

平成23年12月

第19回自動車保有者（ユーザー）の意見を聞く懇談会 － まとめ －



地球温暖化防止のための次世代自動車（低燃費・低公害車）の買替普及に対する要望意見

車の安全性確保のための車両整備点検等に対する要望意見

交通事故防止活動とロードサービスに対する要望意見

使用済自動車を資源活用した自動車リサイクルに対する要望意見



一般社団法人長野県自動車販売店協会

ユーザーの意見を聞く懇談会開催概要

- 1 日 時 平成23年9月26日(月) 12:00~15:30
- 2 場 所 長野市南石堂町1346
ホテルメトロポリタン長野 3F 浅間の間
- 3 出席者
- ユーザー代表者 16名
 - 助言者 7名 長野県環境部温暖化対策課
長野県環境部廃棄物対策課
長野県警察本部交通部交通企画課
北陸信越運輸局長野運輸支局
社団法人日本自動車販売協会連合会
一般社団法人日本自動車連盟長野支部
財団法人日本自動車査定協会長野県支所
 - 司会者 1名
 - 協 会 協会長以下10名
 - 事務局 7名
 - 記録係 1名

 - 合 計 42名

懇 談 会 次 第

- 1 開会のことば 仁科 副理事長
- 2 主催者あいさつ 宇都宮 理事長
- 3 出席者紹介
- 4 協会の概況説明 上原 専務理事
- 5 意見交換
 - (1) 地球温暖化防止のための次世代自動車（低燃費・低公害車）の買替普及に対する要望・意見について
 - (2) 車の安全確保のための車輻整備点検等に対する要望・意見について
 - (3) 交通事故防止活動とロードサービスに対する要望・意見について
 - (4) 使用済自動車を資源活用した自動車リサイクル法に対する要望・意見について
- 6 閉会のことば 宇都宮 副理事長

出席者名簿

1 ユーザー代表（16名）

茅野市	小平晴美	長野市	竹折かおり	駒ヶ根市	田中朱実
長野市	高野真宏	長野市	佐藤政昭	上田市	中山豊
長野市	児玉真澄	長野市	岡澤邦明	長野市	小林新一
長野市	松本浩司	松本市	小川耕一	松本市	松岡宏
山ノ内町	白鳥久男	松本市	鳥羽俊男	長野市	青山益登
松川村	太田寿海				

2 行政機関（4名）

長野県環境部温暖化対策課	丸山佳枝
長野県環境部廃棄物対策課	小林大嗣
長野県警察本部交通部交通企画課指導官	新田吉彦
北陸信越運輸局長野運輸支局陸運技術専門官	山口義典

3 司会進行

長野朝日放送 報道制作局次長 松坂彰久

4 協会役員（10名）

理事長	宇都宮	保	長野トヨペット株式会社社長
副理事長	仁科	良三	株式会社ホンダカーズしなの社長
副理事長	宇都宮	進一	長野トヨタ自動車株式会社社長
理事	伊藤	幸孝	長野日野自動車株式会社相談役
理事	和田	晶宜	株式会社長野ダイハツモーターズ社長
理事	唐沢	英二	株式会社甲信マツダ社長
理事	増田	勝	株式会社ホンダカーズ長野中央社長
理事	関本	一男	長野三菱自動車販売株式会社社長
監事	降旗	憲治	日産プリンス松本販売株式会社社長
監事	小澤	隆	小澤税理士事務所税理士

5 協会事務局関係（9名）

自販連部長	齋藤	道郎	JAF 所長	橋本	敏男	査定協会査定長	若林	盛太
専務理事	上原	英二	事務局長	清水	金五	経理部長	花岡	洋
RC所長	山口	今朝雄	業務部長	湯本	芳人	経理主任	小林	美江子
登録センター	中村	順子						

6 記録係

テスコ株式会社長野支店

【協会長あいさつ】

ただいまご紹介頂きました、一般社団法人長野県自動車販売店協会理事長を務めております宇都宮でございます。よろしくお願い致します。

皆様には大変お忙しいところ私ども協会が主催致します「ユーザーの意見を聞く懇談会」に県下各地よりご出席頂き、協会を代表致しまして心から御礼申し上げます。

今年は3月11日の東日本大震災を始め、県内においても栄村や松本市で震度6、震度5強の地震が発生し、多くの方が震災の被害に見舞われ御見舞い申し上げます。

それでは、当協会の概要について説明させていただきます。協会の母体は昭和31年3月、今から55年前に、県内で国産自動車販売していた15社により長野県自動車販売店協会を設立致しましたのが最初でございます。その当時は、長野県内の自動車は軽四輪自動車を含めて約22,000台余りでありましたが、平成23年7月末現在の長野県内の自動車保有台数は185万台余りとなり、当時と比べますと約84倍、1世帯あたり2.3台を保有するまでに普及するなど、車が社会生活にとって切り離せない重要な必需品となりました。現在この協会は、各種メーカー12系列の県下自動車販売ディーラー29社で構成されており長野県下に385店舗、従業員約6000名が働き自動車の販売や点検整備等を行っております。このように、私ども自動車販売業界も大変大きな事業団体となりましたが、自動車に関連する様々な社会問題、例えば多発する交通死亡事故の発生や、地球温暖化防止対策等環境問題が大きな社会問題として提起されております。私どもは、自動車の販売を通じ地域社会に少しでもお役に立ちたいという考えから、平成3年6月に社団法人長野県自動車店協会を設立いたしました。

この協会が社団法人になったのは、全国で初めてでございました。そして、本年 4 月に法人制度改革に伴い一般社団法人長野県自動車販売店協会として移行致しました。一般社団法人長野県自動車販売店協会の活動は、自動車販売事業とは別に交通事故防止を始めとした地域安全活動や、国、県等が主催する地球温暖化防止対策等に積極的に参加支援するなどの環境保全活動を柱にした公益事業を行い地域社会に貢献するために取り組んでいるところでございます。

特に交通安全教室は、平成 4 年から 20 年にわたり協会独自に県下の保育園、幼稚園、小中学校、高齢者等対象に開催しており、その間の開催回数は 604 回、延べ 171,800 人の方を対象に実施しております。

また、平成 7 年には協同組合長野県中古自動車リサイクルセンターを設立し、使用済自動車の回収と使用済自動車をリサイクルして再資源化は、自動車販売に携わる者としての社会的責任であるという理念のもと環境保全活動に務め、平成 22 年度は使用済み自動車の解体台数は 11,604 台、96%の再資源化を図っております。

本日の懇談会も当協会の事業活動の一環として実施しているところでございまして、車をご利用頂いておられるユーザーの皆様から色々なご意見、ご要望などを直接お聞きして今後、さらに地域社会への貢献に広く役立てて参りたいとの主旨で開催しているものでございます。本年で第 19 回を数えます。この懇談会の結果につきましては、協会のホームページに公開するほか、冊子にまとめて全会員、ディーラー及び関係各方面にもお配りして有効活用を図って参りたいと思っておりますのでよろしくお願い申し上げます。

この後、皆様方から事前に、ご質問やご要望要旨をお寄せ頂いておりますが、ご意見等の中に行政に対する問題やご質問もございましたので、本日は、公務ご多忙の中、長野県環境部温暖化対策課並びに廃棄物対策課、長野県警察本部交通部交通

企画課、北陸信越運輸局長野運輸支局から、それぞれ担当官にご出席を頂いております。また、協会の上部団体であります社団法人日本自動車販売協会連合会と、ユーザーの皆様と直接関係のあります一般社団法人日本自動車連盟長野支部（通称JAF）、財団法人日本自動車査定協会長野支所からも担当者にご出席を頂いております。関係する事項につきましては、ご助言を頂くこととしておりますので、どうぞお気軽にご意見をお寄せ頂ければと存じます。助言者の皆様、どうかよろしくお願ひ致します。

それでは、皆様方から活発なご意見、ご質問をお聞きし、安全で快適な車社会作りのために意義のある懇談会となりますよう、皆様のご協力をお願い申し上げまして、私の挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。

※ 質問者の敬称は省略させていただきました。

1 地球温暖化防止のための次世代自動車（低燃費・低公害車）の買換普及に対する要望・意見について

質問者	質問の要旨	摘要
<p>とば としお 【鳥羽 俊男】</p>	<p>[次世代自動車の価格値下げ、車種の拡大、自動車関連税制優遇措置]</p> <p>ガソリン車の低燃費車は乗り方次第で決して低燃費とはならず、次世代自動車とは呼べない気がする。電気自動車、ハイブリッド車、グリーンディーゼル車などが本当の次世代自動車と呼ぶにふさわしい車と考える。</p> <p>次世代自動車の需要は多いが、車種が少なく、また、車両価格もそれなりにするので購入に躊躇する。本当の次世代自動車の価格を下げ、また、車種を増やしてユーザーが欲しいと思う車を提供して頂きたい。</p>	<p>(宇都宮理事長)</p> <p>ガソリン車の低燃費車は、乗り方次第で決して低燃費とならないということですが、おっしゃる通りでございます。車は季節又は環境、道路事情又は運転する方により、燃費・車の耐久性等、色々な問題に関係してきます。ですから 20 キロ走る車だと言っても、10 キロになったり、15 キロになってしまうという事になると思います。現在走っている車で、10 年前の車もあれば、15 年前の車もあります。また新しい車もあります。そういう車のドライバーに対する心掛けとして、私どもの関係団体であります日本自動車連盟（JAF）で、「誰でもできるエコ運転術」という小冊を出しております。これは走行パターンと燃料の消費ということで、発進、巡航、減速、停止。このパターンによりまして運転の仕方、まず運転する姿勢そして発進は一呼吸おいて、それからアクセルを徐々に踏み込みましようとか、本当に基本的なことです。もう一度エコ運転の小冊を読んで頂き参考にして頂ければ、古い車でも多少なりとも環境に貢献できるのではないかと思います。それから、次世代自動車の件ですが、電気自動車、ハイブリット車、グリーンディーゼル車、その他に燃料電池車、天然ガス車というものがあります。次世代自動車の定義というのは今申しましたように、ハイブリッド、電気自動車、プラグインハイブリッド、燃料電池、グリーンディーゼル、天然ガス、これは平成 20 年 7 月に閣議決定された「低酸素社会づくり行動計画」において運輸部門から二酸化炭素削減のための上記の車種を次世代自動車と定め、2020 年までに新車の 2 台に 1 台の割合で導入することを目標に掲げている、ということが次世</p>

