

日本自動車工業会 広報誌

jamagazine

Japan Automobile Manufacturers Association

春

JAMA Vol.60
SPRING 2026

レース・ラリー参戦し高性能モデルを展開する メーカー直系ブランド

| 全国各地で「モビショー」開催！近未来のモビリティと触れ合う

| **自工会**「大学キャンパス出張授業2025」未来を担う学生にエール！





CONTENTS

- 1 安全確保のためレースの隊列を率いてスピードをコントロールするセーフティーカー
- 2 スバル「EJ20」搭載モデルのオーナーを対象としたファンミーティングの様子
- 3 三菱自動車のモータースポーツ参戦ブランド「ラリーアート」

03 レース・ラリー参戦し高性能モデルを展開する
メーカー直系ブランド

05 クルマ・バイクファン感謝イベント開催！
愛好家が集う「オーナーズミーティング」

07 【今さら聞けない】
レースの種類 その意味は？

11 **全国各地で「モビショー」開催！**
近未来のモビリティと触れ合う

13 **自工会「大学キャンパス出張授業2025」**
未来を担う学生にエール！

17 【今さら聞けない】
レース場の特装車 その意味は？

18 **レース場の特装車「トランポ」**
マシン本体や機材を輸送！搬入現場に潜入！！

20 2025第9回
小学生「クルマのある風景」フォトコンテスト
応募総数7,613点から最優秀賞5点・優秀賞10点を選出

21 **編集後記 「素掘りトンネル」へのいざない**

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/>

レース・ラリー参戦し

高性能モデルを展開する

メーカー直系 ブランド

自動車メーカーがチームを組織・運営し、各種レースやラリーに参戦しているのが「ワークスチーム」です。技術力の進化やブランド・製品の訴求を狙い、多くのメーカーがモータースポーツに挑んでいます。今回は各社のワークス参戦ブランド、の成り立ちや活動などを紹介します。

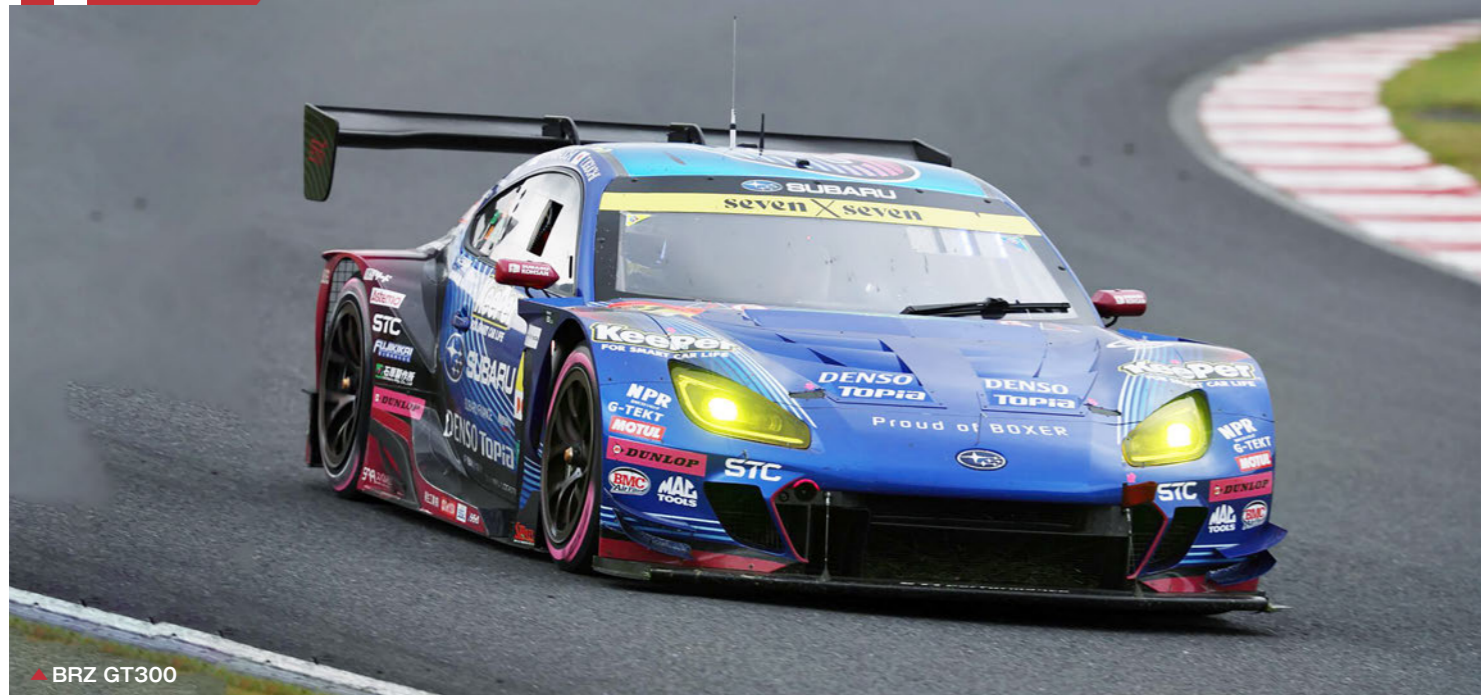


nismo



RALLIART

STI



▲ BRZ GT300

「スバルテクニカインターナショナル」(STI)はSUBARUの関連会社で1988年に設立されました。市販車をベースにしたモータースポーツ車両の開発、高性能な特別仕様車やスポーツパーツを企画・販売。24時間耐久レースやSUPER GTに参戦し、スバルの技術力を世界にアピールしています。

STI仕様は市販車(STI Sport等)、生産・受注限定の特別仕様車「Sシリーズ」なども手掛けています。

GR



▲ GR GT3, GR GT(ともにプロトタイプ)

「GAZOO Racing」は、「モータースポーツを起点としたもっといいクルマづくり」を掲げて活動する、トヨタ自動車のモータースポーツおよびスポーツカーを手掛ける部門です。世界中のモータースポーツで培った技術や経験を市販車にフィードバック、走りを楽しむファンを増やすことを目指し、WRC(FIA世界ラリー選手権)、ニュルブルクリンク24時間レースなどに参戦しています。レースで鍛えられた技術を市販車にフィードバックした「GRシリーズ」も展開し、GRヤリス、GRカローラ、GR86等のモデルがあります。

NISMO



▲フェアレディZ NISMO

NISMOブランドを有する「日産モータースポーツ&カスタマイズ」は日産自動車の関連会社で、ロードカーやパフォーマンスパーツ、特装車などを手掛けるほか、モータースポーツ事業部では新世代モータースポーツとして注目を集める電気自動車(BEV/EV)レース・フォーミュラE世界選手権や、スーパーGTなどのレースにも参戦しています。1984年に「ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル(NISMO)」として設立、以降日産のワークスレーシング活動にNISMOチームとして取り組みを開始しました。

2022年、同じ日産グループのカスタマイズカーを手掛ける「オーテックジャパン」と経営統合し、現在の社名になりましたが、NISMOブランドは継続しており、2024年には40周年を迎えています。

HRC



▲RC213V

「ホンダ・レーシング」(HRC)は、ホンダのモータースポーツ関連会社です。

二輪レース会社として始まり、後に四輪レース部門と統合。

「レースはホンダのDNAであり、モータースポーツを盛り上げていくことがHRCの使命」との思いで、MotoGPやスーパーGTなどさまざまな二輪・四輪レースに参戦しています。

また、ホンダは1964年より、世界最高峰の四輪レース、フォーミュラワン(F1)世界選手権に参戦し、好成績を残してきました。2026年からはパワーユニットサプライヤーとして英アストン・マーティンとタッグを組み参戦します。

マツダスピリットレーシング



▲ MAZDA SPIRIT RACING ROADSTER 12R, MAZDA SPIRIT RACING ROADSTER

「マツダスピリットレーシング」は、「共に挑む」をスローガンにしたマツダのモータースポーツ活動の総称です。`挑戦する楽しさ、`に取り組み、モータースポーツとファンをつなぐブランドとして2022年に立ち上げられました。

過去のマツダのモータースポーツ活動を継承、スーパー耐久などで培ったノウハウを市販車にも生かし、サーキット走行も楽しめるコンセプトカーやブランドモデルを展開しています。

ラリーアート



▲トライトン(AXCR2025ラリー参戦車両)

