日本自動車工業会 広報誌

jamagazine

Japan Automobile Manufacturers Association

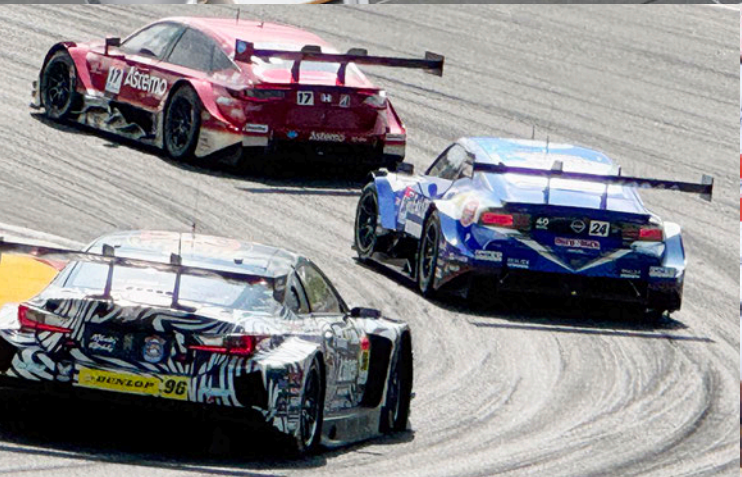
秋

JAMA Vol.58
AUTUMN 2024

8月19日はバイクの日 HAVE A BIKE DAY

撮影のコツ いつものスマホでちょっとカッコよくレース写真を撮ろう!

集まれ未来のエンジニア! キッズエンジニア開催



2

3

4

1 能登半島地震の被災地に、軽トラックやマイクロバスなどを無償提供した
2 浅草のライダーズカフェで行われた二輪車メディアミーティング
3 新城の市と川南の市を結んだリモート軽トラ市
4 スマホでバイクをカッコ良く撮るコツ

jamagazine 秋 JAMA Vol.58 AUTUMN 2024

能登半島地震 被災地支援

1

CONTENTS

03 **能登半島地震・被災地支援**

04 【今さら聞けない】
クルマ各部の呼称 その意味や由来は？

07 【今さら聞けない】
ラリー/ラリーレイド用語 その意味や由来は？

10 【撮影のコツ】
スマホ写真をいつもよりカッコよく！・バイク編

14 【撮影のコツ】
いつものスマホでちょっとカッコよく
レース写真を撮ろう！

17 青少年のための科学の祭典
ものづくりやクルマの面白さを発信

19 **集まれ未来のエンジニア！ キッズエンジニア開催**

21 **特産品を遠隔の軽トラ市で販売！**
「リモート軽トラ市」トライアル実施！

22 **ライダーズカフェで二輪車メディアミーティングを開催**

23 **8月19日はバイクの日　HAVE A BIKE DAY**

24 編集後記「モビリティのソノリティ」

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/

能登半島地震・被災地支援

この度は令和6年9月能登半島豪雨の犠牲となられた方々とご家族に心よりお悔み申し上げるとともに、被災された方々に心よりお見舞い申し上げます。

この記事は8月13日に自工会公式ブログに掲載されたものです。

令和6年能登半島地震における支援について

2024年1月1日に発生した「令和6年能登半島地震」の発生から9か月が経過しました。改めまして犠牲となられた方々に謹んでお悔やみ申し上げます。また現在も避難生活をされている方々におかれましては心からお見舞い申し上げます。

日本カーシェアリング協会との連携

各社が情報収集を進める中、災害復旧・復興活動が進むことに伴い被災地での人や物資の移動に関するニーズが急増していることが判明しました。ただ自動車メーカーや販売会社が車両を用意しても、それをどのように登録するか、どのように必要とされている方々に適切に届けるか等の課題がありました。

そこで迅速にニーズに応えるため、東日本大震災後に設立され、能登半島の被災地でも活動されている非営利団体「一般社団法人 日本カーシェアリング協会」からお声がけをいただき、軽トラックを中心に約80台の車両を提供し、同協会のスキームとノウハウを活用することで必要とされている方々に迅速に車両を貸し出すことが実現しました。

日本カーシェアリング協会の記事
https://www.japan-csa.org/blog/archives/6946

日本カーシェアリング協会の動画
https://youtu.be/nFY86bWmv-c

公共交通への支援

石川県珠洲市では、通学や市民の足として活用されていた市営無料バス（「一般社団法人 すずバス」による運行）のうちマイクロバス2台が津波の被害により走行不能となりました。

自工会は国土交通省とも連携し、会員メーカーよりマイクロバス2台を無償提供。3月11日より「狼煙〜飯田（海）ルート」「狼煙〜飯田（山）ルート」の2路線で運行されています。

輪島朝市への支援

1,400年以上の歴史を持つ「輪島朝市」で有名な輪島市街地は地震による火災で甚大な被害を受けてしまいました。現在でも多くの商店は営業を再開することができていない状況です。

こうした中、軽自動車による地域振興に取り組んでいる自工会軽自動車委員会は、輪島朝市組合が歴史ある朝市の灯を消さないようにと石川県内外各地で「出張輪島朝市」を企画しているとの情報を入手。これを支援するため地元の石川県軽自動車協会と協議を重ね、石川県軽自動車協会より2台の軽トラックを提供することになりました。

これらの車両は今後の出張輪島朝市参加店舗の移動販売や商品運搬等に活用される予定です。

被災地の1日も早い復興を願いつつ、これからも自動車業界は少しでもお役に立てるよう尽力していきます。

軽トラが「輪島朝市」復興のお手伝い
https://youtu.be/9ynhutHbEeY

【今さら聞けない】クルマ各部の呼称 その意味や由来は？

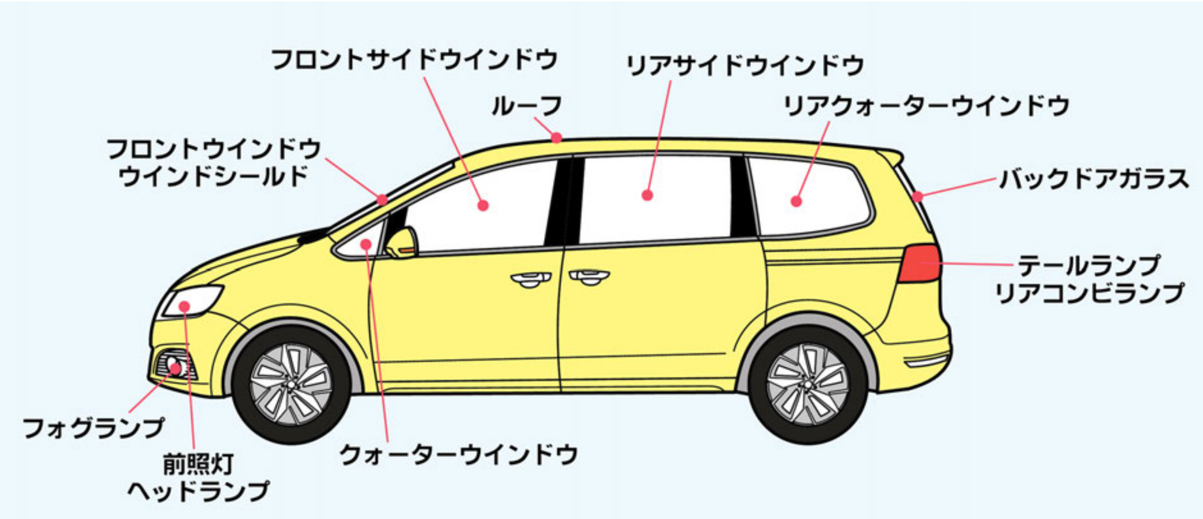
フェンダー、ピラー、インパネ…。普段何気なく触れている自動車各部の呼称の本当の意味や由来をご存じですか？今回は時代や国によっても呼び方が変わるボディや内装のさまざまな呼び方をご紹介しましょう。

エクステリア

ウインドウ

クルマには、運転に必要な視界を確保、また換気や採光の目的で、前後左右に窓があります。このうちフロントやリアのように固定の窓と、サイドドアにつく開閉可能な窓があります。

フロントウインドウは、「ウインドシールド」とも呼ばれます（ウインドウシールドという誤用も見られますが「風よけ」の意味なのでウインドゥ〜です）。昔は平面の板ガラスでしたが、ガラス工業の発達とともにクルマのデザインにあわせ複雑な曲面の造形も可能となり、空気抵抗の軽減にも寄与しています。



デザインだけでなく、ガラス自体の材質も進化してきました。剛性の高い強化ガラスが登場し、現在ではさらに安全性を高めた合わせガラスがフロントガラスへの採用を義務付けられています。合わせガラスは2枚の薄板ガラスの間に中間膜というフィルムを挟んで圧着されており、事故の衝撃や飛び石などでも飛散しにくい構造になっています。

一方、ガラスを加熱·冷却することで強度を高めた強化ガラスは、割れた際に破片が粒状になり人を傷つけにくいため、サイド·リアウインドウやバックドアガラスに用いられます。

ひと口にガラスといっても、狭い空間である車内を安全·快適に保つために、直射日光を緩和するIR（赤外線）カット、日焼けを防ぐUV（紫外線）カット、埋め込みアンテナなど、付加価値を高めるために中間膜が活躍します。また、雨の日の視界を確保する撥水ガラス、サイドウインドウのUVカットなどはコーティング技術の向上で普及しました。

フロントやリア、サイド以外に後席後方に三角窓がある車種があります。これを「リアクオーターウインドウ」と呼びます。キャビン（車室）を広く伸びやかなシルエットに見せることができるほか、リアドアの開口部拡大、後方視界の向上、室内の採光増加などの利点があります。 窓の数が片側3枚、両側で6枚の採光窓があることから、「シックスライトスタイル」と呼ばれることもあります。

▲シックスライトスタイルのトヨタ「クラウン」

このほか、アメリカでデルタウインドウと呼ばれる三角窓が、フロントサイドにあった時代もあります。小さなレバーでロックを解除すると、真ん中付近にある蝶番を軸に数センチの幅で開き、換気に使われました。イギリスではステーショナリーウインドウ、日本でもクオーターウインドウと呼ばれていました。昔は製造技術や車体剛性の面からほとんどの車両に装着されていましたが、製造技術の進歩で現在ではフロントの三角窓は消滅しました。

▲かつて国内外のクルマに多くみられた三角窓(1970年式日産「サニー（B110）」)

ボンネット

エンジンルームのフタにあたります。日本と英国、フランスでは「ボンネット」、米国では「（エンジン）フード」と呼ばれます。いずれも元々は「帽子」や「頭巾」の意味です。鉄製が主流ですが、高級車やスポーツカーでは軽量化のためにアルミやカーボン（炭素繊維）が使われているものもあります。単にエンジンルームを守るだけでなく、衝突時に形状が崩れる構造とすることで衝撃を吸収したり、歩行者の被害を軽減したりする役割も果たします。