		<p>代自動車の始まりです。ご承知のとおり次世代自動車については、自動車税、重量税、取得税の免税等がありますが、低公害車については75%の減税または50%の減税という特典で分れております。さて、次世代自動車につきましては、まだまだ車種が少ないのですが、一応ハイブリッドカーとしては、今市場に出ているものは21車種ほどございます。メーカーはホンダ、トヨタ、日産です。電気自動車につきましては、現在市場に出ているものとしては3車種ほどあります。三菱、日産、富士重工です。それから、プラグインハイブリッドは、まだ市販はされておりましたが、一部諸官庁に限定してリース等で使用されている車があります。これはスズキ、トヨタ、日産です。電気自動車については、3車種ほどありまして、トヨタ、ホンダ、日産。これは市販されているものと、一部限定的にリースされている燃料電池車もあります。その他グリーンディーゼル車、これも2車種ありまして、日産と三菱から出ています。それから天然ガス車、これも3車種ほどありまして、主としてこれはトラック関係、商用車関係が多く、トヨタ、三菱、ダイハツということになっています。値段ですが、ハイブリッドカーが21車種ほどありますが、一番今のところ安いのは、ホンダのフィットハイブリッドこれが159万円から約210万円前後ということで、それからだいたい180万円台、220万円台、300万円台と400万円台。一番高いのがトヨタの出しているレクサスのハイブリッドで1000万円以上ということです。その他の電気自動車の価格ですが、260万円から約400万円前後。補助金等も車種によって異なりますが補助金等が今現在ついております。プラグインハイブリッドは、まだ市販されておりましたが、一部諸官庁でリースされているということです。値段的にはまだ公表されておられません。燃料電池車も値段は公表されておられません。グリーンディーゼル車につきましては300万円から500万円弱です。その他天然ガス車は200万円から約300万円位という状況になっています。ハイブリッドの今後発売予定としては2011年中には、ホンダから10月ころ2車種ほど発売になると思います。トヨタから4車種ほど発売予定ということでございまして、いずれにしろ</p>
--	--	--

こばやし しんいち
【小林 新一】

社会全体が再生可能エネルギーを活用する方向に進みつつある中で、次世代自動車も電気自動車が主流を占めるようになってと思いますが、普及を促進するため税金面での配慮をお願いしたい。

今のところ全車種にはハイブリッド、プラグインハイブリッドは搭載されておりませんが、2011年度末から2012年そして2015年にはある程度のハイブリッドまたはEVというものが市場に相当出てくる。その頃になると値段も大変こなれてくるだろうと思います。国の新燃料基準というのが発表されました。これは2020年度までに2009年度実績値に対し24.1%燃費を改善しなさいということで、2009年度の実績値というのは、リッター16.3キロです。これを約24.1%改善しろということですから、約20数%のリッター距離に改善しろというのが新燃料基準で先日国から発表されました。新燃料基準はメーカーごとに対応していくわけですが、その中でハイブリッドとEVは除いて、その他の車で平均してリッター20.3キロ以上の車にならなければいけないということですから大変厳しい基準だと思います。おそらくその基準に向かい国内各メーカーは徐々に車種を増やし、そして価格がこなれてくるであろうと思われます。それと同時に国内でのメーカーの現在の生産をいかに維持していくかということ、これは雇用問題から、国内の景気に大変左右されます。今回皆さんから質問されております税金の問題も絡んで参ります。そういう問題が全て絡んで参りますと自動車というのが、やはり世界でも日本の環境対応車というのは大変進んでいる車ですので、2020年目標に、皆様方、お客様方が期待されるような車もどんどん出てくるだろうと思います。

（県温暖化対策課）

県は、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車など、次世代自動車の普及を促進するために、7月に長野県温暖化対策次世代自動車推進協議会を設立しております。長野県は地理的状況、公共交通機関の整備状況から、車そのものを減らすことは難しいと言えますので、環境にやさしい交通手段を選択し、豊かな自然環境を次世代に引き継いでいけるように、また魅力的な観光にも活かすために、次世代自動車の普及促進を図って行こうというものです。交通関係の事業者、

<p> <small>しらとり ひさお</small> 【白鳥 久男】 </p>	<p>○ 地球環境対策促進に対する自動車税及び重量税の減免について</p> <p>CO₂削減や省資源エネルギー対策として、一定の燃費をクリアした環境対策車</p>	<p>EV、PHV関連事業者、観光関係の事業者、エネルギー関係事業者等を構成員としております。次世代自動車の普及促進を図るためにどのような方策があるのか効果的な方策は何か、また、取り組みの主体、行政であるとか自動車関連企業、個別事業者、それぞれおりますが、どこが主体的となって取り組んでいくのが一番効果的かといったような観点から検討をして参りたいと思っております。ご要望のありました税の軽減といのも有効な手段の一つとして検討して参りたいと考えています。県で実施しております試乗会、あるいは販売店で実施している試乗会の開催時、それから様々な機会をとらえてアンケートを実施したり、ユーザーの方からのご意見を踏まえて、効果的な方策について検討して参ります。また税という観点から見ますと、長野県地方税制研究会というものが7月に設置をされて、8月に第1回の検討会が開催されました。これは地方税のあり方を検討して、県の政策に反映したり、国へ要望していくというのですが、この主な検討内容として本県独自の政策減税に関する事というものも含まれております。これまで例えば中小法人の創業支援、操業安定化のために法人事業税の一部を免除するとか製造業の物作り産業を営む法人の県内投資を支援するために不動産の取得税の課税を免除するとか、環境から言いますと環境に配慮した取り組みを支援するという事で、ISOとかエコアクション21といった認証を受けられた事業所に対して法人事業税、個人事業税を免除するといったものがありました。こういった検討会の中で今言われたような、税金面での配慮といったことも踏まえてもらえるように、協議会としては、取り組んでいきたいと考えております。</p> <p>(長野運輸支局)</p> <p>白鳥様からのご指摘のとおり、2輪駆動車につきましては燃費がいい、排ガスがでないということで、税金が優遇されており、エコカー補助金もあります。ただ四輪駆動車につきましては ご指摘のとおりそのような措置が受けられない車です。どうしてかということ、同じタイヤを2つ回すのと4つ回すのと当然負荷</p>
--	--	---

に対して税の減免が行われております。したがって、2輪駆動車が主で、4WD車は重量や負荷が大きいため比較すると燃費が悪く、対象車は皆無に等しい状況ではないかと思えます。

積雪地域にとっては、4WD車は必需品であり、車の購入も割高であり、積雪地域の住人の立場からすると割り切れない思いがあります。もう少しハードルを下げ、減免率を下げても積雪地域での環境促進を図る観点から減免制度の見直しをお願いできないでしょうか。

が違います。自分の身になって 考えてみますと、2つの物を回すより、4つの物を回せと言われれば大変な体の負担になる。これは車のエンジンも変わりません。当然燃費も悪くなる。大変長野県らしいご意見だと思います。ただ長野県内でも実は差がございます。千曲市や長野市の南の方へ行きますと、そちらのディーラーさんは、エコカー補助金の恩恵を受け、それで車が売れました。長野市から北の方へ行きますと、やはり四駆主体の地域、積雪寒冷地では、全然エコカー補助金の恩恵にあずかれませんでした。というディーラーさんがほとんどです。他の県と比べましても長野県はエコカーの普及率は、他の県より大分低い。北陸地方、富山、石川、新潟とありますが、あちらは大変雪が多い所です。こちらの地域と比べましても長野県の方が普及率が悪い。やはり山坂が多い地域だということがあるのかもしれませんが。自動車税、重量税この二つがいわゆる車検の時に確認させてもらう税金ですが、車を買う時は取得税が掛かりますが、実は我々がいただいている税金ではございません。これは、財務省の所管になっております。車検の時に税金を我々が集めているというように誤解されがちですが、実はそういった税金は我々が手先として確認させてもらっているのもあって、我々が行っている直接的な業務ではない。言い方は悪いのですが、便利な手先として使われているというような状況。これは他の自動車会社さんも同じだと思います。実は我々の所管ではないものですから、税制については考えますというお答えがなかなかこの場ではしにくいという事も実はございますが、ただ先ほど鳥羽さんのご意見の中にございました。が、車種を増やしてユーザーのニーズに合わせた車が欲しいというお話で理事長さんからもお話がありましたけれども、四駆の車でも燃費がいい、排ガスが出ないという車を是非とも開発して頂ければという所が私の素直な意見です。先程話をさせて頂いたとおり、どうしても四駆の車だと燃費が悪い、あるいは排ガスが出てしまうという所は否めないのですが、私が国を代表してしゃべるわけではないのですが、全体から見るとそういった車であるという事は否定できない。現在全体を見渡せばその車については税制措置、優遇措置は

