

jamagazine

Japan Automobile Manufacturers Association

春

JAMA Vol.57
SPRING 2023

未来の自動車整備士を育成

自動車メーカーの 整備専門学校

躍動する自動車メーカーの企業スポーツ

2023年シーズンもみどころ満載!

自動車メーカーのモータースポーツ活動



第2回

経団連

「モビリティ委員会」開催



モビリティ産業の国際競争力の強化を通じ日本経済全体の成長を目指す経団連「モビリティ委員会」(十倉雅和委員長、豊田章男委員長、有馬浩二委員長)の第2回会合が2月8日に開催されました。東京・大手町の経団連会館でオンライン含めて510名が参加し、カーボンニュートラル(CN)実現に向けて意見交換が行われました。

あわせて、特別講演ではトヨタ・リサーチ・インスティテュート最高経営責任者のギル・ブラット氏を講師に招き「リーン生産方式の教訓を気候変動問題に活用」と題し、具体的なCO₂削減目標に向け、客観的なデータや事例を踏まえた「多様な選択肢」の必要性について説明がありました。

より詳細な内容は
jama blogでお読みになれます

こちらからどうぞ!



▲モビリティ委員会委員長 十倉雅和氏(経団連会長・住友化学会長)



▲モビリティ委員会委員長 豊田章男(日本自動車工業会会長・トヨタ自動車社長)

▼トヨタ・リサーチ・インスティテュート最高経営責任者のギル・ブラット氏





- 1 クルマ好きの祭典「東京オートサロン」には乗用車メーカー8社がブースを出展した
- 2 COP27で行われた自工会・サイドイベントでのパネルディスカッションの様子
- 3 大学キャンパス出張授業で学生の質問に答えるスズキの鈴木俊宏社長
- 4 二輪車委員会のメディアミーティングに「脳トレ」で有名な川島隆太氏が参加(写真中央)



CONTENTS

- 04 **組織変革でスピードと柔軟性が増した自工会**
2023年度はGXやジャパンモビリティショーなど4つの重点テーマに取り組む
- 08 **大学キャンパス出張授業2022 開催**
- 12 **二輪車委員会、第4回メディアミーティングを開催**
「脳トレ」で有名な川島隆太氏を招き、報道関係者と意見交換
- 14 **自工会、COP27でサイドイベントを開催**
カーボンニュートラルへメッセージを発信
- 16 **躍動する自動車メーカーの企業スポーツ**
- 22 **未来の自動車整備士を育成**
自動車メーカーの整備専門学校
- 28 **多様な人財こそ財産**
自動車メーカーのダイバーシティ&インクルージョン
- 30 **クルマの多様な楽しみ方提案!**
東京オートサロン・大阪オートメッセに自動車メーカーが出展
- 34 **2023年シーズンもみどころ満載!**
自動車メーカーのモータースポーツ活動
- 38 **「お・ち・な・い」の徹底で防ごう、大型車の車輪脱落事故**
- 39 **編集後記 「好きなものは生涯変わらない」**

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



組織変革でスピードと柔軟性が増した自工会

2023年度は

GXや **ジャパン** モビリティショー など 4つの重点テーマに 取り組む

自工会の
岡紳一郎参与・総合政策領域長兼
カーボンニュートラル担当

自工会の役割は、自動車業界共通の課題に取り組むことです。各種統計・調査、環境・安全技術、サプライチェーン、国際関係など事業は多岐にわたります。2002年に自動車工業振興会と統合してからは、東京モーターショーの開催も主要な事業の一つとなりました。日本がモータリゼーションの時代を経て、やがて世界に活躍の場を広げていった自動車産業の歴史とともに、自工会の活動内容も広がっていきました。

20年の組織変革のきっかけになったのは、16年頃から世界の自動車業界に急速に広がった技術革新の波です。「つながる車(コネクテッド)」「自動運転(オートノマス)」「共同利用(シェアード)」「電動化(エレクトリック)」の頭文字をとって「CASE(ケース)」と名付けられた変革の動きは、自動車を大きく変えようとしています。日本を含む各国・地域政府がカーボンニュートラルの目標を相次い

一般社団法人日本自動車工業会(自工会)は、日本の自動車産業の基盤確立を目的に、戦後間もない1948年に設立された「自動車工業会」と「日本小型自動車工業会」を前身とします。67年にこの二つの工業会が合併し、現在の自工会になりました。2020年10月には、設立以来となる大幅な組織変革に踏み切り、「新生自工会」として、時代に合わせた組織へと生まれ変わりました。自工会とはどのような組織なのか、自動車業界が100年に一度と言われる変革期にある中、どのような活動に力を入れているのか、総合政策領域長兼カーボンニュートラル担当の岡紳一郎参与とともに紹介します。

で掲げ始めた20年以降、この流れが一段と加速しており、オールジャパンで結束を高めているところです。

■自工会設立以来の組織変革

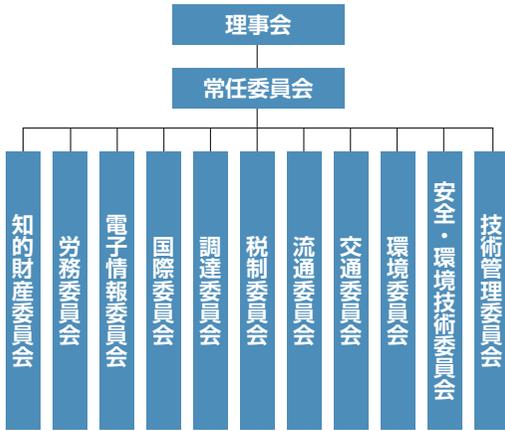
激変する自動車業界の課題に対応しようと、豊田章男会長のリーダーシップの下、自工会が組織変革に動き始めたのは20年3月でした。各事業を推進する委員会の組織を従来の12委員会・55部会から5委員会・30部会(車種別委員会、モーターショー委員会・部会は除く)に集約するとともに、

理事会と委員会の間にあった常任委員会は「総合政策委員会」に名称を変え、他の委員会と同列の位置付けにし、意思決定を迅速化しました。

委員会組織の見直しに合わせ、事務局も6統括部・3室から4領域に変更しました。これらは「自動車そのものが急速に変化していく中、自工会の役割も変化していかねばならないのではないか」という豊田会長の強い思いの下で行われた変革です。岡参与は、変革から2年を経た今、「迅速にものごとを議論し、判断して決めていける態勢になっている」と、その効果を実感していると言います。

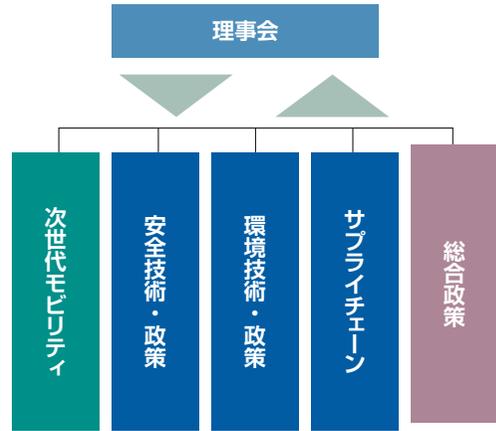
新委員会組織 (2020.10.01~)

〔旧体制〕



12委員会から5委員会に変革

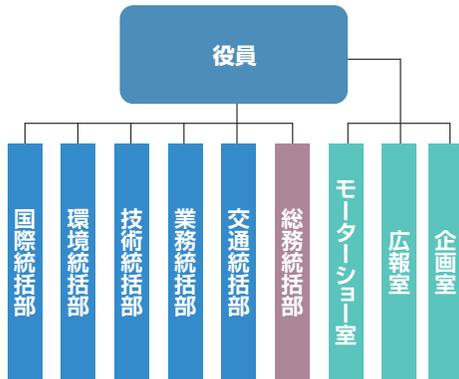
〔新体制〕



*車種別委員会、モーターショー委員会/部会除く

事務局新組織 (2020.10.01~)

〔旧体制〕



〔新体制〕



例えば、月に一度の委員長連絡会によって横の連携が強まり、情報共有も進みました。総合政策委員会の中につくった事業評価部会が、各委員会の事業を第三者的に評価する仕組みを構築したことも大きな成果でした。会議時間の短縮やペーパーレス化のみならず、パブリックコメントへの迅速な意見発信など、目に見える形で変革の成果が表

れています。事務局としても「新たな価値を創造するモビリティ社会の実現、および戦略産業としての更なる進化に向けた政策立案と実行に貢献する」というミッションを初めて掲げ、新設の「次世代モビリティ領域」を含む4領域へと組織を大括り化したことによって、「環境や業務の変化に柔軟に対応できる体制」(岡参与)となりました。

23年度の4つの重点課題

変化のスピードがますます速まる自動車産業の中で、自工会は4つの重点テーマを据えており、23年度もその取り組みを強化していきます。

1つ目は、「競争力強化と税制」です。「日本の自動車産業の競争力を



の場で自工会の考え方を説明しています。23年4月には札幌でG7気候・エネルギー・環境大臣会合、5月には、広島でG7サミット（主要7カ国会議）が開かれます。自工会としては、こうした会議の開催を踏まえ、自動車の脱炭素には多様な選択肢があることへの理解を広げていきます。岡参与は、「経団連のモビリティ委員会を通じて、エネルギーを『つくる・運ぶ』業界にも仲間になってもらい、自動車がペースメーカーとなって理解活動を牽引したい」と話します。

3つ目は「DX・MaaS」（デジタルトランスフォーメーション、モビリティ・アズ・ア・サービス）です。ここではまず、交通事故死者ゼロに向けた取り組みを展開しています。23年度は人・クルマ・交通環境が三位一体となって安全を確保していくための「アクションプラン」づくりを進めます。また、交通弱者やドライバー不足も考慮し、自動運転を活用したモビリティサービスの社会実装に向けた課題解決にも取り組んでいきます。

データのトレーサビリティに関わるデジタルプラットフォームにも目を向けていきます。欧州では、自動車産業のサプライチェーン間でデータを

再構築しなければならない」という豊田会長の問題意識のもと、自動車の枠を超えた税制の抜本改革を目指すものです。岡参与は、「モビリティを軸とした骨太な産業戦略につながるような議論を加速していきたい」と話します。カーボンニュートラルへの対応に向けた電動化や将来のモビリティ社会にふさわしい税制を検討し、経団連や政府につなげていきます。

