

平成19年12月

自動車保有者（ユーザー）の意見を聞く懇談会

- まとめ -

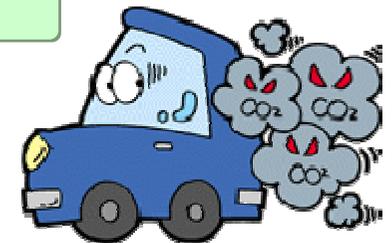


地球温暖化防止のための低燃費・低公害車普及並びに販売に対する要望意見

車の安全性確保のための点検整備・整備料金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

使用済自動車の不法投棄等の防止を目的とした自動車リサイクル法に対する要望意見



社団法人長野県自動車店協会

ユーザーの意見を聞く懇談会開催概要

- 1 日 時 平成19年9月21日(金) 12:00~15:40
- 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 15名
助言者 6名 長野県生活環境部環境政策課
長野県生活環境部廃棄物対策課
長野県警察本部交通企画課
北陸信越運輸局長野運輸支局
(社)日本自動車連盟長野支部
(財)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5名
事務局 6名
記録係 1名
日刊自動車新聞記者 1名
- 合計 35名

懇 談 会 次 第

- | | |
|--|--------|
| 1 開会のことば | 仁科副会長 |
| 2 主催者あいさつ | 宇都宮会長 |
| 3 出席者紹介 | |
| 4 協会の概況説明 | 小林専務理事 |
| 5 意見交換 | |
| (1) 地球温暖化防止のための低燃費・低公害車の普及並びに販売に対する要望意見 | |
| (2) 車の安全性確保のための点検整備・整備料金等に対する要望意見 | |
| (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) 使用済自動車の不法投棄等の防止を目的と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 | 深澤副会長 |

出席者名簿

1 ユーザー代表(15名)

松川村	山崎正嘉	長野市	中沢世津子	松本市	百瀬愛里
長野市	田中章一	長野市	坂田由歌里	長野市	小林悦子
長野市	原澄	諏訪市	平沢正隆	長野市	北村敏夫
安曇野市	降幡順子	長野市	林部繁	長野市	美谷島諭
長野市	坂本修身	長野市	渡辺正明	長野市	塚田和子

2 行政機関(4名)

長野県生活環境部環境政策課主任	谷地奈央美
長野県生活環境部廃棄物対策課主査	富岡稔
長野県警察本部交通部交通企画課指導官	小林伸
北陸信越運輸局長野運輸支局首席陸運技術専門官	兼子喜和夫

3 司会進行

長野朝日放送報道制作局 松坂彰久

4 協会役員

会長	宇都宮 保	長野トヨペット株式会社社長
副会長	仁科良三	株式会社ホンダカーズしなの社長
副会長	深澤 強	松本日産自動車株式会社社長
常任理事	伊藤幸孝	長野日野自動車株式会社社長
常任理事	和田晶宜	株式会社長野ダイハツモーターズ社長

5 協会事務局関係

専務理事	小林甲市	JAF 所長 中山 高	査定長 小泉 健
事務局長	南澤正雄	RC 所長 飯塚正紀	業務部長 中村興治
経理係長	北村幸三	総務主任 末政和子	

6 記録係

テスコ株式会社長野支店 山寄真由美

7 記者

日刊自動車新聞関東支社山梨支局長 進藤健之

【協会長あいさつ】

皆様こんにちは。ただいまご紹介をいただきました協会長の宇都宮でございます。本日は、公私とも大変ご多忙の中にもかかわらず、「第15回ユーザーの意見を聞く懇談会」にご出席をいただきまして誠にありがとうございます。改めまして、深甚なる敬意と感謝を申し上げます。

最初に、本日までご出席をいただきましたユーザーの皆様方には、私ども団体につきましてご理解いただいていない部分も多いと考えますので、関係団体の設立経緯や懇談会開催の趣旨などにつきまして、かいつまんでお話をさせていただきたいと思えます。関係団体の母体であります「長野県自動車販売店協会」は、昭和31年3月、県内で国産車を販売する15社のディーラーが集まり、経営問題だとか、お客様へのサービスの改善を図ることを目的に設立スタートいたしました。当時の書類を調べて見ますと、長野県下の自動車保有台数は2万2千台余との記録が残されております。15社でスタートした協会加盟社は、ピーク時は49社まで拡大いたしましたが、現在はご承知のような経済情勢の中で国産車の11系列メーカーの販売店31社が加盟しております。これら31社には、新車販売の営業所をはじめサービス工場など、約400拠点ほどございまして、販売店数は減っても拠点数は微減でありました。また、これに従事する職員も約6千人を数えております。

さて、昨年度の販売実績を簡単に申し上げますと、登録車と軽自動車の2つがありまして、登録車は主として私どもが扱っている車でございますし、一部軽自動車も扱っているディーラーも入っておりますが、登録車が7万台強売られております。また、軽自動車が5万5千台強、両者を合わせて新車が約12万5千台売られておることとなります。このほか、中古車の販売が登録車で10万台、軽自動車で8万7千台強ございますから、新車の約12万5千台に対して中古車が約19万台弱で、合計約31万5千台が販売されており、全国的に見ても長野県は新車より中古車の販売比率が非常に高い県となっております。

近年、急速な自動車社会の進展に伴い、環境保全や交通事故対策が深刻な社会問題となって国民の関心が高まる中にありまして、私ども自動車販売業界といたしましても、これらの課題に積極的に取り組みながら、少しでも地域社会に貢献したいとの願いを込め、平成3年6月、先に申し上げました長野県自動車販売店協会から独立した、長野県知事認可による「社団法人長野県自動車店協会」を設立したのであります。協会設立後は、自動車販売事業と併行し、地域環境の保全と交通安全活動を

二本柱にすえ、公益事業活動を積極的に展開させていただいております。

地球環境規模で環境破壊と温暖化が進む今日、我われディーラーといたしましては、ユーザーの皆様方に対しまして、二酸化炭素を始めとする有害ガスの排出がより抑制され、燃費効率の高い自動車の提供を通じ、地球環境の保全に鋭意努力を続けておるところでございますが、本日の懇談会もその活動の一環であることをご理解いただきたいと思います。

皆様方もご承知のとおり、平成17年1月、「自動車リサイクル法」が施行されておりますが、協会内部ではこれに先立って、平成5年1月、自動車を販売した責任がある以上、廃棄自動車の回収と再資源化は業界として避けて通れない問題であるとの共通認識のもと、関係行政機関や団体の皆様方にご指導・ご協力をいただきながら、調査・研究を積み重ねた結果、協同組合を設立して処理施設を建設すべしとの結論に至り、平成7年7月、知事認可による「協同組合長野県中古自動車リサイクルセンター」を設立したのでございます。認可をいただきました後、東御市のご協力をいただいて用地を確保したうえ、約8億円以上を投資いたしまして最先端技術を備えた事業所を建設し、平成9年1月から年間約2万台前後の使用済自動車を解体処理して現在に至っております。特に、リサイクル率につきましては、国が2015年までに達成すべきとしている95パーセントの目標値を、既に98.1パーセントまで高めるなどの成果もあげております。事業運営につきましては、創業以来大変苦しい状況が続きましたが、その後何とかここまで乗り切ってまいりまして、組合員の大変な熱意と、また一つは世界的な鋼材需要の追い風などもありまして、業績も最近は順調に伸びているほか、中国・韓国などの近隣諸国をはじめ、県内外から数多くの視察者が訪れるなど、事業所の成長がみられるところです。また、近隣小学生の課外授業でリサイクル研修の場ともなっておりますことから、皆様方にもお時間がございましたら、一度見学していただければありがたいと思っております次第でございます。おかげさまで、環境保全と資源の再利用という所期の目的が達成されたものと自負いたしておりますし、当組合の事業運営が、自動車リサイクル法の制定に大きな影響をもたらしたとのお話を関係者からお聞きするようなこともございます。

本日の懇談会には、日頃から協会団体のご指導をいただいております長野県生活環境部、長野県警察本部、長野運輸支局の行政サイドの担当官をはじめ、査定協会、日本自動車連盟JAFなどの関係団体担当者にもご出席をいただき、ご指導とご助

言をいただくことになっております。

ご出席いただきましたユーザーの皆様方には、日頃自動車をご利用いただく中にありまして、疑問に感じている事項や自動車社会への提言などがございましたら、直接担当者からご回答いただける機会でありますので、どうか活発なご発言をお願い申し上げます。皆様方からいただきましたご意見・ご要望などにつきましては、冊子に編集させていただきまして、会員に周知徹底したいと思っております。また、各自動車メーカーや行政機関にも反映させていただき、より良い車社会の実現を目指してまいる所存であります。この種試みにつきましては、全国でも長野県のみで開催と承知いたしておりますが、関係行政機関・団体の皆様をはじめ、ユーザーの皆様方のご協力に支えられ、本年度で15回目の節目を迎えることができましたことをご報告させていただき、開会のあいさつとさせていただきます。

