

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>

2015 **10** No.873

発行人 中島 哲 編集人 田村里志
購読料 1部50円 (購読料は年会費に含む)

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る



埼玉・栃木・群馬の3県警、NEXCO東日本、埼玉県トラック協会、当会議所など

日 本自動車会議所は9月29日、埼玉・栃木・群馬3県の各警察本部高速道路交通警察隊はじめ、東日本高速道路株式会社 (NEXCO東日本)、埼玉県トラック協会などとともに、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600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。

当日は、NSXやフェアレディZなど3県警が誇る「スーパーパトカー」をはじめ、白バイやNEXCO東日本のパトロールカーなども展示され、大勢の家族連れなどが記念撮影や搭乗体験などをしてイベントを楽しんだ。また、1台に17種類の体験機器を搭載している、埼玉県トラック協会の交通安全体験車「サイトくん」も出展され、発炎筒着火体験・三角表示板組立体験などとともに、PAを訪れたドライバーや同乗者らが体験しながら改めて交通安全の大切さを実感していた。

◆◆ 主な内容 ◆◆

- | | |
|------------------------------------|--------------------------------|
| ■ 第1回税制委員会開催.....2 | ■ 第217回会員研修会開催.....15 |
| ■ 内閣府特商法専門委の「中間整理」に意見書提出.....7 | ■ 平成27年度国内施設視察会.....19 |
| ■ 第1回交通安全委員会開催.....9 | ■ 『自動車年鑑』2015~2016年版を発売.....22 |
| ■ 「第12回日本自動車会館交通安全キャンペーン」開催.....12 | ■ 9都県市がエコドライブ講習会 [東京都].....23 |

(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28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18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27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28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7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、原案どおり承認された。要望書では、これまで一貫して政府・与党に強く働きかけてきた「複雑で過重な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」を最重点として筆頭要望に掲げる等、6項目を重点要望として取り上げた。

審議に先立って、まず古谷委員長が挨拶した。古谷委員長は、昨年4月の消費税率8%への引き上げや、今年4月のエコカー減税見直しによる実質的な増税等により、国内新車販売が今年1月から8カ月連続前年割れを続けている状況に触れ、「そうした中、『環境性能課税』の導入が2年連続で税制改正大綱の中で取り上げられる等、私ども自動車関係団体が実に長い間取り組んでおります『自動車関係諸税の負担軽減・簡素化』に逆行する動きが見られます」と懸念を表明した。

また、平成29年4月に予定されている消費税率10%への引き上げにより、「さらなる国内市場へのマ

イナスの影響が懸念されます」との認識を示し、クルマが国民の生活の足であり、ライフラインとしての役割を担っていることから、「国民生活への影響を考慮すると、『自動車関係諸税の負担軽減・簡素化』は喫緊の課題であり、私ども自動車関係団体は一丸となって、消費税率10%への引き上げの前に、車体課税の抜本的見直しを核とする『自動車関係諸税の負担軽減・簡素化』を実現すべく全力で活動しなければなりません」と訴え、要望書案の審議に入った。

審議の結果取りまとめられた要望書では、自動車関係団体が長年、要望し続けている「複雑で過重な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」を重点要望の筆頭に掲げた。「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消費税率10%時におけるユーザー負担軽減の実現、②廃止される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反対、③期限切れとなる、自動車税・軽自動車税のグリーン化特例は、現行制度のまま1年間延長——の3項目を要望。燃料課税については、①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」の廃止、②ガソリン税・石油ガス税等のTax on Taxの解消——の2項目を要望した。

中でも、平成28年度税制改正における議論の焦点

となっている「環境性能課税」については、「単純導入したのでは、単なる新たなユーザー負担増に過ぎず、ユーザーへの負担軽減措置が講じられることなく制度設計が進められることには反対」と表明。そのうえで、「環境性能課税の導入検討は、車体課税全体の見直しと併せて行うべきであり、環境性能課税だけが先行して結論が出されることは絶対反対」と強く訴えている。

この背景の一つには、日本経済が回復基調にあるとはいえ、地方経済や個人消費に力強さがみられず、また中国経済の先行きにも懸念が生じている等、日本経済の今後の見通しに関して不透明感が出ていることがある。このため要望書では、「平成29年4月に予定されている消費税率10%への引き上げによる経済やユーザーへの影響を勘案すると、その影響をできるだけ見極める必要があり、(環境性能課税の)導入検討は平成29年度税制改正ですべき」と強く求めた。

このほか、▷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、▷営業用自動車の軽減措置の維持、▷中古車に対する消費税の特別措置に関する要望、▷景気回復基調を経済の好循環につなげる税制措置(法人実効税率の引き下げ、研究開発促進税制の維持・拡充、中小企業等に対する法人課税の見直し等)——を重点要望事項として取り上げた。

◇「平成28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28年度 税制改正に関する要望

【重点要望事項】

I. 複雑で過重な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化

◁自動車ユーザーの負担する自動車関係諸税は9種類・8兆円に及び、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2～34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再設計するとともに、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による「複雑で過重な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」を強く要望します》

【車体課税の抜本的な見直し】

1. 消費税率10%時におけるユーザー負担軽減の実現

①自動車税は国際的に適正である軽自動車税の水準に見直し

諸外国に比べて過重な自動車税は、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。

②自動車重量税は将来的な廃止を目指し、まずは「当分の間税率」の廃止

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)については廃止すべきです。

③自動車取得税は消費税率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、消費税率10%への引き上げ時(平成29年4月に実施予定)に確実に廃止すべきです。

2. 廃止される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反対

①環境性能課税を単純導入したのでは、単なる新たなユーザー負担増に過ぎず、ユーザーへの負担軽減措置が講じられることなく制度設計が進められることには反対

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。このまま導入したのでは、単な

るユーザー負担増に過ぎず、ユーザーへの負担軽減措置が講じられることなく制度設計が進められることには反対です。自動車取得税廃止の決定が無意味なものになりかねず、廃止される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反対です。

②環境性能課税の導入検討は、車体課税全体の見直しと併せて行うべきであり、環境性能課税だけが先行して結論が出されることは絶対反対

環境性能課税の導入検討は、車体課税全体の見直しと併せて行うべきであり、ユーザー全体の負担軽減措置が講じられることなく、自動車取得税の付け替えとなるような環境性能課税だけが先行して結論が出されることは絶対反対です。平成29年4月に予定されている消費税率10%への引き上げによる経済やユーザーへの影響を勘案すると、その影響をできるだけ見極める必要があり、導入検討は平成29年度税制改正ですべきです。

③環境性能課税の税率の検討の際には、さらなるユーザー負担の増加を回避する観点から、廃止される自動車取得税の現行税率を考慮し、軽自動車・営業用自動車の税率は2%を上限とすべき

軽自動車は、平成27年度より軽自動車税の増税が行われており、2年後の消費税率の引上げによって税負担は増加することになります。こうした状況で取得税税率が2%の軽自動車に対する環境性能課税の上限税率が3%で設定されれば、税負担はさらに増えることになります。これ以上、軽自動車ユーザーに新たな負担を強いるべきではありません。また、わが国の経済活動を支える物流や公共輸送を担うなど公共財産的性格が強い営業用自動車についても、現行以上に負担を課すべきではありません

3. 期限切れとなる、自動車税・軽自動車税のグリーン化特例は、現行制度のまま1年間延長

環境性能に優れたクルマの普及促進を図るため、また世界に誇る日本の環境技術力の強化のため、平成28年3月末で期限切れとなる、自動車税・軽自動車税のグリーン化特例は、現行制度のまま1年間延長すべきです。

【燃料課税の抜本的な見直し】

1. 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」の廃止

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重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)は廃止すべきです。

2. ガソリン税・石油ガス税等のTax on Taxの解消

ガソリン税や、LPG自動車等の石油ガス税等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・石油ガス税等のTax on Taxは解消すべきです。

II. 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。

III. 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、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、価格への転嫁は多大な負担増となり、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困難です。

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、健常者による不公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過大な負担を回避するために、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を適正化するとともに、ユーザーへの支援措置を講じる等の、所要の見直しを図るべきです。

Ⅳ. 営業用自動車の軽減措置の維持

《わが国の経済活動や国民生活を支える物流・公共輸送の一翼を担う営業用自動車の軽減措置は維持すべきです》

トラックやバス、タクシー等の運送・輸送事業者は、燃料価格の高止まりや人手不足、過当競争などにより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、一昨年から営業用自動車の自動車税の軽減措置を見直すことが検討されています。営業用自動車は、日本経済や国民生活を支える物流・公共輸送の一翼を担っており、日本経済や国民生活のライフラインとしての機能を有することから、営業用自動車の軽減措置は維持すべきです。

