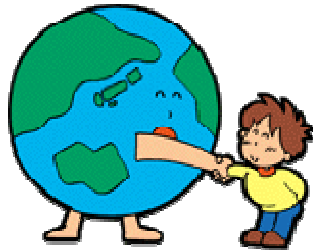


平成22年12月

自動車保有者（ユーザー）の意見を聞く懇談会

- まとめ -

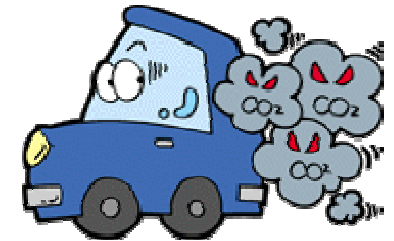


地球温暖化防止のための低燃費・低公害車の普及に対する要望意見

車の安全性確保のための車輻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22年9月29日(水) 12:00~15:30
- 2 場 所 長野市県町576番地
ホテル 国際21 2F 芙蓉の間
- 3 出席者 ユーザー代表者 14名
助言者 7名 長野県環境部環境政策課
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)日本自動車販売協会連合会
(社)日本自動車連盟長野支部
(財)日本自動車査定協会長野支所
- 司会者 1名
協会 協会長以下7名
事務局 7名
記録係 1名

合計 37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 上原事務局長
- 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(14名)

長野市	清水紀明	松本市	今村典子	千曲市	中山利夫
長野市	松島健二	長野市	太田秋夫	長野市	米山四郎
長野市	霜田武志	長野市	中村保澄	長野市	小泉栄正
長野市	丸山正人	長野市	松尾明	安曇野市	花岡広美
長野市	曾根圭子	長野市	唐木世紀一		

2 行政機関(4名)

長野県環境部環境政策課温暖化防止係	丸山佳枝
長野県環境部廃棄物対策課審査係	高橋晴彦
長野県警察本部交通部交通企画課指導官	山本貞雄
北陸信越運輸局長野運輸支局首席陸運技術専門官	小池克弘

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（7名）

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相談役
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
常任理事	唐沢	英二	株式会社甲信マツダ社長
常任理事	増田	勝	株式会社ホンダカーズ長野中央社長

5 協会事務局関係（9名）

自販連参与	伏見	剛	JAF 所長	橋本	敏男	査定協会査定長	小泉	健
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	中村	興治	総務主任	末政	和子
センター主任	村田	美枝						

6 記録係

テスコ株式会社長野支店 山 寄 真由美

【協会長あいさつ】

ただいまご紹介いただきました協会長を仰せつかっております宇都宮でございます。

日頃、皆様方には当協会加盟社 28 社ございますが、たいへんお世話になっておりまして、この場を借りまして心から御礼を申し上げたいと思います。

皆様方には何かと大変お忙しい中を、私ども協会が主催いたします「ユーザーの意見を聞く懇談会」に県内各地よりご出席をいただき、協会を代表して心から御礼を申し上げたいと思います。

さて、社団法人長野県自動車店協会は、昭和 31 年 3 月に長野県内において国産自動車を販売していた 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約 2 万 2,000 台余りでありましたが、平成 22 年 7 月末現在の長野県の自動車保有台数は 178 万台余りとなり、一世帯当たり 2.3 台を保有するまでに普及し、車は社会生活に切っても切れない必需品となりました。その間、長野県におきましては、15 社から昭和 40 年代始め以降ずっとディーラーが増えて参りまして、最高の時は 48 社というディーラーの数になりましたが、現在は 28 社です。この協会は、各種メーカー 12 系列の県下の自動車販売ディーラー 28 社で構成されており、長野県下に 393 店舗、従業員は約 6,000 名が働き、自動車の販売や整備点検業などを行っております。

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、自動車の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などの環境問題が、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て地域社会に少しでもお役に立ちたいとの考えから、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。長野県自動車店協会の活動は、自動車販売事業とは別に地域社会に貢献するために、交通事故防止をはじめとした地域安全活動や、国・県等が主催する地域温暖化防止対策に積極的に参加・支援するなどの、環境保全活動を主たる公益事業として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年から協会独自に県下の保育園幼稚園、小・中学校、高齢者などを対象に開催しており、その間の開催数は540回、延べ16万1,900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、破棄自動車の回収と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の理念の下に、環境保全活動に努めております。

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事業で、車をご利用いただいておりますの方々のいろいろなご意見、ご要望などを直接お伺いし、今後更に地域社会への貢献に広く役立たせてまいりたいとの趣旨で開催しているもので、本年度18回目を数えます。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他、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をして、有効な活用を図ってまい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をお寄せいただいておりますので、それに基づいて懇談会を進めて参りたいと存じます。なお、皆様方からお寄せいただきましたご意見等の中に、行政に対する問題や質問等もございましたので、本日は公務ご多用の中、特に長野県環境部環境政策課及び廃棄物対策課、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いただいております。また、当協会の上部団体であります社団法人日本自動車販

売店協会連合会と、ユーザーの皆様と直接関係があります社団法人日本自動車連盟長野支部（通称 J A F ） また財団法人日本自動車査定協会長野支所からも 担当者にご出席をいただき、それぞれ関係する事項につきましてご助言をいただ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いただければと存じます。

それでは、皆様方から活発なご意見、ご質問をお出しいただき、安全で快適な車社会のために意義のある懇談会となりますよう、皆様方のご協力をお願い申し上げまして、私のご挨拶とさせていただきます。

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低燃費・低公害車の普及に対する要望・意見について

質問者	質問の要旨	摘要
まつ お あきら 【松尾明】	エコカー減税やエコカー補助金制度等の「エコ」に絡む政府と民間企業の一体感には良い施策であると思います。	【自販連 伏見参与】 日本自動車販売協会連合会の伏見でございます。お褒めのお言葉をいただき、非常に我々は苦勞のしがいがあったというのが率直なところでございます。ありがとうございます。 思い起こせば去年、一昨年 <small>の</small> 秋のリーマン・ショックで、自動車需要の急激な落ち込みがありました。当時の麻生政権のもとで、日本経済のいくつかのリーディング業界のひとつである自動車業界における需要喚起、ひいては、この日本の経済の景気回復の1つの手段として、この補助金制度が考えられたわけです。 今年の4月で一次補正予算を使い切ったわけですが、継続的な景気回復のために、この補助金制度の二次補正予算が組まれました。トータルで見ますと450万台という需要を創出しようという形で計画されたわけです。本来ですと、この9月末で使い切る規模の予算が組まれましたが、皆様方のご支援、ご協力がありまして、リーマン・ショックの前ぐらいまでの需要が回復でき、私ども自動車の流通業界も何とか息を吹き返せたということなんです。9月末の予定が8月末時点で予算が少なくなり、9月7日に終了とさせていただきます。この制度が非常に好評だった結果だと思っておりますが、マスコミ等でも言われていますとおり、9月末までの補助金が終わった後この需要がまた減少するのではないかという懸念もございます。そういう自動車需要の歪みのようなものを、我々業界の中では「需要の先食い」と言っております。一部新聞等でも出ましたが、家電のエコポイントのように来年3月まで伸ばしたらどうかという意見もありましたが、やはり需要の落ち込みの懸念の方が大きく、9月7日で制度終了ということになりました。自動車販売の今後の維持について、国民の税金を使って需要を回復させていくということではなくて、業界の自助努力によって今後需要を喚起していきたいと考えております。

