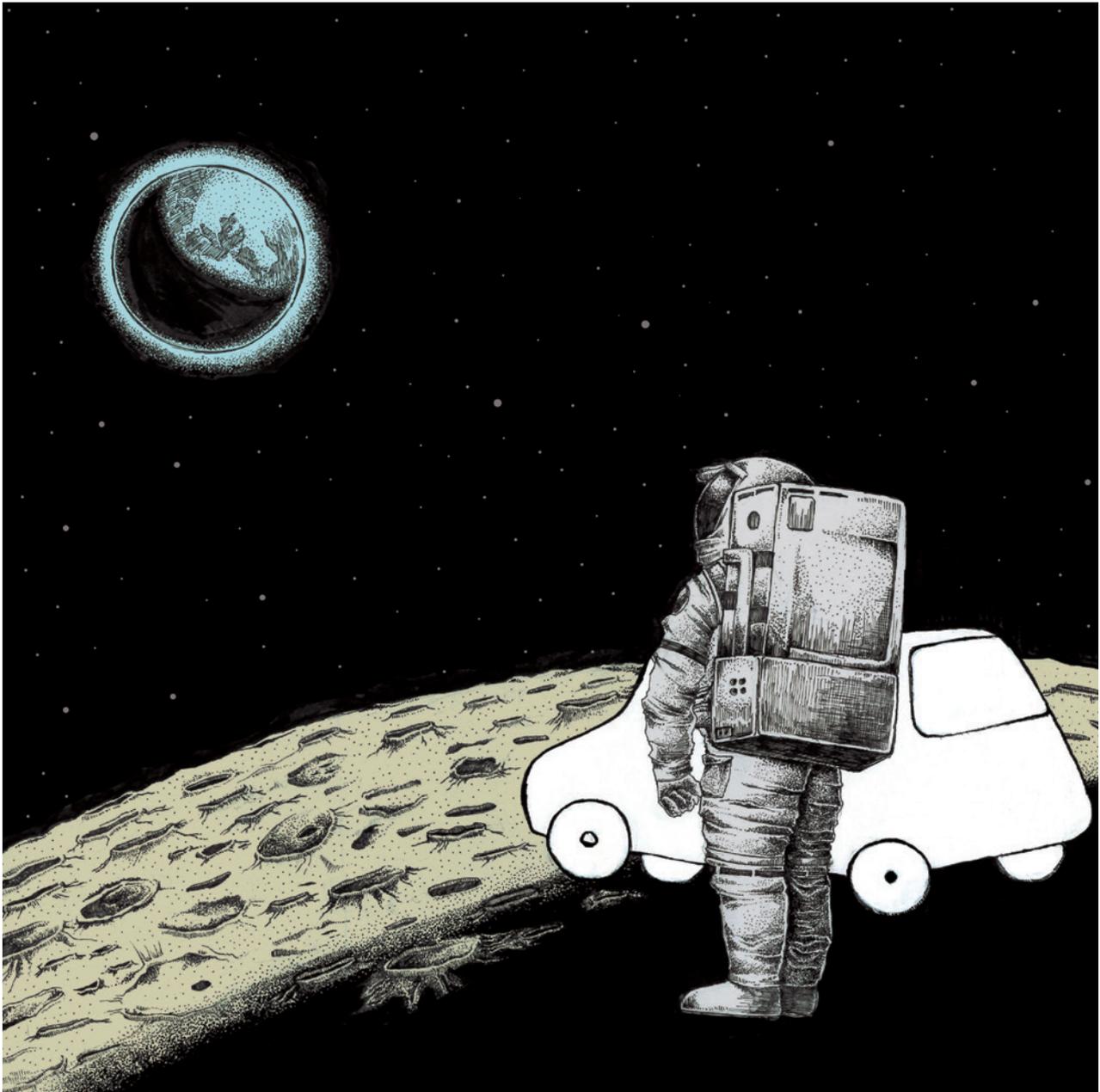


JAMAGAZINE

Japan Automobile Manufacturers Association

2016. October
50



特集 高齢化社会と交通安全

一般社団法人 日本自動車工業会



時間に縛られない自由さが
クルマの心地よさ。

寄り道は クルマならではの 旅の楽しみ!

思わぬところで、
えっ、スゴイ!って感動や、
なにコレ?っていう驚きや、
ワ~っ!っていう楽しみに会える。

素敵なワクワクを
たくさんみつけよう!

さあクルマで、
Let's YORI-MICHI Drive!

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

CONTENTS

特集 高齢化社会と交通安全

高齢歩行者の交通安全 -事故防止に向けての課題- 2
／交通評論家 矢橋 昇

運転時認知障害の早期発見による認知症予防と安全運転 9
／日本認知症予防学会理事長／特定非営利活動法人 高齢者安全運転支援研究会理事
／鳥取大学医学部保健学科教授 浦上 克哉

連載 クルマの楽しさ、素晴らしさとは 第79回

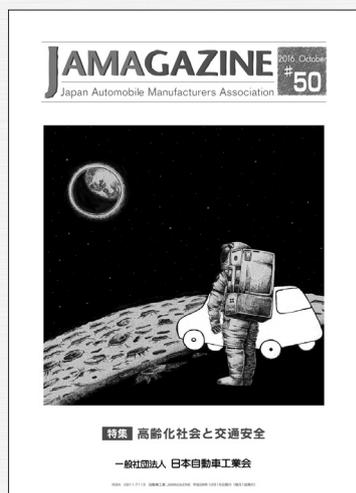
おやこで学ぼうクルマの知識! 「くるまマイスター検定」 17
／JAMAGAZINE編集室

記者の窓

「部長のセダン」 20
／読売新聞社 小澤 理貴

Topics

- 『2016年度自動車国内需要見通し』見直しについて 21
- 第45回東京モーターショー2017
-東京ビッグサイトにて2017年10月27日に開幕-
- 「大学キャンパス出張授業2016」の実施について
- 自工会・2016年 秋季交通安全キャンペーンの実施について
- 「第16次自動車盗難防止キャンペーン」スタート!
WEBアニメーション ワールドフルニュース (World Fool News)
「STOP The 自動車盗難 “自動車盗難防止に関する緊急ニュースです”」をYouTubeで配信



表紙イラストレーション

クルマのある風景

よしかわ
吉川 ひなの

日本大学 芸術学部
デザイン学科 2年

未来ではクルマで宇宙に行けたら良いなと思い、月から地球を眺めているシーンを描きました。クルマはあえて白いままとし、誰にでも、どんな色にもできるような自由な未来があることを表現しました。

『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。

高齢歩行者の交通安全 —事故防止に向けての課題—

交通評論家 矢橋 昇

1. 高齢者交通事故の実情

ここ何年か前から、交通事故死者の半数以上を高齢者が占めるようになってきています。

昨年（2015年）の場合、交通事故死者の54.6%が65歳以上の高齢者。65歳以上が全人口に占める割合は、同年の国勢調査の速報値では26.7%とのことですから、その多さがわかります。他の先進国の実情と比較してみても、これが異常な状態なのは明らかでしょう。（図1、2）

こうした状況を受けて、巷では「高齢者をなんとかしなくては…」「高齢者に対する啓発や指導を強めなければ…」といった声が高まってきてい

ます。もちろん、それも必要なことでしょう。

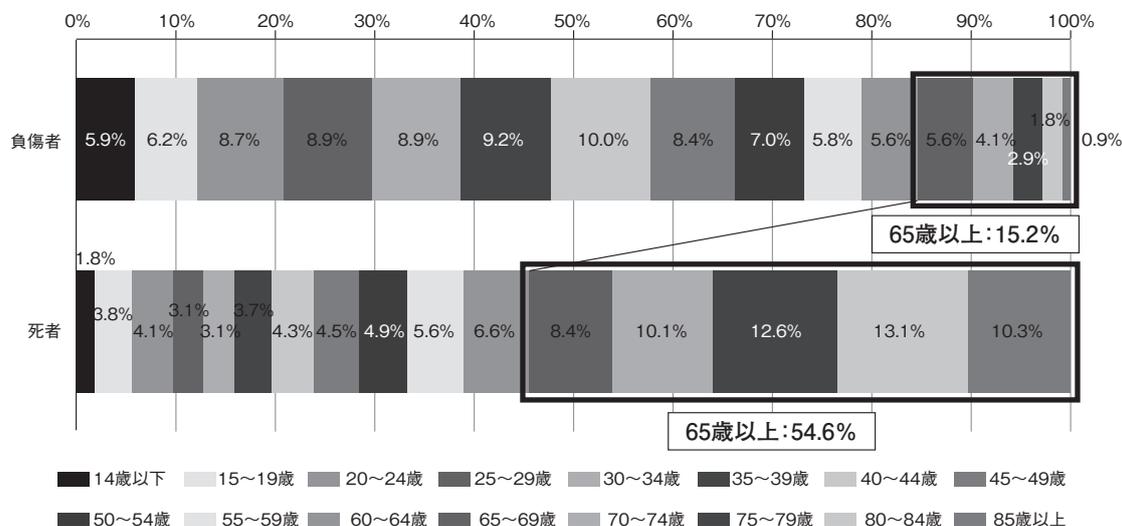
しかし、高齢者の交通事故防止は、高齢者の交通安全意識を高めたり、高齢者に自重を求めたりするだけで達成できるものではありません。ましてや、高齢者が交通事故多発の元凶でもあるかのように考えていたのでは、事態の抜本的な改善を図ることはできないと思うのです。

実のところ、決して高齢者だけが極端に多くの事故を起こしているというわけではないのです。

昨年の例でも、死者では55%近くを占めている高齢者ですが、負傷者での比率は15.2%にとどまっています。事故に関わる人はすべての年齢層にわたっているのです。

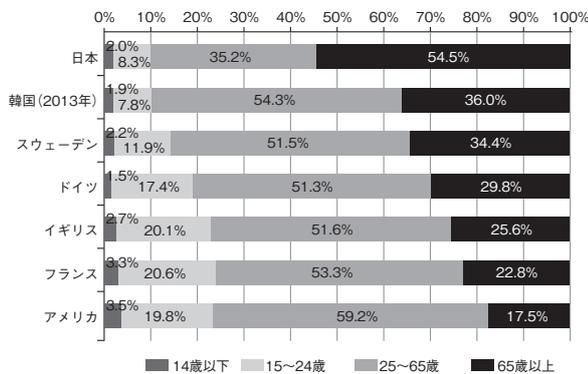
年齢層別の人口当たりで調べてみると、その傾

図1●年齢層別交通事故死傷者構成比（2015年）



出典：警察庁発表資料より筆者作成

図2●年齢層別交通事故死者構成率（2014年）



出典：2016年ITARDA資料より筆者作成

向はもっとはっきりします。負傷者の割合は年齢層が高まるに従って、むしろ減少しているのです(図3)。

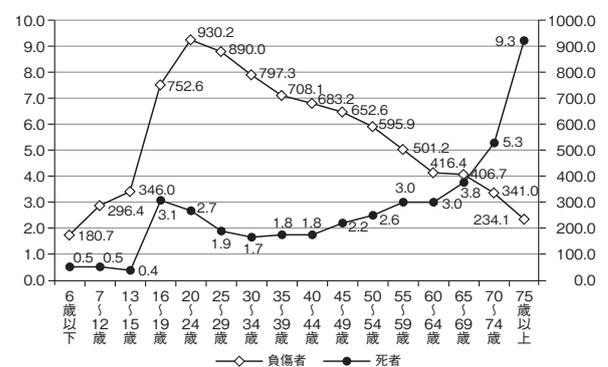
但し、死者に関しては、70歳代を超えるあたりから目立って増えています。つまり、高齢者が交通事故の面で非高齢者と大きく違うのは、事故を起こすと、あるいは事故に遭うと、ただちに死につながるような重大な結果を招きやすいという点なのです。高齢者と若い層の人たちとは、外出の頻度や行動の範囲なども違いますから、こうした数値だけで比較することはできませんが、これらのデータから、高齢者だけが突出して事故を起こしているわけではないということを読み取ることはできるのではないかと思います。

