

info DRIVE ジャマガジン

Jamagazine

Japan Automobile

Manufacturers Association

日本自動車工業会 広報誌

JAMA vol.53
2019
[April]

月号
4



現地発!

「第89回ジュネーブ国際モーターショー」開催

「モータースポフェス2019SUZUKA」開催

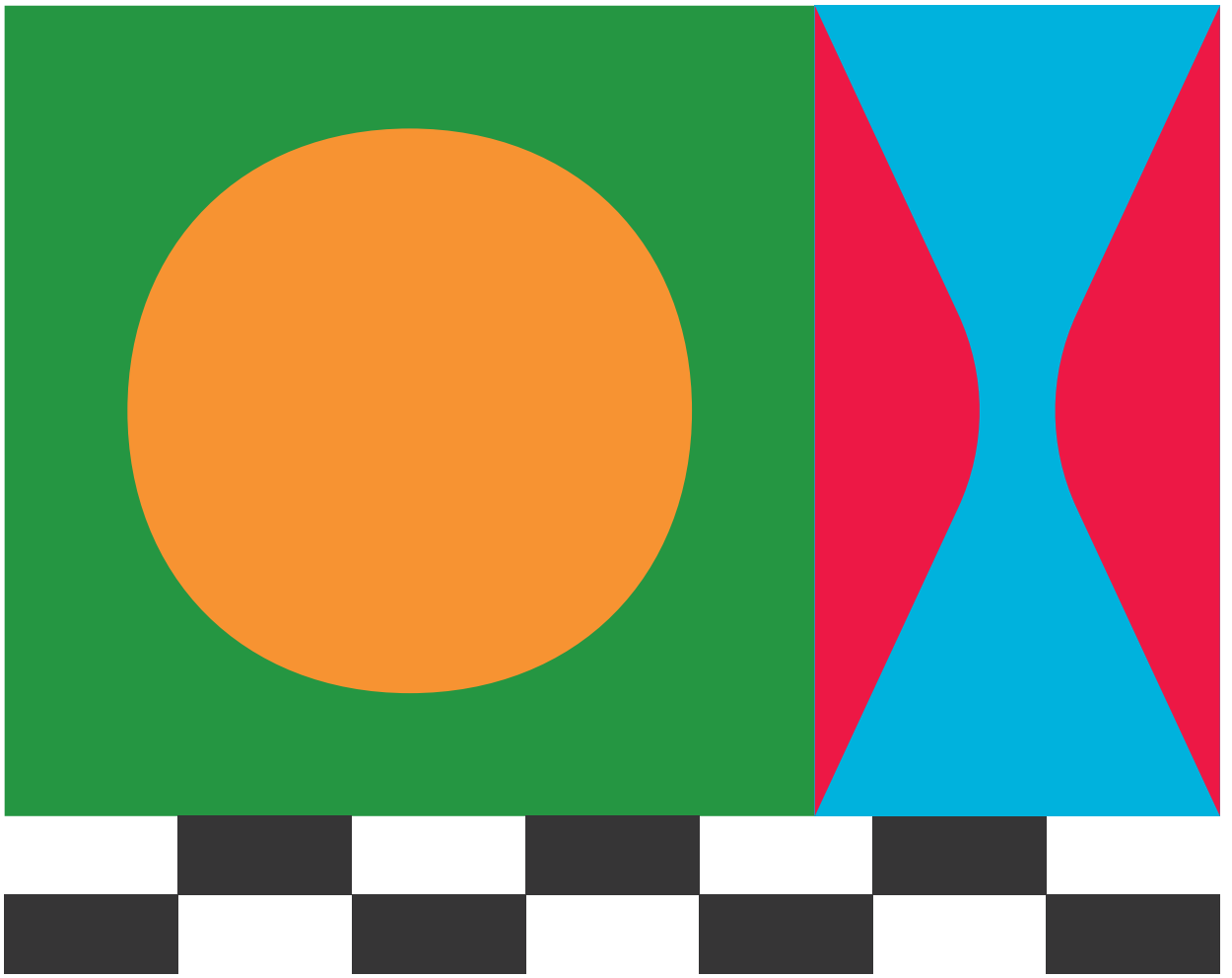
スペシャルインタビュー

山本尚貴選手・中嶋一貴選手が熱く語る
モータースポーツで自動車業界を盛り上げ



JAMA

一般社団法人 日本自動車工業会



OPEN FUTURE

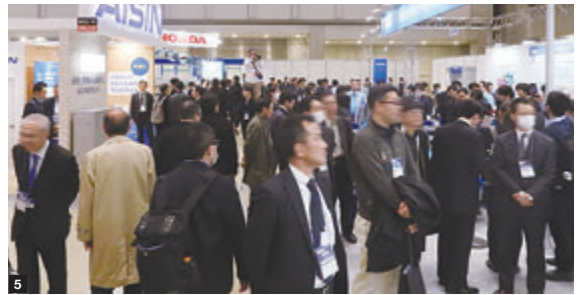
TOKYO MOTOR SHOW 2019

第46回 東京モーターショー 2019
10月24日(木) - 11月4日(月・祝)
東京ビッグサイト - お台場周辺エリア

JAMAGAZINE 2019年 4月号

発行日 平成31年3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 kouho2@mta.jama.or.jp

©禁無断転載：一般社団法人 日本自動車工業会



02

スペシャルインタビュー

山本尚貴選手・中嶋一貴選手が熱く語る モータースポーツで 自動車業界を盛り上げ

04

「モースポフェス2019SUZUKA」開催

JAMAGAZINE4月号読者プレゼント!

08

現地発!

