

# 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 11 No.862

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)

## ユーザー負担軽減を訴える「街頭活動」展開 北海道から九州まで全国約40カ所で実施



### JAF・自動車税制改革フォーラム、自動車総連

JAFの矢代隆義副会長や久米正一専務理事も参加して行われた街頭活動(10月23日、東京・田町駅前)

**日** 本自動車連盟(JAF)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」と自動車総連は、10月初旬から全国約40カ所で自動車ユーザーの税負担軽減を訴える街頭活動を展開した。同フォーラムでは、生活必需品であるクルマに過重な税金が課せられているとして、▷自動車取得税の廃止、▷自動車重量税の廃止、▷ガソリン税・軽油引取税に上乘せされた「当分の間税率」の廃止などかねてから政府などに要望してきた。

しかし、要望の実現には至っていないうえ、4月からの消費税率引き上げによりユーザー負担がさら

に重くなり、加えて、廃止される取得税の付け替えとなりかねない「環境性能課税」の創設が検討されているため、税制改正論議が本格始動する10月から国民へ直接訴えることにした。

街頭活動は、大勢の人が集まる駅前を中心に商業施設やイベント会場などでも行われ、北海道から九州まで全国各地で実施された。JAFを中心としたフォーラム団体や自動車総連のスタッフらがチラシ(22ページ参照)やポケットティッシュなどを配布しながら、ドライバーや道行く人たちにユーザー負担軽減を訴えた。

#### ◆◆主な内容◆◆

- 第1回法制委員会開催 ..... 2
- 平成26年度第3回道路・環境委員会開催 ..... 4
- 自民など3党が27年度税制改正要望ヒアリング開催 ..... 7
- 「大阪府自動車政策懇談会」開催 ..... 10
- 第208回会員研修会開催 ..... 12
- 全国道路利用者会議全国大会・道路視察に参加 ..... 18
- 第91回全国自動車会議所専務理事会開催 ..... 20
- 「とやま環境フェア2014」に出展[富山県] ..... 21

(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)

# 自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン検討会の 中間とりまとめ並びに現在の検討状況について

国土交通省自動車局自動車情報課 **松生専門官が説明**



## 第1回 法制委員会開催

**日** 本自動車会議所は10月31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回法制委員会（委員長＝神谷俊広・全国ハイヤー・タクシー連合会理事長）を開催した。今回は、国土交通省自動車局自動車情報課の松生恒樹専門官より「自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン検討会の中間とりまとめ並びに現在の検討状況」をテーマに説明いただき、意見交換を行った。松生専門官の説明要旨は以下の通り。

### 1. 検討会について

「自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン検討会」は、IT技術の進展を背景に、自動車の走行や、行政が持っている自動車検査登録における各種情報を活用して新たなサービスが創出できないか、また自動車関連手続きの利用環境の向上が図れないか等の問題意識を背景に、本年2月に設置され検討が進められている。

本年6月に中間とりまとめが行われ、現在はその中で重点テーマとされたテーマについて、集中的な議論が進められており、年内に最終的な取りまとめが行われる予定である。

### 2. 自動車関連情報を巡る動向

#### (1) 今後の人口と行政コスト

検討会の議論の中で確認してきた自動車関連情報

を巡る動向について紹介したい。

マクロの視点から大きな課題の背景となる、わが国の人口の状況を見ると、今から10年後の2025年には、全人口の3割が65歳以上の高齢者になる見込みである。また、2050年時点の人口増減をみると、2005年比で人口が半分以下になる地点が現在の居住地の6割以上を占め、人口規模が小さいほど人口減少率が高くなるなど、人口の低密度化と地域的偏在が同時に進行する可能性がある。

一方、人口密度は低下するほど、一人あたりの行政コスト（歳出額）は増加する傾向がある。

今後の少子高齢化・人口密度の低下の進展を見据えれば、行政として、新たな対応の必要性が求められていると言える。

#### (2) IT化に向けた政府の取り組み

新たな行政としての対応の一つとして、ITを取り上げられることができるだろう。ITの進展は、1990年代のインターネットの普及から、2000年代のさらなる情報技術の高度化を経て、現在クラウド技術などによる「ビッグデータ」の利活用、情報の付加価値の創出・新サービスの展開というフェーズに入ってきている。政府としては、2001年1月の「e-Japan 戦略」を皮切りに、昨年6月に「世界最先端IT国家創造宣言」を取りまとめ、ITに関する取り

組みを進めているところである。

この「世界最先端IT国家創造宣言」は、「2020年までに世界最高水準のIT利活用社会の実現」を目指し、「公共データの民間開放の推進、ビッグデータの利活用による新サービスの創出」や「利便性の高い電子行政サービスの実現」などを柱として取り組みが進められている。

### (3) IT化の進展と自動車

自動車においても、自動車の電子制御化等のIT化が進展しており、その結果、自動車の所有する走行や車体状況などの情報は大幅に増加している。また、カーナビやETC等から始まり、現在さまざまなテレマティクスサービスが展開されるなど、車外通信によるサービスが大幅に増加している。

自動車メーカーによる取り組みを見てみると、自社車両のプロブ情報（位置情報や走行情報等）を収集し、ユーザーや企業・自治体に提供するサービスを開始している事例がある。

2011年の東日本大震災の際には、震災の翌日からホンダが自社車両の通行実績情報の公開を始め、震災の約1週間後にはITS Japanがホンダ・トヨタ・日産の通行実績情報を集約し、提供できるところまでできていた。

### (4) 自動車保険や海外における動向

この他、一部の損害保険会社では、特定車種について、プロブ情報を収集し、走行距離に応じた保険料を設定している。また、海外では運転特性（急ブレーキ等）に基づく保険料設定や、中古車購入の際に、車両の事故履歴や修理・整備履歴を有料で提供するサービスなどが展開されている。

### (5) 自動車検査登録制度やOSSにおける動向

わが国での自動車検査登録においては、「自動車登録検査情報処理システム(MOTAS)」によって、全国の車両に関する情報を一元管理しており、他の行政機関との連携や、インターネットを通じた自治体・民間企業などへの情報提供を行っている。

また、自動車検査独立行政法人で検査した車両データを電子データとして蓄積することで、トラックの二次架装といった不正改造車の排除の効果も期待されている。

自動車保有関係手続に係るワンストップサービス(OSS)については、導入11都府県において新車新規登録の6割がOSSを利用するなど、普及が進んでい

るところである。

### 3. 検討会の中間とりまとめ概要

これまで述べた関連動向を踏まえながら、検討会にて議論を進め、本年6月に「中間とりまとめ」を行った。

中間とりまとめでは、次の4項目を自動車情報の利活用における重点テーマとして位置付けた。「テレマティクス等を活用した安全運転促進保険」、「自動車トレーサビリティ・サービス」、「安全OBDに対応したスキャンツールの共通化」、「検査と整備情報の相関分析を通じた検査・整備の高度化・効率化」である。

また、OSSについては、平成29年度までの抜本的拡大等に加えて、早ければ平成31年度からの軽自動車へのOSS導入の他、マイナンバーの利用範囲拡大にあわせてOSSにもマイナンバーを利用した利便性の向上を検討する、などの内容を盛り込んだ。

### 4. 現在の議論の状況

現在、中間とりまとめにおける重点テーマについて、具体化・深度化を図るべく議論・検討を進めている。重点テーマを、「テーマⅠ」と「テーマⅡ」の2つに分類し議論を進めている。

#### ◇テーマⅠ

#### ①テレマティクス等を活用した安全運転促進保険

概要：自動車の走行情報から得られる急ブレーキ数等の運転特性に応じて保険料金を設定する新自動車保険

#### ②安全OBDに対応したスキャンツールの共通化

概要：安全に係る車両装置の故障診断を共通の機器（スキャンツール）で可能とする

#### ◇テーマⅡ

#### ③自動車トレーサビリティ・サービス

概要：中古車購入時に、過去のオーナー属性・事故・整備履歴などの車両履歴情報を「見える化」し提供

#### ④検査と整備の相関分析等を通じた検査・整備サービスの高度化・効率化

概要：検査情報と整備情報等の分析を通じて、保安基準の見直し等の機動的な制度設計とリコール部品の早期発見等を実現

これらの重要テーマの個別課題や、テーマⅠ・Ⅱ毎の共通課題を掘り下げながら議論を深め、年内の最終とりまとめにつなげていきたいと考えている。

# 道路局および自動車局の 「平成27年度予算概算要求」について



国土交通省道路局の橋本調整官および自動車局の小熊企画官が説明

平成26年度 第3回 道路・環境委員会開催

委員会で説明する橋本調整官(写真中央)。写真円内は小熊企画官

**日** 本自動車会議所は10月28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3回道路・環境委員会(委員長=細野高弘・全日本トラック協会専務理事)を開催した。今回は、国土交通省より、道路局企画課の橋本雅道道路事業調整官と自動車局総務課の小熊弘明企画官を招き、道路局および自動車局関係の「平成27年度予算概算要求」の概要について説明を受け、質疑応答、意見交換を行った。

## 【道路関係予算概算要求の概要】

橋本調整官は、はじめに平成27年度道路関係予算概算要求の基本方針・概算要求概要並びにその重点事項について述べ、最後に建設産業の現状と公共事業の執行についての説明を行った。

### 1. 基本方針と概算要求概要

今回の基本方針は、「東日本大震災からの復興加速」、「国民の安全・安心の確保」、「地方の創生、人口減少の克服」及び「成長戦略の具体化」の4分野を重点化し、これらの課題に対応した施策の効果の早期発現を図ることとしている。

(重点4分野に対する主な取り組み)

- 復興道路・復興支援道路の緊急整備をはじめとする被災地域の早期復旧・復興に全力で取り組む。
- 老朽化する道路施設について、安全性の徹底調査・総点検、老朽化対策を重点的に実施するとともに、道路の防災・震災対策や、代替性の確保のための道路ネットワークの整備などを推進する。また、通学路対策など暮らしの安全に資する事業

