

自動車会議所 ニュース

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>



2017 **12** No.899

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

当会議所の内山田会長が
「大綱を踏まえ、保有課税の負担軽減」を訴える

自動車関係16団体が出席し11月10日に開催



11月10日に開催された政策懇談会。写真円内は出席団体を代表し挨拶をする内山田竹志会長

自 民党自動車議員連盟と自動車関係16団体との政策懇談会が11月10日、東京・千代田区の衆議院第一議員会館で開催され、国会議員本人出席111名、代理出席113名の計224名が出席した。懇談会冒頭、額賀福志郎議連会長より挨拶があり、「車体課税については、今年は具体的に議論する大きなテーマはないが、平成29年度税制改正大綱を踏まえ、消費税率が10%へ引き上げられる再来年に向けてしっかりと議論していくことが大事だと思っている」と述べ、団体側からの率直な意見や要望を聞いた上で、「議連所属議員の皆さんと共通の認識を持って、

今後対応していきたい」と話した。

額賀会長の挨拶の後、出席団体を代表して挨拶した当会議所の内山田竹志会長は、「平成29年度税制改正大綱を踏まえ、自動車業界の長年の悲願、総意である『自動車税の税率引き下げ』を核とする『保有課税の負担軽減』を、是非とも実現いただきたい」と訴え、自動車関係諸税の抜本的見直しを求めた。続いて各団体の代表者より、それぞれの業界の要望や現状などが説明された。

(関連記事は2～3ページに掲載)

◆◆ 主な内容 ◆◆

- 自民党自動車議連との政策懇談会開催……………2
- 与党が平成30年度税制改正要望ヒアリング開催……………4
- 「自賠責制度を考える会」が麻生財務大臣に要望……………6
- 「交通安全。アクション2017 お台場」実施報告……………7
- 平成29年度国内施設視察会開催……………11
- 第242回会員研修会開催……………14
- 東京自動車三十年会記念碑法要営む[東京都]……………16
- 都議会自民党自動車産業政策研究会の新顔ぶれ決まる[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)

自民党自動車議連との政策懇談会

額賀議連会長が「自動車産業が国内外で存在感を示していくことが大事」との認識示す

また、平成30年の『勝負の年』に向け、しっかりとした議論の必要性を訴える



自 民党自動車議員連盟と自動車関係16団体との政策懇談会が11月10日、東京・千代田区の衆議院第一議員会館で開催された。10月22日に総選挙が行われたため、政府・与党内の平成30年度税制改正論議は開始されたばかり。政策懇談会は佐藤信秋議連事務局長の司会で開会し、冒頭、挨拶に立った額賀福志郎議連会長は、「党税調の審議も始まり、12月中旬の大綱決定に向け、まずは団体の皆さまから率直なご意見を聞かせていただき、その上で党内の議論をまとめていきたい」と話した。

毎年、税制改正論議の大きな争点となっている車体課税は、平成29年度税制改正大綱で「平成31年度税制改正までに、自動車の保有に係る税負担軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずる」とされ、抜本見直しに向けた本格的な議論は来年度に行われる見通しだ。額賀議連会長も挨拶の中で、「平成29年度税制改正大綱を踏まえ、消費税率が10%へ引き上げられる再来年に向けてしっかりと議論していくことが大事」と述べており、自動車関係団体では平成30年を「勝負の年」として“2年越し”の活動を続けている。

抜本見直しに向けて、額賀議連会長は「自動車業界は電動化や自動走行など国際的に激しい戦いを行っており、わが国の経済を安定させていくためにも、自動車産業が国際的に競争力を持って国内外で存在感を示していくことが大事だと考えており、経済政策、税制、財政においてもしっかりとサポートしていきたい」との認識を示し、業界側からのヒアリングに移った。

業界側からはまず、出席16団体を代表して、当会議所の内山田竹志会長が挨拶＝3ページ参照＝。続いて、日本自動車工業会の川口均常任委員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の説明が行われた。その後、本政策懇談会に招聘された経済産業省の多田明弘製造産業局長が、「簡素化・ユーザー負担軽減による国内市場の活性化、国内の産業・雇用基盤の維持・強化、こうした観点から恒久的措置を含む車体課税の抜本的な見直しが必要である」と述べたうえで、同省の具体的な要望として、①自動車税の税率引き下げなどによる車体課税の抜本の見直し、②自動車取得税の免税点に係る特例措置の延長——の2つを挙げた。



額賀議連会長



細田議連幹事長



佐藤議連事務局長

日本自動車会議所 内山田竹志会長 挨拶要旨

日本経済は緩やかな回復基調にあるものの、国内自動車産業の経営環境は、大変厳しいものがあります。市場規模は、ピーク時に比べて270万台も減っており、これ以上縮小するようなことがあれば、国内生産や雇用の維持が困難となりかねない状況です。



自動車産業が日本経済をリードし、地域経済や雇用に貢献していくためにも、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認識しております。

5日前に閉幕いたしました東京モーターショーは、連日多くのクルマファン・バイクファンの熱気に包まれ、改めていかに多くの方々がク

ルマを愛し求めているか、われわれも実感できましたが、これをいかに購入に結び付けていくか、あと1歩の努力・知恵が必要と痛感した次第です。

昨年末に決定されました税制改正大綱では、「平成31年度税制改正までに、自動車の保有に係る税負担軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずる」との、従来に比べて大変踏み込んだ文言を明記いただきました。誠にありがとうございます。

この大綱を踏まえ、自動車業界の長年の悲願、総意である「自動車税の税率引き下げ」を核とする「保有課税の負担軽減」を、是非とも実現いただきたく重ねてお願い申し上げます。私もといたしましても、コンプライアンスの再徹底はもちろん、それぞれの分野で社会的使命を果たすべく、不断の努力を鋭意継続してまいり所存です。

わが国自動車産業の、日本経済や国民生活に占める重要性に鑑み、何卒、格段のご配慮を賜りますことを重ねてお願い申し上げます。私からのご挨拶とさせていただきます。

最後に、細田博之議連幹事長が「総選挙があったため、大綱決定までの議論の期間は短いですが、十分な議論を重ね、本日の要望を踏まえて議員各位が奮闘努力していただきたい」と締めくくり、政策懇談会は閉会となった。

なお、政策懇談会に先立って、議連の総会が行われ、副会長に山本有二衆議院議員、竹下亘衆議院議員が就任するなど新たに5名の新役員が決定した。

【団体側出席者】(順不同) 16団体、合計34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、島崎有平常務理事、▽全ト協 = 坂本克己会長、小幡銀伸副会長、梶野龍二理事長、▽全タク連 = 伊藤宏副会長、神谷俊広理事長、▽日バス協 = 三澤憲一会長、梶原景博理事長、▽全軽自協 = 堀井仁会長、小宮稔副会長、徳永泉専務理事、▽中販連 = 海津博会長、木谷忠理事・税制委員長、永井保典理事・総務部長、▽部工会 = 大下政司副会長・専務理事、尾関明人業務部部长、



