

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>



2018 **5** No.904

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)

第1回人材委員会開催

「活力ある職場づくり」に向けて新規に立ち上げ
5回にわたり高知大学特任教授の中澤二郎氏が解説・講演



日本自動車会議所

開催に当たり挨拶に立つ島崎有平委員長。写真円内は講師の中澤二郎氏

日 本自動車会議所は4月26日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、新たに立ち上げた人材委員会（委員長＝島崎有平・日本自動車販売協会連合会常務理事）の第1回目を開催した。開催に当たり、島崎委員長が挨拶に立ち、「政府では一億総活躍社会の実現に向けて、アベノミクスの第2ステージの最重要課題の1つに『働き方改革』を据え、鋭意推進しているところ。こうした社会の動きに対応して、自動車関係団体でも働き方を考える機会・場を設ける必要があった」と委員会設立の趣旨を説明。その上で、「『働きやすさ』を求め

る制度面だけでの見直しにとどめず、『働きがい』の向上による生産性のアップを加えた両面から、『活力ある職場づくり』を目指していく」と話した。

委員会では、制度など具体的な見直しなどから着手するのではなく、活力ある職場づくりに向けて考えていく機運を醸成することを主眼としている。今回を含め年5回、人事問題のスペシャリストである、高知大学特任教授の中澤二郎氏から解説・講演していただき、委員はじめ会員の理解を深めていくことにしている。

＝委員会の詳細は6月号に掲載＝

◆◆ 主な内容 ◆◆

- 「交通安全。アクション2018 新宿」開催……………2
- 第247回会員研修会開催……………7
- 「春の叙勲・褒章」当会議所関係者多数が受章……10
- 災害時の燃料電池バスからの電源供給で江東区と協定締結[東京都]……11
- 6月に高齢ドライバーの交通安全セミナー開催[東京都]……11
- 九都県市がエコドライブ講習会の参加者を募集[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)



日 本自動車会議所は4月7日、8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2018 新宿」を開催した。「交通安全。アクション」は、春と秋の年2回開催しており、例年、春は全国交通安全運動期間中に行っている。多くの人々が訪れるターミナル駅「新宿」での開催ということもあり、家族連れなど大勢の人で賑わった。来場者は2日間で7,700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2018 新宿」は警視庁新宿警察署との共同開催で、内閣府、国土交通省、警察庁、警視庁交通部、東京都が後援し、当会議所の会員団体はじめ開催の趣旨に賛同する46の団体・企業などが参画。「高齢者をはじめ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」を主なテーマとし、交通安全の大切さやルールを楽しく学べる15の体験型ブースプログラムを用意したほか、交通安全ビンゴ大会や、交通安全を楽しく学ぶアトラクション、落語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。

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、「交通事故死者数は減少傾向にあるとはいえ、いまだに年間約3,700人の方が亡くなっています。そうした中開催される

このイベントは、時間も場所もスタッフも限られていますが、われわれの努力で1人でも2人でも事故で亡くなる人を減らしていきましょう」と呼び掛けた。

オープニングセレモニーでは、新宿警察署の上野洋明署長が、「新宿警察署管内では2年3カ月にわたって死亡事故が発生していません。これを3年、4年、未来永劫へと続けていく必要があります」と挨拶。この後、同署から一日署長に任命された女優の森迫永依（もりさこ・えい）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てイベントが始まった。

昨年の交通事故死者数は3,694人で、警察庁が保有する昭和23年以降の統計で最少となった。死者数は減少傾向にあるものの、全死者数のうち、高齢者の占める割合は54.7%に達し、高止まりの状況にある。このため、今回の「アクション2018 新宿」では、初参画の北里大学による運転視機能チェックの体験ができるブースが出展されるなど、高齢者への訴求を意識したプログラムも多数企画して開催した。また、各ブースをまわってスタンプを5個以上集めた参加者に、協力団体・企業のノベルティー・グッズなどの景品をプレゼントする「スタンプラリー」も実施し、たくさん子どもたちが一生懸命にブースを回る姿も見られた。

