

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>



2018 **6** No.905

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)

第83回定時総会・第201回理事会開催 内山田会長が再任、5副会長全員が交代



総会終了後の懇親会には約450名が出席

日本自動車会議所

日 本自動車会議所は6月6日、東京・千代田区の経団連会館で第83回定時総会を開催し、「平成29年度事業実績・平成30年度事業計画」など3議案が審議され、いずれも原案通り承認された。今回は改選期に当たり、理事5名と監事1名が退任。内山田竹志会長はじめ理事9名と監事2名が再選され、新たに日本自動車工業会会長の豊田章男氏、日本自動車販売協会連合会会長の小関眞一氏、全日本トラック協会会長の坂本克己氏、日本バス協会会長の三澤憲一氏、全国ハイヤー・タクシー連合会会長の川鍋一朗氏の5名が理事に、全国自動車標板協議会会長の山下邦勝氏が監事にそれぞれ就任した。

続く第201回理事会では、会長に選定された内山田会長の議事進行の下、新理事5名全員が副会長に就任したほか、顧問7名、評議員4名が新たに委嘱され、内山田体制の2期目がスタートした。

総会・理事会後の懇親会には、国会議員176名(うち本人出席68名)をはじめ、会員・業界関係者など約450名が出席。挨拶に立った内山田会長は、「私どもの今年度の最大ミッションは、『自動車関係諸税の抜本改正』です」と述べ、「悲願である『自動車関係諸税の負担軽減と簡素化』の実現、とりわけ自動車税の引き下げなど、保有課税の見直しに向けて邁進してまいります」との決意を表明した。

◆◆ 主な内容 ◆◆

- 第83回定時総会・第201回理事会開催……………2
- 第1回人材委員会開催……………5
- 第248回会員研修会開催……………11
- 2018年版『数字でみる自動車』を発行……………16
- 6月は「不正改造車を排除する運動」の強化月間……………17
- 自動車税制改革フォーラムがブログを活用した活動を展開……………18
- 東京都自動車政策懇談会開催 [東京都]……………18
- 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]……………19

(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83回定時総会・201回理事会を開催

「平成29年度事業実績・平成30年度事業計画」などを審議

「自動車関係諸税の抜本改正」など重点5項目を中心に取り組む

議事進行をする内山田会長（前列左から4人目）

第

83回定時総会では、審議に先立って内山田竹志会長が挨拶し、「自動車業界が100年に一度といわれる大変革期を迎える中、会議所は、『総合団体』としての機能をフルに活かし、『クルマ社会の持続的で健全な発展』に向け、皆さまのご理解、ご支持をいただき、業界一体となって取り組んでまいります」と抱負を述べた。この後、内山田会長を議長に選出し、議案の審議に入った。総会・理事会の議案については、5月中旬までに第79回運営委員会および第200回理事会でそれぞれ書面審議のうえ、いずれも原案通りに承認されている。

総会では、事務局から中島哲専務理事が「平成29年度事業実績・平成30年度事業計画」について、畠山太作常務理事が「平成29年度決算・平成30年度予算」についてそれぞれ説明。また、「理事・監事選任」については、小林義信理事から理事・監事候補者の説明があり、理事候補5名、監事候補1名が提案された。審議の結果、3議案はいずれも原案通り承認された。続く第201回理事会では、内山田会長の議事進行の下、新たに理事に就任した5名全員が副会長に選定されたほか、顧問7名、評議員4名が新たに委嘱され、内山田体制の2期目がスタートした。

事業計画は、今年度の事業方針を「クルマ社会の健全な発展のため、自動車総合団体として関係業界



3議案が審議された第83回定時総会

の支持・支援を得、諸課題の解決に一体で取り組む」とし、委員会活動などを通じて、①政策要望・提言活動、②「クルマ好き」育み活動、③啓発・研究活動などを行っていくほか、日本自動車会館をベースに業界の連携強化や、PR・啓発・社会貢献活動などを展開していく。

◇重点項目は次の通り。

①自動車関係諸税の抜本改正

- 業界を挙げた、ユーザーを中軸に据えたインパクトある強力な訴求活動で、悲願の負担軽減・簡素化を実現

②クルマ好きの育み

- 中期的なクルマユーザー・業界人材の確保
- 全面改定新たな会議所ホームページ(HP)で、

内山田 竹志会長 ご挨拶

本日は、平成29年度の事業実績や、平成30年度の計画について、ご審議をお願いいたしますが、その前に、私ども業界を取り巻く環境と、今後いかに対処していくべきか、私の考えを一言申し述べさせていただきます。



現在、自動車業界は「100年に一度」といわれる大変革期を迎えています。クルマの進化は目覚ましく、クルマ社会全体を巻き込んだ大きな変革が進行中です。さらにここに来て、懸念されたアメリカとの通商問題は、「貿易戦争」と表現されるレベルまでリスクが高まり、また緊迫した折衝の続く北朝鮮情勢は、今後どのような影響をもたらすか不透明な状況です。

このような先が見通せない、舵取りの大変難しい状況下だからこそ、第一線で日々汗を流されている会員メンバーのために、私たちに何ができるか真剣に考え、皆さまと一致団結して、確実な成果を上げることが求められています。

私どもの今年度の最大ミッションは、「自動車関係諸税の抜本改正」です。新車販売は、国内自動車産業のベースとなるのもので、特に本年は税制大綱で示された改正の「勝負の年」であり、産業基盤をより強固なものとする「チャンス年」でもあります。幸い、好調な世界経

済を背景に、日本経済は回復基調で、新車販売は今年も3年連続で500万台規模を確保できる見通しですが、540万人の雇用を支えるこのレベルは、何としても守り通さなければなりません。

過重で不合理な税を強いられている多くのユーザーの思いを、納税者の真の「声」として結集し、政府・与党に対して、官邸の政策の重点キーワードである「若者、子育て、地方」を意識しながら、財政の面からも納得性あるロジックで抜本改正を粘り強く訴求することが肝要です。業界の力を合わせ、悲願である「自動車関係諸税の負担軽減と簡素化」の実現、とりわけ自動車税の引き下げなど、保有課税の見直しに向けて邁進してまいります。

税制改正に加えて、「クルマ好き」を育む活動については、中期的なクルマユーザーと業界人材確保の観点から重要で、組織的に進め、定着させてまいりたいと思います。安倍政権の目玉政策である「働き方改革」「生産性革命」についても、自らの課題としてとらえ、取り組みのベースとなる「活力ある職場づくり」に向け、4月に「人材委員会」を新たに立ち上げました。

このように、会議所は、「総合団体」としての機能をフルに活かし、「クルマ社会の持続的で健全な発展」に向け、皆さまのご理解、ご支持をいただき、業界一体となって取り組んでまいります。そうした思いで、前年度の取り組みを振り返り、今年度の計画を取りまとめましたので、活発なご審議をいただきますよう、どうぞよろしくお願い申し上げます。

自動車関連情報（イベント他）を一括集約・提供し、クルマの魅力を伝える

- 「親子キッズエンジニア（於自動車会館／自技会共催で昨年度東京初開催）」の定着とHP・会館の認知浸透への活用

③活力（働きやすさ＋働き甲斐）ある職場づくり

- 「人材委員会」を新たに立ち上げ、「働く」ことについて人事の基本から再考し、活力のあり方を考える機運醸成

④自賠責保険料一般財源繰り入れ分の一部繰り戻し

の継続・拡大

- 15年ぶりに実現した繰り戻しを梃子に、被害者救済事業の安定的・持続的拡充を確固たるものとする

⑤時事・重要情報のタイムリーな把握と展開

- 自動運転、交通事故対策、地球温暖化対策や経済・人に関わる時事問題を、会員研修会、委員会で重点取り上げ

＝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30年6月6日現在(順不同、敬称略)

〔会 長〕

内山田竹志 学識経験者
= トヨタ自動車会長 =

〔副会長〕

豊田 章男 (一社)日本自動車工業会 会長 (新任)
小関 眞一 (一社)日本自動車販売協会連合会 会長 (新任)
坂本 克己 (公社)全日本トラック協会 会長 (新任)
三澤 憲一 (公社)日本バス協会 会長 (新任)
川鍋 一朗 (一社)全国ハイヤー・タクシー連合会 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〕

大下 政司 (一社)日本自動車部品工業会 副会長・専務理事
徳永 泉 (一社)全国軽自動車協会連合会 専務理事
小林 健二 日本自動車輸入組合 副理事長・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
小林 義信 事務局担当

〔監 事〕

井口 武雄 三井住友海上火災保険(株) 名誉顧問
吉永 泰之 (株)SUBARU 取締役社長
山下 邦勝 (一社)全国自動車標板協議会 会長 (新任)

〔名誉会長〕

小枝 至 (一社)日本自動車会議所 前会長

〔名誉顧問〕

豊田章一郎 (一社)日本自動車会議所 元会長

〔顧 問〕

加藤 啓進 (一社)日本自動車販売協会連合会 元会長
岩崎 正視 (一社)日本自動車工業会 元会長
瀧川 博司 (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
宗国 旨英 (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
小栗 七生 (一社)日本自動車販売協会連合会 元会長
齋藤 寛 (公社)日本バス協会 元会長
張 富士夫 (一社)日本自動車工業会 元会長
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
堀内光一郎 (公社)日本バス協会 理事
志賀 俊之 (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
高橋 幹 (公社)日本バス協会 元会長
池 史彦 (一社)日本自動車工業会 元会長
櫻井 誠己 (一社)日本自動車販売協会連合会 元会長
西川 廣人 (一社)日本自動車工業会 副会長 (新任)
久恒 兼孝 (一社)日本自動車販売協会連合会 理事相談役 (新任)
星野 良三 (公社)全日本トラック協会 名誉会長 (新任)
富田 昌孝 (一社)全国ハイヤー・タクシー連合会 名誉会長 (新任)