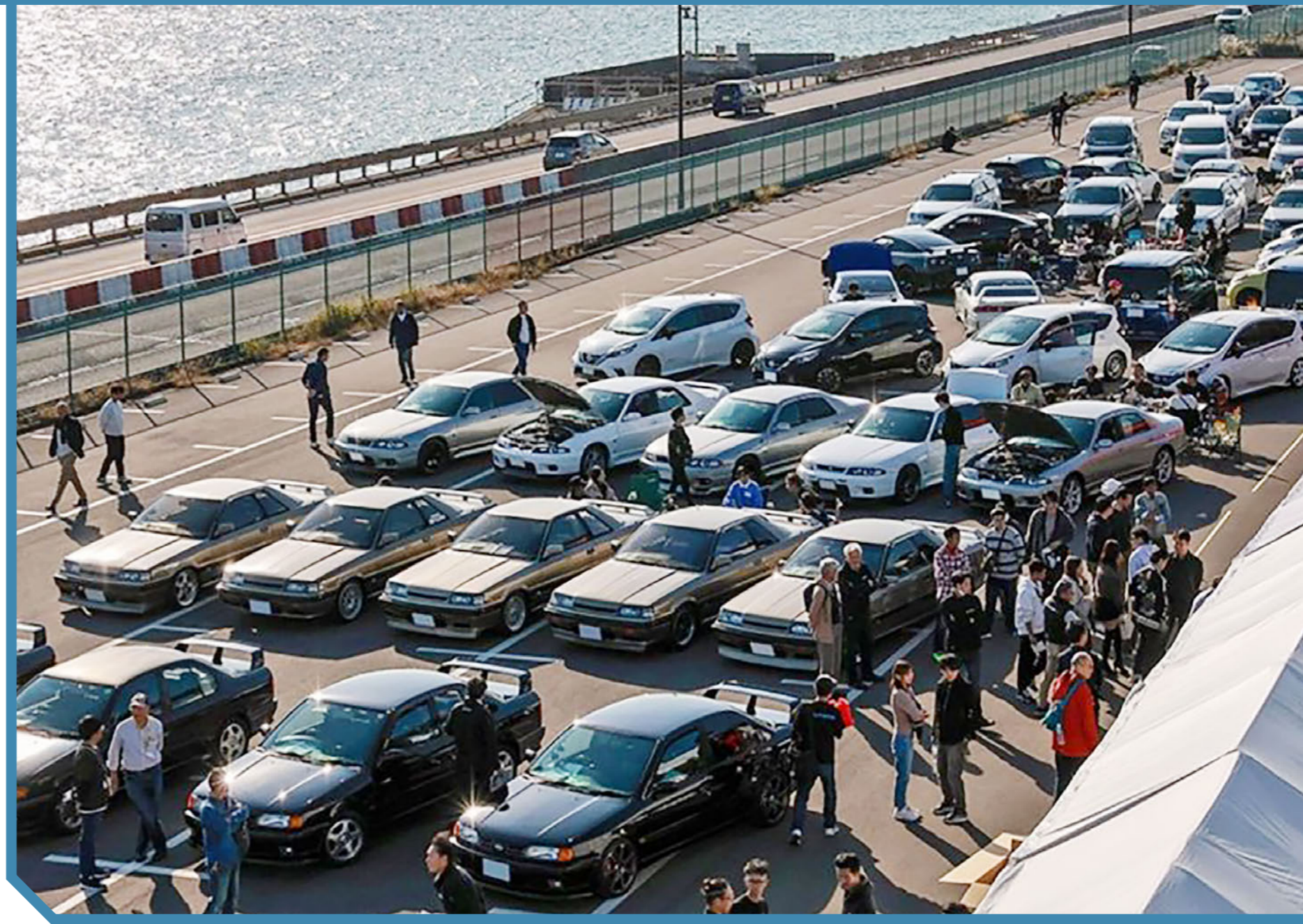
世界ラリー選手権やパリ・ダカールラリー(現ダカールラリー)など、これまで三菱自動車のモータースポーツ活動を担ってきた「ラリーアート」は2021年に復活、2022年からアジアで最も過酷なアジアクロスカン트리ラリーにピックアップトラック「トライトン」で、参戦しています。

レース・ラリーなどのモータースポーツでは、テストコースや一般道での通常走行では考えられない程の負荷がかかる極限状態で行われます。市販車ベース車やレース専用車などいろいろな車両を用いて競うことで技術力を高め、その知見や技術をフィードバック、将来の市販車開発に役立てることができます。モータースポーツ活動は安全や信頼できるクルマづくり、走行・燃費性能向上や環境に配慮したクルマづくりに結びつきます。

クルマ・バイクファン
感謝イベント開催！

愛好家が集う 「オーナーズミーティング」

自動車業界では、年間を通して各種ファン感謝イベントが定期的に行われています。特にクルマ・バイクの愛好家による「オーナーズミーティング」等は、同じ趣味を持つ仲間が集い、楽しいひとときを過ごせる機会として定着、人気イベントのひとつです。メーカー各社は車両が購入された後、こうした取り組みを通じ、ユーザーとの接点づくりも進めています。今回は2025年10～11月にいずれも数千人規模で盛り上がったイベントの一部を取り上げて紹介します。



本田技研工業

「Honda モーターサイクル ホームカミング 熊本2025」は2025年10月5日、愛車と一緒にホンダの二輪車生産拠点の熊本製作所（熊本県大津町）を訪れるイベントとして開催、約4800人が来場しました。

メイン会場は2025年3月にオープンしたばかりの「Honda KUMAMOTO WELCOME PARK」で、熊本製作所の玄関口に位置する施設。常設で現地生産している二輪車や汎用プロダクトが展示されています。

イベントは、バイクが作られた故郷（ホーム）にライダーたちが帰ってくる1年に1度の特別な日として設定。当日は工場見学やトークショーのほか、最新技術の紹介、多数の二輪車展示なども実施、2024年は台風接近のため残念ながら中止されただけに、大勢の来場者でにぎわいました。



ヤマハ発動機

年に1度のヤマハバイクのオーナー・ファンの祭典「My Yamaha Motorcycle Day 2025」が2025年10月18日に開催され、約2600人が来場しました。25年はヤマハ発動機創立70周年記念で、同じく開業50周年の節目を迎えた**スポーツランドSUGO**(宮城県村田町)で行われました。

イベントは、国内販売会社が主催し、ヤマハバイクのオーナーをはじめヤマハファンが集まり、世代ギャップや所有モデルを超え、ツーリングする楽しみやライダー同士で語り合う喜びなどを共有できる交流イベントです。

今回は東北を中心に全国各地域のナンバーを付けたバイクで駐輪場が埋め尽くされ、会場では多数のヤマハバイクが勢ぞろい。来場者は納得いくまで気になるモデルを見て触って確かめられ、「スペシャルイヤーとして例年以上にコンテンツ満載で楽しめた」(関係者)様子でした。

同社の企業ミュージアム「**コミュニケーションプラザ**」(静岡県磐田市)で保管・展示している名車やレーシングマシン約60台も集結、節目にふさわしい企画「歴史車両走行会」も催されました。



SUBARU

東京ビッグサイトで開催されていた「**ジャパンモビリティショー2025**」会期中の2025年11月2日、スバルが誇る水平対向エンジン「EJ20」搭載モデルのオーナーを対象とした**ファンミーティング**を開催しました。

EJ20エンジンは1989年から約30年間、初代「レガシィ」など歴代車両に幅広く搭載された後、生産を終了しましたが、モータースポーツでも力を発揮してきたパワーユニットです。

当日は415件の申し込みから抽選で選ばれた50台のEJ20搭載車がモビショーのコミュニティエリアで大集結。EJ20特有の「ボクサーサウンド」が会場にとどろいていました。参加者はEJ20エンジンに魅了された仲間たちと熱く濃厚な時間を過ごし、「本当に多くのファンに愛されたエンジンだった」などと改めて実感した声が聞かれました。



イベント会場に展示されたEJ20エンジン

日産自動車

日産の特装事業やモータースポーツ活動を担う**日産モータースポーツ&カスタマイズ(NMC)**は2025年11月15日、「**AOG 湘南里帰りミーティング 2025**」を神奈川県大磯町の大磯ロングビーチ駐車場で開催しました。同社が手掛けたクルマのユーザーへ感謝を込めて、オーナー同士の交流に加え、オーナーと同社スタッフの交流を深める場として催しています。

AOGは「オーテック・オーナーズ・グループ」の略で、メーカーが主催するオーナーミーティングの先駆けとして2004年に初開催。同社本社がある神奈川県茅ヶ崎市(湘南)から全国に向け出荷されたクルマがオーナーと共に再び誕生の地に集結することから湘南里帰りミーティングと名付けられ2025年で18回目を数えました。

日産車をベースとして架装・改造した「**AUTECH**(オーテック)ブランド車」や「**NISMO**ロードカー」などが一堂に会し、車両約400台、オーナー600人超が参加。最新車両も多数用意され、「パトロールNISMO」や「**リーフ AUTECH**」なども展示、クルマを注視する姿が目立ちました。



メーカー各社はさまざまな形で、自社製品を愛用いただいているユーザーへ日頃の感謝を伝えており、ファンと直接触れ合える貴重なチャンスにもなっています。ユーザーの皆さんもクルマ・バイクを通じた新しい仲間づくりにぜひ参加してみたいかがでしょうか。

【今さら聞けない】レースの種類 その意味は?



