

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 **10** No.861

発行人 新地秀一 編集人 田村里志
購読料 1部50円(購読料は年会費を含む)

東北自動車道羽生PAで街頭キャンペーン



後席シートベルトの着用を呼びかけ

埼玉県警、警視庁、NEXCO東日本、当会議所などで実施

日 本自動車会議所は9月29日、埼玉県警察本部高速道路交通警察隊、警視庁、東日本高速道路株式会社(NEXCO東日本)、首都高速道路株式会社などとともに、東北自動車道下り線羽生パーキングエリア(PA)で後席シートベルトの着用を呼びかける街頭キャンペーンを行った。「秋の全国交通安全運動」の実施期間にあわせ、2008年から毎年、羽生PAで着用推進の訴求活動を展開しており、各参画団体のスタッフがPAを訪れたドライバーや家族連れ、観光バスの乗客ら約500人に、啓発チラシやグッズを配布して後席シートベルトの着用や安全

運転の大切さを訴えた。

今回はピーポくんなど着ぐるみ4体をはじめ、警視庁の白バイ隊も参加。5台もの白バイが横一列に並ぶ光景にドライバーらがカメラのシャッターを切っていた。このほか、警視庁のパレード用のオープンカーや電光掲示板を搭載したサインカー、パトカー、NEXCO東日本のパトロールカーなども展示され、大勢の家族連れが記念撮影や試乗をするなどしてイベントを楽しんだ。当会議所も「クイックアーム」による俊敏性測定コーナーを設け、子どもから大人まで多くの人たちが体験した。

◆◆主な内容◆◆

- | | |
|------------------------------------|--------------------------------------|
| ■ 第1回税制委員会開催 2 | ■ 第207回会員研修会開催 17 |
| ■ 第1回交通安全委員会開催 7 | ■ 9都県市でエコドライブ講習会の参加者募集[東京都] 20 |
| ■ 第11回日本自動車会館交通安全キャンペーン開催 10 | ■ 「自動車なんでも無料相談」開催[富山県] 20 |
| ■ 平成26年度国内施設視察会 14 | ■ 『自動車年鑑』2014~2015年版を発売 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)

平成27年度税制改正要望書案を審議

自動車関係諸税の簡素化・負担軽減の実現に向け 車体課税と燃料課税の抜本的見直しを要望



第1回税制委員会開催

日 本自動車会議所は9月26日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、平成26年度第1回税制委員会（委員長＝古谷俊男自販連法規・税制委員長、東京トヨタ社長）を開催し、「平成27年度税制改正に関する要望書(案)」(事務局案)について審議した。事務局案は、9月11日に開催した第1回税制部会での委員団体等の要望や意見を踏まえて取りまとめたもので、審議の結果、原案通りに承認された。要望書では、①複雑で過重な自動車関係諸税の簡素化・負担軽減、②自動車取得税廃止に伴う財源確保のための自動車関係諸税(車体・燃料課税)の増税反対、③福祉車両の仕入れに係る消費税の取り扱いに関する見直し、④営業用自動車の特例措置の維持、⑤中古車に対する消費税の特別措置に関する要望、⑥経済の活性化、国内における投資や雇用の維持・拡大に向けた税制措置(法人実効税率の引き下げ、中小企業法人税率の引き下げなど)——を重点要望事項として取り上げた。

審議に先立って、神谷昭男前委員長に代わり、2月に新委員長に就任した古谷委員長が挨拶。古谷委員長は、来年10月に消費税率が10%に引き上げられる予定であることに触れ、「自動車関係諸税の抜本的な見直しがないまま消費税率が引き上げられるようなことになれば、国内自動車販売に致命的な打撃をもたらす、中古車やサービスにも大きな影響が及んでいきます。国内生産のみならず、自動車関連業界全般に大きな打撃となるのが十分予想されます。

さらに、最悪の場合は雇用の維持さえもが難しくなってくる」との認識を示し、自動車関係諸税の抜本的な見直しの必要性を強く訴えた。

また、古谷委員長は、「全国7,500万台の自動車ユーザー、特にクルマを生活の足として使っておられる地方の生活者の方々に極めて重い負担を強いることにもなり、国民生活への影響も計り知れません」として、「安倍政権の掲げる最重要政策でありますデフレ経済からの脱却や地方創生の実現には、自動車関係諸税の簡素化・負担軽減が必要不可欠です」との考えも示し、委員会での積極的な議論を呼び掛けて議事に入った。

税制委員会を経て取りまとめられた要望書では、これまで一貫して政府・与党に強く要望してきた「複雑で過重な自動車関係諸税の簡素化・負担軽減」を最重点要望として筆頭要望事項に掲げた。そして、「車体課税の抜本的な見直し」と「燃料課税の抜本的な見直し」を二本柱とし、車体課税については①自動車取得税、②自動車重量税、③自動車税、④軽自動車税の4税について、それぞれ具体的に要望している。

まず、自動車取得税については、「平成26年度税制改正大綱」の決定どおり、「平成27年10月に予定されている消費税率10%への引き上げ時に確実に廃止すべき」と強く要望。また、消費税率引き上げによる市場への影響の緩和や、環境性能に優れた自動車の普及・促進のため、「自動車取得税が廃止され

るまでエコカー減税を延長すべき」とした。

自動車重量税については、道路特定財源の一般財源化により課税根拠を喪失しているうえ、保有時に重量税と自動車税・軽自動車税が二重に課せられていることから、「不合理・不公平な自動車重量税は将来的に廃止されるべき」であるとし、特に『「当分の間税率」(旧暫定税率)については速やかに廃止すべき』と要望した。また、保有時の税負担軽減の観点から、「エコカー減税(重量税)の拡充・延長」も求めた。

自動車税については、「廃止される自動車取得税の付け替えとなる環境性能課税には反対」と強く訴えた。というのも、消費税率10%への引き上げ時に導入するとされている環境性能課税について、「平成26年度税制改正大綱」では、「自動車税の取得時の課税として実施する」、「課税標準は取得価格を基本」、「税率は0~3%の間で変動する仕組みとする」などとしており、このままの導入では取得税の付け替えとなり、取得税廃止の決定を無意味にするものとなるからだ。また、「国際的にみて適正な水準である現行の軽自動車の負担をベースとする税体系に見直す」よう要望したほか、環境性能に優れた自動車の普及・促進に貢献してきたグリーン化特例の実績を踏まえ、「より一層の軽減措置」(拡充)を求めた。

軽自動車税については、車齢13年超の軽四輪車等に対する重課(平成28年度から適用)が決定しており、あわせて導入されることになっている軽課について、「重課に見合う減税規模とすること」と要望。また、増税が決定している二輪車の軽自動車税についても、既販車まで増税対象とすることは数多くのユーザーに過重な税負担を強いることになるため、「平成27年度以降に新規取得する新車のみを対象とすべき」とした。

燃料課税については、昨年も強く要望している「ガソリン税、軽油引取税に上乘せされたままの『当分の間税率』(旧暫定税率)の速やかな廃止」と「ガソリン税のTax on Taxの速やかな解消」を強く訴えた。「当分の間税率」は道路特定財源の一般財源化により課税根拠を喪失しており、またガソリン税に消費税が掛けられている「Tax on Tax」は、税に税が課せられるという極めて不合理な仕組みであり、それぞれ速やかに廃止・解消すべきとした。

次に重点要望事項として取り上げたのは、「自動車取得税廃止に伴う財源確保のための自動車関係諸税(車体・燃料課税)の増税反対」。自動車関係諸税が、財源確保の標的にされやすいことから、増税や安易な新税創設等には「断固反対」との立場を明確にした。

続いて、消費税率引き上げによる影響が大きい「福祉車両の仕入れに係る消費税の取り扱いに関する見直し」を要望。福祉装備を装着した福祉車両の仕入れ段階で負担する消費税について、仕入税額控除ができず、またユーザーへの転嫁も難しいことから、ベース車両メーカーや販売店などに大きな負担が生じている。さらに、福祉装備が装着された時点で非課税扱いとなる福祉車両の特性を利用した、健常者による不正購入問題も指摘されている。このため、「非課税範囲の適正化とともにユーザーへの支援措置を講じるなど所要の見直しを図るべき」と求めた。

次に取り上げたのは、「営業用自動車の特例措置の維持」。昨年、総務省の「自動車関係諸税のあり方に関する検討会」が、営業用自動車の自動車税の特例措置(軽減措置)を見直す検討を始めたが、トラックやバス、タクシーなどの運送・輸送事業者は非常に厳しい経営環境の中、わが国の経済活動を支える物流や公共輸送の一翼を担っていることから、「営業用自動車の特例措置は維持すべき」と要望した。

続く「中古車に対する消費税の特別措置に関する要望」は、昨年も重点要望事項として取り上げており、「消費税率の引き上げに伴い複数税率が導入され、その結果、インボイスが義務付けられた場合でも、消費者から仕入れた中古車については仕入税額控除を可能とすべき」と要望した。この特別措置がない場合、インボイスを発行できない消費者から仕入れた中古車については仕入税額控除ができなくなるが、中古車を購入する消費者に消費税を全額転嫁すれば中古車価格は高騰し、個人間取引が増加することが懸念されている。その結果、中古車販売店への経済的打撃や中古車市場の崩壊の恐れだけでなく、整備不良の中古車が大量に出回る懸念なども指摘されているため、仕入税額控除を可能とするよう引き続き求めた。

