

info DRIVE ジャマガジン

Jamagazine

Japan Automobile Manufacturers Association

JAMA vol.51
2017
[November]

11 月号

巻頭特集

特集

インタビュー

コラム BEYOND

TMSダイジェスト 第45回東京モーターショー2017 閉幕

東京モーターショーシンポジウム2017

「中長期モビリティビジョン」紹介

産業技術総合研究所(産総研) 人口知能研究センター センター長

辻井潤一

「AIで生活やビジネスが大きく変わる」

モノづくり 働き方改革③



世界を、ここから動かそう。

BEYOND THE MOTOR TIMES

TOKYO MOTOR SHOW 2017

第45回東京モーターショー2017は、
国内外より沢山のお客様にご来場を頂きました。

ありがとうございました。

クルマの未来を拡張していく冒険は始まったばかり、
未来へ向けて東京モーターショーは
さらに BEYOND してまいります。



JAMAGAZINE 2017年 11月号

発行日 平成29年11月27日
 発行人 一般社団法人 日本自動車工業会
 発行所 一般社団法人 日本自動車工業会
 〒105-0012 東京都港区芝大門1丁目1番30号 日本自動車会館
 広報室・電話番号 03(5405)6119

©禁無断転載：一般社団法人 日本自動車工業会



02

巻頭特集

TMSダイジェスト 第45回東京モーターショー2017 開幕

06

特集

東京モーターショーシンポジウム2017 「中長期モビリティビジョン」紹介

10

インタビュー

産業技術総合研究所(産総研)人口知能研究センター センター長 辻井 潤一氏

「AIで生活やビジネスが 大きく変わる」

14

コラム BEYOND

モノづくり 働き方改革 自動車における取り組みと日本企業への示唆③

デロイトトーマツコンサルティング合同会社 マネジャー 石川 啓氏

15

記者の窓

「弱いクルマの可能性」 読売新聞東京本社 石橋正洋

16

自工会リリース

EDIFACT開発・普及貢献に対する 国連からの表彰



1 産業技術総合研究所(産総研)人口知能研究センター
センター長 辻井 潤一氏

2 自工会 中長期モビリティビジョン

3 4 東京モーターショー2017 開幕

～閉幕～

第45回 東京モーターショー 2017



一般社団法人日本自動車工業会(会長・西川 廣人)は、「第45回東京モーターショー2017」を江東区・有明の東京ビッグサイトにおいて10月27日(金)から11月5日(日)までの10日間の会期で開催し、11月5日(日)午後6時に閉幕致しました。会期中、国内外より沢山のお客様にご来場を頂きました。

今回のショーは「世界を、ここから動かそう。BEYOND THE MOTOR」をテーマに、全ての国内メーカー14社15ブランド及び海外メーカー13社19ブランドを含む153社・団体が出展、多くのワールドプレミア・ジャパンプレミアを含む380台が展示されました。また、部品機械器具・自動車関連サービスの展示においても、多くの新しい技術やサービスが披露されました。更に今回の東京モーターショーでは、自動車産業の枠を超えて、さまざまなアイデアやテクノロジーを取り入れた、シンボルイベント「TOKYO CONNECTED LAB 2017」を開催。また、臨海副都心エリアにおいて拡充して実施した試乗体験プログラムなど様々な取り組みを行いました。

来場者数は77万1200人。 4人に1人が女性、 15歳～39歳までの来場者が大幅に増加。



世界各国から来場された会期中の総入場者数は、一般公開日直後の週末に台風22号の影響を受け、荒天となったこともあり、前回(2015年 第44回ショー)の81万2500人(2015年 第44回ショー)に比べ94.9%の77万1200人となりました。

総入場者数は若干の減少となりました。一方、会期後半は好天に恵まれ、11月2日(木)には、東京ビッグサイト開催となった第42回ショー以降における平日の一日当たり入場者数が過去最高を記録するなど、

平日にも多数の皆様にご来場頂きました。

来場者の男女比は、男性：75.9%(82.3%)、女性：24.1%(17.7%)、年齢構成では15～19歳：7.1%(4.2%)、20代：20.6%(18.0%)、30代：23.6%(20.0%)という結果となり、4人に1人が女性、15歳～39歳までの来場者が51.3%(42.2%)と半数を占め、女性来場者と若者の来場者が顕著に増加したショーとなりました。

※会場内調査速報値、()内は前回数値



10月27日(金)~11月5日(日)の10日間開催で77万1200人が来場した。



未来のモビリティ社会をテーマに、 世界最先端のナレッジが集結！ 「TOKYO CONNECTED LAB 2017」

くらしや社会とクルマがつながる、未来のモビリティ。主催者テーマ展示にて、わかりやすく体験しながら、来場者と考えるいく3つの参加型のプログラムを実施。その1つである大きなドーム型のダイナミックな映像空間で未来の東京の街やモビリティの姿を多くの方々々に体