Ⅴ. 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》

中古車販売業者が、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。

現行の「請求書等保存方式（帳簿方式）」が認められない場合、消費税は中古車を購入する消費者に転嫁せざるを得なくなり、課税事業者である中古車販売店の販売価格が高騰するため、個人間売買が増加するなどして、消費者が整備された安全・安心な中古車を購入することができない恐れもあります。また、中古車販売店が税を負担することになれば、

過大な税負担のため、企業としての存立が困難になる状況も懸念されます。

消費者の負担軽減、安全・安心なクルマの流通、健全な中古車市場の維持などの観点から、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。

Ⅵ. 景気回復基調を経済の好循環につなげる税制措置

《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。また、国内にあっては個人消費と地方経済に力強さが見られないなど、国際競争力の強化や国内市場の活性化などを後押しする経済政策が求められています。このため、景気回復基調を経済の好循環につなげるための、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、法人実効税率のさらなる引き下げを図り、できるだけ早期に20%台を実現することを要望します。

《参考》

◇主要国の法人実効税率（2015年）

・日本	32.11%	・中国	25.00%
・米国	40.00%	・韓国	24.20%
・ドイツ	29.65%	・シンガポール	17.00%
・イギリス	20.00%	・OECD平均	24.77%

2. 研究開発税制の維持・拡充

日本企業が科学技術のイノベーション立国として今後も世界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維持・拡充すべきです。継続的に研究開発を支援する観点から、総額型は本則化すべきです。

《平成27年度税制改正の概要》

・オープンイノベーション型の抜本的拡充（控除率大幅引き上げ・控除上限別枠化・対象費用拡大）

【恒久措置】

・総額型とオープンイノベーション型をあわせ、控除上限30%の確保（総額型25%+オープンイノベーション型5%）【恒久措置】

・繰越控除制度は廃止

3. グリーン投資減税の延長

平成28年3月末で適用期限切れとなるグリーン投資減税は、環境投資へ前向きな企業を支援し、低炭素設備の普及促進を加速させる観点から、延長すべきです。

〈現行制度〉

・エネルギー環境負荷低減推進設備を取得した場合、設備の取得価額に対して、7%の税額控除(中小企業のみ)または30%の特別償却の適用

対象設備：EV、PHV、HEVトラック・バス、急速充電設備

適用期間：平成25年4月1日

～平成28年3月31日

4. 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。

5. 中小企業等に対する法人課税の見直し

アベノミクスの成果を地方や中小企業まで広く行き渡らせる、いわゆる「ローカルアベノミクス」は、経済の好循環を確実なものにするためのカギともなっている政策です。ローカルアベノミクスを推進していくためには、中小企業等の経営基盤を強化する支援策が求められていることから、中小企業等に対する次の法人課税の見直しを要望します。

・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。

〈現行制度〉

中小企業の法人税率

：年間所得800万円以下の中小企業は15%

：年間所得800万円超の中小企業は25.5%

・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。

〈現行制度〉

法人税法上の中小企業：資本金1億円以下

・外形標準課税の見直し

法人実効税率のさらなる引き下げに向けて、外形標準課税の拡大が検討されていますが、赤字経営に苦しむ中小企業が多く、中小企業に負担増大を強いるような見直しには反対です。さらなる拡大は安易にすべきではなく、影響を十分に考慮したうえで検討すべきです。また、中小企業にとっては過大な事務負担となっているため、手続きの簡略化が図られるべきです。

〔関連する要望事項〕

(Ⅰ) 自動車関係諸税に係る税制措置

- ・先進環境対応車と先進安全自動車に対する優遇措置の強化
- ・都道府県の条例に定める路線を運行する乗合バス車両の取得に係る自動車取得税の非課税措置の延長
- ・自動車税のグリーン化における11年以上の乗合バス車両への特例措置(10%重課の免除)の継続
- ・改造LPGハイブリッド自動車に対する特例措置(自動車重量税、自動車取得税、自動車税)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専用車両のリース契約での導入に係る自動車税・軽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

- ・バリアフリー対応乗合タクシーに対する減税措置(自動車重量税、自動車取得税)の拡充
- ・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(自動車重量税、自動車税・軽自動車税)

(Ⅲ) その他

- ・「地球温暖化対策のための税(地球温暖化対策税)」の用途拡大等には反対
- ・自賠責保険料および自動車保険の保険料について、全額所得控除の対象とする措置の導入
- ・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

内閣府・特定商取引法専門委員会「中間整理」に対する意見書を提出

日本自動車会議所 特別委員会

特定商取引法見直しは自動車の販売・流通にも大きな影響

日 本自動車会議所は9月30日、先日内閣府・特定商取引法専門委員会から発表された、特定商取引法見直しの「中間整理」に対する意見書を取りまとめ、内閣府に提出した。内閣府は、本中間整理について本年9月1日から9月30日まで広く国民から意見を募集していた。

訪問販売・電話勧誘販売等について禁止を含めた規制強化の検討を行っている「特定商取引法の見直し」については、自動車の販売・流通にも大きな影響があると考えられるため、7月28日に特別委員会（委員長＝島崎有平・日本自動車販売協会連合会常務理事）を開催し、本中間整理の取りまとめに際し陳情書を取りまとめ、8月上旬、島崎委員長を筆頭に与党の関係議員や関係省庁に対して陳情活動＝写真＝を行った。

こうした活動もあり、「中間整理」は穏当な内容におさまったが、最終とりまとめに向けては予断を許さないと考えられるため、今回以下の通り書面審



本中間整理の取りまとめに際し陳情書を取りまとめ、8月上旬、島崎委員長（写真左）を筆頭に、自民党消費者問題調査会の船田元会長（写真右）、自民党内閣部会の秋元司部会長、自民党消費者問題調査会の島尻安伊子副会長はじめ、与党の関係議員や関係省庁に対して陳情活動を行った

議により委員会意見を取りまとめ、本意見募集に対応した。

【特別委員会意見書の内容】

<総論>

特定商取引法は、訪問販売や通信販売等、消費者トラブルを生じやすい取引類型を対象に、事業者が守るべきルールと、クーリング・オフ等の消費者を守るルールを定め、これにより、事業者による違法・悪質な勧誘行為等を防止し、消費者の利益を守っていることを、我々自動車業界は十分理解しその順守に努めています。

こうした観点から、今般発表された中間整理につきましては、以下の通り意見を申し述べます。

1. 顧客接触前の行為規制の拡充には反対
2. 事業者が消費者を金融機関等に連れて行く行為の規制を検討する際は、「消費者が自ら望んでいる場合を除く」ということを明示すべき
3. 会社法、労働基準法、法人税法などが作成・備付けを義務付けている書類とは別に、特定商取引法固有の書類作成及び備付け義務の導入には強く反対

1. 顧客接触前の行為規制の拡充には反対

自動車販売においては、消費者に対し新しい情報の案内の必要性を感じた場合など、予め了解を取らずに行う訪問勧誘は積極的に行われていま

す。こうした勧誘は、新車の情報はもちろんのこと、複雑な税や補助金制度の情報等を、真に欲している消費者に対しきめ細やかに案内できるという利点があり、このような有用な勧誘は消費者の

販売店に対する信頼につながり、大きなビジネスの契機となっています。自動車販売業界が消費者に配慮した営業活動を行っていることは事実ですが、それをもって接触前の行為規制を拡充しても自動車販売に係る営業活動に影響を与えることはない、などといった誤解に基づく議論をされないよう要望します。

また、新規顧客に対する訪問勧誘も、事業者において適時適切に行えば消費者志向で効果的な営業活動になるとともに、消費者においてもその欲する情報提供を受ける機会となるなど、消費者の利便性・利益に適う面もあるのであり、これを一律に弊害のある不意打ち的な飛び込み勧誘とみなして新たな行為規制の対象とすることは、健全な事業者の事業活動とこれに向けた努力に対する配慮を著しく欠くこととなります。そのため、より多くの業種・業態の事業者から訪問勧誘の実態をヒアリングし、具体的かつ広範に事業活動の内容を把握していただきたいと考えます。

いずれにせよ、行為規制の安易な拡充は、健全な業者に過度に勧誘を控えさせ、不健全な業者はそもそも規制を遵守することがないため、消費者が有益な情報から遠ざけられ、有害な勧誘にのみさらされる結果を招く恐れがあります。

2. 事業者が消費者を金融機関等に連れて行く行為の規制を検討する際は、「消費者が自ら望んでいる場合を除く」ということを明示すべき

3. 会社法、労働基準法、法人税法などが作成・備付けを義務付けている書類とは別に、特定商取引法固有の書類作成及び備付け義務の導入には強く反対

健全な事業者の事業内容や組織体制については、現状義務付けられている書類により十分知ることができるため、新たな規制を導入することは、事業者に対し無用な負担を課すこととなります。

悪質事業者への対策については、事業者に対して一定の書類の作成を義務付けている会社法等の規定の準用等により、特定商取引法においても義務付けるという方法であれば、健全な事業者に新たな負担を課すことなく、効果も期待できると思われまます。



「ちょっと」コンビニ!!

