

自動車会議所 ニュース

発行所



一般社団法人 日本自動車会議所
Automobile Business Association of Japan

〒105-0012 東京都港区芝大門1-1-30

日本自動車会館

電話 03 (3578)3880

FAX 03 (3578)3883

URL <http://www.aba-j.or.jp>

2017 **2** No.889

発行人 中島 哲 編集人 田村里志

購読料 1部50円(購読料は年会費に含む)

税制改正大綱説明会を開催

自動車関係16団体が出席



自民党自動車議連

2月2日に開催された税制改正大綱説明会(写真内右は額賀議連会長、左は小枝会議所会長)

自民党自動車議員連盟は2月2日、東京・千代田区のザ・キャピトルホテル東急で議連役員による税制改正大綱説明会を開催し、議連から国会議員17名、自動車関係団体から16団体32名が出席した。冒頭、挨拶に立った議連の額賀福志郎会長は、「自民党内で喧々諤々の議論をした結果、バランスのとれた決着をみたと思っている。完ぺきではないが、これ以上のものはないのではないか」と大綱の結果を振り返り、「今後ともお互いに連携をとりながら、自動車関係業界のますますの発展に期待したい」と

述べて説明に入った。

この後、出席団体を代表し当会議所の小枝至会長が「大綱決定に至るまで、額賀会長はじめ議連の先生方が大変なご努力をされたことに対して、改めてお礼申し上げたい。先生方とも力を合わせ、引き続き自動車関係諸税の抜本改革の実現に向けて、関係団体が一丸となって取り組んでいきたい」と挨拶。続いて、出席団体や経済産業省から大綱に対する所見が述べられ、その後、意見交換が行われた。

(詳細は次号に掲載)

◆◆ 主な内容 ◆◆

- | | |
|-------------------------------|-------------------------------|
| ■ 金融庁・自賠審に秋田保険委員長が出席し意見を陳述……2 | ■ 東京モーターショー2017のテーマとロゴが決定……10 |
| ■ 第232回会員研修会開催……4 | ■ 東京都の平成29年度予算案まとまる [東京都]……10 |
| ■ 自販連が『自動車販売』への投稿を募集……9 | ■ 羽田空港～川崎市の連絡橋整備に着手 [東京都]……11 |

(主な記事はホームページ=<http://www.aba-j.or.jp>にも掲載しています)

金融庁・自賠審に当会議所保険委員会の 秋田進委員長が出席し、意見を陳述

自賠責保険料率の引き下げも決定



自賠審に出席した当会議所保険委員会の秋田委員長（テーブル席右ら2人目）

自 動車損害賠償責任保険審議会（自賠審）が1月12日及び19日に金融庁で開催され、日本自動車会議所保険委員会の秋田進委員長が両日の自賠審に委員として出席し、12日の審議会において保険委員会の意見を陳述した。

審議会の議事では、自賠責の損害率が改善傾向にあるため、12日の審議会で、「自賠責の料率を引き下げる。具体的引き下げ案は次回自賠審で審議する」とされ、これを受けて、19日の審議会で新料率案が提案され、了承された。

1. 1月12日自賠審の議事内容

1) 料率検証結果（平成28年度実績見込み、平成29年度見通し）

料率検証結果は、予定損害率（100.2%）に対し、平成28年度実績見込み94.7%、平成29年度見通し94.3%と改善。

→乖離率が大きいことから、料率引き下げが了承された。（具体的料率案は1月19日開催の自賠審で審議）

2) 運用益の使途（国交省、損保協会、JA共済）

<国交省>平成29年度予算案総額約123.5億円（前年度差△5.2億円）

①被害者保護対策

- ・療護施設機能委託病床の設置・運営（関東西部）

- ・療護センターにおけるメディカルソーシャルワーカー機能の強化

②自動車事故防止対策

- ・自動車アセスメント事業の充実（予防安全技術評価本格実施）

<損保協会>平成29年度予算総額約19.1億円（前年度差△0.6億円）

- ・自動車事故防止対策及び自動車事故被害者対策の拡充、経費削減、運営効率化

<JA共済>平成29年度予算総額約13.8億円（前年度差△0.1億円）

- ・後遺障害認定対策の新規実施、経費削減、運営効率化

3) 主な意見

①日本自動車会議所・秋田保険委員長

保険料率の引き下げについて異論はない。ただ、平成31年10月には2%の消費税引き上げが予定されており、自賠責保険についても大きな負担を背負う自動車ユーザーが真に納得する環境整備が必要。

