

日本自動車工業会 広報誌

jama

Japan Automobile Manufacturers Association

夏

JAMA Vol.59
SUMMER 2025

各社の ブランドロゴの変遷

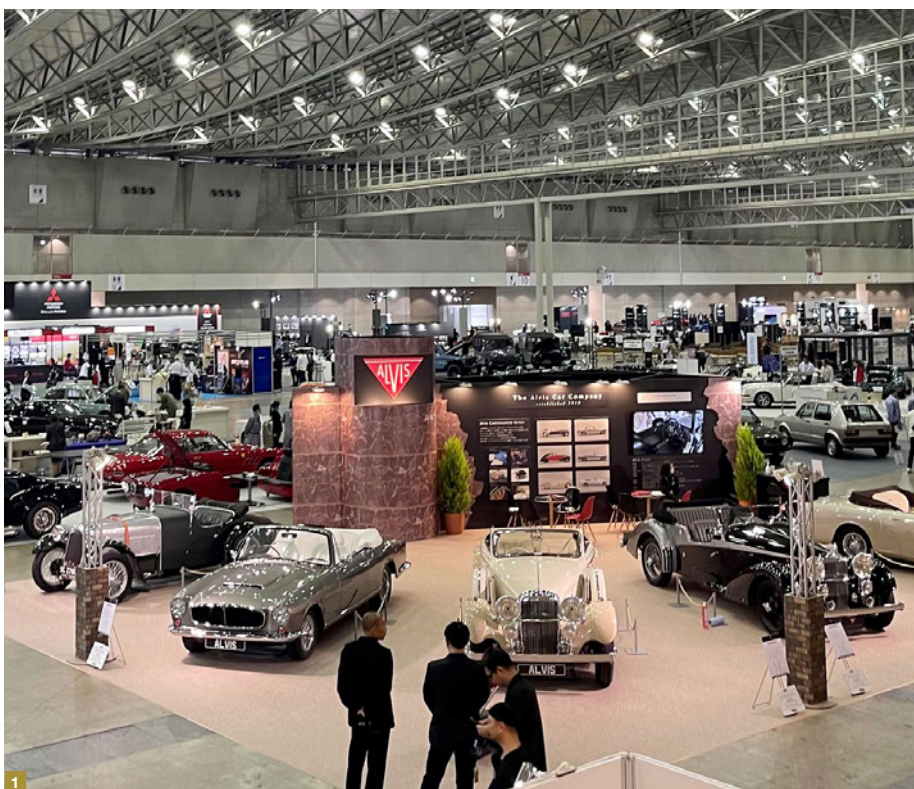
2025年 5月 自工会、記者会見を実施

大阪・東京・名古屋とも大盛況！ モーターサイクルショーを一気見





- 1 昭和100年。二つのイベントには懐かしの名車が勢揃いした
- 2 社員の懇親の場でもある社食では健康志向が進む
- 3 フォーミュラEでは日産自動車チームが母国優勝を飾った
- 4 6年ぶりにOpenDAYも開催されたJARI技術フェア



CONTENTS

- 04 世界の社食から
- 06 2025年 5月
自工会、記者会見を実施
- 08 昭和100年！
懐かしの車が勢ぞろい
- 12 今年も熱戦！
春のF1とフォーミュラEが国内で開催
- 13 各社のブランドロゴの変遷
- 18 JARI2025技術フェア
6年ぶりOpenDAY
- 20 大阪・東京・名古屋とも大盛況！
モーターサイクルショーを一気見
- 24 編集後記 「自工会ってどんなところ？」

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](https://www.jama.or.jp/library/jamagazine/index.html)

JAMAブログ
<https://blog.jama.or.jp/>

今こそ変えよう！クルマの税金！

自動車税制改革フォーラム



日本全体の
税収の

約1割を负担
(9兆円)

13年間で

190万円

もの税金支払い

諸外国と比べて

高い



私たちは自動車ユーザーを応援します。

ご意見・詳細
に関してはこちら



JAF・自動車税制改革フォーラム

JAF 税制

検索

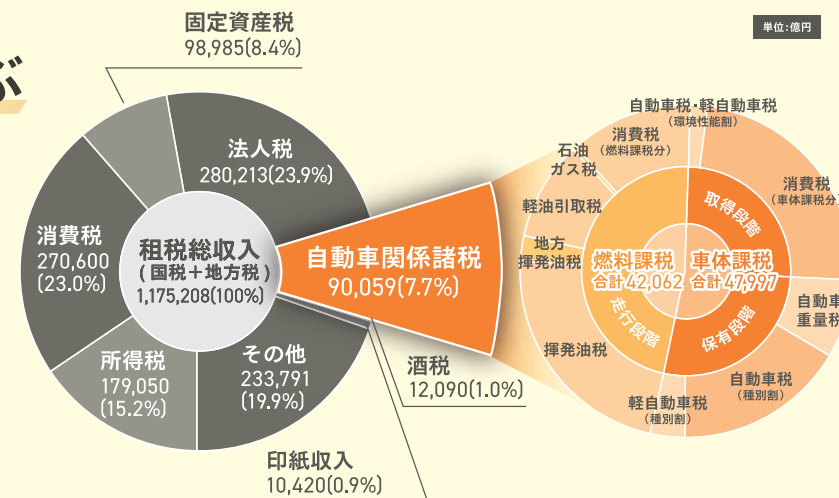
<https://jaf.or.jp/about-us/csr/jaf-demand>

日本自動車連盟(JAF) 日本自動車工業会 日本自動車販売協会連合会 全国軽自動車協会連合会 日本自動車部品工業会 日本自動車輸入組合 日本中古自動車販売協会連合会
全日本トラック協会 日本自動車会議所 全国自家用自動車協会 日本自動車整備振興会連合会 日本自動車リース協会連合会 日本バス協会 全国通運連盟 日本自動車車体工業会
全国ハイヤー・タクシー連合会 全国レンタカー協会 日本自動車タイヤ協会 日本二輪車普及安全協会 自動車用品小売業協会 全国自動車会議所連絡協議会 以上21団体 順不同

9種類・9兆円にもおよぶ 複雑な自動車税制

日本全体の税収の
約1割！

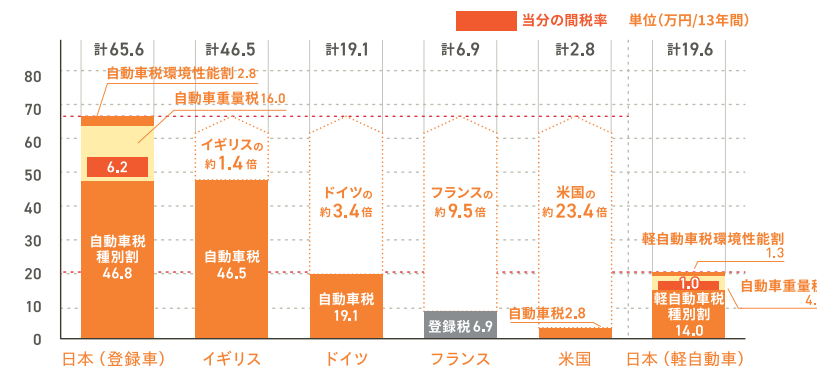
注:1. 租税総収入内訳の消費税率は自動車関係諸税に含まれる消費税を除く。
2. 自動車関係諸税の消費税率(自動車整備含む)は日本自動車工業会の推定。
3. 消費税率には地方消費税率を含む。
4. 租税総収入は2024年度当初予算ベース。



必需品である 自動車への過重な課税

欧米諸国と比べて
最大23倍！

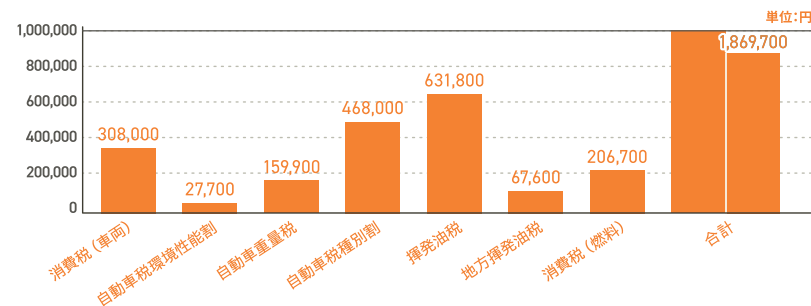
※2024年4月時点の税体系に基づく試算。
※日本のエコカー減税等の特例措置は考慮せず。〈自動車税制改革フォーラム調〉



308万円の新車を購入すると、
13年間使用※で、

約190万円の税金を負担

※2024年4月時点の税体系に基づく試算。
※平均使用年数:自動車検査登録情報協会データより



不合理な「二重課税」や「当分の間税率」といった過重・複雑な仕組みが続いています。

二重課税などの不合理な税体系は是正すべき！

自動車の購入時は、消費税に加えて、環境性能割という特別な税金が課されています。さらにガソリン税や石油ガス税といった燃料課税にも消費税が上乗せされる、いわゆる“タックス・オン・タックス”の状態です。

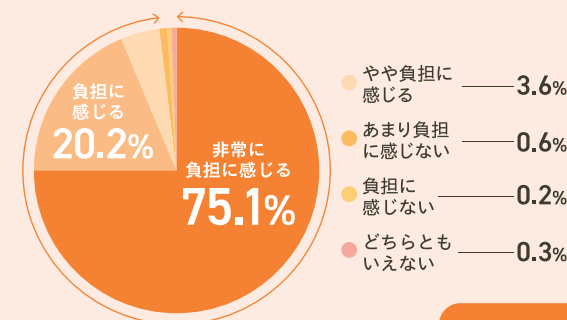
自動車重量税等の「当分の間税率」は廃止すべき！

「当分の間税率」は旧暫定税率が一般財源化され名称を変えたものです。制度は2009年に廃止されましたが、この上乗せ税率は今も残り、課税根拠を失ったまま続いています。

JAF〈自動車税制に関するアンケート調査〉結果より

自動車ユーザーの98.9%が
自動車にかかる税金に負担を感じています。

調査対象 全国の18歳以上の自家用乗用車保有者 調査期間 2024/5/1(水)～8/19(月)
調査方法 インターネット調査(JAFホームページにて実施) 有効回答者数 13万2,152人



JAF・自動車税制改革フォーラム

詳しいデータ・資料はこちらから！





世界の社食から

グローバルに活動する日本の自動車メーカー。国内のオフィス・工場でもさまざまな国の人々が行き来し、従事し、そしてランチを食べます。そうした国際色豊かな集いの場である「社食」(社員食堂)を訪問する企画です。