最後に、日本企業は経済のグローバル化や新興国の台頭により、「熾烈な国際競争にさらされている」

として、「経済の活性化、国内における投資や雇用の維持・拡大に向けた税制措置」を要望。具体的には、①法人実効税率の引き下げ、②研究開発税制の拡充、③償却資産課税の抜本的見直し、④中小企業法人税率の引き下げ、⑤税法上の中小企業定義の見直し——という5つの要望事項を掲げ、「国内市場活性化と国際競争力を強化し、それに伴う国内生産と雇用を維持するための、政府による積極的な支援策」を要望した。

◇「平成27年度 税制改正に関する要望書」の内容は次のとおり。

＝要望書全文はホームページに掲載＝

平成27年度 税制改正に関する要望

【重点要望事項】

1. 複雑で過重な自動車関係諸税の簡素化・負担軽減

《自動車ユーザーの負担する自動車関係諸税は9種類・9兆円に及び、特に取得・保有段階に課せられる車体課税は、欧米諸国の約2～36倍と国際的にみても極めて重いものとなっています。自動車は「生活必需品」であり、都市部・地方を問わず生活に欠かせない存在です。にもかかわらず、ほかの物品に比べて過重な税が課せられ、また複数保有が常態化している地方においては極めて過重な負担となっています。さらに、自動車関係諸税には、道路特定財源の一般財源化により課税根拠を喪失している税、二重課税や Tax on Tax など不合理・不公正な税体系となっているものもあります。このため、簡素で公正な税体系に見直すとともに、7,500万自動車ユーザーの負担軽減を図るべきであり、車体課税と燃料課税の抜本的な見直しを強く要望します》

【車体課税の抜本的な見直し】

(1) 自動車取得税

①消費税率10%への引き上げ時に確実に廃止

「平成26年度税制改正大綱」の決定どおり、平成27年10月に予定されている消費税率10%への引き上げ時に確実に廃止すべきです。

②自動車取得税廃止まで、エコカー減税(自動車取得税)を延長

消費税率引き上げによる市場への影響を緩和するとともに、環境性能に優れた自動車の普及・促進の

ため、自動車取得税が廃止されるまでエコカー減税を延長すべきです。

(2) 自動車重量税

①将来的な廃止を目指し、まずは「当分の間税率」(旧暫定税率)の速やかな廃止

自動車重量税は、道路特定財源として道路整備のために自動車ユーザーが特別に負担してきたものですが、平成21年度に一般財源化されたことにより、課税根拠を喪失しています。また、保有時に自動車重量税と自動車税・軽自動車税が二重に課せられており、不合理・不公平な自動車重量税は将来的に廃止されるべきであり、「当分の間税率」(旧暫定税率)については速やかに廃止すべきです。

②保有時の税負担軽減の観点から、エコカー減税(自動車重量税)の拡充・延長

自動車ユーザーの税負担を軽減するとともに、環境性能に優れた自動車の普及・促進のため、自動車重量税のエコカー減税を拡充・延長すべきです。

(3) 自動車税

①廃止される自動車取得税の付け替えとなる環境性能課税には反対

消費税率10%への引き上げ時に導入するとされている環境性能課税について、「平成26年度税制改正大綱」では「自動車税の取得時の課税として実施すること」としており、「課税標準は取得価格を基本」とし、「税率は0～3%の間で変動する仕組みとする」としています。このままの導入では自動車取得税の付け替えとなり、自動車取得税廃止の決定を無意味にするものです。廃止される自動車取得税の付け替えとなる環境性能課税には反対です。

②国際的に適正である軽自動車税の水準に見直し

諸外国に比べて極めて重い自動車税は、国際的にみて適正な水準である現行の軽自動車の負担をベースとする税体系に見直すべきです。

③グリーン化特例の拡充

環境性能に優れた自動車の普及・促進に貢献してきたグリーン化特例の実績を踏まえ、より一層の軽減措置を実施すべきです。

(4) 軽自動車税

①軽自動車への重課(平成28年度から適用)とあわせて導入される軽課については、重課に見合う減税規模とすること

車齢13年超の軽四輪車等に対する重課(平成28年度から適用)が決定しましたが、「平成26年度税制改正大綱」に記された軽自動車税の導入に当たって

は、重課に見合う減税規模とすべきです。

②二輪車の軽自動車税は、増税対象を平成27年度以降に新規取得する新車のみとすること

二輪車の軽自動車税については、既販車まで増税対象とすることは数多くのユーザーに過大な税負担を強いることとなるため、平成27年度以降に新規取得する新車のみを対象とすべきです。

【燃料課税の抜本的な見直し】

(5) ガソリン税、軽油引取税に上乗せされたままの「当分の間税率」(旧暫定税率)の速やかな廃止

道路整備に必要な財源不足を補うため、ガソリン税、軽油引取税には本来の税率を上回る税率(暫定税率)が課せられてきました。しかし、道路特定財源の一般財源化により課税根拠を喪失した旧暫定税率が、「当分の間税率」と名前を変えて存続し、自動車ユーザーだけが過大な負担を強いられています。ガソリン税、軽油引取税に上乗せされている、不合理な「当分の間税率」(旧暫定税率)は速やかに廃止すべきです。

(6) ガソリン税の Tax on Tax の速やかな解消

ガソリン税に消費税が掛けられている Tax on Tax は、税に税が課せられるという極めて不合理な仕組みであり、ガソリン税の Tax on Tax は速やかに解消すべきです。

2. 自動車取得税廃止に伴う財源確保のための自動車関係諸税(車体・燃料課税)の増税反対

《自動車取得税の廃止による代替財源の確保や、地方の安定的な財源確保などを理由とした自動車関係諸税(車体・燃料課税)の増税および安易な新税等の創設には、断固反対します》

自動車取得税の廃止による代替財源を確保するため、ほかの自動車関係諸税(車体・燃料課税)を増税することは、自動車取得税廃止の決定を無意味にするものであり、絶対反対です。また、地方の安定的な財源確保などを理由に安易な新税等を創設することは、自動車ユーザーだけに特定の負担を継続して強いることになり、「税負担の公平」の原則にも著しく反することから断固反対します。

3. 福祉車両の仕入れに係る消費税の取り扱いに関する見直し

《ユーザーや事業者への過大な負担を回避し、不公正問題を解決するためにも、福祉車両に対しては、非課税範囲の適正化とともにユーザーへの支援措置を講じるなど所要の見直しを図るべきです》

福祉車両は、社会政策的観点から、厚生労働省告

示により非課税取引となっており、預かり消費税はない一方で、福祉車両を製造・販売する事業者は、そのベース車両を含む仕入れ段階に係る消費税負担については、仕入税額控除ができず、事業者負担が生じています。

今後、消費税率の引き上げに伴い事業者負担はさらに増大しますが、ベース車両である標準車も同時に販売されている現状において、価格への転嫁は、福祉車両ユーザー(身体障がい者、高齢者介護者)の理解を得ることは極めて難しく、他方で価格転嫁した場合は多大な負担増となります。

一方、課税対象であるベース車両に、福祉装備が装着された時点で非課税扱いとなる福祉車両の特殊性を利用し、健常者による不正購入を誘発する問題も生じています。

ユーザーや事業者への多大な負担を回避し、不公正問題を解決するためにも、福祉車両に対しては、消費税法施行令で規定されている非課税範囲の適正化とともに、ユーザーへの支援措置を講じるなど所要の見直しを図るべきです。

4. 営業用自動車の特例措置の維持

《わが国の経済活動を支える物流や公共輸送の一翼を担う、営業用自動車の特例措置は維持すべきです》

原油価格の高騰により、ガソリンや軽油などの燃料が高止まりしており、トラックやバス、タクシー等の運送・輸送事業者は非常に厳しい経営環境にさらされています。事業存続の危機に直面している事業者も少なくない中、昨年、営業用自動車の自動車税の特例措置(軽減措置)を見直すことが総務省より提起されました。営業用自動車は、わが国の経済活動を支える物流や公共輸送の一翼を担っており、営業用自動車の特例措置は維持すべきです。

5. 中古車に対する消費税の特別措置に関する要望

《消費税率の引き上げに伴い複数税率が導入され、その結果、インボイスが義務付けられた場合でも、消費者から仕入れた中古車については仕入税額控除を可能とすべきです》

複数税率制度を導入する場合、「課税事業者には新たに区分経理事務が発生する」として、与党税制協議会は6月5日に公表した「消費税の軽減税率に関する検討について」では、(A案)区分経理に対応した請求書等保存方式、(B案)A案に売手の請求書交付義務等を追加した方式、(C案)事業者番号及び請求書番号を付さない税額別記請求書方式、(D

案) EU 型インボイス方式——の4案が提示されました。

中古車の売主(一般消費者など)から仕入れた際にクルマの価格の中に含まれている分の消費税は、現行では中古車を販売したときに受け取った消費税額から差し引き控除できる制度となっています。しかし、インボイスが義務付けられた場合、インボイスを発行できない消費者から仕入れた中古車については、仕入税額控除ができなくなります。このため、中古車販売業者に負担が掛からないよう、これまでどおり仕入税額控除ができる(A案)を採用していただくよう要望するとともに、いずれの案におきましても仕入税額控除を可能とすべきです。

6. 経済の活性化、国内における投資や雇用の維持・拡大に向けた税制措置

《日本経済は、安倍内閣が発足して以来、回復基調に転じていますが、日本企業は経済のグローバル化や新興国の台頭により、熾烈な国際競争にさらされています。このため、国内市場活性化と国際競争力を強化し、それに伴う国内生産と雇用を維持するための、政府による積極的な支援策が不可欠との認識から、以下の税制措置を要望します》

