

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>

2015 **2** No.865

発行人 新地秀一 編集人 田村里志
購読料 1部50円(購読料は年会費に含む)

新居康昭・当会議所保険委員長が出席し意見陳述 「特会からの一般会計繰入金」問題に遺憾の意



自動車損害賠償責任保険審議会

自賠審に出席した、当会議所保険委員会の新居委員長(テーブル席左から3人目)

第

134回自動車損害賠償責任保険審議会(自賠審)が1月28日に金融庁で開催され、日本自動車会議所保険委員会の新居康昭委員長(当会議所評議員・日本通運取締役常務執行役員)が審議会委員として出席し、保険委員会としての意見を陳述した。

新居委員長は、自動車安全特別会計から一般会計に約6,000億円が繰り入れられたままになっている問題に触れ、「繰入金が返済されないまま保険料が一昨年値上げされたことは、自動車ユーザーとしては納得し難い。今まで返済計画が示されたことが一度もないのは遺憾である」と発言。約定上の返還期

限は平成30年度末となっているが、消費税率アップによりユーザー負担がさらに増すことから、「平成29年3月末までの返済」を強く求めた。

なお、冒頭、金融庁から平成26年度の保険料率検証結果について報告があり、平成27年度の予定損害率は、平成25年4月の基準料率改定時の予定損害率(100.2%)と乖離がないことが説明された。自賠審では「基準料率の改定は必要ない」として、平成27年度の保険料について平成26年度と同額に据え置くことを審議会として決定した。

＝自賠審の審議内容は2ページに掲載＝

◆◆主な内容◆◆

- 自動車損害賠償責任保険審議会審議内容…………… 2
- 「飲酒運転させないTOKYOキャンペーン」
平成27年計画決まる…………… 6
- 東京都が燃料電池自動車の導入補助事業を開始…… 7
- 第210回会員研修会開催(後編)…………… 3

(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)

会議所、JAF、自動車総連などが 「特会からの一般会計繰入金」問題の早期解決を求める

自動車損害賠償責任保険審議会

【審議内容】

1. 自賠審の議題

- 1) 料率検証結果について
- 2) 報告事項：平成27年度運用益の用途について
(国交省、損保、JA)

2. 議事内容及び主な意見

1) 議事内容

①平成26年度保険料率検証結果

当初の予定損害率100.2%に対し、平成26年度損害率は100.2%、平成27年度予定損害率は100.2%。

→当初の予定損害率に対し乖離が生じていないため、料率改定は行わないことが妥当。

②運用益の用途（27年度）

- ・国：127.0億円（前年差▲約1.1億円）
- ・民間保険会社：19.7億円（前年差▲約0.3億円）
- ・JA共済：15.5億円（前年差▲約0.1億円）
- ・総合計：162.2億円（前年差▲約1.5億円）

2) 主な意見

①新居委員長

今回、保険収支が予定通り改善していることが示された。ただし自動車ユーザーは保険料の値上げや消費税アップなどで負担が増している。更に平成29年4月には2%の消費税アップが予定されている。今後大きな負担増を背負う自動車ユーザーを納得させる環境づくりを行わなければ自賠責保険制度への信頼が損なわれる恐れがある。具体的には以下の点が必要。

従前からの積み残しである「特会からの一般会計繰入金」の問題が未解決。積立金と保険収支が直接の関係が無いとは言え、繰入金が返済されないまま保険料が一昨年値上げされたことは、自動車ユーザーとしては納得し難い。

今まで返済計画が示されたことが一度もないのは遺憾である。約定上の返済期限は平成30年度末であるが、消費税アップで負担が増える平成29年3月末までの返済を強く求めたい。



自賠審で新任の委員として紹介され、立って挨拶をする、当会議所保険委員会の新居委員長

そして全額返済を出発点とし、自動車事故対策事業を安定運営するための抜本改革を検討すべきと考える。

②他委員

○日本自動車連盟・矢代副会長

「新居委員の意見に賛同する。一般会計繰入金の問題についてはJAFとしても重大な関心を持っており、抜本解決に向けた、積極的な取り組みをお願いしたい」

○自動車総連・相原会長

「一般会計繰入金が返済されないため、毎年、残された積立金を取り崩して自動車事故対策事業を運営している。積立金の取り崩しは制度の健全性を損なっている。早期の返済を求める。計画的な繰戻しを実行していただきたい」

