平成26年４月10日（毎月10日発行）

自動車会議所ニュース

2014 4 No.855

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

発行人　新地秀一　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187回理事会開催

平成26年度事業計画（案）など3議案を審議

「税制」、「環境」、「安全」が重点課題

理事会での審議の前に挨拶をする小枝至会長

日本自動車会議所は3月7日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第187回理事会を開催した。理事会では、定款により小枝至会長が議長を務め、平成26年度事業計画（案）、平成26年度予算（案）、顧問および評議員委嘱の件の3議案が審議された。審議の前に、まず小枝会長が挨拶に立ち、「私ども日本自動車会議所は、来年度も税制・環境・安全を3本の柱とし、関連業界の発展のために微力を尽くしてまいります」と抱負を述べた。その後、審議に入り、議案はいずれも原案どおり了承された。

＝関連記事は２～５ページに掲載＝

平成26年度事業計画では、「税制」、「環境」、「安全」を重点課題と位置づけ、税制では「車体課税、燃料課税の抜本的見直し等を訴求し、自動車関係諸税の簡素化・負担軽減に取り組む」ことにしている。また、環境では「エコドライブを中心とした広報啓発活動の継続展開」、安全では「後席シートベルトの着用推進、飲酒運転の根絶に加え、新たに高齢者の交通安全啓発に向けた活動を展開する」こととなった。さらに、日本自動車会館が開設10周年を迎えたことから、「開設10周年を記念した特別企画を展開し、さらなる活性化に努める」ことにしている。

◇◇主な内容◇◇

■平成26年度事業計画 …… 2
■第２回交通安全委員会開催 …… 6
■平成25年度全国自動車会議所永年勤続者表彰式 …… 9
■４月17日に「日本自動車会館フォーラム」開催 …… 10
■第202回会員研修会開催 …… 11
■世界一の都市の実現を―26年度予算原案［東京都］ …… 14

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

平成26年度事業計画（案）、平成26年度予算（案）、顧問および評議員委嘱の件の3議案を審議

新たに顧問・評議員として7氏を委嘱

第187回 理事会開催

理事会では、議長を務めた小枝会長（右から４人目）の議事進行の下、３議案が審議された

3月7日に開催された日本自動車会議所の第187回理事会では、平成26年度事業計画（案）、平成26年度予算（案）、顧問および評議員委嘱の件の3議案が審議された。定款により、当会議所の小枝至会長が議長を務め、小枝会長の議事進行の下、審議に入った。まず、事務局から新地秀一専務理事が平成25年度事業活動の概要を説明した後、平成26年度事業計画（案）、平成26年度予算（案）について、また予算（案）に関連して畠山太作常務理事が公益目的支出計画の進捗と今後の計画についてそれぞれ説明し、2議案はいずれも原案どおり了承された。

続いて、顧問および評議員委嘱の件について審議。代表者変更等に伴い、顧問として全国軽自動車協会連合会の松村一会長、評議員として日野自動車の市川正和代表取締役会長、日本特殊陶業の尾堂真一代表取締役社長、日本自動車リース協会連合会の亀井克信会長、静岡県自動車会議所の酒井公夫会長、UDトラックスの坂上優介代表取締役社長、全日本指定自動車教習所協会連合会の田中節夫会長の７氏がそれぞれ候補として紹介された後、了承された。顧問、評議員については、定款により「会長が理事会の同意を得て委嘱する」ことになっている。

なお、理事会で審議された３議案については、２月28日開催の第70回運営委員会（委員長＝名尾良泰・日本自動車工業会副会長）で了承されている。

平成26年度事業計画

【事業方針】

一般社団法人日本自動車会議所は、クルマ社会の健全な発展のため自動車関連業界ならびに自動車ユーザーの立場に立ち、環境変化を的確に捉え諸課題の解決に努める。

そのため、当会議所は、「税制」、「環境」、「安全」を重点課題と位置付け、会員と連携した積極的な活動や、政策要望・提言を行う。

また、自動車関連業界がより一層一体感を持って連携を深め、その影響力を効果的に発揮するため、日本自動車会館の機能をさらに強化し、その活動を活性化させる。

【平成26年度の重点項目】

☆重点課題についての取組

○「税制」：車体課税、燃料課税の抜本的見直し等を訴求し、自動車関係諸税の簡素化・負担軽減に取り組む。

○「環境」：エコドライブを中心とした広報啓発活動の継続展開。

○「安全」：「後席シートベルトの着用推進」、「飲酒運転の根絶」に加え、新たに「高齢者の交通安全啓発」に向けた活動を展開する。

☆日本自動車会館開設10周年を記念した特別企画を展開し、さらなる活性化に努める。

【平成26年度の具体的な活動】

Ⅰ．委員会活動

＜税制委員会関係＞

第187回理事会
小枝会長挨拶

本日、皆様におかれましては、３月の大変お忙しい中にもかかわりませず、私どもの理事会にご出席をいただきまして、ありがとうございます。また平素は、私どもの事業につきまして、格別のご理解とご協力をいただいておりますことを、この場をお借りしまして厚くお礼申しあげます。

さて、昨今のわが国の経済情勢は、緩やかな回復基調にあり、いい方向に向かっているというのが大方の見方でありますが、株価や直近の為替相場等の動きを見ますと、まだ変動しているというのが実態だと思います。また、４月以降、消費税率が３％引き上げられることが決まっております。これによる個人消費への影響は避けられず、景気の先行きは楽観が許されないという状況だと思います。

当業界も、円高が是正され、特に輸出関係の環境が改善されたものの、消費税率のアップにより、ユーザー、販売、製造など自動車業界全体に影響に与えるのではないかと考えております。

こうした中、私どもは皆様とともに税制委員会、道路・環境委員会、交通安全委員会などの委員会活動を通じて、自動車業界が抱える共通の諸問題に積極的に取り組む所存でございます。

特にユーザーと業界の長年の悲願であります税制改正に関しましては、先の税制改正大綱で取得税の税率が一部引き下げられ、エコカー減税が拡充されるなど少し前進はいたしましたが、取得税の引き下げ率は消費税の増税率を下回り、また対象が限定されたとはいえ、２輪車及び軽自動車税が増税となったことは、残念な結果と言わざるを得ません。「自動車関係諸税の簡素化・負担軽減」が実現するまで、業界一丸となりまして引き続き活動を進める必要があると思っております。

私ども日本自動車会議所は、来年度も税制・環境・安全を３本の柱といたしまして、関連業界の発展のために微力を尽くしてまいりますので、引き続きのご指導・ご鞭撻をよろしくお願いいたします。

⑴　活動方針

・自動車関係諸税の簡素化・負担軽減の実現を目指し、会員や関係団体と連携し組織的な活動を展開する。平成26年度税制改正大綱を踏まえ、自動車税制改革フォーラムとも連携しながら、自動車ユーザーの負担軽減と消費税増税後の国内市場・国内産業への影響回避の観点に立ち、自動車関係諸税の抜本的見直しに向け、平成27年度税制改正要望に反映する。

