

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

<https://www.aba-j.or.jp>



日本自動車会議所
は普及啓発活動に
取り組んでいます

2019 10 No.920

発行人 山岡 正博 編集人 田村 里志

「2020年度 税制改正に関する要望書」取りまとめる

自動車関係諸税の負担軽減・簡素化を
引き続き最重点要望項目として掲げる



第1回 税制委員会開催

写真内は吉武一郎委員長

日 本自動車会議所は9月19日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、第1回税制委員会（委員長＝吉武一郎自販連法規・税制委員長、トヨタモビリティ東京副会長）を開催し、「2020年度 税制改正に関する要望書（案）」について審議した。要望書案は、9月4日に開催した第1回税制部会での委員団体などの要望や意見を踏まえて取りまとめたもので、審議の結果、一部修正のうえ、後日書面審議によって承認された。

委員会では、井上尚之前委員長に代わり、新たに就任した吉武委員長が審議に先立って挨拶。吉武委員長は、自動車税の恒久減税などを決定した昨年12月の与党税制改正大綱を評価した上で、「ユーザーからの『重い税負担を軽くしてほしい』との声は依

然として強いものがあります」と述べ、引き続きユーザー負担軽減を求めていく意向を示した。また、自動車関係諸税のあり方について、大綱で「中長期的な視点に立って検討を行う」としていることにも触れ、「CASEなど新たな潮流による産業構造の変革も踏まえ、ユーザーのためにどういう制度がいいのか、委員の皆さんと議論しながらまとめていきたい」と、新たな取り組みにも意欲を見せた。

要望書では、「過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」を最重点要望とし、▽車体課税の見直し、▽燃料課税の見直し、▽自動車ユーザーの新たな税負担増は反対——を重点要望に掲げた。

＝要望書の内容は2～4ページに掲載＝

◇◇ 主な内容 ◇◇

- | | |
|-------------------------------|---|
| ■ 2020年度 税制改正に関する要望書……………2 | ■ 東京モーターショー2019「FUTURE EXPO」など3イベントの魅力を紹介……………8 |
| ■ 「自賠制度を考える会」が報道説明会開催……………5 | ■ 第262回会員研修会開催……………10 |
| ■ 『自動車年鑑』2019～2020年版を発売……………7 | ■ 「トラックフェスタTOKYO2019」開催〔東京都〕……………10 |

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

2020年度 税制改正に関する要望書

最重点要望は引き続き

「過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」

□車体課税の見直し □燃料課税の見直し

□自動車ユーザーの新たな税負担増は反対

を重点要望に掲げる

◇当会議所『2020年度 税制改正に関する要望書』の内容は次の通り。

はじめに

一般社団法人 日本自動車会議所は、自動車の生産、販売、使用の各段階にわたる総合団体として、クルマ社会の健全な発展に貢献し、持続可能な社会の構築に寄与するため、諸課題に取り組んでおります。

当会議所が最重要課題の1つとして掲げている「税制」に関しては、「過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」を一貫して要望してまいりました。当会議所は、納税者である7,800万ユーザーの声を代弁する形で、この負担軽減・簡素化の実現のため、長い年月にわたり要望活動を続けて今日に至っております。

いまや国民にとってクルマは“生活の足”そのものであり、自然災害が多発するわが国においては、“ライフライン”としてのクルマの重要性がますます高まっております。しかし、クルマには9兆円もの税が複雑に課せられ、取得・保有段階のユーザーの税負担は極めて過重です。しかも、いまだに自動車ユーザーだけが、一般財源化により課税根拠を喪失している自動車重量税やガソリン税・軽油引取税の「当分の間税率」の負担を強いられるなど、不合理な状況が続いております。特に、一家で複数台のクルマを所有せざるを得ない地方での負担は、非常に重いものとなっております。

昨年12月に決定された与党税制改正大綱では、自動車税創設以来の恒久減税をはじめ、新たに導入される環境性能割の1年間の軽減措置、エコカー減税・グリーン化特例の延長などが決定しました。自

動車関係諸税の抜本改正に向け、大きな一歩を踏み出すことができたと評価しております。

しかしながら、依然として自動車ユーザーからの負担軽減を求める声は大きく、自動車関係諸税の簡素化や、Tax on Taxなどの不合理な仕組みの解消といった課題は残されたままです。

「令和」の時代が幕を開けた今、自動車産業は「100年に1度の大変革期」の真ただ中にあり、いわゆる「CASE」や「MaaS」と言われる新たな潮流が産業構造を変えようとしております。そうした状況の下、異業種も加わったグローバルな競争が熾烈を極めており、世界をリードしてきた日本の自動車産業がその競争力を維持できるかどうか、正念場を迎えております。

日本の自動車産業は、全就業人口の約1割を占め、輸出総額や製造業の製造品出荷額においても、それぞれ約2割を占めるすそ野が広い基幹産業です。500万台のマーケットは、7,800万ユーザーと国内生産1,000万台の大前提であり、就業人口550万人が働くベースを支えています。日本の自動車産業が、これからもグローバル競争や日本経済をリードし、地域経済や国内生産、雇用を維持していくためには、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す。

大綱には「自動車関係諸税については、技術革新など自動車を取り巻く環境変化等を踏まえつつ、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」とも明記されております。私どもは、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、一層のユーザーの負担軽減・簡素化の実現を目指して、引き続き一丸となった活動をしていく所存です。

