

jamagazine

Japan Automobile Manufacturers Association

冬

JAMA Vol.56-57
WINTER 2022-23

自工会記者会見

官民挙げてモビリティの 未来を創造

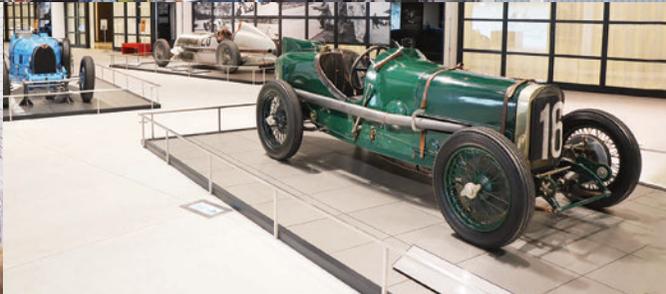
モーターショーも
「ジャパンモビリティショー」へ一新

「全国軽トラ市」3年ぶりに開催。

長野・篠ノ井にダイハツ・スズキの社長も駆け付け応援

「エコドライブeラーニングコンテンツ」を積極活用。

山形県自動車公益センターがエコドライブ教室を開催





- 1 「ジャパンモビリティショー」に生まれ変わる東京モーターショー
- 2 二輪車の電動化に意気込みを見せる小池百合子東京都知事
- 3 ラリージャパンに合わせて開催している「WRC 日本車挑戦の軌跡 再び!」
- 4 3年ぶりの開催で盛り上がった「ホンダ・レーシングサンクスデー」



CONTENTS

04 自工会記者会見

官民挙げてモビリティの未来を創造 モーターショーも「ジャパンモビリティショー」へ一新

- 08 2050年カーボンニュートラルのシナリオを分析。
脱炭素の手段が一つではないことを裏付ける結果に
- 10 積雪路・凍結路を走るならノーマルタイヤNO
- 12 自工会と石連がタッグ カーボンニュートラル実現へ
燃料を進化させる。「AOI」プロジェクト
- 14 FSWに「富士モータースポーツミュージアム」がオープン
- 16 日系メーカーの活躍を振り返る「WRC 日本車挑戦の軌跡 再び!」
トヨタ博物館で開催
- 18 SIP自動運転プロジェクトを振り返る、最新技術を集めた試乗会が開催
- 20 「全国軽トラ市」3年ぶりに開催。
長野・篠ノ井にダイハツ・スズキの社長も駆け付け応援
- 24 二輪車委員会が「メディアミーティング」開催
盛り上がるバイクブームとさまざまな課題に意見交換
- 26 二輪車バッテリーシェアのGachacoが東京で始動
- 28 「エコドライブeラーニングコンテンツ」を積極活用。
山形県自動車公益センターがエコドライブ教室を開催
- 32 コロナ禍で中止していた自動車メーカーのファン感謝イベントが復活
- 34 2022第6回 小学生「クルマのある風景」フォトコンテスト
応募総数8,503点から最優秀賞5点を選出
- 35 編集後記 「バイクはライフスタイルを実現する手段に」

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)





官民挙げてモビリティの 未来を創造

モーターショーも「ジャパンモビリティショー」へ一新



経団連「モビリティ委員会」の発足や政府とのモビリティ懇談会など、自動車産業の仲間づくりの輪が広がっています。自工会は2022年11月17日にオンラインで記者会見を開き、モビリティに関するオールジャパンの新たな動きを紹介。最大のテーマであるカーボンニュートラル（温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする）実現に向けて選択肢を広げる活動を加速する考えや、電気自動車（EV/BEV）への「走行距離課税」に反対する姿勢も示しました。さらに来年秋には東京モーターショーを装いも新たに「ジャパンモビリティショー」として開催することを正式に発表しました。

会見の冒頭、会長の豊田章男は「今年も最大のテーマはカーボンニュートラルだった」と述べました。2年前に政府が2050年のカーボンニュートラル達成を宣言しました。これを受け、自工会では正しく理解することから始め、「敵は炭素であり、内燃機関ではない」「二酸化炭素(CO₂)はエネルギーを『作る』『運ぶ』『使う』の全てで減らすもの」と訴えてきました。

日本には登録車や軽自動車、二輪車、大型車といった分類があり、車

種もハイブリッド車（HV/HEV）やEV、水素を使う燃料電池車（FCV/FCEV）など多様です。自工会では常々、カーボンニュートラル化の手段として「この強みを生かした日本らしい山の登り方がある」（豊田）と主張してきました。

実際にレースや社会実装の場で繰り返し示すことにより、政府や経済界の中で少しずつ共感の輪が広がりました。今年6月には岸田文雄首相がトヨタ自動車の元町工場を視察し、自動車業界として、電動車のフルラ

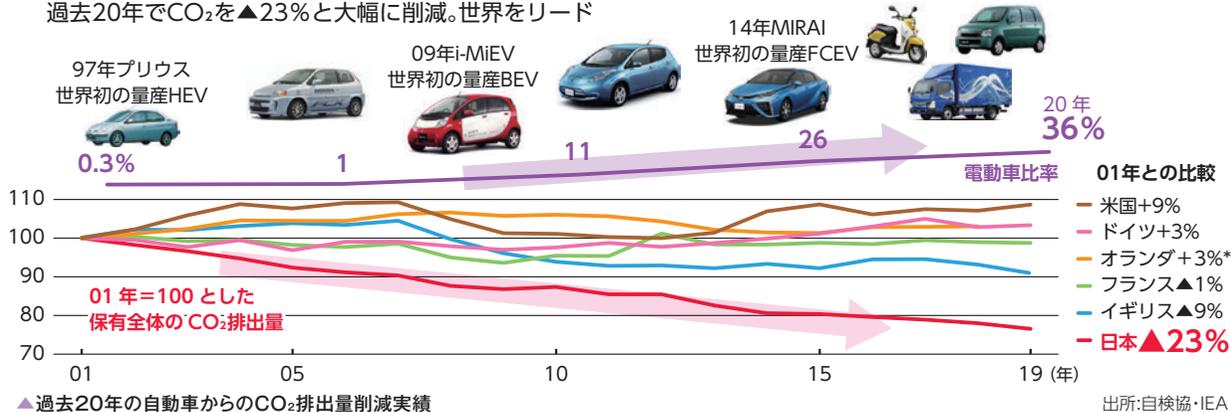
インアップ化に向けて懸命に取り組む現場の力が、多様な選択肢を可能にしていることを紹介しました。

また、9月には経団連において「モビリティ委員会」が発足しました。カーボンニュートラルの達成やモビリティ産業への変革には自動車産業だけでなく、業界を超えた連携が必要です。経団連の十倉雅和会長のリーダーシップのもと、200社以上が参加しました。

政府や自民党の自動車議員連盟との対話も積極化しています。11月に

過去20年の自動車CO₂削減実績

軽自動車も含めた低燃費技術開発、世界に先んじた電動車ラインナップ拡大・普及努力により、過去20年でCO₂を▲23%と大幅に削減。世界をリード



自動車産業550万人の拡がり

自動車が「モビリティ産業」に拡がることで、将来的には仲間が1000万人にも拡大する可能性



▲モビリティ関連産業の雇用は将来1千万人に拡大する可能性がある

出典:省庁・研究所・コンサルなどの発表データをもとに試算

開催された岸田首相と経団連「モビリティ委員会」との懇談会では、豊田は、この30年間の日本経済の低成長と中間層の衰退に触れ、「日本の未来のために自動車産業に働かせてほしい」と訴えました。

日本は、1970年代にオイルショック、80年代に貿易摩擦と円高、90年代にバブル崩壊を経験しました。しかし、危機的な状況の時こそ自動車業界は必死に働き、ピンチをチャンスに変えてきた実績があります。

実際にカーボンニュートラルに向けた取り組みでは、世界に先駆けて低燃費技術の開発や電動車のラインアップ拡充と普及に努力したことにより、2019年の保有台数全体に占めるCO₂排出量は01年比で23%減少

しました。これは世界の国々と比べても非常に優れた水準です。

経済面での貢献も自動車産業の特徴といえます。1980年と現在の自動車産業を比較すると、売り上げ(出荷額)は21兆円から約60兆円に、納税額と外貨獲得(貿易黒字)はいずれも8兆円から約15兆円に拡大しました。

さらに、自動車関連産業の雇用は現在550万人ですが、鉄道や航空、エネルギー、情報通信、旅行などを含めたモビリティ関連産業では850万人規模になります。さらにGX(グリーントランスフォーメーション)やDX(デジタルトランスフォーメーション)投資により新たな価値を創造することで2030年には1千万人に増え

る可能性を秘めています。

日本の競争力の源泉は技能と技術を身に付けた「人財」であり、この「人財」こそが未来を作る原動力となります。豊田は政府との対話について「やっとスタート地点に立てた」と感謝の意を表すと同時に、「過去、現在の努力を何としても未来につなげたい」と決意を新たにします。また、副会長の片山正則は「日本の成長戦略について骨太の議論ができる」、副会長の日高祥博も「国際的に日本の主張を発信する枠組みができた」と、懇談会の意義を強調します。

懇談会では岸田首相が「自動車産業は経済・雇用の大黒柱であり、モビリティは新しい資本主義の中軸」と期待を寄せました。さまざまな産業が

ながることで、持続可能な社会を作っていくことを相互に確認しました。

記者会見では副会長の永塚誠一が、23年度の自工会活動方針を説明しました。重点テーマは①競争力強化、税制 ②カーボンニュートラルを含めたGX ③DXおよびMaaS（サービスとしてのモビリティ）④ファン作り一です。

カーボンニュートラルの活動では、来年5月のG7広島サミットを「日本らしいカーボンニュートラルの道筋を世界のリーダーにご理解いただく貴重な場」（豊田）と位置づけています。片山は「各国・地域の事情に基づく多様な選択肢がある。カーボンニュートラルでの世界の仲間づくりで日本の自動車産業が果た

