

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 **5** No.892

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)

楽しみながら体験する交通安全啓発イベント 『交通安全。アクション2017 新宿』開催



2日間で前回は大幅に上回る約1万3,500人が来場

警視庁・同新宿警察署による「白バイ搭乗体験」には家族連れをはじめ大勢の来場者が笑顔で参加した

日 本自動車会議所は4月8日、9日の両日、東京・新宿区の「新宿駅西口広場イベントコーナー」で、交通安全の大切さやルールを楽しく学べる体験型交通安全啓発イベント「交通安全。アクション2017 新宿」を開催した。「交通安全。アクション」は、例年、春の全国交通安全運動期間に東京・お台場で年1回開催していたが、より幅広い年齢層へ訴求するため、昨年秋より、多くの人が訪れるターミナル駅のある「新宿」を加えて年2回開催。今年は春の開催を新宿で行い、昨年より会場の広さを拡大し参画団体も増えたことなどから、来場者は2

日間で前回の6,300人を大幅に上回る約1万3,500人(主催者集計)に上り盛況のうちに幕を閉じた。

「アクション2017 新宿」は警視庁新宿警察署との共同開催で、当会議所の会員団体はじめ開催の趣旨に賛同する43の団体・企業などが参画。交通安全の大切さやルールを楽しく学べる15の体験型ブースを用意したほか、スタンプラリーや交通安全ビンゴ大会、落語、キャンパスクイーンなどのステージショーも行われ、小さな子どもから高齢者まで多くの来場者がイベントを楽しんだ。

(イベントの様子は2～5ページに掲載)

◆◆ 主な内容 ◆◆

- 「交通安全。アクション2017 新宿」実施報告……2
- 日本自動車会館「くるまプラザ」に自動車のハーフカットモデルを常設展示……14
- 第235回会員研修会開催……7
- 東京都と東ト協が「貨物輸送評価制度」説明会開催[東京都]……14
- サポカー・サポカーSの普及啓発ロゴを募集します!……13
- 都内事業者の自動車からのCO₂排出量、5年間で143万トン削減[東京都]……14

(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)



「交通安全。アクション2017 新宿」

高齢者への啓発はじめ多彩なプログラムで実施

一日警察署長の有森也実さんらがイベントを盛り上げる

オープニングセレモニーの参加者全員で交通安全を願ってイベントがスタート

「交通安全。アクション」は2001年以来、家族連れをメインターゲットに東京・お台場で春に開催してきたが、昨年秋に多くの人が集まる東京・新宿でも実施。新宿では高齢者の参加比率が高いことなどを踏まえ、「高齢者や家族を対象に体験を通じて交通社会のルールや安全行動の大切さを啓発する」をテーマに、交通安全の大切さやルールを楽しく学べる、多彩な体験型ブースやステージプログラムなどを用意して来場者を迎えた。

初日には、新宿警察署によるオープニングセレモニーに先立ち、当会議所の中島哲専務理事が主催者を代表して挨拶。中島専務は、「日本で働く人の1割近い約530万人がクルマ産業に携わっています。このイベントには、クルマの製造、販売、整備、様々な関連サービスなど、ほぼすべての関係団体が参画しています。43の団体・企業の延べ約200人のスタッフが、全国530万人の代表のつもりでここに来ました。年間4,000人近くの交通事故死者数は決して少なくありません。死亡事故の悲劇を1つでも2つでも減らすために、是非、皆さまのお力をお貸しいただきたい」と呼び掛けた。

オープニングセレモニーでは、新宿警察署の宮橋圭祐署長が、「新宿駅西口広場ができて約50年になりますが、当時の都内の交通事故死者数は729人にも上りました。去年は159人と約2割にまで減少した

のは、地域や安全協会の皆さま方に啓蒙・啓発活動をしていただいたからだと思っています。今日はいろいろなイベントを企画しています。どうか、楽しみながら交通安全について学んで、事故を減らしていけるようよろしくお願いします」と挨拶。この後、新宿警察署の一日署長に任命された女優の有森也実さんと新宿交通少年団BAGSが「交通事故のない街になるように努力することを誓います」と交通安全宣言をしイベントに臨んだ。

有森さんは、「新宿は、通勤・通学だけでなくいろいろな方々が訪れる街です。観光客や外国人も多く、劇場や映画館、ショッピングセンターもあります。訪れたたくさんの人たちに交通安全を共通認識として持っていただくことは大変なことだと思いますが、微力ながら力になりたいと思います」と話し、キャンパスクイーンとともに関連ノベルティグッズを配布するなどしてイベントを盛り上げた。

今回のイベントは、▽昨年より会場の広さを拡大し参画団体も増えたことや、▽昨年は金・土曜日の開催だったが、より人出の多い土・日曜日に実施したこと、▽新宿警察署のオープニングイベントをはじめ、ステージ、ブースともに老若男女問わずに楽しめる、バラエティーに富んだプログラムを用意したことなどにより、前回の6,300人を大幅に上回る1万3,500人も人が来場した。

