

info DRIVE ジャマガジン

# Jamagazine

Japan Automobile Manufacturers Association



JAMA vol.51  
2017 12月号  
[December]

巻頭インタビュー

東京大学大学院新領域創成科学研究科人間環境学専攻教授・工学博士  
**鎌田 実**  
「日本の道路上に超高齢社会の時代が…」

特集

大学キャンパス出張授業2017

ソフトレガシー第2弾

ジャパンパラボッチャ競技大会

コラム BEYOND

今こそ、慌てず冷静な経営

# JAMA

一般社団法人 日本自動車工業会

一般社団法人 日本自動車工業会

## JAMAGAZINE 2017年 12月号

発行日 平成29年12月22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

©禁無断転載：一般社団法人 日本自動車工業会



02

### 巻頭インタビュー

東京大学大学院新領域創成科学研究科人間環境学専攻教授・工学博士 鎌田 実氏

## 「日本の道路上に 超高齢社会の時代が…」

06

### 特集

## 大学キャンパス出張授業2017

08

### 自工会・障がい者スポーツ支援の活動紹介

## ソフトレガシー第2弾 2017 ジャパンパラボッチャ競技大会

14

### コラム BEYOND

## 今こそ、慌てず冷静な経営

マッキンゼー・アンド・カンパニー・インコーポレイテッド・ジャパン  
シニアパートナー 小松原 正浩氏

15

## 2017年 全国でモーターショー開催 来場者は4会場で100万人を大きく超える

16

### 記者の窓

## 「小さなユーザーの目線で」 東京新聞 中澤佳子

1 東京大学大学院新領域創成科学研究科人間環境学専攻教授・工学博士 鎌田 実氏

2 第10回大阪モーターショー

3 大学キャンパス出張授業の講義風景

4 み～んなでふれあい広場（ダイハツ工業）

5 2017 ジャパンパラボッチャ競技大会



東京大学大学院新領域創成科学研究科  
人間環境学専攻教授・工学博士

鎌田 実氏 かま た みのる に聞く

## 日本の道路上に超高齢社会の時代が…

2030年、日本の運転免許保有者の半数を60歳以上が占める。現時点では机上の計算だが、少子化高齢化の傾向に大きな変化が起きない限り、日本の道路上には遠からず「超高齢社会」が訪れる。身体能力などの低下による高齢者の事故防止のため、自動車メーカー各社は衝突回避を謳う安全技術を相次ぎ搭載し始め、さらには自動運転車の開発も熱を帯びてきた。「高齢社会のモビリティ」を20年以上にわたり研究し続けてきた東京大学の鎌田実教授に、ニッポン自動車産業の将来像などを語っていただいた。

免許保有者の半数が  
60歳以上に

「まず、運転免許保有者の高齢化が進んでいます。今、75歳以上の高齢者が513万人くらいですが、2020年には600万人ともいわれています」

高齢者の定義で65歳で区切ると、もう恐らく1800万、2000万人近くになっています。少し前、JARI（日本自動車研究所）に2030年の概況を試算してもらったら、2800万人くらいと出たんです。

顕著なのは、今より75歳以上、そして女性も増えます。さらに、高齢者予備軍として60歳で区切ってみると、3千数百万人くらいになります。人口が減ってきて、免許保有者が700万人程度とみると、免許保有者の半数近くが60歳以上という恐るべき状況になっていきます。運動能力がだんだん落ちてくる方が大勢を占めるようになった時に、速度規制やどんな交通流になるかなどを、少しこれまでは違う切り口で考えないといけない時代になってくるわけです。



中で、どのような未来像を描いていくかです。

—労働負荷がだいふ問題になりました

—そうなれば自動車運転がものすごく期待されてきますが、どこでも完全自動という形になるまでは多くのハードルがあるので、期待するほど早い実現は難しいと思います。

—先生はこの分野の研究が長いと聞いております

—1995年頃から高齢者、障がい者のモビリティの研究を始めました。2000年を過ぎた頃から、ドライブレコーダーでヒヤリ・ハットのデータベースをつくったり、それから最近は自動運転です。リアフリーも並行してやってきました。

—最近、高齢者の事故が社会問題化しています

—もう20年も前からいざれそんなら、やっと思いをやってきましたが、やっと思いの意識が高まってきたとも言えます。

—私はもともと車が好きで、18歳になってすぐに免許を

取りました。大学時代には競走ライセンスを取ったこともあります。社会の中で車の位置付けは非常に重要なものと思っていましたし、高齢化対応や電動化など、社会の要請に伴って車の役割も変わってきました。まだまだ発展途上国などではこれからモーターゼーションが進展しますが、日本など先進国は、ある意味成熟社会になっており、さらに高齢者が増え、あるいは人口が減ってきます。そんな中で、車の役割も新しい社会に合うよう、変えていく必要があると痛感しています。

