

info DRIVE ジャマガジン

Jamagazine

Japan Automobile Manufacturers Association



JAMA vol.52
2018
[March]

3 月号

巻頭インタビュー

東京大学大学院教育学研究科 准教授
星加 良司

オリパラ2020年に向け

「ユニバーサルデザイン化と
「心のバリアフリー」を推進」

自工会 / 3月度 定例会長記者会見

全国縦断

モーターショーは各地で盛況

「高校生への二輪車安全運転教育 好事例 2018」発行

「TRAM BEYOND

経営者が持続的成長のための構造改革を語る事が重要

JAMA

日本自動車工業会

JAMAGAZINE 2018年 3月号

発行日 平成30年3月26日
発行人 一般社団法人 日本自動車工業会
発行所 一般社団法人 日本自動車工業会
〒105-0012 東京都港区芝大門1丁目1番30号 日本自動車会館
広報室・電話番号 03(5405)6119

©禁断転載：一般社団法人 日本自動車工業会



02

巻頭インタビュー

東京大学大学院教育学研究科 准教授 星加 良司氏
オリ・パラ2020年に向け「ユニバーサルデザイン
化と『心のバリアフリー』を推進」

06

自工会／3月度 定例会長記者会見

08

〈全国縦断〉
モーターショーは各地で盛況

10

「高校生への二輪車安全運転教育
好事例 2018」発行

12

コラム BEYOND

経営者が持続的成長のための
構造改革を語る事が重要

三菱UFJモルガン・スタンレー証券
エクイティリサーチ部 チーフリサーチアドバイザー 松島 憲之氏

14

自工会・2018年
春季交通安全キャンペーンのご案内

15

一般社団法人 日本自動車工業会 役員名簿

16

記者の窓

「義父と後継ぎ」 西日本新聞社 伊東 秀純

17

ドライブで巡る桜の名所
モータースポーツジャパン 2018
フェスティバル イン お台場



1 東京大学大学院教育学研究科 准教授 星加 良司氏
2 3 〈全国縦断〉モーターショー展示風景
4 高校生への二輪車安全運転教育の様子



自由と不便
り除く
アフリー」で



東京大学大学院教育学研究科
准教授

ほし か りょう じ 星加 良司氏に聞く

オリ・パラ2020年に向け

ユニバーサルデザイン化と「心のバリアフリー」を推進

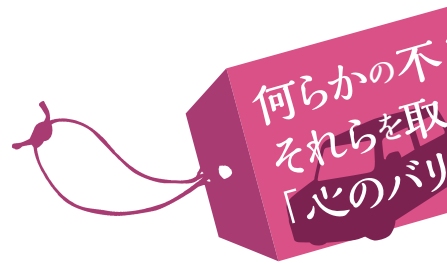
政府は、2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催に向け、世界に誇れる水準でのユニバーサルデザイン化と心のバリアフリーを推進し、大会以降のレガシーとして残していくための施策を進めている。経済界もこれに呼応し、さまざまな活動やプログラムを展開している。中でも心のバリアフリーに向けた活動は、ダイバーシティや働き方改革による新たな価値創造にも通ずることから、各企業における取り組み推進が期待される。さらに、移動の自由を提供する自動車産業における課題とは何か。社会学の視点からバリアフリーの教育研究を進める東京大学の星加良司准教授に聞いた。

ハードは進んできたが
社会全体で意識改革を

「バリアフリー」という言葉は
かなり前からありますが、いま
だにバリアがなくならないとい
うことですね

バリアフリーというのは、結構厄介な言葉です。何をバリアと捉え、どういう状態をバリアフリーになったと捉えるのか、見方によってさまざまです。バリアと一口に言いましても、いろいろな種類のものがあります。一般的にイメージされる点字ブロックや段差のスロープ、エレベーターが設置されているなど、これらは都市部ではかなり進んできています。

しかし例えば、障がい者あるいは高齢者が街に出たとき、物理的な障壁だけではなく、さまざまな形で不自由さや不便さを感じる場面があります。そのような社会の中で弱い立場にあつたり、マイナーな位置付けにある人たちをはじめ、あらゆる人が日々何らかの不自由さや不自由さを感じながら生きているわけです。ですから、それらを生み出しているありとあらゆる要因をバリア



疑問なく受け入れることが 後退のリスクに

「バリアフリーに関する一般的な意識をどう感じていますか」

と捉えることもできるのです。それを取り除いていくことがバリアフリーだと考えていきますと、常にそこで困っている人や何らかの不全感を感じている人たちの声に耳を傾けながら、社会の側がどう対応していくのか、社会全体として取り組むことを続けていくことに、どれだけ社会が価値を見いだせるか、ということが重要だと思います。

ですから、2020年までの3年間でどれだけ目に見える成果を出すかということだけでなく、マインドの変化をどう生み出せるかがより重要でしょう。国も「ソフトレガシー」と言い始めていますが、2020年以降にながっていくような意識変革を、どう生み出せるのかが一番重要なポイントだと思っています。

ざっくりした印象論で、いわゆる障がい周りの話について言いますと、何かやらなければ、やった方がいいという感覚は、良くも悪くも比較的疑問なく受け入れられている気がします。ただ、それに疑問を持たないということ自体、少し慎重に考えた方がいいのではないかと思っています。

例えば、女性の社会進出を促す取り組みや、外国人にもっと活躍してもらったためのバリアを取り除いていくことという話になりますと、反論や違和感、抵抗感が表明されたりするわけです。今、享受しているものが脅かされるのではないか、攪乱されるのではないか、不公平ではないかというような感覚が生まれ、いろいろな形で排他的な反応が出てきたりする。さまざまな国の状況を見ても、そういう動きが表面化しています。不公平という感覚は、本来同じはずなのに向こうが優遇され