2つ目は「GX」（グリーントランスフォーメーション）です。自工会では、自動車の脱炭素の手段は一つではないことをいろいろな場で主張してきました。その主張を裏付ける形になったのが、日本エネルギー経済研究所

（IEEJ）に分析を委託し22年9月に公表した「2050年カーボンニュートラルシナリオ」です。世界全体の道路交通の二酸化炭素（CO₂）排出削減は、BEV（電気自動車）化を急速に進めるシナリオだけでなく、ハイブリッド車（HEV）やプラグインハイブリッド車（PHEV）とカーボンニュートラル燃料を活用するシナリオでも、IPCC（気候変動に関する政府間パネル）の「2050年1.5度シナリオ」に整合的になりうるのがこの分析で証明されました。

自工会では、この分析結果を踏まえ、OICA（国際自動車工業連合会）の会合や、アジアなどでの官民会議

自工会の2023年度重点取り組み

1 競争力強化と税制

電動化や将来のモビリティ社会にふさわしい税制を検討

2 GX

自動車の脱炭素に向けた多様な選択肢への理解促進

3 DX・MaaS

交通事故死者ゼロに向けたアクションプラン策定

4 ファンづくり

東京モーターショーを他産業やスタートアップも参加する「ジャパンモビリティショー」に一新

やりとりするためのプラットフォームづくりが始まっています。こうした動きへの日本の対応の在り方を検討していきます。

4つ目が「ファンづくり」です。今年は「東京モーターショー」を「ジャパンモビリティショー」に一新して開催する初めての年です。他産業やスタートアップ企業にも参加してもらい、オールジャパンで未来の日本をお客さまに体感してもらえる場にします。来場者100万人を目標に、「バーチャルとリアルを融合し、クルマやバイク好きの方はもちろんですが、どのような方にも楽しめと感じていただけるショーにしたい」(岡参与)と考えています。

■大きな課題は カーボンニュートラル

岡参与は、「世界の自動車産業が抱えるいくつかの課題の中でも、

特に大きいものの一つが、カーボンニュートラルへの対応」と言います。自動車の環境性能は、将来的に車からの排出だけでなく、製造時を含めたCO₂排出量で評価される流れにあります。そうなれば、電源構成に占める化石燃料の割合が高い電力で製造した車は環境性能が低いとみなされ、競争力が低下するおそれがあります。日本の自動車産業は国内生産の約半分を輸出しています。日本における再生可能エネルギーの普及スピードは、日本の自動車産業にとっても重要であり、これは雇用やサプライチェーンにも影響を及ぼす可能性があります。

欧州などに比べ、電源構成に占める再エネの比率が低い国・地域では、「BEVの追求だけでなく、液体燃料の脱炭素化を含めた、あらゆる技術を総動員していくことがカーボンニュートラルへの近道になる」と岡参



▲岡紳一郎参与・総合政策領域長兼
カーボンニュートラル担当

与は話します。東南アジアなど、日本と同じような状況にある国々も、こうした自工会の考え方に理解を示し始めていていると言います。

日本が目指す50年のカーボンニュートラル達成に向け、メーカー各社はお客様に選んでいただける車づくりを目指していますが、自動車ユーザーのみならずにも参加いただけることがあります。それは、一人ひとりがエコドライブの意識をさらに高めることです。「温暖化対策を自分のための事として考え、今やれることをみんなでやること」(岡参与)が、明日のCO₂削減につながります。ユーザーのみならずのエコドライブに対する意欲を、いかにカーボンニュートラルへと引き立てていくことができるのかもこれからの課題だと考えています。

CASEがもたらす変革

CASE



AUTONOMOUS



SHARED/SERVICE

ELECTRIC



Connected
Autonomous
Shared & Services
Electric

2022

開催

大学キャンパス出張授業



WASEDA University
早稲田大学

自工会は会員メーカーの経営トップらが講師を務める「大学キャンパス出張授業2022」を開催しました。この取り組みは2013年に開始し、これまでにのべ3万人を超える大学生や大学院生に、ものづくりの魅力やこれからの自動車産業の方向性を伝えてきました。9回目となった今回は、新型コロナウイルスへの十分な感染対策を行った上で、3年ぶりに対面での開催となりました。その様子の一部を紹介します。

いすゞ自動車は津山浩一・開発部門執行担当が、「運ぶを支える先端技術」をテーマに10月14日、関東学院大学（横浜市金沢区）で講演しました。物流業界が抱えるドライバー不足や環境対応といった課題を解説し、自動運転、コネクテッド、



講演する新郷和晃トヨタコンパクトカー
キャンパンプレゼンター

TOYOTA
新郷 和晃氏



トヨタは新型プリウス(手前)とヤリスのレース車を会場に展示



いすゞの津山執行担当による講演の様子



講演するマツダの
木谷常務執行役員



講演に聞き入る広島大学の学生

カーボンニュートラル(温室効果ガス実質排出ゼロ)に向けた技術開発の状況を説明しました。

自動運転関連の技術では、ドライバーの負担を軽減するために開発中の隊列走行を紹介しました。コネクテッド技術では運行管理サービス「MIMAMORI(みまもり)」の最新機能について説明しました。

マツダは木谷昭博MDI&IT担当常務執行役員が、「自動車産業とソフトウェア開発」をテーマに11月22日、広島大学(広島県東広島市)で

講演しました。

木谷常務は、自動車開発や生産、調達などあらゆる領域で比重が高まっているデジタル技術の重要性を強調しました。自動車産業が自動車単体の取り組みからモビリティ社会の構築へと向かう中、「IT人材の活躍の場は飛躍的に拡大している」とし、新たに打ち出したITの社内教育体制についても説明しました。

トヨタ自動車では新郷和晃トヨタコンパクトカーカンパニープレジデン

トが12月6日に「モビリティ産業が描く未来と広がる人の可能性」と題し、明治大学生田キャンパス(川崎市多摩区)で講演しました。

新郷プレジデントはエンジニアの醍醐味を「いろいろな人と一緒に車を作り上げる匠の技との融合」と語りました。座右の銘の「一期一会」を用い、「意志ある情熱と行動で頑張してほしい。学生時代のこの一瞬を大事に過ごしてください」とエールを送りました。会場の前には新型「プリウス」と「ヤリス」のレース車を展示しました。

スズキの鈴木俊宏代表取締役社長は、「次の100年に向けた新しい取り組み」と題し、12月9日に電気通信大学(東京都調布市)で講演しました。鈴木社長は「さまざまなモビリティの使用目的が細分化され、シームレスにつながるようになる」と話し、スズキとしてモビリティサービスにも取り組んでいく考えを説明しました。

学生からの「日本の自動車業界の競争力をどのように高めるのか」という質問に対しては、「自動車業界だけの問題ではなく、日本の産業全体を再生していく必要がある」と話しました。その上で、モビリティ産業の国際競争力強化によって日本経済の成長を目指す「モビリティ委員会」





講演する鈴木社長

が経団連内に立ち上がり、政府との議論が始まったことを紹介しました。

ヤマハ発動機の日高祥博代表取締役社長は、「未来への挑戦 ART for Human Possibilities～人はもっと幸せになれる」をテーマに12月14日、名古屋大学東山キャンパス（名古屋市千種区）で講演しました。日高社長は「会社の成長は社会や人々とともにある」と話し、同社の技術を生かした「挑戦」によって、社会課題の解決に貢献していく戦略を



講演後、学生の質問に答える鈴木社長

示しました。

キャンパスでは、産業用無人ヘリコプターやグリーンスローモビリティなど、講演で紹介した製品を展示しました。同大学のOBでもある日高社長は、「やりたいことに情熱を持って挑戦し、思い切り活躍してほしい」と後輩たちを激励しました。

日産自動車の内田誠代表取締役社長兼CEOは、「共に切り拓く、モビリティとその先へ」をテーマに12月15日、早稲田大学の井深大記念ホール（東京都新宿区）で講演しました。

内田社長は、自動車業界や日産の歴史を振り返るとともに、自動運転

技術や電動化など、日産が取り組む最新の技術を紹介しました。内田社長は「ダイバーシティ（多様性）が日産の最大の強み」とし、それが日産の成長の原動力になっていると話しました。会場には、「アリア」「フェアレディZ」などの最新車両を展示し、学生の関心を集めました。

本田技研工業（ホンダ）は青山真二取締役執行役専務が「大変革期にあるモビリティ業界の面白さ～新たな技術で社会にインパクトを与えよう～」と題し、12月19日に東京工業大学の大岡山キャンパス（東京都目黒区）で講演しました。

青山専務は「モビリティ業界は、



講演する日高社長



ヤマハは産業用無人ヘリコプターなどを展示



学生に語りかける内田社長

単なる製品自体をつくる業界ではなく、社会そのものをつくるスケールの大きい業界であり、挑戦のフィールドは皆さんの想像以上。私自身、ビジネスを進めるうえで、たくさんの学びがあることが大変面白い。大きな挑戦の機会があるモビリティ業界に興味を持ってもらえたらうれしい」とメッセージを送りました。

講演会ではホンダが進める電動化やデジタル・ソフトウェア技術について、小栗統括部長(エネルギーシステムデザイン開発統括部)と、四竈部長(ソフトウェアデファインドモビリティ開発統括部 先進安全・知



日産は、「フェアレディZ」や「アリア」などの最新車両を会場に展示

能化ソリューション開発部)がそれぞれ説明し、業界の魅力を発信しました。キャンパス内ではF1マシンやMoto GPマシンをはじめ、電気自動車Honda e、電動垂直離着陸機eVTOLの模型、電動マイクロシヨベルPC01E-1、屋根付き電動三輪スクーターGYRO CANOPY e:などの展示に加え、ハンズフリーパーソナルモビリティUNI-ONEの体験会を実施し、学生の関心を惹いています。

10~12月まで3か月にわたって開催した大学キャンパス出張授業は、大勢の学生の参加の下、好評のうちに終了しました。参加した学生の皆さんからは、「クルマを自動車

のみの視点から考えるのではなく、社会基盤全体から捉えることの重要性を知ることができた」「ハイブリッド車、電気自動車、燃料電池車など多くの選択肢を持つことで柔軟に対処する方法に感銘を受けた」といった感想が寄せられました。また、「ものづくりに携わる人間としての心構えを学ぶことができた」「エンジニアとしてどうあるべきかを学ぶことができて良かった」という声もありました。自工会としては、将来を担う若者たちに向け、モビリティ産業の魅力を引き続き発信していきたいと考えています。



