

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

<https://www.aba-j.or.jp>



2019 **5** No.916

発行人 山岡 正博 編集人 田村 里志

「令和」が幕開け

これからもクルマ社会の健全な発展に向けて **日本自動車会議所**

5 月1日、新たな時代「令和」が幕を開けました。新元号には、「一人ひとりの日本人が、明日への希望とともにそれぞれの花を大きく咲かせることができる、そうした日本でありたい」(安倍首相談話)との願いが込められています。「令和」が始まった今、自動車産業は「100年に一度の大変革期」の真っ只中にあり、いわゆる「CASE」や「MaaS」と言われる新たな潮流が、自動車産業だけではなく、クルマ社会そのものにも変革をもたらそうとしています。

そうした中、日本自動車会議所は、自動車総合団体として果たすべき役割・事業を改めて整理し、新年度から新たな事業の展開と体制の構築に取り組もうとしています。これらを織り込んだパンフレットを5月下旬に会員や関係者の皆さまに配布する予定です。当会議所は、「一人ひとりの会員が、明日への希望とともにそれぞれの花を大きく咲かせることができる、そうした自動車産業を目指したい」との思いを抱いて、これからもクルマ社会の健全な発展に向けて取り組んでまいります。



記者発表された、額に入った新元号「令和」の文字
(4月1日、総理大臣官邸記者会見室)

＝写真提供：日刊工業新聞／共同通信イメージズ＝

◇◇ 主な内容 ◇◇

- 第5回人材委員会開催 2
- 「交通安全。アクション2019新宿」開催 5
- 第257回会員研修会開催 9
- 新会員紹介 10
- 東京都の2018年度次世代自動車購入補助実績とまる[東京都] 10
- 東京都が4月から電気自動車などの購入補助拡充[東京都] 11

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

人事の使命—自壊する育成風土と立て直し



高知大学特任教授 **中澤二郎氏**が講演

第5回 人材委員会開催(最終回)

マイクを持って講演する中澤二郎氏(前列中央および写真円内)。中澤氏の右が島崎委員長

日 本自動車会議所は3月5日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、2018年度第5回人材委員会(委員長=島崎有平・日本自動車販売協会連合会常務理事)を開催し、高知大学特任教授の中澤二郎氏が「人事の使命—自壊する育成風土と立て直し」をテーマに講演した。今回は中澤教授による年間5回のシリーズ講演の最終回となる。委員会の冒頭、島崎委員長より挨拶があった後、中澤教授による講演に移った。講演の要旨は以下の通り。

【講演要旨】

第5回は「人事の使命」についてです。今回は参加者の方から事前にご質問をいただき、過去4回の講義も振り返りながら、それに答える形で話を進めたいと思います。

質問1：本当に部下を育てるつもりで接している上司はどの程度いると思われるか？

この質問、折角ですから会場の皆さんに聞いてみましょう。手を挙げていただくと、7割以上の方が本気で育成を考えているようです。ただ私は、今後ますます育成は難しくなっていくように思っています。面倒を見れば見るほどパワハラ呼ばわりされる可能性が高まっているからです。

日本的雇用慣行は「他者の介在」を前提としています。しかも、その「他者」は意に反した異動も行えるほどの大きな権限を持っているがゆえに、その意義がわかるまでに時間がかかります。その間は、

どうしても、その「他者」はブラックに映ってしまいます。

これを私は「第3のブラック」と呼んでいます。一口にブラックといっても、日本には「3つのブラック」があると私は思っています。

図1はそれを説明するために作ったものです。ヨコ軸は「上司の受け止め」、タテ軸は「部下の受け止め」です。

【図1】 3つのブラック

		上司(他者)の受け止め	
		支援的他者	侵害的他者
部下の受け止め	支援的他者	ホワイト 支援的他者は支援的他者として受け取られている	
	侵害的他者	第3のブラック(ぬれぎぬブラック) 支援的他者が侵害的他者に映る	第1のブラック(違法ブラック) 第2のブラック(理不尽ブラック)

まず左上は、自他ともに認めるホワイトです。そして、いわゆるブラックは右下に入っています。ただここでは、それを2つに分けています。「第1のブラック」とは違法ブラック、「第2のブラック」とは違法ではないが理不尽なブラックのことです。

