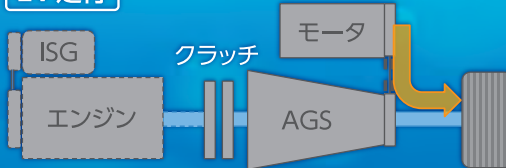


# やらまいか

Vol.15



## EV走行



## モータアシスト走行



## INDEX

- 2 ..... 「スズキ株式会社 常務役員 藤崎 雅之 ごあいさつ」
- 3 - 5 ..... 「新たな100年に向かって」スズキの新技術への取り組み(その7)
- 6 - 7 ..... 〈TOPICS〉スズキのニュースリリースから最近のトピックスを紹介します
- 8 - 9 ..... 業務紹介「生産本部の人財育成・教育に携わっている皆さん」
- 10-11 ..... 技術レポート「エスクード用新ストロングハイブリッドシステムの開発」

### スズキ財団ニュース

- 12-13 ..... 矢部 彰先生インタビュー「技術ロードマップの作成 エネルギーの高効率化技術開発とその応用」
- 14-15 ..... 研究室訪問「多田隈 建二郎 東北大学 大学院 情報科学研究科 准教授」
- 16-17 ..... [事業報告] 2022年度 課題提案型研究助成の決定／スズキ財団2022年度の公募について
- 18 ..... 2021年度(令和3年度)決算概要／理事、監事、評議員
- 19 ..... 第2回「やらまいか大賞・特別賞」の授賞式／記念講演会開催



<https://www.s-yaramaika.jp/>



ふじさき まさゆき  
**常務役員 藤崎 雅之 ごあいさつ**

商品企画本部 本部長

スズキは、1909年に鈴木式織機製作所として創業以来、人々の暮らしを見つめ、生活に寄り添う様々な商品の人々にお届けしてまいりました。この商品に込めた志は今も四輪、二輪をはじめ当社のすべての商品に生きています。四輪車では1955年のスズライトにはじまり1979年のアルトなど、人々の手に届きやすい小さなクルマを中心に、日本はもちろん世界中の人々に移動の自由や利便性の向上という技術のもたらす価値を提供してきました。

一方、2020年に始まったコロナ禍は依然収束が見通せず、またウクライナにおける戦禍など、世界情勢はかつてない規模で大きく変化しています。

そのような中、自動車を取り巻く世界は、

- 産業界全体に大きな影響を及ぼしている半導体不足
  - 気候変動という地球規模の課題に対するカーボンニュートラルへの取り組み
- といった大きな課題に直面しています。

私たち自動車産業においては半導体等の部品調達への対応、生産から廃車といった自動車のライフサイクル全体でのカーボンニュートラル推進。そのためのEV化やバイオ燃料、水素等の代替エネルギーへの取り組みなど、環境・社会構造の変化や課題に対応した技術革新が必要になってきております。

これら世の中の大きな変化に対し、CASEをはじめとするこれからの新しい技術が人々の抱える課題や求めるニーズに合致するのか？ 私たちモノづくりの担い手は、しっかりと世の中の変化を捉え、人々の未来に寄り添っていく必要があります。技術は人々(お客様)に使っていただければじめて商品としての価値が生まれます。商品企画に携わる一人として技術と人を結びつける役割と責務に“やらまいか”の精神で取り組み、人と社会に必要とされる商品を今後も世界中に送り出していきたいと思います。

そして、世の中の変化を広く正確に知るために、是非とも大学・高等専門学校・研究機関の皆様とも連携を深め、一層のご協力をいただきたいと思います。スズキ財団を通して知り合った研究者の先生方には、引き続きご指導、ご鞭撻を賜りたく、よろしくお願い申し上げます。

# 新たな100年に向かって

## スズキの新技术への取り組み(その7)

スズキは、社会課題解決に貢献し、人々から必要とされる企業となることを目指しています。  
 今回はスズキが参加する「浜松自動運転やらまいかプロジェクト」の第3回実証実験の様子、およびインドでのV2X通信技術の研究開発の様子を紹介します。

## 浜松自動運転やらまいかプロジェクト第3回実証実験

浜松自動運転やらまいかプロジェクトでは、浜松市、遠州鉄道、BOLDLY、スズキの4者が連携し、「交通空白地の交通弱者の足の確保」という地域の交通課題に取り組んでいます。将来、自動運転が実用化された際、こういったサービスが使いやすく、交通空白地の足としてふさわしいのか、住民の皆様の協力を頂きながら実証実験をしています。

第3回実証実験は令和4年5月17日～20日に浜松市郊外の一周約30分のコースで実施しました。自動運転レベル2相当の走行区間を前回より拡大し、乗り心地や自動運転サービスの受容性などを住民の方に確認していただきました。