「交通安全。アクション2017 新宿」 会場風景



新宿警察署の一日署長に任命された女優の有森也実さん



人間の目の錯覚を体験させてステージを盛り上げるピエロのタフィーさん



子どもからお年寄りまで大勢の人が楽しんだ「交通安全ビンゴ大会」



華やかなステージで来場者を魅了したキャンパスクイーンのみなさん



歌と笑いで会場を沸かせた「めおと楽団ジキジキ」のふたり



立ち見も出るほど、話芸で来場者の心をつかんだ落語家の古今亭文菊さん



ノベルティグッズを配布して交通安全をアピールする有森さんとキャンパスクイーンのみなさん



交通安全シミュレーターコーナー
(東京都青少年・治安対策本部)



反射材効果体験コーナー
(J A F)



ライディングシミュレーター&ゲンチャレ
(日本二輪車普及安全協会)



自動車運転適性診断「ナスバネット」
(自動車事故対策機構)



“てんけんくん”ぬりえ体験コーナー
(日本自動車整備振興会連合会)



首都高安全広報隊
(首都高速道路)



おでかけばんだ・頭部保護帽
(日本自動車研究所)



エコドライブで交通安全
(東京都トラック協会)



俊敏性測定「あなたの俊敏性は何歳？」
(イーティエフ)



電動車いすの安全利用
(電動車いす安全普及協会)



反射材体験コーナー
(全日本交通安全協会)



飲酒疑似体験ウォーキングゲーム
(共同出展)



交通安全約束手形
(共同出展)



ボールキャッチゲーム
(共同出展)



スタンプラリーのスタート&ゴールの「総合受付」



飲酒運転事故加害者の手記「贖(あがな)いの日々」
(東京都交通安全協会)

「交通安全。アクション2017 新宿」開催概要

【日 時】 4月8日(土)12時00分～17時00分
4月9日(日)11時00分～16時00分

【場 所】 東京・新宿駅西口広場イベントコーナー(東京都新宿区西新宿1丁目地先)

プログラム概要(カッコ内は出展団体・企業。順不同)

〈ステージプログラム〉

▽警視庁新宿署によるオープニングイベント※1 ▽ピエロのグリーティングと交通安全クイズ ▽寄席
※2★ ▽交通安全ビンゴ大会 ▽キャンパスクイーンによるステージ ▽めおと楽団ジキジキによるス
テージ※2★ ※1は8日(土)のみ、※2は9日(日)のみ。★は新設

〈ブースプログラム〉

▽白バイ展示と搭乗体験(警視庁、警視庁新宿警察署) ▽交通安全シミュレーターコーナー(東京都青少年・治安対策本部) ▽反射材効果体験コーナー(JAF) ▽ライディングシミュレーター&ゲンチャ(日本二輪車普及安全協会) ▽自動車運転適性診断「ナスバネット」(自動車事故対策機構) ▽“てんけんくん”ぬりえ体験コーナー(日本自動車整備振興会連合会) ▽首都高安全広報隊(首都高速道路) ▽おでかけばんだ・頭部保護帽★(日本自動車研究所) ▽エコドライブで交通安全★(東京都トラック協会) ▽俊敏性測定「あなたの俊敏性は何歳？」(イーティエフ) ▽電動車いすの安全利用★(電動車いす安全普及協会) ▽反射材体験コーナー★(全日本交通安全協会) ▽飲酒疑似体験ウォーキングゲーム ▽交通安全約束手形 ▽ボールキャッチゲーム★ ★は新設

〈その他のプログラム〉

▽スタンプラリー ▽飲酒運転根絶訴求パネル展示コーナー ▽ゆるキャラとのふれあい

主催、後援および参画団体・企業一覧

【主催】 一般社団法人 日本自動車会議所、警視庁新宿警察署

【後援】 内閣府、国土交通省、警察庁、警視庁交通部、東京都

【協賛】 「飲酒運転させないTOKYOキャンペーン」推進委員会

【協力】 (順不同)

警視庁、警視庁新宿警察署、東京都青少年・治安対策本部、(一社)日本自動車工業会、(一社)日本自動車整備振興会連合会、(一社)日本自動車部品工業会、(一社)日本自動車車体工業会、(一社)日本自動車タイヤ協会、(一社)日本自動車販売協会連合会、(一社)全国軽自動車協会連合会、日本自動車輸入組合、(一社)日本中古自動車販売協会連合会、(公社)全日本トラック協会、(公社)日本バス協会、(公社)全国通運連盟、(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会、(一社)全国自家用自動車協会、(一社)日本損害保険協会、(一社)全日本指定自動車教習所協会連合会、(一社)全国レンタカー協会、(一社)日本自動車リース協会連合会、(一財)全日本交通安全協会、(公財)日本自動車教育振興財団、(一社)日本二輪車普及安全協会、(一社)日本自動車運行管理協会、(一社)自動車用品小売業協会、(一財)日本自動車研究所、(一社)日本自動車連盟、(独)自動車事故対策機構、首都高速道路(株)、(一財)首都高速道路厚生会、日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会、東京都自動車会議所、(一財)道路交通情報通信システムセンター、(一財)東京都交通安全協会、(有)広報企画、イーティエフ(株)、(株)エフエム大阪、東京都新宿区役所、電動車いす安全普及協会、(一社)東京都トラック協会、ハウスウェルネスフーズ(株)、スペースクラフトグループ

<計43団体・企業>



クルマと自転車の絶妙な調和を

自転車活用推進研究会理事長 小林成基氏が講演

第235回 会員研修会開催

日 本自動車会議所は4月19日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第235回会員研修会を開催し、自転車活用推進研究会理事長の小林成基氏が「クルマと自転車の絶妙な調和を」と題して講演した。参加者は約40名。

