

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>



2019

1

No.912

発行人 山岡 正博 編集人 田村 里志

2019年自動車工業団体 新春賀詞交歓会

日本自動車工業会 日本自動車部品工業会 日本自動車車体工業会 日本自動車機械器具工業会

「多くの笑顔のために自動車業界全員で力を尽くす1年に」

自工会の豊田会長が抱負を述べる

自動車業界の2019年が幕開け



自動車業界や政界・官界などから約1,650人が来場

新春賀詞交歓会で挨拶をする日本自動車工業会の豊田章男会長

自

自動車産業の関係者が集う「2019年 自動車工業団体新春賀詞交歓会」が1月7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1,650人の来場者で賑わった。主催4団体を代表して挨拶に立った日本自動車工業会の豊田章男会長は、「自動車産業は100年に1度の大変革期を迎えており、クルマという存在自体がモデルチェンジしていこうとしています」との認識を示し、次のように力強く抱負を述べた。

「モデルチェンジの先にあるのが、人々のさらなる笑顔。クルマがもっと社会とつながれば、過疎化

や高齢化、貧困、医療などの課題にも貢献できると信じています。自動車を興した先人たちは日本というホームカントリーで、その後の先輩たちは世界各国のホームタウンで、そこに住む人々を笑顔にするクルマづくりを続けてきました。これからは、国境が関係ないホームプラネットという思いを意識しながら、さらに多くの笑顔のために自動車業界全員で力を尽くす1年にしていきたい」

続いて、来賓として関芳弘経済産業副大臣、石井啓一国土交通大臣が挨拶。この後、日本自動車部品工業会の岡野教忠会長の乾杯の発声で賀詞交歓会が始まり、自動車業界の2019年が幕を開けた。

◆◆ 主な内容 ◆◆

- 新年のご挨拶 [内山田竹志会長]..... 2
- 平成31年度税制改正大綱が決定..... 3
- 平成30年度国内施設視察会開催..... 9
- 自賠責保険料積立金の一部が2年連続の繰り戻しへ..... 10
- 第253回会員研修会開催..... 10
- 日本自動車会議所 山岡 正博専務理事が就任..... 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)



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

年頭に当たりまして、一言ご挨拶を申し上げます。

旧年中は格別のご高配を賜り、心から御礼申し上げます。

昨年を振り返りますと、私どもは自動車関係諸税の抜本改正に向けた勝負の年と位置付け、関係21団体で構成する「自動車税制改革フォーラム」を軸に、一丸となって活動を展開してまいりました。その結果、与党税制改正大綱では、悲願である「自動車税の恒久引き下げ」を実現することができました。税の創設以来70年近くが経過して、初めて開けることのできた風穴であり、ユーザー負担を「真水」で軽減した大きな成果であると評価しております。また、消費税引き上げに合わせて導入される環境性能割につきましては、需要平準化対策として軽減措置が実施されます。取りまとめを強力にリードいただきました政府・与党の皆さま、そして全国7,800万ユーザーの声を全都道府県の知事に届ける活動などにご尽力いただきました自動車関係団体の皆さまに、深く感謝申し上げます。

自動車産業がこれからも日本経済をリードし、地域経済や雇用に貢献していくためには、今大綱に記された中長期的な自動車関係諸税の課税のあり方の議論もにらみながら、一層のユーザーの負担軽減・簡素化の実現を目指して、引き続き、抜本改正に向けた取り組みを進めてまいりたいと考えております。

今年は5月に新しい天皇陛下のご即位とともに元号も改まり、新たな時代が始まります。その節目の年に東京モーターショーが開催され、来年は東京オリンピック・パラリンピック、そして2025年には大阪万博というビッグイベントが続きます。「100年に一度の大変革期」を迎えている自動車産業にとりましては、世界に向けてクルマの新たな魅力と可能性を発信する絶好のチャンスであります。この時代の転換期をとらえ、私どもは大きなビジョンを描きつつも、目の前の課題を一つ一つ着実に解決してまいります。

当会議所は、2017～2019年を「施策の強化・見直し3カ年」と位置付けており、近年、自動車ユーザーの負担軽減、会員ニーズの高い委員会の設置・運営、情報発信の強化などに関する面で鋭意、取り組みを進めてまいりましたが、今年は、この2年間の実績を踏まえた集大成の年であります。時代が大きく動く中、自動車関連産業の総合団体という機能を活かして、会議所は何を期待され、何を果たすべきか、将来をしっかりと見据えて、さらにチャレンジしてまいりたい、そのような思いを新たにしております。

われわれがこれまで役割を果たすことができたのも、会員をはじめ関係先の皆さまのご理解、ご協力があればこそと改めてお礼申し上げます。今年も倍旧のご支援を賜りますようよろしくお願い申し上げます。

最後になりましたが、この1年の皆さまの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。

平成31年度税制改正大綱が決定

自動車税

新規登録車を対象に恒久引き下げ

環境性能割 需要平準化対策として10月から1年間の税率1%分の軽減措置

エコカー減税・グリーン化特例 地方財源補てんのため見直しや重点化

今後、自動車関係諸税は「その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う」ことに

自民、公明両党は2018年12月14日、「平成31年度税制改正大綱」を決定した。今大綱では、「自動車ユーザーの負担を軽減し、需要を平準化するとともに、国内自動車市場の活性化と新車代替の促進による燃費性能の優れた自動車や先進安全技術搭載車の普及等を図る」として、新規登録車を対象に自動車税の恒久引き下げが税創設以来初めて実現することとなった。また、消費税引き上げに合わせて導入される環境性能割については、需要平準化対策として軽減措置が実施されるなど、2018年を「勝負の年」と位置づけ一丸となって活動してきた自動車関係団体の取り組みが実った格好だ。この結果を受け、当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、自動車税の恒久引き下げなどを歓迎するとともに、今後も一層のユーザー負担軽減に取り組んでいく旨の「声明」=8ページに掲載=を発表した。