岡野 教忠 (一社)日本自動車部品工業会 会長 (新任)
堀井 仁 (一社)全国軽自動車協会連合会 会長
上野金太郎 日本自動車輸入組合 理事長 (新任)
海津 博 (一社)日本中古自動車販売協会連合会 会長 (新任)
橋本 一豊 (一社)日本自動車整備振興会連合会 会長

〔評議員〕

網岡 卓二 (一社)日本自動車車体工業会 会長
倉田 健児 (一社)日本自動車タイヤ協会 専務理事
辻 良之 いすゞ自動車販売店協会 会長
久恒 兼孝 トヨタ自動車販売店協会 理事長
櫻井 誠己 日産自動車販売協会 理事相談役
大内 茂夫 UDトラック販売協会 会長
上野 弘文 日野自動車販売店協会 会長
三浦 潔 三菱自動車販売協会 会長
川井 正次 全国マツダ販売店協会 会長
柳田 昌宏 (一社)日本自動車機械工具協会 会長
藤野 公孝 (一社)全国自家用自動車協会 会長
堀 政良 (一社)日本損害保険協会 専務理事
月岡 隆 石油連盟 会長 (新任)
田中 節夫 (一社)全日本指定自動車教習所協会連合会 会長
縄野 克彦 (一社)全国レンタカー協会 会長
東馬 圭一 (一社)日本自動車リース協会連合会 会長※
佐藤 良也 (一財)福島県自動車会議所 会長 (新任)
西村 健二 東京都自動車会議所 会長代行
三澤 憲一 (一社)神奈川県自動車会議所 会長
酒井 公夫 (一社)静岡県自動車会議所 会長
山口 真史 (一社)愛知県自動車会議所 会長
岸野 吉晃 (一社)岐阜県自動車会議所 会長
桑名 博勝 (一社)富山県自動車会議所 会長
要明 英二 (一社)石川県自動車会議所 会長
張 富士夫 トヨタ自動車(株) 相談役
川口 均 日産自動車(株) 専務執行役員
伊東 孝紳 本田技研工業(株) 取締役相談役
益子 修 三菱自動車工業(株) 取締役社長
小飼 雅道 マツダ(株) 取締役社長 (新任)
片山 正則 いすゞ自動車(株) 取締役社長
鈴木 修 スズキ(株) 取締役会長
伊奈 功一 ダイハツ工業(株) 相談役
市橋 保彦 日野自動車(株) 取締役会長 (新任)
村上 吉弘 UDトラック(株) 取締役社長
日高 祥博 ヤマハ発動機(株) 取締役社長※
松永 和夫 三菱ふそうトラック・バス(株) 取締役会長
木水 秀和 (株)プリヂェストン 常務執行役員
南雲 忠信 横浜ゴム(株) 取締役会長
尾堂 真一 日本特殊陶業(株) 取締役会長兼社長
木川 眞 ヤマトホールディングス(株) 取締役会長
秋田 進 日本通運(株) 取締役常務執行役員
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 =

※は3月2日に開催された第199回理事会で就任

高知大学中澤特任教授が 「人事の歴史・欧米比較」をテーマに講演

今年度5回のシリーズ講演を実施 平成30年度 第1回 人材委員会開催

第1回委員会の開催に当たり挨拶に立つ島崎有平委員長

日 本自動車会議所は4月26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30年度第1回人材委員会（委員長＝島崎有平・日本自動車販売協会連合会常務理事）を開催し、高知大学特任教授の中澤二郎氏が「人事の歴史・欧米比較～人事の知られざるを知る～」をテーマに講演した。今年度の人材委員会は、年間5回のシリーズとして実施し、いずれも中澤教授より講演をいただく予定としている。

第1回人材委員会の冒頭、島崎委員長より挨拶があり、今年度創設された本委員会の狙いや今後の進め方について紹介があった。概要は以下の通り。

【委員長挨拶概要】

- ・政府は「働き方改革」を、アベノミクス第2ステージの最重要課題の一つに据え鋭意推進中です。自動車業界としましても、この動きに加え、社会変化への組織的対応ニーズから、業界団体職員の「働き方」について考える機会・場として、「人材委員会」を立ち上げることにしました。
- ・昨年来の有志による研究会やヒアリングをもとに、本委員会は、「働きやすさ」を求める制度面の見直しだけでなく、「働きがい」の向上による「生産性のアップ」の両面から、「活力ある職場づくり」

を目指すことを狙いにしています。

- ・実際の進め方は、制度などの具体的な見直しから着手するのではなく、最初に「人事」の基本に立ち返り、講師からの人事の「原論・歴史・比較」に関する解説を通じて、全体観をとらえることから始めます。そして、「活力」とは何か、「活力向上」にはどこから手を付ければよいのか考えよう、という機運が次第に醸成されてくる展開を想定しながら、年間5回の委員会をシリーズ化して進めます。
- ・講師は企業人事OBで、人事問題を真正面から捉え幅広く活躍中の高知大学中澤二郎特任教授に年間を通してお願いしました。

島崎委員長の挨拶の後、中澤講師の講演に入った。講演の要旨は以下の通り。

【講演要旨】

ポイント

- 日本の産業革命は、欧米に大きく遅れ、日清・日露戦争の頃に始まった。当時は転職を繰り返す「渡り職人」が主流であった。すなわち「直接雇用」ではなく「間接雇用」であった。
- その後「直接雇用」（新卒）、および現在の「職



講師の中澤二郎氏

能給」の源流となる「生活給思想」が提唱される。ロシア革命（1917年、大正6年）を契機とする労働争議に対抗し、その影響を防ぎたいとの思想（防共思想）がその裏にはあった。

- 日本の人事の歴史は「迷走の歴史」であった。分けても、1950年代後半から1970年代初頭にかけて行われた「職務給」論争は、同じ議論を繰り返さないためにも、人事の行く末を考えるためにも、極めて貴重な財産である。
- 日本と欧米の雇用慣行は根本的に異なっている。日本は「メンバーシップ型の無限定な働き方」（就社型）、欧米は「ジョブ型の限定的な働き方」（就職型）に特徴がある。よって、こうした違いを十二分にふまえたうえで、「採用」「育成」「評価」等に関する制度・運用を考察する必要がある。

1. はじめに

私は長年にわたり人事に携わってきました。しかし人事の歴史が迷走の歴史であったことに、長い間気がつきませんでした。もっと早く知っていたら、より有意義な議論ができたはず。よって、本シリーズは、そんな私自身の反省もふまえ、「原論・歴史・比較」に的をしぼってお話します。中でも初回の本日は、シリーズの下地となる歴史と欧米比較についてふれたいと思います。

2. 明治・大正時代の労働事情

1894年（明治27年）、日清戦争が起こります。福沢諭吉が亡くなった1901年（明治34年）、官営八幡製鉄所（私も勤めていた現新日鐵住金）の高炉に火がとまります。そして1904年（明治37年）、日露戦

争が勃発します。さて、「富国強兵・殖産興業」が叫ばれていたこの当時において、労働者の定着率はどれくらいであったのでしょうか。

大河内一男（元東大総長）著『これから労使関係』（1966講談社現代新書）には、こんな数字がのっています。三菱長崎造船所の離職率は65%。印刷職工の勤続は長くて2年、多くは1年未満。鉄工職人の勤続は1年未満が53%。鉱山労働者もほぼ似たような数字（すべて明治35-36年）。

要するに、この時代の労働市場は流動的だったのです。渡り職人を中心とする「間接雇用」が主流であって、今日のような「直接雇用」ではなかったのです。

次は、ハーバード大学のアンドルー・ゴードン教授の著書『日本労働関係史1853~2010』（2012岩波書店）から引いたものです。当時の様子が赤裸々に描かれています。

「1900年代初頭、世紀転換期の労働社会は、仕事に『真の責任感』を発揮させたいと望んでいた経営者を困らせていた。監督者の前に立ちほだかっていたのは、社会的地位が低く、会社への忠誠心を欠き、規律に従おうとしない流動的な労働者達でした。経営者はやむなく、労働者を直接管理する仕事を親方に任せることで、この問題に対応した。しかし、それと同時に、渡り職工に狙いを定めて、賃金体系を刷新する試みが始まり、以後何十年もかかって日本独特の賃金構造を根付かせ、成長させることになったのである。」

まさに経営者は、「その場しのぎの一時的な対応で、『間接管理のジレンマ』に陥っていました。そこで考えあぐねた末にたどりついた結論が、今でいう「日本の雇用慣行」すなわち「日本独特の賃金構造を根付かせ、成長させること」だったのです（ゴードン教授）。

であれば、その当時においては、まだ「人事部」「労務部」めいたものはありませんでした。人を採り、差配し、面倒をみるのが親方であれば、そうした組織ができるのは、まだ先の話でした。

では、いつ頃、どのようにして「直接雇用」に切りかわったのか。その画期をなしたのが、明治後期から大正にかけて頻発した労働争議です。1917年（大正6年）にロシア革命が起きます。社会主義思想が急速に広まっていきます。1922年（大正11年）、非

合法ながら日本共産党が誕生します。

そこで経営者は悩みます。労働争議は何とかがしたい。かといって、その旗振り役の熟練工を排除すれば工場は回らない。そこで、悩みに悩んだすえ、一部の大企業は泣く泣くそうした熟練工を排斥します。そしてその後10歳そこそこの尋常高等小学校出の子供をあてがいます。これが「新卒採用」の始まりであり、「直接雇用」への切りかわりです。