トランク

昔のクルマは遠出をする際にトランク（スーツケース）を車体後部にくくり付けていました。後年車体の中に荷室が設けられ「トランクルーム」と呼ばれるようになり、最近の日米では「トランク」と省略されます。英国では馬車の運転手のブーツを収納する箱が由来で「ブーツ」と呼ばれます。ボディの一部となるトランクのふたを、セダンやクーペなどでは「トランクリッド」（トランクの蓋）と呼んでいましたが、ワゴンやミニバン、SUVのように大きな扉が上や左右に開くタイプが多くなり、「バックドア」や「リアゲート」などと呼ぶのが主流となっています。また、ハッチバック車では「リアハッチ」ともいわれます。そのような車種の荷室は「カーゴスペース」という呼び方が主流になってきました。

▲ホンダ「ZR-V」のカーゴスペース

ピラー

ピラーは、車のルーフ部分を支える柱です。ルーフを支えるだけでなく、車全体の強度を保つ役割もあります。フロントガラス横の柱をフロントピラー、もしくは「Aピラー」と呼び、そこから後方に向かって「Bピラー」「Cピラー」「Dピラー」と呼びます。通常のセダンやクーペはCピラーまで、ミニバンやSUV、「シックスライトスタイル」のセダンなどはDピラーまであることになります。

サイドシル

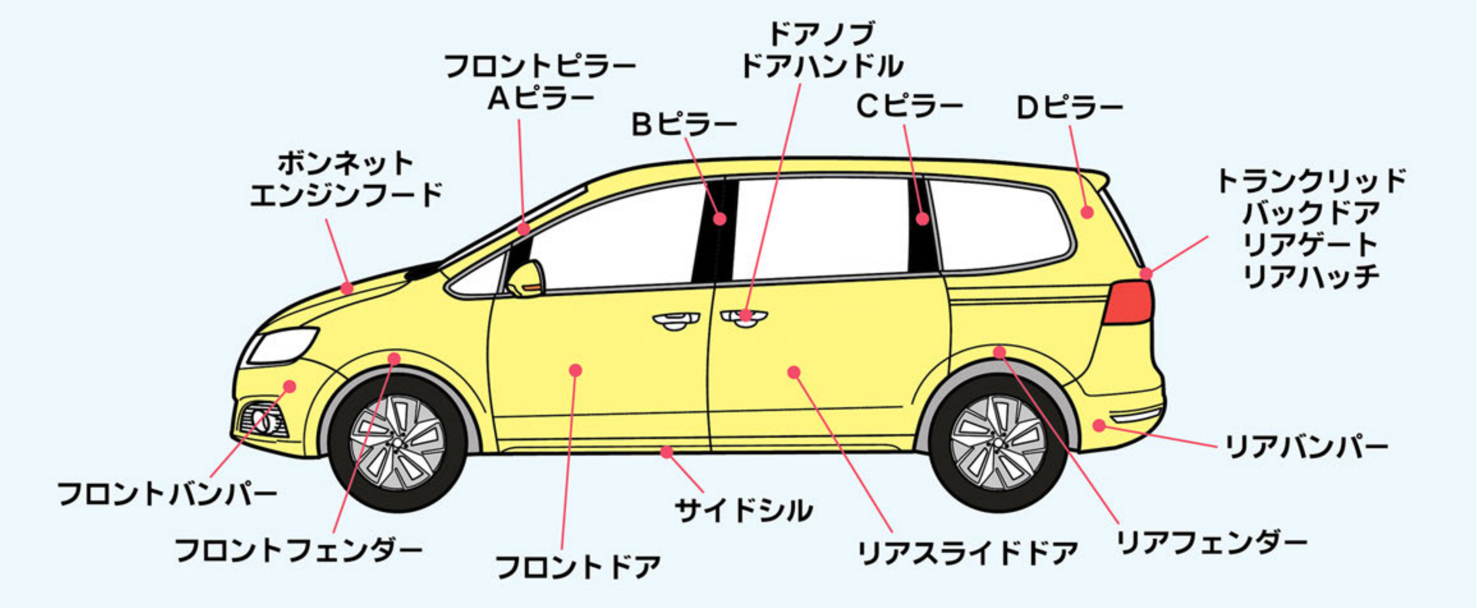
シルとは「敷居」や「土台」を意味する英語で、ドアを開けて乗り込む際にまたぐ部分をサイドシルといいます。サイドシルそのものは骨格部分であり、見栄えをよくするためにサイドシルカバーやサイドシルガーニッシュなどで装飾されます。

車の強度を高めるために重要な役割を果たします。サイドシルを高く設計するほど車体の強度が高まり荒地などでの走破性も上がりますが、低くすれば乗降性が良くなり、スタイルの低重心化が図れます。空力性向上やドレスアップのためにサイドシルに装着するエアロパーツを「シルスポイラー」と呼びます。

▲サイドシルガーニッシュ

フェンダー

フェンダーはタイヤを覆う泥よけのことで、前輪・後輪の上部に設置されています。タイヤが巻き上げた泥や水、小石などが飛び散らないようにし、後続車や歩行者の危険を防ぐ役割があります。昔のクルマは自転車のように車体から張り出したタイヤをフェンダーが覆う構造になっていましたが、現在では車体と一体化してフェンダーの境目が目立たないようなデザインが主流です。



かつて車体の左右最前部のフェンダーパネル先端にサイドミラーが装着されており、これをフェンダーミラーと呼んでいました。1983年に国内でドアミラーが認可されて以降、フェンダーミラーは徐々に姿を消し、今やタクシーの一部やSUVのフロントアンダービューミラーとして残っている程度です。

レーシングカーなどで走行性能向上を目的として、左右タイヤの距離を広く取るために樹脂などで張り出したものを「オーバーフェンダー」、車体パネル自体を膨らませたものを「ブリスターフェンダー」と呼びます。

▲トヨタ「JPNタクシー」のフェンダーミラー

▲日産「スカイラインGT-R（KPGC110）」のオーバーフェンダー

▲日産「スカイラインGT-R（BNR34）」のブリスターフェンダー

インテリア

ダッシュボード

運転席と助手席の正面にあるのがダッシュボードです。ダッシュボードのうち、運転席側の各種メーターや警告灯、スイッチ類などが並んでいる部分を「インストルメントパネル」といいます。英語での「計器盤」そのもので、日本では「インパネ」と略されます。

運転席と助手席の前には、インパネやオーディオ、カーナビ、エアコン、その吹き出し口などを含む、樹脂でできたダッシュボードがあります。ダッシュボードはもともと馬車が走る際、馬が跳ね上げる石などを防ぐ板が由来です。

クルマではダッシュボードとエンジンルームの間の鉄板を「ファイヤーウォール」と呼びます。文字通り火を遮蔽する意味から来ていますが、現在では情報セキュリティの世界でも使用される用語になりました。

▲インパネ、エアコン、オーディオ、グローブボックスを含むダッシュボード

インパネ

インパネには、速度・回転数などのメーター類、ウインカーやランプ類の点灯状況、変速機がどのレンジにあるかを示す「表示灯」類に加え、油圧、水温、充電量、燃料残量、エアバッグ、ブレーキ、ABS、シートベルト、半ドア、ウォッシャー液などに関する「警告灯」もあります。技術や機能の進歩に伴い、新しいアイコンが次々に登場しており、取扱説明書などで新機能を確認しておくとよいでしょう。

▲最近ではさまざまな表示をステアリングスイッチで切り替えるのが主流です

センターコンソール

インパネから運転席と助手席の間にかけて、シフトレバーやスイッチ類、小物入れなどが配置されている部分を「センターコンソール」と呼びます。コンソール後方には蓋つきの収納があり、その蓋の部分がアームレストになっているケースもあります。センターコンソールの下にはエンジンの排気パイプが通っています。後輪駆動車や四輪駆動車の場合は動力を伝えるドライブシャフトも通っています。こうした駆動部品のせいで、車内中央の管のように盛り上がっている部分をセンタートンネルと呼びます。

▲シフトレバーや各種スイッチ、ドリンクホルダーなどが並ぶセンターコンソール

グローブボックス

ダッシュボードの助手席側にある収納で、車検証・保険証、小物などをしまっておくスペースです。昔は運転用のグローブを着用することが多く、その収納スペースが由来であることから英語では「グローブコンパートメント」といいます。最近、ETC車載機などをグローブボックスの内部に装着したものや、防犯上鍵がついている車種もあります。

▲ETC車載機などはグローブボックスに収納されるようになりました

その他

ちなみにエアコン（エアコンディショナー）は、米英では「クライメート コントロール」、吹き出し口（ダクト）は「レジスター」や「ルーバー」ともいいます。また、「ウインカー」（日）と「ターンシグナル」（英米）「フラッシャー」（米）、ドアノブ（日）とドアハンドル（英米）など、日本と海外で異なる表現はまだ多くあります。

▲「レジスター」「ルーバー」とも呼ばれるエアコンの吹き出し口

クルマは一般的に30,000点近いパーツでできています。このほかにも、車内外にはさまざまな部品があり、それぞれに複数の呼称や由来を持っているものもあります。今回は車体名称の意味や由来をご紹介しました。愛車を洗車される際など、呼称を思い出しながら各部の異常がないか確認しつつ、事故や故障の際、販売店や保険屋さんに正確に損傷箇所を伝えられるよう、知識を身につけておくとよいでしょう。

【今さら聞けない】ラリー/ラリーレイド用語 その意味や由来は？

複数の競技区間を1台ずつタイムアタック形式で走行し、その合計タイムで勝敗を競うラリーは、国内では2024年も「全日本ラリー選手権」が各地で開催されているほか、11月には世界ラリー選手権（WRC）の最終戦「ラリージャパン」が予定されています。また、毎年1月に開催される「ダカールラリー」（通称「パリダカ」）をはじめラリーレイドもとても楽しめる競技です。モータースポーツを楽しむために知っておくと役立つラリー/ラリーレイド用語を紹介します。

「ラリー」と「ラリーレイド」

走行ルートや通過地点、移動区間などがきちんと定められているラリーに対し、ラリーレイドはより長距離を走行し広大で自然豊かな環境が舞台となるケースが多いです。また、ラリーは1台ずつがタイムアタックしますが、ラリーレイドは二輪車·四輪車、トラック、バギーなど複数のセグメントが同時に走ります。

ラリーレイドは冒険を自動車競技にしたようなカテゴリーといわれ、アフリカや中東、中央アジアなど広大な土地で行うことが多かったため、参加者数の制限がなかった時代もありました。進化の途中で誕生したのが、パリ·ダカールラリー（現ダカールラリー）やサファリラリーとされています。

レイド（Raid）とはフランス語で「耐久力を試すイベント」のような意味もあります。ラリーとは共通点が多く、両者の境界線はかつて曖昧でした。砂漠やジャングル、山岳地帯などの自然環境を走破する、冒険レース的要素が強い耐久競技で、「クロスカントリーラリー」とも呼ばれます。ラリーレイドが国際的にメジャーカテゴリーとなったのは、つい最近の1990年代のことです。

