

# 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



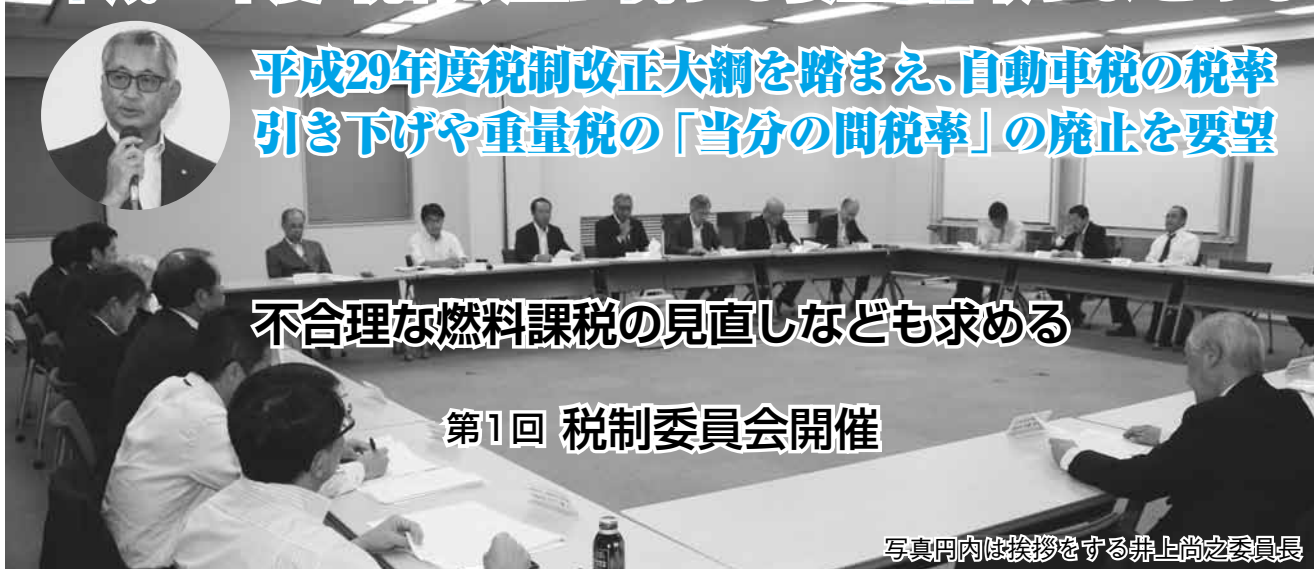
2017 **10** No.897

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)

## 「平成30年度 税制改正に関する要望書」取りまとめる



平成29年度税制改正大綱を踏まえ、自動車税の税率引き下げや重量税の「当分の間税率」の廃止を要望



不合理な燃料課税の見直しなども求める

### 第1回 税制委員会開催

写真内は挨拶をする井上尚之委員長

**日**

本自動車会議所は10月5日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、平成29年度第1回税制委員会(委員長=井上尚之自販連法規・税制委員長、東京トヨタ自動車社長)を開催し、「平成30年度税制改正に関する要望書(案)」について審議した。要望書案は、9月20日に開催した第1回税制部会での委員団体などの要望や意見を踏まえて取りまとめたもので、審議の結果、一部修正のうえ、後日書面審議によって承認された。要望書では、一貫して政府・与党に強く働きかけてきた「過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素

化」を筆頭要望に掲げ、昨年の大綱を踏まえ自動車税の税率引き下げや自動車重量税の「当分の間税率」の廃止、不合理な燃料課税の見直しなどを要望した。

審議に先立って挨拶した井上委員長は、「ピーク時に比べて新車販売台数は270万台も減っており、これ以上縮小すれば、国内生産や雇用の維持が一層困難となる。自動車産業が日本経済をリードし、地域経済や雇いを維持していくためにも、自動車関係諸税の負担軽減・簡素化による国内市場活性化は喫緊の課題である」と述べ、要望実現に強い意欲を見せた。(具体的な要望は2~4ページに掲載)

#### ◆◆ 主な内容 ◆◆

- 平成30年度 税制改正に関する要望……………2
- 「東京モーターショー2017」開催を前に盛り上がり……………4
- 「第5次環境基本計画中間とりまとめ」に対する意見を提出……………5
- 第240回会員研修会開催……………6
- 平成29年度 国内施設視察会のご案内……………10
- 日本自動車会館で入館14法人が交流会を実施……………11
- 『自動車年鑑』2017~2018年版を発売……………12
- 九都県市がエコドライブ講習会 [東京都]……………13

(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)

# 平成30年度 税制改正に関する要望

## 【重点要望項目・要望理由】

### ■過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化

#### 1. 平成29年度税制改正大綱を踏まえた保有課税の負担軽減・簡素化

##### ①自動車税・軽自動車税

・国際的にも過重な自動車税の税率を引き下げ、国際水準である軽自動車税を基準とする税体系に見直し

国際的にも過重な自動車税の税率を引き下げ、国際水準である軽自動車税を基準とする税体系に見直すべきです。

##### ②自動車重量税

・将来的な廃止を目指し、まずは「当分の間税率」の廃止

自動車重量税は、道路特定財源として道路整備のために自動車ユーザーが特別に負担してきたものですが、平成21年度に一般財源化されたことにより、課税根拠を喪失しています。また、保有時に自動車重量税と自動車税・軽自動車税が二重に課せられており、不合理・不公平な自動車重量税は将来的に廃止されるべきであり、まずは「当分の間税率」(旧暫定税率)を廃止すべきです。

#### 【平成29年度税制改正大綱(抜粋)】

消費税率10%への引上げの前後における駆け込み需要及び反動減対策に万全を期す必要があり、自動車をめぐるグローバルな環境、自動車に係る行政サービス等を踏まえ、簡素化、自動車ユーザーの負担の軽減、グリーン化、登録車と軽自動車との課税のバランスを図る観点から、平成31年度税制改正までに、安定的な財源を確保し、地方財政に影響を与えないよう配慮しつつ、自動車の保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずる。

#### 2. 不合理な燃料課税の見直し

##### ①ガソリン税、軽油引取税に上乗せされたままの「当分の間税率」の廃止

道路整備に必要な財源不足を補うため、ガソリン税、軽油引取税には本来の税率を上回る税率(暫

定税率)が課せられてきました。しかし、道路特定財源の一般財源化により課税根拠を喪失した旧暫定税率が、「当分の間税率」と名前を変えて存続し、自動車ユーザーだけが過重な負担を強いられています。ガソリン税、軽油引取税に上乗せされている、不合理な「当分の間税率」(旧暫定税率)は廃止すべきです。

##### ②ガソリン税・石油ガス税等のTax on Taxの解消

ガソリン税や、LPG自動車等の石油ガス税等に消費税が掛けられているTax on Taxは、税に税が課せられるという極めて不合理な仕組みであり、ガソリン税・石油ガス税等のTax on Taxは解消すべきです。