大綱取りまとめに向けて大きな争点となっていたのは、減税による財源問題。特に地方税である自動車税の引き下げに対する地方自治体の反発は大きかった。自動車税の恒久引き下げにより1,320億円規模の減税が実現する見通しだが、地方自治体の要望を受け、大綱ではその減収分は「エコカー減税の見直しやグリーン化特例の重点化、環境性能割の基準見直しにより財源を確保し、なお生じる財源不足額についてはその全額を国費で補てんする」ことにしている。このため、延長されるエコカー減税はより対象車が絞り込まれ、グリーン化特例についても2021年度から電気自動車などに重点化されることとなった。また、環境性能割についても、消費税引き上げ時の需要平準化対策として、今年10月から1年間税率1%分を軽減する臨時特例措置が実施されるものの、「環境インセンティブを強化する」として

登録車の税率の適用区分が見直される。

このほか自動車関係では、▽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）に、貸切バス事業者が導入するノンステップバス・リフト付きバスを追加したうえで、自動車取得税の特例措置（取得税廃止後は自動車税の環境性能割の特例として措置）を2年間延長、▽先進安全技術を搭載したトラック・バスについて、自動車取得税の特例措置（同）を2年間延長、▽中小企業投資促進税制（中小企業者がトラック、機械等を取得した場合の特別償却制度または税額控除制度）を2年間延長——などが決定した。

今大綱決定により、自動車関係諸税については、「検討事項」として「その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う」とされており、今後、新たなステージで議論が行われていくことになる。

◇「平成31年度税制改正大綱」の自動車関係分野の主な内容は次のとおり。

第一 平成31年度税制改正の基本的考え方

【消費税率の引上げに伴う対応等】

◎需要変動の平準化に向けた取組み

平成31年10月の消費税率引上げに当たっては、平成26年4月の引上げの経験を活かし、経済に影響を及ぼさないよう、万全を期す。

〔自動車に係る措置〕

消費税率10%への引上げにあわせ、自動車の保有に係る税負担を恒久的に引き下げることにより、自動車ユーザーの負担を軽減し、需要を平準化するとともに、国内自動車市場の活性化と新車代替の促進による燃費性能の優れた自動車や先進安全技術搭載車の普及等を図る。

具体的には、平成31年10月1日以後に新車新規登録を受けた自家用乗用車（登録車）について、小型自動車を中心に全ての区分において、自動車税の税率を引き下げる。

恒久減税による地方税の減収については、まずはエコカー減税の見直しやグリーン化特例の重点化、環境性能割の基準見直しにより財源を確保し、なお生じる財源不足額についてはその全額を国費で補てんすることにより、それに見合った地方税財源を確保することとする。これにより、地方における社会インフラの更新・老朽化対策や防災・減災事業のニーズにしっかりと対応する。

自動車の取得時の負担感を緩和するため、平成31年10月1日から平成32年9月30日までの間に自家用乗用車（登録車及び軽自動車）を取得した場合、環境性能割の税率を1%分軽減する。なお、この措置による地方税の減収については、全額国費で補てんする。

【車体課税】

自動車産業は日本経済や雇用創出に大きく貢献する基幹産業であるが、熾烈なグローバル競争下にあるとともに、電動化・IoT化、自動運転等の技術革新、シェアライド等の使用形態の変化等、大きな変革期を迎えている。このような環境の下で、国内自動車市場の活性化を引き続き図っていくために、自動車ユーザーの車体課税に係る負担を軽減し、自動車を購入・保有しやすい環境を作るべきとの要請がある。

その一方で、車体課税の多くは地方財源であり、道路等の維持管理・更新や防災・減災等の推進に多額の財源が必要となること等を考慮すれば、地方の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することが必要である。

これら双方の観点に十分配慮しつつ、平成29年度与党税制改正大綱等における車体課税の見直しに係る基本的考え方に沿って検討を行った結果、車体課税について、以下のような大幅な見直しを行う。税制抜本改革法以来の累次の与党税制改正大綱において懸案事項とされてきた車体課税の見直しについては、今般の措置をもって最終的な結論とする。

(1) 消費税率10%への引上げにあわせ、自動車の保有に係る税負担を恒久的に引き下げることにより、自動車ユーザーの負担を軽減し、需要を平準

化するとともに、国内自動車市場の活性化と新車代替の促進による燃費性能の優れた自動車や先進安全技術搭載車の普及等を図る。

具体的には、平成31年10月1日以後に新車新規登録を受けた自家用乗用車（登録車）について、小型自動車を中心に全ての区分において、自動車税の税率を引き下げる。〔再掲〕

軽自動車税の税率については、変更しない。

(2) 恒久減税による地方税の減収については、まずはエコカー減税の見直しやグリーン化特例の重点化、環境性能割の基準見直しにより財源を確保し、なお生じる財源不足額についてはその全額を国費で補てんすることにより、それに見合った地方税財源を確保することとする。これにより、地方における社会インフラの更新・老朽化対策や防災・減災事業のニーズにしっかりと対応する。

具体的には、以下のように対応する。

① 平成31年10月1日に導入される環境性能割については、税制抜本改革に係る地方税法等改正法の一部改正法附則の規定に基づき、その環境インセンティブ機能を強化する観点から、自家用乗用車（登録車）に係る税率の適用区分を見直す。

