

日本自動車工業会 広報誌

jama

Japan Automobile Manufacturers Association

秋

JAMA Vol.59
AUTUMN 2025

JMS主催者展示の 見どころ

■ 商用車の謎シリーズ③ 海上コンテナ
■ 世界の社食から



いくっしょ
モビショー!

Japan Mobility Show 2025

東京モーターショーのワクワクを引き継いで、

Japan Mobility Show「モビショー」は、2023年から新たにスタートしました。

新型車から、未来のモビリティまで。クルマ・バイクはもちろん、

あらゆる乗り物の可能性を、その目で見て、乗って、体感できる11日間。

目を輝かせる子ども。はしゃいじゃう大人。一人ひとりの感動体験がきっとある。

「心って、こんなに動くんだ。」そんなワクワクがつまったフェスティバルの開催です。

<一般公開日>
General Public Days

10.31 Fri - 11.9 Sun

【会場】

東京ビッグサイト

TOKYO
BIG
SIGHT

チケット販売中!

モビショー

Japan
Mobility
Show 2025

アプリでもっと
楽しもう!



jama

※10/30(オフィシャルデー)に一般の方はご入場いただけません。10/31(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)は、13:30より一般入場券をお持ちの方のご入場が可能です。詳細はオフィシャルWEBサイトでご確認ください。



- 1 災害時に「緊急用電源」として活用できる電気自動車
- 2 ロードレース世界選手権「MotoGP」でコーナーを回る選手ら
- 3 幅広いメニューが提供されている海外工場の社員食堂
- 4 国際物流を飛躍的に効率化したとされる「海上コンテナ」



CONTENTS

04 JMS主催者展示の見どころ

08 JMS各社出展内容

15 商用車の謎シリーズ③ 海上コンテナ

18 世界の社食から

21 自動車運搬船の舞台裏に潜入！

23 車でできる防災

25 MotoGP日本グランプリ、もてぎで開催 マルク・マルケス選手が年間チャンピオン

27 編集後記「移動手段じゃない場所」

JAMAGAZINEは
自工会WEBサイトからも
ご覧いただけます
JAMAGAZINE電子版
<https://www.jama.or.jp/library/jamagazine/index.html>

JAMAブログ
<https://blog.jama.or.jp/>



いくっしょ
モビショー!

Japan Mobility Show 2025

会期 10.30 Thu - 11.9 Sun

※一般公開は10月31日(金)から

東京ビッグサイト

JMS
主催者展示の見どころ

自工会は10月30日(木)から11月9日(日)まで、東京ビッグサイト(東京都江東区)で、「Japan Mobility Show(ジャパンモビリティショー)2025」を開催します。自動車産業の枠を超え、IT・通信・エレクトロニクス産業など多くの産業を巻き込み、「豊かで夢のあるモビリティ社会の構築」を目指すイベントです。今回は「モビリティ関連部門」も新設され、過去最多となる合計500社以上の企業・団体が参加。「みんながワクワクし、一緒に考え、未来を創り上げていく」という想いを込めて、「ワクワクする未来を、探しに行こう!」を開催コンセプトにしています。

FUTURE(フューチャー)、CULTURE(カルチャー)、CREATION(クリエーション)の3本の柱を中心に、23年ショーで好評だった未来の「展示・体験」に加え、過去・現在の「展示・体験」へも注力することで、乗り物好きな人も、未来の暮らしや姿を夢見ることが好きな人も大人も子どももまだあまり興味を持っていない方も、多くの方にとって、ワクワクいただけるイベントとします。多彩な主催者プログラムの中から見どころをご紹介します。ぜひ会場にお越しください。



1 Tokyo Future Tour 2035

(トーキョーフューチャーツアー2035)

当プログラムは、さまざまな産業から178の企業・団体と共に創り上げるモビショーオリジナルの「未来を考えるツアープログラム」です。名称の通り、近すぎず、遠すぎもしない10年後の景色や生活を感じられるだけでなく、さまざまなヒントやモビリティの進化に触れ、未来へ向けた新たなアイデアとの出会いを体験できます。

この10年で、デジタル化やAIの利用が一般的になったように、これから先の10年も、決して他人事ではなく、一人ひとりのアイデアや選択で未来は創られていく、「未来は自分が創れる」ということを感じていただける、5つのエリアで構成しています。

INTRODUCTION

さまざまな変化をもたらす10年間という時間のインパクトを体験できます。ブース内に入ると、未来で生活を共にするロボットや人工知能(AI)がお出迎えします。

FUTURE WORLD LAND/SKY/SEA

空飛ぶモビリティにより、空へとつながる新しい道や、海や宇宙へと活躍を広げるモビリティの可能性に触れ、未来への変化を感じていただけます。

FUTURE CITY LIFE

モビリティの進化を通じて、一人ひとりのアイデアが未来へ反映されていく様子を大規模なシミュレーション空間で表現。

未来の街並みで出会う数多くのモビリティ一つ一つに着目ください。

FUTURE OUT-DOOR LIFE

アウトドアやオフグリッドな空間におけるモビリティの活躍を間近で体感し、10年後の自然空間の中で、これまで以上に自然と豊かに寄り添い合うご自身の姿を想像いただけます。

FUTURE DESIGN FACTORY

モビリティそのものの製造工程の進化や、プラットフォーム化によるデザインの自由度、拡張性をさまざまな体験展示を通して、見て、触って、乗って実感し、より多くのアイデアを膨らませていただけます。本プログラムを通して、10年後の未来は一人ひとりのアイデアや選択により創られることを実感できます。



2 Mobility Culture Program (モビリティカルチャープログラム)

本プログラムは、現在の多様なモビリティの姿に至るまでのさまざまなモビリティカルチャーにフォーカスを当てた、今回初めて実施するモビショーの新たなシンボルプログラムです。歴史を刻んだ名車の存在感やエンジンの鼓動を感じる圧巻のライドパフォーマンス、クルマ・バイクを愛する人々のファンコミュニティに加え、バリエーション豊富な展示や各種イベントなどモビリティのさまざまな魅力や表情を屋内外3つのエリアでお届けします。

Area 1 東7-8ホール・東棟屋外臨時駐車場

戦後から現代まで、当時の情景を名車と共にお届けする「タイムスリップ・ガレージ(東7ホール)」は、大きく3つの年代で展開します。

1970年代までのエリアでは、高度経済成長期の余韻の中で豊かさから自分らしさへと変化していったその当時の情景と名車をお届けします。1980-90年代エリアでは、シティポップからラグジュアリーまで、当時のブームを振り返ると共に、その中でも存在感を発揮し、憧れの眼差しが注がれたクルマやバイクを見ることができます。

2000年代エリアでは、多様なライフスタイルが広がった時代の雰囲気と共に、デザインやサイズなどバリエーション豊かなモビリティが登場。あわせて、デジタル化や環境への意識に寄り添ったモビリティも同じ空間で展示します。エリア全体を通して、レーシングカーやスポーツモデルなども多く展示され、時代を超えた速さへの追求を振り返ります。

東8ホールでは、日本RV協会とコラボレーションしたキャンピングカーエリアが広がり、クルマでの旅の楽しさを提案します。

東棟屋外臨時駐車場では、国内バイク4メーカーがコラボした「鈴鹿8耐パフォーマンス」をはじめ、全日本ジムカーナ/全日本ダート選手会によるデモランなど、迫力のパフォーマンスをお届けします。その他、「はたらくモビリティ」の展示や、ファンが集うオフ会イベントなど盛りだくさんのプログラムです。

Area 2 イーストプロムナード 石と光の広場 ※無料エリア

日本全国の特産品を軽トラで運び、集う「軽トラ市in ジャパンモビリティショー2025」や、世界各国のスーパーカー&スーパースポーツカーが一堂に会する「TOKYO SUPERCAR DAY 2025 in Japan Mobility Show Special Exhibition」、国内外で注目されるクールジャパンカルチャーの展示「痛車天国 Special meeting with Japan Mobility Show 2025」などユニークな展示企画も日替わりで開催します。

大集合！ はたらくモビリティ



GRスーパ
セーフティーカー



FTS救助
工作車



消防活動
二輪車



南極観測用
雪上車



Area 3 南3ホール

最新のカスタムトレンドをいち早くキャッチできるメガイベント「東京オートサロン」とのコラボブース。世界各国の先進的なスーパーカーや希少な高級車等が多数展示されるだけでなく、キッズスーパーカー教室もあり、子どもも大人も楽しめる「TOKYO SUPERCAR DAY 2025 in JMS」など、モビショーの定番となっているコラボ展示です。



Exhibition Street

移動がもっとスイスイ・ワクワク

人間重心検知理論に基づく
乗り心地評価システム
三次元重心検知研究室

米国主催の安全技術設計
競技会においてアジア初優勝

工学部のEVプロジェクトチームの
活動報告
東京工科大学

学生フォーミュラ優勝へ挑む
EV開発と研究展示



3 Startup Future Factory (スタートアップフューチャーファクトリー)

本プログラムでは、モビリティ産業の拡張に向けて、スタートアップ企業を巻き込んだ共創の輪作りや、未来に向けた新たな挑戦が生まれていきます。スタートアップ企業や大学・研究機関を含め、延べ159社の企業・団体が、会期を通じて参加。さまざまなプロダクトやサービス、技術、情熱の結集です。

「Exhibition Street」では、2023年の「Pitch Contest & Awards」で受賞した「株式会社NearMe」、「Global Mobility Service株式会社」、「Zip Infrastructure株式会社」の注目スタートアップ3社が、ブース出展を通じてその後の取り組みや成果をご報告します。また、「ワクワクする未来を創り出すスタートアップ」延べ129社の企業・団体が4つのカテゴリーごとに集結します。

「Pitch Contest & Awards」では、予選ピッチを通過した計30社による決勝ピッチが行われます。審査員には、各業界の第一線で活躍する大学研究者、投資家、企業経営者の皆様にご参加いただきます。