とはいえ、それが読み書きもままならない子供であれば、手取り足取り、教える必要があります。一人前にするには様々な仕事を体験させる必要があります。すなわち、「無限定な働き方」の起源があります。言い換えれば、「新卒採用」と「無限定な働き方」はそもそも一蓮托生、セットだったのです。

再び、ゴードン教授の前掲書からの抜粋です。「北九州の八幡製鉄所も熟練工不足から、3年課程の幼年職工養成所を1910年(明治43年)に開設している。厳しい選抜をパスして入学した生徒は卒業後6年間会社にとどまる義務を負っていた。授業料は製鉄所が負担したが、6年以内に退職すると自己負担となり、退職金も受け取れない」。当時の様子がしのべられます。

では、その排斥された熟練工はどうなったのでしょうか。中小企業に駆け込みます。そこでも争議に加担します。ゆえに、中小企業の経営はますます苦しくなり、大企業との格差が拡大します。

しかし、それでは、誰が、いつ社会主義に走らないとも限らない。そう、ここでも経営者は、そして軍部も考えます。そこで編み出されたのが「生活給思想」です。提唱者は呉海軍工廠長(工廠とは軍需工場)の伍堂卓雄です。平たくいえば、働く労働者だけではなく、家族もひっくるめて面倒見ようという思想です。扶養家族数まで考慮に入れた賃金思想、がこうして登場します。

3. 昭和時代以降の労働事情 ～迷走した人事～

1930年代に入ると、軍靴の音が鳴り響きます。1938年(昭和13年)「国家総動員法」が制定されます。そうした法律や勅令によって一部大企業で行われていた人事施策や慣行(新卒採用、生活給、定年・退職金制等)が中小企業に徹底されます。「大戦」は家族も巻き込みます。銃後を守る家族も“皇国の産業戦士”であれば、ここでもまた生活給思想は支持されても、排斥されることはありませんでした。



熱弁をふるう中澤氏

1945年、終戦を迎えます。生活給思想は、連合国の受け入れるところではありませんでしたが、ここでもまた生き永らえます。戦後、雨後の竹の子のごとくに生まれた労働組合に支持され、かつ民主化を後押しするGHQの後ろ盾もあり、何とここでも延命します。そしてそれが、1946年(昭和21年)、現在の職能給に直結する「電産型賃金体系」(電産系の労働組合による)となって結実します。

ただ、その後も歴史は迷走します。朝鮮特需を機に力を盛り返した日経連(現経団連)は、1955年(昭和30年)「職務給」を提唱します(参照『職務給の研究』)。理由は、先と同様、格差拡大への懸念と、それにとまなう社会主義思想への懸念です。ちなみに、中華人民共和国ができたのは1949年(昭和24年)です。朝鮮戦争はその翌年の1950年に始まります。

ところが、その日経連が1969年(昭和44年)、自らの主張をひるがえします。正確には、傘下の企業人事が「職能給」への切り替えを要望します。なぜでしょう。

右肩上がりの高度成長期(1950年代後半～1970年代初頭)の主要課題は、1)新規分野の進出、2)技術革新への対応(ME革命等)、3)労働力不足に対応する多能化でした。これに対応するには職能給しかないと考えたからです。それが職務給であれば、かえってブレーキになってしまうと考えたからです。

同様に、右肩下がりの時代にあっても、現場人事は職能給を選択しました。いや、実は、政労使そろってこちらに軍配をあげました。1973年(昭和48年)、第一次オイルショックが起きます。雇用は危うくなり、仕事はなくなります。それが職務給であ

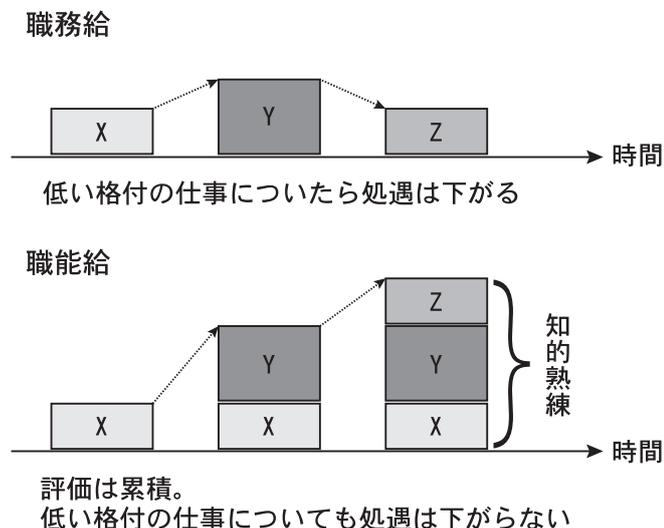
れば、即クビきりです。クビを切らないまでも、格付けの低い仕事に移れば処遇は落ちます。ところが、それが職能給であれば、どうでしょう。次に示すように、累積的な評価にもとづく職能給であれば、そうした懸念はありません。雇用は維持され、労働条件が下がらず、かつ経営にとっても変化への対応力があるならば、誰もが職能給を推すのはよくわかります。

余談ですが、にもかかわらず、昨今、「職務給導入」と「積極的ローテーション」を同時にやろうとする企業があるのは、困ったものです。二つは水と油。成り立つはずがありません。ほんの少し歴史をたずねれば、容易に気づくはず。歴史を学ばない人の陥りがちな過ちです。

(参考)「職務給と職能給」

X、Y、Zの3つの「仕事(職務)」があったとします。箱の高さは「仕事の格付け」を示しています。職務給は、XにつけばX相当の、YにつけばY相当の賃金がもらえます。そしてYからZに移れば、能力にかかわらず、賃金は機械的に下がります。これが「同一労働同一賃金」といわれるゆえんです。だから職務給は異動と相性がよくありません。反対に、同一労働同一賃金であるがゆえに、正規・非正規のどちらであろうと、同じ仕事をしていれば同じおカネをもらえます。その結果、格差は縮小します。

他方、「職能給」の評価は累積的です。仕事が変わっても、前の評価をふまえて次の評価が積み重なります。経理から人事に移っても、経理で養った知識・経験はその後も生きるはずだとの考えがその根底にあります。



4. 日本と欧米の雇用慣行比較（あくまでも基本）

①雇用慣行

日本は「メンバーシップ型の無限定な働き方」、欧米は「ジョブ型の限定的な働き方」です。日本は会社のメンバー（一員）になることが優先されるので「就社型」、欧米は仕事に就くことが優先されるので「就職型」とも呼ばれています。

仕事の詳細（職種、勤務場所、管理職の有無等）は、日本は「入ってから、都度」決まります。雇用契約書は文字数の少ないスカスカのものになるので、「空白の石版」だと言われることがあります。これに対して欧米の仕事の詳細は「契約時点において」決まり、変更は「職務記述書」による合意にもとづいて行われます。

②人事制度

日本「年次別選抜管理」+「職能資格制度」、欧米は「階層別管理」+「成果主義管理」

③採用

日本「新卒一括採用」、欧米「欠員補充」

④育成

日本は「他律的キャリア」（企業内育成）、欧米は「自律的キャリア」と言われています。しかし「他律＝悪いこと」と思い込むのは早計です。洋の東西を問わず「他律的キャリア」のない育成はありえません。家庭における親、学校における先生、職人の世界における師匠等、どれも成長にとって欠かすことはできません。

⑤異動・労働時間

日本「無限定な働き方」、欧米「限定的な働き方」

⑥評価・処遇（賃金）

日本「職務遂行能力」（職能）にもとづく「職能給」、欧米「職務評価」（格付け）にもとづく「職務給」

5. 主要人事課題

日本

まず特筆すべきは「非正規」問題です。2000年代に入って表面化しました。それ以前にも女性を中心にこの問題はあったのですが、対象が男性に、それも世帯主に及ぶにおよんで、表沙汰になりました。

なお、厳密な定義はないのですが、「正社員」は次の3条件をすべて満たすものだと考えてよいでしょう。1) 直接雇用、2) 無期雇用（契約期間）、3) フルタイム。逆に、どれか一つ欠けても「非正規雇用」だといえます。

もう一つあげるとすれば「ブラック企業」問題です。日本の特徴は「無限定な働き方」にあります。それは暗々裏に「将来の高処遇」とセットになっています。しかし、その「高処遇にあずかれない」、ゆえに「引き合わない」感覚が「ブラック企業」問題を引き起こしていると考えられます。言い換えれば、若い時の「低処遇+無限定な働き方」という組み合わせは「割にあわない」感覚がつのっているということです。仕事は「無限定」、にもかかわらず処遇は「低処遇」のままでは、誰もついてはいけません。

欧米

筆頭は「階層格差」だと思います。欧米は階層社会で、「エリート：ノンエリート」の比率はおおよそ「2：8」といったところでしょうか。実は、大卒の大半はノンエリートなのです。

(参考)「一学年の定員数」：仏のエリート養成校であるグランゼコールは500人、米国のハーバード、スタンフォードは1,000~1,500人、東大が3,500人、早稲田が1万人、慶応で6,000人(概数)。

そして、このエリートとノンエリートの違いを頭に入れておくことは非常に重要です。例えば、私たちは時折こんな言葉を耳にします。「欧米は日本と違って、ワークもライフもこなしているか」。しかし、そんなことがあるはずがありません。欧米のエリートは、実態的には日本と同じように「無限定な働き方」をしています。それでも家庭をもち、子育てをしようと思えば、祖父母に頼るか、おカネであがなうか、二つに一つ(ホームヘルパー、ベビーシッター)。ワークライフバランスどころではありません。

