

自動車会議所 ニュース



日本自動車会議所は今年6月で創立70周年を迎えました

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>

2016

6

No.881

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

理事会・定時総会開催

西川自工会会長、久恒自販連会長、上杉バス協会会長が副会長に就任



理事会・総会での審議の前に挨拶に立つ小枝至会長

日 本自動車会議所は6月8日、東京・千代田区の経団連会館で第194回理事会および第81回定時総会を開催し、「平成27年度事業報告・平成28年度事業計画」などが審議され、いずれも原案通り承認された。今回は改選期に当たり、「任期満了に伴う理事選任」では、小枝至会長はじめ理事9名が再任され、代表者変更などに伴い退任した理事に代わり、新たに理事5名が選任された。

続く195回理事会では、まず小枝会長を会長に選定。小枝会長の議事進行の下、新たに理事に就任した日本自動車工業会会長の西川廣人氏、日本自動車

販売協会連合会会長の久恒兼孝氏、日本バス協会会長の上杉雅彦氏の3名が副会長に選定されたほか、顧問4名、評議員5名が新たに委嘱されるなど、小枝体制の3期目がスタートした。

なお、理事会・総会終了後の総会懇親会は、当会議所が6月14日で創立70周年の節目の年を迎えることから、創立記念懇親会として開催した。懇親会には国会議員146名(うち本人出席54名)をはじめ、関係省庁、会員、業界関係者、メディアなど約430名が出席した。

＝関連記事は2～4ページに掲載＝

◆◆ 主な内容 ◆◆

- 日本自動車会議所第81回定時総会……………2
- 2016年版『数字でみる自動車』を発行……………9
- 自賠制度あり方懇で当会議所の中島専務理事が意見陳述……………5
- 6月は「不正改造車を排除する運動」の強化月間……………10
- 第225回会員研修会開催……………6
- 飲酒運転させないTOKYOキャンペーンの実施計画決まる[東京都]……………11

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

第194回理事会・第81回定時総会開催

平成27年度事業報告、平成27年度決算報告などを審議

第195回理事会で小枝体制3期目がスタート



第

194回理事会および第81回定時総会では、審議に先立って小枝至会長が挨拶＝3ページ参照＝した。この後、小枝会長を議長に選出し、議案を審議。事務局から中島哲専務理事が「平成27年度事業報告・平成28年度事業計画」について、畠山太作常務理事が「平成27年度決算報告・平成28年度予算」についてそれぞれ説明した。また、「任期満了に伴う理事選任」については、小林義信理事から理事候補者の説明があり、理事候補14名がそれぞれ提案され、審議の結果、3議案はいずれも原案通り承認された。

今回は改選期に当たり、池史彦副会長、櫻井誠己副会長、高橋幹副会長、戸澤秀実理事、下平隆理事の5名が退任し、代わって新たに5名が理事に就任した。まず、池副会長に代わり日本自動車工業会会長の西川廣人氏が、櫻井副会長に代わり日本自動車販売協会連合会会長の久恒兼孝氏が、高橋副会長に代わり日本バス協会会長の上杉雅彦氏が、戸澤理事に代わり全国軽自動車協会連合会専務理事の村上太助氏が、下平理事に代わり日本自動車整備振興会連合会専務理事の木場宣行氏が新たに理事に選任され就任した。小枝会長はじめ理事9名は再任となる。

続く第195回理事会では、まず小枝会長を会長に選定。小枝会長の議事進行の下、新たに理事に就任した西川氏、久恒氏、上杉氏の3名が副会長に選定されたほか、顧問4名、評議員5名が新たに委嘱されるなど、小枝体制の3期目がスタートした。定款では、会長・副会長・専務理事・常務理事は「理事会の決議によって理事の中から選定する」、顧問・評議員は「会長が理事会の同意を得て委嘱する」と定められている。

なお、平成28年度事業計画における「事業方針」は次のとおり。

- ◇クルマ社会の健全な発展のため、自動車関連業界ならびに自動車ユーザーの立場に立ち、環境変化を的確に捉え諸課題の解決に努める。平成28年度は当会議所ならではの活動に重点を置く。
- ◇そのため、「税制」、「安全」、「環境」を重点3課題と位置付け、会員との密接な連携の下、政策要望・提言や啓発活動を行う。今年度から第4の重点課題として「人材」に新規に取り組む。
- ◇また、自動車関連業界が一体感を一層高め、その影響力を効果的に発揮するため、日本自動車会館の機能を更に強化し、その活動を活性化させる。

小枝 至 会長 ご挨拶

本日、皆さまにおかれましては、大変お忙しい中、私どもの理事会・総会にご出席いただき、感謝申し上げます。



また平素は、私どものいろいろな事業につきまして、格別のご理解とご協力をいただき、この場をお借りして、心より厚くお礼申し上げます。

さて、今回、安倍首相は、日本経済を再びデフレに戻さないという強い決意で、消費増税再延期という非常に重い政治決断をされたわけですが、今年に入って停滞基調に転じた景気の実態を直視すると、やむを得ぬものと思っております。