す役割は大きい」と強調しました。自工会では、経団連「モビリティ委員会」や懇談会を通じてエネルギーを「作る」「運ぶ」業界とも連携しながら、自動車をベースメーカーとして多様な選択肢の実現をけん引する考えです。

23年度税制改正については、短期的な要望として、来年4月末で期限切れを迎えるエコカー減税の現行制度の延長を求めました。また、EVの普及に伴い減少する燃料料収を補うことを目的に政府税制調査会で議論されている「走行距離課税」については、永塚が「電動車の普及にブレーキをかけ、地方在住者や物流事業者の税負担も増える。到底理解を得られない」と問

題点を指摘し、「国民的議論がないまま拙速に導入することに断固反対する」と自工会としての姿勢を表明しました。豊田も「モビリティ委員会で他団体とも連携し、日本の競争力を強化するために日本全体の税制の在り方を見直す議論の中で、自動車関係諸税についても、抜本的な見直しの第一歩として議論を進めたい」と述べました。

このように走行距離課税について、自工会をはじめとした自動車業界やユーザーが厳しい声を上げ、また、11月25日の衆院予算委員会で岸田首相は「政府として具体的な検討はしていない」と答弁しました。適正な自動車関連税制に向けた重要な一歩となりました。



△6月に岸田首相がトヨタの元町工場を視察した

撮影：三橋仁明/N-RAK PHOTO AGENCY



△11月に開催された政府とのモビリティ懇談会

「ジャパンモビリティショー」に 生まれ変わる東京モーターショー



△ジャパンモビリティショー2023のイメージ



▲18日の説明会で語るモーターショー委員会委員長の長田准

記者会見では、新型コロナウイルス感染拡大の影響で前回は中止したモーターショーを4年ぶりに開催することも発表しました。これまでの東京モーターショーから「ジャパンモビリティショー」に一新。豊田は「自動車を軸に日本を元気にしたい」と意気込みを語りました。

これを受けて翌日の18日、自工会モーターショー委員会委員長の長田准（トヨタ自動車執行役員）と事務局長の高橋信行（自工会理事）による報道関係者向けの概要説明会が開催されました。

説明会では、これまでのモーターショーを振り返るとともに、名称を一新することを決めた経緯について説明しました。長田は、11月に開催された岸田首相と経団連モビリティ委員会との懇談会につ

いて触れ、「モビリティ産業は新しい資本主義の中軸の分野であり、さまざまな産業と広がりをもってつながることで、経済成長につなげ、持続可能な社会をつくっていくことを相互に確認した」と述べました。その上で「わたしたちモビリティ産業がペースメーカーとなり、他産業と一緒にやっていきたい。他産業を含めたオールジャパンでつくる、明るく、楽しく、ワクワクする日本の未来を一人でも多くのお客さまにも体感いただき、モビリティで日本を元気にしたい」と「ジャパンモビリティショー」への変革への想いを語りました。

モビリティショーへの変革は、主催者プログラムをはじめとした開催概要にも表れています。従来の乗用車や商用車、二輪車、車体、部品・機械器具に加えて、自動車関連以外の他産業、さらにスタートアップ企業にも参加いただきオールジャパンで未来の日本を体験・体感いただく場として開催することを目指します。長田は「一緒に未来をつくる仲間は他産業だけではない。スタートアップにも参画いただき、若い世代の力も結集

することでさらなる活性化を目指したい」と意気込みます。

ジャパンモビリティショーの期間は、23年10月25日（水）から11月5日（日）の12日間で、一般公開は28日（土）からです。プレスデー（25、26日）や開会式などを執り行うオフィシャルデー（26日）、特別招待日および障がい者手帳をお持ちの方の特別見学日（27日）、プレビューデー（27日12時30分以降）も設けます。メイン会場として東京ビッグサイトの全館を使用するほか、臨海副都心エリアなどでの開催も検討します。

新たな企画として、日本の産業界の未来を体感できるメインコンテンツ「フューチャーモール（仮）」をはじめ、エンターテインメントや子ども向けの催し、東京オートサロンなど他イベントとの連携プログラムなども予定しています。

2年に一度の国民的イベントは、ジャパンモビリティショーへと変革し、「未来の日本って楽しい!と感じる世界最大級のモビリティとエンターテインメントの祭典」として開催し、100万人以上のお客様のご来場を目指します。

2050年

カーボンニュートラルの シナリオを分析。

CO₂ NEUTRAL

脱炭素の手段が一つではないことを 裏付ける結果に

日本政府は、2050年までに温室効果ガスの排出量を実質ゼロにする「カーボンニュートラル」(CN)の達成目標を打ち出しています。この非常に難易度の高い目標に対して、自工会をはじめ自動車産業としても全力でチャレンジしています。その中で、このたび自工会ではエネルギー分野で国際的に評価の高い日本エネルギー経済研究所(IEEJ)に委託し、2050年のCNに向けたシナリオの分析結果をまとめました。その結果、電気自動車(EV/BEV)の急速な普及拡大だけではなく、ハイブリッド車(HV/HEV)やCN燃料を含めた「多様な選択肢」でも二酸化炭素(CO₂)排出量の削減目標を達成し得ることが分かりました。これは「カーボンニュートラルという山の登り方は一つではない」(豊田章男会長)とする自工会の主張を第三者による定量的分析により裏付けるものです。

自工会は50年時点のEVと燃料電池車(FCV/FCEV)の比率とCN燃料の普及度合いなど条件を変えた3種類のシナリオを作成し、CO₂排出量を算出しました。いずれのシナリオもIPCC(気候変動に関する政府間パネル)のCO₂排出量削減目標を達成する可能性があることが明らかとなり

ました。

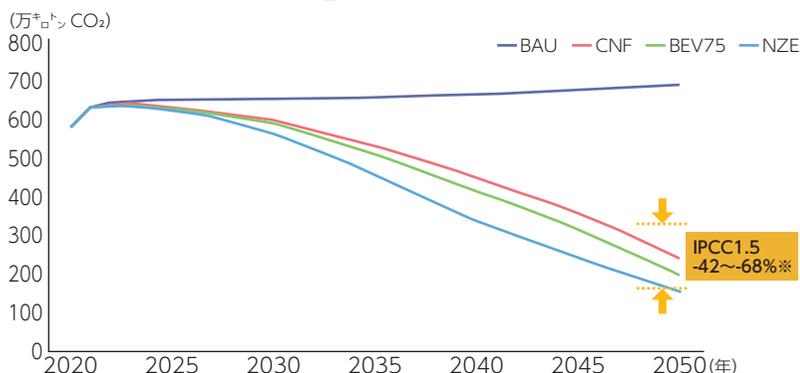
今回のシナリオ分析の目的はEVやFCV以外に、HVやプラグインハイブリッド車(PHV/PHEV)などの内燃機関車と、CN燃料の組み合わせも含めた多様な選択肢でも50年のCN達成が可能かを客観的かつ定量的に示すことです。世界には「EVがCN

化の唯一の手段」という主張も存在します。しかし、これにはHVの燃費改善効果やCN燃料の普及可能性などの環境対策が考慮されていないのが実情です。

シナリオを分析するにあたり、前提条件としてIEEJのマクロ経済モデルやエネルギー需要モデルを踏まえ、シナリオごとの自動車販売構成に基づき最終的なCO₂排出量を推計しました。世界の自動車保有台数(二輪車を除く)は20年の15億台から新興国での経済発展、人口増により50年には27億台に増え、50年のCN燃料供給量は持続可能な航空燃料(SAF)の副生産物などで20年の自動車燃料消費量の3~4割程度は供給できると推計しました。

作成した3つのシナリオは、CN燃料を積極活用するシナリオ1「CNF」、電動化を積極推進する

世界のシナリオ別CO₂排出削減推計



※-42~-68%の幅はIPCCがR6執筆の際検討に用いた科学的知見に基づく多数のシナリオの上下限

想定シナリオおよびパラメーター

2050年における想定シナリオ名	乗用車BEV-FCEV比率(新車)			CN燃料供給量 (2020年化石燃料消費量比: エネ研予測)
	世界全体	先進国 ^{*3}	新興国 ^{*4}	
シナリオ0 BAU ^{*1}	BAU	←	←	←
シナリオ1 CN燃料積極活用/CNF	40%	50%	25%	約30%程度
シナリオ2 電動化積極推進/BEV75	75%	100%	50%	約20%程度
シナリオ3 完全BEV-FCEV/NZE (IEA-NZE ^{*2} がベース)	100%	100%	100%	7% (バイオ燃料のみ)

*1 BAU: "Business as usual" *2 IEA: International Energy Agency; NZE: "Net Zero Emissions by 2050"
*3 先進国: 日本、欧州先進国、北米他 *4 新興国: インド、ASEAN、アフリカ他

シナリオ2「BEV75」、国際エネルギー機関(IEA)のシナリオをベースとした世界全体の新車販売が完全にEV・FCV化するシナリオ3「IEA-NZE(ネットゼロ・エミッションズ)」です。また、現状のまま進むシナリオ0「BAU」も設定しました。

IPCCが発表した「第6次評価報告書」では、運輸部門で世界の気温上昇を産業革命以前と比べて1.5度に抑える場合、CO₂排出量を20年比で42~68%削減する必要があるという目安が示されています。今回の分析結果では3つのシナリオの全てが範囲内に収まることが確認できました。

先進国はいずれのシナリオも50年のCNに近い水準の削減が可能ですが、保有では一部内燃機関車も残るため、完全なCN化を実現するためには何らかのCN燃料が必要です。また、新興国は多くの地域で販売