出席団体の要望に耳を傾ける自動車議連役員

▽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、清水敦事務局次長、▽全レ協 = 縄野克彦会長、甲田秀久専務理事、▽リース協 = 東馬圭一会長、高木紳雄参与、▽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 = 留安敬一専務理事、▽会議所 = 内山田竹志会長、中島哲専務理事

与党が平成30年度税制改正要望ヒアリングを開催

中島専務理事が出席し、 「自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」を訴える



日本自動車会議所

自民党本部でのヒアリングでマイクを持って要望を述べる当会議所の中島専務理事

10

月22日の総選挙で自民党が大勝、第4次安倍内閣が発足し、平成30年度税制改正の議論が本格スタートした。自民党、公明党の与党2党が開催した税制改正要望ヒアリングに当会議所の中島哲専務理事が出席し、「平成29年度税制改正大綱を踏まえた保有課税の負担軽減・簡素化と、不合理な燃料課税の見直しは私どもの悲願」と述べ、「過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」=5ページ参照=を強く要望した。

11月10日の自民党のヒアリングには、運輸・交通関係団体委員会および国土交通部会所属の国会議員33名が出席した。

中島専務理事は、税制委員団体をはじめ37団体が名を連ねている当会議所税制改正要望書のウラ表紙を示しながら、「私どもの要望書は業界の総意として取りまとめられたもの」と前置きし、日本経済が回復基調にあるものの新車販売市場がピーク時より270万台も減少していることなどを説明。そして、「これ以上、販売台数が減ることになれば、雇用の維持や地方経済活性化への影響は避けられない」として、自動車関係諸税の負担軽減・簡素化を強く要望した。

具体的には、▽自動車税を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すこと、▽自動車重量税の「当分の間税率」の廃止、▽不合理な燃料課税の見直しなどを挙げ、「自動車産業が元気になって、景気回復をより確かなものにする。こういう正のスパイラルを回していきたい」との考えを示し



公明党自動車議員懇話会のヒアリング

た。

また、東京モーターショーが一般公開日直後の週末に台風に見舞われたものの、前回並みの約80万人ものクルマファンが来場したことや、来場者の4人に1人が女性、半数以上が30歳代以下という内訳などを紹介。「今後が楽しみな層が大きく増え、あと一步の工夫・努力があればクルマをもっと購入いただけると思う。何としても、私どもの悲願である自動車関係諸税の負担軽減・簡素化をお願いしたい」と訴えた。

11月17日の公明党のヒアリングには、同党自動車議員懇話会所属の国会議員20名と代理出席5名の計25名が出席した。

中島専務理事はまず、会議所の要望書が自動車業界の総意として取りまとめられていることを説明し、「過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」を要望。具体的には、「平成29年度税制改正

大綱を踏まえた保有課税の負担軽減・簡素化」と「不合理な燃料課税の見直し」を要望し、その実現が「私どもの悲願である」と訴えた。

そして、「この悲願は自動車業界だけにとどまらず、クルマを実際に使用しているユーザーの皆さんの悲願でもある」と話し、当会議所やJAF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が全都道府県で行っている、「ユーザー

の声収集活動」を紹介。同活動は、自動車ユーザーに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もので、ユーザーの切実な声をJAFのホームページなどで公開している。

さらに、東京モーターショーの開催結果を説明し、「こんなにも多くのクルマファンや、将来が楽しみな来場者に来ていただき、改めてあと一步の工夫と努力、そしてユーザーの税負担軽減が必要であると実感した」として、重ねて自動車関係諸税の負担軽減・簡素化を要望した。

各党のヒアリングへ出席した自動車関係団体（掲載は発言順）と主催者代表の挨拶は次のとおり。カッコ内は開催日と開催場所。

◇自民党：運輸・交通関係団体委員会、国土交通委員会（11月10日、自民党本部）＝全日本トラック協会、日本自動車会議所、日本自動車整備振興会連合会、全国ハイヤー・タクシー連合会、日本バス協会、全国軽自動車協会連合会、全国レンタカー協会、全国自家用自動車協会、全国通運連盟

山口泰明・組織運動本部長（衆議院議員）

「総選挙翌日の党役員会で安倍総裁は、『この結果を謙虚に受け止めて、傲り高ぶらずに仕事を前に進めていこう』と話している。そうした安倍総裁の意向に沿った形で、皆さまからの忌憚のないご意見を予算・税制面に反映させていきたい」

井上信治・団体総局長（衆議院議員）

「本日は皆さまのご要望を伺い、われわれ自民党の

当会議所の「平成30年度 税制改正に関する要望書」最重点要望

■ 過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化

1. 平成29年度税制改正大綱を踏まえた保有課税の負担軽減・簡素化

①自動車税・軽自動車税

・国際的にも過重な自動車税の税率を引き下げ、国際水準である軽自動車税を基準とする税体系に見直し

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

2. 不合理な燃料課税の見直し

①ガソリン税、軽油引取税に上乘せされたままの「当分の間税率」の廃止

②ガソリン税・石油ガス税等のTax on Taxの解消

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

【平成29年度税制改正大綱（抜粋）】

消費税率10%への引上げの前後における駆け込み需要及び反動減対策に万全を期す必要があり、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。

政策に最大限反映できるように頑張っていきたい。活発なご意見をいただきたい」

盛山正仁・国土交通部長（衆議院議員）

「12月14日の大綱決定に向けて、いよいよ税制の折衝が始まる。皆さまにお願いしたいのは、是非、ご関係の深い国会議員の先生方を中心に働き掛けをしていただきたいということ。団体・企業の声が大きければ大きいほど、要望の実現が近くなると考えている」

◇公明党：自動車議員懇話会（11月17日、衆議院第二議員会館）＝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、日本自動車会議所

井上義久・自動車議員懇話会会長（衆議院議員）

「総選挙も終わり、いよいよ税制改正、予算編成の大事な時期に入った。自動車産業は、日本の最も重要な産業の一つであるので、力強く発展していくことができるようにしていかなければならないと考えている。改めて率直なご意見をお伺いしたい」

石田祝稔・同懇話会副会長（衆議院議員）

「わが家にはクルマが2台あるが、やはり負担は大きく、税金に乗っているという感じを抱いている。党税調会長でもある齊藤鉄夫先生（懇話会幹事長）が責任を持ってこれから議論していくことになるが、是非、私ども懇話会も一緒になって頑張っていきたいと思う」