新車販売につきましても一昨年の消費税率引き上げによる消費マインドの冷え込みや、軽自動車税増税などが大きく影響し、平成27年度は前年度比6.8%減の494万台の実績でした。これは東日本大震災の影響を受けた2011年度以来、4年ぶりの500万台の大台割れで、2年連続の前年割れですが、国内生産も前年度比4.2%減の919万台で、2年連続で前年を下回りました。

自動車産業は大変裾野の広い基幹産業であ

り、自動車産業の動向が日本経済全体に及ぼす影響は非常に大きいものがございます。政府に強力な成長戦略の早期かつ着実な実行を求めると同時に、私どもも懸命の努力をしてまいらねばならないと、決意を新たにしている次第です。

特に税制につきましては、昨年度の税制改正大綱を抛り所に、今年度は「自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」実現の「勝負の年」と位置付けておりましたが、消費増税再延期が今後どう影響するのか、しっかり見極めねばならない情勢となっております。

先ほど述べましたとおり、自動車産業は非常に厳しい経済環境の下に置かれており、デフレ脱却に向けて経済再生に火をつける意味でも、私ども日本自動車会議所は、引き続き、国際的にも過重な自動車税の税率引き下げなどの実現に向けて取り組んでまいります。

さて、私ども日本自動車会議所は、6月14日に創立70周年を迎えます。終戦翌年の昭和21年の創立以来、会員の皆さまをはじめ、多くの方々のお力に支えられて、70年の長きにわたる年月を歩んでまいりました。この場をお借りしまして、心から感謝申し上げます。

今後、私どもは、クルマ社会の健全な発展を目指し、税制・安全・環境という事業の3本柱に、今年から「人材」を新たに加えて、皆さまとともに積極的に取り組んでまいりますので、ご指導、ご鞭撻の程、重ねてよろしくお願い申し上げます。

理事会・総会終了後、当会議所が6月14日で創立70周年の節目の年を迎えることから、創立記念懇親会として総会懇親会を開催。国会議員146名（うち本人出席54名）をはじめ、関係省庁、会員、業界関係者、メディアなど約430名が出席した。

懇親会開会に当たり、まず小枝会長が挨拶に立ち、「終戦翌年の昭和21年の創立以来、会員の皆さまをはじめ、多くの方々のお力に支えられて、70年の長きにわたる年月を歩んでまいりました。この場をお借りしまして、心から感謝申し上げます」と述べるとともに、「私どもは、クルマ社会の健全な発展を目指し、税制・安全・環境という事業の3本柱

に、今年から『人材』を新たに加えて、皆さまとともに積極的に取り組んでまいります」と話し、今後の事業活動に意欲を見せた。

続いて、北村経夫経済産業大臣政務官、武藤浩国土交通審議官、高市早苗総務大臣、加藤勝信一億総活躍担当大臣が挨拶（ご発言順）されたあと、久恒副会長の乾杯の発声で始まり、随所で懇談・懇親の輪が広がった。今回の懇親会では、創立70周年を記念して制作した、当会議所のこれまでの事業活動を紹介するスライドショーも上映された。

= 懇親会の模様は7月号に掲載します =

一般社団法人日本自動車会議所役員等名簿 平成28年6月8日現在(順不同、敬称略)

〔会 長〕

小枝 至 学識経験者
= 日産自動車(株)相談役 =

〔副会長〕

西川 廣人 (一社)日本自動車工業会 会長 (新任)
久恒 兼孝 (一社)日本自動車販売協会連合会 会長 (新任)
星野 良三 (公社)全日本トラック協会 会長
富田 昌孝 (一社)全国ハイヤー・タクシー連合会 会長
上杉 雅彦 (公社)日本バス協会 会長 (新任)

〔専務理事〕

中島 哲 事務局担当

〔常務理事〕

島山 太作 事務局担当

〔理 事〕

高橋 武秀 (一社)日本自動車部品工業会 副会長・専務理事
村上 太助 (一社)全国軽自動車協会連合会 専務理事 (新任)
小林 健二 日本自動車輸入組合 専務理事
武藤 孝弘 (一社)日本中古自動車販売協会連合会 専務理事
木場 宣行 (一社)日本自動車整備振興会連合会 専務理事 (新任)
小林 義信 事務局担当

〔監 事〕

生田 允紀 (株)ミクニ 取締役会長
井口 武雄 三井住友海上火災保険(株) シニアアドバイザー
吉永 泰之 富士重工業(株) 取締役社長

〔名誉会長〕

豊田章一郎 (一社)日本自動車会議所 前会長

〔願 問〕

青木 哲 (一社)日本自動車工業会 元会長
天野 洋一 (一社)日本自動車販売協会連合会 元会長
池 史彦 (一社)日本自動車工業会 前会長 (新任)
岩崎 正視 (一社)日本自動車工業会 元会長
上原 明 (一社)日本自動車販売協会連合会 元会長
奥田 碩 (一社)日本自動車工業会 元会長
小栗 七生 (一社)日本自動車販売協会連合会 元会長
加藤 啓進 (一社)日本自動車販売協会連合会 元会長
ペーター・クロンシュナーブル 日本自動車輸入組合 理事長 ※
齋藤 寛 (公社)日本バス協会 元会長
櫻井 誠己 (一社)日本自動車販売協会連合会 理事相談役 (新任)
澤田 稔 (一社)日本中古自動車販売協会連合会 会長
志賀 俊之 (一社)日本自動車工業会 元会長
志藤 昭彦 (一社)日本自動車部品工業会 会長 (新任)
瀧川 博司 (一社)日本自動車販売協会連合会 元会長
高橋 幹 (公社)日本バス協会 前会長 (新任)
張 富士夫 (一社)日本自動車工業会 元会長
豊田 章男 (一社)日本自動車工業会 副会長
豊田 達郎 (一社)日本自動車工業会 元会長
中西英一郎 (公社)全日本トラック協会 名誉会長
橋本 一豊 (一社)日本自動車整備振興会連合会 会長

