

Info DRIVE ジャマガジン

jama

Japan Automobile

Manufacturers Association

日本自動車工業会 広報誌

JAMA vol.55
2021
[June]

6 月号



自工会会長会見

自工会二輪車委員会と東京都知事との意見交換

特集 カーボンニュートラルとモータースポーツ

日本自動車
会議所主催 会員研修会「パラリンピックを通して考える共生社会」

自動車工業関連
5団体連携活動 SDGsの概要およびSDGs経営ガイドに関するセミナー

jama
Japan Automobile Manufacturers Association

2021年7月主要自動車関連イベント

 は四輪車レース  は二輪車レース











国内イベント

日時	場所	名称
7月31-8月1日	北海道 アクセスサッポロ 大展示場	北海道キャンピングカー&アウトドアショー

国内モータースポーツ

日時	場所	名称
7月 2-4日	北海道 ニセコ町	 全日本ラリー選手権 第7戦 ラリーカムイ
11日	長野県 モーターランド野沢	 全日本ダートトライアル選手権 第6戦
11日	広島県 世羅グリーンパーク弘楽園	 全日本スーパーモト選手権 第4戦
18日	栃木県 ツインリンクもてぎ	 SUPER GT Round.4 MOTEGI GT 300km RACE
18日	愛媛県 ハイランドパークみかわ	 全日本ジムカーナ選手権 第6戦
18日	三重県 鈴鹿サーキット	 全日本ロードレース選手権 第5戦 第53回MFJグランプリ

海外モータースポーツ

日時	場所	名称
7月 2日	イギリス ドニントンパーク・サーキット	 SBK 第4戦
4日	オーストリア レッドブル・リング	 F1 第9戦 オーストリアGP
4日	アメリカ ミッドオハイオ・スポーツカーコース	 インディカーシリーズ 第10戦 インディ200ミッドオハイオ
10日	アメリカ ニューヨーク市街地コース	 Formula E 第10戦 ニューヨークシティE-PRIX
11日	アメリカ ニューヨーク市街地コース	 Formula E 第11戦 ニューヨークシティE-PRIX
15-18日	エストニア タルトゥ	 WRC 第7戦 ラリーエストニア
17日	ポルトガル エストリル・サーキット	 EWC 第2戦 エストリル12時間
18日	イギリス シルバーストン・サーキット	 F1 第10戦 イギリスGP
18日	イタリア モンツァ・サーキット	 WEC 第3戦 モンツァ6時間
24日	イギリス ロンドン市街地コース	 Formula E 第12戦 ロンドンE-PRIX
25日	イギリス ロンドン市街地コース	 Formula E 第13戦 ロンドンE-PRIX
25日	オランダ TTサーキット・アッセン	 SBK 第5戦

JAMAGAZINE 2021年 6月号

発行日 2021年6月30日
 発行人 一般社団法人 日本自動車工業会 総合政策領域
 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
 総合政策領域 kouho2@mta.jama.or.jp

©禁無断転載：一般社団法人 日本自動車工業会



1 日本自動車工業会



2



3



4



5

02

自工会会長会見

07

自工会二輪車委員会と
東京都知事との意見交換

08

特集

カーボンニュートラルと
モータースポーツ

14

日本自動車会議所主催
会員研修会「パラリンピックを
通して考える共生社会」

16

理系女子応援イベント

18

自動車工業関連5団体連携活動
SDGsの概要およびSDGs経営
ガイドに関するセミナー

講師：経済産業省 経済産業政策局産業資金課
課長補佐 増本 龍憲 様

1 自工会会長会見

2 自工会二輪車委員会と東京都知事との意見交換

3 4 カーボンニュートラルとモータースポーツ

5 日本自動車会議所主催 会員研修会「パラリンピックを通して考える共生社会」

20

2021年 春の褒章

21

記者の窓

「急がば回れ」
神奈川新聞社 武田 晃裕

●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





カーボンニュートラルに総力戦で挑む

コロナ危機対応

自工会改革の実践

6月3日、自工会は記者会見をオンラインで実施いたしました。今回は会長豊田章男に加え、日高祥博、片山正則、永塚誠一の3副会長も参加し、二輪車や大型車の視点も含め、自動車業界が「総力戦」で臨むカーボンニュートラルへの決意を表明しました。また、豊田は会長就任から3年を振り返り、コロナ危機と自工会改革など、これまでの様々な危機対応にも触れ、「旗を振り続けることで現実を変えていけた」と述べました。

東京モーターショーで踏み出した一歩

会長 豊田章男 (トヨタ自動車代表取締役社長)

自動車産業を主役に

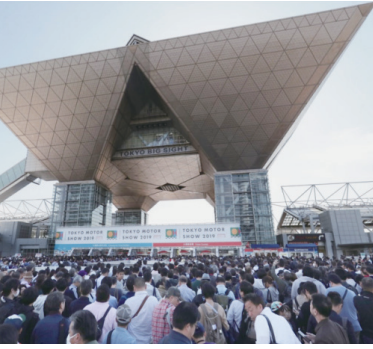
早いもので、2021年も折り返し地点に入り、コロナ危機が本格化してから1年以上が経ちました。この間、数々の危機を乗り越える中で実感しているのは、私が自工会会長として

やってきたこの3年間は、すべてつながっているということです。

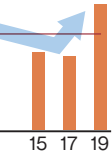
私が二度目の会長に就任したのは2018年5月でした。当時の自動車業界は、CASE革命により、「100年に一度の大変革期」に突入し始めたころだったと思います。未来のモビリティ



ティ社会において、日本の自動車産業はこれからも主役でいられるのか。これが私たちに突き付けられた命題であり、その象徴が、来場者数が減少し続けていた東京モーターショーだったと思います。



(19年)
130万
900人





▲災害復旧



▲スペシャルムービー
私たちは動く#クルマを走らせる550万人

▶オンライン記者会見より



現実を変えられる

そこで私は、まったく新しい未来のモビリティショーを企画してはどうかと提案いたしました。私が伝えたミッションはただひとつ。未来のモビリティと今のクルマの楽しさをお客様



に体感いただき、笑顔になっていただくことでした。それを受け取った現場のメンバーが知恵を出し合い、多くの新しい企画が動き出しました。大きくやり方を変えたことで、当初は反発もありましたが、多くの人たちの努力によって、当初目標の

100万人を上回る、130万人ものお客様に笑顔になっていただくことができました。意志を持って行動を起こせば、現実を変えられる。私も含め、東京モーターショーに関わった多くの人たちがそう実感したと思います。