自動車安全特別会計への約6,100億円繰り戻し問題 「自賠制度を考える会」が麻生財務大臣に要望



内山田会議所会長も額賀自動車議連会長に陳情

麻生財務大臣を訪問した「考える会」メンバー。左から高倉自動車総連会長、矢代JAF会長、麻生財務大臣、福田日次教授、桑山家族の会代表、秋田会議所保険委員長

自 賠償保険料を積み立てた約6,100億円が一般会計に繰り入れられたままになっている問題解決に向け、国土交通省と財務省の折衝が大詰めを迎えている中、当会議所の内山田竹志会長が11月10日、自動車議連会長の額賀福志郎衆議院議員の事務所を訪問し、自動車安全特別会計に繰り戻されるよう要望した。また、当会議所保険委員会の秋田進委員長（日本通運取締役常務執行役員）もメンバーに名を連ねている「自動車損害賠償保障制度を考える会」でも陳情活動を展開、同13日に麻生太郎財務大臣に面会し平成30年度末までに返済されるよう訴えた。

自動車ユーザーの支払った自賠責保険の運用益は、交通事故被害者救済などの原資として自動車安全特別会計に計上されているが、そのうち約6,100億円が財政難を理由に一般会計に繰り入れられたままとなっている。当会議所ではこれまで約6,100億円を特会に繰り戻すよう、政府に働き掛けてきたが、この14年間、一切返済されることはなかった。国交、財務両省の覚書によると、平成30年度末に4度目の繰り戻し期限を迎えることになっている。

この問題に解決に向け、有識者や被害者団体などが9月に「自動車損害賠償保障制度を考える会」を結成。当会議所の秋田保険委員長もメンバーの一人となっている。本「考える会」でもこれまで政府や国会議員へ繰り戻しを働き掛けてきたが、11月13日、



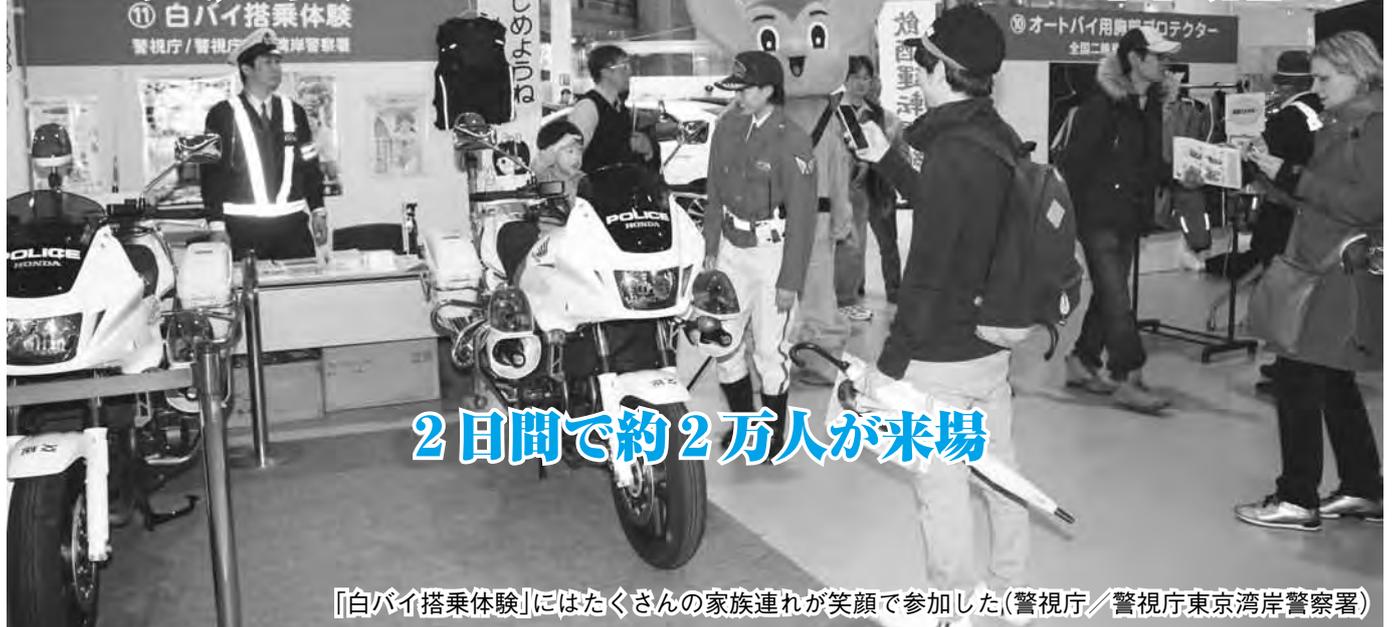
額賀自動車議連会長（左）に繰り戻しを要望する内山田会議所会長

結成呼びかけ人でもあるメンバー5人が麻生財務大臣に面会し、「交通事故被害者救済に必須の原資であり、財務、国土交通両大臣間の覚書通り、平成30年度末までに返済していただくよう、来年度の予算措置をしていただきたい」と訴えた。

◇麻生財務大臣を訪問した「考える会」メンバー5人は次の通り。

- 福田弥夫・日本大学危機管理学部長（「考える会」座長）
- 桑山雄次・全国遷延性意識障害者・家族の会代表
- 秋田進・日本自動車会議所保険委員会委員長（日本通運取締役常務執行役員）
- 矢代隆義・日本自動車連盟（JAF）会長
- 高倉明・全日本自動車産業労働組合総連合会（自動車総連）会長

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2017 お台場」



『白バイ搭乗体験』にはたくさんの家族連れが笑顔で参加した(警視庁/警視庁東京湾岸警察署)

日 本自動車会議所は11月18日(土)、19日(日)の両日、東京・江東区のパレットタウン内「メガウェブ」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2017 お台場」を開催した。「交通安全。アクション」は昨年から年2回開催しており、今年は4月の「春の全国交通安全運動」期間中に高齢者をはじめ幅広い年齢層が大勢訪れるターミナル駅である「新宿」で開催。2回目となる今回は、秋の行楽シーズン中に東京有数の人気スポットであるお台場で開催し、多くの家族連れやカップルなどで賑わった。来場者は2日間で約2万人(主催者集計)にも上り、盛況のうちに幕を閉じた。

昨年の交通事故死者数は3,904人で、昭和24年以來67年ぶりの3,000人台になったものの、歩行中・自転車乗車中の死者の割合が高く、高齢者の死者数が全体の半数を占めるなど、交通事故情勢は依然として厳しい概況が続いている。開催初日、主催者を代表して挨拶した当会議所の中島哲専務理事は、「交通事故死者数は減っていると言われていたのですが、事故の一つひとつが大変な悲劇の積み重ねです。その悲劇を1件でも、2件でも減らす気持ちで2日間取り組んでいきましょう」と呼び掛けて、イベントがスタートした。