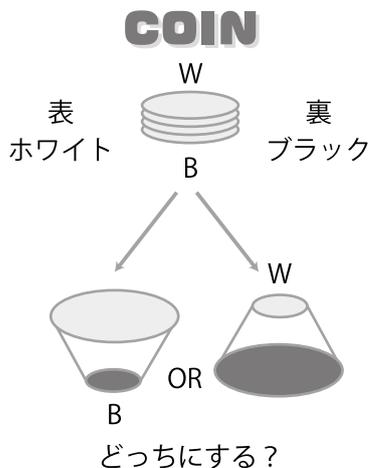
「第3のブラック」は左下にあります。これはホワイトであるにもかかわらず、ブラックに映る悲しいブラックです。よって私は「ぬれぎぬブラック」

とも呼んでいます。

このように矛盾をはらんでいけば、そこに正解はありません。それでも2つ、1つはこうしたカラクリがあることをあらかじめ関係者で共有しておくことです。思いはホワイトでも、ブラックに映ってしまう構造が日本的雇用慣行にはひそんでいることを事前に理解しておくことです。

もう1つは、図2で示すように、介在する「他者」に二面性があれば、表のホワイトを伸ばして、裏のブラックを封印することです。

【図2】「他者」の2面性



ちなみに、欧米ではこのようなことはありません。ジョブ型の契約は本人の合意が前提。であれば、意に反した異動等は起こるはずはありません。

質問2：職員の評価制度に対する理解を進めるためにはどうしたらよいか？

1つは、ワークショップ的な研修会を開いて、何を評価すべきか、何を評価してほしいのか等について、率直な議論を交わすことです。そうしてプロセスを踏むことでずいぶん納得感は高まるように思います。

次は、同様の趣旨から、採用面接等の機会をとらえて、一般者にも「評価する機会」を与えることです。人は、人を評価すると自分が育ちます。

3つ目は、評価と処遇は別物です。それをあらかじめ打ち込んでおくことが大事です。評価は高くても、業績が落ちれば処遇は上げられません。

質問3：社団法人や非営利法人のように収益を追求しない会社が、人事の問題で注意しておくポイントは何か？

報酬には「おカネ」の他に「おカネ以外の報酬」

(知識や経験の習得、人的ネットワークの構築、成長・やりがい等)もあります。それが営利企業であろうと非営利企業であろうと、働く人は時に「おカネ」よりも「おカネ以外の報酬」に関心を寄せていければ、そこに着目したマネジメントが求められます。

ちなみに過日、海老原嗣生氏は本会議所で行った講演の中で、人を動かす動因には「28個」と述べていました。ならば、それを活用しない手はありません。「おカネ」では動かせない人を「おカネ以外の報酬」で動かす工夫をもっとされてははいかがでしょうか。

質問4：企業活動はグローバル化しているが、日本企業は人事制度にメンバーシップ型を採用した方が強みを生かせると考えているか？

結論からいえば、私は欧米モデルよりも日本モデルの方に分があると思っています。ポスト産業社会の主たる利潤の源泉は人です。もはや機械・設備ではありません。であれば、人に仕事をつける日本の職能主義の方が、仕事に人をつける職務主義よりも未来の要請に応えられるからです。

とはいえ、ケース・バイ・ケースで判断は異なります。業種も会社のステージも異なれば、むしろ一般化してはいけないかもしれません。そんな時にこんな「6つの視点」を念頭において検討してみることをお勧めします。

1. 未来の目 世の中はこれからどうなるのか。そもそも私たちはこれかどうしたいのか。そんな未来からの視点が物事を見る必要があります。
2. タテの整合性 「働き方改革」は、パソコンになぞらえ、次の「3つの層」に分けて議論をするとうわりやすくなると以前お話ししたことがあります。3つとは、AP（アプリ）に相当する個別企業の制度、OS（基本ソフト）に相当する国単位の雇用慣行、HW（ハードウェア）に相当する国の社会的インフラのことですが、要はこれら3層のタテの整合性が問われるということです。これが損なわれれば、それだけ非効率になってしまいます。
3. ヨコの整合性 メンバーシップ型の日本的雇用慣行とジョブ型の欧米の雇用慣行とを、上記「3つの層」別に照らし合わせて比較する必要があります。例えば海外に現地法人を作ったら、どの層を日本型にして、どこからを欧米型にするか。そ