・持続可能な社会に向けて、次世代自動車やASV（先進安全自動車）の普及促進税制の拡充に取り組み、税制改正要望などの事業活動に反映する。

・企業活性化、経済活性化のための税制について、国際的な調和の観点から研究し、税制改正要望などの事業活動に反映する。

⑵　取り組むべき課題

○自動車関係諸税の簡素化・負担軽減の実現に向けた取り組み

１．車体課税の抜本的見直し

①消費税10％時点での自動車取得税の確実な廃止

②自動車税の「環境性能課税」導入の検討に対し、自動車ユーザーの負担軽減の立場から取り組む

③課税根拠を喪失した自動車重量税の廃止

④エコカー減税のさらなる拡充

⑤自動車取得税廃止代替財源等としての自動車関係諸税の増税反対

２．燃料課税の抜本的見直し

①ガソリン税、軽油引取税に上乗せされた「当分の間の税率」（旧暫定税率）の廃止

②ガソリン税に消費税を課するTax on Taxの

解消

○次世代自動車やASV（先進安全自動車）の普及促進税制の拡充

○企業活性化、経済活性化のための税制の拡充・新設

○地球温暖化対策のための税の、廃止を含めた抜本的見直し

＜道路・環境委員会関係＞

⑴　道路

・本年度の重点取組項目として、道路･橋梁の老朽化対策、ミッシングリンクの解消等ネットワークの整備、高速道路料金のあり方などについて研究し、必要な要望・提言を行う。

⑵　環境

・アイドリング・ストップなどエコドライブの普及・促進・定着を図るため、広報・啓発活動を積極的に展開する。

・地球温暖化、大気環境、エネルギー、リサイクルなどの環境にかかわる課題、COP20に向けた対応、地球温暖化対策のための税等について研究し、必要な要望・提言を行う。

＜法制委員会関係＞

・成長戦略などの経済政策の他、交通政策に関する法改正・行政施策のフォロー及び必要に応じた関係方面への提言。

・行政手続の電子申請化（自動車保有関係手続のワンストップサービス）の現状と自動車登録手続きの簡略化に向けた課題についての情報収集に努め、必要に応じ要望を行う。

＜交通安全委員会関係＞

・「後席シートベルトの着用推進」と「飲酒運転の根絶」に「高齢者の交通安全啓発」を加え『交通安全３本柱』とし、広報活動やキャンペーン・イベントを積極的に実施する。

・会員団体等との連携により開催する参加体験型イベント「交通安全。アクション」の定着と充実を図る。

・全国交通安全運動協賛団体として、シートベルト・チャイルドシート着用推進協議会、飲酒運転させないTOKYOキャンペーン推進委員会、SDDプロジェクトなどの交通安全啓発活動に協賛・協力する。

＜保険委員会関係＞

・「自賠責審議会」（金融庁所管）や「今後の自動車損害賠償保障制度のあり方に係る懇談会」（国土交通省所管）において、自動車ユーザー及び自動車関連業界の意見が反映されるよう、提言を行う。

・特に、自動車安全特会から一般会計へ繰入れられている6,035億円の早期返済を強く求める。

・自賠責保険診療報酬基準案の実施率向上及び、車両盗難問題の動向を注視し、必要な活動を展開する。

＜特別委員会関係＞

・上記の委員会の何れにも属さず、かつ、自動車業界共通の新たな案件・問題に関し情報収集に努め、関係会員団体と審議の上、関係各方面に対して、必要に応じ要望を行う。

Ⅱ．会員サービス

１．会員研修会については、会員のニーズの把握に努め、自動車関連を中心に、環境・エネルギー、経済、国際情勢、社会問題等、タイムリーなテー

日本自動車会議所 環境部長／出版･共益事業部長に 小島 正弘 氏

日本自動車会議所の環境部長／出版・共益事業部長に４月１日付でトヨタアドミニスタ㈱出身の小島正弘氏が就任した。山本吉久前環境部長／出版・共益部長は３月31日付で当会議所を退任した。

小島 正弘（こじま・まさひろ）氏略歴

1972年４月にトヨタ東京オート㈱に入社し、1997年10月新車部業務課長、2003年６月新車グループ次長などを務めた。2009年４月よりトヨタアドミニスタ㈱に転籍し登録事務室総活グループ次長に就任、2010年４月登録事務室副室長、2011年４月登録事務室室長、2013年４月営業企画部次長などを歴任した。60歳。

マで年10回程度開催。

２．国内施設視察会については、先進性や独自性等から注目を集める施設・現場の視察会を企画・実施。

Ⅲ．組織運営（基盤強化）

１．「定時総会」「理事会」「運営委員会」の開催を通じ、より一層、会員団体・企業との意思疎通を深めるための諸活動を実践。

２．経費節減策・事業の効率化を実施。あわせて会員拡大に向けて積極的な勧誘活動を展開。

３．公益目的支出計画を着実に実行する。

Ⅳ．出版事業

１．国土交通省自動車局監修の「数字でみる自動車」については、内容などを一層充実させて提供する。

２．「自動車運送事業経営指標」などの刊行物については、継続して会員および関係方面に提供する。

Ⅴ．広報活動

１．イベントや各種媒体を通じて、税制、環境、安全などについて広く理解を深める活動を積極的に展開する。

・会報「自動車会議所ニュース」の発行
・ホームページを活用した関連情報の提供
・ニュースリリースの発行
・報道説明会等の開催
・メディアと連携した情報発信

Ⅵ．渉外活動

１．自動車議員連盟との「自動車政策懇談会」や政府・政党のヒアリングなどの機会を有効に活用し、意見・要望の陳述を行うとともに、自動車関係団体と政界との交流を図り、意思疎通を深める。

２．日本自動車連盟（JAF）など自動車関係21団体から成る自動車税制改革フォーラムの事務局として、自動車ユーザーの負担軽減に向け、フォーラム構成団体との連携の下、その実現に向けた要望活動などを行う。

３．関係省庁との連携を密にしつつ、審議会傍聴も含めた必要な情報収集・交換を実施。

Ⅶ．その他の事業活動

１．「日本自動車会館」関係

・「日本自動車会館運営委員会」（事務局：日本自動車会議所）の活動を通じて、「日本自動車会館」をさらなる交流の場、情報受発信の場へと発展させるよう努める。

・会館開設10周年を記念した特別企画を展開する。（近隣の小学生を招待した会館フォーラムや、交通安全キャンペーンなど従来のイベントの場を活用し、ハイブリッドカー工作教室及び、夢のクルマの絵画募集・表彰を実施）

２．全国情報網の充実

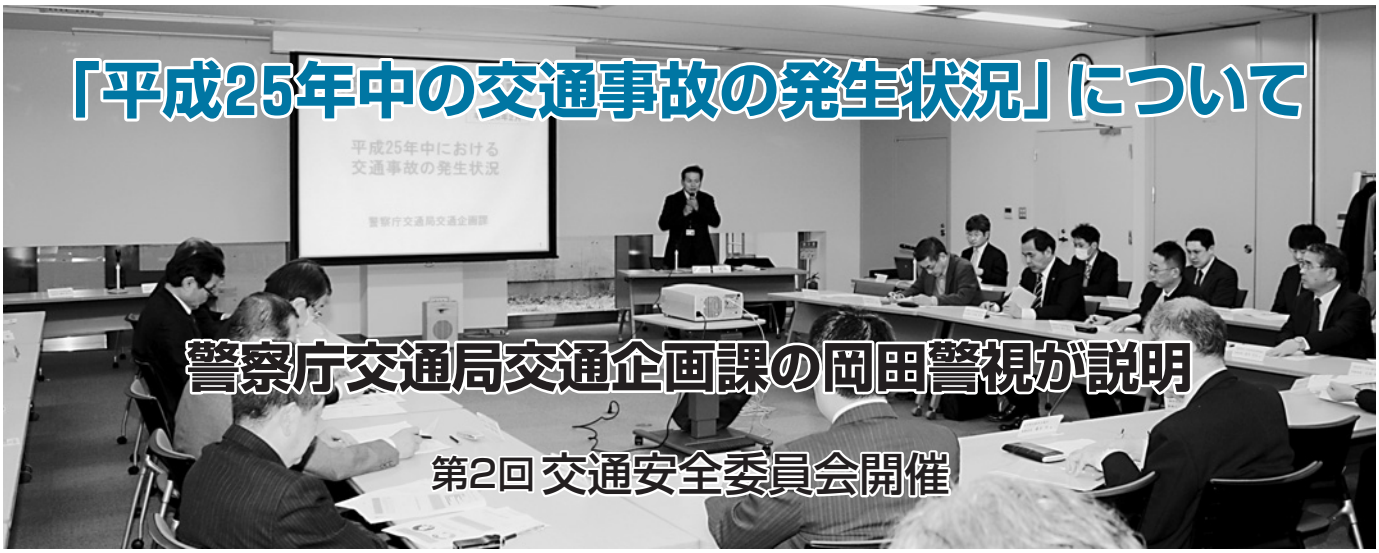
・特に会議所未組織道県に対して、自動車関連諸制度に関する地方独自の新たな動きなど、タイムリーな情報把握を行う。