自工会改革とコロナ危機対応

「自分たちの出番」

そして、この動きが自工会の組織改革へとつながってまいりました。会長が変わっても、「自動車産業と日本の役に立つ」というミッションを持ち続け、実

践できる組織にしたい。その想いで、改革に取り組み始めました。その矢先に、コロナ危機が襲ってまいりました。

自工会は、「早速、自分たちの出番だ」と動くことができました。すぐに、ほかの団体に声をかけ、危機を乗り越えるために自動車5

▲上20年4月 4団体合同会見
下20年9月 5団体会談



団体がひとつになりました。日本のモノづくりを支える人財を守り抜くこと、そして、経済復興のけん引役になるこ

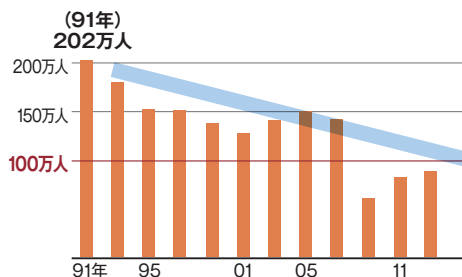
日本のモノづくりを守る

また、この1年間で、私たちが乗り越えてきた危機はコロナだけではありません。たび重なる自然災害や半導体工場の火災など、どれをとっても、日本経済に大きな影響を与える出来事ばかりでした。危機に立ち向かう現場を訪れるたびに感じる

ことがあります。それは、「自分たちの利益のために動いている人は誰ひとりいない」という

東京モーターショー

〈モーターショー来場者数〉



ことです。そこにいるのは「日本のモノづくりを守る」ために必死で働く現場の人たちです。私は、自工会会長として進むべき方向を示しただけです。その想いに共感してくれた多くの仲間が企業や業界の垣根を越えて頑張り続けた結果、20年度の自動車販売生産は想定よりも早く回復し、自動車産業は49兆円の経済波及効果を生み出すことができました。雇用を守るだけでなく、12万人もの新たな雇用も生み出しました。

この3年間、私が実感したことは、自動車は一人ひとりがミッションドリブンで動く現場に支えられた産業であるということです。だからこそ、旗を振り続けることで現実を変えていけたのだと思います。

これからは 攻めの組織に

副会長 **日高 祥博** (ヤマハ発動機代表取締役社長)



チームで
精一杯取り組む

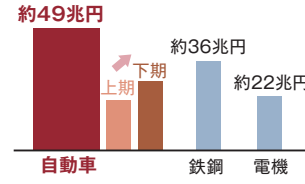
さて、コロナ禍という、これまで想像することができなかった

広げるための世界標準やルール作り、啓発活動に取り組んで

た。まだ1年足らずですが、二輪委員会もチームとして組織

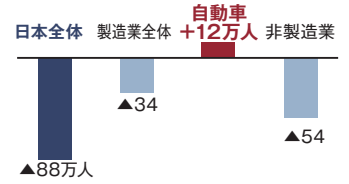
日本経済復興への貢献

〈経済波及効果〉20年度



出所: 経済産業省「工業統計」、総務省「産業連関表」等より推計

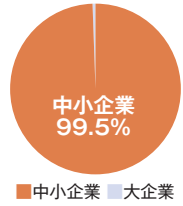
〈雇用〉(コロナ前)19年末→21年3月



出所: 厚生労働省「労働力調査」

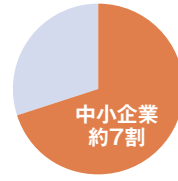
日本のモノづくり基盤を支える中小企業

〈企業数〉2016年
製造業全体38万社

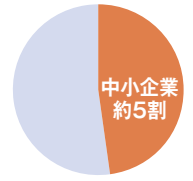


■ 中小企業 ■ 大企業

〈従業者数〉2016年
製造業全体950万人



〈出荷額〉2014年
製造業全体305兆円



出所: 経済産業省・中小企業庁

現場が未来をつなぐ

そして、次のチャレンジは、カーボンニュートラルです。そこが必要なのは、数値目標や規制を掲げるだけではなく、何としてもカーボンニュートラルを実現するという「意志」と「情熱」と「行動」だと思っています。私たちは、みんなで一緒に強く

カーボンニュートラルを
実現するという
「意志」と「情熱」と「行動」

なってきた産業です。「中小零細」と言われる数多くの企業には、日本のモノづくりを支える人材がいて、まだ陽の目をみていない優れた技術がたくさんあります。私たちは、誰ひとり取り残さず、そしてこれまでの蓄積を生かして技術の選択肢を広げ、未来につなげていく道を選

びたいと思っています。簡単な道ではありませんが、このミッションを掲げ、現場の努力を未来につなげていくことが自工会会長としての私の役割だと考えております。コロナ危機において、自動車産業は経済復興のペースメーカーとして一定の役割を果たしたと思います。カーボンニュートラルにおいても自動車産業550万人の底力をもっとあてにしていきたいと思っています。これからも私たちのチャレンジを応援いただきますよう、よろしくご願ひ申し上げます。

「圧倒的な 当事者意識」を持つ

副会長 片山正則（いすゞ自動車代表取締役社長）

新型コロナウイルス感染拡大という困難な状況の中で、ご尽力いただいております医療従事者の皆様、エッセンシャルワーカーの皆様に、この場をお借りして感謝を申し上げます。誠に有難うございます。

状況の中、生まれ変わっていく日本自動車工業会で、副会長として、また二輪車の代表として昨年9月より走り始めました。

副会長を拜命致しました折、自工会では二輪車の価値を

ました。でもすると守りの姿勢になりがちだったと感じていること、これからは、来るべき電動化も念頭に、世界標準策定や二輪ファンの拡大をリードしていく、攻めの組織になつていきたいとお話をさせていただきまし



自動車業界で 支える

昨年度は、新型コロナウイルス感染症と闘いながら、自動車産業が団結して、雇用と経済の維持に取り組み続けた、誰もが経験したことのない、とても厳しく難しい一年でした。そして、その厳しさは、今、現在も続いています。コロナ禍において奮闘いただいている、医療従事者の皆様、また、人びとの生活を支えていただいているトラック事業

者、バス事業者の皆様、それを支えている関係者の皆さまに心から感謝申し上げます。

自動車工業会の変革を含めた昨年度を振り返りますと、「百年に一度の大変革期」の中、自動車工業会を含めた自動車5団体の加盟メンバー全員が、新型コロナウイルス影響も含めた危機感を共有し、自動車産業全体を支え続けていくために新しい体制で邁進した一年だったと考えます。また、様々な社会課題に対する責務を果

たすべく、個社の利害を超えた取り組みを進めるための自工会改革であり、豊田会長のリーダーシップのもと、着実に歩みを進めることが出来ていると感じています。これは、会員各社が、「圧倒的な当事者意識」を持つて取り組んでいることの成果だと認識しています。

大型車目線で申しますと、トラックやバスなどの商用車は、国民生活を支える、重要な「社会インフラ」の役割を担っており、コロナ禍においても、物流人流

に関わる事業者の方々、またプロドライバーの皆様が、最前線で、経済活動や日常生活を支えてくださっています。この「支える力」をより「発展」させるために、また、決して簡単ではございませんがCN社会に向けた大型車における政府目標の達成に向け、全力でのチャレンジを継続し、大型車メーカーだけでなく、全会員メーカーの力を結集して今後も、様々な社会課題の解決に取り組んで参ります。何卒よろしくお願ひ申し上げます。