【講演要旨】

1. 自転車見直しの動き

日本の高齢化は急速に進展しているが、街や道には1970年代の日本人が元気で若かった時代の名残が色濃く残り、高齢者対策も不十分で交通事故に巻き込まれやすい危険な状態になっている。高齢者にとっては、クルマがない社会でどう生きていくかも課題で、免許返納もほとんど進んでいない。自動運転や追突防止装置の開発、中速コミューターの導入や環境整備が急務だが、自転車ですら動き難い場所でコミューターが機能できるのか。運転する国民一人ひとりのマインドに変化が起き、これまでのクルマの使われ方が変わらないといけないのだが、なかなか難しいテーマだと思う。

高齢化の他に、クルマ社会を変える大きな要因としては、ガソリン価格の問題がある。特にヨーロッパではもともと200円以上と高水準の国が多く、家計防衛のためクルマ的な役割を果たす自転車が増えてきている。自転車タクシー、リヤカータイプの自転車、幌・鍵付きの配送自転車も普及し、主婦が子供を2～3人乗せて荷物まで積めるカンガルーバイクなども導入されている。日本が直ちにそういう状況になるとは考え難いが、高齢化とか、燃料問題と



自転車タクシー（ヨーロッパ）



カンガルーバイク（ヨーロッパ）

か、環境、健康などを考えると、徐々にその方向にシフトしていくのではないだろうか。

世の中にはいろいろな転換期がある。ロンドンでの通勤調査の結果を見ると、2003年から渋滞税が採用されクルマの利用が減少に転じた。さらに2005年にロンドン同時多発テロで地下鉄が爆破されて以降、自転車通勤が大きく伸張し、クルマを大きく上

回るシフト・ザ・ペダルパワーが起きた。東京でも、2011年の東日本大震災直後は、皆が自転車の有用性を痛感し、その後の政府調査によるとクルマの月当たり走行距離が減少し、自転車にシフトしていることが分かった。このような動きの中で、自転車を見直そうという動きが急速に強まってきている。

2. 過去の自転車の位置付けの変化

1970年に道路交通法が改正され、自転車は歩道で通行できるようになったが、これは自転車の安全確保を最優先に考えたわけではなく、むしろクルマのために自転車を遠ざけようとしたのかと思わざるを得ない面がある。当時は、道路も交通もクルマ重視で、歩行者と自転車にもう少し配慮してほしいと思うような事象が相次いでいた。

横断歩道の入り口を塞いで設置されたガードレール、自転車通行可能レーンの中に立ち並ぶ街路樹、地下横断通路階段の真ん中に設けられた、妊婦や高齢者には利用困難と思える急こう配の自転車用坂道などである。現在でも、思わず首をかしげてしまう物が多いが、例えば、今の時代、道路や信号機の「自転車専用」という日本語表記は外国人に分かるのだろうか。進行方向や文字（時間帯指定など）が複雑過ぎて、日本人でも判別し難い標識もよく目にする。

自転車の歩道通行自体にも問題が多く、道交法17条には「車両（自転車を含む）は車道以外を走ると法律違反になる」と書いておきながら、同法63条の例外規定で、「徐行」の条件付きで歩道通行を認めている。徐行とは、直ちに停止できる速度のことで、自転車については、警察庁によると時速7.5kmを目安としているが、例えば、電動アシスト自転車では12~15km、玉川サイクリングロードを走るロードレーサーは25~30kmは簡単にでているのが実態である。

また、道交法53条では、道路を曲がる時は、手、方向指示器、灯火により合図をすること、違反は2万円以下の罰金という規定があるが、海外ではひじを曲げて手を上に挙げる合図をすると後ろの車が止まってしまう。さらに、曲がり終わるまで行為を継続しろとあり、右折の場合は、一端直進し右折する二段方式を規定しているが、本当に手で合図したままこれを行うとおかしなことになり、警察官ですら実行している姿を見たことがない。

海外では合理的なシステムが採用されており、コペンハーゲンでは、まず自転車専用の信号機が青になり、5秒後にクルマ用が青になることで、特別な自転車の合図がなくても巻き込み防止に効果をあげている。

当局に改善を求めると、懇談会ができ、対策として歩道内に自転車専用レーンを設けたモデルロード



水戸市内の歩道内自転車専用レーン

が98カ所作られたことがあったが、1年後に事故の削減率を調べると26%で、歩道に自転車通行可能レーンを表示したケースの10%強よりは高いが、車道の左端に自転車レーンを表示した場合の36%を下回っていた。その結果についてよく検証してみると、事故防止には自転車を歩道を通す方法がベストではないということが判明した。

そこで、2007年7月に「自転車は車道が原則、歩道は例外」という自転車安全利用五則が閣議了解され、それまでの「自転車は歩道が常識」という認識を変えるキャンペーンも行われ趣旨は相当浸透してきた。しかし、問題点は、分かっているが、守っていないということで、自転車関係事故原因に占める違反の割合は7割に及んだ。自転車はどこを走ればよいか知っているが、危ないし、クルマの邪魔になるし、実行している人は多くないし、取締りもしていない（最近に行っている）ので、法律は守らなくてもよいと皆が受け止めている。