を推進する。

- 「コンパクト+ネットワーク」の考え方に基づき、道の駅やスマートICなどによる拠点の形成や、道路ネットワークによる地域・拠点の連携を推進するとともに、ネットワークを賢く使う取り組みを推進する。
- 物流ネットワークなど基盤ネットワークの整備を推進し、わが国の成長のための基盤を強化する。要求額は表1の通り、事業費は3兆9,313億円、国費は1兆9,266億円で、前年度比では、事業費で1.13、国費で1.16となっている。また、この中には、「新しい日本のための優先課題推進枠」4,251億円(国費)が含まれている。

公共事業関係費の推移を当初予算で見ると、平成24年度の4.6兆円を底に平成25年度5.3兆円、平成26年度5.4兆円とプラスに転じているが、ピーク時と比べればまだ低く、豊かで安全安心な国土づくりのため、今後さらに安定的に確保していきたいと考えている。

### 2. 主な重点事項について

- ① 道路の老朽化対策：地方公共団体の老朽化対策が適切に実施できるよう、「道路メンテナンス会議」を活用した定期点検の着実な推進など地方公共団体に対する支援措置を講じる。
- ② 道の駅による拠点の形成：観光や居住など地域外から活力を呼ぶ「ゲートウェイ型」や、産業振興や福祉など地域の元気を作る「地域センター型」として優れた道の駅を選定し、計画段階から総合的に支援する。

【表1】平成27年度道路関係予算概算要求

(単位:億円)

事	項	事業費	対前年度比	国費	対前年度比
直轄事業		18,285	1.16	18,285	1.16
改築その他		13,811	1.17	13,811	1.17
維持修繕等		3,262	1.22	3,262	1.22
諸費		1,212	1.00	1,212	1.00
補助事業		1,219	1.17	757	1.17
地域高規格道路等		1,019	1.18	571	1.17
除雪等		177	1.16	118	1.16
補助率差額等		24	1.09	68	1.19
有料道路事業等		19,809	1.10	225	1.05
合計		39,313	1.13	19,266	1.16
※上記には、「優先課題推進枠」に係る計数(国費4,251億円)を含む(優先課題推進枠に係る計数を除いた場合)					
合計		35,062	1.01	15,015	0.91

※この他に、社会資本整備総合交付金(国費10,644億円)、防災・安全交付金(国費12,647億円)があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。

※この他に、東日本大震災からの復旧・復興対策事業として国費2,416億円がある。また、東日本大震災からの復旧・復興対策事業として社会資本整備総合交付金等があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。

注1. 上記の他に、行政部費(国費10億円)がある。

注2. 平成26年度より社会資本整備事業特別会計が廃止されたことに伴い、直轄事業の「改築その他」の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金(3,368億円)を含む。

注3. 四捨五入の関係で、各計数の和が一致しないところがある。

- ③ 無電柱化の推進：新たな無電柱化推進計画を策定し、同時整備の実施、道路の占用制限の実施、低コスト手法の導入等により、本格的な無電柱化を推進。

3. 建設産業の現状と公共事業の執行について

昨今、公共事業が民間の建設投資をクラウドアウトするとの指摘がマスコミ等であったが、下記4つの根拠により、この指摘は当たらないと考えている。

- ① 公共工事の約9割は土木工事で、民間工事の8割以上は建築工事。土木と建築では技術、資格、経験等が異なり流動性がほとんどないため、公共工事が民間工事をクラウドアウトすることは考えられない。
- ② ここ1年半の景気回復に伴い、民間工事の受注工事量は増加。
- ③ 現在の技能労働者が絶対数として不足している状況にはない。
- ④ 市場の実勢に合った適正な賃金を払えば必要な人手の確保は可能。(現在の賃金水準はピーク時の約8割)

【自動車局関係予算概算要求の概要】

続いて、小熊企画官が、平成27年度自動車局関係予算概算要求について、地方創生、安全・安心、被害者救済の3つの柱の下での主要事項(表2参照)の説明を行った。概要は以下のとおり。

1. 個性あふれる地方の創生と成長戦略の具体化

個性あふれる地方の創生とともに、わが国の成長実現に向け、国際競争力を強化し、時代の変化に対応・先取りした、新たな経済発展の基盤となる戦略的な取り組みを以下の通り推進する。

- ① 自動車運送事業等における人材の確保・育成に向けた取り組みの推進：女性・若年者雇用の先駆的モデル事業の創出や普及啓発、働き方の改善などを実施
- ② ビッグデータの活用等による地方路線バス事業の経営革新支援：路線バス事業におけるビッグデータ活用等による汎用的なビジネスモデルの策定、各地域での導入・普及を促進
- ③ 地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進：地域や自動車運送事業者による

【表2】平成27年度概算要求主要施策総括表

主 要 施 策	27年度 要求額	26年度 予算額	比較 増減率
<b>1. 個性あふれる地方の創生と成長戦略の具体化</b>			
○ 自動車運送事業等における人材の確保・育成に向けた取組の推進	150	-	-
○ ビッグデータの活用等による地方路線バス事業の経営革新支援 (総合政策局との連携事業)	90	-	-
○ 地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進	500	311	1.61
○ 超小型モビリティの導入促進	201	201	1.00
○ 観光立国の実現に向けた訪日外国人旅行者の受入環境整備の促進	30	15	2.00
○ 自動車関連情報の利活用の推進	4,967	-	-
○ 自動車の技術基準の国際標準化等の推進	282	276	1.02
<b>2. 安全・安心の確保と環境対策の推進</b>			
○ 自動車運送事業の安全対策	1,322	1,103	1.20
・ 自動車運送事業の安全総合対策事業	(1,107)	(1,008)	1.10
・ 自動車運送事業者等に対する監査体制の強化	(39)	(37)	1.06
・ 事業用自動車総合安全情報の分析機能強化による事故の未然防止	(115)	-	-
・ 事業用自動車の重大事故に関する事故調査等機能の強化	(60)	(58)	1.03
○ 車両の安全対策	293	221	1.33
○ 自動車の適切な保守管理の促進	232	245	0.95
○ 環境対応車普及促進対策	521	529	0.98
○ 次世代大型車開発・実用化促進事業	248	248	1.00
<b>3. 被害者救済の充実</b>			
○ 重度後遺障害者のための療護施設の設置・運営	71億円 の内数	69億円 の内数	-
○ 重度後遺障害者に対する介護料の支給	3,330	3,199	1.04
○ 在宅重度後遺障害者のための短期入院(入所)受入体制の充実	298	297	1.00
<b>(関連事項)</b>			
○ (総合政策局要求) 地域の公共交通ネットワークの再構築	363億円 の内数	306億円 の内数	-
○ (内閣府要求) 自動走行システム (SIP(戦略的イノベーション創造プログラム))	-	-	-

電気自動車や充電施設導入の先駆的な取り組みに対する補助を実施

- ④ 超小型モビリティの導入促進：地方公共団体等の主導によるまちづくりと一体となった超小型モビリティの先導・試行導入を重点的に支援
- ⑤ 観光立国の実現に向けた訪日外国人旅行者の受入環境整備の促進：現状・ニーズ等の把握、共通ガイドライン等の作成、先行的取組への支援・検証などを実施
- ⑥ 自動車関連情報の利活用の推進：テレマティクス等の活用、自動車トレーサビリティサービスの開発など自動車関連情報の利活用による新サービスの創出・産業革新や、OSSの抜本的拡大による自動車関連手続きのさらなる利便向上を推進
- ⑦ 自動車の技術基準の国際標準化等の推進

## 2. 安全・安心な自動車社会の構築

本年3月の北陸自動車道バス事故等を踏まえ、公共交通の一層の安全確保及び安全な物資の輸送を推進すべく、事業者における安全対策の取り組みを支援するほか、車両の安全対策などを以下のとおり実施する。

- ① 自動車運送事業の安全対策：事故防止対策支援推進事業による衝突被害軽減ブレーキ等の導入や、事業用自動車総合安全情報の分析機能強化、事業用自動車事故調査委員会による事故要因の調査分析機能の強化を進める。
- ② 車両の安全対策：安全基準の拡充・強化、先進安全自動車(ASV)の導入促進、自動車アセスメントの連携により、車両安全対策を着実に実施する。
- ③ 自動車の適切な保守管理の促進
- ④ 環境対応車普及促進対策
- ⑤ 次世代大型車開発・実用化促進事業

## 3. 被害者救済対策の充実

交通事故による重度後遺障害者への支援として、療護施設の設置・運営、介護料の支給、在宅の重度後遺障害者による病院や障害者支援施設への短期入院・入所など、被害者救済対策の充実を図る。また、自動車安全特別会計から一般会計へ繰り入れられている4,848億円及び利子相当額の合計額の全部または一部を繰り戻すことについて事項要求(金額を明示しない要求)を行っている。

# 平成27年度税制改正要望ヒアリング

## 自民党、公明党、民主党が開催

### 当会議所など自動車関係団体が出席

### 「環境性能課税には業界を挙げて断固反対」と強く訴える

10月29日、自民党本部でのヒアリングで要望を述べる当会議所の新地秀一専務理事(写真左側)

**平** 成27年度税制改正の議論が本格スタートしたことに伴い、自民、公明、民主の3党が10月下旬、税制改正要望に関するヒアリングを相次いで開催した。日本自動車会議所も各ヒアリングに出席し、自動車関係諸税の簡素化・負担軽減などを強く要望した。平成27年度税制改正では、廃止される予定の自動車取得税の付け替えとなりかねない「環境性能課税」の導入が検討されており、この取り扱いが大きな焦点となっている。このため、当会議所の新地秀一専務理事は各党のヒアリングで、「このような税には業界を挙げて断固反対であると申し上げたい」と強く訴えるとともに、自動車関係総合団体として燃料課税にも触れ、「当分の間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」も要望した。