改革の狙いを具現化すべく、新たに様々な取組みを進めております。これからも業界各社のメンバーと共に、チームとして精一杯取り組んでまいりますので、よろしくお願ひ申し上げます。

▼充電施設
(三菱自動車)



▲前回の東京モータショー

次回のショーは2023年に開催 テーマは「グリーン&デジタル」

自工会の会長、豊田章男は6月3日、オンライン記者会見で記者の質問に答える形で「次期モーターショーを2023年に開催すると全理事賛同のもと決定した」と表明しました。今年4月の会長会見で今秋開催の中止を発表していましたが、次回開催は改めて新しいテーマで2年後の開催が決まりました。テーマは「グリーン&デジタル」、2050年のカーボンニュートラル実現に向け、中長期のスタートメッセージとも位置付けています。新型コロナウイルス感染状況を見ながら、集客前提のリアル開催を視野に運営体制づくりが進められます。

カーボン ニュートラル スタートの意味も

豊田は、23年開催の「東京モーターショー」のテーマである「グリーン&デジタル」が、「2050年に向けたカーボンニュートラルの長い道のりの中で、スタートの意味合いも持つ」と重要視しています。具体

的には、脱炭素社会実現に向けた自動車産業の取り組みを紹介する場とし、19年に開催と同様に、他業界とも連携した「オールインダストリーショー」になるように希望を持ちながら、検討を進める」としています。前回以上に、産業界全体を視野に入れ、総合的な「東京モーターショー」の構想を持っています。

自動車業界を 当てるにしたい

また、政府が公表した「成長戦略実行計画案」の水素ステーション1千基、電気自動車（EV）用充電インフラ15万基の設置計画について豊田は「設置することだけを目標にしてほしくない。現実には数だけを目標にすると設置できる場所に設置していき、結果的に使い勝手が悪いということになりかねない」と指摘、車のコネクテッド技術を活用して「電動車が多く集まる場所に優先的にインフラを整備することもできます」と語り、電動車向けインフラの効率的な整備に自動車業界からの協力姿勢も打ち出しています。

全力でCN実現に取り込む 電動バイクの普及には 行政の応援も



◀小池知事(写真は2019年バイクの日イベントにて)

東京都の小池百合子知事と日本自動車工業会二輪車委員会(委員長日高祥博)は5月25日、二輪車の電動車推進等に向けた意見交換を行いました。日高は「二輪車の現状と電動化に向けての方向性、課題等も説明しました。」

■都の支援策も必要

政府の2050年カーボンニュートラル(CN)達成に向け、都は2035年までに二輪車の新車販売をすべて「非ガソリン車」とする目標を掲げています。これに対し、日高は「自工会はCNに向けて全力で取り組む」と前置きした上で、「二輪車の構造上の制約等もあり、「全ての二輪車の非ガソリン化は難易度が高い」と現状を説明して理解を求め、電動化の加速には政策や補助金など、さらなる支援策の必要性を訴えました。

■現実的な対応も

日高は二輪車におけるCNへの取り組みについて「日本国内でも非ガソリン化を進めることが国際的な競争力を維持・強化するためには必要です」と前向きな考えを示しています。一方で、「二輪車の二酸化炭素(CO₂)排出量は国内輸送部門全体のわずか0.4%であること等から、「環境優位性が高いガソリン二輪車への新たな規制導入はさまざまなコスト上昇につながることを避けられず、ユーザー便益の毀損を生じしてしまつ」とも指摘しました。

■日本の二輪車メーカーへの期待

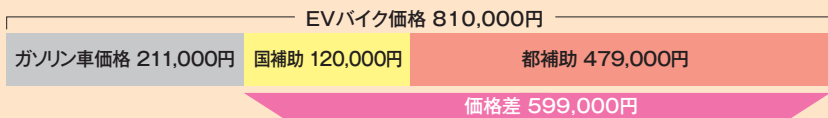
小池都知事からは「都の目標達成には車両、インフラなど多様な観点からの施策を展開しなければならない」との認識が示された上で、「日本メーカーの技術力を活かして世界を牽引し続けていくことを期待する」と述べられました。また、課題解決に向けた二輪車委員会との連携についても言及がありました。

※ゼロエミッション東京戦略では非ガソリン車II ZEV(電気自動車(EV)、プラグインハイブリッド自動車(PHEV))燃料電池自動車(FCEV)、ハイブリッド自動車(HV)と定義している。

東京都、EVバイク補助金の受付を開始！

梅雨明けにそなえて新しいバイクを購入しようかな、とご検討中の方も多いと思います。少しずつ車種が拡大しつつあるEVバイクも選択肢に加えてみてはいかがでしょうか？ 東京都では、CO₂を排出しない環境先進都市「ゼロエミッション東京」の実現に向け、都内で新車販売される二輪車を2035年までに100%非ガソリン化することを目指しています。このため、令和3年度を「非ガソリン化元年」と位置づけ、EVバイク(三輪バイク含む)に対する車両購入費補助を昨年度より増額し、**申請の受付が開始**されましたので、ご紹介します！

- 対象車両** …… 国の補助金*交付対象になっている電動側車付二輪自動車・電動原動機付自転車(原付三輪も新規対象！)
*国の補助金:クリーンエネルギー自動車導入促進補助金
- 補助額** …… ガソリン車両との価格差から国の補助金を除いた額 ※車種により上限18万円又は48万円(補助額up!)
- 対象者** …… ●補助対象車両を購入した個人、事業者 ●左記個人、事業者と契約したリース事業者
- 補助額イメージ** …… 第二種原動機付自転車(原二)の例：



ガソリン車と同じ価格で購入可能に！

申請受付期間 …… 令和3(2021)年6月7日～令和4(2022)年3月31日

受付窓口 …… [申請書類や送付先お問い合わせは] 公益財団法人東京都環境公社 東京都地球温暖化防止活動推進センター 「クール・ネット東京」WEBサイトへ






特集

カーボンニュートラルと
モータースポーツ

将来の自動車を目指して “走る実験室”で 環境技術を開発 パワートレイン、 燃料の各分野で



世界的な気運が高まる二酸化炭素(CO₂)削減の取り組みである「カーボンニュートラル(CN)」。
自動車産業においても世界的規模で目標達成に向けた取り組みが急加速しています。こう
した中、CN機運の高まりはモータースポーツの世界でも広がりを見せています。
ハイブリッド(HV)や電気自動車(EV)、水素エンジンといったパワート
レイン系から、バイオ燃料、合成燃料の採用など様々なアプ
ローチが行われており、“走る実験室”とされるモ
ータースポーツで環境技術のさらなる躍進が期
待できそうです。

写真提供：
トヨタ自動車／日産自動車／
本田技研工業／
コンチネンタルタイヤ



電気自動車(EV)

Electric Vehicle



日産は2018-19年のシーズンから参戦を開始(上)

オフロードレースの世界でもEVマシンが登場(下)



たフォーミュラEは、専用設計のシャシーにバッテ

リ、モーターを搭載したフォーミュラEマシンを用い、世界各地の特設サーキットで開催されています。現在のフォーミュラEはGen2(第2世代)マシンで、最大出力は250kW、最高速度は280km/hを發揮、0-100km/hの加速はわずか2.8秒というスーパーマシンです。