「第89回ジュネーブ国際モーターショー」開催

12

自動車技術会主催 「モータースポーツ技術と文化」シンポジウム開催

14

「スマートエネルギーWeek 2019」開催

16

記者の窓

「こだわりと気づき」

読売新聞東京本社 中島 千尋

- 1 2 モースポフェス2019SUZUKA
- 3 第89回ジュネーブ国際モーターショー
- 4 「モータースポーツ技術と文化」シンポジウム
- 5 スマートエネルギーWeek 2019

●JAMAGAZINEは自工会WEBサイトからもご覧いただけます

[www.jama.or.jp/lib/
jamagazine/index.html](http://www.jama.or.jp/lib/jamagazine/index.html)



自動車業界を

日本のレースカテゴリーを牽引する
トップドライバーにインタビュー



山本尚貴選手

【やまもとなつき】1988年7月11日生まれ。栃木県宇都宮市出身。2018年は全日本スーパーフォーミュラ選手権とSUPER GT (GT500クラス)でWチャンピオンを獲得。2019年はGTが昨年同様でチーム国光、スーパーフォーミュラはDOCOMO TEAM DANDELION RACINGへ移籍。

初めて東京モーターショーに行った時の印象や思い出話をお聞かせいただけますか？

まだすごく小さな頃、3〜4歳の頃に連れて行ってもらったので、今、事細かに憶えていないんですけど…。でも、写真を見返すと、その当時人気が高かった初代のNSXとかF1なんかも展示してあったと思うので、そういうのを見て「カッコいいな」と思ったのは、しっか



りと憶えていますね。

今後の東京モーターショーが「こんな風になればいいな」と山本選手が期待することは？

近未来的な将来に出てくるクルマ（コンセプトカー）とか、バツと見てカッコいいなっていう見せ方は色々あると思うんですけど、ホントに純粹にクルマのカッコ良さを伝えて欲しいなと思いますし、そこには夢も華やかさも詰まっているので。そういうものを失わず、全面的に出してもらえると嬉しいですね。

日本自動車工業会・豊田会長への自動車業界に対して望むことがあればご意見を

トヨタ自動車、本田技研工業、モビリティランドの3社が共催する「モースポフェス2019 SUZUKA〜モータースポーツファン感謝デー〜」が3月2〜3日に開催された。モータースポーツの魅力や余すことなくファンへ伝えたこのイベントで、トップドライバーたちが抱く自動車業界を盛り上げるための提案や、今秋に開催される東京モーターショーへ期待する想いを語ってもらった。



SUPER GTはカーナンバーを1に改め、ニューカラーリングのNSX-GTでモースポフェスのデモレースを制した。

いなど思いますね。

モータースポーツを

より発展させていくために
お考えがあれば教えてください

レーシングドライバーとして、盛り上げようとして何かをやるわけではなく、与えられた仕事を一生懸命やることで、人に感動とか色々なものを伝えられるのかなと思っています。でも、モーターショーの話ではないですけど、やっぱり「お金を払ってでも見に行きたいな」と思う魅力、華やかさ、ステータス性っていうのが、サーキットには必要かなと思うので、そういう所は運営団体やサーキット側の皆さんにも、頑張つて努力してもらって、もっともっと華やかになってもらいたいと思います。「お金を払ってでも行く価値がある世界にする」ことが、サーキットに足を運んでもらう第1歩だと考えています。

中嶋一貴選手

【なかじまかずき】1985年1月11日生まれ。愛知県岡崎市出身。2018年はル・マン24時間レースLMP1クラスにて、日本人ドライバー&日本車で優勝という初の快挙を成し遂げた。2019年の国内レースは全日本スーパーフォーミュラ選手権がVANTELIN TEAM TOM'S、SUPER GT (GT500クラス) がLEXUS TEAM au TOM'Sと、昨年と同じチームから参戦、シリーズチャンピオンを目指す。



もつと盛り上げよう！

初めて東京モーターショーに行った時の印象や思い出話を聞かせただけですか？

初めて行ったのは実は仕事の時なんですよね。当時、トヨタがドラえもんが出ているコマージュナルをやっていたと思うので、割とドラえもん色が強かった記憶があります(笑)。でも、その並びというか、同じブースの中に、WECの



モースポフェスでは鈴鹿サーキット初の走行となるTOYOTA TS050-HYBRIDをドライブした。

クルマを置いてもらってしましたし、「こつという所に自分たちが乗っているレーシングカーを置いてもらえるのはありがたいな」と思った印象はあります。その他、メーカーごとにモータースポーツ関連の演出をしているブースもあったので、どんなそういう風になつてもらえればいいなと思いつながら見ていました。

今後の東京モーターショーが「こんな風になればいいな」と中嶋選手が期待することは？

単純に、クルマ好きの人が会場に来るのは当たり前として、そうじゃない人たちをたくさん呼び込めるようなものが欲しいですね。それが具体的に何なの

かって言われると分からないですけど…。最近では、クルマ自体にこだわりを持っている人も少なくなってきましたよね。「走ればいいや」「荷物が載ればいいや」という感じで。運転に関しても、「まあ、走らせられればいいや」ぐらいで。そういう部分で、こだわりの意識が薄まってきたと思うんですね。だから、クルマに対しての要求を高められるような、何か運転に対しての意識も高められるようなものが東京モーターショーで表現されているといいのかなと思います。

日本自動車工業会・豊田会長への自動車業界に対して望むことがあればご意見を

やっぱりクルマを楽しむ気持ちであるとか、クルマに対する思い入れであるとか、多くの人の意識が薄れてきている部分をすぐく大事にして下さっている方だと思つので、それをどんどん推し進めていっていただきたいなと思います。今、僕らがト

