

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 **8** No.907

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)

日本自動車会議所ホームページ リニューアル 1年を機に会員サイト「クルマbiz」の運用開始

アクセスは5月から毎月1万件超

日 本自動車会議所は、ホームページ(HP)のリニューアル1年を機に、会員の皆さまとの情報共有やコミュニケーションをさらに強化することを目的として、8月から会員サイト「クルマbiz」の運用を開始する。

「クルマbiz」では、①委員会・部会、会員研修会の開催案内、②当会議所から必要なお連絡(イベント、人事、その他会合)、アンケートなどのご依頼、③前述2項目の会員各位からのご回答・ご返信、④大容量の資料の閲覧・ダウンロード、⑤当会議所HP「クルマの情報館」に掲載するイベント・人事情報の入稿窓口(予定)——といった情報の受発信を行うことにしている。今後、運用の状況や、会員の皆さまからのご意見を踏まえながら、運用や活用の幅を広げていく。

昨年8月にリニューアルしたHPは、広く自動車業界をカバーした情報発信に加え、クルマ好きを育むイベント情報などを掲載していることもあり、5



月以降、アクセス件数は毎月1万件を超えている。より閲覧や検索がしやすいように見直し作業も始めており、引き続き、多様な情報発信などに努めていく。
＝関連記事は10ページに掲載＝

◆◆ 主な内容 ◆◆

- 第1回道路・環境委員会開催……………2
- 交通安全ポスター原画コンテストの作品募集……………9
- 第249回会員研修会開催……………4
- ランキング形式で会議所HPの新着情報50タイトルを紹介……………10
- 自動車税制改正フォーラムがブログを活用した活動を展開……………8
- PM2.5など削減へ向け都の検討会が中間まとめ[東京都]……………11

(主な記事はホームページ=http://www.aba-j.or.jp=にも掲載しています)

国土交通省と自動車運送事業の 働き方改革の施策について意見交換



第1回 道路・環境委員会開催

説明する谷口室長（奥のテーブルの右から2人目、谷口氏の左隣が榊野委員長）

日 本自動車会議所は7月4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30年度第1回道路・環境委員会（委員長＝榊野龍二・全日本トラック協会理事長）を開催した。今回の委員会は、昨年3月の政府の「働き方改革実行計画」に基づき、本年5月、自動車運送事業の長時間労働是正に向けた計画が決定されたことを受けて開催された。国土交通省自動車局総務課企画室長の谷口礼史氏より説明を受け、当計画について意見交換を行った。当委員会では、引き続き当テーマについて動向を把握し、必要な対応を協議していく。

I. 谷口企画室長説明概要

1. 自動車運送事業の働き方改革

トラック、バス、タクシーなどの自動車運送事業の働き方をめぐる状況は以下の通り。

- ①平均労働時間は、全職業平均と比較して約1～2割長い。
- ②平均時間外労働時間は、全職業平均と比較して約2～3倍長い。
- ③所得は、労働時間が長いにも関わらず、全職業平均と比較して約1割～3割低い。
- ④人手不足は年々深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の約2倍。
- ⑤平均年齢は、全職業平均と比較して、車種によって約3～17歳高く、若者の雇用の促進が課題。

⑥女性比率は全職業平均の1割未満と低い。

2. 働き方改革をめぐる政府の動き

政府は昨年3月28日、働き方改革実現会議（議長・安倍晋三首相）で、残業時間の罰則付き上限規制などを盛り込んだ「働き方改革実行計画」を決定し、本年6月29日、労働基準法改正法などの関連法が成立した。

当実行計画は、長時間労働の是正に向けた残業時間の上限規制と、非正社員の待遇改善を図る「同一労働同一賃金」が2本柱。残業時間については、繁忙期も含めた年間の上限を「720時間（月平均60時間）」、きわめて忙しい1カ月の上限を「100時間未満」とすることなどを盛り込み、残業時間に初めて法的な強制力がある規制を設ける。

人手不足が深刻な運送業と建設業については、規制の適用を5年間猶予し、5年後に運送業は「年960時間（月平均80時間）」、建設業は原則として一般の業種と同じ規制を設けることなどを盛り込んだ。

現在、当計画に沿って、特にトラック運送事業について、事業者、荷主、関係団体等が参画して実施中の実証事業を踏まえてガイドラインを策定するとともに、関係省庁と連携して、①下請取引の改善など取引条件を適正化する措置、②複数のドライバーが輸送行程を分担することで短時間勤務を可能にするなど生産性向上に向けた措置、③荷待ち時間の削減などに対する荷主の協力を確保するために必要な

「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」の概要
－長時間労働にブレーキ、生産性向上にアクセル－
 ～「運び方改革」と3 A (安全・安心・安定) 労働の実現に向けた**88施策**～

自動車の運送業務への罰則付きの時間外労働の上限規制の導入 (2024年4月予定) に向け、政府を挙げて以下の取組を強力に推進。

I. 長時間労働是正の環境整備

[★]を付した施策は、「直ちに取り組む施策」
(2017年8月)以降の**追加施策**

(1) 労働生産性の向上

① 輸送効率の向上

- ・輸送分野別の取組の強化★
- ・長時間労働を是正するためのガイドラインの作成・見直し
- ・トラック予約受付システムの導入促進 (荷待ち時間短縮)
- ・機械荷役への転換促進 (荷役時間短縮)
- ・高速道路の有効活用 (走行時間短縮)
- ・宅配ボックスの普及促進 (再配達削減)
- ・ダブル連結トラックの導入促進 (車両の大型化)

② 潜在需要の喚起による収入増加

- ・インバウンド需要の取り込み★
- ・タクシーの配車アプリを活用した新サービス導入

③ 運転以外の業務も効率化

- ・IT点呼の更なる導入拡大★

(2) 多様な人材の確保・育成

① 働きやすい環境の整備

- ・女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方の検討★
- ・中継輸送の普及促進 (泊まり勤務を日帰り勤務に)
- ・機械荷役への転換促進 (力仕事からの解放)