### 日本の自動車産業に期待

—高齢社会のモビリティはどう設計すべきですか

—地方では過疎化が進み、限界集落や人口ゼロのエリアもどんどん増えていきます。少なくとも、人口が減り、高齢者比率が高まることも、いろいろな担い手も減っていきます。移動は生活を行うための重要な手段ですから、地域ごとの生活実態や

人々のライフスタイルに合わせたまちづくりも必要です。

—都市部と地方部でも、それぞれまちづくりから発想を変えないといけないわけですね

—その辺は国土交通省が『国土のグランドデザイン2050』で、日本の将来像をデータを基に示しています。どのように望ましい形にするのかを考えないといけないでしょう。それから自動車産業が日本の基幹産業であること、今後もそれを維持していくことも期待されています。そんな中で、どんな将来像を目指して、世界に先駆けて日本の技術力で対処していくかは非常に大事な話です。私は高齢社会のグランドデザインをきちんと描いておきたいと常々思っています。

—運転したい高齢者は多い

—公共交通との兼ね合いもありますね

—車の運転を続けたいという高齢者は多いですが、自動車の『運転』を続けたいのか、生活

### 社会の多様化とクルマの役割

—交通政策上、どのようなインパクトがありますか

—職業ドライバーの数もどんどん減っていきます。物流などは、ネット通販で逆に増えていきます。ヤマト運輸も、アマゾンなどの配送も、全然追い付かなくなっています。ドライバーが減っている



東京大学大学院新領域創成科学研究科  
人間環境学専攻教授・工学博士  
鎌田 実氏

## 聞く

するための『移動』の手段が欲しいのか、色々です。移動の手段さえあれば、車は必要ないと考えている方もいるかもしれませんが。ですから、車を使わずに移動ができる公共交通を整備するのも選択肢です。ただし

それも、地方では乗客数が減ってとてもビジネスにならず、補助金で動いているのが現状です。補助はあっても、乗客数はどんどん減り、さらに追いつきをかけているのは、ドライバー不足です。バスなら大型二種免許が必要です。その保有者がどんどん減っているなか、何とか持ちこたえているのが現状です。

— 政府による検討も進んでいます

公共交通はなかなかこれまでの枠組みでは厳しいので、国交省が『高齢者の移動手段の確保に関する検討会』を開いて、今年6月に中間取りまとめを

しました。事業者が頑張るのは当然のことながら、そこで担えない、賄えない部分は、自家用の有償運送を自治体が主導して、いい形でもっと進められるようにしましょう。さらにガソリン代実費程度という、無償の輸送を白ナンバーで動かすという部分も必要に応じて加えていくという枠組みです。そういう意味でも、自動運転への期待はかなりあるのです。

事故を起こすと当人や家族、それから当然、被害者も不幸になります。車が悪者になるのを何とか避けたいという意識があります。第一義的には、高齢者には運転が難しい場合にはやめていただいて、その代りに公共交通等を整備します。もしくは、車をもう少し段階的に、速度や乗れる範囲を制限していくことです。

### 運転寿命を伸ばす 受け皿があれば

— 『サポカー』という言葉が生まれました

普通の車が運転しづらくなったら、いわゆるサポカーの

ような安全機能を車に入れてやっていきたいと思いますという議論と、いわゆる超小型モビリティのような低速の小さな車を使ってもいいでしょうという発想が出ています。低速で小さな車ですと、万が一事故を起こした時の加害性が低いのです。車を小さく低速でというのは、実は私は90年代から

高齢者の移動に適した車を、シルバークールと称してずっと実験をしてきました。1人乗りの原付ミニカーはすでに販売されていますが、やはり2人で乗りたいというニーズもあります。ですから、2人乗れて、超小型で価格も安く維持費も安い車を、うまく制度面を整備して、高齢者の足として使っていけるようになればと思っています。

