

自動車会議所 ニュース



日本自動車会議所は今年6月で創立70周年を迎えます

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>

2016 **4** No.879

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)



日 本自動車会館「くるまプラザ」が4月1日にリニューアルオープンした。入館法人を中心に関係14法人から成る「日本自動車会館運営委員会」(委員長=永塚誠-日本自動車工業会副会長・専務理事、事務局=日本自動車会議所)では、昨秋からリニューアルに向けて作業を進めてきたが、3月末までに展示アイテム・機材の入れ替え作業が完了し、リニューアルオープンすることとなった。

日本自動車会館は、2004年1月の開設からすでに10年以上が経過。同運営委員会では、改めて会館開設の趣旨に立ち返り、同プラザ見直しの検討を重ね

てきた。その結果、①エンジン・パワートレインの実物カットモデルの展示、②最新の自動車ポスターの掲示、③入館法人活動紹介ボードの設置、④専門紙(日刊自動車新聞、交通毎日新聞)の紙面閲覧ボードの設置、⑤JAFグループの出版物専用コーナーの設置——などを行い、入館法人の活動内容・自動車関連情報提供の充実などを図ることとしている。

今回のリニューアルと連動し、日刊自では入館法人関係のトピックスを同紙の毎週月曜最終面で紹介する「自動車会館便り」を企画。4月1日から正式に連載がスタートした。

◆◆ 主な内容 ◆◆

- | | |
|---------------------------------|---------------------------------------|
| ■ 第193回理事会開催……………2 | ■ 第223回会員研修会開催……………14 |
| ■ 第2回交通安全委員会開催……………5 | ■ 平成27年度「不正改造車を排除する運動」実施結果まとまる……………16 |
| ■ 第3回道路・環境委員会開催……………9 | ■ 7月25日に日本自動車会議所創立70周年記念講演会開催……………17 |
| ■ 平成27年度全国自動車会議所永年勤続者表彰式……………12 | ■ 新宿駅南口に「バスタ新宿」がオープン [東京都]……………17 |

(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年度事業計画、平成28年度予算、 顧問および評議員委嘱の件の3議案を審議



新たに顧問・評議員として4氏に委嘱

第193回 理事会開催

前

号で既報のとおり、日本自動車会議所は3月4日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第193回理事会を開催した。理事会では、定款により小枝至会長が議長を務め、「平成28年度事業計画」、「平成28年度予算」、「顧問、評議員委嘱の件」の3議案が審議された。

審議に先立ち小枝会長が挨拶に立ち＝3ページ参照＝、その後、小枝会長の議事進行の下、審議に入った。まず、事務局から中島哲専務理事が、平成28年度の事業方針や重点項目、活動ポイントなどに触れながら、「平成28年度事業計画」について説明した。続いて畠山太作常務理事から「平成28年度予算」と、関連する「公益目的支出見込額及び今後の計画」についてそれぞれ説明があり、2議案はいずれも原案どおり了承された。

平成28年度事業計画では、「税制」、「安全」、「環境」という従来からの3本柱に加え、「自動車関連産業

における人材確保策の検討や、当会議所創立70周年事業を実施する他、委員会活動ならびに会議所事務局業務の強化等について必要な見直しを行う」ことも事業の重点項目として掲げられている。

この後、「顧問、評議員委嘱の件」について審議。代表者変更などに伴い、顧問として日本自動車輸入組合のペーター・クロンシュナーブル理事長、評議員として本田技研工業の伊東孝紳取締役相談役、いすゞ自動車の片山正則代表取締役社長、日本自動車リース協会連合会の野上誠会長の計4氏がそれぞれ候補として紹介された後、了承された。顧問、評議員については、定款により「会長が理事会の同意を得て委嘱する」ことになっている。

なお、理事会で審議された3議案については、2月25日開催の第74回運営委員会（委員長＝永塚誠一・日本自動車工業会副会長）で了承されている。

平成28年度事業計画

【事業方針】

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

そのため、当会議所は、従来からの「税制」、「安全」、「環境」の重点3課題に加えて、人材の確保等、対応が必要な分野について会員と連携し、積極的な活動、政策要望・提言を行う。

また、人と情報の活発な交流を図る日本自動車会館設立の趣旨に立ち返り、緊密な連携の下、一段の活用が果たされるよう、同会館のハード・ソフト両面のレベルアップを図る。

【平成28年度の重点項目】

- 「税制」：「平成28年度税制改正大綱」を踏まえ、車体課税、燃料課税の抜本的な見直しの実現に向けた勝負の年と位置付け、関係団体と連携し、自動車関係諸税の負担軽減・簡素化に取り組む。
- 「安全」：高齢者の交通事故の防止、飲酒運転などの悪質・危険な運転の防止に向けた交通安全の啓発・街頭活動に重点を置き、より関係団体・企業との連携を強化した取り組みを推進する。
- 「環境」：パリ協定を踏まえ、環境視点から業界の幅広い取り組み（生産・車両技術・道路・交通）を集約・整理し、具体的な成果発信・要望活動に繋げる。

第193回理事会

小枝会長挨拶

本日は大変お忙しい中、大勢の皆様方にお集まりいただき、ありがとうございます。また、平素は私どもの活動に格別のご理解とご鞭撻をいただき、重ねてお礼申し上げます。



さて、わが国の経済は、「景気は緩やかな回復が続いている」という見方が政府の見解ではありますが、株安や円高、原油安が急速に進行しています。例えば、原油安というのは本来なら嬉しいことなのですが、安くなりすぎて産油国の経済状況が非常に厳しくなっていることもあり、世界経済、そして世界経済を実質的に牽引してきました中国経済の発展が減速してきています。企業も家計も心理が少し後ろ向きになってきているということが、経済の停滞の原因の1つではないかと思えます。

国内の自動車市場も、消費増税の影響がまだ影を落としており、特に新車販売については14カ月連続で前年割れするなど、非常に厳しい状況が続いております。

輸出についても、約4割を占める北米市場は堅調

ですが、逆に言えば米国経済が失速すれば大きな影響を受けるリスクがあるとも考えられます。

日本の自動車業界は、不断の改革や革新によって世界をリードしてきたと思っております。特にリーマンショック後、それぞれの企業が構造改革を成し遂げ、収益力は強化されております。再び景気が回復基調に転じれば日本経済の牽引役としてデフレ脱却に大きく貢献できるものと考えております。

こうした中、私どもは、来年度も税制・安全・環境を3本の柱としながら、新たな課題への対応も見据えて、皆様と共に業界が抱える共通の諸課題に積極的に取り組む所存でございます。

特にユーザーと業界の長年の悲願であります税制改正に関しましては、大綱に「平成29年度税制改正で保有時の税負担軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずる」と明記されたことから、今年がわれわれにとっての勝負の年と認識しております。負担軽減・簡素化を何としても実現すべく、業界一丸で取り組んでまいりたいと存じます。

私ども日本自動車会議所は、今年6月で創立70周年の節目の年を迎えます。終戦翌年の昭和21年の創立以来、会員の皆様をはじめ、多くの方々のお力に支えられてここまでまいりました。心から感謝を申し上げますと存じます。当会議所は今後も、業界の発展のために微力を尽くしてまいりますので、引き続きのご指導・ご鞭撻をよろしくお願い申し上げます。

- 自動車関連産業における人材確保策の検討や、当会議所創立70周年事業を実施する他、委員会活動ならびに会議所事務局業務の強化等について必要な見直しを行う。

【平成28年度の活動】

I. 全体総括

組織運営

- (1) 総会・理事会
 - ・総会「平成28年度 事業・決算報告」承認・決議 (6月8日)
 - ・理事会「平成28年度 事業計画・予算」審議・決定 (3月)
 - ・運営委員会「理事会・総会提出議案」審議・承認 (6・2月)
- (2) 会議所創立70周年記念事業
 - ・記念講演会 講師：向井千秋 東京理科大学副学長 (7月25日)

- ・「日本自動車会議所70周年の歩み」冊子作成・発行 (6月)

- (3) 事務局業務推進方法の見直し (継続)

II. 委員会活動

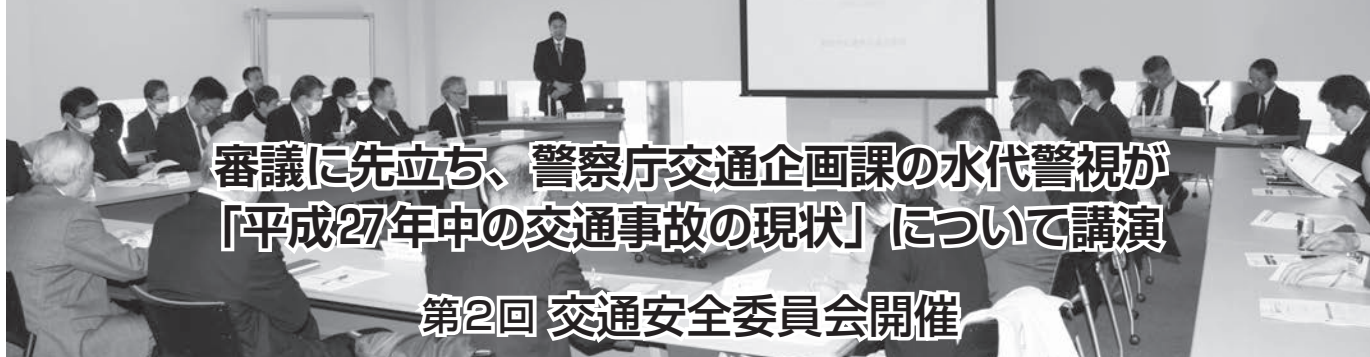
1. 税制

「平成28年度税制改正大綱」を踏まえ、自動車関係諸税の負担軽減・簡素化の実現に向けての要望・理解活動の展開

- (1) 委員会
 - ・第1回 平成29年度 税制改正要望書 審議 (9月下旬)
 - 要望書取りまとめ (10月上旬)
 - ・第2回 税制改正活動の結果の振り返り(講演等) (2月上旬)
- (2) 政党ヒアリング・陳情
 - ・国会議員、関係省庁等への税制改正要望活動
 - ・自民党自動車議員連盟政策懇談会

