

# 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周年を迎えました

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 **10** No.885

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)

## イベントを通じてユーザーの声を集める活動を展開 名古屋と福岡・大牟田のSCなどで実施

JAF・自動車税制改革フォーラム

**J**AF や日本自動車会議所など自動車関係21団体で構成する自動車税制改革フォーラムでは、「東京モーターフェス2016」(10月8日～10日開催)を皮切りに、自動車ユーザーの声を集める活動を展開している。フォーラムでは例年、10月～11月に全国47都道府県でユーザーの税負担軽減を訴える街頭活動実施しているが、今年はショッピングセンター(SC)などのイベント会場で、来場者からクルマの税金に対して率直な意見や感想をパネルに書いてもらうという初の試みにも取り組んでいる。

10月23日にはイオンモール名古屋茶屋(名古屋市港区)で、同30日にはイオンモール大牟田(福岡県大牟田市)でイベントが予定されており、クルマの税金を考えるトークショーやクイズ、バルーンパフォーマンス、子ども安全免許証発行コーナーなどが催される。来場者にはチラシ=ページ右側=やノベルティグッズなども配布する。

フォーラムでは、こうしたイベントを通じて、できるだけ多くのユーザーの声を拾い上げ、パネルを手にしたユーザーの写真や映像も交えてメディアや政府・与党などへの理解・要望活動に活用することになっている。

**みんなで考えよう!**  
**クルマの税金**

ご存知でしたか? 自動車には…

- 1 9種類・8兆円もの税金が課せられています。
- 2 国際的に見ても極めて重い負担になっています。最大30倍
- 3 不合理な「当分の間税率」や「Tax on Tax」といった仕組みが続いています。

クルマは生活に欠かせないのに…

皆さんの声を聞かせて下さい!!

重すぎる税負担を軽減し、複雑で不合理な仕組みが見直されるよう、自動車ユーザーの声を結集しましょう。

JAF(日本自動車連盟) JAF税制 検索

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 全国自動車用自動車協会 日本自動車整備協会連合会 日本自動車リース協会連合会 日本バス協会 全国流通連盟 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 日本二輪車協会連合会 自動車用品小売業協会 全国自動車部品卸業協会 以上21団体 協賛中

### ◆◆ 主な内容 ◆◆

- 第1回税制委員会開催……………2
- 「第4次環境基本計画の進捗状況・今後の課題について(案)」に対する意見を提出……………6
- 「交通安全。アクション2016 新宿」実施報告……………7
- 平成28年度国内施設視察会……………11
- 第228回会員研修会開催……………14
- 『自動車年鑑』2016～2017年版を発売……………17
- 「新宿交通安全キャンペーン」開催[東京都]……………18

(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29年度 税制改正に関する要望書」取りまとめる

## 平成28年度税制改正大綱を踏まえ、 自動車税の引き下げや初年度月割課税の廃止、 インセンティブ税制の拡充・延長、 不合理な燃料課税の見直しなどを要望



### 第1回 税制委員会開催

**日** 本自動車会議所は9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28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29年度税制改正に関する要望書（案）」について審議した。要望書案は、9月9日に開催した第1回税制部会での委員団体など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、委員からの意見や要望を反映させてほぼ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「過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」を筆頭要望に掲げるなど、4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、一昨年4月の消費税率8%への引き上げの影響などにより、国内新車販売が昨年1月から15カ月連続前年割れとなるなど「厳しい状況がまだまだ続いている」として、「国内市場の低迷は、自動車産業だけでなく、日本経済の地盤沈下も誘発しかねない。特に、力強さが見られない地方経済への影響は大変大きく、それを支える雇用への波及も懸念される」と述べた。

そのうえで、「日本経済を下支えし地域経済や雇

用を維持していくためには、自動車関係諸税の負担軽減・簡素化による国内市場活性化は喫緊の課題である」との認識を示した。一方、燃費不正問題により、自動車業界に対して世論など厳しい目が向けられていることに触れ、「業界として真摯に反省し謙虚な姿勢で臨まなければならないが、万が一、来春期限切れとなるグリーン化特例やエコカー減税が延長されなければ、年間で2,000億円規模の増税となる。こうしたことも踏まえて、要望活動を展開していかなければならない」と述べ、自動車税制改革フォーラムなど業界が一枚岩となった世論喚起活動の重要性を訴えて要望書案の審議に入った。

今回の要望書は、消費税率10%への引き上げが再延期され、「大幅な作戦変更を余儀なくされた」（古谷委員長）ことを踏まえて取りまとめられた。平成28年度税制改正大綱を踏まえ、自動車税の引き下げや初年度月割課税の廃止を強く要望し続けるとともに、期限切れとなるエコカー減税とグリーン化特例などのインセンティブ税制の拡充・延長、不合理な燃料課税の見直しなどを要望し、「過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」を強く訴えている。

◇「平成29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29年度 税制改正に関する要望

### 【重点要望事項】

#### I. 過重で複雑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2～30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、特に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。

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 など不合理な税体系となっているものもあることから、自動車ユーザーの負担軽減を図るとともに、簡素な税体系に再設計すべきです。このため、平成28年度税制改正大綱を踏まえ、「過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」を強く要望します〉

### 【具体的要望事項】

#### 1. 平成28年度税制改正大綱を踏まえた車体課税の負担軽減・簡素化

##### ①自動車税・軽自動車税

- ・自動車税は国際的水準である軽自動車税を基準とする税体系に見直し
- ・自動車税の初年度月割課税の廃止
- ・自動車税・軽自動車税のグリーン化特例を現行制度のまま継続・延長

諸外国に比べて過重な自動車税は、国際的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。また、取得時の負担軽減・簡素化の観点から、自動車税の初年度月割課税は廃止すべきです。さらに、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、環境性能に優れた自動

車の普及促進の観点から現行制度のまま延長すべきです。

##### ②自動車重量税

- ・将来的な廃止を目指し、まずは「当分の間税率」の廃止
- ・エコカー減税制度の延長

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、まずは「当分の間税率」(旧暫定税率)を廃止すべきです。期限切れとなる、自動車重量税のエコカー減税制度については、環境性能に優れた自動車の普及促進の観点から延長すべきです。

##### ③自動車取得税

- ・エコカー減税制度は「環境性能割」と同水準の負担に見直したうえで延長

期限切れとなる、自動車取得税のエコカー減税制度については、低迷する国内市場活性化や環境性能に優れた自動車の普及促進の観点から、平成28年度税制改正大綱で決定された「環境性能割」と同水準の負担に見直したうえで延長すべきです。

