

# 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

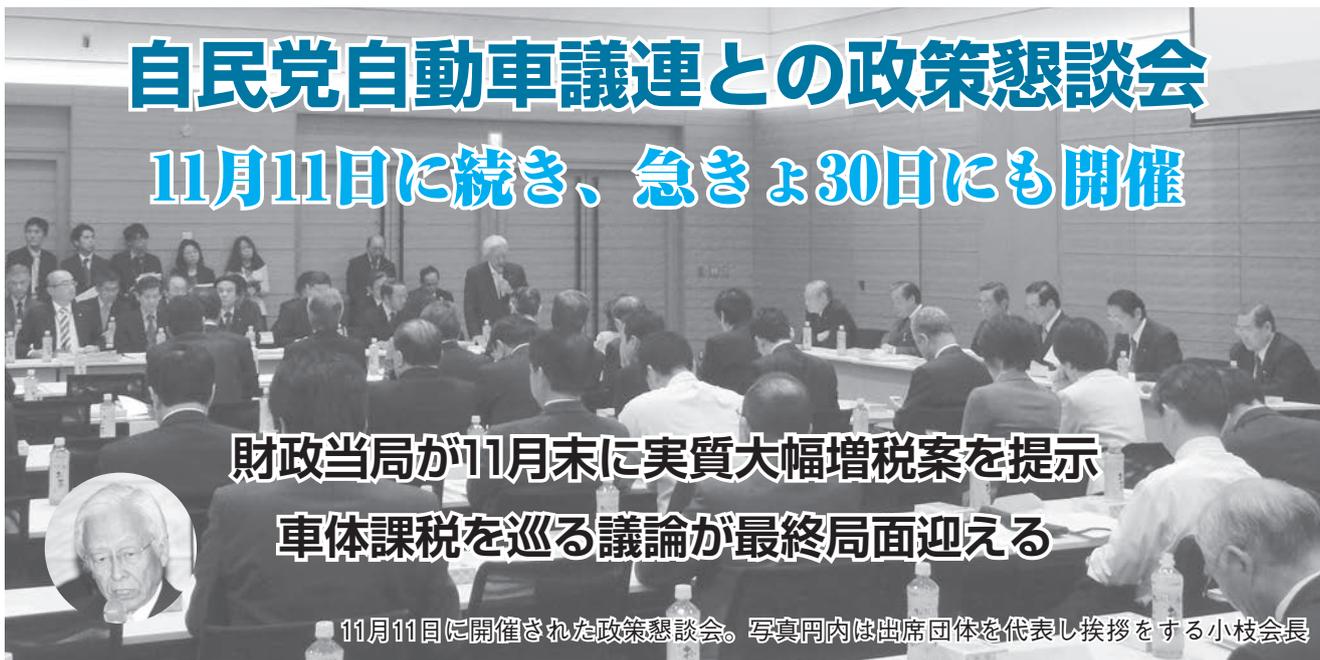
〒105-0012 東京都港区芝大門1-1-30  
日本自動車会館

電話 03 (3578)3880  
FAX 03 (3578)3883  
URL <http://www.aba-j.or.jp>

2016 12 No.887

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)

## 自民党自動車議連との政策懇談会 11月11日に続き、急きょ30日にも開催



財政当局が11月末に実質大幅増税案を提示  
車体課税を巡る議論が最終局面迎える

11月11日に開催された政策懇談会。写真内は出席団体を代表し挨拶をする小枝会長

**自** 民党自動車議員連盟と自動車関係団体との政策懇談会が11月11日と30日の両日、東京・千代田区の衆議院第一議員会館で開催された。11日の政策懇談会では、出席した自動車関係15団体がそれぞれの業界の要望や現状などを説明。冒頭、代表で挨拶した当会議所の小枝至会長は、国内販売が非常に厳しい状況にあることを説明し、「昨年の大綱を踏まえ、是非、自動車税の引き下げや初年度月割課税の廃止、期限切れとなるエコカー減税・グリーン化特例の拡充・延長など、あらゆる政策を総動員して、国内市場の活性化を図っていただきたい」と要望した。

その後、自民党税制調査会の議論が最終段階に入った11月末、財政当局からエコカー減税・グリーン化特例が実質大幅増税となる提案が示されたことから急きょ開催された30日の政策懇談会では、出席13団体を代表し、小枝会長が改めて国内需要を喚起する観点からエコカー減税・グリーン化特例の延長を強く要望。これを受け、議連がユーザー負担軽減を求める「緊急決議」を決定するなど、車体課税を巡る議論が最終局面を迎えた。平成29年度税制改正大綱は、12月8日に取りまとめられる見通し=11月30日時点=。(関連記事は2~6ページに掲載)

### ◆◆主な内容◆◆

- 自民党自動車議員連盟との政策懇談会詳報.....2
- 東京自動車三十年会記念碑法要営む [東京都].....9
- 第230回会員研修会開催.....7
- 「自動車なんでも相談」開催 [神奈川県].....10
- 水素社会実現へ九都県市が要望書提出 [東京都].....9
- 「エコライフ車塾」2016開催 [富山県].....11

(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)

# 自民党自動車議員連盟との政策懇談会

11月11日

・15団体が税制改正要望などを説明

11月30日

・小枝会長が代表し自動車業界の主張を訴える  
 ・エコカー減税・グリーン化特例の延長を強く要望  
 ・議連がユーザー負担軽減を求める「緊急決議」決定

11月30日に急ぎよ開催された政策懇談会

## ◇自動車議連「政策懇談会」(11月11日)

自民党自動車議員連盟と自動車関係15団体との政策懇談会が、来年度税制改正論議の本格的な局面を迎える中、11月11日に東京・千代田区の衆議院第一議員会館で開催され、加盟国会議員約210名（代理含む）が出席した。