(1) 法人実効税率の引き下げ

➤日本の立地競争力を強化し、国内における生産・開発拠点を維持するとともに、国内外の企業の投資を促進するためにも、法人実効税率を早急に引き下げるべきです。平成27年度に2%以上の引き下げを実施し、実施3年を目途に20%台とし、将来的にはOECD諸国の平均または競合するアジア近隣諸国並みの25%へ引き下げる減税への道筋をつけることを要望します。

(2) 研究開発税制の拡充

日本企業が今後も世界経済をリードしていく存在であり続けるため、国際競争力を支える「生命線」である研究開発税制を拡充すべきです。

➤オープンイノベーション型の拡充を図る(恒久措置)。

- ・控除率の大幅引上げ(5倍程度)及び控除上限の別枠化(法人税額の10%)。
- ・対象研究費の範囲の拡大(中小・ベンチャー企業等への技術ライセンス料等を対象化)。

➤総額型の控除上限の引上げ措置(法人税額30%)の延長。

(3) 償却資産課税の抜本的見直し

➤工場の償却資産(設備等)に固定資産税が賦課さ

れる、国際的にも稀な償却資産課税は、投資に対する収益性を低下させ、国内投資の阻害要因となっていることから、廃止を含め抜本的な見直しを要望します。

(4) 中小企業法人税率の引き下げ

➤裾野が広い日本の自動車産業においては、中小企業が占める割合が圧倒的に多く、企業経営の安定化と強化のため、法人税率のさらなる引き下げと、法人税率15%の適用範囲(年間所得800万円以下)の大幅な拡大を要望します。また、法人実効税率の引き下げに伴う代替財源確保のため、中小企業への負担が増大することのないよう要望します。

(5) 税法上の中小企業定義の見直し

➤中小企業基本法での中小企業の定義「資本金3億円以下」と同様に、法人税法においても資本金基準を引き上げる措置の導入を要望します。

【関連する要望事項】

(I) 自動車関係諸税に係る税制措置

- ・先進安全自動車(ASV)に対する特例措置の拡充・延長
- ・先進環境対応車に対する優遇措置の強化
- ・改造LPGハイブリッド自動車に対する特例措置の創設
- ・官公庁等の公用車導入に係る、リース契約での自動車税(軽自動車税)及び自動車取得税の非課税措置
- ・指定自動車教習所が使用する教習車用車両のリース契約での導入に係る自動車税の減免措置
- ・経年車に対する課税強化制度(自動車税及び自動車重量税)の廃止

(II) 高齢化・福祉対応等に係る税制措置

- ・バリアフリー車両に対する特例措置の拡充・延長
- ・身体障害者の方のために専ら使用する自動車のリース車に係る減免措置

(III) 消費税引き上げに係る税制措置

- ・消費税引き上げに伴うバス・タクシー等の公共交通機関に対する軽減税率の適用

(IV) その他

- ・燃料電池自動車等低公害車の燃料供給設備に係る軽減措置の延長
- ・「地球温暖化対策のための税(地球温暖化対策税)」の使途拡大等には反対
- ・トラック協会が運営する地域防災・災害対策関連施設について、固定資産税の軽減措置の適用



「平成26年上半期の交通事故状況」について

警察庁交通局の下村警視がご講演

第1回交通安全委員会開催

日 本自動車会議所は9月12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26年度第1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の下村謙二警視から「平成26年上半期の交通事故状況」というテーマでご講演をいただいた。その後、当会議所の本年度の交通安全への取り組みについて、事務局より報告を行った。

1. 平成26年上半期の交通事故状況について

【ご講演要旨】

平成26年上半期の交通事故発生状況は、発生件数は前年比8.5%減の27万7,591件、死者数は前年比3.9%減の1,925人と減少している。上半期の交通事故死者数が前年を下回ったのは、平成24年以来2年振りとなる。しかし、交通事故情勢は高齢者の事故が過半数を占め、飲酒運転や危険ドラッグによる悲惨な事故も後を絶たず、依然として厳しい状況であると認識している。

政府としては、平成27年までに交通事故死者数を3,000人以下とし、世界一安全な道路交通を実現するという大きな目標を立てている。皆さまをはじめとする関係団体と連携しながら目標達成に向け鋭意取り組んでまいりたいと考えている。しかしながら、昨年1年間の交通事故死者数は4,000人を超え、目標達成は非常に厳しい状況であるが、達成に向けてまい進していきたいと考えている。

続いて、交通事故死者数の推移（年別）をみると、

着実に減少していることがわかる。この理由は、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交通秩序の維持、救助救急体制の整備などの交通安全基本計画に基づく諸対策を総合的に推進してきたものであるが、その中でも、定量的に説明できる例として、シートベルトの着用率の向上や事故直前の車両速度の低下、そして飲酒運転の厳罰化による成果があるものと推定される。

かつて、「交通戦争」と言われる時代があったが、過去最悪の時である昭和45年の交通事故死者数1万6,765人と比べると、現在は4,000人台であるというのは、着実に交通安全の取り組みの成果が上がっている証左ではないかと思っている。一方で平成20年以降、交通事故死者数の減少率が鈍化している。これは、高齢者人口の増加や、シートベルトやエアバッグの装着率が頭打ちになっていること、飲酒運転による交通事故の減少幅が縮小しているなどが、理由として考えられる。

続いて、月別交通事故死者数の推移をみると、今年度は昨年や過去10年間の平均に比べ減少している。7月の325人（前年比－6人）から8月は302人（前年比－71人）へと減少した。8月は夏休みや行楽シーズンなどが重なり、他の月より増加する傾向があるが、今年度の減少の理由としては、8月は雨が多く天候不順により観光や外出の減少が原因の一つではないかと思う。

しかしながら、秋口から夕暮れ時から日没までの

時間が急激に早まる時期であるため、例年この時期から年末にかけて交通事故の死者数が増加していく傾向にある。また、夕暮れから日没にかけては、経済活動や社会活動も活発になるため、人とクルマの動きが重なり合う時間帯でもあり、さらに暗くなることで視認性が低下し交通事故が増加するものと考えられる。こうした中で、反射材用品の着用推進や、自転車・自動車の前照灯の早めの点灯が非常に有効な対策である。

続いて、年齢層別死者の状況と特徴をみると、65歳以上の高齢者の死者が一番多く、994人と全体の死者数の51.6%を占める。続いて、50代、40代が多い。前年同期比で高齢者の死者数は50人減少した。人口10万人当たりの死者数でも65歳以上では3.12人と他の年齢層の平均0.98人に比べ約3.2倍多くなっている。

次に、状態別死者の状況と特徴は、自動車乗車中、歩行中というのが他の状態に比べ多い。自動車乗車中は着実に減少してきているが、歩行中は、それほど減少していない。自動車乗車中と歩行中で、全体の交通事故死者数の約7割となるので、これらに対する安全対策が重要である。

次にシートベルトの着用状況による致死率をみると、運転席では着用していない場合は平成25年中の数値では、9.09%と着用している場合に比べ60倍も高くなっている。全体では非着用は着用の15倍も高くなっている。

自動車乗車中の死者数をシートベルト着用有無別にみた場合、着用350人（構成率50.8%）、非着用316人で（同45.9%）となっている。前年と比較すると、非着用死者数はやや減少している。

シートベルトの着用者率（シートベルト着用死傷者数÷死傷者数全体）では、運転席が98.2%、助手席は97.0%、後部座席が59.7%となっている。なお、毎年JAFと警察庁合同でシートベルトの着用率を調査しているが、一般道路の着用率では、運転席は平成25年調査で98.0%、助手席は93.9%、後部座席は35.1%となっている。昭和60年から高速道路でのシートベルト着用が義務化され、平成4年からは一般道路も義務化され、着実に着用率は上がってきているが、特に一般道路では、後部座席の着用率はかなり低く、着用を励行する啓発が必要である。

年齢層別・状態別死者の状況は、全体では、自動

二輪車乗車中以外全ての状態で高齢者が最多となっている。高齢者の死者数を状態別に見ると、特に歩行中及び自動車乗車中が高くなっている。

次に高齢者の状態別死者数の推移を見ると、歩行中が489人と一番多く、次いで自動車乗車中、自転車乗車中の順になっている。死傷者数全体に占める高齢者の割合を状態別に見ると、歩行中死傷者では全体の70.2%、自転車では59.0%となっている。

高齢者の歩行中・自転車乗車中の事故を詳しく見ると、歩行中は女性の割合が58.3%と高い一方、自転車乗車中では逆に男性が63.4%と高くなっている。さらに免許の有無が高齢者の交通事故死者数にどういった影響があるかをみると、免許なしの構成率が、歩行中と自転車乗車中ともに免許ありよりも高くなっている。免許なしでは、免許更新時の講習を受けることもなく、また、日頃からクルマを運転しないが故に安全への意識が積み重なっていないのが結果に表れているのではないかとと思われる。

自動車乗車中の年齢別死者数の推移をみると、65歳以上の高齢者が5分の2以上を占めている。自転車乗車中の年齢別死者数の推移をみても、高齢者が6割と圧倒的に多く、次いで50代、60代前半となる。