② 自動車税及び軽自動車税のグリーン化特例（軽課）については、環境性能割が自動車税及び軽自動車税に導入されることを契機に、その適用対象を電気自動車等に限定する。

なお、消費税率引上げに配慮し、平成33年4月1日以後に新車新規登録又は最初の新規検査を受けた自家用乗用車（登録車及び軽自動車）から適用する。

③ 自動車重量税のエコカー減税については、その政策インセンティブ機能を強化する観点から、軽減割合等の見直しを行うとともに、2回目車検時の免税対象について電気自動車等や極めて燃費水準が高いハイブリッド車等に重点化を図る。

今後、エコカー減税の適用期限の到来にあわせ、見直しを行うに当たっては、政策インセンティブ機能の強化、実質的な税収中立の確保、原因者負担・受益者負担としての性格、市場への配慮等の観点を踏まえることとする。また、次のエコカー減税等の適用期限到来に向けて、

クリーンディーゼル車について、普及の状況や政策的支援の必要性等を総合的に勘案して、エコカー減税制度等における扱いを引き続き検討し、結論を得る。

④ 自動車取得税のエコカー減税については、その環境インセンティブ機能を強化する観点から、軽減割合等の見直しを行う。

⑤ 今般の改正が、消費税率10%への引上げや前述の自動車産業をとりまく環境変化に対応するため、税制抜本改革法以来の累次の与党税制改正大綱において懸案事項とされてきた車体課税の見直しの最終的な結論であることを踏まえ、異例の措置として、

イ ③の自動車重量税のエコカー減税の見直しによる増収額のうち国の一般会計分の増収の全額を、譲与割合を段階的に引き上げることにより、⑥の都道府県自動車重量譲与税制度の財源の一部として活用する。

ロ ①から④までの措置を講じてもなお累積で不足する地方税財源について、国費によりその全額を補てんすることとする。

具体的には、平成46年度と平成47年度において自動車重量税の譲与割合を変更し、⑥の都道府県自動車重量譲与税制度の財源の一部として活用するとともに、平成46年度から、揮発油税の税率を引き下げた上で地方揮発油税の税率をその同率分引き上げる。

上記の地方税財源の補てんに際して国において必要となる財源については、今後の歳出・歳入にわたる努力により確保を図る。

⑥ 自動車重量税の一部を都道府県に対して譲与する都道府県自動車重量譲与税制度を新たに創設する。

自動車税の引下げに伴う地方税財源の確保のために都道府県自動車重量譲与税制度を創設することを踏まえ、その譲与基準は自家用乗用車（登録車）の保有台数とする。

⑦ ⑤の揮発油税と地方揮発油税の税率調整に伴い、地方揮発油譲与税を増額する。

自動車税の引下げに伴う地方税財源の確保のために地方揮発油譲与税を増額することを踏まえ、増額分の地方揮発油譲与税は都道府県に譲与することとし、その譲与基準は自家用乗用車（登録車）の保有台数とする。

⑧ 上記の見直しに伴う都道府県・市町村間の財源調整のため、自動車税環境性能割に係る市町村交付金の交付割合を見直す。

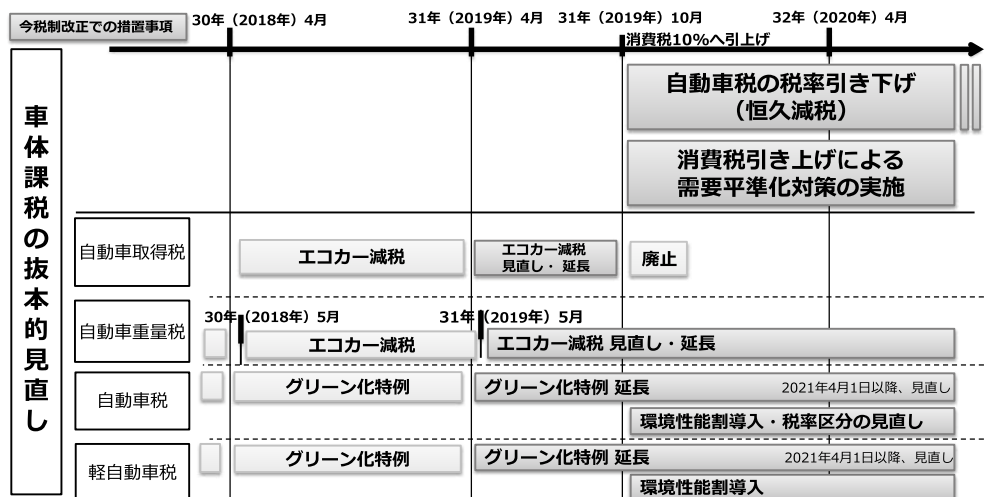
(3) 自動車の取得時の負担感を緩和するため、平成31年10月1日から平成32年9月30日までの間に自家用乗用車（登録車及び軽自動車）を取得した場合、環境性能割の税率を1%分軽減する。なお、この措置による地方税の減収については、全額国費で補てんする。〔再掲〕

第二 平成31年度税制改正の具体的内容

(経済産業省、国土交通省の資料から引用)

■車体課税の抜本の見直しの概要（自動車税・環境性能割・自動車取得税・自動車重量税・軽自動車税）

- ・自動車は、日本経済の牽引役であるとともに、重要な生活の足。「平成29年度与党税制改正大綱」や「経済財政運営と改革の基本方針2018」等に基づき、ユーザー負担の軽減等及び来年10月の消費税率引き上げによる需要を平準化する。
- ・具体的には、約1,320億円規模の自動車税の税率引下げ(恒久減税)、環境性能割の特例の実施(2019年10月からの1年間に取得した自家用乗用車につ