#### 3. 財源確保のための自動車関係諸税の増税および新税創設反対

自動車ユーザーの負担軽減の代替財源を確保するため、自動車関係諸税(車体・燃料課税)を増税することは、負担軽減の趣旨を無意味にするものであり、絶対反対です。また、地方の安定的な財源確保などを理由に安易な新税等を創設することは、自動車ユーザーだけに特定の負担を継続して強いることになり、「税負担の公平」の原則にも著しく反することから断固反対します。

### ■自動車関係税制に係わる要望

#### 1. 福祉車両の仕入れに係る消費税の取り扱いに関する見直し

福祉車両は社会政策的観点から厚生労働省告示により、非課税取引となっており、お客様からの預かり消費税はない一方で、福祉車両を製造・販売する事業者は、そのベース車両を含む仕入れ段階に係る消費税負担については、仕入税額控除ができず、事業者負担が生じています。

今後、消費税率の引き上げに伴い、事業者負担はさらに増大しますが、価格への転嫁は多大な負担増となり、福祉車両ユーザー(身体障がい者、高齢者介護者)の理解を得ることは困難です。

一方、課税対象であるベース車両に、福祉装備が装着された時点で非課税扱いとなる福祉車両の特殊性を利用し、健常者による不正購入を誘発する問題が生じています。

ユーザーや事業者への過大な負担を回避するために、消費税法施行令で規定されている非課税範囲を適正化するとともに、ユーザーへの支援措置を講じる等、所要の見直しを図るべきです。

## 2. 先進安全技術を搭載したトラック・バスに係る特例措置の拡充・延長

日本の経済インフラである物流や公共交通を担うトラック・バスなどの大型車両は、交通事故発生時の被害が大きくなる恐れがあり、大事故の際の経済や社会への影響は甚大です。また、トラック・バスを取り巻く経営環境は厳しい状況にあるものの、衝突被害軽減ブレーキなどの装置価格は高額です。

交通事故の防止および被害の軽減のため、衝突被害軽減ブレーキ、車両安定性制御装置を搭載したトラック・バスの特例措置を延長していただきたい。また、車線逸脱警報装置を備えたトラック・バスの特例措置についても延長していただくとともに対象を拡充していただきたい。

## 3. バリアフリー車両に係る特例措置の延長

高齢者、障がい者を含むすべての人々が安心して暮らせるユニバーサル社会の実現や、2020年東京オリンピック・パラリンピックの実施に向けて、移動上の利便性や安全性の向上を図るため、バリアフリー車両（ノンステップバス、リフト付きバス、ユニバーサルデザインタクシー）の特例措置を延長していただきたい。

## 4. 自動車取得税の免税点に係る特例措置の延長

省資源化・循環型社会形成の促進などの観点から、中古自動車の流通の活性化を図るため、また担税力の弱い経済的弱者を救済する観点からも、今年度末で期限切れとなる自動車取得税の免税点50万円の特例措置を延長していただきたい。

## 5. 営業用自動車の軽減措置の維持

トラックやバス、タクシー等の運送・輸送事業者は、経営基盤の脆弱な中小事業者が多く、人手不足や過当競争などにより非常に厳しい経営環境にさらされています。事業存続の危機に直面している事業者も少なくない中、数年ほど前から営業用自動車の自動車税の軽減措置を見直すことが検討され始めました。営業用自動車は、日本経済や国民生活を支える物流・公共輸送の一翼を担っており、日本経済や国民生活のライフラインとしての機能を有することから、営業用自動車の軽減措置は維持すべきです。

## 6. 企業の省エネルギー・再生可能エネルギー投資を支援する税制の整備

2030年度のエネルギーミックス実現に向け、省エネ投資促進によるエネルギー効率改善及び再エネのさらなる導入拡大を進めることが重要であり、そのためには引き続き、税制上のインセンティブが必要です。

その際、再エネ機器との連結による省エネ化や、ピークカットへの貢献が可能で、社用車などに導入することにより企業の省エネへの貢献も期待できる、電気自動車（EV）、燃料電池自動車（FCV）、プラグインハイブリッド自動車（PHV）、エネルギー回生型ハイブリッド自動車（HEVトラック・バス）、EV・PHV用充電器を対象とすべきです。

### 【関連する要望事項】

#### (I) 自動車関係諸税に係る税制措置

- ・先進環境対応車（低燃費車等）と先進安全自動車（ASV技術の導入車）に対する優遇措置の強化
- ・官公庁等の公用車導入に係る、リース契約での自動車税（軽自動車税含む）及び自動車取得税の非課税措置の創設
- ・指定自動車教習所が、リース契約による教習専用車両を導入する時の自動車税減免措置の創設
- ・身体障害の方のために専ら使用することを目的とした自動車のリース契約による自動車の減免措置の適用
- ・自家用自動車に係る税負担の不公平等の是正
- ・経年車に対する課税重課措置の廃止

#### (II) 自動車・エネルギー等に係る税制措置

- ・フォークリフト等の軽油引取税の課税免除の特例措置の延長
- ・大型高規格コンテナを運搬する鉄道コンテナ専用輸送車両に係る特例措置の創設
- ・自賠償保険・任意保険料等について所得税控除の適用
- ・石油諸税の更なる増税や石油諸税に係る税収の用途拡大等、石油に対するこれ以上の税負担に反対
- ・バイオエタノール等揮発油に係る課税標準の特例の延長
- ・バイオETBEおよびバイオETBEの原料として使用するバイオエタノールに係る輸入関税無税制度の適用期限の延長
- ・石油化学用輸入ナフサ等に係る関税無税制度の適

用期限の延長

### (Ⅲ) 中小企業等の法人課税に係る税制措置

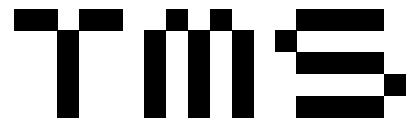
- ・中小法人の軽減税率の引き下げと適用範囲の拡大
- ・税法上の中小企業定義の見直し
- ・発行済議決権株式の総数等の「2/3要件」の100%への拡充
- ・相続税の納税猶予割合の100%への引き上げ
- ・少額資産即時償却の延長
- ・交際費等の損金算入の特例措置の延長
- ・BCP対策設備投資への支援
- ・雇用促進税制の延長
- ・所得拡大促進税制の延長
- ・物流総合効率化法に基づく特例措置の延長
- ・外形標準課税の適用拡大によるバス事業への負担増反対

- ・タクシー事業に対する事業所税の非課税措置の創設

### (Ⅳ) その他

- ・公共の危害防止のために設置された施設又は設備に係る課税標準の特例措置の延長
- ・トラック協会が運営する地域防災・災害対策関連施設について、固定資産税の軽減措置の適用
- ・鉄道へのモーダルシフトを推進するため、鉄道貨物利用運送事業者が導入する31フィート等の私有大型高規格コンテナに係る特例措置の創設
- ・タクシーにおける消費税の特例措置（軽減税率の適用、メーター改造等の費用に対する税制上の支援措置）
- ・損害保険料など仕入税額控除ができない非課税取引に関する見直し（事業者負担軽減）

