

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



2018

1

No.900

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)

自動車安全特別会計への約6,100億円繰り戻し問題 15年ぶりの返済再開が実現

「自賠制度を考える会」などの活動が実を結ぶ

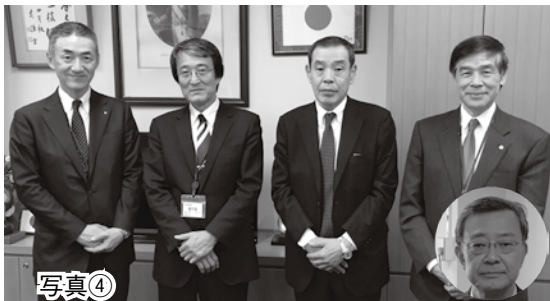


写真①

写真②



写真③



写真④

自 賠責保険料積立金のうち約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が、昨年末、大きく動いた。平成30年度予算案において、一般会計から自動車安全特別会計へ23.2億円が繰り戻されることが、国土交通、財務両大臣によって合意に至った。15年ぶりの返済再開であり、有識者や被害者団体、自動車関係団体などから成る「自動車損害賠償保障制度を考える会」などの活動が実

を結んだ格好だ。「考える会」では昨年11月、国交省と財務省の折衝が大詰めを迎えている中、麻生太郎財務大臣に面会し、「交通事故被害者救済に必須の原資であり、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きたい」と要望。当会議所の内山田竹志会長も同じく11月、自動車議連会長の額賀福志郎衆議院議員へ同様の趣旨で陳情活動を展開していた。＝写真説明・関連記事は5ページに掲載＝

◆◆ 主な内容 ◆◆

- 新年のご挨拶 [内山田竹志会長]..... 2
- 自動車工業団体新春賀詞交歓会開催..... 4
- 平成30年度税制改正大綱が決定..... 6
- 第1回法制委員会開催..... 9
- 第1回交通安全委員会開催..... 11
- 東京都が遠隔型自動運転システムの公道実証実験[東京都]..... 12
- 第243回会員研修会開催..... 13
- 東京都が昨夏の光化学スモッグ発生状況まとめる[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)



新年のご挨拶

一般社団法人 日本自動車会議所

会長 内山田 竹志

年頭に当たり、一言ご挨拶を申し上げます。

旧年中は格別のご厚情を賜り、誠にありがとうございました。私は昨年6月、小枝至前会長（現名誉会長）からバトンを受け、日本自動車会議所の第13代会長に就任いたしました。クルマ社会の健全な発展を通じて日本経済の繁栄に微力ながら貢献したいとの思いで、活動に取り組んでおります。

さて、昨年10月の総選挙での自民党の大勝で、自民・公明両党による安定した政権基盤が継続し、日本経済の再生を期したアベノミクスも、生産性向上を目指す第2ステージに本格突入します。国内景気は米国を初めとする世界経済の成長も背景に、穏やかながら回復基調が継続し年末で61カ月の長さとなり、過去最長の73カ月を抜くのも確実との見方も定着してきました。

しかし、国内の自動車市場に目を転じますと、厳しい環境にさらされているのが現実です。2017年の新車販売は、2年ぶりの500万台超えを達成できる見通しですが、ピーク時に比べて280万台近くも減っております。日本の自動車産業は、全就業人口の1割を占め、輸出総額においても、また全製造業の製造品出荷額においても、2割を占めるすそ野が広い基幹産業です。自動車産業がこれからも日本経済をリードし、地域経済や雇用を維持していくためにも、安倍政権にはさらなる成長戦略を大胆に推進いただき、自動車業界としても、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たいと存じます。

本年は、税制改正の「勝負の年」です。「平成31年度までに、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」と明記された大綱を踏まえ、長年の悲願である自動車税の税率引き下げを核とする抜本的見直しの実現に向けて、業界を挙げて一致団結して取り組んでまいります。

JAFをはじめ会議所など自動車関係21団体で構成する「自動車税制改革フォーラム」では、昨年年間を通して「ユーザーの声収集活動」を全国で展開し、過重な税負担に対する多数の切実な訴えを直に聞かせていただきました。また、昨秋開催された東京モーターシ

ヨーは、当初、台風直撃の影響も心配されましたが、約80万人もの多くのクルマファンにご来場いただくことができました。悪天候下、長い列を作って並ばれる姿には感動すら覚え、力をいただきました。加えて、来場者の4人に1人が女性、半数が30歳代以下という今後が楽しみな層が大きく増え、私どものあと一步の工夫、努力、そして税制面でのアシストにより、さらに多くのお客さまにクルマファンになっていただけると確信できた次第です。

去年は、自動運転が広く社会の注目を集めた年でした。会議所も自動運転をテーマにした講演会を年間でシリーズ化して開催しましたが、毎回定員を大幅に上回るご参加に大きな盛り上がりを感じました。自動運転、電動化、コネクテッドなど最新技術の融合により、クルマが変貌を遂げていくことは確実に、電気自動車・燃料電池自動車などの次世代自動車の普及の加速化も、国際的な環境規制の強化を受けて目前です。「新たなクルマ社会のショーケース」となる2020年東京オリンピック・パラリンピックに向けて、日本の自動車業界は大きく進化してまいります。

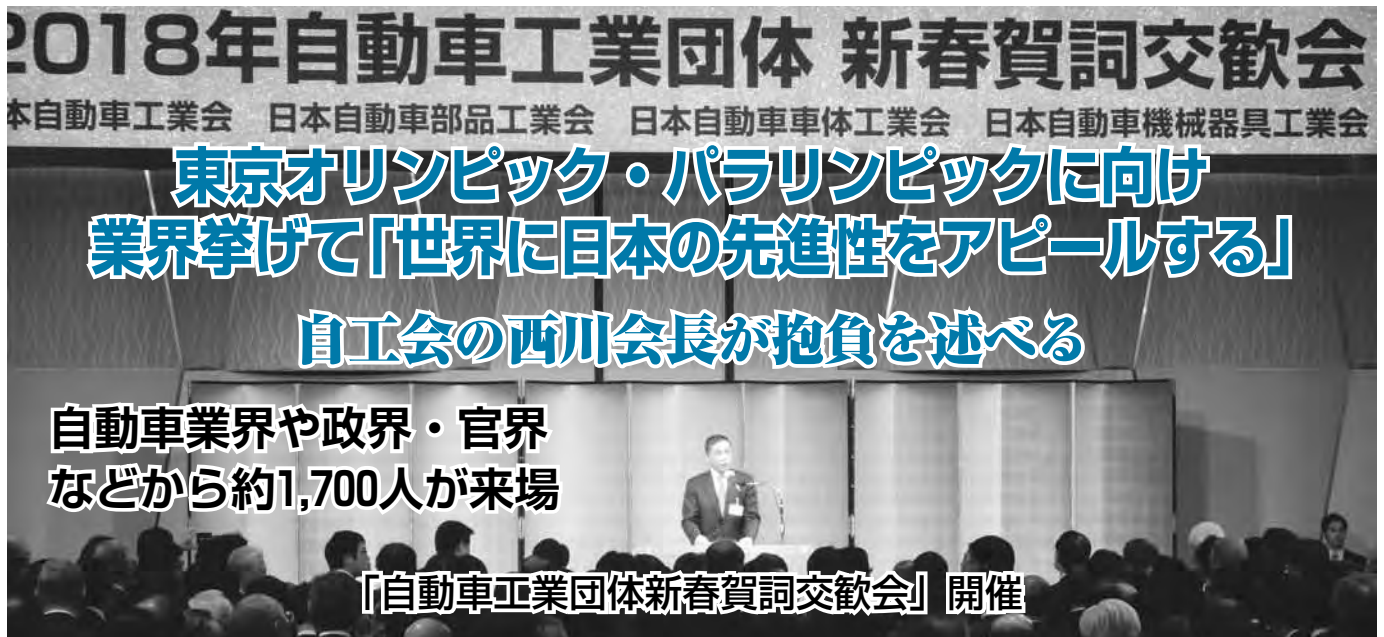
会議所は、このような大きな変革期の中、自動車関係の総合団体として期待される役割を着実に果たすべく、今年も前述の「税制」に、「環境」「安全」「人材」を加えた4本柱を軸に事業を進めてまいります。

「クルマ好き」キッズ・若者の育みと、自動車産業の魅力のPR強化を目的に、昨年全面リニューアルしたホームページについては、全国各地のイベントなど、毎月100件に及ぶ業界を網羅した情報をタイムリーにアップしていますが、皆さまにご協力もお願いしながら、一層の認知浸透、活用促進に努めてまいります。また、情報の受発信拠点である「日本自動車会館」において、人気の「親子キッズエンジニア」を自動車技術会と連携して3月に東京で初開催できる運びとなりました。

