

自動車会議所 ニュース

2017 **3** No.890

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>

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)

第196回理事会開催

平成29年度の事業計画と予算の2議案を審議

小枝会長が「環境変化を前向きにとらえ、業界の
発展のため尽力してまいりたい」と抱負述べる

理事会での審議の前に挨拶に立つ小枝至会長

日 本自動車会議所は3月3日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第196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29年度事業計画、平成29年度予算の2議案が審議された。審議に先立ち小枝会長が挨拶に立ち、「当会議所は、昨年『税制』、『安全』、『環境』の重点3項目に『人材』を加え、『4本柱』を掲げて事業に取り組んでおります。課題は山積しておりますが、環境変化を前向きにとらえ、今後も自動車業界の発展のため、微力を尽くしてまいります」と抱負を述べた。その後、審

議に入り、議案はいずれも原案どおり了承された。

平成29年度事業計画では、とくに「税制」については、平成29年度大綱を踏まえ、「平成29・30年度の2年間でチャンス」ととらえて、「業界統一の税負担軽減・簡素化のあるべき姿の明確化」と「業界一体化となつての世論喚起の継続盛り上げ」に取り組んでいく。このほか、会議所ホームページを活用した自動車産業の魅力をPRする活動や、一般会計に繰り入れられている自賠責保険料積立金6,114億円の繰り戻しの実現などに注力していく。

＝関連記事と事業計画は4月号に掲載＝

◆◆ 主な内容 ◆◆

- | | |
|--------------------------------|--------------------------------------|
| ■ 自民党自動車議員連盟が税制改正大綱説明会開催……………2 | ■ 第233回会員研修会開催……………11 |
| ■ 第2回税制委員会開催……………4 | ■ 日本自動車会議所第76回運営委員会開催……………15 |
| ■ 第1回法制委員会開催……………7 | ■ 「安全運転サポート車」の普及啓発への取り組み始まる……………16 |
| ■ 第1回特別委員会開催……………9 | ■ 自動車5団体が専門記者と3.11被災工場視察[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)

税制改正大綱説明会開催

自動車関係16団体が出席 自民党自動車議員連盟

自 民党自動車議員連盟が2月2日、東京・千代田区のザ・キャピトルホテル東急において議連役員による税制改正大綱説明会を開催し、議連から国会議員17名、自動車関係団体から16団体32名が出席した。

平成29年度税制改正論議は、エコカー減税・グリーン化特例の延長内容が大きな争点となり、財政当局の大幅な絞り込み案に対して、自動車業界からの自動車議連、党税調などへの積極的な要望活動を受けて、党内での激しい議論の結果、大幅な増税には一定の歯止めがかけられて決着することとなった。この他、今後の車体課税の見直しについても、「平成31年度改正までに（中略）必要な措置を講ずる」など、昨年の大綱よりも踏み込んだ表現が盛り込まれることとなった。

本大綱説明会は、こうした経緯を踏まえて、今回取りまとめられた来年度税制改正大綱を、直接自動車業界に説明したいとの主旨から開催の運びとなったもの。

冒頭の挨拶に立った額賀福志郎会長は、税制改正論議を振り返り、「日本経済を引っ張る自動車産業にいかに元気でいてもらうのか、また国内消費における自動車販売が占める重要性、これらのことを常に頭におきながら党内の議論にあたってきた。税制当局、また自動車業界の皆さんからも様々な意見をいただいた上、党内で喧々諤々の議論を行った。結果としてはバランスのとれた決着をみたと思っている。完璧だとは言わないが、これ以上のものはないのではないか。最近自動車販売も上向きの兆しが出

ているようであるが、こうした状況もみながら、引き続き必要な対応を考えていきたい」と述べた。

また挨拶の中で額賀会長は、米新政権からの日本の自動車産業に関する発言が相次いでいることにも触れ、「自動車議連として何らかの行動が必要になる際には、関係各位とも相談しながら対応を検討していきたい」と述べた。

引き続き額賀会長より、税制改正大綱の結果について、自動車関係を中心にポイントの説明が行われた。

特に額賀会長は、乗用車のエコカー減税について、「ユーザー負担の軽減・自動車市場の活性化の観点から、大幅な基準の引き上げに反対」を旨とした自動車議連の決議文も紹介しながら、党内議論の結果、「段階的に適用対象割合を平成29年度約8割、平成30年度約7割とする、ユーザー負担に一定の配慮を行った決着となった」との説明があった。

続いて、当会議所の小枝至会長が出席16団体を代表し挨拶＝3ページ参照＝した後、自動車工業会川口常任委員長を皮切りに、各団体より順次挨拶や大綱の取りまとめ結果へのコメントなどが述べられた。また本説明会に招聘された経済産業省糟谷製造産業局長からも御礼の挨拶などがあった。

意見交換では、「米新政権の通商・自動車関連政策に関して、これまでの歴史も含めて自動車議連として勉強していく場が必要」（細田博之幹事長）、「米新政権への対応については、政府対政府の枠組みだけではなく、日米の自動車議連の間でお互いに意見を言っていくことも検討すべき」（衛藤征士郎副会

日本自動車会議所 小枝至会長 挨拶

額賀会長をはじめ、自動車議連の先生方には、平素より格別のご高配を賜り、厚くお礼申し上げます。本日も、このような説明会の場を設けていただき、誠にありがとうございます。

先ほどご説明いただきました通り、来年度の税制改正大綱では、ユーザー負担増に歯止めが掛けられる形でエコカー減税・グリーン化特例を延長いただいたうえ、車体課税の見直しにつきましても、昨年の大綱より踏み込んだ表現をいただきました。私どもは、大変評価しており、大綱決定に至るまでの、額賀会長をはじめ先生方のご尽力に心より感謝申し上げます。

日本経済は緩やかな回復基調が続いておりますが、国内の新車販売台数は、新型車の投入などもあり、昨年11月から、継続して前年を上回っております。今大綱は、この明るい兆しを後押しするものと考えております。

今後、大綱の趣旨に沿って具体的な議論が進められると存じますが、平成31年度改正までは、私どもにとって非常に大事な2年間です。自動車ユーザーへの働きかけとともに、先生方とも力を合わせ、引き続き自動車関係諸税の抜本改革の実現に向けて、関係団体が一丸となって取り組んでまいる所存です。

最後になりましたが、税制以外にも、日米自動車摩擦の再燃をも想起させるトランプ新大統領の一連の発言や、自動運転など、先進安全技術についての業種の垣根を超えた、世界規模での開発競争激化への対応、安全・安心で効率的なクルマの普及と活用など、多くの課題が山積しております。

引き続き、先生方の一層のご指導・ご鞭撻を重ねてお願い申し上げます。私からのお礼のご挨拶とさせていただきます。



額賀議連会長



野田議連副会長



衛藤議連副会長



細田議連幹事長



佐藤議連事務局長

長)、「高齢運転者の誤操作による事故への対応は、自動車販売への影響も鑑みて、免許の返上などの措置に偏ることがないように知恵を出していく必要がある」(野田毅副会長)との発言が議連側からあり、本大綱説明会は閉会となった。

【団体側出席者】(順不同) 16団体、合計32名
▽自工会＝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＝福本秀爾理事長、小山誠企画部長、▽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＝

松村一会长、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、持丸慶業務部次長、▽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＝橋本昭朗常務理事、板垣芳男政治連盟理事、▽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＝飯塚裕理理事長、小松崎義幸総務部長、▽全自協＝斎木忠夫専務理事、▽リース協＝高木紳雄参与、▽会議所＝小枝至会長、中島哲専務理事

平成29年度税制改正と今後の税制課題

自民党自動車議連会長・党税制調査会小委員長

衆議院議員

額賀 福志郎氏が講演

第2回 税制委員会開催

日

本自動車会議所は2月17日、東京・港区の芝パークホテルで平成28年度第2回税制委員会（委員長：古谷俊男自販連法規・税制委員会委員長＝当時）を開催し、衆議院議員で自民党自動車議員連盟会長、党税制調査会小委員長などを務められている額賀福志郎氏が、「平成29年度税制改正と今後の税制課題」と題して講演した。額賀氏は、「平成29年度税制改正大綱」決定に至るまでの基本的な考え方や論点、経緯などを振り返りながら、今後の課題や税制のあり方などについて展望。大綱に明記された「車体課税の見直し」の表現について、「（関係者間での）一定のバランスをとったもの」としたうえで、「今後、皆さん方の意見を聞きながら、自動車産業の発展に結びつくような形にしたい」と前向きな見解を示した。

