

JAMAGAZINE

Japan Automobile Manufacturers Association

2015. January

#

49



新春会長インタビュー

豊かなクルマ社会の実現に向けて
～進化するクルマが、人、街、社会を支える～

一般社団法人 日本自動車工業会



風を切って、
気ままに走るバイクの気持ちよさ。

寄り道は バイクならではの 旅の醍醐味!

ちょっと寄って行こう、
これ食べて行こう!
予想しなかった展開や
意外な発見をいっぱい集めよう。

気の向くままに、
好奇心の向くままに、走ろう。

さあバイクで、
Let's YORI-MICHI Touring!

安全運転で楽しいツーリング!!

バイクの正しく安全な使い方については <http://www.anzen-unten.com>

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

CONTENTS

年頭に際して 2
／一般社団法人 日本自動車工業会 会長 池 史彦

新春会長インタビュー
豊かなクルマ社会の実現に向けて ～進化するクルマが、人、街、社会を支える～ 4
／一般社団法人 日本自動車工業会 会長 池 史彦
／フリーキャスター 伊藤 聡子

テーマ 世界に発信する日本のクルマとビジネスモデル

世界に発信する日本のクルマとビジネスモデル 12
／株式会社ローランド・ベルガー 日本共同代表 長島 聡

記者の窓
「事故ゼロを願って」 19
／毎日新聞社 山口 知

Topics

- 会長コメント 20
 - ・第47回衆議院選挙の結果について
 - ・第3次安倍内閣の発足について
 - ・平成27年度税制改正大綱について
- 「日本（ニッポン）の軽自動車」が2015年次カーオブザイヤーRJC特別賞を受賞！
- JAMA-ETI技術セミナー2014を開催
- 「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～」について
- あなたとバイクの感動のストーリー（BIKE LOVE STORY）受賞作の決定について
最優秀賞「娘に贈る父の想ひ」 高木 雄二 さん
- 「平成27年自動車工業団体新春賀詞交歓会」開催
- 「More American Than Ever」の発行について



表紙イラストレーション

クルマのある風景

かめだ わなか
亀田 和菜花

武蔵野美術大学 視覚伝達デザイン学科

お正月に欠かせないお飾り、鏡もち。山間にそびえる巨大鏡もちから、うっかり転げ落ちてしまったみかんを届けるために、運転手は一生懸命クルマを走らせています。

『JAMAGAZINE』では表紙に、美術を専攻している大学生などの皆さんの作品を掲載しています。

年頭に際して

一般社団法人 日本自動車工業会 会長

池 史彦



新年明けましておめでとうございます。年頭にあたり、ご挨拶を申し上げます。

昨年末に実施された衆議院選挙の結果は、国民のアベノミクスへの評価と、今後のさらなる成長戦略への期待の表れだと思います。一方、足元では消費増税の影響は思いのほか大きく、新政権におかれましては、景気回復の加速と経済の好循環の本格化に向けて、積極果敢に経済対策を推し進めていただくとともに、成長戦略や政権公約に掲げられた政策の迅速かつ着実な実行を期待しております。

昨年の国内市場については、4月の消費増税に伴う消費マインドの冷え込みや、増税前の駆け込み需要の反動減により、持続的成長への試練に直面した年であったと思います。本年も軽自動車税の増税を控え厳しい状況も想定されますが、自動車業界としても魅力ある新車の投入などにより需要喚起に努めてまいります。

また、海外市場については、一部新興国で減速があったものの、堅調な米国市場に支えられた年でした。本年は、米国市場の好調の持続や欧州市場の本格回復、新興国市場の需要拡大に期待するところですが、依然として世界経済の不透明さによる下振れリスク、国際競争の激化などが予想され、国内同様、楽観はできないものと考えております。

日本が成長を続けていくために、これからも私も自動車業界がけん引役として経済、社会に果たす役割は非常に大きいと考えます。

本年も取り組むべき課題は多岐にわたりますが、業界を取り巻く環境変化を的確に捉え、以下3点を中心に積極的に取り組んでまいります。

<国内市場の活性化に向けて>

日本の自動車産業の発展には、20年以上にわたって縮小傾向が続く国内の自動車市場を活性化することが不可欠です。

自動車業界として、今後もより価値ある商品をお客様に提供できるよう努力を続けていくとともに、クルマ・バイクの魅力を積極的に発信してまいります。

昨年は、「東京モーターフェス」をはじめ、「バイクの日イベント」、「大学キャンパス出張授業」などを通じて、クルマやバイクになじみのない方々にも、様々な形でクルマ・バイクの魅力を感じて頂けるよう努めてまいりました。

本年は10月29日から「第44回東京モーターショー2015」を開催いたしますが、今回は「きっと、あなたのココロが走り出す。Your heart will race.」をショーテーマに、世界一のテクノロジーショーケースを目指し、すべてのお客様に最先端技術との心躍る出会い、感動をお届けすべく準備を進めております。

さらに、国内市場の活性化に向けては、お客様がクルマ・バイクをお求めやすい環境を整備していくことも重要です。特に諸外国と比較しても自動車ユーザーに極めて過重な負担を強いている自動車関係諸税の抜本見直しは、必ずや実現させなければなりません。

平成27年度税制改正大綱では、足元の厳しい国内販売の状況等を勘案した形で、自動車ユーザーの負担軽減、軽自動車への軽課措置の導入、二輪車の税率引き上げ実施時期の1年間延期が決定されました。関係者のご尽力に深く感謝申し上げます。

しかし、消費税10%時点で導入予定の環境性能課税や、過重な保有税である自動車税や自動車重量税等、車体課税の簡素化・負担軽減に向けた課題は依然として残されております。

自動車業界といたしましては、今回の税制改正結果を十分活かしつつ市場の活性化を図っていくとともに、引き続き政府には自動車及び二輪車ユーザーの負担軽減を強く訴えてまいります。

また二輪車においては、昨年、二輪車関係団体や地方自治体と協働でとりまとめた「二輪車産業政策

ロードマップ」に掲げた、免許取得容易化や駐車場整備などの諸課題への取り組みを積極的に推進し、二輪車の利便性向上を図ってまいります。

<事業環境の改善に向けて>

国内生産と雇用の維持に努め、日本のものづくり基盤を守っていくためには、国内の事業環境の改善が欠かせません。

日本経済が持続的に成長するためには、産業の活性化と国際競争力の向上が不可欠です。政府が掲げた成長戦略には、法人実効税率の20%台への引き下げ、研究開発投資環境の整備、経済連携交渉の推進といった方針が盛り込まれております。

政府におかれては、事業環境の改善や国際競争力の維持・強化に向けて、これらの方針を迅速かつ着実に実行に移されることを期待いたします。

平成27年度税制改正大綱において、来年度から法人税の実効税率について、減税規模が代替財源を上回る形で引き下げられ、また、研究開発税制の総額型の恒久措置が維持されたことは、厳しい国際競争に晒されている我が国自動車産業の競争力強化に資するものであり、深く感謝いたします。

また、経済連携交渉の推進については、グローバルに事業を展開する自動車業界にとって、貿易・投資の自由化と、それを支える共通したルールづくりは極めて重要であり、とりわけTPP、日-EU EPAの早期合意に向け交渉が加速されることを強く願っております。

自動車業界としても、先進的な技術の開発、人材の育成、国際競争力の強化などによって、世界の自動車産業をリードしていくとともに、事業環境のさらなる改善へとつなげ、引き続き日本経済の再生に貢献していく所存です。

<安全・快適で持続可能なクルマ社会の創造>

安全・快適で持続可能なクルマ社会を創造していくことは、私どもにとって大きな使命です。特に、お客様にとって品質や安全は最重要関心事であることを再認識し、昨今の大規模な品質問題に対しては、お客様からの信頼を回復するために、自動車業界をあげてこれまで以上に真摯に取り組んでいく必要があると肝に命じております。

道路交通社会における取り組みとしては、クルマ、バイク、歩行者や自転車など、“道”を使うすべての人の安全・快適かつ自由な移動の実現を目指し、高度運転支援等の自動運転技術の導入・普及に努めて

まいります。

さらなる交通安全推進に向けて、近年、交通事故死者数の半数以上を占める高齢者への対策が喫緊の課題です。自動車業界としては、先進技術を活用した安全運転支援システムの普及やITS（高度道路交通システム）によるクルマとインフラが協調した予防安全技術の実用化に向け、一層の努力を重ねてまいります。

また、車両安全技術の開発・普及などのハード対策のみならず、ソフト対策としての交通安全啓発活動や道路交通環境改善に向けた提言などを積極的に行い、「世界一安全な道路交通」の実現に向けて尽力いたします。

エネルギー・環境問題については、本年開催される国連気候変動枠組条約 第21回締約国会議(COP21)に先立って、各国は2020年以降の温室効果ガス削減の目標（約束草案）を提示することが求められております。このような状況の中、自動車業界としても地球温暖化抑制やエネルギーセキュリティーの確保、大気環境改善の強力なソリューションとなり得る次世代自動車の開発・普及に積極的に取り組みます。世界をリードする日本の燃料電池自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド車、クリーンディーゼル車など次世代自動車の先進技術のみならず、従来型内燃機関のさらなる性能向上は、今後、発展途上国を中心に自動車保有台数が増加していく中、CO₂排出量を低減させ持続可能なクルマ社会を創造するための鍵となります。

また、燃料電池自動車、電気自動車の普及には、インフラの先行整備が必要なことから、関連業界と協力を図るとともに、車両普及やインフラ整備に対する一層の支援を政府に求めていきます。

2020年の東京オリンピック・パラリンピックを見据え、日本の未来社会の創造に繋がる様々な動きが活発化しておりますが、自動車業界においても、来る2020年という目標、さらにその先を見据えた未来のモビリティの実現に向けて、政府、自治体、関係団体・企業等と連携を図りながら着実に歩を進めてまいります。

さらには、世界で最も安全、快適で、環境に優しい、夢のある豊かなクルマ社会の実現に向けて様々な課題に積極的に取り組んでまいります。

本年も、皆様方の一層のご指導、ご鞭撻を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

豊かなクルマ社会の実現に向けて

～進化するクルマが、人、街、社会を支える～

池 史彦 [一般社団法人 日本自動車工業会 会長]

聞き手：伊藤 聡子 [フリーキャスター]



クルマ・バイクの魅力発信による 新たなファンづくり

「東京モーターフェス2014」に手応え

伊藤：あけましておめでとうございます。

池：おめでとうございます。

伊藤：昨年、会長は「東京モーターフェス2014」をはじめ、クルマ・バイクファンを広げる活動に積極的に取り組まれましたが、手応えはいかがでしたか。

池：「東京モーターショー」が2年に一度開催されていて、その休催年に行ったのが「東京モーターフェス2014」です。モーターショーのない年にも、特に若い人たちを中心にもっとクルマ・バイクに関心を持っていただきたいということで始めた催しです。