スズキ本社

—社食に込めたこだわりはありますか

「メインコンセプトは『明るい食堂』です。現在の社員食堂は、2016年に新築した建屋にオープンしました。それまでの本社食堂は体育館のような、ややもすると殺風景なものでしたが、刷新後は採光に優れ、開放感のある空間となりました。以後もよりよい食堂づくりを目指してリニューアルを重ねており、コロナ禍を経た2024年1月には什器を大幅に入れ替え、コミュニケーションエリアや一人でも食事に集中できるエリア、立食エリアなどを設け、個々の食事スタイルに合わせたより利用しやすい社食に生まれ変わりました。」

—進化を重ねる中で、利用の仕方に変化はありますか

「ランチタイムはもちろんですが、食事時間外の利用も活発になっています。今では会議や社内外の方との打ち合わせなどに使えるオープンスペースとして、一日を通して多くの人が訪れる場所になりました。実際に、『コーヒーを飲みながら部下や後輩と気軽に面談できる』などの声もあります。これまでにない交流の機会が、社食から生まれていると実感しています」

—歴代の経営トップと社食の関わりを感じるエピソードなどはありますか

「元相談役の鈴木修氏(故人)や現社長の鈴木俊宏をはじめ、誰もが自然体で社食を利用しているところにスズキらしさがあるのだと思います。経営トップと現場で

働く一人ひとりの社員が隣り合い、食事を通じて気軽にコミュニケーションをとるスタイルが、今なお受け継がれています。2016年の現食堂のオープン以来、誰もが感想を書き込めるメッセージボードを入り口に設置しているのですが、人気メニューへのコメントや改善の要望など、リアルタイムで寄せられる忌憚のない意見を社長も楽しみに見ているようです」

—メニューづくりでの取り組みも教えてください

「多様な利用者に配慮した豊富なメニューが一番のポイントです。とりわけ当社と関わりの深いインドの伝統料理は、30年以上にわたって提供を続けている名物メニューです。また、地域の事業者とも協力しながら、菜食主義者(ベジタリアン)向けメニューなども日々考案しています。他にも、インドのお祭りで親しまれているメニューを提供したり、関係会社のある秋田県にちなんで『秋田フェア』を実施したりと、さまざまな企画を通じて地域や季節ごとの食文化の発信も図っています。今年の1月からは、食材のアレルゲン情報を社内ネットワークで閲覧できるようにするなどの取り組みも実施しています」

—最近では、健康食、にも力を入れていると聞きます

「今年の2月に、健康経営の一環として『スマートミール』という取り組みを全事業所で始めました。食こそが一人ひとりの健康の根幹であり、ひいては経営の安定につながるという考え方に基つき、栄養バランスや塩分摂取量、ボリュームなどを厳密に管理したメニューを提供しています。もちろん、味や見栄えにも妥協はありません。

毎月の給食会議を通じて、外部の専門家や給食事業者の協力も仰ぎながら、『気付けば健康食を楽しんでいる』と思ってもらえるようなメニューを開発しています。まだ始まったばかりの取り組みですが、早くも『健康診断の数値が改善した』『社食以外での食事にも気を遣うようになった』といった声が上がっています。従来のメニューも継続提供しつつ、こうした新たな選択肢を浸透させていければと思います」

—昨今の原材料高などを受け、メニューづくりには苦労もあるのでは

「確かに悩ましいポイントです。省エネや人員の最適配置、食材の工夫などには継続して取り組んでいますが、何より重要なのはフードロスの削減です。この一環として、従業員の入館データを基に、想定利用人数を食堂に共有する仕組みを導入しています。契機となったのはコロナ禍でした。出社人数が減少し、日々の提供食数を見通すのが難しくなった教訓から、需要を高精度に割り出せるシステムを構築しました。この仕組みが、今もフードロス削減の役に立っています」

—さらなる利用活発化に向けた今後のビジョンを教えてください

「グローバルな食文化に寄り添うこと、一人ひとりの健康を支えること、食事を通してワイワイと交流できること、この3つがスズキの社食の柱です。グローバル対応や健康食の取り組みは着実に進んでいますが、シフトや座席数の制約もあり、交流空間としての食堂づくりは道半ばだと実感しています。フロアの最適配置なども検討しながら、誰もがゆったりと食事を楽しみ、気軽に交流できる社食を目指していきたいと考えています」



▲社員満足度の高いデリコーナー



▲交通系ICでの支払いになり、より便利になった



▲第1回「きずなトークス」での安藤寛信副社長兼開発本部長とのトークセッションの様子

三菱ふそうトラック・バス本社・川崎製作所

—2018年に社食のリニューアルを実施したとお聞きしました

「きっかけは本社の移転です。もともと本社は川崎市幸区にあったのですが、19年に同市中原区の川崎工場に集約しました。このため、拠点内で働く人数が大幅に増えることとなり、社食もリニューアルが必要となりました」

—具体的にはどういった部分が変わりましたか

「社食を利用する社員が増えてもゆとりを持って食事を楽しめるように、食堂のスペースを拡大しました。カフェコーナーも新設したので、休憩や懇談にも使えます。もちろん、メニューも見直しました。当社では社食を良くするために『食堂委員会』を運営し、社員の声を拾っています。そこでは『もっと食事の種類を増やしてほしい(特に野菜)』や『より美味しいものを食べたい』といった意見が出ました。これらを反映し、複数の総菜を自分で取り分けられる『デリコーナー』と、目の前でシェフが調理する『ライブキッチン』を新設しました。これらの取り組みは社員に好評です」

—運営面での改善はなにか実施しましたか

「最も大きかったのは、生産や開発などに携わる直接員と間接部門の社員の利用時間をずらしたことです。本社の移転前は全員が正午から午後1時の間に利用しており、状況によっては混雑することもありました。いまは、直接員は正午から、間接部門

の社員は12時30分からと開始時間を分けました。この結果、ピークの時間がずらせるようになり、食事を円滑に提供できています」

—精算システムも変更したとお聞きしました

「リニューアル前は本社勤務者の社員証によってのみ支払いを行うことのできるシステムでしたが、全国各地の社員が本社の食堂を利用することも多く、利便性が確保されていませんでした。今回、こうしたケースにも対応できるように、交通系ICカードを持っていれば誰でも利用することができ、社食の使いやすさも高まりました」

—改装によって食堂内に大型のディスプレイやステージを設けられましたが、どういった狙いがあるのでしょうか

「社員数の増加に伴い、会議室の不足が予測されました。このため、社食の一角を会議スペースとしても活用できるようにしました。さらに、ディスプレイやステージを設けることで、多目的な使用も可能としました。敷地内には講堂もあるのですが、社食にはより多くの人数を集められます。実際、部署単位での『タウンホールミーティング』や内定式といった大規模な会合を実施しました。24年からは経営陣と社員の交流を深めるために『きずなトークス』もステージで開いています。これは、役員と希望する社員なら部門や役職に関わらず誰でも参加できるリラックスした雰囲気のトークイベントです。内容は多岐にわたりますが、趣味のようなプライベートな話題が出ることも多いです。カール・デッペン社長が参加したこともあり、経営陣と現場の距離感を近づけるこ

とに一役買っています」

—コロナ禍を機に『社食から社内に活気を』という動きが起きたそうですが、どういった流れだったのですか

「コロナ禍によって社員間のコミュニケーションを制限せざる得なくなりました。当社でも『会社の雰囲気少し暗くなった』といった声がありました。社食の利用率が下がったのも事実です。しかし、そういった時だからこそ、『人が集まる場である食堂からもっと活気をだしていこう』と役員が打ち出し、社食もさまざまな企画を催しました。例えば、『半額メニュー』です。社食としては割高な1千円超えのメニューが対象となったケースもありますし、500～600円の一般的なもので行ったこともあります。当社ではさまざまな国の社員が働いていますので、これにちなみドイツや中国、フランスといった国々の料理を提供するイベントも実施しました。いずれの企画も評判がよく、社内に活気に戻る一助になりました」

—社員の健康増進にも取り組んでいるとお聞きしました

「当社は、社員が健康で元気に働ける環境をつくる『健康経営』を推進しています。この一環で、23年から栄養士による講演会を社食で定期的に行っています。その日食堂で提供した食事にちなんだ講話をしてもらい、適切な栄養摂取や体調管理に関する理解促進を図っています。ヘルシーなメニューも取り揃えており、今後も社員の健康な体づくりに貢献していきます」

副会長 松永 明

副会長 設楽 元文

副会長 エスピーノーサ

会長 片山 正則

副会長 鈴木 俊宏

副会長 三部 敏宏

2025年 5月

自工会、記者会見を実施

日本自動車工業会は5月22日、日本自動車会館（東京都港区）で記者会見を行いました。会長の片山正則、副会長の鈴木俊宏、三部敏宏、設楽元文、松永明と、新たに就任したイヴァン・エスピーノーサが出席し、米国の関税関連や10月開催のジャパンモビリティショー（JMS）について説明しました。

副会長のエスピーノーサは「自工会副会長を拝命したことを大変光栄に思うとともに、責任の重さを感じています。私は20年以上、さまざまな市場で仕事をしてきました。その経験から日本の自動車産業の強みはものづくりへの強い情熱と高い技術力、団結力だと思っています。自動車業界は日々、新たな課題に直面しています。日本で自動車産業は経済面で非常に重要な役割を担っています。今後皆さんと力を合わせ、

日本の自動車産業の発展と経済の成長に貢献していきます」と抱負を語りました。

関税、国内需要喚起も重要

米国による自動車・自動車部品に対する追加関税発動後、初めてとなった今回の会見。会長の片山は「日本政府においては米国との協議をはじめ、継続的に話し合いの場を持っていることに深く感謝いたします。日本自動車部品工業会と連携し、550万人の仲間を守るために一体となり努力します。自動車産業を維持するには、恒久的な国内需要への対応策の両輪が必須です。自工会はこれまでも、9種類・9兆円におよぶ自動車関係諸税について、税金の原則である『簡素』『公平性』からかけ離れておりユーザーの納得感のある税体系への抜本改革、その必要性を訴えてきました。国内情勢の不確実性で、中期的に国内需要を確保し、国内生産・雇用を維持していくという課題が顕在化、深刻化しています。自動車税制の見直しを国内ユーザーの需要を確保できる構造に変えるべく、特に取得時の消費税と二重課税である環境性能割の廃止な

ど、車体課税の簡素化とユーザーの負担軽減を実現するため、自工会として政府や関係省庁にも強く求めていきます」と語りました。

関税関連では、記者から「追加関税関連の見通しが不透明だが、自工会としての対応と政府要請は」という質問が上がりました。会長は「本日（22日）に理事会を開き、各社ともに非常に難しい交渉の中で政府が非常に前向きな議論を粘り強くやっているという共通認識を持ちました。前回の会見では『4月2～3日に関税を回避できればベストだが、交渉事なので次善策も考えたい』と言いました。それが今、緊急対応としてサプライチェーンへの配慮として相談窓口の設置や資金相談のような非常に迅速な対応をしていただいたことに対しても理事会で共通のコンセンサスを得ました。一方、交渉事なので今後いろんなことが起こり得ます。産業基盤維持については、従来からお願いしている車体課税の簡素化と税負担の軽減。これが継続的な需要喚起、日本経済全体の活性化、再循環につながると強い信念を持っています。ただ、この後なにが起こるかもわからないので、緊急対応的な景気刺激策も考える必要があることも議



