

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

9

No.908

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)

自民党自動車議連役員との政策懇談会

自動車関係16団体が出席し8月31日に開催

当会議所の内山田会長が「自動車税の引き下げ」と「ユーザーの負担増回避」を訴える



8月31日に開催された政策懇談会。写真円内は出席団体を代表し要望・説明する内山田竹志会長

自 民党自動車議員連盟役員と自動車関係16団体との政策懇談会が8月31日、東京・千代田区の自民党本部で開催され、出席した国会議員25名(代理出席含む)に要望・説明をした後、意見交換を行った。懇談会終了後、16団体の出席者らで衆参両院の議員会館を訪問。自民党税調幹部をはじめ与党の国会議員約70名に要望書を届ける陳情活動を行った。

自動車議連との政策懇談会は、例年、税制改正論議が本格化する10月以降に開催されてきた。与党税制改正大綱を踏まえ、本年は自動車関係諸税の抜本改正に向けた議論が行われる重要な年であり、自動

車関係団体が「勝負の年」と位置付けていることも踏まえ、前倒しで両者の論議の場が設けられることとなった。

政策懇談会では、出席した16団体を代表し当会議所の内山田竹志会長が「自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」を要望＝5ページ参照＝。全国7,800万ユーザーの声であるとして、「自動車税は国際的水準である現行の軽自動車税を基準に引き下げること」、「消費税引き上げ後の自動車ユーザーの税負担増を回避すること」の実現を訴えた。

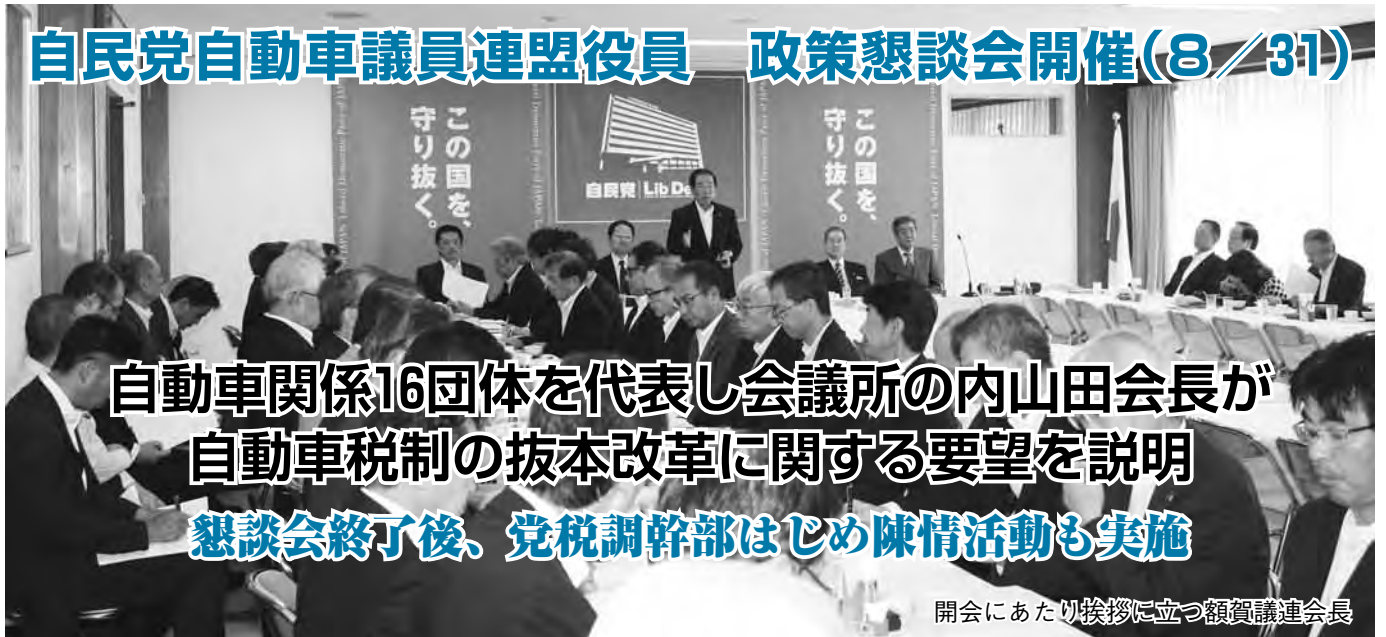
(詳細記事は2～5ページに掲載)

◆◆主な内容◆◆

- 自民党自動車議員連盟役員との政策懇談会開催……2
- 第2回人材委員会開催……6
- 第250回会員研修会開催……14
- 日本自動車会議所HP新着情報ランキング(8月)……17
- 東京モーターフェス2018、10月6～8日の3日間開催……18
- 自動車税制改革フォーラムがユーザーの声を集める活動を今年も全国展開……21
- 東京都が八丈島でEV体験イベント開催[東京都]……21
- 東京都の平成29年度大気汚染状況測定結果まとまる[東京都]……22

(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)

自民党自動車議員連盟役員 政策懇談会開催(8/31)



自動車関係16団体を代表し会議所の内山田会長が
自動車税制の抜本改革に関する要望を説明

懇談会終了後、党税調幹部はじめ陳情活動も実施

開会にあたり挨拶に立つ額賀議連会長

(概要は表紙記事に掲載)

本政策懇談会は、自動車議連の佐藤信秋事務局長による司会で開会し、額賀福志郎会長より冒頭の挨拶が行われた。この中で額賀会長は「雇用や所得環境が改善し、日本経済は緩やかな回復基調にある」としながらも、米国のトランプ政権の自国第一主義的な対応や、中国が対抗する動きを強めるなど極めて憂慮すべき事態にあり、政治が責任を果たすべき局面にきているとの認識を示した。その上で、日本の自動車産業について、「厳しい環境にある。車の自動化・電動化、所有から利用への転換の流れや、米国との通商問題をはじめ、乗り越えなければいけない課題は多い。これまでの成功体験に酔うことなく、果敢に改革の精神で乗り切っていただきたい」との認識・期待を示した。そして、本懇談会でのメインテーマである自動車税制について触れ、「消費税の引き上げ後の市場にどう対応すべきか。前回の5%から8%への引き上げに対しては苦い思いがある。今回は需要の平準化にどう対応すべきか、よく情勢を注視していかなければならない。また、保有課税の軽減や、購入時の自動車ユーザーの負担については、これまでの税制改正大綱の中で、様々な観点から検討していくと書かせていただいている。日本経済を前進させていくためにも、自動車業界からの要望・意見を踏まえて、政権与党である自民党として積極的に対応していく強い決意をもって臨んでいきたい」と述べた。

引き続き当会議所の内山田会長が、出席16団体

を代表して、挨拶ならびに「自動車関係諸税の負担軽減・簡素化に関する要望」について説明＝4ページ参照、要望書は5ページに掲載＝を行った。

その後、本懇談会に招聘された経済産業省の井上宏司製造産業局長より、「ユーザーの過重な税負担感・自動車の日本経済における重要性・国内市場の一層の縮小などへの対応のため、税制面での強力な後押しが必要」として、「自動車税の引き下げなど保有に係る税負担軽減」や「消費税引き上げによる需要平準化のため取得時のユーザー負担軽減に向けた措置を講ずる」など、同省の来年度税制改正要望について報告・説明が行われた。

議事は意見交換に移り、まず自販連の小関真一会長より「前回、軽自動車税が年額3,000円程度増税になっただけでも需要は大きく落ち込んだ。消費者は税金をシビアに考えていることをご理解いただきたい。ユーザーにとって購入のしやすい、またわかりやすい税制を実現してほしい。そのためにも自動車税、重量税の軽減、エコカー減税の延長をお願いしたい」との要望が述べられた。輸入組合の小林健二副理事長からは「自販連とともに欧州視察を行いあらためて確認したが、自動車にかかる税金は日本が突出して高い。今回のお願いは自動車業界として切実な要望であることをご理解いただきたい」との要望があった。

加えて、中販連の木谷忠理事・税制委員長より「新車・中古車と差別のない自動車税の引き下げ」、自工会の石井直生常任委員長より「自動車が購入した

くなる・しやすくなるような、業界・ユーザーにとってわかりやすいシンプルなメッセージで税制の結論を出していただくこと」などの要望意見が出された。

議連の出席議員からも発言が相次いだ。＝掲載は発言順＝

▽盛山正仁運輸副委員長

「運輸関係では物流コスト削減が大テーマであり、人手不足などへの対応はもちろん、燃料も含めての自動車関係諸税の軽減が必要だ。この他、先進安全装備の普及に向けた税制措置などに向けて、引き続き業界と連携を密にしていきたい」

▽片山さつき運輸副委員長

「米国は、自国の安全保障上、自動車産業は極めて重要と日米通商協議で主張している。しかしそれはわが国にとっても同じことだ。厳しい交渉となっており、日本の税制当局に対して、自動車産業を守るための対応が必要であることを主張していかなければならない」

▽衛藤征士郎副会長

「自動車の税金の国際比較の数字は、ユーザー・国民にとって税制の実態の理解促進に極めて有効。今後、一層積極的に示していくことが必要だ」

最後に、額賀会長より「本日が年末に向けての税制改正論議のスタートとなった。国内市場をきちんとした形にしていくことが重要であり、本年は車体課税の見直しに向けた正念場であることは十分理解している。消費税引き上げによって日本経済が停滞することのないよう、税制だけでなく総合的な対応が必要だ。自動車業界、そして自動車議連をはじめとした先生方のご協力を得ながら、全力投球で臨ん

でいく」とのまとめの挨拶があり、議連役員の政策懇談会は終了となった

懇談会終了後、業界側出席者（一部の方を除く）は、会議所の内山田会長、自販連小関会長をそれぞれ先頭とする二班に分かれ、陳情活動を実施した。衆・参国会議員会館において、自民党税調幹部や公明党幹部をはじめとする与党国会議員約70名の議員室を訪問し、当要望書を手渡しし説明を行った。本年が自動車税制にとって重要な局面を迎えていることを踏まえ、今後も自動車議連との懇談会などの機会をとらえ、陳情活動を行っていく予定である。

