが並びました。

「新しい道が開く! モデル展示」エリアには、通勤・通学から週末ツーリングまで対応するモデルとして、カワサキ「KLX230 SHERPA」などオフロードテイストの車両が展示されました。

「リターンでも安心! ゆったり乗れるモデル展示」エリアには、スズキ「GSX-8TT」やホンダ「CBR400R FOUR E-Clutch」など、久しぶりにバイクへ戻るリターンライダーが、再び走る楽しさを感じられるモデルが並びました。

一方、「三度の飯よりバイクが好き! バイク好きの心をくすぐるバイク展示」エリアには、スズキ「GSX-R1000R」やホンダ「CB1000F」など、バイクそのものを深く楽しんでいる求道派ライダー向けの車種が展示されました。



4タイプ別の展示車種

タイプ	カワサキ	スズキ	ホンダ	ヤマハ
潜在的ライダー	W230	ジクサー-SF250	レブル250 E-Clutch	XSR155
実用派ライダー	KLX230 SHERPA	アドレス125	CUV e:	AEROX
求道派ライダー	Ninja ZX-10R	GSX-R1000R	CB1000F	YZF-R7
リターンライダー	Z900RS Black Ball Edition	GSX-8TT	CBR400R FOUR E-Clutch	XSR900 GP



鈴鹿8時間耐久ロードレース参戦マシン

会場入口のひとときわ目を引く場所には、2026年7月の鈴鹿8時間耐久ロードレースに参戦した国内4メーカーのレースマシンが展示されました。

- Ninja ZX-10R(Kawasaki Plaza Racing Team)
- GSX-R1000R(チームスズキCNチャレンジ)
- CBR1000RR-R FIREBLADE SP(Honda HRC)
- YZF-R1(YAMAHA FACTORY RACING TEAM)

過酷なレースを戦い抜いたモデルを間近で見られるとあって、多くのバイクファンが足を止めていました。



新基準原付コーナー

隣接する新基準原付コーナーには、ホンダ「スーパーカブ110 Lite」とヤマハ「JOG ONE」が展示され、新基準原付という選択肢を、来場者は実際にまたがりながら確かめていました。



体験コーナーと自治体PRブース

警視庁協力による白バイ展示・跨り体験では、2025年春に導入された「NT1100P」や、電動白バイ「WN7」も披露され、普段は近くで見られない白バイの実車に、来場者は写真や動画を撮りながら見入っていました。

ヘルメット&プロテクターの試着体験コーナーでは、大手メーカーのヘルメットやエアバッグベストを実際に着用し、質感を確かめる来場者の姿も見られました。

このほか、日本二輪車普及安全協会による「ジャパンライダーズ」PRブース、都内オートバイ駐車場マップやEVバイク普及の取り組みを紹介する東京都PRブース、そしてホンダ・ヤマハ・スズキの3メーカーが創業した「バイクのふるさと」を掲げる静岡県浜松市、ライダーを歓迎する町づくりに取り組む埼玉県小鹿野町といった、自治体PRブースも軒を連ねました。



トークショー・ステージ

トライアルデモ&オープニング(14:30~)

14時30分、電動トライアルバイクによるデモンストレーションでステージプログラムが幕を開けました。全日本トライアル選手権国際A級スーパークラス(IAS)トップライダー・氏川政哉選手が繰り出す高度なバランステクニックに、会場からは大きな歓声が上がりました。

続くオープニングステージでは、主催者を代表して一般社団法人 日本自動車工業会 副会長兼 二輪車委員会委員長の設楽 元文が挨拶を行いました。今夏発生した熊本地震や千葉の豪雨災害の犠牲者への哀悼と、被災者へのお見舞いを述べたのち、業界の最新トピックとして2025年4月から始まった新基準原付制度に触れ、「従来の50ccと比べてトルクもあり走りやすい」「新たな選択肢が増えた」といった想定以上の反響を得ていることを紹介しました。さらに、小型二輪・軽二輪を対象としたバイクの希望ナンバー制度について、10月19日から申込受付が始まることにも言及しました。

続いて内閣府や警視庁交通部などの来賓が紹介され、警視庁 交通部 交通総務課長が都内の二輪車事故の特徴として、通勤時間帯や右折車と直進車の事故(以下、右直事故)の多さを説明し、安全運転の徹底を呼びかけました。

さらに、会場には自工会 会長 佐藤 恒治の姿もあり、来場者の層や催しの一つひとつに強い関心を寄せながら、スタッフや来場者の声に熱心に耳を傾ける様子が見られました。

ステージは、警視庁のマスコット「ピーボくん」も登場するクイーンスターズの交通安全啓発コーナーへ。クイズ形式で右直事故の錯視や中心視野の話が紹介され、最後は来場者全員で「目指そう、グッドライダー」の掛け声で締めくくられました。あわせて上映された東京都・小池百合子知事のビデオメッセージでは、都内駐車場の拡充やEVバイク購入補助といった行政の支援策が紹介されました。

トークステージ 1

地球を遊び尽くせ！トップライダーとOff1.jp編集長が語るオフロード最高峰の世界

トークステージは日中から夜にかけてほぼ途切れることなく行われ、会場を盛り上げました。1本目には、2026年のダカール・ラリーを完走した藤原 慎也選手と、オフロードバイク専門メディアOff1.jp編集長の稲垣 正倫氏が登壇。ダカール・ラリーを戦い抜くために必要なスキルや大会中に起きた裏話、さらには藤原選手が手がけるトライアルの大会「City Trial Japan(シティトライアルジャパン)」の見どころも語られ、来場者は熱心に耳を傾けていました。



トークステージ 2

バイク有識者が語る！ライダーを守る最新技術の全て

2本目のトークステージには、元GPライダーでアパレルブランド「56 design」を手がける中野 真矢氏、ジャパンライダーズ・アンバサダーの平嶋 夏海さん、タレントの木村 亜美さん、そして小川 勤氏が登壇。コーナリングABSやトラクションコントロール、アダプティブクルーズコントロール(ACC)といった電子制御技術について語り合いました。ステージ後半には、RSタイチの公道専用エアバッグベスト「T-SABE」も紹介されました。衝突や転倒を検知してから約0.049秒でエアバッグの展開が完了するレスポンスの早さも披露され、ゲストと来場者が安全装備の進化を体感しました。

トークステージ 3

いつもの街が、もっと輝く。日常をアップデートする『バイク×ライフスタイル』新提案

3本目のトークステージは、タレントの伊藤 愛真さん、モータースポーツインフルエンサーの木村 亜美さん、そして中野 真矢氏が再登壇し、買い物やツーリングなど日常にバイクを取り入れる楽しみ方を語りました。ステージで紹介された車両は、会場に実際に展示され、来場者が直接見て・またがれる仕掛けとなっていました。

トークステージ 4

あの頃とは違う！令和の『カッコいい』を作るライディングマナー・アップデート

最後のトークステージには、1980年式Z1000 Mk.IIを愛車に持つタレントのユージさん、平嶋 夏海さん、そしてモータージャーナリストの柏 秀樹氏が登壇。ドライブレコーダー普及時代のあおり運転・あおられ運転への向き合い方、道の駅での騒音・駐車マナー、そして「うまいライダー」ではなく「憧れられるライダー」であることの大切さなど、令和の時代に合わ



せたライディングマナーが約40分にわたって語り合われました。柏氏の「ジェントルな運転は、道の真ん中を安定して走ることから生まれる」という言葉に、大きくうなずく来場者の姿も見られました。

抽選会

ステージの合間には、豪華景品が当たる抽選会が2回にわたって開催されました。進行はジャパンライダーズ・アンバサダーの平嶋夏海さんとユージさんが担当し、当選者にはカワサキ・スズキ・ホンダ・ヤマハの国内4メーカーが提供した、刺しゅう入りTシャツやタオル、トートバッグ、マグカップなどのオリジナルグッズが渡され、盛り上がりを見せました。

最後に登壇者と来場者による記念撮影が行われ、ステージプログラムは終了。「バイクの日2026」は幕を閉じました。

今年の「バイクの日」を振り返ると、電動白バイ「WN7」や新基準原付紹介コーナーの新設など、業界の最新動向を映すアップデートが随所に見られました。来場者数も前年を大きく上回り、会場の熱気からもバイクへの関心の高さがうかがえました。

新基準原付や希望ナンバー制度、電動化の進展、そして時代に合わせて変化するライディングマナー。そうした2026年のバイクを取り巻く新たな動きを、「潜在的ライダー」「実用派ライダー」「求道派ライダー」「リターンライダー」という4つの視点から幅広い層へ届けた今回の「バイクの日」。バイクにすでに乗っている人はもちろん、これから乗る人、もう一度乗りたい人まで、それぞれの立場からバイクとの新しい接点を見つけられる一日となりました。





Japan
Mobility
Show
Bizweek 2026

Transformation
- 企業が、産業が、そして社会が変わる -

あなたが動けば、世界が動く。
Your move moves the world.

会期 2026.10.13^{Tue} - 10.16^{Fri}

「ジャパンモビリティショー-Bizweek 2026」開催 10月13～16日、幕張メッセで

自工会は10月13～16日、千葉県の幕張メッセで「Japan Mobility Show Bizweek 2026」(JMS Biz)を開催します。2回目の開催である今回も、電子情報技術産業協会(JEITA)が主催する「CEATEC」と併催になります。

JMS Biz は、2024年から隔年で開催しているモビリティ関連企業と次世代を担うスタートアップや様々な産業の事業会社が集まり、新たな価値やアイデアを生み出す共創を目的としたイベントです。2026年は7つの「MOVE」を共創テーマに、従来以上にモビリティの活用領域を広げ、「人」や「モノ」の移動だけにとどまらない、社会を動かす様々な挑戦や取り組みを生み出し、社会実装への可能性を高めます。

会場全体を4つのZONEに分け、産業を超えた企業、スタートアップ、研究機関などが混在する形でブース出展し、共創機会の創出を図ります。

ZONE1 「滞らないシステムで、広がる安心。」

供給網・交通・物流を一体で捉え、平時の効率と有事のレジリエンスを両立する「止めない社会システム」をテーマとしています。重要資源・部品の安全保障、自動運転、共同物流プラットフォームに関連する取り組みが集結します。

ZONE2 「環境も経済も、ともに良い方へ。」

マルチパスウェイの社会実装とサプライチェーン全体での競争力向上をテーマとしています。走行中無線給電・水素大動脈構想・カーボンニュートラル燃料・共同物流標準プラットフォームに関連する取り組みが集結します。

ZONE3 「テクノロジーとともに、人がもっと人らしく。」

サーキュラーエコノミーの仕組みづくりと人材基盤の強化をテーマとしています。電池・素材の資源循環、AI・ロボティクスを活用した人材基盤強化に関連する取り組みが集結します。

ZONE4 「人もモノもデータも、すべてがシームレスに。」

マルチパスウェイの社会実装と自動運転を前提とした交通システム確立をテーマとしています。インフラ協調型自動運転の共通「型」の構築、地域交通・物流・エネルギーの統合に関連する取り組みが集結します。

開催初日の10月13日には、自工会の佐藤会長とJEITAの新野会長が登場し、「日本の未来社会に向けて」をテーマに対談。モビリティとデジタルテクノロジーの進化がもたらす未来社会の姿や、日本の産業競争力の強化に向けた展望について語る予定です。

Japan Mobility Show Bizweekには、8月27日時点で海外14社を含む215社が出展。出展企業の約60%が初出展となり、AI(人工知能)や宇宙関連など幅広い分野に加えて、共創のハブなるコンソーシアムも新たに出演します。

自工会会員企業による合同展示も実施。自工会「新7つの課題」に紐づくモビリティ産業が解決を目指している課題について、既に行っている取り組みやこれから行っていく取り組みなどを展示するほか、目指している未来社会について来場者にわかりやすく展示します。



カレーで知る、自動車メーカーの個性

① いすゞ自動車、スズキ、UDトラックス

自動車メーカーのオリジナルカレーをご存じでしょうか。日本のメーカーでは5社がレトルトカレーを販売しています。「カレーで知る、自動車メーカーの個性」シリーズは2回にわたり、商品化された背景やコンセプトの紹介、値段や購入方法などを紹介します。第1回は、いすゞ自動車、スズキ、UDトラックスのカレーです。