具体的には、従前からの積み残しである「特会からの一般会計繰入金」の問題が未解決。

約定上の返済期限は平成30年度末だが、今回で4回目となる期限が刻々と近づいてきているにもかかわらず

保険期間別改定基準料率表

離島以外の地域（沖縄県を除く。）に適用する基準料率

車 種			12か月（1年契約）				24か月（2年契約）				
			現 行 基準料率 A	改 定 基準料率 B	改定額 C=B－A	改定率 D=C÷A	現 行 基準料率 E	改 定 基準料率 F	改定額 G=F－E	改定率 H=G÷E	
乗合自動車及び けん引旅客自動車			営業用	62,450	52,350	△ 10,100	△ 16.2				
			自家用	16,420	15,370	△ 1,050	△ 6.4				
営業用乗用自動車			A	138,760	128,840	△ 9,920	△ 7.1				
			B	109,980	102,260	△ 7,720	△ 7.0				
			C	83,370	77,700	△ 5,670	△ 6.8				
			D	37,610	45,480	7,870	20.9				
自家用乗用自動車			16,350	15,520	△ 830	△ 5.1	27,840	25,830	△ 2,010	△ 7.2	
普通貨物 自動車及び けん引普通 貨物自動車	営業用	最大積載量が2トンを超えるもの	49,900	39,540	△ 10,360	△ 20.8	94,300	73,410	△ 20,890	△ 22.2	
		最大積載量が2トン以下のもの	34,650	27,900	△ 6,750	△ 19.5	64,100	50,370	△ 13,730	△ 21.4	
	自家用	最大積載量が2トンを超えるもの	35,730	28,720	△ 7,010	△ 19.6	66,220	51,990	△ 14,230	△ 21.5	
		最大積載量が2トン以下のもの	24,040	23,970	△ 70	△ 0.3	43,090	42,580	△ 510	△ 1.2	
小型貨物自動車及び けん引小型貨物自動車			営業用	29,920	24,290	△ 5,630	△ 18.8	54,730	43,220	△ 11,510	△ 21.0
			自家用	17,270	17,350	80	0.5	29,680	29,470	△ 210	△ 0.7
小型二輪自動車			9,180	8,290	△ 890	△ 9.7	13,640	11,520	△ 2,120	△ 15.5	
軽自動車			検査対象車	15,600	15,130	△ 470	△ 3.0	26,370	25,070	△ 1,300	△ 4.9
			検査対象外車	9,510	8,650	△ 860	△ 9.0	14,290	12,220	△ 2,070	△ 14.5

わらず、依然として何の措置も取られていない。

万が一、今回も覚書が書き換えられ返済期限が先送りになるようなことになれば、次の返済機会など全く見通せず、国民の自賠責保険制度への信頼は大きく失墜し、取り返しのつかないことになると危惧する。

この認識に立ち、今日この場にいる国交省および当審議会の委員の方々が中心となって、関係先を巻き込み、大きな力となして期限内の確実な返済を是非とも実現したい。

平成30年度予算を編成する平成29年度、つまり今年が返済実現の鍵を握る勝負の年である。

②全国遷延性意識障害者家族の会・桑山代表

秋田委員の意見に賛同する。繰入金の早期返済については、被害者団体として、昨年財務省に陳情を行ったが壁が厚い状況。当繰入金の早期返済を実現するため、自賠責審議会として要求活動を行う必要がある。

③繰入金の早期返済についての国土交通省の回答

◇自動車局保障制度参事官室・増田参事官

平成29年度予算要求でも財務省に対し要求を行ったが、国の財政が厳しいとの姿勢を崩せず予算措置がなされなかった。平成30年度末の返済期限が定められているので、引き続き財務省に強く要求しま

いりたい。

2. 1月19日自賠審の議事内容

1）自賠責保険基準料率改定について

前回自賠審（1月12日）での決定（料率改定を了承）に基づき、今回全車種平均で6.9%の料率引き下げが了承された。

（改定実施日は平成29年 4 月 1 日）

◎平成29年 4 月からの新保険料率例

＝「保険期間別改定基準料率表」参照＝

- ・自家用車（2年契約、除沖縄・離島）：25,830円（△7.2%、現在27,840円）
- ・営業用普通貨物（最大積載2トン超、1年契約）：39,540円（△20.8%、現在49,900円）
- ・営業用乗用自動車（東京、大阪等、1年契約）：128,840円（△7.1%、現在138,760円）

2）主な意見

◇自動車総連・相原会長

料率引き下げ案については異論はないが、今後自賠責保険制度への国民の信頼を確保していくうえでも、特会からの一般会計繰入金を約束期限までに速やかに繰戻すことが重要。関係者が力を合わせて期限内の確実な返済を実現しなければならない。

Jリーグ改革 ～豊かなスポーツ文化振興を目指して～



Jリーグチェアマン 村井満氏が講演

第232回 会員研修会開催

日 本自動車会議所は1月20日、東京・港区のコンベンションホールAP浜松町芝パークビルで第232回会員研修会を開催し、Jリーグチェアマンの村井満氏が「Jリーグ改革～豊かなスポーツ文化振興を目指して～」と題して講演した。

【講演要旨】

Jリーグは1993年に、初代チェアマンの川淵三郎氏を中心に10のクラブチームでスタートした。2014年1月に就任した私は5代目で、現在クラブ数も53(J1、2、3)まで拡大し、日本の隅々にまで浸透してきた(38都道府県)。

しかし、Jリーグ人気は2008年の平均J1来場者19,000人台をピークに下降傾向であった。この立て直しが私に託されたミッションだった。人材紹介ビジネスの経営者(日本、香港)として、引退する選手のセカンドキャリア支援をしていた関係で、Jリーグの社外理事を務めていた私は、急きょチェアマンとしてその任に当たることになった。

私自身はプロのサッカー選手としての経験がないので、技術・戦術に関する指針を示すというよりも、Jリーグが良くなるためには、シンプルではあるが商品であるサッカーが素晴らしいものになるように努力することと、それが多くの人に伝わるようにすること、この二つを目指そうと考えた。しかし、世界レベルのスーパースターが数多く所属している訳ではなく、地上波でのTV中継もほとんどなくなっていた状況下、その2点を実現するのは甚だ難しい課題設定であった。そこで、その実現のために、以下の五つのテーマに重点志向して取り組むことを宣

言した。

1. 将来を見据えた選手育成

Jリーグの入社式にあたる新人研修会には100人を超える選手が揃い、チェアマンのスピーチに注目が集まる。新任チェアマンの私は何を語ろうかと真剣に悩み抜いた。役に立ったのが過去の人事の経験で、G-P分析を用いて、2005年に入社した全選手を追跡調査し、10年を経てなお活躍している一流の選手と、辞めていった選手(平均在籍約6年半)の特性比較を試みた。その結果をもとに、今後の取り組むべき方向性について新入会選手に説明した。

「心技体」という言葉があるが、まず「身体能力」と「技術力」については、Jリーグの選手になるくらいだから皆一流であり、個人間で大した差はなかった。一流と呼ばれるようになった選手のほうが、新人時代は力量としては劣っているケースもあった。次に闘争心や平常心といった「メンタル」だが、これにも大きな相関がなかった。困った我々は職業適性検査で用いられる約50の一般的な能力項目について調べてみたところ、明確な差異が表れたのだ。