新年を迎え、多くの自動車メーカーが参戦するモータースポーツの2026年シーズン開幕を待ち望んでいるファンも多いでしょう。スピードやマシンの耐久性などで極限の性能が求められるレースは、自動車メーカーにとって技術を開発する上での絶好の「実験場」となります。日本メーカーも四輪車、二輪車それぞれのカテゴリーに参戦し、技術の研鑽を進めています。レースから市販車に活かされた技術も少なくありません。今回の「今さら聞けないシリーズ レースの種類」は、「①四輪車編」、「②二輪車編」に分けて、それぞれのレースについて分かりやすく説明します。



① 四輪車編

フォーミュラカーレース

4本のタイヤや運転席上部がボディやカバーで覆われていないむき出しの1人乗りの専用車両で行われるレース。F1は「世界最高峰」のレースとして知られており、他にもフォーミュラEやスーパーフォーミュラ、インディカー・シリーズなどのカテゴリーがあります。

F1

国際自動車連盟（FIA）が主催する世界最高峰の自動車レースです。近年、人気再び上昇しており、世界で最も視聴者数の多いモータースポーツとなります。世界を転戦し、2026年は全24戦でチャンピオンを争います。日本グランプリ（GP）は第3戦に鈴鹿サーキット（三重県鈴鹿市）で行われます。2026年は本田技研工業がアストンマーティンチームにパワーユニットを供給して復帰。過去にもホンダやトヨタ自動車ワークスチームとして参戦し、ヤマハ発動機などがエンジンサプライヤーを務めていました。

フォーミュラE

FIAが2014年に開始したバッテリー電気自動車（BEV）のフォーミュラカーレース世界選手権。2025～26年シーズンは世界12都市で17戦が行われます。走行音が小さく、排ガスも出ないため、市街地での開催が多いことが特徴です。日本では7月に東京ビッグサイト（東京都江東区）周辺で行われます。日産自動車が8年目の参戦、ヤマハ発動機はLola Carsと共に「ローラ・ヤマハABTフォーミュラEチーム」として昨シーズンから参戦しています。



スーパーフォーミュラ

国内最高峰のフォーミュラカーレース。レースで使用するシャシーやタイヤは共通で、エンジン（トヨタとホンダが供給）にも性能差がないイコールコンディションで争われるため、ドライバーの腕やチーム戦略が勝敗を左右します。2026年は全12戦でチャンピオンを争います。

インディカー・シリーズ

北米最高峰のフォーミュラカーレース。レースにはサーキットや市街地も使いますが、ストレートと傾斜角のついたコーナーで構成される楕円形のコースを高速で周回するオーバルコースが大きな特徴です。オーバルでは最高速度が380キロメートルに達するレースもあり、ホンダが参戦しています。



プロトタイプ/ハイパーカー

レース専用開発された試作車両(プロトタイプ)または高性能な市販車(ハイパーカー)をベースにしたレース仕様車で競うレース。タイヤや運転席はボディに覆われています。世界耐久選手権(WEC)がその代表です。かつては「スポーツカー」「スポーツプロトタイプカー」という名で、WECの前身はWSCやWSPCと呼ばれました。



WEC

フランス西部自動車クラブ(ACO)が主催する耐久レースの世界選手権。ハイパーカークラスを最高峰クラスとし、ほかにLMGT3クラスなどがあります。6~24時間といった決められた時間内での走行距離(周回数)を競うため、速さだけでなくマシンの信頼性も求められます。日本からはトヨタ自動車が発戦しており、2026年は全8戦で、日本では第7戦が9月に富士スピードウェイ(静岡県小山町)で行われます。

ル・マン24時間レース

WECの1つのレース。仏ル・マン近郊のサーキットで24時間かけて勝敗を競います。2026年は6月に開催されます。F1の「モナコグランプリ」、インディカー・シリーズの「インディ500」と並び、世界三大レースとも呼ばれます。日本メーカーでは1991年のマツダが初の総合優勝。トヨタ自動車は2018年から4連覇を果たしています。

ツーリングカー

市販車をベースにレース専用で改造した車両で競うレース。世界ツーリングカー選手権(WTC)やNASCAR、日本のスーパーGTがその代表例です。通称「ハコ車」のレースとも呼ばれます。



スーパーGT

スーパーフォーミュラと並ぶ国内最高峰のレース。GT500クラス、GT300クラスという異なるクラスの車両が同一のコースを混走します。GT500クラスの方がGT300クラスよりもスピードが速いため、それぞれ上手い抜き方、上手い抜かせ方がレースの勝敗を左右する時もあります。また、シリーズ中に、速いチームにはウェイトハンデが加算されるなど、白熱したレースの演出も見どころの一つです。2026年は全8戦で争われ、第3戦はマレーシアで開催されます。GT500クラスはトヨタ、ホンダ、日産がしのぎを削り、GT300クラスはトヨタ、日産、SUBARUの車両がポルシェやフェラーリなど海外メーカーの車両と競っています。

スーパー耐久

国内で行われる市販車ベースのツーリングカーの耐久レースで、エンジンの排気量や駆動方式によってクラス分けされています。2026年は全7戦で競われます。市販車からの改造範囲に限られるため、プライベートと呼ばれる小規模チームの参戦も多いレースです。また、自動車メーカーの開発車両や各クラスに該当しない車両、S耐を運営するスーパー耐久機構事務局(STO)が認めた開発車両も参戦できるST-Qクラスでは、スバル、トヨタ、マツダが発戦を公表しており、レースを通じた車両開発に取り組んでいます。

WTC

FIAが主催し、2017年まで開催されていたツーリングカーによるレース。BMWやアルファロメオ、シトロエン、フォード、シボレーなどの海外メーカーのほか、日本からはホンダが発戦していました。

NASCAR

北米を中心に行われる、市販車風のボディを被せたストックカーを用いたレース。楕円形のオーバルコースを中心に行われます。ピックアップトラックをベースとした車両で競われるカテゴリーがあるのも特徴の一つです。日本メーカーではトヨタが発戦しています。

ラリー

市販車ベースのラリーカーで、一般の山道や林道などに設けられた競技区間のタイムを競うレース。舗装路だけでなく、未舗装路、雪道、氷盤路などでも行われます。ドライバーだけでなく、コーナーや路面状況などを伝えサポートするコ・ドライバーの2人で乗車するのも特徴の一つ。最高峰は世界ラリー選手権(WRC)です。



WRC

FIAが主催するラリーの世界選手権。欧州を中心に世界各地で開催され、日本でも開催されています。スペシャルステージ(SS)と呼ばれる競技区間のタイムの合計で競います。2026年は全14戦で争われ、ラリージャパンは5月に愛知県、岐阜県で開催されます。日本メーカーは2025年に総合優勝したトヨタが参戦しており、過去にはスズキ、スバル、日産、マツダ、三菱なども参戦し、好成績を収めました。

全日本ラリー選手権(JRC)

国内ラリーのシリーズ戦。2026年は全9戦で争われます。トヨタ、スバルなどが参戦します。

ラリーレイド

砂漠や山岳地帯、ジャングルなどの自然環境を数日から数週間かけて走破するレース。未舗装路を長期間走るための耐久性も求められます。ダカールラリーが最も有名なレースです。四輪車のほか二輪車でも競います。

ダカールラリー

例年1月に開催されるラリーレイド。以前はフランスの首都パリをスタートしセネガルの首都ダカールがゴールだったため、パリ・ダカールラリー(通称パリダカ)と呼ばれていました。現在はサウジアラビア国内で行われ、市販車クラスなどさまざまなクラスで競います。2026年も日野チームスガワラが参戦し、チームとしては35回、ドライバーの菅原照仁さん個人では21回目となる連続完走を達成しました。また、今大会二輪車部門で唯一の日本人ライダーである藤原慎也選手はプライベートとしてホンダ車で完走を果たしました。



ラリークロス

アスファルト(舗装路)とダートなどが混在するサーキットで行われるレース。舗装路での速度とダートなどでのラリー要素が求められます。RallyX(ラリーエックス)の略称で呼ばれています。



2 二輪車編

ロードレース

舗装されたサーキットで行われる二輪車のレース。タイムを競うスプリントレースと周回数を競う耐久レースがあります。世界最高峰は国際モーターサイクリスト連盟(FIM)ロードレース世界選手権「MotoGP」です。



MotoGP

排気量別にMotoGP(4気筒1000cc)、Moto2(3気筒765cc)、Moto3(単気筒250cc)の3クラスで行われるロードレースの世界最高峰。日本メーカーは本田技研工業とヤマハ発動機が参戦しています。過去にはスズキやカワサキモーターズも参戦していました。2026年は全22戦で競われ、第17戦日本GPは10月にモビリティリゾートもてぎ(栃木県茂木町)で開催されます。