今年4月に消費税率が5%から8%に引き上げられたことに伴い、車体課税の抜本的見直しが待ったなしの局面を迎えている。というのも、国内の新車販売が4月以降、対前年比でマイナスが続いており、反動減から回復する兆しが見えないためだ。登録車と軽自動車を合わせた2013年度の新車販売台数は569万台となっているが、2013年度はアベノミクス効果や駆け込み需要などの特殊要因が加味されている。駆け込み需要がなく、消費税率引き上げの影響を受ける2014年度は、500万台を割り495万台にまで縮小するとの試算もある。

こうした国内市場の縮小は生産へも波及し、空洞

化や雇用喪失など日本経済への影響は必至だ。国内の自動車生産と雇用を守るためには、国内市場の活性化が必要であり、そのためには車体課税の抜本的見直しをはじめとする「自動車関係諸税の簡素化・負担軽減」が必須であることは明らか。当会議所でも、そうした観点から9ページのとおり、6項目の重点要望事項を掲げている。

各党のヒアリングに出席した当会議所の新地専務理事は、これら6項目の中でも自動車税の環境性能課税を取り上げ、「あえて重点的に申し上げたい」として、「自動車取得税の付け替えとなるような環境性能課税には断固反対である」ということで、業界全体がまとまっております。是非、このような環境性能課税は阻止いただきたい」と強く要望した。

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。さらに、制度も複雑化するため、自動車関係諸税の簡素化・負担軽減にも逆行する。

日本自動車工業会も環境性能課税の導入には懸念を表明しており、永塚誠一副会長はヒアリングで、「制度設計も取得税とほとんど同じですので、これでは国民を騙すことになるのではないのでしょうか。



公明党のヒアリング（10月28日、衆議院第2議員会館）



民主党のヒアリング（10月27日、参議院議員会館）

環境性能課税は、絶対に取得税の付け替えにはいけないというのが私どもの考えです」と訴えた。このため永塚副会長は、「環境性能課税は『原則非課税』の設計としていただき、その対象は燃費性能の悪いクルマにしていただきたい。つまり、バッド課税という考え方ですが、何がバッドかは、例えば『2015年度燃費基準未達成車』といった客観的燃費基準で限定すべきではないでしょうか」と対案も提示した。

車体課税のほか、新地専務理事は自動車関係総合団体として燃料課税にも触れ、「当分の間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」なども要望した。さらに、10月29日の自民党のヒアリングでは、いわゆる営自格差の見直しについても言及。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）を見直し増税する方向で検討を始めた経緯を踏まえ、「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」と要望した。

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）と主催者代表等のご挨拶は次のとおり。カッコ内は開催日と開催場所。

◇自民党：組織運動本部・国土交通部会（10月29日、自民党本部）＝日本自動車会議所、全日本トラック協会、日本自動車整備振興会連合会、日本バス協会、全国ハイヤー・タクシー連合会、全国軽自動車協会連合会、全国自家用自動車協会、全国通運連盟、全国レンタカー協会

田中和徳・組織運動本部長（衆議院議員）

「組織運動本部は、党内でも最大の組織と言っても過言でないほど多くの職務を担当しています。とりわけ団体総局の中の各委員会別政策懇談会は、組織運動本部にとって一番大事な会議です。是非、本日は皆さま方から税制、予算、政策などに対するさまざまなご意見をお聞かせいただき、わが国、わが党の政策を立ち上げていくことができればと思っております」

坂井学・国土交通部会長（衆議院議員）

「これから税制改正や予算編成に向けて、環境は決して楽観できる状況にないことは皆さま方と共通していると思いますが、そうした中でもしっかりと頑



# 日本自動車会議所

## 平成27年度 税制改正に関する要望書

(最重点要望事項の抜粋)

### ○複雑で過重な自動車関係諸税の簡素化・負担軽減

#### 【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
- 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

#### (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
- 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

#### (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
- ②国際的に適正である軽自動車税の水準に見直し
- ③グリーン化特例の拡充

#### (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
- 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

#### 【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
- (6)ガソリン税のTax on Taxの速やかな解消

張っていきます」

◇**公明党：自動車議員懇話会**（10月28日、衆議院第2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

山口那津男・公明党代表（参議院議員）

「これまで自動車関係税制について議論を重ねてきたところですが、本日、いよいよ年末に向けて終盤の議論をしていくことになりました。改めて皆さま方の要望を伺いながら、税制のみならず、4月からの消費税率の引き上げの影響や景気動向などについても意見交換できればと思っています」

井上義久・自動車議員懇話会会長（衆議院議員）

「年末に向けて税制改正や予算編成が佳境に入ってきており、改めて皆さま方のご意見をしっかりと伺いし、税制改正大綱に反映していきたいと思えます。取得税の廃止は決まりましたが、それに関連し

て財源問題などさまざまな議論が行われております。私ども自動車議員懇話会のベクトルは、皆さま方と全く同じベクトルですので、年末に向けて頑張っています」

◇**民主党：経済産業部門会議**（10月27日、参議院議員会館）＝自動車総連、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、日本自動車会議所、日本自動車連盟

田嶋要・経済産業部門会議座長（衆議院議員）

「自動車関係諸税は、時代のスピードにまだまだ制度が追い付いておりませんし、また意図的な新しい変化球が飛んでくる分野だなど、改めて実感しています。自動車産業は日本をリードする基幹産業として先頭を走っており、これからもそのような時代が続くと思います。私どもとして、できる限りのご支援をさせていただきたいと考えております」



# 「大阪府自動車政策懇談会」開催

## 大阪府自動車政策懇談会

地元選出国會議員8名が出席し、JAFなど17団体と活発に意見交換

**大**阪自動車会議所は10月11日、大阪市天王寺区のシェラトン都ホテルでJAF及び自動車税制改革フォーラムとともに「大阪府自動車政策懇談会」を開催した。府選出の国会議員からは、自民党府連会長の竹本直一衆議院議員をはじめ、8名（代理を含む）の地元選出国會議員の出席のもと、販売や整備、運輸など地元の自動車関連17団体の代表者が集まって活発な意見交換を行った。

最初に、業界を代表して大阪会議所の坂本克己会長が挨拶に立ち、国会議員と業界各位の出席にお礼を述べた後、「本日の懇談会は、来年10月予定の消費税10%への引き上げに併せて、自動車関係諸税に関する議論が、間もなく本格化する予定と伺っており、私ども業界の要望と課題等も説明させていただき、改めて大阪の自動車関係業界の実情をご理解いただくことを目的として、開催させていただいた」と開催の趣旨を述べ、「自動車関係業界は、各業種多くの課題を抱えて厳しい経営環境にある。特に運送事業については、燃料の高騰や競争激化等により、厳しい事業運営を強いられている。また、販売・整備事業など、他の関係事業についても同様に厳しい状況」と自動車業界の業況を述べた。

それを踏まえての要望として、「業界の長年の懸案である“関係諸税の簡素化・負担軽減”について要望を述べさせていただく。平成20年に特定財源から一般財源化になっても、未だに目的税として課せられている税が多数残っている。また、旧暫定税率である“当分の間税率”は当分の間が今もって続いている。ガソリンや軽油引取税、自動車重量税について、まずは旧暫定税率である当分の間税率の速や

かな廃止をお願いしたい。後程、各団体から各々の税制や政策要望を申し上げるのでよろしくお願したい」と述べた。

続いて、竹本直一衆議院議員（府連会長）から、「本日は、業界からの税制や政策要望をお聞かせいただき、冬の税制改正に反映させる等しっかりと対応して行きたい」との挨拶があった。

関係団体からは、トラック、タクシー、バス、販売店連盟、自動車整備振興会、軽自動車協会、JAF（支部）の各代表者から関係業界の厳しい状況説明と意見陳述が行われた。

- ・トラック：軽油価格高騰に対する補助金制度の創設。高速料金の大口・多頻度割引制度の継続。営業車割引制度の創設。
- ・タクシー：大阪府・大阪市が提出した、府下の準特定地域に対する「特区」提案に反対。
- ・バス：軽油引取税の当分の間税率の速やかな撤廃。もしくは、燃料高騰時の当分の間税率の課税停止措置の発動、等を要望。
- ・自販連：①取得税を消費税10%段階で確実に廃止 ②保有課税の見直し（廃止される取得税の付け替えとなる環境性能課税に反対。グリーン化特例の一層の拡充。重量税は将来的廃止も含めて軽減の方向で見直し、少なくとも当面の間税率の廃止）等を要望。
- ・整備振興会：定期点検整備記録簿の虚偽作成と認証疑似行為に対しては、徹底した取り締まりを要望。
- ・軽自動車協会：軽自動車に係る税負担がさらに増えることのないように要望。

## 「秋の叙勲・褒章」

### 当会議所関係者多数が受章

保坂 三藏氏

(東京都自動車会議所会長、元参議院議員)

岡部 敬一郎氏

(元石油連盟会長、元当会議所常任理事)

蛇川 忠暉氏

(元日野自動車社長、元当会議所評議員)

### 3氏が旭日重光章に輝く

平成26年秋の叙勲ならびに褒章で、日本自動車会議所の会員団体・企業関係から多くの方々が受章し、晴れの榮譽に輝かれた。

叙勲では、通商産業政務次官、参議院経済産業委員長、経済産業副大臣などを務められた元参議院議員の保坂三藏氏が旭日重光章を受章さ

れた。保坂氏は、現在、東京都自動車会議所会長、当会議所評議員を務められている。また、元コスモ石油社長で石油連盟会長、当会議所常任理事を務められた岡部敬一郎氏、元日野自動車社長で当会議所評議員を務められた蛇川忠暉氏も同じく旭日重光章を受章された。

さらに、元日本発条社長の佐々木謙二氏、元大阪自動車会議所会長で元全日本トラック協会副会長の大和健司氏が旭日中綬章を、秋田県全自動車協会会長の渡邊靖彦氏、石川県自動車会議所会長で当会議所評議員を務められている要明英二氏が旭日小綬章を、元運輸省自動車交通局長で、現在、全国自動車標板協議会会長、全国自動車検査登録印紙売捌人協議会会長、関東陸運振興センター会長の山下邦勝氏が瑞宝中綬章をそれぞれ受章された。

