

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>

2014 **7** No.858

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)

平成26年度 定時総会懇親会 約450名が出席し盛大に開催



小枝体制2期目を支える副会長5名全員が登壇

写真は、左から高橋幹氏、星野良三氏、池史彦氏、櫻井誠己氏、富田昌孝氏の副会長5氏

前

号で既報のとおり、日本自動車会議所は6月11日、東京・千代田区の経団連会館で第188回理事会・第79回定時総会を開催した。引き続き開催された第189回理事会では、理事会満場一致により選定された小枝至会長の議事進行の下、「副会長、専務理事、常務理事選定」などの議案が審議され、いずれも原案どおり承認された。その結果、日本自動車工業会会長の池史彦氏、日本自動車販売協会連合会会長の櫻井誠己氏の2氏が新たに副会長に就任するなどして、小枝体制の2期目がスタートした。理事会・総会後の懇親会では、小枝会長を支える

副会長5名全員が登壇。乾杯の音頭を任された池副会長は、「一昨年末の政権交代以降、(アベノミクスにより)六重苦から五重苦になり、五重苦もだんだんとなくなっていくのかなと感じています。日本再興に向けて、自動車産業がますます元気になればという決意を新たにす次第です」と挨拶した後、池副会長の「乾杯」の発声で懇親が始まり、随所で懇談・懇親の輪が広がった。懇親会には国会議員、会員・業界関係者、関係省庁幹部、マスコミ関係者など約450名が出席し、盛況のうちに幕を閉じた。

(関連記事・写真は2～5ページに掲載)

◆◆ 主な内容 ◆◆

- 平成26年度定時総会懇親会開催 2
- 東自会が第40回通常総会開催 13
- 第2回道路・環境委員会開催 6
- 「バイク ラブ フォーラム in 永田町」開催 [東京都] 14
- 第205回会員研修会開催 9
- 9都県市が圏央道の料金体系で国交相に要望 [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)

日本自動車会議所 平成26年度 定時総会懇親会

小枝 至会長 挨拶

本日は、ご多用のところ、このように多数の皆さまにご臨席を賜りまして、誠にありがとうございます。

特に松島経済産業副大臣、高木国土交通副大臣をはじめ、国会議員の先生方におかれましては、国会開会中のお忙しい中にもかかわらず、多数ご来席をいただき、誠にありがとうございます。改めて御礼申し上げます。

また関係省庁からも、多くの皆さまのご出席をいただき、あわせて御礼申し上げます。

先ほど、理事会および定時総会が終了し、会員の皆さま方のご協力をいただきまして、議案はすべてご承認をいただきましたことを、まずご報告申し上げます。

本年は、役員改選期でございますが、会長は私が引き続き務めさせていただき、副会長には、自工会の池会長、自販連の櫻井会長、全日本トラック協会の星野会長、全国ハイヤー・タクシー連合会の富田会長、日本バス協会の高橋会長、以上の5名の方々をお願いすることになりました。その他、一部の役員の方にも交代がございましたが、詳細は（会場で配布した）お手元の資料の通りでございますので、今後ともよろしく願いいたします。

さて、昨今のわが国の経済情勢は、今さら私から申し上げるまでもなく、おかげさまで緩やかな回復基調にあります。しかし、株価や為替相場は揺れ動いており、景気の先行きについては政治も産業界も国民もみんな心してかからなければならない状況です。言い換えると、楽観は許されない

状況にあると思います。

一方、自動車関連産業でも円高是正で輸出環境が好転したものの、本年は消費税のアップ等により、マーケットの減少が予想され、また運輸関係も燃料の高止まりなど厳しい状況にあります。

自動車産業は非常にすそ野の広い基幹産業であり、自動車産業の動向が日本経済全体に及ぼす影響には非常に大きいものがあります。政府として、税制などで対策を打っていただいておりますことは、誠にありがたく、私どももご期待に沿うべく懸命の努力をしているところでございます。引き続きよろしく願いいたします。

特に税制につきましては、先の税制改正大綱で取得税の低減・廃止をご決定いただきましたが、重量税や燃料課税の抜本見直しは先送りとなっております。また、新たに導入が検討されております「環境性能課税」も含めまして、「関係諸税の簡素化・負担の軽減」が年末の税制改正大綱で実現できますよう、重ねてお願い申し上げます。

そのような中、私ども日本自動車会議所は、クルマ社会の健全な発展を目指しまして、その基本理念は変わることなく、自動車関連業界の皆さまとともに、税制・環境・安全を3つの柱といたしまして、業界共通の課題に積極的に取り組んでまいりますので、皆さま方のご指導、ご鞭撻をよろしく申し上げたいと思います。

本日は、国会議員の先生方や、関係官庁の皆さま方にも多数お越しいただいております。せっかくの機会でもございますので、お時間の許す限り、ごゆっくりご歓談いただければ大変幸いです。

最後になりましたが、本日ご来会の皆さまのご発展とご健勝を祈念いたしまして、私の挨拶とさせていただきます。

どうもありがとうございました。

来賓ご挨拶

松島 みどり経済産業副大臣 ご挨拶

今春は、皆さま方の会社をはじめ多くの企業から賃上げを決めていただきました。皆さま方にはアベノミクスの重要な部分を実現していただきましたが、税制改正により所得拡大促進税制も拡充・延長されましたので、是非、この制度の活用をご検討いただきたくお願いいたします。従業員の皆さま方の幸せが、消費拡大に、さらにはクルマの購入につながればと思っております。



皆さま方自動車産業は、日本の製造業の製造品出荷額の2割、また全就業人口の1割を占めているわけですが、圧倒的に多くの企業が中小企業ではないかと思えます。そこで、経済産業省として、2つの実績を申し上げさせていただきたいと思っております。

1つは、個人保証。中小企業の経営者は、これまで社長個人の土地や家を担保にしないと、金融機関などから融資を受けることができませんでした。経産省、中小企業庁、金融庁では、これを改めまして「経営者保証ガイドライン」を策定し、経営者の資産など個人保証を提供しなくても資金調達ができるという、画期的なルールを今年2月から適用しています。

