

jamagazine

Japan Automobile Manufacturers Association

春

JAMA Vol.58
SPRING 2024

未来を担う学生にエール!

大学キャンパス出張授業

4年ぶり地方モビリティショーが各地で開催

前年上回る来場で熱気 東京オートサロン／大阪オートメッセ





- 1 大学キャンパス出張授業で千葉工業大学津田沼キャンパスに展示されたスバルインプレッサ
- 2 東京オートサロンに展示されたスズキのスーパーキャリイマウントトレイル
- 3 花粉対策にはエアコンフィルターの定期的な交換も効果的
- 4 多様な人たちが活躍し、働きやすい職場環境づくりを進める企業を紹介



CONTENTS

03 未来を担う学生にエール!

大学キャンパス出張授業

08 より良い社会づくりに貢献

自動車メーカーの財団活動

12 選択肢はいろいろ

クルマの新しい乗り方

16 シーズン到来! 乗車時の花粉対策

18 ドライブシーズン到来!

春に向けたクルマとバイクのメンテナンス

20 多様性が強み!

外国人も働きやすいモビリティ産業

24 4年ぶり地方モビリティショーが各地で開催

28 前年上回る来場で熱気

東京オートサロン/大阪オートメッセ

32 【今さら聞けない】

多様な車型の呼称 その意味や由来は?

34 編集後記 「アナログからデジタルへ」

JAMAGAZINEは完全電子化へ

いつも「JAMAGAZINE」をご愛読いただき誠にありがとうございます。

2022年4月より電子版、季刊誌のハイブリッドで発行しておりましたが、この度、紙資源の削減による環境保全のため、季刊誌の発行を電子化いたします。なお、従来のJAMA BLOGの掲載も継続し、更なる連携を図ってまいります。

電子化によるタイムリーかつ柔軟な誌面構成での発信には是非ご期待ください。

JAMAGAZINE電子版

<https://www.jama.or.jp/library/jamagazine/index.html>



JAMAブログ

<https://blog.jama.or.jp/>





未来を担う学生にエール!

大学キャンパス出張授業

自工会は、自動車メーカーの経営トップらが講師となって、将来を担う大学生・大学院生にモビリティ業界の魅力を伝える「大学キャンパス出張授業2023」を開催しました。この取り組みは2013年から行っているもので、23年で10回目を迎えました。「100年に一度」の変革期にあるモビリティ産業の可能性や面白さを、トップらが熱く語りかけました。

スズキ

スズキの鈴木俊宏社長は9月27日、九州工業大学戸畑キャンパス(福岡県北九州市)で、「次の100年に向けた新しい取り組み」をテーマに講

演しました。鈴木社長は、「海から陸、山、空まで領域を広げ、スズキらしいモビリティづくりで社会に貢献していきたい」と、これからの抱負を語りました。講演では、電動化への取り組み強化や、既存事業の枠を超えたスター

トアップ企業との共創活動、インドでのバイオガス精製などの新たな戦略を紹介。「現状に満足せず、常に進化させる柔軟な発想力と発信力を培って、社会で活躍してほしい」と学生を激励しました。



▲九州工業大学で講演するスズキの鈴木俊宏社長



▲鈴木社長の話に関心する九州工業大学の学生

三菱自動車工業

三菱自動車工業の北尾光教上席執行役は9月28日、京都大学吉田キャンパス（京都市左京区）で、変動性や不確実性を意味する「VUCA（ブーカ）」を取り上げ、「VUCA WORLDをどう生きるか？」をテーマに講演しました。北尾上席執行役は、変化に向き合うことが重要だとし、「さまざまな経験を通じて感性を磨き、自分だけの



▲三菱自動車は、北尾光教上席執行役が京都大学で講演

物差しを獲得してほしい」とのメッセージを学生らに送りました。三菱自動車で働くやりがいを聞かれた北尾上席執行役は、「他社がチームで取り組むことを、1人で担うこともある。それだけ、権限と自由がある」と答えました。また「大企業、中小企業それぞれに良いところがある。会社選びは、やりたいことがで



▲北尾上席執行役は、変動性や不確実性をテーマに取り上げた

きるかどうか、という視点で考えてほしい」とアドバイスしました。また、増岡浩理事チーフエキスパートは、「三菱自動車の主戦場は、東南アジアや南米、アフリカなどの新興国」とし、「悪条件の中で走れるパワートレインを豊富に持っている強みを発揮することで、車はまだ進化を遂げる」と話しました。

トヨタ自動車

トヨタ自動車の新郷和晃執行役員チーフプロダクションオフィサー・トヨタコンパクトカーカンパニープレジデントは10月11日、慶應義塾大学日吉キャンパス（横浜市港北区）で講演しました。実験都市「Woven City

（ウーブン・シティ）」（静岡県裾野市）での実証などを紹介。「将来はクルマが社会システムの一部になる」ことを見据え、「未来をつくるモビリティの可能性」をテーマに語りました。新郷執行役員は、「幅広い技術範囲」「愛が付く工業製品」、また、多くの人に新しい体験と感動を提供する

自動車メーカーで働く魅力を伝えました。最後に「持続可能な世界を築いていくことは今を否定すること。それを打ち破る原動力は、皆さんの意思ある情熱と行動だ」と、学生たちに期待を込めました。屋外には「ラリーチャレンジ」に参戦する「ヤリス」を展示しました。



▲屋外にはラリーチャレンジに参戦する「ヤリス」を展示



▲トヨタは新郷和晃執行役員が慶應義塾大学で講演

SUBARU

SUBARUの堀陽一執行役員は10月12日、千葉工業大学津田沼キャンパス(千葉県習志野市)で、「スバルのモノづくりと、それを支える人」をテーマに講演しました。堀執行役員はこれまで、「アウトバック」をはじめ、数々のスバル車の開発に携わってきました。学生から今後のマニュアルトランスミッション車の開発について問われ、「マニュアル車は私も好きだ。ぜひ皆さんにも買ってもらいたい」と語りました。堀執行役



▲スバルは堀陽一執行役員が千葉工業大学で講演



▲新型「インプレッサ」を囲む学生

員は、自身のスバルでの経歴とともに、「人中心の車両開発」や人の感性・特性に寄り添った車両開発を追求するスバルらしい仕事に対する考え方を話し、「社会に出たら人の役に

立ってほしい、世界で笑顔を増やしてほしい」と学生にエールを送りました。屋外には新型「インプレッサ」を展示し、参加者の関心を引きました。

日産自動車

日産自動車の内田誠社長兼最高経営責任者(CEO)は10月12日、横浜国立大学常盤台キャンパス(横浜市保土ヶ谷区)で、「日産が描くモビリティの未来」をテーマに講演しました。内田社長は事業環境が急速に変化する中で、「今までの延長線上に未来は描けない」と述べ、新たなことに挑戦していく企業姿勢を示しました。学生に失敗談を聞かれた内田社長は、「私のクローゼットにはバンドをやっていた頃の革ジャンを大事にしまっ



▲日産は内田誠社長が横浜国立大学で講演



▲学生の質問に答え、内田社長が失敗談も披露

ているが、妻から『その服が似合うことはもうないよ』と、断捨離を促された」とのエピソードを紹介。「自分を形成してきた『過去』は正しいものと思

がちだが、それが将来も最適とは限らない。良いものを残し、要らないものは変える。これが非常に重要なことだ」と語りました。

本田技研工業

本田技研工業の青山真二取締役代表執行役副社長 兼 最高執行責任者は10月16日、早稲田大学国際会議場井深大記念ホール(東京都新宿区)で、「大変革期にあるモビリティ業界の面白さ~新たな技術で社会にインパクトを与えよう~」をテーマに講演しました。パネルディスカッションでは、学生から積極的に寄せられた質問にも回答。「モビリティ業界が社会に与える影響力や面白さ」に関する学生からの問いに青山副社長は、「従



▲Hondaは青山真二副社長が早稲田大学で講演



▲パネルディスカッションでは学生から積極的な質問が寄せられた

来は個人の乗り物であったモビリティが、データやエネルギーでつながっていく社会のなかでのモビリティに変わってきている。モビリティ業界が関

わる領域が広がり、産業全体の構造が大きく変わる中で働くことは、毎日多くの学びや気付きがあり、非常に面白い」と述べました。

UDトラックス

UDトラックスの岸伸彦・開発部門キーアカウントマネジメントバイスプレジデントと、岸本良介・開発部門デザイン部デザイングループシニアデザイナーは10月18日、上智大学四谷キャンパス(東京都千代田区)で、「グローバル環境における商品開発について」をテーマに講演しました。同社は07年から21年まで外資系企業と資本提携をしていたこともあり、働く社員は多国籍です。岸バイスプレジデントは、「いろいろな課題を克服するには、多様な人



▲岸本良介シニアデザイナー(前方・右)はペンタブレットでデザインを披露



▲UDは岸伸彦バイスプレジデントが上智大学で講演

材の意見が重要だ」と学生に伝えました。岸本シニアデザイナーは、仕事で使っているペンタブレットで車両デザイ

ンを披露。「ユーザーが潜在的に持つニーズをいかに引き出し、商品に落とし込めるかが問われる」と語りました。

いすゞ自動車

いすゞ自動車の津山浩一開発部門VPは10月20日、東京工業大学大岡山キャンパス(東京都目黒区)で、「いすゞの先進技術の取り組み」をテーマに講演しました。いすゞは、物流の効率化、カーボンニュートラルの実現に向けて、自動運転、コネクテッド、電動化、代替燃料等の先進技術への取り組みを加速させ社会課題の解決を目指しています。津山VPは、eコマース(電子商取引)が急速に拡大してい



▲いすゞは津山浩一VPが東京工業大学で講演



▲商用車メーカーの使命の重要性を説明

ることについて触れ、「荷物が運べなくなると、社会には大きな影響があ

る」と、商用車メーカーに課せられた使命の重要性を強調しました。

日野自動車

日野自動車の脇村誠CTO(最高技術責任者)は11月7日、電気通信大学(東京都調布市)で「2024年問題?カーボンニュートラル?技術で挑む商用車の可能性」をテーマに講演しました。脇村CTOは、スズキとヤマハ発動機で、二輪車の燃料噴射システムの開発などを手がけた経歴があります。脇村CTOは「(商用車メーカーは)社会システムの一部を自分たちがつくっているというワクワク感がある一方、緊張感や責任もある」と仕事の醍醐味を語りました。講演終了後、