「ちょっと」ケイタイ!!

「ちょっと」積みおろし!!

「ちょっと」いねむり!!

STOP! IDLING
エンジン切る習慣

アイドリングストップ!!

その「ちょっと」を「ちょっと」

私たちは地球温暖化防止・CO₂の削減に取り組んでいます。

一般 日本自動車会議所
社団法人



「平成27年上半期の交通事故の現状」について

警察庁交通局交通企画課の樋渡警視が講演

当会議所交通安全活動の上期実績・下期計画などを説明

第1回 交通安全委員会開催

日 本自動車会議所は9月8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27年度第1回交通安全委員会（委員長＝木場宣行・日本自動車整備振興会連合会専務理事）を開催した。最初に、警察庁交通局交通企画課課長補佐の樋渡公義警視より、「平成27年上半期の交通事故の現状」について、ご講演をいただいた。その後、当会議所の事務局から今年度の交通安全活動の実績と計画等について説明があり、了承された。

1. 平成27年上半期の交通事故の現状について （警察庁交通局交通企画課 樋渡課長補佐講演）

平成27年上半期の交通事故発生状況については、発生件数、死者数、負傷者数ともに前年比マイナスとなった。死者数は1,893人で32人減（1.7%減）である。一方、現在まだ未確定であるが、直近の8月末時点では、暦年累計で昨年同期を15人上回る状況となっている。

上半期の交通事故死者の状況をさらに分析すると、年齢層

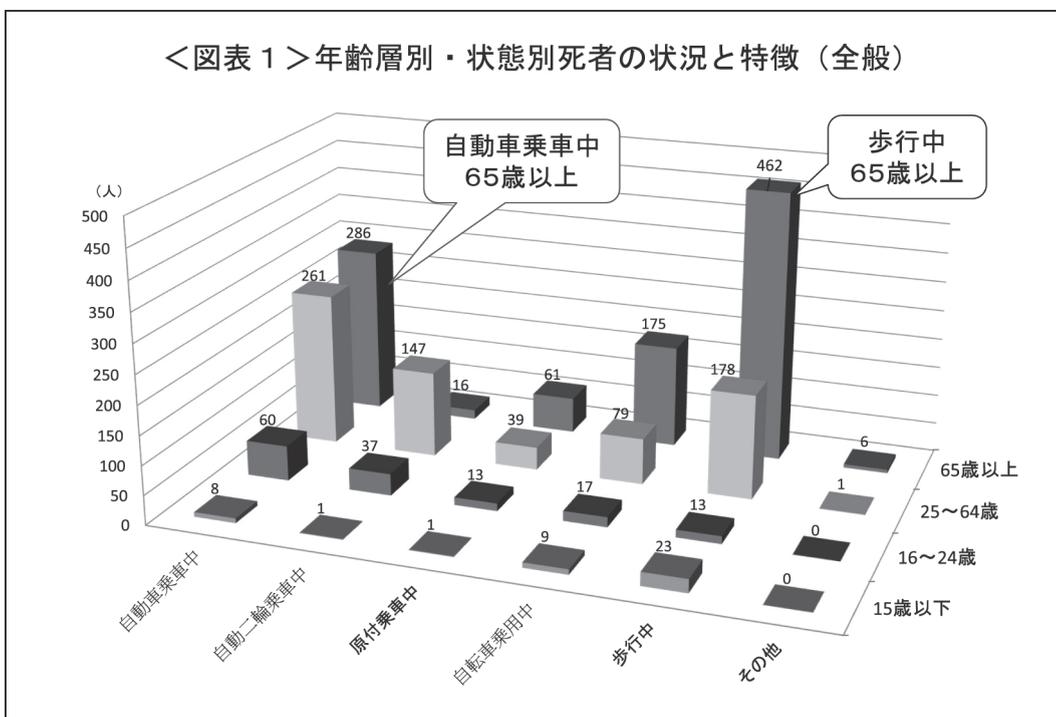
別では、65歳以上の高齢者の死者数が1,006人と半数以上の53.1%を占めている。（図表1）

その他死亡事故の主な特徴としては、以下の通り。

①高齢者の状態別死者数では、歩行中462人（高齢者全体の45.9%）、自動車乗車中286人（同28.4%）、自転車乗用中175人（同17.4%）となっており、それぞれ全年齢に占める割合も一番高い。（図表2～4）

②昼夜別では、昼間は、自動車乗車中が40%、歩行中が21%を占めている。夜間は、歩行中が52%、自動車乗車中が24%を占めている。（図表5）

③法令違反別では、高齢者は、運転操作不適が高



齢者以外の運転者に比べ2倍と多い。(図表6)

今後、社会の高齢化が進展する中、継続した高齢者対策が重要である。

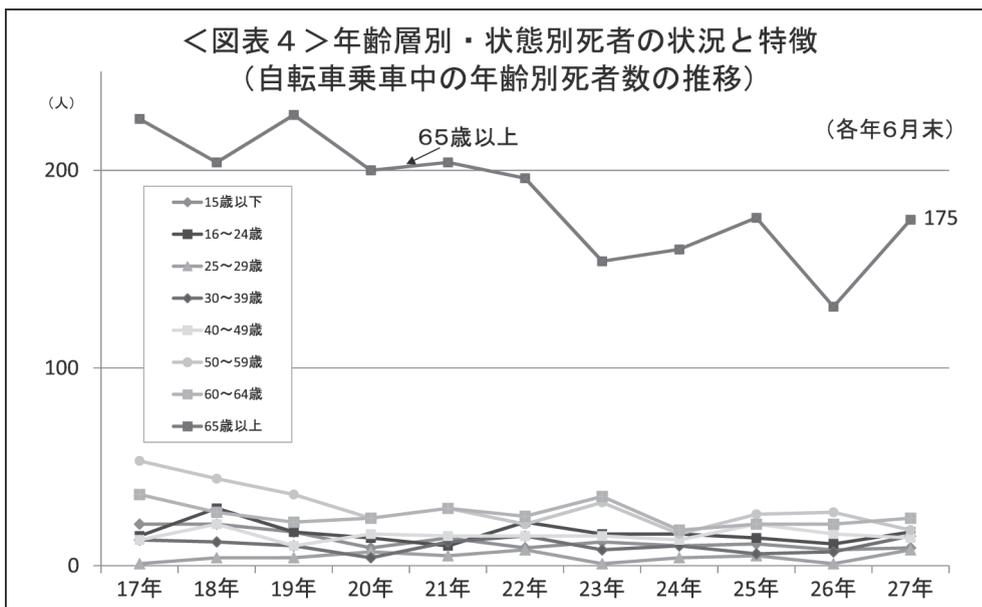
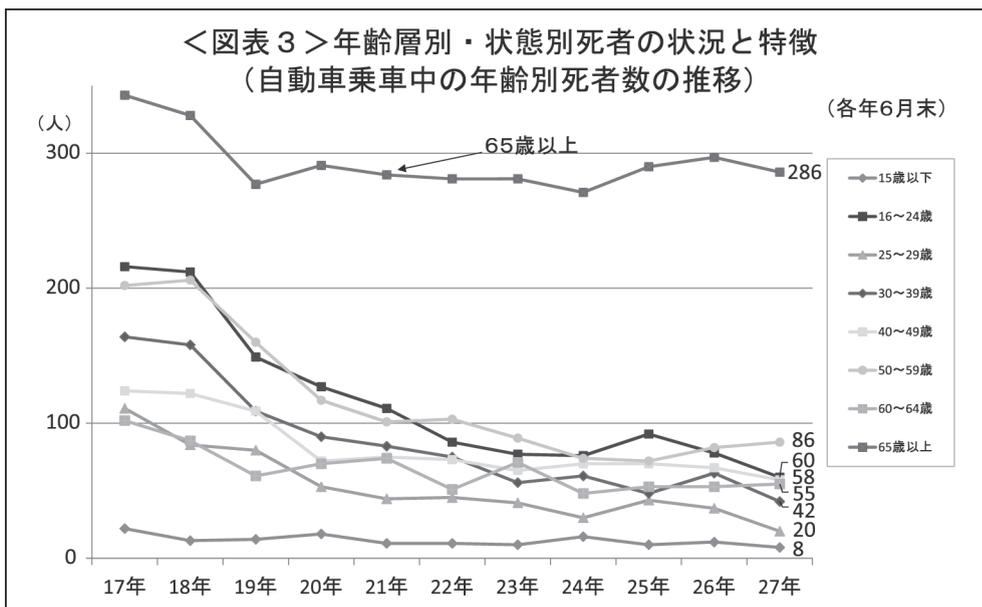
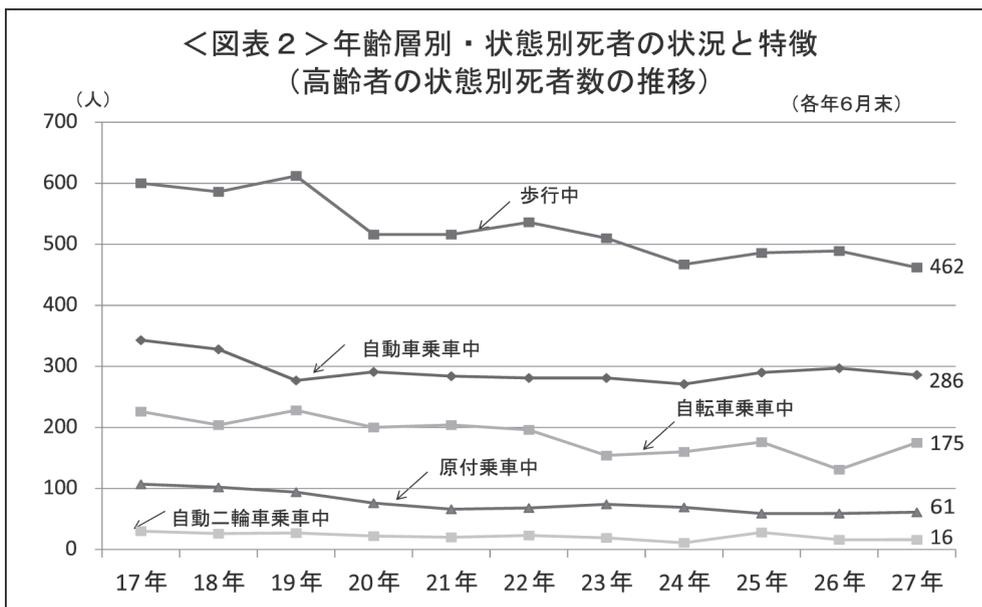
また、原付以上の飲酒運転による死亡事故が93件と依然として発生しており、また、高速道路の事故死亡者も109人と前年に比べて増加していることから、飲酒運転の根絶、高速道路の全席シートベルト着用等、継続した啓発活動が必要。