二酸化炭素(CO2)の削減として真っ先に挙げられるのが電気自動車(EV)でしょう。モーター駆動のため、パワートレインからのCO2の排出はゼロです。このEVの代表的なレースが「FIAフォーミュラE世界選手権」です。2014年に始まったフォーミュラEは、専用設計のシャシーにバッテ

リ、モーターを搭載したフォーミュラEマシンを用い、世界各地の特設サーキットで開催されています。現在のフォーミュラEはGen2(第2世代)マシンで、最大出力は250kW、最高速度は280km/hを發揮、0-100km/hの加速はわずか2.8秒というスーパーマシンです。

日系メーカーでは量産EVで先行する日産自動車だけが唯一参戦、EV技術の研鑽の場となっています。また、今年4月からはオフロードEVによる「エクストリームE」が新たに開幕したほか、FIAが電動GTカーによる新カテゴリーレース構想を発表するなど、モータースポーツのEV化はますます進みそうです。

ハイブリッド(HV)

Hybrid Vehicle



トヨタは2020-2021シーズンから「TS010 HYBRID」を投入(上)
F1にもハイブリッド技術が導入されています(下)

電動車のうち最も普及している技術がエンジンとモーターによるハイブリッド(HV)であり、2020年の国内電動車販売の96.8%を占めています。モータースポーツにおけるHV車の代表格はFIA世界耐久選手権(WEC)に出場するトヨタ自動車のハイブリッドレーシングカーです。

1997年に量産型HV「プリウス」を市場投入したトヨタ自動車は、2006



年には早くもレーシングHV技術を搭載したレクサスGS450hを開発、十勝24時間レースに出場し、見事完走を果たしています。その後、レーシングHV技術開発をつけ、2012年には「TS030 HYBRID」によるWEC参戦を果たし、現在の活躍につながっています。WECでは2021年より「LMハイパーカー」という新たな車両規定を導入、これに合わせてトヨタ自動車も「GR010 HYBRID」を投入しています。最新のハイユニットは3.5L、V型6気筒直噴ツインターボハイブリッドシステムで、エンジン出力500kW/680PS、ハイブリッド出力200kW/272PSとなっています。

世界最高峰のF1世界選手権でもハイブリッドコンポーネント搭載からすでに10年以上の時が経過しています。現在のF1用のハイユニットは、1.6L V6ターボエンジンにERS(エネルギー回生システム)を組み合わせた仕様に規定されています。ERSは、電動エネルギーを回生するMGU-Kと排気熱エネルギーを回生するMGU-Hの2種のシステムで構成されています。ハイブリッド技術の採用により出力はもちろん、燃料流量規制によって消費燃料の低減にも貢献しています。なお、北米のインディカーシリーズでも、次期新型エンジンにはハイブリッドシステムの導入がアナウンスされるなど、電動化技術の最大派閥であるハイブリッド技術の進化は今後もCNに大きく貢献していくことに間違いはないでしょう。



移動式水素ステーション(上)
24時間レースを完走した水素エンジン給載車(下)



Carbon neutral &
Motor sports

水素エンジン

水素を電力に変えて走る燃料電池車(FCEV)は、EVと並びパワートレインからのCO₂排出ゼロの二大巨頭ですが、水素を直接燃焼させ動力を得る「水素エンジン車」がサーキットデビューを果たしました。水

素エンジン車のレースカーデビューは5月22〜23日に開催されたスーパー耐久シリーズの第3戦、富士SUPER TEC 24時間レースです。トヨタ自動車が開発した水素エンジンを搭載したカローラスポーツが参戦、見事に完走を果たしました。

ベース車両はカローラスポーツながら、「MIRA」で培った水素関連技術やレース実績のあるGRヤリスの4WDシステムを採用するなど、これまでのノウハウを融合させたマシンとなつています。

水素エンジンの特徴は、水素を燃料とすることでCO₂をほぼ排出

しないという環境性能の高さに加え、既存のガソリンエンジンの構造が流用できるという点です。当然、技術的な課題はあるとする一方、24時間という長時間にわたる走り続けたデータは、水素エンジンの可能性をさらに高めることとなつたはず

です。そして、水素エンジンがモータースポーツにもたす最大の功績は、エンジン音にあるといえます。CO₂排出がほぼゼロという点ではEVと同様ですが、水素を燃焼させエンジンを駆動するという構造により、モータースポーツの魅力ともいえるマシン独特のレーシングサウンドの排気音がこれまでと変わりなく堪能できることになりました。モータースポーツの新たな方向性として、今後の開発プランに期待がかかります。

Hydrogen Engine

バイオ燃料

Biomass Fuel



インディカーシリーズでは植物由来のバイオ燃料を使用



2020年、佐藤琢磨選手の「インディ500」2回目の制覇も記憶に新しいインディカーシリーズ。このシリーズで使用される

のがサトウキビやトウモロコシから生成されたバイオエタノールが主体の燃料です。日系メーカーではホンダの米国法人である「ホンダパフォーマンスステイダバフオーマンステイペロップメント」がエンジンサプライヤーとして22L V6ツインターボエンジンを供給しています。「インディカー」シリーズではその前身のシリーズも含め、早くからアルコール系燃料を使用してきました。最大の理由はガソリンに比べオクタノ価が高く高圧縮比を実現できるからというものです。近

年ではサトウキビやトウモロコシなどの植物由来のバイオエタノールへの転換を進め、現在ではE85というバイオエタノール85%、ガソリン15%の混合燃料を使用しています。E85はアメリカやブラジルなどではポピュラーな燃料として知られ、E85を燃料として走行できるフレキシブルフェューエルビークル（FFV）も各自動車メーカーから発売されています。

インディカーシリーズでは今後、ハイブリッドを搭載した次世代の2.4リッター6気筒ツインターボを導入することを発表しています。ハイブリッド化により現在の500〜700馬力から900馬力以上に引き上げられるとされており、パワーアップと併せた環境性能の更なる進化も期待されています。

注目を浴びる「e-FUELS」

e-FUEL



e-Fuel導入を検討する
SUPER GT
とF1

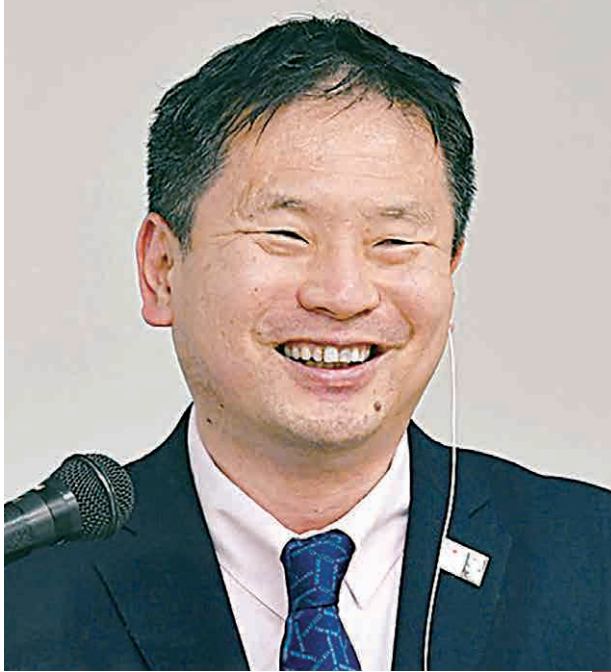
モータースポーツ界で注目を集めているのが「e-FUELS」と

呼ばれる合成燃焼です。水素と二酸化炭素(CO₂)を触媒反応で合成したもので、ガソリンや軽油(ディーゼル)と混合して使用します。再生可能エネルギーで生産された水素と、産業プロセスから回収したCO₂を使用することで