— 高齢者が、家族から危ないからと免許返納を勧められ、返納したら急に認知症になったなんて話もよく聞きます。いきなり返納では環境変化が大きいですね

いきなり返納の大きなデメリットは、運転できなくなるこ

との喪失感や、家に閉じこもりになってしまうことです。1カ所、免許があるかないかというところに大きなギャップがあります。普通の車は法定速度だと60キロ出せるところが、免許がなくなると電動車椅子で時速6キロです。シルバークールのコンセプトは、30キロぐらいで快適に移動ができるものを中間に置きましょうという狙いです。60キロは少し厳しくなったから、30キロ。それも厳しくなったら、自転車並みの速度の15キロの乗り物も必要かもしれません。また、免許継続の可否は、認知症の関係だと医師の判断です。病院に行つて、そこで認知症と診断されたら、免許は継続できなくなります。医師としては、ここで認知症と診断してしまうと、この人の免許、ひいては生活を奪ってしまうと思うと、どうしても判断が甘くなってしまう恐れがあります。そこで、例えば限定免許のような、もう少し範囲を限定し運転寿命を伸ばす受け皿があれば、双方が納得のいく結果になるでしょう。



政府サボカー試乗会

「サボカー」は有効、  
まずは安全システムに  
頼らない運転を

「各社から『サボカー』の対象車  
が相次いで発売されています。  
将来の自動運転の基盤技術がい  
くつも搭載されています」

サボカーの機能は有効ですが  
まずは、安全システムに頼らな  
い運転を目指す心掛けが欲しい  
と思っています。自動ブレーキ  
も、踏み間違いの防止装置も、方  
が一、危険が迫った時に救って  
くれる装置です。ですから、速い交  
通流にはもう乗っていけないと

思ったら少しゆっくり走って、後  
ろに車が重なってしまったりど  
こかで左側に寄って先に行かせ  
るなど、そういう気配りが必要  
です。逆に高齢者が増えていく  
と、やはり交通流そのものがス  
ローになることを、周囲も受け  
入れる必要があります。

「自動運転などが普及した場  
合、今後日本の自動車産業はど  
う変わっていくと思いますか」  
早くも対応商品が出てしま  
したが、まず事故が減るため自  
動車保険が変わるでしょう。事  
故修理も含め、多くの変化が起  
こります。例えば50年後に今  
の時代を振り返ってみれば、車  
の知能化にしても電動化にして  
も、恐らく自動車の歴史の大き  
な変換点になっているのだと思  
います。しばしば企業の寿命は  
30年と言われますが、車の形そ  
のものは大きく変わらなくても、  
電動化や自動化など自身がどん  
どん進化していくので、自動車  
あるいは裾野のサプライヤーま  
で含めた全体で見ると、自動車  
産業はまだまだ長く一定規模の  
産業であり続けるのではないかと  
期待しています。

profile

かま た みのる  
鎌田 実

東京大学大学院新領域創成科学研究科人間環境学専攻教授・工学博士

現在、東京大学大学院新領域創成科学研究科人間環境学  
専攻教授。

国土交通省交通政策審議会委員、車両安全対策検討会座  
長、警察庁高齢運転者交通事故防止対策有識者会議委員、  
経産省・国交省・内閣官房の自動運転に関する会議体の委員。  
日本医療研究開発機構プログラムオフィサー、自動車技術会

監事(前副会長)、軽自動車検査協会評議員会議長などを務め  
る。研究分野は、車両工学、福祉工学、ジェロントロジー。

1982年東京大学工学部機械工学科卒、1987年同大学院工  
学系研究科博士課程修了(工学博士)。1990年東京大学工学部  
講師、その後助教授、教授を経て、2009年東京大学高齢社会総  
合研究機構長、2013年より現職。神奈川県出身、1959年生まれ。



## トップが自動車産業やものづくりの 魅力を語る これまで約2万人の 学生が受講



日本自動車工業会(自工会)では、自動車メーカーのトップなどが大学生に自動車産業やものづくりの魅力を語る「大学キャンパス出張授業」を開催しました。`若者のクルマ離れ、が指摘される中、トップ自らが魅力を語ることで、自動車産業に対する理解を深めてもらうのが狙いです。企業トップと対話できる貴重な機会である出張授業の取り組みは今年で5年目を迎えました。これまで2万人を超える学生が受講するなど好評を博しており、その効果は着実に広がりを見せています。

### ものづくりの魅力を語る

自工会では、若者にもっとクルマの魅力を伝え、クルマに対する興味を高めようと様々な取り組みを実施しています。例えば中高校生向けとして2014年から「めざせ！未来のエンジニア〜理系女子男子応援プロジェクト〜」という訪問授業を展開しています。これは全国各地の学校に現役のエンジニアが訪問し、自動車企業やエンジニアの仕事内容の説明や実演を交えた自動車技術の解説など、自らの学生時代の経験を交えて学生らにわかりやすく魅力を伝える取り組みです。