		<p>【宇都宮会長】</p> <p>ただいま日本自動車販売協会連合会の方から、総括的に全国的な状況を申し上げました。多少長野県の経済と全国の状況とのズレがあまして、リーマン・ショック後、実際に平成20年9月から販売額が落ち込んできましたが、特に長野県の場合は、20年10月から全国よりも落ち込みが多かったということが一つあるかと思えます。その後、本年の5月まで、リーマン・ショック前の状況に戻ってきました。ところが、その戻りも長野県は全国よりも大変遅れていて、この6月、7月、8月ようやく全国の戻りよりも盛り返したというのが、長野県の状況でした。</p> <p>今年のトータルでいけばリーマン・ショック前の年ぐらいに全体的にはなるのではないかといいことですが、ただここで、この9月、10月、11月と、反動が大変大きく出てきており、この辺の落ち込みが大きいとリーマン・ショック前のマーケットにも行かない。特に長野県の場合は、この9月はリーマン・ショック前の状況からも見通しとしてはちょっと落ちる。それで、10月が3割くらい落ちるかもしれない。11月、12月と落ちる。年度で見ますと、リーマン・ショック前は普通車で6万6,000台、軽自動車で5万1,000台売れており、これが両方合わせて11万8,000台だったのですが、これが今のところ7万7,000台ですから、あと2万台いったとしても10万台になるかならないかということではないかと私どもは見ております。</p> <p>その効果は全国的に、また私ども自動車業界にもあったわけですが、私どもが補助金をいただくことによって、確かに裾野の広い自動車業界の産業が大変潤ったわけですが、また、環境問題の車がたくさん市場に出ていましたが、これについては日本の国内としても、素晴らしい結果が出ましたが、経済面はこれからが大変な状況になるというのが、今の自動車業界の状況ではないかと思えます。</p> <p>なお、補助金が13年越えのものが約25万円ということだったので、今長野県で10年以上の車が約33.7%保有台数がございます。全国が約30%ぐらいですから、長野県の場合は保有台数の中で10年以上の比率が少し高いという状況です。というのも、冒頭申し上げましたように、世帯当たり2台以上の保有台数がございます。これも全国で保有台数が世帯当たりでいきますと7番目ぐらいのランクになります。</p> <p>特に長野県の場合は新車が売れているばかりではなく、中古車が売れている。中古車については、新車100に対して中古車は120くらい売っていますが、これはほとんどが県外から仕入れてきたものを中古車として売っているということで、長野県の場合は流入県である。よ</p>
--	--	---

なか やま とし お
【中山利夫】

自動車の動力源として、ガソリン車やディーゼル車の従来のタイプ、ハイブリッド車のミックスタイプ、電気タイプ、新タイプ（水素）などがありますが、将来的には電気自動車になると思いますが、電気自動車一般普及するまでの間、取りあえずディーゼル車の利点を見直して、社会に対してもっとPRし普及させていただきたい。

<利点>

- ・ ヨーロッパでは40%のシェアで売れている。
- ・ 燃費がガソリン車に比べて約2割程度安い。
- ・ 熱効率が良く耐久性があり、生産コストから廃車に至るまでのトータルコストが経済的である。

その県で中古車が売れないから県外で売っていますが、長野県は県外から買ってきたもので長野県の中古車のマーケットをある程度潤している。そういう中古車の需要が、非常に長野県の場合は他県より高く、山間へき地が多く、足がないと生活に困るといことから大変多いというのが特徴です。

【増田 普通車部会長】

中山様、ご意見ありがとうございました。全くそのとおりで、できればいろんな選択肢としてハイブリッド、電気自動車以外にも環境に優しい、経済にも優しい車を普及できればと思っておりますが、我々は販売店の立場ですから、メーカーと違うので正確なお答えができるかどうか分かりませんが、過去を振り返ってみますと、まず1つは日本でディーゼル車が普及しなかったということについては、最大の理由は環境に対しての悪いイメージがあったということではないかと思えます。

これは、悪いイメージという意味では、1つは騒音、それからコスト高、それから大気汚染の黒い煙、これがやはり相当悪いイメージを起こしてきたということで、日本メーカーではディーゼル車ではなくて、ガソリン車の方に特化して開発をしてきたということではないかと思われます。

現実として、トラック・バス・RV車の系統にはディーゼル車を採用しているが、乗用車については、開発・発売が遅れているというのが実態です。事実、ヨーロッパ車においては、かなり普及しており、日本の乗用車については未だにほとんど普及していないという状況です。

先ほど言いましたが、環境に対するアプローチの違いがヨーロッパとまだ違うということで、日本では都市での大気汚染、NOX等の懸念が一番心配されておりディーゼルの開発が遅れてきた。一方でヨーロッパでは、経済性の理由で地球環境規模での環境対策としてディーゼル車が発展をしてきたようです。

反面、ヨーロッパでは大気汚染が深刻化しているという懸念がされていることも事実です。もう1つ、ガソリン車という形で研究をしてきたという結果については、現在のハイブリッド車、電気自動車、ガソリン車の低燃費についても、今日本車につきましては、世界最高水準のところまで来ているということで、逆にそういった面では良い面が出てきている部分もあるのではないかと考えております。

その他、環境対応技術を含め、社会適用性に基づいて最適な先進技術の導入を展開していると聞いております。ただ、この技術開発、それから先進技術の考え方というのは、日本でも各

なか やま とし お
【中山利夫】

丹波島橋付近のバスレーンについての疑問について公共交通利用者増を狙った交通施策と思いますが、バスの通行が少なくもったいないと思います。その効果とそれに伴う弊害はいかがでしょう。

我々一般利用者から思考すると長野インターから長野市内までは重要レーンですが、規制時間帯はすごく渋滞しておりマイナス面が多い様に思います。例えば、複数の人が乗車している乗用車や営業用の貨物自動車等、通行可能な対象車種を増やしたら如何でしょうか。

将来的には長野インターからバスターミナル付近まで高架道路にして、市内への流れをスムーズになるように検討して頂きたい。結果的には低燃費、低公害

メーカーで若干違いがあるものですから、開発については、我々お答えできる部分が少ないと思っております。ただ、我々販売する者とするれば、できる限りお客様の要望するようなものが出来上がってくれば、大いに我々もPRしてお客様に喜んでいただけるようなお車を提供していきたいと考えております。反面として確かに利点はありますが、逆に短所もディーゼル車は持っているということで、先ほど言いましたが一番は騒音、振動、それからコスト高、それからNOX、それとエンジン自体がやはりどうしても大きくなってしまいうということで、重量がかさんでしまうということもありますから、いろいろな長所もありますが短所もあるということで、各メーカー開発に苦労しているのではないかと考えております。

しかし、最近のディーゼルエンジンにつきましては、大変技術も大幅に進歩してまして、燃料の軽油の精製技術の見通しが見違えるように変わって参りました。日本でもディーゼルエンジンに対する考え方が変わりつつあり、今は多くのメーカーがクリーンなディーゼルエンジンの開発に取り組んでおります。従いまして、すぐとは言いませんが、電気自動車が普及するまでは、ディーゼルというものを同時に開発して、一日でも早く皆様に喜んでいただけるような車の開発がされるのではないかと期待をしております。

【長野県警察本部 山本指導官】

ご質問の丹波島橋付近のバスレーンについてですが、長野市内に向かう道路の著しい渋滞が問題視される中、この道路の通勤・通学時間帯における渋滞対策の一環として、平成9年から関係機関、団体等と協議の上実施しているものです。

このバスレーン設置の効果につきましては、大量公共輸送機関でありますバスの定時制の確保とか、マイカー通勤者の路線バス利用への転換によるマイカー総量抑制などの効果が認められているところです。

他方、マイカー通勤車両の集中による交通渋滞が見られる現状を踏まえて、これまで通行実態調査とか、規制時間を短縮した場合のシミュレーションを実施して検討を行った他、道路利用者を含めた関係機関、団体等の皆様にお集まりをいただき、長野市内バス専用レーンのあり方検討会を開催し、検討を重ねた結果でも、現状の規制を維持することが妥当であるという意見の集約がなされています。