一昨年（2013年）はモーターショーがありましたが、「お台場モーターフェス」という名称で、

同様のイベントを開催しました。その前の年（2012年）のモーターショー休催年には「お台場学園祭」を行っています。これは、とにかく若い人がクルマやバイクから離れているので、「学園祭」と銘打って学生の皆さんに目を向けてもらいたいということで、大学とのコラボで女子大生のファッションショーなどを行いました。

伊藤：おお。すごいですね。

池：昨年は体育の日がある三連休に開催する予定でしたが、最終日は残念なことに台風だったので、結局2日間しかできませんでした。ただ、手応えは、というご質問にお答えすると、もともと3日間で9万人というのが目標であったのが、2日間で6万8千人でしたから、1日3万人強の方に来ていただいたので、十分な手応えと言えるでしょう。

また、新たな試みとして、メディア向けに前夜祭を行いました。これは各社のトップ、社長が自

分の好きなクルマに乗って一言、という内容だったのですが、あれを一般公開したほうが良かったのではないかなという気がしました。トラックに乗ってこられた社長がいらっしゃったりして。

伊藤：そうですか、トラックがお好きという社長もいらっしゃるのですか。

池：トラックメーカー社長の自慢のクルマはトラックというわけですね。あのダカールラリーに出たトラックを持ってこられました。あれだけ大きなクルマは特殊な免許が必要なのですが、それに自ら乗られる社長もいらっしゃいました。

伊藤：でもそうした光景は、なかなか見る機会がありませんね。社長さんというと、いつも会見場などには来られますけど。

池：そうですね。だからこういったイベントをもっと告知できればいいなと思ったのです。ただ、テレビやネットの配信動画を見ていると、結構多く取り上げていただいたので、そういった意味でもかなりの手応えは感じました。

伊藤：若い人に是非乗ってもらいたいですね。

「東京モーターショー2015」への意気込み

伊藤：今年はいよいよ東京モーターショーが開催される年ですね。どのようなモーターショーをめざしていらっしゃいますか。

池：戦後、日本の経済成長を支えてきた基幹産業として、モーターショーはとても大きなイベントでした。しかし昨今は中国をはじめとした新興国の自動車市場が発展し、世界のモーターショーの中での東京モーターショーの位置づけも変わってきているので、そこは何としても巻き返しを図りたいという思いがあります。

また、これからのクルマというと、やはり「環境」「安全」の先進技術ということになります。先進技術ということなら、まだまだ日本のクルマは負けていないと思いますので、そこをぜひアピールする場にしたいと思っています。

各社が揃って、切磋琢磨して自分たちの持っているものをぶつけてきてくれると思いますから、良いショーにしたいと思います。

伊藤：テクノロジーということでは、世界が日本に注目しているものがたくさんありますね。

一番に見てもらいたいのは、まずその点だということですね。

テーマ事業 “SMART MOBILITY CITY 2015”

池：もうひとつの目玉として、東京モーターショーの中で、主催者である自工会のテーマ事業として “SMART MOBILITY CITY 2015” を行います。シティ、つまりコミュニティを意識しながら、その中でクルマ、モビリティ、あるいは新しい暮らしや社会が今後どうなるのかを提案するものです。この事業は今年で3回目になります。

近未来のスマートシティでは、家とクルマがつながります。それは情報通信だけではありません。

例えば、東日本大震災のときにも話題となりましたが、電気自動車や燃料電池自動車は、発電することができますので、家に電気を供給するなど、家の中のエネルギーマネジメントが可能になります。その家をつないでいくと、街のエネルギーマネジメントができることになります。

これには、住宅、通信、電気・エネルギー、素材など、さまざまな企業が関係してきますので、それらが一堂に会する展示になります。そのことを生かして単なるオートショーではなく、近未来を示すモーターショーにしたいと思っています。

伊藤：走るクルマによって、街の表情、姿は本当に変わってきますね。

これまで東京モーターショーというと、クルマがメインでしたが、お話をうかがうと、クルマによって生活や街がこんなに変わりますという提案で、これはとても画期的なことですね。

池：そうですね。2020年の東京オリンピック・パラリンピックを意識して、東京モーターショーを

日本のモノづくりのショーケースにしたいと思っ
ていまして、今年の東京モーターショーはその序
章と位置づけています。

2020年まで、今年を入れてあと3回のモーター
ショーがあります。2019年の東京モーターショー
では世界の皆さまをお迎えするための未来モビリ
ティの提案ができればいいと思っています。

ただ、これは自動車業界だけでできることでは
ありません。2020年に向けて、国をあげて取り組
む必要があります。そのヒントとなるような提案
ができればいいですね。

オリンピック・パラリンピックイヤーの東京の
姿というものは、それ全体がまだ語られていない
ので、その第一歩ということでアミューズメント
パーク型にして提案したいと思っています。

伊藤：例えば、どのようなことをお考えなのでは
しょうか。いろんな人が小さなクルマに乗ったりす
るといった体験型のものなのですか。

池：体験型ももちろんやります。前回も小さなコ
ミューターみたいなもので体験をしていただきました
が、今年はその進化形が出てくると思います。

伊藤：おもしろそうですね。



私たちがそういったものを体験することによっ
て、クルマが単なる乗り物ではないととらえるよ
うに、考え方が変わっていくかもしれませんね。

池：そうですね。情報技術がどんどん進んで、ク
ルマ自体も電子技術などで制御されはじめていま
すので、いろいろなことができる可能性を秘めて
います。クルマは単なる移動手段だけではないと
いうことです。

伊藤：クルマにさまざまな情報が集まって、それ



“SMART MOBILITY CITY 2015” 会場イメージ

をクルマがコアになってマネジメントしていくという、そんな時代がくるといいですね。

「東京モーターショー」の持つ意味

伊藤：自動車産業は国を代表する産業として、日本を牽引してきましたし、これまでクルマは市民にとって憧れの存在で、常に新しいものを持ちたいという欲求がありました。その象徴が東京モーターショーだったという歩みがあると思います。

会長はそれをずっとみてこられたわけですが、いまあらためて東京モーターショーの位置づけをどのようにとらえていらっしゃるのでしょうか。

池：私は1952年生まれで、モーターショーは1954年から始まったので、ほぼ同時期を歩んできたと言えます。

昔はクルマを持つこと自体が憧れでしたし、モーターショーへ行くことは、とても特別な意味を持つことでした。

伊藤：ワクワクする感じがありましたね。

池：いまはクルマがこれだけ日常生活の中に行き届いていますし、憧れというより交通インフラそのものになっています。都市部では公共交通インフラが整っていますが、地方へ行くと「公共の足」が整備されていない状況ですので、個人のクルマがインフラそのものになっています。憧れを象徴するような昔のモーターショーとは、だんだん意味合いが違ってきていると思います。そういった意味で、現在のモーターショーは先進のテクノロジーやクルマの新しい価値観をお見せする絶好の機会ととらえています。

伊藤：会場の変更もありましたね。

池：はい、4年前の前々回のモーターショーから、お台場の東京ビッグサイトに会場を移しました。都心からのアクセスのしやすさもあって、来場者数も増えました。

クルマへの関心が低くなっていると言われる中で、非常に大勢の方に足を運んでいただいて、と



てもありがたく思っています。

伊藤：会期については、今年は10月29日（木）から、11月8日（日）まで（一般公開は10月30日（金）から）と発表されていますね。

方向性も、ひと味違うモーターショーになりそうですね。

池：前々回のモーターショーが震災直後だったこともあり、前回のモーターショーは苦しい状況の中で、震災からの復興をめざすということで開催されたモーターショーでもありました。

前会長の豊田章男さんも相当な思いを込めてやってくださいました。特に東北復興にける思いが強く、そういった色彩が前回のモーターショーにはありました。

今年のモーターショーは、2020年を見据えてというところをもう少し色濃く出していきたいと思っています。

伊藤：私も楽しみにしています。特に主催者テーマ事業のコンセプトは、女性がすごく興味を持つのではないかと思います。

池：特に「家」でしょうね。

伊藤：例えば新しい技術によって、どう省エネできるのかなとか、そういう視点だと女性にも訴求できるという感じがします。



池：将来的にはクルマの中で「お風呂に入りたい」と言うと、家に着いたころにはもう沸いているという世界が来るかもしれません。

伊藤：お料理もできているとか。

池：それはどうかなあ（笑）。

バイクの楽しさ・素晴らしさを伝えたい

伊藤：会長は昨年、バイクのイベントにも積極的に参加されたとうかがっています。

池：はい。やはり二輪車にも目を向けていただきたいということで、いろいろやっています。

伊藤：8月に浜松で開催された「浜松バイクまつり」や「バイク ラブ フォーラム」などですね。

いま、バイクユーザーはどのような人が多いのでしょうか。

池：どちらかと言うと中高年の方が多いですね。昔のバイクを知っている人、あるいは定年を迎えて好きなことをしなくなった人、当時は経済的に買えなくて乗れなかったという人などに、高額で大きなバイクを買っていただいています。

バイクは体で操るところがありますから、身体的な衰えをカバーしないとリスクが伴います。

中高年の人たちが、これ以上体力的に無理だということになって乗らなくなってきたときに、若

い人たちが乗っていないと、ユーザーがいなくなってしまう。業界としてそうした危機感を持っていて、やはり若い人にも、もう少し目を向けてもらいたいという気持ちがあります。

伊藤：いまの若い人はバイクをどんなふうにとらえているのでしょうか。

池：昔は比較のおおらかにバイクに乗っていたのですが、1980年代の「三ない運動」の影響は大きかったと思います。いまの人は最初から学校で、「バイクは危険な乗り物である」と言われて育っていますから、なかなか近寄りがたいのだろうと思います。

伊藤：私たちの世代ですと、高校に入るとまずは「バイクを買いたい！」ということで男の子たちが必死になるという状況でしたけれどね。

池：まずはそこですね。小中学生のころは自転車に乗って、ちょっと遠く隣町へ行っただけでも、新たな発見があったりしますが、バイクは乗ったとたんにもまず自由を手に入れることができる。それこそ「足を手に入れた」とたんに「自由の翼」を得たという体験ができます。

そういう入り口のところでバイクの魅力を知ってもらうことが必要です。

伊藤：具体的には何かアイデアがあたりませんか。

池：難しいのですよ、これがなかなか。

個々の会社では、新たなコンセプトの車両を出されたり、若い女優さんを起用したりといった努力をされています。

そういったことをもう少し業界を挙げてやらなくてはいけないなと思っています。

伊藤：会長ご自身はバイクに乗られるのですか。

池：はい、私自身も30年ぶりにリターンライダーになって、バイクは気持ちのいい乗り物であると改めて感じています。自分が乗りもしないのに、立場上、人に乗ってくださいと言っても、それは説得力がないですね。