第204回　会員研修会のご案内

最近話題のキーワードに「ビッグデータ」という言葉があります。身近な例では、多数の自動車の走行情報を使って災害時の通行可能情報提供や渋滞低減、交通事故多発個所の明示化と対策など様々な活用がはじまっています。そこで、ITの権威である坂内正夫・情報通信研究機構理事長をお招きし、交通、都市、エネルギー、産業、健康、福祉など様々に夢が広がるビッグデータ活用の未来をご講演いただきます。

記

日　　時　平成26年５月12日（月）
　　15時00分～16時30分
場　　所　日本自動車会館１階
　　「くるまプラザ」会議室
テ ー マ　「ビッグデータが生み出す
　　新しい社会」
　　～膨大な情報から価値を創造～
講　　師　独立行政法人 情報通信研究機構
　　理事長　　坂内 正夫 氏
参 加 費　無料
締め切り　４月30日（水）
申し込み　FAX（03－3578－3883）まで



「平成25年中の交通事故の発生状況」について

警察庁交通局交通企画課の岡田警視が説明

第2回 交通安全委員会開催

日本自動車会議所は3月3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25年度第2回交通安全委員会（委員長＝下平隆・日本自動車整備振興会連合会専務理事）を開催し、警察庁交通局交通企画課課長補佐の岡田宗久警視より、「平成25年中の交通事故の発生状況」について説明を受けた。また、4月に開催する「交通安全。アクション2014」の企画提案を行い、原案どおり承認された。

■平成25年中の交通事故発生状況について

平成25年中に発生した交通事故の状況は、発生件数では、前年と比べ３万6,000件減の62万9,021件と９年連続の減少。この数字は50秒に１件というものだが、10年前の年94万8,000件、すなわち33秒に１件という状況から大きく減少している。死者数では同0.9%減の4,373人と平成12年から13年連続で減少し、平成12年の半分以下になった。警察庁では、第９次交通安全基本計画に基づき、平成27年までに交通事故死者数を3,000人以下とする総合的な交通事故対策に取組んでいるが、事故発生件数の減少に比べ死者数の減少率は小さく、今後の動向がますます懸念される。

第一次交通戦争と呼ばれた昭和45年と比較すると運転免許保有者数は３倍となった。一方で死者数は0.26倍と、関係各所の協力をはじめ、クルマの進化、安全意識の向上により大きく改善した。ピークの昭和45年には、交通事故死者数は１万6,765人であったが、平成21年には57年振りに4,000人台という状況になった。

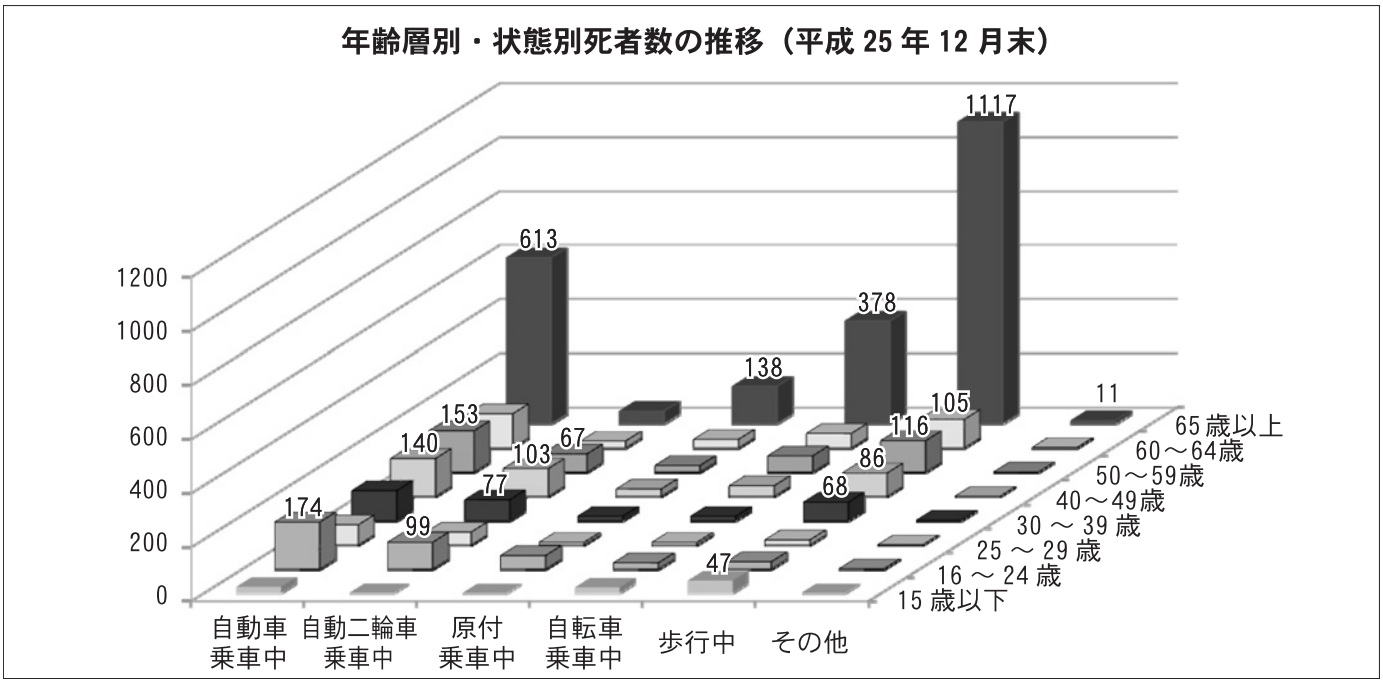
「この中で特筆すべきは高齢者の死亡事故である。これまで高齢者の死亡事故も減少してきていたが、平成25年には一転して増加した」と岡田警視は強調した。日本の高齢化率は、平成23年10月推計では23.3%であったが、平成24年10月24.1%と年を追うごとに増加しており、高齢者死亡事故増加の一つの要因となっている。