ヨタのGAZOOレーシングでやっている環境というのは、とてもありがたいものだと思うているんですよ。モータースポーツを通じて、クルマの楽しさを人に伝えていく。クルマの性能を良くしていく、それを人に伝えていく。そういう趣旨の中でレースができていくというのは、すごくありがたい環境だと思います。とにかく、豊田会長には今のこの流れをどんどん推し進めていって欲しいなと思っています。



「モースポフェス2019SUZUKA」開催 (3月2、3日)



モータースポーツ振興を掲げ
トヨタ、ホンダの2社がタッグ
日産、SUBARU、日野、
カワサキ、スズキ、ヤマハも参加

開会セレモニーでファンの声援に応える豊田社長(右)と八郷社長(左)



モータースポーツ振興に向けて国内メーカーがタッグ。トヨタ自動車、ホンダ、モビリティランドの3社は3月2、3日の2日間、三重県鈴鹿市の鈴鹿サーキットで、2019年シーズンの幕開けを告げるファン感謝イベント「モースポフェス2019SUZUKA」を開催しました。国内メーカー2社がタッグを組んで実施するもので、2日間で5万人のモータースポーツファンが来場。両社の国内外レースカテゴリーに参戦する四輪・二輪マシンに加え、日産自動車やSUBARU、日野自動車、カワサキ、スズキ、ヤマハを含めた数々の四輪・二輪マシンが集結し、デモ走行にとどまらないイベントが行われました。

■新オープニングイベント

初開催となった「モースポフェス2019SUZUKA」モータースポーツファン感謝デーは、2017年秋にトヨタとホンダがHSR九州で初めて開催した「モースポフェス」の次の展開として、鈴鹿サーキットで行われていた「モータースポーツファン感謝デー」とコラボしたものです。

■豊田、八郷の両社長登場

2日午後に行われた開会セレモニーにはトヨタの豊田章男社長が「ヤリスWRC」、ホンダの八郷隆弘社長が「CBR1000RR」に乗って登場。共催ならではのサブライズ演出にグランドスタンドからは大きな歓声が上がりました。

八郷社長は「本業レースでは競争しているが、一緒にオールジャパンでモータースポーツを盛り上げていきたい」、豊田社長は「普段は競い合つた2社だが、八郷さんをお願いしてイベントが実現できた。ファンの皆さんのおかげで今日が迎えられたと思う」と挨拶。モータースポーツを盛り上げ、クルマバイクファンを増やすため、両社長が先頭に立つて取り組む姿勢を示しました。

ホンダ

インディ500を制したマシンと琢磨選手
F1サウンドにファンが魅了

17年のインディ500を制した「Dallara DW12」とともに佐藤琢磨選手が凱旋しました。同マシンも鈴鹿初登場。スーパースピードウェイ仕様のエアロパッケージにもかかわらず鈴鹿を攻める佐藤選手のドライブは圧巻でした。雨に見舞われた2日目はスーパースピードウェイ仕様の外観にレインタイヤが装着されるという通常ではあり得ない状況でデモ走行を実施。佐藤選手は「S字はずっと滑っていた」と笑うほど雨のドライブを楽しんでいました。

F1マシン「アストンマーチンレッドブルレーシングF1デモカー（19年カラーモデル）」も登場しました。さまざまなマシンの音を体験できる「Sound Wave」にも出演。甲高いエンジンサウンドを奏でファンを魅了しました。

四輪だけでなく、二輪のレーシングマシンが登場するのもホンダならではの。二輪のル・マン24時間レースを制したCBR1000RRはジョシュ・フック選手、MotoGPを戦う「RC213V」は中上貴晶選手が華麗なライディングを披露しました。



インディ500優勝マシン「Dallara DW12」



アストンマーチンレッドブルレーシングF1デモカー（19年カラーモデル）



二輪のル・マン24時間レースを制した「CBR1000RR」

トヨタ

ル・マン／WRCの勇姿披露
大迫力のパフォーマンス

昨年のル・マン24時間耐久レースで優勝した「TS050ハイブリッド」、世界ラリー選手権（WRC）を戦う「ヤリスWRC」が、その勇姿を披露しました。TS050ハイブリッドが鈴鹿サーキットを走るのももちろん初めて。ル・マン優勝当時の姿そのままに、1千馬力を誇るパワーユニットサウンドをとどろかせました。

「耐久世界王者」と題したプログラムでは、二輪のル・マン24時間レースを制したホンダ「CBR1000RR」と共演。中嶋一貴選手、ジョシュ・フック選手によるパレードランが実現しました。

ヤリスWRCはチーム代表のトミ・マキネンさんがドライブ。メインストレートを使ってジャンプデモを行ったほか、コマのようにクルクル回るドーナツターンも披露しました。また、グランドスタンド裏のGPスクエアでもデモ走行を実施。大迫力のパフォーマンスをファンの目の前で披露しました。

GPスクエアでは新型「スープラ」を公開。20年のSUPER GT（GT500クラス）に参戦するマシンもお披露目され、多くのファンが食い入るように見入っていました。



昨年のル・マン24時間レースを制した「TS050ハイブリッド」



新型「スープラ」とSUPER GT参戦マシン



トミ・マキネンさんが操る「ヤリスWRC」

■SUBARU 隊列走行で競演

「SUBARU STI WRP
ルーに宿るチャレンジングスプリット」と題したプログラムで、スバルモーターススポーツの歴史を彩ったマシンが一堂に会しました。昨シーズンのSUPER GTを戦った「BRZ GT300」、



