

自動車会議所 ニュース



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 **12** No.911

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)

自民党自動車議連との政策懇談会

11月16日に続き、急きょ12月3日にも開催

自動車税の恒久的な引き下げなどを「真水」の減税として要望



来年度税制改正論議が最終局面迎える

12月3日に急きょ開催された政策懇談会。写真内は出席団体を代表し要望を説明する内山田会長

自 民党自動車議員連盟と自動車関係団体との政策懇談会が11月16日と12月3日の両日、東京都内で開催された。自民党本部で行われた16日の政策懇談会では、出席した16団体がそれぞれの業界の要望や現状などを説明。代表して挨拶した当会議所の内山田竹志会長は、「長年の悲願である自動車関係諸税の負担軽減・簡素化実現の『勝負の年』、税制改正論議がこれから正念場を迎える」とし、業界の総意として、「全国7,800万自動車ユーザーの声である『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』、また『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』」を要望した。

衆議院第一議員会館で開催された3日の政策懇談

会は、来年度税制改正論議が最終局面を迎える中、自動車業界が求める「自動車税の引き下げ」などが厳しい折衝状況と伝えられ、改めてその実現を業界の総意として強く要望するため緊急に開催の運びとなった。出席16団体を代表し業界の要望を説明した内山田会長は、これまでも訴えてきた「7,800万自動車ユーザーの声」の要望書=11ページ参照=を示しながら、「極めて過重な自動車税の恒久的な引き下げを、代替財源をユーザーに求めることなく『真水』の減税として、是非とも実現してほしい」と、改めて強く要望。これを受け、議連が車体課税の抜本的な見直しを求める「緊急決議」=6ページ参照=を決定した。

(関連記事は2～10ページに掲載)

◇◇主な内容◇◇

- 自民党自動車議連との政策懇談会詳報……………2
- 平成31年度税制改正大綱・予算への要望活動が本格化……7
- ◇ 内山田会長が与党自動車議連トップを訪問
- ◇ 7,800万ユーザーの声を全知事へ届ける活動が完遂 ほか
- 第3回人材委員会開催……………12
- 東京自動車三十年会記念碑法要営む[東京都]……19
- 「交通安全。アクション2018 お台場」開催……20
- 第252回会員研修会開催……………24

(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)

自民党自動車議連との政策懇談会

11月16日
 ・16団体が税制改正要望などを説明
 ・内山田会長が業界総意の最重点要望として
 全国7,800万ユーザーの声「自動車税の引き下げ」などを訴える

12月3日
 ・抜本改正論議が大詰めを迎える中、緊急開催
 ・業界を代表し内山田会長が今大綱において
 「自動車税の恒久的な引き下げ」を実現するよう強く要望

■自動車議連「政策懇談会」(11月16日)

自民党自動車議員連盟と自動車関係16団体との政策懇談会が11月16日、東京・千代田区の自由民主党本部で開催され、国会議員本人129名、代理84名の計213名が出席した。

懇談会冒頭、額賀福志郎議連会長より挨拶があり、消費税率10%への引き上げが近づく中、「引き上げ後の消費の落ち込みが起きないように需要の平準化に向けしっかり対策を講じていかねばならない」としたうえで、「米トランプ政権の保護主義的通商政策の下、日米間で自動車関税などを巡って、いつ大きな嵐が起きるのか予断はできない。わが国のリーディングインダストリーである自動車産業が国際的に勝ち抜いていくためにも、国内市場の安定化が必要であり、ユーザー負担の軽減に向けて、税制、予算など必要な措置を検討していかねばならない」と述べた。

さらに、額賀会長は「中長期的な観点からも、これから自動車産業は、電動化、シェアリングなど新たな展開を迎えており、通信、電気、素材などあらゆる業界・分野を巻き込んだ厳しい競争の只中にある。当議連の先生方とともに、大局的な視点と構想をもって、この局面をどう乗り切っていくべきか、自民党らしい結論を得るべく頑張っていきたい」と述べ、挨拶を締めくくった。

額賀会長の挨拶の後、出席団体を代表して挨拶した当会議所の内山田竹志会長は、「全国7,800万ユーザーの声」として「自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」を要望＝11ページ参照＝するとともに、全国47都道府県の知事に対してもこの要望を届ける活動を行っていることの説明を行い、次のように訴えた。

「負担軽減による国内市場の活性化は待ったなしである。新車販売は昨年2年ぶりに500万台超えを



11月16日に開催された政策懇談会

果たしたものの、市場規模はピーク時の7割を下回り、今年は昨年を上回る勢いはない。『貿易戦争』と言われるリスクをはらむ不透明な国際情勢も考えると、500万台という国内マーケットの価値は非常に高く、7,800万ユーザー、日本の全就業人口の1割に当たる540万人の雇用、そして国内生産1,000万台の大前提である。今後とも、日本において、自動車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、重要なカギを握っているのが、まさに今年。9種類・8兆円、租税収入の1割近くを自動車ユーザーに負わせるクルマ偏重な仕組みは、あまりにも理不尽で、国際的に見ても過重で複雑である。日本の将来を見据えた大所高所からの政治判断で、何としても抜本的に見直していただきたい」

続いて、日本自動車工業会の石井直生常任委員長をはじめとする各団体の代表者より、順次、税制改正要望などの説明が行われた。その後、本政策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、登録車の取得・保有にかかる過重な税負担の状況、特に子育て世代の税負担の大きさ、また自動車産業が地方経済や雇用を強く支えている現状などについて説明があり、100年に1度とも言われる大変革期の中、日本の自動車産業が生き残るためには、ベースとなる国内市場の活性化が必要であることを

訴えた。そのうえで井上局長は、「厳しい折衝が続いているが、消費税が引き上げられる来年10月より、自動車税の恒久引き下げを求めており、自動車議連の先生方のご支援をお願いしたい」と要望した。

懇談会は意見交換に移り、出席議員から自動車関係諸税の引き下げを求める意見が相次いだ。以下、発言順。

「登録車の自動車税をグローバルスタンダードに向けて下げるべき。特に地方で生活必需品となっている車への課税を引き下げなければ、地方経済・日本経済の衰退につながりかねない」(竹本直一衆議院議員)

「福田康夫内閣において道路特定財源を一般財源化した際、自民党は自動車と石油業界に対して、『次の消費税引き上げまで税制は少々我慢してほしい』とお願いした経緯がある。今回の消費税引き上げにおいてこそ、自民党は業界との当初の約束を果たすべき」(磯崎陽輔参議院議員)

「自動車業界の危機感を自民党は共有し、今こそ強い決意をもって自動車税制に対応しなければならない」(齋藤健衆議院議員)

「自動車税は恒久引き下げで対応することが必要。自動車産業が日本経済を牽引していることを十分考慮すべき。安全装備に対する税制対応も検討してほしい」(船橋利実衆議院議員)

「自動車産業が引き続き日本経済を牽引する意欲を持ってもらうためにも、税制面でもきちんと支えていくメッセージを出すことが重要。経済産業部会長として党税調の議論にしっかり対応していく」(西村明宏衆議院議員)

「金の卵を産んでいる日本のリーディング産業を苦しめることはない。遅きに失さないよう、重荷になっている税制の引き下げが必要だ」(三原朝彦衆議院議員)

「厳しい国際競争に直面している基幹産業の自動車産業にブレーキをかけるような車体課税の引き下げは当然。これがなければ安倍政権には成長戦略がないことになってしまう」(三宅伸吾参議院議員)

「道路整備への要望にも一定の配慮は必要。中販連や日整連の主張である経年車への重課反対はもったもなことだと考えている」(務台俊介衆議院議員)

「地方活性化、子育て支援の観点からも、また日本に自動車産業を残すためにも、何としても自動車



出席団体の要望に耳を傾ける自動車議連役員

税の引き下げが必要」(吉川ゆうみ参議院議員)

「自動車税引き下げは必要だが、一方で道路財源確保への配慮もお願いしたい」(藤丸敏衆議院議員)

「地方では、女性や農業を軽自動車が支えている。自動車税引き下げの財源確保を名目に、決して軽自動車や二輪車の更なる増税が行われないようお願いしたい」(高橋ひなこ衆議院議員)

最後に、細田博之議連幹事長が「今回の税制改正は消費税引き上げを伴う大変重要なもの。これから3週間後には税制改正大綱がまとまる。議連の先生方には、本日の意見が大綱に反映されるよう、ともに頑張っていこう」と全体の議論を締めくくり、政策懇談会は閉会となった。

【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

【団体側出席者】 16団体、合計33名

▽自工会＝石井直生常任委員長、竹内弘平税制副委員長、永塚誠一副会長・専務理事、▽自販連＝小関眞一会長、井上尚之法規・税制委員長、平井敏文副会長・専務理事、▽全ト協＝小幡銀伸副会長、梶野龍二理事長、▽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、▽部工会＝岡野教忠会長、大下政司副会長・専務理事、▽全軽自協＝堀井仁会長、小宮稔副会長、徳永泉専務理事、▽輸入組合＝上野金太郎理事長、小林健二副理事長兼専務理事、▽中販連＝海津博会長、武藤孝弘専務理事、永井保典理事、▽日整連＝池畑富義理事、板垣芳男理事、▽全レ協＝岩崎貞二会長、甲田秀久専務理事、▽車工会＝古庄忠信副会長、吉田量年専務理事、▽通運連盟＝川勝敏弘理事長、▽全自協＝留安敬一専務理事、▽自動車連盟＝矢代隆義会長、▽会議所＝内山田竹志会長、中島哲専務理事

■自動車議連「政策懇談会」(12月3日)

自民党自動車議員連盟と自動車関係16団体との政策懇談会が12月3日、東京・千代田区の衆議院第一議員会館で開催され、国会議員本人88名、代理出席114名の計202名が出席した。

懇談会冒頭の挨拶の中で、額賀福志郎議連会長は、「本日は宮沢党税調会長も出席しており、いかに今回の議連が重要であることの証左だ。明後日の5日から、党税調はいよいよ重要な政策的検討項目を集中して議論していく。今、電動化、自動化など大きな変革の只中にあるわが国の自動車産業が国際競争力を維持し、リーディング産業であり続けるためには、しっかり国内に生産基盤、研究開発基盤を残していかなければならない。そのための重要な要素が、これまでの大綱の主旨に沿った形で、自動車税などユーザー負担を軽減することであり、消費税率引き上げに伴う需要の変動を乗り切っていくことだ。財務省、総務省、そして経済産業省があらゆる選択肢を議論し、それを踏まえて、最終的に政治が結論を出していく。本日は、議連として皆さまからご意見をうかがう最後の機会となるので、しっかりご要望をお聞きしたい」と述べた。

続いて、当会議所の内山田竹志会長が出席団体を代表して要望の説明を行った。内山田会長は、これまでも訴えてきた「7,800万自動車ユーザーの声」の要望書=11ページ参照=を示しながら、「極めて過重な自動車税の恒久的な引き下げを、代替財源をユーザーに求めることなく『真水』の減税として、是非とも実現してほしい」と、改めて強く要望した。

内山田会長に引き続き、経済産業省の井上宏司製造産業局長が税制改正論議の状況について述べ、「保有課税の軽減について、大綱の期限通りに結論が出されることを目前に控え、本省は、自動車税の恒久減税を最大の目玉として、省を挙げて関係省庁との

調整を行っているが依然厳しい状況が続いている。今回引き下げがなされなければ、将来二度とそのチャンスは巡ってこないとの強い危機感を持って引き続き調整に臨んでいくので、自動車議連の先生方の一層のご支援を何卒宜しくお願ひしたい」と報告した。