この渋滞の解消につきましては、今後も引き続き信号調整などにより解消に努めて参りますが、県道長野真田線の改良も進む中、中山様のご意見のような通行可能対象車両の見直しなどを含めて、更に検討を進めて参りたいと考えております。

おお た あき お
【太田秋夫】

になるのではないのでしょうか。

各社が低燃費・低公害車の開発・普及に力を入れていることを高く評価します。最近の車は一定のレベルになるとエコ運転の表示がされ、瞬間燃費や平均燃費の確認ができる。これはエコ運転を啓蒙する上で実に効果が大きいと思う。車両としての性能を向上させるとともに、運転のスキル面でのアプローチが重要である。その点で、この機能は素晴らしいと思う。

- ・ そこで要望であるが、車両価格が安価なものについても出来る限り多くの車両に、エコ運転の表示されたものを標準装備にする努力をして欲しい。(車両価格に転嫁しない)
- ・ 車両の開発面だけでなく、渋滞の解消が大きな課題だと考える。環境を守る上でも燃料消費の削減という経済的側面でも重要な施策であろう。
- ・ 高速道と一般道の燃料消費を比較すると、同じ目的地に行くのに一般道の方がはるかに燃料を消費する。従って、休日の高速道料金

次に、将来的に長野インターからバスターミナル付近まで高架道路にしてはどうかというご意見でございますが、直接的には道路管理者へのご要望かと思われますので、私が回答をするのもいかなものかと思いますが、想像しますに莫大な予算がかかること、それと地域の皆様の十分な議論が必要ではないかと思われますので、近い将来での実現は困難ではなからうかと思えます。

【仁科副会長】

私も同感でございます。最近のハイブリッド車も全部付いておりまして、乗ってみますと非常に楽しいです。一体これはどのぐらい、リッター30キロぐらいまで伸ばせるかとか、いろんな思いを乗せながら走るこの楽しさというか、そんなのも私も経験していますので、本当に全部の車にこういう燃費計もできる平均燃費とか瞬間燃費とか、そういうものの計測器を付けたらいいなと思っております。

メーカーも10グラム、100グラム単位でいかに軽量化された車ができるかという研究をしております。技術的にも進化していますが、やはりそれを走らせるのは我々ドライバーです。操縦意識というか、そここのところがきっちり楽しさをもってできないと、燃費というのはそういう車であってもなかなか伸びない。だから、燃費の良い車をエコ運転して、もっと燃費良く走らせましょう。という啓蒙を大いにやりながら、メーターもきちっと装備されて、そしてその楽しみを持ちながら走行する。

自動車にも1万円ぐらい出すと、そういう計測器を付けることができます。だから、興味があればそういうものを付けて走っていただいてもいいのですが。それともう一つは、安全運転も含めてそういう車に乗っていても意識、すなわち分かりやすく言うと我々もそうですが、20キロもあるゴルフバッグを毎日積んで走っていたのでは何の意味もないので、始業点検といいますが、その時に全部荷物を降ろし軽くして空気圧も見て、それから急発進・急加速、また、カーブでの加速も注意しながら走っていただく。

我々も軽自動車でもハイブリッドはないのかとか、軽自動車でもこういうメーターを付けてくださいとか、いろんなご意向はあると思うのですが、メーカーの方へも価格に転嫁のないように、そういう意味では環境保全するためにも付けてもらうように我々もやっていきたいと思っております。

割引よりも平日の無料化の方が温暖化防止で経済効果が大きいように思う。時間コストも考慮すると、生産コストを下げるのが可能であり、国民全体においても有益である。休日に国民が移動することによる経済効果も大事であるが、エコの面で捉えると平日を無料若しくは割引にして欲しい。

- ・ 協会としては、渋滞回避のナビ普及に力を入れて欲しい。ただ、ナビの普及に関して一般販売店でナビを購入したときは消費税だけなのに、ディーラーで新車購入の際にナビを設置すると取得税の対象になるということを知ったが事実ですか。事実であれば消費者としては不満である。協会はどのような対応をしているか。

【長野県環境政策課 丸山主任】

渋滞の問題に対しましては、行政としても関係機関と連携を取りながら当たっているところですが、ハードの面とソフトの面があると思います。ハードとしましては、道路の建設ですとか道路の拡幅、それから警察の方での信号の制御といったことがあります。私ども環境部としましては、ソフトの面としてユーザーの方が意識を変えて乗り方を選んでいくことが大切だと考えまして、様々な事業を実施しているところです。

昨年から「県下一斉ノーマイカー通勤ウイーク」を実施しています。先ほどのお話にもありましたが、車は私達の生活になくってはならない存在ですし、長野県は地理的な状況から車を手放すことは非常に困難ですけれども、その乗り方をちょっと見直してみようということなんです。平成21年2月に県内の事業所を対象に行ったマイカー通勤に関するアンケートによりますと、自宅もしくは最寄りの駅、バス停などからの距離が非常に近い方でもかなり車を使われていたということで、こういった方達が通勤の時だけでもマイカーを控えれば、朝・夕の渋滞の解消ですとか、環境面での配慮につながるということで、昨年1回、今年度6月と9月、9月は先日6日からの1週間実施いたしました。今回は県内の255事業所の方に参加いただいて、今実績をまとめているところです。

具体的なイメージがつかみづらいと思うのですが、その1週間の間に、約5,000世帯のCOの排出量に相当する分が削減できたという結果になっています。それから、燃費の解消という点では、エコドライブの推進ということにも力を入れています。教習所におけるエコドライブのインストラクター養成ですとか、県民向けの講習会の実施、こういったことをしています。ふんわりスタートで加減速の少ない運転、それから早めのアクセルオフといったようなことに気を付けていただくと、おおよそ燃費20%を改善すると言われていています。こういった事業を今後も力を入れてやっていきたいと思っております。

【長野運輸支局 小池専門官】

長野運輸支局には、料金に関する権限というのはございません。その点をご理解いただいた上で、ご回答させていただきたいと思っております。政府与党の無料化というのは公約となっているところです。現在無料化に向けた実証実験、長野県内では安房トンネルで無料の実証実験が行われているところで、今後国会などの場で議論をされて、料金に関する結論が出されていくものだと承知をしているところです。高速道路料金はできるだけ安く、またできれば無料にとい

		<p>うのは中山様に限らず、全てのドライバーのご要望ではないかと思ます。</p> <p>運輸支局の立場で現在把握しております状況について、少し申し上げたいと思ます。想定できない交通流量の変化ということで、今ご案内のとおり渋滞の発生等について情報をいただいております。関連の業種からは、高速バスの定時走行が困難になる、それから物流の停滞による工場の生産ラインへ支障が出た、それから生鮮食料品の輸送への支障があった、貸切バスの旅行行程へ支障が出た、運転者の労働時間の延長、長時間運転ということで問題が出たということが指摘をされております。これが土・日の割引での集中というのか、そういった弊害が出ているということです。運送業界からは、渋滞の発生しない方策の検討が私どもに求められているところではあります。</p> <p>それからまた、エコの観点に特化して申し上げますと、政府の方針となっております地球温暖化防止のためのCO₂の削減、この観点から申し上げるならば、物流では今長距離輸送も自動車も担っておりますが、自動車から鉄道貨物等への転換、それから人の流れにおいてもマイカー利用から鉄道やバスへの転換ということが必要だとして、検討がされているところではあります。直接の回答になっていなくて申し訳ありません。</p> <p>【唐沢 中古車部会長】</p> <p>協会といいますがこのナビのお話になりますと、自動車メーカーとサプライヤーということになると思ますが、いろんなモデル変更あるいはマイナーチェンジという中で、特にナビゲーションにつきましては、イメージ的には携帯電話のメーカーと同じくらいに今進化をしております。</p> <p>従って、1年のサイクルを見ますと、2回くらいマイナーチェンジあるいは機能アップされています。極端に言いますと自動車メーカーの商品よりも自動車関連用品のオートボックスとか、ああいうところが製品的には新しいものがある。ただ、各社が当然今、車というのはご指摘のとおりナビゲーションはもう欠かせないもの。ナビゲーションが出始めて約20年くらい経っていますが、当時の一番最初に出たナビゲーションは金額が設定できないくらい、実は高いものだったのです。70万円付けばいいとか、100万円付けばいいとか。今はフル機能の中では20万円あるいは25万という、機能もアップしているということで、特に車のワンセットの中では自動車メーカーとオーディオのサプライヤーが共同で開発をして、より機能の高いもの、そして扱いやすい。私は本当にメカ音痴なのですが、そういう者についても使いやすいということの中で、このナビゲーションというのは今、日進月歩と言いますか、そのレ</p>
--	--	--