堀内光一郎 (公社)日本バス協会 理事
松村 一 (一社)全国軽自動車協会連合会 会長
宗国 旨英 (一社)日本自動車工業会 元会長
守川 正博 (一社)日本自動車販売協会連合会 元会長

〔評議員〕

秋田 進 日本通運(株) 執行役員 (新任)
市川 正和 日野自動車(株) 取締役会長
伊東 孝紳 本田技研工業(株) 取締役相談役 ※
伊奈 功一 ダイハツ工業(株) 取締役会長 (新任)
上野 弘文 日野自動車販売店協会 会長
大内 茂夫 UDトラック販売協会 会長
尾堂 真一 日本特殊陶業(株) 取締役会長兼社長
片山 正則 いすゞ自動車(株) 取締役社長 ※
金井 誠太 マツダ(株) 取締役会長
金子 與宏 (一財)福島県自動車会議所 会長
川井 正次 全国マツダ販売店協会 会長
川口 均 日産自動車(株) 専務執行役員
木川 眞 ヤマトホールディングス(株) 取締役会長
岸野 吉晃 (一社)岐阜県自動車会議所 会長
木村 康 石油連盟 会長
倉田 健児 (一社)日本自動車タイヤ協会 専務理事 (新任)
桑名 博勝 (一社)富山県自動車会議所 会長
酒井 公夫 (一社)静岡県自動車会議所 会長
櫻井 誠己 日産自動車販売協会 会長
鈴木 修 スズキ(株) 取締役会長
田中 節夫 (一社)全日本指定自動車教習所協会連合会 会長
張 富士夫 トヨタ自動車(株) 名誉会長
辻 良之 いすゞ自動車販売店協会 会長
永塚 誠一 学識経験者
= (一社)日本自動車工業会 副会長・専務理事 =
中谷 良平 (一社)日本自動車機械工具協会 会長
南雲 忠信 横浜ゴム(株) 取締役会長
縄野 克彦 (一社)全国レンタカー協会 会長
野上 誠 (一社)日本自動車リース協会連合会 会長 ※
久恒 兼孝 トヨタ自動車販売店協会 理事長
藤野 公孝 (一社)全国自家用自動車協会 会長
保坂 三蔵 東京都自動車会議所 会長
堀 政良 (一社)日本損害保険協会 専務理事
益子 修 三菱自動車工業(株) 取締役会長兼CEO
松永 和夫 三菱ふそうトラック・バス(株) 取締役副会長 (新任)
三浦 潔 三菱自動車販売協会 会長
三澤 憲一 (一社)神奈川県自動車会議所 会長 (新任)
村上 吉弘 UDトラック(株) 取締役社長
柳 弘之 ヤマハ発動機(株) 取締役社長
山口 真史 (一社)愛知県自動車会議所 会長
要明 英二 (一社)石川県自動車会議所 会長
渡邊 恵夫 (株)ブリヂストン 相談役
渡邊 義章 (一社)日本自動車車体工業会 会長

※は3月4日に開催された第193回理事会で就任

「今後の自動車損害賠償保障制度のあり方に係る懇談会(あり方懇)」

当会議所の中島専務理事が出席し意見陳述

国 交省・平成28年度「今後の自動車損害賠償保障制度のあり方に係る懇談会(あり方懇)」が5月31日に開催され、当会議所の中島哲専務理事が同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)の代理として出席し、保険委員会としての意見を陳述した。中島専務理事は、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ついて、「何もしないまま平成30年度末を待っていていいのか強く危惧している。公益性の高い自賠責保険制度は社会の信頼があってこそのものであり、返済の滞りは当制度への信頼を失墜させる恐れがある」と述べ、平成30年度末となっている約定上の返還期限前の返済を強く求めた。

当あり方懇では他の委員からも同趣旨の発言がなされた。

【「あり方懇」結果概要】

1. 主な議題(国交省からの報告及び意見交換)

(1) 自動車損害賠償保障制度に係る最近の動きについて

①一般会計繰入金の繰り戻し:

(国交省)平成28年度予算においても、一般会計からの繰り戻しがなされるよう協議したが、厳しい財政状況等を理由に見送られた。早期に繰り戻しがなされるよう今後とも財務省との協議を行いたい。(一般会計繰入金のうち未だ繰り戻しされていない金額は、利子を含め6,114億円)

②その他:

無保険車対策について、事業用自動車の安全対策についてなど

(2) 自動車事故対策機構の取り組みについて

2. 主な意見

(1) 中島専務理事

一般会計繰入金の繰り戻しについては、返済期限の平成30年度末が迫っており、当会議所保険委員会でも年々期限通り返済を求める意見が強くなってきている。返済期限の覚書が過去2回書き換えられており、何もしないまま平成30年度末を待っていて