2. 高齢者事故の背景

高齢者の交通事故で特徴的なのは、歩行中とか、自転車乗車中、自動車に同乗中など、交通上、弱者の立場にいるときに事故に遭う場合が多いということです。

もちろん、これらの中には、高齢者側の不用意な行動が事故を招いている場合もあるとは思いますが、やはり、自動車などを運転する人が高齢者を守ることができていないという実態があること

図3●年齢層別人口10万人当たり死傷者数（2015年）



出典：平成27年版交通統計より筆者作成

を物語っているのではないかと思います。これは、高齢者の事故防止をめざすうえで、見落としてはならない重要な着眼点のひとつだと思っております。

高齢者の交通事故には、大きく分けて二つの要因が考えられます。ひとつは、加齢による心身機能の低下などが原因の『高齢者自身の不適切な交通行動』などがもととなっているもの、そして、もうひとつは、交通の規律の乱れなど交通事故の危険性にあふれた『現在の交通社会の歪』が生み出しているものです。高齢者の交通事故問題は、この両面から考えていく必要があると私は考えています。

年齢を重ねるに従って、視力や聴力が低下したり、歩速が落ちたり、機敏さが衰えたりすることは、個人差こそあれ、だれも逃れることができないことでしょう。当然、若い人たちと比べれば、身を守る能力も落ちてくることは避けられません。

とはいえ、高齢者も生活するためには外出をしないわけにはいかないのです。クルマを運転しなければならないときもあるでしょう。そうした日常を安全に過ごすためには、何よりもまず、高齢者自身が自分の心身機能の衰えを正しく認識し、それに見合った行動を心掛けることが第一であるの言うまでもないことです。

それを実践できるかどうかは、高齢者自身の生き方、考え方に掛かっていると思います。

本来、高齢者というのは長い経験を持ち、生活の知恵や良識を備えた年代の人たちであるはず。そんな高齢者が非常識な行動をとって交通事故を招くなどということは、社会生活の先輩として、恥ずかしく情けないことではないかと思うのです。

心身機能が著しく衰えた超高齢の人なら致し方ありません。そうなったら若い人の助けを借りる以外に、安全に道路を使う方法はないでしょう。

しかし、そうでもなければ、公共の場である道路を使うかぎりは、他の道路利用者への配慮と自らの安全に責任を持って行動すべきであることは、高齢者といえども、他の年代の人と何ら変わるものではないはずです。

とはいえ、高齢者に若い年代層の人たち同様の危険対応能力を求めるのは酷と言うものでしょう。

実は、高齢者が交通事故死者の54%強を占めているというものの、その3分の2（66%）は、75歳以上の後期高齢者なのです。

こうした年齢層の人たちの交通上の安全を守るためには、どうしても周囲の人たちの協力が欠かせません。社会全体で高齢者を事故から守るため

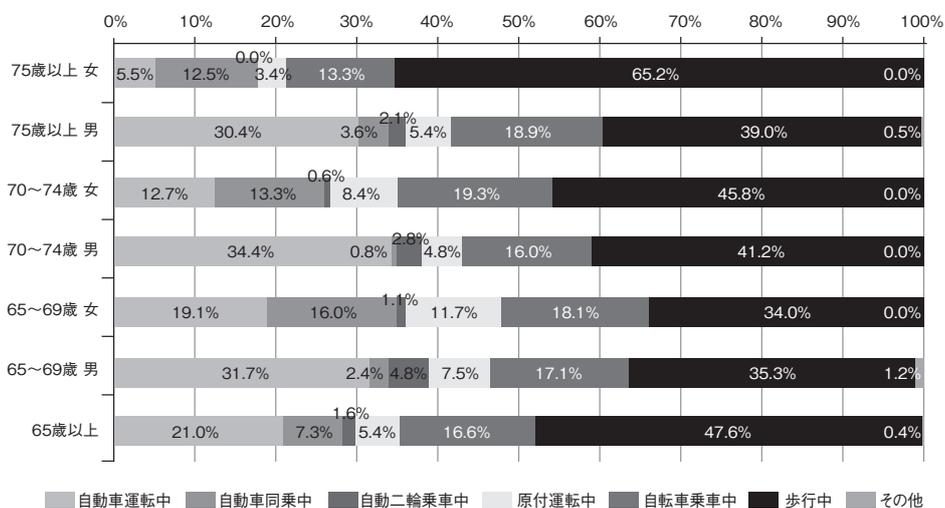
の仕組みが必要なのです。

高齢者の交通安全には、『高齢者福祉の重要な課題のひとつ』だという認識が必要だと、私は考えています。衣食住とともに不可欠な『移動』という分野の高齢者の生活の質を保つために不可欠な要素なのです。これだけ高齢者が増え、高齢者が道路を利用する時代です。こうした福祉の発想を抜きにしては、交通事故防止対策は成立たないと思えるべきではないでしょうか。

さまざまな分野でバリアフリーをめざそうとしている時代にあつて、道路にはいまだ高齢者や障害のある人たちにとってのバリアが溢れています。しかも、その中には道路利用者自身が作り出しているバリアも多く含まれているように見受けられるのです。

つまり、日本の交通社会全体の規律やマナーを正して、高齢者が安心して使える交通環境を作り上げていくことなしには、高齢者の交通安全の達成は望むべくもないと思うのです。

図4●高齢交通事故死者の状態別構成比率（2015年）



出典：平成27年版交通統計より筆者作成

3. 高齢者自身が心すべきこと

高齢者には歩行中の事故が多いということは、すでに述べた通りですが、昨年の場合、高齢の事故死者のうち半数近く（47.6%）が歩行中で、75歳以上の女性では、事故死者のほぼ3分の2（65.2%）に及んでいます（図4）。また図にはありませんが、負傷者でも3分の1近く（31.4%）にも及んでいるのです。

こうした事故の原因の多くに運転者側の不注意やミスなどが絡んでいることは間違いありませんが、同時に歩行者の不用意な行動が背景にあることも少なくないように見受けられます。

歩行者というのは、ちょっとした事故でも大きな怪我を負ったり命を落としたりする恐れがあるという意味で、交通上一番弱い立場にあることは間違いありませんが、一方、安全確認や的確な行動をするうえでは、車両の運転者と比べ、遥かに優位な立場にあるとも言えるのです。

クルマの中から安全確認をする自動車の運転者と違い、歩行者は車体などに遮られることもなく周り一帯を見渡すことができますし、低速で、時には立ち止まって行う安全確認が、動きながら周囲に目を配らなければならない運転者のそれより簡単に、かつ確実に行えることは明らかでしょう。歩くも止まるも、クルマの運転と比べれば自由自在に自分の行動を制御することもできるはずですが、

つまり、歩行者事故防止のカギを握っているのは、歩行者自身に他ならないのです。

ところが加齢とともに、視力や聴力などの認知機能や、歩行速度、柔軟性、機敏性といった体力も低下をきたし、安全の確認や判断、行動が若いころのようにできなくなり、それが危険な歩行行動につながったりする恐れが生じてきます。そのことを高齢者自身が自覚して、入念に安全確認を行い、より慎重に行動しようと心掛けることが、

歩行中の事故から身を守る必須要件であることを、しっかり心にとどめておいてほしいのです。

何よりも大切なのは『よく見ること』、常に周囲に目を配り、さらに『よく聞く』、つまり、音でも状況の把握に努めることが必要です。そして、そのうえで落ち着いて状況を判断し、安全を確認しながら行動するよう心掛けることが肝要でしょう。

それに加えて、もうひとつ欠かせないのが、他の道路利用者との意思の疎通を図ることです。特に、安全を確保するために他の道路利用者の協力が一般の人以上に必要な高齢者にとっては、これは非常に大切な配慮事項だと言えます。

中でも大切なのは「自分がここにいること」や「どういう行動をしようとしているか」をきちんと周囲に伝えることです。つまり、『よく見る』『聞く』に加えて『よく見せる』『知らせる』ことが欠かせないのです。

言い換えれば、他の人から見てわかりやすい行動をとることが必要なのです。そのためには、規則に沿った行動を心掛けるのはもちろんのこと、運転者から見やすい場所に身を置く、極力明るい色の服装を身に着ける、暗い所では反射材や灯火を活用するといった配慮も欠かせません。そのうえで、必要に応じて、関わり合う他の歩行者や運転者に合図を送ることも忘れてはならないのです。

ともあれ、お互いの存在や行動をきちんと理解できてこそ、適切な譲り合いや助け合いが可能になるのです。周囲の人とのコミュニケーションを心掛けることも、他の人への迷惑を防ぎ自分自身の安全を守るうえで欠かすことのできない心掛けのひとつであることも忘れてはならないでしょう。

4. 高齢者の良識に期待する

ところで、ここまで述べたことは、高齢者なら

だれもが心得ている事柄ばかりだと思います。それにもかかわらず高齢者が不適切な行動に出たりするには、心身機能の低下という問題の他に、もうひとつ、高齢者の気持ちの持ち方、考え方が関わっているような気がするのです。言い換えれば、高齢者の社会の一員としての自覚が問われる問題です。むしろ私には、こちらの方が気になるのです。

すでに述べた通り、高齢者は長い人生経験を持つ知恵者であり、十分な良識を備えた人たちであるはずです。行動や態度に、年齢にふさわしい「大らかさ」や「ゆとり」、「風格」が備わっていて然るべきでしょう。

ところが、最近では、そうした高齢者が少なくなり、逆に、気力の衰えた元気のない高齢者や、気遣いの足りない、自分本位の身勝手な態度を見せる我侭な高齢者を見かけることが多くなったような気がしてならないのです。

高齢になると、体力が衰えてきますから、きちんと物事を処理するのを面倒に感じたり、多少手を抜いたり、楽な方法に流れたりすることは、ある程度止むを得ないと思います。

しかし、互いに気遣い合うことが欠かせない道路などの公共の場所でそうした態度をとってしまうのは、弁えのあるべき高齢者の振る舞いとしては褒められたことではないでしょう。心身機能の衰えや時代の変化を認識し、それらに対応した適切な判断や行動ができるはずの高齢者が、そうした良識を交通の場で生かせないでいることも、高齢者の交通事故の多発と決して無関係ではないように感じるのです。

つまり、高齢者の交通事故防止の大切な要素のひとつは、高齢者自身が、現役時代同様に、『社会の一員としての責任ある行動を心掛けること』を忘れないことだと思います。

分別を備えていて当然の高齢者が、交通行動などを巡って、若い年齢層の人達から「年寄り

たものだ」と批判されたり、顰蹙を買ったりするなぞというのは、なんとも情けない話です。むしろ、非高齢者の人たちの手本であり続けることこそが、高齢者としての矜持というものではないでしょうか。

