

自動車会議所 ニュース

2017 **4** No.891

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)

「安全運転サポート車」の愛称決定



加藤内閣府特命担当大臣(中央)に中間とりまとめを報告した(左から)越智内閣府副大臣、高木経産副大臣、末松国交副大臣、井上警察庁交通局長

「安」 全運転サポート車の愛称が「セーフティ・サポートカー」(略称はサポカー)に、また高齢運転者向けには、シニア、シルバーなどの意味合いの「S」が付いた「セーフティ・サポートカーS」(同サポカーS)に決まった。当会議所では今後、キャンペーンロゴの公募をはじめ関係省とともに普及啓発活動を展開していく。

経済産業省、国土交通省の両省では、高齢運転者の事故を減らすため、今年1月、「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を設置。両省の副大臣を共同議長として、交通対策本

部(本部長:加藤勝信内閣府特命担当大臣)の下、普及啓発活動に取り組んでいる。当会議所も趣旨に賛同し3月から活動を始めており、その一環として、両省とともに愛称案を広く公募していた。

4月4日には、高木陽介経済産業副大臣、末松信介国土交通副大臣をはじめとする関係省庁副大臣などから加藤交通対策本部長に同会議の中間とりまとめが報告され、愛称についても正式に決定した。応募総数822件の中から、福岡県の河北浩江さんから応募いただいた「セーフティ・サポートカー」が選

＝公募結果は14ページに掲載＝

◆◆ 主な内容 ◆◆

- | | |
|---------------------------------|-----------------------------------|
| ■ 第196回理事会開催.....2 | ■ 第234回会員研修会.....15 |
| ■ 第2回交通安全委員会開催.....10 | ■ 観光バスの路上駐停車防止へキャンペーン[東京都].....18 |
| ■ 平成28年度全国自動車会議所永年勤続者表彰式.....13 | ■ 東京モーターサイクルショー開催[東京都].....19 |

(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年度の事業計画と予算を審議

事業の4本柱を重点に活動に注力



第196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。小枝会長は、「昨年の新車販売台数は、2年連続の500万台割れとなるなど非常に厳しい状況にありましたが、新型車の投入効果もあり、昨年11月から4カ月連続して前年を上回るなど、ようやく明るい兆しが見えてきました」として、「緩やかな回復基調が続いている」との認識を示した上で、「当会議所は、昨年から『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、小枝会長の議事進行の下、審議に入り、まず事務局から中島哲専務理事が、「平成29年度事業計画」について説明。中島専務は、平成29年度の事業方針と重点項目、平成28年度事業実績に触れながら、平成29年度事業計画のポイントなどについて説明した。その後、畠山太作常務理事から「平成29年度予算」について説明があり、2議案はいずれも原案どおり了承された。

平成29年度事業計画では、「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年間をチャンス」ととらえて、「業界統一の税負担軽



審議の前に挨拶をする小枝至会長

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。「安全」については、お台場と新宿での交通安全啓発イベントの訴求力を高めるため開催時期や内容などを見直すほか、関係省と連携しながら安全運転サポート車の普及啓発活動を展開していく。

「環境」については、「第5次環境基本計画」（平成30～34年度）策定に伴うパブリックコメントに対応するため、業界意見を的確に集約するなどの取りまとめを行う。「人材」については、自動車産業の人材確保、定着、育成の取り組みを支援するため、クルマ好きキッズ・若者の育みや、中小整備専門事業者の支援開始などに取り組んでいく。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。

＝平成29年度事業計画は3～9ページに掲載＝

I. 平成29年度 事業方針 と 重点項目

1. 環境認識

- ▼ 日本経済は個人消費に力強さが欠けるものの、雇用や所得環境の改善と、成長ペースは維持する海外経済事情も相まって、**緩やかな回復基調**が続いている。但し、トランプ影響等の波乱要因含み。 ※H29年 実質GDP政府見通し1.5%(前年+0.2)
- ▼ H28年の新車販売は497万台(前年比98.5%)と2年連続の前年割れとなったものの、新車効果等による昨年後半からの**市場回復傾向**や**東京モーターショー開催年**であることを踏まえると、今年の前年超えが期待される。
- ▼ 東京オリンピック・パラリンピックも見据え、**自動運転**、AI、IoT等の技術革新、次世代自動車の普及、ITSの進展等が一層加速し、これらに関する政策動向・業界動向の注視が必要となる。

2. 事業方針

- ▼ 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、「**税制**」、「**安全**」、「**環境**」に、H28年度から「**人材**」を加えた重点4項目について、会員との緊密な連携の下、政策要望・提言、啓発・支援活動を行う。
- ▼ また、自動車関連業界が一体感を一層高め、その影響力を効果的に発揮するため、**日本自動車会館**の機能を更に強化し、活動を活性化させる。

3. 重点項目

税制	▼ 車体・燃料課税の抜本的な見直しに向け、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。	
	＜ H28年度 ＞ ➢ 消費増税の再延期を受け、抜本見直しは先送りとなったが、H29大綱に以下明記 「H31年度改正までに必要な措置を講ずる」	＜ H29年度 ＞ ➢ H29・30年の2年間をチャンスと捉えた 「税のあり方」再構築と「世論喚起活動」の継続強化
安全	▼ 交通事故撲滅のため、業界一体で取り組む交通安全活動を企画・推進する。	
	➢ 業界団体の総力結集可能な 会議所主催型イベントへのシフト	➢ 参画しやすさ、イベント訴求力アップのための 開催時期、スペース、内容の見直し
環境	▼ 持続可能な社会実現に向け、国民的取り組みの盛り上げに寄与する。	
	➢ パリ協定(第4次環境基本計画)早期批准の 意見書提出	➢ 第5次環境基本計画(H30～34年)策定に向けた 業界意見の的確な集約・提出
人材	▼ 少子高齢化の進展の中、自動車産業の人材確保、定着、育成の取り組みを支援する。	
	➢ まずは、整備業界について支援の進め方の 検討着手	➢ クルマ好きキッズ・若者の育み ➢ 中小整備専門事業者の支援開始
他	➢ 記念講演会を始めとする創立70周年事業の実施 ➢ 安心・安全で連携のとれた自動車会館づくり	
	➢ 新会議所ホームページを活用した 自動車産業の魅力PR ➢ 自賠責保険料積立金6114億円の繰り戻し	

Ⅱ. 平成28年度 事業実績と

1. 委員会活動 ★委員長

重点方針 → 平成28年度課題	平成28年度 事業実績 < > 前年差
(1) 運 営 ★永塚 誠一 自工会 副会長・専務理事 ・「自動車総合団体」会議所の活動実績・計画の審議・承認 ⇒ PDCAの実践 ⇒ 会員から支持される 創立70周年記念事業の実施	① 総会・理事会 ・運営委員会「理事会・総会提出議案」審議・承認(2/22、5/27) ・理事会「平成28年度事業計画・予算」審議・決定(3/3、6/8) ・総 会「平成27年度事業・決算報告」承認・決議(6/8) ② 「会議所の果たせる役割」の新たな見出し ・多くの団体・企業で多数開催される 自動車関係イベント への着目(4～12月326件) ③ 記念講演会(向井東京理科大学副学長)出席260人(7/25)、会議所紹介パンフレットの更新
(2) 税 制 ★古谷 俊男 自販連 法規・税制委員長 ・自動車関係諸税の抜本的見直し 「負担軽減」・「簡素化」の実現 ⇒ 消費増税再延期に伴う 「勝負の年」繰り延べ対応 (H28年→H30年)	① 委員会 ・第1回「改正要望書案」審議(9/28) → 取りまとめ(10/6)、報道説明会(10/13) ・第2回 額賀自民党自議連会長講演「税制改正大綱と今後の課題」(2/17) ② 政党ヒアリング・陳情 ・自民党自議連、公明党自懇会役員との参院選を想定した政策懇談会(4/8・15) ・国会議員、関係省への要望書の提出・説明(10/11・18・19) ・公明党自懇会(10/26) ・自民党運輸・交通関係団体委員会、国交部会(10/27) ※自議連:自動車議員連盟 ・民進党経産・国交部門合同会議(11/7) ※自懇会:自動車議員懇話会 ・自民党自議連政策懇談会(11/11・30) → 緊急決議(11/30) ・自民党自議連税制改正大綱説明会(2/2) ③ 自動車税制改革フォーラム ・ ユーザーの声を集める街頭活動 (10～11月) → 870人の切実な声収集 東京台場(10/8～10)、広島(10/16)、名古屋(10/23)、大牟田(10/30) < H29年度 税制改正大綱(12/8) > ・ エコカー減税、グリーン化特例 は、一部対象車が絞り込まれたものの、 税負担増に一定の歯 ・ 車体課税 について、「 H31年度改正までに 」と 追加明記 の上、「保有に係る税負担の軽減に
(3) 道路・環境 ★細野 高弘 全ト協専務理事 ・道路整備を中心とした交通円滑化、持続可能な社会実現に向けた環境対策推進の要望・提言 ⇒ 「環境」、「経済性」、「交通安全」視点での業界取り組みのまとめ	① 委員会・会員研修会 ・第1回委員会「道路を賢く使う取り組みの展望(国交省)」(3/29) ・第2回委員会「自動車行政の課題・展望(国交省)」 「道路・環境に関する業界の取り組み・成果まとめ」(7/21) ・第234回会員研修会「エネルギーミックス実現の展望・課題(竹内国環研主席研究員)」(3/23) ② パブリックコメント ・「 パリ協定 (第4次環境基本計画)早期批准についての意見」提出(9/30) ③ エコドライブ啓発ポスター ・13会議所、JR駅75ヶ所を含め259枚<前年並>(夏冬の2回)
(4) 法 制 ★神谷 俊広 全タク連理事長 ・自動車関連産業に関わる法制問題の要望・提言 ⇒ 関係情報の早期入手・対応	① 委員会 ・第1回「ライドシェアの現状と見通し(国交省)」(2/7) ② パブリックコメント ・「道交法施行令の一部改正案(トラック準中型免許新設)に対する意見」提出(6/10)