「あり方懇」に出席した、当会議所の中島哲専務理事(テーブル席の右から3人目)

いのか強く危惧している。公益性の高い自賠責保険制度は社会の信頼があってこそのものであり、返済の滞りは当制度への信頼を失墜させる恐れがある。

また自動車業界は、昨年の新車販売台数が4年ぶりの500万台割れとなり、2年連続の前年割れとなった。このような状況下だからこそ、我々としては安定財源をしっかりと確保した上で支援事業を進めることが肝要と考えているので、当繰入金 of 早期繰り戻しについて強いご支援をお願いしたい。

〈国土交通省の回答:増田自動車局保障制度参事官〉

中島専務のご意見を踏まえて、平成30年度末の返済期限が迫る中、分割でも良いので少しでも返済を実現するよう、財務省に強く要求してまいりたい。

(2) 日本自動車連盟・矢代副会長

会議所の中島専務理事の意見に全面的に賛同する。国交省は繰入金の繰り戻しについて、一刻も早く返済するよう、大いに努力していただきたい。

(3) 自動車総連・相原会長

財政事情が厳しいというが、自賠責とは規模が違う。国の財政と比較して小さな規模の自賠責で繰入金が返済されない状況は極めて納得しがたい。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いる状況であり、誠に遺憾である。

(4) 読売新聞・天野論説委員

繰入金の繰り戻しについては、少しずつ分割でも返済してもらえよう工夫が必要。

(5) 全国遷延性意識障害者家族の会・桑山代表

この3年間、財務省に陳情に行き要望活動を続けてきたが、壁は厚い。今後も財務省などへ粘り強く働きかけたいと考える。



ものづくりの反撃

福山大学教授 中沢孝夫氏が講演

第225回 会員研修会開催

日 本自動車会議所は5月12日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第225回会員研修会を開催し、ものづくり研究の第一人者の福山大学教授の中沢孝夫氏が「ものづくりの反撃」と題して日本企業の取り組みについて講演した。参加者は約60名。

【講演要旨】

日本が誇ってきた「ものづくり」製造業は、今日に至る30年もの間、苛酷なグローバル競争にさらされ、かつての勢いを失ってきた部分があるのは否めない所。しかしながら、技術革新により事業を拡大してきた企業も数多くあるというのも事実である。

1. 「ものをつくる」とは

素材開発や技術領域の無限の変化（進化）はいつも続いている。特に素材については、開発の仕方や、加工のプロセスも完成品と同列で、それら全てを含めて商品開発ととらえている。身近な例を挙げれば、新たな炭素繊維の開発が完成品自体を大きく変える力になり、そういう部分も同一的に見る方がよい。

もう一つ大事なものは、企業の規模と競争力とは別々に考えておかねばならないという事で、これは私の持論。中小企業というのは会社の大きさを表しているだけで、他に何ら意味のない集合名詞に過ぎない。製造業と建設業では、中小企業基本法でいう中小企業とは、資本金3億円以下で、従業員が300人以下と定義されるが、それはあくまでも税制の必要性で生じているのであって、会社のクオリティも利益率も表していない。

中小企業と大企業でも地方にある工場については、人（採用）、物、金、取引先が地域的に近いと

いう共通点があり、地元でしぶとく生き残ろうという強固な集团的意志がオリジナルな技術を生み出すベースになっている。そして、地域によって産業成立の歴史経路（制約）は当然異なり、その差異がオリジナル性をより高めることに寄与する。この価格以外の競争力が顧客から選ばれ続け、利益を上げ続ける何よりの理由である。

ある加工業界にヒアリングしたら、黒字の企業は規模は関係ないというが、赤字の企業は規模の要因は大きいといい、マスコミはこの部分だけを取り上げ、「中小企業はかわいそう」という根拠のないストーリーを作ってしまう。つまり赤字企業は、価格以外の競争力を自ら作れなかったとはい出し難く、景気や規模とか、遂には政府の経済政策のせいにしてしまう。

2. 「インダストリー4.0」「IoT」「人工知能」の検証

ドイツが「インダストリー4.0」を進めると、組み立て作業をしていた人が、ラインのあり方について考えるようになり、生産設備の事を考えるようになり、そしてライン全体の設計を考えるようになるという。ただし、それは日本では40年前からやっている事ではあるが。

いろいろな本を読むと、ドイツ政府は中小企業向けの自動化を進めるための様々なアプリケーション開発に乗り出していると必ず書いてあるが、そのようなものはもともと存在せず、したがって著者に尋ねても何のアプリケーションなのか回答がない。

標準化部品を作っている会社では、インターネットで注文を受け、その翌日から翌々日には納品するというのが普通の対応だが、その工程は20年もかけて

作り上げられたもので、ディリー受注でも20年の経験があると、予測と生産のズレが5%の範囲に収める事ができるという。これは圧倒的な競争力で、そういう会社に「インダストリー4.0」や「IoT」について聞いてみると、ドイツには一昨年行ったが、結局何の事かよくわからなかったという答えが返ってきた。それが現場の実態だと思う。