今の高齢者は、一昔前のお年寄りとは違います。かつては自動車も乗りこなし、交通社会を生き抜いてきているのです。その能力が、そう簡単に衰えるとは思えません。要は、気持ちの持ち方ひとつではないかと思います。

老いを素直に受け入れ、間違っても、思慮を欠いた非常識な行動に走ったりすることなく、むしろ、非高齢の世代の人たちに交通マナーの模範を示し続けようといった気概をなくさなければ、交通事故などというつまらないことで、体を傷めたり、命を縮めたりなどといった事態を招くことは、避けられるのではないかと思うのです。

5. 交通社会自体に巣食う事故の病根を絶て！

それにもかかわらず、高齢者の中に、こうした自覚をなくしかけている人が現れてきているのは、昨今の高齢者の心に、何か満たされないものがあるからではないでしょうか。

今の時代、高齢者福祉とは言うものの、本当に年寄りを大切にしようという気風は高いとは言えません。家にいても世間でも、昔のように尊敬されたり、頼りにされたりすることも少なくなって、肩身の狭い思いをして生きている高齢者も少なくないようです。家庭や近隣で自分の居場所を見つけことができず、高齢者が孤立しているといった状況も生じていると聞きます。

そうした、今の世の中に対する不満や諦めや生き甲斐のなさや、高齢者をないがしろにする世相や非高齢世代の人たちの気ままな生き方への反発や憤りなどが、高齢者にありがちな頑固さと相まっ

て、開き直り、捨て鉢、凶々しさといった態度を生んでいるのではないかと思うのです。そして、それが一部の高齢者の無分別な交通行動を呼び、事故につながっているような気がしてなりません。

つまり、世の中の高齢者に対する冷たさと高齢者の交通事故の多発も無関係ではないように思うのです。高齢者事故の防止には高齢者自身の心構えや心掛けに加えて、周囲の協力が絶対に欠かせません。交通の場でも高齢者を孤立させてはならないのです。高齢者交通事故防止の基本は、『交通の場における福祉の精神』にあることを、改めて心したいものだと思います。

とはいえ、交通安全上必要な高齢者福祉上の配慮は、通常の交通事故防止のためのそれと特に変わるものではありません。要は、皆が規則を守り、穏やかな道路利用を心掛ければ済むことなのです。

高齢者の歩行中の事故の多さについてはすでに述べましたが、実は全年齢で見ても、日本は歩行中の死者が交通事故死者全体に占める比率が、欧米の先進諸国と比べて目立って高いのです（図5）。歩行者を事故に巻き込みやすい交通環境が、高齢者を苦しめていることが窺えます。

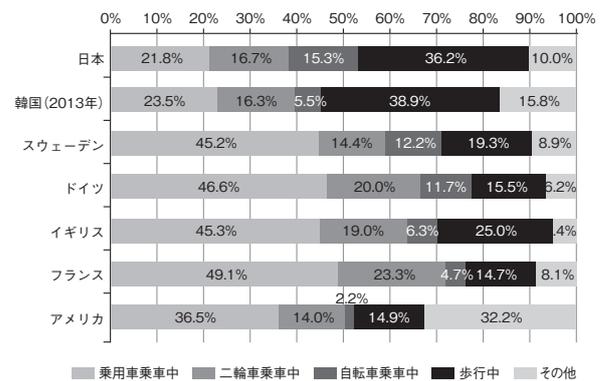
さらに、年令を問わず、歩行者が事故に遭うの

は、人身事故件数全体の6割弱、死亡事故ではほぼ7割が道路横断中なのですが、驚くことに、横断中の死傷事故の55%強、死亡事故でもほぼ33%が、横断歩道上で起こっているのです（図6）。

歩行者にとって絶対に安全な場所であるべき横断歩道がこんな状況に置かれていて、高齢者を守る道理がないでしょう。歩行者保護・優先の意識を徹底することこそが事態改善の大前提だと思います。

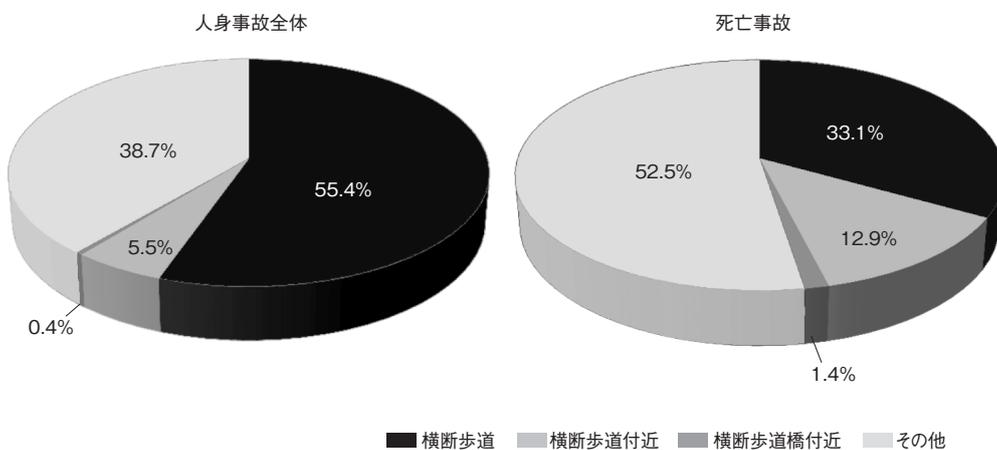
一方、横断施設自体の改善も考えていくべきでしょう。歩速が遅い所為で道路を渡りきれずに高齢者が事故に遭うというケースがいまだに後を絶たないようですが、これを防ぐには運転者の協力

図5●交通手段別交通事故死者構成率（2014年）



出典：2016年ITARDA資料より筆者作成

図6●歩行者横断中の人对車両事故発生場所（2015年）



出典：警察庁統計資料より筆者作成

もさることながら、高齢者が安全に道路を横断できるようにするためのハード、ソフト両面での一層の工夫も欠かせないと思います。例えば、道幅の広い道路では、道路の中央に安全島のような施設を設け、片側ずつ2段階に道路を渡るようにするといった工夫もできるはずですし、歩行者用信号の仕組みなどにも、まだ工夫の余地はあると思います。まだまだ日本の道路は、高齢者に優しいとは言えるところまでは来ていないように感じるので。

高齢者に多い自転車乗車中の事故の防止も大切な課題です。高齢者の場合は、ふらつきなどの不安定な乗り方や、一時停止不履行、右側通行といったルール違反などが関わっている場合も多いでしょうが、軽車両である自転車の通行方法が徹底できず、野放図な歩道利用の仕方が改められていないというわが国の自転車利用の実情が背景にあることは疑う余地もないでしょう。自動車運転者が自転車を軽車両という車両の仲間として受け入れることができているような状況の下で、自転車の安全な利用が実現できるわけがありません。

こうした交通社会の歪そのものを正さないことには、高齢者の事故防止の成果を上げることも難しいと考えざるを得ないのです。

6. 順法と高齢者の視点に立った施策こそが要

ともあれ、交通事故防止で何より大切なのは、道路を利用するもの同士の気遣い合い、守りあいです。そして、それを適切確実に実行するための基準となる規則を、皆がきちんと守ることです。

高齢者自身にとっても、順法は最善の事故防止策ですし、高齢者を守るためにも規則順守は必須条件なのです。その大原則が揺らいでいるかぎり、高齢者の事故防止も安全な交通社会の実現も、望むことはできないでしょう。

よく、高齢者の交通事故の原因に、高齢者と若い年齢層の人達との間の判断や行動のミスマッチが挙げられますが、このミスマッチを、機能の衰えた高齢者の側から解消するのは極めて困難なのです。こればかりは、非高齢の人たちが、高齢者のペースに歩み寄ってもらうしかないのです。

とはいえ、それは何も特別なことではありません。要は皆が規律正しくゆとりのある交通行動を心掛け、高齢者を急かせたり慌てさせたりしないよう気遣えば済むことです。しかもそうした運転や歩行の仕方は、すべての世代にとっての安全や快適な道路利用にもつながっていくに違いありません。

高齢者の交通事故防止は、決して現在の高齢者だけの問題ではないのです。今は非高齢の人たちも、やがては高齢に達します。そのときに向けて、社会全体も、今はまだ若い人たちも、今から備えを固めておかなければ、将来も同じ問題を繰り返すだけでしょう。

長寿社会が紛れもなく文化の高さの証であると同様に、交通安全もその国の民度のひとつであることを忘れてはなりません。高齢者が安心して使える交通環境をどうやって作るか…。目先の事故数の抑止だけにとらわれるのではなく、交通安全の基本に立ち返って、問題の根本的な改善を期していきたいものだと思います。

(因みに、かく言う筆者も80歳の高齢者です。)

(やはしのぼる)

運転時認知障害の早期発見による 認知症予防と安全運転

日本認知症予防学会理事長
特定非営利活動法人 高齢者安全運転支援研究会理事 浦上 克哉
鳥取大学医学部保健学科教授

1. はじめに

運転という行為を脳の役割から見ると、目や耳から入る情報や、加速度、振動など肌や身体感覚器官で得られた情報が脳の感覚野と呼ばれる部位に伝達され、次に前頭前野で総合的に処理されて的確な判断となり、最終的に運動野を介して手足などを動かす信号として情報を伝達することで。健常者の場合この伝達時間は0.2秒といわれています。

その結果としてハンドル操作なり、アクセル、ブレーキ操作が実際に行われるのですが、認知症になるということは、脳の感覚野や前頭前野の神経細胞が死滅したり衰えたりして、情報の伝達がうまく機能しなくなるということです。

従って、運転中には意識的に常にこれらの脳の機能を起こしておくことが大切なのですが、現在の日本ではほとんどの乗用車がAT車であり、MT車に比べると脳からの手足を動かす信号の伝達機会が減り、運転脳を起こしておく機会がそれだけ減ってしまっていると言えなくはありません。

私が診ている認知症の患者さんに「認知症になったら自動車の運転はやめなければなりません。そろそろ免許証の返納を考えませんか？」と言うと、「私を見殺しにするのか。クルマがなくなれば先生の診療を受けにも来られないし、買い物にも、畑にも行けなくなる」と強く言い返されたことがあります。私が診療している病院は米子

市の鳥取大学医学部付属病院と、県央の倉吉市にある病院の2カ所ですが、確かにいずれも自動車がなければ通院が不便な場所です。鳥取県はクルマがないと生活そのものが成り立ちにくい地域の代表と言え、平成27年中の、人口10万人当たりの高齢者の交通事故死者数¹⁾も富山県(16.35人)、佐賀県(14.22人)に次ぐ12.57人でワースト3入りしており、あまり褒められた順位ではありません。高齢者になっても自動車を運転しなければならない生活環境が影響しているのかも知れません。

平成29年3月には免許更新時75歳以上の運転者を対象に、記憶力や判断力を測る「認知機能検査(講習予備検査)」の強化を柱とする改正道路交通法が施行される予定です。この検査で認知症の恐れがある(第1分類=記憶力・判断力が低くなっている者)と判定された人すべてに、専門医の診断を義務づけ、認知症の診断を受けると免許の更新ができなくなります。運転現場での認知症対策としては一歩前進に思えますが、施行に際していくつかの課題が残されたと言えるのではないのでしょうか。