おがわ こういち
【小川 耕一】

今後の環境保全、CO₂の削減のためには、電気自動車、ハイブリット車の買換普及は必要と考えますが、購入時にかかる自動車取得税、重量税、自賠責保険、更に二重課税と思われる消費税、毎年の自動車税、ガソリン税等自動車に課税される税金が多く、買換する際、税金の負担が大きく、なかなか買換ができない。これで消費税が引き上げられれば購入意欲はなくなる。もっと税金の負担を軽減する取り組みをして欲しい。

たかの まさひろ
【高野 真宏】

昨年、エコカー補助金が終わり、来年の春にはエコカー減税（自動車税、重量税の控除）が終わる予定です。車は高価な買い物ですので、頻繁に買い換えることが出来ません。

補助金・減税実施期間内に買換時期を迎

受けられませんということになってしまう事はしょうがないかな、ということが現状でございます。これからそういった意見、雪国あるいは寒冷地の意見というものをやはり国に対して挙げて頂く、それが力になるのではないかなと思います。そういった車だからしょうがないというのではなく、あきらめるのではなく、そういった意見を所々で出していき、言って頂くと言う事をお願いしたいと思えます。

（自販連本部）

皆さんお手元でございます、黄色いパンフレット、チラシをご覧頂きたいと思えます。まず小川様からのご指摘のとおり、現在ユーザーの皆様が負担している自動車関係諸税、これは車を取得する段階、それと保有している段階、走行している段階と併せて9種類の税金を払っています。また裏面をご覧頂ければと思えますが、取得・保有段階に係る諸税これはイギリスの2.4倍、ドイツの3倍、フランスの16倍、アメリカとの比較では実に49倍と極めて過剰な負担を強いられておるといのが実態でございます。

一昨年の3月に道路特定財源、いわゆる目的税、これが一般財源化されまして、国が用途を道路整備に限定すると約束して、道路整備を目的としてユーザーに課してきた加重な自動車関係諸税、これはすでに課税根拠を失っています。また自動車の取得段階では消費税、保有段階では自動車税、軽自動車税が課されておりまして、これとは別に自動車取得税、重量税、これを課するのはやはりユーザーにとっては2重の負担を課すということです。これは税の公平性といった観点から著しく反するという事になっております。加えて自動車取得税、重量税においては、道路財源を確保するとして、昭和49年から暫定的に税率を引き上げられております。民主党は昨年12月に「車体課税はエコカー減税の期限到来時まで、つまり来年の3月までにこの暫定税率を含めて自動車諸税の簡素化、負担の軽減を行う」ということを民主党の税制改革大綱に明記しております。また

こだいら はるみ
【小平 晴美】

えられなかった方もいらっしゃると思いますので、新しい買換普及施策を希望いたします。

私が望む買換普及策としましては、購入時の税金控除はもちろん、初回車検までの間、発生する税金も控除され、低燃費車に買い換えることである一定期間自動車の保有が経済的に軽減されるという特典を望みます。

電気自動車やハイブリッド自動車等が次世代自動車だと思いますが、C o 2 削減など地球環境対策を考えると必要なことだと思います。しかし、自動車価格が高く、必要性は理解できませんがなかなか買えないのが現実です。自動車を取得する際の税金も高く、安くなりませんか。

民主党のマニフェストにおいても「暫定税率や取得税は廃止する」と明らかに謳っております。

こういった状況の中で自販連や自工会、これは表をご覧くださいいただければ一番下に書いてありますが、関係 21 団体で構成される「自動車税制改革フォーラム」として、これまでに政府に要望を出して参りました。ただし、今年が私どもの主張を実現させるための勝負の年として、現在ユーザーの皆さんのご意見を政府与党に届けるべく、全国での署名活動を行っております。どうか主旨をご理解頂きまして、できれば皆様の周りの方に署名をお願いして頂ければとこの場をお借りしてお願い申し上げます。

続きまして関連で 小平様からのご質問ご要望ですが、これもハイブリッド車、電気自動車、まだまだ本体価格が高く国や自治体などの補助金がなければ購入は非常に難しいといった段階です。量産効果等でコストダウンが可能になるまでには、やはり国による支援が必要かと考えられております。自販連では機会あるごとに国や関係機関に対してこのような要望を伝えております。また、車体価格につきましても同じような要望をしております。

次に高野様のご要望とご質問等でございます。自販連では先ほど説明しましたフォーラムの他に、毎年税制に関する要望書を独自に策定し関係省庁等に展開しております。来年 24 年度の要望書では、高野様のご意見にもございました、「エコカー減税終了後の政策税制の導入」これを提言しております。昨年政府が取りまとめた「次世代自動車戦略 2010」では、2020 年に於いて新車販売台数に占める先進環境対応車の割合を積極的な政策支援を前提として政府として 80% を目標とする、とこれを定めております。本年 1 月から 8 月までのハイブリッド車に限った普及率は全国では 18%となかなか買い換えが進んでいないというのが実情であります。政府が目指す 80%という目標に達するには、やはり政策的な支援が不可欠だと思いますので、来年の 4 月以降の税制要望は積極的に行っていきたいと思っております。また具体的な論議を行う際には、高野様のご提案も含め

<p>あおやま ます と 【青山 益登】</p> <p>たなか あけ み 【田中 朱実】</p>	<p>次世代自動車といえば電気自動車、プラグインハイブリッド車、燃料電池自動車、ハイブリッド車と思われませんが、<u>燃費走行距離と価格が改善されないと買換普及は難しい</u>と思います。</p> <p>地球温暖化防止のためにハイブリッド車等を普及させることは大事なことだと思います。しかし、価格が高いので今の減税対策のような施策を是非継続していただきたい。</p>	<p>で検討させて頂ければと思っております。</p> <p>次に、田中様からもご指摘のありましたハイブリッド車等を普及させることで、これにつきましては、先程も申し上げましたが、来年 3 月にはエコカー減税制度が終了致します。これまでこの制度は環境政策及び国内市場、私ども自動車販売会社にも非常に効果があったという事です。特に補助金に限って言わせて頂ければ、150 万台が全国で買い換えが進んだと推察されまして、これを Co2 に換算しますと約 600 万トン、東京ドームでは 2468 個分と非常に大きな削減効果があったと思っております。次世代エコカーの比率が高まれば一層の Co2 の削減が見込まれますので、引き続き環境性能に優れた自動車の普及促進に資する政策税制、これを引き続き要望して参りたいと思います。</p> <p>(増田普通車部会長)</p> <p>本当に青山様の言われる通りだと思いますが、諸々に話がありまして色々な税制があり、また要望をしているのですが現実化されていないという事実はあります。今ハイブリッドというと 1500、1300 クラスですと 25 万円高から 30 万円高位。大きい車種で 50 万円前後高くらい。電気自動車は約 400 万円位ということで、大変差額があるかと思えます。そうはいつでも車というのは進化しておりますし、燃費も非常に良くなってきております。10 年位前に比べると 50%位削減されておりますし、大分良くなってきております。是非ディーラーの窓口に来て頂いて、買う買わないは、ともかくとして是非試乗して頂ければ、皆さんが乗っている車と比較して頂き価格以上のものが、安全性、快適性というものが備わってきておりますので、その辺も税制と併せて一緒にご検討頂ければありがたいと思います。今現実に減税免税という形で取得税が 50%、75%、重量税もやはり 50%、75%が減税になっておりますし、ハイブリッドは重量税も取得税も免税となりますので、その辺を今乗っているお車の燃費の問題、減税の問題を是非比較して頂きまして、新しい車にお乗り換え頂ければありがたいというのが私どもの気持ち</p>
--	---	---

まつもと ひろし
【松本 浩司】

軽自動車と普通自動車の税金格差があり過ぎるように感じます。低燃費という観点からみれば次世代自動車と遜色はないかも知れませんが、安全面・高速安定性などを考慮すれば普通自動車に分があると思います。

次世代自動車の減税分を軽自動車の増税によって賄う事は出来ないでしょうか。

です。それから補足ですが、今カタログ表示に燃費の表示をしておりますが、以前は60キロ定時走行という燃費の表示をして、それからイレブン・モード11・0モードというので燃費を表示しまして、最近までは10・5モードといいまして、より市街地走行に近い燃費の表示ということになっておりますが、今現在の新しい車につきましては10・5モードとそれからJC08モードと二つ表記されております。今新しいJC08モードにつきましては、以前の今まで使っておりました10・5モードに比べて、車種によって違いますが10%から15%位悪く表現されております。悪くという言い方がどうかわかりませんが、より実態に近いということで表現されていますから、燃費が悪くなったと思わないで、例えば新しいJC08モデルで20キロと表示されていれば、以前でしたら22キロから23キロ位の表示と同じ位、最近では30キロという車がハイブリッドでなく普通のガソリン車で出てきていますので、そちらの方も30キロという表示がありましたら以前の表示の仕方でしたら35キロ位だにご理解頂ければありがたいと思います。是非ひとつ店頭に来て頂きまして新しい車にお乗り頂ければと思います。

（自販連本部）

世帯保有台数、これは地方へ行くほど多くなっています。それに比例して軽自動車の保有も非常に多くなっている。ご指摘の通り燃費性能は軽自動車もかなり改善されて、新車販売に占める軽自動車の割合、これは10台の内約4台ほどと言われております。私どもと致しましては現行の自動車諸税、これは先ほども申しましたが、国際的にみても非常に高いということから、現在の軽自動車の負担を基準とする税体系に見直す。現行の軽自動車並みの水準にしたいという要望も併せて国及び関係省庁に要望しております。これによって結果的に自動車ユーザーの負担を軽減しまして、地方における生活の安定がやはり図られるということになるのではないかと考えております。松本さんのご理解を頂ければと思います。