いすゞ自動車

—「いすゞのトラック」のパッケージ

いすゞ自動車のレトルトカレーの商品化は2023年、グループ企業のUDトラックスがジャパンモビリティショーで販売したカレーが来場者に好評だったことがきっかけで検討が始まりました。2025年の同ショーでの発売を目標に、約2年間かけて商品化計画を練り、開発に取り組みました。

当初は、シチューや牛丼、スープなどカレー以外の食品も候補に挙がりましたが、最終的に▽自社の拠点多い神奈川県にちなんだ商品であること▽パッケージでも「いすゞらしさ」を表現できることなどを勘案し、レトルトカレーに決まりました。「神奈川県らしさ」と「トラックの世界観」の融合、イベントや「いすゞプラザ」で顧客との新たな接点になる商品を目指し、担当グループを作って開発。目標だったジャパンモビリティショー2025では、1箱に2個のレトルトカレーが入ったパッケージ約700セットを販売しました。

—“荷台”から出てくるカレー

パッケージにはサプライズがあります。トラック模型風の箱ですが、その荷台部分が引き出しになっていて、中にカレーが2つ入っているのです。箱は丈夫な紙でできていて、カレーもしっかり固定されて動きません。食べ終わった後も小物入れとして使えます。さすが、商用車づくりで堅牢(けんろう)性を大切にしたいいすゞ自動車の「使う人のことを考え抜く姿勢」を感じます。

まさに、いすゞ自動車の経営理念体系「ISUZU ID」で掲げる「安心×斬新」がコンセプトのカレー2種。1つは「安心」の味といえる王道の欧風カレー。もう1つは「斬新」の表現として神奈川県らしさを意識した家系カレー。麺と合わせても楽しめるような濃厚な味わいのカレーです。いずれも商品名に「横浜」がついていて、「横浜ハイカラビーフカレー」と「横浜家系カレー」と名付けられています。

開発時にこだわった「いすゞらしさ」を追求するあまり、2種をパッケージに収めたセット売りで生産コストが上がってしまい、販売価格の調整に苦戦したといえます。しかし今では、「珍しくて面白い」、「箱がかわいい」などの声が届き、取引先向けのお土産としても活用されています。



▲いすゞプラザで販売されているレトルトカレー

2種のカレーを試食

●横浜ハイカラビーフカレー



まずは欧風カレーから。“王道”らしく福神漬けとラッキョウを添えしました。野菜が溶け込んだ濃厚なルーに牛肉とマッシュルーム。文明開化前の横浜港に到来したカレーを思わせるデミソース風のレトロな黒いカレーです。白米との相性は抜群で、老舗の洋食屋さんで食べている気分を味わうことができました。

●横浜家系カレー



家系カレーのパッケージには「鶏ガラスープを混ぜて中華麺と合わせる」という食べ方が紹介されています。これをヒントに和風だしを加えてうどんをつけて食べてみました。豚骨醤油スープの横浜家系ラーメンを思わせるつけ汁がよくからみ、濃厚なカレーうどんになりました。

いすゞプラザで販売中

いすゞ自動車のトラック型パッケージ入りカレー2個セットは、神奈川県藤沢市のいすゞプラザのグッズ販売コーナーで購入できます。価格は1,800円(税込み)。

スズキ

一発端はスズキの社員食堂

スズキは世界最大のベジタリアン国家と言われるインドで大きなビジネスを展開しているメーカーです。インド出身の従業員も多く働いており、各拠点の社員食堂では40年以上にわたり従業員の食環境に対応。2010年ごろにベジタリアン料理、2024年には乳製品・動物性材料を使用しない本格的インドベジタリアン料理の提供を始めました。

社員食堂で提供するために開発したベジタリアン料理がおいしくできたので、「企業ミュージアム『スズキ歴史館』のお土産として日本中に届けられないか」となり、レトルトカレーの開発に挑むことになりました。同じ静岡県浜松市で150年以上にわたり食を起点にさまざまな事業を展開している老舗企業「鳥善」にレトルト化を打診し、レシピ開発を依頼しました。

鳥善はインド料理店ではありませんが、食品製造事業ではグローバル基準のベジミールキットも開発しています。しかし、レトルトカレーの開発には苦労もありました。レトルト食品は高温で加熱処理をする必要があるため、スパイスの味が飛んでしまう、具材が溶けてしまうなどの課題があり、解決に時間がかかりました。研究を重ねた結果、豆や野菜で奥深い味わいのあるルーに大きな具材が入った「スズキ食堂」のレトルトカレーが完成。社員食堂で提供している献立を再現し、2025年6月に発売となりました。現時点で味は5種類あります。

- ①青葉ムングダール(辛さ1)=緑豆の皮をむいた黄ムング豆と小松菜を合わせた北インドの煮込み料理。
- ②トマトレンズダール(辛さ2)=栄養豊富なレンズ豆をトマトと合わせた北インドの煮込み料理。2種のパッケージあり。
- ③大根サンバル(辛さ3)=大根、ニンジン、トウモロコシを使った南インドの煮込み料理で、タマリンドの酸味が特徴。
- ④茶ひよこ豆マサラ(辛さ4)=タンパク質豊富な皮付きの茶ひよこ豆をじっくり炒めた玉ねぎと合わせた北インドの煮込み料理。
- ⑤南瓜サンバル(辛さ2)=トウモロコシとカボチャをベースにした南インドの煮込み料理。最新作。



▲スズキ食堂のレトルトカレー



2種のカレーを試食

●トマトレンズダール



1つ目は「トマトレンズダール」。中東発祥でひよこ豆をペースト状にしたフランス定番のおつまみ「フムス」の食感に似た、優しい口当たりでした。レンズ豆とトマトがベースでニンニクの香りがするので、食欲をそそります。万願寺唐辛子とトマトを焼いて真ん中に添えました。

●南瓜サンバル



2つ目は「南瓜サンバル」で、スズキ食堂で一番新しい商品です。南瓜(カボチャ)とニンジンがゴロゴロ入っていて、インドのキマメがコクを出すいい仕事をしています。程よい辛さにカボチャの甘味が混ざり合い、深い味わいの一品でした。カボチャと相性がいいレーズンを白米に乗せました。

一パッケージデザインは自動車と同じ工程？

パッケージにも手間がかかっています。制作の過程が本業の製品デザインと同じで、四輪デザインを担当しているデザイナーがデザインし、社内でプレゼンして選ばれたものをブラッシュアップしていくというプロセスでした。パッケージカラーも味のイメージから選定しています。

スズキ歴史館には①～④をまとめたパッケージが販売されています。箱の横部分の絵がつながっていて、束ねている帯には鈴木俊宏社長と先代社長の故鈴木修相談役の似顔絵が描かれています。

中味もパッケージもスズキのもの作り精神が注ぎ込まれたレトルトカレーと感じます。そこには、関係が深いインドについて「食文化を通じて日本人に理解してほしい」という思いが詰まっています。レトルトカレーというより「レトルトインド料理」なのかもしれません。

スズキ歴史館などで販売中

スズキ食堂のレトルトカレーは、インターネット通販サイト「S-MALL」と静岡県浜松市のスズキ歴史館1階にある「S-MALLスズキ歴史館ショップ」で購入できます。価格は1個918円(税込み)。ジャパンモビリティショーやオートサロン、モーターサイクルショーなどの出展ブースでも販売しています。

UDトラックス

UDトラックスのビーフカレー▶

一「地域貢献」の思いが詰まったカレー

材木を積んだ懐かしいフロントマスクのトラックが描かれた、レトロで力強い印象のパッケージ。「UDトラックスのビーフカレー」は異色の存在感を放っています。

2010年、グローバルブランドである「UD」を冠した現在の社名「UDトラックス」が誕生しました。これを機に、1962年から続く埼玉県の上尾工場の地域貢献のため地元企業と連携したオリジナル商品の考案が始まりました。カレーもその1つで、工場からほど近くのスパイス専門メーカー「井上スパイス工業」とのコラボレーションによるものです。

カレーのほかに、まんじゅうやせんべい、ドリップコーヒーも作りました。いずれも非売品で、イベントでの配布や販売、営業社員の土産などに活用しています。同市などが主催する市民マラソン「上尾シティハーフマラソン大会」では参加者にドリップコーヒーを配布しました。ビーフカレーは、2023年のジャパンモビリティショーの自社ブースで販売(税込1080円)し、大好評でした。

一17種類のスパイスをミックス

カレーの中身は、井上スパイス工業が販売している「スパイスカレー ビーフ」です。カレーによく使われるスパイス、グリーンカルダモンの3～4倍の大きさのビッグカルダモンなど17種類のスパイスを合わせています。パンチのある香りが立って風味豊かな味わいを引き出し、パッケージには「スパイス専門メーカーが奏でる17種類のスパイスの交響楽」と「スパイス自慢」とも言えるキャッチコピーが書かれています。

一「ミンセイ 6TW12」

パッケージに描かれているトラックは、同社の前身である「民生デイズル工業」が1960年に発売した名車「ミンセイ 6TW12」。高層ビルやダムなどの建設現場で活躍しました。戦後の長距離物流に役立ち、日本の高度経済成長を支えた功績が評価され、2025年度に「日本自動車殿堂 歴史遺産車」に選定されました。



1種のカレーを試食

●ビーフカレー



スパイス専門メーカーが作ったことを打ち出しているだけあって、ルーを口にするとスパイスの立体感のような味を感じます。もちろん、17種類のスパイスを1つずつ感じることはできませんが、赤ワインも使って奥深い風味を大切に「スパイシーなのにマイルド」という感覚に満たされます。皿に盛り付けると、大きな牛肉の塊がルーから顔を出します。すくうとカレー Spoon ほどの大きさで、柔らかくてホロホロしています。牛肉を崩して白米、ルーと一緒にほおばることができました。



▲トヨタ博物館カレー6種



カレーで知る自動車メーカーの個性

② トヨタ、ホンダ

トヨタ自動車

レストランの看板メニュー

愛知県長久手市にあるトヨタ自動車のミュージアム「トヨタ博物館」。クルマ館の1階にあるミュージアムレストラン「AVIEW」のメニューにカレーが3種あります。ビーフカレー辛口、同甘口、チキンカレー。1989年当時の文化施設の食堂は軽食が一般的だった時代に、一線を画した「ミュージアムレストラン構想」が生まれ、「ゆったりくつろげる空間で本格的な洋食を提供したい」と自然光を大きく取りこむテラス風のレストランを設計。一流ホテルからシェフを招き一切妥協しないメニューづくりがスタートしました。その看板メニューとして誕生したのが「トヨタ博物館カレー（ビーフカレー）」です。

レストランで提供されるカレーはご飯が自動車の形に型抜きされていて、その周りにカレーが盛り付けられています。

一評判のカレーをお土産に「レトルトカレーへの挑戦」

当時会長であった豊田英二氏が来館の際に好んで召し上がることが噂となり、「評判の博物館カレーをお土産にできないか」と商品化が持ち上がりました。

しかし開発は簡単ではありませんでした。一般的なレトルト製法では、レストランの味を再現するのは至難の業でした。レトルト工場で試行錯誤の末、「洋食の基本」「厳選素材」「手間を惜しまず」、かたすぎずやわらかすぎない肉の存在感と深いコクのあるレストランに近い味のカレーが完成し、1995年に商品化。その後、種類も増やしていきました。

現在販売されているカレーは6種類で、パッケージに「トヨタらしさ」があふれていて、往年の名車が印刷されています。

- | | |
|----------------------------------|---------------------------------|
| ① ビーフカレー辛口⇒トヨタ AA型乗用車(1936年) | ④ ポークカレー⇒トヨタ パブリカ UP10型(1961年) |
| ② ビーフカレー甘口⇒トヨタ クラウン RS-L型(1958年) | ⑤ 野菜カレー⇒トヨタ プリウス(1997年) |
| ③ チキンカレー⇒トヨタ 2000GT MF10型(1968年) | ⑥ バターチキンカレー⇒トヨタ セリカTA22型(1970年) |