【経済産業省出席者】

▽井上宏司製造産業局長、▽上田洋二大臣官房審議官、▽河野太志自動車課長

【団体出席者】16団体、合計33名

▽自工会＝石井直生常任委員長、川口均税制委員長、永塚誠一副会長・専務理事、▽自販連＝小関眞一会長、平井敏文副会長・専務理事、▽全ト協＝坂本克己会長、榊野龍二理事長、▽日バス協＝三澤憲一会長、梶原景博理事長、▽全タク連＝伊藤宏副会長、神谷俊広理事長、▽全軽自協＝堀井仁会長、小宮稔副会長、徳永泉専務理事、▽中販連＝海津博会長、木谷忠理事・税制委員長、永井保典理事、▽輸入組合＝小林健二副理事長・専務理事、松本博司理事、▽部工会＝奈須野光祐常務理事、▽日整連＝橋本昭朗常務理事、伊藤正信事務局長、▽車工会＝網岡卓二会長、吉田量年専務理事、▽全レ協＝岩崎貞二会長、甲田秀久専務理事、▽通運連盟＝川勝敏弘理事長、小松崎義幸総務部長、▽全自協＝留安敬一専務理事、菌部伸一事務局長、▽リース協＝高木紳雄参与、▽会議所＝内山田竹志会長、中島哲専務理事



菅義偉衆議院議員（官房長官）の事務所では要望書を手渡す内山田会議所会長を先頭とする陳情班



小関自販連会長（左から5人目）を先頭とする陳情班から要望書を受け取る城内実衆議院議員（経済産業部会長、小関会長の右隣）

内山田 竹志会長 要望・説明

ご高承のとおり、私どもは本年を「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、来月以降、活動が本格化する前のこのタイミングで、過重な負担に苦しむユーザーの切実な思いを、改めてお伝えしたく、緊急の懇談会の開催をお願いした次第です。

日頃、私どもは、ユーザー団体のJAFと、「自動車税制改革フォーラム」を作り連携しております。本日、私は、自動車関係の16団体だけではなく、全国7,800万ユーザーの代表として、先生方にご承知おきいただきたいポイントを、お手元資料の2点に絞り、ご要望申し上げたいと思います。

1点目は、「自動車税は国際的水準である現行の軽自動車税を基準に引き下げること」です。2点目は、「消費税引き上げ後の自動車ユーザーの税負担増を回避すること」です。

自動車には、9種類・8兆円もの税が課せられ、国際的に見ても過重で複雑な税体系となっております。特に、取得・保有段階におけるユーザーの税負担は、欧米諸国の2～32倍と極めて過重です。地方では一家で複数台のクルマを持つのは当たり前です。災害時の“ライフライン”としてのクルマの重要性は高まるばかりです。今や国民の“日常生活の足”そのものである自動車にふさわしい、適切な負担レベルの、簡素な税制に改めるべきであると考えております。

負担軽減による国内市場の活性化も待たなしの状況です。新車販売は、昨年2年ぶりに500万台超えを果たしましたが、市場規模はピーク時の7割以下まで縮小し、今年上半期の実績は2年ぶりに昨年を下回っています。500万台のマーケットは、7,800万人というユーザーと、国内生産1,000万台の大前提であり、日本の全就業人口の1割に当たる540万人が働くベースを支えています。さらに、ここに来て、トランプ政権による保護主義的な通商政策は、「貿易戦争」と言っても過言ではないレベルのリスクをはらみ、日本全体を大きく揺るがしております。このような中、今後とも、日本において、自動車

があらゆる面において、期待される役割を果たし続けられるかどうか、今年が重要なカギを握っていると言っても過言ではありません。額賀会長をはじめとする



議連の先生方のご尽力により取りまとめられました「平成29年度税制改正大綱」を踏まえ、自動車税を引き下げ、自動車重量税の「当分の間税率」を廃止し、保有課税の負担軽減・簡素化を、是非とも実現していただきますよう、お願い申し上げます。

租税総収入の8%を自動車ユーザーに負わせるような、あまりにも理不尽でクルマ偏重の税負担の仕組みを、日本の将来を見据えた大所高所からの政治判断で、見直していただきたく、切にお願い申し上げます。

また、来年10月には消費税率が10%に引き上げられますが、それに伴う対策では、ユーザーの税負担が今以上に増加することは、あってはならないと考えております。議論の大きな争点となる税率引上げ後の自動車の購入時の税は、現行の税負担より十分な軽減を、可能な限り「真水」レベルで図るべきであり、期限切れとなるエコカー減税・グリーン化特例は延長すべきです。また、負担軽減の代替財源をユーザーに求めることには、強く反対いたします。

本日はこの後、党税調幹部の先生方はじめ、与党の国会議員の先生方に本要望の陳情にお伺いし、ご理解を広げてまいりたいと考えております。

加えて、さらなる世論喚起のため、私どもはJAFなどと共に、抜本改正を求める「ユーザーの声」の収集活動を昨年から進め、既に手元に数千人分が集まっております。これを、今後47都道府県の全ての知事に、直接お届けする活動も推進してまいります。

最後に繰り返になりますが、先生方におかれましては、「自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」の実現に向け、何卒、特段のご配慮を賜りますことを重ねてお願い申し上げます。私からのご説明とさせていただきます。

平成30年8月31日

自動車関係諸税の負担軽減・簡素化に関する要望

全国7,800万ユーザーの声！

1. 自動車税は 国際的水準である
現行の軽自動車税を基準に引き下げ
2. 消費税引き上げ後の
自動車ユーザーの税負担増を回避

【要 望 理 由】

- 自動車には、取得・保有・走行の各段階で9種類8兆円もの税が課せられている。特に、取得・保有段階における自動車ユーザーの税負担は、欧米諸国の約2~32倍と極めて過重である。自動車関係諸税を抜本的に見直し、生活必需品となった自動車に相応しく、適切な負担レベルの、簡素な税制に改めるべきである。
- ユーザー負担の軽減による国内市場活性化は喫緊の課題である。加えて、通商問題が厳しさを増す中、わが国の基幹産業である自動車産業の空洞化を回避するため、平成29年度税制改正大綱の「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」を踏まえ、自動車税を引き下げ、自動車重量税の「当分の間税率」を廃止し、保有課税の負担軽減・簡素化を実現すべきである。
- 2019年10月の消費税率10%への引き上げに向けて、ユーザーの税負担が今以上に増加することがあってはならない。税率引き上げ後の自動車の購入時の税については、現行の税負担より十分な軽減を図るべきであり、また、技術開発の促進や次世代自動車の普及促進の観点からも、期限切れとなるエコカー減税・グリーン化特例は延長すべきである。なお、負担軽減の代替財源をユーザー（輸送事業者を含む）に求めるべきではない。

以上



日本の雇用慣行～終身雇用・新卒採用・企業別組合～

高知大学特任教授 中澤二郎氏が講演

年5回シリーズの講演第2回を実施

第2回 人材委員会開催

開会にあたり挨拶に立つ島崎委員長

日 本自動車会議所は7月23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2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「日本の雇用慣行～終身雇用・新卒採用・企業別組合～」をテーマに講演した。今年度の人材委員会は、中澤教授より年間5回のシリーズの講演をいただく予定となっており、今回はその2回目となる。

委員会の冒頭、島崎委員長より挨拶があり、あらためて本委員会の狙いは、「活力ある職場づくり」を目指して、業界団体職員の「働き方」について考える機会・場とすること、また今年度の進め方について、講師より1年間かけて人事の「原論・歴史・比較」に関する解説をいただき、人事の全体観をとらえることから始めていきたい、との説明があった。

委員長挨拶の後、中澤教授による講演に入った。講演の要旨は以下の通り。

【講演要旨】

ポイント

- 人事の原理は、日本は「タテの流れ」に、欧米は「ヨコの流れ」に基軸があります。
- 日本的経営の特徴は「三種の神器」、すなわち終身雇用・年功賃金・企業別組合にあると言われてしています。
- 雇用慣行は、日本は人に仕事をつける「メンバーシップ型の無限定な働き方」(就社型)に、欧米は仕事に人をつける「ジョブ型の限定的な働き方」(就職型)に特徴があります。

- 日本においては、メンバーシップ型の雇用慣行とジョブ型で作られた労働関係法令とが「ねじれた関係」にあります。よって法に則った就労支援が、かえって離職をうながしているおそれがあります。
- 今後の働き方を考える際には、日本と欧米それぞれの雇用慣行を「3層」、すなわちパソコンであればアプリケーション層（各社の人事制度）・オペレーティングシステム層（国単位の雇用契約の特徴）・ハードウェア層（社会インフラ）の3つに分けて議論することをお勧めします。

1. はじめに

前回は日本の「人事の歴史・欧米比較」について話しました。今回はそれをふまえて「日本の雇用慣行」について話をします。そもそも日本的雇用慣行とは何か。そこにはどんな課題があり、現場人事を預かる私たちは何を念頭におき、どうそれに立ち向かえばいいのかを一緒に考えていきます。

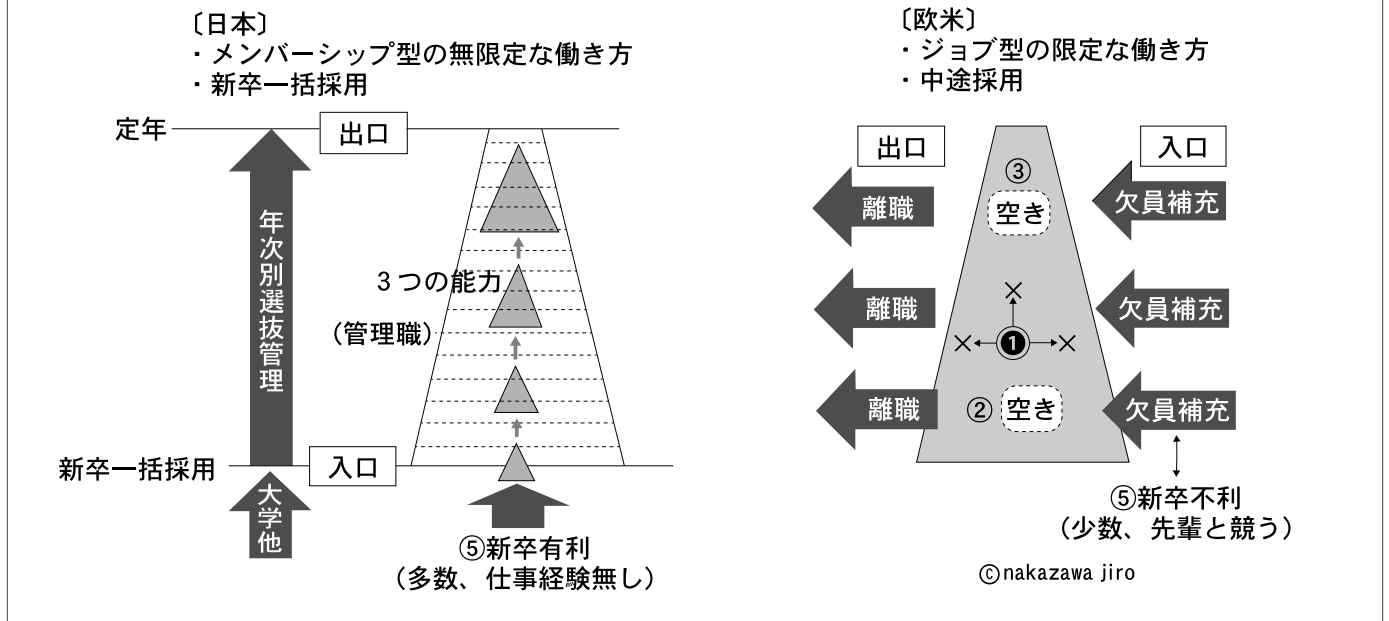
なお、ここで使う「欧米」は「日本以外の国」すべてを指しています。日本以外はすべてが「ジョブ型の限定的な働き方」だからです。