4 未来モビリティ会議

「未来モビリティ会議」では、今回もさまざまな領域で活躍される有識者をはじめ、自工会の正副会長、理事も登壇予定です。皮切りとなる10月30日(木)の「特別セッション」では、自工会会長の片山が登壇し、「モビリティ社会の未来」について講演します。また、正副会長7名が登壇し、「クルマ愛」をテーマにモビリティへの哲学や情熱を自身の愛車や想い入れのあるクルマ・バイクを背景に熱く語るクロストークも実施予定です。他にも、自工会の理事が登壇し、ビジネス視点で語るセッションや、身近な話題をテーマにしたフランクなセッションなどさまざまなトークステージを予定しています。

https://www.japan-mobility-show.com/program/future_mobility_forum/?__lt__cid=758c51b2-1027-4176-8c80-60f8b5944d2c#special



未来モビリティ会議 Future Mobility Forum

10月30日(木)16:30~17:30
@特設ステージ(西アトリウム) + オンライン(Live配信)

【第1部】

特別セッション

合言葉：【未来はみんなでつくるもの】

豊かで夢のあるモビリティ社会の構築に向けて



片山 正則 氏

自工会 正副会長
想い入れのあるクルマ・バイク展示

Travio(NTB EXPEDITION STRIKER) (片山会長)

初代アルト/マメタン (鈴木副会長)

MR2 (佐藤副会長)

フェアレディZ (エスピーサ副会長)

Prelude (三部副会長)

RZ250 XSR900 (設楽副会長)

【第2部】

特別セッション ○ 正副会長7名によるクロストーク

テーマ：「クルマ愛」

愛車や想い入れのあるクルマ・バイクを披露
ご自身の「モビリティ原体験」から、
哲学や情熱を豊かに伝えていく。



5 その他の実施プログラム

Out of KidZania in Japan Mobility Show 2025

小学生以下を対象に、モビリティ産業に関わる多様な職業体験に加え、未就学のお子様も楽しめるプログラムをご用意しています。

トミカコーナー

株式会社タカラトミーのご協賛により、子どもから大人まで絶大な人気を誇るトミカの展示・販売に加え、Japan Mobility Show 開催記念モデルやトミカ55周年企画などさまざまなコンテンツが集まります。

AJAJガイドツアー

日本自動車ジャーナリスト協会(AJAJ)の会員有志が専門家の視点でモビショーとクルマ・バイクの魅力を解説する「AJAJガイドツアー」では、コンセプトカーを展示しているステージに上ったり、車両へ乗り込んだりなど、ツアー参加者だけの特別な体験をお楽しみいただけます。

JMSグルメストリート

「ワクワク感」をコンセプトにモビショー会場の各所に、計40店舗以上のバリエーション豊かなキッチンカーが勢ぞろい。受賞歴のある有名店や、モビリティカルチャープログラムとの連動メニューなど、5つのエリアで特色あふれるグルメを提供します。

開催概要

会期 2025年10月30日(木)~11月9日(日) ※一般公開は10月31日(金)から

主催 一般社団法人 日本自動車工業会(JAMA)

会場 東京ビッグサイト **オフィシャルWEBサイト** <https://www.japan-mobility-show.com/>



地球の「運ぶ」を創造する

ISUZU

いすゞ自動車とUDトラックスは、両ブランドのモビリティを通じて、グループが描く自由で多彩な未来を提案します。テーマは「『運ぶ』で描こう、みんなの未来。」です。「地球の『運ぶ』を創造する」を使命に掲げるいすゞグループでは、来場される多くの皆さまに「運ぶ」の力を体感してもらおうとブース空間を創出しました。



VCCC (Vertical Core Cycle Concept)

新しい時代の「運ぶ」にはヒトやモノを必要な時に必要な場所へ循環させる仕組みが求められ、革新的な縦型フレーム「バーチカルコア」を発想しました。多彩な架装に対応し、事業者や生活者、地域の人々も活用できる共通基盤となります。



ギガ

約10年ぶりにキャブエクステリアを一新した大型トラック。左折巻き込みブレーキ機能、車輪脱落予兆検知システムなど安全装置を拡充し、ドライバーの安心・安全な運行をサポート。高い積載量と広い荷室容積を兼ね備え、高効率な輸送に貢献します。



エルガEV 自動運転バス

国内初のBEVフルフラット路線バス「エルガEV」をベースに、新たに開発中の自動運転路線バスです。複数のセンサーによる周囲認識や車両の制御技術により、安全かつ安定した自動走行を実現しています。



次世代燃料電池路線バス エルガFCV

いすゞが車体の企画・開発・設計を、トヨタがFCシステムの開発をそれぞれ担当。いすゞが昨年発売したBEVフルフラット路線バス「エルガEV」をベースに、トヨタのFCシステム・水素タンクなどを屋根上にコンパクトに一体化して配置しています。

Kawasaki
Let the Good Times Roll®

カワサキモータースは、「伝統と革新」をテーマに、ワールドプレミアモデルやジャパンプレミアモデルを展示。水素エンジンモーターサイクルや液化水素運搬船の模型など、川崎重工業グループが取り組む「つくる・はこぶ・ためる・つかう」という水素関連技術も紹介します。



Z900RS SE

2018年のデビュー以来、Zの伝統と現代の技術を融合してきた「Z900RS」が進化。電子制御スロットルバルブを備えたエンジンを新たに搭載し、レトロスポーツイメージをさらに強調するスタイリングも採用しています。



Z1100 SE

先進機能を多数装備したスーパーネイキッド「Z」の最大排気量モデル。2014年に発表された「Z1000」からスタイリングを継承し、新型4気筒エンジンを搭載。軽快なハンドリングと野性味あふれるパワーを発揮します。



TERYX5 H2 DELUXE

カワサキ初のスーパーチャージドエンジンを搭載したオフロード四輪車。ワイドスタンス、ロングホイールベースの車体、33インチタイヤにより、高いコントロール性と安定性を実現しています。



NAV 4e LIMITED

コミュニティ内を楽しく便利に移動できるカワサキ初の電動四輪車で、小型で機動性に優れています。ベンチシート、収納スペースなど快適性と利便性を考慮した装備が充実。リヤシートを折りたたむことで大きな荷物を運ぶことも可能です。



スズキの出展テーマは「By Your Side」。前回の「世界中に、ワクワクの、アンサーを。」から「あなたに、ワクワクの、アンサーを。」というメッセージに進化させ、総合モビリティメーカーとしての技術を集結することで、お客さまひとりひとりの困りごとの解決に寄り添うインフラモビリティを提案します。



Vision e-Sky

日々の通勤・買い物、休日の遠出など、軽自動車を「生活の足」として愛用するお客さまの毎日に寄り添う軽乗用EVとして、2026年度内の量産化を目指すコンセプトモデルです。「ユニーク・スマート・ポジティブ」なデザインを表現しました。



e-VanVan

バイクに乗る楽しさ、操るワクワクを感じたいというお客さまの願いを叶えるコンセプトモデルです。1970年代から人気を博したレジャーバイク「VanVan」をモチーフとし、独創的なスタイリングでEVの新たな楽しみ方を提案します。



MOQBA(モクバ)2

Japan Mobility Show 2023で参考出品した「MOQBA」を技術的に進化させ、次世代四脚モビリティと展示します。荷物配送仕様・バイク仕様などお客さまの多様な用途に対応できるさまざまなバリエーションを用意しました。



SUZU-RIDE 2

日常、商用、レジャーまで、いつでも楽しく軽快な気分になるスタイリング・使い勝手の良いラゲッジスペース・簡単に扱いやすい操作により、お客さまのもっと気軽に移動を楽しみたいという願いを叶える電動パーソナルモビリティとして提案します。



スバルの出展コンセプトは「ブランドを際立てる」です。「人を中心としたモノづくり」の考えのもと、「安心と愉しさ」を不変の提供価値とし、技術や商品を磨き続けてきました。今後もスバルがお客さまにとって「Different」な存在であり続けるために、走る愉しさを表現するPerformanceシーンと、冒険へ踏み出す高揚感などを表現するAdventureシーンという2つのシーンで、お客さまとの絆や共感を深めていきます。



Performance-E STI concept

PerformanceシーンをバッテリーEVの姿で表現したコンセプトモデル。スバルの原点でもある「走る愉しさ・操る愉しさ」を新世代のプロポーションとヘリテージと空力を融合したデザインで表現しました。



Performance-B STI concept

PerformanceシーンをICE(内燃機関)車の姿で表現したコンセプトモデル。軽量・コンパクトなボディと低重心な水平対向ターボエンジン、高い走行性能・安定性など磨き続けてきたアセットを組み合わせることで、操る愉しさの選択肢を育て続けたいという想いをカタチにしました。



Trailseeker prototype

日本で初公開するCUV(クロスオーバーSUV)のバッテリーEV。電力をどこにでも自在に持ち運べるEVだからこそできる新しいアウトドア体験を提案します。先進性とアクティブ性を両立したデザイン、大容量の荷室と積載性にもこだわった使い倒せる新世代の実用CUVです。



Forester Wilderness prototype

「フォレスター」をベースに専用のフロント&リアバンパー、拡大したホイールアーチクラディング、専用LEDフォグランプなどを装備したWildernessモデル。たくましいキャラクターを一層力強く表現したデザインと、過酷な環境でも安心して走れる強化された走破性によって個性を際立たせています。



ダイハツの出展テーマは、「わたしにダイハツメイ。小さいからこそできること。小さいことからひとつずつ。、としました。今回は「わたしにぴったり」「暮らしがおもしろくなりそう」と思っていただけのダイハツらしいハツメイを「ダイハツメイ」とし、その原点であるミゼットを基点に広がる未来の姿をブース展示・演出で表現します。