秋には家族連れやカップルなどで賑わう東京・お台場で開催する予定。

「交通安全。アクション2018 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森迫永依さん



反射材を使ったパネルに小型ライトの光を当てて効果を体験する参加者の皆さん



タフィーさんの司会・進行で楽しみながら交通安全を学べる「交通安全〇×クイズ」



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」



話芸で来場者の心をつかむ落語家の古今亭文菊さんの寄席は毎回“満員御礼”



ピーポくんととの記念撮影会はいつも親子の笑顔でいっぱい



子どもたちの楽しみのがチャガチャが待っている、スタンプラリーのスタート&ゴールの「総合受付」



白バイ搭乗体験
(警視庁・警視庁新宿警察署)



歩行者シミュレータ
(東京都青少年・治安対策本部)



高齢者交通安全啓発コーナー
(北里大学医療衛生学部・共同ブース)



首都高安全広報隊
(首都高速道路)



電動車いすの安全利用
(電動車いす安全普及協会)



おでかけぱんだ・頭部保護帽
(日本自動車研究所)



ライディングシミュレータ&ゲンチャレ
(日本二輪車普及安全協会)



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)



オートバイ用胸部プロテクター
(全国二輪車用品連合会)



俊敏性測定「あなたの俊敏性は何歳？」
(イーティエフ)



自動車運転適性診断「ナスバネット」
(自動車事故対策機構)



反射材効果体験
(日本自動車連盟/JAF)



エコドライブで交通安全
(東京都トラック協会)



交通安全約束手形
(共同ブース)



飲酒疑似体験ウォーキング
(共同ブース)



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2018 新宿」開催概要

- 【日時】 4月7日(土)12時00分～17時00分
4月8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
(〒160-0023 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交通安全イベント ▽交通安全アトラクション ▽交通安全ビンゴ大会 ▽寄席

<ブースプログラム>

▽ライディングシミュレータ&ゲンチャレ(日本二輪車普及安全協会) ▽反射材効果体験(JAF)
▽おでかけばんだ・頭部保護帽(日本自動車研究所) ▽俊敏性測定「あなたの俊敏性は何歳？」
(イーティエフ) ▽てんけんくぬりえ体験コーナー(日本自動車整備振興会連合会) ▽自動車運
転適性診断「ナスバネット」(自動車事故対策機構) ▽首都高安全広報隊(首都高速道路) ▽白バ
イ搭乗体験(警視庁、警視庁新宿警察署) ▽歩行者シミュレータ(東京都) ▽電動車いすの安全利
用(電動車いす安全普及協会) ▽エコドライブで交通安全(東京都トラック協会) ▽オートバイ用
胸部プロテクター(全国二輪車用品連合会) ▽高齢者交通安全啓発コーナー(北里大学、共同ブ
ース) ▽交通安全約束手形(共同ブース) ▽飲酒疑似体験ウォーキングゲーム(共同ブース)

<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 ほか

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

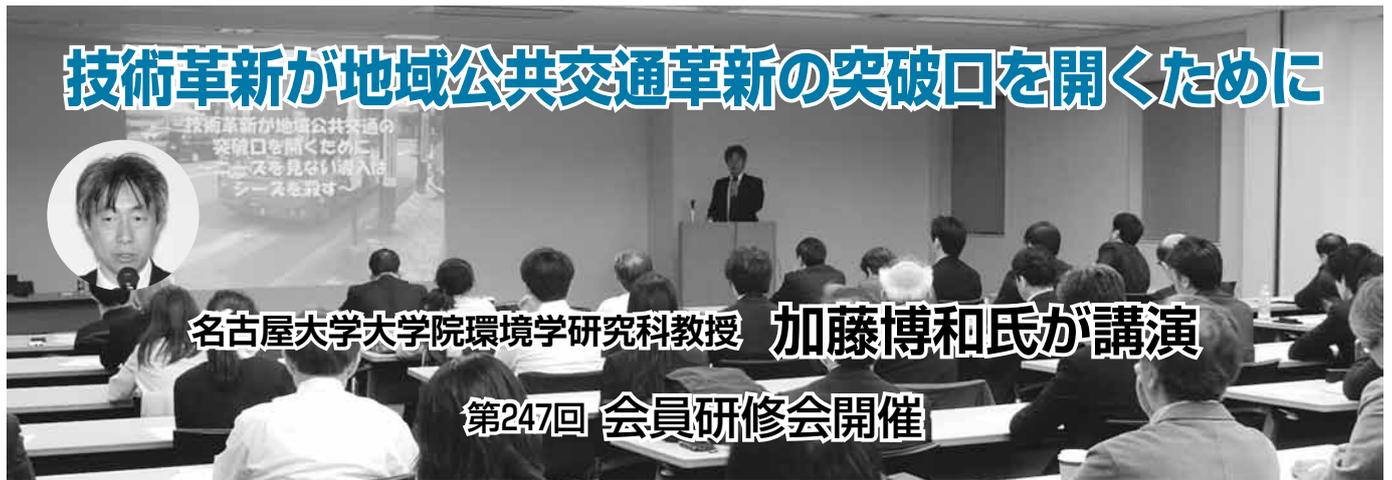
[協賛]