次に、平成27年改正道路交通法の概要については、認知機能が低下した場合に行われやすい一定の違反行為をした高齢運転者に対する臨時認知機能検査制度の導入、準中型自動車免許の新設、免許の仮停止の対象範囲の拡大が行われた。(図表7)

また、本年6月1日から施行された自転車運転者講習制度では、信号無視等14項目の危険行為として登録された件数が、6月から8月までの3カ月で約2,700件であった。

最後に、本年秋の全国交通安全運動が、9月21日から9月30日に実施され、最終日が「交通事故死ゼロを目指す日」となっている。

運動の基本は「子供と高齢者の交通事故防止」で、運動の重点は、①夕暮れ時と夜間の歩行中・自転車乗用中の交通事故防止(特に反射材用品等の推進及び自転車前照灯の早目の点灯の



徹底)、②後部座席を含めた全ての座席シートベルトとチャイルドシートベルトの正しい着用の徹底、③飲酒運転の根絶——である。

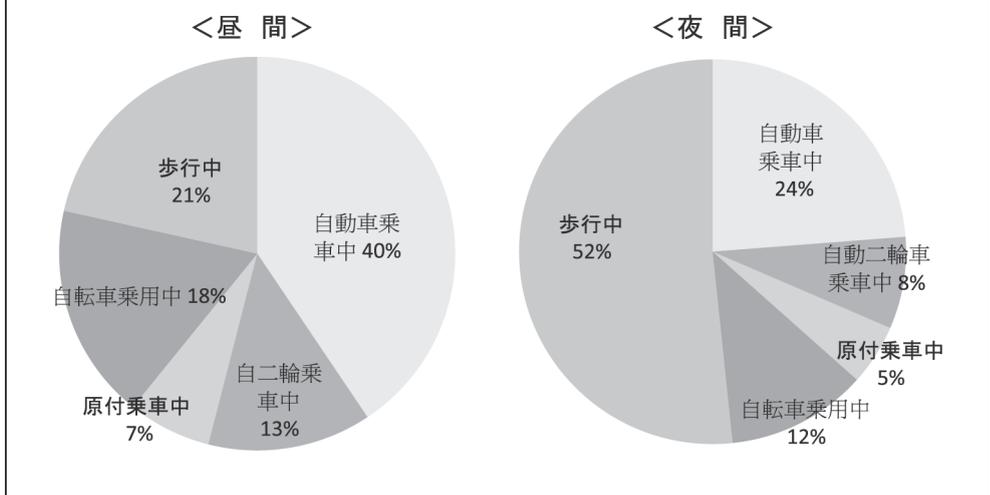
2. 今年度の日本自動車会議所の交通安全活動について(事務局より説明)

日本自動車会議所の平成27年度の活動については、上半期実績として、5月に開催した「交通安全。アクション2015」、6月の「後席シートベルトの着用推進」のチラシ・ポスター展開、東名高速道 足利サービスエリアで街頭キャンペーン実施の他、「飲酒運転させないTOKYOキャンペーン」や「シートベルト・着用推進協議会」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の結果報告が事務局より行われた。

下期の計画については、秋の全国交通安全運動の期間中の「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)」の実施や「日本自動車会館交通安全キャンペーン」、昨年より実施している「高齢者の交通安全啓発」のチラシ・ポスターの配布活動、12月の「飲酒運転根絶新宿キャンペーン」や来年度実施する「交通安全。アクション2016」開催に向けた企画提案などの計画が説明・了承され、委員会を終了した。

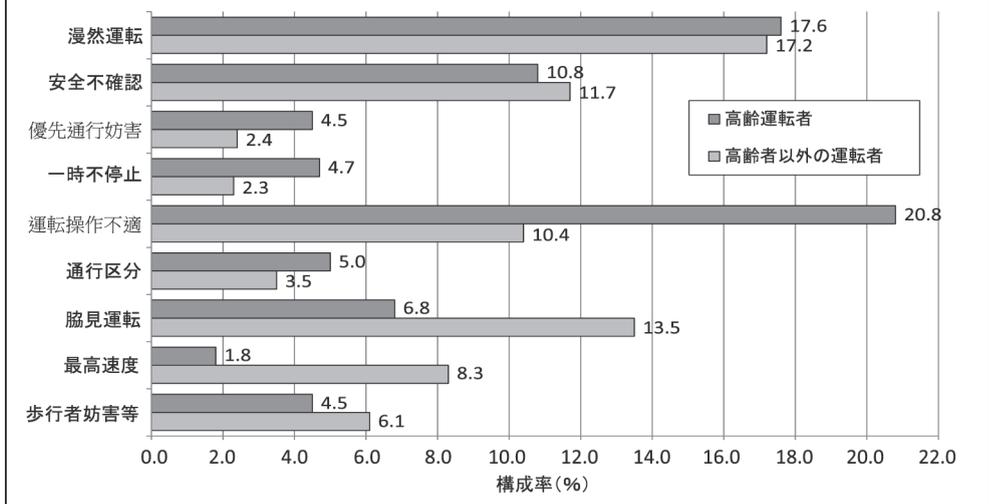
＜図表5＞高齢者の昼夜別死亡事故の状況と特徴(昼夜状態別死者数)

(平成27年6月末)



＜図表6＞法令違反別の状況と特徴(主な法令違反別死亡事故件数)

(平成27年6月末)



＜図表7＞

＜ 改正内容 ＞

免許の仮停止の対象範囲を拡大

仮停止制度

仮停止とは、悪質重大な交通事故を起こした者が行政処分が行われるまでの間に再び交通事故を起こすことのないよう、即時に交通の場から排除することを目的に、交通事故を起こした日から30日間、運転免許証の効力を停止するもの。

現 状

酒酔い運転・無免許運転等：人を死傷させた場合
 酒気帯び運転・過労運転等：人を死亡させた場合

仮停止の対象

＜ 改正後 ＞

酒気帯び運転及び過労運転等の禁止の規定に違反した者について、人を傷つけた場合であっても仮停止の対象とする。

「第12回日本自動車会館交通安全キャンペーン」開催

イベント日の9月25日に 御成門小学校の児童を招待

学生安全技術プレゼンや交通安全教室、表彰式など多彩な催しでにぎわう

盲導犬が“お仕事”をする様子を興味深そうに見守る子どもたち

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12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的に多彩な催しを行い、にぎやかな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9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。この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ている。

今年イベント日を25日とし、地域との交流や社会貢献活動の一環として、今回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50人が楽しみながら交通安全のポイントを学んだ。