		<p>ベルの中で開発をされております。</p> <p>従って、間違いなく今の商品と来年出てくる商品については、もう格段の差があるということですので、ご納得をいただければと思います。いろいろ申し上げましたけれども、オーディオメーカーとの共同の開発はしていきますが、自動車メーカー単独の開発はありません。ということ、ご理解を賜ればと思っています。</p> <p>それから、取得税につきましては十分お分かりだと思いますが、これは都道府県税です。最初設定をされた目的は道路財源として使用するための都道府県税です。それから都道府県に納めて市町村まで回っていきます。</p> <p>これは、お客様がご注文された車、例えばメーカーラインの中で具体的に今ナビゲーションという話が出ていますから、ナビが付いていない車というのは200万円だとします。ナビをライン上で付けて既にカタログに載っている車は、仮に220万円だとします。これは、実は5%の加税がされています。そうしますと、220万円の車はいろいろあります。自動車メーカーの生産本拠地の中で90%掛けしたものが、そこへ5%掛けたものが取得税になっておりますが、端的に220万円の車が出ますと11万円という取得税になります。今度は、仮にナビなしの車があれば、200万円という設定のプライスの車があったとします。</p> <p>これは、10万円です。従って、そういうメーカーのライン上の中では、既に取得税が類別区分で全部決まっております、それを納税しなければならない。お客様に納税していただきますが、私どもは代行納税ということで、それを申告しないとナンバーを頂戴できないということになります。</p> <p>その他にお客様の特別の仕様を付属品としてご注文いただいたもの。例えば、今オーディオレスの車が非常に多くなっておりますので、AMとFMとCDは付けると仮に5万円の商品だとしましょう。これについては、お客様の依頼に基づくところの架装品になって参りますので、これについては5%の取得税を申告しなければ、コンプライアンスで違反になってしまう。</p> <p>従って、注文書に計上されたもの、例えばマットだとかというものは非課税でございます。具体的に言えば、ドライバーだとか、それからスパナだとか、いわゆる機械工具を使って取り付ける部品については、全部取得税を申告しなければならないということになります。従って、県でも非常に税収が厳しくなっているものですから、お客様の注文書の中で、これは取得税不足だという抜き打ちもあるやに聞いております。</p> <p>ただ、基本的に今の状態の中で、納税の義務が発生しておりますので、それをきちんと守って私どもがビジネスを遂行しているということ。それからもう一つ、ここに内容が入っておりますが、ナビの普及に関して一般販売店でナビを購入した時は消費税だけなのという</p>
--	--	--

なかむらほずみ
【中村保澄】

昨年より実施されたエコカー補助金が9月末で終わりますが、補助金が低燃費車・低公害車の普及に対して、一定の効果を生んだと思います。しかし、更なる低燃費車・低公害車の普及を考えるにあたり、補助金制度はなくてはならない制度だと思います。

電気自動車やハイブリッド車の購入価格は、発売当初より下がっていると思いますが、まだまだ「高い」という印象があります。経済状況が回復しない中、新車に乗り換えるのも難しいものです。補助金の額を下げても、10年目位の車が乗り換え出来るような制度ができればより低燃費車・低公害車の普及が進むのではないかと思います。今後増えるであろう電気自動車ですが、充電スタンドの早期設置が急務ではないでしょうか。

ことは、実態としてあります。

従って、おおかたのケースはお客様が車を買われて、お好きな車のお好きなオーディオの選択をされて、ナンバーの取得以降に恐らく商行為がされると思います。それは具体的には、新車を登録する時に注文書上の今申し上げましたように、部用品を含めて申告をするものですから、外れれば外れです。これは実態としてございます。都道府県税、市町村税、取得税に関するところは、いろいろ取り決めもございますので、私どもの段階では手が届かないという部分がございます。

【長野運輸支局 小池専門官】

エコカーの普及と一定の経済効果について、ご指摘をいただいております。経済効果をもたらしたという評価については、ご意見のとおりだと考えております。自家用自動車のエコカー補助金制度につきましては、経済産業省の所管でございまして、私どもが回答する立場ではありませんが、この制度は当初から経済効果とエコということに結び付けて9月末の期限、そしてなおかつ予算の範囲内で早いもの順というような制度でございました。中盤に利用者が急増いたしまして、自家用については9月7日に残念ながら打ち切りになったという状況はご承知のとおりでございます。

ちなみに、事業用自動車につきましては、ナンバーが緑色とか、軽自動車ですと黒いナンバーですが、国土交通省所管で同様の制度ですが、8月3日に予算の限度が参りまして打ち切りになっております。国土交通省では、エコに特化して申し上げますと事業用自動車の大気汚染防止、それから地球温暖化問題の改善を図るためにバス、タクシー、トラック業者等にCNGのバス、トラック等の低公害車の導入に関する補助金制度を平成14年から実施をしております。

平成21年度までに14年度から併せましてバス1,100台、タクシー5,800台、トラック2万5,200台の補助金を交付しております。なかなかご理解をいただけないかもしれませんが、補助の対象の車種としましてはCNGを燃料としたバス、トラック、それからハイブリッドのバス、トラック、それから電気自動車のバス、トラック、タクシー、こういった車を対象に補助金制度が創設されております。こういったものも一定の効果を発揮していると考えております。

それから、ご意見をいただいております充電スタンドの設置についてですが、電気自動車の普及状況、それから自動車個体の航続距離、満タンにしてどこまで走れるかという性能を勘案

