

# JAMAGAZINE

Japan Automobile Manufacturers Association

2014. April

#

48



**特集** クルマで遊ぶ

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、CO<sub>2</sub>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。<sup>\*1</sup> エンジンがかけたらすぐに出発しましょう。<sup>\*2</sup>

**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 クルマで遊ぶ

#### 手軽にモータースポーツを楽しむ

／モータージャーナリスト 三上 和美

2

#### オフロードを楽しむ

／NPO法人 中山高原森の風 理事長 結城 寛治  
副理事長 久保田 秀義

10

### 連載 クルマの楽しさ、素晴らしさとは

第61回

#### マイカーで走ろうサーキット

／JAMAGAZINE 編集室

17

### 記者の窓

#### 「九州で繰り上げられるアジアとの競争」

／西日本新聞社東京報道部 田中 良治

21

### Topics

- 自工会が陸前高田市に「希望の一本松」を寄贈 22
- 自工会・2014年春季交通安全キャンペーンのご案内
- 『世界自動車統計年報(World Motor Vehicle Statistics)』の発行について
- 日本・オーストラリア経済連携協定の大筋合意について
- 平成26年度 JAMA/JAF/全安協セーフティトレーニング&シニアドライバースクール  
北海道から沖縄までの全国66会場で開催 ～交通事故防止に有効な参加体験型の安全運転実技講習会～



### 表紙イラストレーション

#### クルマのある風景

まつはし しょう  
松橋 耀

東北芸術工科大学 デザイン工学部

いつの時代でも、クルマの楽しみ方は「走る楽しさ」であってほしいです。日本の桜が綺麗に舞う中、最新の技術が詰まったクルマが気持ち良く走っている、そんな未来を想像しています。

『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。

## 手軽にモータースポーツを楽しむ

モータージャーナリスト 三上 和美

### 1. はじめに

F1マシンが全開でコーナーを駆け抜けていく姿を見て、クルマ好きなあなたなら、“一度は同じような経験をしてみたいな”と思ったことがあるのでは？「高価な趣味」と敬遠されがちなモータースポーツ。しかし実は低予算で、だれでも気軽に参加できる方法があるということをご存知だろうか。

今回は私の長年にわたるレーシングドライバーとしての経験をもとに、楽しく手軽に安全にモータースポーツを楽しむ方法を紹介します。家族でピクニックへ行くノリでカート場に行ったり、会社の同僚と仕事の後でレースに出たり、恋人同士で週末一緒に耐久レースに参戦することもできる。

カートの本場欧州では、シーズンになると毎週どこかのサーキットで24時間耐久が開催され、サラリーマンレーサーたちが鎬を削り、家族がお弁



だれでも気軽に参加できるレンタルカートレース。

当を持って応援に駆けつけるという風景が当たり前前に展開している。

この記事を読み終えたら、ぜひサーキットに向かっていただきたい。人生は楽しんだもの勝ちである。

### 2. レンタルカート場にGO!

ご存じだろうか？ 現在日本の各県には、2~6ヵ所以上のレンタルカート場が存在するといわれている。「若者のクルマ離れ」と騒がれているが、今なお新しいサーキットは建設されていて、子どもから大人まで幅広い年齢層で賑わっている。

レンタルカートの魅力は、ヘルメット・グローブ・レーシングスーツ・シューズなどすべて無料でレンタルできる（施設により違いあり）ことで、まさに体ひとつで出発して大丈夫。

また、雨が降っても、インドアカート場に行けば、天候に左右されず思いっきり走り回ることができるので万全だ。

サーキットのレイアウトは、入門~上級者まですべての方が安全に走行できるように考えられて設計されており、たとえコースから外れてぶつかったとしても、ダメージを減らすスポンジバリアなどで守られるのでご安心を。見学者には、観戦場所も用意されている。

レンタルカートの1回の走行料金は、だいたい1,500円くらいから。まずは体験してみたいかどうか。

### 3. まずはシート合わせから

ヘルメットをかぶり、グローブをしてカートに座ったら、初めての人は十中八九、その座り心地の悪さに驚くであろう。

身を預ける場所は、クッションも何もないプラスチックの簡易なシート。そう、レンタルカートといえども立派なレーシングカーで、無駄な装備は軽量化のためにすべて省かれている。

**【ポイント】** シートサイズは重要である。シートが合わない状態で無理に走ると、肋骨を痛める可能性がある。シートサイズはカートによって何種類もあり、完璧にフィットさせるための用具も用意されている。

シートが小さすぎると、操作性が悪くなり、大きすぎると、カーブのたびに体が左右に動きハンドルにしがみついた形となり、ハンドル操作をはじめアクセル・ブレーキ操作を確実に行うことができない。お店の人はしっかりと相談にのってくれるので、気軽に何でも質問するようにしたい。

### 4. 操作系の確認

カートには基本、アクセルとブレーキ2つのペダルしかない。AT車と同じで、右足側がアクセル、左足側がブレーキである。

アクセルとブレーキをそれぞれ奥まで踏み込ん



身を預ける場所は、クッションも何もないプラスチックの簡易なシート。



カートには基本、アクセルとブレーキ2つのペダルしかない。

だときに、膝が伸びきった状態にならないよう、かかとがしっかりとフロアパネルにつくようなポジションが良い。

ハンドルは乗用車よりも二回り以上小さくなっている。ハンドルの上部を持ったときに肘が軽く曲がった状態で、力がしっかりと入るようにする。止まった状態でハンドルを左右に切って確認して、両脇はしっかりと締め、あごは軽く引いた状態がベストポジションである。

カートのドライビングでは、私生活であまり使わないような筋肉にも負担がかかるので、普段あまり運動をしない人は最初は少し疲れるかもしれないが、回を重ねるたびに筋肉がついていくため、次第に肉体的負担は減っていく。ご安心を。

### 5. コースIN

さあ、アクセルを踏みコースIN！ するとハンドルが想像以上に重いことに驚くのでは。これがタイヤのグリップ力である。

ハンドルが小さいと、ついつい雑な操作をしがちになるので十分注意したい。カートはとて繊細な操作が要求されるので、少しでも雑な操作をしてしまうと簡単にスピンをしてしまう。「急」のつく操作をしないことが大切である。

バックミラーがないので、後方のカートの動きは気配で感じなければならないが、上手な人は安全な場所で抜いて行くので心配無用。カーブの進



「急」のつく操作をしないことが大切。

入時に軽く後方を確認すれば、他車との接触を避けることができる。

毎周マシンとタイヤのコンディションが変化するので、常に考えながら操作することが大切である。カーブ進入時にブレーキを強く踏みすぎるとアンダーステア（ハンドルを切っても曲がっていないこと）、アクセルを早く踏みすぎるとオーバーステア（テールスライド状態になる）になる傾向があるので注意したい。

## 6. レンタルカートレースに参戦しよう

カート場通いにも慣れてくると、毎回タイムも上がっていき、速く走る喜びと、追い抜く快感にハマっていく。すると次第に「レース参戦」という言葉が頭を過るようになる。

そんなあなたにお勧めなのが、各レンタルカート場でだれもが気軽に参加できるように用意されている“スプリントレース”と“耐久レース”への参戦である。ローカルレースでもゲストとして現役のプロドライバーが参加することもあるので、プロと自分の走りを比較する絶好のチャンスである。

また、遊びといえども本気で参戦するアマチュアドライバーが大半なので、装備品を自分の体格に見合ったオリジナルのものを揃えて、モチベーションを上げるのも良い。F1ドライバーのレプリカ製品に身を包めば、気分はだれもがF1ドラ

イバー。しかし、手軽に参加できることがウリなので、無理のないように自身の予算に合わせて、お金をかけないで楽しむのも立派な大人の遊び方である。

## 7. カートから得られる効果

カートに乗るようになると、運動神経と動体視力が飛躍的に上がる。普段使わない筋肉も使うので体も引き締まり、楽しみながら日ごろの運動不足も解消できる。

常に自車の状態やコーナーの先を予測して運転する癖がつくので、普段の運転技術が格段に上がり、事故にあう可能性が減る。

さらに運転して性格が変わる人（特にすぐにカッとなるようなタイプの人）の場合は自分自身の悪い癖も見直すきっかけとなり、安全運転を意識するようになる。熱くなっている自分を冷静に見つめて分析できるようになったら、これは凄いことである。

また、ハンドルを握っているときは走ることだけに集中するので、日ごろのストレスからも解放されて気分爽快になるといった精神面や、普段なら絶対に知り合えない他業種の人とも友達になり、交流範囲がぐっと広がるという社会的メリットも、大げさではなく期待できる。