(先頭から) SUPER GT参戦マシン「BRZ GT300」、16年のニルブルクリンク24時間レースに参戦しクラス優勝を果たした「WRX STI NBRチャレンジ」、1998年のWRCに参戦した「インプレッサWRC98」



インプレッサWRC98を駆る新井敏弘選手

16年のニルブルクリンク24時間レースに参戦しクラス優勝を果たした「WRX STI NBRチャレンジ」、1998年のWRCに参戦した「インプレッサWRC98」が隊列走行を披露しました。

また、新井敏弘選手がステアリングを握ったインプレッサWRC98は、トミマキネンさんがドライブするヤリスWRCとの共演も果たしました。新旧WRCマシンによる演出にファンは大喝采。新井選手はターマック(舗装路)仕様のインプレッサWRC98を自在に振り回し、華麗なドーナツターンなどを披露しました。

■日産自動車 デモレースを披露

国内最高峰のGTレース、SUPER GTに参戦する「NISSAN GT-RニスモGT500」が、「スーパーGT」の世界に誇るハイコンペティションシリーズなどのプログラムに参加しました。星野一義監督率いるチームインバル、近藤真彦監督率いるKONDOレーシングがレクサスホンダとともにデモ



グラウンドスタンド裏では体験乗車を行ったダカールラリー参戦車「日野レンジャー」



ダカールラリー参戦車が鈴鹿サーキットを駆け抜けた

レースを披露しました。

また、先日GT500クラスからの引退を発表し、ニッサン・モーターススポーツ・インターナショナル(ニスモ)のエグゼクティブアドバイザーに就任した本山哲さんと、同年代のライバルでしをぎを削り合った脇阪寿一さん、道上龍さんによる「新・永遠のライバル対決」では、本山さんが08年のSUPER GTに参戦した「XANAVIニスモGT-

R」を走らせました。

■日野自動車 日野レンジャーが疾走

グラウンドスタンド裏のGPSスクエアで行われた「ダカールエクスベリエンス」では、日野チームスガワラの「日野レンジャー」が迫力のデモ走行を実施。運転席の体験乗車には多くのファンが列をなしていました。

「モースポフェス2019SUZUKA」開催



鈴鹿8耐ブレシーズンマッチ



8耐×10HTワイライトマッチ



SUPER GTでは国内3メーカーが三つ巴の戦いを繰り広げる



チームインバルが走らせる「NISSAN GT-R NISMO GT500」

また、巨大なダカールラリー参戦車が鈴鹿サーキットを疾走する勇姿を披露。減多にお目にかかれない貴重な走行シーンとなりました。

■鈴鹿サーキットならではの「8耐×10HTワイライトマッチ」

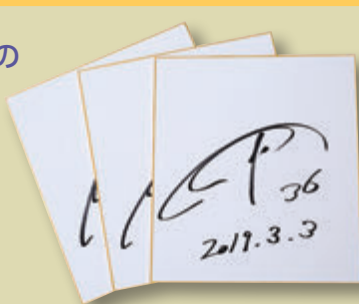
鈴鹿サーキットの夏の風物詩と言えるイベントが「鈴鹿8耐」です。正式名称は「鈴鹿8時間耐久ロードレース」。モースポフェスでは「鈴鹿8耐ブレシーズンマッチ」として、ホンダ「CBRR1000RR」に加え、スズキ「GSXR1000」、ヤマハ発動機「YZFR1」、川崎重工業「ZX-10R」の参戦マシンが集結、デモ走行を披露しました。

四輪では「鈴鹿1000km」に代わる耐久レース「SMBCBHオークションSUZUKA 10H」に参戦するマシンが登場。夕方18時に始まった「8耐×10HTワイライトマッチ」では、2大耐久レースに出場するマシンが夕闇のサーキットを駆け抜けました。

JAMAGAZINE4月号読者プレゼント!

中嶋一貴選手、山本尚貴選手のサイン色紙を抽選でそれぞれ**3名様**に!

※3月3日のモースポフェス会場にてサインを頂きました



応募要項

- ①～⑤を明記して下記メールアドレス(自工会広報室)宛にお送り下さい。
- ①欲しい選手の名前
 - ②ご本人のお名前
 - ③住所・電話番号
 - ④会社名(未記入でも可)
 - ⑤JAMAGAZINEに対する日頃の感想、要望など
- 応募先は Kouho2@mta.jama.or.jp

締切

4月21日(日)

厳正なる抽選の上、当選者の発表は賞品の発送をもってかえさせていただきます。入力していただいた個人情報は当社にて厳重に管理し、プレゼントの発送以外の目的に使用いたしません

世界初、欧州初公開のモデルが150台以上 日本メーカーも電動化対応の 最新モデルを展示



スイス・ジュネーブで「第89回ジュネーブ国際モーターショー」が3月7～17日に開催されました。世界初、欧州初公開モデルが計150台以上で盛り上がりを見せるなか、トレンドとなったのが電気自動車(EV)やプラグインハイブリッド車(PHV)などの電動車でした。日本メーカーの最新モデルも注目を集めていました。欧州で強化されていく見通しのCO2排出量規制に対応するためには、電動化への対応が必須となります。特にEVは、コンパクトカーからSUVまで電動車のバリエーションが広がり、本格的な普及期の到来を感じさせました。

ジュネーブモーターショーのトレンドはEVやPHVなどの電動車

《スバル》
「ヴィジヴ・アドレナリン・
コンセプト」世界初公開
水平対向エンジンと
電動技術の組み合わせ

スバルは、コンセプトカー

《スズキ》
新型「ジムニー」などを
アピール
欧州の主力車種を一堂に展示

スズキは、新型「ジムニー」などをアピールしました。プロが使う道具をイメージし、機能性とデザインを両立したジムニーは、欧州でも支持されています。このほか、「ビターラ」や「スイフト」「スイフトスポー」など欧州での主力車種を一堂に並べました。