<p>なか やま とし お 【中山利夫】</p>	<p>〔追加質問〕</p> <p>1 つ目が、仮に電気自動車に移行していった場合にレアアースの問題や、それから長野県内には現在の自</p>	<p>して、併せて整備されていくものだと考えております。先進的な自治体では、既に設置に向けた取り組みが実施をされています。私の知る限りでは、松本市ではこういったものの整備が実施をされている。それから、県内では一部のレンタカー業者において電気自動車を導入して、体験的に利用していただく取り組みの実施をしているというところもあると承知をしております。</p> <p>【自販連 伏見参与】</p> <p>今年の春4月に経済産業省から「次世代自動車の戦略2010」というプレスリリースがあり、この勉強会にも私ども自販連会長の天野がメンバーとして出ております。そのまとめが「次世代自動車の戦略2010」の内容でございます。政府目標としては2020年までに次世代自動車（次世代自動車とは、ハイブリッド自動車、それから三菱や今年日産自動車も出すという電気自動車、またトヨタのプラグインハイブリッド自動車、燃料電池車、クリーンディゼル車、これらをまとめて次世代自動車と言っております）</p> <p>この次世代自動車の普及率があと10年先、2020年には日本として20%から50%まで普及させましょうという政府目標が立てられております。その目標に向けて、例えば充電機器のインフラをどのくらい揃えるのか。あるいは、今新聞等で騒がれている燃料電池や、中国がほぼ独占しているレアアースの供給体制をどうするのか。いろいろな課題が挙げられています。今後10年間で、メーカーにはモデルチェンジが4年に1回、もしくは3年に1回あり、その機会を捉えてハイブリッド車や、プラグインハイブリッド、電気自動車へ替えていかなければならない。そのモデルチェンジの時期、タイミングも併せて考えていく必要があります。</p> <p>それから、アメリカやヨーロッパの自動車メーカーとの開発面における調整等、様々な課題を抱えており、そのような課題をどうやって解決していこうかという勉強会を始めたということです。ご意見のとおり、我々もできる限りの努力、研究をしていきたいと考えております。</p> <p>【増田 普通車部会長】</p> <p>我々はディーラーなもので、何ともお答えしようがないというのが実態ですが、ただやはりハイブリッドになったり、電気自動車になったり、それから水素になったりという形で、構造が先進的に進歩していくと思います。当然電気自動車になれば部品の点数もかなり違ってくるでしょうし、それに関わるのが特に長野県は多いということで、変わってくると思います。</p>
------------------------------	---	---

自動車産業における部品工場が沢山あります。そういう工場が生き残れるのかどうか。電気自動車になると大幅な部品点数の減少と、我々庶民には手の届かない高度な技術を各部門に使います。それから、ある程度設備が整った工場でないとなりに追いついていけないのではないかと。これから生きていく若者の職場の確保とか、そういう総合的な面でどう見ているのか。

2つ目、バスレーンの回答ですが、優等生の回答で日頃の状況を見ているとどうも納得がいきません。平成9年に始まり、もう既に20何年も経っています。当初の目的の効果が出ているかどうか。出ていないとすれば、当然見直していいのではないかと思います。あの時間帯にバスが何台通って、バスに乗る人達が通勤時間帯にどのくらい遅れているのか。そういう具体的なものがないと、おそらく通勤者がみんな何でこんなに混むのか疑問に思っている。それから、私が特に挙げたのは長野には県庁とか役所とか中央官庁があります。それから、企業においては長野の支店、県内の本社事業所があります。そこへ来るために高速で走ってきて、下りた途端にあの状態で何時に着くか分からない。これは、経済効果からすると大幅なマイナスです。通勤する人達の遅刻の状態と、方々から寄ってくる人達の時間の誤差、そのメリット・デメリットをどう見ているのか。特に、丹波島の場合は、長野の高速から中央へ入ってくる重要なレーンだと思います。渋滞している間にバスが1台、2台と勘定しています。この程度の利用者で、優先というのはおかしいかと。バスレーンと書いてあるからバス以外は走りにくいのですが、JRのシートは昔シルバーシートだったのが、今は優先シートになっています。だから、もしどうしてもやるならば、バスレーンではなく優先にし

これは反面、ではそれを守るために依然として今のガソリン車でいいかということになると、また違った議論になってくると思っております。

展開は早いとは思いますが、若干時間はあるということなので、各メーカーとお付き合いしているそちらの方につきましては、各メーカーとしっかりと話をさせていただいて、今後のまた違った部品の採用とか、それからまた事業の縮小とかというような形で生き残っていくような形になってくるのではないかなと考えております。

【長野県警察本部 山本指導官】

バスレーンの規制の見直しにつきましては、先ほども申しましたが、先頃長野市内のバス専用レーンのあり方検討会という会議を開催いたしまして、関係機関、団体の皆様、地元の皆様等々お集まりいただき検討いたしましたところ、現状の規制を維持することが妥当というように、全会一致で取りまとめられております。また、このバス専用レーンを通行するバス・タクシーの実態から、定時運行が確保されていて十分な一定の効果が認められるということです。

ちなみに、バスの通行は一体どのくらいあるのかというご質問ですが、これも調査いたしました結果、規制が午前7時から9時までの2時間ということです。この間通行するバスの何回か調査し平均を求めました。バスの通行台数は約70台。タクシーが約50台。二輪車も通れるのですが、二輪車の通行台数が大体200台というような通行実態でした。このバスの70台という数字が多いのか少ないのか、これは、それぞれのお考えによって分かれるかとは思いますが、バスの定時運行が確保されているからこそ、時間どおりに通勤ができるという方も多いのではないかと思います。

優先通行帯を見直したらどうかというご意見ですが、これを例えば枠を広げまして通行できる車を増やしたとしますと、逆にバスの定時運行の確保というのが困難になってしまいます。

また、「俺は優先車両の部類に入る」というような自己解釈をして、そのレーンを走っていく車も、便乗して走る車も増えてくる。そうすると、ますます専用レーンまたは優先レーンの意味合いが薄れてきてしまうのではないかとというような気がいたします。また、近頃行政としまして公共交通機関の利用を促進しているわけですが、公共交通機関の利用促進にも影響が出てくることも考えられます。

ご案内のとおり、現在道路拡幅といいますが、通称小島田バイパスというようなことで、篠ノ井バイパスから青木島の交差点までになりますが、新たな道路が建設中で、11月下旬にも

	<p>て、どういう車は走っていると、名前も優先レーンに変えたら良いのではないかと思います。これは、25年ぐらい経って改善されるのかなと思っていますが、見直していただいた方がよいと思います。旧態依然として、平成9年の設立当時の公共交通機関を利用するから増えたかどうかなんていう。全然チェックもしないで、未だにこんなことをやっているというのは変だと思っています。</p>	<p>開通されると聞いております。この道路が開通しますと、また交通実態が変わってくると考えられますが、その実態調査を併せてまた見直しをしていこうという動きになっているようです。そんなことでご理解いただければ、大変ありがたいと思います。</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	摘要
<p data-bbox="212 400 432 451">よね やま し ろう 【米山 四郎】</p> <p data-bbox="212 675 432 726">しん みず のり あき 【清水 紀明】</p>	<p data-bbox="524 392 1095 619">車検について 外国は車検がないと聞いております。日本は6ヶ月点検、1年、2年点検と細かすぎると思います。税金徴収のための車検制度のような気さえます。車の性能も技術も向上しているので5年、7年に車検を延ばしても良いと思います。</p> <p data-bbox="524 667 1095 890">法定12ヶ月点検の強化 以前は6ヶ月点検がありましたが、規制緩和等でなくなりました。しかし、法律では使用者は、1年、2年の法定定期点検をするように義務付けられているが、罰則がないため定期点検している人はほとんどいない。</p> <ul data-bbox="501 900 1095 1206" style="list-style-type: none"> ・ 日常点検を怠り、ブレーキランプ、車幅灯の球切れ等で運転していれば、整備不良車両として取締りを受け、罰金が科せられる。ガソリンスタンドで点検をしてくれることもあるがこの程度で本当に大丈夫なのか？ ・ 走行距離数によって点検の義務化と罰則の適用ができないか？ ・ 12ヶ月点検に罰則を科せられないか。 	<p data-bbox="1131 408 1507 443">【長野運輸支局 小池専門官】</p> <p data-bbox="1120 469 2179 657">米山様の外国の車検制度についてですが、多分アメリカの車検のことをおっしゃっているのではないかと思います。アメリカは国として車検の制度を定めたものがないと聞いています。州ごとに実施をされていまして、例えばニューヨーク州だとか都市部を中心に安全検査、排ガス検査が実施されていると聞いております。ですから砂漠とか、そういった山岳部のところでは、車検がないところもあると聞いております。</p> <p data-bbox="1120 667 2179 890">ただ、ドイツやイギリスなどのEUの諸国で言いますと、安全に関する検査、排ガスの検査、その時点でどうなのかという検査は国がやっていると聞いています。これについては、国土交通省のホームページに自動車交通局というところがありまして、その中で諸外国の検査について案内をしていますのでそれを見ていただいて、例えば韓国などの車検制度につきましては、ほぼ日本の車検制度を下敷きにして同じような検査機器で実施がされています。それも都市部を中心にだんだん近年広がっていったというような状況だと紹介しております。</p> <p data-bbox="1120 900 2179 1123">車検制度と定期点検整備について少しお話をさせていただきたいと思います。車検はどういうものかということですが、一定期間ごとに自動車の安全環境基準に適合しているかどうかを確認してチェックをするものです。あくまでもその時点での車の安全面や公害防止上の面で基準に適合しているかどうか、これをテスターとか目とか、いろいろなものを使って検査をするもので、決して次の車検まで安全性を保証しますという制度ということにはなっておりません。</p> <p data-bbox="1120 1133 2179 1324">定期点検整備ですが、定期点検整備は自動車の保守管理責任に関して道路運送車両法という法律があります。その中で、保守管理責任についてはユーザー自身にありますということになっています。自動車ユーザーの方は必要な時に点検をし、その結果に基づいて必要な整備をするということが必要になるわけです。その際には部品の摩耗など不具合が発生する恐れがある箇所などについて、故障する前に整備をして安全を確保するというものです。</p> <p data-bbox="1120 1334 2179 1398">トラブルのない快適な自動車の使用をするためには、定期点検をきちんとやって必要な整備を実施するということが必要になってくるわけです。通常の場合ですと、車検時に定期点検整</p>