租税総収入の1割近くをユーザーに負わせるクルマ偏重の税負担の仕組みを是非、見直していただきますと共に、自動車産業の役割などをご理解いただき、「自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」の実現に向けて、特段のご配慮をお願い申し上げます。

重点要望項目・要望理由

1. 過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化

①納税者であるユーザーの立場から、依然として負担が重い車体課税について、全般にわたる負担軽減・簡素化に取り組むべき

いまや生活必需品である自動車は、特に地方においては高齢者や子育て世代にとってなくてはならない、生活を支える移動手段です。しかしながら、自動車ユーザーは9兆円もの多額の税負担を強いられているだけでなく、一般財源化された「自動車重量税」などがいまだに自動車ユーザーにだけ課されています。租税総収入の1割近くを自動車ユーザーに負わせる自動車偏重の税体系となっており、98%もの自動車ユーザーが負担に感じています。

一方、少子高齢化やそれに伴う経済成長の鈍化などにより、わが国の自動車市場の見通しは決して明るいものではありません。新車販売市場はピーク時の7割以下まで縮小しており、現在、市場規模は500万台とされています。500万台のマーケットが、国内生産1,000万台と自動車関連就業人口550万人を支えるベースとなっており、これにより地域経済や雇用も守られています。いまのままの過重で複雑な自動車関係諸税では市場が活性化しないのは明らかであり、是非、車体課税を抜本的に見直し、ユーザーが自動車を購入・保有しやすいよう、負担軽減と簡素化を要望します。

②中長期的な自動車関係諸税の検討は、ユーザーの声を尊重し、根本的に課税のあり方を議論すべき

2019年度(平成31年度)税制改正大綱では、自動車関係諸税について「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」としてあります。自動車産業は「100年に1度の大変革期」の真っただ中にありますが、いわゆる「CASE」や「MaaS」と言われる新たな

潮流が産業構造を変えようとしており、今後、自動車税制も新たなステージで議論される見通しです。

当会議所や日本自動車連盟(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」では、2016年以来、自動車ユーザーの声を集める活動を全国で展開しており、ユーザーが重い税負担に苦しんでいる現状を直接聞かせていただきました。ユーザーの税負担は限界にきており、自動車を取り巻く環境が大きく変わろうとしている変革期にこそ、ユーザーの声に対し真摯に耳を傾けていただき、根本的に課税のあり方を議論することが必要です。

■ご参考「2019年度税制改正大綱 抜粋」

- ☐ 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。
- ☐ 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。

2. 車体課税の見直し

①自動車重量税の将来的な廃止を目指し、まずは「当分の間税率」の廃止

自動車重量税は、道路特定財源として道路整備のために自動車ユーザーが特別に負担してきたものですが、2009年度に一般財源化されたことにより、課税根拠を喪失しています。また、保有時に自動車重量税と自動車税・軽自動車税が二重に課せられており、不合理・不公平な自動車重量税は将来的に廃止されるべきであり、まずは「当分の間税率」(旧暫定税率)を廃止すべきです。

②2020年9月30日に期限切れを迎える、環境性能割の需要平準化特例措置の延長

環境性能割の特例措置は消費増税による平準化を図るために実施されますが、今後は需要増

を図る政策が求められます。増税後の需要減少を避けるためにも、環境性能割の特例措置を延長すべきです。

3. 燃料課税の見直し

①ガソリン税、軽油引取税に上乗せされたままの「当分の間税率」の廃止

道路整備に必要な財源不足を補うため、ガソリン税、軽油引取税には本来の税率を上回る税率(暫定税率)が課せられてきました。しかし、道路特定財源の一般財源化により課税根拠を喪失した旧暫定税率が、「当分の間税率」と名前を変えて存続し、自動車ユーザーだけが過重な負担を強いられています。ガソリン税、軽油引取税に上乗せされている、不合理な「当分の間税率」(旧暫定税率)は廃止すべきです。

②ガソリン税・石油ガス税等のTax on Taxの解消

ガソリン税や、LPG自動車等の石油ガス税等に消費税が掛けられているTax on Taxは、税に税が課せられるという極めて不合理な仕組みであり、ガソリン税・石油ガス税等のTax on Taxは解消すべきです。

4. 自動車ユーザーの新たな税負担増は反対

①財源確保などのための自動車関係諸税(車体・燃料課税等)の新税創設および増税には反対

租税総収入の1割近くを自動車ユーザーに負わせる自動車偏重の税体系となっており、98%もの自動車ユーザーが負担に感じています。地方の安定的な財源確保などを理由に自動車関係税制の新税を創設すること、また減税の代替財源を自動車ユーザーに求めることは、ユーザーだけに特定の負担を強いることになります。「税負担の公平」の原則にも著しく反することになり、反対します。

②営業用自動車の軽減措置の維持

トラックやバス、タクシー等の運送・輸送事業者は、経営基盤の脆弱な中小事業者が多く、人手不足や過当競争などにより非常に厳しい経営環境にさらされています。事業存続の危機に直面している事業者も少なくない中、営業用自動車の軽減措置を見直すべきではありません。営業用自動車は、日本経済や国民生活を支える物流・公共輸送の一翼を担っており、ライフラインとしての機能を有することから、営業用自