各名車の写真の下には2つのメーターが描かれています。1つは辛さを示すメーターでもう1つはカロリーメーター。辛さは10段階で、カロリーは400キロカロリーまでメーターがあります。



関連施設の ショップと オンラインで販売中

トヨタ博物館カレーは、トヨタ博物館、トヨタ会館（豊田市）、トヨタ産業技術記念館（名古屋市）およびトヨタ博物館のオンラインショップで購入できます。

- 各カレー1個 540円（消費税込み）
- 贈答用のグルメセット3個（ビーフ辛口、ポーク、チキン） 1,706円（同）
- 同6個（全6種） 3,369円（同）年間約30万食以上販売しています。



2種のカレーを試食

●ビーフカレー辛口



まず、レストラン開店当初から提供されている王道のビーフカレー辛口。レトルト商品化のきっかけとなったカレーだけあって、安定感抜群の味わいです。辛口といっても、コクのあるうま味が前面に出ていて「辛い～」という印象ではありません。ルウの滑らかさがちょっと懐かしく、レトロなカレー皿に盛りつけたのは正解でした。

●野菜カレー



次に、野菜カレーを試食。ルウには動物油脂が使われているものの、6種の中で最も低い157キロカロリーとヘルシーな仕上がりです。野菜を引き立てるバターライスを炊いてレーズンをトッピングしました。ルウには野菜カレーとは思えないコクとうま味が凝縮されており、食が進みます。ガーリックトーストとも合うと思いました。

本田技研工業

「スパイスカレー専門店「プレリュー堂」が出現！

2025年12月、東京都渋谷区にホンダが企画したスパイスカレー専門店「プレリュー堂」が出現しました。同年9月の新型クーペ「プレリウド」の発売を記念したイベントとして期間限定でオープンし、プレリウドにホンダ車として初めて採用した制御技術「Honda S+Shift(エスプラスシフト)」と3つのドライブモード(SPORT、GT、COMFORT)を組み合わせた6つの異なる走りをスパイスで表現したカレーを提供しました。商品化にあたっては、このコンセプトを受け継ぎながら内容を再構成。ポークカレーと3つのスパイスがセットになっていて、ベースとなるカレーを3回「味変」でき、計4つの味を楽しめる逸品です。

スパイス料理研究家の一条もんこさんが商品開発を担当し、PRELUDEのパワートレーン開発責任者が監修しました。一条さんはプレリウドに試乗し、その体験からの着想を開発に反映。若手社員の意見も取り入れて試作を重ねたといいます。

「家庭でも走りの味を」の声に応じて商品化

プレリュー堂にはイベント期間の4日間に1000人以上が来店し、1200食が完売しました。来場者の評判も高く、「商品化してほしい」という声が多く寄せられました。そこで、レトルトカレー「**プレリュー堂スパイスポークカレー**」を商品化し、2026年4月から**Honda公式ECサイト**で販売しています。スプーンにプレリウドの影が乗ったデザインのパッケージにレトルトカレーとスパイス3袋が入って1,200円(消費税込み)。

「4つの味が表現する“走り”」(パッケージより)

- ①「GT」ポークカレー(スパイスなし、辛さ1)=トマトの酸味と、粗く挽いたクミンとコリアンダーでフレッシュな香りに。のびやかで爽快な走りを表現しました。
- ②「GT×ホンダ エスプラスシフト」(辛さ2)=コリアンダーを強調し、柑橘系のフレーバーを引き立たせて爽快感ある香りに。長距離でも快適さが続く乗り心地を表現しました。
- ③「SPORT×ホンダ エスプラスシフト」(辛さ3)=花椒(ホアジャオ)とチリペッパーを混ぜて粗挽きにすることで、麻辣のようなやみつきになる辛さと、華やかな香りに。ワイルドで魅力的な昂(たかぶ)る走りを表現しました。
- ④「COMFORT×ホンダ エスプラスシフト」(辛さ1)=フェンネル特有の爽快感と甘苦い香りが特徴。大事な人を隣に乘せて走のような上品でリラックスできる乗り心地を表現しました。



▲期間限定で渋谷に開店した「プレリュー堂」

「企画と開発には秘話も」

ホンダの各事業所では、社員食堂で提供される金曜のカレーうどんが有名で、事業所によって味が異なります。プレリウドの発売記念でカレーを開発することになった発端には、少なからずカレーうどんの存在がありました。

当初の開発コンセプトに「スパイス」というキーワードがあり、「多くの人が受け入れられるものを作りたい」としてコーヒーなどの飲料も検討されました。しかし、「飲料ではインパクトがない」、「車に乗りたくなくなる刺激が足りない」などの意見があり、「本気の味のカレーに」という方向になりました。

プレリウドに搭載された新技術「Honda S+ Shift」は今後、ハイブリッド車に採用されていくといわれています。カレーの企画担当者は、「人の五感のうち、触覚、聴覚、視覚は車で、残る味覚と嗅覚をカレーで満たすことができれば」と話しています。



▲開発を監修した一条もんこさん

1種のカレーを試食

●プレリュー堂 スパイスポークカレー



ベースのGTポークカレーは、心地よいトマトの酸味が印象的です。基本のスパイスも感じられ、すりおろしたような野菜のうま味が白米によくからみます。同封の3つのスパイスは、辛さ1、2、3の順(COMFORT、GT、SPORT)で味変を体験。上品で爽やかな香り→柑橘系のフレーバー→しびれる花椒の辛さを楽しむことができました。

ミュージアムの歩き方

3 スズキ歴史館

自動車メーカーが社の歴史や技術、最新の製品などを展示する博物館(ミュージアム)を紹介するシリーズ。第3回は「スズキ歴史館」です。スズキ本社がある浜松市を訪ねました。

※記事中の展示やイベントは取材当時のもの



JR浜松駅から東海道本線で1駅の高塚駅で下車し、時折畑があるのどかな住宅地を歩いて約10分のところにスズキの本社があります。道路をはさんで向かい側にある建物がスズキの企業ミュージアム「スズキ歴史館」(SUZUKI PLAZA)です。

充実したショップ

入口の扉をくぐると受付があり、その後ろに広い店舗「S-MALLスズキ歴史館ショップ」があります。2025年10月にリニューアルされ、スズキのインターネット通販サイト「S-MALL」で販売している商品が並んでいます。スズキの祖業である織機の木組みをイメージして採用した地元浜松産の天竜材をふんだんに使っており、天竜ヒノキの棚には織物のエプロンやバッグなどのアパレル品や、バイクや自動車のフィギュア、オリジナルの湯飲みやレトルトカレーなどが並ぶほか、浜松の物産を紹介するコーナーも設けられています。

ずらりと並んだキーホルダーなどの小物「SUZUKI COLLECTION」の中に、

鈴木俊宏社長の写真がプリントされたアクリルスタンドを見つけました。JAPAN MOBILITY SHOW 2023で参考出品された「SUZU-RIDE」(スズライド)に新ユニフォーム姿で乗っている写真です。企業のショップの商品としては珍しいですが、鈴木社長が会社の顔として広く認識され、社内外での人気の高さがうかがえます。

開発・生産ゾーン

施設の2階は「クルマができるまで」を学ぶコースとなっており、開発ゾーンから見学しました。多くの小学生が社会科見学に訪れるため、子ども向けに分かりやすく展示されています。膨大な数のデザイン画からいくつかが選ばれ、「クレイモデル」と呼ばれる1/5～1/3サイズの粘土模型が作られ、さらにデザインが絞り込まれると実物大の模型が作られます。見学に来た子どもたちは、自動車のデザインが粘土で作られていることに驚くそうです。

生産ゾーンに進むと、3Dシアター「ファクトリーアドベンチャー」があります。

3Dメガネをかけ、溶接、プレスなどの製造工程を紹介する約10分間の映像は、立体的でリアルなうえ、椅子が振動するのでとても臨場感があります。

実際に工場見学に行ったような印象で、見学では入れないようなプレス機の中まで映されます。テーマパークさながらのシアターで、子どもたちに人気があります。

自動車生産の技術を解説

シアターを出ると、製造工程を見学するコーナーです。

まず、部品を製造する技術を紹介するエリア。エンジンのシリンダーブロックなど複雑な形をした部品を作るため溶かした金属を型に流し込んで形にする「^{ちゅうぞう}鋳造」、歯車など強い力がかかる部品生産で金属をたたいて形を作る「^{たんぞう}鍛造」、細かい歯車などのため金属を削って磨く「機械加工」、バンパーやグリルなどプラスチック製品の原料を溶かして液状にして金型に流す「樹脂成型」の順で紹介されています。





本物で見せる組み立てライン

組み立てラインの展示は実物大です。1台の車を作るためには約3万点もの部品が必要で、車のフレームにエンジンやタイヤなどが組み込まれていく様子を工場見学しながらのリアルな迫力で見ることができます。

組み立てラインの先にはスズキの国内工場と各工場で生産している製品が紹介されています。子ども向けに工場をめぐるスタンプラリーがあり、見学にきた小学生に人気があるそうです。

「海外拠点や地域を紹介

スズキは世界各国・地域に進出しており、海外にも多くの拠点があります。最大拠点であるインドやハンガリー、パキスタン、中国、台湾、フィリピン、インドネシア、タイ、ベトナム、ミャンマー、カンボジア、ラオスなど、それぞれの国について大型地球ディスプレイによって生活や文化が紹介されています。

遠州コーナーには、遠州出身の代表的な偉人が紹介されているほか、浜松周辺の産業や文化、浜松まつりのジオラマなどが展示されています。

創業から二輪、四輪開発まで

3階は、創業時から現在まで、スズキが歩んだ歴史の展示コーナーです。創業当時から変わらないスズキの「ものづくり」への情熱を感じることができます。

初代の鈴木道雄社長が発明した織機に始まり、戦後の復興期にその技術を活用して自動車産業へ進出して成長してきた歴史を、展示されている二輪車や四輪車などそれぞれの時代の「製品」が語ってくれます。

歴史を語る二輪車、四輪車

1952年のエンジン付き自転車「パワーフリー」や「コレダC O」、初の四輪車「スズライト S S」に始まり、高度経済成長期のマイカー時代に販売したオートバイの数々や軽トラック「スズライト キャリイ L 20」や「フロンテ360」など。1979年

に47万円という価格で社会を驚かせた「アルト」のコーナーでは、当時の時代を振り返ることができます。

「アルト47万円」誕生

女性の社会進出の流れを受けて1970年代に各メーカーは、いわゆる「2台目」となる軽自動車に力を入れました。低価格のモデルは50万円台半ばのものが多く、スズキは低価格競争に乗り出します。徹底的なコストカットに加え、当時軽自動車に課せられていた15.5%の物品税に目を付けたのです。ボディーは3ドアハッチバックでありながらリアシートを簡素にし、商用車登録ができるフロントシート優先の「軽ボンネットバン」とすることで課税を回避したのです。

アルトの宣伝のキャッチコピーは「アルト47万円」。イメージカラーを赤にして宣伝には、その時代を代表する女性タレントや俳優を起用しました。その結果、爆発的ヒットとなり、社の飛躍に貢献しました。





施設の担当者にインタビュー

スズキの歴史と未来を伝承するために作られた「スズキ歴史館」。そこには「アンバサダー」という約40人の案内人が登録されており、来場者に説明する役割を果たしています。その中の4人（渋谷豪人さん、森茂樹さん、市川里々奈さん、引馬智美さん）にスズキ歴史館について語っていただきました。

40人のアンバサダーを配置

スズキ歴史館は、社内外にスズキファンを増やすために作られました。織機を作ることから始まったスズキには、どん底にあった時期もあること、どんな思いでここまで成長し、どんな方向に進もうとしているのかを伝承しています。そして、社員や地元の方々に愛着を持ってほしい、次世代の子どもたちに楽しく学んでほしいという思いから「アンバサダー」という制度が誕生しました。

小学5年生の見学コースに

スズキ歴史館は2009年に開館し、2024年9月に来場者が100万人を突破、2025年度には10万人を超えました。歴代のオートバイが展示されているのでバイクファンの聖地となっており、インドや欧州、オーストラリアからの来場者も見られます。家族で来たお父さんやお母さんは、子どものころの車を懐かしんでいます。