15年ぶりに実現できた、自賠責保険料積立金の繰り戻し継続の働きかけについても一層の注力が必要ですし、3年越しの懸案であった中小整備専業者支援もスタートします。政府の「働き方改革」を受け、会議所も「活力ある職場づくり」研究会を立ち上げましたが、研修会の機会などを通じて成果を発表してまいりたいと考えております。

皆さまそれぞれの事業を「縦糸」とするなら、会議所の機能は「横糸」です。「糸から布に」、そういう思いで今年も役割を担ってまいりますので、倍旧のご支援とご指導をいただきますよう、どうぞよろしくお祈り申し上げます。

最後になりましたが、この1年の皆さまますますのご繁栄とご活躍をお祈り申し上げ、年頭のご挨拶とさせていただきます。



自 動車産業の関係者が集う「2018年 自動車工業団体新春賀詞交歓会」が1月5日、東京・港区のグランドプリンスホテル新高輪で開催され、自動車業界関係者をはじめ政界・官界からの招待者、メディア関係者など約1,700人の来場者で賑わった。

主催者を代表して挨拶に立った日本自動車工業会の西川廣人会長は、「昨年は、グローバルな事業環境は比較的穏やかで、順調な年だったと思っています。国内市場に目を向けても、景気は底堅く堅調に推移しました。国内も比較的順調だったと実感しています」と1年を振り返り、次のように今年の抱負を述べた。

「昨年12月に閣議決定されました、『生産性革命』と『人づくり革命』を両輪とする新しい経済政策パッケージをはじめ、安倍政権による経済政策によって経済の好循環がさらに拡大することを大いに期待しております。米国においても、昨年12月に成立した税制改革法が米国経済の活性化に寄与するものと考えており、自動車業界にとって堅調な事業環境が今年も続くのではないかとみております。

自動車業界としては、国内、そしてグローバルそれぞれにおいて、当面する課題に取り組んでまいりますが、東京オリンピック・パラリンピックが開催される2020年に向かって、世界に日本の先進性をアピールする大きなチャンスのある年でもあると考えております。自動車業界全体でこの取り組みを進め、課題に対しても着実に取り組み、将来へ備える年にしたいと考えています」

続いて、来賓として世耕弘成経済産業大臣と石井啓一国土交通大臣が挨拶。世耕大臣は、世界的な電動化の動きや自動運転技術の進展、カーシェアリングなどの新たなビジネスの台頭などに触れ、「大きな変化の波がやっています」との認識を示し、「日本の自動車産業にしっかりと世界をリードしてもらわなければ、われわれの子ども世代が豊かさを享受できなくなる、というくらい日本にとって重要な産業であると考えています。日本国民の豊かさが、自動車産業の成長にかかっていると思います。自動車産業の皆さまには今年1年頑張ってください、国を豊かにして日本経済を引っ張っていただきたいと心からお願い申し上げます」とエールを送った。

石井大臣も、自動運転技術の進展と電動化の波を取り上げ、「自動車産業は100年に1度の大変革の年に入っています」と述べた上で、「国土交通省としても、あらゆる政策を通じて、産業界の皆さまと共に、この動きに対応して世界を先導してまいりたい。また、2020年の東京オリンピック・パラリンピックという絶好の機会に、安全環境に配慮した日本の先進的な自動車技術、クルマ社会を世界に示していきたいと考えています」と挨拶した。

この後、日本自動車部品工業会の志藤昭彦会長が「世界経済は堅調に推移しています。日本経済もアベノミクス効果で好調を持続しており、われわれ自動車産業も頑張ることで日本経済に貢献してまいります」と力強く挨拶し、志藤会長の乾杯の発声で賀詞交歓会が始まり、自動車業界の2018年が幕を開けた。

自動車安全特会への約6,100億円繰り戻し問題

国土交通、財務両大臣が予算折衝

平成30年度予算で23.2億円を繰り戻すことで合意 「考える会」が評価する声明を公表

自 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。しかし、危機感を募らせた「自動車損害賠償保障制度を考える会」をはじめ、当会議所や日本自動車連盟（JAF）など自動車関係団体が昨年、積極的な要望活動を展開。石井啓一国土交通大臣と麻生太郎財務大臣による予算折衝の結果、昨年12月18日、自動車特別会計への繰り戻しが合意された。これを受け、「考える会」では設立呼びかけ人5人の連名で12月25日、「声明」を公表した。

国交、財務両大臣の合意のポイントは次の通り。

○平成30年度予算において、一般会計から自動車安全特別会計へ、23.2億円※を繰り戻す。

※23.2億円の内訳：事業増分10.5億円＋利子分12.7億円

○平成30年度予算において、「介護者なき後を見据えた重度後遺障害者の日常生活支援」等の被害者保護対策事業等を拡充する。

○新たな大臣間覚書を締結し、「平成24年度から平成30年度まで」としていた返済期限を、「平成31年度から平成34年度まで」に改める。

また、毎年度の具体的な繰り戻し額については、被害者等のニーズに応じて被害者保護増進事業等が安定的、継続的に将来にわたって実施されるよう十分に留意しつつ、両省庁の協議の上、決定することとする。

表紙 写真説明

写真①＝昨年11月13日に麻生財務大臣を陳情のため訪問した設立呼びかけ人でもある「考える会」メンバー5人。左から▽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、▽矢代隆義・日本自動車連盟（JAF）会長、

声 明

一般会計から自動車安全特別会計への繰り戻しについて

平成29年12月25日

自動車損害賠償保障制度を考える会

本年12月22日に閣議決定された平成30年度予算案において、一般会計から自動車安全特別会計へ23.2億円を繰り戻すとされたことは、15年ぶりの返済再開であり、我々の要望に沿う結果として評価したい。また、交通事故被害者の救済事業について、療護機能の拡充等の新たな事業についても認められるなど、充実・拡大が図られたことについても評価されるべきものである。

当自賠責保険積立金は、かつて自賠責保険として自動車ユーザーが支払ったものの運用益を原資とする、その時々が必要とされる交通事故被害者の救済や事故防止対策に用いられているものである。我々は、一般会計に貸し出された6,000億円を超える資金が、国土交通大臣と財務大臣の合意通り返済される事を引き続き求めていくと同時に、交通事故被害者への支援対策事業の充実について注意深く見守り、今後とも必要に応じて提言を行う所存である。

▽麻生財務大臣、▽福田弥夫・日本大学危機管理理学部長（「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）

写真②＝昨年11月10日に額賀福志郎自動車議連会長（左）に繰り戻しを要望する内山田竹志会議所会長

写真③＝繰り戻し合意を受けて、昨年12月25日に議員会館を訪問した「考える会」メンバー。左から、▽桑山家族の会代表、▽福田考える会座長、▽額賀議連会長、▽矢代JAF会長。写真内は同メンバーが訪問した、北側一雄衆議院議員の岡本章秘書

写真④＝繰り戻し合意を受けて、昨年12月26日に議員会館と国土交通省を訪問した「考える会」メンバー。左から、▽秋田会議所保険委員長、▽桑山家族の会代表、▽麻生財務大臣の村松一郎秘書官、▽矢代JAF会長。写真内は同メンバーが訪問した奥田哲也・国土交通省自動車局長

平成30年度税制改正大綱

- ・ 先進安全技術を搭載したトラック・バスに係る
特例措置の拡充・延長
- ・ バリアフリー車両に係る特例措置の延長
- ・ 自動車取得税の免税点に係る特例措置の延長
などが決定

平成29年度大綱を踏まえ、
平成31年度税制改正での総合的な検討は既定路線

自 民、公明両党は2017年12月14日、「平成30年度税制改正大綱」を決定した。今大綱には「車体課税」の記載はないものの、「平成31年度税制改正までに」と明記の上、「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」こととされた平成29年度大綱を踏まえ、平成31年度税制改正において総合的な検討が行われるのは既定路線となっている。このため、当会議所など自動車関係団体では平成30年を「勝負の年」と位置づけ、車体課税の抜本見直しの実現に向けて2年越しの活動を展開していくことにしている。

自動車関係では、先進安全技術を搭載したトラック・バスの特例措置について、適用対象となる装置に車線逸脱警報装置を新たに追加したうえで、自動車重量税は3年間延長、自動車取得税は1年間延長される。バリアフリー車両（ノンステップバス、リフト付きバス、ユニバーサルデザインタクシー）の特例措置についても3年間延長されることとなった。また、中古自動車の流通の活性化を図るため、自動車取得税の免税点に係る特例措置（取得価額が50万円以下の自動車の取得に係る自動車取得税を免税）が、取得税廃止までの1年6カ月延長される。このほか、自動車整備事業者等が取得する廃油処理装置などに係る課税標準の特例措置について、所要の見直しを行ったうえで、2年間延長される。