(なかやま ゆたか)
【中山 豊】

[電気自動車の充電コンセントの共通・統一化、インフラの整備]

電気自動車に関して、私は建設業に従事していますが、近年、新築住宅建設のお客様の中で、電気自動車の充電コンセントの設置についての要望が増えてきており、その際、メーカーによってコンセントの機種が違ふと困るとの話がよくでます。全ての車種が共通、統一された充電コンセントになるようにメーカー間での取り決めをお願いしたい。また、パブリックエリアでの充電設備状況及び今後の展開をお聞きしたい。

たけおり
【竹折 かおり】

先日、電気自動車に試乗したのですが、充電スポットが長野市内では、まだ自動車ディーラーにしかないと聞きました。ガソリンスタンドの他にも、スーパーへの買い物ついでに充電できるようになればもっと普及すると思います。

(関本普通車副会長)

中山様のご質問にお答えさせていただきます。ここにありますように各充電のコンセントでございます。この部分につきましては各メーカーとも統一ということで聞いております。また、経済産業省からもそのような指示が出ているとも聞いております。今出ております日産のリーフ、当社（三菱自動車）のアイミーブ等におきましてもそういうことでして、現在一般家庭では、100ボルトが多いと思われませんが、三菱自動車は100ボルト、200ボルトが出来るようになっていますが、日産自動車は200ボルトになっております。建築の関係で、新築等の時にごどのようなコンセントにするかということがありますが、まさにこの部分につきましては3相のアース付コンセントをつけて頂くという事が一つの条件になるかと思えます。これは通常コンセントですと、多分ブレーカーから直で来ている事が多いと思いますが、そうでなければブレーカーより直接引いて頂き、コンセントを付けて頂くということでお願いを致します。

そして急速充電器の関係、パブリックエリアという事でございますが、長野県はだいぶ遅れておりまして、こういう部分につきましては、長野県としても前向きにやっていくというお話も承っております。急速充電器関係ですが、東北信、このエリアにつきましては日産で2か所、柳原と上田そして佐久に入れられるという話は聞いています。そして三菱の関係では東和田と、これから11月末くらいになるかと思いますが、小諸に設置をしたいと思っております。また軽井沢町の町役場に設置をしたいというようなことも承っております。松本エリアに於きましては、松本日産、鈴与もございまして、5台ほど急速充電器が既に設置されております。それと同時にディーラーの関係では2車種、2機というようなことと、200ボルトの充電の場所につきましては一応各日産、三菱の関係におきましては各ディーラーのところでは既に設置をしてある状況です。今後の状況につ

		<p>きましては、県の温暖化対策課と合わせながら行政ともどもお願いをしている訳ですが、急速充電器は非常に高額なので、やはり色々キュービクルをつけるとか、トランスをつけるとかとなりますと、金額的には300万円とか工事費で掛かるわけですが、200ボルトの外部コンセント、この辺りは3万円から4万円位。外部コンセントそのものがありましたら5,6千円で付け替えができますから、各関連部門にお願いをしながら進めていきたいと思っております。</p> <p>(県温暖化対策課)</p> <p>充電インフラの整備は非常に重要であると認識しております。先ほど申しました7月に設置致しました、長野県温暖化対策次世代自動車推進協議会の中でも早期に取り組む重要な事項として検討を始めています。自宅での充電の他、目的地に到達するまでの途中での充電、経路充電、行った先での充電、場所と目的に応じてどのような充電方法が効果的か、誰が設置するのが望ましいのか、特に急速充電器につきましては、工事費、管理費も多額になることから効果的な設置が出来るように検討して参りたいと思います。普通充電器につきましては、ある程度滞在時間が見込めるような観光施設ですとか、商業施設、旅館ホテルといったような所にも広く声をかけてインフラの整備を進めていきたいと考えております。</p>
--	--	---

2 車の安全確保のための車輛整備点検等に対する要望・意見について

質 問 者	質 問 の 要 旨	摘 要
<p>さとう まさあき 【佐藤 政昭】</p>	<p>[自動車電子制御の安全性]</p> <p>近年の車は運転性向上、省エネ、安全性向上のため電子制御が多く取り入れられていると聞きます。我が家では石油ファンヒーターや炊飯器などが本来の故障ではなく、電子制御の故障のため買い換えました。<u>車の電子制御は大丈夫なの</u>のでしょうか。</p>	<p>(唐沢中古車部会長)</p> <p>佐藤様のご質問ですが、結論から申し上げますと、「車の電子制御は大丈夫でしょうか？」と最終まとめられておりますが、大丈夫でない場合もありますのでまずご了解下さい。ここに書いて頂いてあります、省エネとか安全性の向上とか排ガスの規制の問題の中で電子制御、マイクロコンピューター、マイコンと呼んでいますが、昨今の車というのは大変このマイコンが使われております。おそらく各銘柄もほぼ同様なレベルの中で使われておりますが、20あるいは25前後と言われております。乗用車へ乗って頂いている国内でのお客様の1年間の距離数は、大体9300キロから9500キロと言われております。毎年新しい年を迎える度に非常に走行距離が増えてまいりまして、大体10年間で約10万キロという距離になっています。まだこれから相当伸びて行くという事は予想されておりますが、例えばグローバルで言いますと先進国8カ国あたりでは、平均で15万キロ以上と言われております。中でも日本のお客様の代替というのは、先進8カ国の中で一番距離数が少ないと言われております。今日ゲストでお見えになって頂いておりますユーザーの皆様も、大変私どもの協会に尽くされた方だと思っております。私どもは早く車を代替して頂かないかなと思っておりますけれども、なかなか時勢がそうさせないという部分がございます、そのような状況の中で高度の車を作り上げていくというなかで、非常にマイコンが多用されております。それと距離とともにあいまって、車のマイコンの中には重要保安部品、エンジン・ミッションについては5年間10万キロというクレーム保証がついております。一方、一般部品については3年間6万キロというレベルです。ただ先ほど申し上げました、非常に距離数が長くなる、年数が長くなるという中で、各銘柄とも今</p>

<p>おかざわ くにあき 【岡澤 邦明】</p>	<p>[車検並びに定期点検制度の規制緩和]</p> <p>新車の1回目の車検は3年後、それ以降</p>	<p>までになかった保証を買って頂く。例えば5年10万キロという重要保安部品については7年間の14万キロ、あるいは一般部品については3年間6万キロというレベルから5年間10万キロ。という保証をお客様に買って頂くという商品も出ております。ご存知のとおりナビゲーションというのが非常に多くのお客様使われておまして、一般部品の中で象徴的なのはナビゲーションの故障です。その中で一般のメーカーの純正のナビゲーションを付けていない、一般の汎用のナビゲーションを付けられた方については、1年保証です。ディーラーのあるいはメーカーの純正部品については3年間の保証付きです。従って3年間6万キロというレベルの一般部品の保証延長を買って頂きますと、当然これが5年間10万キロという設定になっております。従って電子制御につきましては、非常に難しい領域で専門分野に任せるといのが多々ありますが、そんな状況の中で前は5年10万キロの保証の中で直してほしいと言われていたものが、今は保証を買っても延長してほしいというお客様の声の中で7年間14万キロの保証もあり、あるいは一般部品で5年間10万キロ保証も付いているということです。因みに各銘柄とも若干違いますが、金額とすれば2万から3万、あるいは4万円位が保証延長の金額になっています。これから後に出てくると思いますが、半年点検、12か月点検、車検の24カ月法定点検を通じてディーラーのサービス工場に入れた時に、過去の部品の交換だとかやった作業は全部お客様に公開し、またお客様が見えるレベルのサービスをやっておりますので、その辺のことを参考にさせていただいて、重要保安部品、あるいは一般部品については大丈夫なのかという事の中で、私どもディーラーのサービスの窓口の人間とサジェスションをして頂ければと思っております。</p> <p>(長野陸運支局)</p> <p>岡澤様から頂いたご質問に関してお答えします。定期点検のサイクルを伸ばせたらどうかということですが、まず車検と定期点検の周期について、サイクルは</p>
------------------------------	---	---

しらとり ひさお
【白鳥 久男】

は2年毎の車検が義務付けられています
が、1年の法定点検を考えますと2年毎に
車検を受ける必要があるのか疑問に思いま
す。車の性能或いは安全性も向上しており、
自賠責保険などの必要経費のみの負担で済
めばいいのですが、車検にかかる費用も車
を数台所有しているものにとってはかなり
の負担になります。車検整備もやり方によ
っては安く出来る方法もあるようですが、
そこで車検のサイクルを3年から5年には
できないでしょうか。

○ 義務化されている定期点検の規制緩和
について

現在、車両整備点検として、車検整備点検
と1年毎の1年定期点検の実施を法律で義
務化されております。(定期点検は罰則規定
は無し)

車両整備点検については、約10年前に自
己責任を前提に規制緩和で現在の制度にな
ったと認識しております。自動車技術の進歩
は目を見張るものがありまして、素人の考え
でありますが、定期点検については、新車登
録で3年以内の場合や走行距離が3万キロ
以内など一定の条件を満たしていれば定期
点検の義務化を緩和し、ディーラーと車所有者