こんな素晴らしい世界を提供してくれる非日常体験、あなたも始めてみては。

## 8. 自動車レースについて

モータースポーツは、「究極の安全運転を競うスポーツ」ということがいえる。レースでは、「だれよりも速く安全に走れる人」が優勝するのである。

自動車メーカーは会社の威信をかけ、燃費が良く壊れない、安全で速い自動車を開発する。レーシングカーはそれをベースに、軽量化・安全対策



モータースポーツは、「究極の安全運転を競うスポーツ」。

をはじめとするレース車両として必要な改造を施したものである。

レーサーはそのマシンで何度もサーキットを走りこみ、だれよりも速く安全に走れるようにトライ&エラーを繰り返す。

マシンとタイヤ、限界のギリギリ手前のところで争うのがレース。ドライバーは体中でマシンの動きを感じ取り、チェッカーをめざして走る。

自分の体よりもはるかに大きく、一見手はずけられないような「怪物」を、自分の手足のように操る喜び、レンタルカートより遥かに費用はかかるが、ここからは実車の「四輪レース」を手軽に始める方法を紹介する。

## 9. 愛車でサーキットを走ってみよう

もしあなたの愛車がスポーツ車でしたら、サーキットをライセンスなしで走れる「走行会」に参加してみてもいいだろうか。

富士スピードウェイ、鈴鹿サーキット、ツインリンクもてぎ、つくばサーキットなどは、免許とクルマさえあればだれでも走行するチャンスがある。

しかしサーキットビギナーの方に本当にお勧めしたいのは、小さなサーキットから走り始めることである。いきなり高い速度から始めてしまうと、万一のときの被害も大きくなってしまう。動体視力を鍛える意味でも小さなサーキット（しかしコースアウトした際のエスケープゾーンが広く取ら

れているのがベストである）から始めて、まずは自分の運転技術をあげていこう。

プロドライバーが主催するドライビングスクールに参加すると、プロから直接運転テクニックが学べるので、本やインターネットから知識を仕入れるよりも遥かに有効である。

まずは無理せず低いレベルから、徐々に階段を上がっていくようしよう。

## 10. 走行会のマナー

全国のサーキットでほとんど毎日開催されているのが、ショップ主催の走行会。参加者のレベル別に分かれているものから、時間内走り放題のものまで、さまざまなバリエーションが用意されている。

平日開催と週末開催では約1.5~2倍の参加費の違いがあるが、これは週末のサーキット貸切代が高額なことなどが原因である。よって、平日に休みが取れる場合は、平日の走行会がお勧めである。1回の走行台数も少なく、他車をあまり気にせず思いきり走れるからだ。

クルマの改造は、少しずつ進めた方が良い。最初のころはセッティング能力がないにもかかわらず、クルマの性能ばかり上げてしまいがちになるが、安全のためにも、まず自身の愛車をしっかり使いこなせるようになってから、運転レベルが上昇していくのに合わせて徐々にクルマの改造をしていくようにしたい。

ときどき、草レースや、タイムアタック大会に参加してみてもいいだろうか。

## 11. 運転上手になるために

速く走るためにはサーキットに行くのが一番であるが、だれもが頻繁に通うことができるわけではない。

しかし、サーキットを離れた場所でも、運転技術を上達させる手段がある。それは何か。実は「一般道で上手な運転の練習をすること」である。レーシングドライバーは皆、一般道を走行する際、運転の練習をしているのである（もちろん法定速度内で）。

F1の車載ビデオを見ると、まるでドライブしているかのように滑らかに操作しているが、時速300km/h越えの世界でも、基本とされるのは丁寧で優しい操作である。

ではその方法を、紹介する。

### 1) できるだけクルマを揺らさないように運転する

カーブを曲がるとき、「急」のつく操作をするとクルマが大きく揺れる。ハンドルはジワーっと切ってジワーっと戻す。特に切り始めのときは神経を集中させる。切り始めの速度が速すぎるとその瞬間クルマは大きく左右に揺れ、タイヤに負担がかかってしまう。

### 2) ブレーキ・アクセル操作も、ジワーっと踏んでジワーっと戻す

アクセルやブレーキを踏んだ際、助手席の人の頭が前後に揺れていないか確認する。毎回大きく揺れている場合は、操作が荒い証拠だ。

### 3) 心は緊張、体はリラックス状態を保つ

運転するとき、心も体も緊張状態になっていないだろうか。体が緊張しすぎると各操作がぎこちなくなってしまうばかりか、周囲のクルマや歩行者の動きを確認する余裕がなくなる。逆にリラックスすると、長時間の運転も疲れにくくなる。

一方心は、少し緊張状態がベストである。常に先を予測しながら、危険を察知するように心掛けたい。

割り込んでくるクルマにはいちいち怒らないで、「あんなに急いだって到着時間は変わらないのに」



ハーバーサーキット。

と、広い心で許すくらいの余裕も必要である。

このようなことを心掛けると日常の運転が上手になり、事故を起こしにくくなるばかりか、サーキットに行ってもすぐに速く走れるようになる。

## 12. だれもが楽しめる 遊び場所の紹介

\*誌面の都合上、関東圏のみを紹介。

### ●ハーバーサーキット

・住所：千葉県千葉市中央区出洲港13-26千葉  
スポーツプラザ2F

・電話：043-441-3243

・URL：<http://www.harbor-circuit.com/>

日本有数の屋内カート場。室内だから天候を気にしなくて良いのが最大の特長である。

レンタル車両には、フランスの大手カートメーカー「ソディーカート」社製のカートを使用しており、本格的なマシンに胸が高鳴る。

全長250mのコースは、日本では珍しい立体交差やバンクなどを取り入れたヨーロッパスタイルのレイアウトで、アクセル全開区間も70mあり、最高速度は50km/h。さらに見学スペースも本場ヨーロッパをイメージした造りになっていて、実に洒落ている。

年齢、性別、天候を問わずだれもがレーサー気分を味わえる、とっておきのスポットだ。





ネオ・スピードパーク。

●ネオ・スピードパーク

- ・住所：千葉県八千代市島田台1167
- ・電話：047-457-0855
- ・URL：<http://www.neospeedpark.com/>

こちらの特長はなんといっても、一周500mを超えるうえにアップダウンまで味わえる、レンタルカートとしては屈指のコースだ。

最高速度は上級者なら60km/hに達し、強めの横G\*1も味わえるので、スピード派にはたまらない。とはいえもちろん、走行前にスタッフからのルールとマナーの説明が受けられるので、初心者でも安心して走れる。

●F.ドリーム平塚

- ・住所：神奈川県平塚市長瀬1-13
- ・電話：0463-24-3786
- ・URL：<http://www.f-dream.jp/>

神奈川県平塚市にある「レンタルカートサーキット」F.ドリーム平塚は、子どもから女性・シニ



F.ドリーム平塚。

\*1 横G：ハンドルを大きく切ると外側へと発生する慣性力。



シティカート。

アの方まで、「だれでも気軽にモータースポーツをENJOYできる」そんなサーキットである。

女性ドライバー応援企画として、水曜日には「女性1,000円乗り放題」のレディースdayを開催している。週末には団体のレースパックや貸切、ショップ主催のレースイベントが開催され賑わっている。カート体験からレースまで、モータースポーツの奥深い楽しみを気軽に味わえる、そんな楽しい遊び場だ。

●シティカート

- ・住所：東京都足立区千住関屋町19-1  
アメージングスクエア内
- ・電話：03-3882-0027

・URL：<http://www.precision.co.jp/citykart/>  
23区内唯一の、本格的カートを楽しめるレンタルカートコースとして盛り上がっているのがここ。

東武スカイツリーライン牛田駅／京成関屋駅からわずか徒歩5分という交通至便な立地でモータ



カートランド関越。



F1リゾート秩父。

ースポーツの醍醐味を手軽に味わえるとあって、平日の夜は会社帰りのグループで、土日は気の合う仲間や家族のグループで賑わっている。

使用するマシンは、イタリア製のビレルというカートにスバル製200ccエンジンを搭載した、最高速度約50km/hの本格的なもの。しかし免許やライセンスは必要なく、初心者の方は事前に運転方法をしっかりと説明してもらえるので、だれでも手軽かつ安全に、本格的カートを楽しめる。

コースの長さは一周約400mで、毎年1回コースレイアウトを変更されるので、「一年ごとに、新しいコース攻略を味わう」といった楽しみ方が可能なことも、大きな特長だ。

#### ●カートランド関越

- ・住所：群馬県高崎市吉井町岩崎2298
  - ・電話：027-388-2777
  - ・URL：<http://www.klk.co.jp/klk/main.html>
- ユーロスタイルのマルチコース。コースレイア