◇ 「平成30年度税制改正大綱」の自動車関係分野の

具体的内容は次のとおり。

【資産課税】

◎租税特別措置等

（地方税）

〔廃止・縮減等〕

〈固定資産税・都市計画税〉

(3) 公害防止用設備に係る固定資産税の課税標準の特例措置について、次の見直しを行った上、その適用期限を2年延長する。

① 水質汚濁防止法の特定施設に係る汚水又は廃液を処理するための施設について、パーク処理装置を適用対象から除外した上、課税標準を価格に次の割合を乗じて得た額とする。

イ 大臣配分資産又は知事配分資産 2分の1（現行：3分の1）

ロ その他の資産 2分の1を参酌して3分の1以上3分の2以下の範囲内において市町村の条例で定める割合（現行：3分の1を参酌して6分の1以上2分の1以下の範囲内において市町村の条例で定める割合）

【消費課税】

◎租税特別措置等

（国 税）

〔延長・拡充等〕

(4) バイオエタノール等揮発油に係る課税標準の特例措置の適用期限を5年延長する。

先進安全技術を搭載したトラック・バスに係る特例措置の拡充・延長

(自動車重量税・取得税)

先進安全技術を搭載したトラック・バスに係る特例措置について、適用対象となる装置の拡充(車線逸脱警報装置を追加)を行った上で、自動車重量税の特例措置を3年間延長する。(自動車取得税の特例措置は1年間拡充。)

対象車両	車両総重量	対象装置			自動車重量税 -国税- 初回のみ	自動車取得税 -地方税- (取得価額からの控除額)
		①衝突被害 軽減 ブレーキ	②車両安定性 制御装置	③車線逸脱 警報装置		
トラック	3.5トン超22トン以下	①衝突被害 軽減 ブレーキ	②車両安定性 制御装置	③車線逸脱 警報装置	50%軽減	350万円控除 <small>(平成29年度税制改正において措置済)</small>
バス	全重量			③車線逸脱 警報装置		
複数装置装着					最大75%軽減	最大525万円控除

【備考1】車両総重量12トン超のバスに係る特例措置の対象装置は、車線逸脱警報装置に限る。
 【備考2】車両総重量5トン以下のバスに係る特例措置の対象装置は、車両安定性制御装置を除く。

出典：国土交通省

(5) 公共交通移動等円滑化基準に適合した乗合自動車等に係る自動車重量税の免税措置の適用期限を平成33年3月31日まで延長する。

(6) 車両安定性制御装置等を装備した乗合自動車等に係る自動車重量税率の特例措置について、次の見直しを行った上、その適用期限を3年延長する。

- ① 車両総重量が12t以下のバス等(専ら人の運送の用に供する自動車で乗車定員10人以上のもの(立席を有するものを除く。))をいう。
 ①及び③から⑤までにおいて同じ。)及び車両総重量が3.5tを超え20t以下のトラック(トラクタ及びトレーラーを除く。①から⑤までにおいて同じ。)のうち、車両安定性制御装置(横滑り及び転覆に対する安全性の向上を図るための装置をいう。②、③及び⑤において同じ。)、衝突被害軽減制動制御装置(衝突に対する安全性の向上を図るための装置をいう。①から③まで及び⑤において同じ。))又は車線逸脱警報装置(車線からの逸脱に対する安全性の向上を図るための装置をいう。①、④及び⑤において同じ。)のうちいずれか2以上の装置(車両総重量が5t以下のバス等にあつては衝突被害軽減制動制御装置及び車線逸脱警報装置)を装備したもののについて、平成30年5月1日から平成31年10月31日(車両総重量が8tを超え20t以下のトラックにあつては平成30年10月31日)までに新車に係る新規検査を受ける場合には、当該新規検査の際に納付すべき自動車重量税を75%軽減する。
- ② 車両総重量が20tを超え22t以下のトラ

クのうち、車両安定性制御装置及び衝突被害軽減制動制御装置を装備したもののについて、平成30年5月1日から平成30年10月31日までに新車に係る新規検査を受ける場合には、当該新規検査の際に納付すべき自動車重量税を50%軽減する。

- ③ 車両総重量が12t以下のバス等及び車両総重量が3.5tを超え20t以下のトラックのうち、車両安定性制御装置又は衝突被害軽減制動制御装置のいずれか一方の装置(車両総重量が5t以下のバス等にあつては衝突被害軽減制動制御装置)を装備したものの(①に該当するものを除く。)について、平成30年5月1日から平成31年10月31日(車両総重量が8tを超え20t以下のトラックにあつては平成30年10月31日)までに新車に係る新規検査を受ける場合には、当該新規検査の際に納付すべき自動車重量税を50%軽減する。
- ④ バス等及び車両総重量が3.5tを超え22t以下のトラックのうち、車線逸脱警報装置を装備したものの(①又は②に該当するものを除く。)について、平成30年5月1日から平成31年10月31日(車両総重量が8tを超え20t以下のトラックにあつては平成30年10月31日、車両総重量が20tを超え22t以下のトラックにあつては平成32年10月31日)までに新車に係る新規検査を受ける場合には、当該新規検査の際に納付すべき自動車重量税を25%軽減する。
- ⑤ 車両総重量が12t以下のバス等及び車両総重量が3.5tを超え20t以下のトラックのうち、車両安定性制御装置、衝突被害軽減制動制御

バリアフリー車両に係る特例措置の延長 (自動車重量税)

出典：国土交通省

バリアフリー車両に係る自動車重量税の特例措置について、平成33年3月31日まで延長する。

特例措置の内容

①ノンステップバス	初回分を免税
②リフト付きバス	
③ユニバーサルデザインタクシー(UDタクシー)	

装置及び車線逸脱警報装置（車両総重量が5t以下のバス等にあつては衝突被害軽減制動制御装置及び車線逸脱警報装置）を装備したもののについて、平成31年11月1日（車両総重量が8tを超え20t以下のトラックにあつては平成30年11月1日）から平成33年4月30日までに新車に係る新規検査を受ける場合には、当該新規検査の際に納付すべき自動車重量税を50%軽減する。

(地方税)

[延長・拡充等]

〈自動車取得税〉

(1) 次に掲げる自動車で車線逸脱警報装置（車線からの逸脱に対する安全性の向上を図るための装置をいう。(2)において同じ。)を装備したものに係る自動車取得税について、当該自動車（新車に限る。）の取得が平成30年4月1日から平成31年3月31日（車両総重量が8tを超え20t以下のトラック（トラクタ及びトレーラーを除く。②及び(2)において同じ。）にあつては、平成30年10月31日）までの間に行われたときに限り、その取得価額から175万円を控除する。

① 車両総重量が12t以下のバス等（専ら人の運送の用に供する自動車で乗車定員10人以上のもの（立席を有するものを除く。）をいう。(2)において同じ。)

② 車両総重量が3.5tを超え22t以下のトラック

(2) 車両安定性制御装置及び衝突被害軽減制動制御装置を装備した自動車に係る自動車取得税の課税標準の特例措置について、次の見直しを行う。

① 次に掲げる自動車で車両安定性制御装置（横滑り及び転覆に対する安全性の向上を図

るための装置をいう。②において同じ。）、衝突被害軽減制動制御装置（衝突に対する安全性の向上を図るための装置をいう。②において同じ。）及び車線逸脱警報装置を装備したものに係る自動車取得税について、当該自動車（新車に限る。）の取得が平成30年4月1日から平成31年3月31日（車両総重量が8tを超え20t以下のトラックにあつては、平成30年10月31日）までの間に行われたときに限り、その取得価額から525万円を控除する。

イ 車両総重量が5tを超え12t以下のバス等

ロ 車両総重量が3.5tを超え20t以下のトラック

② 次に掲げる自動車で車両安定性制御装置、衝突被害軽減制動制御装置及び車線逸脱警報装置を装備したものに係る自動車取得税について、当該自動車（新車に限る。）の取得がイに掲げるトラックにあつては平成30年11月1日から平成31年3月31日までの間に行われたときに限り、ロに掲げるトラックにあつては平成30年4月1日から平成30年10月31日までの間に行われたときに限り、その取得価額から350万円を控除する。

イ 車両総重量が8tを超え20t以下のトラック

ロ 車両総重量が20tを超え22t以下のトラック

(注) 車両安定性制御装置及び衝突被害軽減制動制御装置を装備した上記(2)①並びに②ロに掲げる自動車については、引き続き現行の措置を適用する。

(3) 自動車取得税の免税点の特例措置の適用期限を1年6月延長する。

ライドシェアや働き方改革についての意見が相次ぐ 国土交通省とタクシー事業活性化について意見交換



説明をする齋藤調整官（奥のテーブル右から2人目）。齋藤調整官の左隣が神谷委員長

日 本自動車会議所は平成29年12月12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29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。

当委員会は、本年年初からの初乗り運賃引き下げ、8月からの事前確定運賃実証実験、来年度の定期券実証実験（予定）や、公共交通網の維持が難しくなっている過疎地域でバスやタクシーが荷物を運び、貨物車が客を乗せる貨客混載の規制緩和が9月よりスタートするなど、旅客自動車運送事業のサービス活性化に向けた取り組みが進められており、当取り組みについては、自動車業界としても関心の深い分野であることから開催した。