額賀氏の講演に先立って古谷委員長が開会の挨拶をし、大綱の結果について、自動車ユーザーの負担増に一定の歯止めが掛けられてエコカー減税とグリーン化特例が2年間延長されたことを評価しながらも、「今回の見直しは、課税当局からの対象台数が多すぎるとの強い主張に基づくものであり、自動車ユーザーにとって今の税負担が高すぎるという基本的な問題が考慮されなかったのは残念であった」と述べた。古谷委員長は、平成28年度大綱中の「保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずる」との文言を「切り札」と表現し、「（6月に）消費税の引き上げが2年半延期され、勝負の年が2年先になった。2年先の『その時』にこの切り札を活かさなければならない。消費税が引き上げられるまでの2回の大綱をセットとした取り組みを考えていく必要がある」との認識を示し、「関係団体一致協力して進めてまいりたい」と話した。

その後、額賀氏による講演が行われ、額賀氏はまず、当税制委員会開催1週間前の10日に行われた安倍・トランプ日米首脳会談について、次のような見解を示した。

「首脳会談では自動車関係がどうなるのかということが、経済面での最大の課題であり、関心事だった。会談で、安全保障と経済が分けられて話されたことは非常に評価されることだと思っている。ただ、経済での協調関係は確認されたものの、個別・具体的な話は何もしていないので、今後を注視しなければならない。トランプ大統領には、米国経済に対して日本がいかに貢献しているか、その実態を粘り強く説明し説得していく必要があると考えている。状況によっては、われわれ自動車議連もしっかりと米国に意見を伝え、ウイン・ウインの関係を作っていくことが大事だと思っている」

この後、額賀氏は、大綱決定に至るまでの与党の議論や車体課税に対する考え方を示しながら、課題や今後の税制の在り方などについて説明した。

昨年6月、消費税率10%への引き上げが平成31年10月に延期されたことにより、自動車取得税の廃止と環境性能課税の導入時期も延期され、平成29年度改正では、今年度末に期限切れを迎えるエコカー減税・グリーン化特例の見直しが「主な議題となっていた」（額賀氏）。

議論の前提とされたのは、平成28年度大綱の中に盛り込まれていた「基本的な考え方」。それによると、自動車重量税のエコカー減税の見直しに当たっ



額賀 福志郎氏

ては、「燃費水準が年々向上していることを踏まえ、燃費性能がより優れた自動車の普及を継続的に促す構造を確立する」こと、「原因者負担・受益者負担としての性格等を踏まえる」こととされており、自民党内ではこの2つの観点を中心に議論が行われたという。

前者については、燃費性能の向上を評価しながらも、「燃費性能に優れたクルマを政策的に支援するというエコカー減税制度の趣旨に鑑みて、新車の9割が減税対象となっている現状を疑問視する意見もあった」ことから、対象車種の検討が行われることになったという。後者については、道路、橋、トンネルなどの社会インフラの老朽化が進行していることから、道路などの維持・管理・更新、防災・減災の推進に多額の財源が必要であることが今後の重要な課題であるとの認識の下、「車体課税のあり方を議論する際、原因者負担・受益者負担としての側面についても議論されてきた」との説明があった。

ただし、額賀氏は、「日本の自動車産業は、日本経済を牽引する重要な産業であることは絶対に忘れてはいけない、という認識が大前提にあった」と話し、そのような認識の下、昨年11月30日、自民党最大の議連である自動車議連による「車体課税の抜本的な見直しを求める緊急決議」が決定されるに至ったという。こうした緊急決議もあり、12月8日に取りまとめられた大綱は、大幅な増税が回避される形で決着した。額賀氏は「自動車ユーザーの負担増加に一定の歯止めを掛けるためさまざまな工夫をし、自動車市場にもきめ細かく配慮した」として、以下のポイントを挙げながら説明した。

＝6ページの図表参照＝

＜乗用車のエコカー減税（重量税）＞

- ・燃費性能がより優れた自動車の普及を促進する観点から、対象範囲を最新の基準である2020年度基準の下で見直し、燃費性能がより優れた自動車へと減税対象を絞り込んでインセンティブ機能を強化したうえで2年間延長した。
- ・その実施に当たっては、平成29年度・30年度と段階的に基準を引き上げる形にし、29年度はエコカー減税の下限を「2015年度燃費基準＋10%以上達成」以上とし、ガソリン車にも配慮した。
- ・平成30年度においては、「2020年度燃費基準達成」以上であればすべてを減税対象とし、燃費性能に

優れた登録車のガソリン車が対象から外れる事態を回避した。

- ・免税対象は平成29年度「2020年燃費基準＋30%」、30年度「同＋40%」以上とし、軽自動車も対象となる措置を講じた。
- ・この結果、対象車は現行の9割から29年度8割、30年度7割と緩やかに絞り込まれる形とした。
- ・また、国際競争力の観点から内燃機関の開発が重要であるとのことご意見をいただき、ガソリン車に配慮した措置を講じており、新車の8割が何らかの減税措置を受ける見込みとなっている。

＜乗用車のエコカー減税（取得税）＞

- ・対象範囲を2020年燃費基準の下で見直して、重点化を図ったうえで2年間延長することにした。

＜グリーン化特例（自動車税・軽自動車税）＞

- ・エコカー減税と同様に、対象車の重点化を行ったうえで2年間延長した。

＜エコカー減税・グリーン化特例（重量車）＞

- ・重量車はこれまで、排気ガス性能の向上が最優先課題だったこともあり、燃費性能の改善は道半ばである。また、乗用車に比べて生産台数も少なく、モデルチェンジの期間が長い。こうした事情を考慮し、重量車については、取得税の減税率を縮減するものの、基本的に現行の要件を維持したうえで2年間延長する。

額賀氏は、「自動車業界の声、議連の決議に配慮し、大幅な基準切り上げは避けるべきと考えた。29年度のエコカー減税については、ほぼ業界の要望どおりの基準となっているのではないかと述べ、次のように話して自動車業界の取り組みにも期待を寄せた。

「燃費性能が優れた自動車が発売されればされるほど、減税対象車が増えてユーザーの負担軽減にもなると思っている。今後、自動車業界の皆さんにはより一層努力していいクルマを市場に投入していただきたい」

最後に、今回の大綱に明記された「車体課税の見直し」＝6ページの「基本的考え方」参照＝の表現について触れ、「自動車業界の皆さま方の立場からすると、完ぺきな内容ではないかもしれないが、（関係者間での）一定のバランスをとったもの」と説明。額賀氏は、「今後、皆さん方の意見を聞きながら、自動車産業の発展に結びつくような形にしたい」と前向きな見解を示し、講演を終えた。

◇エコカー減税(乗用車) <自動車取得税>

	現行	2017年4月1日～ 2018年3月31日	2018年4月1日～ 2019年3月31日
	取得時	取得時	取得時
電気自動車等 2020年度基準 +40%達成	非課税	非課税	非課税
+30%達成			▲80%
+20%達成		▲60%	▲60%
+10%達成	▲80%	▲40%	▲40%
達成	▲60%	▲20%	▲20%
2015年度基準 +10%達成	▲40%	▲20%	—
+5%達成	▲20%	—	—

電気自動車等：電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車、天然ガス自動車、クリーンディーゼル車

<自動車重量税>

	現行	2017年5月1日～2018年4月30日	2018年5月1日～2019年4月30日
	1回目車検 2回目車検	1回目車検 2回目車検	1回目車検 2回目車検
電気自動車等 2020年度基準 +50%達成	免税	免税	免税
+40%達成			
+30%達成			▲75%
+20%達成		▲75%	▲75%
+10%達成	▲75%	▲50%	▲50%
達成	▲50%	▲25%	▲25%
2015年度基準 +10%達成	▲25%	▲25%	本則(※)
+5%達成		本則(※)	
達成	本則		

(※)ガソリン車への配慮、円滑な基準の切替えの観点から、経過措置として、ガソリン車(ハイブリッド、軽除く。新車のみ)には本則税率適用。

◇グリーン化特例 <自動車税>

	現行	2017年4月1日～ 2019年3月31日
	2年目	2年目
電気自動車等 2020年度基準 +30%達成	▲75%	▲75%
+10%達成		▲50%
2015年度燃費 +20%達成	▲50%	—