ミゼットX

暮らしに寄り添い、人々の暮らしを変えた「初代ミゼット」の発明精神を未来へ受け継ぐ一台。小さいからこそもっと便利に、気軽に「みんなの身近な移動」を再発明した未来のダイハツメイです。



K-OPE

小さいからこそ、オープンエアの軽やかな気持ちよさを身近に感じ、FRならではの走りを手軽に楽しめる特別な人のものでなく、軽自動車ならではのワクワクを多くの人に届けます。



K-VISION

「e-SMART HYBRID」を軽量・小型化し搭載した軽のストロングハイブリッド。静かで力強い走り、優れた環境性能、外部給電など電動車の魅力を、これまで通りの使い方（充電不要）で実現した軽自動車の「新・スタンダード」です。



KAYOIBAKO-K

フレキシブルな使い勝手で新しい働き方を可能にし、働く人とクルマの関係を変えていきます。ラストワンマイルから、地域の暮らしを支えるKAYOIBAKOシリーズ最小の軽自動車です。

TOYOTA

トヨタは、さまざまな人たちがさまざまなスタイルでトヨタと関わりを持っている世界観を表現し、新しいコンセプトを提案。「私らしい選択」「みんなにチャンスを…」「すべての行きたいを叶えていきたい…」「誰かの仕事を楽に楽しく…」の4テーマ別にコンセプトカーを展示します。



COROLLA CONCEPT

次期グローバルモデルが目指したブランド性は、妥協のないクルマづくりです。世界のさまざまな道を走り抜けられる対応を施したバリエーション展開、技術革新で自由なパッケージを実現したマルチパスウェイぶりも見どころとなっています。



LAND CRUISER FJ

「ランドクルーザー」の肩書を明確にしたモデルが登場。「信頼性・耐久性・悪路走破性」にプラスして、「自由」が加えられています。楽しむ自由「Freedom&Joy」で、ランクルを未来へつないでいく。



TOYOTA Kids mobi

キッズ専用の近未来パーソナルモビリティ。安心や安全を第一に、AI（人工知能）やロボティクス技術を満載させ、子どもたちにとって移動手段だけではなく、友だちのような存在になることをイメージしています。



レクサスLS Concept

「DISCOVER SANCTUARY」をコンセプトに掲げています。真のショーファーカーとして新たな移動空間を宣言。ボディサイズはかなりロングとなっており、フロントに大径タイヤ、リアには小径タイヤを2軸にして並べています。



日産は、インテリジェントと持続可能性をキーワードに、次世代のモビリティの未来のビジョンをアピールします。経営計画「Re:Nissan」に基づいた最新モデルの展示に加え、戦略的パートナーと共に開発した各地域のニーズに応えるモデルも紹介します。



新型エルグランド

2026年度に16年ぶりフルモデルチェンジを控える主力ミニバンを世界初公開。存在感ある外観デザインに加え、第3世代e-POWERをはじめとした先進技術を搭載、長距離でも快適で上質な移動空間をもたらすプレミアムツーリングモビリティです。



サクラ・ソーラーシステム搭載(プロトタイプ)

日産が開発した電動スライド式ソーラーシステム「Ao-Solar Extender(あおぞら エクステンダー)」を軽EVに搭載。EV充電の手間を減らすため、年間最大約3000キロメートル相当の走行に必要な電力を太陽光発電でまかなうことを目指します。



パトロール(中東仕様)

2024年に中東市場で発売した7代目で、圧倒的な存在感の外観とプレミアム感あふれるインテリアを持つ日産のフラッグシップSUVです。新開発の3.5リッターV6ツインターボエンジン等を備え、砂漠などの過酷な環境下でも性能を発揮します。



アリア

日産のフラッグシップEVで、2025年度内にマイナーチェンジを予定しています。フロントデザインを一新するとともに、EVのバッテリー電力を取り出すことができるV2L(Vehicle to Load)機能なども追加しています。



日野自動車は、会社の使命である「人、そして物の移動を支え、豊かで住みよい世界と未来に貢献する」を出展テーマに据えています。足元の取り組みから近い将来の提案まで、持続可能な社会の実現に向け、お客さま・社会の課題解決を目指すクルマやソリューションを展示します。



ポンチョドット(コンセプトカー)

小型BEVトラック「日野デュトロ Z EV」をベースに自動運転先進技術を搭載、地域の移動課題解決に貢献するコンセプトカー。運転のしやすいコンパクトサイズでありながら、買い物・送迎・物流など幅広いシーンで使えます。



日野プロフィア Z FCV (L4コンセプト)

燃料電池大型トラック「日野プロフィア Z FCV」に、参考展示として幹線輸送を想定した自動運転レベル4相当のデバイスを装着したレベル4(特定条件下における完全無人運転)コンセプトを紹介します。



日野セレガ

2026年春頃に発売予定の大型観光バス。ボディーデザインを20年ぶりに刷新したほか、国内トップレベルの安全装備、走行性能や静粛性、燃費の向上を実現しています。安心安全で環境に優しい優雅な旅を提供します。



日野デュトロ Z EV (2026年夏頃新モデル発売予定)

使い勝手とカーボンニュートラルを高次元で両立する小型BEVトラック。超低床・ウォークスルーによるドライバーの負荷軽減や、普通免許で運転可能なサイズで、現場の声を反映し、バッテリー容量が増えて走行距離も延びています。

HONDA

本田は、二輪車・四輪車・パワープロダクツ・航空機などホンダが提供するさまざまなモビリティとその関連技術、コンセプトモデルを出展します。



Oシリーズ 新プロトタイプ

Oシリーズの価値をより多くの方にご体感いただけるモデルとして、シリーズのラインアップに新たに加わるSUVモデルのプロトタイプを世界初公開します。



二輪 EV コンセプトモデル

既成概念にとらわれない新しいアプローチによって、驚きや感動、新たな体験を提供する電動二輪のコンセプトモデルを世界初公開します。



四輪小型 EV プロトタイプ

使い勝手の良さとホンダならではの「操る喜び」の両立を目指して開発した小型EVのプロトタイプを世界初公開。日本、英国、アジア諸国の小型EVの需要の高い国で走行試験を実施しており、ホンダの目指す「Fun to Drive」に磨きをかけています。

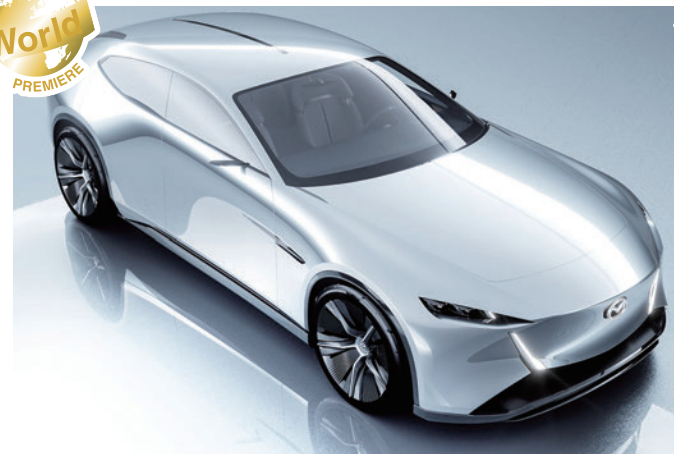


サステナブルロケット

2025年6月に北海道大樹町で離着陸実験を行った、実際の実験機を展示します。カーボンニュートラル社会を目指し取り組むのは、ロケット機体の再使用技術だけでなく再生可能燃料を使った「サステナブルロケット」の実現です。



マツダの出展テーマは「走る歓びは、地球を笑顔にする」です。クルマが人の心を動かし、社会とつながり、地球の未来に貢献していく、未来のモビリティへの挑戦を具現化した「人とクルマの関係」や「循環型社会」の姿をご覧ください。



MAZDA VISION X-COUPÉ



MAZDA VISION X- COMPACT

マツダが志す「走る歓び」の未来を、あらゆる領域で体現したビジョンモデル2台を世界初公開します。



MAZDA CX-5 (欧州仕様車)

7月に欧州で発表したクロスオーバーSUV。3代目の開発コンセプトは「新世代エモーショナル・デイリー・コンフォート」。室内空間の広さや使い勝手、乗り心地、静粛性を進化させ、日常の多様なシーンで快適な移動をサポートします。



三菱自動車は「冒険心はいつもあなたの中にある。いつだって誰だって、どこにいたって冒険はできる。」をテーマとして出展、冒険心を呼び覚ますようなモビリティライフを提案します。さまざまな企業とコラボレーションした車両も展示します。



MITSUBISHI ELEVANCE Concept

クルマで過ごす時間の上質さを追求した電動クロスオーバーSUVです。リヤに高い駆動力を誇るモーターを搭載する4WDを採用。独自の四輪制御技術により、さまざまな路面状況や走行シーンでも快適な乗り心地と優れた走破性を発揮します。



デリカD:5 (プロトタイプ)

今回の大幅改良で、より力強いスタイリングに洗練させるなど進化。路面状況に応じて最適な走行性能を発揮するドライブモードを刷新することで、操縦安定性や走破性を向上させています。



新型デリカミニ

今回フルモデルチェンジした『デリカミニ』は、ドライバーを冒険に誘う「進化したアクティブで頼れる相棒」というコンセプト。軽スーパーハイトワゴンとして、アウトドアイメージを高めたエクステリア、新規に搭載した5つのドライブモードで、運転のしやすさや使い勝手の良さを大幅に向上させました。



三菱ふそうは、「FUTURE TOGETHER:新しい時代を駆け抜けろ、ふそうと共に」をブーステーマに掲げ、輸送の未来像を提示します。物流課題を解決するための先進技術を活用したソリューション、物流の効率化を実現する輸送の未来を実車およびパネル展示を通じて示します。