▲日野は、脇村誠CTOが電気通信大学で講演



▲超低床小型EVトラック「日野デトロ Z EV」に学生が関心

「EVの開発のポイントは何か」「(自動車の)開発の道に進みたいが、大学院に行くかどうか迷っている」など、熱心に質問する学生の姿が多く見ら

れました。屋外には、超低床小型EVトラック「日野デトロ Z EV」を展示し、学生が興味深げに質問する姿がありました。

ヤマハ発動機

ヤマハ発動機の日高祥博代表取締役社長は11月10日、東京理科大学葛飾キャンパス(東京都葛飾区)で、「『モノづくりの喜び』を原動力に、人と社会の幸せを描く〜ゲンバ発 自由闊達な企業風土〜」をテーマに講演しました。日高社長は、「これだけは負けたくない、というコア技術の掛け合わせによって感動を生み出す製品をつくり続け、そのチャレンジで獲得したリソースを次の製品につなげる。そういったイノベーションとスピニア



▲ヤマハは日高祥博社長が東京理科大学で講演



▲「モトロイド2」の開発秘話も披露した

ウトを繰り返してきた」と同社の強みを語りました。技術・研究本部AM開発統括部の山崎美希さんと、同本部技術開発統括部の篠原功次さんも登壇しました。山崎さんはNHKで放送

された技術開発番組の裏話を、篠原さんは23年秋に開催された「ジャパンモビリティショー2023」に出展した「モトロイド2」の開発秘話を披露しました。

三菱ふそうトラック・バス

三菱ふそうトラック・バスの松永和夫代表取締役会長は11月16日、山梨大学甲府キャンパス(山梨県甲府市)で、「新たな時代に入る産業政策と自動車産業—三菱ふそうトラック・バスのCN(カーボンニュートラル)への挑戦」と題し、講演しました。松永会長は、「(日本が)失われた30年から決別する潮目の変化が表れている」とし、産業政策の観点から、「日本



▲三菱ふそうは、松永和夫会長が山梨大学で講演



▲恩田実統括部長はCO₂排出削減のアプローチを解説した

の自動車産業は、これからも世界で最も強い産業であり続けたい」と述べました。講演には恩田実開発本部エンタ이어ピークル開発統括部長も登壇しました。恩田統括部長は、二酸化

炭素(CO₂)の排出削減に向け、EV、FCV、水素エンジン車の3つのアプローチを挙げ、「こうした異なる技術がそれぞれ得意とする分野で使い分けられるようになる」と解説しました。

マツダ

マツダの中山雅デザイン本部長は12月12日、東京都立大学日野キャンパス(東京都日野市)で、「社会におけるパーパスをデザインから考える〜いきいきとする体験をお届けしたい〜」をテーマに講演しました。4代目(現行)「ロードスター」の開発に主査として携わった中山本部長は、発売に至るまでの過程やロードスターに対する思いを伝えました。中山本部長は、「いい車を開発するために



▲マツダは中山雅本部長が東京都立大学で講演



▲歴代のロードスターを展示

は、エンジニアとデザイナーが共通のパーパス(目的)を持つことが重要」と話しました。「ジャパンモビリティショー2023」で披露したコンセプト

カー「アイコンニックSP」のデザインの狙いについても触れ、学生が興味深く聞き入りました。屋外には、歴代のロードスターを展示しました。

約4カ月間にわたり開催した大学キャンパス出張授業。今回もモビリティ業界に関心を持つ多くの学生が参加し、講演や展示を通して、メーカーの経営トップらと交流しました。自工会では、これからも未来を担う若者に向け、モビリティ業界の魅力を発信していきます。



より良い社会づくりに貢献

自動車メーカーの財団活動

自動車メーカーの中には、社会貢献を目的に、財団法人を設立して活動している企業があります。各社の歴史や社会的使命に基づき、教育、科学技術、環境、福祉、芸術といった分野で、それぞれ特徴のある活動を行っています。

スズキ財団

公益財団法人スズキ財団（鈴木俊宏理事長）は、1980年3月、スズキ株式会社の創立60周年の記念事業として、機械工業の発展を願い「機械工業振興助成財団」（基金1億円）で設立したのが始まりです。小型自動車をはじめとする機械工業の発展と国民福祉の増進への寄与を活動の目的とし、生活に密着した機械などの生

産・利用・消費に関する科学的研究に助成を行っています。活動は、全国の大学などに常勤する研究者への「研究助成事業」、シンポジウム開催や海外研修助成など「科学的研究成果の普及助成事業」、そして「外国人の科学的研究・研修に対する助成事業」と幅広い領域にわたります。

2020年度には、財団設立40周年を記念し、優れた功績を上げた研究者・開発者を毎年顕彰する「やらまい

が大賞」と、過去に財団が助成した研究成果を基に、顕著な功績を挙げた研究者を顕彰する「やらまいか特別賞」を創設しました。「やらまいか」という言葉には、静岡県西部の方言で、「とにかくやってみよう」という意味があります。「あれこれ考え悩むより、まず行動しよう」という遠州人としての進取の精神を表しています。財団では技術者交流会などの活動も行っています。

▼ スズキ財団「第4回やらまいか大賞・特別賞、および2023年度研究助成」贈呈式（24年2月）

▼ 第4回やらまいか大賞・特別賞の受賞者と鈴木俊宏理事長（右）、鈴木修顧問（左）





▲トヨタ財団 23年度助成金贈呈式

▲トヨタ財団主催で開催したシンポジウム(23年2月)

トヨタ財団

トヨタ財団(小平信因会長、羽田正理事長)は、1974年10月に設立し、今年で50周年を迎えます。トヨタの自動車事業参入から40年を機に、「人間のより一層の幸せを目指し、将来の福祉社会の発展に資する」ことを期して設立されたものです。財団では、生活・自然環境、社会福祉、教育文化など、幅広い領域で時代の要請に応じ

た課題を取り上げ、その研究と事業に対し助成を行っているほか、シンポジウムなどのイベントも定期的を開催しています。「発明によって人類の幸福に寄与する」という豊田佐吉翁の創始者精神は、今日のトヨタの発展とともに、財団の活動に引き継がれています。

財団では新たな事業もスタートしました。人工知能(AI)などの最先端デジタル技術に関わる「先端技術と共

創する新たな人間社会」、外国人材が能力を最大限に発揮できる環境づくりのための「外国人材の受け入れと日本社会」という2つの特定課題を取り上げ、助成を行っています。東京大学未来ビジョン研究センターとパートナーシップを組み、社会システム変革に向けた研究に取り組む研究者を長期にわたり支援するコラボレーションも発足。設立50周年を祝う新たな助成プログラムも始まる予定です。

日産財団

日産財団(久村春芳理事長)は、1973年12月、創業40周年を記念し、新たな社会的責任を果たすべく「日産科学振興財団」として設立、2011年4月に「日産財団」に名称を変更しました。現在は、人材育成を通じ、豊かな未来社会の実現を目指すことをビジョンとし、未来を担う子どもたちの能力開発の支援、

未来のための教育の進化と教育者の成長への貢献、グローバルに活躍するリーダーの育成支援をしています。

主な活動のうち、「理科教育助成」では、子どもたちの能力開発支援を目的に、理科教育と科学教育に取り組む小中学校に助成しています。「理科教育賞」は、理科教育助成終了後の優秀な学校・団体を表彰する制度です。「リカジョ育成賞」は、未来で活

躍する理科好き女子(リカジョ)を育てることが目的で、女子小中高生を対象に、理系分野における興味・関心の向上や能力の育成を目的とした活動を表彰しています。次世代グローバルリーダーの育成を目指す「未来のリーダー教室」では、早稲田大学と共同で、中高生向け講座の開発を進めています。教材やマニュアルの制作により、学校授業での導入も進めています。

▼日産財団「理科教育賞・リカジョ育成賞贈呈式」(23年8月)

▼日産財団「未来のリーダー教室・展開編」(23年8月)





▲本田財団、23年度本田賞贈呈式での記念講演(23年11月)



▲本田財団、Y-E-S奨励賞

本田財団

本田財団(石田寛人理事長)は、1977年12月、本田宗一郎氏と、その弟・弁二郎氏の寄付金によって設立されました。本田技研工業は、交通安全への取り組みを目的に、70年に「ホンダ安全運転普及本部」を発足させ、74年には、社会的な広がりを目指し、「本田藤沢記念財団国際交通安全学会(IATSS)」を設立しました。76年に

はIATSSが国際シンポジウム「ディスカバリーズ(DISCOVERIES)」を開催、その反響は大きく、継続的なシンポジウムの開催が求められたことから、ディスカバリーズの運営母体として、本田財団が設立されました。

ディスカバリーズでは、地球が抱える課題とその解決の方向性の議論が行われ、79年にはエコロジーから想起される地球にやさしいという限定的な意味合いを超え、常に「人間」を大

切にし「自然環境」と「人間環境」の両方との調和を目指す科学技術哲学「エコテクノロジー」を提唱。第4回「ディスカバリーズ国際シンポジウム スtockホルム1979」において、「ディスカバリーズ宣言」を発表しました。この宣言に基づき、80年には国際褒章「本田賞」を創設し、2006年には、財団設立30周年記念事業として、アジア各国の優秀な理工系の学生を対象とした「Y-E-S奨励賞」がスタートしました。

マツダ財団

マツダ財団(葛蒲田清孝理事長)は、世界の人々が共に繁栄を分かち合い、心豊かに生きることができる社会づくりを目指し、1984年10月に設立された財団です。『科学技術の振興』と『青少年の健全育成』の2本を柱に事業を展開しています。1つ目の『科学技術の振興』では、基礎研究および応用研究に対する研究助成や、中国

地方で開催される小中高の児童・生徒を対象とした科学体験に対する事業助成を実施しています。また、広島大学などと連携し、科学するところを養うべく、小中高生を対象に「科学わくわくプロジェクト」を行っています。

2つ目の『青少年の健全育成』では、教育現場や市民活動の活性化に役立つ研究への研究助成のほか、広島県と山口県の市民団体を対象に、青少年健全育成のための活動を支

援しています。また、広島市文化財団と協働で、児童の創意工夫を育む合宿型の「感動塾・みちくさ」を開催したり、NPO法人ピピオ子どもセンターと連携し、被虐待児を支援する「スタートラインプロジェクト」を行ったりしています。さらに、若者団体の地域での活動を後押しする「若者×ツナグバ」、広島地区の大学での寄付講義、若者の未来を拓くための講演会など、幅広い活動を展開しています。