数が大幅に増加します。世界全体では1.5℃と整合的ですが、個別の地域の削減幅は十分でないとの見方があるかもしれません。しかしながら、シナリオ1のCN燃料供給量を、供給可能と推計される約40%まで増量すれば、各地域においても、IPCCの1.5/2.0℃目標で必要とされる削減目標を達成する可能性があります。

今回の分析結果では、自工会が主張する多様な選択肢によるCN達成の可能性を改めて裏付ける結果となりました。また、国際自動車工業連合会(OICA)は11月14日、「グローバルな脱炭素化フレームワーク」として、50年までに道路交通の脱炭素化を達成するための技術中立的アプローチを発表しました。各国は柔軟性を持ち、現実的に最も適した政策を採用するとともに、自動車産業の競争力を確保するための産業・エネ



▲ 内燃機関車を含め多様な選択肢でもカーボンニュートラルは達成できる

ルギー政策が必要であるとしています。このように、CNへの多様な選択肢は世界の自動車業界で共通認識となりつつあります。

自工会では、シナリオの分析結果を国際会議の場で示していきます。また、ホームページを通じた情報発信など一般ユーザーへの浸透も図るなど、引き続きカーボンニュートラルに対する正しい理解の普及に努めていきます。

積雪路・
凍結路を走るなら

ノーマル
タイヤ

NO



積雪路



凍結路

冬場になると、道路の積雪や凍結により、ノーマルタイヤを装着した車両が立ち往生して、深刻な交通渋滞や通行止めを引き起こしています。

詳しい
情報は
コチラ



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：7千円、普通：6千円、自動二輪：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。

突然の積雪や路面凍結時には事故・トラブルが発生しています

冬の安全ドライブには
事前の備えが重要です

非降雪地域

でも

冬用タイヤの装着
をお奨めします

降雪地域

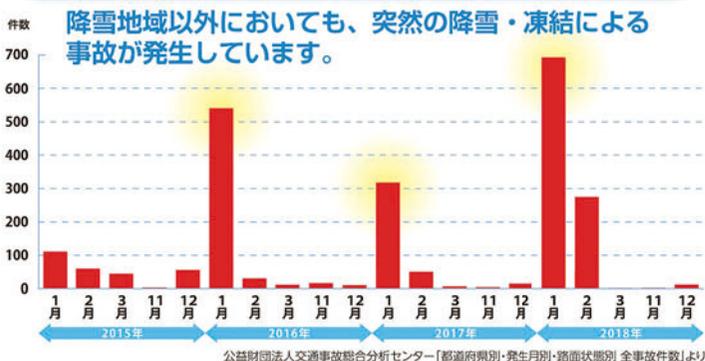
早めでは

冬用タイヤ装着
が大切です



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>



JAFロードサービス救援要請件数

<中部エリア降雪時>

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。

	中部エリア計	前週比
降雪前週3日間	4,971	
降雪3日間	7,312	147%

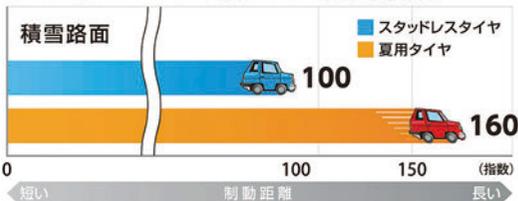
データ提供元: JAF中部本部
降雪前週 3日間: 2021年12月20日~22日
降雪 3日間: 2021年12月27日~29日

積雪、凍結路で冬用タイヤを装着していないと…

制動距離が違う

夏用タイヤのままでは、制動距離が長くなります。

●スタッドレスタイヤと夏用タイヤの制動距離指数



【試験条件】
●タイヤサイズ: 195/65R15
●空気圧: 220kPa
●車種: 乗用車 (後輪駆動、2000cc)
●初速度: 40km/h
●実施場所: タイマーカーテストコース
●ABS 有り



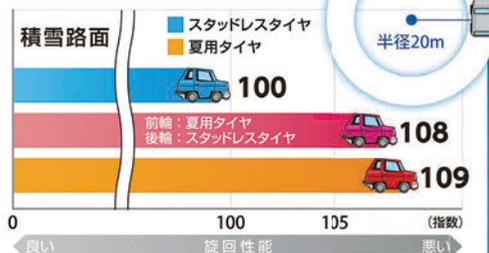
【試験条件】
●タイヤサイズ: 195/65R15
●空気圧: 220kPa
●車種: 乗用車 (後輪駆動、2000cc)
●初速度: 25km/h
●実施場所: タイマーカーテストコース
●ABS 有り

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。

旋回性能が違う

駆動輪のみ冬用タイヤを装着しても夏用タイヤ(全車輪)並みの性能で、挙動が安定しません。

●スタッドレスタイヤと夏用タイヤの旋回性能指数



スタッドレスタイヤでのラップタイムを100として指数表示し、指数が大きい方がラップタイムが遅くなり、旋回性能が劣ることを示す。

【試験条件】
●タイヤサイズ: 195/65R15
●車種: 乗用車 (後輪駆動、2000cc)
●路面の種類: 積雪路面
●実走行による定常円旋回のラップタイムを計測。
●空気圧: 220kPa
●実施場所: タイマーカーテストコース
●ABS 有り

冬用タイヤを**全車輪**に装着してください!

自工会と石連がタッグ

カーボンニュートラル実現へ 燃料を進化させる。

「AOI」プロジェクト

二酸化炭素(CO₂)の排出量削減に対する社会からの要請が強くなる中で、クルマと燃料にはさらなる進化が求められています。そのためには、クルマと燃料の研究開発は両輪で進めなければいけません。内燃機関が進化すればそれに最適な燃料を、燃料が変わればそれに最適な内燃機関を開発しなければ、進化による効果を正しく得られないためです。こうした中、自動車業界と石油業界では将来を見据えた燃料の共同研究を進めています。

2020年4月に自工会と石油連盟(石連)が開始したプロジェクトが「AOI(オートモービル&オイルイノベーション)」です。両業界の共同研究は1997年から2019年度まで

「JCAP」「JATOP」「J-MAP」と名称や目的を変えながら行われてきましたが、これまでと異なる点は「足元の規制対応ではなく、50年のカーボンニュートラル達成につながるための将来を見据えた研究であること」(石連 技術委員会燃料技術専門委員会 菅野秀昭委員長=ENEOS)です。また、従来は経済産業省の補助事業として共同研究を進めてきましたが、AOIでは根本的に燃焼時の着火や拡散といった現象をゼロベースで検証していくために、業界独自の事業として進めているのが特徴です。

AOIで掲げる目標は将来の内燃機関に最適な液体燃料を30年頃までに実用化し、CO₂排出量を削減する

ことです。カーボンニュートラル燃料として合成燃料やバイオ燃料などへの注目が高まっているものの、いずれもコストや供給量などの課題があるのが現状です。このため、燃料組成の最適解を探求し、カーボンニュートラル燃料が普及するまでのCO₂排出量のベースラインを下げるとともに、カーボンニュートラル燃料にも応用することで、その必要量を減らす考えです。

具体的な研究テーマの一つが、ガソリンエンジンにおけるスーパーリーンバーン環境に最適化した液体燃料です。空気と燃料を14.7対1の割合で混合する通常の理論空燃比(ストイキオメトリー)に対し、空気の割合を2~3倍ほどに増やした状態を

■AOIプロジェクトのロードマップ

年度	2020	2021 ~ 2022	2023 ~ 2025	~ 2030	
	基礎研究フェーズ		実証フェーズ	市場導入準備	市場導入開始
ガソリン研究	単体燃焼×各種燃焼	混合燃焼×各種燃焼	基礎研究フェーズの成果を踏まえ、市場導入に向けた課題の検討		
軽油研究	単体燃焼×各種燃焼	混合燃焼×各種燃焼			



▲ AOIプロジェクトのメンバー（左から自工会 林氏、菊池氏、石連 菅野氏、貝瀬氏=石連事務局）



燃料と自動車の持続可能社会に向けた関係構築

指すスーパーリーンバーンは、燃料を減らして同等の仕事量を得ることで燃費を向上させる技術として期待されますが、燃焼が不安定になるという課題もあります。

そこで重要になるのが燃料の進化です。現在は基礎研究のフェーズにあります。オレフィンやパラフィン、アロマ（芳香族）など液体燃料の組成の中から燃えやすい組み合わせを模索しています。スーパーリーンバーンは自動車メーカー全社が採用を決めている技術ではないものの、燃料希薄環境下での燃焼に適する燃料の開

発は「どのような燃焼方式にも効果的」（自工会 燃料・潤滑油部会 菊池勉副部長=日産）といます。

自工会では、再生可能エネルギーの供給量確保などの課題を踏まえ、内燃機関を含めた複数のパワートレインを残す重要性を訴えています。一方、石油業界ではエネルギーレジリエンス（強靱性）の観点などで液体燃料をエネルギー源の選択肢として残す必要性を訴求しています。

とはいえ、カーボンニュートラルの時代に内燃機関や液体燃料を存続させるための課題は決して小さくあり

ません。自動車メーカーでも次世代燃料の研究や予測は行っているものの、「（石油業界と）一緒にやらなければ成果は出ない」（自工会 燃料・潤滑油部会 林倫部会長=トヨタ）といます。

AOIプロジェクトでは20年度から22年度までを基礎研究フェーズとしており、23年度からはその成果を踏まえ、市場導入に向けた実証フェーズに移行する計画です。自工会と石連は、今後も協力関係を深めて、カーボンニュートラルに向けた研究をより強力で推進していきます。