会場の子どもたちも参加して盲導犬のお仕事などを学んだ「盲導犬ふれあい教室」(全国盲導犬施設連合会、日本盲導犬協会)

「アクション2017 お台場」は、国土交通省、警察庁、警視庁交通部、東京都、江東区教育委員会が後援し、当会議所の会員団体はじめ開催の趣旨に賛同する官民合わせて48の参画団体・企業が一体となって実施。「家族で広げよう交通安全」をテーマとし、交通安全の大切さやルールを楽しく学べる15の体験型ブースを用意したほか、スタンプラリーや交通安全ビンゴ大会、キャンパスクイーンなどのステージショーも行われ、家族連れをはじめ、小さな子どもから高齢者まで多くの来場者がイベントを楽しんだ。

「交通安全。アクション2017 お台場」

会場風景



大勢の家族連れなどで賑わった会場の「メガウェブ」



子どもからお年寄りまで大勢の人が楽しんだ「交通安全ピノゴ大会」



華やかなステージで来場者を魅了したキャンパスクイーンのみなさん



人間の目の錯覚を体験させてステージを盛り上げるピエロのタフィーさん



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)



おでかけぱんだ・頭部保護帽
(日本自動車研究所)



子ども安全免許証
(日本自動車連盟)



俊感性測定「あなたの俊感性は何歳？」
(イーティエフ)



てんけんくんぬりえ体験コーナー
(日本自動車整備振興会連合会)



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)



反射材体験
(全日本交通安全協会)



オートバイ用胸部プロテクター
(全国二輪車用品連合会)



盲導犬ふれあい広場
(日本盲導犬協会／全国盲導犬施設連合会)



交通安全シミュレーターコーナー
(東京都青少年・治安対策本部)



電動車いすの安全利用
(電動車いす安全普及協会)



交通安全約束手形
(共同ブース)



飲酒疑似体験ウォーキングゲーム
(共同ブース)



飲酒運転事故加害者の手記
(東京都交通安全協会)



スタンプラリーのスタート&ゴールでもある「総合受付」



司会者がイベントの様子をライブ中継



愛嬌いっぱい子どもたちと接する警視庁のマスコットキャラクター「ピーポくん」



子どもたちがいつも駆け寄ってくるマスコット「てんけんくん」(日本自動車整備振興会連合会)



平成29年度国内施設視察会

首都圏の高速道路ネットワーク工事の最前線を視察

東京外郭環状道路「市川中工事」／首都高速道路「晴海工事」「鮫洲工事」
「外環・東名JCT工事」／新東名「羽根トンネル工事」

決心せよ 今日一日の無災害

自動運転関連技術などを体験試乗

日産自動車テストコース「グランドライブ」

視察2日目の訪問先、新東名「羽根トンネル工事現場」で記念撮影

日 本自動車会議所は11月28日～29日、「平成29年度国内施設視察会」を実施した。今回の視察会は、高速道路ネットワークの強化に向けて首都圏で進められている東京外郭環状道路（外環）、首都高速道路（首都高）、新東名高速道路（新東名）の大規模工事現場の視察に加えて、同一車線自動運転技術などの体験を目的に、日産自動車追浜工場に隣接する同社テストコース「グランドライブ」（神奈川県横須賀市）での試乗会を行った。

今回の視察会は、より多くの方々にご参加いただくため、1日のみでも参加可能の日帰り2日間のコースとし、グランドライブのみ参加いただけるコースも設定した。参加者は2日間で延べ52名。

【第1日目】

1. 東京外郭環状道路（外環）・市川中工事現場

JR総武線市川駅に集合した一行は、最初の視察地である外環・市川中（いちかわなか）工事現場（千葉県市川市）を訪問した。

本工事現場は、河川（真間川）、鉄道（京成本線、

JR総武線）、幹線道路（国道14号線）が連続的に交差しており、高速道路部は地下化される一方、並行する国道298号線は掘割から地下に移行・拡幅する箇所があるため躯体形状が複雑化し、千葉県区間の中で最も躯体構築の難度が高いとされている。

現場事務所で共同企業体として事業を実施している鹿島建設・奥本工事事務所長の受け入れの下、工事概要の説明を受けた一行は、高速道路と並走する一般国道が地下に入り京成本線の下を通る部分などの視察＝写真1＝のほか、工事用展望台より、学校や病院を含めた住宅密集地の中で進められている施工状況を確認することができた。完成は今年度の予定である。

2. 首都高速道路（首都高）・晴海工事現場

外環・市川中工事現場を後にした一行は、次にバスの中より首都高・晴海工事現場（東京都江東区－中央区）の視察を行った。

晴海工事現場は、首都高湾岸線より銀座方面に向かう首都高晴海線の豊洲出入口から晴海出入口まで



視察1日目の訪問先、外環・東名JCT工事の工事事務所での記念撮影

を新設する工事現場。バスの中から説明をいただいた首都高速道路会社によると、首都高晴海線は東京臨海部からの交通を首都高湾岸線に誘導する役割などを担い、晴海地区の開発の進展や東京オリンピック選手村の開設を踏まえて、晴海出入口への延伸・整備が行われているところ。こちらも完成は今年度の予定である。

3. 首都高・鮫洲工事現場

一行は次にバスを下車し、首都高・鮫洲工事現場（東京都品川区）を視察した。

到着後、首都高速道路会社・角田工事事務所長からのご挨拶に続いて、工事概要の説明を受けた。1963年の開通から50年以上が経過した首都高羽田線の東品川栈橋・鮫洲埋立部を更新する工事現場である。過酷な使用状況や海水などによる激しい腐食環境から損傷が激しく、抜本的に構造物を造り替えることとなった。既に都心部に向かう上り方面のう回路は完成・供用されており、現在は上り線の新規構造物の建設準備や、湾岸線から合流する高架部分の撤去などの工事が進められている。

視察では、上り線のう回路脇を通りながら、閉鎖



現況



大規模更新後(イメージ)

【イメージ図】首都高速鮫洲工事現場：東品川栈橋部の大規模更新工事



【写真1】外環・市川中工事現場：掘割部から地下に入る一般国道部分のトンネル

された旧上り線の栈橋部の腐食の状況や、新たな栈橋部の基礎部分の工事状況を確認し、最後に工事事務所屋上に設置された展望台から対象となる工事の全体を見渡しながら説明を受けた。これまで海水面上約3mの高さであった栈橋部の橋脚は、防食対策の強化などのため、約20mの高さを持つ高架構造となる予定で、完成後は壮観な姿になるものと思われる＝イメージ図＝。今後、本工事は順次上り線から下り線の更新へと進み、全体の完成は9年後の2026年度の予定である。