F1やMoto GPのマシンなどが並ぶホンダの展示



講演するホンダの青山取締役執行役専務

「**脳トレ**」で有名な川島隆太氏を招き、 報道関係者と意見交換

二輪車委員会、第4回メディアミーティングを開催



二輪車専門メディアをはじめ、一般紙やライフスタイルメディアなど幅広い報道関係者が参加



「脳トレ」で有名な東北大学加齢医学研究所の川島隆太所長(中央)



「若者をつなぎとめたい」と語る日高祥博委員長

自工会の二輪車委員会は、報道関係者を対象に2021年から意見交換会を実施しています。1月24日に開催した「第4回二輪車委員会メディアミーティング」では、自工会の二輪車関連ウェブメディアである「MOTOINFO」の取り組みをお伝えするとともに、同媒体で反響が大きかった記事「バイクに乗ると「脳が活性化」する！」で紹介された東北大学加齢医学研究所の川島隆太所長を特別ゲストに迎え、報道陣との意見交換を行いました。

21年11月に自工会を含む二輪車関連団体と経済産業省、地方公共団体が共同でまとめた「二輪車産業政策ロードマップ2030」には、重要な4つの政策課題の一つとして、「快適・楽しさの訴求」が盛り込まれました。その具体策が「若者、潜在ユーザーへの情報発信」で、二輪車への好感度を21年の21%から30年に30%まで引き上げる目標が掲げられています。

この目標達成に資する活動の一つが、21年7月に開設したMOTOINFOです。自工会の二輪車委員会では、1988年から紙媒体「Motorcycle Information」の発行を続けてきましたが、情報伝達スピードの高速化や

多様性が求められる中、ウェブメディアにシフトしました。二輪車にお乗りの方はもちろん、二輪車に興味を持たれている方や一般の方々に向けた話題をバランスよく取り上げ、年間70本のペースで配信しています。

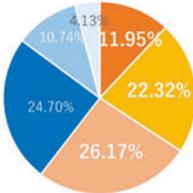
この中でも22年度上期で最も人気が高かったのが、「脳トレ」で有名な川島所長が2009年に発表した「二輪車乗車と脳の活性化の関係」の実験結果を基にした記事です。この研究は、二輪車の乗車が記憶や学習などの機能をつかさどる前頭前野の働きを活性化することを計測した世界初の研究として当時、世間に注目されました。今の若者にも知って欲しいと記



事化した結果、大きな反響がありました。

そこで今回のメディアミーティングでは、実際に川島所長をお招きして、この研究内容を報道関係者の皆さまにも改めてご紹介いただきました。川島所長は「市販のヘルメットでは計測装置を搭載できないため、(元横網の)曙閑用の巨大なヘルメットを使用して計測しました」と実験の裏話を交えながら、「自動車の運転中はほとんど前頭前野が使用されておらず、ミッション付きのバイクに乗っている時に最も脳が使われていました。さらに乗り続けることで注意力や思考力が向

■ 読者年齢層別



■ 18-24
■ 25-34
■ 35-44
■ 45-54
■ 55-64
■ 65+

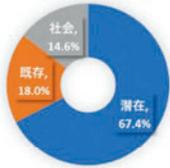
年齢層	2021年度 年齢割合	2022年上期 年齢割合
18-24	11.16%	11.95% ↑
25-34	20.35%	22.32% ↑
35-44	24.55%	26.17% ↑
45-54	26.33%	24.70% ↓
55-64	13.31%	10.74% ↓
65+	4.31%	4.13% ↓
合計	100.0%	100.0%

年齢層を2分した際の
若め年齢層すべてが増加(計60.4%)
3人に2人が比較的若い読者
▶ 同じ定性的でソフトな記事が
若者読者獲得の鍵

要因となる記事
・脳の活性化
・オートバイ神社
・YouTuber
・靴磨き伊藤さん

■ テーマ別

21年度PV占拠率



配信指標



配信率



PV占有率



最も配信率の低い「社会」が
最もPV数を占めた

潜在・既存・社会でバランス
の良いPV占有率

女性読者増加の要因とほぼ一致

▲MOTOINFOの読者層 比較的若い層が3分の2を占めている

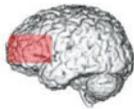
主な研究成果

被検者：自動二輪免許
保持者

- 男性31名女性1名
- 平均年齢36.8歳 19
~60歳
- 右利き
- スポーツランドSUGO
西コースにて測定



右左半球
背外側前頭前野

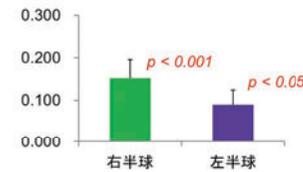


左半球
背外側前頭前野

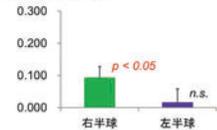
中型バイク



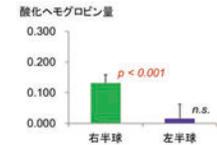
酸化ヘモグロビン量



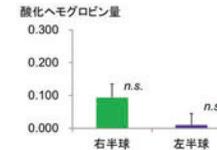
中型スクーター 酸化ヘモグロビン量



原付スクーター 酸化ヘモグロビン量



車 (オートマ) 酸化ヘモグロビン量



▲スクーターやATの四輪車よりMTの二輪車が最も脳を活性化(川島所長の資料より)

上することも分かりました」など研究成果をお話いただき、また新たな取り組みとなる「交通事故ゼロ社会を目指す認知機能トレーニングの社会応用」についてもお話いただきました。

その後の質疑応答は、報道関係者からの「バーチャルで二輪車に乗車した場合も脳の活性化に効果はあるのでしょうか」との問いに、川島所長は「今の映像技術では効果がないで

しょう。将来的に、われわれの脳が騙されるくらいに画像の切り替えが早い映像を作ることができると、脳の活性化にも効果が出てくるかもしれません」と回答。質問された方は、「やはりリアルにバイクに乗るのが一番ですね」と感想を述べられました。

二輪車委員会の日高祥博委員長は、「今の良いトレンドを継続することができるかどうか、昨今、入ってき

ていただいた若者をつなぎ止めることができるかどうか、今年はそういったことが試される年になると考えています。(報道陣の)皆さまとともに、業界を盛り上げていきたい」と言います。バイクブームを持続させ、二輪車業界を活性化していくため、二輪車専門メディアをはじめ、幅広いメディアとの交流を通じて情報発信を強化していく考えです。

自工会、COP27で サイドイベントを開催 カーボンニュートラルへ メッセージを発信



▲ 饗場崇夫・国際温暖化政策分科会長

自工会は2022年11月にエジプトのシャルム・エル・シェイクで行われた国連気候変動枠組み条約第27回締約国会議(COP27)のジャパンバピリオンで、「カーボンニュートラルに向けた道路交通セクターの排出削減パスについて～IPCC第6次評価報告書における考え方～」と題したサイドイベントを開催しました。自工会は自動車のカーボンニュートラル(温室効果ガス排出実質ゼロ)を達成するには、多様な技術の選択肢を残す必要性があると主張してきました。イベントではオンライン参加も含む約70人の聴講者に向け、こうしたメッセージを発信しました。

■自工会の3つの シナリオ分析を紹介

IPCC第6次報告書は、IPCC(気候変動に関する政府間パネル)が22年4月4日に発表したものです。世界の平均気温の上昇を産業革命前に比べ1.5度に抑えるためには、25年以前に温室効果ガス排出量がピークを迎え、30年までに19年比で43%削減する必要があると指摘しています。自工会では、これを達成するために必要とされる運輸部門の二酸化炭素(CO₂)排出削減目標達成への3つのシナリオ分析を一般財団法人日本エネルギー経済研究所に委託し、その結果を22年にまとめています。

その分析結果は、世界の新車販売の全てをEVや燃料電池車(FCV)といったゼロエミッション車にするシナリオだけでなく、EVが半分以下(先進国50%、新興国25%)でも、カーボンニュートラル燃料を適切に供給することができ

れば、科学的に必要とされる運輸部門のCO₂削減目標を達成できるというものです。イベントで登壇した饗場崇夫・国際温暖化政策分科会長(トヨタ自動車渉外部担当部長)は、「分析結果を踏まえ、50年カーボンニュートラルに向けて、どのように取り組んでいくのが科学的に正しいとされているのか、世界全体を考えた時に最も効果的な取組みは何かを明確にしたいと考え、COP27でのイベントを企画した」と話します。

饗場氏はプレゼンテーションで自工会のシナリオ分析を紹介し、「IPCCの1.5度目標の達成は、様々なパワートレインや燃料技術を採用した道筋で可能であることが分かった」と述べました。また、自動車ユーザーの利便性の観点からも、「200近くのある中で、ユーザーの多様な選択肢を残すことが大事。一つのソリューションではなく、さまざまなニーズに合わせるには技術中立が必要」と訴えました。



▲パネルディスカッションの様子(左から有馬氏、ハラミヨ氏、秋元氏、饗場氏)



■IPCC報告書の 執筆者が登壇

IPCC第6次報告書の第10章 Transportの統括執筆責任者であるパウリナ・ハラミヨ氏(カーネギーメロン大学教授)は、先進国と途上国の違いを指摘しました。「先進国ではエネルギー効率の高い輸送手段や低GHG(温室効果ガス)排出技術によって排出量を削減できるが、途上国では排出の増加抑制に留まる」とし、途上国でのCO₂排出削減の難しさを強調しました。

ハラミヨ氏はEVについて、「高い技術の予見性があり、コストも低下しつつある。懸念事項への対処が可能になってきている」と、その可能性を評価しましたが、「運輸部門がカーボンニュートラルを達成する可能性は低い」とも指摘し、内燃機関が排出する残余CO₂を除去することが必要との考えを示しました。

第17章SDGsの主執筆者である秋元圭吾氏(地球環境産業技術研究機構 グループリーダー・首席研究員)は「CDR(CO₂除去)は化石燃料によるCO₂残余排出の相殺に貢献できる。再生可能エネルギーを