国土交通省自動車局旅客課タクシー事業活性化調整官の齋藤永能氏から「タクシー事業を取り巻く最近の情勢」について説明を受け、出席委員から、ライドシェア関連について、「日本では、今後配車アプリの戦いになるのではないか」、働き方改革について、「就業者の所得を向上させていく仕組みづくりが大切」との意見が出されるなど活発な意見交換がなされた。

【説明概要】

1. タクシー事業の現状と改正タクシー特措法のポイント

まずはじめに、タクシー事業の現状について説明したい。タクシーの輸送人員は、平成18年度の19億4,110万人をピークに減少傾向。平成28年度には13億9,621万人でピーク時から約28%減少。運送収入は、平成13年度の1兆9,338億円をピークに減少傾向。平成28年度には1兆4,753億円でピーク時から約24%減少。延べ実働車両数※は、平成15年度の6,502万両をピークに減少傾向。平成28年には、4,897万両でピーク時から約25%減少。1日1両あたりの営業収入は、平成13年度の3万951円

をピークに、平成21年度には2万6,006円まで減少。それ以降回復に転じ、改正タクシー特措法が施行された平成26年度は2万8,950円、平成28年度は3万125円で平成13年度の数値の近くまで回復した。

※1日毎の稼働車両数を1年間分積み上げた車両数

タクシー事業は過去多くの地域で供給過剰が進行してきた。改正タクシー特措法は、タクシーの供給過剰を解消し、健全なタクシー事業が行われることを推進させ、また併せて、タクシー事業の適正化・活性化を図り、輸送の安全の確保や利用者利便をさらに向上させることを目的としている。ポイントは以下の5点。

- ① 道路運送法に基づく「新規参入は許可制、増車は届出制」という規制緩和の原則は維持しつつ、供給過剰対策が必要な地域について、特定地域と準特定地域の2本立ての制度を創設。
- ② 特定地域については、新規参入・増車は禁止。
- ③ 同地域では、認可を受けた特定地域計画に基づく供給過剰対策の取り組みに関する独占禁止法の適用除外。
- ④ 一定の場合には、供給輸送力を削減しない事業者に対して、営業方法の制限に関する勧告・命令が可能。
- ⑤ 特定地域及び準特定地域において公定幅運賃制度を創設。

この仕組みの最大の特徴は、特定地域において新規参入と増車を禁止するとともに、一定の場合、強制力のある方法による供給力削減の制度が導入されたことである。特定地域は、全国で27地域が指定され、法人タクシーの車両数ベースでみると、全国の約33%を占める。準特定地域は、全国で114地域が指定され、同様に車両数ベースでみると、全国の約46%を占めている。これらの地域の多くで、現在、適正化・活性化に係る様々な取組が行われているところ。

2. 働き方改革

タクシーの労働環境について、タクシー運転者と全産業労働者を比較すると、年間労働時間は、平成21年度の2,424時間をピークに、平成28年度には2,316時間に減少したものの、全産業平均との比較では、約1.07倍となっている。年間所得は、平成19年度の343万円をピークに、平成22年には278万円まで減少。それ以降上昇に転じ、平成28年度には332万円となっているが、全産業平均の約6割の水準にとどまっている。平均年齢は、上昇傾向にあり、平成28年度には58.9歳、全産業平均よりも約16歳高く、高齢化が進行している。また、女性運転者の比率は、平成28年度で2.5%となっており、高齢の男性運転手が担い手の中心となっている。こうしたタクシー業界の実情を踏まえた上で、現在政府が取り組んでいる「働き方改革」の実現に向けて、タクシー業界がどのように取り組んでいくべきかをお話したい。「働き方改革」については、省庁横断的な検討を行い、長時間労働を是正するための環境を整備することを主目的として、関係省庁連絡会議が組織されている。本年8月には、トラック・バス・タクシーの働き方改革として、「直ちに取り組む施策」がとりまとめられた。タクシーに関係する部分を以下に紹介する。

<長時間労働是正のための環境整備>

○たくさん運んで、しっかり稼ぐ

・配車アプリ、スマートメーターによるタクシーの効率配車と新サービス

○誰でも働きやすい職場づくり

・女性が働きやすい職場環境の整備など

<長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化>

○働き方改革の実現に向けたアクションプランの策定の要請

・事業者団体に対し、策定・実施を要請

○行政処分の強化

・行政処分の処分量定の引上げ

3. タクシーサービスの進化

全国ハイヤー・タクシー連合会では、28年10月、「今後新たにに取り組む事項」である11項目がとりまとめられた。その中のいくつかを以下に紹介する。

○初乗り距離短縮運賃

今年の1月から実施されている東京では、全体の運送回数が約7%、全体の営業収入が約3%増加。

○事前確定運賃

本年8月～10月にかけて実証実験を行った。利用者アンケートでは、約7割の方が「また利用したい」と回答

され、最も多かった理由として「値段が決まっていて安心であること」が挙げられた。今後、本格制度化に向けて検討する。

○相乗りタクシー：年明けから東京で実証実験を予定。

○定額（乗り放題）タクシー

平成30年度予算概算要求中であり、予算が確保でき次第、実証実験を予定。

○需要に応じた変動迎車料金

平成30年度概算要求中であり、予算が確保でき次第、実証実験を予定。

こうした新しいサービスの提供により、多様化するニーズに的確に対応していくことが必要と認識。

4. 白タクの動向・訪日外国人向けサービスの向上

最後に最近とりわけ問題になっている訪日中国人向け白タク行為への対応について説明する。現在、主要国際空港や沖縄などの観光地において、在住中国人による訪日中国人への白タク行為が横行しているが、安全・安心の確保の観点から問題がある。日本における白タク行為は道路運送法違反であり、警察庁、法務省、観光庁などと連携し、各地域において対策を実施している。本年6月には沖縄で、10月には大阪で中国人6名が逮捕されるなど、成果もあがってきている。今後も対策を強化していく予定。

白タク対策と併せて、訪日外国人向けタクシーサービス向上に向けた取組も重要。例えば、母国と同じタクシー・ハイヤーを利用するための環境づくりとして、日本の配車アプリの多言語化・海外のタクシー配車アプリとの連携強化、言葉の不安・決済の不安解消のための取組として、外国語接遇ができるドライバーの採用促進や決済対応車の見える化などである。

5. 最後に

タクシーは大きく変わろうとしている。国土交通省としても、業界と一丸となって各種の取り組みを進めている。皆様も是非タクシーを利用いただき、各種の取組を実際に感じていただけるとありがたい。

講演後、意見交換に移り、出席委員から、ライドシェア関連について、「ウーバーは、日本では青ナンバーでの展開を考えているようだ。今後海外の配車アプリと日本の配車アプリの戦いになるのではないか」、また働き方改革について、「就業者の所得を向上させていく仕組みづくりが大切」、インバウンド需要増加に関連しては、「多言語翻訳システムの導入が必要不可欠」などの意見が述べられるなど、活発な意見交換が行われ、委員会は閉会となった。

平成29年度活動実績ならびに平成30年度活動計画案を審議 「交通安全。アクション」実施計画などを了承



あわせて日本自動車研究所の自動運転評価拠点「Jtown」を視察

第1回 交通安全委員会開催

日 本自動車会議所は平成29年12月18日、茨城県つくば市の日本自動車研究所（JARI）内会議室で、平成29年度第1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。委員会では、平成29年度の活動実績報告と平成30年度の活動計画の提案について説明が行われ、了承された。また委員会審議の後、当委員会ならびに道路・環境委員会と合同でJARIの自動運転評価拠点「Jtown」の視察を行った。

1. 委員会審議

(1) 平成29年度活動実績

委員会活動・会員研修会では、健康起因による交通事故の発生を取り上げ、北里大学医療衛生学部リハビリテーション学科視覚機能療法学専攻の川守田拓志准教授より「眼から考える交通安全」という新しい切り口テーマによる研修会を実施。会議所主催の交通安全啓発イベント「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、11月にお台場にて開催し、参加団体や来場者を拡大したことなどが事務局より報告された。

(2) 平成30年度活動計画

委員会活動・会員研修会では、健康起因に加え、加齢や先天的多様性など新たな切り口を探求し、最新事情に精通する専門講師による研修会を実施する。「交通安全。アクション」については、前年度と同じく、4月に新宿、10～11月の間にお台場で実施予定とし、来場者の特性に合致した内容で展開するなどの提案があり、全て了承され、委員会は終了

となった。

2. JARIの自動運転評価拠点「Jtown」視察

続いて、道路・環境委員会委員も合流し、JARIの自動運転評価拠点「Jtown」の視察を行った。初めにJARIの半田茂専務理事からご挨拶をいただき、続いて国際渉外広報室の藤井健室長より、JARIの概要紹介の後、①特異環境試験場、②V2X市街地、③多目的市街地からなる「Jtown」の視察に移った。

