



特集 ペットとお出かけ

一般社団法人 日本自動車工業会

美しい地球を次の世代に引き継ぐために、 あなたもエコドライブしませんか。

エコドライブをご存じですか。

それは、環境を守るために、いつもの運転をちょっと工夫する、誰にでもできる簡単な運転方法。

たとえば、アクセルをゆっくり踏んだり、ブレーキを早めにゆっくり掛けたり。

ただそれだけで、CO₂の排出量が抑えられ燃費も向上します。穏やかな運転だから、安全運転にもつながります。



いつもの運転に、やさしさをプラス。 **エコドライブ10**のすすめ

7 **タイヤの空気圧から始める点検・整備**
タイヤの空気圧チェックを習慣づけましょう。

1 **ふんわりアクセル「eスタート」**
発進するときは、穏やかにアクセルを踏んで発進しましょう。

4 **エアコンの使用は適切に**
暖房のみ必要なときは、エアコンスイッチをOFFにしましょう。また、冷房が必要なときは、車内を冷やしすぎないようにしましょう。

8 **不要な荷物はおろそう**
運ぶ必要のない荷物は車からおろしましょう。スキーキャリアなどの外装品は、使用しないときには外しましょう。

2 **車間距離にゆとりをもって、
加速・減速の少ない運転**
走行中は、一定の速度で走ることを心がけましょう。

5 **ムダなアイドリングはやめよう**
待ち合わせや荷物の積み下ろしなどによる駐停車の際は、アイドリングはやめましょう。^{※1}
エンジンをかけた後すぐに発進しましょう。^{※2}

9 **走行の妨げとなる駐車はやめよう**
迷惑駐車は、渋滞をもたらす、燃費を悪化させるのでやめましょう。

3 **減速時は早めにアクセルを離そう**
信号が変わるなど停止することがわかったら、早めにアクセルから足を離しましょう。
減速時はエンジンブレーキを活用しましょう。

6 **渋滞を避け、余裕をもって出発しよう**
出かける前に、渋滞・交通規制などの道路交通情報や、地図・カーナビなどを活用して、行き先やルートをあらかじめ確認し、時間に余裕をもって出発しましょう。

10 **自分の燃費を把握しよう**
自分の車の燃費を把握することを習慣にしましょう。

※1 交差点で自らエンジンを止める手動アイドリングストップは、以下の点で安全性に問題があるため注意しましょう。(自動アイドリングストップ機能搭載車は問題ありません。)

・手動アイドリングストップ中に何度かブレーキを踏むとブレーキの効きが悪くなります。・慣れないと誤動作や発進遅れが生じます。またバッテリーなどの部品寿命の低下によりエンジンが再始動しない場合があります。

・エアバッグなどの安全装置や方向指示器などが作動しないため、先頭車両付近や坂道での手動アイドリングストップは避けましょう。

※2 -20℃程度の極寒冷地など特別な状況を除き、走りながら暖めるウォームアップ走行で充分です。

安全運転で楽しいドライブ!!

クルマの正しく安全な使い方については <http://www.anzen-untten.com>

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

CONTENTS

特集 ペットとお出かけ

- 愛犬とクルマでお出かけを楽しむ 2
／DOG IN TOTAL ドッグトレーナー 戸田 美由紀
- 安全対策、健康管理、トラブルの対処とペット同伴可能なお薦めの宿 8
／モータージャーナリスト／ドッグライフプロデューサー 青山 尚暉

シリーズ グローバル時代を生きる多様性マネジメント 第9回

- 石庭で岩を見るアメリカ人、空間を見る日本人 15
／JAMAGAZINE 編集室

記者の窓

- 「どうしてもほしいクルマを」 21
／朝日新聞社 大和田 武士

Topics

- 2013年度上半期（4～9月）の福祉車両販売実績について 22
- 第43回東京モーターショー2013 オフィシャルスポンサー決定
- お台場モーターフェス ODAIBAモーターパレード出走車が決定！
クラシックカーからレーシングカーまで、60台がお台場を華やかにパレード
- 「お台場モーターフェス with The 43rd TOKYO MOTOR SHOW 2013」開催
- 「環境レポート2013」の発行について
- 「Freer Trade, Greater Growth, More Jobs」の発行について
- 第43回東京モーターショー2013 成功裏に閉幕
－日本のものづくりの強さを「日本ブランド」、「東京ブランド」として発信－



表紙イラストレーション

クルマのある風景

かまだ ゆうき
鎌田 悠希

倉敷芸術科学大学 芸術学部

空飛ぶ車はよく耳にするので私は海へ車を潜らせてみました。自由に海洋生物達とドライブしてみたいという想いで描きました。マリンスノウをイメージした雪の結晶で季節感を演出しています。

『JAMAGAZINE』では表紙に、美術を専攻している大学生などの皆さんの作品を掲載しています。

愛犬とクルマでお出かけを楽しむ

DOG IN TOTAL ドッグトレーナー 戸田 美由紀

1. 愛犬をクルマに乗せて連れていく所

最近では、愛犬との生活で、クルマは欠かせないものとなっている。私も愛犬を連れて大きい公園などへ出かけて、さまざまな散歩を楽しんでいる。

普段の生活で必要なのは、愛犬の健康管理などのために獣医さんに連れて行くこと。他にはシャンプーやカットをしなければならない犬種の場合は、人間の美容院のような「ドッグサロン」へクルマで連れて行く。だが、それらの場所が苦手な犬は、『クルマに乗る = 嫌な場所に行く』という条件を覚えてしまうこととなる。そうなると残念ながら、クルマ嫌いに育ってしまう。

これらのことから、犬がクルマは「楽しい」というイメージを持てるよう、クルマに乗って楽しい場所へ一緒にお出かけができたなら、クルマに対する悪いイメージは消えていくはずであると考ええる。

2. 犬によって違う楽しい場所

楽しい場所は、犬によって違う。例えば、犬同士で遊ぶのが好きな場合は、愛犬のリードを外して、思いっきり走らせて遊ばせることのできる「ド

ッグラン」へ連れて行くのも良い。最近では各地に公営私営のドッグランがあるので、こういった施設で、どのようなルールがあるかを事前にチェックしてから、飼い主と愛犬に合ったドッグランに遊びに行くのも良いであろう。

逆に犬同士遊ぶのが苦手な場合は、広い公園や河川敷などに連れて行き景色を楽しみながら歩くだけでも楽しいし、きちんと愛犬をコントロールできるのであれば、広いスペースを利用して伸縮リードなどを使って運動させるのも良い。近所のお散歩とは違った楽しみが得られる。

特に、クルマや物音などに敏感に反応してしまう犬の場合は、河川敷などの見通しが効く場所で散歩すると、遠くにあるクルマや物音などを早めに発見できて、上手に回避するのも可能なので、安心してお散歩を楽しむことができる。

3. クルマの乗せかたと降ろしかた

では、クルマに乗せる際のポイントを紹介していきたい。初めてクルマに乗せるなら、犬の居場所はクレート^{*1}に入れるのがオススメ。家族と一緒に座席にフリーで乗せてしまうと、車内でウロウロ動いたり、運転席に来ようとしたり、とても危険である。人間が抱っこして乗せている場合、窓から体を半分だして箱乗り状態で乗っている犬

*1 クレート：犬や猫を運ぶための箱・かばん。



クレートの屋根に、シートベルトを引っかける溝のあるクレート。

を見かけることもあり、とても気持ちよさそうに乗っているようだが、何かの弾みで車外へ放り出されてしまう事故もあり、とても危険なので絶対にやめたい。

さらに、車外を通り過ぎるバイクや、信号で停車した際に見える歩行者などに向かって、勢いよく吠えるなどの困りごとを抱えてしまう可能性もあるので、車内にフリーで乗せるのは初めのうちは避けたいところである。

では、クレートを置く場所であるが、これは車種と犬の大きさ（クレートの大きさ）によって変わってくる。大きめのクルマであれば、座席もフラットなのでクレートを座席に乗せても安定しているが、小さめのクルマの座席であると、クレートに乗せた際、グラグラと揺れてしまうこともあり、その揺れをこわがったり、酔ってしまう犬もいるので、クレートを置いてみてムダに揺れないかのチェックを行い、座席に乗せても大丈夫か確認したい。乗せて大丈夫であれば、クレートが転がり落ちないようにシートベルトや紐で固定しよう。また、後部座席と運転席の間の足元にクレートを置くのもひとつの方法である。この場合、クレートがぴったり双方の座席に押さえられる形に



助手席を倒してソフトクレートを固定したタイプ。下に揺れないように板を敷いて固定している。

なるので揺れたり、転がったりせず安心である。

クレートが大きく、座席に乗せることができない場合、荷室にクレートを置くこともできる。その際、滑り止めのマットを下に敷いて動かない工夫も必要である。

クルマから降りる際は、必ずリードをきちんと着けてから降ろすようにしよう。そのためには、マテの号令を覚えておくと、ドアを開けた瞬間に飛び出してしまう事故を防ぐことができる。

リードを着けた後、周りの安全を確認してから、飼い主が外へ出ても良い号令（OK）をかけて、降ろしたり、抱いて外へ出るようにし、駐車場を歩く際は、短めにリードを持って移動するようにしよう。



荷台に乗せる場合は、クレートの下に滑り止めマットを敷き、転がらないように紐などで固定する。



リードやシートベルトの着脱は、一度に二本つないだ状態にしておき、もう一方を外すようにすると、途中で暴れても脱走されずに済む。

4. あると便利なグッズ

移動時間が長い場合は、噛んで遊ぶおもちゃや長持ちするオヤツなどもあるので、退屈しのぎに用意しておくのも良い。

すでにクルマに乗るのが大好きで、車外の刺激を見ても吠えずに落ち着いて乗ることができる犬であれば、犬用シートベルトを使って座席に乗せることも可能である。

その場合、小さめの犬であれば助手席に座らせても問題はないが、大型犬を助手席に座らせてしまうと、サイドミラーが見えなくなって運転に支障をきたすので避けなければならない。

5. お出かけ先での困りごと

クルマでのお出かけが大好きになると、それに伴って生じる困りごともある。先ほどの「嫌いイメージ」とは真逆で、『クルマ=楽しいことの始まり!』と認識してくると、『クルマに乗る前や乗った瞬間から大騒ぎ! 移動中吠えてうるさくてたまらない』という困りごとに発展する



犬にはハーネス（胴輪）を装着し、ヘッドレストにつけた犬用シートベルトとつなぐ。

場合も少なくない。これにより、クルマに乗る際、毎回「オスワリ、マテ」と号令をかけて落ち着いているのを確認してから、「OK」で飛び乗らせる、または抱っこで乗せるようにしたい。

目的地がいつも同じ公園であると、到着までの時間を覚えてしまう犬もいる。また、公園などに入ってハザードを点滅させ、バックギアに入れて後退音が鳴りだす、駐車をする際の一連の音を覚えてしまって、その音をキッカケに興奮しだして吠えまくる。という困りごともあるが、これらを防ぐには、行く場所を変えるなどもひとつの手である。

到着して無事に駐車が終わってもすぐに犬を降



大きい犬は、後部座席に乗せたほうが視界の邪魔にならない。



降りる前に、オスワリ→マテ→アイコンタクトをとってから、飼い主のOKの合図で飛び降りさせる。または、抱っこで降ろす。

ろさずに、しばらく車内で落ち着くのを待ってみる。毎回落ち着いているときに降ろすように心がけていれば、クルマが好きすぎて興奮して暴れたり吠えまくる困りごとを回避できる。