ここまでの説明を受けて、出席議員との意見交換が行われ、出席議員から業界要望をサポートする発言が次々と行われた。以下、発言順。

「国際的な法人税引き下げ競争もある中で、何とか日本で歯を食いしばって事業を続けている自動車産業に政府は思いをいたすべき。また、国内が基盤のディーラーや整備業者は、国内販売が落ち込んでもどこにも逃げ場所はない。極めてすそ野の広い産業であることをあらためて認識したうえで結論を出さなければならない」(三宅伸吾参議院議員)

「環境対策のうえでもエコカー減税の延長は必要。例えばクリーンディーゼルに対しては、CO₂排出量やエネルギーセキュリティー、技術開発の継続といった観点から、しっかり減税を延長していく必要がある」(新谷正義衆議院議員)

「経済産業部会長として、何としても自動車税の恒久引き下げを勝ち取る決意だ。これからの党税調では部会一丸となって臨んでいく。自動車産業にいいメッセージが送れるよう、党税調の幹部も兼ねる当議連役員の先生方のご支援を宜しくお願ひしたい」(西村明宏衆議院議員)

「お手元資料の自動車ユーザーの声の写真にもある通り、若者が感じる重税感、地方の複数所有世帯の重税感には大変なものがある。減税は結果的に車の購入や保有を促して税収増にもつながるのではないか。ここにいる先生方とタッグを組んで要望実現に全力で頑張っていく所存だ」(城内実衆議院議員)

「自動車税引き下げは、関連産業の雇用の維持、地方の経済や子育てなどの支援にもつながる重要な



政策懇談会の冒頭、挨拶をする額賀自動車議連会長



政策懇談会で議論の状況を説明する経産省の井上製造産業局長



マイクを持って緊急決議案を提案する細田自動車議連幹事長

政策。経済産業部会長代理として実現に全力を尽くす」(神山佐市衆議院議員)

「西村経産部会長とともに、三塚博先生(元政調会長)の秘書時代より自動車業界にはお付き合いをいただいていた。宮沢税調会長や当議連の幹部の方々は何をすべきか、繰り返す必要はないだろう。営自格差の維持も宜しくお願ひしたい」(中野正志参議院議員)

「自動車の税制をグローバルスタンダードに合わせる。住宅には消費税がかかっていない国もある。要は生活必需品には高い税金をかけないことがグローバルスタンダード。特に地方で車は生活必需品だ」(竹本直一衆議院議員)

ここまでの出席議員の発言を受けて、細田博之議連幹事長より「自動車関連諸税を、複雑怪奇なものにしない、長期的な展望を持ったものにする、この2点から、いい結論が得られるよう、議連の皆さんと頑張っていくべく、ここで決議を諮りたい」との提案があり、「車体課税の抜本の見直しを求める緊急決議(案)」が配布、異議なく了承され、政策懇

談会は終了となった。=決議文は6ページに掲載=

【経済産業省出席者】

▽井上宏司製造産業局長、▽河野太志自動車課長

【団体側出席者】(順不同) 16団体、合計30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=平井敏文副会長・専務理事、島崎常務理事、▽全ト協=坂本克己会長、梶野龍二理事長、▽日バス協=南正人税制対策委員長、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、武藤孝弘専務理事、永井保典理事▽部工会=大下政司副会長・専務理事、▽輸入組合=小林健二副理事長兼専務理事、碓孝浩参与、▽日整連=橋本昭朗常務理事、伊藤正信事務局長、▽車工会=吉田量年専務理事、▽通運連盟=川勝敏弘理事長、▽全自協=留安敬一専務理事、藺部伸一事務局長、▽全レ協=甲田秀久専務理事、▽会議所=内山田竹志会長、中島哲専務理事

自動車議連「政策懇談会」(12月3日)

日本自動車会議所 内山田 竹志会長 発言要旨

平成31年度税制改正の議論が佳境を迎えておりますが、本年は、9種類・8兆円、租税収入の8%を占める、誠に理不尽な自動車関係諸税の抜本改正を実現する「勝負の年」と、機会あるごとにお願ひしてまいりました。しかしながら、私どもが求める抜本改正は、未だ見通せず、私どもの危機感は今までもなく高まっております。



お手元の「7,800万ユーザーの声」と表記した資料は、JAFをはじめとする自動車関係団体の総意でまとめた要望書=11ページ参照=で、ポイントを改めて申し上げます。「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」、「消費税引き上げ後の自動車ユーザーの税負担増を回避」の2点

であり、極めて過重な自動車税の恒久的な引き下げを、代替財源をユーザーに求めることなく「真水」の減税として、是非とも実現願ひたく存じます。

わが国の自動車産業は100年に1度の大変革期を迎えており、国内市場の活性化は、日本の自動車産業の競争力を維持する最低限のベースであり、これ以上の販売台数の縮小は、地域のみならず、日本経済全体に大きな影響を与えかねません。私どもの不断の努力が必要なことは言うまでもありませんが、税制面での後押しが、絶対的に不可欠です。

自動車税引き下げの議論は、自動車業界と地方自治体、経済産業省と総務省との対立という構図では決してありません。日本の全就業人口の1割に当たる540万人が自動車関連産業に携わり、地方経済や雇用と密接に関係していることから、地方創生に向けた、日本の将来を見据えた大所高所からの政治判断を、強く要望申し上げます。

自動車税の恒久的な引き下げを、何としても今年実現願ひたく、議連の先生方の特段のお力添えを賜りますよう、衷心からお願ひ申し上げ、業界代表としてのご挨拶とさせていただきます。

自動車税の恒久的な引き下げを、何としても今年実現願ひたく、議連の先生方の特段のお力添えを賜りますよう、衷心からお願ひ申し上げ、業界代表としてのご挨拶とさせていただきます。

車体課税の抜本的な見直しを求める緊急決議

自動車産業は日本経済最大の成長エンジンである。日本の GDP の 1 割、製造出荷額の 2 割を占め、今や電機メーカーから素材メーカーに至るまで、その多くが自動車関連ビジネスを行っている。また、自動車産業は、完成車製造業のみに限られず、車体や部品製造業、更には販売店や整備業等に至るまで、裾野は広く、全国各地に渡っており、地方の雇用と経済を根底から支えていることを改めて認識すべきである。

しかしながら、自動車産業を巡る環境は、極めて厳しくなっている。自動車産業は、コネクティッド、自動運転、シェアリング、電動化といった大変革に直面し、これまでとは全く異なる相手との熾烈な競争に突入しており、「100年に1度」、「生きるか死ぬか」といわれる局面に対峙している。また、日本の自動車産業は、国内販売を大きく上回る台数を日本国内で生産し、研究開発も行い、世界に輸出することで、地方の雇用と経済を支えてきた。一方、ここに来て、保護主義の台頭による世界経済の不透明さが一気に広がるなか、自国への工場移転を迫る動きは、日本経済の存亡に関わる大きなリスクとなっている。この大きな危機を乗り越えるための最大の戦略は、国内の自動車市場をもう一度取り戻すことである。

しかしながら、車体課税の負担が大きな足かせとなっている。自動車は国民生活にとって欠かすことのできない生活の足となっているが、特に、地方、子育て世帯、高齢者等の移動弱者に重い負担を強いている。また、消費税引き上げ時に自動車取得税が廃止される一方、自動車税に環境性能割が導入されるなど、真のユーザー負担の軽減がいまだに実現していない。

世界的な競争環境が不透明な今こそ、自動車産業がこれからも世界市場における戦略産業のリーダーであり続け、地方の雇用と経済を支えていくことができる環境をつくるとともに、国民生活を守っていく観点から、複雑で過重な車体課税の真のユーザー負担を軽減することが必要である。このような認識の下、車体課税の見直しについて、自由民主党自動車議員連盟は、所属議員 287 名の総意をもって、下記（原文は左記）、決議する。

記

ユーザー負担の軽減、国内自動車市場の活性化等の観点から、左記のとおり車体課税の抜本的な見直しを行うこと

- 一、平成 29 年度税制改正大綱等を踏まえ、消費税率引上げ以降に購入する自動車の保有に係る税負担の軽減を図ること
- 一、軽自動車及び二輪ユーザーに対する更なる税負担の増加は行わないこと
- 一、期限切れを迎えるエコカー減税等を延長すること

平成 30 年 12 月 3 日
自由民主党自動車議員連盟
会長 額賀 福志郎
(原文は縦書き・漢数字)

平成31年度税制改正大綱・予算取りまとめに向けて

要望活動が本格化

「全国7,800万ユーザーの声」を国会議員へ

内山田会長が与党自動車議連トップを訪問

日本自動車会議所

額賀議連会長、細田議連幹事長、
井上懇話会会長、斉藤懇話会幹事長の4氏に
「自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」要望

全国7,800万ユーザーの声として、「自動車税の引き下げ」と
「消費税引き上げ後のユーザー負担増回避」を強く訴える

日 本自動車会議所の内山田竹志会長は11月16日、自民党自動車議連の政策懇談会終了後、自民、公明両党の自動車議連トップを訪問し、「自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」を求める要望活動を行った。

訪問したのは、自民党自動車議連の額賀福志郎会長（衆議院議員）、細田博之幹事長（同）、公明党自動車議員懇話会の井上義久会長（同）、斉藤鉄夫幹

事長（同）の4氏。内山田会長は、全国7,800万ユーザーの声であるとして要望書＝11ページ参照＝を手渡し、「まず第1点目として、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。第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」を要望し、ユーザー負担軽減の実現を強く訴えた。



額賀議連会長（右）に要望書を手渡す内山田会長



細田議連幹事長（右）を訪問する内山田会長



井上懇話会会長（左）に要望内容を説明する内山田会長



斉藤懇話会幹事長に（右）に要望をする内山田会長

11月27日で完遂

自動車税制改革フォーラム

自動車の税負担軽減を求める『全国7,800万ユーザーの声を47都道府県の知事へ届ける活動』

当 会議所をはじめ自動車関係21団体で構成する「自動車税制改革フォーラム」（以下、フォーラム）は、自動車関係諸税の抜本改正論議が行われる本年を「勝負の年」と位置づけ、自動車ユーザーの税負担軽減の実現に向け、全国7,800万ユーザーの声を47都道府県の知事に届ける活動を10月初めから展開し、11月27日に完遂した。

フォーラムでは、昨年4月から街頭でのユーザーへの理解促進活動を全都道府県で展開し、その中で、5,897人もの皆さまから、メッセージボードを手に顔出しでのアピールに賛同・参画いただいた。これらのメッセージをユーザー代表の声として、「自動車税の引き下げ」、「消費税引き上げ後の自動車ユーザーの税負担増を回避」を柱とする要望書＝11ページ参照＝に取りまとめ、47都道府県知事へ提出してユーザー負担軽減への理解を求めた。

全国の知事には、要望を真摯に受け止めていただくとともに、政府・与党における地域経済の活性化促進・財政基盤確保に向けた、大きな議論に期待したいというコメントをいただいた。フ



メッセージボードを手にアピールするユーザー



④愛知県の大村秀章知事（左から4人目）に要望書を届ける愛知県の自動車関係団体トップ。⑤東京都の小池百合子知事（右から3人目）に要望書を手渡す東京都の自動車関係団体トップ

フォーラムでは今後も、ユーザー負担軽減の実現を目指し積極的に取り組んでいくことにしている。

※5,897人の声は、JAFホームページ（<http://www.jaf.or.jp/profile/report/youbou/>）に全て掲載しており、右QRコードよりアクセスできます。