- んなヨコの整合性を見定める必要があります。
4. 過去との整合性 過去との整合性も忘れてはいけません。過去との連続性を失えば、それに異を唱える人が出てきます。
5. 実行可能性 ヒト・モノ・カネを含め、実行可能が問われます。
6. 勇気 最後は、どんな難題に直面しても、それを切り拓く勇気がいります。

質問5：雇用主や経営者、人事の方、従業員の方それぞれの立場で今後どのような取り組みをしなければいけないのか？

一にも二にもまずは「原論・歴史・(欧米)比較」を修めておくことが大事です。それが土台になけれ

ば自分の意見を作ることはできません。人と話を交わすことはできず、「働き方改革」も何を変えていいのかわかりません。

もう1つ。日本的雇用慣行は「他者の介在」に特徴があります。よって介在する「他者」すなわち管理職は、その自覚と持てる権限の有効活用が求められます。と同時に、権利の濫用は決して許されません。

※人材委員会は今回の第5回講演をもって活動を終了いたします。人材に関するテーマは、日本自動車会議の新たな委員会活動の中で取り上げていく予定です。

日本自動車会議所ホームページ

新着情報ランキング(2019.4/1～4/30)

Google アナリティクスより

	ページタイトル	ページビュー数
1	国交省、新たにエーミング作業も分解整備の定義に追加	1015
2	国交省、ホワイト物流の推進体制構築 長時間労働を是正	660
3	国交省、自動運転システム整備に認証制度を新設へ 名称「特定整備」に	556
4	国交省、車検証をICカードに22年度中に切り替え	508
5	パナソニック、2021年度に向けた車載事業の中期戦略を発表	474
6	警察庁、昨年の交通事故 自動ブレーキ普及で追突が目立って減少	437
7	自動ブレーキ普及加速、昨年の装着率9割前後	416
8	参加体験型イベント「交通安全。アクション2019 新宿」4月6日(土)、7日(日)に開催	411
9	OBD車検、エーミング未実施は不合格 スキャンツール機能拡充が不可避	391
10	トヨタ九州、宮田工場で「スプリングフェスタ2018」を開催	385
11	欧州のCO ₂ 排出規制強化、対応迫られる日系各社	362
12	軽検協、OSS開始を延期 省令の改正作業に遅れ	294
13	国もEDR搭載の義務付け方針を打ち出す、事故時の責任を速やかに特定	281
14	原付二種免許、最短2日で警察庁が規制緩和、二輪業界は歓迎	261
15	新車ディーラー、初の10連休対応は	248
16	国交省 10連休時の車検、あらかじめ余裕を持って事前検査推奨	236
17	軽量化の有力技術、進化するマルチマテリアル	215
18	国交省、「特定整備」の不安解消 事業継続の選択肢用意	215
19	ト販協、新体制発足 理事長に横田氏(群馬トヨタ社長)	163
20	警視庁 横断歩道不停止、取り締まり強化	151
21	会報「自動車会議所ニュース」2019年4月号を掲載	149
22	日刊自予測 今年の国内新車市場、登録車337万台 軽198万台	142
23	18年の輸入車新規登録台数 シェア過去最高、好調SUVが牽引	140
24	自動車用動力伝達技術研究組合(TRAMI)発足	135
25	高校生ものづくりコンテスト全国大会、将来のスペシャリスト育成	131
26	BSサミット、エーミング作業工数を策定 適正な修理料金の根拠に	130
27	JARI 2019年度一般公開のお知らせ のぞいてみよう！クルマの研究所	124
28	整備専業工場、エーミング作業にお課題 日刊自動車新聞調査	123
29	高齢者免許更新早めに 検査・講習予約取れず失効も	121
30	神社に名車がずらり 橿原神宮でモーターショー開催	115
31	「自動運転なのにぶつかった」/高齢者家族から「なぜ売った」 販社への相談・苦情が増加	102
32	金型代金、実態は中企庁など部品メーカー調査へ	102
33	自動車公取協、「自動ブレーキ」や「自動運転」 テレビCMで表現禁止	99
34	東名高速道路全線開通50周年記念「次の日本の課題解決に繋がる高速道路を考える」フォーラムを開催	96
	総数(35番目以降も含む)	38,835