平成29年度 事業計画のポイント

次年度に向けた課題	平成29年度 事業計画のポイント
・ 委員会・理事会審議の活発化 ・ 「くるま」への関心度アップ材料としての有効活用	・ 分かり易い資料作成と事前提供 (H29/3・6月) ・ 会議所ホームページの全面リニューアル (6月) とイベント認知向上のためのフル活用 (9月) ・ イベント魅力アップに向けた相乗り支援の働きかけ (9月)
・ H31年度の抜本改正までの中間年として 1) 業界統一の負担軽減・簡素化のあるべき形の明確化 2) 業界一体となつての世論喚起の継続盛り上げ	・ フォーラムをベースとした 1) 関係団体、政、官、シンクタンクを巻き込んだ統一要望案ベースのまとめ (H29/2～12月) 2) H28年街頭活動の増幅拡充 (5～11月) + 3) H30年「勝負の年」活動の効果・計画的展開に向けた進め方についての基本固め (12月)
止めがかけられる形で2年間延長 関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずる」と記載	
・ 注目度の高い「自動運転」についての最新情報の集中提供 ・ 重要案件への的確な対応 ・ 時宜に合致した訴求ポイントの見直し	・ 会議所施策をフル活用した機会のシリーズ化 (H29/2/17) 1) 第233回会員研修会 (経産省自動車課、国交省技政課) 2) 第238回会員研修会 (国交省道管課、総務省移通課) (7月) 3) 施設見学会での現地視察 (9月) 4) 交通安全委員会と共催で道路視察会 (12月) ・ 「第5次環境基本計画 (H30～34年)」へのパブコメ提出 (9月) ・ 働き方改革の物流業界への影響見極め ・ ポスターデザインの一部変更 (4月)
・ 委員会開催時期への留意	・ 的確な状況判断を踏まえた会議所からの積極的な仕掛け

重点方針 ⇒ 平成28年度課題	平成28年度 事業実績 () 前年差
(5) 交通安全 ★木場 宣行 日整連専務理事 - 交通安全諸施策の調査・研究と要望・提言 ⇒ 未然防止の取り組み強化 - 業界連携活動の企画・推進 ⇒ 会議所主催活動へのシフト	① 委員会・会員研修会 - 第1回委員会「1-6月事故発生状況と特徴(警察庁)」(12/8) - 第2回委員会「1-12月事故発生状況と特徴(警察庁)」(3/7) - 第226回会員研修会「視覚・認知機能低下の運転影響(篠森高知工科大教授)」(7/5) - 第229回会員研修会「交通事故の現状と将来の安全技術(岩貞モータージャーナリスト)」(10/12) ② イベント - お台場(4/9・10) 参画64団体<+6>・169人<△12>、来場5,700人<+600> - 新宿西口(9/16・17) 参画57団体<+43>・134人<+106>、来場6,300人<+4,500> ③ 支援・協賛 - 政府「安全運転サポート車(仮称)」普及啓発活動への協力(2月) - 敏捷性測定機器供与(通年) 8団体<+1>、体験3,700人<+800> - チラシ・ポスター作成(通年) 13団体・企業<△16>、21万枚<△17> - 内閣府「シートベルト着用推進」(7月)・エフエム大阪「飲酒運転撲滅」(1月)キャンペーン
(6) 保 険 ★秋田 進 日通取締役執行役員 自動車保険に関わるユーザー負担軽減と制度適正化の要望・提言 ⇒ 一般会計繰り入れの自賠責保険料積立金6114億円の繰り戻し(H30年度末期限)	① 委員会 - 第1回委員会「国交省あり方懇への意見」審議・決定(5/27) → 陳述(5/31) - 第2回委員会「金融庁自賠審への意見」審議・決定(12/19) → 陳述(1/21) ② 国交省「自動運転における損害賠償責任に関する研究会(11~3月)」への参加
(7) 特 別(人 材) ★島崎 有平 自販連常務理事 少子高齢化時代の自動車産業の人材確保策の企画・推進 ⇒ 「くるま」好き キッズ・若者の育み ⇒ 整備業界を特定した個別支援活動へのトライ	① 自動車産業魅力のPR材料の収集・活用 - 多種、多量、多彩な自動車関係イベント情報収集と有効活用策の検討(6~10月) - 地域婚活、出産・託児支援への先進取り組み事例の調査(同上) ② 中小整備専業事業者支援策の検討 - 実情調査(国交省アンケート分析・ヒアリング、16団体・事業者訪問)(4~11月) - 東京都中小企業サポート事業の応募検討 → 今回は見送り(7月) - 会議所支援テーマの絞り込み(11月) - 整備士待遇・職場の改善、外国人技能実習生制度の導入トライ 「自動車整備人材確保・育成推進協議会(日整連主催)」への加入承認(1月)

2.委員会以外の活動

(1) 会員サービス ⇒ 幅広い会員からの有効活用 ⇒ 時事に即した 会議所ならではの企画	① 会員研修会 - 自動車関連中心に11回開催 延出席1000人、90人/回<+6>、目標+10> ② 国内施設視察会(9/1・2) - 東電柏崎刈羽原子力発電所、関電黒部ルート・第四発電所 参加14人<△4>
(2) 広 報 ⇒ 70周年を機とした見直し ⇒ 専門紙との繋がり強化	① 「会議所ニュース」(月刊3650部)、コラム執筆の業界「芝大門ペン倶楽部」発足(4月) ② 報道説明会(6/9、10/13)、ニュースリリース(10回)
(3) 出版事業	▽「数字でみる自動車」(11000冊)、「自動車年鑑」(25冊)、「運送事業経営指標」(450冊)
(4) 日本自動車会館運営 ⇒ 安心・安全で 連携のとれた職場づくり ⇒ くるまプラザを活用した PR・啓発・社会貢献	① 総務関係 - 交流会 参加150人(10月)、防災準備の相互確認(12月)、勤務対応の情報交換(2月) ② 広報関係 - 日刊自「会館だより」・団体活動情報コーナー新設(4月) - 御成門小学校勉強会(6月)、交通安全ポスター募集(7~9月)
(5) 全国会議所連携 ⇒ 会議所運営基盤の充実支援	▽ 全国専務理事会(10/20、2/23)、永年勤続者表彰式(3/3)