電気自動車等：電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車、天然ガス自動車、クリーンディーゼル車

<軽自動車税>

	現行	2017年4月1日～ 2019年3月31日
	2年目	2年目
電気自動車等	▲75%	▲75%
2020年度基準 +30%達成	▲50%	▲50%
+20%達成		▲25%
+10%達成	▲25%	—
達成		—

電気自動車等：電気自動車、天然ガス自動車

◇エコカー減税(重量車)

現行	平成27年度燃費基準	EV等 ※1
	未達成 達成 +5% +10% +15%	
自動車重量税	対象外 ▲25% ▲50% ▲75%	免税※2
自動車取得税	対象外 ▲40% ▲60% ▲80%	非課税

平成29・30年度	平成27年度燃費基準	EV等 ※1
	未達成 達成 +5% +10% +15%	
自動車重量税	対象外 ▲25% ▲50% ▲75%	免税※2
自動車取得税	対象外 ▲25% ▲50% ▲75%	非課税

※1 EV等とは電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車を指す

※2 新車新規検査時に免税を受けた車両について、初回継続検査時も免税する

◇グリーン化特例(重量車の自動車税)

平成29・30年度	軽減率	※現行制度のまま 2年間延長
EV等※1	▲75%	

※1 EV等とは電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車を指す

でも安全な自動車が普及していくことは望ましいことであり、今後、いろいろな動向を注視していきたい」と述べ、安全面でもエコカー減税のようなインセンティブ税制が考えられるとの見方を示した。

平成29年度税制改正大綱

「車体課税の見直し」の基本的考え方

自動車をめぐるグローバルな環境、自動車に係る行政サービス等を踏まえ、簡素化、自動車ユーザーの負担の軽減、グリーン化、登録車と軽自動車との課税のバランスを図る観点から、平成31年度税制改正までに、安定的な財源を確保し、地方財政に影響を与えないよう配慮しつつ、自動車の保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずる。

講演後の意見交換では、出席者から「高齢者の事故が社会問題となっているが、衝突被害軽減ブレーキや踏み間違い防止装置などが装着された新車が非常に増えている。新車が売れていくことは安全対策の面でも大変効果がある。もちろん、環境にもいい。国内市場のさらなる活性化のためご支援いただきたい」という税制以外の要望も出された。

額賀氏は、「安全性が保たれていくことに対して、インセンティブを与えるということは考えられること。ユーザーに安心してクルマに乗ってもらえる環境づくりができれば需要にも結びつくし、政府とし

国土交通省とライドシェアについて意見交換

旅客輸送の安心・安全確保を求める意見が相次ぐ

第1回 法制委員会開催

委員会で挨拶に立つ国交省旅客課の坂井企画調整官

日 本自動車会議所は平成29年2月7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回法制委員会（委員長＝神谷俊広・全国ハイヤー・タクシー連合会理事長）を開催した。国土交通省自動車局旅客課の坂井英隆企画調整官から「ライドシェア」について説明を受け、出席委員からは、「旅客輸送の安心・安全を確保するために今後とも国が責任を持って対応してほしい」などの意見が相次いだ。

【説明概要】

1. はじめに

近年、空き部屋や空きスペース、家事労働などの遊休資産やスキルなどを仲介するシェアリングエコノミーが注目を集めている。その中でも自家用車の運転者個人が自家用車を用いて他人を有償で運送する「ライドシェア」について、議論が活発化してきている。

最近のシェアリングエコノミーに関する動向を説明すると、平成27年10月、国家戦略特区諮問会議において安倍首相の「過疎地などでの観光客の交通手段として、自家用自動車の活用を拡大する」との発言があり、平成28年6月、国家戦略特区法の一部改正として訪日外国人を始めとする観光客を主な運送対象とする特例の実施が盛り込まれた。また、同年11月には、内閣官房IT総合戦略室が事務局を務めるシェアリングエコノミー検討会議が中間報告書を取りまとめた。

同年同月には民間の経済団体である新経済連盟が「ライドシェア実現に向けて」を公表。また、内閣官房が事務局を務める未来投資会議の場においてライドシェアについての議論が行われている。

2. タクシーとライドシェアの違い

(1) タクシー事業について

国土交通省としては、自動車の運送において、安全・安心の確保は最重要の課題と認識している。わが国のタクシーは、タクシー事業者によって運転者への運行管理や車両整備管理などを行い、また、運転者は第二種運転免許などの資格を有し、安全・安心を確保した上で利用者に対しサービスが提供される形になっている。何か事故が起きた際に、保険があれば足りるという考えではなく、未然の事故予防対策や、万一の際の金銭賠償にとどまらない責任ある体制の確保が必要と考えている。

(2) ライドシェアについて

一方、ライドシェアは、一般ドライバーが自家用車を使って他人を有償で運送するサービスにおいて、ドライバーと利用者をスマートフォンのアプリで仲介するものであり、ライドシェア事業者は、運転者を仲介するものの、運送の責任主体とはならず、運転者の管理などの事故防止に必要な手段は講じられない。具体的には、ライドシェアの運転者に対する運行管理（運転者に対する技量の点検、労働時間管理、アルコールチェックなど）や車両に対する整備・点検などが行われない。また、万一の事故対応

を含め、運転者個人が運送責任を負う形態となっている。そのため、安全・安心の確保に問題があり、極めて慎重な検討が必要と考えている。

また、ライドシェアのドライバーの地位や待遇が世界各地で問題になっており、こうした道路運送法上の各種規制を受けないライドシェアが市場参入することになれば、タクシー運転者の労働環境にも深刻な影響を与える懸念がある。現にアメリカなど海外では、運転者の地位や待遇を巡る訴訟が多く起きている。ライドシェアは、アメリカなど一部の国・地域では許可制などの規制が整備されビジネスが展開されているが、イギリス、フランス、ドイツ、韓国などでは自家用車を用いたサービスは輸送の安全確保ができないとして禁止されている。

一方で、スマートフォンのアプリなどのICT（情報通信技術）を用いてサービスを高度化すること自体は重要と考えており、タクシー・ハイヤーなどの安全・安心が確保された自動車を配車して利便性を高めていくことについては積極的に支援して参りたいと考えている。

3. 自家用有償旅客運送制度

過疎地域においては、バス・タクシー事業者が運転者不足や経営の問題などから十分な輸送サービスが提供できない状況が生まれている。そこで過疎地域などの交通空白地では、バス・タクシー事業の代替手段として、登録を受けた市町村やNPOなどが、例外的に自家用自動車を用いて有償で旅客運送ができることになっている。

こうした交通空白地で自家用車を持たない人の移動手段を確保することは重要な政策課題であり、現在、バスやタクシー事業によることが困難な交通空白地において、全国500を超える団体が当制度により運行を行っている。

先述の国家戦略特区法の改正にあたっては、衆議院における同改正案の附帯決議で、「国家戦略特別区域自家用有償観光客など運送事業については、あくまでバス・タクシーなどが極端に不足している地域における観光客などの移動の利便性の確保が目的であり、同制度の全国の実施や、いわゆる『ライドシェア』の導入は認めないこと」、「自家用有償旅客輸送はあくまで特例であることに鑑み、バス・タクシーなどの一般旅客自動車輸送事業の振興や、それらへの公的補助、業務委託などバス・タクシーの活

用についても併せて取り組むこと」などが盛り込まれ、参議院における附帯決議でも同様の内容が盛り込まれた。

自家用有償旅客運送を行おうとするものが登録を受ける際には、運行管理責任者の選任や地域関係者による合意が必要で、運転者は第二種運転免許もしくは大臣認定講習の受講者を要件とするなど安全・安心を確保するための要件が定められている。

現在タクシー業界を始めとする公共交通機関に求められていることは、利用者の安全と安心を前提として、国民の需要を的確にキャッチすることであり、国土交通省としても、供給サイドであるバス・タクシーの強みが活かせるよう今後とも支援していきたい。

講演後、意見交換に移り、出席委員から「ライドシェア企業は自社の車を持たず車両点検も行わない。誰が安全に対する責任を持つのか不信感が募る」、「ライドシェアは安全・安心のためのチェック機能が不十分」、「海外各国ではライドシェアは輸送の安全確保ができないとして禁止されている。今後とも当局には危険な動きが広がらないよう頑張っていたきたい」との意見が相次ぐなど、活発な意見交換が行われ、委員会は閉会となった。