## TOKYO MOTOR SHOW 2017 BEYOND THE MOTOR



**10/27(金)からの開催を前に盛り上がりを見せる**

**東京モーターショー2017 TMS ジャックデーやJR・東京メトロ主要駅でPR**

10月27日（金）から11月5日（日）までの10日間（一般公開は10月28日から）、東京・江東区の東京ビッグサイトで開催される第45回東京モーターショー2017。最新概要を記者発表した9月21日には、国内自動車メーカー全14社の公式ホームページがモーターショーにジャックされる（各社のトップページがモーターショーの共通グラフィックに変わる）「TMSジャックデー」を実施し、今回のショーテーマに込めたメッセージを広く一般にアピールした。JRや東京メトロの主要駅では、商用車、二輪車も含めた国内外のメーカーすべてのロゴを一堂に集め、モーターショーを映像でPRするデジタルサイネージも展開しており、開催を前に盛り上がりを見せている。

記者発表でプレゼンテーションをした、モーターショー特別委員会の星野朝子委員長（日産自動車専務執行役員）は、「クルマを取り巻く社会は大きく変化しています。ビッグデータや

IoT、AIなど情報技術の進展や、環境・エネルギー技術の高度化などにより、クルマは移動を支援するものから、情報、エネルギー、インフラ、そして私たちの生活とつながることで新しい役割と機能が求められています。東京モーターショーは、モビリティの未来をより多角的に多様性をもってプレゼンテーションする場に生まれ変わります」と宣言し、主催者である日本自動車工業会の各社が一丸となって挑戦的な企画に取り組んできたことを強調した。

その一つが、主催者テーマ展示「TOKYO CONNECTED LAB 2017」。300人が一度に入場できる巨大ドームいっぱいに映し出すインタラクティブ展示や、VR体験など参加型プログラムで未来のモビリティ社会を体験することができる。今回のモーターショーには世界10カ国150者以上を超える企業・団体が出展、70を超えるワールドプレミアが発表される。

**＝14、15ページに全出展者リストを掲載＝**

# 「第5次環境基本計画中間とりまとめ」 に対する意見を提出

日本自動車会議所 道路・環境委員会

**日** 本自動車会議所は9月7日、環境省が意見募集した、「第5次環境基本計画中間とりまとめ」に対する道路・環境委員会(委員長=梶野龍二・全日本トラック協会理事長)としての意見を取りまとめ、同省に提出した。同省は、本件について本年8月8日から9月7日まで広く国民から意見を募集していた。

当委員会では、従来より地球温暖化対策など自動車業界に大きな影響を与える案件へ意見提出してきたが、今般の意見募集に対しても、当計画が政府の環境政策の大綱であることを踏まえ、以下の通り書面審議により委員会意見を取りまとめ、本意見募集に対応した。

## 【委員会意見の内容】

私たちは、自動車や部品の生産、販売・整備等の流通、運輸等の自動車関係団体や法人企業等を会員とする自動車関連分野の総合団体として、業界共通の諸課題解決に向けて、政策要望・提言活動や社会貢献活動に積極的に取り組んでおります。

今般、環境省で募集されている表題の件につきまして、政府の総合的・長期的な環境政策の大綱である当計画の影響の大きさに鑑み、今回の意見募集に対し以下の通り意見を申し述べます。

1. 地球温暖化対策計画に記載された2050年長期目標の3条件(全ての主要国が参加、主要排出国が能力に応じて排出削減、温暖化対策と経済成長を両立)および3原則(イノベーションの促進、国内投資の拡大・競争力強化、国民の知恵)を当計画に明記していただきたい。

(理由)

地球温暖化対策として、まず、わが国が全力を挙げて取り組むべき目標は、同対策計画に掲げられた中期目標「2030年度に2013年度比26%削減」であると考えます。

同時に掲げられた長期目標「2050年度に80%削減」については、あくまで目指す方向性を示したものであり、当目標を記載する場合には、

数字が独り歩きしないよう、同計画に記載された3条件(全ての主要国が参加、主要排出国が能力に応じて排出削減、温暖化対策と経済成長を両立)および3原則(イノベーションの促進、国内投資の拡大・競争力強化、国民の知恵)を合わせて明記していただくことが重要と考えます。

自動車業界といたしましても、引き続き自動車の燃費改善と次世代戦略車の開発をはじめ、エコドライブの啓発活動などを含めた取り組みにより、地球温暖化対策を強力に継続推進してまいります。

2. 「汚染者負担の原則」にCO<sub>2</sub>が含まれ「外部性の内部化」が新たな炭素税や、石油石炭税および地球温暖化対策税の増税などを指すならば反対。

(理由)

炭素税をはじめとする規制的手法は、企業に直接の経済的負担を課す手法であり、企業の国際競争力を削ぐとともに、低炭素化に向けた研究開発や投資意欲を減退させイノベーションを阻害すると考えます。

私どもは、こうした観点からも石油諸税の更なる増税や石油諸税に係る税収の用途拡大等、石油に対するこれ以上の増税に一貫して反対しております。

# 世界経済、日本経済、そして自動車革命

モルガン・スタンレーMUFG証券  
シニアアドバイザー ロバート・アラン・フェルドマン氏が講演  
第240回 会員研修会開催

**日** 本自動車会議所は9月22日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第240回会員研修会を開催し、モルガン・スタンレーMUFG証券シニアアドバイザーのロバート・アラン・フェルドマン氏が「世界経済、日本経済、そして自動車革命」と題して講演した。参加者は約85名。

## 【講演要旨】

### 1. はじめに

1970年に名古屋の南山大学付属高校に交換留学生として初来日し、以来50年にわたり楽しく勉強を続けてきた。

経済学を志す者にとり、日本ほど興味深い国はない。なぜ高度成長できたのか、なぜバブルが発生したのか、なぜ回復まで15~20年もかかったのか、どうやって高齢化に取り組むのかなど、日本は先進モデルである。こうした経験から新しい経済学が生まれるのであり、日本経済への知的好奇心は極めて高い。

### 2. 世界経済

まずは、北朝鮮問題だが、専門家曰く、米国も北朝鮮も先制攻撃は得策ではないと分かっている。米国は圧倒的な戦力はあるが、北朝鮮の短距離ミサイル800本と、ソウルを狙う1万2,000の大砲全てを抑えることは不可能で、ソウルでは極めて大きな被害が出る恐れがある。従って、経済制裁の強化が現実的な方策なのだが、中国もこの問題の重大性をようやく理解し、姿勢を強めてきている。日本の新聞に寄れば、北朝鮮は中国に対してもミサイルが届くというメッセージを送っているようだ。

一方、情報の確認が難しいが、米系地政学シンクタンクは、中国がすでに内密にジェット燃料の供給も打ち切った。北朝鮮は米国と同様、中国にも不信

感を持っている。パワーバランスからすると先制攻撃の可能性は低い。恐いのはキューバ危機の時にも起こりかけた偶発的な事故である。残念ながらこのようなリスクの存在を認識しておかねばならない。