2. 日本と欧米の雇用慣行比較（前回のレビュー）

まず（図1）をご覧ください。これは日本と欧米の「人事の原理」を見比べたものです。枝葉を除き、骨格だけを示せばこのようになっています。

ここから、日本の人の流れは「タテの流れ」に基軸があることがわかります。「入口」はむろん新卒

人事の原理 (図1)



一括採用で、「出口」は定年です。そしてその間を年次別選抜管理でつないでいます。そこには長い時間軸が宿っています。それが長期観察・長期育成・長期雇用を可能にし、日本的雇用慣行すなわち「メンバーシップ型の無限定な働き方」を支えています。

「メンバーシップ型」とは、仕事に就くこと（就職）よりも、会社の社員になること（就社）を優先する考え方です。「無限定な働き方」とは、仕事・場所・時間は雇用契約時に定めず、入ってから都度決める働き方です。新卒採用が基本であれば、まずは仕事を通して一人前にするのが先決。仕事は限定し、「やりたい仕事」をやらせているだけでは、育つ人も育てることはできません。

他方、欧米の人の流れは「ヨコの流れ」に基軸があります。採用は欠員補充が基本であれば、採りたい人材のスペック（仕様）は初めから明確です。人よりも仕事を先にする欧米型がなぜ「就職型」ないしは「ジョブ型の限定的な働き方」と呼ばれるか。その理由はここにあります。

なお、こうして「ヨコの流れ」が基本になれば、新人の就職は厳しくなります。仕事経験が無い人が経験のある先輩とたたかう必要があれば、若年者失業率が高止まりするのも致し方ありません。

以上をふまえ、おさらいの意味も込め、ここで前回ふれた「5つの問い」について私なりのコメントを添えておきたいと思います。

①両親は、会社に入る前は「好きなことをやりなさい」と言っていた。しかし実際に入り、「好きなことをさせてくれないから辞める」と言ったら叱られた。どうして？

⇒結論からいえば、「やりたい仕事」だけをやっているのは、成長できないからです。いや、仕事ができないのが新人であれば、そもそも「やりたい仕事」を「やれる力」はありません。ではそれはどうやったら身につけられるのでしょうか。「やりたくない仕事」も進んですることです。にもかかわらず、それを拒んで転職を繰り返していたら、いつまで経っても「やれる力」は身につけません。「やりたくない仕事」をやれるようにはなりません。

では入る前に、どうして両親は「好きなことをやりなさい」と言ったのでしょうか。それは、仕事や会社を選ぶときの基本はそこにあるからです。ジョブマッチングとはそういうものだからです。では、さらに、どうして子どもはその親の言葉に疑念を持ったのか。それは「二枚舌」に聞こえたからです。一方で「好きなことをやりなさい」と言い、他方で「やりたくない仕事」もしなさいと言えば、まさに矛盾。ジョブ型の助言とメンバーシップ型の助言を同時に言われれば、それが誰であってもいぶかしく思います。

②日本人はハングリー精神が足りない。他を出し抜く闘争心を持ち合わせていない。ホント？なぜ？

⇒これは、「採用スタイル」と「競争スタイル」は通じあっていることを理解してもらうための質問です。共に日本的雇用慣行から派生していることを知ってもらうための設問です。

日本は新卒一括採用が基本です。であれば、スタートラインは横一線。出し抜こうにも、出し抜く相手はそこにはいません。それでも負ければ、負けたのは後れをとった自分のせいであって、競争相手のせいではありません。だから憤りは自分に向かいます。ゆえに、むきだしの闘争心が相手に向けられることはありません。

③「欧米の人事」と「日本の人事」、どちらがわかりやすいか？それは、なぜ？

⇒欧米は欠員補充が基本であり、人の流れも「ヨコの流れ」であれば、求める人材は最初からハッキリしています。そしてそうしておかなければ、外から見てもわかりやすくしておかなければ、誰も応募はしてくれません。他方、日本は「タテの流れ」にそって仕事経験のない新人を育てていきます。優先されるのは内部の論理であって、外部労働市場との行き来を少なくなれば、自ずとそのシステムはわかりにくいものになってしまいます。

ただ、どちらを採っても功罪はあります。日本の「タテの流れ」は熟練工の育成を優先させて、わかりやすさを捨てました。他方、欧米は、「ヨコの流れ」をとり、そのためにはわかりやすい仕組みであることを優先させています。メリットもデメリットも共に想定内です。大事なのは、何を優先するのか、それを自分自身で決めることです。

④欧米は、仕事もワークライフバランスも両方やっている。これ、ホント？

⇒結論から言えば、そうではありません。それでもそうした誤解があるのは、欧米が階層社会であることを知らないからです。

欧米はエリートとノンエリートに分かれています。比率はおおむね2対8で、その間の入り練りはほぼありません。しかもエリートは日本と同じ「無限定な働き方」をしています。それどころか、その仕事ぶりは、日本の比ではありません。世界を飛び回り、どんな仕事もこなせば、ワークライフバランスどころではありません。それでも家庭を持ち、子育てしようと思えばホームヘルパーやベビーシッターを雇っておカネがあがなうほかありません。



講師の中澤二郎氏

他方ノンエリートは、フランスを例にとれば、50歳代になっても平均年収は600万円ほど。就ける仕事の格付けは低く、仕事が変わらなければ賃金が変わらないのが職務給であれば、生涯を通じて低処遇に甘んずる人が多くあっても不思議はありません。それでも家族を持ち、子どもを育てようとするれば共稼ぎが不可欠。となれば、ワークライフバランスがその前提になれば暮らしは成り立ちません。

要するに「仕事もワークライフバランスも両方」という組み合わせはないのです。エリートは、(高処遇の)仕事はあってもワークライフバランスはありません。ノンエリートは、ワークライフバランスはあっても(高処遇の)仕事はありません。事情を知らないこうした初歩的な誤解をしてしまう好例です。

⑤次は歴史的文章の抜粋です。いつの、誰の話でしょうか。そして、その背景は？

「大企業における終身雇用制という封鎖的な雇用体系と、その中で形成されてゆく年功序列的な賃金体系」ではダメだ。是が非でも「職務価値に応じた合理的な賃金体系」に変えなければならない。

⇒これは1962年、旧日経連が出した「賃金管理近代化の基本方向」という文章の中の一節です。「職務価値に応じた合理的な賃金体系」とは、むしろ職務給のことです。同一労働同一賃金は最近でこそ組合側の主張だと思われていますが、実は半世紀も前に、それもよりによって経営がその導入に躍起になっていたのですから驚かされます。まさに人事の迷走です。主客転倒の極みです。こうしたことを繰り返さないためには、心して「原論・歴史・比較」を振り返っておく必要があります。

3. 日本的雇用慣行とその実態

(1) 終身雇用・年功賃金・企業別組合

かつて日本的経営の特徴は終身雇用・年功賃金・企業別組合の「三種の神器」にあると言われていました。しかしその実態は必ずしもよく知られていません。

まずここでいう「終身雇用」とは、アメリカの経営学者アベグレンが『日本の経営』(1958年)の中で「ライフタイム・コミットメント」(会社と従業員は終身の関係)と名付けたものの訳語で、厳密には「定年までの長期雇用慣行」とでも呼ぶべきものでした。

また「年功賃金」についても未だ誤解があります。それは馬齢を重ねれば上にあがれるような甘いものではありません。日本は世界に先駆けて査定を取り入れた、いわば「査定先進国」であれば、能力も業績も反映されています。そうでなければ戦後十数年にして「ジャパン・アズ・NO.1」と称されることはありません。

ただ、その実態が変わりつつあるのも、また事実です。グローバル化や高齢化の進展にともなって、こんな変化が見られるからです。1つ、高齢者の雇用継続要請の代償として、中高年の賃金カーブを押し下げている。2つ、この四半世紀の間、賃金の上げ幅は落ちています。3つ、女性の賃金カーブは男性に比べて相変わらず低いままで。なお、こうした背景には昇進比率の低下や昇進年齢の後ろ倒し等があります。しかし、とはいえ、この国の多くは年功賃金を支持しています。見逃すことのできない事実です。

最後は「企業別組合」についてです。日本の労働組合の特徴には次の3つがあるとされています。

1) 企業別に組織化されています。2) ホワイトカラーも組合員です。3) 入社とともに自動的に組合員となる「ユニオン・ショップ制」が採られています。

そしてその起源は遠く1897年に片山潜らによって組織された「労働組合期成会」にまでさかのぼります。しかしこの組織自体は、その後ほどなくして制定された治安警察法に解散を余儀なくされます。よってその後の労働運動を率いたのは、1912年に鈴木文治らによって結成された「友愛会」、すなわち後の「日本労働組合総同盟」であるといえます。

では戦後のエポックは何か。1945年、日本は敗戦を迎えます。GHQ(連合国軍最高司令官総司令部)が進駐し、その民主化政策の下で雨後の竹の子のご

とくに労働組合が誕生します。そしてそれに抗するように1948年、旧日経連が設立されます。

その戦後の労働運動史の画期をなしたのは何といっても1960年の三井三池闘争です。激しい攻防のすえ、結局は組合側の敗北に終わります。そしてそれがその後の「労使協調路線」への切り換えの契機となります。むろんその延長上に「連合」があります。1989に大同団結してできあがった組合の全国組織です。

2015年現在の組合加入者数は988万人です。組織率は約17.4%。かつ、産業別で見ても(製造業50%弱～サービス業約5%)、企業規模別で見ても(大企業約40%、中小企業10%以下)バラツキがあります。背景にはサービス産業化、非正規雇用の増大等があります。