- (2～3回程度)
- ・自民党国土交通部会、運輸・交通関係団体委員会
 - ・公明党自動車議員懇話会
 - ・民主党経済産業・国土交通部門合同会議
 - ・会長による税制改正の要望・陳情活動
- (3) 自動車税制改革フォーラム
- ・平成28年度 活動方針固めの早期着手
(平成28年3月)
 - ・全体会議 (8月頃)
 - ・世論喚起活動 (10月以降)
- 2. 道路・環境**
- (1) 委員会
- ・道路・環境に関する意見 審議
(平成28年3・6月)
- (2) 要望活動
- ・政党、関係官庁等への要望活動 (7月)
- (3) エコドライブ啓発ポスター掲示 (6・11月)
- 3. 法制**
- (1) 委員会
- ・OSS全国展開の課題等に関する情報共有化
(1～2回)
 - ・成長戦略関係、経済産業政策、交通政策に関する情報共有化 (必要に応じて)
- 4. 交通安全**
- (1) 委員会
- ・交通事故状況に関する講演(警察庁)と委員会活動計画 審議 (2～3回)
- (2) イベント開催
- ・「交通安全。アクション」
(4月：お台場、9月：新宿)
 - ・交通安全に関する研修会 (必要に応じて)
- (3) 支援・協賛活動
- ・チラシ・ポスターの直接発注方式の導入
 - ・反射神経検査機器(クイックアーム)の供与
 - ・エフエム大阪「飲酒運転撲滅キャンペーン」協賛
 - ・内閣府「シートベルト・チャイルドシート着用推進キャンペーン」協賛
 - ・東京都「飲酒運転させないTOKYOキャンペーン」協力
- 5. 保険**
- (1) 委員会
- ・あり方懇に対する委員会意見等 審議 (5月)
 - ・自賠審に対する委員会意見等 審議 (12月)
- (2) 政府審議会等での委員会意見陳述
- ・あり方懇 (6月)
 - ・自賠審 (1月)
- 6. 特別**
- (1) 委員会
- ・特定商取引法・消費者契約法関係
(必要に応じて)
 - ・《新規》「人材確保」問題関係 (必要に応じて)
- Ⅲ. 委員会以外の活動**
- 1. 会員サービス**
- (1) 会員研修会
- ・自動車関連をテーマとして開催
(年10回程度)
 - ・職場マネジメントをテーマとして開催
(1回)
- (2) 国内施設視察会
- ・エネルギーをテーマに関連施設の視察
(年1回、秋頃)
- 2. 広報**
- (1) 「会議所ニュース」
- ・70周年記念事業、委員会や会員サービス等の活動の幅広い関係者への紹介
- (2) その他
- ・報道説明会、ニュースリリース、ホームページ
- 3. 出版事業**
- (1) 「数字でみる自動車」(国土交通省自動車局監修) 発行 (6月)
- (2) 「自動車運送事業経営指標」(国土交通省自動車局編) 発行 (6月)
- (3) 「自動車年鑑」(日刊自動車新聞社と共編) 発行 (10月)
- 4. 日本自動車会館運営**
- (1) 運営委員会
- ・平成29年度 会館予算案 審議 (12月)
- (2) 総務部会
- ・交流会開催案 審議 (6月)
 - ・防災対策、平成29年度会館予算案 審議
(11月)
- (3) 広報部会
- ・交通安全ポスター募集活動策 審議 (6月)
 - ・平成29年度 会館広報活動案 審議 (10月)
- 5. 全国会議所運営**
- (1) 全国専務理事会 開催 (10・2月)
- (2) 永年勤続者表彰式 開催 (3月)

平成27年度下期実績と平成28年度計画を審議 「交通安全。アクション2016 パート2」等の提案を了承



審議に先立ち、警察庁交通企画課の水代警視が「平成27年中の交通事故の現状」について講演

第2回 交通安全委員会開催

日 本自動車会議所は3月15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2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水代智警視より、「平成27年中の交通事故の現状」についてご講演をいただいた。その後、当会議所事務局より交通安全委員会の平成27年度下期実績と平成28年度計画について説明があり、了承された。委員会終了後、春の全国交通安全運動期間にあわせて開催する「交通安全。アクション2016」（4月9・10日実施）の担当者会議を行った。

1. 「平成27年中の交通事故の現状について」

（警察庁交通局交通企画課 水代智課長補佐講演）

【講演要旨】

平成27年中の交通事故発生状況については、発生件数、負傷者数はともに11年連続で減少となったが、死者数は、4,117人と前年から4人増え、15年ぶりの増加となった。

近年は、交通事故における致死率の高い高齢者の人口増加が、交通事故死者数を押し上げる要因の一つとなっており、昨年の65歳以上の高齢者の交通事故死者数は前年比54人増加し、全交通事故死者数に占める割合は54.6%と過去最高となった。

人口10万人当たり死者数でも65歳以上の高齢者の平均は6.8人で全年齢層の平均3.2人と比べ2倍以上になっているが、10年前と比較すると、全年齢層及び高齢者のいずれについても40%以上減少している。このことは、今まで皆さんと講じてきた高齢者等の交通事故対策は一定の効果があったということ

であるが、高齢者人口の増加に合わせ、今後、さらなる取り組みが必要となる。（図表1）

月別死者数では、日没時間が早くなる10月から12月の3カ月が比較的多く、対策として車両には前照灯の早期点灯とハイビームの適正な使用、歩行者等には反射材の活用奨励等が重要となってくる。（図表2）

次に原付以上運転者（第1当事者：以下1当）の年齢層別免許保有者10万人当たり死亡事故件数の推移を見ると、いずれの年齢層でも10年前と比べ大幅に減少している。（図表3）

しかし、24歳以下の若年者と75歳以上の高齢者の件数が他の年齢層の平均4.4件に対して多く、特に19歳以下14.7件、80歳から84歳11.5件、85歳以上18.2件と際立っており、運転者対策では、これら年齢層の対策が重要となっている。（図表4）

死亡事故の類型別では正面衝突等、横断中、出会い頭が多く、この中で横断中は他と比べ減少率が少ない。横断中死者の特徴として、横断中に法令違反がある死者数を人口当たりで年齢層別に見ると、65歳以上の高齢者が全年齢層の平均を超えている。その高齢者の違反内容については、走行車両の直前直後横断が非常に多い。（図表5）

自転車乗用中死亡事故の特徴としては、自転車乗用中死者の77.5%に法令違反があり、違反ありの死者数を人口当たりで年齢層別に見ると、65歳以上が全年齢層の平均を大きく超えている。違反の状況については、いずれの年齢層でも安全不確認、ハンドル操作不適が特に多い。（図表6）

飲酒運転事故件数の推移については、法改正によ

る厳罰化等により大きく減少した時期はあったが、最近、減少にブレーキがかかっている。中でも最近の5年平均をみると、若い年代の女性ほど事故件数に占める割合が高くなっていることに注意を要する。また、飲酒運転の死亡事故率は、全事故と比べて非常に高いことがわかる。特に若い年齢層と後期高齢者は高い。(図表7・8)

最後に、最近報道等を賑わせている、ブレーキとアクセルの踏み間違えによる死亡事故は平成27年中58件発生し、うち65歳以上の運転者によるものが50件を占め、構成比率は86.2%となっている。

今後は、衝突被害軽減ブレーキ等、先進安全自動車(ASV)の普及等により、事故が減少する可能性も高まると考えられるが、これらの普及啓発を含

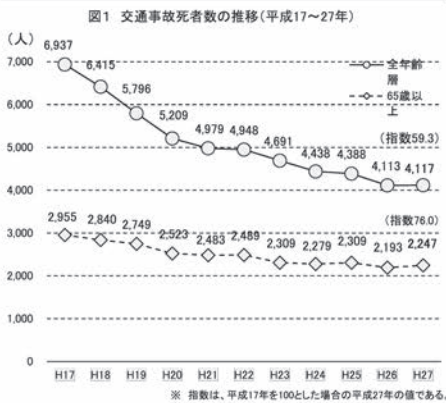
め、引き続き自動車関連団体の協力や知恵をお借りしながら交通安全対策を進めていきたい。

2. 委員会審議

平成27年度下期活動実績として、9月の「日本自動車会館交通安全キャンペーン」、「後席シートベルト着用推進啓発街頭キャンペーン(東北自動車道羽生パーキングエリア)」の実施、10月の「高齢者の交通安全啓発」ポスター・チラシの配布、12月の「飲酒運転根絶新宿キャンペーン」等が事務局より報告された。また、平成28年度活動計画として、講演会・現地視察の実施検討や秋冬期の啓発イベントを新たに9月に開催する「交通安全。アクション2016 パート2」に集約する等の提案があり、全て了承され、委員会は終了となった。

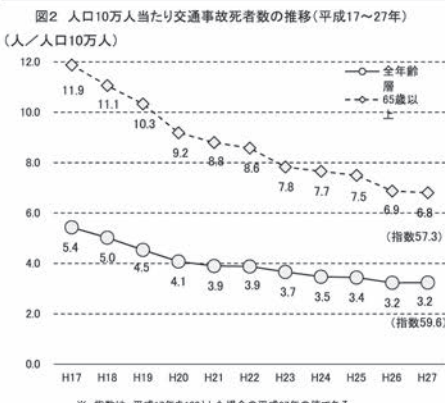
(図表1)
交通死亡事故全体の推移

- 10年前と比較し、全年齢層の死者は40.7%、65歳以上の死者は24.0%それぞれ減少。
- 死者に占める65歳以上の割合は、24年以降増加。27年中死者の半数以上(54.6%)を65歳以上が占める。