与野党が相次いで開催 平成31年度税制改正要望ヒアリングに出席

日本自動車会議所 中島専務と畠山常務が7,800万ユーザーの声を訴える

12 月中旬の平成31年度税制改正大綱取りまとめに向けて、与野党のヒアリングが相次いで開催され、当会議所の中島哲専務理事と畠山太作常務理事が出席し、全国7,800万ユーザーの声であるとして、「自動車税の引き下げ」をはじめとする自動車関係諸税の負担軽減・簡素化を要望した。税制抜本改正の「勝負の年」である本年は、当会議所や日本自動車連盟（JAF）をはじめ自動車関係21団体で構成する「自動車税制改革フォーラム」が、ユーザーを巻き込んだ活動を積極的に展開している。ヒアリングでは、ユーザー負担軽減に焦点を絞って要望し、当会議所の要望書に加えてフォーラムの統一要望書＝11ページ参照＝も配布して要望活動を行った。

11月9日、東京・千代田区の自民党本部で開かれた「予算・税制等に関する政策懇談会」には、中島専務が出席。中島専務は、「当会議所の要望書は自動車業界の総意として取りまとめられたものであり、平成29年度大綱にお書きいただきました通り、今年は抜本改正の大きなチャンスのある年、勝負の年として認識している」と話し、重点要望である▽自動車税の引き下げ、▽自動車重量税の「当分の間税率」の廃止、▽消費税引き上げ後の「真水のユーザー負担軽減」、▽エコカー減税・グリーン化特例の延長、▽不合理な燃料課税の見直し——などを要望した。

その上で、「当会議所やJAFをはじめとするフォーラムというチームで作った要望書である」として統一要望書を紹介。この要望書を全国の自動車関係団体が一丸となって47都道府県知事に届ける活動を展開している状況を説明し、「全国7,800万ユーザー、自動車産業で働く540万人の仲間、全国の自動車関係団体の皆さん、この3つの“みんな”が力を合わせて、このような活動をするのは初めてのことはないか」と話した。そして、「“みんな”の悲願である抜本改正の実現を是非お願いしたい」と述べて要望を終えた。

ヒアリングは公明党自動車議員懇話会、国民民主党自動車議連・第四部会（国土・農水・環境・産業・復興）、立憲民主党経済産業部会でも行われ、



上から 自民党本部でのヒアリングでマイクを持って要望を述べる当会議所の中島専務理事。公明党自動車議員懇話会のヒアリング。国民民主党自動車議連ヒアリング。立憲民主党経済産業部会ヒアリング

当会議所は自民党と同様の説明をして要望活動を展開した。

各党のヒアリングへ出席した自動車関係団体（掲載は発言順）と主催者代表の挨拶は次のとおり。カッコ内は開催日と開催場所。

◇自民党：運輸・交通関係団体委員会、国土交通
会（11月9日、自民党本部）＝全日本トラック協会、日本バス協会、全国ハイヤー・タクシー連
合会、日本自動車会議所、日本自動車整備振興会連
合会、全国軽自動車協会連合会、全国レンタカー
協会、全国通運連盟、全国自家用自動車協会
後藤茂之・組織運動本部副本部長（衆議院議員）

「来年度の税制改正・予算編成に向けて、議論や作

業が本格的に始まる状況にある。本日は、その基礎となるべき関係団体の皆さんからのご要望をしっかりとお聞かせいただきたい。その要望を踏まえて、実現に向けて精一杯取り組んでいく」

井上信治・団体総局長（衆議院議員）

「後藤副本部長が言われた通り、本日、私どもは皆さまのご要望を伺い、しっかりと受け止めていきたい」

伊藤忠彦・国土交通部会長（衆議院議員）

「わが党では、税調において各種租税措置の取り扱いについて議論・検討させていただき、来年度に向けて準備をしているところ。本日お集まりの皆さま方の業界の現状をいろいろとお教えいただき、皆さま方の声に基づき部会長として税調の場で説得力のある説明をしていきたいと思っている。どうぞ、忌憚のないご説明・ご要望をお聞かせいただきたい」

◇**公明党：自動車議員懇話会**（11月6日、衆議院第二議員会館）＝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、日本自動車会議所

井上義久・自動車議員懇話会会長（衆議院議員）

「いよいよ来年度に向けての税制改正、予算編成の大事な時期に入った。来年10月の消費税率引き上げを控え、平準化をどう図るかなど大変重要な議題もある。改めて皆さまのご意見を伺い、しっかりと反映していきたい。私は、2004年に政調会長に就任し

た際、初めて党として自動車関係諸税の簡素化を打ち出し、以来、一貫して取得・保有・走行の各段階でそれぞれ1つの税に簡素化すべきだと主張してきた。今年は大きな正念場だと思っており、本日は忌憚のない意見交換の場とさせていただき、しっかりとスクラムを組みながら議連として頑張っていきたいと思っている」

◇**国民民主党：自動車議連**（10月12日、衆議院第二議員会館）＝日本自動車工業会、自動車総連、日本自動車会議所

古本伸一郎・自動車議連会長（衆議院議員）

「正式には『自動車産業の未来を考える会』議員連盟という名称だが、仲間内では自動車議連と呼んでいる。メンバーは、自動車関連の工場集積地やモノづくり関連の産業がある地域などに地盤を持つ議員、そしてモノづくりに関連のある議員など18人で構成している。製造業に思いの強いメンバーで立ち上げた。税の議論がいよいよ始まるタイミングで、経営者あるいは労働者といろいろな立場から意見をいただき議論していきたいと考えている」

◇**同：第四部会**（11月19日、衆議院第一議員会館）＝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、日本中古自動車販売協会連合会、日本自動車連盟、日本自動車会議所

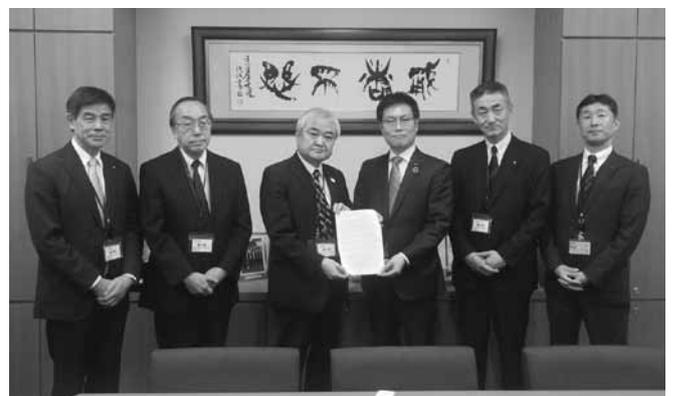
◇**立憲民主党：経済産業部会**（11月20日、衆議院第一議員会館）＝自動車総連、日本自動車会議所

秋本前国交大臣政務官に要望 繰り返しの継続・拡大を求める

自賠制度を考える会

自 自動車損害賠償保障制度を考える会は、9月の麻生財務相、石井国交相、額賀自動車議連会長など政府・与野党への陳情に引き続き、11月29日、秋本真利衆議院議員・前国交大臣政務官を訪ね、自賠責積立金の維持と被害者救済事業の安定を確かなものとするための繰り返しの継続・拡大を求める要望書を手渡し、理解を求めた。

同会は、昨年11月、麻生財務相に対し、一般会計に繰り入れられたままの自賠責積立金約6,200億円の速やかな返済を要望し、当会議所の内山田竹志会長も自動車議連の額賀会長へ陳情活動を展開。こうした活動の結果、平成30年度予算において、23.2億円が繰り戻され15年ぶりに返済が再開されている。



秋本前国交大臣政務官を訪問した「考える会」メンバー。左から、矢代JAF会長、横山「家族の会」副代表、福田「考える会」座長（日大教授）、秋本前国交大臣政務官、秋田会議所保険委員長、金子自動車総連事務局長

平成30年10月

JAF・自動車税制改革フォーラム

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（租税総収入の8.2%）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に求めるべきではない。

以上

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～

高知大学特任教授 中澤 二郎氏が講演



第3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10月4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3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「仕事と報酬」をテーマに講演した。今回は中澤教授による年間5回のシリーズ講演のうちの第3回となる。委員会の冒頭、島崎委員長より挨拶があった後、中澤教授による講演に移った。講演の要旨は以下の通り。

【講演要旨】

ポイント

- 人の流れが日本は「タテ」に、欧米は「ヨコ」に特徴がある。押し寄せる「ヨコ」のグローバル化に、「タテ」の日本はどう応えるか。何を変え、何を変えてはいけないのか。私たちの覚悟と見識が問われている。
- 仕事には「いつもと同じ仕事」と「いつもと違う仕事」の2種類がある。と同時に「しごと穴」と「しごと壁」の2つの性格があれば、これらを組み合わせた「仕事の窓」（4象限）によって、仕事の奥義に迫ることができる。
- 産業社会からポスト産業社会への移行にともな

い、主たる利潤の源泉は機械・設備から人間に移る。先行世代は、こうした時代の変化を先取りして、制度や慣行を見直す必要がある。また後継世代に対し「やりたい仕事」ばかりでなく、「やるべき仕事」を「やりたい仕事」に変える職業観の形成に努めなければならない。

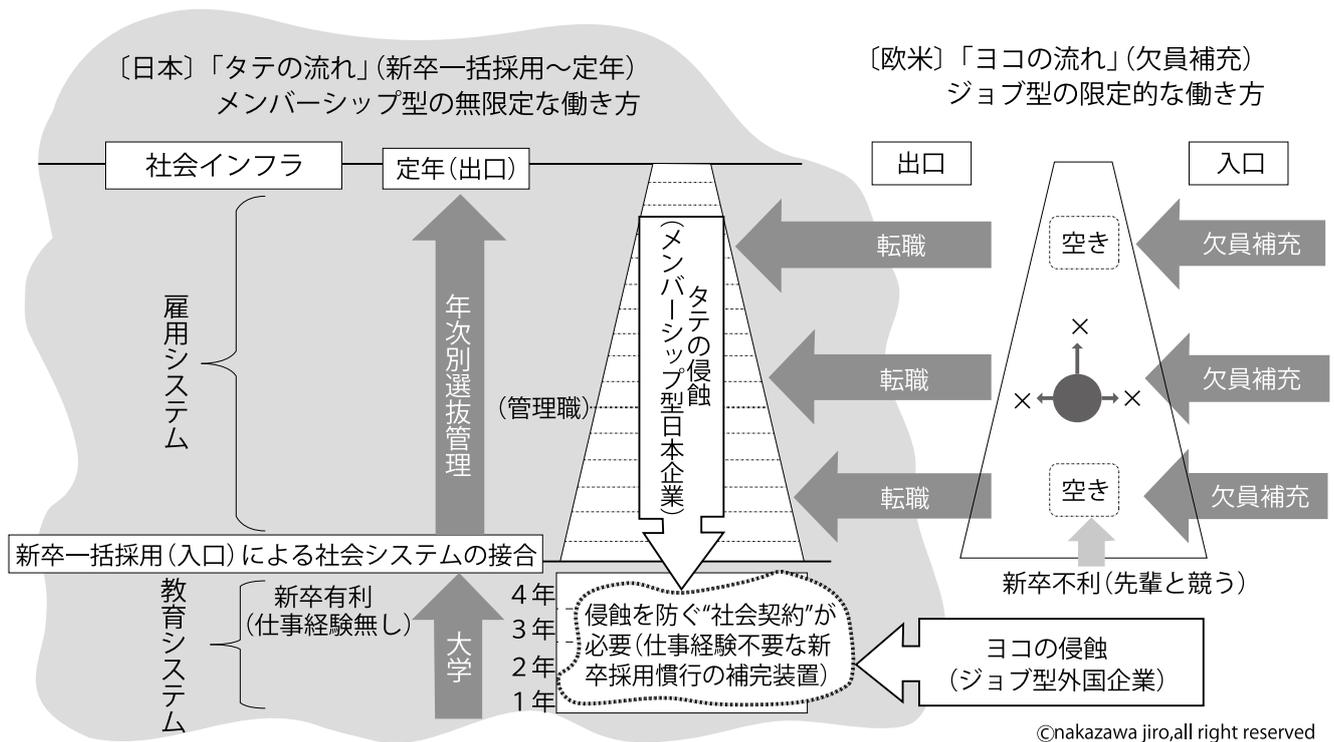
1. はじめに

今また「就活ルール論争」が再燃しています。経団連の中西宏明会長は9月3日、「経団連が採用の日程を采配するのには違和感がある」と述べ、会社説明会や選考解禁日に関する「採用指針」の廃止に言及しました。今日は、まずこの問題にふれます。「原論・歴史・比較」をふまえると、大事な視点が未だ俎上につけていないように思われるからです。