次に昼夜別死亡事故の状況と特徴では、ほとんど昼間と夜間の死亡事故件数は変わらない。前年同期と比較すると昼間（945件 前年比-80件）が減少する一方、夜間（938件 前年比+12件）が増えている。かつては、夜間の事故件数が昼間より多い傾向にあったが、最近は、夜間に多い車両の単独事故や飲酒運転事故が減っており、これが夜間の事故の減少の一因と考えられる。

次に昼夜別死亡事故の状況と特徴をみると、昼間は自動車乗車中の事故が多く、夜は歩行中の事故が多くなっている。夜間は人対車両の交通事故が多い。さらに、人口に占める高齢者の割合が増えており、夜間の歩行中の事故が増える原因となっていると考えられる。また、若者の人口減少やクルマ離れなども、夜間での若者の車両単独事故が減少している理由のひとつと思われる。

夜間の特徴は、周囲が暗く見通しが非常に悪く、クルマのヘッドライトによっても歩行者を捉えるのがなかなか難しい。こうしたことから、夜間の歩行者や自転車利用者を守るために、ドライバーから早めに認知してもらえるよう反射材の活用は非常に

重要である。

次に昼間年齢層別・状態別死者の状況を見てみると65歳以上の自動車乗車中と歩行中が非常に高い。また、15歳以下の歩行中も少し多くなる。夜間年齢層別・状態別死者の状況では、65歳以上の歩行中が目立って多くなっている。夜間は、歩行者の側に立つとドライバーが自分の存在に気付いてくれているのではないかと思いがちであり、ドライバー側にとっても、スピードを緩めなくても歩行者が自分の存在に気付いてくれるという思い込みがある。また、高齢者の致死率が他の年齢に比べ6.6倍高く、一旦事故に遭うと死に至りやすい。

次に法令違反別の状況と特徴では、一番多いのが漫然運転、次に脇見運転、そして運転操作不適の順になっている。法令違反別死亡事故件数を高齢運転者と高齢者以外の運転者で分けると、漫然運転、脇見運転は共に多いが、高齢者では運転操作不適が非常に多くなっている。高齢者は加齢や病気などにより心身機能が低下する。通常、危険と判断するとブレーキを踏む動作が行われるが、高齢になると遅れたり、もたついたりしてしまう。

次に飲酒別死亡事故件数は、「飲酒あり」が120件となっている。ここ十数年飲酒運転に対する行政の対応は非常に厳しいものになってきている。平成13年は危険運転致傷罪が新設され、本年5月には自動車運転致死行為処罰法が制定され飲酒運転に対する厳罰化がなされてきている。また、ハンドルキーパーを決めたり運転代行を利用したり、あるいは飲酒運転をして事故を起こすと懲戒免職になるなど厳しい社会的制裁を受けることなどが国民の間に浸透してきているのではないかと思う。

しかしながら、平成20年以降は飲酒ありの死亡事故件数の減少が鈍化してきている。これは厳罰化による効果が一巡したものと言えるかもしれないが、今後は一人ひとりのドライバー自身が飲酒運転根絶に向け強い意志を持っていただくことが非常に大事である。

次に危険認知速度別死亡事故件数の推移について、平成16年を100とした指数で見ると、確実に全ての認知速度で減少している。前年同期比では、時速30km以下が減少し、時速80km超が少し増加した。クルマ社会の成熟や教育による運転者の安全意識の向上が危険認知速度の低下に表れている。この速度

が下がっているというのはドライバー自身が事故の発生しやすい交通状況下では速度を低下させて気を付けて運転していることと表れると思われる。

次に、高速道路における死亡事故件数は、近年横ばいで推移し、上半期で89件となっている。

以上、平成26年上半期の交通事故の状況を説明した後、「秋の全国交通安全運動」展開にあたっての重点施策などの解説を行った。

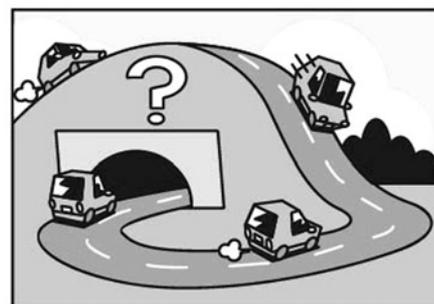
最後に、下村警視は、今後の交通安全の喫緊の課題である高齢者交通安全啓発の状況を説明し、理解と協力を呼び掛けてご講演を終えた。

2. 日本自動車会議所の交通安全活動について

日本自動車会議所の平成26年度の活動として、従来の「後席シートベルトの着用推進」と「飲酒運転の根絶」に、新たに「高齢者の交通安全啓発」を加え展開を進めてきたことを報告した。

具体的な事例として、高齢者視野疑似体験などを加えた「交通安全。アクション2014」開催や、「後席シートベルト着用推進」のチラシ・ポスター展開、高齢歩行者を意識した反射材付エコバッグ配布の街頭活動、「飲酒運転させないTOKYOキャンペーン」や「シートベルト・着装推進協議会」への参画・協賛、クイックアームを活用した全国自動車会議所の交通安全活動への支援などが事務局より報告された。また、秋の全国交通安全運動の期間中には、「後席シートベルト着用推進街頭キャンペーン（東北自動車道羽生パーキングエリア）」と「日本自動車会館交通安全キャンペーン」を実施することも報告された。

下期は、今回新たに開始する「高齢者交通安全チラシ・ポスター」展開や「飲酒運転根絶新宿キャンペーン」の実施、「交通安全。アクション2014」の企画提案などの事業計画が提案・承認され、委員会を終了した。





日 本自動車会館の入館法人で構成する「日本自動車会館運営委員会」は、9月21日から30日までの「秋の全国交通安全運動」期間にあわせ、「日本自動車会館交通安全キャンペーン」を開催した。このキャンペーンは、日本自動車会館の社会貢献活動の一環として、会館が開設された2004年以来、毎年実施しており、今回で11回目の開催。イベント日の25日には、近隣の御成門小学校の1年生を招待して交通安全教室を開くなど、会館内外の関係者や地域の方々の交通安全意識の高揚を目指して多彩な催しを行い、賑やかな1日となった。

会館運営委員会では、このキャンペーンにあわせ



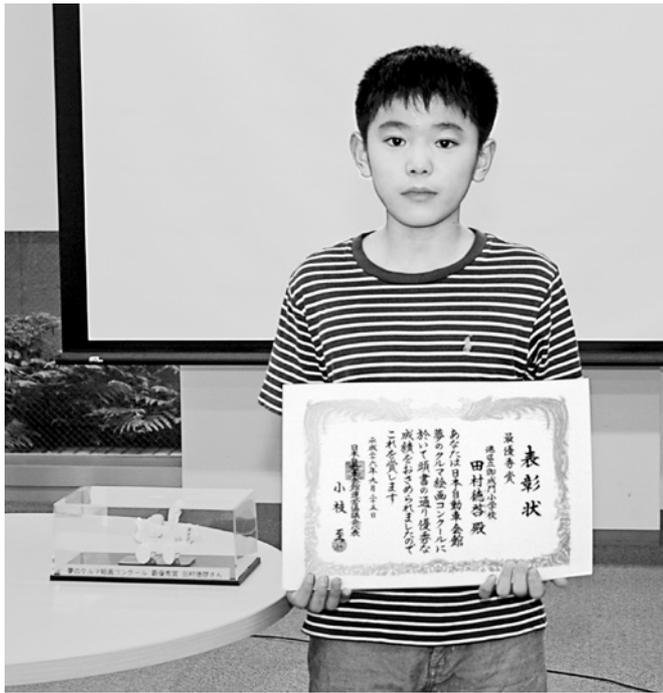
クルマの死角の勉強会で、どこが運転席から見えないのかを体験する子どもたち

て、毎年、「交通安全ポスター原画コンテスト」を実施しており、秋の全国交通安全運動に先駆けて、9月10日から会館1階のエントランスホールに全応募作品を展示。館内関係者や来館者らによる人気投票を実施しており、この光景が初秋の会館の風物詩となっている。人気投票の結果を参考に会館運営委員会が入賞作品を選定し、イベント日には表彰式も行われる。

今年はイベント日を25日とし、地域との交流や社会貢献活動の一環として、今年も近隣の御成門小学校の児童を招待。盲導犬と一緒に学ぶ交通安全教室（協力：日本盲導犬協会、日本自動車販売協会連合会）と、クルマの死角の勉強会（協力：日本自動車連盟）を開催し、1年生約60人が楽しみながら交通安全のポイントを学んだ。

また、恒例となった交通安全ポスター原画コンテストの表彰式も行われ、今回は全38作品の中から6作品が入賞した。最優秀賞に輝いたのは、山形県在住のデザイナー、石山憲明さん。表彰式では、受賞者それぞれに賞状と副賞の奨学金が贈られた後、制作者自らによるプレゼンテーションが行われた。なお、今回は小学生以下を対象にした「児童奨励賞」に5作品が選ばれ、それぞれの児童に記念品が贈られた。