### 続いてトランプ政権

の今後だが、まずポジティブ面では、1) インフラ整備は、米国の道路、航空システムの老朽化は甚だしく、共和・民主党とも賛同しており、健康保険問題より先に取り上げておけば、もっとスムーズに進んだと思うが、来年あたり具体的な進展があるのではないだろうか。2) エネルギー問題については、温暖化自体を否定し、再生エネルギーではなく化石燃料を推奨しているが、石炭よりシェールガスの方が断然安いこともあり市場の動きは全く反対。政治的に面白いのは、再生エネルギーの推進に熱心なのは共和党が地盤とする州が多いということで、インフラとエネルギー問題が絡み合っ、今後投資チャンス拡がってくると思う。3) 税制改革については、今年中は多分難しいと思うが、来年に入って法人減税は実現できるのではないだろうか。米国企業が海外に保有する現金(2.3兆ドル)を、国内に戻す時にかかる税率35%を10%に下げようという動きが起きているが、これも来年期待できそうで賃上げや設備投資増への波及効果が望める。4) 人事については、最初は極右的なメンバーが力を持ち憂慮していたが、中道的な良識派が入り始めている。特に外交・安全保障関係は信頼できる方もいると思う。経済閣



ロバート・アラン・フェルドマン氏

僚については、ビジネスマンとしては優秀だが、政策面での経験不足が懸念されていたが、これもだんだん落ち着いてきている。

ネガティブ面についての判断は、孫氏の兵法の五事、「道」(統率者と国民が同じ気持ちになっているか)、「天」(自分に有利な情勢か)、「地」(自分に闘い易い地勢か)、「将」(自分の周りに人が揃っているか)、「法」(規律ができていないか)の観点から判断すると良い。

まず、1)「道」は政権支持率は当初から相当低く45%からのスタートで、現在は30%台後半まで漸減してきており、国民から親しみをもちられているとはいえない。2)国民は小さな政府を望む向きが強く、「天」は若干プラスかもしれないが、やりたいことが共和党だけでできるわけでもなく、共和党にしても違う考えの人がたまたま集まっているだけでまとまっていない。そこで民主党も巻き込もうとしたこともあったが、大統領自身の信頼感に難があり上手くいかなかった。3)「地」の政策面はどちらかというとプラス傾向かもしれないが、国民は小さな政府を狙っているからである。4)「将」については、一時に比べて良くなってきているが、決して全体が揃っているわけではなく、大統領と深い信頼関係で結びついているわけでもない。そして5)「法」については、共和党とも不仲でこの関係はなかなか改善し難いのではないだろうか。いくら周囲がしっかりして冷静になっても、本人が意識しないと、いつまで経っても本当にやりたいことが実現できないと見る向きは多い。加えて、最近ロシア疑惑がまた出ており、取り巻く環境は安定とは言えない。

**米国の景気**は良い。リーマンショックからの回復も続いているし、所得も上がり、雇用も悪くない。物価もペースは遅いが、だんだん上がりだしており、デフレへ戻ることは当面ないと判断できるので、実質GDPも2%位の成長が、今年も来年も続くとしている。ただし、それは政策があまり進まない前提での予測なので、進展があると一層の成長も期待できる。問題は円ドル相場の8割を決める連銀が抱える金利である。

連銀は以前から金利の正常化を目指してきたが、物価は伸び率が鈍い状況。この路線は当分続く見通しだが、弊社は来年3回金利が上がると見ており、日銀は動き難いので、若干の円安になるのではない

か。また連銀の議長人事も課題になっている。イエレン議長は、大統領に多少好かれているようだが、他にも任命候補者がいる。いずれにしても、経済状況を考えると今の連銀の緩やかな利上げペースは続くと思われる。

自動車業界にとって極めて重要な**中国**だが、今年も来年も6%台の成長が続くと見込んでいる。懸案の不良債権が急拡大して金融問題に発展するような事態は当面考え難い。一方、中国には鉄の三角形(国営企業、輸出、金融)といわれる成長モデルがあるが、次第に矛盾点が表れてくる可能性がある。

まず国営企業だが、一応黒字とはいっているが、非常に効率が悪く、実際は赤字と見る向きは多い。では、なぜ営業が続いているかということ、高収益の輸出企業が稼いだ資金を銀行を通じて回しているからである。「金融抑圧」というが、銀行の預金金利は非常に低く、儲けた分を国営企業に回している。中国の個人消費のGDPに占める割合は35%ととんでもなく低いが、これは金融抑圧の兆しである。2008年のリーマンショックの時には、政府が多額の財政出動を行った。国営企業経由による一般インフラ整備で経済は安定させたが、不良債権は増大した。いずれ限界はあっても、政府は強く、政治的な反対勢力もないので、こうした取り組みはしばらく続くだろう。

ただ、国民の不安がどこで表面化するのか、特に深刻さを増す公害問題について政府も本気になって取り締まり始めた。中国にはもともと環境を守ろうという文化はほとんどなく、数百年前から大幅な環境破壊を繰り返してきたが、今は少しずつ修正してきている。これは自動車業界にとっても極めて重要な動きで、中国が世界NO.1のEVメーカーになれるかどうか注目されている。

**欧州**だが、イギリスがブレグジットに悩んでいる。是非を問う世論調査では、まだ五分五分を維持しているが、企業の設備投資マインドは非常に弱くなっており、経済への影響は増大するだろう。大陸欧州についてはまだまだしで、フランスもオランダも中道政党が強く、経済も安定が見込まれブレグジット交渉にも強い立場で臨めそうである。補足だが途上国については、驚くことにアルゼンチンがこの1~2年の伸びが目覚ましく、企業戦略の対象として考え始めても良いと思う。

あと二点、**世界経済の問題**を取り上げるが、まずは、「なぜ世界的に成長率が減速しているのか」について述べる。一番納得できる説明は、技術革新の恩恵が資本に偏り、賃金には波及せず、それが世界経済の鈍化につながっているという見方である。失業率がこれほど下がっても物価が加速しないのは、例えば自動車工場のロボット化で失業した人がレストランで働くと、失業率は変わらないが、所得は減り、購買力が減り、物価が上がり難くなる。米国、日本、欧州で全く同じことが起きている。

加えて、大変興味深い証明が難しいことだが、「経済は実は減速はしていない、加速している」という説がある。これはGDP統計の計算方法の問題で、例えば音楽のCD購入額は統計に含まれるが、技術革新によって安価になったネット購入分はどう扱うのか。また本を買う場合も、本屋とアマゾンでは値段が異なるのである。

もう一つの問題は「技術革新が進む時には、それに合った組織を作っておかねば活かせない」ということである。日本の火縄銃を例に挙げるが、その活用が急速に広まったのは戦国時代で、織田信長は常備軍の鉄砲隊を組織して鉄砲という新技術をフル活用し、農兵主体で旧態然の武田を打ち破った。現在に目を転じると、問題は金融業界で、リーマンショック後の規制強化でがんじがらめになり、残念ながら未だに新技術を活かした新しいビジネスモデルを構築できないままである。