4. 外環・東名ジャンクション工事現場

1日目最後の視察先は、外環・関越自動車道大泉ジャンクション（JCT）から延伸し、東名高速道路と接続する東名JCT工事現場（東京都世田谷区）である。

東名JCTまでの延伸部分16.2kmは、地下40mよりさらに深い大深度地下に、上下それぞれ片側3車線のトンネル構造で建設される。視察は、工事事務所での工事概要の説明を受けた後、共同企業体として工事を実施している鹿島建設・佐藤工事事務所副所長の先導の下、東名JCTに作られた立坑に移動し、地

上から地下70mのトンネル部まで工事用エレベーターで下り、工事状況を見学した＝写真2＝。東名JCTから出発し、土を削りながら掘り進むシールドマシンは、まだ立坑から歩いて10分弱程度の場



【写真2】外環・東名ジャンクション工事現場：大泉方向に掘削中のトンネル内部

所にあった。一行は、マシン先頭部のカッターフェイスの直後に設置されている、トンネルの壁となるコンクリートのパネルを貼り付けていく「エレクター」と呼ばれる機械まで間近に近づき、外径15.8mにもなるトンネルと、掘り進む機械の巨大さを実感する視察となった。現在、本工事の完成は2020年度が目標とされている。

【第2日目】

1. 新東名高速道路（新東名）・羽根トンネル工事現場

2日目、小田急線本厚木駅に集合した一行は、最初の視察地である新東名・羽根トンネル工事現場（神奈川県秦野市）に向かった。一行は工事を実施している鹿島建設・秀野工事事務所長の出迎えを受け、視察を開始した。現在、新東名は全路線のうち残りの未開通区間である御殿場JCTと海老名南インターチェンジ間で工事が進んでおり、羽根トンネルはその工事区間に位置する全長約2,900mの上下2本のトンネルである。既に上り線は貫通しており、今回は掘削中の下り線の視察を行った。

入り口から入ったトンネルはまだ路面が土のままであり、半円形の壁の部分もまだ仕上げのコンクリートが貼られていない荒々しい状態であった。羽根トンネル全体の完成予定は来年となっており、新東名の全線開通は2020年度が予定されている。

2. 日産自動車・「グランドライブ」

一行は2日間の視察日程の最後として、現在注目が集まっている「自動運転」に関連する先進安全技術を体感することを目的に、日産自動車が追浜工場の隣接地において、一般向けに同社製品や技術の体験試乗のために活用しているテストコース「グラン

ドライブ」（神奈川県横須賀市）を訪問した＝写真3＝。

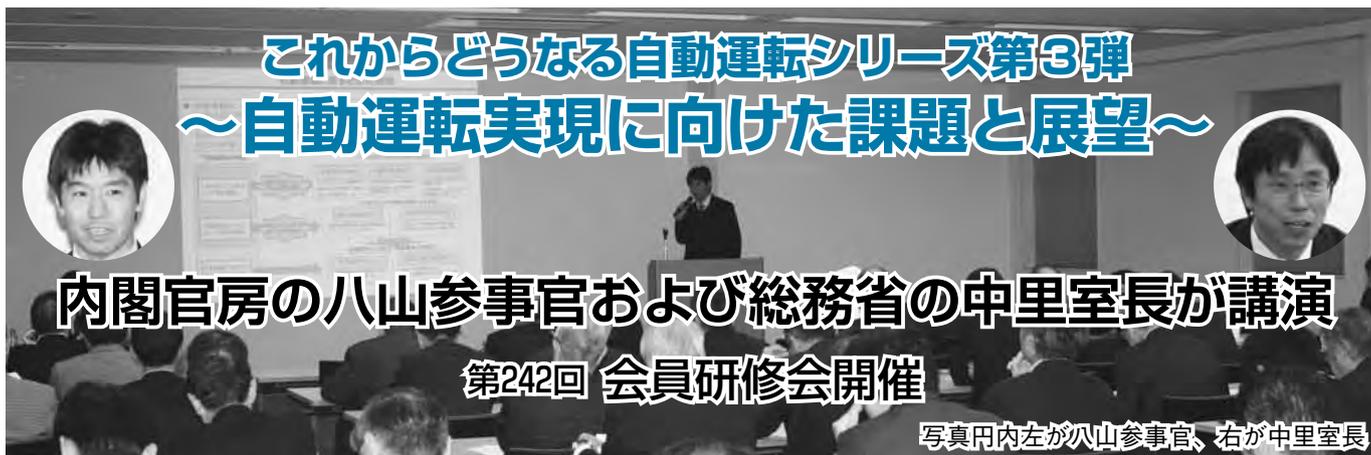
イベントホール内会議室で同社渉外部の細野担当部長からの挨拶や同社の開発の取り組みなどの説明を受けた一行は、4組に分かれて、①同社が市販を開始した高速道路同一車線自動運転技術「プロパイロット」を搭載した「セレナ」、②ボタン1つで駐車操作のすべて（アクセル、ブレーキ、ハンドル、シフト、パーキングブレーキ）を自動で行う「プロパイロット パーキング」を搭載した電気自動車、新型日産「リーフ」、③エンジンで発電しモーターで駆動するタイプの電気自動車である「ノート・e-POWER」、④運転の楽しさの体験として「GT-R」の試乗を行った。

1周約3.7kmのテストコースは、高速道路の直線部、ランプからの合流、都市高速道路の段差、S字カーブ、ひび割れたアスファルト路面など、普段よく走行する道路環境が再現されている。当日は晴天で小春日和となる中、コースの周囲にある海や八景島シーパラダイス（遊園地）などの風景も目に入り、快適な環境の下で試乗会は進化した。

試乗会の合間のイベントホールでの休憩中には、電気自動車「リーフ」の見学・説明のほか、一行と日産側のスタッフとの間で、初めて触れる「プロパイロット」の操作、アクセルペダルのみで加速、減速、停止が行える新感覚の「e-POWER Drive」、また「GT-R」の加速感の感想などをはじめ、さまざまな意見交換が行われていた。最後に会議室での総括的な質疑を行い、約2時間半におよぶ試乗会は終了し、一行はグランドライブを後にして視察会は解散となった。



【写真3】日産グランドライブ全景（手前。右横は同社追浜工場）



日 本自動車会議所は11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「これからどうなる自動運転シリーズ第3弾～自動運転実現に向けた課題と展望～」をテーマに第242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している。今回はシリーズ第3弾として内閣官房の八山幸司・情報通信技術（IT）総合戦略室参事官および総務省の中里学・総合通信基盤局電波部移動通信課新世代移動通信システム推進室長が講演した。両氏は政府の自動運転推進組織である「戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）自動走行システム推進委員会」のコアメンバー。参加者は85名。