##### ④LPGハイブリッド車のエコカー減税などの対象車への追加

ガソリン車に比べてNOx(窒素酸化物)、SPM(浮遊粒子状物質)などの排出量が少ないLPG車はタクシーなどに利用されていますが、エコカー減税、グリーン化特例などの対象となっていません。来年初、大幅に環境性能を向上させたLPGハイブリッド車が市場に投入される予定ですが、タクシーは家用車の約6倍の距離を走行することから、LPGハイブリッド車への代替は環境負荷低減の効果が大きく、LPGハイブリッド車について、エコカー減税、グリーン化特例などの対象車に追加すべきです。

#### 2. 不合理な燃料課税の見直し

##### 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、軽油引取税に上乘せされている、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。

## 3. 財源確保のための自動車関係諸税の増税および新税創設反対

自動車ユーザーの負担軽減の代替財源を確保するため、自動車関係諸税(車体・燃料課税)を増税することは、負担軽減の趣旨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。

## II. 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するために、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、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、お客様からの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

題が生じています。

ユーザーや事業者への過大な負担を回避するために、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、所要の見直しを図るべきです。

## III. 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、経営基盤の脆弱な中小事業者が多く、人手不足や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、3年前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始めました。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。

## IV. 景気回復基調を経済の好循環につなげる税制措置

《日本経済は緩やかな回復基調にあります。アベノミクスによる「経済の好循環」につなげ、デフレから脱却し経済再生を実現するため、企業活動の活性化に資する、以下の税制措置を重点項目として要望します》

### 1. 研究開発促進税制の維持・拡充

研究開発税制は製造業を中心に幅広い業種で活用されています。産業構造とグローバルな企業競争環境の劇的な変化の中で、日本企業が今後も競争力を維持・強化していくために、また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には、国際競争力を支える「生命線」である研究開発税制の存在は不可欠です。また、国内の研究開発拠点を維持・強化する観点からも研究開発促進税制の維持・拡充を要望します。

### 2. 中小企業投資促進税制の拡充・延長

中小企業投資促進税制は、中小企業における生産性向上等を図るため、トラック(車両総重量3.5t以上)、その他機械装置等を取得した場合に、税額控除(7%)または特別償却(30%)の適用を認める

措置（上乗せ措置は税額控除10%または即時償却）ですが、中小事業者の設備投資促進により、経営基盤の強化や経済波及効果に資することから、対象設備を拡充のうえ延長すべきです。

### 3. 中小企業等に対する法人課税の見直し

#### ・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高く、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が必要です。また、中小企業の法人税率は、年800万円以下の所得金額について、本則税率（19%）が時限措置として15%に軽減されていますが、この適用期限の延長と、所得金額の適用範囲の拡大を要望します。

#### ・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は「資本金3億円以下」となっていますが、法人税法上では依然として「資本金1億円以下」のままです。中小企業関連税制の活用拡大を図るため、法人税法においても資本金基準を「3億円以下」に引き上げる措置を要望します。

### 【関連する要望事項】

#### (I) 自動車関係諸税に係る税制措置

- ・先進環境対応車と先進安全自動車に対する優遇措置の強化
- ・ASV装置を備えたトラックの自動車取得税の特例措置の延長
- ・中古自動車の自動車取得税の免税点の特例措置について、取得税廃止時まで適用期限を延長
- ・軽井沢スキーバス事故を受けた、安全性の高い貸切バス車両への代替促進税制（自動車重量税・自動車取得税の特例措置）の創設等
- ・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非課税措置の延長
- ・バリアフリー対応車（ノンステップバス・リフトバス等）への減免措置の延長
- ・衝突被害軽減ブレーキ等を搭載したバスへの特例措置の延長
- ・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）の延長
- ・バリアフリー対応乗合タクシーに対する減税措置の拡充
- ・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用車両のリース契約による教習での導入に係る自動車税の減免措置
- ・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
- ・経年車に対する課税重課措置の廃止

#### (II) 自動車・エネルギー等に係る税制措置

- ・低公害車の燃料等供給設備に係る固定資産税の課税標準の特例措置の延長
- ・外形標準課税の適用拡大によるバス事業への負担増反対
- ・教育資金及び結婚・子育て資金の一括贈与に係る贈与税非課税措置の拡充
- ・自賠責保険・任意保険の所得税控除の取扱い
- ・石油諸税の更なる増税や石油諸税に係る税収の用途拡大等、石油に対するこれ以上の税負担に反対
- ・製油所で発生する非製品ガスに係る石油石炭税還付制度の適用期限の延長

#### (III) 中小企業等の法人課税に係る税制措置

- ・所得拡大促進税制の見直し
- ・中小企業等経営強化法に係る固定資産税の特例の拡充
- ・中小企業者等の法人税率の特例
- ・中小企業等の貸倒引当金の特例の適用期限の延長
- ・法人実効税率引き下げに伴う代替財源としての中企業への負担増大反対
- ・外見標準課税の見直し

#### (IV) その他

- ・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
- ・予備自衛官等招集準備金制度の創設



# 「第4次環境基本計画の進捗状況・今後の課題について(案)」に対する意見を提出

日本自動車会議所道路・環境委員会

**日** 本自動車会議所は9月30日、先ごろ環境省が意見募集した、「第4次環境基本計画の進捗状況・今後の課題について(案)」に対する道路・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)としての意見を取りまとめ、同省に提出した。同省は、本件について本年9月12日から9月30日まで広く国民から意見を募集していた。

当委員会では、従来より地球温暖化対策などの自動車業界に大きな影響を与える案件への意見具申について取り組んできたが、今般、環境省で募集されている表題の件につき、特に現在、日本のパリ協定批准の遅れが懸念されている点に鑑み、わが国の国際社会における信用に係るなど当問題の影響の大きさを踏まえ、以下の通り書面審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。

## 【委員会意見の内容】

私たちは、自動車や部品の生産、販売・整備等の流通、運輸等の自動車関係団体や法人企業等を会員とする自動車関連分野の総合団体として、業界共通の諸課題解決に向けて、政策要望・提言活動や社会貢献活動に積極的に取り組んでおります。

今般、環境省で募集されている表題の件につきまして、特に現在、日本のパリ協定批准の遅れが懸念されている点に鑑み、わが国の国際社会における信用に係るなど当問題の影響の大きさを踏まえ、今回の意見募集に対し以下の通り意見を申し述べます。

日本のパリ協定批准案を今国会で早期に承認していただきたい。

(理由)

2020年以降の地球温暖化対策の国際的枠組みである「パリ協定」につきましては、本年11月のCOP22開催前の発効に向けて各国が批准を進めていると認識しております。

こうした状況の中で、日本の批准に向けた取り組みが出遅れているとの一部報道があります。当報道では、今国会の審議日程の都合により、今国会中に日本の批准案の承認ができない可能性があるとしており、万が一批准案が今国会で承認されなかった場合、「パリ協定の年内発効に取り組む」との伊勢志摩サミットでの国際公約に対するわが国の取り組みの遅れが国際社会から批判されることになり、わが国の国際社会における信用が低下するなど大きな影響が懸念されます。