かたや、ノンエリートはどうか。処遇は低く、それが職務給であれば、仕事が変わらない限り賃金は上がらないので生涯を通して低賃金に甘えざるをえません。にもかかわらず、家庭をもち、子育てをしようと思えば、共稼ぎは必須、そして共稼ぎをしようと思えばワークライフバランスがなければやっていけません。つまり、ノンエリートのワークライフバランスの裏には、そんな切羽詰まった事情があることを見逃してはいけません。もちろん、理念としては大事ですし、日本には見習うべき点が多々ありますが。

さらに、もう一つあげれば、欧米の「若年失業率」は非常に高いことです。「新卒」は経験豊かな「先輩」

と競って仕事を取りに行く必要があれば、結果、失業率が高くでるのも致し方ありません。

※第2回委員会

7月23日(月) 10:00~11:30 自動車会館

「日本の雇用慣行」

終身雇用、新卒採用、年功賃金、企業別組合など

【講演後の懇談会での出席者コメント】

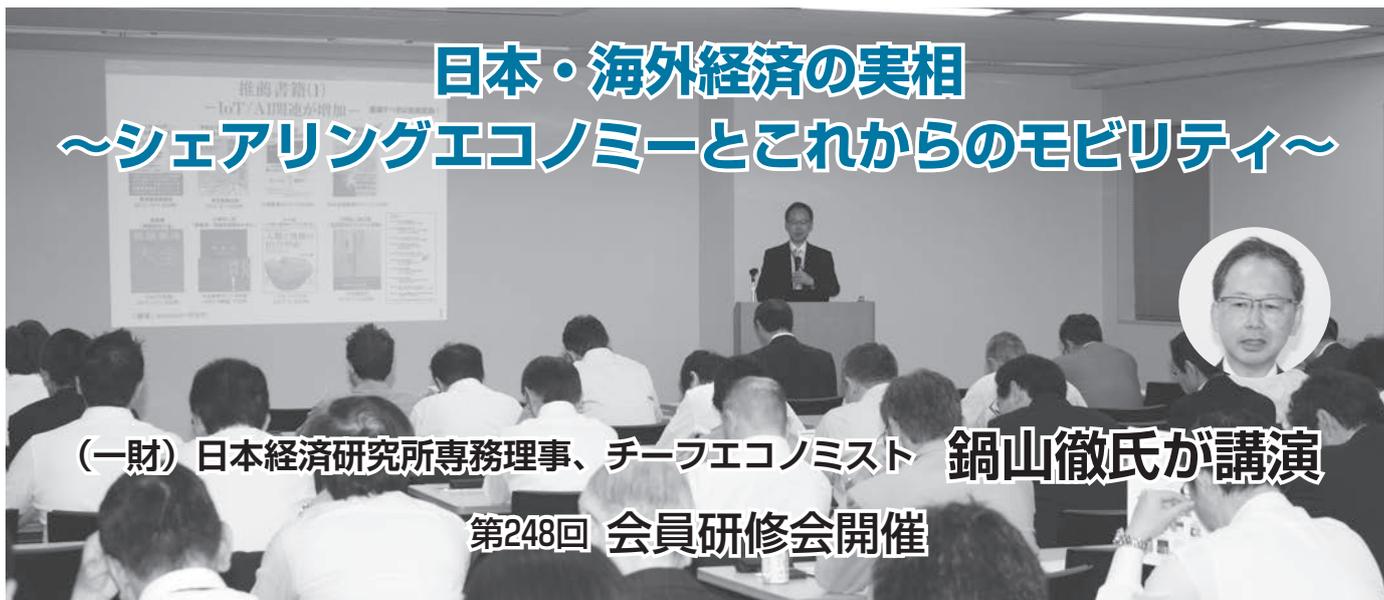
講：中澤講師

- A・日本は昔から「正社員」の「長期雇用」だった、というような間違った固定概念を壊すことができました。人事の仕組みは、日本の伝統とか国民性にもとづいたものではなく、いろいろなエポックによって短期間にでき上がったものであり、変えようと思ったら変えることができるのです。必要に応じて変えないといけないのですが、企業人事の担当者の任期は3年程度と短く、目の前の仕事に追われ根本的な勉強をする余裕もないのが現状です。「人生100年」は米人が提唱したものですが、100年耐えうる新人事制度を、彼らに作って欲しいですからね。
- B・最初は、なぜ歴史の説明から入るのかわかりませんでした。が、「職能給」が形成された経緯や、何度も見直されながらも維持されてきた理由がよく理解できました。今、IT化、AI、少子化などが進行中で、そういう社会情勢によって仕事の仕方も、人事制度も変化します。歴史を踏まえながらも既成の概念にとらわれず、見直さねばならないという示唆は参考になりました。
- C・新人の退職は実は以前から結構多かったとか、これまで常識にとらわれすぎて、あまり議論してこなかったブラックボックスについて、実態



委員会には多くのオブザーバーも出席した

- をデータで証明してもらい視野が広がりました。
- D・委員会設置の目的を知らずに参加した人や、何か解を持って帰らなかった人からすると、少し消化不良だったかもしれません。最初に5回シリーズの狙いをもう少し丁寧に説明しておく手はありました。
- ・「メンバーシップ型」と「ジョブ型」と比較する場合、その良し悪しだけではなく、前提をしっかり理解することが重要です。その上で、今後どうするかを考えさせるところに持っていければ意味があると思います。人事コンサルタントは、欧米のメリットだけを強調するような傾向もありますが、彼らが必ずしも日本の歴史を十分理解しているわけではないので、我々自身が自分で歴史を知ることで、彼らの話を全部鵜呑みにするような風潮を変えないといけない。つまり、物事に接した時に、自分の頭で考えるスイッチがポンと入り、とらえ方もいろいろな切り口からできる、こういうふうになることが大事です。
- E・これまでは、喉元過ぎて熱さを忘れることで許されたことも多かったと思いますが、これからはそうはいかなくなってきました。その時のために、対応できる人材・組織を今から育てておくことが、今回の人材委員会の役目ですね。
- 講・私はこんな懸念を抱いています。時間をかけて人を育てる慣行が、その内に、否が応でも変更されてしまうのではないかという危惧です。
- ・既にこの国のサービス産業は7割を占めています。例外はありますが、そこでは熟練工は必要なくなり、長期育成ニーズは減ってくるでしょう。となったら、この国全体が「メンバーシップ型の無限定な働き方」から「ジョブ型の限定的な働き方」に変わる可能性があり、もしそうなったら、自動車産業をはじめ、長期育成をする土壌が足下から崩れてしまうかもしれません。
 - ・日本の人事の仕組みは、お話したように、理屈で作られてきたものではありません。また何もかもが複雑にからみあっていれば、それをひもとくのは容易ではありません。とはいえ、その雇用慣行が今日の日本の土台を作り、今後変えるにしても、そのカラクリを知っておく必要があれば、私たちは急ぎ足で「原論・歴史・比較」
- を学び直しておく必要があります。それは、欧米の翻訳調の人事本には書かれていません。であれば、なおさらのこと、自らの歴史は自ら振り返る必要があります。
- ・こうした中で自動車産業の生き残りをはかり、世の中に貢献し続けるには、時代の変化に的確かつ柔軟に対応する職場づくりが必要です。そこで私達は『活力ある職場』を目指し、委員会を設置し、「人事」の基本をふまえたうえで、全体観をとらえるところから始めることにしました。1年後には、誰もが自分の意見を作れるようになっていければいいなと思っています。
- F・日本人は仕事の目的を説明することが苦手ですね。「ジョブ型」を行うのであればなおさら、人事も現場のマネジャーも、背景も、理屈も、制度も知ったうえで、きちんと説明できる資質を身に付けないといけません。それと日本では変わったことしか説明しなくて、変えていないこと（本質）を説明しない文化なのかもしれません。
- 講・正規・非正規問題は重要です。ただ、欧米はともに「ヨコの流れ」が基本ですから比較は用意なのですが、日本は正社員は「タテの流れ」非正規は「ヨコの流れ」ですから、そもそも比較は困難。そのことを念頭において議論を進めることが大事です。
- ・「日本人はハングリー精神が足りない」といわれることがあります。しかしそれは、雇用慣行の違いから生じていることを認識しておく必要があります。欧米は、新人か旧人かを問わない「出し抜く競争」です。ところが日本は、一括採用でスタートラインは一緒。であれば、自分の前に誰もいないので「後れを取らない競争」になり、それでも敗れば、敗れた自分に責任があるとの考えるところに、あたかもそれが「ハングリー」に見えないだけだと思います。
 - ・そもそも江戸時代まで、日本に会社はありませんでした。何もないなかで、先人たちは戸惑いながらこの国の基盤を築き、日本的雇用慣行をこしらえてきました。この国の行く末を考えるには、こうした経緯をふまえる必要があります。それを踏まえたうえで、過去にとらわれない道付けをする必要があります。



日本・海外経済の実相 ~シェアリングエコノミーとこれからのモビリティ~

(一財)日本経済研究所専務理事、チーフエコノミスト 鍋山徹氏が講演

第248回 会員研修会開催

日 本自動車会議所は5月24日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第248回会員研修会を開催し、(一財)日本経済研究所 専務理事、チーフエコノミストの鍋山 徹氏が「日本・海外経済の実相~シェアリングエコノミーとこれからのモビリティ~」と題して講演した。参加者は約90名。

【講演要旨】

1. マクロ面：経済

~4極(米欧中日)と4軸(PEST)分析~

(1) はじめに

PEST(ペスト)分析とは、会社を取り巻く外部環境を理解して経営戦略を考えていくフレームワークです。PはPolitics(政治)の頭文字です。EはEconomy(経済)ですが、最近ではEnvironment(環境)の方がメインになってきた気がします。SはSociety(社会：人口問題・価値観)、TはTechnology(技術)です。