褒章では、元リケン社長の小泉年永氏が藍綬褒章を受章された。

・JAF：ユーザーアンケートで3万598人の回答をいただいたが、そのほぼ全てが自動車の税金に負担を感じているとして以下を要望。①取得税・重量税は、消費増税の如何を問わず、即刻廃止②ガソリン税等に課せられる当分の間税率の廃止 tax on tax の解消、等を要望。

その後、議員との活発な意見交換が行われ、最後に北川イッセイ参議院議員より次のとおり締めくくりの挨拶があった。

「自動車の各団体から、税制や補助金等貴重な意見をお聞きした。自動車は、国民のライフラインであり、国民の生活を如何に守るかという観点からも、車体課税・燃料高騰問題等、今後の税制改正や予算編成でしっかりと対応していきたい」

懇談会終了後、関係団体などが「京橋駅(JR・京阪間通路)」で、「自動車取得税の廃止、環境性能課税反対、当分の間税率廃止」を訴えるチラシなどを配布して、自動車ユーザーへの関係諸税の簡素化・負担軽減を求める街頭活動を展開した。

<出席議員>順不同

- ・竹本 直一衆議院議員(自民党大阪府連会長)
- ・北川 知克衆議院議員(同 副会長)



政策懇談会終了後、関係団体スタッフが京橋駅前でもチラシなどを配り街頭活動を展開した

- ・左藤 章衆議院議員(同 副会長)
- ・北川 イッセイ参議院議員(同 政調会長)
- ・原田 憲治衆議院議員
- ・茂原 英仁氏(中山泰秀衆議院議員秘書)
- ・榎本 誉士氏(大塚高司衆議院議員秘書)
- ・北野 卓真氏(とかしきなおみ衆議院議員秘書)

<業界出席団体>順不同

JAF、大阪会議所、整備振興、トラック、タクシー、バス、販売店連盟、自家用自動車、軽自動車、レンタカー、個人タク、自動車回送、査定協会、交通共済、タクシー交通共済、オートバイ組合、中販

# 自動車産業戦略2014(案)



**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」会議室で第208回会員研修会を開催し、経済産業省製造産業局自動車課課長補佐の田中宗介氏が「自動車産業戦略2014(案)」をテーマに講演した。氏は、2007年経済産業省に入省し、復興庁、中小企業庁などを経て本年6月より現職。参加した自動車関連団体・企業を前に、田中氏は「知見のある皆様と連携をさらに深め、この自動車産業戦略2014をベースに日本の成長を目指したい」と熱く語った。参加者は約110名。

## 【講演要旨】

### 1. 現状

#### (わが国の自動車産業)

自動車産業は非常に重要であり、日本はこの自動車に頼り切っている。自動車製造業の出荷額は全製造業の約2割(50兆円)、関連産業就業人口は、全体の約1割で547万人となっている。また、生産誘発係数が3.2と大きく、自動車産業で1投資すれば3倍以上の経済効果が生まれる。公共事業の建設などでは1倍+a、電機、鉄鋼でも2倍程度にしなければならない。ましてや、“振興券”などの形で消費者に直接配布すると、貯蓄に回される部分もあり1倍以下になってしまう。何か政策行動をとった場合の経済活動の活性化度は自動車が圧倒的に大きい。こうした意味で日本経済がどうなるかには、自動車が大きく影響し、政策を打つ場合にも自動車が拠り所になる。

次に日本経済の現状の切り口として貿易収支をみる。日本はエネルギーや原材料、食料を輸入に

依存しており、いかに外貨を稼ぎ購買力をつけるかが重要である。1990～2000年の頃の貿易黒字の稼ぎ頭を見てみると輸送用機器、電気機器、一般機械の3本柱でバランスよく稼いでいた。

経済産業省は昔も今も、日本経済をいろいろな産業で依って立つ尾根が多くある「八ヶ岳」構造にしたいと言ってきた。ひとつの産業の好不況があっても全体としては変化が穏やかになり、全体としてパイが大きくなる日本経済が望ましい。しかし、リーマンショックを経て電気機器の貿易黒字が過去の半減以下となり、東日本大震災以降は輸送用機器で貿易黒字の半分を稼ぎだしている。「八ヶ岳」と言いながら、自動車頼みになっているという状況である。

直近は、化石燃料の輸入増や価格高騰、為替レートの変化などにより輸入額は増加し、貿易収支は赤字化している。これは、わが国にとって重大なインパクトがあり、危機感を持っている。自動車業界にも頑張ってもらいたいし、他の産業でのソリューションをどうするか、これからわれわれも考えなければならない。皆様と共に取り組んでいくことだと思っている。

#### (世界の自動車市場と日系メーカー)

世界の自動車市場を見てみると、日系の自動車がシェアトップであり、世界で販売される自動車の約3分の1には日本の自動車メーカーのエンブレムが輝いている。

この日系メーカーの自動車(世界合計2,639万台)がどこで生産されているかという、日本国内での

生産(963万台)から海外への移転が進んでおり、現地で生産(1,676万台)し現地で販売するものが一番多くなっている。日本国内の生産は、約半分が輸出(467万台)され、約半分が国内(496万台)に投入されている。また、現地化が進み、タイなどから日系メーカーによる日本への輸入(7万台)も少しずつ増加している。日系メーカーの視点から見た全体像では、国内市場は500万台(508万台)、海外市場で2,000万台以上(2,136万台)が販売されている状況である。

これを時系列に見てみると、海外生産は増加(1990年326万台⇒2013年1,676万台)する一方で、国内市場の減少(1990年778万台⇒2013年538万台)もあって、国内生産は漸減傾向(1990年1,349万台⇒963万台)にあり、国内生産から海外生産へのシフトが進んでいる。国内市場は、エコカー補助金などの経済対策の影響もあり乱高下しているところもあるが、長期的には、頭打ちかシュリンクしている状況である。

#### (自動車産業を支える基盤)

国内でどれだけモノづくりに関わり付加価値を生み出し、どれだけの人々がそこに携わっているかは、日本の元気そのものである。

最終的には、自動車という完成品となるが、そこに係わるのは多くのサプライヤーがおり、そして市場に出た後は、様々なサービスなど多くの人が関わっている。その人がどういう企業に就業しているかを見てみると、日本で大企業といわれるのは1.1万社であり就業人口は約3分の1。残りの約3分の2の就業人口は中小企業が占めている。

これを都道府県別に見てみると、東京都内は大企業が多く、就業者の半分以上が大企業に勤めているが、大阪、神奈川、愛知を含めて他の道府県では、2人に1人の確率で大企業に勤務する人に出会うことはない。大企業就業比率50%超なのは東京のみであり、地方では中小企業就業人口が7割から8割が当たり前である。

#### (中小企業が直面する経済・社会構造の変化)

中小企業は、日本の経済やモノづくりの根幹だとわれわれは考えている。さらに、20人以下の製造業や5人以下のサービス業という小規模事業者に細分類すると、中小企業のうち約9割が小規模企業である。100~200人規模の従業員がいる中規模企業は、

中小企業の約1割である。

ここ10~20年のトレンドをみると、中規模企業数はあまり変化していないが、小規模企業が圧倒的に減ってきている。恐らくこの原因は経営者の年齢が上がってきていることにある。30年前に一番多かった自営業主の年齢は30代・40代であったが、今や60代・70代が大多数になっている。つまり、世代交代が進んでいないことを示している。景気悪化などによる倒産よりも廃業する方が多くなってくる。

自動車産業戦略の上位概念として、政府として成長戦略「日本再興戦略」を掲げている。その中でも産業の新陳代謝を高めていきたいと考えている。現在、起業率も廃業率も4.5%程度だが、これを10%程度に上げたいというのが政府の目標である。

廃業を勧めているのではなく、事業承継の円滑化や事業の多角化などを考えている。産業の新陳代謝を早期に高めていく必要があり、日本経済にとって残された時間は少ない。

産業の新陳代謝の活性化は、中小企業に勤める人だけの問題にとどまらない。つまり、事業を営み、従業員を雇ってこそ、そこで生活が営まれ、街ができ、文化ができるわけだが、その経済活動を担う地域の中小企業がなくなると、働く場がなくなり、働く人がいなくなる。そして、若手の中小企業経営者なども都会に移り、地域のリーダーもいなくなることで、街に新たな文化が生まれなくなるという地域活性化の問題である。人口減少や若年層減少よりも、この現象の方が早く進んでいる。

