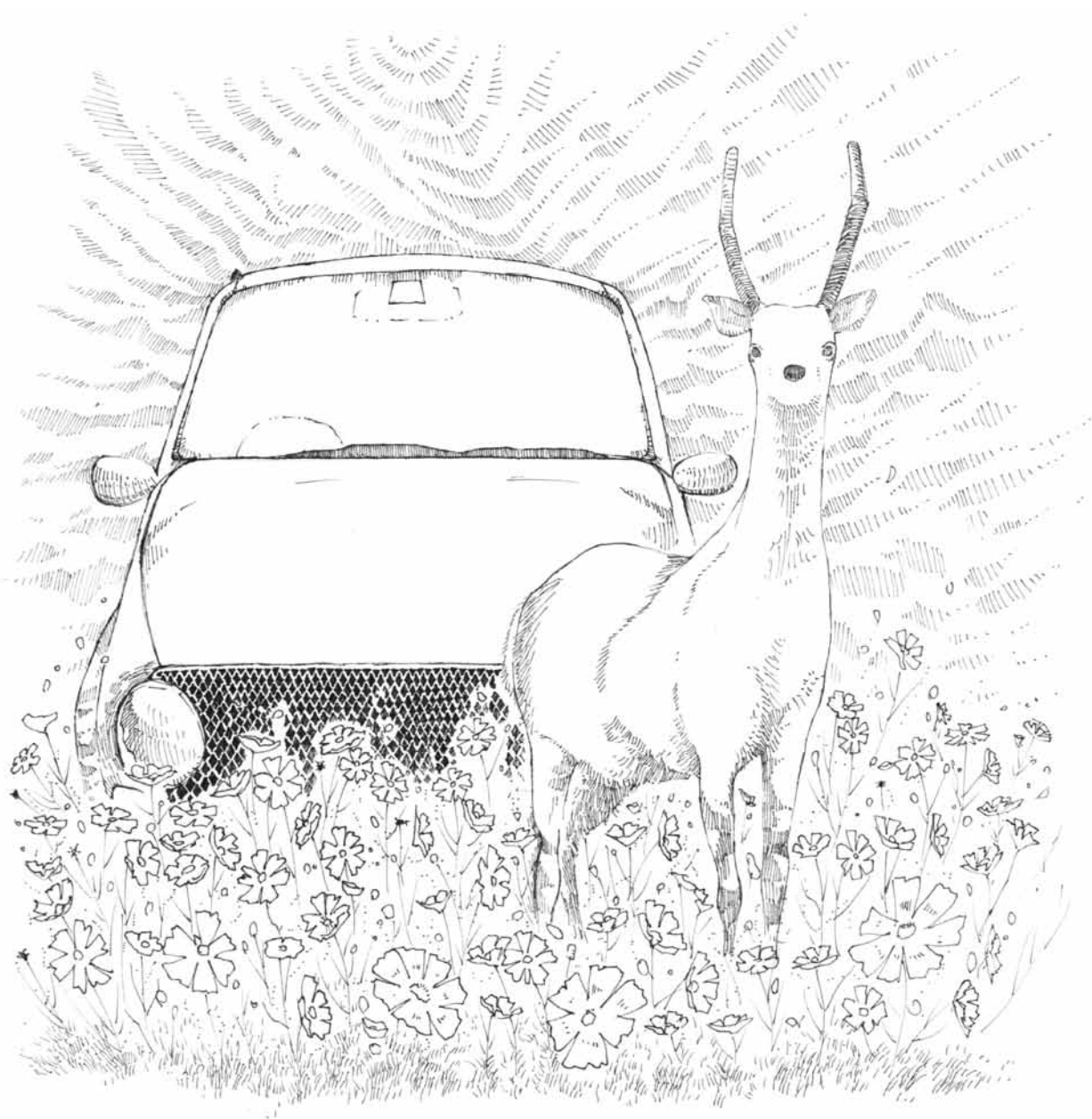


JAMAGAZINE

Japan Automobile Manufacturers Association

2013. September

47



特集 子育てとクルマ

一般社団法人 日本自動車工業会

世界にまだない
未来を競え。



**The 43rd
TOKYO
MOTOR SHOW
2013**



第43回東京モーターショー2013
2013年11月22日(金) - 12月1日(日) 東京ビッグサイト

CONTENTS

特集 子育てとクルマ

子育て中の視点からのクルマ 2
／モータージャーナリスト 川端 由美

お母さんのドライビング技術向上 9
／モータージャーナリスト・AJAJ副会長 菰田 潔

連載 クルマの楽しさ、素晴らしさとは 第59回

勉強との両立をめざした日本初のレーシングアカデミー 15
／JAMAGAZINE 編集室

記者の窓

「幅広い提言を」 19
／時事通信社 小島 孝則

Topics

- 「THINK BIKE ～8月19日はバイクの日 スマイル・オン2013～」開催 20
- 第43回東京モーターショー2013 オフィシャルエアラインについて
- アジアの「日系自動車販売店」において
第43回東京モーターショー2013の見学と訪日旅行のプロモーションを実施
- 第43回東京モーターショー2013 オフィシャルスポンサー決定



表紙イラストレーション

クルマのある風景

つまぎわ としのり
妻澤 俊成

日本大学 芸術学部

今回表紙のイラストを描かせていただき、とてもうれしい経験でした。未来についてのイラストなので自然の中にクルマと動物が一緒に生きていたら、と考えて描かせていただきました。

『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。

子育て中の視点からのクルマ

モータージャーナリスト 川端 由美

1. はじめに

29歳で結婚し、30歳で出産。33歳でそれまで勤務していた会社を退職。その後にフリーランスとして仕事を続けられたのは、幸い女性が仕事をすることに理解ある夫のおかげだが、私自身は日本人女性として選べる選択肢、仕事、妻、母というすべてを欲張って手に入れている。その現実、日々、感謝している。

冒頭から、あえて個人的なことを書いたのには理由がある。独身時代とはいえ、自動車雑誌の仕事を通して、チャイルドシートの取り付け講習に参加したり、ファミリー・カー選びの企画をするなど、当時の自分のライフステージとは違うファミリー層の立場でクルマ選びを考える機会があった。にもかかわらず、実際に自分で子育てをする段階まで気づかなかったことがあまりにも多かったからだ。

独身時代にはイタリア製の小さなハッチバックを乗り回し、就職してまもなくユーノス・ロードスターを手に入れた。女性ではあっても、ひとりのクルマ好き。ゆえに、独身時代にこんなクルマ選びをしていたことを理解していただけるだろう。部品メーカーのエンジニアから自動車雑誌の編集部へ転職し、数年後に結婚したけれど、まだ子どもがいる生活など考えてもいなかった。そのころ、夫はドイツ製のセダン、私はイタリア製のクーペに乗っていた。新居に引っ越すとき初めて、

夫から「ダンボールも載らないクルマ」と言われて自分のクルマ選びが偏っていたことに気づいたほどだ。

そんなわが家に子どもが生まれることになり、一番慌てたのが私自身。なにしろ、2ドア・クーペでは後席に後ろ向きベビー・シートを載せるのは難しい。しかも、堅いサスペンションからの衝撃が加わって、赤ちゃんの柔らかな体に影響を及ぼしたりしたら……など、雑誌の企画では気づかなかったことが、自分の子どもへの愛情が強まるにしたがって、これまでのクルマ選びでは考えたことのない疑問や不安がむくむくと頭をもたげてきたのだ。

2. 子育て中に乗るクルマの共通項

年齢30歳にして、ようやくひとりのクルマ好きから、親として視点を移すことになる。類は友を呼ぶとはよく言ったもので、親戚や友達といった周囲に出産が相次いだ。子どもが生まれるに伴って、夫婦二人のときよりも、家族単位で出かけることが増えた。当然、2台もクルマが不要になり、私自身はそれまで乗っていたアルファ・ロメオGTVというイタリア製の2ドア・クーペを手放し、夫が乗る4ドア・セダン1台にした。都内ではわが家のようなひとり1台という家庭は珍しく、たいいてい友人は出産に伴って家族のためのクルマを買うことにしたようだ。

この辺りで、視点をわが家から広く世の中に向

けてみよう。若者のクルマ離れが叫ばれて久しいが、実はファミリー層はクルマ離れしていない。例えば、私がクルマの連載をしている主婦層をターゲットにした雑誌でアンケート調査をした結果、欲しいもの上位にクルマがランクインしていた。夫の収入を中心に家計を守り、楽しい家庭をめざす読者を対象とし、節約に関する企画が誌面を飾ることが多い雑誌だ。この結果からも、主婦は闇雲に節約してお金を貯めているのではなく、家やクルマや海外旅行といった家族で楽しめる大きな買い物を目標としていることが背景にあることがわかる。

おもしろいことに、自分のクルマから家族のためのクルマへと視点を移した途端、クルマ選びに“家庭の事情”が見え隠れする。ライフステージという考えに基づけば、新婚期、育児期、教育期、子独立期、老夫婦期に分類されるわけだが、ことはそう単純でもない。なぜなら、ことクルマ選びに関しては、両親との精神的・物理的な距離感によって、予算と使い方に差が出てくるからだ。但し、子育て時期のクルマ選びで最大の要因は、「子どもが家族の中心にある」ということだ。

出産を機に両親の近くに引っ越すことを決めた友人一家は、親からの資金援助を受けてミニバンを新調した。正直なところ、3世代で出かける機会はそう多くないらしい。が、やはりそこは“スポンサー”に敬意を表して、両親を誘って孫と3世代で食事や温泉に出かける意思と、2人以上の孫の顔を見せる可能性を示唆するために、3列シートを持つミニバンが必要だった。