スーパーバイク世界選手権 (WSBK)

一般公道が走行できる市販車をベースとしたマシンで行われるスプリントレース。2026年は全12戦で競われます。日本メーカーはホンダ、ヤマハ、カワサキが参戦します。

世界耐久ロードレース選手権 (EWC)

ロードレースにおける耐久レースの世界選手権。日本で行われる鈴鹿8時間耐久ロードレース(通称鈴鹿8耐)もカレンダーに組み込まれており、2026年は7月に開催されます。ホンダ、ヤマハ、カワサキなどが参戦します。

全日本ロードレース選手権 (JSB)

国内最高峰のロードレース。JSB1000など5クラスに分かれています。2026年は全7戦で競われます。



モトクロス



未舗装路の周回コースで行われる競技専用車のバイクレース。コース内にはジャンプ台や急勾配などが設けられており、スピードと巧みにこなすテクニックが求められます。横一線のスタートというのも特徴の一つです。

モトクロス世界選手権(MXGP)は1950年代に発足して以来、現在まで続いており、1970年代以降は日本の4大メーカー(ホンダ・ヤマハ・スズキ・カワサキ)の車両が世界で活躍しています。全日本モトクロス選手権は1964年にスタートした国内最高峰、のモトクロスレースです。車両に使うゼッケンは2026年シーズンからライダーが自分の好きな番号を選べる希望ゼッケン制度に変更されました。2026年は全国各地で全9戦が組まれています。

トライアル

クロスカンツリーで行われるモータースポーツ。競技専用のバイクを操り、岩山や沢、人工的に作られた障害物などを走破するテクニックが求められます。各設定区間に制限時間はありますが、スピードを競うのではなく、競技中に足を付くと減点などミスの少なさを競います。

トライアル世界選手権(WTC)は毎年、ツインリンクもてぎ(栃木県茂木町)でも開かれており、日本人ライダーとして藤波貴久選手が2004年に初の世界チャンピオンを獲得。トライアル国内最高峰、は全日本トライアル選手権で、1973年にスタートしています。2026年は都市部に人工セクションを築いて競技を行うためファン拡大も期待され、8大会が開催されます。



フラットトラック



未舗装の平坦な楕円コースをバイクで周回し、速さを競います。ダートトラックとも呼ばれます。バイクは市販車をベースにしたものが多く、コーナーにおいて地面ギリギリまでバンクさせながらのドリフト走行は迫力があり、見ものです。

全国各地で「モビショー」開催！

近未来のモビリティと触れ合う



東京ビッグサイト(東京都江東区)で2025年10~11月の11日間、盛大に開催された「ジャパンモビリティショー2025」閉幕後、名古屋、大阪、福岡、札幌の全国各地でもモビリティショーが開催されました。「豊かで夢のあるモビリティ社会の構築」を目指すジャパンモビリティショーの興奮をそのままに、地方でも大勢のファンがそれぞれの大規模会場に足を運び、次世代のモビリティと触れ合うことで近未来の生活や文化を体感しました。

Japan Mobility Show Nagoya 2025

地方で最初のショーとして行われたのは「ジャパンモビリティショーナゴヤ2025」です。「心動かすモビリティに出会える3日間」をコンセプトに、2025年11月22~24日の3日間、ポートメッセなごや(名古屋市港区)で開催され、約15万5000人の来場者を集めました。今回から名称を名古屋モビリティショーから変更しています。

トヨタ自動車はレクサス、センチュリーを加えた3ブランドそれぞれで独立ブースを設置。本田技研工業は開発中の電気自動車(EV)「ゼロ」シリーズを出展したほか、マツダは新型「CX-5」、ダイハツ工業はコンセプトカー「コペン」などを展示しました。

次世代交通システム展示会「あいちITSワールド」も同時開催され、自動運転バスやEVの公道試乗会などの体験型イベントも実施。愛知県自動車盗難等防止協議会は県内で盗難被害が多発している事態を受け、実際に盗まれたトヨタ「プリウス」を展示、盗難対策の重要性を訴求しました。

ジャパンモビリティショー関西2025 / 大阪モーターショー

西日本最大級のモーターイベント「ジャパンモビリティショー関西2025 / 大阪モーターショー」は2025年12月5~7日、インテックス大阪(大阪市)で開催。開幕日は雲間から日が差す寒空の下、開場を待ちわびて列を作っていた来場者が続々と入場し、初日から会場が盛り上がっていました。

今回のテーマは「いいね!モビリティ」で、3日間の来場者は約22万5000人に上りました。国産車と輸入車、二輪車を合わせた33ブランドが出展し、次世代モビリティを訴求するコンテンツもそろえるなど、「幅広い世代にクルマの魅力を発信」(主催者)しました。

会場では、関西を拠点とするメーカー系ディーラーが集まり、学生の就職を支援するインターシップフェアも併催。2026年と27年に卒業予定の大学生や高校生らが各社の担当者と対話を深めていました。





▲家族連れら13万人が来場



▲グランツーリスモを体験するファン



世界トップ選手たちが競ったグランツーリスモ大会

ジャパンモビリティショー福岡2025

「ジャパンモビリティショー福岡2025」は2025年12月18～21日、マリンメッセ福岡（福岡市博多区）で開催され、4日間で13万人が来場しました。テーマは「キミが創る、未来のモビリティ」で、国内外35ブランドが出展し、各メーカーのコンセプトカーや最新モデルを中心に計約250台が並んでいました。

モビリティの将来を担う子ども向けのコンテンツも充実させ、「Out of KidZania in Japan Mobility Show Fukuoka 2025」も初開催。子どもたちにモビリティに関わる仕事を身近に感じてもらい、モビリティ社会を支える人材の育成につながる機会にもなり、多くの家族連れが参加していました。

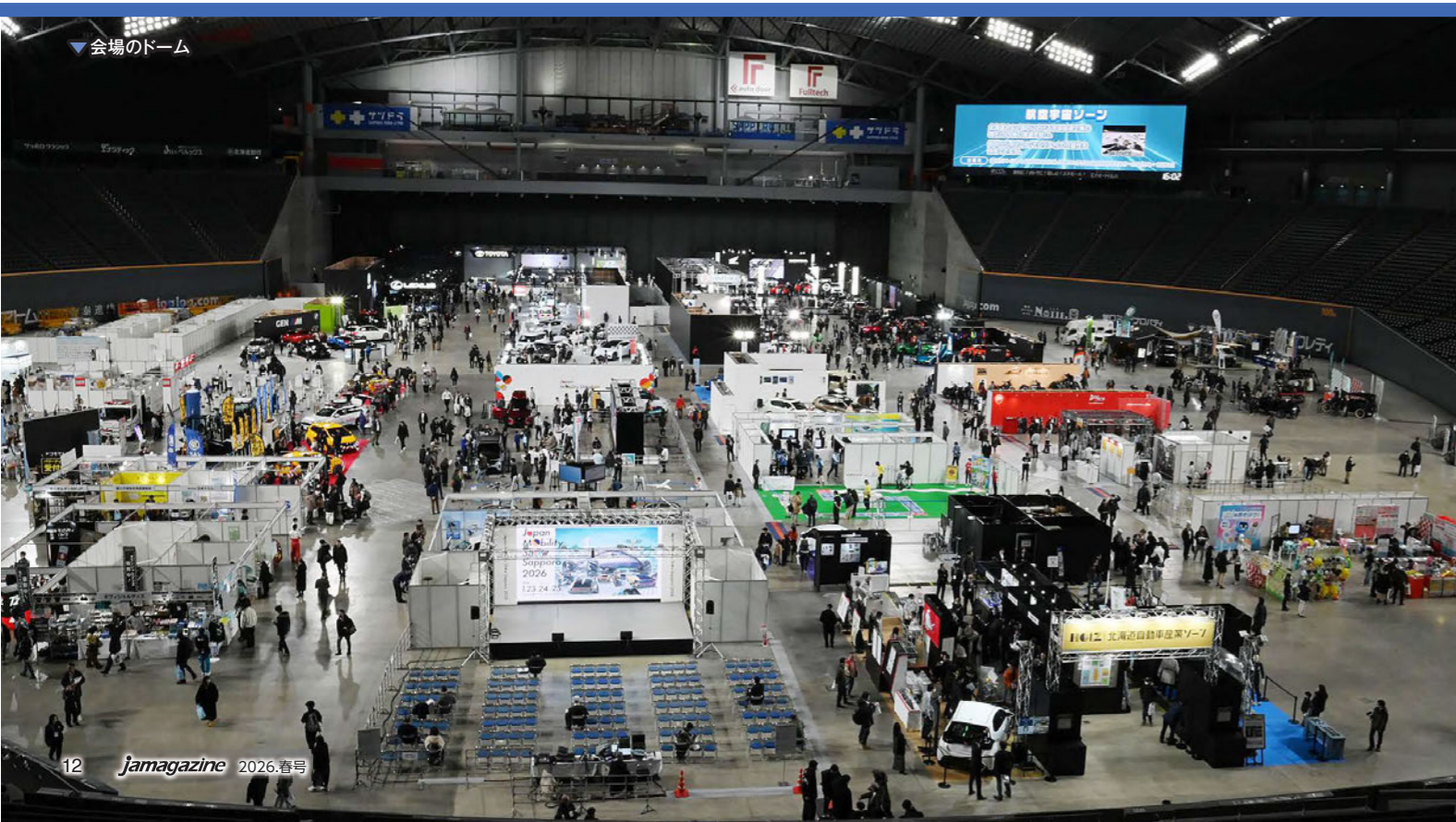
人気レーシングゲーム「グランツーリスモ」の世界一を決める公式大会グランツーリスモ・ワールドシリーズの25年シーズンを締めくくるイベントも同時開催され、モビリティショー会場のグランツーリスモ体験ブースにはゲームファンが訪れていました。