①特異環境試験場は、全長200m、3車線の走路を有する施設で、特異環境として降雨・霧・逆光などを再現することで、周辺環境認識技術の評価実験が行なわれている。降雨量も30/50/80mm、霧も視程15～80mの環境にすることができ、さらに日射装置により薄暮状態にするなど様々な道路環境を再現できる。当日は、降雨量の差や、白い雨合羽を着たマネキンが霧の中に溶け込んで見えなくなっていく状況などを見学した。＝写真①＝

②V2X市街地は、V2X（車車間/路車間/歩車間）技術を活用するためのインフラ設備が備えられており、「インフラ協調型安全運転支援システム（DSSS）や光ビーコンを利用したグリーンウェーブの評価実験を実現する設備が整っている」との説明を受けた。＝写真②＝

③多目的市街地は、100m四方の多目的エリアに移動式の白線や横断歩道、緑石ブロック、工事用フェンスやバリケードなどを設置することで交差点の異なる交差点やラウンドアバウトを設定でき、さまざまな道路状況での安全・円滑な走行技



特異環境試験場の視察



V2X市街地の視察

術の評価実験が可能となっている。

自動運転については、産官学で開発が急速に進められており、こうした動きに対応するJARIの取組

みの一端を感じ取れる視察となった。視察後、当日のプログラムは終了し解散となった。



実験車両の前に立つ東京都の猪熊副知事(右)とZMPの谷口社長

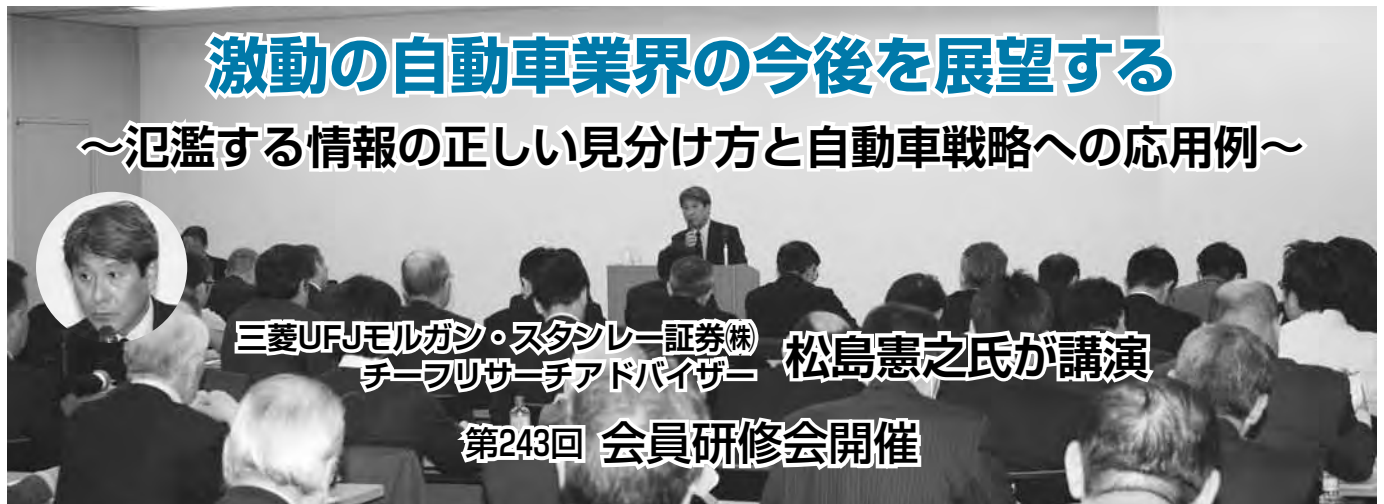
東 京都と国が共同で設置した「東京自動走行ワンストップセンター」の支援を受けて、遠隔型自動運転システムの公道実証実験が昨年12月14日、お台場地区の日本科学未来館付近の道路で行われた。遠隔型自動運転システムの公道実験は、同日に愛知県などが実施した実験とともに全国で初めて。実施者のロボット関連技術ベンチャー企業、ZMP（東京都文京区）はタクシーへの応用を目指している。

遠隔型自動運転システムは、車両外にいる運転者が電気通信技術を利用して当該自動車の運転操作・監視などを行う自動運転技術で、完全自動運転実現への第一歩と位置づけられている。実証実験は、昨年6月1日に警察庁が策定した「遠隔型自動運転システムの公道実証実験に係る道路使用許可の申請に対する取扱いの基準」に基づき実施される。

実証実験に先立つ開会式で、ZMPの谷口恒社長は「2020年に無人タクシーを実現するという目標に向けて、今日は非常に大きな第一歩をしるす記念すべき日となる」と強調。東京都の猪熊純子副知事は「自動運転技術は成長戦略として非常に大事なのもちろんだが、交通渋滞、交通事故の解消や人手不足対策などさまざまな社会課題の解決に大きなポテンシャルを持っている。都としても全力で支援していく」と挨拶した。さらに、自動走行タクシーの開発でZMPと協業している日の丸交通（東京都文京区）の富田和孝社長は「タクシー業界が抱えるいちばん大きな課題は人手不足だ。自動運転を1年でも早く導入できるように取り組んでいきたい」と語った。

実証実験では、最初にトヨタ自動車のエスティマハイブリッドを改造した実験車両の後部座席に谷口社長と猪熊知事が乗って日本科学未来館の周囲を走行。続いて、完全無人の状態と同じコース走行した。猪熊副知事は車両から降りたあと、「安心して乗れるなと思った」と感想を述べた。

「東京自動走行ワンストップセンター」は昨年9月に設置。最先端のものを含め、あらゆるタイプの自動走行の実証実験について、構想段階から実施に至るまでの相談などを一括して受け付け、関係機関の協力の下でスピーディーに対応することを目指している。これまでに70件の相談が寄せられており、ZMPがその支援を受けて実施される第1号の実証実験となった。 【東京都自動車会議所】



日 本自動車会議所は2017年12月13日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、第243回会員研修会を開催し、三菱UFJモルガン・スタンレー証券(株)エクイティリサーチ部エクイティリサーチ課チーフリサーチアドバイザーの松島憲之氏が「激動の自動車業界の今後を展望する～氾濫する情報の正しい見分け方と自動車戦略への応用例～」をテーマに講演した。松島氏は「非連続イノベーション」をキーワードに、自動車業界が直面している課題や電動化・自動走行の動向などを取り上げながら、生き残り戦略や今後の見通しを展望した。参加者は約140名。

【講演要旨】

1. 大転換期に入った日本の自動車業界

「自動車業界は大転換期に入った」とずっと言い続けており、パワートレインのイノベーションや新素材・情報技術のイノベーション、収益地域の変化などについてお話してきました。これに関する説明資料＝資料1参照＝はここ7、8年変えていませんが、唯一変わったのが、ガソリンエンジンやディーゼルエンジンの燃費改革の部分です。7、8年前は「30km/ℓ競争がスタート」としていましたが、4、5年前は35km/ℓ競争、そして今は40km/ℓ競争にまできています。

パワートレインのイノベーションにより、100年間続いた、人が運転する鉄製のガソリン・ディーゼルエンジンのクルマが、自動走行の樹脂製の電気自動車(EV)に変わろうとしています。ただ、将来的にEVに変わるためには、絶対条件としてエネルギー密度の高いバッテリーが登場しなければなりません。現在使われているリチウムイオン電池では、1回の

充電で500km、600km走ることは難しい。冬場にヒーター、夏場にエアコンを付けたら一気に消耗します。NEDO(国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構)の計画では2030年くらいに新世代のバッテリーが出てくるということですので、EVの本格的普及はそれ以降になると考えています。

ただ、過渡期としてのハイブリッド車(HV)やプラグインハイブリッド車(PHV)はまだまだ長いスパンで売れますし、レシプロエンジンがいきなり売れなくなるということはありません。不自由なく電気を得られる国は少ないですし、発展途上国は発電量が限定的ですので、長距離を安全にしっかりと走り切ることができるガソリン・ディーゼル車は、新興国やこれからテイクオフするアフリカなどでは主流になる可能性は高いと思います。ただし、従来よりも燃費効率のいい新型エンジン搭載車が求められるようになるでしょう。

燃費改革を考えると、車体を軽量化する必要があります。カーボンナノチューブを筆頭に、いろいろな新素材の活用が求められてきます。従来は鉄鋼メーカーや樹脂メーカーが供給してくれるということで、他人任せの傾向がありましたが、原点に戻って、新素材の共同開発にまで踏み込まないと本当の競争力は生まれないのではないのでしょうか。

クルマは「プレス→溶接→塗装→組み立て」という4つの大きな流れで造られてきました。しかし、ある画期的な樹脂が、鉄と同じようなサイクルで生産できるようになったと仮定します。