そして、その後、メインテーマである「仕事と報酬」について話します。が、華やかなモチベーション論を持ち出すつもりはありません。人事制度には、そもそもそうした機能が組み込まれています。その活用こそが求められているのであって、それを差し置いて目新しいツールを追い求めるのはいただけません。かえって、社員の不信を買ってしまうかもしれません。

<図1>

社会契約としての「就職ルール」



©nakazawa jiro, all right reserved

2. 就活ルール論争

さて、冒頭から質問で恐縮です。そもそも欧米に「就活ルール論争」はあると思いますか。無いとすれば、どうしてでしょう。私は、海外事情に詳しい友人に聞いてみました。答えは「聞いたことがない」。それは、私が思うに、日本と欧米の「人事の原理」が根本的に異なっているからです(図1)。

日本は新卒一括採用を起点とし、定年制を終点とする「タテの流れ」に特徴があります。そこでは下段の点線内にあるように、「稚魚」(学生)に手を出すことは許されません。学業に差し障りがあれば、「成魚」になるまで保護するのが掟。それを犯せば社会的制裁を受けます(就活ルール)。

だからか、日本の学生はひ弱に見えます。採用基準を仮に、①働く姿勢、②学力、③即戦力の3つとすれば、どれをとってもソコソコ。それでも採ってもらえるのは、良きにつけ悪しきにつけ、新卒一括採用&企業内育成システムがその裏に控えているからです。

では欧米はどうか。欠員補充が原則です。人の流れは、ヨコ(外部労働市場)から入ってヨコに抜ける「ヨコの流れ」に特徴があります。そこでは、新

卒といえども、①働く姿勢、②学力、③即戦力が3つ問われます。ましてや自己責任が叫ばれるお国柄。それに備えるも、備えないも本人次第であれば、第三者が「就活ルール」を持ち出す発想自体が、そもそもあり得ないように思います。

要するに、生態系が違うのです。「人事の原理」が違えば稚魚を扱う生態系は異なり、学生の意識や位置づけも異なるのは当然です。

- ・日本：稚魚を「就活ルール」で保護(他律的)
- ・欧米：稚魚は自力で成魚を目指す(自律的)

「就活ルール論争」の本質は、ここにあります。にもかかわらず日本の生態系を是とし、これを守らない外資系企業は怪しからんと断罪しては、いつまでたっても事の本質には迫りません。これは「タテの流れ」と「ヨコの流れ」の衝突です。キャンパスで繰り広げられる「タテの浸食」と「ヨコの浸食」の構造的せめぎあいです。

では、どうするか。選択肢は次の2つのうちの1つです。

- ・今後も「就活ルール」を堅持する(堅持できる)。欧米もこれに従ってもらう(従わせる)。
- ・世界の潮流は「ヨコの流れ」にある。早晚、日本の「就活ルール」は駆逐される。よって、当面は

堅持をしても、その日に備えて今から手立てを考
えておく必要がある。

あなたは、どちらを選びますか。それは、なぜで
すか。私たち一人ひとりの覚悟と見識が問われてい
ます。

3. 「負」の職業観

2012年の『労働経済白書』によれば、未就職者が
卒業生の3割以上を占める大学の、一番の増加理由
は「学生の職業観、職業意識の欠如」でした。また
社会学者の宮本みち子氏は、『若者が無縁化する』(ち
くま新書、2012年)の中で、社会的に排除されやす
いタイプの1つに「労働市場に対する受身の態度」
をあげています。では職業観は、どうすれば身に付
くのでしょうか。受身的態度は、どうしたら克服でき
るのでしょうか。

しかし、その前に、戒めるべきは私たち大人自身
であることに気づかなければなりません。元甲南大
学学長の杉村芳美氏は『職業を生きる精神』(ミネ
ルヴァ書房、2008年)の中でこう書いています。

「日本の企業社会は戦後50年を経て、ついに尊敬
される地位を獲得することに失敗した。これほど国
民に物質的福祉をもたらしてきたにもかかわらず、
あいかわらず企業の活動は利潤追求や企業の論理と
いう言葉で片づけられている。企業の社会的責任や
社会活動が言われるが広く理解を得ているとは言い
難い」

そして、それに続けて、「勤労否定の風潮で黙視
できないのは、企業社会自身がそれに積極的に手を
貸している」ことであると、止めを刺しています。

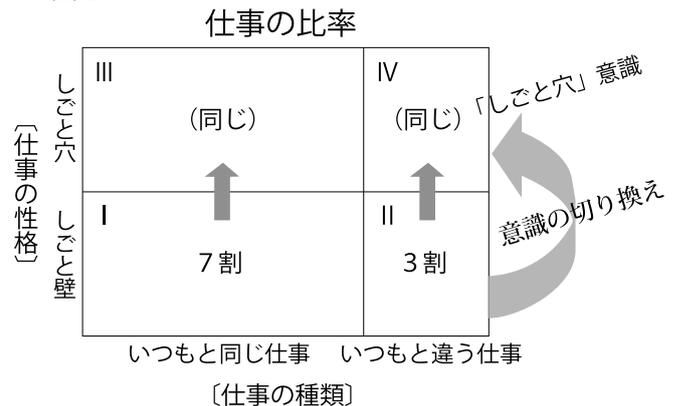
気が重くなります。とはいえ、心当たりもありま
す。上司は職場で、先生は学校で、親は家で、企業
を悪しざま言い続けていれば、それを聞かされた若
者が社会に背を向けるのは当然です。仕事を忌避し、
大人に不信を抱くのは当たり前です。

4. 「仕事の窓」

困ったものです。では、どうすればいいのでしょ
う。図2は、これをひもとくために作成した「仕事の
窓」です(初出：拙著『働くこと』を企業と大人
にたずねたい』東洋経済新報社、2011年)。

ヨコ軸は「仕事の種類」です。「いつもと同じ仕事」
と「いつもと違う仕事」の2つがそれです。前者を

<図2>



「普段の仕事」、後者を“問題と変化に対応する仕事”
と言え、よりわかりやすいかもしれません。なお
この分類は、法政大学名誉教授の小池和男氏に従っ
ています。

大事なものは、仕事には2つの種類があること、そ
してその比率は7：3くらいが適当であることを知
っておくことです。それが上位者であれば「いつも
と違う仕事」に、下位者であれば「いつもと同じ仕事」
に、よりウエイトはかかっていますが、要はこの
バランスを念頭においてマネジメントを行い、あ
るいは育成に努めることです。

「いつもと同じ仕事」ばかりでは、飽き飽きしま
す。油断大敵、思わぬ事故を招いてしまうかもしれ
ません。かと言って、「いつもと違う仕事」ばかり
では、パニックに陥ってしまいます。挙句は、心身
に不調をきたすことがあるかもしれません。

では、もう一方のタテ軸は何でしょう。こちらは
「仕事の性格」を表しています。「しごと穴」と「し
ごと壁」の2つがそれです。「しごと穴」は、「仕事
を通して成長した」という時に思い浮かべる仕事イ
メージがそれです。その時その仕事は「穴」の機能
を果たしています。だから「通して」「通じて」と
いう言葉がともないます。ともなわない場合であっ
ても、そんな思いが必ずへばりついています。

しかも、「しごと穴」は、その関心が仕事そのも
のではなく、「しごと穴」の先にあります。こうし
た人たちを〈しごと穴の仕事人〉と呼ぶならば、彼
らは、いつも、「しごと穴」を通して世の中に働き
かける姿勢や眼差しに満ち満ちています。働くを「傍
楽」と書く人がいますが、〈しごと穴の仕事人〉と
は、まさにその体現者であると言っても過言ではあ
りません。「しごと穴」を通して世の中(傍)を幸

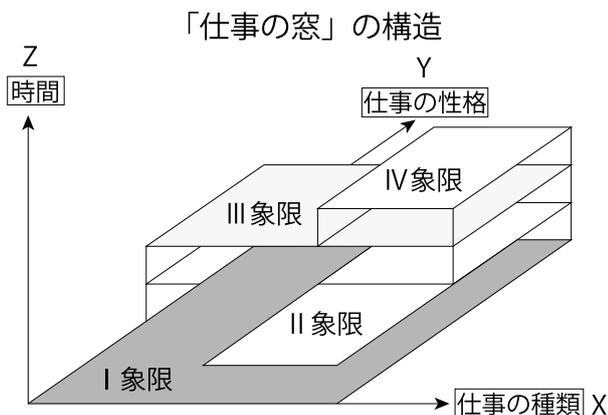
せ(楽)にする。その結果、「ありがとう」の言葉に接し、生きがいに生きることができる。うらやましい限りです。

とすれば、もう一方の「しごと壁」とは何でしょう。それは「穴」の開いていない「仕事そのもの」を指しています。人事に例をとれば、採用、異動、評価等の個別具体的な仕事がそれに当たります。そして、そうした「しごと壁」に専念する人を私は〈しごと壁の仕事人〉と呼ぶことにしました。

どちらが良い悪いと言っているわけではありません。その道のプロになるとは、「しごと壁」を極めること。であれば、まずは〈しごと壁の仕事人〉になることが求められます。ただ、そこに止まっているはいけません。「しごと壁」に埋没しては世の中に働きかけることはできません。生きがいに生きることができません。

なお、この「仕事の窓」には構造があります(図3)。すべての土台にⅠ象限があり、Ⅱ～Ⅳ象限はその上に載っていれば、「いつもと同じ仕事」ができない人に「いつもと違う仕事」をさせるわけにはいきません。「いつもと同じ仕事」の大事さがわからない人に、「いつもと違う仕事」をさせるわけにはいきません。

<図3>



5. 2つの報酬

「仕事の窓」については以上です。では、これと報酬は、どんな関係にあるのでしょうか。次はその対応関係を示したものです。

- ・しごと壁⇔おカネ
- ・しごと穴⇔おカネ以外の報酬
(知識・スキル、人脈、成長、働きがい、生きがい等)
言うまでもなく、仕事の対価はおカネです。法律

にも、雇用契約書にも、そう書かれています。ではもう一方の、おカネ以外の報酬はどうしたら手に入るのでしょうか。その答えは、ずばり、〈しごと穴の仕事人〉になることです。「しごと穴」を通して世の中に働きかける。すると、その「穴」の向うから、感謝の言葉が返り、それが、きっと、知識・スキル、人脈、成長、働きがい、生きがいをもたらしてくれます。