▼マツダ財団、大学での贈呈式



▼マツダ財団、市民活動と研究助成の合同成果報告会





▲ヤマハ発動機スポーツ振興財団「スポーツチャレンジ助成事業」成果報告会(23年3月)

ヤマハ発動機 スポーツ振興財団

ヤマハ発動機スポーツ振興財団(YMFS、木村隆昭理事長)は、2006年11月、豊かな人間性の涵養に効果的な「スポーツ振興」と「スポーツ文化」の醸成による国家社会への貢献を目的に設立されました。スポーツに親しむ人々を増やす「スポーツ体験促進事業」と、スポーツを通じ

て夢や目標の実現にチャレンジする人を応援する「チャレンジ支援事業」の両事業を有機的に結び付け、未来人材成長モデルの確立を目指しています。変わらぬビジョンは、「挑戦する心が共感・称賛される社会づくりへの寄与」であり、その実現のため、夢の実現にチャレンジする人を応援しています。

スポーツ体験促進事業では、「ジュニアヨットスクール葉山」や「セーリン

グ・チャレンジカップIN浜名湖」を開催したり、スポーツ教材の提供や体験型スポーツ教室、自然体験絵画コンテストを実施したりしています。チャレンジ支援事業では、アスリートや研究者のチャレンジを支援する「スポーツチャレンジ助成事業」と、スポーツ界の「縁の下の力持ち」を表彰する「ヤマハ発動機スポーツ振興財団スポーツチャレンジ賞」を行っています。調査研究活動も実施しています。

このように、自動車メーカーでは、通常の事業活動のほかにも、より良い社会を実現するための活動を行っています。

▼ヤマハ発動機スポーツ振興財団「スポーツチャレンジ賞」記念シンポジウム(23年6月)



選択肢はいろいろ

クルマの新しい乗り方

就職や異動などをきっかけにマイカーの購入を検討する人は多いでしょう。ただ、そうはいつでも、車の使い方や予算によって、最適な方法は異なります。自動車メーカーは、若い人にも車に乗ってもらいやすいよう、さまざまな選択肢を用意しています。その一部を紹介します。

まず新車を手に入れるのには主に以下の方法があります。1つは現金での購入、次に一般ローン、最後に残価設定型ローンです。自工会がまとめている「乗用車市場動向調査」の2021年版によると、現在保有している車の購入方法は、「現金一括で購入」が56%と最も高く、「一般のローン／クレジットを利用して購入」が21%でした。現金一括で購入する人は、首都圏中心部や60歳以上で60%以上に上り、一般のローン／クレジットの利用は、家族形成期や30～50歳代の女性が全体と比較して高い傾向にあります。また、次回の予定購入方法についても、現金一括が57%、一般のローン／クレジットが28%と、現金払いや一般ローンを選ぶ人は依然として多いことが分かります。

現保有車の購入方法(直近2年以内購入車)

(%)

		購入方法				
		現金一括で購入	一般のローン／クレジットを利用して購入	残価設定型ローン／クレジットを利用している	リースした	サブスクリプションを利用
n=		516	56	21	20	3
2021年全体		516	56	21	20	3
地域	首都圏	125	52	26	18	2
	地方圏(首都圏以外)	391	57	19	20	3
	首都圏×中心部23区	18	61	17	17	6
	近郊(40km圏)	62	47	31	18	3
	周辺(40km圏外)	45	56	24	20	-
	地方圏×大都市	92	53	20	26	1
	中都市	137	56	20	19	5
	小都市	54	59	17	19	4
	周辺部	86	58	21	19	1
	郡部	22	77	9	14	-
年収5分位	主要5都市	57	54	21	21	4
	第1分位	51	59	22	14	2
	第2分位	64	55	27	13	6
	第3分位	99	61	18	17	3
	第4分位	97	45	27	25	3
ライフステージ	第5分位	137	56	18	26	2
	单身期	8	25	38	38	-
	家族形成期	41	34	37	29	-
	家族成長前期	76	49	21	22	7
	家族成長後期	60	48	23	25	3
性別	家族成熟期	102	55	21	23	2
	結晶期	64	55	20	22	2
男性	高齢期	165	70	16	11	2
	女性	259	60	16	21	4
男性年代	女性	257	52	26	19	2
	～29歳	15	40	40	20	-
	～39歳	32	41	22	34	3
	～49歳	45	53	16	24	7
	～59歳	47	47	21	26	4
女性年代	～69歳	73	71	12	15	1
	70歳以上	47	81	6	9	4
	～29歳	13	23	38	38	-
女性年代	～39歳	38	42	29	18	5
	～49歳	58	48	28	24	-
	～59歳	65	49	26	23	2
	～69歳	57	63	23	12	2
	70歳以上	26	73	15	4	4

■ 全体より+5ポイント以上の差 ■ -5ポイント以上の差

自工会「乗用車市場動向調査」2021年版より

「残価設定型」も選択肢の一つ

一方、現在保有している車の購入方法では、20%の人が「残価型設定あるいは据え置き型のローン／クレジットを利用して購入」と回答しました。現金一括払いや一般のローン／クレジットが主流ではありますが、これとは別の、新しい車の乗り方を選択する人がこれから増える可能性があります。

残価設定型ローンとは、将来の下取り額をあらかじめ決めておき、車両価格から下取り額（残価）を差し引いた額を分割で支払っていく方法です。一般のローンに比べ、ローンの対象となる金額が小さくなるため、月々の支払額が少なくなるメリットがあります。例えば、三菱自動車工業が2月に発売し

た「トライトン」の場合、60回払い（5年払い）で、走行距離を月間1千km以内に制限した場合、63%（23年12月の受注開始時点）という高い残価率でローンを組むことが可能です。現金や一般ローンでは手が届きにくい憧れの車も、残価設定型を利用すれば乗ることができるともかもしれません。

若年層には「サブスク」もおトク

自動車メーカーは、サブスクリプション（定額利用）やフルサービスリースと言われるサービスも用意しています。スズキの「スズキ定額マイカー7（セブン）」やトヨタ自動車の「KINTO（キント）」、日産自動車の「Click Mobi（クリックモビ）」、本田技研工業の「楽らくまるごとプラン（楽まる）」、三菱自動車の「ウルトラマイカープラン」などが、これに該当します。SUBARUもキントと提携し、24年初夏には、スバル車をキントで利用できるようになります。

サブスクリプションサービスの契約方法など、細かな部分はメーカーによって異なりますが、メンテナンス費用や税金に加え、自動車保険（任意保険）料までがバック料金に含まれるものもあります。自動車保険料は通常、運転経歴の浅い若い人ほど高く設定されるため、バック化されることによって、若い人にとっては保険料負担を軽減できるメリットがあります。オンラインで契約できるサービスもあり、契約の煩わしさを軽減できることも、サブスクリプションサービスの利点と言えます。

また、メーカーによっては中途解約がしやすいプランも用意しています。基本的には3、5、7年などの契約期間の中から、自分のライフプランや予

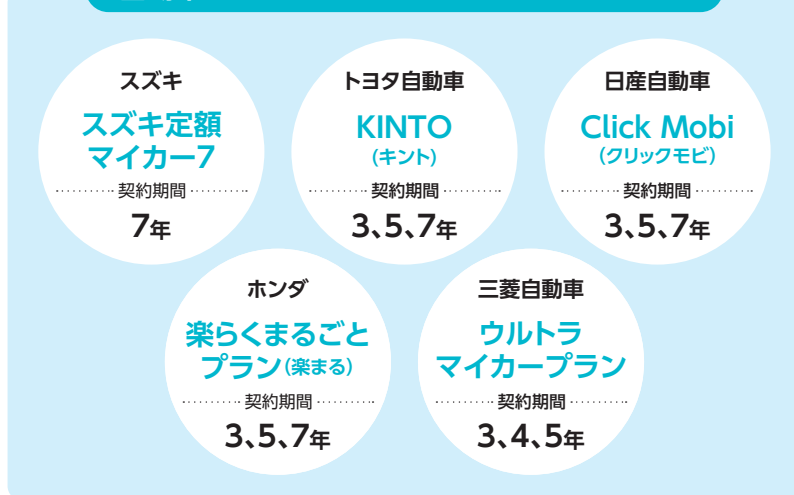
算に応じた期間を選択して利用するのがサブスクリプションサービスですが、転勤や結婚などで車に求める条件が変わる場合もあります。通常は中途解約金が発生しますが、サービスや条件によっては免除される場合もあるため、契約時に確認しておくことをおすすめします。

トヨタのキントでは、契約期間中の付加価値を高める新しい試みを用意しています。例えば、23年にプリウスから始めた新しいサブスクリプションサービスでは、納車後、技術革新にあわせて車をアップグレードできるよう、専用の設計を車両にあらかじめ搭載し、駐車支援機能な

どの後付けを実現したほか、コネクティッド技術で運転スキルを分析し、アプリを通じてアドバイスすることにより、通常下がる車の価値を維持する独自の仕組みを構築しました。価値を維持する分をサブスクの月額引き下げにあらかじめ充てることで、リーズナブルに利用できるようにしています。24年からはこのサービスの対象をヤリス、ヤリス クロスにも拡大しました。

サブスクリプションサービスには、中古車を対象にしたサービスもあります。ホンダ、トヨタなどが提供しており、新車以上に割安な価格で車両を利用できることがメリットです。

自動車メーカーのサブスクリプションサービス





プリウスには、アップグレードを可能にする専用設計を搭載(キント、写真提供=トヨタ自動車)

例えば、ホンダの「マンスリーオーナー」は、月額料金に税金やメンテナンス費用、保険料を含んでいます。この点は新車のサブスクリプションサービスと同じですが、最短1か月から利用できる点が特徴です。長期の出張などで一時的に車を使用したいというニーズにも応えられるサービスです。

車に関するさまざまな手続きを一括で申し込むことのできるサブスクリプションサービスですが、忘れてはいけないのが駐車場の確保です。必要な書類さえ用意すれば警察署への車庫証明の届け出は販売会社が代