伊藤：会長という要職にありながらも、バイクに乗っているというのは、イメージ戦略としてはいいですね。

池：生身の身体で乗るのですから、リスクはもちろんです。しかし、分別ある大人がルールを守って乗れば大丈夫なのです。それを、身をもって提示しているつもりなのですが、家では「止めといたら」と言われることもありますよ。

伊藤：でも、きちんと操れば安全だということですね。

安全・快適で持続可能なクルマ社会の創造

日本のクルマの先進環境技術

伊藤：自動車業界の取り組むべき課題としては、いろいろなことがありますね。

池：クルマはもともと化石燃料を燃やして走っていてCO₂を排出しています。環境問題で言うところのが大きな課題です。もうひとつは交通事故という、安全に関する課題。これらは大きな二つのテーマです。地球規模で見ると、その両方に取り組まなくてはならない。

安全のほうは自動運転も含めていかに人間の技量が及ばないところを機械的にカバーして事故を

減らすかということに取り組んでいます。

伊藤：それらの中でも、地球温暖化、CO₂削減の問題は大きいと思うのですが、まずは、その点からお聞かせください。

池：化石燃料を使う内燃機関はどうしてもCO₂が出てしまうので、それを減らすための技術的な進化はしていますが、究極はこれをゼロにしなければなりません。

CO₂の排出をこのままにしておくと2100年には地球の大気温度が最大4.8度上がってしまいます。これを産業革命以降の気温上昇で言うと、2度の上昇までに抑えることが全世界の目標です。本当に地球の大気温度を2度の上昇で抑えるためには、2050年までに、CO₂を半分に減らさなくてはならない。

伊藤：半分というのは相当なことですね。

池：そうです。しかも先進国も途上国も全部の平均値で半分ですから、基本的には先進国は8割以上削減しなくてはならないでしょう。

伊藤：大変な削減量ですね。

池：それに対しては、電気自動車という手もありますし、燃料電池もあります。家庭用の電力なら太陽光などがありますけれど、それでも全部を賄おうとするとやっぱりまだまだ難しい。

なるべくすべての工程でCO₂排出の少ない資源を活用するということを考えると、水素というのがひとつの答えかな、というところですね。

伊藤：水素もいろいろな作り方がありますが、今のところ石油系のものから作るというお話がありますね。

池：水素そのものは、さまざまなものに含まれているので、二次エネルギーとしていろいろなものから取り出せるという利点がありますね。

伊藤：この分野も、やはり日本がいちばん進んでいるのですか。

池：進んでいるというか、日本は天然資源がないので、化石燃料などはすべて海外からの輸入に頼

ってきました。しかしCO₂という観点から化石燃料の使用を抑制しなければならなくなりました。

現在、太陽光などの新しいエネルギーにいろいろ取り組んでいますけれど、それですべてをまかなうのは難しいでしょう。さらにいまの日本では、原子力発電に頼ることが厳しいという状況になっています。そうしたことから、水素に目が向けられることが、ごく自然な流れなのではないかと思っています。

伊藤：水素をエネルギーとした燃料電池自動車には、私もすごく注目しています。一方で、水素ステーションの普及など、インフラ面での課題もあるようです。そのあたりはいかがですか。

池：水素そのものはいろいろところで、作れますし、取れます。ただ、いまおっしゃったインフラへの投資が大きいことが課題として挙げられます。その投資を回収するためには、クルマが十分に流通していないとインフラ側としては投資できないということになります。

しかし、国全体で水素にもっと目を向けるようになると、割と早くそうした動きが加速するのかなと思います。

伊藤：そうですね。それはあと何年くらいで実現しそうでしょうか。

池：2020年をひとつの通過点と考えると、インフラ面ではかなりの部分で整ってくると思います。しかし、課題はまだたくさんあって、水素から電気を作る装置の耐久性ですとか、コストを下げるということから考えると、実はまだまだ10年スパンの課題であって、そんなに急な展開はないと思います。

伊藤：クルマの価格の問題もあるでしょうね。

池：そうですね。今は、政府から200万円の補助金という相当高額な補助が出ています。しかし、そういうものはやはり長続きしないと思います。補助金に頼らないと流通しないというのは本来の姿ではありません。ですから本来の姿にするには

まだ、10年、20年とかかると思います。

自動運転のこれから

伊藤：自動走行というのはどの程度のことなのでしょう。免許が要らなくなるということまで含むのですか。

池：本当にやろうと思えばそこまで行けるのですが、それをやるのが本当に良いことなのかどうか。

自動車メーカーの者として、人の手に頼らないクルマは、クルマではないと思っているところがあります。

伊藤：やっぱり運転するということを大切に思っているらっしゃるのですか。

池：自分で動く、要するに個人の自由で。

先ほどのバイクの話ではないですが、移動する自由を提供するものだと思っているのです。

ボタンを押したら目的地に着くといった、ハンドルのついていないようなクルマは、私たちにしてみれば、あれは究極の姿ではないのです。

しかし、特に若いデジタルキッズたちが、こういうものがクルマだと言い出したら、それはもう私たちから、これはクルマじゃないと言っても、だめですよ。

でも、そういう世代がどんどん育ってしまっているな、と。

伊藤：そんな感じがしていらっしゃるのですか。

池：そういう気はしています。

そのようなクルマが、彼らにとっては「これぞ究極のモビリティだ」ということになるのかもしれない。

伊藤：確かに、そうかもしれないですね。

池：ですからそこは悩ましいのです。自動運転というのは技術的に極めていくとそういうことになるのですが、自動車メーカーの側としては、そういうクルマは、つくることはできてもやりたくないという意地、いや、意地ということでもなく、やはり人間が主だということですね。



伊藤：そうなのですね。

池：そこが自己否定になってしまうのです。でもそれは、私たちの側のエゴであって、そんなことも言っていられない時代が10年もすると、くるかもしれません。

伊藤：お年寄りにとってはそういうクルマが出れば、それはいい、という部分はありますよね。

池：ですから、私たちの目的意識としては、自動で移動するのではなく、絶対に事故を起こさないという意味での自動化なのです。

伊藤：今日は、自工会が取り組むクルマ・バイクの楽しさを伝える活動を中心に、環境や安全の先進技術などについて、おうかがいしてきました。

夢のある豊かなクルマ社会の実現に向けて、ますますのご活躍を期待しています。

ありがとうございました。

池：ありがとうございました。

(いけ ふみひこ／いとう さとこ)

伊藤聡子さんのプロフィール

新潟県糸魚川市生まれ。

東京女子大学文理学部英米文学科卒。

大学在学中の1989年から、TBSの『サンデーモーニング』にリポーターとして出演。

2002年から1年間ニューヨークのフォーダム大学に留学し、アメリカ社会学を学ぶ。

現在は、JICAを通してカンボジアやネパール視察をする等、国際貢献への関心を高く持ち、活動している。

2010年からは事業創造大学院大学の客員教授。

現在はコメンテーターとして、TBSの『ひるおび!』、YTVの『ウェークアップ! ぷらす』などに出演中。

『地域経済の活性化が日本の元気を取り戻す鍵』を持論に持ち、日本の地域おこしに力を注いでいる。

世界に発信する日本のクルマとビジネスモデル

株式会社ローランド・ベルガー 日本共同代表 長島 聡

世界に冠たる日本の自動車の競争力

ここ数年の日本車を振り返ってみると、「世界初」、「現場の着想力」、「ものづくり力」という3つのキーワードとともに、魅力的な商品が数多く頭に浮かぶ。まずは「世界初」である。昨年秋に発表されたトヨタの量産燃料電池車「MIRAI」、700万円強の価格に最新技術を詰め込んだ渾身のモデルである（図1）。排出物は水のみというまさに未来を夢見るクルマだ。コストを抑えた小規模水素充填設備を需要に合わせて配置するという課題はあるものの普及が待ち遠しいモデルである。富士重工の「アイサイト」も大きな脚光を浴びた。ステレオカメラを駆使した衝突回避ブレーキの草分けで、グローバルの自動車メーカーが次々と追従するきっかけとなった技術である。三菱の「アウトランダー PHV」も忘れてはいけない。RV 初のプラグインハイブリッドで、比較的大き

図1●トヨタ「MIRAI」



く重いクルマにおける新たな燃費向上アプローチを示してくれた。

2つ目は「現場の着想力」だ。コンパクトプレミアムという新たなジャンルを確固たるものとしたマツダの「デミオ」には驚かされた。一般的に小型車は室内空間の広さを謳うモデルが多い中、必要十分な室内空間に上質さを与え、ディーゼルのトルクフルな気持ち良い走りを前面に打ち出しプレミアムを創出した。ダイハツの「コペン」もオーナーにボディパネルの着せ替えという新たな楽しみを提案している（図2）。独創的なボディ構造によりさまざまなデザインのボディを気分に合わせて纏うことができるのである。そして、まだ商品化はされていないが、トヨタの「iRoad」もおもしろい存在だ。濡れないバイクにとどまらない新たな走行感が魅力である。欧州での試乗会における欧州人の評判も上々のようだ。10年後のメガシティ、コンパクトシティにおいて日常車と

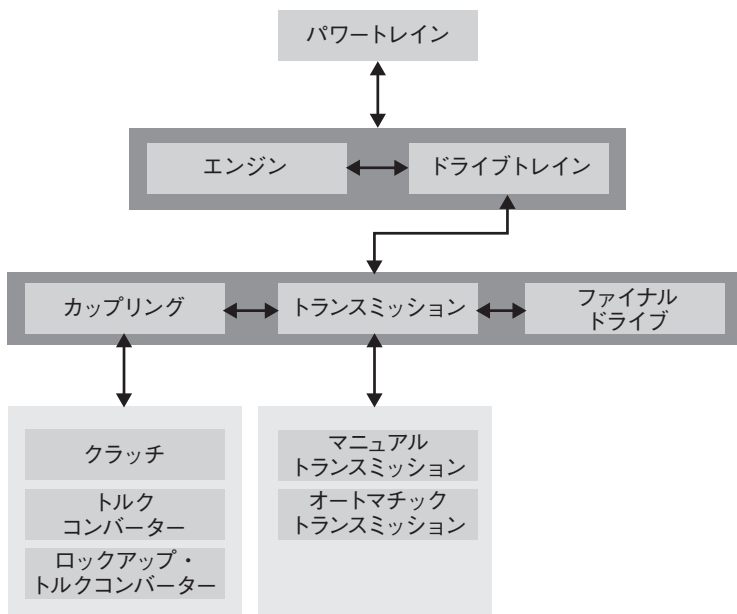
図2●ダイハツ「コペン」



して活躍している姿が目に見えてくる。

最後は「ものづくり力」である。日産「リーフ」の車載リチウムイオン電池及びその周辺システムにおける品質の作り込みは高い技術力の証明である。2010年12月の発売以来、昨年末で販売台数は累計16万台にも達しようとしている。これまで、電池容量の減少というリチウム電池特有の課題を除けば、トラブルはなくお客様が安心して乗れる高い安全性・信頼性を誇っている。マツダの「モデルベース開発 (MBD)」(図3) も世界的に注目されている取り組みだ。エンジン、トランスミッション、サスペンションなどユニットごとのシミュレーションはどんな完成車メーカーでも行われていたが、それらをつなぎ車両全体へと拡張しているのはマツダ独自だ。「クルマの性能を発現するカラクリを解明する」を合言葉に部門横断で技術者魂を燃やしているようだ。また、ホンダの新興国戦略車「プリオシリーズ」も高いものづくり力の表れである。多くの完成車メーカーがローコストカーの領域で収益面の課題を抱える中、プリオは価格を抑えつつも十分な性能・装備でASEAN、インドで絶大な人気を集めている。その秘訣はど