実際、子育て世代をターゲットに作られただけあって、子育て中の人間にとって非常に使いやすいのも事実だ。運転席の見晴らしの良さは女性からの評判が非常にいい。週末に家族で出かけるとき運転席に座るのはパパだが、平日はママが運転して子どもの送り迎えや買い物に使うからだ。バックするとき、カーナビのモニターを使って後方

の画像をカメラで映し出すバックモニターは、大型ミニバンには欠かせない装備だ。リア・ドアがスライド式のモデルは後席へのアクセスもよく、チャイルドシートをつけたり、子供を乗せてベルトをする際に使い勝手が良い。

2列目シートを大きくスライドさせると、スカートを履いていても3列目へのアクセスが容易なのも重要な機能。なぜなら、3列目は“嫁の席”だからだ。というのも、普段、母親は運転席や子どもと2列目に座るが、祖父母と3世代で出かけるときにはスポンサーに気を使って、夫が運転、助手席がおじいちゃま、2列目シートに孫とおばあちゃまが座り、お嫁さんは遠慮がちに3列目シートが“すてきな奥さん”の基本である。両親を病院や空港に送ったりすることもあるから、お年寄りにとっても後席へのアクセスが良いことは重要だ。

一方で、子育て世代のだれもがミニバンを買えるかということ、最高出力158ps/最大トルク196Nmを生む2ℓエンジンを積んだトヨタ「ノア」が205万円～という価格帯を鑑みると、なかなか手が届かないのも事実。バックモニターやナビといった装備を選んで初期費用を払うと、総額は200万円台後半になってしまう。中古で購入するとしても、ミニバンは人気で、“3年落ち”で乗り出し200万円以上が相場だ。毎年の自動車税は3万9,500円、保険は26歳以上補償の場合でもエコノミー車両保険付きで5万円台が相場だ。燃費はトヨタ「ノア」が12.4～13.6km/ℓ（JC08モード）。それらを総合



最大8名乗車可能な3列シートを装備し、祖父母と3世代でお出かけ可能な「ノア」
写真提供：トヨタ自動車



1.5ℓで、ユーティリティ・居住性に優れ、快適性アイテムも充実している「ラクティス」
写真提供：トヨタ自動車

的に考えると、維持費もバカにならない。

両親が遠方に住んでいたり、まだ現役で孫の面倒を見る余裕がなかったり、特別な援助を受けることができない夫婦にとって、出産や子育てに必要な出費を考えると、そうそうクルマばかりに費用もかけられない。となると、がぜん注目なのがモノスペースのコンパクトカーや軽自動車だ。スポンサーに気を使うことがなければ、3列目のシートは不要だし、いまどきはパッケージングの技術が向上し、コンパクトカーや軽自動車でも夫婦と子ども二人をチャイルドシートに座らせるという一般的な家族構成ならなんの問題もない。

1.5ℓクラス、例えばトヨタ「ラクティス」なら車両価格は137.7万円～、燃費は16.6～19.0km/ℓ。自動車税は3万4,500円、保険も前述と同条件で4万円以下あたりが相場だ。クルマそのものの使い勝手も、子育て中の家族をターゲットによく考えられている。ママが気になる“右腕日焼け”を防ぐために、フロントウィンドーとサイドウィンドーにUVカットガラスを採用したり、後席に座る子どもたちが飽きないように空が見えるガラスルーフを設定するなど、女性向けのアイテムが充実している。女性が運転する場合、カーナビ装着率が高いが、安い車外ナビを付けても、バックモニターだけ装備するなどの選択肢も充実している。

軽自動車の場合、新車価格はホンダ「NBOX」で126万円～と、コンパクトカーと比べてそう安くなるわけではないが、家計を預かる妻にとって

維持費の安さは魅力的に映る。保険は同条件で3万円台前半と、コンパクトカーよりは若干安い程度だが、燃費は18.2～24.2km/ℓと大幅に向上し、自動車税は7,200円と破格に安い。いくら不況を抜け出す兆しが見えているとはいえ、若い世代にお金が回る社会ではないだけに、買い物ときの視線はシビア。それゆえ、軽モノスペースは群雄割拠の状況だ。

3. 子育て時期にカーライフはどう変わるか

保育園や幼稚園も高学年になってくると、子ども自身もアクティブになり、また親側も子育てに余裕ができて、家族で遠出する機会が増える。お盆やお正月といった長期休暇にクルマで帰省したり、アウトドア派ならキャンプやスキーに、インドア派なら温泉になど、高速を使った長距離のドライブにも出るようになる。

出産に前後してクルマを購入した人は、この辺りでちょうど2回目の車検になり、そろそろ買い替えようかという話にもなる。両親のサポートを受けてミニバンを買った人は、両親が年齢を重ねて高齢になってきていることが気にかかる世代になる。両親が高齢になって3世代で出かけることが減っていれば、両親用のハイブリッド車と子育て世代ミニバンの2台にする人もいるし、二人目ができて手狭になったけれど、家族で出かけることが多いならば、より大型の「アルファード」や



軽乗用車の概念を超えた広さ、快適さ、経済性を実現した「NBOX」
写真提供：本田技研工業

「エルグランド」といったクラスへと移行する場合もある。両親の年齢に配慮すると、後席の乗り降りのしやすさなども重視される。

コンパクトカーや軽モノスペースのユーザーの場合、二人目が生まれていれば、チャイルドシートを2つ装着してしまうと、荷室が手狭に思える。年齢に伴って、収入も多少は余裕が出てくるので、ミニバンに乗り換える人が多い。都会に多い構成だが、子どもがひとりの場合は、その子の成長に伴って家族の行動範囲が広がる。チャイルドシートの装着が法律で義務づけられている年齢を越えて、ブースターなどで十分な体格になれば、アウトドア派でもない人にとって、ミニバンほど大きな空間は不要だと気づきはじめる。3世代で出かけることが少ない場合はなおさらだ。わが家の場合はまさにそれ。背高ボディではどうしても燃費性能が悪く、高速などでの走りやすさも加味して、セダンやハッチバックに乗り換える人も少数ながらいる。但し大勢としては、子どもが小学校の低学年のころが最も家族でお出かけする機会が多く、ミニバンがとにかく便利！ というライフステージである。当然、クルマ選びも子どもと一緒に乗っていることが前提になる。

中・高学年になると、部活がスタートし、都会では受験のための塾通いが始まる。家族でのお出かける機会は徐々に減り、6年生を迎えるころには、長期の休みは部活や塾通いに費やされる。親にとってさみしいかぎりだが、徐々に大人になり、ひとり立ちしていく日が来ることを感じ始める。孫が生まれたときに60歳前後だった両親が、このころには70代を迎えるようになり、今度はそちらが気になる。両親がミニバンを買って若夫婦とともに乗っていたような家庭では、このころから高校生になるころにミニバンからのダウンサイズが進む。

本格的な引退を機に、若いころから憧れていた輸入車を買うという年配層が多いのも事実だ。日

本の経済成長に伴って人生を歩んできた祖父母世代にとって、大きなクルマから小さなクルマに乗り換えるのは抵抗がある。それでいて、視力や反射神経の衰えが気になる。だからこそ、輸入車やハイブリッド車のようなプレミアム感があるモデルへと乗り換えるのだ。

一方で、子育て世代にとっては、子ども中心のライフスタイルから夫婦だけで出かける時間が増えるようになる。孫という家族にとって最高の潤滑油なしでは、3世代で出かける機会はぐっと減る。すると、それまでにぎやかだった車内が、二人だけではさみしいくらい広々して感じる。そうになると、そろそろクルマを乗り換える時期だ。子どもが中学や高校でサッカーや野球などのチームプレイのスポーツの指導を受けていて、ミニバンで送り迎えするといった特殊な需要を除けば、子どもが中学～高校生の時期に徐々にミニバン卒業が始まる。

進学に伴って金銭的な負担が大きい時期ゆえに、財布の紐も締まりがちだ。社会的な立場からある程度の大きさのセダンやワゴンを選ぶ人もいるが、低燃費で税金の安いハイブリッド車の人気が高いのも頷ける。いまだきの中古車は非常によく整備されていることもあって、ずっと新車を購入してきた人でも、自動車メーカーやインポーターによる認定中古車を選ぶ人も少なくなっていく。

高校を卒業し、就職したり、大学に進学すると、親と出かける機会はぐっと減る。クルマ選びも、冒頭で書いた「子ども中心」から、夫婦二人の旅行や両親の介護に伴う移動へと、重視される条件が変わっていく。

4. 子育て中の親が評価する 便利・安全装備

子育て世代ほど、便利さにお金を払う傾向にある。例えば、それまであまり運転しなかった女性も、母になった途端、子どもと出かけるにはクル



広くて低燃費、利便性が自慢の「スぺーシア」 写真提供：スズキ

マに乗るといふ人が増え、エクストラを払ってでも、カーナビやバックモニターの装着＝便利な機能を望む。そういう意味では、競争の激しい軽自動車やコンパクトカーでは子育て世代向けの利便性を上乗せして、競争力を高めるのも手だ。

例えば、最初の章で例に上げたホンダ「NBOX」は、2011年12月の発売以降、好調なセールスを続けている。好調の理由は子育て世代に限ったものではないだろうが、室内空間と荷室の使い勝手の良さが底床設計の「NBOX」の評価につながっている。スズキが2013年に発売した「スぺーシア」は、後発ゆえに子育て世代にターゲットを絞って開発したようだ。この世代に絞った利便性に関しては、「スぺーシア」は良くできている。