② 運転者の確保

- ・第二種免許制度の在り方についての検討
- ・大型一種免許取得の職業訓練の実施

(3) 取引環境の適正化

① 荷主・元請等の協力の確保

- ・「ホワイト物流」実現国民運動 (仮称) の推進★
- ・輸送分野別の取組の強化★
- ・引越運送における人手不足対策の推進★

② 運賃・料金の適正收受

- ・標準運送約款の改正趣旨の浸透促進★
- ・トラック事業者・荷主のコスト構成等への共通理解の形成促進★

II. 長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化

① 「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」の実現支援
事業者団体による取組を支援

② ホワイト経営の「見える化」
ホワイト経営に取り組む事業者の
認証制度の創設

③ 労働時間管理の適正化の促進
ICTを活用した運行管理の普及方策の
検討・実施★

④ 行政処分の強化
新処分基準による行政処分の実施

措置や支援策——の実現に取り組んでいる。

3. 自動車運送事業の長時間労働是正に向けて

本年5月30日、政府は前述の実行計画に基づき「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」を開催し、「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」＝当ページ「概要」参照＝を決定した。

当計画には、昨年8月の関係省庁連絡会議で策定した63の「直ちに取り組む施策」に新規の施策を加え、88の施策を盛り込んだ。荷主や物流事業者およびそれぞれの業界団体、国交省、農水省、経産省など関係省庁や労働組合などが幅広く連携し、自動車運送事業運転者の長時間労働是正を目的に、労働生産性向上と女性や高齢者を含む多様な人材が活躍できる労働環境の実現に取り組むための運動を推進する。

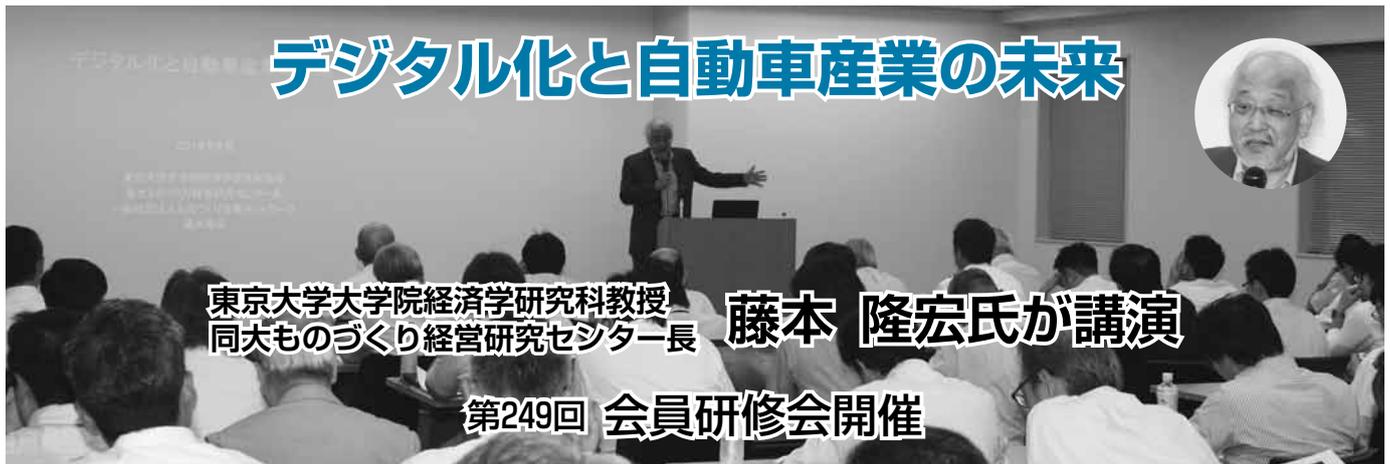
今後は関係者との調整を速やかに進め、「『ホワイト物流』実現国民運動 (仮称)」を立ち上げる。「ホワイト物流」の目指すところは、荷主と事業者だけでなく、消費者である国民も含んでいる。宅配便の再配達削減などは、広く国民の理解が必要となるた

め、訴求に努力する。本年秋頃に会議体を設置し、順次、運動の深化・拡大を図っていく。

「ホワイト物流」の運動では、主に荷主と元請事業者への働きかけが重要となる。あわせて、荷待ち時間の削減に向けては、荷主の理解と協力を得ながら、取引慣習上の課題も含め、サプライチェーン全体で解決を図るべきと考えている。その前提として、荷主・事業者ら関係者間で、荷待ち実態のコンセンサスを形成することが必要。加えて、輸送品目ごとの課題を抽出し、改善策の実施に当たっては長時間労働・取引環境改善に向けて各都道府県で発荷主・着荷主とトラック事業者が参画して実施しているパイロット事業から得られたノウハウを活用していく。

II. 意見交換

講演後の意見交換では、出席委員から「労働生産性の向上を計る基準を明確化し施策を進めることが重要」、「自動車運送事業運転者の立場に立った労働環境の是正が必要」などの発言が相次ぎ、委員会は閉会となった。



日 本自動車会議所は6月29日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第249回会員研修会を開催し、東京大学大学院経済学研究科教授・ものづくり経営研究センター長の藤本隆宏氏が「デジタル化と自動車産業の未来」と題して講演を行った。参加者は約100名。

【講演要旨】

ポイント

- 産業・企業の競争力は、これまでと変わらず、ものづくりの組織の能力と製品・工程のアーキテクチャの適合＝「よい設計のよい流れ」によって生み出される。
- これからのものづくりは、インターネット・AIなど重さのない「上空」の世界、現場・現物の重さのある「地上」の世界、それをつなぐサイバーインターフェース層の「低空」の世界が複雑に相互作用しながら進んでいく。
- 2020年代、EVは確かに世界で10兆円を超える巨大産業になりうるが、それでも自動車産業の全体構造を根底から覆す規模ではない。強い現場とイノベーションをしかける強い本社との連携でこのデジタル時代を乗り切るべきである。