自動車業界といたしましても、引き続き自動車の燃費改善と次世代戦略車の開発をはじめ、エコドライブの啓発活動などを含めた取り組みにより、地球温暖化対策を強力に継続推進してまいります。

是非とも政府におかれましては、今国会でパリ協定批准案が早期に承認されますよう一段のお取り組みをよろしくお願い申し上げます。

以上

## 討 報

西濃運輸会長

セイノーホールディングス前会長

全日本トラック協会元副会長

(当会議所会員元代表者)

## 田口 義嘉壽氏

西濃運輸会長で、同社の持ち株会社セイノーホールディングス前会長の田口義嘉壽氏が22日、逝去された。78歳だった。

田口氏は西濃運輸の創業者の次男で、兄の利夫氏(故人)とともに会社の規模拡大に尽力された。また、全日本トラック協会副会長なども務められ、業界の発展に貢献された。

# 楽しみながら体験する交通安全啓発イベント 「交通安全。アクション2016 新宿」

## 2日間で約6,300人が来場

### 日本自動車会議所、警視庁新宿警察署が共同開催

おおはたれいこさんの司会・進行で盛り上がる「交通安全ビンゴ大会」

**日** 本自動車会議所は9月16日、17日の両日、東京・新宿区の「新宿駅西口広場イベントコーナー」で、交通安全の大切さやルールを楽しく学べる体験型交通安全啓発イベント「交通安全。アクション2016 新宿」を開催し、大勢の来場者で賑わった。「交通安全。アクション」は、例年、春の全国交通安全運動期間中に年1回開催しているが、より幅広い年齢層へ訴えかけるため、今回、多くの人々が訪れるターミナル駅のある「新宿」でも開催することにした。会場が新宿駅に近く通行人の往来が多いこともあり、来場者は2日間で約6,300人(主催者推計)と盛況のうちに幕を閉じた。

「アクション2016 新宿」は警視庁新宿警察署との共同開催で、国土交通省、警察庁、警視庁交通部、東京都が後援し、当会議所の会員団体はじめ開催の趣旨に賛同する41の団体・企業などが参画。今回の目的・テーマは、「若者・高齢者を中心に体験を通じて交通社会のルールや安全行動の大切さを啓発する」というもので、交通安全の大切さやルールを楽しく学べる体験型ブースを13ブース用意した。

各ブースのプログラムを体験してスタンプを5個以上集めた参加者に、協力団体・企業のノベルティ・グッズなどの景品をプレゼントする「スタンプラリー」を春のアクションと同様に実施。春のアクションは家族連れが多い東京・お台場での開催のた



家族連れはじめ、子どもから大人まで大勢の人が笑顔で参加した「白バイ搭乗体験」(警視庁、新宿警察署、新宿区役所)

め、子どもの参加者が目立っていたが、今回の新宿は年齢層の高い参加者も多く、スタンプラリーの台紙を手に元気にブースをまわる高齢者の姿も少なくなかった。

ステージでは、ピエロのタフィーさんの交通安全アトラクション、歌手のおおはたれいこさんと、名古屋の若手女性集団ちんどん「べんてんや」が共演したソングショー、盲導犬と一緒にその仕事や役割を学ぶ「盲導犬ふれあい教室」、交通安全ビンゴ大会、ゲスト参加したキャンパスクイーンの皆さんのトークショーなどでイベントを盛り上げ、終日、来場者で賑わった。

**「交通安全。  
アクション2016 新宿」  
会場風景**



参加者で混雑する、スタンプラリーのスタート&ゴールの「総合受付」(協力団体・企業共同出展)



目の錯覚画像を使った、ピエロのタフィーさんによる楽しい交通安全アトラクション



盲導犬と一緒に盲導犬の仕事や役割などを学ぶ「盲導犬ふれあい教室」(全国盲導犬施設連合会)



老若男女問わず楽しんだ、歌手おおはたれいこさんと女性ちんどん「べんてんや」が共演したソングショー



歩行者シミュレーター交通安全教室  
(東京都青少年・治安対策本部)



反射材効果体験コーナー  
(JAF)



ライディングシミュレーター&ゲンチャレ  
(日本二輪車普及安全協会)



自動車運転適性診断「ナスバネット」  
(自動車事故対策機構)



首都高安全広報隊  
(首都高速道路)



盲導犬ふれあい広場  
(全国盲導犬施設連合会)



電動車いす安全運転のすすめ  
(電動車いす安全普及協会)



俊敏性測定「あなたの俊敏性は何歳？」  
(イーティエフ)



交通安全約束手形  
(協力団体・企業共同出展)



飲酒疑似体験ウォーキングゲーム  
(協力団体・企業共同出展)



交通安全ジグソーパズル  
(協力団体・企業共同出展)



立ち止まって真剣に読む人もいる、飲酒運転事故加害者の手記「贖(あがな)いの日々」(東京都交通安全協会)



飲酒運転根絶パネル展示  
(エフエム大阪)



愛嬌たっぷりに子どもたちと記念撮影する警視庁のマスコットキャラクター「ピーボくん」



ゲスト参加したキャンパスクイーンの皆さんもたすきをして交通安全を呼び掛け



「ちょっと」  
コンビニ!!



STOP!  
IDLING  
エンジンを切る習慣

その「ちょっと」「ちょっと」「ちょっと」

# アイドリングストップ!!



「ちょっと」  
ケイタイ!!

私たちは地球温暖化防止・CO<sub>2</sub>の削減に取り組んでいます。



「ちょっと」  
積みおろし!!



「ちょっと」  
いねむり!!

一般社団法人 **日本自動車会議所**

# 平成28年度国内施設視察会

東京電力柏崎刈羽原子力発電所(新潟県)、  
関西電力黒部ルート・黒部川第四発電所(富山県・長野県)を視察

くろよん  
黒部川第四発電所  
Kurobegawa No.4 Power Station  
関西電力

平成28年 9月 2日

“くろよん”と呼ばれ親しまれている黒部川第四発電所内で記念撮影

**日** 本自動車会議所は9月1日～2日、「平成28年度国内施設視察会」を実施した。今回の視察会は、COP21の「パリ協定」(昨年12月合意)へのわが国の対応の大前提となっている、原子力発電を全発電量の約2割とすることに向けて、現在進められている原子力発電所の再稼働の準備状況、加えて再生可能エネルギーの中でも安定的な電力供給源である水力発電事業の歴史・現状を理解することを目的として、東京電力柏崎刈羽原子力発電所(新潟県)、関西電力黒部ルート・黒部川第四発電所(富山県・長野県)の2カ所の特別視察を行った。参加者は14名。