日本精神神経学会からは、認知症と危険運転の因果関係が明らかでない、診断をする医師の確保がなされていないなどの指摘がなされていますし、講習予備検査を実施する自動車教習所のせいで認知症と診断され、免許が取り消されてしまったとの誤解が生じないともかぎりません。

また、私を含む地方部で診療する医師の中には、第1分類とされた人を「認知症」と診断することが、

公共交通が少ない場所で生活する高齢者の死活問題となることにためらいを感じる者も多いと思います。正確な診断を求められる医師としてのモラルとの板挟みに心の痛みを感じます。

2. 認知症と運転の関係

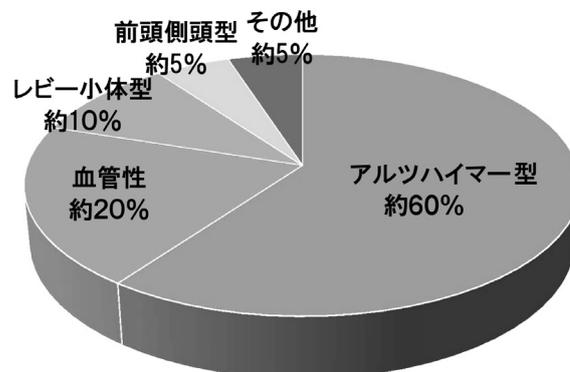
認知症とはひとことで言えば、「もの忘れが続いて日常生活に支障をきたす状態」を指し、加齢や、過度のストレス、喫煙、運動不足、知的活動・社会活動の不足や糖尿病や高血圧などの生活習慣病が大きな危険因子として知られています。アメリカのレーガン元大統領や、イギリスのサッチャー元首相のように、現役時代に大活躍していた人でも発病しました。「自分になるわけではない」と過信してはならない「だれもがなり得る病気」なのです。

厚生労働省の発表では認知症発症者は2012年時点で約462万人にのぼると推計され、高齢者人口の約15%に当たり7人に1人が認知症という計算になります。しかし、今では2025年に700万人を突破し、5人に1人が罹患すると言われていています。

認知症には主なタイプが4種類あり、ごく少数のタイプも含めると百種類近くあります。中でもよく知られているのはアルツハイマー型です(図1)。近年増加し日本人の認知症に占める割合は約6割です。そのほか、前頭側頭型、血管性認知症、レビー小体型の3タイプで3割程度を占めます。複数のタイプを併発する人もいます。これらのタイプによって発症の原因や症状、治療とケアの仕方が異なるために正しい理解が必要ですし、自動車運転に及ぼす影響もそれぞれに異なるとも言えます。

ハンドルを操作したり、アクセルやブレーキを踏んだりといった運転技術は、長年の習慣として身につけているため、特にアルツハイマー型の認知症になってもすぐには失われることはありません

図1●タイプ別認知症の割合



最近ではそれぞれのタイプの認知症を重ねて発症している場合も多くなっている。

出典：浦上克哉

ん。ただ、アルツハイマー型では判断力の低下などがあり、どこの信号で曲がれば良いかなどの判断が遅れて事故につながることも多いのです。さらに、視空間認知機能の低下のために車庫入れなどが苦手となり、以前は上手だったのに、ぶつけたり、こすったりするようになることも増えてきます。

前頭側頭型は、全体の割合からすれば少数タイプですが常識はずれの言動が目立ち、周囲に迷惑をかけることが多く、運転には向いていない認知症と言えます。いわゆる「若年性」と言われる65歳未満で発症する人の割合が多いのも特徴で、脳の前頭葉や側頭葉が萎縮し、本人に悪気はなく本能のままに行動します。たとえば、人の物を断りもなく横取りしたり、順番を守れなくなったりします。それだけでなく、赤信号を無視したり、スーパーで堂々と万引きするなど、社会のルールを守れなくなることもありハンドルを握るのは危険と言えます。

血管性でははっきりした身体のマヒが見られる人もいますが、他人からはわかりにくい微細なマヒによって運転操作に影響を及ぼしたり、運転中の脳血流の低下により判断の遅れが生じたりすることがあります。

レビー小体型では運転の操作につながる脳から

の指令が遅れること（思考遅延）で、とっさの動きができにくいことが問題と言えます。この状態は、本人も自覚しやすく免許返納につなげやすい傾向もあります。

このように、認知症のタイプによって運転への影響も異なるのです。

3. 認知症高齢者事故の特徴

クルマの運転には、視力、聴力、反射神経、認知力、判断力といったさまざまな「運転脳」とも言うべき能力を同時に働かせる必要があります。高齢になるとこれらの力が衰え若いころより運転技術が低下します。

しかし、気をつけて安全運転をしているつもりでも、操作のうっかりミスが増えたり、慣れている場所への道順がすぐに浮かばないなど、もの忘れが目立ってきた場合は、認知症への移行期とも言える軽度認知障害（MCI）やすでに認知症を発症してしまっていることもあります。

自宅の車庫入れに失敗したり、障害物と自車の間隔の目測を誤ってぶつけたり、クルマにこすり傷をつけることが増えたりしてきた場合は要注意

です。

高速道路の逆走などは、認知症の中核症状である記憶力の低下に起因すると考えられます。現在の高齢者が免許を取得した当時、特に地方部では片側1車線の道路がほとんどで、行き先の方を間違えた際はU-ターンすれば正しい方向へ戻れた体験が記憶されているはずですが、新しい道路では直近のことが記憶できない認知症の運転者は、片側に複数の車線があることを忘れていた恐れもあります。そして向かおうとしている方向が違うと思った瞬間、反対側（と自分では思っている）の車線にU-ターンすれば自分がめざす方向へ走れると思ってしまうと考えられます。その結果、高速道路上では追い越し車線の逆走となってしまうのです。

ブレーキとアクセルの踏み間違いに関しては、認知症との因果関係は明確ではありませんと言われていますが、ハンドルやペダルの誤操作によってクルマが自分の予想と異なる挙動をした際、認知機能が低下しているせいで起きている事象が理解できずパニックになり、的確な次の行動につながらなくなることが考えられます。つまり、足はアクセルに乗っているにもかかわらず、ブレーキを踏んでいるものと勘違いしてさらに強く踏み込んでし

写真1●「物忘れ相談プログラム（MSP-1100）」
（日本光電工業株式会社）



出典：日本光電工業株式会社

写真2●自動車教習所での調査風景



出典：NPO高齢者安全運転支援研究会

まい急発進してしまうのです。

このように認知機能が低下した運転者のパニック時の運転傾向を明らかにするには、認知症の人の運転が法律的に認められていないこともあり、シミュレーターやヴァーチャルリアリティーを使ったテストも有効ではないでしょうか。

また、私が理事を務める特定非営利活動法人(NPO)高齢者安全運転支援研究会では、複数の自動車教習で実施している高齢者向けの交通安全教室(おおむね60代以上)に、私が開発したタッチパネル式の認知機能スクリーニングプログラム「物忘れ相談プログラム(MSP-1100)」²⁾を持ち込み、参加者のもの忘れ度合い(認知機能の状態)を調べています(写真1、2)。

その結果、どの教習所においても約3割に認知機能の低下(MCI及び認知症)が見られ、自身の認知機能低下については3~4人にひとりには自覚がないまま運転を続けていることがわかりました。このことは日常的に運転している高齢者の中に約3割もの認知症やMCIの方が混在していることを示唆しています。

私は認知症だからといってすぐに運転ができなくなるとは考えていませんが、認知症のタイプや進行度合いによっては危険な運転につながる症状を呈する人もいます。そのような人が街中や高速道路上を走っている割合についての具体的な数字は明確にはなっていません。

認知症にもかかわらず運転を続けている人たち、特に診断を受けないまま認知症が進んでしまった場合、自身が認知症である自覚はまったくないのです。本当に危険で運転を止めていただかなくてはならない認知症の運転者を判別するためにも、このような言わば「隠れ認知症」の実態調査が必要だと思えます。

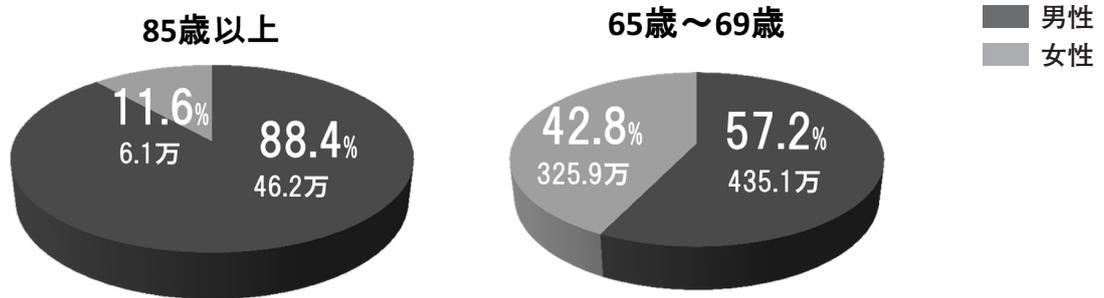
4. これから起こること

近年、いわゆる団塊世代が高齢者に達しました。わが国モータリゼーションの申し子とも言うべきこの世代は、とてもアクティブかつ時間と経済的な余裕を持つことから、今の若者以上にドライブや外出の際に自動車を使っています。この元気な団塊世代がこれからもわが国の道路を走り回り、その中に含まれる認知症ドライバーも増え続けるのです。しかもこの人たちが75歳になって講習予備検査の対象になるまでは、認知機能スクリーニングを公的に受ける機会はほとんどありません。自分自身や家族が「おかしい」と感じて専門医を受診することはほとんど期待できず、大多数が「最近、以前と比べてもの忘れがひどくなってなんだかおかしいけれど、きっと年のせいだ」と、自身の認知機能低下をそのまま見過ごしているのです。

私に言わせれば「なんだかおかしい」と感じる段階が専門医を受診する絶好のチャンスなのです。この違和感を抱く状態はMCIであることが多く、ここで予防法を講じることで認知症への移行を防いだり、元の状態へ戻したりすることが可能なのです。そのまま何も対策をせず放置すると、1年後に約12%、3~4年後には約50%が認知症になると言われていることから、MCIを見逃してはならないのです。

さらに、団塊の世代に関しては運転免許保有率の男女比も問題と考えられます(図2)。男女平等で育ったこの世代は、それ以前に比べて女性の免許保有率が急増しました。もちろん女性が運転することに異論があるわけもないのですが、高齢女性ドライバーの増加については医学的に心配なことがあります。実は、アルツハイマー型認知症の罹患率は、女性は男性に比して1.5~2倍以上も高いとされています。今後、高齢の女性認知症ドライバーによる交通事故やクルマによる徘徊

図2●団塊世代の免許保有男女比は伯仲



運転免許保有者の男女比は、85歳以上では約9：1だが、団塊世代を含む65～69歳では約6：4と伯仲

出典：平成27年運転免許統計（警察庁）

の増加が懸念されるゆえんです。

すでにNPO高齢者安全運転支援研究会や私個人にも、高速道路の逆走など高齢運転者絡みの衝撃的な事故が発生するたび、マスメディアをはじめ医療・福祉関係者や行政担当者等から「75歳からの講習予備検査を待たずに、高齢者に運転を諦めてもらう方策はないか」等の問い合わせが激増しています。

5. 運転時認知障害

NPO高齢者安全運転支援研究会では、昨年からはMCIの方を対象とした運転時の挙動調査³⁾を実施しています。これは自動車安全運転センターの助成を受けた研究で、実際にMCIの方に協力していただく実験は、日本でも初めてのこととして各方面から注目されています。