動車の軽減措置は維持すべきであり、財源確保や減税の代替財源として検討すること自体に強く反対します。

【関連する要望事項】

(Ⅰ) 自動車関係諸税に係る税制措置

- ・先進環境対応車(低燃費車等)と先進安全自動車(ASV技術の導入車)に対する優遇措置の強化
- ・官公庁等の公用車導入に係る、リース契約での自動車税(軽自動車税)及び自動車取得税の非課税措置の創設
- ・指定自動車教習所が、リース契約による教習専用車両を導入する時の自動車税減免措置
- ・身体障害の方のために専ら使用することを目的とした自動車のリース契約による自動車であっても減免措置の適用
- ・車両を大量保有する納税者における、自動車税および軽自動車税等の納付に関わる事務処理の負担軽減
- ・自家用自動車に係る税負担の不公平の是正
- ・経年車に対する課税重課措置の廃止

(Ⅱ) 自動車・エネルギー等に係る税制措置

- ・自動車に係る自動車保険料は全額、所得税控除対象
- ・石油諸税の更なる増税や石油諸税に係る税収の用途拡大等、石油に対するこれ以上の税負担に反対

(Ⅲ) 中小企業等の法人課税に係る税制措置

- ・第三者への事業承継の促進に資する税制措置の創設
- ・税法上の中小企業定義の見直し
- ・中小企業の法人税の軽減税率の適用範囲の拡大
- ・物流総合効率化法に基づく特例措置の延長
- ・少額資産即時償却の延長
- ・外形標準課税の適用拡大によるバス事業への負担増反対
- ・タクシー事業に対する事業所税の非課税措置の創設

(Ⅳ) その他

- ・研究開発促進税制の拡充
- ・トラック協会が運営する地域防災・災害対策関連施設等について、固定資産税の軽減措置の適用
- ・教育資金および結婚・子育て資金の一括贈与に係る贈与税非課税措置の拡充

被害者救済事業の安定的・持続的な拡充に向け 報道説明会開催

報道関係者28人が出席

自動車損害賠償保障制度を考える会

交 通事故被害者団体や自動車関係団体、労働組合などで構成されている「自動車損害賠償保障制度を考える会」(考える会)は10月4日、東京・港区芝大門の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、報道関係者向けに説明会を行った。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6,000億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おり、考える会では「今後、被害者救済事業を安定的・持続的に拡充するためには、さらなる繰り戻しの継続・拡大が不可欠」として、報道関係者に理解を求めることにした。当日は23社28人が出席した。

【報道説明会 概要】

■趣旨説明

・山岡正博当会議所専務理事(考える会事務局)

近年、交通事故死亡者数は減少傾向にあります。一方で、クルマの安全性能の向上や、救急医療体制の充実により、一命を取り留めた重度後遺障害者数は横ばいです。考える会の使命は被害者救済事業が安定的・継続的に実施されることですが、一般会計から自動車安全特会に繰り戻されたのは一昨年23億円、昨年37億円で、いまだに約6,000億円が繰り戻されていません。

考える会では、12月の2020年度予算案決定に向けて、11月には麻生財務大臣、赤羽国交大臣はじめ関係方面へ陳情活動を展開していくことにしています。本日は交通事故被害者の現状と救済事業の取り組みをご理解いただき、報道関係者の力でこうした事実を世の中に伝えていただくなど、皆さまのご支援をお願いいたします。

■被害者救済事業

○自動車事故対策機構の療護施設について

・濱隆司氏(自動車事故対策機構理事長)

自動車事故対策機構(NASVA)は、①自動車事故を防ぐ②自動車事故から守る③事故被害者を支えるという3つの業務を一体的に実施している自動車事故対策の専門機関です。

交通事故死者数は統計開始後最小の3,532人を更新しましたが、重度後遺障害者数は横ばいで、毎年1,800人前後の人が重度の障害を負っています。療護施設は委託病床も含めると全国に10カ所・300床あり、千葉療護センターが初めて設置された1984年以降、これまでに累計1,572人の入院患者を受け入れてきました。

20数年前までは、重度後遺障害は治らないと言われていましたが、様々な治療や、手厚い看護・リハビリなどによって、かなり良くなるケースが立証されています。意思疎通・運動機能の改善がなされた「脱却」という状態で退院された方は415人おり、入院患者(累計)の約26%を占めています。

交通事故被害者を支えるというNASVAの最重要使命のためには、それなりのコストもかかります。メディアの皆さんには、どうか私どもの活動に理解を深めていただきたいと思います。

○自動車事故対策機構 千葉療護センターの概要

・小林繁樹氏(同機構千葉療護センター長)

当センターは、自動車事故により脳に重大な損傷を受け、重篤な後遺症を持った患者さんを専門に治療する目的で、1984年2月に開設されました。病床数は80床あり、①自動車事故による脳損傷②重度の精神神経障害が継続③治療及び常時の介護が必要、つまり1人で動くことや食べること、コミュニケーションをとることができないことが入院要件となっています。その程度を判断するための統一基準「ナ

スバスコア」で点数化し、30点以上の患者を受け入れています。2007年以降のデータでは、入院患者164人のうち33人(20%)が「脱却」しています。

一方で、交通事故による脳に傷害を負った患者の多くは、体のいろいろなところに重い合併症のある重症多発外傷患者です。薬剤耐性菌を持った状態で来られる患者も多く、そういう菌が広まらないようにするなど、いろいろな問題が出てきています。

