



特集 安全運転

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}

エンジンをかけたらすぐに出発しましょう。^{※2}

9 **走行の妨げとなる駐車はやめよう**

迷惑駐車は、渋滞をもたらし、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 安全運転

悪天候時の安全走行 2

／モータージャーナリスト 清水 和夫

長距離ドライブにおける、眠気防止の策 8

／モータージャーナリスト 加藤 久美子

連載 クルマの楽しさ、素晴らしさとは 第62回

クルマを都心の森で、見て・触って・体感できる 15

国内最大級のアウトドアイベント

／JAMAGAZINE 編集室

記者の窓

「バブルの力」 18

／日刊自動車新聞社 花井 真紀子

Topics

●2013年度乗用車市場動向調査について 19

●2013年度二輪車市場動向調査について

●2013年度軽自動車の使用実態調査について

●2013年第4四半期・同年累計海外生産統計

●2013年度の福祉車両販売実績について

●平成26年度事業計画

●役員名簿

●2014年版『日本の自動車工業/THE MOTOR INDUSTRY OF JAPAN』を発行

●経済産業省からのお知らせ～平成26年経済産業省企業活動基本調査にご協力ください～



表紙イラストレーション

クルマのある風景

さとう こうすけ
佐藤 浩介

東北芸術工科大学 デザイン工学部

今回のテーマとして『未来を感じさせる、明るい「クルマ」のイラスト』とあったため、近い将来をイメージしながら作品に取り組みました。春を感じさせる花や植物を絵の中に取り込み、明るさと季節感を考えてみました。

『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。

悪天候時の安全走行

モータージャーナリスト 清水 和夫

1. はじめに

雨や雪が降る日は運転が難しくなる。どんなに注意しても、視界も悪くてタイヤが滑りやすい状況下では事故も起きやすいのも当然だ。実際に交通事故のデータを見てもわかるように、悪天候のときは必ずと言っていいほど事故が増加している。それでは一般ドライバーはどのように悪天候に対応すれば良いのだろうか。実際の経験から得たノウハウを中心に、どのように安全運転すべきなのか考えてみたい。

2. 各天候条件での安全走行の注意点

2-1 日本の四季折々の気候はときに

自動車には厳しく牙をむく

一年を通じて自動車を使っているといろいろな厄介な場面に遭遇することがある。その多くが天候の変化によるものだが、意外なところでクルマは走りにくくなる。路面条件の変化に対するロバスト性^{*1}を高めることが自動車開発の大きな課題である。日本のように一年の間に四季折々と季節が変わり、走行環境が変化するとドライバーやクルマはいろいろな安全対策が必要となる。経験豊かなベテランドライバーなら環境変化に対応できるが、経験が浅いドライバーには難しい。教習所でも教えてくれないさまざまな知恵が必要となるわけだ。

一般的には夏と冬の走行環境の違いは意識できるが、実際は四季折々のノウハウが必要だ。例え

*1 ロバスト性：外的要因による変化を内部で阻止する仕組みや性質などを意味する表現。

ば、冬が明けると日本列島は桜前線が訪れ、春の到来を告げてくれる。身も心も開放された気分になりドライブに出かけたくなる。だが浮かれているはいけなし油断は大敵だ。春一番という強い風が吹く季節なので高速走行では横風でハンドルが取られることもあるだろう。ステアリングにしがみついて走っているとクルマが受ける横風を感じにくい、少し緩めにハンドルを持っていると、風で流されるようすが手のひらで感じられる。

春が終わり夏が近づくと梅雨の季節がやってくる。ジメジメとした気候ではエアコンなどを利用してガラスが曇りやすいし、雨はタイヤにとっても大敵だ。自分のクルマが履くタイヤの減り具合を把握する必要もある。真夏はドライバーにもストレスがかかる季節だ。エアコンを利かせた車内は一見して快適に思えるが、体調の変化も起きやすい。そして何よりも思わぬ大雨で視界が悪くなり、スリップ事故が起きやすい。

秋になると日が暮れるのが早くなり夕暮れどきは視界はグッと悪くなる。ドライバーだけでなく歩行者や自転車から見てもヘッドライトの早期点灯は安全運転に役に立つ。何よりも心の安全の灯火（ともしび）だと思ったほうがいいだろう。ヘッドライトは相手車両から自車の視認性を高める効果がある。もちろん冬の走行は一年を通じて事故が多発する時期だ。そのひとつはタイヤの性能が雨や雪が降らなくても低下しやすい。夏タイヤのゴムは低温では本来の性能が得られないからだ。ドイツ車のオーナーズマニュアルには外気温度が約5℃以下になったら、ウインタータイヤ（ス

スタッドレスタイヤとは異なり、欧州で使われている冬専用のタイヤ)に履き替えるように薦めている。ドイツでは法律で11月以降はウインタータイヤに履き替えることが義務化されているほどだ。速度無制限のアウトバーンを持つドイツらしい厳格なタイヤの規則だ。それでは具体的にどのように天候変化に対応すべきなのか踏み込んでみよう。

2-2 雨の日は事故が増える

一般的に雨の日は事故が多いと言われているが、どのくらいの事故が起きているのだろうか。高速道路会社の統計データによると、雨の日の事故件数は晴れの日との4倍に増加するというデータがある。さらに夜間では6倍に跳ね上がる。主な事故原因は「タイヤのスリップ」や「視界不良」が多いが、物理的にも晴れの日と同じ安全性能は得られないので、ドライバーや歩行者はもっと安全運転に配慮するしかない。

スリップの原因は路面が濡れることでタイヤと路面の間の摩擦が減るからだ。雨の量(水深)や路面温度にもよるが、だいたい20~30%は低下すると考えられる。水たまりの水深が深いと瞬間的にはグリップは半分以下にも低下することがある。つまりクルマの安全を支えているタイヤのグリップ力はつねに変化しているし、水たまりの深さでグリップ力は支配されている。この実感は一般オーナードライバーにはないだろう。

レースやラリーなどクルマを限界で走らせたことがあるドライバーは、タイヤと路面との間で生じる摩擦力がクルマのすべての運動を支配していることを熟知しているが、普段の走行ではなかなか実感しにくい。タイヤの接地面積はハガキ一枚くらいといわれているが、ここで人の命が支えられているのである。また、フロントウインドに水滴がついただけで視界は悪くなるので、雨の日にクルマを運転するドライバーはワイパーのスイッチを入れるだけでなく、心の安全のスイッチも雨モードに切り替えてほしい。視界が悪いので歩行

者などを発見しにくいし、歩行者も傘をさしているからクルマの接近にも気がつきにくい。双方で条件は悪化するので事故が起きやすい。

2-3 冬の雨や大雨は特に危険

タイヤのグリップ力は路面が乾いているか濡れているか、あるいは路面温度の違いで性能が大きく変化するが、特に冬の雨は路面が冷えているので、タイヤの温度も低くグリップ力は夏の雨に比べてさらに低下する。その落差はタイヤの性質(種類)やタイヤの溝の減り方で大きく左右するので、日ごろから自分のタイヤの特徴や減り具合などを把握しておく必要がある。

タイヤに使われるゴムは高温に強いタイプと低温でもしなやかさを失わないタイプがある。サマータイヤと高性能タイヤは前者のケースとなり、スタッドレスタイヤは後者のケースとなる。つまり夏よりも冬の雨のほうがタイヤのグリップ力は低下する。またタイヤの種類によっても低温が苦手なタイヤもあるのでタイヤの正しい知識を持つことも必要であろう。

それではなぜ雨が降るとタイヤが滑るのだろうか。それはタイヤと路面の間に水分が介入するので、一種の潤滑油のように摩擦力を低下させてしまうからだ。

しかし、最も危険な状態は路面に溜まった水の上にタイヤが浮いてしまうハイドロプレーン現象だ(水上飛行機のように滑るという意味で使われている)。タイヤがボートのように水の上に浮かび、その結果よく滑るという意味で使われている。ハイドロプレーンが発生する条件は「溝の残り具合(減り方)、タイヤの幅(広いほうが不利)、雨の量(多いほうが不利)、速度(速いほうが不利)、クルマの重さ(軽いほうが不利)」で決まる。雨の高速走行では水たまりでタイヤが浮いてしまうことをイメージしてほしい。このように突然襲ってくるハイドロプレーンはプロのドライバーでも対応できない場合があるので、せめてスピードを

下げて慎重に運転することを心がけよう。

2-4 タイヤの溝と路面温度の関係

ところでF1レースなどではタイヤの溝がまったくない「スリック・タイヤ」を使っているが、雨が降るとすぐに溝つきのタイヤに交換する。この「タイヤの溝」はタイヤと路面の間の水を排水する役割を持っている。一般的なタイヤの溝は8～9mmくらいの深さがあるが、2万kmくらい走ると5分山くらいまで減ることもある。ドライ路面ならグリップの差は少ないが、雨が降ると新品と5分山では大きな違いとなってしまう。法律では1.6mm（2～3分山）まで使うことが許されているが、ウェット性能はどんどん低下すると理解すべきだ。

雨が降る夜の運転では歩行者や自転車が見えにくいし、歩行者から見てもクルマを発見しにくい。視界の悪さは対策が難しいが、スピードを控えて慎重に走るしか手はなさそうだ。さらに高速道路の雨ではどのくらい雨が降っているのか把握しにくい。ワイパーのスピードを高めるくらいの雨なら路面の水深はかなり多いと理解すべきだ。

また、冬場にチェーンなどを使う北国の高速道路では路面が掘れてわだちができています。ここに水が溜まるとハイドロプレーンが起きやすくなる。整備が悪い道路では水深が10mm近くも達することもあり、昼夜問わず路面のわだちは要注意だ。

それでは実際にハイドロプレーンが生じたときに、どのように対応すべきなのだろうか。ハイドロプレーンでハンドルが取られたら、一瞬だがドキッとします。ここは冷静に対処してもらいたいが、深い水たまりに飛び込むとハンドルにショックを感じる。その瞬間はグリップが大きく失われているから、ハンドルを切ったり、ブレーキを踏んだりしてはいけません。実際はそれまで踏んでいたアクセルを一定に保ち、ハンドルも切らないように保舵するのが最善の操縦法だ。問題はハイドロプレーンから復帰したときだ。グリップが急に回復するから、そのときハンドルを切ったりして