もう1つは、事業承継税制です。中小企業の経営者の皆さま方が、後継者にバトンタッチするときの税制はすでにありましたが、それをより使いやすい制度にしました。これまでは制度利用の前に、経済産業局に事前に届ける必要がありましたが、この制度を廃止しました。また、従業員の数を毎年8割以上に維持する要件がありましたが、これを5年平均でいいというふうに改善させていただいた次第です。

日本経済をこれからも支えていかれる自動車産業、広い意味で自動車に関連する業界、そして自動車会議所の会員の皆さま方が発展され、日本の素晴らしい未来を創っていただきますよう、心からお願いをしております。

本日はおめでとうございます。

懇親会場スナック



(前列左から) 野田毅衆議院議員、川口均日産自動車専務執行役員、山本幸三衆議院議員、井上義久衆議院議員、細田博之衆議院議員(自動車議連幹事長)、衛藤征士郎衆議院議員。井上議員の右後ろは豊田章一郎名誉会長、衛藤議員の右後ろは直嶋正行参議院議員、写真右端は望月義夫衆議院議員

高木 毅国土交通副大臣 ご挨拶

今日は、日本自動車会議所の平成26年度定時総会の開催、本当におめでとうございませう。

私の選挙区は福井3区なんですけど、人口が少ない県なんですのでクルマがそんなにたくさんあるわけではありませう。保有台数は約48万台で全国で42番目。しかし、1世帯当たりのクルマの保有台数では日本一なんです。2,351台だそうなんです。地方というのは、クルマがないと生活ができませんということではないでしょうか。皆さま方には、是非、こうした地方を大事にしていただきたいということを申し上げたいと思います。

さて、私の父は“新し物好き”で、私が5、6歳のころ、わが家にはすでにクルマがありました。タクシー会社からの払い下げのため、表示灯を外したところに穴が開いていて、雨漏りがするようなクルマでした。私は昭和31年生まれなんですので、本当に早いうちからわが家にはクルマがあったんですね。

そのころ、すでに交通事故の死者数は1万人を超えていました。当時、クルマがまだ珍しかったころ、そのような状況だったんですね。ところが、10年ほど前の平成14年は約8,300人、直近の平成25年は4,373人と、交通事故の死者数は激減しています。国交省



としては、道路の補修等もその理由としてあるとは思いますが、皆さま方の技術革新というのでしょうか、安全に対する一生懸命な取り組みが交通安全に本当に寄与していると、改めて評価させていただきますとともに、ありがたいことだと思っております。

一方、私ども国交省では、2050年を見据えた「国土のグランドデザイン」の策定に向けて取り組んでいるところです。とにかくこれから、人口が減っていき、あわせて高齢化がどんどん進んでいきます。地域に人がいなくなっていくという状況ですが、やはり地域に住んでいる方々のためには公共交通をしっかりと維持していかなければなりません。今日は、バスやタクシーの皆さま方もここにいらっしゃいますが、デマンドバスやデマンドタクシーなど、それぞれの地域に応じてしっかりと地域公共交通を維持しなければならないということで、国土交通委員会や国交省などで議論しております。

いよいよ2020年にオリンピックが開催されます。非常に明るい話題ですが、国交省としてもオリンピック記念ナンバープレートを導入することにしております。こうしたことを普及させていただき、オリンピック・パラリンピックの機運が是非、自動車からも出てくるようお願いしたいと思います。

それでは、改めて本日のご盛会を申し上げ、また業界の皆さま方のますますのご発展、そしてここにお集まりの皆さま方のご健勝とご多幸を心より祈念申し上げ、お祝いとさせていただきます。今日は誠にありがとうございました。



豊田章一郎名誉会長（左から2人目）を囲んで懇談する、（左から）野田毅衆議院議員、井上義久衆議院議員、山本幸三衆議院議員



懇談する、（左から）直嶋正行参議院議員、高橋幹副会長、矢代隆義日本自動車連盟副会長



懇親会終了直前に会場に到着した甘利明経済再生担当大臣（左から3人目）を囲んで和やかに懇談する、（左から）櫻井誠己副会長、高橋幹副会長、池史彦副会長、小枝至会長、富田昌孝副会長