1. 「現場の組織能力」と「現物のアーキテクチャ」

本日の講演は、これまで長い間自動車産業を見てきた経験を踏まえて、今後どのような変化や未来が自動車産業に起こる可能性があるのか、自分の所見を述べたいと思う。

各産業を分析するうえで、全ての出発点は繰り返し現場を観察することである。その経験から得た結果として、各産業や企業の競争力は、主に「現場（ものづくり）の組織能力」と「現物（製品・工程）のアーキテクチャ（設計思想）」の2つによって測る

ことができ、これは自動車だけではなく、サービスなど様々な産業に使うことができる分析枠組みと考えている。一言で言えば「良い設計の良い流れをつくること」。この力が競争力を決定付けている。＝図1

2. ものづくり発の戦略論

もう1つ重要なのは、様々なレベルの議論が高速で動き回っている現在、現場の観察から分析を始めるとしても、研究の視点が現場観察の高さにだけとどまっていたはいけないということ。ものづくり現場論の高さを高度5mに例えるとすれば、高度100mの経営戦略論、高度3万mの日本・世界経済論へと視点を自在に上げ下げして、上下の世界をつなげる議論をしていかなければならない。

今後の自動車産業を考えるうえで押さえておくべき事実・数字は次の通り。

- ・世界年間販売台数見込みは新興国中心に伸び続け、2020年に1億台、2030年には1.2億台
- ・1台平均200万円以上の高額商品
- ・世界の産業規模は、自動車製造業200兆円超、モビリティ産業500兆円超。世界自動車市場の1%だけがEVになっても巨大なインパクト
- ・現在の世界の自動車走行距離は年間8兆kmだが、2030年には15兆kmとの推測もある。走行距離に応じるCO2発生など地球環境とのジレンマあり
- ・自動車は高速で道路を移動する重量物であり、安全、エネルギー、環境への対応のため、常にイノベーションが求められる宿命にある

3. 「上空・低空・地上のアナロジー」

現在、今後の自動車産業を考えるうえで、私がよく使っているのは「上空・低空・地上のアナロジー」である。すなわち、①「上空」は、情報・電子

や論理法則が支配する「重さのない世界」で、インターネット、AIに代表される「ICT層（サイバー）」。

②「地上」は、物質・エネルギーや物理法則が支配する「重さのある世界」で、工場での改善や自動化、製品のモノのよさで競う「現場・現物層」。

③「低空」は、上空と地上の間をつなぐ、エッジコンピューティングなどに代表され、工場・工程の超インテリジェント化が対象になるような「サイバーフィジカルインターフェース層」である。=図2

4. 昨今の根拠の怪しい議論

EV・FCVなどの次世代パワートレインやエンジンへの組み込みソフトなどは「地上」の世界、インフォテイメント（インターネットとの連結）やモビリティ・サービスは「上空」の世界、そして自動運転は「地上・低空・上空」全てに関わる。

いずれにしても、「上空」=質量のない世界はネットワーク化が爆発的に進む。「地上」=質量のある世界は、安全・エネルギー・環境の制約条件が厳しくなり、設計が複雑化していく。

今後、この2つの世界が交錯し、かじ取りが難しい時代となる。どちらか偏った一方的なものの見方は、根拠の怪しい議論、誤った議論につながる恐れがある。

例えば代表的な議論は以下のようなものである。

- ・「EVの時代がすぐに来て、鋳物屋、機械加工屋の仕事は減る」
→×誤り。後述するが、想定されているEVの販売シェアを考えれば、単純に掛け算で間違いとわかる。
- ・「EVはパソコンと同じく標準部品寄せ集めのオープン・モジュラー型商品になるので調整力優位の日本自動車メーカーは国際競争力を失う」
→×誤り。クルマは「クロズド・モジュラー型」

図1 「現場の組織能力」と「現物のアーキテクチャ」からみる産業競争力の分析枠組み

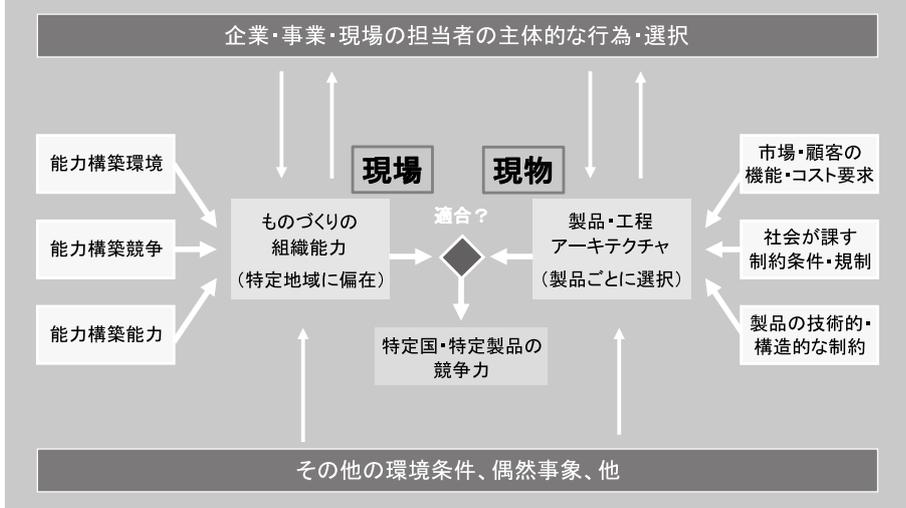
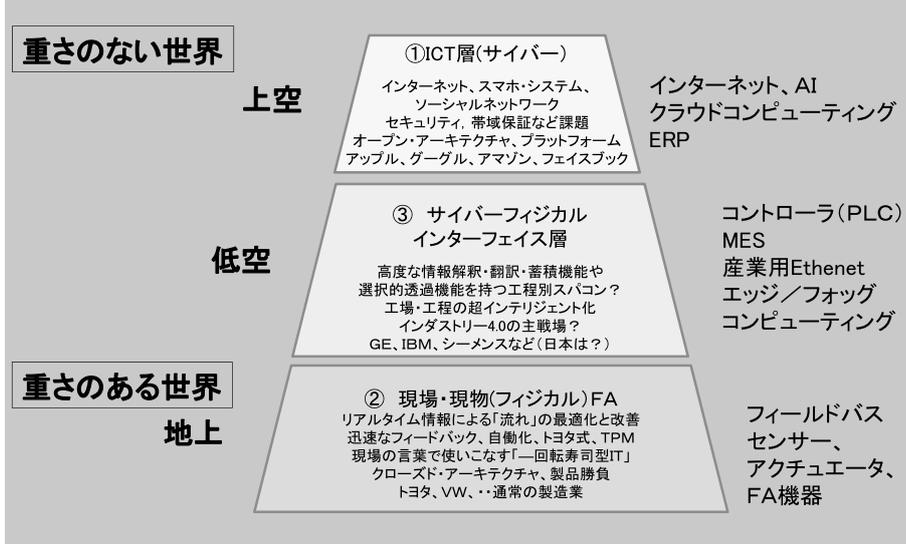