コンテスト表彰式に続き、会館開設10周年記念事



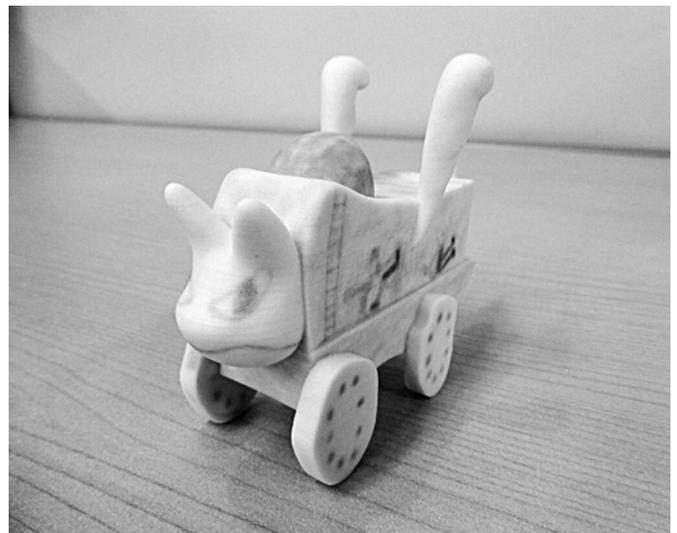
「夢のクルマ」絵画コンクールで最優秀賞を受賞した、御成門小学校5年生の田村徳啓さん。机の上にあるのが、受賞作品が3Dプリンターで造形化されたフィギュア



業として会館運営委員会が企画した「夢のクルマ」絵画コンクールの表彰式も行われ、最優秀作品を描いた、御成門小学校5年生の田村徳啓さん本人が出席。3Dプリンターで造形化されたフィギュアと賞状が贈呈され、田村さんが「この賞がとれて、とても嬉しい」と述べると、会場から大きな拍手が響き渡った。

最後に、日本自動車研究所（JARI）研究主幹／渉外広報室長の桜井実氏を講師に迎え、「JARIの交通安全研究」と題した交通安全講演会が行われた。桜井氏は、まずJARIのあゆみと事業内容を紹介した後、「安全研究の取り組み」、「安全な車選びと安全意識」の2つのテーマについて、映像を交えながら講演した。

ドライビングシミュレーターや模擬街路、ARV（拡張現実実験車）、世界最大級の衝突試験場などJARIの施設と最新技術を駆使した研究や取り組みが分かりやすく紹介されたほか、自動車アセスメントではどんな衝突試験をやっているかなどを説明。桜井氏は、「クルマを選ぶ際、安全を最優先に考えてほしい」と述べる一方、「どんなに安全なクルマに乗っていても、シートベルトをしていないと、安全なクルマの効果を何も発揮できません」と話し、全席シートベルトの着用を強く訴えて講演を終えた。



田村さんの作品「水陸飛行犬型車」(上)とフィギュア(下)



交通安全講演会。写真円内が講師を務めた、JARI研究主幹／渉外広報室長の桜井実氏

交通安全ポスター原画コンテスト入賞作品

《最優秀賞》

デザイナー 石山 憲明さん

タイトル「無理をしないで渡りましょう」

「高齢者の交通安全」というテーマを選び、ドライバーと歩行者(高齢者)双方の交通安全意識を高められるようなデザインを目指して作成。内容としては、高齢者の事故の多くの場合、歩行中に起きているため、体力にあわせた余裕ある横断と、ドライバーがそれを理解した上での「やさしい運転」を求める内容としました。



《優秀賞》

イラストレーター 竹永 絵里さん

タイトル「みんなで守る 交通安全」

家族、夫婦、兄妹、みんなで声をかけあい、楽しくそしてしっかりと交通ルールを守っていけたら、という思いを込めて描きました。犬と猫も気をつけて横断歩道を渡っていますよ！



自分の作品の前で記念撮影をする受賞者のみなさん



表彰式で作品のコンセプトを語る、優秀賞を受賞した竹永絵里さん

《入選》

神奈川県川崎市 宮坂 春奈さん
タイトル「きみの笑顔を守りたい」



交通ルールは「それが決まりだから」というよりも、「自分や家族の幸せのためにしよう」と思って守りたいものです。そこで、笑顔をメインテーマとし、見る人に温かい気持ちになってもらえるポスターにしたいと思い制作しました。

《入選》

東京デザイン専門学校 吉岡 七海さん
タイトル「家族で守ろう 交通安全」



交通安全に気を使うことで、街の幸せにつながっていくことをイメージしました。子ども、お年寄りなど、全ての人が交通安全のポスターだとわかるように、さりげなく交通のマークを入れたり、工夫したりしました。

《入選》

東京デザイン専門学校 若槻 瑠華さん
タイトル「家族で守ろう！ 交通安全」



家族一人ひとりが、交通安全で気を付けることを言っているような感じにしました。明るい色を使用したので、かわいらしく、「安全を守ろう！」っていう気持ちにさせるほほえましいポスターにしました。

《入選》

東京デザイン専門学校 松本 茉莉花さん
タイトル「家族で広げよう 交通安全」



おばあちゃんと女の子が、それぞれ交通ルールを守って楽しく歩行している様子を1枚の絵にしました。ランドセルカバや腕章は自分たちの身を守るために必要なものです。そんな安心とともに生活する和やかな雰囲気表現しました。



日 本自動車会議所は9月4日～5日、「平成26年度国内施設視察会」を実施した。今回は、現在注目を集めている「自動運転車」の研究開発や、自動車メーカーのモノづくり、「スマートコミュニティプロジェクト」における取り組みの現場を中心に、復興支援の一助も兼ね、宮城県・岩手県を訪問した。視察先は、宮城県多賀城市の「東北大学未来科学技術共同研究センター」、宮城県大衡村の「トヨタ自動車東日本とスマートコミュニティプロジェクト」で、JR気仙沼線E-BRT及び三陸鉄道南リアス線への体験乗車も行った。

【第1日目】

集合場所のJR仙台駅で合流した一行は、最初の視察地である「東北大学未来科学技術共同研究センター」に向かった。到着後まず、センターの概要説明を受け、その後、個々の研究内容の詳細を視察した。昼食後、第二仙台北部中核工業団地に位置する「トヨタ自動車東日本(株)大衡工場」を視察した後、隣接の「ベジ・ドリーム栗原」にて、トヨタ自動車東日本での廃熱を蓄熱し温水暖房用に活用したパブリカ生産の現場を視察。宿泊先へ向かう途中、震災の記憶をとどめる、南三陸町「防災対策庁舎」にて、震災より3年半たった現況を視察し、宿泊先に到着した。

◇東北大学未来科学技術共同研究センター

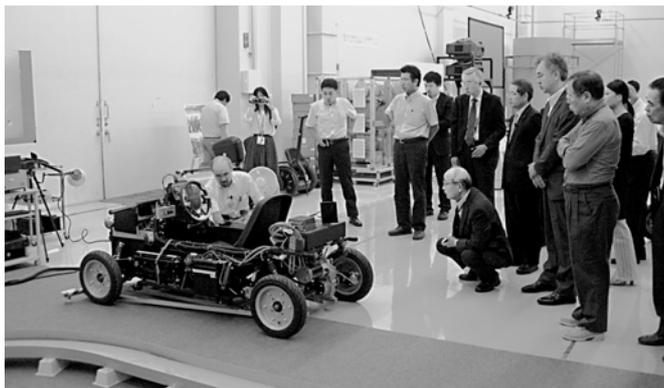
同センターに所属する「次世代移動体システム研

究会」は、東北大学が保有する様々な要素技術を融合することにより、環境と安全に配慮した次世代の移動体研究とそのシステムを社会に提案することを目的として発足したもの。研究会の実証研究活動は、平成22年度東北大学重点戦略支援プロジェクトに採択され、大学本部より5年間の活動支援を受けている。さらに平成23年度補正予算(経産省)、24・25年度予算(文化庁、経産省)などを受け、震災復興支援の産学官連携拠点として、「みやぎ復興パーク」の名前で活動が進められている。

※みやぎ復興パーク＝「多賀城ソニーテクノロジーセンター」の研究開発、生産工場を、地元企業・自治体・学術機関等との復興領域として地域に提供、東北経済連合会が事務局となり推進。建物スペース39,000㎡。

具体的な実験研究プロジェクトとしては、電気自動車(EV)を用いた、新しい街作りと地域産業の早期復興に貢献する新地域交通システムの開発に取り組んでいる。本プロジェクトの一つでは、給電エリアにクルマが進入するだけで充電が開始され、人が介在することのない非常に安全な充電システムであるEVへの非接触送電システムの開発が進められている。

また、次世代モビリティのためのドライバー行動計測と解析に関するプロジェクトでは、地震の揺れを体験できる東北地方初の動揺装置を搭載したドラ



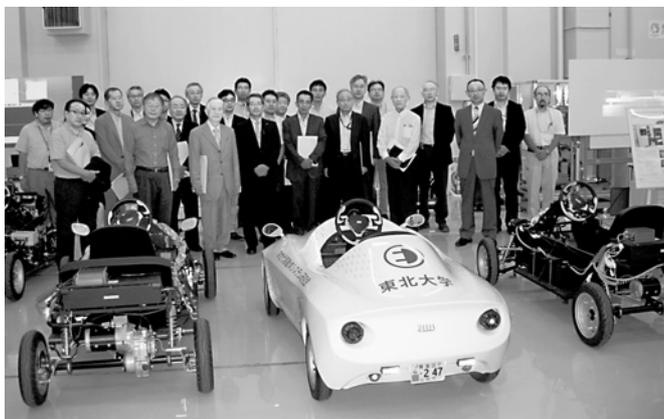
EV非接触送電システム車を視察する一行

イビングシミュレーターを設置。これを活用し、現実に関わりなく近い環境の下で、人間・車両・インフラの三要素を同時に評価し、新たな街作りや交通環境に向けた課題の解決に役立てられている。実際にシミュレーターに試乗した感想を聞くと、「まるで、実車に乗って地震発生時の街中を走行しているようだ」との感想が多く聞かれ、大変貴重な体験となった。