### 5年間で約60回の開催

大学キャンパス出張授業は、若

者へ自動車産業の魅力を伝える柱の取り組みと位置付けており、2013年から毎年開催しています。自動車メーカーのトップ自らが各地の大学キャンパスへ出向き、若者の生の声に耳を傾けながら、クルマやものづくりの魅力を楽しく語るという内容です。これまで5年間で約60回開催しました。講師となる自動車メーカーと開催場所である大学の組み合わせは毎年異なります。講師も社長や会長といった企業トップをはじめ、開発部門の責任者や現在注目を集めるIT関連の責任者など多岐にわたります。このため講義のテーマも企業経営から車両開発、日本のものづくり、業界展望など様々で、受講する学生らはクルマを軸に企業活動について幅広く理解を深めることがで



流の場として定着してきた



きます。さらに大学や専攻するゼミによっては、出張授業を公式の授業として単位を与えるなど授業の一環として扱うケースもありません。

受講する学生も多岐にわたります。2、3年生を中心に、理系文系、男女を問わず積極的に参加しています。運転免許も持たずクルマに全く興味のない学生から、すでに自動車メーカーへの就職が内定しているクルマ好きまで様々です。その結果、会場には大手企業の第一線で活躍する貴重な先輩方の生の声を聴きたいという学生らで満席になる盛況ぶりです。

### ■トップを囲む対話も

また、出張授業の特徴の一つが、講師と学生の対話を重視している点です。講義終了後に行う質疑応答では、学生ならではの視点の素直な質問が相次ぎます。仕事に対する考え方をはじめ、新技術への取り組み、今後の経営戦略、自動車社会の将来像、プライベートに関する質問まで、質問内容は多岐にわたります。

す。それに対して講師側も時折ユーモアを織り交ぜながら自らの言葉で丁寧に回答します。

### ■会場外に新型車も展示

さらに会場の外では注目度の高い新型車の実車展示も行います。気軽に運転席に座ったり、エンジンルームを隅々までチェックしたり、二輪車にまたがることができます。講座終了後には実車を前に講師との談話も可能です。自社の製品を前に企業トップと熱く語り合うのは貴重な体験であり、この出張授業ならではの魅力とも言えます。

また、自工会では隔年で開催する「東京モーターショー」と連動させることで、学生のクルマに対する興味を高める取り組みも行っています。3年目の開催となった2015年から、受講した学生に対してアンケートを実施し、協力いただいた方に東京モーターショーの入場券を贈呈しています。トップによる講義に加えて、モーターショー会場でモビリティの将来像を実際に見て触れることで自動車産業の魅力を

よりわかりやすく訴求し、少しでも多くの若者にクルマへ関心を高めてもらうことが狙いです。実際に入場券の贈呈は好評で、東京モーターショーに足を運ぶきっかけとなっています。

### ■自動車に関心が高い

今年で5年目の開催を迎えるなど、若者へ向けた取り組みとして出張授業は定着しつつあります。受講した学生らへのアンケートでは、元々のクルマに対する興味にかかわらず、押し並べて自動車産業への関心が高まったという結果が示されています。また、講師を務める企業側からも、現在の若者から直接意見を聞ける貴重な機会として高い評価を得ています。

企業のトップ自らが生の声で魅力を伝えることは、その企業のファンづくりの特効薬とも言えます。自工会では貴重な体験の場である出張授業を来年以降も引き続き開催していく方向で検討しています。回を重ねるとともに若者とクルマの距離は着実に縮まっているようです。



クルマに触れて感じてもらう



出張授業はトップと学生の交



# ソフトレガシー第2弾 2017ジャパンパラボッチャ 競技大会

「数ミリ単位の真剣勝負。静寂の中、込みあがる勝敗の喜怒哀楽」～。11月19日、自工会企画部会／企画WG関係者43人が「2017ジャパンパラボッチャ競技大会」を観戦した。今夏の「ブラインドサッカー日本選手権」決勝戦に続く、障がい者スポーツ観戦の第2弾。障がい者スポーツ支援を中心とした自工会によるソフトレガシー（文化・ムーブメント）形成の取り組みが着実に自動車業界に浸透しつつある。