		<p>備をセットで実施をするというような仕組みになっています。例えば整備事業者に車検を依頼すると、整備事業者はその車検時に併せて定期点検整備を確実に実施して、予防整備なども含めて安全な整備をしていただけるということになっています。</p> <p>後段の清水様と米山様のご意見ですが、車は充分安全になってきているから、米山様は、点検整備の簡素化が図られるのではないかと、車検周期の延長が図られるのではないかとのご指摘だと思います。</p> <p>清水様は、とはいうものの、定期点検できちっとできていなくて本当に大丈夫なのですか。というそんなに意見としては違わないのですが、簡素化と確実な整備というところをどう考えているか。というご質問だと捉えますと、一般的に車検といえば点検と整備がリンクをしていますが、法律上は、必ず車検の時に定期点検整備をしろということにはなっていないのです。</p> <p>そうしますと、車検を受けてから定期点検整備をするということも発生してきます。定期点検整備と車検を別々に一定の整備がされるという状況です。日本の定期点検整備の指針は、どんなふうにするのかということですが、自動車の点検基準が決められています。点検基準で車種ごとにどういう箇所を何ヶ月ごとに点検をしろというような目安が決まっています。それに従って、法令の点検を進めていただくわけですが、それを全て実施すれば車が全ていいのかということになるわけなのですが、そうはなりません。車はその車の使い方とか使っている環境、走行距離、様々な状況によって変化をしてきます。</p> <p>例えば、側溝に落ちた車はどこか壊れていないかきちっと見なければいけないことになるわけですが、そういった様々な環境の変化に対応した点検整備をユーザーにはしていただくということが必要になってくるわけです。そういった意味で、1年点検、2年点検のルールがどう決められているかということですが、整備前、車検前、定期点検前の車の実態調査を行いまして、どのような部品がどのくらい使用に耐えるかという客観的データを基に、点検項目、点検周期が決められています。</p> <p>従いまして、ゴム製品などが使われているブレーキだとかの部分については、一定期間を過ぎたら交換が望ましい。それでもしばらくは耐えることは事実なわけですが、交換が望ましい部品についてはあらかじめ交換をするというのが、予防整備の観点からは必要だというような状況になっています。そういった調査のもとに点検の周期等が示されておりまして、</p> <p>それから、車検の周期ですが、車検の周期についても定期点検の周期に合わせて実施をされてきています。これまでもかつては10年を過ぎると1年車検になるというような時代もありましたが、そういったものも順次見直しをされまして、8トン以下のトラックについては、</p>
--	--	--

		<p>1回目は2年で、それ以降は1年にしていくというようになっていますし、10年を過ぎても乗用車については2年の車検期間というようになっています。車検の期間についてはそういうことになっていて、一定の見直しの時期になりますと車検周期は、どの程度がふさわしいのかというところを検討会などが開催をされて、客観的データを基に決定をされているという仕組みになっています。</p> <p>次に、法定12ヶ月点検の強化ということですが、これにつきましては定期点検の実施率が低いというご指摘だと思います。長野運輸支局の資料を提供させていただいて、袋の中に「お車を使用の方へ」というこういったデータがあるかと思います。経年をすればするほど不具合率が上昇していく、というようなデータが出ております。</p> <p>それから清水様のご指摘のように、自家用乗用自動車の定期点検の実施率が右下の方に表示をしてありますが、3年目あたりは70%ぐらいの定期点検実施率。1回目の車検の頃です。それから、15年ぐらいになると30%ぐらいまで低下をしてしまう。これはどういった分析がなされているかということ、自分の車の価値と同様に定期点検実施率が下がっていく。要するに、車の価値がなくなれば定期点検の実施をする価値もあまりないというように考えられて、どんどん下がってしまっているというようなことが言われているわけです。</p> <p>その点では定期点検の実施というのが大変重要なところでありまして、私どもも定期点検整備推進運動を9月、10月に実施しておりますが、なかなか思ったように実施率は上がっていないというのが現実です。</p> <p>それから、なぜ罰則ができないのかというお問い合わせですが、それにつきましては先ほど申し上げましたとおり、自動車の使用というのは走行距離とか使われ方、悪路や雪道とか、連続高速走行とか、山岳道路を通行するとか、渋滞の市街地走行しかなかったりとか様々な使われ方があります。その使われ方と共に自動車の構造も複雑で、ハイブリッドだとか様々なものがあります。そういったことから、自動車メーカーの公表している点検整備の情報なども併せて実施をしていかないと、完全にいい状況というのはなかなか保てていかないというのは現実です。国が定めた法定の定期点検だけでは、まだ足りない部分も多分あると思いますし、そういった意味で、専門的な知識もないといいいレベルを維持できないということもありまして、罰則そのものをすぐに適用するというにはなかなか法令の解釈上できていかない。</p> <p>それから、例えば3年とかある一定の期間であれば、点検をたとえ、もし仮に怠ったとしても、ある程度安全に出来上がっているというのでしょうか。もうすぐに基準に適合しない状態にはならないという部分も反面あるわけですし、そういった状況でなかなか罰則を適用するというにはならないと考えているところです。お答えになったかどうか分かりませんが、自</p>
--	--	---

まつ お あきら
【松尾明】

時々、販売センターで車の知識があまりない方達へ、サービスとしてエンジンオイルの重要性、ブレーキオイルの大切さ等車の簡単なノウハウなど解説・指導されたら良いと思います。

動車ユーザーが自分の使用実態、それからプロの皆様のアドバイスなどを聞きながら、適切に管理をしていくということが大事ですし、日常定期点検整備というご自分でもなされるようなところのパンフも入れてありますので、そういったチェックを是非していただいて、安全に利用していただきたい。とりわけ、空気圧だとかそういったものは、こまめに関われば関わるだけきちっと見られていくと考えておりますので、そういうアドバイスをさせていただきたいと思います。