図3●マツダの機能展開 モデルベース開発 (MBD)



うやら品質の作り込みにあるようだ。クルマの利用環境にあった品質・スペックを現地人材、材料、試験設備などを総動員して作り出していると捉えている。

このように日本の完成車メーカーは技術の作り込み、現場の想いやこだわりの強さでさまざまな魅力的な商品を生み出してきた。日本人として純粋にうれしく思う。ただ、現在、どの完成車メーカーも開発リソースの逼迫という課題に直面しているのではないだろうか？すでに外部活用の拡大やモジュールの共有化といった打ち手を進めているので、こうした課題を乗り越えて、今後もお客様目線の魅力的な商品を世の中に送り出し続けてくれるものと信じているが、欧米の競合も進化を続けている。そこで、次節以降では競合の動きを少し見たうえで、日本の完成車メーカーの今後のあり方について考えてみたいと思う。

競合の将来を織り込むものづくり

日本の自動車メーカーの競合 VW や Benz 等は2000年以降、現場の改善を得意とする日本に対して競争優位性を持つべく、トップダウンのものづ

くり改革を進めてきた。中でも、2012年にひとつの完成形として VW が世に送り出したモジュール戦略、MQB (図4) が有名である。そのコンセプトは、「10年という将来を先読みしてその間に投入するモデルすべての商品企画を纏めて行い、それらのモデルの組み立てに必要なモジュールの半分程度を事前に設計しておく」というものだ。これは、モデル固有の開発を主役にせず、多くのモデルで共通に活用するモジュールの開発を主役にしたのものづくりへの転換である。これにより、メーカー

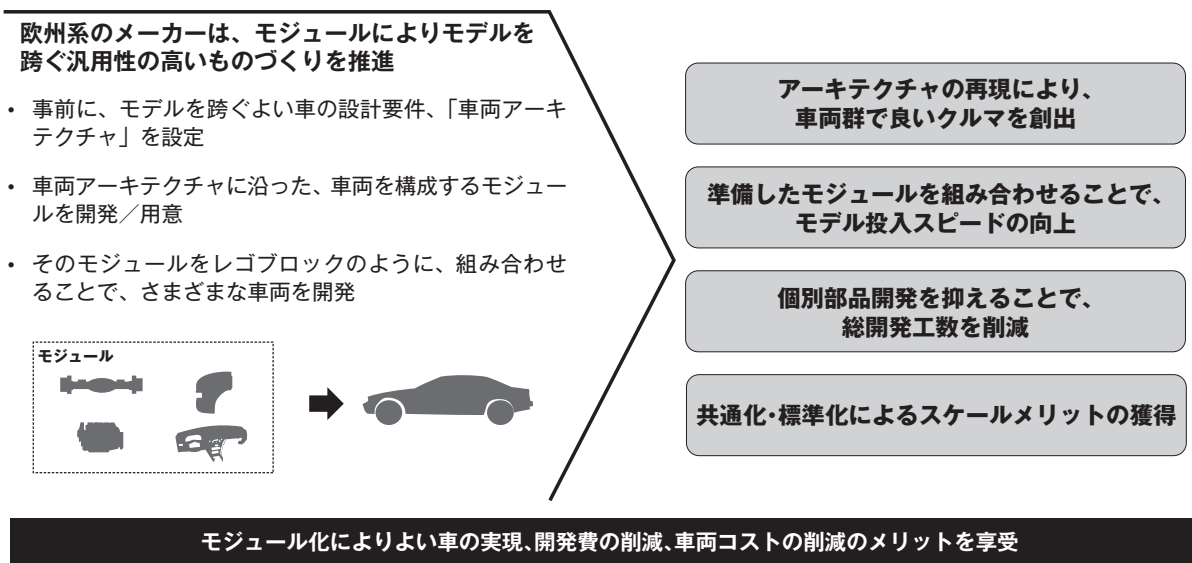
合計のモジュールの種類は抜本的に削減され、開発の総量が低減した。各モジュールのスケールメリットも増大する。その結果、部品ひとつに配賦される固定費が下がるだけでなく、調達のスケーラビリティも加わり、原価競争力が高まったのである。

この取り組みには弱みもある。先読みがうまくいかない場合と市場投入後にリコールが発生した場合だ。まず先読みだが、10年先の将来を先読みすることは容易ではない。そこで、予測精度を上げる取り組みと、予測を外さない工夫をしているのである。ひとつ目の予測精度の向上では、自動車業界に囚われず経済学者、心理学者、クリエイターなどさまざまな人材を先読みチームに取り込み、10年後の社会や自動車社会、モビリティ等のシナリオを描いている。さらに、グローバル各地、あらかじめ決めておいたさまざまな事象を観測し、毎年シナリオの見直しをかけていく。消費者へのモニター調査も併用して精度向上に努めているのである。2つ目の予測を外さない工夫とは、自らの製品ロードマップを一定程度開示してサプライヤー、そして競合と議論することである。競合との差別化は意識しつつも、議論を通じて同じ

道を歩いてくれる味方を作ることが目的である。将来確実に主流となる、もしくは必要となる技術や製品が読みきれない中、同じ方向に賭けてくれる仲間を増やし、実質的な主流を作るという取り組みなのである。

現在、欧州では商品企画や開発といった範疇を超え、さらなる進化を遂げている。例えば、新たな設計思想を持った工場の新設だ。新たな工場では今後10年間にラインを流れる車の種類やバリエーションをあらかじめ想定したうえで、工程モジュールの入れ替えでその需要変動に対応する柔軟性を持たせるのである。また、稼働率の最大化と低コストを実現するメンテナンスのあり方を事前に検討して設計に織り込んでいるのである。この他、油圧駆動の設備を電動化して50%の省エネを実現したり、高速の自動化設備を積極的に導入してスループットを改善したりしている。実はこうした取り組みのすべては、ドイツの製造業復権をめざした取り組み「第四次産業革命 = Industry4.0」というコンセプトを体現したものである（図5、6）。IT技術を通じて企業の事業活動の全体を俯瞰した一部のエリートが、将来の先読みや機能間のつながりに基づいて非効率な部

図4●欧州メーカーのものづくり



分を見つけ出し、その活動を機動的に組み替えていくのである。この取り組みは緒についたばかりではあるが、これによりさらなる効率化、コスト削減が進み、近い将来、労務費の安い中東欧諸国にも負けない生産性をドイツで実現できると考えているようである。

めざすべきお客様価値

欧州完成車メーカーの第四次産業革命に対して、日本の完成車メーカーはどう対抗すべきだろう

うか？日本の文化的背景を考えると、少数のエリートがトップダウンで効率化を追求する欧州流の改革をそのままねてもうまくいくとは思えない。強い現場を失ってしまうだけである。やはり、日本の現場に息づいている力、多くの人々が高いモチベーションでお客様の価値を突き詰めていく現場の力が鍵だと考えている。

それでは、今後10年間にわたって完成車メーカーとして突き詰めていくべきお客様価値とはどのようなものだろうか？若者のクルマ離れが叫ばれる中、クルマは単なる移動の道具になっていくの

図5●産業革命の推移 (Industry4.0)

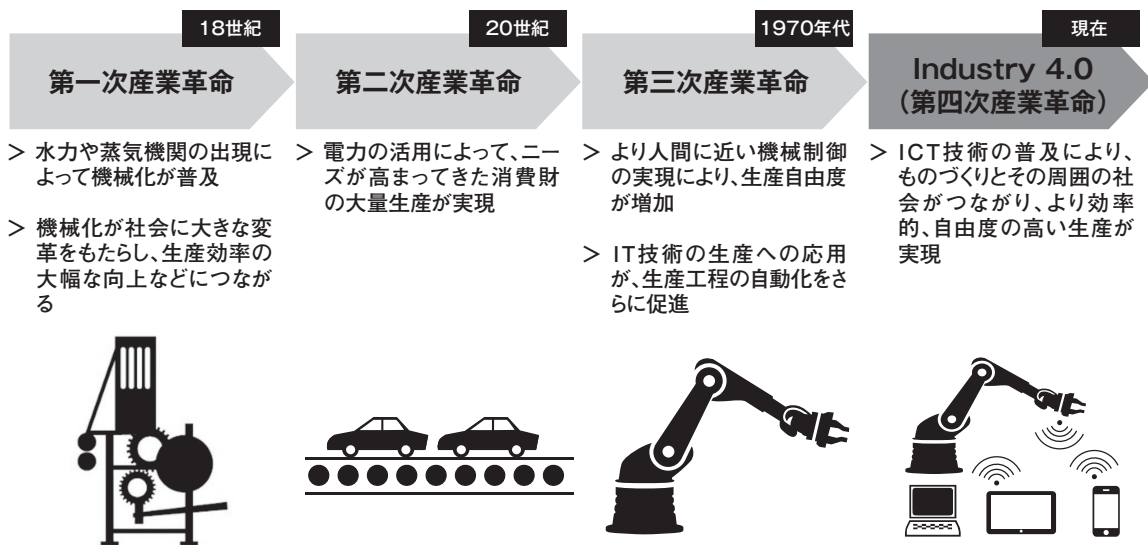
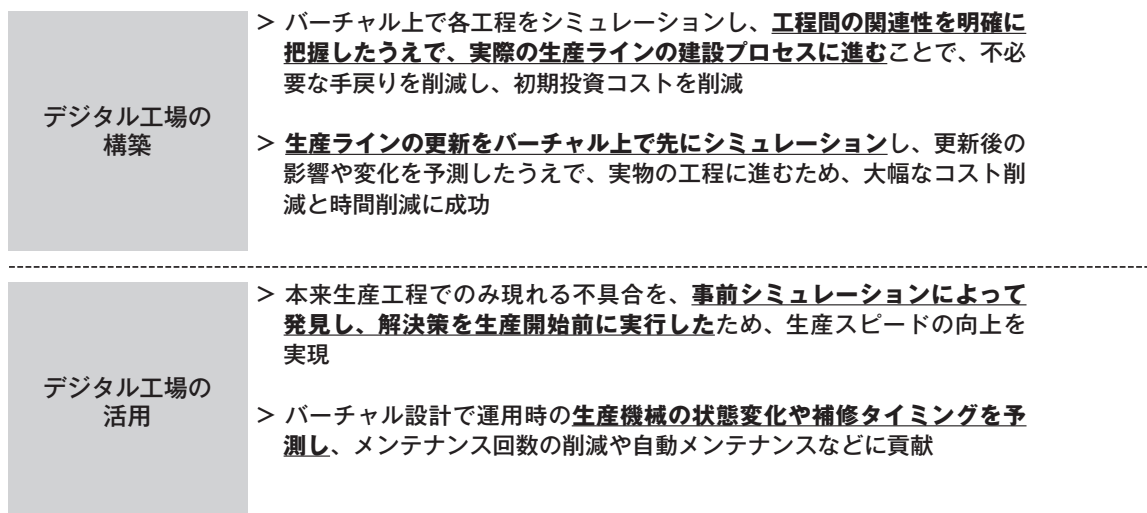