日 本自動車会議所は4月6日、7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2019 新宿」を開催した。開催会場は、多くの人々が訪れるターミナル駅「新宿」に近いこともあり、家族連れなど大勢の人で賑わった。来場者は2日間で7,000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2019 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をはじめ開催の趣旨に賛同する47の団体・企業などが参画。「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」をテーマとし、交通安全の大切さやルールを楽しく学べる14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、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、開催に先立ち、主催者を代表して当会議所の山岡正博専務理事が挨拶し、「昨年の交通事故死亡者数は3,532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、3,500人以上の尊い命が亡くなっていることも事実です。今回のアクションを通じて、1件でも交通事故を減らしていきたいと思っています。来場者の皆さんの

心に交通安全の意識を刻んでいただけるよう、平成最後のアクションを成功させましょう」と呼びかけた。

続いて新宿警察署によるオープニングセレモニーが行われ、挨拶に立った上條隆利署長は「地域の皆さまによる通学路での小学生の保護・安全活動などが実を結び、新宿署管内での交通死亡事故は3年3カ月ゼロを更新しています。しかし、昨日までの東京都内の交通事故状況を見ると、重傷者が前年に比べて48件も増えており、油断できない状況にあります」との認識を示し、改めて安全対策に全力を挙げていくことを強調した。

この後、来賓挨拶や新宿交通少年団による交通安全クイズなどに引き続き、1日警察署長に委嘱された女優・歌手の小川真奈さんと、新世代太鼓ユニット「Queen Beat」の2人をはじめ、キャンパスクイーンや新宿交通少年団の皆さんが「新宿から世界へ交通安全の輪を広げます。交通事故のない街になるよう努力することを、ここに誓います」と交通安全宣言をしてイベントが始まった。

「アクション2019 新宿」では、ブース・ステージプログラムのほか、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。多くの高齢者に交じって子どもたちが一生懸命にブースを回る姿も見られ、終日来場者で賑わった。

「交通安全。アクション2019 新宿」 会場風景



1日警察署長に委嘱された女優・歌手の小川真奈さんと、
新世代太鼓ユニット「Queen Beat」の2人



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



歌とダンスで来場者を魅了した
華やかなステージショー



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」



ピーボくんととの記念撮影会は
いつも親子の笑顔でいっぱい



子どもたちが駆け寄ってくるマスコット
「てんけんくん」



総合受付
スタンプラリー スタート&ゴール



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/ハイバースムーズ東京
(東京都民安全推進本部)



高齢者交通安全啓発コーナー
(北里大学・共同ブース)



首都高安全広報隊
(首都高速道路・首都高速道路厚生会)



電動車いすの安全利用
(電動車いす安全普及協会)



もの忘れチェック体験
(全日本指定自動車教習所協会連合会・高齢者安全運転支援研究会)



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)



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)



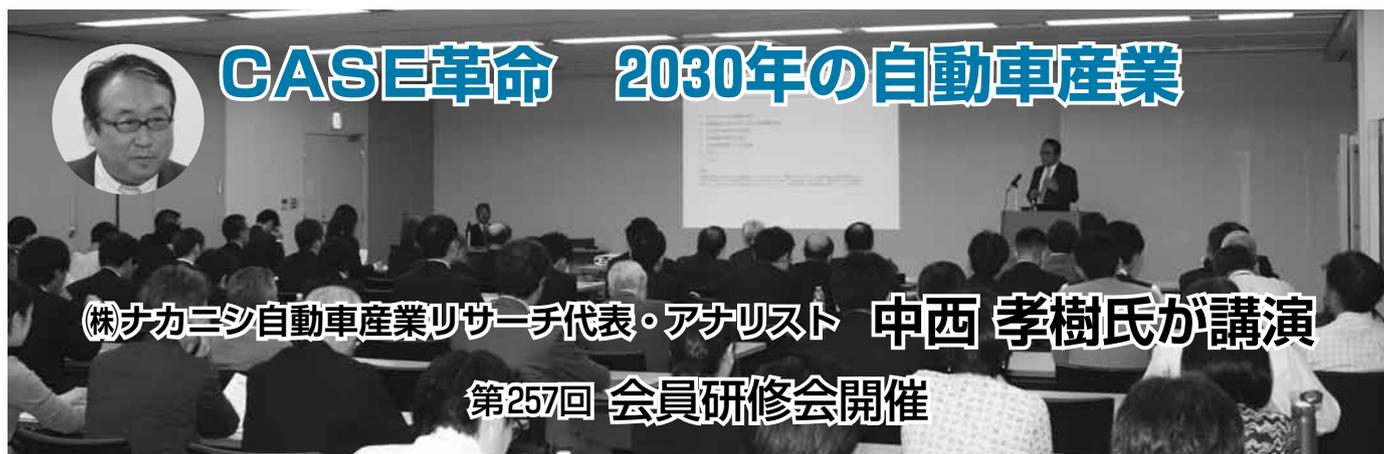
交通安全約束手形
(共同ブース)