「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、新宿区、(一社)日本自動車工業会、(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、(一社)日本自動車整備振興会連合会、(公社)全日本トラック協会、(公社)全国通運連盟、(公社)日本バス協会、(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、東京都自動車会議所、(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、全日本自動車産業労働組合総連合会、独立行政法人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、(一社)日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会、電動車いす安全普及協会、(一社)東京都トラック協会、(一財)東京都交通安全協会、(一社)全国二輪車用品連合会、(一財)道路交通情報通信システムセンター、北里大学医療衛生学部、オリンパスメモリーワークス、NPO法人全国盲導犬施設連合会、イーティエフ株、(有)広報企画、(株)エフエム大阪

<計 46 団体・企業>



日 本自動車会議所は4月11日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第247回会員研修会を開催し、名古屋大学大学院環境学研究科教授で、国土交通省交通政策審議会委員も務める加藤博和氏が「技術革新が地域公共交通革新の突破口を開くために」と題して講演した。参加者は約70名。

【講演要旨】

1. はじめに

名古屋大学には18歳の時からこれまで約30年在籍してきましたが、「大学にはずっといるけど、全然いない」と言われています。積極的に現場に出て、そこで問題解決をしている方が面白いと感じてきました。特に公共交通網の確保維持に取り組んでいますが、この分野は、一頃言われていたような「底」は脱しつつあると感じています。さりとして上昇局面にあるのかと問われれば、まだそこまでは至っていません。自動運転など新たに出てきた技術革新も活用して、どう公共交通を浮上させていくべきか。これをテーマとして、公共交通の現状と、自分としてどうしていきたいかの一端を本日紹介します。

今日の話を一言で要約すれば、「ニーズを見ない導入はシーズを殺す」ということです。

地域の公共交通を立て直すためには、何を改善したいのか（ニーズ）が全ての出発点であるべきです。しかし、ニーズをあまり見ずに、例えば、ある会社が開発した技術（シーズ）に飛びついて実施したところ、あまり効果が出ず、結果としてシーズ自体は悪くないにも関わらず、シーズ全体に価値がないような評価となることが頻繁に起こっています。

2. タクシー・バス事業の現状

三重県南部に紀北町という、熊野古道が通り特急列車も停まる町があります。しかし、この町で唯一のタクシー事業者が廃業したため、町からタクシーがなくな

ってしまいました。観光にも影響が出る事態になっていますが、新たなタクシー事業者に入ってもらったり、住民によるボランティアも進まない。住民の皆さんが切実に困っているのに何もすることができない。これが過疎地の公共交通の典型的な現状の1つです。

タクシー・バス事業者の現状はどうか。タクシー事業者では、多くが個人商店的経営になっていて、データ経営になっていない、ホームページもない、スマートフォン予約も使えない、一度営業に出してしまえばどこにタクシーがいるかもわからない、など、今の時代にこんなやり方でもいいのかと思わせる営業がまかり通っています。

バス事業者についても、東京でさえ人手不足による減便・路線廃止を余儀なくされる地域が広がる一方で、乗客を待たせるのを当然と考えている、遅れたお詫びもない、従業員の方が偉そうにしている、降りるまで料金が分からない、意図的かと思われるほどPRが下手、などなどサービスの問題点が長年全く改善されていない。これは皆さん同意いただけるのではないのでしょうか。