ていると思ったときに生まれま
す。全く違う存在だと思ってい
る相手に対しては生まれ
それを踏まえると、障がい者に
関してバリアフリーを進めるこ
とを人々が不公平だと感じない
ということとは、むしろ障がい者
を自分とは別世界で生きている
存在と捉えていることの裏返し
かもしれないのです。

仮にそうだとしますと、表面的なレベルでバリアフリーの意識を捉え、2020年に向けて短期的な視野に陥ってしまうと、人々の意識の中で、自分たちと同じ社会の中で共に生きていく存在だという感覚が、むしろ後退してしまうリスクもあります。2020年以降もさまざまな意識変革の取り組みを続けていけるような状況を、今のうちに作っておく必要があるかと思っています。

当たり前がそうではない 障がいの特化しない

それは、いわゆる心のバリアフリーですね。働き方改革にも通じます。多様性が推進されていく一方、違う価値観を融合し

て新しい価値を生み出すところ
になかなか踏み込めていないの
ではないかと思えます。経済界
でバリアフリー研修などに取り
組まれていますか、そこではど
のようなことに力を入れていま
すか

それはわれわれもずっと考え
てきたことで、初めは「多様性理
解」といった言葉を使っていまし
たが、ここ1〜2年は、あえて「心
のバリアフリー」という看板
を掲げて研修をやっています。
心のバリアフリーを進めるこ
とは、障がい者など、社会的に弱
い立場にあった人たちにとって
メリットとなるだけでなく、こ
れまで当たり前と思って意識す
らしてこなかった固定観念や先
入観に気づき、新しい発想や価
値観を見出すことにつながる可
能性があります。組織の中で、ダイ
バーシティーをどうポジティ
ブなパフォーマンスに結びつけて
いくかという研究では、表面的
に見える差異を増やしただけで
は全く駄目ということがだんだ
ん分かってきました。いかに組
織文化を変えていくかが、ダイ
バーシティーを生かす肝になっ
てきます。



具体的にどういうメリットが組織に生じるのかは、やってみたいと分らない。少なくとも5〜7年やってみるきっかけとしていろいろな入口があつていいと思います。障がい分野では、「障害者差別解消法」ができて、コンプライアンスの観点からの研修ニーズも高まっています。入り口はそれで構わないんです。

誰かに犠牲を強いてしまうような社会の偏りやゆがみがあつても、そこで特に困っていない人たちにとっては当たり前のこととして流されてしまう。でもそうした偏つた仕組みや環境は、社会や組織の硬直性を生んでいるものでもあります。我々が実施している研修プログラムは、そうした気づきを変革のツールとして活かしていくことを提案するものです。特に障がいの問題に特化しない社会のあり方の変化を、多くの人が納得できるようなレトリックの中で進めていくところを重視しています。

—実際に研修を受けた人の反応はどうですか

今よくやっているプログラムは、社会の中にある多様性や有

利・不利を、体感的に理解してもらうゲームを行い、現実の社会で起こっている問題とリンクさせていく仕掛けの研修です。

社会のこういうところが障がい者を不利にしているという話を最初にしてしまうと、自分とは異なる他者についての正しい理解・適切な理解を身に付けようというマインドがなかなか変わらない。自分と切り離れた理解をしないよう、有利・不利を生み出す潜在的な条件を組み込んだゲームに参加してもらうことにより、不均衡な社会構造の擬似体験してもらいます。

ゲームでは、不利な立場の条件を与えられる人もいますし、有利な条件で参加する人もいます。不利な条件の人はマイノリティーの置かれている状況を疑似体験することになり、逆に有利な条件の人は、マジョリティーというものがいかに得をしているのか、またそれにもかかわらず自分の力で「成功」しているか勘違いしているのかを気づかされることになりました。当たり前だと思っていたことが、そうでなかったことを知ったときのある種のショックと気付きを提

供するということです。現実の社会の中では、条件の違いがあり、その結果として成功や失敗が生じているかもしれない。その問い直しをってもらう仕掛けになっています。

研修の効果は単純に測れませんが、「心のバリアフリーを考えるときの構え方が少し変わった」とか「日常の中で継続的に考えていかなければいけない」という意識が高まった「不平等に関する感覚がより鋭くなった」などの変化や効果は、おおむね得られている気がします。

身近でバリアを探す 移動の自由にも課題が

—日常的に、気付きや意識改革を実践できるようなアイデアはありますか

「研修を踏まえて何を持ち帰ってほしいか」という話で最後にお伝えするのは、自分の身の回りにあるバリアを見つける作業を時々してみませんかということです。これまで意識していなかった世の中の姿を、会社帰りなどに少し見直してみると、それがマジョリティーの都

合に合わ
せて作ら
れている
ものだけ
うこと、逆
に言えば、マ
イノリティー
にとつては不
便なものであ
ることに気づけ
るはずですよ。
そして、普段それを当たり前の
こととしてスルーしていた
自分の中に、「心のバリア」を
見できるかもしれません。当
り前を問い直してみるとい
うことですが、別の視点から物
事を見つめ直すことにもなつてく
ると思うのです。当たり前だ
と
思っていたものを
変えるとい
うことの意味や、可能性が見えて
くる部分はあるかもしれない
ですよ。

—移動の自由を実現する上で現
状、課題とすべき心のバリアと
は何でしょうか

自動車産業が生み出している
バリアに、少し目を向けてもら
うことがあつてもいいという気
がしています。例えば自動車が





社会の中で普及したことで、一般的には移動が便利になったわけですが、実はすべての人ではなく、むしろ移動が難しくなっている人もいます。視覚障がい者、高齢者もそうかもしれません。バスなどの公共交通機関がどんどんなくなると、自家用車がないと足が確保できないというような状況が社会的に生まれているとすれば、どう