懇談する、（左から）星野良三副会長、細田博之衆議院議員（自動車議連幹事長）、田端浩国土交通省自動車局局長



和やかに懇談する小枝至会長（右）と奥野信亮衆議院議員



野田毅衆議院議員（右から2人目）を囲んで懇談する、（左から）櫻井誠己副会長、山本幸三衆議院議員、川嶋温日本自動車販売協会連合会副会長・専務理事



硬く握手を交わして懇談する小枝会長（左）と山口那津男参議院議員（公明党代表）

環状2号線及び虎ノ門ヒルズを視察



道路と建物の一体施工などについて森ビル(株)から説明を受ける

第2回 道路・環境委員会開催

虎ノ門ヒルズにある日本最大の東京ジオラマを視察する委員

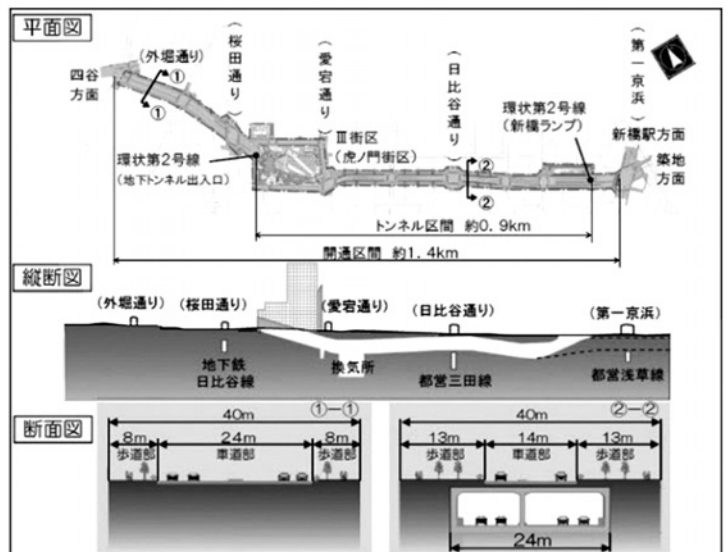
日 本自動車会議所は6月26日、第2回道路・環境委員会として、環状2号線及び虎ノ門ヒルズの視察会を実施した。今回は、本年、東京都心の新橋・虎ノ門地区において、将来を見据えた道路整備の新たな動きがあったため、森ビル(株)のご協力を得て実施したもの。新たな動きとは、①本年3月末に環状2号線(新橋～虎ノ門間)が戦後まもなくの都市計画から68年の歳月を経て開通、②当地区で環状2号線整備と一体的に建設された「虎ノ門ヒルズ」が6月11日に開業、③環状2号線地上部の「新虎通り」は東京オリンピック開催を視野に入れて東京の新たなシンボルストリートとして整備される予定

——以上の3点である。参加メンバーは、虎ノ門ヒルズ26階のプレゼンテーションルームにおいて、同社設計監理部部長の萩野谷昭二氏の説明を受け、環状2号線の俯瞰及び東京ジオラマ説明などを通じて、環状2号線の整備状況や新虎通り整備の展望などについて見識を深めた。

1. 森ビル(株)設計監理部部長・萩野谷昭二氏説明
 <要旨>

(1) 環状2号線の概要＝図参照＝

本年3月末に開通した環状2号線新橋～虎ノ門間は全長約1.4km、幅員が40m。上下2層構造になっており、車道の本線部は汐留から虎ノ門まで地下を通



環状2号線路線図及び新橋虎ノ門間断面図等



委員を前に説明する森ビル(株)設計監理部の萩野谷昭二部長

る。この新橋～虎ノ門間は、戦後約70年間にわたって用地買収が難航し工事が進まなかった。

そもそも環状2号線は関東大震災後、東京市長の後藤新平らによって策定された帝都復興計画において、この区間と全く同一のルートを通る都市計画道路が計画されていたが、帝国議会などの反対によって計画が廃止された。その後、昭和10年代末に内務省により計画が復活し、終戦後、全国に24本計画された幅員100mの都市計画道路のうちのひとつとして都市計画決定された。

連合国総司令部（GHQ）が虎ノ門から竹芝までの軍用道路整備を要求したとの俗説から、虎ノ門から新橋までの区間はマッカーサー道路とも呼ばれる。実際はこの時、GHQは「敗戦国に立派な道路は必要ない」と反対の立場だった。

(2) 虎ノ門ヒルズとの一体施工

新橋～虎ノ門間は商業地としての地価が高かったことから、用地買収が難航。長らく計画が頓挫した



中央の道路が新橋と虎ノ門を結ぶ「新虎通り」。新虎通りの向こうには汐留地区のビル群がそびえ立つ



道路（環状2号線）と一体整備された再開発事業では日本有数の規模を誇る虎ノ門ヒルズ

状態であったが、1989年の道路法等改正によって立体道路制度が創設され、道路上に建物を建てるのが可能になり再開発事業が再開された。現地で引き続き生活したい地域の人たちが、道路上の建物に入居できるようになり道路建設の道が開けた。

再開発地区に建設された超高層複合ビル（虎ノ門ヒルズ）は地上52階地下5階、高さは247mと都内で2番目。延床面積は24万4,305㎡あり、会議施設やオフィスのほか、ホテル、住宅が入居。当街区ではこの制度の活用により、地下トンネルの上下部に建物を建設し、敷地の有効利用を図った。地下道路の下部には駐車場も設置し、また、地下道路入口を眺めるスポットも整備した。立体道路制度による再開発事業の姿を見ていただき、こうした再開発の横展開を促すPR拠点になることを期待している。



精巧かつリアルに制作された、日本最大の東京ジオラマ。写真撮影したのを見ると、まるで航空写真そのもの



左側にある、屋上が三角形に見えるビルが虎ノ門ヒルズ。ジオラマで見ても存在感は抜きん出ている



圧倒的な高さを誇る東京スカイツリーから都心を一望するとこんな感じか。巨大なジオラマが街づくりの具体的なイメージを掻き立てる



東京タワーの大展望台とほぼ同じ高さに位置するプレゼンテーションルームから東京タワーを望む

(3) 環状2号線に期待される役割

新橋～虎ノ門間は車道本線を地下トンネル化することで、地上部は、区内交通が主となる車線とゆとりある歩行者空間が確保された。この道路（新虎通り）は表参道を超える広幅員となった。この広い道路空間と街路樹の整備により、都心部のヒートアイランド対策にも寄与する東京のシンボリストリートとなることが期待されている。

また、環状2号線は将来臨海部と接続した際には、湾岸道路によって国際化が進む羽田空港ともつながり、都心と空港とのアクセスが飛躍的に向上する。さらに、2020年の東京オリンピックにおいては、選手村や競技施設が集積する臨海部とオリンピックスタジアムを結ぶ大動脈としての機能も期待されている。

2. 東京ジオラマについて

次に、森ビル株式会社が作製した東京ジオラマ（一般には非公開）についての説明を受けた。これは、都市模型としては日本最大で、縮尺は1,000分の1、全体の大きさは17.0m×15.3m（130畳）、製作期間は1年2カ月。東京都内にある各ビルや道路、鉄道、東京スカイツリー、羽田空港などを緻密に表現し、再現度の高さが特徴。東京オリンピック・パラリンピック招致のためのIOC委員へのプレゼンテーションにも使われた。

個々の建物は、航空写真や外観写真の歪みを補正した各面を、ポリスチレンフォーム板に貼り付けて作製されている。参加者は東京の緻密な都市模型を見ながら、東京の将来の発展の姿に想いを馳せていた。