感頂いた「THE FUTURE」では、スマートフォンアプリで参加者のアンケート結果を蓄積。2万8000人の皆様より、「回答いただき、来場者の方々が求める未来のモビリティ社会像が示されました。アンケート結果については集約した結果を後日発表する予定です。」

試乗体験プログラムを拡充、 延べ体験者数は5000人

参加・体験型の試乗プログラムは、近隣の臨海副都心エリア(センタープロムナード・お台場特設会場・MEGA WEBライドワンコース)にて、乗用車・商用車・二輪車の試乗に加え、様々なモビリティや次世代技術の体験試乗など、これまで以上に多彩な試乗プロ

ラムを用意し、実施しました。試乗体験プログラムの延べ体験者数は5000人へのほり、モビリティの持つ楽しさに加え、安全機能を始めたような様々なテクノロジーを多くの方々に体験頂きました。

2018年、そして2019年、さらにその先の 東京モーターショーへ。

皆様から頂いたアンケート結果や様々な取り組みを活かし、次回、第46回東京モーターショーは、世界が注目する2020年へ向けて、更に魅力のあるテクノロジーショーとして、2019年秋に東京ビッグサイトを中心で開催します。近隣の臨海副都心エリアやその他のエリアでの拡充開催も含め検討しております。

で、是非ご期待ください。また、来年、2018年秋には、クルマバイクファンのみならず多くの皆様が楽しめるイベントの開催も予定しております。

クルマの未来を拡張していく冒険は始まったばかり、未来へ向けて東京モーターショーはさらにBEYONDしてまいります。

3・4ホール(4F)