いう社会を展望していくのか、構想していくのかを、新たな可能性や別の視点として考えていくアプローチがあつていいかなと思つています。

自社製品やサービスなど事業の中にある、ある種のバリアにも目を向けていく、意識化していく、そういう視点は重要な気がします。

日本は意識が不十分 ソフトで何が残せるか

—先進的な国や事例と比較して日本の現状は

どの国も、いろいろな課題があるのが現状だと思います。日本は、物理的なバリアフリーはそれなりに進んでいます。社会的な最低限のルールとして障がい者の社会参加の権利を保障する枠組みを作っていくことについては、法整備の面でも社会意識の面でも決して進んでいるとはいえません。例えば、米国で「障害者差別禁止法」ができたのは1990年、四半世紀ぐらいい前のことです。アジアの中でも韓国などは早い。

社会的な許容度にも文化差

があります。日本では、権利などと言われると少し引いてしまう感覚を持つ人が結構います。ルールで縛るのではなく、人々の心の持ちようでか思いやりでという話になります。権利を享受したいと思つている側にとつては、誰かの善意や気持ち次第で自分が参加できるかどうか左右される状況になつてしまつ。主体的な参加意識を持ちにくい状況もあります。結果は同じでも、位置付けの違いは結構重要で、制度化やルール化が持つている意味も非常に大きいわけですね。日本は、法律ができた今でも、その辺の意識は十分に浸透していないところがあります。

—東京オリンピック・パラリンピックに向けての動きをどうみますか

これまでの大会の経験からも、パラリンピックに関わる教育や啓発が、障がいに関する社会的な理解を促進するために大々的に展開される一方で、むしろそれにはネガティブな効果があるということも報告されています。オリンピック・パラリン

ピックを通して、社会の中に何が残っていくのか、やはりきちんと見ておく必要があると思います。ハードの負のレガシーについては注目されてきました。ソフトの面で何が残るのかについてもフォローアップしておく必要があると思つています。

profile

ほしか しょうじ
星加 良司

東京大学大学院教育学研究科 准教授

東京大学大学院教育学研究科附属バリアフリー教育開発研究センター 准教授。博士(社会学)。主な研究テーマは、障がいの社会理論、障がい平等施策としての合理的配慮、社会的包摂のためのバリアフリー教育等。内閣官房「心のバリアフリーに向けた汎用性のある研修プログラム検討委員会」委員、内閣官房「心のバリアフリーを通じてコミュニケーションを促進するEラーニング作成委員会」委員等を歴任。1975年愛媛県生まれ。

自工会 3月度 定例会長記者会見



3月15日、最後の記者会見となった西川会長

4輪総需要 前年並み 517万5000台登録車微増、軽微減 自動車業界の現状と方向性も解説

日本自動車工業会の西川廣人会長は3月度定例会長記者会見で「2018年度(平成30年度)自動車国内需要見通し」を発表。新年度に関しては「堅調なレベルが維持される」と安定した新車市場を見込んでいく。加えて、春闘の5年連続アップや中長期モビリティビジョン、SIP実証実験、次期会長人事にも触れ、自動車業界の状況や今後の活動を紹介した。

〈景況感、国内自動車市場〉

●2017年10～12月期のGDP第2次速報は、実質GDPで前期比0.4%増、年率換算で1.6%増とプラス成長は8四半期連続とのこと。同じく10～12月の法人企業統計によると設備投資は、前年比4.3%増と5四半期連続でプラス。完全失業率も1月は2.4%で約25年ぶりの低水準であり、総じて堅調と言えるのではないかと思います。

●国内の自動車市場は、2017年度全体を通して見ると、販売は好調であったと言えると思います。昨年度の508万台から今年度は519万台程度になると見えます。下期は若干微減と見えますが、これは一昨年度後半から今年の前半にかけて続いた新車効果が落ち着いてきた証拠であり、需要は引き続き堅調であると見ています。

●2018年度の見通しは、登録

車、軽自動車ともに今年度の堅調なレベルが維持されると見ています。510万台を超える高いレベルの需要が維持されると見込んでいます。来年度は、19年度に控える消費税10%引き上げの対応の年となります。自動車業界にとって非常に重要な局面です。車体課税の簡素化、軽減は国内市場の活性化にとって不可欠であり、ここへの働きかけや取り組みが非常に重要なポイントとなります。来年度にかけてこれから関係する皆様と一緒に取り組んでいきたいと思えます。

〈2018年春闘の結果〉

●3月14日に自動車各社の結果が出揃いました。各社がそれぞれ徹底した論議を尽くされた結果であり、総じて言えば5年連続のペースアップとなりました。主要産業の一翼として経済好循環に結果として貢献することが出来ているのではないかと認識しています。

〈中長期モビリティビジョン〉

●自工会として取り組んでいる日本市場を自動車の先進市場としてさらに加速する点ですが、昨年の東京モーターショーで概

要をご紹介した通り、2030年に必要とされるモビリティの姿、重点課題、そのマイルストーン等の取り組みを明確化して自工会レベルの取り組みを加速していきます。

〈東京モーターショー〉

●昨年はテクノロジショーとして技術の進化や将来のモビリティ社会を示すこと、そしてこれまでモーターショーになかなか来場されなかった方々にも興味を持って楽しんで頂くことが出来たと思います。2018年度は「東京モーターフェス」を実施し、2019年度の「東京モーターショー」、さらに2020年の東京オリピック・パラリンピックでのアピール、これらをマイルストーンとして、引き続き将来のテクノロジ、そしてモビリティ社会への布石となる取り組みをオールジャパンで行い、日本の自動車産業の先進的な取組みを世界へアピールしていきたいと思えます。