カーボンニュートラルを実現する新たな燃料として注目を集めています。既存燃料との混合であるため既存のエンジンはそのまま、もしくは多少のモディファイを加えるだけで実現可能とされています。

実際、F1では将来的には「e-FUELS」の導入を検討しており、これが実現すれば欧州の自動車メーカーがレースへの参戦を検討すると報じられています。また、国内の「SUPER GT」でもカーボンニュートラルの実現に向け導入の検討を始めました。

既存のパワーユニットに大きな変更を加えることなく使用できる「e-FUELS」は、様々なカテゴリーでの使用が想定できるなど可能性を秘めています。



日本パラリンピック委員会 委員長

河合 純一氏

(かわいじゅんいち)

静岡県出身、早稲田大学卒、パラリンピックの日本競泳選手で5大会21個のメダル獲得。46歳。

共に生かし合える社会 自動車業界も支援

日本自動車会議所は、日本パラリンピック委員会の河合純一委員長を日本自動車会館に迎え、「パラリンピックを通して考える共生社会」と題して講演を実施しました。河合委員長はパラリンピックの競泳選手として日本人初の殿堂入りを果たし、教師、研究者の職歴もあります。この経験と立場から、東京パラリンピック大会開催の目的である『共生社会』の実現を熱く語られました。パラリンピック大会は最終目標ではなく、手段と位置付け、共に生かし合える社会の実現という大きなテーマを掲げられています。

「人間の可能性」を追求

オリンピック、パラリンピックは、世界記録、金メダル、優勝などスポーツ競技の方に目が奪われがちですが、本来の開催目的はオリンピックが「平和の祭典」、パラリンピックが「人間の可能性」です。

特にパラリンピックは大会を通して「パラリアンの足の速さ、遠くまで飛ばせる力など、想像を超えたパフォーマンスに、改めて人間の可能性を感じます」と競技や選手の魅力を伝えるとともに、もう一つ重要なポイント

4つの価値観

人々に感動を与えるパラリンピアンとは何者か。国際パラリンピック委員会(IPC)は、パラリンピアンの原動力として「勇気」、「強い意志」、「インスピレーション」、「公平」の4つの価値を掲げています。「公平」の英語表記は

として「見ている側にも、秘められた可能性を気付かせる」と観客を奮い立たせる効果もあります。河合さんは「メダルの数、記録やタイムも大切ですが、大会の開催、成功を通して世界平和、人間の可能性を知ることが重要なことなのです」と強調されました。加えて、出来ないことを、出来るようにするのがパラリンピックと考え、「インボツシブルを、工夫でアインボツシブルに変えられる」という信念で取り組まれています。

「Equality」で、一般には平等と邦訳しますが、河合さんは「平等」には多様な価値観や個性に即した「公平」が不可欠と、敢えて「公平」と表現しています。国際パラリンピック委員会(IPC)

C)では「パラリンピックムーブメントの推進を通して、インクルーシブな社会を創出すること」を

誰もが住みやすい

具体的な施策として、東京大会は「アクセシビリティガイドライン」を策定。これに基づき、競技場や関連施設を設計、建設しています。エレベーターの大きさ、廊下の広さ、スロープ設置など、「障がいのある」パラリンピアン

ゴールにしています。単にスポーツイベントではなく、より良い社会づくりを目指した施策の一環です。

が使いやすい施設になっていきます。ただこれは障がい者用の特別な施設ではありません。これらの施設は健常者にもやさしく、利便性のあるものです。結果、誰もが住みやすい環境をつくり、公平な社会づくりに近づきます。

認識を変える

世間一般には、障がい者の方たちに対して特別な見方をしてしまうことも多々あります。この点に関して、河合さんは「認識を変えてほしい」と力説されています。河合さんがトヨタ自動車を訪問された際に、最新モデルの福祉車両の見学、試乗を勧められ、「福祉車両よりレクサスに乗りたいたいです」と応え、担当者は大変驚きつつも、「そつうことですね」とすくなく河合さんの想いに気付かれ

たそつです。もちろん福祉車両の開発、販売も重要ですが、それ以上に誰もが乗れ、運転できるクルマの開発、販売が重要なことです。全員の河合さんは今、「自らも運転したい」と自動運転に興味を持っています。最近では年齢、能力に関係なく、誰でも使いやすい「ユニバーサルデザイン」の製品、施設が増えてきました。自動車業界も前向きに取り入れています。

障がいへの理解

「障がい」というと、身体的な機能障がいが一括りにされがちです。しかし、視野を広くして見渡すと、機能障がいの「インペアメント」、能力的な「ディスバビリティ」、社会的不利利益の「ハンディキャップ」の3つから構成されています。各障がいの対処法は様々です。「インペアメント」は医療、医学。「ディスバビリティ」は教育訓練、パソコン等の活用。「ハンディキャップ」は国、自治体による就職の支援や法整

備です。インペアメントとハンディキャップは、人々の理解や社会制度の改革で改善が図れるということですから、実は意外に、個人というより、社会の側に障がいが多いのです。この理解を促すためにも、パラリンピック大会の開催は重要といえます。

フルーツポンチ目指す

最後に、河合さんは「ハードのバリアはハードで超えます」と言い、共生社会を「共に生きる」から「共に生かしあえる社会」と唱え、特に多様性と調和を重視しています。飲物を例に「ミックスジュースではなく、フルーツポンチ」と説明されました。「個性を磨り潰して、混ぜ合ったら共生社会とは言わない。お互いの良さ、食感や味わいを変えず

に、しっかりと混ぜあわせる。これからは、このような社会を目指すべきだ」というのです。そしてパラリンピックの「レガシー」は、「フルーツポンチ型の社会を作っていくこと」と話され、「大会からインスピレーションを感じてもらい、態度が変わり、日常も変わる。そのアクションに期待しています」と出席者に行動を呼びかけられていました。



理系の魅力を発見!