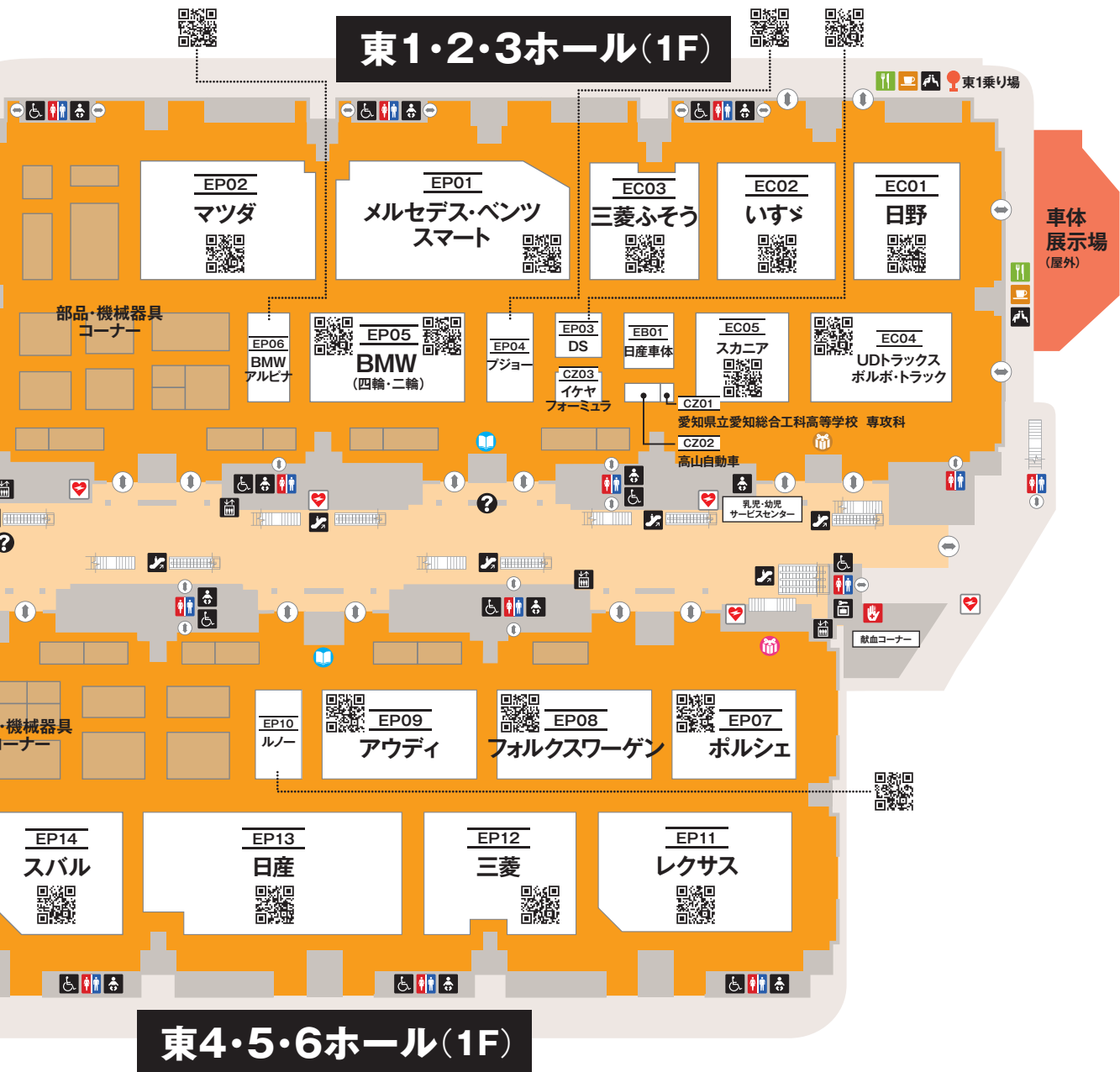
TOKYO
CONNECTED
LAB 2017



[TMS WEB]で感動が甦る 会場図からコンセプトカーにひとつ飛び



各ブースの展示の様子はホームページの「TMS WEB」ビデオギャラリーなどで公開中です。会場図をたどりながら、各メーカーのQRコードにアクセスすれば、もう一度見たいコンセプトカーや次世代モデルに再会できます。





WP02
トヨタ



WB01
トヨタ車体

WP01
ダイハツ



SS03
ハーレー
ダビッドソン



SS01
シトロエン



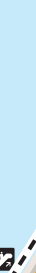
SS04
ソニー
インタラクティブ
エンタテインメント



SS02
ボルボ・カー



新聞・雑誌
コーナー



部品・機械器具
コーナー

西1ホール(1F)

告知

モーターショーは今後、主催者は異なりますが、次の地域でも開催されます。

- 第10回大阪モーターショー
12月8日(金)~11日(月)
- 福岡モーターショー2017
12月15日(金)~18日(月)
- 札幌モーターショー2018
1月19日(金)~21日(日)

東7・8ホール

EM03
カワサキ



EM02
ヤマハ



EP16 / EM04
ホンダ
(四輪・二輪)



EP15
スズキ
(四輪・二輪)





自工会中長期モビリティ
ビジョン検討会主査

み さ き ま さ み
三崎 匡美氏

東京モーターショーシンポジウム2017
「中長期モビリティビジョン」
紹介

講演資料はこちらから
ご覧いただけます



<http://www.jama.or.jp/tokyo2020/innovation/vision/index.html>

11月5日に閉幕した「第45回東京モーターショー2017」では、展示会と並行してクルマに関するさまざまなシンポジウムが開かれました。日本自動車工業会（自工会）は、そのうちの一つ、「戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）自動走行システム 市民ダイアログ」（主催=SIP-adus）で、2030年のモビリティ社会を展望した「中長期モビリティビジョン」を紹介。ITS・自動運転、電動化、コネクテッドといった技術の進展とともに、クルマの進化に加えてサービスを含めたソリューションで将来のモビリティを提供していく方針を表明しました。講演の内容を紹介します。

今、モビリティは
大きな変化に直面

今年、自工会は将来のモビリティビジョンを社会に発信するための検討を行っています。本日（11月3日）は自工会が描く2030年のモビリティビジョンを紹介したいと思います。

皆さんにとって、モビリティとは、どのような存在でしょうか。長い歴史の中で様々なモビリティが発達してきました。それによって移動範囲が広がり、より安全に、よりエコに、より便利に進化し、世の中を豊かにしてきました。

モビリティが社会にもたらしたものは物質的な豊かさだけではなくありません。週末のドライブ、ツーリング、移動先で出会った人々、見た景色など、モビリティはさまざまな形で人々に感動をもたらしてきました。

しかし、今、モビリティは大きな変化に直面しています。高齢化都市化・気候変動エネルギー問題といった社会的課題が顕在化しています。さらに、移動のあり方や手段を変え得るテクノロジーが進化し、生活に身近なものになってきました。このような中で、今後のモビリティはどのように進化すべきか。自工会で議論してきた内容を紹介します。

モビリティを
進化させる

世界では様々なモビリティが模索されています。その中で、私たち自工会も、将来のモビリティのあるべき姿、取り組みを示していきたいと考えています。

モビリティは人々に感動を届けてきました。感動をより一層高めていくことが、自工会の変わらぬ取り組み姿勢です。モビ

リティを進化させることによって、事故ゼロ・環境負荷ゼロ移動のムダのゼロを目指していきます。全ての人・モノに自由な移動をもたらす、情緒に訴える新たな価値を創造し、ときめきを最大化していきます。これが、私たちが考えている将来のモビリティの姿です。