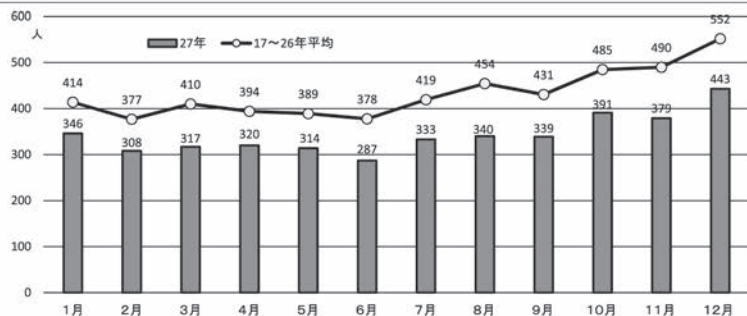
	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
死者全体に占める65歳以上の割合(%)	42.6	44.3	47.4	48.4	49.9	50.3	49.2	51.4	52.6	53.3	54.6

- 10年前と比較し、人口当たり死者数は全年齢層、65歳以上のいずれについても40%以上減少。
- 人口当たり死者数は、65歳以上において全年齢層の2倍以上の水準。



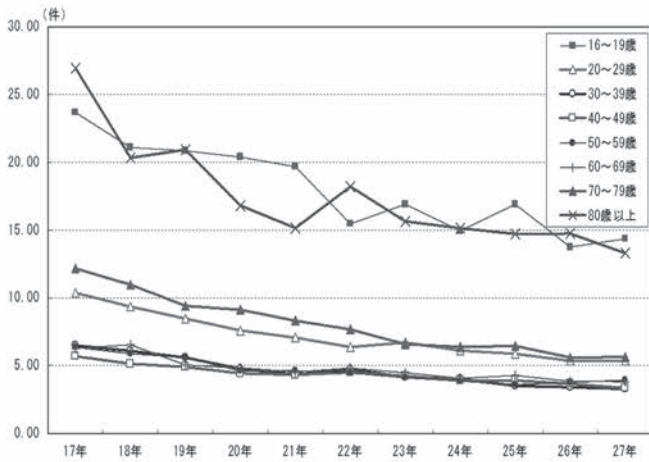
※ 指数は、平成17年を100とした場合の平成27年の値である。
※ 算出に用いた人口は、各前年の総務省統計資料「10月1日現在推計人口」又は「国勢調査」による。

(図表2)
平成27年月別死者数の推移



	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	年計
17年	564	472	575	531	500	514	582	615	638	616	656	674	6937
18年	537	427	555	490	476	472	528	569	510	548	650	653	6415
19年	496	454	453	424	432	427	474	528	475	549	511	573	5796
20年	403	362	391	404	387	372	449	477	398	504	491	571	5209
21年	384	364	387	357	406	354	381	440	407	468	489	542	4979
22年	393	354	368	356	380	357	410	437	415	469	426	583	4948
23年	333	363	383	378	346	347	365	410	378	472	431	485	4691
24年	326	325	342	341	310	302	347	392	373	440	435	505	4438
25年	347	339	334	345	332	314	332	374	366	381	432	492	4388
26年	355	307	311	313	322	317	325	301	345	400	377	440	4113
27年	346	308	317	320	314	287	333	340	339	391	379	443	4117
17～26平均	414	377	410	394	389	378	419	454	431	485	490	552	5191

(図表3)原付以上運転者(1当)の年齢層別免許保有者10万人当たり死亡事故件数の推移



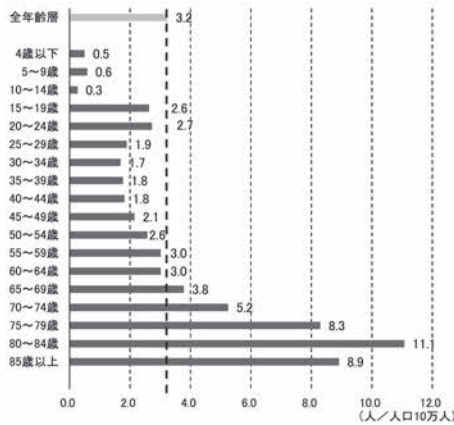
年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年	26年	27年	指数
15歳以下	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16~19歳	23.68	21.09	20.84	20.39	19.68	15.46	16.90	14.95	16.91	13.75	14.36	61
20~24歳	12.52	11.47	10.26	8.91	9.23	8.05	7.99	7.22	6.51	6.40	6.23	50
25~29歳	8.65	7.65	7.01	6.54	5.37	5.09	5.73	5.27	5.39	4.53	4.64	54
30~34歳	6.61	6.49	5.63	4.59	4.17	4.97	4.31	4.35	3.45	3.87	3.35	51
35~39歳	6.36	5.68	5.56	4.93	4.51	4.55	4.03	3.76	3.56	3.02	3.23	51
40~44歳	5.63	4.94	4.60	4.42	4.31	4.64	4.37	4.14	3.75	3.51	3.38	60
45~49歳	5.77	5.35	5.24	4.45	4.36	4.35	4.07	3.66	4.09	3.85	3.30	57
50~54歳	6.60	5.80	5.73	4.79	4.57	4.53	4.41	3.61	3.66	3.65	3.74	57
55~59歳	6.16	5.95	5.51	4.45	4.69	4.42	3.81	4.14	3.54	3.90	4.15	67
60~64歳	6.20	6.33	4.99	4.39	4.52	5.00	4.32	4.06	4.39	3.88	3.61	58
65~69歳	6.37	6.80	5.13	5.40	4.56	4.56	4.71	4.07	4.14	3.82	4.02	63
70~74歳	10.25	9.05	7.96	7.74	6.35	6.66	5.23	4.73	5.44	4.46	4.84	47
75~79歳	15.78	14.48	12.02	11.61	11.79	9.41	8.90	9.17	8.27	7.68	6.99	44
80~84歳	22.72	19.36	20.27	15.19	12.59	16.60	14.66	14.57	12.82	13.42	11.53	51
85歳以上	43.71	24.25	23.59	23.33	24.71	23.64	18.72	16.97	20.26	18.37	18.17	42
全年齢層	7.82	7.20	6.55	5.82	5.50	5.49	5.14	4.82	4.72	4.43	4.36	56

注1 指数は、平成17年を100とした場合の平成27年の値である。
 2 算出に用いた免許保有者数は、各年12月末現在の値である。
 3 「原付以上運転者」とは、自動車、自動二輪車及び原動機付自転車の運転者をいう。
 4 「第1当事者」とは、事故当事者のうち最も過失の重い者をいう。

(図表4) 平成27年中の交通死亡事故の特徴(年齢層別)

● 人口当たり死者数を年齢層別にみると、65歳以上においては全年齢層の平均を超えている。

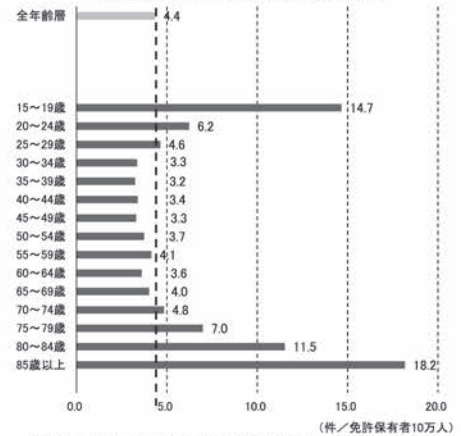
図3 人口10万人当たり死者数(平成27年中)



※ 算出に用いた人口は、平成26年の総務省統計資料「10月1日現在推計人口」による。

● 原付以上第1当事者の年齢層別死亡事故件数(免許保有者当たり)は、24歳以下、75歳以上で多い。

図4 原付以上運転者(第1当事者)の年齢層別免許保有者10万人当たり死亡事故件数(平成27年中)

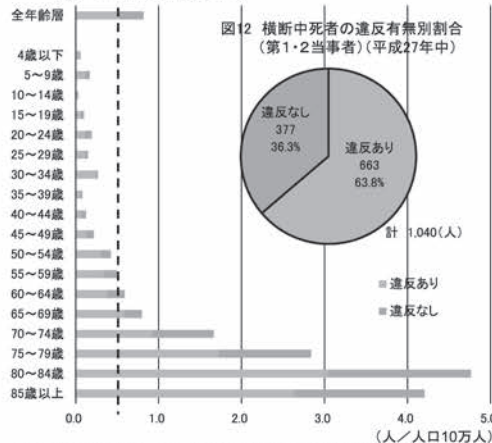


※ 算出に用いた人口は、平成26年の総務省統計資料「10月1日現在推計人口」による。
 ※ 「原付以上運転者」とは、自動車、自動二輪車及び原動機付自転車の運転者をいう(以下同じ。)
 ※ 「第1当事者」とは、事故当事者のうち最も過失の重い者をいう(以下同じ。)

(図表5) 平成27年中の横断中死亡事故の特徴(歩行者)

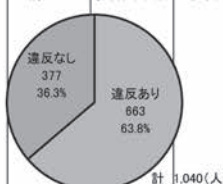
● 横断中の法令違反あり死者数(人口当たり)を年齢層別にみると、65歳以上においては全年齢層の平均を超えている。

図11 年齢層別人口10万人当たり法令違反のあった横断中死者数(第1・2当事者)(平成27年中)