カートランド宮沢湖。



株式会社プロアイズ。

ウトは32通りで、毎月変更。さらに左右回り可能である。

モットーは親切、丁寧。「優しいスタッフと遊んで下さい」とのメッセージもいただいた。

#### ●F1リゾート秩父

- ・住所：埼玉県秩父市久那637-2
- 秩父ミュージックパークスポーツの森内
- ・電話：0494-22-8141
- ・URL：<http://www.klk.co.jp/frc/>

観光地の、秩父ミュージックパークスポーツの森にある。

誰からも愛される、楽しいレイアウトのカート場。「秩父名物のお蕎麦もついでに食べに来て下さいね」とのことだ。

#### ●カートランド宮沢湖

- ・住所：埼玉県飯能市宮沢27-1
- ・電話：042-971-2051
- ・URL：<http://www.klk.co.jp/fkm/>

アメリカンスタイルの、だれでも超楽しめるカート場。

コースはバンクあり、波ありの「ロードコース」と、コントロールを楽しむ「ドリフトコース」の2コースに加え、子ども向け電動カー(コインカー)もある。

4月よりジュニアスクール開講予定。「カートに親しむ最初の1歩は、カートランド宮沢湖へ」。

●株式会社プロアイズ

- ・住所：埼玉県比企郡吉見町東野5-16-11
- ・電話：090-8876-6765（電話受付10:00-20:00）
- ・URL：http://www.pro-iz.com/

関東近辺でのサーキット走行会やドライビングスクールの開催をメインに、新型車やタイヤ、チューニングパーツ試乗会や研修会の運営等も請け負うショップ。

サーキット走行会は、「ミニサーキット」といわれる本庄サーキット（埼玉県本庄市）や、スポーツカーやチューニングカーの基準タイムとして有名な筑波サーキット（茨城県下妻市）、さらにはF1も開催された富士スピードウェイ（静岡県小山町）などで開催している。

サーキット未経験者や超初心者でも安心して参加できるように、初心者向けビギナーズレッスンや

体験走行も実施。また、プロドライバーの走りを助手席で体験できる「プロ同乗走行」も大人気だ。

●ジュニアモーターパーク クイック羽生

- ・住所：埼玉県羽生市桑崎275-1
- ・電話：048-560-3636
- ・URL：http://919.ms/

都心から高速道路で約1時間のところにある立地好条件のレンタルカートコース「クイック羽生」。だれでも手軽にカーレース体験することができる。

全長740m、最大直線100m。

仲間、家族で、ゴーカートの楽しさを味わえる。

子どもには子ども専用のゴーカートを用意し、レクチャーの後、コースイン。

◆手軽にモータースポーツを楽しむ【海外事情】

モータースポーツ先進国フランスのカート事情とモータースポーツへの思いについて、現在F1で活躍中のジャンエリック選手の父親であり、世界最大規模のレンタルカート場を経営するジャンマリ氏に、インタビューをした。

「子どものころからモータースポーツが大好きでしたが、貧しかったためレースに出ることができませんでした。最初の職業は医療関係のエンジニアでしたが、そこで幸運にも私が開発した技術が評価され、ある程度の収入が得られるようになり、24歳のときレーシングスクールに通いF3などで練習しましたが……やはり予算の問題で参戦はできませんでした。

世界で活躍するドライバーを育てたいという思いから、32歳のときに現在のカート場と、世界選手権に参戦するレーシングチームを作りました。このときは、まさか自分の息子がF1ドライバーになるとは夢にも思いませんでしたがね。最初はコース長900m、1996年に1200mのカート場を作りました。

フランスでは30年くらい前はまだ物価が安かったので、普通の人でもちょっと仕事を頑張ればレースに出られましたが、物価の上昇とともに参戦費用も高騰し、今は比較的裕福な家庭の方しか参戦できないのが現状です。

一方レンタルカートはとても低価格なので、現在私のカート場には6~76歳の方が訪れています。今メインのクライアントは、会社単位の貸し切りレースですね。福利厚生の一環として、会社が従業員のためにレースを主催します。午前中は研修室で仕事の会議をして、午後はレースというプランが好評です。

カートの魅力は低価格で本物のレースと同じことが体感でき、運転が上手になることです。マナー遵守が絶対ですので志が高くなくて無謀な運転をしなくなり、事故を起こさなくなります。子どもの場合は小さいころから何が危険で何が良いことが学べるので、マナーの良い社会人になります。

最後に日本の皆さん！ 今年のF1日本グランプリは、ぜひジャンエリックの応援に来て下さいね。



RKCサーキット。

●RKCサーキット

- ・住所：Aérodrome de Pontoise, 95650 Boissy-l'Aillierie France
- ・電話：01 30 73 28 00
- ・URL：http://www.rkc.fr/

3つのサーキットを保有しており、カートの数は270台。

メンテナンス技術とサーキットの規模は世界トップレベルで、24時間耐久レースは年間5回開催され、世界選手権のカートシリーズも3戦組み込まれている。F1ドライバー育成のためのスクールでは、ドライバーに必要なマナーやジャーナリストへの接し方等までもアドバイスしている。

(みかみ かずみ)

## オフロードを楽しむ

NPO法人 中山高原森の風 理事長 結城 寛治

副理事長 久保田 秀義

### 1. はじめに

オフロードの魅力・楽しさを自動車工学や理論的なアプローチからではなく、オフロードコース運営者の視点から、人や生活との結びつき、利用者の実感を中心に、今後の展開まで含めてお伝えしたい。

### 2. オフロードカー・ オフロードバイクの魅力

#### 1) オフロードカーで

##### 思いっきり走れる場所の少なさ

われわれはNPO法人「中山高原森の風」として、2008年から長野県大町市でだれもが体験できるようにという想いを込めて「チャレンジフィールド」と名づけたオフロードコースの提供を行っている。なぜオフロードコースを供するに至ったかの経緯を紹介する。

課題として、オフロード走行を心行くまで楽しむ場所が年々減少している。環境保護、森林保全などからクルマの乗り入れを規制する場所が増加している。規制の増加は環境面だけではない、利用者のマナーも影響しているように感じる。

私たちが当初、NPO法人組織を立ち上げる際に、地域活性化とスキー場跡地の再活用を求められていた。上記の課題点を踏まえて、多様な角度から検討し、4WD愛好者たちとともに広大な面積を開放的に走れる「オフロードコース」が適し

ているとの結論に至った。

ほとんどが地元（松本、安曇野、岡谷、長野などの各地区）の愛好者によるボランティアでコース作りには約2ヵ月を費やした。そして今から6年前の7月中旬のオープンに漕ぎ着けた。トップシーズンには日本全国から多くの方が走りに来場される。大町市行政にプレゼンテーションし、3年間の助成金を得て、運営の基礎づくりを行った。3年目からはコース会員を募った。現在の登録会員数は72名でイベントや管理の手伝いなど、できる限りの協力をいただいている状況である。この5年間でリピーターを含め大勢の皆様にご利用いただいている。県外の方も多く、地域活性化の点でも地元の民宿や、食堂、コンビニ、ガソリンスタンド、温泉施設などへの経済効果は大きいものと自負している。

さらに、自然豊かなこの地に来る県外のお客は、帰りは観光地や温泉地巡りをするために、大町市だけでなく安曇野から白馬までという近隣地区への人の流れも生まれている。



信州の雄大な自然の中を走る。

さて、まずは筆者の視点でオフロードについて「大雪・日本の国土・人の性」の3点から考えを述べる。

### ●視点① 2014年2月の雪害を経験して

2月に関東甲信越地方を襲った2度の大雪は読者の皆様も記憶に新しいところだと思う。「普段走りなれた道が悪天候により、まともに走ることができなくなったら」という事実と直面したときに、生活全般が機能しなくなることをかなり多くの方が体験されている。

東京都や埼玉県、山梨県、長野県などでは除雪の遅れから孤立集落が発生し、物流が途絶えた。現在でも家屋の損傷、ハウスの倒壊による葉物野菜の高騰など影響が残っている。

直接的に大雪の被害に遭わなかった地域でも、生活に必要な食料（特に生鮮食品）、日用品などが品薄に陥った。また自動車メーカーの工場では部品供給が不足し、ライン停止に追い込まれるなど間接的な影響が広がった。

公共交通機関である電車・バス・タクシーなどが機能不全に陥り、自家用車もスタッドレスタイヤやチェーンなどの装備がないため、何気ない通勤や通学にかなりの時間と労力を要した。