(2) 「法と慣行のねじれ」

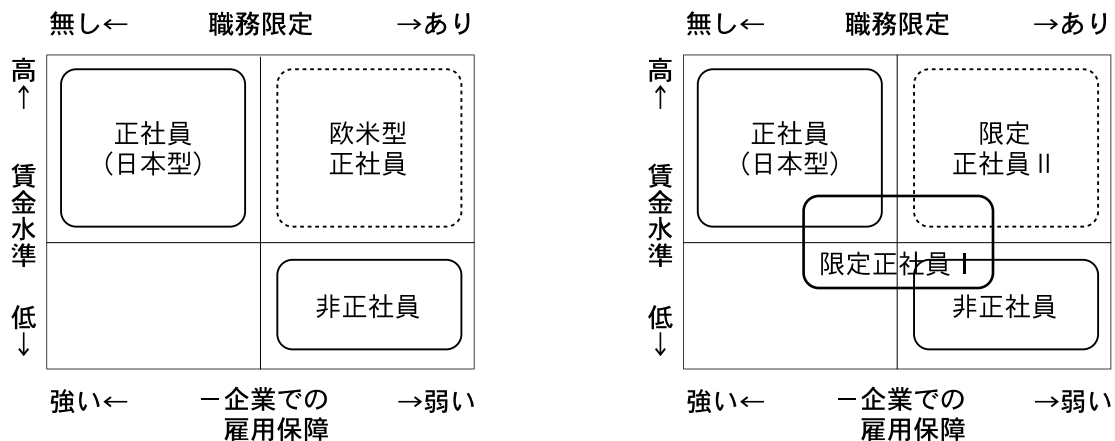
日本の雇用慣行の概要は以上です。しかし、まだ何か足りません。それは、こうした雇用慣行の裏に潜んでいる私たちが自覚することのない「落とし穴」です。その1つがこの「法と慣行のねじれ」です。一言でいえば、ジョブ型の「法律」とメンバーシップ型の「雇用慣行」との間のねじれです。それが、支援者の思いとは裏腹に、若者の離職をうながしている怖れがあるという話です。

労働政策研究・研修機構の濱口桂一郎氏は『若者と労働』の中でこう述べています。長文ですが労をいとわず引用します。

「日本の裁判所は、さまざまな事件に対する判決を積み上げる中で、^{かいこけんらんようほうり}解雇権濫用法理や広範な人事権法理など、判例法理といわれるルールを確立してきました。それは、ジョブ型雇用契約の原則に基づく法体系の中で、現実社会を支配しているメンバーシップ型雇用契約の原則を生かすために、^{しんぎそく}信義則や権利濫用法理といった法の一般原則を駆使することによって作られてきた「司法による事実上の立法」であったといえます。そして、これら判例法理が積み重なり、確立するにつれ、日本の労働社会を規律する原則は、六法全書に書かれたジョブ型雇用契約の原則ではなく、個々の判決文に書かれたメンバーシップ型雇用契約の原則になっていったのです」。

(注) 信義則：民法第1条2項「権利の行使及び義務の履行は、信義に従い誠実に行わなければならない。権利の濫用：民法第1条3項「権利の濫用は、これを許さない」。

人事タイプ・マトリックス (図2)



資料：山田久 (2016) 『失業なき雇用流動化』慶応大学出版会、229 頁

要するに日本の法律は、いやどの国の法律も、ジョブ型でできています。平たくいえば「できるか、できないか」です。「できればカネを払うし、できなければ払わない」という契約概念でできあがっています。むしろ就労支援の根拠法である「職業安定法」もその例外ではありません。その第5条7項を引き合いに出せば、ハローワークの目的は「職業」の紹介であって、「会社」の紹介ではないのです。まさに職業紹介とはジョブマッチングの仕事であって、「やりたい仕事」を勧めることはありません。ましてや「やりたくない仕事」をやらせる会社に留めさせる支援は決してしません。しかしそれでは、新卒は困ります。「やりたい仕事」を「やれる力」がないのに辞めてしまったら、いやそれを勧められたら、いつその「やれる力」を付ければいいのでしょうか。就労支援の気づいていない落とし穴はここにあります。

ちなみに、これにともなって生じた争いに対して、裁判所は「日本の労働社会を規律する原則」(濱口氏)を優先させた判決を言い渡しています。要するに、「メンバーシップ型の無限定な働き方」を司法が立法府を超えて裁定しています。

(3) 非正規雇用について

反対に、メンバーシップ型とジョブ型の違いがこうしてわかっていると、日本の正社員と非正規雇用の比較がいかに難しいかもわかってきます。欧米は、正社員も非正規もともに「ヨコの流れ」であれば、比較は容易です。ところが日本の正社員は「タテの

流れ」であるのに対して非正規雇用は「ヨコの流れ」であれば、その比較は極めて困難。格差是正どころではありません。

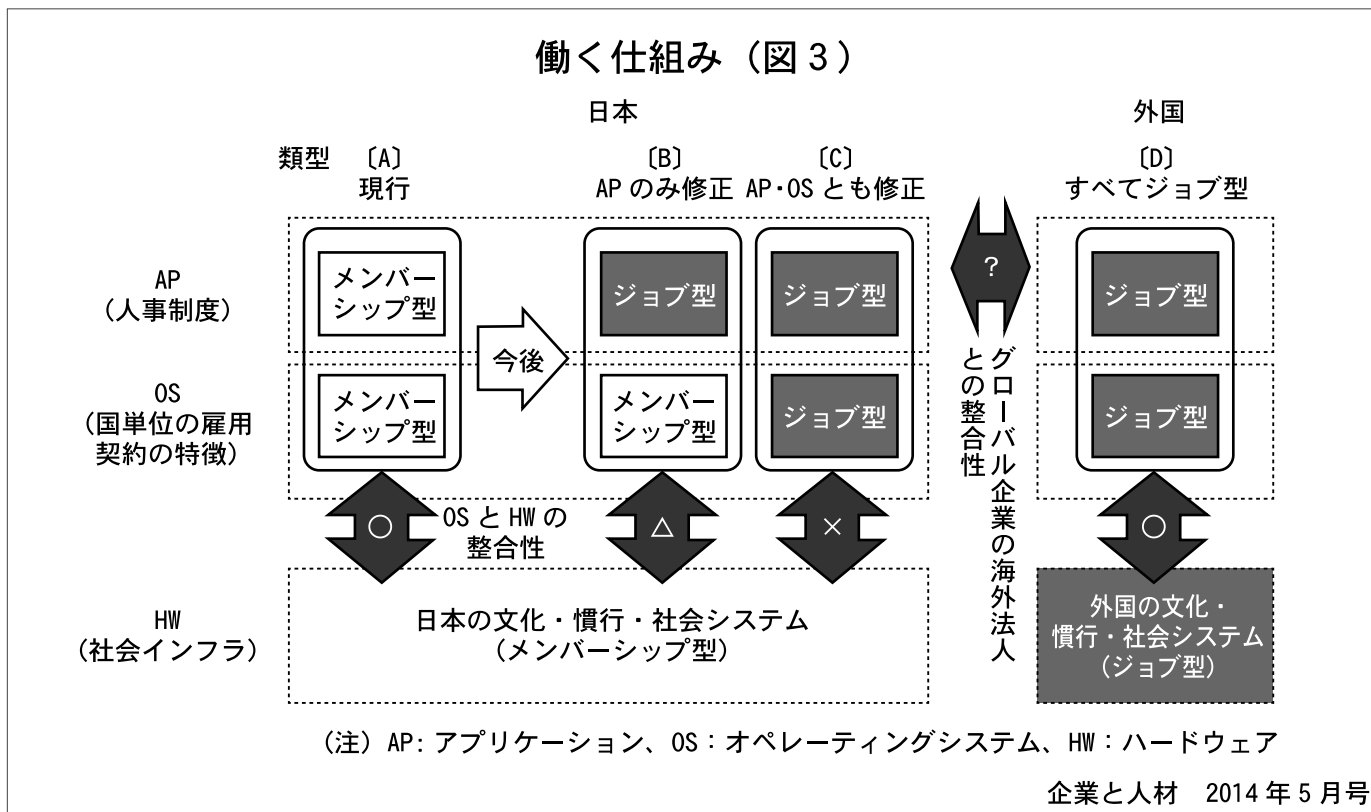
なお参考までに、2017年の非正規比率は4割ほどです。しかし「不本意な非正規」はその中の273万人、すなわち非正規全体の14.3%であれば、小さな数字ではありませんが、留意しておく必要があります。また産業別に見ても、非正規比率には大きなバラツキがあります。よくよく実態は子細にみておく必要があります。

4. 職能給／職務給を年代別選択型処理制度としての導入

前回の講演アンケートの中で「入社時は職能給で、その後に職務給に切り替える制度」にしてはどうかという提案がありました。

実は、同様の提言を、日本総合研究所の山田久氏も『失業なき雇用流動化』の中で行っています。以下、抜粋です。「基盤的な職業能力が形成される20歳代半ばから30歳代までの時期は、全ての労働者にメンバーシップ型雇用で働く経験を与え、その前後の時期は様々な働き方が選択できる「ハイブリッド人事制度」を構築することが望ましい」。

なお、次の「人材タイプ・マトリックス」(図2)は、同氏がその前提として掲げている概念図です。タテ軸は「賃金の高低」です。ヨコ軸は「職務限定の有無」と「雇用保障の強弱」を表しています。これに従えば、日本型正社員は「無限定な働き方」と



「強い雇用保障」のセット、欧米型正社員は「限定的な働き方」と「弱い雇用保障」のセットだといえます。そしてこれをふまえて、山田氏は、右側の図の「限定正社員Ⅰ」こそが今後求められる「多様な正社員」のモデルになりうると主張しています。

ただし、いざこれを実現しようとする課題は山ほどあります。「無限定な働き方」を「限定的な働き方」に変えようとするれば、賞与や退職金はどうすればよいのか。育成や福利厚生のか考え方は根本的に改める必要があるのか、ないのか。「原論・歴史・比較」をふまえていなければ、とても対応できるような話ではありません。

5. 「人事制度を変革する」とは

さらに話がここまで進んでくると、こんな提案もできるようになります。

「働く仕組み」(図3)は、かつて私が人事専門誌『企業と人材』に寄稿したものの再掲です。上段の「4つの類型」は、左端[A]が日本の「メンバーシップ型の無限定な働き方」、右端[D]が欧米の「ジョブ型の限定的な働き方」で、その間に折衷案[B][C]が並んでいます。要は、雇用慣行に関する議論は、こうして上下「3つの層」にあらかじめ分けておくと容易に噛み合わせることができます。

では「3つの層」とは何か。パソコンになぞらえれば、AP(アプリケーション層:人事制度)、OS(オペレーティングシステム層:国単位の雇用契約の特徴)、HW(ハードウェア層:社会インフラ)のようなものです。もう1つ、車にも例えておけば、APは車種の選択(国産車にするか外車にするか)、OSは車線選択(左側通行か右側通行か)、HWは社会インフラの選択だと思っていただければいいと思います。