次年度に向けた課題	平成29年度 事業計画のポイント
・ 委員・関係者の知見を拡げる機会増 1) データ分析→現地での現物確認 2) 高齢者特性・健康起因に重点 ・ 来場者特性に合致した効果的イベント対応 お台場(家族8割)、新宿(高齢者6割) ・ スタッフが参加しやすい環境づくり ・ 「安全運転サポート車」名称・ロゴの認知浸透 ・ 減少分のカバー ・ 協賛ニーズの見極め継続	・ 第1回委員会は「自動運転」道路視察会として実施(12月) ・ 専門講師を招聘した研修会の継続開催 ・ お台場は家族内での交通安全についての会話、 新宿は高齢者の気付きを促すブース・機器の設定 ・ 新宿の暑さ対策として、お台場と新宿の時期の入れ替え (9月 カウヰフ) (4月 B1通路イベントホール) ・ 関係団体への加盟会員認知浸透の働きかけ(4月) ・ 普及促進策のとりまとめ(年内) ・ 素材提供方式に加えた、現物提供方式の復活(4月) ・ 漸次低減の方向で調整継続
・ 今回で4度目の期限を反故にされない 周到な陳情準備 ・ レベル3以上についての保険のあり方の明確化	・ H30年度予算立案スケジュールと軌を一にした 取り組みの計画的展開(8～12月) ・ 国交省に併せ、経産省(PL法)、警察庁(道交法)の 動きも継続フォロー(通期)
・ 関係情報を網羅するタイムリーな収集と 効果的な発信 ・ 整備関係団体(応募要件)による 確実な事業受託の支援 ・ 優良な外国人受入法人の特定・紹介 ・ 真に求められる支援策の提案	・ 新会議所ホームページを活用した収集・掲載と コンタクト増実現のための認知浸透の仕組みづくり(9月) ・ 会議所コンソーシアム(推進主体)を核とした事業フレームづくり (H29/3～5月) ・ 好事例(茨城車協等)の収集・展開(9月) ・ 「中小事業者向け自動車整備産業適正取引ガイドライン」の検討準備(12月)
・ 要望多数の「自動運転」への重点対応 ・ 相当数の参加の見込める企画立案	・ 自動運転についてのシリーズ化 ※(2)道路・環境委員会参照 参加しやすい1日視察コースの併設も検討
・ ペンクラブとの生きた情報交換の促進	・ 情報交換会の定例化(4月)
・ サービス性の向上、発行関係業務の効率化	・ 新ホームページでの一部掲載検討(12月)
・ 入居団体の納得できる定期賃料改定 ・ 「自動車会館」らしい演出の総仕上げ ・ 勉強会を「学習」から「クルマ魅力PR」にシフト	・ 説得力ある材料とNBF(貸主)との信頼関係に 基づく折衝(4～12月) ・ 車両カットモデル展示、「自動車と社会」・オリパラコーナー新設 (H29/3～4月) ・ 説明素材の見直し(6月)
・ 地元での自動車産業魅力PR活動の増幅	・ 日本自動車会議所の調査・働きかけ活動との連動

Ⅲ. 平成29年度 事業計画スケジュール

月	事業項目(予定)	概要(テーマ・対応など)
4月	・くるまプラザ展示総仕上げ(3～4月) ・「交通安全。アクション2017(新宿)」 (8日・9日) ・第235回会員研修会 ・NBFとの定期賃料改定折衝(4～12月) ・「安全運転サポート車」名称・ロゴ募集・決定 (3～6月)	・新宿西口
5月	・第236回会員研修会 ・第77回運営委員会 ・第1回保険委員会 ・国交省あり方懇談会 ・第197回理事会	・理事会、定時総会上程議案 ・国交省あり方懇に対する委員会意見案 ・保険委員会の意見陳述 ・平成28年度 事業報告・決算審議
6月	・「エコドライブ」啓発ポスター掲出 ・第82回定時総会、第198回理事会(7日) ・総会后懇親会(7日) ・報道説明会(8日) ・日本自動車会館運営委員会広報部会 ・日本自動車会館「小学生自動車勉強会」 ・第237回会員研修会 ・東京都中小事業サポート事業応募	・平成28年度 事業報告・決算審議 平成29年度 事業計画・予算報告 ・出席者：会員代表、政界、官界 ・定時総会および平成29年度事業計画 ・日本自動車会館・交通安全ポスター募集(案) ・自動車の構造、魅力を訴求(小学5年生招待)
7月	・第238回会員研修会 ・日本自動車会館運営委員会総務部会	・テーマ：自動運転を支える道路インフラ
8月	・自動車税制改革フォーラム全体会議 ・第2回保険委員会	・今年度の活動方針 ・繰入金の繰り戻しに関する陳情活動案
9月	・平成29年度国内施設視察会 ・第1回税制部会 ・第239回会員研修会 ・「交通安全。アクション2017(お台場)」 ・第1回税制委員会 ・日本自動車会館交流会 ・繰入金の繰り戻しに関する陳情活動 ・第5次環境基本計画へのパブコメ提出	・道路・環境委員会と連携し実施 ・委員団体税制改正要望ヒアリング ・お台場会場 ・税制改正要望書案

月	事業項目(予定)	概要(テーマ・対応など)
10月	・税制改正要望取りまとめ ・税制改正陳情活動(10～12月) ・交通安全ポスター原画コンテスト表彰式 ・第240回会員研修会 ・報道説明会 ・第97回全国自動車会議所専務理事会(東京) ・各政党税制改正要望ヒアリング(10～11月)	・日本自動車会館「くるまプラザ」で開催 ・テーマ：交通安全 ・日本自動車会議所税制改正要望書 ・最近の事業活動等について意見交換
11月	・第241回会員研修会 ・「エコドライブ」啓発ポスター掲出	
12月	・第1回交通安全委員会 ・第242回会員研修会 ・第3回保険委員会 ・日本自動車会館運営委員会広報部会 ・同総務部会	・「自動運転」道路視察会、来年度活動計画案 ・金融庁 自賠審に対する意見案 ・来年度活動計画・予算案 ・同
30年 1月	・金融庁 自賠審 ・第243回会員研修会 ・日本自動車会館運営委員会	・保険委員会の意見陳述 ・来年度活動計画・予算案
2月	・第2回税制委員会 ・自動車税制改革フォーラム全体会議 ・第78回運営委員会 ・第244回会員研修会 ・第98回全国自動車会議所専務理事会(箱根)	・自民党税調幹部による講演 ・活動総括および今後の課題と活動 ・理事会上程議案 ・最近の事業活動等について意見交換
3月	・第199回理事会 ・平成29年度全国自動車会議所永年勤続者表彰式 ・第2回交通安全委員会 ・第245回会員研修会	・来年度事業計画・予算案 ・テーマ：警察庁事故状況講演、「アクション」説明会
適時 実施	・法制委員会(1～2回) ・特別委員会(1～2回) ・整備人材確保・育成協議会(年2回) ・会議所ホームページリニューアル ・自動車議員連盟との政策懇談会 ・交通安全チラシ・ポスターの作成	・人材関係
通年	・会報「自動車会議所ニュース」発行(毎月) ・「ニュース・リリース」発行 ・〔収益事業〕定期刊行物発行 ・各種協賛・支援活動	・会議所事業活動報告、業界関連情報提供 ・報道向け事業活動案内・報告・情報提供 ・「数字でみる自動車」2017年版 ・「自動車運送事業経営指標」2016年版 ・「自動車年鑑」2017～2018

平成29年度の活動進捗などを審議

審議に先立ち、警察庁交通企画課の藤本警視が「平成28年度中における交通事故の主な特徴など」について講演



第2回 交通安全委員会開催

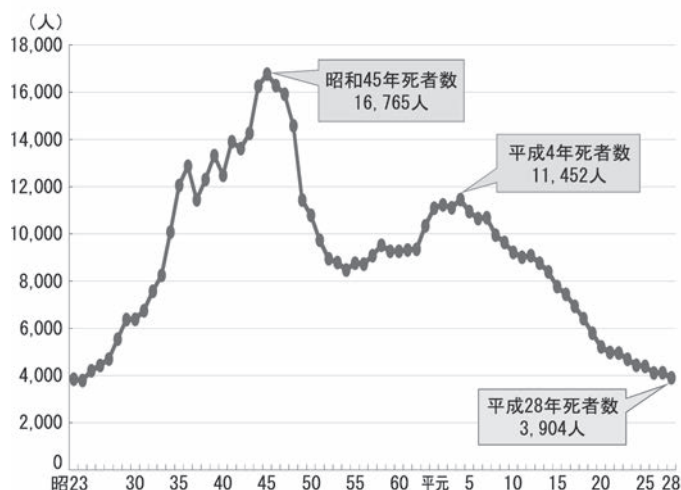
写真内は藤本警視

日 本自動車会議所は3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、警察庁交通企画課課長補佐の藤本真也警視より「平成28年度中における交通事故の主な特徴など」についてご講演をいただいた。その後、交通安全委員会の平成29年度の活動進捗報告と「安全サポート車」の愛称募集について説明が事務局より行われ、了承された。