都市部では、軽自動車のオフロード車が、雪でスタックした乗用車を牽引する光景がインターネット上で話題となった。所有する自家用車の雪対策（4WD・スタッドレスタイヤ）がないことで不安を感じ、クルマや装備品を見直された方もいたのではないだろうか。

前置きが長くなったが、山間部ではなくても、異常気象や災害によって日常の生活道路がオフロードに一変してしまうことがある。そのため、暮らしを守り、自分自身を危機から回避するという観点からも、あらかじめ安全な環境で、通常の自動車では走行できない特殊な路面状況を体験しておくことが、必要ではないかと改めて感じている

次第である。

### ●視点② 山国・日本とオフロード

われわれが暮らす日本の国土のうち、森林面積は約66%であり、急な斜面や農地、河川、湖、池などほとんどが山を基本とした環境に囲まれている。都市基盤、インフラが整備されて人間が生活や経済活動をしているのは、わずかな面積である。その中を血管のように舗装道路が整備されていて、国道、県道、市道、高速道路など不自由なくスムーズに自動車やオートバイが走っている。生活圏では、未舗装道路を探すのは難しいほどである。こうした現代社会には車高が低く、空気抵抗を抑えた車体に、転がり抵抗の少ないタイヤで走る高効率なエコカーが最適である。

一方で、国土面積のほとんどが自動車やオートバイが走れない場所であるが、車高が高い4WD、グリップの高いタイヤを装着したオフロード車両なら行動範囲はかなり広がる。燃費とタイヤノイズは悪化するが、市街地から本格的なアウトドアができる山奥や清流に足を向けることができる。

地方に目を向けると、われわれのオフロードコースが立地する長野県は、県土の約80%が森林といわれる環境である。平地が少なく、山間部にも多くの生活圏が点在しており、山や峠を越えていかなければ、街には出られない環境である。農業や林業従事者も多く、あぜ道、林道など未舗装道路を走行するために、軽トラック、トラクターも4WDが当たり前という実情である。

軽トラックに関しては、普段の足にもなり、生活道具という要素も含まれている。冬場には雪も降るため2WDでは滑ってしまう坂道も容易に登って行くことができる。地方にはいまだに舗装道路から未舗装道路まで幅広く走行可能なクルマが必要である。

つまり山国日本に暮らすわれわれにとってオフロードは決して遠い場所のことではないのだ。

### ●視点③ 車輪の発明と“人が持つ性”

人が「道なき道」を走るオフロードになぜ魅せられるのか？ について述べる。

人間の有史以来、今日まで、人の英知でさまざまな発明や開発がなされ、今や宇宙にまでその足跡を印すまでの文明の扉を開けてきた。その中でも、一番の発明は何か？ それは、「車輪」の発明である。今日でもさまざまな形を変えて、人間社会の中において重要な役目を果たしている。近代になると車輪を活用して、「車両」が開発され、人間社会が一変するほどに進化し、現代の文明開化に結びついている。

長い歴史の中で、人間と車輪の関係は、「理屈抜き」にあくことのない関係であり、それが「車両（自動車）」につながっている。大量の物流や、時間の短縮（スピード感）、利便性など、社会生活に欠かすことのできない自動車である。この自動車が走るための道路整備、開拓、拡張も進化し、世界中が豊かな文明を享受している。

しかし、人間社会の中で、自動車は扱い方を間違えると凶器にもなるために「法律」が生まれ、ルールとマナーという「規制」が生まれた。この自動車の社会的費用の課題は避けられない課題である。それでも、人間の本質の中で、純粹にこの「車両（自動車）」と対峙して、「スピード感覚」「悪路の制圧」「車両をコントロールして完全に乗りこなす」という「達成感」を味わいたい欲求を抑え切れない何かがあるといえる。

一般の道路では、その規制が、危険な走行をなくすため厳しくなっているが、人間の性を抑え切れない熱心なファン、ドライバーの方々のためにサーキットあるいはオフロードコースといった“場の存在”があるといえる。

以上3つの視点から筆者なりのオフロード（コース）に対する考えを述べた。次に、悪路を制圧し、達成感・喜びを得る手段としてのオフロードカー、オフロードバイクの特性について説明する。

\*1 トラクションコントロール：発進・加速時などのタイヤの空転を防止するシステム。

\*2 ヒルディセントコントロール：常に一定の車速を維持して下ることが出来るシステム。

## 2) オフロードカー・オフロードバイクの特性

### ●過剰を削ぎ落としたクルマで地面と対話する

オフロード車というと、一般的な認識として、重量級のFRベースの4WD、ディーゼル車のイメージが強いのではないか。バブル期にはクロカンと略されて都市部でも大人気になったが、経済面・環境面から、人気は衰退してしまった。ところが、SUVと表現されることが定着した昨今では、無骨さとファッション性の高いデザインを特徴とするFFベースの車種が多く見られるようになった。緻密に制御された4WDに、トラクションコントロール\*1やヒルディセントコントロール\*2など電子デバイスによって、乗用車のシャシーを基本にしながらも高度な走破性を持ち合わせているため実力侮りがたしといった面がある。

しかし、われわれのコースを利用する方々は、そのどちらにも属さない、「素の状態（車両）」でオフロード走行を楽しむ傾向が見られる。

これは、ハイパワー、電子制御などに頼らずに、可能な限り装備を削ぎ落とし、軽量化した4WD車を使用し、操るドライバー自身の経験とスキルを核にして走ることを主義としている。

やや大それた表現だが、クルマを走らせるのは大地であり、燃料は地下資源である。道そのもの、行く手を阻む岩や川、斜面はすべて地球に根ざしている。そのため、愛好者は自然に沿って、五感を研ぎ澄まし走るために、できるだけ路面からダイレクトに情報を取り入れ、対話がかなう「素の状態」を求めている。ミッションを例にしても、最近では見かけなくなったMT車が多く、極低速での微妙なアクセルワークに反応できるため、その長所をオフロードで存分に発揮して楽しさも倍増させている。スタック時には性能の高いAT車では、制御が妨げとなり、かえって脱出できないことがある。

現代までモータースポーツもクルマやオートバ



車両の大小にかかわらず軽量化され路面をとらえて離さない足回りを持たせている。



この車両性能技術向上に貢献してきたが、クルマ任せにせず、人間の運転技術もコースで楽しみながら上達させられるようにできれば良いと考えている。

### 3) 悪路走破性の高さをさらに引き出す走り方

#### ●オフロードを“速く走る”ためのコツ

オフロード車の悪路走破性の高さを最大限に活かすコツ（心持ち）を紹介したい。先にも述べたが、オフロード走行は、大地との対話である。速く走るには、一歩一歩踏みしめていくようにクルマ・バイクを進めていく必要がある。オフロード走行には平面はなく、砂利や小石、轍があり、同じ状況の路面はひとつもない。そのため自分で進みたい方向のラインを見極めて進む必要性がある。

詳細な構造などの説明は避けるが、自動車には

フロントタイヤが空転してもリアタイヤで駆動できる四輪駆動がある。しかしオートバイには二輪駆動はないため、路面状況の判断とシビアなバランス感覚とアクセルブレーキコントロールが必要となる。そのため四輪車両より経験と高度な運転技術が求められる。悪路の対策（オフロード用のタイヤ装着など）を講じたクルマやオートバイで、自分の技量を把握したうえで、経験を重ねて徐々に上達していくと今までクリアできなかった場所を通り抜けていけるようになる。行動範囲が広がりその楽しさも増していく。特にオフロードバイクでは、車両と体に一体感が生まれるため、達成感はより大きなものとなる。

できなかったことができるようになるうれしさ、楽しみはだれにでも経験はあると思うが、路面と対話し、それを攻略（ゲーム的）する感覚を持つことがオフロード走行上達の近道だと考える。



パワーはあまり関係がない。軽自動車も一流のオフロードマシンである。



### 3. さあ、オフロードコースへ

#### 1) 準備するもの・注意事項など (最低限知っておきたいこと)

オフロードを走行するには、車両選びはもちろんだが、重要な装備品がある。まずはなんといっても「(走りたい)路面コンディションにあったタイヤ」である。タイヤ溝が深く、砂利や土が目詰まりしにくく、排土性の良い仕様が望ましいといえる。他のどのようなモータースポーツでもタイヤ選びはレースの勝敗を決める大きな要素である。各タイヤメーカーからさまざまなパターンで特徴のある製品が販売されている。タイヤはコース、天候、路面コンディションに合わせて研究し、比較や実際に試したりしても楽しめる。