つまり、「日本的雇用慣行を変えよう」と叫んでも、どこをどう変えるのか、それがわからなければ議論の共有すらできません。逆に、[A]~[C]のどれにするのか、まずはそれを言い合えば話は容易にかみ合わせることができます。

ちなみに、変えたい層がAPであれば、そこは私的自治の世界。今すぐにでも、好き勝手に変えてかまいません。ところがそれがOSやHWであれば、そうはいきません。車線を左にするか右にするのか、社会インフラにまで手を付けるのか。国全体の影響を与えるものであれば、国をあげた議論がいらいます。「この国は根っこから変えなきゃダメ」との潔い声がときおり聞こえます。しかし「3つの層」のどこをどう変えるのか。それを言わなければ、まとまる話もまとまりません。

なお、これに関連して、神戸大学の平野光俊教授は『人事管理』の中で、上記類型〔A〕～〔D〕に相当する事例を紹介しています。〔D〕の「ジョブ型」に寄せる日立製作所、〔A〕の「メンバーシップ型」に寄せる自動車部品メーカーのデンソー、それらの間をとる〔B〕や〔C〕に近い野村證券等がそれです。時間が許せば是非参照してみてください。

<質疑応答>

【講師】 欧米の実態について補足しておきます。今でこそ、長期雇用の下で従業員を内部育成する仕組みは、今でこそ日本のお家芸のように見えますが、実はそうではありません。それは元々は、20世紀の第1四半期にアメリカで始まり、次いで日本に、さらには第2四半期にそれ以外の地域に広がっていったものです。

アメリカを例にとれば、その契機は1930年代のニューディール政策、すなわち労働者の権利保護強化が目的でした。しかし1980年代に入るとそうした動きは途絶えます。ウォールストリートにM & Aの嵐が吹き荒れ、背に腹はかえられず、長期の育成よりは短期の成果を追い求めざるを得なくなりました。

【委員長】 ジョブ型とメンバーシップ型の選択には、解雇のしやすさ、しにくさという、もともとの事情が関係しているのでしょうか。

【講師】 もちろん関係しています。ジョブ型は仕事に人を付ける考え方です。よって、仕事がなければ即クビが原則です。その典型が米国のレイオフです。勤続の短い順で機械的にクビを切ることができれば、雇用調整は容易。不況時に残業を減らして雇用維持に努める日本とは大違いです。

とはいえ、その欧州も変わりつつあります。ジョブ型を杓子定規に運用しては日本の3倍近くある失業率を下げることはできません。ゆえに企業には解雇の回避努力を、労働者には他の仕事に柔軟に対応する姿勢を求めるようになってきています。既に日本では、当たり前に行っていることですが。

<講演後の懇談会での出席者コメント>

【講師】 前回のアンケートで「職能給・職務給を年代別選択型の処理制度として導入できないだろ



委員会には多くのオブザーバーが出席した

うか」という提案をいただき、今回はそれを元に話を深めることができました。有り難く思います。

【出席者A】 ワールドワイドで活動する日本企業では、既にいろいろな新しい「働く仕組み」へのトライが始まっていると伺いました。国内でも、課長クラスになると活躍領域が固まり、実態として職務型に近い働き方をするケースも増えてきているのではないのでしょうか。

【出席者B】 私が担当している時、キャリア採用はジョブ型で行っていました。しかしそれは入時の話であって、入社後はメンバーシップ型で働く柔軟なものでした。キャリア入社者の労働契約書も、新卒一括採用者と同じメンバーシップ型であれば、そうなるのも不思議ではありません。

【出席者C】 雇用システムは学校教育とも繋がっているもので、新卒一括採用だけを見直すことは難しいですね。それに新卒一括採用は、費用・手間（採用関係、入社研修）の面でのメリットも大きいと思います。

【出席者B】 限定型の社員制度については、地域だけではなく、職種（法務関係など）についても実験してみたことがありましたが、社会の変化が激しく5年くらいで実態に合わなくなってしまいました。まして、「OS」に関わるものは、付け焼刃ではなく覚悟を決めて考えないといけないと思います。

【講師】 いま皆さんが指摘された点はとても重要です。確かに日本企業の多くは今やジョブ型の制度を取り入れようとしています。しかしそれはAPレベルの話であって、雇用契約書や雇用慣行といったOSレベルのものは依然メンバーシップ型のものであることを自覚しておく必要があります。

す。両者を混同してはいけません。「3つの層」に分けた上で判断しないと、とんだ間違いを起してしまいます。

加えてもう一言。メンバーシップ型もジョブ型も共にパッケージになっています。また、どんなシステムにも功罪は必ずあります。であれば、良い所をつまみ食いすることはできません。変えても必ずそこには新たな功罪がひそんでいれば、ただ無邪気に変えればいいというものでもありません。

さらに、言うまでもありませんが、変革には時間がかかります。しかし、10年かかるものは10前から、100年かかるものは100年前から始めればいだけの話。一番いただけないのは「100年かかる」と言って100年の間なんにもしないことです。

最後に、今日はあまり触れませんでした。労働組合の役割をもう一度私たちは見直す必要があるように思います。例えば、ある国から撤退しようとしたとき、集团的労使関係を上手く運ぶ力が大いに必要とされます。21世紀は「政治の世紀」です。パイが増えなくければ、イス取りゲームのように争いは政治化します。

では私たちは、こうした課題に備えて、それにふさわしい人材を育てているのでしょうか。組合は経営の良きパートナーです。合意形成力も組織統制力も兼ね備えていれば、それを育てるのも人事の仕事。いまだ手つかずなれば、急ぎ足で手を打つ必要があるように思います。

【出席者B】 定年延長後の給料の決め方や、非正規社員の問題についても、みんな悩んでいます。

【出席者A】 皆さんに、人事に関する日頃の悩みを全て挙げてもらい、それに沿って具体的な解説をしていくという進め方もニーズに合致してよいですね。

※第3回委員会

10月4日(木) 10:00~11:30 日本自動車会館
「仕事と報酬」仕事とは、報酬とは、モチベーションとマネジメントなど

エコドライブで 明日への架け橋を。

明日の地球のために、
明日の自分のために。

START!
ECO DRIVE

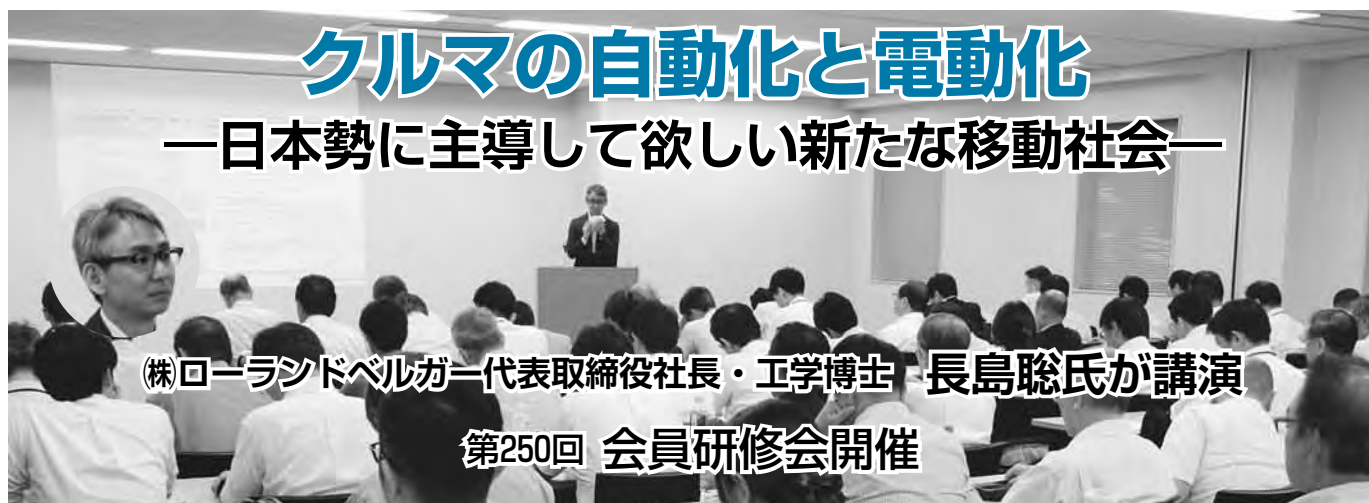


エコドライブ10のすすめ

- ① ふんわりアクセル「eスタート」
- ② 車間距離にゆとりをもって、加速・減速の少ない運転
- ③ 減速時は早めにアクセルを離そう
- ④ エアコンの使用は適切に
- ⑤ ムダなアイドリングはやめよう
- ⑥ 渋滞を避け、余裕をもって出発しよう
- ⑦ タイヤの空気圧から始める点検・整備
- ⑧ 不要な荷物はおろそう
- ⑨ 走行の妨げとなる駐車はやめよう
- ⑩ 自分の燃費を把握しよう

エコドライブ
しよう!

日本自動車会議所



日 本自動車会議所は7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250回会員研修会を開催し、(株)ローランドベルガー代表取締役社長で工学博士の長島聡氏が「クルマの自動化と電動化—日本勢に主導して欲しい新たな移動社会—」と題して講演を行った。参加者は約100名。

【講演要旨】

ポイント

- クルマの自動化・電動化など「CASE」に向けた動きは今後各国で一層進み、自動車のマーケットや産業のプレーヤー構造も大きく変化することが予想されるが、そうした新たな「移動社会」が到来するタイミングはシナリオによって大きく変わる。
- 不確実な時代の自動車開発に欧州メーカーはモジュール化で対応し、同時に巧みに標準化・非競争領域を設定しながら、より多くのリソースを先進・競争領域に投入している。
- CASEは、安価な移動と経済活性化の実現が大きな目的であり、日本の企業や個人の潜在力を使い、ネットワークと対話で新たな価値を量産する「和ノベーション」を推進していきたい。

A. 新たな移動社会への動き

(1) CASE：自動車の「合理性の実現」に向けて

自動車の「非合理性」は、100年にわたって、豊かさや便益と共に広く受け入れられ、自動車業界は大きな発展を遂げてきたと言えます。「非合理性」とは、例えば、平均して車は1日に60分(24時間のうち5%以下)しか使用されていないこと、全世界

の死亡者数の2.2%にあたる130万人が交通事故で死亡していること、通勤では運転時間の10%を渋滞が占めていることなどであり、渋滞では年間1,000億米ドル、交通事故では5,000億米ドルもの大きなコストインパクトがあると試算されています。