都市の変革にクルマはどう対応するのか

～スマートシティ、コンパクトシティ、サイバーシティ～



筑波大学教授 **谷口 守氏**が講演

第205回 会員研修会開催

日 本自動車会議所は6月16日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第205回会員研修会を開催し、筑波大学教授の谷口守氏が「都市の変革にクルマはどう対応するのか～スマートシティ、コンパクトシティ、サイバーシティ～」をテーマに講演した。参加者は約80名。

【講演要旨】

1. 変っていく「都市」の空間概念

クルマを取り巻く社会環境は目まぐるしく変化してきており、本日は専門としている「都市」の観点から、現在何が起きているのか分析している内容を紹介していきたい。

人口減少や、環境問題、財政制約、エネルギー問題等を背景に、都市のかたちを変えていかななくてはならないという議論の中で、「スマートシティ」・「コンパクトシティ」という概念・言葉が出てきている。

この2つはかなり違う概念だが、いろいろな人によって、いろいろな場所で使われており、混同されたり、同一視されたりしているケースも多い。

また、スマートフォン等の普及によるサイバー化の進展が、都市の空間概念を変えつつあり、これに最近のドライバーの意識の変化も加わり、新たな都市政策の必要性も見え始めている。

2. スマートシティに対する基本的な視点

先日、経済産業省の「次世代エネルギー・社会システム協議会」が取り組んできた日本の4都市（横浜、豊田、けいはんな、北九州）におけるスマートグリッド実証実験の報告書が公表された。

問題は、こうした4都市の中の条件が揃った1万人規模の地区を対象にして、いつまでも実験だけを続けていてもいけないだろう、ということ。

スマートシティー・スマートグリッドを構成する太陽光パネルや電気自動車（EV）も、これまでの家電や乗用車のように、いずれさらに価格が下がり、広く行き渡っていく。海外との関係では「モノ単体の販売競争・価格競争を勝ち抜き、いかにシェアを取るか」という点が重要になろう。一方で、技術として一般に普及した後に、どこでそれが有効活用されそうかということは、普及を進める上で重要な情報となる。現実的にどのように技術を組み合わせ、都市空間をいかに再構築していくかという視点で、行政もビジネスも対応していくべきだろう。また、この都市空間の中で、「移動」が占める意義は最重要である。

3. スマートシティ導入に適する街区のタイプとは

現在の日本のまち（20～30ha程度の街区）において、どのようなまちがスマートシティの導入に適し

ているのか、太陽光パネルとEVの電力活用という観点から行った研究を紹介したい。

まず、都市の規模や用途規制、人口密度等により、23タイプの分析対象街区を抽出。その上で、各家庭の電力需給の状況を把握するため、太陽光発電量については、全住宅に太陽光パネルが普及していると仮定し、気象官署のデータベース等から日射量データも用いた上で、対象街区全体での発電量を計算。家庭内電力消費量については、世帯人数別の電気代等のデータから類推する。

次に、国交省の全国都市交通特性調査を使い、1日の個人の交通行動のデータから、EVの適合・不適合（1日走行距離100km未満は適合）の判断を行い、適合する場合はEVに保有が置き換わるものと仮定して、そこからEVの消費電力を計算する。

上記の試算から、余った太陽光発電量である余剰電力をより活用できる街区がスマートグリッドに適していると想定し、評価指標として「1世帯あたり余剰電力活用可能量」（図参照。以下、活用可能量）を使って23タイプの分析対象街区を評価した。

この結果から言えることは、スマートグリッドに適している街区とは、「中高層住宅と一戸建て等の住宅がバラバラに混在しており、都市計画が不十分でスプロール現象を起こしている、あまりスマートではない典型的な日本の街区」ということになる。

この理由は簡単で、屋根の広い一戸建て住宅は昼間の太陽光発電量により大きな余剰電力が生まれるため、1戸当たりの太陽光発電量の少ない中高層住宅に電力が融通できる。また、一戸建て住宅と中高層住宅では住民の生活パターンが異なるケースも多

く、電気を使う時間帯がずれているために、電気を融通できる機会が生まれるということである。

つまり、皮肉なことに、日本では都市計画ができておらず、さまざまな建物が混在してしまったことで、スマートグリッドを構成する太陽光パネルやEV等のパーツが普及した際に、それを有効活用できる可能性のある地域が国内に結構あるということである。

4. 技術革新の影響や電力融通範囲拡大の試算

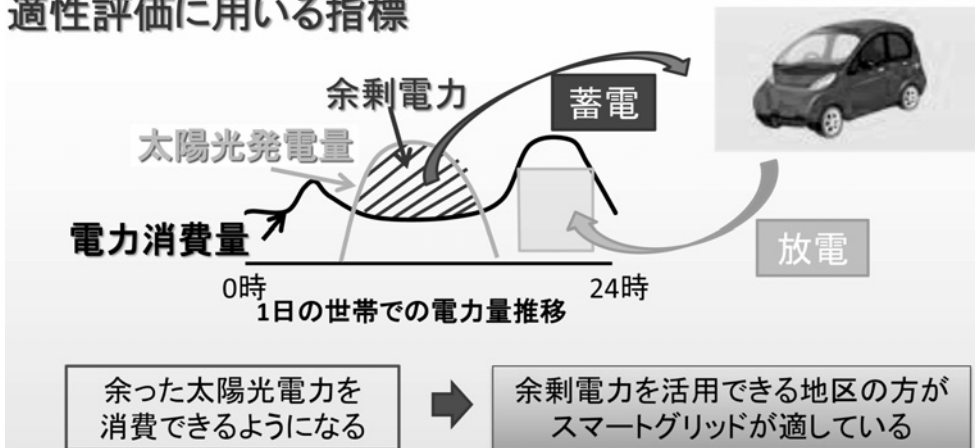
次のステップとして、今後予想される技術革新によって、各街区において余剰電力活用可能量がどの程度変化するかを考えてみたい。この計算では、①太陽光発電量増加、②EV走行省電力化、③充電速度高速化、④EV蓄電容量増加について、研究開発コストを同じにした場合、活用可能量の増加率がどうなるかを算出した。