## 【第1日目】

JR 上越新幹線長岡駅近くの昼食会場に集合した一行は、昼食後、最初の視察地である東京電力柏崎刈羽原子力発電所を訪問した。

当柏崎刈羽原子力発電所は、新潟県柏崎市と刈羽村にまたがって位置し、1985年に営業運転が開始され、合計7つの発電設備(原子炉)がある、総出力821万2,000kWの能力を持つ世界最大の原子力発電所である。現在、当発電所は1～7号機全てが定期検査および新規基準適合性審査待ちのため停止しており、安全対策の推進を行いながら、再稼働に向けた必要な準備を進めているところである。

一行は、まず見学者を最初に受け入れるゲストホ

ールにおいて、同発電所の須永隆俊副所長より説明を受けた。須永副所長からは、原子力発電を取り巻く日本のエネルギー事情を皮切りに、福島第一原子力発電所の教訓を踏まえた柏崎刈羽原子力発電所の安全対策、そして同発電所の構内の配置や特徴など多岐にわたる内容の説明を受けた。

日本のエネルギー事情については、自給率はわずか6%で、エネルギー構造も脆弱であり、火力発電への過度な依存は、経済が燃料費のコストアップに左右されるリスクがあること、そして原子力発電はCO<sub>2</sub>(二酸化炭素)を出さない環境保全面での特長があることなどを踏まえ、原子力を含めた多種多様なエネルギー資源を安定的に確保してバランスよく組み合わせるエネルギーのベストミックスが重要な課題であると指摘された。

同発電所の安全対策については、福島事故における「津波への防護が脆弱」、「全ての電源を失った際の対応・手段が不十分」、「炉心損傷後の水素爆発・放射性物質放出への対応が不十分」との教訓を踏まえて、「これで終わりということのない」安全対策を着実に進めているとの説明があった。津波の浸水防止では海拔15mの防潮堤の設置、電源の復旧については構内高台での発電車・電源車の配備を含めた多様な対策、事故後の影響緩和の対策については、外部からの格納容器頂部への注水・冷却設備の



東京電力刈羽原子力発電所 出典：東京電力ホールディングス

設置や、放射性物質を取り除くため地上式に加えて地下式のフィルタベント設備の設置などが行われている。

最後に敷地に関する説明を受けた後、一行は見学用バスに乗り、敷地内の見学に向かった。柏崎刈羽原子力発電所は、海岸線に沿って約3.2Km、陸側に約1.4Kmの広さがあり、敷地面積は420万㎡。まず見学用バスで防波堤、高台にある電源車や貯水池、重要免震棟などの要所を外部から視察した。敷地内を貫くメインの送電線は、稼働時には発電された電力が送電されているが、全発電施設が停止している現在は、構内の運用に使用される電力を逆に受電するための送電線として使われている、との説明があった。

通常の見学コースは見学用バスでの敷地内の移動にとどまっているが、特別に本視察会では、6号機の原子炉建屋・タービン建屋内への見学が許可され、厳重なセキュリティ・チェックを経た後、建屋内に入構した。工事中のため中には入ることができなかったが、最初に中央制御室を訪れ、制御室前においてパネルによりオペレーティングの運営や体制の詳細について説明を受けた。

続いて建屋内上部に移動し、ガラス越しに蓋が外された原子炉格納容器と、使用済み燃料プールを見学した。あわせて燃料棒などの移動に使われるクレーンや建屋屋根の巨大さも目の当たりにし、原子力発電所の設備のスケールの大きさが強く印象に残る内容となった。続いて移動したタービン建屋では、原子炉内から蒸気が送られ回転する長大なタービンなどをガラス越しから見学した。



東京電力刈羽原子力発電所の須永隆俊副所長より説明を受ける参加者

建屋内の見学終了後は、ゲストホールに戻り、総合的な質疑応答・意見交換を行い、一行は柏崎刈羽原子力発電所を後にした。

今後、同原子力発電所は安全対策をさらに進めていくこととしており、わが国のエネルギーをめぐる状況や課題に鑑みて、1日も早い再稼働が待たれるところである。

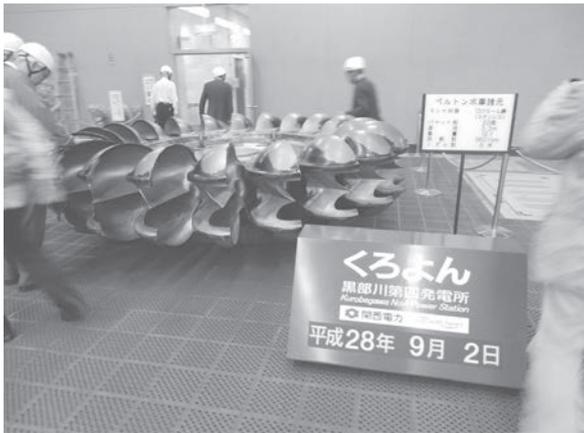
### 【第2日目】

2日目は、関西電力黒部ルート・黒部川第四発電所を視察し、長野県大町市で解散する行程である。

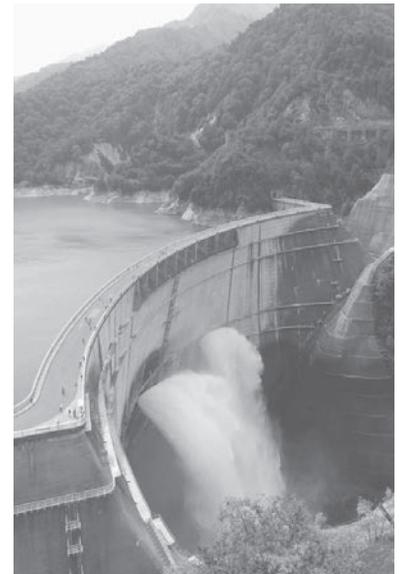
関西電力による黒部川の水力電源開発は大正時代から始まり、数々の難工事を経ながら上流に向かって発電所が建設され、戦後昭和31年には黒部ダム・黒部川第四発電所建設が着工、世紀の大工事と言われ、延べ約1,000万人の労力投入と7年間の工期を経て昭和38年に完成された。今回の黒部ルート・第四発電所視察は、これまで発電所建設のために開発されてきた工事用のルートを通行するもので、通常は一般の見学はできず限定的な見学会のみが通行できる。今回は特別に本視察会のため見学が許可されたものである。

一行は富山県黒部市の宿泊先から、最初に関西電力黒部ルート・黒部川第四発電所の視察の出発地となる黒部川電気記念館に移動し、関西電力より視察概要の説明を受けるとともに、同社による黒部川の発電事業の歴史や現状について、展示物なども通じて理解を深めた。

同記念館を出発した一行は、近くの黒部峡谷鉄道宇奈月駅に向かい、ここから列車で20.1km・約1時間15分の行程で終点の樺平（けやきだいら）駅への



関西電力黒部川第四発電所の独フォイト製水車(左)と発電機の主軸



視察当日、観光放水が行われていた黒部ダム

移動を行った。黒部峡谷鉄道は電源開発のために建設され現在も工事用資材の運搬に使用されているが、一般観光客向けのトロッコ列車の運行でも有名である。

樺平駅から特別コースとなり、ここから工事用トロッコ電車に乗り、次に標高差約200mを昇降する資材運搬用エレベーターに乗り換えた後、「高熱隧道」を通る6.5km・約30分の専用鉄道に乗車した。

