

JAMAGAZINE

Japan Automobile Manufacturers Association

2013. April

#

47



特集 トラックの役割

一般社団法人 日本自動車工業会

美しい地球を次の世代に引き継ぐために、 あなたもエコドライブしませんか。

エコドライブをご存じですか。

それは、環境を守るために、いつもの運転をちょっと工夫する、誰にでもできる簡単な運転方法。

たとえば、アクセルをゆっくり踏んだり、ブレーキを早めにゆっくり掛けたり。

ただそれだけで、CO₂の排出量が抑えられ燃費も向上します。穏やかな運転だから、安全運転にもつながります。



いつもの運転に、やさしさをプラス。 **エコドライブ10**のすすめ

7 **タイヤの空気圧から始める点検・整備**
タイヤの空気圧チェックを習慣づけましょう。

1 **ふんわりアクセル「eスタート」**
発進するときは、穏やかにアクセルを踏んで発進しましょう。

4 **エアコンの使用は適切に**
暖房のみ必要なときは、エアコンスイッチをOFFにしましょう。また、冷房が必要なときは、車内を冷やしすぎないようにしましょう。

8 **不要な荷物はおろそう**
運ぶ必要のない荷物は車からおろしましょう。スキーキャリアなどの外装品は、使用しないときには外しましょう。

2 **車間距離にゆとりをもって、
加速・減速の少ない運転**
走行中は、一定の速度で走ることを心がけましょう。

5 **ムダなアイドリングはやめよう**
待ち合わせや荷物の積み下ろしなどによる駐停車の際は、アイドリングはやめましょう。^{*1}
エンジンをかけたらすぐに出発しましょう。^{*2}

9 **走行の妨げとなる駐車はやめよう**
迷惑駐車は、渋滞をもたらし、燃費を悪化させるのでやめましょう。

3 **減速時は早めにアクセルを離そう**
信号が変わるなど停止することがわかったら、早めにアクセルから足を離しましょう。減速時はエンジンブレーキを活用しましょう。

6 **渋滞を避け、余裕をもって出発しよう**
出かける前に、渋滞・交通規制などの道路交通情報や、地図・カーナビなどを活用して、行き先やルートをあらかじめ確認し、時間に余裕をもって出発しましょう。

10 **自分の燃費を把握しよう**
自分の車の燃費を把握することを習慣にしましょう。

*1 交差点で自らエンジンを止める手動アイドリングストップは、以下の点で安全性に問題があるため注意しましょう。(自動アイドリングストップ機能搭載車は問題ありません。)

・手動アイドリングストップ中に何度もブレーキを踏むとブレーキの効きが悪くなります。・慣れないと誤動作や発進遅れが生じます。またバッテリーなどの部品寿命の低下によりエンジンが再始動しない場合があります。

・エアバッグなどの安全装置や方向指示器などが作動しないため、先頭車兩付近や坂道での手動アイドリングストップは避けましょう。

*2 -20℃程度の極寒冷地など特別な状況を除き、走りながら暖めるウォームアップ走行で充分です。

安全運転で楽しいドライブ!!

クルマ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

特集 トラックの役割

国内物流を支えるトラック輸送

／神奈川大学 経済学部 教授 齊藤 実

2

トラックの安全・環境への取り組み

／公益社団法人 全日本トラック協会 専務理事 細野 高弘

8

シリーズ グローバル時代を生きる多様性マネジメント 第4回

独自のチャレンジ精神を最大の武器に、 飛躍を続けるアメリカンホンダ

／JAMAGAZINE 編集室

15

記者の窓

「珍道中の、その後に」

／日刊自動車新聞社 水町 友洋

21

Topics

●会長コメント

22

- ・環太平洋パートナーシップ協定交渉への参加表明について
- ・日本・EU経済連携協定／自由貿易協定の交渉開始の合意について

●自工会・2013年春季交通安全キャンペーンのご案内

●2012年度普通トラック市場動向調査について

●2012年度小型・軽トラック市場動向調査について



表紙イラストレーション

クルマのある風景

のむら あい
野村 愛

愛知県立芸術大学 大学院 美術研究科

春をテーマに、色とりどりの花とあたたかな空気を車に乗せました。

春といっしょに、幸せを運んできそうな車をイメージして、色彩鮮やかに描きました。

『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。

国内物流を支えるトラック輸送

神奈川大学 経済学部 教授 齊藤 実

1. 国内貨物輸送の動向

経済活動と貨物輸送量との関係は、かつては経済成長が続けばそれに伴って国内の貨物輸送量が増加するものと考えられてきた。しかし、こうした経済成長と貨物輸送量との関係は現在では明確に見られなくなっている。

図1は経済成長率と貨物輸送の増減率の推移を比較したものである。1990年代後半からの動向をみると、成長率がプラスで経済の規模が拡大しているにもかかわらず、国内の貨物輸送量はこれに反してマイナスになっている。このことから、わが国の貨物輸送量は、経済がある程度成長していても、かならずしも増加することなく、むしろ減少する傾向が続いているのである。

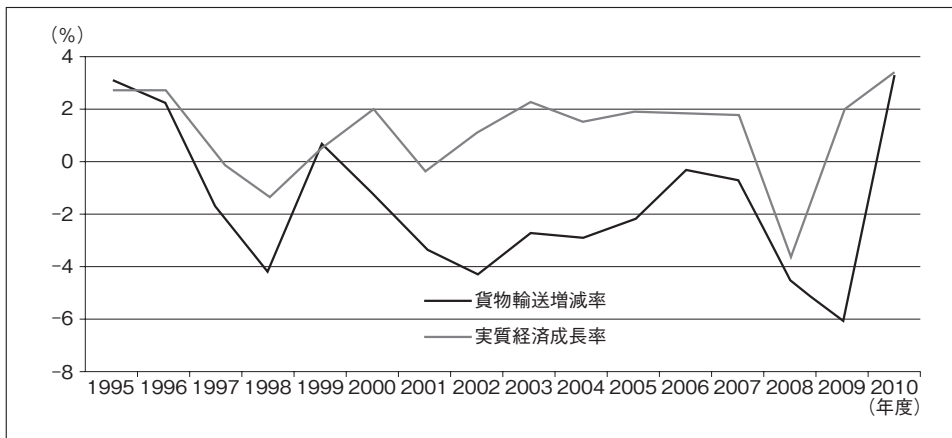
具体的に最近の貨物輸送の動向を明らかにして

みよう。図2には、わが国全体のトンベースでみた貨物輸送量が示されている。これによると、96年度以降基本的に減少傾向が続いている。わが国のトンベースでの貨物輸送量は、96年度の67億9,900万トンから、09年度には48億3,000万トンまで減少している。

貨物輸送量は単に輸送する貨物の重量だけでなく、輸送する距離もまた貨物輸送の大きさを表すうえで重要であり、貨物重量に輸送距離をかけたものがトンキロベースの貨物輸送量である。

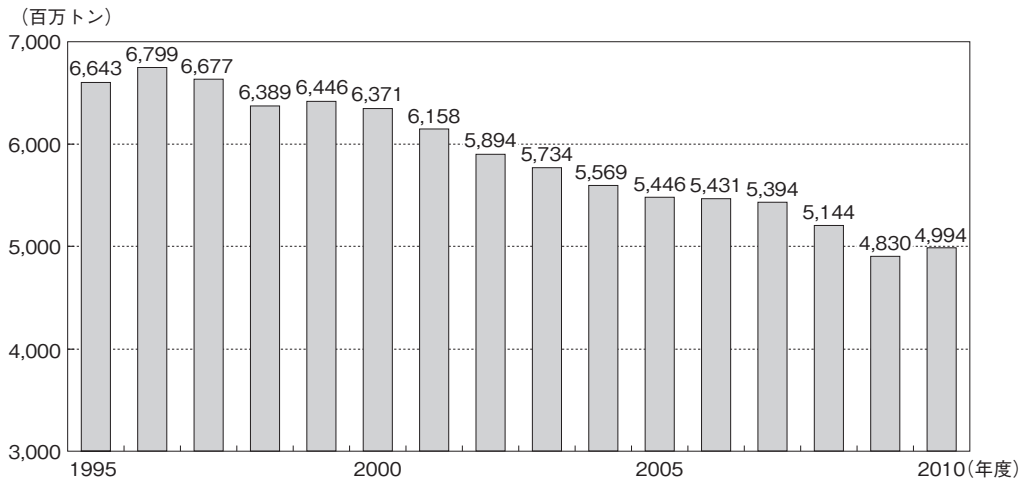
図3はトンキロベースの貨物輸送量の推移が示されている。これによると、90年代後半から07年度は多少の変動はあるものの、ほぼ横ばいで推移してきた。この間、トンベースの貨物輸送量は減少傾向を続けており、このため輸送が長距離化することによってトンキロベースの輸送量が維持されてきた。しかし、08年度以降になるとトンキロ

図1●実質経済成長率と貨物輸送増減率の動向



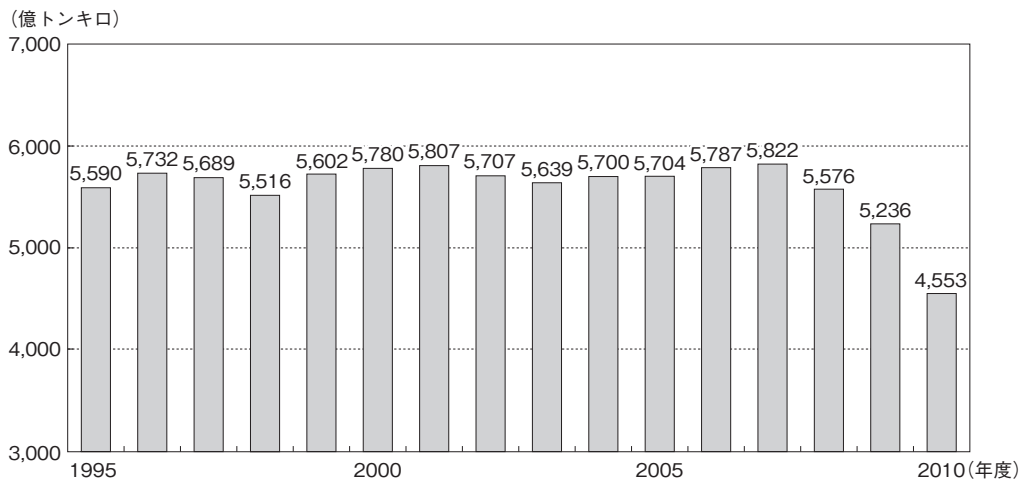
注) 総貨物輸送増減率はトンベースである。
出典) 国土交通省、内閣府の統計より作成