### 3. 日本経済

**実態経済**は実に良い。景気循環は良好で、工業生産は高く、在庫も増えず、世界・国内の需要も悪くないので、この状態は当分続くと思う。設備投資の長期トレンドを見てみると、アベノミクスになって急上昇し、消費増税で少しフラット化したのが、この1年半でまた上昇に転じた。これはいくつかの要因によるが、まずは法人税の35%から30%への減税で、そして景気の好転。労働力不足の影響もかなり効いていて、これをカバーするための設備投資が増え続けるのではないかと思う。一方、消費はまだ冴えないが、これもだんだん良くなり始めているので、先行きもあまり心配していない。

問題は**物価**で、なかなか上がってこない。日銀目標は2%だが、「刈込インフレ率」(変動幅の大きい

もの上下10%を除外) でみると、昨年の0%から今の0.6%まで加速はしてきている。需給ギャップもなくなったので十分想定されることではある。いつ2%になるかという少し難しいが、労働市場は結構タイトで賃金を押し上げる効果をもたらす。では、GDPを1%伸ばすためには、労働力をどれだけ確保しなければならないのだろうか。

GDPの伸び率は労働生産性と雇用の伸び率で決まる。最近の日本は、GDP生産性のトレンド伸び率は非常に低く0.3%程度にとどまっている。すると、1%のGDP成長を実現するには、雇用の伸びは差し引き0.7%としないといけない、すなわち、45万人分である。これをどこから探してくるのか。

女性の労働参加率は既に米国以上に上がっていて、残る上げ幅は大きくない。高齢層(65~74歳)の参加率も既に高く、さらに問題は団塊の世代が2023年から75歳に到達し始め、対象の人口自体が減ってくる。残るは外国人労働者で、現在は108万人で、2016年で17.6万人増えた。その内、6万人がベトナム。必要な45万人を確保するには女性と高齢者から十万人ずつ、外国人から二十数万でも間に合わず、労働不足は一層厳しくなる。

従って、生産性の向上が急務であるが、これができなければ賃金が上がる一方で、これは避けられない状況。そうした中で、日銀の対応に注目が集まるが、来年に入ってからだが長期金利の目標を上げざるをえなくなるのではないだろうか。

**成長戦略**を考える時には、「危機→反応→改善→怠慢」という政策と市場が絡み合うサイクルモデルを使う。経済改革を行うと、景気は次第に回復するが、回復とともに改革は後回しになってくる。安倍政権に当てはめてみると、アベノミクスを打ち出した時は、かなり危機的でいろいろなことができた。そして、景気回復とともにペースダウンし、支持率が下がり、挽回を狙って内閣改造でまた改革に取り組もうとしている。大事なことは資本装備率を上げることだが、これまでのアベノミクスの成果は、私の独断と偏見だが、かなり評価できる分野もある。自民党の基盤の農協改革には相当果敢に取り組み、税制改革ももう少しやるべきだが悪くはない。コーポレートガバナンスも大きく進み、外部取締役を大幅に増やした。

一方、全く進んでいないのは改革を主導する人を



選ぶ選挙制度改革で、大きな問題である。一番心配しているのは**労働改革**である。当初、厚労省の労働政策審議会の動きは鈍く、フラストレーションを感じた安倍総理は、昨年、「働き方改革実現会議」を新たに立ち上げた。しかし、トランプ政権の誕生でこれへの対応で手一杯になり、働き方改革は担当大臣任せになり不十分な提案に終わった。政府が企業に対して労働時間の削減をいながら、時給を上げろとは一言も提案に書かれていない。これでは所得が減る緊縮政策に他ならない。

もう一つの問題は、金銭解雇が働き方改革の中に一切入っていないことである。これは「労働政策審議会」が担当したが、メンバー構成は既得権益が主であるので、改革は進み難い。内閣改造の後、改革派の大臣がトップを務める「人生100年時代構想会議」ができ、総理は年末までに報告を出すよう求めている。

#### 4. 自動車革命

全世界のエネルギー消費量は1980~2010年の間、毎年平均2%上がっている。同じ率で伸びるとすると、2010年を100とすると50年後は250になる。このボリュームのエネルギーを確保できないと経済成長は見込めない。一方、技術革新による省エネは、米国エネルギー情報局の調査によると、2000年以降の世界のエネルギー効率には毎年0.8%の改善で、日本も同じペースだったが、震災以降は日本は大幅な改善を実現した。電気をまめに消す習慣、LEDへの置き換えなど、省エネのために自らができることを真剣に考え取り組んだ結果である。

世界のエネルギー構造については、どこからとるか(抽出か、再生か)、どう届けるか(燃料としてか、電力としてか)、どう使うか(運輸か、それ以外か)を相関し合うサプライチェーンのモデルとしてとらえると相互関係性が分かりやすい。そして、チェーンの中の重要なネックを見つけ改善すると全体的に変革が生まれる。今の自動車業界は正にここがポイントで、例えば電力の安価供給は全体への好影響だが、特に大事なのは蓄電池の改良で、これが進むと全てが変わる。

自動車に関して弊社の「オンザチャージ」という調査レポートを最近出した。2050年までは大事な要素は、GDPの伸び方、都市化、人口の伸び、高齢

化の進展、技術進歩などで、これを予想の前提として、GDPは伸び、人口も増え(特にインドを中心に)、つまり経済成長は続くとしている。政策的な変化では、レギュレーションが厳しくなり、技術の進歩より影響が大きいとしている。欧州もVWのスキャンダルの後、ディーゼルは廃止に向けて動き出している。

そこで注目されるのは**蓄電池電気自動車BEV**(Battery Electric Vehicle)だが、課題はコストと、電気の作り方である。まずはコストだが、ガソリン車とBEVのトータルコストはほぼ同じだが、コストをランニングと資本コストに分けると、ガソリン車が両コストほぼ半々なのに対して、BEVは資本コストが9割弱を占める。つまり蓄電池の購入コストが高価なのであり、これがいつ下がってくるかが非常に重要なポイントである。興味深いことにソーラーパネルでさえ、価格がこの40年間、毎年約10%下がり続けているのに、改良余地の大きい蓄電池はそうになっていくかどうか。レポートでは、コバルトを減らしニッケルを増やす技術的進歩で、7~8年内には価格が半減でき、両車の総合コストが逆転する可能性もあると論じる。

次に電気であるが、電気自体をクリーンに作らないと、車の出すCO<sub>2</sub>が減っても問題の解決にはならない。例えば、原発依存度の高いフランスではCO<sub>2</sub>のクリーン度は高いが、低質の石炭を多用する中国については、反対に悪化してしまうという可能性もある。弊社は内燃機関自動車の保有のピークアウト時期は2030年代半ばと見ており、原油需要は当面減らないが、2030年以後は原油需要が減ってもおかしくない。

BEV比率が高まるとともに自動車産業は大きく変わっていくことを考えねばならないが、その影響は分野別に大きく異なる。また、あるエネルギーの専門家は、CO<sub>2</sub>を画期的に減らす技術は既にほとんどできていて、問題は無線送電技術といている。日本では既に実験は成功しているが、これが実用化するなら重い蓄電池が不要になり、自動車が利用するエネルギーが大きく減る。こういう新しい技術を破壊する更に新しい技術がどんどん出てきている。自動車業界は大変革の真只中だが、新技術の方向性を常に把握して、それに合った組織を作っていくことが重要である。種子島火縄銃の先例のように日本の自動車業界が乗り切ることを期待している。