【和田 サービス部会長】

大変貴重なご意見をいただきましてありがとうございます。今、運輸支局の方から整備、あるいは車検制度等につきまして詳しいご説明がありましたので、できるだけ重複しないようにお答えをしたいと思います。メンテナンスの説明、これをよく機会を作ったらどうかと、大変ありがたいアドバイスでございます。サービス関係は色々ご質問をいただいておりますので、サービスというのは目に見えにくいものですから、お手元の封筒にこのような資料が入っておりますので、これに基づきましてご説明をさせていただきたいと思います。松尾様のエンジンオイルの件につきましては、先ほどの運輸支局あるいは整備振興会、自動車販売店協会などでいわゆるマイカー点検といたしまして、一般のユーザーを対象にして点検の重要性の説明をさせていただいております。

この写真の1ページでございますように、つい先頃9月25日、川中島の西友の駐車場でこのような行事をさせていただいた風景がございます。実車あるいはパンフレットを使いまして、具体的に整備士がご説明をする大会でございます。しかしご指摘のように、事前の告知方法が不足をしているということで、参加人数あるいは回数とも少ないので、今後協会といたしましても検討をして参りたいと思います。それから、お買いになりました自動車ディーラーからもいろいろな整備のご案内があるかと思いますが、整備の関係の協会のホームページでも日常点検あるいは緊急方法の対処法が写真で紹介をされております。それら等も後ろの方に付けてございます。

しかし、専門技術がございませんとご自分でご覧になって、理解はできてもやるというわけにはいきませんので、一番大事なのはメカニックとお話をいただきまして、具体的にご相談をする、あるいは我々の方もお客様の車についてよくご説明を申し上げるということに務めて参りたいと思いますので、よろしくお願いたします。

<p>まつ お あきら 【松尾明】</p>	<p>販売店のサービスフロア、展示場などを一般地域社会へ開放することは出来ないでしょうか。</p>	<p>【増田 普通車部会長】</p> <p>一般社会への開放。どの程度のことがよく分かりませんが、我々ディーラーとすればなるべく地域の皆様と親しく深いコミュニケーションを取って、根強く長いお付き合いをさせていただきたいということは根底にございますから、できればそういう要望がありましたら遠慮なしに言っていただければいいと考えております。</p> <p>一般的には新車のショールームはどうしてもやはり入りづらいとか、入ったら買わなくてはいけないんじゃないかと、そういうような非常に悪いイメージはないという部分があるものですから、できればそういう垣根を取っ払って地域の皆様に親しんでいただければと我々は考えておりますから、あとセキュリティの問題とか、時間の問題とか、人の問題とか、いろいろあるうかと思えますけれども、ぜひお近くのディーラー、ショールームの方へお出かけいただいて、こんなふうに使いたいのであればとよく言っていただければ、相談に乗らせていただきたいと思います。</p> <p>地域の皆様の、例えば生け花の教室をしたいとか、極端なことを言えばこういう会議にちょっと使いたいということがありましたら、それなりにショールームもきれいに作っておりますから、時間帯によってはご利用いただけるものがあると思えますから、ぜひお近くのお店の方にお越しいただきまして、ぜひご相談いただければありがたいかなと思えます。</p>
<p>まつ しま けん じ 【松島健二】</p>	<p>交通安全は、警察の力だけで確保できるものではないと思います。ユーザーのモラル、意識の向上に加えて、車両販売や車両点検整備などの機会に現場でもっと有効で効果的な方法はないでしょうか。現状で何か考えていたら教えてください。</p>	<p>【和田 サービス部会長】</p> <p>それでは松島様のご提案でございますが、交通安全の問題につきまして、販売あるいは整備会社が協力できないかという、こういうご提案かと思えます。先ほど写真でもお示しましたように、交通関係の皆様と協力いたしまして、街頭での交通安全の呼びかけを実施しております。それから、毎年6月に国土交通省あるいは警察と整備団体と協力いたしまして、街頭検査をしております。写真の2ページ目にその風景が載っておりますが、道路に寄せていろいろな検査をしているところに遭遇された方もあるかと思えます。</p>
<p>まる やま まさ と 【丸山正人】</p>	<p>社有車の入替年数が、自動車の品質が向上したのと、経費削減のために延長して使用しています。しかし、車の安全走行のためには車両の点検整備が非常に重要であると感じています。日頃、定期点検(6ヶ月、12ヶ月)は欠かすことなく、購入販</p>	<p>一例を申し上げますが、6月に実施をいたしまして約152台の車の検査をいたしました。うち、整備不良、いわゆるブレーキのランプが切れたというようなものですが、そういうものが17台。先ほどご指摘がありました定期点検未実施のものが43台。それから、これはあってはならないわけですが、車検が切れているという車が実は1台発見されまして、最近の不況のせいもあるわけですが、そういう面の費用を削っている、あるいは無関心であるとい</p>

おお た あき お
【太田秋夫】

売店をお願いして行っていますが、点検項目の可否だけでは、今ひとつ実際の使用感と結びつかない気がします。

後どのくらいこの自動車が使用可能なのか、分かりやすい指標で教えて頂ければ代替のタイミングがつかみ易いと思います。

また、点検整備の技術向上を図っていると思いますが、どのような観点で、どのように技術向上を行っているのか教えて頂くとより一層信頼感が増します。

- ・ 点検後に整備項目について説明をしていただく機会が以前より増えたように思います。お客さんとのコミュニケーションを円滑に行うことで、納得感が出て非常に良いと思います。ただ、部品項目には素人には分からないものが多くわかりやすく説明していただければと思います。

ここ何回かの車検で喜んでいることがある。その車検場はブレーキドラムの減り具合とか、実際の点検整備の状況を見せて説明してくれた。普段は車の下がどうなっているかなど見る事がないので、整備点検への意識が高まる方法だ。タイヤの消耗状況の見方などユーザーへの関心を喚起することが可能である。このようなことをしている車検場がどの程度あるか分からないが、是非協会としても力をいれて、ディーラーのみならずその他の車検場に対しても普及されたら良いと思う。最近の車は壊れないだけに、整備点検への意識が希薄になっているように思う。

うようなことがありますて、我々も大変に危惧をしているわけです。

こういう活動を通じまして交通安全のモラルの向上と、整備意識の高揚に努めて参りたいとやっております。松島様には、大変貴重なご意見をいただきました。更に協会等を通じまして、この活動を広げていきたいと思っております。

続きまして、丸山様のご指摘でございます。代替時期はどうかということですが、社用車などの代替時期の指標というのは大変難しいわけですが、やはりオイル、消耗品など、推奨期間に交換することが何より大切だということです。定期的にメンテナンスをし、大切に使用すれば、代替期間も長くなるわけですね。

一例を申し上げますと、エンジンオイルはどなたも重要だご理解いただいておりますが、これは走行距離だけでなく、距離数が少なくても6ヶ月ごとの交換が必要なことがあまり理解をされておられません。そういう意味で、エンジンオイルの他にオートマチックオイル、ギアオイル、クーラント等、定期交換がその後の自動車の寿命に大きく影響するものが多いです。メンテナンスノート、愛車手帳という形で車に付いているわけですが、そこに車種ごとに交換時期が記載をされておりますので、ぜひご覧をいただきたいと思っております。

資料の3には、今申し上げましたオイル類、あるいはタイヤです。そういうものの一応交換の目安ということで、新車をお買いになった時にちらっとご覧になる機会が多いと思っておりますが、これをひとつご参照いただきたいと思っております。

それから、ここにはございませが、点検記録簿という車検をしていただいた、点検をした時に交付される書面がございます。ここにはイラスト付きで、あとどのくらい残っていると可否につきまして記載がございます。少し小さくて見にくい書式なのですが、そういう書面が交付されますので、ぜひこれを基に修理工場から適切なアドバイスをいただければ、代替時期の判定になるのではないかと。また、修理工場の方でもそういうアドバイスをするようにしていると思っております。