6. 排泄物の処理

お休みを利用して、愛犬を連れて旅行へお出かけする際の注意点を紹介する。日帰り、泊りがけの旅行、どちらにしても、クルマの移動時間はいつもより長めになることが多い。高速道路を利用した移動であれば、飼い主のトイレ休憩と一緒に、犬の排泄休憩もさせるようにしたい。最近ではPA、SAに、ちょっとした公園やドッグランまで併設されているところもある。長時間ドライブの、息抜きにピッタリなので、積極的に活用したい。

PA、SAにゆっくりと休憩する時間のない場合、愛犬がいつまでも排泄をしないと出発ができず、なかなか先に進めない。普段から排泄をする際に、「ワンツー、ワンツー」と声かけをしておく、その声かけが排泄を促す合図になり、させたいときにさせやすくなるのでぜひ、覚えておいていた

だきたい。

なお、排泄をさせる場所も飼い主がコントロールできるようにしておくのもマナーのひとつである。犬は、ニオイを嗅いで他犬の排泄した場所に臭いつけをするマーキングをするために、ニオイを嗅いだ刺激で排泄をする。嗅がせる場所を、犬の好き勝手にさせてしまうと、お店の中や食事している人たちの目の前で排泄シーンを見せてしまうことになる。一般の人たちにも迷惑のかからない安全な場所を選び、ニオイを嗅がせて排泄をさせるようにしたい。そして、これは当たり前のことであるが、排泄物は飼い主が責任をもって必ず持ち帰り処理をすることの徹底をぜひともお願いしたい。

車内に排泄物を持ち込むと、強烈なニオイに我慢ができないことがある。このようなことを避けるため、排泄物を入れてクルマに張りつけるもの等、さまざまなグッズがペットショップ等で販売されているので、準備しておくとう便利である。

もしも長旅で排泄物を持ち歩くのが困難な場合は、公衆トイレに排泄物を流すこともあるが、その場合はトイレを詰まらせないために、排泄物に枯葉や小石などが付着しないような場所で排泄を



座席が高いクルマの場合、ケガ防止のため抱っこして降ろす。なお、必ず犬が落ち着いていることを確認して、クルマから降ろすようにする。

させたり、それらを取り除いてからトイレに流すようにする等、飼い主が責任をもって行っていただきたい。

7. 乗り物酔い対策

長時間クルマに乗るとクルマ酔いしてしまう犬は、酔わないで済む時間ごとに適度に休憩を入れて、気分転換に少し散歩をさせることによって、気が紛れて耐えられるようになっていく。一気に目的地まで行きたいところであっても、愛犬の状態を見ながらドライブ構成を考えるようにしたい。

ちょっとしたドライブでも酔ってしまう犬もいる。人間でもそうであるが、車内のニオイがダメな場合もあるので、過度な芳香剤やタバコの臭いは避けるようにしたい。

クルマでお出かけする日の朝食を少なめ、または朝食抜きにしておき、吐いてしまうのを防いだりするのも良い。人間同様、酔い止めの薬も市販されているので併用することもおすすめである。

一番大事なのは、飼い主さんが「また酔ってしまうのではないかな？ 可哀想！」などと心配してドライブに挑むと、犬もそれを敏感に察知し、心配になり、酔う確率が上がってしまうので、楽しい気分でお出かけするように心がけたい。

また、万が一吐いてしまった場合に、「まあ！ 大変！ 大丈夫？」などと大騒ぎしたり、クルマを汚されたことを叱ったりなどの、オーバーなリアクションがあると、吐く行為が悪化することもあるので、できるかぎり、過度なリアクションをしないようにしたい。なお、吐くクセがついている犬の場合は、クレートに入れてタオルを敷いて移動すれば、車内を激しく汚されることを防ぐ

ことができ、汚物をタオルで包んで処分しやすいというメリットもある。吐いたらすぐにクルマを停めて、犬を車外に出して処理を始めると、『吐けばクルマから降りられる』と学習してしまう犬もいるので、できれば、飼い主はしばらく我慢して、吐いたこととクルマから降りられることを結びつけて、犬が学習しないように注意したい。

クルマに乗った瞬間にヨダレをダラダラ垂らしてしまうほど、クルマが苦手な犬は、ドライブに行くというよりは、まず、「クルマに慣らす」ことを目的に、以下の方法で徐々に慣らしてあげたい。

窓を全開にしてエンジンを切ったクルマに乗せて好物のオヤツを与えたり、スキンシップをして楽しんだり、食事を車内で与えても良い。車内にいても、きつい臭いや揺れを感じたりせず、「楽しいことをするだけ」という体験をしばらく続け、それらに慣れてきたら、クレートに入れて同じことを行う。慣れてきたら、今度は窓を少しだけ開けて、外の新鮮な空気が入るようにして、エンジンをかけてみる。少し進んでみる。到着する場所は近所の大好きな公園… などというように細かく段階を踏んでクルマに慣らせたい。対応が難しければ、褒めて、しつけるドッグトレーナーに教えてみるのも良いだろう。

8. お出かけの持ち物

クルマに乗る際に持ち歩きたいグッズは、いつものお散歩グッズとさほどかわりはない。排泄物処理グッズ（ビニール袋数枚・トイレットペーパー多めに・汚れた場所を流すための水）、長旅のお供のおもちゃ（中にオヤツを詰めるコング・噛んでも破壊できない丈夫な物）、長持ちオヤツ、



コングの中にオヤツを入れてそのまま遊ばせる。
コングから褒美がでるので、夢中になる犬も多い。
コングの仕組みを理解してきたら、オヤツがなかなかでないように工夫して入れると長く遊ばせられる。

飲み水、掃除用グッズ（ウエットティッシュ・タオル・コロコロ粘着テープなど）、クレートにかける布（吠えてしまう場合に目隠し用）など、その他にペットシートを持参しておく、掃除に使い便利であるが、クレートの中で排泄しても良いと犬が勘違いしてしまう可能性もあるので、クレートの中にペットシートを敷くのは避けたい。

9. しつけを始めましょう

最後に、愛犬とのドライブで出かけた先では、普段と違う環境、さまざまな人や犬と遭遇する。きちんとしつけをして、飼い主が愛犬をコントロールできるようにしておけば、周りに迷惑をかけずに行儀よく行動させることができる。どこへ連れて行っても恥ずかしくない自慢の愛犬にするために、基本的なしつけを始められるようお願いしている。

（とだ みゆき）

安全対策、健康管理、トラブルの対処と ペット同伴可能なお薦めの宿

モータージャーナリスト／ドッグライフプロデューサー 青山 尚暉

1. 安全対策

●ペットに優しいクルマとは？

わが家の歴代レトリバーはここ20年以上、「自動車評論犬!?」、「ペットと泊まれる宿評論犬!?」として活躍している。新車が出れば真っ先に試乗し、毎日のようにわが家のクルマに乗せ近所のドッグランや公園に足を運び、また月に一度は仕事、プライベートでペットと泊まれる宿を訪れている。そうして積み重ねてきた経験と自動車評論家という立場から、まずはペット（犬）に優しいクルマの要件について説明したい。

犬を乗せる場所は基本的に後席、ワゴンなどの荷室部分である。助手席では運転の妨げになり、危険である。そして万一の際、エアバッグが展開したときにも危険が伴うからだ。

クルマにはセダン、ハッチバック、ワゴン、ミニバン、SUV、スポーツタイプなどの種類があるが、自身で飛び乗る大中型犬にお薦めなのはワゴン、ミニバン、スーパーハイト系の軽自動車などである。

理由は明白。セダンなどでは後席にしか乗せられない（トランクの密閉空間はあり得ない）。しかし、ワゴンやミニバンであれば、後席はもちろん、乗車人数や荷物の量によって荷室、後席を倒し拡大した荷室フロア部分にも乗せられる。

一部のミニバン、軽自動車にある2列目席（後席）ロングスライドを利用すれば、2列目席の足元も

ペットスペースになりうる。例えば5代目オデッセイでは幅132cm、奥行92cmものフラットスペースがある（クッションを敷いてあげたい）。

ミニバンでも特に乗せやすいのは、リヤスライドドア車である。ヒンジ式ドアと違いボディサイドの張り出しは最小限。狭い場所でもドアを全開にでき乗り降りしやすく、また、多くのヒンジドアと違い正面に向かって自然にジャンプでき、低いワンステップフロアの車種であれば老犬になり足腰が弱くなっても乗り降りしやすいからである。

ワゴンの荷室もペットを乗せるのに向いている。車内に人間がフル乗車したとしても荷室部分に乗せられ、床はフラットで振動を吸収するカーペットが敷いてあることが多いからだ。但し、注意したいのは荷室フロアの開口地上高。健全な大中型犬が無理なく乗り降りできる高さは65cm程度まで。高すぎると怖くて乗ることを躊躇するだろうし、降りる際にまず地面に着地する前足の負担が大きくなるからだ。さらに言えば、開口部



ミニバンでも特に乗せやすいのは、リヤスライドドア車。



床がフラットで振動を吸収するカーペットが敷いてあることが多いことから、ワゴンの荷室もペットを乗せるのに向いている。

に大きな段差があるのもまずい。乗降時に足が引っ掛かり、危険だからだ。段差は3cm以下が望ましい。

ペットを後席に直接飛び乗らせる場合でも高さは重要。ここもまた低いに越したことはなく、例えばトヨタ・プリウスはシート位置が地上約60cmとごく低くセットされていて、乗り込みやすいことで知られている。

ここで最も重要な点について触れたい。それはどこに乗せようとも、常に飼い主とアイコンタクトできる場所に…ということ。ドライブ中のペットの体調管理面で不可欠な要素である。

もちろん、車内にペットを乗せる際は何らかの拘束装置が必要である。ケージ、犬用シートベルトの使用が不可欠。拘束装置なしだと運転のジャマになったり、ドアを開けたとき飛び出したり、万一事故が起こった際、車外に放出される危険性がある。

ケージの場合はその固定方法に着目したい。ソフトケージなら後席に置き、シートベルトで固定。ハードケージならワゴンなどの荷室にある数カ所のフックを利用し、ベルトでしっかりと固定したい。ケージがガタガタ動くとペットはかえって落ち着かず、怖がり、ストレスを与えるからだ。

次にペットフレンドリーと言えるクルマの基本性能について。当然だが、乗り心地がよく、静かなクルマがいい。ただ、乗り心地の良さ = ふん

わりやわらかい…という意味ではない。ペットは人間のようにどこかにつかまれないから、多少硬めでも前後左右の姿勢変化の少ない終始フラットな乗り心地のクルマがベストである。段差などでショックが大きく、カーブでグラリと傾き、エンジン、排気音が大きいクルマだと、ペットはストレスを感じてしまうのだ。

装備面ではペットを後席、荷室部分に乗せることを前提にすれば、後席エアコン吹き出し口、または後席用クーラー／エアコンを装備しているクルマが理想的だ。なぜなら犬は1年中、毛皮を着用し、多くの愛玩犬は温度と湿度が低い北ヨーロッパ原産。暑さと湿気が苦手である。ペットにとって車内の快適温度は22℃前後と言われている。

リヤドア、バックドアのダークガラス（UVカット）も不可欠だ。車内温度上昇、及びペットが嫌がる外からの干渉を防げる。今なら軽自動車にも装備されるようになったサンシェード付きのクルマも同様の理由でお薦めである。

機能装備としては、意外なようだがパドルシフト、エコモードスイッチなどがペットに優しい機能と言える。パドルシフトはスポーティに走るためだけにあると思われているが、スピードコントロールのしやすさに着目したい。クルマの流れが遅くなり、ブレーキを踏む必要があるシーンで、下手にブレーキを踏むよりもずっと滑らかに減速してくれる機能をもつのがパドルシフト（ダウンシフト）。ペットにストレスをよりかけない運転が可能になる。