政策懇談会は、額賀福志郎会長より冒頭の挨拶が行われ、この中で額賀会長は税制改正論議について「今月中旬には本格的な議論に入り、国会の状況や、本日お集まりの先生方との調整を踏まえながら、12月8日にまとめに入りたいと考えている。本日のご要望・ご意見を承った上で、自動車産業の将来、当面の課題について方向性を見出していきたい」と述べた。

引き続き当会議所の小枝至会長が出席団体を代表して挨拶した。小枝会長は、来年度税制改正について、一昨年の消費税引き上げから始まる厳しい国内販売市場の低迷を受けて、「昨年の大綱の内容を踏まえ、自動車税の引き下げや初年度月割課税の廃止、期限切れとなるエコカー減税・グリーン化特例の拡充・延長など、あらゆる政策を総動員して、国内市場の活性化を図っていただきたい」と訴えた。



出席団体の要望に耳を傾ける自動車議連役員

続いて、日本自動車工業会の西川廣人会長をはじめとする各団体の代表者より、順次、業界の状況や税制改正要望などにつき説明が行われた＝別表「自動車関係15団体重点要望項目総括表」参照＝。

その後、本政策懇談会に招聘された経済産業省の糟谷敏秀製造産業局長より、「車体課税の引き下げは家計消費増加に大きなインパクトがある。財政当局は、『エコカー減税・グリーン化特例は、すでに9割が適用対象になっており、大幅縮減すべき』と主張しているが、それでは増税だ。適正な内容で延長されるべきことに、先生方のお力を賜りたい」との要望が述べられた。

各団体からの要望説明の中でコメントを述べた細田博之幹事長からは、「今回の税制改正はおとなしい税制改正になるという見方もあるが、こういう時だからこそ、綿密な議論を重ねて、来るべき大きな改正に備えておくことが必要だ」との発言があった。

各団体からの要望説明が一巡し、まとめとして閉会の挨拶を行った額賀会長は、「自動車販売が厳しい状況の中で、どのように勢いを取り戻していけるか、これが党税調での議論のポイントになる。286名にのぼる自動車議連加盟全員で一致結束して対応をしていきたい」と締めくくり、政策懇談会は閉会となった。

【団体側出席者】(順不同) 15団体、合計33名  
▽自工会 = 西川廣人会長、川口均常任委員長、永塚誠一副会長・専務理事、▽自販連 = 久恒兼孝会長、

古谷俊男法規・税制委員長、平井敏文副会長・専務理事、▽全ト協 = 坂本克己副会長、福本秀爾理事長、▽全タク連 = 伊藤宏副会長、神谷俊広理事長、▽日バス協 = 大室健税制対策委員長、梶原景博理事長、▽全軽自協 = 松村一会長、堀井仁副会長、徳永泉専務理事、▽中販連 = 澤田稔会長、木谷忠理事・税制委員長、武藤孝弘専務理事、▽部工会 = 奈須野光祐常務理事、尾関明人業務部部长、▽輸入組合 = フリーデマン・ブリュール副理事長、小林健二専務理事、▽日整連 = 木場宣行専務理事、板垣芳男理事・事務局長、▽全レ協 = 縄野克彦会長、甲田秀久専務理事、▽車工会 = 古庄忠信副会長、吉田量年専務理事、▽通運連盟 = 飯塚裕理事長、小松崎義幸総務部長、▽全自協 = 斎木忠夫専務理事、▽会議所 = 小枝至会長、中島哲専務理事

### ◇自動車議連「政策懇談会」(11月30日)

来年度税制改正論議が最終的な段階に入る中、2回目となる自民党自動車議員連盟と自動車関係団体との政策懇談会が11月30日、東京・千代田区の衆議院第一議員会館で開催された。本政策懇談会は、財政当局より、エコカー減税・グリーン化特例の適用対象割合を現在の約9割から5割程度に大幅に絞り込む具体案が明らかになったことから、急きよ自動車関係団体(出席団体数は13団体)の緊急的な要望を受けるために開催されたもので、加盟国会議員約200名(代理含む)が出席した。

冒頭挨拶に立った細田幹事長は、「12月8日の大綱とりまとめまで残された時間は少ないが、本議連が一致結束して議論に対応し、望ましい適正な結論にたどりつくことができるよう、加盟議員の各位のご協力をお願いしたい」と述べた。

自動車業界側は、当会議所の小枝会長が自動車業界の総意として、出席団体を代表して要望を述べた = 4ページ参照 =。この中で小枝会長は「財政当局の案が現実のものとなれば1,000億円以上の大増税と聞いている。エコカーの継続的な普及や、イノベーションの促進とともに、国内需要を喚起する観点から延長すべき。対象を大幅に絞るだけの見直しは、現在も厳しい国内市場に致命的なダメージを与えかねない」と危機感を訴えた。

続いて、経済産業省の糟谷製造産業局長からも、

「エコカー減税などの絞り込みは厳しい国内市場に追い打ちをかける。消費の押し上げや日本経済を支えるためにも車体課税の引き下げが必要」と出席議員の理解を求める説明があり、この後、出席者の意見交換に移った。