1. 平成28年度中における交通事故の主な特徴などについて（講師：警察庁交通企画課課長補佐 藤本真也警視）

【講演要旨】

図表① 交通事故死者数の推移（昭和23年～平成28年）



（注）・昭和46年以前は、沖縄県を含まない。

＜平成28年中の死亡事故発生状況について＞

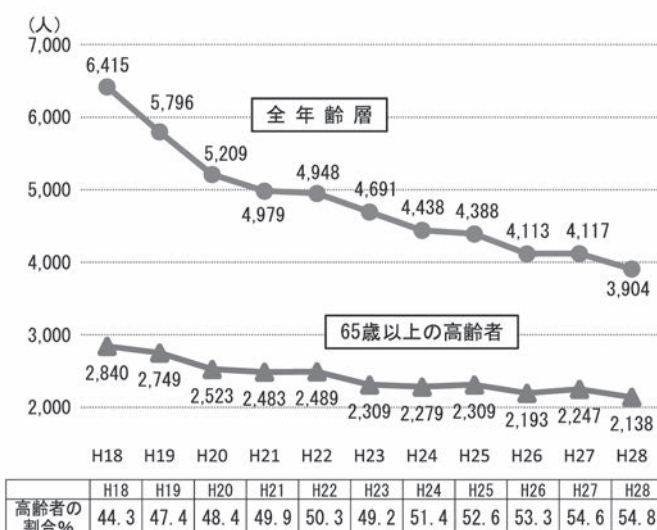
平成28年の交通死亡事故者数は、3,904人（前年比△213人）、昭和24年以来67年ぶりの3,000人台であった。（図表①）

交通死亡事故の年齢別推移では、平成18年と比較し全年齢で39.1%、高齢者で24.7%減少しているものの、高齢者の占める割合は過去最高の54.8%となるなど、高い水準で推移している。（図表②）

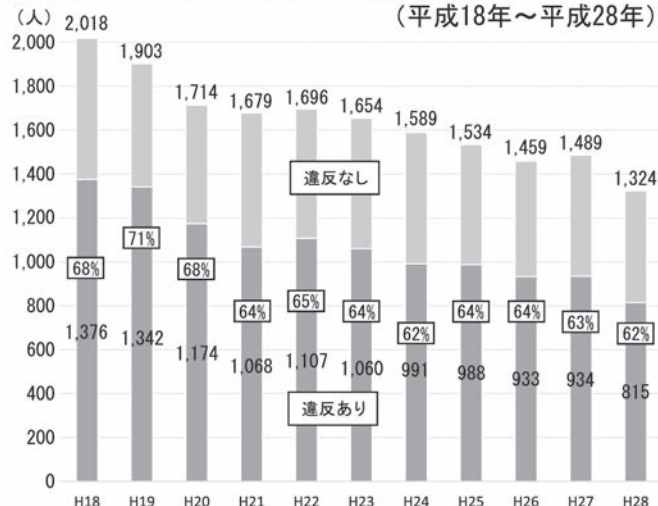
また状態別死者数の推移では、歩行中、自動車乗車中、二輪車乗車中、自転車乗用中いずれも減少傾向にあり、平成28年は歩行中死者と自転車乗用中死者が大きく減少した。

歩行中の年齢別死者数は、全年齢層、高齢者ともに減少傾向であるが、「法令違反あり死者数」が歩

図表② 交通事故死者数の推移（平成18年～平成28年）



図表③ 歩行中死者の法令違反状況の推移
(平成18年～平成28年)



行中死者全体の62%を占めており、高い水準にある。
(図表③)

自転車乗用中の死者数についても、全体に減少傾向にあるものの、「法令違反あり死者数」が自転車乗車中死者全体の78%と、歩行中死者の法令違反率と比べてもより高い比率を占めている。(図表④)

自動車乗車中の座席別死者数は、総数1,338人のうち運転席の死者数は1,004人、助手席の死者数は155人で、平成18年を100とした指数で運転席死者数は55ポイント、助手席死者数は43ポイントと大幅な減少傾向にあるが、後部座席等は86ポイントと減少率が小さい。

自動車乗車中の死者に占めるシートベルト着用率を見ると、全体の42%がシートベルト非装着であり、後部座席等は運転席、助手席と比べて非装着割合が高い。シートベルト非装着時の致死率は、着用時の約14.5倍と大変高い状況である。(図表⑤)

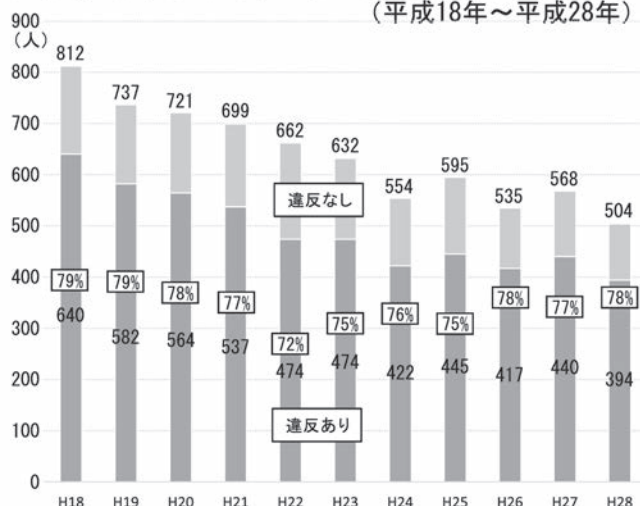
<類型別の死亡事故の分析について>

正面衝突等死亡事故は、総数1,173件のうち、約8割にあたる908件が単路で発生している。単路における正面衝突等死亡事故の人的要因を見てみると、高齢運転者は年齢が上がるにつれて操作不適や内在的前方不注意(漫然運転等)を要因とする死亡事故が多くなる傾向にある。

横断中死亡事故は、総数1,044件のうち、約半数にあたる532件が交差点で発生しているが、交差点で発生した横断中死亡事故は、「左」からの進行車両と衝突する場合が多く、特に夜間、高齢者においてその傾向が強くなる。

単路における横断中死亡事故においても同様に、

図表④ 自転車乗車中死者の法令違反状況の推移
(平成18年～平成28年)



「左」からの進行車両と衝突する場合が多く、夜間においてその傾向が強くなる。横断中死亡事故の違反内容では、走行車両の直前・直後横断、横断歩道以外横断、信号無視が高齢歩行者に顕著な傾向である。この状況に対し、ドライバーへは前照灯の早めの点灯、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの活用、高齢歩行者へは反射材着用の周知徹底を進めていく。

<飲酒死亡事故の分析について>

飲酒死亡事故は、厳罰化の取り組みを推進してきたこともあり平成8年と比較し大幅に減少したが、最近時では減少幅が小さくなってきている。飲酒死亡事故の発生時間帯は、「22時から6時」に特に多く発生している。(図表⑥)