認知症になってしまうと運転はできなくなりますがMCIであれば運転は可能なことから、私たちは認知症にいたる前段階のMCIでの運転が健常時と比べてどのように変化するかを明らかにし、認知症の危険な運転特性につながる現象を捉えることをめざしています。

今や認知症は「予防できる病気であり、しっかりと対応すればさほど恐れることはない」ことが

医学的に常識化してきていますが、それには「認知症の初期症状を早期発見できれば」との但し書きがあり、特にアルツハイマー型では発症のはるか以前に原因物質が溜まり始めるため、60代あるいは50代からその早期発見の機会をつくるのが重要なのです。

このように認知症はある日突然正常な判断ができなくなるのではなく、発症の遙か以前から日常生活に微細な支障を生じる性質を持っています。その状態がMCIであり、本人以外が気づくことはまれとされていますが、この状態で発見できれば認知症予防にたいへん効果的であると言うことは先にも述べました。

クルマの運転ではいわゆる運転脳を適切に働かせる必要があり、高度で複雑な働きを求められ続けます。この運転脳に軽度とは言え障害が生じた場合、その障害された部位に即して具体的な運転操作に支障が現れやすいと考えられます。

こうしたことを背景に、自動車運転に現れやすい認知症予備群とも言えるMCIの症状を「運転時認知障害」と命名、運転に及ぼす影響を明らかにし体系化することでMCI早期発見の仕組みを構築し、さらに高齢者の実際の運転能力を評価する手法の確立につなげることをめざしています。この認知症予防に資する新しい概念は、運転の現場における認知症予防と高齢運転者の交通事故防止、

さらには生涯にわたる運転の担保による生活の質の維持を目的としています。

運転時認知障害はMCIの一部ですが、「運転時」の文字を冠したことで、より身近な現象として社会に受け入れられやすくなり、MCI早期発見の機会も多くなるはずです。

何より、認知症発症前の段階で兆候を見いだし予防措置を講じることが重要で、自動車運転のあらゆる場面を通じてその機会を免許更新時75歳以上に課せられた「講習予備検査」以外にも創出することが、自動車を運転したい高齢者の移動権と交通安全の確保に大きな意義を持つのです。

現時点での「運転時認知障害」の定義としては○「軽度認知障害」の一種で、まだ「病気」ではない

- 運転に必要な「認知」、「判断」、「操作」のすべてか、いずれかに軽度な支障
- そのまま放置すると「認知症」に移行する可能性が高い
- ただ、この時点で何らかの介入により現状を維持、あるいは軽快が可能
- 早期発見による障害の自己認識が運転継続可否の重大な岐路
- 予防措置を講じることにより「講習予備検査」の第1分類の判定回避の可能性増大

等が考えられ、具体的事例としては、「目的地に向かって出発したが途中で目的地を失念」、「自分が走っている場所がわからなくなる」、「今までスムーズに行けた目的地への道がおぼつかなくなる」、「車庫入れがうまくできなくなる」等が挙げられます。

実際に「『運転時認知障害早期判定システム』構築のための基礎研究」でのMCIの参加者へのアンケートやインタビューで、「右折のタイミングがつかみづらくなった」、「いつも買い物に行くスーパーへの曲がり角を間違えた」、「気がつくと自分が先頭を走っていて後ろに車列が連なってい

る」、「何度も行っている場所への道順がすぐに思い出せない」などのMCIに起因すると思われる回答がありました。これらは視空間認知機能や見当識、判断力などに軽微な障害が生じて現れた現象で、対向車との距離感や速度感が頭の中でうまく処理できないことや、自分が走っている場所がどこかわからなくなって曲がり角を間違えたり、周りに合わせたスピード感を維持できずにゆっくり走ってしまったりすることにつながってしまったと考えられます。

運転時認知障害の段階では運転の変化はあっても、高速道路の逆走に気づかないほど判断力が低下するわけではありません。むしろ、自身が感じる運転の変化を意識して慎重な運転を心がけることで、注意力や判断力を鍛える効果も期待できます。

ただ、運転時認知障害を含むMCIを見出すことは医師でも難しいことから、早期にこの概念の体系化を果たすとともに、だれもが簡単に「運転時認知障害」を発見できる仕組みの拡充を図りたいと考えています。今回は、その第一弾としてクルマの運転時に現れやすい障害を、『運転時認知障害早期発見チェックリスト30』にまとめ、文末に掲載しました。5問以上チェックが入る方は要注意です。専門医の受診を検討しましょう。

6. おわりに

9月14日づけの読売新聞朝刊に「来年3月施行の改正道路交通法により、認知症の診断が義務づけられる75歳以上のドライバーが全国で年間約6万5,000人と推計されることがわかった。(中略)都道府県別でみると、福岡県が3,300人と最も多く、次いで埼玉県、静岡県の3,000人など。少ないのは鳥取県200人」とする記事が掲載されました。県別の人口比を算出してみたところ、福岡県は人

口約510万人で0.065%、埼玉県は約730万人で0.041%、静岡県は約370万人で0.081%となります。鳥取県はもともと約57万人と全国一人口が少ないことありますが、比率は0.035%です。これは私が提唱する、物忘れ相談プログラムで認知症予備群を早期に見出し、その人たちを対象とした認知症予防教室を県内の自治体で実施していることも貢献しているのではないのでしょうか。

クルマの運転は認知症予防で話題の「マルチタスク」を必要とする複雑な作業ですから、むしろ認知症の予防にも効果があると考えられます。認知症の患者さんに運転をやめてもらった結果、あつと言う間に症状が進んでしまった例も数多く見てきました。

自動運転車の開発も進み、第4フェーズの車両が街を走る日もさほど遠くはないと思われまし、認知症のご本人の中にもその日を楽しみに待ち望む人は多いのです。

ただ、運転という複雑な作業に認知症予防効果が期待できることから考えると、完全な自動運転車の出現はせっかくの機会を失ってしまうことにもなりかねません。現時点の自動車の運転では運転者には周囲の状況を認知し的確な判断と操作が必要とされていますが、全自動運転車が実現しクルマの中で何もする必要がなくなると、脳や身体に及ぼす刺激がほとんどなくなり、脳を含む身体機能を使わずにいるとその機能が低下する、いわゆる廃用症候群を招くような状況に陥ってしまうことも考えられます。

むしろ、ブレーキアシストや車線逸脱防止など、すでに実用化されている技術を活用し、認知機能が衰えた運転者をサポートするだけでも事故の削減に大きく寄与するのではないのでしょうか。そして運転を末永く継続することは認知症の予防や進行防止にもなり、何より生活の質を維持できるメリットが大きいのです。

認知症との診断で一律に免許を取り上げてしま

うのではなく、個々の認知機能の状態と運転技能を総合的に勘案して、運転継続の可否を判断する仕組みが必要なのではないのでしょうか。

(うらかみ かつや)

- 1) 「平成27年中の交通死亡事故の発生状況及び道路交通法違反取締状況について」警察庁交通局
- 2) 「物忘れ相談プログラム (MSP-1100)」
日本光電工業株式会社製。アルツハイマー型認知症を見つけるのに最も重要かつ最少の質問で構成。感度96% (疾患がある場合陽性となる割合)、特異度97% (疾患がない場合、陰性となる割合) と高い信頼性を実現。
- 3) 平成27年度 自動車安全運転センター 交通安全等に関する調査研究 「『運転時認知障害早期判定システム』構築のための基礎研究」特定非営利活動法人 高齢者安全運転支援研究会

「運転時認知障害早期発見チェックリスト30」

- クルマのキーや免許証などを探し回ることがある。
- 今までできていたカーステレオやカーナビの操作ができなくなった。
- トリップメーターの戻し方や時計の合わせ方がわからなくなった。
- 機器や装置（アクセル、ブレーキ、ウインカーなど）の名前を思い出せないことがある。
- 道路標識の意味が思い出せないことがある。
- スーパーなどの駐車場で自分のクルマを停めた位置が分からなくなることがある。
- 何度も行っている場所への道順がすぐに思い出せないことがある。
- 運転している途中で行き先を忘れてしまったことがある。
- 良く通る道なのに曲がる場所を間違えることがある。
- クルマで出かけたのに他の交通手段で帰ってきたことがある。
- 運転中にバックミラー（ルーム、サイド）をあまり見なくなった。
- アクセルとブレーキを間違えることがある。
- 曲がる際にウインカーを出し忘れることがある。
- 反対車線を走ってしまった（走りそうになった）。
- 右折時に対向車の速度と距離の感覚がつかみにくくなった。
- 気がつくとき自分が先頭を走っていて、後ろに車列が連なっていることがよくある。
- 車間距離を一定に保つことが苦手になった。
- 高速道路を利用することが怖く（苦手に）なった。
- 合流が怖く（苦手に）なった。
- 車庫入れで壁やフェンスに車体をこすることが増えた。
- 駐車場所のラインや、枠内に合わせてクルマを停めることが難しくなった。
- 日時を間違えて目的地に行くことが多くなった。
- 急発進や急ブレーキ、急ハンドルなど、運転が荒くなった（と言われるようになった）。
- 交差点での右左折時に歩行者や自転車が急に現れて驚くことが多くなった。
- 運転している時にミスをしたり危険な目にあったりすると頭の中が真っ白になる。
- 好きだったドライブに行く回数が減った。
- 同乗者と会話しながらの運転がしづらくなった。
- 以前ほどクルマの汚れが気にならず、あまり洗車をしなくなった。
- 運転自体に興味がなくなった。
- 運転すると妙に疲れるようになった。

クルマの 楽しさ、 素晴らしさ とは

連載



2016年9月に行われた、第4回「くろまマイスター検定」記者発表のようす。応援団長のテリー伊藤さんと、アンバサダーの塚本奈々美さん。
(写真提供：日本マイスター検定協会)

おやこで学ぼうクルマの知識！ 「くろまマイスター検定」

[JAMAGAZINE編集室]

[第79回]

近年はさまざまな検定試験が行われているが、一般社団法人 日本マイスター検定協会が主催する「くろまマイスター検定」は、“おやこで受けられる、くろまの検定”というキャッチフレーズで、クルマに関する幅広い知識を問うものとなっている。かなり専門的な問題もある一方、モータースポーツやカーライフ、クルマのテレビCMについてなど、クルマを楽しむことについての問題も数多く出題されている。“クルマ文化を楽しむため”の知識を深める検定なのだ。

●どんな検定なの？

2014年からスタートした「くろまマイスター検定」は、2016年11月に第4回が実施される。自動車産業の歴史やメカニズムなどの専門的問題から、カーライフに関するものまで、さまざまな問題が用意されている。今回は、同検定運営事務局の森本 祐介（もりもと ゆうすけ）氏に、お話を伺った。

——検定試験という形式をとったのは、なぜでしょうか。

「より幅広い層へアピールするためです。クルマに関する知識と一言にいつても、その歴史、メカニズム、歴代の名車、時代の流行や文化に関係するもの…と、多岐に渡っています。幅広い層の方々に、どれかのジャンルをきっかけに、興味を持っていただけるように、検定試験という形を選びました。