出席議員からは、「エコカー減税・グリーン化特例は現行通りの制度で単純延長すべき」との意見をはじめ、「自動車の複数保有や若者の購入、また自動運転などの新技術に新たなインセンティブ税制が必要」など、自動車業界の要望に理解を示す意見が相次いだ。

自動車業界からの要望、また出席議員からの発言を総括する形で、佐藤事務局長より「議連全加盟議員288



額賀議長



細田議連幹事長



佐藤議連事務局長

自動車議連「政策懇談会」(11月30日)  
日本自動車会議所 小枝至会長 発言要旨

現在、日本経済の要の自動車産業は、大きな危機に瀕しております。国内市場は一昨年の消費増税で大きく落ち込み、昨年は反落から立ち直るところかさらに減少し、あろうことか今年は1～10月で前年比マイナス3.1%という惨憺たる状況です。国内市場が極めて深刻な事態に直面するなか、消費者の買い替え意識を掘り起こし、販売回復につなげるためには、自動車にかかる税負担を軽減することが不可欠であります。

しかし、残念なことに、国内販売の回復やユーザーの負担軽減に逆行する動きも見られます。財政当局は、エコカー減税とグリーン化特例の対象を大幅に絞り込んだ見直し案を示しており、これが現実のものとなれば1,000億円以上の大増税になってしまうと聞いております。

エコカー減税、グリーン化特例は、エコカーの継続的な普及や、イノベーションの促進と

もに、国内需要を喚起する観点から延長すべきであります。対象を大幅に絞るだけの見直しでは、国内市場に追い打ちをかける致命的なダメージを与えることになりかねません。

自動車議員連盟の先生方におかれましては、自動車産業が、アベノミクスへ貢献し続けて行くためにも、増税となる見直しは避けていただきますよう、お願い申し上げますとともに、自動車税の税率引き下げをはじめとするユーザーの負担軽減実現にお力添えいただきますよう、お願い申し上げます。

最後に、燃費不正問題につきましては、自動車業界に対して厳しいご意見があることは承知しております。業界として真摯に反省し、法令順守と規律の再徹底を行うとともに、国内市場の活性化に向け私共もこれまで以上に全力で尽くして参ることを申し添えさせていただきます。



政策懇談会で自動車業界の現状を説明する経産省の糟谷製造産業局長

名の総意として、最終結論に向けた決意を確認するべく、緊急決議の文案をお諮りしたい」と提案があり、決議文が紹介され、異論なく全会一致で了承された＝6ページ参照＝。

閉会にあたって挨拶した額賀会長は、「本日、業界団体、先生方のご意見、そしてこうして決議文をいただいた。これらを踏まえて結論に向けた議論に臨んでいく。議連の先生方も今後、是非、決議文に沿ったご発言をお願いしたい。次回の消費税引き上

げに向けた自動車税制の見直しの方向性も見極めていく必要がある。調整にあたっては経産・財務・総務の各省にもっと議論を深めてもらいたいし、そのために要求官庁である経産省にももっと汗をかいてもらいたい」と述べ、政策懇談会は終了となった。

【団体側出席者】(順不同) 13団体、合計23名  
▽自工会＝永塚誠一副会長・専務理事、安田克明税制部会長、▽自販連＝平井敏文副会長・専務理事、島崎有平常務理事、▽全ト協＝福本秀爾理事長、松崎宏則常務理事、▽全タク連＝神谷俊広理事長、▽日バス協＝船戸裕司常務理事、▽全軽自協＝松村一会長、堀井仁副会長、徳永泉専務理事、▽部工会＝大下政司副会長・専務理事、杉山克常務理事、▽輸入組合＝フリーデマン・ブリュール副理事長、小林健二専務理事、▽中販連＝木谷忠理事・税制委員長、武藤孝弘専務理事、▽日整連＝木場宣行専務理事、板垣芳男理事・事務局長、▽車工会＝吉田量年専務理事、▽全レ協＝甲田秀久専務理事、▽会議所＝小枝至会長、中島哲専務理事

【別表】

## 平成28年11月11日「自動車政策懇談会」 自動車関係15団体重点要望項目総括表

(順不同)