同様の理由で、エコモードも積極的に利用したい。ONにするとアクセル操作に対する駆動力を穏やかにしてくれるため、燃費の向上とともによりゆったりとした走行ができ、走行中、どこかにつかまれない犬もより安心快適にドライブを楽しむことができるのだ。

さらに言えば、シートはペットの抜け毛がからみにくい素材で、後席部分の乗降時にどうしても

汚れがちなシートサイド（外側）がビニールレザー素材だと汚れが気にならず、また汚れを落としやすくなる。シートとステップ部分に隙間がないことも、掃除のしやすさというメリットになりうる。

●車内の温度管理、熱中症対策

ペットをクルマに乗せる場合、車内の温度管理は重要である。特に春から秋にかけては（夏だけではない）エアコンの温度調節を低めにして、エアコン表示パネルの設定温度ではなく、実際にペットの乗っている場所の温度を確認したい。私の場合は犬に乗せる場所に張り付け式の温度・湿度計を設置している。1年中毛皮着用でほとんど汗をかくことができない犬は体温調節が苦手なため熱を放出しにくいいため熱中症になりやすく、命の危険を伴うこともあるから要注意である。

もちろん、季節を問わず車内に放置するなどもってのほか。幼児と同じような配慮が必要である。ドライブ中、ハアハアと息があがってきたり、目が充血し赤くなったり、ヨダレをダラダラたらしようになったら危険信号。すぐに涼しい場所に移し寝かせ、水分補給を。その際、人間同様、薄めたスポーツドリンクがより効果的である。車内で水分補給しやすい、水のこぼれない水飲みボウルもある。

●より安全なペットを乗せる位置とシートベルトの重要性

すでにペットを乗せる場所は後席、またはワゴンやミニバンなどの荷室部分…と説明したが、後席に乗せる場合は乗車側（舗道側）から見て奥側（運転席側）に乗せるのが望ましい。リードを装着した状態で乗せ降ろしするのが鉄則だが、これなら先にペットを乗せ、安全にドアを閉められ、降車する際も先に飼い主が降りることになり、ペットの不意な飛び出しを防げるからである。

*1 Dカン：引き綱・リード・首輪・ハーネスなどの金具（部品）に使用する。

最近では自動車メーカーでも犬用のシートベルトを発売している。多くは同着タイプで、シートベルトに直接固定したり、ショートリードを用いヘッドレストなどに固定する。万一のとき、ペットの安全を守るため、面倒がらずに装着することを強く推奨する。いきなり車内で装着するのではなく、家の中の楽しい雰囲気の中で試し装着しておく嫌がらずに済むようだ。クルマに乗せ降ろしする場合、リード着用状態が鉄則だが、犬用シートベルトの中にはそのままDカン^{*1}にリードを付けられお散歩できるタイプもあって便利である。

改めてペットの乗せ方を順を追って説明すると、リード着用のままクルマに乗せる→ドアが確実に閉まったのを確認してからリードを外す→ペット用シートベルトを装着する…という手順を守りたい。もし、ワゴンタイプの荷室に乗せる場合は、あらかじめペット用シートベルトを着用した状態でクルマに乗せ、後席ヘッドレストのステーに固定するとスムーズだ。

●怪我をしないような安全な乗せ方

全天候型万能車と言えるSUVが、いま人気である。アメリカのカリスマドッグトレーナーも日本製SUVの愛用者と聞く。但し最低地上高が高いSUVにペットを直接ジャンプさせ乗せるのは、よほどジャンプ力のあるペットでないと難しく、また降車時に先に地面に着地する前足の負担が大き



水のこぼれない水飲みボウル。

い。そんなフロアの高いクルマの場合は、できれば抱き抱えて、あるいは介助して乗せ降ろしたほうが安心だ。但し大型犬など体重の重いペットだとそうもいかない。今、元気なペットでも、いつかは老犬になる（そのスピードは人間の数倍である）。足腰が弱くなった大型犬を高いフロアに乗せ降ろしするのは飼い主にも負担がかかる。そんなときは自動車用スロープを用意するとい。アルミ製の折り畳み式タイプなら軽く、収納にも困らない。無理に飼い主が抱き抱えて乗せるより、お互い安全、安心である。

2. 健康管理

●外出前の健康状態の確認方法

楽しいペットとのお出かけは、ペットの体調が万全であってこそである。そこで出発日が決まったら数日前からペットの健康状態を確認。いつもと違うようすはないか、食欲、排泄はいつも通りか…など、普段にもまして観察したい。舌、歯茎の色は比較的わかりやすいチェックポイントと言われている。

お出かけするためのシャンプー（これは不可欠）やトリミングは、お店や宿に対するマナーでもあるわけだが、出発2日前までに済ませておきたい。前日だと疲れが残ってしまう可能性があるからだ。また、出発当日の食事は、出発2時間前までに。直前だと消化しきれず、車酔いの原因になることもある。

●かかりつけの動物病院の活用

もし、お出かけ前にちょっとでも気になることがあれば、かかりつけの獣医師に見てもらいたい。飼い主が気づかない病気の兆候、具合の悪さを発見してもらうことができるかもしれない。特に持病をかかえているペットは、お出かけ先周辺の動物病院のリストアップ、診療時間、休診日の



特に持病をかかえているペットは、お出かけ先周辺の動物病院のリストアップ、診療時間、休診日の把握を。

把握が欠かせない。場合によってはかかりつけの獣医師の紹介、薬の処方箋も必要だろう。一番いいのは宿と連携している動物病院があることだ。親しければ時間外でも対応してくれる可能性がある。ただ、ペットと泊まれる宿の多くはゆったりとした敷地の確保、自然環境を重んじているため、市街地から離れた場所にあることが多い。動物病院まで距離があることも少なくないのである。不安要素があるなら、お出かけそのものを中止する決断も必要である。

3. トラブルの対処

●マナーを守る

ドライブ先では飼い主として基本的なマナーを守りたい。それが楽しく快適安全なドライブ、滞在の決め手にもなる。高速道路のサービスエリア、ドッグカフェ、宿などでリード着用は当然として、店内、施設、宿に入る際はあらかじめ排泄を済ませておき、足が汚れていれば拭き洗いし、抜け毛が飛び散らないよう、衣服を着用しておけば完璧だ。ペットの衣服はオシャレという要素だけでなく、そうしたマナーのひとつでもある。

また、宿では備品を傷つけ、無闇に排泄するなどの行為に至らないように配慮し、ソファ、ベッドなどに直接乗せないよう心がけたい（無礼講が許される場所は別だが）。自宅ならともかく、宿



ペットの衣服はオシャレという要素だけでなく、マナーのひとつ。

ではすぐ次のお客さんが利用するのだから。ちなみにわが家では帰りがけに備品の掃除道具、または持参のハンディ掃除機を使って部屋の中を軽く掃除をするようにしている。後で掃除するスタッフも気持ちいいはずである。

そして絶対にしてはならないのは、宿の部屋の中でペットをお留守番させること。慣れない場所に不安がっていることもあり、吠えどおしになったりして周囲に迷惑をかけかねない。待つことに慣れているペットでも予期しない問題行動を起こす可能性があり、クレートに入れるなどの配慮が必要だ。

●知らない人やほかの犬に吠えたときの対処

知らない人や犬に吠える、飛びつくなどのペットの行為の原因のひとつが社会性の欠如。生後間もない小犬なら致し方ないにしても、外に出られるようになってからの吠えぐせ、飛びつきぐせは、行動範囲が広がれば広がるほど、困りごとになる。ドッグラン、お店や宿などで飼い主の肩身が狭くってしまうのだ。そうした問題行動を解決するには普段から多くの人と犬に触れ合わせることが大切だと言われている。そうしていくうちに社会性が身につくようになっていくわけだ。

しつけの入りやすさは犬種、性格によってさまざまだが、基本は家庭犬として褒めてしつける、である。もちろんいけないことをしたときは叱る

必要があるが、「いけない」、「ノー」といった言葉の合図を統一しないと意味がない。そして飼い主とペットとの信頼関係を構築することこそ、しつけの基本と言っていい。普段から、無駄吠えをしたときなど、どうすれば収まるかのしつけ方の検証も必要である。これからペットを飼うなら、比較的性格のおとなしい、しつけの入りやすい犬種を選ぶのも手である（女の子のほうがおとなしい場合が多い）。

●基本的にしつけ、しつけ教室に通う

飼い主の手でどうしてもしつけが入らない…というなら、しつけ教室に通うことだ。しつけのプロが正しい方法でしつけてくれる。もちろん、飼い主がしつけを学ばなければ意味がない。リーダーはあくまで飼い主でなくてはならないからだ。特に力の強い大型犬はしつけが不可欠。回りにもペットに引きずられ、怪我をってしまったたりする飼い主は少なくない。専門的な施設もあれば、自治体（参加費程度で学べる）で行っているケースもある。ちなみに訓練としつけは別物である。職業犬にしないかぎりしつけである。

4. よくある質問

Q：災害時、避難所にペットが入れないこともあ



宿泊先では、備品の掃除道具や持参のハンディ掃除機を使って部屋の中を軽く掃除をするようにしたいもの。



信頼関係こそ、しつけの基本。

ると聞きますが、なにかいい解決策はありますか？
 A：東日本大震災など、大きな災害時にペットが避難所に入れなかった、という話を良く聞く。そこで荷室と後席部分を一体化したり、後席をフルフラット化して車中泊ができるようなミニバン、ワゴン、SUVであれば、マイ避難所として使うことが可能となる。

HV、PHV、PHEVといった大きなバッテリーを積んでいる車種の中には100V/1500Wの電源コンセントが備わり、電源車として機能する。車内外で家電品が使える、照明、ホットプレートなどの使用が長時間可能となる。プリウスPHV、アウトランダーPHEVは家庭内に電気を供給することも可能で、地震大国日本における“保険的車種”とも言え、自治体にも薦めたいところである。

Q：後席用、荷室用ペットマットシートを購入したいのですが、どんなところに気をつけられたいでしょうか？

A：今では汎用品だけではなく、自動車メーカー純正品としても車内用のペットシートマットが用意されている。中でもスバルのパートナーズカバー、トヨタのペットシートカバーは後席表面だけでなく、ドア部分まで完全にカバーしてくれるボックスタイプ。前席背後、ドア内張りの汚れまで防いでくれるだけでなく、ペットの車外への飛び出し防止効果もある。さらに後席6：4の分割に

も対応し、となりに飼い主が座れ、運転席と助手席の間にはメッシュ状の「窓」がありエアコンの風が届き、前席の飼い主とのアイコンタクトもできるスグレモノ。他車への流用も可能である。

また、ワゴン、SUVの荷室に敷くマットでは、後席を格納し、フロアを拡大したときにも対応するロングタイプがおすすめ。リヤバンパーまで覆ってくれるベロ付きタイプなら、ペットの乗降時にリヤバンパーをキズつける心配もなくなる。

Q：ペットをクルマに乗せていますが、車内のペット臭が気になります。

A：車内のペット臭（動物臭）の主な原因は抜け毛とヨダレ。乗せる場所にカバーを敷き、マメに洗うことはもちろん、ペットを長時間乗せた後はすべてのドア、窓を全開にして換気し、掃除機などを使って抜け毛を吸い取り、ヨダレは雑巾がけで拭き取れば、ペット臭を除去可能。さらに無香料、無添加の消臭剤をスプレーしておけば完璧。無香料を使うのは、犬は嗅覚に優れ、人工的な臭いを嫌うからである。