日本自動車会議所 事務局長兼企画部長に松尾 智彦氏

日本自動車会議所の
事務局長兼企画部長に
3月1日付で本田技研
工業(株)出身の松尾智彦
氏が就任した。田極辰
雄前事務局長・企画部



長は日本自動車会議所を退職し、3月1日付で本田技研工業安全運転普及本部へ帰任した。

松尾 智彦（まつお・ともひこ）氏略歴

1986年4月本田技研工業(株)に入社。1990年8月国内四輪本部営業開発室、2002年4月宣伝販促部、2011年4月日本営業本部営業企画室、2014年9月総務部などを経て、3月1日より当会議所事務局長兼企画部長に就任。東京都出身、54歳。

今年度からの重点事業「人材」の課題などを説明

来年度事業計画案が了承

第1回 特別委員会開催

委員会で挨拶に立つ島崎委員長

日 本自動車会議所は2月10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）を開催した。日本自動車会議所は、平成28年度から重点課題として、「税制」、「安全」、「環境」に加えて「人材」に取り組んでいる。「人材」の課題については、特別委員会が担当しており、今年度は事務局ベースで様々な調査を行い、その調査結果を基に来年度事業計画案が本委員会で事務局より提案され了承された。事業計画案の説明概要は以下の通り。

【説明概要】

1. クルマ好きを育むイベントの有効活用

わが国の少子高齢化・人口減少は、総務・厚労省の推計から2060年に総人口9,000万人を割り込み、高齢化率は40%近い水準になるとされている。産業界は、人材不足対策として「労働生産性の向上」、「働く女性の拡大」、「働くシニアの拡大」、「外国人の拡大」の4つの対応を進めている。

国内の自動車産業は、国内総生産GDPの約2割、就業人口の8.3%、530万人を占める基幹産業であり、前記の4つの方策はもちろんだが、「クルマ好きの若者を育む地道な活動」により、人材確保の基盤をしっかりと固めることが重要である。

自動車業界は、持続可能な社会を実現するため、環境保全、交通安全、モノづくりの楽しさの体験、先進技術の紹介、マイカー点検など幅広いテーマでイベントを実践している。全国の自治体、自動車関係法人について調査したところ、7～12月で約330

件開催され、自動車産業の認知向上に貢献している。

なかでも、自動車技術会が主催する恒例の「キッズエンジニア」(横浜・名古屋で隔年開催)＝10ページ「パンフレット」参照＝は、昨年も大盛況で、横浜市の「パシフィコ横浜」で夏休み2日間開催され、28の体験コースに約6,500人(引率の家族を含む)が参加した。

異色のイベントとしては、自動車部品企業が集積する群馬県で太田商工会議所が開催する「婚活」である。出生率回復のため地域で支援し、昨年も250人の男女500人が参加しカップル誕生率は4割になった。少子化対策に企業・地域が連携して取り組む活動は、全国で大いに参考にしたい。

しかしながら、このような好事例も多いものの、団体ごとの個別開催が大半のため、情報発信(案内)先や、催物の内容が限定され、十分認知が浸透し、活用されているとはいえない、もったいない状況となっているケースが多い。

そこで、会議所は、全国で開催される自動車関連イベント情報の収集・発信のベースとするため、平成29年6月を目途にホームページを刷新する。内容についても充実を図るため、相乗り共催の働きかけも行い、自動車業界の魅力・イメージアップに積極的に取り組んでいくこととした。

2. 中小整備専門事業者の人材確保支援

国交省は、平成25年に整備要員人材不足対策に関する勉強会を、平成27年には整備人材確保・育成に関する検討会を設置し、支援策を検討してきた。現在は、「自動車整備人材確保・育成推進協議会」(15

夏休みの自由研究
にぴったりです!

クルマの科学にふれながら、楽しく学べる!

キッズエンジニア2016

Kids Engineer

たくさんの
体験が待っている
ふだん、できない
ことができる!

自分も
エンジニア
自分の手で
作ってみよう!

新しい
発見がいっぱい
いろんなモノに
ふれてみよう!

2016年
8/5(金)6(土)
時間 / AM9:30~PM5:00
会場 / パシフィコ横浜
展示ホールD及び外部ビロディ

フロアガイド
会場案内図

<http://www.jsae.or.jp/kidse/>
携帯電話用 URL
<http://jsae.jp/kidse/mobi/>
スマートフォン用 URL
<http://jsae.jp/kidse/smart/>

QRコード

公益社団法人自動車技術会

※小学生を対象にしたイベントです。
必ず保護者同伴で参加してください。

「キッズエンジニア2016」のパンフレット表紙

団体)に昇華させ、高校・専門学校生徒への自動車整備士の魅力の紹介をはじめ、支援の具現化・実践に取り組んでいる。

国交省の2回のアンケート結果から、休日・残業など勤務時間については改善が進んでいることも判明したが、建設など他産業に対する給与水準面での相対的低さは、整備士志望者がこの10年で半減したことの大きな要因と考えられる。今後さらに深刻度を増す若手整備士不足に対応するためには、待遇・職場環境改善への取り組みは、避けては通れない重要な課題である。

会議所は、10~11月にかけて東京と茨城の自動車整備・車体整備団体、事業者の十数人から現状と課題

についてヒアリングを実施した。

既に事業者の3割で整備士が不足しており、シニアの雇用延長などでしのいでいる事業者も多く、今後問題の急速な顕在化・拡大が懸念される。女性整備士については、増加する女性ユーザーへの対応ニーズは高いものの、まずは分母を増やすことが先決で、更衣室・洗面所など職場環境の改善・整備も必要となる。

平成28年4月、外国人技能実習制度に自動車整備士が追加されたが、東京では外国人実習生を受入れている中小事業者はなかった。その理由は、3年間という受入れ期間の短さ、技術習熟の難しさ、日本語レベルの低さなどがあげられたが、これをクリアするためには、優良な送出し・受入れ監理団体の選考が大前提となる。

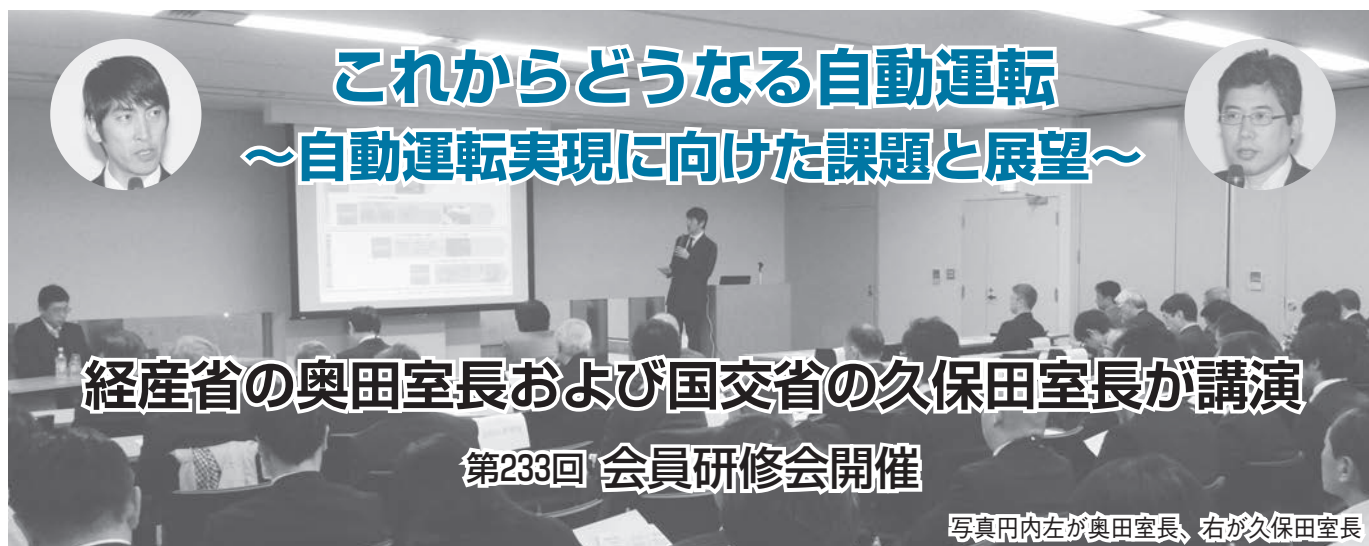
一方、茨城では県自動車車体整備協同組合が自ら受入れ監理団体の指定を受け、昨年8月から実習生の受入れをスタートしており注目される。