(体・体調が)安定期に入っていないため、ハード的にも不十分な体制で治療に当たります。社会も変わってきており、多様性のある施設でなければ治療や運営が難しい面も出てきています。社会のニーズに応じるにはお金がかかることは事実であり、このことについても私どもから訴えていきたいと思っています。

■被害者の現状

○自動車事故で家族が遷延性意識障害者になって

・桑山雄次氏

(全国遷延性意識障害者・家族の会代表)

25年前の1995年、当時小2の息子が交通事故に遭い、1年半の入院期間を経て、現在は自宅で生活しています。被害に遭った息子はもちろん、家族の生活もボロボロに破壊されます。見舞いや付き添い、裁判と、睡眠時間もとれないような生活となり、離婚する人も少なくありません。医療からは「治療が終わった」、福祉からは「障害が重すぎる」とされ、医療からも福祉からも見離され、あの事故さえなければ……と、本人や家族は思ってしまうものです。

遷延性意識障害者に陥る人は、統計上は全国で毎日1人発生します。しかし、療護センターなどの病床数は不足しており、グループホームの制度はあるものの、介護士やヘルパー不足でそもそも人手はありません。任意保険賠償も、最低限の額しか賠償されません。ここ2年、財務省がようやく繰り返しを始めました。大きな金額ではありませんが、この流れを変えさせないことが大事だと思っています。

一般会計に繰り入れられた6,000億円は税金ではなく、自動車ユーザーが払った保険料を積み立てたもの。一般財源化して、国が勝手に使うべきものではありません。きちんと繰り返しいただきたい。交通事故による死者数は減少傾向にあり、重大事故でない限り報道されることはありません。しかし、毎年800人以上が重度後遺障害者となっており、依

然、大きな社会問題であると思っています。

○親なき後はどうなるの?～交通事故による遷延性意識障がい患者と家族の不安～

・横山恒氏(脳損傷による遷延性意識障がい者と家族の会「わかば」代表、全国遷延性意識障害者・家族の会副代表)

もう少しで2000年という1999年12月30日、私の長女は横断歩道を渡っているときに大型トラックに突っ込まれ、半年の間生死をさまよった後、遷延性意識障害と診断されました。当時、大学4年生の21歳、現在は41歳です。姉のことが大好きだった3歳下の妹は、姉の事故の影響により精神障害で通院するようになりました。

家族の会「わかば」のデータでは、頭部外傷のほとんどが交通事故によるもので、発症時の年齢は30歳未満が全体の68%を占めます。障がい当事者の現在の平均年齢は41歳。介護年齢の長期化が進んでいます。親が子どもの介護をしているケースが73%と圧倒的に高く、10年以上介護している家族は36%で、「親なきあと」の介護は切実な問題です。介護者の高齢化も課題となりつつあります。

「ゆりかごから墓場まで」という言葉がありますが、「ゆりかご」は療護センターと考えると、「墓場」までの終の棲家はだれが用意してくれるのでしょうか。終の棲家、つまり重度障害者ホームがあればと考えていますが、親なきあとの生活には公的機関の対応・運営が必要だと思います。

■被害者救済事業および保障制度の課題

○被害者救済事業の概要等について

・江原一太郎氏

(国土交通省自動車局 保障制度参事官)

被害者救済事業として、①療護施設の設置・運用②介護料の支給・訪問支援の充実・強化③短期入院・入所協力事業④在宅生活支援環境整備事業などを行っていますが、やらなければならないことは、まだまだたくさんあります。そのための原資が必要ですが、その原資は実際にあるわけです。自賠責保険料積み立て金のうち約6,000億円が一般会計に繰り入れられている原資をしっかりと使える状態にしていくことが必要だと考えています。現在、財務、国土交通両大臣の覚書による繰り返し期限は令和4年度(2022年度)で、大臣間の合意を踏まえて、しっかりと財務当局と協議していきたいと考えています。

『自動車年鑑』 2019～2020年版を発売

88年の歴史を持つ総合年鑑

日 本自動車会議所は、日刊自動車新聞社との共同による『自動車年鑑』2019～2020年版を発売しました。

第1号の発行から88年の歴史を持つ本書は、クルマと自動車産業に関するあらゆる情報やデータ、動向などを網羅した『自動車年鑑』本体と、約80の自動車関係団体とその会員企業7,500社以上の代表者、所在地、連絡先を一覧にまとめて収録した別冊『The List』がセットになった、自動車産業全般をカバーした唯一の総合年鑑です。『The List』は、電子ブック形式でパソコンやスマートフォンから閲覧でき、利便性の高さも魅力となっています。

2019～2020年版は、巻頭特集として「電動化と新燃費基準で先行狙う日本」、「新しい時代の自動車はどうなる?」、「変わる自動車販売」——の3テーマを取り上げ、100年に一度といわれる大変革期の自動車産業の取り組みをレポートしています。また、巻頭企画として、2018年8月から2019年7月にかけて発売された新型車や特別仕様車を掲載する「ニューモデル」、総勢約150人の主要団体・企業のトップらを紹介する「ザ・ニューリーダーズ」などをカラーで掲載しています。