飲酒疑似体験ウォーキング
(共同ブース)



飲酒運転根絶パネルコーナー
(東京都交通安全協会・エフエム大阪)



日 本自動車会議所は3月20日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第257回会員研修会を開催し、(株)ナカニシ自動車産業リサーチ代表でアナリストの中西孝樹氏が「CASE革命 2030年の自動車産業」と題して講演した。参加者は約90名。

【講演のポイント】

- ・IoT化×知能化（AI）×電動化（e-Mobility）＝「CASE革命」～4つのメガトレンドが統合・連携した時に起こるクルマのデジタル革命。サイバー空間のビッグデータをAIが解析し、自動運転車やモビリティサービス（MaaS）としてフィードバック。
- ・クルマの価値は「保有」から「利用」へ移行。IoTとAIが移動の自由を実現する技術革新となり、電動化はその自由を真の意味で持続可能とする自動車産業にとっては究極の技術革新。
- ・ただし、移行期は長期にわたり、かつ保有と共有の双方の価値拡大が予想される。自動車産業はモノづくりとコトづくりの両面戦略が必要。
- ・MaaSでは、利用者とサービサーの間にモビリティサービス・プラットフォームが必要。クルマの世界を知り尽くし、すでに製造・販売・メンテナンスでリアルなプラットフォームを構築している自動車産業と、サイバー空間で巨大なネットワークを築いたGAFA（米国を代表するIT企業であるGoogle、Amazon、Facebook、Appleの4社）が協調する世界が、最も現実的な未来。
- ・MaaSのエコシステムを構築するには、移動を支える高品質なMaaS車両と超効率的なメンテナンスが不可欠。IoT基板のみならず、モノづくりには重要な競争領域が存在する。
- ・世界の環境規制は「欧州・中国型」と「米国型」の2つのトレンドに分離していく公算だ。OEMは(1)米国型、(2)欧州型、(3)中国型の3つのアプローチを検討しなければならない。
- ・欧州中間目標15%削減（約80g/km）、中国CAFC（企業平均燃費規制）4.0ℓ/100km（93g/km）が求められる2025年を克服する自動車産業の課題は大きく、2025年問題として浮上。各OEMのアプローチは五里霧中。
- ・中国NEV（EV、FCVなどの中国における新エネルギー車）戦略の本質～電池を先に育成させるという産業強化の優先順位の見直しにある。自国電池の国際競争力の確立後、2025年を境にパワートレイン分散化を進めていく可能性がある。日本のHEV（電動式ハイブリッド車＝いわゆる一般的な日本のHV）競争力を封じ込む可能性も。日本が選択すべき戦略を定めなければならない。
- ・サプライチェーンには劇的な変化が訪れる。伝統的なTier1は空洞化し、ボッシュやデンソーといったTier0.5の事業領域は限りなく自動車メーカーと接近する。ハードウェアの付加価値では、Tier2が支配する領域が拡大する。新しい付加価値が産業の川下に生まれるが、新規参入の事業者がその価値へ群がることが考えられる。
- ・電子プラットフォームのアーキテクチャは分散から集中制御に移行し、ソフトウェアの支配をめぐる自動車メーカーとTier1の激突が起こる可能性。
（当日の講師配布資料の「まとめ」より）

■お知らせ

中西孝樹氏は講演テーマと同名著書（新書）を日経新聞出版社より昨年11月上梓。

新 会 員 紹 介

■トヨタモビリティサービス株式会社

トヨタフリートリース株式会社と株式会社トヨタレンタリース東京が統合し2018年4月に設立。従来の法人向け自動車リース事業やレンタカー事業の強化に加え、カーシェアリングなど新たなモビリティサービスを創造・提供する。