これに対して、近年「合理性の実現」に向けて、正にCASE(自動化、電動化、情報化、シェアリングなどの新しいサービスの4つを意味)という言葉に示されるような「モビリティ社会の革新」を目指した動きが進展しています。消費者の関心は、「大きく・速い」車から、カーシェア・ライドシェア・EVへ移行してきています。また、多国間レベルにおいてドライバーのいない車への規制の変更、技術・インフラ分野でもEV充電インフラ関連の拡充、AIのブレークスルーなどが加速しています。

EVや自動運転車については、中国や振興アジア市場での潜在的な需要が高く、例えばシンガポールでは車の所有を代替する新たな移動手段の使用で先行しており、既に自家用車による移動距離は25%以下にとどまっています。EVを次の車両として購入を検討しているユーザーの割合も、中国60%、韓国54%、インド51%などとなっています。

オランダなど一部の国では自動運転車の型式認証プロセスに試験車両から得られた知見を組み込むなどの先進的なアプローチが採用されているほか、ディーゼル車両の買い替えなどに焦点が当てられています。

CPUの演算能力も次々と上がってきていることや、バッテリーコストも2020年までには120米ドル/kWhまで下がると見込まれていることなどを背景に、2021年まではレベル4の自律走行型EVの技

術とコストが実際に整うという見方が浮上しています。

高度な自動運転に必要な次世代（5G）モバイルネットワークの市販化も2020年までには確立される見込みで、EV充電インフラも、例えばオランダは充電ステーション密度で、中国はステーションの絶対数でリードするなど充実が進んできています。

小型でドライバーのいない“people mover”は既にシンガポールで導入されており、また同国や中国・韓国では、シェアード車両の登録台数比率が高まっている現状に鑑みて、レベル4の自動運転車が実際に2021年までに移動サービスとして商業化が始まると予想されています。

(2) 「新たな移動社会」＝自動車新時代の到来

このように自動車の「合理性」は進んでいきますが、一方で克服すべき新たな課題も生み出します。エンジン関係の金属加工系サプライヤーの事業構造転換や、ガソリンとディーゼルのバランスをどうするべきか、また充電インフラのピークカットをどうするか、などがそれにあたるでしょう。

いずれにしても、現在の流れが進む先には、コネクティビティをテコとして、2030年頃の本格実現が予想される、電動化・自動運転・シェアードが実現した移動社会＝「自動車新時代」が存在するであろうと考えています。各国・各地域がどのようなルートを通してそこに行きつくのかがポイントです。

「自動車新時代」。その世界は、運転できない子供や飲酒者を含めて、誰もが、移動したい時に、待つことなく、便利かつ安価に移動可能となっているでしょう。ただし、高需要・多車両の都市部と、低需要・少車両の過疎地では、共に高稼働を目指すものの、移動シーンや事業モデルは大きく異なります。

都市部では、多数の車両により高頻度で移動需要とマッチングすることで事業が成り立つでしょうし、過疎地では少数の乗合車両を計画的に配車して高稼働を確保するなどいった具合です。

車のタイプ別では、①短距離移動向きでの小型Pod（乗車定員1～2人）、②中距離でも快適に移動するコミュータ（同4人以上）、③趣味のオーナーズカー（同1～4人以上）の3タイプが活躍していると考えています。利用の形態は、現状の「多用途兼用車」1台保有の世界から、自動車新時代の下では、シェアードモビリティでは合理的な「単用途

専用車」の利用、オーナーズカーでは情緒的で運転の楽しい車の保有を同時に享受できる世界も見えてきます。

シェアリング車両については、その機能や品質、メンテナンスのあり方は現在から大きく変化すると見えています。例えば、利用者の不特定多数化によって、利用者個人情報に基づいた各種機能の自動設定や、代替サイクルの短期化によって、経年劣化部品の品質基準は低下させる方向に向かうなどです。

パリで導入されていたEVシェアサービス「オートリブ」打ち切りの主な理由は「車が汚い」でした。シェアード車両には清潔さが求められることには留意しておくべきではないかと思えます。

(3) 「自動車新時代」：マーケットと産業プレーヤー

2030年のマーケットと業界に目を向けると、米国のケースでは、移動者数は現時点から3,200万人増の約2億5,000万人。大都市も含めて都市別で全て増加し、年代別では免許を持たない若年層、高齢者の移動者数の増加が特徴です。販売台数については、

量販車が大きく減少する一方、高級車と代替サイクルの短いシェアードモビリティ向けが増え、70万台増の1,760万台と見込まれます。一方、保有台数は量販車減と8人程度のオーナー共同保有車への置き換えにより、5,000万台減の2億500万台まで減少するインパクトがあると予想されています。

この結果、モビリティサービスの出現によってバリューチェーン全体の付加価値は拡大しますが、車両組立の付加価値は減少するなどの懸念が生じます。部品供給は横ばいから微増でしょう。

企画・開発からアフターに至るイニシアチブは、現在の完成車メーカーから、顧客接点を持つモビリティサービス事業者に移っていきます。完成車メーカーや部品メーカーは、モビリティサービス事業者になるか、製造受託プレーヤーとしての存在となっているでしょう。

電動化車両や自動運転のシェアが高く、個人の自動車所有のシェアが減少するといった特徴を持つ「新たな移動社会」。その社会の到来のタイミングとシナリオは、技術の進展次第で様々なケースがあり得ます。それが2030年なのか、40年か50年か、まだ不確実な状況です。

B. 欧州OEMに見る不確実性マネジメント

(1) モジュール化と3つのステップ

ここで欧州の自動車メーカーが不確実な時代に収益を担保するために、組み合わせのモノづくりであるモジュール化を進めている戦略を取り上げたいと思います。

独フォルクスワーゲン（VW）社は、まず次の3つのステップでモジュール戦略を推進しています。

①環境変化シナリオを想定し、対応するための計画を策定する「先読み」、②自社の製品ロードマップを競合他社も含め開示し巻き込んでいく「引き寄せ」。③読み違いに柔軟に対応できる「構え」です。

①「先読み」では、同社にフューチャーリサーチ部があり、世界のメガトレンドや様々な環境変化に対する予測・シナリオプランニングを実施。そして将来起こりうる複数の環境変化シナリオを想定した上で、それぞれの戦略を策定し、具体的な社の中期経営計画に落とし込んでいきます。中期計画では将来投入可能なラインナップと各モデルに求められる機能装備を前提に、主要モジュールの開発計画を策定していきます。

次に②「引き寄せ」。この動きが欧州メーカーの得意とするところであり、したたかさの見える分野です。各国政府へのロビー活動と諸規制の自社戦略への誘導、次世代技術の統一規格策定などを通じた競合完成車メーカーや、ボッシュ社などのサプライヤーとの月単位の意見交換を通じた自社戦略への巻き込みを行い、次世代技術のトレンドの引き寄せを図ろうとしています。

そして最後に③「構え」、すなわち、生み出せる製品の幅を担保するために、戦略展開の1つとして、一定の機能の塊（＝モジュール）の開発を採用しました。VWは事前に車両アーキテクチャ（車種をまたぐ基本要素）を設定し、それに沿った車両を構成するモジュールを開発、そのモジュールをレゴブロックのように組み合わせることで様々な車両を開発する戦略です。現在、車両の60%がモジュールでカバーされており、価格帯や装備の異なる様々なニーズに合った商品開発が可能になり、モデル開発期間も短縮するなど効率化と製品力向上の両立を実現しています。

現在モジュール開発は、車両開発におけるモデルベース開発（MBD）が、ユニットをつなぎあわせ

る車両全体としてのシミュレーションへと進化し、現車がない中で、開発が進められる段階に入ってきています

(2) 標準化・非競争領域の設定も重要

開発テーマや地域展開の広がりによって、開発リソースの需要は増すばかりです。その中で、ドイツなど欧州メーカーは標準化・非競争領域を上手に設定し、競争領域の先進分野に注力することで競争力を高めています。また標準化団体も、多額の予算がついた産官学連携も活用しながら、エース人材が投入され、開発が推進されています。日本も参考になる取り組みが数多く含まれているのではないのでしょうか。

C. 構想から始める新たな移動社会づくり

(1) 安価な移動と経済活性化の実現が大きな目的

CASEで実現したいことは、移動総量と移動単価の拡大です。安価な移動に加えて、移動に関する新たな付加価値を創出する構想を描くことが必要です。

先日トヨタが発表した「e-Palette Concept」では、自動運転も含めたオープンアーキテクチャの採用が打ち出され、「動く空間」としての車両の価値という構想が注目を集めています。マツダの「動くことの感動を世界中と人々と分かち合える社会」という世界観を、全社一体で価値共有・浸透させていく活動も注目されます。クボタは「コメ農家に寄り添い真のパートナーとなっている世界」を着々と進化させており、農機関連だけではなく、生産準備から収穫、販売の各段階でデジタル化された農家支援サービスを行っています。当然この先にはコンバインの自動運転も視野に入っています。

政府の自動走行に対する考え方も、無人運転者の早期普及と、高齢者・子供といった移動弱者への安価な提供を目指して、既存の無人運転車でも走行可能な簡単な道路から導入し始め、技術進化に伴い走行可能な道路を拡大する方向に変わってきています。実際、走行環境の危険度が低いエリアでは技術的に可能になっており、需要のあるエリアから低速での事業化を進めるべきでしょう。

日本独自の取り組みとしては、世界初となる高速道路の深夜貸し切りによる自動運転技術の実証実験があり、関連技術の熟成が加速することが期待されます。実際の道路で、物流の実稼働を前提にした大

規模実験により、既存課題への特効薬となるべき対策がダイレクトに検証できるとともに、自動車メーカーや物流事業者始め実験参加者に様々なメリットをもたらすでしょう。

(2) 「和ノバージョン」の推進

重要なことは、社会への貢献という観点で本来の目的に立ち返り、安価な移動、経済活動の活性化を実現していくという「みんなの構想」にすることです。ネットワークをどんどん広げつつ、構想をたたき台にした対話を重ね、組み合わせで新たな価値を

量産する「和ノバージョン」、言い換えれば日本の企業や個人が持っている潜在力（ありもの）を見える化し、組み合わせ、未来を描くことが大事です。

これを次のように和ノバージョン三原則としてまとめて、講演の締めくくりとしたいと思います。

- ①「先読み／構想」＝強い意志を持ち「ありたい姿／未来」を主体的に構想する
- ②「引き寄せ」＝「ありたい姿／未来」の実現に向け、トレンドを自社に誘導する
- ③「構え」＝未来の変化に柔軟に対応