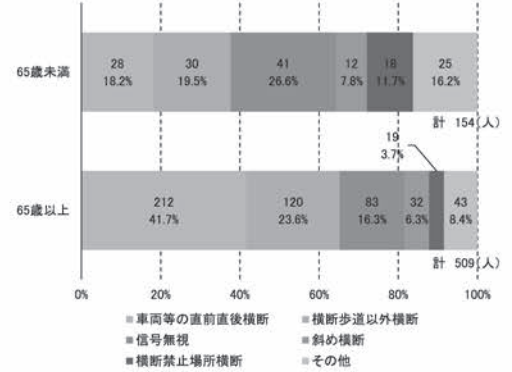
※ 算出に用いた人口は、平成26年の総務省統計資料「10月1日現在推計人口」による。

図12 横断中死者の違反有無別割合(第1・2当事者)(平成27年中)



● 65歳以上においては、他の年齢層と比較して、人口当たりの横断中死者の法令違反のうち、走行車両の直前直後横断が多。
 ● 横断歩道以外横断、信号無視は、年齢層を問わず一定の割合を占めている。

図13 年齢層別横断中死者(第1・2当事者)の法令違反の状況(平成27年中)



※ 「その他の違反」に該当するもの: 酩酊、徘徊等

(図表6) 平成27年中の自転車乗車中死亡事故の特徴

● 年齢層別にみた自転車乗車中の法令違反あり死者数(人口当たり)は、65歳以上において全年齢層の平均を超えている。

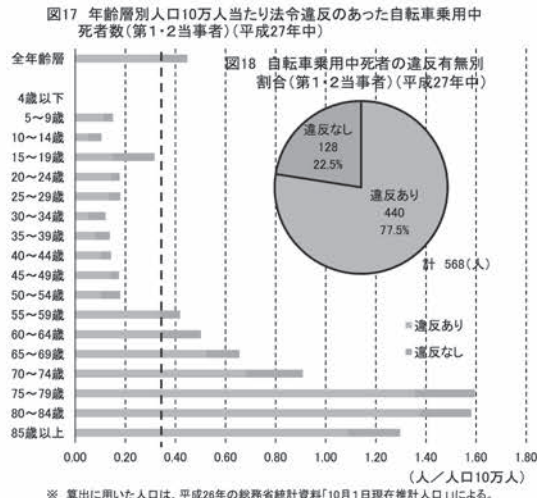
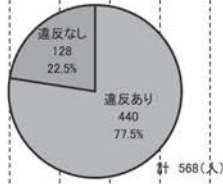
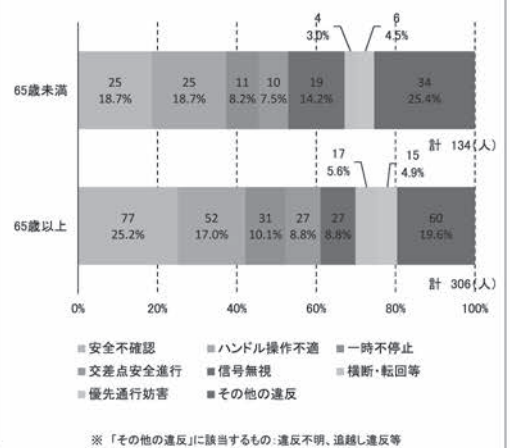


図18 自転車乗車中死者の違反有無別割合(第1・2当事者)(平成27年中)

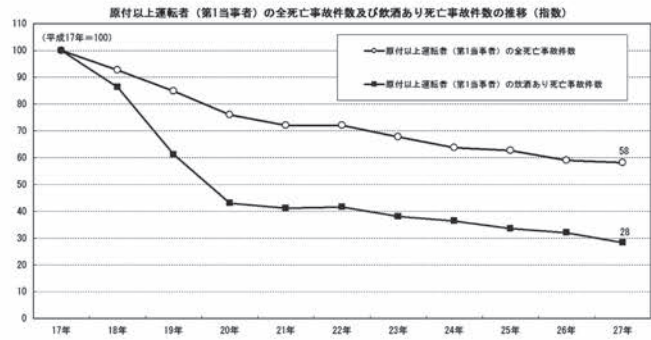


● 65歳以上、65歳未満いずれについても、自転車乗車中死者の法令違反は、安全不確認、ハンドル操作不適が多い。

図19 年齢層別自転車乗車中死者(第1・2当事者)の法令違反の状況(平成27年中)



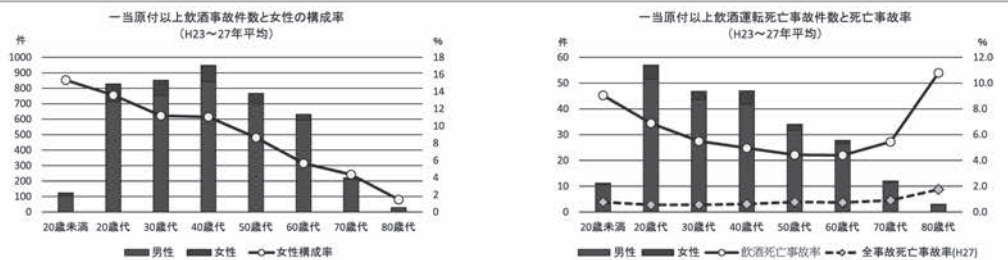
(図表7) 原付以上運転者(1当)の飲酒別死亡事故件数の推移



飲酒別	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年	26年	27年	増減数	増減率	構成率	指数
飲酒なし	146	129	82	54	57	35	44	26	25	31	21	-10	-23.3	0.6	14
酒気帯び(0.25以上)	301	275	230	167	171	171	143	146	151	120	105	-15	-12.5	2.9	35
酒気帯び(0.25未満)	77	54	41	30	19	25	21	21	14	25	24	-1	-4.0	0.7	31
基準以下	78	82	38	23	23	31	36	27	20	30	32	2	6.7	0.9	41
検知不能	107	72	43	31	22	33	26	28	28	21	19	-2	-9.5	0.5	18
小計	709	612	434	305	292	295	270	258	238	227	201	-26	-11.5	5.6	28
飲酒あり構成率	11.5	10.7	8.3	6.5	6.6	6.6	6.5	6.6	6.2	5.6	—	—	—	—	49
飲酒なし	5,338	5,014	4,728	4,327	4,103	4,109	3,860	3,635	3,593	3,378	3,356	-22	-0.7	93.6	63
検知不能	119	67	69	54	47	40	48	39	34	34	28	-6	-17.6	0.8	24
全飲酒別	6,165	5,713	5,231	4,686	4,442	4,444	4,178	3,931	3,865	3,639	3,585	-54	-1.5	100.0	58

注1 増減数(率)は、平成26年と比較した値である。
 2 指数は、平成17年を100とした場合の平成27年の値である。
 3 「原付以上運転者」とは、自動車、自動二輪車及び原動機付自転車の運転者をいう。
 4 「第1当事者」とは、事故当事者のうち最も過失の重い者をいう。
 5 「酒気帯び」の件数は、交通事故に最も影響を与えている法令違反別分類による件数とは一致しない。

(図表8) 年齢別・男女別飲酒運転(1当原付以上)事故の状況



○ 一当原付以上の飲酒運転全事故件数

		20歳未満	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代	合計
		平成27年	95	661	609	771	599	498	197	24
	男性	16	109	81	98	62	34	10	0	410
	女性	111	770	690	869	661	532	207	24	3,864
5年平均	男性	104.8	715.6	756.0	842.8	700.6	595.6	210.8	27.4	3,953.6
(H23~27)	女性	19.0	112.6	95.4	104.8	66.4	35.8	9.6	0.4	444.0
	男女計	123.8	828.2	851.4	947.6	767.0	631.4	220.4	27.8	4,397.6
	女性構成率	15.3	13.6	11.2	11.1	8.7	5.7	4.4	1.4	10.1

○ 一当原付以上の飲酒運転死亡事故件数

		20歳未満	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代	合計
		平成27年	9	42	30	39	27	23	14	4
	男性	1	4	2	5	0	1	0	0	13
	女性	10	46	32	44	27	24	14	4	201
5年平均	男性	10.6	51.6	43.6	41.8	31.8	26.4	11.4	2.8	220.0
(H23~27)	女性	0.6	5.4	3.2	5.2	2.2	1.4	0.6	0.2	18.8
	男女計	11.2	57.0	46.8	47.0	34.0	27.8	12.0	3.0	238.8
	死亡事故率	9.0	6.9	5.5	5.0	4.4	4.4	5.4	10.8	5.4

※ 死亡事故率=死亡事故÷全事故×100

道路・環境に関する意見取りまとめに向けた活動方針を了承

審議に先立ち、国土交通省道路局企画課の沓掛道路事業調整官が「将来を見据えた道路を賢く使う取り組みの展望」について説明



第3回 道路・環境委員会開催

日 本自動車会議所は3月29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。まず、国土交通省道路局企画課の沓掛敏夫・道路事業調整官から「将来を見据えた道路を賢く使う取り組みの展望」について説明を受けた後、質疑応答を行った。

次に、事務局より道路・環境に関する意見取りまとめに向けた活動の狙いと進め方、依頼事項を説明した後、同活動方針についての審議を行い、出席委員より了承され、閉会となった。

1. 「将来を見据えた道路を賢く使う取り組みの展望」

はじめに、沓掛調整官から標題について説明を受け、質疑応答を行った。

【説明要旨】

まず、本題に入る前に、首相も出席して政府が3月16日に開催した国際金融経済分析会合を紹介したい。この中で、コロンビア大学スティグリッツ教授は、「世界的に総需要の不足が発生しており、多く