3. 地域公共交通活性化に向けた国の対応

2014年に国土交通省が発表した「国土のグランドデザイン2050」では、キーワードが「コンパクト+ネットワーク」としてまとめられました。日本語にすれば「まとまり、つながる」。今後の人口減少などを踏まえれば、都市・地域は「ダイエット」し、コンパクトにしていかなければならない。そして都市・地域をつなぐ「筋」にあたるには、安く、たくさんの人やモノをいっぺんに運ぶことのでき、環境負荷の少ない公共交通を入れて対応する構造にしていけないといけない。国交省はこれらを進めるため、同じ2014年に「コンパクト」の推進のため都市再生特措法を改正し、併せて「ネットワーク」への対応に向けて、地域公共交通活性化

法の改正も行いました。

この改正地域公共交通活性化法に基づいて、地域公共交通網形成計画を作成した自治体は、平成30年2月末現在で337にのぼります。しかし、冒頭紹介した紀北町もこの計画を作っていたにも関わらず、町はタクシー事業者を守ることができませんでした。

地域公共交通活性化法によれば、地域公共交通とは、地域住民の日常の移動手段だけではなく、観光客や来訪者の移動手段も含まれています。地域において「おでかけ」しやすくすることは、地域をいきいきと健康にすることにつながります。「乗って楽しい」=交通手段自体に魅力がある、「降りても楽しい」=必要なところや行きたいところに行ける、この姿を目指す必要があります。

4. 地域公共交通の利用向上に向けて

「今は公共交通に乗らないけど、将来クルマが運転できなくなったら利用したい」という人がいます。しかし、カーナビ・オートマ・パワステ・衝突軽減ブレーキなどでいわば半自動化し、便利だからクルマに乗っている人が、急にある時からバス停まで歩いたり、自分でタイヤを調べたりできるのでしょうか。公共交通に乗れる人は元気な人であり、クルマに乗れるうちに公共交通に乗ってもらうことが重要です。実際、公共交通が新設されたところでそれを使うようになった人たちがどんどん元気になっていく姿をみてきています。

地域公共交通維持は「健康保険」のしくみと同じと考えています。そもそも「公共交通が赤字」なのは世界の常識。路線バスの赤字補填を税金で行う（乗らない人も負担）ことは「保険料」に相当し、そのかわりバスを安い運賃で利用できるとすれば、これは「自己負担」に相当します。これだけの負担をしてまでバスを運行する意味があるのか問う声が出ないよう、「保険料や自己負担を払ってもらえるサービス」をつくり、それをうまく「案内」「PR」し、意識共有を進めることが重要です。

多くの公共交通は「不便」なのではなく「不安」なのではないでしょうか。確かに本当に不便な場合も多くあります。しかし、それほど不便でないのに、単に知られていないだけ、ということもあります。たまに使いたいと思っても「使い方が分からない」という人もいます。こうした「知ったら乗る人」に徹底的に「分かるようにする」ように訴求していかなければなりません。

これまで利用者側は「不便だし、何を言っても変わらない」、一方、事業者は「利用者が少なくでは経営で

きないし、便利にしても乗ってくれるわけではない」とバラバラに勝手なことを言ってきました。これをIT活用や地域コミュニティの中で解決していくことが必要です。

5. なぜか取り上げられない好事例

京都府京丹後市では、世界的にメジャーなスマホ配車システムによる自家用有償運送を導入しました。しかしその後、電話予約や現金払いも可となりました。先端技術であってもニーズと合わなかったケースです。そもそも公共交通空白地における自家用有償運送は新しいものではなく、NPO法人の会員制マイクロバスによる乗合運行や、住民ボランティアがタクシー的運送を行うなどの取り組みが全国で行われてきました。さらに2015年の法改正によって、NPO会員以外の乗車や、法人格がない団体による運行も可能になり、実施できるスキームの幅が広がりました。

例えば長野県中川村の自家用有償運送による「生活交通確保事業」は、共助＝「やるべきことのために、やれる人が、やれることをやる」の好事例です。村内の既存資源（鉄道、自治体バス、福祉輸送、ボランティア輸送）を適材適所に組み合わせ再編しました。「村営有償（巡回バス）」は学生・一般の集中需要、「公共交通空白地有償（NPO法人）」は高齢者など、「福祉有償（社会福祉協議会）」（当初一般タクシーもあったが撤退）は、障がい者・要介護者などに、それぞれ対応しています。