成功者に共通して優れていたのは「傾聴力」、次いで「主張力」であった。相矛盾するように思えた二つの能力であるが、関係者間で議論した結果、これはサッカーがとてつもなく理不尽なスポーツであることに起因していることがわかってきた。

サッカーは人間が手ではなく足を使う競技なので、ミスが多発して得点も入りにくく、心が折れ続けるスポーツである。そして、どんな優秀な選手でも、監督のコンセプトと合わなければ起用されない

例も多い。それから、後方からのタックルなどで十字靱帯を断絶すれば、自分には責任のないところで選手生命が断たれてしまうようなことも起こり得る。これらのとても理不尽な事象に直面した時に、成功者の多くはミスの原因を、使ってもらえない理由を、ケガの要因を、周囲の人に聞きまくって、自分なりに努力して、こうすべきではないかという自分の考えとして周囲にぶつけてくるのだ。

心が折れることを前提としたサッカーは、心が折れた後にどれだけ早くリカバリーできるかが重要で、この回復力を「リバウンドメンタリティー」と呼び、傾聴→自己努力→主張のサイクルがとても有効であることがわかってきたのだ。

別の角度から、ドイツでの取り組みを紹介したい。

2014年のブラジルワールドカップで、ドイツは準決勝で開催国ブラジルに7-1で大勝し、決勝ではマリオ・ゲッツェという22歳の選手が決勝ゴールを挙げ1-0で優勝した。若手が活躍しているのだ。一方で、23歳以下の選手で戦う昨年のリオデジャネイロオリンピックサッカーでは、日本代表は予選で敗退したのだが、Jリーグでは23歳くらいの若手であっても公式戦での出番が少なく、レギュラーではない選手でチームを構成せざるを得なかった。一方のドイツはゲッツェのような選手を育てていたのだ。彼は9歳でドルトムントに入り、22歳で大舞台を踏むことになったのだが、その13年間に何があったのか調べていくと、いろいろな面白いことがわかってきた。

ヨーロッパのユース大会の宿舎でのことだ。通常ではフィジカル調整や最後の戦術徹底をやるところなのだが、ドイツの若手選手は算数や地学の勉強をしていたのだ。それは単に学校の補修ではなく、サッカー選手としてのレベルを上げるためのものだと聞いた。監督の指示など全く聞こえない試合会場で、選手に求められる力とは、状況を観察する力、その中での取りうる選択オプションを考える力、その中から一つを決断する力、決めたものを仲間へ伝達する力、伝えたものを統率する力、最後までやりきる力などである。そしてこのサイクルを非常に短時間で何度もぐるぐる回すことが必要で、ドイツはそれができるよう資質を磨いているのだ。最後は「人間力」としかいいようのないこのような能力でチームの総合力が変わってくるというのだ。

Jリーグでも、育成世代の選抜チームを海外で鍛えてみようと考え、スウェーデンのイエテボリで開催されたサッカーフェスティバルに派遣した。ここで気づいたのは、スタジアムでの試合フォーマットや、優勝セレモニー・オープンカーでの街でのパレードなど、全て本物のワールドカップと同じような扱いをしていることだった。子供を子供扱いせず、大人と同じように扱うことの大切さを教えられた。イエテボリは大きな街ではないので、世界1,600チームの子供たちは学校の教室と一緒に泊まり、食事もうワイワイ全員一緒だ。このような中で国際人が育っていくのだ。メキシコでのケースだが、あるクラブでは9~19歳の間に100回もの海外試合を義務付けているという。ブラジルに対するコンプレックスなどは完全に払しょくされていることだろう。

日本ではトップクラスの選手になって初めて海外に出ていくケースばかりだが、もっと早い時期から海外の本物と触れることの大事さを、世界の育成現場を見ていて教えられた。先ほどのイエテボリでの試合結果だが、彼らは15歳の208チームの中で、あのドイツを破り見事優勝を果たした。意気揚々とトロフィーを抱えて凱旋してきた彼らを関空で出迎えていたのは私一人で、日本では関心もなければ、問題意識もないという状況だった。Jリーグでは何とか資金を捻出して、子供たちを徹底して海外に送り、止める蹴るだけではない「人間力」にテーマを置いた育成改革を始めようとしている。

それから、ドイツではブンデスリーガの全36チームを対象に、育成力に関して400項目にわたる外部調査を行い、育成レベルに応じてリーグの資金を配分していた。日本では対戦成績をベースにリーグ資金を配分しているが、勝敗結果が出る前の工程ともいべき育成力を競い合っていたのだ。今までのJリーグは世界との比較もしていなかった。抽象的、俗人的な育成観といわれても仕方がない。自動車業界では当然のように行われている評価・分析などの「見える化」が、欧州ではサッカー選手の育成について行われていたわけだ。

近いうちに発表するが、J1、J2で同じ調査をやってみた。結果は、欧州との差は大きく、最も象徴的だったのが選手の発揮した「オーナーシップ」という項目だった。試合相手を想定した練習メニューに関して、選手自らから自主提案されたものが、ど

れだけ練習時間に盛り込めたかを測るというものであった。日本のスポーツ界では、選手は監督やコーチからの指示を待つことが多い。企業でも部下から上司に提案することは多くはない。監督の指示も聞こえない試合時間中に、自分たちで考え、判断し、やり切る、このPDCAをまわすトレーニングを日常どれだけやっているか、ということをドイツの仕組みは問いかけていたのだ。