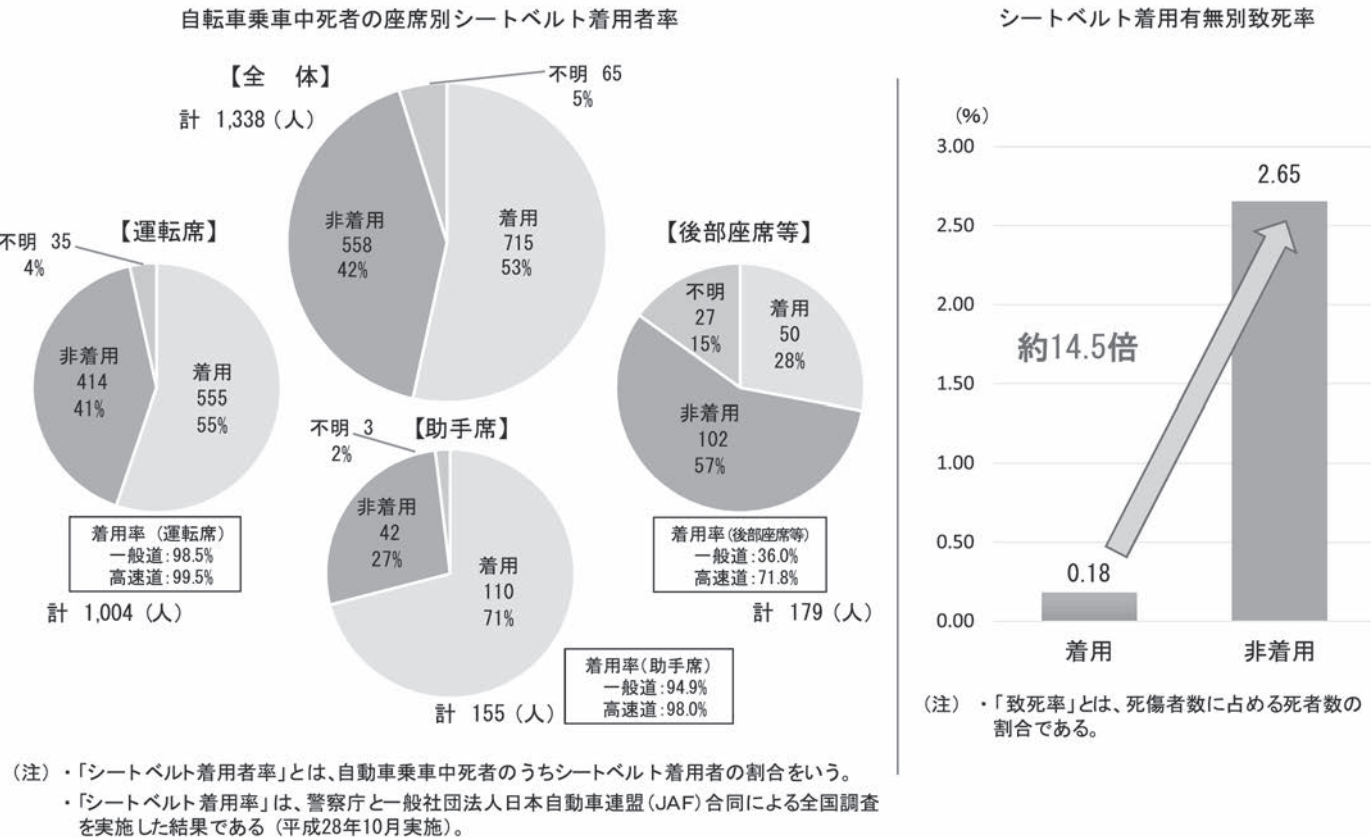
飲酒終了時刻から死亡事故発生時刻の経過時間は、飲酒直後から1時間までの時間帯が最も多いが、飲酒終了から一定時間経過後の死亡事故も発生しており、残酒影響への注意喚起も重要である。

2. 委員会審議

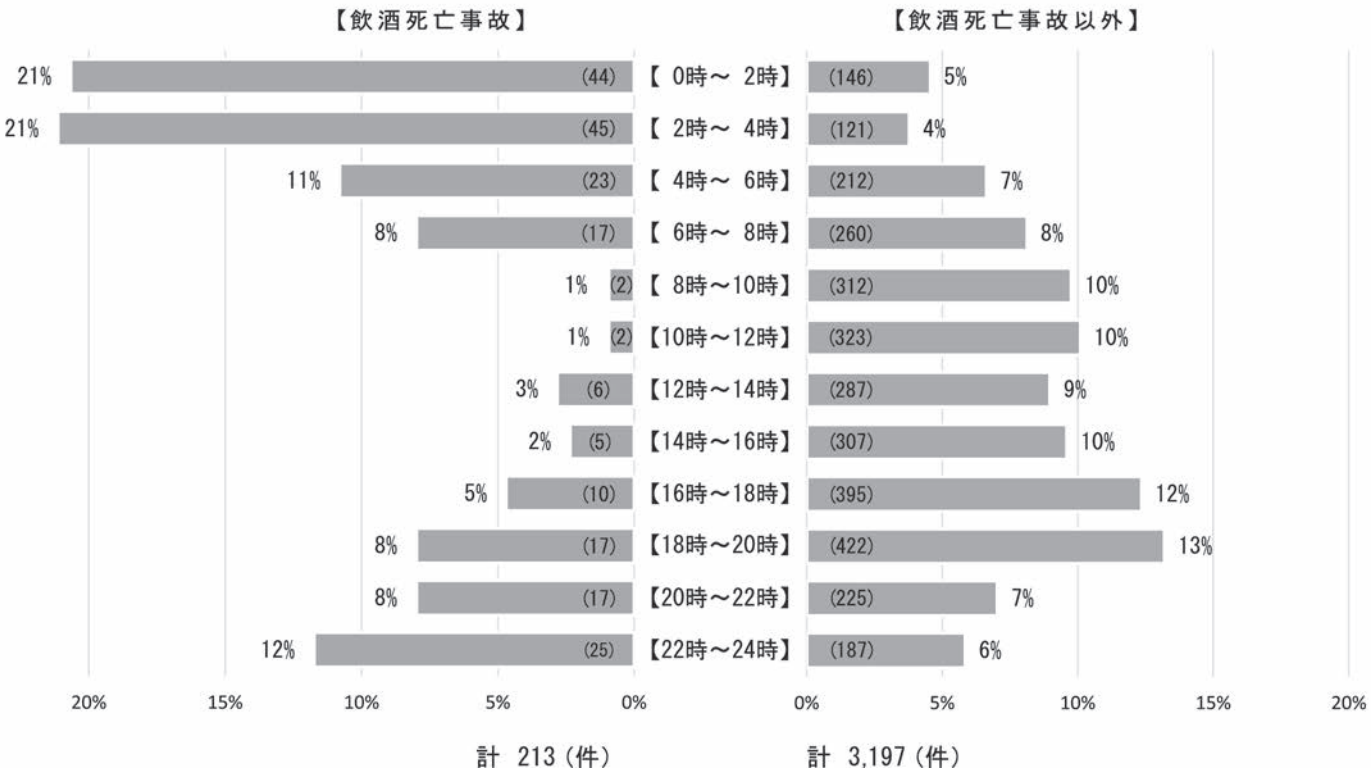
平成29年度の活動進捗報告として、委員会活動・会員研修会では、前年に続いて、健康起因や自動運転等、関連するテーマに精通した専門講師による研修会の実施計画、会議所主催の「交通安全。アクション」では、関係団体の支援により4月に新宿で開催、9月にお台場で実施予定として来場者の特性に合致した内容での展開、チラシ・ポスター等の支援・協賛活動の計画が確認された。

続いて、「安全サポート車」の愛称募集についての説明が事務局より行われ、活動への協力依頼があり、全て了承され、委員会は終了となった。

図表⑤ 自転車乗車中死者の座席別シートベルト着用者率及びシートベルト着用有無別致死率（平成28年）



図表⑥ 飲酒死亡事故の発生時間帯件数比較（平成28年）





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、全国の自動車会議所職員を対象とした「平成28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（概ね勤続20年以上）を対象にしており、今年度で22回目を迎えた。今回は全国7会議所から計10名の推薦があり、同日の表彰式には9名が出席した。

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「受賞者の皆さま方は、永年にわたり、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。これまでの自動車業界の発展は、自動車の登録や検査などに携わってこられた皆さまの、一つひとつのご尽力の積み重ねによって得られたものです。これまでのご努力に心より敬意を表します」と述べ、感謝の気持ちを伝えた。

引き続き、受賞者を代表し粥川理恵さん（愛知県自動車会議所）がこれまでを振り返りながら、次のようにお礼の言葉を述べた。

「このたびの表彰をひとつの節目として、また新たな気持ちで業務に励んでいきたいと思っています。今年2月には、本部があります自動車会館の新築建て替え工事が完了し、無事、竣工式が執り行われました。愛知県における自動車関連団体の総合拠点としての役割を果たすべく、新しい会館が完成したこと