水素駆動大型トラック

水素で駆動する大型トラック2種類のコンセプトモデルを世界初公開。カーボンニュートラルな輸送の実現に向けた、三菱ふそうの次世代ソリューションをご紹介します。



H2FC

液体水素搭載燃料電池大型トラックで、燃料電池システムで水素を電力に変換し、電気モーターで走行します。水素を液体状態で搭載、1200キロメートルの航続距離を実現し、15分以内での充填が可能です。



H2IC

水素を燃焼させるエンジン(内燃機関)で駆動し、ディーゼルトラックと共通のコンポーネントや技術を活用することでスムーズな移行を実現します。圧縮水素ガスを燃料として使用し、建設用車両など高出力が必要な用途に最適です。



COBODI

物流課題に向けたソリューションとして、新たなコンセプト「COBODI (Connected Load Body):コボディ」を初公開。2017年に日本初の量産型電気小型トラックとして発売した「eCanter」に「コボディ」を搭載した特別仕様モデルを展示します。



ヤマハ発動機は、「感じて動きだす」をテーマに出展。「人と機械による乗り物の未来を感じる」をコンセプトに、研究開発中のプロトモデルなどを展示。ヤマハの協力により、ボーカロイドの初音ミクがブースのエバンジェリスト(伝道者)を務めるほか、電子楽器演奏、立体音響技術を生かしたステージ演出等を実施します。



MOTORoid:A

AI技術によって学習し、自ら成長するモビリティ。「モビリティ×強化学習による運動制御」という未開拓の領域に踏み込み、二輪の世界を刷新し、まったく新しい未来を創る実験機です。



PROTO BEV

軽量化とコンパクト化を追求し、新感覚の乗り味と扱いやすさを兼ね備えたスーパースポーツEVです。従来の内燃機関モデルで培った優れた操縦安定性に、EVの魅力である力強くスムーズな加速性能を融合しました。



TRICERA proto

新たなドライビングプレジャーを提案、独創的なデザインを実現した3輪パッケージのフルオープンEV。感性に訴える刺激的な旋回性能と、新感覚の操縦感を併せ持つ3輪手動操舵の実走コンセプトモデルです。



H2 Buddy Porter Concept

水素エンジン搭載二輪車の社会実装を目指し、トヨタ自動車と共同開発中のコンセプトモデルです。二輪車への搭載に適した小型の高圧水素タンクをトヨタ、ヤマハ発動機は主に水素エンジンや車体等をそれぞれ開発しました。



UD TRUCKS

いすゞ自動車とUDトラックスは、グループで描く未来の「運ぶ」を、さまざまな展示を通して体験していただくことで、いすゞグループの考える未来社会を伝えていきます。

Quester (2026年モデル)



欧州連合(EU)が定める排出ガス規制「ユーロ6」に準拠した新興国専用の大型トラック。車両の稼働率や燃費効率のさらなる向上、環境負荷の低減に寄与します。人と環境に寄り添い、長距離輸送の効率を高め、快適な運転環境を実現します。

Quon GW 6x4



12段電子制御式オートマチックトランスミッションと運転支援機能による高い運転性能でドライバーの負担を軽減します。UDトラックス90周年記念パッケージ車を展示します。

海上コンテナ



産業道路を走る大型トラックに積まれた「鉄の箱」をみなさんも目にしたことがあると思います。レンガ色、紺色、ピンク色とさまざまですが、形はほぼ同じです。20世紀半ばに米国で発明され、国際物流を飛躍的に効率化したとされる代物です。「商用車の謎」を探る企画、その第3弾は「海上コンテナ」です。(船舶・コンテナ写真提供=ONE)

海上コンテナとは

長さ・高さ・幅などのサイズや、重量、強度が国際的に標準化された大型の収納容器のこと。海路から陸路(鉄道・トラック輸送)まで、荷物の移動が積み替えなしで行えることから「インターモーダルコンテナ」とも呼ばれます。また、荷役はほぼ機械化されているため、荷役の手間、コスト、時間を大幅に削減でき、また盗難や汚損の危険も小さくなるといわれています。

アメリカの陸送業者が1956年、船にもトレーラーにも載せられる、規格を統一したコンテナ



というアイデアや、コンテナを無駄なスペースなく積載できるコンテナ船というアイデアを発明したことがきっかけです。素材は鉄やアルミが中心で、60年代から世界的に急速に普及しました。ヤード・ポンド法を採用するアメリカが発祥のため、サイズ表記は「フィート」、重量表記は「ポンド」が長らく使われてきましたが、現在ではメートル法も併記されています。

種類と大きさ

国際標準化機構(ISO)が定めたコンテナの規格は以下のようになっています。

国内で使用されるコンテナには長さ10フィートや12フィートのものもありますが、海上コンテナでは20フィート、40フィートの2種類で9割以上を占めています。そして、それぞれにノーマルと背の高いハイキューブ(HQ)があります。幅はすべて同一、HQ以外は高さも同じです。また、自重と最大積載重量を合わせた「最大総重量」は20、40フィートとも同一です。表はメートル法表記ですが、ノーマルの高さはヤード・ポンド法で8フィート6インチであることから通称「ハチロク」、HQは9フィート6インチのため「クンロク」「背高」などと呼ばれています。

海上コンテナの種類と大きさ 一覧

コンテナサイズ		20ft	20ftHQ*	40ft	40ftHQ*
外寸法	長さ (mm)	6,058	6,058	12,192	12,192
	幅 (mm)	2,438	2,438	2,438	2,438
	高さ (mm)	2,591	2,896	2,591	2,896
内寸法	長さ (mm)	5,867	5,900	12,032	12,000
	幅 (mm)	2,352	2,350	2,352	2,350
	高さ (mm)	2,385	2,700	2,385	2,690
内容積	m ³	33.1	37.4	67.5	76.0
自重	kg	2,200	2,340	3,800	3,900
最大積載重量	kg	28,280	28,140	26,680	26,580
最大総重量	kg	30,480	30,480	30,480	30,480

※HQはハイキューブの略。寸法は世界共通ですが、国により重量規定にわずかな差があります。

謎の表記の意味

さて、幹線道路を走っていると、コンテナを積んだトレーラーをよく見かけますね。ただ、積まれたコンテナの背面に文字や数字の難解な羅列があり、どんな意味だろうと思われた方も多いはず。下の写真で説明します。

- ① そのコンテナを運用する会社を表します。
- ② 英数10桁からなる文字列はコンテナの識別コードです。アルファベット4文字のうち、初めの3文字はオーナー（所有者）コード。4文字目の「U」は貨物を意味するUnitで、海上コンテナは全てUとなります。続く6ケタの数字はコンテナが製造されたシリアルナンバー、四角で囲まれた数字は、初めの10桁が正しいかを国際規格の計算式に当てはめ算出したチェックディジット（確認番号）といえます。
- ③ 4桁の英数字のうち、左の2文字はコンテナのサイズを表します。写真の45は40フィートでHQのコンテナサイズです。20フィート・ノーマルサイズの場合は22となります。また、右の2文字はコンテナの種類を表します。詳細は後述しますが、画像のG1はドライコンテナを指します。
- ④～⑦ 上から順に、「最大総重量」(MAX.GROSS)、「自重」(TARE)、「最大積載重量」(NET)、「内容積」(CUBIC CAPACITY)を表し、メートル法とヤード・ポンド法が併記されています。
- ⑧ 左下に貼られたステンレス板はCSCプレートといって、国際条約に基づいて製造されたコンテナであることが書かれています。また参考までに、右上と左上に黒と黄色のゼブラ模様のステッカーが貼ってあるのは、背の高いHQであることの目印です。



コンテナの種類

■ ドライコンテナ

最も普及している一般的なコンテナで、さまざまなタイプの貨物を積むことができます。別名「General purpose」ともいわれ、左の画像の4桁表記の「G1」もこれに由来します。

■ リーファーコンテナ

冷凍・冷蔵ユニットを内蔵し、所定温度を保持できるコンテナです。冷凍・冷蔵貨物（食品やフィルムなどの化成品）の輸送にも適しています。また除湿やCA（Controlled Atmosphere）などの鮮度保持機能のあるコンテナもあります。識別コードはR1となります。

■ オープントップコンテナ

屋根部分を開放でき、上からの搬入が可能のため、嵩高物、重量物の輸送に適しています。屋根部分が鉄板で、はめ込むようにフタをするハードタイプと、鉄骨と防水の布でフタをするソフトタイプがあります。ソフトタイプの方が一般的です。コードはU1です。



■ フラットラックコンテナ

屋根部分、両側面、扉面を持たず左右および上方から荷役ができるため、長尺物、重量物、またはコンテナ詰めができない大型貨物に適しています。コードはP1です。

■ タンクコンテナ

鋼製フレーム内にタンクを格納した構造で、液体化学薬品、液化ガス、原酒（モルト）、醤油、食料品、などの液体貨物の輸送に適しています。荷主である化学品メーカーや燃料メーカーが管理しています。コードはT1です。

■ バルクコンテナ

粉体や粒状の積荷、主に樹脂レジンや飼料、魚粉などの輸送に使われていました。最近では容器の工夫によりドライコンテナで代用するため、ほとんど使われなくなりました。コードはB1です。



日本の海運大手

こうしたコンテナ船事業は海運会社が運営しています。日本を代表する海運大手といえば日本郵船、商船三井、川崎汽船の名前が上がります。それぞれ大型船の船腹には「NYK」（日本郵船）、「MOL」（商船三井、かつて合併した三井船舶と大阪商船、Lineの頭文字）、「K Line」（川崎汽船）と書かれているのを写真などで目にした方もいるでしょう。3社は世界でも有数の規模を誇る海運会社で、自動車・自動車部品の輸出入のみならずエネルギーや穀物・鉄鉱石などの資源輸送でも活躍しています。