○日大・福田教授

「私は10年間自賠審委員を務めてきたが、一般会計繰入金の問題が全く進展しなかったことは誠に残念である。この問題を早期に解決し、自動車事故対策事業や被害者救済が後退することがないように努力してほしい」

○全国遷延性意識障害者家族の会・桑山代表

「昨年、被害者の会の方々とともに、一般会計繰入金の早期返済について財務省に陳情を行った。財務省側は、厳しい財政事情のため、早期返済は難しいとの主張を崩さなかった。しかし我々は今後とも粘り強く陳情活動を行っていく」

自動車業界～2014年の振り返りと2015年の展望



シディグループ証券(株)ディレクター 吉田有史氏が講演

第210回 会員研修会を開催(後編)

前 編(2015年1月号に掲載)では、「円高是正」、「米国一本足」、「国内不振」、「カーオブザフューチャー」という、日本の自動車業界を象徴する4つのキーワードで2014年を振り返り、日本企業の競争力強化に向けた経営・技術・市場戦略や構造改革のあり方、課題などを吉田氏にご紹介いただいた。後編では、国内外の販売・生産実績や見通し、技術戦略などを読み解きながら、自動車業界の今後を展望。吉田氏は講演の「まとめ」として、「為替によって各社、潤沢な資金が蓄えられている。これを使って競争力を強化できると、2020年以降につながっていく。マクロ環境に左右されて短期的なインセンティブ合戦などに入り込めば、先行きが不安定な経営に陥ってしまいかねない。中長期的なことに、大胆に資金を投入していただきたい」と述べ、2015年は日本企業の競争力強化にとって重要な年であるとの認識を改めて強調した。

◇日本の需要動向

昨年4月の消費税率8%への引き上げ以降、消費マインドの冷え込みや駆け込み需要の反動減などにより、国内新車販売が苦戦を強いられている。吉田氏によると、今年度の需要は約522万台と、3年連続で前年度実績を上回った昨年度(569万台)を8%ほど割り込む見通しだ。吉田氏は、「リーマンショック前に600万台近くあった需要は、リーマンショック後に500万台後半ほどで推移してきた。今は消費税の駆け込み需要があっても600万台に届か

ない。ベース需要自体が500万台前半になっているのではないかと。消費増税の反動減で需要が落ちているというよりは、むしろリーマンショック後のトレンド線に近づいている」と見ており、「反動減の影響がなくなっても需要はあまり戻らず、当面、500万台を少し超える程度の水準が続くのではないかと話す。

ただ、2015年度は約507万台、2016年度は約503万台とほぼ横ばいの需要予測をしているものの、「2010年代後半から縮小トレンドに入っていくリスクがある」と指摘する。というのは、そのころから高齢者が運転から“引退”することが加速していくとみられるからだ。2012年末の統計によれば、全人口のうち「60歳から64歳」の占める割合は7.9%と最も高く、高齢者人口がピークを迎えている。しかも、過去の統計では、70歳を過ぎると運転免許を返上するなど運転からの引退が急加速することが知られており、2017年をピークに免許保有者数が減っていくと見られている。

一方で、需要喚起にプラスとなるデータもある。2009年度に12.7年と過去最高となった乗用車の平均使用年数は、その後、12.4年、12.2年、12.6年、12.6年と、2013年度まで横ばいを続けており、吉田氏は「頭打ち状態となっている」ことに注目、「当面、安定的な需要が得られるのではないかと」の期待も寄せる。吉田氏は、「2020年ぐらいまでは500万台超を維持できる外部環境にある」と話す。

さらに、実用化に向けて各社が開発競争を繰り広げている自動運転技術や自動ブレーキなどの先進安全技術が、「需要の起爆剤となる可能性がある」（吉田氏）という。安全性が格段に高まったクルマが市場に投入されることで、「高齢者を中心に買い替え需要を促すことができるだろう」と吉田氏は話し、ベース需要に大きく上乗せできるチャンスと見る。