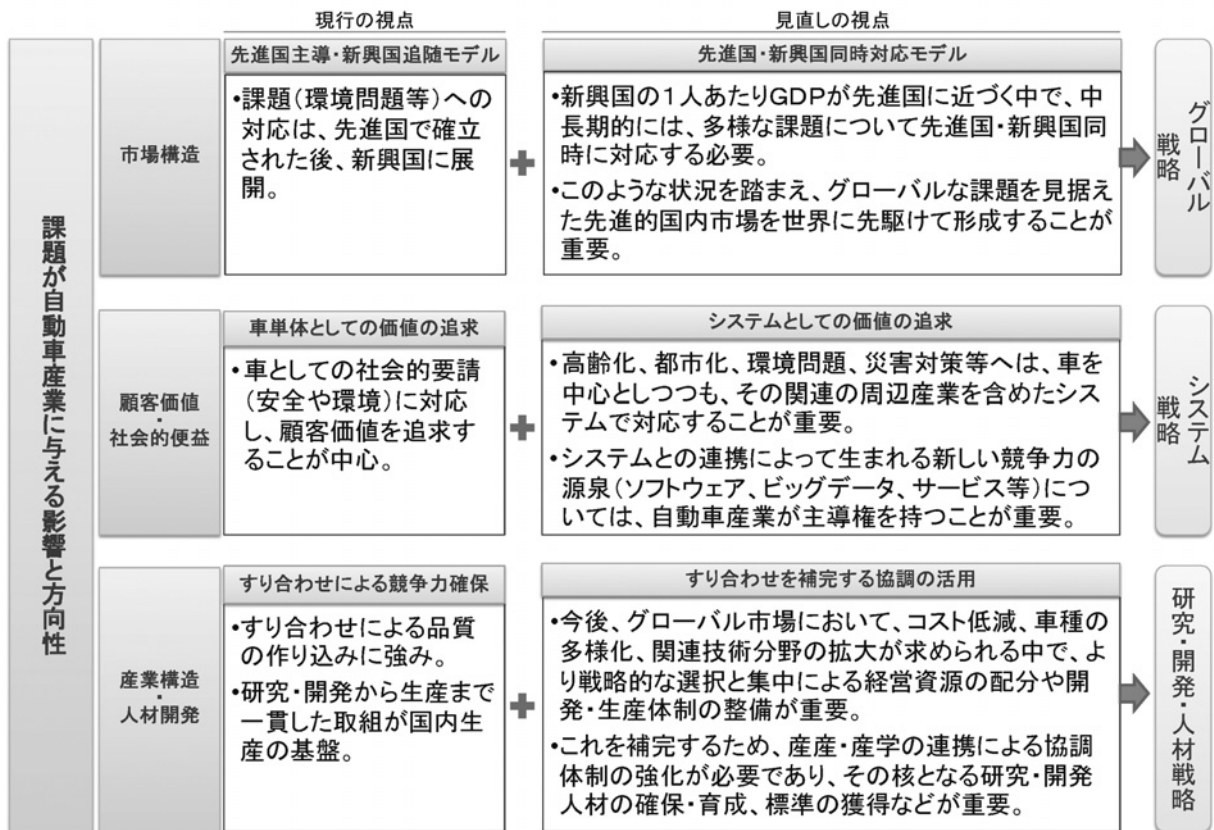
都会の大企業などの大組織に入ることは悪いことではないが、日本全体で見た時に多様性や地域のコミュニティそのものが失われるのではないかと懸念している。

#### (産業が直面する経済・社会構造の変化)

製造業の設備投資の推移を見ると、2002年頃からリーマンショックまでは、国内・海外ともに積極的に行われており年々増加していた。リーマンショック後は、国内・海外共に投資が細くなった。2010年頃に底を打ち、設備投資は増加に転じたが、国内向けの投資は増えず、海外の設備投資が増加している。

次に製造業とサービス業を比較してみると、GDPではサービス業の比率が高く、製造業は20%以下であるが、平均給与では製造業445万円、サービス業310万円と製造業は“稼げる”産業である。ここ10

## 自動車産業戦略（概略）



年で製造業、サービス業に関わっている方がどうなったかを見ると、就業人口は製造業が約265万人減少し、その分サービス業に就業人口が増加した。つまり、“稼げない”側に全体では人が移動している。また、サービス業の所得はここ10年で46万円減少している。一方、製造業はデフレ下であっても微増している。デフレで製造業の手取りが減ったわけではなく、サービス業の中での変化や製造業からサービス業へのシフトが起こっている。

### (製造業は元気の源)

製造業が経済成長に資する点を見てみる。まず、大都市など人口が多く事業所密度の高い地域は、実質成長率が高くなる。次に製造業比率で見ると、大都市はサービス業が多いため製造業比率は下がる一方、人口の少ない地方都市であっても製造業が集積している地域は、成長率が高くなる。これを見ても製造業が重要であることが再認識される。

こうした元気の源である製造業生産額のトレンドを他国と比較してみると、日本はバブル崩壊までは増加しているが、その後は頭打ちとなっており、ピークは20年前だった。それに比べ、ここ10年、20年で急激な伸びを示しているのが中国である。サービ

ス産業の中心と思われているアメリカも、ITバブル以降も継続して増加している。日本に産業構造が非常に近いドイツも着実に増やしている。韓国も通貨危機があったが、それ以降も着実に成長している。成長の源である製造業を他の国はしっかりと成長させており、日本も頑張らなければいけないと改めて思っている。

## 2. 直面する課題

### (新興国市場の拡大)

中国は世界の工場ということで生産額が増加しているが、消費の面でも購買力が上がっており、非常にインパクトのあるマーケットになっている。自動車市場という切り口で国別に見てみると、より中国の大きさが見えてくる。20年先まで予測すると一番ボリュームゾーンで大きくなるのは中国で、すでに世界一の自動車マーケットだが、まだまだ伸びる見込みがある。これまで世界の主流であった先進国市場は、これからは微増または微減の状態である。増えるところはほぼ全て新興国市場である。

### (環境・エネルギー制約)

自動車が世界で使用される限り、付きまとうのは環境・エネルギーの課題である。わが国においても

CO<sub>2</sub>排出量の約2割が運輸部門であり、そのうち9割が自動車である。

排気ガスのクリーン化や燃費向上のため、各国は規制を強化しており、環境・エネルギー問題に対応しようとする、地域性や各自動車会社の得意とする技術によって対応は多様化する。

例えばハイブリッド、次世代ディーゼル、EV、FCEV、バイオフェューエルなど、市場ごとに好まれるものは違い、企業の得意不得意や政策的な誘導によって、世界中にいろいろなトレンドが生じている。これに対応するために、自動車産業は多様なパワートレインの開発という課題に直面している。さらに、パワートレインの種類が増え複雑化することで、制御する変数も増大し開発工数の爆発的増大につながっているのではないかと思う。

#### (前提条件の変化)

もうひとつは、これまで当たり前と思っていたことの変化である。

まず、高齢化は、日本に限らず世界で進む。中国も高齢者の多い社会となり、その他の新興国も同じ道を歩む。高齢者になると自動車の保有も減少し、安全についてもクルマ側の安全支援がさらに求められる。都市化の進展による人口密度の過密化によって、高齢者でなくとも運転が難しい環境となってくる。そういう状態になっても、クルマが敬遠される存在にならないように、市場で存在意義を出す方策が求められる。

### 3. 自動車産業戦略

ここから、こうした現状や課題を踏まえた、今後の方策について述べたい。

環境・エネルギー問題への対応や、高齢化・都市化に伴う安全対策、すなわちクルマが敬遠されるのではなく愛されるクルマにするにはどうするかなど、さらには低コスト化や多様化など、クルマに求められる市場のニーズは、大変厳しくなっていると思う。

さらに、単にアウトプットである“クルマ”が良ければいいというのではなく“クルマをつくりだしている過程”が本当に日本国内や進出した海外において、各地域に貢献して分厚い産業基盤をつくらせているか、その基盤をこれからもつくり続けることができるか、という課題である。

例えば、こうした基盤づくりのための継続的な人

材育成では、産学連携により若い人材を育てながら、企業と連携した持続的な地域コミュニティができていくかという視点で進めていきたい。また、こうした人材育成の取り組みについての皆さんや異業種の人達の考え方を教えてほしいと思っている。

#### (3つの視点)

現状や課題から、自動車産業を見ていく視点を3つ述べる。

1点目は、市場変化からくる「グローバル戦略」である。新興国では市場が急速に拡大している。求められるパワートレインやニーズは国によって変化するので、従来のように先進国にあるものを新興国向けにコピーする状況ではない。多様な課題について先進国・新興国同時に対応する必要がある。

2つ目は、クルマが良ければいいということではなく、都市の構造なども考えるという「システム戦略」である。安全面では、高齢化・都市化などによりクルマ単体での安全だけではなく、交通状況情報を活用し運転者の安全支援をする必要がある。環境・エネルギー問題では、クルマだけ、単体だけで対応してもすでにクリーン化性能も非常に良くなっており、そもそも街や道路の構造はどうあった方がいいのかという議論を進めるべき状況である。

3つ目は、こうした自動車を中心とした社会や自動車産業が、どうやって社会に対し貢献し意義を見出し市場で存在感を放つかという「研究・開発・人材戦略」である。業界にいる人達だけではなく、例えば就職前の学生や異業種の人達をどう巻き込んでいくのか、どう連携するのかという視点である。これからも研究開発を自社で抱え込めるのか、人材育成や人材の流動性は今のままで良いのかという視点でまとめている。

#### (グローバル戦略)

世界で販売されるクルマの構成を予測したIEA(国際エネルギー機関)の資料では、ガソリン・ディーゼルは2020年から減少していくように見える。しかし、増加が予測されているハイブリッドもプラグインハイブリッドも内燃機関を搭載しており、内燃機関のニーズはこの後も増加し、2040年には現在販売されている内燃機関搭載車の倍くらいに増加する予測となっている。同時に電気自動車、ハイブリッドなどの電動技術も増加し、環境・エネルギー問

題などの市場ニーズに応じていく予測となっている。

日本でクルマをつくり、ものをつくっている人が雇われ、社会ができ日本が元気になって、製造業中心に活力ある国といわれるためには、変化した世界の市場に追随するのではなく、日本において世界に先じた自動車市場をつくってしまうことを考えている。それが、今回の戦略にもある次世代自動車の普及に関する政府目標である。先ほどのIEAの予測よりも次世代自動車の販売割合を前倒ししており、まずは日本で先進市場を形成し世界市場の変化に対応できる競争力を生み出したいと考えている。

こうした目標を達成するため、政策的に誘導を進めており、税制上のインセンティブは燃費や各パートレインに応じて幅広く進めている。もう少し直接的にアプローチするため、購入者への補助金も進めている。また同時に、充電インフラ整備にも支援を行っている。これらの活用をお願いしたい。

充電インフラ事業については、国の補助対象外の自己負担部分とランニングコストを自動車メーカー4社が合同会社を設立し、支援するという取り組みを行っている。

経済産業省も充電インフラの基金予算をできる限り延長して、継続的に充電インフラを整えたいと考えている。さらに、今後も自動車メーカーの協力をお願いすると共に、異業種の方も巻き込んで、儲かる充電インフラビジネスのアイデアを期待している。遊びに来るついでに充電するような発想、充電インフラを使用する先進ユーザーのマーケティングなどのアイデアをお願いしている。充電インフラの整備状況とEV・PHVの販売状況はリンクしているので、両方のインセンティブを進めている。