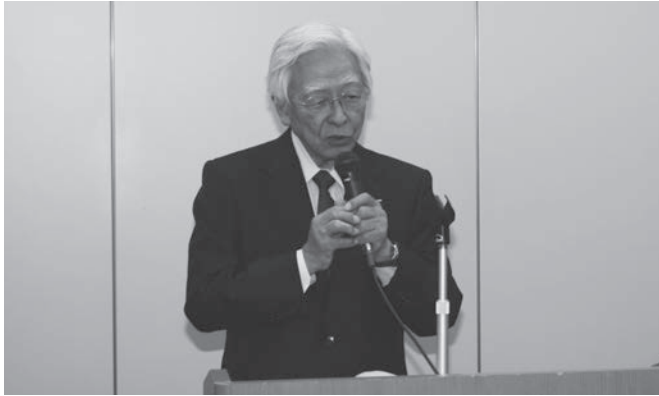
は、私も職員の一員として、大変誇らしく思っているところです。

入所後は重量税印紙の業務に就き、初めて見る高額な印紙に驚いたことや、そろばんを使い印紙を販売していたことなどを思い出します。これまで25年もの長い間、仕事を続けてこられたのも上司や先輩が温かく見守ってくれていたおかげだと思います。これからも会議所の所是『和やかに、正確に、親切に』を守り、業務に励んでいきたいと思っています」

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、レストラン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28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）。

- ・成田 範子さん（秋田県全自動車協会）
- ・石川 博美さん（福島県自動車会議所）
- ・小菅 敏江さん（神奈川県自動車会議所）
- ・尾島 誠さん（神奈川県自動車会議所）
- ・田村 光哉さん（神奈川県自動車会議所）
- ・粥川 理恵さん（愛知県自動車会議所）
- ・堀尾 幸代さん（愛知県自動車会議所）
- ・杉山 時子さん（三重県自動車会議所）
- ・山田 博子さん（石川県自動車会議所）
- ・山口 三和さん（香川県自動車会議所）



小枝会長から挨拶



愛知県自動車会議所の粥川理恵さんから謝辞



小枝会長（前列中央＝左から 6 人目）を囲んで記念撮影



福島県自動車会議所の佐々木仁専務の乾杯で和やかに懇親会が始まった

「安全運転サポート車」の愛称公募結果

1. 募集主体：経済産業省・国土交通省・（一社）日本自動車会議所
2. 受付期間：平成 29 年 3 月 2 日（木）～3 月 13 日（月）
3. 公募結果：応募総数 822 件

<入賞作品>

	愛称と受賞者	応募者が愛称に込めた意味や狙い等
最優秀賞	セーフティ・サポートカー 〔河北 浩江さん（42） 福岡県在住〕	「高齢者の方でもわかりやすい名前を意識しました。『セーフティ』は安全を表すのによく使われているので取り入れました。『セーフティカー』も考えたのですが、完全に安全というわけではないのでサポートも入れました」
優秀賞	サポカー 〔近内 千里さん（47） 茨城県在住〕	「サポートする車の意味。パトカーに似た音で覚えやすいかと思いました」
優秀賞	ミ・マモルカー 〔植田 和彦さん（65） 神奈川県在住〕	「『安全運転サポート車』のコンセプトである『運転を見守る』と『運転者同乗者の身を守る』『歩行者など道路利用者の身を守る』に掛けて『みまもる』がキーワードです」

※「サポカー」につきましては、11 件のご応募をいただいたため、第三者の立ち会いの下、日本自動車会議所にて厳正に抽選を行いました。

温暖化国際交渉の流れと 日本のエネルギー・環境政策の課題

国際環境経済研究所理事・主席研究員 筑波大学客員教授 **竹内 純子氏**が講演

第234回 会員研修会開催

日 本自動車会議所は3月23日、東京・港区の日
本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第
234回会員研修会を開催し、国際環境経済研究所理
事・主席研究員、筑波大学客員教授の竹内純子氏が
「温暖化国際交渉の流れと日本のエネルギー・環境
政策の課題」と題して、講演を行った。参加者は50名。

【講演要旨】

1. 脱炭素化の流れ

昨年11月、パリ協定が発効し、航空・海運業界の自主的な動きも見え始めた中で、アメリカ大統領選においてパリ協定に否定的な立場を取るトランプ候補が当選した。日本のエネルギーミックスが大きな課題を抱える中で、日本はどちらを向いて進んでいくのか。安定的な政権運営が可能な現在の自民党政権に対しては、現在の課題に向き合い、しっかりと方向性を示すことを期待しているが、残念ながらエネルギー政策は混とんとした状態だ。「エネルギー・環境は票にならない」と言われるからだ。しかし、現実的に日本の電気料金が高騰している現実が放置されている。産業競争力を考えても、この状況を何とかしなければならない。

温暖化問題の国際交渉がまとまらない理由は、これを経済問題と考えれば、非常にわかりやすい。1971年以降の経済成長とCO₂の排出量の強い相関関係を見れば、CO₂排出抑制は自国の経済成長の制約になりかねない。温暖化交渉は、いかに自国は努力をせずに、相手に努力をさせる枠組みを作るかの難しい交渉になるといえる。

近年、経済成長とCO₂の排出量の相関が弱まったとするデカップリング論が取り上げられている。背

景の一部に、アメリカにおいてシェール革命といわれる、石炭からCO₂排出の少ない天然ガスへの移行があるのは確かであると思われるが、今後詳細な分析が必要である。

主要国のCO₂排出量の推移をみると、特に中国の2000年以降の急激な伸びと、インドの着実な伸びを踏まえれば、両国の参加しない国際枠組みは意味がないのは当然である。パリ協定が米国および中国、インドなどの新興国を含むすべての国が参加する法的拘束力ある枠組みになったことについては、京都議定書とは隔世の感がある。

パリ協定の法的拘束力は、削減目標の達成に拘束力があるのではなく、各国が自主的に目標設定し、定期的に専門家や他国から進捗状況のレビューを必ず受けるというもの。これはこれまで日本が国内産業界と進めてきた「自主的行動計画」のコンセプトが国際的なスケールになったものである。

パリ協定において「JCM (Joint Crediting Mechanism、2国間クレジット制度)」は否定されずに残っている。これまでの国連の下での京都メカニズムでは、クレジットの発行に2～3年かかることもあるなど、極めて使い勝手が悪いものであった。日本はこのJCMを大事に育ててきており、これまで16カ国とJCMの実証について署名している。安倍政権のいう「攻めの温暖化対策」の象徴でもある。優れたコンセプトであるが、課題の一つとして、例えば高効率機器の導入への補助金について、WTOにおける自国産品への補助金の制限などに抵触しない運営が必要であり、制度の具体的展開はこれから正念場を迎えることになる。

さらに、パリ協定では技術的なイノベーションの重要性に言及されており、これは技術保有国の日本にとって大きなチャンスであり、日本の技術革新に資金が回るようなシステム作りが今後の課題である。

2. COP22における議論

昨年11月(7～18日)、モロッコで開催されたCOP22では、開催直前にパリ協定が発効し、日本はそれまでに批准が間に合わなかったため、日本では「日本はCOP22で蚊帳の外」「日本外交の失態」などと報道されていた。実は、パリ協定の詳細なルールについては、内容を議論する臨時的補助的な機関として特別作業部会(APA1-2)が設置されており、日本はメンバーに入っている。本作業部会は昨年5月から開催されており、日本は当初から議論に参加している。COP22の会場には私もいたが、日本が蚊帳の外だというのは、全く当たっていない報道である。

COP22をごく簡単に一言で総括すれば、特に大きな議論はされていない。COP21という山場を越えた最初のCOPで、最初の1週間は祝賀のムードに包まれていた。それが2週目に入った際、アメリカ大統領選でのトランプ候補の当選の報が入り、いわゆる「トランプ・ショック」の話題でもちきりとなった。交渉そのものへの大きな影響はなかったと思うが、トランプ大統領のエネルギー・環境政策の今後の方向性については、まだ確たることがいえる段階ではない。「パリ協定からの離脱」についても、実際どうするかまだわからない。離脱するにしても4年間かかる。原子力については一定の評価をしているようだが、あくまで長期的に価格が安い限りにおいて原子力をサポートする、というスタンスが見える。

COP22での日本関係の話題では、日本から技術導入を検討する際の障壁として、初期投資の高さが改めて指摘されていた。また、温暖化による

環境変化への「適応」に対する関心が高まっており、例えばセンサー関連など防災にも役立つ日本の技術への期待も示されていた。

今後の気候変動交渉は、パリ協定が各国の自主目標の達成努力を基本としていることや、米欧でエネルギーにおいても自国第一主義の傾向が強まる中、変質をしていくことが予想される。パリ協定の詳細ルールが合意に至ったのちは、COPは交渉ではなく、成果報告の場となり、温暖化対策は国内エネルギー政策の「結果」として導き出される風潮が強まろう。