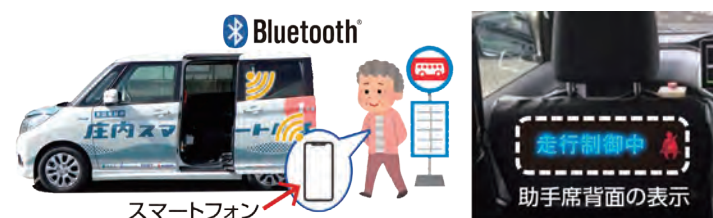


図1 自動ドアシステムと車両の状態表示

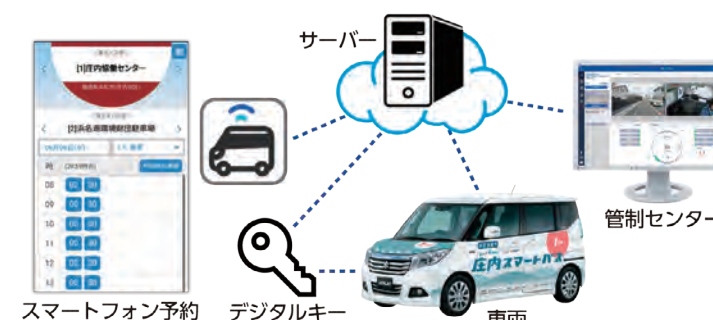


図2 1号車のシステム構成図



図3 屋根にLiDARを搭載した2号車

### 実証実験の詳細

第3回実証実験では、スズキ ソリオを改造した2台の車両、サービスカー(1号車)と自動運転車両(2号車)を準備しました。

1号車は将来運転手がいなくなることを想定し、利用者が戸惑うことなく予約や乗降できる仕組みを盛り込み、利用者に使い勝手を確認してもらいました。

前回からの改良点として、乗車時にスマートフォンを車両に近づけるだけでスマホの予約者情報と車両に登録された予約者情報が照合され、タイミングよくドアが開く自動ドアシステムを採用しました。また、利用者の不安を減らすためにシステムの制御状態を知らせる表示を追加しました(図1)。

また、1号車は携帯電話の通信網を使った図2のようなシステムを搭載しました。管制センターでは車両の状態を常に見守り、事故や車両の異常、乗客にトラブルが発生した際は速やかに対応できるようになっています。

2号車ではスズキが開発している自動運転(レベル2相当)を体験していただきました。自動運転区間では、運転手はいつでも運転操作ができる状態で、ハンドルに手を触れる程度で走行しました。第2回実証実験では白線をカメラで認識して走行しましたが、今回は周囲を360度センシングするLiDAR(ライダー)と3D高精度地図で自車位置を計算することにより、白線のない道やカメラで認識できないカーブでの走行が可能になりました(図3)。

また、管制センターのオペレータが遠隔で車内と会話できる仕組みを取り入れ、車内ディスプレイに表示される車の状態を乗車された方へリアルタイムに説明しました(図4)。

### ■ 実証実験当日の様子

実証実験期間中は、地域住民の方以外に浜松市長や、実証実験にご協力・ご支援いただいた関係者の方々に試乗してもらいました(図5、6)。

また、多くの報道関係者の方に取材していただき、将来の自動運転サービスへの期待の高さを改めて感じることができました。

### ■ 今後の取り組み

試乗された皆様から多くの意見や感想をいただくことができました。今回の実証実験で得られた課題をひとつひとつ解決し、自動運転サービスの実現を目指します。スズキは浜松自動運転やらまいかプロジェクトを通じ、地域の方々が自分の意思で動ける範囲が広がるよう引き続き活動していきます。



主なプロジェクトメンバー

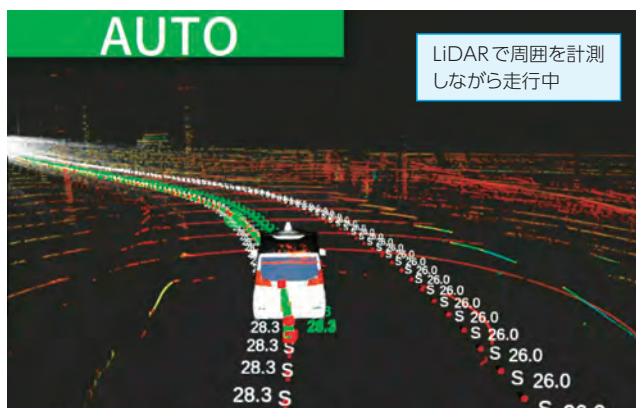


図4 走行中の車内ディスプレイ表示



図5 住民の方に説明するスタッフ



図6 スマホを近づけ、ドア開けを体験する鈴木康友 浜松市長

## V2X技術で、よりよい社会に! インドでデモイベントを開催

～ 次世代の安全機能への取り組み ～

交通事故削減や渋滞解消につながる通信技術の一つである「V2X (Vehicle to X) 技術」について、スズキはインド工科大学ハイデラバード校(以下、IITH)と共同で研究を行っています。今年5月、IITHでインド政府や大学の学生たちに向けて、この研究の成果発表会を開催したので紹介します。