(2) 2018年2月の金融市場の混乱

為替レートは、「安心」と「不安」の二つのモードで動きます。安心モードの時は、お金は利益を考えて高利回りの国に移動し、人気のある移動先の国の通貨が強くなります。日本はゼロ金利ですので、米国の金利が上がるとドル運用にシフトしてドル高(円安)になります。通常は、10年のうち、9年は「安心」モード、1年はこのクラッシュが発生して「不安」モードになります。日本では1990年代初めにバブル崩壊、2001年にIT不況、2008年にリーマンショックが起きました。世界が「不安」モードになった場合は、国際通貨の序列によって、ドルからスイスフラン、日本円(これからは中国の人民元も)へ、緊急避難します(ドル安円高)。運用されないままに留め置かれますが、この現象を“パーキング”や“逃避港”と呼んでいます。

リーマンショックから10年が経過し、そろそろ次の不安モードが到来してもおかしくない時期です。昨年は、米国トランプ政権が保護主義など過激な政策を出してくるのではないかと不安から揺らぎました。今年の2月には、米国の金

利を上げるテンポが急過ぎないかという懸念から、株価調整局面に入り、一時対ドルレートは2016年10月以来の105円台まで上昇しました(ドルはユーロなどに対しても弱くなりました)。その後、米国経済の堅調さが支えになって、市場が安定してドル高に戻りました。本来の「安心」モードであれば、米国の金利上昇はドル高(円安)の要因です。

では、なぜ10年に一度起きていた「不安」モード(バブル崩壊)が起きないのでしょうか。その背景には、世界で存在感を増す日銀が、異次元緩和の金融政策でETF(上場投資信託)の購入に踏み切ったことがあります。先進国の中央銀行が株に手を出すのはタブーです。世界の株式市場が下落に向かっても、最後は日銀が買い支えてくれるという安心感が、「不安」モードの回避に寄与したとみる有識者がいます。

為替の適正水準をみるための参考指標に、世界で店舗展開しているマクドナルドのハンバーガーの値段を比較して、為替レートを計算する方法があります。最近では、産業のサービス化が進んでいるので、新たにディズニーランドの入場料金で比較することもあります。中国、フランス、米国、日本のパスポートの値段を目安にします。一度、計算してみてください。

(3) 米中のパワーバランス

中国が2017年5月に開催した第1回「一帯一路サミット」には130カ国以上が参加しました。その場で、シルクロード基金の増資(150億ドルのインフラ投資)と、当地域からの2兆ドルの輸入が表明されました。

米国トランプ政権の政策を一言でいうと「不均衡是正」の政策です。通商政策の是正、そして世界の警察を名乗って、世界に軍事的な領域を上げていく軍事政策の是正です。「モンロー主義」(第5代モンロー大統領の相互不干渉主義)とされています。今、世界の政治体制は100年前に確立されたパワーバランスの再構築を迎えています。たとえば、トランプ大統領は2大政党の中核の人物ではなく、フランスのマクロン大統領も既存政党出身ではありません。日本でも、小池知事の希望の党が話題になりました。従来の政治体制が壊

れつつあります。

これから日本は縮み始めた米国や拡大している中国とどのように向き合っていくのか、政治的に重要な岐路に立っています。ちなみに、自分の国が世界の中心と自負している国は、アジアの中国、欧州のフランス、北米の米国、この三つです。国ではありませんが京都も世界を意識している地域です。日本電産、堀場製作所など、京都本社の会社は東京を向いているわけではなく、世界のマーケットとつながっています。

日本-米国、中国-米国の関係を貿易でみると、前者は「対立関係」、後者は「依存関係」です。日本-米国の貿易では、日本から輸出している品目が機械分野に集中しています。自動車・部品や一般機械など、米国の品目と競合する「対立関係」です。コミュニケーションに留意しないと摩擦が生じるリスクがあります。一方、中国-米国の貿易では、中国から輸出している品目が電子機器からアパレル・雑貨まで多様で、すでに米国とすみ分けて、「依存関係」にあります。

(4) 世界経済

長期的にみると、この四半世紀、主要国の長期金利は低下トレンドです。米国金利の急激な上昇(金融政策の正常化=金融引締め)は、1997年のアジア通貨危機のような「不安」モード(新興国からの資金流出)になるリスクがあります。経済は周辺から崩れていきます。これが「新興国リスク」です。従って、米国の中央銀行にあたるFRBがマーケットへの適切な情報提供(コミュニケーション)を通じて、持続的かつ穏やかな景気回復をめざしていくことが重要です。ただし、アジア通貨危機を経験した新興国の財政的な免疫レベルは高まっています。以前のようなクラッシュが直ちに発生する可能性は低い、といわれています。

世界のGDP(以下、すべて実質:名目売上から物価上昇分を除く)は、IMF(世界通貨基金)が3%を景気拡大・後退の判断基準としています。2000年代前半は、中国の二桁成長が牽引して世界のGDPの伸びは5%台に達しました。2010年代になると、中国経済の成長鈍化で世界のGDPの伸びは5%台から3%台へ低下しました。ここ数年、世界のGDPは、4%を目指すレベル(2017年実績3.8%、2018・2019年見通し3.9%)まで回復してきています。

国・地域別にみると、貿易数量や一次産品価格の持ち直しで、ほとんどの国・地域で景気拡大が続きます。2018年のGDPは、先進国で2%強の伸び。減税や歳出拡大が見込まれる米国は2.5%強、欧州(ユーロ圏)は2.4%です。新興国は4.9%で、インドが7.4%です。インド経済の成長率が中国を上回ってきたのがここ数年のトピックです。なお、世界経済を100とした時のウエイト(購買力平価)は、米国一国で25%、欧州全体で25%、残り半分を中国、日本、そしてインドなど新興国が占めています。

これから数年、米国の保護主義によって世界貿易・経済の鈍化につながるのが最大のリスクです。

(5) 日本経済

日本のGDPで潜在成長率(実力ベースの成長率)をみると、0.2~0.3%レベルまで低下しています。GDPは、「働く人の数」×「生産性(一人当たりの付加価値額)」で決まります。生

産性は稼ぐ力、煎じ詰めれば「考える力」です。社員教育や、やる気を引き出すマネジメント手法などが効果的です。少子高齢化に直面している日本経済は、人手不足や時短など、労働力自体が弱ってきています。その中で、潜在成長率が0%台前半ということです。

2017年度のGDPは1.7%増、2018年の1~3月は、輸出の減速や低調な消費で前期比マイナスの予想ですが、1年を通じたトータルでは、低位安定ながら1%程度は確保できる見通しです。2018年度のGDPには、オリンピック特需(首都圏での道路拡張やホテル改修など)が含まれています。この特需は今年がピークで、来年はピークアウトです。

労働力人口は、女性や高齢者を中心に、まだ増加中です。潜在的な労働力は、15~64歳の女性を中心に400万人弱といわれていますが、その多くは柔軟に働ける非正規職員を希望しています。介護など家事負担の問題があります。今、財務省が一番恐れているもこの点です。2020年代になると団塊世代の高齢化で介護費用が急増し、ケアの体制が地域によっては崩れることが明らかです。より深刻なのは、若者達に対する絶望感でしょう。大学生に聞いてみると、お金はない、未来はない、という不安感が広がっているようです。結婚しない、子供も産まないという状況が広がっていくとすれば、これからの社会の大きなリスクです。

鉱工業生産は、輸送機械など機械分野の持ち直しが続いています。センサーやロボットなど、IoT/AI(第4次産業革命)の分野が伸びています。輸出では、2017年は円高トレンドでしたが、輸出単価も上がっています。世界全体の景気回復で価格転嫁ができたためです。輸出先でみると、米国向けは自動車、アジア向けは一般機械や半導体製造装置・電子部品が増勢です。旅行収支では、円高はマイナス要因ですが、インバウンドの増加(観光客数)で勢いがあります。

企業収益をみると、日銀短観DIの業況判断(良いと回答した会社数から、悪いと回答した会社数を引いたもの)は、+20ポイントと良好です。業種別では、一般機械(半導体製造装置、産業用ロボット、建設機械など)、対事業所サービス(アウトソーシング、人材派遣など)、情報通信(IT)、窯業・土石製品(オリンピック特需、インフラなど)、宿泊飲食(インバウンド)など、全体の4割が良好ですが、残る6割がマイナスで、特に石油を含めて原材料価格の上昇で業況は厳しく、業種間ではまだら模様です。

日本の経済成長が停滞している中で、政府は、依然として毎年多額の借入金でテコ入れをしています。国家予算100兆円の半分が国債で賄われている、という異常な状態が続いています。海外の人から「持続性は大丈夫か」とよく聞かれますが、次世代にツケを回していることは事実です。米国の国家予算(規模は日本の数倍)での借金は1割程度です。このように日本の収入(税)と支出は歪な関係なので、景気が良いうちに補助金の整理など支出削減に着手すべきです。補助金にはメリットもありますが、無駄が結構あり問題も多いです。なぜここまで心配するかというと、将来、金利が跳ねた場合、日本からお金が逃げ出してインフレになり、私たちの貯金が紙切れ同然になる可能性があります。日本では、借金は日本

円であることや、経常収支が年間20兆円の黒字（自動車・電機の製造業の海外工場からの配当金や米国国債の金利）であることから、大丈夫という理屈ですが、相撲に喩えれば「経常収支という徳俵に足がかかった状態」です。マーケットが日本経済を信用している間は大丈夫ですが、今のうちに国家財政をサステナブルな方向に持っていかなければなりません。