各国が粛々と目標達成に取り組む中で注意しなければならないのは、削減コストの差である。ある試算では、主要国中日本はCO₂の1トンあたりの削減コスト(限界削減費用)は、スイスに次いで2番目に高い。日本の2030年目標達成(2013年比26%減)には、エネルギーミックスの実現が前提となるが、この費用の高さには十分留意する必要がある。

3. 金融業界の動向

もともとは社会貢献への関心から始まり、現在は気候変動リスクによる「リーマンショック」の再来への懸念から、金融業界は気候変動に強い関心を持っているので、ご紹介しておきたい。2000年代初頭から投資判断基準にESG(環境・社会・ガバナンス)の視点を加え、特に気候変動のリスクについて企業にディスクロージャーを求める動きが強まった。最

図1 2030年の電力需要と電源構成

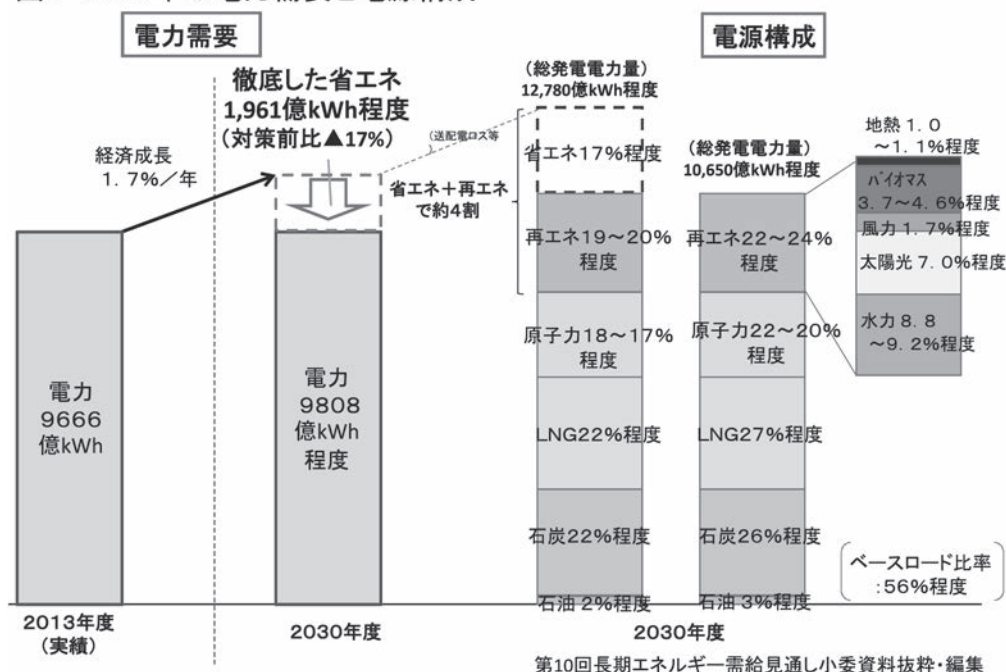
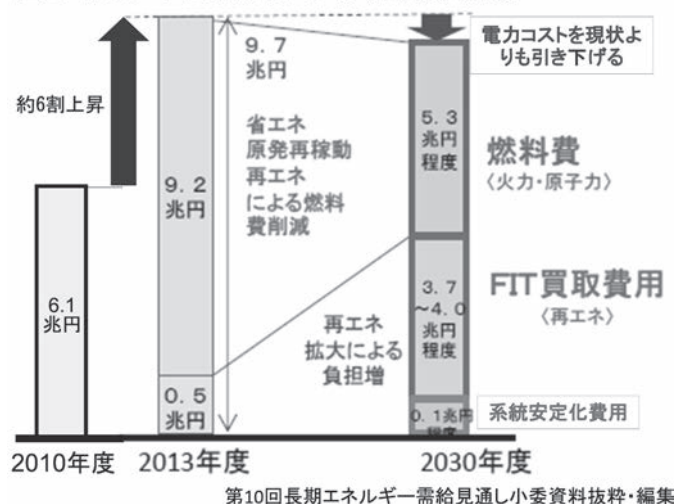


図2 2030年に向けたコスト抑制の対策



近では、「脱化石燃料投資」を意味する造語である「ダイベストメント」という言葉が急速に広まっており、これは化石燃料関連企業からの投資引き揚げを促そうとするもの。電力会社など日本企業にも一定の影響が出ている。CO₂や化石燃料削減の観点を過度に強調すると他の社会的リスクを見落としがちだと思うが、そうした見方も今の勢いの前に消されがちだ。G20財務大臣・中央銀行総裁会合の要請を受けて、2106年、主要国の金融当局などで構成されている金融安定理事会が「気候変動財務ディスクロージャータスクフォース (TCFD)」を立ち上げ、気候変動関連の金融リスクについて企業が投資家や金融機関に情報提供する際のガイドラインをまとめる作業が行われていることも紹介しておきたい。

4. エネルギーミックス達成に向けて

日本の2030年目標の前提となる電力需要は、2030年時9,808億kWh程度と、1970年代の石油危機当時と同程度のエネルギー効率の改善を見込んでいる。

(図1参照)

さらに原発再稼働などで電力コストを下げたうえで、2030年に全体の電力コストを9.1~9.4兆円程度（2013年度9.7兆円）に引き下げるとしている。ちなみに電力コスト、すなわち化石燃料輸入費と再生エネルギー導入にかかる合計コストは震災前の2010年は6.1兆円であり、2013年の9.7兆円というのは、実に6割の上昇に相当する。(図2参照)

コスト増の要因は2つで、原子力の停止による火力発電燃料費の増加と再生可能エネルギーの賦課金である。先日ある経営者から、自社工場の電気代年間5.6億円のうち、FIT（固定価格買取制度）のため

の再生エネルギー賦課金が1.3億円にのぼるとのお話をうかがった。この水準は、再生エネルギー普及の応援のためだとしても、あまりに高すぎる水準ではないだろうか。日本のFITの制度設計は、世界で最も失敗した。日本企業の競争力と雇用に深刻な影響を与えていると認識している。

エネルギーミックス達成の上で一番の懸念は、前提となる2030年の電源構成に占める原子力比率20~22%が本当に実現・維持できるのか、ということ。現在国内稼働しているのは、九州電力の2基と四国の1基のみ。正直なところ、電力会社も稼働停止から5~6年以上経てくると、稼働に向けた意欲が保てなくなってくる。さらには原発の新設・リプレースまで手が出せなくなってきたおり、このままでは2060年には脱原発となる。

しかし、本当にそれでいいのか。エネルギーには「たれば」は禁物である。原子力がない中で、本当に国民が生きていけるのか、国家は確実にエネルギーを確保しなければならない。今の日本の状況は「戦略なき脱原発」で漂流しているように見える。「2030年26%」目標は原子力の再稼働、運転期間延長が達成の鍵を握っている。しかし、原子力の再稼働には「新規制基準適合審査」「地元合意」「訴訟」の3つのハードルをクリアしなければならない。現在の日本の原子力をめぐっては不透明感がぬぐえない。

5. 日本の採るべき道を考える

今後日本は、産業界が取り組んできた自主的削減努力の知見をパリ協定のルール作りに提供することや、海外でのJCMの活用などによる技術の普及拡大、革新的技術開発におけるリーダーシップの発揮など、日本ならではの貢献を探っていきたい。短期的には原発再稼働の加速化、FIT法のさらなる改正による再生エネルギーコスト負担の抑制など。そして中長期的には、核燃料サイクル政策を含めた原子力事業の立て直し、また人口減少・地方の過疎化といった「縮小社会」に向けて電力インフラ整備のあり方をどうするかなどが、今われわれが考えるべき大きなポイントだと認識している。

最後に、これから再エネが大量に導入されるのは動かしようのない流れであろうが、それを安定的に使うには蓄電が必要になる。電気自動車がエネルギー供給において主要プレイヤーになる可能性も付言したい。

FCV購入補助申請は 約2.5倍の155台

PHVは燃費不正が響き大幅減

東京都の平成28年度実績

東 京都はこのほど、平成28年度の次世代自動車の購入補助申請状況をまとめた。それによると、燃料電池車（FCV）の購入補助申請は平成27年度実績比約2.5倍の155台、電気自動車（EV）は同約10%減の112台となった。