日本自動車会議所ホームページ 新着情報ランキング (2018.8/1 ~ 8/31) Google アナリティクスより

主なCat. (カテゴリー) : ○イベント・行事 ▽人事 ☆西日本豪雨

	Cat.	ページタイトル	ページビュー数	ページ別訪問数
1		原付二種免許、最短2日で警察庁が規制緩和	1,335	1,287
2		警察庁、昨年の交通事故 自動ブレーキ普及で追突が目立って減少	496	452
3	○	第53回交通安全子供自転車全国大会を8月8日に開催	403	295
4		自動ブレーキ普及加速、昨年の装着率9割前後	340	162
5		整備專業工場、エーミング作業になお課題	227	215
6		自動車用動力伝達技術研究組合発足	209	143
7	○	第38回交通工学研究発表会論文募集	172	128
8		高齢者免許更新早めに、検査・講習予約取れず失効も	167	158
9		トヨタ勝又グループ、世界女子ソフトボール選手権大会に特別協賛	164	144
10	○	国交省、スキャンツール補助金申請 24日から受け付け	144	126
11	○	全ト協、第50回全国トラックドライバー・コンテストを開催	129	114
12	○	JARI、第31回国際電気自動車シンポ・展示会「EVS31」開催	127	84
13		トヨタ、世界初市販車に電子ミラー	122	107
14		日野自動車、ICTを活用したお客様向けサービスの提供開始	114	70
15	○	第251回会員研修会開催	113	93
16		B S サミット、エーミング作業工数を策定 適正な修理料金の根拠に	111	99
17	☆	〈豪雨〉サプライヤーにも大きな影響	110	103
18	○	国交省補正予算 UD タクシーに追加補助金、災害時協定が要件	110	81
19		経産省、空飛ぶクルマ開発支援事業 20年代の実用化想定	104	95
20		三輪バイクが人気、前二輪で安心、転倒不安を払拭	103	99
21	○	日刊自動車新聞社創立90周年記念 9月6日に自動車産業シンポを開催	99	83
22	○	東京アイランドモーターショー7を8・9月に開催	92	87
23	○	交通安全ポスター原画コンテスト作品募集 日本自動車会館	83	71
24	▽	全日本トラック協会会長が坂本克己氏に交代	83	67
25		勢い衰えぬ国内SUV市場、5年で2倍の成長	79	67
26		パナソニック、2021年度に向けた車載事業の中期戦略を発表	77	61
27		日整連、17年7~12月需要動向、車検台数減少ディーラー整備を直撃	73	60
28		日産自、高速道の複数車線自動運転 高精度専用地図を採用	71	63
29	○	交通安全ポスター原画コンテスト作品募集 自動車会館(サイト内リリース)	70	42
30		参加体験型イベント交通安全アクション2018新宿を開催	67	57
31		軽量化の有力技術、進化するマルチマテリアル	61	54
32		減少続くガソリン需要、次世代車が普及 今年度2.1%減予測	61	60
33		国交省、自動ブレーキ認定制度概要、時速50キロから制動試験	61	56
34	▽	東京都トラック協会、次期会長に浅井隆氏を選出	61	54
35	▽	日本道路協会、会長に宮田年耕氏が就任	61	54
36		国もEDR搭載義務付け方針打ち出す、事故時の責任を速やかに特定	60	56
37		日査協、査定コン全国大会、女性出場が最多	60	48
38		金型代金、実態は中企庁など部品メーカー調査へ	55	50
39		IEA、世界の電気自動車需要見通しを発表	53	48
40		軽トラックに相次ぎ先進安全装備、ニーズの高まりを受け	53	53
41		国交省、重要物流道路で議論、災害時でも安定輸送	53	51
42		チャゼモ協議会、高出力充電器実用化へパス。トラック想定	52	47
43	○	JARI、第31回国際電気自動車シンポ・展示会「EVS31」開催(サイト内リリース)	52	42
44	▽	東京バス協会会長が山口哲生氏に交代	52	45
45		会報「自動車会議所ニュース」2018年7月号を掲載 自動車会議所	48	34
46		自動車税制フォーラム	47	25
計 (47番目以降も含む)			---	12,478

東京モーターフェス 2018

2018年10月6日(土)～8日(月・祝)の3日間開催

会場は東京臨海副都心、入場は無料

TOKYO MOTOR FES 2018

胸に、ぎゅんとくる。

10.6 SAT - 10.8 MON 11:00 17:00

ココロ揺さぶるクルマ・バイクの楽しさ、溢きをもつと。センタープロムナード MEGA WEB

東京モーターフェス 2018 青海R区画(お台場) 青海地区NOP区画(お台場)

入場 無料

【東】「東京モーターフェス2018」が10月6日(土)～8日(月・祝)までの3日間、東京臨海副都心の特設会場、プロムナード公園及びMEGA WEBで開催される。主催者である日本自動車工業会(会長：豊田章男)では、「多様な楽しみ方があるクルマ・バイク。最新車両の展示・試乗体験だけでなく、“今”“この先”にもつながっていく安全技術の体験や、ファミリー・キッズが楽しめるプログラムも多数用意し、クルマ・バイクを存分に楽しんでいただけるイベントとして開催する」としている。

「平成」最後の開催となる今年は、この時代を彩った名車やブームも振り返りながら、大人から子どもまで、クルマやバイクの魅力を存分に体感できるイベントを目指す。

今回は、クルマ・バイク・商用車の最新車両の展示・試乗体験やデモ走行をはじめ、eスポーツや痛車展示、キッズ向け、女性向けのプログラムなど、今までにないコンテンツを数多く用意し、会場を大幅に拡充して開催する。展示・試乗車両は、前回の160台を大幅に上回る269台。参加メーカー(前回は15社)は国内外から27社、プログラム数(同18プログラム)は39プログラムと前回のほぼ倍の規模で行われる。自動車税制改革フォーラムもブースを設置する予定だ。

自工会では今回の東京モーターフェスを通じ、クルマ・バイクファン拡大を目指すとともに、来年開催する「第46回東京モーターショー2019」の盛り上げにもつなげていくことにしている。

【開催概要】

- 主催：一般社団法人 日本自動車工業会
 共催：一般社団法人 東京臨海副都心
 まちづくり協議会
 後援：東京都、東京臨海副都心グループ
 開催日時：2018年10月6日（土）～8日（月・祝）
 11：00～17：00
 ※MEGA WEB会場のみ
 6日・7日は11：00～21：00
 会場：・お台場第一特設会場
 （東京臨海副都心 青海地区 R区画）
 ・お台場第二特設会場
 （東京臨海副都心 青海地区 NOP区画）
 ・センタープロムナード
 （シンボルプロムナード公園）
 ・MEGA WEB
 入場料：無料

【開催テーマ】

「胸に、ぎゅんとくる。」

新しいことや、忘れかけていたことに出会ったとき、ココロが揺さぶられるあの感じ。ドキドキなのか、キュンキュンなのか、ことばにできないけれど、確かに胸にひびいている何か。

今年の東京モーターフェスは、「あの頃」から「これから」まで、そんなクルマ・バイクの楽しさを、たくさんご用意してみました。「こういうのもありなんだ!」という発見と、「次は何してみよう!」という期待が詰まった、クルマとバイクのお祭り。思う存分、お楽しみください。

ココロ揺さぶるクルマ・バイクの楽しさ、驚きを、もっと。

【参加メーカー】

いすゞ自動車株式会社、川崎重工業株式会社、スズキ株式会社、株式会社SUBARU、ダイハツ工業株式会社、トヨタ自動車株式会社、日産自動車株式会社、日野自動車株式会社、本田技研工業株式会社、マツダ株式会社、三菱自動車工業株式会社、三菱ふそうトラック・バス株式会社、ヤマハ発動機株式会社、UDトラック株式会社、FCA ジャパン株式会社、ジャガー・ランドローバー・ジャパン株式会社、エルシーアイ株式会社、マセラティ ジャパン株式会社、メルセデス・ベンツ日本株式会社、株式会社 RTC、フォルクスワーゲングループジャパン株式会社、ボルボ・カー・ジャパン株式会社、BRP ジャパン株式会社、ハーレーダビッドソン ジャパン株式会社、キムコジャパン株式会社、トライアンフ モーターサイクルズ ジャパン株式会社、株式会社 ホワイトハウスオートモビル

あなたの“胸ぎゅん”な
 クルマ・バイクとのエピソードを募集!

東京モーターフェス2018#キャンペーン

日本自動車工業会は、「東京モーターフェス2018」開催に向けて、#ハッシュタグキャンペーンを行っている。募集期間は10月5日まで。Twitterで、指定のハッシュタグ「#胸ぎゅん」を付けて、クルマ・バイクに関するご自身のエピソードを投稿すると、投稿した人の中から抽選で、様々なオリジナルグッズが当たる。

[お問い合わせ]

東京モーターフェス2018 運営事務局

〒104-8161 東京都中央区銀座2-16-7 恒産第3ビル5階

TEL.03-5565-4337

E-MAIL: tmf-support@dmc.dentsu.co.jp

【実施プログラム一覧】

① シンボルプロムナード公園

■センタープロムナード

(りんかい線 東京テレポート駅より徒歩4分)

- ・最新車両(モビリティ)展示
- ・ハイパフォーマンス車両展示
- ・レース参戦車両・カスタマイズカー展示
- ・パーソナルモビリティ試乗体験
- ・超小型モビリティ試乗体験(日産)
- ・ランバイク体験会
- ・自動運転の社会実装に向けた気運醸成等に係る試乗会(東京都主催 併催イベント)

② R地区

■お台場第一特設会場 メイン会場

(りんかい線 東京テレポート駅より徒歩4分)

- ・TMF2018 メインステージ
- ・最新乗用車商用車 公道試乗体験
- ・最新二輪車試乗体験
- ・バブル復活
- ・税務会ブース
- ・グルメキングダム(お台場第一特設会場)

③ NOP地区

■お台場第二特設会場

(船の科学館駅から徒歩6分)

- ・痛車天国 スペシャル in TMF
- ・ドライビング・アシスト体験
- ・ドライビング・テクニク体験
- ・はたらくクルマ展示
- ・オフロード同乗試乗体験
- ・超小型モビリティ試乗体験(トヨタ)
- ・ラッピング車両展示
- ・親子バイク教室
- ・トライアルバイクショー
- ・SUBARU キッズカート
- ・コペンドレスフォーメーション
- ・タイヤチャレンジ
- ・気分はレーサー!
レーシングスーツでハイ、ポーズ!
- ・なりきり!Moto GP ライダー
- ・なりきり!トライアルライダー
- ・Enjoy Honda ふあふあ
- ・キッズメカニック 写真撮影
- ・ダンロップブース
- ・トミカブース
- ・サービスエンジニア体験コーナー
- ・グルメキングダム(お台場第二特設会場)
- ・痛車天国 ミーティング in TMF(7日)