カップホルダーはサイズ調整が可能で、赤ちゃんに飲み物をあげるときに使う「マグマグ」が収まるようになっていたり、ティッシュケースをグローブボックスと室内のルーフの2カ所に収納できる。このあたり、今の世代の子育てを知らないと、あまりメリットがわかりにくい。例えば、ティッシュボックスを2カ所も付ける必要があるのでなく、ティッシュボックスのほかに、子どもがいると欠かせないウェットティッシュの収納もできる。昔に子育てを経験した人には思いつかないかもしれないが、今の子育て世代は衛生面への配慮が高く、ウェットティッシュはお出かけの必需品だ。

加えて、男性が子育てに参加し、子育てへの理



グローブボックスに収納したティッシュも取り出し、マグマグも収まる「スぺーシア」のドリンクホルダー 写真提供：スズキ

解を示しているのも今の若い世代の特徴だ。わが家でも、夫は「僕にはおっぱいが無いから…」と照れ笑いをしながらも、オムツ替えやベビーカーへの載せ降ろしを積極的に担当してくれた。当然、クルマの装備にも子育て向きのもものが要求される。オムツ替えに限らず、お遊びで汚れた服のお着替えや授乳ができるようにサイドウィンドーにスモークガラスが採用されたモデルを好む。チャイルドシートに座らせた赤ちゃんに直射日光が当たらないように、サンシェードのような装備も好まれる。荷室では、ベビーカーの載せ降ろしが吟味される。大きなA型^{注)}ベビーカーが載るだけではダメで、B型^{注)}ベビーカーなら縦に積んで、オムツやベビー用品などの大きな買い物が乗せられないと困る。

妊婦さんがクルマの乗り降りしやすいかも重要だ。というのも、自分が子育て時期には周囲の友人にも同じような世代が集まる。私自身、仕事でさまざまなクルマに乗り、ときには仕事帰りに



「スぺーシア」の天井にはボックスティッシュも入れられる大きな収納を用意 写真提供：スズキ

注) A型＝座れない赤ちゃんを寝かせたまま使用できるタイプ。リクライニングは150度以上までの角度調整が可能。

B型＝背もたれに寄りかけて座らせて使用するタイプ。背もたれの角度は110度以上の角度。リクライニング機能はなくてもよい。約7ヵ月以上の座れる赤ちゃんを対象にしたタイプ。



2つの目でヒト・モノ・クルマを見分けるアイサイト
写真提供：富士重工業

保育園のお迎えに直行するなどということも多く、たいていは二人目を妊娠中の保育園のママ友を乗せてあげることになる。クリスマス会の準備で郊外の大型スーパーに買い出しに行くなど、子どもが3~5歳になると、ママ友を伴って出かける機会が増える。そんなとき妊婦のママ友に人気だったのは、後席のフロアが低く、ドアの開口部が広かったり、スライドドアのモデルだった。

これらは、クルマの大小にかかわらず、子育て世代に好まれる機能だが、ミニバンになると、さらに子育て世代に便利な機能が満載される。最初の章で触れたガラスルーフは、ドライブ中に子どもが飽きてしまうことの予防になる。桜の季節に桜並木の下を走ったり、夜に星を見上げながらドライブしたり、子どもにとって「お空が見える」ということはこれほど楽しいことなのかと思う。

安全装備に関しては、残念ながら、利便性ほど子育て世代の興味感心をひいてはいない。私自身、ジャーナリストという職業柄、さらなる啓蒙が必要だと感じている。それはチャイルドシートの装着率の低さなどにも現れている。ただ、それまで峠を攻める！なんてクルマの乗り方をしていた人こそ、子どもが生まれると、その途端に安全に興味をわいてくるのも事実だ。クルマへのこだわりが強い人はクルマにイノベーションを求める傾向にあり、テクノロジーを投入した箇所への興味が強いぶん、子どもを乗せて飛ばせなくなると、走行性能から安全性へと着眼点が移るのかもしれない。

最近のスバルのアイサイトやフォルクスワーゲン「up!」のコマーシャルによる啓蒙によって、全体にドライバー支援に対する認知度が高まってきたことは好ましい変化だ。高齢化社会において誤動作の防止などは重要な問題だ。同時に、小さな子どもがいる親にとっても、交通弱者である歩行者を守る安全技術の発展は大歓迎だ。

加えて、子どもを守り育てる義務を感じる世代ゆえに、自分が加害者になることを避けたいとも思う。乳幼児の事故の場合、そのほとんどが両親や親類など身近な人が加害者になっている。寝ている赤ちゃんをチャイルドシートから降ろしてベビーカーに載せたつもりが、バックで車庫入れしているわずかな隙に抜け出して、死亡事故などという例もある。現在、SUVやミニバンなど車高が高いモデルには死角になりやすいサイドを確認するためのモニターやミラーを装着することが法制化されている。また、アメリカでは、2014年までに、すべての新車にバックモニターカメラを最低1台以上装着しなければならないと法制化されており、日本でもめざましく普及している。

家族を乗せて運転しているときには、レーンキープアシストや居眠り防止警告といったドライバー支援機能もうれしい。

従来、この手の安全装備やドライバー支援装備は高価だったが、最近ではオプション価格が手ごろになっており、軽自動車でも設定があるなど、安全に対する社会全体の意識が向上したことも追い風になっている。



車両左前方の死角を減らし、道路端への幅寄せや縦列駐車などをサポートするサイドブラインドモニター
写真提供：日産自動車

5. 子育て中の親目線での 使い勝手の良い自動車

すでに触れた通り、“子育て中の親”といっても一概にくくれない。ライフステージの変化に伴って、特に子どもの成長に伴って、何が便利かも変わってくるからだ。妊娠・出産を経て、子どもが3~4歳になるくらいまでは子育てだけで精一杯。ゆえに、遠出よりも、近隣の買い物や実家の祖父母との交流を中心にした利便性が求められる。勢いミニバンや小型モノスペースといったスペースユーティリティの高いクルマが便利と判断されて、走行性能などは二の次になる。

ミニバンなら、B型ベビー・カーをたたまず収納できて、チャイルドシートを取りつけたシートへのアクセスが良いようにシートのスライドが長く取られていたり、回転するなどの機能もうれしいポイントだ。短距離の移動が中心で、普段は母親が運転し、2列目に子ども、休日は父親が運転し、母親と子どもが2-3列目、祖父母が加わったときのために3列シートが備わっていればなおいい。母親が運転するとき、特に子どもと母親だけで買い物に行く際に車庫入れしやすい駐車支援機能や、子どもを乗せ降ろししやすいスライドドアや、底床の荷室などが好まれる。軽やコンパクトカーのモノスペースの場合、費用対効果を厳しく見るユーザーが多いが、ミニバンほどでないにしても、収納力や車庫入れしやすさが重視される。

子どもが4~5歳になると、遠出もできるようになり、長距離の移動に堪える走行性能、アウトドア用品や自転車を積めるなどの搭載性が望まれるようになり、子どもが部活や勉強で忙しくなり始める10~12歳までの期間がミニバン需要のピークだ。中学生になると、部活や塾など“子どもの都合”が生まれ始め、親と揃って出かける機会はぐっと減る。高校生になってしまえば、親よりも、友達が大切な年ごろになり、高校3年生になれば

受験勉強や就職のための資格試験などで遊んでなどいられなくなる。親側も40代後半から50代にさしかかり、夫婦二人の老後が見えてくる。祖父母の介護なども考えるころになり、子ども中心の生活から、自分自身と高齢化する親へ時間と労力をかけるようになる。

子育て世代に別れを告げてスペース重視のクルマを卒業してダウンサイズする際、以前より安っぽいクルマに乗っていると思われることを避ける心理も加わる。“Young at Heart”な人は輸入コンパクトカーやスポーツカーといったアクティブな印象のクルマを選び、より落ち着いた好みの方はプリウスのようなハイブリッド車を選ぶといった傾向にあるようだ。

子どもと濃密な時間を過ごす期間は10~15年程度、巣立つまでを考えても20余年とあまりにも短い、男女ともに人生において大きな選択をする時期でもある。転職、転勤、出世といった仕事の変化、収入の増減、祖父母の健康状態などの変化など、ライフステージの変化に伴って変わるものが大きい。年功序列で収入が右肩上がりだった時代の「収入が増えればクルマが立派になる」といった単純な構造ではなくなった今、クルマ選びはライフステージとライフスタイルによって影響される時代になった。また、都市部においては子どもを持つことがクルマを購入する大きな動機になっている。都市化に伴って、若者のクルマ離れや晩婚化が進む中でも、あえて結婚し、子どもを育てることを選択した層にとって、子育てでライフステージが大きく変化することがクルマを購入するきっかけになっている。この層の心をつかむクルマづくりに加えて、子どもの手が離れた後もクルマに乗っていたいと思わせる魅力づくりが、今後のクルマ社会の発展につながる可能性を秘めている。

(かわばた ゆみ)

お母さんのドライビング技術向上

モータージャーナリスト/AJAJ副会長 菰田 潔

1. 母と子の楽ラク運転講習会

「母と子の楽ラク運転講習会～お父さんも一緒に～」とタイトルを聞いただけでも大まかな趣旨は理解できると思う。日本自動車ジャーナリスト協会（AJAJ）が年1回開催するこのイベントについて詳しくご紹介しよう。