の国でインフラへの投資が不足していること」を指摘している。同教授はこの対策として、「インフラと技術への支出は、国のBS上の資産面を改善する投資である」と説明している。あまり報道されていないが、このようにインフラ投資の重要性を強く指摘したプレゼンであった。

(1) 日本を元気にするために

現在、国交省道路局では、民間投資・需要を喚起する道路整備により、ストック効果を高め、活力ある地域の形成を支援するため、以下の取り組みに対し重点的に支援を実施している。

- ①ストック効果を高めるアクセス道路の整備
 - 港湾、空港、IC等の整備と連携して行われるアクセス道路の整備を通じた物流ネットワークの強化
 - 工業団地の造成等の民間投資と連携して行われるアクセス道路の整備を通じた成長基盤の強化（例1）東海環状自動車道の整備によるストック効果
 - ・東回り全線着工後、平成12年からの12年間で工業団地数は18カ所増加、延べ122企業が進出。沿線市町の年間製造品出荷額等は約5兆

円増加。

(例2) 首都高速中央環状線の全線開通による効果(渋滞緩和) = 参考資料1

- ・平成27年3月の中央環状線品川線の開通後、中央環状線内側の利用交通量は約5%の減少ながら、渋滞損失時間は約5割減少。

(例3) 三大都市圏環状道路等による効率的な物流ネットワークの強化

- ・圏央道がつながるなど効率的な物流ネットワークの強化により、民間の投資を喚起。(沿線での製造品出荷額の増加効果等)

(例4) 首都圏の新たな高速道路料金の導入による生産性の向上 = 参考資料2

- ・首都圏三環状の概成により、交通が分散し、渋滞が大幅に改善する等、環状道路の効果が顕在化。
- ・首都圏の高速道路について、本年4月より、圏央道や外環をより賢く使う利用重視の新しい料金体系を導入。
- ・今後、渋滞状況を踏まえて、料金を段階的に見直し、渋滞緩和による生産性向上を促進。

②地域の拠点とした選定された重点「道の駅」の機能強化等

➤地方創生に資する地産地消の促進及び小さな拠点の形成等を目指した「道の駅」の取り組みの重点的支援

道の駅とは

駐車場やトイレのほか、情報提供・休憩施設や地域振興施設を備え、地域の情報発信や交流の場として活用。

- 全国道の駅数：1,079駅
- 全国年間売上額：約2,200億円(平成25年)
- 全国年間購買客数：約2億3,000万人(同)

また、こうしたストック効果を高めるための取り組みの他に、国民の安全・安心の確保のため、以下の交通安全対策の推進にも注力している。

○ビッグデータによる生活道路の安全の確保

これまで、事故発生個所に対する対症療发型対策しか取れなかった。今後、ビッグデータによる事故データを活用すれば、対策候補エリアを抽出でき、速度超過、急ブレーキ多発、抜け道等の急所を

事前に特定でき、効果的な速度低減策を実施できるようになる。

(2) 丁寧に守る

国民の命と暮らしを守るため、老朽化する道路ストックについて、着実な点検および措置等を適切に推進する。

○橋梁・トンネル等の5年に1度の近接目視による定期点検の着実な推進および、点検結果に基づいた措置の計画的実施

(大規模修繕等に対する補助制度などメンテナンスサイクルを回す仕組みを推進。)

2. 審議事項「道路・環境に関する意見取りまとめに向けた活動方針」について

事務局より以下の方針の説明を行い、出席委員より了承された。

(1) 狙い

現在、自動車関係各法人で実施されている、道路・環境に対する取り組みや成果を自動車会議所ならではの「環境」、「経済性」、「交通安全」視点で体系化し、業界としてまとまった成果発信・要望活動を行う。

(2) 進め方(スケジュール)

①自動車関係各団体・企業で実施されている「生産・物流」、「車両技術(環境・安全)」、「道路」、「自動車交通」等、幅広い取り組み(たて糸)を、「環境」、「経済性」、「交通安全」の切り口(よこ糸)で集約・整理(4~5月)。

②要望項目を重点化、とりまとめ案作成(5~6月初)。

③次回委員会(6月中)で、道路・環境に関する意見(案)を審議。

④政府・与党に対し陳情を実施(7~8月末の概算要求締め切り前までに実施)。

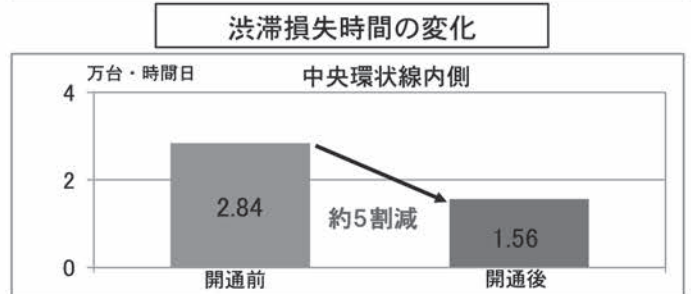
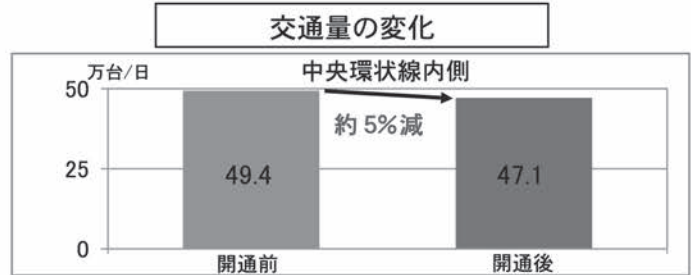
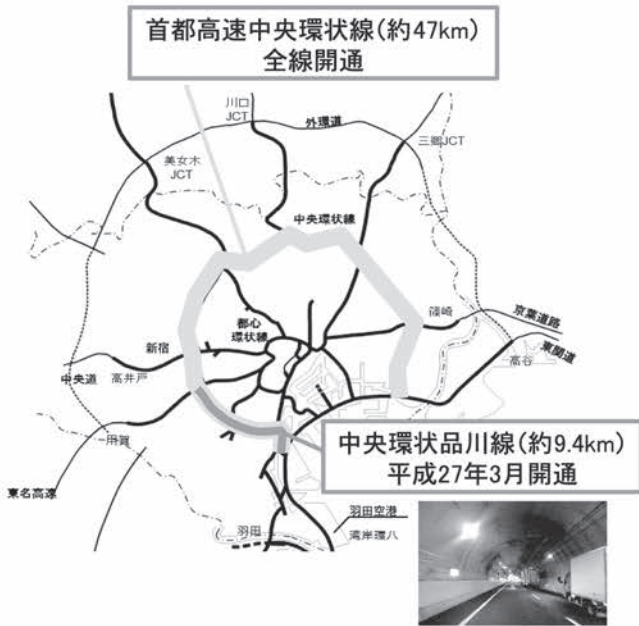
(3) 依頼事項

- ・各団体の取り組み、成果、課題、要望につき、ヒアリングの上、詳細な情報をいただきたい。



(参考資料 1) 高速道路の交通状況の改善

■平成27年 3月の中央環状線の全通後、中央環状線内側の利用交通量は約5%の減少ながら、渋滞損失時間は約5割減少



<使用データ> 車両感知器による平日平均データ
 開通前：平成26年3月10日(月)～平成26年6月5日(金)
 開通後：平成27年3月10日(火)～平成27年6月5日(金)
 ※G W期間等の特異日は集計から除く

※1：渋滞損失時間 全交通量を対象とした、規制速度走行時の所要時間に対して生じる遅れ時間で表される渋滞の規模(所要時間/時間)-規制速度走行時の所要時間(時間)×交通量(台)
 ※2：中央環状線内側 中央環状線及び高岸線を含まない

(参考資料 2) 首都圏の新たな高速道路料金の導入による生産性の向上

- 首都圏三環状の概成により、交通が分散し、渋滞が大幅に改善するなど、環状道路の効果が顕在化。
- 首都圏の高速道路について、今年4月より、圏央道や外環をより賢く使う利用重視の新しい料金体系を導入。
- 今後、渋滞状況等を踏まえて、料金を段階的に見直し、渋滞緩和による生産性向上を促進。

<ネットワークの進展による渋滞改善>



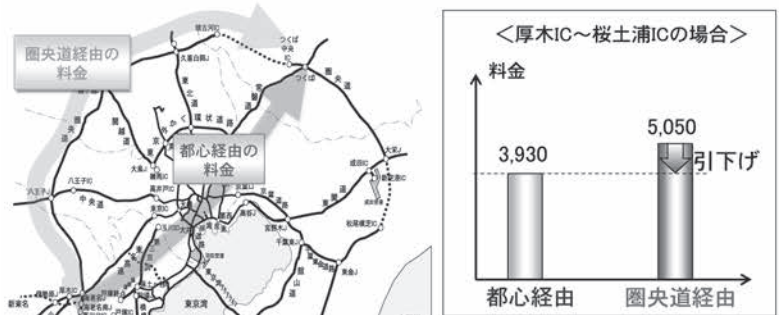
注1：※区間の開通時期については土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合
 注2：久喜白岡JCT～木更津東IC間は、暫定2車線
 注3：圏央道の美利谷JCT～戸塚IC、栄IC・JCT～藤沢IC、大塚JCT～松尾橋芝IC区間以外のIC・JCT名は決定

【効果例】

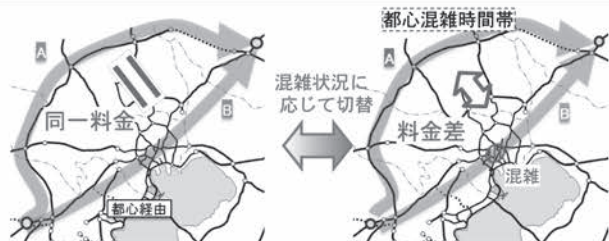
- 首都高品川線開通
 中央環状の全線開通により、都心の交通量が5%減少、渋滞が5割減少。