しかし、不思議なことに、こうした好事例は一般に取り上げられることは少ないのです。一方で、新しいシーズを利用したソリューションを開発し、それが「できそうな」「使われそうな」ではないところを探して、「利用・効果があるかどうかわからないが、とりあえずできる」ところから始める事例ばかりが華々しく取り上げられます。そして、ほとんどは通用せずに失敗に終わっているのです。

これには、マスコミ・識者の情報収集のアンテナが低い（あるいは、ニュースバリューを低いと感じる）ということ、公共交通のツボ（要点）をまともに勉強しないで議論していることもあります。公共交通は会議室ではなく現場を走っており、そのためにも、「地域の足」を論じるなら、「ホンモノの現場」を見て「最新の制度・技術」を勉強していただきたいところです。

岐阜県多治見市の「お買い物あいのりタクシー」では、タクシー会社「コミュニティタクシー」の営業車（乗用許可）を利用した会員制の相乗り（乗合ではない）で、週1回1往復のみだが安価でショッピングセンターに

行くことができ、自治会費や市からの補填で低価格を担保するなど、まさに地域での「ライドシェア」(相乗り)の実現です。こういった試みは全国各地で行われ、地域の「おでかけの足」を確保しています。

6. 自家用ライドシェアの問題点

こうした中、国土交通省が昨年公表し、この3月にも具体の施策がパブコメ募集された「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」の中間とりまとめで気になっているのは、本来1丁目1番地であるべきバスとタクシーがあまり取り上げられていないこと。期待もされていないことなのかと、とりまとめに関わった委員の一人として強い危機感を感じています。業界には、自家用ライドシェアが触れられていないことなどを喜んでいいる向きもあるようですが、バス・タクシーの活性化について書かれていないのを深刻な問題と受け止めていただきたいと思います。

自家用ライドシェアは、そもそもIT予約配車や相乗りマッチングは、クルマが大量に走っている都会では成り立ちますが、そうではない地方部では成り立たない。安全運行への懸念や労働契約の有無の問題、変動運賃の公共性にも疑問が残ります。効率性の向上は、逆に「人の酷使」につながる側面もありますし、そもそも「おでかけの足確保」という公共政策的観点が満たされる保証もありません。

一方で、ライドシェアについては、自動運転との不可分の関係が指摘できます。現在のライドシェアでは、商品が旅客輸送ならば、許認可と運転手が必要となり「売り手」が限定されます。しかし、自動運転になればこの限定が外れます。ただし、本格的な自動運転はまだ20年ほど先になると見込まれますし、そのとき中・大量の輸送機関がなくなることはありません。

7. IT活用と統合型予約配車システムの必要性

課題は、シェアリングされたクルマを中・大量輸送機関に結び付けることを含め、目的地までの最適な交通手段の組み合わせのための情報提供、すなわちマルチモーダルな情報提供をどのように図っていくのかにあります。

現在考えているのは、一種のMaaS (Mobility as a Service) となりますが、鉄道、タクシー、コミュニティバス、デマンド、自家用有償、場合によってはシェアサイクルなどを、1つのスマホの画面から組み合わせることで予約・配車・決済できる統合型予約配車システムを、地域限定でもいいので導入したいと考えており、自治体や事業者と相談を進めているところです。

(図1参照)

統合型予約配車システムへ

～乗換検索・デマンド交通予約・タクシーアプリの融合～

- 複数の公共交通から手元の情報端末を用いて自動的に利用可能な手段・経路をリアルタイムで提示し、必要に応じて配車してくれるシステム
→ MaaS (Mobility as a Service)