また、小学5年生の社会科見学を引き受けており、2学期にあたる9～12月に約150校から約1万人の5年生が来場します。3Dシアターやロボットがドアを運ぶような組み立てエリアが人気で、県外の小学校からも見学に訪れます。

ぶれない「スズキのものづくり」精神

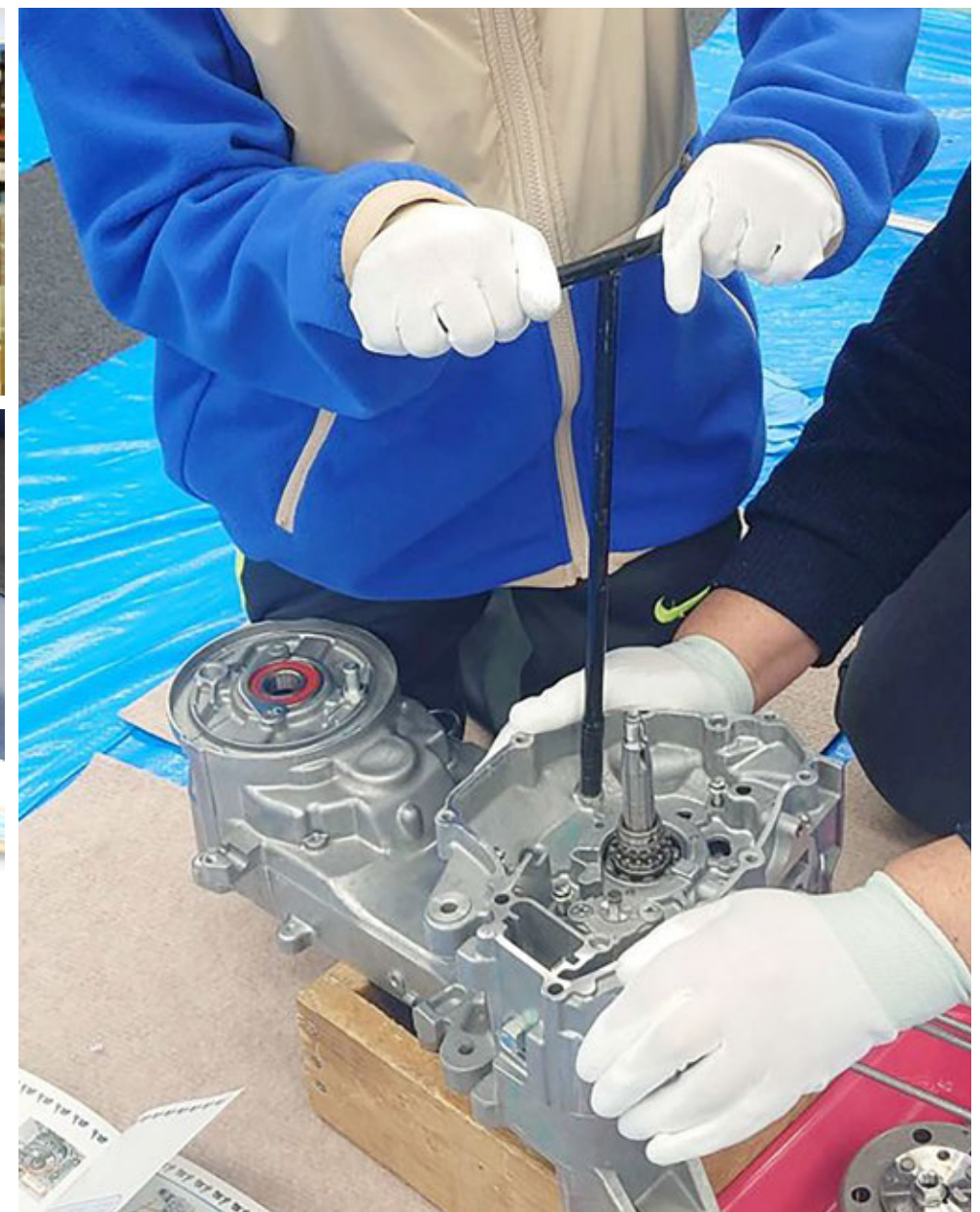
「お客様が欲しがっているものなら、どんなことをしても応えろ。頑張ればできるもんだ。」この言葉は、鈴木道雄・初代社長が新製品を開発する時の口癖でした。この精神は今も社員に浸透しており、「使っていただくお客様の立場になって製品を作る」という考え方につながっています。「スズキのものづくり」はこの思いに始まり、これからも変わりません。織機の鉄部分の加工技術をオートバイのエンジンや車体作りに生かし、今の業態に成長したのですから。



ものづくりイベントや祭りに一躍

社会科見学だけでなく、地域貢献として小学生を対象に夏休みや冬休み、春休みにもものづくりのイベントを実施しています。ミニ織機で織物を作ったりエンジンの分解を体験したり、車の不要品や海洋プラスチックを使ってキーホルダーやペンケースを作ったりします。

本社や各工場の敷地で開く秋祭りでは、オートバイにちなんで仮面ライダーや「戦隊もの」のショーの開催、社員による露店や製品の展示などを行っています。



ミュージアムの 歩き方

4 スバル ビジター センター

自動車メーカーが社の歴史や技術、最新の製品などを展示する博物館（ミュージアム）を紹介するシリーズ。第4回は「スバルビジターセンター」です。群馬県太田市にある株式会社SUBARU（以下、SUBARU）群馬製作所矢島工場を訪ねました。

※記事中の展示やイベントは取材当時のもの

東武伊勢崎線の浅草駅から特急りょうもうで約1時間30分。太田駅に到着すると、北口にSUBARU群馬製作所本工場の重厚なビルが目に入ります。スバルビジターセンターを敷地内に構える矢島工場は、駅から自動車で10分ほどの場所にあります。

本工場と矢島工場はいずれも主力完成車工場で、本工場はSUBARUの前身である中島飛行機の太田工場として開設されてから続く工場です。その住所は「太田市スバル町1-1」。もともとは東本町という町名でしたが、地域のPRに生かしたいという太田市の発案で2001年10月に改称されました。まさに「企業城下町」と言えるでしょう。ただ、スバル町は本工場の敷地だけで周辺の住所は今も東本町です。

自衛隊の練習機

スバルビジターセンターに到着して建物に入る前に目に留まるのが、紅白にペイントされた航空機です。1962年から2006年まで航空自衛隊のパイロットと航空管制官養成のために使われた模擬機「T-1 ジェット練習機『初鷹』」で、当時、富士重工業株式会社（現、SUBARU）が開発・製造した戦後初の国産ジェット機でした。



SUBARUの象徴的エントランス

建物に入ると広い空間があり、SUBARUの特長である「シンメトリカルAWD（4輪駆動システム）」とボクサーエンジン（水平対向エンジン）、そして航空機の翼をイメージしたオブジェが展示されています。100年を超える歴史と最新技術が一堂に会し、来場者を出迎えるエントランスは、まさにSUBARUの象徴です。

VRで工場見学

エントランスを抜けて広い会議室「オリエンテーションホール」に入りました。ここは、見学コースを映像などで説明する部屋であると同時にVR体験ルームになっています。一人ひとりが専用のゴーグルを取り付け、生産工場見学をVRで体験できます。プレスやボディー溶接組立、塗装、最終部品組立、完成検査の現場が立体的に現れ、実際の工場見学では不可能な至近距離から見ているような映像が目の前で展開されます。子どもたちは思わず手を出してつかもうとしたり、塗装の吹きかけをよけようとしたりするそうです。

名車たちがずらり並ぶ

オリエンテーションホールの奥には展示ホールがあり、往年の名車に会うことができます。最初に待っているのは1958年から69年に製造された「スバル360」。

当時は「テントウムシ」の愛称で親しまれた富士重工業初期の代表車で、家庭や個人の自動車「マイカー」の火付け役となりました。まさに、日本のモータリゼーションの幕開けを象徴する国民車ともいえる軽自動車でした。

スバル360には、航空機メーカーから引き継がれた技術が詰め込まれていました。量産では日本初のモノコックボディー（フレームレス構造）を採用。鋼板を薄くし、屋根を強化プラスチックにするなどで車内の空間確保と軽量化を図り、車重量385キロを実現した“驚異の作品”といえます。



※施設管理者のご協力のもと、特別な許可を得て撮影しています。

▲スバル360



△スバル1000



△レガシーツーリングワゴン



△インプレッサ ワールドラリーカー2000



△すばる1500

画期的な技術を初めて搭載した乗用車

SUBARU最大の特長である水平対向エンジン。ピストンが左右同時に水平に往復するためお互いに振動を打ち消し合い、滑らかでバランスが保たれます。さらにエンジン自体が平らで低く設計されているため、車体の低い位置に搭載することで車両の重心が低くなり、走行安定性が高まるという優れたものです。このエンジンを初めて搭載した車が、1966年に発売された「スバル1000」です。国産初の量産FF（フロントエンジン、前輪駆動）乗用車でもあり、当時はどのメーカーもFF車の量産化に成功していなかったことから、画期的な乗用車として注目されました。

社会インフラのために開発された4WD

国産初の乗用車タイプの4WD（四輪駆動車）を作ったのも富士重工業でした。1972年に発売された「スバルレオーネエステートバン4WD」は、それまでオフロードタイプの4WDしかなかった日本ではセンセーショナルなデビューとなりました。この車の誕生秘話は発売の4年前。東北電力から「積雪地での送電線保守作業用にスバル1000バンを4WD化してほしい」と依頼されたことです。



△スバルレオーネエステートバン4WD

最大の変革となった名車

名車展示のタイトルは「スバル 独創の系譜」。SUBARUの系譜の中で最も大きな変革となったのが1989年、「レガシーツーリングワゴン」の発売です。レガシィは全世界で販売される世界戦略車としてエンジン、サスペンションなど自動車のドライビングを徹底的に追及して完成した新型車で、4WDワゴンがある生活の楽しさを提案したことから「ワゴンブーム」を巻き起こした名車です。レガシィのシリーズは2025年3月までの36年間、SUBARUブランドをけん引し続けました。

産業遺産のバス

展示ホール一番奥に青とシルバーの鮮やかなツートンカラーのバスがあります。戦後の1949年、当時の富士産業が作った日本初の「フレームレス リアエンジンバス」で、東京都交通局に納品されました。1996年に産業考古学会から産業遺産に認定され、保存されています。

2000年WRC第14戦グレートブリテン優勝車

SUBARU車と聞いてラリーを思い浮かべる人は多いでしょう。2000年の世界ラリー選手権（WRC）でインプレッサが活躍した印象が強いからに違いありません。第14戦の最終戦グレートブリテンで、スバル・ワールド・ラリー・チームが見事優勝しました。



※施設管理者のご協力のもと、特別な許可を得て撮影しています。



発売されなかった「幻の名車」

展示ホールで最後に見たのは「すばる1500」です。スバル360の発売より4年前の1954年に富士自動車工業が開発しました。飛行機作りの技術が生かされた画期的な小型車でしたが、諸般の事情で発売されることはなく、「幻の名車」として展示されています。この技術がスバル360に引き継がれたということです。

死亡事故ゼロを目指して

展示ホールにある名車の魅力は語りつくせませんが、後ろ髪をひかれながら2階に上がり、安全技術ギャラリーに入ります。ここでは、人の目と同じように左右2つのカメラによる運転支援システム「アイサイト」の仕組みを知ることができます。前方の自動車や歩行者、障害物を立体的（三次元的）に認識し、その対象物との距離や移動速度を正確にとらえて「ぶつからない」をサポートするシステムです。今では中央に広角単眼カメラも加わって3つのカメラが前方を把握し、アイサイト史上最高の安全性能を実現しています。SUBARUは「総合安全」の考え方のもと、さまざまな安全性能を高めたクルマづくりにより交通事故減に取り組み、2030年死亡交通事故ゼロ※を目指しています。目標に向けてこれからも開発が進められていきます。