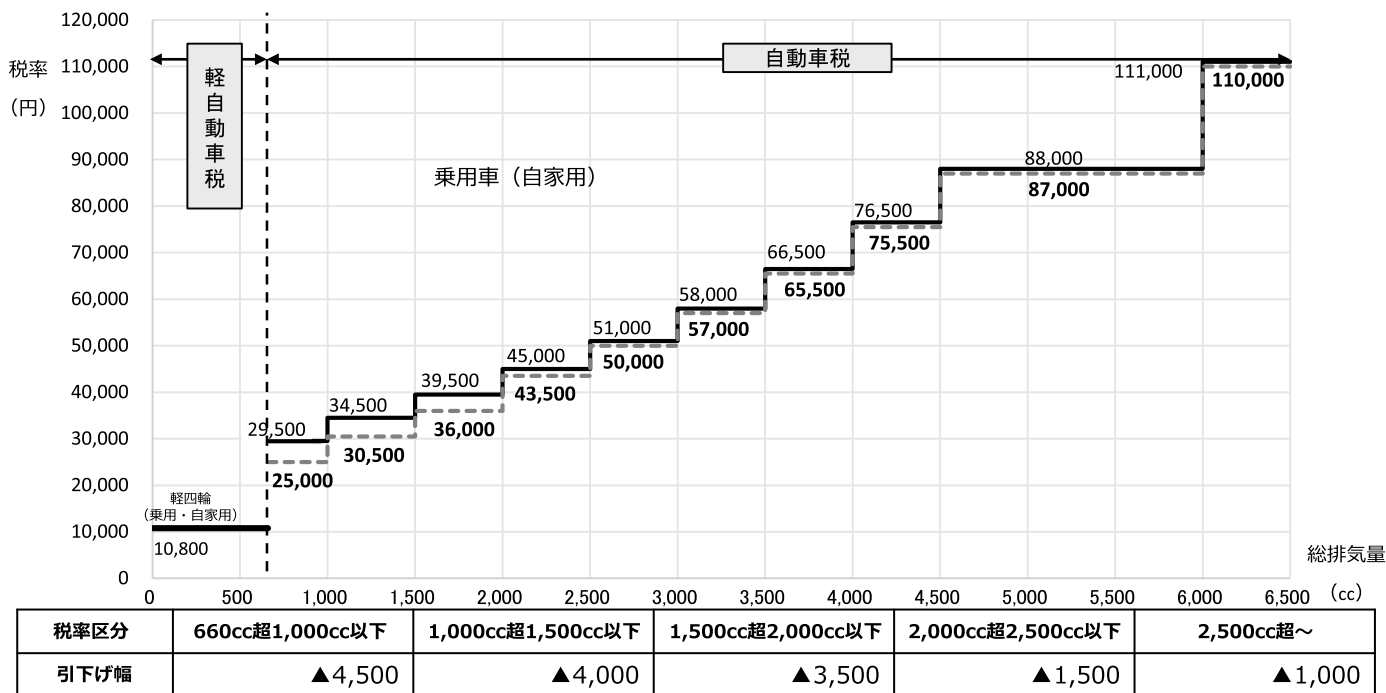
いて1%軽減)及びエコカー減税及びグリーン化特例の延長等を行う。

■自動車税の税率引下げ(恒久減税)(自動車税)

- ・消費税率10%への引き上げにあわせ、ユーザー負担の軽減及び需要の平準化等のため、2019年10月1日以降に新車新規登録を受けた自家用乗用車(登録車)について、約1,320億円規模の自動車

税率の引き下げ(恒久減税)を行う。

- ・引下げにあたっては、多くの自動車ユーザーの負担を軽減すべく、販売の約9割を占める小型車(2,000cc以下)を中心とし、これらの区分では最大4,500円~3,500円、現行税率から15~10%程度的大幅な恒久減税が実現。全排気量で自動車税が引き下げられるのは、制度創設以来初めて。



■環境性能割の需要平準化特例(1%軽減)の実施及びの税率適用区分の見直し(環境性能割)

- ・消費税率引き上げ時に駆け込み需要とその反動減を生じさせることがないよう、耐久消費財である自動車の需要の

平準化を図るため、2019年10月からの1年間に購入された自家用自動車・軽自動車(中古を含む)について、臨時的特例措置として、環境性能割の税率1%分を軽減する。

- ・環境性能割の税率適用区分については、環境インセンティブを強化するため、自家用乗用車(登録車)に係る税率の適用区分を見直す。ただし、軽自動車については現行維持とする。

■エコカー減税の見直し・延長(自動車取得税・自

	2016年度税制改正で決定した基準		2019年10月1日~2021年3月31日	
	登録車	軽自動車	登録車	軽自動車
電気自動車等(※)	非課税	非課税	非課税	非課税
2020基準+20%	非課税	非課税	非課税	非課税
2020基準+10%	非課税	非課税	1%	非課税
2020基準達成	1%	1%	2%	1%
2015基準+10%	2%	2%	3%	2%
上記以外の自動車	3%	2%	3%	2%

消費税引き上げに係る需要平準化対策
2019年10月1日~2020年9月30日までの間に取得した自家用乗用車については、本税率から▲1%軽減(例:税率3%→2%等)

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

自動車重量税)