3社はそれぞれコンテナ船事業も手掛けていましたが、世界的に熾烈な競争が続き、業界内の合従連衡が進んだことを受けてコンテナ船事業の統合を決断。2017年7月にコンテナ船事業統合会社Ocean Network Express Pte.Ltd. (ONE) を設立。18年4月から営業を開始しました。

主な積荷

コンテナの積荷にはどんなものが多いのでしょうか。日本からの輸出では、産業機械、化工品、そして自動車部品などが上位を占めます。ちなみにONEの日本発となると、自動車部品がトップに来るそうです。とくにメキシコ以南の中南米経由のコンテナ船では、圧倒的に自動車部品が多く、アフリカ向けでは中古車が多いといえます。また中古車は、40フィートのコンテナに匠の技で複数台を積み込み運ぶそうです。最近ではRO-RO(ロールオン・ロールオフ)船など自動車運搬船の逼迫もあり、新車もコンテナ船で運ぶケースが増えてきています。

また、仕向け国別のランキングでは、中国、米国、タイ、韓国、インドネシアの順で多く、国内港の取扱量では、東京、横浜、大阪、神戸、名古屋の順。この5大港で日本出荷の77.8%を占めるといいます。

コンテナの積み方

製造業の工場などから港湾に運ばれたコンテナは、キリンのようなガントリークレーンで船積みされます。輸送効率を追求する結果、コンテナ船も大型化が進んでおり、大規模な港湾にはクレーンが林立する光景も見られます。現在の最大級のコンテナ船は、20フィートコンテナ換算で24,000個、40フィートなら12,000個を一度に運ぶことができます。

コンテナは、甲板の下の室内部分(アンダーデッキ)にも甲板上(オンデッキ)にも積まれますが、アンダーにはセルガイドと呼ばれるレールに沿ってクレーンから降ろされ固定されます。一方のオンデッキでは、海上での暴風や揺れで荷崩れしないよう、ラッシングブリッジと呼ばれる足場からベルトやバーを使って固縛し、ツイストロックという機構でコンテナ同士を固定します。



▲コンテナを積み込むガントリークレーン



▲オンデッキのコンテナを固縛するラッシングブリッジ

再活用やミニチュアブーム

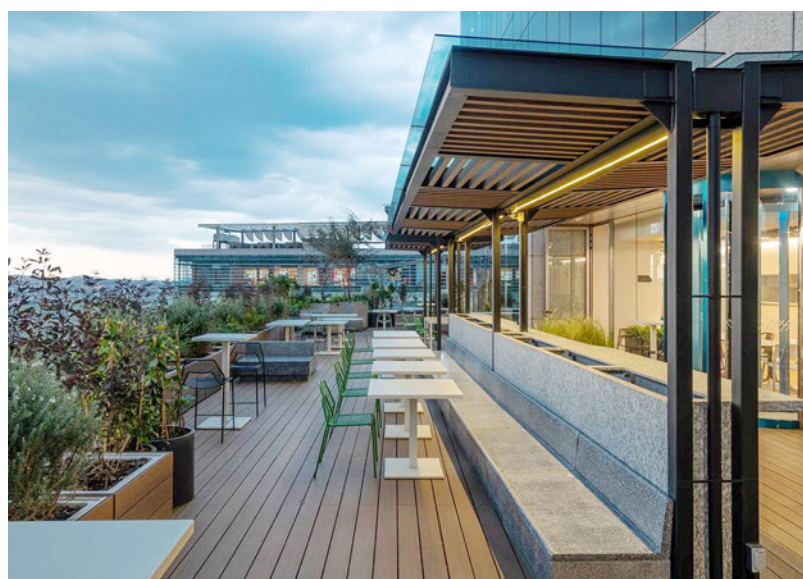
陸・海・空での輸送手段としての役割を終えたコンテナは、それ自体リサイクルに適していますが、本来の頑丈かつ耐水性・耐火性にも優れている特性を活かし、再活用されるケースが増えています。清掃し、補強や塗装をし直し、事務所や住居(コンテナハウス)、カフェ、レンタルボックス、防火倉庫など、多種多様な用途に再利用されています。

またコンテナをダウンサイズした小物入れとしても人気を呼んでおり、カラフルに色分けされた収納ボックスなどとしても販売されています。





△伝統的なメキシコ料理のタコス・アル・パストール



△定番のスプリングロール

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。国内外のオフィス・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。

日産自動車

—メキシコ日産本社内にある社員食堂についてお聞かせください。

「この施設は、メキシコ日産の事務センターとして機能し、従業員が毎日出勤、集い、各種業務を行うメキシコ国内の重要拠点です。食堂は食事だけでなく、フルサービス型のカフェテリアも用意されていて、社員から人気を集めています」

—メキシコで勤務する日産従業員の数と、従業員食堂の1日あたりの平均利用人数は。

「本社オフィスには約1,020名の従業員が勤務しており、そのうち約60%が毎日食堂を利用しています。食堂は機能的なデザインとなっていて、従業員の日常業務を快適にサポートしています」

—食堂の魅力向上のため、環境やメニューは定期的に改善していますか。もし施設を大幅に改装したことがあれば、その時期と理由を教えてください。また、運営面の改善点としては何か実施しましたか。

「食堂は5年前にオープンしたモダンな施設の一部です。現代的なデザインを採用し、現在でも新しさを感じさせてくれます。これまで大規模な改装は行っていませんが、利用者の利便性と運営効率を向上させるため、継続的に小規模な改善は実施し

ています」

—食堂にはどんな特長がありますか。例えば、終日営業やテラス飲食など、運営面も含めて聞かせてください。

「食堂は就業時間帯にあわせて営業しており、朝は朝食、午後は昼食を提供しています。多様性と利便性の観点から、ピュッフェスタイルのサービスカウンターを2カ所設置しているほか、利用者の前で料理をライブで調理してくれる『ショーキッチン』コーナーも好評です。また、サラダバーやスナックバーなどのテーマ別コーナーも設けています。屋外で飲食したい人は見晴らしがよいテラスも利用可能です。」

—最も人気のメニューは。

「メニューは毎日変更され、多種多様なメニューを提供しています。特にこれが人気というものはありませんが、従業員からは伝統的なメキシコ料理から様々な国の料理まで幅広いメニューを提供している点が好評を得ています。メニューの多様性が、従業員がいつもこの食堂を利用する大きな理由にもなっています」

—ヘルシーな食事は従業員の活力につながります。従業員の健康と社員食堂の利用を促進するために、どのような取り組みを行っていますか。

「各メニューは栄養士がチェックし、ヘルシーでバランスの取れた料理、ベジタリ

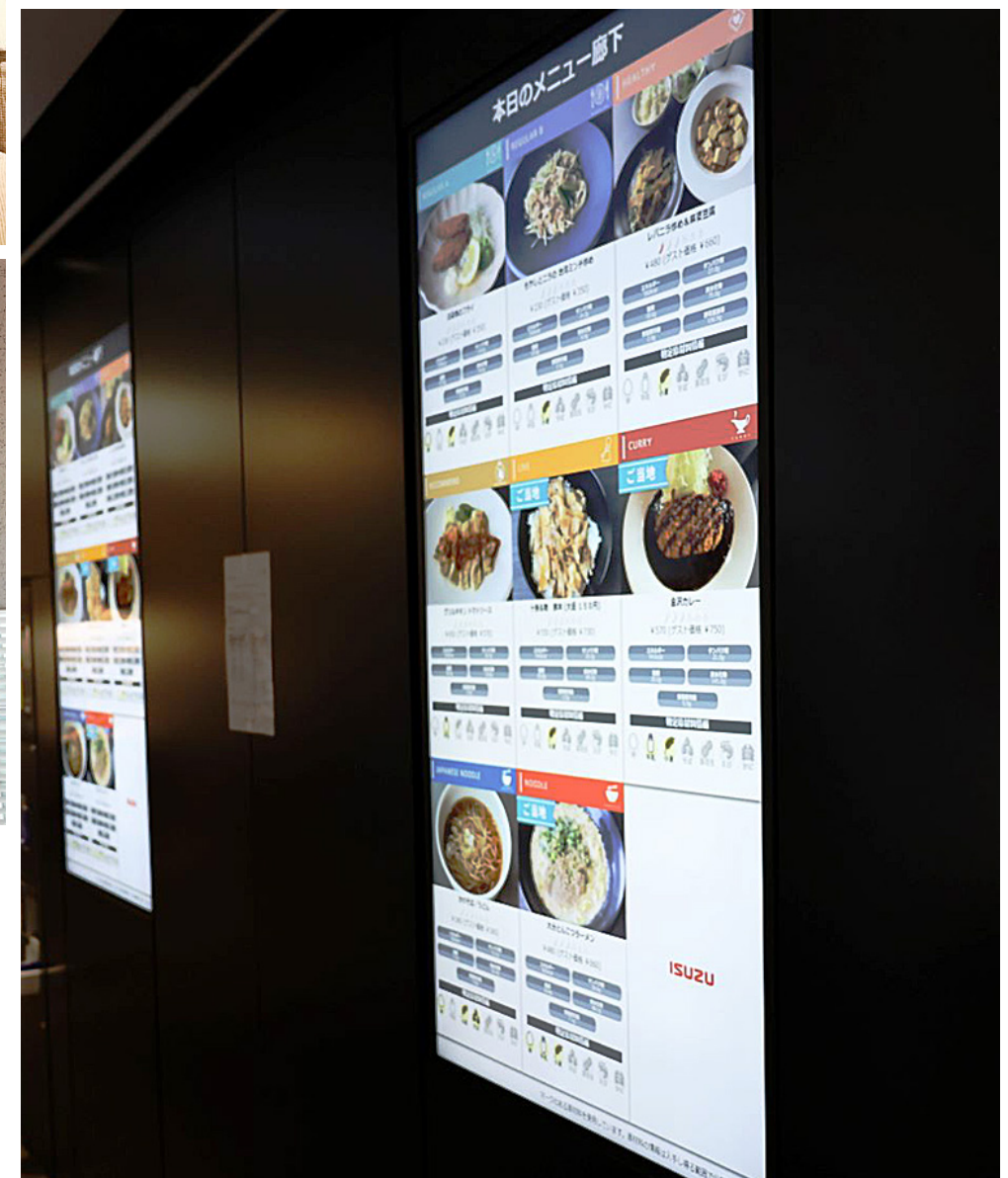
アン向けの料理も提供しています。これらは当社の健康とライフスタイルを支える一つで、従業員の栄養意識を向上させ、健康的な食習慣を促進させることにもつながっています」