【代表者】代表取締役社長 村上 秀一氏

【本社所在地】

〒103-0007 東京都中央区日本橋浜町2-12-4

【資本金】17.5億円

【設立】2018年4月1日

【従業員数】1,800人（非正規社員含む）

【事業内容】

◇フリート事業

- ・自動車リース
- ・車両管理サポート
- ・メンテナンスサービス
- ・保険サービス
- ・事故削減サポート
- ・エコドライブサポート

◇レンタル事業

- ・レンタカーサービス
- ・カーシェアリングサービス（実証実験中）

◇モビリティサービス事業

- ・モビリティサービス企画開発
- ・モビリティサービスプラットフォームの活用支援

■一般社団法人日本自動車購入協会

消費者が安心して取引ができる環境を実現し、業界の健全な発展を図ることを目的とした自動車買取事業者の団体。▽自動車買取に関わる情報収集および参加企業への共有▽お客様相談窓口の運営▽買取事業者に対するガイドラインの策定・周知▽WEB広告表現に関わるガイドラインの策定・周知——などの活動を行っている。2017年3月には、学識者から成る審査機関「第三者委員会」を設置し、行動基準遵守の徹底を図っている。

【代表者】代表理事 井上 貴之氏

（株カーセブンディベロPMENT代表取締役社長）

【所在地】

〒141-0031 東京都品川区西五反田8-4-15

グリンデル広小路ビル2階

【設立】2014年3月28日

【アドバイザーボード構成団体】

経済産業省

消費者庁

一般社団法人自動車公正取引協議会

独立行政法人国民生活センター

一般社団法人日本中古自動車販売協会連合会

一般財団法人日本自動車査定協会

【英名】

Japan Purchase Used Car Association

略称：JPUC（ジェイパック）

次世代自動車の購入補助件数

UDタクシーが驚異的な伸び

東京都の2018年度実績

東 京都はこのほど、2018年度における次世代自動車の購入補助実績をまとめた。それによると、前年度に比べUD（ユニバーサルデザイン）タクシーの購入補助台数が大幅に増加した。その結果、全体の購入補助台数は3,900台と高水準に上がった。

2018年度の購入補助実績を車種別にみると、UDタクシーは前年度の77台から一気に3,276台と40倍

超に増加した。電動バイクはゼロから2台となった。FCV（燃料電池自動車）乗用車は146台から158台と微増となり、同じくFCVバスは3台から28台へと増加した。

また、EV（電気自動車）は251台から242台へ、PHV（プラグインハイブリッド自動車）は101台から96台、EV・PHVタクシーは7台から6台へとそれぞれ微減した。HV（ハイブリッド自動車）バスは12台から17台、HVトラックは52台から75台へと増加。ただHV塵芥車は前年度に続きゼロだった。

UDタクシーは、車いすごと乗車できることから、東京都ではオリンピック・パラリンピックが開かれる2020年までに1万台に増やす計画であり、今後さらに普及が拡大するものとみられる。

〔東京都自動車会議所〕

電気自動車や電動バイクの購入補助拡充

東京都が4月から

東 京は、電気自動車等と電動バイクの普及促進事業を拡充した。それぞれ新車購入時に補助する対象者の範囲を広げるとともに、電気自動車等については補助額も増やした。4月23日から新たな補助の申請受付を始めた。

補助内容を拡充したのは電気自動車（EV）とプラグインハイブリッド自動車（PHV）を対象とする「電気自動車等の普及促進事業」と、電動側車付二輪自動車および電動原動機付自転車対象の「電動バイクの普及促進事業」。

電気自動車等については、補助対象者を中小企業に限定していたのを個人や大企業にも拡大。同時にEVの補助額を個人30万円、事業者25万円（従来は20万円）、PHVの補助額を個人30万円、事業者20万円（同10万円）とそれぞれ拡充した。一方、電動バイクについては、補助対象者を従来の事業者に加えて、個人にも拡大した。〔東京都自動車会議所〕

訃報

東洋ゴム工業（現TOYO TIRE）元社長
（当会議所会員元代表者）

毛呂 三郎氏

東洋ゴム工業（現TOYO TIRE）元社長の毛呂三郎氏が3月29日、逝去された。97歳だった。毛呂氏は1983年6月社長、1989年6月会長に就任され、1993年6月相談役に退かれた。