いると、方向性が不安定となる。

一方、夏場は鉄砲水のような雨が降りやすい。高速道路では視界はほとんど確保できないし、新品タイヤでも排水が間に合わず、ハイドロプレーン現象が簡単に起きてしまう。視界が悪いときに事故を起こすと、後続車が事故車両に突っ込むという二重事故の可能性もあるので死亡率が高い。

「君子危うきに近寄らず」ということわざを実践するなら、サービスエリアで雨が通り過ぎるまで休むべきであろう。ワイパーの限界を超えるような雨ならレースでは一時中止となる。自分だけが安全運転しても周囲のクルマの状況まではわからないので念には念を入れて安全運転を心がけたい。

3. 冬支度とウインタードライブの心がけ

3-1 ウインタードライブの基本

毎年雪が降る地域ならクルマやタイヤの冬支度は常識だが、関東のように雪が少ない地域ではどうしてもウインタードライブの準備が不十分となってしまう。普段は夏タイヤを履いているが、雪が降るとクルマに乗ることをあきらめるか、あるいは行けるところまで走り、どうしても走れなくなったらタイヤにチェーンを巻く、というケースが少なくないと思う。

しかし雪道を甘くみてはいけません。夏タイヤではほんのわずかな雪でもタイヤはスリップしてしまい、ブレーキもハンドルもアクセルも利かなくなる。雪道を走ることがあらかじめわかっている場合は、必ずスタッドレスタイヤを履きたい。さらに非常脱出用として滑り止めなどのチェーンを持参しておくといいだろう。

ここで重要なポイントはスタッドレスタイヤの性能はどんな雪道でも万能ではないということである。実際はアイスバーンに特化して開発されているので雪で目詰りするタイヤもある。そして、ドライの舗装路を高速で走るとタイヤの剛性が不足し、安定性が足りないと感じるタイヤもある。また、

タイヤの溝が比較的少ないのでハイドロプレーンが生じやすく、雨に弱いという弱点を持っている。アイスバーン、圧雪、新雪、雨などのいろいろな路面状況に対して万能ではないということだ。北海道などの厳寒地域や豪雪地帯ではスタッドレスタイヤは満足できるが、太平洋側の雪が少ない地域では決して使いやすいたとは言いがたいのである。

それではSUVなどが装着しているオールシーズンタイヤはどうかののだろうか。タイヤのサイドウォールに「M+S」という表示が刻まれているが、これはマッド&スノー（ドロ道と雪道）を意味するが本格的な雪を走るには不都合だ。「AWD（四輪駆動車）だから」と安易に考えやすいが、トラクション性能は得られても、ブレーキ性能は不十分。夏でも冬でも使えるオールシーズンタイヤは一見して便利そうだが、日本の道路や気候環境では決してオールシーズンではない。ほとんど雪が降らないような地域ならオールシーズンタイヤも選択できるが、自分のタイヤの特性をしっかりと理解するべきであろう。

ところで最近市販されるようになった欧州のウインタータイヤの存在も気になる。ちょうどスタッドレスタイヤとオールシーズンタイヤの中間的なタイヤである。太平洋側の雪の少ない地域で使うには都合がいい。ドライの高速性能も満足できるし、雨の性能も悪くない。

3-2 チェーンは緊急脱出用

「あまり雪道を走らないから」とタイヤチェーンで済まそうと考えがちだが、チェーンはあくまでも緊急用と考えたほうがいい。慣れないチェーンの装着を、慣れない寒い雪道で装備することじたい危険だ。雪が降ると高速道路は「チェーン規制」が発動されるが、スタッドレスタイヤならチェーン以上に安心して使える。関越自動車（高速道路）の関越トンネルは全長が11kmと長い。この区間は真冬にチェーン規制が発動されていても、トンネル内は雪がないのでチェーンが切れてしまうケ

ースがある。後続車に金属チェーンが飛散したり、あるいは緊急停止することで追突事故の原因となったり、チェーンが混乱の原因となりやすい。

そこでトンネルの入口にある谷川パーキング（上り線）ではチェーンをいったん外してもらって指導を行っている。トンネル内はチェーンなしで走行できるが、出口では再びパーキングに入り、チェーンを装着する。スタッドレスタイヤならそんな面倒なことは不要だ。

3-3 雪道の安全運転テクニック

さて、実際に雪道を運転する際の注意としては「急発進、急ブレーキ、急ハンドル」など「急」のつく操舵は厳禁だ。最近のクルマはほとんど、ABSはもちろんのこと、横滑り防止装置ESCも備わっているから、昔のクルマよりも安心して走ることができる。しかし、雪道を走るドライバーはいくつかのことを知っておく必要がある。まず、雪は滑りやすいと言われているが、わだちなどでは雪の抵抗がクルマを走りにくくしている。

無事にスキー場に到着し、クルマを駐車することになるが、雪が降り積もりタイヤがスリップして出られないケースも考えられる。いわゆるスタック（発進できない場合）したわけだが、その脱出法としては、まずタイヤの抵抗を取り除くことから始めよう。走行抵抗が大きいと大きな駆動力が必要となるが、雪道では摩擦力が小さいので大きな駆動力は得られにくい。雪道は滑りやすく、その一方で抵抗も大きいという相反する性質が共存しているのだ。この法則を理解し、出るときのことを考えてクルマを止めるべきだ。フロントエンジン・フロント駆動のFF車とフロントエンジン・リヤ駆動のFR車では駆動タイヤが異なるので、路面状況などを考えて止めたい。

もし、坂道で対向車と遭遇したら「上りが優先」となる。というのは上りはいったん停止すると坂道発進が難しくなるからだ。しかし、下りはスピードが出やすく、リヤタイヤも横滑りしやすい。

特に四輪駆動車の場合は上り坂があまりにも楽に走破できるので、下り坂でも油断してしまう。いずれにせよ雪の日の運転はまずタイヤなどの十分な装備と知識が必要である。

3-4 水分を含むアイスバーンは大敵

実際に雪道がどのくらい滑るのかは路面とタイヤのグリップの限界を探るといいだろう。時速20km前後を目安にして、安全な場所でアクセルをどのくらい踏んだらタイヤが滑るか、あるいはトラクション・コントロールが備わっている場合は、どのくらいアクセルを踏んだらトラクション・コントロールが作動したのか観察する。

同じようにブレーキも踏む強さに応じてABSが作動するはずだ。わずかな力でブレーキを踏んだにもかかわらずABSが作動したら、路面はかなり滑りやすいと理解すべきである。このようにトラクション・コントロールやABSという電子制御を利用することで、路面の滑りやすさを探ることができる。最も滑りやすいアイスバーンからそこそこグリップする圧雪路までいろいろな路面が存在するが、いま自分はどんな路面なのか、把握してほしい。

ところがアイスバーンは単なる濡れた路面と見分けがつきにくい。同じように黒く見えるからだ。そんなときに役に立つのが外気温度計だ。マイナス表示していたら、濡れた路面はアイスバーンとなりやすい。あるいは昼間でも日陰の部分は凍結している可能性がある。また橋の上やトンネルの出入口は用心したい。橋の上は下を流れる空気が橋を冷やしてしまうからだ。ところで、気温0℃前後の水分がのったアイスバーンは最も滑るといわれている。

3-5 関東を襲った豪雪

今年の2月に関東地方は二週間続きの大雪に見舞われた。二度目の雪は一度目の教訓も生かされないまま関東の北西部は記録的な大雪となり交通網は大混乱に陥ってしまった。多くのクルマが立ち往生したり、放置車両も見受けられた。雪に慣

れた北国と違い首都圏では冬でもサマータイヤを履くクルマが多い。

「雪が降ったときに対応すればいい」と気軽に考える人が多いのはそんなに雪は積もらないからと安易に考えているからだろう。しかし、今回の降雪量は政府関係者の予想も上回る大雪となったのだ。

特に高速道路がひどかった。チェーンもなく動けなくなった車両が高速道路に溢れてしまった。動けなくなったら車内に残るかクルマを放置するしかないが放置車両は緊急車両や除雪車の邪魔になる。もし車内に残るならエンジンは切っておく。というのはテールパイプが雪で埋まると一酸化炭素中毒になるかもしれないからだ。今回の大雪はどんなクルマでも走破できないと思うが、雪情報を事前に察知してクルマを使わないようにする判断が必要だったと思う。自然を軽視すると痛い目にあうわけだ。

3-6 ドイツの冬はウインタータイヤが義務化

ドイツでは冬になるとウインタータイヤを履くことが義務化されている。雪が降らなくても低温時にはサマータイヤのゴムが固くなり、冬のウェット性能が十分に得られないからだ。一方日本では雪が降ったらチェーン規制かスタッドレスタイヤを装備するという常識は対症療法にすぎない。ドイツのように日ごろから雪対策を講じておきたい。日本で売られているスタッドレスタイヤはその多くがアイスバーン性能を重視しているので、雪が降らないと走りにくい。スタッドレスタイヤはウェット性能があまりよくないからだ。そこでおすすめするのは欧州ウインタータイヤだ。仮にFFやFRでも、サマータイヤよりも数倍もスノー性能が高いので、最悪の事態は避けることができるだろう。

3-7 夜間の運転

まず夜間の運転で気をつけなくてはいけないのは視界の狭さだ。街灯もないような山奥でヘッドライトだけを頼りに走るの慣れていると怖い

と思うだろう。暗闇の市街地ではヘッドライトで照らされない右側から横断してくる歩行者や無灯火の自転車などに注意が必要である。左側通行の日本では対向車に対する配慮からまっすぐよりもやや左側を多く照らすように保安基準が定められている。反対に自転車や歩行者側はライトをきちんと点けて、反射材などで周囲から確認しやすい装備を身につけておけば安全性は上がる。

ところが最近では明るく浮かび上がる発光メーターが増えてきたために、街灯の明るい道路を走る際にヘッドライトを点け忘れていたドライバーが多い。周囲が暗くなるほど、メーターは明るく見えるから、ついヘッドライトの点灯を忘れてしまう。ヘッドライトは自分の視界のためだけではなく、周囲から発見してもらうための安全装備だと理解してほしい。

但しハイビームなどになっていると、対向から来たクルマの迷惑になるだけでなく、思わぬ第三者を危険にさらすことにつながる。例えば、交差点で右左折する際に、横断歩道を渡る歩行者の発見が遅れることがある。これは蒸発（グレア）現象と呼ばれ、右折あるいは左折する先の対向車のヘッドライトがまぶしいために対向車の前で照らされている歩行者がライトの光に溶け込んでしまい見えないことがある。