【内閣官房・八山参事官講演概要】

1. 自動運転の実現に向けた背景

本格的な人口減少と超高齢化が進む中、「世界一安全で円滑な道路交通社会」を目指す日本にとって、交通事故死者の大幅な削減と高齢者が安心・安全に移動できるための安全運転支援技術の高度化と次世代交通システムの実用化が急務である。自動運転は、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。

自動運転に係る社会的期待としては、交通事故削減、渋滞緩和などに加え、高齢者の移動支援がある。わが国では高齢化が加速しており、2017年の総人口に占める高齢者人口（65歳以上）の割合は27.7%を記録し世界一。こうした中、自動運転技術によって、特に中山間地域に住む高齢者の移動手段を確保することが期待されている。

さらに期待される分野は物流の効率化である。現

在、職業ドライバー（特にトラックドライバー）不足が社会課題となっている。自動運転技術を活用して、トラック物流業界の経営効率の改善やドライバー不足への対応へ貢献することが期待されている。現在官民が一体となり、トラックの隊列走行や完全自動運転トラックの実現を目指している。

2. 米国での動き

米国では自動車分野において異業種企業間連携が急速に進展している。一例として、2016年10月、IBM社とGM社はAIを活用した車載情報システム「OnStar Go」の開発・提供で提携することを発表した。

また、同年12月、FCA社との提携を発表したGoogle社は、自社の自動運転車開発プロジェクトをWaymo社として分社化することを表明。Waymo社においてGoogle社は自動運転車の開発を継続する一方、今後は、自動運転車の製造ではなく、自動車メーカーやライドシェアサービス、バス等の公共交通機関などに供給できる自動運転システムの開発に焦点を当てる方針。

また米国では自動運転に関連し新しいビジネスも生まれている。自動車保険分野では、携帯電話回線で送られるデータで運転状況を把握するとともに、GPSで正確な走行距離を算出し、それに応じて保険料の割引などを実施している。

また、Tesla社は、従来ディーラーでの対応が必要なソフトウェアの更新を、インターネットを通じて自動更新できる仕組みを導入した。さらに2014年1月、インターネットによるソフトウェアの更新でリコールに対応するなどネット配信による自動車の機能更新ビジネスを展開中で、2015年8月からは自動運転機能 Autopilot のソフトウェアの配信を開始

した。

3. 国内の自動運転実用化に向けた政府の取組み

政府においては、内閣総理大臣が本部長を務めるIT総合戦略本部のもとで、「道路交通ワーキングチーム」を開催し、SIP自動走行システム推進委員会とも連携しつつ、官民ITS構想・ロードマップ2017に向けた合同会議を実施してきた。本合同会議は、関係府省及び産業界などから構成され、内閣官房と内閣府が事務局を務めている。このような官民連携推進体制での検討を通じ、本ロードマップに係る毎年のPDCAサイクルを推進し、必要に応じて、再度本ロードマップを修正することとしている。

これまで「ロードマップ2016」に記載された事項は確実に進展。「同2017」では、高度自動運転実現に向けた2025年までのシナリオを策定するとともに、市場化を見据えた制度整備と、技術力の更なる強化について重点的に記載した。

このうち、自家用車における自動運転システムの活用については、2025年目途に高速道路での完全自動運転車（レベル4）および高度運転支援システム（仮称）を実現する。物流サービスへの自動運転システムの活用については、まずは、高速道路におけるトラックの隊列走行の実現を目指すとともに、その後は完全自動運転トラックの実現を目指す。

当隊列走行の目標は、2020年までに高速道路（新東名）での後続無人隊列走行の実現、2022年度以降に高速道路（東京－大阪間）の長距離輸送などにおける後続車両無人の隊列走行の実現とした。移動サービスへの自動運転システムの活用については、全国での公道実験を推進し、2020年までにレベル4の限定地域での無人自動運転移動サービスを実現する。

こうした自動運転システムの実現にあたっては、「ドライバーによる運転」を前提とした交通関連法規の多岐にわたる見直しが必要。このため、2017年度中を目途に、高度自動運転実現に向けた政府全体の制度整備の方針（大綱）をまとめる予定。

今後、完全自動運転車の実用化により、人の移動の時間に全く別のことができるなどにより、移動の概念が変わる可能性がある。また、自動運転の実用化の進展と共に、新しい周辺産業が次々と誕生していく可能性や、自動運転の普及により、自動車が所有から共有するものへと変わる可能性、公共交通機関のあり方、自動車産業のあり方などが変わる可能

性など、社会が大きく変わる様々な可能性が出てくる。

内閣官房では、こうした大きな社会の流れの変化を踏まえ、今後とも世界一安全で円滑な道路交通社会を目指して全力で取り組む。

【総務省・中里室長講演概要】

1. コネクテッドカー社会の実現に向けて

これまでのITS社会では、基本的にはクルマがネットワークに依存しないでサービスを展開してきた。これに対し将来のコネクテッドカー社会は、たくさんクルマのセンサーがネットに接続し、ネットとクルマがつながるのがあたりまえの世界となる。そうすると、ドライバーの運転特性に基づく自動車保険、近くのレストランなどを提案し自動でナビを設定するなど、クルマの情報を活用した新サービスが創出される。また、クルマとネットワークがつながり新たな価値やビジネスが創出される。安全・安心なコネクテッドカー社会である。

総務省では、こうしたコネクテッドカー社会における新たなサービスやビジネスのあり方、当社会を支える無線通信ネットワークのあり方、安全で利便性の高いプラットフォームの構築のための方策などを検討するため、「コネクテッドカー社会の実現に向けた研究会」を2016年12月から開催してきた。当研究会は有識者、自動車メーカー、通信事業者、関連サービス提供者（保険、観光、セキュリティ他）などで構成された。2017年7月に報告書を取りまとめ、コネクテッドカーについての現状分析、課題の抽出、推進方策などの検討を実施した。

コネクテッドカーは、高齢運転者や過疎地の交通問題や運転者の疲労・感情コントロールの解決に貢献するだけでなく、AIを組み合わせ、保険、メンテナンス、高齢者対応、ネットワークなどで新たなビジネスを生み出す。ワイヤレスで、「家電」「クルマ」がつながり、「社会全体」がつながる時代が来る。こうしたコネクテッドカー社会において自動車産業は、従来のハードウェアのクルマが中心の産業から、ソフトウェアのモビリティサービスとセットとなった産業構造に変化していく。