どうもありがとうございました。よろしくお願いたします。

【平成19年度ユーザーの意見を聞く懇談会まとめ】

(質問者の敬称は省略させていただきます。)

1 地球温暖化防止のための低燃費・低公害車の普及並びに販売に対する要望意見

質問者	質問要旨	回答要旨
原 澄	<p>【EUのCO₂排出規制について】</p> <p>私どもドイツ製自動車を受用する者としたしましては、今後実施されるであろうEUの厳しいCO₂排出規制に憂慮しています。それは、排気量の大きい高性能・高級車こそが、環境規制の直撃を受ける可能性があるからです。この規制に対応するため、ダイムラー社は規制値をクリアしたディーゼルエンジンを新たに開発して発表しましたし、日本の各メーカーもハイブリッド車の技術開発を進めるなど、EUの規制を視野に取組んでいます。私にとって趣味と実益を兼ねた自家用車は、「ガソリンエンジン」以外考えられないところです。</p> <p>個人的な意見といたしましては、大排気量の高級車への規制は緩め、所有者に多額の課税を行い、これを排ガス規制の技術開発費に充当したらどうでしょうか。地球上で最も保有台数の多いのが小型車であることを考慮すれば、小型車のCO₂削減を進めることこそが、環境保全上最も有効な対策と考えるからであります。</p>	<p>(長野県生活環境部 谷地環境政策課主任)</p> <p>普通乗用車の自動車税につきましては、自動車の所有者に対し、地方税法でその排気量の大きさに応じた標準税率が定められており、これに基づいて課税が行われることとなっております。</p> <p>従いまして、自動車に対する課税は、法律で課税の仕方や税率などが定められているため、長野県が独自の基準で特定排気量車への税率を高めたり、軽減することは不可能でありますから、現時点でご要望に対処することは厳しいと考えます。</p> <p>一方、CO₂などの削減を目的に税制面から誘導するという一方で、一定の排出ガス基準、燃費基準を満たす車については、自動車税を一定割合で軽減するとともに、逆に新規登録から一定年数、例えば、ディーゼル車ですと11年、ガソリン車ですと13年経過した車につきましては、重課される仕組みになるなどの自動車税の「グリーン化税制」という制度もありますので、後ほど「自動車税制」に関連して詳しい説明をさせていただきたいと思っております。</p>
坂本修身	<p>【ハイブリッド車について】</p> <p>自動車の利便を享受している一人です。近年、ハイブリッド車に関心が集まっておりますが、現状(車種・種類)と今後の見通し、価格問題(価格は下がるか)などについて教えてください。</p>	<p>(協会 宇都宮会長)</p> <p>ハイブリッド車について申し上げますと、国内で最初に販売されたのが1997年でありまして、それはトヨタ自動車からプリウスの車名で発売されております。昨年12月末現在の数値で申し上げますと、国内全メーカーで約40万台を国内で販売しており、海外販売分を含めると既に100万台以上が販売されていることとなります。また、ハイブリッド車の車種、種類につきましては、トラック・乗用車を含めると17種類が販売されているということでもあります。</p> <p>次に、ハイブリッド車の価格についてであります。トヨタのプリウスを例に申し上げますと、発売当初は218万円、次の2001年にモデルチェンジした際は215万円とやや下がり、2</p>

降幡順子	<p>ハイブリッド車のCMはわかりにくいのではないのでしょうか。どんな燃料を使用しているのか、燃費はどうか、車両価格など、知りたい情報が少ないと感じています。消費者は、経済的に価格の安い車の購入に走りがちですから、ハイブリッド車には燃料を安くするなどのメリットをつけたらどうでしょうか。また、ガソリン車のように普及は可能なのでしょうか。</p>	<p>005年のマイナーチェンジのときは220万円と上がっております。これは、安全装置の追加・改善とか、走行性能を改善したために5万円ほど高くなったものであります。</p> <p>ハイブリッド車につきましては、今いろいろ話題になっておりますバッテリー、電池の問題がハイブリッド車の価格に占める金額的なウエイトを大きくしております。バッテリーには、白金100グラム程度使用されておまして、新聞紙上でみても1グラム当たり4～5千円ということですから、これだけで40～50万円になってしまいます。現在、日本の研究機関が、白金を使わないバッテリーの開発に目案がついたということですが、市販されるのがいつになるのかははっきりいたしておりません。このように大きなウエイトを占めますバッテリー問題が解決されますと、いちどきに値段は下がると感じておりますが、開発研究中ということで発売予定が公表されておられない状況です。残るところは、現状での量産によるコストダウンと、販売車種17種類を更に拡大していくことだと考えております。いずれにいたしましても、市販車両のほとんどがハイブリッド搭載車となるためには、次の時代を待たなければならないと思いますが、ハイブリッド車は年々増加している状況にあります。また、ハイブリッド車専門のボディーで製造された以外の市販車両を、ハイブリッド車に改造できないかという課題であります。これが可能となれば急激な増加も期待できますが、バッテリーをたくさん積んでおりますことから、スペースの確保問題などいろいろございまして、解決の見通しは立っておりません。</p>
平沢正隆	<p>ハイブリッド車は、高いというイメージとパワー不足が心配です。平地は良いが、山坂において不安があります。また、エンジンルームに手が入らないため、始業点検が困難である。</p>	<p>いろいろと申し上げましたが、この辺りがハイブリッド車の車種及び価格の問題、そして今後の見通しと考えております。</p>
中沢世津子	<p>自動車の使用が地球温暖化を早めるといわれておりますが、ハイブリッドカー・エコカー等の需要が促進されるよう、多くの人に理解と関心を持っていただく必要がありますので、教育現場、団体・企業をはじめ、公共広告機構などを利用したPR活動がより大切となります。また、低公害車の普及につきましては、ディーラーとしても販売促進につなげる好機ではないのでしょうか。</p>	<p>一方、ハイブリッド車の宣伝についてであります。10年ほど前の初期段階の時代は、主として燃料及び環境宣伝が主体となっておりますが、最近ではハイブリッド車に乗ることが地球環境にやさしい、良くなるとの方向に進んでおります。俳優の役所広司のテレビコマーシャルでは、車に乗ることによって地球環境が良くなるとか、メーカーの社長などが車に乗れば乗るほど環境が良くなるなど、要するに空気がきれいになる車を作りたいなどというところから、それが実現に一步近づいていると言われております。そんなことで、CMにつきましては、本日お配りさせていただきましたハイブリッド車のカタログに比べ、直接表現されている部分がないこともあろうと思いますが、環境問題が主体であることに変わりはありませんことをご理解願います。</p> <p>ハイブリッド車のパワー不足が心配ということにつきましては、トヨタプリウスは1500CCであります。モーターとバッテリー併用でありますから、馬力的には通常車両の倍程度の動力性能があるはずで、私自身が坂道を試験したことがありませんので、どのような坂道の場合にパワー不足となるかわかりませんが、ホンダさんでも1500CCクラスのを販売していますし、トヨタではハリヤーが3300CCクラス、更にレクサスの大型ハイブリッド車も発売されており、バッテリーとガソリンの両者が使用できますので、パワーを必要とする場合にはガソリンで対応するシステムとなっております。</p>

最近、プラグインハイブリッドということが新聞で取り上げられており、バッテリーの充電が家庭でできるシステムが試作されております。そうなりますと、ハイブリッド車と異なり、電気で走る距離が大幅に延び、ガソリンの節約につながりますので、これがもし市販されることになれば、環境問題と燃費問題に大きなプラス材料となるのと思います。

始業点検の際、エンジンルームに手が入らないとの質問であります。私どもは、始業点検時のブレーキオイル・ブレーキフルード・ウインドウォッシャーの量、水の状況は確認できると認識しておりますので、ご質問の内容がどんなものかよく分かりかねますが、ハイブリッド車については200Vという高圧電流が通ることとなりますので、カバーで覆って注意喚起している箇所がたくさんあります。そのため、手が入らないということはあるかも知れません。

(協会 仁科副会長)