その背景には、自転車は歩行者の仲間で、歩行者の邪魔になることはあまり考えず、クルマ優先の世の中だから仕方がない、という潜在意識を持つ人が多かったのではないだろうか。その理由を考えると、日本の法律や制度の作り方に行き着き、確かに道交法には、車椅子やベビーカーは歩行者並みと明記されているが、欧米では、車椅子やベビーカーは最優先で健常者より上、自転車についても相当重く戦略的に扱われている。

クルマの中での最優先はバスだが、日本では専用レーンに侵入するクルマや、発進を妨害するクルマが後をたたない。自転車はマナーが悪いと取り上げられているが、クルマはどうなのか。アメリカではスクールバスがストップマークを出して子供たちを乗降させている間は、一般車両はバスを抜くことが禁止されている。センターラインがない場合は対向車も止まる。アメリカの当局者に聞いたら、子供たちを守ることの大事さや、バス優先を教えるための教育的配慮で行っているとのことだった。日本も大いにやるべきだと思う。

世界では、そのバスと自転車が同じレーンを共有することが常識になっている。バスが専用レーンを邪魔されず、時速20kmで定時運行しているから可能なので、日本のバスの走行スピードでは恐ろしくて共用は現実的ではない。このロンドン市内の道路は



監視カメラ表示

ロンドン市内のバス・自転車専用レーン

片側2車線で、左側がバス、タクシー、自転車の共用専用化レーンで、カメラ(市内に400万台)が監視している。レーン侵害を撮影された車の持ち主が管理責任を問われ、罰金約1万2,000円を払わないと、3回目の督促で5倍になり、車検も通らず、売買時には負債まで付いてくる。これは先進国では当たり前前の制度だが、日本では約3割が払わず逃げ得になっていると聞く。

2011年に警察庁が「今一度、自転車は車両であることを再徹底」するよう通達を出したが、その背景は、自転車の事故発生場所は交差点内が7割と多く、しかもこの割合は10年変わっていないことだった。この期間、我々は一体何をやってきたのか。交通事故総合分析センターの調査によると、原因は操作ミ



交差点でクルマの前に引かれた自転車専用停止線(ヨーロッパ)①②③④⑤⑥⑦⑧⑨⑩⑪⑫⑬⑭⑮⑯⑰⑱⑲⑳㉑㉒㉓㉔㉕㉖㉗㉘㉙㉚㉛㉜㉝㉞㉟㊱㊲㊳㊴㊵㊶㊷㊸㊹㊺㊻㊼㊽㊾㊿



スではなく認知ミスで、交差点に侵入するクルマから歩道を走る自転車の見え難さによることが分かった。日本では、歩道を走行する自転車の割合が高く、

ここに事故の大きな原因があったのだ。歩道を走ると事故は減らない、でも車道を走るのは危険が伴う、それではどうすればよいか知恵が必要になるが、欧米の例が参考になる。

欧米では、クルマの停止線の前に自転車の停止線があったり、交差点では自転車専用のレーンが設けられたりしている。この場合、交差点の40m手前で自転車と右折（日本での左折にあたる）しようとするクルマが車線変更で交錯するが、「ゾーン30」（市内の走行速度は時速30km以下（実際には20km程度））というルールがあるので事故は起きていない。こういう状況を日本でも作らなければならないが、つまり自転車がクルマと、日本では原付バイクと同じ扱いにならないと事故も減らないし、自転車のメリットも活かさないというところから研究が始まっている。

まずは、自転車は歩行者の仲間という勘違いを正し、原付バイクの仲間であるというキャンペーンが必要で、原付バイクだったら信号を守るし、停止もする。保険もかけるし、ヘルメットも被る。夜にライトもつけるし、傘もささない。ここを直さない限りどうにもならないと思う。

2011年に警察庁と国交省が二番目の委員会を立ち上げ、クルマに自転車の存在をどう意識させるか検討を開始した。金沢が始めたバスレーン（歩道寄り車線）の中に自転車レーンを表示した例のように、とにかくクルマから見えることを重視して、これをテーマに1年かけて議論してガイドラインを作っ



金沢市内のバスレーン内の自転車ゾーン表示

た。これに基づき、全国の車道の左側や交差点の中にレーンや矢羽根を描く取り組みは始められ、事故防止に効果をあげてきている。危なっかしいのと危ないのとは明確に違う。危なっかしいとクルマもそう感じるから事故は起き難くなる。危なっかしいことに気が付かないから事故が起きるのである。

2014年には懇談会を再開し、委員会へ、そして促

進のための検討委員会と発展させ、自転車が通れるような街中計画をさらに推進していくことになった。これと連動して、東京国道事務所が頑張っていて、首都高速3号線の下を通る国道246号線（玉川通り）や、バス専用（朝のみ）レーンに自転車レーンを示す矢羽根を表示した。警視庁も独自に単路には自転車ナビマーク、交差点内には矢羽根を描く取り組みを積



札幌の辻交差点内（第一京浜）の矢羽根表示

極的に進め、最近は東京都道にも付けるようになった。違反の反則金や罰金の一部、約300億円が交通安全対策金として交付されているが、その警視庁分を充てたようだ。東京都内でこの1年間に340km分の整備が終わっており、2017、2018年度にさらに330kmずつ対応し、合計1,000kmにマーキングされる予定である。区市町村の追随が実現すると2,000kmがオリパラまでに整備される可能性がある。