ジャパンモビリティショー札幌2026

「ジャパンモビリティショー札幌2026」は1月23～25日、大和ハウスプレミストドーム（札幌市豊平区）で開催され、3日間で約7万7千人が来場しました。コンセプトカーや最新の市販モデルなど国内外22ブランドの四輪車・二輪車約90台が並び、お目当ての車を撮影したり、運転席に座って乗り心地を確かめたりと来場者は思い思いにモビリティを満喫していました。

会場には、道内高専ロボコンブースも設置。全国の高専が参加するロボットコンテスト「高専ロボコン」から、北海道代表の函館高専と25年度全国大会で優勝した旭川高専が製作したロボットが展示され、学生らがロボットを実演し、来場者が搭乗、操作を楽しみました。

会場周辺の公道で実施した試乗会では、参加者が最新モデルを運転しながら冬道での走行性能を体験しました。



▼会場のドーム



▼高専ロボコンブースの様子

全国各地で相次いで開催されたモビリティショーにも多数のクルマ・バイクファンが訪れ、多種多様の車両展示、イベント等いずれの会場ブースも盛況のうちに幕を閉じました。次回は、どのようなモビリティや最先端技術が登場して来場者から脚光を浴びるのでしょうか。

自工会 大学キャンパス出張授業2025

— 未来を担う学生にエール! —

自工会は、自動車メーカートップらを講師に迎え、将来を担う大学生・大学院生にモビリティの魅力伝える「大学キャンパス出張授業2025」を今年度も実施しました。理系から文系まで幅広い人財獲得に向け13年度から開催しており、25年度で12回目となりました。今回はメーカー10社が全国各地の大学でそれぞれ講演した内容を紹介します。



スズキ

スズキの鈴木俊宏社長は2025年10月7日、金沢大学角間キャンパス（金沢市）で「スズキの挑戦～生活に密着したインフラモビリティを目指して～」をテーマに講演しました。インド事業について、「インドの自動車の歴史はスズキの歴史と言っても過言ではない」とし、30年度に年間生産400万台を目指し、生産体制を増強していると強調しました。

自身の大学時代も振り返り、「仲の良い友人が8人いた。この8人で授業を受けたり、課題に取り組んだりしたのはいい思い出。数年前に集まったが、当時と変わらない雰囲気だった。学生時代の仲間は本当に一生の友達。ぜひ良い友人をつくってください」と学生を激励しました。



▲金沢大学で講演するスズキの鈴木社長

▲学生の質問に答える鈴木社長

カワサキモーターズ

カワサキモーターズの川村直樹執行役員（四輪PWCディビジョン長）は10月10日、神戸大学鶴甲第1キャンパス（神戸市灘区）で、「アメリカの大地を駆ける！カワサキのオフロード四輪車が描くモビリティの未来」をテーマに講演し、オフロード四輪車の世界市場でトップを目指し、新たなモビリティの可能性を追求していく醍醐味を伝えました。

メインマーケットである米国については「オフロード四輪車市場のさらなる拡大には、カワサキのパワーユニットの開発・生産技術を活かしたモデルの投入が欠かせない」と説明。米国人が大切に「力強さ」や「誇り」といった価値観にふさわしいアグレッシブさを特徴とする、「RIDGE（リッジ）」や「TERYX（テリックス）」シリーズなどを投入することで、米国市場だけでなく世界市場でもナンバーワンの地位を獲得する決意を示しました。最後に「オフロード四輪車でナンバーワンブランドとなることで、『伝説』をつくりたい」と新たな夢を語りました。



▲神戸大学で講演する川村執行役員

▲展示されたオフロード四輪車を熱心に見学する学生たち

日野自動車

日野自動車の脇村誠氏（最高技術責任者＝CTO、当時）は10月22日、東京都立大学日野キャンパス（東京都日野市）で講演しました。テーマは「大型トラック、誕生の舞台裏。CTOが語る挑戦と技術」でプロフィアを一例に、大型トラック開発の流れや裏話を披露し、学生に商用車開発の魅力などを発信。また、商用車は、乗用車に比べてモデルサイクルが長いことから開発の責任の重大さを指摘しました。

二輪車メーカーを経て日野に入社した自身の経歴についても触れ、「紆余曲折して大学を卒業し就職した。回り道をしたが、その経験が自分の身になっている。今、この瞬間が無駄に思えることがあるかもしれないが、必ず将来、役に立つ時が来る。目の前のことを一生懸命してほしい」と話しました。



▲大型トラックの開発秘話を語る脇村氏



▲大型トラックを見学する学生ら

ヤマハ発動機

ヤマハ発動機の井端俊彰・上席執行役員（マリン事業本部長、当時）は10月24日、横浜国立大学（横浜市）で、学生約200人を集めて「『モノづくりの喜び』を原動力に、今日よりもっと素晴らしい海を、未来へ。」をテーマに講演しました。

冒頭、楽器メーカーのヤマハと起源は同じ、現在はそれぞれ独立している経緯を学生に分かりやすく説明。ヤマハ発動機は2025年で創立70周年を迎え、「今ではオートバイだけでなく、ボート船外機や電動アシスト自転車、電動車いすなどさまざまな事業を展開している」と話しました。

世界180以上の国・地域でグローバルにビジネスを展開し、売上比率では海外が9割以上を占めているなどと海外事業について詳しく説明、さらに社会貢献活動にも触れました。

マリン事業に関しては、2050年までの長期ビジョンを提示した上で、「ヤマハ発動機の営業利益を見ると、マリン事業は約5割と稼ぎ頭となっています」と説明。その主力商品はボート推進器・船外機で「世界シェアはトップレベルを誇り、最近では小型船外機の電動化も進んでいます」と語りました。



▲会場前に展示されたヤマハ製品

▲横浜国立大学で講演する井端上席執行役員

三菱自動車

三菱自動車の堀健一理事（第二EV・パワートレイン技術開発本部長）は10月27日、京都大学吉田キャンパス百周年時計台記念館で、「カーボン・ニュートラル社会への挑戦」をテーマに講演。約30人の学生を前に、環境負荷低減と高い走行性能を両立したプラグインハイブリッド車（PHV）の有効性を強調しました。

堀本部長は講演で、ライフサイクル全体を考慮した二酸化炭素（CO₂）排出量削減の観点から、EVやハイブリッド車（HV）、燃料電池車（FCV）を含めた電動車を対象に比較し、「PHVはユーザーニーズに合わせて実効的にCO₂排出量を削減できる選択肢」として、操縦安定性や走破性を進化させることで、カーボン・ニュートラルに実現に貢献するため、環境と性能を両立した自動車を市場に展開していく決意を示しました。

最後に「自動車は日本経済の将来に欠かせない産業」とし、「腕を磨く」「自ら考える」「どん欲に知識を得る」の3つの姿勢を大切にしながら、「一緒に自動車産業で働きましょう」と訴えました。



▲京都大学で講演する堀理事

▲会場近くに展示されたラリーマシン

本田技研工業

本田技研工業の三部敏宏社長は12月4日、東京大学本郷地区キャンパス（東京都文京区）で「大変革期のモビリティ業界にある、ホンダの夢と挑戦」をテーマに講演。創業時からの歴史のほか、次世代自動車や宇宙の取り組みまで幅広く紹介しました。

三部社長は、ホンダでの経験を、「ビジネスや商品、技術で『他社との差ではなく、違いを生み出せ』と言われ続けてきた。常に求められているのは世界一や世界初（の技術やアイデア）であった」と振り返り、「そうしたイノベーションは決して一人の天才のみから生まれるものではなく、強い個人の集団が高い目標に向かって侃々諤々の議論をしていくことで生み出していくことができる」と強調しました。