団体名	重点要望項目
自動車工業会	<ol style="list-style-type: none"> <li>複雑・過重な自動車関係諸税の簡素化・負担軽減の実現 <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車税の税率引下げを最優先で行うべき。加えて、初年度月割課税を廃止すべき。</li> <li>自動車重量税の「当分の間税率」を廃止すべき。</li> <li>「自動車重量税エコカー減税」「自動車税・軽自動車税のグリーン化特例」を延長すべき。</li> <li>「自動車取得税エコカー減税」を昨年決定された環境性能割の負担の同水準で見直したうえで延長すべき。</li> <li>負担軽減の代替財源を自動車ユーザーに求めるべきではない。</li> <li>中長期的には、登録車・軽自動車のそれぞれの保有段階で一税目の簡素な税体系とし、税負担についてもドイツ等の欧米諸国並みに引き下げるべき。</li> </ul> </li> <li>研究開発促進税制の拡充 <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車産業の競争力や国内生産基盤維持の観点からも研究開発促進税制は今後も充実を図るべきであり、縮減には反対。</li> </ul> </li> </ol>
自動車販売協会連合会	<ol style="list-style-type: none"> <li>自動車税の税率引き下げおよび初年度月割課税の廃止ならびに自動車重量税の「当分の間税率」の即時廃止</li> <li>自動車税のグリーン化特例並びに自動車取得税及び自動車重量税のエコカー減税の延長・拡充</li> </ol>
トラック協会	<ol style="list-style-type: none"> <li>高速道路の積極的な活用に向けた諸施策の実現</li> <li>中小企業投資促進税制の延長</li> <li>自動車関係諸税の軽減</li> </ol>
ハイヤー・タクシー連合会	<ol style="list-style-type: none"> <li>消費税引き上げ時期の変更に伴い、自動車重量税及び自動車取得税のエコカー減税、自動車税のグリーン化特例、自動車取得税のバリアフリー特例の延長</li> <li>平成29年度秋に発売予定のLPGハイブリッド車が従来のLPG車に比べて大幅に環境性能が向上しているため、LPG車のうち環境性能に優れたものをエコカー減税・グリーン化特例の対象車両に追加</li> </ol>
バス協会	<ol style="list-style-type: none"> <li>自動車関係諸税の現行特例措置等の延長による負担軽減 <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車取得税の特例措置、自動車重量税のエコカー減税制度、乗合バス車両への重課免除</li> </ul> </li> <li>安全性の高い新車への代替を促進するための措置 <ul style="list-style-type: none"> <li>軽井沢スキーバス事故対策として安全性の高い新車への代替を促進するため、重量税や取得税の特例措置の創設および中小企業投資促進税制へのバスの追加</li> </ul> </li> </ol>
軽自動車協会連合会	<ol style="list-style-type: none"> <li>軽自動車ユーザーへの更なる税負担増に反対</li> <li>軽自動車税のグリーン化特例ならびに自動車取得税・自動車重量税のエコカー減税の拡充・延長</li> </ol>
中古自動車販売協会連合会	<ol style="list-style-type: none"> <li>自動車取得税の免税点の特例措置に関する要望</li> <li>経年車に対する課税重課措置の廃止要望</li> </ol>
自動車部品工業会	<ol style="list-style-type: none"> <li>自動車関係諸税の簡素化・負担軽減(制度の見直し)と消費税引き上げ時における自動車取得税の確実な廃止</li> <li>研究開発税制等の拡充、延長、創設等(制度の拡充・延長・創設等)</li> <li>中小企業税制の実現</li> </ol>
自動車輸入組合	<ol style="list-style-type: none"> <li>自動車税(排気量課税)の税率引き下げと自動車重量税の当分の間税率廃止</li> <li>自動車重量税と自動車取得税のエコカー減税と自動車税のグリーン化特定の現行制度の単純延長</li> </ol>
自動車整備振興会連合会	<ol style="list-style-type: none"> <li>自動車に課せられている複雑・過重な自動車関係諸税の簡素化・負担軽減のため、自動車税制の抜本的な見直しの早急な実現</li> <li>経年車に対する自動車関係諸税を重課する制度の廃止</li> <li>中小企業経営強化法において、固定資産税の軽減される対象機器の拡充</li> </ol>
レンタカー協会	<ol style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>財源確保のための自動車関係諸税の増税及び新税創設反対</li> </ol>
自動車車体工業会	<ol style="list-style-type: none"> <li>自動車関連税制 <ul style="list-style-type: none"> <li>複雑で過重な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化</li> </ul> </li> <li>中小企業税制 <ul style="list-style-type: none"> <li>中小企業法人税 軽減税率の拡大</li> <li>税法上の中小企業定義の見直し</li> </ul> </li> </ol>
通運連盟	<ol style="list-style-type: none"> <li>鉄道へのモーダルシフト推進のための特例措置の創設</li> </ol>
自家用自動車協会	<ol style="list-style-type: none"> <li>自家用自動車に係る税負担の不公平の是正</li> <li>自賠責保険・任意保険の所得税控除の取扱い</li> </ol>

## 車体課税の抜本的な見直しを求める緊急決議

足下の経済情勢は、雇用・所得環境が改善傾向にある一方で、個人消費や民間投資が依然力強さを欠いた状況である。アベノミクスの成功を確実なものとするためには、消費や民間投資をもう一段喚起することが必要不可欠である。

そのためには、自動車産業が重要な役割を担っている。自動車関連の支出は、GDPの約6割である家計消費の約1割を占め、家計消費の増減に大きな影響を与える要因である。また、自動車関連産業の出荷額は主要製造業の約2割、国内の雇用の約1割を占めているなど、自動車関連産業は、日本の雇用や地域経済を支える基幹産業である。このように、自動車産業は、需要面及び供給面いずれにおいても、我が国経済を牽引する重要な産業である。自動車の国内需要の喚起と自動車産業の力強い成長が消費と投資を押し上げ、ひいては国内の雇用を守る最大の鍵となる。

しかしながら、自動車の国内販売台数は、2000年代前半まで600万台を安定的に推移していたが、2015年度は494万台、更に2016年度の見通しは485万台と、2年連続で500万台を割る、極めて深刻な状況である。

アベノミクス実現のためには、車体課税のユーザー負担をしっかりと軽減し、自動車の国内販売を底上げしていくことが必要である。

また、自動車は、国民各層に通勤や買い物等に欠かすことのできない重要な移動手段を提供し、地方では一家に複数台所有される等、今や国民の生活必需品である。これに対して、取得、保有等の段階で、複雑で過重な自動車関係諸税が課されている。