〈自動運転〉

●昨年10月より戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)の一環として、首都高や東名高速、

東京臨海地域でのダイナミックマップの実証実験が始まっており、すでに現実のものとして進みつつあります。自動運転に関しては、我々の技術開発に加えて、環境整備、法的整備が不可欠ですが、政府主導の成長戦略の具体化の一環として、近々「自動運転に係る制度整備大綱」が策定されて一元的な取り組みとして主導して頂けると伺っており、我々業界としても大変期待をしています。自工会としても積極的に参画して参りたいと思います。

〈次期自工会会長内定〉

●最後に、自工会次期会長について、本日の理事会において、トヨタ自動車の豊田章男代表取締役社長が就任されることを内定しました。5月に予定されている理事会で正式に選任されることとなりますが、それに先立ちまして皆様にご案内を申し上げます。本日の記者会見が私の自工会会長としての最後の会見となります。これまでの間、皆様にご多大なご支援を頂きました。改めて御礼を申し上げます。どうもありがとうございました。

(会長挨拶から抜粋)

2018年度(平成30年度) 自動車国内需要見通し

単位：台

一般社団法人 日本自動車工業会

		2016年度 A	2017年度 B 見込み	2018年度 C 見通し	対前年比 %		
					2017年度 B/A	2018年度 C/B	
四 輪 車	乗用車	普通・小型四輪車	2,905,912	2,897,000	2,908,000	99.7	100.4
		軽四輪車	1,337,481	1,452,000	1,456,000	108.6	100.3
		計	4,243,393	4,349,000	4,364,000	102.5	100.3
	トラック	普通車	177,882	173,000	167,000	97.3	96.5
		(うち大中型)	98,592	92,000	87,000	93.3	94.6
		小型四輪車	258,487	250,000	248,000	96.7	99.2
		軽四輪車	382,489	403,000	383,000	105.4	95.0
		計	818,858	826,000	798,000	100.9	96.6
	バス	大型	6,875	5,700	4,900	82.9	86.0
		小型	8,777	8,900	8,200	101.4	92.1
計		15,652	14,600	13,100	93.3	89.7	
	合計	5,077,903	5,189,600	5,175,100	102.2	99.7	
	登録車	3,357,933	3,334,600	3,336,100	99.3	100.0	
	軽四輪車	1,719,970	1,855,000	1,839,000	107.9	99.1	

二 輪 車	原付第一種	168,191	166,000	142,000	98.7	85.5	
	原付 第二種 以上	原付第二種	97,803	86,000	99,000	87.9	115.1
		軽二輪車	46,045	58,000	56,000	126.0	96.6
		小型二輪車	61,521	65,000	64,000	105.7	98.5
		計	205,369	209,000	219,000	101.8	104.8
	合計	373,560	375,000	361,000	100.4	96.3	

2018年3月15日

四輪車動向 2017年度の四輪車総需要は5,190千台・前年度比102.2%と見込まれる。内訳は、登録車が3,335千台・前年度比99.3%、軽四輪車が1,855千台・前年度比107.9%。登録車については、新型車効果は落ち着きつつあり、完成車検査問題等の影響により、前年度を下回る見込み。軽四輪車の販売台数は、新型車効果により前年度を上回る見込み。2018年度については、四輪車総需要は5,175千台・前年度比99.7%と見込まれる。内訳は、登録車が3,336千台・前年度比100.0%、軽四輪車が1,839千台・前年度比99.1%。

二輪車動向 2017年度の二輪車国内総需要は、375千台・前年度比100.4%と見込まれる。環境に関わる規制による生産終了モデルへの駆け込み需要が総需要を支え、前年度より微増するものと見込まれる。2018年度については、国内総需要は361千台・前年度比96.3%と見込まれる。ニューモデル投入による需要増が見込まれるものの、規制への対応による影響もあり、前年度を下回ると見込まれる。

〈全国縦断〉 モーターショーは各地で盛況

東京を皮切りに、 主要6都市でも開催 各会場の合計来場者数は 155万人を超える

未来のクルマの祭典・モーターショー（MS）が全国で開催されました。昨秋の東京を皮切りに主要都市6会場を実施され、全会場とも多くのクルマバイクファンで埋め尽くされました。今回は電動化や自動運転、人工知能（AI）といった未来を見据えた最新技術の存在感が強く、各社とも自動運転車やコネクテッドカーなど数多くのコンセプト車で先進性を競い合いました。一方で、走行性能や外装にこだわったクルマも多数出展されており、クルマや運転の楽しさを改めて訴求する機会にもなりました。地方モーターショーは、各地域ごとに特色を持たせたことが奏功。合計で155万人以上が来場するなど、クルマバイクの変わらぬ人気をアピールしました。

東京モーターショー

（2017年10月27日～11月5日）

昨年の10月下旬から10日間 にわたり開催された「第45回 東京モーターショー2017」。「世界を、ここから動かそう。BEYOND THE MOTOR」をテーマに、世界10カ国から153社団体が出展しました。出展車両は世界初公開64台、日本初公開62台を含む380台。バーチャルリアリティ（VR）などを用いた体験型のブースも多く、前回よりも女性と若者の来場者比率が高くなりました。

大阪モーターショー

（2017年12月8日～11日）

11月に開催された「第20回 名古屋モーターショー」は、前回を上回る20万人以上が来場しました。独自企画として、第20回を記念して実施した「スーパーカー同乗試乗会&体験会」やレーシングカーによる「デモランド」も開催し、熱心なクルマファンを唸らせました。