- ・自動車重量税のエコカー減税については、政策インセンティブを強化する観点から見直しを行う一方、来年10月の消費税率引き上げ時の影響に十分配慮するため、減税及び免税対象は現状維持とした上で2年間延長する。
- ・自動車取得税のエコカー減税については、自動車取得税が廃止される来年10月の消費税率引き上げまで、6カ月間延長する。

自動車取得税

自動車重量税

	2018年4月1日～ 2019年3月31日	2019年4月1日～ 9月30日
電気自動車等(※)	非課税	非課税
2020基準+60%	非課税	非課税
2020基準+50%	非課税	非課税
2020基準+40%	非課税	非課税
2020基準+30%	▲80%	▲50%
2020基準+20%	▲60%	▲50%
2020基準+10%	▲40%	▲25%
2020基準達成	▲20%	▲20%

	2018年5月1日～ 2019年4月30日		2019年5月1日～ 2021年4月30日	
	初回車検	2回目車検	初回車検	2回目車検
電気自動車等(※)	免税	免税	免税	免税
2020基準+90%	免税	免税	免税	免税
2020基準+50%	免税	免税	免税	免税
2020基準+40%	免税	免税	免税	免税
2020基準+30%	▲7.5%		▲5.0%	
2020基準+20%	▲7.5%		▲5.0%	
2020基準+10%	▲5.0%		▲2.5%	
2020基準達成	▲2.5%		▲2.5%	
2015基準+10%	本則税率		当分の間税率	

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

■グリーン化特例の見直し・延長（自動車税・軽自動車税）

・グリーン化特例については、環境性能割が自動車税・軽自動車税に導入されることを契機に、適用対象を電気自動車等に限定する。

・ただし、来年10月の消費税率引上げに十分配慮し、2021年4月1日以後に新車新規登録又は最初の新規検査を受けた自家用乗用車から適用することとし、それまでの間は現行制度を単純延長する。

■バリアフリー車両に係る特例措置の拡充・延長（自動車重量税・自動車取得税・自動車税）

・バリアフリー法が改正され、貸切バスがバリアフリー化の対象に追加されたことから、特例措置の

	2017年4月1日～ 2019年3月31日		2019年4月1日～ 2021年3月31日		2021年4月1日～ 2023年3月31日	
	登録車	軽自動車	登録車	軽自動車	登録車	軽自動車
電気自動車等(※)		▲7.5%		▲7.5%	▲7.5%	▲7.5%
2020基準+50%	▲7.5%	▲5.0%	▲7.5%	▲5.0%		
2020基準+40%						
2020基準+30%						
2020基準+20%	▲5.0%	▲2.5%	▲5.0%	▲2.5%		
2020基準+10%						

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

対象に貸切バス事業者が導入するノンステップバス及びリフト付きバスを追加する。

・バリアフリー車両に係る自動車取得税の特例措置を2年間(平成31年4月1日～平成33年3月31日)延長する。

※自動車取得税の廃止後は、自動車税の環境性能割の特例措置として措置

特例措置の内容

具体例	ノンステップバス	リフト付きバス(乗車定員30人以上)	リフト付きバス(乗車定員30人未満)	ユニバーサルデザインタクシー
対象事業者	「乗合バス事業者」及び「貸切バス事業者(追加)」			「タクシー事業者」
自動車重量税	初回分を免税			
自動車取得税	取得価額から1,000万円を控除	取得価額から650万円を控除	取得価額から200万円を控除	取得価額から100万円を控除

■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延長（自動車取得税・自動車税）

・衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術を搭載したトラック・バスについて、自動車取得税の特例措置を2年間(平成31年4月1日～平成33年3月31日)延長する。

※自動車取得税の廃止後は、自動車税

の環境性能割の特例措置として措置

特例措置の内容

対象車両	対象装置(装置の搭載義務化前のものに限る)	取得価額からの控除額	
トラック・バス	1装置装着	①衝突被害軽減ブレーキ	350万円控除
		②車両安定性制御装置	
		③車線逸脱警報装置	175万円控除
	複数装置装着	最大525万円控除	

- 中小企業投資促進税制（中小企業者が機械等を取
得した場合の特別償却制度又は税額控除制度）の
延長（所得税・法人税・法人住民税・事業税）
・中小企業者がトラック、内航貨物船、機械装置等
を取得した場合における特例措置を2年間（平成
31年4月1日～平成33年3月31日）延長する。

特例措置の内容**【所得税・法人税】**

取得価額（内航船舶は取得価格の75%）の30%の
特別償却又は7%の税額控除

対象設備：トラック車両、内航貨物船、機械装置
等

第三 検討事項

自動車関係諸税については、技術革新や保有から
利用への変化等の自動車を取り巻く環境変化の動
向、環境負荷の低減に対する要請の高まり等を踏ま
えつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保して
いくことを前提に、その課税のあり方について、中
長期的な視点に立って検討を行う。

平成30年12月17日
自動車税制改革フォーラム

「平成31年度税制改正大綱」の決定について

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」は、懸案である
自動車関係諸税の負担軽減・簡素化の実現に向けて、自動車ユーザーの視点に
立ち、長年にわたり要望活動を続けております。

フォーラムでは、本年を税制改正の「勝負の年」と位置付け、構成する各団
体が多く国会議員に要望活動を行うとともに、フォーラム活動として全国の
ユーザーの声を47都道府県の知事に届ける取り組みなどを実施いたしました。

その結果、この度の大綱では、自動車税創設以来初めて、ユーザーが強く求
めていた「自動車税の恒久引き下げ」が実現し、ユーザー負担が軽減されるこ
ととなりました。また、消費税引き上げに合わせて導入される環境性能割につ
いては、需要平準化対策として軽減措置が実施されることとなりました。取り
まとめにご尽力いただきました与党の国会議員の先生方をはじめ関係者の皆さ
まに、改めて深く感謝申し上げます。