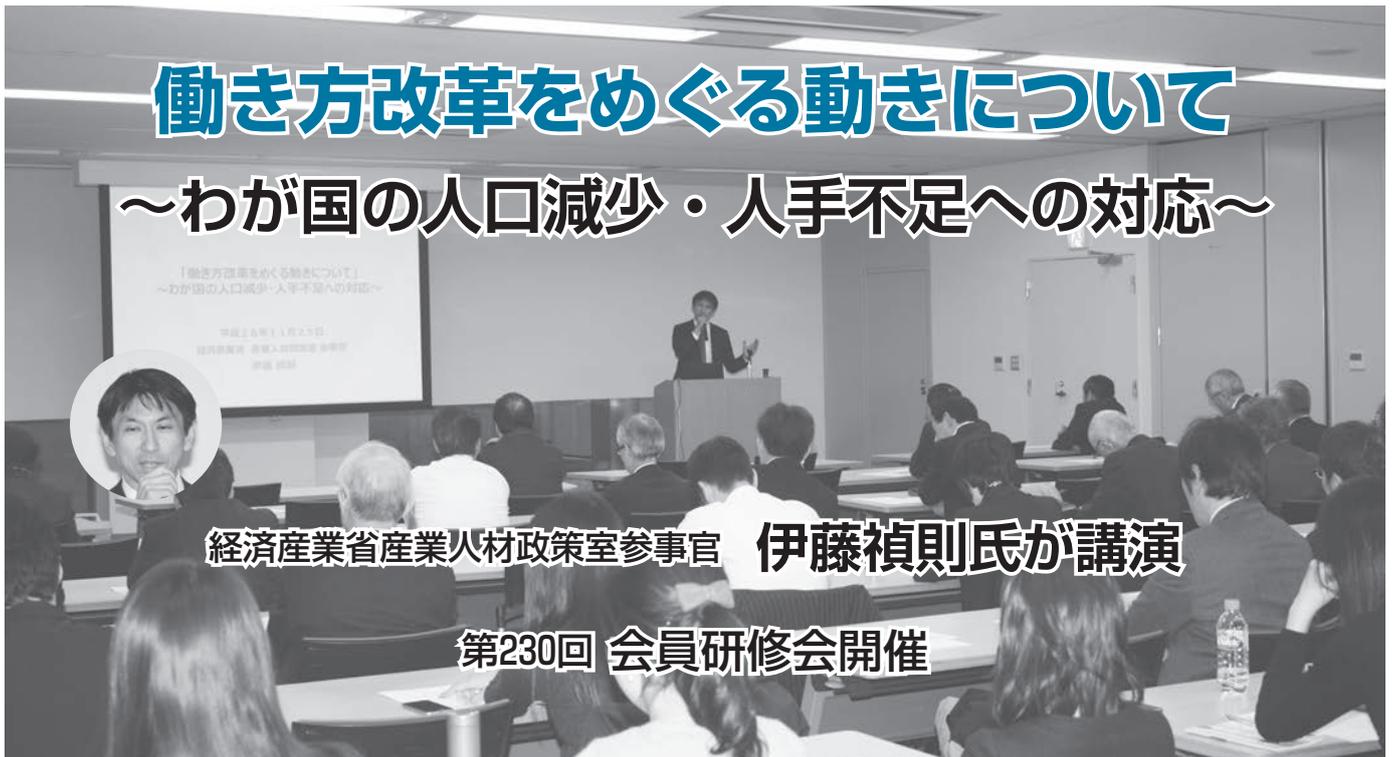
このような認識の下、車体課税の見直しについて、自由民主党自動車議員連盟は、所属議員288名の総意をもって、左記、決議する。

## 記

個人消費等の回復を最優先し、ユーザー負担の軽減、自動車市場の活性化の観点から、左記のとおり車体課税の見直しを行うこと

- 一、エコカー減税とグリーン化特例は、自動車の環境技術の開発見通し、自動車販売の低迷などの現状を踏まえ、大幅な基準切り上げとならないよう、適正に減税対象を設定すること
- 一、平成28年度税制改正大綱を踏まえ、自動車の保有に係る税負担の軽減のために、自動車税の引下げについて必要な措置を講じるとともに、自動車重量税について、当分の間税率の廃止を含め、ユーザー負担の軽減を図ること
- 一、軽自動車及び二輪ユーザーに対する更なる税負担の増加は行わないこと
- 一、研究開発税制については、自動車産業の競争力や国内経済活性化の観点から、今後も延長・強化を図ること

平成28年11月30日  
自由民主党自動車議員連盟  
会長 額賀 福志郎  
(原文は縦書き・漢数字)



# 働き方改革をめぐる動きについて

～わが国の人口減少・人手不足への対応～

経済産業省産業人材政策室参事官 **伊藤禎則氏が講演**

第230回 会員研修会開催

**日** 本自動車会議所は11月25日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で「働き方改革をめぐる動きについて」と題して、第230回会員研修会を開催し、経済産業省産業人材政策室参事官の伊藤禎則氏が講演した。参加者は60名。

## 【講演要旨】

### 1. 「日本型雇用システム」再考

政府の働き方改革への取り組みについて説明する前に、日本型雇用システムの歴史を振り返りたい。明治初頭期のジョブ型契約に基づく職工の使用を経て、日露戦争の時代から一部の大企業が自社子飼いの職工養成のため定期採用・昇給などを導入した原始的な「日本型雇用システム」が見られるようになった。第二次世界大戦の統制経済、戦後の労働力不足の中で、日本型雇用システムの広がりが見られた。興味深いのは、1960年代後半の高度成長期に、賃金適正化を目的に、欧米型近代的労働市場の確立を目指して、政府と経済界が「同一労働同一賃金」原則に基づく職務給導入を提唱していたことである（日経連「職務給の研究」）。