### ■ V2X技術とは?

V2Xとは、クルマとあらゆるモノとの通信・接続の総称です。表1のような通信・接続形態があります。V2X技術は、車載センサだけでは感知しきれないクルマや歩行者などを検知したり、信号や標識等の道路インフラと組み合わせることで、交通事故削減や交通渋滞解消などの社会問題の解決に貢献します(図1)。

表1 V2Xの接続形態

V2V (Vehicle to Vehicle)	車と車間の通信
V2I (Vehicle to Infrastructure)	車と信号機や標識等の道路インフラの間の通信
V2P (Vehicle to People)	車と歩行者の間の通信
V2N (Vehicle to Network)	車とネットワークの間の通信



図1 V2V通信、V2P通信(国交省ASVパンフレットから)



図2 成果発表会の様子



図3 技術展示ブースの様子



実験車



図4 通信機能の体験

V2X技術はコネクテッド技術のひとつであり、運転支援や自動運転には不可欠な通信技術です。

### ■ V2X技術はどこまで実用化されているのか?

先進国では一部搭載が始まっていますが、各国で普及に向けて事故分析や搭載する通信機器の自動車アセスメントの検討に取り組んでいます。インドなどの新興国では交通ルールの整備や交通参加者の教育も普及のカギとなります。実際にV2Xが普及するのは2020年代後半とみられています。

### ■ IITHとの研究開発・成果発表会

2020年度末からIITHと共にV2Xの有効性や課題を探索する初期段階の研究を行っています。有効性実証のため通信機を試作し、インド政府に電波利用の許可を得てIITH構内で実車試験も実施しました。

今年5月11日、インド政府関係者をIITHに招き、IITHとの共同研究でスズキが有効と想定したV2X機能の技術説明とV2X機能を体験する試乗会を開催し、研究の成果を発表しました(図2)。

多数のメディアからも取材があり、いろいろなニュースに取上げられました。

5月12日はIITH学生向けの発表会を実施しました。スズキ・マルチ技術者とのQAセッションでは学生から途切れなく質問があり、V2X技術だけでなく、スズキに対しても興味を持ってもらえました。

技術展示ブースも大盛況でした。研究を行ったIITHの教授や学生たちと一緒にブースの説明を行い、彼らとの信頼関係を築くことができました(図3)。

デモ走行では、インド政府関係者、メディア、IITH教授陣や多くの学生が試乗し、V2Xで実現できる通信機能を体験していただきました(図4)。

### ■ 今回のイベントで紹介したV2X技術

V2X技術が効果的であると想定しているインド特有の通信機能を紹介しました。主に緊急車両接近警報、逆走警報、歩行者接近警報、二輪車接近警報、および道路状況探知などです。特に逆走警報は、インドに有効な通信機能と考えています。

これらの通信機能は車、二輪車、歩行者や信号等のインフラ設備が通信端末を所有することが前提になり、普及には社会への働きかけも必要となります。今後は社会への働きかけも意識し、各地域に有効な通信機能の検討を行い、先行開発を進めます。

## 船外機用 新スマートフォンアプリ「スズキ・ダイアグノスティック システム・モバイル プラス」開発



スズキは四輪・二輪・船外機・セニアカーなど幅広い商品をお客様に提供しています。

その中でも船外機は、ボート用エンジンを中心にマリレジャーから商用まで幅広く商品を取り揃えています。またお客様に安心してお使いいただくために、きめ細かなアフターサービスにも日々努めています。

今回は、本年2月に発表したお客様のマリンライフをサポートするスマートフォン向け新アプリケーション「スズキ・ダイアグノスティックシステム・モバイル プラス（以下、SDSM+）」を特集します。

このアプリは、2017年に発表した「スズキ・ダイアグノスティックシステム・モバイル（以下、SDSM）」につづくアプリとなります。



今回、SDSM+アプリの様々な機能や開発にまつわるエピソードについて開発に携った担当者にインタビューしました。

### Q1

2017年に発表した「SDSM」から引き継いでいる開発コンセプトはありますか？

お客様の安全・安心をサポートするために、船外機の運転情報を有効活用できるアプリをスズキから各国・地域向けに配信・運用することをコンセプトとして引き継いでいます。

具体的には、SDSMで採用したQRコード\*を用いてスマートフォンに船外機の運転情報を取り込む機能と、Eメールに運転情報を添付して販売店に送信する機能を継承し、電波認証の取得やお客様管理が不要な仕組みとしています。