ボディやボンネットが射出成型機から造られるため、金型は残りますがプレス機はなくなります。溶接や接合もなくなり、接着という新たな技術力が必

【資料1】自動車業界は大転換期に入った

100年に一度の大転換期がスタート ⇒ 競争のルールが大変化・競争相手と競争領域が別次元化
⇒ 新しい収益構造の確立が必要

■パワートレインのイノベーション

- ①ガソリンとディーゼルのエンジン時代から電気自動車時代へのシフトがスタート～電気自動車本格普及は新世代バッテリー登場の2030年以降
- ②過度期としてのハイブリッド車やプラグイン・ハイブリッド車時代が長期化～燃料電池車の投入もスタートし2030年には本格普及スタート
- ③ガソリンエンジンやディーゼルエンジンの燃費改革による40km/L競争がスタート～レシプロエンジン車は2030年以降も生き残る

■新素材や情報技術のイノベーション

- ①車体軽量化の要求はさらにレベルアップ → 炭素繊維などの新素材の活用分野拡大
- ②情報サポートの拡大と安全性向上が一体化 → 自動ブレーキ → 自動走行(ぶつからない車が誕生したら自動車の安全要求も変化?)
- ③新世代バッテリーや燃料電池車の実用化 → 非連続的イノベーションがもたらす負のインパクトに注意

■収益地域の変化

- ①先進地域の需要の低成長化～人口が拡大しない日本と欧州は縮小
- ②新興国での需要拡大の加速～アジア・中南米の拡大とアフリカのテイクオフ
- ③低価格製品の活用による収益構造革命

■競争相手の変化

- ①自動車メーカーは優勝劣敗で淘汰 → 市場ニーズに合致した価格・技術・品質が生き残りのキーワード
- ②電機業界・通信業界・素材業界からの参入 → 組む相手を選ぶ
- ③新興国(中国・インドなど)の地場メーカーの台頭

■技術開発スピードが加速

- ①情報集収力や分析力の飛躍的上昇 → 後発が追いつくまでの時間が短期化
- ②知的財産戦略の重要性が一段と高まる → 特許戦略の強化、生産技術のブラックボックス化

出所：MUMSS作成

要になってくるでしょう。自動車業界の苦手な科学の領域に入ってきます。塗装についても、樹脂なので防錆の必要もなく、初めから色が付いているかもしれません。EVの場合はバッテリー、インバーター、モーターなどの主力部品を組み入れるため、相当短いラインで自動車が製造されるようになると考えられます。

自動車メーカーのノウハウは“すり合わせ”技術だったはずですが、その“すり合わせ”技術と、元々自動車メーカーが持っていたプレス・溶接・塗装の技術がなくなっていくと思います。ですから、2030年以降の自動車メーカーは、生産プロセスにおいてノウハウをかなり失っていくでしょう。新素材一つでこんな状況が予想されます。

2. まだ伸びるガソリン・ディーゼル車の需要

収益地域の変化については、先進地域の重要性はあまり変わりません。しかし、自動走行のEVが主役になってくるため、儲からない地域になってきます。当たり前のことですが、新しい製品を投入するので、莫大な利益を上げることはできません。私どもの推計では、少なくとも60万台を売らないとペイしません。厳しい見方では、100万台がブレイクオープンポイントを通過するロット。それまでは赤字を覚悟でビジネスをしなければなりません。

その間、新興国やテイクオフするアフリカを含め、そうした地域で“荒稼ぎ”をします。そこをキャッシュ・カウ化して、先進のクルマに研究開発費を投入しなければ生き残ることができないでしょう。単独では難しいので、多様な提携がどんどん増えていくという流れになっていくと考えています。

ただし、新興国において、大衆がクルマに乗れるようなモータリゼーションが始動するには、低価格の自動車が必要です。安いクルマで儲けるといって、非常に難しいことをインドやアフリカなどで挑戦しなければなりません。

EV化で不要になる部品への売上依存度が非常に高い、日本の部品メーカーについても同じことが言えます。エンジンがなくなれば、エンジン本体部品、エンジン動弁系部品、エンジン燃料系部品、エンジン吸・排気系部品、エンジン潤滑・冷却系部品、エンジン電装品なども一挙になくなります。しかし、決して悲観する必要はありません。日本国内で仕事なくなるかもしれませんが、新興国ではガソリン・ディーゼル車の需要はまだまだ伸びます。将来、例えばマザー工場をタイやインドに移して生き残りを図ることも考えるべきです。

開発は日本で行う必要があるものの、生産は安定的な政治体制で日本との関係が密な国へ持っていく

のが絶対条件。日本企業は温情的な会社が多いのですが、従来技術での競争は最後のサバイバル競争になります。ですから、倒産しかかっている企業の退場はやむなく、冷徹に残存者メリットを取りに行つてシェアや売上高を拡大する方向を志向してはいかがかと思います。

3. 生産技術のブラックボックス化が重要

競争相手の変化については、自動車メーカー同士の戦いは優勝劣敗である程度淘汰されてきました。これから出てくる戦いは、電機、通信、素材の各業界の新規参入です。ここをライバルと見るか、あるいは新たな提携相手と見るのかで、戦略は変わってきますが、今はアライアンスを組んでいく方向になっています。

技術開発スピードが加速しており、新興国でも情報収集力や分析力が飛躍的に向上しています。これはインターネットやパソコンなどの普及によるものですが、一方で技術が追いつくまでの時間が短期化してきています。知的財産戦略の重要度は非常に高まっており、日本企業も特許戦略を頑張っています。しかし、生産技術のブラックボックス化を今すぐにでも実施しないと、すぐ新興国などに真似されかねません。

日本の企業は真面目で正直すぎます。今までは中国などの工場に気前よく最新鋭の機械を持って行ってノウハウをとられてきました。そういう地域での生産技術のブラックボックスは、どんどんやっつけていかなければなりません。

ドイツにおけるインダストリー4.0の国家戦略は巧妙です。ドイツの自動車メーカーは中国で量産していますが、ノウハウである生産技術を現地化しないで、本国でコントロールしていこうという戦略が背景にあります。それによって、本当に大切なところは外に出しません。日本もIoTをいかにうまく活用して生産技術をブラックボックス化していくことが非常に大事です。日本の半導体産業が衰退したのは、生産技術を完全にオープンにしてブラックボックス化しなかったからです。

日本の自動車メーカーと部品メーカーは、幸いにしてブラックボックス化ができていますので、それをしっかりと守っていかなければなりません。ただ、非連続のイノベーションにより生産技術を再構築していかなければならないわけですから、例えば樹脂

で造るクルマ、最新鋭のEVなどの生産技術の情報管理をきちっとやっていくことが国家戦略としても大切なことだと考えています。

4. メガサプライヤーによる逆支配体制の進行

グローバル戦略という言葉がよく使われますが、大事な点はローカルの視点です。アジア料理と言われても具体的なイメージがわかりませんが、中華料理、タイ料理、インド料理と言われるとイメージできます。それぞれの国に国民性があり、タイだったらピックアップトラック、インドネシアでは多人数乗りのクルマなど、好まれるクルマが国で異なります。グローバルでローカルな「グローバル」という地域戦略を取り入れないと世界戦略は成功しません。

世界を見ますと、一人当たりのGDPが低い国がまだまだあります。クルマが売れ続けるポテンシャルが高い地域、具体的には東南アジアやアフリカなどの新興国であり、そうした地域をいかに制しているのが大事な戦略です。自動車メーカー、部品メーカーにとって非常に難しいのは、少ない経営資源の中で多面戦略が求められることです。

ガソリン・ディーゼル車で新興国対応をしていかなければなりません。EVやFCV（燃料電池自動車）で先進国対応もしなければなりません。棄てるポートフォリオがないわけですから、1社だけで世界で勝ち残ることは難しい。自分たちの得意分野を強化して、不得意分野は提携などで補強する戦略が明らかに得策ですから、これからのグローバル戦略には各社の特性が出てくるのではないのでしょうか。

よく「1,000万台クラブ」という話をしてきましたが、従来型の連続的なイノベーションを使用するビジネスモデルでは、数量効果が効くため相対的に高い利益率を得ることができます。中途半端な規模では生き残りが難しいため、より規模を拡大するような戦略を効果的に導入していく必要があります。

そうした中、最近注目されているのが、逆支配を狙うメガサプライヤーです。2,000万台以上のスケールを持ったメガサプライヤーも登場してきました。彼らは「2,000万台クラブ」に入っていることになり、数では圧倒されます。しかも大手のグローバルメガサプライヤーは、自動車メーカーの倍の売上高研究開発比率を構成しており、私たちは欧州ではメガサプライヤーによる逆支配体制が進行しているとの仮説を立てています。

日本対欧州のビジネスモデル対決を見ていると、今のままでは日本は間違いなく欧州に負けてしまいます。欧州に対抗する新しい構造を再構築していく必要があります、これが現在の日本の課題です。