—自動車メーカーの拠点では、多様な人財が働いています。多様な国籍の従業員に対応するため、社員食堂もこうした食文化に対応する必要があるかと思います。

「定期的に世界各国の料理をメニューに取り入れ、料理に多様性を持たせています。さらに、毎月1回、様々な文化を代表する料理をテーマとしたイベントも開催しています。これらの取り組みによっても、社内すべての従業員が個性や能力を発揮できる「インクルージョン」を促進するとともに、従業員が世界の食文化を学ぶ機会にもなっています」

—社員食堂は、従業員と経営陣との「交流の場」としても活用されていますか。

「はい。食堂には社内の様々な部門、役員・幹部など立場の異なる人たちが、食事の時間を利用して気軽に交流するミーティングスペースとしても機能するメリットがありますね。食堂そのものの環境は、オープンなコミュニケーションの実現や部門横断的なコラボレーションを推進し、組織の一体感を醸成することに大きく役立っています」



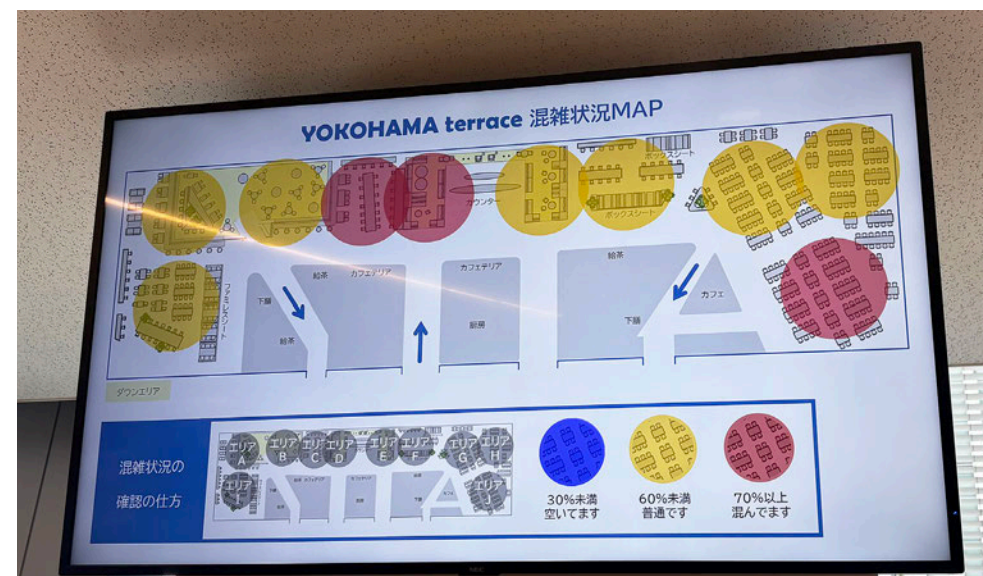
いすゞ自動車

一社員食堂は本社が入る高層ビル8階にあり、「YOKOHAMA Terrace (ヨコハマ・テラス)」と呼ばれています。開放感あふれる17フロア全体が社食です。

「今のビルには、いすゞ本体で1100人くらい、関連会社を含めると計2500人くらいが在籍しています。昼のランチタイムは部署ごとに時間差でずらして実施していますが、フロアに500~800人集まります。ランチは毎日、1400食程度を提供しており、全体の約75%が利用している計算です。旧日本社は料金先払いで提供していましたが、現本社では後払いに変更したことで従業員の滞留を防ぐコンセプトで運用しています。食堂の混雑状況を社内ポータルやオフィス各フロアのサイネージで確認でき、社食の利便性を高めています」

一旧日本社の食堂と比較して、現本社の特徴は。

「旧日本社でも従業員に安価なランチを日替わりで用意しており、基本的なスタイルは変わっていません。ただ、スマートミール(健康づくりに役立つ栄養バランスが取れた食事)の基準に沿ったメニューづくりを進めており、現本社の方がヘルシーメニューも多くなっています。『今日のメニュー』は各所に表示されているサイネージでも見られます。旧日本社の食堂は食事だけをする場でしたが、現在は取引先などの打ち合わせスペース、従業員の業務スペースとしても利用しています。食堂の天井には銀色に光るデザインも見られますが、(社名に由来する三重県の伊勢神宮を流れる)五十鈴川が表現されています」



一現本社では、従業員が働きやすい職場環境の整備を掲げていますが、現在の取り組み状況は。

「ワークライフバランスの点で言えば、従業員の在宅勤務やノンコアフレックス(5:00~22:00の間であれば最適な時間帯で勤務可能)などにより、柔軟に働ける制度を導入しています。コロナ禍以降、ウェブ会議も積極的に活用しており、家庭の事情なども踏まえ、どこにいても仕事ができるということで、この食堂でもリラックスしながら業務に当たれます。食堂を利用して、個人やチームで仕事に従事している人も多いです」



—自動車メーカーの本社などでは多様な人材が働いていますが、社員食堂でも食文化や健康志向に対応していますか。

「いすゞ本社の場合、タイビジネスに長年取り組んでいることもあり、人財の交流も多く、食堂でタイ料理を提供するケースもあります。海外の関連会社から多数のゲストも年間を通じて本社を訪問しますので、食事を楽しんでいる人も目立ちます。人それぞれ好みがあるため、食堂の設備やサービス、料金などアンケートを取って従業員から声を集め、調味料などをはじめとして健康面で随時工夫を施しています」

—現本社は2023年、米国・健康建築性能評価制度WELL Building Standard (WELL認証)で、最高ランクの「プラチナ」レベルを取得しました。

「WELL認証は、従業員が心身ともに健康で働くことができるオフィス空間かどうかを評価する国際的な認証制度です。4つの認証レベル(プラチナ、ゴールド、シルバー、ブロンズ)で格付けされますが、国内の自動車メーカーとして初めて認証を取得、オフィス空間として高く評価されました。食堂も含めた認証を取った企業は少ないと聞いています」
—食堂内は、従業員と幹部らとの「交流の場」にもなっているそうです。

「風通しのよい職場を目指し、マネジメント層が現場で働く社員の声を聞き、対話したいという背景があります。例えば、部門ごとに『タウンホールミーティング』という会合を開催しており、プロジェクターも使い、各部門トップが部下とここに集まって直接コミュニケーションを取っています。さらに、定期的に役員クラスとのランチ会を設け、役員1人に対して社員4〜5人が定期的に少人数で話し合う機会も年に2回くらいあります。公募制で職位に関わらず、全く業務で関わることがない、交わることがない社員同士が集まってくる場にもなっています」



自動車運搬船の 舞台裏に潜入！

新車など完成した自動車を海上から国内外に大量輸送する手段として、巨大な専用貨物船「自動車運搬船」の姿をテレビのニュースなどで見かけたことのある方は多いでしょう。大手海運会社である商船三井が運航し、2024年9月に完成したLNG(液化天然ガス)燃料の自動車船「セレス テース」は全長約200メートル、幅約40メートルもあり、高さは約50メートルとビル15階相当に匹敵します。同社は現在、グローバルに自動車メーカーのニーズに対応し、安全かつ安定的な輸送サービスをグループ100隻規模で展開しているそうです。車はできるだけ多く運ぶために前後左右で隙間なく止め、1台ごとに積み込む際には「ギヤング」と呼ばれる卓越したテクニックを持つ、港湾会社の作業チームが活躍しています。今回は子供たちに人気が高いものの、普段見かけることが少ない自動車船の内部や船積み作業などについてご紹介します。

30周年を迎えた「海の日」の7月21日、記念イベントの一環として、商船三井は東京国際クルーズターミナル(東京都江東区)で最新鋭のLNG燃料の自動車船「セレス テース」の船内を公開しました。総トン数は74,000トンと商船三井の運航船隊の中では最大級です。いつも乗っている車がどのように運ばれているか、船の中でどのような人たちがどのような仕事をしているかを見学できました。船の乗務員は20人強ですが、一度に最大で自動車約7000台(小型車で換算)を積載、輸送できるといいます。この船は北米から日本に戻って寄港しており、イベント終了後には日本車などを積んで欧州へ向かいました。

多数の応募者の中から当選した小学生らと家族約600人が参加した見学会では、作業員数人が車を後退させ、秒単位の早業で横車両間隔10センチ、前後車両間隔30センチという極めて狭いスペースに次々と並べる様子は圧巻でした。その様子に参加者からは「えーすごい!」などと歓声や拍手が巻き起こりました。イベントでは、ほかにもブリッジ(操舵室)や船員居住エリアなどを見学でき、船員から詳しく説明を受けていました。

商船三井は1964年に三井船舶と大阪商船が合併して「大阪商船三井船舶」として誕生し、後に現在の社名に改称されました。1965年には、日本初となる自動車専用船を就航させ、急増する海外向け自動車輸出に対応。この取り組みにより、商船三