・目的

そもそも「母と子の楽ラク運転講習会」が始まったのは2000年（平成12年）だった。ちょうどチャイルドシートが義務化された年である。今年は14年目になる。

最初はセーフティドライビング・インストラクターズ・アカデミー（SIA）という実践的な安全運転スクールで指導しているカーメーカーの社員ではないインストラクターの有志が集まってできたグループが主催した。しかし収益がないこの団体が開催を続けることは難しく、たまたまインストラクターのほとんどがAJAJの会員だったこともあり、SIAで何年か開催した後に主催をAJAJに切り替えた。AJAJが主催しても会員の年会費に頼っては4年に1回くらいしか開催できないと思っていたが、趣旨を理解してくれた多くの企業にご協賛をいただき、毎年開催することができている。国内のカーメーカーにも趣旨にご賛同いただき、参加者が体験するために最新型のクルマを毎回お借りしている。

その趣旨というのは、運転に興味を持っていないお母さんと次世代を担う小学生以下の子どもに焦点を当てたことだ。

安全運転スクールに自ら参加するドライバーの方々は、女性も男性も参加する時点ですでに合格なのである。つまり安全運転に興味を持って、クルマの運転操作にも注意を払っている人たちなのだ。ただ、子育て世代のお母さんたちは、「私は飛ばさないから大丈夫」「安全運転しているから大丈夫」という理由から、ドライビング技術を向上させようという気持ちを持っている方は少ない。そんなお母さん方にもいざというときに事故を回避するための急ブレーキの練習をしてほしかったのだ。

さらに小学6年生以下の子どもを対象に参加してもらって、チャイルドシートの大切さ、シートベルトの大切さを理解してもらおうと思っている。小さなころからチャイルドシートに座っていれば、大人になってもちゃんとシートベルトをして安全運転できるドライバーになるのではないかという期待を持てる。次世代を担う子どもたちが安全に育つためには、また良いドライバーになるためには小さいころの教育は大事だと思う。

最近の警察庁とJAFの調査をみても、年齢が上がるにしたがってチャイルドシートの装着率が下がっている残念な現状は、子どもたちが自分でクルマに乗るときの安全性を理解していないせいもあるだろう。もちろん運転する親の責任が一番だが、子どもが自らチャイルドシートに座るように

してもらいたい。

道交法では6歳未満の幼児はチャイルドシートを装着してクルマに乗らなくてはならないことになっているが、6歳過ぎればチャイルドシートに座らなくても良いと考えている親が多いようだ。法律では罰せられなくても、これはクルマの衝突安全性からはまったくの誤解である。大人の体に合わせて作られたシートベルトでは6歳を過ぎたとしても体格が小さな子どもの体を守ることはできない。そのためにあるのがジュニアシートなのだ。

親だけの教育でもなく、子どもだけの教育でもなく、親子一緒に体験しながらクルマの乗り方を理解してもらおうというところが狙いなのだ。

・豊富なプログラム

ここでぜひ体験していただきたいプログラムのひとつが、実際のクルマに親子で後席に乗ってもらい、インストラクターが20km/h以下で走行中に急ブレーキをかけるというもの。もちろん親は3点式シートベルトを付けてもらい、子どもは体格にあったチャイルドシートに正しく座ってもらって行く。インストラクターの急ブレーキはかなり激しく、どこかにぶつかったかと思うほどの衝撃がある。親子ともびっくりしながらも急ブレーキの衝撃を覚えてくれる。そして無事に生還できたことを喜び、シートベルトとチャイルドシートの大切さを理解してくれる。スピードが低いので

その衝撃は一瞬で終わるが、チャイルドシートやシートベルトで助かるという体験は永く忘れないだろう。同じことを幼稚園児やもっと小さな子どもにもチャイルドシートに座って体験してもらっている。実車で体験するところが「母と子…」流なのだ。

シートベルトやチャイルドシートの重要性を知るためのもうひとつのプログラムが、タカタ（株）の協力によるロールオーバーシミュレータだ。実際のクルマを串焼きのように台上でロールオーバー（横転）させてシートベルトやチャイルドシートの効力を実体験するものだ。一度に4人まで乗れるが、人気がありここにはいつも長蛇の列ができる。

同じくタカタ（株）の協力によりチャイルドシート相談コーナーも設けている。サンプルのチャイルドシートを用意して、参加したお子さんの体格に合ったチャイルドシートの選び方や取り付け方を相談できる。

タイトルに～お父さんもご一緒に～という一言が加えられたのは5年ほど前からだ。父親も参加したい！ という希望が多かったのだが、そもそもお爺ちゃんもお婆ちゃんもご家族揃って参加してもらえるイベントなのだ。但しメインプログラムの実車で急ブレーキの練習をするプログラムに関してはお母さんを優先している。

急ブレーキの練習の終わりにはESC（横滑り防



クルマを傾け、さらに逆さに近い状態にまでしてシートベルトやチャイルドシートの効力を実体験する。



滑りやすい路面で急なハンドル・急なアクセル操作をした際のクルマの挙動を体験する。

止装置)のデモ走行にも同乗してもらう。ESCをオフにして、水を撒いた滑りやすい路面でインストラクターが急なハンドル操作や急なアクセル操作をするとスピンしてしまうが、ESCオンではスピンしないという体験である。

普段なかなかできないのが、大型トラックの運転席に座るという体験だ。三菱ふそうトラック・バス(株)の協力でトレーラーを引っ張るトラクターを会場に持ち込み、お母さんやお子さんに乗ってもらう。ここでの目的は視覚である。大型トラックの運転席は背が高いのでよく見えていると思ってしまうが、目の前は見にくいということを知ってもらう。

さらにトラクターの前方には乗用車を配置し、その斜め後ろにバイクも置く。そしてそれぞれに乗ってもらって、それぞれが互いの見え方の違いやバックミラーの死角を認識してもらうのだ。



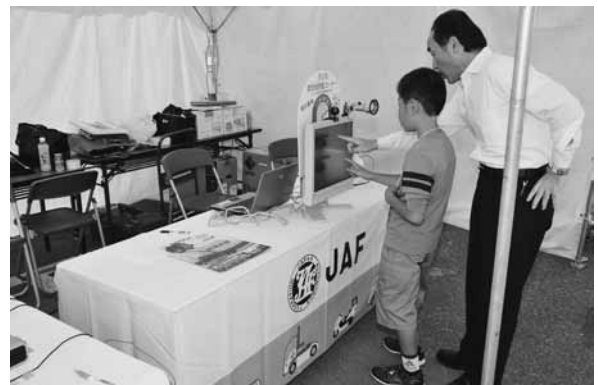
大型トラック、乗用車、バイクそれぞれの見え方の違いや死角を確認する。

大型バスを会場に入れ、参加者に自由に乗ってもらうこともしている。子どもに人気があったのは路線バスで、見慣れているが普段は乗れないバスの運転席に座ってハンドルを握って楽しそうにしている。

タイヤの空気圧の重要性を知ってもらうコーナーもある。最近ではエコドライブが当たり前になっているが、クルマの整備のキーポイントになるのがタイヤの空気圧だ。空気圧が低いと転がり抵抗が増えて燃費が悪くなる、ゴムが擦れてタイヤの減りが早くなる、タイヤがたわんでブレーキの効きが悪くなる、またカーブで安定性が悪くなる、タイヤを傷めやすくする、揺れが収まりにくく乗り心地が悪くなるなど良いことはひとつもない。ここでは空気圧の測り方の練習もする。自分のクルマの車両指定空気圧がどこに書いてあるのかも知らないドライバーが多いが、空気圧ラベルの貼ってある位置も確認してもらう。

子どもたちには、JAFの協力で「子ども安全免許証」も発行している。年齢に応じたレベルの交通安全の問題をパソコンの画面上で解いていき、優秀ならゴールド免許がもらえる。

大きなテントの講習会場では、短い時間ではあるがレクチャーもある。シートポジションの正しい合わせ方として5つのチェックポイントを具体的に解説する。そしてたるみを作らない正しいシートベルトの仕方、同乗者も後席もシートベルト



交通安全に関する問題をパソコン上で解いていく「子ども安全免許証コーナー」

かチャイルドシートを装着しなくてはならない理由も解説する。さらにオープンカーを使って、ハンドル操作の実演講習もする。

なんとと言ってもお母さんに人気があるのは、車庫入れ、縦列駐車の実演コーナーだ。ペーパードライバーでもインストラクターから個人レッスンを受けられるところが人気の秘密だろう。

2年前までは本物のエアバッグの展開デモをしていたが、近年デモできるエアバッグの入手が困難になって昨年からプログラムから消えてしまった。

急ブレーキの練習や車庫入れ、縦列駐車の実演で、国内の全乗用車メーカーが提供してくれた数多くの最新のクルマを運転できることもこのイベントの特徴である。電気自動車やディーゼルエンジン車、話題の新型車に乗れるコーナーではお父さんの目の色が変わる。

この4年間は趣旨に賛同いただいたモータースポーツジャパン (MSJ) が主催するモータースポーツジャパンフェスティバルの会場(東京お台場)内で開催している。MSJと一緒にやるようになってからフェスティバルが2日間の開催なので、こちらもそれに合わせて2日間の開催になった。2013年は10月13日(日)、14日(月・祝)の2日間の開催だ。おかげで参加者は毎年増えていて、昨年は2日間で1,535名だった。

2. お母さんの安全運転講習の実態

・料理上手は運転上手?