2. デジタル技術を活用した露出拡大

実は、なけなしのお金を投じてJ1の全スタジアムにミサイルの追尾技術を導入した。カメラで22人の全選手とレフェリー、ボールを一つ一つ追尾していく。野球はプレーが分解されているのでわかりやすいが、プレーが連続するサッカーについて、追尾技術によって時間・位置情報を分析することで、選手一人一人の動き方、運動量・速度をライブで解析することを可能にしたのだ。これにパスやシュートの成功率など加え、多くのデータが瞬時に出てくるようになった。メディアを通じて、これらのデータを活かし、サッカーをわかりやすく解説してほしいと依頼をしたのが1年目だった。

Jリーグのデジタル化が少しずつ進み始めたわけだが、劇的に私の意識が変わったのはホームビデオでキャプテン翼の「反動蹴速迅砲」を真似た動画をYouTubeに載せた時であった。1カ月で400万回も再生されたのだ。手軽なホームビデオで、少しアイデアを出してやってみるだけで、これだけ話題になるという大きな経験ができた。

ガバナンスでいうとJリーグは公益社団法人で、議決権1票を持つ53のクラブ(社員)で構成されている。資金配分方法など意見がなかなかまとまらないことも多いが、デジタル化へのアプローチについては珍しく全会一致で決めることができた。どのクラブも週末の試合をやり繰りすることで手一杯で、デジタル関係については専門家を置いていないのだ。SEO対策は勿論、セキュリ、SNS、eコマースなどに対応できるハイパーなエンジニアを擁しているクラブは少ないことに気付いたのだ。Jリーグが全クラブ共通の基幹ネットシステムを全額Jリーグ負担で作ることを提案した。各クラブはホームページなどの色彩や形態は自由に換えられるが、ベースの仕組みはリーグが一括して開発することにした。これを機にリーグのデジタル化は一気に変わった。

3. スタジアムの充実

サッカーにとってスタジアムは非常に重要な劇場で、歌舞伎で言えば歌舞伎座みたいなものである。美味しい弁当を食べたり、雨に濡れることもなく快適な非日常空間ならお客様も大勢入るはずだ。だが、現状では陸上トラックが選手とファンを隔て、雨でずぶぬれになったり、街から距離も遠く時間がかかったりと、問題が多かった。

最近、ガンバ大阪がホームチームの一体感を引き出す素晴らしいスタジアムを吹田市に造った。ロッカールームは監督中心に結束できるようにできており、ドーム型天井の効果で監督の声がよく響く。スタンドもサポーターの応援が盛り上がるよう、上段から下段まで一体の構造となっている。わが家のホームのようなスタジアムでスポーツを楽しむという観点を大事にしている。企業のスポンサーや一般の寄付など、地元民間のオーナーシップの発揮で、税金に頼らず自由な発想で取り組んだ成果である。これに端を発して、自分たちでやれることは積極的にやっというオーナーシップの発露が芽吹き始めている。新しいスタジアム建設の息吹が日本中で生まれているのだ。

一点付け加えると、東日本大震災などでは、避難所における女子トイレの不足は大きな問題だった。先ほどのスタジアムは、4万人が15分の休憩時間に全員トイレに行ける構造になって、有事の際には、多くの市民が一夜を明かすことができる街の防災拠点としての意味合いも持っている。津波の被害を受けた八戸では、防災拠点を兼ねた5,000人を収容できるスタジアムを造り、Jリーグ入りを目指そうという動きになってきた。公共の社会安全や保障を考える時も、スタジアムの果たす役割は大事だと思う。

4. アジアとの相互連携戦略

サッカーといえばイングランドがご本家で、そこにはプレミアリーグがあり、ドイツにはブンデスリーガがある。日本の代表クラスの選手はそうした欧州へ移籍するケースも増えている。高い報酬で選手を獲得しているわけだが、その財源がどうなっているか調べてみた。

プレミアリーグの場合、1兆円ともいわれる年間予算の大半が放映権収入で、その大きなウエイトを海外からの資金が占めている。例えばタイ一国でJリーグの年間予算130億円とほぼ同額の100億円近く

が放映権としてプレミアリーグに投じられていることがわかった。それだけサッカーに熱狂する国々はアジアにも多い。Jリーグは創設25年で、5大会連続のワールドカップ、6大会連続でのオリンピック出場まで実現させてきた実績とノウハウがあるわけだから、タイリーグなどの発展のために協力できることも多いはずだ。Jリーグは現在までにアジア10カ国とパートナーシップ契約を締結した。まずリーグ間で提携ができると、次にクラブ間、そして監督・選手間交流が生まれる。そして最終的にファン同士の行き来が始まり、最終的にはスポンサーやメディアの交流が生まれてくる。あまり知られていないが、タイのプロリーグでは40人もの日本人選手がプレーしていて、ベトナムのナショナルチームを率いる監督も日本人が務めていた。

一つのケースを紹介すると、水戸ホーリーホックは、J1基準に合ったスタジアムを持たないため、現状では競技成績が良くてもJ1に昇格できないクラブだ。同じ茨城県内に人気クラブの鹿島アントラーズがあるため経営環境としては厳しいといわざるを得ない。しかし水戸は5年連続で入場者を増やしている。様々な手を打っているが、先日ベトナムのメッシいわれているグエン・コン・フォン選手と契約を締結した。彼はベトナムのスーパースターで、Twitterのフォロワーが150万人くらいいる。彼がクラブに来てからベトナムから茨城空港に直行のチャーター便が就航することになり、選手のユニホームにはベトナム航空のマークが入った。ちょっとしたアイディアで、このような経済波及効果まで生まれてきている。今、ベトナム国内では、水戸は大きな関心を持たれているのだ。

5. 経営者の育成

デジタル化とか、国際交流や、スタジアム建設については、ハイレベルの専門的能力や経験が必要ということもあり、人材をサッカー界だけにとどまらず外部からも受け入れて、経営人材として徹底的に育成したいと思い続けていた。