ハイブリッド車は併用型を意味しますから、簡単に申し上げますとバッテリーとモーターを積載いたしますので、大容量のものを積み重ねれば重くなり負荷がかかりますから、モーターもバッテリーもできるだけ小さく、持続性があり、長持ちするものが良いのでありまして、研究が相当進んでかなりの改善が図られております。私どもの扱っているハイブリッド車に、ホンダシビックという車がありますが、ご質問にもありましたようにガソリン車に比較して価格は概ね35万円ほど高いものの、パワーについてはほぼ同じか、人によってはそれ以上といわれるまでに改善されてきております。

ご質問をいただきましたとおり、ヨーロッパにおきましては、規制は厳しいのですがこれをクリアしてディーゼル車が主流となっております。これは、燃料の精度も技術力も高いからと考えております。

国内でディーゼルエンジンが普及しなかったのは、黒煙を始めとするさまざまな要因のほか、燃料の精度が低かったことも原因と考えますが、お配りさせていただきました本年8月6日付日刊自動車新聞社説のとおり、今後、国内市場におけるディーゼル需要は拡大してくるものと思います。また、先ほど申し上げましたとおり、ハイブリッド車のバッテリー等はできるだけ小さいものが良いのですから小型車を中心に、大型車にはディーゼルエンジンがとなってくるのではないのでしょうか。

次の時代のエンジンということになりますと、主体は燃料電池車です。水素エンジン、すなわちCO₂の排出はゼロです。燃料電池車は、すでに走行しているのですが、市民レベルまで普及はしておりませんものの、2020年代には主体となる時代が来ると考えますし、その先100年間は続くのではないのでしょうか。ここ10年間は過渡期にあり、3つの流れが考えられます。その一つは、現在のガソリン車を一層クリーンなエンジンとし、ガソリン使用量がわずかで動力化されること。二つ目がディーゼルエンジン。その中間がハイブリッド車となります。その意味でいいますと、ハイブリッド車は目指すところではありませんから、最終的には燃料電池車とい

うことになると考えております。

従いまして、ハイブリッド車はいくぶん高値ではありますが、このような過渡期ということ併せてご理解いただければと考えております。いずれにいたしましても、京都議定書以来、CO₂削減が局地的問題から地球規模の問題になっているということで、国や県・市町村、我われ自動車関係事業者、そしてユーザーの皆様方と三位一体になって問題に取り組まなければ、環境にやさしく、そしてライフスタイルも守れてというような、望ましい社会になっていかないのではないかと、逆に申し上げれば、そんなところを目指していけばいいのではないかと考えております。どうぞよろしく願いいたします。

(長野県生活環境部 谷地環境政策課主任)

低公害車の普及についてであります。長野県内の二酸化炭素の排出状況を見てみますと、全体的に基準年に比較してどんどん増えてきてしまっていることがあります。その中でも運輸部門、つまり自動車を使用する部門から排出される二酸化炭素の量は、全体の中で占める割合が大きく、県といたしましても運輸部門の対策の必要性というものを十分に認識しております。ご意見をいただきましたとおり、低公害車の普及を含めましてPR活動が重要との認識のもと、県においてもさまざまな機会を活用して周知広報に努めております。

先月の8月24日・25日には、「信州環境フェア」を長野市のオリンピック施設ビッグハットで開催させていただきましたが、この中で「ストップ温暖化」をテーマとして各種イベント、各企業の取組みなどを発表していただきましたが、当協会様もディーラー様と協力いただき、低公害車の展示・試乗などに対応していただいております。

また、長野県としての取組みであります。公用車を更新する際には、ハイブリッド車であるとか電気自動車を導入できれば良いのですが、予算的に厳しい現状におきましては、少なくとも低公害車・低燃費車への切り替えを順次進めておりますことをご理解いただきたいと思います。

(協会 仁科副会長)

京都議定書によれば、国内におけるCO₂などの対象ガス排出量につきまして、2008年から2012年の5年間で基準年(1990年)の6パーセントを削減することとしておりますが、現状は逆に8パーセント増えているといわれております。これらのガスはどこから排出されているかといえば、車からはもちろん、工場や発電所、家庭からも排出されているわけでありまして、企業が生産性を上げようとするれば、排出量も増えるのですが、先進国と後進国間での環境ビジネスとしてその取引が成立する仕組みもあることはご承知のとおりであります。1970年代、自動車や工場から排出される窒素酸化物の影響により、体育授業中の生徒が目や頭痛で倒れるといういわゆる光化学スモッグの発生に端を発し、環境対策が社会問題化したのでありますが、当時の自動車と現在発売されている自動車の有害排出ガスの量を比較した場合、1千分のい

<p>塚田 和子</p>	<p>【ガソリン価格の高騰等】</p> <p>自動車メーカーでは、環境対策を重視した研究が進んでいるとお話をお聞きしましたが、近頃、ガソリン価格が上昇しているほか、新聞によれば油田が高齢化して枯渇が始まったとの記事も読みました。また、仁科様のお話しによれば、ガソリン車とハイブリッド車は、今後10年ぐらいは併行していくとお話もありました。</p> <p>個人といたしましては、環境重視のハイブリッド車に切り替えたいのですが、価格が高いということもありますので、援助・軽減できないのでしょうか。</p>	<p>くつというレベルまでクリーンになっていることが、メーカーから公式に発表されておるところであります。</p> <p>現在、オイル1バレル(159リットル)が80ドルと高値圏にあり、ガソリン価格も高騰し、自動車利用者が負担を重く感じているところですが、ホンダのフィットは燃費がリッター24キロとなるなど、軽自動車以上に燃費が向上しております。私は、メーカーが「車が売れない」と嘆いておりますので、「リッター50キロ位走る車を出せば売れるよ。」と申し上げているのですが、ただそれだけではユーザーも買ってくれないのです。要するに、ユーザーが欲しいと思う車を発売しない限り車は売れないし、売れない車を発売しても開発に伴うコストが高つくだけになってしまうのです。税制関係につきましても、3つ星・4つ星といっておりますが、一定の国の予算内で運用いたしますので、価格が高くなった分くらいしか減税されませんし、ユーザーの皆様が望むような抜本的対策になっておらないのが現状だと思います。</p> <p>ご質問に対して的確な回答となるかわかりませんが、どうぞよろしくお願いいたします。</p> <p>(協会 宇都宮会長)</p> <p>自動車の燃料につきましては、ガソリンだけではなくバイオ燃料の研究開発が進められておりますし、ディーゼルエンジンとその燃料についての研究も進んでおります。</p> <p>ヨーロッパ諸国の自動車は、ディーゼルエンジンが主流で、フランスなどは乗用車の7割がディーゼルエンジンであります。先ほど仁科さんからもお話がありましており、自動車の燃料につきましては、化石燃料から水素・電気まで幅広く研究開発が進められておりますが、ご指摘のように、日本ばかりでなく世界的に石油の枯渇が重大視されているからにほかなりません。</p> <p>税の関係で申し上げますと、3つ星車、4つ星車、ハイブリッド車の場合は、一時的に国からの補助金や税の優遇もありますが、全ての車両が4つ星車とハイブリッド車になってしまえばこれもなくなり、おそらく5つ星車が出てきてせいぜい優遇措置を受けられることとなるのではないのでしょうか。国の運営につきましては、税収入がなければやっていけませんので、全ての車両が税の優遇を受けるということには無理があると考えます。</p> <p>仮に、自動車の技術がどんどん向上し、全ての自動車がクリーンなエンジンになったとしても、税金はいただくというのが国の考え方の基本でしょうし、県でもそのようにお考えと思います。税のお話につきましては、このあと県の担当者からお話をいただきますので、よろしくお願いいたします。</p>
--------------	--	---