\*QRコードは株式会社デンソーウェアの登録商標です。

### Q2

今回発表した新しいアプリの名称は「プラス(+）」となっていますが、これまでの「SDSM」からアップデートした点はどこですか？

SDSM+ではお客様に出航の安全・安心を提供するために3つの機能を追加しました。

- ▶ 出航計画を立てるための天気予報表示
- ▶ 出航前の点検忘れを防ぐためのチェックリスト
- ▶ メンテナンスを促すための推奨オイル交換時期の表示

### Q3

SDSM+の機能の一つに「オイル交換時期の目安確認」がありますが、こういった情報やシステムから目安時期を割り出していますか？

高負荷での運転時間やアイドリング時間の長さなどオイルの劣化を早める条件をもとに、オイル交換時期を算出しています。こちらの計算はスズキ社内の過去のデータや実験チームがおこなった実験データにもとづいています。

### Q4

アプリの画面表示で工夫した事例はありますか？

アプリ画面や表示情報の見やすさ・操作のしやすさについて、デザイン的な視点も取り入れながらアップデートしました。例えば日差しの強い海上で使うときにこういったものが良いか、試作品を使って色使いやコントラスト、表示レイアウトなどを開発チームで繰り返し検討しました。



天気予報

チェックリスト  
SDSM+アプリの画面例

エンジン情報

### Q5

SDSM+開発にあたって、新しい試みや取り組みはありますか？

お客様向けスマホアプリとして初めてのスズキ内製開発です。今回の開発では「アジャイル開発」を採用しました。開発を進める中でプロトタイプを作成し、船を所有されている方や販売代理店の方に実際に見て操作していただいたりポートショーに来られた方にご意見を伺ったりしました。

そこで得られた分析結果をもとに、アプリのデザインや機能の実装を繰り返しおこない改善しました。

現場に出向いてリアルな意見を開発にフィードバックし、お客様が本当に必要なものを作りこみました。



2022年2月のマイアミ国際ポートショーで発表

### Q6

スズキ社内でどのように業務を分担しましたか？

今回内製開発ということで、スズキ社内での連携が必要不可欠でしたが、関係する各部門がチーム一丸となってスピーディーに開発を進めました。

ITシステム部門がアプリの開発、実験部門が診断のための計算や閾値などデータ処理方法の開発と品質を担当、デザイン部門が表示画面を作りこみ、営業部門が代理店調査に協力、企画部門が仕様の取りまとめや進捗を調整・管理しました。

特にアプリ開発では、ITシステム部門を中心とした開発チームで画面表示や仕組み作りのためにより多くの検討を重ねました。

### Q7

本アプリのような取り組みについて今後の展望を教えてください。

アプリ開発は今後も継続していきます。お客様に安全・安心を提供するという共通のベクトルを持ち、アプリをお使いになるお客様のご意見も開発にフィードバックしながら、継続的にアップデートしていきます。

今回のようなアフターサービスの充実を図ることも、お客様のスズキへの信頼につながることを、取材を通じて感じました。



開発を担当したメンバー

- 【ITシステム部門】 中村 崇裕④ 高山 泰征③  
グエンティビックハウ⑤ キンネイ チコ⑥
- 【マリン技術部門】 <企画>竹脇 拓道① <デザイン>岩田 征一郎②  
<実験>白尾 文香① <サービス>鈴木 勝成③
- 【マリン営業部門】 小川 陽平①

# 生産本部の人財育成・教育に携わっている皆さん

「安全教育道場」は、スズキ安全基本理念の一つである“安全はみんなの責任である”を自覚、徹底する人づくりを目指しています。

安全教育道場  
佐藤 幸平

教育道場は道場開講5年目を迎え、受講生は延べ8,500名です。人命最優先を教えています。



教育グループの皆さん



「からくり改善」事務局  
小桐 佑太(左) 深津 豊(右)

「からくり改善」とは、現場で働く人たちが日々の困り事を、重力や歯車、てこの原理などの簡単な機構を用いて、自分たちのアイデアで費用を抑えて改善する活動です。からくり改善を通し人材育成できるように活動を推進しています。



安全教育道場



からくりサンプル

管理職への特別研修「松下塾」を開催しております。「ものづくりは人づくり」から工場管理と運営を、熱く熱く!! 教え、スズキのものづくりを伝承しています!