また、車両の故障件数の減少、安全運転サポート車の普及など

による整備事業の先細り感から、事業者の事業承継や新たな取り組みへの挑戦マインドが殷損されていることもわかった。

このような状況を踏まえて、国交省整備課、整備関連団体と意見交換を行い、会議所の支援テーマとして、①整備士の待遇・職場改善、②後継者・中核人材の育成、③外国人技能実習生の導入の3点に絞り込み、平成29年度の事業計画に組み込んだ。

具体的には、1月に加入承認された「自動車整備人材確保・育成推進協議会」の機会や、東京都中小企業サポート（整備関係団体とコンソーシアムを結成し受託を図る）などを活用して、真に求められる支援策の立案・実践に取り組んでいく。



これからどうなる自動運転 ～自動運転実現に向けた課題と展望～

経産省の奥田室長および国交省の久保田室長が講演

第233回 会員研修会開催

写真内左が奥田室長、右が久保田室長

日 本自動車会議所は2月17日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で「これからどうなる自動運転～自動運転実現に向けた課題と展望～」をテーマに第233回会員研修会を開催した。自動運転に関しては業界の注目度が非常に高く、当会議所は今後会員研修会や視察会などにおいて自動運転シリーズを開催する予定。今回はシリーズ第1弾として経済産業省製造産業局電池・次世代技術・ITS推進室の奥田修司室長および国土交通省自動車局国際業務室の久保田秀暢室長が講演した。政府は2020年を目途に高速道路などで自動走行モード機能を有する「自動パイロット」(レベル3)の市場化、2025年には完全自動走行システム(レベル4)の市場化を目指してメーカーの開発支援やインフラ整備を進めるとともに、自動運転実現に対応する法制度改正に向けた検討を進めているが、両氏はその推進組織のコアメンバーである。参加者は約140人。

【奥田室長講演概要】

1. はじめに

自動走行システムは、今後10～20年の間に急速に普及していくことが予想されており、これに伴い今後社会に対して大きなインパクトを与える可能性がある。当システムは交通事故の削減、交通渋滞の緩和、環境負荷の軽減など、従来道路交通社会が抱える課題の解決に大きく資するものである。また、当システムは課題解決に加え高齢者の移動支援など移動に係るこれまでの社会的課題に対して新たな解決手段を提供するものである。

さらに自動車関連産業は周辺産業を含め産業規模が大きく、波及性および汎用性の高い技術をベース

にする産業である。今後新たな自動走行技術イノベーションが進む結果、自動車産業の競争力強化や新たな産業の創出だけでなく、移動・物流業界の効率化・革新を通じて広範な産業に大きな影響を与えることが考えられる。

2. 自動走行のロードマップ

これまで、自動走行の世界一を目指すという観点から、海外における同様の市場化目標・ロードマップも踏まえつつ、世界と比較して遜色のない、各レベルの自動走行システムの市場化期待時期を設定してきた。今般近年の民間企業の技術開発の進展等を踏まえ、以下の自動走行レベルに関し、実用化時期を従来より前倒ししてロードマップ＝12ページ参照＝に明記した。

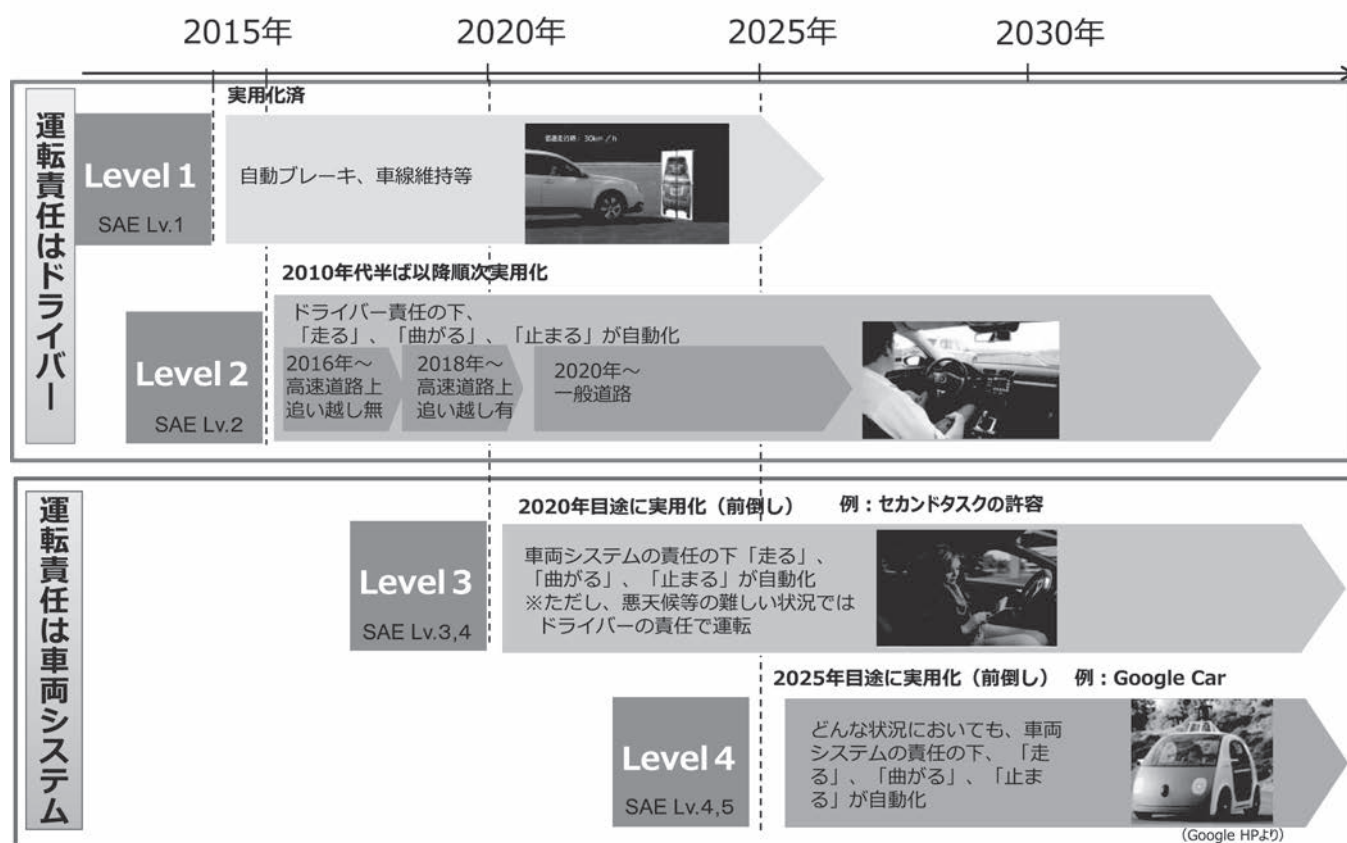
- ①レベル3(自動パイロット)を2020年目途に実用化
- ②レベル4(完全自動走行)を2025年目途に実用化

3. 自動運転実現への2つのアプローチ

自動走行技術の進化の方向としては、多様な交通状況での完全自動走行技術の実現に向けて、①多様な交通状況に対応することを優先し、徐々に自動制御システムのレベルを上げていくアプローチと、②レベル4を実現することを優先して、狭く限定された交通状況から開始し、その後対象とする交通状況の範囲を徐々に拡大していくアプローチの2つのアプローチがある。今後わが国としても、特に中心的な役割が期待されるレベル3、レベル4で、両アプローチから重点的に制度面での取り組みを進める。

4. 自動走行ビジネス検討会

自動走行のロードマップ[°]



出典：「官民ITS構想・ロードマップ（平成28年5月20日IT総合戦略本部決定）」を参考に作成

「自動走行ビジネス検討会」は、自動走行分野において、わが国が世界をリードし、交通事故の削減をはじめとする社会課題の解決に積極的に貢献するために必要な取り組みを産学官オールジャパンで検討するため、経済産業省製造産業局長と国土交通省自動車局長の検討会として2015年2月に設置された。2016年3月に公表した「今後の取組方針」では、関係者が自動走行の将来像を共有した上で、その実現に向けて競争領域と協調領域を戦略的に切り分け、今後の取組方針を策定すること、および協調領域の取組推進の基盤となる国際的なルール（基準・標準）づくりに戦略的に対応する体制の整備や、産学連携を促進することを基本的な方向とした。