# 平成29年度 国内施設視察会のご案内

## 1日のみでも参加可能な日帰り2日間のコース

11月28日(火)

外環・首都高現場見学  
(千葉県・東京都)

11月29日(水)

第2東名・羽根トンネル現場見学  
日産グランドライブでの運転支援機能車の試乗

**日** 本自動車会議所は11月28日(火)と同29日(水)の両日、「平成29年度 国内施設視察会」を開催します。視察1日目は、現在首都圏で大規模に進められている高速道路建設の工事現場を訪問し、わが国の道路交通を支える最先端の道路建設技術を現地現物で視察いたします。2日目は道路建設の視察に加え、日産自動車テストコース(日産グランドライブ)において、同一車線自動運転技術などの運転支援機能車の試乗を実施します。日々開発が進められている先進安全技術の現在をご体感ください。

今回は、より多くの皆さまにご参加いただけるよう、1日のみでも参加可能な日帰り2日間のコースとし、加えて日産グランドライブのみご参加いただけるコース設定といたしました。多数の皆さまにご参加いただきたく、ご案内申し上げます。

### 視 察 内 容

#### ◆11月28日(火)【1日目・日帰り】

- 東京外郭環状道路(外環)および首都高速道路(首都高)現場見学(千葉県・東京都)
- ・10:50にJR市川駅に集合し、その後、貸切バスで工事現場へ移動

建設事務所で当道路建設技術の説明をお聞きし、大深度地下トンネルや橋梁付け替えなど最先端技術を駆使した現場見学(4カ所)を行う。

- ①外環「市川中」工事現場(千葉県市川市)
- ②首都高晴海工事現場(東京都中央区晴海)
- ③首都高羽田線付け替え工事現場(東京都品川区鮫洲)
- ④外環「東名ジャンクション」工事現場(東京都世田谷区)



<外環・東名JCT>深さ69m 外環東名JCTに大深度トンネル立坑、シールド機掘削中

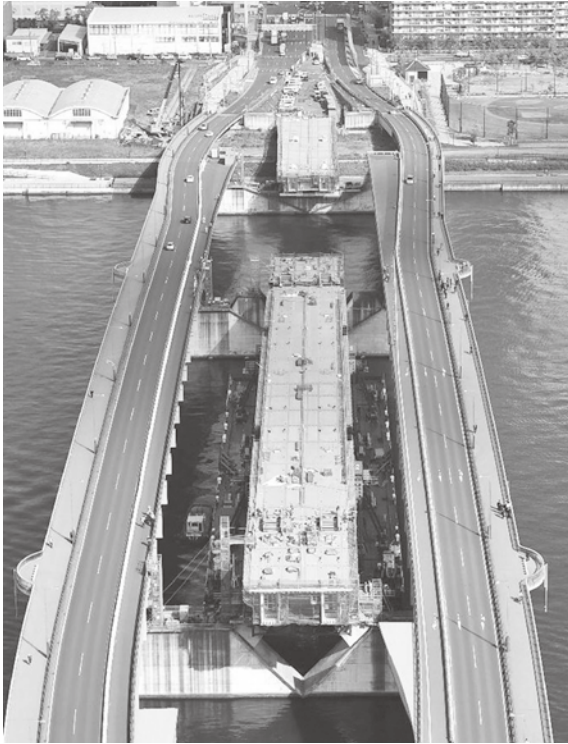
#### ◆11月29日(水)【2日目・日帰り】

- 第2東名・羽根トンネル現場見学および日産グランドライブでの運転支援機能車の試乗(神奈川県)
- ※日産グランドライブのみ参加できるコースも設定
- (1) 羽根トンネル・日産グランドライブコース
  - ・10:40に小田急本厚木駅に集合し、その後、貸切バスで工事現場へ移動
- (2) 日産グランドライブのみコース
  - ・13:00に京浜急行追浜駅に集合し、その後、専用バスで移動

建設事務所で当道路建設の説明をお聞きし、岩石が積み重なった歴層および水脈を克服しながらの難工事など現場見学を行う。

その後、日産グランドライブで運転支援機能車の試乗を行う。

- ①第2東名・羽根トンネル工事現場(神奈川県伊勢原市)
- ②日産グランドライブ(神奈川県横須賀市)



＜首都高・晴海工事＞晴海運河に新たな架け橋 五輪選手村のアクセス向上



＜第2東名・羽根トンネル＞掘削直後に吹付コンクリート、ロックボルト等を使用し地山と一体化した支保構造を作る合理的なトンネル掘削工法を採用



△日産グランドドライブ▽

【参加費】 1名=5,000円程度/日  
 (集合場所への乗車券やご宿泊の場合は個別負担で  
 ご手配をお願いいたします)  
 ※上記参加費には、食事代、バス代、高速道路料金  
 などが含まれます。  
 ※参加人数により、参加費は若干、変動いたします。

【定員】 各日、各コース40名(先着順)  
 ※定員に達した後にお申し込みいただいた場合は、  
 別ルートのご案内をする場合がありますので、ご  
 理解の程よろしくをお願いいたします。  
 【締切日】平成29年10月27日(金)  
 【お問い合わせ・お申込み】 当会議所事務局まで  
 TEL.03-3578-3880 Mail:contact@aba-j.or.jp

**日本自動車会館で入館14法人が交流会を実施** 日本自動車会館運営委員会

日本自動車会館入館14法人で組織する日本自動車会館運営委員会(委員長=永塚誠-日本自動車工業会副会長・専務理事、事務局=日本自動車会議所)は9月20日、入館法人間の相互親睦を深めることを目的に、同会館くるまプラザ会議室で日本自動車会館交流会=写真=を開催した。

当日は、入館14法人から135人が来場。会場では工夫を凝らしたゲームを交え、各テーブルで和やかな談笑の輪が広がった。交流会は今回で3回目の開催となり、入館各法人から実行委員を募り、実行委員会が準備から運営までを担当した。



また、10月11日からは初の試みとして、くるまプラザにおいて交流会の写真展示が実施されている。実行委員会はこの写真展示も通じて、継続的に交流会のPRを行っていく。

新 刊 の ご 案 内

## 『自動車年鑑』2017～2018年版を発売

## 85年以上の歴史を持つ総合年鑑

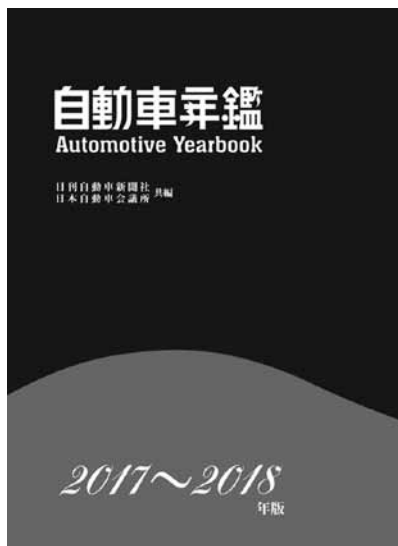
**日** 本自動車  
会議所は、  
日刊自動車新聞  
社との共編によ  
る『自動車年鑑』  
2017～2018年版  
を発売いたしま  
した。