交通事故死者数減少が低減している要因は、３つ考えられる。１つは高齢人口の増加である。高齢者の交通事故致死率は他の年代に比べ6.6倍と高く、高齢者人口が年々増加している状況にある。２つ目は、シートベルト等の装着率の伸び悩みである。平成17年までにエアバッグやABSの標準化が進み、事故被害の軽減につながっているが、一方、シートベルト装着率は運転席については高いものの、全体ではほぼ横ばいの状態にある。そして、３つ目はいまだに飲酒運転が発生していることである。飲酒運転による交通事故の死亡事故率は全体に比較して7.8倍とかなり高い。「飲酒運転は、ルール、マナー以前の問題である」と岡田警視は述べた。

次に月別に交通事故死者数推移を見ると、10月以降、年末にかけて右肩上がりに増加する。これは、夜の時間が長くなることと、師走に向けて多忙になり気もそぞろとなって事故発生が増加することも一因である。

年齢層別の事故死者数では、昨年は高齢者の交通事故死者数が12年振りに増加に転じ、交通事故死者数に占める高齢者の構成率が52.7%と過去最大になった。平成５年からは若者の交通事故死者数を高齢者が上回り、その状態が続いている。

年齢層別人口10万人当たり死者数では、高齢者は、



65歳未満の2.14人に比べ3.5倍の7.48人と高く、特に75歳以上では9.55人と飛びぬけて高くなっている。状態別の死者数では、昭和50年以降最多を記録してきた自動車乗車中は、平成5年の4,835人をピークに減少し、平成20年には歩行中が34年振りに最多の状態となり、平成25年もこの傾向が続いている。

年齢層別・状態別死者の状況＝グラフ参照＝は、高齢者の歩行中事故が全体の４分の１と最も多く、次に高齢者の自動車乗車中の事故が多い。すなわち、高齢者が“被害者”及び“加害者”になるという事故を防止することが課題である。

シートベルト着用有無別の死者数の推移では、昨年は着用が減少し非着用が増加した。「着用している場合の致死率は非着用の15分の１以下であり、着用を徹底していきたい」と岡田警視は強調した。

次に昼夜別の死亡事故の件数では、夜間が減少し昼間が増加した。車両単独や飲酒運転事故は、昼間より夜間が減少している。「昼間の飲酒運転事故には、前の日に飲み過ぎ二日酔いの状態で事故を起こす場合も含まれており、特に注意していただきたい」と岡田警視は述べた。

次に原付以上運転者の法令違反別死亡事故件数の推移では、漫然運転、脇見運転、次いで運転操作不適の順に多い。若者（16歳～24歳）では、漫然運転、最高速度違反、運転操作不適、脇見運転の順となっている。高齢者と高齢者以外の比較では、高齢者は運転操作不適が非常に多く、最高速度違反は非常に少ない。高齢者の運転操作不適を細かく見ると、「ブレーキとアクセルの踏み間違い」だけではなく、身体機能低下によるブレーキの踏込不足や遅れなども含まれている。

次に飲酒別死亡事故件数では、飲酒運転による死亡事故は13年連続で減少している。これは飲酒運転の罰則強化や社会的気運の高まり、関係各所の取り組みによるものである。

危険認知速度別死亡事故では、30km～50km／hや30km／h以下が多い。速度が速い時は運転に集中し周囲に配慮しているが、生活道路では漫然運転や脇見運転が発生しやすく死亡事故につながっている。道路の形状別でも、市街地の交差点での事故が32%であり、漫然運転で見落とす事故が発生するようだ。

次に自転車の相手別事故類型別の死亡事故では、自転車側の約４分の３に安全不確認、信号無視、運転操作不適、一時不停止等何らかの法令違反が見られる。例えば、安全不確認や信号無視、一時不停止で交差点に進入して自動車と衝突してしまうなどである。

高速道路の事故は減少傾向が続いていたが、平成22年から４年続けて微増傾向を示している。「事故や故障などでクルマから高速道路に降りた人がはねられる事故が発生しているが、１tの鉄の玉が100kmの速度で転がっている状態が高速道路であるとを認識してもらいたい」と岡田警視は述べた。

高速道路の死亡事故は、月別には３月に増加しそ

の後減少するが、年末にかけてまた急増する。また、全体の死亡事故件数4,278件のうち、高速道路での件数は127件と３％であるが、３人以上死亡事故件数全体７件のうち、高速道路は３件も占め、事故が発生すると被害が大きくなる傾向にある。

高速道路における法令違反別死亡事故件数では、前方不注視が48％と半数を占めるとともに、平成21年以降、増加傾向を示している。「高速道路では１秒で30m弱もクルマは進行する。ちょっとした脇見が大きな事故につながる」と岡田警視は強調した。

次に高齢者の交通安全のために何が必要かを考えると、高齢者以外の方に求めるものと、高齢者に求めるものの２つがある。

高齢者以外の方には、ただ単に「高齢者に気をつけて」だけでは足りず、「高齢者を守る意識の保持（交通ルールの遵守、交通マナーの実践）」、「高齢者の特性・特徴に対する理解」、「安全な道路通行のため必要な技能・知識の指導」の３つを講習会等あらゆる機会を利用して訴える必要がある。また、高齢者の方には、「今の自分を客観的に知ってもらう」、「自分を知らせる“ほんのチョットの努力”を」の２点を訴求していく必要がある。ご自身の体力の衰えを認識していただき、道路上で目立つ反射材の活用などの推進が重要である。

昨年、道路交通法の一部が改正されたが、この中で特に自転車利用について説明したい。道路交通法では、ブレーキに不備のある自転車を運転している場合、警察官による検査や応急措置命令がなされることがある。また、自転車は、例外を除き基本的に車道を走行し、路側帯を通行する際は、道路左側に設けられた路側帯に限定された。

次にシートベルト着用率では、「一般道路で運転席98.0％、助手席93.9％に対し、後部座席は35.1％と低い状態にある。まだまだ認識が低く、皆様をはじめ広報の徹底推進をお願いしたい」と岡田警視は述べた。シートベルト（チャイルドシートを含む）非着用者の致死率（平成24年）は、着用者と比べて、運転者56.2倍、助手席同乗者16.6倍、後部座席同乗者2.7倍と高くなっており、シートベルトの着用が被害軽減に寄与する。

次に高速道路上での交通事故防止には、心構えや緊急時の対応に関する誤った認識等８つあげたい。①「高速道路は一般道路の延長という軽い気持ちで走行している」、②「高速道路は信号もなく、人も自転車も走っていないので安全だ」、③「事故を起こしてしまった。当然、後続車のドライバーは事故車や自分に気付いて減速してくれるだろう」、④「路肩が広いから、故障したら路肩で修理すれば良いし、路肩に停まって携帯電話をすれば安全だ」、⑤「自分の車は故障なんてしないから停止表示器材をつんでいない」、⑥「一般道路を走ってきたが積荷は落ちなかった。高速道路でも落ちることはないから大丈夫だ」、⑦「ガソリンがちょっと少ない、車の調子が悪い、まあ何とかなるだろう」、⑧「前方に渋滞、異常を確認しても、ハザードランプは誰かが点灯してくれるだろう」である。走行方法に関する誤った認識等の２つは、①「追い越し車線を走り続けても問題ない」、②「前車のブレーキランプにあわせて頻繁にブレーキを踏んで速度を調整している」である。誤りある認識を排除し、正しい判断と運転行動で交通事故防止について訴えていただきたい。

「高速道路で万が一、事故や故障が発生した場合には、緊急時の三原則、①路上に立たない、②車内に残らない、③安全な場所に避難する――の３つを必ず守っていただきたい。まずは安全な場所に避難して、必ず『＃9910』、『110番』等の非常電話で通報していただきたい」と岡田警視は強調した。