※SUBARU車乗車中の死亡事故およびSUBARU車との衝突による歩行者・自転車などの死亡事故ゼロを目指す。





施設の担当者インタビュー

工場見学の来場者に歴代の車、他社とは一線を画した個性的な技術、安全への取り組みなどを紹介するために設立された「スバルビジターセンター」。そこでは専任の案内係がSUBARUの魅力を伝えてくれます。人事総務本部「近隣いちばん係」の遠山茂さんに施設について語っていただきました。

工場見学にVRを導入

スバルビジターセンターは2003年、富士重工業の創立50周年記念事業として開設されました。工場見学は1980年代から受け入れていましたが、近隣の小学校から「小学5年生の『工業』の勉強のために施設を作ってほしい」という要請を受けての設立でもあります。

設立当初は年間10万人を目標に公開、運営しており、これまでに約170万人の来場者がありました。2007年から20年には年間8万人から10万人を受け入れていましたが、その後工場内に開発設備を増設したため、見学コースを複数の工場に分断せざるを得なくなりました。

そこで1年前に導入したのがVRです。これまでの工場見学で、すぐそばで見せることができなかったプレスや溶接、塗装などをリアルに見せる映像を撮影しました。カメラは、危険で人が入れない溶接機械のすぐそばや、塗装を吹きかける工程では車体内に設置して臨場感を出し、今までにない“体感映像”を作りました。カメラが壊れることを覚悟しての挑戦でした。

溶接する部分に接近したり塗装時に車体内に入ったりというのは、当然どの社員も経験がありません。そのためこれらの映像が社内教育用の映像になりました。人が入らないブースの中で仕事するロボットを見て社員からは「こんな風に作業しているとは、知らなかった」などの声が届いています。今では関係会社も含め新入社員の研修に導入しています。

見学者の約85%が小学生です。VRを見ると子どもたちは「おー、すごい」と驚きの声を挙げたり、ロボットのアームが迫ってきて「危ない」と叫んだりします。今後はVRの設備を持ち出して「出前工場見学」ができるようにし、地域のイベントで活用す



ることも検討しています。また、SUBARUの柔軟性や拡張性を具現化したBEV（バッテリー式電気自動車）とICE車（ガソリン車・ディーゼル車などの内燃機関車）の混流生産ラインなど、VRコンテンツのさらなる充実も検討しています。生産ラインの進化やものづくりの魅力をより多くの方々にお伝えすることで、地域社会とのつながりを深めながら、SUBARUのモノづくりを知っていただく機会を広げていきたいと思っています。

進化し続けるアイサイト

施設の安全技術ギャラリーにありますように、SUBARUは安心安全の取り組みとしてアイサイトを展開しています。左右の“目”があることで前方の障害物を検知し、“ぶつからない”をサポートしています。その研究はさらに深められており、アイサイトは進化し続けています。正面はカメラ（アイサイト）、他方向はバンパー端に組み込まれたレーダーやソナーが安全を確保するために機能します。また、白線が見えない雪道や、道路上の障害物などに対する認識、判断のため、アイサイトにAIを組み合わせたシステムの開発を進めています。これらの研究開発を重ね、SUBARUは社を挙げて「2030年死亡交通事故ゼロ」*を目指しています。

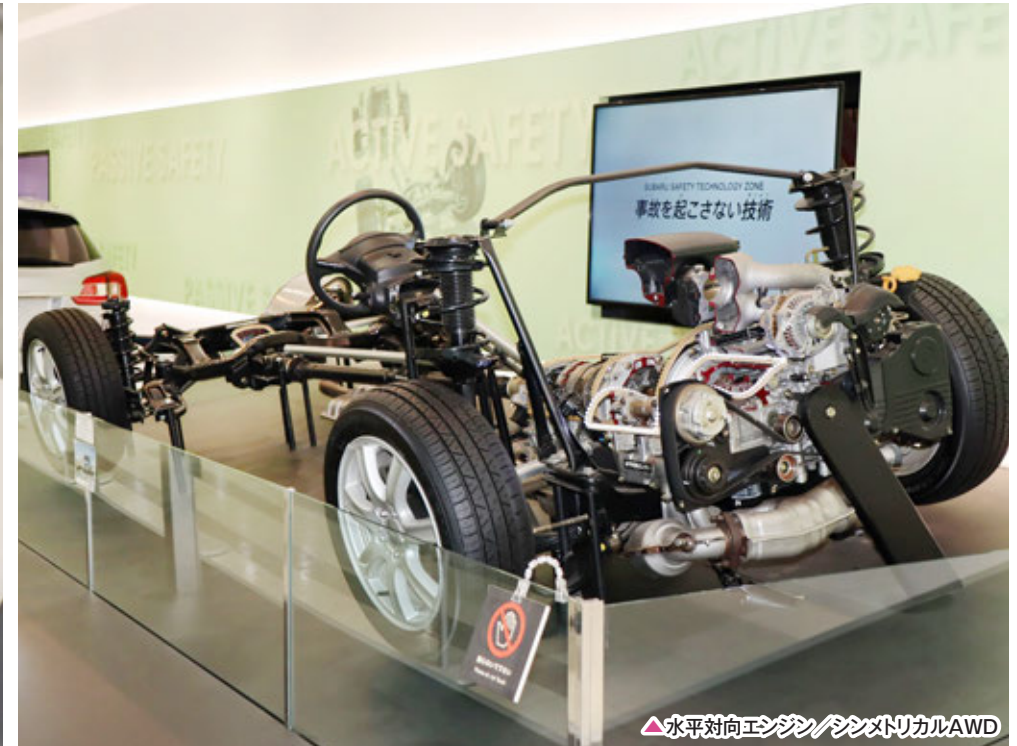
*SUBARU車乗車中の死亡事故およびSUBARU車との衝突による歩行者・自転車などの死亡事故ゼロを目指す。

磨かれた基幹技術

安全対策のほかに、基幹技術にも誇りを持っています。独自製品である水平対向エンジンは1966年にスバル1000に搭載してから進化し続けています。エンジンの仕組みが見えるように展示してありますが、このエンジンは対向する双方のピストンが振動を打ち消し合うので、他のエンジンと比べてぶれが少ないのです。加えて、前後左右の重量配分と駆動力配分を最適化するSUBARU独自の4輪駆動システム「シンメトリカルAWD」を組み合わせることで、低重心かつ左右対称の構造により車両の安定性に寄与し、SUBARUならではの一体的な走りを提供します。

地域のためにイベントを開催

太田市には、SUBARUの関係会社が集積していますから、地域貢献には特に力を入れています。硬式野球部と陸上競技部は街を挙げて応援していただけるので、地域還元の役割を果たしています。



▲水平対向エンジン/シンメトリカルAWD



また、SUBARUの取引先であるグループ会社53社が集まり、「スバル地域交流会」を作っています。金山やいずみ緑道の清掃をするボランティア活動やふれあいコンサートの開催、交通安全への取り組みや祭りへの出店などを行っています。

国内外レースで 活躍する部品・用品メーカー

タイヤ、ホイール、ヘルメットを供給！

世界選手権や国内トップカテゴリーのモータースポーツで活躍している日本の部品・用品メーカーは多く、過酷な現場で培われているブランドはファンからも人気を集めています。2026年も熱いレースを引き続き支え、モータースポーツ文化の発展にも貢献しています。今回は四輪車・二輪車の国内外のレースで、タイヤやホイール、ヘルメットを供給している主なメーカーをご紹介します。

タイヤ

ブリヂストン

四輪レースではPOTENZAブランド、二輪レースではBATTLAXブランドのタイヤを中心に、国内外のモータースポーツを足元から支えています。「タイヤは生命を乗せている」という大原則の下、ドライバー・ライダーの安心・安全を第一にタイヤを供給。モータースポーツ活動を「走る実験室」としており、「レースへの挑戦を通して磨かれた技術を市販タイヤの進化、ブランド強化につなげていきます」と説明しています。

レースでは、BridgestoneブランドとFirestoneブランドを使用。Bridgestoneブランドでは、国内で人気の四輪レース「**SUPER GT**」にタイヤを供給しており、2026年はGT500クラスで12チーム、GT300クラスで6チームがタイヤを装着しています。

Firestoneブランドは、125年の歴史を持ち、世界三大レースのひとつ「インディ500」をはじめとする北米最高峰のフォーミュラカーレース「**インディカー・シリーズ**」唯一のタイヤサプライヤーです。2030年までオフィシャルタイヤサプライヤーとしてワンメイクでタイヤを供給することが決まっています。

「**FIM世界耐久選手権(EWC)**」は二輪ロードレースとして世界選手権で唯一、複数のタイヤメーカーがタイヤを供給しています。EWC全4戦のうちの1戦「**鈴鹿8時間耐久ロードレース**」で、ブリヂストンは2026年も多くのチームにタイヤを供給しました。

DUNLOP (住友ゴム工業)

2026年もDUNLOPブランドを中心に、四輪・二輪の国内外の幅広いカテゴリーに

タイヤを供給、モータースポーツの裾野拡大とブランド価値の向上に取り組んでいます。DUNLOPは「引き続きタイヤ開発を進め、パートナーとしてチーム、選手の勝利に貢献していきます」と強調しています。

四輪の国内最高峰レース「**SUPER GT**」では、GT500クラスとGT300クラスをサポート。サステナブル原材料比率を高めたタイヤについては、**SUPER GT**への供給も検討しているとのこと。

世界一過酷な24時間レースとも言われるドイツの「**ニュルブルクリンク24時間レース**」では、スバルテクニカインターナショナルが「WRX S4」をベース車両として参戦したSUBARU WRX NBR CHALLENGEに対してFALKENブランドのタイヤを供給、SP4Tクラス(排気量2.0L以上2.6L未満のターボエンジン搭載車)で優勝を果たしました。

海外の二輪レースでは、オフロードレース「**モトクロス世界選手権**」でカワサキなど4チームにタイヤを供給。アジア最高峰のロードレース「**FIMアジアロードレース選手権**」などでも公式タイヤサプライヤーを務めています。

DUNLOPは「レースを通じて得られる技術を製品開発へ生かすとともに、ブランド価値のさらなる向上を目指します」と強調しています。



▼SUPER GT



▲インディカーシリーズ

▲ブリヂストン

横浜ゴム

モータースポーツ活動を技術開発に加え、グローバルフラッグシップタイヤブランドADVAN、SUV・ピックアップトラック用タイヤブランドGEOLANDARのブランド強化の場、と位置付けています。

ADVANでは、2016年から国内最高峰のモータースポーツ「**全日本スーパーフォーミュラ選手権**」のオフィシャルタイヤパートナーとして、タイヤをワンメイク供給。GEOLANDARでは、2026年から新たに開催された北米最高峰のデザートオフロードレース「**American Off-Road Racing Championship**」のサポートスポンサーを務めるなどしています。



▼鈴鹿8耐



▲ニュルブルクリンク24時間レース



▲モトクロス世界選手権



▲全日本スーパーフォーミュラ選手権

ホイール

BBSジャパン

世界最高峰の四輪レース「**フォーミュラ・ワン(F1)世界選手権**」で、BBSのF1レーシングホイールは2025年までオフィシャルサプライヤーとして全マシンにワンメイク供給されてきましたが、2026年シーズンは規定変更で、各チームが独自に提携メーカーを選べるようになりました。

2026年シーズンよりフェラーリチームと複数年契約のテクニカルパートナーシップを締結。「F1という世界トップレベルのモータースポーツカテゴリーに供給することで、さまざまな経験値が得られます」と説明しています。

量販車の性能も日々進化しており、F1で得られたノウハウを量販車用ホイールへとフィードバックし、ユーザーのクルマのパフォーマンスを向上させる考えです。

BBSとフェラーリの歴史は1992年にさかのぼり、両社の関係は30年以上にわたります。F1史上初となるマグネシウム鍛造ホイールの開発に成功し、フェラーリに供給を開始。特に2000年から2004年にかけてミハエル・シューマッハ選手が前人未踏の5連覇を成し遂げるなど、輝かしい実績を築いてきました。

BBSは「テクニカルパートナーとしてフェラーリと密接に連携し、鍛造マグネシウムホイールの開発を推進していきます」と、今後も最高水準のパフォーマンスを提供していくそうです。

エンケイ

2026年シーズンからF1のマクラーレンチームのオフィシャルサプライヤーとして、再びF1に復帰。エンケイは高性能な鍛造マグネシウムホイールの設計、開発、製造を担います。