そしてもうひとつ注意しなくてはならないのは、深夜の運転は交通量の少ないこともあって、ついつい速度も上がりがちなことだ。この上がった速度に対して夜間の注意力の低下が事故の危険を増やしている。視界の悪い雨や雪や霧では早期にヘッドライトを点灯するべきであろう。

4. タイヤの豆知識

4-1 タイヤの基本的な役割

黒くて丸いゴムのタイヤは前後左右に四本装備されているが、その基本的な機能はあまり知られていない。これまで述べてきたが、タイヤはさま

ざまな役割を担っている。黒くて丸い部品だが実は最先端のナノテクノロジーの集大成なのである。この黒いハイテクの結晶は時速400kmで走るレーシングカーから軽自動車まで、あるいは500馬力を超える高性能スポーツカーのタイヤから、雪国の必需品のスタッドレスタイヤまで、利用されている。また近年話題となっている転がり抵抗が少なく燃費がよくなる「エコタイヤ」などは新しいタイヤのニーズなのだ。それではタイヤにはどんな機能があるのか下記にまとめてみる。

- ・車の重量を支える。
- ・路面からの衝撃を吸収。
- ・「走る、止まる、曲がる」という基本運動を支えている。

このように重いクルマを支え、加速させたり、減速させたり、スムーズにコーナーを駆け抜け、どんな状況でも安全に、しかも音や振動を吸収しながら快適にドライブできるのはタイヤのおかげなのである。

4-2 空気圧と残溝の点検

タイヤの点検で最も日常的に実行してもらいたいのは空気圧と溝の残りの点検だ。日常点検と言ってもひと月に一回の割合で十分なのだが、空気圧の点検は少し注意するポイントがある。それは温度によって空気圧が変わってしまうので、どのタイミングで測定するのかということが重要だ。例えば真夏に高速道路を走行したらタイヤの温度が上がり、空気圧は20%くらい高くなっている。もしこの状態で空気圧を調整したら空気圧が不足することになってしまう。理想は20℃くらいの常温で計るべきだが、現実には難しい。しかし真冬では逆に温度が下がりすぎているので、この状態で空気を入れると、規定圧よりも多くなるケースがある。しかし、タイヤは20%くらい空気圧を高めても走行性能には大きな影響がないので、空気圧が多少高くてもあまり気にする必要はないだろう。（しみず かずお）

長距離ドライブにおける、眠気防止の策

モータージャーナリスト 加藤 久美子

1. はじめに

●眠くなったら「サービスエリア（以下、SA）で仮眠」これが鉄則

もうちょっと頑張れそう！ まだまだ大丈夫、と思っても眠気を感じたらすぐにSAへ。その方が結果的に、時間のロスも少ないし、眠気と戦いながらフラフラと危険な運転をするよりはるかに安全だ。

●長距離を走る時間帯

夜は確かに昼間よりも景色が視界に入って来ない分、走りやすいと感じることもあるが、経験上、例えば、一気に1,000km程度走る場合は、昼前に出て夜中の1~2時くらいに到着するパターンが最も快適に、眠気を感じることも少なくて走行できるように思う。無理して早起きして早朝に出ても到着する時間は昼前に出たときと変わらないなど、結局は普段の活動時間に沿った時間帯で走行するのが良いように思う。

●短時間でも効率よく眠るには？

眠くてどうしようもなく、とにかく一刻も早くSAに入ってクルマを停めて眠りたい！ というケースがこれまで何度もあった。そんなときに場所を選んでいる余裕などあまりないのだが、ちょっと気をつけるだけで短時間でも「安眠」が得られるアイデアを紹介したい。

2. 夜の仮眠は駐車場所の方角を考える

高速道路を走行中に眠くなり、SAで仮眠しているうちに夜が明け、暑さと眩しさで目が覚めてしまった。と言う経験を持つ人は少なくないだろう。SAの駐車スペースはほとんどの場合、高い樹木や建物で日差しを遮る環境にないので、真夏など日の出とともに一気に車内の温度が上がり、目覚めたときには40℃近くと言う場合も少なくない。小さな子どもの場合は、短時間でも脱水症状や熱中症の危険もあるので最大限の注意が必要だ。

どちらが東の方向かはカーナビやスマホで確認できるので（いまだにガラケー、自車にカーナビなしの私は、温度計付方位磁石で確認）、フロントガラスと運転席側の窓ガラスが東側を向かないように停めるのがベストだ。但し、SAの駐車場枠は一定方向に決められているので、できるだけ太陽光の差し込みを避ける方向が良い。寒い冬の



SAの駐車スペースはほとんどの場合、高い樹木や建物で日差しを遮る環境にはない。

夜の仮眠には恋しい朝の太陽も真夏には安眠を妨げる要因になる。

3. 防犯を意識するなら、極力明るい場所を

私は長距離を走る際、息子を助手席に乗せて走るのが常。普段乗っているクルマはキャンバストップ&アクリル後窓のクルマ、深夜の仮眠も二人だけなので、ちょっと怖いと感じることもある。かつて、高速道路のSAは「隔離された場所」であったが、現在は一般道路からの利用もできるよう、歩行者用専用ゲートを設けている場所が増えてきている。(NEXCO西日本の「ウェルカムゲート」や、NEXCO中日本の「ぷらっとパーク」など)一部に時間制限が設けられているが、高速道路以外から24時間行き来ができる場所も少ないので、SAの「隔離感」(安心感)はずいぶん薄れているのが現状だ。

とすることで、防犯を意識するなら照明がしっかりと届く明るい場所、人通りが多い駐車場の最前列にクルマを止め、窓ガラスに日よけを使ったり、アイマスクを使ったり、プライバシーガラスのある後席で仮眠をとるのが賢明だろう。

4. 効率よく眠るための「安眠グッズ」

●アイマスク

明るい場所での仮眠ならやはりアイマスクは欠



段差解消のスペースマットを装備した車内。



吸盤式カーテン。

かせない。アイマスクがなくても寝られるという人でも、瞼に光を浴び続けることは脳に刺激を受け続けているということ。自分では眠ったつもりでも、疲労が改善されていない場合もある。そこで、場所を取らず車内に常備できるアイマスクの利用をおすすめしたい。

●段差解消のスペースマット

多くのドライバーは、運転席の背もたれを倒してそのまま眠るが、短時間でも快適に眠るためには、できるだけフラットな場所で足や腰を伸ばして寝るほうが良いのは当然である。ミニバンやステーションワゴン系のクルマなど、フルフラットにできるクルマは快適に寝られるが、シート凹凸がなければより一層、快適な眠りを得ることができる。さまざまなメーカーから車中泊を快適にするマットが発売されているが、使用しないときには場所を取らず、手軽にフラットスペースが作れる電動ポンプ付のエアマットが便利だ。

●カーテン、日よけ

100円ショップでも販売されているお手軽なカーテンや日よけがある。簡単に吸盤で使えるし、使用しないときは小さくまとめることも可能。完全な「闇」を作ることはもちろんできないが、ないよりははるかに良い。日よけとともに、プライバシーも守ることができる。

5. SAで何を食べれば良い？

SAでの食事はロングドライブの楽しみでもある。お店の種類や取扱商品の範囲も増え、選ぶ楽しさもぐんと増えた。新しくできた、SA/パーキングエリア（以下、PA）を超える施設「EXPASA」（海老名、足柄、富士川、多賀など）は、お洒落なランチボックスから、行列のできるスイーツ、限定グルメなど、さながら人気のデパ地下のようである。しかし、あれもこれもと食べていればお腹がいっぱいになる＝眠くなるので、ドライバー自身が食べる場合は要注意。人間の体は炭水化物を摂ると眠くなるようにできているそうなので、炭水化物はまったく摂らないか、極力少なめにするのがいい。そして、常に軽い空腹感を感じつつ、走行するのがベストだ。以下、私がロングドライブのときにSAでよく食べているものは下記の通りである。

- ・フランクフルト
- ・かまぼこ
- ・焼き鳥
- ・さざえ串
- ・味噌おでん

と、こんな感じだ。走行中の串類はドライバーはもちろん、子どもにも危険なので駐車時に。仕事で長距離運転を頻繁にする友人知人に「眠いときは何食べる？」と聞いてみたら、「柿の種」と



SAは取扱商品の範囲も増え、選ぶ楽しさもぐんと増えた。

という言葉が返ってきた。指でつまむ感覚、適度な辛さ、しっかり「噛んで食べる」ことが、確かに「眠気防止」に良いのかもしれない。

6. 疲労を軽減する方法として視界をクリアに保つ

内窓を含めて、常に綺麗にしておくこと。眼鏡を使う人は眼鏡を常に綺麗にすることも重要。少しでも汚れがあると、その部分が気になってストレスを感じて疲労がたまる。夏場の高速道路では虫で汚れることが多いが、中にはワイパーでは取れないことも。夏の夜、高速を走るなら、自動車の「虫取りクリーナー」などのケミカルグッズを常備しておく心安心だ。

7. エアコンの冷気で車内の温度をできるだけ下げる

適度に暖かいと眠くなるので、眠気を感じたらすぐにエアコンで車内を冷やすようにする。可能であれば窓を全開にして新鮮な空気を入れるか、雨などでそれが無理なら「外気導入モード」に。しかし、ひとりなら問題ないが同乗者がいる場合は当然、配慮が必要だ。運転しているほうが体温が上がるし、座っているだけの同乗者とは体感温度も異なる。私の場合、寒がりな高齢の母を乗せてロングドライブをする際に備えて、クルマには真夏でも貼るカイロやダウンジャケット、フリースのブランケットを常備している。眠気防止のために車内を冷やすことは、母には大変不評だが、居眠り運転で事故を起こすよりは、はるかに良いと考え無理やり納得してもらっている。

8. 市販の眠気防止グッズを使う

●ドリンク剤（清涼飲料水）

「眠気防止ドリンク」のほとんどは「清涼飲料水」、つまり「食品」のカテゴリーに入る。そこで、それぞれのドリンクには「天然カフェイン」や、「コーヒー〇倍分のカフェイン」といった曖昧な記載がされている。海老名SAで購入した5種類のドリンク剤を検証してみた。なお、これらのドリンク剤は眠くなってからではなく、眠くなりそうな時間の30分から1時間前くらいに飲むのが効果的だ。

(1) 眠眠打破 カフェイン120mg（常盤薬品工業）

1997年に発売された、元祖眠気防止ドリンクともいえる眠眠打破。味は濃コーヒー味。今年3月に大幅なリニューアルが行われ、若さを保つ効果のある「アルギニン」と、体のめぐりをよくする「7種のハーブ」が追加で配合された。カフェインの量はやや少なめなので、眠気覚まし効果はやはりいまひとつ。