FSWに「富士モータースポーツミュージアム」が オープン

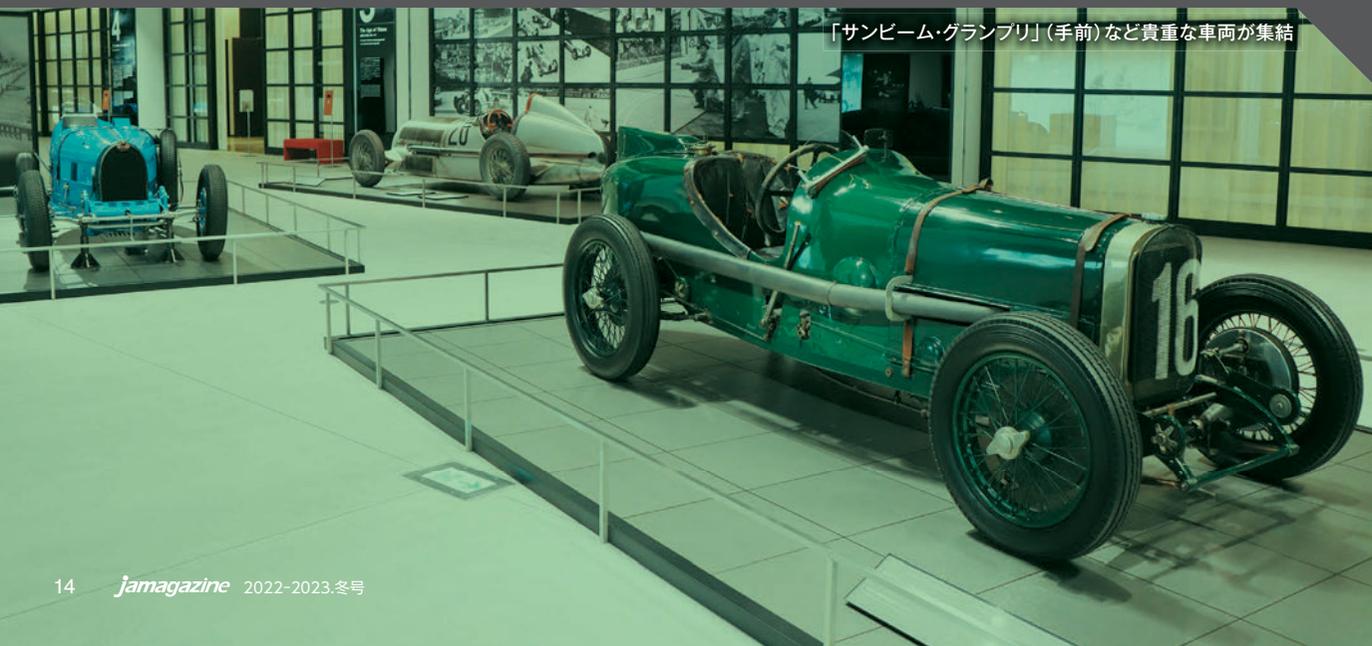


▲ 布垣直昭館長

静岡県小山町の富士スピードウェイ (FSW) に10月7日、「富士モータースポーツミュージアム」が開館しました。施設のコンセプトは、「モータースポーツがクルマを鍛え、進化させた熱い歴史をたどる」というものです。クルマづくりにモータースポーツが果たしてきた役割を紹介する展示施設となっており、トヨタ博物館の監修と国内外の自動車メーカーの連携により、約40台の貴重な車両の展示が実現しました。

富士モータースポーツミュージアムの館長を務める布垣直昭氏は、「モータースポーツの展示施設を望む声はこれまでも多くいただいていた」といいます。一方で富士スピードウェイに宿泊施設を望む声も多く、富士スピードウェイホテルの開業にあわせてホテルの1階、2階に展示施設を設けることになったのです。

展示エリアは15に分かれており、1番の「モータースポーツのはじまり」から15番の「これからのモビリティとモータースポーツ」まで、車両やパーツ、関連資料を順にたどることができます。人物に焦点を当てたコーナーもあり、本田宗一郎氏の人物紹介パネ



「サンビーム・グランプリ」(手前)など貴重な車両が集結



ル・マン24時間レース日本車初優勝の「マツダ787B」(左)

ルの傍には、ホンダにF1初勝利をもたらした「ホンダRA272」などが展示されています。

展示車両は、ラリーやF1、ル・マン、NASCARなど、さまざまなレースカテゴリーの参戦車両から厳選しており、世界のモータースポーツ史に歴史を刻んだ日本車が堪能できます。メーカー各社がモータースポーツへの参戦で磨いてきた性能や耐久性、信頼性など、現在のクルマにも続く日本車の軌跡が示されています。さらには近年のカーボンニュートラルへの取り組みなど、最新のモータースポーツについても知ることができます。

同施設の展示は日本車だけではあ

りません。4台しか製造されていないという1920年代の「サンビーム・グランプリ」や、ポルシェが1963年から製作を開始したレース用スポーツカー「ポルシェ904カレラGTS」など、海外の貴重な車両が並んでいるのも見どころです。

「モータースポーツの展示施設は、メーカーごとに設立されたものや個人のコレクターによるものが多く、世界のメーカーを広く扱った施設はほかに存在しない」と布垣館長。「1点もの」であるレース車両を集めるのは困難を極めたといいますが、施設のコンセプトに自動車メーカー各社が賛同したからこそ、レースでしのぎを削

つたライバル車両が一堂に会した貴重な展示空間が生まれました。

施設の3階にはカフェがあり、窓からサーキットを眺めながら一息つくこともできます。「今後は、サーキットに隣接する施設だからこそできるイベントなども検討していきたい」と布垣館長。FSWのコースをミュージアムの展示車両が走行する光景を眺められる日も、遠くないかもしれません。

※展示内容は2022年10月現在のものです



モータースポーツ
歴史の聖地、誕生



世界で活躍した国産ラリーカーが勢ぞろい



日系メーカーの活躍を振り返る

「WRC 日本車挑戦の軌跡 再び!」

トヨタ博物館で開催



▲トヨタ自動車学芸グループ 鳥居十和樹担当課長

愛知県長久手市のトヨタ博物館で、世界ラリー選手権 (WRC) をテーマにした企画展「WRC 日本車挑戦の軌跡 再び!」が始まりました。WRCの日本ラウンド、ラリージャパンが12年ぶりに開催されたタイミングでのスタートです。WRC参戦経験のある日本の自動車メーカー7社の協力により、ラリーでしのぎを削った車両が集結。マンガ背景とのコラボレーションで「2.5次元」の展示空間を堪能できます。

トヨタ自動車学芸グループの鳥居十和樹担当課長は、「地元で開催されるラリージャパンを盛り上げ、WRCの魅力伝える絶好のチャンスになる」と展示を企画したきっかけを語ります。WRCの企画展は昨年が続いて2度目になりますが、展示車両のラインアップを変更したほか、背景に新たな試みを取り入れており、前回訪れた人も楽しめる展示内容となっています。

背景画は地元の作家・川下晴子氏によるものです。今回新たに、和の模様や筆の勢いを感じさせるようなタッチを加えて、日本車と和のビジュアルが融合したパネルに仕上げました。「写真をSNSにアップするなど、

床まで背景画で囲むことで没入感を味わえる空間に

モノクロで撮影するとよりマンガ風に





三菱自とSUBARU。WRCを沸かせた名車が並ぶ

影を楽しむ人が多かった」(鳥居氏)という前回の傾向から、今回は思い切って解説などの情報を展示空間から排し、パンフレットに集約しました。これにより、車両と背景が一体化した空間を実現。ステアリングを切った状態で展示された車両は、マンガ背景とあいまって、まるでドリフトしているかのような躍動感を楽しめます。

展示室には1973年のダットサン「1800SSS」(日産ブルーバードU・P610)から2008年のスズキ「SX4 WRC」、スバル「インプレッサWRC2008」まで、各年代のラリー車両12台が揃いました。フィニッシュしたときの状態が伝わる車両の凹みやキズ

も見どころです。インプレッサは珍しいハッチバック仕様を展示しました。

パンフレットに掲載された戦績からは、日本車が2度にわたってシーズンの全レースで優勝する「完全制覇」を達成したことや、土埃の舞うサファリラリーで強さを誇ったこともわかります。多くの日本車メーカーが、市販車をベースにしたラリー車両で過酷な戦いに挑み、技術を磨き、車の性能を高めたのです。

世界的な景気後退により、08年にはスバルとスズキがWRCから撤退し、日本車の挑戦は一度幕を閉じますが、17年からはトヨタが再び参戦。今年はドライバーズタイトル、コドラ

イバースタイトル、マニファクチャラーズタイトルの三冠を携え、12年ぶりのWRC開催に沸く母国に凱旋。勝田貴元選手が見事に3位表彰台を獲得しました。

企画展は2023年4月16日までの開催です。トヨタ博物館では今後も、メーカー各社との協力のもと、モータースポーツの魅力を伝える企画展などを検討するとのこと。



「WRC
日本車挑戦の軌跡
再び!」展スタート



トヨタと日産の競演。背景画は地元の作家・川下晴子氏が手がけた



会場ではこれまでのWRCの優勝車をすべて記録したパンフレット「WINNERS」を配布





▲ SIP-adus プログラム・ディレクターの
葛巻清吾氏

日本の自動運転開発の旗振り役といえるのが、内閣府の戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)の「自動運転プロジェクト」です。2014年にスタートした同プロジェクトですが、現在は18年4月から23年3月までの第2期の取り組みを進めています。同プロジェクトでは、9月29日から10月1日まで3回目となる「SIP-adus 実証実験プロジェクト



SIP自動運転プロジェクトを振り返る、 最新技術を集めた試乗会が

▲自動車メーカーやサプライヤーの開発車両や実証実験車両などが揃った

試乗会」を東京臨海部で開催。これまでの9年間の活動を振り返るとともに、自動車メーカーやサプライヤー各社の最新技術を搭載した自動運転車両が一堂に集まりました。

14年にスタートしたSIP自動運転プロジェクトですが、第1期では自動運転の実用化に向けた法整備や、高精度三次元地図の実用化などに取り組みました。その結果、高精度三次元地図を提供するダイナミックマップ基盤の設立をはじめ、安全技術ガイドラインの策定、道路運送車両法改正、さらにレベル3および4の自動運転車の基準を策定し、世界で初めてレベル3の型式指定を実施するなど、自動運転分野において日本が世界をリー