6. 賃金とマネジメント

さらに続けます。以上のような議論ができるのは、その背景に職能給があるからです。おさらいすれば、職能給と職務給の違いは次の通りです。職務給が仕事に着目した賃金であるのに対し、職能給は顕在的成果に加え潜在的能力や人柄や相性も考慮に入れます。「いつもと同じ仕事」の出来栄を見つつ、「いつもと違う仕事」をまぶして人を育てることができるのは、職能給がこのように人に着目した性格を持っているからです。

- ・職能給：職務遂行能力をみる(人に着目する賃金)
 - ・職務給：同一労働同一賃金(仕事に着目する賃金)
- すると、ここから、こんな議論も可能になります。欧米はなぜダイバーシティ・マネジメントが進んでいるか。いや、実は、進んでいるのではなく、そもそも欧米はダイバーシティ・マネジメントをする必要がないから、ダイバーシティ・マネジメントができてきているように映っている。憶測の域は出ませんが、そう私は睨んでいます。

職務給は、同じ仕事をしていれば、その属性にかかわらず、すなわち人の多様性(ダイバーシティ)にかかわらず同一賃金が支払われます。見られるものは主に顕在的成果であって、誰がやったかでなければ、そもそもそこではダイバーシティ・マネジメントはなされていない。だから、ダイバーシティ・マネジメントがなされているように見える。真相は、そういうことではないかと私は勘ぐっています(誰かに是非検証してほしいのですが)。

ところが、日本は、そうではありません。人に着目するところに特徴があれば、職能給は、顕在的成果に加えて潜在的能力も人柄も相性も見えています。欧米のマネジャーに比べると、少なくとも人の管理については、大変な負担がかかっています。その上さらにダイバーシティ・マネジメントまで要求した

らどうなるでしょう。体を壊す人が続出するばかりか、管理職になりたがらない若者がさらに増えてくるように思われます。

言いたいことは、ダイバーシティ・マネジメント議論1つをとっても、「原論・歴史・比較」をふまえず議論を進めると、とんでもない結論を導いてしまうことがあるということです。にもかかわらず、欧米とのこうした違いをふまえることなく「日本のマネジャーはダイバーシティ・マネジメントができていない」と。だから、発破をかける人事の先生がいるのは困ったものです。

では、どうするか。まずは正しい「問い」を立てることです。「ダイバーシティ・マネジメントは不可避である。しかし日本のマネジャーにこれ以上負担をかけるわけにいかないの、その前提で行える新たなダイバーシティ・マネジメントを私たちの手で編み出そう」。そんな問題提起が望まれます。

例えば、「点のマネジメント」から「面のマネジメント」への切り換えは、そのヒントに成り得るように思っています。立教大学の中原淳氏によれば、上司は「3つの支援」(業務支援、精神支援、内省支援)を担っています。しかし、それを1人(点)でやるのではなく、同僚や部下の協力を得て行う(面)。そんな試みが今求められているように思います。そうした正しい「問い」を作るためには、常に「原論・歴史・比較」に立ち戻って考えることが大事です。

7. ひずんだ職業観

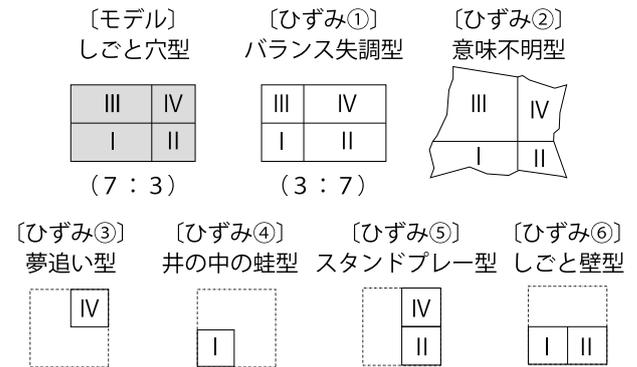
話を戻します。職業観の形は、どうしたらできるのか。ここまで議論を進むと、その答えはもう見えてきます。「仕事の窓」を物差しとして「ひずんだ職業観」を正すことです(拙著『働く。なぜ?』詳述)。

「ひずんだ職業観」には、6つのケースがあります(図4)。「モデル」は上段左端の「しごと穴型」です。

【ひずみ①】「バランス失調型」は、「いつもと同じ仕事」と「いつもと違う仕事」のバランス(7:3)が崩れています。「いつもと違う仕事をさせてくれないから、辞める」。そう、駄々をこねる人たちがここに入ります。

【ひずみ②】「意味不明型」は、何をしたいのか、どうすればいいのか、自分でもわからないケースです。「仕事の窓」の説明がいきます。仕事には、2

<図4> ひずんだ職業観(事例)



つの種類と2つの性格があることを説くことから始める必要があります。

【ひずみ③】「夢追い型」はI、II、IIIを飛び越えて、すぐさまIVをやりたがる「やりたいこと」症候群の人たちです。「やれる力」がないのに「やりたいこと」を求める、地に足の着いていない困った人たちです。

【ひずみ④】「井の中の蛙型」はI象限に踏み留まっている人たちです。II~IV象限に思考の幅を広げてやる必要があります。ただし、メンタル不全者は要注意です。下手に仕事を広げると、かえって症状をこじらせることがあります。

【ひずみ⑤】「スタンドプレー型」は、その名の通り、目立ちたがり屋です。「いつもと違う仕事」ばかりを追い駆ける人たちです。目の前の「いつもと同じ仕事」の重要性をまずは説いてやるのが第一歩です。

【ひずみ⑥】「しごと壁型」は説明済です。スペシャリティはあるものの、仕事に埋没し、〈しごと壁の仕事人〉から抜け出せない人たちです。

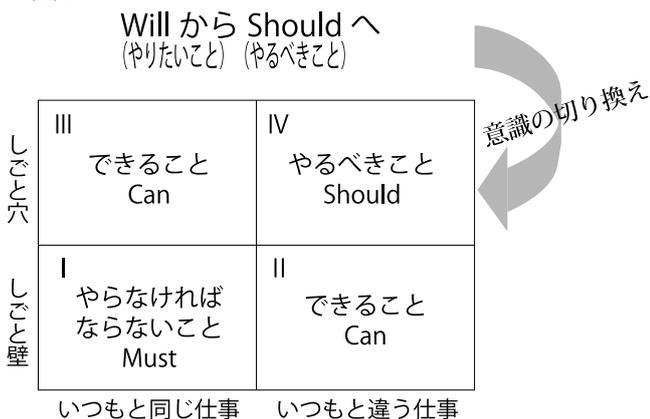
8. 「やるべきこと」を「やりたいこと」に

さらに、私たちがよく引き合いに出す「やらなければならないこと」(Must)、「できること」(Can)、「やりたいこと」(Will)と「仕事の窓」とは、どんな関係にあるのでしょうか。次はその連関を示したものです。

- ・ I象限⇔「やらなければならないこと」(Must)
- ・ II・III象限⇔「できること」(Can)
- ・ IV象限⇔「やりたいこと」(Will)

しかしIV象限の「やりたいこと」(Will)は、自分本位の「やりたいこと」ではなく、社会が求める「やるべきこと」(Should)であってほしいもので

<図5>

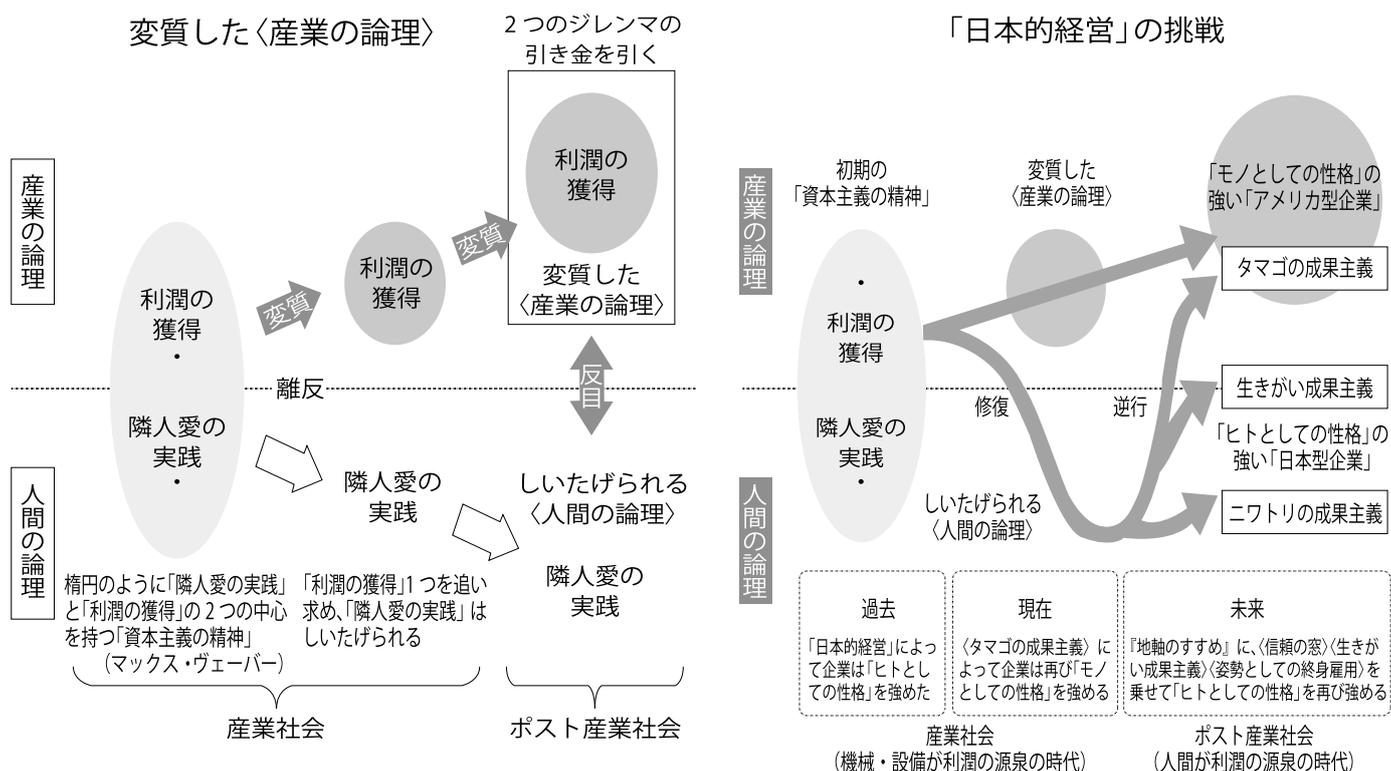


す (図5)。

社会には「やるべき仕事」が山ほどあります。しかも、それをやれる人は限られています。となれば、次代を担う若者すべてが、そんな「やるべき仕事」を「やりたい仕事」にしたくなるような職業観の形成が待たれます。

それは、親が子どもに嫌いなピーマン（やるべき仕事）を食べさせる話に似ています。それが子どものためであれば、親は頭をひねり、腕によりをかけて、とっておきの料理を作ります。そんな裏技（仕事の窓）が職業観の形成にあっても待ち望まれています。

<図6>



9. 人間が主役の時代

これからは、人が主役となる時代です。図6の左側は、〈産業の論理〉が変質していく様子を描き、右側はそれにどう「日本的経営」は対応すべきかを描いたものです（右側の説明は割愛。出所、拙著『働くこと』を企業と大人にたずねたい』東洋経済新報社、2011年より）。