私の独断と偏見も入るが、「インダストリー4.0」についてドイツの社会学等の専門家に聞くと、とらえ方が少し異なっているように感じられる。ドイツにはマイスターという独特の制度があるが、そこからどうやって脱却するか、国としての深刻な悩みがあるという。つまり、企業の外にマイスターによる技術の体系があり、技術を覚えるためには一端企業から出て、日本でいう商工会議所みたいな所を通して、マイスターの所に修行に行かなければならない。そこは企業や産業の技術の進歩とはズレがちで、現代に融合させていくには国家的な仕掛けが必要になってきている。学者の仲間内で話しているのだが、ドイツでは「インダストリー4.0」のような大きなプロパガンダとプロモーションを起こし、それによってマイスター制度を変革しようとしているのではないだろうか。現在調査中である。

「人工知能」については、囲碁、将棋、チェスで、人間との対決が話題になっているが、これは全てルールが決まっています、データ化できる世界だから可能な事なのである。全ての仕事にもルールがあるが、常にイレギュラーな事も起こる。クリエイティブな仕事になればなるほど、いつもの流れ通りでは対応できず、必ずしも最初に想定した結果に行き着くとは限らない。これら普段と異なった仕事への対応力を持っているのが、職場でベテランや専門家といわれている人達である。

アメリカでは病気の画像診断をする医者への賃金が高いので、同じ英語圏のインドへのアウトソーシングが増えているという。しかし日本ではこういう話を聞いた事はなく、医者が午前中に画像診断したら、午後にはその後の処置を含めて患者に説明するので、インドに送っている暇などない。医者にインタビューすると、同じ画像を見ても医者への技術力によって、手術の方法を含め、画像をどう活かすか異なるという。結局最後にはアナログ、つまり個人の判断の世界になってしまうので、人工知能に大いに頑

張ってもらっては結構だが、ルール通りにはいかない現場の知恵というものも大変重要なのである。

20年前に新車の開発に関わった技術者にインタビューした時、自動運転になったらドライバーは楽しいのだろうかとか、事故を起こした時の責任はどうなるのかとか、記事を書いた記憶がある。その頃、燃料電池の問題とか電気自動車とか様々なエネルギーの可能性についての議論もあった。人工知能論についても丁寧に見てみるとわかるのだが、1950年代に最初のブームがあり、30年毎に繰り返している。

「IoT」の前提となるビッグデータについては、誰がそこに持ち込むのかわからない。熱処理工程の例で説明すると、金属というものは熱処理を加えることで5~6倍、さらに特殊技術の開発で10~20倍の強度を獲得でき、これによって自動車部品の軽量化が実現できる。そういう熱処理の会社は多くの取引先から何百という形状、様々な金属素材を持ち込んで、それに炎を含めて様々な熱処理を加えて製品化し、結果はすべてデータ化している。

しかし、これまでやったことのない仕事の場合に、新たな実験やトライを繰り返すが、これも過去の経験則の蓄積や自社のデータがあるから、初めてこうすればよいのではないかという判断ができる。そのような貴重なデータをビッグデータという所に送る熱処理屋があるだろうか。自分で苦労して開発したデータを提供する理由が見つからない。結局、公開される情報は、公開する事で利益がある時にのみ限られるのである。

GEは自分の取引先の部品がどのように消耗していくか、どのように稼働しているか何時も把握していると、さも重要に書いている本があるが、そのような事は日本のどの会社も以前からやっている。自社の製品の生命力について常にデータ化しておくのは当たり前だし、自分の会社のどの部品が何時どうなるとか、全てデータで把握している。それを誰でもわかり使えるような所でオープンしたら、ライバル会社に利用されてしまうだけである。技術という物は公開できる物とできない物、黙っていないといけないものいろいろだが、真水の部分、つまり本当に進んでいる技術革新に関する部分については公開されないのが基本なのである。

3. 日本のものづくりの問題点

4~5年前の事を思い出してほしいが、VWが全

ての車を共通のモジュールにして、プラットフォームを共通にするとぶち上げた事がある。黙ってやればいいのではとも思ったが、**大事なのはプロパガンダ**で、日本が大の苦手とする点である。男は黙ってみたいな所があって、自慢の仕方も下手なら、自分たちのやっている事を標準化させていく力も弱い。

その理由は、車の生産台数が世界2位という半端に大きい国に急になったからであり、アメリカと合わせて世界の4割、単独でも15%を占めるといふものすごい国だった。したがって、1980年代まではその大きな内需を標準化する事で生きてこられたが、1990年代後半以降のグローバル化の進展とともに、自分達の標準化だけでは生きていけなくなり、やっと2000年代の後半になって、自分達が何かをしたいなら、世界で通用する標準化が必要と認識する所まで行き着いた。

その点、ヨーロッパの国は、1,000万人とか2,000万人程度の国が多く、何百年にもわたり自分の文化を標準化するための競争を繰り返してきた。文化はぶつかり合い、そのためヨーロッパではプロパガンダとプロモーションの技が磨かれた。そういう時の自己主張のボキャブラリーの豊富さについても日本は全くかなわない。そこに追いつくための私達の努力に関しては、その環境から致命的に不足していると言わざるを得ず、ISOを普及させてしまったのも、日本の取り組みに問題があった事例である。