使った合成燃料も運輸部門のカーボンニュートラルに一定の役割を果たす」と、多様な技術の可能性に言及しました。

■OICAは自工会の 考え方を支持

自動車業界からは、自工会の饗場氏のほか、世界の自動車工業会で組織する国際自動車工業協会(OICA)のイヴ ヴァン・デル・ストラテン事務局長がオンラインで参加しました。OICAは22年11月に自動車の脱炭素化についての考え方を発表し、この中で日本の自工会の考え方を引用しています。ヴァン・デル・ストラテン氏は「全ての国が実用的で持続可能な代替・補完策を実施できるようにするための、技術中立的なアプローチが必要」と強調しました。

全体の議論をまとめた有馬純東京大学公共政策大学院特任教授(IPCC第6次報告書第17章と第1章序章・フレーミングの主執筆者)は、「コストだけでなく、ユーザーの利便性を考えることも重要。各国の状況によって(パワートレインの)最適解が異なることが分かった」と述べ

ました。さらに、「運輸部門単独では完全なカーボンニュートラルは達成できない可能性があるため、CDRなどのオフセットが必要」と結びました。

■多様な選択肢の 必要性で一致

イベントを振り返り、饗場氏は「研究者の方から客観的調査に基づいた説明をいただいた。自動車だけでなく、広い視野からの意見を聞くことができ、多様なオプションがあることが分かった」と話します。また、運輸部門のカーボンニュートラルは一つの対策で解決することが難しく、「多様な選択肢を検討していくことが必要」と(饗場氏)との考え方で、専門家らと意見が一致しました。

地球温暖化は文字通り地球規模の問題であり、単一の技術で解決できるような単純なものではありません。自工会としては、特に課題の大きい新興国や途上国も含めた理解活動を推進し、50年カーボンニュートラルの達成に向け、努力していく考えです。

躍動する 自動車 メーカーの 企業スポーツ

自動車メーカーには、さまざまな種目の企業内運動部があります。社員の一体感醸成や地域社会にも貢献できる企業スポーツは、日本ならではのスポーツ文化と言ってもいいでしょう。それぞれのチームには、日本を代表するトップクラスの選手が所属し、世界を舞台に力や技を競っています。今回は国内外で活躍する各社の運動部を紹介します。

自動車メーカーの企業スポーツとして、よく知られているものの一つに陸上競技があります。元旦に行われる「全日本実業団対抗駅伝競走大会（ニューイヤー駅伝）」には、各社

のチームが参加し、激しい優勝争いを繰り広げます。本田技研工業（ホンダ）が2大会連続、2回目の優勝を果たした今年のニューイヤー駅伝の熱戦は記憶に新しいのではないのでしょうか。

ホンダの陸上競技部は1971年創部と、50年以上の歴史があります。ニューイヤー駅伝では2022年に初優勝し、今年の大会では4時間48分06秒のタイムで、史上7チーム目の連覇を達成しました。5区区間賞の青木涼真選手をはじめ、全選手が「超戦」を合言葉に練習に取り組み、チーム一丸となって襷をつないだ結果、勝ち取った栄冠でした。

ホンダは2022年8月、スポーツ活動を通じて社内外に企業姿勢を

伝え、スポーツ文化の発展に貢献することを目的に「スポーツプロモーション部」を新設しました。「Honda Sports Challenge」のスローガンのもと、ホンダのDNAである「挑戦」を軸に「たのしみ・はぐくむ・つなげる」の3つの方向性でスポーツ活動の強化に取り組んでいます。ホンダでは陸上競技だけでなく、硬式野球、サッカー、ラグビー、女子ソフトボールの各部が活動しており、それぞれの選手たちの活躍に期待がかかります。

ニューイヤー駅伝で4時間50分10秒の記録で3位に入賞したのがトヨタ自動車の陸上長距離部です。3区の太田智樹選手と7区の服部勇馬選手は区間賞に輝きました。



▲ 胴上げされるホンダ陸上競技部の小川智監督 (©月刊陸上競技)





▲2022年の大阪国際女子マラソンで優勝したダイハツ工業の松田瑞生選手



▲スズキの新井涼平選手(©Getsuriku)

トヨタの陸上長距離部は、1986年に陸上部から分離して発足しました。現在は愛知県田原市の田原工場を拠点として活動しています。ニューイヤー駅伝では2011、15、16年と3回の優勝実績がある強豪チームです。オリンピックをはじめとした国際大会にも、数多くの日本代表選手を送り込んできました。21年に開かれた東京オリンピックには、服部勇馬選手がマラソン日本代表に選ばれました。

24年パリオリンピックのマラソン代表選手を決める「マラソングランドチャンピオンシップ(MGC)」(23年10月に東京で開催)には、松本稜選手、丸山竜也選手、西山雄介選手、大石港与選手が出場権を獲得してい

ます。
陸上と言えば、多くのオリンピック選手を輩出してきたダイハツ工業の存在も大きいでしょう。同社の陸上競技部は1988年に創部されました。オリンピック女子マラソン代表として1992年バルセロナ大会に小鴨由水選手、1996年アトランタ大会に浅利純子選手、2012年ロンドン大会に木崎良子選手が出場するなど名門チームとして全国に名をとどろかせています。

今、最も活躍が期待されているのが2022年1月の「大阪国際女子マラソン」で、大会記録・自己ベストの2時間20分52秒で3度目の優勝を飾った松田瑞生選手です。このレースで、MGCの出場権獲得者(MGC

ファイナリスト)となりました。今年1月の大阪国際女子マラソンでは、6位に入った前田彩里選手がMGCの出場権を獲得しました。ダイハツ所属では、竹本香奈子選手と加世田梨花選手もMGCファイナリストに名を連ねており、MGCでの4選手の走りが注目されます。

スズキには「スズキアスリートクラブ」という名称の陸上部があります。同好会だった陸上チームが1962年にスズキの公式部活動として認められ、「スズキ陸上競技部」が発足したのが始まりです。現在は男子マラソン、女子マラソン、トラック&フィールドの3部門の選手強化に取り組んでいます。オリンピックには通算6大会で、延べ20人の代表選手を輩出し

Challenge and Pleasure
あくなき挑戦を、人々に感動を  **ダイハツの陸上競技部**





▲日本選手権1回戦でホンダ熊本とSUBARUが対戦(2022年11月)



▲三菱自動車
倉敷オーシャンズ

ました。現在もスズキアスリートクラブに所属する選手では、中村明彦選手(十種競技)、新井涼平選手(やり投)、川元奨選手(800m)が2016年リオデジャネイロ大会に出場しました。所属選手は各地域の陸上教室などで、子供たちに陸上競技の楽しさやスポーツを通して得られる感動や夢を伝える活動に協力するなど地

域社会貢献にも積極的に取り組んでいます。
マツダにも陸上競技部があります。1933年に創部し、今年が90周年の節目の年です。活動は駅伝など長距離種目が中心で、ニューイヤー駅伝で2回、同駅伝の中国地区予選「中国実業団対抗駅伝競走大会」では13回の優勝を誇ります。今年もニューイヤー駅伝に21年連続58回目の出場を果たしました。活動拠点の近隣や合宿

遠征先の自治体、学校などの要請を受けてランニング教室を開催しており、小中学生や親子向けに、走る楽しさを伝える地域貢献活動にも力を入れています。
野球は自動車メーカーにとって、代表的な企業スポーツと言えるでしょう。



▶ニューイヤー駅伝を走るマツダの向見平選手



▶三菱自動車岡崎硬式野球部



▲日本選手権で先制タイムリーを放つSUBARUの小玉選手(2022年11月)



▲創部90年の歴史を持つマツダ陸上競技部

自動車メーカーには社会人野球3大会の「都市対抗野球大会」「社会人野球日本選手権大会」「JABA東京スポニチ大会」で上位に入る強豪チームも多く、各大会では自動車メーカー同士の対戦も珍しくありません。ドラフト指名を受けてプロ野球に進む選手もいます。トヨタ自動車、ホンダ、三菱自動車、SUBARU(スバル)が硬式野球部を持ち、毎年、熱戦を繰り広げています。

三菱自動車には水島製作所(岡山県倉敷市)と岡崎製作所(愛知県岡崎市)のそれぞれに硬式野球部があ

ります。「三菱自動車倉敷オーシャンズ」は1947年に三菱重工業水島製作所で創部された「三菱重工水島硬式野球部」が前身で、2009年に現チーム名に変更しました。都市対抗野球には9回出場し、1999年にはベスト4に入りました。野球教室など地域貢献活動にも積極的に参加しています。

「三菱自動車岡崎硬式野球部」は1993年に三菱重工名古屋から分離独立する形で創部しました。都市対抗野球には12回出場し、2001年に準優勝しました。ホームグラウンドの岡崎レッドダイヤモンドスタジアム(岡崎市民球場)でベースボールフェスティバルを開催するなど地域住民やファンとの交流を深めてい

ます。

スバルの硬式野球部は1953年に企業の広報宣伝活動と社内の士気高揚を目的に、「富士重工業硬式野球部」として創部しました。群馬製作所が立地する群馬県太田市を本拠地としています。都市対抗野球には27回出場し、1969年と2014年に準優勝、日本選手権には16回出場し、1981年と2006年に優勝した強豪チームです。都市対抗野球の1回戦では1万5千人の大応援団が駆け付け、「スバルビッグフラッグ」を掲げるのが名物となっています。主な出身プロ野球選手は東北楽天ゴールデンイーグルスの弓削隼人投手です。

この他にも、さまざまな競技の運



本実業団選手

主 公益財団法人トヨタソフトテニス



▲川崎重工「川崎重工明石ソフトテニス部」



トヨタのビーチバレーボール部

動部の活動があります。トヨタには、2022年に都市対抗野球でベスト4、日本選手権で4大会ぶり6度目の優勝を果たした硬式野球部や、ラグビー部、女子バスケットボール部、女子ソフトボール部などの運動部があります。また、スケート、スキー、陸上、競泳、新体操、パラ陸上、パラアルペンスキーなど、多種多様な競技で活躍する選手も所属しており、年間を通して大勢の選手たちが活躍しています。

なかでも、世界的な人気種目のビーチバレーボール部は、企業スポーツを通じた社内の一体感向上や地域と密着したスポーツ・地域振興を目的に2015年に設立されました。雨天や冬期も使用できる全天候