このように増えてくると、ドライバーからの自転車の認識が促進され、事故低減につながっていくはずである。名古屋の瀬戸街道では、5kmにわたって矢羽根を付けたら交通事故が半減し、金沢でも自転車走行部分の明示によって、交通事故に占める自転車の割合を4割（全国2割）まで減らした好事例もでてきている。描くというハード対応だけでも成果が表れているのだから、ソフト対応も同時に行うと一層効果的だが、その知恵は欧米にあった。

3. 世界の好事例…日本の課題

「クルマが自転車を追い抜く時は1.5m以上離れるキャンペーン」が、マナーとして世界中の都市で行われている。日本でも愛媛県が一昨年からこの運動を始めたが、極めて日本的な間違いがある。それは、「1.5m以上離れるか、できない時は徐行する」としていることで、世界の常識は「徐行」ではなく「抜くな！」なのである。クルマの徐行は20km未満



バス後部のラッピング表示(ニュージーランド)

で、徐行したらクルマは自転車を追い抜けない。そういう事実もあるが、愛媛県は県総予算8,000億円の1,000分の1の8億円をかけ、1年で一気に県内26のサイクリングルート、全1,144kmにブルーラインを整備した。加えてクルマの後部にマナーステッカーを貼り付けるなど、認知浸透のキャンペーンを行い、全国ダントツの自転車県になった。やればできることの証左である。

愛媛県

(自転車安全利用研究協議会)
平成27年11月15日から
(愛媛サイクリングの日)



愛媛県のキャンペーンポスター

ステッカーの効果は非常に大きく、貼っている人はもちろん自転車を意識するし、追従したクルマにも伝わる。ルールを知っているが守らない利用者に対し、お手本を示すことも大変重要で、警察も黙っているわけではなく、2013年に路側帯の一方通行可の通達を出した時に、自転車の通行ルールについて周知徹底を図るとともに、全警察職員に自転車利用者の模範となるよう指示をした。すると、この通達が出た途端に、車道を走る自転車が急増する一方、警察官の自転車に倣って、法規通り走る自転車も増えた。日本人はもともと順法精神が高いので、もっとやればよいと思う。

日本で問題と思うもう一つ例、愛知県警のイエロ

ーカードの例をあげる。自転車の二人乗りは「罰則付きの違反」であるにもかかわらず、取り扱いは「注意」なのである。3年間で2回以上危険運転すると講習を受けさせるとなっているが、結局今の状況では取り締まるのは難しい。日本の道交法で自転車の無灯火は5万円以下の罰金だが、裁判を受けないと確定しない。一方、ドイツの条例では、その場で10ユーロ程度の過料を徴収することができる。これは効果的で、我々も見直しに向け動いたこともあったが実現できなかった。これを含めて、日本の道路を安全にしようという考え方の基本に、少しズレた部分があるように思えてならない。

さらに、日本は先進国の中でも交通事故に占める歩行者の割合が極端に高く、2010~2012年では歩行者と自転車を合わせると5割を超える。その主因は、車道と歩道を仕切れればよいというハード頼りの考え方に問題があるのではないかと感じる。欧米には横断防止柵の類は基本的に存在しないが、日本ではかつては、道交法に設置規定が明記されていたほどで、現在も普通に目にする物である。

2005年に警察庁が発表したクルマの速度と死亡率の関係データによると、30km未満だとほとんど死なないが、50kmだと85%、60kmだと生存は奇跡である。結局、日本で何が重要かという、柵のような仕切りではなく、「ゾーン30」なのである。これは、日本でもすでに3,000に及ぶ生活道で始まっているが、欧州のドライバーの意識では街中が「30km未満」であるのに対して、日本ではゾーンではなく線(ここから50km、ここから40kmなど)で規定されるためスピードを落としていないのが実態である。

2007年に自工会からクルマメーカーの研究の結果として、クルマの速度抑制には、ゾーン30、歩行者ゾーンなどを体系的に考えることの必要性が提唱されたり、国交省がハンプ(クルマの速度抑制のための道路上のかまぼこ状の突起)の設置基準が展開されたり、ようやくいろいろな動きが出てきている。一つ余談だが、ハンプ設置の議論の中で私が不思議に思ったのは、クルマがハンドルを取られたり、衝撃で壊れて事故につながるというハンプ危険論が出てきたことである。それは30kmを超える速度での運転を前提にするから危ないのであって、つまりイリガールを前提で話をされても困るのだが、常にクルマにはそういう話が付いて回りやすい。

フランスの古都ナントでは、8年前に中心市街地から横断歩道と信号機を全て取り払った。市内はゾーン30といいながら、バスが20kmで走っているのに、他のクルマもそれ以上では走れない。それでも危ないと思ったが、歩いている人はクルマとアイコンタクトして渡ってしまう。こういう傾向はヨーロッパでは広まっていて、EUがシビタスという基準を決めて、生活エリアを守ろう、歩いて回れる街をつくらうとしている。

一番遅れていたイギリスでもライジングボラード(道路に設置された伸縮型のクルマ侵入阻止装置)が導入され、バスなど許可されたクルマだけがETCの仕組みで操作可能である。新潟で社会実験も始まっている。また、通学路などの通過交通をなくすために道の中央部分にボラードを立ててアクセスは可能だが、通過することができない仕組みが導入されている。私はこれは絶対によいと思ひ、日本