その上で、これから社会人になる学生へ「競合がいれば負けることもあるが、そこから『どうしたら勝てるのか』と諦めずにひっくり返していく想いや考え方が非常に大事だ」と力強く語りました。



▲東京大学で講演する三部社長



▲大学構内には次世代EV「ゼロシリーズ」のSUVなども展示

マツダ

マツダの今田道宏執行役員（統合制御システム開発担当）は12月5日、早稲田大学西早稲田キャンパス（東京都新宿区）で講演し、「マツダが描く未来とソフトウェアで実現するモノづくりの革新」をテーマに、マルチソリューション戦略や、“ひと中心”の思想に基づく技術開発、またソフトウェア・デファインド・ビークル（SDV）の可能性について講演しました。

マツダは、お客様の“走る喜び”を高めつつ、地域毎の社会環境に応じて電動化技術やエンジン、カーボンニュートラル燃料を適所適材で組み合わせ、さらにCO₂の排出よりも回収・吸収が上回る“カーボンネガティブ”への挑戦にも取り組み、循環型社会の実現に向けた幅広い技術開発を進めていると紹介しました。人工知能（AI）についても、人とクルマとの距離を縮める手段と位置づけ、「AIでソフトウェアを進化させ、“愛車”として育てることで心身の活性化につながる。お客様に合ったプラットフォームをつくることも私たちの仕事だ」と語りました。



▲会場近くには「ロードスター」なども展示



▲早稲田大学で講演する今田執行役員

SUBARU

SUBARUの大崎篤社長は12月10日、東京理科大学葛飾キャンパス（東京都葛飾区）で「答えは現場にある～学生のみなさまに今つたえたいこと～」をテーマに講演し、自身のキャリアを交えつつ、スバルの最新の取り組みを説明。車両開発では機械工学だけでなく、電子・電気分野も重要性を増しており、「研究の成果を追求するプロセスは自動車業界に必ず役立つ。一緒に未来をつくられたらうれしい」と学生に呼び掛けました。

大崎社長は、大学時代からクルマやモノづくりが好きで、入社後はパワートレインの設計に熱中し、その後は「夢だった」という車両の企画開発に携われたことを紹介。さらに労働組合専従時代のリストラや完成検査問題なども振り返り、「修羅場の経験が成長につながる。立ち向かうことも大切だ」と主張しました。



▲東京理科大学で講演する大崎社長

▲最新EVのコンセプトカーなども展示

三菱ふそうトラック・バス

三菱ふそうトラック・バスの副社長兼開発部長の安藤寛信氏は12月19日、明治大学生田キャンパス(川崎市多摩区)で「正解のない時代を生きる皆さんへ商用車業界の開発現場から考える『働く』この意味」をテーマに講演。「社会人にとって一番重要な能力は」「人生における成功とは」などの設問にスマートフォンで参加者が投票する工夫も取り入れ、学生と議論も交わしていました。

安藤副社長は、シャシー設計やドイツ駐在、開発本部長などを経験しながら約30年間、三菱ふそうで働いてきた自身の考えを紹介。「働くのはお金のためでもなく、社会貢献のためでもなく、生きるため」とし、「常に無人島を想像して考えると面白い」と、生きるために手分けして働く無人島での集団生活を例に出すなどして学生に問いかけていました。



▲明治大学で講演した安藤氏



▲会場近くにはトラックを展示

UD Trucks

UD Trucksの伊藤公一社長兼CEO(最高経営責任者)は2026年1月15日、上智大学四谷キャンパス(東京都千代田区)で「商用車とマルチバスウェイ戦略～働くクルマのまじめな世界～」をテーマに講演。大型トラックが持つ社会インフラの役割、さらに脱炭素化への道のりは1つに絞りに絞れないこと、技術と技術の組み合わせが新たな価値を生む可能性があることを強調しました。

伊藤社長は「近距離はEV、中距離はFCV(燃料電池車)も出てくると思うが、長距離や除雪車などはディーゼルエンジンとカーボンニュートラル燃料の組み合わせが最適ではないか」として、1つの技術に固執せず、得意分野で積み上げることが重要だと説明しました。

その上で「皆さんが学び、生み出す技術もどのような課題と結び付け、どのような現場で使うかによって社会を変えることにつながる。どれか1つが正解というわけではなく、組み合わせ次第で社会を前に進めることができる」とマルチバスウェイ(全方位)の考えから学生にエールを送りました。



▲上智大学で講演した伊藤社長



▲学生の質問に答える伊藤社長

昨年10月から今年1月にかけて、約4カ月間開催された大学キャンパス出張授業。今回も自動車メーカーに関心を持つ多くの大学生が参加し、講演や展示を通じ、メーカー経営トップらと交流しました。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、若者に関心を高めてもらう

さまざまな活動を実施しており、引き続き、未来を担う若者に向けてモビリティ業界の魅力を発信していきます。

関連リンク

自工会人財のページ

【今さら聞けない】レース場の特装車 その意味は？



さまざまなモータースポーツが開催されるレース場と聞いて、皆さんはどのような光景を思い浮かべますでしょうか。迫力満点のエンジン音、タイヤの焼ける匂い、そしてチェックカーフラッグを目指して疾走するレーシングカー。華やかな表舞台に目を奪われがちですが、実はその熱狂の裏側には、レースを安全かつ円滑に進めるために働く、頼もしい「裏方、たちの存在があります。

今回は、レース場という巨大な舞台装置を支える「特装車」にスポットライトを当ててご紹介します。

路面コンディションを整える「清掃車」

レースにおける「コース」は、選手たちが命を預ける舞台です。わずかな砂ぼこりやゴミがタイヤのグリップ力を奪い、重大な事故につながることもあります。そんなコースのコンディションを整えるために活躍するのが道路の清掃や環境整備を担う特殊車両です。

この役割を担う車両の一つが「ロードスイーパー」と呼ばれる清掃車です。車両にはブラシが装着されており、それで路面を磨きながらタイヤカスやゴミを回収するとともに、高圧水でゴム付着物を剥離し吸引。オイル漏れの清掃やレース中の接触により路面に落ちてしまったマシンの破片を迅速に片付ける役割も担っています。

タイヤカスは、廃棄するのではなく、リサイクル施設にもち込まれ、チップ化や粉末化してゴムシートや歩道舗装材、建材などにリサイクルされたり、セメント工場・製鉄工場・製紙工場などの高炉・ボイラーで、燃焼材・補助燃料として利用されたりしているそうです。

レース前の静寂の中、コースを清めるように走る清掃車のおかげで、ドライバーは安心してアクセルを踏み込むことができます。

▼ロードスイーパー



感動を世界へ届ける「中継車」

例えサーキットの現地に行けなくても、テレビやインターネットを通じてレースの迫力を味わえるのはなぜでしょうか。サーキットの熱気を映像と音声に乗せて届ける「中継車」の存在があるからです。

中継車には、放送に必要な高度なシステムが隙間なく組み込まれています。それだけでなく、膨大な機材を積んだトラックなどが全国各地の中

▼テレビ局等の中継車(時事)



継現場へ向かい、あらゆる規模の中継に対応します。レース場によってはコース内の大型ビジョンに映像を投影することもあります。

現場で働くスタッフたちは、ただ機材を操作しているだけではありません。その日の天気や気温を肌で感じながら、安全に放送ができるよう、放送・収録開始のスケジュールに向けて綿密に機材の設置・調整・確認を行います。

「臨場感・迫力のある映像・音声を届ける」というミッションのため、サーキットのあらゆる場所にカメラを配置し、一瞬のドラマも逃さないよう目を光らせています。私たちが画面越しに感じる興奮は、その職人技によって支えられています。

レースを止めずを守る「セーフティーカー」

レース中の事故やトラブルなどの緊急事態に、コースの安全を確保するためにさっそうと登場するのが「セーフティーカー」です。

この車両の役割は、単なる先導車ではありません。レース中にクラッシュが発生したり、突然の悪天候に見舞われたりした場合、選手たちを本来のレーシングスピードで走らせ続けることは非常に危険です。そこでセーフティーカーが選手たちの前に入って隊列を率い、状況に応じてスピードをコントロールすることで、二次災害を防ぎ、選手たちの安全と命を守ります。

セーフティーカーのドライバーには、極限状態のレーシングカーを従えて走ることができる高度な運転技術と、瞬時の判断力が求められます。危険な状況を安全に管理し、レース再開の瞬間まで場を整えるその姿には、多くのファンがいるため、自動車メーカーから最新のスポーツカーが供給されることもあります。

▼セーフティーカー



つながる喜びを支える「移動基地局車」

昨今のレース観戦において、スマートフォンは欠かせないアイテムとなりました。目の前で起きた劇的なシーンをSNSでシェアしたり、友人と連絡を取り合ったり。しかし、フォーミュラ1 (F1) やスーパーGTなどのレースのような大規模イベントでは、ひとつのエリアに大勢の人が集まるため、通信量が急激に増加し、電波がつながりにくくなることがあります。