特にこれから免許を取るであろう若年層の方に、検定試験という形で、

まずはクルマのことをもっと知りたいて思ってもらえるように、そして早くクルマに乗りたいて思ってもらえれば、うれしいですね」

●子どもの参加者、増えています

——受検者数は増えていますか。また“おやこで受けられる”というフレーズですが、親子連れや子どもさんの受検者も、いらっしゃいますか。

「昨年の第3回は、第2回から2倍以上の受検者数となりました。今年の第4回も、さらに増える見込みで、試験会場も昨年の全国6カ所から10カ所になりました。

受検者の中心は、やはり30～50代のクルマ好きの男性ですが、回を追うごとに、親子連れや若い方、女性の方の参加も増えてきています。昨年は20代以下の受検者が2割強、女性の受検者は1割強となりました。お父様と娘さん、お母様と娘さんで受検された方もいらっしゃいます。中にはお

子さんの方が積極的で、お父様が『自分は付き添いのつもりだったけど…』と、親子で受検された方もいらっしゃいました（笑）

——将来に期待の持てるお子さんですね（笑）。

「お子さん向けに、問題文に振り仮名を振ったジュニアクラスを設けたのですが、大人と一緒に級を受検するお子さんも増えていて、第3回では10歳の方が3級に合格しています。『3級の問題にも、振り仮名をふってほしい』という要望も多いです」

●クルマを楽しむ1日にできれば

——試験の雰囲気は、どんな感じなのでしょう。

「もちろん、みなさん真剣に取り組んでいらっしゃいます。直前まで資料を読んで勉強している方が多いです。ただ試験が終われば、答え合わせをしたり、問題の感想を言い合ったり、楽しそうにいらっしゃいます。

「くるまマイスター検定」とは？

2014年3月から実施されている、「くるま」のある生活、「くるま」文化の醸成に貢献すること」を目的とした検定試験である。経済産業省ほか自動車関連団体の後援、自動車メーカーや関連企業の協賛・協力も受けている。年々規模を拡大しており、2015年11月の第3回では、全国6会場で試験を実施、1,303名が受検した。

試験にはジュニア、3級、2級、1級の、4つの級があり、3～1級は100問、ジュニアは50問の問題に挑む。合格ラインは3級：60点、2級：70点、1級：80点以上となっている（ジュニアは全員合格）。最難関の1級は、第2回まで合格者が出なかったが、昨年の第3回で初めて合格者が誕生した。但し1級の合格率は21.9%と、さすがに最難関といえる厳しさだ。受検者の最年少は5歳、最年長は84歳。

また「くるまマイスター検定」では、受検申込者への特典として、さまざまな特別ツアーが実施されている。2015年には「親子で



くるまマイスターデー！」と題して、日産ヘリテージコレクション、トヨタ博物館を親子で見学するツアーが行われた。それぞれ10組20名の親子が招待され、自動車ジャーナリストがガイドとなって、自動車産業の歴史を学び、名車・旧車を見学した。この他にも、東京モーターショーや東京オートサロンなど、各種イベントに特別参加できる特典も用意されている。

(写真提供：日本マイスター検定協会)



試験自体はまじめですが、それ以外では楽しんでいただきたいので、昨年は試験終了後にテリー伊藤さんをゲストにトークショーも開催しました。試験だけではなく、当日は1日クルマを楽しんでもらいたいですね」

——試験以外にも、見学ツアーなどの企画も行っていますね。

「検定試験というのは知識を学ぶ場ですが、それを実際に体験してもらえれば、というのがスタートでした。自動車の歴史や往年の名車など、試験にかかわる知識を目で見て体感してもらいたいということで、ジャーナリストの方に協力いただいて、博物館やオートサロンでツアーを実施しました。参加された方は、皆さん満足しておられますね。『憧れの旧車を見られてうれしかった』というお子さんや、ガイドのジャーナリストさんが『よく知ってるねえ』と感心するほど詳しいお子さんもいらっしゃいました」

●クルマ好きをアピールして、クルマの魅力を伝えてほしい

——いわゆる資格試験のように、キャ

リアとして役立てているという方も、いらっしゃいますか。

「自動車関連業界で働いている方で、仕事にも生かしているというお声も、徐々に増えています。自動車ディーラーの方などは、クルマの知識があるとわかってもらえることで、お客様との距離が縮まって、安心してもらえることもあるそうです。また、この業界をめざしている学生の方には、クルマが好きだという気持ちの証明、アピールにつながるということで、少しずつ認知が広がっていると感じています」

——資格としても認知されはじめていくということでしょうね。

「検定試験の狙いとして、クルマに詳しくなっていたらいいというのはもちろんなのですが、クルマに詳しいことを認めてもらえるように、ということもあります。『私、クルマに詳しいですよ』と言うだけだと、どのくらい詳しいのか、わかりにくいですよ。『くるまマイスター検定〇級持ってます』と言えば、もっと伝わりやすくなるのではないのでしょうか。

クルマに詳しいなら…ということで、

会話のネタになることも、クルマに関する相談を受けることも、あるかもしれません。合格者の方には、ぜひ周りの人にクルマの魅力を伝えてください、とお願いしています。クルマ文化が盛り上がるように、クルマ好きの自分をアピールする助けになればいいな、と思っています」

●問題を作るのが…苦勞します

——この検定では、クルマそのものの知識以外にも、カーライフについてなど、クルマ文化についても含まれていますね。

「やはりクルマ文化、クルマ産業全体について知っていただきたい、という狙いがあります。クルマが日常生活の中にあることを、再認識してもらいたいと思ったのです。どんな人でも、これまで多くのクルマを目にしているはずですし、映画の中やCMで印象に残っているクルマもあるでしょう。その1台1台に歴史があり、ドラマがあると感じてもらえればと思います」

——ところで、試験問題を作るのは、かなりご苦勞があたりでは？

「とにかくたいへんです(笑)。幅広いジャンルから出題しているので、自動車の歴史において重要な事項、最新の話、カーライフについてや、自動車産業全体を見るうえでは年間売上などの統計データも欠かせません。問題数が足りないくらいですね。

また難易度のバランスを取るのも苦労します。やろうと思えば、いくらでも難しい問題は作れるのですが、ただマニアックな問題ではいけません。クルマの歴史やクルマ文化にとって重要かどうか、という視点で問題を作っています」

●継続して、自動車業界の力に

——今年の第4回、そして今後に向けての意気込みなどは。

「ありがたいことで、徐々に認知度も上がってきて、関連の企業や団体のご支援もいただけるようになってきました。今後は毎年継続して実施することで、さらに自動車業界の力になればと思っています。

また、クルマの博物館やサーキットイベントを受検会場とするなど、試験以外でも楽しんでいただくことを考えています。この検定試験が“1日クルマと過ごしてもらえ”場になればと思っています」

2016年の第4回検定は、10月31日(月)まで申し込みを受け付けており、試験は11月27日(日)の13~16時(受験する級によって時間差あり)に行われる。

くるまマイスター検定 HP

[URL]

<https://www.meister-kentei.jp/car/index.php>

(JAMAGAZINE編集室)

くるまマイスター検定・模擬試験 (過去問題)

過去に出題された問題など、各級ごとの問題をご紹介します。ぜひ挑戦してみてください。

《ジュニア》

【問】黄色い警戒標識は運転者に危険を知らせるもので、いろいろな種類があります。次のうち、国土交通省が設置し、本当に使われている警戒標識でないものはどれですか。



《3級》

【問】次の写真は、かつて「トヨタ2000GT」や「日産180SX」などのスポーツカーを中心に採用されたヘッドライトで、点灯時は外側にせり出し、消灯時は収納できるようになっていました。この仕組みのライトを何と呼びますか。



- ①カラクリヘッドライト
- ②カリフォルニアヘッドライト
- ③リトラクタブルヘッドライト
- ④リクライニングヘッドライト

《2級》

【問】2016年シーズン、全日本スーパーフォーミュラ選手権に参戦するマシンへ搭載されている「オーバーテイクシステム」の作動時間(一回あたり)として、正しいものはどれですか。



- ① 3秒
- ② 20秒
- ③ 60秒
- ④ 100秒

《1級》

【問】吉田真太郎氏と内山駒之助氏の2人によって1907年に開発され、およそ10台が制作された“日本初のガソリン自動車”の名称は、次のうちどれですか。



- ① タクリー号
- ② ガタクリ号
- ③ オートモ号
- ④ アツタ号

【答】《ジュニア》③ 《3級》③ 《2級》② 《1級》①

部長のセダン

小澤 理貴
読売新聞社

◇「あんな曲線ばかりの車は嫌だ～セダンがほしい～!」。9月に完結した「こちら葛飾区亀有公園前派出所」。186巻のワンシーンだ。

◇愛車のトヨタ「2000GT」を壊してしまった大原部長が、販売店で両さんにクーペ風の新型車を勧められ、子どものように駄々をこねる。さらには、マニュアル車が良い、三角窓がほしい、フェンダーミラーが良いだの、注文が止まらない。ついには販売員からも「知りませんよ私たち世代は!」と、文句を言われてしまう。クルマは日進月歩でも、こういう人がいるとうれしくなる。

◇自分がクルマを買ったのは、社会人になりたての2010年春、赴任地の静岡で。新車だ。銀行でマイカーローンを組み、無理して買った。先輩から「サツ回り（警察担当）は目立っちゃいけないから、派手な色はやめとけ」とアドバイスを受けて、白を選んだ。少し不服だったが、憧れの新車を手にした喜びが上回った。東名のガードレールにぶつけたのはそれから1ヵ月後のこと。愛車はなんとも無残な姿になって、しばらく、だれよりも目立つクルマになった。

◇「これが2016年だったら」と、最近思う。今や「自動運転技術」なる代物がある。これがあれば、間抜けな事故を起こさずに済んだかもしれない。でも、そんなハイテクの登場に、自分も少々駄々をこねてみたくなる。

◇2月に東京へ転勤してきた。なんとか値切って

も月2万7,000円かかる駐車場代を払い、今でも愛車をそばに置いている。たまのドライブでは、サイドブレーキを引く「ギコッ」という音と、左手の感触にやはり安心感を覚える。電動パーキングブレーキを人差し指で引くのは、なんとも言えない物悲しさがある。駐車を自動でやってくれるクルマもある。「車庫入れする男の横顔が好き」という女性はいなくなってしまうのだろうか。

◇メーカーが追求する安全性に、日々感心させられているドライバーのひとりではある。ただ、将来の「手ばなし運転」のために犠牲になるものがあるなら、手ばなしで喜べない自分もいる。

◇8月、幕張メッセに往年の名車が集う催しがあった。「今、こんなクルマないだろう」。オヤジが大学生くらいの息子に言う。息子は「なんか格好良いじゃん」と運転席に乗り込んだ。何が格好良かったのかはわからない。でも、直感的にハンドルを握りたいと思える「なんか」が、世代を超えて受け継がれていくことを願う。

◇ちなみに、「こち亀」には続きがある。部長は中川（黄色い制服でおなじみ）に頼んで、買ったセダンに望み通りの改造を施す。すると、どこか懐かしさを残す最新車は町じゅうで話題を呼び、メーカーが量産することになる。

◇クルマを描き続けた秋本治先生。共感してしまうのは、自分も亀有生まれだからだろうか。

(おざわりき)

『2016年度自動車国内需要見通し』見直しについて

2016年9月15日

一般社団法人 日本自動車工業会（会長：西川 廣人、以下 自工会）は、前提としていた消費税率引き上げ時期を延期するとの政府方針が示されたこと等から『2016年度自動車国内需要見通し』の見直しを行った。