管理職研修  
松下 広幸



湖西工場内 ものづくり道場  
牧田 行正

今期、スズキ湖西工場「ものづくり道場」内に「車体組立道場」を開設します。二輪、四輪を問わず、ものが出来上がる仕組みや品質の取組みを体験してもらうことで、ものづくりの楽しさを実感していただけたらと思います。現在、開設に向け、教育ツールの作成や教育資料の準備にワクワク、ドキドキの毎日です。



ものづくり道場



ものづくり道場 講師の皆さん

危険・有害な業務に労働者をつかせるときの事業者が行わなければならない教育「低圧電気取扱安全衛生特別教育」、「電気自動車等の整備業務に係る安全教育」を担当し、受講者に“自分の身体は自分で守る”ことを教えています。

安全衛生特別教育  
和田 昌彦



徹底的にムダを排除した効率的なスズキの生産方式を実現するため、基本的な考え方および作業者の動き分析や作業測定・時間分析の手法を教えています。

スズキ生産方式基礎研修運営・講師  
今泉 信宏(左) 吉原 亮太(中) 中村 彰宏(右)



保全技能教育  
高橋 保浩(左) 鈴木 徹(右)

生産設備の保守を担当する保全マン育成基礎教育、技能検定(機械保全)受験対策講習を実施し、スズキの「ものづくり」を教えています。



階層別教育講師  
緒方 修仁

受講者に何かしらの気づきや共感を与えたい!! そんな想いで新入社員研修、階層別教育の講座を企画・開催しています。



工法教育 事務局  
小林 廉

この研修が、次代のスズキを担う技術者を育成していると信じています。直接的ではありませんが、「教育」を通じ、ものづくりの楽しさを知ってもらうことで「みんなに選ばれるスズキ」に貢献していきたいです。社内限定ではありますが、皆さんの研修への参加をお待ちしています。

# エスクード用新ストロング ハイブリッドシステムの開発

## ■ 小型軽量ハイブリッドシステム

## ■ AGSと高出力モータによるダイレクト感ある力強い加速

## ■ ギャップフィル制御によるスムーズな変速

### 背景・狙い

スズキはソリオ、スイフトに採用した小型軽量の平行方式ハイブリッドシステムをベースにエスクード用ストロングハイブリッドシステムを開発しました。既存システムに対して高電圧システム(モータ、インバータ、高電圧電池)をパワーアップさせ、Cセグメントらしいスムーズな変速、SUVらしいダイレクト感ある力強い加速を実現しました。

### 小型軽量ハイブリッドシステム

エスクード用新ハイブリッドシステムは、ソリオ、スイフトと同様にエンジンと断続可能なAGS(オートギヤシフト)の出力軸にモータを配置したシンプルな構成のストロングハイブリッドです。AGSはシングルクラッチ式自動MTです。クラッチを切りエンジンを切り離すことでモータでのEV走行(図1-a)が可能となります。

また、クラッチを繋ぐことでエンジンの駆動力を車軸に伝えることができ、ドライバー要求トルクが最適動作点トルクよりも小さい場合はモータによる発電(図1-b)、大きい場合はモータアシスト(図1-c)を行うことでエンジントルクを操作し、ハイブリッドシステムとして高効率領域でエンジンを運転できます(図2)。

パワートレインの構成をシンプルにすることで、一般的なストロングハイブリッドの機能を有したシステムでありながら、小型軽量化を実現させています。

### ダイレクト感ある力強い加速

AGSはAT、CVTのようなトルクコンバータでの滑りが無く、エンジン回転速度と車速の上昇が完全に一致します。このダイレクト感が大きなメリットですが、本ハイブリッドシステムはこのダイレクト感にモータアシストによる力強さを加えました。

ドライバーのアクセル操作に対して、エンジントルク増加、モータアシスト、キックダウンの順で駆動力を増加させる設定としています。これにより、キックダウンの頻度を減らし、高ギヤ段を維持したまま力強い加速を実現させています(図3)。