「高熱隧道」は黒部川第三発電所建設のため、摂氏166度に達する高熱の岩盤を掘削して戦前の昭和11年に建設されたトンネルで、工事中多数の死者を出したことで知られる。トンネルの壁は掘られた当時のままの面がむき出しになっており、我々が通行した際も車内で熱を感じるほどであった。

専用鉄道の最終地点が、地下に建設された黒部川第四発電所となっており、ここで下車した一行は、本発電所について概要説明を受け、直径3.3mある独フォイト製ペルトン水車が6本のノズルから22個のパケット(水受け)で高速回転し、発電機とつながるシャフトの見学を行った。

黒部川第四発電所は、自然環境保護のためと厳冬の雪崩対策として、発電施設や送水管はすべて地下に作られている。黒部ダムから送水を受けており、発電能力は33万5,000kW(ダム式水力発電所としては国内第4位)となっている。

昼食を終え発電所を後にした一行は、続いてインクラインと呼ばれる、発電所と黒部トンネルを結ぶ傾斜角度34度の地下式ケーブルカーに約20分乗車した。インクラインは主に発電用機器の運搬に使用されている。その後、専用バスで黒部ダムに向かう関西電力専用道路の途中にある、土砂出しに使用して

いたタル沢横坑に下車、気温は6度前後の驚くほどの寒さであった。3

分程歩くと展望台があり、北アルプスの山々や氷河の残る剣岳も見ることができた。インクラインからは、全長10.3km・約40分乗車し黒部ダム駅に到着した。ここからは一般の観光客コースとなる。

黒部ダムは、高さ186mとダムの高さとしては日本一であり、視察の当日も有名な観光放水が行われていた(概ね毎年6~10月実施)。一行は黒部ダム駅から220段の階段で登る展望台に登り、増設された新展望テラスで雄大な姿の黒部ダムと放水を目にした。また、黒部ダム駅にある「くろよん記念堂」や新展望広場特設会場では、黒部ダムの建設の歴史や模様を模型、写真や映像で確認することができる。

黒部ダム視察の後は、関西電力のトロリーバスで関電トンネルを抜け、長野県側に出る。関電トンネルは、はかどらない工事を打開するために長野県側から掘削されたトンネルであるが、工事中いくつかの破砕帯が発見され、頻繁な出水を乗り越えての大変な難工事となった黒部ダム建設の一大ポイントである。数多くの映画や記録映像に取り上げられたことでも知られている。トロリーバスも破砕帯付近では減速し、乗客は難工事を乗り越えた先人たちの苦勞に思いをはせることになる。

約15分のトロリーバスの乗車を終え、長野県側の扇沢駅に到着した。一行は通常のバスに乗り換え、信濃大町駅に到着し、富山県側の出発地で預けたそれぞれの荷物の受け取りを確認し、視察会は解散となった。

# 自動車産業の最新技術動向と部品メーカーの対応



日本自動車部品工業会技術担当顧問 **松島 正秀氏**が講演

第228回 会員研修会開催

**日** 本自動車会議所は9月13日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第228回会員研修会を開催し、日本自動車部品工業会(JAPIA)技術担当顧問の松島正秀氏が「自動車産業の最新技術動向と部品メーカーの対応」をテーマに講演した。松島氏は、本田技術研究所取締役副社長、本田技研工業取締役、ショーワ代表取締役を歴任、JAPIAでは総合技術委員会委員長を務めた後、現職に就任した。今回は、自動車メーカーと部品メーカーの立場で自動運転を中心に講演した。参加者は約70名。

## 【講演要旨】

### 1. 最新技術動向

#### 1-1 環境技術

世界の環境規制をめぐるっては、米国加州が一定の台数以上販売する自動車メーカーに対し、排出ガスを一切出さない電気自動車(EV)や燃料電池車(FCV)の販売比率を2018年から年々拡大するZEV(Zero Emission Vehicle)規制に加えて、欧州CO<sub>2</sub>規制、中国政府の優遇政策等により、EV、プラグインハイブリッド(PHV)の研究開発が強化されてきている。

VWは「e-Mobility」戦略を発表、EV、PHVの部品共通化により2025年のEV比率を20~25%にすることを目指し、「Golf GTE」PHVを2015年9月に投入している。トヨタ自動車はFCV「MIRAI」を2014年末に発売し、今後グローバルに各自動車メーカーによる環境技術の主導権争いが続く見通し。

#### 1-2 安全技術

安全技術は、衝突安全から事故回避システムへ、危険検知と連動した安全システム技術の開発競争時代に入った。全方向衝突安全性能や、追従走行、衝突回避自動ブレーキ、車線逸脱防止・衝突回避自動ステアリング、道路標識認識抑制、誤発進防止、自動駐車、追突警報システム等を検知するレーザー・

レーダー等、あらゆる自動運転を構成する技術や画像処理技術、高精度地図情報が進化している。

例えば、スバル「LEVORG」の進化したアイサイトVer.3技術は、「走る、止まる」に加え「曲がる」の運転支援を実現した。アイサイト装着により車両と追突事故84%減、歩行者事故49%減と成果を上げている。

自動運転基準の定義は、日米欧で共通化が進められており2016年以降、高速道路での自動操舵基準の改定、ステアリングの自動運転速度の見直し等が検討されている。

「自動運転基準調和世界フォーラム」(WP29：議長国日本・英国)でも自動運転定義の共通化、セキュリティガイドライン等のとりまとめを行っており、2016年4月、国連欧州経済委員会で1949年制定の「運転者がいなければならない」という解釈を「車中にいるかどうかに関わらず車をコントロールすれば良い」と変更し、遠隔操作による自動運転を可能とした。

経済産業省、国土交通省は「自動走行ビジネス検討会」において、産学官協調の標準化や実用化想定テーマについて、①隊列走行：高速道路でトラックや乗用車の自動追尾、②ラストワンマイル自動走行：高齢者や車いす利用者等の公共交通機関から目的地までの誘導走行、③自動駐車、④デッドマンシステム：運転者が意識不明状態での安全退避等を検討している。

また、総務省は多くのデータを高速通信可能にするため車載装置用ミリ波レーダー周波数幅500から700MHzの電波を使用したITS(高速道路交通システム)のセキュリティガイドラインを策定し、不正アクセスや改ざん防止等の対応を始めた。

先進運転支援システム(ADAS)の開発は、内閣

府のプロジェクトにより2014年から開始、2020年東京五輪で一部の実用化を目指している。日本自動車工業会は「自動運転ビジョン」で発表しており、①通信インフラ、②情報セキュリティ、③高精度測位、④高精度マップ、⑤ヒューマンファクター、⑥ダイナミックマップ等に取り組み、高齢者や過疎地での運転支援システムを2020年に導入を図るとしている。