◇海外の需要動向

➤米国

大手シンクタンクなどによると、2015年の米国経済は個人消費を中心とする内需が堅調に推移するとして、比較的前向きな見通しを立てているところが多い。このため、米自動車需要も伸びていくと見られ、吉田氏は、2014年は1,640万台、2015年は1,700万台、2016年は1,720万台との需要予測を披露し、「基本的には来期もいい年になる」との見方を示す。

吉田氏が前向きな需要予測をするのは、堅調な個人消費が背景にあることに加え、複数の指標を分析した結果からだ。その一つが、インセンティブ。大幅な値引きによる需要創出との見方もあるが、吉田氏は次のように解説する。

「確かにインセンティブの金額は上昇傾向にある。ただ、需要が増えてくると当然、各社の利益が出てくるので、その一部を原資に使っている程度。全体で見ると、価格破壊的な状況にはなっていない。販売価格からインセンティブを除いたトランザクションプライスは、徐々にではあるが上がっているので、米マーケットトレンド自体がサステイナブルな状況にあると考えている」

また、免許保有者に占める新車販売台数の割合は、リーマンショック直後は5%にまで落ち込んだが、2014年は8%弱ほど。免許保有者数自体は増えているうえ、「リーマンショックで落ち込んだ需要が、まだ出切っていないので、潜在需要はかなりある」と吉田氏は見ると。さらに、平均車齢が増加傾向にあるが、景気に明るさがある米国では、逆に買い替え需要に追い風となっている。

一部マスコミなどから“ファイナンスバブル”を懸念する声も挙がっているものの、吉田氏は次のように話して否定する。

「可処分所得に占める自動車関連支出の推移を見ると、今の水準は過去と比べて決して高いものではない。また、自動車ローンの契約タームが長くなっ

てきているのは、ピックアップトラックなどより高いクルマが売れているため、月間ローンの支払額はそれほど増えていない。自動車販売に占めるサブプライムローンの構成比は、中古車も含めるとリーマンショック前は約25%ほどだったが、リーマンショック後は17~18%に落ち込み、現在は20%くらいに戻った程度。総じて見ると、ファイナンスバブル的な需要が増えているわけではない」

➤新興国

保有自動車1台当たりの人口を見ると、インドネシアが15人、フィリピンが29人、ベトナムが67人、インドが69人というように、新興国は長期的には高い需要が見込める地域だ。しかし、短期的には思うように需要が伸びず、苦戦を強いられるのが新興国ビジネスの難しさである。吉田氏は、「新興国の需要はかなり慎重に見る必要がある」と注意を喚起する。

というのは、2015年の春から秋に米国が金利を引き上げるのではないかと憶測が飛び交っており、これが新興国の通貨安を呼び込み、その結果、インフレを招いてローン金利が上昇する懸念があるためだ。ローン金利の上昇が需要を大きく落ち込ませるのは明らか。こうしたリスクが新興国では心配されているものの、吉田氏はインドに注目する。

吉田氏によると、インドの自動車需要は「2011年以降、基本的に横ばい圏で推移している」。そのインドは原油輸入国であるため、このところの原油価格の下落がプラスに大きく働くのではないかと見られている。原油価格が下落してガソリン価格が下がってくると、インフレ率が下がって金利も下がる。その結果、「需要が伸びてくる可能性が高い」として、吉田氏は「2015年のインドは、米国と並んで期待したい市場」と評価する。

一方、吉田氏が問題視するのは中国である。日系メーカーの中国市場でのシェアは、ピークだった2008年に28.3%もあったが、どんどんシェアを落としてきており、今は尖閣問題があった2012年より低い16.8%にまで減少している。吉田氏は、「中国全体の需要がどうなるかということよりも、日本企業の競争力、つまり日本企業がどれだけリスクをとって中国でビジネスをしていけるかということが問題だ」として、次のように解説する。