<p>中沢世津子</p>	<p>【自動車税制について】 低公害車を購入した際は、税の軽減措置があると聞き及んでいます。その概要をお聞かせください。また、新古車を購入した場合、取得税が免除される場合もあると聞きましたが、取得税徴収のボーダーラインを教えてください。</p>	<p>(長野県生活環境部 谷地環境政策課主任) グリーン税制につきましては、先ほども若干触れさせていただきましたように、排出ガス基準、燃費基準が一定の基準を満たしている自動車について、自動車税を一定割合軽減し、逆に長く乗っている自動車については、一定の割合で重課するというものであり、この制度は平成13年度の税制改正によって全国一律に実施されております。</p>
<p>北村敏夫</p>	<p>低公害車・低燃費車を購入した場合、自動車税等の優遇措置は初年度のみと承知しておりますが、2年目あるいは3年目くらいまで延長はできないでしょうか。</p>	<p>まず、自動車税・取得税の軽減措置についてであります。どういう場合に適用となるかと申しますと、対象となる自動車は、平成18年度に新規登録されたものと平成19年度に新規登録された自動車対象となります。最近の新しい車両につきましては、後部座席窓のところに青いステッカーと黄緑色のステッカーが貼付されています。青のステッカーは、排出ガス基準についてでありまして、平成12年排出ガス基準を満たしたという認定のものと平成17年の基準を満たしたという認定のものの2種類があり、平成12年の基準については星が1つ、2つ、3つ、平成17年の基準については星が3つ、4つがあります。</p>
<p>百瀬愛里</p>	<p>最近、レクサスのハイブリッド車が増えているようですが、自動車税は安くなるのでしょうか。また、税制上、ユーザーに利益となることはあるのでしょうか。</p>	<p>自動車税の軽減対象となるのは、平成17年の排ガス基準を75%以上低減させたという星4つのステッカーが貼られた車で、なおかつ、黄緑色のステッカーが平成22年度基準をプラス20%と10%達成した車ということになります。従って、減税の対象となる自動車は、まず排ガス基準4つ星で、なおかつ燃費が20%達成車については概ね50%が登録の翌年度に減税されます。また、4つ星で燃費基準10%達成車につきましては、25%が登録の翌年度に自動車税が減税されます。また、自動車取得税であります。4つ星で、燃費基準20%達成車につきましては、課税標準額から30万円が控除され、4つ星の燃費基準10%達成車は、課税標準額から15万円が控除されます。税率について申し上げますと、自家用一般乗用車だと課税標準額の5%の税率で課税されますので、控除税額がいくらになるかといいますと、20%達成車で1万5,000円、10%達成車については7,500円です。営業用の自動車の場合だと税率が3%ですから、控除税額は9,000円か4,500円ということになります。軽自動車の場合も、営業用自動車の場合と全く同様となります。</p> <p>自動車税につきましては、4つ星と燃費基準20%・10%の分類しかございませんが、取得税につきましては、ハイブリッド車であることでの分類がありまして、取得税の税率が18年度登録車で2.2%軽減されますので、通常の自家用車ですと5%から減額されて税率が2.8%ということになります。同じく、ハイブリッド車で19年度登録車ですと控除が2.0%ということになりますので、税率は3%となります。</p> <p>一方、一定年数が経過した車につきましては、税が重課されることとなり、ガソリン車については13年越え、ディーゼル車については11年越えのものにつき、翌年度から概ね10%が重課されることとなります。</p> <p>中沢様より、新古車の登録時の取得税徴収ボーダーラインにつきお尋ねがございましたが、一般的には課税標準額が50万円以下の車は課税されないことになっておりますので、50万円を超</p>

<p>山崎正嘉</p>	<p>【バイオ自動車燃料について】 自然保護の一環として、山林の整備を図る必要を認めるが、間伐材を利用してバイオマス燃料化を推進してはどうでしょうか。経費は高目となるでしょうが、シルバー層の雇用確保対策にもつながると考えます。</p>	<p>えるか超えないかで課税・非課税が決まります。新古車につきましては、新車時の課税標準額に残価率というものを掛け、出てきた数値が課税標準額となりますが、この残価率というものは、新車登録から移転登録までの経過月数によって率が定められ、暦年の半年ごとに設定されています。ご質問のように、例えば移転登録が何月にされたかで変わってまいりますし、暦年の年をまたぐと1年経過したということになるなど、さまざまなパターンにより残価率が決まってまいりますので、詳細を知りたい方がおられましたら、県の税務課自動車税係又は長野か松本の地方事務所自動車税分室にお問い合わせをいただきたいと思います。</p> <p>北村様のご質問で、税の優遇措置は初年度だけと聞いているが、2年目や3年目はどうかということについては、先ほども申し上げましたとおり、自動車税と自動車取得税のグリーン化税制というものは、平成13年の地方税法の改正により全国一律に実施されているもので、軽減期間も税制改正の都度、国がその期間を定めております。現行税制につきましては、今年度で終了することとなっており、平成18年度に登録された車の自動車税は平成19年度に軽減され、平成19年度に登録された車の自動車税は平成20年度に減税されます。また、取得税につきましては、登録の年度、つまり登録の際だけの軽減となっております。ただし、長野県におきましては、県が独自に上乘せして自動車税の減税を行っており、率は少ないですけれども登録の翌々年度も減税される場合があります。いずれにいたしましても、国の制度に則って減税が行われており、来年度以降のことにつきましてはまだ決まっておりません。先ほど、宇都宮会長よりお話がありましたように、一般的な税に対する国の考え方ですが、例えばハイブリッド車等の低公害車を普及させたいということであれば、普及するまで自動車税の減税ですとか、購入時の補助金等の制度を設けておりますが、ある程度普及して一般的になってまいりますと、今度は税収確保という一面もありますので、優遇措置というものはおしまいになり、低公害車であっても通常の税額が適用されることとなるのが一般的な動きであります。従いまして、今後もこのような制度が続くといたしましても、現在の4つ星の対象から、更に基準の厳しい5つ星や6つ星とかの、よりグレードの高い低公害車でないと税の軽減対象にならないというようなことも考えられます。</p> <p>(長野県生活環境部 谷地環境政策課主任)</p> <p>間伐材利用のバイオマス燃料化につきましては、バイオエタノールの問題になると思います。世界的にガソリンの確保が問題という中にありまして、国内でもいろいろな研究と技術開発が各方面で進められております。長野県内では、信濃町におきましてバイオエタノール燃料システムの実証実験に取り組んでいます。実験段階ではありますが古米を原料に、エタノールを抽出して燃料化する実験が行われており、最終的には籾殻や間伐材といったもの、つまり地域の農林業から排出された廃棄物を活用し、エタノールを抽出していこうということ視野に入れ、実験に取り組んでおります。ただ、現状におきましては、間伐材を使ってバイオエタノールを作ると</p>
-------------	--	---

<p>山崎正嘉</p>	<p>【セラミックエンジンについて】 耐磨耗性に優れ、エンジンオイル不要、冷却の必要なしなどの理由から、一時セラミックエンジンが話題となっておりますが、その後どのようなになっているのでしょうか。また、開発上のネックなどがありましたら教えてください。</p>	<p>ということにつきましては、やはりコスト面で非常に課題が大きく、間伐材をどう集めてくるか、それをどのように加工していくかというようなところで、この問題がクリアされない限り現実的に普及させるということはかなり難しいかな、というように思われます。なお、間伐材につきましては、現在までのところ一般の木材としての活用、ペレット燃料化というような用途で利用されているものですから、県におきましても林務部等の担当部局でそのような間伐材の活用を推進しているのが実態であります。今後、研究開発が進んでコスト面の課題が解決されていけば、間伐材によるバイオエタノール化が進むかもしれませんが、現状においてはコストの面で厳しいかな、というような印象をもっております。</p> <p>(協会 仁科副会長)</p> <p>バイオ燃料につきましては、お配りさせていただきました資料「バイオ自動車燃料」のとおり、植物や木材などから抽出されるエタノール、メタノール、食用油などがあげられ、メリット、デメリット、各国の実用化状況などが紹介されておりますので、この辺りのことも参考にさせていただければよろしいのではないのでしょうか。</p> <p>本題のセラミックエンジンにつきましては、一時的に大きな話題として取り上げられましたが、現在はちょっと冷めておまして、言葉で申し上げると商品化されるまでに至らなかったというか、至っていないというのか、どちらの表現が正しいのか分からないのが実情です。その理由につきメーカーへ問い合わせてみますと、研究中でありますとか、公表は避けさせていただきたいということで、企業秘密的なところもあるらしく、研究しているのかいないのか分からない感じでありました。</p> <p>ただし、セラミックエンジンにつきましては、大変画期的なオイルもいらない、交換もいらない、素材的にも優れたエンジンと思えますが、燃焼が安定的でないという難点もあります。安定しないということは、力が得られないときと得られるときがあり、特に高温となった場合には安定度に欠けるようであります。それから、鉄やアルミに比べて加工性、コスト、強度に問題があるほか、硬くて工作しづらい、熱衝撃に弱く、変形すると破断するなどの難点があるようでありまして、これらの解決がセラミックエンジンの課題と現状であります。</p>
<p>田中章一</p>	<p>【プレミアムガソリンについて】 スポーツカーを愛用しておりますが、プレミアムガソリンを使用するため、低公害・低燃費化といった温暖化対策に逆行していないか心配して</p>	<p>(北陸信越運輸局長野運輸支局 兼子首席陸運技術専門官)</p> <p>ハイオクガソリンにつきましては、レギュラーガソリンに比較して非常にオクタン価が高くなっております。オクタン価が高いということはどういうことかと申しますと、燃焼効率がよく、エンジンの力も出て、排出するガス量も少ないということになりますので、ご心配はいらないと考えます。次に、ハイオク燃料使用エンジンのメンテナンスについてであります。各メーカー</p>

