

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
[November] **11** 月号



自動運転の最前線

産官学のオールジャパンで国際競争力を

川崎重工、SUBARU、トヨタ、マツダ、ヤマハ発動機の
トップが岡山に集結

内燃機関の多様性でカーボンニュートラルにチャレンジ

自動車5団体連携活動

火災防止活動紹介ページ開設、対応・対策の共有化

自動車業界「550万人」のメッセージが、 第37回読売広告大賞の部門賞で最優秀賞を受賞



今回受賞した1月1日付の広告



贈呈されたトロフィー



贈賞式でトロフィーを受け取る矢野

「私たちは、動く。クルマを走らせる550万人」。自動車業界が一丸となってコロナに立ち向かうこのメッセージが、読売新聞社の「第37回読売広告大賞」でソサエティ部門の最優秀賞を受賞しました。

このメッセージは、自動車関連5団体としての取り組みの一端で、2021年1月1日付の全国紙や地方紙、業界紙などに新聞広告として掲載しました。自動車業界を挙げての広告は、自工会として初の試みでした。

今回の読売広告大賞は、2020年度に読売新聞に掲載された広告を対象に、約6000人の読者モニターのほか、コピーライターやアートディレクターなどで構成する選考委員が選定しました。自動車業界からは自工会のほかに、テクノロジ部門の最優秀賞にトヨタ自動車

「未来を動かせ。TOYOTA H2」、同部門優秀賞に椿本チエイン「シャカイノコードウラトメルナ」が選ばれました。

15日に都内のホテルで贈賞式が開かれ、常務理事事務局長の矢野義博がトロフィーを受け取りました。矢野は「この広告には、コロナ禍で社会全体が疲弊している中、自動車業界に携わっている人への感謝と、550万人が一步踏み出すことで社会に貢献し、明るくしていくというメッセージが込められています。今でもコロナ禍が続く、それに伴うサプライチェーンの問題、世界的なカーボンニュートラルの流れなど、自動車業界を取り巻く多くの課題があります。これからも550万人の力を合わせて課題に取り組んでいきたい」と述べました。

JAMAGAZINE 2021年 11月号

発行日 2021年11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 日本自動車工業会
 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



2



3

02 自動運転の最前線 産官学のオールジャパンで 国際競争力を

08 自動車5団体連携活動 火災防止活動紹介ページ開設 対応・対策の共有化

09 川崎重工、SUBARU、トヨタ、マツダ、 ヤマハ発動機のトップが岡山に集結 内燃機関の多様性で カーボンニュートラルにチャレンジ

12 コロナで変わる？クルマの使われ方③ ニューノーマルの働き方を支える クルマの価値

15 トミカ祝50周年 自動車業界とともに 子どもたちの夢を乗せて

16 2021年12月主要自動車関連イベント 編集後記

17 記者の窓

「クルマを身近に」

日刊自動車新聞 永田 剛久



4



5

- 1 2 自動運転の最前線、産官学のオールジャパンで、国際競争力を
 3 川崎重工、SUBARU、トヨタ、マツダ、ヤマハ発動機のトップが岡山に集結、
 内燃機関の多様性でカーボンニュートラルにチャレンジ
 4 コロナで変わる？クルマの使われ方③
 ニューノーマルの働き方を支えるクルマの価値
 5 トミカ祝50周年、自動車業界とともに子どもたちの夢を乗せて

●JAMAGAZINEは自工会WEBサイトからご覧いただけます

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



自動運転の 最前線 産官学の オールジャパンで 国際競争力を

CASE（コネクテッド、自動運転、シェアリング、電動化）という100年に一度といわれる大変革期を迎える自動車業界。その中でも電動化と並んで激しい技術開発競争が繰り広げられているのが自動運転です。国連気候変動枠組条約第26回締結国会議（COP26）の開催などもあり、昨今はカーボンニュートラルへの取り組みが世界的に大きな注目を集めています。一方で自動運転の技術開発も着実に進化しています。日本の自動運転開発の旗振り役でもある内閣府の戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）第2期自動運転プロジェクトが開催した「SIP-adus 実証実験プロジェクト試乗会（10/19～20）」を通じて、国内での自動運転技術の最前線を見てみましょう。