その結果は、やや意外なことに、③の「充電速度高速化」が最も増加率が高いこととなった。この要因は、充電速度高速化に伴い、特に地方都市の街区において、世帯の2台目に相当するEV利用の自由度が高まることによるものである。

最後に、自治体内部にまで活用可能な電力融通の範囲を広げた場合、自治体内住宅地の電力自給率はどうか。この結果は、中高層の建物が多い都市の自治体は自給率が低く、郊外に行くに従い一戸建て住宅が増えるため自給率は高まる。一方、さらに周辺部の農村地域に行くと、太陽光パネルの取り付けが難しい耐震性の低い住宅が増えることから、自給率が下がることがわかった。

図 1 世帯あたり余剰電力活用可能量の考え方

適性評価に用いる指標



5. コンパクトシティはスマートシティとは別物

続いてコンパクトシティの説明に移る。富山市や青森市の例がよく知られているが、公共交通を軸として、できるだけ都市中心部や駅の近くに人を住ませ、交通環境負荷を下げようという考え方は、果たして自動車利用を排除しようとするものなのか、また、スマー

トシティと同調するものなのか、考察を進めてみたい。

国土交通省も、まちづくりにおいて、人口の高齢化等を背景に、都市の人口密度を上げて、自動車依存度を下げるコンパクトシティの形成の方向に政策のかじを切ってきている。

同省がこの政策に取り組み始めたのは、つい最近の2007年くらいからで、直近の2014年5月には「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案」が成立し、コンパクトシティ形成に取り組む自治体への助成金制度を含めた具体的な推進方策が定められた。

コンパクトシティに取り組んでいるドイツのカールスルーエでは、人口を集める指定地区を、集積させる度合い順に、A地区（1個所）・B地区（3個所）・C地区（4個所）・D地区（28個所）と設定し、LRT（Light Rail Transit、軽量軌道交通）のネットワークでつなげる。各指定地区は、LRTのターミナルから半径300mと想定されている。

A地区には、ショッピングセンターを置き、LRTは待ち時間がないように運行され、そして車の流入はストップされている。しかし、街全体から車が排除されているわけではなく、B地区以下の指定地区では徐々に車の流入が認められ、C地区では、駐車場の整備も行い、公共交通と車の利便性が両立する形を目指している。

カールスルーエの自動車保有率は決して低いわけではなく、要は、街全体で見た場合に、車を入れず公共交通での移動を促す中心部と、車を入れる地域を分けることにより、車の利便性も保ちながら、車の走行距離を減らして環境負荷を減らすというのが、コンパクトシティの狙いだと言える。

上記をまとめると、特に計画性を持たずに形成され、色々な建物が混在する方が導入効果が高いスマートシティと、計画性を持ってまちづくりを進めるコンパクトシティは、全く別物であり、むしろ相反していることがわかる。

6. コンパクトシティを巡る行政やドライバーの意識

国の政策やコンパクトシティの形成を宣言する自治体の増加を見ても、コンパクトシティへの指向が強まっているように見えるが、実際に取り組む自治

体の担当者はどう見ているのだろうか。私がこれまで行った自治体への講演の際に取ったアンケート結果を見ると、「コンパクトシティの実現可能性は低い」と考えているという本音が読める。これは、自治体への助成金がどうなるかまだ分からない、また住民の土地利用をより制限することへの懸念など、現実に直面する問題を意識してのことだと思われる。

一方、将来の都市の形を考える上で、自動車ユーザー側の意識もおさえておきたい。すなわち、これだけ「エコカー」が普及し、また燃料が高騰してきているのであれば、特別に環境負荷を下げるためのまちづくりは必要ないという見方が出てくる可能性はないだろうか。

2008年にガソリン価格が高騰した際に行ったドライバーへのアンケートで、「あなたは運転量を削減しましたか」と質問したところ、削減したと回答したエコカーのドライバーの割合は大排気量のエコカーほど小さく、これはある意味「エコカーに乗っているから、既に環境に優しい行動をしている」という意識があるものと見られる。（エコマインド・パラドックス）

また、もう一つのドライバーに対する調査を紹介する。「なぜ、あなたは車を運転するのか」という利用動機に関する問いに対して、運転そのものが好き・ファッション性を求めるから、と回答した自動車愛用型で若年層回答者について、その費用負担を気にする内容に特徴がある。同じ回答者に対して、2007年～08年のガソリン価格高騰時、「どんなに価格が高騰しても、運転量は半減させない」との回答選択率が、緩やかな価格上昇局面では、全平均を上回る44.3%であった半面、急激な状況局面では、全平均を大きく下回る20.6%に急減する等、急激な燃料価格上昇に敏感に反応する傾向が見られる。

7. サイバー空間との競争になる都市空間

ここまでの話は、都心（公共交通中心）対郊外（車中心）という姿に見えていたかもしれない。しかし、現在、スマートフォンの急速な普及により、ITも含めた都市形態を考慮する必要性が出てきたと考えている。ご承知の通り、ショッピングも実空間ではなく、どんどんインターネットでのサイバースペースに置き換わってきている。

多くの日本の都市が、公共交通重視でいくのか、

クルマ中心で行くのか、クルマをどう位置づけようとしているのかははっきりしていない。クルマを含めた実空間が弱い。この状況の中で、今後の都市政策を考えるのであれば、「都心対郊外」ではなく、「実空間（クルマ含む）対サイバー空間」という軸で対応すべきであろう。

対応策には二つの可能性があると考えている。一つは米国ポートランドという選択肢である。ポートランドでは、都心に十分な幹線道路がグリッド上に整備されており、これはクルマにとっての幹線道路でもあり同時に、公共交通にとっての幹線にもなっている。公共交通もクルマも便利に利用できるという選択肢を確保し、双方がタッグを組んで都市の魅力を高めていこうとしている。そうした取り組みをしなければ、サイバー空間に向かった人々を取り戻せなくなってきた。