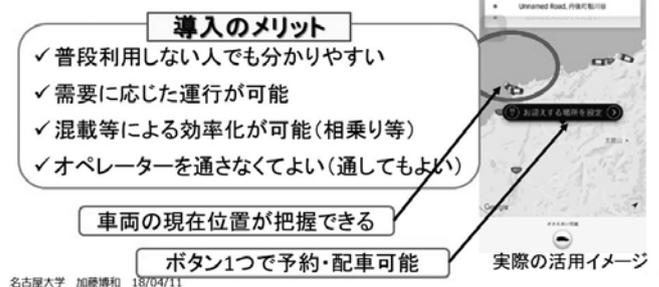


図1 統合型予約配車システム

重要なキーワードは、「マーケティング (特に重要)」 「情報基盤整備」 「基本コンテンツデザイン」 「モダ ルコネクト」 「意識共有・合意形成」 などになってきますが、いずれも「技術革新」 「データ整備」 そして「利用者・現場起点」 がないと合理的に進めることができません。

京都市バスは、各路線・系統を色別にわかりやすく整理し、案内図やバスの行先掲示にも活用するなどを始めとした分かりやすさ改善の取り組みと、それを大々的にPRすることを行っています。

こうした改善の取り組みを、私は「見える化」 「魅せる化」 「見直す化」 の3段階ととらえています。「見える化」 = 路線網マップを作成するなど公共交通に気づいてもらうこと。「魅せる化」 = 大々的・効果的にPRし公共交通って便利そうだと思うこと。そして「見直す化」 = 料金体系変更、乗り継ぎ改善など具体的な方策で公共交通をどんどんよくしていくことです。

公共交通をよくしていくためには路線図、時刻表やバス停位置などの運行データの提供が必須です。乗り換え検索サイトで検索にかからなければ、存在しないも同然の時代であり、交通事業者はお金を払ってでもデータを提供すべきにもかかわらず、そのことが分かっていない事業者も少なくありません。

国土交通省もバスの経路選択に必要な情報提供のフォーマットを定めるなど対策も行っていますが、一挙に問題解決ができるのは、バス事業者が行う国交省(運輸局)への事業計画などの申請を、全て電子化・オープンデータ化してしまうことでしょう。これによりバスマップなど案内ツールの作成が容易になり、また、時刻表データの整備によって乗換検索サイト登録も省力化されます。

京丹後市網野町・久美浜町 EV乗合タクシー



図2 京丹後市EV乗合タクシー

バスのIT化については、大手を中心にバスロケ、デジタコ、ドラレコ、(乗降などの)センサー類といった機器の搭載は進んでいますが、運行管理者が蓄積したデータをビッグデータ解析し、効果的にPDCAを回しながら運行していくようにすれば、安全性・サービス向上に大きな効果を発揮するとともに、将来の自動運転・無人運転のベースになっていくはずです。

客貨混載については、もともと一般乗合については可能でしたが、特に昨年の9月1日からは、過疎地域・人口3万人以下の自治体において、貨物と貸切・乗用(タクシー)の相互乗り入れができるようになるという大きなビジネスチャンスが生まれました。それにもかかわらず、今のところ事業者の動きが極めて悪いことについて残念に思っています。

8. 閉鎖的発想と固定観念の解消に向けて

京丹後市では、EV乗合タクシーが運行されており、500円の均一料金、買い物代行、見守り代行、病院予約代行などに加えて、小荷物輸送サービスも手がけています。「ひと」「もの」「こと」の混載であり、現行法でもできる中で、ニーズ・目的から運行コンテンツを作っていた実例です。(図2参照)

一方、同市の担当者に「市が別に行っているスマホでのタクシー予約システムで、これらのサービスが予約できるようにすればいいのでは」と尋ねたところ、「その通りですが、気がつきませんでした」と少々残念な答えが返ってきました。こうした縦割り、閉鎖的なところをこれから解消・打破していかねばなりません。

あと20年もすれば自動運転、AIが本格化すると言われています。その前に、行政や地域に対して、協議会などを通じて、現行の法律や制度に基づく固定観念にとらわれることなく、IT・ビッグデータを活用し、新

「春の叙勲・褒章」

元日本損害保険協会会長の
石原邦夫氏に旭日大綬章

当会議所関係者多数が受章

平成30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・企業関係の方々が多数、晴れの荣誉に輝かれた。

叙勲では、元東京海上日動火災保険社長で元日本損害保険協会会長の石原邦夫氏が旭日大綬章を、元日本精工社長の朝香聖一氏、元本田技研工業社長の福井威夫氏が旭日重光章を、愛知県自動車会議所副会長で元全日本トラック協会副会長の小幡銀伸氏が旭日中綬章を、日本塗料工業会副会長の長崎和孝氏が旭日双光章を、愛知県自動車会議所理事長で元新潟運輸局長の中島恒夫氏が瑞宝小綬章を受章された。