▲参加企業の最新車両が並ぶ試乗会会場の様子



▲自動運転「レベル3」を搭載したホンダ「レジェンド」



▲SIPメンバーによるプレゼンテーションが行われた

なぜ自動運転？

自動運転は、年齢や能力を問わず誰もが移動の自由を享受できるほか、移動時間の効率的な活用や、交通事故の撲滅など、人々の生活や自動車社会の発展に大きな貢献をもたらすことが可能です。すなわち

自動運転の技術力が、将来の自動車産業の競争力を左右するといっても過言ではありません。このため米国や欧州など世界各国の自動車メーカーが、自動運転技術の開発にしのぎを削っており、日本の自動車業界も世界トップレベル

の自動運転技術の開発に取り組んでいます。

とりわけ自動運転を実用化する大きな目的が、交通事故の撲滅です。国土交通省自動車局安全・環境基準課の猶野喬安全基準室長は、「交通事故の95%は運転者の違反が原因であり、ゼロにするための取り組みとして自動運転が必要になる」と説明します。

自動運転には

様々な段階が存在し、現在は国際的に「0」から「5」まで6段階のレベルが規定されています。これは車両システムがどの程度の運転操作を担うかで区分されており、自動車の制御に介入しない「レベル0」から始まり、衝突被害軽減ブレーキなどアクセルやブレーキ操作などを支援するのが「レベル1」、加減速やハンドル操作など複数の運転支援を同時に行うと「レベル2」となります。これらの自動運転技術は国内では普及が進んでおり、例えばレベル1の衝突被害軽減ブレーキは、すでに新車販売台数の約96%に搭載されています。また、2021年11月からは新型車への装備が義務化されました。

実際に衝突被害軽減ブレーキの効果は高く、「交通事故を対車両で約63%、対歩行者で約19%低減した」(猶野安全基準室長)といっています。また、24年7月からは自転車に対応した衝突被害軽減ブレーキも義務化するなど、自動運転技術を活用して着実に交通事故を抑制していく考えです。





▲会場には自動車メーカーやサプライヤーが最新車両を持ち込んだ



◀軽トラックによる衝突被害軽減ブレーキのデモ

自動運転技術の境界線

ただ、ここまでの自動運転は運転操作の主体はドライバーです。これが「レベル3」以降では車両システムが主体となり、「レベル4」は走行エリアを限定した完全自動運転、「レベル5」はエリアの制限もない完全な自動運転となります。なお、レベル3は車両システムでの操作判断が難しくなると運転操作がドライバーに切り替わるため、ドライバーは運転できる準備をしておく必要があります。

この「レベル2」と「レベル3」の間が、自動運転技術の大きな境界線となっています。レベル2までは

いわば運転支援システムともいえますが、レベル3以降は運転の主体を車両システムが担うことが求められます。このため車両運行の責任の所在や、他の走行車両との協調といった、自動運転に対する社会的受容性も必要となります。まさに自動運転技術の最も難しい部分であり、自動車メーカーの技術開発だけでは解決できない課題です。SIPが産官学で連携しオールジャパンで自動運転の開発を進める理由でもあります。

SIPの自動運転開発は14年にスタートしました。14年から18年の第1期の活動では、自動運転の実用化に向けた法整備や、高精度三次元地図の実用化などに取り組みました。その結果、18年の安全技術ガイドライン策定、19年の道路運送車両法改正、20年にはレベル3および4の自動運転車の基準を策定し、世界で初めてレベル3の型式指定を実施するなど、グローバルの自動運転開発競争において、今や日本は各国をリードする存在となっています。