新たに副会長に就任した
イヴァン・エスピノーサ(日産自動車 代表執行役社長兼最高経営責任者)



会長の片山は関税に対し、自動車税見直しも含めて
関係各所に求めていると語った



JMSでは従来のクルマ・バイクファンに向けた企画も
用意していると話す副会長の三部



副会長の設案は「『新基準原付』への情報発信は
まだ十分ではない」との認識を示しました

論しました」と答えました。

JMS企画詳細は6月24日

10月にはJMS2025が開催されます。会長の片山は「一昨年同様、一般来場者を対象に多様な事業会社とモビリティの未来を提案する『フルスケールのショー』を実施する準備を進めています」と話しました。副会長の三部は「『豊かで夢のあるモビリティ社会をつくりたい』という思いと、モビリティの未来、モビリティそのものの魅力、モビリティビジネスの3つを軸に、企業や生活者の皆さまとさまざまな仲間が集まり、ワクワクする未来を体感いただけるように検討しています」と語りました。記者からの「四輪車や二輪車ファンに向けた企画は」といった質問については、「モビリティそのものの魅力の部分で、今回はこれを目玉にしています。象徴的な車やバイク、当時の文化や世相とともに展示し、モビリティが社会や文化に与えてきた影響、発展への貢献などを伝えられるような展示を予定しています」と説明し、企画の詳細を6月24日のJMS2025企画概要説明会で公表しました。

新基準原付の発信強化へ

また、記者からは「新基準原付の導入に向けた自工会の情報発信状況、誤解による無免許運転が発生しないための取組み」への質問が出され、設案は『二輪車委員会ではオウンドメディアである「MOTOINFO」を通じた情報発信に加え、総務省、警察庁、国交省とも連携し、政府広報を通じた正しい情報発信、運転免許試験場や自動車教習所、販売店などへの啓発ポスターの掲示、デジタルサイネージでの啓発動画の放映等を展開しています。定期的に開催している「二輪車委員会メディアミーティング」を通じ、メディアと連携し、正しい情報発信を更に推進していきます』との対応方針が語られました。



【中継】日本自動車工業会記者会見
(5/22)

<https://www.youtube.com/watch?v=qQF3CZwJZLg&t=5s>

Japan Mobility Show 2025企画
概要説明会(6/24)

<https://www.youtube.com/live/z9MsWchE9eY>



昭和 100年! 懐かしの車が 勢ぞろい

多くのクルマファンが毎年訪れる旧車の展示会「Nostalgic 2days（ノスタルジックツーデイズ）」と「AUTOMOBILE COUNCIL 2025（オートモビルカウンスル2025）」が開催されました。折しも今年は昭和100年。かつて流行した憧れのモデルを懐かしむ中高年層や、現代の車両にはない独特な意匠に関心を持つ若年層で会場は賑わいました。

2月22～23日にパシフィコ横浜（横浜市西区）で開催されたノスタルジックツーデイズには、自動車メーカーや市販用品メーカー、カーショップなど185社（前年は165社）が出展しました。各社のブースでは、レストアした車両や70年以上前に発売した珍しいクラシックカーなどが並びました。最近では、旧車の人気が高まっていることもあり、2日間の来場者は前年を上回る4万2561人となりました。





△1969年式のスカイライン2000 GT-R (PGC10型)



△ユーザーから譲渡されたRX-7

今回、特別展示として出展された1台が日産自動車「スカイライン2000 GT-R (PGC10型)」です。いわゆる「ハコスカ」と呼ばれる車両で、今回の展示車は1969年式と発売間もない時期に生産された車両でした。会場の入口付近に展示され、かつて日本のモータースポーツを席巻した名車を懐かしむ来場者の関心を集めました。

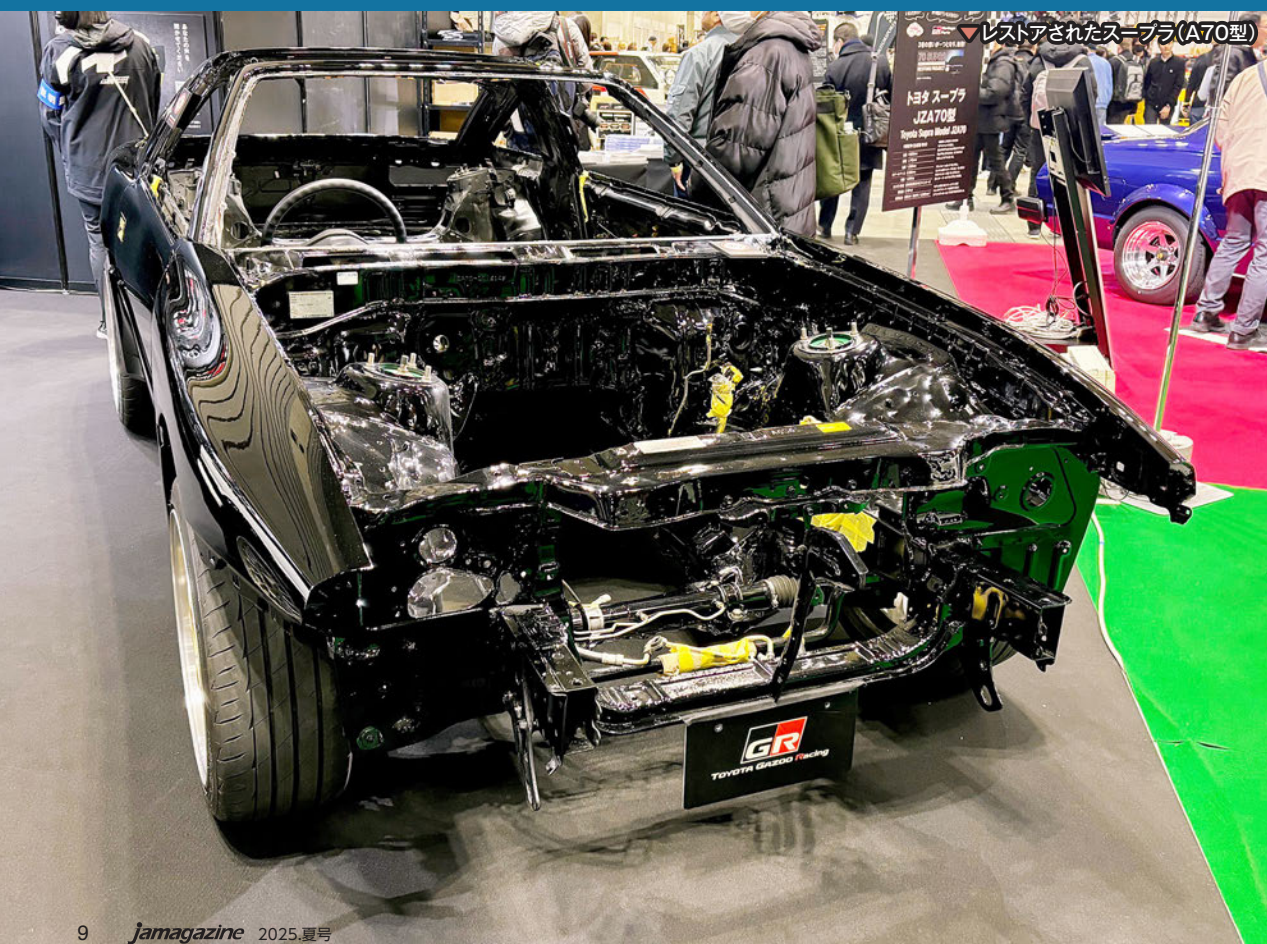
トヨタ自動車は、一度廃番となった純正部品を再生産などで供給する「GRヘリテ

ジパーツ」の取り組みを紹介しました。実際にパーツを組付けてレストアした「スプリンタートレノ (AE86)」や、レストアプロジェクトを展開する「スープラ (A70型)」も展示してサービス精度の高さをアピールしました。

マツダは、ユーザーから譲渡された車両3台を展示しました。還暦のお祝いとして購入した女性が30年にわたって乗り続けた「ロードスター」や、長崎県在住の女性が

80歳の誕生日に免許を返納するまでの25年間乗り続けた「RX-7」などです。パネルを設置し、各オーナーと愛車の物語を紹介しました。

このほか、整備士を育成する日産自動車大学校は2003年式の「スカイライン」を特装した車両を展示。30~50代をターゲット層に、訴求できる意匠に仕上げた点などを紹介していました。



▼レストアされたスープラ (A70型)



▼日産自動車大学校による特装スカイライン

ヘリテージカーの祭典「オートモビルカウンスル2025」が4月11～13日、千葉市美浜区の幕張メッセで開催されました。今回、自動車メーカーはトヨタ自動車、本田技研工業、マツダ、三菱自動車の4社がブースを構えました。節目の10回目となる今回は、「過去が見た未来」をテーマに、過去のモーターショーに出展されたコンセプトカーを展示。当時、どのような未来を見据えていたかを体現するコンセプトカーが、現代のクルマにどう生かされているかを示しました。

トヨタ自動車は、1989年にフランクフルトモーターショーと東京モーターショーに出品した「4500GT」を披露しました。67年に販売したスポーツカー「2000GT」を、89年当時の最新技術で“復活”。同コンセプトカーは3代目「ソアラ」をはじめ、後のスポーツカーづくりにつながったといいます。また、ブースでは旧車の復刻パーツの供給、クルマ文化の“場づくり”など一連の取り組み「トヨタクラシック」を紹介しました。

バブル期に登場したコンセプトカー4500GT ▶



Hondaは2ドアクーペ「プレリュード」の新型投入に合わせ、初代から最新型まで全世代のモデルを展示しました。リトラクタブルヘッドライトを採用した2～3代目は「デートカー」として人気を博し一世を風靡。ただ、バブル崩壊後、スペシャルティクーペの市場は縮小し、2001年に生産を終了しました。四半世紀ぶりに復活を果たす6代目は次世代のハイブリッド車（HV/HEV）として今秋に国内投入される予定です。

◀ 歴代プレリュードが並んだ



▲マツダ3のベースとなった魁(かい)

マツダブースではデザインを軸にコンセプトモデルの歴史をたどりました。現在の「魂動デザイン」を象徴する「ビジョンクーペ」や「魁^{こどう}」などのコンセプトモデルを展示。後の「マツダ3」に反映された魁^{かい}のデザインは、日本の美意識を追求し、サイドパネルは典型的なキャラクターラインを一切廃し、シンプルでありながら美しいフォルムに仕上げました。魁のデザインがいかに市販車に反映されているか分かります。