(6) 米国経済

2017年10～12月期のGDPは、前期比2.9%増（以下すべて年率）でした。堅調な年末商戦で個人消費が同4.0%増えたことや、設備・住宅投資の増加が寄与し、潜在成長率（前述）の2%前半レベルを上回っています。先行きも、雇用・所得環境の改善で、引き続き穏やかな回復を続ける見通しです。

米国の経済成長は、人口増加に支えられています。とくに移民では、世界から高度人材が集まることで技術革新が起きやすい環境になっています。GDPの巡航速度である潜在成長率2%前半のうち、1%弱(0.8%)が人口増加によるものです。人口3億2千万人で、毎年約300万人増えています。その半分が移民で、半分が赤ん坊です。“経済の下駄”です。残る1～2%は、軍事技術の民間への転用という側面もありますが、世界中から集まる高度人材が起こすイノベーションによるものです。ここは日本と違う点。テスラグループCEOのイーロン・マスクは南アフリカ出身ですが、彼が米国で新しいビジネスを生み出しているのが典型例です。

最近、米国と同様に、イスラエルでもシリコンバレー並みに新しい技術が次々と事業化されて、経済成長に寄与しています。かつて、ソ連連邦が崩壊した時、職を失った高度人材（ハイレベルの技術者）を引き入れたのが、イスラエルと北朝鮮です。イスラエルでは、軍事技術の民間転用などで、スタートアップ企業が米国のシリコンバレー並みに生まれています。今はどうでしょう。トランプ政権による科学技術予算の削減で、米国の高度人材を引き入れる動きがフランスやシンガポールで起きています。国家戦略として、経済成長に最も効果があるのは、企業誘致よりも人材誘致です。それをやっている国と、やっていない国とでは、いずれ大きな差がつくことになります。

米国で毎月発表される雇用統計「非農業部門雇用者数」（前月比の増減）は、速報性が高く、個人消費がメインの米国経済においてもっとも重要な経済指標（米国経済のリトマス試験紙）です。人口が毎年300万人増えている米国では、年100～150万人以上、月10～15万人は増加しないと失業率が上がります。

利上げは、3月にFOMC（連邦公開市場委員会）が、今年は3回と発表しましたが、「穏やかな利上げが適当とする展開を見込む」とコメントしています。パウエル議長の利上げ加速に慎重な発言もあり、出口戦略を急ぐと世界経済への影響が懸念されます。

(7) 欧州経済

EU28カ国の2017年10～12月期は、潜在成長率1%前半のレベルを上回り、2018年1～3月期は前期比2%超の見込みです。高失業率の国が多いものの、経済は好調を維持してい

ます。ちなみに、潜在成長率は、「米国2%、欧州1%、日本0%」と覚えてください。

欧州中央銀行（ECB）は、金融緩和の下、民間消費、固定資本形成、輸出が堅調に推移し、成長が続いていると分析しています。そして、欧州も米国同様に、金融緩和から引締めの方角に移りつつあります。先進国で、今後も緩和政策をとり続けると主張しているのは、日本だけになってきました。

英国のブレグジット（EUからの離脱）の影響は、まだ見通せません。現状はポンド安によるインフレを抑制するため、追加利上げに言及しています。物価上昇率が賃金上昇率を上回っているため、一般の労働者の生活が苦しくなっているはずですが。これまで英国は、世界の金融拠点として経済成長してきました。今後、金融機関の拠点がドイツなど欧州大陸へ移っていくとなると、その影響は大きいでしょう。

欧州経済の根底には移民問題やEU・ユーロの持続問題があります。欧州全体の結束を保つことができるかは依然として大きな課題です。また、経営戦略の視点では、ドイツ、フランス、英国など欧州が得意とするルール（国際標準）変更には留意が必要です。

(8) 中国経済

2017年のGDPは6.9%増で、7年ぶりに拡大へ転じました。習近平国家主席の長期政権の下、李国強首相は「政府工作報告」で2018年の目標を前年並みの6.5%程度とし、一定の成長率を確保しながら、雇用と社会保障を重視する方針です。ここ数年の注目点として、社会保障制度による年金支給の伸びが高まって、個人消費を押し上げています。

一帯一路の拡張政策を推し進める中、情報通信、医療、教育、レジャーなど、比較的新しい分野のサービス産業が成長している点は注目しておくべきでしょう。鉄鋼・石炭など過剰生産能力の削減やゾンビ企業の処理も進むなかで、内外需の回復による稼働率や資源価格の上昇で、製造業が持ち直してきています。輸出が欧米や新興国向けに増加し、輸入も資源価格の上昇で増加しています。今年1～2月の貿易黒字は270億ドル/月（前年比45%増）、その内、対米黒字は167億ドル/月（同16%増）です。

中国は一党独裁の共産主義ですが、この旧態然とした政治体制とIoT/AIの親和性が高い点は要チェックでしょう。個人情報も共有化され、人口規模も大きいので、生体情報（バイタルデータ）など多様かつ大量のデータを解析した新ビジネスが生まれています。インドも同様で、すでに個人情報の共有化ができています。その一方で、日本は遅々として進んでいません。

米国、中国、インドはIoT/AIのソフトウェアが強いものの、車のハードウェアは弱いです。他方、日本はその逆で、ソフトウェアが弱くハードウェアが強いです。両方とも強いのは、ドイツです。

2. ミクロ面：産業 ～2018年のトレンド～

(1) 日本の産業競争力

日本の産業競争力を輸出でみてみましょう。日本の輸出は、リーマンショック後の世界貿易の回復テンポに比べて出遅れ

ましたが、2016年後半から急速に上向きしました。輸出全体の3割を占める輸送用機械は米国向けに緩やかに伸び、電気機器や一般機械は中国などアジア向けを中心に全体を牽引しました。電気機器の輸出(2017年)は、ウエイトの大きいフラッシュメモリーなどの電子部品やコネクタなどの電気回路機器が伸びました。電子部品の需要増の背景には、スマートフォン向けやIoT/AIの普及に伴うデータセンターへの投資拡充があります。今年は少しトーンダウンする見込みです。

一般機械の輸出(2017年)は、半導体等製造装置やロボットが牽引しました。アジアなどの新興国で内製化できない分野があるため、優位を保っています。半導体等製造装置の世界輸出シェアは、依然3割を占めて世界トップ(2位米国、3位オランダ)です。

産業用ロボットの輸出は、高性能を武器に3割のシェアを維持し、ドイツ、米国が続きますが、まだまだ日本が強い分野です。

(2) 2018年の産業動向 ～10のキーワード～

日本経済新聞の夕刊コラム「十字路口」の執筆者である、東レ経営研究所の増田貴司理事(産業経済調査部長、チーフエコノミスト)のレポート「2018年の日本産業を読み解く10のキーワード」(同社「経営センサー」)を元に、講演の副題「シェアリングエコノミーとこれからのモビリティ」につなげていきたいと思います。

10のキーワードとコメントは、以下の通りです。

①「製造業のサービス化」

新興国による低コストでの工業製品の量産化を背景に、先進国の製造業は「モノの価値」ではなく「モノを通じて実現するサービスの価値」へ。

②「人とロボットの協働」

人手不足の中、ロボットが同じ空間で働くことで生産性を高める動き。スイス、デンマーク、ドイツなど欧州勢と、ファナックなど日本勢が参入。

③「IoT・AI・ブロックチェーン」

センサーやカメラで集めたビッグデータを人工知能(AI)で解析。ブロックチェーン(改ざんが難しいデータ共有システム)も登場。

④「EVシフト」

欧米に加えて中国でのEVシフト(化石燃料から電気自動車へ)が加速すると、ガソリン車主体の日本経済へのダメージは大。

⑤「モビリティ革命」

自動車～自転車のライドシェアサービスや仕事場のコワーキングスペースなど、IoT/AIの普及で、人、モノ、カネそして空間が流動化(放牧化)。

⑥「かえる跳び(リープフロッグ)」

スマホやQRコードのように、先進国ではなく、既得権益のない新興国で新技術による新商品・サービスが普及して、その後、先進国に広がる現象。

⑦「大企業とスタートアップの連携」

大企業とベンチャーが直接タイアップして新分野に取り組んでいく動き。2017年はCVC投資(大企業のベンチャー企業

への直接投資)が急増。

⑧「人生100年時代の新市場」

2007年生まれの日本人の半数が107歳まで生きる時代が到来。病弱な人と健康な人、それぞれに財・サービスや制度のイノベーションがある。

⑨「ESG投資・SDGs」

ESG(環境、社会、ガバナンス)投資やSDGs(持続可能な開発目標)に向けた、社会的課題の解決が事業機会と投資機会を生む。

⑩「バイオエコノミー」

バイオ技術が経済に大きく貢献できる産業群として台頭。食と健康を一体として考える文化(医食同源)をもつ日本にチャンス到来(漢方薬など)。

製造業のサービス化とシンギュラリティ

製造業は、「モノの価値」ではなく「モノを通じて実現するサービスの価値」で勝負する時代です。

ダイキン工業が売るのはエアコンだけではなく工場全体の空調システム(サービス)を売っています。堀場製作所も、測定・分析器だけではなく、工場などの施設の設計・建設まで受注して、トータルサポートシステムとしてビジネスを展開しています。自動車分野では走行テストや衝突試験の受託事業に注力し、車載カメラやセンサーで歩行者や標識を確認するシステムの開発までサポートしています。

IoT/AI①—シンギュラリティ、可視化

IoTの世界では、人や機械についたセンサーやカメラが、今までアナログだった現場の情報を、デジタル化して目に見える情報として「見える化」しています。見えてくると、人は考え始めます。ここが、IoTの肝。今、AIは第3のブームです。AIが目を持ったことが大きな変化です。人間が気づかなかった点など、新たな意味やパターンを発見するのが得意です。AIは、現状は、人のサポートまでです。2045年頃にAIが自我をもって自ら活動するレベルまでいくかどうか(シンギュラリティ)は、未知数です。