「つながらない、ストレスを解消するために携帯・キャリア各社が派遣するのが「移動基地局車」です。この車両は、イベント開催時に一時的に会場周辺の携帯通信能力を向上させるために出動します。アンテナを高く伸ばし、目に見えない電波の道を作ることで、数万人の観客が同時に感動を共有できる環境を守っています。レースの熱狂を外の世界へと拡散させるための、現代ならではの重要な特装車といえるでしょう。

▼携帯電話各社の移動基地局車(時事)



今回ご紹介した各車両は、華やかな舞台に上がることはありませんが、その存在がなければ、安全なレースも、美しい映像も、快適な通信環境も存在し得ません。清掃車が整えた路面をセーフティーカーが守り、中継車はそのドラマを届け、移動基地局車がそれを世界へ拡散する。こうした「働くクルマ」を操作しサーキットを保守管理するオフィシャルやマーシャルといった「働く人々」に支えられています。

今回のレース観戦では、ぜひコースの脇やパドックの裏側に目を向けてみてください。そこには、レースの成功を信じて黙々と任務を遂行する、頼もしい「緑の下」の力持ち、たちの姿があるはずです。



レース場の特装車「トランポ」

マシン本体や機材を輸送！搬入現場に潜入！！

週末にサーキットに現れる巨大なトレーラー、多数のトレーラーが整然と並ぶピット。スーパーGTのあの華やかな舞台は、レースウィークの数日前から始まる緻密な計画と、プロフェッショナルたちの「技」によってつくられています。

モータースポーツファンの方々にとっては、競技車両の搬入・搬出作業を見るのも一つの楽しみでしょう。特にモビリティリゾートもてぎ(栃木県茂木町)の搬入経路にあるトンネルは、トレーラーにとって「難所」で、ファンの撮影スポットとして人気を集めています。

今回は、スーパーGTの全ラウンドにおいて、大型特装車「トランスポーター」(トランポ)の搬入出管理やピット割りを統括されている、スーパーGT プロモーター(GTA)派遣役員北一博さんに、普段は知ることができないパドック設営の裏側、近年モータースポーツ界が直面している物流の課題などについて詳しくお話をうかがいました。



▲インタビューに答える北さん

プロフィール

きた・かずひろ スーパーGT プロモーター(GTA)派遣役員/パドック管理・テクニカル担当。30代でモータースポーツの世界に入り、タイヤメーカーの物流業務などを経て現職。現在はスーパーGT全戦において、トランスポーターの誘導、パドックレイアウトの作成、レース中のピット監視業務などを統括。

45チームのトランポ、巨大パズルを組む

スーパーGTにはGT500とGT300を合わせて約45チームが参戦しており、パドックには大型トラックやトレーラーが集結します。この膨大な車両を、限られたスペースにいかにか配置するか。それは毎回変化する「巨大なパズル」のような作業です。北さんによると、ピット割りは単なる順番決めではないそうです。

「基本的にはGT500クラスのメーカー(トヨタ自動車、本田技研工業、日産自動車など)のポイントランキング等に応じて、大会ごとに配置がローテーションします。例えば、開幕戦で1番ピットだったメーカーが、第2戦では一番後ろに回るといった具合ですね」

さらに複雑なのがGT300クラスの配置です。GT500の配置が決まった後、エンジンの供給関係やメンテナンスガレージのつながり、さらにはメーカーのブランドイメージを考慮して、GT500のチームと関連性の深いGT300チームを隣接させるなどの調整も行われます。

「サーキットごとにピットの広さも形も違います。事前に各メーカーから寸法図面をもらい、『このチームから何メートル離してテントを置く』といった詳細な図面を1~2日で書き上げます」。この緻密な設計図こそが、機能的で美しいパドックの基盤となっているのです。

「見せるスポーツ」としてのパドック美学

近年のスーパーGTのパドックは、フォーミュラ・ワン(F1)や海外レースのように洗練されています。かつては「雨風がしのげて、燃料ホースが通ればいい」という簡素な設営だったそうですが、現在は意識が大きく変わりました。

「やはり『見てもらうスポーツ』ですから。ピット裏のホスピタリティテント(専用ラウンド)、ピット内の装飾、給油タワーの電飾に至るまで、各チームが見栄えを意識して機材を投入しています」

北さんら運営サイドも、トレーラーをセンチ単位で整列させることにこだわっています。

「2階のピットビルからパドックを見下ろした時、工具や車両が整然と並んでいるのが見えますよね。それが『ちゃんとした仕事をしている』というプロフェッショナルな印象につながるんです」

機材の大型化も進んでおり、現在は居住性を高めるために車高が上に伸びる「2階建て」のトレーラーや機材が増えているそうです。



▲2階建ての巨大トランポ

モータースポーツ物流と「2024年問題」

華やかな舞台の裏で、深刻な課題となっているのが物流の「2024年問題」です。トラックドライバーの労働時間規制により、従来のスケジュール維持が困難になっています。

「昔は金曜日に車両やパーツの搬入をするために、夜通し走って…ということもありましたが、今は一定の時間走行したら休息を取る休息時間を8時間空けなければならない等の規定があります。そのため、多くのチームが木曜日からサーキットに入り始めているんです」

機材の増加と労働時間の規定。この「板挟み」の中で、以前よりもスケジュール調整が難しくなってきたといえます。

スーパーGT運営会社「GTアソシエーション」(GTA)も「金曜搬入・土日開催というコンパクトな日程では、設営時間が足りなくなっています。今後は木曜搬入を前提とするなど、スケジュールの見直しが必要な時期に来ています」(関係者)と危機感を募らせています。

▼バック裏に並ぶトランポ



▼多数のトランポが整然と並ぶ



最難関?モビリティリゾートもてぎの「トンネル」

「あそこのカーブとトンネルは、ドライバーにとっては設計ミスと思えるほどの『難所』ですね(笑)。でも、熟練のトランポドライバーたちは見事にクリアしていきます。その姿をファンの方々が撮影されているので、ドライバーの緊張感も相当なものですよ」

レース終了後の搬出はさらに過酷です。夜間の暗がりの中、スタッフたちが撤収作業を行います。

「搬入は順番に入れますが、搬出は一斉に動き出します。もてぎの場合、決勝後はコース上に一度トレーラーを並べ、そこからピットへ戻して積み込みを行います。ファンの方にも見て楽しんでいただきたい反面、安全確保のために早めの退去をお願いせざるを得ないのが現状です」

▼狭いトンネルに入るトランポ



▼技でトンネルから抜け出る



週末には「オフィシャル」の顔も

北さんの仕事は、搬入が終われば完了ではありません。レースウィーク中は「テクニカル(技術監査)」として、ピットレーン上のオフィシャルも務めています。「作業違反がないか、火災時の対応は適切かなどを監視・ジャッジする役割です。地元のオフィシャルと連携しながら、公平なレース運営を支えています」

サーキットに到着してから撤収まで、一瞬の気も抜けないプロフェッショナルの仕事。私たちが週末に目にする整然とした美しいサーキットの風景は、彼らの緻密な計算と情熱によって守られています。



小学生「クルマのある風景」

フォトコンテスト

応募総数7,613点から最優秀賞5点・優秀賞10点を選出

経済広報センターは2025年8月1日から12月12日までの期間、日本在住の小学生を対象に『クルマのある風景』フォトコンテストを実施しました。応募総数は、2024年の1.5倍以上の7,613点(応募者数1,818名)でした。

9回目となる今回も応募テーマは「クルマのある風景」で、自宅や街角、旅先で撮ったクルマ、家族と一緒に撮ったクルマ、自然や風景の中で撮ったクルマなど「クルマが写っている写真」としました。これらを学識経験者や報道関係者ら4人がテーマ性や主題

性、表現性・独創性などに重点を置いて総合的に審査しました。

上位入賞作品には、構図や撮影意図が丁寧に整理されたものが多く見られ、写真を通じて自分の思いや社会との関わりを伝える伸びやかな力が見て取れました。個性や多様性を重んじる文化が根付くなか、子どもたちの自由な発想、清新な感性が描く数々の「クルマと日常の関わり」によって、モビリティが人々の暮らしや挑戦を支えるかけがえのない存在であることを強く印象付けられるコンテストとなりました。



最優秀賞受賞作品



📷 「クリスマスイベント」
新井 卓実 さん(群馬県 5年生)



📷 「ドライブスルー」
平野 博基 さん(愛媛県 4年生)



📷 「横断中!」
木村 優心 さん(福井県 3年生)



📷 「大好きな家族」
木谷 晴衣 さん(山梨県 5年生)



📷 「君を待ってるクルマ」
中村 優杏 さん(神奈川県 4年生)



優秀賞受賞作品



📷 作品名 冬スタッドレスへ交換
松本 羽夏 さん(鳥取県 4年生)