自工会は、オリンピック・パラリンピック等経済界協議会の活動に連携し、自動車業界を挙げてソフトレガシーの形成に尽力している。

## ■リオで日本は銀メダル

今回のボッチャ競技大会の観戦はこの一環で、一般に知られていない障がい者スポーツの認知度向上を目的に、今後も定期的に応援活動を継続していく。会員企業でも活動が浸透しつつあり、例えばトヨタ自動車は東京本社ショールームに、車椅子バスケットボールとボッチャのミニコートを設置し、社員に加え、一般来社客

の関心を集めている。

ボッチャは欧州発祥で、重度脳性麻痺者や重度機能障がい者のために考案されたスポーツ。パラリンピックの正式種目で、リオ2016パラリンピック競技大会で日本が銀メダルを獲得したのが記憶に新しい。

競技自体は、白い目標球に赤や青のボールを投げたり、転がしたり、ぶつけたりする過程で、最終的に目標球に近づくかを数ミリ単位で競うもので、障がいでもボールを投げられなくても、勾配具を駆使して、介助者との連携でプレーできる。

## ■自動車業界は身近で支援

スポーツに限らず、障がい者支援は、もともと自動車業界では身近な活動だった。例えば、福祉車両を切り口とした販売会社の活動が挙げられる。埼玉

トヨベットは、全ての人が分け隔てなく暮らすノーマライゼーションの実現を目的に、福祉車両を販売する立場からCSR・社会貢献組織「はあとねっと輪つる」を15年前に立ち上げた。以後、福祉車両の普及促進や障がい者就労実習など幅広く事業展開し、地域共生に貢献している。今夏の活動15周年記念式典では、ボッチャ大会も開催した。

このような販売業界の取り組みを含め、自動車業界にはソフトレガシーを形成する素地が十分に醸成されているといえる。

2020年の東京オリンピック・パラリンピックを自動車業界を挙げて成功に導くのはもちろん、これを通じた中長期的に業界が一致団結して確固たるソフトレガシー形成に継続して取り組めば、国内経済界における自動車業界のプレゼンスを益々高めていけるだろう。



駆けつけた



測る審判員と、その審判結果を待つ両チームの選手



自工会企画WG副主査(本田技研工業・渉外部担当部長)

## 池谷直英氏が語る ソフトレガシーの取り組み

▶池谷WG副主査



### 業界一丸となった取り組みで 「バリアフリー」の社会づくりに貢献

自工会のソフトレガシー活動(文化・ムーブメント)は、自動車業界が一体感を出しながら2020年の東京オリンピック・パラリンピック大会とその後を見据え、様々な取り組みを始め、おり、そのうちの四つをご紹介します。

一つ目は、オリンピック・パラリンピック等経済界協議会が支援している障がい者スポーツの応援です。自工会企画部会/企画WGでは7月に「ブライインドサッカー」、11月には「ポッチャ」の応援をしました。一般に知られていない障がい者スポーツの

認知度を高めることは重要なテーマで、今後も定期的に応援する予定です。読者のみなさんにも足を運んでいただきたいと思えます。

二つ目に、各会員企業が実施している地域のスポーツ振興や社会貢献活動に同協議会のロゴマークなどを掲げることで、経済界として2020年の大会を盛り上げ、さらにソフトレガシーを残していきたいという想いを伝える取り組みを進めていきます。一層の地域や業界の連携を図り、活動の輪を広げていくためにはイベントや催しをもつ

と知ってもらうことが大切で、自工会HPでイベント予定などを随時更新しています。

三つ目は日本自動車会館1階『くるまプラザ』のオリンピック・パラリンピックコーナーに、大会気運を盛り上げるための各会員企業の展示を始めています。12月からはホンダが担当し、当社従業員でリオオリンピックに出場した選手をパネルで紹介、オリンピックで実際に着用したユニフォームも展示しています。私たちの活動はスポーツに限定していません。

最後に、自工会の独自企画の一つとして、「誰でも自由に移動できる」をキーワードに、心のバリアフリーの実現に貢献していく

活動の企画を検討中です。バリアフリーの専門家を招き勉強しながら、現在、普及の啓発運動になるような施策を考えています。

以上紹介した様々な活動を通して、バリアを感じない社会実現に貢献できるよう継続して取り組んでいきますので、ぜひご理解とご支援をよろしくお願い致します。



▶12月から自動車メーカー・オリンピック出場選手紹介 第1弾リオ五輪陸上男子1万m代表の設楽悠太選手(本田)を展示



▲初めて観戦するポッチャの応援に自工会関係者多数が



▲日本対イギリス戦。勝敗を分ける目標球との距離を正確に



▲試合観戦後、初めてポッチャを体験する自工会関係者

# 配球に感動 ツのレベルは高い

サッカー」を、同第2弾では「ボッチャ」を  
ンドサッカーの迫りに圧倒され、ボッチャ  
この感動は、現場を経験しないと分かりま  
て、初めて障がい者スポーツの奥深い真  
パラリンピック大会の正式種目にもなって