ちなみにクルマを売却する際、ペットを乗車させていたことが判明すると下取り／買い取り額が大きく減額される。中古車として商品化する際、特別なクリーンナップ、消臭にコストがかかるからだ。愛車に快適に乗るためにも、普段からしっかり掃除し、消臭しておくことが大切である。



HV、PHV、PHEVの車種の中には、電源車として機能するものも。

5. お薦めの宿について

●初めての泊まりならこんな宿

私はここ8年間、ペットと泊まれる宿の覆面調査を行ってきた。そうした経験から、ペットと泊まれる宿の理想像が見えてきた。

もし、ペットとの初めての旅行なら、ペット専門宿（ペット宿泊客100%）を選ぶといい。オーナー、またはスタッフが犬の愛犬家であるか否かはブログなどでも知ることができるが、寝具の中や浴槽を除くすべての場所にペットが同伴できることもペットフレンドリーな宿の見分け方だ。であれば、滞在中、片時もペットと離れずに済み、ペットもより安心して楽しめよう。

客室、ドッグランはもちろん、ロビー、ラウンジ、廊下、レストラン、バー、外風呂の脱衣場までペット同伴可能であれば合格である。動物に関する資格（愛玩動物飼養管理士など）を持つスタッフがいればより安心と言える。

まだペット自身がお出かけになれていない場合は、宿に同犬種の看板犬がいる宿が安心だ。他の宿泊客のほうも同様の犬種連れが多いこともあり、気兼ねなく過ごしやすい。また、コテージタイプのホテルならあまり気を使わずに済む。

ドッグランへの動線は要チェックポイントだ。朝、夜のお散歩が面倒に感じられてはならない。



宿選びで重要なポイントは、ペットにとってだけでなく、飼い主にとっても楽しく充実できること。

一部の宿にはプライベートドッグラン付きの部屋があるが、ペットにも飼い主にも理想的である。また、大型犬用、中小型犬用の2つのドッグランがあればトラブルを防ぎやすく理想的である。

初めてのペット連れ旅行でお薦めしたいのは、伊豆方面なら河津の「四季の蔵」、箱根なら強羅の「凜香」、那須高原なら「レジーナ那須」、「イマジンドッグス」などが挙げられる。すべて食事中もペットを同伴可能で、ペットと片ときも離れず滞在できる。レストランに同伴すると無駄吠えが心配…というなら、「レジーナ那須」のようにコテージタイプでコテージ内でも夕食を取ることができる宿を選ぶと安心だ。「イマジンドッグス」のレストランは半個室タイプ。伊豆修善寺にある高級和風旅館の「絆」は朝夕食ともに仲居さんが運んでくれる部屋出しである。

ところで、ペットと泊まれる宿選びで重要なポイントと痛感しているのは、ペットにとだけでなく、飼い主にとっても楽しく充実できること。食事がおいしく、お散歩しやすく、部屋に温泉があったり（入浴時間もペットを寂しげにせず済む）、アクセスしやすく、宿周辺にペットと入れるスポットがあることも選択の基準としたい。また、2013年11月にオープンしたばかりの日本のペットと泊まれる宿の最高峰と言っている河口湖の「レジーナリゾート富士」は料金に「賠償責任保険」が含まれ、部屋の家具をペットが傷つけ、ペットが他人や他のペットに危害を加えてしまったときも保険でカバーされる。もちろん、そうした事態にならないよう、普段からのペットのしつけは不可欠である。

（あおやま なおき）

グローバル時代を生きる多様性マネジメント

新興国台頭による市場拡大、国境を越えたパートナーシップ、働き方の多様化、マイノリティの登用など、多くの企業はダイバーシティ（多様性）に富んだ企業環境におかれている。本シリーズでは、各社米国拠点のキーパーソンへのインタビューを通じ、多様性に対するマネジメントの考え方や取り組みについて、現地での貴重な体験談等を交えて紹介する。

【第9回】 JAMA North American Office

石庭で岩を見るアメリカ人、空間を見る日本人

37年間JAMA北米事務所に勤務し現在は特別顧問として従事しているダンカン氏は、自動車産業を舞台に日米関係の向上に多大なる貢献をしてきた。日米貿易摩擦の最中には、アメリカの自動車メーカー各社から「裏切り者」呼ばわりされながらも、信念を持って日本の自動車業界を全力で支援し一貫したメッセージを伝え続けてきた。そのメッセージとは？



ウィリアム・C・ダンカン氏

1976年にJAMA北米事務所に入所。1991年10月にJAMA北米事務所に就任した後、アカデミック・ビジネスの両分野で日米関係の向上に広く貢献してきた。2013年3月に退任。現在はJAMA北米事務所の特別顧問として従事している。

ダンカン氏はペンシルバニア大学にて国際関係及び経済学を専攻、主に日米貿易関係を専門としていた。その後タフツ大学フレッチャー法学院にて1966年に修士号、1972年に博士号を取得。1966年から1968年にはフレッチャー法学院の代表として慶應義塾大学に在籍、日本の貿易や産業構造の研究及び日本語の習得を行った。1973年にはモビル・イーストの事業計画部門に入社、事業計画アナリストとして長期投資計画の構築を担当。同年には、日本の自動車産業の歴史やアメリカの自動車会社の日本への投資などについて執筆「US-Japan Automobile Diplomacy」というタイトルで発行。その後1976年にJAMA北米事務所に入所するまで日本のモビル石油に在籍。

ダンカン氏はプライベートでは、美術家としての顔も持っており、油絵、水彩画、アクリル画などさまざまな絵画の制作も行っている。

◆JAMA北米事務所は1970年にニューヨークに開設され、1976年にワシントンDCに移り、現在に至ります。設立の背景や当初のJAMA北米事務所のミッションを教えてください。また、当時と比べ何か変わったことはありますか？

ダンカン：まず初めに、このような素晴らしいインタビューを受ける機会を頂戴し、たいへん光栄に思っています。私は1976年からJAMAにおりますが、変わったことと変わっていないことがあります。変わっていない部分はわれわれのミッションです。2つあるのですが、ひとつ目のミッションは、情報収集、分析、報告です。2つ目は、JAMA東京本部を通じて会員各社に対し、今後の戦略的方向性についてアドバイスをを行い、会員各社の市場における信頼性を維持し、さらには向上させるよう貢献することです。時代とともにこの2つ目のミッションの重要性が高まっています。

変わったことは、われわれを取り巻く課題、そしてコミュニケーション技術です。経済面、政治面、その他どんなことが起こっているのか正確に情報を集め、それが何を意味するのかを分析し、レポートし、戦略を実行するための支援を行うというミッションは変わっていないものの、そのやり方は大きく変わっています。

1976年にJAMA北米事務所がワシントンDCに移転したとき、自動車業界ではさまざまな規制や基準がまさに急速なスピードで作りに上げられている最中でした。60年代後半ごろからその動きが活発

化しており、有名なマスキー法などもそのひとつです。NHTSA（米運輸省道路交通安全局）やEPA（米環境保護庁）による安全や排出ガスなどに関する規制も急速に作り上げられていました。ですからワシントンDCに事務所を移した際、JAMA北米事務所の約98%の仕事はこれらに関する情報収集でした。当時の日系自動車メーカーは、アメリカ市場で6~7%ほどの市場シェアでしたが、1980年にかけて10%に上昇しようとしていたときでした。そのため通商案件が課題に上がり始めようとしていましたが、まだ規制等をクリアするための技術面での課題の方が大きかったといえます。

◆JAMAがアメリカに事務所を構えた当時は、日系自動車業界にとって厳しい環境にあったのではないかと拝察します。どのようなチャレンジがありましたか？

ダンカン：当時はコミュニケーション方法でのチャレンジがありました。現在とはまったく環境が異なり、インターネットもコンピューターもファックスもなかったのです。C-SPAN（議会中継専門のTVチャンネル）ももちろんありません。コピー機はありましたが、紙を1枚ずつ入れなければならないようなものでした。ですから情報収集は一日がかりで、自らの足で議会から企業まであちこちを飛び回って行わなければならない、そこから得た情報は非常に価値のあるものでした。しかしそうして集めた情報を日本に送るのも一苦勞でした。ファックスなどもなかった時代ですから、真っ先に日本に連絡するためには、聞き込みをした情報をすべて頭で覚え、電話交換手に電話を繋いでもらい、口頭で報告するのです。その後、手書きのレポートにまとめるのですが、漢字で書いたレポートは日本に送れません。そこですべてをローマ字でタイプし、それをテレックスで送るわけです。テレックスの紙詰まりに悩まされながら一晩中作業したものです！

当時日系自動車メーカーは、アメリカ市場において成長の過程にあり、新商品の投入も多かったのです。遵守すべき規制や基準について詳細に知る必要がありました。しかし日本側には情報がなかったのです。ですからJAMAがその架け橋となり

情報収集に奔走しました。当時の情報は技術的なものが多かったですね。当時は情報そのものに価値がある時代でした。

1980年代に入ると市場環境は大きく変化しました。オイルショックを経て、アメリカ市場では小型自動車へのニーズが急速に膨れ上がり日系自動車メーカーのシェアが10%から22%へと、それまでの2倍となりました。これはBig3にとって大きなショックでした。日系自動車メーカーへの風当たりが強くなり、アメリカ国内は急激に保護貿易主義に傾倒していきました。ここでJAMAの役割も大きく変化していきました。安全や環境に関する規制など技術的側面を中心とした情報収集から、米国市場における日系自動車メーカーの擁護や支援を行うことが重要な役割となったのです。例えば、「日本」をありのままの形で理解してもらうため、積極的なプロモーション活動や正しい情報普及活動を展開したり、日米政府関係の維持・向上を支援したりしました。

1980年にはファックスも流通し、その後もインターネットの普及に至るまで、コミュニケーション技術がどんどん向上していきました。すると情報収集そのものはとても簡単になりました。グーグルすればほとんどのほしい情報は出てくる時代です。ですからわれわれJAMAが提供する価値も、情報収集そのものであった時代から、「分析」へと変化したのです。収集した情報を理解するだけでなく、課題そのものを包括的に理解したうえで、その情報が何を意味するのかを分析し、近い将来どんなことが起こりうるか予測を立てるのです。

この分析、そしてそこから導かれる予測こそが、



自動車メーカーの経営において非常に重要なものなのです。なぜならそれこそが、今後の戦略的方向性の決定に大きな影響を与えるからです。これを提供することで、JAMAは日系自動車メーカーに対し大きな価値を生み出していると思っています。

◆日本への風当たりが強くなった中で、アメリカ人として日本の自動車業界の立場を取り続けたことは、ダンカンさんにとって勇気のいることではありませんでしたか？ どんなモチベーションがあったのでしょうか？

ダンカン：とても難しい状況でしたよ。特に80年代の「アンチ・ジャパン」風潮はひどいものでした。デトロイトでは、日系の自動車を破壊するような事件まで起こりました。私自身、アメリカの自動車メーカーのトップ達から何度も「裏切り者」呼ばわりされたこともありましたが。しかしそれでも私は日本を弁護し、日米間の距離を縮めようと奔走し続けました。なぜかって？ それが正しいことだからですよ。日米関係に関する出来事、感情を交えずに詳細に事実のみを並べてみると、良好な日米関係は日本にとってのみならずアメリカという国にとって、さらには世界の自由貿易の観点からもベストなことであるということは一目瞭然な事実だったのです。ですから私は感情と事実を切り離して、事実に基づいたメッセージを一貫して伝え続けました。