図2●貨物輸送トン数の推移



注) トラックは2010年10月より、調査方法及び集計方法を変更したため、2010年9月以前の数値とは連続性が担保されない。2011年3月の北海道・東北運輸局管内の数値、自家用軽自動車は含まない。以下の図に同じ。
出典) 国土交通省総合政策局情報政策課調べ

図3●貨物輸送トンキロの推移



出典) 国土交通省総合政策局情報政策課調べ

ベースでも大幅に減少傾向が現れている。このように、最近ではトンキロベースでも貨物輸送量は減少し始めているのである。

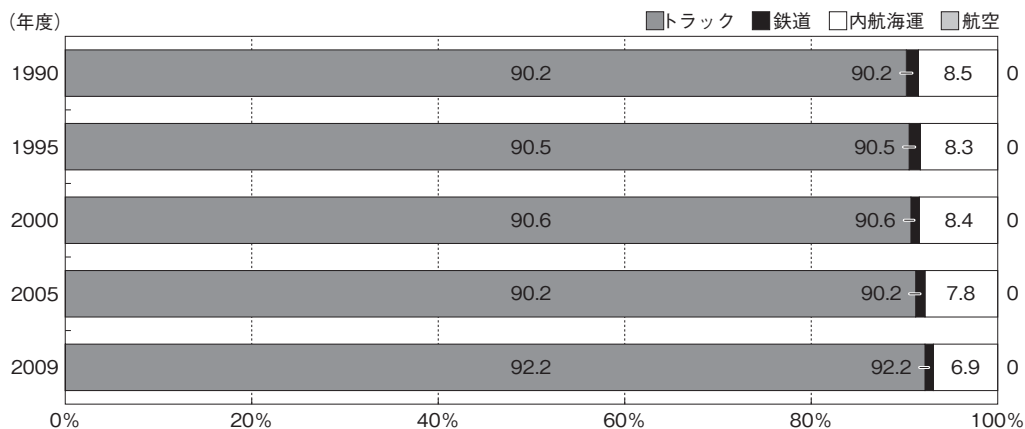
2. 国内貨物輸送に果たすトラックの役割

国内の貨物輸送のなかでトラック輸送は大きな割合を占めている。まずトンベースでの貨物輸送機関分担率が図4に示されている。重量ベースで見るとトラックはわが国全体の貨物輸送の実に90%以上であり、圧倒的なウエイトを占めている。しかもトラック輸送のウエイトは依然として拡大

を続けている。90年度のトラック輸送機関分担率は90.2%であったが、09年度には92.2%に拡大している。

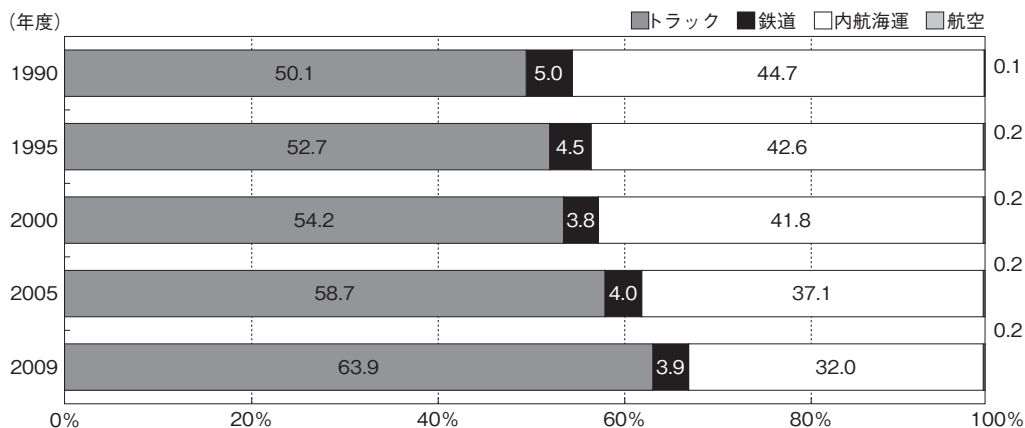
さらにトンキロベースの輸送機関分担率が図5に示されている。ここには輸送機関の特性が反映されている。トラックの場合、近距離が多くを占めていて輸送距離が相対的に短いのに対して、鉄道、内航海運、航空は長距離輸送を得意として実際に輸送距離が長い。このため、トンキロベースで見ると輸送機関分担率はトンベースの場合と大きく異なっている。トンキロベースのトラックの輸送機関分担率は90年度には50.1%であったが、

図4●輸送トンベースの輸送機関分担率



出典) 国土交通省総合政策局情報政策課調べ

図5●トンキロベースの輸送機関分担率



出典) 国土交通省総合政策局情報政策課調べ

徐々にウエイトを拡大しており、09年度には63.9%を占めている。

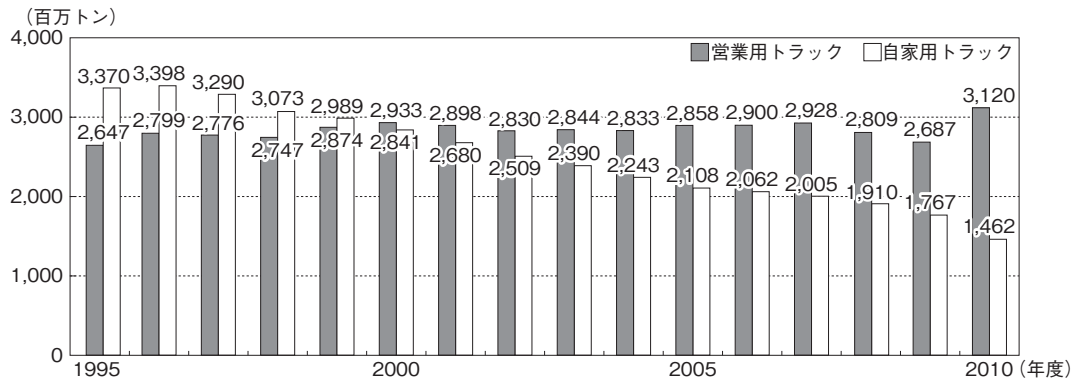
トンキロベースの輸送量では、長距離輸送を得意とする内航海運のウエイトが大きく、さらに鉄道、航空も相対的に大きい。しかしながら、トンキロベースにおいてもトラック輸送が全体の輸送量の3分の2近くを占めるようになってきている。

トラックはそれ自体で発地から着地までドア・ツー・ドア輸送を行うが、それだけでなくトラックは鉄道、航空、さらに内航海運による輸送でも、貨物駅、空港、港湾といったターミナルからの集配輸送を担当している。このように、トラックはトラック以外の輸送機関の補完的機能を果たしており、重要な役割を演じている。

3. トラック輸送の実態

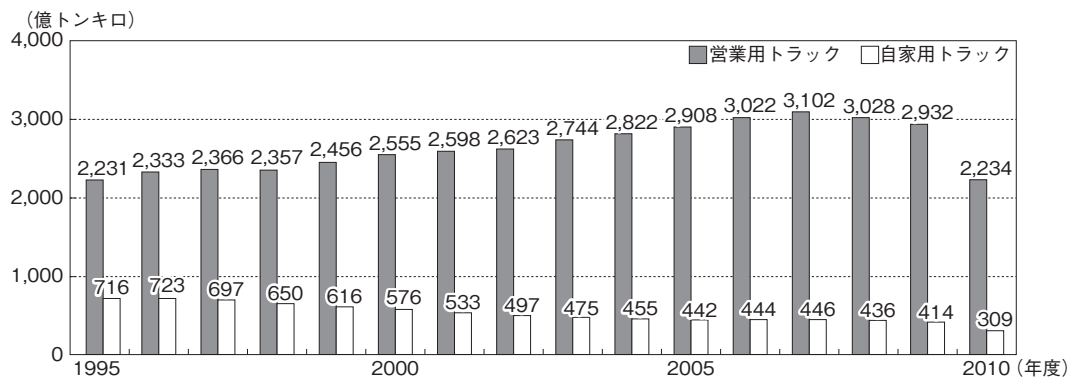
わが国の貨物輸送において重要な役割を担うトラックの輸送は、営業用トラックと自家用トラックに分かれている。まずトンベースでの営業用トラックと自家用トラックの貨物輸送量が図6に示される。90年代後半においては、自家用トラックの輸送量は営業用トラックの輸送量を上回っていた。しかし、自家用トラックの輸送量は年々減少を続けており、これとは逆に営業用トラックの輸送量は増加を続けてきた。この結果、営業用トラックの輸送量は、自家用トラックの輸送量を大きく上回るようになった。00年度になると両者の輸送量は逆転し、その後両者の格差が拡大している。

図6●トラック輸送量の推移（トンベース）



出典) 国土交通省総合政策局情報政策課調べ

図7●トラック輸送量の推移（トンキロベース）



出典) 国土交通省総合政策局情報政策課調べ

このため、最近では営業用トラックの輸送量は自家用トラックの2倍以上となっている。

トンキロベースでの自家用トラックと営業用トラックの輸送量が図7に示されている。トンキロベースの輸送量をみると、自家用トラックと営業用トラックとの格差はトンベースの輸送量以上に大きく開いている。90年代後半以降、トンキロベースにおいても自家用トラックの輸送量は減少傾向にあり、これとは対照的に営業用トラックの輸

送量は07年度まで増加し続けてきた。08年度以降営業用トラックの輸送量は減少に転じているが、営業用トラックと自家用トラックの輸送量の格差は拡大してきたのである。

トンキロベースでの貨物輸送量をみると圧倒的に営業用トラックの輸送量が多い。このことは、営業用トラックが自家用トラックに比べて長距離輸送が行われていることを意味している。

表1には営業用・自家用別のトラック輸送の距

表1●トラックの距離帯別輸送トン数分担率

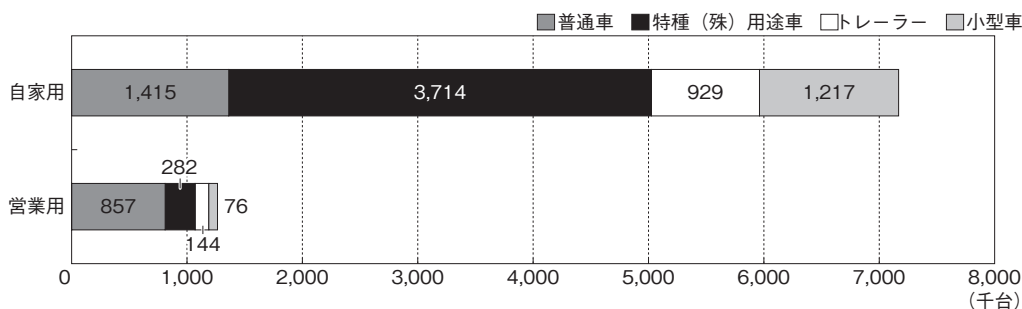
(単位：万トン、%)

	km	1-100	101-200	201-300	301-400	401-500	501-1000	1000
営業用	輸送量	14,826	2,747	1,274	748	492	1,003	140
	分担率	54.2	81.8	96.5	97.7	98.5	99.6	99.8
自家用	輸送量	12,542	612	46	18	7	4	0
	分担率	45.8	18.2	3.5	2.3	1.5	0.4	0.2
合計	輸送量	27,367	3,359	1,320	766	499	1,006	141
	分担率	100	100	100	100	100	100	100