「母と子の楽ラク運転講習会～お父さんも一緒に～」のメインプログラムは急ブレーキの練習だ。

普段は急ブレーキにならないように注意して運転しているから、事故を回避するために急ブレーキをかけようと思ってもなかなかできるものではない。特に女性の場合には本人は急ブレーキのつもりでも、ペダルを踏み込むのが弱くてABSも作動しない。これは急ブレーキではない。

実はそんなドライバーが多いからブレーキアシストという装置が開発され普及してきた。ドライバーが急ブレーキのつもりでペダルを踏んだとコンピュータが判断すると、自動的にABSが作動するような急ブレーキをかけてくれるというものだ。このブレーキアシストが装備されているクルマでも、ドライバーが最初から急ブレーキを踏めた方が制動距離は短くなる。

ということで、お母さんには本気で急ブレーキの練習をしてもらおう。1回でできる人はほとんどいない。2回、3回と練習するうちにだんだんうまくできるようになっていく。

助手席にはAJAJのメンバーがインストラクターとして同乗しているの、個人的な細かいアドバイスを受けながら安心して練習ができる。

本物の急ブレーキをかけるためには、正しいドライビングポジションが大切だということも練習からわかってくる。ドライビングポジションのレクチャーを受けたときには、ちょっと近い、と感じていたお母さんも実際の急ブレーキをかけるときにはペダルにしっかりと力が入る近めのポジションが大事だということを理解するようになる。

直線で練習する単純な急ブレーキができるようになったら、つぎは急ブレーキをかけながら左右にハンドルを切ってみるという体験をする。昔のクルマなら急ブレーキをかけるとタイヤがロックしてハンドルを動かしても反応はなくそのまま直進するだけだったが、ABSがあればタイヤがロックしないのでハンドルが効くという体験だ。障害物が近づいて急ブレーキをかけても間に合わないとき、ハンドルでも避けることができることを知ってもらったためだ。ABS作動中のハンドル操作は急ブレーキ中にスピンしないようにするために、いつもよりハンドルの効きが弱くなることも体験できる。

直線での急ブレーキの練習だけでは上半身にも力が入って、肩をいからせ、顔面で急ブレーキを

踏むような人が増える。これでは急ブレーキ中にハンドル操作などできないから、急ブレーキは足だけに力を入れ、上半身はリラックスするようにアドバイスしていく。

こうして急ブレーキの練習をしていくと、初めは不安そうな顔をしていたお母さんにも笑顔が見えるようになる。こんなに強くブレーキペダルを踏んでも大丈夫なんだ！と感心する。ABSがあると運転するとき安心感があるという感想をもらす。ABSは過信してはいけないが、いざというときにもドライバーがパニックにならず落ち着いて運転操作ができることも大きなメリットなのだ。

お母さんドライバーの練習風景を見ていると、上達が早いと思うことがよくある。それは男性より女性の方が素直にインストラクターの声を聞くからではないかと思っている。よくわからないけど言われた通りにやってみる。するとできるようになる。運転に馴れていないお母さんでも、できたことが自信につながって何回でも繰り返してできるようになるというパターンだ。

これは料理の場面にも似ているかもしれないと思った。お料理教室で教わるとか、TVの料理番組のレシピを見ながら台所で料理を作るという作業も同じだ。人から言われたことをそのままする「指示行動」というものだ。お料理をしているお母さんはこの指示行動が得意なのかもしれない。

・人気の車庫入れ練習コーナー

車庫入れ、縦列駐車練習コーナーも人気がある。時間に追われずマンツーマンでじっくり練習できるのがいいようだ。カーメーカーからいろいろなタイプのクルマを借りてきているので、自分が運転したいクルマを選んで練習できる。

普通の道は問題なく走れるのだが、車庫入れや縦列駐車は苦手というお母さんは多い。でも普通の道は問題点が見えないだけで、実はうまく運転できていないケースもあるだろう。車庫入れでは、

うまく車庫に入らないという答えが出てしまうために自覚するだけだ。

そこで車庫入れ、縦列駐車コーナーでは、他のシチュエーションでも役に立つようにブレーキとハンドル操作を分けて練習する方法も採用している。ATのクリープでゆっくり走るクルマを、ブレーキペダルを微調整しながらもっとゆっくり進むように練習する。蟻のようにゆっくり走らせることから「アリさんブレーキ」と呼んでいる。

車庫入れや縦列駐車が入りづらい大きな理由はハンドルが追いつかないことだ。だからハンドル操作が間に合うようにクルマを特別ゆっくり走らせるのだ。そのためにまずは直線でゆっくり走る「アリさんブレーキ」だけを練習する。

もうひとつはハンドル操作だ。どちらにどれくらい切っているのかわからないドライバーは多い。特に運転に馴れていないお母さんドライバーは、曲がりたければ切る、足りなければ切り足すという対処療法のような操作になっている。しかも小さくハンドルを持ち替えて忙しく切っているわりにはハンドルがあまり動いていないという結果から遅れてしまうのだ。

そこで片手で一度に大きく切る練習をする。切れないところまで行ったら反対側の手でもう一度大きく切る。これで片側3回切ると最新のクルマはロックまでいく。手を持つ場所も左手は9時、右手は3時と決めておき、回してもハンドルの同



お母さんに大人気！ 車庫入れ・縦列駐車練習コーナー。

じ場所を追いかけて持つようにする。

片側3回のアクションと覚えたら、どちらにどれくらいハンドルを切っているか把握できるようになり、タイヤの向きもわかるようになれば車庫入れはできたようなものだ。このハンドル操作とアリさんブレーキはちょっと練習するだけでできるようになるから、車庫入れも苦手意識を持たないでできるようになる。

3. 安全運転、エコドライブ、子どもを車酔いさせない技術

・エコロジー、エコノミー、セーフティ

テントで行うレクチャーの中では、エコロジー、エコノミー、セーフティの3つの要素を満足できる運転をめざしましょうと提唱する。つまり環境性、経済性、安全性の3つとも満足できる運転である。

そのためにはシートベルトをして出発準備ができてからエンジンをかける、という操作順序が大事になる。

最初にエンジンをかけてからシートを合わせ、ベルトをして、という順序では走っていないのにエンジンがかかっているという時間ができる。無駄に排気ガスを出す、無駄に燃料を使う、ドライバーがベルトをしていないのにエンジンがかかっている。これでは3つの要素のどれも満足していないことになる。

そしてクルマから降りるときも、エンジンを止めてからシートベルトを外すことを実践してもらおう。

走り出すとき、走り終わったときに無駄にエンジンがかかっているのは、せっかく走っているときにエコドライブしても活かされない。走っていないときのこうした難しくない操作をマスターすることでうまい運転に近づく。

・スムーズドライビングが理想

お母さんが運転してもお父さんが運転しても、



お母さんに、そしてもちろんお父さんにも、めざしてほしいのは角のないスムーズなドライビング（運転席筆者）。

めざしてもらいたいのは角のないスムーズなドライビングだ。

アクセル、ブレーキ、ハンドルを操作するときにいつペダルを踏み始めたか、いつペダルを戻したか、いつハンドルを切ったのかが同乗者にわからないように運転することだ。これは何もノロノロ運転するとか、加速や減速をゆっくりするという意味ではない。その変化のときに角を丸くして同乗者の頭が動かないようにする運転方法だ。これを実行すると自動的に先読み運転になるから、安全運転にもなるし、エコドライブにもなる。

同乗者にも優しい運転ということで、後席のチャイルドシートに座っているお子さんもクルマ酔いせずに快適なドライブを楽しめる。この基礎を習うためにも多くのお母さんに「母と子の楽ラク運転講習会～お父さんも一緒に～」にご参加いただきたいと思っている。

お父さん、お母さんが良い運転をして子どもを安全に乗せてあげることで、ぜひ子どもをクルマ好きに育ててもらいたいと願っている。

(こもだ きよし)

『母と子の楽ラク運転講習会』

2013年10月13日（日）、14日（月・祝）/10:00～16:00/

東京お台場特設会場/参加費無料/小学6年生までの子どもをもつ母親とその家族（家族同伴可/母親だけの参加も可）

<http://www.ajaj.gr.jp/hahatoko/>

クルマの 楽しさ、 素晴らしさ とは

連載



朝6時から開始される生徒たちの早朝走行練習。

勉強との両立をめざした日本初のレーシングアカデミー

[JAMAGAZINE編集室]

[第59回]

野球やサッカーでは、小さいころからその競技を通じた全人格的教育が行われ、才能のある子どもにはプロとしての道が開かれている。世界と戦えるレーシングドライバーを育てるとともに、人間としての成長も重視し、高校の卒業資格が与えられるこの学校の取り組みは、日本のモータースポーツの底辺を広げ、さらにはクルマの楽しさ、素晴らしさを訴求するものだ。この学校の校長であり元レーシングドライバーの野田英樹さんにモータースポーツに対する想いと教育についての考え方を聞いた。

●NODAレーシングアカデミー 開校への決意

2013年4月、日本が誇る国際サーキットのひとつであるツインリンクもてぎに隣接する場所に、モータースポーツの世界で活躍できるプロドライバーを育成する学校「NODAレーシングアカデミー」が開校した。従来からあるレーシングスクールとは違い、レースに関することだけを学ぶのではなく、一般教養課程もしっかりと学ぶことができ、高校の卒

業資格を取得することができる。建物は、2006年に統合のため廃校となった茂木東小学校の校舎が使用されている。まさに、学校と呼ぶにふさわしい環境で授業が行われている。この学校を創設に至った経緯を、野田英樹校長は次のように語る。