# ソフトレガシーの現地レポート



## ブラインドサッカーとは

視覚障がい者のスポーツで、フットサル  
(5人制サッカー)を基にルールが考案  
されている。音を頼りにボール追いか  
ける。一見、普通のサッカー以上に身体と  
身体が激しくぶつかり合う競技です。

## 第16回 アクサブレイブカップ ブラインドサッカー日本選手権

決勝戦7月23日  
開催

たまハッサーズが5年ぶり4度目  
の優勝。過去最多の19チームが  
出場した。予選ラウンドも含めた  
来場者数は2000人を超えた。

優勝	たまハッサーズ
準優勝	埼玉T.Wings
3位	Avanzareつくば
4位	buen cambio yokohama



## スピードと正確な障がい者スポーツ

ソフトレガシー第1弾で「ブラインド」観戦しました。自工会の観戦者はブラインドの緻密な試合運びに感動していました。せんで会場に向き、直接に観て、応援し随が伝わります。両障がい者スポーツは、おり、今後注目されているスポーツです。

# 障がい者の『技』がぶつかり合う。



### ボッチャとは

重度脳性麻痺者もしくは、同程度の四肢重度機能障がい者の競技で、白いボールに、赤、青のボールを投げ、転がし、他のボールに当てたり、近づけたりする競技。緻密なボール配球が特徴である。

### 2017ジャパンパラボッチャ競技会

11月19日  
開催

BC1-2チーム最終戦は、リオパラリンピック金メダルのタイ代表と、同銀メダルの日本代表が対戦。世界トップの戦いになった。

	BC4ペア	BC3ペア	BC1-2チーム
優勝	タイ代表	イギリス代表	タイ代表
準優勝	日本代表	日本代表	日本代表

# 2020年東京オリンピック・パラリンピック大会に向けた取り組み



## 日野自動車

日時 11月5日(日)  
主催 日野自動車  
場所 本社・日野工場  
来場者数 約10,000人

レガシーの形成に向け  
スポーツ支援やバリアフリーの  
活動を展開

## BLUES 交流会



## 本田技研工業

日時 7月9日(日)  
場所 三重県Honda  
アクティブランド  
主催 Honda HEAT、  
BLUES  
来場者数 150人

## スポーツ教材の提供



## ヤマハ発動機

日時 7月25日(火)  
場所 全国の幼稚園、保  
育園、特別支援学校、ス  
ポーツ団体等に配布  
主催 ヤマハ発動機ス  
ポーツ振興財団  
来場者数 120団体

2020年東京オリンピック・パラリンピック大会の成功に向け、日本自動車工業会スポーツの振興と、バリアフリー社会の実現に取り組んでいます。自工会ホームページには【2020年東京オリンピック・パラリンピック 自工会の取り組み】のコーナーが設けられ、自工会、会員企業が実施した様々なスポーツ支援やバリアフリーの活動を紹介。またイベントの日程(会社名、イベント名、概要、日時、場所)も表示し、一般社員や職員の参加を呼び掛けています。イベントレポートは今年5月から16の活動を紹介、ここでは主なイベントレポートを紹介しします。

この一つひとつの取り組みが、東京オリンピック、パラリンピック大会の成功につながり、その後のレガシー形成にもなるでしょう。

自工会

URL <http://www.jama.or.jp/tokyo2020/>

## もっと遠く走れる！走り方教室



### SUBARU

日時 11月4日(土)  
場所 群馬県大泉町  
SUBARU運動公園  
主催 SUBARU  
陸上部  
来場者数 35人

## 秋まつり



## いすゞものづくり体験ワークショップ(いもの教室)



### いすゞ自動車

日時 7月28日(金)  
場所 いすゞプラザ(神奈川  
県藤沢市)  
主催 いすゞ自動車コー  
ポレートコミュニケーション部  
来場者数 16人

## HEAT&



## 千代田区バリアフリーマップ作成支援at皇居外苑



### トヨタ自動車

日時 6月24日(土)  
場所 千鳥ヶ淵緑園、同  
周辺歩道、靖国神社歩  
道、二松学舎大学前歩道  
主催/参加 主催NPO法  
人リープ・ウィズ・ドリーム  
参加トヨタ自動車  
来場者数 15人