最後に岡田警視より４月６日～15日に実施される「平成26年春の全国交通安全運動」について、運動の基本及び重点の説明があり、出席の各委員・関連団体への協力を呼び掛けて説明を締めくくった。

■「交通安全。アクション2014」について

続いて、今回で14回目を数える「交通安全。アクション2014」について、事務局より企画提案が行われ、前回の評価・反省を踏まえた今年度の高齢者の交通安全啓発を含む基本的な考え方や改善点、開催概要、各団体・企業への協力要請などの説明が行われた。

開催日程は、春の全国交通安全運動期間にあわせた４月12日㈯、13日㈰の両日で、会場は東京・江東区青海の複合アミューズメント施設「パレットタウン」内の「メガウェブ」。14の体験ブースと４つのステージプログラムの提案がなされた。

審議の結果、企画内容は原案通り承認され、委員会を終了した。

平成25年度全国自動車会議所永年勤続者表彰式

小枝会長から感謝と期待の言葉

全国6会議所から7名が出席

日本自動車会議所は3月7日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、全国の自動車会議所職員を対象とした「平成25年度全国自動車会議所永年勤続者表彰式」を行った。同表彰式は、全国の自動車会議所に勤務する職員で、推薦のあった永年勤続者（原則として勤続20年以上）を対象にしており、今年度で19回目を迎えた。今回は全国6会議所から合計7名の推薦があり、同日の表彰式には7名全員が出席した。

表彰式では、小枝至会長が表彰状を授与。続いて同じく小枝会長が祝辞として「（受章者の皆様は）20年以上にわたり、自動車会議所と自動車業界のために尽力された方々です。これまでのご労苦に心より敬意を表します」との感謝の意を述べるとともに、「交通事故の死者ゼロ、究極的には事故そのものをゼロにしたいと思い、『後部座席のシートベルト着用推進』や『飲酒運転根絶』、『高齢者の交通安全啓発活動』など、会議所もいろいろな場面で啓発活動をしております。皆様も、自動車業界の一員としてよろしくお願いいたします」と挨拶した。

引き続き、受章者を代表して近藤雪江さん（愛知県自動車会議所）が、「このたびは永年勤続表彰を賜り、誠にありがとうございます。私の勤務しております事務所は、織田信長が築城しました小牧山城が見下ろす、愛知県尾張北部の小牧市にあります。２年前には国の検査登録事務所の建て替えに伴い、当会議所の事務所も隣接地に新築され、明るく、ゆとりのある開放的な事務所となりました。登録車と軽自動車の手続きも１カ所で可能となり、お客様の利便性の向上にも寄与しております。歴史的にも、自然にも恵まれた環境の中で勤務させていただき、早25年が過ぎました。日々の多忙な業務の中でも、

小枝会長（前列左から５人目）を囲んで記念撮影

職場を明るく、楽しくしようと常に心がけて勤務してまいりました。これも、関係団体の皆様や理解ある先輩方のご指導と、良き同僚、後輩の協力があったからこそであり、それが本日の受章につながったものと、心より感謝いたしております。『尾張小牧』、『一宮』ナンバーに加え、本年秋頃には『春日井』もご当地ナンバーとして導入される予定です。業務量の増加も予想されますが、初心を忘れることなく業務に邁進していきたいと思います」と、これまでを振り返りながらお礼の言葉を述べた。

このあと、来賓として参加した各会議所代表者も交えて記念撮影を行った。また、表彰式終了後、東京湾をクルージングしながら懇親会を開催、なごやかな懇親の和が広がった。

◇平成25年度全国自動車会議所永年勤続表彰受章者の皆さんは次の通り（順不同）。

・山本 阿野子さん（青森県自動車団体連合会）
・鍛治屋敷 清公さん（岩手県自動車会議所）
・笠井 久美子さん（福島県自動車会議所）
・近藤 雪江さん（愛知県自動車会議所）
・伊藤 君代さん（愛知県自動車会議所）
・澤崎 昌子さん（三重県自動車会議所）
・笠間 玲子さん（石川県自動車会議所）

小枝会長から挨拶

愛知県自動車会議所の近藤雪江さんから謝辞

懇親会場のクルーズ船「シンフォニー」前で記念撮影

東京湾をクルージングしながら和やかに懇談

日本自動車会館開設10周年記念企画

日本自動車会館フォーラム「ハイブリッドカー工作教室」

御成門小学校の児童を招待し開催

日本自動車会館運営委員会（委員長＝名尾良泰日本自動車工業会副会長・専務理事、事務局＝日本自動車会議所）は４月17日、日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で日本自動車会館フォーラム「ハイブリッドカー工作教室」を開催する。今回のフォーラムは、同会館開設10周年の記念事業として企画され、近隣の御成門小学校の５年生約50人を招待して行われる。子どもたちにハイブリッドカーの模型を実際に作ってもらうことで、環境に優しいハイブリッド自動車に対する知識を深めながら、クルマの魅力やモノづくりの面白さを体験してもらうことにしている。

ハイブリッドカー工作教室は昨年２月、自動車に関する情報発信の場である「くるまプラザ」の活性化を図る狙いで、当会議所が“トライアル”として実施した。招待した御成門小学校の子どもたちや学校関係者に好評だったこともあり、今回は会館開設10周年の記念事業として企画。工作キットはパナソニック㈱より提供いただくことになっており、同社の協力の下、開催される。

同社では、「世界中で子どもたちの夢や未来の可能性を応援する」として「次世代育成支援活動」に取り組んでいる。特に小中学生を対象にした環境教育の推進に力を入れており、その一環としてとして、ハイブリッド工作教室などの「キッズスクール」を実施している。同工作教室は、昨年の東京モーターショーでも開催されている。

「日本自動車会館フォーラム」は会館開設１周年を記念して行われたシンポジウムに端を発し、以来、毎年春に開催されている。2011年は東日本大震災に見舞われ開催できなかったため、今回の開催で９回目を数える。

大規模地震災害に備えた道路の防災対策

国土交通省道路局国道・防災課道路防災対策室 淡中泰雄企画専門官が講演

第202回 会員研修会開催

日本自動車会議所は3月19日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第202回会員研修会を開催し、国土交通省道路局国道・防災課道路防災対策室の淡中泰雄企画専門官が「大規模地震災害に備えた道路の防災対策」をテーマに講演した。参加者は約60名。

【講演要旨】

Ⅰ．はじめに

東日本大震災が発生してから、３年が経過した。そういった中で日本の防災の体制も大きく変わってきている。こうした震災を踏まえて国土強靭化基本法が成立しており、“震災後”に一つのスポットを当てて国の防災対策、その中でも道路を中心とした部分でご紹介をしたい。

１．事前対策、減災、事後対策

まず、防災全体の話から始めたい。防災をカテゴリーで分けると、「事前対策」「減災」「事後対策」の三つに分けられる。「事前対策」を道路でいうと、冗長性のあるネットワークをきちっと作っていくことであり、橋梁の耐震性を確保し、減災・事後対策に向けて関係機関との連携等準備をすることである。「減災」は、被災した人々をいかに安全に避難させるかその支援をいう。また「事後対策」には、東日本大震災以降特に注目されているが、発災直後に、輸送路を確保するために道路を切り開く（啓開）ということがある。

２．国土強靭化の考え方の変遷

こういった災害対策全般の中で、法制的に動きがあったものとして、「国土強靭化法」がある。その考え方の変遷をたどると、［ハード重視］→［ソフト重視］→［ハード＋ソフト］となる。つまり、堤防を高くしたり、耐震性を強化するといった「ハード重視」の考えがある一方で、ハードに頼り過ぎると、かえって災害ポテンシャルを高くしてしまうのでは？といった議論が高まる中で、「ソフト重視」の話も出てきた。