今大綱に記された中長期的な自動車関係諸税の課税のあり方の議論も視野に
入れ、今後とも一層のユーザーの負担軽減・簡素化の実現を目指して関係団体
が一丸となった活動を続けてまいります。

以上

平成30年度国内施設視察会

東京・お台場地区のメガウェブで開催

モータースポーツをテーマに試乗会とトークライブを実施

日 本自動車会議所は2018年12月18日、「平成30年度国内施設視察会」を開催した。今回は、「モータースポーツ試乗会&トークセッション」と題して、自動車メーカーのモータースポーツへの取り組みについての理解促進を目的に、東京・お台場地区にあるメガウェブのRIDE ONE試乗コースを貸し切った試乗会を実施。また、同会場内のMEGAスクリーン前に特設スペースを用意してトークライブを行った。参加者は34名。

参加者は、MEGAスクリーン前特設スペースに集合の後、まずノーマル仕様のトヨタ・ヴィッツに3名ずつに分かれてRIDE ONE試乗コース（1周約1.3km）で同乗試乗を行い、プロドライバーによる運転で本来の性能を体感した。

その後、MEGAスクリーン前特設スペースにて、トヨタ自動車(株)GRマーケティング部主査の北澤重久氏、自動車ジャーナリストの今井優杏氏による「TOYOTA GAZOO Racingについて ～トヨタのモータースポーツ活動」をテーマとしたトークライブが行われた。

両氏からは最初にモータースポーツとは何か、またどのようなレース、カテゴリーがあるか、各自動

車メーカーはどのクラスに参戦しているかなど、一般の人にも分かりやすく解説していただいた。続いて、トヨタ自動車(株)が参戦しているレースやサーキットの様子、レース活動に取り組む意義、自動車製造業の発達に必要な不可欠のものとして、レース活動を通じてクルマ全体を視る力『技能・技術・考え方・人間力』を身に着けていきたいなど、レース活動に対する企業方針を講演いただいた。その中では、レースの現場でも「改善」の思想を重要視し、豊田章男社長を筆頭に取り組んでいるとの説明もあった。

トークライブ終了後、スポーティバージョンであるGR仕様のヴィッツにプロドライバーの運転で同乗試乗を行い、最初に試乗したノーマル仕様のヴィッツとの違いを体感した。ノーマル仕様との大きな違いは、サスペンション、ブレーキなど足廻りの強化やボディ補強、スポーツシートなどの採用であるが、乗り心地は幾分犠牲にはなるものの、スポーティに走行した場合はクルマの姿勢の安定度が高くスムーズであり、比較試乗したことでその違いがよく体感できた。

GR仕様の試乗セッションを終え、視察会は解散となった。

ノーマル仕様の「ヴィッツ」に試乗体験後、スポーティバージョンのGR仕様にも試乗①。プロドライバーの運転により性能をリアルに体験②



多様なシチュエーションで走行することでノーマルとGRの違いを体感③、特設スペースで自動車ジャーナリストの今井優杏氏(左)と、トヨタ自動車GRマーケティング部主査の北澤重久氏(右)によるトークライブを開催④

自賠責保険料積立金約 6,100 億円の一部が 2 年連続の繰り戻しへ

約 14 億円の増額も実現 「自賠制度を考える会」の活動が実を結ぶ

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について、国土交通、財務両省の折衝を経て、平成31年度予算案において、一般会計から37.2億円が繰り戻されることが閣議決定された。これは2年連続の繰り戻しであり、前年度の約23億円から約14億円増の1.6倍となった。有識者や被害者団体、自動車関係団体から成る「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。「考える会」は昨年9月、当問題の啓発シンポジウムを開催するとともに、当考える会の呼びかけ人5名が、麻生太郎財務大臣、石井啓一国交大臣、額賀福志郎自動車議連会長などに対し陳情活動を展開していた。

〔呼びかけ人 敬称略 順不同〕

○福田弥夫 日本大学危機管理学部長（座長）



昨年9月に麻生財務大臣を訪問した「考える会」メンバー。左から矢代JAF会長、高倉自動車総連会長、桑山「家族の会」代表、麻生大臣、福田「考える会」座長、秋田会議所保険委員長

- 桑山雄次 全国遷延性意識障害者・家族の会代表
- 矢代隆義 日本自動車連盟会長
- 高倉 明 全日本自動車産業労働組合総連合会会長
- 秋田 進 日本自動車会議所保険委員長

アナリストが占う自動車産業の未来

第253回会員研修会開催



SMBC日興証券(株)株式調査部シニアアナリスト
渡邊洋治氏が講演

日本自動車会議所は2018年11月20日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第253回会員研修会を開催し、SMBC日興証券(株)株式調査部シニアアナリスト（テクノロジーセクター担当）の渡邊洋治氏が「アナリストが占う自動車産業の未来」と題して講演した。参加者は約100名。

【講演のポイント】

- (1) ポストスマートフォンは自動車、ロボティクス、メドテックの3分野でさらに進化する。
- (2) 自動車の電装化は視覚と手足の電化に重要なセンサーとアクチュエーターが高性能となり、ADAS（先進運転支援システム）の信頼性が向上、自動運転につながる。



渡邊洋治氏

- (3) 自動運転の実現時期は車速、予測困難性など環境によって異なり、必要とする技術（認知・判断・制御、IE・AIと大量データ処理）開発が求められる。
- (4) 自動運転の活用は高齢化、運送業のドライバー不足、クルマ依存の高い地方都市、特に交通弱者向けの導入が進む。
- (5) カーシェアによる新たなモビリティビジネスの可能性は明るい。