5. 実証実験

当検討会においては、これまで開発した技術（トラックの隊列走行、ラストワンマイル自動走行など）の実証を予定している。

＜トラックの隊列走行＞

わが国のトラック物流業界においては、経営効率の改善やドライバー不足への対応、安全性の向上の観点から、高速道路におけるトラックの隊列走行を

含む自動走行システムへの期待は高く将来的には東京大阪間の長距離輸送などにおいて後続車両無人で3台以上の隊列走行を実現することを目指す。

＜実証実験スケジュール＞

2016年度

- ・実証で走行する場所を選定
- ・隊列走行の事業モデルの検討を開始
- ・電子牽引システム等の要素技術開発を推進

2017年度以降

- ・テストコース走行で開発した技術の評価、安全性の検証を実施
- ・関係省庁と連携して制度的取扱について検討

2018年度

- ・高速道路の走行を含めた実証実験を実施

＜ラストワンマイル自動走行＞

運営コストの抑制やドライバー不足への対応などの観点からラストワンマイル自動走行（専用空間での自動走行（レベル4）による過疎地などでの新たな移動サービス）が期待されている。

＜実証実験スケジュール＞

2016年度

- ・実証場所を公募により選定
- ・事業モデルの検討を開始
- ・要素技術開発を推進

2017年度以降

- ・開発した技術の評価、安全性の検証を実施
- ・関係省庁と連携して制度的取扱について検討

2018年度

- ・実証実験を実施

【久保田室長講演概要】

1. はじめに

わが国の交通事故死者数は近年下げ止まり傾向となっている。この背景には、これまで効果をあげてきた衝突時の被害軽減対策（シートベルト、エアバッグなど）が行き渡りつつあることがあげられる。今後は対策の難易度がより高い子供、高齢者、歩行者、自転車乗員などへの対策が残されており、年間死者数2,500人以下との第10次交通安全基本計画（2016～2020年度）目標達成のためには、これまでにない新しい対策が必要。こうした中、交通安全対策の切り札として近年脚光を浴びているのが自動運転である。

国交省は従来よりASV（先進安全自動車）の推進や自動車アセスメントなど交通安全対策に取り組んできたが、交通事故の削減、地域公共交通の活性化、渋滞の緩和、国際競争力の強化等の自動車および道路を巡る諸課題の解決に大きな効果が期待される自動車の自動運転について、G7交通大臣会合、未来投資会議等の議論や産学官の関係者の動向を踏まえつつ、国土交通省としての確に対応するため、2016年12月省内に国土交通省自動運転戦略本部を設置した。

2. 国土交通省自動運転戦略本部の活動

同本部では実務の効率的に検討を行うため、本部の下に自動車局、道路局および関係各局からなるワーキンググループ（自動運転環境整備、自動運転技術開発・普及促進、実証実験・社会実装）を設置し以下の事項を重点的に検討する。

◇自動運転の実現に向けた環境整備

- ・車両に関する国際的な技術基準：国連WP29にお



講演の後、質問に答える久保田氏（左）と奥田氏

ける国際基準の策定、国際会議の対応方針

- ・自動運転車の事故時の賠償ルール：自動運転における自動車損害賠償保障法の損害賠償責任のあり方

◇自動運転技術の開発・普及促進

- ・高齢者事故対策：高齢者事故対策を目的とした自動運転技術の開発および普及促進策

◇自動運転の実現に向けた実証実験・社会実装

- ・トラック隊列走行の実証実験：車両の開発や実装に向けたスケジュール
- ・中山間地域における道の駅を拠点とした自動運転サービス：実証実験に関する取組み方針、実装に向けたスケジュール

3. 国際的な基準・標準への戦略的取り組み

わが国自動車産業が世界をリードし、交通事故の削減をはじめとする社会課題の解決に積極的に貢献するため、協調領域の取組推進の基盤となる国際的なルール（基準・標準）づくりに戦略的に対応する体制の整備が重要である。自動走行に係る国際基準の検討に関しては、国連の自動車基準調和世界フォーラム（WP29）において、2014年11月に自動運転分科会が、2015年2月に自動操舵に関する技術基準を検討する専門家会議がそれぞれ設置され、日本は、それぞれ英国およびドイツとともに共同議長に就任している。当専門家会議において日本は時速10km超での使用が禁止されている自動操舵に関する規則改正を主導しているところである。

WP29においては、将来的には完全自動走行システムも含む議論も想定されており、今後とも自動運転分野で国際的な議論を主導していく。

さらに、ルールを基盤に展開される自動走行で世界をリードするには、基準と標準を俯瞰した国際戦略を持つことが不可欠であり、わが国は自動走行の将来像を踏まえ、引き続き国際的な議論をリードできる戦略づくりを進めていく。

「自動車登録等適正化推進運動」を実施中 —変更・移転手続きの早期実施を呼びかけ—

自動車登録等適正化推進協議会・国土交通省

日 本自動車会議所を含む自動車関係13団体で構成する「自動車登録等適正化推進協議会」と国土交通省は、総務省、警察庁の協力を得て、自動車ユーザーに対して、自動車の変更・移転手続きを適正に行ってもらうための啓発活動を展開している。同協議会と国交省では、引っ越しによるクルマの変更登録や、所有者の名義変更に伴うクルマの移転登録を周知させるためのリーフレットを作成し、関係機関を通じてユーザーへ配布しており、ホームページや広報紙誌などにも掲載して周知に努めている。

自動車の所有者が住所を変更した場合は「変更登録」の手続きを、所有者の名義を変更した場合は「移転登録」の手続きを、15日以内に行うよう法律（道路運送車両法）で義務付けられており、これを怠ると罰金が課せられることもある。軽自動車も同様に、住所や名義を変更した場合には、「自動車検査証の記載事項の変更手続き」が必要だ。

変更すべき登録内容をそのままにしておくと、リコールの案内や、税金・保険の通知が届かないこともある。また、これらの通知が以前の住所や所有者に届けられると、トラブルの原因にもなりかねない。さらに、盗難や事故の際、所有者や使用者の確認が遅れるといった支障をきたす恐れなどもあることから、同協議会と国交省では、転勤や就職などで人の移動が活発化する年度末から新年度初めにかけて、クルマの適切な手続きの周知徹底を図っている。

クルマの 変更手続き・移転手続きは お済みですか？

●引越等により住所が変わったら？
→「変更登録」手続きが必要！

●譲渡等により所有者が変わったら？
→「移転登録」手続きが必要！

●上記手続きを行わなかったら？ **【ご注意！】**
→ 罰金刑に処される場合あり！

住所変更
名義変更

変更手続き
移転手続き

◆自動車のナンバープレートに自分の希望する番号をつけることもできます。
※軽自動車は「自動車検査証の記載事項の変更手続き」となります。

- このほか登録内容の変更を行わないと、
- ・リコールの案内（車の欠陥に関する重要な通知）、税金や保険のお知らせが届かない。
 - ・これらの通知が前の所有者に届けられ、トラブルの原因になる。
 - ・盗難や事故のときに所有者や使用者の確認が遅れる。
- といった支障が生じるおそれもあります。
- なお、市町村合併等により行政区画又は土地の名称の変更があった場合は、変更後の行政区画又は土地の名称に変更されたものとみなされますので、変更手続を行う必要はありません。

登録自動車（白や緑のナンバープレート）に関するお問い合わせは、お住まいの住所を管轄する国土交通省ヘルプデスクへお願いします。

軽自動車（黄色や黒のナンバープレート）に関するお問い合わせは、お住まいの住所を管轄する軽自動車検査協会コールセンターへお願いします。

※お問い合わせ先の電話番号は、裏面をご覧ください。

◆登録自動車・軽自動車の保管場所（車庫）を変更した時は、最寄りの警察署へお問い合わせ下さい。

◆「自動車税」は所在する都道府県の窓口へ、「軽自動車税」は所在する市区町村の窓口へお問い合わせ下さい。

自動車登録等適正化推進協議会

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 一般社団法人全国自動車種別協議会
一般社団法人日本中古自動車販売協会連合会 一般社団法人全国自家用自動車協会 一般社団法人全国軽自動車協会連合会 一般社団法人日本自動車会議所
全国自動車検査登録印刷製本協議会 日本自動車輸入組合 一般社団法人日本自動車連盟（JAF） 軽自動車検査協会
【事務局】一般財団法人自動車検査登録情報協会