井は自動車船パイオニアとしての地位を確立しました。船に大きく記された「MOL」はMitsui O.S.K. Linesの略で、O.S.K.はOsaka Shosen Kaishaの頭文字です。当初は1200台積みで開始した自動車船ですが、近年では乗用車から建設機械まで、あらゆる自走可能な貨物を対象に設計されているのが特徴です。内部は何層もの甲板を持つ巨大な立体駐車場のような構造になっており、大型建機などを乗せる際には「リフトアップデッキ」と呼ばれる甲板の高さを変える調整もできます。最近では、太陽光発電システム、LNGを主燃料とする自動車船の採用も進めており、二酸化炭素排出削減など船の環境負荷低減にも積極的に取り組んでいるそうです。





商船三井の自動車船は国内港では、横浜、名古屋、広島、苅田(福岡県)をはじめとした港に寄港しており、欧州・北米・アジア・オセアニア・インド・アフリカなど世界各港に向けて運航、目的地で揚げ荷役をした後、再度積み荷役を行い、次の目的地へ運航を繰り返しています。

車の積み込みを手掛けるギャングとは、自動車船で「一連の荷役作業を実施する作業員のチーム」のことをいい、呼び名の由来に関しては諸説あるようです。ギャングは数十センチ間隔で隙間なく駐車しますが、各港で1チームは国内の積み荷役であれば約20人で構成するケースが多いそうです。積み荷役は一般的には「横持ち」と呼ばれるドライバーがヤード(岸壁)から船内の積み付け位置(その車両を駐車する場所)付近まで車両

を走行させ、そこで「本付け」と呼ばれるドライバーと入れ替わります。本付けドライバーは「誘導員」による笛の音や点灯誘導棒の指示に従いながら車を操作、駐車させます。

駐車した車両は「ラッシャー」と呼ばれる作業員が船にある専用のベルトを用いて、輸送時に動かないように船体と車両間で固く縛る作業を行います。1日の荷役台数は横浜港(大黒ふ頭)で乗用車だけの積み荷役の場合、100台に1時間かかる計算で、計500~600台にも上ります。例えば1000台の車を1日で荷役しようとするれば、2ギャング(チーム)の構成が一般的です。

港湾会社のギャングチームが作業中に注意する点として、まずはケガなど人災が発生しないことが大原則だそうです。「荷役前の打ち合わせでしっかりとコミュニケーション

を取る」「変更点があれば迅速、確実に作業に関わる全員へ共有する」ことなどが挙げられ、チームワークが不可欠なことが分かります。船内火災リスクに対しても対策に取り組み、貨物各階層にAI(人工知能)カメラを設置、異常を検知して火災を早期に発見するシステムなども導入されています。

自動車船の世界運航シェアでは日本郵船、商船三井、川崎汽船の国内大手3社で約4割を占めるとされ、日本勢の存在感は大きいようです。自工会の統計では、2023年には日本から輸出した四輪車は442万台に達しています。自動車船は、自動車輸出大国、である日本にとって重要なインフラといえ、グローバルなサプライチェーン(供給網)においても重要な役割を担っています。





でも容量が120W程度であるため、故障や火災防止のためにも接続する電気製品の消費電力をよく確認しましょう。

ここ数年はコロナ禍を背景に、アウトドアやリモートワークなどに取り組むクルマユーザーも急増中です。公私の「ツール、のひとつとして、クルマの価値が見直され、給電機能を搭載した電動車の必要性も一段と高まっています。アウトドアでは給湯器など電気製品、リモートワークでもノートパソコンなどモバイル端末が欠かせません。

自動車メーカー各社も、暮らしを支える生活インフラとして電動車の投入や給電機能の採用を積極化しています。例えば、日産自動車EV「サクラ」、スバルHV「フォレスター」、三菱自動車「アウトランダーPHEV」、マツダPHV「CX-60」、トヨタHV「ヤリス」など、国内では給電機能搭載車の市場投入が相次いでいることを知るクルマファンも多いでしょう。

大規模災害の多発化を受け、自動車メーカー各社や系列販売店は災害発生時における電力の確保を目的として、全国の自治体と連携を図り、各地で電動車を被災地・避難所へ派遣する「災害時協力協定」などを結ぶ動きを活発化させています。

クルマは日常生活に欠かせない移動手段ですが、災害への備え、の一環として、ユーザーには電動車の給電方法を改めて確認しておくだけでなく、使用時の注意点も十分理解することが求められます。自工会も電動車ユーザー向けにウェブサイトにて給電方法や注意事項について詳しく情報発信していますので、ぜひ参照してください。

① 外部給電に関するご注意

外部給電に関するご注意 | JAMA - 一般社団法人日本自動車工業会

② 給電可能な電動車一覧

各社の給電車紹介情報まとめ | JAMA - 一般社団法人日本自動車工業会

③ トヨタの給電

トヨタ クルマから電気を、トヨタの給電 | トヨタ自動車WEBサイト

④ 過去ジャマブログ記事＝電動車による給電の最新事情

医療機器にも対応。電動車による給電の最新事情 - JAMA BLOG 一般社団法人日本自動車工業会

レジャーだけでなく災害時も活躍 電動車による給電

近年は巨大地震や記録的大雨など甚大な被害をもたらす自然災害をはじめ、アウトドアやリモートワークなど多岐にわたって電源確保の需要が高まっています。ハイブリッド車(HV/HEV)、電気自動車(EV/BEV)、プラグインハイブリッド車(PHV/PHEV)、燃料電池自動車(FCV/FCEV)といった電動車の多くは給電機能や電源コンセントを備えており、災害時には「緊急用電源」として活用できます。今回は「移動できる電源」として、電動車の給電機能を正しく利用するポイントについて紹介します。

災害の影響で停電など、さまざまな場面でライフラインが長期間使用できなくなる事態が想定されます。特に冷暖房などの家電製品や、災害情報を得るスマートフォンなどの通信機器は、高齢者・障がい者や乳児、ペットなどの命や健康を守る重要な手段となります。

ここでは、最も手軽で簡単な電動車内のコンセントから給電する仕組みに関して説明します。

電動車は、災害時の緊急用電源として、駆動用電池またはエンジン作動で発生した直流電力を車載インバーターで交流電力(AC100V、最大消費電力1500W以下)に変換してコンセントから供給する「AC給電機能」を持っています。ただし、AC給電機能の使い方は自動車メーカーや各車種によって異なりますので、使用前に取扱説明書などで十分な確認が必要です。

電動車ユーザーが給電で注意しなければならないのは、電気製品は一般的に

AC100Vの商用電源コンセントに接続して使用することを前提に設計されている点です。このため、①商用電源コンセント以外からの給電を想定していない、②住宅コンセントから供給される商用電源とは完全には同じではないことから、電気製品を使う場合、家庭と全く同じ安全・性能が保証されないというリスクについて理解が必要となります。

電動車の走行中も、電気製品が振動・急停止などで転倒・落下する恐れがあるほか、粉塵の多い場所や直射日光の当たる場所、雨・水のかかる場所では使用しないことが重要です。

一方、クルマの室内温度・屋外温度は極寒地や炎天下ではマイナス30～80度までにもなるケースも見込まれ、作動不良や故障につながる可能性がありますので、電気製品は車内や屋外に放置しないようにしましょう。使用の際は自工会の電気製品への給電に関する注意をまとめたページや、各車の説明書を確認の上、ご使用ください。

東京電力エナジーパートナーが7月に実施した全国の20～59歳の男女500人を対象とした「防災対策に関する意識調査」によると、災害時に不安を感じることに「電気が使えなくなる(停電)」を挙げた人が72.6%に上り、電動車が不安解消の一助になる可能性も示されています。

電動車には、フロントコンソールやラゲッジルームなどにコンセントが標準またはオプション設定で装備されています。コンセントがあれば特別な機器を用意する必要がなく、車両のみで給電できます。「非常時給電システム」が付いた電動車では、災害など非常時に車両の走行機能を停止した状態で、コンセントから給電可能です。

なお、ガソリン車でもAC電源が標準またはオプションで装備されている車種があるほか、カー用品店でシガーソケットをACに変換する商品もありますが、これらは最大



▼ 出典:トヨタ自動車

いつもの電気製品が
どこでも使える!

場所に縛られることなく、最大1500W*まで同時に使うことができます。



MotoGP

日本グランプリ、もてぎで開催

マルク・マルケス選手が年間チャンピオン



国際モーターサイクリスト連盟(FIM)ロードレース世界選手権「MotoGP」の第17戦「日本グランプリ(GP)」が9月26～28日の3日間、モビリティリゾートもてぎ(栃木県茂木町)で開催されました。FIMロードレース世界選手権は、1949年にFIMが欧州を中心に開始した二輪ロードレースの世界最高峰です。28日には各クラスの決勝が行われ、Ducati Lenovo Team のフランチェスコ・バニヤア選手が優勝。2位は同チームのマルク・マルケス選手、3位はHonda HRC Castrol のジョアン・ミル選手でした。

MotoGPは、2002年に当時の最高峰クラスだった500ccクラスがMotoGPクラスとなったのを機に、シリーズ全体の名称もMotoGPに変更されました。排気量別にMotoGP(4気筒1000cc)、Moto2(3気筒765cc)、Moto3(単気筒250cc)、

MotoE*(電動バイク)の4クラスに分かれます。

*国際モーターサイクリズム連盟は9月11日、MotoEを2025年シーズン終了をもって休止すると発表しました。2019年に始まったMotoEは開催7年目で終えることになりました。

2025年はMotoGPクラスに13チーム22人、Moto2クラスに16チーム28人、Moto3クラスに13チーム25人、MotoEクラスに11チーム18人のチーム・ライダーがエントリー。2月28日～3月2日のタイGPを皮切りに、11月14～16日のバレンシアGPまで全22戦が開かれます。全22戦は過去最多のレース数です。各レースで獲得したポイントを加算し、年間のチャンピオンが決まります。また、最高峰クラスであるMotoGPは日曜日に行われる決勝レースに加え、2023年からは決勝レースの約半分の周回数で競うスプリントレース(9位までにポイントが付与)も土曜日に