競技方法

セレモニアルスタート

1台ずつ、大勢のファンが見守る中でスタートする形式のイベントのこと。ラリー·モンテカルロのカジノ前広場のように、人が多く集まる場所で実施されることが多く、ラリーやラリーレイドのスタートを華やかに彩ります。

▲セレモニアルスタート

スペシャルステージ（SS）

SSは一般道のうち他の交通を完全に遮断し、ラリーカーが全開走行でタイムを競う区間のことです。ラリーでは、基本的にSSタイムの合計が少ないドライバーが優勝することになります。ラリーのコースには複数のSSが設定され、ラリーカーは1台ずつ走行してタイムを競います。3-4日間を通じて何本ものSSを走り、その合計タイムで順位が決まります。同じSSを1日に2回走る事もあり、2回目の走行は「リピートステージ」などと呼ばれます。

SSでタイムを競い、リエゾンで移動するのはラリーと同じですが、ラリーレイドは1日に長距離のSSが1か所だけ。SSとリエゾンを合わせた工程をエタップと呼びます。

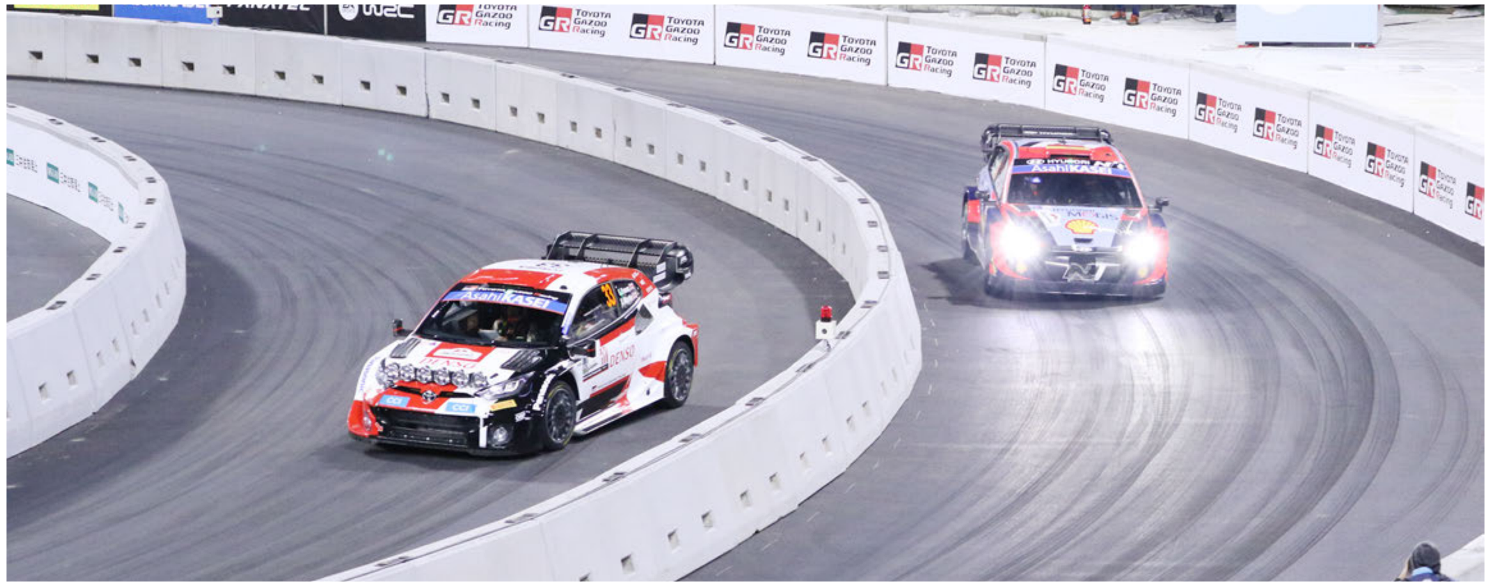
▲SSを攻めるラリーカー

▲大自然の中を激走するラリーレイド

▲ダカールラリーでの日野チームスガワラ

スーパースペシャルステージ(SSS)

通常のSSとは異なり、ラリーでスタジアムや市街地などの距離が短い特設ステージでタイムを競うのがSSSです。2台のラリーカーが併走して競うこともあり、サーキットのように目の前で競り合いを見ることができます。



▲ラリージャパン2023のスーパースペシャルステージ（豊田スタジアム）

リエゾン

リエゾンは、SSとSSの間を移動する区間のことです。ロードセクションとも呼ばれ、一般道を交通法規に従って走行します。ラリーは、移動区間のリエゾンと競技区間のSSに分かれます。ラリーレイドの約半分は移動区間（公道含む）ですが、交通規則や現地の住民や構造物の安全には注意を払いつつ移動します。

▲ラリージャパン2023のリエゾンの光景

ウエイポイント（WP）

ウエイポイントは、区間タイム計測のため、走行中に通過しなければならない地点のことです。ラリーレイドでは、SSやリエゾンの途中に数カ所のウエイポイントがあり、オフィシャルから通過確認印をもらうほか、GPSで通過をチェックされるウエイポイントも設置されています。

セクション

セクションはコースの区間のこと、複数のステージ（SS）やリエゾンで構成されます。

ラリーレイドでは1つのSSとリエゾンの組み合わせを指します。

コース形態

グラベル

グラベルとは未舗装路のことです。ダートとも呼ばれます。ひとくちにグラベルといっても岩盤質の硬いものから、砂漠地帯が多いダカールラリーのように砂地のやわらかい路面まで千差万別です。このため、天候次第では路面の状態も大きく変化します。やわらかい路面では滑りやすいため、砂ぼこりを巻き上げながら走るダイナミックな走行もみられます。

▲岩盤質のグラベル

▲砂漠での激走

▲砂塵を巻き上げながらの迫力ある走り

▲全日本ラリーでのSUBARUワークス

ターマック

ターマックとは舗装路のことをいいます。グラベル同様に、舗装路も滑らかなアスファルトから簡易舗装、荒い路面のブロークンターマックなどさまざまな種類が存在します。グラベルよりも大径のホイールを装着し、車高を下げたセッティングとします。

その他

ナビゲーター（コ・ドライバー）

ナビゲーターとは、ドライバーと同乗するクルーのことです。指示書のチェックやコマ図に沿った正確なルートの検索など、ドライバーをサポートし、区間の減点を最小限に抑える役割を担います。多くのモータースポーツはドライバー1人で行いますが、ラリーはドライバーとナビゲーターが2人1組で戦います。

ただし、四輪車のようにコマ図を読みあげてくれるナビゲーターがいない二輪車では、巻紙状のコマ図を収めたマップホルダーをハンドル前方に装備します。

▲ドライバーとナビゲーターの二人三脚が見ものです

サービスカー

サービスカーは、スペアパーツや修理に必要な工具などを搭載する車両のことです。その場で調整や修理を行うための装備や照明、発電機などを用意するケースもあります。

▲補修部品や整備機器などを備えるサービスカーは、競技に不可欠なサポート役

サービスパーク

サービスパークは、車両の修理や調整などを行うための場所です。このほかにチーム内でのミーティングや休息をとるためのスペースとしても活用されます。原則として、ドライバーとコ・ドライバー以外のクルーが車両に触れることができるのは、このサービスパーク内と、リモートサービスだけと決められています。ラリー開催中、サービスパークには各チームのブースが設営されます。

ペースノート

ペースノートは、レッキと呼ばれるコース下見走行時にコースの詳細を記したものです。コース内の直線距離や注意すべきジャンプポイント、路面の障害物などを記録します。ラリーではコースのすべてを覚えることは難しいので、ナビゲーターが本番でノートの内容を読み上げ、ドライバーに情報を提供します。

一方、コースが整備されているところが多いラリーとは違い、大自然の中で行われるラリーレイドでは、前日にレッキをしてペースノートを書き上げることはなく、本番直前に主催者から与えられる「ロードブック」にあるコマ図で指定されたルートを通ります。ドライバーとナビゲーターは、トリップメーターやGPSを駆使してルートを探します。

▲コース下見時に把握した情報を記録し、ナビゲーターはドライバーに伝えます

ラリーカー

ラリーカーは、より早く走るためのチューニングやセッティングを行った車両です。世界自動車連盟（FIA）や日本自動車連盟（JAF）が定める車両規則に従って制作されます。

スイーパーカー

スイーパーカーは、ラリーのSSですべての参加者が走行を終えた後、コースを確認するために最後に走らせる車両のことです。スイーパーカーが走行した後にコースの通行止めが解除され、SSが終了します。

リモートサービス

競技車両の整備は、基本的にサービスパーク内に限定されています。しかしコースの都合で長時間サービスパークに戻れない場合、リエゾン区間の途中にリモートサービスという簡単な整備のみができるエリアを設けることがあります。

▲ダカールラリーでの日野チームスガワラのサービスパーク

▲全日本ラリーのSUBARUサービスパーク

▲クルマにもラリーストにも、オアシスとなるサービスパーク

撮影のコツ

スマホ写真をいつもよりカッコよく！・バイク編

今回も、レースカメラマンとして活躍する日本レース写真家協会副会長の赤松孝さん（以下、赤松さん）に、スマホでバイクをカッコよく撮影するために知っておきたいことやテクニックなどを教えてもらいました。

講師

日本レース写真家協会　赤松 孝 副会長

1956年、東京生まれ。上智大学理工学部電気電子工学科卒業。サラリーマン生活を経て、1986年からレースカメラマンとしての活動を開始。以降、2輪ロードレース専門誌での仕事を中心に、全日本ロードレース、鈴鹿8耐、MotoGPなどを撮影。

プロフィール
http://jrpa.org/photogallery/photographer/takashi-akamatsu/

スマホについて

レンズ数や機能、処理能力など、機種によってカメラ性能も様々なスマホ。今回の撮影は「iPhone 15 Pro」を使用しました。特殊な機能などは使わずに撮影し、機種を問わずスマホできれいな写真を撮るための基礎知識やテクニックを紹介します。

愛車撮影にあたって気を付けたいこと

バイクの撮影を始める前の下準備として、以下をチェックしておくだけで仕上がりは変わります。ここはバイクを撮りなれたプロでもうっかり忘れがち。あとで写真を眺めてがっかり…なんてことのないよう、事前の確認がおすすめです。

チェックポイントその1

停め場所の足場は大丈夫か？

バイクの場合、近年のスポーツモデルなどではセンタースタンドの装備が省略されていて、サイドスタンドを使って駐車するケースも少なくありません。こうした場合は駐車位置に急勾配がないかをまず確認。バイクが傾きすぎたり、立ちすぎたりしていると安定せず危険です。また前後の勾配がきつい場所での駐車時にはギアを1速に入れておく、AT車の場合ならパーキングブレーキをかけておくことを忘れずに。ギアをニュートラルにしたままだと最悪の場合、勝手にバイクが坂道を動き出して転倒してしまうケースもありますので、くれぐれもご注意を。