自動車産業は垂直統合モデルの典型で、完成車メーカーがトップに君臨しています。しかし、欧州では「この部品がなければ競争力のある自動車が生産できない」ということがキーワードになり、こうした部品を造っている企業が逆支配をしつつあるわけです。メガサプライヤーが自動車業界を再編して支配力を強化する流れが出始めています。その証拠に、欧州ではメガサプライヤーの特許公開件数が、自動車メーカーより圧倒的に多い。われわれの分析では特許公開件数は技術力と比例しており、足りない技術はM&Aでカバーしていることも分かっています。

実際、2015年に急に部品業界のM&Aの件数が増えています。これには2つの意味合いがあり、1つは自分たちにはない、EV、新素材、自動走行の技術を持っているベンチャーなどにM&Aで買収攻勢を掛けています。もう1つは、メカニカルな技術を有し地域権益を持っているような部品メーカーをM&Aで買収しています。日本の部品メーカーは特にターゲットになりやすい。こうした部品メーカーと、傘下に入れた電子技術に強い企業と組ませて、EVや自動走行に活用していくわけです。自動車業界は現在、第3次M&Aブームに入っているとされています。

5. アッパーボディーが脚光を浴びる時代に

自動車が自動走行に進化すると、アンダーボディーは規格統一された同じようなものが使用されていく可能性が高い。現在の自動車のブランド力や価値は、エンジンや走り心地、乗り心地、デザインなどトータルに見て評価されていますが、エンジン性能に頼っている部分は非常に大きい。しかし、電気自動車で完全自動走行が実現できているかもしれない10年後、20年後には、アンダーボディーの能力では差別化できない時代がやってくる可能性があります。

電動化した車両のイメージは図1のように、アンダーボディーは単純な構造になると考えています。そこで、アンダーボディーはどこで差別化できるのかというと、モーターの大きさとバッテリーの容量が2大差別化の要素です。大きなクルマはモーターが大きくてバッテリーの容量も大きい。しかし、大きな負荷をかけても大丈夫なモーターが開発されて

【図1】電動化した車両のイメージ（自動運転化前の状態）



出所：BMW i3の基本プラットフォーム

きていますので、モーターの大きさは関係なくなる可能性があります。

そうなる、バッテリーの容量だけでクルマの走行距離や大きさが決まってくる時代になるでしょう。アンダーボディーでの競争が、クルマのブランド力を決めるという差別化の大源泉ですが、これが変化すると見えています。これが10年後の世界かもしれません。つまり、差別化の要素はアッパーボディーに移っていくことになるわけです。アンダーボディーは共通化され、アッパーボディーでどれくらいブランド価値を上げていくのかが問われます。アンダーボディーに比べてやや軽視されがちだったアッパーボディーが、もの凄く脚光を浴びてくる時代がやってくると思います。

自動走行を前提に考えると、ハンドルが付いている必要があるのかなどと、今までにないような競争がアッパーボディーの世界で出てくるでしょう。どういうクルマが提案されていくのか、非常に興味深い時代を迎えます。例えば、内装への影響を考えてみましょう。自動運転が進展していけば、ドライバーの拘束時間が短縮され、居住性の向上が重要視されます。そもそも運転しなくなるため、クルマ酔いを防止する内装が必要になるかもしれません。

まずは電子ミラーや表示機能が集約されたHUD（ヘッドアップディスプレイ）などが普及し、自動運転レベル3～4では顔認証、ジェスチャー認識、ドライバモニタリング、運転の学習などがテーマとなってきます。レベル4～5では音声、顔、ジェスチャーなどの総合認識により究極的には操作が不要

になっていきます。このため、車内空間の高級化、時間を有効活用するためのコンテンツの提案などのサービスが入ってくるのではないのでしょうか。そして、進化し続けているスマホがクルマのコントローラーとして使われるようになることも考えられます。ただ、ピピッと指で操作するのではなく、主流は音声認識になっていくはずです。

家の中の機能と、クルマの中の機能がマッチングしていく可能性も高い。家でゆっくりと過ごせない人は、クルマの中でくつろぐという選択をする人も出てくるでしょう。そういうことを望む人は、クルマを所有するかもしれません。逆に、無人の自動走行車を呼んで、数時間ドライブして車中で気分転換をするという使い方も考えられます。こうしたクルマの利用方法が2040年頃から始まっているかもしれません。

クルマの新しい使われ方や提案がこれからどんどん出てくるでしょう。それを開拓しなければなりません。今の自動車メーカー、部品メーカー、そして販売店の皆さんの発想だけに頼ってはいけませんので、いろいろなものに視野を広げて取り組みながらビジネスチャンスをつかんでいただきたいと思えます。

6. なぜEVの時代なのか

PHVも含めたEVの世界市場は2025年には3,000万台に達するとの予想もあり、当然、これから市場は拡大していきます。しかし、リチウムイオン電池を使っている限り、EVの普及は難しいのではないかと考えています。航続距離の課題もあり、欧州や極寒地域ではバッテリー切れによる凍死の危険性が常に指摘されています。

それでも今、なぜこれほどEVが注目されているのでしょうか。先進諸国で環境規制が強化されているからです。

米カリフォルニアでは、EVやFCVなどのゼロエミッションビークル（ZEV）をある一定数販売しなければならず、達成できない分は達成しているメーカーとのZEVクレジット取引で入手しなければなりません。HVはZEV対象外となっているため、日本メーカーはEVベンチャーなどからクレジットを購入する必要があります。このZEVクレジット取引を利益の源泉としているEVメーカーもあるほどです。

欧州でも昨年、EUが乗用車のCO₂排出量を1 km

当たり95グラムとする規制を2021年から導入することを決定しました。特に大きな自動車を造っているメーカーにとっては、相当にハードルが高いものとなっています。もちろん、達成できない場合は課徴金が課せられます。救済措置や補助金制度もありますが、これがいつまでも続くわけでもありません。ですから、無理やりでもEVを造っていくというのが、欧州メーカーや欧州で車売る企業の戦略となってきました。

7. EVの前に立ちはだかる5つの課題

EVを普及させるには、直面する5つの課題があります。

まず、①電池などのコストの削減です。現在の3分の1に相当する約50ドル/kWhの電池セル価格を実現しなければならないと考えています。確かに価格は相当下落してきており、2009年で1,000ドル/kWh、現在はだいたい250ドル/kWhになっていますが、50ドル/kWhを実現するためには年率6%程度下げていかななくてはなりません。相当厳しい目標だと思えます。

NEDOのロードマップでは、二次電池（充電式電池）用途でのエネルギー密度は、2020年ごろは250Wh/kg、2030年ごろは500Wh/kg、2030年以降は700Wh/kgが要求され、コストは順に約2万円/kWh、約1万円/kWh、約5,000円/kWhと、現在の4分の1程度を目標にしています。カレンダー寿命についても、現在の5年程度を今後10年に、できればクルマの平均車齢並みの15年にするくらいでないとEVは普及しません。市況品のリチウムは高騰しており、バッテリーコストが下落することはありません。リチウムイオン電池によるEV普及は難しく、コスト削減が最大のネックになっています。

次が②電池の長寿命化。これを実現しなければリセールバリューに大きな影響を与えます。ガソリン車などに比べてEVの残存率が低いのは、劣化したバッテリー交換に数十万円ほど掛かるためです。その分、本体がディスカウントされてしまいます。また、発展途上の技術を使った製品は、すぐに新しい製品が出てきて残存価値が落ち、中古価格を維持できなくなるものです。このため、EVを選択したユーザーは、リセールバリューが高い間に売る必要があるため、購入するよりもリースやレンタルで乗ったほうが得だと判断するかもしれません。電池の長

寿命化を実現しなければ、中古EV価格の下落に歯止めが掛かりません。

3つ目が③レアメタルの大幅な増産ができないことです。リチウムやコバルトなどのレアメタルは世界で採れる場所が決まっており、流通量も少ない。市況品であることから、需要が増えるとむしろ価格が上がってしまいます。リチウムはスマホのバッテリーにも使われており、自動車向けに使われるようになると需要は圧倒的に増えていきます。当然、価格は暴騰するでしょう。

そして、その次が④EVの航続距離が非電動車の半分程度であることです。高速道路では真冬にヒーターを付けて走行すると300kmどころか100kmの距離でも厳しいでしょう。この弱点を克服しているのがFCVです。クルマの能力としては、ある程度完成形に近づいてきていると思います。量産すれば500万円を切る価格で市場に出せるようになると思いますが、ただ残念なのは、エネルギー密度が一番低い気体を燃料としていることです。気体状態の圧縮水素の安全性を確保するためにコストも掛かっており、コストを削減していくことも課題となっています。