《スズキ》
「ビターラ」



《スバル》
「インプレッサ」



《スバル》
「ヴィジヴ・アドレナリン・コンセプト」



《スズキ》
「ジムニー」



トヨタ
「GRスーパーGT4 コンセプト」



トヨタ
「アイゴ」



日産
「IMQ」



日産
「GT-R50 byイタルデザイン」

「ヴィジヴ・アドレナリンコンセプト」を世界初公開しました。新たなデザインの方角性「BOLDER（ボールダー、大胆な）」を採用した初のコンセプトカーです。車両の価値をデザインで大胆に表現することにこだわりました。ボディの鈑金部は立体感をつけ、バンパーからリアアーチ周りの黒の樹脂パーツ部はヘッドランプ周りで太くし強調しました。「意のままに走れて山登りなどもアクティブに活動できる」(担当者)ことをデザインで示しました。このほか、水平対向エンジンと電動技術を組み合わせた「e-BOXER」搭

載車を公開しました。

トヨタ自動車

「GRスーパーGT4」を

世界初公開

欧州での主力車種を展示

トヨタ自動車は、「GRスーパーGT4 コンセプト」を世界初公開しました。トヨタガズーレーシング初のグローバルモデル「GRスーパー」をベースとしたコンセプトカーです。新型スーパーのカスタマーモータースポーツの可能性を検討するために製作しました。軽量で低重心、高剛性といった性能をもつ

スーパーの市販車をさらに軽量化するとともに、ロールケージ、サスペンション、ブレーキ、リアウィングなどのレース専用部品を装着しました。また新型「カローラトレック」や「カローラGRスポーツ」のほか、「プリウス」、「アイゴ」など欧州での主力車種を展示しました。

日産自動車

「IMQ」を世界初公開

e-パワーと合わせて

電動車の販売強化

日産自動車は、独自のハイブリッド技術「e-パワー」を搭載し

たクロスオーバーコンセプト「IMQ」を世界初公開しました。四輪駆動でスムーズな力強い走行性能も実現したとのこと。電動パワートレインだけでなく、エクステリアやインテリアにもこだわりました。ガラスルーフで解放感を演出したり、フロアには禅庭の砂紋を連想させるようなデザインを取り入れました。日産は欧州でEV「リーフ」を販売していますが、今後はe-パワーと合わせて電動車の販売を強化します。e-パワーは、2022年までに欧州の量販モデルに搭載するとされています。



〈ホンダ〉
「ホンダeプロトタイプ」



〈ホンダ〉
「JAZZ」

《ホンダ》
「ホンダeプロトタイプ」
世界初公開
欧州はHVやEVの
電動車に置き換え

ホンダは、「ホンダeプロトタイプ」を世界初公開しました。コンパクトカーで、航続距離は200^{キロ}以上（WLTPモード）です。街中での取り回しのよさと、後輪駆動による走りの楽しさを追求しました。従来のサイドミラーをカメラとディスプレイに置き換える電子ミラーもホンダとして初めて搭載する予定です。同モデルをベースにした新型EVの先行予約は19年夏に欧州の一部の国で開始します。その後、20年に日本でも投入する予定です。合わせて会場では、25年までに欧州で販売する四輪商品の全てをHVやEVなどの電動車に置き換える方針を発表しました。

《マツダ》
「CX-30」世界初公開
新世代商品の新技術をPR

マツダは、19年から投入を始

める新世代商品群第二弾となる新型コンパクトクロスオーバー「CX-30」を世界初公開しました。大人4人がゆったりと座れる室内空間と、道幅や駐車場を選ばない小回りが利くサイズにこだわりました。この結果「CX-5」よりもコンパクトなサイズとしながらも、「ドライバーと助手席の距離感」はCX-5と同程度にした「担当者」といいます。家族3〜4人の若者ファミリー層を中心に訴求します。欧州から順次グローバルに展開する予定です。「スカイアクティブビークルアーキテクチャー」など新世代商品群に搭載する技術もアピールしました。

《三菱自動車》
「エンゲルベルク ツアラー」
世界初公開
「ASX」2020年モデルを
世界初公開

三菱自動車は、クロスオーバーSUVのコンセプトカー「エンゲルベルク ツアラー」を世界初公開しました。4WDのPHVで、EV走行距離は「アウトランダーPHEV」よりも拡大し



〈三菱〉
「エンゲルベルク ツアラー」



〈三菱〉
「ASX」



〈レクサス〉
「LCコンバーチブルコンセプト」



〈マツダ〉
新型「マツダ3」



〈レクサス〉
「LCコンバーチブルコンセプト」



〈マツダ〉
「CX-30」

レクサスは、「LCコンバーチブルコンセプト」を欧州初公開しました。LCのデザインと走行性能が調和した独創的なスタイリングとしました。コンバーチブルモデルならで

《レクサス》
「LCコンバーチブル」
欧州初公開
独創的なスタイリングを披露

た70キロ（WLTPモード）としました。航続距離に加えてモーターのみで加速する領域を拡大するためにバッテリーの容量や出力を高めました。5年先を見据えたコンセプトカーとしています。また「ASX（日本名RV R）の2020年モデルを世界初公開しました。フロントデザインを刷新するとともに、スマートフォン連携ディスプレイオーディオでコネクティビティー機能を進化させました。