## 第11回ス



マッキンゼー・アンド・カンパニー・  
インコーポレイテッド・ジャパン



シニアパートナー 小松原 正浩氏  
こまつばら まさひろ

## 今こそ、慌てず冷静な経営

「東京モーターショー2017」の各展示コーナーでEV（電気自動車）関連が注目を集めていました。来場者は10年後、20年後に思いを馳せ、自動運転で走るEVの雄姿を想像したのではないでしょう。このEVが、これまでのエンジンからなる自動車産業に大きな構造変化をもたらします。

この構造変化で危機感を煽るマスコミもありますが、敢えて言わせてもらうなら、それほど慌てる必要はないかと思えます。何故なら、日本の自動車業界には「見えている」はずだからです。その先、やるべきことが…。

3年後の2020年、13年後30年のクルマ社会、自動車業界の姿は、研究機関や自動車メーカーなどが予想しています。大きく外れることはないでしょう。そこに向け、それぞれが対応策を講じる。時間は十分にあります。大切なのは、今後の業界の変化に基づき複数のシナリオを設定して、それぞれに沿った戦略を構築すること、即ち「慌てず、冷

静な経営」です。30年でもEVの構成比率は全体の2、3割と言われ、ガソリンエンジンの市場は残りわずか。ある種の残存者利益も享受できなくなる企業もあるでしょう。業界の垣根は低くなり、新規参入や競争激化で構造変化は進むにしても、すべてが変わるわけではない。

ここで思い出すのは、ある業界との違いです。私が以前担当していたエレクトロニクス業界では、2000年代に先が読めないような劇的な変化に遭遇しました。例えばiPhone。当初、これがデファクトになるとは想像もしていませんでした。この業界では1つの製品が世界を席巻する。加えて中国、韓国陣営の攻勢です。日系企業の中には、土俵から降りたところもあります。

この状況と比較すると自動車業界は恵まれているといえます。さらにエレクトロニクス業界と異なり、国内には専売ディーラー網があります。単純には安売り競争にはなりません。またクルマにはデザインや機能で地域性、国民性が出ます。このため、1メーカー、1商品で世界市

場を占めるようなマジョリティにはなりにくい。

しかし、だからと言って、今後自動車業界は「安泰」「安心」と言っているわけではありません。世界を見渡すと、自動車は何かと国策に絡みます。今後、各々自動車メーカーは輸出国のEV普及政策に応じた、EV戦略が急務です。

そこで気になることがあります。EVに搭載する電池です。普及させるためには、まだコストや性能の面で改良しなければなりません。取り越し苦労ならいいですが、日本のエレクトロニクス業界に起きたことと、似た状況であるように思うからです。日本製に拘るならオールジャパンでの支援が必要でしょう。ただし、コストを第一に考えると、そうとも言つていられません。

東京モーターショーはクルマの明るい未来を示していました。AI、IoTでクルマと社会、人々の生活が一層、融合するでしょう。そこにはクルマの新たな可能性とともに、電池というエネルギーの視点からも、乗り越えなければならぬ課題もあるかと思えます。

**profile** マッキンゼーのシニアパートナー。主に日本の製造業を中心に担当、現在、マッキンゼーのアジア地域の自動車業界担当のリーダーでもある。25年にわたりマッキンゼーでコンサルティングに従事し、顧客企業の成長戦略策定、新規事業開発、組織変革、オペレーション改善などの支援を行ってきた。慶應義塾大学文学部卒、コロンビア大学国際関係学科修士課程修了。山梨県出身。趣味はクルマとバイクの行動派。

# 2017年 全国でモーターショー開催 来場者は4会場で100万人を大きく超える

## 東京モーターショーに始まり名古屋、大阪、福岡でも開催 来年1月には札幌でも

2017年はモーターショーの年でした。10月の東京モーターショーに始まり、11月から12月にかけて、地方モーターショーが相次いで開催されました。11月23日に名古屋、12月に大阪、福岡で開催。来年早々の1月19日には札幌モーターショーも開催される。2017年、モーターショーは地方も含め、100万人を大幅に超える人々が来場。クルマの魅力が日本列島を縦断した。

東京モーターショーには77万1200人が来場



名称	第20回名古屋モーターショー
会期	11月23日～26日
場所	ポートメッセ名古屋・名古屋市国際展示場(愛知県名古屋市港区金城ふ頭2-2)
来場者数	20万5900人(4日間合計)