また、もう一つの可能性として、英国カーディフの例がある。小さい都市であり、公共交通は貧弱だが、都市の中心部に駐車場を集約し、標識に従いクルマで中心部に向かえば、自然と駐車場に入れるようになっている。そしてクルマを停めれば、後はゆっくり歩いて街を歩いてもらうという戦略である。クルマをいかに都市の実空間の中で上手くマネッジするかが、サイバー空間に対して優位となる上で非常に重要なカギとなってきているのではないか。



ポートランド市内・公共交通と幹線道路の交錯の様子

8. 本日のポイント

以上、本日のまとめを行うと次のポイントなる。

- ・クルマは必須。しかし再生可能エネルギーへのシフトも必要。
- ・都市の形が移動を決める。新しい技術が交流そのものを変える。その速度は急速。
- ・クルマの利用動機をたどって将来を考える必要。
- ・景観や生活の質までを含んで考える。
- ・コモディティ商品の価格競争では勝てない。生活スタイルを売れるか？（大英帝国のティースタイルの例）
- ・都市の競争相手はサイバー空間に。

「交通安全ファミリー作文コンクール」

内閣府などが実施、9月10日まで作品募集

内閣府と交通安全関係3団体（全日本交通安全協会、三井住友海上福祉財団、日本交通安全教育普及協会）は、今年も「交通安全ファミリー作文コンクール」を実施する。募集期間は9月10日（当日消印有効）まで。題材・テーマは自由だが、「交通安全について、ふだん考えていることや話し合っていること、身近な体験談、独自の工夫や実践例などを作文に書いてご応募ください」としている。

応募作品は、1,200字（400字詰め原稿用紙3枚）程度の未発表の自作で、内容にふさわしい題名を必ず付けること。「小学生の部」「中学生

の部」「一般（高校生以上）の部」の3部に分かれており、各部から最優秀作「内閣総理大臣賞」1名が選ばれる。入賞作（最優秀作・優秀作・佳作）には副賞として図書カード（小中学生の部）や賞金（一般の部）が贈られ、来年1月16日開催予定の交通安全国民運動中央大会で表彰される。

応募票や原稿用紙は内閣府のホームページからダウンロードできる。お問い合わせ・詳細は、内閣府政策統括官（共生社会政策担当）付交通安全啓発担当（TEL.03-3581-1182）まで。



東 京都自動車会議所(保坂三蔵会長)は6月26日、東京・西新宿の京王プラザホテルで第40回通常総会を開催＝写真＝し、平成25年度の事業報告、同収支報告及び平成26年度の事業計画案、同予算案を審議、いずれも原案通り承認された。また任期満了に伴う役員改選では、保坂三蔵会長の続投が決まったほか、副会長5名のうち、東京ハイヤー・タクシー協会の富田昌孝会長が退任し、後任として新たに同協会会長に就任した川鍋一朗氏(日本交通代表取締役社長)を新副会長に選任した。この後、開かれた懇親会には東京都議会の吉野利明議長や、自民党都連幹事長で東京都議会の自動車産業政策研究会の内田茂会長、都議会自民党の吉原修幹事長をはじめ都議会議員、会員の団体、企業、マスコミ関係者ら約180名が参加し、和やかに歓談した。

◇東京都自動車会議所の平成26年度の主な事業計画は次の通り。

1. 自動車関連税制に関する取り組み

政府に対して、自動車関連税制の簡素化と負担軽減を求めていく。またグリーン化税制の拡充・延長も重要な要望事項に掲げていく。

2. 環境問題への取り組み

1) 次世代自動車への助成強化

東京都に対して燃料電池自動車(FCV)の普及促進に欠かせない購入補助制度の創設を求めるほか、電気自動車(EV)やプラグイン・ハイブリッド自動車(pHV)の補助制度の拡充を訴えていく。

2) ディーゼル車排出ガス規制等への対応

9都府市のディーゼル車排出ガス規制がスタートして10年が経過した。東京都では所期の目的を達成したとして、環境局の自動車公害対策部を廃止したが、規制自体は環境改善部に新設された自動車環境課で継続する計画だ。そこで引き続き、規制の動向をウォッチしていく。

3. 道路交通対策等への取り組み

1) 踏切立体交差化の促進

東京は世界でも例を見ないほど、電車、地下鉄などの公共輸送機関が発達した都市だが、踏切の立体交差化は自動車交通対策のみならず、電車利用者の安全面からも重要な課題であり、引き続き整備が促進されるよう取り組む。

2) 高速道路の利用促進

高速道路の利用料金体系を改善し、利用促進を図ることで一般道路の渋滞緩和が進むよう取り組む。とくに事業者にとって過重な負担となっている高速道路料金の引き下げと、各種割引制度の拡充、各高速道路会社と首都高速道路会社の料金割引が連動する制度実現について要望活動を進める。

3) 首都圏3環状高速道の整備促進

首都圏3環状道路の整備促進については、引き続き国土交通省をはじめ東京都並びに関係方面への要望活動を展開する。

4. 会員に対するサービス活動

1) 自動車政策懇談会等の開催

自動車事業に関係する都政、国政の諸問題についての会員意見・要望を集約し、都議会自民党(都政)や自民党都連(国政)に提出するとともに、意見交換の場として政、官、民による自動車政策懇談会を開催する。

2) 研修会等の開催

日本自動車会議所主催の会員研修会への参加を会員に呼び掛けるとともに、東京都自動車会議所としても自動車・道路に関する諸問題をテーマに「自動車問題研修会」を適宜開催する。また会員に役立つ見学会、視察旅行等を企画する。

3) 情報の収集と提供

東京都と警視庁の自動車交通行政を中心に、自動車に関連する都及び国の動向について、的確な情報をいち早く入手し、適宜会員に伝える。

4) 関連資料の配布

自動車の関連省庁(都及び警視庁を含む)や関連団体が作成した資料、データ、パンフレット等の関連資料を入手し、適時配布する。また、日本自動車工業会から定期的に提供を受けている月刊誌「JAMAGAZINE」を引き続き会員に配布する。