▲運転スキルを分析し、アプリでアドバイス(写真提供=キント)

りに行ってくれますが、自宅に駐車スペースがない場合は、自分で駐車場を見つけて契約する必要があります。サブスクリプションサービスの中には

駐車場検索サイトと提携し、お得に駐車場を借りられる方法を用意しているものもあるため、よく確認してみましょう。

中古車を用品でバージョンアップする方法も

サブスクリプションサービスの場合、サービス期間終了後は車を返却することを前提としていますが、「車を自分のものにしたい」という人もいます。環境や安全面の規制強化、原材料価格の高騰

を背景に、新車の価格は少しずつ高まっているだけに、中古車も選択肢に入れ、「最初のマイカー」を選ぶ人も多いと思います。中古車を選択することに不安を感じる人もいますが、メーカー系

のディーラーで販売している「認定中古車」は、厳しい基準を満たしています。

メーカーの認定中古車には、付加価値を付けて販売するサービスも広がっています。日産自動車が奈良

日産(田代雄亮社長、奈良県大和郡山市)と共同で1月に開始したのが、「キューブレトロリノベーション」というサービスです。ユーザーの希望に応じ、劣化のある内装品やヘッドライトなどの外装品を専用のカスタマイズパーツなどに交換・装着することができます。ベースとする「キューブ」の認定中古車は、100万~120万円程度で流通しています。約7万円から利用できる用品パックを合わせても、手頃に高品質な中古車を購入できます。

ホンダも1月から所定の用品を搭載した認定中古車を「いまコレ+(プラス)」とし、販売を開始しました。最新のカーナビゲーションシステムや、踏



◀日産の「キューブレトロリノベーション」は中古車をリフレッシュ

み間違い時加速抑制システムなどを搭載することにより、年式の古い中古車でも、必要十分な機能を手に入れることができます。



▲内装品も新品に交換(キューブレトロリノベーション)

来店せずに購入

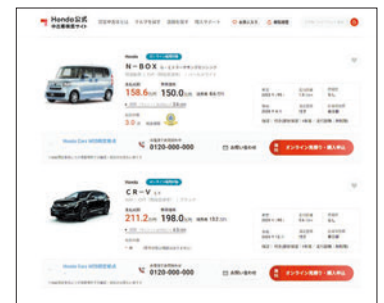
20年から続いた新型コロナウイルスの感染拡大をきっかけに、オンラインでの車の販売も広がりました。ホンダの「ホンダオン」では、オンラインで商談、見積り、査定、契約までの手続きを完結でき、実店舗に行く必要があるのは、納車の時だけです。オンラインでの手続きは、前述のトヨタのキントでも対応しており、遠方にしか店舗がない場合や、購入する車を決めている場合は、オンライン販売システムを使用することで、購入の際の負担を軽くすることができます。ホンダが23年に始めた中古車のオンライン販売サービスの場合は、輸送費を支払えば、自宅に納車してもらうことも可能であるため、一度も実店舗に行かずに車を購入することが可能です。もちろん、内外装の質感や乗り味の確認は



▲車の購入がオンラインでもできる時代に(ホンダの「ホンダオン」、写真提供=ホンダ)

ホンダの中古車オンライン販売システムでは▶
納車も自宅で可能(写真提供=ホンダ)

実店舗でなければ難しい面もあります。ただ、近隣に実店舗が無い場合は、試乗の代わりにカーシェアリングサービスを活用するのも一つの方法でしょう。



「100年に一度の大変革期」と言われる自動車産業ですが、技術の進化だけではなく、乗り方の多様化も進み、ユーザーの細かなニーズに応えられる選択肢が用意されています。自分にピッタリの車を賢く、お得に乗る方法を研究してみたいはかがでしょうか。

シーズン到来!

乗車時の花粉対策

今年も花粉シーズンが到来しました。春先のスギやヒノキの飛散量は特に多いと言われますが、夏から秋にかけてもブタクサやヨモギの花粉が飛びます。花粉症のつらい症状は集中力を落とし、運転の妨げになりかねません。カーエアコンやカー用品をうまく使い、花粉シーズンを乗り越えましょう。

乗車中の花粉対策の基本は大きく分けて3つあります。1つ目は花粉を車内に持ち込まないことです。車に乗るときは、衣類についた花粉を払い落としましょう。花粉の付きにくい素材の衣類を選ぶことも良いでしょう。素材の中で最も花粉が付きやすい素材はウールだそうです。逆に、綿やポリエ

ステルなどの化学繊維は比較的、花粉が付着しにくいとされています。

2つ目の対策は、花粉を車内に取り込まないことです。乗車時は窓を閉めていても、エアコンが外気中の花粉を吸いこんでしまうことがあります。エアコンは内気循環にし、外の空気が入らないようにしましょう。内気循

環にすることにより、車内に入り込んだ花粉もフィルターが除去してくれるので、車内の空気をより清浄に保つことができます。

エアコンのフィルターは、排出ガスやたばこなどの臭いを吸収したり、花粉やほこりを除去したりする役割があります。汚れがたまると目詰まりし、

▼エアコンフィルターの働き



▼カーエアコンは内気循環が基本



▼フィルターは定期的な交換を





▲ ドリンクホルダー収納タイプの空気清浄機



▲ 手が届きにくい場所も掃除できるハンディモップ

効果が落ちてしまうので、定期的な交換を心掛けましょう。

3つ目は清掃で花粉を除去することです。車内に入り込んだ花粉は、時間が経つと、ダッシュボードなどの表面に落ちます。花粉が舞い上がらないよう、ウエットティッシュなどでふき取りましょう。シートなどの布素材の部分は、掃除機をかけたり、粘着クリーナーで取り除いたりすると良いでしょう。

カー用品店に行くと、花粉シーズンに役立つ用品がいろいろとそろっています。花粉の季節は外出先でも対策を行えるよう、「車載可能なアイテムが人気」（カー用品店担当者）と言います。

車内の空気から花粉を除去するフィルター類には、エアコン用フィルターのほかに、車載用の空気清浄機があります。空気清浄機は、車内を

浮遊する花粉を吸収し、空気をきれいに保つことができます。形状はさまざまですが、ドリンクホルダーに収まり、アクセサリソケットに接続するだけで使えるタイプが人気だそうです。また、イオンを発生し、消臭や抗菌・抗ウイルス効果を発揮するタイプは、車内の快適性をさらに高めることができます。

シートやフロアマットに付着した花粉を、効率よく除去する用具もあります。中でも、シートのすき間など、手が届きにくい場所を掃除できるハンディモップは、「花粉シーズンに売れ行きが伸びる」（カー用品店担当者）と言います。モップ部に吸着性の高い素材を使用し、効果的に花粉を除去できます。折り畳み式など、収納性も兼ね備えたものもあり、車内でも邪魔になりません。風の手で花粉を排除する

プロアーなどと組み合わせれば、効率よく掃除できます。

花粉のシーズンは、車内に花粉を取り入れないためにも、ボディ表面をまめにきれいにしておくことも大切です。外出先でも洗車できる携帯シャワーや、ミラーなどを楽に洗浄できる洗車グローブが便利です。花粉は雨などで一旦水を含んで乾燥すると、ボディ表面に固着し、通常のシャンプーでは、なかなか落とすことができません。花粉用に特化したシャンプーは、洗浄性能を高めた溶剤を使用しており、花粉を簡単に洗い流すことができます。

花粉だけでなく、チリやほこり、カビなどがアレルギー症状の原因になることがあります。花粉シーズンに限らず、車内を常に清潔に保ち、カーライフを快適に過ごしましょう。

▼ 洗車グローブ



▼ 外出先で使える携帯シャワー



▼ 花粉用カーシャンプー



ドライブシーズン到来!

春に向けたクルマとバイクのメンテナンス

春夏秋冬、いつ出かけてもドライブは楽しいものですが、暖かな気候や色とりどりの花木を楽しめる春のドライブは格別の魅力があります。家族や友人と、あれこれ計画を練っている人も多いことでしょう。出発前に気を配りたいのが、車やバイクのメンテナンスです。行った先で立ち往生したり、思わぬ出費を強いられたりしたら、せっかくの楽しい気分も台無しです。安全にドライブやツーリングを楽しむためのチェックポイントをご紹介します。

まずはタイヤです。普段はあまり気にしない人も多いのですが、アクセルやブレーキ、ハンドル操作は、最終的にタイヤを通じて路面に伝わります。タイヤは乗り心地や燃費を左右しますし、パンクや、「バースト」と呼ばれる破裂を起こしたら、それこそ命に関わる事故につながることもあり得ます。日本自動車連盟（JAF）のレッカー出動理由では、「タイヤのパンク、バースト、エア圧不足」は、ベスト3の常連です。しっかりチェ

ックしましょう。

最初に、「サイドウォール」と呼ぶタイヤ側面や、「トレッド」と呼ぶ路面との接地面に、異物やヒビ割れがないかをよく見ましょう。異物はドライバーなどで取り除いた後、空気が漏れていないかを確認します。心配な場合は、整備工場などでプロに見てもらいましょう。

タイヤ溝の残りは、「スリップサイン」が出ているかどうかで判断します。サイドウォールにある△マークの延長線上にある溝の

奥に、ゴムが盛り上がった部分があります。これがスリップサインで、盛り上がった部分とトレッド面が同じ高さなら、即交換です。スリップサインの目安である残り溝1.6mm以下のタイヤは整備不良扱いで違反となりますし、排水能力が激減し、雨天時のスリップに直結します。早めの交換を心がけましょう。

空気圧も大事です。特に最近のエコカーは指定空気圧を高めにして燃費を良くしていることが多

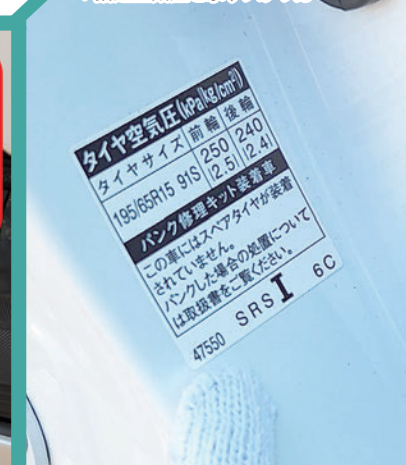
▼軍手などを装着し、目視と手触りでタイヤの異常をチェック



▼「スリップサイン」が現れる前にタイヤ交換を



▼指定空気圧を示すステッカー





△バッテリー駆動のハンディ空気入れもおすすめ



△冷却水などの量を目視でチェック

く、チェックを怠ると燃費まで悪くなります。少なくとも1か月に1度、長距離ドライブの際は、出発前にチェックしましょう。指定空気圧は運転席ドア開口部のほか、バイクの場合は、燃料タンクや車体側面に貼られているステッカーで確認できます。今は1万円ほどで売られているバッテリー駆動のハンディ空気入れもおすすめです。