85年以上の歴史を持つ本書は、クルマと自動車産業に関するあらゆる情報やデータ、動向などを網羅した『自動車年鑑』本体と、約80の自動車関係団体とその会員企業7,500社以上の代表者、所在地、連絡先を一覧にまとめて収録した別冊『The List』がセットになった、自動車産業全般をカバーした唯一の総合年鑑です。

2017～2018年版は、巻頭企画として、「政府、安全運転サポート車の普及を促進」、「間近に迫る自動運転社会の予測と課題」、「英EU離脱、米仏大統領交代とその余波」、「佐藤琢磨、インディ500初制覇」と、自動車業界以外からも大きな注目を集める話題を取り上げています。

このほか、2016年8月から2017年7月にかけて発売された新型車や特別仕様車などをまとめて掲載した「ニューモデル」、同期間の国内外の業界動向が時系列で掲載されている「自動車産業日誌」など、昨年から今年にかけての自動車産業の動向が一目で分かる企画も多数掲載しています。また、総勢140人以上の主要団体・企業のニューリーダーを紹介。さらに、日刊自動車新聞の記者が国内外の自動車業界の動きを記事や写真、データで解説するなど、国内のみならず、世界中の自動車産業の現状を把握するために必要な情報に溢れています。

自動車産業の各分野、業種動向を分析し、さまざまな情報を提供しております『自動車年鑑』は、自



動車ビジネスに携わる方々や研究者、行政関係者などの必携ツールとして定評があります。

## 【自動車年鑑の主な掲載項目】

## 《本編》

## □巻頭特別企画

- 「政府、安全運転サポート車の普及を促進」
- 「間近に迫る自動運転社会の予測と課題」
- 「英EU離脱、米仏大統領交代とその余波」
- 「佐藤琢磨、インディ500初制覇」

## □2016-2017 ニューモデル

## □2016-2017 ザ・ニューリーダーズ

## □2016-2017 物故者

## □自動車産業日誌

## □日本の自動車産業

## □主要国の自動車産業

## □国内自動車販売・サービス

## □自動車産業と行政

## 《統計・資料編》

## □国内関連データ

## □国内販売・サービス

## □車体・部品生産

## □主要国の自動車台数統計

## □諸税・道路・交通環境

## 【別冊「The List」の掲載項目】

約80の自動車関係団体とその会員企業7,500社以上の代表者、所在地、連絡先などを網羅。ウェブサイトから電子ブック形式で閲覧できます。

体 裁 B5判・箱入り上製本

ページ数 別冊含め約760ページ

定 価 1部 = 2万1,600円

(本体価格20,000円 + 税)

送 料 無料

※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

## 九都県市が エコドライブ講習会

11月に埼玉、東京、千葉、神奈川で

燃料電池車や電気自動車の試乗も

**首**

都圏の9自治体で構成する九都県市(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市)は11月、東京など4カ所で一般の人を対象にしたエコドライブ講習会(エコトレーニング)を開催する。

この講習会では、日本自動車連盟(JAF)や自動車教習所と連携し、環境に優しく、燃費の改善や安全運転にもつながる運転方法「エコドライブ」を分かりやすく学ぶことができる。

会場は、①埼玉県がさいたま市の埼玉県自動車学校(11月13日)、②東京都が東久留米市の東久留米自動車教習所(11月14日)、③千葉県が船橋市の船橋中央自動車学校(11月20日)、④神奈川県が座間市の都南自動車教習所(11月27日)。

各会場とも開催時間は13時から17時まで。募集人員は各会場とも21名。参加費は1,028円。いずれの会場でも、個別指導による実車講習、燃費計を使用した運転診断、運転診断の結果と個別指導、水素で走る自動車などの同乗体験ができる。

問い合わせは、九都県市首脳会議環境問題対策委員会大気保全専門部会(TEL.042-769-8241)か、日本自動車連盟東京支部(TEL.03-6833-9130)まで。  
[東京都自動車会議所]

## 法税制・公益事業・情報 の合同委員会及び 施設見学会を開催

富山県自動車会議所

**富**

山県自動車会議所は8月25日、富山市新庄町の富山県自動車会館において、法税制・公益事業・情報委員会の合同委員会を開催するとともに、委員会終了後、施設見学会を行った。



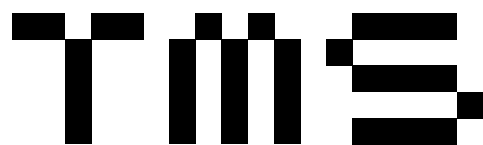
合同委員会は、委員長に情報委員長である富山トヨベットの野上淑弘取締役経理部長を選出し議事に入り、法税制関係では、平成30年度国・県予算に対する要望事項の検討審議が行われ、自動車関係諸税の簡素化・軽減、道路整備計画の策定とその実現など10項目の要望事項が取りまとめられ、国、県等の関係機関(9機関)へ提出することを決定した。

公益事業関係では、今年度実施する交通安全活動7事業、環境保全活動5事業の具体的な活動計画について報告し、情報関係では、国土交通省北陸信越運輸局富山運輸支局の水越憲充首席運輸企画専門官をお招きし、OSSの進捗状況等の最新情報を聴講した後、意見交換を行った。

次に、同運輸支局の唐崎光博首席陸運技術専門官をお招きし、自動車点検整備の推進等について強化月間である9月・10月にあたり、その推進と取り組み、その他保安基準改正関係について聴講し、委員会の終わりには、秋の全国交通安全運動について、各委員の所属する団体や企業が積極的に取り組むことを再確認し委員会を終了した。

また、合同委員会に引き続き実施した施設見学会では、富山市が資源循環型まちづくりの実現のため造成したエコタウンを視察、管理棟がある交流推進センターにて、エコタウン事業について説明を受けた後、タウン内のリサイクル施設7社のうち、食品廃棄物などをバイオガス化技術により電気エネルギーを発電している富山グリーンリサイクルと、地球温暖化の要因となっているCO<sub>2</sub>削減を図ることを目的に自社において考案した、大量処理が可能な電気式マルチ解体機を使って自動車解体を行っている日本オートリサイクルを見学、委員からは、「あらためてリデュース、リユース、リサイクルの大切さを実感した」などの声が聞かれ、今後の環境活動に繋がる大評判の見学会となった。

# TOKYO MOTOR SHOW 2017 BEYOND THE MOTOR



## 第45回東京モーターショー2017 出展者リスト

2017年9月21日現在

### <乗用車>

ダイハツ	トヨタ	Mercedes-Maybach (Germany)
ホンダ	Alpina (Germany)	Peugeot (France)
レクサス	Audi (Germany)	Porsche (Germany)
マツダ	BMW (Germany)	smart (Germany)
三菱	Citroën (France)	smart Brabus (Germany)
日産	DS (France)	Renault (France)
スバル	Mercedes-Benz (Germany)	Volkswagen (Germany)
スズキ	Mercedes-AMG (Germany)	Volvo Car (Sweden)