マクラーレンとの技術提携は1995年に始まり、2021年まで26年継続。その間、エンケイが供給したホイールは、数世代にわたるマクラーレンマシンを支え、勝利に貢献してきました。エンケイの鍛造マグネシウム技術は極限のレース条件下で求められる強度、軽量化、剛性、耐久性において、マシンのポテンシャルを最大限に引き出しますとコメントしています。



▲フェラーリF1マシン



▲フェラーリマシン後方



▲マクラーレン向けホイール

ヘルメット

アライヘルメット

二輪・四輪と国内外を問わずに世界最高峰レースで長年活躍しているブランド・アライヘルメット。プロ用製品と市販品に大きな違いはなく、一般のライダーに高い安全性能を備えたヘルメットを提供しています。

日本で初めて乗車用ヘルメットの製造を手掛け、現在のヘルメットのベースであるFRP（繊維強化プラスチック）製のシェル（硬い外殻＝帽体）と発砲スチロール製の緩衝ライナーの組み合わせを編み出したといえます。

丸く滑らかでコンパクトなフォルムにより、万が一の転倒などによる衝撃を可能な限り分散・吸収し、頭部に伝わる衝撃エネルギーを軽減する性能を発揮します。二輪では世界最高峰のロードレース「MotoGP」で活躍する唯一の日本人現役ライダー・小椋藍選手をはじめ、国内外で多くのライダーが愛用しています。

アライヘルメットは「全日本スーパーフォーミュラ選手権」を主催する日本レースプロモーションと2024年、レース参戦ドライバーのヘルメットに関するパートナーシップを結びました。

アライヘルメットが供給する四輪レース用ヘルメットは、インディカー・シリーズで多くのトップドライバーが使用。軽量で強靱な安全性能を追求し、インディ500で2度の制覇を成し遂げた日本人ドライバー・佐藤琢磨選手らが愛用しています。

5月には、ヘルメット規格の厳格化を受けて安全性能を大幅に向上させた新商品としてFRP製「GPV-R RO 8859」を発表し、四輪レース用ヘルメットを15年ぶりに刷新しました。

ヘルメット中央にシールドを開閉するロックを導入した「センターロックシステム」、



シールドを閉じた時の最上部位置を従来モデルよりも25mm下げた「GP-VAS シールドシステム」など新機能を搭載しているのも特徴です。今後開発されるカーボンファイバー製「RO SRC 8860シリーズ」は将来的にはレース供給も検討しているそうです。

SHOEI

「安全・快適・感動 (Safety, Comfort and Passion)」をヘルメットづくりの基本理念としています。ライダーの頭部を守る高い安全性能と、走行に集中できる快適性、そして走る喜びを提供することがヘルメットの使命であると考えています。

SHOEIが考える安全性とは、衝撃から頭部を守る保護性能だけではありません。事故を未然に防ぐための快適性も重要な安全性能と捉え、すべての製品を日本国内で一貫生産し、専門技術者と熟練スタッフによる高品質なモノづくりを行っています。

6月に出荷を開始したレーシングヘルメットのフラッグシップモデル「X-Fifteen 02」は、2026年シーズンから世界最高峰のロードレース「MotoGP」等のカテゴリで採用される新規格に適合。ロック機構や保護性能を強化し、さらなる安全性能を実現しています。

SHOEIは、レースサポートで培った最先端の技術とノウハウを商品開発に反映し、世界中のライダーへ高品質なヘルメットを提供し続けています。

▼三輪レースに供給



▼四輪レースにも供給





公益社団法人「自動車技術会(自技会)」は7月24～25日、小学生を対象に親子でモノづくりの楽しさを体験できるイベント「**キッズエンジニア2026**」(自工会など後援)をパシフィコ横浜(横浜市西区)で開催しました。

今年は18回目で、2日間で計約5500人が参加。クルマを中心としたさまざまな科学分野に興味を持ってもらい、イベントをきっかけとして

将来、日本を支える技術者になってくれることが期待されています。

キッズエンジニアでは、多くの企業・団体などが自前ブースとなる`教室、でエンジニアらが講師を務め、自動車に関する技術などを解説する各種プログラムを提供。今回は事前に申し込む20の「教室型プログラム」と、当日参加できる12の「展示型プログラム」が実施されています。

このうち自動車メーカー各社の取り組みをテーマ別にご紹介します。

スズキ

「タイヤが無くても走るクルマを作ろう」

小型モーターを動力とした振動で動く「マイクロモビリティ」を製作。子どもたちはエンジニアからのアドバイスを受けながら、`振動メカの開発、に真剣に挑戦していました。その後、マイクロモビリティを短いコースで走行させました。

SUBARU

「二駆と四駆のちがいはなに?モケイを作って走らせよう!」

四輪駆動と二輪駆動を簡単に切り替えることができるクルマの模型の組み立てから始まり、子どもたちは`作る楽しさ、`走らせる楽しさ、を感じている様子でした。駆動方式の違いも学べるワークショップでした。

ダイハツ工業

「ものづくり体験教室」

モノづくりの楽しさを`五感、で学習。教室を自動車組立ラインに見立てて、複数の子どもたちで協力して完成車をつくるプログラムでした。「コペン」の実車や模擬教材を使用して部品の運搬から組立、検査までを体験し、ものづくりの楽しさやチームワークの大切さを学びました。

トヨタ自動車

「ミニカーを親子タッグで組み立ててみよう!自分たちの工夫で勝利をつかめ!!」

ミニカーキットの組み付けを親子で相談しながら作業を工夫することで、組み立ての無駄がなくなり、早くなり、楽しくなることをゲーム感覚で学びました。組み付け時間を計測して、チームで競争する場面も見られました。





▲マツダブース



▲三菱ブース



▲ホンダブース

日産自動車

「ぶつからないクルマをエンジニアと一緒に作ろう!-日産わくわくプログラミングスクール」

スマートフォンアプリで「ロボットカー」をプログラミング。ロボットカーが自ら判断して、走行・停止したり、ライトを点灯したりするクルマづくりにチャレンジ。子どもたちが自分でプログラミングし、「ミッション」をクリアしていました。

日野自動車

「EVカーを楽しもう!人も荷物も運べるクルマとラリートラック」

実際に展示された小型BEVトラック「ポンチョドット」に乗り込んだり、塗り絵をしたりしながら、その構造を知り、「働くクルマ」のイメージを膨らませていました。

本田技研工業

「水素でクルマを走らせよう!&環境クイズに挑戦しよう!」

水素を含むエネルギーや、燃料電池の仕組みを学びつつ、燃料電池を組み込んだミ

ニカーを水素で走らせました。さらにクイズを用いて、身近な環境の課題や対策にも関心を深めていました。

マツダ

「砂型鑄造×みがき×塗装職人になろう!」

自動車は3万点以上の部品から構成されており、人間でいう心臓に当たるエンジンの素材は「鑄造」という方法でつくることなどを学びました。鑄造は、熱で溶かした金属を型に流し込み、冷やして固める金属の加工方法です。

三菱自動車

「『空気のていこう』って何?クルマの模型を走らせて考えよう!!」

車体形状が異なる2種類のペーパークラフトを組み立て、扇風機で風を当てたコースを走行させ、それぞれの抵抗力を実際に学びました。普段は何も感じない空気が実は摩擦や圧力が生じ、クルマを動かす抵抗になっていると説明を受けていました。

ヤマハ発動機

「ウインドカーを作ってコースで走らせてみよう!」

風上に向かって走る「ウインドカー」を製作し、工作の楽しさと物理現象の基礎を学ぶプログラム。タイヤやプロペラの組み合わせを変えることで速さや走り方が変わるため、改良の面白さも味わえる企画でした。

キッズエンジニアは、クルマづくりの最前線に立つメーカー各社のエンジニアたちから直接学べる貴重な機会です。夏休みに入り、今年も会場には真剣な眼差しでモノづくりに挑む子どもたちの姿や笑顔が目立ちました。

参加した保護者からは「子どもも大人も学習しながら楽しめるイベント。クルマづくりにはメーカーの方々がいろいろな視点で仕事に取り組んでいることを再確認できました」などとの声が聞かれました。



▲日産ブース



▲日野ブース



▲ヤマハブース

第97回

都市対抗

野球大会

～自動車メーカー野球部が力戦奮闘～

社会人野球の夏の祭典「第97回都市対抗野球大会」(日本野球連盟(JABA)など主催)が8～9月にかけて東京ドームで開かれ、西濃運輸(大垣市代表)の優勝で閉幕しました。各地区の予選を勝ち抜いて出場した自動車メーカーは、トヨタ自動車、三菱自動車、本田技研工業の3社から「豊田市代表・トヨタ自動車」「岡崎市代表・三菱自動車岡崎」「東京都代表・Honda」「鈴鹿市代表・Honda鈴鹿」「大津町代表・Honda熊本」の5チーム。準々決勝には及ばなかったものの、各チームの力戦奮闘にスタンドからは熱い声援が送られました。

8月29日、初戦で自動車対決(三菱自動車岡崎×Honda)

三菱自動車岡崎とHondaが初戦で激突しました。Hondaは今年度、JABAの主要大会である静岡大会、京都大会、九州大会の「三冠」を達成。都市対抗野球の東京地区予選も3連勝で第1代表と好調。大会前の監督アンケートも優勝候補筆頭でした。三菱自動車岡崎は昨年準優勝の実績があり、1回戦では屈指の好カードと言われました。

地域と社を挙げての大応援団

「自動車対決」は、スタンドの応援団対決でもありました。1塁側も3塁側も外野席ま

で応援客で埋まり、東京ドーム内に吹奏楽の演奏と声援が鳴り渡りました。

先攻の三菱自動車岡崎はイメージカラーの赤と黒で統一したユニフォームの応援団とチアリーダーが集結。観客が黒のタオルを手に、大きく振り回して応援しました。

市長と社長がそろって応援

試合前にステージに集まった応援団。その中心にいるのが内田康宏・岡崎市長と岸浦恵介・三菱自動車代表執行役社長兼COOでした。まさに地域と会社が一体となって選手を応援するという理想的な形を見せてくれました。

地元色を前面に打ち出して

5回の後に展開する応援団コンクールには、鎧を身に着けた武将が登場。徳川家康が誕生した「家康公誕生の地」を打ち出したパフォーマンスで、大きなのぼりが何本も掲げられ、和太鼓の音が響きました。





入口は行列で「最後尾」のプレートも

Hondaの応援席は2万人規模の観客が集まりました。入口付近には「最後尾」のプレートを持った担当者が観客を整理しましたが、一部の観客は試合開始に間に合わず、2回裏の攻撃を過ぎてもスタンドには観客が増え続けました。

職場の仲間は特別な思い

応援席は全員が着用するレプリカユニフォームで真っ赤に染まり、一体感に包まれます。特に選手が所属する部署の社員は、チームだけでなく日ごろ一緒に働いている選手も個別に応援します。職場で垂れ幕を作り、“同僚”の活躍に期待します。

小学生もパフォーマンスに参加

応援団長を中心に、応援団員とチアリーダーが息の合ったパフォーマンスを披露しました。攻撃チャン

スでの応援歌「全開ホンダ」をはじめとするオリジナル応援歌をポーズや踊りで盛り上げ、応援席を引っ張ります。この日は、社員も家族の小学生もパフォーマンスに加わり、スタンドを沸かせました。

三菱自動車岡崎 4-3 Honda

試合は1回表、三菱自動車岡崎が2点本塁打で先制し、2回にも加点して4点を先行しました。対するHondaは1点差まで詰め寄りましたが、終盤の好機に適時打が出ず。今大会の「優勝候補」は初戦で東京ドームを去ることとなり、涙をのみました。

岡崎の2回戦は昨年決勝カード

三菱自動車岡崎は9月1日、昨年決勝で敗れた王子（春日井市代表）と2回戦に臨みました。2回に3点を先制して勢いに乗りましたが、後半に逆転を許して敗退。雪辱を果たすことができませんでした。