また今後、クルマと社会全体がつながる時代には、つながることによる「新たな脅威」への対応が必要となる。この脅威とは、①遠隔操作・サイバーアタック、②データ改ざん、③プライバシー侵害であり、

これからのコネクテッドカーを想定したセキュリティ対策、サービス開発の推進が重要である。

2. 第5世代移動通信システム(5G)について

現在、わが国においては、移動体無線技術の高速・大容量化路線が進められ、移動通信システムは、AI、IoT時代のICT(情報通信技術)の基盤技術と言われる第5世代移動通信システム(5G)に向かっている。これまでは、電話(音声)とブロードバンドで発展してきたが、携帯電話は基本的に人と人の「コミュニケーション」を行うためのツールだった。5Gでは、ICTはモノとモノを結ぶIoTの方向に大きく変わろうとしており、コミュニケーションとビジネスも変わると考えられる。

5Gは世界各国・地域で取り組みが進められているが、①最高伝送速度10Gbpsの「超高速」、②接続機器数100万台km²という「多数同時接続」、③1ミリ秒の遅延という「超低遅延」を特徴としている。5Gの特に大きな特徴は②と③。多数同時接続の機能は、家電・車など身の回りのあらゆる機器(モノ)がつながる環境を実現する。超低遅延は、遠隔地においてもロボットの操作をスムーズに行うことや自動運転に活かすことが可能になる。

この5Gによって、IoT時代が本格的に到来する。タイムラグを感じる事のない、リアルタイムな通信が可能となり、クルマがネットワークに依存しないでサービス展開をしていた社会から、ネットワークとつながり、新たな価値やビジネスを生み出すコネクテッドカー社会へと進展する。ビッグデータ、AIの進化もあいまって、地図、環境などの情報とクルマを組み合わせる技術が様々な分野に普及展開し、新サービス創出が促される。

現在、当省は5Gを社会実装させることを念頭に、物流分野やスポーツの分野など具体的なフィールドを活用した総合的な実証実験を東京および地方で実施している。こうした実証実験を経て世界中の企業や大学などが参加できるオープンな環境を構築し、国際的な標準化活動へ貢献したいと考えている。

当省は、東京オリンピック・パラリンピック競技大会が開催される2020年を5G実現のターゲットイヤーとしている。2020年は5Gが安全・安心の確保、便利な社会の実現、地域の活性化・地方創生、新たなビジネスの創出を支える基盤となるよう、引き続き必要な環境整備などを推進していく。



東 京・上野の不忍池弁天堂境内に建つ「東京自動車三十年(みそじ)会記念碑」の法要が11月22日、同弁天堂で執り行われた。東京都内の自動車関連業界の経営者ら約30人が出席=写真=、大正から昭和にかけて自動車の普及に努めた先人たちに慰霊するとともに、現在の業界が直面する技術革新の荒波を乗り越えていく覚悟を新たにした。

法要では、導師を務めた北岡興真・東叡山福聚院住職による読経が流れる中、参列者が順に回し焼香。北岡導師は続く法話で、「今の豊かな時代の背景には自動車の多大な貢献がある。功績を残された方々に感謝するとともに、皆さんも胸を張って仕事に努めてください」などと述べた。

その後、実行委員長の西村健二・東京都自動車会議所会長代行(東京都自動車整備振興会会長)が「自動車関連産業の黎明期に奮闘された諸先輩方に思いをはせ、慰霊することにより、皆さま方がこの革新の時代に立ち向かう気持ちを新たにできる機会としていただければ幸いです」と挨拶。続いて、みそじ会代表世話人の中谷良平・安全自動車(株)会長が挨拶に立ち、「自動車はこの100年ですごい進化を遂げたが、またさらに進化しようとしている。(電気や水素など)いろいろな動力が実用化されてものづくりに迷いも出ているが、いずれ収束されていくと思う。いずれにしろ、業界がますます大きくなるのは間違いなく、皆さま方の繁栄を願う」と話した。

東京自動車みそじ会は1953年に自動車関連業界の親睦団体として発足。当時、業界歴30年以上と、1923年の関東大震災の前から自動車関連事業に携わっていた人を会員としたので、この名がついた。発足当初のメンバーを顕彰する記念碑は、1975年に建立。今では不忍池弁天堂境内に建つ石碑の中でも、一般の人によく知られる存在となっている。

[東京都自動車会議所]

自動車産業政策研究会の 新顔ぶれ決まる

会長に高島直樹氏が就任

東京都議会自由民主党

東 京都議会自由民主党はこのほど、いわゆる自動車関連議員連盟の流れを汲む「自動車産業政策研究会」のメンバーを5年ぶりに一新した。それによると、都議会自民党の歴史20期(80年)を迎えた今回は、研究会の顧問、相談役ポストを空席にして、会長には自由民主党東京都連の幹事長を務める高島直樹議員が、また幹事長には、都議会自民党幹事長の秋田一郎議員がそれぞれ就任した。全体の人数はこれまでの計12名から9名にと3名減り、コンパクトながら精鋭を集めた布陣とした。

◇自動車産業政策研究会の新しい顔ぶれは次の通り(敬称略)。

▽会長 = 高島直樹(足立区選出) ▽副会長 = 吉原修(町田市選出)、高橋信博(小平市選出)、中屋文孝(文京区選出) ▽幹事長 = 秋田一郎(新宿区選出) ▽幹事 = 宇田川聡史(江戸川区選出) ▽事務局長 = 山崎一輝(江東区選出) ▽事務局次長 = 菅野弘一(港区選出)、清水孝治(立川市選出)

[東京都自動車会議所]

燃料電池車や 水素ステーションの整備を 九都県市が政府に要望書提出

補助制度の継続や規制緩和も

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・燃料電池戦略ロードマップ」に沿った水素社会の実現に向けた取り組み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、加山俊夫・相模原市長、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、林文子・横浜市長、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・国土交通大臣および中川雅

治・環境大臣に対して行った。

◇要望書(11月14日付)の内容は次の通り。

持続可能な社会の実現に向けた地球温暖化対策が世界的な共通の課題になっている中、利用の段階で二酸化炭素を排出しない水素エネルギーは、家庭用燃料電池(エネファーム)や燃料電池自動車としてようやく実用段階に入った。こうした水素関連製品はわが国の高い技術力の結晶であり、水素エネルギーの普及による経済波及効果は大きい。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の利用も可能である。

わが国では燃料電池自動車の市販が平成26年に開始され、水素ステーションの整備が進むなど水素エネルギーをめぐる企業の動きは日々活発化している一方、コスト低減、インフラ整備、規制緩和、さらなる技術開発など多くの課題があり、官民一体となった水素エネルギーの普及拡大が求められている。また、ラグビーワールドカップ2019や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、国内で水素エネルギーの普及拡大を図ることは、わが国の環境先進技術を世界に対しアピールすることになる。