図6●BMW デジタル工場



だろうか？本来、自動車はもっといろいろな喜びを生み出せる存在のはずだ。これまでも、「とても素敵で自分流にアレンジできるプライベート空間」、「操る楽しみを感じながら気の赴くままに走る相棒」、「スポーツ走行で自らの運転技能を高めしていくためのマシン」、「その上品な趣きで心のゆとりやステイタスを現す装飾品」、「家族やペット、仲の良い友達と大人数でワイワイと移動するための空間」、「ハンディキャップや億劫な気持ちを跳ね返してくれる友人」とさまざまだったと思う。今後はさらに、「都市の空気をきれいにする空気清浄機」、「安否や元気を身内や大事な人に伝えるメッセージャー」、「ポケ防止を医学的にガイドするドクター」、「素敵な出会いを演出するプロデューサー」、「周辺を24時間見張ってくれる働き者」、「目的地に最短時間で安全に連れて行ってくれる専属ドライバー」といった新しい価値がどんどん生まれてきてもおかしくない。

こうした価値の一つひとつ予見して、販売／マーケティング、商品企画、開発、生産、実験といったそれぞれの考える現場が一丸となって商品化、事業化をしていく。その際、本当に意図した価値がしっかりとお客様に伝わり、購入という意思決定につながり、さらには友達にも宣伝したいと思う体験を持てるかを考えてほしいと思う。そのためには少なくとも2つの工夫が必要となる。ひとつ目は、細部にこだわることである。クルマに触れるのは人間だ。開発者やセールススタッフの温かみが伝わる仕掛けが必要である。また、最新のIT技術を使って、人間にはとてもできない高度な分析力や提案で驚きを与えてくれる仕掛けも大事だ。そして、お客様をしっかりと観察、対話してシンプルにツボを押さえることである。人間の行動原理、感情はとても単純だ。ずれたツボを押される気持ち悪さをすぐに感じ取り、瞬時に修正をかけていく機動力が重要なのである。

2つ目は、商品やサービスに、「多様性」や「親

しみ易さ／難易度」を持たせることだ。欧州系の完成車メーカーが派生モデルを使って商品ラインナップを拡大しているのはご承知の通りだと思う。ただ、こうしたデザインや用途の幅を捉えた「多様性」のみに頼るのではなく、使う人の技量や関わり方に幅を持たせた「多様性」にも着目してほしいと考えている。「シニア向け」に「プロ仕様」、そして「消耗品」、「相棒」、「一時利用」に「家宝」とさまざまなコンセプトで世に問いかけることができるはずである。

「親しみ易さ／難易度」に幅を持つことも「癖になる」という状況を生み出していくうえで極めて重要な要素である。修善寺にあるサイクルスポーツセンターは何十年も前からある自転車の王国だが、子どもから大人まで楽しめる施設だ。場所の関係もあり、年中大盛況という状況ではないが、お客様価値を考えるうえでのヒントはいくつもありそうである。触れる楽しみを促す見た目のおもしろい自転車から、ママチャリ、2人乗り／3人乗り、そしてそれぞれの用途に特化した高性能の自転車などが一同に会している。さらに、それらを体験するさまざまなコースも用意されているのである。短めの散策コース、5kmのサーキットコース、激しい起伏のあるBMXコース、ナショナルチームが活動拠点とする室内型競技トラックと聞けば難易度の違いは容易に想像できる。そして、これらのコースを使って、飛び入り参加のレース、日ごろの鍛錬を競う大会、極めたもの同士が集う競技会などさまざまなイベントが企画され、常連さんにはひとつ上のレベルにチャレンジをしたくなる気持ちが生まれているようである。

難易度というキーワードでもうひとつ頭に浮かぶのは、1997年に筋肉番付スペシャルという特番の1コーナーとして始まった「サスケ」だ。運動能力抜群・筋肉自慢たちが広大な敷地に設置されたアトラクションをこなすという、シンプルではあるものの奥の深い企画で幅広い層に人気となっ

ている。昨年夏の放送で30回を迎えた。「サスケ」で有名なのが「そり立つ壁」というアトラクションだ。最初はだれもクリアできないと言われていたが、「円の最下部から助走スタートし、ジャンプする」というコツさえマスターすれば、ある程度の身体能力があればだれでもできるようになる。ただ、すべてのアトラクション、エリアにコツがあるため、ひとつずつコツを掴むにも積み重ねが必要になる。さらに、エリアが連続していくうちに、人間の限界を超えていくのである。この過程には人間ドラマもあった。「サスケ」にのめり込みすぎて、自宅に実物そのもののセットを製作し、鍛錬を重ねていくというドラマがクローズアップされたのだ。名もなきアスリートのオリンピックとなっていったのである。見ている人には成功すれば手放して「すごい」と言ってしまふ感動もある。「非常にシンプルなコンセプトで奥が深い」ことが参加者にも見ている人にも大きなインパクトを与えるのである。

東京オリンピックで世界に発信

お客様価値を追求して生み出した事業を世界に発信する機会が東京オリンピックである。決して、単にさまざまな国からくる選手団や関係者をもてなし、本来の力を発揮してもらうこと、超一流のアスリートの戦いを一目みたいという各国からの来訪者に快適かつ安全な旅を過ごしてもらうことだけが目的ではない。これは日本にとって、単なる最低要件である。日本の治安に最新のIT技術を持ってすれば、そう難しいことではないはずである。真の目的は、クルマや移動サービスを商材とした新たなビジネスモデルをお客様起点で生み出し、そのビジネスモデルを世界に輸出するためのショーケースとして活用することである。クールジャパンのコンテンツ輸出と同等、もしくはそれ以上に重要な取り組みだ。開催まであと5年。

つまり5年の納期が定められた壮大な挑戦である。日本の誇りをかけて、日本企業が一丸となって成し遂げなければならないのである。

具体的にはどのように事業を組み立てていけばよいのだろうか？進め方のヒントとしては、「提供価値に値づけする」、「ニーズの密度を高める」、「都度できることで貢献していく」の3つである。まず、「提供価値に値づけする」だが、ユーザーがそれぞれの提供価値に支払ってくれる金額を価格として定めるアプローチだ。もちろん、移動サービスで自動車の価格そのままを原価にのせては価格が見合うはずもない。価値提供に際して、1台のクルマの占有時間を短くしてその占有時間分のコストのみを原価にのせることができれば、定めた価格を十分に実現することができるだろう。これは、1台のクルマを不特定多数のユーザーで共有するカーシェアリングと似たスキームにも見えるが、まず提供価値の対価を定めたうえで、それに合う原価を作り込むというアプローチなので、大きく異なるのである。既存の自動車の新しい使い道や利用サービスを考えるのではなく、提供価値とその対価を満たす自動車を、技術力を駆使して生み出すという逆のアプローチが重要なのである。

2つ目は「ニーズの密度を高める」である。占有時間を小分けにしたサービスを提供した場合、占有時間以外の時間が空き稼働となってしまつては、当たり前だが収益は生み出せない。従って、同様の提供価値で1台のクルマの稼働を埋めきるか、他の提供価値と束ねて稼働を埋める必要がある。同一の場所に同じ提供価値を欲する人を集める、それに加えて同じクルマで提供できる提供価値を欲する人を集めることが不可欠となる。そこで、価値提供の懐が深いクルマを準備して、特定の価値を欲する人の行き来、もしくは滞在が多い場所を選んでサービスを提供すれば良いはずである。優遇レーンや利用特典などを設け、意図的に

ニーズの密度を高めるといった取り組みも効果的だ。さらに、利用率を高めるためには、複数回利用のパック料金、カフェテリアプランなど複数の提供価値を束ねた月額料金なども有効な打ち手となるはずである。これにより総需要が増え、投入するクルマの総台数が多くなると、サービスの露出度、認知度が向上し、良い循環が回る。商品企画や開発はこうした良い循環を生み出す元となるクルマ、高い稼働率を担保するクルマを作り上げていけば良いのである。

最後の「都度できることで貢献していく」は、販売現場だけでなく、商品・サービス企画、開発、調達、生産、アフターなど企業のすべての機能に関わる重要なポイントである。兎角、3年から5年かかるクルマの開発の担当者は、営業スタッフとは異なり、なかなかお客様の購買プロセスに寄り添うことはできないと考えている。但し、フルモデルチェンジではなく、マイナーチェンジ、さらにはイヤーモデルや特別仕様車まで捉えると、かなりお客様に直接働きかける機会が広がるはずだ。もちろん、特別仕様車ではクルマの本質的な部分を変えられないが、ここ数ヶ月のお客様を見ながら商品をリメイクすることができるのである。また、もしクルマの外装や内装が自由に換えられる仕掛けがフルモデルチェンジ時に織り込まれていれば、3Dプリンターを用いて、ファッションアイテムと同様に季節ごとの流行を瞬時にお客様へ届けることができるようになる。移動サービスでも同様だ。お客様に寄り添って、使い方や細かいニーズの変化に合わせてクルマの装備やデザイン、料金プランを変えていけば良いのである。重要なのは、今まさにクルマや移動サービスを買おうとしているお客様に、そのときできることをたくさん準備しておき、営業スタッフだけでなく、開発や生産を含むすべての組織が一体となってやりきることである。これまではフルモデルチェンジが開発の最も大事なイベントであった。これか

らは、お客様に寄り添い、お客様がクルマや移動サービスを買うそのタイミングで貢献できることから考え始める。そして、それを実現するために必要な準備をフルモデルチェンジに仕込んでおくという発想の転換が大事だと考えている。