「例えば、中国の利益構成が非常に高い独フォルクスワーゲン(VW)は、中国での設備投資もデー

ラーネットワークもビジネスノウハウも、日本企業とは比較にならないほど高い。一方、日系メーカーは政治問題などのリスクを考慮しながらビジネスをしなければならず、何事も後手後手になりがちなのが現状。中国の経済成長率も鈍化してきており、日系メーカーはかなり厳しい局面にあるのではないかと話す。

また、環境規制や渋滞対策が厳しくなっている沿岸部から内陸部へと需要の軸足が移っているが、内陸部は日系メーカーが手薄な地域。元々、日本車があまり走っておらず、日本車の良さも知られていない。そうした地域に政治問題を抱えて乗り込んでも成果を得るのは難しい。吉田氏は、「正直、日系メーカーが中国でシェアを上げていく姿は想像できない」と話す。

◇日系メーカーの生産動向

日系車のグローバル生産シェアは、リーマンショック前は約33%（2007年3月期は32.8%）を占めていたが、リーマンショックや東日本大震災、超円高などに見舞われ、2012年3月期には28.8%にまで縮小した。ここを底に、2013年3月期は30.5%、2014年3月期は30.9%と徐々にシェアは回復してきており、円安による競争力の改善も手伝って、吉田氏の見通しも楽観的だ。

「中国問題や消費税増税の影響などがありながら、日本がシェアを維持していることだけでも凄いこと。これから円安による開発力の成果も出てくると思うので、基本的に十分、シェアを奪っていけると考えている」

ただ、やはりマクロ経済の動向で新興国経済が大きく左右されるため、新市場に思い切った設備投資ができないのが現状。吉田氏は、「新しい地域や国に設備投資をしてシェアを上げていくことは、相当難しい状況となっている」として、国内外の既存設備をいかに効率よく活用できるかが重要だとしている。とはいえ、例えば国内の工場に余剰生産能力があっても、新たに人を雇うと固定費が増えるなどの問題もある。また、為替の動向も“水物”であり、経営者にとっては「難しい意思決定を迫られる状況」が続いているという。

◇進化する自動車の技術戦略

吉田氏によると、進化する自動車の今後を展望するうえで重要なキーワードとなるのが、「燃費向上」、「安全」、「インフォマティクス」の3つだという。

そして、これらすべてのベースとなっているのがECU(Electronic Control Unit)関連技術だ。技術開発の軸足はメカニカルからエレクトロニカルへ、特にソフトウェア技術へと移りつつある。こうした流れに向かわせる大きな動機の1つとして、吉田氏は「レギュレーション(規制)」に着目する。

今年から欧州と中国の燃費規制が強化されることになっており、欧州は1台当たりの平均CO₂排出量を130g/kmに新たに設定したものの、2020年までに95g/kmに強化する方針を打ち出している。また、2018年には米カリフォルニア州のZEV(Zero Emission Vehicle=排ガスを出不さい車両)規制が強化され、対象車も拡大する。安全面でも昨年から日欧でESC(横滑り防止装置)の導入が義務化され、今後、各国のNCAP(新車アセスメントプログラム)の強化や自動運転に関する法整備なども行われる見通しだ。

吉田氏は、「(こうした流れに乗って)PHEV、EV、FCVの販売台数が急激に増えていくステージに入って行く。今後、メーカーの勢力図も大きく変わっていく可能性がある」と予測する。そして、こうした動きと共に、車載用レーダーやカメラ、テレマティクス関連機器、リチウムイオン電池、LEDヘッドランプ、回生ブレーキなどの関連部品の伸びも期待されている。

当然、異業種からの参入が相次ぐこととなる。スマートフォンなどの情報機器が成熟期に入りつつあり、新たな成長フィールドを探していたIT関連の「電気セクター」が、安定的にシェアを確保できる可能性がある自動車分野に飛びついたという側面もあるというが、部品メーカーにとっては競争相手や領域が広がることとなる。それだからこそ、吉田氏は次のように話し部品メーカーにエールを送る。

「自動車産業は垂直統合モデルの典型と言われるが、これからは『この部品がなければ競争力のある自動車が生産できない』という場面もありえる。場合によっては、ある分野では部品メーカーが“主”で、自動車メーカーが“従”ということも出てくるだろう。ただ、部品メーカーが“主”になるためには提案力が必要になってくる。自動車メーカーの5年スパンのモデル計画に基づいた戦略ではなく、部品メーカー自らが10年以上のロードマップを描いて提案していくことが重要だと考えている」