このほか、「自動車産業日誌」では国内外の業界トピックを時系列で取り上げ、昨年から今年にかけての業界動向を分かりやすい形で紹介。さらに、日刊自動車新聞の記者・カメラマンが国内外の自動車業界の動きを記事や写真、データで解説するなど、国内のみならず、世界中の自動車産業の現状を把握するために必要な情報に溢れています。

自動車産業の各分野、業種動向を分析し、さまざまな情報を提供しております『自動車年鑑』は、自動車ビジネスに携わる方々や研究者、行政関係者などの必携ツールとして定評があり、是非、お買い求めください。

【自動車年鑑の主な掲載項目】

＜本編＞

- ☐ 巻頭カラー企画
- ・ 巻頭特集



「電動化と新燃費基準で先行狙う日本」
「新しい時代の自動車はどうなる?」
「変わる自動車販売」

- ・ 2019-2020 ニューモデル
- ・ 2019-2020 ザ・ニューリーダーズ
- ・ 2019-2020 物故者

- ☐ 自動車産業日誌
- ☐ 日本の自動車産業
- ☐ 主要国の自動車産業
- ☐ 国内自動車販売・サービス
- ☐ 自動車産業と行政

＜統計・資料編＞

- ☐ 国内関連データ
- ☐ 国内販売・サービス
- ☐ 車体・部品生産
- ☐ 主要国の自動車台数統計
- ☐ 諸税・道路・交通環境

【別冊「The List」の掲載項目】

約80の自動車関係団体とその会員企業7,500社以上の代表者、所在地、連絡先などを網羅。ウェブサイトから電子ブック形式で閲覧できます。

体 裁 B5判・箱入り上製本

ページ数 全704ページ（別冊含む）

本体価格 1部=20,000円+税

送 料 無料

※お申し込みは、

FAX. 03-3578-3883 またはホームページ
(<https://www.aba-j.or.jp/publication/>) から

「東京モーターショー2019」開催

MEGA WEB など3会場でも「クルマ・バイクの楽しさ」と「未来のモビリティ社会」を体験

「FUTURE EXPO」などの魅力を紹介

「第46回東京モーターショー2019」の開催まで、あと1週間ほど残すのみとなりました。10月24日(木)～11月4日(月・祝)までの12日間、東京ビッグサイト(東京・江東区)をメイン会場に、クルマやバイクの魅力、楽しさ、可能性を世界に向けて発信します。今回のショーでは東京ビッグサイトを飛び出し、お台場エリアの3会場でさまざまなイベントが行われるのも楽しみの一つです。しかも、だれでも自由に回遊できるオープンエリアとしているため、3会場はいずれも入場料は無料。クルマ・バイク本来の楽しさや未来のモビリティ社会を体験・体感できる3会場の魅力を紹介します。

「OPEN ROAD」 会場：シンボルプロムナード公園

東京ビッグサイト西・南展示棟がある「有明エリア」と、今年4月にオープンした青海展示棟がある「青海エリア」を結ぶ1.5kmの一本道がOPEN ROADです。このOPEN ROADには、普段は見るることのできないレアなモビリティをはじめ、スーパーカーやカスタマイズカー、キャンピングカーなどが大集合します。ゲートをくぐると、モビリティのテーマパークが出現。キッチンカーで食べ歩きしながら、観て、乗って、OPEN ROADを存分に楽しむことができます。電動キックボードや次世代小型モビリティなど未来のモビリティに乗って、自由自在に行き来してみてください。

■PROGRAM

- ・電動キックボード試乗体験
- ・パーソナルモビリティ試乗体験
- ・超小型モビリティ試乗体験



- ・キッズカート体験
- ・車両ラインナップ展示

「FUTURE EXPO」 会場：MEGA WEB

MEGA WEB会場で開催する「FUTURE EXPO」に“入国”すると、未来の移動、都市での生活、スポーツ観戦や地方観光など、近未来の1日を体感することができます。NTT、Panasonic、NEC、富士通をはじめとするオリンピック・パラリンピック等経済界協議会の企業など、約60の企業・団体の最新技術が集結。幅広い多くの来場者に楽しんでもらうよう、MEGA WEBの空間すべてを使った、90を超えるコンテンツで未来を体験いただけます。

また、MEGA WEB会場では、オンライン上で繰り広げられるe-Motorsportsを体験・観戦できるイベントなどもされます。

■未来体験ROUTE

①未来の日本に入国

トンネルを抜けると、そこは未来の日本。バーチャルキャラが入り口で出迎え、エリア内もご案内します。バーチャルキャラの一部は、お笑い芸人の皆さんが担当。エンタメ性の高い会話で、来場者を一気に未来空間に引き込みます。

②未来の移動体験、未来都市へ

入国したのち、さらに進むと、未来の都市と移動体験空間へ。最新のモビリティでの移動体験や、モビリティと住空間が融合した新しいモビリティを体感いただけるコンテンツなど、体験型コンテンツを数多く用意しています

③スポーツ観戦、地方観光





東京モーターショー2019「エリア図」

スポーツエリアでは、未来のスポーツの世界を体験できます。通信技術を活用したスポーツ観戦やロボットによるシューティングパフォーマンスなど、見どころもたくさん。また、観光をイメージしたエリアでは、顔認証決済店舗による地方物産品販売や、観光案内ロボットが登場し、これからの地方観光を体験することができます。