名古屋モーターショー

（2017年11月23日～26日）

者からは「リアルで面白かった」と好評を集めていました。

名古屋MSには前回を上回る20万5900人が来場。独自企画でスーパーカーなどの同乗試乗会も開催



大阪MSには28万5039人が来場。子ども楽しめるイベント併設



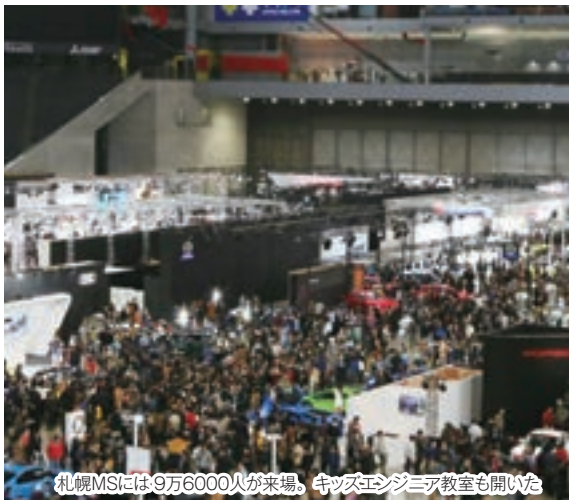
福岡MSには13万人以上が来場。地元密着で「北部九州クルマの歴史と未来展」も開催

映し出す「THE FUTURE」東京と未来のモビリティを描こう」のほか、VRを使ったコネクテッドカー体験や、各界のクリエイターなどが集まりトークショーを開催。来場

大人だけでなく、子どもも楽しめるイベントを目指したのが12月に開催された「第10回大阪モーターショー」です。遊びながら交通安全を学べる体験型コンテンツやトリックアートをブース内に持ち込み、流行語にもなったインスタ映えするスポットを来場者に提供するなど、アイデアが光るブースが多くありました。イベントブースでは、レーシ



東京MSには77万1200人が来場。「世界を、そこから動かそう。BEYOND THE MOTOR」のテーマで開催



札幌MSには9万6000人が来場。キッズエンジニア教室も開いた



東北MSは雪に降られながらも、5万7000人が来場

グドライバーの佐藤琢磨選手やクルマ好きとして有名な人気芸人ますだおかだの岡田圭右さんのトークショーも実施し、様々な形で来場者を楽しませました。

福岡モーターショー

(2017年12月15日〜18日)

「福岡モーターショー2017」は「クルマと変えよう暮らしの未来」をテーマに設定。同時開催の

自動車産業フォーラムでは「スポーツカーの復権」開発者が語る「スポーツカーの魅力」をテーマに、自動車メーカー関係者がトークセッションを行いました。また「北部九州クルマの歴史と未来展」といった地元密着の企画も人気を集めました。

札幌モーターショー

(2018年1月19日〜21日)

1月に開催された「札幌モーターショー2018」は、今回で

4回目を迎えました。キッズエンジニア教室では、未来のメカニック達が楽しそうに参加していました。

東北モーターショー

(仙台市)

(2018年2月10日〜12日)

トリを飾ったのは「第11回東北モーターショー in 仙台2018」です。最終日は大雪に見舞われたものの、公道での試乗など新たな取り組みを行い、来場者にアピールしました。

「高校生への二輪車安全運転教育 好事例 2018」発行

教育を推進



学区の撤廃や統合で、原付通学が有効
学校と社会が一体化して安全運転教育



http://www.jama.or.jp/motorcycle/environment/high_school_student.html

見直し 安全運転教育の充実へ



事例5 新潟県

安全運転教育を通じて 広い社会性も育む



事例8 大分県

県警が推進する 高校生の安全運転講習



高校生の二輪車利用について、日本自動車工業会が平成28年度に実施した調査によると、都道府県教育委員会の指導方針は「禁止」「条件付き許可」「制限していない」などさまざまです。二輪車利用の可否を各学校の判断に委ねているケースも多く、原付の免許取得については全日制公立高校の約半数が禁止しています。

そうしたなか、近年、県立高校の通学区域は、学区の撤廃や統合が進められ、高校生の通学範囲が拡大しています。公共交通機関が不足している地域では、片道10~20kmにおよぶ自転車通学が当たり前になっており、保護者によるマイカー送迎に頼らざるを得ないなど、通学にかかる負担は小さくありません。

原付通学を認められている生徒は、通学にかかる時間と費用が節約され、生活に余裕が出るなど大きなメリットを得ています。交通事故のリスクをできるだけ小さくし、生徒が安全に二輪車を利用できるよう、学校と社会が一体となって安全運転教育を行っていくことが重要です。

この冊子は、高校生に対する二輪車の安全運転教育を実践している栃木、群馬、茨城、千葉、新潟、静岡、高知、大分8県の好事例を取り上げました。今後、安全運転教育の充実を図ろうという教育関係者・交通安全関係者の方々の参考に資すれば幸いです。

一般社団法人日本自動車工業会 二輪車特別委員会

8県の安全運転教育——実施体制はさまざま

●学校・県教委・警察・交通関係団体が連携

高校生に対する二輪車の安全運転教育は、予算の確保から講習の実施体制まで県によってさまざまです。原付通学を許可している学校を対象に、都道府県教育委員会が呼びかけを行い、県警、都道府県交通安全協会、一般社団法人日本二輪車普及安全協会、自動車教習所などが協力して実技講習を実施しています。

原付通学をしている生徒たちの声

●原付通学にして、家庭の負担が軽くなった

原付通学がどう役立っているか、いちばん多かったのは「親に負担をかけずにすむのが嬉しい」という声でした。通学にかかる鉄道やバスの費用負担は大きく、保護者によるマイカー送迎も余儀なくされています。原付を必要とする生徒は少なくありません。