将来を考える 夏の特別イベント

参加対象 文理選択前の女子中高生
理系進学希望の女子中高生

オンライン開催 (ZOOM)

イベントスケジュール

	2021年 8月21日(土)		2021年 8月22日(日)	
	午前の部 10:00~12:00 (受付9:45~)	午後の部 13:30~15:30 (受付13:15~)	午前の部 10:00~12:00 (受付9:45~)	午後の部 13:30~15:30 (受付13:15~)
パネルディスカッション 各回 3社参加予定	10:00 ~ 10:40	13:30~14:10	10:00 ~ 10:40	13:30~14:10
休憩 (5分)				
フリートーク女子会 各回 8社参加予定	10:45~11:15	14:15~14:45	10:45~11:15	14:15~14:45
	11:20~11:50	14:50~15:20	11:20~11:50	14:50~15:20
閉会式	11:55~12:00	15:25~15:30	11:55~12:00	15:25~15:30

※内容・参加会社数は変更となる可能性があります。

自動車
メーカーの
現役社員が
参加!

参加予定企業は左面へ

理系に進むと
どんな仕事に
つくんだろう?

女性社会人は
どんな進路選択を
してきたんだろう?

進路選択や
理系の仕事の
疑問に
答えます!

申込方法

下記の方法でご予約下さい。
(各回50名、先着順)

QRコードから申込

QRコードを読み込んで、
イベントページにアクセスして下さい。



イベントページURL

<https://seminar-entry.jp/drive>

イベント参加&アンケート提出で素敵なプレゼントあり!

主催：一般社団法人 日本自動車工業会 <http://www.jama.or.jp/rikejoshi/>

【後援】内閣府 厚生労働省 【運営協力】株式会社学研教育みらい

イベントコンテンツ

パネルディスカッション

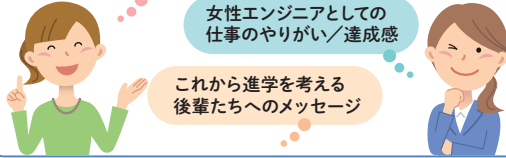
～女性エンジニア3名によるトークショー～

女性エンジニアが理系を選択したきっかけや、現在の仕事などについてお話しをします。当日はチャットによる質問受付やクイズも実施します！

理系を選択したきっかけ

女性エンジニアとしての仕事のやりがい/達成感

これから進学を考える後輩たちへのメッセージ



フリートーク女子会

～女性エンジニアとのフリートーク～

パネルディスカッションで感じた疑問や勉強・進学・就職や仕事のことなど、なんでも気軽に質問できます。企業ごとにルームが分かれていますので、色々な人に話を聞いてみましょう！ 進学後のイメージがより明確になるはずです。



前回のイベントの様子を動画でチェック！



参加予定企業

ISUZU

Kawasaki
Powering your potential

SUZUKI

SUBARU

DAIHATSU

TOYOTA

NISSAN
MOTOR CORPORATION

HINO

HONDA

MAZDA

MITSUBISHI MOTORS

FUSO

YAMAHA

UD TRUCKS

オンラインイベント参加方法

参加に必要な環境

・パソコン、スマホ、タブレットのいずれか

※マイク・カメラ・スピーカーが必要になります。



・インターネット環境

※Zoom利用料、イベント参加費は無料ですが、通信費がかかります。

1 まずは、QRコードにて参加のお申し込みをしてください。折り返し受付メールが届いたら参加申し込み完了です。



2 (当日までの準備)
「Zoom」をインストールしてください。



参加者の声

女性エンジニアの話聞くことで、漠然としていた将来がイメージしやすくなりました。
(高校生・大阪)

理系の知識を生かせる職業は、女性が少ないイメージがありましたが、個性を生かせるなどの良い点が多く興味を持ってました。
(中学生・東京)

理系選択をすることで、どのような利点があるのか、どんな仕事があるのかなどを知ることができた。
(高校生・埼玉)

自分のやりたいことを見つけるといろんなことが頑張れるし、いろんな形で自分のやりたいことに携わることが知れてよかったです。
(高校生・香川)

将来の仕事について具体的なイメージがなかったので、お仕事の様子について説明して下さったことがとてもありがたかったです。
(中学生・神奈川)

稼ぐ力との両立が重要 企業のイノベーションが不可欠



自動車関連5団体(自工会、部工会、車工会、自機工、自販連)では、5団体の連携によるサプライチェーンの競争力向上に向けたセミナーを5月26日に開催しました。講師には、経済産業省 経済産業政策局 産業資金課の増本課長補佐を迎え、「SDGsをどのように経営に取り込み、対外的に発信して行くか。投資家と如何に協働しながら、持続的に企業価値を上げていくか」など、SDGsの概要と企業経営にSDGsを取り込む意義、今後のSDGs経営の重要性などを解説いただきました。また、企業の稼ぐ力と社会のサステナビリティの両立が必要であるとの認識から、同省が提唱している「サステナビリティ・トランスフォーメーション(SX)」についても説明いただきました。なお、セミナーには5団体の会員企業約190名(回線数)がリモート形式で参加しました。

日本企業の技術力とパートナーシップで取り組むSDGs

誰一人取り残さない

「Sustainable Development Goals」の略で、「持続可能な開発目標」を意味し、2015年に国連サミットで採択されました。「誰一人取り残さない」を掲げ、持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現を目指し、2030年を年限に17の国際目標、その下には169のターゲットが定められています。

SDGsの5つの特徴

SDGsは、①普遍性(先進国を含め、全ての国が行動)、②包摂性(人間の安全保障の理念を反映し「誰一人取り残さない」、③参加化型(全てのステークホルダーが役割を)、④統合性(社会・経済・環境に統合的に取り組む)、⑤透明性(定期的にフォローアップ)の5つの特徴からなり、発展途上国のみならず、先進国の課題も網羅した普遍的な目標で、それぞれの立場での役割を果たしていくもので

< SDGsの5つの特徴 >

- 普遍性** 先進国を含め、全ての国が行動
- 包摂性** 人間の安全保障の理念を反映し「誰一人取り残さない」
- 参加型** 全てのステークホルダーが役割を
- 統合性** 社会・経済・環境に統合的に取り組む
- 透明性** 定期的にフォローアップ

す。SDGsには政府全体で取り組んでいます。カーボンニュートラルの観点からは、「目標7」「エネルギー」「目標8」「経済成長と雇用(働きがいも経済成長も)」が重要となるほか、「目標9」インフラ、産業化イノベーション(産業と技術革新の基盤をつくる)等が該当しますが、日本の企業力が持つイノベーションを起こす力や技術力で、経済的合理性を見出し、社会

課題に貢献、企業として成長していくことが、非常に重要です。

SDGs実施のための 日本政府の取り組み

日本政府においては、内閣総理大臣を本部長とする「SDGs推進本部」を設置、その下に関係行政機関が連携する「SDGs推進本部幹事会」が置かれ、毎年、アクションプランを策定し、政府全体でSDGsの達成に向けて取り組んでいます。2019年に改訂した「SDGs実施

指針」では「国内外においてSDGsを達成するための中長期的国家戦略」と位置付けており、8つの優先課題が特定されています。特に、企業と関係が深いものとしては、省再生可能エネルギー、成長市場の創設、地域の活性化、科学技術のイノベーションなどがあります。SDGsを達成するには個々の企業の取組だけでは限界があるので、いろいろなステークホルダーと協力パートナーシップを結びながら取組を進めていくことが重要です。