次はボンネットを開けてエンジンをチェックしてみましょう。「メカは苦手」と難しく考える必要はありません。取扱説明書には、必ず点検の仕方が載っていますし、「ブレーキ液」「ウォッシャー液」「エンジン冷却水」は、目視で量が分かるよう工夫されています。エンジンオイルは「レベルゲージ」と呼ばれる点検器具を使いますが、説明書通りに行えば、さほど難しくはありません。それよりも、レベルゲージを確実に戻し、点検に使った布切れをエンジンルームに置き忘れないよう注意しましょう。エンジンルームは高温になるため、置き忘れると車両火災につながりかねません。心配な人は、こちらもプロに見てもらいましょう。

バイクの点検も基本的には車と

同じですが、アクセルやクラッチワイヤー、チェーン、サスペンションなどの注油も忘れずに行くと、動作がぐっと滑らかになります。注油後は、余分な油を拭き取ることも忘れないようにしましょう。油分がホコリなどを吸着し、車体が汚れてしまいます。

クルマの場合、最近はほぼ装着されている車内のエアコンフィルターもチェックしてみましょう。必ずしも故障や事故につながるわけではありませんが、外気の排出ガスやホコリを取り除いてくれますし、カビがエアコンダクト内に繁殖することも防いでくれます。

車種や使い方にもよりますが、1年に1回もしくは走行1万kmごとのフィルター交換がおすすめです。多くの車は、フィルター交換を工具なしで行えます。交換用フィルターは、自動車ディーラーや自動車用品店で売られています。

メカの知識がなくても、愛車の周りを1周しながらタイヤを確認したり、走行中に異音や振動がないか、耳を澄ませることも立派なメンテナンスです。必要ならプロの手も借り、楽しく安全なカー&バイクライフを送りましょう。



△エンジンオイルは「レベルゲージ」で量と汚れなどをチェック



▽バイクは注油も大切



多様性が強み!

外国人も働きやすいモビリティ産業

モビリティ産業は世界中に生産や販売の拠点を持つグローバル産業です。働く人たちの国籍や人種もさまざま、性別、宗教、価値観、障がいの有無に関わらず、多様な人たちが活躍しています。

日産自動車

日産自動車は、ダイバーシティ・エイクイティ&インクルージョン (DEI、多様性・公平性・受容性) を重要な経営戦略と捉え、20年以上前から多様な人材の活躍を推進してきました。その中の一つが外国籍人材の活用です。DEI推進室課長の前多裕美さんは、「外国籍の人材は日産にとって当



▲日産自動車の前多裕美さん

り前の存在」と、多様な国籍の人材が同じ場所で働く企業風土が日産に根付いていると話します。

国内における管理職に占める外国人の比率は5.8% (2023年3月現在)、役員に限定すると、46.2% (同7月1日現在、会社法に基づく役員 (取締役、執行役)) に上ります。国籍を問わず、優れた人材が企業運営の中核を担っていくという企業風土がこの数字に表れていると言えるでしょう。

文化が異なる人材が連携し、従業員の力を最大限に発揮してもらえるよう、会社側のサポートも充実させています。DEIを学ぶeラーニングや海外事業所との人材交流などに加え、今年からDEIを推進するボトムアップの活動として、「従業員リソースグループ」を立ち上げました。これは、社員が共通の関心のもと形成するネットワークで、最初は、マルチカルチャー、ジェンダー、育児両立、LGBTQ+の4つの従業員リソースグループが始動しまし

た。この中の「マルチカルチャー」というグループは、国籍や文化的背景・語学力に関係なく一人ひとりが能力を発揮できるよう、職場での文化的多様性とインクルージョンを推進しています。

外国人の活躍推進を今後も継続していく一方、ジェンダーダイバーシティーの観点で日産が2004年から力を入れているのは女性活躍です。外国人同様、女性管理職比率も日本企業の中では高い水準にある日産ですが、前多さんが課題意識を向けるのは、「女性管理職の比率と間接従業員に占める女性比率にギャップがあること」です。2023年3月時点で女性管理職比率は10.4%ですが、この比率を間接従業員に占める女性比率19.8%に近づけることを目標に掲げています。将来的には、更なる女性管理職比率の向上のため、母集団となる間接従業員に占める女性比率を30%レベルに高めるべく、女性社員の積極的な採用と育成を促進していきたいと話します。

女性管理職の比率向上へ、23年度には新しい取り組みを始めました。例えばキャリア・ビルディングのe-learningや社外キャリアコンサルタントが伴走して本人が主体的にキャリアを構築していく「セルフキャリアドッグ」です。これは、女性管理職のモチベーション向上はもちろんのこと、キャリアデザインスキルを身につけてもらうための取り組みです。

一方、男性育休の推進にも力を入れています。以前は育児休職する女性向けに、「プレママセミナー」という研修を実施していましたが、現在は「プレパパママセミナー」とし、男女ともに育児と両立しながらキャリアをどう形成していくかについて先輩社員の実験から学ぶ場へとセミナーの内容も変わってきています。

日産がDEIに取り組むのは「モビリティへの多様なニーズに対応する商品とサービスの提供につながる」（前多さん）と考えているためです。長期ビジョン「Nissan Ambition 2030」では、これまでのビジネスモデルを脱し、新しいビジネスを育てていくためには「これまでと異なるスキルセット（経験・能力・資質などの組み合わせ）を持った人材が欠かせない」（前多さん）とし、今後も多様な人材の活躍を推進していく考えです。

▼「外国籍の人材は日産にとって当たり前の存在」と話す前多さん



三菱ふそう トラック・バス

ドイツのダイムラー・トラック傘下の三菱ふそうトラック・バスでは、国内で働く外国籍従業員の比率が、23年末に10%を超えました。人事担当常務の河地レナさんは、「三菱ふそうの本社は日本にあるが、会社内は外国でもある」と、外国人の多い同社特有の雰囲気表現します。河地さんは、3年前に三菱ふそうに入社しました。「入社当時、ここまでグローバルなのかと驚いた」と振り返ります。

同社で外国籍従業員が増え始めたのは05年からです。独ダイムラーの傘下に入ったことがきっかけとなりました。10年頃までは、ダイムラーからの駐在員が多かったといいますが、その後、インターンシップ制度の拡充などにより、日本での採用が増えました。本社勤務の部署に加え、ディーラーでメカニックとして勤務する特定技能実習生も多くなっています。河地さんは「多様性が会社を強くする。互いにコミュニケーションを取り、交

▼三菱ふそうトラック・バスの河地レナさん



流を深めることで、シナジーが発揮される」と、その効果を語ります。

同社で働くヴァルテルスビレール・アルノーさんはフランスの出身です。大学などで日本語やビジネスマネジメントを学んだ後、12年来日。フランス系物流会社での勤務を経て、16年4月に三菱ふそうに入社しました。現在は、生産・経営戦略本部の小型トラック商品プロジェクト部に所属しています。

アルノーさんは、三菱ふそうについて、「社員のために、率先して動く会社」と話します。従業員の意見を聞き、満足度を上げるための改善を、常に実施しているからです。上司と気軽に話せる職場環境も、アルノーさんにとって、働きやすさの一つだといいます。「マネージャーや部長とオープンに話ができる。この点が、個人的には最も重要」と話します。教育も充実しており、「自分が伸びるチャンスが多い会社」だと話します。

河地さんは、同社が多くの外国人に選ばれる理由について、「クリティカル・マス（集団の中で一定以上の割合）がいること、柔軟な働き方ができること、能力主義であることの大きく3つの理由がある」と説明します。働き方では、早期に在宅勤務やコア

▼三菱ふそうトラック・バスのヴァルテルスビレール・アルノーさん



タイム無しのフレックス制度を導入し柔軟な働き方を実現しました。さらに、成果主義の評価を採り入れたことで、多様な人材が能力を発揮できる環境が生まれました。これらの取り組みは、「上司が外国人になることで、部署や会社が変わったこと」（河地

さん）が後押しになったといえます。多様性には良い面がある一方で、さまざまな意見が出るため、「意見をまとめ切れないといった弱み」（河地さん）もあるといえます。この弱みを強みに変えるために必要なのは、「互いのリスペクト」と河地さんは強調し

ます。同社は、互いを尊重し合う企業文化をつくり、どんな意見も受け入れ、国籍に関係なく働きやすい環境を実現してきました。河地さんは、「日本人にはない、さまざまな意見が集まることによって、将来の会社の成功につながる」と話しました。

UDトラックス

UDトラックスは、11年にDE&Iの活動を開始しました。以来、多様性を尊重し、多様な意見や個性を受容する企業文化の構築に力を入れています。人事制度も在宅勤務制度やコア無しフレックス制度、時短勤務の導入など、誰もが働きやすい職場環境づくりを推進しています。

ベネデッタ・ダルモンテさんは、スウェーデン・ボルボグループに15年に入社して以降、人事の仕事に携わっています。UDでのプロジェクトで20年3月に来日。「人が優しいUDの文化が好きになった」と、半年間の

▼「多様性のある会社はパフォーマンスも良い」と話すUDトラックスのベネデッタ・ダルモンテさん



プロジェクト終了後も、日本での勤務継続を希望し、現在はUDの人事部門で、DE&Iを推進するHRピープル&カルチャーのダイレクター（部長）としてチームをけん引しています。

UDでは、外資系企業の傘下だった07～21年の間に外国籍の従業員が増えました。今ではグローバルで34%、日本で11%が外国籍従業員です（24年1月末現在）。ベネデッタさんは、「多様性のある会社はパフォーマンスも良いという結果が出ている。社会の変化に対応できる商品をつくっていくためにも、多様な視点を取り入れたい」と話します。