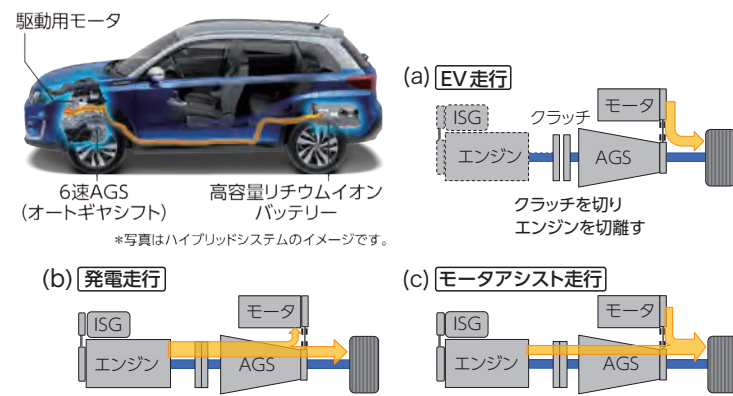


図1 ハイブリッドシステムの機能構成

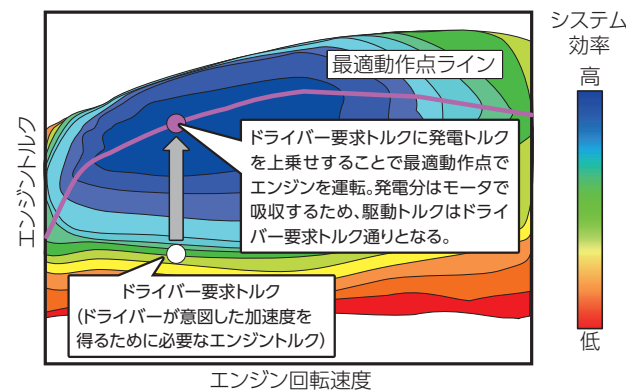


図2 エンジン動作点補正制御(発電)のイメージ

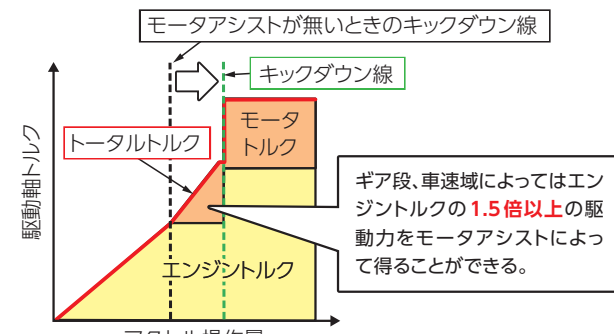


図3 車両加速時の駆動軸トルク挙動

### スムーズな変速

AGSは軽量・コンパクトで伝達効率が良く、燃費向上のための最適な変速機の一つです。変速時にクラッチの下流に付いているモータを活用して、ドライバビリティを向上しています。具体的には、クラッチを介して駆動軸に伝わるエンジントルク(クラッチ伝達トルク)をコントローラが算出して、ドライバーがアクセル操作により求めているトルクとの差分をモータで補うギャップフィル制御によりスムーズな加速を実現しています。

Cセグメントのエスクードに搭載した新システムは、A、Bセグメントのソリオ、スイフトに比べて高容量リチウムイオンバッテリーと高出力モータにより、電動システムをパワーアップしました(表1)。これにより、モータで補うことができる領域が拡大し、より一層のスムーズな変速と加速を実現しました。さらに、AGSの変速制御を見直して変速時間を短縮し、ギャップフィルに用いるエネルギー量を削減しました(図4)。

また、モータ出力がパワーアップしたことで、従来システムに対してモータによるEV走行可能領域が拡大されました(表1)。こうして、新ハイブリッドシステムを搭載したエスクードは、四輪駆動で19.6 km/Lの燃費(WLTCモード)を実現しました。

### 技術課題

エスクードでは、コンパクト・高出力な駆動用モータが、スムーズで静かなEV走行に加え、必要に応じてエンジンを力強くアシストして、6速AGSとの相乗効果により、ダイレクト感のあるパワフルな走り、優れた燃費性能を両立しました。

表1 従来システムと新システムの比較

諸元	従来システム	新システム	効果
システム電圧	100V	140V	①EV走行継続時間 <b>20%増</b> (40km/hで走行した場合)
モータ最大トルク	30Nm	60Nm	
モータ最大出力	10kW	24.6kW	②EV巡航可能な速度 <b>60 → 80km/h</b>
電池容量	440Wh	840Wh	

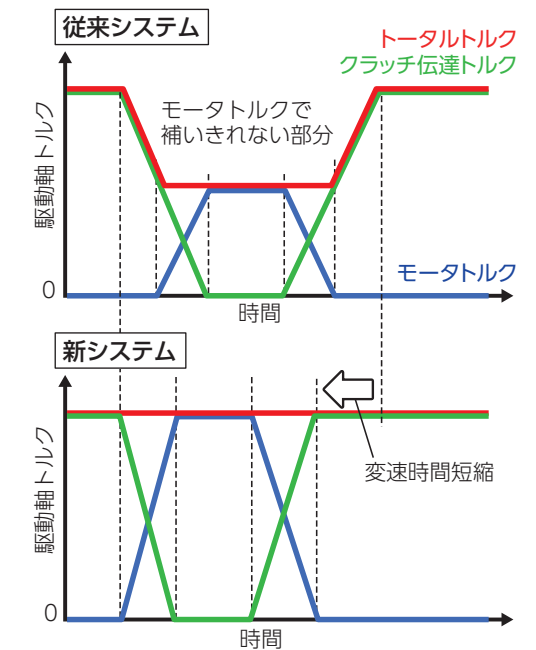


図4 変速時ギャップフィルの挙動

近年、脱炭素社会の実現に向けて、LCA(Life Cycle Assessment)が注目されています。今回開発した技術をベースに、より最適なハイブリッドシステムを開発して、自動車の生産から廃車までの脱炭素化に貢献していきます。