型のインドアコートを含む専用施設を衣浦工場（愛知県碧南市）内に構えるなど充実した練習環境を整えています。

現在、男女合わせて7人の選手が在籍しています。2021年の東京オリンピックに出場した石島雄介選手や、2023年1~3月の女子日本代表（日本バレーボール協会から選出された強化指定選手）に選ばれた溝江明香選手、橋本涼加選手、西堀健実選手らが国内ツアーや国際大会での勝利を目指して日々、トレーニングに励んでいます。ゼネラルマネージャーは元バレーボール全日本男子代表主将で、日本バレーボール協会会長の川合俊一氏が務めています。碧南市と連携し、衣浦ビーチバレーボール

施設に大会やチームキャンプを誘致したり、イベントを開催したりするなど地域の発展にも寄与しています。

マリン事業を手がけるヤマハ発動機には、セーリングチーム「レヴズ」があります。2016年創部で、葉山マリーナ（神奈川県葉山町）を活動拠点に、男女4人の選手が国内外のヨットレースに参戦しています。チーム名はヤマハ発動機のブランドスローガン「Revs your Heart（レヴズ ユア ハート）」から付けています。

レヴズが挑むのはバリオリンピックからミックス（男女混合）種目に変更される「国際470級」です。470級は2人乗りのレース用小型ヨットで、艇体の全長4.7メートルに由来しています。オリンピック種目では最軽量



▼ヤマハ発動機のセーリングチーム「レヴズ」



▲ビーチバレーボール部が使用する
全天候型のインドアコート(トヨタ)

クラスのため欧米人に比べて小柄な日本人に適していると言われてい
ます。

2022年10月にイスラエルで開催された「470級世界選手権大会」に高山大智選手／盛田冬華選手、磯崎哲也選手／関友里恵選手のペアが出場しました。いずれもチーム結成後、初の海外レースで、最終成績は磯崎／関ペアが16位、高山／盛田ペアは28位でしたが、手応えを掴むとともに、課題が見つかるなど収穫もありまし

た。2023年はパリオリンピック出場に向けて練習を重ね、厳しい戦いに挑みます。

川崎重工には二輪車などを生産する明石工場(兵庫県明石市)を拠点とするソフトテニス部があります。全日本実業団選手権大会で準優勝した実績があり、毎年、全国大会に出場し、ベスト16以上の成績を収めています。2022年11月に京都府で開催された「日本実業団リーグ」では、男子チーム「川崎重工明石」が3位に入りました。12月に広島県で開催された最高峰の「日本リーグ」入れ替え戦では惜しくも昇格を逃しましたが、今後も上位に向けて挑戦を続けます。

選手の勤務形態は会社によって異

なります。午前中は仕事をして、午後から練習するケースや、フルタイムで一般社員と同じ業務をこなし、退勤後に練習に参加するケースもあります。競技に専念できるプロ選手と比べ制約がある中でも、企業に所属する選手はひたむきにトレーニングに励んでいます。このようなトップアスリートが試合で躍動する姿を見て感動を覚える人も多いのではないのでしょうか。企業スポーツは社員の一体感を醸成し、会社が成長する原動力となるだけでなく、スポーツ教室の開催などを通じて地域社会に貢献し、スポーツ文化の発展にも寄与します。スポーツを観戦する時は自動車メーカーのチームや選手にぜひ注目してください。



♥2022年の日本実業団リーグで3位に(川崎重工)

未来の自動車整備士を育成

自動車メーカーの 整備専門学校

 トヨタ自動車

 日産自動車

 ホンダ

自動車整備士は車の安全な運行を守るために必要不可欠な職業です。しかし近年では、少子化などを背景に整備士の不足が問題になっており、将来に向け、いかに人材を確保するのが自動車業界の課題になっています。自動車メーカーもこの問題に対処しようと、整備士の育成に力を入れています。今回は、トヨタ自動車、日産自動車、ホンダの各整備士専門学校の取り組みを紹介します。

トヨタ自動車



▲トヨタ東京自動車大学校・上田博之校長

トヨタ自動車は東京、愛知、兵庫の3都県で整備専門学校「トヨタ東京自動車大学校」「トヨタ名古屋自動車大学校」「トヨタ神戸自動車大学校」を運営しています。卒業生は学

校が所在する地域だけでなく、全国各地のトヨタディーラーで整備士として活躍しています。全ての学校に外国人留学生向けのコース「国際自動車整備科」（神戸校・名古屋校）「国際整備科」（東京校）を開設しているのもトヨタの特徴です。

トヨタ東京自動車大学校（東京都八王子市）には、例年、約350人の学生が入学します。かつては工業系の高校出身者が目立ちましたが、近年は入学者の約7割を普通科出身者が占めています。入学後は工具の知識など基礎から丁寧に指導しており、教職員らは「普通科の高校生には安心して受験してほしい」と呼び掛けています。

多様な学科が特徴

同校の特徴は学科の多さです。2年間で二級整備士資格の取得を目指す「自動車整備科」のほか、ハイブリッド車（HV）や電気自動車（EV）

の整備技術などを学ぶ「スマートモビリティ科」、営業職などをを目指す学生向けの「トヨタセールスエンジニア科」、板金塗装技術を身に付ける「ボデークラフト科」などがあります。特にユニークなのが「トヨタセールスエンジニア科」で、整備技術に加え、経営やトヨタの商品知識なども学びます。高校時代に文系コースや商業科などで学んだ学生も多く在籍しており、上田博之校長は、「（整備を学ぶ上で必要な）数学を苦手とする傾向はあるが、クルマ好きで、吸収の早い学生が多く、販売店からの需要も多い」と話します。

名古屋校（愛知県清須市）と神戸校（神戸市西区）には、ディーラーの店舗で接客などの仕事に就きたい人に向けたコース「ショールームスタッフ科」があります。2年制で接客対応スキルや店内装飾技術、マナーなどを身に付けるほか、点検技術や部品の取り付け方法なども学びます。イン

学科の多さも東京校の魅力





明るくて清潔な環境で学べるトヨタ東京自動車大学校

テックス大阪(大阪市住之江区)で開催されるカスタムカーの祭典「大阪オートメッセ」では、神戸校が出展する車両を紹介する掲示物の作製などを同校ショールームスタッフ科の学生が担当しています。

1級自動車科への入学希望が増加

各校とも、18歳人口の減少や若者の「クルマ離れ」に対し、強い危機感を持っています。少子化が進む一方、高校卒業者に占める専門学校進学者の割合は増加傾向にあります。東京校の上田校長は「少子化だけが入試倍率低下の原因ではない」とし、「若い男性の関心の対象がクルマからスマートフォンなどに移ってきている」ことが要因と指摘します。一方、整備士を目指す高校生の中で一級資格に対する関心は高まっており、同校でも「1級自動車科への入学を希望する人が年々増えている」(上田校長)といます。1級資格を取得した人には、手当てを出すトヨタ販売店も増え

ているといい、より高い資格を取得することへのモチベーションになっているようです。

同校では、トヨタの販売会社を会場としたディーラーと学校の紹介イベントを東日本各地で開催しているほか、女性向けのオープンキャンパスも開催しています。

高校との関係づくりにも力を入れています。名古屋校は県内各地の工科高校と連携協定を結んでおり、工科高校の教員に対して整備士のやりがいや待遇が改善する傾向にあることなどを説明しています。コロナ禍でも整備士の求人は多く、東京校の上田校長は「販売店をはじめ、トヨタブランドの会社に就職できることをアピールしていきたい」と話しています。

国家一級整備士の取得を目指す学生が増加



女性整備士を増やすための取り組みにも力を入れる



実習場には座学の勉強ができるスペースも用意





日本人に加え外国人留学生も多く、学生の多様化が進む

日産自動車



▲日産・自動車大学校 本廣好枝学長

日産自動車は、「日産・自動車大学校」を神奈川、栃木、愛知、京都、愛媛の5府県で学校を運営しています。ベトナムやネパールなどを

中心に海外から外国人留学生を積極的に受け入れていることが特徴で、コロナ前は入学者に占める留学生の割合は約3割にまで達していました。留学生の多くは、2年間で二級自動車整備士の資格を取得し、各地の整備現場で活躍しています。本廣好枝学長は「真面目な学生が多く、経済事情が厳しい中でも勉強とアルバイトを懸命に両立している」と話します。

留学生にも 魅力アピール

多くの留学生にとって、高いハードルとなるのが日本語です。栃木、京都、愛媛の各校には留学生向けの学科「国際自動車整備科」（3年課程）を設置しており、授業ではやさしい日本語を使いながら整備技術を基礎から学ぶことができます。

日本国内では少子化が進んでおり、日本人の若者は今後さらに減少するとみられており、留学生の存在はこれまで以上に重要になります。このため、同校は日本語学校の教職員に対して、整備士の魅力を紹介する活動に力を入れ、留学生に同校への関心を高めてもらうことをねらいとしています。

新型コロナウイルスの感染拡大に伴う入国制限の影響は大きく、同校もここ数年は留学生の入学者数が減少してきました。一方、「ウィズコロナ、への移行に伴い、国内の日本語学校に入学する留学生の人数は回復傾向にあるといえます。本廣学長は、「2024年春は、多くの留学生が入学してくれるのでは」と大きな期待を寄せています。

日本人学生の個性もさまざまです。かつては「根っからのクルマ好き」という学生が目立ちましたが、最近はそのような学生は減少傾向にあるといい



日産メカニックチャレンジ



国家試験合格に向け、座学もしっかりサポート

ます。そうした学生にも入学後、工具の名前や使い方などははじめ、整備の基礎から丁寧に指導しています。本廣学長は、「入学時はクルマに対する関心がぼんやりしていた学生が、先生の熱心な指導を受ける中で学習意欲を高め、整備士資格を取るケースは多くある。自動車に対し、少しでも興味があれば、どんどん門を叩いてもらいたい」と語ります。

モータースポーツの現場も体験

学生のクルマに対する関心や学習意欲を高めることにつながっているのがモータースポーツです。日産自動車の販売店に所属する整備士とともに、国内最高峰のレース「スーパーGT」に参戦しています。学生は整備だけでなく、広報活動などさまざまな