▲ラストマイル用の自動運転シャトル

無線通信や デジタルツインを活用

さらなる自動運転の進化に向けて、SIPでは18年から第2期の活動に取り組んでいます。22年までの第2期では「交通環境情報の構築」「仮想空間における安全性評価技術」「自動運転サービスの事業化」「サイバーセキュリティ」などの重点課題を掲げられています。今回のお台場で開催された試乗会では、交通環境情報

の構築や仮想空間での安全性評価について具体的な取り組みを紹介しました。

交通環境情報の構築は、信号機や気象情報、渋滞情報といった時間とともに変化する情報を集めて処理し、三次元地図情報と組み合わせることで、より高度な自動運転を実現するのが狙いです。まず、狭域無線通信（V2I）による動的情報の

活用に着手。お台場にある33カ所の交差点に狭域無線通信設備を設置して、実証実験を行いました。

さらに11月からは、広範囲での情報収集や情報提供が可能なLTEネットワークを活用した公衆広域ネットワーク通信（V2N）の実証実験を開始します。通信高速化を目的に発達した汎用性の高いLTEを活用



▲自動運転車には様々なセンサーが搭載されている

した。さらに11月からは、広範囲での情報収集や情報提供が可能なLTEネットワークを活用した公衆広域ネットワーク通信（V2N）の実証実験を開始します。通信高速化を目的に発達した汎用性の高いLTEを活用





▲ヴァレオの試験車両に装着されていたV2X用アンテナ

自動運転は最先端技術も普及技術もどちらも必要

■ 葛巻 清吾氏

■ S-I-P自動運転プログラムディレクター
(トヨタ自動車 先進技術開発カンパニーフェロー)

用することで、V2Iのような新たな通信インフラの設置が不要となります。具体的にはデータセンサーと自動運転車両の間で、信号機情報や降雨情報、緊急車両情報などを受信し、情報取得にかかる時間やデータの正確性などを検証します。

モデル」を構築します。実証実験を行うお台場の走行環境データを活用してデジタルツインで再現。レーザー光による高性能センサー「LiDAR」やレーダー、カメラといった自動運転車に不可欠なセンサー類の安全性を様々な交通環境において検証できるシミュレーション技術を開発します。

レーションでは実際の走行環境を再現することが難しいため、リアルワールドでのテストを実施する必要が多く、開発の効率化が課題となつています。S-I-Pではお台場モデルに参画する企業や団体をオールジャパンで募ることでモデルの有用性を高め、グローバルスタンダードなプラットフォームとして確立し、日本の国際競争力を引き上げていく考えです。

■ S-I-Pが自動運転に取り組んでいる理由を教えてください

■ 解を広めるために開催しました。

■ マが実用化されており、今回はこれらを体感していただきます。また、11月から実証実験を行う信号機や渋滞、緊急

■ 試乗会を通じてどのような効果を期待していますか？

■ 自動運転を何のために開



社会全体で交通事故をなくしていく というS-I-Pとしての狙い

■ 清水 和夫氏 国際自動車ジャーナリスト

ではなく、法整備を進めなければ実用化することはできません。中でも最もハードルが高いのが社会的受容性の醸成です。今回の試乗会も、衝突被害軽減ブレーキの普及など近年は自動運転が身近になっていく中で、世の中に正しい理

ですか？

【A】第一期では高精度三次元地図を開発し、それを配信する会社としてダイナミックマップ基盤株式会社ができました。この地図を用いて日産自動車やホンダ、トヨタ自動車などから高度運転支援のクル

車両といった動的情報の活用についても体感できます。さらに新車の96%に搭載される衝突被害軽減ブレーキをはじめ、軽自動車から高級車まで搭載されるすべての自動運転技術を体感していただきます。

発するか、について理解を広げたい。自動運転の最大の目的は交通事故の削減です。実際に効果も出てきています。自動運転は最先端技術も普及技術もどちらも必要です。今後も取り組んでいきます。