日本に対して非常に否定的なグループもたくさんいました。しかしそういうグループにこそ私は何度も足を運んで話をし続けました。自由貿易協会をはじめあらゆる団体で、膝を突き合わせて対話をし続けていきました。どこで誤解が生じたのか？ 事実は



何か？ 徹底的に議論を重ね、障害となっているものを一つひとつ外していきました。その甲斐もあってか、1990年代には日米関係は大きく向上しました。2000年代に入ると、日本への理解は広く受け入れられるようになっていました。Big3が危機に直面しましたが、それは日系自動車メーカーが原因なのではなく、彼ら自身の内部に問題があったせいだということもきちんと理解されていました。

◆日米関係の向上という巨大なテーマに体当たりで取り組んでおられたのですね。日米間の溝を埋めたのは、ダンカンさんの異文化の違いを超えたコミュニケーション力に拠るところも大きかったのではないのでしょうか。

ダンカン：常に言っていることなのですが、日本とアメリカは真逆でありながらまったく同じなんです。どういうことかという、お互い同じゴールを見ているのですが、そこにたどり着くアプローチが逆なので、お互いが誤解しているだけというケースがほとんどなのです。

ごく身近な例で説明してみましょ。例えば日本語と英語の文法からしてまったく逆さまでしょ？ 日本に行ったときこんなエピソードがありました。タクシーに乗ろうとしても外国人のお客さんのところにはなかなか止まってくれないのです。ある日私は傘で顔を隠し、なんとかタクシーを止めて乗り込みました。そこで運転手さんに日本語で聞いてみたんです。どうして外国人のお客さんを避けるんですか？ と。すると運転手さんはこう答えました。外国人の方は、どこに行きたいのかわかりにくいからです、と。

どういうことか？ それは日本語なら、「〇〇ホテルにお願いします」というじゃないですか？

英語だと、日本にいるから余計丁寧に言わなくちゃと思い、「Could you be so kind to take me to 〇〇 Hotel?」などという表現をしてしまうわけ。そうすると重要な行き先は一番最後にあり、そこが聞き取れるまでには英語で何やらわからないことをたくさん言われるので複雑でなんだかわからなくなってしまうわけ。伝えようとしていることは日本語でも英語でも同じなのですが、ですからその後私は外国人の友人たちに、

「行き先とオネガイシマスだけ言え！」と散々言って回りましたよ（笑）。

それから「地鎮祭」。新しい工場建設などの前、日本では「地鎮祭」を行いますよね？ 私も日系自動車メーカーのアメリカ工場建設の際の地鎮祭によく招かれました。地鎮祭にはその街の市長や知事など多くの人が招かれ新工場建設を祝うわけですが、そこに参加しているアメリカ人と日本人は、同じ時間に同じ場所において同じ場面を見ているにもかかわらず、頭の中ではまったく違うことを考えているのです。日本の「地鎮祭」は土地の神を鎮め、「新たな変化に対して穏やかに安心して対応できるように」という意味合いです。しかし英語では「Ground breaking」といいます。「土地を壊す」です。鎮めるのとまったく反対で極めて攻撃的、「さあ、今あるものを壊して前に進もうじゃないか」という感覚です。

同じものを見ていても、受け取る姿勢や考え方のアプローチがまったく逆なのです。ですから日本とアメリカは真逆でありながらまったく同じということなんです。とても興味深いでしょう？ 異文化によるコミュニケーションの違いともいえますね。

◆日本では近年ますますグローバルリーダーの必要性が盛んに問われています。アメリカでは多様な文化的背景の人々も多く、そのような多様性を活かしてチームをまとめていくリーダーシップは相当のスキルが必要なのではと思われまます。ダンカンさんは、グローバルリーダーにはどんな資質が必要だとお考えですか？

ダンカン：自動車業界を想定してお話しますが、最初に会社がグローバルであることが前提です。人がグローバルリーダーシップを発揮するためには、会社そのものがグローバル市場で躍進するグローバルなリーダーである必要があるからです。会社がグローバルリーダーとなるためには、最新技術を常に取り込み、献身的に技術向上を行っていくことが必要です。この業界では技術革新への投資が成功の鍵となるひとつの大きな要素だからです。次に人です。グローバルリーダーとなる人材は、会社がグローバルリーダーとして成功

するために何が必要かを深く理解していなければなりません。そして会社が成功するためには、常に「消費者」と「社員」の両方をナンバーワンの優先順位として常に考えていなければいけません。どちらかが一番でどちらかが二番なのではありません。両方が一番の優先順位でなければならぬのです。さらに、自社の商品について知り尽くし、自社のミッションについても深く理解して有言実行できることです。そうすれば毎日のさまざまなアクティビティーに反映されてきて、そのエネルギーの積み重ねがグローバルリーダーに必要な力となるのです。

本田宗一郎さんに何度かお会いする光栄な機会があったのですが、彼はまさにグローバルリーダーといえましょう。彼が工場を歩くとき、工場で働くすべての人々が何をやっているか、どうやって作業をしているのか、その一つひとつにとっても興味を持って歩いていました。それは働く人々にもポジティブなエネルギーとなって伝わるのです。そしてそのエネルギーをまとめあげ、会社がグローバルリーダーとなるように集約できる力が彼にはありました。豊田英二さんも同様でした。グローバルリーダーとはそのような人物です。こういったグローバルリーダーの手に引き継がれて会社は永続していくのです。

◆日本語でいう「ものづくり」という単語は、単なる「製造」以上の意味合いがあり、日本の伝統技術の延長線上に現代の製造業があると考えられるかと思います。ダンカンさんはどのようにとらえていらっしゃるのでしょうか？

ダンカン：「ものづくり」のコンセプトを理解す



Winter Reflection 作 ダンカン氏

るのは容易ではありませんが、私は製造に関わるすべての包括的なアプローチのことを指しているのだと理解しています。つまり、ものづくりとはデザイン、プロトタイプ、調達、生産、販売などに至るまですべてを含むマネジメントアプローチであるととらえています。そしてそこには二つの力を働かせるのが大切です。先ほども述べたように、消費者をナンバーワンと考え、社員もナンバーワンと考え、双方に対して商品の重要性について理解してもらうことが大切です。

日本とアメリカでは、「ものづくり」についてアプローチが違う部分はあるでしょうが、それは周延なことです。日本とアメリカは根本には似ているんです。日米関係にとって重要なのは、違いではなく類似性に注目することなのです。

◆現在、日米欧自動車メーカー各社の競争が激しく、一時流行した「ジャパン・アズ・ナンバーワン」という言葉は時代遅れに聞こえます。日本がグローバル市場を先導し続けるためには何が必要でしょうか。

ダンカン：そもそも、ジャパン・アズ・ナンバーワンということ自体、私は信用していませんでしたよ。ヴォーゲル氏が書いたこの本では日本的経営が高く評価されていますが、日本は他の国が経たのと同様、経済発展の岐路を辿ったまでです。日本が高度成長を遂げたのは、いくつもの理由があると私は考えます。日本にもともとあった高い教育基盤の上にさらに高学歴人口が増えていたこと、卸価格が急速に下がっていったこと、投資も重工業などで積極的に行われていたこと等々。50年代、60年代には日本経済の成長は5ヵ年計画を上回りました。自動車産業も他の産業も海外への輸出が増え、経済回復も早まってきました。しかしその後バブルが弾けたことで基本に立ち返りました。

日本の自動車メーカーがリーダーシップを保っていくにはどうしたら良いかというのは非常に難しい質問です。私は、消費者と社員双方がナンバーワンであるという基本に忠実であることに尽きるのではないかと考えています。環境、調達、インフラ開発などがさらに複雑化する中で、基本に立ち返ることはとても重要なことではないでしょうか。



Back at the Mooring 作 ダンカン氏

もちろん今日の市場環境にはさまざまなチャレンジがあります。リーマンショック後、Big3のキャパシティーは激減しました。しかし今またそれが戻りつつあります。さらに他の国々のメーカーが現地進出しています。従ってアメリカ市場では顧客の数に対してキャパシティーの方が大きいという状況になっていますので、競争の激化はさらに加速されるでしょう。安全や環境規制の強化で開発・生産コストも上がってきます。ですからコスト高騰をオフセットするためにも最新技術への投資が必要です。

一方、こうした中で人々のモラルや熱意を失わないようにすることがとても重要なことです。

◆日系自動車メーカーがそのようなチャレンジに直面する状況下で、JAMAが担う役割はなんでしょうか？

ダンカン：状況分析、予測、戦略的方向性のアドバイスが基本ですが、日系自動車メーカーが米国で自社の戦略を実行できるよう常に新しい視点で自動車産業全体をとらえるようにしています。

「日系自動車メーカー」といっても、各社それぞれに特徴や違いがあり、多様性があるわけです。各社は世界中でビジネスを行い多様な文化の人々が関わっていますから、視野は世界市場を向いていなければいけません。ですからわれわれも、そして各企業も多様性をまとめていくためのスキル、プロセスが必要だと思います。

そのうえであえて申しますと、JAMAは「日本」自動車工業会というように、「日本」が名称に入っているくらいですから、「日本」が好印象であ

るように意識浸透していくこともミッションとして
います。近年日系自動車メーカーは、ますます
アメリカでの現地生産が増えており、「アメリカ
ン」化しているようにも見受けられます。しかし、
「日本」という部分を減らしたり隠したりするの
ではなく、「日本」であることを誇りに思い、良
いところを良いところとしてありのまま受け入れ
てもらえるようにすることも忘れてはならないと
思います。良いモノを作り健全な競争環境の下で
市場を先導し、より良い世界を構築するために献
身的になる人々が集まる国、それが日本です。そ
んな「日本」に対する意識浸透をこの地アメリカ
で行っていくこと。それがJAMAとして貢献でき
る大きな役割のひとつです。

アメリカだって同様の意識を持っているでしょう。
繰り返しお話している通り、日本とアメリカは非
常に近い存在なのです。互いの類似性に着目する
ことで日米関係はさらに向上していくはずですよ。

日米関係はおもしろいですよ。あるエピソード
をお話しましょう。私が23歳のとき、京都の龍安
寺に行きました。石庭の前に座ると、連れてきて
くれた方から感想を聞かれました。私はどう答
えてよいかわからなかったのですが、失礼のない
ようにと思い、「素敵な岩と砂ですね」と答えまし
た。するとその方は、「まるでわかっていますね」
といました。見るべきは岩ではなくて、岩と岩
の「間」を見るんですよ、と。

「間」というスペースを見ていると、まったく
別世界の「カタチ」が見えてくるんですよ。

日米関係を理解するのもこれに似ているん
ですよ。違う視点の「カタチ」が見えてくるま
で見続けるのです。複雑に考えすぎると見えな
くなります。ただただ根気強く見続けるのです。
そして理解をするのです。

◆最後に、JAMAGAZINE読者へメッセージをお
願いします。

ダンカン：日本の自動車市場は競争が激しく、そ
れぞれ切磋琢磨する一方で、JAMA会員各社同
士やJAMA事務局の皆さん、さらには関係者一
同これまで素晴らしい協力関係の下に日本の自
動車業界を盛り立ててきました。ぜひ今後もそ
れを継続