<p>降幡順子</p>	<p>います。今後、このような車両につきましては、整備点検も含めどのような扱いを受けることとなるのでしょうか。</p> <p>【温暖化防止対策】 地球温暖化防止対策の一環として、行政指導により公共施設やスーパー・デパートなどの駐車場は、周辺に植樹を計画的に推進したり、屋根つき駐車場とするなど、猛暑時のエネルギー節減対策を全国規模で進めていただきたい。</p>	<p>の車種ごとに整備マニュアルが出ておりますので、もしも心配な点がありましたらお買い上げのディーラーさんにご相談されたら、適切なアドバイスがいただけるものと考えております。</p> <p>(長野県生活環境部 谷地生活環境課主任)</p> <p>駐車場ですとか道路、公園、公共施設での植樹、つまり緑化につきましては、県としては関係法令に従い対応いたしております。例えば、都市計画法やこれに基づく条例では、郊外に商業施設等を開発するような場合は、一定規模以上のものは開発区域面積の何パーセントかは公園とか緑地を整備するようにとの規定もございますし、国におきましても国土交通省などが中心となり、都心や大都市における緑化、ヒートアイランド対策を進める動きが出ております。今後、このような動きを受け、県の動きも出てくると思いますが、屋根付きの駐車場を増やすとか、具体的な個々のエネルギー節減対策につきまして、強制力を持った行政指導を直に行うことは困難といたしましても、温暖化防止のための様々なエネルギー節減対策の周知に取り組んでいるところであります。皆様もご存知のとおり、長野県では「長野県地球温暖化対策条例」を制定し、例えば一定規模の駐車場を持っておられる商業施設であるとか、公共施設に対しまして、駐車場におけるアイドリングストップを周知しなさいということが、条例で義務付けられております。それは、設置者に対する義務付けですけれども、これを利用する県民の皆様に対しましても、駐車場を利用する場合はアイドリングストップをしていただくということで、努力義務という形で協力をいただくようお願いをしているところであります。</p>
-------------	---	--

2 車の安全確保のための整備点検、整備料金等に対する要望意見について

質問者	質問要旨	回答要旨
<p>北村敏夫</p> <p>平沢正隆</p>	<p>【整備料金について】</p> <p>ユーザーに自動車の整備点検を案内する場合、整備に要する基本料金などを併せて明示していただけないでしょうか。</p> <p>自動車を修理に出した際、修理箇所を探すための点検工賃の請求がありました。また、パーツ交換もアッセンブリーで請求が来るため修理代が高く、例えば、マフラー整備において溶接すれば直る場合でも、新品に交換するため高額となってしまいます。</p>	<p>(協会 和田常任理事)</p> <p>お客様の立場で自動車の修理を依頼した場合、気になるのは車の整備のできればと、お尋ねのように整備料金がいくらかかるかということで、大変ご不安な気持ちになっておられることと思います。私ども整備業界にありましては、お客様に点検整備のご案内をする前に、いろいろ各整備経歴などを事前に調べておきまして、仕事をする前に概算見積書というものをお出ししております。つまり、おおよそではございますが、だいたいこのくらいの「整備料金」がかかりますと、見積りを出してから仕事をさせていただいております。また、一般的な整備料金・点検料金につきましては、整備工場の窓口に整備料金表を掲示させていただき、お客様の参考とさせていただくなど、過剰な負担にならず、親切で明確な整備を心がけているところであります。</p> <p>ご質問の背景を十分理解しているとはいえませんが、点検整備などのご案内を各ディーラーが行う場合、ダイレクトメールのような小さなものでは内容が十分ではなく、ご不安となっている金額も記載されていないとのご指摘もあろうかと思いますが、各ディーラーの整備工場窓口においていただけますと、概算料金は明示させていただいております。整備事業者には、法律上も見積書を交付しなさいと義務づけられており、見積りを行ってから点検整備を行うようにしております。</p> <p>一方、お車によりましては、整備の内容が表示された料金の範囲で済む場合もありますし、お乗りになって不具合箇所が何箇所もあり、修理代が加算される場合もございますので、その都度窓口で納得いただくため相談していただければありがたいと思います。また、作業中に更に追加料金が必要となるものが発見された場合、例えば5千円以上かかったら事前に連絡してくださいのご指示をいただきますと、作業中に着手するしないを判断するなど、きめ細かな対応を行っているディーラーもございます。</p>
<p>北村敏夫</p>	<p>新車を買った場合の無料点検は別とし、整備点検を葉書で案内をされる場合、メーカーさんによっても違うかもしれませんが、例えば12ヶ月点検ですから点検料はいくらですということを表示していただけたらどうでしょうか。確かに、窓口には料金の一覧表もありますが、その前に基本的料金を明示いただけないものでしょうか。</p>	<p>(協会 和田常任理事)</p> <p>分かりました。ただ今、うちの会社の案内用葉書を参考にご覧いただきたいと思います。ディーラー各社の案内用葉書というものは、車種も多く、排気量の大きいものから小さなものまでありますほか、車種ごとに金額が異なり、ご質問のように的確に料金表示がされておられませんので、今後改善を加えてまいりたいと思います。また、ユーザーの皆様方におかれましては、ディーラー各社の整備工場では、いろいろと工夫を凝らして様々なチラシや案内書を作成し、ご提供させていただいておりますので、車を購入したらすぐに取り出されてしまうのではなく、整備工場にもお回りいただき、営業マンや関係者に声をかけていただくなどして、整備に要する諸費用などを気軽に質問していただけますようお願いいたします。</p>

<p>降幡 順子</p>	<p>【無車検車の排除について】 知人が、信号機のない交差点で交通事故(相手側に一時停止標識あり)にあい、警察に事故処理をお願いいたしましたが、相手はお金がないということで車検を受けておらず、保険加入もしていないため、車の修理代は直ちに払っていただけませんでした。あつかましくも示談をお願いされたと聞いております。車検の際は、ディーラーから葉書で案内がまいります。無車検車が事故を起こせば、危険性はもとよりその及ぼす影響も大きいので、行政なり業界団体でこれをチェック・排除することはできないでしょうか。</p>	<p>(北陸信越運輸局長野陸運支局 兼子首席陸運技術専門官) 私ども国土交通省の職員には、通行中の車を停車させて、「車検証」の提示を求めるところまでの権限はないため、無車検車の運転に係る法令違反捜査は警察サイドの範疇となります。私も長野運輸支局といたしましても、無車検車・無保険車などを路上から排除していくことを念頭に、北は飯山市から南は飯田市までの県下全域におきまして、街頭におけるユーザーの指導を行っております。昨年度実績で申し上げますと、回数で25回、台数にして延べ約4,400台の車両に対し、車検証の確認を行うなどの街頭指導を行ってまいりましたが、数台程度に止まっております。 運輸行政サイドといたしましては、この街頭指導が精一杯でありますので、違反の取締り状況につきましては警察からの説明をお願いします。</p> <p>(長野県警察本部 小林交通企画課指導官) 警察といたしましては、道路における危険運転防止のため、無車検車・無保険車の取締りを行っております。無車検車か否かを外見から判断することは極めて困難で、取締り件数は多くないのが実情です。平成18年中の数字で申し上げますと、違反検挙が137件で、道路運送車両法違反として書類送致しております。また、本年8月末現在では、63件が検挙されております。 これらの違反行為につきましては、危険性が高いということから、行政処分の点数も6点となり、1回で免許停止の処分を受ける危険行為でありますので、警察といたしましては違反取締りを積極的に推進してまいります。</p>
<p>降幡 順子</p>	<p>【車検済ステッカーについて】 私どもの立場から申し上げますと、車検ステッカーがフロント前面に貼付されていますが、これによって車検を受けているか否かを一目で分かる方法があればよいと思います。どんなものでしょうか。</p>	<p>(北陸信越運輸局長野陸運支局 兼子首席陸運技術専門官) 従前は、年度と月が色別で識別され、「いついつ車検が切れます」と表示されておりましたが、現在は表示方法が変更されまして、誠に残念なことではあります。外部から一目で確認することは困難で、車検証を確認する以外に方法はありません。</p> <p>(長野県警察本部 小林交通企画課指導官) 警察といたしましてもさまざまな職務執行の中で取締りを行っておりますが、これら違反が発覚する端緒の多くは、交通事故の処理・取扱い中でありまして、関係者の車検証を確認して検挙するケースが多いのであります。お話しいただきましたように、ステッカーを識別しての取締りということもありますが、多くの車の流れの中からこれを瞬時に確認し、違反として検挙していくことには相当の工夫がなければ困難があると認識いたしております。</p>