図2 上空・低空・地上のアナロジー(ICTとFAの例)



であり、パソコンとは違う。モジュラーと言っても様々なタイプがある。

- ・「自動運転は一気にレベル5（無制限完全自動運転）が普及する」
→×誤り。そもそも路地裏まで自動運転が必要か。時間・空間を限定したレベル4での普及競争になるだろう。
- ・「インダストリー4.0でドイツは自動化工場がコネクテッドファクトリーとなり競争力を高める。日本は周回遅れである」
→×誤り。ドイツでのインダストリー4.0に関する専らの議論は、特に中小企業において、現場の人間のアシスタントシステムにAIを使えな

いかといったもの。「自動化工場」というのは特定顧客への宣伝文句に上手に使っている。「コネクテッド」さえすればいいという議論にはなっていない。

- ・「IoTで、地上のモノから発信されるビッグデータは全てインターネットのクラウドやAIで処理されるようになる」「AIは万能で、自動車の最終組み立てラインも、数年で完全ロボット化する」
→×誤り。モノから出てきた情報をどこに飛ばして（隣の機器や工程なのか、サプライヤーなのか）、どう改善に使うのがポイントであって、全てをAIに送ればよいという問題ではない。また、モノの材質・形状がますます多様化する中で、最終組み立てラインは人間に頼る部分が依然大きく、完全ロボット化はありえない。
- ・「モノ（製造）からコト（サービス）への時代、フィジカルからデジタルへの時代になれば、製造業は重要性を失う」
→×誤り。モノがあるからサービスが実現する。ゆえにモノとコトは補完関係であって代替関係ではない。言葉の勢いだけで考えるからこんな発言が出てくる。よいモノとコト、両方が求められる時代であろう。
- ・「クルマのシェアリングが普及して、世界の自動車生産台数は減少局面に入る」
→×誤り。クルマのシェアリングは普及するが、世界中の専門家で自動車生産台数が減少すると見ている人はほとんどいない。
- ・「日本では長期にわたる検査不正が次々と発覚し、大問題となった。これは日本の現場力が落ちていることの証拠だ」
→×誤り。法治国家として検査不正はあってはいけないことだが、顧客・社会の許容範囲を超えた外部で品質不良が発生したという報告は、現時点では存在していない。すなわち現場力の高さが変わったわけではなく、今回の検査不正と日本の現場力を因果関係があるように言うのは間違いである。

5. 組織能力とアーキテクチャの適合が競争力を生む

冒頭に触れた「現場の組織能力」と「現物（製品・工程）のアーキテクチャ（設計思想）」、この2つが的確に適合していくことで、企業の比較優位、競

争力が生まれる。生産性やコストといった、顧客からは見えない現場の組織能力のアドバンテージを活かして、日本の自動車産業の生産性は引き続き向上している。

また、開発、生産、サプライヤー、販売までの一連の流れの中で、設計情報を正確に転写していくシステム＝「良い設計の良い流れ」を作り上げる能力を持てるかどうか、大災害時でも的確に対応できるかも含めて、競争力を左右するポイントである。

「現物のアーキテクチャ」については、大きく「モジュラー（組み合わせ型）」とインテグラル（すり合わせ型）」、そして「クローズド（囲い込み）」と「オープン（業界標準）」、この4つのマトリックスの中で、どう戦略を作りこんでいくのかが問われる。例えば、日本の乗用車メーカーは、「クローズド」で「インテグラル」のアーキテクチャ、また、米国（中国）のパソコンメーカーは、「オープン」で「モジュラー」のアーキテクチャで、自社の強みを活かす方向に向かって行った。

6. 「上空」の世界の大変化

ICTの世界である「上空」の領域では、1990年代から米国において、グーグルなどコア技術を持つ企業が、業界標準インターフェースの創造により、プラットフォーム盟主企業として支配的な存在となる大変化が起きた。外部にオープンな業界標準インターフェースによって参入障壁が下がり、新興国の低賃金・低コスト企業が、日本のエレクトロニクス系企業をほぼ駆逐する構図となった。

しかし、時間はかかったが、日本企業の現場の生産性向上に向けたたゆまぬ努力があり、中国といった新興国の人件費が上昇してきたことで、現在は日本企業も互角の戦いができるようになってきた。さらに、元々の強い現場と力をつけてきた本社部門とがタッグを組んで、プラットフォーム盟主企業の補完財・部品を手掛けるところも出てきている。