このような挑戦を日本で検討することは、他国にとっても意義があるものになるのでしょうか。昨今、日本は、グローバルトレンドを世界に先駆けて経験している「課題先進国」と呼ばれています。高齢化、都市化、気候変動、省エネ・再エネルギーの促進といった課題は今後、ほかの国でも起こりうる可能性があります。日本の取り組みは、モデルケースになるのではないかと考えています。



日本の社会がどのような変貌を遂げていくのか、五つの視点で整理してみました。まず、アクティブなシニア層が増えていく一方、生活に不自由を感じるシニアの方も増える、ロングライフ

スタイルに対応した社会も求められます。

環境問題への対応が迫られる中、テックノロジーによってクリーン化を推進するスマートな社会も求められています。さらには、いつでも手軽に、便利に、デジタルでつながる生活・消費が当たり前になっている社会。日本社会の価値観：ライフスタイルは、益々変化していくと考えています。

モビリティを考える上で、国土の発展は非常に重要な要素だと考えています。東京・大阪・名古屋に代表されるような大都市圏は、グローバルなメガシティとして益々、発展するでしょう。一方、地方圏では、都市機能のコンパクト化が進展し、その周辺に継続的に分散的な町村部が存続すると考えられています。

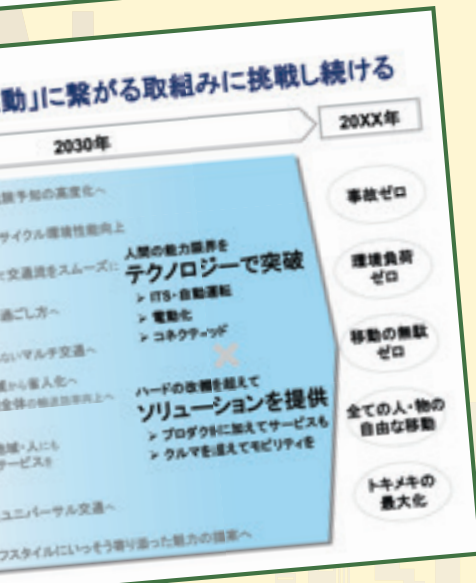
交通分担率を見れば分かるように、それぞれの地域の特質に合わせた形で、大都市圏と地方圏では、それぞれ中心となるモビリティは異なっています。このことは、将来のモビリティ社会を描く上で、非常に重要な要素になります。

日本の将来を考え、課題10個に整理

日本の将来の変化を考えた場合、どのようなモビリティが求められるのか、課題を10個に整理しました。まず、安全環境はこれまで以上の貢献が求められると考えています。そして、合理的な移動のニーズが高まっていく中で、移動時間をより短く、より充実させていかねばなりません。さらに、利便性のある利用型のモビリティにも取り組んでいく必要があると考えています。

物流の生産性向上も急務です。さらには、過疎地に住む方々、高齢者の方々、障がい者の方々、そして外国から来られた方々であっても、制約のない移動が求められる社会になっていくと考えています。さらには、価値観が益々、多様化していく中で、人々の情緒に訴える、新しい価値を創造していくことが求められています。

この10個の課題に対し、自工会として取り組むべき方向性と挑戦について説明します。30



年をマイルストーンにして、まず、次世代自動車のコア技術であるITS、自動運転、電動化、コネクテッド、この進化を追い風にして、人間の能力をテクノロジーで突破するということ。もう一つは、クルマの価値の向上を図りつつ、モビリティという広い枠の中で、サービスを含めたソリューションを提供していくことにもチャレンジしていきます。

それによって、事故・環境負荷・移動のムダをゼロにし、全ての人・モノが自由に移動できる社会、そして、トキメキを最大にする。これが自工会の考える目指すべき将来のモビリティです。

ビジョンを確実に実現するためには、取り組み方も充実させる必要があります。次世代自動車のコア技術

を中心に、各社が切磋琢磨しつつ、会社と業界の枠を超えて取り組んでいきます。学術界や行政とも連携した、協力的な取り組みが不可欠だと考えています。さらに、モビリティの使い手や社会といった幅広いステークホルダーの皆様と一緒に、将来のモビリティをつくり上げたいと考えています。

30年を前に、20年には東京オリンピック・パラリンピックという大きなイベントが控えています。すでに、産官学のプロジェクトが進行しており、オリンピック・パラリンピックで自動運転を駆使したショーケースも考えています。こうした取り組みによって、日本のモビリティを世界に発信していきたいと考えています。そこで得られたレガシーを30年の飛躍的