ドするまで存在感を高めました。

さらなる自動運転の進化に向けて、現在取り組みを進めているのが第2期です。22年までの第2期の主な研究テーマとして「実証実験」「技術開発」「社会的受容性の醸成」「国際連携」を掲げています。

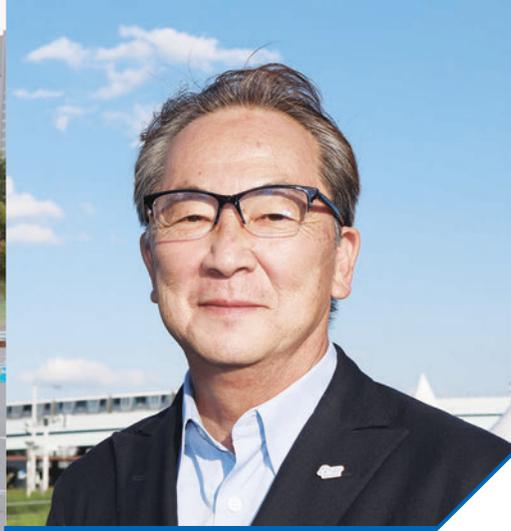
実証実験は19年10月から22年2月まで東京臨海部の3地域で実施しました。目的としては、協調領域での技術仕様の決定や標準化の推進、研究開発の活性化による自動運転の実用化やインフラ整備の加速、情報発信やイベントへの活用による自動運転に対する社会的受容性の醸成などです。SIPが交通環境情報の配信や利活用など実証実験環境を構築し、



▲試乗会ではこれまでの活動を振り返り、
狙いや成果などを解説した



開催



▲国際自動車ジャーナリストの清水和夫氏

参加者が実験車両や要因を提供するマッチングファンド方式を採用して国内外でオープンに参加者を募った結果、延べ30の国内外の自動車メーカーやサプライヤー、大学などが参加して、実際の交通環境下を実験車両で走行しました。

9月29日から3日間開催した試乗会では、試乗車20台と展示車10台の計30台の車両が集まりました。実証実験での試験車両のほか、自動車メーカーやサプライヤーなどが自動運転関連の技術開発で使用している車両も持ち込むなど、会場はさながら最新の自動運転技術のお披露目会といった様相となりました。SIP-adusプログラム・ディレクターの葛巻清吾

氏は「このような試乗会の開催で自動運転への理解を広げることが社会的受容性の醸成につながります」と説明します。

第二期では、仮想空間での安全性評価環境の構築にも取り組んでいます。様々な交通環境において再現性の高い安全性の評価を行うために、産学10団体が参画するコンソーシアム「DIVP」を発足。リアル環境における実験評価と代替可能な実際の現象と一致性の高いシミュレーションモデルを開発しました。そのほかにもサイバー攻撃に対する監視・検知能力の評価基準の策定や、モビリティ分野の多種多様な交通環境情報を一元的に集約して新たなビ

ジネス創出のためにビジネスマッチングを支援するポータルサイト「MD communit」を立ち上げました。

これまで将来的な自動運転社会の構築に必要な基盤の整備を進めてきたSIP自動運転プロジェクトですが、葛巻氏はこれまでの活動を振り返り「産官学や国際連携が進んだのが最大の成果」と説明します。これまで日本が苦手とされてきた産官学の立場を超えた連携の成功事例がSIP自動運転プロジェクトと言えそうです。

一方で、自動運転開発は道半ばです。国際自動車ジャーナリストの清水和夫氏も「自動運転開発は、箱根駅伝的には往路で頂上に来たところ。復路にバトンタッチしていかなくてはいけない」といいます。日本の産業競争力にもつながる自動運転開発。23年3月に終了する第二期以降の取り組みに関心が高まっています。



自動運転技術：
競争のための協調



「全国軽トラ市」

3年ぶりに開催。



長野・篠ノ井にダイハツ・スズキの社長も駆け付け応援



県外からも出店者が集まる「第7回全国軽トラ市 in 長野しののい」が開催された10月16日の長野県長野市篠ノ井駅東口駅前通り。普段は決して人通りが多くない駅前通りにこの日は3万人が訪れ、活気にあふれ

ました。軽自動車を使ったこの地域振興策をより盛り上げようと自工会でも2021年4月に立ち上げた「軽まつり分科会」が中心となり、イベントの告知やブースの出展などの支援を行っています。

軽トラ市は地域振興を目的に2005年に岩手県雫石町で始まり、今では全国100カ所以上で開催されるようになったイベントです。醍醐味は「安いね、これ」「もう1個おまけにつけてくよ」といった温かみのあ

第7回
全国軽トラ市in長野しののい
会期／令和4年10月15日(土)〜16日(日)
会場／篠ノ井交流センター／篠ノ井駅前通り一帯

おいでなして！長野へ



▲「全国軽トラ市in長野しののい」の米村正明実行委員長



るコミュニケーション。今や一般的になったインターネットでの買い物では味わえない人と人のつながりを感じられるのが軽トラ市です。

その中で全国軽トラ市は年に一度開催されるイベントです。篠ノ井で

開催することは19年時点ですでに決まっていたものの、その後のコロナ禍で2年にわたって開催が見送られていただけに米村正明実行委員長は「一緒に準備してくれた仲間へ感謝の気持ちでいっぱいです」と感慨深

げに話します。この日は自工会からも軽自動車委員会委員長の奥平総一郎（ダイハツ工業社長）と、副委員長の鈴木俊宏（スズキ社長）などが現地に足を運び、出店者との会話や特産品の買い物を楽しみました。奥

平は「とても活気づいてお客さんとお店とのコミュニケーションも良い」と振り返りました。

軽自動車は、特に地方での保有率が高く、生活の足だけではなく、仕事の相棒としても活用されています。軽トラ市は「軽を使った事業者の方々と地域住民の方々のつながりをつくる非常に良い取り組み」（軽まつり分科会長の鈴木智博）であり、自工会と

しても支援しています。具体的には、各地の軽トラ市の告知ページを制作し、イベントへの来場誘引を図っているほか、来場者が楽しめるブースも出展しています。

他業界団体との連携も行っており、全国軽トラ市 in 長野ののいでは日本自動車連盟（JAF）にも出展を呼びかけ、シートベルト効果体験車などを用意してもらいました。また、

全国軽自動車協会連合会を通じて地域の販売会社にも最新の軽自動車を展示してもらうなど、自工会では今後も支援の輪を広げて軽トラ市を盛り上げていく考えです。



自工会が「軽トラ市」をサポート



▲会場には最新の軽自動車もずらりと並んだ

▲JAFはシートベルト効果を体験できる「シートベルトコンビナー」を用意

▲現地を訪れた軽自動車委員会委員長の奥平総一郎と副委員長の鈴木俊宏

▲軽まつり分科会長の鈴木智博

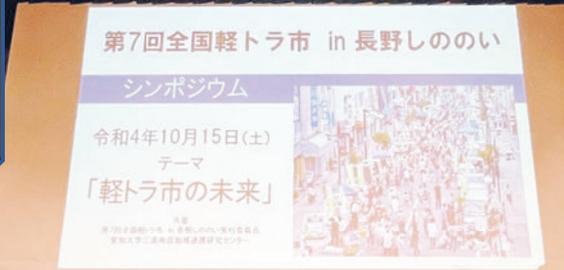
全国軽トラ市サミット



▲シンポジウムに登壇した
軽自動車委員会委員の武田



▲「アナログの良さがある」と軽トラ
市の魅力を語る副会長の鈴木



▲シンポジウムの様子

全国軽トラ市の前日には「全国軽トラ市サミット」が篠ノ井交流センターで開催されました。「軽トラ市の未来」と題したシンポジウムでは、開催地の長野県篠ノ井をはじめ、3大軽トラ市といわれる岩手県栗石町、宮崎県川南町、愛知県新城市の軽トラ市実行委員会のメンバーが、各軽トラ市での運営や集客の工夫を発表したほか、副委員長の鈴木や軽自動車委員会委員の武田裕介（ダイハツ工業取締役）が登壇し、軽トラ市への期待感や支援内容などについて話しました。

——軽トラ市の魅力は

鈴木 「eコマースの普及により、お金と品物の受け渡しだけで（購買活動が）済んでしまう形態になりつつある中で、軽トラ市には『元気だった?』『また会えたね』『この前食べたものは美味しかったよ』といった昭和時代のような心温まるコミュニケーションがあります」

——コロナ禍で人々の価値観が

変わったといわれます。

武田 「私たちもお客様の価値観がどんどん変わっていることを実感しています。世の中ではデジタルとリアルとの融合が進むといわれますが、その時のリアルは今までのリアルよりも、さらに温かく、血液が通ったものになるでしょう。それはまさに軽トラ市そのものだと思います。軽トラ市と自動車メーカーでいろんなことが出来そうな気がしています」

鈴木 「コロナ禍ということでデジタルが発達してきた半面、アナログの良さが浮かび上がってきました。軽トラ市の人と人とのふれあいは心を癒す重要なものだと思改めて感じている一方で、コロナ禍で大変な中で、継続に向けて取り組んでいただいている全国の皆さんには感謝しかない。この火を消さないように出来ることを我々も手伝えたいと思います」

——軽自動車は地方の普及率が高いです

鈴木 「軽の保有台数は自動車全

体の4割を占めるまでになりました。都市圏より地方の人により多く使われていますが、特にここ長野県は100世帯あたりの保有台数が103.4台（全国1位）と非常に多くの方に所有していただいています。軽トラ市に足を運ぶと軽が地域の皆さんに役立っていることを実感します。繰り返しになりますが、デジタルの時代にはない良さがここにはあります。地域に元気になってもらいたいという思いで支援を始めたが、逆に僕らが元気をいただいています」