(2) 眠眠打破「濃抹茶味」カフェイン120mg （常盤薬品工業）

通常の眠眠打破が濃コーヒー味に対して、こちらはその名の通り、強烈な「抹茶味」。コンビニなどではほとんど見かけないがSAには、だいたいい置いてある。カフェインの量は眠眠打破と同じ120mgだが、味が独特なぶん効果が大きいような



眠気防止ドリンクは、眠くなりそうな時間の30分から1時間前くらいに飲むのが効果的。

気がする。

(3) 強強打破 カフェイン150mg（常盤薬品工業）

眠眠打破よりもカフェイン量が+30mgとなり効果はやや強め。ガラナ・高麗人参などもプラスされていて疲労回復に記憶力・集中力を高める作用もありそう。

(4) めざまし太郎 カフェイン200mg（ユウキ）

ユル〜い感じのイラストで、まったく期待していなかったのだが、これが予想外に強い眠気覚ましとなった。「コーヒー3杯分のカフェイン」と書いてあるだけだったが、メーカーのウェブサイトで調べてみたらカフェインは何と200mg。ちなみに、これはカフェインの1回服用量の上限值にあたる。ちなみに、「めざまし」効果はその後10時間くらい続いた。

(5) カフェイン180 カフェイン180mg（大正製薬）

こちら、「コーヒー3杯分のカフェイン」をうたっているが、カフェイン量は「めざまし太郎」よりやや少ない180mg。こちらはかなり強い効き目。即効性があるように感じた。

なお、東名・海老名SAの売店では、強強打破以外はすべて同じ324円で売られていた。価格も容量も同じであれば、カフェインが200mgの「めざまし太郎」が最もコストパフォーマンスが良いということになる。若干の味や成分の違いはあるものの、「眠気覚まし」効果を期待するなら、「めざまし太郎」が最もお得だ。この他、有名どころとして「メガシャキ」「ギガシャキ」（ともにハウスウェルネスフーズ）がある。カフェインはいずれも100mg。カフェイン量はたいしたことはないが、飲みやすいジンジャーレモン風味がおいしい。値段も、上記（1）～（5）のドリンク剤よりもちょっと安い。

●はやりのエナジードリンクも目覚ましに効く！

レッドブルやモンスターエナジーなど、アメリカで人気のエナジードリンクが日本に上陸して30～40代の男性を中心に人気を博している。アルコールは含まないが、カフェインを多く含むため、疲労回復とともに目覚まし効果も期待できる。カフェイン量は、レッドブル（250ml）で80mg、モンスターエナジー（355ml）で142mgといった具合。内容量もコーラ缶程度は十分にあるので、渴きを癒す飲み物としても十分だ。

●確実に効果を得たいなら、カフェインの錠剤を

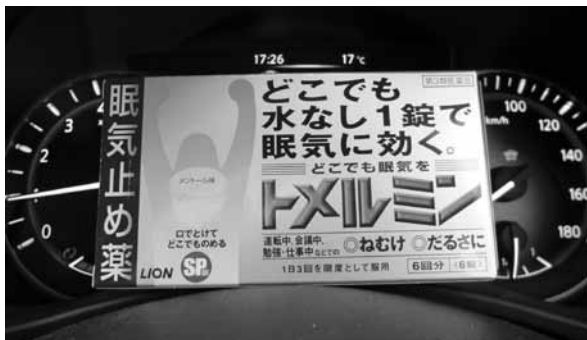
飲み物でおなかがいっぱいになるのは嫌、コーヒー味が嫌い、確実な眠気防止効果がほしい、という場合には第3類医薬品としてその効能が証明されている「眠気防止薬」を服用するのも一案。

「トメルミン」「エスタロンモカ」「カフェモカ」「カフェロップ」といった薬が一般的で、特におすすめは水なしで飲める「トメルミン」だ。カフェインの味を控えめにした辛めのメントール味がなかなか爽快。

9. 他にもいろいろ、眠気防止のためのアイデア

●顔を洗う、シャワーを浴びる

顔を洗うのはトイレの洗面所でOK、シャワーを備えるSA/PAもあるので、利用するのもいい。その場合は熱めのお湯で短時間浴びるのがベター。



水なしで飲める眠気止め薬「トメルミン」。



運転中に眠くなるのは、緊張感をなくして漫然と走っているとき。

温泉施設を備えるSA/PAもあるが、ゆっくりお風呂に入っていると逆に眠くなってしまう。顔を洗うのもシャワーを浴びるのも面倒という場合には、眠気防止にもなるウェットティッシュで顔周りを拭くのもいい。男性なら「ギャッツビーフェイシャルペーパー」「ウル・オス薬用リフレッシュシート」、女性なら「ビオレさらさらパウダーシート」に代表される、パウダー入りでホントに肌がサラサラになってリフレッシュできる汗拭きシートがおすすめ。注意すべきは使いすぎ。メントール成分が強いと肌への刺激も強いことになる。香料がたくさん含まれているものはそれも刺激になるので、かぶれやかゆみを引き起こす原因になることも。肌の弱い人は刺激の少ないものを選んで、使用する際に肌をゴシゴシとこするのではなく優しく拭き取る程度にするのがよい。それでも十分にさっぱりするし、パウダー入りならサラサラ感も十分得られる。

●眠気を飛ばす「緊張感」を作り出す

運転中に眠くなるのは、緊張感をなくして漫然と走っているとき。では、その緊張感を保つにはどうしたらいいだろうか。

・前のクルマとの車間距離を100mピッタリに合わせて走る

高速道路の白線（車線境界線）は白線8m、白線と白線の間12mなので、1セットが20mになる。これが5セット分で推奨車間距離も100mになるの

で、常に前のクルマとの車間距離を100mになるよう配慮しながら走る。

・暗くなったら、テールランプの形で車種を当てながら走る

最近のクルマはテールランプ周りの意匠もオリジナリティがあり、クルマそれぞれのアイデンティティのひとつにもなっている。夜、緊張感が薄れてきたら同乗者と一緒に、テールランプで車種をあてっこするのも楽しい。

・時速83km、92kmなど、一定の速度に保って走る

人力クルーズコントロール？ で、時速を一定の速度に極力保てるようアクセルワークに注意しながら走行する。デジタルの速度計ならより一層、微かな速度の違いがわかる。

・クルーズコントロールで緊張感を

クルーズコントロールなんて使って高速道路を延々と走っていたら、眠くなるのでは？ と思われがちだが、逆に良い意味で緊張感が保てるように思う。アクセルを踏む足の疲れもほとんど感じないので、長距離ドライブにオススメしたい。

●聴く音楽も安らげるものより、

緊張感が保てる曲を

過去の経験上、実家のある下関から横浜までの1,000kmを、最もスムーズに（眠くなることなく）走れたのは、NHK FMでたまたまやっていた『今日は一日“ハードロック／ヘビーメタル”三昧』を聞きながら走ったときである。80年代ハードロックは私の青春なので、流れてくる曲すべてが懐かしく、いろいろな思い出に浸り、「次の曲はなんだろう？」的な緊張感もありとにかく楽しく走れた。好きな曲を聞き逃す危険があるので、SAに入るのもためらわれたほど。隣で子どもが寝ていてもおかまいなしに、1,000kmの長い道りをスムーズに走ることができた。とはいっても、都合よくいつもこのラジオが流れているわけではな

いので、思い出の曲が入ったオムニバスアルバムを聞くか、自作するのもおすすめ。80年代アイドル歌謡曲でも良いし、70年代フォークでも良いし、サザン、ユーミンなど「思い出すことがたくさんある」曲をできれば50曲程度、CDまたは、携帯音楽プレーヤーに入れて車内で流す。昔の彼女、彼氏との思い出にどっぷり浸れば、眠気も吹っ飛ば緊張感が得られるはず？。

10. 最新の「居眠り運転警告or防止システム」を実際に試してみたレポート

●VWパサート「疲労検知システム」

“Fatigue Detection System”

パサートのお家芸ともいえるこのシステム。ドライバーのステアリング入力や角度をモニタリングして、疲労や眠気によるいつものとは違った操作を検知すると、マルチファンクションインジケータの表示とブザーで休憩を促す。アイデアとしては素晴らしいものだが、眠くてボーっとしているときにインジケータの表示が出たとしても気



VWパサート「疲労検知システム」“Fatigue Detection System”。

づきにくく、ブザー音もそれほど印象に残る大きな音ではなかった。これで目が覚めるとは思えなかった。ちなみに同様のシステムはすでに30年前の日産ブルーバードに搭載されている。単に時間の経過だけで警告するのではなく、居眠り運転でクルマがふらついたり、2時間以上連続運転をしたらすると警告灯が点灯し、休憩を促して安全運転をサポートする。先進の安全装備が30年前にすでにあったとは驚き。

●ホンダ アコード「LKAS」、トヨタ ハリアー「レーンキープアシスト」、日産スカイライン「アクティブレーンコントロール」搭載の3車に試乗

概して日本のメーカーの「車線逸脱警告」はまずは、ブザー音で知らせることが主流だがその音はやや控えめで、危機感を感じる音ではないように思う。また、今回試乗した3車はいずれも、自動でステアリング補正を行い、クルマをレーン内に戻す機能を持つが、ホンダ、トヨタはクルーズコントロール作動状態であることが前提。日産スカイラインに搭載されている「アクティブレーンコントロール」は、クルーズコントロールの設定とは関係なく時速70km以上で作動する。ステアリング操作を電気信号に置き換えてタイヤを操舵するという「ダイレクトアダプティブステアリン

グ」がなせるワザで、タイトなコーナーでは無理だが、高速走行時にはラインをトレースして楽に走ることができる。実際、今回3日間で1,200kmを走った際も疲労が少なく、とても快適に長距離ドライブを楽しむことができた。

輸入車ではどうだろうか？メルセデスベンツやBMWの「車線逸脱警告」は最初からステアリングを微振動させて警告、キャデラックでは同じくシートを振動させて警告し、何の操作も行われないと自動補正が入りクルマをレーン内に戻す。2種類とも体験したが、いずれも警告の時点で「危ない」とすぐに気づいた。ステアリングやシートを振動させ、体に直接響いてくるので違和感や不快感はあり、ブザー音だけよりもわかり易いと感じる。しかし、ブザー音にも良いところはある。それは同乗者がいる場合。警告の振動はドライバーにしか伝わらないが、ブザー音なら同乗者にも聞こえる。特に、車を運転しない同乗者から「ブザーが鳴ってるけどこれ、何の音？」などと言われると、はっとして目が覚めるのではないかと？警告音はできれば車内に響き渡る不快な大音量がいい。命にかかわることなので、上品な忠告よりも、不快な大音量の警告がほしい。