進化につなげることが自工会の使命だと考えています。

2015年に「自動運転ビジョン」を発表

自工会では15年の「第44回東京モーターショー」のシンポジウムで、「自動運転ビジョン」を発表しました。今回の中期モビリティビジョンは、自動運転にとどまらず、電動化、コネクテッドといった技術も踏まえ、30年の車がどう変わるのかを俯瞰し、将来に向けた課題を洗い出したものです。

同ビジョンの検討は今年の春に着手しました。世界では自動運転、電動化、シェアリングビジネスなど、通

信デジタル技術の進展を背景に、IT（情報技術）大手やベンチャーなどを交え、業界の垣根を越えた競争が繰り広げられています。電気自動車（EV）化により、自動車への新規参入組も増えること見られ、これまでの自動車産業を取り巻く環境は急速に変化しようとしています。

同ビジョンは、世界の潮流に日本の自動車産業や社会が乗り遅れることのないよう、将来の課題を明確にするために、自工会会員メーカー14社全社で検討に取り組みました。発表にあたり自工会では、30年のモビリティ社会を描いた動画を作成し、ホームページで公開しています。17年度末には、発表内容をレポートにまとめ、公表する予定です。

TMSシンポジウム2017 「戦略的イノベーション創造プログラム(S-IP) 自動走行システム 市民ダイアログ」を開催

シンポジウムでは三崎氏の講演のほかに、S-IP自動走行システムプログラムディレクター、葛巻清吾氏が「S-IP自動走行システムの活動概要」について、日本大学理工学部教授の岸井隆幸氏が「モビリティと都市デザイン」と題した講演を行いました。

葛巻氏はダイナミックマップ、ヒューマン・マシンのインターフェイス(HMI)、セキュリティの3つの研究開発テーマが10月から大規模実証実験の段階に移行したことを紹介

し、「PDCAを回し、実用化に持っていくという形で動いています」と話しました。国内外の自動車メーカー・サプライヤー、大学、ベンチャーなど21の企業団体とオープンに議論しながら、研究開発を推進する方針です。

自動運転の実用化について、葛巻氏は、「どの場所でも走れる車をつくるのは技術的にまだ先になります。一般に使われる車は、運転支援のような形で自動運転の技術を使いながら事故・渋滞を削減していく方向に

なります」と説明しました。一方、ドライバー不足、過疎地での移動の問題といった社会的課題に対しては、「地域・ドライバーを限定しながら、自動運転技術を早く世の中に出していく流れにあります」とし、社会課題の解決へ自動運転の技術をいかに早く貢献させていくかが、重要な考えを示しました。

都市計画の専門家である岸井氏は、「自動運転とビッグデータの管理によって、まずは交通事故を減らすことがスタート」とし、その後は「駐車場と物流が変わり、公共空間の再配分が起きると考えています」との予測を示しました。さらに、「何のために自動運転を

するのか、われわれが何を求めているのか。それが都市の形をつくると考えています」と、市民がモビリティを含めた都市づくりに参加することの重要性を強調しました。

シンポジウムは二部構成で行われ、後半は講演者とS-IP自動走行システムサブプログラムのディレクターの有本建男氏、モデレーターの水和夫氏、岩貞るみこ氏が、10人の市民パネリストとともに、「モビリティと都市デザイン」をテーマに意見交換しました。起業家、デザイナー、人工知能研究者など多様な分野の市民パネリストから、幅広い視点の意見が出されました。

日本の自動車工業会の取組み姿勢
我々はモビリティ進化を通じ、

| モビリティの普遍的ミッション | |
|--------------------------|--|
| 安全性向上 安全、安心に | これまで 交通インフラ 高度安全 事故対策 事故対策 |
| 環境負荷低減 サステナブルに | 低エネルギー 燃費向上 リサイクル |
| 移動の効率性向上 早く、便利に、... | カーナビ 高度道路 ITS |
| 移動の自由度確保 いつでも、どこへでも | マイカー トラック タクシー シェアリング |
| 情緒的価値の創造 楽しく、心地よく、... | ドライブ ツアー 自己満足 |

2030年のモビリティの方向性
2030年をマイルストーンに、「感

| 従来のモビリティ 重点課題 | 2030年をマイルストーンに「感 |
|------------------|--|
| 誰もが安全・安心な移動 | ✓ 人的ミス抑制から危 険でも安全・安心な移動 |
| これまで以上の環境負荷低減 | ✓ 走行効率がよくライフ ✓ 交通情報提供による ✓ 交通情報提供による |
| 合理的な移動 | 移動時間の短縮 移動時間の有効活用 利用型モビリティ充実 |
| 物流の生産性向上 | ✓ 効率的な物流 ✓ シェアリングによる ✓ シェアリングによる |
| 移動制約の解消 | 地理的要素 能力的要素 |
| 外国人でもスムーズな移動 | ✓ 移動が不自由な 持続可能な交通 |
| 多様化する価値観への対応 | ✓ 多様な価値観 ✓ 一人一人のライフ |