やや難しいテーマです。が、これからを考えようとするれば、この問題を避けて通ることはできません。

ドイツの偉大な社会学者であるマックス・ヴェーバーは“資本主義の精神”は、楕円のように、「2つの中心」（利潤の獲得・隣人愛の実践）を持っていたと言っています（『プロテスタンティズムの倫理と資本主義の精神』岩波文庫）。

1517年、ルターが宗教改革を起こします。苦役以外の何物でもなかった労働が、これを境にして、隣人愛を実践する尊ぶべき労働として受け入れられます。とりわけ強くそれを訴えたのはカルヴァンでした。人の嫌がる仕事をすすんでしよう。そうすれば、より一層神に救われるに違いない。そう、カルヴァン率いる「禁欲的なプロテスタンティズム」の人たちは考えました。

ヴェーバーは、ここに“資本主義の精神”の始まりを見ます。禁欲的な生活にこうして徹し、浪費も厳しく諫めていけば、それがやがて蓄積し、資本主義の礎となっていくからです（経済学でいう「原始蓄積」）。

しかし、やがて「2つの中心」は、たもとを分かちます。共に天をいただく関係になかったならば、それは必然であったかもしれません。が、ほどなくして「隣人愛の実践」は「利潤の獲得」をうとましく思い、「利潤の獲得」もまた「隣人愛の実践」を敬遠し、次第に疎外していきます。

なぜか。価値の転倒が生じたからです。「利潤の獲得」は、少なくとも当初においては、「隣人愛の実践」の結果であっても、決して目的ではありませんでした。しかしおカネが貯まると、おカネの多寡こそが「隣人愛の実践」の証しであると言い出す人がでてきます。おカネを儲けること自体が自己目的化し、それを疎ましく思う「隣人愛の実践」を、次第に遠ざけるようになりました。まさに資本主義の暴走です。その象徴が、資本主義を追謳歌した20世紀のアメリカだと言われています。

しかし、そんな時代は、もう限界かもしれません。産業社会からポスト産業社会に移り（「ポスト」は「後の」の意）、主たる利潤の源泉が機械・設備から人間に移れば、人を大事にしない企業は生き残れないからです。「隣人愛の実践」をおおざなりにし、「利潤の獲得」に奔走する企業には、もはや誰も寄り付かなくなっているからです。

事実、東大で経済学部長を務めた岩井克人氏は、資本主義は、今ようやく、人を大事にしなければ生きていけない時代になったという趣旨のことを話しています。また著名な経営学者ピーター・ドラッカー氏は、こう書いています。「私は、日本が、終身雇用制によって実現してきた社会的な安定、コミュニティ、調和を維持しつつ、かつ、知識労働と知識労働者に必要な移動の自由を実現することを願っている。これは、日本の社会とその調和のためだけではない。おそらくは、日本の解決が他の国のモデルとなるであろうからである」（『プロフェッショナルの条件』ダイヤモンド社）。

とはいえ、同氏は、「日本も、今日の姿とはまったく違うものになっているであろう」と釘も刺しています。が、それでも日本モデルが今後の世界モデ

ルに成りうることを示唆する同氏の言葉は重く受け止めておく必要があります。

資本主義の「2つの中心」と「仕事の窓」との間に次の関係があり、日本モデルは人を優先するところに特徴があれば、それを肝に命じたうえで、何を変え、何を変えてはいけないかを考える必要があります。

- ・しごと穴の仕事人⇔働く（傍楽）⇔隣人愛の実践
⇒報酬：おカネ以外の報酬
- ・しごと壁の仕事人⇔稼ぐ⇔利潤の獲得
⇒報酬：おカネ

10. 本当のモチベーション論

さかのほれば、人に着目する職能給の源流は、1922年に提唱された「生活給」にあります。それから今日に至るまで、そこには長い歴史がありました。また、紆余曲折もありました。

日本は、イギリスに後れること約1世紀半の後、すなわち日清・日露戦争の頃に産業革命を迎えます。製糸業を例にとれば、その頃から日本はようやくインドやイギリスを追い駆け、やがて追い抜いていくことができました。その陰には、この生活給思想を源流とする、人を優先する思想があったことを忘れてはいけません。

しかも日本は、世界に先駆けて「査定」をブルーカラーにも広げた画期的な国です。それがどれだけ現場のモラル（士気）を高め、モチベーションを上げたか、容易に想像できます。

私たちは、こうした「原論・歴史・比較」をどれだけ知っているのでしょうか。日本モデルが世界モデルになりうる可能性について、誰が自覚しているのでしょうか。新しい人事のツールを追い駆けるのも、欧米にならうのも、もちろんあっていいでしょう。しかし、既に私たちが使い込んでいる人事制度とその裏にある思想をどれだけ私たちは知っているのでしょうか。いや、どれだけこうした制度を使い込んでいるのでしょうか。今、私たち一人ひとりの覚悟と見識が問われています。「働き方改革」において、何を変え、何を変えないのか。「原論・歴史・比較」をふまえた中身のある議論が待たれています。

<質疑応答>

【質問】 4象限の「仕事の窓」は良い話で、仕事



講師の中澤二郎氏

観を伝えるには、学校や職場だけではなく、家庭でも使えるように思います。ただ、ピーマンが嫌いな子どもに、どうやってそれを食べさせるかが難しいように、どうやって「やるべき仕事」を「やりたい仕事」にさせればいいのか。

【講師】一言でいえば、先にお話したように、「仕事の窓」をふまえて「ひずんだ職業観」を直すことです。その上で、「やるべき仕事」を「やりたい仕事」にしてしまうことです。

ただ、それがやりにくくなっているのは事実で

す。親の背中は見えず、それどころか、見えるものは疲れ背中であり、愚痴をいう大人であれば、若い人が顔を背けたくなるのも、わからなくはありません。

しかも、親は、子どもに話すのは苦手です。であれば、その役目を友人に頼み、その代わりに、その友人の子どもに自分が話す手はあろうかと思えます。

加えて、是非、「仕事の窓」も使ってほしいと思います。自分で言うのも気が引けますが、「しごと穴」は使えます。「穴」には大小（大企業・中小企業）も、ブランド（有名・無名）もありません。無名な中小企業で働いていても、「しごと穴」から働きかければ、必ずやおカネ以外の報酬に与ることができます。是非ためしてみてください。

※第4回委員会

1月25日(金) 10:00~11:30 日本自動車会館
「働き方改革を問う」人事の課題（長時間労働、非正規、うつ）



先駆者の子孫ら約30人参列

東 京・上野の不忍池辨天堂境内に立つ「東京自動車三十年（みそじ）会記念碑」の年1回の法要が11月22日、辨天堂内で厳粛に営まれた＝写真＝。記念碑に刻銘されているわが国自動車関連業界の先駆者らの子孫を中心に約30人が参列。先達の偉功を偲ぶとともに、業界が大きな変革期を迎えている中で、果敢に挑戦し続けることの大切さを確認する機会とした。

みそじ会は、昭和28年に東京都と近県の自動車関連業界の経営者有志により発足。当時、業界歴30年以上の人を会員対象としたことから、この名称になった。創設時の会員らの名前が刻まれた記念碑は、昭和50年に建立された。

この日の法要は、辨天堂輪番で東叡山福聚院住職

の北岡興真師が導師を務めた。読経と焼香のあと、北岡師が法話の中で、「温故知新といって、昔を振り返り、新しきを知る中において、今の幸せは当時の日本を支えてくださった方々の苦勞があつてのものだということに立ち返るのは大切なことだ。そして、それを語り継ぐということはもっと大切なことだ」と語った。

続いて、法要の実行委員会委員長を務めた西村健二・東京都自動車会議所会長代行が「自動車を取り巻く環境が激変する中、年1回、先達を偲び、その教えを胸に刻んで自らの事業の羅針盤を確認するための良い機会とするべく、これからも（東京都自動車会議所が）実行委員会事務局を務めていく所存」と挨拶。みそじ会世話人代表の中谷良平氏も挨拶に立ち、「平成最後の法要になる」と前置きしたうえで、「碑に書かれている方々が（日本に）自動車を導入してから約1世紀になる。この1世紀を過ぎた今、自動車業界はいろいろな姿を求めて模索している。この世から自動車がなくなることはないが、いろいろな姿に変わり、棲み分けながら生きていくことになるだろう」と締めくくった。

〔東京都自動車会議所〕



日 本自動車会議所は11月17日、18日の両日、東京・江東区のパレットタウン内「メガウェブ」で、交通安全の大切さやルールを楽しく学べる体験型交通安全啓発イベント「交通安全。アクション2018 お台場」を開催し、多くの家族連れやカップル、観光客などで賑わった。来場者は2日間で約1万5,000人(主催者集計)、体験者は延べ6,900(同)人にも上り、盛況のうちに幕を閉じた。「交通安全。アクション」は2016年から春と秋の年2回開催しており、今年も春は「春の全国交通安全運動」期間中に、高齢者をはじめ幅広い年齢層が大勢訪れるターミナル駅がある「新宿」で開催。秋は多くの観光客が訪れる東京・お台場で開催している。

昨年の交通事故死者数は3,694人で、警察庁が保有する昭和23年以降の統計で最少となるなど、交通事故死者数は減少傾向にある。しかし、依然、高齢者の死者数が全体の半数を占めるなど、交通事故情勢は厳しい概況が続いている。開催初日、主催者を代表して開会の挨拶をした当会議所の畠山太作常務理事は、「3,694の悲劇を1つでも少なくするため、1人でも多くの来場者の皆さんに交通安全は本当に大切だと実感していただき、その気持ちをさらに周囲に伝えていただけるようなイベントとなるよう、2日間取り組んでいきましょう」と呼び掛けてプログラムがスタートした。



盲導犬のお仕事などを学べる「盲導犬ふれあい教室」。段差から転落しないよう、歩行者を守ろうとする盲導犬の健気な姿に多くの来場者が癒された(全国盲導犬施設連合会、日本盲導犬協会)

「交通安全。アクション2018 お台場」は、国土交通省、警察庁、警視庁交通部、東京都、江東区教育委員会が後援し、当会議所の会員団体はじめ開催の趣旨に賛同する、官民合わせて49の参画団体・企業が一体となって実施。「家族で広げよう交通安全」をテーマに、交通安全の大切さやルールを楽しく学べる16の体験型ブースを用意したほか、交通安全ビンゴ大会、キャンパスクイーンなどのステージショー、子どもたちに人気のスタンプラリーなども行われ、家族連れをはじめ、小さな子どもから高齢者まで多くの来場者がイベントを楽しんだ。

「交通安全。アクション2018 お台場」

会場風景



大勢の家族連れなどで賑わった会場の「メガウェブ」



子どもからお年寄りまで大勢の人が楽しんだ「交通安全ビンゴ大会」(広報企画)



華やかなステージで来場者を魅了した「キャンバスクイーン」のみなさん(スペースクラフト)



人間の目の錯覚を体験させながらステージを盛り上げるピエロのタフィーさんの「交通安全クイズ」(広報企画)



ライディングシミュレーター&ゲンチャレ(日本二輪車普及安全協会)



俊敏性測定「あなたの俊敏性は何歳？」(イーティエフ)



子ども安全免許証(日本自動車連盟)



おでかけぱんだ・頭部保護帽
(日本自動車研究所)



てんけんくんぬりえ体験コーナー
(日本自動車整備振興会連合会)



自動車運転適性診断「ナスバネット」
(自動車事故対策機構)



お子様の命を守るチャイルドシート
(日本自動車部品工業会)



首都高安全広報隊
(首都高速道路)



反射材体験
(全日本交通安全協会)



物忘れチェック体験
(全日本指定自動車教習所協会連合会、高齢者安全運転支援研究会)