5. 組織運営基盤の強化

当会議所の組織、財政基盤を強化するため関連する未加入の団体、企業に対し、積極的な入会勧誘活動を進める。

6. その他

1) 東京に残された自動車関係の文化遺産である「東京自動車三十年会記念碑」の保存に協力する。

2) 2020年のオリンピック・パラリンピック東京開催計画では、当会議所も3万名を超す署名を集め、協力したが、今後も適切な協力活動を進めていきたい。



自 民党オートバイ議員連盟(会長・逢沢一郎衆議院議員)、公明党オートバイ議員懇話会(会長・北側一雄衆議院議員)による「バイク ラブ フォーラム in 永田町」が6月4日、東京・永田町の参議院議員会館で開催された。当日は国会議員、中央官庁関係、地方自治体、二輪業界関係者など約180名が参加、2020年をゴールとする二輪車産業政策ロードマップを確認した。また減税を要望する署名が自民党オートバイ議員連盟、公明党オートバイ議員懇話会に手渡された。

二輪車は日本のお家芸ともいえる産業で、戦後荒廃した国土の便利な足として普及、また外貨を稼ぐ日本ブランドは世界に広まった。しかし近年、一部ライダーのマナーの問題などから、バイクのイメージ悪化が懸念されている。一方、世界市場では、途上国製品に追い上げられる局面を迎え、関係者の間で危機感が高まっている。

こうしたことから、二輪車に対する好感度を引き上げるとともに、産業としての回復を図ることが緊急の課題とされている。

冒頭、逢沢一郎自民党オートバイ議員連盟会長＝写真＝は「阪神淡路、東日本など災害対応にバイクは有効に作用している。まさかの時のネットワークに位置づけておくことが必要。フォーラムではバイクがいかに有用であるか、モノ作りがいかに必要であるかを訴えていく」と挨拶。北側一雄公明党オートバイ議員懇話会会長も「しっかりした政策がとられていなかった。駐車場問題、税制の問題など、年末に向けて議論を深めたい」と抱負を語った。

今回フォーラムとして、産業のイメージを「二輪車産業政策ロードマップ」の形で共有。それによる

と、グローバル市場では2020年段階で世界のバイクの2台に1台をジャパン・ブランド(現状43%)とすることを、海外進出を支える国内市場では新車販売100万台(現状45万台)とマナーアップをそれぞれ目標としている。

グローバル市場対策としては、①通商産業政策の取り組み(新興国)、②知的財産権の保護(同)、③交通安全の取り組み、④国際基準調和の推進——を強調。一方、国内市場では、①安全・安心な二輪車利用環境の醸成、②社会との共生、③社会基盤の整備、④免許制度の見直し、⑤快適・楽しさの訴求——が必要としている。

こうした流れをメーカー、関連団体だけでなく、政界、中央官庁、地方自治体、ライダーを横断的にまとめたフォーラムとして推進してゆく構え。

また全国オートバイ協同組合連合会、日本二輪車普及安全協会から、減税を要望する署名6万2,392名分を両会長に手渡した。二輪車に対する軽自動車税増税については重税感がある上に、四輪が新車のみを対象としているのに二輪は既登録車も対象で、四輪並みの扱い(平成27年4月以降に購入する新車のみ対象に、28年度納税分から適用)を訴えたもの。

「バイク ラブ フォーラム」は昨年9月2日に鈴鹿サーキットで第1回を開いたが、政界を巻き込んだのは今回が初。次回は8月22日に浜松で開かれる。

[東京都自動車会議所]

圏央道に利用しやすい 料金体系を

太田・国土交通大臣に要望

東京都など9都県市首脳会議

東 京など首都圏の9都県市首脳会議はこのほど、太田昭宏・国土交通大臣に対し、首都圏中央連絡自動車道(圏央道)には、利用しやすい料金体系を構築するように要望した。要望は座長の黒岩祐治・神奈川県知事をはじめ埼玉、千葉、東京の4知事と、横浜、川崎、千葉、さいたま、相模原の5市長が連名で行った。

◇要望の全文は次の通り。

圏央道を含む首都圏3環状道路は、首都圏の交通混雑の緩和、物流の信頼性向上、地域経済と雇用の創出など様々な整備効果をもたらし、快適な暮らしや効率的な社会・経済活動に寄与することから、現

在、整備が進められているところであるが、首都圏の高速道路ネットワークの形成に向けたより一層の取り組みが必要である。

首都圏3環状道路の整備率は平成27年度には、約8割となる見込みであり、圏央道については、平成26年度には東名高速道路から東北自動車道までの間と、常磐自動車道から東関東自動車道までの間が、さらに平成27年度には東北自動車道から常磐自動車道の間が開通する予定であり、都心から放射状に延びる主要な高速道路が圏央道によって結ばれ、都心部への通過交通の抑制や周辺道路の混雑緩和、地域活性化などの効果が期待されているところである。

しかしながら、圏央道については、放射状の高速道路や中央環状線、外環道より高い料金水準であり、環状道路の機能を十分に発揮させるためには、料金を低減する策を講じる必要がある。

こうした中、首都圏の高速道路料金については、今後の環状道路整備の進捗を踏まえ、平成26年から有識者検討会において検討を行い、平成28年から新たな料金体系の導入を図ることとされた。

については、一番外側の環状道路である圏央道へ適切に交通が誘導されるなど、圏央道の内側エリアにおける首都圏の高速道路網が最大限活用されるよう、一体的で利用しやすい料金体系の構築を図ること。とりわけ、圏央道の料金については、高速自動車国道の普通区間の料金水準である24.6円/キロメートルを踏まえて検討するよう要望する。

〔東京都自動車会議所〕

水素社会の実現に向けた 取り組み強化を

9都県市首脳会議が政府に提案

燃料電池自動車の購入補助制度創設も

東 京都など首都圏の9都県市首脳会議はこのほど、燃料電池自動車など水素社会の実現に向けた取り組みを進めるよう政府に対し、提案を行った。提案は、座長の黒岩祐治・神奈川県知事を筆頭に埼玉、千葉、東京都の4知事と、横浜、川崎、千葉、さいたま、相模原の5市長の連名により、茂木敏充・経済産業大臣、太田昭宏・国土交通大臣、石原伸晃・環境大臣宛てに6月4日付けで提出された。