はの自然との一体感を追求したモデルです。

トヨタ自動車も引き続きHVを電動化戦略の軸としていきますが、EVも21年までに欧州で3車種投入する方針を明らかにしました。欧州でディーゼル車離れが進む中、電動車のラインアップを広げて欧州でのシェア拡大につなげます。

ホンダは欧州で2019年初頭に販売を始めた「CR-Vハイブリッド」に搭載した2モーターハイブリッドシステム「スポーツハイブリッドi-MMD」を今後の欧州での電動車の中心技術としていく方針を掲げました。

一方で、マツダはCO₂の排出量をウェル・トゥ・ホイール（油井から車輪まで）の考え方で減らしていくことの重要性を改めて訴えつつ、新型「マツダ3」などにも搭載する革新的な内燃機関「スカイアクティブX」がその解決策の一つになりうると思いました。

自動車技術会(自技会、坂本秀行会長)が2月27日、東京工業大学大岡山キャンパス(東京都目黒区)で「モータースポーツ技術と文化」をテーマにしたシンポジウムを開催しました。二輪・四輪車メーカーやサプライヤーなどのエンジニアらが講師として登壇し、モータースポーツの車両やパワートレイン、タイヤなどの開発手法を中心とした最新技術を紹介。メーカー関係者やモータースポーツ関係者、大学教授、工業系の大学生ら約130人が聴講しました。市販車にも生かされるモータースポーツ技術の開発秘話などが惜しみなく披露され、競合メーカー同士が刺激し合う場ともなりました。

■付加価値が得られる

シンポジウムではまず、本田技術研究所の古川隆一氏が「WTC(世界ツーリングカー選手権) シビックの開発」をテーマに講演。同社のF1撤退から再びレースに参戦することになった経緯やWTC2017年シーズンの飽くなき車両開発を紹介しました。F1撤退後は「モータースポーツを通して得られる新しい付加価値を見つけるための基盤技術の強化に注力したことやWTCでは16年を振り返り設定した開発目標値をシーズン途中でまたやまず上方修正し、開発の手を緩め

ることなく検証を続けていたことを明かしました。

■挑戦の歴史から解説

川崎重工業の松田義基氏は「スーパーバイク世界選手権4連覇の軌跡」をテーマに講演しました。低迷期からチャンピオンの獲得、史上初の4連覇を達成するまでの挑戦の歴史を技術戦略や組織改革の側面から解説。「自社の技術不足は無視し、世界一を目指すロードマップを持つ。先を読み、自己責任で進める。モーターサイクルという文化をポジティブに捉える」など、常勝チームを作り上

自動車メーカーなどのエンジニアが講師 開発手法を中心に 最新技術を紹介



各講演後には聴講者からさまざまな質問が飛んだ

げるための哲学なども紹介しました。

■過酷なレースが磨く

スバルテクニカインターナショナルの野村章氏は、「モータースポーツのシャシ開発」をテーマに講演しました。世界一過酷と言われるドイツのニルブルクリンクへの挑戦を通じて、磨いてきた車両の安全性やドライバーが意図したように車両を操るための性能への挑戦。これらをシャシの技術課題を解決することで、ひも解いてきたことを紹介しました。

■ル・マン初制覇を講演

シンボジウムの間には、トヨタ自動車のドライバーとして18年のル・マン24時間レースを制覇した中嶋一貴選手のビデオメッセージが披露されました。

16年のレースの悔しさと優勝に向けた準備、レースへの熱い思いなどを語ってくれました。また、18年のレースで優勝を決めた瞬間は「優勝を勝ち取れてホッとした」と、興奮よりも安堵の気持ちが強かったことなども明かしてい

ました。

中嶋選手のビデオメッセージの後には、トヨタの小島正清氏が「ル・マン24時間レース 初制覇への道程」をテーマに講演しました。ハイブリッドシステムを中心に強いクルマづくりや、16年大会で優勝目前でリタイアした経験などを踏まえて、想定外を減らすための実車テストなどを繰り返し、チーム全員が素早く対処できる強いチームづくりに取り組んでいたことなどを紹介しました。

■培ったものづくりと組織

サプライヤーからはタイヤメーカーと機械加工を手がけるメーカーが登場しました。次世代タイヤの開発を担当する桑山勲氏は、極限での走行状態を再現するために進化させ続けてきた独自の予測、計測技術などを紹介しました。また、機械加工メーカーは元オートバイレーサーの社長が率いる同社のチームがMoto2参戦から初ポイントを獲得するまでのサクセスストーリーと社員の自己啓発

を促す一環で始めたモータースポーツ活動で培ったものづくりや組織マネジメントのノウハウなどを紹介しました。

■技術を鍛える場

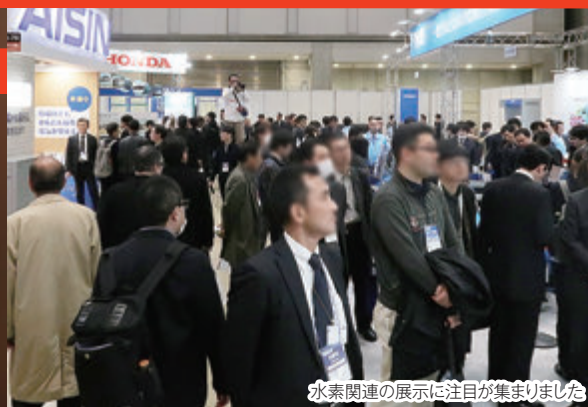
自動車産業は100年に一度の大変革期と言われ、CASE（コネクテッド、自動運転、シェアリング、電動化）が注目されています。しかし、自技会のモータースポーツ部門委員会ではこうした時代が到来し「AI（人工知能）がクルマを運転するようになって、動力源としてモーターのシェアが拡大したとしても、『走る、曲がる、止まる』の基礎技術が不要になることはない」とし、「それらを鍛える場としてモータースポーツは重要な場であり続ける」と、自動車の基礎を作り出すモータースポーツのさらなる発展に期待を寄せています。今年の聴講者は例年よりも多く、大きな注目を集めました。自技会では今後、モータースポーツの動向を一層広く発信していく考えです。