人類の歴史は「可視化(見える化)の歴史」です。時間は見えませんが、砂時計をつくることによって時間が見えるようになります。文明はこの延長線上で発展してきました。風は見えないから風速計をつくる、体重は見えないから体重計にのる、今はカメラやセンサーによるIoTでいろいろなことが可視化されて新しいビジネスにつながり始めました。

IoT/AI②—第一次産業のビジネス可能性

IoTビジネスへの可能性は、農業など第一次産業で注目されています。これまで、農業は輸出などを通じた世界との競争とは無縁でしたので、濡れぞうきんのように、ちょっと絞るだけで簡単にコストを下げるができます。今まで保守的だった父親世代から情報リテラシーが高い息子世代へ代替わりすれば、さまざまな活用の可能性が出てくるでしょう。その一方で、既に、IT活用が進んでいる自動車など製造業の分野は、前述のサービス化が主戦場です。

IoT/AI③—ひよことキノコ

ひよことキノコの二つのタイプで、AIの活用可能性を考えてみましょう。ひよこは、生まれてすぐに、メスは販売用

の鶏卵を産む目的で、オスは鶏肉として売られるために、選り分けられます。この選別が難しく、そこにAIの画像認識を活用します。養鶏農家の労働負担の軽減や人手不足への対策になります。これに対して、野山を散策中に見つけたキノコがAIの画像認識で毒キノコかどうか教えてくれるアプリはニーズがとても高いのですが、その実現は難しいでしょう。アプリの回答を信じて、最悪、死亡事故につながったりする虞があります。精度を上げるだけで効果のある“ひよこタイプ”と、100%でなければリスクの大きい“きのこタイプ”。AIのビジネスへの応用について、どちらのタイプなのか検討する時にヒントになります。

AIによる物体認識レベルは、2012年頃からディープラーニング(深層学習:人間が自然に行うタスクをコンピュータに学習させる手法)によって急上昇し、現状では、猫はほぼ100%、自動車や飛行機で8割程度になっています。ただし、椅子や植物はまだ4割程度にとどまっています。さまざまな形状があったり、お金の匂いがしなかったりするためでしょう。AIでは、まだ使えない部分も存在します。

EVシフトは先が見えない闘いが続く

今回のEVブームは、2015年9月のVWのディーゼル不正事件をきっかけに、欧米に加えて中国でのEVシフトが鮮明になり加速しました。中国が舵を切った要因の一つに、日本経済にダメージを与える上で有効という政治的な判断もあったと聞いています。

しかしEVシフトは、先が見えない闘いが続くのではないかと思います。リチウム市況の急騰がどこまで続くか不明ですし、米国のポートランドのように先進的な都市計画で「新しいモビリティの世界」を作っていくような導入方策も、全員の合意形成が必要な日本社会では難しいためです。加えて、自動車は液晶TVのようなフローですべてが入れ替わるのではなく、ストックで存在するため、すべての車が入れ替わるのは長い時間がかかります。

若者の非移動化の現象に留意

世界のビジネスの潮流は、モノにソフトウェアやネットワーク、サービスなどを組み合わせた総体としての価値創出へ向かいます。自動運転が進むと、車の中がオフィスになって人の働く場所も変わるようなこと(移動オフィサー)が起きるかもしれません。他方、帆船効果(19世紀初頭の蒸気船の登場で旧来の帆船が機能アップ)もありますし、EVにも航続距離の短さや充電インフラが未整備という弱点があります。前述のリチウム価格の高騰リスクもあります。

「若者の非移動化」という話も気になります。国交省の「2015全国都市交通特性調査」で、若者の外出率が調査開始以降最低になったそうです。JR東日本の「2017生活者の移動実態調査」で、20歳代の移動回数は37.3回/月と全世代で最も低く、70歳代の40.8回/月を下回るというデータがあります。

かえる跳びとたこ焼き

大阪のタコ焼屋がアリペイでキャッシュレス決済になっていることからわかるように、デンソーウェーブが開発したQRコードが普及したのは新興国の中国からでした。これま

では、新しい商品・サービスは先進国で始まって、新興国へ向かいました。しかし、最近では、既得権益のない新興国からいきなり起こることが増えています。この現象を「かえる跳び」といいます。既に中国では、BYD(1995年〜リチウムイオン電池)、テンセント(1998年〜SNS、ゲーム)、DJI(2006年〜ドローン)、滴滴出行(2012年〜ライドシェア)など、いろいろな企業が生まれてきています。

従って、シェアリングビジネスを考える時に、深圳など新興国で起こっていることに注目し、その会社と提携してマーケットを拡大し、日本に戻ってくるという戦略も有効ではないかと思えます。

日本経済の成長が止まった一つの要因は、商品・サービスや社会の仕組みが成熟化したことにあると思います。例えば、日本のお札は偽造できないほど精巧で信用性が高いがゆえに、キャッシュレスにする必要性がないのです。米国も小切手の仕組みがあるため、やはりキャッシュレス化していません。すでに、新興国へ研究開発・事業開発の拠点を設置する取り組みが増えてきました。GE(米国)は、医療機器製品の25%をインドで開発していますし、ホンダもMETIと組んで、ベトナムで準天頂衛星システムによる自動車走行サービスの実証実験を開始しています。

シェアリングエコノミー

今後、いろいろなシェアリングビジネスが登場してきます。コワーキングスペース(様々な人が集い、仕事をしたり、アイデアを共有したり、協働できるオープンスペース)の一例が「CAFE SALVADOR」(日本橋茅場町)です。

最後に、既存サービスの改善と効率化について、野村直之氏の「人工知能が変える仕事の未来」(日経新聞社)の抜粋を参照して締めくくります。

『IoT・AIなどによる新たな代替サービスにより、利用形態、ビジネスモデルが激変する既存のサービスも出てきます。昨今、消費者の行動は、アテンションエコノミー、シェアリングエコノミーなどと呼ばれるように、モノやカネより、何物にも替えがたい希少資源、自分の時間を無駄にしない方向へと変化してきています。すると例えば、自家用車を買う人が減ってカーシェアリングが栄えるなど、モノの所有からサービスの利用へとビジネスモデルが大きく変化しています。従来型の広告があまり見られなくなるとともに、プッシュ型アピール、客先に出向くアウトバウンド型の営業が通用なくなり、インバウンド型の営業へのシフトが起きています。貴重な時間を使って、自分中心に物事を考え、自分が興味を持った時、欲求を持った時にしか、人々はそれを叶えてくれるサービスに関心をしめさなくなっているからです。』

<補足:講師から>

「BtoB」をなぜ「B2B」と書くか、ご存知ですか。数多くのミュージシャンに多大な影響を与えたカリスマ的な音楽家であるプリンス(1958-2016)が、楽曲の題名に数字(for=4、to=2など)を当てたことから始まりました。オフィシャルな資料で「B2B」のように数字が使われるときは、このことをわかった上でお使いください。ご参考まで。

2018年版『数字でみる自動車』

発行のご案内

目 本自動車会議所は、『数字でみる自動車』の2018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。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等の所在地や連絡先等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、東京オリンピック・パラリンピックの特別仕様ナンバープレートのデザインを採用。2年後の2020年の開催に向けて、当会議所でもさまざまな活動を通じて機運を盛り上げていきます。

『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利用いただいています。

体裁：ポケット判（227ページ）

定価：450円（消費税込み）

※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/publication/>) から

数字でみる

自動車

東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会
特別仕様ナンバープレート（図柄入り）



TOKYO 2020 OFFICIAL LICENSED PRODUCT © Tokyo 2020

監修 国土交通省自動車局 2018
発行 社団法人 日本自動車会議所

※『数字でみる自動車』は今号をもって発行を終了いたします。今後、書籍中のデータ、図表等の一部は国土交通省のホームページで掲載される予定です。長年にわたるご愛用誠にありがとうございました。

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・運輸支局・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

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30年度「不正改造車を排除する運動」を展開している。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。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33団体で構成する「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キャンペーンを展開し、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た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事例を挙げて周知。また、不正改造による事故例や迷惑例なども広報している。特に若者や女性をターゲットに、ウェブメディアなどを活用し、動画やウェブ記事で訴求・拡散を図っていくことにしており、あわせて国交省や同協議会のホームページへ誘導していく。

強化月間では、取り締まり件数が多く、社会的な排除要請が高い次の4項目を「重点排除項目」とし、啓発活動のほか、警察関係機関の協力を得ながら国交省が中心となり街頭検査なども実施する。

- (1) マフラーの切断・取り外し及び騒音低減機構を容易に取り外せるなどの爆音マフラー装着
- (2) タイヤ及びホイール（回転部分）の車体外へのはみ出し
- (3) 大型貨物自動車の速度抑制装置の取り外し、解除または不正な改造、変更など
- (4) シートベルト警報装置を解除する用品などの取

強化月間の啓発ポスター

り付け
また、全国の運輸支局など53カ所に相談窓口として「不正改造110番・黒煙110番」も設置され、不正改造ユーザーに対して警告書を交付するとともに、改修結果の報告を求めていく。さらに、全国約306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する。

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。

ブログを活用しクルマの税金の負担軽減・簡素化を訴える クルマ好きの有名3ブロガーを起用

JAF・自動車税制改革フォーラム

J AFをはじめとする自動車関係21団体で構成する「自動車税制改革フォーラム」(事務局:日本自動車会議所)は、自動車税・軽自動車税納税時期の5月より、ブログを活用し自動車関係諸税の負担軽減・簡素化を訴える活動を展開している。起用したのは月間総PV(ページビュー)数が18万~30万PVを誇る、クルマ好きで知られる3ブロガー。ユーザーの視点から、3ブロガーがクルマの税金についての課題や問題点を、分かりやすく、考えやすい形で記事化しブログで発信している。ブログの公開は5月31日から。