📷 作品名 クルマを洗っている
山口 真平 さん(福井県 5年生)



📷 作品名 ミラーから見た夏
清水 葉月 さん(東京都 4年生)



📷 作品名 落ち葉シャワー!
志賀 つかさ さん(愛媛県 3年生)



📷 作品名 光る俺とクルマ
福田 結斗 さん(東京都 4年生)



📷 作品名 お迎えありがとう
片上 快士 さん(愛媛県 3年生)



📷 作品名 黄昏時
中村 舞 さん(愛媛県 4年生)



📷 作品名 犬や人や物も乗るクルマ
矢嶋 壮 さん(北海道 5年生)



📷 作品名 愛車
早川 輝政 さん(愛知県 2年生)



📷 作品名 大きいのに憧れるクルマ
原 圭佑 さん(岡山県 6年生)



編集後記

「素掘りトンネル」へのいざない

皆さんは「素掘りトンネル」をご存じでしょうか?「手彫りトンネル」とも呼ばれ、おもに戦前に工作機械を使用せず人力で掘削したトンネルのことで、開通から100年を優に超えるものが千葉に多数現存しています。

何故房総半島に集中しているのかは不明ですが、当該地域の掘りやすく崩れにくい地質が関係しているとか、集落と集落の間に低山が点在するとか、蛇行した川の短絡のため(「川廻し」という)とか、諸説あるようです。

2010年代前半のSNS黎明期に、この素掘りトンネルの魅力に取りつかれた友人のW氏による投稿を目にしたのが自分が知るきっかけで、やがてW氏は素掘りトンネル愛が興じて特設サイトまで作ってしまいました。そのうち知人に「案内して」と頼まれるようになり、メディアから取材を受けることもあったため、特設サイトには「日帰り」「1泊」「バイク」「クルマ」など子細なモデルコースも追記されました。

それまでは自分も面白そうな場所にピンポイントで訪問していたのですが、このモデルコースが良くできているため、山中でも機動力が発揮できるオフロードバイクでコンプしてみようと、昨年の春に挑戦してみました。中には徒歩でなければアクセスできない場所や民家の私有地の中にあるものもあるためサイト掲載の全数には至りませんでした。現代の卵型が主流になる前の断面が五角形のものや、「チバニアン」近所の美しい地層のもの、二階層になっているもの、地蔵が祀られているものなど、地理地学好きにはたまらない、ちょっとしたアドベンチャー気分を味わえました。

サイトで紹介されている素掘りトンネルには国道などからすぐアクセスできるものも多く掲載されています。ドライブやツーリングの行先に悩んでいる方、ぜひその魅力に踏み入れてみてください。(S.O.)



危険を避ける



乗る人を守る



軽自動車は、普通車と同じ安全基準

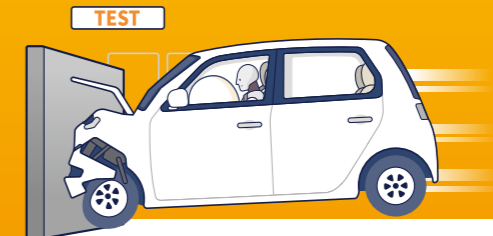
衝突時の被害を軽減!

衝突被害軽減ブレーキによって前方の車・歩行者・自転車を検知し、自動でブレーキがかかることで衝突の被害を軽減します。



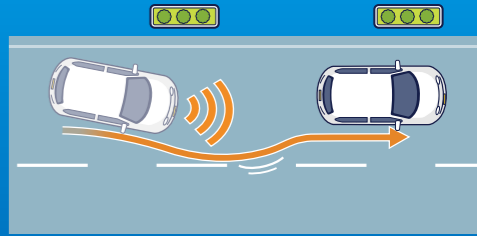
衝突時に乗る人を守る!

衝突安全性能試験によって衝突時のエネルギー吸収性能やシートベルト・エアバッグの性能を評価しています。



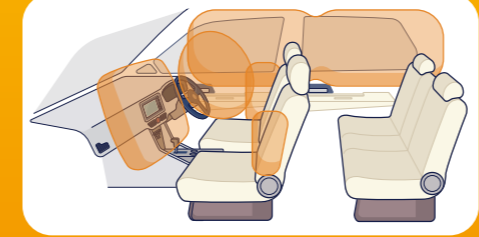
車線逸脱事故を防ぐ!

車が車線からはみ出しそうになると、車線逸脱抑制/警報機能により音や振動で警告し、自動でハンドルなどで補正します。



エアバッグで乗る人を守る!

前面のエアバッグに加えて、サイドエアバッグやカーテンエアバッグなど、さまざまな事故を想定して乗る人を守ります。



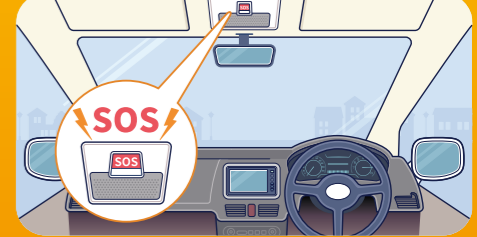
車線変更時の危険を避ける!

ブラインドスポットモニターによって隣接車線後方の車両接近を検知しミラーが点灯、運転手に車両の存在を知らせます。



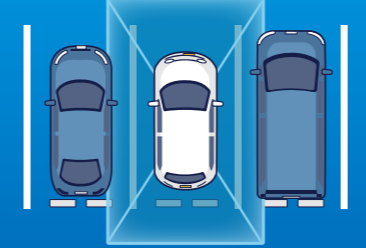
事故や緊急時には通報をサポート!

大きな衝撃を検知すると、自動で事故の場所や衝突情報が通報され、緊急車両の出動をサポート。また、手動でSOS通報することもできます。



見えない場所の視界をサポート!

全方位モニターに、目視しにくい車の周辺を映し出し、駐車時や走行時、見えない場所の視界をサポートします。



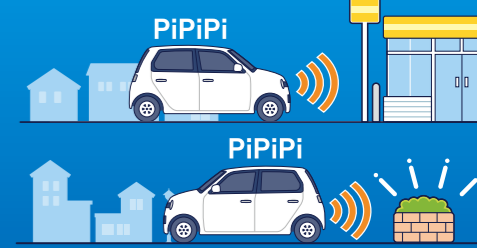
衝撃から頭部を守る!

頭部衝撃軽減構造インテリアと頸部衝撃緩和フロントシートによって、頭部と首への衝撃を軽減します。



踏み間違いの急発進を防ぐ!

ペダル踏み間違い時加速抑制装置により、前方・後方の障害物に向かって急発進してしまった際の加速を抑制します。



軽自動車は、普通車と同じ安全基準。

進化した安全技術が、あなたを守ります。

※メーカー・車種・グレードにより、安全機能は異なります



詳しくはこちら



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



防ごう 大型車の車輪脱落事故

だめだよ

メンテしなくても大丈夫です!!
がんばります!!

おとさぬための点検整備

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。

まだ使える!!

もうあぶないですよ

さびたナットは清掃・交換

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。

しまっ
いこう

どうかな
さわってみ

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。

おとさぬための点検整備

おとさぬための点検整備

トルクレンチで適正締付

手クレンチでヨシ!

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。

オイルぬってくださる

はい

ナット・ワッシャー隙間に給脂

ホイールボルト、ナットのねじ部と、ナットとワッシャーもすき間にエンジンオイルなど指定の潤滑油を薄く塗布し、回転させて油をなじませてください。

©くまね工房

タイヤ交換などホイール脱着時の不適切な取り扱いによる車輪脱落事故が発生しています!

タイヤ交換作業にあたっては、[車載の「取扱説明書」]や[本紙表面に記載の「車輪脱落を防ぐ5つのポイント」]、[下記の「その他、ホイールナット締め付け時の注意点」]などを参照の上、正しい取り扱い(交換作業)をお願いします。

※ホイールナットの締め付けは、必ず「規定の締め付けトルク」で行ってください。
※ホイール取付方法には、JIS方式とISO方式の2種類があります。それぞれ正しい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。

注意 ホイールナットの締め付け不足。アルミホイール、スチールホイールの取り扱いミス(誤組み付け、部品の誤組み)

その他、ホイールナット締め付け時の注意点

ホイールボルト、ナットの潤滑について ISO方式

ホイールボルト、ナットのねじ部と、ナットとワッシャーと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。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。

ナットとワッシャーとの隙間への注油も忘れずに!

ディスクホイール、ハブ、ホイールボルト、ナットの清掃について

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。

ホイールナット締め付け時の注意点だよ!

ホイール締め付け方式

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。

ISO方式(8穴、10穴)		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)	ホイールのセンタリング	ハブインロー
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)	アルミホイールの履き替え	ボルト交換
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)	後輪ダブルタイヤの締め付け構造	
ダブルタイヤ	一つのナットで共締め		

jamagazine