形でレースに携わっており、緊張感あふれる現場で、さまざまな人と円滑にコミュニケーションを取る能力などを培っています。本廣学長は「レースの現場に身を置くことで、ちょっとした整備の差が命取りになることを実感できる」と教育上の効果を強調します。

整備士のなり手不足に対しては、販売会社も同校も共に強い危機感を持っています。販売会社の担当者と同校の職員と一緒に高校を訪問するなど、学生募集活動で互いの連携が進んでいます。日産出身の本廣学長は、「一人でも多くの整備士を輩出することで、日産のアフターセールスを支えたい」と意気込んでおり、販売会社に対しては「一生懸命に育てた学生たちが就職先で安心して長く働ける環境づくりをお願いしたい」と話しています。



経験豊富な教員のもとでクルマの構造を基礎から学ぶ

実習場には多種多様な教材車を揃える





50年近い歴史があるホンダテクニカルカレッジ関東

オープンキャンパス 2月11日(土)

ホンダ



▲ホンダテクニカルカレッジ関東校・勝田啓輔校長

ホンダは、整備専門学校「ホンダ学園ホンダテクニカルカレッジ」を関東と関西で運営しています。多くの卒業生がホンダディーラーで整備士として活躍しています。関東校（埼玉県ふじみ野市）の勝田啓輔校長は「当校の卒業生は全国各地の多岐にわたる整備の現場で活躍しており、特に将来、ホンダの販売会社で働きたい場合は、当校で学んだ方が圧倒的に有利です」と力を込めます。

近年の入学者は減少傾向も 周囲の期待は拡大

国内の少子化を受け、両校は学校の情報発信に力を入れています。関

西校（大阪府大阪狭山市）は22年11月から12月にかけて、大阪メトロ（地下鉄）の駅の中でも特に利用客が多い梅田駅となんば駅の構内にデジタルサイネージのスポット広告を掲載し、同校の就職実績や整備士国家試験の合格率の高さをPRしました。関東校も教員による出張授業を東日本各地の高校で実施するなど、高校生との接点を増やすことに力を入れています。

関東校の入学者数は15年から16年にかけて落ち込む傾向にありましたが、17年以降は回復に転じ、特に20年にはコロナ禍で社会の先行きが

学習意欲の高い学生が集まる



仲間との共同作業を通じコミュニケーション能力も培う





6 クルマの魅力を知り、生き生きと学ぶ学生

不透明になり、資格取得への関心が高まったことなどから一時的に大幅に増加しました。一方で、コロナ禍で高校の進路指導教員や高校生との直接の交流機会も限られ、また若者の整備士への関心も薄れて来たことから近年は減少傾向となっています。勝田校長は、改めて高校や高校生、企業との関係づくりに力を入れる中で、当校や整備士に対する数多くの期待の声に手応えを感じており、今後、18歳人口が減っていく中で、しっかりと当校の魅力を伝えて行き入学していただくことで、一人でも多く社会に送り出しその期待に応えたいと考えています。

関東校は、入学する学生の質を保

つことにも力を注いでいます。何となく学校を選んだことで入学後に学生が後悔するケースを防ぎたいとの思いがあるからです。入学試験の面接では、学生が整備士を自身の将来の職業としてどの程度真剣に考えているかなどを確認しています。整備士の国家試験を念頭に、資格取得に重要な数学を受験生がどの程度理解しているのかもチェックしています。また、外国人留学生についても、入学後は日本人学生と共に学ぶことを考慮し、一定の日本語能力を備えているかを見ています。一方、関西校は2018年に留学生向けの「自動車整備留学生科」を開設しました。3年間で二級自動車整備士の資格取得を目指すコースで、ベトナムやミャンマーなどの出身者が多く学んでいます。

電気・電子の 教育内容を充実

同校でも、自動車にあまり詳しくない学生の入学が増える傾向にあります。そうした学生も入学後はクルマ好きの同級生と接する中で、自動車に対する関心を深めていきます。勝田

校長は「他の学生と会話したり、共に作業したりすることに対して抵抗がない学生であれば、基本的には大丈夫」と考えています。ホンダのテストコースに学生を連れて行き、超高速のクルマに乗車する機会も設けており、体験した学生は、自動車の性能の高さに感動してさらに学習意欲を高めるといいます。

自動車の進化などを考慮し、教育の内容をさらに充実させる取り組みにも力を入れています。関東校は、22年4月に設置した一級自動車整備学科で電気や電子関係の技術を詳しく指導できる体制を整えています。関西校の一級自動車整備士コースも高度化した車両の故障を診断できるスキルの養成に力を入れています。

自動車メーカーの整備専門学校は、各校それぞれに工夫を凝らし、学生の獲得と整備士の育成に力を注いでいます。電動化や電子制御の進展など、自動車が大きく変わろうとしている中で整備に求められる技術は多様化・高度化しています。各校の取り組みにもますます期待がかかるところです。

▼校内にはユニークな車両を多数展示



多様な
人財こそ
財産

自動車メーカーの ダイバーシティ&インクルージョン

自動車メーカーでは「ダイバーシティ(多様性)&インクルージョン(包摂性)」を重要な経営戦略として推進しています。性別、年齢、国籍、障がいの有無などに関わらず、その人の個性や能力に応じて活躍できる場を与えるという考え方で、それぞれが違いを認め合うことで、誰もが働きやすい職場環境をつくろうというものです。そこで、今回は自動車メーカー各社のダイバーシティ&インクルージョンへの取り組みを紹介します。

トヨタ自動車

トヨタ自動車は、多様な人財がいきいきと働ける職場づくりに向け、女性管理職数を2025年に14年の4倍、30年に5倍とするほか、在宅勤務・テレワークの利用者数を25年に全社員(生産職を除く時間管理対象者)の50%以上とする目標を掲げています。配偶者の転勤などで退職する社員のキャリア・カムバック(再雇用)制度や、男性社員向けに妻の出産休暇に合わせた休暇取得など、仕事と生活を両立するワークライフバランスの実践体制を整えています。また、障がい者やLGBTQ(性的少数者)の相談窓口の設置や社内研修を行うなど、誰もが働きやすい環境づくりを重視しています。

日産自動車

日産自動車は、ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン(多様性、公平、受容)を重要な経営戦

略の1つとして推進しています。女性従業員向けには、1人ひとりにあわせたキャリア支援策として、面談や研修、メンタリングプログラム等を実施し、2022年4月時点で管理職に占める女性の割合は10.3%となっています。また、国籍による文化の違い、LGBTQに対する理解促進のための機会も提供すると共に、多様な従業員が最大のパフォーマンスを発揮できるように、生産工程を除く全従業員を対象とした上限時間なしのリモートワーク制度や、スーパーフレックス制度などを整備しています。

本田技研工業

本田は女性管理職数が22年に14年度比で3.2倍を超え、管理職に占める比率は14年の0.5%から1.9%に上昇しました。女性管理職数の目標を20年度比で25年に3倍、30年に4倍に更新し、若い世代の育成に力を入れています。男性育児参画の好事例をホームページで

紹介しているほか、LGBTQのアライ(支援者)として基礎知識を習得するEラーニングやセミナーも開催しています。ホンダ独自の人工知能(AI)音声認識システムを活用し、聴覚障がいのある従業員と職場の仲間とのコミュニケーションをサポートする実証をAll Hondaで進めています。

マツダ

マツダでは25年度までに女性管理職数を14年度比で約4倍の80人に引き上げる目標を掲げています。21年度は2.3倍の55人にまで増えました。男性育児休職者数は25年度までに20年度比で約2倍の年80人に増やす方針で、21年度には前年度比約1.5倍の69人が育休制度を利用しました。聴覚障がいのある従業員をサポートする手話通訳士が2人在籍するなど、多様な人財が最大限に能力を発揮できる環境づくりにも取り組んでいます。



SUBARU

SUBARUは25年までに女性管理職数を21年比で2倍以上に増やすことが目標です。22年3月時点で女性管理職数は24人で、管理職に占める比率は2.2%となりました。女性従業員向けの指導・教育プログラム「Women's Leadership Program (WLP)」を設定し、人材育成を進めています。外国籍の従業員が多い群馬製作所では、英語、ポルトガル語、スペイン語、中国語の通訳が常駐しています。日本人向けの語学研修も実施し、外国人とのコミュニケーション力の向上や異文化への理解促進を図り、社内活性化や人財の安定確保につなげています。

三菱自動車

三菱自動車では、社員が個々の能力を最大限に発揮し、活躍し続けるための「Di@MoND (Diversity @ Mitsubishi Motors New Drive) 活動」を推進しています。LGBTQの理解促進セミナーを開催し、受講者にオリジナルの「ALLYステッカー」を配布することで、アライの見える化を推進しています。結婚の定義に同性婚も含め、結婚休暇や育児休業の取得、社宅の利用なども認めています。22年4月時点で役員に占める女性の

割合は8.3% (3人)で、女性管理職数は前年同期から14人増え96人です。24年3月までに、管理職候補者層の女性社員比率を15%にすることが目標です。

スズキ

スズキは25年に係長以上の女性役職者数を15年度比で3倍にする目標を掲げています。21年度の女性役職者数は15年度の2.6倍の136人となりました。課長以上の女性管理職数は20人となり、女性管理職比率は1.6%になりました。22年4月からは、男性が育児参加しやすい風土とするため、配偶者の出産時に2日間取得できる従来の「配偶者出産休暇」に加え、出生日から8週間以内に5日間取得できる「出生時育児休暇」を新設しました。

ダイハツ工業

ダイハツ工業は25年3月に、女性管理職数を20年比で2倍に引き上げることや、男性の育児休業取得率を100%にすることを目指しており、企業内保育園の設置や、小学校4年生修了までの子を養育する従業員が短時間勤務を選択できるなど、育児と就労の両立を支援しています。

2022年には、配偶者の転勤などを

対象としていた「再雇用制度」の適用対象拡大、「不妊治療を理由とした休職制度」の導入など、両立支援の取り組みを進めています。

また、多様な社員が働きやすいよう、オフィスや福利厚生施設はユニバーサルデザイン化を推進しています。

いすゞ自動車

いすゞ自動車はボルボ・グループと子会社のUDトラックスとの3社協業で、ソーシャルネットワーク「VOIS」を結成しています。リーダーシップ、コーチング、3社の活動のベストプラクティスの共有機会を提供することでダイバーシティ&インクルージョンに関する意識を向上し、社員のキャリアアップを支援することを目的としています。女性管理職(上級職)の人数を24年3月末までに14年比で2倍以上にする目標も掲げています。

企業が多様な人財を受け入れ、ひとり一人にその能力を十分に発揮してもらうことは、世界中の顧客のあらゆるニーズに応えることにもつながります。自動車メーカーでは、性別、文化、障がいの有無といった個人の違いを認め合い、さまざまなバックグラウンドを持った人たちが活躍できる組織であり続けられるよう、これからも取り組みを継続していきます。

クルマの多様な楽しみ方提案!