オフロードタイヤのバリエーションの中には、舗装道路と未舗装道路のどちらでもある程度、走ることができる製品もある。すべてに万能なタイヤを選択することよりも、自分の目的と走る場所に合致した一品を探していくことを推奨したい。オフロードの専門誌によるレポートやオフロード仲間、タイヤショップの販売員に聞いてから購入すると良いだろう。

車内に搭載する装備品は、スタックしたときのための牽引ワイヤーとジャッキや丈夫な手袋、長靴などの緊急措置のできる物も用意しておく心安心できる。

オートバイは、タイヤもさることながら優先すべきは「むき出しの体を守るアイテム」である。安全性の高いヘルメットやブーツ、プロテクターがあり、万全にすることで難易度の高い場所でも精神的な負担を軽くし、走りに集中できる環境を整えることができる。

雪道(冬場のコース走行)などではスタッドレスや4WDを過信せずにタイヤチェーンを用意すれば行動範囲も広がり不要なスタックを抑えた走



オフロード用タイヤの一例。

行が可能となる。

つまり経験と実践を重ねていくことで、準備品も変わってくる。例えば登山やキャンプなどのアウトドアでも経験者と初心者ではノウハウや持ち物が違う。夏山か冬山でも同じである。オフロードでは他人や車両性能の責任にはできない。自分のこだわりも必要なことだが、“上級者の意見”を尊重し、連携を取りながら走りを楽しんでもらいたい。自由に走ることには、自分の行動にも責任を取らなくてはならない。特に一般車両が走って来れない場所では、何かあっても対応が遅れることがある。当たり前の言葉ではあるが「備えあれば憂いなし」の心構えで準備を整えてほしい。

とはいえ、入門者にとってはどこから手をつけてよいかという点もあるだろう。インターネットで情報収集することも、容易ではある。しかし、相手は自然である。どんなに車両の性能を高め、装備品を用意して、シミュレーションしてみても、天気や路面状況で「想定外」が十分に起こりえる。そのため、繰り返しとなるが経験者から直接聞くことを強く推奨する。まずは、車種同士のオフ会やオフロード走行を目的として集まる愛好家のコミュニティ参加から始めてみてはいかがだろうか。

直接、われわれにご連絡いただくこともできる。



## 2) 操縦テクニック（初心者向け基本動作）

林道や河川敷を含めて、基本的に私道以外はすべて公道である。交通法規や条例の遵守は当然として、自然、路面を荒らすような迷惑にならないようにマナーを守ってクルマやオートバイを走らせなければならない。管理されたオフロードコースでは自分の力量で自由に走らせ、あらゆる条件の道を思い切った練習が可能である。もちろん改造されたナンバーなしの車両を持ち込んで、愛車（マシン）の進化に手ごたえを感じながら経験値をあげて技術も磨ける。また、オフロードバイクに多い転倒事故などの怪我などには迅速な対応ができる場所なので安心である。

自分よりレベルの高い人の走り方を見たり聞いたりしながら、あらゆる条件の路面での対応ができるようになれば行動範囲と視野が広がり、開放的な自然も楽しむ余裕が生まれる。

冒頭で述べた関東甲信越地方雪害を“走り方”の例に置き換えてみたい。生活道路が雪道となった場合、走り方をドライバーが知っているのとまったく知らないのでは、タイヤ条件や車両条件が同じ場合でも家路に帰れるか、帰れないかというほどの差が出てしまう。雪の状態（パウダー・シャーベットなど）にもよるが、ある程度運転技術でカバーできるのも事実である。一度でもオフロード走行経験があり、水や砂などによる突然の挙動変化にも無意識に体が反応するようになっていれば事故も最小限に食い止められるかもしれない。車両の不安定な状態の走りを掴んでいけば、とっさのときにも慌てず冷静な運転ができる訓練にもなる。

オフロード走行はハイパワー車両でアクセルを開けるだけでは速く走ることはできない。無理に進もうとすれば、車両が跳ねあがったり、横滑りしたりして思うように走れない。路面状態の変化に、自分の運転を調整し、対応しながら進む必要がある。この点に留意しながら走るべきである。

\*3 ハンドルを切ってスピンを防ぐ運転技術。



障害を乗り越えていく快感はオフロードの醍醐味である。

コースを走る際によく聞く言葉として「ライン取り」がある。サーキットコースとオフロードコースでは、その意味合いが異なる。

ハイスピードを出すサーキットなどの舗装道路のコースでは、ある程度決まったライン取りとなるため初心者と技術の高い上級者との混走は危険な状況が多い。対してオフロード走行は初心者がスピードを出すことはなかなか難しく、ギャップを避けて走らなくてはならないので、経験豊富な上級者とラインの選び方が大きく異なる。オフロードは森や雑草地の中に決められたコースがありこそすれ、ラインは無数にある。そのため周回数を競うレースでも上級者・初心者の混走の影響は少ないといえるだろう。走行技術の差異を理解してライン取りを行い、他車とコミュニケーションを図りながら競い合えば良い。

筆者としては、まず体験して体を慣らすしかないと思うが、常にトラクションのことを考えて走り、素早いカウンターステア\*3を繰り返して反応させることで初心者でもコースをクリアしていけると考えている。

## 4. 誰もが楽しめる遊び場所

### 1) コース紹介

われわれのオフロードコースは広さが約21haあり、標高820mで頂上が1,020mと約200mもの

高低差がある。コースはひとつの山を全体的に使い林間から幅広い道やアップダウンなどを走行可能であり、初心者から上級者までが楽しめるようになっている。勾配があるため、雨による自然の小さな川ができたりして、地形を楽しむ場所が多く魅力的である。間口が広く一面にコースの全体像が見渡せるなど、元スキー場という立地が活かされている。県道を走行する車両が脇道に停車してレース観戦することもある。

## 2) 特徴

コースの周囲には2件の民宿がある。しかもNPO関係施設のためモータースポーツにつき物の問題である騒音やほこりなどを心配する必要がない。さらに、広い駐車場や公衆トイレもあり、キャンプする場所も設置している。存分に遊んだ後は、タイヤや車両の汚れをプールと高圧洗浄機で洗浄可能な設備も完備している。コースからすぐに公道という立地のため、泥などで汚さない配慮でもある。

NPO本部を置く場所が、コース正面にある「輝龍荘(キリュウソウ)」というゲストハウスである。初対面であってもクルマやオートバイが共通の話題となり、愛好家同士の輪が広がりやすい。定期的に利用者の感想や要望を聞き取り、これらをコースづくりにフィードバックしている。コースのマンネリ化を防ぎ、再度チャレンジする楽しみを付加している。

「また来ます」の言葉を残されて、実際に再度来ていただいたときは、より深い信頼関係が築かれていると感じる。一番われわれにとってうれしいことである。お客様の中にはこの地が気に入って、県外からの移住を考える方もおり、われわれの本懐である。

## 3) イベント情報

これから気候も暖かくなり、毎週末、ゴールデンウィーク、夏休みといよいよオフロード走行を待ち焦がれた方には最適なシーズンとなる。イベント情報も随時更新していく。

初心者向けの体験車両も用意があるため、気軽にオンロード車で来場し、オフロード車でコースに挑戦していただける(AT・MT車各一台ずつ用意)。

なお、詳細は公式ホームページ

URL：<http://www.challenge-field.com/>を参照。

## 5. 今後の展開

お客様との温かい交流と「楽しかったです」の言葉が支えとなり私達の原動力となっている。内閣府のNPO法人担当部署とわれわれの協議の中でも出てきたが、民間人の活動力をより一層上げるために、利用者へのサービスとしてのコース維持には収益がなければならない。それには自立した法人となって3年目を迎えた今期より考え方を大きく変えることにした。健全で、継続するための「オフロードコース」運営には、修復と進化が必要不可欠である。維持管理には重機や燃料、そしてスタッフが欠かせない。その経費の捻出だけでも、大きな負担となる。雇用も発生し、会員の「ボランティア活動」にも限界がある。

今期は、モータースポーツ事業部ばかりではなく、北アルプスを展望できる良い自然環境を活かしたさまざまなイベントや物販事業など、多業種も範疇に含めて計画している。積極的に地域の向上のための事業展開を図ろうと考えている。

今後も良質な遊び場として、国内外の多くの愛好家から家族連れまで来場されて、末永くご活用いただきたいと思っている。

(ゆうき かんじ・くぼた ひでよし)



東京都自動車整備振興会 調布多摩川支部 主催 第4回 ファミリーサーキットデー 開催。

## マイカーで走ろうサーキット

[JAMAGAZINE編集室]