【Q】世界の自動運転開発の現状について教えてください

【A】よく日本が遅れていると言われることがあります。米国は自己認証制度であるなど制度の違いがあります。S-I-Pが14年に立ち上がった時に、20年の五輪で自動運転を実現すると目標を掲げてオールジャパンで体制を組んで取り組んできたことが、世界初

の自動運転レベル3につながったと思います。昨今はカーボニユートラルに隠れています。が、ドイツは自動運転で日本に先を越されてかなり悔しがついています。

【Q】この試乗会の趣旨とは？

【A】自動運転は頭で考えていても良くわからないので、体験できるフィジカルなイベント

を開催しました。19年以降東京モーターショーが開催されていないこともあり、S-I-Pの枠組みでやろうという話になりました。オールジャパンの自動運転をすべて示すのが狙いです。

【Q】試乗会を通じて何を伝えたいですか？

【A】自動運転の現在地、将来に

向けてどういう技術を実現するかメッセージを発信したいと考えています。また、自動車メーカーだけでなく、ドライバーのモラルなど社会全体で交通事故をなくしていくというS-I-Pとしての狙いもあります。

火災防止活動



詳細はこちら

紹介ページ開設

対応・対策の共有化



自工会では「サプライチェーン委員会」傘下の「調達部会」において、サプライチェーンの安定調達にむけたBCP活動の一環として、会員自動車メーカーおよび取引先における火災の防止に向けた取り組み事例の収集共有などの活動を実施しています。

今回、自動車業界での防火活動に役立てていただくことを目的に、自工会HP「自動車5団体連携活動」に、「自動車業界としての火災防止に向けた取り組み」を紹介するコーナーを新たに開設（11月1日）、自動車メーカーや取引先などで発生した火災への対応や対策事例を掲載、公開しています。

防火などへの取り組みは、自動車メーカーにとどまらず、サプライチェーン全体で広範囲に連携した取り組みが重要となりますので、今回掲載した事例集もご参考としていただき、各社での防火の取り組みの推進にも活用のごようしくお願いいたします。

公開日	事例	点検・ 啓発活動	発生要因 (静電気、 漏電等)	プロセス 評価 チェック 点検	外部知見 活用	未然防止	初期消火 (初動対応)	自己点検レベルアップ		自社内
								ルール/ 仕組	点検/ 分析評価	
2021年11月1日	A社	●				●		●	●	●
2021年11月1日	B社	●				●		●	●	●
2021年11月1日	C社	●				●		●	●	●
2021年11月1日	D社		●			●	●	●	●	●
2021年11月1日	E社		●			●		●	●	●
2021年11月1日	F社		●			●		●	●	●
2021年11月1日	G社		●			●		●	●	●
2021年11月1日	H社		●			●		●	●	●
2021年11月1日	I社			●		●		●	●	●
2021年11月1日	J社			●		●		●	●	●
2021年11月1日	K社			●		●		●	●	●
2021年11月1日	L社			●		●	●	(●)	●	●
2021年11月1日	M社				●	●		●	●	●
2021年11月1日	N社		●	●		●		●	●	●



川崎重工、SUBARU、トヨタ、マツダ、ヤマハ発動機の
トップが岡山に集結

内燃機関の多様性で カーボンニュートラルに チャレンジ

内燃機関を活用したカーボンニュートラルに向けて、川崎重工、SUBARU、トヨタ自動車、マツダ、ヤマハ発動機、5社による新たなチャレンジが始まります。燃料を「つくる」「はこぶ」「つかう」の選択肢をさらに広げるため、水素やバイオマス由来の燃料を用いたレース活動や内燃機関の共同研究に乗り出します。技術を鍛える場であるレース活動を通じて、日本の自動車業界はこれまで培ってきた内燃機関の技術力を生かして多様性のあるカーボンニュートラルに挑みます。

Carbon
Neutrality



▲記者会見の様子

11月13、14日の日程で岡山国際サーキットで「スーパー耐久レースin岡山」が開催されました。これに合わせて13日、5社の社長が一堂に会して共同会見を開きました。