——支援内容は

武田 「自工会では軽トラ市を応援するために『軽まつり分科会』という組織を立ち上げました。ここでやっていることは3つあります。1つ目は軽トラ市実行委員会の皆さんに対するアンケート、2つ目は実施応援、3つ目は告知支援です。3大軽トラ市や今回の篠ノ井だけではなく、全国の販売会社とも協力し、色んな所で盛り上げを図っていききたいと思います」

二輪車委員会が「メディアミーティング」開催

盛り上がるバイクブームとさまざまな課題に意見交換

自工会の二輪車委員会では、報道関係者の方に自工会二輪車委員会事業をより深くご理解頂くために、2021年からメディアミーティングを開催しています。10月に開催した第3回メディアミーティングでは、対象媒体をこれまでの二輪専門メディアから一般紙誌などに拡大し、業界のさまざまな課題について意見を交わしました。



▲ 二輪車委員会委員長の日高祥博

今回のメディアミーティングではまず二輪車の市場動向について自工会側から説明しました。2021年の二輪車販売台数は約41万6千台と6年ぶりに40万台超えとなりました。原付1種（排気量 50cc 以下）は12万8千台（4.3%増）、仕事や日常生活の移動で使用されることが多い原付2種（排気量51～125cc）は12万6千台（前年比 23.5%増）、趣味やレジャーで使用されることが多い小型二輪（排気量 251cc～）が8万4千台（同24.0%増）と、それぞれ大幅に増加しました。

自工会がまとめた二輪車市場動向調査（21年度版）によると、新車購入ユーザーの平均年齢は54.2歳

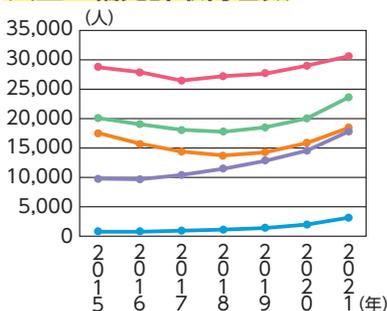
と前回調査時（19年度版）と比べて0.5歳若返りました。そこで今回は「今バイクが好調な理由～なぜ若者や女性に人気なのか～」をテーマに自工会の分析を説明しました。

二輪車の歴史の中ではこれまで1970年代後半の「ナナハン(750cc)クラス」や、80年代中盤の「レーサーレプリカ」、90年代後半の「ビッグスクーター」など何度もブームが起きました。これはいずれも「憧れのバイクを購入してから何をするか」を決めていた、いわば商品軸のブームです。一方、増加傾向にある若者や女性は、好きな趣味にバイクを結び付けて楽しむ人が多いとみえています。コロナ禍で人気が高まったアウトドアなどの好きな

■ 年齢別免許取得者数及び女性比率の推移 出典：警察庁統計データ ※～20代は10代を含む

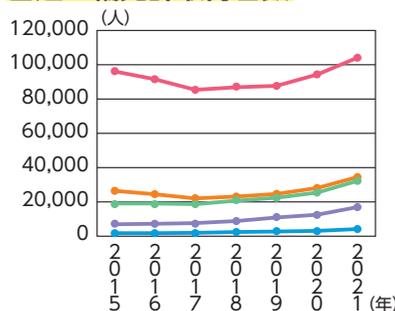
— ～20代 — 30代 — 40代 — 50代 — 60代

大型二輪免許取得者数



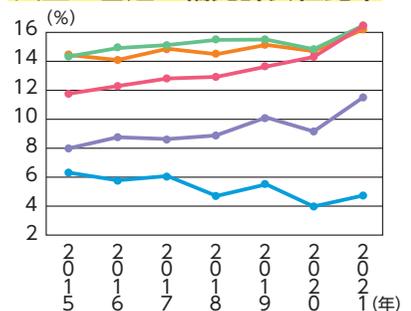
大型二輪免許は30代・40代・50代の取得者が伸長

普通二輪免許取得者数



普通二輪免許は20代の取得者が特に伸長し総数も多い

大型+普通二輪免許女性比率



女性比率が20代から40代中心に増加傾向

▲ 若者や女性の比率は上昇傾向



趣味とバイクを組み合わせ楽しむとともに、SNS（交流サイト）でその楽しさやカッコ良さを発信することでバイクファンの増加につながる好循環が生まれています。

その中で業界に求められるのは「このブームを一過性にしない」（二輪車委員会委員長の日高祥博）ための取り組みです。課題の一つとして二輪車向け駐車場の整備があげられます。二輪車市場動向調査によると東京23区内のライダーの51%が「駐車場に困った経験がある」と回答しました。

こうした発信に対して参加した報道関係者からは「自工会としてどのように駐車場の整備を図っていくのか」といった趣旨の質問や意見を数多く上がりました。自工会としてはこれらの意見も踏まえ、今後さらに各地区の行政や駐車場運営事業者への二輪駐車場設置理解活動などを更に推進する考えです。

駐車場関連のほかにも若者のブームを継続させる工夫などさまざまな質問がありました。

明るい兆しが見えている二輪車市場ですが、解決しなければいけない課題は山積んでいます。自工会では、メディアミーティングの活動も活かし、こうした課題の解決に取り組んでいく考えです。



▲ 徐々に駐車場の整備が進む地域もある（写真は東京都千代田区の国際フォーラムに設置された二輪車駐車場）

二輪車の駐車問題

～二輪車の駐車で困った経験／困った場所～ 出典：二輪車市場動向調査

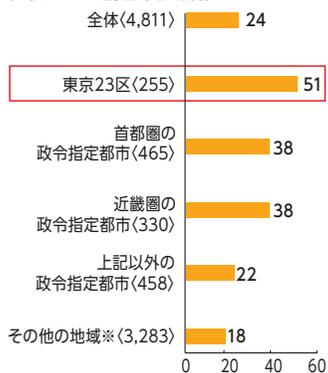
都市部ほど駐車に困った経験が多く、特に駅周辺で困る場合が多い

● 駐車で困った経験…東京23区**51%** ※全体は24%

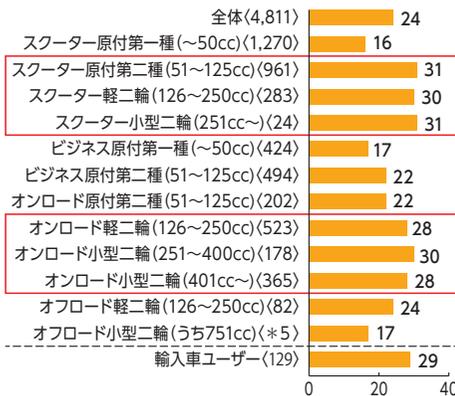
● 駐車で困った場所…駅周辺**73%**、繁華街**61%**。

東京23区はさらに、「オフィス街」「住宅街」「自宅」「自宅周辺」が高いのが特徴

直近1年間に駐車で困った経験ありの割合（地域別）



直近1年間に駐車で困った経験ありの割合（タイプ別）



注) サンプル数全体の平均よりも多い

▲ 都市部ほど駐車場不足が課題に

二輪車バッテリーシェアの

Gachacoが

東京で始動

電動二輪車用のバッテリーシェアリング事業を手がけるGachaco(ガチャコ)と東京都は、10月25日に都庁の近隣にある駐車場(東京都新宿区)で電動二輪車のバッテリーシェアリングサービスの開始式を開催しました。都は2035年までに都内で販売する二輪車の新車を非ガソリン化する方針を掲げています。電動二輪車の本格普及に向け、充電をまかなえるステーションを整備する動きが広がりつつあります。



▼バッテリー交換ステーション



▲開始式では電動二輪車を使ってバッテリーの脱着を実演

ガチャコは、二輪車メーカーの本田技研工業、カワサキモーターズ、スズキ、ヤマハ発動機の4社と石油元売り大手のENEOSホールディングス(エネオスHD)が出資して4月1日に立ち上げた会社です。出資比率は、エネオスHDが51%、ホンダが34%、カワサキモーターズ、スズキ、ヤマハ発動機が各社5%ずつ出資しています。設立した会社の代表は、エネオス出身の渡辺一成代表取締役CEOが就任しています。

二輪車の電動化に向けた課題では、主に「航続距離」「充電時間」「バッテリーコスト」の3つがあります。このためガチャコでは、バッテリーを交換式としてシェアリングすることで課題解消につなげる狙いです。

また、交換式バッテリーは二輪車メーカー4社で共通規格とし、メーカーを問わずバッテリーのシェアリングが可能な仕組みとしました。バッ

テリー交換ステーションは、本田技研工業が開発を手がける「Honda Mobile Power Pack Exchanger e:(ホンダモバイルパワーバックエクスチェンジャーイー)」を採用しました。国内での同機の設置は初めてで、25日から稼働を始めました。なお、海外ではインドで同機を使ってシェアリングサービス事業を今年から始めています。

今回始めたシェアリングサービスでは、契約基本プランとして、使用電力量に応じて「ショート」「ミドル」「ロング」の3つを用意しました。基本料金の参考価格は、ショートで1カ月5,500円(走行目安は500km)です。各プランで使用電力量の上限を設定し、超過する場合は超過料金が発生する仕組みとなっています。

当初はデリバリーサービス事業者をはじめ法人向けに展開していきます。22年度中には23区内を中心に18カ所でステーションの開設を計画し、来年度以降も増設を予定してお