さらに、サイドスタンドで駐車する際は足場にも気を付けたいところです。柔らかな土が露出した場所、特にぬかるんだ場所にサイドスタンドを立てると、地面にスタンドがめりこみ転倒に至ることがあります。撮影に限らず愛車でのツーリングなどの際は、土の上にサイドスタンドで駐車する場合を想定して市販のサイドスタンドパッド、あるいはホームセンターなどで購入可能な円柱タイプのゴム（上写真・右。外径や高さは各種あります。しっかりコシのあるものを選びましょう）をバッグに忍ばせておくといざというときに便利です。

チェックポイントその2

荷物がバイクに残っていないか、タンデムステップは畳まれているか

愛車の上にグローブやウエスが乗ったままだったり、タンデムステップが出しっぱなしだったり…。撮影を始める前には愛車をグルッとひと周りし、車体全体をしっかりチェックしておきましょう。

また、タイヤに付着した汚れも、濡らしたウエスなどで拭いてから撮影に臨むのも、美しい愛車写真を手に入れる第一歩となるはずです。

バイクの置き方・角度

バイクを撮影するにあたっては撮影する場所はもちろん、車両の置き場所とその角度は重要なファクターになります。被写体であるバイクをどこに置き、どの角度から撮影するか。太陽の光の当たり具合や、背景に写りこむモノなどを意識し、車両の駐車位置や撮影角度を決めましょう。

良い例

まずはバイクを主体とした撮影例です。背景は落ち着いた色味の木々や緑を選んでいます。撮影角度は、車両撮影としては最も定番の7:3(サイドビューとフロントフェイスの比率)です。ほどよく斜めから当たる光により、バイクのフォルムやプレスラインもうまく表現できています。なお、バイクを背景から少し離して置くこともポイントです。被写界深度(ピントが合った部分の前後のピントが合っているように見える範囲をいいます)が深くなりがちなスマホのカメラでは一般のデジタルカメラのように背景のボケは期待できませんが、それでも奥行き感を出すことで、バイクはより立体的に映えます。

悪い例

そしてこちらが悪い例。上の写真と同様に7:3で撮影してはいますが、背景に建物や看板、ごみ箱、トイレなどが写りこむことで、写真が散漫な印象となり、大事なバイクの存在感が薄れてしまいました。バイクを主体とした写真が撮りたい場合、いかに背景を整理するかが大事なポイントです。

レンズの違い

近年のスマホは、複数のレンズを持つ複眼タイプが主流になりつつあります。とはいえ、単眼レンズのスマホでも、ピンチアウト・ピンチインの操作により広角や望遠の写真を撮影することができます。次はバイクの撮影における、広角と望遠の特徴や使い方などを紹介していきましょう。

(1)広角側

その名の通り、広い角度で撮影できます。その特性は引きのない場所で背景を入れて幅広い範囲を撮影したいケースなどに有効です。ただし、車両に寄っての撮影ではクルマと違って小さな被写体となるバイクでは極端な歪みが出てしまいます。あえてデフォルメ感を出したい場合などを除き、スマホを使ってきれいにバイクのフォルムを撮影したい場合には、広角レンズではなく、標準から望遠レンズを選択するのが無難でしょう。

(2)望遠側

バイク撮影の基本は、離れた場所から望遠で撮ります。バイクが歪むこともなく、本来のフォルム・デザインを撮影できます。また、背景を圧縮して写しこめること、広角〜標準レンズよりも被写界深度が浅くなる望遠レンズの特長を生かせば背景の整理も容易です。右の写真では、スマホに内蔵されることの多い背景ボケをコントロールする外部アプリケーション(以下アプリ)を使用しています。

アプリを使用しての失敗例

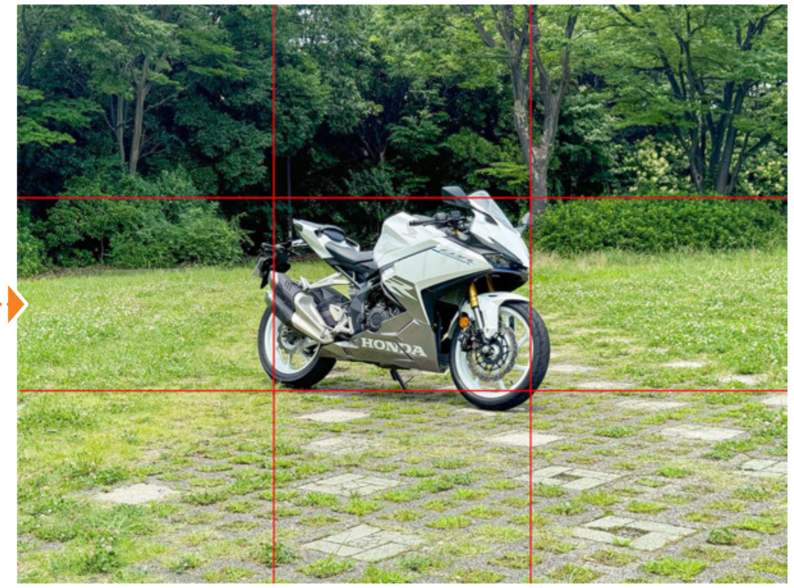
撮影時にたまたま撮れた、背景ボケをコントロールするアプリを使用しての失敗例も、載せておきます。アプリによるボケのコントロールはスマホに内蔵されるAIの判断によるもので、時として撮影者の意図とは違った写真になってしまうことがあります。アプリを使用する際には、撮影後に写真の仕上がり具合を必ずチェックしておきましょう。

構図の取り方

A. 構図

被写体である車両を、写真の中にどのようにレイアウトするか。写真の雰囲気を大きく左右します。

（1）日の丸構図



バイク（メインとなる被写体）を真ん中に配置することで強調する構図です。デジカメやスマホなどオートでピントが合う場合には意図せず被写体を真ん中にして撮影してしまうことが多いため、多くの写真がこの構図で撮影され、平凡なイメージとなってしまうことがあります。

（2）三分割構図

画面を縦横に三分割し、その線上や交点に撮影したい被写体やポイントになるものを配置する構図です。絵画などでみられる技法ですが、この写真でいえば背景の占有率をあげて強調することで、撮影場所の状況説明のほか、深い森から出てきたといったように写真自体に物語性を持たせる効果も期待できます。写真の撮り方に決まりはありません。いろいろな構図にチャレンジしてバイクの魅力を惹きだしましょう。

（3）正方形

SNSの定番でもあるスクエア。縦写真でレイアウトを決めると撮りやすいです。また、アイコン画像用などで撮影対象物を画角いっぱいに撮影するときにもよく使われます。この写真ではサイドビューとフロントフェイスの比率を1:9として画面いっぱいにバイクを配してみました。こうしたレイアウトでも、車体は中心に置くのではなく車両の前後どちらかにやや余白を設けることで、写真にアクセントが付けられます。

B. カメラの位置（高さ）

バイクの撮影は、カメラをどの高さで撮るかによっても印象が大きく変わります。

（1）ローアングル

しゃがみこんで地面に近い位置から撮影しました。バイクの迫力が出てカッコよく見えるため、雑誌などの撮影ではよく使われる撮り方です。クルマと違って被写体の小さなバイクでは、より迫力を出そうとプロカメラマンは状況によってですが地面に寝転がって見上げるように撮影することもしばしばです。

（2）ハイアングル

頭より高い位置からの撮影では、普段は見ることのないバイクの違った表情を写し取ることができます。また、どうしても背景が整理できない場所では比較的単純な路面を背景とすることで、愛車を切り取ることができます。階段に段差、スロープなど高低差のあるところからバイクを狙ってみましょう。

天気について

外で撮影する場合は、天候が写真の出来栄えを大きく左右します。とはいえ、外出時の撮影となれば、天気は運任せですよね。ここでは晴れと曇りの撮影の特徴を紹介します。

晴れ

太陽の光が多く、光の向きによって被写体の表情も様々な変化を見せます。光が当たる向きを意識しながらバイクを置く場所や角度を調整して撮影しましょう。

なお、朝日や夕日の斜光線はバイクにより陰影を付け表情が豊かになるほか、昼間と比べ色温度が変わり、車体が赤みがかったり青みがかったり（時間帯により変わります）と、より個性的な「絵になる写真」が撮りやすくなります。ただし、昼間と比べ光量は減少しますので、シャッタースピードやISO感度をチェックした上で、手ぶれには注意して撮影しましょう。

曇り

曇り空の下では太陽の光も柔らかく、車体に陰影が付きにくく晴れていると影となり潰れる部分も比較的起こしやすくなります。つまり、光の影響を最小限に車体のフォルムやプレスラインなど車両本来のデザインを表現しやすいため、きれいな写真が撮りやすいのも曇りの特徴といえます。

応用編

ここからは応用編として、赤松さんが撮影時によく使うテクニックをいくつか紹介します。

（1）ハンドルを切って写真に動きを出す

バイク撮影時は、ハンドルは車体に対して真っすぐな方が格好良い写真に見えるものです。赤松さんもあくまでも好みと前置きした上で、特に必然性は感じないので基本はタイヤを曲げないで撮影するそうです。一方で、動きのある表現をしたい時などにはステアリングを切る場合もあるそうです。右の写真とは逆にこちら側にハンドルを切る場合もあります。

（2）トリミングで見せたい部分を強調する

特長的なエッジの効いたサイドビューを見せるため、あえて車体後半をトリミング（不要な部分を除いて構図を整えることを言います）処理した例です。水平にこだわらず、ハンドルを切ってフロントホイールを見せたことで、写真に動きも出せました。前述の通り、写真の撮り方に決まりはありません。じっくりとお気に入りの構図を探してみてください。

こちらはヘッドライトまわりに寄った作例です。特徴的なフェイスを強調するため、ヘッドライトはハイビームを点灯、アクセントにウィンカーのオレンジが欲しくてハザードランプを点灯し、タイミングを計りながら撮影しています。ヘッドライト上やカウルサイドのロゴで車名も分かります。

（3）そのバイクならではの形状を利用する

撮影に使用した、ホンダCBR250RRにはスクリーンが付いていましたので、そのスクリーン越しに風景を写しこんでみました。多少のゆがみはご愛敬です。スクリーンのないネイキッドバイクならメーター越しに風景を取り込むのもよいでしょう。「訪れた目的地」を表現する際などに有効です。高原に海辺、新緑、紅葉など四季折々のドラマチックなシーンの撮影に挑戦してください。なお、派手なキーホルダーは絵作りに違和感が出るケースもありますから、不要と感じたら撮影時には外してしまいましょう。ただし、キーホルダー自体が“大切な思い出”ならその限りではありません。

（4）車体左側から撮るときには

バイクの左側、すなわちサイドスタンド側からの撮影は、バイクがカメラ側に寝てしまうために綺麗にそのディテールが出しにくいもの。ここでは『まずは愛車撮影にあたって気を付けたいこと』の項で紹介した、円柱タイプのゴムを使って車体を少し起こせば撮りやすくなります。ただし、バイクが反対側に倒れてしまわないようにその高さには注意しましょう。

最後に

赤松さんにスマホでのバイクの撮影について、改めて伺いました。

「バイクで出かける場合、大きなカメラを持ち歩くことを考えれば、スマホでの撮影は便利なものです。特に最近のスマホは高性能になって写真がよりきれいに、そして自然に撮れるようになりました。その分、やはり背景には余計なものが写りこまないように注意も要ります。写す範囲を決めたら、シャッターを押す前にもう一度、スマホのモニター上に写りこむ背景を確認する余裕を持つことで、失敗は少なくなります。

とはいえ、難しく考えることはありません。そして、気になる景色を見つけたら、とにかくシャッターを押す。写真はなにより記録ですから、シャッターを押した分だけ楽しい思い出も写真として残ります。ぜひ、楽しみながら最高の1枚を手にしてください」とアドバイスをいただきました。

撮影のコツ

いつものスマホでちょっとカッコよく レース写真を撮ろう!