注) 2008年6月分

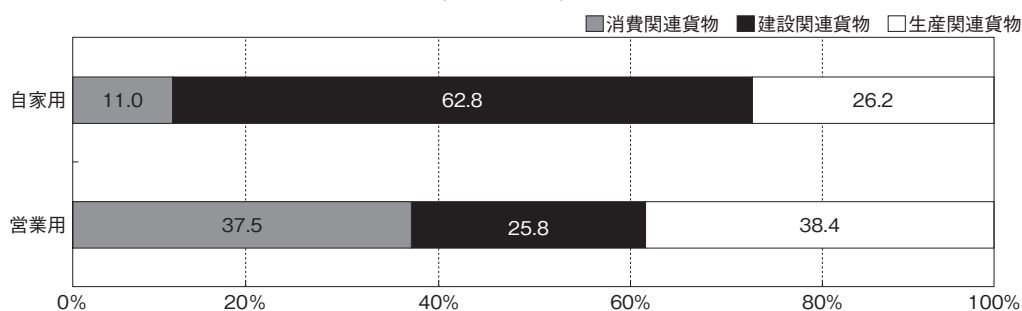
出典) 国土交通省「自動車輸送統計報告書」

図8●車種別トラック台数（2010年度）



出典) 国土交通省総合政策局情報政策課調べ

図9●輸送品目別自家用・営業用別輸送トン数（2010年度）



出典) 国土交通省総合政策局情報政策課調べ

距離別輸送トン数が示されている。トラック全体でみると輸送距離に関しては、100km以下が圧倒的の多くを占めており、距離が延びるに従って、輸送量は減少している。但し501~1,000kmの距離帯は相対的に貨物輸送量が多くなっている。自家用トラックはもっぱら200km以下の近距離輸送が圧倒的な割合を占めている。これに対して営業用トラックでは自家用トラックに比べて中距離や長距離の輸送を行っている。とりわけ、501~1,000kmの距離帯の輸送が相対的に多くなっており、トラックの中距離、長距離の輸送は主に営業用トラックが担っていることがわかる。

輸送に使われているトラック台数を車種別に示したのが図8である。トラックの車両台数でみると圧倒的に自家用トラックが多い。営業用トラックの136万台に対し、自家用トラックは636万台に達する。自家用トラックの車種別構成では、小型車が371万台と多く、次いで普通車が142万台となっている。これに対して、営業用トラックは、普通車が86万台で最も多い。

図9の輸送品目別をみると自家用トラックと営業用トラックで大きな違いが見られる。営業用は、農水産品、食料工業品、日用品などの消費関連貨物が37.5%、さらに砂利・砂・石材、窯業品、廃棄物などの建設関連貨物が25.8%、金属、機械、石油製品などの生産関連貨物が38.4%を占めている。

これに対して自家用トラックの輸送品目は、消費関連貨物11.0%、建設関連貨物62.8%、生産関連貨物26.2%となっている。自家用トラックでは特に建設関連貨物が多くを占めているが、建設関連貨物のなかでは、砂利・砂・石材、及び廃棄物がとりわけ輸送量が多い。

先にみたように、営業用トラックは自家用トラックに比べて貨物輸送量が多いのにもかかわらず、トラック台数では自家用を大きく下回っている。このことは営業用トラックが自家用トラックに比べて輸送効率が高いことを示している。

表2には、自家用と営業用のトラック輸送原単位が示されている。これによると、営業用トラックは自家用トラックに対して、一日当たり平均輸

表2●営業用別・自家用別のトラック輸送原単位の比較（2010年度）

	単位	営業用 (A)	自家用 (B)	(A) / (B)
1トン当たり平均輸送キロ	km	71.91	20.96	3.4
実働1日1車当たり輸送トン数	トン	10.72	1.88	5.7
実働1日1車当たり走行キロ	km	212.05	82.71	2.6
実働率	%	68.35	39.54	1.7
実車率	%	69.97	29.36	2.4

注) 実働率=延べ稼働日数÷実働延べ日数、実車率=実車距離（貨物を載せ走行した距離）÷延べ走行距離
出典) 国土交通省「自動車交通統計年報」

送距離で3.4倍、実働1日1車当たり輸送トン数で5.7倍、実働1日1車当たり走行キロで2.6倍も大きくなっている。またトラックの実働率（実際にトラックが稼働した日数の割合）で1.7倍、実車率（貨物を積載して走行した割合）で2.4倍となっている。このことから、自家用トラックに比べて営業用トラックが、いかに輸送効率が高いのかがわかる。

最近のトラックの輸送は自家用トラック輸送が減少しているが、こうした効率の高さが自家用トラック輸送から営業トラック輸送への転換、いわゆる自営転換をもたらす大きな要因のひとつとなっている。

（さいとうみのる）

トラックの安全・環境への取り組み

公益社団法人 全日本トラック協会 専務理事 細野 高弘

トラック輸送は、平成22（2010）年度の年間国内貨物輸送量約50億トンのうち91.8%、これに距離をかけたトンキロベースで約4,553億トンキロのうち55.8%の輸送を担っており、わが国の物流を考える際に欠かせない運搬手段となっている。国内では約771万台のトラックが登録されているが、そのうち17.6%の136万台が営業用車両である。この営業用車両がトラック輸送のうち総トン数で68.1%、トンキロで87.9%を分担している。

このようにトラック輸送がわが国の道路上での交通安全、環境に与える影響が多いため、国、地方公共団体、都道府県トラック協会、全日本トラック協会等も多くこの分野に力を入れている。

また、トラック運送事業は、国民の財産である公共の道路を利用して事業活動を行うことから、その運行に関して、安全の確保、環境の保全を図ることは、事業者として当然の責務とされている。また、交通事故等の発生は、事業存続を決定するような重要事項であり、各事業者も交通安全を第一優先として事業活動を行っている。本論においては、トラック輸送産業の交通安全・環境への取り組みの概要を、協会活動の立場から紹介することとする。

1. 安全への取り組み

1) 事業計画及び総論

トラック輸送の交通安全に関する計画として

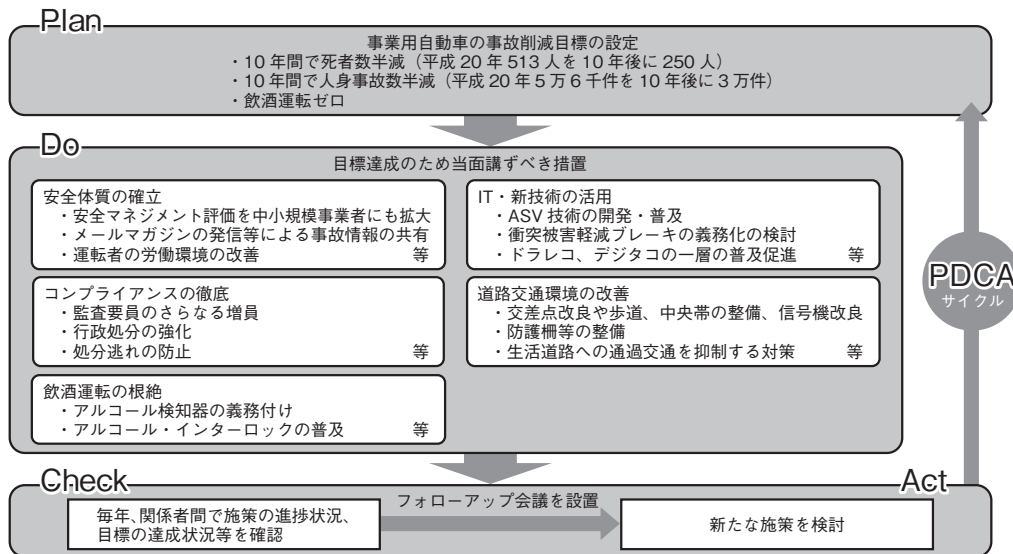
は、当協会では、平成22（2010）年までに営業用トラックによる死者数490名、事故件数31,000件以下とする交通安全中期計画を平成18（2006）年に策定し、活動を行ってきた。この計画については、平成20（2008）年度に死者数が450名、事故件数が28,838件となり、目標を前倒して達成することとなった。

平成21（2009）年11月に、国において「事業用自動車総合安全プラン2009」が策定されたことから、当協会も「トラック事業における総合安全プラン2009」を策定し、目標として平成30（2018）年までに、交通事故死者数を220人以下、人身事故件数を15,000件以下、飲酒運転ゼロと定めて対策を実施している（図1）。

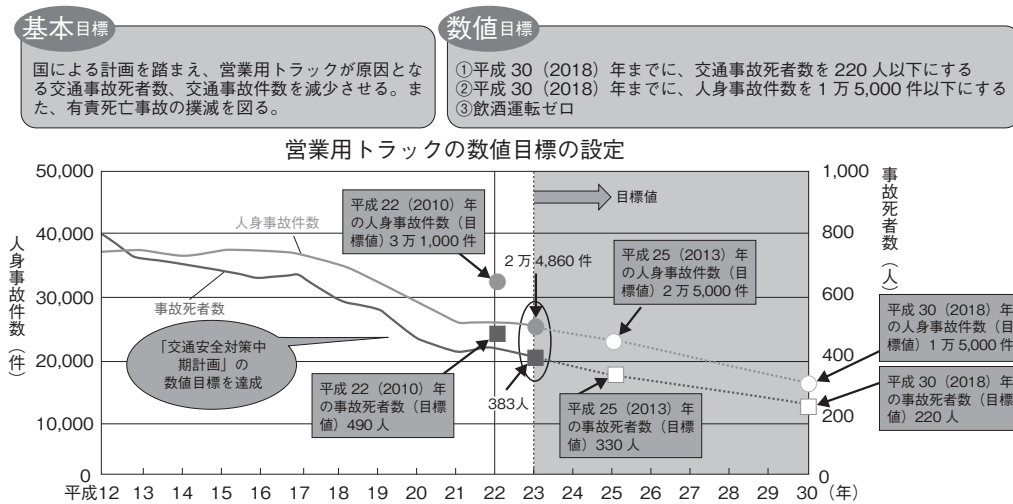
また、運輸事業振興助成交付金にかかわる事業の透明性を高めるため、平成24（2012）年度から26（2014）年度までの中期計画を定めているが、その中で、営業用トラックによる交通事故死者数を308人以下とし、人身事故件数を20,600件以下にすることとしている。