### [第61回]

2014年3月16日（日）、袖ヶ浦フォレスト・レースウェイにおいて「ファミリーサーキットデー、マイカーで走ろうサーキット、自動車ってこんなに楽しいものだったの!!」が開催された。このイベントは、日常では走行体験することのまれなサーキットを貸切状態にし、自動車の本来の目的である「走ることの楽しさ」をマイカーでそれぞれのレベルに応じ楽しむ内容のものであり、今回で第4回目を迎えた。このモータースポーツのイベントをレポートする。

### ●クルマで走ることの楽しさを、 家族や仲間で満喫してほしい

スーパーへの買い物、子どもの学校や最寄り駅への送迎、帰省、旅行など……。日常生活のさまざまな場面で移動手段の足として、当たり前のように利用しているクルマ。まさに、われわれの生活を便利にしてくれる道具として、欠かせない物のひとつとなっているのがクルマである。雨や風を凌げるだけでなく、暑さや寒さを補ってくれるエアコンやヒーターを備え、オーディオ&ビジュアル機能搭載ならば音楽や映像も楽しめてしまう。例えば、仕事をする両親と学生である子どもの場合、生活サイクルの違いから夕食を家族団らんで過ごすことも減ってきてしまっているのが現状だろう。だが、そのよ

うな現代でも、家族全員がクルマに乗り込めば、自宅でなかなか語り合うことができなくても、移動中にさまざまな話題を語り合うことができ、今やクルマは重要なコミュニティ空間となっている。

このように生活と密着しているクルマは、それだけでも十分な魅力を持っているが、移動手段とは違った側面の魅力を持っていることも忘れてはいけない。しかし、クルマが本来持つ性能、魅力を一般道ですべて引き出すのは難しいのが現状だ。そこで、注目されるのが自動車競技等を開催しているサーキットだが、一般の人が自分のクルマで行って簡単に走れるものではない。一般の人はクルマで走る楽しみを気軽に味わうことはできないのだろうか。今回取材をした

イベントの主催団体である東京都自動車整備振興会 調布多摩川支部では、役員の中から「クルマを持つ楽しみ、使う方法のアピール、またクルマそのものを振興させていく必要があるのでは。メーカーもCMの中で免許取得を促す時代!」という声が上がリ、「クルマで走ることの楽しさを、家族や仲間と満喫してほしい」という考えのもとに、走行会実行委員会を立ち上げて2010年から千葉県にある袖ヶ浦フォレスト・レースウェイでサーキットイベントを開催している。

### ●必要なものは「クルマ」と 「運転免許証」のみ

一般の人にとってサーキットといえば、レースを観戦する場所だが、普段街中で乗っている自分の愛車

を運転して走行する、もしくは走行するクルマに同乗してサーキット走行を楽しむことを提案する『ファミリーサーキットデイ』を開催し、今回で4回目を迎えている。通常のサーキット走行では、サーキットの走行ライセンスなどの所有が必要となるが、このイベントはコース全体を貸し切って開催されるので、走行するためのクルマと運転免許証のみあれば参加OKとなっている。但し、一般道に交通ルールがあるように、サーキット走行にも絶対に守らなければならないルールがあることを、事前にしっかりと学んでもらうことが条件となっている。そのため、参加者は実走行前に開催されるドライバーズミーティングに必ず参加することが義務づけられている。一般道よりも高速走行となり、他の参加者に迷惑をかけるためにもサーキットで使用されているフラッグの意味、コースアウトした際の対処方法などを把握しておくことが求められているのだ。

### ●注目ポイント

このイベントで最も注目したいポイントは、『ファミリーサーキットデイ』というネーミングが表すように、家族でも気軽に参加できるなど参加者の垣根を下げている点にある。しかも、参加者が回数

を重ねたときのことも考慮し、一歩踏み込んでラップタイムを計測するという、究極のレベルとしてレース形式の走行に挑戦するというコースも用意されている。

実際に今回、3月16日（日）に袖ヶ浦フォレスト・レースウェイで開催された「第4回ファミリーサーキットデイ」を訪ねてみると、朝早くから多くのクルマがサーキットに詰めかけていた。第4回の参加台数は218台で、参加者は356名。2010年11月21日に開催された第1回は74台、2012年3月18日に開催された第2回は143台、2013年3月17日に開催された第3回は215台と、回数を重ねるごとに参加台数は増えている。参加者にとって、サーキットをマイカーで走れることは、それだけ魅力的なイベントであるということを表している。イベント名のサブタイトルに、「マイカーで走ろうサーキット、クルマってこんなに楽しいものだったの!!」とつけられていることから、クルマが持つ魅力を参加者に体感してもらいたいという意気込みが感じられる。

### ●まずは、ドライバーズミーティングに参加

まず、サーキットに集まった参加者たちはドライバーズミーティングに参加。先に述べたように、サ

ーキットを走行するうえで覚えておきたい基礎的なことを主催者側が伝えていく。参加者たちは、その話に真剣に耳を傾け、重要なポイントなどはメモする姿も見受けられた。当然、参加者の中には初参加の人も多く含まれており、サーキット走行は初体験となるため安全に楽しく走るためにはどうすべきか、ということをしっかり把握していた。その後、パドックの一部を利用して開会式を行い、いよいよサーキット走行のスタートとなる。

### ●家族や友人などが同乗できるクラスから本格的なスポーツ走行まで、多種多様なクラス分け

コースを実際に走行するクラス分けは、以下のようになっていた。

- 1.ペースカーの入ったパレードラン(ヘルメットなどの装備は不要、乗車定員までの同乗が可能)。
- 2.ペースカーの入らないスポーティな走行、追い越しゾーン限定、走行経験者は助手席のシートにのみ同乗者を乗せることが可能(全員ヘルメットなどの装備が必要)。
- 3.スポーツ走行(計時なし)。
- 4.スポーツ走行(計時あり)。

また、「ファミリーサーキットデイ」参加者たちが見ても楽しめるイベントにするため、Tokyo Bayside Classic Cup実行委員会が運営する



参加車両。



ドライバーズミーティング。



サーキット走行のスタート。

旧車によるレースTBCCも同時開催されていた。TBCCとは、1972年まで、あるいはその後も継続生産された車種限定で参加が許されるスプリントレースで、年4戦開催されており、3クラス、2カテゴリーで常に60台くらいの参加があるという。そして、ファミリーサーキット日内で開催されるレースが、年間シリーズ戦のうちのファイナル戦となっている。そして今回から、TAGSという60分の耐久走も設けられていた。こちらは、参加車両に制限がないため、スピードを競うのではなく耐久走として、敷居の低いカテゴリーとなっていた。

走行会は、前述の1.のクラスのパレードランからスタート。ペースカーに先導されパドックからコースへと向かうクルマは、軽自動車、普通自動車、ワンボックス、スポーツカーなどさまざま。まさに、普段街中で運転しているナンバー付きのクルマが勢揃いしている。その車内を見てみると、助手席や後部座席などには同乗者の姿が……。運転席にお父さん、助手席に子ども、後部座席にお母さん。もしくは、助手席、後部座席に友人。もちろんドライバーのみで参加している人もいる。参加者によってスタイルはバラバラだが、ヘルメットやレーシングスーツなどが不要のため、その光景は場所がサーキットでな

ければ街中のドライブへ向かうのではないかと思ってしまうくらいであった。ドライバーの表情を窓越しに確認すると、少々緊張している感じが見て取れたが、ペースカーを先頭に一列に並んで周回を重ねていく。パレードランの名前が示す通り、このクラスはサーキット走行を体験してもらうことが目的なので、本格的なスポーツ走行やタイムアタックは禁止で、各車ともゆっくりとコースを走っている。

そして、約15分間のパレードラン終了後、パドックに戻ったクルマから降りてきた参加者の顔を見ると、みんな笑顔で素敵な表情になっている。降りてきた人々は次のクラスのコースインが始まっていたため、すぐにコースサイドやピット上へと移動していく。というのも、次の走行はTBCCの1クラスで予選走行となっていたため、普段あまり見る機会が少ないクラシックカーの本格的なサーキット走行をひと目みようということであった。今、自分が走行してきた同じコースを他のクルマが本格的なタイムアタックで攻めていく。その姿に、クルマ好きの人たちは憧れているようだ。

### ●参加者の声

パレードランに参加した一人は次のように語ってくれた。

「今回は知り合いに、こんなイベントがあるから参加しない、と声をかけられて、友人たちと参加しました。サーキットを自分のクルマで走るのは初めてでしたが、とても楽しかったです。クルマは好きなのですが、普段は移動手段としてしか利用していなかったので、サーキットを走ることによってクルマが持つ性能を少しでも引き出せたかなと思います。また、自分の運転技術の向上にも役立ったはずなので、今後もこのようなチャンスがあれば参加したいですね。いつか、タイムアタックやレースにも挑戦できたらおもしろいと思います。」