◇9都県市首脳会議による政府への提案の全文は次の通り。

水素エネルギーは、利用段階ではCO₂を一切排出しないため、水の電気分解により、大量に水素を製造するシステムが実用化されれば、低炭素社会の切り札となる。また、発電をはじめ様々な用途に活用できるため、石油や天然ガスなどの化石燃料に代わる次世代エネルギーとしてエネルギー構造の変革にもつながる。さらに、水素貯蔵タンクや燃料電池などの水素関連製品には、日本の高い技術力が集約されており、関連する産業分野の裾野も広いことから、新たな成長へとつながる「アベノミクス」の牽引役としても大きく期待される。とくに、2020年のオリンピック・パラリンピック東京大会での水素エネルギーの利活用は、環境と調和した未来型都市の姿を世界に示すとともに、改めて日本の高い技術力を世界に印象付けることになる。

こうした中で、来年には世界に先駆け国内自動車メーカーから燃料電池自動車が市場へ本格投入される予定であるが、その普及に向けては水素の安全性に関する理解の促進や水素ステーションの整備など取り組むべき多くの課題があり、こうした課題への取り組み如何によっては水素エネルギーの利活用が本格化しないおそれがある。

今まさに、国を挙げて、水素エネルギーの普及に動いていく時期に来ている。本格的な水素社会の幕開けを着実なものとするためにも、エネルギーの大量消費地である首都圏としては、水素エネルギーの普及促進に向けて積極的に取り組み、日本全体を力強く牽引していく所存であり、そのため以下について国に対して提言する。

1. 水素エネルギー利活用における安全性について、社会的受容性が高められるように普及啓発を強化すること。
2. 水素社会の実現に向けたロードマップに基づき、水素エネルギーの利活用に向けて具体的な取り組みを着実に推進すること。
3. 首都圏における水素ステーションの整備促進に向けて、初期費用の支援に限らず、運営費についても財政支援を講じること。また、安全性の確保を前提として、公道との距離や市街地における水素貯蔵量など水素ステーションの整備促進に必要な規制緩和を着実に実行すること。
4. 燃料電池自動車の普及促進を図るため、車両の購入等に対する補助制度を創設すること。
5. 国家資格取得支援など、水素ステーション等において水素業務に従事する人材の育成に向けて支援策等を講じること。

〔東京都自動車会議所〕

あい しゃ どう
愛 車 道 (245)

カイダン

真夜中に、誰もいないはずの我が家の階段から“カタンカタン”という音が聞こえてきた。

耳を澄ましていると、音は上から下へとゆっくりと降りて来ている。平成の世に化け物がいる筈もないから、さては泥棒でも忍び込んだかと、アドレナリン全開といった警戒態勢シフトにギヤが入ろうかというもの。まして、寝室は階段の近くにあることから、身体中のセキュリティー・シグナルが脳内に反響するという有様である。

取り敢えず枕元の明かりを点けて様子を見てみると、ドア下部に設置した「猫玄関」から飼い猫が顔を出し、パタンという軽い音と共に部屋に入ってきたのだった。では、あの“カタンカタン”は何だったのだろうかと思いを凝らして見ると、持ち手が硬いプラスチック製の「猫じゃらし」が床に落ちていた。猫は尻の部分をくわえて引きずるようにして降りて来たに違いない。

思わず「おい脅かすなよ」というボヤキと安堵の溜め息が漏れる。

「猫玄関」は猫を飼っている家以外には無いものである。家を新築して間もなく、猫が私の部屋に入りたいという意思表示のためにドアをガリガリと引っ掻くので、ドアを少し開けておいたが、これが隙間風が入って大層寒く、止むを得ずに取り付けたもので、直後に訪れた住宅メーカーの担

当者が「ご自分で取り付けたんですか？ 随分と勇気がありますね～」と驚きの表情を浮かべたことを覚えている。



また、専用の爪研ぎ板では爪を研がず、もっぱら手近な柱や壁に向かって勤しむので閉口した。さらにはリビングを走り回り、真新しい床に爪を立て、急ブレーキを掛けるようにして停止するので、床はあっという間に惨憺たる有様となった。このように、猫は単に可愛いばかりではなく、それを埋め合わせて余るほどのマイナス部分をも併せ持っている。しかも、就眠時にはキャット・ハウスには入らず、配偶者のベッドや風呂の蓋の上で夜を明かしたりという、誠に勝手気ままな生き様である。

翻って、諸兄の愛車は毎晩定められた車庫や駐車場に身体を休めているだろうが、この先IT関連技術が進歩して行けば、オーナーが降車した後に自らの意志であるかのように、そっとガレージに入庫するのではあるまいか？ 居眠りをする御者の馬車を引いて馬小屋に収まる馬の如く、安全で賢いクルマの登場はそう遠くないことだろう。

ともあれ、先日、猫の首に鈴をつけた。

(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7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
- 日産自動車販売店協会
- UDトラック販売店協会
- 日野自動車販売店協会
- 三菱自動車販売店協会
- 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店協会
- 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
- 一般社団法人 日本ゴム工業会
- 一般社団法人 日本塗料工業会
- 板硝子協会
- 日本自動車車体整備協同組合連合会
- 一般社団法人 日本交通科学学会
- 一般社団法人 日本陸送協会

- 一般社団法人 日本二輪車普及安全協会
- 一般財団法人 日本自動車研究所
- 一般社団法人 日本自動車機械器具工業会
- 一般財団法人 日本自動車査定協会
- 一般財団法人 全日本交通安全協会
- 公益財団法人 日本自動車教育振興財団
- 一般社団法人 日本鉄リサイクル工業会
- 全日本自動車部品卸商協同組合
- 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 自動車用品小売業協会
- 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)