愛知機械工業元社長
（当会議所会員元代表者）

土屋 利昭氏

愛知機械工業元社長の土屋利昭氏が4月20日、逝去された。91歳だった。土屋氏は1989年6月社長、1995年6月会長に就任され、1997年6月退任された。



ジェイ・バス社長
（当会議所会員代表者）

宮武 良行氏

ジェイ・バス社長の宮武良行氏が4月22日、逝去された。65歳だった。宮武氏はいすゞ自動車出身で、2017年6月からジェイ・バス社長を務められていた。

エコドライブ10のすすめ

- 不要な荷物はおろそう
不要な荷物は燃費を悪くします。エコドライブのすすめ①
- タイヤの空気圧から始める点検・整備
空気圧が適正値より不足すると燃費が悪くなります。エコドライブのすすめ②
- 渋滞を避け、余裕をもって出発しよう
出発の前には渋滞やルートを確認しよう。エコドライブのすすめ③
- ふんわりアクセル「eスタート」
急いず、緩やかに加速せよ。安全運転も。エコドライブのすすめ④
- 車間距離にゆとりをもって、加速・減速の少ない運転
なるべく一定の速で！車間距離も詰まると加減速の回数も多くなり、燃費が悪くなります。エコドライブのすすめ⑤
- 減速時は早めにアクセルを離そう
エンジンブレーキも積極的に使おう。エコドライブのすすめ⑥
- ムダなアイドリングはやめよう
駐車待ちの際にはアイドリングはやめよう。エコドライブのすすめ⑦
- エアコンの使用は適切に
温度・風量の調整をこまめにしよう。エコドライブのすすめ⑧
- 走行の妨げとなる駐車はやめよう
迷惑駐車は渋滞や交通事故の原因にもなります。エコドライブのすすめ⑨
- 自分の燃費を把握しよう
燃費計などを活用して自分のエコドライブ効果も実感しよう！エコドライブのすすめ⑩

エコドライブ普及連絡会策定
警察庁 経済産業省
国土交通省 環境省

温室効果ガスを減らして、地球に優しい運転をしよう！

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



Vol. 36

私から見た新聞考

時事総合研究所 客員研究員 山川 裕隆

都内の電車の中で新聞を読んでいる人が激減している。通信社で自動車業界の取材を担当していたバブル期のころは車内のあちこちで新聞を読む光景が見られたが、最近では1車両で新聞を読んでいる人は1人か2人で様変わりだ。

また、新聞を購読している戸数も大幅に減っており、大部分の高校生や大学生は新聞を読まず、テレビやスマートフォンでニュースを見ているのが実態だ。それを裏付けたのが、日本財団が全国の17歳から19歳の男女800人を対象に実施した調査結果である。それによると、「世の中の出来事やニュースについて、何から情報を得ているか」の質問については「テレビ番組」が77.6%で最多。これに続くのが「ソーシャルメディア」(39.8%)、「ニュースサイト」(36.4%)で、「新聞」は14.8%にとどまった。

新聞離れは若者だけではない。団塊の世代がすでに定年となり、そうした人たちがさらに年齢を重ねると新聞離れに拍車がかかることは必至で、新聞部数は減ることはあっても、増えることは今後考えにくい。

一方、新聞に掲載されている広告も変化している。バブル期のころは、週末になると大手自動車メーカーは全国紙や地方紙に1ページを使って新車などの

広告を掲載、PRしていたものだ。新聞社にとっては「良き時代」だった。しかし、最近では日本の自動車メーカーの広告は新聞ではほとんど見ることができない。また、大手ビールメーカーや携帯電話会社などの広告も激減している。いずれも新聞ではなく、ネットやテレビに広告の掲載をシフトしているのだ。メーカーなどの広告に代わって、新聞で増えているのが通信販売の広告だ。肩こりや腰痛、シミなどに効くとPRした通販広告が圧倒的に多い。今や全国紙や地方紙とも全体の7~8割を占めているようで、ある新聞社の広告担当者は「通販の広告料金はメーカーなど大手企業の広告料金に比べて安い」と嘆いている。

新聞社は部数が減り続け、新聞の「販売収入」が減少している上、もう一つの大きな収入源である「広告収入」も減っている。電通の調べによると、2018年の日本の総広告費は6兆5,300億円で、7年連続して増加しているのに対して、新聞広告費は5,000億円を割り、ピーク時の半分以下だ。一方、インターネット広告費は1兆7,589億円で、5年連続の2ケタの伸び。電通では「広告市場全体としては、構造変化の真ただ中にある」と分析している。