2030年のモビリティ社会イメージ
2030年には、飛躍的に進化し

誰もが安全・安心に過ごせる世界

クルマも、人も、モノも自由に行き交

ムービーはこちらからご覧いただけます。
2030年 近未来のモビリティの世界へようこそ
<https://youtu.be/YI0mIT-bl6s>





モノづくり 働き方改革

自動車における取り組みと日本企業への示唆 ③

これまで、日本のモノづくり産業（特に技術・製品開発）における生産性向上の必要性と、他業界における先進的な取り組み事例を紹介してきました。最終回では、自動車産業における事例をもとに、今後への示唆を考察します。

■自動車産業での取り組み

…X-in-the-Loop

自動車の開発で、生産性向上に関する最大のトレンドはモデルベース開発（MBD）と言えるでしょう。個別システム単位でシミュレータ上で初期設計から部品自体の性能検証も可能な手法として、近年開発現場で広く浸透しつつあります。

MBDの位置付けを車両開発全体（Vプロセス）の中で考えてみます。Vプロセスは大きく、(1)車両企画・性能設計、(2)システム別性能設計、(3)個別部品設計開発、(4)システム別検証、(5)車両性能検証、と分けられますが、MBDが活用されているのは(2)～(4)の領域、即ち個別のシステム（ステアリング、ブレーキ等）開発が中心です。この点では、前回まで議論した、量的な生産性向上（開発工数逼迫への対応）は進みつつあると言えます。

一方、製品全体の価値を決める(1)や、その実現へ向け各種調整や再設計を行う(5)の領域は、現在も実車をもとに修正していく

手法が取られています。必然的に後工程である(5)の工数が多くなります。

一方、(1)に力点を置き、所望の性能を実設計前に追い込んでいくことで、(5)の工数を大きく削減しようとする手法があります。これはX-in-the-Loop（以下、X-IL）と呼ばれ、車両全体をモデル化し、シミュレーションにより性能設計をしていく手法です。カギとなるのは、車両全体を精緻にモデル化するのではなく、追求すべき性能に合わせた部位を必要な粒度でモデル化する、という点です。例えば運動性能重視であれば、ステアリングやブレーキについて細かいモデルをつくり、あとは簡易的なモデルで済ませる、といった形です。必要なものをモデル化検証していく、という意味からこの名前がついています。

X-ILでは、独IPG社のCarMakerというシミュレーションシステムが著名です。近年発達が著しいADASシステムの開発などで効果を発揮しています。

■日本自動車産業への示唆

このような状況を踏まえ、日本の自動車産業では、どのような取り組みをしていくべきでしょうか。X-ILを単にシミュレーションモデル、もしくはMBDの発展として個別の車両開発に活用するのみならず、車種跨ぎの共通基盤であるプラットフォームやアーキテクチャの構想・設計にも活用し、可能性を広

げていくことができるのではないのでしょうか。アーキテクチャ構想設計においては、現在でもやはりその道のスペシャリストであるエンジニアが担当しているのが現状でしょう。しかし、X-ILを活用し開発をフロントローディングできれば、これまでは特定のエンジニアに留まっていた知見が、その会社全体の「知」として共有され、開発者は更にその先の技術開発に軸足を移すことができます。これこそが、質的な面での生産性向上（開発の行動化）につながる期待できます。

実現へ向けては、早期にX-ILの使いこなすを進めていくことが必要でしょう。本稿では「モデルの粒度」と簡単に述べていますが、シミュレーションの精度、実行時間に大きく影響するものであり、開発を通じた知見の蓄積が肝要です。この蓄積こそが、特定のエンジニアのノウハウに閉じない、その企業で共通して使いこなせる財産となります。

将来に目を向けると、電動化や自動運転等、非連続な技術進화가予測される状況です。ともするとクルマの価値を横並び化させてしまいかねないものです。だからこそ、これらの技術の取り込み方、独自の差別化のあり方を議論することが不可欠です。X-ILを通じ、具体的に将来の製品の姿を描いてみる（机上で試作してみる）ことは、一般論で終始しがちな議論を前に進めるためにも有効ではないでしょうか。

profile

エレクトロニクスおよび自動車エンジニアの経験を経てDTC入社。自動車業界を中心に、特にR&D領域における戦略立案、開発プロセス改革などの支援プロジェクトに従事。



読売新聞東京本社

いしばし まさひろ
石橋 正洋

弱いクルマの可能性……………

☺話すのが苦手だと思う。考えていることがうまく伝わらなくてもどかしい思いをしたり、人前で話そうとして顔を真っ赤にしたり。新聞記者になって6年以上たったが、緊張すると「あの…えっと…」とたじたじになってしまうのは、子どもの頃から変わらない。