三菱自動車は1989年に発表したコンセプトカー「HSR-II」を展示しました。超空力ボディやフルタイム4WD、四輪操舵(4WS)などの四輪制御技術、追尾走行や自動車庫入れなど先進技術を搭載していました。こうした技術は、後の「ランサーエボリューション」や現行型「アウトランダー」などに受け継がれているといえます。ブースでは1964年に発売された「デボンエア」、1970年に発売された「ギャランGTO MR」(70年式)など昭和の時代を切りひらいてきた名車が展示されました。

SR-II



▼当時の先進技術をフル装備したHSR-II

今年も熱戦！ 春のF1とフォーミュラEが国内で開催

今年も4月上旬から5月中旬にかけて、2つの世界選手権レースが国内で開催されました。世界最高峰の「フォーミュラ1（F1）」は三重県鈴鹿市の鈴鹿サーキットを舞台に、電気自動車（EV/BEV）による「フォーミュラE」は東京都江東区の「東京ビッグサイト」周辺で熱戦が繰り広げられました。

F1 日本グランプリ

F1日本グランプリ(GP)は今年、世界選手権の第3戦として4月4～6日に開催され、来場者数は3日間で2009年以来最高となる、26万6000人となりました。サーキットには多くの海外ファンの姿も見られ、満開の桜も世界最高峰のレースに彩りを与えました。

日本GPは昨年から、開催時期をこれまでの秋から4月へと時期を移しています。秋開催は年間王者の決定打になることがある一方、台風が多く発生するなど悪天候に悩まされる開催時期でもありました。春開催となったことで、穏やかな気候のもとでレースが開催されるようになり、さらに開幕戦は豪州、第2戦は中国と、アジア・オセアニア地域での連続開催となったことで、移動にかかるコストやCO₂の削減も意識したスケジュールとなりました。

F1は1950年の初開催から今年で75年を迎えました。日本では1976年から2年間、富士スピードウェイ（静岡県小山町）で開かれ、鈴鹿サーキットでは1987年に初開催されました。以降、富士スピードウェイで開催された2007年からの2年間の除いて、一貫して鈴鹿サーキットで開かれています。

今年の注目点は日本人唯一の現役ドライバー、角田裕毅選手が日本GP直前にオラクル・レッドブル・レーシングに移籍したことです。同チームは本田技研工業がチームパートナーとして技術支援し、チームメイトのマックス・フェルスタッペン選手は2021年から4年連続で年間王者に輝いている強豪です。角田選手はF1参戦5年目にして優勝争いのできるマシンに乗ることが決まり、ファンの期待は大いに高まりました。

角田選手は4日の練習走行1回目から6番手タイムを記録し、上々の滑り出しを見せました。迎えた5日の予選は15番手に沈んだものの、翌6日のレースでは12位まで挽回し、見せ場を作りました。

優勝したのは同僚のフェルスタッペン選手で、これで日本GPは4年連続の勝利となりました。今シーズンは開幕から他陣営に先行を許す苦しい状況でしたが、反撃の狼煙を上げる1勝となりました。Hondaは来シーズン、アストンマーティンへのパワーユニット供給で復帰するため、レッドブルへの技術支援は今シーズン限りとなります。フェルスタッペン選手はレース後、「『Hondaのホームであるこの鈴鹿で勝てたら最高だな』と考えていて、それがモチベーションにもなりました」と語り、Hondaとの絆の強さを示しました。

2026年は3月下旬の開催が決まっており、新年度の始まりとともに開かれるF1が定着しつつあります。



優勝したフェルスタッペン選手



注目の角田裕毅選手は12位でフィニッシュ

フォーミュラE

フォーミュラE世界選手権「2025東京Eプリ」は選手権の第8、9戦として5月16～18日に開催されました。昨年、東京都内の公道で開催されたレースは好評を博し、今年は17日、18日のどちらも決勝レースを開く「ダブルヘッダー」として実施されました。

フォーミュラEは国際自動車連盟(FIA)公認の世界選手権で唯一、EVのフォーミュラカーによって競われるレースです。2014年に初開催され、東京Eプリは昨年から開催されています。車両の外装形状やタイヤ、バッテリーなどは全車両共通ですが、モーターや制御ソフトなどのパワートレインは一定のルール内で開発が可能です。ドライバーの実力に加え、短時間の練習走行でマシンの能力を引き出すチームの調整力も問われます。

今シーズンは日産フォーミュラEチームが年間王者争いを展開する活躍を見せており、地元での勝利を願うファンが特

設サーキットに駆けつけました。

また、ヤマハ発動機は今シーズンからパワートレインの供給で参戦しており、初の母国レースでの活躍が期待されました。

迎えた17日の第8戦は雨中のレースとなり、予選はコンディション不良のためキャンセルに。決勝レースは、フリープラクティス(FP)2で好調な走りを見せた日産のオリバー・ローランド選手が首位からスタートしたものの、クラッシュが相次ぐ荒れたコンディションもあり、2位でフィニッシュしました。

ドライ路面で実施された翌18日の第9戦もローランド選手は好調を維持しました。予選で今シーズン3度目のポールポジション（首位）を獲得し、決勝では見事優勝を飾りました。ローランド選手はこれまでの9戦で4勝、2位を3回という好成績を維持し、ドライバーズランキングで首位を走っています。

ヤマハが供給するローラ・ヤマハABTフォーミュラEチームも第9戦でベテランのルーカス・ディ・グラッシ選手が5位に入賞する活躍を見せ、存在感を発揮しました。ヤマハのフォーミュラE開発グループリーダー、梅田泰宜さんは「ミスなくレースをコントロールできれば、上位グループと戦えるポテンシャルがある事を実証できました。参戦1年目で毎レース改善点が多くあり、東京のレースではこれまでの改善がうまく機能したと思っています」と好結果を振り返りました。

レース後、会場では来シーズンも東京Eプリが継続開催されると発表されました。走行時にCO₂を出さず、騒音も少ないEVの特徴を生かし、東京都内でのレースが中長期的に根付いていくか、注目されます。



第9戦で5位に入賞したローラ・ヤマハABTのディ・グラッシ選手



第9戦で優勝した日産自動車のローランド選手



各社の ブランド ロゴの変遷

自動車メーカー各社の車両のフロントグリルやステアリングなどには「ブランドロゴ」が貼られています。車を運転している時でも、歩行中に車体を見る時でも、意識的に目が向くはず。近年、ブランドロゴを「企業ロゴ」と明確に区別する会社が多くなってきていますが、今回は各社の商品のヘッドマークやエンブレムに採用されているブランドロゴの今昔を比較し、その意味や由来を紹介します。



いすゞ自動車

いすゞ自動車では、ロゴが1934年から車両に用いられ、「いすゞ」の文字を12のさざなみで囲っていました。さざなみの数を12にしたのは、干支をはじめとして、広く基本的な数字とされているためです。1974年から米ゼネラル・モーターズ(GM)と提携し、日本から世界へ飛躍を遂げようと、ISUZUマークを設定。企業カラーの赤色は太陽の炎をテーマに全従業員の「情熱と前進」を表したものです。

ISUZUエンブレムは、1991年から「世界中のお客様に心から満足していただける商品とサービスを創造する」という企業理念をシンボリックに表現。文字をシンプルでモダンなデザインによってマーク化したものです。



カワサキモーターズ

カワサキモーターズは1878年、東京・築地に川崎築地造船所を開設したのが起源です。「川」の字をモチーフとしたシンボルの歴史が長く、創業者である川崎正蔵氏が自ら考案し、所有船で使用していました。

二輪車事業は1953年に二輪車用小型エンジン「KB-1」を発売したのが始まりです。当初はエンジン製造にとどまっていたましたが、1960年に二輪車の一貫生産を開始、車両には「Kawasaki」などと打ち出されたブランドマークが採用されるようになりました。2021年、川崎重工業モーターサイクル&エンジンカンパニーは分離独立して「カワサキモーターズ」として生まれ変わりました。



スズキ

スズキの社名は創業者である鈴木道雄氏の姓が由来です。エンブレムはSUZUKIの「S」を表してデザイン化したもので、伝統を守り続ける変わらないエンブレムとして長く使われています。

創業時は鈴木式織機製作所でしたが、木工織機から金属製自動織機の生産にかけて精密機器のノウハウを得た後、自動車産業へ進出。四輪車では1955年の「スズライト」から現在に至るまでSをかたどったエンブレムが装着されています。

二輪車では1959年に登場した「コレダST6A」が「S」エンブレムを初めて装着したモデルです。このモデルは、五角形型のタンクやサドルなどを流れるように配置したデザインが高く評価され、そのタンクのメッキ部分にエンブレムが配置されました。



スバル

航空機メーカーの中島飛行機を源流に持つスバル。四輪車事業には1958年「スバル360」で参入しました。

エンブレムはSUBARUの前身である富士重工業が中島飛行機の流れをくむ5社によって設立されたことから、プレアデス星団（スバル）がモチーフになりました。

なお、富士重工業は中島飛行機設立からちょうど100年を経た2017年、社名をSUBARUに変更しました。



ダイハツ工業

ダイハツ工業の社名は「大阪にある発動機製造会社」の略称である「大発（ダイハツ）」と呼ばれていたことが由来です。

創業当時は、名前の通り発動機（エンジン）メーカーでしたが、1930年に初めて車両「三輪自動車 HA型」を製作しました。その車両の名前も社名と同じ「ダイハツ号」でした。昔は車種ごとにブランドエンブレムが異なっていたそうで、写真は1966年に発売した軽乗用車「フェロー」に付けたブランドエンブレムです。