ロンドン市内のライジングボラード

中で講演し、自治体の委員会でも提案したが、地域住民の猛反対でなかなか導入に漕ぎ着けていない。また、ドイツのマインツは、車道も歩道も平坦で区分も柵もない。日本では普通にある点字ブロックす



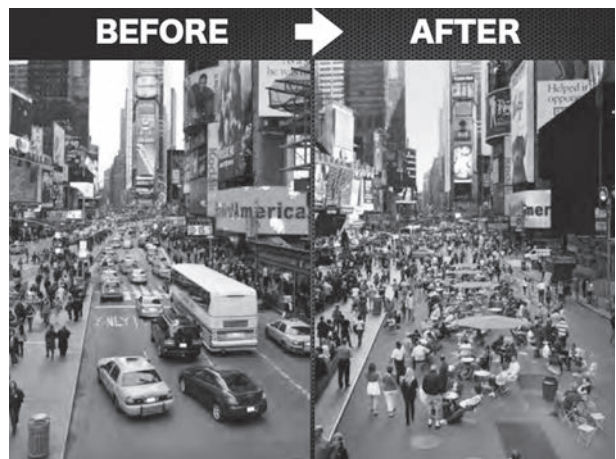
マインツ市内の車道と歩道

らなく、白杖の人がいても、クルマは20km以下なので直ぐ止まり、周囲にいた人が誘導していた。何故、点字ブロックを付けないか尋ねたら、点字ブロックの中に障害者を押し込めるのかと聞き返された。障害者との付き合い方の思想が違うのであり、ノーマライゼーションとは何かということがよく分かった。そうした街の中の、人と自転車とクルマが交錯するような所では、クルマが安全確保をして、遠慮するのは当たり前なのである。

このドイツのトラジットモール(自家用車の通行を制限して公共交通機関だけが優先的に通行できる形態の歩車共存道路)では、荷捌きのトラックが入れるのは夜だけで、昼間は人であふれている。ニューヨークでも歩行者天国が増えているし、道が広場に変わりつつある。



ドイツのトラジットモール



ニューヨーク市内

日本で大きな問題になっている街のシャッター通り化も、クルマや自転車優先の弊害が大きな要因になっていないだろうか。高松やドイツのハンブルグでは、クルマも自転車もシャットアウトしたら商店街に人が戻ってきた例もあり、阿佐ヶ谷は昔から人優先でにぎわいを維持している。街の再活性化という観点からも重要なテーマなのである。

「セーフティ・サポートカー（サポカー）」及び「セーフティ・サポートカーS（サポカーS）」

普及啓発ロゴを募集します！

経済産業省・国土交通省・(一社)日本自動車会議所

経 済産業省・国土交通省・(一社)日本自動車会議所は、高齢運転者を含めた全ての自動車運転者による交通事故の発生防止・被害軽減対策の一環として、自動ブレーキなどの先進安全技術を活用した一定の運転支援機能を備えた車（「安全運転サポート車」）の普及啓発に官民の関係者とともに取り組んでいます。

このたび、公募により「安全運転サポート車」の愛称として決まった運転者全体向けの「セーフティ・サポートカー（サポカー）」及び高齢運転者に推奨する「セーフティ・サポートカーS（サポカーS）」について、普及啓発のためのロゴを国民の皆様から広く募集します。

□募集主体

経済産業省・国土交通省・(一社)日本自動車会議所

□受付期間

平成29年5月10日（水）～5月23日（火）必着

□応募方法

・「クラウドワークス」内の次の特設ページからご応募下さい。

<https://crowdworks.jp/public/jobs/1296662>

・応募にあたり、必ず、①ロゴ、②ロゴに込めた意味や狙い等の説明を明記して下さい。

※注：最優秀作品の選定・決定にあたっては、応募者の氏名（漢字・ふりがな）、性別、年齢、郵便番号・住所、電話番号等必要事項を別途伺わせていただきますので、あらかじめご了承ください。

□ロゴの活用方法

最優秀賞に選ばれたロゴは、政府等が、今後、「サポカー」・「サポカーS」の普及啓発を実施する上で、ホームページ、ポスター、チラシ等で使用する予定です。また、民間企業・団体による使用も想定されます。

□募集の詳細について

ロゴのコンセプトや応募要項、注意事項などの詳細については、募集主体のホームページに掲載されているニュースリリースと添付資料をご参照ください。

連載コラム

『芝大門ベン倶楽部』

ジャーナリストの栗山定幸氏が6月号から書き下ろし

昨年6月にスタートした連載コラム『芝大門ベン倶楽部』を、来月からジャーナリストの栗山定幸氏にご執筆いただきます。このコラムは、当会議所の創立70周年を機に始まり、自動車ペンクラブを中心とする取材経験豊富なモータージャーナリストの皆さんにリレー形式で執筆いただきましたが、執筆者が一巡したこともあり、草創期からモーターゼーションをテーマに取材活動を続けておられる栗山氏に毎号、書き下ろしていただくことにしました。

栗山氏は日刊自動車新聞社の元常務取締役で、編集局長などを歴任。記者時代、一面コラム『霧灯』を約16年にわたり一人で書き続けま

した。音楽や文学、映画、旅、海外の自動車事情などにも明るく、モータージャーナリストの枠に収まらない執筆活動で知られています。

RJC（日本自動車研究者・ジャーナリスト会議）元会長。現在、自動車史研究会会長、日本エッセイスト・クラブ会員、日本ペンクラブ会員。主な著書は『モーターゼーションの風景 最前線で取材してきたジャーナリストが伝えたいこと』（三樹書房）、『一車千里 新聞記者が見た、クルマがあこがれだった時代から現在までのモーターゼーション』（同）ほか、エッセイなど多数。