一緒に車検する際には定期点検をするという形でやっています。乗用車の
場合2年の車検ですが、その間の1年区切りに12カ月点検を行って頂くとい
うことになっています。これについても点検項目、あるいは実施時期も既に見直しを
されておまして、昔はもっと細かい6カ月点検がありましたが、サイクル的に
1年おきでよい。車の安全性、信頼性が向上してきている。これもメーカーの
努力もありますが、このように安心して乗れる車が増えて来たということで、そ
の辺の見直しは既に行われております。点検項目につきましても緩和措置がされ
ております。また、今後の見直しについてですが、毎年同じ時期に我々も実態調
査をしておまして、定期点検にどの位部品を交換したか。あるいは駄目だった
か。整備、工員の印象はどうか。というようなことも調査しております。
そういったデータが今後整理されてくれば、調査実態を踏まえて見直しされ検討
されていくと思います。いきなり3年から5年というような、車検のサイクルの
お話がありましたが、色々議論がございます。国によって色々違うという実態も
あります。日本の車検のサイクルは、外国に比べれば平均的なサイクルだと思
います。もう少し長いところもあれば、短い所もあります。そういった諸外国事情
の実態を見ながら日本も考えていくようになってくると思います。

それから、白鳥様から頂きました、義務化されている定期点検の規制緩和とい
うことですが、おっしゃる通り、技術的にだいぶ進んできているということがあ
りますので、これの緩和というお話ですが、現在、定期点検、車検の時にやる点
検は自動車屋さんに頼めば一緒に付いてくるということなので、なかなか切り離
せないというところはありますが、先程申しました2年の間に1年毎に行う点検
の方はどうか、実施率はどうかというところですが、一般の事業用ではない車、
一般的なユーザーが使っている自家用車。これについては近年大分落ちてきてお
りまして、3割程度しか実施されておられません。法律では義務化されているの
ですが、実際実施しているかという調査をすると、4割に満たない。今、国も何と
かしなければいけないということで、定期点検の実施率を少しでも上げようとい

まつもと ひろし
【松本 浩司】

との信頼関係の中で安全対策を講じて頂きたい。

車検時の交換部品に関して安全面を考慮すれば当然だと思いますが、まだまだ1年以上使える部品であっても次回の車検時期までに不具合が起こる可能性があれば交換していると思います。車検制度も改定され、持ち主個人で行なえるユーザー車検も可能になっております。また、車のドレスアップパーツも昨今では増え、それぞれ個性ある車も増えております。

車の普及・エコ等を考えるのであれば、車両の税金を安くする代わりにパーツなどに課税を高くするのはどうでしょうか。

う取り組みをさせて頂いております。これについては走行距離、これも昔から議論があり、走行距離毎に区切ったらどうかというのがありますが、なかなか実態がつかみにくいということがありまして、そこにはなかなか踏み切れない。ただ実際に定期点検をやる、いわゆる車屋さんからすれば非常に走行距離につきまして気を使っております。お客様を管理するというか、お客様のデータを控えてさせて頂いて、お客様の車の走行状態はどうか。前の点検の時と比べてどの位走っているのか、というのを非常に気にしております。そういう所からみますと、一応実施時期は一定期間毎とさせて頂いておりますが、実態は、この車距離を走っているなということであればよく見させて頂くということで、内容を切り替えてやらせて頂いているということが実態です。年間数千キロしか走っていないということであれば、この辺は大丈夫だな、ということで観点を変えてやらせて頂いている。そういったやり方をしているという事と、やはり定期点検実施率が上がらないということが、規制緩和に踏み切れない。この間、高速道路の料金無料化だとか、千円でいいということでしたが、いきなり高速道路を長距離走ることが増えたら、とたんにJAFが忙しくなったとか、路上故障が増えたという実態を見ますと、やはりその辺を踏み切ろうにも踏み切れないというのが、正直なところ。それから松本さんからのお話ですが、逆に定期点検の必要性をご理解頂いております、大変我々側からすればありがたいと思いますが、これも税金の話になってくるのですが、パーツ毎に課税をしたらどうかという事もあります。やはりそこをやるには税制全体を見直さなければならない。今度は車の税金だけではなく、物を売るという方の税金の話も含んでいきますので、なかなかこの場では答え難いというのが正直なところ。やはり全体を通して定期点検、車検の期間はどうかという所は、色々議論のあるところですので、今はこうなっていますというお話は出来ませんが、今後どの様になるか。今後車の性能も益々上がって行けば、そういった制度も当然見直しをされていくと思います。現に何回も期間が変わってきているという事をご理解頂いて、今後もこういった

<p>あおやま ますと 【青山 益登】</p> <p>たなか あけみ 【田中 朱実】</p> <p>【竹折 かおり】</p>	<p>[点検整備結果の説明]</p> <p>車検のたびに整備結果の所見について説明をしていただきますが、<u>ユーザーの立場からとても参考となります</u>ので、今後も継続して解りやすく説明を行っていただきたい。</p> <p>整備点検を行った後、<u>すぐ不具合がでる</u>こともあるのでしっかり整備点検をお願いしたい。</p> <p>7月に車検に出したのですが、請求明細書を出され支払いをしたのですが、整備内容についての説明もなく、明細書を見ても<u>どんな点検整備したかが分かりません</u>でした。女性にも<u>分かりやすいように詳しく説明</u>をして頂きたい。</p>	<p>意見がございましたら、是非ともお聞かせ頂きたいと思っております。</p> <p>(和田サービス部会長)</p> <p>青山様から業界に対するお褒めの言葉を頂戴したわけですが、逆に竹折様からはお叱りの言葉ということでございました。車検整備後の故障個所の説明について一緒にお答えをさせて頂きたいと思っております。まずお願いしたいことは、車検前に見積りをお取り頂きたいということがポイントです。車検前にはほぼ正確な金額の見積りが出て参ります。もう一つはその見積りを基に立会を頂き、内容をご説明することが出来ます。</p> <p>二つのポイントがあります。一つは整備しなければ車検が合格しない整備見積り。それから故障を予防するために、交換をお勧めするための修理見積り。この二つに分かれますので、ここで良く説明を受けて頂いて、やるかやらないか判断ができると思います。それから整備を致しますと、分解をしますので整備をしていく途中に追加整備が発生するという事もあります。その場合にもお客様にお伺い致しますが、整備をしなければ車検が合格しない仕事、あるいは予防整備と同時にすると割安になるというものに分けて、お尋ねを致しますので、その時に必要か、やるかやらないかというような形で非常に分かりやすいのではないかと思います。車検をいつも決まった所にお出しになると思いますが、是非次回は金額の見積りをお取り頂き、今申し上げました2点をお尋ね頂きますと非常にお客様にも分かりやすいのではと思います。それから、整備後の説明ですが、これは見積書がありますと色々と交換の部品あるいは修理名が書いてありますので、非常に説明が受けやすいと思います。それから交換した部品につきましては、お客様にお示しを致しますので、その部位、あるいは破損状況、現物をご覧頂きますとご納得が頂けると思います。それからなかなか車体の下に入って見られない所と、エンジンの中につきましては、皆様にイラストをお配りしてありますが、この様な見えない部分につきましてはイラスト等をご活用頂きたいと思っております。</p>
--	---	--

		<p>ポイントをまとめます。車検整備の際は、まず修理の見積り金額を出して頂くようお願いをして頂きたい。その中で車検の合格に必要な修理、予防整備の物と区別をしてご確認を頂きたいと思います。追加整備が出た場合につきましては、車輜を受け取る際に交換部品等をご確認頂く。この3点が一番のポイントかと思えます。アドバイスですが、車には大変多くの部品が使われておりますので、摩耗する物、劣化する物、定期的に点検整備を実施して予防整備することが安全快適環境及び早めの整備で大きな故障にならない等の色々なメリットがあります。今後、明細書も、もっとお客様に分かりやすく改善して参りますが、分かりにくい事につきましては、お取引のお店にどんどんお尋ねを頂きたいと思えます。それから、田中様のご意見。整備後に不具合が出たという、大変申し訳ないことですが、整備ミスは絶対に発生させないということは言うまでもございません。すぐに不具合がでると言う事は、色々なケースがあると思えますが各社ともに不具合が出ないように全力で取り組んでおります。先程も申し上げました通り保証整備につきましては、6か月あるいは1万キロというような整備保証も付いておりますので、ご確認頂き保証の範囲であれば無償で交換修理ができますので、これも販売店にお尋ね頂きたいと思えます。それからサービスの料金につきましては、合理化が最近進んで参りまして、新車をご購入頂いた後、初回車検まで割安な整備パックというものが最近大変に普及して参りました。定期点検の実施、排気ガスの低下、自動車のメンテナンスを頂きますと車の価値が維持されますので、下取りに出す時に高く取って頂けるわけです。そういう意味でメンテナンスをして頂くと、そういうメリットがありますので、是非お財布にエコなメンテナンスパックをご利用頂きまして排ガスの低下等ご活用頂ければと思えます。</p>
--	--	--