最後が、⑤電力供給・充電インフラの充実化です。日本では今、原発の再稼働をしなくても電力の供給はある程度カバーできています。しかし、急速充電が必要なEVが普及すると、局所的に電力の消費が増えるなどして停電が起きることが考えられます。電力を安定供給させるためには、もっと供給量に余裕を持たせないといけない。そのためには、将来的には原発をフル稼働させ、それでも足りない分は火力でカバーする。ですから、EVを将来100万台以上普及させることを考えると、政府がエネルギー政策の根幹をしっかりと考え、電力供給のプランを立てていく必要があります。

また、マンションなどの集合住宅の場合は、理事会で決めないと充電設備を設置できないなどの制約もあり、これも普及のネックとなっています。EVの普及は、単にクルマを売ればいいというのではなく、充電器などのEV用のインフラの普及も併せて考えていかなければなりません。

FCVも同様に、水素ステーションなどの供給インフラ整備は非常に大事な問題です。しかし、水素供給インフラの整備には莫大なコストが掛かります。初期投資もさることながら、水素ステーション

のランニングコストも課題であり、現時点では水素社会の実現は非常にハードルが高いというのが実情です。とはいえ、中東の地政学的リスクの高まりなどによって、万が一に備えてエネルギー政策の舵を大きく切る可能性はゼロではありません。

ガソリン・ディーゼル車の新車販売禁止の動きは世界に広がっています。インドは2030年から、イギリス、フランス、インドネシアは2040年から禁止し、中国も実施しようとしています。本当にできるのでしょうか。

フランスの場合は政策というよりビジョンに近く、説得力を欠きます。フランス政府は2050年のカーボンニュートラル実現を掲げており、そのための手段がガソリン・ディーゼル車の新車販売禁止。そして逆算して2040年という期限が出てきたということです。1997年以前に製造したガソリン車と2001年以前に製造したディーゼル車に対するスクラップ・インセンティブを導入すると政府は表明していますが、このビジョンを打ち上げた担当大臣が政権を去ればビジョン自体がなくなる可能性が高いと見られています。

イギリスも同様にビジョンとして掲げられています。公表された約100ページもの資料のうち、“販売禁止”に触れた部分はわずか4行です。環境団体の訴えに対し、2016年11月に高等法院が出した判決へ政府が対応した結果です。国家レベルでのディーゼル車に対するスクラップ・インセンティブの導入は見送られており、政策を出さないと裁判所の命令に違反したことになるということで発表しました。ですから、具体的な説得力に欠けていると思います。

フランス、イギリスの例を見ても、私はガソリン・ディーゼル車の新車販売禁止はできないのではないかと考えています。

8. おわりに

最後に、これが非常に大事なことですが、継続的なイノベーションが惰性になっていないか、各社で見直していただきたい。企業が富を生み出す能力の向上には継続的なイノベーションが必要であり、新技術開発や生産技術革新が従来のままでいいのか、利益を稼ぐための販売技術の進化はあるのか——。そして新たに起こる非連続イノベーションに対応して、自己変革を成し遂げた企業だけが高収益化に成功し、生き残ることができるのです。

注意報発令が引き続き減少

昨年夏の光化学スモッグ発生状況

東京都まとめ

東 京はこのほど、平成29年夏季(4月～10月)における光化学スモッグの発生状況をまとめ、発表した。それによると、光化学スモッグ注意報の発令日数は6日で、過去10年間の平均発令日数12.1日を大きく下回った。また、光化学スモッグによると思われる健康被害の届出者はなかった。

光化学スモッグは、自動車や工場などから排出される窒素酸化物、揮発性有機化合物(VOC)が夏

の太陽の強い紫外線により光化学反応を起こして発生する。都内41地点で測定している光化学オキシダント濃度が、注意報の発令基準の0.12PPm以上となった延べ日数、延べ時間数は近年減少傾向にあり、高濃度が長時間、広範囲で続くことは少なくなっている。

東京都は、2020年度までに光化学スモッグ注意報の発令日数をゼロとする「2020年に向けた実行プラン」に取り組んでおり、これら原因物質の排出抑制対策を進めている。具体的には①VOC対策セミナーなどの開催、②ホームページやタブロイド版広報誌の「広報東京都」、環境局SNSを通じた都民への普及啓発、③近隣市と連携したVOC排出抑制対策の普及啓発の実施、④光化学スモッグの一層の改善を図るための調査研究——などだ。

〔東京都自動車会議所〕

訃

トヨタ自動車元社長
日本自動車会議所元副会長
日本自動車工業会元会長

豊田 達郎氏

トヨタ自動車元社長で、日本自動車会議所副会長、日本自動車工業会会長を務められた豊田達郎氏が2017年12月30日、逝去された。88歳だった。トヨタ自動車創業者の豊田喜一郎氏の次男で、同社元社長・現名誉会長の豊田章一郎氏は兄、現社長の豊田章男氏は甥にあたる。



豊田達郎氏は、大学卒業後の1953年4月、トヨタ自動車の前身であるトヨタ自動車販売に入社。主に海外畑を歩み、1984年2月、米国進出の足掛かりとなった米ゼネラル・モーターズとの合弁生産会社「ニューユニテッドモーターマニュファクチャリング(NUMMI)」の初代社長に就任。北米市場開拓の陣頭指揮を執られ、軌道に乗せた。

1986年9月専務、1988年9月副社長を経て、1992年9月に社長に就任され、日米自動車摩擦の対応に尽力された。1995年8月に副会長に就任、1996年6月には相談役に退かれ、逝去されるまでは顧問を務められていた。

同社社長時代の1994年5月から1995年5月まで日本自

報

動車工業会会長に、1994年6月から1995年6月まで当会議所副会長、逝去されるまでは顧問に就かれていた。トヨタ財団名誉会長、日本自動車教育振興財団最高顧問なども務められ、自動車業界やトヨタグループの発展に多大な貢献をされた。



マツダ元社長
(当会議所会員元代表者)

山本 健一氏

マツダで社長、会長を務められた、名誉相談役の山本健一氏が2017年12月20日、逝去された。95歳だった。

山本氏は大学卒業後、海軍を経て1946年2月にマツダの前身である東洋工業に入社。1963年4月ロータリーエンジン(RE)研究部長に就任され、技術開発を指揮、REの実用化と量産化を実現された。こうした功績から、「REの生みの親」とも称された。1984年11月から社長、1987年12月から会長を務められ、1992年12月に経営の第一線から退かれた。

1985年自動車技術会技術貢献賞、1987年米国自動車技術会エドワード・コール賞、1991年RJCマン・オブ・ザ・イヤーなど数々の賞を受賞。2007年に日本自動車殿堂入りを果たされるなど、日本の自動車業界の発展に多大な貢献をされた。

大門
ペソ
倶楽部

Vol. 20

最終アクセスはバス

(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

2007年9月30日、富士スピードウェイでF1が開催された。その時の観戦者数は14万人と記憶している。

来場方法は、①指定の鉄道駅から貸切等のバス、②何か所か設けられたマイカー用駐車場からバス、③遠隔地からのバスツアーの3種類に限定されていた。写真は富士スピードウェイの駐車場で、遙か奥の方にもバスの駐車場が写っており、推測するに、見える範囲だけで400~500台はありそうだ。

50人乗りのバス500台として、運べる人数は2万5,000人。当時、動員されたバスの台数や運用方法を問い合わせたが、結局分からなかった。

当日は雨に見舞われ、早朝から次々と到着した観客はスタンドの自席に行かず、バスの中で待機し、そのため、バスはエアコンを動かすためエンジンをかけた状態に。そのため、ディーゼルガスが立ちこめ、簡易トイレには長い行列ができた。

レース前のイベントが始まると、観客は一斉に動き出し通路は人で溢れ、1km進歩するのに1時間かかり、スタートに間に合わない観客も出た。

チェッカーフラッグが振られる前、レースの結果を見ないでバスに駆け付け、駐車場を脱出した結果、順調に鉄道駅に到着し、予定よりかなり早い列車で帰宅できた、と当時のメモに書いてあった。当時、静岡県



警による徹底した交通規制が行われ、ホームページ等で周知したため、御殿場周辺の一般観光客はかなり少なかったという。インターチェンジ周辺の土産物店で聞いたところ、一般道の交通量も通常より少なかったようだ。

最近、貸切バス会社の役員の方から、2007年のF1と1998年の長野オリンピックの時のバスの運用は本当に大変だったという話を聞いた。

ラグビーワールドカップは2019年の9月20日から11月2日まで、全国12会場で40試合が行われる。鉄道や空港からのアクセスにバスを想定している地方都市もある。道路事情や交通状況、天候に恵まれればによりだが、そうでない場合も想定しなくては行けない。

2020年の東京オリンピックは7月24日~8月9日まで。多くの会場は東京に集中しているが、2,000台のバスが必要との話もある。

フル稼働状態のバスタ新宿は1日1,600便が発着する。快適なバスによる夏の行楽シーズンやお盆の帰省、そしてオリンピックのスムーズな運営の両立は、関係者全員の相互理解が欠かせない。

日本自動車会議所会員(平成30年1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 全国自動車標協協議会
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)