飲酒運転させない TOKYOキャンペーン

平成27年の計画決まる

実施期間は7月1日から1週間

東 京は1月16日、東京・西新宿の都庁第一庁舎で「飲酒運転させないTOKYOキャンペーン推進委員会」＝写真＝を開き、平成27年の実施計画などを決めた。それによると、推進委員会として実施する全都的なキャンペーンは昨年と同様、夏季の1回とすることが決まった。

この日の推進委員会には、業界団体を含め官民合わせて計42名の関係者が出席。まず都庁の河合潔・青少年治安対策本部長が挨拶した後、平成26年の交通事故発生状況が報告された。続いて平成27年の実施計画の審議に移り、キャンペーン（夏季）は7月1日から1週間とすることになった。飲酒運転に絡



む事故件数は大幅に減少しているものの、いまだ飲酒運転の根絶に至っていないため、平成27年もキャンペーンを実施する。

またキャンペーンに参加している業界団体がそれぞれ、取り組みに独自工夫をすることになった。同時に飲酒運転根絶ステッカーの掲示、職場でのキャンペーン活動の広報、街頭ビジョンを活用した広報活動、さらには自転車も飲酒運転の対象となることへの広報啓発活動なども行うことにした。

最後に運転代行業者の損害賠償保険などを扱う富山市のジェイ・デイ共済協同組合が、飲酒運転根絶に向けた活動内容を報告して終了した。

〔東京都自動車会議所〕

第212回 会員研修会のご案内

東日本大震災からこの3月で4年目を迎えようとしています。被災地では今なお復旧・復興の課題が山積となっており、その道のりは長く険しい状況です。

現在、被災地の復興に向けて、官民挙げて様々な取り組みがなされておりますが、そうした中で、「みやぎ復興パーク」内に東北大学未来科学技術共同研究センターがあり、同センターに所属する「次世代移動体システム研究会」では、次世代移動体の研究で新産業と雇用の創出に取り組んでいます。

そこで今回の会員研修会では、東北大学教授で同センターの副センター長を務めておられる長谷川史彦氏を講師としてお招きし、表題をテーマにご講演いただきます。

具体的な研究プロジェクトとしては、

- ◆EVを用いた新しい街づくりと地域産業の早期復興に貢献する新地域交通システムの開発（様々な電池を搭載したEV、二人乗り小型EV、自動運転車両）
- ◆次世代モビリティのためのドライバー行動計測

と解析（地震の揺れを体験できる動揺装置搭載のドライビングシミュレーター）等々

我々自動車産業に携わるものにとって、東北の復興と合わせ大変関心の高いテーマで開催いたします。

記

日 時	平成27年 3月13日（金） 午後 3時00分～4時30分
場 所	日本自動車会館 1階 「くるまプラザ」会議室
テ ー マ	「震災復興を加速！新産業創出へ」 ～東北大学 次世代移動体システム研究会について～
講 師	東北大学教授 東北大学未来科学技術共同研究センター 副センター長 長谷川 史彦 氏
参 加 費	無料
締 切 日	3月6日（金）
申 込 込 み	FAX. 03-3578-3883まで

燃料電池自動車の 導入補助事業を開始

東京都が2月27日から受付け

400万円程度で購入可能に

東 京は2020年までに燃料電池車を都内に6,000台普及させることを戦略目標としているが、2月27日から購入補助事業を開始する。国の補助と併用することも可能で、その場合400万円程度の負担で燃料電池車が購入可能としている。

都は燃料電池車の導入や水素ステーションの整備など、水素社会の実現に取り組んでいる。今回注目されるのは、都内の事業者だけでなく、個人の購入も対象としていることで、導入初期段階を強力にバックアップしようとする、都の方針が反映されている。補助額は国の補助制度で定める額の2分の1。新車の購入だけでなくリースも対象となる。