現在は、1993年にグローバル ブランディングの考えからデザインが統一され、DAIHATSUの頭文字「D」を楕円で囲むデザインを使用しています。

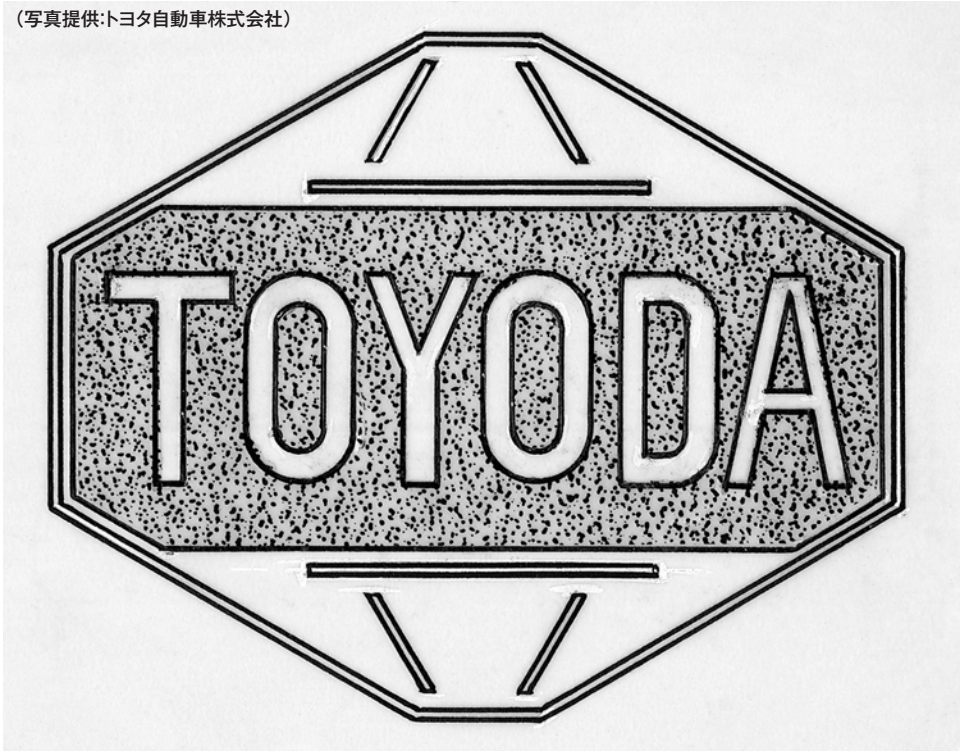


トヨタ自動車

創業初期(1935年)の商標は、「G1型トラック」と「AA型乗用車」が豊田自動織機製作所の自動車部で開発されたため「TOYODA」としていました。

1989年に会社創立50周年を記念し、「トヨタマーク&ロゴタイプ」を新たに設定。トヨタブランドを示すマークとして、トヨタ車の先進性と信頼性を象徴するエンブレムが初代「セルシオ」から車両に装着されました。エンブレムは内側の小さな楕円2つと外側の楕円1つで構成されています。内側の2つの楕円はユーザーとトヨタの心を、背後の空間はトヨタの先進技術のグローバルな広がりや未来・宇宙にける無限の可能性を表しています。

(写真提供:トヨタ自動車株式会社)



日産自動車

日産自動車のロゴは、創業者・鮎川義介氏の「至誠天日を貫く(強い信念があれば、その想いは太陽をも貫き、必ず道は開ける)」という思いを表してきました。日産の源流でもある「ダットサン」は、創業時から海外などで使用していたブランドでした。赤い日の丸と太陽をベースに天空をモチーフにしたコバルトブルーを入れ、真ん中に横書きで「DATSUN」と書かれていました。

現行の「NISSAN」エンブレムや「NOTE」といった車名、「e-POWER」などの仕様を表すエンブレムは、車両一つ一つに合わせてデザインされています。例えば、EV「アリア」のフロントグリルに装着された「NISSAN」のエンブレムは新デザインと発光機能を組み合わせ、文字とリングが光ります。



日野自動車

日野自動車は1917年、日本初の純国産トラック「TGE-A型トラック」の試作に成功、同社の原点となっています。戦後はディーゼルエンジンを搭載したトラック、高度成長期には大量輸送を担うトラック・バスを開発し、旧ロゴマークには「Hino」を採用してきました。

会社創立50周年を機に、企業理念とロゴを刷新。現行ロゴは1994年にデザインされ、HINOの「H」を象徴するとともに、地平線から昇る太陽(日の出)を表現し、挑戦し続ける企業としての会社の活力と発展性を表現しています。矢印(⇌)にも見えることから、「安全な行き帰りを願う」メーカー積年の願いも込められているそうです。現在販売している車両すべてに採用されています。



本田技研工業

本田技研工業は設立前年の1947年、自社開発製品の第一号（自転車用補助エンジン）の生産を始め、そのタンクに付いたビジュアル・アイデンティティーが製品に貼られた初めてのロゴで、発案者は創業者の本田宗一郎氏といわれています。

四輪車のエンブレムはHONDAの頭文字「H」に統一してデザイン化している一方、二輪車では翼の羽根をイメージした専用のものを採用しているのが有名です。初代エンブレムは1963年、量産型四輪車の生産開始に合わせて登場しました。

四輪車では、その後もHの形状が丸くなったり、細長くなったりするなど変化を続けています。二輪車は、宗一郎氏が「世界に羽ばたく」との意気込みを示すためにウイング入りロゴを貼ったのが始まりとされ、1948年にはギリシャ神話に登場する「勝利の女神ニケ」が描かれたロゴもありました。



マツダ

マツダでは1960年、社名のアルファベットの頭文字である小文字「m」をモチーフにしたユニークなエンブレムが同社初の乗用車「R360クーペ」に採用されました。1984年から「マツダ」に改称される前の社名は「東洋工業」でしたが、マツダ初のロゴは1934年に3輪トラック「マツダ号」に使用されたものです。

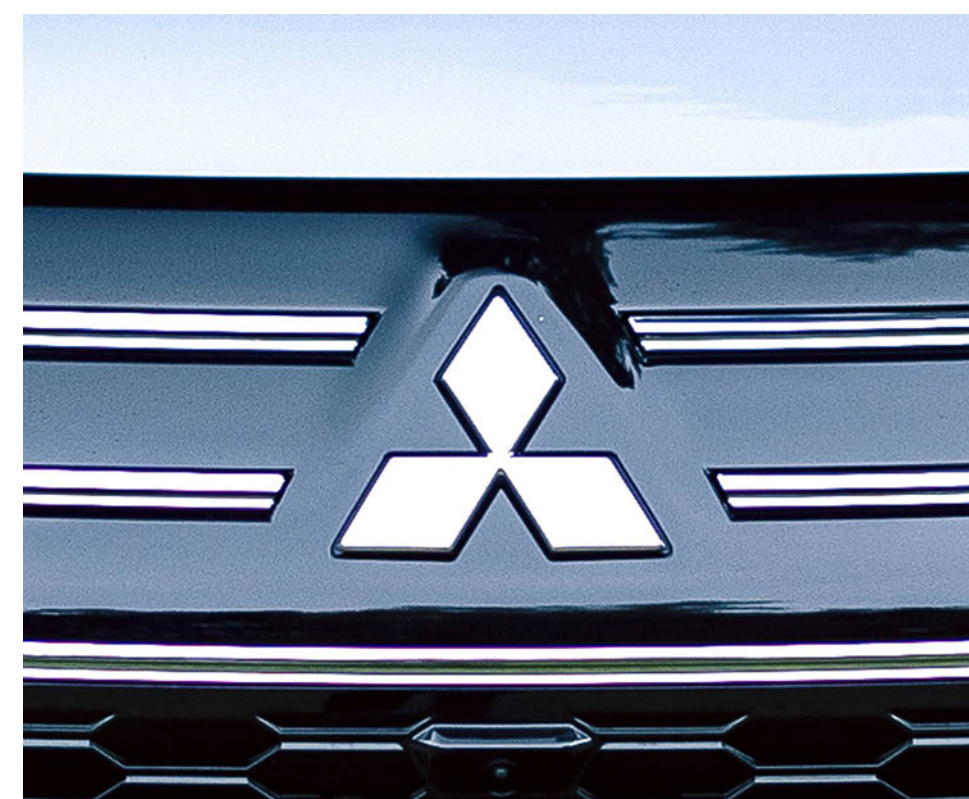
1997年からは大文字「M」を楕円で囲ったエンブレムを使用。会社の象徴として、決意を未来に向けて羽ばたかせる形としています。2015年1月には28年ぶりとなるエンブレム変更を発表、スマートフォンなどの画面上でも見やすいよう平面のシンプルなデザインとしました。



三菱自動車工業

三菱自動車工業は1970年、三菱重工業から自動車事業部門を分離する形で設立され、エンブレムは旧三菱財閥創業者である岩崎家の家紋「三階菱」と土佐藩藩主である山内家の家紋「三つ柏」に由来しています。

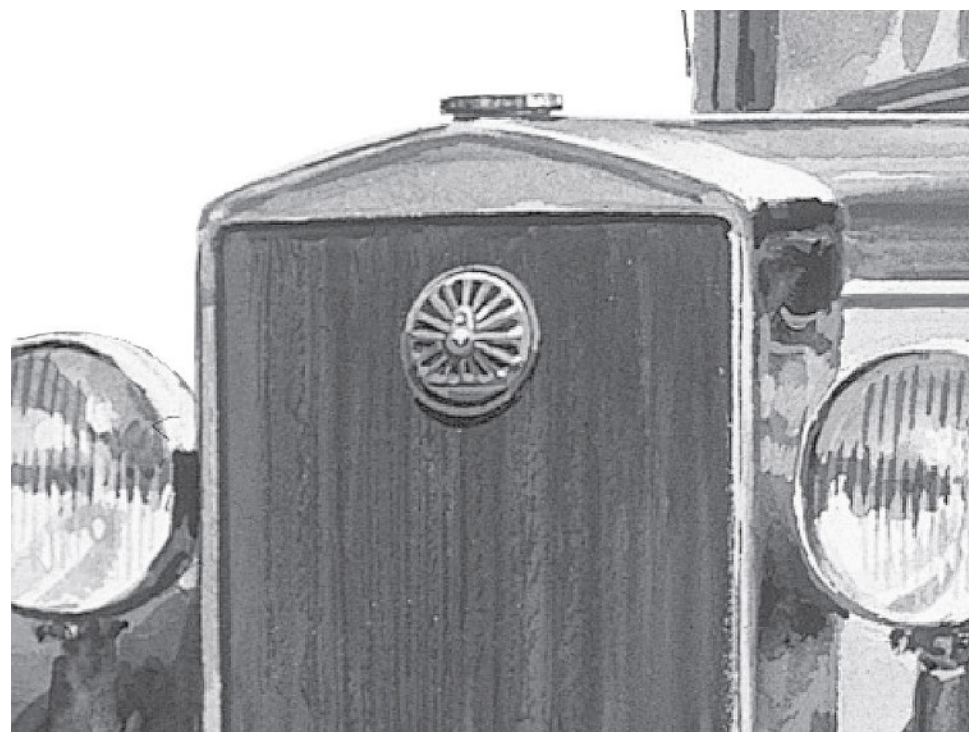
企業ロゴでもあるスリーダイヤは、三菱系企業の事業多角化による複数のグループ会社設立に伴い、「三菱」の社名冠称、商標使用が広がり、1918年には日本初の量産乗用車「三菱A型」のラジエーターグリルにも装着されました。



三菱ふそうトラック・バス

三菱ふそうトラック・バスの「FUSO」ブランドの起源は、1932年に当時の三菱造船・神戸造船所で製造されたガソリンバスB46型乗合自動車が生じた際、愛称を所内募集して、見事当選したのが「ふそう」の名前でした。「ふそう(扶桑)」とは、古くより中国の言葉で「東海日出る国に生じる神木」を指し、日本の異称としても使われました。実在する扶桑の木は扶桑花と呼ばれ、一般にはハイビスカスの名で知られています。