オートバイ用胸部プロテクター
(全国二輪車用品連合会)



歩行者シミュレータ/ハイパースムーズ東京
(東京都青少年・治安対策本部)



盲導犬ふれあい広場
(日本盲導犬協会/全国盲導犬施設連合会)



交通安全約束手形
(共同ブース)



飲酒疑似体験ウォーキングゲーム
(共同ブース)



飲酒運転事故加害者の手記
(東京都交通安全協会)



スタンプラリーのスタート&ゴールでもある「総合受付」



司会者がキャンパスクイーンの皆さんと一緒にイベントの模様をライブ中継



愛嬌いっぱい子どもたちと接する警視庁のマスコットキャラクター「ピーポくん」(中央)と日整連のマスコット「てんけんくん」(右)

高齢化社会における効果的な事故予防対策の実践



滋賀医科大学社会医学講座法医学部門教授 **一杉 正仁氏**が講演

第252回 会員研修会開催

日 本自動車会議所は10月17日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、交通安全ポスター原画コンテスト表彰式に引き続き、第252回会員研修会を開催し、滋賀医科大学社会医学講座法医学部門教授の一杉正仁氏が「高齢化社会における効果的な事故予防対策の実践」と題して講演した。参加者は約50人。

【講演要旨】

1. はじめに

政府の第9次交通安全基本計画では、2015年度までに死者3,000人以下、死傷者70万人以下という目標が立てられましたが、死者が未達で、現在の第10次計画では、2020年度までに、それぞれ2,500人以下、50万人以下と新たな目標が掲げられました。一方、最近、死者数は減り止まり、以前と同じ取り組みでは効果が上がりにくくなってきています。そこで、その打開に向けて、今後は新しい問題点を見つけ出し、未解決事象をエビデンスで解決していくことが求められています。

自動車事故の原因については、通常多くは「前方不注意」とされますが、フランスの救急病院でスタッフが詳細に調査したところ、最も多かったのが「過度の注意力散漫」でした。これを逆の見方をすると、注意力を十分保てない人は交通社会に出られないということになります。これに次ぐのが「睡眠不足」と「向精神薬の内服」で、これら全ては体に関わる事項で、今まで危ないと言われていた「飲酒運転」より順位が上なのです。これまでは、飲酒運転の厳罰化などを進めてきましたが、これからは違うこと

をやらねばならない、大きなカギが人の体、健康に関することではないかと考えています。

以上の前提で、本日は、①日本が抱えている高齢化問題について、②体調起因性事故予防に向けて、そして、③高齢者に頼らざるを得ない社会が到来しているわけですが、そのような社会で多くの人が交通社会に復帰できるようにするにはどうすればよいか、考えていきたいと思ひます。

2. 高齢化問題・体調起因性事故予防

日本の高齢化のスピードは世界でも際立って早く、65歳以上については、既に人口の27%を超え、免許保有者の割合も10数年前には50数%でしたが、現在は8割近くに及び、特に顕著なのは70歳代で、10数%から40%超に増えています。また、この年代は20歳未満と並んで、重大な死亡事故を引き起こす割合が非常に高い特徴もあります。

そこで、75歳以上を対象に、免許更新時の認知機能検査が導入されましたが、全体の3%が認知症の疑いが非常に強いと判定され、高年齢ほど高くなっています。認知症と診断された段階で免許は更新されず、施策としては確かに有効ですが、そういう人だけが、死亡事故を起こしたり、高速道路を逆走したりするのではなく、それで全て問題が解決するわけではありません。

先日、滋賀県で起きた68歳の自営運送業者がセンターラインを逸脱して対向車と正面衝突し、バイクを巻き込んで二人が亡くなるという悲惨な事故について、いろいろ考えさせられました。まずは、高齢者が普通に運送業という現場を担っている日本の現

状です。二つ目は、この方は3年前に軽度の認知症と診断され、進行を遅らせる薬を常用していましたが、運転までは止められていなかったこと、三つ目は、白ナンバー(自家用車)運送業だったことです。もし、医師が免許返納を助言していたら、事故は防げたのではないかと。家族が運転を止めるよう勧めることはできなかったのでしょうか。高齢社会での事故予防には、医師だけに責任を押し付けるのではなく、周囲の皆が考えていかないといけない問題だと思います。

正面衝突事故についても高齢者の割合が高く、運転技能の問題と解釈されやすいのですが、私はある意味正しく、ある意味では間違っていると思います。それは、高齢になると多くの病気を持っているので、運転中に起きる発作や悪化、つまり体調起因性の事故が起りやすくなるからです。

この問題は高齢者に限りません。ある47歳の女性が、車で通勤途中、急に壁におつかり電柱に衝突して亡くなるという事故が発生しました。これまで日本では、このような場合は、「前方不注意」として処理されてきました。しかし、ブレーキ痕もなく、毎日走っている道でもあり、見る人が見たらすぐわかるのですが、このような本人が原因を語れない事故こそ細かく調べなければなりません。この時、私の主張で解剖検査がされた結果、クモ膜下出血を発症して意識を消失したもので、事故死ではなく病死であることが判明しました。

このように交通事故死者を解剖して調べるケースは日本では数%程度しかなく、地域による差も大きく、ほとんど対応されていない所もあります。体調変化で事故が起きるといって自体が、社会で認識されてこなかったため、見逃されてきたのです。

この問題が関心を持たれるようになったのは、2011年に栃木県でクレーン車の運転者がてんかん発作で意識を失い、小学生の集団登校列に突っ込み6人の命が失われた事故からでした。検証の結果、この運転手が過去に10件以上の人身・物損事故を起こしていることがわかりましたが、全ての原因が「前方不注意」で処理されていたのです。

再発予防には、原因をきっちり調べるのが鉄則ですが、運転者のヒューマンエラーが原因とされてきたため、対策としては運転者に法律の順守、運転への集中を求めることや、車線逸脱アラームの開発

には繋がりましたが、意識を失った人に警告音を発しても何の解決にもなりません。現状に対応できないシステムを沢山作っても有効な対策とはなりません。事故が繰り返され、人命を失い続けることになってしまったのです。

事故調査が確実になされ、科学的検証がされる、これが基本です。2012年には京都の祇園で、2016年には大阪の梅田で同じように病気に起因した事故が起きましたが、「類まれな事故」と報道されました。私は当時ニュースステーションでコメントしましたが、それは決して類まれなどではなく、有効な対策が打たれないがために、普通に繰り返されてきた事故なのです。

運転中の虚血性心疾患による22人の事故を調べたことがあり、その内、19人は全く回避行動がとれず、そのままの速度で突っ込み大事故になったことや、大動脈の病気が原因で発作が起きる事故など、何例も報告し、2003年には自動車技術会で発表もしましたが、皆さんの食いつきはあまりよくありませんでした。大事故が起きてから反応は違ってきましたが、それは決してよいことではなく、もっと早い内に何かできたのではないかと悔やまれてなりません。

海外での対策は進んでいます。フィンランドでの調査によると、事故の1割が運転者の体調変化が原因でした。カナダでも心臓関係だけで9%あるので、体調変化全体では1割は優に超えていると思います。このように諸外国では、少なくとも1割が運転者の体調変化が原因ということがエビデンスとして確立されています。

私もその実態を調べるために、国交省の協力で、栃木県の全法人タクシー運転者の調査を行いました。運転中の体調悪化の経験を聞いたところ、3割以上があるという回答で、それが事故につながったものは0.4%ありました。驚いたのは、事故にはならなかったものの、事故になりかけたというヒヤリハットが12%もあることでした。同様に静岡県では16%、都内のタンクローリーの運転者では16%と、大体同じ数字が出てきましたので、7人に1人は体調悪化で事故になりかけた経験を持っているということがわかります。従って、運転中の体調変化は類まれではなく、よくあることで、解決ニーズの高いことは、この数字が証明しています。

栃木県のある病院で、救急救命センターの救急医

全員に、事故原因の確認と、事故現場の写真撮影を必ず行ってもらおうよう頼み1年間調べてみると、なんと7.5%が事故前に意識をなくしていました。このことも、体調変化起因による事故発生率1割に合致します。興味深かったのは、糖尿病治療薬が効きすぎて低血糖になって意識を失ったり、睡眠前に飲むべき睡眠薬を運転前に飲んでいたり、抗てんかん薬を飲んでいなかった事例で、これら全ては患者さんと医師、薬剤師が協力すると防げるものばかりです。

日本の糖尿病患者は2,000万人以上で、その内、低血糖のリスクのある人が相当数いるのではないかと危惧し、栃木県のある病院の糖尿外来患者全員を調査してみました。結果は、I型糖尿病でインシュリン注射をしている人の1/3が運転中に低血糖発作を起こしたことがあり、患者の9割近くを占める内服薬服用者の2.7%が発作の経験があるという大変な数字がでてきました。このような状況を踏まえると、糖尿病の人は車に甘いブドウ糖の入っているジュースを常備くださいとか、めまいがしたら低血糖の恐れがあるので、必ず車を止めてくださいと一言を添えるだけでも事故予防に繋がるのではないかと思います。そして、これは色々な分野にも及ぶので、医療従事者がそれぞれの分野で対応すると効果が大きいと、医師向きの講演では必ず話すことにしています。

体調変化の原因を調べると、国土交通省のHPにも載っていますが、一番多いのは脳卒中、二番目が心臓疾患です。突発の病気は脳と心臓に多いのは予想どおりでしたが、予想を大きく裏切ったのは、脳と心臓が占める割合は半分程度だったということです。三番目以降は失神、消化器疾患(下痢、腹痛など)、めまい、その他(咳、急なしびれ、腰痛など)と続きますが、残り半分は命には関わらないものの、皆さんが日頃からよく訴える内容なのです。つまり大きな病気さえなければよいというのではなく、皆が運転時には常に体調管理に心がけ、日頃からよく急なめまいを起こすような人は、めまい止めの薬を毎日飲むというように、自分の状況をコントロールする必要があります。どんな病気でも交通事故の原因になりうるということを、1億人の人に理解してもらおうことが、今、求められているのです。

では、医師の指示通り薬を飲めば事故を予防でき

るのかと、あるタクシードライバーに言われたことがあります。そこで、タクシードライバーについて、事故やヒヤリハットの経験がある人となない人を区分して解析すると、前者はやはり定期的に医師に通う割合が低く、隔日勤務の日数が多いことがわかりました。このデータはドライバー自身でも、医師に掛かり、年をとったら隔日勤務の日数も減らすことで、事故を予防できることを示しています。薬については、医師はきちんと飲んでもらえるという性善説で出していますが、実際に飲まれる割合をある医師が調べたところ、糖尿病患者に100粒出したら67.5粒しか飲んでいない、つまり3回に1回は抜けていることがわかりました。関節炎やリウマチなど、痛みを伴うものは81.2%と高めですが、それ以外は意外と低いのです。自動車を運転する人は発作が起きるかもしれないので、医師はきちんと飲んでくださいと言わねばならないと、医師仲間の講演会で話しています。

病名がついていることで運転が禁止されるのは認知症だけです。それ以外はどんな病気であっても、「何人も過労、病気、薬物の影響など、その他の理由により正常な運転ができない恐れがある状態で運転してはならない。」という原則から、正常な運転さえできれば禁止されることはありません。服用を理由に、運転を止められる薬もありますが、間違った理解をしている医師もいますので、一般の方にもお知らせしておいた方がよいと思います。