世界で拡大するESG投資

ESG投資

2006年に国連で「責任投資原

投資の重要性が示されたことから始まります。投資家は、これまでの財

2020年3月末時点で、PRI署名機関数は3000を超え、その運用規模は100兆ドルを超えています。世界、日本ともESG投資は拡



SDGsの経営への取り込み

「経営ガイド」の策定

経済産業省では「SDGs経営／ESG投資研究会」を2018年に立ち上げ、2019年に、ESG投資の呼び込みと、企業活動の情報発信に向け、「SDGs経営ガイド」を策定しました。内容は、SDGs経営のエッセンスをまとめたもので、「SDGs価値の源泉」「SDGs経営の実践」から構成されており、企業がSDGsに取り組み意義として、企業競争力の向上につながるなどが記載されています。

SDGsと日本企業の三方よし

近江商人の「売り手よし・買い手よし・世間よし」の「三方よし」にも見られる「会社は社会のためにある」と考える日本企業は多く、このような日本企業が長らく意識し実践してきた取組とSDGsの理念は親和性が高く、そのことをステークホルダーにしっかりとPRしていくことが求められます。一方で、三方よしを

「PRI: Principles for Responsible Investment」が発表され、この中でESG

現状肯定のために用いないよう注意が必要です。

SDGs経営の実践

SDGs経営の実践にあたっては、本業を通じてどのようにSDGsに貢献するか(社会的課題解決と経済合理性の両立)、一つの企業だけで、SDGsの17ゴールi69のターゲット全てにアプローチすることは難しいため、自社が取り組むべき重要課題(マテリアリティ)を特定すること、自社の事業活動が、サプライチェーンやバリューチェーン全体の中で、どの部分でどのような影響をもたらしているかを国際標準も用いながら評価・検証すること(科学的・論理的な評価)、長期視点が重要となるSDGsへの取組を経営システム(ガバナンス)で担保すること(長期視点を担保する経営システム)、企業の価値創造ストーリーの中に位置付けて発信することなどが重要となっています。経済産業省では、長期的な価値向上に向けた企業の情報開

務情報に加え、ESG要素も考慮に入れ、財務とESGを統合した投資判断が求められています。

示や投資家との対話の共通言語となるものとして、「価値協創ガイド」を2017年5月に策定しており、価値観、ビジネスモデル、持続可

大の傾向にあり、「コロナ禍でもESG投資はポジティブな影響を与える」という認識が持たれています。

能性・成長性、戦略・成果成長と重要な成果指標(KPI)、ガバナンスなどを関連付けて示すための考え方が示されています。

サステナビリティ・トランスフォーメーション(SX)と実質的な対話の要素

長期の時間軸を前提にした企業のサステナビリティと社会のサステナビリティの同期化の重要性

2019年に立ち上げた「サステナブルな企業価値創造に向けた対話の実質化検討会」では伊藤レポート(2014年)から5年が経過する中で、「対話の実質化」に向けた課題整理と解決の方向性が検討されました。現在の経営環境は「コロナ危機もあり不確実性が高まり、また、社会のサステナビリティの要請も高まっていますが、企業のサステナビリティ(企業)の稼ぐ力の持続性)を高めるためには、長期の時間軸を前提に、企業のサステナビリティと社会のサステナ

リティを同期化させること、つまり、①企業の稼ぐ力を中長期で持続強化する事業ポートフォリオマネジメントやイノベーション等に対する種殖え等の取組を通じて、企業のサステナビリティを高めていくことも②社会のサステナビリティ(将来的な社会の姿)をバックキャストして、稼ぐ力の持続性/成長性に対する中長期的なリスクとオポチュニティ双方を把握し、それを具体的な経営に反映させること、更には、③将来に対してのシナリオ変更がありうることを念頭に置き、企業と投資家が対話を繰り返すことで、価値創造ストーリーを磨き上げ、企業経営のレジリエンスを高めていくことが重要となっています。

褒章 元トヨタ自動車副社長の加藤光久氏に藍綬褒章



受章喜びの声

このたび、藍綬褒章受章の栄に浴し、身に余る光栄に存じます。

私は、昭和50年にトヨタ自動車に入社以来、一貫して技術・開発部門に携わり、お客様に喜んで戴ける魅力あるクルマを大衆車から高級車まで、また未来のモビリティや夢のある商品提供などに取り組んで参りました。この間、お客様、販売店様、取引先様、諸先輩、同僚をはじめ多くの関係者の方々からご指導とご支援を戴きながら、仕事に取り組むことができ、微力ながらも自動車産業の発展にいささかなりともお役に立てましたことは、この上ない喜びであり、心より感謝申し上げます。

この栄えある受章を励みといたしまして、社会の発展に少しでも貢献できるように更に精進を重ねて参る所存でございます。今後ともご指導、ご鞭撻を賜りますようよろしくお願い申し上げます。

令和3年4月28日

《経歴》

加藤 光久氏 (かとう・みつひさ) 昭和28年3月2日生まれ

【学歴】

昭和50年3月 北海道大学工学部機械工学科 卒業

【職歴】

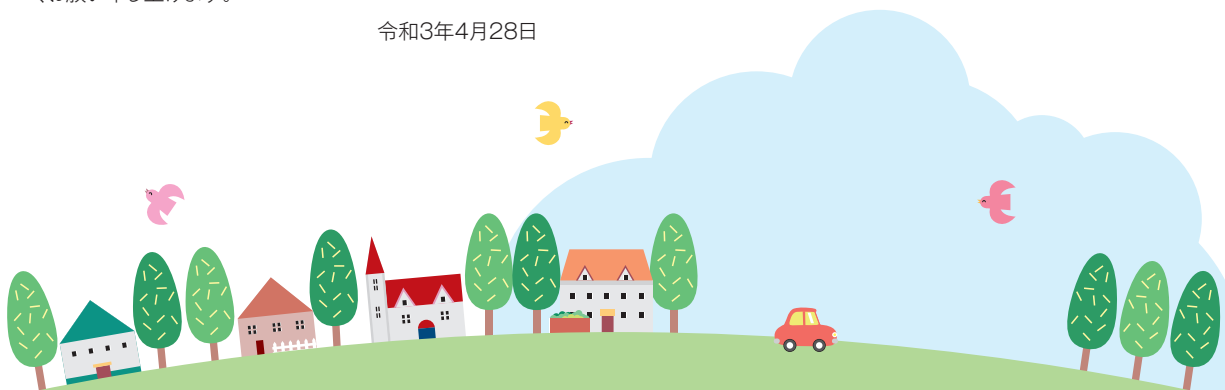
昭和50年4月1日にトヨタ自動車工業(株)入社、平成16年6月にトヨタ自動車(株)常務役員(昭和57年7月、トヨタ自動車販売(株)と合併し同上改称)、平成22年6月に同社専務取締役。平成23年6月に同社専務役員、平成24年6月に同社代表取締役副社長。その後、同社取締役、同社相談役。