④未来の生活を支える水素エネルギーや宇宙技術

未来のエネルギーエリアでは、水素エネルギーや宇宙技術などについて紹介。最新の宇宙技術や燃料電池車の仕組みなど、これからの国を支える未来のエネルギー社会を体感いただけます。

■e-Motorsports STAGE

PlayStation® 4用ソフトウェア『グランツーリスモSPORT』を使ったリアルとゲームが融合した走り体験ができます。また、オンラインレースの強豪ドライバーが世界中から集まり、高次元な戦いと、緊張感溢れるレースを開催するなど、様残なレース大会が行われます。

- ・都道府県対抗U18全日本選手権： 10.27(日)
- ・FIA グランツーリスモ チャンピオンシップ

2019シリーズ ワールドツアー第5戦：

10.26(土)～10.27(日)

「DRIVE PARK」 会場：TFTビル横 駐車場

最新の乗用車・二輪車試乗体験、日本自動車ジャーナリスト協会（AJAJ）会員が運転する同乗試乗体験など、クルマ・バイクの“走り”を実際に乗って体験できる試乗エリアです。

ピストン西沢氏を総合プロデューサーに迎え、来

場者から人気の高い試乗体験を中心に、各社の最新車両はもちろん、モータースポーツジャパン、日本スーパーカー協会、東京オートサロンとの連携により、クルマ本来の魅力を伝えるプログラムが満載です。さらに、ステージプログラムとして、有名タレントのトークショーや国際基準のドローンレースを開催。幅広い来場者にお楽しみいただけるコンテンツが用意されています。

■PROGRAM

○試乗プログラム

- ・最新乗用車公道試乗体験：10.25(金)～11.3(日)
- ・最新二輪車試乗体験： 10.28(月)～ 31(木)
- ・AJAJ協力による同乗試乗体験： 10.28(月)～ 31(木)
- ・オフロード同乗試乗体験：11.1(金)～ 2(土)

○展示プログラム

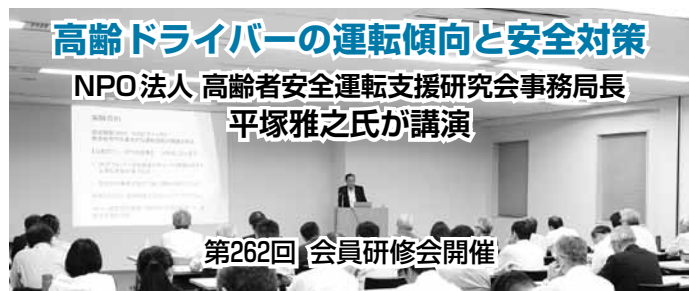
- ・モータースポーツジャパン展示： 10.25(金)～11.3(日)
- ・日本スーパーカー協会展示： 10.25(金)～11.3(日)

○Drone Race

- ・日本初のFAI（国際航空連盟）公認ドローンレースを開催： 11.1(金)～ 2(土)

○スペシャルプログラム 多数





高齢ドライバーの運転傾向と安全対策

NPO法人 高齢者安全運転支援研究会事務局長
平塚雅之氏が講演

第262回 会員研修会開催

日

本自動車会議所は9月27日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第262回会員研修会を開催し、NPO法人 高齢者安全運転支援研究会事務局長の平塚雅之氏が「高齢ドライバーの運転傾向と安全対策」と題して講演した。参加者は約80名。

平塚氏は、日本自動車連盟（JAF）に約26年在籍したのち、2012年の研究会発足に尽力し2013年より現職。近年は、特に高齢ドライバーと認知機能の問題に対し、独自の調査研究に基づき意見を発信している。日本認知症予防学会の認定資格である「認知症予防専門士」でもあり、高齢者安全運転研究のエキスパートとして、各種イベントやメディアに出演し、その認知～対策活動に尽力されている。

講演では、健常高齢ドライバーと軽度認知障害（MCI：認知症手前の段階）の疑いのあるドライバーとの挙動や脈拍・血圧等の身体的変化の比較調査結果より、その特徴について解説。「MCIドライバ



平塚 雅之氏

ーの場合、些細なきっかけで起こるパニック（過負荷）状態で運転が疎かになる（不安全）状況が発生する」として動画データを交えて紹介した。

つづいて高齢ドライバーの交通死亡事故の特徴～事故を防ぐ安全対策について次のように述べた。

「事故が起きる要因としては無事故・無違反の自信や慣れ、老化に対する認識不足（視覚能力の低下、MCI等）にあり、特に慣れた自宅周辺での事故が多く、また昨今の車の性能向上が運転をサポートしている部分の認識がなく、自分の運転技量の衰えに気づかない（認めない）」。

最後に「事故を防ぐためには高齢ドライバーの特性を理解し、その行動パターンを読み、備えることと、MCIドライバーに対しては運転中、運転以外の負荷を極力かけない配慮が必要である。また、『孫からのお願い』（大切な人からの酔わない運転・減速運転のお願い）が安全運転を促すのに効果的である。さらに免許返納を促すためには、永年の運転への感謝の気持ちをこめて謙虚に依頼する必要がある」などと語り、講演を締めくくった。