また、EV・PHVに乗ってみたいという機運づくりのために、敬遠されがちな高速道路の長距離利用を促進するためのユーザー調査を行い、調査に協力したユーザーへ走行距離に応じた協力費を交付する施策も検討している。

新しい乗り物としての普及の転換点がいろいろ眠っている。例えば、排ガスも騒音も出さないEVなら病院の建物内まで入っていけるかもしれない。こうした新たな価値を見出すことで、普及促進を図りたい。

#### (システム戦略)

システム戦略の鍵のひとつである自動運転への期

待は、大きく分けて2つ。ひとつは、ヒューマンエラーによる交通事故の減少、もうひとつは渋滞解消による経済損失や環境損失の大幅改善である。

日本の交通事故は減少してきているが、世界では都市化や人口増、クルマ保有台数増加により交通事故死者数は今後15年で倍増(2004年120万人⇒2030年240万人)すると見ている。

日本では飲酒運転への取り組みや後席シートベルト着用などで年間交通事故死者数は5,000人を切る状況となっているが、2018年に2,500人以下という目標に対しては下げ止まっている。これは、高齢者の増加が大きく影響している。高齢者の運転支援技術の進化は、交通安全のみならず高齢者の健康寿命の改善や経済活性化など様々な面で社会に貢献するものと思う。

自動運転、自動走行はいろいろなメリット、社会的インパクトがあるので進めていきたい。総理を本部長とするIT戦略本部でこれから自動運転をどういうステップで進めていくかという目標を今年設定し、そのための研究事業や実証事業のプロジェクトを進めている。

#### (研究・開発・人材戦略)

ここが私の一番の関心事である。クルマをつくり、販売し使用しサービスしリサイクルしている中で、一番「儲けや成長の種」となり、若い人材を取り込み元気になるところはどこにあるのか。

自動車の工場にお伺いしてクルマができる様をみると、コンセプトは自動車会社が創るのだろうが、実際の開発は誰がしているのか、エンジンベンチでのエンジン評価は自動車会社だけでできているのか。アウトソースしている部分もあるだろうし、完成した日本車にはエンブレムがついているが、開発過程に外国の技術が相当入っていて頼っている部分もあるのではないかと。なぜ研究開発が日本発でできないのか、なぜその人材が入社後一から教育し直す必要があるのか。就学前の専門分野が修学後に活かされにくいことが、異業種にいつてしまう一因になっていけば、大きな機会損失になっていないか。

大学に入って、熱中している実験が実は企業との共同開発になっていて企業が資金を大学に提供し、そのまま共同開発の企業に就職するということができれば、理想的な人材育成と研究開発と愛のある製品製造につながるのではないかとという問題意識を持



っている。

自動車用内燃機関技術研究組合“AIICE”という取り組みが今年から始まった。自動車会社の技術者は、今後も内燃機関という一見古臭いものに大学生が関心を持ってもらう世界が必要だという問題意識を持っており、3年ほど前から具体的な議論を始めた。その結果として、自動車会社が集まり、共同でエンジンの研究開発を行い、ひいては自動車用内燃機関の分野に人材が集まるような取り組みを今年から実際にスタートしている。

この取り組みは政府の方針とも連携しており、文部科学省と経済産業省の研究開発予算を500億円集め、官邸主導で10の技術分野に投下するという“SIP”という取り組みも今年から始まった。

「研究開発というアカデミアの分野」から徐々に「応用研究と製品開発」というプロセスに移るといふ部分では、企業も大学も似たところがあると思われるので、もっと大学と産業界が近くにいるのも良いのではないかと。基礎研究の課題はライバル同士がしのぎを削るのではなく、協業できるのではないかとという問題意識がある。

最近、ドイツとオーストリアの内燃機関を研究する大学やエンジニアリング会社を見てきたが、大学の敷地内にエンジニアリング会社が立地し、風洞施設や、モーターや内燃機関、ミッションを自在に組み合わせて研究できるオートメイション化された数十のエンジンベンチがあった。パートタイムで学生が働き、企業の発注をこなして資金を稼ぎ、卒業論文をまるで企業の研究開発と同じレベルで進めている。当然、様々な企業がこの学生を青田買いにくる。こうして様々な企業に就職した卒業生は教授を中心に各社とのつながりを生み、そしてまた共同開発の

案件が入ってくる。その資金で新たな設備投資が可能となるため、最新鋭の設備を大学がもつことになり、企業はさらに、その大学に外注したくなるという構図である。

日本の自動車産業の研究開発投資の行先がどこで消費されているのか、実は海外ではないか、資金だけではなくノウハウや人材の種まで渡っているのではないかと、根深い問題だと考えている。

自動車産業戦略では、すでに立ち上がったAICEやSIPのプロジェクトのような業界協調する取り組みを、革新的な電池のプロジェクトや材料のプロジェクトの分野でも進めたいと考えている。これを自動車OEMにとどまらず、学の分野やサプライヤー、エンジニアリング会社の分野に広げ、自動車産業ひいては産業界全体に広げていけたら良いと思っている。

世界のトレンドは、内燃機関が大きなウェイトを占めると共に、電動部分が増加しそこに自動走行・自動運転のような新しい付加価値・システムが入ってくる。そういった分野で業界協調して、中長期的に活力が生まれる環境になるような仕組みづくりができればと考えているので、共に頑張っていきたい。

こうした取り組みを全国津々浦々、中小企業にまで広めていこうとする際には、ビッグデータが活用できるかもしれない。ビッグデータを活用すれば、企業間の売り上げや物流データを地図上にマッピングすることで、地域への影響が大きい中核企業を抽出することができる。このように様々なビッグデータを使用した構造分析を通じて、地域への進出など企業の効率的な戦略構築や、国や地方自治体の効果的な政策資源投入につなげていきたい。

## 訃 報

東京海上火災保険(現東京海上日動火災保険)元社長  
日本損害保険協会元会長  
日本自動車会議所元理事

### 竹田 晴夫氏

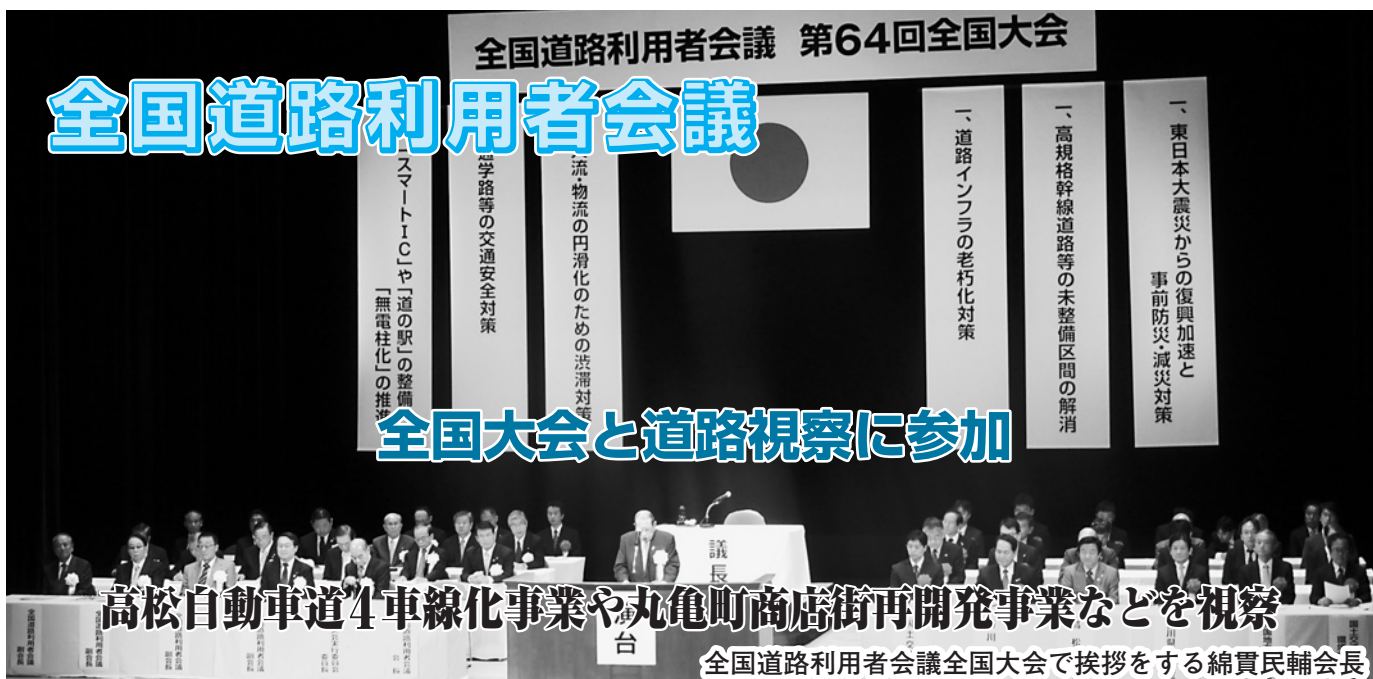
東京海上火災保険(現東京海上日動火災保険)元社長で、日本損害保険協会会長、日本自動車会議所理事を務められた竹田晴夫氏が10月2日、逝去された。92歳だった。

竹田氏は昭和59年7月に旧東京火災海上保険の社長に就任、平成2年6月から5年6月まで会長を務められた。社長時代には、損保協会会長(昭和61年6月～昭和62年6月)、当会議所理事(昭和61年10月～昭和62年10月)を務められた。