具体的な取り組みとして、マツダはユーグレナが供給する100%バイオマス由来のディーゼル燃料を使用するエンジン「スカイアクティブD15」を搭載した「マツダ・スピリットレーシング・バイオコンセプト・デミオ」を開発。今回のスーパー耐久レースin岡山ではメーカー開発車両が出走できる「ST・Q」クラスに参戦しました。丸本明社長は「9月末ごろに豊田章男社長から『遊びに來ないか』とお誘いがあり、急遽参戦の準備をして、ユーグレナに燃料を用意してもらうなど、わずか1カ月のまさにアジャイルな開発でキャリアブレイションを行ってきました」と参戦の秘話を語りました。さらに「もって走って次世代バイオディーゼル燃料の良さを最大限生かした、燃費の良いクルマに仕立てます。来年のフル参戦に向けて頑



▲カーボンニュートラルへの意気込みを語る豊田社長

張ろうとエンジニアに声をかけたい」と来シーズンの本格参戦への決意を示しました。

SUBARUとトヨタは、「BRZ」および「GR86」をベースに、バイオマス由来の合成燃料を使用したレース車両を開発。2022年シーズンのST-Qクラスに参戦して実証実験を進めます。中村知美社長は「電気自動車になったらアイコンで、ある水平対向エンジンがなくなりますが、カーボンニュートラル燃

料をどう組み合わせる未来に近づけていくかチャレンジする姿を見ていただきたい」と意気込みを語りました。

トヨタは、水素エンジンを搭載した「カローラスポーツ」を、スーパー耐久レースで来シーズンもST-Qクラスで走らせる計画です。トヨタは、2016年からヤマハ発動機とデンソーなど水素エンジンの開発に取り組んできました。2021年から水素エンジンを搭載したカローラスポーツで「富士SUPE



▲ 水素エンジンを搭載する「カローラスポーツ」



▲ マツダが開発した100%バイオ燃料を使用するディーゼルエンジンのレース車両

RTTC 24時間レース」を皮切りに、「スーパー耐久レース」にオートポリス「SUZUKA S耐」、そして今回のスーパー耐久レースin岡山と参戦し、レース活動を通して水素エンジンの技

術を磨いてきました。豊田社長は「モータースポーツの現場で未完成な技術にトライしています。しかもそれを皆さんが見ているオープンな場で、競争状態で開発しています」と参戦の意

燃機関を活用した二輪車でのカーボンニュートラル実現の可能性を探っていきます。ヤマハ発動機の日高祥博社長は「四輪で成功したから二輪で成功する、といった簡単なものではありません。それでも長年に一緒に内燃機関を作ってきた地場の中小企業、皆さんと話し合い、燃料を工夫することで内燃機関を残す出口もあるのではないかと考えています」と共同研究に至る背景を説明しました。川崎重工の橋本康彦社長も「内燃機関には日本の技術が集まっています。水素を通じて技術を残すことを進めていきたいです」と思いを語りました。

「ST-QクラスでBRZやGR86とガチンコになるようにやっていきたい」とレーシングドライバーとしての顔を持つ豊田社長ならではの白熱したレースへの思いを語りました。

今回の取り組みについて豊田社長は「スーパー耐久レースでの情熱を持った意志ある行動により、多くの仲間たちが自発的に増えてきました。敵は炭素であり、内燃機関ではありません。多様な状況には多様なソリューションが必要であり、不確実性に対しては多様な解決策で臨むのがカーボンニュートラルへの道筋だと思っています」と述べました。

また、二輪車の分野では、ヤマハ発動機と川崎重工が水素エンジンの共同研究について検討を開始しました。さらに今後はホンダとスズキも加わる方向で調整を進めており、日本の二輪メーカー4社が団結して内

燃機関を活用した二輪車でのカーボンニュートラル実現の可能性を探っていきます。ヤマハ発動機の日高祥博社長は「四輪で成功したから二輪で成功する、といった簡単なものではありません。それでも長年に一緒に内燃機関を作ってきた地場の中小企業、皆さんと話し合い、燃料を工夫することで内燃機関を残す出口もあるのではないかと考えています」と共同研究に至る背景を説明しました。川崎重工の橋本康彦社長も「内燃機関には日本の技術が集まっています。水素を通じて技術を残すことを進めていきたいです」と思いを語りました。

コロナで変わる?