新聞業界は厳しい状況が今後も続くことは避けられず、新聞社の統合などに発展する可能性もありそうだ。

日本自動車会議所会員 (2019年5月15日現在)=団体会員89、順不同=

- | | | | |
|-----------------------|-------------------------|------------------------|-------------------|
| 一般社団法人 日本自動車工業会 | 公益社団法人 全国通運連盟 | 一般社団法人 日本陸送協会 | 一般社団法人 岩手県自動車会議所 |
| 一般社団法人 日本自動車部品工業会 | 公益社団法人 日本バス協会 | 一般社団法人 日本二輪車普及安全協会 | 一般社団法人 宮城県自動車会議所 |
| 一般社団法人 日本自動車車体工業会 | 一般社団法人 全国ハイヤー・タクシ-連合会 | 一般財団法人 日本自動車研究所 | 一般財団法人 秋田県全自動車協会 |
| 一般社団法人 日本自動車タイヤ協会 | 一般社団法人 全国自家用自動車協会 | 一般社団法人 日本自動車機械器具工業会 | 山形県自動車団体連合会 |
| 一般社団法人 日本自動車販売協会連合会 | 一般社団法人 日本損害保険協会 | 特定非営利活動法人 ITS Japan | 一般財団法人 福島県自動車会議所 |
| いすゞ自動車販売店協会 | 石油連盟 | 公益社団法人 自動車技術会 | 東京都自動車会議所 |
| トヨタ自動車販売店協会 | 一般社団法人 全日本指定自動車教習所協会連合会 | 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 神奈川県自動車会議所 |
| 日産自動車販売協会 | 一般社団法人 全国自動車標板協議会 | 一般社団法人 日本ガス協会 | 一般社団法人 静岡県自動車会議所 |
| UDトラック販売協会 | 一般財団法人 自動車検査登録情報協会 | 一般社団法人 日本自動車運行管理協会 | 一般社団法人 愛知県自動車会議所 |
| 日野自動車販売店協会 | 一般社団法人 全国レンタカー協会 | 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 岐阜県自動車会議所 |
| 三菱自動車販売協会 | 一般社団法人 日本自動車リース協会連合会 | 一般社団法人 自動車再資源化協力機構 | 一般社団法人 三重県自動車会議所 |
| 三菱ふそうトラック・バス販売協会 | 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 自動車用品小売業協会 | 一般社団法人 富山県自動車会議所 |
| 全国スバル自動車販売協会 | 一般社団法人 自動車公正取引協議会 | 一般社団法人 日本オートオークション協議会 | 一般社団法人 石川県自動車会議所 |
| ダイハツ自動車販売協会 | 全国自動車検査登録印紙捌人協議会 | 日本中古車輸出業協同組合 | 一般社団法人 福井県自動車会議所 |
| 全国マツダ販売店協会 | 一般財団法人 関東陸運振興センター | 全国オートバイ協同組合連合会 | 一般社団法人 大阪自動車会議所 |
| スズキ自動車販売店協会 | 一般社団法人 東京都トラック協会 | 日中投資促進機構 | 一般社団法人 徳島県自動車会議所 |
| ホンダ自動車販売店協会 | 一般社団法人 神奈川県トラック協会 | 一般財団法人 日本自動車査定協会 | 一般社団法人 香川県自動車会議所 |
| 一般社団法人 全国軽自動車協会連合会 | 一般社団法人 日本道路建設業協会 | 一般財団法人 全日本交通安全協会 | 愛媛県自動車会議所 |
| 日本自動車輸入組合 | 一般社団法人 日本ゴム工業会 | 公益財団法人 日本自動車教育振興財団 | 高知県自動車会議所 |
| 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 日本塗料工業会 | 一般社団法人 日本鉄リサイクル工業会 | 一般財団法人 大分県自動車会議所 |
| 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 日本硝子協会 | 全日本自動車部品卸商協同組合 | |
| 一般社団法人 日本自動車機械工具協会 | 日本自動車車体整備協同組合連合会 | 一般社団法人 日本自動車購入協会 | |
| 公益社団法人 全日本トラック協会 | 一般社団法人 日本交通科学学会 | 一般社団法人 青森県自動車団体連合会 | |

(ほかに企業会員77、推薦会員6)