3 交通事故防止活動とロードサービスに対する要望・意見について

質 問 者	質 問 の 要 旨	摘 要
<p data-bbox="197 435 389 485">【小林 新一】</p> <p data-bbox="197 675 389 724">【岡澤 邦明】</p> <p data-bbox="197 1107 389 1157">【高野 真宏】</p>	<p data-bbox="461 371 1070 405">[交通安全教室、交通安全運動等のあり方]</p> <p data-bbox="474 469 1097 646">高齢化社会が急速に進展する中で、<u>高齢者の交通マナーの悪さ（道路の横断など）が目につきます。交通教室などで意識の高揚を図って欲しい。</u></p> <p data-bbox="474 710 1097 1126">運転手の立場から、特に、中・高校生の歩行者として、また、自転車でのマナーの悪さが目立ちます。小学生時代に交通ルールを指導され、それを守っている子供達が、<u>こうも変わってしまうのかと唖然とします。交通安全運動といいますが、車の運転を主な対象と考えてしまっていますが、歩行者、自転車のマナーについても指導</u>をしているのでしょうか。</p> <p data-bbox="474 1190 1097 1417">運転中によく出会いますが、ウインカーを出すのが遅い車、トンネル内でライトを点灯しない車、譲り合いの気持ちがない車など周りへの思いやりが欠けている車を目にすることがよくあります。長野県内の運</p>	<p data-bbox="1142 371 1393 405">(県警交通企画課)</p> <p data-bbox="1124 421 2128 1417">交通安全教室、交通安全運動のあり方につきまして多くの方からご意見、ご要望等を頂き、ありがとうございます。私は交通企画課で交通安全の推進などについて担当しておりますので、そういう立場でお話をさせて頂きたいと思います。まず小林様の高齢歩行者のマナーの関係についてですが、ご指摘の通りです。この4～5年位の間、高齢者の死亡事故が全死者の半分以上を超えています。歩行中の高齢死者の場合、その多くが誤った横断の仕方をしている点が挙げられます。横断歩道を横断中にはねられて亡くなるケースもままありますが、いわゆる乱横断。交差点、横断歩道に近いあと50メートルほど歩けば横断歩道なのに、そこまで行くのが億劫だとか、もしくは横断が出来ないように柵がしてあるにも関わらずわざわざ越えてはねられてしまったとか、そういった確かにマナーの悪い横断が見受けられます。小林様のご意見は高齢者に特化している部分ではありますが、全体の事でお話したいと思います。道路はまず自動車、バイク、自転車、それから幼児から高齢者までの様々な歩行者等、不特定多数の方が利用する場所です。お互いがそれぞれの立場を理解し思いやって利用することで、交通の円滑化が図られ交通事故が防止できる。従って車両等を運転する運転者が交通事故の防止のため十分な注意を払う、これは運転免許を所有する者の義務ですが、いわゆる交通弱者と呼ばれる立場の方も周りに対する配慮が必要となるのは当然です。このため警察では、高齢者に対しても運転者教育だけでなく、歩行者または自転車を利用しての交通安全教育を地区の交通安全協会または交通安全教育支援センターなどの協力を得て警察署や交番単位で実施しております。今日の主催団体であります一般社団法人長野県自動車販売店協会も独自の活動として高齢者に</p>

こだいら はるみ
【小平 晴美】

転手はマナーが悪いという話しもよく聞きます。長野県に住む者として大変恥ずかしく、また、反省しなくてはいけないことだと思います。

スピード違反や信号無視、携帯電話などは取り締まりを強化することで一定の効果を生むことが出来ると思いますが、ウインカー、ライトの点灯、譲り合いの精神の欠如などは、自分が悪いと気づいていない人もいると思います。なかなか改善させることが難しいことですが、マナーの悪い事例をもっと提起し、改善を促す活動を望みます。また、ありきたりではありますが、家庭や会社で話し合う機会が増えれば運転者の意識の向上にも繋がるのではないかと思います。

交通事故防止活動について活動範囲が狭く、小学生など学生生活の授業で学習するのも知れませんが、もっと運転する立場の人に対して、気をつけなければいけない場所や時間帯など注意を呼び掛けられる運動（例えば、市民新聞等の活用）が出来ないか。運転手に対する講習は免許の更新時ぐらいしか思いつきません。

対する安全教室を開いて頂いているという事は、先ほど理事長からお話があった通りです。また、本年度は昨年に続き緊急雇用創出 基金を活用させて頂いて高齢者の交通事故防止を民間の企業に業務委託をして、高齢者宅の家庭訪問、これによって交通安全指導を推進している部分もあります。

それから岡澤様のご質問に移らせて頂きます。こちらは逆にどちらかという若い子。交通ルールを小学校の頃指導されているのだろうけれども、高校生になってしまうと、どうしてこんなに悪いのか、と読めるのですが、交通安全教育は年代ごとに教育内容をステップアップして体系的に実施しております。保育園、幼稚園、小学校の低学年は歩行を中心、小学校の高学年、中学、高校にかけては自転車を中心にして教育をしており、将来のライダー、ドライバーという立場につながるように段階的に理解が深まるようにやっております。自転車の利用者への啓発としましては、自転車安全利用五則というのが内閣府から示されておりまして、これに基づき全国で指導啓発を行っております。長野県では自転車安全利用モデル校を指定しており、自転車指導啓発重点地区・路線を指定し、関係機関団体と共に連携して指導啓発を実施しております。そのほか自転車につきましても、緊急雇用創出基金を活用して、民間企業に委託し特に県下の中学校、高校の登下校の際の駐輪場の付近、または駅付近の駐輪場を中心とした指導を実施しております。

高野様のご質問でございます。長野県の運転手のマナーが非常に悪い、何とか良くして全国から来て頂くお客様に対して長野県のイメージをもっとアップしたいというご意見です。実はご指摘のとおり、長野県民の運転は荒っぽいという意見を頂戴します。松本市の方からお越しの皆様がおり大変恐縮ですが、長野県にはいわゆる松本方式という走り方があります。週刊松本という、おそらく松本と中南信にお住まいの方は、各家庭に配られていると思いますが、この紙面で「松本走り、危険だよ、やめよう、見直そう松本走り、松本ルール」こういった特集を組んで頂きました。私が個人的に思っている松本走り、松本ルールというのは、

		<p>小さい交差点だと、まず鼻っ面を先に出して交差点に入った方の勝ちだというのが松本ルールだと思っていたのですが、これを読んでみますと、松本ルール、「ケース1 交差点で直進している対向車が接近しているにも関わらず右折を行って直進車の進行を妨害する」事故になると右直事故といわれているものです。ただこれは松本に限った事ではありません。長野市でも沢山あることですし、全国でも沢山あるのですが、おそらく松本は交差点が小さいからそういう事に気が付くのかなと、私は個人的に思いました。「ケース2 交差点で信号が青になる直前、全赤時に発進して右折する。」見切り発車。まだ赤なのに隣の信号を見て、隣が黄色から赤になる、自分の対向信号機が青になる直前に飛び出して右折する。こういう走り方です。「ケース3 横断歩道を渡ろうとする歩行者がいるのに停止しない。」これは横断歩行者等妨害ですが、これは松本に限った事ではないと私は思います。県外から来た人は、松本は多いと指摘しています。こういった取材の結果が新聞に載っています。ドライバーのマナーについては確かに県外から転勤とか観光で来るお客様から度々県や県警のメールへご意見等頂いております。信号無視、一時停止、速度、携帯、シートベルトこの様な交通違反については、取り締りによって交通秩序を維持する必要があると、それにより、ある程度悪質な違反というのは軽減されるのは間違いありません。それに基づいて取り締りを強化している訳ですが、右左折とか車線変更の合図、ライトを点けるのが夕方遅い、夜なのに点けていない、トンネルの中でライトを点けていない。そういったものについては広報啓発に重点をおいて各種交通安全教室等の機会を通じて広く呼び掛けることにしております。また、メディアを活用した広報としては決して十分とは言えませんが、例えば「SBC交通安全キャンペーン」。毎週月曜日に課員が出演しております。現在ちょうど秋の全国交通安全運動の最中なので、SBCの「3時はラララ」の中でも交通安全キャンペーンの出演をさせて頂いております。私が出てくる時に原稿が回ってきたのですが、NHKラジオの「もぎたて信州朝いちばん」という番組で高齢者事故防止キャンペーンをやる予定で</p>
--	--	---

		<p>す。まだまだ少ないのですが、ある程度メディアを活用したものを取り組ませて頂いております。また各地域毎にありますケーブルテレビに各警察署の交通課長や安全担当の係長が出演をしてスポット広報をやったり、地区の安全協会の女性部の方が輪番で出演して「この地区はこういう事故が多いよ。こういった事に気を付けようね。」というような事を劇風にやり、それぞれの地区でやっておりますので、ケーブルテレビの番組表をご覧頂きますと毎日3回繰り返しやっているものもありますので、気に掛けて頂ければと思います。高野様のご意見の最後にはありましたが、1人1人がルールへの遵守や交通のマナーを意識するためには、様々なルートで県民の皆さんの目や耳に情報を届ける必要があります。まだまだ情報発信が下手なのかなと思っておりますが、ご指摘のように家庭や会社で話しあう機会が増えればいいと、また努力して参りたいと思います。</p> <p>最後になりましたが、小平様のご質問です。交通事故防止活動をもっとやるのはどうか、運転手に対する講習は免許の更新しか知らないとのことですが、これは我々の広報の仕方が悪いと思っております。運転者に対してはご指摘のとおり運転免許の更新時講習。法律に定められて免許更新の時は必ず皆さんに受けて頂いておりますが、それ以外に皆さんの職場でもやっていると思っております。職場における交通安全講習、特に高齢者の方を中心とした地域における交通安全教室、テレビ、ラジオ、新聞等のメディアを活用した広報啓発、ケーブルテレビ、有線放送を利用した広報啓発、県や市町村等の自治体、交通安全機関・団体等の広報紙による広報啓発、交通安全チラシの配布、長野県ゆかりのある人気著名人を起用した交通安全ポスターの活用ということで、過去には小平奈緒選手、岡崎朋美選手、上村愛子選手。また現在10月から高齢者の交通事故防止キャンペーンとして、飯山市に高橋まゆみ人形館がありますが、高橋先生に是非にとお願いして、おじいちゃんとおばあちゃんが元気に体操をしている人形を図柄にしたポスターを県下色々な所に貼って広報をしております。このように様々な手段を使って呼び掛けを実施しておりますが、まだまだ足りないと思っておりますので、こ</p>
--	--	---

さとう まさあき
【佐藤 政昭】

[J A F 以外のロードサービス企業・団体等]