褒章では元トヨタ自動車副社長の布野幸利氏が藍綬褒章を受章された。

サービスを開発・提案・実行し、PDCAを回しながら、いかによりよいものを作っているか。それが顧客満足度と運行効率の同時向上とともに、乗務員のやる気、生きがいにもつながっていくはずだ。

9. まとめ

本日の講演は、公共交通の問題点の所在と、IT活用などによるソリューションがこれほどあるにもかかわらず、問題点とうまくマッチングしていない現状があること、しかしそれらを克服し、うまくマッチングができれば、明るい公共交通の未来があることをご理解いただければと思います。

これからの公共交通は、「運送業」から、公共交通というツールを使った「ライフスタイル提案」を果敢に行うコミュニティビジネスになっていくべきこと、そしてそれはITや自動運転などの強力な技術革新のソリューションの後ろ盾によって、効率的に地域住民に幸せを提供できるビジネスになっていくはずであること。それが「地域に根付いた」ということであり、それによって地域も残り、公共交通も残っていくと考えています。こうしたことを考えながら、またこれから泥臭い現場に戻っていききたいと思います。

燃料電池バスから 災害時に電源供給

東京都と江東区が協定締結

東 京都はこのほど、江東区との間で「燃料電池バスによる災害時の電源供給に関する協定」を締結した。東京都交通局が平成28年度から導入している燃料電池バスは、災害時には移動式非常用電源として避難所などで活用することができる。江東区内には、燃料電池バスの配置営業所と水素充填を行っているステーションが所在していることから、都内で初となる協定を締結した。

これにより江東区内で、災害時などにより電力供給に支障が生じた場合には、区内の避難所などへの電源供給が可能になる。出力は毎時235Wで、携帯電話機約50台、液晶テレビ約3台、扇風機約30台、バルーンライト約5台、電気ポット1台、ラジオ1台、エアセント送風機1個などに同時に電気供給できるといふ。今後、東京都では江東区の防災訓練への参加、実演に向けて協議することになっている。〔東京都自動車会議所〕

エコドライブ 講習会開催へ

九都県市が参加者募集

東 京都など首都圏の9自治体で構成する九都県市は、日本自動車連盟（JAF）や自動車教習所と連携して、6月に東京、埼玉、千葉、神奈川の4会場でエコドライブ講習会（エコトレーニング）を実施する。環境に優しく、燃費の改善や安全運転にもつながる運転のポイントをわかりやすく教える。

講習会の実施日は、東京会場（小金井市の尾久自動車学校）が6月11日、埼玉会場（ふじみ野市のセイコーモータースクール）が同18日、千葉会場（千葉市の千葉県自動車練習所）が同24日、神奈川会場（横浜市のKANTOモータースクール横浜西口校）が同25日。各会場とも午後1時から5時までで、募集人員はそれぞれ21人。参加費は1,028円。東京会場では燃料電池自動車の試乗もできる。

参加条件は、1都3県内に在住・在勤・在学またはJAFの会員で、普通運転免許を取得して1年以上の人。希望者は九都県市のホームページから申し込み用紙をダウンロードして必要事項を記入し、JAF東京支部にファクシミリ（03-6833-9130）で送るか、電話（03-6833-

-9130）かメール（Tokyo-safety@jaf.or.jp）で、「九都県市のちらしを見た」と伝えて申し込む。締め切りは東京会場が5月28日、埼玉会場が6月4日、千葉会場が同7日、神奈川会場が同11日。

〔東京都自動車会議所〕

高齢ドライバーの 交通事故抑制へ

都が6月に交通安全セミナー

東 京都は6月8日の午後2時から、東京・内幸町の帝国ホテルで「高齢ドライバー交通安全セミナー」を開催する。ドライブレコーダーの映像などを活用して、高齢ドライバーによる事故の特徴や、加齢による身体機能の変化などを分かりやすく説明する。高齢ドライバーによる交通事故を抑制するのが狙い。