オリンピックまであと5年である。お客様起点の新たなビジネスモデルは現時点ではアイデアの域を出ていない。ただ、一部のエリートが企業の事業活動の全体を俯瞰して段違いの効率化を実現しようとしている欧州企業の取り組みと比べても、おもしろいチャレンジではないかと考えている。前述の通り、クルマが生み出せるお客様価値は多岐にわたる。シンプルかつ奥の深いコンセプトを引っさげて、企業のすべての機能が一丸となって、都度できることを起点に提供価値を組み立てつつ、お客様に寄り添う。そうすれば、世界に誇れる日本発の新たなビジネスモデルを創出できるのではないだろうか。今こそ日本企業それぞれが持つ自らの強みをつなぎ合わせ、底力を見せるときなのである。

(ながしま さとし)

事故ゼロを願って

山口 知
毎日新聞社

◇「ぶつかるぶつかる。おーっ、止まった」。トヨタ自動車の担当者と他社の記者が同乗していたため恥ずかしくて声には出さなかったが、頭の中では大声で叫んでいた。11月に東京都内で開かれたトヨタの安全技術説明会。同社や他社の自動ブレーキの仕組みを何回も聞いてはいたが、乗って試したのは初めて。止まり方を実感して驚いた。

◇東京に異動してくる前の2009、10年度に愛知県警を取材し、交通分野も受け持っていた。愛知県は03年から14年まで、12年連続で交通事故死者数がワースト1（最多）だ。死亡事故をいくつか取材したが、特に印象に残る事故が3件ある。名古屋市で09年、トレーラーが横転して載っていたコンテナが乗用車を押しつぶし、女性2人が死亡。すぐ近くの同市内で10年、暴走したセダンが歩道に突っ込み、信号待ちをしていた男女3人が亡くなった。11年には豊橋市の東名高速で、居眠り運転のトラックが渋滞の車列に突っ込み、高校生の男女2人が死亡。いずれも悲惨な事故で、遺族を取材して心が痛んだ。

◇もちろん悲惨な事故は他の都道府県でも起きるが、特に愛知県警はワースト1という不名誉な地位を脱しようと必死で、さまざまな対策を講じていた。飲酒運転や速度違反などの取締強化はもちろん、①死亡事故が起きるとその地域の高齢者に対し、交通安全を呼びかける②事故が多い交差点に旗を持った誘導員が立つ③歩行者の信号と自動車の信号の赤と青を完全に分ける「歩車分離

横断歩道」の拡充——などだ。そのかいはある、死者数は愛知県でも全国でも年々減っているものの、それでも年間で4,000人を超える。自動ブレーキなどの安全技術に、この現状を打破しようという狙いもあるのは私が言うまでもない。

◇各社の安全技術開発はどんどん進み、2010年代のうちには高速道路での自動運転が珍しくなくなりそうで、一般道でもある程度は自動化が進むとみられる。警察庁などは、18年までに交通事故死者数2,500人以下の目標を掲げるが、このまま行けば達成する可能性もあるだろう。

◇その先、2050年、2100年になれば、安全技術はどこまで進むのか。勝手な想像が膨らむ。ボタンを押すだけで、寝ていても安全に目的地に到着。人間が運転すると危険なため、取り締まられてしまう。本当にそうなるかはさておき、「運転の楽しみ」はどうなるのだろうか。どうしても運転したい人のために、「人間運転可能特区」ができたりして。一方で、完全自動で事故が起きた場合にだれが責任を負うのかという問題もある。どこまで機械に任せるべきなのか、私にはまだ最適解は見えない。

◇それでも、技術の発展によって1件でも事故が減ればと思う。日本、そして世界で交通事故死者がゼロになる日は私（36）が生きているうちに来のだろうか。取材した遺族たちのような悲痛な顔は、見たくない。

（やまぐち とも）

会長コメント

2014年12月15日

●第47回衆議院選挙の結果について

今回の衆議院選挙の結果は、国民のアベノミクスへの評価と、今後の更なる成長戦略への期待の表れだと思います。一方、足元では消費増税の影響は思いのほか大きく、新政権におかれましては、景気回復の加速と経済の好循環の本格化に向けて、積極果敢に経済対策を推し進めていただくとともに、成長戦略や政権公約に掲げた政策の迅速かつ着実な実行を期待しております。

2014年12月24日

●第3次安倍内閣の発足について

本日発足した第3次安倍内閣は、山積する課題への対応を迅速かつ円滑に推進いただけるものと評価しております。安倍総理のリーダーシップのもと、内閣が一致団結して、デフレからの脱却を確実なものとし、動き出した経済の好循環を本格化させるべく、全力を挙げて取り組んでいただけるものと期待しております。

日本経済が持続的に成長するためには、産業の活性化と国際競争力の向上が不可欠です。実効性のある緊急経済対策の策定や、確実な成長戦略の推進によって、日本経済を本格的な成長軌道へ乗せていただくようお願い申し上げます。

国内の新車販売は、本年4月の消費税引き上げの影響が予想以上に長期化し、大変厳しい状況が続いております。消費税引き上げを延期せざるを得ない非常事態においては、早期に国内販売を回復させ、経済を好循環化させる必要があります。

こうした状況の中、現在、平成27年度税制改正大綱の取りまとめに向けた議論が行われておりますが、車体課税については、自動車ユーザーへの税負担の軽減に資する措置が講じられるよう強く求めます。

加えて、企業の競争力を強化し経済の好循環化に資するために、実質減税となる法人税改革や、研究開発税制の拡充についても、あわせて要望いたします。

また、グローバルに事業展開する自動車業界にとって、貿易・投資の自由化と、それを支える共通したルールづくりは極めて需要であり、とりわけTPPおよび日-EU経済連携協定の早期合意に向け、全力を挙げて交渉を加速させていただきようお願い申し上げます。

2014年12月30日

●平成27年度税制改正大綱について

このたびの、政府・与党税制改正大綱において、足元の厳しい国内販売の状況等を勘案した形で、自動車ユーザーの負担軽減、軽自動車への軽減措置の導入、二輪車の税率引上げ実施時期の1年間延期を決定いただいたことを歓迎いたします。

あわせて、衆議院選挙後から年末までの短時間で、取りまとめていただいた関係者のご尽力に深く感謝申し上げます。

特に、エコカー減税の見直しに当たっては、現行の2015年度燃費基準による対象車の一部を、引き続き減税対象とする等の措置を講じた上で延長していただき、自動車ユーザーの負担増や国内販売への影響を最小限に抑えることができたこと、高く評価しております。

しかし、消費税10%時点で導入予定の環境性能課税や、過重な保有税である自動車税や自動車重量税等、車体課税の簡素化・負担軽減に向けた課題は依然として残されております。

自動車業界といたしましては、今回の税制改正結果を十分活かしつつ、市場の活性化を図っていく所存ですが、政府・与党におかれましては、自動車及び二輪車ユーザーの負担軽減に向けた取り組みを継続していただきますよう、お願い申し上げます。

また、来年度から法人税の実効税率について、減税規模が代替財源を上回る形で引下げられ、また、研究開発税制の総額型の恒久措置が維持されたことは、厳しい国際競争に晒されているわが国自動車産業の競争力強化に資するものであり、深く感謝いたします。

「日本（ニッポン）の軽自動車」が2015年次カーオブザイヤー-RJC特別賞を受賞！

NPO法人 日本自動車研究者ジャーナリスト会議（RJC）が主催する「2015年次RJCカーオブザイヤー」の最終選考会が11月11日（火）に行われ、「日本（ニッポン）の軽自動車」が「RJC特別賞」を受賞し、受賞者として一般社団法人 日本自動車工業会 軽自動車特別委員会が選ばれました。RJCは特別賞の授賞理由について、「軽自動車がこれまで成し遂げてきた目覚ましい進化と、日本のモータリゼーションの中で果たしている役割について、個々の銘柄と車種の別を超えて評価した。」と発表しています。

また12月15日（月）には、2015年次RJCカーオブザイヤーの表彰式が都内で行われ、RJC飯塚昭三会長および青池武副会長から、鈴木修軽自動車特別委員長と内藤政彦自工会常務理事に表彰状とトロフィーが授与されました。鈴木委員長は受賞に際して、「現在、自動車全体の40%が軽自動車になっています。各社の技術者を中心とした皆様が、限られたサイズの中でいいクルマを作ろうと苦労を重ねてきたおかげで、今日の軽自動車の発展があります。」と挨拶しました。



RJC特別賞を受ける鈴木委員長



表彰式の様子
中央：鈴木委員長、中央右：内藤常務理事

JAMA-ETI技術セミナー2014を開催

一般社団法人 日本自動車工業会（JAMA）は、12月9日（火）から12月11日（木）にかけて米国機械器具協会（ETI）^{*}との技術セミナーを東京にて開催しました。

^{*} ETI（Equipment and Tool Institute）…米国における自動車整備・補修機器及び自動車工具メーカーの業界団体。

JAMA-ETI技術セミナーは、日本の自動車メーカーから補修・診断機器や工具を開発するETIメンバーに対して技術情報を提供することによって、米国市場で販売される日本ブランド車の整備を適切に行うことを目的として、1988年より日米交互にて毎年開催されています。

今回で27回目を迎えたセミナーには、ニール・デビスETI会長のほか20名のETI代表メンバーが参加しました。JAMAメンバー各社から米国投入モデルが搭載する最新技術等を紹介し、補修・診断機器の開発に必要な技術情報を提供するなど、ETIメンバーと活発な意見交換を行いました。また、セミナーが米国市場における消費者へのより質の高いサービスの提供の観点で重要な役割を果たしていることを両団体にて確認し、成功裡に終了しました。

本セミナーは、JAMAとETIとの協力関係の継続・発展のみならず、日米間の自動車産業の相互理解および関係構築に繋がっています。



JAMA 伊丹秀彰ETI分科会長 ETI デイビス会長

「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～」について

2014年12月18日

一般社団法人 日本自動車工業会（以下自工会、会長：池 史彦）は、「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～」を展開し、若者の理系への進学や職業意識醸成に向けたサポートを行うとともに、女性活躍促進に関する取り組みを推進します。

近年、若者の理工系に対する興味・関心の低下やクルマ離れが指摘される中、自動車メーカー各社は、将来にわたり自動車産業を支える人材の育成に力を注ぐ必要があります。

また、自動車メーカーにとって女性の活躍促進は重要な位置づけであり、女性が能力を最大限発揮するためには、これまで取り組んできた仕事と育児の両立支援制度等の環境整備に加えて、自動車産業で働く女性の裾野を広げることが大きな課題となっています。

このような背景を踏まえ、自工会ではこのプロジェクトを通じて、若者の理系への進学や職業意識の醸成に向けたサポートを行うべく、高等学校への訪問授業や自動車各社合同のイベントを実施します。この取り組みは、高校生を中心に男女問わず幅広く展開していき、特に女性のキャリア形成に向けた支援を積極的に行っていきます。