協力 国土交通省

リーフレットは市区町村、警察署、運転免許センターなどの窓口で配布されており、裏面には全国のお問い合わせ先電話番号の一覧も掲載されている。詳細は同協議会事務局の一般財団法人自動車検査登録情報協会のホームページにも掲載されている。アドレスは次のとおり。

<http://www.airia.or.jp/campaign/index.html>



自 動車税制改革フォーラムは2月28日、東京・港区の日本自動車販売協会連合会大会議室で平成28年度第2回全体会議を開催し、「平成28年度のフォーラムの活動の総括および今後の課題と活動」について意見交換した。

フォーラムでは昨年10月、東京・お台場、広島市、名古屋市、福岡・大牟田市の4カ所のイベント会場で、自動車ユーザーを対象にクルマの税金に対する生の声を集める活動を新たな試みとして実施。870人にのぼるユーザーから重い税金に苦しむ切実な声が寄せられた。総括では「顔が見える形でユーザーの意見をダイレクトに伝えることができた今回の試みは説得力があり、国会議員の先生方にも強い印象を与えることができた」と評価している。今後もユーザーの声を集め、伝える取り組みを継続して行くことは重要」との認識が共有された。

来年度はユーザーの声を集める活動と、47都道府

県で展開しているユーザーの税負担軽減を訴える街頭活動を連動させて実施することや、自動車税・軽自動車税の納付時期の5月ごろに活動を前倒しすることなども意見として出され、今後、実施に向けて検討していくことが確認された。また、自動車関係諸税のあり方についてフォーラム団体で共通の認識を構築するとともに、平成29・30年度の2年越しで活動方針・計画を立てる必要があることでも意見が一致した。



日 本自動車会議所は2月22日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第76回運営委員会（委員長＝永塚誠一・日本自動車工業会副会長）を開催し、3月3日に予定している第196回理事会の上程議案について審議した。

永塚委員長の挨拶に続いて、中島哲専務理事が平成29年度事業計画案について説明。続いて畠山常務理事が同予算案について説明した。審議の結果、議案は全員一致で原案通り承認された。



第 96回全国自動車会議所専務理事会が2月23日、24日の両日、香川県高松市で開催された。会議には、各都府県自動車会議所ならびに日本自動車会議所から17名が出席、日本自動車会議所より最近の事業活動や当面の主要課題について説明の後、意見交換が行われた。

会議は、日本自動車会議所の中島哲専務理事の挨拶より開始され、引き続き2月22日に開催された同会議所運営委員会の資料に基づき、今年度実績と来年度計画案などについて説明が行われた。来年度計画について、重点事業の1つ目である「税制」は、平成31年度の抜本改革に向けた2年間の活動計画策定、「安全」では年2回化した啓発イベントの改善、「環境」では、第5次環境基本計画(平成30-34年度)への業界意見の的確な提出、4つ目の重点課題である「人材」では、クルマ好きの若者作りと中小專業への支援開始に取り組む。この他、自動車産業の魅力のPRを目的とした新たな会議所ホームページの作成、また自賠責保険料積立金6,114億円の繰り戻しにも重点的に取り組んでいくとの説明があり、その後、委員会ごとの詳細や、委員会事業以外の会員

サービスや広報、日本自動車会館事業などに関する事業計画が述べられた。

畠山太作常務理事からは、来年度収支予算案の他、本年4月から開始されるOSSの全国展開の状況などについて説明が行われた。交通安全については、田極辰雄事務局長より、交通安全啓発ポスター・チラシのデザインについて補足の説明が行われた。

最後に、畠山常務が次回及び来年度以降の本専務理事会開催地について説明・提案し、次回専務理事会は本年10月、東京モーターショーと同時期に開催することが了承された。その後、出席者間で、整備業の人材育成、OSS、図柄入りナンバープレートなどの問題について意見交換が行われ、会議は終了となった。



東 京は2月14日、新たな渋滞対策事業「ハイパースムーズ東京」を平成28年度から32年度

までの5年間にわたり実施することを決めた。平成27年度までの8年間実施してきた「ハイパースムーズ作戦」の実績を踏まえ、従来の交差点対策や信号制御などの周辺対策を継続するとともに、民間ビッグデータの一つである「プローブ情報」を活用するなど新たな対策も導入して、より効果的かつ広域的な渋滞対策に取り組む方針だ。

都と警視庁、国土交通省東京国道事務所の関係部局担当者らが同日、推進会議＝写真＝を開き、同事業の実施を決めた。それによると期間内に、都内主要交差点のうち渋滞が多発している交差点100カ所程度を選定し、対策を講じる。27年度まで実施した旧事業の対策は区部の主要30路線内に限定していたが、今回は多摩地域を含む都内全域に広げて実施する。

具体的には、①信号制御の高度化、右折レーン延伸など交差点の改良、広域情報の提供など交通情報板の設置による交差点対策、②羽田空港直行バスの円滑運行に向けた信号制御（PTPS）の導入路線の拡大、荷さばき可能なコインパーキング設置の拡大、客待ちタクシー対策などの周辺対策、③プローブ情報の活用など新たな取り組みの検討——を実施する。新たに活用する「プローブ情報」は、自動車が走行した地点、時間、速度などの情報を集積したもので、各交差点における渋滞の状況を把握できる

「安全運転サポート車」の普及啓発に取り組んでいます

3月に愛称募集・決定、4月にもロゴ募集 経済産業省・国土交通省・日本自動車会議所

経済産業省、国土交通省、日本自動車会議所では、高齢運転者による交通事故対策の一環として、自動ブレーキなどの先進安全技術を活用した一定の運転支援機能を備えた車（「安全運転サポート車」）の普及啓発に関係者とともに取り組んでいます。3月上旬に「安全運転サポート車」の愛称案を広く一般から募集。3月下旬に開催される予定の「『安全運転サポート車』の普及啓発に関する関係省庁副大臣等会議」（第3回）において決定の上、公表します。

愛称決定後、官民の関係者が共通して普及啓発に使用するキャンペーンロゴについても4月にも

募集する予定で、6月中日途に入賞作品を選定・公表することとしています。詳細が決まり次第、改めて発表させていただきます。

高齢者による交通事故が社会問題化しており、死亡事故の約3割が「操作不適」、約2割が「安全不確認」となっていることから、経産・国交両省では「高齢運転者の事故を減らすため、運転支援機能を備えた車の普及啓発に取り組む」として今年1月に「関係省庁副大臣等会議」を設置。両省の副大臣を共同議長として、普及啓発活動に取り組んでいます。当会議所も趣旨に賛同し、3月から取り組みを開始しました。

ので、きめ細かい対策が推進できるという。

都、警視庁、東京国道事務所の3者が連携して同事業を推進するため、都青少年・治安対策本部長を会長とし、関係部局・機関の幹部が委員を務める「ハイパースムーズ東京推進会議」を設置。事業費は5年間で約14億円を見込んでいる。

27年度までの旧事業では30路線全体で、ピーク時旅行時間3.8%減少、日中平均旅行速度23.6%上昇という成果を得られた。ピーク時旅行時間については早稲田通り上りで57.4%減少するなど、路線区間によっては大きな効果を得られたところもあった。

〔東京都自動車会議所〕



東 京都は2月23日、千代田区の科学技術館サイエンスホールで、環境負荷低減の取り組みが進んでいる貨物運送事業者を実走行燃費で評価する「東京都貨物輸送評価制度」の参加促進を狙いとするセミナーを開催した。東京都トラック協会（東ト協）によるエコドライブ活動「グリーン・エコプロジェクト」や、貨物輸送評価制度を積極的に活用している事業者の事例などが紹介され、詰めかけたトラック業界関係者らが熱心に聞き入っていた。

冒頭、都環境局の松永竜太環境改善部長が「昨年11月に国連本部で開かれたエコドライブカンファレンスで都と東ト協の取り組みを世界に発信した。貨物輸送評価制度に参加している事業者はまさに世界のトップランナーだ」と挨拶。続いて、分野横断的な「渋滞学」を提唱している東京大学先端科学技術研究センターの西成活裕教授が「渋滞と『急がば回れ』の科学」と題して基調講演し、「車間距離を40m以上あけて走れば渋滞を解消できるし、燃費も抑えられる」と強調した。

このあと、東ト協の佐久間恒好副会長が「グリーン・エコプロジェクト」の現状について発表。平成18年に86社、車両数2169台で始めた同プロジェクト

が現在は660社、約2万台に拡大しており、CO₂（二酸化炭素）削減だけでなく交通事故の減少にもつながっているなどと説明、「これからも信頼される事業者を目指して、すべての方に喜んでいただけるウィン・ウィンの関係を築いていきたい」と力を込めた。