4. 日本のものづくりの強み

競争力には、消費者が目で見える価格、機能、デザイン等、表層の競争力と、深層の競争力があるが、**日本が圧倒的に強いのは後者である。深層の競争力とは、プロセスイノベーションを初めとした工程の改善能力、つまり組織能力を作り上げていく力であり、これは日常的な働き方の中にある。**例えば、タイの自動車部品工場のタイ人の社長に、同じ不良品が発生する工程上の問題があると気が付いた時、原因や工程の改善方法がわかる、つまりプロセスイノベーションができる人は何人いるかと聞いたら、300人中3人という回答だった。日本で300人の工場だったら50~60人はいて、それは勤続10~20年の中堅部隊の層の厚みの差による。

ホワイトカラーの世界も似ていて、課長という役職についての私のイメージは、社内で何か新しいことを始めようとした時、社内の誰々に声をかけ、ど

ういう知恵を集めればよいか思い浮かぶ人。加えて、新人が育つには、自らの意欲は必須だが、意欲があっても上司・先輩の教えがないと難しい。つまり教える側の厚み**がその職場の強さを決めていて、競争力や組織能力を作ってくる根幹はそこにある**と思う。私は50~100人くらいの中堅企業の取材が好きだが、**強い企業だ**と思うのは**中核人材の厚みがある所**。そうした人材は現場をよく知っていて、また現場のない技術革新など存在しない。

小池和男先生の職場での仕事能力の区分でいうと、レベル1は誰でもできる仕事をする人。レベル2は指示されなくても自分で段取りを立てて次の仕事をやれる人で、ここまでなら非正規社員で十分である。レベル3は多様な技術知識を持ち一連の仕事を最後までできる人で、誰が休もうとその人がいれば大丈夫という職場の中核人材。最後のレベル4は全ての仕事を教える事ができるだけではなく、中小企業の場合は社外からも相談される人である。そういう人が、こうやったら儲かりますよとか、こんな事をやりませんかとか、新しい仕事のネタを社内に持ち込む事ができる。彼らは過去に様々なイレギュラーやトラブルに対応する事によって、未経験の事が起きてもこなせる能力を身につけていて、このレベルの人をどれだけ育てていけるかが大変重要である。レベル3では、リードタイムを短縮したり、正味作業時間を縮めたりとか、在庫の削減とかはできるが、明日の仕事を作り出すには、やはりレベル4が必須である。

販売の世界でも、車の販売店の店長達は、長く付き合いたいと思うお客様だったら、頼まれる前にできるサービスは何でもするというように、ビジネスの世界では付き合いたい人を選んで付き合っていく事が基本だと思う。**顧客に選ばれ続けるにはどうしたらよいかを自ら考え、その力を作り出し、実行していく事が重要である。**ただし、それは他から教えてもらえるものではなく、自社内部で自社向けオリジナルの能力を開発していくしかない。もちろん、それは他所でも使い物になるかもしれないが、そういう**組織能力をどれだけ自らが作っていけるかが競争力を決めるポイント**である。

もう一つ大事な**のは、ブランド化**である。同じ商品・サービスであっても、どのブランドで作られるかで違いができてしまう。最初、ブランドとは自分

と他人の牛を区別するため焼ゴテをあてたりする識別の事であった。そして、あそこの革で作ったカバンは品質が良いという評判が立ち、ブランドが形作られていった。品質管理の証が、最後には製品の物語を語るに至った。

つまり物語を持つ事がブランドだが、工程であろうが、部品であろうがブランド化は可能と考える。あそこの熱処理だったら大丈夫、あそこのメッキは

信頼できるというブランド化であり、しかもそれは、そこで働いている人達もブランド化の対象となり、あの人のようになりたいとか、あの会社のあのポジションには誰々がいるとか、その人自身が明らかにブランドなのである。そのような人は、その人なりのストーリー性を会社の中で既に持っていて、何らかの形で他の人と異なった能力を獲得し、それを第三者が評価しているのである。

2016年版『数字でみる自動車』

発行のご案内

日 本自動車会議所は、国土交通省自動車局の監修の下、毎年発行している『数字でみる自動車』の2016年版を6月1日に発行しました。

『数字でみる自動車』は、国土交通省自動車局監修によるポケットブックです。自動車の保有・生産台数をはじめ、自動車に関する基礎的な統計データや資料を網羅しており、複雑な自動車の税制や環境対策などについても図表を多用して分かりやすく解説しています。また、参考資料として地方運輸局・運輸支局、主要自動車関連団体などの所在地や連絡先をコンパクトにまとめるなど、情報量の充実には

定評があります。

表紙には、通勤や買い物などの近距離移動や宅配、観光などさまざまな用途での利用が期待されている「超小型モビリティ」を取り上げました。超小型モビリティは電気自動車で環境にも優しく、本格的な実用化に向けて自治体などが実証試験を行っています。

『数字でみる自動車』は、自動車の営業関係の方々をはじめ、自動車に関係するあらゆるビジネスに携わる方々の必携ツールとして、また新入社員の教育用テキスト、諸会議の基礎資料としても広くご活用いただいています。書店では取り扱っておりませんので、直接、当会議所までお申し込みください。