【主な兼職歴】

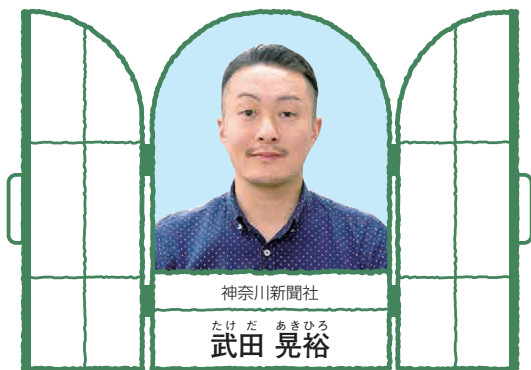
トヨタテクノクラフト(株)取締役社長、関東自動車工業(株)監査役、トヨタ自動車九州(株)監査役、(株)東海理化電機製作所監査役、(株)コンボン研究所代表取締役所長、(株)豊田中央研究所代表取締役会長、トヨタ紡織(株)取締役、(株)豊田自動織機取締役、アイシン精機(株)監査役、日野自動車(株)取締役、ダイハツ工業(株)取締役

【民間団体歴】

(一社)日本自動車工業会・理事、(公社)自動車技術会・会長、燃料電池実用化推進協議会・会長



記者の窓



急がば回れ

● 逡巡しながら、パソコン画面とにらめっこしている。あの「失敗談」を書いてよいものか、否か。迷いを深めているうちにふと、前任の先輩記者が残した言葉を思い出す。「あのコラムのおかげで、取材先に顔と名前を覚えてもらえたよ」。こつも言っていた。「突拍子もない内容が『ウケた』みたい。よし、書こう。こんなヤツもいるのかと、頭の片隅にとどめていただけは御の字だ。

● いや、待て。そんなあざとい目的ではないけない。社会の木鐸たる記者として、過ちを繰り返すまいとの自戒を込め、そして、皆さまが同じ轍を踏まないようにとの願いを込め、この場をお借りして告白する。

● あれは2015年の夏。私は愛車で1人、早朝の首都高を都内方面へ歩いていた。何かと慌ただしい日々であった、久しぶりに旧友と会えるのが楽しみでたまらない。はやる気持ちを抑え切れず、長い直線に入ってアクセルを踏み込んだ。

● 瞬間、左前方から真っ赤な閃光が放

たれた。太陽光にしては強すぎる。たじろぎつつも、光の方向に目を凝らした。空中に箱形の機械が見える。嫌な予感が脳裏をよぎった。「あれがオービスつてやつか?」。徐々にスピードを落とし、左車線へと移動していく。エアコンの効いた車内で、額に浮かんだ脂汗を拭う。それからは名曲「明日があるさ」を何度も熱唱し、現実から目を背けた。

● ほどなくして、自宅に1枚のはがきが届く。送り主には警視庁とあった。「出頭日時〇月△日×時」。淡い期待はあつげなく砕かれ、頭が真っ白になる。次第になぜか、中学時代の苦い記憶がよみがえった。

● 入学直後の運動会。長距離走で自己ベストを出した私は、軽口をたたいた。「これなら2年生にも勝てるね」。そのせいで後日、こわもての先輩から校舎裏に呼び出されてしまう。「行きたくない!」。当時と同じく、いや、それ以上に重い足を引きずり、私は出頭したのだった。

● 「これはあなたでしょうか」。機械的

な口調の警察官が、机の上に写真を並べていく。そこには、毎朝鏡に映るだらしのない男の顔があった。見まごうことなく私だ。ポロシャツのメーカーまではつきり分かる。「ブリクラよりきれいですね」。思わず場違いな感想を漏らし、冷たい視線にさらされた。

● 弁解の余地はない。完落ちした。後悔先に立たず。その半年ほど前にも速度違反を犯していた私は、間もなく免許を取り消された。相前後して、妻の妊娠が判明する。車の便利さを再認識しつつ、猛省した。あのままハンドルを握り続けていたら、過ちを繰り返しただろう。もしかすると、取り返しの付かない事故を起こしていたかも…。そう考えると、ぞっとした。

● 欠格期間を経て、再び免許証を手にした私は今、模範的なドライバーを自任している。仕事柄、現地への急行を命じられる場面は少なくない。そんなときこそ、深呼吸をして自分に言い聞かす。急がば回れ、と。運転への慣れは、おごりを生む。コラムの執筆を機に、あらためて初心に立ち返りたい。

TOYOTA GAZOO Racing、 記念すべき世界耐久選手権100戦目を 1-2フィニッシュで飾る



6月13日(日)ポルトガルのポルティマオ近郊に位置するアルガルヴェサーキットで2021年シーズンFIA世界耐久選手権(以下、WEC)第2戦ポルティマオ8時間レースの決勝レースが行われ、2、3番手グリッドからスタートを切ったTOYOTA GAZOO Racing(以下、TGR)のGR10 HYBRIDは、大きなトラブル無く着実に8時間を走り抜き、トヨタにとって記念すべき世界耐久選手権参戦100戦目を1-2フィニッシュで飾りました。

村田 久武 TOYOTA GAZOO Racing WEC チーム代表

トヨタにとって記念すべき世界耐久選手権100戦目において、1-2フィニッシュという最高の形で勝利を飾ることができました。ドライバー、エンジニア、メカニックの素晴らしい仕事に感謝しています。

小林 可夢偉 GR10 HYBRID #7

チームは素晴らしい仕事をしてくれました。ドライバーも良い走りを見せられたので、勝つことはできませんでしたが、チームが1-2フィニッシュできたというのは良い結果です。

マイク・コンウェイ GR10 HYBRID #7

今日は皆良い走りができたと思います。レース状況次第では違う結果になったかも知れません。8号車は序盤に燃料をセーブしたことで、それが戦略的に上手く働き、最終的に僅かに我々よりも長く走ることが可能になりました。

ホセ・マリア・ロベス GR10 HYBRID #7

このコースで他の車両をかわしながらの8時間というのは本当に大変なレースで、私自身、そのうちの4時間以上ドライブしていたので、ハードな一日でした。自

分の走りには満足していますし、チームの1-2フィニッシュに貢献できて良かったです。

中嶋 一貴 GR10 HYBRID #8

世界耐久選手権100戦目を1-2フィニッシュで飾れたというのは素晴らしい結果です。非常に接近した戦いで、誰もが勝利を目指し、これ以上無いほど全力でプッシュ続けました。1-2フィニッシュを成し遂げた両チームを祝福します。

セバスチャン・ブエミ GR10 HYBRID #8

激しいバトルの末にレースを勝ち取ることができて感激しています。我々は7号車とは異なる戦略で戦い、それが結果に表れました。

ブレンドン・ハートレー GR10 HYBRID #8

我々はスタートから燃料消費を抑えることで戦略の幅を拡げ、それが上手く行きました。給油間の周回数を伸ばしながらもペースを維持できたので、本当に戦略を活かして戦えたと思います。



※文・写真はトヨタニュースリリースから抜粋