●いつも気をつけたい安全運転講習で学んだこと

数時間の講習でも生徒たちは多くのことに気づき、学んでいます。

事例1 栃木県

県安協の全面協力で 安全運転



事例2 群馬県

「三ない運動」



事例3 茨城県

全国トップクラス 原付通学許可校が8割



事例4 千葉県

すべての原付通学生徒が 安全運転講習に参加



事例6 静岡県

定時制高校生へ 安全運転教育を実施



事例7 高知県

原付が必要な生徒たちへ 命を守る教育





経営者が持続的成長のための構造改革を語ることが重要

日本政府は企業の稼ぐ力を取り戻すことを目的とした日本再興戦略を進めている。2014年の

日本版スチュワードシップコードと会社法改正、2015年のコーポレートガバナンスコードなどで、投資家や企業に適切なガバナンス機能の発揮が促された。さらに、2017年の伊藤レポート2.0では、企業と投資家との建設的な対話をさらに促進させるための「価値協創イダダンス」が公表された。

■ ESG 評価は持続性や実現性から

このような中、最近ではESG（環境社会ガバナンス）が注目されている。背景は以下の3点である。第一に企業価値を生む源泉が有形資産から人材やブランドなどの無形資産にシフトしてきた。第二に長期投資志向が進む中で企業の持続可能なビジネスモデルが求められてきた。第三に社会的課題の解決が持続的成長に必要な要素として、長期投資家は、ESGの個別要素を

単独で評価するのではなく、ビジネスモデルの持続性や戦略の実現可能性にESGがどのような影響を与えるかに関心を寄せる。資本生産性（収益）を気にせずESGのみを語るだけの企業には投資はしない。ESGは相互作用を持つ一つのパッケージだが、企業の持続可能性に関連するESと企業価値を高める前提となる規律としてのGとは、性質やタイムホライズンが異なる。ESへの対応やレベルアップの鍵はGの強化が握っている。

■ 大胆変革と早期実施が必要

自動車産業には100年ぶりの大波が押し寄せている。未来は自動走行で樹脂製の電気自動車主力になるが、これらに使用される新技術は従来の延長線上ではなく、非連続イノベーションから生まれる点に注意が必要だ。自動走行では走行状況を瞬時に判断し学習するAIチップや高速通信技術、電気自動車では長時間使用可能なバッテリー、新素材では加工性の高い軽量で強い新しい樹脂の開発が重要になる。今後は、このような非連続イノベーションを確保するための買収や提携などが急速に進み、自動車産業の収益構造

は大きく変化するだろう。自動運転では、他業種のトッププレイヤーが新規参入してきたが、これらの新規参入企業が一気にパワーバランスを覆す可能性もある。欧州ではすでにメガサブライヤーが自動車メーカーを逆支配する体制が構築されつつある。日本はまだ新しい収益構造を模索している段階にとどまっているが、常識にとらわれない大胆な変革を早期に実施する必要がある。

■ ステークホルダーに説明できるか

投資家はESGの観点から、大きく変貌する日本の自動車産業に興味を持つている。特に重要視する点は、経営者が企業の持続可能性を意識しているか、そのためにガバナンスを強化しているか、未来のクルマで環境に貢献して社会を良い方向へ導くという企業理念を持ちながら収益構造改革を行い新しい価値創造プロセスを構築できるか、その具体的な戦略やビジネスモデルを投資家や従業員や取引先などのステークホルダーにしっかりと説明できるかなどである。日本の自動車産業の経営者には「有言実行」を期待したい。

profile 1956年5月3日生まれ。京都市出身。同志社大学経済学部卒業。1982年に日興リサーチセンター入社、陸海空運、その他製造、非鉄金属、化学、薬品、食品、精密・機械などのアナリストを経て、1991年から自動車業界を担当。1999年日興ソコム・スミスバーニー証券（現シティグループ証券）に転籍、2013年現役引退。同年三菱UFJ Morgan・スタンレー証券でアナリストの教育・指導を開始。2017年デンソーの社外監査役に就任。日本証券アナリスト協会検定会員、経済産業省産業構造審議会製造分科会委員、経済産業省統合報告・ESG対話フォーラム研究会委員。日本IR学会理事。共著『企業・投資家・証券アナリスト 価値向上のための対話』（日本経済新聞出版社）。

自工会・2018年 春季交通安全 キャンペーン のご案内

一般社団法人日本自動車工業会(会長:西川 廣人、以下自工会)は、4月6日(金)~5月5日(土)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・2018年春季交通安全キャンペーン」を実施します。

昨年の交通事故の発生件数は47万2,165件と前年より2万7,036件減少(-5.4%)し、死者数は3,694人と警察庁が保有する昭和23年以降の統計で最少となりました。

しかしながら、高齢運転者による事故が多発するなど、交通事故の実態は依然として厳しい情勢にあります。

当会としては、平成28年に政府が作成した第10次交通安全基本計画(平成28年度~32年度)において、世界一安全な道路交通を実現するため、平成32年(2020年)までに交通事故死者数を2,500人以下とする目標の実現に向けて、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を実施し、安全な交通社会の実現に貢献してまいります。

*主催:内閣府他、期間:4月6日(金)から4月15日(日)

春季交通安全キャンペーンの考え方

●四輪テーマ:後席を含めた全ての座席のシートベルト着用促進

2017年の一般道でのシートベルト着用率は、運転席 98.6%、助手席 95.2%に対し、後部座席は36.4%と依然低い状況です。2017年中の自動車乗車中の事故死者のシートベルト着用状況を見ますと、全体の42.6%は非着用となっています。シートベルト非着用の致死率は着用時に比べ約14.5倍高いことから、**後席を含めた全ての座席のシートベルト着用**を呼び掛けます。

●二輪テーマ:ヘルメットの正しい着用促進

事故当事者(第一当事者)の車両別による死亡事故率を見ますと、二輪車の死亡事故率は自動車と比べて4倍近く高くなっています。また、二輪車乗車中の事故死者のうち3割は事故時にヘルメットが離脱していることから、**あごひもをしっかりと締めるなどの、ヘルメットの正しい着用**について呼び掛けます。