7. 「低空」＝インターフェース層の出現

これからの時代、「上空」と「地上」の世界をどう結び付けていくか。モノの世界の「地上」においても、機能要求の増大で情報処理負荷が拡大し、これら全てを「上空」の世界の情報処理に上げていくのは困難である。ここで「サイバーフィジカルインターフェース層」としての「低空」の存在が重要になってくる。ここがいわゆるIoTやインダストリー

4.0の主戦場となるだろう。ここでも米独勢の企業に勢いがみられるが、日本勢がアジアを取り込んで巻き返せるかが要注目である。

8. 自動車産業の上空・低空・地上分析

最後に、改めて今後の自動車産業を「地上・低空・上空」の視点を交えて見たい。

- ・EVと将来パワートレインについては、リチウムイオンバッテリーにまだエネルギー密度などの課題も多い。2030年時点のEVシェア予測も、憶測ベースで5～20%と幅もあるが、例え5%でも巨大なインパクトがあり負けてはいけない分野である。しかし、現在の部品産業がなくなるような影響は当面ないと考えていい。「本命」は現れず、多様なパワートレインを、多様な企業が手掛ける形ではないかと推測している。
- ・自動運転については、社会ニーズへの対応という観点から開発と普及を考えるべき。その意味で、レベル3ではなく、時間と空間の限定付きの完全自動運転であるレベル4が、自動車・デジタル企業のターゲットになるだろう。例えば、日本であれば、高齢化社会を先取りして、過疎地⇔病院の専用レーン限定のレベル4や、米国であればスマホ依存者の事故防止のためのレベル4などである。
- ・インフォテインメント（インターネットとの連結）とコネクテッドカーについては、「上空」の世界を仕切る米系プラットフォームリーダー企業と張り合うのではなく、うまく連携していくことが必要。すなわち、例えば米国の場合、運転席に乗り

込んできた運転者が、スムーズにそのままスマホのソーシャルメディアを利用し、高速移動でも安全に運転することが可能となるヒューマンインターフェースを搭載したクルマの開発がポイントになる。

- ・新モビリティ・サービスについては、各種サービスを、①Trip/Vehicle Sharer、②Operator、③Vehicle Ownerは誰か、で分類して考えると、シェアリングを含めて多様なサービスの形態が考えられる。多くはICT・インターネットなどを活用したサービスとなるだろうが、グローバルに長期的な独り勝ち企業が出現するかどうか、まだ明確には判断できない。ローカルの特殊性を活かしてローカル企業が勝つサービスもあるだろう。

9. まとめ

最後にまとめると、「上空」の世界におけるグローバル・プラットフォームリーダーの影響は強いが、「地上」における既存企業も存在感を保ち、両者のダイナミックな相互作用が続いていく。地道なものづくり能力構築の重要性、強い現場の重要性はいささかも揺らぐことはなく、特に日本については昨今の新興国の賃金高騰で生き残る見通しが立ってきた。

しかし、それだけでは足りない。強い現場を使い切り、確かなアーキテクチャ戦略・製品戦略をもって、イノベーションを仕掛ける「強い本社」も同時にあってこそ、このデジタル時代を生き残ることができる。

「交通安全ファミリー作文コンクール」

9月10日まで作品募集

警察庁などが実施

警察庁、全日本交通安全協会、三井住友海上福祉財団、日本交通安全教育普及協会は、今年も「交通安全ファミリー作文コンクール」を実施します。募集期間は9月10日（当日消印有効）まで。作文の題材は、「家庭、学校、職場、地域において、交通安全について考え、話し合った内容や方法、その結果実行していることなど」としています。

応募作品は、1,200字（400字詰め原稿用紙3枚）

程度の未発表の自作で、内容にふさわしい題名を必ず付けてください。「小学生の部」「中学生の部」「高校生・一般の部」の3部に分かれており、各部から最優秀作「内閣総理大臣賞」1点が選ばれます。入賞作（最優秀作・優秀作・佳作）には副賞として図書カード（小中学生の部）や商品券（高校生・一般の部）が贈られ、最優秀作受賞者は来年1月開催予定の交通安全国民運動中央大会で表彰されます。

応募票は警察庁のホームページ（<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/sakubun/index.html>）からダウンロードできます。お問い合わせは、警察庁交通局交通企画課の交通安全ファミリー作文コンクール担当（TEL.03-3581-0141）まで。

有名3ブロガーを起用し世論喚起活動を実施

自動車税制改革フォーラム

1カ月間で1万人を超える人がアクセス

自 動車税制改革フォーラムは、5月30日から有名3ブロガーを起用し世論を喚起する取り組みを実施しているが、6月30日までに3ブロガーの当該記事に1万1,550件のアクセスがあったことが分かった。1万人を超える人が、過重で不合理な自動車税制を取り上げたブログを読んだと推計され、フォーラムでは今回の取り組みと結果を今後の要望活動で積極的に訴えていくことにしている。

ブログを活用したフォーラム活動は、世論を喚起する活動の一環として取り組んだ。自動車税・軽自動車税納税時期の5月以降、クルマに関係する税金がいかに重く複雑で不合理であるかという、ユーザーの声を拡散させることを目的に、ブログ記事とSNSを活用したフォーラム初の試みとして実施。ユーザーやクルマ好きへの影響力が大きい3ブロガーが、クルマの税金についての課題や問題点を、分かりやすく、考えやすい形で記事化し、SNSにも投稿する形で発信した。

3ブロガーの記事はフォーラムから委託されて発信されているため、業界ガイドラインに則って「PR」表記の上、フォーラムがスポンサーであることを明記。それでも6月30日までにアクセスが1万1,550件に達し、ブロガーを統括する媒体会社によると、「ある化粧品会社のPRブログの場合、2ブロガーで約1万1,000人だったので、税金という堅めのテーマでの1万件超えは健闘した数字と言えるのではないか」と評価している。