2003年に三菱自動車工業株式会社から商用車部門が分離し、「三菱ふそうトラック・バス株式会社」としてダイムラー・クライスラー(当時)の一員として新たなスタートを切りました。現在のエンブレムは三菱自動車と同じく、スリーダイヤとなっています。



ヤマハ発動機

ヤマハ発動機は、創立から70周年を迎えるのを機に2025年1月、企業ロゴのデザインを変更しました。立体的な音叉^{おんさ}マークの部分を2次元にしてスマートフォンなどデジタル上で見やすくしています。ロゴを変えるのは27年ぶりです。

ヤマハ(前身は日本楽器製造株式会社)とヤマハ発動機は同じヤマハブランドを共用しています。

シンボルマークとなる「音叉」マークは、楽器の調律に使われる音叉(チューニング・フォーク)を3本組み合わせたもので、1897年に設立された日本楽器製造株式会社(現ヤマハ)のシンボルマークを継承し、ヤマハ発動機では1955年の創立時から使われています。3本の音叉の組み合わせには当初から「製造・販売・技術の連携によってたくましく世界にはばたいていこう」という意志が込められていました。今日ではさらに「お客様」「社会」「個人」の意味をも付加して、お客様の期待を超える価値の創造、社会的な責任の遂行、仕事をする自分に誇りがもてる企業風土の実現という三つの経営理念を表しています。



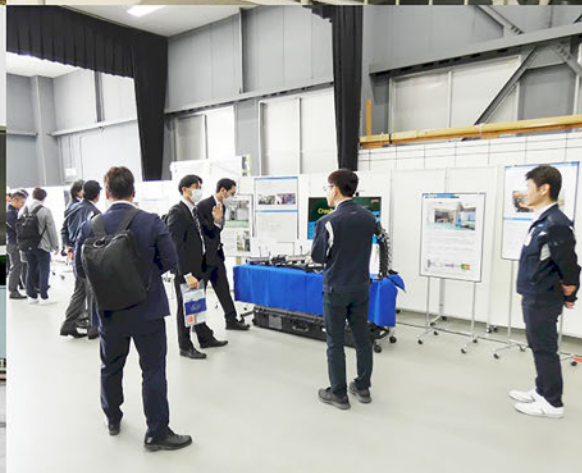
UDトラックス

UDトラックスの「UD」は、Uniflow scavenging Diesel engine の略で、単流掃気方式2サイクルディーゼルエンジンを意味します。1950年代当時、いろいろなタイプのエンジンを研究しており、他と区別するために設計図面に「UD」の判を押していたものが後の商品名となりました。またUDエンジンを搭載していることを表示し、UDの名を広く知ってもらうため車両の両側に直径10cmほどの赤い円形にUDと白く抜いたマークを付けるようになりました。

2010年2月には国際的な商標となったUDを用い社名をUDトラックスに変更。併せてCIの刷新を行いました。現在のブランドマークにおけるUとDの間には究極の信頼を貫きお客様のビジネスを成功に導く一本の道がイメージされています。



「企業ロゴ」がアイデンティティーや戦略的方向性を表現している顔、なのに対し、「ブランドロゴ(エンブレム)」はまさしく各車両の顔、といえるでしょう。時代に伴い微妙に変更されたり全面刷新されたりして、車両とともに進化を遂げているブランドロゴ。先日のJAMGAブログ記事「[社名の由来と歴史](#)」と合わせ、ロゴの変遷を知れば、カーライフがさらに楽しめそうです。



▲車両の実路走行試験状態を再現し排出ガス・燃費性能などの計測・評価を行う「環境型・実車試験用シャシダイナモメータ(4WD・日射装置付)」

JARI2025 技術フェア 6年ぶりのOpenDAY

日本自動車研究所(以下、JARI、代表理事研究所長鎌田実)は、4月18～19日の2日間にわたり「JARI 2025技術フェア」、「OpenDAY<一般公開>」を開催しました。この「JARI 2025技術フェア」は13年前から毎年4月下旬に実施しており、企業、関連団体、大学、研究機関などを対象に試験設備等を公開し、研究・試験等の委託が検討されることを目的としているものです。「OpenDAY<一般公開>」は、昨年まではコロナ禍の影響で休催していましたが、6年ぶりに一般向けに公開が行われました。一般向けは企業向けとはターゲットが異なり、職員の家族、地域の方々など一般人が見学できます。イベントには2日間で約1200人が来場し、つくば研究所敷地内の各研究棟にて、自動車の最新技術を支える研究・試験設備を見学しました。



▲電動車の展示・技術説明



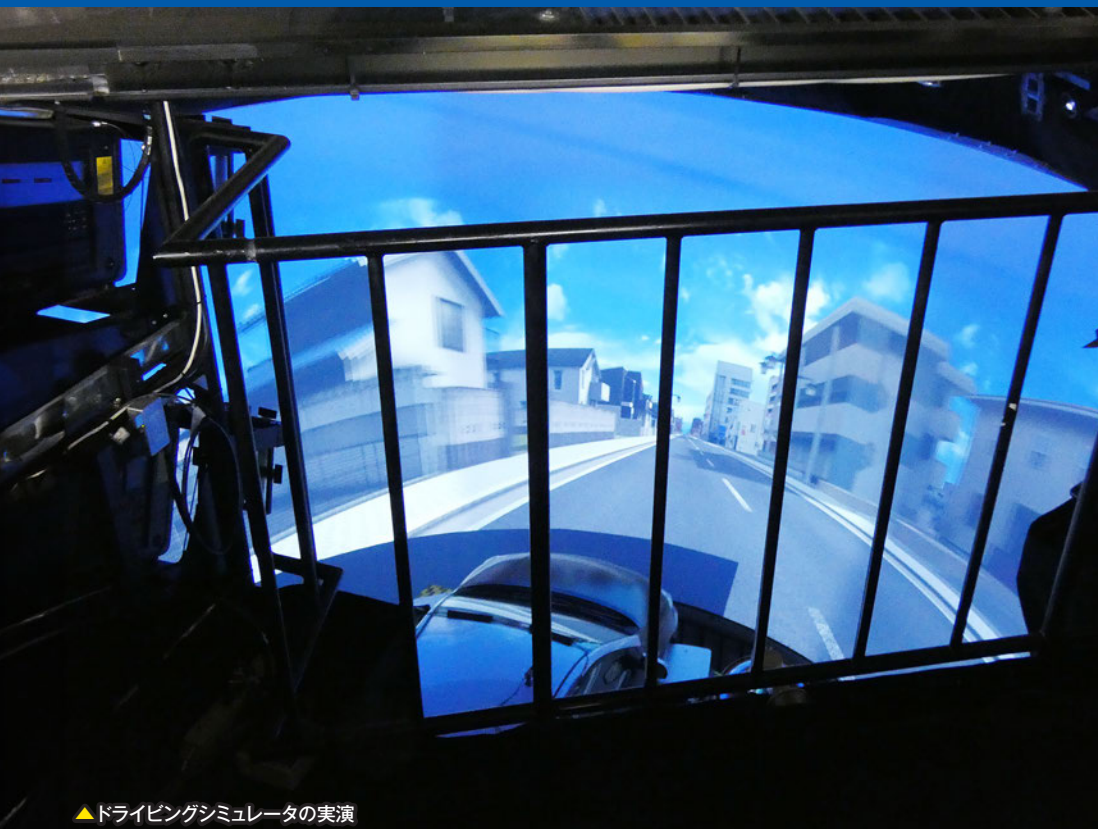
▲騒音に関するパネル展示

つくば研究所の本館のほか、大型車両実験棟、ドライビングシミュレータ棟、エンジン棟、4号エンジン棟、燃料電池研究棟、大型ディーゼル環境棟—の6つの研究棟が公開されました。

このうち4号エンジン棟では、環境・パワートレインをテーマに、車載式排出ガス計測システム(PEMS*)を搭載したRDE** (実路走行試験) 試験デモ車両も展示。路上走行時の軽・中重量車の排出ガス試験の実演と説明が行われました。見学者は最新の評価試験機に興味を示すとともに、説明に聞き入っていました。

燃料電池研究棟では、電動・電池・水素分野が展示テーマでした。燃料電池性能評価、水素・燃料電池自動車安全評価設備、車載用蓄電池の性能評価、モーターインバーターの性能評価などの展示・実演、説明が行われたほか、ISOマネジメントシステム認証、EV/PHEV用AC普通充電器製品のJARI認証に関する紹介も実施されました。

*:Portable Emission Measurement Systemの略
**:Real Driving Emissionの略



▲ドライビングシミュレータの実演



▲安全分野の展示(写真はダミー人形)



▲中山間地域のコミュニティ維持に向けたモビリティの検討

降雨（豪雨や霧など）などの悪天候時条件の再現や、逆光・夜間などの日照条件による視界不良などを再現してその中で評価試験ができる世界初の特異環境試験場（自動運転評価拠点＝Jtown）を動画を用いて解説したほか、実車両を使い360度シミュレートできるドライビングシミュレータの実演が行われました。

大型車両実験棟では、安全分野・新モビリティ分野・セキュリティ分野の展示・解説が行われました。安全分野では歩行者保護試験の脚部インパクトの実機展示、電動キックボード衝突試験用台車、衝突後車両の展示が行われました。

新モビリティ分野では、SIP事業（内閣府総合科学技術・イノベーション会議が司令塔となり、府省の枠や旧来の分野を超えたマネジメントで、科学技術イノベーション実現のために創設された国家プロジェクト）である、人口減少

で公共交通が減少の一途を辿る中山間地域のコミュニティ維持に向けたモビリティの検討としてデマンド交通の在り方の紹介、そのほか、RoAD to the L4プロジェクトへの取り組み、トレーニング事業（機能安全およびサイバーセキュリティ）の紹介が行われました。

屋外の特設コーナーでは、城里テストセンターの模型をテント内に展示し、テストコースの紹介がされました。また、二輪ドラッグレースの国内普及を目指す一般財団法人JD-STERは、城里テストセンターで年間4回開催している「JD-STERドラッグレース」に実際に参加するマシン3台を展示していました。

大型ディーゼル棟では、AD/ADAS HiLS（先進運転支援システム）の技術紹介がされました。電動車両シミュレーション基盤（センサーモデル）の実演で

は、乗用車の車軸にハブダイナモを接続し、AEBS***などのシステムが作動する範囲を計測し、またセンサーが物体を検知してからブレーキやステアリングなどのアクチュエーターが動作するまでの時間も計測・評価が行われました。