### ■ 著者紹介

- 鈴木 浩介** 四輪パワートレインシステム開発部 TL (2010年入社)
- 足立 陽** 四輪パワートレインシステム開発部 (2013年入社)
- 高濱 智洋** 四輪パワートレインシステム開発部 (2015年入社)
- 伊藤 混介** 四輪パワートレインシステム開発部 (2015年入社)
- 吉村 駿吾** 四輪パワートレインシステム開発部 (2017年入社)
- 袴田 翔吾** 四輪パワートレインシステム開発部 (2019年入社)









## 2021年度(令和3年度)決算概要

### 貸借対照表(2022年3月31日現在)

単位:千円

科目	金額	科目	金額
<b>I. 資産部</b>		<b>II. 負債の部</b>	
流動資産	37,464	流動負債	9
		負債合計	9
固定資産	9,751,619	<b>III. 正味財産の部</b>	
基本財産	(9,739,488)	指定正味財産	6,868,734
特定資産	(12,000)	一般正味財産	2,920,340
その他固定資産	(131)	正味財産合計	9,789,074
資産合計	9,789,083	負債及び正味財産合計	9,789,083

### 正味財産増減計算書(2021年4月1日から2022年3月31日まで)

単位:千円

科目	金額	科目	金額
<b>I. 一般正味財産増減の部</b>		評価損益等調整前当期経常増減額	26,863
基本財産運用益	241,676	評価損益等計	△540,671
受取寄附金	1,000	当期経常増減額	△513,808
雑収益	2	当期経常外増減額	0
経常収益計	242,678	当期一般正味財産増減額	△51,808
事業費	183,042		
研究助成事業費	(135,453)	<b>II. 指定正味財産増減の部</b>	
特科学的研究成果の普及助成事業	(4,094)	当期指定正味財産増減額	△1,023,026
外国人の科学的研究・研修助成事業費	(129)	<b>III. 正味財産期末残高</b>	9,789,074
顕彰事業費	(13,000)		
付帯事業費	(30,366)		
管理費	32,773		
経常費用計	215,815		

## 理事、監事、評議員

理事長	鈴木 俊宏	スズキ株式会社 代表取締役社長
専務理事	安藤 真彦	兼事務局長
理事	足立 芳寛	東京工科大学 客員教授
	小口 泰平	芝浦工業大学 名誉学長
	加藤 百合子	株式会社エムスクエア・ラボ 代表取締役社長
	鎌田 実	日本自動車研究所 代表理事・研究所長
	岸本 喜久雄	東京工業大学 名誉教授
	近久 武美	北海道職業能力開発大学校 校長
	古川 勇二	東京農工大学 名誉教授
監事	堀 洋一	東京理科大学 教授
	鈴木 勝人	株式会社ベルソニカ 代表取締役会長
	豊田 泰輔	スズキ株式会社 常勤監査役
評議員	大日方 五郎	名古屋産業科学研究所 上席研究員
	喜多 隆介	静岡大学 工学部長
	木村 雅和	静岡理工科大学 学長
	眞田 幸光	愛知淑徳大学 教授
	武藤 佳恭	武蔵野大学 教授
	寺嶋 一彦	豊橋技術科学大学 学長
	矢部 彰	(国研)産業技術総合研究所 名誉リサーチャー
	本田 治	スズキ株式会社 代表取締役技監
	山下 幸宏	スズキ株式会社 取締役専務役員
	石井 直己	スズキ株式会社 副社長
顧問	鈴木 修	前理事長 (スズキ株式会社 相談役)
	大聖 泰弘	前理事 (早稲田大学 名誉教授)

(令和4年6月14日現在)

## トピックス

### 第2回やらまいか大賞・特別賞の授賞式

公益財団法人スズキ財団は、設立40周年を迎えるにあたり、わが国の機械工業技術の更なる発展を目的とし、「何事もまずはやってみよう」という「やらまいか精神」で常に意欲的に挑戦し、優れた功績を上げた研究者を毎年顕彰する事業として「やらまいか大賞」と「やらまいか特別賞」を令和2年度(2020年度)に創設しました。

そして、第2回やらまいか大賞・特別賞の授賞式を、2022年2月18日にオンラインで行ない、改めて4月28日に、浜松市に受賞された先生をお招きして、対面の授賞式を開催しました。

やらまいか大賞は東京農工大学名誉教授 永井 正夫 先生に、やらまいか特別賞は和歌山大学教授 中嶋 秀朗 先生に、スズキ財団鈴木 修 理事長より授賞されました。

なお、やらまいか大賞は賞状と副賞1,000万円と金杯が、やらまいか特別賞は賞状と副賞300万円と金杯が、贈呈されました。



左から) 鈴木 修 理事長、永井 正夫 名誉教授、中嶋 秀朗 教授、鈴木 俊宏 評議員

### 第2回「やらまいか大賞・特別賞」記念講演会が開催されました

2022年4月15日、第2回やらまいか大賞・特別賞の受賞を記念して、講演会がオンラインで開催されました。講演会には180名を超える多くの方々に参加されました。以下に概要を紹介します。