ただし、SNSの反響（リツイート、いいね）は数十件にとどまるなど課題も残った。これについては「SNSの活用は初の試みのため、フォーラムが主体となった積極的展開を控えた」などの反省点もある。時代の流れとして、SNSを活用する機会も増えてくると予想され、今回の反省点を今後の活動に活かしながら、1万1,550件ものアクセス件数があったということも踏まえ、フォーラムでは今回の取り組みと結果を積極的に活用していく予定だ。また、今回のブログは「デジタル資産」としてWeb上に掲載され続けるため、多くのユーザーの目に留

ちわわのまま

ちわわと暮らし乗り物大好きブロガーのブログ

home backnumber サイトマップ 連絡先

ホーム > 暮らし物関連

知らずに乗っていた車の税金のこと【PR】

© 2018/5/31 暮らし物関連



楽しみにしていたゴールデンウィークも終わり、いつもの生活に戻ると、お決まりのようにやってくる自動車税の納税通知書。今年も来ましたね【涙】。我が家は昨年ゴールデンウィークは車をフル稼働して楽しんでいるので、楽しんだ後の『ツケ』のような感じがして凹みますね。自動車税さえなければ、ゴールデンウィークに楽しんだ思い出がいつまでも続くのに・・・と、いつも思います。

実はこの自動車税、国際的に見てめちゃくちゃ重いつて知ってました？



車を所有すると税金は毎年5月の自動車税だけではありません。

クルマの税金がいかに重く複雑で不合理であるかを訴えるブログ

まるよう、さまざまな場面で紹介していくことにしている。

◇3ブロガーの記事のアドレスは次の通り。

※PV（ページビュー）数：ウェブサイトがどのくらい閲覧されているかを測るための指標

- ① Wonder driving (<http://wonderdriving.com/>)
 - ・集合ブログ〔月間総PV数：180,000PV〕
 - <http://wonderdriving.com/archives/2018/05/cartax2018.html>
- ② ちわわのまま (<http://chiwamama.com/>)
 - ・女性ブロガー〔月間総PV数：240,000PV〕
 - <http://chiwamama.com/2018/05/car-tax.html>
- ③ エアロプレーン (<http://airplane.net/>)
 - ・男性ブロガー〔月間総PV数：300,000PV〕
 - <https://airplane.net/2018/05/31/car-tax-on-tax.html>

日本自動車会館

交通安全ポスター原画コンテスト 作品募集

テーマ「家族で広げよう交通安全」などを設定

締切日は9月10日(月)必着、最優秀作品に10万円贈呈

日 本自動車会館(入館14法人)は、交通安全ポスター原画コンテストを本年も実施し、8月21日(火)～9月10日(月)まで作品を募集しています。本年は、1. 家族で広げよう交通安全、2. 高齢者の交通安全、3. サポカー(※)で事故防止、4. 交通安全に関する自由テーマ(飲酒運転根絶、シートベルト・チャイルドシート着用推進など)の中から作品テーマを1つ選び、クルマを中心とした交通安全を意識させる内容の作品をお寄せください。1人何点でもご応募可能です。

※サポカー：自動ブレーキを搭載した自動車。加えてペダル踏み間違い時加速抑制装置なども搭載した自動車は「サポカーS」

当コンテストは、日本自動車会館の社会貢献活動の一環として2007年から行われており、広く交通安全意識の高揚を図ることを目的としています。選考

は、同会館入館法人のメンバーなどで構成される選考委員会で決定します。最優秀作品には賞状・賞金10万円、優秀作品(3点)には賞状・賞金1万円が贈られます。

入賞作品は、同会館入館法人の会報や広報誌などで紹介されるほか、入賞作品のデザインをベースにした交通安全啓発チラシやポスターを制作し、イベントや啓発活動などで活用させていただきます。



昨年の最優秀賞
佐藤恵治さんの作品

《募集要項》

【テーマ】

1. 家族で広げよう交通安全
2. 高齢者の交通安全
3. サポカーで事故防止
4. 交通安全に関する自由テーマ(飲酒運転根絶、シートベルト・チャイルドシート着用推進など)

これら4つの作品テーマから1つ選び、クルマを中心とした交通安全を意識させる内容で制作してください。1人何点でも応募できます。

【募集対象】

年齢、職業は問いません。

【応募規定】

- ①データで応募する場合：「クラウドワークス」内の以下特設ページから応募ください。応募に当たっては簡易な会員登録が必要になります。
「クラウドワークス特設ページ」：<https://crowdworks.jp/public/jobs/1526893>
- ②A3用紙で応募する場合：コンテスト事務局に直接応募ください。
・作品形状はA3縦(作品出力に伴う周囲1cm程度の余白可)、オリジナル作品に限ります。
・タイトルおよび100字程度のコンセプト説明書を添付し

てください。

※画像データがある場合は添付願います。

・データ作成は「イラストレータ」の使用をお願いします。

【募集期間】

2018年8月21日(火)～9月10日(月)必着

【選考】

日本自動車会館ポスター選考委員会

【入賞作品】

- ①最優秀賞(1点)：賞状・賞金(10万円)
- ②優秀賞(3点)：賞状・賞金(1万円)

【著作権】

上記選考委員会に所属し、作品の活用方法は日本自動車会館が決定します。

※作品は返却いたしません。

【表彰式】

2018年10月17日(水) 日本自動車会館で実施予定

【提出先】《コンテスト事務局》

〒105-0012

東京都港区芝大門1-1-30 日本自動車会館15階

日本自動車会議所ポスター係

【お問い合わせ】

TEL.03-3578-3880まで

ランキング形式で新着情報 50 タイトルを紹介

日本自動車会議所
ホームページ

日 本自動車会議所が昨年8月にホームページ (HP) をリニューアルして1年が経ちました。リニューアル当初、5,000件に届かなかったアクセス件数は、自動車業界の多様な情報が発信されていることが周知されはじめ、5月から毎月1万件を超えるようになりました。広く業界をカバーし、クルマ好きを育てる情報なども発信しているサイトとして認識されつつある当HPのアクセス状況からは、まだまだ数は少ないものの、ユーザー (HPへのアクセス者) の多様な傾向や指向などが読み取れます。ユーザーが何に興味を持ち、どのような情報を欲しているのか。その参考になればとの思いから、今号