<新たな料金による生産性向上>

圏央道の利用が料金の面において不利にならないよう、経路によらず、起終点間の最短距離を基本に料金を決定 (今年4月より導入)



平成28年4月からの新たな料金の影響を検証した上で、混雑状況に応じて変動する機動的な料金を導入





全国4会議所から
5名が出席

平成27年度全国自動車会議所 永年勤続者表彰式

小枝会長からこれまでの地道な努力に感謝の言葉

日 本自動車会議所は3月4日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、全国の自動車会議所職員を対象とした「平成27年度全国自動車会議所永年勤続者表彰式」を行った。同表彰式は、全国の自動車会議所に勤務する職員のうち、推薦のあった永年勤続者（原則として勤続20年以上）を対象にしており、今年度で21回目を迎えた。今回は全国4会議所から計5名の推薦があり、同日の表彰式には5名全員が出席した。

表彰式では、小枝至会長が表彰状を授与。続いて同じく小枝会長が祝辞として「(受賞者の皆様は)20年以上にわたり、自動車会議所と自動車業界のために尽力された方々です。これまでのご苦労に心より敬意を表します」との感謝の言葉を述べるとともに、「自動車関連産業は、幾多の課題を乗り越えながら、発展してきましたが、自動車の登録や検査に関わる窓口業務など、本日表彰をお受けになりました皆様の、地道な努力により支えていただきました。このことを、決して忘れてはならないと思っております」と挨拶した。

引き続き、受賞者を代表して山口智美さん（愛知県自動車会議所）が、「このたびは永年勤続表彰を賜り、誠にありがとうございます。ご存じのとおり、愛知県は自動車保有台数全国1位であり、その中でも私が所属する名古屋事務所は、最も多い登録台数となっております。このような環境の中で、日々忙しく業務に携わってまいりました。私は平成2年3月に愛知県自動車会議所へ入所いたしました。もともと自動車に無縁で育ったため、右も左も何もわからず、まさにゼロからのスタートでした。こんな私が26年間、無事勤めることができ、さらに本日



小枝会長（前列右から3人目）を囲んで記念撮影

このような栄えある賞をいただけるのは、関係団体の皆様や諸先輩方の暖かいご指導と、良き仲間、家族の励ましの賜物と、心より感謝いたしております。私どもは、この度の受賞を節目といたしまして、初心を忘れることなく、なお一層、業務に邁進していきたいと思っておりますので、今後とも、暖かいご指導とご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます」と、これまでを振り返りながらお礼の言葉を述べた。

このあと、来賓として参加した各会議所代表者も交えて記念撮影を行った。また、表彰式終了後、屋形船で東京の夜景を眺めながら懇親会を開催、なごやかな懇親の和が広がった。

◇平成27年度全国自動車会議所永年勤続表彰受賞者は次の通り（順不同）。

- ・佐藤 紀男さん（宮城県自動車会議所）
- ・都築 裕妃さん（愛知県自動車会議所）
- ・山口 智美さん（愛知県自動車会議所）
- ・西村 由紀さん（三重県自動車会議所）
- ・大南 淳子さん（福井県自動車会議所）



小枝会長から挨拶



愛知県自動車会議所の山口智美さんから謝辞



懇親会が行われた屋形船の船上で記念撮影



東京湾を巡りながら和やかに懇談

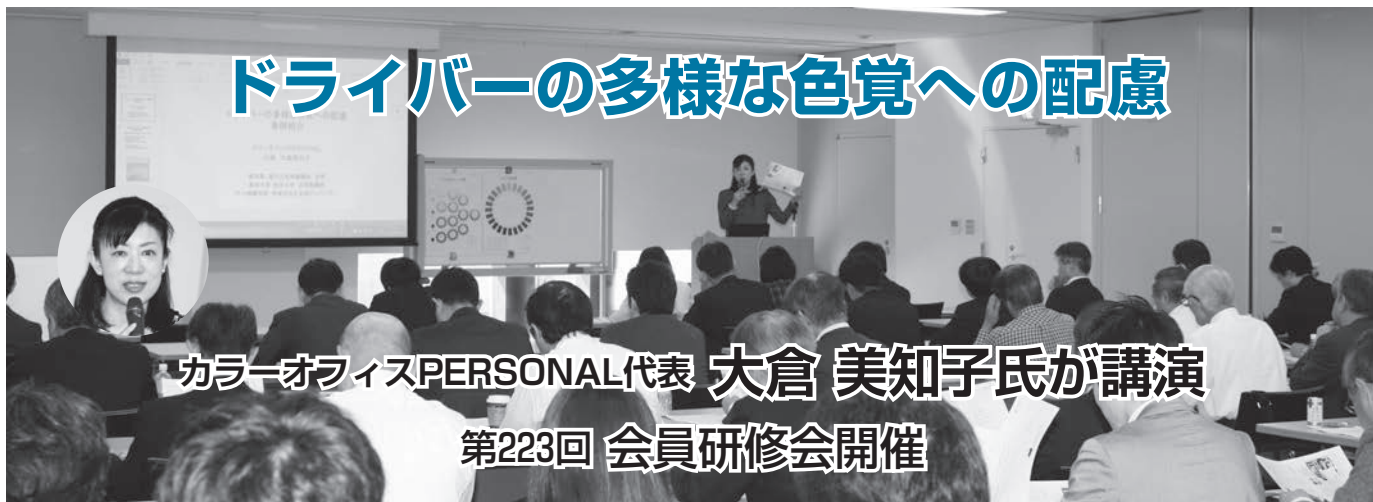
アイドリングストップ!!

その「ちょっと」と「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



日 本自動車会議所は3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、第223回会員研修会を開催した。当初予定されていた第一部「本人が自覚のない視覚・認知機能低下がもたらす自動車運転への影響」（講師：篠森敬三・高知工科大学教授）は、交通機関の遅延で中止となり、第二部（追加講演）を担当したカラーオフィスPERSONAL代表の大倉美知子氏が、「ドライバーの多様な色覚への配慮」と題して講演を行った。

【講演要旨】

1. 西洋と東洋の色文化の違いについて

西洋では、1666年にニュートンがスペクトルを発見し、「色は光である」と証明した。その際、虹の7色が命名され、「ブルー」はアクアブルーのような「緑みの青」を指す。なお、日本の「青」は、西洋では「青紫」の範疇である。また、白い車が西洋であまり売れない理由の一つに、西洋では「無彩色（白・黒・灰色）」は明るさであり、「有彩色」の色みを塗っていないと捉えるからである。

一方、東洋では紀元前に制定された五行思想の正五色により、「白」は西に配当され、仏教の西方浄土に通じる事から尊ばれてきた。なお、緑色の青信号についても、緑が青の範疇である正五色が根底にある。グローバル時代において、色の捉え方が違う異文化への理解が必要である。

2. 色が見える仕組み「色覚」について

色は光、光は電磁波である。光は、眼球の角膜→水晶体→硝子体→網膜の順に届く。網膜にある2種類の視細胞が電気信号に変換し、視神経を通して脳に伝達し、色を知覚する。

視細胞の「桿体（かんたい）」は明るさをキャッ



鏡川大橋

チし、明暗覚（無彩色情報）を受け持つ。もう一つの視細胞「錐体（すいたい）」は3種類あり、それぞれ長波長（赤）・中波長（緑）・短波長（青）をキャッチし、色覚（有彩色情報）を受け持っている。

3. 加齢による後天色覚異常について

80歳で100%発症するとされている白内障のドライバーは、角膜と水晶体が黄変するために光の散乱が起こって眩しく見え、黄色や青が見えにくくなる。また、緑内障のドライバーは、視神経がダメージを受け、突然一部が見えなくなってしまう視野欠損や歪みなどの症状がある。

4. 国土省「鏡川大橋」塗替え事例（白内障 配慮）

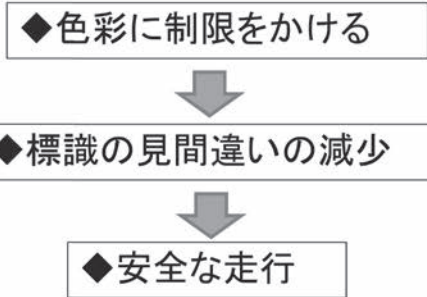
カラーコンサルタントとして、ドライバーの色覚に配慮する色彩設計をした事例を紹介したい。

高知市の鏡川大橋＝写真＝の塗替えにあたり、検討委員会が設置され、委員に任命された。いろいろな意見があったが、歴史的ランドマークである高知城の白漆喰の色が、風土に合った環境色彩であると判断。黄みがかかったアイボリーホワイトとした。黄色にこだわった理由は、活気のあるイメージと、空

参照資料：「高知空港インター線」における色彩規制事例



※高知北環状線交差点



JIS Z9103より

青	2.5PB	3.5	/	10
緑	10G	4	/	10
	色相	明度		彩度

と川の青が映える配色効果である。

私が色彩設計で重視する点に、色の安全性がある。橋が南北に掛かっているために、太陽が南中する正午前後に北進する白内障ドライバーが、橋の反射で眩しくならないよう、黄色の彩度を0.5ずつ変えた試し塗りをして、慎重にCUD（カラー・ユニバーサル・デザイン）の採用を行った。