▲力強いポーズで応援するHonda応援団



▲適時打を放つHondaの坂口渉選手



▲王子と対戦した2回戦の2回表、中村奎太選手が滑り込んでホームイン



▼試合前のエール交換で相手チームをたたえるトヨタ自動車応援団



▲始球式を終え、ベンチ前で選手とハイタッチする近健太社長



▲応援席を盛り上げるチアリーダーのパフォーマンス



▲マウンドに駆け寄った藤原航平監督(左)

8月30日、第1試合にトヨタ自動車が登場

トヨタ自動車は12年連続出場の強豪です。今秋開催予定の愛知・名古屋アジア大会の野球日本代表24選手のうち最多7人を擁するスターぞろいの名チームで、2016年と2023年の都市対抗野球大会優勝という実績もあります。

応援団は赤と白を組み合わせたデザインの衣装で、きびきびした動きを見せてくれました。試合前後に行われるエール交換では、礼儀正しい振る舞いが印象的でした。

始球式は近社長が“登板”

トヨタ自動車の初戦では始球式が行われ、近健太・代表取締役社長が“登板”しました。キャッチャーが捕球すると満足げな表情でベンチに駆け寄り、選手らとハイタッチして激励。その後スタンドの応援ステージに上がり、マイクを持って応援席にあいさつしました。

“常連”のトヨタ自動車。チアリーダーのパフォーマンスも切れ味抜群です。プラスバンドの演奏もよく鳴り、選手の背中を押ししているかのようです。強豪チームが多い東海地区から12年連続で出場するチームには、応援も含めた総合力を感じさせるものがあります。

JFE西日本(福山市・倉敷市代表) 7-1 トヨタ自動車

初戦の相手はJFE西日本でした。4回に四死球で2点を失うと、さらに適時打と本塁打で計7点を先行されました。打線も好機を生かしきれず1点どまり。昨年に続き初戦で東京ドームを去ることになりました。

前日に三菱自動車岡崎に敗れたHondaもトヨタ自動車も、優勝候補と言われながら2年連続で初戦敗退。「1つ負けたら終わり」というトーナメント方式の都市対抗野球では、本大会に向けた選手、チームの調整の難しさがあるのでしょうか。

8月30日 の第2試合にHonda鈴鹿

日曜午後2時からの試合とあって、Honda鈴鹿の応援席は外野のセンター付近まで赤で埋め尽くされました。応援ステージ前のプラスバンド周りには、鈴鹿製作所で生産するN-ONEやN-BOXなどのパルーンが現れ、スタンドを動き回って応援席のテンションを高めました。

2万人規模で歌う応援歌

応援団コンクールのパフォーマンスを見せる5回終了後、東京ドームのメインスコアボードにHonda鈴鹿の「第一応援歌」が映し出されました。約2万人の応援団は全員が立ち、プラスバンドの演奏に合わせて大合唱。地域と会社、選手と応援席の団結を見せてくれました。

チェッカーフラッグと「すずきん」が登場

中盤の応援ステージに、チェッカーフラッグを持ったチアリーダーが登場しました。サーキットを持つ街にふさわしい演出で応援席をリードし、打線の「あと1本」に期待しました。Honda鈴鹿のキャラクター「すずきん」(目が鈴の形をした鹿)も一緒に踊り、応援しました。

Honda鈴鹿のキャラクター
「すずきん」

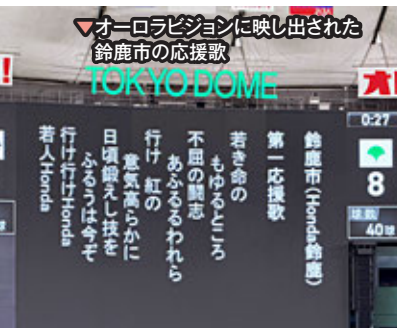


JR東日本(東京都代表) 8-4 Honda鈴鹿

JR東日本に1、3回に計7点を先行され、苦しい展開でした。4点を取り返しましたがその後チャンスに適時打が出ず、10残塁と打線が決め手に欠きました。2年連続の初戦敗退という結果になりました。



▲Honda鈴鹿の応援席では生産車のパルーンが待機



8月31日 Honda熊本が初戦に臨む

熊本県大津町にあるホンダ熊本製作所は、7月28日に発生した令和8年熊本地震による震度7の強い揺れによって工場に被害があったため、一時操業を停止しました。約4週間後の8月24日から二輪完成車の生産ラインが動き始めたところで、東京ドームには応援ムードが広がりました。

Honda熊本硬式野球部は、広島県で開催されていたJABA広島大会準決勝の試合中に地震の知らせを受けました。この試合には勝ちましたが、地元の被害状況を考慮して翌日の決勝戦を棄権しました。選手寮のガス供給が止まるなどの被害があり、部の活動も一時停止。8月に入ってようやく全体練習を再開できる状態になったといえます。

対戦相手チームからもエール

「がまだそう！熊本」。試合前、1塁側の鷺宮製作所(東京都)の応援ステージには、3塁側に向けてメッセージが届きました。「がまだそう」は「がんばろう」の熊本弁。相手チー



ムへの思いやりと敬意に満ちた応援を受け、エール交換に熱が入りました。

レフトスタンドのフェンスに沿って細長く設置された電光掲示板にも方言で「熊本のみんな、見とってはいよ！今から元気届けるけんね！！」という県民へのメッセージ。大津町だけでなく熊本県を代表して大会に臨むチームの意気込みが刻まれていました。

「からいもくん」と「くまモン」登場

試合は、引き離すと追いつかれるという緊迫した展開でした。応援席からは「何とか追加点」の願いを込めて熱い声援が送られます。応援ステージには大津町キャラクター「からいもくん」がHonda熊本のユニフォームを着て登壇し、さらに熊本県のPRマスコットキャラクター「くまモン」も応援に駆け付けました。

延長11回タイブレークの末、接戦を制す

試合は9回を終えて5-5の同点。延長戦に突入しました。11回表、10年前の2016年の熊本地震当時もプレーしていたベテラン稲垣翔太選手が2点適時打を放ち、接戦を制しました。9月2日に行われた2回戦は三菱重工Eastと対戦し、0-5で敗れました。

8月開催!

学生フォーミュラ2026

次世代担うエンジニア育成へメーカーが支援

公益社団法人「自動車技術会」が主催する第24回「学生フォーミュラ日本大会2026」が8月2～7日、愛知県国際展示場(Aichi Sky Expo、愛知県常滑市)で開催されました。大学・専門学校の学生たちが「ICV(ガソリンエンジン車)」と「EV(電気自動車)」の2クラスに分かれ、自作フォーミュラカーで走行、性能を競う大会。車両の設計・製作からドライバーまで全て学生たちが取り組み、今年はICVクラスに54チーム、EVクラスに23チームが参加し、6日間にわたる猛暑下での熱戦が繰り広げられました。

学生たちは毎年、年間を通じて車両開発に当たります。審査では、参加校をベンチャー企業と想定し、コスト、設計などを評価する「静的審査」と、加速性能、燃費・電費などを判定する「動的審査」が行われます。

そのバックステージでは、自動車メーカーが次世代のモビリティ産業を担う学生たちを支援しており、今回は参加チームに対する各社のさまざまなサポート活動について紹介します。

トヨタ自動車

毎年約60人の運営スタッフを派遣。「未来のエンジニアを育成する場」とも位置付けており、これまで300人を超える学生フォーミュラ出身者が入社し、エンジニアとして活躍しているそうです。

トヨタは昨年からEVチームのサポートに取り組んでおり、今年はトヨタ名古屋自動車大学校や京都工芸繊維大学にeアクスル(駆動ユニット)、バッテリーを提供。中部地域の大学を中心に、設計・製作の講習会のほか、大学を訪問しての溶接の講習会を実施、輸送費の負担が大きい北海道や九州の大学に対しては車両輸送も支援しています。

トヨタ担当者は「学生フォーミュラのEV参入のハードルを下げたいとの思いもあり、バッテリーはモジュールで、eアクスルは親しみやすいようパッケージにして渡している」と話しています。

ただ、それだけでは学生の裁量範囲も限られるため、来年以降はモーター、インバーターは同じものを提供し、パッケージを学生たち自身が担うことで、チームのマシンにフィットしたeアクスルに仕立ててもらう支援も計画中。優秀なエンジニアの卵を育てつつ、安全面、機能面でアドバイスする役割を担っていく考えだそうです。

学生チームとの関係については「モノだけ渡すのではなく、エンジニアが定期的にオンラインなどで直接やり取りし、設計の困りごとを聞いたり、アドバイスをしたりしている」などと技術的指導の重要性を指摘。定期的なコミュニケーションの場をつくることで、トヨタとして充実した支援体制を整えていると説明しています。

日産自動車

車両設計・製作に必要な車体やサスペンション、操安性能などの基礎知識を伝授する「日産サポート講座」、EV製作で学生の皆さんの疑問が多い電気回路について実

技を交えて講義する「EV回路製作講座」、そして大会会場で生じたトラブルを迅速にサポートする「電気修理工房」などを毎年実施しています。

新たな取り組みとして、運営に関わるメンバーにも自らの学びの場を設けています。自分たちの手で実際に学生フォーミュラ車両を製作することで、学生たちの困りごとや要望を深く理解し、より良いサポートにつなげることを目指しています。

今回、その活動の成果の第一弾として、モーター、インバーター、減速機をコンパクトにパッケージング化し、車両への搭載のしやすさを大幅に改善したEV用コンパクトユニットをチームに提供できるようになりました。

日産は「引き続き学生の皆さんの素晴らしいクルマづくりをサポートしていきます」(担当者)とコメントしています。

大会会場の京都工芸繊維大学ピット



九州4チームの車両輸送



新コンパクトユニット



日産製フォーミュラ車両





実技支援の様子



ブースでの車両展示

本田技研工業

25年間、ホンダを定年退職した元社員で構成されるボランティア団体「マイスタークラブ」と連携し、学生フォーミュラ活動を積極的に支援しています。

クラブには現在約20名が在籍し、エンジン、足回り、車体フレーム、治具設計、溶接技術など各分野のエキスパートが長年培った経験と知識を次世代へ伝えています。

支援内容としては、フォーミュラカー製作に必要な座学講座に加え、エンジン整備や溶接等の実技指導、さらに300人以上が参加するモビリティリゾートもてぎ（栃木県茂木町）での試走会の機会提供など多岐にわたります。

ホンダは「年間を通じて学生の挑戦を後押ししています」と説明しており、社内プロジェクトとしてEVチームへの技術支援活動も行っているそうです。

スズキ

大会審査員や運営スタッフとして社員が参加し、学生フォーミュラ活動を支えるとともに、学生のアイデアや技術力に触れながら交流を深めています。社内の学生フォーミュラ経験者などによる技術アドバイスのほか、技術講習会、合同活動報告会なども開催、学生がものづくりをより深く学べる機会づくりに力を入れています。

大会会場のスズキブースでは、新開発した800ccクラス2気筒エンジンのカットモデ

ルを展示し、多くの学生たちの関心を集めました。車両開発に携わった技術者との活発な技術談義も繰り広げられ、さながら本格的な技術講習会の様相を呈していました。

サステナブル燃料をはじめとした環境負荷低減技術と高性能の両立を実証するスズキの取り組みとして、今年の鈴鹿8時間耐久ロードレースに参戦したCN（カーボンニュートラル）チャレンジ車両も展示。スタッフから「またがり体験ができます!」と声を掛けられ、「本当ですか!?!」とうれしそうな反応もあり、学生たちの思い出づくりにも一役買っている様子でした。

スズキ担当者は「これからも学生たちの挑戦を応援しながら、次世代のものづくりを担う人財の育成に取り組んでいきます」と話していました。

大会の修理工房



エンジン技術講習会





試走会での記念撮影



大会で指導する技術者

ダイハツ工業

テストコースに希望大学を招いて「試走会」を開催しています。滋賀テクニカルセンター（滋賀県竜王町）で年2回（夏・秋）、九州開発センター（福岡県久留米市）で年1回実施。コースで実際に車両を走行することで、新しい課題の発見やマシンの調整を学生にってもらうことが狙いです。

滋賀テクニカルセンターでの夏の試走会は2日間設定されています。希望学生には隣接するダイハツ寮に宿泊でき、夕食の際には社員との交流を図るためビンゴ大会なども催しているそうです。