見直しの結果は以下のとおり。

単位：台

		2015年度 A (実績)	2016年度 B (16/3/17発表当初見通し)	2016年度 C (見直し)	対前年比 %		
					16年度当初見通しB/A*	2016年度見直しC/A**	
四 輪 車	乗 用 車	普通・小型四輪車	2,687,460	2,837,000	2,727,000	105.6	101.5
		軽四輪車	1,427,976	1,552,000	1,315,000	108.7	92.1
		計	4,115,436	4,389,000	4,042,000	106.6	98.2
	ト ラ ク ク	普通車	167,498	175,000	165,000	104.5	98.5
		(うち大中型)	88,627	90,000	89,000	101.5	100.4
		小型四輪車	255,324	274,000	249,000	107.3	97.5
		軽四輪車	385,352	406,000	375,000	105.4	97.3
		計	808,174	855,000	789,000	105.8	97.6
	バ ス	大型	5,538	5,600	5,700	101.1	102.9
		小型	8,586	8,800	8,500	102.5	99.0
		計	14,124	14,400	14,200	102.0	100.5
	合 計		4,937,734	5,258,400	4,845,200	106.5	98.1
	登 録 車		3,124,406	3,300,400	3,155,200	105.6	101.0
	軽 四 輪 車		1,813,328	1,958,000	1,690,000	108.0	93.2

* 対15年度実績比
** 対15年度実績比

第45回東京モーターショー2017 -東京ビッグサイトにて2017年10月27日に開幕-

2016年9月15日

一般社団法人 日本自動車工業会（会長：西川 廣人）は、第45回東京モーターショー2017を2017年10月27日（金）から11月5日（日）までの10日間、東京ビッグサイト（江東区・有明）にて開催することを決定しました。

今回も前回好評を頂いた人数限定の「プレビューデー」を一般公開に先駆けて実施するなど、来場者の皆様に前回より満足頂けるよう、魅力あるショーを目指します。

第45回東京モーターショー2017は、引き続き、乗用車、商用車、二輪車、カロッツェリア、車体、部品・機械器具関連製品、自動車関連サービスを含む総合ショーとして開催します。

出展募集については本年10月3日（月）より開始し、募集締切は2017年1月13日（金）を予定しています。

【第45回東京モーターショー2017開催概要】

名 称	第45回東京モーターショー2017	
主 催	一般社団法人 日本自動車工業会	
共 催	一般社団法人 日本自動車部品工業会 一般社団法人 日本自動車車体工業会 一般社団法人 日本自動車機械器具工業会 日本自動車輸入組合	
開催期間 ・ 開場時間	会 期	2017年10月27日（金）～11月5日（日）
	プレスデー	10月25日（水） 8時00分～18時00分 10月26日（木） 8時00分～13時00分
	特別招待日 障がい者手帳をお持ちの方の特別見学日*	10月26日（木） 13時30分～18時00分
	オフィシャルデー**	10月27日（金） 9時00分～18時00分
	プレビューデー***	10月27日（金） 12時30分～18時00分
	一般公開日	月～土曜日（祝日含む） 日曜日
会 場	東京ビッグサイト 東京都江東区有明3-11-1	

注： *事前登録制（障がい者手帳提示）
**開会式等の式典を実施する日
***入場者数限定の入場券で入場可能な日

【ご参考】

	第42回（2011年）	第43回（2013年）	第44回（2015年）
会 期	12月2日～12月11日	11月22日～12月1日	10月29日～11月8日
会 場	東京ビッグサイト	東京ビッグサイト	東京ビッグサイト
総入場者数	842,600人	902,800人	812,500人
会期（招待日含む）	10日	10日	11日
開催形態	総合ショー	総合ショー	総合ショー

【ご参考】

2016年9月15日

「東京モーターフェス 2016」開催概要

日本自動車工業会会員14社、日本自動車輸入組合（JAIA）で構成する東京モーターフェス 2016実行委員会（委員長：平谷 博茂）は、本年の10月8日（土）～10日（月・祝）に、東京臨海副都心の青海 NO 地区及び MEGA WEB（メガウェブ）にて「東京モーターフェス 2016」を下記の通り開催致します。

本イベントは「未来を体験するイベント」として、大人から子どもまで夢中になれるクルマ・バイク・商用車の新たな可能性や面白さを体験できるプログラムを多数揃えました。

「東京モーターフェス 2016」を通じ、クルマ・バイクファン拡大を目指すとともに、来年開催する「第45回東京モーターショー2017」の盛り上げにも繋げて参ります。

<開催概要>

名 称：東京モーターフェス 2016

日 程：2016年10月8日（土）～10日（月・祝）

会 場：メイン会場：東京臨海副都心・青海 NO 地区

MEGA WEB 会場：MEGA WEB トヨタ シティショウケース

開催時間：メイン会場：11:00～19:00 ※試乗・展示プログラムは17:00まで

MEGA WEB 会場：11:00～20:00

主 催：東京モーターフェス 2016 実行委員会

共 催：東京臨海副都心グループ（予定）

一般社団法人東京臨海副都心まちづくり協議会

後 援：東京都、一般社団法人日本自動車工業会

今月の話題 TOPICS

出 展：いすゞ自動車株式会社
川崎重工業株式会社
スズキ株式会社
ダイハツ工業株式会社
トヨタ自動車株式会社
日産自動車株式会社
日野自動車株式会社
富士重工業株式会社
本田技研工業株式会社
マツダ株式会社
三菱自動車工業株式会社
三菱ふそうトラック・バス株式会社
ヤマハ発動機株式会社
UD トラックス株式会社（五十音順）
—————
メルセデス・ベンツ日本株式会社

協 力：株式会社アライヘルメット
カート・メーカー・インポーター協会
株式会社タカラトミー
一般社団法人日本二輪車普及安全協会
富士スピードウェイ株式会社

入 場 料：無料

公式サイトアドレス：<http://tmfes.jp/>

※9月15日（木）より概要、9月26日（月）より詳細情報公開

<問い合わせ先>

東京モーターフェス 2016 事務局

〒104-8161 東京都中央区銀座2-16-7 恒産第3ビル5F

TEL：03-5565-4337

Email：tmf-support@dmc.dentsu.co.jp

営業時間：10:00～18:00 定休日：土日祝

「大学キャンパス出張授業2016」の実施について

2016年9月15日

一般社団法人 日本自動車工業会（会長：西川 廣人）は、各地の大学と連携し、会員メーカーから講演者を派遣して特別講演を行う取組み「大学キャンパス出張授業2016」を実施いたします。

本施策は、若者の「クルマ・バイクへの関心醸成」「自動車産業・ものづくりへの理解促進」に向け、2013年度より実施し、今回で4年目の開催となります。

自動車メーカーの社長をはじめとしたトップクラスが自ら大学へ赴き、クルマ・バイクの魅力、日本のものづくりの重要性を大学生に直接語りかけるという趣旨で、いずれの年も盛況となり、ご参加頂いた多くの方から「クルマやバイクへの関心が高まった」といった好意的な評価を頂くことができました。

本年度も会員11社から社長をはじめとしたトップクラスが講師として登壇し、先端技術やグローバル戦略など幅広いテーマの授業を通じて、クルマ・バイクの魅力や楽しさ、日本のものづくりの重要性を伝えていきます。

今後も我々自動車業界側から若者へ積極的にアプローチする機会を設けることで、クルマ・バイクへの関心を高めていきたいと考えています。

■各授業の日程・問い合わせ先

《社名》 いすゞ自動車	日程：10月7日（金）13：15～14：45 場所：金沢八景キャンパス 5号館101ホール 講演者：大平 隆 常務執行役員
《開催大学》 関東学院大学	講演テーマ、内容：「社会の課題に答える『天然ガス自動車の取り組みについて』」 対象：関東学院大学生、大学院生 【お問い合わせ】 いすゞ自動車（株）コーポレートコミュニケーション部 広報G TEL：03-5471-1138
《社名》 日野自動車	日程：10月12日（水）13：30～15：00 場所：小金井キャンパス マルチメディアホール 講演者：鈴木 賢二 取締役副社長
《開催大学》 法政大学	講演テーマ、内容：「自動車産業に従事して思うこと2016」 対象：法政大学生 【お問い合わせ】 法政大学 小金井事務部 理工学部担当 TEL：042-387-6098
《社名》 ヤマハ発動機	日程：10月18日（火）14：40～16：10 場所：吹田キャンパス U3棟211講義室 講演者：柳 弘之 代表取締役社長（ほかOB社員3名）
《開催大学》 大阪大学	講演テーマ、内容：「ヤマハらしい“ひろがるモビリティの世界”へ」 対象：大阪大学生、大学院生 【お問い合わせ】 ヤマハ発動機（株）コーポレートコミュニケーション部 広報グループ TEL：0538-32-1145
《社名》 三菱ふそう トラック・バス	日程：10月18日（火）16：30～18：00 場所：三田キャンパス 北館ホール 講演者：アルバート・キルヒマン 代表取締役会長
《開催大学》 慶應義塾大学	講演テーマ、内容：「KEIO x FUSO：Global Leader to me is..」 対象：慶應義塾大学生 【お問い合わせ】 三菱ふそうトラック・バス（株）広報部（市村/橋本） TEL：044-330-7811/5626
《社名》 日産自動車	日程：10月18日（火）17：00～18：30 場所：大岡山キャンパス 東工大レクチャーシアター 講演者：坂本 秀行 取締役副社長
《開催大学》 東京工業大学	講演テーマ、内容：「技術の進化が人生を面白くする」 対象：東京工業大学生 【お問い合わせ】 日産自動車（株）国内広報部 TEL：045-523-5521