ベネデッタさんに誘われ、HRピープル&カルチャーに移ったという柳原沙耶子さんは、08年の入社時から人事に携わってきました。人事制度面で大きく変わったと感じているのは、「人にフォーカスした制度が変わったこと」だと言います。例えば、従業員の職務を辞令で任命するのではなく、グローバルで公募する「ジョブポスティングシステム」が導入されたことです。「誰もが自立的に次のキャリアを選び成長できる。人のために良い環境や魅力的なビジョンを提供していく姿勢に会社が変わった」（柳原さん）といえます。

一方、多様性を機能させるには、「受容（インクルージョン）の気持ちがとても大事」（柳原さん）とし、そのための仕掛けも行っています。多様性・受容性そして公平性を継続的に学ぶ「DE&I

ウィーク」や、毎年3月8日の「国際女性デー」にちなんだイベントの開催、海外の新卒社員を日本に呼び、日本を知ってもらおうといった取り組みです。

お昼休みなどの時間を使った「ランゲージカフェ」というイベントもその一つです。日本語、英語、スペイン語、そして手話を従業員同士で学び合います。「現場の人も、オフィスの人も参加し、いろいろな文化を持った人が顔を合わせ、一緒に取り組める場」（ベネデッタさん）になっています。

まだまだ課題は多いと言いますが、ベネデッタさんは、「企業文化が変化するには時間がかかる」とし、自身も「これからもチームから学び、自分を高めたい」と話します。柳原さんも、「多様性と公平性、受容によって企業文化が進化し、ビジネスでより良い結果を出せるようにサポートしていきたい」と抱負を語りました。

▼「受容の気持ちが大事」と話すUDトラックスの柳原沙耶子さん



ヤマハ発動機

ヤマハ発動機では、国境を越えて人材を適材・適所に配置する新たな人事異動制度を2020年に導入しました。海外拠点から日本へ、海外拠点から別の海外拠点への異動を活発化し、多様な人材が能力を十分に発揮できるようにすることが目的です。

新制度を担当する人事総務本部グローバル人事部ピープル&カルチャーグループマネージャーのポヤン・ディモフさんは、「これからグローバルな考え方でガバナンスやビジネスオペレーションを考えていく上で、

▼ヤマハ発動機のポヤン・ディモフさん



タレント(人材)もマインドをはじめとし、能力・スキルをグローバルレベルに引き上げていく必要がある」と、新制度導入の背景を説明します。ディモフさんは前職の外資系コンサルティング会社で海外企業を多く見てきた経験から、「ヤマハ発動機だけでなく、日本の大手企業はグローバルなアプローチをしないと、海外企業に追い付いていけなくなる」とし、企業としての競争力を引き上げていく上でも、グローバルな人の異動は欠かせないと言います。

これまで同社では、本社のスキル・知識やノウハウの取得を目的に海外のグループ会社の社員を短期で受け入れてきました。しかし、これらは特定の事業や機能分野に限られており、広く汎用的なレベルには至っていませんでした。そこで、新制度では、適用範囲をヤマハ発動機グループ全体に広げ、多様な人材が活躍できる“場”と“機会”を提供することで、グローバルなビジネスモデルを支える人材配置を可能にしました。出向先は出向者と共に働くことで新たな気づきをイノベーションにつなげ、出向者は出向先でスキル・知識、ノウハウを得ることで本人の成長につなげる。そして帰国後、出向者が出向元にスキル・知識、ノウハウを受け伝えることで出向元の底上げに貢献する。この制度を通じ、関係するすべての人たちに相乗効果が生まれることを期待しています。

一方、海外赴任にはいろいろな

ハードルがあります。言葉や生活習慣など、慣れない外国での生活には不便がつきものです。また、新制度を利用した異動を活発化するには、「会社と出向者の双方にベネフィット(利益)がある制度であることが大切」とディモフさんは言います。新制度では、出向者のベネフィットとして、帰国後のキャリアアップアップを提示しています。実際、すでに3年間の赴任を終え、自国拠点で拠点長に昇進した人もいます。

新制度を活用した異動の実績は導入時に目標としていた15件を、年内に達成できる見込みです。これまでに台湾・オーストラリア・インドネシア・フィリピン・中国から、日本や他の海外拠点への出向がありました。日本への出向が最も多いと言いますが、中には海外から別の海外へというケースもあります。コロナ禍が収束したことで、新制度を活用したグローバルな異動は、これから本格的に増える見通しです。ディモフさんは、「新制度の利用者の拡大に向け、今まで以上に海外拠点の人事を巻き込みながら推進していきたい」と意欲を示しました。



▲「新人事異動制度の参加者を増やしたい」と語るディモフさん

各社は人事・労務制度の改善、教育の充実、コミュニケーション機会の創出などにより、国籍や性別などを問わず、誰もが働きやすい職場環境づくりを行っています。こうした取り組みを通じた人財の多様化は、世界中にユーザーを持つモビリティ産業の競争力向上に欠かせないものです。多様な人財が活躍するモビリティ産業には、世界を舞台にしたさらなる成長への期待がかかります。



4年
ぶり

地方モビリティショーが 各地で開催



4年ぶりの開催となったジャパンモビリティショーが終了し、札幌、名古屋、大阪、福岡の各地方でも、モビリティショーに名称を変えて相次いで開催されました。ジャパンモビリティショーの興奮をそのままに、各地でも多くの人が会場に足を運び、モビリティがつくる未来の生活や社会を体感しました。

名古屋モビリティショー2023

ジャパンモビリティショー終了後、最初の地方ショーとして開催されたのが、「名古屋モビリティショー2023」（主催＝中部経済新聞社、TOKAI RADIO、中日新聞社、中日スポーツ、東海テレビ放送）です。2023年11月23日（木）～26日（日）の4日間、ポートメッセなごや（名古屋

市港区）で開催されました。ショーには、国内外から合計31ブランドの四輪車・二輪車が集結し、4日間で16万3090人が来場しました。

会場には、ジャパンモビリティショーで初公開されたコンセプトカーなどが並び、来場者は車両に乗り込んだり、デザインや使い勝手、質感な

どを確かめたりと、展示を存分に楽しみました。新しくなった展示館も使用し広くなった会場では、はたらくクルマや、カーラッピングの体験コーナー、アスレチックなどが体験できるキッズランドなど、子どもや家族で楽しめるコンテンツも数多く用意され、ショーは終日賑わいを見せました。



▽ちびっこカーラッピング体験

▽はたらくクルマのコーナー



▽ポートメッセなごやで開催された「名古屋モビリティショー2023」



▲前を上回る25万人超が来場

OSAKA MOBILITY SHOW 2023 / 第12回大阪モーターショー

大阪では「OSAKA MOBILITY SHOW 2023 / 第12回大阪モーターショー」(主催=大阪モーターショー実行委員会)が、23年12月8日(金)~11日(月)、インテックス大阪(大阪市住之江区)で開催され、4日間で25万667人が来場しました。ショーでは、231の企業・団体が300

台を超える車両を出展。関西一円からの来場者が、未来のクルマや社会課題を解決するさまざまなソリューションに関心を寄せました。

自動車メーカーは、ジャパンモビリティショーで披露したコンセプトカーなどを多数出展しました。次世代のモビリティを表現するさまざまな車両に

来場者が目を輝かせていました。

次世代の車と並んで注目を集めたのが、体験型のコンテンツです。前回よりも台数を増やした試乗会では、受付に長い列ができました。地元ディーラーなどによる、子ども向け体験イベントも数多く用意され、4年ぶりの祭典を彩りました。

▼自動車メーカーなどが300台を超える車両を展示





▲前回を超える12万7千人が来場した
福岡モビリティショー



▲燃料電池車も出展

福岡モビリティショー2023

福岡では、「福岡モビリティショー2023」（主催＝福岡モビリティショー実行委員会）が、12月22日（金）～25日（月）の4日間、マリンメッセ福岡（福岡市博多区）で開催されました。来場者数は12万7349人となりました。

コロナ禍の影響で4年ぶりの開催となった同ショーには、国内・海外合わせ、43ブランドが集結し多くの車両が展示されました。「走り出そう みんな

で描く「グリーン、な未来へ」をテーマとし、次世代モビリティを体感してもらうプログラムも実施しました。

自動車メーカーはコンセプトカーや最新モデルを展示したほか、近未来のモビリティの魅力や可能性を発信しました。国内メーカーは四輪車7ブランド、二輪車3ブランドが出展し、EVや燃料電池車（FCV/FCEV）など電動車のコンセプトカーや最新モデルを披露しました。また、「空飛ぶクルマ

」など最先端モビリティゾーンも設けられ、来場者の関心を引きました。

新たなコンテンツとして、会場全体を巡りコンセプトカーなどの展示や、アトラクションを楽しみながら近未来を体感してもらう企画「福岡モビリティショーツアー」も行いました。「キッズエンジニアin九州」では、参加企業のエンジニアらが講師を務め、子どもたちが科学に触れるプログラムに参加しました。



▼最先端モビリティのゾーンも



▼キッズエンジニアin九州



▲ファンや家族連れでにぎわう札幌モビリティショー



▲さまざまなコンセプトカーを展示

札幌モビリティショー2024

札幌では、札幌モーターショーから名称を変えた「札幌モビリティショー2024」（主催＝札幌モビリティショー2024実行委員会）が24年1月19日（金）～21日（日）、札幌ドームで開催され、3日間で7万3290人が来場しました。

「見つめる先が未来だ。」をテーマに、自動車メーカーの次世代コンセプトカーや新型車など、国内外の四輪車や二輪車など合計30ブランド・

122台が集結しました。会場では来場者が展示車の写真を撮影したり、実際に車に乗り込んだりして楽しみました。自動車以外のモビリティも多数出展され、電動車いすの試乗コーナーでは、来場者が乗り心地や使い勝手を手確かめていました。

北海道の自動車産業をPRする「北海道自動車産業ゾーン」では、道内の自動車関連企業各社がブースを展開して技術力をアピール。北海道当別町

で実証試験が始まる自動運転電動バス（EVバス）などが注目を集めました。

北海道初上陸の、レゴブロックで作られた実物大のトヨタ「GRスープラ」や、広大なドーム会場を活かして客席に設置された、長さ約34mの巨大滑り台「スタジアムスライダー」は、子どもたちに大人気でした。屋外では、最新の市販車の試乗会が開かれるなど、幅広い層が楽しめる企画が用意され、ファンや家族連れでにぎわいました。