東京都は、自動車から排出される二酸化炭素の削減を図るため環境局環境改善部の「自動車環境課」が中心になって、次世代自動車の普及促進に力を注

いでいる。

このほどまとめた平成28年度の申請状況によると、FCVの購入補助申請は155台で前年度実績比約2.5倍、EVの補助申請は112台で前年度実績比2台減となった。また電源として活用が期待されているプラグインハイブリッド自動車（PHV）の購入補助申請は、前年度の92台からわずか10台と大幅に減少した。これは燃費の不正問題が影響したとみられている。

さらに新しく始まったEV・PHVタクシーとUDタクシーの補助申請は各3台。ハイブリッドバスは前年度実績比2台増の15台、ハイブリッドトラックは同7台増の62台、ハイブリッド塵芥車は前年度と同じで申請がゼロだった。このハイブリッドごみ収集車は環境性能が著しく改善されるものの、費用対効果という面での魅力が乏しかったためとみられる。

〔東京都自動車会議所〕



東 京都をはじめ関東運輸局、東京国道事務所、台東区、警視庁の5団体は3月22日、東京・浅草の浅草寺周辺で、路上駐停車中の観光バスに対する啓発キャンペーンと合同監査＝写真＝を実施した。この5団体が共同で観光バスの違法駐停車防止運動に取り組んだのは初めて。2月1日から「台東区観光バス予約システム」が稼働したのを機に、同システムの周知徹底と活用促進を図り、バスの路上駐停車に起因する交通事故や渋滞、アイドリングによる環境汚染を未然に防ぐのが狙い。

当日はまず台東区民会館の会議室に5団体から合わせて39人のスタッフが集結。5団体を代表して、台東区の代表者（台東区土木担当部長）が「台東区の長年の課題だった観光バスの乗降車場の整備や予

約システムの導入に加え、それらの取り組みを支える独自の条例も近々に区議会で議決される見通しだ。しかし、これらは形を整えたに過ぎない。これから台東ルールとして、観光業界、観光客、地域住民の皆さまに理解・協力してもらわなければいけない」と啓発活動の重要性を強調した。

続いて街頭に出て、啓発キャンペーンをするグループと合同監査を行うグループに分かれ、午後2時から3時45分まで活動。啓発キャンペーンのグループは浅草寺への入り口近くの二天門乗車場とその向かいの区民会館駐車場で、合計32台の観光バスの運転手やツアー添乗員にエコドライブや予約システムなどに関するパンフレット、タオルなどを手渡し、違法な路上駐停車をしないように呼びかけた。

一方、合同監査は隅田川公園沿いの路上に違法駐車していた観光バス計4台に対して実施。警視庁は道路交通法に基づく指導・取締、関東運輸局自動車監査指導部は道路運送法に基づく監査、東京都環境局環境改善部は環境確保条例（ディーゼル車排出ガス規制）に基づく監査を行った。このうちディーゼル車規制に違反しているバスはゼロだった。

実施後、区民会館に再び集結。警視庁の代表者（浅草警察署交通課長代理）が挨拶に立ち、「二天門通りは駐車車両が多くて渋滞が激しかったが、今は本日見ていただいた通り、きわめてスムーズに流れるようになった。半面、スピードを出せるようになっ

たので悲惨な事故も発生している。今後も管内の事故防止に万全を期すのでご指導・ご協力をお願いしたい」と締め括った。

〔東京都自動車会議所〕

東京モーター サイクルショー開催

出展者数、来場者数とも過去最高

多彩なイベントに賑わう

 内最大級の自動二輪車関連展示会「第44回東京モーターサイクルショー」＝写真＝が3月24日から26日まで、東京・有明の東京ビッグサイトで開かれた。「まるごとバイクざんまい」をキャッチフレーズに車両やパーツ・アクセサリーのメーカーをはじめ関連団体なども含めて過去最高の155社（者）が出展。総来場者数も前年比10.5%増の14万6,495人と過去最高を記録する盛況となった。

同展示会は東京モーターサイクルショー協会が主催し、全国オートバイ協同組合連合会、東京都自動車整備振興会など10団体が後援して実施。東京ビッグサイトの西展示棟で592台の新型バイクをはじめとする各種商品が約920小間にわたり展示されたの



をはじめ、タレントの山口智充さん（ぐっさん）や梅本まどかさんらのトークショー、鈴鹿8時間耐久ロードレース記者発表会、モータースポーツの女性ライダーが集結するステージなど多彩なイベントが催された。

屋外でも、トライアルの国内A級スーパークラスライダーが華麗なテクニックを披露するイベントをはじめ、親子で一緒にバイクを楽しむイベントや警視庁女性白バイ隊「クイーンスタース」による模範走行などが繰り広げられ、来場者を楽しませた。

初日の開会式では、東京モーターサイクル協会の役員が壇上に並び、会長の赤坂正人氏が「世の中に向けてもっともっと多くの人に二輪を楽しんでもらい、興味を持っていただきたいと、さまざまな観点から工夫を凝らした」と主催者を代表して挨拶した。

〔東京都自動車会議所〕

日本初の ハイブリッド小型船

東京五輪に向けて実証実験へ

東京都とトヨタ自動車

 京都港湾局はトヨタ自動車と共同で、日本初のハイブリッドシステムを搭載した小型船＝写真＝はイメージ＝の実証実験を行うことを決め、3月31日付けで実施協定を結んだ。トヨタが来年7月までに建造し、都に無償貸与。都は2020年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて東京港内で利用し、運航データをトヨタに提供する。

トヨタが建造するのは全長9.14m、定員12人の船舶で、船舶用としては国内初の電気とエンジンの両



方を動力とする「パラレルハイブリッドシステム」を開発、搭載する。都は2021年3月までの期間、現有の視察船（100人乗り）を補完する船舶として、国内外の来賓や五輪関係者の視察、港湾施設整備工事などの業務、一般都民や観光客、海外メディア向けの見学会などに活用する予定だ。

〔東京都自動車会議所〕

入門 ペソ 倶楽部

Vol. 11

レンタカーとライドシェア

(株)交通毎日新聞社 編集委員 高沢 悦夫

レンタカーの歴史は意外と古い。1949年(昭和24年)頃、米軍関係から払い下げを受けた中古車を賃貸する業者が現れ、当時は自動車は希少価値だったため、ほとんどが会員制をとり、「ドライブクラブ」と呼ばれたとの記録(全国レンタカー協会編『レンタカー発展史』)がある。「わ」ナンバーが定められたのは1961年10月である。

モータリゼーションが急展開した1960~70年代はマイカーはステータスシンボルであり、「わ」ナンバーは低所得者が借りるクルマと見られ、レンタカーの車両数の伸びは鈍かった。様相が変わるのはバブル崩壊からである。1986年に10万台を超えたあとは、1991年に20万台、2002年に30万台、2011年に40万台、2013年に50万台を突破し、インバウンドも含めた観光需要の増加や、クルマ社会の成熟に伴う「所有から使用」への価値観の変化などもあり、近年の急増ぶりには目を見張るものがある。

さて、本稿の趣旨であるが、最近もてはやされているシェアリングエコノミーとレンタカーは極めて近親性が高い。カーシェアリングはレンタカーから派生したサービスで、国土交通省の通達で

「レンタカー型カーシェアリング」との名称が冠され、「わ」ナンバーを付けている。ある大手レンタカー会社は「シェアリングエコノミーの概念には利用者のニーズと遊休資産をマッチングさせて、便利にサービスを利用してもらう考えが含まれている」などとし、自らをマッチング企業とらえて紹介している。

ウーバーに代表されるライドシェアは第三者の車両を利用するという点では、車両が個人所有か企業所有かの違いはあるが、レンタカーと類似したサービス形態になる。

レンタカーもライドシェアも本場であるアメリカでは、空港や鉄道駅からの地上交通の選択肢はウーバー48%、リフト4%と半数以上がライドシェアに奪われているとの調査が報告されている。米レンタカー専門誌は「新しい形の使用形態が現れ、従来のレンタカーの領域が崩れつつある」と書いている。

ライドシェアについては認めている国があれば、認めていない国もあり、日本ではまだ解禁されていない。今後どうなるかは見通しににくい、移動で最重要視すべきは、利用者の安全と安心である。軽井沢スキーバス事故の教訓も踏まえ、慎重にも慎重な対応が求められる。

日本自動車会議所会員 (平成29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

(ほかに企業会員81、推薦会員3)