自動車のハーフカットモデルを常設展示

日本自動車会館「くるまプラザ」

埼玉自動車大学校が無償で提供

ハーフカットモデルの前に握手を交わす埼玉自動車大学校の菊地校長(左)と会館運営委員会の永塚委員長(自工会副会長)

日 本自動車会館「くるまプラザ」に、自動車のハーフカットモデルが4月25日から常設展示されている。埼玉自動車大学校から無償で提供いた

だいたもので、同校の学生たちが手作業で分解・カットし、自動車の構造が分かるように組み立てた。当日は菊地孝司校長が「くるまプラザ」を訪れ、カットモデルを前に日本自動車会館運営委員会(事務局=日本自動車会議所)の委員長を務める、日本自動車工業会の永塚誠一副会長・専務理事と記念撮影に臨んだ。

菊地校長は「教科書では分からないことを、実物を切って勉強するために造っている。中古車を使うため、どうしても古いモデルとなってしまいが、最新のモデルを展示できればうれしい」と話していた。同校からは昨年3月にも「エンジン・パワートレインのカットモデル」を提供いただいている。



「貨物輸送評価制度」説明会開催

300社以上の参加目指す

東京都と東ト協

東 京都と東京都トラック協会(東ト協)は4月13、19、26日の3回にわたり、東京・四谷の東京都トラック総合会館で「平成29年度東京都『貨物輸送評価制度』説明会」を開いた=写真=。同評価制度の申請受付が5月8日から26日にかけて行われるのに先立ち、多くの運送事業者に参加を呼びかけるのが狙い。

今年で6年目を迎える都の貨物輸送評価制度は、東ト協が推進する「グリーン・エコプロジェクト」で収集した膨大な燃費データをもとに世界で初めて創設。初年度に115社だった評価取得事業者数は昨年度で264社と2.3倍に増えている。評価取得事業者は、トラックにロゴマークを貼付してCO₂(二酸化炭素)削減努力を荷主や一般の人にアピールできるほか、都も荷主の業界団体に対し同事業者の活用を働きかけている。

説明会では冒頭、都環境局環境改善部の千田敏自動車環境課長が挨拶。①エコドライブに取り組む意義、②グリーン・エコプロジェクトと同評価制度の

関係、③同評価制度の改正——の3つに言及し、「今年(は)評価取得事業者数で)ぜひ300社を超えたい」と訴えた。続いて、東ト協の齋藤康環境部長がグリーン・エコプロジェクトについて説明。「現在657社、車両数約2万台と、都内営業ナンバーのおよそ5台に1台が参加、環境と安全に真摯に取り組んでいる」ほか、愛知県や大阪府も後に続いているなどと話した。

さらに、同評価制度の概要や改正内容、申請方法などについて、東ト協と都の担当者が交互に登壇して詳しく説明した。それによると、今年度から評価区分が5段階に細分化されるほか、永年表彰制度が創設される。また、グリーン・エコプロジェクトの参加者は、申請に必要な添付資料を簡素化できる。

[東京都自動車会議所]

自動車CO₂排出量

143万トン削減

都内事業者、27年度までの5年間で

東京都調べ

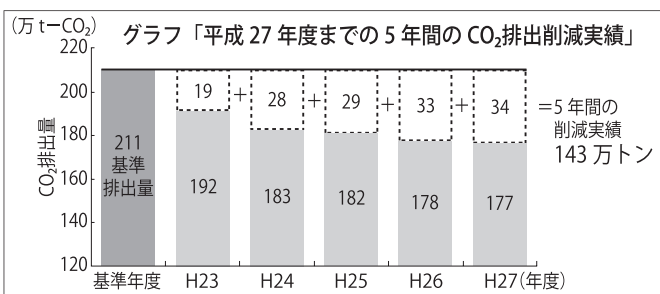
東 京都はこのほど、「自動車環境管理計画書制度」に基づき、都内事業者による自動車からのCO₂(二酸化炭素)排出量が平成27年度までの5年間で累計143万トン削減されたと発表した。当該事業者が①低公害・低燃費車への代替促進、②エコドライブと自動車使用の合理化——に取り組んだこ

とが奏功したとしている。

自動車環境管理計画書制度は、都内（島しょは除く）で30台以上の自動車を使用するすべての事業者に対して、自主的な環境配慮の取り組みについての5カ年ごとの計画書と毎年の実績報告書の提出を義務付けたもの。平成13年度から実施しており、このほど第3期計画期間にあたる27年度までの5年間の実績をまとめた。

それによると、27年度まで連続して実績報告書を提出している1,535社の自動車からのCO₂排出量は基準排出量（第2期計画期間のうち任意に選択した連続3年間の平均排出量）に比べ23年度の19万トン減から27年度の34万トン減へと年を追うごとに減少幅が拡大＝グラフ参照＝。累計で143万トン減少した。

その要因の一つである低公害・低燃費車の導入は右肩上がりが増えており、27年度には同計画書における自動車台数21万5,000台のうち低公害・低燃費車が9万8,000台と半数近く（46%）に達した。また、そのうち2万2,000台がハイブリッド車、プラグイ