例えば、洪水対策に堤防は絶対安全とは言えないので、決壊時の避難場所の情報提供や洪水ハザードマップの提供等である。どちらも大事な話であり、ハード整備ももちろん進めていくが、併せて情報提供等のソフトも充実させ、両方を組み合わせて国土をより強靭化するにはどうすべきかをまとめたのが、この国土強靭化法である。

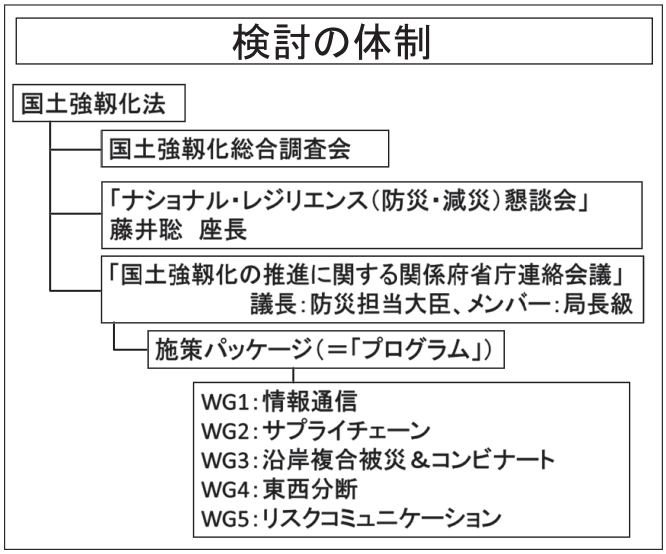
３．国土強靭化基本法案について

先般成立したこの基本法の目標を基本理念より抜粋すると、以下の通りである。

> 事前防災及び減災その他迅速な復旧復興に資する施策を総合的かつ計画的に実施することにより、大規模災害等からの国民の生命、身体及び財産の保護、国民生活国民経済に及ぼす影響の最小化を図る。

ポイントなるのは、事前防災（ハード）、減災（ソフト）、復旧復興（事後対策）の実施により、災害影響の最小化を図るということである。東日本大震災で我々が学んだことは、災害は完璧には防げないが、努力をすれば、その影響を最小化することはできるということであり、この基本理念は、それを

述べたものである。当基本法は、平成25年12月11日に成立したが、これを支える検討体制は、図の通りである。施策パッケージに関しては、従来ハード中心の区分けであったが、今回は共通する事項を横串的に立てて関係省庁が集まって議論をするという体制を取っている。



Ⅱ．東日本大震災における防災、減災、事後対策

さて、話を防災、減災、事後対策に戻し、事例を交えながら述べていきたい。最初は東日本大震災に関してである。

１．地震の概要

2011年３月11日に発生したこの地震は、マグニチュード9.0と、1900年以降、世界中で観測された地震の中で４番目に大きい地震であった。大規模な津波が発生し甚大な被害をもたらした。死者１万5,883名、行方不明2,656名、建物の全壊12万6,483戸（いずれも2013年８月９日現在）。戦後の災害中最も規模が大きい被害であった。（cf. 阪神淡路大震災の死者・行方不明は約6,400名）

２．効果を発揮した事前対策

この地震において、効果を発揮した事例を道路に関して紹介したい。

⑴　道路ネットワークの効果

東北・関東間の道路機能が制限される中、日本海側の北陸道や関越道、直轄国道の交通量が増加した。震災前後でその交通量を比較すると、東北自動車道80％減、常磐自動車道84％減、東名高速21％減（いずれも一部区間）。反対に国道113号108％増、国道７号74％増、国道49号84％増（同上）。緊急交通路に指定した東北・常磐道は激減し、東北と新潟を結ぶ道路は増加という結果は、道路ネットワークによる被災物資の輸送は、一定のリダンダンシィーを確保することができたと言えるものである。

⑵　橋梁の耐震補強の効果

また、ハード面である橋梁の耐震補強の効果について述べる。阪神淡路大震災の被害を踏まえて、耐震補強対策を実施してきた結果、対策後の橋梁では、落橋などの致命的被害を回避することができた。これにより、震災後の自衛隊・警察・消防等の早期復旧活動に寄与できている。対策の中味としては、耐震基準の改定や昭和55年基準以前の橋梁を対象に平成８年基準レベルまで補強を実施したことである。道路ネットワークの中で倒壊した場合、復旧に最も時間がかかるのが橋梁である。災害時の輸送ルートをいかに確保するかという観点から非常に重要であり、今回は残念ながら架け替え中の１件が落橋したが、全体としては対策の効果が現出したといえる。

３．減災～避難経路、避難先

⑴　道路の副次的役割

次に減災の話をしたい。この震災の特徴でもある津波による災害では、道路の副次的役割が認識される一方、課題も明らかになってきている。道路インフラが副次的に減災機能を発揮した事例としては、自動車専用道路である「仙台東部道路」に約230人が避難したものがある。周辺より高い盛り土構造（７～10m）であるこの道路は、瓦礫の流入を抑制する防波堤としても機能した。

⑵　渋滞対策が課題

一方で、自動車による避難では、渋滞対策が課題として浮き彫りになった。宮城県名取市閖上地区では、地区内の主要交差点が渋滞を起こしやすい形状（五差路）であった上に停電による信号停止が加わり、自動車避難の支障となった。津波が押し寄せたが、渋滞で逃げ場を失い甚大な災害となった。道路は便利なものであるが、災害時にはどう使って行くのか今後の検討課題として残った。

４．事後対策

次に事後対策に話を移したい。道路啓開の事例として、新聞報道等でよく取り上げられた「くしの歯作戦」について触れたい。震災により、瓦礫が道路を塞ぎ、被災地に入れない状況となったが、一歩一歩切り開いて道を作り救援部隊を入れた話である。これは、闇雲に啓開を行ったのではなく道路を啓開

する対象を選定した上、戦力を集中的に投入した。迅速な道路啓開には、平時からの関係機関（建設業界、自衛隊･警察等）との緊密な連携が重要であり、各機関との役割分担のもとに進めることが肝要である。この震災では、東北地方整備局が自衛隊と震災前から協力関係を構築しており、防災懇話会等の意見交換をする機会を設けていたことが有効に機能した。

また、事後対策においては、時間経過に応じた役割を果たす必要がある。①第１フェーズ→発災後72時間までは緊急避難と救急救命、②第２フェーズ→発災後３日～１カ月は被災者等への支援、③第３フェーズ→１カ月後は復旧――といった概要である。この震災での道路の啓開・応急復旧のスピードは、他の交通インフラと比較して極めて迅速であった。