クルマの使われ方③

ニューノーマルの 働き方を支える クルマの 価値

新型コロナウイルスの蔓延をきっかけに、ビジネスシーンでも社会のトレンドや価値観が大きく変化しています。感染防止の観点からテレワークが定着し、ワークスペースとしてクルマを活用するケースも増えています。同時に「ニューノーマル」による人の行動変化は、働く場所に限らず、飲食や物販といったリアル店舗での需要まで様々な影響をもたらしています。これによりクルマを活用した新たなビジネスモデルが広がるなど、クルマが持つ「自由な空間」という価値に注目が集まっています。



▲プライベートな空間が確保できるクルマはテレワークにも活用できる



◀カー用品店には、より車内テレワークを快適にするアイテムが並び

テレワークの悩み

新型コロナウイルスの感染防止には、「密」を避けた生活様式が求められるため、人々の行動もコロナ禍以前とは様変わりしています。中でも効果的な感染

防止策として政府が推奨するテレワークは、通勤が要らない働き方という従来にはない概念です。通勤時間が不要になるとして時間の有効活用が可能というメリットの一方で、自宅では仕事スペースの問題や、家族に気を遣って仕事に集中できない

◀日産自動車 がウェブページで紹介する「料用ポウルWi-Fiルーター」(出典:日産自動車)



といった不満の声も少なくありません。このためプライベートが確保できる空間として、クルマをオフィススペースとして活用する人がコロナ禍で急増しました。

プライベートな移動手段であるクルマは、執務スペースとしても魅力的な製品といえます。例えば、優れた設計のオフィスチェアを導入するには、かなりの予

より快適な仕事場に

ただ、そもそもクルマは走行して移動することを目的に設計された製品です。このためクルマを仕事場として活用するため

に、より快適に過ごせる空間を実現しようという工夫も見られます。カー用品店ではコロナ禍以降、パソコンを置くことができる車内用テーブルをはじめ、ベンや小物などの収納関連用品、除菌グッズ、プライバシー確保のためのカーテンやサンシェードといった車内テレワーク向けのアイテムが人気を集めており、ピーク時にはコロナ禍前の2〜

算が必要となりますが、クルマのシートは長時間運転しても疲れにくい設計としているため、仕事で長時間座っていても腰が痛くなりづらいといったメリットがあります。また、日本ではミニバンやハイトワゴン、SUVといった居住性を重視した車種が支持されていることも、車内テレワークのニーズにマッチしているといえます。

3倍へ販売を伸ばしました。車内テレワーク向け用品の専用コーナーなどを設置している店舗もあります。

また、日産自動車は車内テレワークを快適に過ごすヒントを紹介するWebページを公開しています。段ボールを用いた手作りパソコンデスクや料用ポウルを流用したWi-Fiルーター、古着のリユースクッション、エコノミークラス症候群対策ストレッチなど、手軽で効果的な工夫を紹介しています。



▲日産など5社が行った移動会議室の実証実験では「エルグランド」を使用した



◀モネ・テクノロジーズは移動オフィスに適した架装キットなどを販売している

専用車両も登場

車内テレワーク需要の高まりを受けて、新たなビジネスを模索する動きも見られます。ソフトバンクやトヨタ自動車などの自動車メーカー8社が出資するMONET(モネ)・テクノロジーズ(宮川潤一社長兼CEO、東京都千代田区)は、1BOXをベースに様々な用途に利用できる架装を施した「マルチタスク車両」を販売しています。テーブルなどの車内レイアウトを自由に変更できるため、移動オフィスをはじめ用途に合わせた様々な活用が可能と