コース上では、次々に各クラスの走行が行われていく。その中でも、パレードランに次いで注目したいのがひとつ上のクラスと言える前述の2.のクラス。各ドライバーは、ヘルメットにレーシングスーツを着用してクルマへと乗り込むが、走行経験者であれば助手席に同乗者を乗せることが可能となっている。しかも、ペースカーの先導がないため、ドライバーが自分の力量に合わせたペースでスポーツ走行を楽しむことができる。この参加者に共通していたのが、パドックに戻ってきてクルマから降りてのひと言。皆、口々に「楽しい！」と言っていたことだ。細かな説明は不要で、この言葉にすべてが集約されてい



普段街中で運転しているナンバー付きのクルマが勢揃い。



ペースカーの入ったパレードラン。



クルマが好きなお互、楽しい情報交換。



自分の力量に合わせたペースでスポーツ走行を楽しむことができる。



参加者による記念撮影。

ると言えよう。

☆

イベントのタイトル名である「第4回ファミリーサーキットデイ マイカーで走ろうサーキット、クルマってこんなに楽しいものだったの!!」という言葉通り、参加者たちはこの日、大満足でサーキットを後にしていた。最後にコース上で行われた、全車パレードラン、参加者による記念撮影もいい思い出になったことと思う。

このように、一般の人が気軽に参加することができ、クルマの新たな魅力を感じられるイベントは非常に貴重である。やはり、サーキットで観客として走行しているクルマを見ているのと、自分で運転してサーキット走行を体験するのとは、得られるものが大きく違ってくる。ワクワク、ドキドキ

という感動を得ることで、クルマは単なる移動のための道具、手段ではない、ということも多くの人々が認知してくれるはずだ。そのためにも、愛車を利用した参加型イベントが、敷居を低くして開催されていくことが重要となっていく。

(JAMAGAZINE編集室)



全車パレードラン。

## 「九州で繰り広げられるアジアとの競争」

田中 良治

西日本新聞社東京報道部



◇先日、他社の記者に「(九州の新聞社である)西日本さんも自動車のニュースを1面トップにするんですね」と聞かれた。記事の扱いを決める整理記者に確認したことはないが、自動車業界の動向は社会への影響が大きく、九州でも自動車産業の集積が進んでおり、重要なニュースとの認識で取材している。

九州には現在、トヨタ自動車、日産自動車、ダイハツ工業の自動車工場(二輪車は除く)がある。九州経済産業局によると、ダイハツが進出した翌年の2005年、九州における自動車生産台数は計約90万台だったが、12年には計約146万台にまで増加。国内の生産台数に占める割合も8.4%から14.7%まで拡大した。九州は国内の生産拠点のひとつ、と言っても過言ではないだろう。◇私が福岡の本社で自動車を担当していたのは10年春~11年夏。国内の生産台数が減少する中、九州では少しずつ増え、記事で「九州シフトが進みつつある」と書いた。だが、当時抱いていた期待とともに懸念もいま現実になりつつある。

自動車メーカーが、九州で生産体制を強化したのは、関東などに比べて人件費が安く人材が確保しやすいのに加え、アジアへの近さがあった。すべてのメーカーが同じ考えではなかったが、関係者が九州で「地元での調達率を上げる」というとき、「地元」にはアジアが含まれていた。

私が取材した部品メーカー幹部は「(取引先には)品質が良ければ、アジアからの部品調達を増やしてほしいといわれている」と説明。いま、

九州で生産中のある車種は、部品の約6割がアジアからの調達だという。「最初から韓国や中国の部品メーカーと同じ価格が示される」。別の部品メーカートップはアジアとの競争の激化に危機感を抱いていた。

◇厳しいグローバル競争は他の地域も同じだが、九州の関係者も踏ん張っている。北九州市の部品メーカーは大学の研究者と協力し、重さが鉄の約1/3しかないアルミニウムで、ほぼ同じ強度を持つ部品を開発。付加価値の高い製品をつくり、アジアとの競争に打ち勝つためだ。別の部品メーカーは韓国の金型業者と取引を始め、東南アジアでの工場建設に向けて視察を繰り返している。自動車メーカーも取引先に社員を派遣。生産効率を引き上げるノウハウを伝えるなど、協力体制を強化している。

13年、九州の生産台数は前年比約8%減の約134万台とマイナスに転じた。生産の海外移管などが原因だった。行き過ぎた円高は是正されつつあるものの「為替リスクを考えると現地生産強化は現実的な施策」(九州経産局)で、ものづくりの先行きは不透明だ。

九州の大学教授は「競争が活発なほどイノベーションが起こる」と話していたが、どうすれば日本のものづくりは生き残れるのか、よりアジアに近い九州で、関係者と一緒に悩みながら考えていきたい。

(たなかりょうじ)

## 自工会が陸前高田市に「希望の一本松」を寄贈

2014年3月27日

「希望の一本松」は、東日本大震災の津波に耐えて唯一残った岩手県陸前高田市の「奇跡の一本松」を銅板で10分の1サイズのレプリカにしたもので、自工会会員各社の技術者が「匠の技」を結集して再現した。

なかでも、1,000本を超える松の葉は各社が個性を出し合って作り、「次の世代に受け継がれる命」を象徴するために、震災で被災した車両の一部を松ぼっくりとして使用した。

一般社団法人 日本自動車工業会（自工会、会長：豊田章男）は、昨年の東京モーターショーにおいて一般公開された「希望の一本松」を、そのゆかりの地である陸前高田市に寄贈した。

「希望の一本松」贈呈セレモニーに先立ち、この制作に関わった技術者チームによる板金教室が開催され、集まった小中学生や地域住民の方々が直接手ほどきをうけながら、板金の体験を行った。

板金教室



### ●贈呈セレモニー

贈呈式は、陸前高田市立高田第一中学校の体育館で行われ、陸前高田市の戸羽太市長をはじめ、高田松原を守る会の会長、また制作に関わった技術者らが出席した。また、地元住民の方々も来場されるなか、陸前高田のゆるきやら「ゆめちゃん」、岩手県のゆるきやら「うにっち」もお祝いに駆けつけ、会場を盛り上げた。

戸羽市長が挨拶に立ち「被災地の応援ということで、たった一本だけ残った松をモチーフに選び、本来はライバル同士の会社が力を合わせて、この「希望の一本松」は制作された。素晴らしいものを作っていただいた。」と謝意を表した。

続いて、制作チームの代表が戸羽市長に目録を贈呈し、第一中学校生徒による返礼の歌、「あすという日か」が合唱された。

最後に、豊田会長が「被災地の皆様に希望を感じて頂きたいという一心で制作に取り組んだ。今回の制作を通じて、人の感動のためにもものづくりをするという原点に立ち返ることができたことに感謝している。我々の思いが、未来に受け継がれていくことを願っている。」と挨拶を行い、式典は終了した。

なお、「希望の一本松」は3月28日から来年3月末まで、岩手県の花巻空港ターミナルビルに展示され、その後は陸前高田市内の新しいコミュニティ施設に設置される予定。

戸羽市長、豊田会長、制作チームの皆さん



豊田会長





## 自工会・2014年春季交通安全キャンペーンのご案内

2014年4月2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、4月6日（日）から5月6日（火）までの間、政府の実施する春の全国交通安全運動\*と連動し、「自工会・2014年春季交通安全キャンペーン」を実施する。

\*主催：内閣府他、期間：4月6日（日）から4月15日（火）

2013年中の交通事故発生状況をみると、死者数は4,373人（前年比-38人）で、13年連続減少した。また、2004年に過去最悪を記録した事故発生件数および負傷者数も9年連続で減少した。しかし、死者数、事故発生件数、負傷者数ともに、依然として高いレベルにあり、政府としては、2015年を目途に、交通事故死者数を3,000人以下とし、世界一安全な道路交通を実現することを目標として、交通事故防止対策に取り組むこととしている。

当会としても、未だ年間78万人を超える人々が交通事故により死傷している厳しい現状や交通事故が国民生活の身近な問題であることを踏まえ、政府の削減目標の実現に協力し、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として、春季交通安全キャンペーンの実施を以て、安全な交通社会の実現に寄与する。

### <春季交通安全キャンペーンの考え方>

#### ●四輪テーマ：後席シートベルトの着用促進

2008年6月より後席におけるシートベルトの着用が義務化されたが、2013年の後席シートベルトの一般道の着用率は、運転席98.0%、助手席93.9%に比べ、35.1%と依然として低い着用率であること、また、後席のシートベルト非着用者の致死率は着用者の4倍を超えていることから、後席でのシートベルト着用の徹底を呼び掛ける。