5. 高知県「屋外広告物」色彩規制について

次に、会長を務める高知県「屋外広告物審議会」で策定した、広告景観形成地区「高知空港インター線」における色彩規制事例を紹介したい。

近年、動体視力の低下や、白内障で青が見えにくい高齢ドライバーの迷走・逆走が問題になっている。景観に配慮する姿勢で増加してきた寒色系の屋外広告物ではあるが、道交法で規定された一般自動車道の青色標識や、自動車専用道の緑色標識の見落とし要因の一つではないかと危惧してきた。そこで、高知の空の玄関口である当地区において、道路標識に似た色を使用する際には、面積の4分の1以下とするよう、暖色系だけでなく、全国に先駆けて寒色系も規制した。

具体的には、色の鮮やかさを示す「彩度」について暖色系10以上、寒色系6以上の鮮やかな色の使用

面積を規制するとともに、高知のイメージを明るくするために、色の明るさを示す「明度」4以下の暗い色の使用面積を規制する等の配慮をした。＝参照資料＝

6. 文科省「色覚検査」について

赤と緑の区別が付きにくい、赤緑色弱と呼ばれる先天色覚異常は、男性は20人に1人、女性は500人に1人とされている。2001年、厚生労働省が出した「雇入時における合理性のない色覚検査の廃止」通達を受けて、文部科学省でも2003年以降、色覚検査が行われなくなった。それから10年経ち、就職時に初めて色覚異常が判明して、進路を変更せざるを得なかったという事例報告を受け、2014年からは希望者を対象に、再び色覚検査が実施されることとなった。

色弱のドライバーは区別ができない色の組み合わせが多いが、棒体が機能しているので、点灯位置で3灯信号などを認識している。さらに認識しやすくなるよう、赤信号に×印を入れる改善なども提案されている。色覚検査廃止期間の影響で、自覚が無い先天色覚異常ドライバーの増加が予想される。本講演を通じて、加齢を中心とした後天色覚異常と共に、「多様な色覚の理解と配慮」の拡がりを期待したい。

平成27年度「不正改造車を排除する運動」 実施結果まとまる

不正改造防止推進協議会・国土交通省

自 動車関係32団体で構成する「不正改造防止推進協議会」(事務局＝日本自動車整備振興会連合会)と国土交通省はこのほど、平成27年度「不正改造車を排除する運動」の実施結果を取りまとめ、3月9日に東京・千代田区の中央合同庁舎7号館会議室で開催された全体会議で公表した。同運動は通年にわたって実施されているが、特に6月の強化月間には、同協議会と国交省が中心になって不正改造が犯罪であることを周知する啓発活動を実施。チラシやポスター、メディアなどを通じて、不正改造の排除と防止を訴えている。当会議所も同協議会の構成団体として会報やホームページ(HP)、日本自動車会館「くるまプラザ」などで啓発活動を展開した。

全体会議では、まず国交省自動車局整備課の板崎龍介課長が挨拶。板崎課長は、「国交省としてもこの運動は非常に重要な活動であると考えており、粘り強く継続的に活動していくことが大切だと思っている。協議会には幅広い関係団体が集まっており、それぞれの立場から力を合わせて啓蒙活動に取り組んでいただきたい」と述べ、来年度の活動についても協力を呼び掛けた。

今回取りまとめられた実施結果によると、同協議会と国交省が広報活動に用いたポスターは約14万枚、チラシは約65万枚に及ぶ。同協議会では傘下の団体・会員の事務所や営業所、工場などで、国交省では地方の出先機関や公共施設、関係機関などで掲出・配布した。また、新聞、ラジオ、テレビのほか、不正改造の認知度が低い若者に対して「有効である」として、ウェブサイトでの啓発活動も積極的に実施した。

さらに、国交省の呼びかけに応じ、全国324のバス事業者が、横断幕による啓発広告をバス前面に掲示して同運動に協力。このほか、大勢の人が集まるサッカースタジアムや競艇場、競馬場などでの電光掲示板による広報活動や、全国の地方運輸局での講習・研修・出前講座なども行われた。国交省による

平成27年度の強化月間の啓発ポスター

と、こうした講習などは267回も開催され、計2万1,740人が参加したという。

広報・啓発活動に加えて、国交省、警察庁、自動車検査独立行政法人(当時、現独立行政法人自動車技術総合機構)、軽自動車検査協会などが全国で265回の街頭検査を行い、計2万589台の車両を検査。不正改造車と認められた場合は整備命令を発令するが、今回は206台に整備命令が出された。このうち特に多かったのが、回転部分のはみ出し(65件)、不適切な灯火器(44件)、基準不適合マフラーの装着(41件)、着色フィルム等の貼付(36件)。国交省では、整備命令に従わない自動車使用者には「車両の使用停止等を含む厳正な処分」で対応しているという。

70
th

日本自動車会議所は6月で創立70周年

7月25日、経団連会館で記念講演会を開催

講師はアジア初の女性宇宙飛行士 向井 千秋氏

日本自動車会議所は今年6月で創立70周年を迎えます。70年前の昭和21年6月14日、終戦直後の混乱と物資不足の中、自動車産業復興に向けて、幅広い分野が連携・結集して当会議所が産声を上げました。以来、自動車関連分野の総合団体として、クルマ社会の健全な発展のため、自動車関連業界とユーザーの立場に立って様々な課題に取り組んでおります。

当会議所が70年もの長きにわたり歩むことができたのも、ひとえに会員の皆様方をはじめ、多くの関係者の方々のお力に支えられてきたからに他なりません。そこで、感謝の意を込めまして、アジア初の女性宇宙飛行士として著名な向井千秋氏を講師にお

迎えし、下記の日程で「創立70周年記念講演会」を開催することとなりました。向井氏は現在、東京理科大学の副学長を務められております。

是非、ご来臨賜りたくご案内申し上げます。

記

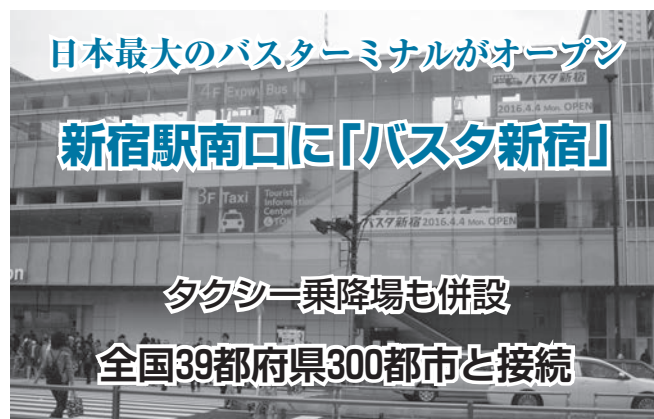
日 時 平成28年7月25日(月)
午後4時00分～5時30分
会 場 経団連会館2階「国際会議場」
講 師 東京理科大学副学長
(アジア初の女性宇宙飛行士)
向井 千秋氏

※テーマなど詳細が決まり次第、追ってご案内いたします。

6月から コラム 新連載のご案内
「芝大門ペン倶楽部」がスタート
取材経験豊富なジャーナリストがリレー形式で登場

当『自動車会議所ニュース』の人気コラム「愛車道」が5月号をもって連載を終了し、6月号から新コラム「芝大門ペン倶楽部」がスタートします。当会議所が6月に創立70周年を迎えることを機に、裏表紙をリニューアルすることにしました。「愛車道」の執筆者、モーターコラムニストの牧博明氏には平成5年12月の連載開始以来、22年5カ月もの間、ご執筆いただきました。ありがとうございました。

新連載は、取材経験を積み重ねた多彩な現役モータージャーナリストの皆さんに、クルマを取り巻く社会や業界のリアルタイムな動向について、リレー形式で執筆いただくことにしています。なお、新連載のタイトルは、当会議所はじめ多数の自動車関係団体が入居している日本自動車会館が東京・港区の芝大門に所在することから、「芝大門ペン倶楽部」としました。ご期待ください。



日本最大のバス・タクシーターミナル「バスタ新宿」=写真=が4月4日、東京・新宿駅南口エリアに完成、オープンした。これに先立つ3日、ターミナル内でオープニングセレモニーが開かれ、石井啓一・国土交通大臣、舛添要一・東京都知事らが祝辞を述べた。このターミナルは国土交通省と東日本旅客鉄道（JR東日本）が、約850億円を投入して整備を進めていた、高速路線バスやタクシー乗降場用の複合交通ターミナル。これにより新宿と、全国39都府県の300都市が高速バスでつながったことになる。

この交通ターミナルは、新宿駅周辺19カ所に分散していた高速バス乗降場を集約するため、国土交通省関東地方整備局東京国道事務所とJR東日本の共

同事業として平成18年4月から建設していたもの。線路上空に約1.47ヘクタールの人口地盤を設置し、ここに2～4階建の3フロア構造の建屋を建て、1階には鉄道駅も併設されている。

総事業費は約850億円。2階には改札、歩行者空間、3階がタクシー乗降場とコミュニティバスの乗降場、そして4階が高速路線バス用の関連施設となっており、インフォメーションカウンターも設置されている。高速バスの駐車場数は15バース、高速バスの運行会社数は118社。この完成によりバスとタクシーそれに鉄道が直結され、乗り換えがスムーズになるという。

高速バスの発着便数は1日1,625便で、新宿と全国39都府県300都市をつなぐ機能を持つ。運営は日本バス協会やバス会社11社が共同で設立した会社「新宿高速バスターミナル」が担当する。

〔東京都自動車会議所〕



内最大級のオートバイ展示会「第43回東京モーターサイクルショー」(主催：東京モーターサイクルショー協会)が3月25日から27日まで、東京・江東区有明の東京ビッグサイトで開催=写真=された。今回も「まるごとバイクざんまい」をキャッチフレーズに、ニューモデルの試乗会、親子バイク祭りなど多彩な企画が人気を集め、来場者は13万2,575人と過去最高を記録した。