会場の外に展示した車両に学生らも興味津々の様子



水素・燃料電池

FCV普及の取り組み 自動車メーカーの 動向が重要



水素関連の展示に注目が集まりました

次世代エネルギーの活用に向けた最新技術を披露する「スマートエネルギーWeek 2019」が2月27日~3月1日に東京ビッグサイトで開催されました。今回のイベントでは、そのなかの一つ「水素・燃料電池展」にホンダなどが出展し、自動車メーカーや自動車業界が開発を進める燃料電池車 (FCV) の普及に向けた取り組みを紹介しました。

■FCV普及の課題

水素エネルギーの活用は、日本が世界に先駆けて推進する分野であり、活用事例の代表格が燃料電池車 (FCV) です。とはいえ、現在の累計販売台数は約3千台と、2020年に4万台を普及させようとしている官民目標と比べると普及ペースが遅いことは否めません。

課題の一つが水素ステーション (S-T) の整備です。水素S-Tの設置には通常約4~5億円ものインシヤルコストが必要となるといわれています。さらに運営費も年間5千万円程度のコストがかかるようです。国内全体で3千台の車両しか走行していない現在、補助金があってもインフラ事業者にかかる負担は大きいものであります。

■ホンダの新型S-T展示

そこでホンダは一般的なS-Tよりも小型でS-Tの初期投資を抑えた水素S-T「スマート水素ステーション (SHS)」の提案を力を入れています。この水素



ホンダ「ミライ」のカットモデル

S-Tは、再生可能エネルギーで発電した電気でも水を電気分解して水素を作り出します。S-Tでの運用可能なFCVの台数は3~5台と少ないですが、コストに優れ、普及台数が多くな

い地方部などに適した仕様となっています。

今回のイベントでホンダは、昨秋に受注を開始した、コンプレッサーを問わずに70メガパスカルの高圧水素を充填できる新型S-Tを展示しました。電気自

15th INT'L HYDROGEN & FUEL CELL EXPO
FUEL CELL EXPO 2019
第15回 国際水素・燃料電池展

会期：2019年2月27日[水]~3月1日[金]
 Dates: Feb. 27 [Wed] - Mar. 1 [Fri], 2019

VIP

燃料電池メーカー
 FUEL CELL MFR.

自動車・輸送機器
 AUTOMOBILE/TRANSPORT

水素・ガス事業者
 HYDROGEN/GAS UTILITY

住宅・ビル・工場
 HOME/BUILDING/INDUSTRY

電力メーカー
 ELECTRICITY MFR.



ホンダが2018年秋に受注を開始した新型「スマート水素ステーション」

自動車(EV)は充電時間の長さがネックになっていますが、新型水素STはクラリティーユーザーセルを約10分で充填できるとのことです。プースの担当者は「かなり多くの方から引き合いをいただいています」と話します。

■トヨタ参加のJHYM

水素STの整備に向けて、インフラ事業者の負担を軽減する新たな補助金スキームも運用が始まっています。水素STはこれまでインフラ事業者が個社で運営していました

だが、今年度からはトヨタ自動車などが設立した「日本水素ステーションネットワーク合同会社」(JHYM:ジェイハイム)が所有するスキームに変わりました。自動車メーカーはJHYMを通じてインフラ事業者に水素ステーションの運営を業務委託し、金融投資家等はJHYMへの出資を通じて水素ステーション事業の自立化までに必要な資金を拠出します。インフラ事業者の初期投資負担を軽減し、新規参入事業者

■世界が日本を注目

FCVの普及には時間がかかります。ただ、持続可能な社会を構築するためには必要不可欠なことになります。日本だけではなく、欧米諸国やこれまでEVの普及に力を注いできた中国もFCVに注目しています。FCVの本格普及に向けて、水素供給利用技術協会(HYSUT)のプースに「ミライ」のカットモデルを展示したトヨタの担当者は「FCVの選択肢を増やす必要がある」と指摘します。今後は、水素エネルギーの価値に加え、FCVならではの魅力を創出し、ユーザーにそのメリットを理解させていく必要があると語ります。

JHYMでは、2018年度から2021年度までに80箇所の水素STを新設する目標を掲げていますが、「立ち上がりは順調。この目標は達成できるはずだ」(JHYM:プース担当者)と手応えを示します。



読売新聞東京本社

なかしま ちひろ
中島 千尋

こだわりと気づき.....