交通事故死者数については、平成10（1998）年当初からは約半減したものの、平成21（2009）年は410人、22（2010）年は421人、23（2011）年は383人と近年は緩やかな減少傾向となってきた。残念ながら、平成24（2012）年は死亡事故件数が25件増加したため、再度増加することが予想される。このため、上記中期計画をはじめ総合安全プラン2009の目標達成については相当な努力が必要と考えられる。

図1● 「事業用自動車における総合安全プラン2009」及び「トラック事業における総合安全プラン2009」の概要



出典) 国土交通省



出典) 全日本トラック協会

2) 活動内容

交通安全対策については、ハード対策としては安全機器の装着促進、ソフト対策としては運転者教育及び運行管理、安全マネジメント等の企業としての体制整備、適正化実施機関による巡回指導、安全性優良事業所の認定、その他、協会活動として各種運動に大別されるが、ハード対策と各種運動について述べ、その他は次項で記載する。

(1) 安全機器の装着促進

全日本トラック協会及び都道府県トラック協会としては、ハード対策として、後方視野確認装置

等の安全装置、EMS・ドライブレコーダー、衝突被害軽減ブレーキ、横滑り時制動力・駆動力制御装置等のASV装置の助成を行ってきている。平成20(2008)年度から23(2011)年度の4年間の全日本トラック協会の実績では191,210台に合計約21億7千万円の助成を行ってきている(表1)。

(2) 運転者教育

運行管理者やドライバーを対象に、専門的な施設における安全教育訓練の支援をする制度も設けており、平成20(2008)年度から23年度(2011)の4年間に6,632名、約2億2千万円の助成を行って

表1●安全装置等の助成実績

(単位：台数、件数)

年度・平成 (西暦)	20 (2008)	21 (2009)	22 (2010)	23 (2011)	累計
安全装置等	7,268	8,440	12,277	13,137	41,122
EMS・ドライブレコーダー機器	34,734	37,694	42,921	27,787	143,136
衝突被害軽減ブレーキ	815	466	2,012	3,659	6,952
ドライバー等安全教育訓練	1,667	1,656	1,689	1,620	6,632
合計	44,484	48,256	58,899	46,203	197,842

出典) 全日本トラック協会

いる。

(3) 各種運動

この他、春・秋の全国交通安全運動への参加、年末年始の繁忙期には業界として独自の「正しい運転・明るい輸送運動」を全国規模で開催している。

平成24(2012)年はトラックが第1当事者となる死亡事故件数が前年を上回る状況となったため、24(2012)年下期における緊急対策として、事業用トラックの約半数を占める追突事故の防止、トレーラー事故の防止、交差点の事故防止を掲げ、トラック追突事故防止マニュアルを活用したセミナーの開催、運輸安全マネジメントに関するセミナーの受講促進、ドライブレコーダーの映像を活用したWEB版ヒヤリハット集の製作と提

供、ドライブレコーダー、デジタコ等安全機器の普及促進、衝突被害軽減ブレーキ等ASV装置の導入促進、秋の全国交通安全運動の積極参加などに取り組んだ(図2)。

2. 環境改善の実態

1) 中期目標及び環境改善の実態について

環境関係についても平成24(2012)年度から26(2014)年度を期間とする中期目標及び中期計画を定めて施策を講じている。

地球温暖化対策については、2020年度を目途とした「低炭素社会実行計画」の策定を念頭において、CO₂の削減対策に取り組むが、トラックにかかわる技術的な動向を見極める必要もあり、当面

図2●平成24年下期 キャンペーン活動

平成24年下期事故防止緊急特別キャンペーン

重点対策
● 追突事故の防止 ● トレーラー事故の防止 ● 交差点の事故防止

事業用トラックの事故防止が
追突事故

安全を確保する
総務体質が
問われます

事業用トラック
による死亡事故が
増えています

事故防止に向け、安全管理を徹底しよう。

- 「トラック事故防止マニュアル」の活用
- 運輸安全マネジメントの徹底な実施
- ドライブレコーダの活用
- ASV 装置の導入
- 秋の全国交通安全運動の積極参加
- 正しい運転・明るい輸送運動の積極推進

1月~5月
+17%

JTA 全日本トラック協会 都道府県トラック協会
http://www.jta.or.jp

会員事業者向けに作成した事故防止啓発ポスター

ヒヤリハット集

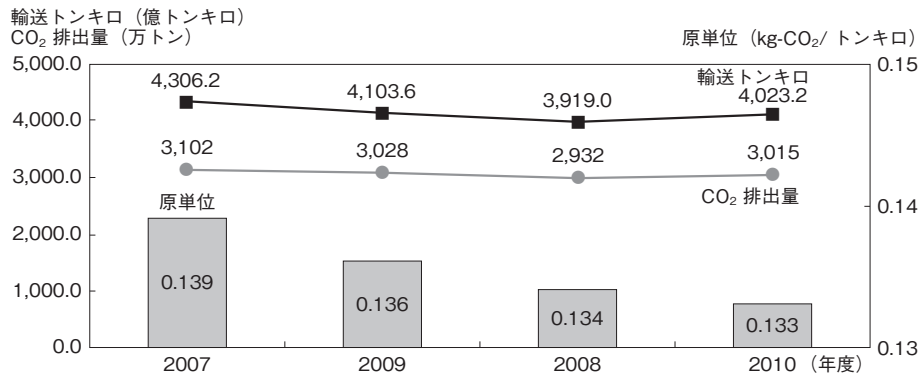
ヒヤリハット集は、トラック事業における事故防止を目的としています。
会員事業者から提供されたトラックの事故映像を元にして、「どんな危険が潜んでいるか」
「どのようにすれば事故を防げるか」という視点から、映像や写真、イラストに設定された
声で、会員事業者は「ヒヤリハット集」を通じて「ヒヤリハット」の危険を認識し、その危険を
未然に防ぐことができます。詳しくは「ヒヤリハット集」をご覧ください。

日付	場所	事故概要	発生した場所	行動状況	原因
2012/10/23	東京都	トラックとトラックの追突事故	東京都(国分寺市)	走行中	追突
2012/10/23	東京都	トラックとトラックの追突事故	東京都(国分寺市)	走行中	追突
2012/10/23	東京都	トラックとトラックの追突事故	東京都(国分寺市)	走行中	追突
2012/10/23	東京都	トラックとトラックの追突事故	東京都(国分寺市)	走行中	追突
2012/10/23	東京都	トラックとトラックの追突事故	東京都(国分寺市)	走行中	追突

00:43 00:50 4/4

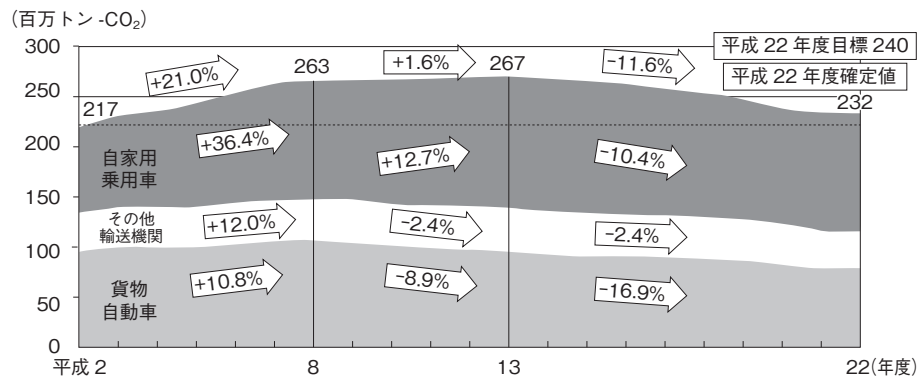
全日本トラック協会のホームページで公表している「WEB版ヒヤリハット集」

図3●営業用トラックのCO2 排出量と輸送トンキロの推移



出典) CO₂ 排出量=温室効果ガスインベントリ、輸送トンキロ=国土交通省 自動車輸送統計

図4●運輸部門のCO2 排出量の推移



注) 1.その他輸送機関=バス、タクシー、鉄道、船舶、航空
 2.平成22年度目標値は京都議定書目標達成計画(平成20年3月28日閣議決定)における対策上位ケースの数値
 出典) 国土交通省

は2010年度を目途として定められた「環境対策中期計画」の達成状況及び「環境自主行動計画」(2008～2012年度)を踏まえてCO₂の削減中期目標として下記2項目を定めて事業を実施している。

- (a) CO₂排出原単位で0.139kg-CO₂/トンキロ以下とする。
- (b) 営業用トラックの輸送分担率を87.6%より向上させる。

地域環境関係については、「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」(以下「NOX・PM法」という)対策地域内の自動車排ガス選定局におけるNO₂、SPMの環境基準100%を達成することを目標としている。

平成23(2011)年度の実績値は、統計整理上22(2010)年のデータを使ったが、CO₂排出量排出

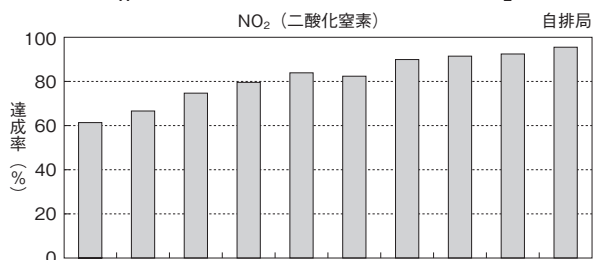
原単位は0.133kg-CO₂/トンキロであり、営業用トラック輸送分担率は87.9%となっており、目標達成状況にある。また、運輸部門におけるCO₂の排出量は1990年に比して-16.2%の大幅な削減を達成し、運輸部門の京都議定書目標達成計画の上位目標の達成に寄与している(図3、4)。

地域環境については、着実に改善されており、平成22(2010)年度実績では、NO₂の環境基準達成率は95.7%、SPMの達成率は99.0%であり、ほぼ環境基準達成に近い状態である。SPMに関しては1ポイント悪化したが、これは黄砂の影響であると言われている(図5)。

2) 活動内容

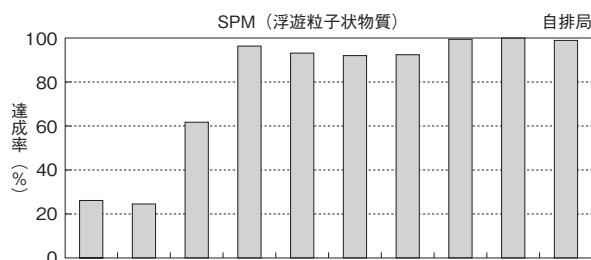
平成23(2011)年度活動内容としては、低公害車等の導入に関する助成事業として、低公害車導