本館に設けられた特設スペースでは、①城里テストコースの最近の試験利用動向、②水素・燃料電池自動車安全評価試験設備（Hy-SEF）の紹介、③交通事故死傷者数削減のための取り組み（研究活動紹介）、④JNX(Japanese automotive Network eXchange)の紹介、⑤国のモビリティDX戦略推進に資する取り組み、⑥モビリティサービスの研究調査と自動運転の安全設計支援に関する取り組みなど、時間ごとにさまざまなテーマでミニプレゼンが行われました。

***Advanced Emergency Braking Systemの略



▼城里テストセンターの模型



▼ドラッグレースマシン3台も展示





大阪・東京・名古屋とも大盛況！ モーターサイクルショーを一気見

今年も大阪・東京・名古屋の3都市で開催されたバイクの祭典「モーターサイクルショー」は、全会場で昨年以上の来場者数を記録するという盛り上がりを見せました。いずれかの会場に足を運んだ人は多いと思いますが、ジャパンプレミアとなった大阪、日本最大のモーターサイクルショーである東京、広大な屋外展示と試乗会が実施された名古屋という3会場すべてを回った方はほとんどいらっしゃらないでしょう。大阪・東京・名古屋それぞれのモーターサイクルショーの模様をここで一気見しましょう！

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

見逃せない国内4メーカーをピックアップ

カワサキ

カワサキブースのコンセプトは「ニューモデル体感とプラザ体験」。新車とともにカワサキブランドの専門店である「カワサキプラザ」をイメージしたプラザアパレルの販売スペースが併設されました。ブースでは軽二輪クラスのニューモデルである「MEGURO S1」や「W230」、「KLX230 SHERPA」などに自由にながたってその感触を体感でき、発表されたばかりの「Ninja 1100SX SE」や「VERSYS 1100 SE」、「Z900 SE」等の大型モデルが展示されました。さらにプラザアパレルの販売スペースでは、ジャケットをはじめとするウェアや小物類などを購入でき、来場者がお気に入りの一品を手取る姿も多く見かけられました。

カワサキブース注目の車両は、発売を間近に控えたプレミアムスーパーネイキッド「Z900 SE」が挙げられます。その外観は、躍動感溢れるスタイリングとメタルパーツを組み合わせた新Sugomiデザインが前面に押し出されています。「エキサイティング&ライダーフレンドリー」というコンセプトを体現した一台だと言えます。

存分にツーリングを満喫できるスポーツツアラー「Ninja 1100SX SE」も展示されました。「SE(スペシャルエディション)」の名を与えられた本モデルには、クラッチレスシフトアップを可能にする「カワサキクイックシフター」に加え、ブレンボ社製のフロントブレーキディスク&キャリパー、オーリンズ社製のリアサスペンションが備わりました。グリップヒーターやETC車載器など、ツーリングライダーに嬉しい機能が標準装備となっています。



スズキ

「スズキオシフェス」をテーマとしたスズキブースでは、多くの来場者にスズキ二輪車の魅力に触れてもらうことで、スズキ推しになってもらえるようなブース作りが行われていました。注目を集めたのは、2024年のイタリア・ミラノでの「EICMA(ミラノショー)」で発表されたデュアルパーパスモデル「DR-Z4S」とスーパーモトモデル「DR-Z4SM」の2台です。各モデルの背景には、活用シーンを想像させるパネルが配置され、それぞれの世界観を演出していました。ブースには21機種、26台の車両の展示がおこなわれ、昨年原付一種の届出を行い、公道走行調査を実施したコンパクトで扱いやすい折り畳み電動モペッド「e-PO(イーポ)」も展示されました。

排気量398ccの水冷4サイクル単気筒エンジンが搭載されたDR-Z4Sは、タウンユースから本格的なオフロードまで幅広く楽しめる軽快な仕上がりが魅力の一台です。フロント21インチ、リア18インチのホイールにオフロードタイヤを装着した足まわりを見て、このDR-Z4Sでダートを走ってみたいライダーも多いことでしょう。

DR-Z4Sと同じエンジンと構造ながら、前後17インチホイールにロードタイヤを装着したDR-Z4SMは、街乗りからサーキット走行まで楽しめるスーパーモトモデルです。DR-Z4SとDR-Z4SMには、スズキ独自の電子制御システム「S.I.R.S.(スズキインテリジェントライドシステム)」が搭載されており、トラクションコントロールやドライブモードセクター、そして解除モード付ABSが備わり、ライダーの技術や路面状況に応じて走りを楽しめるようになっています。



ホンダ



毎回、趣向を凝らしたブース展示で来場者を楽しませているホンダブースの今年のキーメッセージは「Move to the Next」。「新しい時代のシーンを作っていきたい」との考えから、先進技術、カーボンニュートラル、そしてプロダクトブランドという3つの観点でブースがデザインされていました。2024年の「EICMA(ミラノショー)」で発表された「電動過給機付きV型3気筒エンジン」や、日本初公開の電動二輪車「EV Fun Concept」の他、電子制御技術「Honda E-Clutch」を搭載した「Rebel 250 E-Clutch」や原付二種電動パーソナルスクーター「CUV e」、4月1日から施行された「新基準原付」法規対応モデルの「スーパーカブ・Liteコンセプト」も展示されました。

モーターサイクルショーの皮切りとなる大阪モーターサイクルショーにてホンダブースで発表されたのが、ホンダスポーツバイクの進化における最新の回答となる「CB1000Fコンセプト」です。高い動力性能と扱いやすさを両立した水冷・DOHC・直列4気筒エンジンを、剛性としなやかさを高次元でバランスさせたダイヤモンドフレームに搭載。それでいてCBの伝統を随所に感じさせる一台に仕上げられています。実際の市販車がどのような姿になるか、楽しみにさせてくれるコンセプトモデルです。

注目を集めるバイクがひしめく中で、特に人だかりができていたのが「電動過給機付きV型3気筒エンジン」です。二輪車用としては世界初となる電動過給機(ターボチャージャー)を搭載した水冷V型3気筒エンジンで、エンジン回転数に関わらず任意に過給をコントロールすることで、低回転からハイ・レスポンスなトルクデザインを実現しています。加えてスペースが限られている二輪車において、過給機の冷却に使うインタークーラーを必要としない設計を行うことで、マスの集中化と軽量化にも貢献しています。今後、ホンダのFUNモデルへの適用を予定しているそうです。



ヤマハ

2025年が創業70周年となるヤマハのブーステーマは「ヤマハと遊ぼう!」です。道をデザインしたフロアには、ニューモデルと、その世界観に合わせたライフスタイルを表現するアクセサリなどが展示されました。その中でも一番注目を集め、跨りの待機列が途絶えることのなかったモデルが、参考出品の「YZF-R9」でした。

MT-09に備わる888cm³水冷4ストローク・DOHC・直列3気筒4バルブエンジンを搭載したスーパースポーツバイクで、“Re-DNAed Supersport”をコンセプトに、YZF-Rシリーズらしさを継承しつつ、ミドルクラス最強の中に最高のエキサイトメントと、スキルやステージを選ばないアクセシビリティを併せ持つ懐の広い一台に仕上げられています。

日本限定カラーのXSR900とともに注目を集めたのが、「XSR900プロトタイプIIアドベンチャー」です。「オンロードとオフロード、両方のテイストを堪能したいライダー向けに作られた、新たな提案」となるカスタマイズドコンセプト車両で、バイザーが備わるラウンドヘッドライトには専用ガードが備わり、さらにエンジンガードやサドルバッグが標準装備という旅仕様の一台に仕上げられています。XSR900の新たな側面が切り開かれたモデルです。他にも「オフロードカスタマイズコンセプト」モデルがオフロードファンを魅了していました。

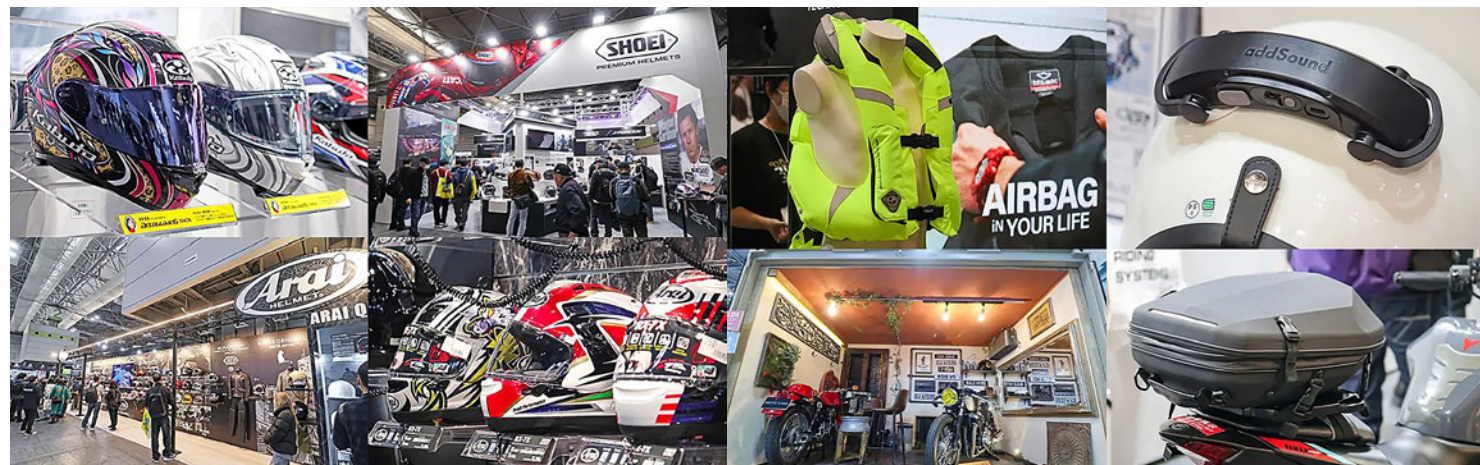


見どころ満載のバイク用品・パーツ

ライダーの必需品であるヘルメットも、各メーカーの最新モデルがラインアップされました。Araiは、アドベンチャーモデル「ツアークロスV」をストリートモデルにリスタイルした「TX・ストラーダ」を展示。SHOEIはスポーツフルフェイスヘルメット「Z-8」をベースに、「機動戦士ガンダム THE ORIGIN」と「初音ミク」それぞれとコラボレーションをしたモデルを発表しました。OGK KABUTOのブースには、レーシングフラッグシップモデル「F-17」と軽量コンパクト「エアロブレード・6」のカーボンファイバーモデルが並びました。

バイクライフをより安全に、より便利にしてくれるアイテムも多数展示されました。モトインフォでも紹介したバイク用エアバッグ「hit-air」シリーズを展開する無限電光は、エアバッグのエアバッグインナー転用システムを採用したエアバッグジャケットなど実物を多数出展。イヤホンで耳を塞がずに音声や音楽を聞き取るヘルメット用骨伝導スピーカー「addSound(アドサウンド)」や、ホンダとコラボレーションしたMOTO CASAのコンテナ型バイクガレージ、シートバッグを簡単かつしっかり固定できるタナックスの台座「ライザーベース」など、記事一本では紹介しきれないほど魅力的なアイテムが揃っていました。