私は多くのマスコミ関係者・記者との会見に臨む機会が多いのだが、特に記者からの突っ込みは厳しく、経営者としての「胆力」を鍛えられていると思っている。そんな中で、私はリスクがあると思ったことはどんどん先に表に出していくことを経営の根幹に置き、いつも「魚と組織は天日に晒すと日持ち

が良くなる」とまでいっている。役員限とか幹部限とかいっていると、翌日にはネットやメディアに出てしまう。就任1カ月の頃、「Japanese Only」と書かれた横断幕が掲出される事件が起こった。多くのメディアから問い合わせが入り、社会的な大問題となった。事件発生から5日、私が事実を認識してから4日で無観客試合を裁定し、発表した。こうした難易度の高い判断も時には経営者は求められる。特に地域の公共財ともいえるサッカークラブの経営難易度は高い。経営者養成は極めて重要なテーマである。

立命館大学と共同で、将来のリーグ幹部やクラブの経営者を育てる学校も作った。1期生42人を徹底的に鍛えたが、既に8人がスポーツの世界で活躍していて、先ほどの水戸ホーリーホックにおいて、ベトナムに絡む国際業務を担うのもそのうちの1人である。サッカーには机上で学べない本当の試練とか修羅場が沢山あるので、本気の経営者を育てなければ道場としてはいいフィールドなのかもしれない。

経営にあたって心にとめているのは「なりわい文化論」だ。どこの会社にも活躍できる万能な人材がいるわけでもなければ、どこの会社でも使える共通の人事制度があるわけでもない。そこにはなりわい固有の風土や価値観があり、人材活用もそれにかかわってくる。例えば経済の血液ともいえる金融決済を行う銀行には必ず「秩序」が必要で、それをコンフォタブルに感じる人にとっては天国だが、そうでなければ窮屈と感ずることもある。自動車のように摺合せ技術で完成品を作るなりわいには、「協働」ということがDNAの本質となる。皆で一緒に働くということが重視され、社員も自然とそういう志向の人が集まる。サッカーやラグビーなどチームスポーツをスポンサードしているのは、自動車会社であったり、製鉄会社であったりすることもある。

私のいたリクルートは、メディア業でありメディアそのものの形態も紙からネットに移行し、コンテンツそのものも日々変わっていく。そのなりわいの本質を「変化」と置いた。そうした会社では、経営状況がどうであれ、毎日に変化に富み、環境が刻々と変わっていくことがこの上なく心地良い人が結局残っていったように思う。私は人事部長の時、こういう人は世の中にもっといる筈だと思い、3年で会社を引退する3年社員というCareer Viewという制

度を作った。当時の経営者は大半が反対だったので役員会を説得するには苦労したが、私の中には確信があった。実家を継ぎたいとか、起業したいといった、アントレプレナーシップがある人は、3年間で会社の中の情報が開示され、仕事が任され、それで退職金までもらえるのだったら集まるはずだと思ったのだ。最初10人から始めたが、案の定そうしたキャリアを選択する人は多く、一時期1,000人くらいまでいったこともあった。それは、リクルートでは「変化」がなりわいの本質だったからこそできた施策だった。

Jリーグの本質は「ミス」であると、社員全員を集めて伝えた。PDCAの真ん中にM（ミス）を置くPDMCAとして、どれだけミスをしたかということに大事にしようと。サッカーは手を使わないスポーツで、選手は誰もが失敗を繰り返しているのは前述したとおりだ。これからJリーグを経営していく人の評価も、失敗を恐れない姿勢を持ってもらいたい。今までのやり方なら成功しても+0点、やり方を変えて失敗したら+50点、変えて成功したら+100点、という考え方を伝えた。2ステージ制も見直すべきところは見直すこととした。今、いろいろなものがJリーグの中で生まれ始めている。

6. 総括

以上五つの領域で述べたことをまとめる。

まず「サッカーの素晴らしさは伝わったか」ということについては、トレンドとして落ちていた入場者数は反転して、2015年に初めて1,000万人を超えた。J1だけでなく、J2も、J3も、カップ戦も観戦者は増加した。Twitterのインプレッション数も10倍に増えた。

デジタル化が進んだ2015年と前年を比較すると、追尾技術の導入でいろいろなものが見えるようになった。お客さんが喜ぶようなシュートをどんどん狙うサッカーをやりたいと願っていたが、ペナルティ外からのシュートが43%も増え、ボールを奪ってからシュートまでの時間が7%も短縮した。一方で世界水準とも比較ができるようになったわけだが、リアルマドリードと比較すると、リアルにパス成功率も、シュート本数も、パススピードも負けていることがわかった。まだまだ頑張らないといけないことだらけだが、我々には目標が明確化してきているので、伸び代は大きいといえる。

こうしたJリーグの試みをよくみていてくれた人が海外にいた。その会社はロンドンに本社を置くPerform社で、インターネットを使ったストリーミングサービスを活用してJリーグの試合中継をお願いすることになったのだ。その契約内容は10年にわたり、2,100億円をJリーグに支払うという大型の締結となり、昨年7月にJリーグとして初めて日経新聞の1面に大きなニュースが掲載されたのだ。中継内容は、インターネットなので何時でも、どこでもライブで視聴できる。また、メディアはスマホでも、PCでも、TVでも見ることができる。オンデマンドサービスなので録画の必要もなく何度でも繰り返し見ることができる。是非楽しみにしてほしい。

また、今シーズンからNTTおよびPerform社と協力して、J1スタジアムをスマートスタジアムに改修していく計画を実行中だ。数万人の観客が同時にアクセスしても速度が遅くならない高密度Wi-Fi機能を装備しようというものだ。収益面では、この数年は、ほぼ固定化された放映権収入と協賛金収入で、130億円くらいで推移してきたが、今シーズンから、10年2,100億円のミニマムギャランティーが加わり、大きく飛躍することになった。良い意味でJリーグは今年から不連続な世界に入っていくことになる。