		<p>(協会 宇都宮会長)</p> <p>ディーラーの立場からお話させていただきますと、ユーザーの皆様への車検や定期点検のご通知は、ディーラーの整備工場から出させていただいておりますが、車検月などにご依頼をいただければ、「どこかの整備工場で整備を受けたのだろうな」と認識してしまい、実際に車検を受けた業者までは調べておりません。</p> <p>従いまして、車検を受けたか否かにつきましては、町中を走っている車を止めて確認せざるを得ないのが実情だと思います。支局からもお話がありましたように、関係団体の整備振興会やディーラーも参加して街頭指導活動を行っておりますほか、ディーラーとして販売したユーザーの皆様へ葉書や手紙などで車検のご案内を行っておりますが、本人にお金がなく車検を受けなかったということになりますと、そこまでは管理できないというのが現状であります。</p>
北村敏夫	<p>【車検制度について】</p> <p>車検制度につきまして、東南アジア諸国と比較するのはどうかと思いますが、日本車は優秀でありますので、現行の車検期間2年を、4年か5年に延長することはできないのでしょうか。また、車検済みのステッカーが従来より小さくなってしまった理由と、元のサイズと色別に戻すことはできないかお尋ねします。</p>	<p>(北陸信越運輸局長野陸運支局 兼子首席陸運技術専門官)</p> <p>まず、ステッカーについてであります。変更されてから5年位が経過しております。従来は、手作業により1枚1枚を車検証に貼付して発行しておりましたが、現在は電算化されて一括発行されるシステムとなっております。従いまして、現行制度を変更することは不可能かと考えますが、ご意見のあることは組織に反映したいと考えます。</p> <p>次に、車検期間の延長問題につきましてですが、この問題につきましては国の有識者による「審議会」におきまして、新車の場合や継続検査の場合につき、さまざまな角度から検討を加え、現行の乗用車の場合、新車で初回3年、車検は2年に落ち着いたという経緯がありますことをご理解いただきたいと思います。</p>
百瀬愛里	<p>【無償点検サービスについて】</p> <p>女性の立場として、点検の内容は良く理解できませんので、例えば、レクサスの新車を購入した場合のように、次回の車検時まで無償で点検サービスが受けられるシステムとしていただけたら安心心できるのですが。</p>	<p>(協会 和田常任理事)</p> <p>私どもディーラー経営者といましては、整備部門の担当者に対し、「お客様には整備の内容を十分に説明してください。」と繰り返し指導を行っているところでありますが、現場でのユーザーの皆様に対する説明は、横文字や専門用語が多くて、なかなかご理解いただけないのではないかと苦慮しているところであります。また、交換した部品につきましても、交換前の部品と交換する部品の両者を示し、「ここがこうなって破損したから交換しました。」ということをしなから、整備に対するご理解を深めていただくようにしておりますので、更に皆様から納得いただけるよう努力してまいりたいと思っております。</p> <p>次に、我われは「整備パック」と呼んでおりますけれども、次回の車検までお任せのものはないかということですが、最近ではさまざまなタイプの整備パックが用意されております。もちろん有料でありまして、自動車の場合だと期間は3年くらいが一般的で、各社により内容に違</p>

		<p>いはありますが、その都度点検に出す場合に比較し、トータル的に大変お得になることから、今爆発的に売れているところであります。私も、軽自動車を主体に販売しております会社で申し上げますと、新車購入者の概ね60%がこの整備パックをお買い上げいただき、購入したところに安心して整備を任せようとする風潮が高くなっております。どうか、このような商品が普及してまいっておりますので、ご利用をいただき点検を受けていただきたいと思います。</p> <p>蛇足となるかもしれませんが、ハイブリッド車等のハイテク商品が出回っておる現在、協会の調査によりますと、車の保有期間、つまり使用する期間が約13年と大変長く使用されるようになっております。また、そのわりには失礼ですが、12カ月の法定点検につきましては、これを受けている方は6割程度で、残り4割の方は年1度の定期点検を受けずにお使いになっているということですから、事故防止と排ガス問題などを考えますと年1回の定期点検は受けていただくよう、協会をあげて取組んでおりますのでご理解をいただきたいと思います。</p> <p>平沢様からいただいた作業に対するご不満・ご意見の、パーツ交換のアッセンブリー、いわゆる部位の交換でなくパーツ全体の修理をされてしまったということではありますが、現在ではリビルト品、つまりリサイクル品が普及してまいりました。1度使用されたものを再生して修理箇所に利用するなど、部品の流通が変わってまいりまして、利用度もアップしているところであります。ただし、お尋ねのマフラーのような消耗する部位につきましては、昔のように溶接するということは現在できかねるようではありますが、マフラーに入っております白金等は、先ほど紹介のありましたリサイクルセンターを通じ、希少金属としてリサイクルして次の商品化に役立つなど、業界として再資源化、再利用を進めておりますことをご理解いただきたいと思います。自動車の修理の仕方も、だんだん欧米型になってまいりましたので、これからはエンジンを載せ替える時代になってくると思いますし、使用期間が13年と長くなっておりますので、整備の役割もますます重要となってくるのではないかと考えております。</p>
原 澄	<p>【Nシステムの活用】 警察では、Nシステムを活用し、盗難自動車の発見などを行っていると聞き及んでいますが、無車検車も調べることはできないでしょうか。</p>	<p>(長野県警察本部 小林交通企画課指導官)</p> <p>Nシステムは、盗難車発見など警察目的達成のために設置されておりますが、車検を受けていない車の発見のためにこれを利用することはできません。あくまでも、警察活動上限られた範囲内での利用が許されたものであり、無車検車発見といった一般行政目的達成のためにこれを利用することはできないと考えております。</p>
原 澄	<p>【車検データについて】 警察と国土交通省の関係でお伺いしますが、自動車登録後、3年あるいは2年経過してしまえ</p>	<p>(北陸信越運輸局長野陸運支局 兼子首席陸運技術専門官)</p> <p>私も所管しております車検業務につきましては、データとして警察に提供されておることはありません。我が国の自動車保有台数は、8,000万台に及び、貨物自動車は毎年、普通乗用</p>

	<p>ば、車検を受けなかった自動車のデータはないということですか。</p>	<p>車は2年ごとに車検を受けることとなりますから、量的にも非常に大きな数字となりますので、そこまではやっておれないということだと思います。</p> <p>(協会 宇都宮会長)</p> <p>車検を受けない人は、税金を払わない人が多いのではないのでしょうか。自動車税納入の面から、車検を受けているか、いないかを調査すれば、範囲がさらに狭くなるのではないかと思います。</p> <p>私の知る限り、県の自動車税滞納額は累計で35億円位あるようですし、滞納者の中には車検を受けない人が相当あるのではないかと考えますので、滞納者と車検を受けない人とはある程度関係があると思います。今後、研究していく必要があるのではないかと考えております。</p> <p>(北陸信越運輸局長野陸運支局 兼子首席陸運技術専門官)</p> <p>車検を受ける場合、自動車税の滞納があってもこの支払いを済ませれば、更新ができるシステムとなっておりますのでいかがなものでしょうか。逆に、車は使用せず、ナンバーをつけたまま抹消もしないという方があり、お聞きしてみますと自動車税は支払っておるということでした。このように、いろいろの形態があり、直ちに結論の出せない課題と考えております。</p>
<p>美谷島 諭</p>	<p>現在走行している車につきましては、全部コンピュータ登録されておるのでありますから、車検を受けていない車は把握されているはずですし、このような車の所有者には「あなたの車は車検を受けていないので乗ることはできません。」という通知は行っていないのでしょうか。また、車検切れの車を道路で運転中に事故を起こした場合、お金がないからということで相手はやられ損となってしまうこと自体、車検を受けていない車をチェックしていないからであり、チェックしないことの方がおかしいのではないのでしょうか。</p>	<p>(北陸信越運輸局長野陸運支局 兼子首席陸運技術専門官)</p> <p>運輸支局担当者が対象車両について照会を行えば、車検を受けているか否かは判別できますが、国土交通省として、個々の車両について車検を受けているかどうかを調査したり、車検を受けるよう通知する指導は行っておりません。</p> <p>一般市民の皆さんは、ナンバーの付いた自動車は当然車検を受けた自動車と認識されておると考えますが、ナンバーが付いているからといって必ずしも車検証に記載された有効期限内のものとは限りません。現実問題として、ナンバーはあるけれども車検の有効期限は過ぎていたケースは存在いたします。</p>
<p>塚田和子</p>	<p>私は、事故の当事者となったこともなく、初めて無車検・無保険車のお話を聞きいたしました。危険な動く爆弾と思いますので、このような車両をチェックする機関というか企業を作ったらどうでしょう。</p> <p>自動車を購入するときは、必ず保険に入るはず</p>	<p>(長野県警察本部 小林交通企画課指導官)</p> <p>お話を聞いておりますと、公道上を無車検車がどんどんと走行し、みんなが安心して車も運転できないのではないかとこのような雰囲気となってしまいました。決して、安易に考えておるものではありませんが、私が先ほど説明いたしましたように、長野県下で年間約1万5千件の交通事故を処理し、約17万件の交通違反を検挙しており、この中から137件を無車検車として検挙しているということでありまして、違反検挙の中に占める比率は極めて低く、より危険性が高</p>