(かとう くみこ)



日産スカイライン「アクティブレーンコントロール」



最新のアウトドアギア・クルマ・アクティビティが都心に集結！「Outdoor Day Japan 2014」。

クルマを都心の森で、見て・触って・体感できる 国内最大級のアウトドアイベント

[JAMAGAZINE編集室]

[第62回]

2014年4月5日(土)・6日(日)の2日間、東京・代々木公園のイベント広場及びけやき並木において「Outdoor Day Japan 2014」が開催された。このイベントは、オートキャンプを含めた、さまざまなアウトドアアクティビティの普及拡大のために行われているもので、今年で14回目を迎える国内最大級のアウトドアイベントである。今回の総来場者数は、昨年の82,300人を22.4%も上回る100,740人となった。テーマは「体験」「体感」。アウトドア用品などを見るだけでなく、クルマのオフロード体験走行など、クルマを都心の森で、見て・触って・体感できるイベントの様相を紹介する。

●「Outdoor Day Japan 2014」 開催

今年の「Outdoor Day Japan 2014」は、国内外のアウトドアギア・クルマ・アクティビティなど関連メーカー、99社の出展があった。

主催は、一般社団法人日本オートキャンプ協会、自工会も後援し、スズキ、トヨタ自動車、富士重工業、本田技研工業、三菱自動車工業などの自工会会員メーカーも出展している。

この「Outdoor Day Japan 2014」は、都心に位置する代々木公園（イベント広場及びけやき並木）という好立地に会場を設け、アウトドアシーズンのさきがけのイベントとして、4月5日(土)、6日(日)の2日間、10:00から17:00まで入場無料で開催された。

イベントのメインキャッチは「快適なアウトドアライフを過ごすため

に最新のアウトドアギア・フィールド・アクティビティ、そしてクルマを都心の森で、見て・触って・体感できる日そして、豊かな自然に感謝しよう」である。

子どもから大人まで老若男女を問わず、さまざまな世代の多くの来場

者が開会前から会場に詰めかける中、主催団体の一般社団法人日本オートキャンプ協会 吉田 章 会長より開会挨拶の後、国内最大級のアウトドアイベントである「Outdoor Day Japan 2014」が始まった。

〈イベントシンボルイメージ〉 (画：笹尾俊一)

清々しく躍動感あふれるアウトドアフィールドとその空気を堪能し開放感あふれる若者の姿を通して、私たちを豊かな自然へと誘います。





さまざまな世代の多くの来場者が詰めかけた会場。

●最新のアウトドアシーンのすべてを「アウトドアはここまで深化、拡大した！」

1990年代に始まったファミリーキャンプに出かけてBBQという、いわゆるオートキャンプは、当時の子どもが親になり、親の世代はシニア世代へと移りかわって、子ども世代では、野外フェスや山ガールを経て「アウトドアライフスタイルはブームから文化へ」となりつつある。

このイベントは、そうした、子ども世代から親の団塊世代など幅広い世代に向けて、アウトドアの楽しみ方を提案するために、さまざまなアトラクションを開催し、アウトドア用品などを見るだけでなく「体験・体感」ができるものとなっている。

●クルマ業界が積極的にクルマの楽しさを訴求「アウトドアがキーワード」

国内自動車メーカーの各ブースでは、試乗やキャンプシーンを再現。トヨタ自動車はオフロード車の同乗体験、富士重工業は衝突防止のアイサイト乗車体験、本田技研工業がキャンプ道具車載デモンストレーション、三菱自動車工業が傾斜走行体験の他、スズキが、キュートなハスラーとともにアウトドアで人気のブランドであるコルマンとのコラボによる新規出展。見るだけでなく、いろいろなクルマを体感することができる。また、アウトドアに似合うクルマが展示され、サイズ感や座り心

地などを体感し、じっくりとチェックすることもできる。

●国内自動車メーカー及び自動車関連業界の各ブース

■スズキ

話題沸騰！キュートなクロスオーバー、ハスラーが会場にやってきて、ポップで心地いい「スマート・キャンプ」を盛り上げる。かわいい実力派のスズキ×コルマンのコンビ。



スズキ×コルマンのコラボサイトが、渋谷駅側入り口でお出迎え。



海に、山に、街に。遊べる軽、新型ハスラー。

■トヨタ自動車

今年もやってきた！特設コースでデコボコ道を同乗体験。見ているよりも断然「トヨタ オフロード車」のポテンシャルを実感。



デコボコ道を同乗体験。



ランドクルーザープラドのポテンシャルを実感。

■トヨタモデリスタ インターナショナル

遊ぶ。くつろぐ。旅をする。ハイエース／レジアスエースをベースにした「スマートキャンパー MRT Type II」がお目見え。



遊ぶ。くつろぐ。旅をする。
スマートキャンパー MRT Type II。

■富士重工業

大幅進化したアイサイト同様、今年のスバルはすごい！衝突防止のアイサイト乗車体験コースと、フォレスターのヒルクライム体験を同時開催。



衝突防止のアイサイト乗車体験。



フォレスターのヒルクライム体験。

■本田技研工業

手軽に車中泊を楽しめるなど、さまざまな場面に役立つ、こだわりのパッケージを用意したN-BOX+は、もっと便利に、もっと快適にキャンプ&アウトドアを楽しむためのアイテムがいっぱい。思い立ったらどこへでも行ける。



さまざまなパッケージと便利なアイテムをラインアップしたN-BOX+。



アウトドアを楽しむための便利で快適なアイテムを装備。

■三菱自動車工業

先進の環境技術を手に入れた「デリカD:5クリーンディーゼル」と「アウトランダーPHEV」が登場。デリカD:5の傾斜走行体験やアウトランダーPHEVの給電デモなど、三菱の技術力を体で感じる。



これが三菱 クリーンディーゼルの実力!。



アウトランダーPHEVの給電デモ。

■日本自動車連盟 (JAF)

ドライブとモータースポーツの情報提供の他、ビンゴ大会や火起こし体験、抽選会などファミリーで楽しめるさまざまなイベントを開催。



ドライブとモータースポーツの情報を得るならJAF!。

■横浜ゴム

クルマの性能は、いいタイヤが引き出す。低燃費性能とグリップ力のメカニズムの体感実験は感動もの。



タイヤガーデンのオリジナルキャラ、ガーディーくんも登場。

●その他さまざまなイベントを開催

アウトドア製品の展示やデモの他に、クライミングやアスレチックなど、みんなが参加できる「外遊び満喫のアクティビティ体験」、約45分間の会場ガイドツアー「アウトドアデイジャパン会場ツアー」、毎年恒例の目玉商品が数々登場する「チャリティーオークション」など、都心の中の開放的な野外で、来場者を飽きさせない豊富な催し物が行われていたこともあって、2日間ともに大盛況。1日ではまわりきれない充実した内容のイベントであった。

☆

この、イベントを通して、クルマ業界が積極的にアウトドアの魅力、そして、“クルマの楽しさ、素晴らしさ”というものを、さまざまな「体験」「体感」を行うことにより、伝えていた。

これからも、「アウトドア」と「クルマの楽しさ、素晴らしさ」を訴求した「Outdoor Day Japan」のイベントを続けていってほしい。なお、来年は、2015年4月4日(土)・5日(日)、場所は今回と同じ、代々木公園のイベント広場及びけやき並木で行われる予定である。

まだ、このアウトドアイベントを体験されていない方は、来年はぜひ、足を運んでみてはいかがだろうか。

●一般社団法人日本オートキャンプ協会

URL : <http://www.autocamp.or.jp/>

●Outdoor Day Japan

公式ウェブサイト

URL : <http://www.outdoorday.jp/>

(JAMAGAZINE編集室)

「バブルの力」

花井 真紀子

日刊自動車新聞社



◇「バブル世代の人は明るくていいですね」。後輩に言われて驚きました。企業業績の低迷、リストラ、就職難と厳しい状況が続く中でも楽観的に見えたようです。不安を抱えて過ごしてきた若い世代には能天気映っていたのでしょう。確かに自動車産業記者会の中を見渡してみても、厳しい時代を勝ち残ってきた優秀な記者ばかり。バブル景気の勢いで不況をすり抜けてきた人は見当たりません。もうひとつ驚いたのは、子どもの歴史の教科書に「バブル時代」と記されていたことです。遠い過去のものとして扱われていたのはショックでした。あのころの盛り上がりを経験していない人の方が増えてきたということです。

◇2020年の東京オリンピックに向けて「バブル景気が再来するのでは」という懸念があり、身構える人も多くいます。土地や株式への過剰投資から実体のない経済が膨らみ、弾けて急激な景気下降を招いてしまったわけですが、苦境に耐え鍛えられた基盤がある今だからこそ、もう一度あのころのような盛り上がりがあったらおもしろいのではないかと思います。縮小すると思いきまれている国内市場も活性化するのではないかと期待さえ感じます。

◇バブルを知る世代は楽しむことに欲張りで、楽しむことを我慢できない人が多いと言われています。胸に手を当てると…確かにそう思います。一見、軽薄ですが、それが消費のパワーにも、型破りの商品が生まれる下地にもなっていました。現在と比較して許容範囲が広く、思い切った改革や挑戦ができる風土により実現したことも多いと思います。

その証拠にバブル時代に生まれたクルマには愛情を持って「迷車」と呼ばれるものがあります。全方位を満たす必要に迫られている今のモデルとは明らかに違って、エンジニアの好みやこだわりがプンプン匂ってくるクルマ。そういうクルマは好き嫌いが分かれますが魅力的です。そんな個性がクルマ文化を創り上げていくのではないかとも思います。昨年東京モーターショーでも、個性の強いコンセプトカーに世代を超えた人気が集まっていました。

◇日本の自動車メーカーは今、再びバブルのころのような活気を取り戻しつつあるように感じられます。ホンダの軽オープンスポーツ「S660」は1991年から1996年に販売された「ビート」の再来を思わせませし、スバル「レヴォーグ」も1989年に誕生した「レガシィ」への原点回帰のようです。着せ替えができるダイハツ「コペン」やデザインを際立たせたスズキ「ハスラー」など新しい発想のモデルも続々と登場してきます。