「このようなレーシングドライバーを育てる学校を作ろう、と考え始めたのは2008年のことでした。自分のレース経験の中で、日本とヨーロッパ、アメリカにおけるモータース

ポーツ環境の違いは身を持って経験してきましたからね。また、ちょうどそのころに自分の子ども(女の子)がレースを始めて、同じくらいの子どものサーキットにきて上をめざして頑張っている姿、そしてそれをサポートする両親の姿を見て、この状況は変えていかないといけないと思ったことがきっかけでした」

モータースポーツは、野球やサッカーなど他のスポーツ競技と比較し、必要となる道具・レーシングカー、消耗品であるパーツなど、さまざまな費用が必要となってくる。そのため、だれでも気軽に始められるスポーツ競技ではないことを、野田校長は自分の経験から痛感していた。

「レースはやはりお金がかかるため、他のスポーツほど身近な存在と言えるものではありません。そこで、モータースポーツについて学べる学校があれば、だれでも身近な存在として体感することができる環境ができるのでは、と考えたのです。レーシングカートの世界でも、上に行けば



今年4月、栃木県茂木町に開校した「NODAレーシングアカデミー」。



モータースポーツの世界における品格の高い人材の育成、そして社会人としての成長という理念について、真摯に熱く語る野田英樹校長。

行くほど競争率は高くなり、練習量や必要なモノはどんどん増えていきます。つまり、それだけお金も必要になり、ハードルは高くなっていくのです。そのため、せっかくセンスがあるのにハードルを越えることができずに挫折していく人が多くいるのが現実なのです。でも、子どもたちの能力以外のところでハードルを越えられないというのは、とても残念なことですよ。だからこそ、この環境をなんとか変えていく必要があると感じたのです」

だが、ハードルを越えられる環境ができたとしても、モータースポーツの世界も他のスポーツ同様、全員がプロのドライバーになれるほど甘くはない。そのため、目標とするレーシングドライバーをめざして練習に明け暮れることも大切だが、レースだけに没頭して勉強をおろそかにしてはいけない、と野田校長は考えている。もし、プロのドライバーになれなかったとき、それ以外のことは何もやってきていなかったでは、社会を生き抜いていくことは難しいからだ。

「全日本カートの世界でも、勝つためには平日も練習をする必要がありますし、エンジンやタイヤのテストなどを行うとなれば、どうしても学校を休まなくてはいけなくなってしまいます。でも、学校を休んで練習ばかりに行っていると、勉強がお

ろそかになって両立することはできません。将来、プロ選手になればいいですが、なれなかった子どもたちはどうになってしまうのでしょうか。そこで、レースと勉強の両立を考えていくのは、レース業界を生きてきた人間の役割だろうと考えたのです。環境を変えられるのは、その環境にいる人たちが行動に移すしかありませんからね。そういうことをいろいろと考え、学校を作ろうという結論に達したのです。夢を持って頑張った結果、万が一プロになれなかったとしても、がんばったことを肥やしにして、次のステップである違う人生を歩むときにも生かすことができる環境を作ってあげたいと」

●さまざまなハードルを乗り越えて準備を進める

野田校長は、プロのレーシングドライバーをめざす子どもたちのための学校を作るために、2009年から具体的に動き出した。ただ当時は、まだ現役ドライバーだったため、学校を作るために必要な情報収集が中心であった。プロドライバーとして、ドライバーになるためにはどのような要素が必要かということは十分に

理解していたが、一般教養などの学校の授業などに関すること、学校設立に必要な要件などは素人であったからだ。そして、情報がいろいろと集まるにつれて、ドライバーを続けながら学校づくりをするのは難しいと感じ、2010年のル・マン参戦を最後にプロドライバーから引退。2010年夏からは、NODAレーシングアカデミー設立に向けての活動に専念する。

「2008年に構想を描いてから約2年、2010年の夏から本格的に動き出しました。学校をどこに設置するか、学校を設置するために必要な資金の確保、認可を受けるための申請など、やることは山のようにありました。でも、このような学校は前例がないため、動いてみて初めて出てくる問題や乗り越えていかなければいけないことも多かったですね。それらをクリアするのに、かなりの時間を取られましたが、決してあきらめることはありませんでした」

そして、いくつかあった候補地の中から最終的に茂木町に決めました。その理由は、茂木町から協力が得られたことも大きいですが、学校をやるにあたっての条件に適していたと

一般教養課程もしっかりと 一般校とは違った個別指導型教育法を導入。

【初等部・中等部】

モータースポーツ界一流講師陣による英才教育。レーシングカーやフォーミュラカーに乗りながら学校に行けます。

【高等部】

レースの勉強だけでなく高等学校卒業資格取得は、人間力を育てるために必要であるため、おろそかにすることなく、一般教員が担任となり日々学習に励みます。高等課程では、星槎国際学園と連携し、それぞれの生徒に合った個別指導型教育を進めて行きます。2年生、3年生と進学するにつれ、プロドライバーを目指す生徒、他の道を目指す生徒等にも目的に沿った学習過程にすぐさま変更します。

【専門課程】

専門課程では、基本的に高等部と同じカリキュラムを行いますが、一般課程の時間帯においては、トレーニングマシン整備、エンジニアリング等のカリキュラムにおきかえ、自習時間とします。

NODAレーシングアカデミーのパンフレットより

いうのも理由のひとつです。ツインリンクもてぎが目の前にある、地元での協力が得られる、私の構想に近い学校の校舎がたまたま空いていたという条件が揃っていたからなのです」

ようやく学校の準備も整い、講師陣も集めて、2013年春の開校をめざして、2012年夏からは生徒募集を開始する。ここでも、さまざまな苦労はあったが、思わぬ反響もあったという。

「2012年夏から生徒募集を開始したのですが、最初の1ヵ月間は問い合わせの電話が一本もない状況でした。夏という時期の問題もあったのかもしれませんが（笑）。その後、ようやく何本か問い合わせが来るようになり、最終的に30人くらいと面談をしました。最初は高等学校の開校を考えていたのですが、問い合わせは小中学生の親御さんからのほうが多い状況でした。ただ、小学生の場合は学校の場所の問題もあり、地元の子でもでなければ自宅から通うのは難しい環境にあるため、親元を離れて暮らすという点が問題になると考えていました。それでも、親御さんたちからは小学生もなんとか受け入れてもらえないかという声が多かったため、教えることに年齢の違いはないと受け入れることにしました。但し、体の成長具合や厳しいカリキュラムに耐えていけるかという現実問題があるため、夢や華やかな部分だけをみて入ってきてても続かな



整備実習は、マシンの機構・構造を知り、性能限界を知るための、基本中の基本。教官の厳しい目が注がれる。

いだろうと考え、小学生は一定の条件を設けることにしました。まず、親元を離れることになるため高学年であること、そして面談でカリキュラムをこなしていくだけの意識があるのかどうかをしっかりと確認しました。

中学生以上に関しては、とくに入学試験を実施しておらず、親御さんの意識、入学してくる子どもの意識、それらを充分に考慮してカリキュラムに耐えていけるだけの精神力、意識を持っているかを総合的に判断して入学許可を与えています。そのため、入学にあたって学力やドライビングの技術ということは重要視していません。勉強やドライビング技術を教えるための学校ですから、ある程度のレベルに達していないと学校に入れないというのは、自分の考えの中にはありません。だから、カートに乗ったことがある、乗ったことがないではなく、これからプロのドライバーをめざしていく覚悟があるかどうかを重要視しています」

●生徒とともに学びながら成長をしていく

2013年4月にNODAレーシングアカデミーへ入学した一期生は、10～19歳までの計11人となった。取材をした7月の時点で開校から約3ヵ月を経過していたが、実際の授業やカリキュラム、生徒たちのようすや成長の度合いはどうだろうか。



英語の授業では、レーサーとピットの通信内容を流すなど、実際のレース場面を、生きた教材として活用する講義も行われている。



F1、インディ、ル・マンと、世界の最高峰レースを走り続けてきた野田校長は、生徒たちにとって「カッコいい」憧れの存在。

「一日のカリキュラムの流れは基本的に、朝一番でツインリンクもてぎのカートコースにおいて走行を行い、学校へ戻ってきたらマシンの整備を行っています。これが終了すると、一般の授業へと入ります。そして夕方になると、再びマシン整備を行ってから走行に行く日もあれば、トレーニングをやる日もあります（表「一日の流れ」参照）。でも、レーシングカートでの走行は、ほぼ毎日行っています。また、特別講師が月に何回か来るので、そのときにはエンジニアリングやマネジメントなど特別なプログラムを組んでいます。

普段の一般授業については、小中高生の生徒は基本的にひとつの教室で行っています。但し、勉強している内容はもちろん学年などで異なります。生徒一人ひとりが、在籍する学校の教材を使って勉強しているところを先生が回っていき、わからないことがあれば教えていくスタイルです。塾の個別指導のような感じをイメージしてもらえればわかりやすいと思います。また、授業に関しては在籍している学校に行っても勉強することもあるなど、臨機応変に対応しています」

一期生を受け入れたばかりなので、生徒の成長度合いを見ながら調整を行っている。そこには、野田校長が考えていたことと現実のギャップも生じているという。

「生徒によって、進む早さや意識

表 一日の流れ (参考例)