この資金の使途だが、日本サッカーのレベルアップ、選手の採用や育成が第一だが、やはりJリーグの根底は各クラブがベースを置く地域にあり、重視する地元貢献活動についてより積極的に継続していくつもりだ。クラブの取り組み事例を紹介すると、京都パープルサンガは身寄りのない子供たちを集め、親代わりに一緒にスポーツを楽しんでいる。モンテディオ山形の田植えは恒例だが、地域のひとと収穫したコメはスタジアムで売っている。松本山雅はクラブのドクター、あん摩・マッサージの資格を持つ人、鍼灸師や柔道整復師が街に出て、健康体操やストレッチの指導をしている。長野パルセイロはサッカーだけでなく、ホッケーチームも持ち支援している。有名なのは川崎フロンターレの算数ドリルで、川崎の小学生はサッカーを題材にした算数の問題をやっている。サガン鳥栖は「こうつうあんぜん」とチームマークの入ったランドセルカバーを、新1年生全員にプレゼントしたり交通安全指導をしている。最近大変話題になったのは鹿島アントラーズで、ついにスタジアムに病院を造った。ここには日本に

3台くらいしかない最新のMRIがあり、ピッチで選手のケアをするドクターが対応する。鹿島町は関東圏では医療過疎といわれる地域でもあり、地元では大変歓迎されている。

最後に、私はスタジアムは現代社会において静脈のような役割を果たしているのではないと思う。現代社会では組織のトップや中央組織から多くの指示や命令が下りてくる。まるで心臓から酸素や栄養分が全身に送られるように。それはそれで必要な機能であるのだが、時に不要なものを排出したり浄化する機能も必要である。血液を心臓に戻す静脈装置のように。情報過多の昨今、腹落ちも納得もできず

にストレスになることは多い。そんな中で、スポーツをすることやスポーツ観戦をすることは、心地よい汗を流し、喜怒哀楽を開放する機会であり静脈の役割にも似ている。昭和の時代の日本は、赤提灯とか、社内運動会とか、社員旅行とか静脈系にあふれた社会であったが、だんだんそういう機能が少なくなっているように思う。スタジアムはその代わりの役割を果たせる所だと思う。

Jリーグはまだまだ発展途中で、世界との差も大きいですが、それは伸び代である。やらねばならない課題山積だが、今、やれるという確信を持ち始めている。是非スタジアムに応援にきてほしい。

『自動車販売』への読者の投稿を募集

日本自動車販売協会連合会

日本自動車販売協会連合会は、機関誌『自動車販売』に掲載する、読者からの「投稿作品」を募集しています。「何度でも行きたい国」、「ふるさと良い所、悪い所」、「心にグサツときた言葉」、「今なら言える大失敗」、「世にも不思議な体験」の5つのテーマの中から自由を選んで書いていただき、採用された場合は1万円分の図書カードが謝礼として進呈されます。投稿は随時受け付けており、自販連では「どうぞ応募ください」と広く呼び掛けています。

募集要項

テーマ：「何度でも行きたい国」、「ふるさと良い所、悪い所」、「心にグサツときた言葉」、「今なら言える大失敗」、「世にも不思議な体験」の5テーマから自由を選んでお書きください。

文字数：760字程度。ご希望により写真や図表なども掲載できます。

応募資格：『自動車販売』の読者はじめ、読者の家族、友人、取引先の関係者の方々でも結構です。

採用基準：次のいずれにも該当しないものとします。

- ①二重投稿や他の作品を無断引用したもの
- ②違法な内容、あるいは違法行為を扇動、喚起するような内容と判断されるもの
- ③特定の国や地域、人物、企業、組織・団体、商品・サービス、思想、宗教等を批判、貶めるような内容、あるいは、これらの宣伝、広告となるような内容

を含むもの

- ④その他、公序良俗に反すると判断されるものなど、自販連の機関誌としてふさわしくないと認められるもの

謝 礼：1万円分の図書カード（採用された方）

締め切り：随時受付中

応募方法：住所、氏名、年齢、電話番号、メールアドレス、選択したテーマを明記の上、送付先まで郵送、FAXまたはEメールでお送りください。

そ の 他：①不採用者へのご連絡はありません。

- ②掲載誌面には、氏名、年齢、居住地の都道府県名を記載させていただきます。なお、ご提供された個人情報は自販連が厳重に管理し、機関誌編集業務以外の目的には使用しません。

- ③編集の都合上、原稿の手直しなどをさせていただくことがあるとともに、原則として応募原稿(資料・写真を含む)はご返却されません。あらかじめご了承ください。

送 付 先：〒105-8530

東京都港区芝大門1-1-30

日本自動車会館15階

一般社団法人 日本自動車販売協会連合会
総務部広報課

FAX. 03-3438-2190

E-Mail: kouhou@jada.or.jp

連 絡 先：TEL. 03-5733-3101 (総務部広報課)

第45回東京モーターショー2017

ショーテーマとロゴが決定



「第45回東京モーターショー2017」のショーテーマとロゴがこのほど決定した。ショーテーマは「世界を、ここから動かそう。BEYOND THE MOTOR」。主催する日本自動車工業会では、「業界の垣根を超えて世界最先端のナレッジが集まり、新たなイノベーションやビジネスを生み出せるような

イベントを目指すという思いを込めた」という。一般公開は10月28日～11月5日までの9日間で、前回と同じ東京ビッグサイト（東京・江東区有明）で開催される。一般公開前日の27日には、開会式や、入場者数限定の「プレビューデー」も予定されている。