なっています。また、日産自動車、ソフトバンク、ゼンリン、大日本印刷、クワハラらの5社は、クルマでの移動中にWeb会議ができる「移動会議室」の実証実験を行ったほか、東急バスもバス車内で仕事をしながら通動できる「シェアオフィスバス」の実証実験を行いました。このような取り組みは従来からMaas(サービスとしてのモビリティ)の一環として行われていましたが、コロナ禍による生活様式の変化で改めて注目が高まっています。

移動店舗で新たなビジネス

ニユノーマルの生活では、働く場所や生活習慣が変化したこと、人の行動や人流も様変わりしています。特に外食産業や小売り業界では、テレワークや感染リスク回避などにより、店舗経営が立ち行かなくなる事態も起きています。こうした状況の中、新たなビジネスチャ

ンスとして、場所を選ばず出店できるキッチンカーや移動販売車を活用する事業者が増加しています。リアル店舗の新規出店に比べて設備投資が抑えられるほか、自治体が事業者支援として補助金や助成金を用意していることも追い風となっています。

トミカ
祝50周年



自動車業界とともに 子どもたちの夢を乗せて



▲富山会長と副会長の永塚
◀記念品の特製トミカセットと感謝状



念施策が完了したのを機にタカラトミーの富山幹太郎会長が自工会にご来訪されました。子どもが楽しめる国産タイキャスト製ミニカーとして1970年に誕生したトミカは、実際に街を走っている実車をモデルとするなどり

日本を代表するミニカーである「トミカ」。初めて手に入れたクルマはトミカという方も多いのではないのでしょうか。日本の子どもたちに夢を与え続けているトミカが2020年に発売50周年を迎えました。これに伴い発売元のタカラトミーでは、自動車メーカーとのコラボレーションプロジェクトなど様々な企画を展開。このたび一連の記念施策が完了したのを機にタカラトミーの富山幹太郎会長が自工会にご来訪されました。子どもが楽しめる国産タイキャスト製ミニカーとして1970年に誕生したトミカは、実際に街を走っている実車をモデルとするなどり

富山会長は「トミカを発売した50年前は、日本に存在した金属製ミニカーは外国車ばかりでした」と発売当時を振り返ります。その中で「日本の子どもたちに日本車のミニカーを」という強い思いでスタートしたのがトミカです。トミカは実車をモデルとしているため、古くから自動車メーカーとの関わりも深く、富山会長は「自動車メーカー各社には多大なるご協力をいただきました」と、50周年を機に自工会に感謝状を贈呈いただきました。これに対して副会長の永塚誠一は「むしろ感謝したいのは自動車業界です。トミカは長年

富山会長は「まだまだ新しいイベントや商品を予定しています。これからも自動車メーカーと一緒にトミカを進化させていきたいです」と、2024年のタカラトミー創業100年に向けた抱負を語ります。今後は自動車業界とトミカのタッグは、子どもたちの夢を描き続けていきます。



▲50周年を記念した自動車メーカーとのコラボ企画

🍀 2021年12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
12月 10日		日本カー・オブ・ザ・イヤー 最終選考会

海外モータースポーツ

日時	場所	名称
12月 5日	サウジアラビア ジェッタ市街地コース	 F1 第21戦 サウジアラビアGP
12日	アブダビ ヤス・マリーナ・サーキット	 F1 第22戦 アブダビGP

編集後記

2021年も、もうすぐ終わりですね。

クルマ・バイクレースファンの自分にとって、シーズン開幕時はどうなることやらと心配しましたが、無事に各レース、シーズン終了となりそうです。

振り返ると、日本大会として予定されていたF1、WRC、WEC、MotoGP、8耐など国際大会が中止になったことは残念でした。でもそれ以上に、ホンダのF1マシンが世界を圧倒、トヨタ中嶋選手のWEC勇退、MotoGPではヤマハが年間チャンピオン獲得など、話題豊富なシーズンでした。