⊙自動車に対するこだわりは、ほとんどなかった。子供の頃は、親族や知人が乗っている車くらいしか車名を知らなかったし、将来は、自分がその時に好きだと思ったり、必要だったりする車を買うものだろうと、漠然と思っていたような気がする。

⊙ただ、はっきりと興味を持った瞬間は鮮明に覚えている。社会人になった2007年、地方支局に配属が決まったときだ。同期との会話では、車選びについて盛り上がった。そこで、大学時代に自動車部だったという男性記者が「マニュアル車に乗る」と言っていたのを聞き、心がくすぐられた。実家の車はオートマ車だったし、教習所で乗って以来、もう乗ることはないものだと思っていたからかもしれない。


⊙それ以来、ずっとマニュアル車を乗り継いでいる。世の中からどんどんマニュアル車が姿を消していくのを見るたびに、いつまでこの生活を続けられるのか、不安に思うこともあった。オートマ車よりも感じられる「操作する楽しさ」が、いずれなくなってしまうのではないか、という思いだった。

⊙だけど、これは偏った感覚だったのではないかと最近では思っている。昨秋から自動車業界担当になり、業界に大きな変化が起こっていることを知った。運転支援技術の進化や電動化は、あえてその情報とは向き合わないようになってきた気もするが、正直ここまで進んでいるとは思っていなかった。そして、実際に試乗させてもらい、その思



いをより強くした。

⊙例えば高速道路での追従機能だ。一定の条件下ではあるが、もはや自動で正確に車が走っているような感覚に心が震えた。そこで気づいたのは、単に機能に任せて楽に乗れるということだけではなく、そういう車を操縦していること自体に楽しさを感じられる、ということだった。車に任せられるところは任せて、必要を感じたら自分が運転する番になる。まさに愛車とコミュニケーションを取りながら走っているような感じだ。

⊙ある技術者に話を聞いたことがある。「運転支援には、各社ごとの味付けがある」。ブレーキの踏むタイミングやかかり具合、それに、加速の仕方など、様々な面で独自性を打ち出せる、ということだった。自動で走る曲がる止まるをしてくれるにしても、車が動いている時の感覚には、それぞれのドライバーにとって合う合わないが出てくるだろう。そうした感覚の部分で、多くの賛同が得られる車が、将来選ばれる車になるのかもしれない。

⊙車は、ガソリンとエンジンを使って走り、ドライバーが自分で運転するものだった。だからこそユーザーは、ほかとは違った部分にこだわりを持っていた。自動で走る車が普及したり、電動化が進んだりすれば、「均一化」が進むだけに見えてしまう恐れもあるだろう。しかし、新たに誕生してくる車のそれぞれに、開発者の細かなこだわりがあることを、100年に一度の大変革の真っ最中に、考えさせられている。..... 

2019年4月自動車関連イベント

 は二輪レース
 は四輪レース

国内主要イベント

日時	場所	名称
4月 5-7日	千葉県 幕張メッセ	オートモビルカウンスル
6-7日	東京都 臨海副都心地区	モータースポーツジャパン2019 Festival in Odaiba





国内モータースポーツ

日時	場所	名称
4月 7日	栃木県 ツインリンクもてぎ	 全日本ロードレース選手権 第1戦
7日	愛知県 美浜サーキット	 全日本スーパーモト選手権 第1戦
14日	岡山県 岡山国際サーキット	 SUPER GT Round 1 OKAYAMA GT 300km RACE
14日	熊本県 HSR九州	 全日本モトクロス選手権 第1戦
14日	和歌山県 湯浅トライアルパーク	 全日本トライアル選手権 第1戦
21日	三重県 鈴鹿サーキット	 全日本スーパーフォーミュラ選手権 第1戦
21日	三重県 鈴鹿サーキット	 全日本ロードレース選手権 第2戦
28日	宮城県 スポーツランドSUGO	 スーパー耐久 第2戦

海外モーターショー/主要イベント

日時	場所	名称
4月 10-14日	ドイツ エッセン	テクノクラシカ エッセン
16-25日	中国 上海	上海モーターショー
19-28日	アメリカ ニューヨーク	ニューヨークモーターショー

海外モータースポーツ

日時	場所	名称
4月 7日	スペイン モータランド・アラゴン	 ワールドスーパーバイク 第3戦
12日	アメリカ サーキット・オブ・ジ・アメリカズ	 Moto GP 第3戦 アメリカGP
13日	イタリア ローマ	 FORMULA-e 第7戦 ローマ e-PRIX
14日	中国 上海国際サーキット	 F1 第4戦 中国GP
20日	フランス ブガッティサーキット	 ル・マン24時間
25-28日	アルゼンチン	 WRC 第5戦 ラリーアルゼンチン
27日	フランス パリ	 FORMULA-e 第8戦 パリ e-PRIX
28日	アゼルバイジャン バクー	 F1 第5戦 アゼルバイジャンGP

あなたの安全運転とクルマの先進安全装備は ＼セットでどうぞ！／



※ASV (Advanced Safety Vehicle)とは先進安全自動車のことです。

先進安全装備は、あなたの安全運転を支援するシステムです。
機能を正しく理解し、過信せず、安全運転を心がけましょう。



衝突被害軽減ブレーキ

クルマが障害物を感知して、警告やブレーキの補助動作を行います。



定速走行・車間距離制御装置

前方のクルマとの車間距離を保ちながら追従走行して運転をサポートします。



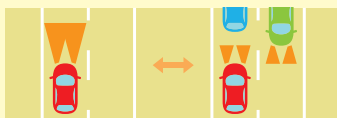
車線逸脱警報

車線をはみ出しそうになった時、警告音等で正しい位置に戻ることを促します。



後側方接近車両警報

死角になる斜め後方のクルマを検知し、危険を知らせます。



自動切替型前照灯

夜間走行時、対向車等の有無を検知しハイ/ロービームを自動で切り替えます。



ペダル踏み間違い時加速抑制装置

車両等の有無を検知し、誤ってアクセルを踏み込んだ際の急加速を防止します。



衝突被害軽減ブレーキ等を備えた「安全運転サポート車 (サポカー)」の普及・啓発に取り組んでいます。

JAMA 一般社団法人 日本自動車工業会
JAPAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION, INC.
〒105-0012 東京都港区芝大門 1-1-30 日本自動車会館
[安全運転講座ページ] <http://www.anzen-unten.com>