自動車メーカーの自動運転の開発では、Benzが2013年に「S500 INTELLIGENT DRIVEリサーチカー」で全長100kmの市街地を完全自立型で自動運転走行し、2025年には複雑状況下で車車間・車路間通信に頼らない自動運転を目指す。テスラ、トヨタ自動車、本田技研、日産自動車、GM、Ford、VW、BMWも高速道路での自動追従、車線変更を実用化し、最終的には一般道路での完全自動運転を目指している。

世界の自動車メーカー、部品メーカーは、地図情報会社と共同で高精度地図の開発を進めている。欧州ではノキアのデジタル地図情報会社「HERE」をBenz、Audi、BMWが買収、欧州カーナビ搭載車の8割を寡占しており、3D地図情報のクラウドで共有化を目指している。オランダのトムトムが米国の配車アプリUBERへ地図交通情報を提供することに合意。ゼンリン、BOSCH等も自動車位置測定と3次元高精度地図の開発を進めている。

画像処理はパナソニック、ルネサスエレクトロニクス、イスラエルのモビルアイ等が次世代技術を開発。AIに関する技術開発は、2016年1月トヨタ自動車が人工知能研究所「トヨタ・リサーチ・インスティテュート」を米国シリコンバレーに新設し開発に着手した。グーグルはSNS、音声認識に人工知能技術を活用し自動車にも応用検討している。ドライバーと会話して行き先を提案する対話型ナビゲーションを開発し、2017年頃までにカーナビメーカーへ販売する計画を持っている。GMは自動運転ベンチャー企業を10億ドルで買収、ホンダもAI開発拠点を新設し画像や音声認識、通信やソフトウェア制御、深層学習（ディープラーニング）等研究を進めている。

駆動系では、日産はステアリングコラムの小型モーターとセンサーが感知し電気信号にしてラックのモーターを作動させ操舵する世界初のダイレクトアダプティブステアリングシステムを実用化した。

次世代ブレーキは、Continentalがブレーキペダルの入力を電氣化し入力状況に応じてモーターで油

圧を発生させる電子制御ブレーキシステム（MKC1）を開発、欧州メーカーに2016年初めから納入を開始。この他、ブレーキ操作から制御力発生までの応答時間を半減し電源ショート時も油圧を発生させるフェールセーフ機能を搭載、また、ブレーキマスターシリンダーとABS、ESC等の制御ユニットを一体化しブレーキブースターやバキュームポンプを不要とし、電動パーキングブレーキとの協調制御でブレーキ関係の電子制御ユニットを集約することで大幅な部品点数削減と小型化を実現した。ZF - TRWもESC（横滑り防止機構）やブレーキブースターと一体化した次世代統合ブレーキコントロールシステム（IBC）を2018年から量産する。ブリヂストンは路面状況をドライバーに伝えるタイヤ路面情報通信システムを開発している。

自動運転技術が全てのユーザーに適合するには、バリアフリー：誰でもどんな環境でも楽に操作できる機構、ユニバーサルデザイン：緊急の状況でも誤操作なく正しい操作ができる機構、ヒューマンエラー：疲労・不注意の検知警報等へ対応する考え方が必要になる。そのために、ドライバーの居眠り防止、高齢者高速道路逆走注意ナビ、心電センサー付きステアリング&シート、ドライバーモニターシステムの開発も進んでいる。

自動運転関連特許出願件数は、2005～2011年でトヨタ4,864件、デンソー2,655件、BOSCH2,176件、日産1,744件、ホンダ1,539件、アイシンAW1,141件、GM933件、三菱電機640件、スバル625件、現代622件となっており、日系企業の出願件数が多い。

### 1-3 情報通信技術

光ファイバーの自動車への採用は1982年に日産、1992年にはBenzがCAN通信を採用し定着、2015年トヨタ自動車がクラウンに搭載した路車間・車車間通信支援システム「ITSコネクト」につながっている。

ドライバーが車外からスマホで操作する遠隔操作自動運転システムは、ジャガー、BMW等で開発されているが、新たな課題として、自動車の安全性を確保するセキュリティの強化があげられ、ハッカー攻撃防止基準、電磁波対策がWP29自動運転分科会で議論されている。

## 2. 部品メーカーの対応

### 2-1 システム化技術

系列購買からオープンイノベーション化され、さらに、グローバルスタンダードになるシステム技術の構築が部品メーカーにとって急務となる。

ヘッドライトのハイロー切替えや照射範囲コントロール等のオートライトシステム化や、ドアミラー法規改定でドアミラーに代わるカメラを搭載した電子ミラーが2016年6月認可され、市光工業、ヴァレオ等が製品化を進めている。

車載ネットワークCANの開発実績のあるBOSCHは、自動車の電子化や安全技術向け半導体やセンサーの生産を開始し乗員保護、アクティブセーフティ、運転支援を目指しているが、公道での完全自動運転化には、「システム信頼性の確保とシステムの社会的合意が必要」としている。

日立 AS は、スバルアイサイトのカメラを開発した実績から、ミリ波レーダーやソナーを使わないステレオカメラによる安全システムを開発、情報認識と車両制御を同時に処理できる世界初の自動運転向け電子制御ユニットによる自動運転レベル3を可能とするシステムの走行実験を行なっている。

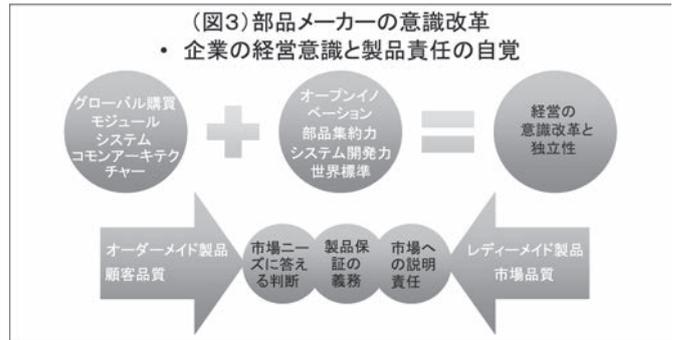
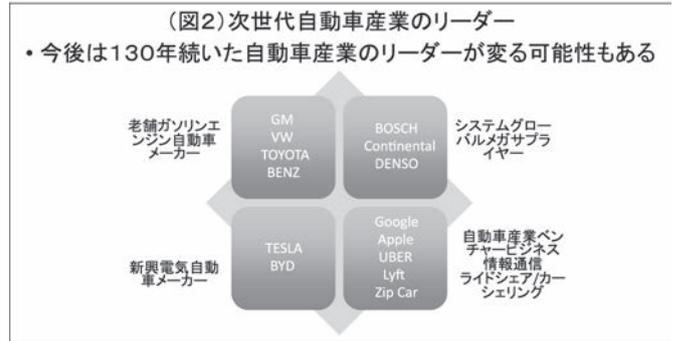
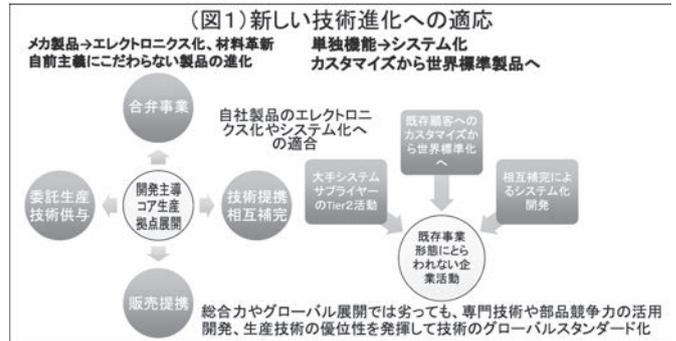
2-2 新しい産業構造への対応