	初・中等部	高等部	専攻課程
6:00	ツインリンクもてぎへ移動 &朝食	ツインリンクもてぎへ移動 &朝食	ツインリンクもてぎへ移動 &朝食
7:00	サーキットにて走行実習	サーキットにて走行実習	サーキットにて走行実習
8:00	車両メンテナンス	サーキットにて走行実習	サーキットにて走行実習
9:00	次回走行に向けての復習 および課題についての授業	車両メンテナンス	車両メンテナンス
10:00	中学一般教養課程	次回走行に向けての復習 および課題についての授業	次回走行に向けての復習 および課題についての授業
11:00			
12:00	昼食&休憩		
13:00			
14:00	中学一般教養課程	一般教養課程または モータースポーツ課程の授業	モータースポーツ課程 または自習
15:00	中学一般教養課程または モータースポーツ課程の授業		
16:00			
17:00	走行実習 または フィジカル&メンタルトレーニング	走行実習 または フィジカル&メンタルトレーニング	走行実習 または フィジカル&メンタルトレーニング
18:00			
19:00	清掃・片付け	清掃・片付け	清掃・片付け
20:00	夕食 入浴&就寝	夕食 入浴&就寝	夕食 入浴&就寝

● 走行またはトレーニング ● 一般教養またはモータースポーツ課程



ときに優しく、ときに厳しく指導する野田校長 (写真右)。

でも一方で、プロのドライバーにはなれずに卒業する生徒が出るのも現実だと思っています。そういう生徒に対しては、ここで学んだことを生かして次の目標に向かっていくためのサポートをしっかりとっていくことが、とても大事なポイントだと思っています。

そして卒業してプロドライバーになった生徒に対しては、きちんとマネジメントをしていきたいと考えています。自分もそうでしたが、プロになったときにチームとの交渉、契約などはどうしていけばいいのかがポイントとなります。しかも、それが海外に出て行ったときには契約問題も日本よりも複雑で、契約内容が正当なモノなのかどうかという判断も難しくなってきます。そのためにも、間違っただ道に進まないマネジメントを学校としてやっていこうと思っています。将来の夢としては、いろいろなカテゴリーで学校の卒業生がトップ争いをするという日が来ればうれしいですね」

このように野田校長は、モータースポーツに携わったひとりの人間として、後進の人材育成に力を注いでいる。モータースポーツを愛する人、楽しむ人を増やすためには、いまその環境にいる人間がその魅力をもっと積極的に、しっかりとした意識を持ってやっていくことが大切になるからである。

(JAMAGAZINE編集室)

のレベルが違うことがいちばん難しいと感じています。そのため、プロに必要な意識については少しずつでいいので、私や講師から肌で感じ取って理解してもらえればと思っています。でも、同じ年齢の小中学生と比較すると、うちの生徒はかなりしっかりしていると思いますよ。いちばん下の生徒は10歳ですが、他の生徒同様に地方からひとりで出てきて寮に入り、自分で洗濯などをしながら毎日4時に起きて、マシンの整備を自分でやってサーキットを走り、プロのドライバーをめざしているの

NODAレーシングアカデミーのパンフレットより

です。それを、ここまでの約3ヵ月間、一日も休まずに続けているのです」

最後に、野田校長へ今後の目標について伺った。

「基本的に3年間でカリキュラムを組んでいるので、第一期生が卒業する3年後には、プロの第一号を出したいと思っています。学校の真価が問われるのは、学校の卒業生が出てプロの世界でどのような活躍をするかだと考えていますから。そのためにも、デビューしたときに即戦力になる選手を3年間で育てたいですね。

「幅広い提言を」

小島 孝則
時事通信社

◇消費税率を2014年4月に8%、15年10月に10%に引き上げる消費増税法が12年8月に成立してから1年余り。実際に税率が引き上げられれば、1997年以来17年ぶりとなる。消費増税法成立後には自民公明両党の連立政権への交代、参院選での自公圧勝など政局の大きな変動もあった。14年4月に予定通り8%に引き上げるのか、安倍晋三首相が最終判断を下すのを前に、消費増税の影響を検証する政府の集中点検会合が6日間にわたって開かれた。

◇消費増税法成立から1年も経過した今、60人の有識者の意見を聞くというのは「今さら」という感じがする。増税するかどうかの最終判断を前にした演出の色合いが強いようにも思える。とはいえ、自動車業界としても意見を開陳する重要な会合だったはずだ。

◇「消費税（率）が上がるなら、自動車取得税・重量税の確実な廃止をお願いしたい」。日本自動車工業会の豊田章男会長は、集中点検会合に出席後、首相官邸で記者団に、こう語った。消費増税には「まあ賛成」だが「条件つき」。車体課税を廃止しないと「ひいては日本での国内生産を維持できないという非常にまずいサイクルに入っていく」と述べ、廃止は日本経済全体の持続的成長に欠かせない措置だと強調した。

◇業界団体が、業界の利益になることを主張す

るのは当然のことだ。車体課税に苦しんできた歴史があることも理解しているつもりだ。会議は非公開だったため、豊田会長が席上、どのような話をしたのか、詳細はわからない。自動車産業を取り巻く環境など車体課税以外のことも説明したのかもしれない。しかし、少なくとも会合後のいわゆるぶら下がり取材では、消費増税に合わせて景気対策が必要なのか、必要ならどのような施策が効果的なのか、財政出動を伴わなくても規制緩和で対応可能なのか、などの発言は聞くことができなかった。

◇自動車産業は貿易黒字を稼ぎ出す日本経済の重要な柱のひとつであり、500万人以上の雇用を生み出す裾野の広い産業だ。だからこそ、業界に寄せる期待も大きい。業界としての主張は主張として訴えつつ、消費増税によるマクロ経済への影響と、その対策について、もっと幅広く政府に注文をつけてほしかったというのが、率直な感想だ。ある大手自動車メーカーの幹部が「米国ではもっと民間の意見を聞いて政策を立案するのに、日本では民間が意見を言う機会が乏しい」という趣旨の話をしていたのを思い出す。今後は折に触れて幅広いテーマについて自動車業界から発信してほしいと願っている。

(こじま たかのり)

「THINK BIKE ～8月19日はバイクの日 スマイル・オン2013～」開催

8月19日の「バイクの日」、東京・江東区のお台場・青海J地区特設会場で一般社団法人 日本自動車工業会とNMCA 日本二輪車協会の主催により、「THINK BIKE ～8月19日はバイクの日 スマイル・オン2013～」が開催された。

11:00にイベントがスタートし、11:40から会場内に設置された特設コースにおいて、トライアルデモンストレーターの小林直樹さんと、2012年度MFJ全日本トライアル選手権シリーズランキング1位の黒山健一選手、同2位の小川友幸選手による「トライアルデモンストレーション」が行われた。トライアルデモンストレーションは、小林直樹氏の場を盛り上げる軽妙なMCと、観客の目の前で展開される3人のウイリーやジャンプなど、迫力あるパフォーマンスにより大盛況で、この後13:30にも2回目が開催された。



観客の目の前で豪快なトライアルのデモンストレーションを実施



警視庁女性白バイ隊「クイーンスターズ」によるデモ走行

引き続き、会場中央に設けられたデモ走行エリアでは、警視庁の女性白バイ隊「クイーンスターズ」によるデモ走行が行われた。

12:20から、ステージにて主催者挨拶と来賓の紹介が行われ、主催者を代表して一般社団法人 日本自動車工業会・二輪車特別委員会の柳弘之委員長が挨拶に立ち、「今年のこのイベントのテーマは『ヒトとバイクの未来を考えるTHINK BIKE』です。このようなイベントがライダーのマナーアップにつながっていけば良いと考えております。私ども日本自動車工業会におきましては、魅力的な商品を作っていく、販売していくことをはじめとして、二輪車の利用環境改善、制度改善、ならびにライダーの皆さまのマナーアップにつながるような活動を続けてまいりたいと思います。」と述べた。



日本自動車工業会・二輪車特別委員会の柳弘之委員長

また、主催者挨拶と来賓紹介の後、ステージではバイクに所縁のある福島県、三宅村、小鹿野町による地域PR、東京湾岸警察署によるバイクの安全・交通マナーを考える「二輪車交通安全講座」が行われた。

会場には、国内二輪車4社の最新モデルが展示され、来場者は自由にまたがって新しいマシンの雰囲気を楽しんでいた。

また、働くバイクのコーナーでは、白バイ、首都高の黄バイ、バイク便、ピザの宅配バイクなどが展示された。



プロのスタントマンが、観客の目の前で実際に事故を再現

デモ走行エリアでは、14:00から、スタントマンが目の前で実際に交通事故の状況を再現するスケアード・ストレートを実施。突然開いたクルマのドアにバイクが衝突するケースや、バイクと一時停止をせずに路地から飛び出してきた自転車との出会い頭事故、右折車両と直進するバイクとの衝突事故など、実際に起こりうる事故を観客の目の前で再現。事故の恐怖を実感させることで、交通安全を訴えた。

14:30からはステージにて、2006年トリノオリンピック金メダリストの荒川静香さん、元世界GPライダーの中野真矢さん、脳を鍛える大人のDSトレーニングで有名な医学博士で東北大学教授の川島隆太さんによるトークイベント「Think Bike Homeroom ～“私”と“バイク”を考える～」が開催された。

荒川さんは、クルマに乗っていた時にたまたま隣に止まった大型バイクに乗る女性にあこがれ、すぐにバイクの免

許を取りに行ったというバイクとの出会いのエピソードを紹介。中野さんはヨーロッパと日本のオートバイ文化の違いについて語るとともに、世界に誇れる日本のバイクをもっとPRしてほしいと語った。川島さんは、バイクと脳の活動についてクイズ形式で紹介。バイクに乗ることは脳の働きを高め、適度な緊張感を与えることでストレスを解消させる効果があることについて説明した。