### <商用車>

日野	三菱ふそう	Scania (Sweden)
いすゞ	UDトラックス	Volvo Trucks (Sweden)

### <二輪車>

ホンダ	ヤマハ	BRP (Canada)
カワサキ	Harley-Davidson (U.S.A.)	
スズキ	BMW (Germany)	

### <カロッツェリア>

愛知県立愛知総合工科高等学校	イケヤフォーミュラ	高山自動車
----------------	-----------	-------

### <車体(屋内)>

日産車体	トヨタ車体
------	-------

### <車体(屋外)>

(一社)日本自動車車体工業会	東邦車輜	浜名ワークス
極東開発工業	日本トレクス	八千代工業
KYB	日本フルハーフ	矢野特殊自動車
新明和工業	花見台自動車	山田車体工業

### <部品・機械器具>

(株)アドヴィックス	曙ブレーキ工業(株)	アスモ(株)
アイシン・エアアイ(株)	アルパイン(株)	ボッシュ(株)
アイシン・エイ・ダブリュ(株)	(株)アルティア	(株)ブリヂストン
アイシン化工(株)	アンデン(株)	カルソニックカンセイ(株)
アイシン精機(株)	アーコニック・ジャパン(株)	(株)カーメイト
アイシン高丘(株)	朝日電装(株)	クラリオン(株)

大同メタル工業(株)	マーレエンジンコンポーネンツジャパン(株)	(株)タチエス
(株)データシステム	(株)マーレフィルターシステムズ	大豊工業(株)
デルタ工業(株)	(株)松井製作所	横浜ゴム(株)
(株)デンソー	(株)ミクニ	(株)東日製作所
(株)エクセディ	水戸工機(株)	(株)東海理化
(株)ファインシンター	(株)ミツバ	東京濾器(株)
富士通テン(株)	三菱電機(株)	TONE(株)
日本グッドイヤー(株)	モリテックスチール(株)	豊田合成(株)
浜名湖電装(株)	日本特殊陶業(株)	トヨタ紡織(株)
日立オートモティブシステムズ(株)	日本発条(株)	(株)豊田自動織機
日立金属(株)	日本ピストンリング(株)	TPR(株)
HKT(株)	日本サーモスタット(株)	テイ・エス テック(株)
市光工業(株)	日信工業(株)	(株)ユーシン
(株)今仙電機製作所	NOK(株)	八千代工業(株)
IPF(株)	日本精工(株)	矢崎総業(株)
イサム塗料(株)	NTN(株)	(株)ヨロズ
イワタボルト(株)	オムロン オートモーティブ エレクトロニクス(株)	ユアサ工機(株)
ジャトコ(株)	パイオニア(株)	Continental Automotive Corp. (Germany)
(株)ジェイテクト	(株)レイズ	Invest in Morocco (Morocco)
(株)ケーヒン	(株)リケン	MAHLE GmbH (Germany)
(株)小糸製作所	三輪精機(株)	Nuevo Leon (Mexico)
(株)クゼー	澤藤電機(株)	Öhlins Racing AB (Sweden)
KYB(株)	(株)ソニックデザイン	Robert Bosch GmbH (Germany)
京三電機(株)	スタンレー電気(株)	Samvardhana Motherson Group (India)
京都機械工具(株)	(株)杉浦製作所	Schaeffler AG (Germany)
協和工業(株)	住友電気工業(株)	(一社) 日本自動車部品工業会
マブチモーター(株)	住友理工(株)	
マーレベアーアジャパン(株)	住友ゴム工業(株)	
マーレエレクトリックドライブズジャパン(株)		

### <自動車関連サービス>

九都県市首脳会議環境問題対策委員会大気保全専門部会 (一社) 日本自動車連盟	国土交通省自動車局	(独) 自動車事故対策機構 (一社) 全国自動車標板協議会
---	-----------	----------------------------------

### <TOKYO CONNECTED LAB 2017>

◎主催者出展：(一社) 日本自動車工業会

◎企業・団体出展：

旭硝子(株)	KDDI(株)	美園タウンマネジメント協会
(株)デンソー	国土交通省道路局	トヨタ自動車(株)
Global Mobility Service(株)	環境省	(一財)道路交通情報通信システムセンター
(株)ハタプロ	(株)MS ソリューションズ	WHILL(株)
本田技研工業(株)	日産自動車(株)	Ninebot Inc. (China)
(株)IHI	(一社) 水素供給利用技術協会	



Vol. 17

## 現場の知恵とマニュアルと制度

(株)交文社 代表取締役社長/自動車ジャーナリスト 小林 英世

「カイゼン」は海外の生産現場でも通用する日本発の哲学というか、考え方。現場でなければ分からない、現場ならではの発想を生産性の向上やコスト削減、作業の安全性の向上等に生かそうというもので、これを組織的に行うことが推奨されている。ここのポイントは「組織的」。便利だからといって、個々の現場で勝手に行うことではない。考えを広く共有して、こちらの便利はあちらの迷惑にならないかを確認して、マニュアル化をしていくのがルールである。

現場の創意工夫を生かす素晴らしい考え方であると思う。

マニュアルといってもいろいろあるが、家電製品のマニュアルでも分厚くなり、なかなか読みにくいものとなってきた。免責のためにも必要なことは全て書いてあるのであろうが、やはり取り付きにくい。最近ではダイジェスト版が付いており、さらに最低限知ってほしいことだけを抜き出した手許用が付いてくる。

何度か生産現場（といっても自動車メーカーがほとんどであるが）を見学させていただいたことがある。それぞれの自動車メーカーが数十年かけて積み上げてきた生産方法（自動車メーカーであるから組立方法なのか）、また乗用車、商用車、

大型車の違いがあるため、皆それぞれ独自性があるように思う。企業文化が違うと言える。

画一性が強い軽自動車メーカーも、全く雰囲気や景色が違うというのが実感したところ。

今でこそ同じメーカーの各工場の雰囲気は同じものになってきたが、20年前ぐらい前までであろうか、はっきりはしないが、同じメーカーでも、あちらの工場で生産した車種と、こちらの工場で生産した車種では思わぬところに考え方の違いを感じたことがある。

そのようなことを最近を感じることはないのは、多くの技術者の方の努力により、設計製造に関する大きな意味でのマニュアル化が進んだ結果だと思う。

弊社は国土交通省関係、さらに言えば道路運送車両法関係、いわゆる自動車の生産から使用までを技術的な面から管理する法律関係の書籍の出版を専門としており、これも一種のマニュアルだと思っている。

ここ数年、エアバッグ、燃費、排ガス、そして完成検査等で問題が起きている。これも、現場があまりにも広くなり、マニュアル、制度が精緻に、複雑になり、距離が広がり、それぞれの動きが伝わりにくくなっていることによるものかと感じている。現場の知恵と制度とのハーモナイズが望まれている気がする。

### 日本自動車会議所会員（平成29年10月10日現在）= 団体会員88、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  
 U D 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  
 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  
 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 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 若手県自動車会議所

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77、推薦会員6)