今月の話題 TOPICS

<p>《社名》 UDトラックス</p> <p>《開催大学》 上智大学</p>	<p>日程：10月19日（水）9：45～10：45 （UDと上智大学のAcademic Partnership Programでの講義全14コマの1講義として実施）</p> <p>場所：四谷キャンパス 10号館地下1階 B109教室</p> <p>講演者：荒木 道介 広報・企画渉外 シニアバイスプレジデント</p> <p>講演テーマ、内容：「Truck business in global and local Japan -UD Journey」</p> <p>対象：上智大学生</p> <p>【お問い合わせ】 UDトラックス（株）広報（牧野） TEL：080-4638-2248</p>
<p>《社名》 トヨタ自動車</p> <p>《開催大学》 慶應義塾大学</p>	<p>日程：10月25日（火）16：30～18：00</p> <p>場所：三田キャンパス 西校舎ホール</p> <p>講演者：ディディエ・ルロワ 代表取締役副社長</p> <p>講演テーマ、内容：「THE POWER OF LEADERSHIP,PASSION AND FIGHTING SPIRIT-トヨタの挑戦-」</p> <p>対象：慶應義塾大学生、大学院生、OB</p> <p>【お問い合わせ】 トヨタ自動車（株）広報部 TEL：03-3817-9110</p>
<p>《社名》 マツダ</p> <p>《開催大学》 同志社大学</p>	<p>日程：11月15日（火）18：00～19：15</p> <p>場所：室町キャンパス 寒梅館 ハーディーホール</p> <p>講演者：菖蒲田 清孝 取締役専務執行役員</p> <p>講演テーマ、内容：「『ワクワク』と『技術』をつなぐ“マツダのモノづくり”」</p> <p>対象：同志社大学生、一般</p> <p>【お問い合わせ】 マツダ（株）国内広報部（春木） TEL：03-3508-5020</p>
<p>《社名》 ダイハツ工業</p> <p>《開催大学》 大阪大学</p>	<p>日程：11月28日（月）14：30～16：10</p> <p>場所：豊中キャンパス 大阪大学会館講堂</p> <p>講演者：三井 正則 代表取締役社長</p> <p>講演テーマ、内容：「ものづくり 人づくり 夢づくり ～ダイハツ社長のここだけの話～」</p> <p>対象：大阪大学生</p> <p>【お問い合わせ】 ダイハツ工業（株）広報・渉外室 TEL：03-4231-8856</p>
<p>《社名》 富士重工業</p> <p>《開催大学》 東京理科大学</p>	<p>日程：12月8日（木）18：00～19：30</p> <p>場所：葛飾キャンパス 図書館大ホール</p> <p>講演者：吉永 泰之 代表取締役社長</p> <p>講演テーマ、内容：「個性を活かして生きようよ！」</p> <p>対象：東京理科大学学生、大学院生</p> <p>【お問い合わせ】 富士重工業（株）広報部 TEL：03-6447-8484</p>
<p>《社名》 本田技研工業</p> <p>《開催大学》 早稲田大学</p>	<p>日程：12月15日（木）13：00～14：30</p> <p>場所：西早稲田キャンパス 57号館 201・202教室</p> <p>講演者：八郷 隆弘 代表取締役 社長執行役員</p> <p>講演テーマ、内容：「ものづくりの楽しさとは（仮題）」</p> <p>対象：早稲田大学生、大学院生</p> <p>【お問い合わせ】 本田技研工業（株）広報部 企業広報ブロック（橋本） TEL：03-5412-1512</p>

注) 通常の授業の一環として行われる回もありますので、取材等を受け入れられない場合もございます。詳細については各社連絡先にお問い合わせください。

※その他、本件全般に関するお問い合わせ

一般社団法人 日本自動車工業会

総務統括部 広報室

TEL：03-5405-6119

FAX：03-5405-6136

自工会・2016年 秋季交通安全キャンペーンの実施について

2016年9月15日

一般社団法人 日本自動車工業会（会長：西川 廣人、以下自工会）は、9月21日（水）から12月31日（土）までの間、秋の全国交通安全運動*と連動し、「自工会・2016年秋季交通安全キャンペーン」を実施します。

*主催：内閣府他、期間：9月21日（水）から9月30日（金）

政府は、今年度より第10次交通安全基本計画をスタートさせ、2020年までに交通事故死者数を2,500人以下とし、世界一安全な道路交通を実現するという目標を掲げております。

当会としても、交通死亡事故の抑止は国を挙げて取り組むべき重要な課題であることを認識し、一層の車両安全対策に取り組むとともに、交通安全活動の一環である秋季交通安全キャンペーンを実施し、安全な交通社会の実現に貢献してまいります。

2015年中の交通事故死者数は、前年より4人多い4,117人であり、15年ぶりに増加いたしました。特に、交通事故死者数に占める高齢者の割合は年々増加しており、昨年の全体に占める高齢者の割合は54.6%と過去最高となっております。

また、高齢者の死者のうち、47.6%が歩行中の事故であり、高齢歩行者に対する交通安全対策は喫緊の課題となっております。

このため、引き続き、秋季交通安全キャンペーンでは、「高齢歩行者の死亡事故の抑止」を重点として展開してまいります。

<秋季交通安全キャンペーンの考え方>

●ドライバー向けテーマ：夕方早めのヘッドライト点灯促進

歩行中の死者数を昼夜別にみると、昼間に比べて夜間の構成率が2倍以上（昼間：30.8%、夜間：69.2%）高くなっていることや、例年、秋から年末にかけて夕暮れ時の高齢者の歩行中の交通事故死者が増加することから、ドライバーに対し、夕方早めのヘッドライト点灯を呼び掛けます。

●高齢歩行者向けテーマ：夕暮れ時の道路横断への注意喚起・反射材の着用促進

高齢の歩行者に対し、夕暮れ時から夜間において道路を横断する際は安全を確認し、反射材を着用するよう呼び掛けます。

●二輪車ライダー及び同乗者向けテーマ：ヘルメットの正しい着用促進

2015年の二輪車乗車中事故死者677人の損傷主部位の42.8%が頭部となっております。また、ヘルメットを着用していた死者662人のうち約3分の1の202人が事故時にヘルメットが脱落していることから、あごひもをしっかりと締めるなどのヘルメットの正しい着用について呼び掛けます。

<キャンペーンテーマとスローガン>

テーマ	高齢者の歩行中の交通死亡事故抑止に向けて、 ・ドライバーに対し、 夕方早めのヘッドライト点灯 を呼び掛ける。 ・高齢者に対し、歩行中の 反射材の着用 を呼び掛ける。 二輪車乗車中の交通死亡事故抑止に向けて、 ・二輪ライダー及び同乗者に対し、あごひもをしっかりと締めるなど、 ヘルメットの正しい着用 を呼び掛ける。
スローガン	・ドライバー：「 夕方早めのヘッドライト点灯 」 ・高齢者：「 夕暮れ時と夜間における反射材の着用 」 ・二輪ライダー及び同乗者：「 あごひも、しっかり、ヘルメット 」

<キャンペーンの具体的展開>

- ・既存キャラクター「ぼのぼの」を活用した「夕方早めのヘッドライト点灯促進」、「反射材の着用促進」、「ヘルメットの正しい着用促進」を訴求するアニメーション動画を以下のメディアに配信し、広報啓発活動を推進。

You Tube	アニメーション動画を配信
屋外大型ビジョン CM	通行量の多いスポットに設置されている全国14都道府県の屋外大型ビジョン39カ所で放映。(10/1~10/31)
ハイウェイビジョン CM	東・中・西日本高速道路のサービスエリア内に設置されたインフォメーション用のハイウェイビジョン約100カ所で放映。(9/21~12/31)
キャンペーンサイト	アニメ動画を視聴後に交通安全クイズに答え、正解者に景品が当たるキャンペーンサイトの開設、SNS上での交通安全フォトコンテストを実施し、キャンペーンの周知を図る。(9/21~12/31)

- ・夕暮れ時に運転しているドライバーに向け、全国 AM ラジオ32局ネットのスポット CM で、「夕方早めのヘッドライト点灯」、「ヘルメットの正しい着用」を呼びかける。(10/1~10/31)
- ・高齢者の反射材着用を促進するため、歩行中の高齢者の交通事故死者数が多い愛知県・神奈川県・千葉県の幼稚園の園児に「反射材」等を配布し、園児を通して祖父母へプレゼントしてもらい、反射材の着用促進を図る。(9/1~9/16 (敬老の日までに配付))
- ・会員各社のホームページに交通安全キャンペーンサイトへのリンクバナーの貼り付け。(9/21~12/31)

「第16次自動車盗難防止キャンペーン」スタート！

WEBアニメーション ワールドフルニュース (World Fool News)

「STOP The 自動車盗難 “自動車盗難防止に関する緊急ニュースです”」をYouTubeで配信

2016年10月3日

「自動車盗難等の防止に関する官民合同プロジェクトチーム (後述)」では、2016年10月7日 (金) ~20日 (木) の期間に、第16次自動車盗難防止キャンペーンを実施いたします。

■キャンペーン実施概要

<目的>

自動車ユーザーに対し、自動車盗難への注意喚起を行って盗難防止対策ポイントを理解してもらい、「まず取り組む」という姿勢の必要性を訴求していくこと。

<期間>

2016年10月7日 (金) ~2016年10月20日 (木)

<内容>

(1) YouTube での WEB アニメーション配信

キャンペーンに先駆け、10月3日より YouTube で WEB アニメーション ワールドフルニュース×自動車盗難防止キャンペーンのオリジナルアニメ「STOP The 自動車盗難 “自動車盗難防止に関する緊急ニュースです”」を配信します。

詳細は官民合同プロジェクトチーム HP

(<http://www.car-tounan-boushi.jp/top.html>) よりご確認ください。

(2) キャンペーンポスター掲出、啓発チラシの配布

官民合同プロジェクトチームに参加の各機関および各都道府県自動車盗難等防止協議会ほか、協力機関の関係場所（警察署、自動車ディーラー、整備工場、自動車教習所、駐車場など）において実施します。

<作成数>

ポスター B2/約5.5万枚 チラシ A4/約90万枚

(3) オートバックスグループ店頭でのチラシ配布

オートバックスグループの協力を得て、全国の店舗にて実施します。
また、10月8日（土）にスーパーオートバックス東京ベイ東雲にて自動車盗難防止キャンペーンイベントを行います。



【ポスターデザイン】(B2サイズ)

■自動車盗難等の防止に関する官民合同プロジェクトチームについて

本プロジェクトチームは、政府の「国際組織犯罪等対策推進本部」の決定に基づき、急増する自動車盗難を防止するための総合的な対策を検討するために2001年9月に設置された組織であり、下記の政府・民間機関を構成メンバーとしています。

警察庁、財務省、経済産業省、国土交通省、一般社団法人日本損害保険協会、一般社団法人日本自動車工業会、JA共済、一般社団法人全国警備業協会、公益財団法人全国防犯協会連合会、一般社団法人全国レンタカー協会、一般社団法人全日検、一般社団法人全日本駐車協会、一般社団法人日本貨物検数協会、日本自動車車体整備協同組合連合会、一般社団法人日本自動車整備振興会連合会、一般社団法人日本自動車販売協会連合会、日本自動車輸入組合、一般社団法人日本自動車連盟（JAF）、日本中古車輸出業協同組合、一般社団法人日本中古自動車販売協会連合会、公益社団法人日本防犯設備協会、一般社団法人日本損害保険代理業協会、一般社団法人日本オートオークション協議会

■本件に関するお問い合わせ先

●一般社団法人日本損害保険協会

損害サービス業務部 自動車グループ 担当：水谷 TEL：03-3255-1226

生活サービス部 広報室 広報グループ 担当：奥、白石 TEL：03-3255-1213

●一般社団法人日本自動車工業会 広報室 担当：古川 TEL：03-5405-6119

JAMAGAZINE10月号 vol.50

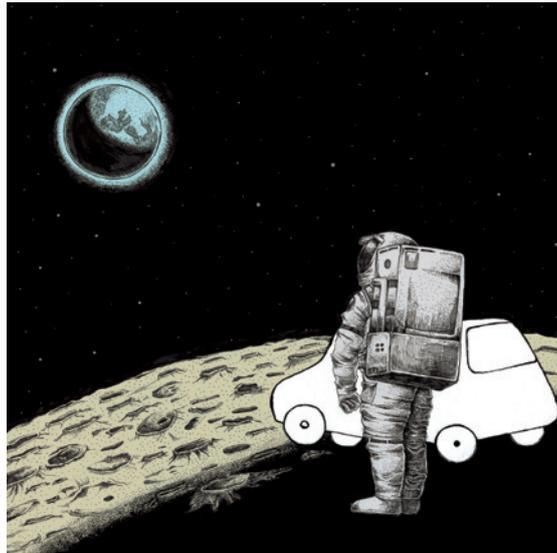
発行日 平成28年10月15日

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

〒105-0012 東京都港区芝大門1丁目1番30号 日本自動車会館

広報室・電話番号 03(5405)6119



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