<訪問授業>

文部科学省認定のスーパーサイエンスハイスクールをはじめとする高校に技術者（主に女性技術者）が訪問して講義を行う、または学生が企業を訪問して講義を受ける「訪問授業」を実施します。

自動車メーカーでの仕事内容と理系学問との繋がりについて「授業」を行うことによって、職業意識の醸成を図るとともに理系への進学意欲を掘り起こすことを目的としています。

本年9月より試験的に開始し、現在18校で「訪問授業」を行っています。また来年度より訪問校を拡大し、継続的に実施していきます。

<自動車各社合同 理系女子応援イベント Drive for the future —あなたの想いを走らせる仕事—>

自動車メーカーで働く女性のキャリアをイメージしてもらうことに加え、理系学問と仕事との繋がりを知ってもらい、進路選択の幅を広げることを目的としたイベントを開催します。

- ①日時 平成27年3月28日（土）午前の部10：30 午後の部13：30
- ②場所 マイナビルーム（東京都千代田区一ツ橋1-1-1 ㈱マイナビ内・パレスサイドビル2F）
- ③対象 女子中学生・女子高校生・女子大学生
- ④概要 女性技術者による講義やパネルディスカッション、女性技術者や人事担当者とのフリートーク等。

※来年度は年2回・関東地区・関西地区において開催を検討しています。

あなたとバイクの感動のストーリー (BIKE LOVE STORY) 受賞作の決定について

2014年12月18日

一般社団法人 日本自動車工業会（以下自工会、会長：池 史彦）は、バイクの楽しさ、有用性、人生との関わり合いなど二輪車の素晴らしさを広く知って頂くことで、社会に愛される二輪車の構築を目指しており、その一環として本年9月にバイクにまつわる感動のストーリーを募集しました。（応募総数171作品）

多くの皆様より、バイクを通じて出会った人たちとのエピソードや、仲間とのツーリング、夫婦でのバイク旅行、アルバイト中のバイクのエピソードなどさまざまな感動のストーリーを頂きました。

皆様方からの多数の応募に感謝申し上げるとともに、受賞4作品（最優秀賞1作品、優秀賞2作品、特別賞1作品）を決定し、ここに発表いたします*。

※受賞作品の全文は、自工会 HP（<http://www.jama.or.jp/motorcycle/bls/2014/>）で読むことができます。

こうした感動のストーリーを通じ、多くの方々に二輪車の新たな素晴らしさを発見していただけることを期待しております。

◆最優秀賞 作品タイトル 「娘に贈る父の想ひ」 高木 雄二 さん

（あらすじ） 受験生の長女の合格祈願のために、お正月の1月3日にさいたま市から太宰府天満宮までバイクでお守りを買いにいくという1,130kmの旅のストーリー。

◆優秀賞 作品タイトル 「はじまりは、いつもバイクから」 水品 誠一郎 さん

（あらすじ） 人生の転機には、いつもバイクがあった。希望と夢にあふれた22歳の春。初めての原付免許。筑波山と50ccのバイクとの生活。そして29年後の、意気消沈しての関係会社出向は51歳の春。悪戦苦闘しての普通自動二輪免許と223ccのバイク。希望を取り戻した先輩ライダーの一言とバックミラー越しの富士山。そして3度目の転機は56歳の春。400ccのバイクと赤城の山。そう、人生の転機には、いつもバイクがあったのだった。

◆優秀賞 作品タイトル 「私の「ニューバイクパラダイス」」 鎌田 郁夫 さん

（あらすじ） 私が初めてバイクを買った時から数えてもう35年の月日が経ちました。一人から二人、そして四人と家族が増えてバイクも増えました。結婚や転勤など人生の節目や岐路にはいつもバイクが有りました。その度にバイクが支え、教えてくれたことを映画「ニューシネマパラダイス」の細切れフィルムの断片のように綴ってみた。

◆特別賞 作品タイトル 「赤い旧車と夏休み」 仙田 和之 さん

（あらすじ） 大学二年の5月に自動二輪免許を取得した。真っ赤な旧車を買って人生初バイクを人生初のセルフレストアした。やっと乗れるようになってからは、どこまでも行ける気がした。そんな気分になった束の間、大学は夏休みになった。無謀にも石川県の自宅から福島県の実家に修理仕立てのバイクで帰省する計画を企てた。富山県に入った時、突然止まるエンジン。そこには徒歩で石川県の自宅まで帰宅すること決心した自分がいた。



「あなたとバイクの感動のストーリー (BIKE LOVE STORY)」の受賞作全4作品を、
今月号より毎月1作品づつ、本誌にて紹介させていただきます。

あなたとバイクの感動のストーリー (BIKE LOVE STORY)

最優秀賞 作品タイトル 「娘に贈る父の想ひ」

高木 雄二 さん

2014年1月2日12時過ぎ、寝転びながらテレビをボーッと見ていた。特番の中継で「湯島天神で1kmの行列」という文字とアナウンサーの声。「そうだ、娘も受験生だった」少しだけ高望みした公立の第一志望を目指している受験生の父親として、この1年間、自分は娘のために何か出来ただろうか… 受かって欲しい、頑張っていて欲しいという思いと同時に「湯島天神」「行列1km」その二つのキーワードが頭の中でユラユラと浮遊していた。

「そうだ、お守りを買に行こう」

神様を信仰しているわけではないけれど、困った時の神頼み。

「高望みした公立高校」に挑むとき、娘には神様のお力添えが不可欠だ。それなら学問の神様、菅原道真は一体何処にいて、都合の良い神頼みの信者たちに手を差し伸べてくれるのであろうか。手元にあったスマホでサクサクと調べてみた。「太宰府」、歴史と地理の教科書でしか見たことがない地名だった。ここは埼玉県さいたま市。

「そうだ、太宰府へ行こう」

現実的な問題を考えた。季節は冬。しかも厳冬である。東京の最低気温は-3.1℃。気軽に車で行くとなると、東名、伊勢湾、東名阪、新名神、名神、山陽、中国、九州…いったいいくつの自動車道を経由して、凍結や降雪の危険はないのか?と考へながら、スマホのナビゲーションアプリに聞いてみた。電車だと9時間42分で到着するらしい、車だと14時間42分と1,130kmの文字。もちろん無給油、休憩なしの時間である。怖気付いたが、なんとなく参考までに天気を調べた。1月3日、4日なら全ての地域で晴れの予報。

「おー神よ!なんで味方しちゃうのよー」と同時に険しい勉強の道のりを歩んだ娘のために、たかが1,130kmの険しい道を歩めない父はいかがなものか?と独りよがりの自問自答。さて、何で行くか。飛行機も満席、鉄道も…

「そうだ、バイクで行こう」

夕方になるにつれて霞みの向こう側にあった思いは、決断に変わっていた。朝4時に出てとりあえず西へ走ってみよう。どこまでも西に走ってみよう。その日は早めに就寝し、3時に起床した。相棒のNC700Xのトップケースに1泊分の着替えとレインコートを入れて、ナビを「太宰府天満宮」にセットした。あまりにも遠すぎて到着時間は表示されない。どうやら所要時間が12時間を過ぎると表示されないらしい。

「ぜったい、無事にここへ戻ってくる」

1,130kmの長旅は、さすがに不安がいっぱいだ。ツーリングというお遊びではない。「命懸けの挑戦」そんな思いと娘の合格を祈るやさしい気持ちを踏まえながら、不安な気持ちが風船のように膨らんでいく。いくらプロテクタージャケットに身を包んでも高速で転倒したらあの世行きになることくらいはライダーであれば知っている。

早朝の静寂の中、暖気運転をする2気筒のエンジンの音だけがドコドコと響いている。いよいよスタート。見送りもない孤独で過酷な旅は始まった。

首都高速さいたま線のETCを通過して孤独な「西遊記」の旅は始まった。ガンダーラの歌を口ずさみながら何も考えずに走ってみた。SNSに記録しながら旅を続けようとする余裕はあったが、寒さの余りに九州までたどり着けるイメージは湧いてこなかった。

何も考えずにひたすら走り、最初の休憩は足柄SA。お正月、夜明け前の2輪車駐車場にはバイクなんて1台も止まっていなかった。

「寒すぎる。寒すぎるよ」

サービスエリアの建物内には、車から降りて小休止を楽しむ、色鮮やかなジャケットや帽子の家族連れやカップル

で溢れていた。厳冬を走ってきた孤独なライダーの心はより一層孤独の渦に飲み込まれていった。暖かい施設の片隅で無料の温かいお茶を両手で包みながら、もう一人の弱気な自分が囁いた。

「太宰府。着けるのかなあ」

寒さと不安との戦い。娘は苦しい1年を過ごしてきたに違いなかった。学校の先生に諦めろと言われ、塾の講師には無理だと言われ、友達には大丈夫なの？と囁かれながらの決断。こんな時に頼るのはやっぱり神様。

そんな思いが、寒さも孤独も忘れ前向きな気持ちにしてくれた。いざ、太宰府へ Go west!

ダメなら伊勢神宮、ダメなら北野天満宮、ダメなら…無理無茶をせぬよう途中で逃げ道をいくつも考えていた。知っているいくつかの地名を経て、大阪を過ぎた。広島まで長かった。日が暮れるころに関門海峡を渡ることが出来た。こんにちは九州。

途中、SNSでUPしながら旅をしていて友人たちの応援があったから走り続けられた。家を出てから、300km弱毎に給油休憩をしながら、ひたすら走り夜の19時半に福岡市内のビジネスホテルにたどり着いた。ビジネスホテルの小さな浴槽にお湯を溜めて芯まで冷えた体を沈めた。

「生きてるって素晴らしい」

命懸けの挑戦の前半はとりあえず終わった。ここは九州。1,130km先に愛する家族が待っている。

翌朝7時に出発し、8時前には太宰府付近に到着したが、お正月ということで、駐車場までの道は初詣の参拝客で大渋滞。バイクの機動力を最大限に活かしながら何キロもの渋滞を10分程度で駐車場に到着した。駐車場では係員のオジサンから「大宮？埼玉の？」と驚かれた。まあ、ライダー本人も、この現実には驚いているのだから当たり前か。

初詣で賑わう参道を黒いバイクジャケットの上下を着込んだ怪しい男が、名物の梅ヶ枝餅を頬張りながら雑踏の中に紛れ込み、東の間の九州観光を楽しんだ。神様の前で娘の合格を祈り、一番ありがたいそうな巫女さんを探してお守りを買った。食事もして1時間30分程度の観光タイムは終わった。9時半、折り返し地点を出発。ナビを自宅にセットし、無事の帰宅を誓いながらスロットルを開けた。