クルマは自立・協調する第4次自動車産業革命「Automotive4.0」の時代に入った。テスラ、BYDは異業種からの参入。電気・電子部品メーカー、新素材メーカー、アップル、グーグル等の情報通信やインテル等の半導体メーカーが自動車産業に参入してきており開発競争が激化している。従って、産業構造は完成車メーカーが車全体の開発と生産を管理する従来の産業構造から、システムでの開発生産を部品メーカーに発注するように変化してきている。また、環境安全技術の負荷増大による世界的完成車メーカーの集約化と新規メーカーの誕生も見逃せない状況となっている。

異業種参入による環境変革の中、完成車メーカーとの取引関係や経営資本の影響の少ない部品メーカーが積極的にM&Aやグローバルメカサプライヤー化経営を行えるようになってきている。

BOSCHはオーナー家の財団が97%所有する非上場企業で、長期的視点から開発費を連結売上額の約9%を計上している。独ZFは次世代技術の開発で米TRWを約1兆3,000億円で買収し世界第3位の規模へ拡大し、また、レーダー技術の独イベオの株式40%取得、さらに、スウェーデンのブレーキメーカーハルデックスの買収を提案している。

自動車産業はアナログからデジタルへ変化する大きなうねりの中にある。この中で、日本の特性である経験知を活かしたアナログモノづくり体質はデジタル技術革新への対応が遅れがちになり、また、こ



れまでの成功体験がさらにこうした傾向に拍車をかけている。エレクトロニクス化・材料技術革命や自動化技術へ生態系研究の利用等、今までのメカ技術ではできなかったことが可能になることに対して積極的に開発に取り組むべき時代となった。

さらに、お客様ニーズ発でなくシーズ発の技術開発で新しい製品をシステム化し世界標準にしていくことが重要である。日本での行き過ぎたお客様志向体質がグローバルスタンダード化と部品メーカー発の新技術への挑戦を阻害しがちである。自社の技術を自ら革新し陳腐化しなくては企業の変革と成長はありえない。(図1)

130年続いた既存のカーメーカーが主導していた自動車産業は、今後、新しい方向性を示すリーダーが変わる可能性を秘めている。競争は、同地域、同業種の競争から地域間、業種間のグローバルな競争に変化している。この中で生き抜くためには、環境変化を直視した意識改革と成長への強い意志が不可欠である。(図2、3)

新 刊 の ご 案 内

## 『自動車年鑑』2016～2017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編による『自動車年鑑』2016～2017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80の自動車関係団体とその会員企業7,500社以上の住所や電話番号、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。

2016～2017年版は、巻頭特別企画として、「次代に向けて加速する自動車メーカーの提携」、「変化をみせるパワートレーン戦略」と題した2つの特集記事を掲載。自動車を取り巻く環境の急速な変化に、各国の自動車・部品メーカーがどう課題解決を試み、どのような技術投入を考えているのかを解説しています。また、3つ目の特集として「熊本地震」を取り上げ、メーカーや販売店の復旧・復興の状況をレポートしています。

このほか、2015年8月から2016年7月にかけて発売された新型車はじめ一部改良、特別仕様車などをまとめて掲載した「ニューモデル」、同期間の国内外の業界動向が時系列で掲載されている「自動車産業日誌」など、昨年から今年にかけての自動車産業の動向が一目で分かる企画も多数掲載しています。さらに、日刊自動車新聞の記者が国内外の自動車業界の動きを記事や写真、データで解説するなど、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溢れています。

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、是非、購入をお薦めいたします。

## 【自動車年鑑の主な掲載項目】

## 《本編》

巻頭特別企画

「次代に向けて加速する

自動車メーカーの提携」



「変化をみせるパワートレーン戦略」

「熊本地震」

2015-2016 ニューモデル

2015-2016 ザ・ニューリーダーズ

2015-2016 物故者

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80の自動車関係団体とその会員企業7,500社以上の住所、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

## 「新宿交通安全キャンペーン」開催



卓球・福原愛選手が1日警察署長

東京都、警視庁新宿警察署など主催

**東** 京都や新宿区、警視庁新宿警察署などは9月10日、東京・西新宿の都庁第一本庁舎5階の大会議場で「新宿交通安全キャンペーン」＝写真＝を開催した。この催しは、9月21日から30日まで全国交通安全運動が行われるのに先立って開かれたも

ので、リオオリンピック卓球女子団体銅メダリストの福原愛選手が1日新宿警察署長を務めた。

この日はまず、主催者側を代表して新宿警察署長や新宿区長らが挨拶し、警察官の制服を着た福原選手は「交通安全の輪が新宿から広がり、交通事故がゼロになるよう努力することを宣言いたします」と語った。

今年、都内では交通事故による死者が104名に上っており、警視庁が注意を呼び掛けている。会場では、最新型危険予測シミュレータを使用して1日警察署長とピーポくんによる交通安全教育が行われたほか、交差点でのアイコンタクトの励行・反射材の活用などが呼び掛けられた。

さらに壇上では、新宿交通少年団BAGSメンバーの紹介に続いて、女優・タレントのにわみきほさん、キャンパスクイーンの岡田彩香さん、松井りなさんが「交通安全ソング」を発表した。

〔東京都自動車会議所〕

## 九都県市がエコドライブ講習会

11月に埼玉、東京、千葉、神奈川で

個別指導で燃費 20%改善効果も

**首** 都圏の9自治体で構成する九都県市（埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市、相模原市）は、日本自動車連盟（JAF）や自動車教習所と連携し、11月中旬から下旬にかけて、4つの会場で、一般の人を対象にしたエコドライブ講習会（エコトレーニング）＝チラシ参照＝を開催する。燃費が改善するとともに、安全運転にもつながるエコドライブを「講義」と「実車講習」でわかりやすく教え、環境にやさしい運転法や自動車の普及・啓発を図るのが狙いだ。