図5●NO_x・PM法対象地域内におけるNO₂とSPMの環境基準達成率



年度(平成)	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
達成率(%)	64.5	69.3	76.4	81.1	85.1	83.7	90.6	92	92.9	95.7
有効局数	200	205	212	217	222	227	224	225	226	207
達成局数	129	142	162	176	189	190	203	207	210	198

平成22年度の対策地域全体での有効な自動車排ガス測定局数は207であった。このうち、長期的評価による環境基準達成局は198局(95.7%)となっており、平成21年度と比較して達成率が2.8ポイント改善した。



年度(平成)	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
達成率(%)	25.7	24.7	61.9	96.1	92.8	92.1	92.5	99.5	100.0	99.0
有効局数	171	182	197	206	209	215	212	213	214	197
達成局数	44	45	122	198	194	198	196	212	214	195

平成22年度の対策地域全体での有効な自動車排ガス測定局数は197であった。このうち、長期的評価による環境基準達成局は195局(99.0%)となっており、平成21年度と比較して達成率が1ポイント悪化した。これは黄砂の影響によるものではないかと見られている。

出典) 環境省(報道発表)「平成22年度大気汚染状況について」

入助成1,257台、EMS導入助成15,225台、アイドリグストップ支援機器(エアヒーター、車載バッテリー式冷房装置等)助成1,182台の実績を上げ、助成総額としては、4億5,300万円を支出している。また、これら導入に関しては、都道府県トラック協会が利子補給率1.2%のうち0.4%助成しており、2,825件、助成額2億9,600万円を支出して

いる。このことにより、低公害車の普及も急速に進んでいる(表2、図6、7)。

高率の利子補給対象融資は、平成23(2011)年度からポスト新長期規制適合車しか販売されないこととなったことに伴い、NO_x・PM法適合車への代替融資からポスト新長期規制適合車の購入融資に改めた。現在、ポスト新長期規制適合車及び

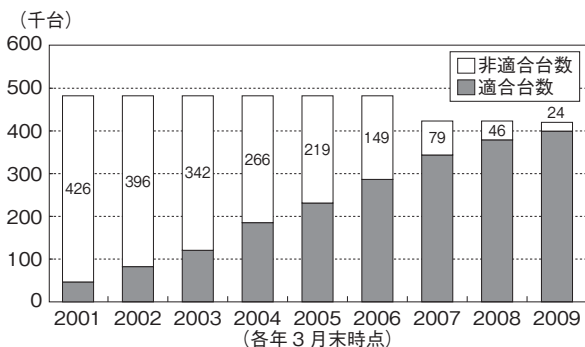
表2●地方近代化基金融資実績

(単位:百万円)

	各年度末	平成20(2008)	平成21(2009)	平成22(2010)	平成23(2011)
合計		84,064	75,816	68,355	84,117
NO _x 代替		84,011	75,725	68,180	43,076
ポスト新長期		-	-	-	40,653
低公害車		53	91	175	388
全ト協による利子補給助成		354	315	293	270

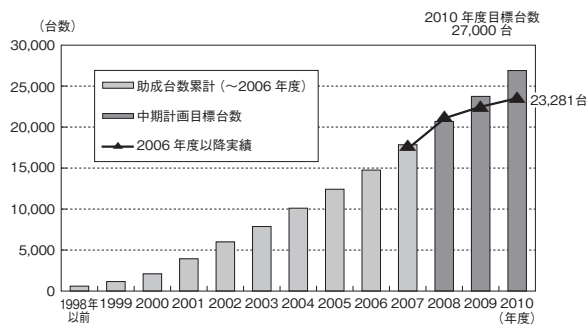
出典) 全日本トラック協会

図6●NO_x・PM法対策地域内における対象車両数の推移



出典) 全日本トラック協会

図7●低公害車(CNG車+ハイブリッド車)の普及実績



注) 実績稼働台数は全日本トラック協会の助成実績より集計
出典) 全日本トラック協会

低公害車・省エネ機器への平成23年度末融資残高410億円、NO_x・PM法適合車への代替融資残高は431億円となっている。

また、運動としては、ディーゼルクリーンキャンペーンを実施し、チラシや黒煙チャート紙を配布。「エコドライブ推進マニュアル」「グリーン経営推進マニュアル」を要望者に配布している。

3. プロドライバーの安全・環境対応 …業界の取り組み

1) 運輸安全マネジメント導入の取り組み

平成18(2006)年から、トラック事業者の経営トップから現場の運転者まで一丸となって安全性の向上を図り、企業全体に安全意識を浸透させる「運輸安全マネジメント」が導入されている。すべての事業者が安全性向上のための計画を作成して実施し、その効果を評価し、改善ポイントを整理しさらに改善計画を実施するという取り組みを行い、常に輸送の安全のレベルアップを図ろうとするものである。

平成19(2007)年からは保有車両数300両以上の事業者への評価が実施されており、300両未満の事業者へも監査等の際に経営者の安全に対する取り組みに明らかに問題があると認められる事業者等に対して評価が実施されている。

300両未満の事業者にも安全マネジメントの普及促進を図る観点から各種研修会を共同で開催している。

2) 適正化実施機関による巡回指導

貨物運送事業法に基づき、全日本トラック協会は国土交通省から全国貨物自動車運送適正化事業実施機関に、都道府県トラック協会は地方運輸局長から地方貨物自動車運送適正化事業実施機関に指定されている。この地方適正化事業実施機関の406名からなる適正化指導員が、2年に1回を目安に各事業所に巡回指導を行い、事業計画、運行管

理、車両管理、労務管理法定福利などの指導項目について改善指導を行っている。平成23(2011)年度実績では、巡回指導件数28,073件、指導項目数119,536件の実績を上げている。指摘の多い指導内容としては、点呼の実施、運転者に対する指導等が挙げられている。

昨年の関越道のバス事故を契機に事業用自動車の安全対策の厳格化が求められている状況となっているため、この巡回指導については、今後とも安全対策の実施においてさらに重要な役割を担うことが期待されている。

3) 安全性優良事業所の認定

平成15(2003)年から貨物自動車運送事業者の安全対策への取り組みを評価して公表する貨物自動車運送事業安全性評価事業(いわゆる「Gマーク制度」)を実施している。貨物運送の利用者がより安全性の高い事業者を選びやすくするとともに、事業者全体の安全性の向上に対する意識を高めることを狙いとしている。認定を受けた事業者については安全性の証としてシンボルマークを与えるなどの措置を取っている。平成25(2013)年2月時点で全事業所の21.6%にあたる18,107事業所が認定され、車両台数の36.0%にあたる488,606台のトラックがGマークのステッカーを貼付して走行している。今後は、さらなる取得促進をめざして、インセンティブの付与などの検討がなされている(図8、9)。

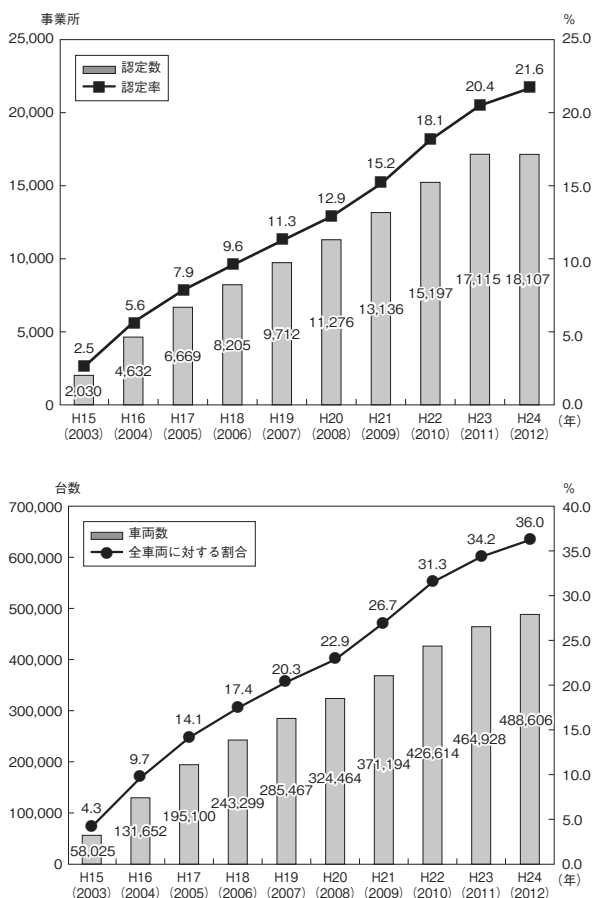
4) 全国トラックドライバー・コンテスト

図8●トラックに貼付されるステッカー



出典) 全日本トラック協会

図9●認定事業所数及び認定事業所の車両数の推移



出典) 全日本トラック協会

トラックドライバーの安全意識と運転技能向上を図るために、全国から予選を勝ち抜いたドライバーを対象に毎年「全国トラックドライバー・コンテスト」を実施している。昨年度（2012年度）は第44回にあたり、10月27日（土）、28日（日）の2日間、茨城県ひたちなか市の自動車安全運転センター安全運転中央研修所に47都道府県から4トン部門、11トン部門、トレーラー部門、女性部門合計128名の選手が参加し、運転技能・点検、学科競技を行った。特に運転技能については2日間行い、簡易コース（市街地）走行、全身隘路とスラローム、法規走行、バックスラローム及びS字バックによる車庫入れといった難度の高い技術が要求された。優秀者には、全日本トラック協会長賞、警察庁長官賞、国土交通大臣賞などが贈られ、最優秀者には内閣総理大臣賞が贈られた（図10）。

(ほその たかひろ)

図10●全国トラックドライバーコンテストの状況



学科競技



実科競技 (点検)



実科競技 (簡易コース走行)



実科競技 (前進隘路とスラローム)

出典) 全日本トラック協会



実科競技 (バックスラローム)



実科競技 (S字バックによる車庫入れ)

グローバル時代を生きる多様性マネジメント

新興国台頭による市場拡大、国境を越えたパートナーシップ、働き方の多様化、マイノリティの登用など、多くの企業はダイバーシティ（多様性）に富んだ企業環境におかれている。本シリーズでは、各社米国拠点のキーパーソンへのインタビューを通じ、多様性に対するマネジメントの考え方や取り組みについて、現地での貴重な体験談等を交えて紹介する。

【第4回】 アメリカンホンダ

独自のチャレンジ精神を最大の武器に、 飛躍を続けるアメリカンホンダ

ホンダの創始者である本田宗一郎氏は、現在でも色あせることのない数々の名言を残し、強烈なホンダイズムを作り上げた。同氏亡きあとも、ホンダは常にオリジナリティーとチャレンジ精神に溢れるホンダイズムを継承し、二輪車、汎用機や四輪車事業のみならず、人型ロボット・アシモや歩行アシストデバイス、小型ジェット機に至るまで、多様な開発を行い、世界に飛躍してきた。