都のモデルケースでは燃料電池自動車の販売価格が723万円の場合、国補助202万円の2分の1の101万円が都から補助されることになり、購入者の負担は420万円となる。

申請は公益財団法人東京都環境公社東京都地球温

暖化防止活動推進センターで受付け、平成32年度まで継続する予定。

問い合わせ先は東京都環境局都市エネルギー部計画課(TEL.03-5388-3570)まで。

[東京都自動車会議所]

「道路ふれあい月間」推進標語を募集

国土交通省道路局

国土交通省は、8月の「道路ふれあい月間」を前に、道路の正しい利用の啓発や道路愛護活動の推進の一環として、推進標語を募集している。応募期間は3月31日まで(当日必着)で、ハガキまたは電子メールで受け付けている。表彰は「小学生の部」、「中学生の部」、「一般の部(高校生以上)」の3部門に分かれており、それぞれ最優秀賞1作品と優秀賞2作品が選ばれる。

◇募集テーマ

「道路は、生活の向上と経済の発展に欠くことのできない国民共有の、つまりあなたの財産です。みんなが道路と親しみ、ふれあい、常に広く、美しく、安全に、共に楽しく利用し、子孫に受け継いでいきましょう」

◇応募要領等のお問い合わせ

国土交通省道路局道路交通管理課

TEL.03-5253-8111(内線37423、37424)

※詳細は同省ホームページにも掲載されています。

訃

トヨタ車体元社長
日本自動車車体工業会元会長
日本自動車会議所元常任理事

久保地 理介氏

トヨタ車体元社長で、日本自動車車体工業会会長、日本自動車会議所常任理事を務められた久保地理介氏が1月6日、逝去された。74歳だった。

久保地氏は昭和39年4月にトヨタ自動車工業(現トヨタ自動車)に入社し、同社取締役を経て、平成10年6月にトヨタ車体副社長に就任。平成12年6月から社長、平成17年6月から会長を務められ、平成20年6月に相談役に退かれた。

同社会長時代の平成19年5月に車工会会長、同年6月に当会議所常任理事に就任、車工会会長は平成21年5月まで、会議所常任理事は同年6月まで務められた。

報

埼玉トヨペット最高顧問
日本自動車整備振興会連合会元会長
日本自動車会議所元常任理事

平沼 康彦氏

埼玉トヨペット最高顧問で、日本自動車整備振興会連合会会長、日本自動車会議所常任理事を務められた平沼康彦氏が1月7日、逝去された。94歳だった。

平沼氏は埼玉トヨペットの創業者で、社長、会長、名誉会長を務められ、平成26年6月から最高顧問に就かれていた。同社会長時代の平成7年5月に日整連会長、同年6月に当会議所常任理事に就任、日整連会長は平成14年5月まで、会議所常任理事は同年6月まで務められた。

また、埼玉県商工会議所連合会会頭を務められるなど、地元経済の発展にも貢献された。

愛車道⁽²⁵⁾

喜びを運んで来た

それは日産・キャラバンでやって来た。

毎週日曜日にNHKで放送される将棋番組を楽しむにしている。だが、年々積み重ねる年齢と同時進行で、81マスの盤面を縦横に動き回る駒をシカと認識する能力がジワジワと衰えてきた。そこで、これを側面から補うべく、テレビを大画面サイズのものに入れ替えることにした。まあ、それまでのテレビが経年劣化で少々映りが悪くなってきたという理由もあるのであるが。

それだけでなく狭い部屋が一層狭くなってしまふことを考慮して、壁掛けスタイルを採用することにした。そのためには、壁を重量に耐えられるだけの強度を持たせる補強をしなければならないが、これはテレビ到着の日までに日曜大工で何とか成し遂げた。スタンバイ「OK」である。

その日、二人のサービスマンは陽気な鼻歌でキャラバンの荷台から軽々とテレビとレコーダーを下ろし、ビスで取り付けた壁掛け金具にテレビを掛ける。その後は流れるような動きでスピーディーに配線作業に邁進する。それを脇でボンヤリ眺めていると、その分野における自分の能力のなさを改めて感じさせられる。