◇ますます難しくなる将来を切り開くには、常識を超えた発想が必要です。でもそれは教え、教えられてできるものではありません。もちろんバブルの失敗に学び、地球環境への配慮など山積する課題への対応は必須です。それに加えて楽しむことを取り戻すことが推進力になるはずで。これから取材活動が一段と楽しくなる予感がします。やはり能天気なのでしょうか。

(はない まきこ)

2013年度乗用車市場動向調査について

2014年4月10日

一般社団法人日本自動車工業会（会長：豊田 章男）は、2013年度に実施した乗用車市場動向調査の結果を取りまとめた。

本調査は、単身世帯を含む全国の一般世帯における乗用車の保有、今後の購入意向などを隔年毎に調査し、需要の質的变化の見通しに役立てようとするものである。

今年度は保有状況・使用実態・今後の購入意向等について時系列の動きに注目することに主眼を置いた。

また、トピックとして次世代自動車・先進安全技術や高齢層に注目した。

調査設計の概要は次の通りです。

調査地域：全国（沖縄県を含む）

調査対象：単身世帯を含む一般世帯

対象回答者：自動車保有世帯では直近購入車の主運転者

非保有世帯では運転免許保有者または家計の中心者

標本抽出方法：層化二段抽出法 4,500s

調査方法：訪問面接、留置併用

調査実施時期：2013年8月19日～9月17日

I. 時系列調査結果の主な特徴

1. 乗用車市場動向

- ・乗用車世帯保有率は82%。地方圏で高く、独身期と高齢期で低い傾向。
- ・車の保有は、利便性よりも必要性との相関が高い。
- ・車種タイプ・車型別保有率は、軽の増加傾向が継続。軽を含めた複数保有も増加傾向。
- ・非保有の理由は経済的要因が上位。独身期や長子が中学生以下の世帯で意向がやや高い。

2. 乗用車ユーザーの特性と使用状況

- ・ユーザー層の特性は、高齢層及び女性層の増加が継続。
- ・使用用途は「買物・用足し」中心。維持費は約6割が負担感あり。

3. 購入状況

- ・購入形態と流入・流出構造は、ダウンサイジングが継続。
- ・前保有車の保有長期化傾向は変わらず。

4. 今後の保有・購入動向

- ・今後の保有は、減車意向・保有長期化意向。
- ・購入意向は、ダウンサイズ意向が継続。

II. トピック調査結果の主な特徴

1. 次世代自動車への意識

ハイブリッド車は一般化。他の次世代自動車は普及途上。

2. 先進安全技術車に対する意識

「予防安全技術」の魅力度が高い。60歳を境に魅力度が上昇。

3. 消費税率引き上げによる車の購入意欲への影響

消費税率引き上げによって車の購入意欲に影響があると答えた人は約7割。

4. 高齢層の特性

- ・健康状態がよく、有職者が多く、資産も比較的持っている。
- ・運転意欲、買い替え意欲はまだ衰えない。
- ・レジャー用途が多い「健康・資産1千万円以上」や「首都圏」の高齢者。
- ・「視力」「注意力」「反応の速さ」に身体の衰えを自覚し、それを補うための機能や技術を要望。

なお、上記の特徴ならびに詳細については報告書をご参照いただきたい。

報告書は、当会ホームページにも掲載する。

乗用車市場動向調査 http://www.jama.or.jp/lib/invest_analysis/four-wheeled.html

2013年度二輪車市場動向調査について

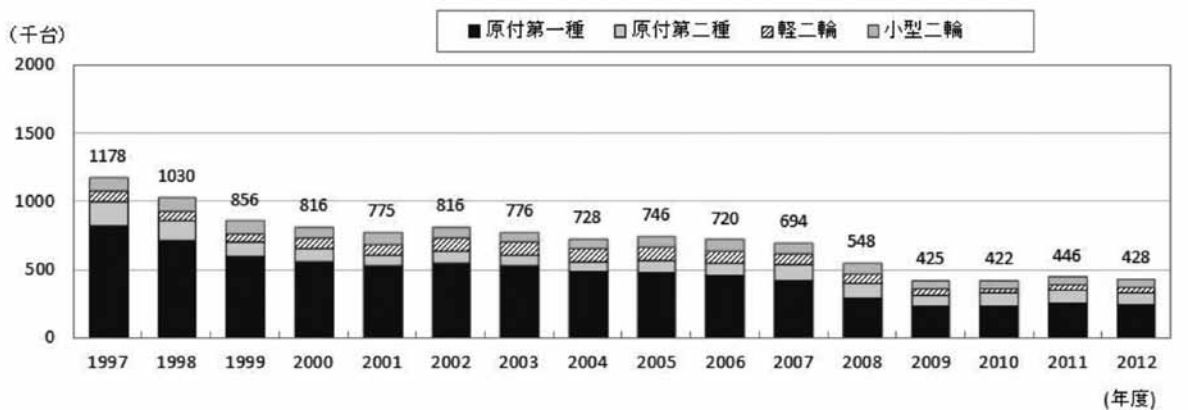
2014年4月10日

一般社団法人日本自動車工業会（会長：豊田 章男）は、2013年度に実施した二輪車市場動向調査の結果を取りまとめた。

本調査は、多様化する二輪車市場の変化を捉えるため、隔年毎に新車購入ユーザーを対象にアンケート調査を行っているものである（時系列調査）。また、本調査と同時にトピック調査として、二輪車市場を取り巻く諸問題についても調べたものである。

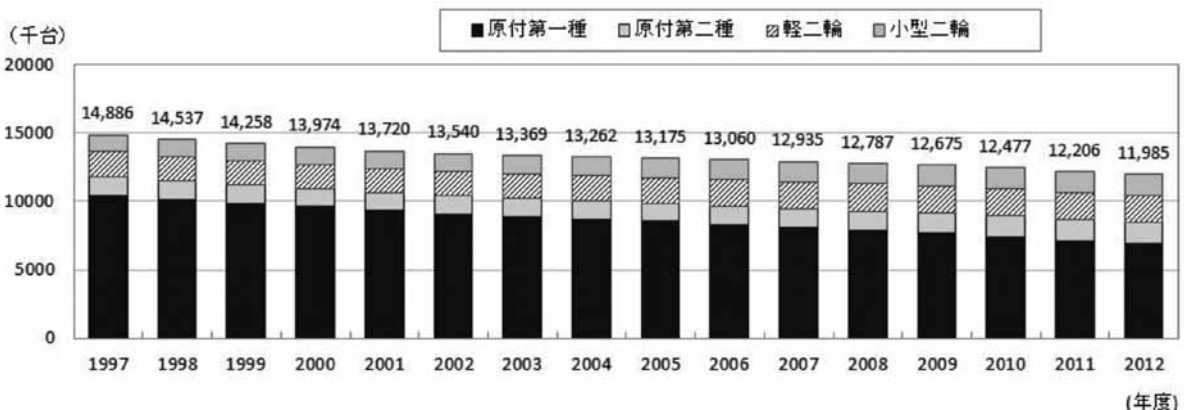
今年度のトピック調査では、二輪車市場が直面している長期的な需要減少に関わる、「三ない運動」方針転換時点における中高生層意識の把握」「各種規制の国際基準調和導入の認知度と購買行動」「消費税増税（5%→8%→10%）に伴う市場の動き」などの実体を明らかにし、需要の減少に歯止めをかけるべく要因分析を行った。

＜二輪車需要台数の推移＞



出所) 日本自動車工業会
全国軽自動車協会連合会

＜二輪車保有台数の推移＞



出所) 国土交通省

調査設計の概要は次の通りです。

（新車購入ユーザー調査）

調査手法：郵送調査法

調査地域：全国

調査対象：2012年6月～2013年5月に新車を購入した二輪車ユーザー

対象者抽出：調査応諾者より、タイプ別、排気量別に対象者を割り出し抽出

但し、輸入車は日本自動車輸入組合を通じ6社のインポーターから調査票を発送

調査期間：2013年8月～9月

回収数：10,415人に調査票を発送し、5,669人から回収（回収率54.4%）

I. 時系列調査結果

二輪車新車購入ユーザー調査の主な特徴として以下4点が見られた。

- ①ユーザー特性を性年代別で見ると、男性は「10代」「20代」「30代」の比率が年々減少している。女性は09年度以降横ばいが続いているものの、50代以上は60%を超えた。
タイプ・排気量別では、スクーター、ビジネスの50cc以下で50代以上の占める割合の上昇傾向はさらに顕著になっている。
- ②購入形態は「代替」が59%と前回調査から2ポイント上昇。「新規購入」は15%と前回調査から横ばい。時系列では依然新規購入が減少傾向にある。
- ③買い替えユーザーの使用年数は「平均6.6年」と、前回調査（6.1年）から上昇し、長期保有傾向が高まっている。特にスクーターの50cc以下でその傾向が顕著である。
- ④今後の継続乗車意向は88%で、前回（87%）から横ばい傾向であるが、ほぼ9割が継続して乗りたいと考えている。

II. トピック調査の主な特徴

①「三ない運動」の方向転換の認知と、若年層の市場回帰の意識把握

二輪車の「三ない運動」とは、高校生に対して「免許を取らせない」「買わせない」「運転させない」をスローガンとし、1970年代に愛知県で始まった運動が全国に広がっていったとされている。

一般市民、中高生の親ともにほとんど「三ない運動」方向転換は認知されていない。

方向転換には総論では賛成であるものの、自身の子どもが二輪車を運転することについては、特に母親では抵抗感強い。

中高生の状況についても、地域によって差はあるものの、親の時代よりもさらに「二輪車に乗ってはいけない」という規制が強まっている傾向がうかがえる。

将来有望層のひとつとして「二輪車の免許を保有しながら、二輪車を保有したことがない人」の意識を把握したところ、65%の人が「何らかのきっかけがあれば二輪車に乗りたいと思っている」としており、二輪車に乗る気持ちがあっても免許を取得したものの、経済的な理由や積極的な購入理由が見つからなかったことから、なんとなく二輪車に乗らないまま過ごしている一方で、これらの人々は「すぐに二輪車に乗れる人たち」であり、これから免許を取得して二輪車を購入する人よりも、二輪車を購入するハードルは低いと考えられる。