【会員向けメールサービス】

- ▶ 配布資料をご希望の方は、当会議所ホームページの右上の「お問い合わせ」からお申込みください。
- ▶ 「件名」に「第253回会員研修会の資料希望」とご記入の上、必要事項（お名前、メールアドレス）をお書きいただき、「本文」にクルマbizの会員IDを記載してください。
- ▶ IDがわからない方は、団体・企業名と所属をご記載ください。

日本自動車会議所 山岡 正博専務理事が就任

日本自動車会議所の専務理事に2019年1月1日付で、トヨタ自動車(株)の前常務役員、山岡正博氏が就任した。

山岡 正博 (やまおか・まさひろ) 氏
 <略歴>

1984年3月に同志社大学法学部を卒業後、同年4

月トヨタ自動車株式会社入社。2008年1月秘書部主査、2014年1月広報部主査、2017年1月広報部部長を経て、2018年1月常務役員(調査部統括、渉外・広報本部本部長)に就任。2019年1月から日本自動車会議所専務理事。京都府出身、57歳。



日本自動車会議所ホームページ 新着情報ランキング(2018.12/1 ~12/31) 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 ☆災害

	Cat.	ページタイトル	ページビュー数	ページ別訪問数
1		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	378	336
2		自動ブレーキ普及加速、昨年の装着率9割前後	368	303
3	○	第254回会員研修会「自動車産業における稼ぐ力のレベルアップとESGの考え方	350	248
4		日野自動車、ICTを活用したお客様向けサービスの提供開始	247	136
5		金型代金、実態は 中企庁など部品メーカー調査へ	218	202
6		パナソニック、2021年度に向けた車載事業の中期戦略を発表	186	155
7		整備専業工場、エーミング作業になお課題	172	160
8		軽量化の有力技術、進化するマルチマテリアル	160	145
9		自動車用動力伝達技術研究組合(TRAMI)発足	160	116
10		第255回会員研修会開催「いま問い直す”働くこと”の意味」	159	114
11		国交省、車検証をICカードに22年度中に切り替え	151	136
12		OBD車検、エーミング未実施は不合格 スキャンツール機能拡充が不可欠	149	133
13		三五、排気熱発電装置を開発へ	146	121
14		国交省、新たにエーミング作業も分解整備の定義に追加	145	130
15	○	安協 第59回交通安全国民運動中央大会を1月17日に開催	133	103
16		国交省 2018年度自動車関係功労者大臣表彰	122	96
17		自動車公取協、「自動ブレーキ」や「自動運転」テレビCMで表現禁止	122	107
18		高齢者免許更新早めに、検査・講習予約取れず失効も	118	113
19		自動車税制改革フォーラムとは	108	92
20		原付二種免許、最短2日で 警察庁が規制緩和、二輪業界は歓迎	104	100
21		JARI 第6回自動車機能安全カンファレンス (AFSC)開催のご案内	103	82
22		国交省 新たなチェーン規制、一部先行導入	99	95
23	▽	全日本トラック協会会長が坂本克己氏に交代	91	67
24		現場アイデアあの手この手 府中刑務所晴見自動車整備工場	87	82
25		第1回「クルマのリサイクル」作品コンクール表彰式	84	58
26		体験型イベント「交通安全。アクションお台場」11月17日、18日に開催	83	66
27		軽検協、OSSの利用率向上へ今週から啓発活動	81	66
28		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	79	44
29		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	77	55
30		外国人労働者、整備業の受け入れ7千人 法務省想定	74	65
31		国交省、ホワイト物流の推進体制構築 長時間労働を是正	73	61
32	○	第4回人材委員会傍聴のご案内	73	43
33		平成30年度交通安全ファミリー作文コンクール作品募集中	73	54
34		軽自動車検査協会 2019年1月4日から軽自動車OSSを開始します	69	47
35		減少続くガソリン需要。次世代車が普及 今年度21%減予測	69	66
36		日産自動車、高速道の複数車線自動運転 高精度専用地図を採用	67	46
		計 (37番目以降も含む)	23,693	12,215

訃報

いすゞ自動車元会長
 (当会議所元理事)

水澤 讓治氏

いすゞ自動車元会長で、当会議所の理事を務められた水澤讓治氏が12月16日、逝去された。95歳だった。

水澤氏は1946年10月、いすゞ自動車の前身であるヂーゼル自動車工業に入社し、開発技術者として乗用車やSUVなどの開発に携わった。1974年6月取締役、1979年1月常務取締役、1981年1月専務取締役、1982年1月取締役副社長を経て、1989年1月取締役会長に就任。同年6月当会議所理事に就任され、1992年6月まで務められた。「主張のある自動車の追求と実現」が評価され、2013年に「自動車殿堂入り」を果たされた。



Vol. 32

先端技術と願い事

日刊自動車新聞社 取締役 高橋 康弘

全身麻酔で眠る患者。周囲を数人の看護師らが囲む。バイタルデータ*1がモニターに表示され、麻酔医が注視する。各種モニターの機械音が、一定のリズムで音を刻む。高度に専門化された人たちが、阿吽の呼吸で動く空間。手術室の緊張感は、整然とした時の流れの中にあった。

で、執刀医は何処に。

患者からやや離れた位置で背を向け、小刻みに手足を動かし、オペを進めていた。向き合うのは、手術支援ロボット「da Vinci」。泌尿器科、消化器領域などで普及が進むこの術法は、患者への負担が少ない低侵襲手術*2を可能にした。人の手首より、大きく曲がって動く鉗子*3。3Dハイビジョンの画面の中で、生命が繋がれていく。先端技術を目の当たりにすると、人間の英知を褒め称えたいくなる。