また、昨年末に安倍総理も体験した小型電気自動車に視察会参加者が試乗するとともに、その後自動運転車のデモ走行も視察した。併せて、開発中の3Dプリンターの説明もあり、非常に精密にコピーされた製作物に参加者も感心の様子であった。最後に意見交換を行い、センターを後にした。

◇トヨタ自動車東日本

到着した一行は、まずトヨタ東日本学園の講堂で、会社と工場施設の概要説明を受けた後、工場の生産車等が展示されている「結（ゆい）ギャラリー」を視察した。会社概要説明では、「2012年4月に合併し発足した新会社として、自動車事業、社会貢献、F-グリッド構想の三つの柱を持って取り組み、東



東北大学「次世代移動体システム研究会」にて



クルマにおける地震の揺れを体験できるドライビングシミュレーター

北の地で世界一の競争力を持つ魅力あるコンパクト車を作ることを目指している」との会社理念の説明を受けた。

自動車事業においては、「コンパクト」「フレキシブル」「ファーム」の三つのコンセプトを掲げて取り組んでおり、例えば「コンパクト」では、生産ラインをボディ吊り下げ方式から自立式に改めることで、投資やエネルギーの効率化や耐震性の向上を進め、容積で30%の削減等を達成している。また「フレキシブル」では、床置きとなる自立式ラインのメリットで、生産内容が変更になっても容易にライン変更をすることができ、工期の短縮にもつなげることが可能となった。

実際の工場見学では、バスで工場敷地内を移動し、最新の自動車組み立てラインや、ロボットが作業するシャシー溶接や自立式ライン上での車両組み付けの様子を見学した。同社が併設している、企業内訓練校「東日本学園」は、「モノづくり」「マネジメント」「信頼」を柱に訓練生を1年間かけて育成しており、定員30名のうち5名は地元企業からも受け入れられている。



トヨタ自動車東日本「結ギャラリー」にて記念撮影

震災より3年半が経った「防災対策庁舎」を視察（南三陸町）



◇ベジ・ドリーム栗原

続いて、隣接の植物生産工場である「ベジ・ドリーム栗原」の視察を行った。同社の事業は、大衡村のスマートコミュニティプロジェクトの一環として進められており、トヨタ自動車東日本と豊田通商が連携し、温室・減農薬による「パプリカ」の栽培が行われている。温室の熱源はトヨタ自動車東日本の工場の排熱利用となっており、また水は雨水タンクから供給されているため、超省エネ生産、競争力のある農業を実現している。

【第2日目】

宿泊地の南三陸町を出発し、JR東日本・気仙沼線「BRT」乗車と第三セクターである「三陸鉄道南リアス線」の乗車に向け北上した。バス車中より高台へのかさ上げ造成工事を左右に見ながら移動、造成地の巨大な重機の間から「奇跡の一本松」も見ることができた。

◇JR東日本気仙沼線

JR東日本気仙沼線の本吉駅よりBRT（バス・ラピッド・トランジット）に乗り気仙沼駅へ向かった。このルートは、震災時に流されなかった鉄路の一部を舗装しBRT専用道に変え運行されている。実際乗車したBRTは、途中一般道と並走しているが、専用道を走行するBRTは、一般道の渋滞を横目に、定時に気仙沼駅へ到着した。

今回乗車したe-BRTは電気モーター駆動のバスで、通常のバスより発進加速の良さが感じられ、走行音もモーター駆動により低く抑えられている。またこのバスは1日1往復しており、ディーゼルバスと比べ、1年間で杉の木188本分のCO₂が削減されている。電気は容量が小型電気自動車の約2.5台分に相当するリチウムイオン電池に蓄えられ、片道22km



JR気仙沼線でe-BRT 電気モーター駆動バスに体験試乗

の本吉～気仙沼間を走行。車内では、e-BRTの仕組みや走行状態をモニターで確認でき、自由に使えるモバイルコンセントや車外には災害時供給用の100Vコンセントも装備されている。また、専用道から一般道に入る数カ所に、BRT専用道路側に遮断機があり、一般車が間違えて侵入しないような対策がとられていた。

◇三陸鉄道南リアス線

続いて、三陸鉄道に乗り乗するため、バスは盛（さかり）駅に向かい、途中、「奇跡の一本松」をバス車中より垣間見ることができた。復興現場の中で、巨大重機に囲まれている姿は、まさに復興のシンボルと映った。

定刻通りに「三陸鉄道南リアス線」盛駅を発車、終点の「釜石駅」に向かった。乗車した車両は、震災当日、トンネルを走行中に震災に会い、他の車両が被災した中で3カ月半後に無事脱出した車両とのことであった。車内では、地元の方々が作ったことでしか買えない手作りお土産などが販売され、復興の一助のもと、参加者はめいめいに買い求めている。

途中、吉浜駅付近にて車内放送で、「あまり知られていない」としながら「奇跡の1本ポプラ」が紹介された。このポプラの木は、過去3回の大津波（明治29年・昭和8年・平成11年）を乗り越えて今も成長を続け、地区のシンボルとなっているとのこと。そんな中、美しいリアス海岸を見ながら一行は、釜石駅へ到着した。

バスへ乗り換えた一行は、遠野市を經由し花巻に向かい、途中立ち寄った「とおの物語の館」にて、語り部による昔話を聞くこともできた。

以上で今回の視察を終えた一行は、新花巻駅に到着し、全ての行程を終了した。

パーソナル・モビリティ・ビークルの今後の展望

立ち乗り電動二輪車の講演と試乗



セグウェイジャパン株式会社取締役 **秋元 大氏が講演**

第207回 会員研修会開催

日 本自動車会議所は9月18日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第207回会員研修会を開催し、セグウェイジャパン株式会社取締役の秋元大氏が、「パーソナル・モビリティ・ビークルの今後の展望」と題して講演した。立ち乗り電動二輪車については、現在、わが国では道路交通法により公道を走ることができないなどの課題も含め、パーソナル・モビリティ・ビークルの普及に向けた取り組みと可能性について論じた。氏は、セグウェイジャパンの設立人の一人であり、現在は取締役営業部長である。また、今回はこの機会を捉え、同社にご協力をいただき、講演に併せてセグウェイの試乗会も行った。参加者は約80名。

【講演要旨】

1. セグウェイの概要と特徴

セグウェイは米本社で発売以来、約10年間で世界市場での累積販売台数は約10万台、製造拠点は米本社である。セグウェイの魅力は、歩いている感覚の延長で乗れることであり、操作の簡便さで例えるならパソコンのマウスみたいなものである。いちいちマウスの手元を確認しながら操作する人はいない。身体感覚に近い乗り物という意味では、乗馬に近い。

セグウェイが身体感覚に近い乗り物として操作できる秘密は、独自の安定システムにある。人間のバランス感覚を司る内耳器官に似た機構により、乗っている人の傾きを計算し、車体をつねに垂直に保つ。2つのセンサーと5つのジャイロ（角度検出器）か

らの情報を1秒間に計算処理する回数は100回。この高度な技術によって、乗っている人は「行きたい」と思った方向へ自由に移動したり曲がったりすることができる。

スムーズな動きは、電気動力だからこそ可能となった技術。まさに電気が実現してくれた素晴らしい乗り物である。最高時速は約20km。立って走行するセグウェイは、時速20kmも出せば相当スピードが出ていると感じられる。フル充電で走行できる距離は約40km（充電の電気料金は20～30円）。足元に設置されている差し込み口に、一般家庭で使う電源ケーブルをつなぐだけで手軽に充電できる。また、キーを兼ねたコントローラは取り外し可能で、遠隔操作でロックできる。

セグウェイは、点から点へ移動する手段というより、移動そのものを楽しむツール。例えばパリの観光でセグウェイに乗った人は、セグウェイのファンになるのはもちろんのこと、パリがますます好きになったと言われる。これこそセグウェイの本質を語っている。

セグウェイは身体感覚で乗りこなせるので、クルマやバイクと違い、運転操作に特別な意識を払う必要がない。これによって、気持ちにゆとりが生まれ、周りに気を配り、互いに思いやるようになる。すれ違う時にも、ごく自然にコミュニケーションが生まれたりもする。電気動力によって実現される走行時の排ガスがゼロという環境へのやさしさも大きな魅力。残念ながら日本の法律はまだ公道での走行を認

めていないが、欧米並みの規制緩和が進むよう尽力している。

2. セグウェイの市場

国内価格はベーシックモデルで約83万円。販売先は個人利用ではなく、業務用が主体。主要マーケットは、大きく2つある。ひとつは、警備用。世界の主要空港や大型ショッピングモールの警備で使われており、日本では現在、成田空港と中部国際空港に配備されている。もうひとつは観光ツアー用。移動すること自体が楽しく、風を感じられることが好評。さらに、観光スポット間の移動中にガイドが効率的に説明できることも評価されている。

9.11の同時多発テロ以降、アメリカで警察官の離職率が増加した。機動性に優れ、歩行と変わらず隅々まで巡視できるという利点に着目して、警察官にセグウェイを与えたところ、離職率が劇的に低下した。またセグウェイに乗っていると住民から声をかけられるようになり、視認性もアップしたことから軽犯罪が減るという効果も生み出した。

観光地での移動手段については、海外では公道走行ができるので、都心部を2時間程度かけてガイド付きツアーをするなど多く利用されている。国内では、私有地の活用になるが、沖縄や長崎、北海道などでセグウェイに乗ったガイド付きツアーを実施している。歩く負担もなく、大自然を満喫できるツアーはいつも満員で大人気になっている。