「トラックフェスタTOKYO 2019」開催

交通安全と環境保全を訴求

東京都トラック協会

東

京都トラック協会は9月14日、15日の両日、東京・渋谷区の代々木公園で、一般都民らを対象に交通安全と環境保全に対する意識高揚を狙いとするイベント「トラックフェスタTOKYO 2019～親子で体験 安全と環境」を開催した。昨年に比べ、野外ステージのプログラムやイベント広場のアトラクションを充実させたのに加え、会場をケヤキ並木にまで広げて多彩な飲食を楽しめるようにしたことなどから、昨年を1万人超上回る延べ約3万2,000人が来場する賑わいとなった。

今年はプレオープン日の14日も午前中から開場。グラウンドオープン日の15日は、オープンセレモニーで同協会の浅井隆会長が「私たち事業用トラックは暮らしと産業を支えるライフラインであり、震災等発生時には被災地へ救援物資を緊急輸送するなど、社会的にも大きな役割を果たしている。交通安全や環境対策についても最重要課題として取り組んでいる。本日は都民の皆さまにそうした業界の本当の姿を見て、感じていただきたい」と挨拶してスタートした。

野外ステージではプロレスラーの蝶野正洋氏らによるトークショー、障がいを持つ人などマイノリティーで構成するダンスチームの演技、和太鼓演奏などのプログラムを次々と披露。イベント広場では、大型トラック販社4社によるトラック展示をはじめ、代々木警察署騎馬隊による乗馬体験、東ト協支部によるミニ職業体験＝写真＝などさまざまな体験型のアトラクションや展示・物販が所狭しと展開され、好天の下、多くの親子連れらが楽しんだ。

このイベントは東京都、環境省、関東運輸局など10機関・団体が後援・協力。昨年を5つ上回る38社・団体が協賛して実施した。【東京都自動車会議所】

「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム 2019」開催

「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム 2019」が10月26日(土)、27日(日)の両日、東京・文京区白山の東洋大学白山キャンパスで、右記の通り開催されます。主催者の同フォーラム実行委員会は、学者を中心に地域公共交通を担う事業者やNPO法人などが構成メンバーとなっており、2012年から毎年同フォーラムを開催して地域公共交通の維持・活性化に取り組んでいます。

フォーラムには、国の機関、自治体、大学・研究機関、バス・タクシー事業者、NPO法人、福祉・介護・医療関係などから多数の実務者らが参加し、討論やポスターセッション(取り組み紹介)、グループディスカッション

ョンなどを通じて実践例を報告し合います。「MaaS」や「CASE」と言われる変革の波が、私たちの暮らしにどのような影響をもたらすのでしょうか——。新たなテーマにも取り組みながら、「くらしの足」の課題解決に向けて活発な意見交換を行います。

記

日 時：10月26日(土) 12:30～17:40

※17:40～19:30は懇親会

(事前申込制、会費3,000円)

10月27日(日) 9:00～16:30

場 所：東洋大学白山キャンパス

(東京都文京区白山5-28-20)

共 催：(公財)交通エコロジー・モビリティ財団

後 援：国土交通省、厚生労働省、経済産業省、日本バス協会、全国ハイヤー・タクシー連合会など

※お申し込み・詳細はこちらから

<https://zenkokuforum.jimdo.com/>

日本自動車会議所ホームページ

新着情報ランキング(2019.9/1～9/30)

Google アナリティクスより

	ページタイトル	ページビュー数
1	経産省 消費増税時のポイント還元、自動車ユーザーにも恩典	2,747
2	国交省、「特定整備」の不安解消 事業継続の選択肢用意	1,216
3	国交省、自動運転システム整備に認証制度を新設へ 名称「特定整備」に	1,128
4	国交省、新たにエーミング作業も分解整備の定義に追加	1,108
5	第20回 夢を運ぶトラックデザインコンテスト 神奈川トラック協会	912
6	9月16日「北海道モータースポーツフェス」開催、多彩な体験メニュー、現役ラリードライバーが同乗走行、バリアフリーイベントとコラボ	818
7	警視庁 外国要人の多数来日に伴う交通規制(即位の礼期間中の交通規制)	802
8	国交省、車検証をICカードに 22年度中に切り替え	764
9	経産省、超小型モビリティ購入に補助金	557
10	欧州のCO2排出規制強化、対応迫られる日系各社	491
11	経産省、FCVの普及拡大へ 水素価格3分の1に、ST開設コストも半減	388
12	ホンダ、燃料電池の研究範囲拡大 商用車や鉄道にも応用	333
13	警視庁 秋の全国交通安全運動 交通安全都民の集い	322
14	パナソニック、新戦略で車載事業へ再挑戦 電池は津賀社長が陣頭指揮	310
15	停電・断水続く千葉、自動車業界が支援活動 EVで給電/簡易ライト配布	299
	総数(16番目以降も含む)	50,577

訃

マツダ元社長
(当会議所元常任理事)

古田 徳昌氏

マツダで社長、会長を務められた古田徳昌氏が9月9日、逝去された。91歳だった。古田氏は通商産業省(現経済産業省)貿易局長などを経て1985年にマツダ入りし、1987年社長に就任された。1991年副会長、1992年会長を務められ、1996年に退任された。この間、当会議所常任理事(1987年～1996年)を務められた。