### 桂田 鎮男氏 住友ゴム工業元社長 (当会議所会員元代表者)

住友ゴム工業で社長、会長を務められた桂田鎮男氏が10月21日、逝去された。92歳だった。



**全** 国道路利用者会議第64回全国大会が10月23日、香川県高松市のアルファあなぶきホールで開催され、特別会員として当会議所も出席した。大会では、藤井秀城・東かがわ市長と佐藤邦明・香川県バス協会会長の両氏が、幹線道路などの慢性的な渋滞や、渋滞に伴う重大な交通事故が多発している現状を訴え、香川県の大動脈、高松自動車道の4車線化事業の1日も早い完了などを訴えた。その後、高規格幹線道路等の未整備区間の解消などを求める大会要望書が満場一致で採択されて大会が閉会。大会終了後、出席者らは道路視察に参加し、重点事業の建設現場などを視察した。

同全国大会は、実行委員会委員長を務める木村嘉己・香川県道路協会会長の「開会のことば」で幕を開け、まず綿貫民輔・全国道路利用者会議会長（元衆議院議長、元建設大臣、元自民党幹事長）が挨拶に立った。綿貫会長は、「道路は、安全・安心・地域振興を担う重要なインフラだが、いまだ十分に整備されているとは言えない。東日本大震災での教訓は、道路はネットワークとしてつながってこそ効果を発揮するという。デフレからの早期脱却や地方創生実現のためにも、道路整備がいかに必要であるかを各方面に発信したい」と述べた。

続いて、国土交通大臣代理の黒田憲司・道路局次長、浜田恵造・香川県知事、大西秀人・高松市長、宮本欣貞・香川県議会議長、地元選出国会議員関係者など多数の来賓が紹介され、東かがわ市長と県バ

ス協会長の「意見発表」をはさみ、要望書が満場一致で採択されて大会が閉会した。

なお、要望書では、▷東日本大震災からの復興加速と事前防災・減災対策、▷高規格幹線道路等の未整備区間の解消、▷道路インフラの老朽化対策——など6項目を重点要望として取り上げ、「老朽化対策に必要な予算を確保した上で、長期安定的に道路整備が進められるよう、平成二十七年度道路関係予算は、『新しい日本のための優先課題推進枠』を含め、所要額を確保すること」を要望している。

大会終了後、特別講演も行われ、香川県を「うどん県」として全国的に有名にしたPRプロデューサー、殿村美樹氏が「秘められた魅力売り出す戦略と発想」をテーマに講演。その後、出席者らは3つの視察コースに分かれて道路視察に参加し、当会議所は高松自動車道4車線化事業、国道11号大内白鳥バイパスの前山トンネル工事、丸亀町商店街再開発事業などを視察するコースに参加した。

最初に視察したのは、高松自動車道4車線化事業。高松自動車道は平成15年3月に全通し、本州と四国を結ぶ神戸淡路鳴門自動車道や瀬戸中央自動車道と連結する大動脈として四国経済を支えている。全長124kmのうち、高松市以西は4車線で供用しているが、遅れて開通した高松市以東の区間は暫定2車線で開通。この暫定2車線区間がゴールデンウイークなどの交通集中時に著しい渋滞を引き起こすことから、現在、鳴門IC～高松市境間52kmの4車線化事



高松自動車道の暫定2車線区間は渋滞だけでなく、重大事故も引き起こす

業が進められている。

4車線化事業は、「コンクリートから人へ」をマニフェストに掲げた民主党政権時に一時凍結されていたが、「渋滞は経済的損失が大きい」として、2012年4月に凍結は解除された。高松市は、四国の玄関口として国の出先機関や企業の支社・支店などが集まる、四国経済の拠点でもあり、地元からの事業再開の要望は非常に強かったという。また、佐藤県バス協会長によると、「対面交通のため、重大事故が多発している」として、安全面からも事業再開は熱望されていたという。実際、今年7月、高速バスとトラックが正面衝突し11人が重軽傷を負うという重大事故が起きている。

暫定2車線区間をバスで走ると、いたるところで工事が行われており、2019年3月末の完成を目指して事業が進んでいた。事業区間全線の用地取得は完了しており、香川県では1日も早い完成を求めている。総事業費は約650億円にものぼる。

続いて視察した大内白鳥バイパス事業も、慢性的な渋滞緩和を目的に行われている。高松自動車道と並行して走る国道11号は徳島と香川を結ぶ幹線道路で、1日当たりの交通量は2万台にも及ぶ。このうち、東かがわ市内の区間で特に朝夕の渋滞が激しいという。このため、通過交通をバイパスに誘導し、地域の交通環境を改善する事業として、大内白鳥バイパス9.2kmが事業化されている。また、周辺には全国一のシェアを誇る手袋産業などの事業所や大内工業団地もあり、高松自動車道白鳥大内ICへのアクセスが向上し、地域産業活性化にも寄与するという。

2008年度に着工し、大内白鳥インター線と接続する1.2kmの区間が今年3月に開通している。今回視察したのは、開通した区間につながる前山トンネル工



前山トンネルの工事現場で施工関係者から説明を受ける視察参加者



若者が集まる「おしゃれな街」に生まれ変わった丸亀町商店街

事。全長は595mあり、13カ月を要しこの8月に貫通したばかりだ。前山トンネルを含む2.1kmが今年度中に開通予定のため、施工関係者に案内され、総仕上げ段階のトンネル内部を直接見る事ができた。

前述のとおり、高松市は四国経済の拠点ということもあり、四国最大の都市圏を形成している。人口は約42万人だが、商圈人口で見れば倍の85万人近くになるとも言われる。その中心部として栄えているのが、江戸時代から400年以上の歴史を持つ丸亀町商店街だ。歴史がある半面、老朽化した建物が点在したり、合理的ではない店舗配置になっていたり、居住人口が減少してきたりと、マイナス面も指摘されていた。また、郊外のショッピングセンターなどに客足を奪われ、通行量や商店街の売り上げが半減した時期もあったという。

そこで、2003年から再開発事業に着手。商業施設やオフィス、ホテル、住宅などが一体となった街づくりを進め、たくさんの若者が集まる「おしゃれな街」に生まれ変わった。いまや観光客だけでなく、全国から視察に訪れる自治体関係者も大勢いるという。活気に溢れる丸亀町商店街はもちろん、高松自動車道などの道路視察も含め、地方創生のヒントに触れることのできる視察となったのではないかと。



## 第91回全国自動車会議所 専務理事会を開催

最近の事業活動や主要  
課題について意見交換

**日** 本自動車会議所は10月23日、24日の両日、山形県上山市で第91回全国自動車会議所専務理事会を開催した。会合には、各都府県自動車会議所から21名が出席、日本自動車会議所の最近の事業活動を報告するとともに、各会議所が当面する主要課題についての説明及び意見交換が行われた。

会議では、最初に日本自動車会議所の新地秀一専務理事が、同会議所の最近の事業概況と今後の活動方針について総括的に報告した。

続いて、畠山太作常務理事より「平成27年度税制改正要望書について」と題し、経済産業省、国土交通省、環境省の関係部局や与野党の国会議員に提出した要望書に基づき、自動車関係諸税の簡素化・負担軽減の実現に向けての要望内容について説明。続

いて自動車税制改革フォーラムの活動について、各地域での活動を紹介すると共に今後の要望活動や、世論喚起のための活動計画を説明した。

次に池田哲也事務局長から「交通安全活動について」と題し、高齢者交通安全啓発活動を加えた体験型啓発イベント『交通安全。アクション2014』や後席シートベルト着用推進の街頭キャンペーンなどの上期活動実績を報告。併せて、高齢者交通安全啓発チラシ・ポスターや飲酒運転の根絶を重点取り組みとする下期の活動計画について説明を行った。

その後、小島正弘環境部長から、エコドライブ啓発活動について、啓発ポスターの駅貼りや道の駅への掲出について改めて案内が行われた。次に、畠山常務理事から自動車保有手続のワンストップサービス」の状況について、現在の利用実績や今後の展開などについて説明。最後に、来年以降の秋季専務理事会について、全国自動車会議所専務理事会（秋）の平成27年度の開催時期や平成28年度の候補地についての提案を行い、提案どおり平成27年度は、10月22日(木)・23日(金)に静岡県に於いて開催し、平成28年度は石川県で開催することに決定した。

会議終了後の懇親会では、山形県自動車団体連合会の鈴木吉徳副会長に歓迎のご挨拶をいただき、参加者は和やかな雰囲気の中で相互の懇親を深め合った。

## 第210回 会員研修会のご案内

米国の景気回復や行き過ぎた円高の是正などにより、年初の日本の自動車業界は持続的な成長に向けた力強い一歩を踏み出しました。しかし、2014年度上半期の国内生産は、前年同期比で2年ぶりにプラスに転じたものの、増加率は0.5%と微増にとどまり、単月では7月以降、マイナスが続いています。その一方で、海外生産が過去最高を記録したメーカーが続出しました。また、4月の消費税率8%への引き上げにより、駆け込み需要の反動減が響き、上半期の新車販売台数は同2.8%減と国内市場は冷え込んだままです。しかも、新車販売のうち、軽自動車は4割を超えています。

2014年の日本の自動車業界は、こうした経済や業界構造の地殻変動に加え、過酷なコスト削減、果てしなき技術開発、電動化・環境対応など熾烈なグローバル競争にもさらされています。

日本の自動車産業は、今後も世界をリードしていくことができるのでしょうか？ 自動車業界の1年を総括していただく12月恒例の会員研修会は、昨年に引き続き、

シティグループ証券で自動車セクターを担当する人気アナリスト、吉田有史氏を講師にお迎えします。吉田氏には、明るい兆しが見え始めたものの、依然厳しい経営環境下にある2014年の日本の自動車産業を振り返り、今後を展望していただきます。

記

日 時	平成26年12月16日(火) 午後3時00分～5時00分
場 所	日本自動車会館1階 「くるまプラザ」会議室
テ ー マ	「自動車業界 ～2014年の振り返りと2015年の展望」
講 師	シティグループ証券(株) 株式調査部 ディレクター 吉田 有史 氏
参 加 費	無料
締め切り	12月9日(火)
申し込み	FAX (03-3578-3883) まで