続いて、都環境局の千田敏環境改善部自動車環境課長が「東京都の取組」について発表。貨物輸送評価制度の評価取得事業者数が28年度で264社と制度開始以来5年間で2.3倍に増加したことや、これら事業者を優先的に利用してもらうよう働きかけるため、延べ90の荷主団体を訪問したことなどを説明。29年度は申請手続きの簡素化や永年表彰制度の創設など制度改正に取り組むほか、「5年間の成果のとりまとめを大々的にやっていきたい」と語った。

最後に、評価取得事業者である金原運送店の金原裕一専務取締役、ハヤシ配送サービスの林秀行代表取締役、柳沢運輸の柳沢博之代表取締役、荷主の立場からパナソニックの金城佐和子物流企画部企画室管理総括担当主幹、それに都の千田課長がパネリストとして登壇。湯浅コンサルティングの芝田稔子コンサルタントがモデレーターを務めて、エコドライブの取り組みや、その効果などについてディスカッションした＝写真＝。この中で、事業者からは、車体に荷主のロゴと評価制度ステッカーが貼られていることで、「荷主のブランドイメージとうちの会社のイメージのマッチングが図れる」などの意見が出された。

〔東京都自動車会議所〕



東 京都自動車整備振興会（東整振）、千葉県自動車整備振興会（千葉整振）など自動車関係5団体と自動車産業専門新聞・雑誌記者で構成する自動車問題研究会は2月17日、平成23年の東日本大震災で被災した千葉県内の自動車整備工場の復興状況を見学・取材する視察会を開催した＝写真＝。地

盤の液状化で店舗・工場がほぼ全壊したものの、後継者の存在が再建への力となったという経営者の話を聞き、参加者は深くうなずいていた。

視察会に参加したのは東整振、千葉整振のほか、東京都自動車整備商工組合、千葉県自動車整備商工組合、東京都自動車会議所の各担当者と、交通毎日新聞社、公論出版、交文社、自動車市場情報社、日刊自動車新聞社の各記者。見学・取材したのは、香取市にある松本自動車の工場と松本賢治代表取締役。同社は被災後、倉庫を工場代わりに利用しながら、店舗・工場を全面的に建て直し、24年暮れまでに新店舗・工場の稼働にこぎつけたという。

3代目社長である松本氏の長女は2級整備士と自動車検査員の資格を持っており、震災の半年前に後継者として同社に入社していた。松本社長は「娘がいたから再建する気になった」と話した。

〔東京都自動車会議所〕

東自販会長に向井氏

日本自動車販売協会連合会東京都支部・東京都自動車販売協会は2月22日、都内で開催した定時総会で、金子繁則支部長・会長が任期満了に伴い退任し、新支部長・会長にトヨタ東京カローラ代表取締役社長の向井英夫氏＝写真＝が就任する人事を決定した。

〔東京都自動車会議所〕

査定協会東京都支所長に向井氏

日本自動車査定協会東京都支所は2月22日、金子繁則東京都支所長が任期満了で退任し、新しい東京都支所長にトヨタ東京カローラ代表取締役社長の向井英夫氏が就任した。

〔東京都自動車会議所〕

東京オートバイ協同組合の理事長に野間氏

東京オートバイ協同組合は2月22日の通常総会と3月9日の理事会で、小藤東洋理事長が任期満了に伴い退任し、マップラン代表取締役社長の野間健児氏＝写真＝が新理事長に就任する人事を決定した。

〔東京都自動車会議所〕



「ちょっと」コンビニ!!

STOP! IDLING
エンジン切る習慣

「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!!

その「ちょっと」ちよつと

アイドリングストップ!!

私たちは地球温暖化防止・CO₂の削減に取り組んでいます。

一般社団法人 日本自動車会議所

参加体験型イベント 交通安全。アクション2017 新宿

■ 開催日：2017年 4/8日(土)～9日(日) 12:00p.m.～4:00p.m.* (開催時間にご注意)

■ 会 場：東京都新宿区一丁目地先 新宿駅西口広場イベントコーナー

〈アクセス：JR・小田急・京王線新宿駅西口、都営地下鉄・東京メトロ新宿駅下車 徒歩1分〉

(*備考：時間は開催日によって開始と終了時間が異なります。8日(土)は5:00p.m.終了/9日(日)は11:00a.m.開始)

参加無料
です！

交通安全を
ステージ
やブースで
学べます！

スタンプ
ラリー等イベントに
参加して景品をもらおう！

白バイや
黄バイ等に
乗れるよ！

みんなで
もとう
“交通安全意識”



デザイン：「日本自動車会館 交通安全キャンペーンポスター原画コンテスト2016」参加 石山 恵明さんの作品

■主催：日本自動車会議所、警視庁新宿警察署

■後援：内閣府、国土交通省、警察庁、警視庁交通部、東京都

■協賛：「飲酒運転させないTOKYOキャンペーン」推進委員会

■協力：（順不同）

警視庁、警視庁新宿警察署、東京都青少年・治安対策本部、日本自動車工業会、日本自動車部品工業会、日本自動車車体工業会、日本自動車整備振興会連合会、日本自動車タイヤ協会、日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会、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、日本バス協会、全国通運連盟、全国ハイヤー・タクシー連合会、全国自家用自動車協会、全日本指定自動車教習所協会連合会、全国レンタカー協会、日本自動車リース協会連合会、全日本交通安全協会、日本自動車教育振興財団、日本二輪車普及安全協会、日本自動車運行管理協会、日本自動車研究所、日本自動車連盟、首都高速道路、首都高速道路厚生会、自動車事故対策機構、自動車用品小売業協会、日本損害保険協会、日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会、東京都自動車会議所、道路交通情報通信システムセンター、東京都交通安全協会、広報企画イーティエフエフエム大阪、東京都新宿区役所、電動車が安全普及協会、東京都トラック協会、ハウスウェルネスフーズ、スペースクラフトグループ



Vol. 10

岐路に立つカーアフターマーケット

(有)自動車タイムス社 営業企画・編集主任 佐川 織江

HVやPHV、水素燃料車といった次世代自動車や自動運転システムなど自動車に関わる技術革新が目覚ましいが、一見目につきにくい水面下での変革も進行しつつある。

自動車業界を下支えするカーアフターマーケットは、近年の市場構造変化や異業種からの参入といった環境変化にさらされている。

国内アフターマーケットの市場構造は複雑で多岐にわたる。車検や定期交換に使われる補修部品だけでも、純正部品のほかに（市販ブランドである）優良部品、リビルト部品や中古部品などがある。この他に各種用品類やカスタマイズパーツ、タイヤ、自動車用ガラスなどの専門事業者が、それぞれの扱い商材に特化して独自の市場、あるいは独自の流通ルートを確認してきた。

これまで細かく棲み分けされていたアフターマーケットだが、部品交換率低下やカーユーザーの消費抑制などを背景に既存の市場の中だけでは収益確保が難しくなっている。さらに最近ではネット通販などこれまでの商流とは全く異なる勢力が参入してきたことで市場競争が激化。多くの企業

が新商材や新市場の開拓を模索し始めたことで、従来の部品・用品、新品・リサイクル品といった市場の境界も曖昧になりつつある。

そもそも現在のアフターマーケットの市場構造は、保有台数・新車台数ともに右肩上がりの増加を続けてきた時代に適応する形で形成されてきたものだ。だが、昨年の新車販売台数が500万台割れとなったことが象徴するように、国内自動車市場そのものが緩やかにではあるが縮小傾向へ転じている。アフターマーケット需要を支えてきた保有台数も、少子高齢化を背景にドライバー人口そのものが減少しつつある中、今後縮小していくことは免れない。

そうした中、中小企業の多いアフターマーケット関連企業にとって、現在の複雑で場合によっては高コストな流通構造は、利益以上に負担の大きなものとなる恐れすらある。

既存の市場や顧客を維持・強化することも重要だが、アフターマーケット関連企業は今こそ自動車業界全体の変化を広く見据え、より効率的な流通構造やビジネスモデルを構築することが求められていくのではないだろうか。

日本自動車会議所会員 (平成29年 3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
三菱自動車販売店協会
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り協議会
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
一般財団法人 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81、推薦会員3)