してください！

【あしがき】

日米は真逆かつ同じなのだ。インタビューの後
も、これを絵画に例えて語ってくださった。ダン
カン氏のアーティストとしてのフィロソフィー
は、「そこにあるものをじっと見つめることで、
そこに見えないものを描くこと」だそう。ちな
みにダンカン氏の作品はここで<http://www.sailonwind.com/> 見ることが
できる。これは日米関係にもいえる事で、到
達しようとしているゴールや方向性は実は同
じであるがそれはなかなか見えにくい部分。
見える部分では「違い」ばかりに目が行きが
ちだが、実は見えにくい部分が最も大切な
部分であることが多い。だからこそ「見えな
いものが見えるまで、じっと見つめる」姿勢
が必要なのだろう。その鍵となるのは、ダン
カン氏曰く「Patience」だそう。ネガティブ
や苦痛が伴う「忍耐」とは異なり、ただただ
腰をすえ、心を落ち着け、静かに見つめる。
そんなイメージだ。ダンカン氏のメッセ
ージはこの数十年間、変わらず一貫してい
る。

「日本とアメリカは、アプローチは違えど
根本は同じなのだ。違いではなく、類似性
にもっと着目すべきである。」

最後に、今回でこの連載の米国シリーズは
終了となります。これまでご協力いただき
ました多くの方々に心より感謝申し上げます。

このシリーズは、JAMA北米事務所 田中
正実とアスパイア・インテリジェンス社代
表 リップ シャツ信元夏代が担当いたしま
した。



(JAMAGAZINE編集室)

「どうしてもほしいクルマを」

大和田 武士
朝日新聞社

◇9月に自動車担当になり、ふと、これまで買った愛車を思い返してみた。しがない40歳のサラリーマンの思い出話にお付き合いください。

最初は高校卒業直後のスズキのスクーター・レッツだ。あっさりセンター試験で惨敗後、一夜潰けながらも原付免許には合格。近所の店でバイト代をはたいて中古を買った。ヘルメットもつけて6万円にねぎった。

その乗り心地と快適さ。自転車をひたすら漕いでいたときとは違い、アクセルをひねるだけだ。浪人生活で時間をもてあましていた私の行動範囲は飛躍的に広がった。が、言うまでもなく、愛車の快走とは反比例して成績は落ちた。

ヤマハ発動機のジョグを経て3台目は、大学3年で買ったホンダのレブルだ。アメリカンにあこがれたが資金難で中型止まり。それでも格段に上がった馬力とスピード。都内の渋滞をよそ目に、ちょっとだけ改良したチョッパーハンドルで走るのが爽快だった。

◇四輪を手に入れたのは大学4年。日産のサニーだ。ついに屋根付きになった。バイトと趣味の魚釣りばかりしていた私には、クルマはまさに「自由の翼」だった。雨風がしのげ、釣り竿などの荷物も運べ、しかも車内で寝ることもできる。釣った魚だけを食べて1週間生活するという馬鹿げた釣行も、支えてくれたのは愛車だった。

就職して日産のプリメーラ、トヨタのチェイサーと変わり、カーナビも付けた。当時は走行

中の道とナビ画面の表示はだいぶずれていたが、土地勘のない九州などの任地で、ずいぶん助けられたものだ。

◇東京勤務になり5年たつが、クルマもバイクも持っていない。その便利さも魅力も知っているつもりだが、正直言って購入をためらっている。その理由はひとつ。住宅ローンを抱えたわが家では、とにかく首都圏の駐車場代は高すぎるのだ。税制の諸問題も気になるが、月にウン万円という駐車場代がどうにもネックなのだ。

◇最近各社の新車発表や工場、研究開発拠点を目にする機会が多い。数年の間に、衝突の危険回避や駐車アシストなど、最新技術を取り入れて、クルマはたくましく進化している。8月まで鉄鋼業を担当していた身としては、港に山積みされていた鉄鉱石が、多くの人の手を経て、最新車として市場に出て行くという、ちょっとマニアックな感動もある。

◇ある新車の開発責任者は、作り上げた新車に絶対の自信をみせつつも「買う、買わないを最終的に決めるのは奥さま」と話していた。「そう、その通り」と、力強くうなづく私のような人は多いだろう。価格も性能も駐車代も奥様も、「あらゆる壁」を乗り越えて「どうしてもほしい」というクルマの登場を心待ちにしている今日このごろ。というわけで、クルマ素人ですがよろしくお祈いします。

(おおわだ たけし)

2013年度上半期（4～9月）の福祉車両販売実績について

2013年11月1日

2013年度上半期（4月～9月）における福祉車両の販売台数は、軽自動車が昨年度から引き続き好調のため20,808台、前年同期比7.0%と増加した。

<車種別販売状況>

(1)普通・小型自動車 11,906台・前年同期比2.2%減

「車いす移動車」「昇降シート車・回転シート車」ともに昨年度並みに推移した。

(2)軽自動車 7,255台・前年同期比31.6%増

「昇降シート車・回転シート車」が好調に推移した他、「車いす移動車」が昨年度に引き続き増加した。上半期販売台数で7,000台を超えたのは初めて。

(3)バス 1,647台・前年同期比6.2%減

前年度同期に比べ、6.2%の減少となった。

注)

1. 自工会会員メーカーとして把握できる販売台数を集計したもので、ユーザーが直接架装メーカーに持ち込み改造したものは集計されていない。

※「運転補助装置付車」の市場は、自工会会員メーカーとして把握できていない架装メーカー扱いのものを含めると年間5千台程度と推定される。

2. 車種区分は、自工会にて福祉車両としての装備を基準に分類したため、道路運送車両法の区分とは異なる。

(1)「バス」：マイクロバスを含む。

(2)「小型車」：乗用車と商用車（バンタイプ）を含む。

※「その他」：個別対応（オーダーメイド車）、ストレッチャー移動車など。

(注) 06年度まで「その他」に区分していた下記の装備車については、07年度より各仕様・装備区分毎に集計することとした。

<装備区分の移動>

「後席回転シート車」→「回転シート車」へ移動

「顧客のニーズに応じて装備する手動運転装置車」→「運転補助装置付車」へ移動

第43回東京モーターショー2013 オフィシャルスポンサー決定

2013年11月12日

一般社団法人 日本自動車工業会（会長：豊田章男）は、第43回東京モーターショー2013にご協賛いただくオフィシャルスポンサー（11月7日現在）を次の通り発表致します。スポンサー各社のご協力を得ながら、さらに充実した東京モーターショーになるよう、様々な企画を進めてまいりますので、ご期待ください。

株式会社ソニー・コンピュータエンタテインメント／グランツーリスモ6（継続）

2013年12月5日に発売予定のPlayStation®3専用ソフト『グランツーリスモ6』を第43回東京モーターショー2013の特設ブースで一足早く体験できます。『グランツーリスモ6』はゲームコアシステムの刷新や新たな企業とのパートナーシップにより、更にリアルに進化を遂げました。

アサヒビール株式会社／アサヒドライゼロ（新規）

アサヒビール（株）のノンアルコールビールテイスト清涼飲料「アサヒドライゼロ」が「第43回東京モーターショー2013 オフィシャルビールテイスト清涼飲料」に決定しました。飲酒運転根絶の取組みを目的としてご協力いただきます。また、これを記念して「アサヒドライゼロ『東京モーターショー限定 オリジナルデザイン缶』」を製造し、このオリジナルデザイン缶（2本セット）が賞品として当たるオープンキャンペーンを実施中です。（20歳以上の方しか応募できません）URLは以下の通りです。

<http://www.asahibeer.co.jp/dryzero/cp/131106-131202/>

株式会社ジェーシービー／トヨタファイナンス株式会社／クイックペイ（新規）

QUICPayのゲームアプリである「QUICPayマスター」を使って「かざす文化」の体験コーナーを設置し、カーライフをサポートするスピードパスプラス（エッツ、モバイル、ゼネラルのエキスプレスで使える非接触決済ツール）の入会ブースも併設いたします。ご入会頂いた方には第43回東京モーターショー2013限定QUICPay専用オリジナルステッカーをプレゼント。キューベイの着ぐるみも登場し、ブースを盛り上げます。

スポンサーシップに関するお問い合わせ

第43回東京モーターショー2013 スポンサーシップ事務局

TEL：03-5565-2323／FAX：03-5565-3174 E-mail：sponsorship2013@motor-show.jp

**お台場モーターフェス
ODAIBAモーターパレード出走車が決定！
クラシックカーからレーシングカーまで、60台がお台場を華やかにパレード**

2013年11月14日

一般社団法人 日本自動車工業会（会長：豊田章男）は、第43回東京モーターショー2013開催の前週である11月16日（土）、17日（日）及び東京モーターショー開催期間中に実施するクルマ・バイクに触れてその魅力を感じてもらおうイベント「お台場モーターフェス」のオープニングイベント「ODAIBA モーターパレード」の出走車両を決定致しました。

本イベントは、日本最初の量産型自動車や昭和を彩った名車から普段公道を走ることがないレーシングカーやラリーカーまで、多彩なクルマが一日だけサーキットや博物館から抜けだして、お台場の街を走行する夢の公道パレードです。また、古屋圭司国家公安委員会委員長がゲストとしてパレードに参加されます。またレーシングドライバー・佐藤琢磨選手、Kondo Racing・近藤監督などもパレード車両をドライブします。クルマ・バイクの歴史がここに集まり、お台場モーターフェスの開催を彩ります。

【ODAIBA モーターパレード実施概要】

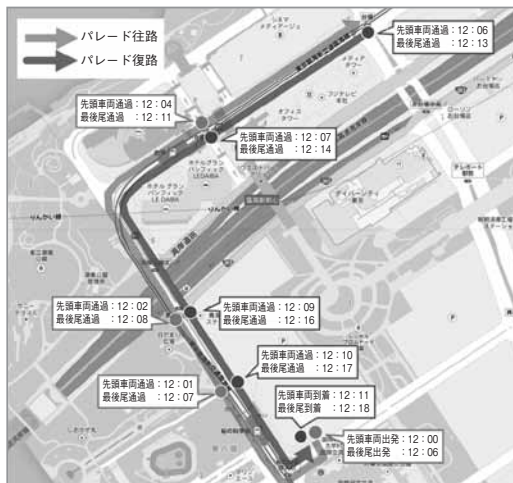
- ・実施日：2013年11月16日（土） 12:00～12:20
- ・コース（約2.4km）：お台場NOP駐車場出発→台場交差点・折り返し→お台場NOP駐車場
- ・出走車両：別添参照

【お台場モーターフェス実施概要】

名 称	お台場モーターフェスwith The 43rd TOKYO MOTOR SHOW 2013
実 施 期 間	2013年11月16日（土）、17日（日） 2013年11月23日（土）～12月1日（日）
実 施 場 所	お台場NOP駐車場、MEGA WEBほか お台場エリア各所
主なイベント	“ODAIBAモーターパレード” やクルマ・バイクのショー “シルク・ド・モビ” のほか “親子バイク教室” “痛車展示” など盛りだくさんのイベントを実施。
主 催	一般社団法人 日本自動車工業会
共 催	臨海副都心まちづくり協議会
後 援	国土交通省、東京都、フジテレビジョン
入 場 料	無料
ウェブサイト	http://fes.tokyo-motorshow.com/

【パレードコース（約2.4km）】

お台場NOP駐車場出発→台場交差点・折り返し→お台場NOP駐車場



ODAIBAモーターパレード 出走車両 (総台数：60台)