④ MEGA WEB

(りんかい線 東京テレポート駅より徒歩3分ゆりかもめ 青海駅直結)

- ・e-circuit
- ・女性ペーパードライバー向け運転講習
- ・ファミリー向け車両試乗体験
- ・超小型モビリティ公道試乗体験

※記載プログラムは予定であり、変更される場合があります。

【会場アクセス】



ユーザーの声を集める活動を今年も全国展開 東京モーターフェスでも実施

自動車税制改革フォーラム 「クルマの税金」の負担軽減・簡素化を訴える活動チラシも制作

当 会議所など自動車関係21団体で構成する自動車税制改革フォーラムは、自動車関係諸税の抜本改正に向け、引き続きユーザーの声を集める活動を今年も全国展開し、世論喚起を図る。この活動は、これまでに47都道府県すべてで実施され、2,499人もユーザーから貴重な声が寄せられた。

本年は与党税制改正大綱を踏まえ、抜本改正に向けた議論が行われる年。ユーザー・自動車業界にとって長年の悲願である自動車関係諸税の負担軽減・簡素化の実現に向けた「勝負の年」であり、フォーラムでは7,800万ユーザーを巻き込んで全国各地で世論を盛り上げていくことにしている。

10月6日～8日の3日間開催される東京モーターフェス（会場は東京・臨海副都心地区）でも、ユーザーの声を集める活動をフォーラムによるイベント

の一環として実施する。また、駅前や商業施設などでユーザー負担軽減を訴える「街頭活動」も今秋から全国で行うことにしており、12月の大綱決定に向けて活動を盛り上げていく。

また、フォーラムでは、今年も「クルマの税金」の負担軽減・簡素化を訴える活動チラシ＝23ページに掲載＝を制作し、ユーザーの声を集める活動などで配布している。チラシは、最新データを基に、いかにユーザーが重い税負担を強いられているかが分かる内容となっており、不合理な自動車税制の実態や、JAFが7～8月に実施したユーザーアンケートの結果も掲載。ユーザーに向けて、「皆さんの声を聞かせてください」、「ユーザーの声を結集しましょう」と訴え掛けている。



東 京は8月25日、26日の両日、八丈島で、電気自動車(EV)を「見て」「触れて」「体験して」もらうイベント「東京アイランドモーターショー」を開催した。本土に比べてガソリンが割高であるなど、EVの有用性が高いと思われる島しょ部の住民に対し、EVの「良さ」や「楽しさ」を知ってもらうのが狙いで、26日には小池百合子都知事も会場を訪れ、二酸化炭素(CO₂)を排出しないゼロエミッション車(ZEV)の普及促進を訴えた。

東京アイランドモーターショーの会場は展示エリ

アとステージエリアなどで構成。展示エリアには国内メーカー9社が開発したEVをはじめ、プラグインハイブリッド車(PHV)や電動バイクも含めて12車種が展示され、隣接する広場で試乗も行われた。

またステージエリアでは、出展メーカーによる講演のほか、和太鼓「八丈太鼓」の演奏や地元保育園児のダンス、東京都無形民俗文化財の「檜立踊り」「しよめ節」、地元バンドの演奏、アニメ上映などが行われた。

2日目のステージエリアで挨拶に立った小池知事は「ZEVのことを知ってもらいたい機会にしたい。ぜひ見て、実際に触って楽しんでほしい」と来場者に呼び掛けた。あらかじめ応募した人が運転する10台のEVが島内の観光スポットを巡る「EVラリー」も行われ、小池知事の振るフラッグを合図に一斉にスタートした＝写真＝。

東京都は平成29年度から八丈島で電気自動車普及モデル事業を実施。モニターとなる事業者にEVを無償で貸し出し、走行データを収集する実証実験を行っており、現在10台のEVが島内を走っている。

〔東京都自動車会議所〕

光化学オキシダントの 目標未達

平成29年度大気汚染状況

東京都が測定結果まとめる

東 京都はこのほど、平成29年度の大気汚染状況の測定結果をまとめた。それによると、自動車排出ガスや工場が主な発生源である二酸化窒素（NO₂）や浮遊粒子状物質（SPM）は環境基準達成率で見て改善が大幅に進んだ半面、光化学オキシダント（Ox）については改善できなかった。このため、都は原因物質である揮発性有機化合物（VOC）や窒素酸化物（NO_x）の排出削減に引き続き取り

組んでいく方針だ。

都は住宅地域等に設置している一般環境大気測定局47局と道路沿道に設置している自動車排出ガス測定局35局で大気汚染状況を監視している。29年度の測定結果によると、NO₂は12年連続ですべての一般局で環境基準を達成し、自排局も97%が達成した。SPMも前年度に引き続きすべての測定局で達成。微小粒子状物質（PM2.5）は一般局の達成率が87%、自排局が79%だった。

一方Oxはすべての測定局で環境基準を達成できなかった。都が「実行プラン」で定めた目標についても、すべての測定局で未達だった。

このほか、二酸化硫黄（SO₂）、一酸化炭素（CO）、ベンゼン、トリクロロエチレン、テトラクロロエチレン、ジクロロメタンについては前年度に引き続きすべての測定局で環境基準を達成している。

〔東京都自動車会議所〕



法税制・公益事業・情報委員会の 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23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、委員長に法税制委員長である富山トヨペットの野上淑弘常務取締役管理本部長を選出し議事に入り、法税制関係では、平成31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8月24日付で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

6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計良一寿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、その他継続検査OSS・エアバッグのリコール等について聴講し、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、国内に二つしかないバス製造会社の一つで、富山市婦中町にある三菱ふそうバス製造会社を視察。馬場高史代表取締役社長から会社概要の説明を受けた後、西岡衛工作部長の案内で、部品製作、ボディ組立、シャシ組立、塗装、ボディ装着、検査などの生産工程を見学した。委員からは、製造工程にかかる質問のほか、労働者の確保、休暇などの働き方改革にかかる取り組みや災害発生時の部品部材の供給対応などにかかる質問等も飛びだし、大変有意義な見学会となった。

みんなで考えよう! クルマの税金

ご存知でしたか? 自動車には…

1

9種類・8兆円もの税金
が課せられています。

2

国際的に見ても極めて
重い負担になっています。
最大32倍

3

不合理な
「当分の間税率」や「Tax on Tax」
といった仕組みが続いています。

クルマは生活に
欠かせないのに…



皆さんの声を
聞かせて下さい!!

重すぎる税負担を軽減し、複雑で不合理な仕組みが見直されるよう、
自動車ユーザーの声を結集しましょう。

JAF(日本自動車連盟) [JAF 税制](#) [検索](#)
自動車税制改革フォーラム

日本自動車連盟(JAF) 日本自動車工業会 日本自動車販売協会連合会 全国軽自動車協会連合会 日本自動車部品工業会 日本自動車輸入組合 日本中古自動車販売協会連合会
全日本トラック協会 日本自動車会議所 全国自家用自動車協会 日本自動車整備振興会連合会 日本自動車リース協会連合会 日本バス協会 全国通運連盟 日本自動車車体工業会
全国ハイヤー・タクシー連合会 全国レンタカー協会 日本自動車タイヤ協会 日本二輪車普及安全協会 自動車用品小売業協会 全国自動車会議所連絡協議会 以上21団体 順不同



Vol. 28

甲子園、そしてジャカルタと燃えた平成最後の夏から「秋の陣」へ

佃モビリティ総研代表／「NEXT MOBILITY」主筆 佃 義夫

酷暑となった今夏だが、平成最後の夏は違う意味でも燃えたのは筆者ばかりではないだろう。例年以上に暑いお盆休みだったので、どこにも出かけずに家のTVで高校野球をかぶりつくように観戦した。100回記念ということで激戦都府県からは複数出場となり、56校が熱戦を繰り広げた。甲子園のTV観戦で、大逆転で勝ち上がる試合を見ていると変なドラマを見るよりも面白かった。

周知のように優勝は強豪の大阪桐蔭で、春夏連覇を成し遂げて圧倒的な強さを見せてくれた。だが、優勝した大阪桐蔭以上に話題を投げかけ人気を集めたのが、秋田代表の金足農業だった。県立の農業高校の「雑草軍団」が決勝戦まで進出したということで注目されたが、主役は剛腕の吉田輝星投手だった。だが、連投の疲れで決勝の大阪桐蔭戦では打ち込まれて金足農業は大敗した。

それでも判官びいきではないが、金足農業の健闘には全国から賞賛の声が上がったのは言うまでもない。全員が地元秋田出身の公立農業高校の活躍に、優勝校の大阪桐蔭以上の惜しみない拍手が送られた。

熱戦を繰り広げた夏の高校野球が終わったと思ったら、これに続くインドネシア・ジャカルタでのアジア大会は、各スポーツの日本代表の活躍に沸いた。こちらも4年に一度のアジア・オリンピックで、盛んにTV中継された。不思議なものでこの時だけは、TVの前で「ニッポン、頑張れ」と母国代表の活躍に熱が入る。

期待していた選手が他国の選手に負けると、「愛国心」が涌くのは不思議なものだ。

アジアと言えばスポーツでは、日本がアジアの盟主として君臨していた時代もあったが、このところ中国が日本を凌ぐメダル獲得でスポーツでもアジア盟主の座は交代した観がある。だが、今回のアジア大会での各スポーツの日本代表の活躍を見ていたら、「中国、何するものぞ」との健闘が目立った。

甲子園の高校野球にジャカルタ・アジア大会とスポーツで熱い思いをした夏も終えて、季節は変わり秋を迎えた。

「秋の陣」のスタートである。国際的には米中貿易戦争の行方が気になる。国内では自民党総裁選で新総裁の任期はあと3年、首相としてこの国の舵取りを任せることになる。東京の台所、築地がいよいよ10月に豊洲に移るのも今秋の大きなイベントだ。

自動車業界にとっても、トランプ米大統領の北米自由貿易協定（NAFTA）再交渉への姿勢や米市場への輸入車・部品の高関税への動き次第で北米戦略の見直しを迫られる。来年10月の消費税率10%への引き上げにともなう自動車関係諸税の簡素化・負担軽減に向けて、平成31年度税制抜本改正への正念場を迎える大事な季節となる。



※ 佃氏の連載は今号で終了させていただくこととなりました。次号からは、日刊自動車新聞社取締役の高橋康弘氏に連載いただきます。高橋氏は全国紙記者、国立大学の国際担当を経て現職に就いています。

日本自動車会議所会員（平成30年9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 日本自動車機器器具工業会
- 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
- 一般社団法人 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)