全国人口の約3割を擁する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、様々な取り組み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り組み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・運営に係る補助制度の継続・運用の緩和

燃料電池自動車の普及には、車両の普及に並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、水素社会の実現に向けて、水素ステーションの整備を着実に推進し、水素ステーションの設置・運営に係る財政支援を継続的に行うこと。

併せて現在、国の補助金を活用して整備した移動式水素ステーションについて、その運用箇所は、現在2カ所までとされているが、近隣に水素ステーションが存在しない「空白地域」を早期に解消

するため、既存の運用箇所¹に支障のない範囲において、追加などを認めること。

2 水素ステーションに係る規制緩和の更なる推進

「水素・燃料電池戦略ロードマップ改訂版」に掲げる水素ステーションの整備目標（2025年度までに320箇所）を達成するためには、さらなる整備拡大に向けた規制緩和などの措置が必要であるため、安全性の確保を前提として、「規制改革実施計画（平成29年6月閣議決定）」に掲げる規制見直し項目を着実かつ速やかに推進すること。

3 燃料電池バスの普及促進策

東京オリンピック・パラリンピック競技大会に移動手段として、環境面で期待される燃料電池バスが市場投入されたことから、将来的な燃料電池バスの普及目標台数を早急に示すこと。あわせて大幅なコストダウンが進むまでの期間、購入者など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。特に平成29年度「地域交通のグ

リーン化に向けた次世代環境対応車普及促進事業」において引き下げた燃料電池バス車両導入への補助割合について、速やかに従前の水準（2分の1）に戻すこと。

また大量の水素需要が見込まれる燃料電池バスに対応する水素ステーションの整備への財政支援を継続的に行うとともに、既存の水素ステーションにおけるバス対応などに伴う設備改修などについても支援を行うこと。

4 燃料電池の用途拡大

燃料電池車両の普及促進に向けては、多くのユーザーのニーズに応えられるよう、燃料電池自動車や燃料電池フォークリフトをはじめとする産業用車両の用途拡大及び車種の多様化を図るとともに、その他燃料電池技術を活用した新たな製品の開発に対するメーカーなどへの支援を実施すること。

〔東京都自動車会議所〕



富 山県自動車会議所は10月14日、11月11日の両日、富山市の富山県運転教育センターで「エコドライブ^{くるま}車塾」2017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9年目となる事業であり、地球温暖化の最大原因がCO₂（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と考え、「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。

近年ガソリン価格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・重要性を理解するだけでなく、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ていることもあり、富山県、とやま環境財団の両ホームページで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配布した。

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38名。また、昨年参加した「地域・職場のリーダー」の3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30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……30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あたりの平均伸びkm数(改善km) ……2.77km/ℓ(30名)
・ 平均燃費改善率……19.6%(30名)
・ 改善率最高値……56.8%

訃 報

住友ゴム工業元社長
(当会議所会員元代表者)

横瀬 恭平氏

住友ゴム工業元社長の横瀬恭平氏が11月7日、逝去された。99歳だった。横瀬氏は、昭和55年3月代表取締役社長、昭和60年10月代表取締役会長に就任され、平成3年3月取締役相談役に退かれた。

エコドライブで 明日への架け橋を。

明日の地球のために、
明日の自分のために。

START!
ECO DRIVE



エコドライブ10のすすめ

- ① ふんわりアクセル「eスタート」
- ② 車間距離にゆとりをもって、加速・減速の少ない運転
- ③ 減速時は早めにアクセルを離そう
- ④ エアコンの使用は適切に
- ⑤ ムダなアイドリングはやめよう
- ⑥ 渋滞を避け、余裕をもって出発しよう
- ⑦ タイヤの空気圧から始める点検・整備
- ⑧ 不要な荷物はおろそう
- ⑨ 走行の妨げとなる駐車はやめよう
- ⑩ 自分の燃費を把握しよう

エコドライブ
しよう!

日本自動車会議所



Vol. 19

千葉療護センター

(株)交文社 代表取締役社長/自動車ジャーナリスト 小林 英世

千葉市美浜区、幕張メッセから海沿いの道を数キロほど東に行ったところに自動車事故対策機構(NASVA)の千葉療護センターがある。自動車事故により脳を損傷し重度の後遺障害が残り寝たきりの状態、いわゆる植物状態(遷延性意識障害)となった方を受け入れ、治療と看護を行う専門の病院である。

精密な診断により脳機能の評価を行い、残存する機能を改善させ、それらを組み合わせて最大限の能力を発揮できるように、手厚い医療、リハビリテーション、看護が行われている。

病棟はワンフロアでほとんど間仕切りがなく、看護師が常に患者の状態を見ていられるように配置され、同じ看護師が一人の患者を継続して受け持つプライマリー・ナーシング方式の看護体制が取られている。病床は大きな窓の側に設置され、季節や気候の変化を刺激とし、一方で点けっぱなしのテレビも脳への刺激の一つとなっている。わずかな意識の回復の兆しをとらえるための治療と看護が行われている。

交通事故件数、同死者数は減少を続けているが、重度後遺障害者数は年間2,000人弱発生しており、同センターの80床は常に満床の状態入院には数カ月待つことになるという。

NASVAは千葉以外に、宮城県(50床)、岐阜県(50

床)、岡山県(50床)に療護施設を設置・運営しているほか、療護センターと同レベルの医療・看護を行える一般病院を選定し、同業務を委託することで、入院が必要な患者の受け入れに処している。現在、北海道(12床)、神奈川(12床)、大阪(16床)、福岡(20床)で、直営・委託合わせて全国で290床となっている。

これらの施設は自動車ユーザーが納める自賠責保険の積立金で運営されている。昭和40年代に急増した交通事故により、頭部を損傷し植物状態に陥り、治療と常時の介護を必要とする患者とその家族の精神的、経済的負担を救済することが社会問題となった時期である。前身の自動車事故対策センターの設立は昭和48年であり、千葉療護センターは昭和59年に開業。以後、数年おきに療護センターを増やし、一般病院への委託も行われてきた。

最近では療護センターの医師、職員による学会への研究成果の発表や看護師の研修といったことも行われている。脳損傷の治療・看護で長年蓄積してきた同センターの知見がアウトプットされ、広く生かされるようになってきた。

自ら変化を作り出せない植物状態の患者が完全に健康を取り戻すことは多くはないが、歩行可能な状態に回復する方たちがいることも確かである。重度の後遺障害の方たちにこれ以上のことをできる施設は他にはない。自賠責保険の積立金で運営されているこの事業は、絶対に必要である。

日本自動車会議所会員(平成29年12月10日現在)=団体会員88、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77、推薦会員6)