都内における高齢者（65歳以上）の運転免許保有者数が年々増加する中、事故全体に占める高齢ドライバーの割合も増加傾向にあることから、都の新たな取り組みとして、関係機関・団体と連携しながら効果的な啓発セミナーを実施することにした。

セミナーの募集人員は約80人で、都内に在住または在勤する高齢ドライバーが対象。5月25日までに往復はがきかメールまたはファクシミリで申し込む。お問い合わせは「東京都青少年・治安対策本部総合対策部交通安全課」（TEL.03-5388-2273）まで。

〔東京都自動車会議所〕

訃 報

住友海上火災保険（現三井住友海上火災保険）元社長
日本損害保険協会元会長
（当会議所会員元代表者）

小野田 隆氏

住友海上火災保険（現三井住友海上火災保険）で社長、会長を務められ、日本損害保険協会元会長の小野田隆氏が4月30日、逝去された。85歳だった。



日本塗料工業会元会長
（当会議所会員代表者）

酒井 健二氏

日本ペイントホールディングスで社長、会長を務められ、日本塗料工業会元会長の酒井健二氏が5月1日、逝去された。72歳だった。



Vol. 24

平成の終わりと、来年5月からの改元を思う！

佃モビリティ総研代表／自動車ジャーナリスト 佃 義夫

このGWの休みの間に思ったこと。「来年の今頃は、天皇陛下の退位と皇太子さまの新天皇即位で祝賀モードが盛り上がるんだろうな。

来年5月1日からの新元号の時代は、何が待っているんだろうか？」と。

来年、平成31年(2019年)4月30日の天皇陛下の退位と5月1日の新天皇即位によって「平成」から新元号に変わる。「昭和」から「平成」になって30年。当時の小渕恵三官房長官(後の首相)が次の元号の平成と墨書された額を国民に示した光景を思い起こす「平成」だが、その終わりが刻々と近づいている。

改めて平成の30年間を振り返ると、自動車産業・業界にとって激動を駆け抜けた感を強くする。昭和から平成に元号が変わった元年が西暦1989年、時代は日本経済のバブル景気真っ盛りだった。国内自動車市場も上昇カーブを描き、日本車が海外でも高く評価されて市場展開も進む一方で、日米自動車摩擦も続き「自動車国際化時代」とも言われた時期だった。だが、翌平成2年(1990年)以降のバブル景気崩壊で、国内自動車市場もこの年をピークに長期の漸減傾向をたどることになる。

平成の世になってから自動車業界にとって奇し

くも10年ごとの節目があった。平成10年(1998年)は、独ダイムラーと米クライスラーの合併という大きな出来事があった。当時、大西洋をまたぐ「世紀の合併」とも言われた欧米を代表する自動車メーカーの合併は、「自動車世界大再編」の引き金となった。筆者は、前任の新聞社でデスクを務めていたが、この平成10年の5月連休明けとともに「世紀の合併へ」の外電第一報が流れ「エーッ！」と驚いたことが記憶に残っている。翌年には、日産が仏ルノーの傘下に入り、日本の自動車産業構図も大きく塗り変わるようになった。

平成20年(2008年)の秋には、リーマンショックが起き世界の实体经济に大きく影響を与えて、世界はもとより日本でもトヨタの赤字転落を始めとして総体的な打撃を受けた。この翌年には世界自動車市場において中国が米国を逆転してトップとなる象徴的な出来事につながる。

リーマンショックからの立ち直りは、地球規模の環境問題対応も含めて自動車のグローバル化を促進することになった。そして、この平成の終わりにきて「100年に一度の自動車大変革」が急速なピッチで進んでいる。

昭和から平成に移り、平成もあと1年で終わりを告げる。来年5月からの新元号の時代は、「IoT」や人工知能(AI)とも融合する技術革新が人と社会に調和するものになるよう期待したい。

日本自動車会議所会員(平成30年5月10日現在)=団体会員88、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 トラックス販売協会
 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
 一般社団法人 徳島県自動車会議所
 一般財団法人 大分県自動車会議所

(ほかに企業会員77、推薦会員6)