社名	車両名				
スズキ	スズライトフロンテ TLA	ジムニー (LJ10)			
ダイハツ	コペン	ミゼット MP5型	コンパーノ ベルリーナ		
トヨタ	TOYOTA Camatte 57's Sports	TOYOTA Camatte Sora	TOYOTA Camatte daichi-Sakura	LEXUS LFA Spider (2台)	TOYOPET CROWN Model RSD
	TOYOTA 2000GT MF12	TOYOTA Sports 800 UP15型	スーパーフォーミュラ 参戦車両 KYGNUS SUNOCO Team Lemans	TOYOTA Celica GT-Four	KeePer TOM'S SC430
	トヨタ技術会 TE-Spyder800	トヨタ技術会 MINITE-S	TOYOTA 1600GT RT55	TOYOTA Celica LB 1600GT TA27	LFA NBR24H
日産	NISSAN LEAF NISMO RC	スカイライン R32GT-R #12カルソニック	XANAVI NISMO GT-R	ダットサン 富士号	フェアレディ SPL213
	セドリック カスタム	スカイライン GT S54	ブルーバード 1600SSS	スカイライン H/T 2000GT-R	フェアレディ240Z
	フィガロ				
スバル	BRZ GT300	WRX STI NBR24H 参戦車両			
ホンダ	N-ONE レーススタディモデル	CR-Z SPORTS&ECO	SUPER GT GT300 #16 MUGEN CR-Z GT	SUPER FORMULA TEAM MUGEN	SUPER GT GT500 #32 EPSON HSV-010
	SPORTS 360				
マツダ	マツダ787B				
三菱	アウトランダー-PHEV アジアンクロスラリー 2013参戦車	MiEV Evolution II	三菱A型 (レプリカ)	初代パジェロ	スタリオン4WDラリー
いすゞ	スミダM型バス	ヒルマンミンクス MkVI			
日野	日野レンジャーダカールラリー2011参戦車	日野デュトロ「HINO 夢のトラック&バス アートコンテスト」受賞作品ラッピング車	日野ポンチョ「HINO 夢のトラック&バス アートコンテスト」受賞作品ラッピング車		
三菱ふそう	Eco-D (コンセプトカー)	キャンターダンプ T95A			
UDトラックス	6TW12				
スズキ (2輪)	GS1000R	ダイヤモンドフリーDF			
ホンダ (2輪)	#634MuSASHi RT ハルク・プロ (ムサシ ハルクプロ レーシングチーム) CBR1000RRW	ホンダNR			
ヤマハ	YZF-R1 JSB1000仕様	YA-1			

「お台場モーターフェス with The 43rd TOKYO MOTOR SHOW 2013」開催

「第43回東京モーターショー2013」を前にした11月16日（土）、東京・台場で「お台場モーターフェス with The 43rd TOKYO MOTOR SHOW 2013」が開幕した。

このイベントは、より多くの若者やファミリー層に、クルマ・バイクに触れてその魅力を感じてもらい、クルマ・バイクファンのすそ野を広げ、自動車産業の振興、ひいては日本経済の活性化を目的として日本自動車工業会が主催したもの。

当日は開幕イベントとして、正午前から昭和を彩った名車、レーシングカー・バイク、ラリーカー、新しいクルマなど60台以上による公道パレード「ODAIBAモーターパレード」が行われた。

パレードは、自工会・池史彦副会長の「START YOUR ENGINE!」の声により開幕が宣言され、順次、参加車両が紹介されて次々と公道へ走り出していった。

公道パレードには、古屋圭司国家公安委員会委員長、豊田章男会長、志賀俊之副会長をはじめ、レーシングドライバーの佐藤琢磨選手、「Kondo Racing」の近藤真彦監督も参加して、お台場NOP駐車場から台場交差点までを往復する約2.4kmを走行した。

スタートから10分弱で、順番にゴールしてきたドライバーたちへのインタビューが行われ、その中で古屋国家公安委員長は「楽しかった。モータースポーツの振興にも注力していくことが必要と感じた」と述べ、豊田会長は関係者、観客の皆さんへのお礼とともに「これだけのクルマ・バイクで公道をパレードするのは夢のようだった。こういうイベントが自動車文化をつくることの第一歩になります」と述べた。

また、豊田会長は「日本には、これだけの自動車メーカー、バス・トラックメーカー、バイクメーカーがあり、現在・過去・未来のクルマがあります。こんなにいろいろあるのは日本だけだと思います。どうか皆さん、日本のクルマメーカーを応援してください。そして皆さんの応援でショーを盛り上げてください」とも述べた。

パレードのセレモニーの最後には、志賀副会長により「お台場モーターフェス」の開幕が宣言された。



パレードの先頭車両



公道パレードのスタートを待つクルマたち



パレード後の取材
左から、志賀副会長、池副会長、佐藤選手、近藤監督、豊田会長

同16日と翌17日（日）には、「お台場モーターフェス」のメインイベント「シルク・ド・モビ」も行われた。

「シルク・ド・モビ」は、サーカスのようにダイナミックにクルマとバイクの動きを魅せるショー。

オープニングは、ドリフト走行とフリースタイルモトクロス（FMX）の共演。四輪がドリフト走行する上でFMXバイクが宙を舞った。

続いては、ライダーたちがジャンプ台を利用して空高く跳び上がり、空中で逆立ちや両手離しをするなど、プロの技を見せ、4～6台のクルマにより一糸乱れぬ集団走行を行うドリフトダンス走行が行われた。



4台のバイク、4人のプロライダーが空中でのアクロバティックな姿勢を見せるFMXパフォーマンス



一糸乱れぬ隊列走行を見せるドリフトダンス走行



全車がシンクロしてドリフトするさまは圧巻

シルク・ド・モビの構成

オープニングコラボレーション	ドリフト走行＋フリースタイルモトクロスによる技の大共演。 ドリフトの上をFMXバイクが宙を舞う、迫力あるパフォーマンス。
FMXパフォーマンス	ライダーたちがジャンプ台を利用し、空高く跳び上がる。
盛り上げパフォーマンスショー	トライアルバイクとドリフト車両のコラボ。クルマ・バイクが一堂に集結し、コミカルな動きで観客を楽しませる。
ドリフトダンス走行	複数の車両による一糸乱れぬ集団走行による技の美しさを表現。
フィナーレ	オールキャストによるコース凱旋。

この他に、国内メーカーの最新モデルの展示や、親子バイク教室、オーナーズミーティングなど、様々なイベントがお台場の各所で開催され、第43回東京モーターショー2013の開幕に向け、16日間にわたるモーターウィークのスタートが切れた。

「環境レポート2013」の発行について

2013年11月15日

一般社団法人 日本自動車工業会（以下 自工会、会長：豊田章男）は、このたび、環境に関する2012年度の様々な取り組みをまとめた「環境レポート2013」を発行した。

自工会並びに自動車メーカー各社は、クルマが人や自然とより良い形で共生できる社会の実現を目指して、地球温暖化対策や大気環境改善、循環型社会構築のためのリサイクルシステムの実現等、多岐にわたる取り組みを進めている。

本レポートでは、製品設計・開発段階から生産・使用・リサイクルに至るライフサイクルを通じた様々な取り組みについて、分野・テーマごとに目標（含む数値）を掲げ、その実績等の報告を毎年行っている。

2012年度における主な取り組み（本レポートの3ページ）の概要は以下のとおり。

○燃費基準の早期達成

ガソリン乗用車の新車販売平均燃費は年々向上し、2015年度燃費基準平均相当レベル（17.5km/ℓ）を上回る21.6km/ℓ（10・15モード）に達した。

○低排出ガス認定車の積極的な導入

新車に占める割合は98%超となった。平成17年排出ガス基準75%低減車（☆☆☆☆）はそのうちの96%以上を占めた。

○生産における環境保全

2012年度のCO₂排出抑制は90年度比▲35%（549万トン）、2008-2012年度の5カ年平均は▲40%（505万トン）となり、目標である2008-2012年度の5カ年平均▲25%（632万トン）を下回った。

VOC排出抑制は2000年度比▲54.8%となり、2010年度目標▲40%を達成している。

○自動車リサイクルへの対応

ASR（シュレッダーダスト）のリサイクル率は93～96.8%に向上し、2015年度以降の目標値（70%以上）を大きく上回った。

※自動車全体のリサイクル率は95%超となる。

○発行部数：1,000部

※本日、当会ホームページ（http://www.jama.or.jp/eco/wrestle/eco_report/index.html）にも本レポートを掲載する。

○配布先：政府・関係省庁、マスコミ、一般

○レポートの構成：

1. 自工会の主な取り組み
（主な取り組み、基本的な考え方、道路交通セクターへのCO₂削減の提言）
2. 製品開発
 - (1)地球温暖化対策
 - (2)次世代自動車の普及
 - (3)カーエアコンに関する温暖化対策
 - (4)大気環境の改善
 - (5)車室内VOC（揮発性有機化合物）の低減
 - (6)騒音への対応
3. 生産における環境保全
 - (1)生産（CO₂や廃棄物の低減、大気汚染防止等）
 - (2)物流
4. リサイクルの促進（フロン、エアバッグ、ASRの引取り状況やリサイクル率）
5. 交通対策とエコドライブの普及

「Freer Trade, Greater Growth, More Jobs」の発行について（ご参考）

2013年11月25日

一般社団法人日本自動車工業会（以下 自工会、会長：豊田章男）は、このたび、パンフレット「Freer Trade, Greater Growth, More Jobs」をとりまとめた。米国における自工会会員メーカーの雇用と投資、生産状況、環境対応車への取り組み、などを紹介するものであり、米国議会関係者、関係省庁、メディア関係者などに幅広く配布を行っている。

なお、同パンフレットは自工会英文ウェブサイト<http://www.jama-english.jp/>にも掲載している。

パンフレットの概要は下記のとおり。

1. 2012年の雇用と投資、生産状況
 - ・全米で408,511人の雇用を創出
 - 製造工場での雇用者数…………… 57,939人
 - R&D施設での雇用者数…………… 4,196人
 - デイラーでの雇用者数…………… 327,477人
 - ディストリビューターでの雇用者数…… 18,899人
 - ・自動車製造に関わる総投資額は約354億ドル
 - ・米国新車販売台数のうち70%が北米生産車
2. 米国からの自動車輸出は335,680台
3. 2012年度の米国製部品購入実績額は513億ドル
4. 米国内での人材訓練、社会貢献活動の紹介
5. 環境対応車の紹介

第43回東京モーターショー2013 成功裏に閉幕
—日本のものづくりの強さを「日本ブランド」、「東京ブランド」として発信—

2013年12月1日

第43回東京モーターショー2013（主催：一般社団法人 日本自動車工業会、会長：豊田章男）は、江東区・有明の東京ビッグサイトにおいて11月22日（金）から12月1日（日）までの10日間の会期（前回2011年と同会期）にて開催され、本日午後6時、成功裏に閉幕致しました。

豊田章男会長は、「ご来場いただいた多くのお客様、ご尽力いただいた関係の皆様へ深く感謝申し上げます。クルマの楽しさ、日本のものづくりの底力の一端を、東京から国内外に発信できたと思います。今後も、未来のクルマ社会がより魅力的なものになるよう、皆で心を合わせて努力して参ります。」との談話を寄せています。

◆前回ショーを上回る902,800人が来場

今回のショーテーマ、「世界にまだない未来を競え。」（“Compete! And shape a new future.”）のもと、世界12ヶ国から合計178社・181のブランドが出展し、車両部門全体ではワールドプレミア76台、ジャパンプレミア81台が展示され、会期中の総来場者数は、前回ショー（2011年）の842,600人を7%上回る902,800人となりました。

国内外のプレス来場者数も、前回ショーの9,400人を10%上回る10,300人となり、今回の東京モーターショーの注目度の高さを示しました。

今回初めての試みとして特別招き待日の11月22日（金）に実施した「プレビュー・ナイト」には、8,600人の来場があり、東京モーターショーの新たな魅力を感じていただきました。