開催しています。

MotoGPは世界の二輪メーカーが威信をかけて競うレース。過去にはスズキ、カワサキモーターズも参戦していました。今年は日本メーカーからはMotoGP/Moto2クラスに本田技研工業とヤマハ発動機が、Moto3クラスにホンダが参戦しています。

MotoGPクラスに参戦するチームはホンダがHonda HRC Castrol(ライダー:ルカ・マリーニ、ジョアン・ミル)、CASTROL Honda LCR(同:ヨハン・ザルコ)、IDEMITSU Honda LCR(同:ソムキアット・チャントラ)、ヤマハ発動機がMonster Energy Yamaha MotoGP(同:ファビオ・クアルタラロ、アレックス・リンス)とPrima Pramac Yamaha MotoGP(同:ジャック・ミラー、ミゲール・オリベイラ)です。

日本人ライダーはMotoGPに小椋藍選手、Moto2に佐々木歩夢、國井勇輝選手、Moto3に山中琉聖、古里太陽選手が参戦しています。

かつて日本メーカーは、現MotoGPクラスにあたる最高峰クラスで1975～2006年まで32年連続、08～21年まで14年連続で世界チャンピオンを輩出してきましたが、近年はやや苦戦傾向にあります。

しかし、25年は6月11日に行われた第6戦フランスGPでCASTROL Honda LCRのヨハン・ザルコ選手が優勝。ホンダとしては、23年第3戦アメリカGPでのア



レックス・リンズ選手(LCR Honda CASTROL)以来の優勝となりました。ザルコ選手は第7戦のイギリスGPでも2位表彰台を獲得しています。また、先述のように日本GPではジョアン・ミル選手が3位表彰台を獲得しました。

一方、ヤマハ発動機は21年の世界チャンピオンであるMonster Energy Yamaha MotoGPのファビオ・クアルタラロ選手が第5戦スペインGP、第6戦フランスGP、第7戦イギリスGP、第10戦オランダGPでポールポジションを獲得、スペインGPでは2位表彰台に上がりました。25年は、近年苦戦傾向にあった日本メーカーに復調の兆しがみられます。

モビリティリゾートもてぎを舞台としたMotoGPは、1999年から開催されていま

す。2000～2003年には日本GPを鈴鹿サーキット(三重県鈴鹿市)で、モビリティリゾートもてぎ(当時ツインリンクもてぎ)はパシフィックGPとして、MotoGPが日本で年2回開催されていたこともあります。モビリティリゾートもてぎが日本GPの舞台となったのは2004年からです。それ以来、日本で唯一MotoGPが開催されるサーキットとなっています。

MotoGPが開催されるサーキットの中には、最高速度が350キロに達するハイスピードサーキットもあります。モビリティリゾートもてぎはストップアンドゴーのレイアウトが特徴で、ハイスピードというよりもテクニカルでブレーキに厳しいサーキットです。時計回りの全長4.8キロのコースには14のコーナー(右8、左6)があり、高低差

は30メートル。最大762メートルのストレートでは最高速度が300キロを超え、そこから数秒間で一気に減速しコーナーを曲がっていく姿には迫力があります。

日本GPではマルク・マルケス選手が2位入賞を決め、これでMotoGPクラスの年間チャンピオンになり、6年ぶり7度目の栄冠を手に入れました。3位のジョアン・ミル選手は、予選2位から粘りの走りを見せ、日本メーカー最上位の成績でした。

一方、日本人選手はMotoGPクラスの小掠藍選手は負傷のため欠場、ワイルドカード参戦した中上貴晶選手はリタイア、Moto2クラスの佐々木夢選手は14位、國井勇輝選手は18位、Moto3クラスの山中琉聖選手は6位、古里太陽選手はリタイアでした。

移動手段じゃない場所

大学を卒業後、都内の会社に就職しました。神奈川で実家暮らしをしていたため、普段の移動はもっぱら電車と徒歩で、あまり車に乗る機会はありませんでした。

そんな中、海外赴任を控えた親戚から「せっかく免許を取ったのだから」と半ば強引に車を譲り受けることになりました。最初はあまり気が乗りませんでしたが、週末やちょっとした買い物に使うには便利だろうと思い、徐々に車に乗るようになりました。

最初に走ったのは246号線でした。普段、電車で通り過ぎていた三軒茶屋や渋谷あたりの街並みも、車を運転してみると、まるで別の景色が広がって見えました。特に印象に残っているのは、渋谷のスクランブル交差点を初めて車で渡った時のことです。

普段、電車で通り過ぎていたあの場所も、自分の車で走ると、周囲の喧騒や人々の動きが全く違った形で迫ってきました。信号が青になると、人々が一斉に交差点を渡る様子が、まるで映画のワンシーンのように感じられました。車の中から見る渋谷の街並みは、ただの通り道ではなく、どこか特別な場所に思えました。

車に乗ることは、私にとって「自分だけの時間」を持つ方法になりました。仕事後や週末に車を走らせることが楽しみになり、日常から少し離れて自分をリフレッシュさせる大切な時間となっていました。朝の静かな街を抜ける瞬間。そんな時間が、私の心を落ち着かせてくれたのです。

また、友人との週末ドライブや、静かな喫茶店まで車で出かけることも多く、車はただの移動手段ではなく、私にとって特別な場所になりました。車内で流す音楽と、無言で進む道。あの瞬間に感じる開放感は、電車では味わえないものだったと、今でも思います。

数年後、実家を離れることになり、その車は手放しました。最後に246号線を車で走った時、その車との時間が懐かしく蘇り、名残惜しさがこみ上げてきました。

(M.K.)



2025年
4月1日
から

原付一種に新たな区分基準が追加されます!

原付一種の新基準
[総排気量]

50cc超 **125cc以下!**

[最高出力]

4.0kW以下!

総排気量が125cc以下でも
最高出力4.0kW超の

**原付二種は原付免許では
運転できません!**

○ 原付免許で運転可

総排気量が50cc以下の車両

+

総排気量50cc超125cc以下で最高出力
4.0kW以下の車両 (今回新たに追加)

総排気量だけではなく、「**最高出力**」を
カタログ等や販売店でよく確認を!

交通ルールは今までの原付一種と同じです!



最高速度30km/h以下



二段階右折



二人乗り禁止



最大積載重量30kg



白・フチなしのナンバープレート



詳細はこちら
日本自動車工業会ホームページへ



警察庁
National Police Agency



国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



総務省
Ministry of Internal Affairs and Communications

jama
Japan Automobile Manufacturers Association
一般社団法人 日本自動車工業会

防ごう 大型車の車輪脱落事故

だめだよ

メンテしなくても大丈夫です!!
がんばります!!

おとさぬための
点検整備

事前の正しい点検が大きな事故を未然に防ぐ唯一かつ最善の手段です。

まだ使える!!

もうあぶないですよ

さびたナットは
清掃・交換

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

しまっ
ていこう

どうかな
さわってみ

**いちにち一度は
ゆるみの点検**

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

おとさぬための
点検整備

トルクレンチで
適正締め付

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

オイルぬって
くださる

はいよ

**ナット・ワッシャー
隙間に給脂**

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

©くまね工房

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

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

※ホイールナットの締め付けは、必ず「規定の締め付けトルク」で行ってください。
※ホイール取付方法には、JIS方式とISO方式の2種類があります。それぞれ正しい
取り扱い方法をご確認いただき、適切なタイヤ交換作業の実施をお願いします。



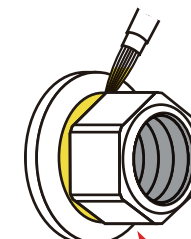
ホイールナットの締め付け不足。アルミホイール、
スチールホイールの取り扱いミス(誤組み付け、部品の誤組み)

その他、ホイールナット締め付け時の注意点

ホイールボルト、ナットの 潤滑について

ISO方式

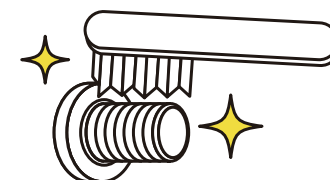
ホイールボルト、ナットのねじ部と、ナットとワッシャーとのすき間にエンジンオイルなど指定の潤滑剤を薄く塗布し、回転させて油をなじませます。ワッシャーがスムーズに回転するか点検し、スムーズに回転しない場合はナットを交換してください。ナットの座面(ディスクホイールとの当たり面)には塗布しないでください。



ナットとワッシャーとの隙間への注油も忘れずに!

ディスクホイール、ハブ、ホイールボルト、ナットの清掃について

ディスクホイール取付面、ホイールナット当たり面、ハブ取付面(ISO方式では、ハブのはめ合い部も)、ホイールボルト、ナットの錆やゴミ、泥、追加塗装などを取り除きます。



ホイールナット締め付け時の
注意点だよ!



ホイール締め付け方式

ホイールの締め付け方式には、球面座で締め付けるJIS方式と、平面座で締め付けるISO方式があります。また「排出ガス規制・ポスト新長期規制適合」大型車から、左右輪・右ねじとする「新・ISO方式」を採用しました。

ISO方式(8穴、10穴)

ホイールサイズとボルト本数(PCD)	19.5インチ: 8本(PCD275mm) 22.5インチ: 10本(PCD335mm)	ホイールのセンタリング	ハブインロー
ボルトサイズ ねじの方向	M22 左右輪: 右ねじ(新・ISO方式) 右輪: 右ねじ 左輪: 左ねじ(従来ISO方式)	アルミホイールの 履き替え	ボルト交換
ホイールナット 使用ソケット	平面座(ワッシャー付き)・1種類 33mm(従来ISO方式の一部は32mm)	後輪ダブルタイヤの 締め付け構造	
ダブルタイヤ	一つのナットで共締め		

詳しい情報は、日本自動車工業会HPをご覧ください。

http://www.jama.or.jp/truck-bus/wheel_fall_off/