ホンダにとってこれらの発展のすべての基礎となっているのは「ヒト」である。社長も工場員も皆“アシエート”と呼び合い、ヒトを平等に尊重し、信頼しあい、互いの自立を促進するのが、ホンダスピリットだ。差ではなく、違いを生かすという姿勢はまさに多様性マネジメントの重要な礎である。

今回取材を行ったアメリカンホンダの取締役社長、岩村氏からは、偉大なる先人たちへの尊敬と感謝の念、そして「チャレンジ精神」という言葉が繰り返し語られ、生き生きとしたホンダイズムの真髓が感じられた。



岩村 哲夫 氏
いわむら てつお

1978年、本田技研工業株式会社入社。1993年にホンダドイチェランドGmbH取締役社長、2003年にホンダサウスアメリカLTDA.取締役社長兼モトホンダ・ダ・アマゾンニアLTDA.取締役社長兼ホンダオートモーバイス・ド・ブラジルLTDA.取締役社長を歴任し、2007年より、ホンダノースアメリカINC.取締役社長兼アメリカンホンダモーターカンパニーINC.取締役社長に就任、2012年に本田技研工業株式会社代表取締役副社長に就任し現在に至る。

◆ホンダは1959年にまず二輪車でアメリカ市場に参入しました。それ以降から現在までの間にどのような成長の過程があったのでしょうか。

岩村：当時二輪車はマイナーで広く一般市民に浸透した乗り物ではありませんでした。ですから周囲からは、二輪車でアメリカに進出しても到底成功しないだろうといわれていたのです。しかしホンダはそれにひるむことなくチャレンジしました。そして大きな成長のきっかけは「You meet the nicest people on a Honda」というキャンペーンを展開したことでした。1963年のことです。これはホンダの二輪車に乗って出かけることによって「たくさんの良い仲間に出会えることができる」というキャンペーンであり、さまざまなライフスタイルを紹介していきました。例えば後ろの席に仲の良いだれかを乗せたり、あるいは犬を乗せたり植木鉢を載せたり、スポーツ用具を載せたりして、老若男女が自分なりの走り方をするのです。このキャンペーンが功を奏し、それまで二輪車の市場はないといわれていた中、ホンダは市場を作っていたのです。これがホンダのアメリカにお



ける最初の成長です。

次が四輪車です。デトロイトメーカーの大きな車体が主流であった中、ホンダは小さな車体のN600を市場に投入し周囲をびっくりさせました。アメリカ国内で四輪車の販売網を設立することはたいへんな仕事でしたが、当時、ホンダの二輪車を扱っていた販売店にご協力いただくなどしながら販売ネットワークを作り、徐々に拡大していきました。さらに1970年代初頭にはシビックがひのき舞台に上がりました。シビックが注目された理由はいくつかありますが、当時はオイルショックによりガソリンがたいへん高騰した時期でしたが、シビックの燃費が非常に良かったこと、そして、小さい車体ながら車内は広く利便性が高いなど機能面でも満足できるシビックは好評を得ました。

またそのころアメリカでは、マスキー上院議員によるマスキー法という法案が成立しました。デトロイトメーカーはすべからず、そのような排ガス規制は達成できるはずがないと一斉に反論したほど厳しい規制でしたが、当時日本の中小メーカーだったホンダがシビックでマスキー法をクリアしてしまっただけです。これが相当強いブランド力構築の後押しとなり「低公害・低燃費ならホンダ」という市場でのリーダー的地位をしっかりと確立していったのです。

次の成長のきっかけとなったのは、日本の自動車メーカーとして最初に北米で現地生産に踏み切ったことです。1979年に二輪車、1982年には四輪

車の生産をオハイオ州で開始しました。当時の為替状況などさまざまな社会環境を考えると、アメリカでの生産はかなり困難が伴うものだと思われていました。現にホンダ社内でも多くの議論があったと聞いています。しかし、ここがホンダらしいところなのですが、「他がしないようなことをやろうじゃないか」というチャレンジ精神があり、アメリカに工場を造る計画が決められました。しかも選んだ土地は、日本から進出しやすくアジア人にも親しみやすかった西海岸ではなく、中西部のオハイオ州です。オハイオ州は非常に勤勉な人たちが多く、周りには自動車産業の基盤があり、さらに広大な土地もあったということなどが決め手でありました。しかし、とにかく広大な土地ばかりで何もない真ん中、冬は凍てつく凍土、日本人などだれもいなかったですから、何をしてもたいへんです。駐在員本人たちもたいへんだったでしょうが、その家族たちも相当な苦勞をしたことでしょうね。

◆**本当の意味で、開拓者だったのですね。**

岩村：まさにその通りです。先輩たちを見ていると、目的に対してとことん全力を尽くしてチャレンジするという強さがあったのだと思います。先輩たちに対しては非常に感謝しているし、今、あれだけの胆力を持ってチャレンジしていけるのかというと、われわれもわれわれなりにがんばってはいますが、先輩方からすれば、まだまだ足りないと思っています。

◆**現在ではホンダはアメリカで販売されている車の約90%を北米で現地生産しているほか、アメリカから海外への輸出も積極的です。**

岩村：はい、初めてアメリカ生産の四輪車を輸出したのは1987年のことで、翌年、アコードクーペを日本に輸出しました。また、シビッククーペもヨーロッパなどへ輸出していきました。おかげさまで、これまでの輸出台数の合計は昨年で100万台という大きな数を達成することができました。

次の成長のステップは、現地生産に加えて1985年に現地開発を始めたことです。主にホンダのライトトラックが中心でした。オデッセイ、パイロ

ット、リッジラインです。さらにアキュラのモデルも現地開発を始めました。MDXとTLです。従って今、5つの車種を現地で開発し、今後も現地開発の車種を増やしていく予定です。

◆それだけ順調に成長を続けている会社だと、従業員の皆さんもモチベーションが高まりますね。

岩村：もちろん順風満帆なことばかりではありませんでしたが、新しいことにチャレンジし、結果が見えてくると、そのような会社で働くことへのモチベーションにもつながるでしょう。また、ホンダにはヒトを大切にするというフィロソフィーがあります。リーマンショックのときなどたいへんな時期もありましたが、さまざまな対応策は打っても工場閉鎖やレイオフはしませんでした。そのようにして、従業員との信頼関係が作り上げられてきたのです。ですから、従業員調査をすると「ホンダが好き」という人が非常に多いのです。単純に会社としての成長があったからだけではなく、一人ひとりに与えられる裁量が広く、いろいろなチャレンジをしながらやりがいを感じることもできることもモチベーションの高さにつながっているのだと思います。

◆モチベーションを高め、さらにホンダイズムを現地スタッフに浸透させていくためにはどのような工夫がされているのでしょうか。

岩村：まずわれわれは現地スタッフを、「ホンダ・アソシエート」と呼んでいます。社長の私も、ラインで働いている人もセールスレップも、ホンダに関わる人々は皆平等に「アソシエート」です。

ホンダには、基本理念があり、現地でも徹底して浸透させています。自立、平等、信頼という3要素から成る「人間尊重」、そして、買う喜び、売る喜び、創る喜びという「三つの喜び」という理念です。

人間尊重の中の平等という概念ですが、これを強調する企業はなかなかないのではないのでしょうか。これは本田宗一郎のすごさでもあるのですが、今でいう「ダイバーシティ」に近いことを当時から言っていたわけですね。皆がアソシエートとして平等な立場にあるのだけれども、個々人のユニ



ークな個性を尊重し信頼関係を築きあげていきます。つまり「差」を作るのではなく、「違い」を認め生かしていくのです。この理念が具現化されており、人間尊重の理念がアメリカ現地でも定着しています。

三つの喜びについてもしっかりと定着していません。

買って喜ぶというのは、お客様が私どもの製品を買って満足するだけでなく「ここまでできるのか」という期待以上のものを手にしたときの感動から来る喜びです。次に、メーカーである私どもがお客様の喜ぶ姿を見て、ご提供する商品が素晴らしいものだと感じる喜び、そして、その喜びを通して得られる販売店との信頼関係の中で売る喜びを感じることができます。同時に、買う喜び、売る喜びを見ながら、こういう商品を作って良かった、もっと喜ばれる商品を作ろうという開発や生産における創る喜びがあるのです。

そして、これらの基本理念をしっかり浸透させるには、体现できる形、見える結果に結びつけるということが重要なポイントです。

社内コミュニケーションを行う際にも、常に基本理念に基づいた形で行っています。例えばIQS（初期品質調査／Initial Quality Survey）ナンバーワン、あるいはカー・オブ・ザ・イヤーを達成したなどの情報を伝達する際、「買う喜び」を最大限にするためにはIQS向上が必要であり、その実現のために向かっているというように、基本理念に結びつけたコミュニケーションを行いま

す。また、伝える情報によっては時差まで考慮して絶妙なタイミングで伝達することも心がけます。社内、社外へのメッセージにも差が生じないように配慮します。ソーシャルネットワークなどが活用されている現在、社内でコミュニケーションしたことは必ず社外にも伝わっていきます。ですから社内でも社外でも、一貫したメッセージを発信しなければいけません。それが情報の「平等」性や「信頼」にもつながります。

自分がやった努力が有形の結果として見えるということは、多様な人種や文化的な背景があっても万人に共通してモチベーションにつながっていくのです。

理念というのはいくらクラスルームで説いても浸透しません。体現できる結果がないと定着しません。アソシエートがいくら努力しても結果が出なかったらフラストレーションが溜まるでしょうから、彼らの努力やチャレンジ精神が見える形に持って行く工夫が必要です。しかし、時には外的要因などで結果が見えないことがあるかもしれません。そのような場合は、アメリカは褒める文化ですから、なされた努力や途中経過の実績に対して賞賛し、モチベーションを引き上げるようにします。

自分の努力が実証されるという成功体験はモチベーションやチャレンジ精神につながっていきます。すべてが関連してくるわけです。

◆アメリカンホンダでは、チームワークをどのように醸成していますか。

岩村：チームワークはプライオリティ・ナンバーワンだと思っています。われわれが欲しい人材はまさに、チームワークができる人材です。アメリカでは、自分の役割の領域はここまでと限定して壁を作って考えるような個人主義的な側面が強い傾向にあります。ホンダのやり方は違います。そのような垣根を取り払うためにはオープンコミュニケーションの促進が鍵となります。物理的にも、オフィスには個室を作らず、個人のワークステーションは高さの低いパーティションで区切られているのみです。そのようなオープンコミュニケ