また、以前は、病気だから勘弁してもよいとか、病気だから責められないという意見もありましたが、今、社会は大変厳しくなりました。栃木の事故をきっかけに署名活動が行われ、厳罰化されましたが、さらに、裁判の領域にも及んでいます。2008年に横浜でてんかん持ちのトラック運転者が発作を起こし、14歳の子供をはねて死なせた事故ですが、運転者は慣れからか薬を飲んだり飲まなかったりという状態でした。裁判長は刑事裁判で「偶発的に起きた事故とは全く違い、過失は誠に大きい。」と述べました。薬を飲まないで発作が起きることを認識していた上で引き起こした事故は、偶発的事故よりも過失は大きいと判断されるようになってきたのです。

3. 高齢者・事故障害者の交通社会への復帰

少子高齢化と並行して生産年齢人口の減少が進ん

であり、このままでは日本はやっていけなくなるのは明白で、高齢者に交通社会にもっと積極的に入ってもらわねばならない時代がきます。

既に布石が打たれ始めているのが、他の産業に比べて平均年齢が圧倒的に高い運送事業で、バスは49歳、タクシーは59歳です。今後さらに平均年齢も高まり、東京オリンピック・パラリンピックも控えタクシードライバー不足は一層深刻度を増します。

高齢者、女性、障害者の戦力化と併せ、脳梗塞経験者にも社会復帰できる状態なら、安心して安全に再度運転してもらうための支援に、長期間取り組んできました。

脳卒中でリハビリテーション中の入院患者に、退院したらもう一度車を運転したいかを尋ねると、「したい」という回答が7割で、その内、「絶対したい」が2割ありましたが、これは運送業や自営業で運転できないと生活が成り立たない方々です。具体的な相談も、運転再開に向けた取り組み方や、左半身だけで運転できるような車の改造、教習所での再訓練など、多岐に及びました。

しかしながら、実際に運転できるようになる人は7割の半分にとどまっており、その主因は、退院前に医師や看護師が運転してよいかどうかを教えたり、相談にのれていないからで、多分全国どの病院も同じ状況だと思えます。

滋賀県のある病院で、教習所と組んで運転再開希望者向けのプログラムを試行錯誤を重ねて作成しました。半身でも使えるような改造を加えた簡易型ドライビングシュミレーターを、どの病院でも買えるレベルの価格で開発して病棟に設置したり、不安な人向けには実車訓練も行いました。

一例ですが、脳出血で倒れ、左半身麻痺、顔面神経麻痺、バランス片足立ちもできない状態になった自営の運送業者がいました。その方は、家族の生活を支えるため、リハビリに懸命に取り組み、驚異的な回復で何とか運転できるくらいまで回復してきたので、シュミレーターによる運転訓練も同時にやってもらうことにしました。そして、シュミレーターで、急な飛び出しにも、的確に認知、判断、行動できるようになり、日常生活に戻ることができましたが、最後に高血圧と糖尿病を主治医にしっかり診てもらうことを、本人としっかり約束しました。

医師も、運転させてもよいか迷うことがあります。

脳出血で左右の目の左半分が見えない後遺症が残った40歳代の建設現場監督の例です。私は運転は控えた方がよいと勧めましたが、免許センターでの検査結果、免許更新ができたので、再開することになりました。理由は免許制度上、視力が片方で0.3以上、両方で0.7以上あれば運転可能と判断され、「視野」については問われないからで、緑内障の視野欠損者も運転できているのはこのためです。そして、2年間無事故を続けることができたので調べてみると、走行位置をセンターラインギリギリにとったり、首を動かして視野を補う代償行動を身に付けてカバーしていることがわかりました。しかしながら、左手前からの飛び出しは見えないなど、特有の危険事例があるので、改めて整理して伝え、理解したうえで安全運転に努めるよう話しました。

私はこの事例から、今後、左半分が見えない人に、運転を止めるよう言うてはならない、シュミレーターで代償行動がとれているのが確認できたら運転を認めることに変えなければならないと反省しました。このような方は、世の中に大勢いるので、安全に運転できる能力があるのならば、何とか社会に戻ってもらい、日本経済のためにも活躍いただきたいと考えた次第です。

このように脳卒中患者の運転再開に対して、医療機関や教習所を巻き込んでサポートする制度が次第に拡がり、警察庁も支援活動を容認しています。以前に「障害者自動車運転研究会」を立ち上げましたが、同じような会がいろいろできてきていますので、2017年に一つにまとめ、「日本安全運転・医療研究会」が発足しました。今年の1月に私が会長として大会を行い、今後の活動の進め方について相談することができました。

運転は脳全体を使う高度な作業で、きちんと能力を見極める必要がありますが、運転者の生活が懸かっていることであり、まずはどこの病院でも、どの医師でもきちんと対応できるようにしなければなりません。そして、政府の取り組みも職業運転関係は国交省、一般免許関係は警察庁、職業関係は厚労省と分担されていますので、予算の問題もあり、可能であれば内閣府でまとめることができると、日本の経済・社会基盤維持に向けた有効な対策の一つとして加速できると考えています。

大門 ペソ 倶楽部

Vol. 31

「昭和 平成 師走」

日刊自動車新聞社 取締役 高橋 康弘

日本を舞台にした国際外交のスタートは、厳粛ながらも牧歌的な蹄の音で始まる。

特命全権の任を担って日本に赴任した各国の大使や公使は、

派遣元の元首から受けた信任状を天皇陛下に奉呈する。会場は、皇居宮殿。奉呈式に臨む外交官は東京駅から皇居までの移動手段に、自動車か馬車を選ぶことができる。多くは馬車を希望する。

モーニングコートで正装した大使たち。母国の伝統服で臨む外交官もいる。皇宮警察や警視庁の騎馬隊と共に東京駅を出発し、オフィス街を進む一行。アスファルトを刻む、パカパカという音。偶然に居合わせた観光客たちが素敵な場面に遭遇したと、歓声を上げて見守る。間違いなく「インスタ映え」する異空間ではあろう。歴史と伝統と、国と国との結びつき。すべては入念に、人の手で積み重ねてきたものだ。

宮内庁には車馬課という部門がある。課名の文字通り、皇族方や行事に関わる自動車と馬や馬車の管理・整備・運用などを担当している。課内でも主として馬を担当する方たちを主馬班というのも、カタカナやアルファベットによる組織名や役職が増えた昨今では、シンプルだけどわかりやすい。

平成という時代の途中に2年ほど、宮内庁を取材の拠点としていた時期があった。ある意味では事件・事故の取材より苦しく、ほぼ初めて、自分の暮らす国に

ついて思い巡らした日々でもあった。人が生まれ、育ち、そして亡くなる。次世代への継承。皇居という「凝縮」された場所には、繰り返されてきた人の営みに思いを寄せる時間が伴っていた。

事件担当から宮内庁の担当への配置換えを言い渡された時、さすがに自らの品性を顧みて、上司の悪い冗談だと思ったものだ。それが本気と知った時、まずは、一着も持ってなかったダークスーツを買った。落ち着いた色のスーツが必要な取材先、と当時の私は思ったのだろう。先輩と妻は「大丈夫なのか」と本気で心配した。「社会部も人材不足だな」と言って仲間は笑った。

田舎に暮らす年老いた祖母からはなぜか、四つ折りになった5千円札が入ったお年玉袋が届いた。今は亡くなった母によると、大正、昭和、平成を生きてきた祖母は、えらく感激したのだと話していた。人の不幸ばかり面白おかしく書いて、と祖母から叱られたこともあったのだが……。私が受けた辞令という些細な出来事を通じて、人さまぎまの受け取り方をしていたことは、今も興味深い。

2019年5月1日に皇太子さまが即位するのに伴い、改元が行われる。何が変わり、何が不変なのか。これまた人さまぎまに、思いがあるのだろう。平成という時代の最後の師走。夕暮れに、過ぎ去りし日のことを思い浮かべ、この稿を記した。

日本自動車会議所会員 (平成30年12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 | 公益社団法人 全国通運連盟 | 一般社団法人 日本陸送協会 | 一般社団法人 宮城県自動車会議所 |
| 一般社団法人 日本自動車部品工業会 | 公益社団法人 日本バス協会 | 一般社団法人 日本二輪車普及安全協会 | 一般財団法人 秋田県全自動車協会 |
| 一般社団法人 日本自動車車体工業会 | 一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会 | 一般財団法人 日本自動車研究所 | 山形県自動車団体連合会 |
| 一般社団法人 日本自動車タイヤ協会 | 一般社団法人 全国自家用自動車協会 | 一般社団法人 日本自動車機器器具工業会 | 一般財団法人 福島県自動車会議所 |
| 一般社団法人 日本自動車販売協会連合会 | 一般社団法人 日本損害保険協会 | 一般財団法人 日本自動車査定協会 | 東京都自動車会議所 |
| いすゞ自動車販売店協会 | 石油連盟 | 一般財団法人 全日本交通安全協会 | 一般社団法人 神奈川県自動車会議所 |
| トヨタ自動車販売店協会 | 一般社団法人 全日本指定自動車教習所協会連合会 | 公益財団法人 日本自動車教育振興財団 | 一般社団法人 静岡県自動車会議所 |
| 日産自動車販売協会 | 一般社団法人 全国自動車標板協議会 | 一般社団法人 日本鉄リサイクル工業会 | 一般社団法人 愛知県自動車会議所 |
| U D トラックス販売協会 | 一般財団法人 自動車検査登録情報協会 | 全日本自動車部品卸商協同組合 | 一般社団法人 岐阜県自動車会議所 |
| 日野自動車販売店協会 | 一般社団法人 全国レンタカー協会 | 特定非営利活動法人 ITS Japan | 一般社団法人 三重県自動車会議所 |
| 三菱自動車販売協会 | 一般社団法人 日本自動車リース協会連合会 | 公益社団法人 自動車技術会 | 一般社団法人 富山県自動車会議所 |
| 三菱ふそうトラック・バス販売協会 | 一般財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会 | 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 石川県自動車会議所 |
| 全国スバル自動車販売協会 | 一般社団法人 自動車公正取引協議会 | 一般社団法人 自動車再資源化協力機構 | 一般社団法人 福井県自動車会議所 |
| ダイハツ自動車販売協会 | 全国自動車検査登録印紙売捌り協議会 | 一般社団法人 日本ガス協会 | 一般社団法人 大阪自動車会議所 |
| 全国マツダ販売店協会 | 一般財団法人 関東陸運振興センター | 一般社団法人 日本自動車運行管理協会 | 一般社団法人 徳島県自動車会議所 |
| スズキ自動車販売店協会 | 一般社団法人 東京都トラック協会 | 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 香川県自動車会議所 |
| ホンダ自動車販売店協会 | 一般社団法人 神奈川県トラック協会 | 一般社団法人 自動車用品小売業協会 | 愛媛県自動車会議所 |
| 一般社団法人 全国軽自動車協会連合会 | 一般社団法人 日本道路建設業協会 | 一般財団法人 日本オートオークション協議会 | 高知県自動車会議所 |
| 日本自動車輸入組合 | 一般社団法人 日本ゴム工業会 | 日本中古車輸出業協同組合 | 一般財団法人 大分県自動車会議所 |
| 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 日本塗料工業会 | 全国オートバイ協同組合連合会 | |
| 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 日本硝子協会 | 日中投資促進機構 | |
| 一般社団法人 日本自動車機械工具協会 | 日本自動車車体整備協同組合連合会 | 一般社団法人 青森県自動車団体連合会 | (ほかに企業会員77、推薦会員6) |
| 公益社団法人 全日本トラック協会 | 一般社団法人 日本交通科学学会 | 一般社団法人 若手県自動車会議所 | |