自動車関係諸税の抜本改正の実現を目指す「勝負の年」である本年は、2月の全体会議で自動車ユーザーにフォーカスした活動をはじめ、フォーラムの総力を結集して取り組むことを確認。今回は、本格的な議論が始まる秋口に向けて、ユーザーやクルマ好きへの影響力が大きいブロガーの発信力を活用し、クルマに関係する税金がいかに重く複雑で不合理であるかというユーザーの声を、SNSなどを通じて拡散させることを目的に実施した。

今後、拡散の状況も見ながら、引き続きフォーラム活動を検討・展開していく。

【ブロガーの紹介】

- (1) Wonder driving (<http://wonderdriving.com/>)
集合ブログ〔月間総PV数:180,000PV〕
・自動車・バイク記事のほか、模型などの記事を複数のブロガーが執筆。直近で、日産試乗体験ブログを掲載。
- (2) ちわわのまま (<http://chiwamama.com/>)
女性ブロガー〔月間総PV数:240,000PV〕
・1カ月に1,000kmはクルマで走り、いろんなところへ行く。フットワークが軽く、自動車・バイクのイベントレポートも執筆。
- (3) エアロプレーン (<http://airplane.net/>)
男性ブロガー〔月間総PV数:300,000PV〕
・16年以上続いている製品レビュー&雑学&旅行ブログ。メーカーからの製品レビュー依頼や国内外観光行政からのツアー参加依頼も多い。

東京五輪に向け 多言語対応、駐車場確保を

東京都自動車政策懇談会で意見交換

都議会自民党、東京都、東京都自動車会議所

東 京都自動車会議所は5月18日、都議会自民党の全議員で構成する自動車産業政策研究会(会長=高島なおき議員)および都の自動車関連各局との間で、自動車・輸送関連の今後の課題について意見交換する「東京都自動車政策懇談会」を都議会議事堂棟会議室で開催した。同会議所の団体会員15団体のうち9団体が参加、



都行政への要望や意見などを活発に表明し、都の担当者らから前向きに協力していく旨の回答を得られた。

懇談会には、急な所用のため欠席した高島会長を除く自動車産業政策研究会の都議22人と都の建設局、都市整備局、環境局、オリンピック・パラリンピック準備局、産業労働局の部長、課長らも出席。同研究会事務局長の山崎一輝議員の司会で進められた。

冒頭、都議会自民党幹事長で同研究会幹事長でもある秋田一郎議員が挨拶に立ち、「環状2号線の本開通のめどが立っておらず、皆さまの事業に多大な影響が出ることが懸念される。こうした事態を都議会自民党が中心となって解決させていただく」と強調した=写真左=。続いて、東京都自動車会議所の西村健二会長代行(東京都自動車整備振興会会長)が「自動車関連では自動運転技



術を中心にこの2～3年の間に、過去100年に匹敵するくらいの技術進展が一気に進む。輸送関連でもさまざまな課題を抱えており、環境対応も含めて、われわれ民間と行政との方々とが一体となって迫りくる問題を解決するためにも、この懇談会は大切だ」と挨拶した=写真右=。

その後、建設局が都市計画道路のストック効果など、都市整備局が首都高速道路の整備状況など、環境局が自動車環境対策の取り組み状況など、オリパラ準備局が2020年東京大会の輸送にかかわる検討状況など、産業労働局が多言語コールセンター事業などについて、それぞれ説明した。

続いて、同会議所会員団体が意見・要望を表明。東京ハイヤー・タクシー協会の川鍋一朗会長はタクシー用の多言語対応タブレット導入促進に向けて、都の補助対象台数を増やすことや、ライドシェアに関する国会審議は慎重を期する旨の都議会決議を採択することを要望した。また、東京バス協会の川杉範秋副会長は、都内における貸切バスの駐車場確保と、運転手らの人手不足解消と働き方改革の両立に向けて、労働力確保とIT(情報技術)化など業務効率化に向けた支援の必要性を訴えた。

また、東京オートバイ協同組合の野間健児理事長は、二輪車駐車場の増設や首都高速道路における二輪車二人乗りの全面解禁などを要望。三多摩自動車協会の岩田敏雄前会長は、国分寺駅北口再開発に伴う都市計画道路国3・4・12号線の建設促進と三多摩地区の地下鉄、高速道路整備を進めるべく訴えた。

これらの意見・要望に対し、関連する局の担当者が一つひとつ丁寧に回答、総じて、団体側と協力しながら前

向きに検討していく考えが述べられた。

最後に都議会自民党政務調査会長の鈴木章浩議員が「東京オリンピック・パラリンピックを契機に、10年後、20年後の東京のために今やるべきことを着実にやっていくことが大切だ。その意味においても、皆さまとさらに意見交換を密にしていきたい」と挨拶し、同懇談会の継続的な開催を期して終了した。〔東京都自動車会議所〕

ZEVの販売比率 50%へ

2030年までに都内の新車

小池知事が表明

東 京都の小池百合子都知事は5月22、23日、東京・西新宿のホテル、ヒルトン東京で開かれた環境国際会議で、CO₂などの排気ガスを排出しないZEV(ゼロ・エミッション・ビークル)の都内での販売比率を2030年までに50%まで引き上げることを目指すことを発言した。

この環境国際会議「きれいな空と都市 東京フォーラム」は、東京都の主催で初めて開いたもので、アジアやヨーロッパから22都市の関係者が参加した。今回の小池都知事の発言は、「これからの環境施策」の中の「クリアスカイ」というテーマに絡んで出たもので、「(EVやFCVなどの)ZEVの新車販売割合を2030年までに50%まで引き上げることを目指す」というものだ。

同時に、電動バイクの普及を業界と連携し促進、開発を後押しするとも語った。

〔東京都自動車会議所〕



東 京都は5月10日、東京西新宿の都庁第一本庁舎で「飲酒運転させないTOKYOキャンペーン推進委員会幹事会」=写真=を開き、平成30年の実施計画などを決めた。それによると、夏季になるとレジャーや解放

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、昨年と同様に7月にキャンペーンを展開することにした。

この日の推進委員会では、まず都庁の高野豪青少年・治安対策本部治安対策担当部長が挨拶した。続いて警視庁から最近の飲酒事故の発生状況や、都が実施している「ハイパースムーズ東京」の説明の後、平成30年のキャンペーンは7月1日からの7日間とすることが報告された。

飲酒運転をさせない社会環境の醸成と、飲酒運転根絶気運のさらなる定着を図るため、キャンペーンに参加する商工会や酒類製造販売業、ホテル業界、飲食店なども飲酒運転根絶ステッカーやシールを掲示するほか、街頭ビジョンでの広報活動を行うことにした。

〔東京都自動車会議所〕



Vol. 25

積年の懸案である自動車関係諸税抜本改革の正念場迎える

佃モビリティ総研代表/自動車ジャーナリスト 佃 義夫

政府は、経済財政運営の方針(骨太の方針)で2019年10月からの消費税率10%への引き上げ実施を明記し、いよいよ消費増税に向けて動き出す。こう書くのも、過去に引き上げが延期された経緯があるからで、春頃には「国内景気の動向でまた延期するかも」との声もちらほら聞かれたものだ。

骨太方針原案では、「消費税率10%引き上げを実施するとともに、税率引き上げによる需要変動の平準化に万全を期す」と記され、来年度税制改正論議が本番を迎える。この消費税率10%への引き上げは、国内自動車需要に大きな影響を与える車体課税の見直しと連動してもらわねばならない。すなわち積年の課題だった自動車関係諸税抜本改革に結びつけるための最大のチャンスであり、最後のチャンスと言っても過言ではない。

5月に日本自動車工業会(自工会)新会長に就任した豊田章男トヨタ自動車社長も「国内のクルマ・バイクのお客様が離れていくのは寂しい。4輪車で8,000万台近い保有があり、これを生かせれば国内マーケットの活性化はまだ可能。本年は自動車税制改正の論議について大きなヤマ場を迎える。国際基準でも日本のクルマのユーザーは世界(主要国)で一番高い税金を払っている。この複雑で過重な自動車関係諸税

に終止符を打ち、制度の簡素化とお客様の負担軽減に向けて積極的に取り組んでいきたい」と強調した。

たしかに、自動車関係諸税の負担は大きい。例えば、車検時に「重量税って何なんだ?」と思いつつも、多くの自動車ユーザーは車検をとるために払っているのが現状だ。過去、自動車の税金は道路特定財源制度ができて以来、増税や新税創設が繰り返されてきた。国の財政のために「取りやすいところから取る」対象がクルマだったし、車体課税の論議や国際基準はわかっているにもかかわらず「クルマが取りやすい」ことで変わらなかったのだ。

しかし、2014年4月の消費税率8%への引き上げの例をみても、自動車需要に大きく影響し、景気停滞につながっている。とくに、2015年4月に軽自動車税が7,200円から10,800円へと引き上げられ、3,600円増税されたことにより市場が大きく落ち込んだのは、軽自動車の利用者が多く、しかも一世帯で複数台保有している地方での増税の影響が響いたからだろう。

来年10月からの消費税率10%への引き上げに伴い、自動車取得税が撤廃されることになるが、取得税の付け替えのような環境性能課税が新たに導入される。グローバル化時代における国際基準をベースに、しっかりとした論議で自動車関係諸税のあり方やその方向性を定めてもらいたいものである。

日本自動車会議所会員(平成30年6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 全国自動車標協協議会
- 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)