各都市で行われたモビリティショーにもたくさんの方が訪れ、多様なモビリティを含む車両展示や数々のイベントで盛り上がりました。次回のショーではどのようなモビリティが登場するのか今から楽しみです。



▼電動車いすの試乗コーナー



▼レゴブロック製の実物大トヨタ「GRスープラ」(右)



前年上回る来場で熱気

東京オートサロン 大阪オートメッセ

カスタムカーの祭典「TOKYO AUTO SALON 2024 (東京オートサロン2024)」(1月12~14日、幕張メッセ=千葉市美浜区)と「第27回大阪オートメッセ2024」(2月10~12日、インテックス大阪=大阪市住之江区)が開催されました。東京オートサロンには、3日間で23万73人が来場し、前回の23年(17万9434人)を5万人あまり上回りました。大阪オートメッセにも21万1738人が来場し、23年(20万5462人)を上回る盛況ぶりでした。自動車メーカーもアウトドア向けのカスタムカーやスポーツカーなどを出展し、来場者にクルマの楽しさをアピールしました。

東京オートサロン2024

いすゞ自動車

いすゞ自動車からは、純正用品などを手がけるいすゞA&Sが初出展しました。小型トラック「エルフ」の標準キャブバンをベースに、外装をスタイリッシュに仕上げた「エルフ・フューチャー・アクセサリーズ・エディション」と、普通免許で運転が可能な「エルフミオ」の標準キャブ平ボディをベースとした「エルフミオ・アウトドア・エディション」の2台を展示しました。

エルフ・フューチャー・アクセサリーズ・エディションでは、メッキ調パーツ

を使わずに、エルフのデザインを生かすブラック基調のパーツを装着することで、スタイリッシュな車両としました。エルフミオ・アウトドア・エディションは、荷台に装着したパイプフレームに脱着式のテントを装着。「荷台で楽しめるキャンプ」に来場者が注目していました。

スズキ

スズキは、新型「スペース」をベースとしたアウトドア仕様車のプロトタイプ「スペース パパボクキッチン」を展示しました。女性ユーザーが多いスペースの魅力を男性にも知ってもらおうと、展示車は「父親と

子どもとペットがキャンプを楽しむ」をテーマとしました。車両の装飾に用いたステッカーやキッチンなどを社内でデザインし、アウトドアの世界観をつくり出しました。

同じくアウトドア関連では、軽トラック「スーパーキャリイ」をオフロード用にカスタムしたコンセプトカー「スーパーキャリイ マウンテントレイル」を展示しました。アクティブな大人が山をドライブに楽しむためのクルマとして、ビジネスだけではなく遊びにも活躍する商用車の新たな世界観を表現しました。その他、12月に発売した新型「スイフト」をベースに、専用のマットカラーやホイール、デカールを施した「スイフ



▼いすゞ
「エルフ・フューチャー・アクセサリーズ・エディション」

▼スズキ「スペース
パパボクキッチン」



▲スバル
「WRX S4 STI
スポーツ#(シャープ)」



▲日産「日産アリアNISMO」



▲マツダ「マツダスピリットレーシングRSコンセプト」



▲ヤマハ「モータープラットフォームコンセプト」

ト クールイエローレヴ」などの既販車のコンセプトカーも展示しました。

SUBARU

SUBARUは、高性能セダン「WRX S4」をベースとした特別仕様車「WRX S4 STI スポーツ#(シャープ)」のプロトタイプを展示しました。モータースポーツ活動を積極的に展開している同社は、国内のレース「スーパーGT」や「スーパー耐久シリーズ」に参戦する「BRZ」も展示し、来場者の注目を集めました。ステーションワゴン「レヴォーグ」の派生車種で、昨年投入した都市型SUV「レヴォーグレイバック」に純正パーツを装着したカスタムモデルも披露しました。

プレスカンファレンスでは、新車サブスクリプション(月額利用)サービス「KINTO ONE(SUBARU)」を2024年初夏から開始することも発表しました。新サービスにより、若年層をはじめ、新たな顧客層の開拓を目指します。KINTOには、トヨタ車、レクサス車に加え、スバル車を取り扱い車種に加わることになります。

日産自動車

日産自動車は、日産モータースポーツ&カスタマイズとともに出品し、電気自動車(EV/BEV)「日産アリア」の高性能モデル「日産アリアNISMO」を披露しました。最大出力をベース車両比で10%向上するとともに、EVならではの加速感をフルに発揮するチューニングを施した「NISMOドライビングモード」を設定しました。専用チューニングを施した四輪制御技術によって、旋回時の走行安定性も高めました。

日産はEVの走行性能をレースの現場で磨いてきました。その最前線が国際フォーミュラカーレース「フォーミュラE」です。ブースにはフォーミュラEマシンも展示し、注目を集めました。このほか、頻発する災害時の防災拠点として「日産リーフ」の使用済み電池を17個搭載した「キャラバン」のカスタムカーを展示し、EVのさまざまな可能性を紹介しました。

マツダ

マツダは、スーパー耐久シリーズへの参戦を通じて得たノウハウを生かした

スポーツモデル2車種を展示しました。このうち「ロードスター」をベースにした「マツダスピリットレーシングRSコンセプト」は市販化を前提に開発中です。

同コンセプトカーは、サーキット走行での最高速を高めるとともに、公道でのゆとりある走りを実現したモデルです。現行の日本仕様には設定していない排気量2.0リットルのエンジンを搭載する予定です。パワートレインだけではなく、足回りやエアロパーツなどもスポーツ走行に最適化しました。

また、プレゼンした毛籠勝弘社長が、ロータリーエンジン(RE)の開発部門を6年ぶりに復活させることも発表しました。独自のエンジン技術を活用し、カーボンニュートラル(CN)の実現を目指す方針です。

ヤマハ発動機

初出展したヤマハ発動機のブースに並んだのは、小型低速電動モビリティです。同社が開発した小型低速EV用汎用プラットフォーム「ヤマハモータープラットフォームコンセプト」を活用し、

OAM OSAKA AUTO MESSE 2024



▲大阪オートメッセも前回を上回る来場

さまざまな企業とコラボレーションして開発したプロトモデルを初披露しました。東京オートサロンなどの展示会で協業先などを探索し、25年に同プラットフォームの実用化を目指します。

同プラットフォームには、自社製のモーターを搭載しています。バッテリーは、ホンダの交換式電池「モバイルパワーパック:e」を活用しています。自社開発した小型モビリティのプロトモデルのほか、ソニーグループ、二葉家具などと製作した「Concept 294 (プロトモデル)」など7機種を展示しました。

第27回 大阪オートメッセ2024

大阪オートメッセには、自動車メー

カーやディーラー、アフターパーツメーカーなどが出展しました。国内の自動車メーカーもスポーツモデルを中心としたコンセプトカーやカスタムカーを関西のクルマファンに披露しました。

トヨタ自動車

トヨタ自動車は、TOYOTA GAZOO Racing、LEXUSとして出展し、「GRヤリス」の24年モデルを展示しました。新たに開発した8速自動変速機(AT)の搭載モデルを追加設定したほか、運転席も視認性や操作性を改善しています。改良点の中でもクルマ好きの間で話題になったのは、一部グレードに「縦引きパーキングブレーキ」をオプション設定したことです。走行中の姿勢制御のために競技車両で使われる装備です

が、これを純正オプションに設定することで本格的にレースを楽しみたいユーザーのニーズに応えます。

このほか、大阪ではGRヤリスの「WRCDライバー監修特別仕様車」を日本初公開しました。東京国際カスタムカーコンテスト2024コンセプトカー部門最優秀賞に輝いた「LBX MORIZO RR CONCEPT」など、多様なカスタムカーで会場を盛り上げました。

本田技研工業

本田技研工業は、モータースポーツファンに向け、F1(フォーミュラワン)に参戦するレッドブルレーシングのマシン(ショーカー)や、スーパーGTに参戦する「シビックタイプR-GT コンセプト2023開発車Ver」、モビリ

トヨタ「GRヤリス RZ "High performance:Kalle Rovannerä Edition"」





▲ディーラーなど地元企業によるユーザー参加型企画も

ティリゾートもてぎが開催する参加型耐久レース「Joy耐」に参戦する「シビックe:HEV」などのモータースポーツ車両を展示しました。

カスタムカーでは、6速マニュアルトランスミッション（MT）専用グレードとして、24年秋に発売予定の「シビックRS」のプロトタイプ、3月7日発売の新型「アコードe:HEV」をベースにしたカスタムカー「スポーツライン」を披露しました。同じく3月発売の新型SUV「WR-V」をベースに、タフさを際立たせる装備を施した「WR-V フィールドエクスプローラーコンセプト」も披露しました。

三菱自動車工業

三菱自動車工業は、日本で12年ぶりに販売するピックアップトラック「トライトン」を展示しました。「トライトン スノーシュレッダー コンセプト」は、荷

台のスマートな活用や積載方法により、ピックアップトラックの魅力を最大限に発揮するカスタムカーです。

軽自動車「デリカミニ」、ミニバン「デリカD:5」の特別仕様車「シャモニー」のカスタムカーも出展。雪道を安心して走り抜ける頼もしさと、ウィンタースポーツを通じ家族や仲間と楽しむイメージを表しました。「アウトランダーPHEV アクティブフィールド」は、キャンプや釣りなどアウトドアの趣味を、さらにアクティブに楽しめるよう装備を施したカスタムカーです。屋外では体験イベントを実施し、オフロードやアウトドアといった、三菱のブランドイメージを全面に打ち出しました。

自動車メーカーのほか、地元ディーラーも参加し、自社オリジナルのカスタムカーやユーザー参加型の企画でイベントを盛り上げました。

関西のクルマファンが集まるこのイベントには、大阪府・市の万博推進局も参加しました。オープニング式典には、公式キャラクターの「ミャクミャク」が登場し、約1年後に迫る大阪・関西万博の機運を高めました。プレーキパーツやホイールなど、在阪のものづくり企業も数多く出展し、自社の技術力を披露しました。車両の外観で個性を表現するドレスアップカーも会場に並びました。一風変わったカスタムを施した車両の数々に、関西一円から来場した老若男女が熱い視線を注ぎました。

今年の東京オートサロン、大阪オートメッセは、来場者数がいずれも23年の前を上回り、盛況のうちに終了しました。クルマの文化や多様な楽しみ方を伝えるイベントとして、自動車メーカーはこれからも、両イベントを通じ、クルマファンにさまざまな提案を行っていきます。