しかし、その後のオイルショック以降の安定成長期での雇用安定策として、長期的メンバーシップ雇用契約ともいわれる、日本型雇用システムが発展・定着することになる。

日本型雇用システムは、終身雇用・年功序列を基

本に、人材育成はOJTをベースとした企業特殊の技能を重視、また無限定の職務範囲と残業時間規制の形骸化により長時間労働が一般化している、などの特徴がある。

### 2. 日本型雇用システムをめぐる課題

現在、このシステムが、人口減少と急激な産業構造の変化を背景に、人手不足、正規／非正規の固定化、労働者のスキル向上の遅れなどの課題に直面している。（資料『「日本型雇用システム」をめぐる課題』参照）

人口減少・労働力確保については、一番重要な政策対応は、長時間労働の是正と生産性向上と考えている。労働基準法のいわゆる「36協定」について、残業時間規制の特例のあり方を再検討することが必要、といった論点が出てくるだろう。この他、現場の実態も踏まえた同一労働同一賃金の実現、高齢者就業の促進、企業競争力強化につながるダイバシティ経営の推進が政策の柱となる。

急激な産業構造の変化に対応する人材育成や労働市場の改革については、第4次産業革命の中心となるIoT、ビッグデータ、人工知能（AI）、ロボットの展開に対して、日本はどう対応するのか、今分かれ目のところにあるといえる。現状の産業・雇用の縦割りを温存する現状放置シナリオで行くのか、社会全体で人材最適配置と労働移動円滑化を目指す変



## 九都県市が政府に要望書提出

### 水素社会の実現に向け 取り組み強化を

#### 燃料電池バスの購入補助拡充を

**東** 京都など首都圏の九都県市はこのほど、政府に対して水素ステーションの整備や燃料電池バスの普及促進支援などについて、要望書を提出した。要望は九都県市首脳会議での合意に基づき、林文子・横浜市長、上田清司・埼玉県知事、森田健作・千葉県知事、小池百合子・東京都知事、黒岩祐治・神奈川県知事、福田紀彦・川崎市長、熊谷俊人・千葉市長、清水勇人・さいたま市長の連名で、世耕弘成・経済産業大臣、石井啓一・国土交通大臣及び山本公一・環境大臣に対して行った。

◇政府に対する要望（11月10日付）の内容は次の通り。

深刻化する地球温暖化への対応が求められる中、利用段階で二酸化炭素を排出しない水素エネルギーが次世代エネルギーとして注目されている。

水素は、多種多様なエネルギー源からの製造が可能であり、エネルギーの安定確保や環境負荷低減等に大きく貢献するクリーンエネルギーとして期待されている。

また、水素関連製品は、日本の高い技術力が集約されており、関連する産業分野の裾野も広いことから、水素エネルギーの普及による経済効果は大きい。さらに、燃料電池自動車や燃料電池バスなどは、災害時の非常用電源として防災面での活用も可能である。

こうした中、2020年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機に、国内において水素エネルギーの普及拡大を図ることは、世界に対する環境先進技術のアピールともなる。

しかし、水素エネルギーの普及に当たっては、コスト低減、インフラ整備、規制緩和、更なる技術開発など多くの課題があり、九都県市首脳会議の構成自治体では、こうした課題を踏まえ、水素エネルギーの普及に向け、様々な取組を展開しているところである。

国におかれても、平成28年3月に改訂した「水素・燃料電池戦略ロードマップ」に沿って、水素エネルギーの普及に向けた着実な取組を進めることが必要である。そこで、特に次の事項について国に対して要望する。

#### 1. 水素ステーション設置に係る補助制度の継続

燃料電池自動車の普及には、車両の普及に先行した水素ステーションの整備が不可欠であることから、「水素・燃料電池戦略ロードマップ改訂版」に沿い、水素ステーションの整備を着実に推進し、水素社会の実現を加速させるための財政支援を継続的に行うこと。

#### 2. 燃料電池バスの普及促進支援について

東京オリンピック・パラリンピック競技大会の分散開催による移動手段として、環境面で期待される燃料電池バスが、今年度中に市場投入されることから、将来的な燃料電池バスの普及目標台数を早急に示すとともに、大幅なコストダウンが進むまでの期間、購入者に対する国による補助制度を継続し、予算規模も拡充すること。

また、大量に水素需要が見込まれる燃料電池バスに対応するインフラ整備への支援策を講じること。

〔東京都自動車会議所〕



### 東京自動車三十年会記念碑法要営む

#### 遺族ら30人が自動車関連業界の先達偲ぶ

#### 東京・上野不忍池の弁天堂で

**東** 京都自動車会議所は11月10日、東京・上野不忍池の弁天堂で、東京自動車三十年（みそじ）会記念碑法要を執り行った＝写真＝。記念碑刻名者の遺族をはじめ、関係企業・団体の代表者、地元の東京都自動車整備振興会台東支部の幹部、マスコミ関係者ら約30人が参拝し、日本の自動車関連産業の黎明期に活躍した先達の遺徳を偲んだ。