ーションを促進するオフィス環境を整えるだけでなく、さまざまなプロジェクトを通してチームワークは強化されていきます。例えば、新モデルを開発する際は、開発、生産、販売、サービス、品質、購買など異なった部門から人が集まり、クロスファンクショナルなチーム体制をとります。お客様にベストな商品を提供するためにチーム一丸となってプロジェクトを進める必要がありますが、ホンダではお互いの状況を理解しながらそれぞれの垣根を越えて意見を言い、議論することが求められます。このようなオープンなコミュニケーション環境は、チームワークを強化するために必要不可欠です。

また、ホンダにはアソシエートが自主的にチームを組んで、コスト削減やプロセス改善などに向けて工夫を行うNHサークルというものがあります。NHとは、“New Honda”から取った頭文字です。4~5人のアソシエートが自主的に定期的に集まり、現在のプロセスの課題や改善可能な点を協議しあい、創意工夫をしてイノベティブなアイデアを考案します。ここトランスにある部品配送センターにはあちこちにテレビモニターが設置されていて、どのセクションで今何人の人が配置されていてどれだけの仕事が残っているかリアルタイムに状況が確認できるのです。これもNHサークルから出てきたアイデアです。このテレビモニターのおかげで仕事の効率は6%アップしました。ほかにもNHサークルから生まれたアイデアは工場の随所に反映されています。そして年に1回、各地のNHサークルがアイデアを競い合うコンペティションも開催されます。NHサークルの活動を通し、アソシエートたちはチームワークだけでなく、問題解決スキル、リーダーシップスキル、プレゼンテーションスキルなども養われていきますし、何よりも自分たちのアイデアが目に見える形で日常業務の中に反映されていくので、もっとチャレンジしていこうというモチベーションにもつながります。

◆本田宗一郎氏の数多くの名言の中に「世のため、人のため、自分たちが何かできることはないか」

NYPUM

NATIONAL YOUTH PROJECT USING MINIBIKES

という志がありますが、モノづくりの観点以外に、アメリカンホンダのCSR（企業の社会的責任）活動にもこの志が反映されていますね。

岩村：そうですね、企業の社会的責任というのは営利企業として利益を上げて税金をきちんと払うという昔ながらの責任ももちろんあるのですが、単に利益を上げるだけではいけません。昨今ではCSRが当たり前になっていますが、アメリカンホンダでは相当昔から数多くの取り組みを展開しています。

例えば、ケネディ基金と共同で1969年から全米で展開しているプログラム、NYPUM（National Youth Project Using Minibikes）があります。このプログラムは少年の非行を避けることを目的に少年たちをミニバイクに乗せるものです。効果は主に二つあります。バイクは手前勝手に操るととても危険な乗り物です。特に集団で走行するときはルールが守られていなければ非常に危険です。ですから、ミニバイクに乗る体験を通じてルールを守ることの大切さを理解するということがひとつ。もうひとつは、暴走して怪我などにつながるようなセルフコントロールをすることの大切さを、身を持って学ぶということです。

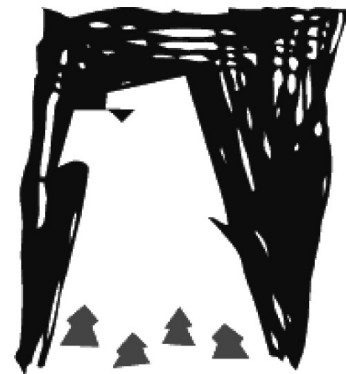
また、1993年秋にはコロラド州デンバーのロッキーマウンテンの裾野に、ホンダ100%出資の非営利学校、イーグルロックスクールを設立しました。運営はアメリカンホンダ教育財団が行っています。これは学費全額免除の全寮制高校で、15歳から17歳の通常の学校生活になじめずに失敗してしまった高校生たちを毎年数十人受け入れています。自然環境を生かしたアウトドア活動などにより、学力向上だけでなく独立心や自発性を養い、将来のより高い教育や仕事への道が開けるように指導しています。同時にイーグルロックスクール付随の専門教育者養成センターとして、プロフェ

ッショナルディベロップメントセンターも開設し、同学校の見学から教職員とともに寄宿舎生活をしながら行う年間研修まで、目的に応じた教育者養成も幅広く行っています。研修後は全米の教育機関でそれぞれ活躍しています。実はイーグルロックスクール運営についてはあまり公に公表しておらず、施設内にも入り口にある看板にアメリカンホンダ教育財団の名前が小さく書かれているのみでホンダ色はほとんど皆無です。

さらに身近な活動としては、子供の肥満問題に対応し運動を促進するためLAマラソンで走ることを前提に、運動靴を子供たちに提供するという活動や、ホンダ・キャンパス・オールスター・チャレンジとって、マイノリティの大学の教育レベルを向上させる取り組みなどさまざまなものがあります。

企業というのは地域社会とともに成長するべきものだと信じています。社会の健全な発展があって企業も発展できるのです。ですからアメリカンホンダではかなり昔から、ダイバーシティを含めた活動から地域社会でのボランティアまで幅広いCSR活動を行っているのです。

◆ホンダは事業の多様性も特徴的です。二輪車から始まり、四輪車、アシモ、歩行アシストデバイス、汎用機、小型ジェット機など「モビリティ」をテーマに多種多様なオペレーションを展開していますね。多様なモビリティを生み出す独創性を促進する秘訣はなんでしょうか。



EAGLE ROCK SCHOOL
AND PROFESSIONAL DEVELOPMENT CENTER



岩村：ホンダにはモビリティのリーディングカンパニーでありたいという明確な目標があります。ですから、モビリティといえるすべての分野で新規分野も含め、新しいことにどんどんチャレンジしていこうというスピリットを常に醸成する努力を怠りません。そのためには当たり前かもしれない地道な努力の積み重ねが必要だと思います。例えば、若きエンジニアたちを集め、彼らがモチベーションを高くして、いろいろなことにチャレンジしていけるような職場環境を整えるという当たり前のことを実直に積み重ねていくのです。チャレンジ精神はホンダのコアな部分ですから、それを常に全社的に促進できるよう常に意識しています。

チャレンジ精神こそがわれわれの最大の武器だと思っています。

◆最後に、岩村社長ご自身は海外での生活が非常に長くていらっしゃるようですが、やはり自分は日本人だなあと実感する瞬間はどのようなときでしょうか。また海外にいてストレスを感じることはありますか？

岩村：四六時中、日本を実感していますよ（笑）。一番感じるのは、日本の悪口、中傷を聞いたときですね。ニュースや新聞などでそのような記事を目にしたとき、やはり腹が立ちます。また、月並みですが、世界の競技会などで日の丸を見たりすると、日本を応援したい気持ちに駆られ、自分は日本人だなあとつくづく感じますね。

私はあまりストレスを感じない方なんですよ

（笑）。しかし、ゴルフはストレスが溜まってしまいますね、あまりうまくないから。その代わりに、たまにテニスをしますよ。体を動かすことはやはり気持ちがいいですね。

【あとがき】

岩村氏への取材後、部品配送センターとテクニカルトレーニングセンターの見学をさせていただいた。それぞれの管轄を任された現地スタッフに個別にホンダの良さを尋ねてみると「人を大切にす文化」との即答が返ってきた。入社した初日から現在に至るまで、日常業務の隅々で一貫してホンダの理念とそれが随所に反映されていることを実感しており、ホンダのアソシエートであることを誇りに思うことができるのだという。長い業界経験を経て6年前に他社からホンダに入社してきたというあるアソシエートは、自身のホンダでの経験談を長々と語ってくれた。まさに岩村氏が強調していた通り「人間尊重」と「三つの喜び」という基本理念は、具現化された結果を通してこそ、一人ひとりのアソシエートの心に浸透しているのである。アソシエートたちの共通した答からは、海を越えたアメリカの地でも、本田宗一郎から始まり先人たちが実践によって大切に継承してきたホンダイズムが生き生きと息吹いていることが感じられた。

（JAMAGAZINE編集室）

「珍道中の、その後に」

水町 友洋

日刊自動車新聞社



◇3月中旬、ドイツ出張の機会に恵まれた。到着したフランクフルト空港は大雪で大混乱。搭乗予定のハノーファー行きが欠航となり、その影響でスーツケースがロストバゲッジに。荷物搜索をあきらめ、列車でハノーファーをめざすが満席で断念。しかたなく近隣のホテルを探しにかかったがどこも満室。同伴者の助けを借りてなんとか宿を確保するものの、男3人がひとつの部屋で一夜を過ごすこととなった…

◇記者の窓を珍道中で割くわけにはいかない。話題を出張に戻そう。それでも話の多くが旅行記になってしまうことをお許しいただきたい。

今回のドイツ出張で訪れたのは、フォルクスワーゲン（VW）グループのモビリティテーマパーク「アウトシュタット」。ヴォルフスブルグ本社工場に隣接しており、近くにはプロサッカーの長谷部誠選手が所属するドイツ・ブンデスリーガ「VfLヴォルフスブルク」の本拠地もある。

アウトシュタットの意味は「アウト＝自動車」「シュタット＝町」。東京ドーム約6個分の敷地には工場から出荷した新車をユーザーに納車する施設やグループに属するブランドのパビリオン、自動車博物館、子ども向けの体験施設などが点在。クルマファンだけでなく、子どもを連れたファミリーも楽しめるクルマのテーマパークとなっている。

◇アウトシュタットの中で最も関心した、そして日本でもぜひ実現してほしいと感じたのが納車センターだ。ドイツでは購入した新車を工場で直接受け取ることができるため、アウトシュ

タットではユーザーへの納車をアトラクション化。ユーザーにとって一大イベントとなる納車を、一生忘れることのできない思い出として提供している。

納車待ちの新車は高さ48メートル、20層構造を持つ2つのオートタワーに保管される。2塔合わせた収納台数は約800台。タワーには模擬車に乗って上がることができ、最上階から眺めるタワー内部のようすは圧巻だ。

◇VWグループに属する12ブランドのうちVW、VWCV（商用車）、アウディ、セアト、シュコダ、ランボルギーニ、ポルシェがパビリオンを設けている。それぞれのブランドイメージをわかりやすく表現しているのが特徴で、たとえ車名を知らない子どもたちでも、ブランドが醸し出すかっこよさや怖さなどが体感できると納得できた。（私はクルマへの関心はこうしたところからも始まると思っているので重要視している）。

◇アウトシュタットはクルマと地球環境の「サステナビリティ（持続可能性）」もテーマのひとつとしており、子どもたちがクルマと地球の共生を楽しみながら学べる施設も存在する。大人が楽しめるモビリティテーマパークであると同時に、子どもを育む重要な場所でもあるのだ。

日本も欧州も足元の市場環境は厳しい。新車が売れるのは新興国が中心だ。そうした環境だからこそ、母国の自動車産業を担う子どもたちを大切に育てる場所が、日本にも欲しいと心から思った。

(みずまち ともひろ)