体裁：ポケット判（221ページ）

定価：450円 ※送料は1部の場合180円です。

□お申し込みは、FAX.03-3578-3883 またはホームページ (<http://www.aba-j.or.jp/order.php>) から



<主な内容・収録データ>

- 経済指標
- 自動車の台数
- 旅客自動車の輸送量
- バス事業
- ハイヤー・タクシー事業
- レンタカー事業
- 自動車運転代行業
- 貨物自動車の輸送量
- トラック事業
- 税制
- 財投
- 道路
- 自動車ターミナル
- 自動車の登録・検査
- 自動車の整備
- 自動車の安全
- 運転者
- 自動車による事故
- 自動車環境対策
- エネルギー
- 被害者の救済
- 参考（自動車の種類、ナンバープレートの見方、希望ナンバー制について、自動車関係主要年表、地方運輸局・軽自動車検査協会・自動車事故対策機構・自動車関係法人等連絡先ほか）

不正改造車を排除する運動

6月の強化月間に啓発活動などを展開

国土交通省・不正改造防止推進協議会ほか

国 土交通省は、警察庁などの関係省庁や自動車関係団体などとともに、平成28年度「不正改造車を排除する運動」を6月1日から集中的に展開している。同省では、暴走行為や過積載などを目的とした不正改造車が、道路交通の安全を脅かすだけでなく、大気汚染や騒音などの環境悪化を招いているとして、この運動を平成2年から実施。特に、強化月間としている6月には、日本自動車会議所など自動車関係32団体が構成する「不正改造防止推進協議会」(事務局＝日本自動車整備振興会連合会)と同省が中心となって運動を展開しており、ポスターやチラシのほか、新聞、雑誌、ラジオ、インターネットなどのメディアも活用し全国で自動車ユーザーへの啓発活動などを行っている。

啓発活動では「不正改造は犯罪である」ことを前面に打ち出し、具体的に何が不正改造なのかを周知。過去の街頭検査やドライバーへのアンケート調査などを踏まえ、次の12項目の排除に重点を置いている。

- ①視認性、被視認性の低下を招く窓ガラスへの着色フィルムなどの貼付
- ②前面ガラスへの装飾板の装着
- ③周囲状況を確認するための鏡・カメラ・画像装置の取り外し
- ④灯光の色が不適切な灯火器および回転灯などの取り付け
- ⑤タイヤおよびホイール(回転部分)の車体外へのはみ出し
- ⑥騒音の増大を招く基準不適合マフラーの装着/消音機の取り外し
- ⑦土砂等を運搬するダンプ車の荷台さし枠の取り付けおよびリアバンパー(突入防止装置)の切断・取り外し
- ⑧基準外ウイング(エア・スポイラー)の取り付け
- ⑨不正な二次架装
- ⑩大型貨物自動車の速度制御装置の取り外し、解除

または不正な改造、変更等

- ⑪ディーゼル黒煙を悪化させる燃料噴射ポンプの封印の取り外し

- ⑫不正軽油燃料の使用

国交省では、関係省庁や関係団体と連携し、全国で159回の街頭検査を実施する。上記12排除項目のうち、①、②、③、④、⑤、⑧の6項目については、違法であると認識せずに不正改造をしている場合が多いことから、重点的に啓発に努めることにしている。

中でも⑥の違法マフラーについては、「社会的な排除の要請が大きい」として、年間を通じて積極的に排除を呼びかけていくことにしている。

こうした悪質な違反事案に対しては、国交省では街頭検査などを通じて不正改造車に整備命令を発令し、「これに従わないときには車両の使用停止等を含む厳正な処分を行う」としている。また、不正改造を行った者に対する報告徴収および立入検査により、不正改造の抑止・早期発見と指導を行うことにしている。

さらに、全国の運輸支局など64カ所に相談窓口として「不正改造110番・黒煙110番」が設置され、一般から寄せられた情報に基づいて、同省が不正改造ユーザーに対して不正改造状態の改善や自改修結果の報告を求めるといふ。

このほか、全国341のバス事業者の協力により、乗合バスに同運動の広報横断幕を掲示してもらい、広く一般へもアピールしている。

なお、同運動の詳しい情報は、専用ホームページ <http://www.tenken-seibi.com/> に掲載している。



強化月間の啓発ポスター

飲酒運転させない TOKYOキャンペーン

平成28年の実施計画決まる

実施期間は7月1日から1週間

東

京都は5月31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28年の実施計画などを決めた。それによると、夏季はレジャーや開放感から飲酒の機会が多くなり、飲酒運転に起因する交通事故の多発が懸念されることから、7月にキャンペーンを展開することになった。

この日の推進委員会では、まず都庁の村山隆・青少年治安対策本部治安対策担当部長が挨拶した。続いて最近の飲酒事故の発生状況が報告された後、平成28年のキャンペーンは7月1日から7日までの1



週間とすることになった。

またキャンペーンに参加している商工会、酒類製造業、駐車場業など35の業界団体も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を行うこととした。

最後に日本損害保険協会、東京都レンタカー協会、日本自動車会議所の3団体がそれぞれの活動状況を報告した。

〔東京都自動車会議所〕

UDタクシーなどの 導入補助事業開始

次世代タクシー普及促進事業の一環

東京都が今年度から5年間

東

京都はこのほど、環境性能が高く、車いすのままで乗降できる誰もが利用しやすいユニバーサルデザイン(UD)タクシーと、電気自動車(EV)・プラグインハイブリッド自動車(PHV)のタクシーの導入に対する新たな補助事業をスタートした。2020年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催に向けた次世代タクシー普及促進事業の一環として、今年度から平成32年度までの5年間実施する予定で、5月23日から補助申請の受付を開始した。