（高速道路＝１日後に緊急車両通行可、直轄国道＝７日後、新幹線＝49日後全線運行再開、空港＝４日後に災害対策利用可、港湾＝13日後災害対策利用可）

交通インフラの中で、道路は早い段階で緊急輸送機能を回復しており、発災後の救急救命、応急対策において道路の役割はやはり重要である。

５．教訓を受けて始まっている取組

こうした大震災を踏まえて、始まっている取組を紹介したい。

⑴　道路法の改正

・緊急輸送路など防災上重要な経路を構成する道路における物件等の占有禁止・制限→無電柱化に対する国・地方による無利子貸付

・道路管理者等の連携による効果的な管理のための協議会設置

・道路上空を活用した避難タワーの整備が可能に

等々

⑵　自動車による避難支援

・津波情報板

浸水域への車両の進入防止を促し、減災を図るため、直轄国道の沿岸部に設置

・ラウンドアバウト

信号待ちのない環状交差点（ラウンドアバウト）の整備は、停電の影響を受けず避難時に有効

（ドイツや米国で多数見られる）

Ⅲ．南海トラフ地震対策における防災、減災、事後対策

発生が懸念されている南海トラフ巨大地震について話をしたい。

１．南海トラフ巨大地震の特徴

まず、この地震の特徴は以下の通りである。

・津波が高い。来襲時間が短い。

（津波による死者数想定＝最大23万人）

・建物全壊・消失、被災人口が多い。

（全壊・消失棟数想定＝最大238.6万棟）

・膨大な避難人口となる。

（避難者数想定＝最大500万人）

・東西交通の要衝であり、製造業の集積地域（いわゆる太平洋ベルト地帯）の被災

２．事前対策

このような甚大な被害が想定される震災の対策として、道路の分野での事前対策は、命を守るための緊急対策として、避難路の確保が挙げられる。具体的には、①高速道路における避難路・避難階段の設置、②道路上空を活用したタワーの設置、③電柱類地中化、④海抜表示シートの設置、⑤「道の駅」を防災拠点として活用――の５つである。

３．東西分断対策

次に先述の東西分断対策について説明したい。由比地区に幹線道路（東名高速、国道１号）や鉄道が地滑り危険区域に集中しているが、“新東名高速”が危険地帯を避けたルートとなっており、被災時には代替ルートとして機能できる。また、中央高速も山の中を走っており、同様の代替ルートとして機能する。製造業の生産システムは、全国的道路交通網に強く依存しており、幹線交通網の支障は経済活動に及ぼす影響が大きい。サプライチェーン確保の観点から、重大被災時の経済活動への影響や幹線道路の早期復旧について検討を進めておくことが重要である。

４．連携体制（中部地整の例）

また、連携体制として中部地方整備局の例を紹介したい。中部地方整備局が事務局となり、「東海・東南海・南海地震対策中部圏戦略会議」を設置し、自衛隊や警察、経済団体等との意見交換会を実施し、「中部版くしの歯作戦」を策定しイザという時に備えるべく、議論を重ねている。

５．地域版くしの歯作戦

その概要であるが、まずは、東海３県での緊急輸送道路ネットワーク約6,700㎞の中からさらに絞り込んで、道路啓開を実施するくしの歯ルートの候補約

3,700kmを選定する。山側のくしの“背”の部分を切り開き、海沿いの被災地に向けて“歯”を伸ばしていくわけであるが、どの部分を伸ばしていくかを関係機関と協議して決めたというものである。被災地までとにかく３日までに切り開いて救命・救急を行った後、支援物資の輸送に資するためこの海沿いの道路を切り開いて取りあえずの交通を確保する、というのが、中部版の考え方である。また、体制の観点も検討している。不足する啓開部隊の支援のため他の地方整備局からの応援要請も想定している。

また、他の地域版くしの歯作戦については、地域毎に地形上の特徴が違うため、考え方も相違している。例えば四国の場合は、沿岸部の道路ネットワークが未整備なため、山地横断ルートによる道路啓開計画となっている。

≪次に氏は、災害対策活動拠点整備として「道の駅」の事例紹介や同じくSA・PAの事例を紹介し、事前の高台移転の事例紹介を行った≫

６．事前の高台移転

防災まちづくりと一体となった道路整備の事例として和歌山県串本町がある。紀伊半島は山地が深く内陸側からのくしの歯作戦が難しいため、串本町は、巨大地震に備えて病院・防災拠点を高台に移転することとした。また近畿自動車道紀勢線の串本ＩＣ（仮称）は、串本町等の意見を踏まえて、これらの施設と直結する位置に設置する予定である。また、四国でも徳島や高知など同様な防災拠点の高台移転計画がある。

７．今後の課題

今後の課題として以下の４点を挙げたい。

⑴　道路ネットワークの充実

今まで述べてきた通り、道路は一本切断され使用不可となると、災害時の救急・救命活動にも支障をきたすし、日本全体の社会・経済活動にも大きな影響が出るものである。しかしながら、代替ルートが確保できれば、概ねの機能を果たすことができるレベルを目指す必要がある。その意味では、東海・東南海・南海地震時に想定される津波影響範囲には、浸水が想定される国道や高速道路の未整備区間が多数存在しており、その早急な解消が必要である。

⑵　被害想定を踏まえた対策方針と必要な資機材の把握

また、災害想定をもとに各地域の被災度を推定するなど、事前の準備が必要である。事前対策としては、耐震や地すべりの対策などがあり、事前準備としては啓開体制整備や資機材量の確保、支援体制の構築などが挙げられる。

⑶　排水作業との連携

ゼロメートル地帯排水計画を支援するための道路啓開の考え方も必要である。

⑷　航路啓開と道路啓開との役割分担

また、大量物資輸送には航路が適するが、航路啓開と道路啓開との役割分担も考える必要がある。具体的には、航路啓開では、耐震強化岸壁への航路を確保することや、航路啓開と道路啓開が、補完・協調するような連携が必要である。

―○―○―○―○―○―

最後に、氏は首都直下地震における防災、減災、事後対策に触れ、講演を締めくくった。

世界一の都市、東京の実現を

東京都の平成26年度予算原案

水素社会の到来に向け調査も

東京都はこのほど、平成26年度の予算原案をまとめた。それによると、予算の基本的考え方を「“世界一の都市、東京”の実現に向けて、新たな一歩を踏み出す予算」と位置付けた。その上で、①都民の安全・安心の確保に向けた取り組みを加速するとともに、オリンピック・パラリンピックに向けて東京の魅力を一層高めていく、②将来にわたり施策展開を支え得る財政基盤をより一層強固なものにしていくため、施策の効率性や実効性を高め、都民の負託に応える都政を実現していく、などとしている。一般会計の予算規模は前年度比6.4％増の6兆6,667億円、政策的経費である一般歳出は同2.5％増の4兆7,087億円となった。自動車、道路関係では、分散型電源として活用可能な次世代自動車の普及促進や、新規事業として水素社会実現に向けた調査検討を行うことが盛り込まれている。

◇自動車、道路、鉄道の立体交差化関係等の主な内容は次の通り（カッコ内は平成25年度予算）。

○オリンピック・パラリンピックに向けた開催準

備＝101億円
○分散型電源として活用可能な次世代自動車（EV、pHV）の普及促進＝７億4,500万円
○水素社会実現に向けた調査検討＝4,100万円
○自動車環境対策＝５億600万円（５億4,700万円）
・自動車環境管理計画等による自動車からの温室効果ガス削減
・低公害・低燃費車（ハイブリッドトラック・ハイブリッドバス）の普及促進。
○揮発性有機化合物（VOC）対策の推進＝7,500万円（8,300万円）
○自転車総合対策＝14億円（14億円）
○鉄道の連続立体交差化の推進＝314億円（397億円）
・京急本線・空港線（京急蒲田駅付近）
・JR南武線（稲田堤駅～府中本町駅間）
・小田急小田原線（下北沢駅付近）
○東京港の整備＝266億円（252億円）
・大型客船の寄港需要を取り込むため、新たな客船埠頭の整備に着手。
○緊急輸送道路の整備＝534億円（359億円）
○首都高速道路の整備＝88億円（189億円）
・晴海線（中央区晴海～江東区有明　平成27年度完成予定）
・中央環状品川線（品川区八潮～目黒区青葉台　平成26年度完成予定）
○東京外郭環状道路の整備＝137億円（109億円）
・東京外郭環状道路の整備促進
・外環に係わるまちづくりに関する調査
○渋滞解消に向けた取り組み＝120億円（120億円）
・プローブ情報を活用した信号制御分析システム構築
・ITS等を活用した交通の円滑化と安全の促進
・第２次交差点すいすいプラン