その中でも、特にユニークと感じたアイテムについては「必見！モーターサイクルショーの会場で見つけた最新バイクガジェット」として別記事でご紹介しました。



【大阪・東京】さとみ（すとぷり）コラボイベント

大阪と東京のモーターサイクルショーでは、アンバサダーを務める2.5次元アイドルグループ「すとぷり」のさとみのコラボコーナーに注目が集まりました。両会場には、場内でスタンプを集めるデジタルスタンプラリーが開催されたほか、今回のモーターサイクルショー用に描き下ろされた等身大イラストパネルが設置されたフォトブースも登場。場内ではモーターサイクルショー用のテーマソング、そしてさとみによる場内アナウンスも実施され、さとみをお目当てに訪れたファンは大いに楽しんでいました。



▲大阪モーターサイクルショーのオープニングステージでは、地元・大阪出身の宮城光氏(右)が登場

ステージイベント

大阪・東京・名古屋それぞれのステージイベントも大いに盛り上がりしました。大阪と東京では、JAPAN RIDERS(一般社団法人日本二輪車普及安全協会)アンバサダーの梅本まどかさん、名古屋では愛知県知事の大村秀章氏によって開会宣言が行われ、3会場それぞれで3日間に渡るモーターサイクルショーは幕を開けました。

バイクに乗る有名人やYouTuber、バイク芸人による華やかなステージが目白押しだったイベントには、世界に通用する素晴らしいバイク文化の創造を目指すとともにバイク産業の振興、市場の発展などを図ることを目的とする取り組み「BIKE LOVE FORUM(バイク・ラブ・フォーラム)」(以下、BLF)の今年の展開を紹介するステージも用意されました。今年は9月19日(金)、埼玉県小鹿野町で開催することが決定しました。バイクでの町おこしに取り組んでいる小鹿野町のグルメや魅力を紹介、さらにBLF開催にあわせ、ライダーに小鹿野町の自然を満喫してもらう「寄ってけ～な!おがのツーリングキャンペーン」の開催も発表されました。

名古屋モーターサイクルショーでは、東海エリアで活躍している地元バイク系YouTuberによる合同オフ会ステージが開催されました。MCを務めたまーさんガレージをはじめ、かなえADV、びよたんのばいく、たんそくライダー6900、べんぞーバイクネタ専門家の5名によるバイクトークが繰り広げられ、それぞれのユニークな話ぶりを来場者は楽しんでいました。



▲地元・名古屋はもちろん、大阪・東京のモーターサイクルショーのオープニングイベントを盛り上げた梅本まどかさん





▲警視庁の女性白バイ隊「クイーンスタース」によるドリル走行



▲超人的なテクニックを余すことなく見せてくれたMFJトライアルデモンストレーション

感嘆の声があがった屋外イベント

3会場それぞれの屋外に設けられた特設会場では、バイクを自在に操るプロのテクニックを見られるイベントが実施されました。大阪府警・警視庁・愛知県警それぞれの白バイ隊員によるデモンストレーションでは、特別な装備を帯びた重量級の白バイを軽々と操ってみせる白バイ隊員の技術に感嘆の声が上がりました。さらに白バイ隊員による「ワインポイントレッスン」(東京)では、改めてライディングの基本とマナーの大切さを感じ入った方も多くいらっしゃいました。

さらに大きな盛り上がりを見せたのが、国際A級スーパークラスで活躍するプロ選手による「MFJトライアルデモンストレーション」です。バイクでは不可能としか思えないジャンプや登坂、そしてアクロバティックな技を目の当たりにした来場者からは驚きの声が出るばかり。悪天候をものともせず磨き上げたテクニックを披露してくれた選手に大きな拍手が送られました。

名古屋モーターサイクルショーでは、「最新モデル体験試乗会」が開催されました。国内外のバイクメーカーの最新モデルをいち早く体験できるとあって、キャンセル待ちになるなど事前予約で埋まっていました。試乗の機会を得られたライダーは、気になるバイクのフィーリングや感触を味わおうと確かめるようにコース5周の試乗をじっくり楽しんでいました。



▼名古屋モーターサイクルショーの屋外特設会場で実施された最新モデル体験試乗会



ショーを盛り上げたアザーブース

日頃間近で見る機会がない特別なバイクが見られたり跨がれたりするのも、モーターサイクルショーの醍醐味です。白バイが展示されるお馴染みの大阪府警・警視庁・愛知県警のブースでは、ホンダ「NT1100」をベース車両とする新しい白バイ「NT1100ポリス」がお披露目されて注目を集めました。ホンダ「CB1300 SUPER BOLD'OR」をベースとする現役モデルと並ぶと、違いがよりはっきりとわかります。街中で見かける機会も増えてくることでしょう、楽しみです。

東京モーターサイクルショーの会場には、バイク専門誌『レディスバイク』がプロデュースする女性ライダーのためのスペシャルブース「レディスサポートスクウェア」が設けられました。「女性ライダーのバイクライフを全力サポートする」というコンセプトのもと、女性ライダー向けのウェアやグッズがずらりと取り揃えられていることから、関心を寄せて足を運ぶ女性ライダーの姿が見られました。

MFJ(一般財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会)の特設ブースでは、トライアルやエンデューロといったオフロード競技用に使用される車両が展示され、実際に車両にまたがる体験を通して、各競技の楽しみ方などを紹介していました。また「親子バイクまたがり&キッズ体験コーナー」では、実際にポケバイレースに使用される車両に跨ったり、キッズ向けの電動バイクの試乗会が開催。子どもたちに直接バイクに触れてもらい、その魅力を体感してもらえました。



▲各種競技のレーサーモデルが展示されたMFJブース



▼最新の白バイ、ホンダNT1100ポリスが展示されました



▼女性ライダー向けのグッズが所狭しと並んだ「レディスサポートスクウェア」



▲電動バイクを体験できる「親子バイクまたがり&キッズ体験コーナー」

バイク人気の高まりを感じた3会場の盛り上がり

春の訪れとともに、バイクシーズンの始まりを告げる3都市でのモーターサイクルショーは、大阪が74,342人、東京が118,812人、そして名古屋は44,253人と、いずれも昨年を超える来場者数を記録し、確かな盛り上がりを見せてくれました。今まさに愛車とともにバイクライフを楽しんでいるライダーに加え、東京、大阪モーターサイクルショーでは、さとみ(すとぶり)とのコラボレーション企画などをキッカケにバイクへの興味・関心を持ってくれた方も大勢いらっしゃったことと思われます。今年も安全に楽しいバイクライフを満喫していきましょう。



編集後記

自工会ってどんなところ？

今年4月の異動で広報を担当することになり、新しい部署の業務を学びながら、新鮮な気持ちで日々を過ごしています。入社から15年、自工会での仕事を振り返ってみると、「意外と幅広い」と改めて感じました。今回は、私自身のこれまでの経験を通じて、自工会職員の仕事の一端をご紹介しますと思います。

これまで私は、安全環境、企画、次世代モビリティと、さまざまな分野を担当してきました。安全環境では、四輪車・二輪車の排ガスや燃料、騒音などの基準策定に関わり、企画では大学キャンパスへの出張授業（過去のJAMAGAZINEでもご紹介しています！）を担当。そして直近では、モビリティサービスなど新たな領域にも携わってきました。

分野は違っても、共通しているのは「人との連携」です。自工会各社の皆さんと協力しながら進める仕事がほとんどで、信頼関係の大切さを日々実感しています。相手を尊重する姿勢が、円滑なコミュニケーションと成果につながる——そんな当たり前のことを、改めて大切にしたいと思っています。

広報という新たなフィールドでは、これまでとは異なる視点や繋がりが生まれ、自分自身の幅も広がっていくのではと感じています。自動車産業はいま、「100年に一度」と言われる大きな変革期を迎えています。モビリティが社会課題の解決や新たな価値創出の鍵となる中で、自工会の一員として関われることに、大きな責任とやりがいを感じています。

自工会には、私が経験してきた以外にも多様な仕事があります。自動車業界や団体職員の仕事に関心のある方に、少しでもその魅力が伝われば嬉しいです。

次号では、自工会の業務の中でも注目度の高い「Japan Mobility Show」を特集予定です。どうぞ楽しみに！（N.H.）

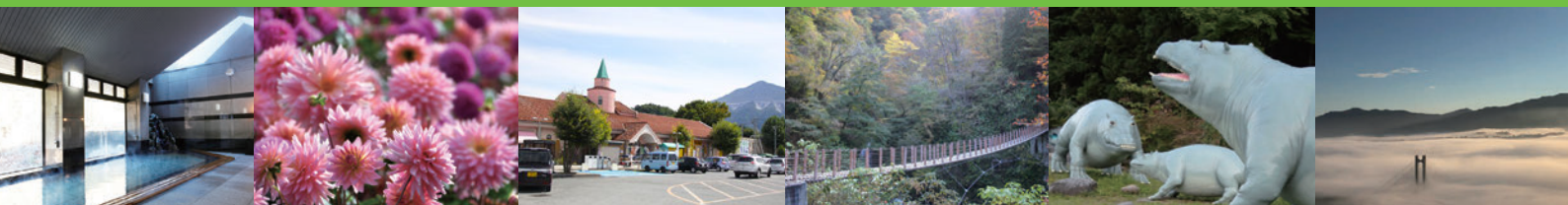


寄っでけーな! おがのツーリングキャンペーン



埼玉・小鹿野をツーリングで楽しもう!

2025.8.1(金) ▶ 11.30(日)



9月19日(金)

入場無料

小鹿野文化センターにて

第13回バイクラブフォーラム開催

世界に通用する素晴らしいバイク文化の創造を目指すとともにバイク産業の振興、市場の発展等を図ることを目的とし、バイクに関わる企業・団体・地方公共団体等が核となり、利用者等も交え、関係者間で社会におけるバイクへの認知と受容、共存のあり方や、バイクの将来像等に関して真摯に議論し活動する取り組みです。

9月20日(土)

両神荘前広場にて

関連イベント・セレモニー開催

同時開催:おがのライダー宿 vol.16/JAPAN RIDERS CAFE

概要

「GPSモバイルスタンプラリー」を使って小鹿野を中心に埼玉県内30カ所をツーリング! 抽選で宿泊券ペアでプレゼントの他たくさんの特典をご用意。

参加資格

参加無料、スマートフォンをお持ちの原付1種以上のオートバイ並びにスクーターユーザー。

*チェックポイント、賞品等は決定後、お知らせします。



Japan Mobility Show 2025



いくっしょ
モビショー!

Japan
Mobility
Show 2025

10.30 Thu - 11.9 Sun

東京ビッグサイト