講習会では、実車による個別指導を行うため、これまでに受講した人はエコドライブを実践することで平均燃費が20%程度改善しているという。燃料電池自動車など環境対応車の展示・試乗も行う。

日時と会場は、11月14日が埼玉県自動車学校（さいたま市）、15日が東久留米自動車教習所（東京都

東久留米市)、21日が船橋中央自動車学校（千葉県船橋市）、28日が都南自動車教習所（神奈川県座間

市)。九都県市内に住所または勤務先がある人、あるいはJAF会員で運転歴1年以上の人が対象。各会場とも定員21人で参加費1,028円。申し込み締め切りは開催日の14日前(東京会場)と11日前(その他3会場)。

問い合わせ・申し込みはJAF東京支部(TEL.03-6833-9130)へ。

[東京都自動車会議所]



**富** 山県自動車会議所は9月2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富山トヨペット野上淑弘取締役経理部長を選出し議事に入り、法税制関係では、平成29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・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、設立50周年記念事業(絵画コンペティション)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水越憲充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、富山県がめざす産業観光の推進の観点から、今回は、医薬品、化粧品のパッケージ製造において、国内トップシェアの富山市婦中町にある朝日印刷を視察、同社総務部の加藤清志参事から、会社概要(創業明治5年)をはじめ、県内には江戸時代から盛んであった売薬を起点にして発展した企業が多いという説明を聴いた後、最適な製造環境での最新鋭の設備を備えた一貫生産ラインを見学した。

委員からは、製品に関する検品方法や強度基準等の質問のほか、「富山の新たなものづくりの魅力を発見する貴重な体験となった」などの声が聞かれ、大好評の施設見学となった。



**愛** 知県自動車会議所は9月16日、17日の2日間、名古屋市中区の金山総合駅コンコースにおいて、今年度で11回目となる「自動車なんでも無料相談所」を開設した。会場では愛知運輸支局等の行政機関や自動車関係16団体から派遣された相談員が56件の相談を受けた。相談内容は検査登録手続き、点検整備、自動車事故や保険に関するものが上位を占め、来場した約1,000の方にアンケート調査へのご協力もいただいた。

会場には、日本自動車会議所の協力を得て設置した敏捷性を測定する「クイックアーム」や、自動車事故対策機構からは運転適性診断に使用する「動体視力計」、電動で回転する円筒形の展示パネル「世界のナンバープレート」等を設置し、幅広い層の来場者から人気を集めて大盛況となった。

また、中部運輸局が推進する観光プロジェクト「昇龍道」ブースを設置し広報活動に協力した。愛知県からも交通安全啓発用リーフレット等の配布が行われた。

# 大門 ペソ 倶楽部

Vol. 5

## 新たな文化創造のために

(株)交通毎日新聞社 編集部記者 鈴木 智

熱戦を繰り広げてきたり  
オ五輪が幕を閉じ、東京五  
輪までのカウントダウンが  
始まった。

自動車業界にとって東京五輪の目標は、ゼロエ  
ミッション車と自動運転車が数多く走る街の姿を  
世界に発信することだ。そのためには技術開発を  
加速させるとともに、新車販売市場を活性化させ  
なければならない。また、日本ならではの自動車  
文化も育てたいところだ。

特に自動運転の実現は、運転の負担が軽減され  
ることで、自動車に新たな楽しみ方が広がる可能  
性がある。鉄道業界が“移動時間の短縮”だけで  
なく、“快適”重視に舵を切ったように、自動車に  
求められる価値観も変化するだろう。

一方で、自動運転のような先端技術導入とコスト  
低減を両立する中で、カスタマイズの余地がなくな  
っていくことに不安を感じる。

例えば新型プリウスは、複雑な配線への影響を  
考慮し、フロントドア内蔵スピーカーの交換を事実  
上禁じている。しかし、高級ヘッドフォン販売の  
好調やハイレゾ音源への関心の高さからも分か  
るように、車内で自分好みの音を楽しみたいとい  
うユーザーは多い。自動車の価値は燃費や走りの

良さだけではないのだ。自動車がカスタマイズで  
きなくなる、または自動車メーカーのお仕着せだ  
けになるようでは、自動車ファンは増やせず、文  
化的には乏しいものになってしまうだろう。

そうした中で新たな文化創造を期待させる存在  
がEVだ。

京都大学発のベンチャーGLMは、8月下旬か  
ら9月上旬にかけて東京・青山で量産車種「トミ  
ーカイラ ZZ」の試乗会兼展示会を開催。完成車  
の販売だけでなく、モジュール化したプラットフ  
ォーム部分だけでも販売するビジネスモデルを打  
ち出した。また光岡自動車も同様にEVプラット  
フォームビジネスに積極的な姿勢をみせている。

これらプラットフォームは、それ自体で走行可  
能な強度・剛性を兼ね備えた設計となっており、  
自動車メーカーでなくとも比較的容易にEV開発  
に着手することが可能となる。部品点数の少ない  
EVはガソリン車より参入障壁が低いので、自動  
車産業の創世記のように複数のコーチビルダーが  
立ち上がり、国内外で特徴的なEVが販売される  
期待も高まりつつある。

2020年、自動車が最先端技術を導入しながら、  
多様性を受け入れられる大きな器であってほしい  
と思う。

### 日本自動車会議所会員 (平成28年10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
- 日産自動車販売協会
- U D トラックス販売協会
- 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・タクシー連合会
- 一般社団法人 全国自家用自動車協会
- 一般社団法人 日本損害保険協会
- 石油連盟
- 一般社団法人 全日本指定自動車教習所協会連合会
- 一般社団法人 全国自動車標板協議会
- 一般財団法人 自動車検査登録情報協会
- 一般社団法人 全国レンタカー協会
- 一般社団法人 日本自動車リース協会連合会
- 一般財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会
- 一般社団法人 自動車公正取引協議会
- 全国自動車検査登録印紙売捌人協議会
- 一般財団法人 関東陸運振興センター
- 一般社団法人 東京都トラック協会
- 一般社団法人 神奈川県トラック協会
- 一般社団法人 日本道路建設業協会
- 一般社団法人 日本ゴム工業会
- 一般社団法人 日本塗料工業会
- 板硝子協会
- 日本自動車車体整備協同組合連合会

- 一般社団法人 日本交通科学学会
- 一般社団法人 日本陸送協会
- 一般社団法人 日本二輪車普及安全協会
- 一般財団法人 日本自動車研究所
- 一般社団法人 日本自動車機械器具工業会
- 一般財団法人 日本自動車査定協会
- 一般財団法人 全日本交通安全協会
- 公益財団法人 日本自動車教育振興財団
- 一般社団法人 日本鉄リサイクル工業会
- 全日本自動車部品卸商協同組合
- 特定非営利活動法人 ITS Japan
- 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

(ほか企業会員81、推薦会員3)