報

トヨタ自動車元副会長
豊田自動織機製作所(現豊田自動織機)元会長
(当会議所会員元代表者)

辻 源太郎氏

トヨタ自動車元副会長の辻源太郎氏が逝去された。98歳だった。辻氏は、トヨタ自動車で常務、専務、副社長を経て、1986年副会長に就かれた。1988年に豊田自動織機製作所(現豊田自動織機)会長に就任され、1993年まで務められた。

入門 ペソ 倶楽部

Vol. 40

ミャンマーの最新事情

時事総合研究所 客員研究員 山川 裕隆

このほど「アジア最後のフロンティア」ミャンマーを3年半ぶりに訪問した。最大都市ヤンゴンでは車が急増し、街のあちこちで渋滞していた。

インドネシアの首都ジャカルタは渋滞が激しく、訪問先には余裕を持って行かないと遅れることがあるが、ヤンゴンもそうした対応が必要になってきた。

夕方、ヤンゴンの空港に到着。入国カードが必要なくなり、簡単に入国できた。ミャンマー政府が2018年10月から日本人の観光客に対してビザを免除したことは知っていたが、入国カード不要は知らなかった。空港から市内のホテルまで車で向かうと、片側3車線もあるのに上下線とも車であふれていた。最初に訪問した2012年はヤンゴン市内まで約25分で行けたが、今回は交通渋滞で2倍の約50分もかかった。3年半前は中古車が多かったが、同政府が2018年から中古車の輸入を大幅に規制したため、新車が増えたという。

ミャンマーで車が急増しているのは、所得が増え、富裕層だけではなく、中間層も自動車ローンを利用して車が買えるようになったからだ。2018年の1人当たりの国内総生産(GDP)は1,354ドルだが、ヤンゴンは3,000ドルを突破。3,000ドル超えると車が売れるというから、まさにそうした時代を迎えている。

今回、日本とミャンマーが官民挙げて推し進めて

いる大規模工業団地「ティラワ経済特区」を視察した。開業から4年余りで契約済み企業は107社、そこでの総雇用者数が1万人を突破したと聞いて驚いた。発電所など電力設備や排水施設などインフラが完備されている上に、会社登記や通関手続きなどを1カ所のできる「ワンストップサービス」も充実。またヤンゴンから約25キロと近いことも人気の要因だ。同経済特区では、スズキが2018年から本格的に自動車生産を始めており、トヨタ自動車も2021年2月からピックアップトラックを生産する。

ミャンマーへの進出日本企業は約400社でタイの約10分の1。ミャンマーは賃金がタイの3分の1と安く、中国やインド、タイ、バングラデシュなどに隣接、それらの総人口は30億人弱にも達し、周りに巨大市場があることは企業にとってメリットだ。石油などの資源や農水産物にも恵まれ、魅力ある国である。しかし、日本の大手新聞社やテレビ局でミャンマーに支局を構えているのは数社にすぎず、同国のニュースは少ない。だからこそ、せめて1年に1回は人口約5,300万人の同国を訪問して、急速に変化している様子を伝えていきたい。

※ 山川氏の連載は今号で終了させていただくこととなりました。次号からは、自動車をメインフィールドに、音楽や宇宙航空など幅広い分野で活躍されているジャーナリスト、井元康一郎氏に連載いただきます。

日本自動車会議所会員 (2019年10月15日現在)=団体会員89、順不同=

一般社団法人 日本自動車工業会
一般社団法人 日本自動車部品工業会
一般社団法人 日本自動車車体工業会
一般社団法人 日本自動車タイヤ協会
一般社団法人 日本自動車販売協会連合会
いすゞ自動車販売店協会
トヨタ自動車販売店協会
日産自動車販売店協会
U D トラック販売店協会
日野自動車販売店協会
三菱自動車販売店協会
三菱ふそうトラック・バス販売協会
全国スバル自動車販売協会
ダイハツ自動車販売店協会
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 全国自動車標榜協議会
一般財団法人 自動車検査登録情報協会
一般社団法人 全国レンタカー協会
一般社団法人 日本自動車リース協会連合会
一般財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会
一般社団法人 自動車公正取引協議会
全国自動車検査登録印紙捌人協議会
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 日本自動車機械器具工業会
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 日本ガス協会
一般社団法人 日本自動車運行管理協会
一般社団法人 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 自動車再資源化協力機構
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
一般社団法人 日本自動車購入協会
一般社団法人 青森県自動車団体連合会

一般社団法人 岩手県自動車会議所
一般社団法人 宮城県自動車会議所
一般財団法人 秋田県全自動車協会
山形県自動車団体連合会
一般財団法人 福島県自動車会議所
東京都自動車会議所
一般社団法人 神奈川県自動車会議所
一般社団法人 静岡県自動車会議所
一般社団法人 愛知県自動車会議所
一般社団法人 岐阜県自動車会議所
一般社団法人 三重県自動車会議所
一般社団法人 富山県自動車会議所
一般社団法人 石川県自動車会議所
一般社団法人 福井県自動車会議所
一般社団法人 大阪自動車会議所
一般社団法人 徳島県自動車会議所
一般社団法人 香川県自動車会議所
愛媛県自動車会議所
高知県自動車会議所
一般財団法人 大分県自動車会議所

(ほかに企業会員78、推薦会員6)