キャンペーン展開の概要

●四輪ドライバー及び同乗者向けテーマ:後席を含めた全ての座席のシートベルト着用促進

●二輪ライダー及び同乗者向けテーマ:ヘルメットの正しい着用促進

○訴求のポイント

実施期間	2018年4月6日(金)~5月5日(土)
テーマ設定	<ul style="list-style-type: none"> 四輪乗車中の交通死亡事故抑止に向けて、ドライバー及び同乗者に対し、後席を含めた全ての座席のシートベルト着用を訴求する 二輪乗車中の交通死亡事故抑止に向けて、二輪ライダー及び同乗者に対し、あごひもをしっかりと締めるなど、ヘルメットの正しい着用を訴求する
スローガン	四輪ドライバー及び同乗者: 後席も含めシートベルト着用 二輪ライダー及び同乗者: あごひも、しっかりと、ヘルメット

○具体的展開

・人気アニメキャラクター「ぼのぼの」を活用した「後席を含めた全ての座席のシートベルト着用促進」、「ヘルメットの正しい着用促進」を訴求するアニメーション動画を以下のメディアに配信。

YouTube	アニメーション動画を配信
屋外大型ビジョンCM	通行量の多いスポットに設置されている全国14都道府県の屋外大型ビジョン39カ所で放映
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	アニメーション動画を視聴後に交通安全クイズに答えて正解した方の中から抽選で景品が当たるキャンペーンサイトの開設 http://www.jama-campaign.jp/
タクシー車内モニター	東京都・大阪府のタクシー約5,000台の車内モニターで放映

・会員各社のホームページ、SNS等に交通安全キャンペーンサイトへのリンクバナーの設置。

一般社団法人 日本自動車工業会 役員名簿

(平成30年3月15日現在)

会 長	西川 廣人	日産自動車株式会社	代表取締役社長 最高経営責任者	(非常勤)
副 会 長	豊田 章男	トヨタ自動車株式会社	代表取締役社長	(〃)
〃	八郷 隆弘	本田技研工業株式会社	代表取締役社長	(〃)
〃	小飼 雅道	マツダ株式会社	代表取締役社長	(〃)
副会長・専務理事	永塚 誠一			(常勤)
常務理事	和辻 健二			(〃)
理事	細井 行	いすゞ自動車株式会社	取締役会長	(非常勤)
〃	片山 正則	〃	代表取締役社長	(〃)
〃	原山 保人	スズキ株式会社	代表取締役副会長	(〃)
〃	鈴木 俊宏	〃	代表取締役社長	(〃)
〃	近藤 潤	株式会社SUBARU	取締役会長	(〃)
〃	吉永 泰之	〃	代表取締役社長	(〃)
〃	三井 正則	ダイハツ工業株式会社	代表取締役会長	(〃)
〃	奥平 総一郎	〃	代表取締役社長	(〃)
〃	早川 茂	トヨタ自動車株式会社	取締役副会長	(〃)
〃	佐藤 康彦	〃	専務役員	(〃)
〃	坂本 秀行	日産自動車株式会社	取締役 副社長	(〃)
〃	松元 史明	〃	取締役	(〃)
〃	川口 均	〃	専務執行役員 チーフサステナビリティオフィサー	(〃)
〃	市橋 保彦	日野自動車株式会社	代表取締役会長	(〃)
〃	下 義生	〃	代表取締役社長	(〃)
〃	倉石 誠司	本田技研工業株式会社	代表取締役副社長	(〃)
〃	松井 直人	〃	執行役員	(〃)
〃	寺谷 公良	〃	執行役員	(〃)
〃	金井 誠太	マツダ株式会社	代表取締役会長	(〃)
〃	古賀 亮	〃	専務執行役員	(〃)
〃	山下 光彦	三菱自動車工業株式会社	取締役 副社長執行役員	(〃)
〃	白地 浩三	〃	取締役 副社長執行役員	(〃)
〃	松永 和夫	三菱ふそうトラック・バス株式会社	代表取締役会長	(〃)
〃	マーク・リストセーヤ	〃	代表取締役社長	(〃)
〃	柳 弘之	ヤマハ発動機株式会社	代表取締役会長	(〃)
〃	〇日高 祥博	〃	代表取締役社長 社長執行役員	(〃)
〃	ヨアキム・ローゼンバーク	UDトラックス株式会社	代表取締役会長	(〃)
〃	村上 吉弘	〃	代表取締役社長	(〃)
理事・事務局長	矢野 義博			(常勤)
監 事	今津 英敏	日産自動車株式会社	常勤監査役	(非常勤)
〃	中津川 昌樹	トヨタ自動車株式会社	常勤監査役	(〃)
〃	杉山 雅洋	早稲田大学	名誉教授	(〃)

◎印：新任



西日本新聞社

いとう ひでずみ
伊東 秀純

義父と後継ぎ

❶妻の実家は、九州・佐賀で小さな自動車整備工場を営んでいる。自動車関連の大手企業を辞めて20代で独立した義父は今年古希を迎える。最近はず減ったそうだが、夜中に故障して動けなくなった車の所まで駆け付けたこともあったという。「体はきつかばってん、お客さんが付いとうけんね（体はきついが、お客さんが付いているから）」と、工場に立ち続ける義父の指先はいつも油で黒ずみ忙しそうだ。ただ、経理を担当する義母と2人で切り盛りする会社に後継ぎはいない。

❷義父は、私の妻を含め4人の子どもに恵まれたが、工場を継ぐことは求めなかった。農家の後継ぎだったが、自分が好きな車をなりわいにしたように、子どもたちにもそれぞれ好きな道を歩ませた。かつては従業員もいたが、技術を身に付けて独立したり他の工場へ移ったりしたという。