会長コメント

2013年3月15日

●環太平洋パートナーシップ協定交渉への参加表明について

日本政府による環太平洋パートナーシップ協定交渉への参加表明を歓迎する。

日本の自動車産業は、長年にわたりアジア太平洋地域で積極的な事業活動を展開してきた。

経済連携が高い水準で実現することにより、同地域における自由な貿易の進展と、投資、貿易円滑化、知的財産権保護をはじめとする幅広い分野での共通したルールづくりなど、ビジネス環境の整備が期待される。

自動車分野においても、我が国にとって真に利益がある協定の早期実現に向け、引き続き日本政府の積極的な取り組みをお願いしたい。

2013年3月25日

●日本・EU経済連携協定／自由貿易協定の交渉開始の合意について

日本とEUが経済連携協定／自由貿易協定の交渉開始に合意したことを歓迎する。ここに至るまでの日本・欧州両政府関係者の多大なるご尽力に敬意を表する。

日本の自動車産業は、長年にわたり欧州で積極的な投資を通じた事業活動を行うとともに、欧州の自動車メーカーと、競争と協調の考え方にに基づき、数多くのパートナーシップを推進している。本協定を契機に日欧間の貿易・投資・産業協力が促進され、日欧双方の自動車産業の更なる発展に繋がるものと確信する。

本協定の早期の交渉妥結に向け、引き続き日本政府の積極的な取り組みをお願いしたい。

自動車業界としても、業界対話を継続、促進しながら、日本政府の取り組みに協力して参りたい。

自工会・2013年春季交通安全キャンペーンのご案内

2013年4月1日

一般社団法人日本自動車工業会（会長：豊田 章男・以下、自工会）は、4月6日（土）から5月6日（月）までの間、政府の実施する春の全国交通安全運動*と連動し、「自工会・2013年春季交通安全キャンペーン」を実施する。

*主催：内閣府他、期間：4月6日（土）から4月15日（月）

2012年中の交通事故発生状況をみると、死者数は4,411人で、4年連続の4千人台、12年連続減少した。また、2004年に過去最悪を記録した事故発生件数および負傷者数も8年連続で減少した。しかし、死者数、事故発生件数、負傷者数ともに、依然として高いレベルにあり、政府としては、2015年を目途に、交通事故死者数を3,000人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目標として、交通事故防止対策に取り組むこととしている。

当会としても、未だ年間82万人を超える人々が交通事故により死傷している厳しい現状や交通事故が国民生活の身近な問題であることを踏まえ、政府の削減目標の実現に協力し、一層の車両安全対策に取り組むとともに、交通安全活動の一環として、春季交通安全キャンペーンの実施を以て、安全な交通社会の実現に寄与する。

<春季交通安全キャンペーンの考え方>

●四輪テーマ：後席シートベルトの着用促進

2008年6月より後席におけるシートベルトの着用が義務化されたが、2012年の後席シートベルトの一般道の着用率は、運転席97.7%、助手席93.2%に比べ、33.2%と依然として低い着用率であること、また、後席のシートベルト非着用者の致死率は着用者の3倍を超えていることから、後席でのシートベルト着用の徹底を呼び掛ける。

●二輪テーマ：ヘルメットの正しい着用

2012年の二輪車乗車中事故死者788人の損傷部位の41.2%が頭部に受けている。

また、788人のうち96.5%はヘルメットを着用していたにもかかわらず、そのうちの32.6%が事故時にヘルメットが脱落しているため、顎紐緩め、不締結を防ぐため、ヘルメットの正しい着用の徹底を呼び掛ける。

<キャンペーン展開の概要>

○訴求のポイント

実施期間	2013年4月6日（土）～5月6日（月）
テーマ設定	・四輪は前席に比べて着用率の低い、後席でのシートベルトの着用促進を図る。 ・二輪は乗車中死者のヘルメット脱落率が高いことから、顎紐の不締結、緩めの締結を防止、ヘルメットの正しい着用を訴求する。
スローガン	「四輪」 「後席もシートベルト。」 「二輪」 「あごひも、しっかり、ヘルメット。」
訴求対象	「四輪」 ドライバーおよび同乗者 「二輪」 ライダーおよび同乗者

○具体的展開

JAFの衝突実験映像を交えて新たに制作した、四輪の「後席シートベルト着用促進CM」に二輪の「あごひも、しっかり、ヘルメット。」を訴求した動画を組み合わせて、期間中に以下のメディアで放映。

屋外大型ビジョンCM	通行量の多いスポットに設置されている全国の屋外大型ビジョン40媒体で展開。
ハイウェイビジョンCM	東・中・西日本高速道路のサービスエリア内に設置されたインフォメーション用のハイウェイビジョン約100ヶ所で放映
キャンペーンサイト	「後席シートベルト着用促進CM」の視聴促進を目的にプレゼントが貰える交通安全クイズのキャンペーンサイトを解説 http://campaign.jama.or.jp/

2012年度普通トラック市場動向調査について

2013年4月8日

一般社団法人 日本自動車工業会（会長：豊田 章男）は、2012年度に実施した『普通トラック市場動向調査』の結果をまとめた。

この調査の目的は、物流を取巻く市場環境の変化を時系列的にとらえることである。普通トラック市場の動向を把握するため、普通トラックの保有・購入・使用実態、輸送ニーズの変化と対応、ならびにトラックに関する法令や条例の施行・改定等を調査した。今回は以下の把握も追加して行った。

- (1)環境問題に関する意識・対応方法
- (2)安全及び安全装備に関する意識・必要性
- (3)震災関連（震災で受けた影響と対策 運用管理機器テレマティクスの利用など）

調査結果の主な特徴は以下のとおりである。

- ・新車需要はリーマンショックによる落ち込みから回復傾向にある一方、保有台数の低迷、使用年数の長期化が進む。
- ・運送業者の経営状況は、悪化の割合が減少傾向にあり、10年以降回復傾向の兆しがみえる。

今後の保有台数は“現状維持”傾向。

- ・貨物について、通常積載率・実車率は横這い状況。荷扱い量の減少傾向は緩やか。
- ・運送業者は荷主への運賃の値上げが困難な状況にあり、各種合理化を実施。

今後の問題点はドライバー不足の懸念が増大傾向にある。

- ・環境面について、CO₂排出量削減や省燃費対策として「ドライバー教育」「エコドライブの推進」に加え、ハード面の対応も進む。

今後の対応策では「低燃費車両の導入」がトップ。「ハイブリッド車の導入」も増加傾向。

- ・運輸業の安全面では、交通事故防止安全対策として「乗務前の酒気帯び確認」がトップ。

デジタルタコグラフは保有台数の多い事業所で装着が進行。

ドライブレコーダーは年々導入が進んでおり、今後の装着意向も高い。

- ・震災後の影響は、「荷扱い量の減少」「車両のルート・行き先の変化」が上位。

震災時に問題となっていた事は「燃料の不足」と「情報・通信連絡」。

災害対策として、ハイブリッド車・テレマティクス等への興味もみられる。

報告書は一般向けに配布するとともに、当会ホームページにも掲載する。

- ・自工会ウェブサイト <http://www.jama.or.jp/>

2012年度小型・軽トラック市場動向調査について

2013年4月8日

一般社団法人 日本自動車工業会（会長：豊田 章男）は、2012年度に実施した『小型・軽トラック市場動向調査』の結果をまとめた。

この調査は、小型・軽トラックユーザーの保有・購入・使用実態などを時系列的に捉え市場構造の変化を把握するためにアンケートを隔年で実施しているものであり、今回は以下の点の把握を行なった。

- (1)市場構造（保有・購入実態）の変化
 - (2)車の持ち方の変化と使用実態
 - (3)今後の保有・購入意向
 - (4)環境に対する意識・対応と次世代環境車への意識
 - (5)農家におけるトラック・バン需要の変化
- 調査結果の主な特徴は以下のとおり。

経営状況の実態と今後の見通し

円高・デフレ等で、景気や荷動きは停滞気味。今後も厳しい見通しをしている。

保有状況・需要構造の実態

保有台数は減少が続き、代替遅延化の傾向も変わらない。代替ではダウンサイジングが増加傾向。

保有台数の変化とその背景

保有台数の減少の主な要因は「景気低迷」「輸送量・従業員数の減少」「燃料価格上昇」。

使用実態と保有車の使い分け

使用実態・使い分けに変化はないが、被災地では使用の活性化が一部みられる。

今後の保有・購入意向

同車型への代替意向率が高い中、わずかながらダウンサイズ・保有減の意向がみられる。

環境に対する意識と対応

環境に対する意識に大きな変化はみられないが、次世代環境車については、より実用面が重視されるようになった。

農家におけるトラック・バン

保有、買い替え意向とも軽トラック中心の市場。比率は低いですが経営拡大を志向する農家層がある。報告書は一般向けに配布するとともに、当会ホームページにも掲載する。

アドレス <http://www.jama.or.jp>

編集後記 Editor's Notes

- ◇桜が満開になった3月末の休日、なぜか多くの中・大型ミキサートラックの走行が目についた。東北の復興事業に向かうのだろうか。
- ◇トラックは素材を工場に運び、完成品を倉庫に運び、そしてエンドユーザーにそれを届ける。すべての生産活動の物流バリューチェーンに関わることで、お客様の事業を遂行する。
- ◇ダンプやミキサー、特殊車両は復興事業を支える。社会の基盤づくりに貢献する。
- ◇だからトラックにとって最も重要なのは稼働率。トラックは止まっちゃいけない。バリューチェーンを寸断してはいけない。故障も

最小限に抑える。

◇稼働率を支えるのは、トラックそのもののテクノロジーに加えて、アフターマーケット。全国に網羅されたワークショップのメカニックがそれを支える。走行中に不具合が発生したら、近隣の整備工場に入庫し、部品供給や交換をオンタイムで受ける。

◇トラックは物流を支える血液である。

◇あすの日本のために、東北のあすのために、満開の桜の中をきょうもトラックは走り抜けていく。

(EK)

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)/利根川 徹、スズキ(株)/望月 英、

ダイハツ工業(株)/谷村康太、トヨタ自動車(株)/三好幸子、日野自動車(株)/手塚英信、

富士重工業(株)/川原麻美、本田技研工業(株)/岡田友博、マツダ(株)/新田 梢、

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・吉野紀咲・木村真帆

JAMAGAZINE4月号 vol.47

発行日 平成25年4月10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

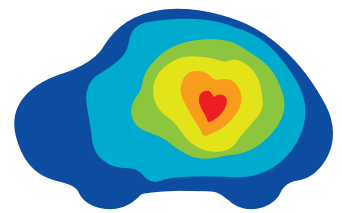
郵便番号 105-0012

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

世界にまだない
未来を競え。



**The 43rd
TOKYO
MOTOR SHOW
2013**



第43回東京モーターショー2013
2013年11月22日(金) - 12月1日(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