	<p>ですから、メーカーやディーラーさんも車を造って売るといだけでなく、事故当事者が泣き寝入りしなくても済むような制度にしていきたいと思います。</p> <p>国土交通省、警察及びディーラーさんにおいて、無車検・無保険車のチェックや管理ができないのであれば、ステッカーを改善し、一目で無保険車と分かるものにして欲しいと考えます。</p>	<p>い無免許運転の検挙のほうはずっと多いのであります。ナンバーの付け替えとか、盗難車両の運転など、許すことのできない違反も数多いのが実情です。</p> <p>警察といたしましては、危険の大きい無保険車を見逃すことなく、引続き取締りと行政処分を厳格に行い、道路から危険車両を排除してまいります。</p> <p>無車検・無保険車をなくすため、確認のためのシステム作りというお話につきましては、登録して使用している車、登録しても使用されていない車、廃車まで使用しない車など、さまざまな形態があり、これらを全て把握して管理していくことは、個人情報保護等の問題などとも関連し、現状としては難しいのではないのでしょうか。</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	質問要旨	回答要旨
降幡順子	<p>【交通指導取締りについて】</p> <p>危険運転防止の見地から禁止されているにもかかわらず、近頃、携帯電話を片手に通話しながら運転している人を数多く見かけますが、警察として何らかの対策を考えているのかお聞かせください。</p> <p>また、運転中に気になるのが車間距離の問題です。特に、首都高や片側一車線の高速道路では、指定速度を守って運転していると後方車両に間隔を詰められ、危険を感じるのをおかしな話です。長距離ドライバーの仕事に余裕を持ったスケジュールとするよう会社側に呼びかけたり、速度違反を厳しく取締るなどしても、高速道路などでは車の流れに従って運転し、一人ひとりが注意する以外に方法はないのでしょうか。</p>	<p>(長野県警察本部 小林交通企画課指導官)</p> <p>ご質問の自動車運転中の携帯電話使用ですが、この違反行為に罰則と行政処分が科され、禁止されていることは、ドライバーの皆さん方は各種メディアを通じて承知されていることと思いますが、行政サイドといたしましてもポスターやチラシなどで「運転中の携帯電話使用禁止」の徹底を図っておるところであります。これら違反行為につきましては、ご指摘のように目に余るものがあり、警察といたしまして重点的な取締りを行っており、平成18年中は13,057件、本年は8月末までに10,860件を違反として検挙しております。運転中にこれらの行為を目にすれば、非常に不安な気持ちになりますし、交通事故発生の危険性が高いことから、この種違反行為のなくなるよう引続き指導取締りを一層強化してまいりたいと思います。</p> <p>この機会に、道路交通法の改正について触れさせていただきますので、お配りさせていただきます「改正道路交通法のあらまし」をご覧ください。難解な内容で恐縮と存じますが、現在一番問題となっているのが「悪質・危険運転者対策」、つまり飲酒運転に係るものについてであります。皆さん自身、昨夏福岡県で発生した飲酒事故以来、飲酒運転については非常に関心が高いものと考えますが、本規定につきましては9月19日から改正法として施行されていますので、再確認いただきたいと思っております。</p> <p>まず、これら違反の罰則を確認ください。「酒気帯び運転」は「3年以下の懲役又は50万円以下の罰金」、「酒酔い運転」は「5年以下の懲役又は100万円以下の罰金」です。この場では、皆さんも「ふーん」と思って聞いているかも知れませんが、お酒を飲む機会がたくさんあり、酒を飲んだ翌早朝には出張しなければならない場合があり、こんな時に罰則などのことを考えずに酒気を帯びたままハンドルを握ってしまうことが全くないとはいえません。この場合、酒気帯び運転で最初は50万円の罰金という略式命令で済むかも知れませんが、次からは正式裁判となり刑務所で服役しなければならないのであります。警察といたしましては、飲酒に係る事故が多発しており、取締りを強化いたしました結果、徐々に減少の傾向をみておりますものの、法律の施行日当日に取締りを行いましたところ、なんと酒気帯び運転が11件検挙され、このことがテレビなどでも大きく取り上げられるところであります。</p> <p>次に、高速道路などで車間距離を詰められ、怖い思いをしているので取締りを強化して欲しいとの要望についてであります。警察といたしましては、「取締りの強化」を望む声が高いため、重点的な取締りを行っておりますが、取締りに当たっては、車間距離を詰めて走行している状況を警察官が確認して証拠化を図らなければならないため、通常の違反取締りとは異なる難しさ、困難さはありましたが、昨年1年間で94件、本年8月末で55件を車間距離不保持違反として検挙しております。車間距離をとらない危険な走行行為につきましては、市民の皆さんからの取</p>

<p>坂本修身</p>	<p>車を運転中、たまたま携帯電話に呼び出されることがありますので、どの程度の行為が違反に該当するのか、ご指導をいただきたいとおもいます。</p>	<p>締り要望が高いので、引続き指導取締りを強化してまいりますのでご理解をお願いいたします。</p> <p>(長野県警察本部 小林交通企画課指導官)</p> <p>携帯電話を操作する行為が違反となります。操作ということは、音を聞くとか電源を入れる行為、画像を注視する行為が違反となりますので、自動車を運転しながら携帯電話を操作いたしますと違反が成立いたします。従いまして、このような場合は、ハンズフリーの形で受けていただくか、その装置がなければ自動車を止めて電話を受けていただく以外に方法はないといえます。操作をし、見るという行為が禁止行為となっておりますので、警察官が取締り現場で携帯電話を耳につけている状態を認めれば、停止を求め違反として取締ることとなりますので、ご理解をお願いいたします。</p>
<p>塚田和子</p>	<p>【高齢者安全対策】 誰しも高齢者となりますが、免許を一応70歳くらいで返納できたらと考えておりますので、公共交通機関利用を促進するためのPR活動を積極的に行って欲しいと思っています。また、安協の役員をしており、地区の高齢者を対象とした交通安全講座開催を呼びかけるのですが、どうしても対象が集まりません。70歳以上の高齢者を対象とした交通安全教室のようなものがありましたら、是非PRをお願いいたします。</p>	<p>(長野県警察本部 小林交通企画課指導官)</p> <p>ご質問のお答えとなるか心配ですが、警察が最も力を入れております交通死亡事故抑止対策についてお話しさせていただきます。長野県下の交通事故について分析してみますと、交通事故死者のうち半数以上が高齢者といわれております皆さん方です。警察といたしましては、今後ますます高齢化社会が進展まいりますので、交通安全対策の重点を高齢者対策において、さまざまな施策を講じております。具体的には、高齢者向けの安全教室を開催したり、警察官が出向いて安全教室を開催する、交通安全センターにお出かけいただいて教室を開催するなど、さまざまな施策を進めております。施策の推進に当たりましては、当協会にも、多大なご支援とご協力をいただいておりますことを併せて報告させていただきます。</p> <p>(協会 小林専務理事)</p> <p>協会といたしましても、高齢者の交通安全教室に力を入れて取り組んでおりますが、なかなか集まりいただけないということもありますので、県や市町村の交通対策担当者と連携し、対処してまいりたいと考えております。具体的に高齢者安全教室の開催予定がありましたら、事前に協会事務局に連絡をいただければ、可能な限りご要望に応えてまいりますので、よろしく願いたします。</p> <p>(日本自動車連盟 中山長野支部事務所長)</p> <p>JAF関係につきまして、説明させていただきます。 まず、お配りさせていただきました資料「だれにもできるエコ運転術」であります。車を使われているユーザーさんが法律や行政の指導によることなく、自分たちですることができることという</p>