ありがちなことだが、「da Vinci」もルーツは軍事目的。米国陸軍やNASAが中心となり、戦場での遠隔手術を視野に入れて開発を進めたものだ。ここにも、摩訶不思議な人の世界がある。

技術の大変革期。人工知能(AI)が暮らしを激変させていく。多くのメディアが年頭、そう報

じた。約540万人。国内雇用の約1割が携わる自動車産業は、その中でも先頭を走る。自動車が暮らしの多くの部分を支えている証左。期待でもあり、背負った宿命でもある。

外出した人が、変わらぬ姿で帰ってくる。自動車業界に関わる人の願いは、ここに尽きる。2018年に交通事故で亡くなった3,532人の周囲には、その何倍もの、悲しみを抱えた家族や友人が今もいる。数値化できない痛みを分かち合えるのは、やはり人しかないのだと思う。

正月。ふらりと出かけた初詣。大勢の人が祈っていた。私は、2千円札を賽銭箱に投じた。過去最高額だ。登場した2000年には様々な波及効果が期待された当時の新札も、使う場所を間違えると今や「偽札」扱いされる。多くの人が良かれと考えて、誕生したはずなのに……。様々な煩惱を背負った我が2千円札はひらひらと漂いながら、賽銭箱に吸いこまれていった。

- *1 脈拍や血圧などの人体から取得できるさまざまな情報
- *2 切開や出血をできるだけ少なくするなど、ダメージの少ない、患者さんに優しい手術
- *3 モノを掴んだり引っ張ったりする医療器具

日本自動車会議所会員 (平成31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 | 公益社団法人 全国通運連盟 | 一般社団法人 日本陸送協会 | 一般社団法人 宮城県自動車会議所 |
| 一般社団法人 日本自動車部品工業会 | 公益社団法人 日本バス協会 | 一般社団法人 日本二輪車普及安全協会 | 一般財団法人 秋田県全自動車協会 |
| 一般社団法人 日本自動車車体工業会 | 一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会 | 一般財団法人 日本自動車研究所 | 山形県自動車団体連合会 |
| 一般社団法人 日本自動車タイヤ協会 | 一般社団法人 全国自家用自動車協会 | 一般社団法人 日本自動車機器器具工業会 | 一般財団法人 福島県自動車会議所 |
| 一般社団法人 日本自動車販売協会連合会 | 一般社団法人 日本損害保険協会 | 一般財団法人 日本自動車査定協会 | 東京都自動車会議所 |
| いすゞ自動車販売店協会 | 石油連盟 | 一般財団法人 全日本交通安全協会 | 一般社団法人 神奈川県自動車会議所 |
| トヨタ自動車販売店協会 | 一般社団法人 全日本指定自動車教習所協会連合会 | 公益財団法人 日本自動車教育振興財団 | 一般社団法人 静岡県自動車会議所 |
| 日産自動車販売協会 | 一般社団法人 全国自動車標協協議会 | 一般社団法人 日本鉄リサイクル工業会 | 一般社団法人 愛知県自動車会議所 |
| U D トラックス販売協会 | 一般財団法人 自動車検査登録情報協会 | 全日本自動車部品卸商協同組合 | 一般社団法人 岐阜県自動車会議所 |
| 日野自動車販売店協会 | 一般社団法人 全国レンタカー協会 | 特定非営利活動法人 ITS Japan | 一般社団法人 三重県自動車会議所 |
| 三菱自動車販売協会 | 一般社団法人 日本自動車リース協会連合会 | 公益社団法人 自動車技術会 | 一般社団法人 富山県自動車会議所 |
| 三菱ふそうトラック・バス販売協会 | 一般財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会 | 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 石川県自動車会議所 |
| 全国スバル自動車販売協会 | 一般社団法人 自動車公正取引協議会 | 一般社団法人 自動車再資源化協力機構 | 一般社団法人 福井県自動車会議所 |
| ダイハツ自動車販売協会 | 全国自動車検査登録印紙捌人協議会 | 一般社団法人 日本ガス協会 | 一般社団法人 大阪自動車会議所 |
| 全国マツダ販売店協会 | 一般財団法人 関東陸運振興センター | 一般社団法人 日本自動車運行管理協会 | 一般社団法人 徳島県自動車会議所 |
| スズキ自動車販売店協会 | 一般社団法人 東京都トラック協会 | 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 香川県自動車会議所 |
| ホンダ自動車販売店協会 | 一般社団法人 神奈川県トラック協会 | 一般社団法人 自動車用品小売業協会 | 愛媛県自動車会議所 |
| 一般社団法人 全国軽自動車協会連合会 | 一般社団法人 日本道路建設業協会 | 一般財団法人 日本オートオークション協議会 | 高知県自動車会議所 |
| 一般社団法人 日本自動車機械工具協会 | 一般社団法人 日本ゴム工業会 | 日本中古車輸出業協同組合 | 一般財団法人 大分県自動車会議所 |
| 公益社団法人 全日本トラック協会 | 一般社団法人 日本塗料工業会 | 全国オートバイ協同組合連合会 | |
| | 板硝子協会 | 日中投資促進機構 | |
| | 日本自動車車体整備協同組合連合会 | 一般社団法人 青森県自動車団体連合会 | (ほかに企業会員77、推薦会員6) |
| | 一般社団法人 日本交通科学学会 | 一般社団法人 岩手県自動車会議所 | |