☺だが、発話のたどたどしさも、案外役に立つものらしい。ロボット研究者の岡田美智男・豊橋技術科学大教授の著書「〈弱いロボット〉の思考」の中で、「あの…えっと…」を有効活用している好例を見つけた。

☺岡田氏が学生らと作ったおしゃべりロボットは、人の注意を引くため、わざと会話の中に「あの…えっと…」を混ぜ込む。例えば「今度、東京でのオリンピックの開催が決まった」は、「あの…今度ね、東京でのね、えっと…オリンピックがね、決まったんだって」と発話する。愛らしい印象になり、ぐっと注意を引きつけられるから不思議だ。

☺岡田氏はほかにも、人に向かってお辞儀するゴミ箱ロボット（自分で拾えないゴミを人をお願いして拾ってもらおう）など、いくつかの「弱いロボット」を紹介している。共通するのは、ロボットが自分の弱さを示すことで、人の関心や協力を獲得していることだ。自分にできない作業を人にやってもらう。そのバトンタッチの仕方は自然で、嫌みがない。

☺機械から人への作業のバトンタッチは、今、自動車メーカーの技術者が最も頭を悩ませているテーマの一つだろう。自動運転技術が進歩し、完全自動運転が実現する前の過渡期の今、クルマに

は運転を人と協調して行うことが求められている。どこまでクルマが自動運転し、どこから人に託すのか。命を運ぶ運転という作業に、バトンミスは許されない。

☺11月5日に閉幕した東京モーターショーで、世界初の「レベル3」の自動運転機能が導入される独アウディのセダン「A8」がアジア初公開され、多くの注目を集めた。レベル3ではクルマが運転の主体を担うが、緊急時など必要なときは、人に運転をバトンタッチする。

☺人が瞬時に運転を引き受けるためには、常に運転状況に一定以上の注意を払うことが必要だ。しかし2～3時間もクルマが自動運転を続けているような場合、人は運転に注意を向け続けることができるだろうか。

☺「あの…えっと…こここの分岐、右でしたっけ…」「わっ、後ろから車来た」。ちょっと不安だが、例えばこんな風に語りかけてくるクルマだったら、運転状況から意識が離れることはないのかも。未来のクルマと人の関わり方を思うとき、「弱いロボット」の考え方に、ヒントが隠されている気がしてならない。

☺ただ、こと取材に関しては、そうでもないらしい。一瞬が勝負の夜討ち朝駆け取材で、私が得意の「あの…えっと…」を繰り出したところで、取材先の関心や特ダネが得られないことは、悲しいかな、経験が嫌というほど教えてくれた。たどたどしい発話の「弱い新聞記者」にも、愛のあるまなざしを向けてほしいものである。……………



EDIFACT開発・普及貢献に対する国連からの表彰

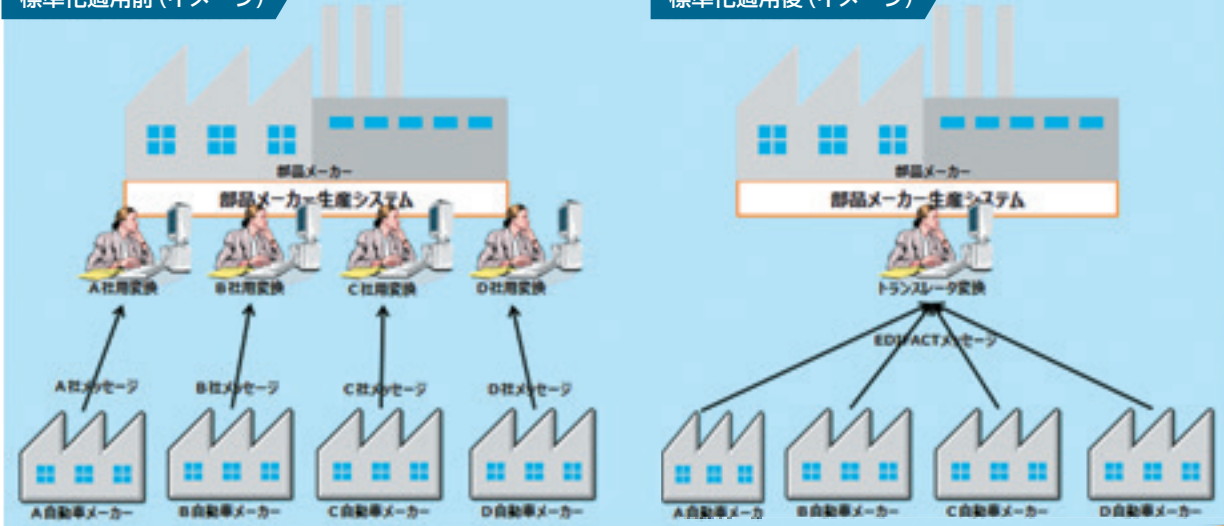
自動車メーカーと部品メーカーとの部品受発注業務の電子商取引に使用するEDIメッセージをJAMAと一般社団法人 日本自動車部品工業会(以下JAPIA)で標準化しています。