導入を補助するのは①EV・PHVのタクシー車両、②EV・PHVであって、車いすのまま乗降できるスロープまたはリフトを初度登録時に装備しているタクシー車両——の2つ。前者は100万円を上限に車両本体価格の6分の1を助成。後者はそれに加

えて60万円を上限にUD対応経費から国の補助額を除いた額を助成する。いずれも、東京都内に車両使用の本拠地がある一般乗客用旅客自動車運送事業者(福祉輸送事業限定事業者を除く)が対象となる。

補助申請は、今年4月1日以降に新車の初度登録をした日から起算して6カ月以内に行うこと。申請窓口は東京都環境公社・東京都地球温暖化防止活動推進センター(TEL.03-5990-5068)。

〔東京都自動車会議所〕

訃 報

岩手県自動車会議所会長(岩手トヨペット社長)

元持 勝利氏

岩手県自動車会議所会長で岩手トヨペット社長の元持勝利氏が5月19日、逝去された。73歳だった。

元持氏は昭和61年5月から岩手トヨペット社長を務められ、平成25年11月に岩手県自動車会議所会長に就任された。岩手県自動車整備振興会会長、岩手県商工会議所連合会長、盛岡商工会議所会頭など多くの公職を務められ、岩手経済の発展のため尽力された。

大門 ペソ 倶楽部

Vol. 1

自動車100年、先達に学ぶ

佃モビリティ総研代表 佃 義夫

最近、「自動車、100年の大転換期」と言われる。さきに日本自動車工業会の会長に就任した西川廣人日産CCO兼副会長も就任会見で「自動車は電動化や知能化、外部とのコネクティビティなど大きな変革期に入った」と語っている。

その自動車の歴史は、1886年にカール・ベンツによって発明されたガソリン自動車を、1908年に米フォードが量産化したのがスタートとされる。日本でも1907年に国産初のガソリン車「タクリー号」が製作され、明治の終わりから大正にかけて黎明期とされる。その後、第二次大戦前は米フォード、GMが日本でKD工場を設立し量産する中、トヨタ、日産など日本勢が国産車開発に向かう時期だった。日本の自動車の黎明期に創業した自動車関連企業としてヤナセが創立100年を迎えている。

しかし、日本の自動車が本格的にスタートしたのは太平洋戦争後の復興からであった。この6月に日本自動車会議所が創立70周年を迎える。戦後の日本経済復興に不可欠な自動車産業の再建に向けて「道路、交通、税制、燃料、資材など自動車に関係する重要な問題に取組み、行政に業界の意見を反映する」ため、昭和21年6月14日に設立さ

れて今日に至っている。その後の昭和30年代から40年代にかけて日本のモータリゼーション進展に繋がるのである。

豊田章一郎氏は、言わずと知れたトヨタ自動車の名誉会長だが、経団連や日本自動車会議所の名誉会長でもある。氏とは、筆者が現役記者時代に工販合併後のトヨタ社長、また自工会会長としてインタビューするなど、お付き合いは長い。

豊田名誉会長とは、1993年に日本自動車会議所会長を石原俊日産社長の後を受けて就任した直後に「何とか自動車会館を実現させたい」と語られて、筆者が前任の日刊自動車新聞に自動車会館構想を記事にした縁がある。それから約10年後の2004年3月に「日本自動車会館」開設にこぎ着けて「私の夢が叶って第一歩になった」と笑顔でその想いを示された。当時、日本自動車会館開設記念シンポジウムも筆者が編集人だった「Mobi21」主催で経団連会館において開催し、開会挨拶と基調講演もお願いしたいきさつもある。

1925年(大正14年)生まれ、齢(よわい)91歳を迎えられた自動車業界最長老のひとりだが、「トヨタだけでなく自動車業界は競争と協調で健全で夢のあるモビリティを目指すべき」との信念を先達からの学びとせねばならない。

日本自動車会議所会員(平成28年6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
- 日産自動車販売店協会
- U D トラックス販売協会
- 日野自動車販売店協会
- 三菱自動車販売協会
- 三菱ふそうトラック・バス販売協会
- 全国スバル自動車販売協会
- ダイハツ自動車販売協会
- 全国マツダ販売店協会
- 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 全国自家用自動車協会
- 一般社団法人 日本損害保険協会
- 石油連盟
- 一般社団法人 全日本指定自動車教習所協会連合会
- 一般社団法人 全国自動車標板協議会
- 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
- 特定非営利活動法人 ITS Japan
- 一般社団法人 自動車技術会
- 公益財団法人 自動車リサイクル促進センター
- 一般社団法人 自動車再資源化協力機構
- 一般社団法人 日本ガス協会
- 一般社団法人 日本自動車運行管理協会
- 日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会
- 一般社団法人 自動車用品小売業協会
- 一般社団法人 日本オートオークション協議会
- 日本中古車輸出業協同組合
- 全国オートバイ協同組合連合会
- 日中投資促進機構
- 一般社団法人 青森県自動車団体連合会

- 一般社団法人 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82、推薦会員3)