#### ●二輪テーマ：ヘルメットの正しい着用

2013年の二輪車乗車中事故死者760人の損傷部位は、45.5%が頭部となっている。

また、760人のうち94.9%はヘルメットを着用していたにもかかわらず、そのうちの32.3%が事故時にヘルメットが脱落しているため、顎紐緩め、不締結を防ぐため、ヘルメットの正しい着用の徹底を呼び掛ける。

### <キャンペーン展開の概要>

#### ○訴求のポイント

実施期間	2014年4月6日（日）～5月6日（火）
テーマ設定	・四輪は前席に比べて着用率の低い、後席でのシートベルトの着用促進を図る。 ・二輪は乗車中死者のヘルメット脱落率が高いことから、顎紐の不締結、緩めの締結を防ぎ、ヘルメットの正しい着用を訴求する。
スローガン	「四輪」：「後席もシートベルト。」 「二輪」：「あごひも、しっかり、ヘルメット。」
訴求対象	「四輪」：ドライバーおよび同乗者 「二輪」：ライダーおよび同乗者

#### ○具体的展開

JAFの衝突実験映像を交えて新たに制作した、四輪の「後席シートベルト着用促進CM」に二輪の「あごひも、しっかり、ヘルメット。」を訴求した動画を組み合わせて、期間中に以下のメディアで放映。

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の屋外大型ビジョン39媒体で展開。
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ヶ所で放映
キャンペーンサイト	「後席シートベルト着用促進CM」の視聴促進を目的にプレゼントが貰える交通安全クイズのキャンペーンサイトを解説 <a href="http://campaign.jama.or.jp/">http://campaign.jama.or.jp/</a>

## 『世界自動車統計年報(World Motor Vehicle Statistics)』の発行について

2014年4月3日

一般社団法人 日本自動車工業会は、このほど、世界の自動車統計データ集『世界自動車統計年報 (World Motor Vehicle Statistics) 第13集 2014』を発刊しました。

内容は、「四輪車」「二輪車」別に、世界各国（主要国中心）と日本の生産／販売（新車登録）／輸出／輸入／保有状況などのデータを、日本文・英文併記で収録しており、「四輪車」については、各国自工会等のご協力をいただき、メーカー別をはじめ、車種・車名・気筒容積・大きさ（トラック）別などの個別データも掲載しております。

### <頒布方法>

頒価は1部2,000円で、自動車図書館（港区芝大門1-1-30日本自動車会館1F）で、販売しております。

また、郵送（または宅配便）でのご購入は、氏名・送付先・資料名・部数をご記入のうえ、自工会・総務統括部企画調査宛てにFAX（03-5405-6136）にてお申し込みください。送料は資料代とともにご請求させていただきます。

\*詳しくは、自工会・総務統括部企画調査（TEL：03-5405-6128）まで、お問い合わせください。

## 日本・オーストラリア経済連携協定の大筋合意について

2014年4月7日

日本とオーストラリアの経済連携協定が大筋合意したことを歓迎する。

同国との交渉は2007年の開始以降、約7年間にわたり大変厳しい交渉が続けられてきた。合意に至るまでの日本政府関係者の多大なるご尽力に敬意を表する。

自動車業界としても、本協定を活かし、お客様のニーズにあった商品・サービスをより幅広く提供することにより、両国経済関係の緊密化に貢献してまいりたい。

また、本協定を契機として、両国が参加しているTPPやRCEP（東アジア地域包括的経済連携）交渉をはじめ、日本が現在交渉中の日-EU等経済連携協定の締結に向けた交渉が一層加速することを望む。

平成26年度 JAMA/JAF/全安協セーフティトレーニング&シニアドライバースクール  
北海道から沖縄までの全国66会場で開催 ～交通事故防止に有効な参加体験型の安全運転実技講習会～

2014年4月8日

一般社団法人日本自動車工業会（以下JAMA）は、一般社団法人日本自動車連盟（以下JAF）および一般財団法人全日本交通安全協会（以下全安協）との共催で、警察庁、国土交通省、都道府県警察本部、都道府県交通安全協会の後援を得て、今年度も、普通運転免許を所持し運転歴1年以上のドライバーを対象に、参加体験型の安全運転実技講習会“JAMA/JAF/全安協 セーフティトレーニング”とベテランドライバーを対象とした“JAMA/JAF/全安協 シニアドライバースクール”を平成26年5月17日（土）～平成27年3月14日（土）の間、全国会場で開催する。

JAMAは、事故実態や、政府の掲げる「世界一安全な道路交通の実現」を踏まえ、両講習会を通じて、安全運転の啓発と交通事故防止に努める。

●JAMA/JAF/全安協 セーフティトレーニング

- ・一般の普通運転免許所持者を対象（年齢制限無し）としたセーフティトレーニングは、車の特性と性能の限界などの理解を通して、実践的な安全運転技能の向上を図るとともに、安全運転の重要性を広く社会に喚起する目的で、平成3年度より開催している。昨年は629名が参加し、これまでの参加者数は1万名以上に上っている。
- ・カリキュラムは、運転の基本の確認を始めとして、スラローム走行や反応ブレーキおよび危険からの回避体験など、実際の交通場面に対応した内容となっている。
- ・先進安全技術体験コースについては、ASVコース（プリクラッシュセーフティなど）\*を24会場、ESCコース（ESC体験など）\*を16会場で行う予定。
- ・今年は平成26年5月17日（土）の香川を皮切りに、平成27年2月10日（火）までの間、北海道から沖縄まで全国35会場で順次開催する。

\*ASV（Advanced Safety Vehicle）：先進安全自動車

\*ESC（Electronic Stability Control）：横滑り防止装置

●JAMA/JAF/全安協 シニアドライバースクール

- ・シニアドライバースクールは、自分の運転特性と心身機能を再認識し、安全運転に役立ててもらうことを目的として平成8年度にスタート、今年度で18年目を迎える。主な対象は、高齢移行期（50～64歳）を含む高齢者（65歳以上）ドライバー。昨年度は357名以上が参加し、今までに、6,500人以上の方が体験している。
- ・カリキュラムの内容は、クルマの点検・運転姿勢・車の死角確認・エアバッグ作動実験、滑りやすい路面でのABS体験、交差点での安全な右折方法、見通しの悪い交差点における安全な通過方法など、高齢者の交通事故防止に有効なプログラムの他、実技終了後にはインストラクターを交えた意見交換を行うなど、即効性のある内容となっている。
- ・「Super（スーパー）シニアドライバースクール」では、運転歴およそ30年以上のベテランドライバーを対象に、高齢ドライバーのための交通安全運転教育プログラム「いきいき運転講座」の座学や先進安全技術体験や視機能診断を導入したカリキュラムを31会場で開催している。
- ・今年は平成26年5月24日（土）の新潟を手始めに、平成27年3月14日（土）の京都までの間、北海道から九州まで全国31会場で開催する。

●お問い合わせ先

- ・開催日程・会場等のお問合せ先はJAFホームページをご参照ください。

セーフティトレーニング

<http://www.jaf.or.jp/eco-safety/safety/safetytraining/index.htm>

シニアドライバースクール

<http://www.jaf.or.jp/eco-safety/safety/senior/index.htm>

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

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

## 編集後記 Editor's Notes

◇今月号は「クルマで遊ぶ」というテーマであるが、残念ながらモータースポーツは見るほうが専門であるので、自分が「遊ぶ」感覚でクルマに乗っているのはどういう場面かと考えてみた。

◇私の実家は関西にあり、盆と正月の二回は家族とともにクルマで帰省している。実家で数日間過ごした後に自宅に戻るのであるが、ほとんどの場合Uターンラッシュのピークと重なってしまう。帰京の日程を繰り上げて早く戻れば良いのであるが、せっかくの機会と、ギリギリまで遊んでしまい、渋滞覚悟のうでで帰路につく。

◇決して渋滞が「遊ぶ」感覚ではないのであるが、関西から関東への経路は、高速道路網の発達により選択肢がいくつも存在する。

◇近ごろはスマホを駆使して、最新の渋滞情報をもとにコースを判断している。周りの交通量やボトルネックとなるジャンクションなど、経験と勘を働かせコースを組み立て、より交通量の少ない道路を選択する。

◇結局、どのコースがベストかという結果を知る術はないのだが、自分の選択したコースで渋滞を避けて帰宅できたときは、家内と二人でお互いを称えあい喜んでいる。(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トラックス(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 4月号 vol.48

発行日 平成26年4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

◎禁無断転載：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