今回の撮影場所として選んだのは、8月3日～4日に静岡県の富士スピードウェイで開催されたスーパーGT第4戦。スーパーGTは国内でも最大の人気を誇る「ハコ」(市販の自動車に近い外観の車両で競う)レースで、今回も5万2000人を超える観客が来場しました。ここではかつてレースカメラマンとして長年活躍し、現在は日本レース写真家協会(JRPA)特別会員である小宮岩男さん(以下、小宮さん)に、レース写真をスマホでカッコよく撮影するための知識やテクニックなどを教えていただきました。

講師

日本レース写真家協会特別会員 小宮 岩男

1953年　東京生まれ。写真専門学校からモータースポーツにあこがれ、クルマ雑誌の写真部でアルバイト後フリーランスに。雑誌やクルマ関係の撮影をしながら日産/ニスモで20年間のオフィシャル写真を担当し、2013年にモータースポーツフォトグラファーを引退。現在は東京都府中市で観光農園「爺ヤンのブルーベリー畑」を経営している。

爺ヤンのブルーベリー畑　https://izm-bf.tokyo/

スマホについて

レンズ数や機能、処理能力など、機種によってカメラ性能も様々なスマホ。今回の撮影は「iPhone 15 Pro」を使用しました。特殊な機能などは使わずに撮影し、機種を問わずスマホできれいな写真を撮るための基礎知識やテクニックを紹介します。

ズーム機能を使う

サーキットでマシンを撮影する際に問題となるのが、観客席からコースが遠いということです。そのため、スマホのズーム機能を使って撮影するのがいいでしょう。最近のスマホは複数のレンズを持つ複眼タイプも増えてきていますので、その場合は倍率が高いレンズでさらに拡大するとマシンも大きく撮影できると思います。

3倍ズーム

6倍ズーム

「流し撮り」をマスターする

まずサーキットでマシンを撮影する際にポイントとなるのが、「流し撮り」という撮影方法です。これは走行するマシンを動く方向にスマホを移動させつつシャッターを切るというテクニックで、慣れるまでは練習が必要です。

これをマスターすると、背景が流れたスピード感ある写真が撮影できるようになります。ただしスピードが速いレーシングカーを撮影するのは最初は難しく、画面のフレームの中に入れることができないこともあるでしょう。またiPhoneの場合、液晶パネル内のシャッターボタンは「指を離した際に撮影される」ことはあまり知られていません。慣れるまでは遅れることがあるので注意が必要ですが、サイドボタンでシャッターを切る方法もあります。

流し撮りの成功例

マシンが画面のほぼ中央に収まっており、背景も流れていてスピード感ある写真になっています。タイヤも回転していて、躍動感も伝わってきますね。

流し撮りの失敗例

スピード感はありますが、マシン後部が画面に入り切っておらず、全体が撮影できていません。また「ピンぼけ」と思われるケースのほとんどは「手振れ」によるものです。タイミングに気を付けるとともに両脇をしっかり締めて撮影しましょう。

構図を工夫

レースは非日常感のあるイベントですから、現場ならではの雰囲気や臨場感が伝わるカットを撮影するのもおススメです。それには、構図を工夫すると上手に撮影することができるでしょう。

サーキットらしい要素を入れる

こちらはピットアウトするマシンを撮影したものですが、左側のゼブララインを多めに入れることで、これから加速していくような雰囲気のあるカットになっています。

画面に角度を付ける

コーナーを通過しているマシンは、水平ではなく外側に画面を傾けて角度を付けることで、荷重を受けている側のタイヤが踏ん張っているような印象を与えることができます。

余白をうまく使う

こちらはコーナーを立ち上がっていくマシンを後ろから捉えたカットですが、敢えて画面の右側に置くことで、左コーナーから右の縁石に乗り上げている雰囲気に加え、上下に路面を入れることで、マシンが登っていく様子を表現することができます。

レースの雰囲気を収める

スーパーGTのようなセミ耐久レースでは、走行時間も長いため、好きなコーナーに移動したり、ピット作業やパドックなどのさまざまなシーンを撮影することもできます。

スタートシーン

レースで最も緊張感が高まるのがスタートシーンです。数十台ものマシンがエンジン音を轟かせ、一気に目の前を通り抜けていくのは迫力満点ですが、スマホでもこのような臨場感あるカットを撮影することができます。

ピット作業

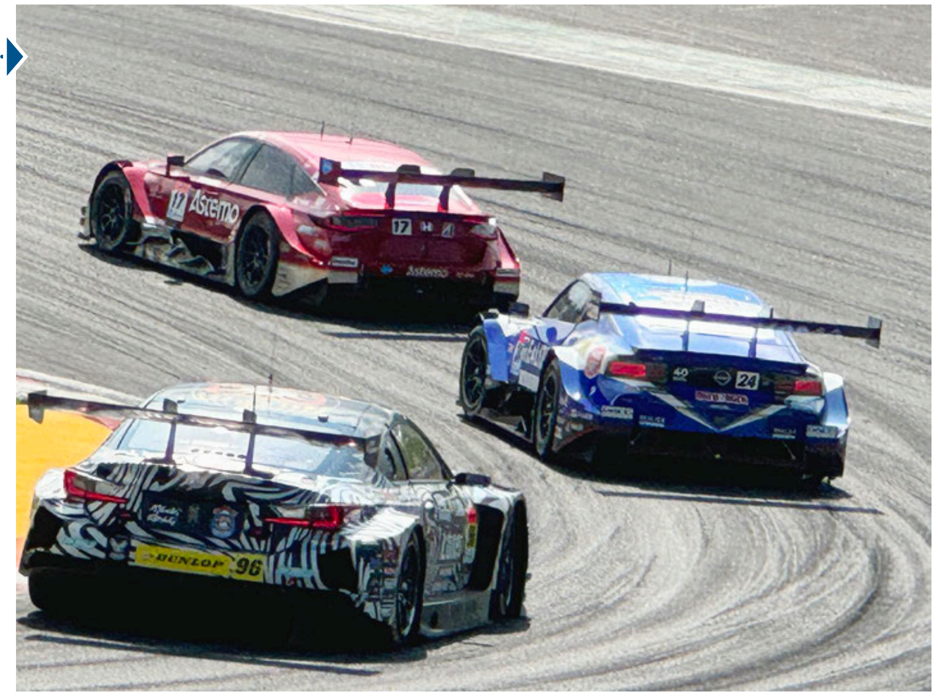
耐久レースでは、給油やドライバー交代、タイヤ交換などを行うピット作業も醍醐味のひとつです。メカニックが迅速に作業している様子が伝わってきますね。

観客の盛り上がり

多くの観衆が集まるスーパーGTには、グランドスタンドに各チームの応援席も用意されています。毎周ホームストレートを通過するたびにフラッグをたなびかせる様は圧巻です。こうした観客も入れたカットはレースらしくていいですね。

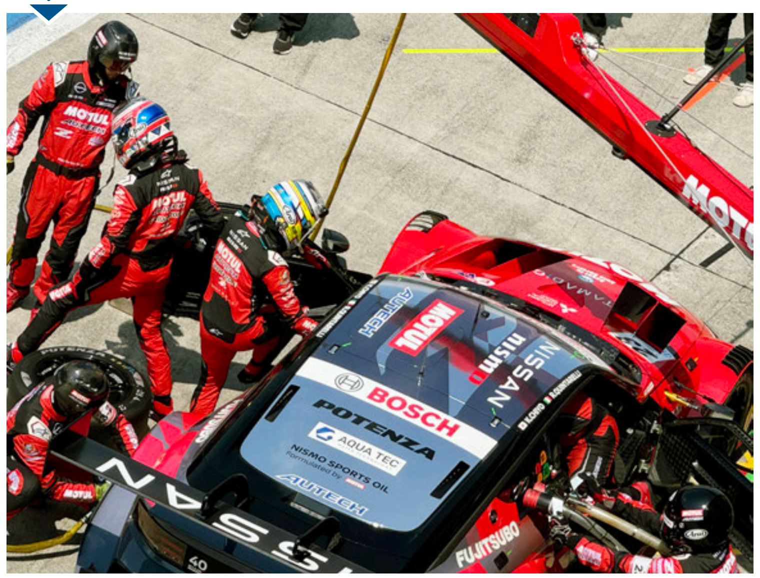
コンディションの変化

40台以上のマシンが走行するスーパーGTでは、このように路面にタイヤのブラックマークが残ります。こういった部分も耐久レースらしい雰囲気があっていいですね。また、日の向きが変わることによって、あえて逆光にしたり、西日を入れたりするのもおススメです。



パドックの雰囲気

スーパーGTでは追加のパスを購入しなければなりませんが、「ピットウォーク」中にパドックエリアでマシン以外のカットを撮影するのもよいでしょう。チームのトランスポーターや交換用のタイヤ、ピット内の雰囲気にピットウォークのドライバーなど、様々なシーンが楽しめます。



レース写真撮影時の注意点

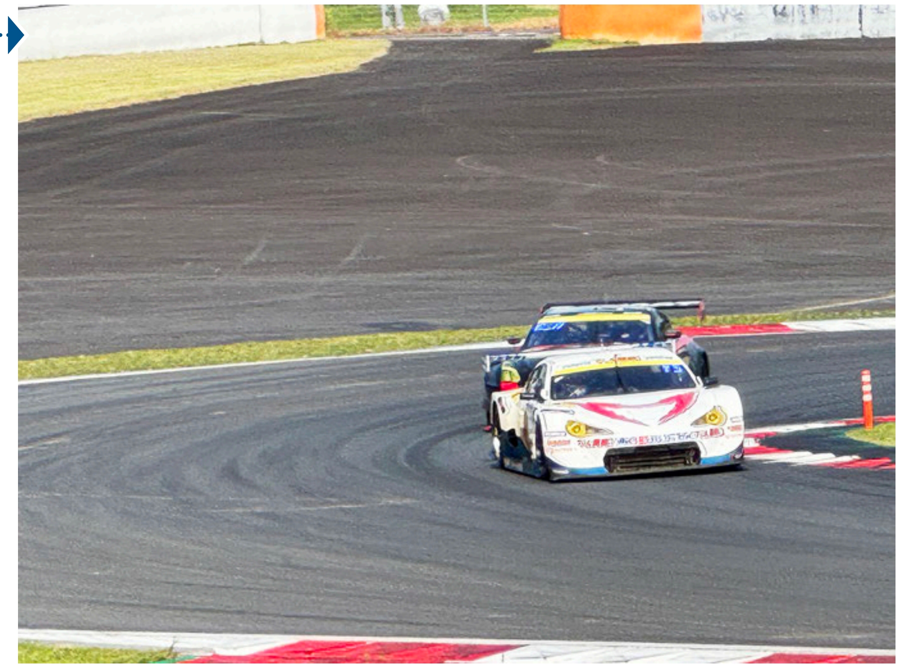
サーキットおよびレースの撮影は、現場の状況や環境ならではの注意したいポイントがあります。ここではそれらを紹介していきたいと思います。