三十年会は、東京都内の自動車関連業界有志で関

係先の視察などを行う勉強会として1953年(昭和28年)に発足したもので、当時で業界歴30年以上のベテランを対象としたことからこの名がついた。同会の先人を顕彰するとともに、広く自動車関連産業に携わったすべての先達を慰霊するため、1975年(昭和50年)に弁天堂境内に記念碑を建立。一時、法要が途切れた年もあったが、1998年(平成10年)からは東京都自動車会議所が記念碑法要実行委員会事務局となり、毎年、法要を執り行っている。

この日の法要では、弁天堂輪番の長澤徳栄・東叡山津梁院住職が読経し、続いて参列者全員で回し焼香した。その後、長澤住職が「弁天様は学問の神様で、川の流れのように弁舌さわやかな才能が発揮され、そこに金運がつくということで、弁才天や弁財天という。本日は先達方の慰霊とともに皆さま方のご健勝とご多幸も併せて祈念した」などと説話した。

続いて、実行委員会委員長の保坂三蔵・東京都自動車会議所会長が挨拶に立ち、「日本の自動車産業の揺籃期に、業界の発展に人生を捧げた先輩の方々のさきがけとしての強い生きざまと情熱を、私たちは未来につないでいかななくてはいけない。これからは業界に関わる皆さま方が発展し、日本の社会を支える力となっていただきたい」と語った。

続けて、三十年会世話人代表の中谷良平・安全自動車会長も挨拶に立ち、「高齢者の仲間入りをして感じたことは、年をとるほど自動車が必要になると

ということだ。日本社会の高齢化が進み、自動車メーカーは高齢者のために安全なクルマをつくろうと腐心されているが、日本の自動車産業が発展し、日本経済のさらなる礎に育ってもらうことは、自動車関連に携わっている人間としても栄えていく道となる」と話した。

閉会后、境内にある記念碑の前でも有志が焼香した。この記念碑は、東京に残されている数少ない自動車関連産業遺産の一つとして知られている。

〔東京都自動車会議所〕

## 燃料電池バス導入に半額補助

東京都交通局が  
来年3月から2両運用開始

国土交通省が決定

**東** 京都交通局が今年度に導入を予定している燃料電池バスに対し、国土交通省の「地域交通グリーン化事業」の補助を受けられることがこのほど決まった。同交通局は今年度中に2両を導入する計画で、それぞれの車両本体価格の2分の1を国から補助してもらえる。燃料電池バスが同補助事業の対象となるのは全国で初めて。

地域交通グリーン化事業は、バス、タクシー、ト



「自動車なんでも相談」開催  
運転免許返納など高齢化に  
関する相談目立つ

神奈川県自動車会議所

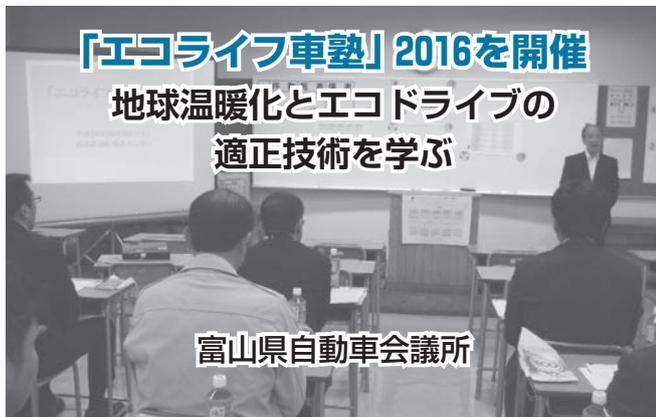
**神** 奈川県自動車会議所は11月9日、10日の両日、横浜駅東口の新都市プラザ(横浜市西区)で「自動車なんでも相談所」を開設し、自動車全般について無料で応じる「自動車なんでも相談」を実施した。

この「自動車なんでも相談」は、関東運輸局神奈川運輸支局、神奈川県、横浜市消費者協会の後援を受け、昭和56年から継続して実施している。今回で39回目となり、関東運輸局神奈川運輸支局、神奈川県安全防災局安全防災部くらし安全交通課、神奈川県自動車税管理事務所をはじめ関係団体から派遣された相談員(延べ30名)と弁護士(1日目の午後のみ)が対応に当たった。

今年の相談件数は、昨年と比べて2件少ない58件(うち電話相談は5件)。内訳は、登録手続き関係が17件、道交法関係が8件、自動車税関係が7件、車検・整備関係が8件、車の売買関係が4件、事故・保険関係が5件、弁護士が2件、その他が7件となり、道交法関係における運転免許の返納や更新時の高齢者講習など、運転免許所持者の高齢化に係る相談が目立った。〔神奈川県自動車会議所〕

ラックの自動車運送事業者等に対して、電気自動車や燃料電池車、超小型モビリティの導入を重点的に支援するための事業。東京都交通局は今回の補助決定を受け、平成29年3月頃から燃料電池バスの運行を始める予定だ。

〔東京都自動車会議所〕



**富** 山県自動車会議所は10月29日、11月12日の両日、富山市の富山県運転教育センターで「エコライフ車（くるま）塾」2016を開催した。同塾は11月の「エコドライブ推進月間」に持続可能な社会を目指すために取り組む、今年で8年目となる事業であり、地球温暖化の最大原因がCO<sub>2</sub>（二酸化炭素）である現状の中で「エコドライブ」には明日への地球のために大きな可能性があるにとらえ、「エコドライブ」の具体的な実施方法やその効果・影響を自動車ユーザーが理解・修得することを目的としている。近年ガソリン代高騰が続いているが、エコドライブは誰もがすぐに取り組める、家計（エコノミー）にも環境（エコロジー）にも大きな効果の出る運転技術である。リーフレットやステッカーでエコドライブの必要性・重要性を理解するのみでなく、エコドライブの運転技術を当塾でしっかりと修得し、日々の生活での定着へとつながる「エコドライブの実体感」をキャッチコピーに開塾した。