海外の強豪のクルマ・バイクメーカーを相手に、日本のメーカーが真っ向勝負する構図は、刺激的でワクワク…、日本人で良かったと誇りに思うかぎりです。

しかしながら、海外・日本のメーカーに拘りがあるわけでもなく、ただ単純に世界で戦っているすべての選手と

すべてのメーカーを尊敬するとともに、メカニック、レース運営しているすべての関係者にも「1年間お疲れさまでした、ありがとう」、感謝の気持ちでいっぱいです。

来シーズンの各社チーム体制は、新年明けから徐々に発表されることになるのでしょうか。それを見ながら2022年ほどのチームの誰が強そうか、素人ながらに勝手な予想をすることも楽しいことです。が、正直なところ、12月、1月、2月のストーブリーグは、レース開催がほとんどないので、休日は「日テレG+」「J-Sports」でのテレビ観戦も楽しめず、ただただ耐えて耐えて耐え忍ぶ「3か月耐久レース」の始まりでもあります。

春が待ち遠しい。

～最後に、

「バレンティーノ・ロッシ選手、ありがとう」 H・F

記者の窓



日刊自動車新聞

ながた たけひさ
永田 剛久

クルマを身近に

●10月から自動車産業記者会会の所属となった。関西支社からの異動で、東京勤務は約3年ぶり2回目となる。新型コロナウイルス感染拡大を機に世の中の状況は様変わりしたが、公私ともに充実した日々を送りたい。

●前回の東京勤務では、やり残したことが一つあった。それはクルマの運転だ。もちろん仕事でハンドルを握ることはあったが、プライベートでクルマに乗って出かける機会はなかった。都内は電車やバスなど公共交通機関が充実しており、クルマがなくても移動に困ったことはない。それ以上に、前回は私にとつてクルマは身近と言える存在ではなかった。

●今回のマンションの敷地内には、カーシェアリング用の駐車場がある。すぐ隣のコインパーキングには別の会社が運営するカーシェア用のスペースが1台分確保されており、レンタカーの営業所にも徒歩数分で着く。自宅の周辺にクルマを気軽に利用できる環境が整っている。

同じ23区内でも前回とは住んでいる地域が異なるが、カーシェアのステーション数は確実に増えていると実感した。

●ステーションに置いているカーシェアのパンフレットを見ると、車種や時間、距離別に料金が細かく設定されている。思っていたよりも手頃で、一度利用してみたくなった。週末の過ごし方はもっぱら街歩きだが、電車と徒歩での移動に比べ、クルマを使うと行動範囲が広がるのは間違いない。海沿いの道路を走ると爽快だろうな、と想像しながら計画を練ることにした。

●自由に移動できることはクルマが持つ魅力の一つだ。新型コロナウィルス感染拡大を機に、「安全な移動手段」という利点がクローズアップされ、クルマへの関心は急速に高まった。最初の緊急事態宣言発令時に関西でディーラー各社を取材したが、全体の来店者数は減少したものの、購入意欲の高いユーザーが多く、中身の濃い商談ができたと言えそうだったことを思い出す。

●たとえば、すぐにクルマを購入できなくても、カーシェアやレンタカーなどクルマを体感する方法はいろいろある。実際に運転すると、利便性や快適さを実感でき、「次はマイカーで出かけた」という気持ちが生える人も少なくないと思う。

●現在は残価設定ローンや個人リース、サブスクリプションなど、各社がさまざまなサービスを用意し、ユーザーが自分に最適なクルマの乗り方を選ぶことができる。時流に合わせて、パソコンやスマートフォンからクルマを購入できるオンラインストアも登場した。

●ただ、このようなサービスが自動車業界人やクルマに関心がある人以外にも広く認知されているとは言いが切れない。特段クルマに興味がない人にも、クルマを利用したい、購入したいと思ってもらうためには、もっとクルマが身近な存在になることが必要だろう。自動車業界を取材する一人として、何らかの形でその一助になりたいと考えている。