設置作業が終了した時点で、「キャラバンの使い心地はどうか？」そう訊いてみると、「新たに設置する複数のテレビや通信機器の他に作業

工具及び不要となったテレビなどを引き取って積載するため、最大積重量1,200kgの性能を持ったこのクルマは、何とも頼り



になります」と笑顔を浮かべる。やがてペアのサービスマンは、来たときと同様に深々と頭を下げたから再び愛車に向かう。見送りがてらクルマの前に回って見たら、眼光鋭く頼もしいデザインのヘッドライトが目飛び込んで来たので、「ちょっといいですか？」と了解を得て、愛用のポケットカメラのレンズを向けた<写真>。

で、テレビである。従来型と違い、バックライトにLEDを使用した60インチのテレビはなるほど美しくまた迫力がある。で、「いざいざ」と将棋番組にチャンネルを合わせると、思わず「オウ！」と言うほどに大きな将棋の駒が画面に登場した。これは見やすい。当然のことながら、ニュースその他の番組で画面に表示される文字がエラク大きいので、楽々と読めるようになった。お陰で人生が楽しくなったというものだ。

永年働いて来たのだから、これ位の贅沢は神様も仏様も配偶者も許容してくれるに違いない。何せ代金の半分はポケットマネーを拠出したのだ。

(モーターコラムニスト 牧 博明)

日本自動車会議所会員(平成27年2月1日現在)=順不同=

- 一般社団法人 日本自動車工業会
- 一般社団法人 日本自動車部品工業会
- 一般社団法人 日本自動車車体工業会
- 一般社団法人 日本自動車タイヤ協会
- 一般社団法人 日本自動車販売協会連合会
- いすゞ自動車販売店協会
- トヨタ自動車販売店協会
- 日産自動車販売協会
- UDトラック販売協会
- 日野自動車販売店協会
- 三菱自動車販売協会
- 三菱ふそうトラック・バス販売協会
- 全国スバル自動車販売協会
- ダイハツ自動車販売協会
- 全国マツダ販売店協会
- 全国フォード販売店協会
- 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 全国家用自動車協会
- 一般社団法人 日本損害保険協会
- 石油連盟
- 一般社団法人 全日本指定自動車教習所協会連合会
- 一般社団法人 全国自動車標板協議会
- 一般財団法人 自動車検査登録情報協会
- 一般社団法人 全国レンタカー協会
- 一般社団法人 日本自動車リース協会連合会
- 一般財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会
- 一般社団法人 自動車公正取引協議会
- 全国自動車検査登録印紙売捌人協議会
- 一般財団法人 関東陸運振興センター
- 一般社団法人 東京都トラック協会
- 一般社団法人 神奈川県トラック協会
- 一般社団法人 日本道路建設業協会
- 一般社団法人 日本ゴム工業会
- 一般社団法人 日本塗料工業会
- 板硝子協会
- 日本自動車車体整備協同組合連合会
- 一般社団法人 日本交通科学学会
- 一般社団法人 日本陸送協会

- 一般社団法人 日本二輪車普及安全協会
- 一般財団法人 日本自動車研究所
- 一般社団法人 日本自動車機械器具工業会
- 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
- アイ・ティ・エスジャパン
- 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 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 岩手県自動車会議所
- 一般社団法人 宮城県自動車会議所
- 一般財団法人 秋田県全自動車協会

- 山形県自動車団体連合会
- 一般財団法人 福島県自動車会議所
- 東京都自動車会議所
- 一般社団法人 神奈川県自動車会議所
- 一般社団法人 静岡県自動車会議所
- 一般社団法人 愛知県自動車会議所
- 一般社団法人 岐阜県自動車会議所
- 一般社団法人 三重県自動車会議所
- 一般社団法人 富山県自動車会議所
- 一般社団法人 石川県自動車会議所
- 一般社団法人 福井県自動車会議所
- 一般社団法人 大阪自動車会議所
- 一般社団法人 徳島県自動車会議所
- 一般社団法人 香川県自動車会議所
- 愛媛県自動車会議所
- 高知県自動車会議所
- 一般財団法人 大分県自動車会議所

(ほかに企業会員84、推薦会員3)