また、一昨年まで実施されていた、大学生による交通安全技術プレゼンテーションが復活し、「2015年学生安全技術デザインコンペティション」(主催：自動車技術会)で最優秀賞を受賞した芝浦工業大学チームの竹谷和晃さんと妹尾大作さんの2人がプレ



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



ジャイロ効果を利用した二輪車転倒防止装置を前にプレゼンテーションをする芝浦工業大学チーム

ゼンに臨んだ。「ジャイロ効果を用いた二輪車転倒防止装置の開発」をテーマに、「事故が多く、致死率が非常に高い」という二輪車の単独転倒回避のための技術開発を提案。この技術の自転車への応用なども検討しており、「最終的には二輪車のライフジャケットのように気軽に活用できる装置にしたい」と意欲的に話していた。

続いて、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が行われ、過去最多の全48作品の中から5作品が入賞した。北海道から九州まで全国から応募があり、最優秀賞に輝いたのは福岡県在住のデザイナー、増本大二郎さん。今回は首都圏以外の受賞者が多く、表彰式には出られたのは優秀賞の芳賀菜都美さんと入選の竹永絵里さんの2人。主催者を代表して会館運営委員会広報部会の酒井明夫部長（日本自動車連盟広報部長）から賞状と副賞の奨学金が贈られた後、出席した2人の受賞者によるプレゼンテーションが行われた。

今回で3回連続入賞を果たした竹永さんは、「以前、日本自動車会館交通安全キャンペーンの講演を聞いて後席シートベルト着用の大切さを実感し、今回、ストレートに家族みんながシートベルトを締めて交通安全を守っていることを表現しました」と語った。芳賀さんは、「標識を持たせて交通安全ポスターという雰囲気を出し、また応募4テーマ（飲酒運転の根絶や高齢者の交通安全など）を全部入れたポスターにしたいと思って制作しました」とポスター作りの発想を披露した。

最後に、酒井部長が今回のキャンペーンを講評し、「若い人たちが真剣に取り組んでいる姿に敬意を表したいと思います」という期待とエールを込めた言葉で締めくくり、今回のキャンペーンが終了した。



表彰式で作品のコンセプトを語る、優秀賞を受賞した芳賀菜都美さん

入賞作品

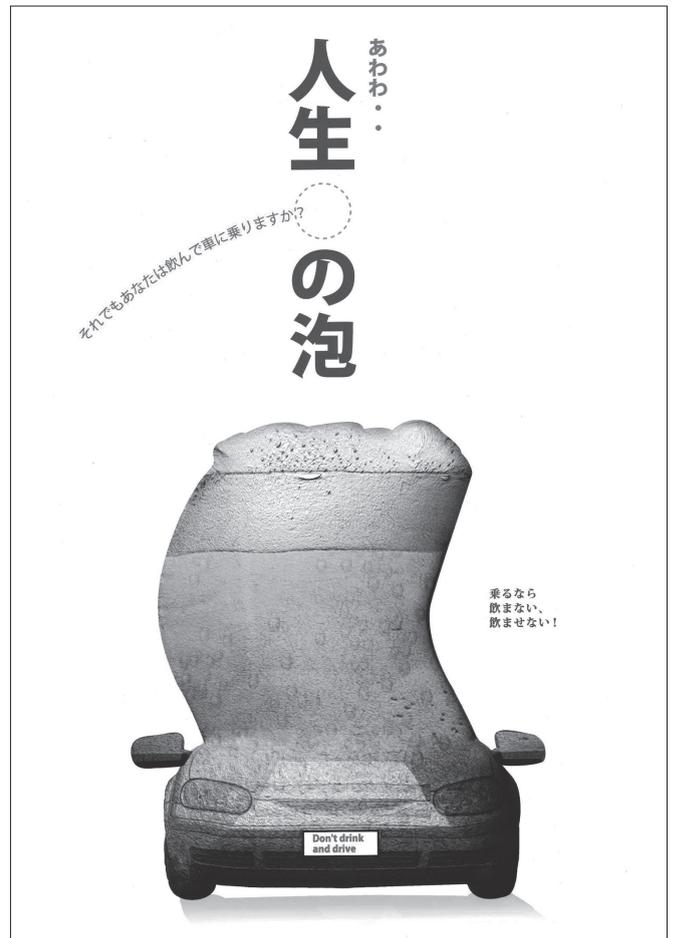
《最優秀賞》

デザイナー・イラストレーター

増本 大二郎さん

タイトル「人生、○の泡」

2006年8月、福岡市の海の中道大橋で、飲酒運転による凄惨な事故が発生しました。飲酒運転で一瞬のうちに人生が水の泡になる……。福岡県在住者として、また一人のドライバーとして、飲酒運転撲滅を願って当ポスターを制作しました。



自分の作品を前に記念撮影をする受賞者のみなさん

《優秀賞》

東京デザイン専門学校 芳賀 菜都美さん
タイトル「家族で守ろう 交通安全」



幅広い年代の方に見てもらうため、親しみやすいイラストにしました。また、1枚のポスターにいくつかのメッセージを入れたかったので、家族のイラストにし、交通ということからオリジナルの標識を作成して、それぞれに持たせました。

《入選》

イラストレーター 竹永 絵里さん
タイトル「家族で広げよう 交通安全」



後席のシートベルト着用は必須となりましたが、いまだに不着用者が多いと思います。家族で声を掛け合い、全員がシートベルト着用を日常的に意識できるようにポスターを制作しました。

《入選》

大阪市西区 上西 保幸さん
タイトル「後悔、先にたたず!!」



私は酒を飲まないのですが、よくニュースで悲惨な飲酒運転事故の報道を見ます。そのたびに飲酒運転をする人は、後悔という言葉を知らないのかと思います。起こったことは元に戻らないのです。酒を飲んで車を運転する前にもう一度考えてほしいと思います。このポスターをデザインしました。こんなポスターが必要のないときが来ることを望みます。

《入選》

滋賀県大津市 武田 麻生さん
タイトル「飲酒は偶然ですか？」



「日本自動車会館交通安全キャンペーン」ということで、交通安全に役かっている道路標識風にデザインしました。道路標識は道路の安全かつ円滑な利用を図るために、案内・警戒・規制・指示などを示した標示板のことです。「滑りやすい」(標識名)の標識を用いてデザインしました。滑るというのは気を付けていても起こってしまうことがあります。しかし、飲酒運転は気を付けていれば絶対に起こりません。そういった意味を持たせて制作しました。

水素をめぐる現状と将来展望 ～自動車・インフラ・水素社会について

トヨタ自動車(株)技術統括部主査 河合大洋氏、岩谷産業(株)常務執行役員 宮崎淳氏が講演
 佃モビリティ総合研究所代表 佃義夫氏をコーディネーターに迎え
 3氏でパネルディスカッション

第217回 会員研修会を開催

日 本自動車会議所は9月14日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、「水素をめぐる現状と将来展望～自動車・インフラ・水素社会について」をテーマに第217回会員研修会を開催した。講師として、トヨタ自動車(株)技術統括部主査の河合大洋氏、岩谷産業(株)常務執行役員水素エネルギー部長兼中央研究所副所長の宮崎淳氏の両氏をお迎えし、両氏のご講演の後、佃モビリティ総合研究所代表の佃義夫氏がコーディネーターを務め、パネルディスカッションを行った。参加者は115名。

【講演要旨】

1. トヨタ自動車技術統括部主査 河合大洋氏講演
 「燃料電池自動車 (FCV) の開発と初期市場の創出」

1) 自動車普及の歴史

100年前、馬車が主流の時代に蒸気・ガソリン・電気自動車が登場した。20世紀は、内燃機関車が技術進化し、T型フォードの生産技術革新による低価格化やアメリカを中心とした道路環境整備、大量の安価な石油発掘等により、自動車が普及した時代。一方、21世紀は、大気汚染、CO₂排出増加による地球温暖化、化石燃料の枯渇の不安から、新たなパワートレイン多様化の時代を迎えている。

2) モビリティ社会の課題とトヨタの取り組み



河合 大洋氏

トヨタの取り組みの基本スタンスは、①単体で、ガソリン、ディーゼルの燃費を良くする。また、ハイブリッド (HV) で燃料消費とCO₂を減らす省エネルギー対応、②21世紀は、HV、電気自動車 (EV)、プラグインハイブリッド (PHV)、FCVによる燃料多様化への対応、③HVを1997年に市販し、本年度累計800万台を達成したが、HV技術をコアとした全方位で次世代環境車を開発してきた現状から、「エコカーは、普及してこそ環境への貢献」、と考えている。

EVは、インフラ、航続距離、充電時間で課題がある。PHVは、HVとEVを融合・進化させたクルマ。FCVは、航続距離、充填時間等は良いが、台数を確保するためには、インフラの普及が課題。