自転車安全利用 指導員を拡充

3区市 12カ所で実施

東京都

東 京は、4月17日から自転車安全利用指導員の配置規模を拡大した。これまで江東区内のみ2人1組2カ所で実施していたのを江東区のほか、世田谷区、八王子市にも広げ、この3市区それぞれで2人1組4カ所で実施することとした。江東区で試行してきた同制度の効果が確認できたことから、配置規模を増やして自転車交通事故の減少に努める方針だ。

「春の叙勲・褒章」

宮城県自動車会議所会長の
佐々木昌二氏はじめ
当会議所関係者が受章

平成29年春の叙勲ならびに褒章で、日本自動車会議所の会員団体・企業関係の方々が晴れの栄誉に輝かれた。叙勲では、宮城県自動車会議所会長の佐々木昌二氏が旭日双光章を、元日本自動車会議所理事で元日本自動車工業会常務理事、元日本自動車整備振興会連合会専務理事の下平隆氏が瑞宝中綬章を受章された。褒章では、元トヨタ自動車副社長の瀧本正民氏が藍綬褒章を受章された。

ンハイブリッド車、電気自動車、燃料電池車のいわゆる次世代自動車等で、その割合は10.2%と都内全体でみた比率9.6%を上回っている。

また、貨物運送業及び旅客運送業のほぼすべての事業者でエコドライブ教育が実施されているほか、全業種で共同輸配送などの車両の有効利用、公共交通機関の利用促進などの自動車使用の合理化が進んだとしている。

〔東京都自動車会議所〕

自転車安全利用指導員制度は、平成28年度に導入した。指導員は街頭などで、交通違反行為の未然防止に向け、指導旗などを活用して指導・啓発を行うとともに、事故に直結する交通違反者に対し、「自転車安全利用指導カード」を交付し、ルール・交通マナーの向上につなげる。

昨年12月末時点における都内の自転車関与事故の累計件数は1万417件で、前年比5.8%の減少にとどまったのに対し、江東区内に限ると357件と同17.3%も減少した。

都内の自転車事故のうち、自転車利用者側に法令違反があるケースが半分近くを占める。また、自転車事故の約6割を20代から50代までの交通安全教育を受ける機会の少ない成人層が占めている。このため、都は指導員制度を導入した。

〔東京都自動車会議所〕

芝大門 ペソ 倶楽部

Vol. 12

リーダーシップと暴走

(株)日刊自動車新聞社 取締役 斎藤 匡

グローバル化の潮流は企業経営のあり方を大きく変えてきた。働き手や働き方の多様化はもちろん、競争を勝ち抜くための経営判断にも高度で瞬発力のある戦略が求められるようになった。

「解なき時代」といわれる現在。過去の成功を否定し、常に革新を続けなければ生き残れないと説く経営者は多い。かつて名門と呼ばれた大企業が、たった一度の判断を見誤ることで経営基盤を失い消えていく怖さ。山一証券や米リーマン・ブラザーズ、そごうの例はそれを物語る。

ゆえに成功体験は魔物と言われるのだろうか、債務超過にあえぐ東芝もここに名を連ねることになるのか。長年の製品愛用者としても気になるところだ。

東芝といえば早くから企業統治（コーポレートガバナンス）の先駆者として知られた存在だ。2001年、社外取締役という概念すら薄かった時代に東芝は3人の社外取締役を招へい。さらに翌々年の商法改正時には社外取締役が監査、指名、報酬の3委員会を担う「委員会等設置会社」制度を採用した。ともすれば身内や腹心で固められがちな日本型の役員体制とは一線を画した、先進的な姿勢が評価された。

だが、開かれた存在であったはずの東芝で、積年の隠蔽による不正会計問題は起きた。ご自慢の外部監視の目はなぜ働かなかったのか。巨額に及ぶ損失隠しが始まった当時、東芝の指揮官は个性的で強烈なリーダーシップが身上の経営者だった。その攻めの姿勢はメディアや株主からも賞賛されたが、その強烈さゆえ、社内のみならず役員会にも物言えぬ風土が広がった。

指揮官に強い指導力を求めるのは世の常だが、東芝の例を見るまでもなく強力なリーダーシップと暴走は紙一重。社長にあらゆる権限が集中しがちな日本において、強烈なトップダウンは場面によっては抑止力を欠いた両刃の剣になる。

現在、9割超の上場企業が社外取締役を置いている。取締役会での議決権を持たない監査役に代わり、経営者の選任や解任にも関わる社外取締役が監視の目を光らせることはガバナンスの強化につながる。

自動車業界でもホンダが6月から「監査等委員会」の設置会社に移行する。トヨタ自動車も取締役を減らし、結果的に社外取締役が占める割合を増やす。問題はこうした統治改革が期待とおりの効果をもたらすかどうかだ。東芝だけではない日本企業全体の課題に、自動車業界がお手本となる「解」を示してほしい。

日本自動車会議所会員 (平成29年5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
- 日産自動車販売協会
- U D トラック販売協会
- 日野自動車販売店協会
- 三菱自動車販売協会
- 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 全国自動車標板協議会
- 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売捌人協議会
- 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 日本自動車機器器具工業会
- 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 若手県自動車会議所

- 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)