ロードサービスとは出先での車が故障した際に、 J A F を呼び修理をしてもらう事だと思っていますが、他に何かありますか。

れからももっと広報啓発に力をいれて行きたいと思っています。

(J A F 長野支部)

JAF と言いますと、どうしてもロードサービスの会社というイメージが強いかと思われませんが、この様なエコに係わる分野でも色々活動しております。特に自動車が排出する Co2 の削減というところから、誰でもできるエコ運転術というのを推進しております。短い時間で全てお話することは出来ませんが、この冊子の中に書いてあります、例えば運転姿勢、あるいは発進時のアクセル操作を意識して頂くだけでもずいぶんと燃費が良くなる、という所をご説明しております。この様な運転に係る講習というのを長野県内でも年に数回開催しておりますので、興味のある方がいらっしゃいましたら是非 JAF 長野支部にお問い合わせ頂ければと思います。2 ページに、自家用自動車の Co2 排出が、日本における Co2 排出量の約 10% を占めている事が記載されています。これにつきましては、ドライバーの皆さんがそれぞれエコドライブを実践して頂き、燃費をもし 10% 向上させることが出来れば日本の全 Co2 排出量の 1% 削減できます。また、燃費を 20% 向上させれば 2% の排出量削減になります。というようなことを解説しておりますので、JAF のホームページとか、「JAFMate(ジャフメイト)」という冊子を JAF の会員の皆様には送らせて頂いております。そのような中にも載っておりますので、是非ご覧になって頂ければと思います。

それでは、佐藤様ご質問ありがとうございます。

佐藤様のご質問について、お答えさせていただきます。ロードサービスの関係でございますが、皆様方がお出かけ先におかれまして、車のトラブル等に見舞われた際にお客様からの SOS に対して、お電話一本で迅速に駆けつけるサービスがロードサービスでございます。私ども JAF では、お出掛け先ではなく、ご自宅あるいは駐車場での車のトラブルの際にもご連絡を頂ければ迅速に駆けつけるロードサービスを行っております。

		<p>また、JAF では故障以外にも、「事故車輛の移動」ですとか、車内に鍵を入れたままドアを閉めてしまう、いわゆるキー閉じ込み、あるいは鍵を紛失という場合も対応させて頂いております。そして「バッテリー」上がりですとか、「キー閉じ込み」等でお困りの際、JAF の会員の会員はほとんどの場合で料金は無料でございます。また、JAF では自家用自動車のみならず二輪車のロードサービスも対応しております。</p> <p>JAF では年間に約 250 万件の出動件数がございます、これは実に 12 秒に 1 件の出動実績となっております。JAF は全国に直営拠点と協力工場を併せて、2000 のロードサービスネットワークを持っており 365 日 24 時間体制でお客様の SOS に備えております。長野県内の出動件数につきましては、年間約 4 万件の出動件数となっております。</p> <p>長野県における先月 8 月度の出動件数は、4318 件ございました。内訳は、一般道路が 3884 件、高速道路が 434 件でございました。</p> <p>この中で主な出動の理由と致しましては、一般道路では過放電バッテリー関係が 1 番です。2 番目がキーの閉じ込み、3 番目が落輪となっております。また、この 8 月度の構成比で見ますと過放電バッテリーが約 22%、キー閉じ込みが 14.2%、そして落輪が 13.5%となっております。</p> <p>また、高速道路では一番多いのがタイヤのパンク（バーストも含む）、2 番目が燃料切れ、3 番目が過放電バッテリーと続いております。高速道路の場合ですと、パンクというのは重大事故につながる確率も高く、構成比で見ますとタイヤのパンク（バーストも含む）が約 31%と非常に高い比率となっております。</p> <p>道路合計の故障内容につきましては、過放電バッテリーが全体の 20%・タイヤのパンクが 13.1%・キー閉じ込みが 13%となっております。</p> <p>JAF では受付から配車指令そして出動まで、最新のシステムを導入しており、お出掛け先で JAF をご依頼頂く際に、ご自身の居場所の住所がわからない時や不慣れな場所におきましても、GPS 付きの携帯電話からですと瞬時に場所の特定</p>
--	--	--

		<p>も可能となっております。これは、高速道路上についても同じであります。高速道路で、もし何かトラブル等が発生した場合には、二次事故防止のため、車のハザードランプを点けて頂くとか、後方に知らせる停止表示板等の設置をお願いしたいと思います。また、何より重要な事は、お車を離れて、安全な場所からお電話を頂くことと、救援車両等が到着するまで、ガードレールの外側ですとか、安全な場所で待機する事が、二次事故防止に繋がりますので、そのようなこともご承知頂ければと思います。今年から JAF は、高速道路等で私どもが対応している間、お客様にこの様な安全ベストを着てお待ち頂いております。識認性が大変良く、事故に合う確率が、非常に少なくなるということです。JAF で販売もしておりますので、よろしければお声掛けを頂ければと思います。</p> <p>いずれにしましても JAF では今後ともサービスの継続的改善を進めて、お客様に信頼される、迅速で良質なロードサービスを目指して参りますので、今後ともどうぞよろしくお願い申し上げます。</p>
--	--	--

4 使用済自動車に資源活用した自動車リサイクルに対する要望・意見について

質 問 者	質 問 の 要 旨	摘 要
<p>【^{とば}鳥羽 ^{としお}俊男】</p>	<p>[自動車リサイクルの広報、リサイクル部品の活用]</p> <p>リサイクル利用はとても良いことで歓迎すべきことであるが、いまひとつ<u>自動車リサイクルのアピールがない</u>ように思う。リサイクル部品がどのように流通しているかあまり知らないが、例えば、リサイクル材料を使用した<u>自動車部品等で修理パーツなどを安くユーザーに提供することが出来ないか</u>。近年の車はバンパーひとつとっても、ボディと一体成型となっていて、塗装まで考えると修理代も馬鹿にならない。<u>リサイクル品を積極的に利用</u>して、自動車の価格を抑えて欲しい。</p>	<p>(仁科副理事長)</p> <p>中古自動車リサイクルセンターの冊子がお手元にあると思いますが、これは平成7年に現在の時代を見据えて私ども協会が作った自動車リサイクルセンターです。ここでは長野県で発生した車の殆どを部品化、原材料にするというセンターを目指しております。ここでのリサイクル率は98.1%です。言葉で言いますと殆どリサイクルされている。リサイクルされない物は、ウレタンバンパー、ウェザーストリップ、ガラス。これはテスト的にもかなりやりましたが、今現在は、燃料の加熱用には使われておりますが、リサイクルというような所にはっておりません。それ以外のものは、このリサイクルセンターで必要な部品を全て取り、それをアルミ、ダスト、鉄、鉱山という呼び方をしますが、大まかに大きく分けてそれぞれの専門の所に出荷をしてそこで再生する。そういうリサイクル、中間処理と呼んでいますが、そういう工場です。質問にもありますが、新車購入時にリサイクルのお金を払っておりますが、完全自動車リサイクル法で、3品目に限って行われております。エアバック、フロン、ダストです。これについては作ったメーカーが管理しなさい。それに対して預託金を入れて頂き、預託金はユーザーのご負担ということで、お金付きで管理されているというのが実施されております。その他に部品がありますが、リサイクル部品、リユース部品という形で流通しております。日本の新車部品の50%から70%位の値段で流通しております。ただ全車種の品揃えというのは、なかなか難しく、完全にそれが軌道に乗っているとは言えません。ただ各ディーラー、あるいはお使いになるユーザーの皆さんが、申し込んで頂くと、部品があれば使えるよう手配が出来るようになっております。ユーザーの皆さんが車を廃棄して下さいと言った時点で、使用済み車両となるわけですが、使用済み車両が完全にリサイクルされるには、やはり専用の</p>

<p>おおた すずみ 【太田 寿海】</p>	<p>車を購入する時、リサイクル料としてリサイクル料金を納めていますが、<u>実際にどのように車がリサイクルされているのか分かりません。</u>もっとみんながどのようにリサイクルされているのか見たり、聞いたりできれば環境に対する意識や理解が高まりよいのではないかと思います。</p>	<p>設備投資をしなければならないと思います。</p> <p>日本の場合は、第2次資源大国となっております、この沢山の原材料が製品から出てくるわけです。これを何としても日本で使えるようなそういう社会にしてもらいたい。我々もやっておりますが、まだ捨て値というか、安い値段で中国とか色々な国々へ貴重な原材料が流れております。そういう国に於いては、原材料はただみたいな値段、賃金も安い、そこで製品化して売りますから、製品になった時には競争力は日本は弱いわけです。そのような意味で我々もそういう社会を目指して行かなくてはならないと思っております。</p> <p>(廃棄物対策課)</p> <p>自動車リサイクルについて貴重なご意見ありがとうございます。</p> <p>仁科副理事と重複する部分もありますが、まず実際に車がどのようにリサイクルされているかということ、法律上の流れで言いますと地方自治体、都道府県に登録された許可された引取業者。引取業者というのは、皆さんが廃車に出される時に窓口になる業者ですが、中古車販売店とか整備事業者、あるいは解体業者などが登録して頂いている業者になります。</p>
<p>たなか あけみ 【田中 朱実】</p>	<p>自動車リサイクルで実際にリサイクルされるのは何パーセントぐらいですか。リサイクルできる箇所はどこですか？</p>	<p>それとフロン類の回収業者、解体業者、破砕業者。この様な区分で自動車リサイクルという業者が各々おまして、自動車リサイクルという運用がされております。仁科副理事長からお話がありましたが、主にリサイクルされるのは、中古部品であったり、車から出る金属類等を各業者を通じてリサイクルしていくという形になります。</p> <p>リサイクル料金につきましても先ほど説明がありましたが、フロンガス、エアバック類、シュレッターダストについては、適正に処理する上で、非常にコストがかかるということもあり、事前にユーザーの方から預託させて頂いているという形になります。フロン類回収業者がフロンガス、解体業者がエアバック類を回収してもらっているのですが、それぞれ回収して自動車メーカー、実際には</p>