このほか、ダイハツ技術者が直接指導する「溶接講習」や「安全講習会」、「自動車

構造基礎勉強会」もそれぞれ年1～2回行っています。

各種支援活動には、関西地区（中国地方含む）や九州地区の各大学から学生が集っており、ダイハツは「多くの学生に参加していただき、毎年好評を得ています」（担当者）と話しています。

いすゞ自動車

第1回大会から毎年途切れることなく大会運営スタッフを派遣。現在ではグループ各社からも参加し、いすゞグループとして学生たちの挑戦に向かっています。

大会には毎年、それぞれの専門性を持つ約20人の社員がスタッフとして幅広い役割を担っています。大切にしている考えは「学生が主役」。スタッフからは「緊張した表情で

審査に臨んでいた学生が審査後のフィードバックの際に笑顔を見せてくれることが大きな喜びです」との声が聞かれます。

商用車メーカーならではの取り組みが大型観光バス「ガーラ」を活用した「避暑バス」です。コース脇に冷房を効かせた車両を設置し、学生や観客、大会スタッフら誰でも利用できる「クーリングシェルター」として開放。バス車内では、いすゞ社員が疲れて眠ってしまった学生をそっと見守ることもあれば、「自動車業界って楽しいですか？」と相談を受けることもあるそうです。

いすゞは「これからも学生フォーミュラへの取り組みを通じて、次世代のモビリティを担う学生たちと向き合い、ともに学びながら、未来を創っていきます」と強調しています。

溶接講習の様子



会場に置かれた避暑バス





ロードスターなど体験試乗



千葉大学へのICV支援

マツダ

「学生自らが企画・設計・製作した車両でものづくりの力を競う大会」として、個別チームへの支援ではなく、大会全体を支える活動に継続して取り組んでいます。その一環として、「ドライビング講習会」を毎年開催。今年は3月にマツダのテストコース・美祿自動車試験場（山口県美祿市）で行い、今回大会にエントリーした6大学12人の学生が受講しました。

講習会では、マツダのレース活動や商品開発への理解を深める講演に加え、「ロードスター」を用いた運転技能訓練を実施。オーバル走行、8の字走行、ジムカーナ、サーキット走行などを通じて、速く安全に走るための基礎と、車両特性を把握することの重要性を体感してもらいました。走行データを活用した指導も行い、学生が大会での走りだけでなく、今後の車づくりにも生かせる`学びの場、`としています。

講演の様子



ヤマハ発動機

第1回大会から協賛を続け、学生たちの「ものづくり」への挑戦を支援しています。社内横断組織である「学生フォーミュラ支援タスク」を中心に、エンジンや周辺部品の支援、技術アドバイス、安全指導を行うほか、強度・車体・エンジンに関するオンライン講習会や、学生を本社に招いたエンジン分解・組み立て講習会など、実践的な`学びの場、`を提供。

またエンジンクラスだけでなくEVクラスへの挑戦を後押しするため、モーターやモーターコントローラーの貸与など、電動車両向けの支援も行っています。

支援組織は部門横断で約50人のメンバーで構成されており、エンジン・モーター支援校ごとに学生フォーミュラ経験者の若手社員が窓口となり、学生に寄り添った支援を実施。こうした活動は学生の成長だけでなく、支援する社員自身の人財育成や部門を超え

たネットワーク形成にもつながっています。

ヤマハ発動機は「今後も、未来のエンジニア育成とモビリティ産業の発展に貢献していきます」（担当者）と話しています。

まとめ

今年の学生フォーミュラは、ICVクラスで、同志社大学が昨年の総合2位から順位を上げ、初の総合優勝を果たした一方、5連覇をかけた京都工芸繊維大学は惜しくも2位に終わりました。EVクラスでは、名古屋大学が4連覇を達成、9回目の総合優勝を成し遂げました。

スタッフによる車両確認





編集後記

あの背中を追いかけて

2025年、学生として最後の夏休み。僕は二週間分の荷物を積んだ相棒とともに、幼い頃から憧れていた北海道を走っていた。どこまでも続く直線、響くエンジン音。夢見ていた景色の中を走るほど、学生最後の夏が過ぎていくことを意識した。旅の高揚感の中に、どこか寂しさもあった。

旅の途中、国道238号線の果てしない一本道を走っていたとき、対向車線から一台のバイクがやってきた。そのリアシートには、親の背中にしがみつく子どもが乗っていた。こちらに気づくと、満面の笑みを浮かべ、大きく右手を振ってくれた。思わずヘルメットの中で頬が緩み、負けじと全力で手を振り返した。

すれ違った瞬間、北の冷たい風を受けながら、胸の奥が熱くなった。その小さな背中に、かつての自分の姿が重なっていた。あの頃の僕にとって、バイクは憧れの存在であり、排気音は世界で一番ワクワクする音楽だった。



子どもの頃は、しがみついて見上げることしかできなかった大きな背中を、今は同じライダーとして追いかけている。いつの間にか、自分もハンドルを握る側になったのだと、北の大地でふと実感した。

自分の足で立ち、自らの意志でこの道を走っている。その達成感の一方で、もう二度とあの頃には戻れないという切なさも覚えた。

ミラー越しに遠ざかる親子の背中を見送りながら、夢見た場所にたどり着いた喜びを胸に、アクセルをぐっと開けた。

いつだって、あの頃の純粋な憧れが、僕の原動力になっている。

(K.H.)

パワーウィンドウの操作は 大人が安全を確かめてから

パワーウィンドウに指や身体の一部を挟まれるケースがあります。「うっかり事故」防止のため、パワーウィンドウの操作時は以下の点に注意しましょう。

- ☒ 子どもが窓から
顔や手を出していないか安全確認！
- ☒ 子どもには
チャイルドシートを正しく使用！
- ☒ パワーウィンドウのスイッチをいたずらできないよう
「ロック機能」をオン！



チャイルドシートで守る
子どもの未来



国民生活センターの啓発



国際交通安全学会
(IATSS)の啓発



国土交通省の啓発

大雨のときは 冠水に注意!!

大雨の際には、冠水のリスクがある川沿いや立体交差のアンダーパス等の走行は避けましょう。自動車の構造上、車両の床面を超えて浸水すると車両故障等により走行不能となってしまうおそれがあります。さらに水面がドアにかかると水圧で車内からドアを開けることができなくなってしまうです。

- ☒ 早めの避難を心掛けること
- ☒ 冠水した道路に安易に進入しないこと
- ☒ 冠水路で自動車が動かなくなった場合には 早めに脱出すること

が重要です

水面がドアにかかると車内から
ドアを開けられないおそれ

吸気口から浸水すると
エンジン停止のおそれ

タイヤまで水没すると
車が流されるおそれ

浸水が床面を超えるとパワー
ウィンドウやオートスライド
ドア等の電装品故障のおそれ

マフラーから浸水すると
エンジン停止のおそれ



自工会
「安全素敵なカーライフ」



国土交通省の啓発



内閣府等の啓発

防ごう 大型車の車輪脱落事故

トルクレンチで 適正締付

適正なトルクレンチによる規定トルクの締め付け、タイヤ交換後の増し締めの実施。



おとさめ ための 点検整備

事前の正しい点検が大きな事故を未然に防ぐ唯一かつ最善の手段です。



ナット・ワッシャー 隙間に給脂

ディスクホイール取付面、ホイールナット当たり面、ハブの取付面、ホイールボルト、ナットの錆やゴミ、追加塗装などを取り除きます。



いちにち一度は ゆるみの点検

運行前に特に脱落が多い左後輪を中心に、ボルト、ナットを目で見て手で触るなどして点検します。



正しい車輪の取り扱いで 車輪脱落事故ゼロへ。

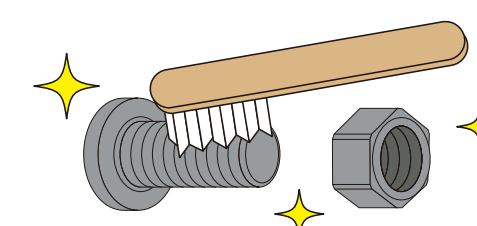
下記3つの注意点について、車載の「取扱説明書」などを参照し、正しい作業をお願いします。

不適切な作業
インパクトレンチだけで締め付け
錆びたナットを再使用
規定トルク未確認 など



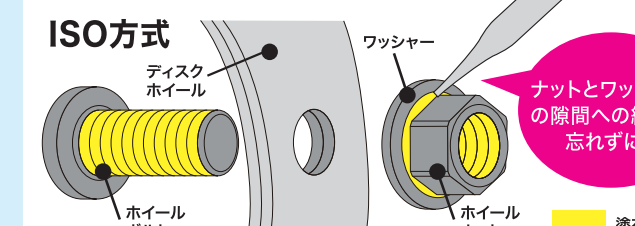
ホイール脱着作業の3つのポイント

1 ホイールボルト・ナット などを清掃・交換する



ディスクホイール取付面、ホイールナット当たり面、ハブ取付面 (ISO方式では、ハブのはめ合い部も)、ホイールボルト、ナットの錆やゴミ、泥、追加塗装などを取り除きます。錆び、亀裂、損傷が著しい場合は交換してください。

2 ホイールボルト・ナット などに潤滑剤を塗布



ISO方式
ディスクホイール
ワッシャー
ホイールボルト
ホイールナット
塗布部分

ナットとワッシャーの隙間への給脂も忘れずに!

ホイールボルト、ナットのねじ部、ナットとワッシャーのすき間にエンジンオイルなど指定の潤滑剤を薄く塗布し、回転させて油をなじませます。ワッシャーがスムーズに回転するか点検し、スムーズに回転しない場合はナットを交換してください。
注) ナットの座面 (ディスクホイールとの当たり面) には塗布しないでください。

3 ホイールナットの締め付けをする

必ず規定の締め付けトルクで締め付けを行ってください。

ホイールの締め付け方式には、球面座で締め付けるJIS方式と、平面座で締め付けるISO方式があります。また「排出ガス規制・ポスト新長期規制適合」大型車から、左右輪・右ねじとする「新・ISO方式」を採用しました。取り扱い方法をご確認いただき、適切なタイヤ交換作業の実施をお願いします。

ホイール締め付け方式	ISO方式 (8穴、10穴)
ホイールサイズとボルト本数 (PCD)	19.5インチ:8本 (PCD275mm) / 22.5インチ:10本 (PCD335mm)
ボルトサイズ ねじの方向	【M22】 左右輪:右ねじ (新・ISO方式) / 右輪:右ねじ 左輪:左ねじ (従来ISO方式)
ホイールナット 使用ソケット	平面座 (ワッシャー付き)・1種類 / 33mm (従来ISO方式の一部は32mm)
ダブルタイヤ	1つのナットで共締め
ホイールのセンタリング	ハブインロー
アルミホイール履き替え	ボルト交換

! アルミホイール・スチールホイールの取り扱いミスによる車輪脱落事故も発生しています。アルミホイール ↔ スチールホイール組み換え時には、誤組み付け、部品の誤組みに注意してください。

詳しくはこちらの資料をご覧ください ▶ <https://www.jama.or.jp/operation/truck-bus/docs/Torque.compressed.pdf>

車輪脱落予兆検知装置を取り付けよう!

ホイールナットの緩みなどによる車輪脱落の予兆を検知し、ドライバーに警報。事故防止と負担軽減に役立ちます。
※機能には限界があります。「おとさない」の徹底をお願いします。



詳しい情報は日本自動車工業会ホームページへ
http://www.jama.or.jp/truck-bus/wheel_fall_off/




国土交通省 自動車点検整備推進協議会 大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査・分析検討会 日本自動車工業会 (いすゞ自動車 日野自動車 三菱ふそうトラック・バス UDトラックス) 全日本トラック協会 日本バス協会 全国自動車用自動車協会 日本自動車整備振興会連合会 日本自動車販売協会連合会 全国タイヤ商工協同組合連合会 日本自動車タイヤ協会 全国石油商業組合連合会 日本自動車体工業会 日本自動車輸入組合 日本自動車機械工業協会 日本自動車機械器具工業会 自動車用品小売業協会 日本自動車車体整備協同組合連合会