日本自動車連盟（JAF）富山支部の協力（座学講師・インストラクター）のもと、富山県・富山県警察本部・北陸信越運輸局富山運輸支局が後援した。当会議所のホームページをはじめ、「エコドライブとやま推進協議会」の会長を当会議所の桑名博勝会長が務めることもあり、富山県ととやま環境財団のホームページにも参加塾生を募集し、さらに県内各市町村の広報にもプレスリリースを行った。

参加者は、自動車ディーラー・一般企業社員や経

済同友会会員・関係団体職員などの35名。また、昨年参加した「地域・職場のリーダー」の2名がインストラクターとして加わる継続的なカリキュラムを採用した。カリキュラムの実施内容は以下のとおり。

### 1. 座学及び実地

◇一般塾生28名＝①地球温暖化防止に対する「座学」、②エコドライブ技術の走法、得られる効果等の「座学」、③通常走行・エコドライブ走行の実地、計測、④走行後の燃費データの比較、検証（分析結果とその指導等をグループごとに地域・職場のリーダー・受講生よりアドバイス）

◇地域・職場のリーダー5名＝①「通常運転走行」の見学・学習、②燃費計測機の使い方講習会・一般塾生への指導方法、指導チェックポイントの再認、③一般塾生練習走行（1周目）、地域・職場のリーダー・受講生による見本走行・レクチャー、④走行後の燃費データの比較、検証（分析結果とその指導等・グループごとにディスカッションタイム）、地域・職場のリーダー・受講生によるアドバイスサポート

### 2. 修了証の交付

◇「全課程およびエコドライブ指導員修学課程」修了証……5名

◇「全課程」修了証交付……28名

### 3. 結果

当日は、当会議所の竹橋和夫専務理事のあいさつを皮切りに、はじめに地球温暖化防止に対する「座学」を行い、その後、同センター1.5kmの運転免許試験コースで燃費計測装置を取り付けた車5台で通常走行とエコドライブ走行を行い、各燃費を計測し、データの比較と分析・検証をグループごとでのディスカッション方式で行った。最後に竹橋専務理事より、成績優良者に修了証授与が行われた。

参加塾生全員の燃費改善が見られ、「地域・職場のリーダー」がインストラクターとして加わる当会議所オリジナルの継続的なカリキュラムの成果が出たと感じられる、大変に有意義な塾となった。

【結果】	
・ 1ℓあたりの平均延びkm数（改善km）	…3.5km/ℓ（28名）
・ 平均燃費改善率…	27.34%（28名）
・ 改善率最高値…	64.5%

# 大門 ペソ 倶楽部

Vol. 7

## 減らない車輪脱落事故

(株)PK通信社 代表取締役社長 木本 浩央

タイヤ業界にとっての12月、スタッドレス商戦が最盛期を迎える時期であり、関連各社の1年の命運

は、この繁忙期の業績に懸かっているとんでも過言ではない。

その一方で、この時期に増加するのが車輪脱落事故である。

車輪脱落事故の件数は、平成23年から26年にかけて3年連続で増加している(国交省発表)。特に平成26年度の発生件数は45件で、前年度の19件に比べて約2.4倍に増えている。そのうちの30件が11月から翌年3月にかけて発生しているのだ。

昨年度の発生件数は現時点ではまだ公表されていないが、国交省の担当者に問い合わせたところ、「事故が倍増した平成26年度よりは減少したものの、まだまだ回復と言える水準にはない」とのことだった。

車輪脱落事故の主な発生原因は、ホイール・ナットの締付力不足や走行後の増し締めの実施、あるいは点検不足などと一般的には言われているが、これは業界内でも様々な意見が入り乱れており、正確なことはわかっていないのが現状だ。

タイヤメーカー各社では、作業マニュアルを徹

底させるために、タイヤ交換の技術を競う「技能コンテスト」を開催するなどして、この問題に取り組んでいるが、業界レベルでの抜本的な解決には至っていないのが正直なところだ。

自動運転や次世代エネルギーなど、かつては夢物語だったテクノロジーが現実のものになりつつある現代社会において、未だに走行中の車からタイヤが車輪ごと脱落してしまうようなことは、考えてみれば何だか信じられない心持ちになる。

実際には、今年9月には岐阜県恵那市の中央自動車道で、大型トラックのタイヤが脱落し、後続のトラックに直撃、ドライバーが意識不明の重体となる事故が発生してしまった。岐阜県警では、左側後輪タイヤ2本を留めていた6本のボルトの一部が折れていたことから、走行中のボルト破損が原因と見ている。トラックは製造から10年以内で、車輪部分はリコールの対象になっていなかった。

安物買いの銭失いならまだ許せても、命は誰も失いたくない。ましてやタイヤは車に乗る人全員の命を支えている重要部品。安全・安心に手落ちがあってはならない。

タイヤ業界、ひいては自動車業界全体で問題解決に向けた動きを期待したい。

### 日本自動車会議所会員(平成28年12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
- 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・タクシードバイヤー協会
- 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 全国自動車標榜協議会
- 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 日本自動車機器器具工業会
- 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 若手県自動車会議所

- 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81、推薦会員3)