東京オートサロン・大阪オートメッセに自動車メーカーが出展



クルマ好きの祭典「東京オートサロン」「大阪オートメッセ」が今年も開催されました。自動車メーカーも市販間近の新型車やレース車両、カスタマイズカーなどで参加し、来場者の目を楽しませました。今年は「東京モーターショー」が「ジャパンモビリティショー」へと一新する年に当たります。メーカー各社にとって、オートサロンやオートメッセはどのような位置付けのショーになっていくのか、各社のブースで探りました。

「クルマ好き同士の新年会」

東京オートサロンの始まりは、1983年に始まった「東京エキサイティングカーショー」です。回を重ねるごとに、クルマに個性を求めるクルマ好きのためのイベントとして発展してきました。来場者数は右肩上がりに伸び、2023年は1月13～15日の3日間で、前年を上回る17万9434人が来場しました。自動車メーカーも2000年代以降、本格的に出展を開始しました。今年も幕張メッセ(千葉市美浜区)で開催し、乗用車メーカー8社が3年ぶりに揃って出展しました。

トヨタ自動車の佐藤恒治執行役

員(LEXUS International Co. PresidentおよびGAZOO Racing Company Presidentを兼任。23年4月1日付で社長に就任)は、オートサロンを「クルマ好きな人がクルマ愛を確かめ合う、クルマ好きの新年会」だと表現します。「クルマ愛にあふれ、いろいろなお客さまのニーズや期待値を分かっている人達と交流することで、クルマを盛り上げるために、われわれができることや、共に汗をかくところが見えてくる」と言います。

今年のオートサロンには341社・団体が789台の車両を展示しました。これほど多くのカスタマイズショップやパーツメーカーが一堂に会する場所



トヨタ自動車はAE86をカーボンニュートラルに



日産の「キューブ リフレッシュド&レトロコンセプト」



SUBARUはアウトドアをイメージする演出も



冒険心をくすぐられるポート付きのダイハツ「アトレー」

はほかにもありません。佐藤氏は「3日間歩き回って(出展者の方々と)『最近どうなの?』と会話することが大切」と話します。

トヨタのブースで最も注目を集めたのは電気自動車(EV/BEV)と水素エンジン車にコンバージョンした「AE86」のコンセプトカーです。旧車を脱炭素の時代にも長く乗り続けられるようにする提案は、クルマ好きが集まるオートサロンならではのものです。豊田章男社長(23年4月1日付で会長に就任)は、「新車をBEVにするだけでは、2050年のカーボンニュートラル(温室効果ガス排出実質ゼロ)は達成できない。保有車、つま

り誰かの『愛車』にも選択肢を残していくことが大事だ」と述べ、旧車のコンバージョンによる脱炭素化の可能性を示しました。

出展者もクルマ好きなら、来場者もクルマ好きばかりなのがオートサロンです。三菱自動車の担当者は「ディーラーへの来店機会が減る中で、オートサロンはお客さまとの重要なタッチポイントになる」と話します。

多くのクルマ好きが集まるからこそ、「新しいサービスや商品のテストマーケティングに最適なイベント」(日産自動車)にもなります。その日産がテストマーケティングの一環で出展したモデルが「キューブ リフレッシュド

&レトロコンセプト」です。

「キューブ」は19年に販売を終了したモデルですが、実際に市場に流通している中古車を購入し、傷や色あせなどが気になる内外装パーツを新品に交換するとともに、レトロな意匠に変更しました。今回の出展でユーザーの反応を探り、中古車向けのサービスとして事業化を検討しています。

アウトドア関連の提案も

今回特に目立ったのは、コロナ禍でブームになったアウトドアを取り入れた提案です。ダイハツ工業は、「困難が多い世の中だからこそ、楽しいことが大事。来場された方に楽しんで



ホンダの「シビック タイプR-GTコンセプト」



スズキは人気アイドルとコラボした「スペースアース」を展示



三菱自は新型車「デリカミニ」などを出展



日産はGT-Rの最新型を展示

らいたい) (奥平総一郎社長)と、「夢ふくらむ、はじけるダイハツ」をテーマに出展しました。

中でも注目されたのが「動く探検基地」をコンセプトにした「アトレ」ベースのコンセプトカーです。実際に使用できるポートをルーフに着脱できることが特徴で、独創的なカスタマイズに来場者は興味津々でした。担当者は「ジャパンモビリティショーは先の未来を示すショーであるのに対し、オートサロンはもっと身近でお客様とクルマの距離が近いイベント」と話します。だからこそ、その時々世相が出展内容に大きく反映されるのもオートサロンの特徴と言えるでしょう。

例年はモータースポーツを中心としたブースを展開するSUBARUも、「SUVを使って、アウトドアの楽しさを表現するブースを作った」(広報部)と言います。アウトドアでの楽しみ方をイメージしたアイテムを「クロストレック」に施し、来場者の関心をひいていました。

三菱自動車は、23年5月に発売する「デリカミニ」のカスタマイズカーを中心に展示しました。担当者は「当社を象徴するブースづくりを目指し、『デリカワールド』をつくった」と言います。

スズキの「スペースアース」の車中泊仕様車は、「若者に興味を持ってもらいたい」(開発担当者)と、人気ア

イドルが車室内をクッションやブランケットなどでデコレーションしました。

モータースポーツ関連の展示も盛りだくさんでした。日産は、厳しい騒音規制をクリアした「GT-R」の24年モデルを発表したほか、ホンダは「NSX」に代わりスーパーGTに参戦する「シビック タイプR-GTコンセプト」を公開しました。ホンダの担当者は「ホンダの走りへのこだわりをテーマにブースを展開した」と説明しました。

デザイン本部の監修のもと、ガレージやピットをイメージしたブースを作ったマツダは、モータースポーツを身近に感じてもらうと22年4月に始めた「倶楽部 MAZDA SPIRIT



バイオ燃料で走行する「マツダ3」



大阪でも注目されたAE86ベースのBEV



大阪オートメッセ会場入り口

RACING」の活動を紹介しました。担当者は「マツダにモータースポーツのイメージを持っていない人も多い。マツダが持っているスピリットは、モータースポーツにもあることをクルマ好きの人たちに知ってもらいたい」と出展の狙いを話しました。

地域のクルマ文化支えるイベント

2月10～12日までインテックス大阪（大阪市住之江区）で開催された大阪オートメッセには260社が出展し、560台の車両が展示され、来場者は20万5462人と前年を大きく上回りました。

大阪が地元のダイハツ工業は、アウトドアをテーマにしたコンセプトカー

など8台の車両を展示しました。担当者は、「地元大阪で、もっと車の面白さや楽しみ方、そして元気を届けたい」と語ります。ホンダのブースでは、カスタマイズした市販車が人気でした。担当者は「関西圏のユーザーに走りの楽しさを訴求したい」と出展の目的を話しました。

三菱はデリカミニ、スバルは新型「インプレッサ」をそれぞれ関西で初披露しました。トヨタもAE86をBEVなどに改造したコンセプトカーで来場者の関心を集めました。

スズキの担当者は「ユーザーと距離が近いことが大阪オートメッセの良さ」と強調します。日産も「地域色を意識し

た展示」（担当者）を行いました。ユーザーが車の魅力を間近で堪能できる大阪オートメッセは、地域の車文化を支えるイベントとして定着しています。

東京ビッグサイト（東京都江東区）で10月26日～11月5日までの11日間にわたり開催されるジャパンモビリティショーは、未来のモビリティ社会の姿を示すショーへと生まれ変わります。それだけに、「クルマ好きのためのイベント」というオートサロン、オートメッセの役割は、さらに明確なものになっていくかもしれません。

2023年シーズンもみどころ 満載!

自動車メーカーの モータースポーツ活動



自動車メーカー各社は2023年もモータースポーツに精力的に取り組めます。1月のダカールラリーと世界ラリー選手権(WRC)開幕戦では早速、トヨタ自動車が優勝を飾りました。3月開幕のフォーミュラワン(F1)世界選手権やロードレース世界選手権(Moto GP)もシーズンが本格化します。レースはカーボンニュートラル(温室効果ガス排出実質ゼロ)に向けた技術開発の舞台でもあり、国内で圧倒的な人気を誇るスーパーGT(SGT)では、今年からカーボンニュートラル燃料が導入されます。チャンピオン争いと同時に、環境対応や入門カテゴリーの強化など、「持続可能なモータースポーツ」の実現への取り組みが注目されます。

トヨタ



▲トヨタ「GRヤリス ラリー1 ハイブリッド」

トヨタ自動車の TOYOTA 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」を目指し、今期も世界ラリー選手権(WRC)、世界耐久選手権(WEC)を筆頭に、国内外の選手権に挑みます。WRCはGRヤリスをベース車両とする「GRヤリス ラリー1 ハイブリッド」で参戦し、3年連続の3冠(ドライバー/コ・ドライバー/マニファクチャラー)獲得を目指します。WECではハイパーカー「GR010 ハイブリッド」で、100周年記念大会を迎えるル・マン24時間耐久レースでの6連覇に期待がかかります。

国内では、水素エンジンでの挑戦3年目を迎えるスーパー耐久シリーズ(S耐)には、液体水素を燃料に積んだ「GRカローラ」で参戦し、カーボンニュートラル実現に向けた技術をサーキットで磨きます。

またGTレースの最高峰カテゴリーであるスーパーGT GT500クラスに「GRスープラ」6台体制で参戦。国内トップフォーミュラのスーパーフォーミュラ(SF)にも11台にエンジンを供給し、国内トップの両カテゴリーでのチャンピオン奪還を狙います。