金網が入りやすい

前述のとおりサーキットは観客席からコースが遠いところが多く、安全のため金網も高い位置まであるため、それを避けて撮影するのがポイントです。

バランスを考える

2台が接近してバトルをしている場面なのですが、マシンが右側に寄りすぎていてバランスが悪くなっています。なるべく中央に配置して撮影するほうが良いでしょう。

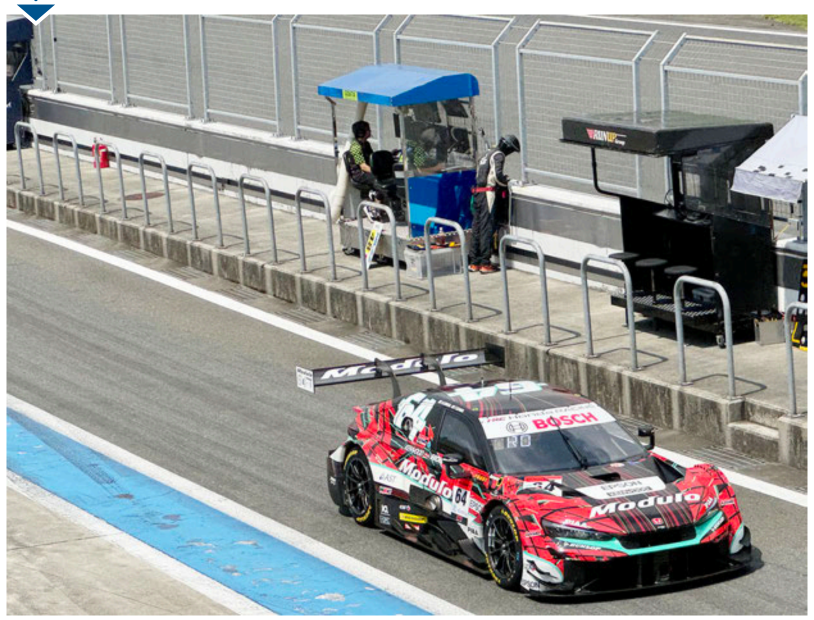


撮影ポイントは早めに確保

スーパーGTの場合、観客席から撮影するアマチュアカメラマンも多く、例えばこちらの観戦エリアですとスタート前にこれだけ多くの人でにぎわっています。そのため撮影ポイントは早めに確保しておくのがおススメです。

マシンの後側を空けない

マシンの前方を空ける構図は加速感があっていいのですが、反対に後方を空けてしまうとやや先詰まり感のあるカットになってしまうので注意しましょう。



動きのあるカットを意識

こちらは右コーナーを抜けて、左コーナーへと進入するところを撮影したものですが、切り返しの場所ですとやや中途半端のように見えます。この場合は次の左コーナーの縁石に乗っている時に撮影すれば、動きのあるカットになるでしょう。

まとめ

最後に、小宮さんにレース写真をスマホで撮影するポイントについて改めて伺ってみました。

やはり観客席からコースが遠いので、走行中のマシンを撮影するにはズーム機能が優れた機種のほうがいいですね。そうすると解像度があまり落ちることもなく綺麗な写真が撮れると思います。

また流し撮りをする際には、シャッタースピードが調節できるアプリを使用するのもひとつの方法だと思います。そうすると一層躍動感がある写真に仕上がるでしょう。

サーキットは撮影するシーンがある程度限られてしまいますが、その中でも構図や日の光、背景などを工夫して撮影するのも楽しみのひとつです。今回は雲がかかって撮影できませんでしたが、例えば富士スピードウェイでは富士山を背景にしたカットも可能だったりします。

スマホでレース写真を撮影するのは難しい部分もありますが、皆さんもいろいろな方法で是非トライしてみてくださいね。

【撮影のコツ】いつものスマホでちょっとカッコよくレース写真を撮ろう！の撮り方
https://www.youtube.com/watch?v=Xhr3ZvoBXYg&t

青少年のための科学の祭典 ものづくりやクルマの面白さを発信

自工会は、7月末に科学技術館（東京都千代田区）で開かれた「青少年のための科学の祭典2024全国大会」にブースを出展しました。ものづくりの面白さや自動車の奥深さを感じてもらうためにさまざまな体験企画を用意し、大勢の親子連れにご体験いただきました。

同イベントは、日本科学技術振興財団が将来を担う子どもたちに科学技術への関心を高めてもらうため、毎年夏に開催しています。自工会の出展は今回が初めてで、トヨタ自動車、三菱自動車工業、日産自動車、スズキ、日野自動車、いすゞ自動車、マツダの計7社が参加しました。

自工会人財部会【技能系】採用課題検討ワーキンググループ主査の小竹隆行（トヨタ自動車技能系人事室長）は、出展の背景について「小さい頃にものづくりの楽しさを知ってもらい、将来は自動車業界で働くことも視野に入れてくれたら」と語ります。国内の年間出生数がピーク時の半数以下になるなど少子化は加速しており、今後は各業界の間で若年人財の採用競争がさらに激しさを増す可能性があります。自工会は、今回の出展が日本の基幹産業の担い手育成にもつながることを期待しています。

トヨタ自動車

トヨタは「空力ボディー、クルマにはたらく空気のチカラ」をテーマに、自動車の形と空気抵抗の関係を学べる企画を用意しました。風洞実験の装置にクルマの模型を入れ、風にドライアイスの煙を乗せることで空気の流れを視覚化しました。子どもたちは画用紙とはさみを使ってオリジナルの自動車の模型を制作し、風洞実験装置に入れて空気抵抗の程度を計測しました。この作業を通じて、空気の働きは車両の安定性や燃費、静けさなどにどのように影響するかを体験してもらうことを目的に企画しました。子どもたちは模型の改良を繰り返して、より空気抵抗の少ないクルマを作ることに挑戦しながら、空力学の基本を学ぶ貴重な経験をしていました。

画用紙でクルマを作る子どもたち

空気抵抗とクルマの関係を学習

三菱自動車

空気抵抗と車両の関係を考えるコーナーは、三菱自動車も出展しました。空気抵抗の大きさがクルマの形にどの程度影響するのかを、古いモデルと最近の車両で比較しました。来場者は同社社員のミニ講義を聞いた上で、ペーパークラフトで100年前と現代の車を組み立てて、それぞれにモーターを取り付け、扇風機で発生させた風に向かって車両を走らせることで走行の違いを比較しました。ブースでは、画面を活用しながら三菱自動車の会社紹介も行い、工場の場所や、三菱自動車のマークである「スリーダイヤ」の由来などを紹介しました。

日産自動車

レンチによるボルトの締め付けを体験するコーナーも見られました。1台の自動車を製造するには多くの部品が必要で、それぞれの部品と部品を組み合わせるためにボルトが使われます。日産は、同社の工場で使用しているボルト締め付け訓練台を会場に持ち込み、ボルトの締め付け体験を実施。締め付けるための工具としてトルクレンチや電動インパクトレンチを用意し、工具によって締め付け方が異なることを紹介しました。特に電動インパクトレンチは締め付けにかかる時間が短く、子どもたちは性能の高さに驚いた様子を見せました。また、工具を使わずに指でボルトを締め付けるやり方も体験し、工具の利便性や重要性を学んでいました。

電動工具でボルトを締め付け

スズキ

スズキは、ボルトの締め付け体験に加えて車体の塗装の構造が理解できるコーナーを用意しました。台座の穴に向かってインパクトドライバーでボルトを取り付ける作業では、スズキの社員が慣れない子どもたちの体験を丁寧にサポート。取り付ける位置に対してボルトを垂直にすることなど、さまざまなアドバイスを行いました。塗装の構造を理解する体験では、塗装済プラスチック板のクリア塗装面に傷を付け、コンパウンドクリームを付けた後、ウェスを使ってクリームをふき取り、傷が消えているかどうかを確かめる作業を行い、最上層はクリア塗装面となっていること、自動車の塗装は何層にも分かれていることを学びました。

ボルトの締め付けを体験▶

日野自動車

日野は、トラックやバスの開発においてCGソフトやゲームエンジンなどが使われていることを紹介しました。子どもたちは同社の小型電気トラック、コミュニティバス、レーシングトラックの中から好きなクルマを選んでぬり絵をしました。完成した作品に画像処理を行い、立体的に加工した車両を大画面に投影しました。自分の描いた車両が画面上の市街地や砂漠などのバーチャル空間を走行する様子に子どもたちは大興奮。画面を背景にした記念撮影では子どもたちの笑顔が弾けました。ブースでは同社のラグビーチーム「日野レッドドルフィンズ」の選手も姿を見せ、来場者の目を引いていました。

▼ぬり絵体験は大人気

いすゞ自動車

いすゞは、「取り出せない3重のキューブキーホルダーをつくろう！」と題したコーナーを出展しました。来場者はマイナスドライバーと小型ハンマーを使って3重構造のキューブを作りました。治具にキューブをセットし、子どもたちは自分の手を叩かないように注意しながらハンマーで治具を叩く作業を繰り返しました。制作したキューブキーホルダーはプレゼントされ、子どもたちは喜んでいました。

▼キーホルダーづくりに挑戦

▲砂型を作る子どもたち

マツダ

マツダは鋳造と呼ばれる、溶けた金属を型に流し込んでオリジナルのキーホルダーを制作する体験を用意しました。子どもたちは計量カップや突き棒などを使って砂型を作り、溶かしたスズを砂型に注ぎました。その後はスズを取り出し、切断機でミニカーの形に整えた後、砂を落とし、ヤスリで側面を削って仕上げました。鋳造はマンホールなど身近なものの製造に使われており、子どもたちは形が無いところから形あるものを作る作業に面白さを覚えた様子でした。

イベント当日は厳しい暑さの中、大勢の親子連れが足を運びました。整理券が早々に配布終了となるブースも多く、主査の小竹は「もともと自動車に強い関心がない人にも大勢足を運んでいただき、とても良かった」と笑顔を見せていました。

集まれ未来のエンジニア！キッズエンジニア開催

自動車技術会（自技会、中畔邦雄会長）は8月2、3日の2日間、パシフィコ横浜（横浜市西区）で小学生を対象としたものづくりイベント「キッズエンジニア2024」を開催しました。このイベントでは、自動車メーカーや部品メーカーの現役エンジニアらが講師を務め、ミニカーを使ったプログラミングや自動車整備など、ものづくりに関するプログラムを体験できます。毎年夏休み期間中に開催しており、今年は2日間で約2,000組の親子が来場しました。