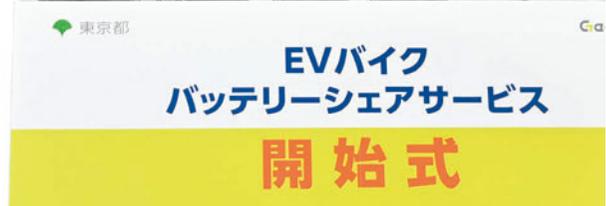
▲今回のサービス開始には「eやん OSAKA」の知見が生かされている

り、利便性を高め利用者の拡大につなげていきます。

10月25日の開始式には、小池百合子東京都知事とガチャコの渡辺CEOらが出席しました。式典で小池都知事は「カーボンニュートラルに向けて二輪車の電動化も進めていく」と意気込みを述べました。

このバッテリーシェアリングサービスは、2年にわたる自工会や大阪大学などによる産官学連携のバッテリー交換式電動二輪車の実証実験「eやん OSAKA」がベースとなっています。東京でのガチャコサービス開始に先立ち、7月に「eやん OSAKA」の実証実験結果を公表しました。参加者の79%がバッテリー交換の手間について「満足」と回答し、結果からシェアリングの利便性の高さが確認できたほか、ユーザーの利用頻度や距離、ルートなど詳細な行動様式のデータが蓄積、分析され事業化につながりました。

自工会副会長兼二輪車委員会委



▲シェアリングサービスに出席したガチャコの渡辺一成代表取締役CEOと小池百合子東京都知事

員長の日高祥博（ヤマハ発動機社長）は、「この実証実験をスタートとして動き始めた電動二輪車普及の輪が新たにENEOSとの繋がりへと波及をし、そしてガチャコという新会社での取り組みに結実しました」と成果発表時の会見で述べ、「今後はこの電動二輪車普及の輪が、更に大きく広がりが、カーボンニュートラルを目指す様々な企業、団体、ユーザーに繋がっていき、より大きな動きへと成長していくことを大きく期待します」と抱負を語りました。

なお、ガチャコのシェアリングサービスは、今回の東京での展開を皮切りに大都市圏から順次エリアを拡大していく方針です。ステーションを増やしていくことで電動二輪車が利用しやすい環境の構築に結び付けていきます。



EVバイク
交換式バッテリー事業
「Gachaco」
始動



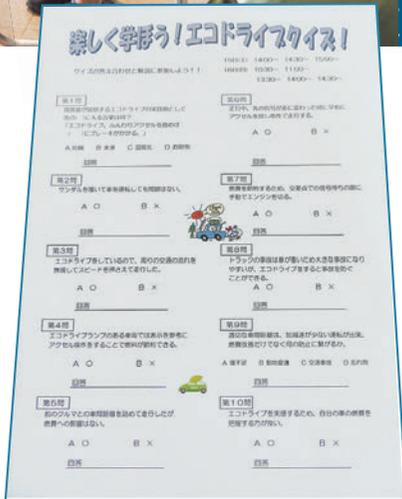
「エコドライブeラーニングコンテンツ」を積極活用。



山形県
自動車公益センターが

エコドライブ教室を 開催

「令和4年やまがた環境展」が10月15、16日の2日間、山形市の山形国際交流プラザ「山形ビッグウイング」で3年ぶりに開催されました。協賛事業として、NPO法人山形県自動車公益センター（小関眞一理事長）が、屋内会場で「楽しく学ぼう！エコドライブクイズ！」と題し、来場者向けに「エコドライブ教室」を行いました。今回は初の試みとして、自工会の「エコドライブeラーニングコンテンツ」を活用。参加者にクイズ形式でエコドライブの大切さやその方法を分かりやすく伝えました。家族連れも多く参加し、会場ではクイズを楽しみながらエコドライブを学ぶ様子が見られました。



◀参加者が挑戦した10問

で構成するやまがた環境展実行委員会が主催しました。

自動車関連では、山形県自動車公益センターがエコドライブ教室のほか、リサイクル事業の紹介やリサイクル製品の展示、エコフォトコンテスト作品の展示も行いました。また、日本自動車販売協会連合会山形県支部と「やまがた新車フェスティバル」を共催したほか、山形県自動車適正管理推進協議会が「マイカー点検フェスティバル2022」を開き、来場したクルマの無料点検を行いました。

今回のエコドライブ教室では、自工会がウェブサイトに掲載している「エコドライブクイズ」の中から、山形県自動車公益センターが10問をピック

やまがた環境展は、「環境」「エネルギー」「リサイクル」をテーマに、学びや体験を通じて環境に配慮したライフスタイルや社会活動を推進するイベントです。山形県や一般社団法人山形県産業資源循環協会、山形県自動車公益センター、山形県環境保全協議会、山形県商会議所連合会



▲屋外イベント広場で開かれた「やまがた新車フェスティバル」

アップして問題用紙を作成。受講申込受付時に配布して事前に回答してもらい、教室では講師が参加者と対話しながら、クイズの答え合わせと解説を行いました。問題用紙は大人用と子ども用(ふりがな付き)の2種類を用意し、親子で楽しく学べるように工夫しました。参加者らは正解、不正解にそれぞれ一喜一憂しながらも、エコドライブや交通事故防止につながる運転と、つながらない運転の違いについて理解を深めました。

講師を務めたのは、山形県自動車公益センターエコドライブ推進担当員の佐藤友也さんです。今回、自工会のクイズを教室に活用した経緯について佐藤さんは「短時間で参加者の

興味を引く内容にするにはどうすれば良いかを考えていたところ、自工会のホームページにクイズがあるのを知り、活用することにしました」と説明します。もともと3年前までの環境展イベントでは、エコドライブを学ぶ前に普段どおりの運転で行う事前走行、その後エコドライブを学び、エコドライブを意識した事後走行など、実車体験を含む2時間ほどの「エコドライブ講習会」を実施していました。3年ぶりのイベントにあたり、新型コロナウイルス感染症対策を踏まえ、1回15分間の短時間で、定員は10人に抑えた教室の開催で臨みました。

エコドライブ教室では、以下に示したエコドライブに役立つ「10のすす

め」を基本にしています。

- ①自分の燃費を把握しよう
 - ②ふんわりアクセル「eスタート」
 - ③車間距離にゆとりをもって、加速・減速の少ない運転
 - ④減速時は早めにアクセルを離そう
 - ⑤エアコンの使用は適切に
 - ⑥ムダなアイドリングはやめよう
 - ⑦渋滞を避け、余裕をもって出発しよう
 - ⑧タイヤの空気圧から始める点検・整備
 - ⑨不要な荷物はおろそう
 - ⑩走行の妨げとなる駐車はやめよう
- 佐藤さんは「10のすすめ」の中から、特に①～④の4項目を意識して問題をピックアップ。「姿勢、発進、巡

航、減速がエコドライブのポイントになります。これらについて参加者にしっかりと伝えることができる問題が自工会のクイズに沢山掲載されており、とても役立ちました」と話します。

今回のエコドライブ教室は2日間で7回開催し、合計48人が参加しました。クイズの答え合わせと解説による教室の開催メリットとして、佐藤さんは短時間ながら参加者と十分に対話できる点を挙げます。「クイズ形式では話が一方通行となってしまう

すが、時折冗談も交え、コミュニケーションを図りながら一緒に楽しんで、エコドライブを学んでいただける手応えを感じました」。全問正解者にオーガニック栽培セット(日本自動車販売協会連合会山形県支部より、緑の募金・交付金事業の一環として提供)、特別問題の正解者にはエアバッグを再利用して作った小物入れ(山形県自動車販売店リサイクルセンターより提供)、といったプレゼントも好評を博しました。

また会場では、モニターを設置し、自工会のエコドライブeラーニングコンテンツのアニメ動画「知ってお得！エコドライブhow to編」を流し、来場者の関心を集めていました。山形県自動車公益センターでは、すでに安全運転管理者研修会にこのアニメ動画を取り入れており、エコドライブの啓発を図っています。

山形県自動車公益センターでは今回の教室開催の経験を生かし、今後は一般企業向けなどの少人数のエコドライブ講習会にもクイズを活用していく意向です。このように自工会のエコドライブeラーニングコンテンツのクイズやアニメ動画は、地域におけるエコドライブへの普及に大きく貢献しています。



全問正解者にはオーガニック栽培セットをプレゼント



山形県内メーカー系ディーラーが出資する山形県自動車販売店リサイクルセンターのブース



▲特別問題の正解者にはエアバッグを再利用して作った小物入れ



▲会場ではアニメ動画も紹介した



▲エコドライブ教室へ参加いただいた皆さまへ、エコドライブステッカーを配布

エコドライブeラーニング
(自工会サイト)



エコドライブeラーニングコンテンツのクイズを活用した

佐藤友也エコドライブ推進担当員の声

佐藤 友也 エコドライブ推進担当員



「参加者一人ひとりと十分に対話できたことが一番良かったです。クイズ問題ではエコドライブで重要な姿勢、発進、巡航、減速の項目を盛り込み、内容を伝えることができたと思います。イベント会場で実施する教室としては、1回15分間で定員10人というコンパクトな形態も合っていました。今後も自工会のeラーニングクイズやアニメ動画をエコドライブ教室で上手く活用しながら、エコドライブ普及推進に努めます」

NPO法人

山形県自動車公益センターとは

NPO法人山形県自動車公益センターは、日本自動車販売協会連合会山形県支部の公益活動をもとに、2008年9月に設立し、2009年2月に法人化した組織です。山形県内の自動車メーカー系ディーラー18社が中心となって、エコドライブの推進、エコカーの普及、環境マイスター制度の支援、エコ整備(法定定期点検)の推進、交通安全の推進、リサイクルのための開発研究(再利用、再商品化、再資源化)に取り組んでいます。

エコドライブ普及推進活動では、山形県と各市町村、市民、企業・団体を対象にエコドライブ教室を毎年開催、2022年9月末現在、16年間(自販連山形県支部時の活動含む)で合計1,290回開催し、4万6,665人が受講しました。