水素は、水や化石資源で豊富に存在し、常温・常圧で無色・無味無臭で、非常に軽く拡散しやすい。また、反応しやすく、用途が広いことにより、「化学材料」から「燃料」まで使用でき、さらに燃料電池により高い発電効率が可能。水素は、ガソリンや天然ガスと同様に安全に使うことができる燃料である。

また、①使用時CO₂排出ゼロ、②多様な一次エネルギー (天然ガス等の化石燃料、未利用の下水汚泥、太陽光や風力等の自然エネルギー) を活用し、水からも製造可能、③電気に比べてエネルギー密度が高く、貯蔵・輸送が容易、④家庭での利用から自動車用燃料、発電への活用が可能等により、水素は将来の有力なエネルギーである、と考えている。

次に、日本でFCVを導入する意義は、以下の2

点と考えている。①ガソリンHVとFCVの燃料代比較(同車格、走行時で税金を除いたもの)では、ガソリン代は、7～8割が中東からの輸入に支払われ、日本に残るバリューは、2～3割程度にとどまること。一方、FCVは、天然ガスから製造しても海外に払う金額が3分の1程度で海外バリュー流出が小さい、②日本での開発・導入は国際競争力強化、産業育成、雇用創出への効果が大きい。

3) 水素・燃料電池自動車への取り組み

トヨタは、1992年に開発をスタート、2002年日米で限定販売、昨年11月に「MIRAI」を発売(図1参照)。今後の普及に向けては、グループでバス、フォークリフト等への活用も考えている。

また、マッキンゼーによる欧州のインフラ整備コスト試算(FCVは1億台、EVとPHVは2億台で想定)によると、今後40年間の中長期的な観点では、充電インフラ投資に比べ大幅に有利である。

最後に、世界の水素インフラ動向を見ると、2015～20年に全世界で数百基の水素ステーション設置が期待される。FCVの初期市場創出に向けては、FCVの商品力向上、エネルギー会社による水素ステーション整備や水素製造・輸送等の費用削減、水素価格のHV等価以下を実現させる必要があるだろう。また、FCV関連の特許実施権の無償化により早期普及も後押ししていく。電気と水素を活用した多様なエネルギーから成り立つ社会の構築にむけ、技術開発や制度設計が進むことが待たれる。(図2参照)

2. 岩谷産業(株)常務執行役員 宮崎 淳氏講演

「水素インフラに関する現状と将来の展望

～イワタニの水素インフラ整備の取り組み～

1) 岩谷の水素事業の概要

弊社は、水素を1941年から工業生産の過程で副次的に発生しながらも、捨てられていた水素ガスに、誰よりも早く価値を見出し、販売を開始。その時代から「水素こそ人類の究極のエネルギー」としてとらえ、一貫した取り組みを行ってきた。日本における水素



宮崎 淳氏

(図1)



FCV「MIRAI」発売

セダンタイプの新型燃料電池自動車「MIRAI」を発売開始
日本は、2014年12月15日より
(米欧：2015年秋頃～)

- 日米欧の水素供給インフラ(水素ステーション)が整備される見込みの地域から導入
日本では4大都市圏から(首都圏、中京圏、関西圏、福岡圏)
- 日本の販売目標台数、2015年末までに約400台
- 日本での車両価格は723.6万円(消費税込み)
(670万円(消費税含まず))



Rewarded with a smile

TOYOTA

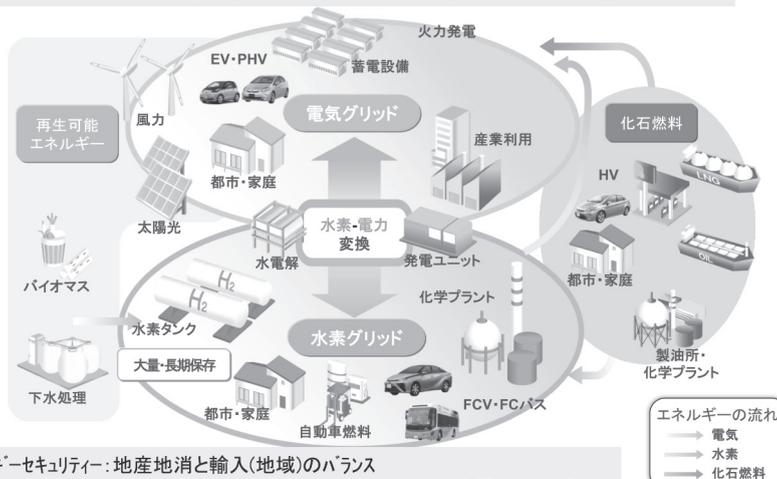
出典：トヨタ自動車(株)

(図2)



サステナブルなモビリティ社会を支えるエネルギー利用

電気と水素を活用し、多様なエネルギーから成り立っている社会



エネルギーセキュリティ：地産地消と輸入(地域)のバランス
CO2削減：CO2フリーの電気、水素の大量普及が可能となる技術開発、制度設計

Rewarded with a smile

TOYOTA

出典：トヨタ自動車(株)

需要は、ロケット燃料、アンモニア製造等多くの産業用途で利用され、今後もFCV、家庭用燃料電池等の需要が期待でき、液化水素利用に優位性があると考えている。日本では液化水素製造拠点3カ所に圧縮水素ガスの製造拠点11カ所を加え、安全かつ安定供給体制を確立している。(図3参照)

2) 水素ステーションの整備計画

2013年度の経済産業省「燃料電池自動車用水素供給設備設置補助事業」で、100カ所を目標に先行整備をスタート。現在、4大都市圏を中心に、全国81カ所が補助対象に決定し、整備が進められている。今後、利用の拡大や設備コスト低減等が課題と考えている。(図4参照)

3) 岩谷の水素ステーションへの取り組み状況

国内第1号の商用水素ステーションが、2014年7月尼崎に開所され、また、情報発信基地として本年4月に芝公園、6月に埼玉・戸田にそれぞれ開所となった。オリンピックに向けては、2003年から実証していた有明ステーションのリニューアル化を計画している。今後、東京・池上でセブン-イレブン・ジャパンと提携し、コンビニ併設型水素ステーションを建設するほか、関西空港での取り組みを計画している。

4) その他の取り組み

今後の普及にむけ、液化水素ポンプによる水素ステーション整備を進めようとしている。その他、水素普及啓発の取り組みとして、2007年に種子島から稚内まで全国57都市を訪問して行った「日本縦断燃料電池車キャラバン2007」、小学生を対象とした「サイエンス教室・作文コンクール」等を実施している。

3. 佃モビリティ総合研究所代表

佃義夫氏(コーディネーター)によるパネルディスカッション「来たるべき水素社会の展望」

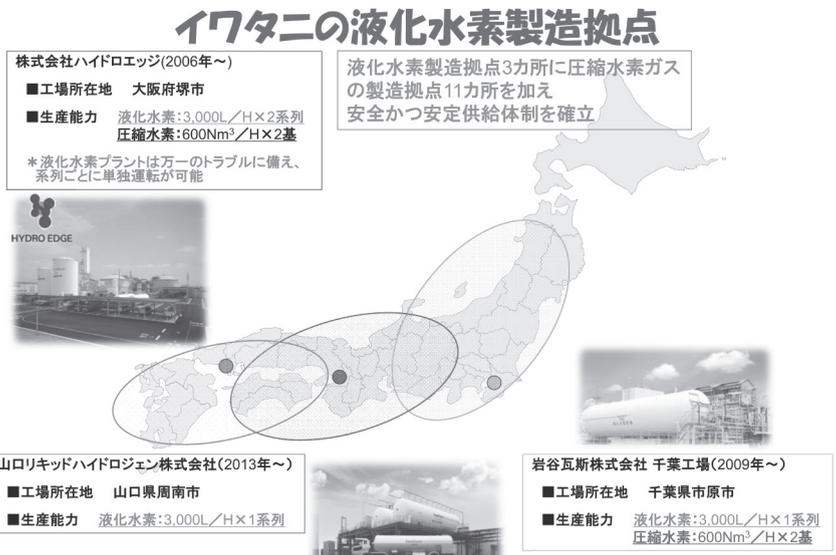
佃氏 言うまでもなく、環境・エ

ネルギーと安全が自動車産業の最大のテーマである。エポックとして、昨年4月に日本政府がエネルギー基本計画で「水素社会実現にむけての促進・加速」を閣議決定した。昨年、FCVが市販され、FCV技術開発の国際提携、特許実施権の無償化等の動きも進ん



佃 義夫氏

(図3)



(図4)

イワタニ水素ステーション 芝公園



Iwatani

Copyright © Iwatani Corporation. All rights reserved.