②国際基準調和の認知と、期待、不安の把握

新規購入ユーザー調査では70%が「まったく知らない」と回答しており、認知は高いものであるとは言えない。

国際基準調和が進展することへの期待は、大排気量層、オンロード、オフロードで「選択肢が増える」「海外販売のモデルが購入可能」「海外メーカーのモデルが購入可能」など、日本市場での選択肢が増えることが大きい。

中古車ユーザー、新規購入3年以上経過ユーザーでも同様の傾向が見られ、中古ユーザーでは「価格が下がる」ことへの期待も高い。

③消費税増税（2014年4月に8%、2015年10月に10%予定）を前にした駆け込み需要の把握

消費税増税の詳細情報を知らせる前に次期車の購入予定を聞いたところ、中古車保有の11%、新車購入3年以上の15%が2014年3月末（消費税5%）、2015年9月末まで（消費税8% それ以降は10%になる予定）に中古車保有の20%、新車購入3年以上の26%が買い替えを検討していることから、増税前に買おうという意識は少なからず存在する。

ただし、消費税増税に伴う行動について中古車保有、新車購入3年以上の半数前後が「影響を与えない」と回答しており、「購入・買い替えを早める」が20%前後であることを考えあわせると、上記の半数程度は「予定通りの買い替え」であり、駆け込み需要ではないことも推察される。

報告書は一般向けに配布するとともに、当会ホームページにも掲載する。

二輪車市場動向調査 http://www.jama.or.jp/lib/invest_analysis/two-wheeled.html

2013年度軽自動車の使用実態調査について

2014年4月10日

一般社団法人日本自動車工業会（会長：豊田 章男）は、2013年度に実施した軽自動車使用実態調査の結果を取りまとめた。本調査は、1981年より隔年で実施しており、軽自動車の使用状況や軽自動車ユーザーの生活意識・消費行動の実態から、社会の要望に対して軽自動車が置かれている位置づけを明らかにすることを目的としている。今回の調査では、大きく捉えると以下のような特徴が見られた。

1. 軽自動車の使用と購買実態

- 軽乗用系、軽商用系ともに高齢層の割合が大きく、軽トラックでは拡大傾向にある。
- 軽乗用系、軽商用系ともに年収400万円未満の割合が大きく、軽商用系では拡大傾向にある。
- 使用年数の長期化や、燃費の良さで軽自動車を選ぶ人が増えるなど、維持費を抑える傾向がうかがえる。

2. 地域別にみた軽自動車の役割

- 軽自動車は、都市規模が小さく、交通が不便な地方に多く普及している。
- 地方における軽自動車の必要性は高く、日々の通勤・通学や食品の買い物等に欠かせない存在である。
- 近年の変化として、大都市や都市郊外でも、経済的な理由で軽自動車の必要性が高まっている。

3. 女性の生活における軽自動車

- 車がないと困る人の割合は、男性より女性が多くなっている。
- 軽自動車は、運転が苦手でも日常使える車として、子育て中や働く女性の移動を支えている。

4. 高齢者の生活における軽自動車

- 高齢者は、車がないと困る人が多く、軽自動車は買い物を主に郵便局や銀行等への足として使われている。
- 軽自動車は、経済面だけでなく、移動手段として適切な大きさであるという点が支持されている。

5. 若者の軽自動車に対する意識

- 軽自動車は経済面が評価され若者には使用されている。7割が軽自動車の継続購入を考えている。
- 経済面の評価が高い一方で、若者は上の年代よりも様々な魅力を軽自動車に対して感じている。

6. 軽自動車へのダウンサイジング層の実態

- 普通・小型車から軽自動車に代替した人は26%を占め、高齢者を中心に幅広い年齢層に亘っている。
- 結婚や子供の成長、リタイヤ等の人生の様々な節目で、軽自動車が選択されている。

<調査設計概要>

●全国訪問留置調査

調査対象：自家用軽自動車を保有する世帯及び事業所

総回収数：3,030サンプル（軽乗用車1696s、軽ボンバン407s、軽キャブバン411s、軽トラック516s）

調査時期：2013年5月10日～6月9日

調査手法：訪問留置調査

●WEB調査

調査対象：男女20-79歳男女個人、免許保有者、軽自動車及び普通乗用車を主運転車として所有されている方 等

総回収数：960サンプル（軽自動車640s、普通自動車320s）

調査時期：2013年9月23日～9月30日

調査手法：WEB調査（インターネット調査）

●インタビュー調査

調査対象：関東一都三県在住、免許保有者、家庭に最近5年以内に購入した軽自動車あり 等

総回収数：18サンプル（ダウンサイジング層6s、軽自動車を積極的に選択した男性層6s、軽自動車を積極的に選択した女性層6s）

調査時期：2013年10月9日～10月12日

調査手法：インタビュー調査（FGI）

調査の詳細は調査報告書をご覧ください。

報告書は一般向けに配布するとともに、当会ホームページにも掲載する。

軽自動車使用実態調査 http://www.jama.or.jp/lib/invest_analysis/s_car.html

2013年第4四半期・同年累計海外生産統計

2014年4月30日

2013年第4四半期の海外生産台数は、中南米地域を除く全地域において現地生産が増加したことから、前年同期比115.9%の4,388,509台となった。

2013暦年(1~12月)は、アフリカ地域を除く全地域において現地生産が増加したことから、前年同期比105.9%の16,756,179台となった。

○2013年第4四半期実績(単位:台)

| | 2013年10-12月 | 2012年10-12月 | 前年同期比(%) |
|------|-------------|-------------|----------|
| アジア | 2,442,497 | 2,007,934 | 121.6% |
| 中近東 | 0 | 0 | — |
| 欧州 | 429,195 | 353,630 | 121.4% |
| EU | 365,854 | 336,174 | 108.8% |
| 北米 | 1,124,746 | 1,033,733 | 108.8% |
| 米国 | 888,401 | 813,832 | 109.2% |
| 中南米 | 304,037 | 316,122 | 96.2% |
| アフリカ | 62,750 | 53,334 | 117.7% |
| 大洋州 | 25,284 | 22,907 | 110.4% |
| 合計 | 4,388,509 | 3,787,660 | 115.9% |

○2013年1~12月実績(単位:台)

| | 2013年1-12月 | 2012年1-12月 | 前年同期比(%) |
|------|------------|------------|----------|
| アジア | 9,055,757 | 8,500,825 | 106.5% |
| 中近東 | 0 | 0 | — |
| 欧州 | 1,537,025 | 1,484,110 | 103.6% |
| EU | 1,379,733 | 1,383,583 | 99.7% |
| 北米 | 4,540,685 | 4,253,869 | 106.7% |
| 米国 | 3,627,226 | 3,324,703 | 109.1% |
| 中南米 | 1,284,243 | 1,234,584 | 104.0% |
| アフリカ | 232,191 | 248,711 | 93.4% |
| 大洋州 | 106,278 | 101,381 | 104.8% |
| 合計 | 16,756,179 | 15,823,480 | 105.9% |

2013年度の福祉車両販売実績について

2014年5月9日

2013年度における福祉車両の販売台数は、合計で44,189台・前年度比102.5%と前年度を上回り過去最高となった。

<車種別販売状況>

(1) 普通・小型自動車 24,366台・前年度比 97.0%

2013年度は、「車いす移動車」「昇降シート車・回転シート車」「運転補助装置付車」ともに前年度を若干下回り、普通・小型乗用車全体では24,366台・前年度比97.0%となった。

(2) 軽自動車 15,471台・前年度比 110.2%

2013年度は、「昇降シート車・回転シート車」が前年度比133.9%と大幅に増加し、2,474台となった。軽自動車全体でも、これまでの14,041台（2012年度）を上回り、15,471台・前年度比110.2%と昨年に引き続き過去最高を更新した。

(3) バス 4,352台・前年度比109.9%

2013年度は、4,352台・前年度比109.9%と増加した。

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

平成26年度事業計画

2014年5月15日

平成26年度は、米国市場の改善を軸とする世界経済の回復や、政府の大胆な経済政策の加速・強化による国内景気の上振れが期待される一方、新興国市場の減速懸念、国内では消費増税に伴う駆け込み需要の反動減などに留意する必要があり、事業環境は必ずしも楽観できる状況ではない。

本年度は、日本経済が回復基調から持続的成長へと転換を図るための重要な一年であり、我々自動車産業はものづくり産業の代表選手として、「日本経済再生」に貢献するべく邁進していく。

課題は多岐にわたるが、本年度は以下3点を事業の柱として、環境変化を的確に捉えた取り組みを推進し、日本の「ものづくり基盤」の磐石化、夢のある豊かなクルマ社会の実現に向けて積極的に活動していく。

<国内市場の活性化>

日本の自動車産業の競争力の源泉である強固なものづくり基盤を確固たるものにするためには、20年以上続く国内市場の縮小に歯止めをかけることが重要である。

昨年度の「第43回東京モーターショー」には前回は上回る90万人のおお客様にご来場頂いた。また、各社トップが大学に赴き、若者に対し直接クルマの魅力を伝えるという試みも始めた。モーターショー休催年である本年度も、この勢いを絶やすことなく、クルマ・バイクの魅力を様々な形で積極的に発信していく。

また、国内市場の活性化に向けては、過重な自動車ユーザーの税負担軽減が大変重要である。自動車業界として、消費税10%段階において自動車取得税の確実な廃止を実現するとともに、昨年末の税制改正大綱で提示された環境性能課税が、自動車ユーザーの確実な負担軽減に資する制度となるよう、引き続き活動していく。

加えて、二輪車の利便性向上や市場活性化に向け、免許取得容易化、駐車場整備などの利用環境改善に向けた取り組みも積極的に推進していく。

<事業環境の改善>

国内のものづくり基盤を磐石なものにするためには、国内の事業環境を改善していくことが重要である。

最大の懸案であった超円高は是正されつつあるが、一方、自由貿易協定の更なる推進や、法人税の引き下げ、安全・安価な電力の安定的供給などの課題が依然残されている。

6月に経済産業省がとりまとめる予定の「次世代の自動車産業戦略」、さらには政府の「成長戦略」が追い風となるよう、自動車業界の要望を政府に強く求めていく。

<安全・快適で持続可能なクルマ社会の創造>

我々自動車業界は、政府が進める「世界一安全な道路交通」の実現に向けた取り組みを推進しており、今後高齢化が進展する中においても、交通事故死傷者数が着実に減少していくよう、自動運転技術の実用化等、様々な安全技術の導入・普及により、クルマ、バイク、歩行者や自転車など、道を使う全ての人の安全・快適かつ自由な移動を実現していく。