こうした人気者のセグウェイをさらに普及させるべく、公道(歩道)走行できるように国に働きかけている。特に地方行政と共に防犯パトロールやセグウェイツアーの公道走行実験を行うなど積極的に働きかけているところ。現状では道路交通法に適した規格でないため、公道での走行は原則禁止されている。

そこで立乗り型パーソナル・モビリティ・ビークルを公共の場で走らせる際の課題などを探り普及の足がかりにしようと、茨城県つくば市と共に特区構想に名乗りをあげた。つくば市が2010年に「つくばモビリティロボット実験特区」の認定を受け、公道での通勤実験が開始された。現在、同市内でセグウェイに乗るためには、16歳以上で普通自動車免許か普通自動2輪免許を所持していることが必須条件となっている。また、同市で本年6月から開始したセグウェイツアーは、すでに9～10月まで予約が一杯となっており、セグウェイ人気の高さを物語っている。



セグウェイに乗って講演する講師の秋元氏



講師を務めた秋元氏の誘導でスムーズにスタートする参加者。まだ試乗していない参加者が興味深く見守る



秋元氏の「ストップ」の合図で停止。足元にもハンドルバーにもブレーキがないため、止まりたいところで止まるのが意外に難しい

3. 規制緩和に向けて

新産業を創出するときには、規制や法律の壁にぶつかることが多々ある。セグウェイが公道を走行できないことは普及のための大きな課題。現在、各地方自治体と共に特区申請を増やそうと努力しているが、こうした特区内での規制緩和も実は進んでいない。現状、実験をするには警察への届け出が必要なものに加え、実験中は保安要員として最低1人の同伴が必要。さらに、走行は幅員3m以上の歩道に限られる。このため自由な実験ができず、普及に相当な時間がかかることになってしまう。

例えば、つくば特区の立ち上がり当初は横断歩道での走行が禁止され、なんと降車して移動していた。横断歩道は車道との認識からだ。横断歩道を走行できるようになったのは2013年から。提言から実現までに約2年を要した。先進国でセグウェイを公道で利用できないのは、日本と英国くらいである。海外ではすでに多くの国でセグウェイツアーなどが事業化されている。現状の規制が続くと普及が進まない。実用化に向けて各国が取り組んでいる自動運転車でも同様のことが起こるのではないかと危惧する。

4. パーソナル・モビリティ・ビークルの今後の展望

セグウェイなどのパーソナル・モビリティ・ビークルの普及は今後本格的な市場拡大に向かうと予測されており、自動車メーカー各社は、こうした車両の開発を進めている。われわれとしては、もともとIT産業に従事していたので、サービスを創出することを常に考えている。セグウェイ普及についても利便性の追求だけではなく、自然と笑顔が出てしまう乗り物としての普及のあり方を追求していきたい。今



試乗に慣れて余裕が出てくると、思わず「セグウェイ・スマイル」がこぼれる参加者も

までのクルマ重視社会から、それぞれのシーンや目的に合った移動手段を選べる街づくりを考えることも大切であると考えます。

日本の自動車メーカーは長いバリューチェーンの中で卓越した「モノづくり」を続けてきたが、今後はそうはいかない。例えば電気自動車はデバイスとそれらを制御するシステムの付加価値が自動車全体の中で大きな比率を占めるようになった。その領域は効率を競ってきたモノづくりの領域とは大きく異なる。アメリカは今やIT企業がクルマを作る時代になった。データセンターと移動体(自動車)間を常に通信で結び、様々なサービスを展開するためIT企業が自ら自動車メーカーになり、まさに今までの常識を変えようとしている。今後は大手のスマートフォンメーカーが行ったように、技術とデバイス調達を同時に獲得するようなケースも出てくると見ている。こうした競争が進めば、技術の目利きや組み合わせのセンスが大きく問われることになる。こうした点で後れを取ったため日本の電機産業は世界のデバイス産業で優位性を失った。さらに電気自動車なら新興国でも簡単に安く組み立てられる。新興国の自動車メーカーが日本の自動車産業にとって直ぐに脅威になることはないであろうが、エネルギー需給も含めて大きなパラダイムシフトが起きた場合への備えは怠ってはならないと考える。

—○—○—○—○—○—○—○—○—○—○—

講演終了後、参加者はセグウェイの操作方法についての指導を受けながら、セグウェイに乗って移動する楽しさを実感していた。



多くの参加者が初めての乗り物に期待感と緊張感を持って試乗した

エコドライブ講習会を開催

東京など9都県市

首都圏で参加者を募集

東 京都など首都圏の9都県市は11月、日本自動車連盟（JAF）や自動車教習所と連携してエコドライブ講習会を開催する。

この講習会は、9都県市（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市）が開催するもので、「燃費改善のコツ、個別指導します」というのがスローガン。環境に優しいエコドライブは、地球温暖化対策や大気汚

染防止にも役立つだけでなく、安全運転や燃費改善にも貢献するからだ。

今回の講習会開催地は、さいたま市、神奈川県座間市、千葉県八千代市、東京都東久留米市の4カ所で、受講者が燃費測定機と分析ソフトを利用することで、二酸化炭素の削減量と燃費改善の結果や、改善すべき運転のくせが理解できるという。

参加希望者はファックスでJAF東京支部まで申し込むこと（FAX.03-5440-2563）。参加費は1,028円（保険代、テキスト代）。

問い合わせ先は、9都県市首脳会議環境問題対策委員会大気保全専門委員会（事務局）神奈川県環境農政局環境部大気水質課（TEL.045-210-4120）、またはJAF東京支部（TEL.03-6833-9130）まで。

〔東京都自動車会議所〕



富 山県自動車会議所は9月6日、富山運輸支局はじめ3機関と自動車関係団体とともに、「第32回自動車なんでも無料相談」及び「マイカー点検」を高岡市下伏間江の「イオンモール高岡」の屋内外で開催し、ユーザーの相談に対応するとともに、エコドライブの推進、点検整備の推進、全席シートベルト着用の推進などについて、リーフレット、チラシ、ノベルティーを配布し、多くの買い物客に呼びかけた。

屋内会場の相談コーナーでは、車検・整備、登録手続き、保険・交通事故、車の売買、輸送・引越など、自動車に関わるすべての相談に応じるスタッフをそろえて、自動車ユーザーが日頃かかえている相談事案計18件のほか、軽微な疑問・質問にも丁寧に対応した。

アトラクションコーナーでは、夜間視力計での測定やPCを使用して視野・眼球動作・動体視力の検

査、よい子のエコロジー約束手形、よい子の交通安全約束免許証の発行、ミニバルーンアートの作成配布を行った。

さらに、日本自動車会議所の協力を得て、俊敏性を測定する「クイックアーム」を設置したことにより、子どもから大人まで幅広い層に人気があり、特に家族連れに大好評だった。

屋外会場では、シートベルトコンビンサーによる衝突体験、マイカー点検コーナーにおいて48台の点検を行い、点検整備の重要性や全席シートベルト着用を呼び掛けた。

当日は、約1,000名の方々が来場し、1日を通して賑わった。

また、当会議所は例年、各種イベントの実施にあわせて、「エコドライブの推進」啓発のため、会場を訪れた相談者や自動車ユーザーなどを対象にアンケートを実施しており、今回のイベントでは181名から回答が寄せられ、その中で、エコドライブの認知度の質問では、「よく知っている、大体知っている」と答えた人が合わせて78.5%、「あまり知らない」と答えた人が21.5%、これに対して、「エコドライブ10のすすめ」の認知度の質問では、「よく知っている、半分くらい知っている」と答えた人が合わせて30.4%、「あまり知らない」と答えた人が69.6%となり、これらの結果を踏まえて今後も、引き続きイベントなど各種行事を通じて幅広く啓発活動を行うことにしている。



富 山県自動車会議所は8月27日、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(株)の野上淑弘取締役経理部長を選出し議事に入り、法税制関係では、平成27年度国・県予算に対する要望事項の検討審議が行われ、課税根拠を失った自動車関係諸税の抜本的な見直し、道路整備計画の策定とその実現など11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)へ提出することを決定し、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6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宮本幸弥首席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、意見交換を行った。

そのほか、同運輸支局の黒田誠一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9月10月の強化月間にあたり、その推進と取り組みについて聴講、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。

合同委員会終了後、引き続き開催された施設見学会では、富山県環境科学センター(射水市)を見学、同センターの笹島武司次長から沿革、業務内容などの説明を受けた後、県内26カ所に設置されている大気汚染常時観測局のデータを24時間体制で収集・監視をしている「中央監視局(テレメータシステム)」や、衛星から環日本海地域の海洋環境に関するデータの収集・監視をしている「海洋環境ウォッチシステム」を見学、そのほか地球規模で環境汚染が懸念されている放射線、黄砂、微小粒子状物質(PM2.5)の観測測定装置について説明を受けながら見学した。

委員からは、「山・海など自然に恵まれた富山県内の大気、水質環境を監視し、健康と生活を保全しているシステムについて、改めて認識し、大変よい機会となった」という声が多く聞かれ、大好評の施設見学となった。