キッズエンジニアは「クルマの科学に触れながら楽しく学べる」をコンセプトに、子どもたちに自動車を中心としたさまざまな分野の科学技術やものづくりに興味を持ってもらうことを目的に自技会が主体となって開催しています。今年は少人数で実施する「教室型プログラム」と、事前予約が不要で当日参加を決められる「展示型プログラム」、あわせて28プログラムを実施しました。

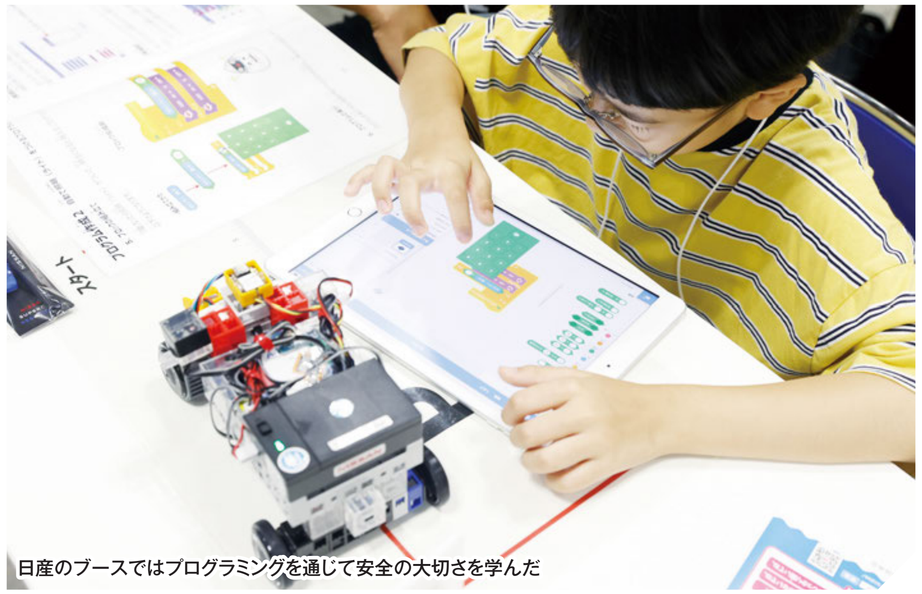
自動車メーカーもさまざまなプログラムを実施しました。トヨタ自動車は、自動運転ミニカーのプログラミング体験会を開きました。ミニカーには周囲の情報を収集するセンサー類が搭載されており、参加者はそのセンサーの制御をプログラミングすることで、自動運転の仕組みを学ぶことができます。小学3年生の女の子は「教えてくれたエンジニアが優しかった。ミニカーについているセンサーが小さくてびっくりした」と素直な感想を述べていました。

ホンダは水素エネルギーをテーマにプログラムを実施しました。参加者は、水素に関する基本的な説明を受けた後、燃料電池を組み込んだミニカーでレースを行いました。実際にミニカーを走らせた小学5年生の男の子は「理科などで水素について教えてもらったが、走らせるのは初めてで面白かった」と嬉しそうに話していました。

日産自動車も、タブレット端末を用いたプログラミング講座を開きました。参加者は、障害物の検知や周囲の暗さに応じてライトをオンにする仕組みを体験していました。日産の担当者は「体験を通じて、車を作る上で最も大切にしていることは、安全だということを知ってもらえたら」と語っていました。

センサーの制御プログラミングを学べるトヨタのブース

ホンダブースでは水素をテーマに掲げた



日産のブースではプログラミングを通じて安全の大切さを学んだ

初心者も気軽に参加できるダイハツブース

スズキのブースではモーターを手作りした

スバルブースでは駆動方式の違いを体感

ウィンドカーの仕組みに驚く子供たちも（ヤマハブース）

ダイハツ工業のプログラミング教室では、ミニカーを用いたタイムトライアルを開きました。参加者は自分でプログラムの書き込みや変更を行い、コース走行やタイムトライアルにチャレンジしました。「初心者も歓迎」の教室で、プログラミングに興味がある子供たちが多く参加していました。

クリップモーターで動く車の模型作りプログラムを実施したのはスズキです。参加者はエナメル線を巻いたコイルをクリップに載せ、モーターを作ります。そのモーターをペーパークラフトで作成した車体に載せることで、車体が動く仕組みとなっています。クラフトカーが動いた時は、ブース内から歓声があがっていました。

車づくりにおいて、環境保全も重要な取り組みです。マツダは、「環境にやさしいクルマについて考えよう！　～青い地球を守るために～」をコンセプトに、クイズ形式で環境に良い車作りの説明を行いました。また、エンジン模型を工作できる体験会も同時開催しました。

三菱自動車は、空気抵抗の仕組みを模型で学べるプログラムを開きました。2種類のペーパークラフトボディ（新しい車と昔の車）を使って扇風機で風を当てたレールの上を走行させ、空気の抵抗を参加者に体験してもらいました。

SUBARUは二輪駆動と四輪駆動の違いを分かりやすく説明するワークショップを実施しました。参加者はそれぞれの駆動方式の模型で階段の乗り降りに挑戦し、四駆がすいすい上っていく様子に驚いていました。

ウィンドカーの工作教室を開いたのはヤマハ発動機です。ウィンドカーはモーターなどを使わず、風の力を利用して走る車です。参加者はウィンドカーの仕組みを学んだ後、実際に車体の組立を行い、風洞になっている専用コースを走らせました。

働くクルマの電動化などにフォーカスした日野自動車は、電動小型トラックを子どもたちが自由に触れて乗車できるように展示しました。また、子供たちが描いた「未来のクルマ」の塗り絵を3D化し、大きな画面上で走らせ、低学年の参加者も楽しめるプログラムとして人気を集めていました。

自技会の中畔会長は「キッズエンジニアを通じて、将来の日本を支えるエンジニアの育成につなげていきたい」と狙いを説明しました。

自動車メーカーの現役エンジニアから直接車の話を聞くことが出来る貴重な機会になりました。是非皆さんも来年、参加してみて下さい。

整備士体験ができるブースも

マツダブースでは環境の重要性を教えた

空気抵抗について学べる三菱自ブース

3D加工された塗り絵が走り出す展示で人気を集めた日野自動車

宮崎 川南の特産品を新城で

しんしろ軽トラ市 のんほいルロット

リモート軽トラ市

川南トロントロン軽トラ市

愛知 新城の特産品を川南で

リモート軽トラ市を視察する軽自動車委員会委員長の鈴木俊宏（スズキ）と理事の井上雅宏（ダイハツ）

しんしろ軽トラ市マスコットキャラクター「のんすけ」と記念撮影をする委員長の鈴木（右）と理事の井上

リモート軽トラ市ブース（川南）

特産品を遠隔の軽トラ市で販売！

「リモート軽トラ市」トライアル実施！

軽トラックの荷台に農産物や食品、衣類などを陳列して販売する「軽トラ市」は全国各地、およそ100箇所以上で開催されています。中でも雫石（岩手）、新城（愛知）、川南（宮崎）は「日本3大軽トラ市」に数えられます。自工会軽自動車委員会は軽トラ市盛り上げ施策の一環として、3大軽トラ市のうち6月23日の同時間帯に開催された新城と川南をオンラインで結び、両軽トラ市団体の協力をいただき、お互いの特産品をリモートで対話しながら販売する「リモート軽トラ市」のトライアルを実施しました。

梅雨の不安定な天候の中での開催でしたが、いつもの軽トラ市にはない遠方の特産品を目当てに両会場とも多くのお客様にご来場いただきました。

新城中央通り商店街で開催された軽トラ市「のんほいルロット」を訪れた自工会副会長兼軽自動車委員会委員長の鈴木俊宏は、「川南とは開催日も合っているから、告知などでうまく連携できるといいね」と述べました。

また自工会軽自動車委員会傘下の軽まつり分科会長を務める、ダイハツ工業流通企画部長の鈴木智博も、「今回は、自工会として新城・川南両軽トラ市団体さまにご協力いただき『リモート軽トラ市』に挑戦しました。全国各地で楽しんでいただいている軽トラ市同士をつなげ、地元の市では買えない遠方の商品を買うことができたらお客さまもより楽しいでしょうし、そうなれば、既に定期開催されている軽トラ市にもメリットが大きいのではと思いました。やる前には、しっかりとリモート接続できるか不安はありましたが、お互いが目の前にいるかのように会話をしていただき、販売している商品の魅力も十分伝わったのではないかと思っております。人気商品から順に売り切れとなっており、やってよかったと実感しています。これからも、軽トラ市団体さまとともにこの企画をさらに練り上げ、広げていけたらと考えています」と思いを語りました。

自工会は、軽自動車を通じて事業者やお客さまの生活を豊かにする一助になればと、今後も様々な活動を通じて、全国の軽トラ市を応援します。

リモート軽トラ市トライアル実施！
https://youtu.be/FtlXYOJlk5c

リモート軽トラ市の様子（新城）

盛り上がりを見せる軽トラ市（新城）

自工会ブースではアンケート抽選会も開催（川南）

ライダーズカフェで二輪車メディアミーティングを開催

自工会二輪車委員会は、6月27日に第10回となる報道関係者との懇談会「メディアミーティング」を開催し、自工会からは、副会長兼二輪車委員会委員長の日髙祥博、常務理事の江坂行弘、二輪車企画部会部会長の川瀬信昭が出席しました。今回は自工会会議室から飛び出し、昨年南箱根バイカーズパラダイスでの実施と同じく外部開催という形で、東京·浅草にあるライダーズカフェ「ORTIGA（オルティガ）」で開催。参加者の中にはバイクで来場するなどカジュアルな雰囲気の中、バイクの魅力について意見を交わしました。またこの日は、「バイク声優」の難波祐香さんをゲストに迎え、8月19日「バイクの日」イベントへの意気込みも語っていただきました。

左から)難波祐香さん、自工会副会長兼二輪車委員会委員長日髙祥博、
自工会常務理事江坂行弘、自工会二輪車企画部会長川瀬信昭（ヤマハ発動機株式会社）

カフェ前のワンショット

委員長の日髙は開催に先立ち挨拶をしました。「今回は外部開催ということで東京のど真ん中、浅草寺のすぐ近く浅草にライダーズカフェがあるということで、初めてこちらにお邪魔しましたが素晴らしいですね。ORTIGAの田中さん本当にどうもありがとうございます。

こういうライダーズカフェが日本には数えてみると100を超えるくらいあるそうですが、全部には中々行けないので今日は都会のど真ん中、こちらのORTIGAさんにお邪魔しております。

前回のメディアミーティングでは割と固いテーマで「安全」をテーマに開催させていただきまして、警視庁さま並びに日本二普協さまも交え皆さんと活発な議論を重ねることができました。今日は少し趣向を変え外部開催ということもあり、7月から始まる「バイク月間」を前にバイク乗りにとってそもそもバイクの何が楽しいんだろう?という基本的なことになりますが、「あなたを虜にするバイクの魅力とは?」が本日のテーマでございます。