自動車公益センターでは、今回のようなイベント開催を始め、エコドライブ教室へ参加いただいた皆さまへエコドライブステッカーを配布し、環境保全への意識啓発を促すことにより「エコドライブの環(わ)」を広げ、自然豊かな山形県を次世代へ繋げていけるよう、日々努めております。



▲山形県自動車公益センターの皆さん。左から高橋志穂事務局長、菅原弘紀顧問、瀬野智亜希さん、佐藤友也エコドライブ推進担当員



コロナ禍で中止していた

自動車メーカーの

ファン感謝イベントが復活



自動車メーカー各社によるユーザー向け、ファン感謝イベントが10月から12月にかけて行われました。いずれも新型コロナウイルスの感染拡大を受けて中止していましたが、今年は感染対策に万全を期して実施。早朝から駆け付けた多くの来場者は、和やかな雰囲気の中で行われた様々なプログラムを楽しみました。

Honda Racing THANKS DAY 2022

本田技研工業は11月27日、モビリティリゾートもてぎ(栃木県茂木町)でモータースポーツファン感謝イベント「Honda Racing THANKS DAY 2022」を開催しました。14回目を迎えたサンクスデー。もてぎでの開催は3年ぶりで、約2万人のファンが集まりました。

イベントには国内外の二輪、四輪レースカテゴリーの選手とレーシングマシンが集結。レースマシンのデモ走行やライダードライバによるカート大会、スーパーGT参戦マシンと市販車の混合レースなど、二輪、四輪の両レースに挑戦するHondaならではのプログラムが行われました。

大きな注目を集めたF1マシンのデモ走行では、マックス・フェルスタッペン選手が21年のF1ドライバーズチャンピオンを獲得した「レッドブル・ホンダ RB16B」、20年にピエール・ガス

リー選手がイタリAGPで初優勝を飾った「アルファタウリ・ホンダ AT01」の2台のF1マシンが走行しました。

オープニングセレモニーでは、Hondaの倉石誠司会長が「二輪、四輪レースを合同で行う新しいホンダレーシングとして初めての年。さまざまなカテゴリーでタイトルを取ることができた」と感謝の言葉を述べました。

NISMO FESTIVAL at FUJI SPEEDWAY 2022

日産モータースポーツ&カスタマイズは12月4日、富士スピードウェイ(静岡県小山町)で、「NISMO FESTIVAL at FUJI SPEEDWAY 2022」を開催しました。3年ぶりの開催で、日産にちなんで「23」回目の開催となりました。

約3万人のファンが集結した今年の

イベント。往年のレースマシンがデモ走行を行うプログラムでは「Z is back in the race」と銘打ち、日産のモータースポーツ活動の歴史を彩る歴代Zが登場しました。

SUPER GTに参戦する最新型の「NISSAN Z GT500」に加え、LY28型エンジンを搭載した「フェアレディ240ZG(1973年)」、SUPER GTの前身であるJGTCでチャンピオンを獲得した「XANAVI NISMO Z(2004年)」などがデモ走行を実施。米国IMSAシリーズに出場した「IMSA GTO 300ZX」も展示され、来シーズンにデビューを果たす「NISSAN Z GT4」のコンセプトモデルも走行しました。

イベントを締めくくるフィナーレでは、今シーズンSUPER GTとスーパー耐久で日産陣営に3冠をもたらした



◆D1マシンによる追走競技のデモ走行



▲今年の主役はフェアレディZ。イベントでは新旧のGTマシンなどがデモ走行

▲モータースポーツの楽しさを伝える多数のコンテンツが用意された

▲参加者同士の交流も活発に行われていた

3チームがファンにチャンピオン獲得を報告し、喜びを分かち合いました。

MAZDA FAN FESTA 2022 IN OKAYAMA

マツダは11月5、6日、岡山国際サーキット(岡山県美作市)でファン参加型イベント「MAZDA FAN FESTA 2022 IN OKAYAMA」を開催しました。レーシングシミュレーターを使ったeスポーツ体験やレース車両への同乗体験会など、モータースポーツの楽しさや魅力に触れられるコンテンツを用意。新たにスーパー耐久シリーズに参戦する車両「MAZDA3 Bio concept」のアンバールやデモ走行も行われるなど、2日間で約4,500人が参加しました。

マツダは、今年4月からモータースポーツを身近に感じてもらうと「倶楽部MAZDA SPIRIT RACING」の活動をスタートしました。活動開始後、初めてのリアルファンイベントで、参加者はモータースポーツへの興味を深めました。

YAMAHA Motorcycle Day 2022

ヤマハ発動機販売は10月22日、ファン交流イベント「YAMAHA Motorcycle Day 2022」を、ふじてんリゾート(山梨県鳴沢村)で開催しました。約5,000人のヤマハオーナーやファンが集まり、3年ぶりのイベントを楽しみました。

会場ではラインアップしているほぼすべてのスポーツモデルのTouch & Tryを実施。フロント二輪機構の「LMW(リーニング・マルチ・ホイール)」を備えたフロント二輪の小型電動立ち乗りモビリティ「TRITOWN」の展示とデモンストレーション、ヤマハ発動機の車両実験部の有志によってTW200にLMWを組み合わせた「TMW(Tough & Multipurpose wheeler)」も展示さ

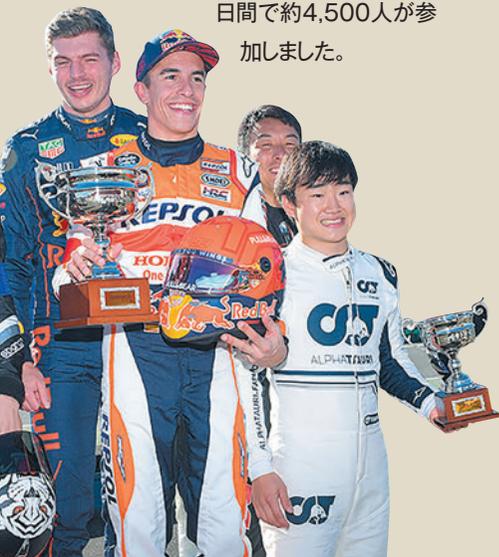
れました。スペシャルカラーリングのプロトタイプモデルも展示され、来場者の注目を集めていました。

JAF MOTORSPORT JAPAN 2022

11月19、20日には、自動車メーカーの垣根を超えて国内モータースポーツの振興を図るイベント「JAF MOTORSPORT JAPAN 2022」(主催:日本自動車連盟)が3年ぶりに行われました。会場は東京・お台場。東京有数の観光スポットだけあって、レースファンのみならず偶然に居合わせた買い物客なども含め、2日間で約7万3,000人が来場しました。

会場ではドリフト競技のD1マシンなどによるデモ走行のほか、電気自動車(EV/BEV)と燃料電池車(FCV/FCEV)のみで行う競技「JAFエコラリー東京 デモンストレーション」も実施。「未来のモータースポーツを見据えた」(JAF坂口正芳会長)新たなモータースポーツの提案も行いました。

◀二輪・四輪のプロレーサーによる白熱のバトルで盛り上がったカート大会





小学生「クルマのある風景」

フォトコンテスト

応募総数8,503点から**最優秀賞5点**を選出



 「夏の思い出花火」
入岡 明日美 千葉県／2年生



 「プールへGo!」
志賀 ゆかり 愛媛県／5年生



 「虹のお迎え」
武井 千紗 山梨県／2年生



 「間違い探し」
吉岡 歩莉 東京都／4年生



 「雪でお休み」
加治屋 秀星
北海道／5年生

経済広報センターは、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。今回は応募作品数の中から、最優秀賞5点、優秀賞10点、佳作10点の各賞が決定しました。

このコンテストは子どもたちにクルマへの親しみや、魅力を感じてもらい、将来のモビリティ社会を支える若年層のクルマへの関心を高めるべく毎年実施して

おり、今回で6回目となります。

応募テーマは「クルマのある風景」（自宅で、街角で、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。全国から合計8,503点（応募者数2,279名）の作品がエントリーされ、学識経験者と報道関連の有識者からなる4名の委員が審査を行いました。

総評では、最優秀賞に選ばれた5点について、いずれも小学生らしい斬新なアイデアや着眼点が特徴で、楽しそうに暮らす日常風景の中にクルマが自然に溶け込む姿を伝える微笑ましい作品としています。また、今回は冬景色を題材とした作品も見られ、1年を通して撮影された写真が寄せられたことから、同コンテストが定着してきたともいえる結果となりました。



編集後記

バイクはライフスタイルを実現する手段に

自分が二輪の免許を取得したのは社会人になってからで、嬉しくて日本各地をツーリングして回り、数年後には「オフ車」と呼ばれるオフロードバイクに乗り換えました。きっかけは「あの峠の向こうの景色を見てみたい」「あの林道の先にある秘湯でキャンプしたい」という気持ちです。以来十数年にわたりオフ車を3台乗り継いできました。

今号に掲載の「二輪車委員会メディアミーティング」では、80年代の「バイクが欲しいから買う」といったブームとは違い、昨今二輪車市場が好調な背景として、若者を中心にライフスタイルに合わせてバイクを買うことが特徴的だとするトピックが紹介されました。仲間とのツーリングやファッションのアイテ

ムとしてネオクラシックモデルを選んだり、キャンプなどアウトドアのギアとしてオフ車やビジネスバイク派生のクロスオーバーを購入するなど自分の趣味のツールとしてバイクが位置付けられていると聞き、「おっ、時代が自分についてきたな！」と共感したものです。

もちろんコロナ感染拡大により「密を避ける趣味」として見直されている理由もありますが、その少し前からSNSに後押しをされて「ライフスタイルギア」としてバイクを買う動きが見えていたとのこと。感染拡大はいつか収まると信じていますが、バイク市場の好調を一過性ではなく持続されるためのヒントがここにあると感じました。 S.O.