二輪車産業の振興と、健全なモーターサイクル文化の育成・普及を目的とした東京モーターサイクルショーは、1971年に第1回が開催され、今年は43回目(2011年の第38回は東日本大震災の影響で中止)を迎えた。今回は西1、2ホール、アトリウム、屋外展示場に約800小間を展開、東京モーターサイクルショー協会の井田博雄会長は開会式で「過去最大規模に育ったショーで、一人でも多くの方にバイク

のすばらしさを感じてほしい」と述べ、潜在ユーザーと触れ合える場にしたいとの意欲を見せた。

このため、バイクファン向けの試乗会や新モデルのデモンストレーションなどに加え、3日連続の親子バイク祭りも企画、「お子さんが対象なので気を遣うこともあるが、ファミリーでバイクに触れられる、またとない機会」(井田会長)と意気込む。警視庁の協力を得て実施した「憧れの白バイが集合！」展示では、小さな子ども向けの制服を貸し出す撮影会が人気を集めていた。

また仮面ライダー特別展では、歴代仮面ライダーと記念写真が撮れるコーナーや、26日公開の映画「仮面ライダー1号」とタイアップした展示、キャラクターとの握手会などが、幅広い年齢層を集めた。

一方、女性向け企画としては、アニメと初めてタイアップした「ばくおん!!」マナーアップステージ、グッズ・ウェア展示のレディスサポートスクエア、警視庁女性白バイ隊クイーンスターズの模範走行、人気モデルも参加する「クイーンスターズと楽しく学ぶ交通安全ステージ」が注目された。

二輪業界が官民一丸となって取り組んでいる「二輪車産業政策ロードマップ」では2020年の国内販売100万台を目標としているが、井田会長は「バイクに対する見方が、移動の手段から、趣味性の高い大人の乗り物に変化している。そうした中で、このショーもロードマップが掲げる目標達成の一助となれば」と期待する。

出展者は昨年と同数の121者、展示車両数は564台(去年は573台)と微減したが、会期中の来場者は13万2,575人と、昨年の13万2,249人をわずかに上回り、過去最高となった。〔東京都自動車会議所〕

討 報

ITS Japan会長

(当会議所会員代表者)

渡邊 浩之氏

ITS Japan 会長の渡邊浩之氏が3月30日、逝去された。73歳だった。

渡邊氏はトヨタ自動車で1999年常務取締役、2001年専務取締役、2005年技監を務められ、2009年6月にITSジャパン会長に就任、ITSの普及に尽力された。

日本経済の未来は、あなたの調査票から。

経済センサス

活動調査

平成28年
6月1日

全国すべての事業所・企業の
みなさまが対象です



調査は、事業所の形態により、以下の2種類の方法のうち、いずれかでを行います。

- ◎支社などが無い単独の事業所には、調査員が訪問して調査票を配布
- ◎支社などがある企業等には、国が本社などに傘下の支社分の調査票をまとめて郵送

事業所経営の
みなさま



コンビニエンス
ストアオーナー
41歳

工場
経営者
52歳

ラーメン店
店主
63歳

企業の
担当部署の
みなさま



建設会社
総務兼広報担当
54歳

商社
総務担当
28歳

銀行
経理担当
35歳

平成28年
6月1日

全国すべての事業所・企業が対象です。

— 調査票は平成28年5月末までにお届けします。ご回答、よろしくお願いいたします。 —

- この調査は統計法という法律に基づく基幹統計調査で、調査に回答する義務があります。
- 回答いただいた内容は統計作成の目的以外(税の資料など)には、絶対に使用しません。



<http://www.e-census2016.stat.go.jp/>

経済センサス2016

検索

総務省・経済産業省・都道府県・市区町村からのお知らせです。

あい しゃ どう
愛 車 道 (266)

家事担当とハンドル担当

「夫が家事や育児の手伝いをしてくれない！」
そう不満を漏らす主婦は多い。

息子が成人してしまった我が家では、少なくとも育児の分野でのトラブルはないが、家事の分担については未だに配偶者との間で意見の行き違いがあるのは確かである。

日々の暮らしを円滑に過ごすため、長い時間を掛けて双方が折り合い、また意識改革を行ってきた結果が現在の生活の有りようとなっている。これはどこの家庭においても大同小異といったところなのだろう。

現在、配偶者は専業主婦であるが、それ以前の長い間は共働きだったことから、家事労働を軽減するためにドラム式洗濯機やIHクッキングヒーター、食器洗浄機、電動シャッターの採用など、機械化・省力化を推進してきたが、その生活スタイルは今日まで継承されている。

日々の食事の支度は配偶者の担当だが、後片付けと食器洗いは当方の役割である。食後、テーブルの食器その他を冷蔵庫やキッチンシンクに移動させた時点でソクサと配偶者に茶を淹れる。先様は熱い茶を啜りながら足を丸イスに乗せてテレビを観るのがパターン。その傍らで茶碗や皿、フォーク、スプーンなどを食器洗浄機に入れ、木製の椀や箸、プラスチック容器、鍋やフライパンな

どは手洗いして食器乾燥機へ。もちろん、乾燥後の食器や調理器具の所定位置への収納も後片付けの範疇に含まれている。



その他当方に課せられた担当は概ね次の通り。

- ①各部屋に掃除機を掛ける。
- ②風呂を洗う。
- ③日々のゴミ出し。
- ④米を研いだり、カボチャを切ったり、各種野菜の皮むきなどといった調理補助。
- ⑤玄関と自宅前の掃き掃除。
- ⑥庭の草むしりと庭木の剪定など。

警察庁統計では、2014年末の運転免許保有者数は男性約4,540万人・女性約3,660万人となっている。このうちサンデードライバーは、休日に家族でレジャーや買い物に出掛けたりすると思われるが、その際に運転するのは男女どちらだろうか？

軽自動車で見ると、軽乗用車ユーザーの63%は女性である。また軽乗用車ユーザーの殆どが毎日使用し、約50%の用途が買い物・送迎という。子供が小さな時から日常的にハンドルを握る女性はベテランドライバーと言えるだろう。

で、休日のハンドル担当だが…。

(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28年 4月1日現在) = 順不同 =

一般社団法人 日本自動車工業会
一般社団法人 日本自動車部品工業会
一般社団法人 日本自動車車体工業会
一般社団法人 日本自動車タイヤ協会
一般社団法人 日本自動車販売協会連合会
いすゞ自動車販売店協会
トヨタ自動車販売店協会
日産自動車販売店協会
U D トラックス販売店協会
日野自動車販売店協会
三菱自動車販売協会
三菱ふそうトラック・バス販売協会
全国スバル自動車販売協会
ダイハツ自動車販売協会
全国マツダ販売店協会
全国フォード販売店協会
スズキ自動車販売店協会
ホンダ自動車販売店協会
一般社団法人 全国軽自動車協会連合会
日本自動車輸入組合
一般社団法人 日本中古自動車販売協会連合会
一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会
一般社団法人 日本自動車機械工具協会
公益社団法人 全日本トラック協会

公益社団法人 全国通運連盟
公益社団法人 日本バス協会
一般社団法人 全国ハイヤー・タクシ-連合会
一般社団法人 全国自家用自動車協会
一般社団法人 日本損害保険協会
石油連盟
一般社団法人 全日本指定自動車教習所協会連合会
一般社団法人 全国自動車標板協議会
一般財団法人 自動車検査登録情報協会
一般社団法人 全国レンタカー協会
一般社団法人 日本自動車リース協会連合会
一般財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会
一般社団法人 自動車公正取引協議会
全国自動車検査登録印紙売捌人協議会
一般財団法人 関東陸運振興センター
一般社団法人 東京都トラック協会
一般社団法人 神奈川県トラック協会
一般社団法人 日本道路建設業協会
一般社団法人 日本ゴム工業会
一般社団法人 日本塗料工業会
板硝子協会
日本自動車車体整備協同組合連合会
一般社団法人 日本交通科学学会
一般社団法人 日本陸送協会

一般社団法人 日本二輪車普及安全協会
一般財団法人 日本自動車研究所
一般社団法人 日本自動車機械器具工業会
一般財団法人 日本自動車査定協会
一般財団法人 全日本交通安全協会
公益財団法人 日本自動車教育振興財団
一般社団法人 日本鉄リサイクル工業会
全日本自動車部品卸商協同組合
アイ・ティ・エスジャパン
公益社団法人 自動車技術会
公益財団法人 自動車リサイクル促進センター
一般社団法人 自動車再資源化協力機構
一般社団法人 日本ガス協会
一般社団法人 日本自動車運行管理協会
日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会
一般社団法人 自動車用品小売業協会
一般社団法人 日本オートオークション協議会
日本中古車輸出業協同組合
全国オートバイ協同組合連合会
日中投資促進機構
一般社団法人 青森県自動車団体連合会
一般社団法人 岩手県自動車会議所
一般社団法人 宮城県自動車会議所
一般財団法人 秋田県全自動車協会

山形県自動車団体連合会
一般財団法人 福島県自動車会議所
東京都自動車会議所
一般社団法人 神奈川県自動車会議所
一般社団法人 静岡県自動車会議所
一般社団法人 愛知県自動車会議所
一般社団法人 岐阜県自動車会議所
一般社団法人 三重県自動車会議所
一般社団法人 富山県自動車会議所
一般社団法人 石川県自動車会議所
一般社団法人 福井県自動車会議所
一般社団法人 大阪自動車会議所
一般社団法人 徳島県自動車会議所
一般社団法人 香川県自動車会議所
愛媛県自動車会議所
高知県自動車会議所
一般財団法人 大分県自動車会議所

(ほかに企業会員84、推薦会員3)