		<p>委託を受けた「自動車再資源化協力機構」という団体があるのですが、そういう場所にエアバック類、フロンガス類を引き渡す事によって各事業者、回収費用を負担したところにリサイクル料金が支払われるといった仕組みになっております。もうひとつシュレッターダストで、破砕業者が部品等取り外した自動車をシュレッターマシンを使って破砕をすると、お金になる金属部分とシュレッターダストというプラスチックですとか、ガラス、ゴムなどが破片となって、混合した廃棄物となるのですが、それに分別されまして、このシュレッターダストも自動車メーカー等に引き渡す事によって処理をしてもらっているのですが、この処理料金もリサイクル料金の中に含まれております。</p> <p>自動車リサイクルの広報普及啓発という観点でもう1点ご意見を頂いておりますが、基本的に広報普及啓発という部分では、国が中心となって行なっております。過去には自動車教習所での普及啓発活動ですとか、モーターショー等のイベントの中でも、自動車リサイクルのシステムとか法律のPRを実施しているようです。県としても、皆さんに自動車リサイクルについての理解を深めて頂くために、積極的に協力して行かなくてはならない立場であるという事は認識しております。ただ、自動車リサイクル関係、廃棄物の関係は、静脈産業ということもあり、自動車を作ったりという動脈という部分と違って、なかなか一般のユーザーの目に触れる機会があまりないというのが正直なところですが、ホームページ、インターネット等のメディアを使った方法や、学校教育とかの教育の場や自動車や環境のイベント等の機会で、この法律について周知していかななくてはならないなと思っております。色々な資料も配られておりますし、自動車リサイクル促進センターという自動車リサイクルの情報管理ですとか、リサイクル料金の管理を行っている「公益財団法人自動車リサイクル促進センター」のホームページにも、自動車リサイクルの流れが絵の形式で分かりやすく説明されておりますので、関心のある方はご覧になって頂ければと思います。</p> <p>あと、長野県中古自動車リサイクルセンターでは、実際に一般の方の見学受入</p>
--	--	--

こいだいら はるみ
【小平 晴美】

[東日本大震災で被災した車の処理]

東日本大震災の際、多くの車が津波で流され水没している映像をみました。その車のリサイクルなどは出来ているのでしょうか。出来ているとしたらどのように復興に役立っているのか教えてください。

もやっておりますので、実際にそういう場を見て頂くのもひとつ良い機会となるのではないかと思います。

(自販連本部)

今回の震災でマスコミの試算では、青森、岩手、宮城、福島、この4県の自家用車の被害規模は、約41万台と推測されています。これに事業用車輛を加えますと膨大な数の車輛が被災していると推測出来ます。これには当然浸水区域も入っておりますので、水没した車輛も多数含まれております。このような被災した車は2度と使用できない状態であるため、当然自動車リサイクル法に則って解体等の処理がなさなければなりません。経済産業省、環境省では、多数の使用済み自動車が発生しているという事から震災直後の3月14日から、引き取り、フロン類回収、解体、破砕までの体制の確保のために全国的な協力を自販連、自工会などに要請しております。このため私どもも、53支部を通じまして使用済み自動車の処理を協力頂けるといふ販売会社のリストを集約いたしまして、被災した自治体に提供しております。被災によりまして使用不能となりました車両については国の指針により、外見上から判断して、動かないと認められる車については撤去し、仮置場に移動し自治体ではその自動車を保管の上、所有者を割り出します。割り出した上で使用済み自動車として処理するか、本人の意思の確認を行うことになっております。市町村が事業主体となって進めております「災害廃棄物処理事業」、これに関しましては自動車が含まれるということで、環境省の事業補助金が適用され、市町村の負担は実質発生しておりません。市町村の依頼を受けたディーラーなどが市町村と契約をしてその処理を行っています。これについては第一次補正予算で被災自動車の撤去費が計上され盛り込まれているところですが、実際には被災者から直接依頼されてディーラーが処理を行うといったケースが多々あると聞いております。

また、被災車両の抹消登録につきましては、申請の簡略化が行われており、処

		<p>理のスピードが一段と速くなっております。具体的な数字で申し上げますと、宮城県の場合、4月の永久抹消された車輛が約3000台、前年比で7.25倍。5月では7000台と同じく15倍、6月では1万2000台と前年の22倍と使用済み自動車の処理は順調に行われていると感じております。どのように復興に役立つかということですが、ガレキ化した車輛の撤去が進むことにより、道路の復旧がスムーズに行われて、被災地の復興がより一層進んでいると私どもでは思っております。加えて使用済み自動車から発生するスクラップ、これが有効に利用されて復興の一助になっているのではないかと考えております。</p>
--	--	--

5 その他

質 問 者	質 問 の 要 旨	摘 要
<p>こばやし しんいち 【小林 新一】</p>	<p style="text-align: center;">[自転車の左側通行]</p> <p>道交法で自転車は、車道の左側を走らなくては いけないとなっていますが、左側通行をしている 自転車を殆ど見ません。道交法を改正するか、交 通教育を徹底するか伺います。</p>	<p>(県警交通企画課)</p> <p>自転車の通行方向に関する質問ですが、小林様がおっしゃるとおり全国で 自転車に関わる交通事故が社会問題化しております。3.11以降自転車が急激に 売れています。先日テレビを見ていましたら、1台100万円くらいのロード バイクが飛ぶように売れているということで、それまで自転車に乗ったことの 無いような人が、そういった自転車に乗るようになったということは、当然 それまで自転車の乗り方自体もあまり知らなかった人であるわけです。今まさ しく小林様が言われたとおり、自転車安全教育の徹底を目指しておりまして、 まもなく出ると思います。皆様お気づきではないでしょうか。県内のあちらこ ちらで自転車専用レーンができております。例えば長野市内で、青い専用レー ンが出来ています。松本市もそうです。こまくさ通りや本町通り、自転車専用 と書いてあります。そういったところがどんどん出てきております。ただ、 先程の右側、左側通行という話がありました。例えば長野市の平林の運動公園 に行く道を考えて頂ければと思いますが、あそこは歩道が広くて、歩道の半分 が自転車専用道です。自転車専用道は、左右どちらを走っても良かったのです。 その延長でおそらく車道を走っても右側というのがあるのではと私は思っ ております。それは非常に危険なことで、今、車道の外側部分を自転車専用レー ンとして青くペイントしてそういった道がどんどん増えております。増えてお りますというのは、全ての道路ではできないということを含んでいるというこ となのですが、どうしてかという、車道の幅員が限られているので自転車専 用レーンが作れないという方が多いからです。自転車専用レーンが作れるとこ ろは、今の話の延長線上なので、左側通行をもっと強力に教育しなければ、危 ないと思っております。それと、歩道では歩行者と自転車が混在しております。</p>

		<p>これは、ご承知のとおりですが、自転車は歩道を通ってもよいとの標識のあるところしか通ってはいけません。ただ70歳以上の高齢者、13歳未満の子供等は、通ってもよいという標識のあるところ以外でも通っていいというのが、平成20年に法改正されましたが、そうは言ってもルール無視の中学生や高校生などが左右どちらでも走って、信号も歩行者用の信号を行ったり、車用の信号を行ったり、また赤信号無視など無法地帯状態となっているのは、これは何とかしなければいけないと私が思うくらいですので、当然警察庁などは思うわけで、自転車の通行方法に関する指導方法などが、おそらく間もなく出てくるのではないかと思います。</p>
--	--	---

【協会長まとめあいさつ】

本日は大変お忙しいところ、長時間にわたりましてご熱心にご討議頂き本当にありがとうございます。

私ども自動車業界は、次々に変わります世界情勢、または日本の政治経済の状況の中で安心、安全、環境にやさしい地域社会作りということが悲願でございます。そういう中で経済との密接な連携が大変必要だと思います。日本の自動車業界もがんばってもらわなくてはいけないとつくづく思っております。自動車税制の問題につきましても今問題になっております、財政の中にどのように組み込んでいくか、まさに政治の世界と思われまます。我々国民が要望すべき問題はやはり率直に申し上げて取り入れて頂くべく、私ども関係業界を挙げまして取り組んで参りたいと思っておりますので、皆様方にも機会がありましたら、それぞれ税制等の問題につきまして各国会議員の方にもよろしくお願い申し上げたいと思っております。

本日は皆様方から大変貴重なご意見をたくさん頂きました。私ども協会関係者、今日出席の者達は、これに対応すべく直ちに各関係機関へご対応をお願いし、また安全で安心な環境づくりに邁進してまいりたいと思っております。住みよい社会を構築するべく私ども取り組んで参りたいと思っておりますが、また今日お話に出ませんでした、私どもの営業マンに関するご注意の点、また、修理等に関するご注意の点がございましたら、色々ご意見を伺いたいと思っております。そのご意見につきましては、本部、事務局または県下各地区のディーラーのお店が約 385 店ほどございますので、そのお店の方にご意見等をいただければありがたいと思っております。本日頂きました貴重なご意見は後ほど冊子といたしまして、関係機関や皆様方、また当協会関係の各ディーラーに配布いたします。徹底して参りますのでよろしくご指導のほどお願い致します。

本日は大変長時間にわたりましてご出席頂き、心から御礼申し上げます。ありがとうございました。

以上