訃 報

日産自動車の社長、会長を務められた

久米 豊氏が逝去

日本自動車会議所顧問(元副会長)
日本自動車工業会会長
経団連元副会長

日産自動車の社長・会長をはじめ、日本自動車会議所副会長、日本自動車工業会会長、経団連副会長なども務められた久米豊氏が9月10日、逝去された。93歳だった。

久米氏は、自工会会長時代の平成2年6月から平成6年5月まで当会議所副会長を務められ、副会長退任後は顧問に就任された。日産社長在任中は、高級セダ

ン「シーマ」などのヒット商品を数多く産み出し、「技術の日産」を世に広く知らしめた。自工会会長時代には、日米自動車摩擦の交渉の前面に立つなど自動車産業の発展に尽力された。

こうした実績が高く評価され、昭和61年藍綬褒章、同年オレンジナッソー・コマンドー勲章(オランダ)、平成3年ベルギー国王冠勲章コマンドール章、平成6年アギラ・アステカ勲章(メキシコ)、同年勲一等瑞宝章など数多くの榮譽に輝かれた。



松原 青美氏 首都高速道路公団元理事長
(当会議所会員元代表者)

首都高速道路株式会社の前身、首都高速道路公団で理事長を務められた松原青美氏が9月11日、逝去された。82歳だった。

新刊のご案内

『自動車年鑑』 2014～2015年版を発売

自動車産業界唯一の総合年鑑

日 本自動車会議所は、日刊自動車新聞社との共同による『自動車年鑑』(2014～2015年版)を発売いたしました。

本書は、クルマと自動車産業に関するあらゆる情報やデータ、動向などを網羅した『自動車年鑑』本体と、約100団体とその会員企業の住所や電話番号、代表者などを収録した別冊『The List』がセットになった、自動車産業全般をカバーした唯一の総合年鑑です。

2014～2015年版は、2013年から14年にかけての国内外の業界動向を「自動車産業日誌」、「ニューモデル」などコンテンツごとに編集し、また地方に焦点を当てた都道府県の動向もまとめています。登録・届出台数、保有台数、生産出荷、交通、系列販売店別戦力の比較など、自動車に関するさまざまなデータを収録しているだけでなく、自動車産業の最新動向やニュース・トピックスなども取り上げています。

巻頭企画では、「燃料電池自動車時代の幕開け」と「開発進む自動運転システム」の2テーマを取り上げ、最もホットな自動車新技術の開発競争を展望しました。また、好評の「ザ・ニューリーダーズ」では、自動車業界の団体や関連企業などの収録範囲を大幅に広げ、延べ189人の新トップ情報を掲載。さらに、『The List』ではFAXやHPアドレスも収録するなど、これまで以上に内容の充実に努めました。

自動車産業の各分野、業種動向を分析し、さまざまな情報を提供しております『自動車年鑑』は、自動車ビジネスに携わる方々や研究者、行政関係者などの必携ツールとしてお薦めいたします。

【自動車年鑑の主な掲載項目】

《本編》

- 巻頭特別企画
 - 「燃料電池自動車時代の幕開け」
 - 「開発進む自動運転システム」
- 2013-2014 ニューモデル
- 2013-2014 ザ・ニューリーダーズ



- 物故者 2013.6-2014.7
- 自動車産業日誌
- 日本の自動車産業
- 主要国の自動車産業
- 国内自動車販売・サービス
- 自動車産業と行政
- 《統計・資料編》
 - 国内関連データ
 - 国内販売・サービス
 - 車体・部品生産
 - 主要国の自動車台数統計
 - 諸税・道路・交通環境

【別冊「The List」の掲載項目】

約100の自動車関係団体とその会員企業の住所、電話番号、代表者などを網羅。

体 裁 B5判・箱入り上製本
 ページ数 別冊含め約770ページ
 定 価 1部 = 2万1,600円
 (本体価格20,000円 + 税)

送 料 無料

お申し込みは、FAX.03-3578-3883 またはホームページ (<http://www.aba-j.or.jp/order.php>) から



近所こそ、

油断大敵。

いつも通る道路だから、
ちょっとそこまでだから、
普段は車が通らないから、
と油断しないでください。

高齢者の死亡事故の多くは、
自宅から500m圏内で
発生しています。



あい しゃ どう
愛 車 道 (248)

ヴァチカンの駐車場

ニキビが出始めた高校生のときから、ローマのヴァチカン美術館に行って、ミケランジェロの傑作『システイーナ礼拝堂の天井画』を見たいと思っていた。

ここへ来て、猫好きの配偶者がヘソクリを出すからローマへ行こうと言い出した。何となれば、アルジェンティーナ神殿跡という古代遺跡が猫のコロニーとなり、捨てられたり傷ついたりした猫がボランティアたちによって保護されているという猫シェルターをテレビで目にしたことによる。そこへ行って猫たちに触れてみたいと言うのだ。

同道するに当たり、旅行社への申し込みに始まる雑事の処理及び荷物持ち担当という条件が付いたが、それくらいは辛抱しようと即座にOKの回答をする。早速、旅行案内書を開いたところ、当然のことに『コロッセオ』や『カラカラの浴場』『トレビの泉』など、行ったからには見ておきたいという名所・古跡が山ほどあった。

知人のアドバイスで、出掛ける前に改めて映画「ローマの休日」のビデオを観た。そこでは、若く美しいオードリー・ヘップバーンとハンサムなグレゴリー・ペックがスクーターに乗って様々な観光地を巡っていた。

羽田から15時間掛けてローマへ到着すると、何はともあれ猫の保護所に足を運ぶ。すると、そこ

で日本人カップルに出会った。何でも去年訪れたのだが、そのときに目にした猫にもう一度会いたいからと言う。<何と世の中には色々な人がいるものよ>と、たまげた。



主要案件が済んだので、お目当てのヴァチカン美術館に行き、ガイドの説明にフンフンと頷きながら歩いて行くと、途中の回廊から、中庭に設けられた広い駐車場が目に入った<写真>。

「あれは？」とガイドに尋ねると、「ここで働く職員たちのクルマです。ヴァチカン市国の人口は約800人ですが、職員が約2,000人というのも面白いですよ」そう言って微笑む。

ラオコーンの彫刻や見事な美術品を見学した最終地点に礼拝堂の天井画はあった。目を見開いて見上げると、身体中を感動が走ったのだった。

「ローマの休日」は60年以上も前の映画だけあって、街を走るクルマや二輪車の台数は現在とは比べようもないほどに少ない。そうした背景があったから、オードリーとペックの二人は軽快に走っていたのだという思いが脳裏を駆け抜けた。

ともあれ、今度はパリ辺りの猫の保護所といった番組がテレビ放送されれば上手いのだが。

(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10月1日現在)=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 日本二輪車普及安全協会 | 山形県自動車団体連合会 |
| 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 | 一般財団法人 日本自動車研究所 | 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 | 一般社団法人 日本自動車機械器具工業会 | 東京都自動車会議所 |
| 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 | 一般財団法人 日本自動車査定協会 | 一般社団法人 神奈川県自動車会議所 |
| 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 全日本交通安全協会 | 一般社団法人 静岡県自動車会議所 |
| いすゞ自動車販売店協会 | 石油連盟 | 公益財団法人 日本自動車教育振興財団 | 一般社団法人 愛知県自動車会議所 |
| 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 | 一般社団法人 日本鉄リサイクル工業会 | 一般社団法人 岐阜県自動車会議所 |
| 日産自動車販売店協会 | 一般社団法人 全国自動車標板協議会 | 全日本自動車部品卸商協同組合 | 一般社団法人 三重県自動車会議所 |
| UDトラック販売店協会 | 一般財団法人 自動車検査登録情報協会 | アイ・ティ・エスジャパン | 一般社団法人 富山県自動車会議所 |
| 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 | 公益社団法人 自動車技術会 | 一般社団法人 石川県自動車会議所 |
| 三菱自動車販売店協会 | 一般社団法人 日本自動車リース協会連合会 | 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 福井県自動車会議所 |
| 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 | 一般社団法人 自動車再資源化協力機構 | 一般社団法人 大阪自動車会議所 |
| 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 日本ガス協会 | 一般社団法人 徳島県自動車会議所 |
| ダイハツ自動車販売協会 | 全国自動車検査登録印紙売捌人協議会 | 一般社団法人 日本自動車運行管理協会 | 一般社団法人 香川県自動車会議所 |
| 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 | 日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会 | 愛媛県自動車会議所 |
| 全国フォード販売店協会 | 一般社団法人 東京都トラック協会 | 一般社団法人 自動車用品小売業協会 | 高知県自動車会議所 |
| スズキ自動車販売店協会 | 一般社団法人 神奈川県トラック協会 | 一般社団法人 日本オートオークション協議会 | 一般財団法人 大分県自動車会議所 |
| ホンダ自動車販売店協会 | 一般社団法人 日本道路建設業協会 | 全国中古車輸出業協同組合 | |
| 一般社団法人 全国軽自動車協会連合会 | 一般社団法人 日本ゴム工業会 | 全国オートバイ協同組合連合会 | (ほかに企業会員84、推薦会員3) |
| 日本自動車輸入組合 | 一般社団法人 日本塗料工業会 | 日中投資促進機構 | |
| 一般社団法人 日本中古自動車販売協会連合会 | 板硝子協会 | 一般社団法人 青森県自動車団体連合会 | |
| 一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会 | 日本自動車車体整備協同組合連合会 | 一般社団法人 岩手県自動車会議所 | |
| 一般社団法人 日本自動車機械工具協会 | 一般社団法人 日本交通科学学会 | 一般社団法人 宮城県自動車会議所 | |
| 公益社団法人 全日本トラック協会 | 一般社団法人 日本陸送協会 | 一般財団法人 秋田県全自動車協会 | |