より新着情報のページビュー数が多いタイトルをランキング形式でご紹介することにしました。

ランキングは、あくまでもユーザーの関心の指標としてご参考にしていただければと考えております。自動車業界の関係者だけでなく、地方自治体や一般の方からも新着情報への問い合わせがあることから、ユーザーのすそ野も広がっていることが垣間見えます。毎号、ページビュー数が多いタイトル50件ほどを紹介していきますので、読者の皆さま方にはご参考・ご活用いただくことはもちろん、当HPへアクセスいただき、また情報をご提供いただければと存じます。

新着情報 ランキング (2018.7/1~7/31)

Googleアナリティクスより

主なCat. (カテゴリー) : ○イベント・行事 ▽人事 ☆西日本豪雨

	Cat.	ページタイトル	ページビュー数	アクセス件数
1		原付三種免許、最短2日で警察庁が規制緩和	1,279	1,233
2		警察庁、昨年の交通事故 自動ブレーキ普及で追突が目立って減少	970	870
3		自動ブレーキ普及加速、昨年の装着率9割前後	517	427
4		自動車用動力伝達技術研究組合発足	256	162
5		整備専門工場、エーミング作業になお課題	226	205
6	☆	〈豪雨〉サプライヤーにも大きな影響	201	184
7	○	第251回会員研修会開催	157	121
8	○	第38回交通工学研究発表会論文募集	157	112
9		高齢者免許更新早めに、検査・講習予約取れず失効も	156	143
10		国交省補正予算 UDタクシーに追加補助金、災害時協定が要件	148	95
11	○	第250回会員研修会開催	147	118
12		B S サミット、エーミング作業工数を策定 適正な修理料金の根拠に	126	115
13		国交省、大型車のスペアタイヤ点検義務付け10月から	112	100
14	○	第53回交通安全子供自転車全国大会を8月8日に開催	105	77
15	▽	東京都トラック協会、次期会長に浅井隆氏を選出	100	80
16		京都府学泉大学、先端科学大に校名変更 E V 試験炉も開設	98	94
17	○	SIP自動走行システムヒューマンファクター研究開発成果シンポ参加者募集	94	80
18	○	GASPAクルマの児童画コンクール2017	88	48
19	○	全ト協、第50回全国トラックドライバー・コンテストを開催	86	76
20	○	参加体験型イベント交通安全アクション2018新宿を開催	79	63
21	▽	全日本トラック協会会長が坂本克己氏に交代	78	60
22		乗用車メーカー8社、17年度の生産・輸出台数、世界生産2.5%拡大	76	69
23		三輪バイクが人気、前二輪で安心、転倒不安を払拭	75	69
24		経産省、空飛ぶクルマ開発支援事業 20年代の実用化想定	73	64
25		国交省、スキヤーツール補助金申請 24日から受付	71	58
26	○	東京2020組織委員会、もうすぐ開催2年前 開催情報続々公開	69	62
27		訪日外国人向けタクシーサービス向上アクションプランを策定 全タク連	69	58
28		超小型モビリティ普及へ新たな安全基準案、東京五輪までに市場に	68	58
29		「2050年自動車はこうなる」自技会創立70周年記念出版	64	55
30		金型代金、実態は中企庁など部品メーカー調査へ	64	60
31	○	第2回人材委員会傍聴のご案内	63	35
32		国交省、自動ブレーキ認定制度概要、時速50キロから制動試験	61	56
33		日整連、17年7~12月需要動向、車検台数減少ディーラー整備を直撃	61	57
34		減少続くガソリン需要、次世代車が普及 今年度2.1%減予測	60	56
35	☆	〈豪雨〉自動車業界に被害、サプライチェーン復旧に全力	57	51
36		日産自、高速道の複数車線自動運転 高精度専用地図を採用	57	55
37		EDRの修理責任が明確に 整備業界に影響も	56	47
38	☆	〈豪雨〉メーカーや業界団体 被害状況把握に時間	51	49
39		先進安全自動車対応 優良車体整備事業者制度を推進 日車協連	51	27
40	○	第251回会員研修会開催【満員になりました】	51	44
41	▽	東京バス協会会長が山口哲生氏に交代	51	41
42	☆	〈豪雨〉自動車メーカー、被災地復興へ全面支援	50	42
43	○	自動車会館「親子キッズエンジニア」を開催	50	43
44		環境省、軽量化・高強度目指すナノセルロース自動車プロジェクトの成果報告会	50	37
45	○	第249回会員研修会開催	49	47
46		勢い衰えぬ国内SUV市場、5年で2倍の成長	48	42
47		日産愛媛自動車大学校、校長に女性起用、学校法人の正式認可	48	42
		計 (47番以降も含む)	—	12,981

微粒子物質、 光化学オキシダント削減へ

原因物質の削減対策効果を検証

東京都の検討会が中間まとめ

東 京が微小粒子状物質（PM2.5）と光化学オキシダント（Ox）の削減策を検討するために設置している「大気中微小粒子状物質検討会」（座長＝坂本和彦・日本環境衛生センターアジア大気汚染研究センター所長）はこのほど、平成29年度の検討内容をまとめた「中間まとめ」を策定した。それによると、原因物質の排出総量は大幅に削減されていると指摘。今後は、原因物質の削減対策の効果を検証し、より効果的な対策を検討していくとしている。