観点から作っておりますので、参考にしていただきたいと思います。

次に、ロードサービスの実施状況について口頭で説明させていただきます。ロードサービスは、我われがお客様から依頼を受け、年間、全国で300万件弱の業務を処理し、長野県下でも約4万5千件の業務を処理させていただいておりますが、取扱件数は季節や気象条件などにより毎日異なっております。ちなみに、8月10日から19日の間、つまり旧盆前後の観光県信州の繁忙期を例に申し上げますと、通常だと1日概ね100件位の業務処理のところ、2倍強の200件～250件の業務処理を行っておりますので、その多さというものをご理解いただけるのではないのでしょうか。依頼を受けます業務内容につきましては、事故に係るものが多いだろうと思われるのですが、本年8月中のデータによりますと、4,581件の業務処理件数中一番多かったのがバッテリー関係のトラブルで、全体の約20%に当たる913件でありました。次に多かったのが、キーの閉じ込みの722件、タイヤがらみのトラブル492件で、落輪、交通事故、燃料切れと続いております。内容を見ますと、これらは車のメカニカルなトラブルではなく、皆様が日常の点検などを励行いただければ防げることでありますことをご理解いただけたらと考えます。また、一般道路と高速道路の比率であります。一般道路が90%弱、高速道路が10%強を占め、全体としてはバッテリー関係のトラブルが1番でありました。高速道路におきましては、タイヤ関係のトラブルが断然トップで、原因として空気圧の低下等によるものです。次に燃料切れ、バッテリートラブルと続いております。高速道路において、空気圧低下のタイヤは、配布させていただいた資料にもありますとおり、燃費を悪くするとともに事故に直結する危険性が非常に高いということをご理解いただきたいと思います。

4 使用済自動車の不法投棄等の防止を目的とした自動車リサイクル法に対する要望意見について

質問者	質問要旨	回答要旨
<p>田中章一</p> <p>降幡順子</p>	<p>【自動車リサイクル法について】 自動車リサイクル法が制定され、ユーザーがリサイクル料金を負担することとなったことは承知していますが、法律の内容がわかりませんので、法律の要旨の説明をお願いいたします。</p> <p>【リサイクル料金について】 リサイクル料金は車の購入時に支払い、その車を下取りに出せばリサイクル料金は返却されますが、私のように現在使用中の車(中古車)を廃車まで使用し続けると、廃車時にリサイクル料金が戻らないのは不公平だと思います。リサイクル料金は、家電製品と同様、新車購入者が負担したらどうでしょうか。</p>	<p>(長野県生活環境部 富岡廃棄物対策課主査)</p> <p>皆様方もご存知のとおり、自動車リサイクル法は平成17年1月1日から完全施行となりましたけれども、その背景には、年間400万台排出されるといわれる使用済自動車への対応ということがありました。これは、従来解体業者や破砕業者によって売買を通じてリサイクル処理をされておりましたが、一方で産廃の処分場がひっ迫し、使用済自動車から生じるシュレッダーダストといわれる、廃プラスチック、樹脂、発砲ウレタン、繊維、ゴムなどといった残さを低減する必要が高まったこと。更には、その当時、鉄スクラップ価格が低迷して不法投棄、不適正処理の懸念が生じておりました。自動車リサイクル法は、ただいま申し上げましたようなことを背景に、使用済自動車のリサイクルの適正処理を目的として施行されたのであります。</p> <p>法律の概要を申し上げますと、これまでの関係業者の役割分担を前提とし、従来のリサイクルシステムの中で補えなかったシュレッダーダストやフロン類、エアバック類への対応を行うこと。それから、最終処分場のひっ迫から、使用済自動車から生じるダストを最終的に極小化することで、自動車製造業者等にこのシュレッダーダストのリサイクル義務を課したこと。3番目に、不法投棄の防止のための仕組みを作るということで、関連事業者の都道府県での登録許可制というものがああります。これは、使用済自動車を処理するためにはまず引取業、フロン類回収業には登録を、解体業、破砕業には許可を受けなければならず、従前の許可制に登録制が加わり、これら事業者には、使用済自動車の引取り・引渡しの義務が負わされております。使用済自動車は、引取事業者しか引き取れませんが、それ以降、フロン類回収、解体、破砕という順序で処理が行われることになるのであります。このほかにも、電子マニフェスト制度の導入があり、引取業から破砕業までの間におきまして、「引き渡しました。」「引受けました。」という手続きが、記録されることとなっています。お分かりにくい点があったと思いますが、法律の概要は以上のとおりです。</p> <p>続きまして、リサイクル料金について説明いたしますが、平成17年1月1日以前に自動車を購入された方は最初の車検時、それ以降の方は新車購入時にリサイクル料金を預託することとなっております。中古自動車を購入される場合は、前の所有者にリサイクル料金は返還され、購入された方が新たにリサイクル料金を負担することとなります。リサイクル料金の用途につきましては、フロンやエアバックの回収、シュレッダーダストの処理費用に充てられております。</p> <p>リサイクルを含めまして、廃棄物の処理に必要なコストについては、排出者が負担するというのが一般的な考えで、自動車リサイクル法におきましても、常にその時点の所有者がリサイクル料金相当額を負担するという、実務を構築することで排出者負担という一般的な考え方を実現させておりますので、最終所有者が負担するというをご承知いただきたいと思っております。</p>

(協会 仁科副会長)

自動車リサイクル法に関するリサイクル料金の預託業務につきましては、平成20年1月をもってほぼ100%完了することとなります。県からもお話がありましたとおり、フロン、エアバック及びダストの3品目は、リサイクル料金で処理されることとなりますが、当然その時代によって変化があるのであります。ダストは、混じればゴミにもなり、分ければ貴重な資源として売れたり、いろいろ浮き沈みがあります。現在、中国関連で鉄などを中心に相当の高値で取引されておりますが、5年ほど前でしたらこれはお金になることもなく、むしろダスト処理に非常にお金がかかったわけでありまして。

資源を大切にするという部分では、概ね1トンの車から出ます部品や原材料を徹底して分別することにより、100%再資源化しようという目標があるわけです。現在のところ、概ね85%くらいまではスムーズに再資源化できていますが、更に細かな分別を試みており、私どものリサイクルセンターでは95%まで再資源化が図られている状況です。ただ、ここに値段との関係がございまして、本来のリサイクル法に基づいた業者、いってみれば我われりサイクルセンターへ、使用済自動車が入ってまいりません。なぜかと申しますと、先ほどもお話したとおり、鋼材を中心に相場が高騰しているため、1台当たり3万円で取引されておりますから、必ずしも法令に従った事業者や処理施設以外のところで、適正処理が行われないまま解体されているのではないかと、大変危惧をいたしておる次第です。

使用済自動車にするから「解体処理」してください、中古自動車として「販売」してくださいの意思決定は、ユーザーの皆様が最終的に判断することとなり、皆さんから「解体してください。」といわれれば、預託されたお金により解体処理しなければならないし、「中古車」として販売すれば預託金をお返ししなければならないのであります。また、リサイクル料金は、排出者が負担することが前提となりますので、自動車を最初から最後までお乗りいただいた方につきましては、他に負担する方がありませんので、自分が負担した料金で解体処理することとなります。時代が流れ、市場に変化がまいりますと、自動車を解体するに当たり更に追加の処理料金を求められる時代が来るかもしれませんが、現状ではお支払いいただいておりますリサイクル料金で十分対応できるものと考えております。

【協会長まとめあいさつ】

ご出席者の皆様方には、大変お忙しい中長時間にわたりご懇談をいただきありがとうございました。ユーザーの皆様からいただきましたご意見やご質問につきましては、日頃からよく研究されておる内容と感心させられ、私どもといたしましても学ばせていただくことの多い有意義な懇談会でありました。ここに改めて、感謝と御礼を申し上げます。

お手元に「平成19年度社団法人長野県自動車店協会月別事業計画」を配布させていただいておりますが、我われ協会にありましても幅広い視野に立ち、ユーザーの皆様方からの要望などもさらに取り入れてまいることができるのではと考えますので、ご意見・要望などがございましたら、事務局なり県下の400店ありますお店を通じ、「協会としてこんなことも考えていただけないか。」と連絡をお願いいたします。協会といたしましては、年間6千万円ほどの予算を計上しておりますので、皆様からいただいたご要望やご意見が事業活動に反映できるよう一層努力してまいり所存であります。

協会員一同、お客様にとって素晴らしい車社会が実現できるよう、鋭意努力してまいりますので、今後ともご指導とご鞭撻をいただけますようお願い申し上げます。

本日は誠にありがとうございました。