出典：岩谷産業(株)

でいる。

水素社会の実現に向けては、次の4つの課題があると考えている。①Safety（安全性の確保）②Environment（環境負荷の低減）③Energy Security（エネルギーの安定供給）④Economic Efficiency（産業への経済波及効セキュリティ、安全性の問題）

また、21世紀が電動化とIT化で、車が走る・曲る・止まる、それに繋がる安全自動運転も進化していく中で、本日は以下3点について講師と確認したい。

1) 水素社会はいつまでに実現するのか？

宮崎氏 はっきりした回答は示せないものの、弊社が、1978年に液化水素プラントの操業を開始し、特に2002年あたりから燃料電池自動車による実証試験が始まり、実現の気運が高まっている、と感じている。本格的な水素社会の実現は先と思うが、東京オリンピック等もあることから、より世の中に認知が高まり進んでいく、ということを期待している。

河合氏 イメージでは、まだ20～30年かかるのではないかと。国のリーダーシップにかかっている。現時点で、ドイツ等はすでに太陽光、風力等、再生可能エネルギーが20数%になっており、日によっては余剰電力を水素に変えて貯め、必要なときに火力発電に燃料の一部に水素を混ぜて発電し、循環させる取り組みが始まっている。今後、再生可能エネルギーによる電力がかなり増え、天候等の変動による余剰電力を水素で貯め、必要な時に循環させる社会が、2030～50年には実現することが期待される。

佃氏 日本が世界に向け、先行で腰をすえて官民協力し、ステップを踏んで行う必要がある。

2) 水素のサプライチェーン（水素の製造・輸送・貯蔵・供給）構築は可能なのか？

宮崎氏 弊社では、国内産業用のサプライチェーンはできている。ステーションが100カ所ではなく、さらにもう数百カ所はできていることが必要。さらなるコストダウン、水素の余剰水素の活用や海外からの輸入等段階的に行うことを前提に、2030年頃には、エネルギーとしての水素サプライチェーンもできているイメージだ。

佃氏 水素の価格はどうなるか？

宮崎氏 弊社は、現在、ガソリンHVと同燃費となる1,100円/kgで設定している。現在は収益は成り立っていないが、FCVが普及してくれば、設備



パネルディスカッションでは、水素をめぐる課題と将来展望について意見が交わされた

コストの低減等により成立してくるのではないかと。

3) FCVは本当に究極のエコカーなのか？

河合氏 HVは、1997年から10年で国内40万台、15年で260万台普及したが、FCVは、インフラのハンディキャップがある。今後、数十年を考えれば、2050年までにCO₂90%減を目標とすると、省エネだけでは不可能。CO₂ゼロの車を作らないと生き残りができない。EVやFCVの開発・普及は避けて通れない。また、現状のEVは、バッテリーの改良により航続距離のはびるが、最大の課題が航続距離をのばすと充電時間も伸びてしまう。3分程度の充電で500kmの航続距離ができる技術が見えていない現状では、普及のポテンシャルがあるのはFCVだ。

今後、さらにFCVの技術進化や水素インフラ整備にも20～30年掛かると思うが、まず第1歩踏み出したので、実現に向け努力していきたい。

佃氏 今後の環境技術に関するメーカー間提携については、どう考えているか？

河合氏 1点目は、FCVを開発しようとする会社が多くなり、これまで開発していなかった会社は、他の会社とやらざるを得ない状況となってきた。2点目は、インフラを整備しようとする2～3社では動けない。世界中の多くの自動車メーカーとインフラメーカーが参加し、良い意味でFCVの競争力が出る可能性があるべき姿と思う。

佃氏 日本の自動車産業が先行して、優位性をもって世界に向けて競争力をつける必要がある。今後のエネルギー社会については、化石燃料の枯渇も見据えて、新たなエネルギーを使いながらモビリティ社会を形成していくことをしっかり考えていかねばならないと思う。その意味で、2020～30年が大きなポイントになるだろう。

平成27年度国内施設視察会

小松製作所「こまつの杜」、**「栗津工場」**(石川県小松市)

ジェイ・バス「小松工場」(石川県小松市)を視察

富山市役所より「コンパクトシティ政策」の説明を受ける

富山ライトレール富山港線のLRTに体験乗車



日本ではここにしかない、297t積みダンプ前で記念撮影(こまつの杜)

日 本自動車会議所は9月10日～11日、「平成27年度国内施設視察会」を実施した。環境問題や人口高齢化等に対して、地方に拠点を置く企業・行政の取り組みに注目が集まる中、今回は石川県・富山県を視察した。石川県小松市では「小松製作所」と「ジェイ・バス」を訪れ、新エネルギー活用・省エネルギーに取り組まれている製造現場を視察した。また、富山県富山市では、同市役所より「コンパクトシティ政策」のご説明を受けるとともに、LRTの体験乗車を実施した。参加者は18名。

【第1日目】

JR小松駅で合流した一行は、昼食後、最初の視察地である「こまつの杜」(石川県小松市)を訪問した。同所は小松製作所の工場跡地に設立された広報館で、同社の事業概要や、環境・エネルギーの取り組みの3D映像での説明、日本ではここでしか見ることのできない巨大ダンプの展示なども行っている。この後、同社の「栗津(あわづ)工場」(小松市)に向かい、工場の概要説明に続き工場内のライン見学を行った。次にジェイ・バス社の「小松工場」へ到着、同工場の概要説明を受けた後、工場内のライン見学を行った。

◇小松製作所「こまつの杜」

同所は小松駅の正面に位置し、小松製作所の発祥の地である。「人」と「技術」を未来へ、をテーマに、創立90周年を記念し2011年に建設された広報館。コマツ旧本社建屋を再現した地上2階建ての建物となっている。

隣接する広場に展示されていたのは、南米チリで実際に稼働していた車高7.3m、297t積みの名称「930E」というダンプ。この「930E」には「無人ダンプ運行システム(AHS: Autonomous Haulage System)」搭載車もある。GPSにより常に自分や回りのクルマの位置を確認しながら、目的地に到達することが可能。ダンプ同士や積み込み機(油圧ショベル、ホイールローダー)とぶつかる心配もない、とのこと。

◇小松製作所「栗津工場」

2014年5月に竣工された新しい建設機械組立工場は、総敷地面積72万㎡を有し、組立工場としては、面積3万1,900㎡・建屋全長225m・全幅138m・高さ18.6mとなっており、一部を除き柱がない構造となっている。栗津工場は同社の国内8工場の中でも最大規模。同社は、市の名称と区別するため地元では「せいさくしょ」と呼ばれ、親しまれている。ここで生産される機種の65%が海外向け出荷であり、ブ



小松製作所で工場見学前に、歴史や環境対策の説明を受ける一行



ジェイ・バスで会社の歴史や環境への取り組みについて説明を受ける視察団



ジェイ・バスでユニークなスタイルのバスについて説明を受ける一行

ルドーザーや油圧ショベル、ホイールローダー、トランスミッションが生産されている。

工場内では、自然採光や調光式LED照明、高断熱材などや最新省エネ機器を採用し、当工場全体で電力購入費を従来工場比90%減のエネルギー削減に取り組んでいる。

当工場の生産ラインは、メインラインに複数のサブラインを組み合わせ、作業の共通化を進めている。メインラインは、サブラインや別工場で組み立てたエンジンやモジュール部品を車体フレームに取り付ける役目に集中している。そのため、多品種少量生産でも、高い品質が安定して確保されている。

また当工場はクレーンを2段構造にすることで、1つの工程で2つのクレーンを使えるようにした。その結果、フレームの左右から同時に部品を搬送でき、作業効率が高められた。加えて、クレーンを駆動するモーター等の設備や、空調システム等を地下のピットに設置することで、工場床面の段差をなくし、その結果、組み付ける部品を台車でラインのすぐそばまで搬送できるようになり、作業効率が大きく向上している。

最後に質疑応答・意見交換を行い、同工場を後にした。

◇ジェイ・バス「小松工場」

次に一行は、ジェイ・バス株式会社の小松工場（石川県小松市）を訪れた。

同小松工場は、主に観光バスを製造しており、事務、技術、設計機能と大・中・小型バスの生産工場を1つに集約。ひとつの建物の中で全てが完成するという特徴を持ったバス生産工場。北陸の気候風土に合わせ、自然と人に調和できるバス造りを目指した「人にやさしく環境を大切にしたいバス工場」とうたっている。

ボディとシャシを別の製造ラインで同時進行させ、よりスピーディーに作業を行っており、1日に最大で11台ものバスが誕生している。製造ラインで特徴的なのは、防錆力を高めるための「電着塗装」。長さ14m・幅4m・深さ5.5mの巨大なプールにバスの

ボディをそのまま入れ、下地塗装を行っている。デザイン塗装が終わると、シャシとボディを合体させる「ボン乗せ」工程を経て、36時間の耐久テストや最終検査を終え、大型の観光バスで16日、中型で13日での出庫となる。