**富** 山県自動車会議所は10月4日、5日の両日、高岡市の富山県産業創造センター（高岡テクノドーム）で開催された「とやま環境フェア2014」に参画し、富山県自動車関係団体等を会員として構成されている「富山県低公害車導入促進協議会」と連名で屋内外展示場にブースを設け、「豊かで・安全で・環境に優しい『くるま社会』の実現を」をキャッチフレーズに総合的な啓発活動を行った。キャラクターショー等の催しが開催されるなど、4日は6,000人、5日は9,000人の来場者があり、多くの家族連れなどで賑わった。

「とやま環境フェア2014」は、「水と緑に恵まれた富山県の豊かな環境を守るとともに、よりよい環境を創造するため、環境と経済が調和した低炭素社会の実現に向けた取り組み事例を含めた、エコライ

フの実践事例を楽しみながら見聞・体感し、エコライフの実践拡大」を目的として開催されており、当会議所は富山県において展開されている「エコドライブ推進大運動」事業に協賛すべく、今回の出展目的である、「環境にやさしい自動車（次世代自動車）の普及」、「自動車から排出されるCO<sub>2</sub>の削減に寄与するエコドライブの推進」等を図るための啓発活動を展開した。

屋外会場では、最新の次世代エコカーとしてトヨタ車体の「コムス」（超小型モビリティ）、トヨタの「プリウス」（PHV）、三菱の「アウトランダー」（PHEV）、日産の「リーフ」（EV）の試乗・展示会の開催を行い、来場者の人気・関心を集めた。屋内会場では、当会議所が継続して行っている「エコドライブ」意識調査、「よい子のエコロジー約束手形」発行、JAFの「よい子のECOカード」発行、日本自動車会議所の協力を得て配置した状況判断・敏捷性を測定する「クイックアーム」の実施、「エコドライブに関するリーフレット、ステッカー、ティッシュ等の配布による啓発」などを行い、子どもから大人まで幅広い年齢層に人気を集め、大盛況のうちに啓発活動を終えた。

今後も当会議所は、「豊かで・安全で・環境に優しい『くるま社会』の実現を」キャッチコピーとして、諸々の啓発活動をより一層展開していくことにしている。

11月の「エコドライブ推進月間」を前に

## 環境省が新聞広告掲載

当会議所など自動車関係  
21団体も賛同メッセージ

**11** 月の「エコドライブ推進月間」を前に、環境省は日本経済新聞にエコドライブをアピールする新聞広告＝23ページ参照＝を掲載した。「『あ、大切にされているな』。ていねいな運転をされているのは、人も地球も同じです。」というキャッチコピーが目を引く広告には、エコドライブの普及促進や啓発活動などに取り組んでいる自動車関係21団

体も名を連ね、「わたしたちはエコドライブの取組を応援しています。」との賛同メッセージを送った。当会議所も連名団体に入っており、エコドライブ啓発活動により一層注力していくことにしている。今回のアピール広告は、10月28日付朝刊に15段（新聞1ページ分）カラーで掲載された。

環境省をはじめ、警察庁、経済産業省、国土交通省の関係4省庁は、平成15年度に「エコドライブ普及連絡会」を設置し、「エコドライブ10のすすめ」を取りまとめるなどエコドライブの普及推進活動を積極的に展開してきた。しかし、環境省では「国民一人ひとりのアクションとして、実際の行動に結びついていないのが現状」との認識であり、昨年12月にエコドライブを国民的なアクションとするための「エコドライバープロジェクト」を立ち上げた。今回の新聞広告もその一環として実施された。

# クルマは生活必需品! 過重で不公平・不合理な税金は 納得できません!

消費税10%時点で

## 自動車取得税 確実に廃止

自動車税の  
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 反対!

せっかく  
「自動車取得税」廃止で  
負担が軽くなると思ったのに  
新しく「環境性能課税」ができると  
また、負担が増えるの?

自動車重量税等の

## 当分の間税率 廃止

当分の間税率?  
「当分の間」って  
いつまでの税率?



**自動車ユーザーへの複雑で過重な税負担を簡素化・軽減すべきです。**

- 国際的にも重すぎる車体課税の軽減をすべきです。(欧米諸国と比べて約2.1～36倍の税負担)
- 軽自動車税(二輪車を含む)は、これ以上の負担にならないようにすべきです。
- ガソリン税に消費税がかけられている「タックス・オン・タックス」は極めて不合理な仕組みであり、解消すべきです。
- ガソリン税、軽油引取税に上乗せされた「当分の間税率」は廃止すべきです。

**JAF(日本自動車連盟) <http://www.jaf.or.jp>**

**自動車税制改革フォーラム**

【自動車税制改革フォーラム】

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



# 「あ、大切にされてるな」。 ていねいな運転をされて思うのは、 人も地球も同じです。

クルマを運転すること。

いまやそれは、私たちと社会を結ぶコミュニケーションのひとつです。

そんなコミュニケーションにおいて、大切なのはマナー。

急ブレーキや急発進をやめ、ていねいな運転を心がけることで、周りからの信頼はぐっと深まり、人間関係はより円滑になります。しかも燃費が向上するから、地球環境にもとてもよいのです。

気遣いのある運転は、人にも地球にもうれしいことなんです。

そんな環境に配慮し、運転マナーに優れた人のことを「エコドライバー」と名づけました。

運転するすべての人がエコドライバーになったら、地球はもっと住みやすくなる。

この先、クルマと人のいい関係を続けるためにも。

さあ、あなたも今日から、エコドライバーはじめませんか。



環境大臣 望月 義夫

## みんなで、エコドライバーになろう。

### 1 こんなにエコロジー

日本中のドライバーがエコドライバーになったら、日本での自家用車による年間CO<sub>2</sub>排出量がおよそ1000万トン削減できます。



### 2 こんなにセーフティー

日本中のドライバーがエコドライバーになったら、交通事故はおよそ半分に減ると言われています。



### 3 こんなにエコノミー

エコドライバーになるだけで、およそ10%の燃費が向上すると言われています。



### 4 こんなにスマート

気遣いのできる運転で信頼感アップ。大人のマナーとして、常に心得ておきたいですね。



エコドライバーのホームページで、さらに詳しく。   <http://funtoshare.env.go.jp/ecodriver>

わたしたちは  
エコドライブの  
取組を  
応援しています。

交通エコロジー・モビリティ財団  
自動車用品小売業協会

- 全国軽自動車協会連合会
- 全国商工会連合会
- 全国ハイヤー・タクシー連合会
- 全国レンタカー協会
- 全日本トラック協会
- 全日本学生自動車連盟
- 全日本交通安全協会
- 全日本指定自動車教習所協会連合会
- 日本経済団体連合会

- 日本結婚相談所連盟 (IBJ)
- 日本建設業連合会
- 日本自動車会議所
- 日本自動車工業会
- 日本自動車車体工業会
- 日本自動車整備振興会連合会
- 日本自動車タイヤ協会
- 日本自動車販売協会連合会
- 日本自動車部品工業会

- 日本自動車輸入組合
- 日本自動車リース協会連合会
- 日本自動車連盟 (JAF)
- 日本商工会議所
- 日本損害保険協会
- 日本中古自動車販売協会連合会
- 日本二輪車普及安全協会
- 日本バス協会
- (五十音順)

## 11月はエコドライブ推進月間です。



みんなで  
エコドライバーになって、  
低炭素社会へ。

あなたが行っているエコドライブを、シェアしよう。  
みんなで知恵を出し合えば、きっと楽しい。  
みんなの知恵が集まれば、もっと大きな力になる。  
さあ、エコドライバーを Fun to Share !

# あい しゃ どう 愛 車 道 (249)

## 人生の年表

世界で最も高価なコーヒーと言われる“コピ・ルアク”を一生に一度は飲んでみたいと思っている。清貧生活をしているとはいうものの、それくらいの贅沢は神様も許してくれることだろう。

朝顔が咲いた頃から、急速な進展を見せている自室の壁紙の亀裂を眺めながら、熱いだけを取り得のインスタントコーヒーを飲んでいた秋の昼下り、唐突に、これまでの自分の人生とはいったい何だったのだろうかという疑問が湧いてきた。こういうことは、もっと早くに思いを致さなければならぬのだろうが、そこがそれ、典型的な凡人体質で固まった輩というものである。

その昔、と言っても中学生の頃のことだから、かなり以前のことだが、国語の教師から「日記を書く習慣をつけるように」と指導された。当然のように「ハイハイ」と、右から左へと聞き流していたのだが、それから20年ほど経って心境が変化し、メモに近い類の記録をつけるようになった。現在では、これが誠に重宝なものとなっており、今さらながら「先生の言うことは正しかった」と襟を正して反省している。

そこで、これをベースに「人生の年表」つまり「自分史」をまとめてみようと思い立った。早速戸籍謄本を取り寄せるやら、兄弟に手紙を書いて不明の点などを問い合わせるやらといった資料集

めに邁進する。

途中、中学校以来の悪友に話したところ、したり顔で「歴代総理とアメリカ大統領の名前を記しておく時代背景が分かりやすい」と、言わずもがなのアドバイス。ともあれ、オリンピック、サッカー・ワールドカップ、東京モーターショーなどのイベントを加えていけば充実するだろうが、間口が広がり過ぎるので、その辺りは最小限に抑える。

何れにせよ、これで様々なことを思い出した。寅さんのハガキではないが、「恥づかしきことの数々」である。今思えば若気の至りであった。

これまでに自動車関係団体などの「記念史」を何冊か制作した経験があり、一応の手順は心得ていたので年表作成は予想よりスムーズに運んだ。

時折り、調べもののために日本自動車会館1階の自動車図書館を訪れるが、企業や団体の様々な「社史」「年史」などに掲載された年表は、原稿作成時などに極めて参考になる。

ここまで書いたらインスタントコーヒーが冷めた。電子レンジで温め直さねばなるまい。

<写真は、日本自動車会議所創立60周年時に制作された記念史>

(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11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取引協議会        | 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         |                   |
| 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               | (ほかに企業会員84、推薦会員3) |
| 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       |                   |