日産自動車のNISMOは国内の自動車メーカーで唯一、電気自動車(EV)のレース「ABB FIAフォーミュラE選手権」に参戦しています。今シーズンは、桜のデザインを施した「ニッサン e-4ORSE 04」を投入しています。第4戦を終えた段階ですでにポイントを獲得しており、EV開発に力を注ぐ同社の技術力が遺憾なく発揮されています。

国内ではSGTのGT500クラスにスポーツカー「フェアレディZ」ベースの車両「Nissan Z GT500」で参戦します。今シーズンは23年(ニッサン)で語呂合わせがよく、22年に続く2連覇に期待がかかります。

さらにプライベートチーム向けには既にNissan GT-Rを供給しているGT3車両規格に加えGT4規格のニッサンZも供給し、「S耐」や「ピレリGT4アメリカチャンピオンシップ」での技術支援も実施する予定です。

日産



▲日産「ニッサン e-4ORSE 04」

ホンダ・レーシング(HRC)を通じ、今年もF1世界選手権に参戦するレッドブル・グループへのパワーユニット(PU)の技術支援を継続。オラクル・レッドブル・レーシングのチーム・ドライバー両部門での年間王者連覇に貢献していきます。また、22年シーズン後半同様に車体に「HONDA」のロゴがあしらわれます。加えて、F1参戦3年目を迎える角田裕毅選手への支援も継続します。

国内に目を向けると、SGTにはGT500クラスに「NSX-GT」5台が参戦します。24年からの「CIVIC TYPE R」ベースのマシンへのスイッチが発表されており、その有終の美を飾れるかどうか注目が集まります。SFでは、昨年2年連続王者に輝いた野尻智紀選手をはじめとする強力な布陣で挑みます。そして、HRCはS耐への参戦を表明。エントリーリストからは2台の投入が確認されており、詳細の発表が待たれます。

本田技研工業



▲HRCの技術支援を受けたパワーユニットを搭載する「レッドブル RB19」

SUBARUのSTiは、海外ではドイツ・ニュルブルクリンク24時間レースに新型「WRX S4」で参戦します。全国のスバルディーラーのメカニック8人を含むチームで、クラス優勝、ターボ車クラストップを目指します。

SGTのGT300クラスには引き続き「BRZ」で参戦し、総合王座の奪還を目指します。

S耐では環境や安全を意識した技術開発を加速させます。今季はカーボンニュートラル燃料に加え、スバル航空宇宙カンパニーの協力で実現した再生カーボン部品の追加検討、運転支援システム「アイサイト」の技術向上などに取り組み、市販車へのフィードバックを目指します。

全日本ラリー選手権でも「WRX S4」を投入し、チームと車両開発をサポートするほか、「GR86/BRZカップ」に出場するチームへの支援も継続していきます。



▲スバル「WRX NBRチャレンジ2023」

マツダ



▲マツダ「MAZDA SPIRIT RACING MAZDA3 Bio concept」

マツダの倶楽部 MAZDA SPIRIT RACINGは23年、S耐に新型車両「MAZDA SPIRIT RACING MAZDA3 Bio concept」を投入します。同社は、レースを通じた次世代バイオディーゼル燃料の技術実証を進めており、カーボンニュートラルの実現に向けた技術開発を加速させる計画です。

また、新たな時代のモータースポーツ文化の担い手になっていただくことを狙いに、チャレンジプログラム「スーパー耐久レースへの道」で選ばれたドライバーが、「倶楽部 MAZDA SPIRIT RACING ROADSTER (120号車)」で、S耐のST-5クラスにチャレンジします。

一方、eスポーツ大会の成績優秀者にリアルモータースポーツを体験する機会を創出するチャレンジプログラム「バーチャルからリアルへの道」も展開します。モータースポーツのすそ野拡大とモータースポーツ活動の活性化に貢献していく方針です。

ダイハツ工業は、部品商社のSPKとともに、「D-SPORT Racing Team」として、WRCのラリージャパンでクラス2連覇に挑戦します。また、23年も「TOYOTA GAZOO Racing Rally Challenge」に参戦するなど、活動の幅を広げていく計画です。さらに1月に開催された「K4-GPフジ7時間耐久」に「ミライース」で参戦するなど、軽オープンスポーツカー「コペン」以外での取り組みも行っています。このようなレース活動を通じ、人材育成と技術力の向上を強化していく方針です。

22年8月に開催したサーキット走行イベント「D-SPORT & DAIHATSU Challenge Cup」は、23年は2月の沖縄を皮切りに4回開催する計画です。このほか、軽自動車でも気軽に楽しめるイベントの開催を検討しており、モータースポーツの裾野を拡大していく考えです。

トヨタグループの一員として、「モータースポーツを起点としたもつといい車づくり」を推進すると共に、モータースポーツイベントなどを開催し、「クルマファンづくり」にも取り組んでいきます。

ダイハツ



▲ダイハツ「コペンGRスポーツ」(昨年のラリージャパン参戦車両)

本田技研工業



▲ホンダ「RC213V」

ヤマハ発動機は、22年のMotoGPで惜しくもランキング2位だったファビオ・クアルタロ選手を筆頭に、23年型「YZR-M1」でチャンピオン奪還を目指します。Moto2クラスに新たに加入する野左根航汰選手の活躍も期待されています。ほかにも、シーズン7連覇がかかるスーパースポーツ世界選手権、22年ランキング2位だったスーパーバイク世界選手権（WSBK）など、主要選手権に挑みます。

全日本ロードレース選手権では、2年連続で全戦優勝を果たした中須賀克行選手が12回目のチャンピオンを狙います。

モータースポーツを通し、カーボンニュートラルの実現に向けた技術開発と熟成にも取り組みます。全日本トライアルでは、黒山健一選手が電動の「TY-E 2.1」で史上初めてフル参戦し、市販化を念頭に技術を磨きます。

HRCは昨シーズンより2輪・4輪双方のレース活動を担う新体制となりました。22年後半から4輪レース部門の空力に関する知見をMotoGPに取り入れるなど、相互連携して競争力を高めています。

MotoGPでは、22年が未勝利に終わった悔しさをばねに、「RC213V」でタイトル奪還を目指します。けがから復帰した6度のチャンピオン経験者、マルク・マルケス選手に加え、20年の王者ジョアン・ミル選手らが新たに加入し、体制を強化しています。

22年に年間王者に輝いた世界耐久選手権（EWC）のほか、モトクロス世界選手権、トライアル世界選手権など、国内外の選手権へのチャレンジを続けるとともに、若手ライダーの発掘・育成にも力を入れていきます。

ヤマハ発動機



▲ヤマハ「YZR-M1」

カワサキモーターズ



▲カワサキ「Ninja ZX-10RR」

カワサキモーターズは、20年まで6連覇したWSBKで、引き続きジョナサン・レイ選手とアレックス・ロウズ選手を擁し、年間タイトル奪取を目指します。22年シーズン終了直後の12月には、早速、新たなパーツのテストを敢行しており、参戦マシン「Ninja ZX-10RR」の性能向上に取り組んでいます。

国内では、販売ネットワークの名を冠したKawasaki Plaza Racing Teamが、22年に初参戦ながら優勝を果たした鈴鹿8耐SSTクラスでの連覇を狙います。

このほか、「Ninja ZX-25R」を使ったワンメイクレース「Ninja Team Green Cup」をはじめとする一般ライダー向けのイベントも展開し、モータースポーツのすそ野を広げる活動にも力を入れていきます。

事業者、ドライバー、
整備工場の皆さんの
協力をお願いします。

.....“ち” タイヤ交換時のチェック

錆・汚れの除去や給脂忘れが、
車輪脱落を引き起こしています。



ホイールナットに生じた錆や付着したゴミ等により、ワッシャーの摺動部が固着している。



ホイールナットとワッシャーに変形が見られ、ワッシャーがはずれかかっている。

こんな時は、ナットを交換！



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。



ホイールボルト、ナットのねじ部と、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油を薄く塗布し、回転させて油をなじませてください。

正しい点検方法や
連結式ナット回転指示
インジケーターの使用法を

動画でチェック！



「お・ち・な・い」 の徹底で 防ごう、 大型車の 車輪脱落 事故



お

とさない！
脱落防止は
まず点検。

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。

ち

ちゃんと清掃、
ちゃんと給脂！

ボルト、ナットの錆や汚れを落とし、エンジンオイルなどを塗布。スムーズに回転するかなど入念に点検。

な

ット締め、
トルクレンチを
必ず使用！

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。

い

ちにち一回、
緩みの点検！

運行前に特に脱落が多い左後輪を中心に、ボルト、ナットを目視、直接触って点検します。



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 全国自家用自動車協会 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 全国タイヤ高工協同組合連合会 日本自動車タイヤ協会 全国石油商業組合連合会 日本自動車車体工業会 日本自動車輸入組合 日本自動車機械工具協会 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





編集後記

好きなものは生涯変わらない

春は出会いと別れの季節である。就職時に、自分が40年も勤続するとは予想しなかったが、未知なる世界への好奇心からここまで導かれてきたような気がする。最初の仕事は、欧州事務所からフランス語で届くレポートの要約と公害健康被害補償の枠組みづくりで、大いに面食らいつつも道路環境や地球温暖化に興味を持ち、その後バリ周辺を1人旅する契機となった。次に、貿易摩擦対策やリサイクル体制構築に携わったが、難航する交渉や過酷な作業の連続で、知恵と勇気を以って向き合えば、いかなる壁も乗り越えられると教わった。また、裾野の広い産業ゆえ、会員メーカーだけではなく材料・部品・販売・法律・安全・広報・イベント等多岐に亘る分野で知己を得たことは大切な財産となった。コロナ禍では、胸襟

を開きワイガヤ議論しながらまとめるプロセスがいかに重要であるか、改めて痛感させられた。人は好きなことを仕事にするのが幸せか？好きなことは趣味で楽しむのが幸せか？意見の分かれるところだが、好きなものは生涯変わらないと思う。クルマやバイクに惹かれる感性は生まれつきと信じているが、それを物語るかのような幼少期の写真が出てきた。動物の乗り物は気に入らずグズっているが、ミニカーにはご満悦でハンドルを握っている。間もなく職場を卒業するが、未来のモビリティは人々をどのように魅了し、変貌を遂げていくのか？これからは1ファンとしてワクワクしながらエールを送り、これまで育ててくださった皆様に感謝して、筆を置かせていただく。 Y.M