また、「エネルギー・環境問題」に対しても、燃料電池自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド車、クリーンディーゼル車などの次世代自動車の開発・普及を積極的に行い「安全・快適で持続可能なクルマ社会の創造」に邁進していく。

2020年オリンピック・パラリンピックの東京開催が決定し、世界に向け日本が考える未来の自動車社会を発信していく絶好の機会を得た。我々自動車業界としても、来る2020年に向けた「夢のある豊かなクルマ社会」と「未来のモビリティ」の実現に向けて、積極果敢に取り組んでいく。

一般社団法人 日本自動車工業会 役員名簿

| | | | | |
|----------|-------------|------------------|---------------|-------|
| 会 長 | ○池 史 彦 | 本田技研工業株式会社 | 代表取締役会長 | (非常勤) |
| 副 会 長 | 志 賀 俊 之 | 日産自動車株式会社 | 代表取締役 副会長 | (〃) |
| 〃 | ○豊 田 章 男 | トヨタ自動車株式会社 | 代表取締役社長 | (〃) |
| 〃 | ○相 川 哲 郎* | 三菱自動車工業株式会社 | 常務取締役 | (〃) |
| 〃 | 小 飼 雅 道 | マツダ株式会社 | 代表取締役社長 | (〃) |
| 副会長・専務理事 | ○永 塚 誠 一 | | | (常 勤) |
| 常務理事 | 内 藤 政 彦 | | | (〃) |
| 理 事 | 細 井 行 行 | いすゞ自動車株式会社 | 代表取締役社長 | (非常勤) |
| 〃 | ○片 山 正 則 | 〃 | 取締役副社長 | (〃) |
| 〃 | 鈴 木 修 | スズキ株式会社 | 代表取締役会長兼社長 | (〃) |
| 〃 | 原 山 保 人 | 〃 | 代表取締役副社長 | (〃) |
| 〃 | 伊 奈 功 一 | ダイハツ工業株式会社 | 代表取締役会長 | (〃) |
| 〃 | 三 井 正 則 | 〃 | 代表取締役社長 | (〃) |
| 〃 | 加 藤 光 久 | トヨタ自動車株式会社 | 代表取締役副社長 | (〃) |
| 〃 | 前 川 眞 基 | 〃 | 代表取締役副社長 | (〃) |
| 〃 | ○早 川 茂 | 〃 | 専務役員 | (〃) |
| 〃 | ○西 川 廣 人 | 日産自動車株式会社 | 代表取締役 C C O | (〃) |
| 〃 | 山 下 光 彦 | 〃 | 取締役上級技術顧問 | (〃) |
| 〃 | 川 口 均 | 〃 | 専務執行役員 | (〃) |
| 〃 | 市 川 正 和 | 日野自動車株式会社 | 代表取締役会長 | (〃) |
| 〃 | 市 橋 保 彦 | 〃 | 代表取締役社長 | (〃) |
| 〃 | 吉 永 泰 之 | 富士重工業株式会社 | 代表取締役社長 | (〃) |
| 〃 | 近 藤 潤 | 〃 | 代表取締役副社長 | (〃) |
| 〃 | 伊 東 孝 紳 | 本田技研工業株式会社 | 代表取締役 社長執行役員 | (〃) |
| 〃 | 峯 川 尚 | 〃 | 専務執行役員 | (〃) |
| 〃 | 吉 田 正 弘 | 〃 | 取締役常務執行役員 | (〃) |
| 〃 | 山 内 孝 | マツダ株式会社 | 代表取締役会長 | (〃) |
| 〃 | 光 田 稔 | 〃 | 常務執行役員 | (〃) |
| 〃 | 益 子 修 | 三菱自動車工業株式会社 | 代表取締役社長 | (〃) |
| 〃 | ○中 尾 龍 吾 | 〃 | 常務取締役 | (〃) |
| 〃 | 鈴 木 孝 男 | 三菱ふそうトラック・バス株式会社 | 取締役会長 | (〃) |
| 〃 | アルバート・キルヒマン | 〃 | 代表取締役社長 | (〃) |
| 〃 | 柳 弘 之 | ヤマハ発動機株式会社 | 代表取締役社長執行役員 | (〃) |
| 〃 | 木 村 隆 昭 | 〃 | 代表取締役 副社長執行役員 | (〃) |
| 〃 | 坂 上 優 介 | UDトラック株式会社 | 代表取締役社長 | (〃) |
| 〃 | 小 川 博 | 〃 | 執行役員常務 | (〃) |
| 理事・事務局長 | 大 上 工 | | | (常 勤) |
| 監 事 | 山 下 雅 也 | 本田技研工業株式会社 | 監査役 | (非常勤) |
| 〃 | ○今 津 英 敏 | 日産自動車株式会社 | 取締役 | (〃) |
| 〃 | 杉 山 雅 洋 | 早稲田大学 | 名誉教授 | (〃) |

○印：新任

*印：6月25日、代表取締役社長兼COOに就任予定

(平成26年5月15日現在)

2014年版『日本の自動車工業／THE MOTOR INDUSTRY OF JAPAN』を発行

2014年5月16日

一般社団法人 日本自動車工業会は、この度、2014年版『日本の自動車工業／THE MOTOR INDUSTRY OF JAPAN』を発行しました。

『日本の自動車工業』は、わが国の自動車産業の現状を表とグラフを使い、わかりやすく解説・編集したもので、『THE MOTOR INDUSTRY OF JAPAN』は英文版です。

『日本の自動車工業』は1952年に第1巻を発行以来、今回で62回目を数えます。内容は日本における自動車産業の位置づけ、四輪車・二輪車の生産／販売／輸出／保有等の統計、海外展開の状況、自動車と社会との関係等を、時系列データを中心に取りまとめています。

〈頒布方法〉

- ・『日本の自動車工業／THE MOTOR INDUSTRY OF JAPAN』は、ともに1部800円で、自動車図書館（港区芝大門1-1-30日本自動車会館1階）にて、販売しています。
- ・また、郵送（または宅配便）でのご購入は、自工会・広報室（TEL：03-5405-6119）まで、お問い合わせください。

経済産業省からのお知らせ ～平成26年経済産業省企業活動基本調査にご協力ください～

経済産業省大臣官房調査統計グループ

経済産業省では、我が国企業における経済活動の実態を明らかにし、経済産業政策等各種行政施策の基礎資料を得ることを目的として、平成4年以降「経済産業省企業活動基本調査」（基幹統計調査）を実施しており、平成26年も実施いたします。調査に対するご協力をお願いいたします。

- 実施期間：平成26年5月16日から7月15日まで
- 根拠法令：統計法（平成19年法律第53号）
- 調査目的：我が国企業における経済活動の実態を明らかにし、経済産業政策等各種行政施策の基礎資料とします。
- 調査対象：別表に属する事業所を有する従業者50人以上かつ資本金3,000万円以上の企業で、企業全体の数値。
- 調査結果：平成27年1月に速報を公表予定。
- 調査方法：対象の企業へ調査関係用品を直接郵送します。

※調査票の提出は、紙調査票によるほか、インターネットからオンラインで提出することもできます。

※調査票に記入していただいた内容につきましては、統計法に基づき秘密を厳守いたしますので、調査に対するご協力をお願いいたします。

（別表）

この調査は、鉱業・採石業・砂利採取業、製造業、電気業・ガス業、卸売業、小売業、クレジットカード業・割賦金融業のほか、下記の産業の括弧内の業種が対象となります。

- 飲食サービス業（一般飲食店、持ち帰り・配達飲食サービス業）
- 情報通信業（ソフトウェア業、情報処理・提供サービス業、インターネット附随サービス業、映画・ビデオ制作業、アニメーション制作業、新聞業、出版業）
- 物品賃貸業（産業用機械器具賃貸業（レンタルを含む）、事務用機械器具賃貸業（レンタルを含む）、自動車賃貸業（レンタルを除く）、スポーツ・娯楽用品賃貸業（レンタルを含む）、その他の物品賃貸業（レンタルを含む））
- 学術研究、専門・技術サービス業（学術・開発研究機関、デザイン業、エンジニアリング業、広告業、機械設計業、商品・非破壊検査業、計量証明業、写真業）
- 生活関連サービス業、娯楽業（洗濯業、その他の洗濯・理容・美容・浴場業、冠婚葬祭業（冠婚葬祭互助会を含む）、写真現像・焼付業、その他の生活関連サービス業、映画館、ゴルフ場、スポーツ施設提供業（フィットネスクラブ、ボウリング場など）、公園、遊園地・テーマパーク）
- 教育、学習支援業（外国語会話教室、カルチャー教室（総合的なもの））
- サービス業（廃棄物処理業、機械等修理業、職業紹介業、労働者派遣業、ディスプレイ業、テレマーケティング業、その他の事業サービス業）

問い合わせ先：経済産業省大臣官房調査統計グループ企業統計室 TEL：03-3501-1831

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://global.yamaha-motor.com/jp/ |
| 日野自動車(株) | http://www.hino.co.jp/ | UDトラック(株) | http://www.udtrucks.co.jp/ |

●自工会会友のホームページアドレス

ゼネラルモーターズ・ジャパン(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

◇またまた若者のクルマ離れ、乗りモノ離れについて。デパートのミニカーコーナーや、電車の模型コーナーはいつも子どもでいっぱいだし、「子どもは乗りモノが好き」という方程式はいまだ健在のはず。わが家のボーズだって数年前までは電車に夢中だった。成長過程でのさまざまな経験、豊かな世の中にあふれるモノが乗りモノ、クルマに対する興味を失わせているという、語りつくされた話が現実感を増す。特に昨今はスマホ全盛の時代。寝ても覚めてもスマホと一緒に常識ならば、若者の関心を引くライバルとしてはかなり手ごわい。

◇スマホといえば、流通業界が格安のスマホをひっさげ、業界に殴り込みとあった。データ転送のスピードが遅いなどの噂も耳にするが、当方、そんなに頻りにwebなどアクセスするわけでもなし、動画を見るわけでもなし。これで十分かもしれないと思う。妻も長年のガラケー生活卒業か！と興味津々のようす。ひとたび価格破壊の波が起これば、先行者の追従もあるような気がするが、悩みどころである。(S)

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)/阿部友香、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(株)/栗橋恵都子
自工会事務局委員：大上 工・藤巻篤史・林 公子・木村真帆

JAMAGAZINE 5月号 vol.48

発行日 平成26年5月16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-unten.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