再び、前夜に渡ったばかりの関門海峡を後にして、ひたすら走る旅が始まった。バイクで走っていると孤独のせいとか考え事が多くなる。幕末の長州、薩摩、土佐の偉人たちはどうやってこの距離を移動したのか。答えの出ない妄想をしながら暴走した。広島SAでは、焼牡蠣を食べた。帰りは行きほどの必死さはない。大都市圏に近づくにつれて渋滞が目立つようになってきた。大阪のUターンラッシュでは30kmの渋滞。名古屋でも20kmの渋滞。すり抜けは危険が伴う。娘の元気な顔を見たいから、お守りを遺品にはしたくないから…いろんな想いが安全運転を心がける。30kmの渋滞は心身疲弊して、渋滞を脱出したい一心で、かなりの距離を追い越しして走った。

静岡を抜けた頃には、すでに1月4日の0時を過ぎていた。寒さも、精神的にも追い詰められる。寒さと疲労で心が折れそうだった。マッチ売りの少女のように、笑顔で合格発表を見る娘の顔を思い浮かべては消えていった。深夜に入り新たな敵が出現した。

睡魔が忍び寄って来て、眠さとの戦いも始まった。シールドを開けても眠くなるような強敵だった。最後は休憩場所毎に休憩するほど、心身が悲鳴を上げていた。

午前4時半、様々な敵と戦いながら、ありがたい経典ではないが、様々な想いが込められたお守りと共に無事に生還した。

脱いでも、ずっとヘルメットをかぶっているような味わったことがない感覚の中で、仮眠をして翌朝、娘にお守りを手渡した。満面の笑顔で受け取ってくれた。

「がんばれ」しか言えなかった。娘は一言…

「ありがとう」

その言葉が聞きたかったから往復2,260kmの無茶で無謀で過酷なバイク旅をしたのかもしれない。娘のためではなく、父の自己満足だったのかもしれない。飛行機で行けばよかったのかもしれない…

そう、俺は、ただ娘の「ありがとう」が聞きたかっただけなんだ。

2014年3月10日 XX高校、娘は自身の受験番号を掲示板に見つけた。

「おめでとう」

「平成27年自動車工業団体新春賀詞交歓会」開催



池会長

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 日本自動車機械器具工業会の自動車工業4団体による新春賀詞交歓会が、去る1月6日（火）、ホテルオークラ東京「平安の間」にて開催され、招待者及び関係者合わせて約2,000人の方にご来場いただきました。当日は菅内閣官房長官、宮沢経済産業大臣、太田国土交通大臣もお越しになり、ご挨拶を頂戴しました。

主催団体を代表して池自工会会長が挨拶を行い、冒頭、昨年末に取りまとめられた「平成27年度税制改正大綱」の自動車関係諸税の改正について、「ユーザーの負担増や国内販売への影響を最小限に抑えることができるものと考えている」と述べるとともに、関係者の尽力に謝意を表明しました。

また、「昨年は、アベノミクスにより、日本経済は20年近く続いたデフレからの脱却、持続的な経済成長に

向けて動き始めた」とし、一方で国内の自動車市場については「消費増税に伴う消費マインドの冷え込みや、増税前の駆け込み需要の反動減が予想以上に長期化し、持続的成長への試練に直面した」と述べました。

こうした状況の中、「自動車業界がけん引役として、経済・社会に果たすべき役割は非常に大きい」と強調し、ものづくり基盤の維持、国内市場の活性化、安全・快適で持続可能なクルマ・バイク社会の創造に取り組んでいく考えを示しました。

さらに、本年秋に開催される第44回東京モーターショーについて、主催者テーマ事業として実施する「SMART MOBILITY CITY」では、2020年の東京オリンピック・パラリンピックを見据え、「次世代自動車を取り巻く新たな社会システムとライフスタイルを提案したい」と述べました。



菅内閣官房長官



会場のようす

「More American Than Ever」の発行について

2015年1月8日

一般社団法人日本自動車工業会（以下 自工会、会長：池 史彦）は、このたび、レポート「More American Than Ever」をとりまとめた。米国における自工会会員メーカーの雇用と投資、生産状況、環境対応車への取り組み、などを紹介するものであり、米国議会関係者、関係省庁、メディア関係者などに幅広く配布を行っている。

なお、同レポートは自工会英文ウェブサイト <http://www.jama-english.jp/> にも掲載している。

レポートの概要は下記のとおり。

1. 2013年の雇用と投資、生産状況
 - ・ 全米で136万人の雇用を創出
 - － 直接雇用者数…82,816人
 - － デイラー雇用者数…319,568人
 - － 間接及び波及雇用者数…961,000人
 - ・ 日系メーカーによる総投資額は約406億ドル
 - ・ 米国新車販売台数のうち北米生産率は71%
 - ・ 2013年度の米国製部品購入実績額は571億ドル
2. 米国からの自動車輸出
 - ・ 日系メーカーによる輸出台数は391,336台（2013年は2009年の約2.3倍）
3. 環境対応車の紹介
4. 社会貢献活動の紹介

ホームページ Homepageのご案内

自工会インターネットホームページ [info DRIVE]

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



●自工会会員各社のホームページアドレス

いすゞ自動車(株)	http://www.isuzu.co.jp/	富士重工業(株)	http://www.fhi.co.jp/
川崎重工業(株)	http://www.khi.co.jp/	本田技研工業(株)	http://www.honda.co.jp/
スズキ(株)	http://www.suzuki.co.jp/	マツダ(株)	http://www.mazda.co.jp/
ダイハツ工業(株)	http://www.daihatsu.co.jp/	三菱自動車工業(株)	http://www.mitsubishi-motors.co.jp/
トヨタ自動車(株)	http://www.toyota.co.jp/	三菱ふそうトラック・バス(株)	http://www.mitsubishi-fuso.com/
日産自動車(株)	http://www.nissan.co.jp/	ヤマハ発動機(株)	http://global.yamaha-motor.com/jp/
日野自動車(株)	http://www.hino.co.jp/	UDトラック(株)	http://www.udtrucks.co.jp/

●自工会会友のホームページアドレス

ゼネラルモーターズ・ジャパン(株) <http://www.gmjapan.co.jp/>

●主な自動車関係団体のホームページアドレス

一般社団法人 日本自動車部品工業会	http://www.japia.or.jp/	一般社団法人 自動車再資源化協力機構	http://www.jarp.org/
一般社団法人 日本自動車車体工業会	http://www.jabia.or.jp/	一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会	http://www.jaspa.or.jp/
一般社団法人 日本自動車機械器具工業会	http://www.jamta.com	一般財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会	http://www.mfj.or.jp/
公益社団法人 自動車技術会	http://www.jsae.or.jp/	一般社団法人 全国レンタカー協会	http://www.rentacar.or.jp/
一般財団法人 日本自動車研究所	http://www.jari.or.jp/	自動車基準認証国際化研究センター	http://www.jasic.org/
一般財団法人 日本自動車研究所 JNXセンター	http://www.jnx.ne.jp/	一般社団法人 日本中古自動車販売協会連合会	http://www.jucda.or.jp/
一般社団法人 日本自動車販売協会連合会	http://www.jada.or.jp/	公益社団法人 全日本トラック協会	http://www.jta.or.jp/
一般社団法人 全国軽自動車協会連合会	http://www.zenkeijikyoo.or.jp/	一般社団法人 全国自家用自動車協会	http://www.disclo-koeki.org/O2b/O0479/index.html
一般社団法人 日本自動車会議所	http://www.aba-j.or.jp/	一般社団法人 日本自動車リース協会連合会	http://jаланet.jp/
一般社団法人 日本自動車連盟	http://www.jaf.or.jp	公益社団法人 日本バス協会	http://www.bus.or.jp/
日本自動車輸入組合	http://www.jaia-jp.org/	公益社団法人 全国通運連盟	http://www.t-renmei.or.jp/
一般社団法人 自動車公正取引協議会	http://www.aftc.or.jp/	一般社団法人 日本自動車タイヤ協会	http://www.jatma.or.jp/
一般社団法人 日本二輪車普及安全協会	http://www.jmpsa.or.jp/	一般社団法人 自動車用品小売業協会	http://apara.jp/
公益財団法人 日本自動車教育振興財団	http://www.jaef.or.jp/	自動車税制改革フォーラム	http://www.motorlife.jp/
公益財団法人 自動車製造物責任相談センター	http://www.adr.or.jp/		
公益財団法人 自動車リサイクル促進センター	http://www.jarc.or.jp/		

編集後記 Editor's Notes

◇新しい年の始まり。今年も自動車業界に明るい話題の多い1年であることを願いたい。

◇上司がクルマを買い替えることになった。年を重ねると、あと何回クルマを買うチャンスが巡ってくるかとも考えるそうで、クルマ選びに余念がない。子どもも成長し、楽しむためのクルマ選びとなるとなのおこと。休日に好みのクルマを探しに、新幹線で遠方まで出かけるほどだ。

◇普段あれこれと自分のことを話さない上司だが、このときばかり

は嬉々としていた。結局何を買ったのかと聞いたところ、予想を裏切り、スポーツカーにしたとなんと楽しげに話をしてくれる。

◇「クルマを選び・買う」ということは、やはりこれほど心躍る楽しい出来事なのだ。クルマにはそういう力がある。

◇今年はモーターショー一年。各社の新しい技術やコンセプトの詰まったクルマやオートバイがお目見えするはずだ。心躍る瞬間を多くの人に感じてもらうことができれば、クルマの未来にもっと明るい光が当たることになると思う。(Y)

JAMAGAZINE編集委員 (会報分科会)

分科会長：日産自動車(株)/志水純之

分科会委員：いすゞ自動車(株)/金子恭子、川崎重工業(株)/森 卓也、スズキ(株)/望月 英、

ダイハツ工業(株)/中大路康太、トヨタ自動車(株)/三好幸子、日野自動車(株)/柳澤昌詩、

富士重工業(株)/川原麻美、本田技研工業(株)/阿部友香、マツダ(株)/矢野圭子、

三菱自動車工業(株)/稲田 開、三菱ふそうトラック・バス(株)/品田善之、ヤマハ発動機(株)/鎌田陽子、

UDトラック(株)/栗橋恵都子

自工会事務局委員：大上 工・藤巻篤史・岡田 徹・林 公子・木村真帆

JAMAGAZINE1月号 vol.49

発行日 平成27年1月15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

東京都港区芝大門1丁目1番30号

日本自動車会館

郵便番号 105-0012

電話 03(5405)6119 (広報室直通)

印刷 こだま印刷 株式会社

©禁断転載：一般社団法人 日本自動車工業会



The 44th

TOKYO MOTOR SHOW 2015

きっと、あなたのココロが走り出す。
Your heart will race.

第44回東京モーターショー2015

一般公開日：10/30(金)-11/8(日) 東京ビッグサイト



JAMA

JAPAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION, INC.

自工会インターネットホームページ「info DRIVE」URL <http://www.jama.or.jp/> 自動車図書館 TEL 03-5405-6139