平成29年度予算案まとまる

自動運転技術活用の都市づくりを調査
低公害・低燃費車の普及促進も継続

東京都

東 京都はこのほど、平成29年度の予算案をまとめた。「『新しい東京』の実現に向けた改革を強力に推し進め、明るい未来への確かな道筋を紡ぐ予算」と位置づけ、一般会計の総額を5年ぶりのマイナスとなる6兆9,540億円（前年度比0.8%減）に抑える一方、「セーフ シティ」「ダイバーシティ」「スマート シティ」の3つに重点配分してメリハリをつけたとしている。自動車関係では低公害・低燃費車の普及促進に引き続き注力するほか、新たに自動運転技術を活用した都市づくりの調査に着手する。

◇自動車、交通、道路関係の主な施策は次のとおり（◎は新規、○は継続事業、数字は予算額で単位は百万円、カッコ内は前年度予算額）。

○ITS（高度道路交通システム）等を活用した交通の円滑化と安全の促進＝265（344）

◎自動運転技術を活用した都市づくりの展開に関する調査＝50

・自動運転技術が普及した社会を見据えた都市づくりの展開に向け、都市の道路交通や道路空間に与える影響や効果等について調査する。

◎広域交通の快適な利用に関する取組の推進＝60

・鉄道混雑を緩和し、誰もが快適に鉄道を利用できる

きょう、交通やライフスタイルなど様々な観点から取組を推進する。

◎バス停留所ソーラーパネル等設置促進事業＝134

・バス停留所にソーラーパネル等を設置する事業者に対し補助を行う。

○燃料電池自動車等導入促進事業＝634（1,245）

○水素ステーション設備等導入促進事業＝2,972（2,624）

○中小ガソリンスタンドへの水素ステーション導入に向けた支援事業＝9（27）

◎業務・産業用車両の水素利活用実証事業＝180

・燃料電池業務・産業用車両の導入可能性について、国や民間と連携して効果検証を行う。

○自転車シェアリングの普及促進＝32（12）

○自動車環境管理計画書等による自動車からの温室効果ガス削減＝391（391）

○低公害・低燃費車（HVトラック・HVバス）の普及促進＝131（137）

○次世代自動車（EV・PHV）等の普及促進＝89（6,695）

○自動車環境性能評価事業＝175（110）

○区部環状・多摩南北方向の道路の整備等＝86,963（93,360）

・都心に流入する通過交通の分散や多摩地域の渋滞緩和へ。

○東京外かく環状道路の整備推進＝29,633（29,556）

○第3次交差点すいすいプラン等渋滞対策＝5,024（4,993）

◎区市道路のバリアフリー化補助＝92

・東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会会場周辺道路等が対象。

- 無電柱化の推進 = 19,904 (18,882)
 - ・都道26.9kmを整備。
 - 自転車走行空間の整備など自転車総合対策 = 4,236 (2,934)
 - 島しょ地域における電気自動車普及モデル事業 = 30
 - ・島しょ地域において電気自動車の普及に向けた実証実験を実施し、電気自動車普及のモデルケースとするとともに、島しょ地域の振興を図る。
- 〔東京都自動車会議所〕

羽田空港～川崎市の 連絡橋整備に着手

東京湾の最も近くに位置、2020年度開通目指す

東京都・川崎市

東 京都と川崎市は1月24日、多摩川を渡って羽田空港と川崎市殿町地区を結ぶ新しい橋の都市計画事業認可を取得し、同事業に着手した。延長約840mの都市計画道路を整備する事業で、このうち橋りょうの長さは約600m、計画幅員17.3m＝写真イメージ＝。事業費は約300億円で、東京オリンピック・パラリンピック競技大会が開かれる2020年度の開通を目指す。

空港と隣接する立地を生かしたまちづくりが進められている羽田空港跡地地区と、ライフサイエンス分野などの研究開発拠点の形成が進められている殿町地区を結ぶ新たな橋りょうを整備することにより、両地区の連携が強化され、ヒト・モノ・ビジネスの交流が活性化すると期待されている。橋りょうの車道は2車線で、その両側に歩道と自転車道を整備する。完成すると多摩川の河口から数えて1番目にかかる橋となる。

川崎市が工事施工者となり、総事業費のうち橋りょう部の約260億円を都と川崎市が折半で負担、川



崎市側の取付部工事費約40億円を川崎市が負担する（東京都側の取付部は別事業として国が負担）。

〔東京都自動車会議所〕

水素エネルギーの PR映像を制作

専用サイトで配信開始

東京都

東 京都はこのほど、水素エネルギーのPR映像「開校！でんじろう東京スイソ学園」を制作した。都環境局が運営する「Tokyo水素エネルギーポータルサイト」で配信を始めたほか、各種イベントに活用して水素エネルギーのPRに役立てていく。

同PR映像は、サイエンスプロデューサーの米村でんじろうさんが先生役、タレントの朝比奈彩さんが生徒役となり、実験などを通じて水素エネルギーの仕組み、利点、活用事例などをわかりやすく伝える内容。1時間目「水素はエネルギーだ」、2時間目「水素エネルギーは大活躍」、3時間目「水素エネルギーはここがすごい」、4時間目「水素エネルギーの未来」と、授業形式で進行するので、楽しみながら学ぶことができる。〔東京都自動車会議所〕

討 報

豊田自動織機名誉会長
(当会議所会員元代表者)

豊田 芳年氏

豊田自動織機で社長、会長を務められた名誉会長の豊田芳年氏が1月8日、逝去された。91歳だった。

豊田氏は大学卒業後、金融機関を経て1955年、豊田自動織機製作所（現豊田自動織機）に入社。1978年2月から社長、1993年6月から会長を務められ、1999年6月に名誉会長に就任された。