トークイベント終了後には、国内二輪4社のそれぞれのバイクギアが当たる大抽選会も行われ、15:30にイベントは終了した。



荒川静香さん、中野真矢さん、川島隆太さんによるトークイベント「Think Bike Homeroom」。写真左端はナビゲーターでラジオパーソナリティの玉川美沙さん。

第43回東京モーターショー2013 オフィシャルエアラインについて

2013年8月19日

一般社団法人 日本自動車工業会（会長：豊田 章男）は、第43回東京モーターショー2013のオフィシャルエアラインとして前回ショー（2011年）に引き続きルフトハンザグループを指定し、海外から来場される出展関係者・一般来場者・プレスを対象に航空券を特別な割引料金でご購入いただけるサービスを8月20日（火）より開始致します。

今回は、ルフトハンザドイツ航空の路線をご利用いただけるのに加えて、グループ会社であるスイスインターナショナルエアラインズ、並びにオーストリア航空の路線もサービスの対象となっております。ルフトハンザグループの幅広いネットワークを活かして、世界各国の都市を出発する多彩な旅程が組み立て可能となります。

東京モーターショーオフィシャル英文WEBサイト内に公開される「アクセスコード」を予約専用ページへ入力していただくか、もしくはIATA旅行会社にお伝えいただけますと、特別割引料金にてご予約いただけます。

詳しいサービス内容やお申込み方法に関しましては以下のWEBサイトをご覧ください。

<http://www.tokyo-motorshow.com/en/outline/access.html>

【本件に関するお問い合わせ先】

ルフトハンザドイツ航空 ホームページ

ヘルプ&コンタクト

URL : <http://www.lufthansa.com/jp/en/Help-and-Contact>

アジアの「日系自動車販売店」において
第43回東京モーターショー2013の見学と訪日旅行のプロモーションを実施

2013年8月29日

一般社団法人 日本自動車工業会（会長：豊田章男）は、JTBグループの協力のもと、観光庁の実施する平成25年度ビジット・ジャパン事業と連携し、バンコク・ジャカルタ・シンガポール・台北の4都市における、乗用車会員メーカー8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・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<50音順>）の販売店において、第43回東京モーターショー2013の見学を組み入れた訪日旅行の販売プロモーションを実施します。

【プロモーションの概要】

バンコク（354店舗）・ジャカルタ（276店舗）・シンガポール（13店舗）・台湾（111店舗）の現地販売店（754店舗）において、来店する日系自動車のファン層に対して、「第43回東京モーターショー2013」（11月22日～12月1日）への来場誘引を目的に、同ショーの見学を組み入れた訪日旅行の店頭販売プロモーションを展開します。

○販売店店頭プロモーション（8月下旬～11月末）

- ・第43回東京モーターショー2013への来場および訪日旅行を喚起する、店頭POPの掲出とチラシの配布、東京モーターショーや日本の魅力を紹介するDVDの放映を行います。

○特設WEBサイト設置（8月15日～3月末）

- ・第43回東京モーターショー2013の情報とあわせて、日本観光の魅力を発信する他、愛車自慢やクルマのある風景、日本をイメージできる身の回りのものやグルメをテーマにした、フォトコンテストを実施致します。

○訪日旅行ツアー販売（8月下旬～11月末）

- ・第43回東京モーターショー2013での特典（4か国語対応特別観覧ツアー・優先試乗体験）をつけた旅行商品の特設WEBサイトで紹介、加えて東京モーターショー2013のチケット付都内宿泊パッケージ商品を、訪日外国人向け多言語旅行予約サイト「JAPANiCAN.com」で販売し、直接訪日旅行に結びつけます。

以上の取組みを通じ、海外の日系自動車メーカーファンに対する方々の関心を、訪日旅行に対する意欲へ転換し、第43回東京モーターショー2013への来場誘引につなげて参ります。

第43回東京モーターショー2013 オフィシャルスポンサー決定

2013年9月9日

一般社団法人 日本自動車工業会（会長：豊田章男）は、第43回東京モーターショー2013にご協賛いただくオフィシャルスポンサー（9月9日現在）を次の通り発表致します。スポンサー各社様のご協力を得ながら、さらに充実した東京モーターショーになるよう、様々な企画を進めてまいりますので、ご期待ください。

□株式会社ブリヂストン

・2002年の第36回ショーから継続してプレスセンターにご協賛いただいております。今回も世界最高クラスのプレスサービスの提供にご協力いただきます。

□住友ゴム工業株式会社（ダンロップ）

・主催者テーマ事業「SMART MOBILITY CITY 2013」では、「次世代自動車とそれを取り巻く社会システム」をより深く、より分かりやすく紹介します。クルマが情報通信やエネルギーなどの社会システムとつながることで、くらしの“安全・安心”が向上し、“利便性・快適性”を理解・実感していただく内容に、次世代に向けての技術の取り組みや環境配慮商品への取り組みを続ける住友ゴム工業（ダンロップ）様にご賛同いただきました。

□株式会社損害保険ジャパン／日本興亜損害保険株式会社

・2004年の第38回ショーから継続してご協賛いただいております。今回も入場チケットの制作およびイベント全体の保険業務においてご協力いただきます。

□株式会社タカラトミー

・2001年の第35回ショーから継続してご協賛いただいております。今回も子供から大人まで楽しめるスペースとして好評を博している「トミカコーナー」を設置・運営いただきます。また、毎回好評の東京モーターショー開催記念の「トミカ」も販売します。

□ルフトハンザグループ

・ルフトハンザグループであるルフトハンザ ドイツ航空、スイス インターナショナル エアラインズ、オーストリア航空の路線を対象に、海外から来日される方々に航空券を特別な割引料金でご購入いただけるサービスをご提供いただきます。

【スポンサーシップに関するお問い合わせ】

第43回東京モーターショー2013 スポンサーシップ事務局

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

ホームページ Homepageのご案内

自工会インターネットホームページ [info DRIVE]

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



●自工会会員各社のホームページアドレス

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

●自工会会友のホームページアドレス

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

●主な自動車関係団体のホームページアドレス

一般社団法人 日本自動車部品工業会	http://www.japia.or.jp/	一般社団法人 自動車再資源化協力機構	http://www.jarp.org/
一般社団法人 日本自動車車体工業会	http://www.jabia.or.jp/	一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会	http://www.jaspa.or.jp/
一般社団法人 日本自動車機械器具工業会	http://www.jamta.com	一般社団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会	http://www.mfj.or.jp/
公益社団法人 自動車技術会	http://www.jsae.or.jp/	一般社団法人 全国レンタカー協会	http://www.rentacar.or.jp/
一般財団法人 日本自動車研究所	http://www.jari.or.jp/	自動車基準認証国際化研究センター	http://www.jasic.org/
一般財団法人 日本自動車研究所 JNXセンター	http://www.jnx.ne.jp/	一般社団法人 日本中古自動車販売協会連合会	http://www.jucda.or.jp/
一般社団法人 日本自動車販売協会連合会	http://www.jada.or.jp/	公益社団法人 全日本トラック協会	http://www.jta.or.jp/
一般社団法人 全国軽自動車協会連合会	http://www.zenkeijikyoo.or.jp/	一般社団法人 全国自家用自動車協会	http://www.disclo-koeki.org/02b/00479/index.html
一般社団法人 日本自動車会議所	http://www.aba-j.or.jp/	一般社団法人 日本自動車リース協会連合会	http://jalnet.jp/
一般社団法人 日本自動車連盟	http://www.jaf.or.jp	公益社団法人 日本バス協会	http://www.bus.or.jp/
日本自動車輸入組合	http://www.jaia-jp.org/	公益社団法人 全国通運連盟	http://www.t-renmei.or.jp/
一般社団法人 自動車公正取引協議会	http://www.aftc.or.jp/	一般社団法人 日本自動車タイヤ協会	http://www.jatma.or.jp/
日本二輪車協会	http://www.nmca.gr.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

◇私の妻はクルマの免許を持っていません。周囲からは、「将来子どもができたとき、子育てにクルマが必要となるから、今すぐにも免許を取らせた方が良い。今がチャンス、後で後悔するぞ」と言われます。

◇一方で、自宅は徒歩5分圏内にスーパー、病院、駅などがあり、妻が免許を持っていなくても、子育て上、特に問題はないと思っています。

◇実際のところ、どうなのでしょう。妻が免許を持っていないこ

とで、どれほど自分の負担が増えるのか、よくわかりません。そもそも妊娠は神のみぞ知る世界でしょうし、妻の意見もあるでしょうから、よく相談して決めたいと思います。

◇ひとつ言えることは、結果的に妻が免許を取るにせよ、取らないにせよ、せつかく車を所有しているのですから、実生活において、車を所有していることのメリットを存分に生かしていきたいと思っています。(K)

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)/利根川 徹、スズキ(株)/望月 英、

ダイハツ工業(株)/中大路康太、トヨタ自動車(株)/三好幸子、日野自動車(株)/手塚英信、

富士重工業(株)/川原麻美、本田技研工業(株)/岡田友博、マツダ(株)/新田 梢、

三菱自動車工業(株)/稲田 開、三菱ふそうトラック・バス(株)/品田善之、ヤマハ発動機(株)/鎌田陽子、

UDトラックス(株)/栗橋恵都子

自工会事務局委員：大上 工・藤巻篤史・吉野紀咲・木村真帆

JAMAGAZINE9月号 vol.47

発行日 平成25年9月10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

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、先頭車兩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-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