#### やらまいか大賞 受賞記念講演

東京農工大学 永井 正夫 名誉教授

##### 講演題目

車両運動制御に基づく車両工学・予防安全研究の活動紹介

##### 講演概要

世界のトップランナーを維持し続けるには産学連携が欠かせないという信念から、やらまいか精神で取り組んできた経歴について特に下記3点を中心に紹介されました。

- ①車両制御分野で行ってきた研究内容と、先進車両制御国際会議AVECの創設を始めとするネットワークづくり
- ②スマートモビリティ研究拠点を立ち上げ、ヒヤリハットデータ分析や予防安全に向けた活動
- ③日本学術会議での交通安全の学術的取り組みや自動運転の啓発活動



#### やらまいか特別賞 受賞記念講演

和歌山大学 中嶋 秀朗 教授

##### 講演題目

階段も移動可能な四車輪型移動プラットフォームの研究開発

##### 講演概要

舗装路面上で高速、安定に移動できる四車輪型でありつつ、階段も移動可能な移動プラットフォームを開発した。特長は、少ない駆動軸数で、搭乗部を水平に維持したまま不整地移動もできることである。独自の移動制御方法を積み上げ、連続的な階段も移動可能となった。障害者が搭乗して競い合う国際競技会Cybathlon(サイバスロン)の電動車いす部門への挑戦の結果も交えつつ、開発機のコネクトや移動性能を紹介されました。





公益財団法人  
スズキ財団

<https://www.suzukifound.jp/>



### 機械工業の発展を願って

スズキ財団は、日本の社会の発展に貢献してきた機械工業の飛躍のため、科学技術に関する研究に従事する全国の大学、大学院、高等専門学校及び、公的研究機関の研究者を支援しています。

**設立** スズキ株式会社創立60周年を記念して、1980年3月に設立されました。

**活動実績** これまでの42年間で、全国の研究者の皆様や海外からの研究留学者に累計1,924件、総額23億9,426万円の研究助成を実施しました。

また、スズキ財団創立40周年を記念して創設した顕彰事業「やらまいか大賞」と「やらまいか特別賞」は、2022年2月に第2回授賞式を行いました。

**総資産** 97億8908万円(2022年3月末)



公益財団法人  
スズキ教育文化財団

<https://www.suzuki-ecfound.com>



### 青少年の健全育成を目指して

スズキ教育文化財団は、静岡県内の高校生や静岡県出身の大学生に対する返済不要の奨学金給付や特別支援学校で学ぶ子どもたちが使用する物品の寄贈、外国人学校で学ぶ児童・生徒への支援を行っています。

**設立** スズキ株式会社創立80周年を記念して、2000年10月に設立されました。

**活動実績** これまでの22年間で、524名に、総額4億338万円の奨学金を、特別支援学校に総額6,185万円の物品をお届けすることができました。

**総資産** 41億5,484万円(2022年3月末)



公益財団法人  
鈴木道雄記念財団

[https:// www.smmfound.suzuki](https://www.smmfound.suzuki)



### 社会福祉の向上・スポーツの普及振興に貢献します

鈴木道雄記念財団は、社会福祉法人への福祉車両等の寄贈、児童・青少年に対するスポーツの普及・振興事業への助成を行っています。

**設立** スズキ株式会社の創業者鈴木道雄の遺徳を偲び、鈴木家が同社株式25万株を寄付して2018年1月に設立されました。

**活動実績** これまで、静岡県内の社会福祉法人20団体に福祉車両を寄贈したほか、スポーツ指導者の育成や児童・青少年がスポーツにかかわる機会の創出を行う団体に1,657万円の助成を行いました。

**総資産** 12億8,746万円(2021年9月末)



静岡県西部にはこの地域の方言で、「とにかくやってみよう」「やろうじゃないか」という意味の「やらまいか」という言葉があります。

これは、遠州人の「あれこれ考え悩むより、まず行動しよう」という進取の精神を表すものと言われ、チャレンジ精神を大切に育んでいきました。

これを合言葉に、自動車産業や楽器産業、オートバイ等々世界を代表する企業を輩出してきました。

やらまいか 2022 July Vol.15

発行日:2022年7月

<https://www.s-yaramaika.jp/>



発行/スズキ株式会社  
編集責任者/山岸 重雄

スズキ株式会社 本社:〒432-8611 静岡県浜松市南区高塚町300 ホームページ: <https://www.suzuki.co.jp/>

公益財団法人スズキ財団:〒105-0021 東京都港区東新橋二丁目2番8号 ホームページ: <https://www.suzukifound.jp/>

表紙題字/平形 精一(静岡大学名誉教授)