2004年10月～2007年5月まで中部経済連合会会長を務められ、愛知万博開催や中部国際空港開港に尽力されるなど中部経済の発展に大きく貢献された。

豊田氏は、トヨタ自動車最高顧問を務められた故豊田英二氏の実弟で、トヨタ自動車グループの創始者・故豊田佐吉氏の甥に当たる。

入門 ペソ 倶楽部

Vol. 9

隊列走行、実はローテク？

日本流通新聞 編集長 堀 伸一郎

時代は自動運転である。
ドライバー不足にあえぐ
物流業界でも、自動運転への
期待が高まる。なかで

も、トラックの隊列走行は労働力不足の救世主として、その実現が待たれるプロジェクトだ。

隊列走行は、有人の先頭車両の後ろを無人の後続車両が2～3台の隊列を組んで追従走行するというもの。技術的な課題は、▽隊列内への割り込みを防止するために車間距離を4～10mに設定する必要があること、▽先頭車が急ブレーキをかけても追突しないような高性能なブレーキ制御が必要であること、▽様々な自然環境下での隊列走行制御ができること、▽制御システムが故障した場合の安全性が確保できること——などである。

技術的な課題も残る隊列走行だが、先頭車両は有人の手動運転であり、後続車両がそれを追従走行するというシンプルな技術でもある。このため、関係者の間では「実はレベル1か2、極端に言えばレベル0かもしれない」といわれるほどローテクの要素技術で成り立っている。

ご存じの通り、レベル4が完全自動運転で、レベル2は、ACC (Adaptive Cruise Control) をCACC (Cooperative Adaptive Cruise Control)

に進化させる必要はあるものの、すでに実現している要素技術だ。

先頭車両を有人の手動運転に

しているのには理由がある。現行の道路交通法に合致させるためにはドライバーが必要であり、隊列走行は「先頭車両がトラクタのように電子連結されたトレーラをけん引する」という解釈で成り立つためだ。物流業界の要望は無人化であり、その要望に応えるためには、少なくとも後続車両は無人でなければならず、道交法上はトレーラと同じような存在でなければならない。

隊列走行の実現には本線への合流時の問題と隊列の組成・解除のためのスペース確保といったより根源的な課題がある。東京～大阪間でも専用エリアが2～3カ所必要といわれており、高速道路上に確保する必要がある。

隊列走行は、サービス提供事業者がビジネスとして運送会社などに提供することが想定されるが、国などの公的な後押しがなければ、実現は難しいだろう。



NEDOによる隊列走行実験風景

日本自動車会議所会員 (平成29年2月1日現在)= 順不同 =

一般社団法人 日本自動車工業会
一般社団法人 日本自動車部品工業会
一般社団法人 日本自動車車体工業会
一般社団法人 日本自動車タイヤ協会
一般社団法人 日本自動車販売協会連合会
いすゞ自動車販売店協会
トヨタ自動車販売店協会
日産自動車販売店協会
UDトラックス販売店協会
日野自動車販売店協会
三菱自動車販売店協会
三菱ふそうトラック・バス販売協会
全国スバル自動車販売協会
ダイハツ自動車販売協会
全国マツダ販売店協会
スズキ自動車販売店協会
ホンダ自動車販売店協会
一般社団法人 全国軽自動車協会連合会
日本自動車輸入組合
一般社団法人 日本中古自動車販売協会連合会
一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会
一般社団法人 日本自動車機械工具協会
公益社団法人 全日本トラック協会

公益社団法人 全国通運連盟
公益社団法人 日本バス協会
一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会
一般社団法人 全国自家用自動車協会
一般社団法人 日本損害保険協会
石油連盟
一般社団法人 全日本指定自動車教習所協会連合会
一般社団法人 全国自動車標協協議会
一般財団法人 自動車検査登録情報協会
一般社団法人 全国レンタカー協会
一般社団法人 日本自動車リース協会連合会
一般財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会
一般社団法人 自動車公正取引協議会
全国自動車検査登録印紙捌り協協議会
一般財団法人 関東陸運振興センター
一般社団法人 東京都トラック協会
一般社団法人 神奈川県トラック協会
一般社団法人 日本道路建設業協会
一般社団法人 日本ゴム工業会
一般社団法人 日本塗料工業会
板硝子協会
日本自動車車体整備協同組合連合会
一般社団法人 日本交通科学学会

一般社団法人 日本陸送協会
一般社団法人 日本二輪車普及安全協会
一般財団法人 日本自動車研究所
一般社団法人 日本自動車機械器具工業会
一般財団法人 日本自動車査定協会
一般財団法人 全日本交通安全協会
公益財団法人 日本自動車教育振興財団
一般社団法人 日本鉄リサイクル工業会
全日本自動車部品卸商協同組合
特定非営利活動法人 ITS Japan
公益社団法人 自動車技術会
公益財団法人 自動車リサイクル促進センター
一般社団法人 自動車再資源化協力機構
一般社団法人 日本ガス協会
一般社団法人 日本自動車運行管理協会
日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会
一般社団法人 自動車用品小売業協会
一般社団法人 日本オートオークション協議会
日本中古車輸出業協同組合
全国オートバイ協同組合連合会
日中投資促進機構
一般社団法人 青森県自動車団体連合会
一般社団法人 岩手県自動車会議所

一般社団法人 宮城県自動車会議所
一般財団法人 秋田県全自動車協会
山形県自動車団体連合会
一般財団法人 福島県自動車会議所
東京都自動車会議所
一般社団法人 神奈川県自動車会議所
一般社団法人 静岡県自動車会議所
一般社団法人 愛知県自動車会議所
一般社団法人 岐阜県自動車会議所
一般社団法人 三重県自動車会議所
一般社団法人 富山県自動車会議所
一般社団法人 石川県自動車会議所
一般社団法人 福井県自動車会議所
一般社団法人 大阪自動車会議所
一般社団法人 徳島県自動車会議所
一般社団法人 香川県自動車会議所
愛媛県自動車会議所
高知県自動車会議所
一般財団法人 大分県自動車会議所

(ほかに企業会員81、推薦会員3)