こういったバイクの魅力をまだバイクに乗ったことがない皆さま、それから若くてそもそもバイクにあまり興味がない方などに広くバイクの魅力を知ってもらいたいということで皆さまからのお知恵も拝借しながら色々な情報交換、ノウハウも共有させていただければと思っております。

私共は多くのお客さまにバイクを楽しんでいただくために、先日お話した「コト消費」や「トキ消費」などに向けた様々なイベントを行っていますが、それらを広げることによって、最終的には「モノ消費」に繋がっていければ我々業界としても非常にありがたいということもございまして、バイク市場を元気にするために今日はぜひ皆さまにバイクの魅力について屈託のないお話を伺えればと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。」

その後、ミーティングではORTIGAのマスターである田中貞明さんから、バイクショップのメカニックとして長年研鑽を積まれたご経歴の中で、バイク仲間との「ガレージで美味しいコーヒーを飲めたら最高だよな」という会話からORTIGAが誕生した、という経緯をご披露いただきました。

自工会二輪車委員会企画部会普及広報担当リーダーの早田和正からは「8月19日はバイクの日」のイベント概要のほか、「JAPAN RIDERS CAFÉ」、今年は宮崎で開催される「BIKE LOVE FORUM」など、9月までの「バイク月間」で行われる様々なイベントを紹介しました。

難波祐香さんも「アキバにはアニメ·漫画に詳しい人は多いけど、もっとバイクのことを知ってもらおうと、バイクイベントのことを声を大にしてしゃべっておこうかなと思っています」と場を和ませていただきました。

また、川瀬信昭は、バイクを楽しく安全に乗ることに繋がる四輪車側からの安全技術の動向、そして今年4月に公表した「2023年度二輪車市場動向調査」の内容なども説明しました。

ミーティングは、テーマの「あなたを虜にするバイクの魅力とは?」について、出席者がバイクとの馴れ初めやバイクに関するこだわりなどを語り合ったほか、バイクの利用環境などへの提言について語り、大いに盛り上がり閉会しました。

自工会二輪車委員会
企画部会普及広報担当リーダー 早田和正

落ち着いた雰囲気の中でのミーティング

ORTIGA田中貞明さん

8月19日はバイクの日
HAVE A BIKE DAY

会場に飾られていた国内メーカー
4社のレースマシン

イベント前のステージでトライアルライダーの黒山健一選手が迫力のある技を披露

警視庁「クイーンスターズ」による
交通安全についてのステージ

EVバイクに関心を示す来場者が多かった

自工会と日本二輪車普及安全協会（倉石誠司会長）は8月19日（月）、アキバ･スクエア（東京都千代田区）で「8月19日はバイクの日　HAVE A BIKE DAY」を開催しました。本イベントは、バイクユーザーや一般の方々に対して交通安全意識の啓発と「バイクの日」の認知度向上を目指し、二輪車の有用性･利便性を感じてもらうことを目的としており、今年で16回目を迎えました。

「安全意識を再認識する日にしてもらいたい」と
話す自工会副会長兼二輪車委員会委員長日高祥博
（ヤマハ発動機株式会社社長）

8月19日が「バイクの日」に制定されたのは1989年のことです。政府が二輪車による交通事故撲滅を目的に制定しました。二輪業界では毎年7～9月の3ヶ月間を「バイク月間」として、「バイクの日」である8月19日を中心に、全国各地で数多くの活動を展開しています。

イベントの冒頭、自工会副会長兼二輪車委員会委員長の日高は「バイクの日は1989年に内閣府が交通事故撲滅を目的に制定したものです。バイクの日を中心に7～9月のバイク月間中に二輪車業界だけではなく、さまざまな自治体や警察署が二輪車の交通安全啓発や有用性を訴求するイベントを全国で実施しています。本日はこのステージで警視庁『クイーンスターズ』の皆さんによる交通安全ステージが予定されています。ライダーをはじめ、秋葉原にお越しの皆さま、ライブ配信でご覧の皆さまにもぜひとも安全運転を再認識する日にしていただきたいと思います。本日はライダーの方以外にも楽しんでいただけるイベントが盛りだくさんです」と挨拶し、イベントの魅力を発信しました。

その言葉通り、ステージイベントは豪華ゲストが多数登場しました。イベント開始前には、全日本選手権国際A級スーパークラスのトライアルライダー黒山健一選手がステージ上で、電動トライアルバイクTY-E2.2を操り難易度の高いさまざまな技を披露し、会場を盛り上げました。

また、警視庁の女性白バイ隊「クイーンスターズ」による交通安全啓発ステージに加え、埼玉県小鹿野町と静岡県浜松市、愛知県豊根村の担当者が登壇し、おすすめのツーリングコースや各自治体で実施しているライダー向けのイベント、特典などを来場者にアピールしました。ゲストトークショーは、JAPAN RIDERSアンバサダーを務める梅本まどかさんがMCを務め、全日本ロードレース選手の岡崎静夏選手、「バイク声優」の難波祐香さん、タレントの平嶋夏海さんが教習所でのエピソードなどを披露しました。続いて、「オートバイ男士部」のメンバーの伊万里有さんと横田龍儀さん、二輪車の免許を8月に取得した高橋健介さんが登場。ゲストを一目見ようと、朝6時ごろから並ぶファンの姿も見られました。

会場には、国内二輪車メーカーのレースマシン、電動バイク（EVバイク）のほか、各社の最新モデル、警察の白バイ、首都高速道路の道路管理やパトロールなどに使用する黄バイといった普段あまり目にすることができない車両も展示されました。ブース展示では、プレゼンテーションに登場した3自治体が出展し、地元の魅力やライダー向けの独自の取り組みなどを紹介しました。

会場では、各社の最新モデルにまたがり、写真撮影する来場者の姿も多くみられました。平日開催であったものの幅広い年齢層の来場が多く、外国人観光客の姿も多く見られ、二輪車の魅力に触れていました。

8月19日はバイクの日　HAVE A BIKE DAY
https://youtu.be/v_HeuLJ0bEY

3つの自治体もブースを構えた

編集後記

モビリティのソノリティ

瀬戸内の小さな港町にて生を受けた。祖父·父は家業として船舶屋·マリーナを営んでいた。日本がバブルに浮かれていた頃は入渠の大勢をレジャー用途が占めたが、 停滞以降、上架させるのは地元の漁船ばかりになった。船外機、船内機、船内外機、ヨット、水上バイク。旅客と潜水を除き、数多くの船種に触れた。お隣が商船屋だったこともあり、外航タンカーや内航バルカーにも乗った。置かれた環境なのか、原付よりも早くに操船を覚えた。船舶の操縦は難儀の一言。操舵は常にディレイする（回頭に時間がかかる）し、制動もブレーキがないのでペラを逆進させるしかない。船舶には即応性が同居せず、操縦には先読みと慎重さが求められる。

上京してからはクルマを停めておく場所がなかったので、シェアリングに甘んじた。特に不便はなかったが、今思うと情緒もなかった。結婚を機に居を定めたところ、オマケで小さな駐車場が付いてきた。狭小ゆえにCセグ縛りという制限を甘受しつつも、小さなボディに直6を無理矢理ねじ込んだ（時代遅れな）純ガソリン車を選んだ。燃費は少々悪いものの、地を這うような接地感と車速に比例して縮小するマス感がいい。俊敏なクルマを好むのは、鈍重な船舶の反動なのかもしれない。

意外にも、琴線に触れたのはエキゾーストだった。楽器の調律に用いられる標準音のA（ラ）は、1955年に国際標準化機構が採択したISO 16:1975にて周波数（440Hz）と定められている。音の伝達は空気の振動によるものなので、この振動数はエンジン内の爆発回数と一致する。細かいことは端折るが、気筒数と回転数の積からサイクル数を除した値となる。6気筒を振動回数440回/秒で回そうとすると8,800RPMが必要（公道での試行、ダメ。絶対）。これが10気筒なら5,280RPM、12気筒なら4,400RPMでA（ラ）が鳴る。もちろん回転数を上げれば、車速と共に更に音階も上がる。音は澄み、突き抜ける。これが馬さんや牛さんがエンスージアストを魅了して止まない理由なのだろう。

身体の力を抜き、心を落ちつけたら、ゆっくりと、確実に音階をあげていく。車の挙動に注意を払いつつも、トップエンドのちょい下あたりで音の収斂を見届ける。高音が引く余韻を楽しみながら、指先で軽くシフトを弾き、ギアを一つあげる。一呼吸を置いた後、また音階を辿っていく。この奥深い単純作業の繰り返しを殊の外気に入っている。（T.S.）

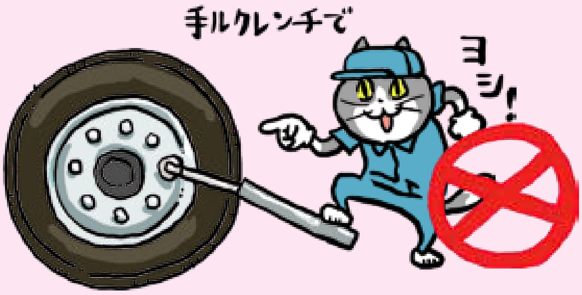
防ごう大型車の車輪脱落事故

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。

トルクレンチで適正締付

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。



さびたナットは清掃交換

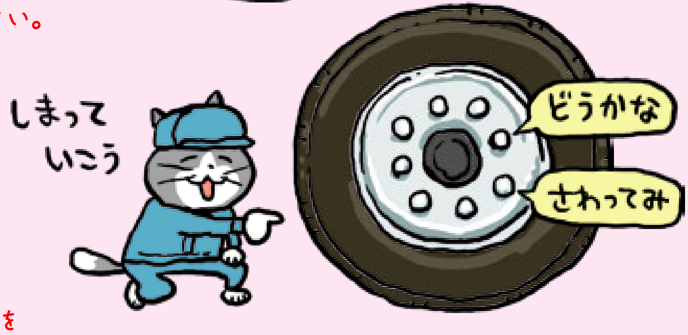
ディスクホイール取付面、
ホイールナット当たり面、
ハブの取付面、ホイールボルト、
ナットの錆やゴミ、追加
塗装などを取り除きます。

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。

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。



©くまみね工房

詳しい情報は日本自動車工業会ホームページへ
http://www.jama.or.jp/truck-bus/wheel_fall_off/

国土交通省　自動車点検整備推進協議会　大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査・分析検討会　日本自動車工業会(いすゞ自動車　日野自動車　三菱ふそうトラック・バス　UDトラックス)
全日本トラック協会　日本バス協会　全国自家用自動車協会　日本自動車整備振興会連合会　日本自動車販売協会連合会　全国タイヤ商工協同組合連合会　日本自動車タイヤ協会
全国石油商業組合連合会　日本自動車車体工業会　日本自動車輸入組合　日本自動車機械工具協会　日本自動車機械器具工業会　自動車用品小売業協会　日本自動車車体整備協同組合連合会