環境については、2004年にISO14001の認証を当工場取得済みで、CO₂削減、有害化学物質の排出や、廃棄物の削減に積極的に取り組んでいる。これまで、「材料歩留り向上による廃棄削減」、「塗装汚泥の脱水率向上（強制乾燥による汚泥の減量化）」等に取り組み、現在、廃棄物は2006年比半分以下となった。また、工場の暖房の吸気方法も改善し、暖房用エネルギーを約20%削減等の結果を残している。

最後に質疑応答・意見交換を行い、同工場を後にした。

【第2日目】

一行は宿泊地の金沢市を出発し、バスで富山市へ向かった。富山市では、同市役所より「コンパクトシティ政策の取り組み」についての研修を受け、続いて富山ライトレール富山港線で運行されているLRT（Light Rail Transit：次世代型路面電車システム）の体験乗車を行った。

◇富山市役所研修会

富山市は、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりについて、新成長戦略に位置づけられた「21の国家戦略プロジェクト」の1つである「環境未来都市」に選ばれる等、そのまちづくりが評価されている。

今回、富山駅前の「富山地铁ホテル」に講師として富山市都市整備部交通対策課の職員をお招きし、目指すべき将来像として、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり、公共交通の活性化、中心市街地や公共交通沿線での都市機能集積を中心とした同市の政策の詳細について説明を受けた。同市ではこの他にも、地域特性を十分に活かした産業振興、地場産業である薬業の最大限の活用、再生可能エネルギーの活用や積極的な企業誘致等を行っている、との説明があった。

また、OECDが取りまとめた「コンパクトシティ



城川原電車基地で説明を受ける一行

政策報告書」(平成24年6月)の中で、富山市の取り組みが先進5都市（メルボルン、バンクーバー、パリ、ポートランド、富山市）のひとつとして取り上げられた、との説明も受けた。

◇LRT体験乗車

富山市による研修を終え、続いて富山駅北口に向かい、富山ライトレール富山港線のLRTに乗車した。

富山ライトレール社よりLRTの詳細について直接説明を受けるため途中下車し、「城川原電車基地」に立ち寄りを行った。ここでは、「LRTには車軸がないため床を低くできた。これにより、線路と乗車口との段差はわずか30cmと低くなり、駅ホームと同じ高さで、お年寄りや体の不自由な方にも大変乗りやすくなっている」等の説明を受けた。

その後一行は、再びLRTへ乗車し終点の岩瀬浜駅の「カナル会館」において昼食を取りながら今回の研修の振り返りを行い、視察会は解散となった。



富山市内を走るLRT「ポートラム」に体験乗車した

新刊のご案内

『自動車年鑑』2015～2016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』(2015～2016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。

2015～2016年版は、2014年8月から2015年7月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ています。また、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、国内外の自動車業界の動きを、日刊自動車新聞の各分野担当記者が執筆した記事や写真で解説しており、国内のみならず、世界中の自動車産業の現状を把握するために必要な情報に満ち溢れています。

巻頭企画では、近年急速に普及が進む安全運転支援システムに着目。第2特集では、クルマに興味が薄くなっているという現代の若者を、ユーザーに取り込もうとする自動車業界の取り組みにスポットを当てました。また、巻頭のカラーページでは、国内で発売された新型車や、自動車関係団体、行政、企業のニューリーダーたちを顔写真入りで紹介しています。

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

「標準装備が進む安全装備パッケージ」

「進む！若者にクルマの魅力を

伝える取り組み」



- 2014-2015 ニューモデル
- 2014-2015 ザ・ニューリーダーズ
- 物故者 2014.6-2015.7
- 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

9都県市がエコドライブ講習会

JAFなどと連携し
4会場で参加者募集

燃料電池車や電気自動車に試乗も

東 京都など首都圏の9都県市は11月、日本自動車連盟（JAF）などと連携して東久留米市など圏内4カ所で一般ドライバーを対象にしたエコドライブ講習会を開催する。

環境に優しい運転方法であるエコドライブは、地球温暖化対策や大気汚染防止に有効で、燃費が改善するとともに安全運転にもつながる。講習会は11月9日に神奈川県座間市の都南自動車教習所で、11月16日に千葉県八千代市の東洋モータースクールで、11月17日に東京都東久留米市の東久留米自動車教習

所で、そして11月23日に埼玉県さいたま市の埼玉県自動車学校でそれぞれ行う。

開催時間は各会場とも午後1時から5時までで、募集人数は各会場とも21名。参加費は1,028円。対象は9都県市内に在住・在勤、またはJAF会員の方で、普通運転免許を取得して1年以上の方。

この講習では、正しいエコドライブを身につけられるよう受講者全員に個別指導が行われるほか、受講者は燃費測定機と分析ソフトを利用することで、エコドライブによる二酸化炭素の削減量や燃費改善効果、改善すべき運転のくせが理解できるという。

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部会の事務局・千葉県環境生活部循環型社会推進課（TEL.043-223-4144）、東京都環境局環境改善部自動車環境課（TEL.03-5388-3518）、あるいは日本自動車連盟東京支部（TEL.03-6833-9130）まで。〔東京都自動車会議所〕

法税制・公益事業・情報委員会の合同委員会及び施設見学会を開催



富山県自動車会議所

富 山県自動車会議所は9月3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、委員長に情報委員長であるトナミ運輸の谷井茂情報システム事業部特別参与を選出し議事に入り、法税制関係では、平成28年度国・県予算に対する要望事項の検討審議が行われ、自動車関係諸税の簡素化・負担軽減、道路整備計画の策定とその実現など10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た。

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5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た後、意見交換を行った。

次に、同運輸支局の松嶋龍也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強化月間である9月・10月にあたり、その推進と取り組み、その他保安基準改正関係について聴講し、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。

また、合同委員会に引き続き実施した施設見学会では、富山市友杉（とやま健康パーク内）にある富山県立イタイタイ病資料館（平成24年4月オープン）を見学、解説員からイタイタイ病の発生から現在までを、映像を交えた説明を聞いた後、語り部の青木有明さん（94歳）から、肉親の看病等の体験談を聴講した。

最後に解説員は、平成24年度で土壌改良等の工事が終了し美しい水と大地がよみがえったが、このような病気が二度と繰り返されることのないよう、見守っていくことが大切だと締めくくった。

委員からは、「水質汚染の恐ろしさや水質保全と健康の大切さを再認識した」などの声が聞かれ、大好評の施設見学となった。

あい しゃ どう
愛 車 道 (260)

交通安全ポスターに応募

少年の頃から絵を描くことが好きだった。ピカピカのランドセルを背負って初登校した小学校の教室で席に着くと、ドアから入ってきた担当教師は、うら若い大層な美人だった。しかも、それから数日後の図画の時間に描いたチューリップの絵が、彼女からエラク褒められたのである。

以来、気を良くしてノートの空きスペースや父親にねだって手にしたスケッチブックにせっせと絵を描くようになった。それにしても、美しい女性の力は大了たもので、幼い児童にまで大きな影響を及ぼしたのである。

そうしたこともあり、中学・高校時代は美術部に席を置いた。やがて社会人になると、各種展覧会に足を運ぶようになり、美術愛好家たちとも交流を得るようになって行き、今日ではパリのルーブル美術館やフィレンツェのウフィッツィ美術館を訪れるようになった。

周知のように、日本自動車会館では毎年秋の交通安全運動に合わせて「日本自動車会館交通安全キャンペーン」を開催しているが、その一環として、2007年から『交通安全ポスター原画コンテスト』を実施している。実は筆者、その翌年から今回まで毎年欠かさずにポスターを制作し、応募しているのである。往年に培った趣味が今日に至って生きて来たのだ。嬉しいことに2009年には入選

作に選ばれた。賞状と共に副賞として5千円也を頂いてイソイソ帰宅したら、「今日はそれでウナギを食べに行きましょう」と、間髪を入れずに配偶者から宣言され、苦心して獲得した副賞は、その日の内に二人の腹中に入ったのであった。



制作スタイルは専ら、切り絵を採用している。最初にタイトルを設定し、それに伴うデザインを考える。次に鉛筆でラフスケッチを描き、その上から黒ペンでデザイン画を描いていく。アウトラインが出来上がると、コピー機で数枚に分割コピーし、下に色画用紙を置いて、ラインの内側に沿って切り抜き、オリジナル画に貼り込んでいく。

これまでは大きなA1サイズだったので、机には載らず、食卓テーブルを片付けての作業であったが、前回からA3サイズとデータ提出でOKとなったため、何かと制作がし易くなった。

だが、残念なことに、今年も落選と相成った。「また来年頑張らなさい」という神様の試練なのであろうと受け止めている。それにしても、ポスターを制作しているときは何とも楽しいのだ。

<写真＝一番左の「鬼の絵」が筆者のポスター>
(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27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 |
| U D トラックス販売店協会 | 一般社団法人 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 | 日本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 | |