名称	第10回大阪モーターショー
会期	12月8日～11日
場所	インテックス大阪(大阪市住之江区南港北1-5-102)
来場者数	28万5039人(4日間合計)



名称	福岡モーターショー2017
会期	12月15～18日
場所	マリンメッセ福岡(福岡市博多区沖浜町7-1) 福岡国際センター(同市同区築港本2-2)、福岡国際会議場(同市同区石城町2-1)
来場者数	13万3113人(4日間合計)

### 2018年注目のイベント 乞うご期待!

名称	TOKYO AUTO SALON 2018
会期	2018年1月12日～14日
場所	幕張メッセ(千葉県美浜区中瀬2-1)
来場者実績	2015年から3年連続で30万人超え

名称	札幌モーターショー2018
会期	2018年1月19日～21日
場所	札幌ドーム(札幌市豊平区羊ヶ丘1)
来場者目標	10万人(3日間合計)



東京新聞

なかざわ けいこ  
中澤 佳子

## 小さなユーザーの目線で……

①お酒も煙草もやらない。よほど断れない付き合いでない限り、仕事が終われば真っすぐ帰宅。そんな父の数少ない楽しみが、車だ。

②勤務先は百貨店。土日でも年末年始もない。でも、たまの外食や一家の休みが合う夏の旅行に出掛ける際は、電車やバスではなく、必ず車。自動車ジャーナリストの徳大寺有恒さんの本を買い込んで読みふけり、車の買い替え時期になると、販売店巡りをしているそいそとパンフレットを集め、飽きずに眺める。通勤も自宅近くの駅ではなく、わざわざ20分近くかけて始発駅まで車で向かい、電車を使った。「運転している時が幸せなんだよ」と満足そうだった。

③「車、好きですか？持っていますか？」自動車業界担当になってから、よく尋ねられる。「好きです。でも今は手放しました」が答え。運転は楽しい。歩きや自転車と違う速さで走ると、見慣れた風景が別の顔を見せるのも面白い。でも仕事で使う必要のない今、休日しか運転できない。駐車場代など維持費の高さと天秤にかけ、手放してしまった。

④車離れと言われる。都市部を中心に、カーシェアやライドシェアなど、「持たない」選択肢も広がった。ただ、シェアサービス利用者を取材すると「車の面白さを知る機会になった」という声も聞かれる。運転してもしなくても、車に乗ったことのない人はそういない。街を行き交う車だって、今やその土地の風景をつくる一つだ。濃淡はあっても、車は

多くの人々の人生に関わっている物だろう。

⑤では、いい車って、何だろう。答えの糸口になるだろうかと思いながら、秋の東京モーターショーの取材をした。各社の技術の高さやこだわりを目を見張った反面、電気自動車の開発競争がとかく前面に出て、どこかしっくりこなかった。

⑥ひとつ思うのは、車に移動手段以外の価値、つまり「幸せ」を感じられるか。父は通勤の運転中、気持ちの切り替えをしたのだろう。休みの日、車内で交わす家族とのたわいない会話も大切だったかもしれない。

⑦今回のモーターショーは、同時期に発覚した無資格検査問題も水を差した。ユーザーから厳しい声や不安感を訴える声も出た。ただ、それは車に対する信頼と、車がもたらす幸せを大切にしたい気持ちの表れでもある。

⑧父は数年前に亡くなった。生前に乗った車の写真がたくさん残されており、全て棺に入れた。メーカーにとって、父は小さな1ユーザーだろう。でも、車に夢を膨らませる名もないユーザーは、今もたくさんいるはずだ。

⑨自動車業界は長年、日本の基幹産業として経済を支えている。経営戦略、技術開発、新商品、雇用……。取材のテーマは事欠かない。ただ、私は小さなユーザーの目線で、業界を見ていきたい。変化が速く、価値観が多様化した時代に、車は人々にどう関わり続けるのか。そしてユーザーは置き去りにされていないか、と。……………

# 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。



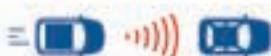
クルマの先進安全装備は、安全運転を支援するシステムです。  
機能には限界がありますので、過信せず取扱説明書等でご確認ください。

## 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定速走行して運転をサポートします。

## 車線逸脱警報



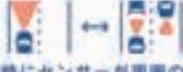
道路上の車線を検知して、車線をはみ出しそうになった時、警告音等を出して正しい位置に戻ることを促します。

## 後側方接近車両警報



死角になる側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誤って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（サボカー）」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-unten.com>

# JAMA

一般社団法人 日本自動車工業会