都の大気汚染状況は、これまでディーゼル車規制や工場・事業場などの発生源対策に取り組んできた結果、一酸化炭素（CO）や二酸化硫黄（SO₂）、窒素酸化物（NO_x）、浮遊粒子状物質（SPN）については大幅に改善されている。半面、PM2.5とOxについては道半ばの状況。そこで、学識経験者らで構成する同検討会を設置し、29、30年度の2年間にわたり対策の検討を進めている。

中間まとめによると、都内のPM2.5は一般環境大気測定局47局のうち46局で国の環境基準を達成しており、達成率は98%。自動車排ガス測定局においては35局中30局で達成し、達成率は86%だった。

一方、Oxは一般環境大気測定局だけで測定しているが、47局のすべてで環境基準を達成していなかった。このため、世界の大都市の中でも水準の高い良好な大気環境を実現するためにはPM2.5とOxの濃度を低減していかなければならないと強調している。

今後、PM2.5については、全体の3分の2を占める二次生成粒子の原因物質であるNO_x、硫黄酸化物（SO_x）、揮発性有機化合物（VOC）、アンモニアの削減対策を推進していくことが必要だと指摘。OxについてはNO_xとVOCにおいてバランスのとれた着実な削減が必要だと提言している。

そのうえで、同検討会としては、27年度を基準年としたシミュレーション解析により、原因物質の削減対策を実施した場合の大気中のPM2.5、Ox濃度

への効果を分析するとともに、都内及び関東で対策を普及させた場合の影響を解析し、広域連携による効果を検証していくとしている。

〔東京都自動車会議所〕

電動バイク補助申請受付開始 5年間で400台導入目指す

ガソリン車並み価格可能に

東京都

東 京は7月31日、2018年度からスタートした「電動バイク普及促進事業」の補助申請受付を開始した。国の補助金と合わせると電動バイクをガソリン車と同等の価格で購入できる仕組みだ。2022年度までの5年間実施し、全部で400台の導入補助を予定している。

都は2030年までに温室効果ガスを2000年比で30%削減する目標を掲げており、運輸部門では60%削減する方針だ。このため、二酸化炭素（CO₂）を排出しない環境先進都市「ゼロエミッション東京」を目指し、電気自動車などのゼロエミッションビークルの普及を進めている。電動バイクの普及促進事業はその一環として、今年度から始めた。

同事業の助成対象者は、事業者（都内に事務所もしくは事業所を有する個人または法人）または電動バイクのリースを行うリース事業者で、助成対象となる電動バイクは、国の補助金交付対象となっている電動側車付二輪自動車及び電動原動機付自転車。18万円を上限に、同種同格のガソリン車との差額から国の補助金交付額を差し引いた金額を補助する。

ちなみに、7月31日現在の助成対象電動バイクは、側車付二輪車が「ミツオカ・電駆-T3(L)」「同電駆-T3(L+)」の2種類、原付が「スズキe-Let's」「同e-Let'sW」「ヤマハEC-03」「同E-Vino」の4種類ある。例えば、希望小売本体価格21万9,000円の「ヤマハE-Vino」を購入する場合、都は8万円を補助する。国も2万6,000円補助するので、購入者は同種同格のガソリン車（11万3,000円）を購入するのと同程度の負担で購入できる。

補助申請受付窓口は公益財団法人東京都環境公社（電話03-5990-5068）。〔東京都自動車会議所〕



Vol. 27

シーズン真っ盛り、日本のオートキャンプを考える

佃モビリティ総研代表／「NEXT MOBILITY」主筆 佃 義夫

日本では従来、キャンプと言えば野営のイメージが強かった。ボーイスカウトに代表される青少年キャンプが主流であったのに対し、クルマ社会の到来とともに「クルマでキャンプ」のオートキャンプが徐々に広まっていった。

1969年に日本オートキャンプ協会が設立され、1970年に「第1回キャンピングカー&ユーズドカーショウ」が東京・信濃町の明治神宮絵画館前広場で開催されたのがその芽生えであった。当時、自動車先進地域の欧米では、トレーラーやモーターホームで長いバカンスを楽しむことが定着していた。日本も高度経済成長期にモータリゼーションが進展していく中で、オートキャンプが着目されるようになっていった。

筆者も駆け出しの記者時代の70年代前半、門前の小僧ではないが自らオートキャンプを実体験するようになった。全国各地のオートキャンプ大会を取材し、その足でオートキャンプを实践。いつしかマイカーもワンボックスに切り替えて、車内にはキャンプ道具が積み込まれるようになった。夏休みは、家内の実家に帰省がてら各地のオートキャンプ場で宿泊するオートキャンパーであった。

日本でピークを迎えたのは1990年代半ば。バブル景

気の崩壊とともに高度成長は終焉したが、日本のオートキャンプは逆にモノの豊かさより心の豊かさを重視するようになり、家族で楽しむキャンプがクローズアップされた。自動車各社もミニバンやワゴンにSUVと多彩な新型車を投入し、アウトドアブーム、RVブームとなった。96年にはオートキャンプ人口は1,580万人、全国オートキャンプ場は1,000カ所を超えた。

しかし、その後、日本のオートキャンプ人口は減少の一途をたどった。その原因は、人口のボリュームゾーンを占めていた団塊世代が子育てを終えはじめたこと、さらに長引いた景気低迷のあおりを受けたことによる。

そして、最近になってようやく復活の兆しが出ている。「オートキャンプ白書2018」によれば、昨年の参加人口は840万人で前年比1.2%増となり、5年連続で前年を上回った。日本のオートキャンプは、欧米と異なりミニバンからSUV、ジープタイプ、ワゴンに加えて軽自動車のキャンピング仕様とジャンルが広いのが特徴である。さらに「グランピング」という、高級ホテル並みの豪華で快適なサービスを受けられる新種のオートキャンプも話題になっている。

シーズン真っ盛りの今夏、改めて日本のオートキャンプの流れを見直してみた次第である。

日本自動車会議所会員(平成30年8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 トラックス販売協会
 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)