▼ホンダ「シビックe:HEV」



▼三菱「トライトン」



【今さら聞けない】多様な車型の呼称 その意味や由来は？

「車の基本はセダンだよね」「次はSUVにしようかな」。普段の何気ない会話やニュースなどで耳にする車型の呼称は、実はさまざまな由来や区分に基づいています。日本工業規格（JIS）や、自動車検査証（車検証）上の区分もありますが、これは主に企業や行政が用いるもの。私たちが日常で使う車型の呼称の意味や、その由来を紹介します。

セダン/クーペ

シンプルで分かりやすいのが、ドアの数やシートの数を由来とする呼称でしょう。「2ドア」「4ドア」、2人乗りの「2シーター」といった



▲セダン(日産「スカイライン」)

具合です。似たような呼び方に、「ワンボックス」も含まれます。この場合の「ボックス」とは、車内の空間を指しており、「エンジンルーム」「車室」「トランク」と分かれている車は3ボックス、独立したトランクがない車は2ボックスと呼ばれます。3ボックスを指す「セダン」は、17世紀頃の欧州にあった貴族婦人の乗り物「セダンチェア」に由来します。

同じ3ボックスでも、セダンよりスタイリッシュな2ドアを「クーペ」と呼びます。2人乗りの箱型馬車が由来ですが、4ドア、5ドアでも、クーペと呼ばれる



▲クーペ(トヨタ「GR86」)

クルマが登場したこともあり、今やスポーティーな車全般に使われています。クーペという呼称は、「切られた」という意味のフランス語「クベ」を語源としています。

ハッチバック

2ボックスは「ハッチバック」とも呼ばれます。ハッチとは、上に引き上げる戸やフタのことで、後部にこうしたハッチ(バックドア)を備えた車のことです。



▲ハッチバック(ホンダ「フィット」)

ワゴン

同じ車の形でも、国によって呼称が変わる場合もあります。例えば「ワゴン」は別名「ステーションワゴン」と呼ばれるように「馬車」、とくに米国で「駅馬車」として活躍したことになみまます。イギリスでは「エステート」、フランスでは「ブレイク」とも呼ばれます。



▲ワゴン(スバル「レヴォーグ」)

オープンカー

屋根のない「オープンカー」は、イギリスでは「ロードスター」ですが、イタリアやフランスでは「スパイダー」でも通じます。折りたたみ式のソフトトップ(幌屋根)もしくはハードトップ(金属や樹脂製の硬い屋根)を持つオープンカーは、「コンバート(変換)」をもじって「コンバーチブル」と呼ばれますが、フランスでは1軸式馬車が語源の「キャブリオレ」、ドイツでは「カブリオレ」と呼ばれます。



▲オープンカー(マツダ「ロードスター」車型が車名になったケースです)

SUV

オフロード走行性能などが売りの四輪駆動(4WD)車は、日本では「四駆」、「クロカン(クロスカントリー)」「RV(レクリエーション・ビークル)」など、時代によって呼称が変化してきました。ちなみにRVは、米国では「キャンピングカー」のことを指しますが、過去の日本ではすっかり4WD車の代名詞になってしまいました。今は「SUV(スポーツ・ユーティリティ・ビークル)」と呼ぶのが一般的でしょう。日本の新聞などでは、「スポーツ多目的車」と呼ばれたりします。もともとはアメリカが発祥とされ、ピックアップトラックに屋根をつけた車がルーツとされます。また「クロスオーバー」は、「ワゴン+SUV」「クーペ+SUV」といった具合に、複数の車体デザインとSUVを融合させたような車を指します。



▲SUV(三菱「アウトランダー」)

ミニバン

荷台が金属で囲われた商用車を「バン」と呼び、「ミニバン」はもともと、小型バン派生の乗用車(“ミニ”とはいえ8人乗りです)を指しましたが、今では日本でもすっかり一般的な呼称になりました。欧州では「モノスペース」「MPV(多目的車)」とも呼ばれ、日本ではミニバンの呼称が定着する前は「ワンボックス」として親しまれていました。



▲ミニバン(ホンダ「ステップワゴン」)

軽自動車

日本独自の軽自動車は、車体寸法の制約からハッチバックが主流でした。今では軽自動車規格の全高(車体の高さ)を有効活用し、広い車室空間を確保した全高1550mm以上の「トールワゴン(ハイトワゴン)」が人気です。トールワゴンのうち、全高が1700mm超の車を「スーパーハイトワゴン」と呼びます。一方で全高1550mm以内の軽自動車を「従来型」を意味するコンベンショナルから「コンベ」として区別することもあります。



▲軽自動車ハイトワゴン(スズキ「ワゴンR」)



軽自動車スーパーハイトワゴン(ダイハツ「タント」)▶

このほか、A~Fの英記号によるセグメント区分もありますが、これは主に車格(車体の大きさ)による欧州発の区分で「Cセグメントセダン」「DセグメントSUV」といったように、他の呼称と組み合わせで使う場合もあります。

このように、車型の呼称は、国や地域によって異なり、時代とともに変化していきます。

編集後記

アナログからデジタルへ

JAMAGAZINEの冊子としての最終号が発行される頃、私の自工会での職歴は満37年を迎えます。

物心ついた頃からのクルマ好きが自工会に就職し、ほとんどの国産乗用車メーカーのハンドルを握る機会に恵まれました。

しかし、もっとも思い出深いのは、1995年から乗った71年式のドイツP社製のクルマです。「剃刀のような」と形容されるエンジンのレスポンスの中で、回転を合わせながら、一昔前のバスのように長いシフトレバーを操作して、ギアチェンジしていく作業は、まさに「スポーツ」そのもの。

How to本を何冊となく読み漁り、イメージトレーニングはしていたものの、新宿で車両を引き取り、狭山の自宅にたどり着いた時には喉がカラカラに渴いていたことを今でも鮮明に記憶しています。

それから約5年間、このクルマとの甘くて少しほろ苦いカーライフを送りました。インジェクションはもちろん、電子的な部品は一切使われていない、純アナログなクルマでしたが、それゆえ、人間の感性と技術が求められるクルマであったと思います。

時代は下って、エンジンからモーターへ、自動車からモビリティへと自

動車産業は大変革期の真っただ中にありますが、それは、アナログからデジタルへの変革期とも言えると考えます。しかしながら、人間が直接運転するかどうかにかかわらず、リアルなモビリティが現実の道を走行する以上、最後はアナログなのだろうというのが私の理解です。

JAMAGAZINEは次号より、デジタル配信のみとなりますが、これからも皆様の五感に訴える内容をお届けしていきたいと思っておりますので、今後ともご愛読のほど、よろしくお願いいたします。

S.O.



4月10日 水 は 「交通事故死ゼロを 目指す日」です

みんなで守って交通事故をゼロにしよう

こどもが安全に通行できる道路交通環境の確保と安全な横断方法の実践

歩行者も交通ルールを守ろう！ みんなで安全確認！

新学期が始まる春、こどもの交通事故が多発しています。横断歩道では、必ず止まり、右と左をよく見て、車が来ていないことを確かめてから渡りましょう。こどもに限らず、歩行者の違反による交通事故も多発しています。信号無視は絶対にダメ！走行する車の直前・直後の横断はやめましょう。



通学路等における見守り活動を行いましょう！ 地域・家庭で通学路等の安全を確認

通学路や生活道路における見守り活動を行いましょう。安全運動期間中に地域や家庭で話し合い、交通安全について理解を深めましょう。

生活道路では、最高速度30キロの区域規制と「スムーズ横断歩道^(※)」等の適切な組み合わせによる「ゾーン30プラス」の整備など、人優先の安全・安心な通行空間を目指して対策を進めています。

※スムーズ横断歩道とは：速度抑制効果の高い路面を盛り上げたハンプと組み合わせた横断歩道

歩行者優先意識の徹底と「思いやり・ゆずり合い」運転の励行

横断歩道は歩行者優先！「思いやり・ゆずり合い」運転を心がけましょう

横断歩道は歩行者優先です。運転者には横断歩道手前での減速義務や停止義務があります。歩行者の横断を妨げないようにしましょう。歩行者や他の車両に対する「思いやり・ゆずり合い」の気持ちを持って運転しましょう。



横断歩道は歩行者優先

飲酒運転を絶対にしない！させない！ あおり運転はやめよう！

飲酒運転やあおり運転（妨害運転）は極めて悪質で危険な犯罪です。アルコールは少量の摂取でも安全運転に必要な情報処理能力、注意力、判断力などを低下させ、交通事故の危険を高めます。お酒を飲んだら絶対に車を運転してはいけません。あおり運転もやめましょう。

飲酒運転は絶対ダメ！

自転車・電動キックボード等利用時のヘルメット着用と交通ルールの遵守

自転車利用者・電動キックボード等利用者はヘルメット着用！

自転車・電動キックボード等の交通事故では頭部を負傷することが多く、ヘルメット非着用時の致死率は着用時と比べて高くなっています。自転車・電動キックボード等の利用者は、必ずヘルメットを着用しましょう。



自転車・電動キックボード等利用時も交通ルールを守ろう！

自転車・電動キックボード等を利用する際には、交通ルールを正しく理解し、守りましょう。自転車・電動キックボード等は車道通行が原則です。スマートフォン等を操作しながらの運転は、危険ですので絶対にやめましょう。

【自転車安全利用五則】

- ① 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先
- ② 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
- ③ 夜間はライトを点灯
- ④ 飲酒運転は禁止
- ⑤ ヘルメットを着用

令和6年4月6日(土)～4月15日(月)

春の全国交通安全運動

みんなで交通ルールを守ろう!

一人一人の心がけて交通事故をゼロにしよう

自転車・
電動キックボード等
利用時の
ヘルメット着用と
交通ルールの遵守

歩行者優先
意識の徹底と
「思いやり・ゆすり合い」
運転の励行



子どもが安全に
通行できる
道路交通環境の確保と
安全な横断方法
の実践

令和6年4月6日(土)～4月15日(月)
春の全国交通安全運動

4月10日(水)は「交通事故死ゼロを目指す日」です



チャイルドシート着用推奨
シンボルマーク「カチャピン」



内閣府
交通安全
マイシヤル
サイト