❸娘が結婚相手に連れてきた男も、ろくに車のことを知らない新聞記者風情で申し訳ないことこの上ない。ただ、そんな男が20年近く経て自動車担当の記者になったのも不思議な縁かもしれない。


❹車を買替える際はこれまで義父に任せきりだった。最近、調子の悪い愛車の買替えを検討中で、ここは義父に頼らず自動車担当記者としての存在感を示したいと思いついた。「長い目でみたらハイブリッド車がお得だから、これなんかどう」「思い切って電気自動車（EV）なんてどう」などと妻にいろいろ提案するものの、なかなか首を縦に振らない。義父の探してきてくれた車には文句一つ言わなかった妻だが、「門前の小僧」ならぬ「門

前の娘」で妙に車にこだわりがある。そんなことなら、妻が会社を継いでいたら良かったのではないかと思わないでもない。

❺今、後継ぎがないために廃業せざるをえない中小企業が増えている。このままでは長年培った技術、人脈、販路などが途絶えてしまうと、官民共に危機感が高まっている。国は企業間の事業の引き継ぎを支援しているが、中小企業は企業数全体の99.7%にも達するだけに、まだまだ対策は緒に就いたばかりだ。

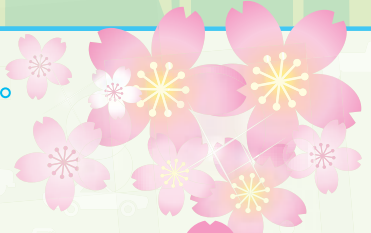
❻自動車以外にも、いろいろな業種の経営者と話をする機会があるが、もっとも重要な長期的課題として人手不足を挙げる人は多い。後継者不足も人手不足の一種だろう。後継者の悩みはかつて農業や漁業など第1次産業が主だったが、今やすべての産業に広がっているとみていいだろう。

❼義父の会社もこのままではいずれ廃業せざるをえないかもしれない。義父は「体が動かなくなるまでやって、それで工場を閉めればよか（よい）」と屈託がない。EVの伸長で主にガソリン車を扱う工場の先行きに確たる見通しが立たないことも考慮した上での判断かもしれない。ただ、経営が順調なのに後継ぎがないために廃業せざるをえない無念を本当は強く抱いているに違いない。

❽正月、そのような義父との会話を耳にした中学生の息子が「爺の代わりに俺がしようかな」と言い出した。息子の単なる思い付きかもしれないが、お義父さん、しばらくは現役に頑張るしかないようです。..... 

ドライブで巡る桜の名所

桜のつぼみも膨らみ、いよいよ春めいてまいりました。
JAMAGAZINE編集部おすすめのドライブで巡る
桜の名所をご紹介します！



埼玉県秩父郡長瀬町

夏になるとライン下りなどのアクティビティが人気の長瀬町ですが、「日本さくら名所百選」に選ばれた桜の名所でもあり、約三千本余に及ぶ桜を楽しむことができます。

見頃
4月上旬
~中旬



北桜通り(桜のトンネル)

400本の桜が約2.5キロメートルに及ぶまさに桜のトンネル



宝登山参道及び山麓

宝登山神社へ向かう参道沿いに

3/24(土)~4/30(月・祝)まで
「長瀬桜まつり2018」を
開催中。ライトアップも
されます



アクセス

関越自動車道花園ICより約30分
詳しくは長瀬町観光協会HPを
ご覧ください。

TEL : 0494-66-3311

<https://www.nagatoro.gr.jp/>



モータースポーツジャパン 2018 フェスティバル イン お台場

2018年4月14(土)~15(日)

- 場所 東京臨海副都心 青海地区特設会場 (東京都江東区青海)
NOP 区画 (青海臨時駐車場) 公園地区 (セントラル広場・センタープロムナード)
- 入場 入場無料
- 企画 モータースポーツジャパン実行委員会
- 主催 NPO 法人 日本モータースポーツ推進機構
- 運営 モータースポーツジャパン運営事務局
(モータースポーツジャパン実行委員会)

■ 実行委員長 日置和夫

■ 実行委員 トヨタ自動車株式会社 日産自動車株式会社 本田技研工業株式会社 株式会社 SUBARU マツダ株式会社
三菱自動車工業株式会社 スズキ株式会社 日野自動車株式会社 一般社団法人日本自動車連盟 (JAF)
株式会社日本レースプロモーション (JRP) 株式会社 GT アソシエーション (GTA)
NPO 法人日本モータースポーツ推進機構

クルマの先進安全装備は、 あなたの安全運転で完成します。

先進安全技術を
備えたクルマが
増えています。



クルマの先進安全装備は、安全運転を支援するシステムです。
機能には限界がありますので、過信せず取扱説明書等でご確認ください。

衝突被害軽減ブレーキ



クルマが障害物を感知して、警告やブレーキの補助操作を行います。

定速走行・車間距離制御装置



設定車速内で前方のクルマとの車間距離を保ちながら追従走行して運転をサポートします。

車線逸脱警告



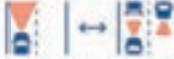
道路上の車線を検知して、車線をはみ出しそうになった時、警告音等を出して正しい位置に戻ることを促します。

後側方接近車両警告



死角になる斜め後方のクルマを検知し、危険を知らせます。

自動切替型前照灯



夜間走行時にセンサーが周囲の明るさや、先行車・対向車の有無を検知し、ハイビームとロービームを自動で切り替えます。

ペダル踏み間違い時加速抑制装置



前方(及び後方)の壁や車両を検知した状態で踏んでアクセルを踏み込んだ際、急加速を防止します。



衝突被害軽減ブレーキ等を備えた「安全運転サポート車 (サポカー)」の普及・啓発に取り組んでいます。

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
http://www.anzen-untan.com