〔東京都自動車会議所〕

国内最大級のモーターサイクルイベント「第41回東京モーターサイクルショー」（主催：東京モーターサイクルショー協会）が3月28日から30日まで、東京・台場の東京ビッグサイト西1・2ホール＋アトリウム・屋外展示場で開催された。今回は内外122者が参加、ニューモデルの試乗会やカスタムマシンの展示などバイクファン向けの企画の他、ウエアやグッズなど女性ライダーを意識した出展も目立った。

モーターサイクル産業の振興と健全なモーターサイクル文化の育成・普及を狙いとした東京モーターサイクルショーは、1971年に第１回が開催され、今回が41回目（2011年の第38回は東日本大震災の影響で中止）。モーターサイクルショー協会の井田博雄会長は「国内最大のイベントに育てていただいた。来場者数も順調に伸び、販売環境も少しずつ好転している。潜在ユーザーにバイクの楽しさを伝える場にしたい」と意気込みを語った。

定番となった「憧れの白バイが集合！」企画では、白バイ隊のワンポイントレッスンや女性白バイ隊員「クイーンスターズ」による模範走行などが人気を集めていた。また各社のニューモデルを揃えた試乗会のほか、レディス＆ビギナースクーター試乗会として初心者から熟年層まで気軽に二輪車に触れることができるイベントも用意された。

また子供たちがバイクのことを、楽しく遊んで学べるKidsコーナー、あるいは仮面ライダーショーなど家族で楽しめる企画を揃え、幅広い層にアピール。

さらに今回は初めて教習所の協力を得て、バイク初心者の素朴な疑問から、ベテラン向けの高度なテクニックまで、あらゆるライディングの質問にインストラクターが答えるアドバイスコーナーも設け、注目を集めていた。会期中の来場者は過去最多の11万3,830人で、前年比３％増と盛況であった。

〔東京都自動車会議所〕

愛車道㉒

百貨店ウォーク

「デパートメントストア」を「百貨店」と翻訳した人のセンスには感心する。

百貨店と映画は、時代の世相を映し、何時も新しく刺激的で、様々な好奇心を呼び覚ましてくれる。

青空の日は、近くの神社や公園などへ散歩に出掛けるが、時には百貨店に足を向ける。とくに購入したいものがあるわけではないが、多種多様な商品が、工夫された明るい照明の下にツンと澄まし顔で置かれている様子が好ましいのである。上階の催事場から地下の食品売り場まで、右に左に顔を向けながら観察散歩。ひとわたり歩き回った後は、清潔でゆったりとした喫茶室に立ち寄って熱いコーヒーを楽しんでから帰宅する。まあもちろん、若く美しい女性店員にチラチラと目をやって、精神に栄養を補給するという側面も否定はしないが。

自宅からほど近い位置にある横浜駅を挟んで、横浜高島屋とそごう横浜店がある。東口のそごう横浜店は、昭和60年（1985）に「横浜が生んだ、世界最大級の百貨店」というキャッチフレーズで誕生した。

一方で、平成21年（2009）年には日産自動車が創業の地である横浜に戻ってきた。そごう横浜店と日産グローバル本社は、文字通りの指呼の距離にある。そうしたことから、そごうが日産側の壁に歓迎メッセージを掲げた光景は、記憶に新しい<写真>。

月に何度か足を運ぶシネコンは、11ものシアターを擁する大型施設で、横浜駅からそごうの脇を通って帷子川（かたびらがわ）に架かる［はまみらいウォーク］を渡り、創立80周年を迎えた日産グローバル本社の幅広い［NISSANウォーク］を歩いた先にあるので、この辺りは自分の手の平のように熟知している。映画を観た帰りに［NISSANウォーク］から１階のギャラリーを見下ろすと、ピカピカの新型車の展示はもちろんのこと、ここでも美しいギャラリースタッフが活躍する様子が眺められ、何とも華やかである。

以前、パリの百貨店の台所用品売り場に行ったが、そこには日本にはない珍しいキッチン用具が色々とあった。そこで、ロンドンの老舗百貨店ハロッズを訪れた折りに、台所用品売り場を探していたら、地下階にダイアナ妃の大きな写真が掛けられていたので、これも素直に驚いた。

ところで、そごうには560台が駐車可能な、映画に出てくるようなデザインの自走式立体駐車場「そごうパーキング館」があるのも魅力である。

（モーターコラムニスト　**牧　博明**）

日本自動車会議所会員（平成26年４月１日現在）＝順不同＝

一般社団法人 日本自動車工業会
一般社団法人 日本自動車部品工業会
一般社団法人 日本自動車車体工業会
一般社団法人 日本自動車タイヤ協会
一般社団法人 日本自動車販売協会連合会
いすゞ自動車販売店協会
トヨタ自動車販売店協会
日産自動車販売協会
ＵＤトラックス販売協会
日野自動車販売店協会
三菱自動車販売協会
三菱ふそうトラック・バス販売協会
全国スバル自動車販売協会
ダイハツ自動車販売協会
全国マツダ販売店協会
全国フォード販売店協会
スズキ自動車販売店協会
ホンダ自動車販売店協会
一般社団法人 全国軽自動車協会連合会
日本自動車輸入組合
一般社団法人 日本中古自動車販売協会連合会
一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会
一般社団法人 日本自動車機械工具協会
公益社団法人 全日本トラック協会
公益社団法人 全国通運連盟
公益社団法人 日本バス協会
一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会
一般社団法人 全国自家用自動車協会
一般社団法人 日本損害保険協会
石油連盟
一般社団法人 全日本指定自動車教習所協会連合会
一般社団法人 全国自動車標板協議会
一般財団法人 自動車検査登録情報協会
一般社団法人 全国レンタカー協会
一般社団法人 日本自動車リース協会連合会
一般財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会
一般社団法人 自動車公正取引協議会
全国自動車検査登録印紙売捌人協議会
一般財団法人 関東陸運振興センター
一般社団法人 東京都トラック協会
一般社団法人 神奈川県トラック協会
一般社団法人 日本道路建設業協会
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
アイ・ティ・エスジャパン
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 岩手県自動車会議所
一般社団法人 宮城県自動車会議所
一般財団法人 秋田県全自動車協会
山形県自動車団体連合会
一般財団法人 福島県自動車会議所
東京都自動車会議所
一般社団法人 神奈川県自動車会議所
一般社団法人 静岡県自動車会議所
一般社団法人 愛知県自動車会議所
一般社団法人 岐阜県自動車会議所
一般社団法人 三重県自動車会議所
一般社団法人 富山県自動車会議所
一般社団法人 石川県自動車会議所
一般社団法人 福井県自動車会議所
一般社団法人 大阪自動車会議所
一般社団法人 徳島県自動車会議所
一般社団法人 香川県自動車会議所
愛媛県自動車会議所
高知県自動車会議所
一般財団法人 大分県自動車会議所

（ほかに企業会員84、推薦会員３）