標準化するまでは、自動車メーカー各社独自の仕組みで部品メーカーへ発注しておりましたが、複数の自動車メーカーと取引する部品メーカーは、取引先独自の仕組みを導入する必要があり、多大な投資や管理工数の課題が浮上し、業界として対応を検討する為、約20年前にEDI標準化活動を開始しました。



標準化適用前 (イメージ)

標準化適用後 (イメージ)



標準化の目的は以下の通りです。

- ①自動車業界における商取引のビジネスプロセスを定義する。
- ②自動車メーカー・部品メーカーの業界標準EDIシステムを構築する。
- ③業界全体の電子情報交換による商取引を促進し、受発注業務等の効率化を図る。
- ④他業界や海外取引先からの電子情報交換要求に対し、自動車業界として統一した対応を可能にする。

これらを目的に、JAMA/電子情報委員会では2000年8月にJAMAのEDI標準化推進方針を、「国際標準であるUN/EDIFACTを用い自動車業界への適用開始時期を2003年度とする」としました。

UN/EDIFACTとは、国連・欧州経済委員会によって規定されている行政、商業および運輸のための電子データ交換のための汎用国際基準で、世界でさまざまな貿易、商取引で使用されています。

JAMAでは、EDI標準化推進方針により、2003年度からJAMA会員全社がEDIFACTを適用し、JAPIAのご協力の下、約15年に渡り現在でも部品受発注に使用しています。



▲EDIFACT表彰状

こうした実績により、長年に渡りEDIFACT開発・普及に貢献したことに、国連・欧州経済委員会下部組織である「国連CEFACT」から日本からは一般財団法人日本貿易手続簡易化協会(JASTPRO)とJAMAに表彰状が贈呈されました。

サポカー / サポカー-S で未来はもっと 明るくなる。



「自動ブレーキ」が
止まるをサポート
【サポカー】【サポカー-S】



踏みまちがえたとき、
加速抑制装置がサポート
【サポカー-S】



サポカー / サポカー-S とは

高齢運転者の交通事故防止対策の一環として、自動ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置等を搭載した車（安全運転サポート車）に「セーフティ・サポートカー-S（サポカー-S）」の表示をつけ、自動ブレーキを搭載した車「セーフティ・サポートカー（サポカー）」とともに、国民運賃で普及普及に取り組んでいます。

- | | | | |
|---|---|--|--|
| <p>自動ブレーキ よつからない機能</p> <p>> 危険を予測し、急ブレーキを抑制、よつからない機能。</p> | <p>ペダル踏み間違い時加速抑制装置 はみ出さない機能</p> <p>> 駐車スペースから出る時などの、誤操作による急加速を抑制。</p> | <p>車線逸脱抑制機能 はみ出さない機能</p> <p>> 車線を検知して、はみ出しを抑制。</p> | <p>先進ライト ヘッドライト自動切り替え機能</p> <p>> ヘッドライトを自動で切り替え、対向車の歩行者などの早期発見に貢献。</p> |
|---|---|--|--|

| | |
|---|---|
| <p>サポカー</p> <p>Safety Support Car</p> <p>セーフティ・サポートカー 【サポカー】</p> <p>自動ブレーキを搭載した、全ての運転者に適用する自動車</p> | <p>サポカー-S</p> <p>Safety Support Car S</p> <p>セーフティ・サポートカー-S 【サポカー-S】</p> <p>自動ブレーキに加え、ペダル踏み間違い時加速抑制装置も搭載した、特に高齢運転者に適用する自動車</p> |
|---|---|

経済産業省
 国土交通省
 金融庁
 警察庁

くわしくは で検索!
<https://www.safety-support-car.go.jp>

作動には一定の条件があります。条件によっては、作動しない場合がありますので、引き続き、安全運転を心掛けてください。

JAMA

一般社団法人 日本自動車工業会