賑わう第43回東京モーターショー2013会場入口

◆東京モーターショーを盛り上げるための初めての試み

＜各社トップが一堂に会した「Mobilityscape Tokyo」＞

東京モーターショーのプレスデー前日である11月19日（火）に、日本の自動車産業の東日本大震災からの復興とそのイノベーション力をテーマに、国内外プレス約1,000名を対象としたイベント「Mobilityscape Tokyo」を開催致しました。自工会正副会長会社のトップ5人によるリリーススピーチやトークセッションや自工会会員全14社および共催4団体トップも登壇したフォトセッションに加え、各社のトップ全員が国内外メディアと懇親するレセプションでは、自工会会員全14社の技能職スタッフが、震災からの復興のシンボルとして共同製作した銅板製の「希望の一本松」を披露し、東京モーターショーの会場にも展示しました。

＜エリア全体で盛り上がった「お台場モーターフェス」＞

東京モーターショーの開幕前の11月16日（土）から会期末の12月1日（日）にかけて、週末を中心に東京モーターショー会場があるお台場エリアにて「お台場モーターフェス」を開催しました。歴史的名車やレーシングカーなど60台が公道を走行した「お台場モーターパレード」を始めクルマ・バイクの多彩なイベントを実施し、お台場にいらした多くの方々にクルマ・バイクに触れていただきました。

◆近未来のモビリティ社会の姿を体感 ～SMART MOBILITY CITY 2013～

前回ショーに引き続き開催した主催者テーマ事業“SMART MOBILITY CITY 2013”では、「KURUMA NETWORKING…くらしに、社会に、つながるクルマたち」をテーマに、近未来のモビリティ社会の姿をわかりやすく提示するとともに、パーソナルモビリティや超小型モビリティの体験走行や、高度運転支援システムのデモンストラクションなどを通じて、多くの来場者に近未来のモビリティ社会を体感いただきました。

◆来場者の満足度は90.1%

上述に加えて、毎回恒例となっている「プロの運転による乗用車同乗体験試乗会」、「二輪車試乗会」、「東京モーターショーシンポジウム」、「自動車ジャーナリストと巡る東京モーターショー」など、来場者参加体験型の企画等の充実化、さらには、お台場レインボー花火の実施などお台場エリア全体での盛り上げも奏功し、今回の東京モーターショーに対する来場者満足度も90.1%（前回：86.3%）に達し、次回の来場意向も86.6%（前回：82.8%）となり、次回の東京モーターショーにつながる結果となりました。

今回の第43回東京モーターショーでは、日本のものづくりの強さを「日本ブランド」、「東京ブランド」として国内外に発信できたものと確信しております。

次回の第44回東京モーターショーは、2015年秋に東京ビッグサイトで開催を予定しております。会期等を含むショー概要については来春発表致します。

自動車図書館の沿革と利用案内

日本自動車工業会がある日本自動車会館の1階には自動車関連の資料が収蔵してある図書館があります。前身は自動車工業振興会図書館で、昭和45年に開設という伝統のある図書館です。約13,000冊の図書を所蔵しており、どなたでもご利用いただけます。会館にお越しの際は、ぜひ自動車図書館にお寄りください。

所蔵資料など

自動車産業と車両に関する資料を中心に、幅広く所蔵しています。また雑誌のバックナンバーもご覧いただけます。その他、交通安全やモーターショーの記録を綴ったビデオの視聴や貸出しも行ってあります。

◇図書の分類◇ 総記（自動車、自動車工業、関連工業、産業・資源、白書）、交通（都市・交通、運輸、道路、新交通システム、交通事故）、歴史（自動車工業史、自動車会社史、自動車人伝記、交通・運輸史、関連工業史、車両史、自動車博物館、その他）、年鑑（自動車、その他）、技術（自動車工学、構造・整備、カーデザイン、安全・公害、その他）、統計（自動車、交通・運輸、産業・資源、動向調査、その他）、経営（自動車工業、ディーラー、部品工業、その他）、型録（乗用車、商業車、二輪車、諸元・形式、その他）、競技（解説一般、スポーツカー、スピード記録、その他）、事典（用語・一般、人名・企業、法律、その他）、時事（新聞縮刷版、編年史）、ショー（規定、報道記事、その他）

ご利用について

受付でお名前をご記入いただければ、どなたでもご利用いただけます。筆記用具・ノート以外はお持込みできませんので、備え付けのロッカーへお預けください。図書館は開架式ですので、資料は自由にお手に取っていただけます。閲覧席が16席設けてありますので、ゆっくりとご覧ください。



開館時間 : 平日 午前 9 : 30 ~ 午後 5 : 00

休館日 : 土・日・祝日、年末年始

コピー料金 : モノクロ 1 枚 10 円 カラー 1 枚 50 円

貸出 : 貸出はビデオのみに なります。図書は貸出して おりません。

フォトサービス : 1970 年までの国産車のモノクロ写真を、プリント版にてお受けして おります。

●お問い合わせ : 一般社団法人 日本自動車工業会 自動車図書館 TEL 03-5405-6139

〒105-0012 東京都港区芝大門 1 - 1 - 30 日本自動車会館 1 階 (地図参照)

・JR線 浜松町駅北口 徒歩 8 分

・地下鉄 都営三田線 御成門駅 出口 A 2 または A 3 徒歩 3 分

都営浅草線・大江戸線 大門駅 出口 A 4 徒歩 4 分

ホームページ Homepageのご案内

自工会インターネットホームページ [info DRIVE]

<http://www.jama.or.jp/>



●自工会会員各社のホームページアドレス

いすゞ自動車(株)	http://www.isuzu.co.jp/	富士重工業(株)	http://www.fhi.co.jp/
川崎重工業(株)	http://www.khi.co.jp/	本田技研工業(株)	http://www.honda.co.jp/
スズキ(株)	http://www.suzuki.co.jp/	マツダ(株)	http://www.mazda.co.jp/
ダイハツ工業(株)	http://www.daihatsu.co.jp/	三菱自動車工業(株)	http://www.mitsubishi-motors.co.jp/
トヨタ自動車(株)	http://www.toyota.co.jp/	三菱ふそうトラック・バス(株)	http://www.mitsubishi-fuso.com/
日産自動車(株)	http://www.nissan.co.jp/	ヤマハ発動機(株)	http://www.yamaha-motor.co.jp/
日野自動車(株)	http://www.hino.co.jp/	UDトラックス(株)	http://www.udtrucks.co.jp/

●自工会会友のホームページアドレス

日本ゼネラルモーターズ(株) <http://www.gm-japan.co.jp/>

●主な自動車関係団体のホームページアドレス

一般社団法人 日本自動車部品工業会	http://www.japia.or.jp/	一般社団法人 自動車再資源化協力機構	http://www.jarp.org/
一般社団法人 日本自動車車体工業会	http://www.jabia.or.jp/	一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会	http://www.jaspa.or.jp/
一般社団法人 日本自動車機械器具工業会	http://www.jamta.com	一般社団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会	http://www.mfj.or.jp/
公益社団法人 自動車技術会	http://www.jsae.or.jp/	一般社団法人 全国レンタカー協会	http://www.rentacar.or.jp/
一般財団法人 日本自動車研究所	http://www.jari.or.jp/	自動車基準認証国際化研究センター	http://www.jasic.org/
一般財団法人 日本自動車研究所 JNXセンター	http://www.jnx.ne.jp/	一般社団法人 日本中古自動車販売協会連合会	http://www.jucda.or.jp/
一般社団法人 日本自動車販売協会連合会	http://www.jada.or.jp/	公益社団法人 全日本トラック協会	http://www.jta.or.jp/
一般社団法人 全国軽自動車協会連合会	http://www.zenkeijikyoo.or.jp/	一般社団法人 全国自家用自動車協会	http://www.disclo-koeki.org/02b/00479/index.html
一般社団法人 日本自動車会議所	http://www.aba-j.or.jp/	一般社団法人 日本自動車リース協会連合会	http://jalnet.jp/
一般社団法人 日本自動車連盟	http://www.jaf.or.jp	公益社団法人 日本バス協会	http://www.bus.or.jp/
日本自動車輸入組合	http://www.jaia-jp.org/	公益社団法人 全国通運連盟	http://www.t-renmei.or.jp/
一般社団法人 自動車公正取引協議会	http://www.aftc.or.jp/	一般社団法人 日本自動車タイヤ協会	http://www.jatma.or.jp/
一般社団法人 日本二輪車普及安全協会	http://www.jmpsa.or.jp/	一般社団法人 自動車用品小売業協会	http://apara.jp/
公益財団法人 日本自動車教育振興財団	http://www.jaef.or.jp/	自動車税制改革フォーラム	http://www.motorlife.jp/
公益財団法人 自動車製造物責任相談センター	http://www.adr.or.jp/		
公益財団法人 自動車リサイクル促進センター	http://www.jarc.or.jp/		

編集後記 Editor's Notes

◇つい先日、家族で高尾山に登ってきた。満開の紅葉とまではいってなかったが、一部の木は色づき始め、自然の豊かさを感じながら楽しんできた。高尾山は東京都心から近く、さまざまなガイドブックで紹介されていることもあり、登山客・観光客で賑わっていた。◇「なぜ山に登るのか」。人によって答えはまちまちだろうが、キーワードのひとつに「非日常性」が挙げられるだろう。日々の雑踏から離れ、心身がリフレッシュされる。また山頂まで登ったときの

達成感も格別だ。

◇子どもたちも元気いっぱい、逆に親が引っぱられる状態に…。一歳半の一番下の子も薬王院から山頂までを最後よれよれになりながらも歩ききった。これにはびっくり。子どもの持っている力は計りしれないものだと思えて感じた。

◇これからの季節、日も短く寒いので登山をするには注意が必要だ。余裕を持った行程で、ゆっくり楽しみながら登りたいと思う。(T)

JAMAGAZINE編集委員(会報分科会)

分科会長：日産自動車(株)/志水純之

分科会委員：いすゞ自動車(株)/金子恭子、川崎重工業(株)/小池田達郎、スズキ(株)/望月 英、ダイハツ工業(株)/中大路康太、トヨタ自動車(株)/三好幸子、日野自動車(株)/手塚英信、富士重工業(株)/川原麻美、本田技研工業(株)/岡田友博、マツダ(株)/矢野圭子、三菱自動車工業(株)/稲田 開、三菱ふそうトラック・バス(株)/品田善之、ヤマハ発動機(株)/鎌田陽子、UDトラックス(株)/栗橋恵都子
自工会事務局委員：大上 工・藤巻篤史・吉野紀咲・林 公子・木村真帆

JAMAGAZINE12月号 vol.47

発行日 平成25年12月15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
東京都港区芝大門1丁目1番30号
日本自動車会館
郵便番号 105-0012
電話 03(5405)6119 (広報室直通)
印刷 こだま印刷 株式会社

©禁断転載：一般社団法人 日本自動車工業会

いっまでも遊んでいられた。
早く、運転してみたかった。

わけもなくクルマが好きだったあの頃と、

クルマは何ひとつ変わらない。

運転の純粹な楽しさ。

風を切って走る気持ちよさ。

どこまでも行ける自由。

LOVE A CAR AGAIN.

クルマは、夢を見せてくれる。

今も、これからも。



安全運転で楽しいドライブ!!

クルマの正しく安全な使い方については <http://www.anzen-untten.com>

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



JAMA

JAPAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION, INC.

自工会インターネットホームページ「info DRIVE」URL <http://www.jama.or.jp/> 自動車図書館 TEL 03-5405-6139