それから、2つ目が技術の問題でございまして、これは私は質問をいただきまして大変ハッとさせられました。技術の向上につきましては、メーカー系列で新型車の発売のタイミングやメカニックの社内検定などを行って、その時に研修をしております。

一般の整備工場の対象では、今話題にありますハイブリッド車の基礎知識の習得のために、低電圧の研修会を実施しております。これは、先ほどご指摘のありましたガソリンでなくて電池で動くものですから、電気的な工具、電気的な知識がありませんと整備作業ができませんから、そういう資格の取得に今励んでいるわけです。いずれにいたしましても、整備関係の全工場ですうい資格取得、あるいは研修につきましては取り組んでおりますので、ご報告をさせ

<p>はな おか ひろ み 【花岡 広美】</p> <p>いま むら のり こ 【今村 典子】</p> <p>なか むら ほ ずみ 【中村 保澄】</p>	<p>私は、いつも安心してディーラーへ点検整備・車検をお願いしておりますが、チラシ等で安い車検案内を目にしますが、何か内容は違うのでしょうか。</p> <p>いつも車両点検をディーラーさんをお願いしていますが、こここのところの不景気により、安い料金で車両点検を行うというチラシを見かけます。実際のところ整備検査等に問題はないのでしょうか。</p> <p>最近、普通車・軽自動車ともにユーザー車検が増</p>	<p>ていただきます。</p> <p>なお、ご質問の中にはございませんけれども、修理をいたします工場の設備、それから工場の運営管理、これにつきましても国土交通省の方から、いわゆる環境に適応した工場である、あるいは環境に適応した運営をしているという工場につきましては、表彰制度が今始まっておりまして、環境に優しい事業所というような名称でございますが、県内の自動車ディーラーの工場につきましては、ほとんどがこの資格を有しております。また、毎年監査をいたしまして、その維持向上に努めておりますので、併せてご案内を申し上げておきます。それから、3番目の点検後の説明。これもご指摘のとおり、修理後の説明につきましては、ご指摘も私も非常に理解をしているつもりでございます。できるだけ交換部品、簡単な説明図、あるいは図表等を使いまして、女性の方にも分かりやすいように工夫をして参りたいと思っておりますので、引き続き努力をして参りたいと思います。</p> <p>それから、太田様のご質問に移ります。車検整備は、まず参考の資料などを使用いたしまして、交換部品などを選択いただきます。整備中の追加整備は、必ずお客様にご了解をいただき作業をしています。当然立ち会いの上でのお見積もり、車検整備も実施しておりますので、お気軽に整備工場にお話をいただきたいと思っております。しかし、実際には見積もり段階で、あとは工場にお任せというケースがほとんどでございます。しかし、昨今こういう情勢でございますので、ご自分のお車の状況について詳しく納得いただくようにご説明いただきたいということは、お客様の関心事が最近高まっておりますので、我々業界といたしましてもそのための努力、あるいは工夫をして参りたいと受け止めておりますので、よろしくお願いたします。</p> <p>【長野運輸支局 小池専門官】</p> <p>多分ディーラーにお願いをされていて、チラシを見る値段がディーラーの方がお高いということをお感じになっているのではないかと考えておりますが、ディーラーの料金について少し高いということですが、ユーザーのご要望や自動車の使用実態、そのことを勘案して、先ほど長々とご説明をさせていただきましたが、推奨の項目だとかそういったものを見積もりの時点で既に加わっていること、そういったところから少し高めに設定をされているということになっていると思います。</p> <p>ただ、先ほど和田サービス部会長からもご説明がありましたとおり、ご了解をいただいた上でやっていただくということがルールになっておりますし、点検の結果必要となるトラブルの予防を含め念頭に置いて整備を実施している、ということだと考えております。このことにつ</p>
---	---	---

<p>こいずみえいしょう 【 小泉 栄正 】</p>	<p>えていると聞きますが、私の場合は整備工場で前整備を受けて車検を受けますが、前整備をしなくても車検に合格する車があります。</p> <p>特に、ユーザー車検を受けられている車の安全を確保するために、具体的にどのような指導をされているかお聞きしたい。又、ユーザー車検の傾向を時系列で教えて頂きたい。</p> <p>日常点検整備は、運転者の責任において実施することが法律で義務付けられているが、なかなか守られていないのが現状ではないか。又、定期点検も義務付けられているが、全ての車が実施しているのか疑問である。車が欠かせなくなった社会で、安心・安全のためどのようにすべきか、法律による規制以外の方法はないものか。</p>	<p>いて、入庫時に整備士からどういう整備をご希望されるかということは、ご説明を受けていることだと思っています。</p> <p>一方、チラシの方の料金はどういうふうになっているのかということですが、安さを強調したチラシになっているのだと思っています。多くは自動車重量税額、自賠責保険料、それから車検の有効期間を更新するための手数料だとか、そういったものを書き出してあって、その料金の他に例えば整備代がかかるにしても、その料金は含まれない。先ほど申しました法律上ここをやりなさい、という最低限の項目の点検をした場合の料金はいくらです、ということを書き出してありますので、比較してみるとお安く見えるというような状況でございます。中身のところに小さく別途費用がかかります、と書いてあります。追加の整備というのは、はじめの費用には含まれていないケースが多くて、何も整備が必要なかった場合にはいくらです、というような状況のことになっておりますので、安いと受け止められるのではないかと思います。</p> <p>それから整備そのものも、中にはユーザーのご要望によって予防整備の部分は必要ないです、というユーザーがもしいらっしゃれば、そのユーザーにご判断をいただくというようなことになっていきますので、そういったことがあるのかもしれません。トラブル防止のための予防整備をユーザーに促しても、実施をしていただけないというような話を伺うこともあります。</p> <p>それから、実際のところ整備検査に問題はないかというご質問ですが、例えそういうチラシでも、自動車の整備工場として認証なり指定を受けている工場であれば、必要最低限の整備は実施をする。法定の整備は実施をする、点検を実施するということになっていきますので、車検と言われるその時点で、合格しない部分については整備が必要になりますので、その点は誤解のないようにしていただければと思っております。ですから、ユーザーの選択肢が優先されている仕組み、というようにお考えいただければと思っております。</p> <p>それから、中村様の最近普通車、軽自動車共にユーザー車検が増えているということについてですが、ユーザー車検というのはどういう括りにしているかということをお話しします。例えば元整備士さんで自分の車は自分で整備をします。というこれはまさにユーザー車検で、自分で点検整備をして検査を受けます。それから、ユーザー車検代行という方がいらっしゃいますが、これは点検整備をするかしないかはまた別の問題で、車検だけを国の検査場に持っていく業者です。業者または個人の方を、ユーザー車検代行と呼んでおります。これについては、それぞれ制度ですから否定するものではありませんし、きちんとした車検の前後を問わず定期点検整備を確実に実施してください。ということを指導しております。</p> <p>それに加えて、やりましたと、こういう方はよろしいのですが、されていないで検査を受けた方につきましては、整備前に検査を受けて後から点検整備をやられるかやられないか分</p>
--------------------------------	--	--

		<p>からないので、その方に対しては検査を終わった後にハガキで確実に点検・整備を実施するよう通知をしています。今回ご質問いただいた、本当にそういう整備されない車が横行して大丈夫なのですか。というアフターフォローの部分があるのかもしれませんが、そういった対応をさせていただいているところです。全く点検整備をしないで検査を受けるという方の数が少ないので、そういう対応ができているというのが現状です。</p> <p>それから、ではどのくらい受けているのですか、ということですが、平成21年度の長野運輸支局と松本の事務所で、いわゆるユーザー車検もしくはユーザー車検代行の方が受検された件数は、1万8,000台です。長野県全体の継続検査の台数が46万台ですので、率にしますと3.9%で、ここ数年間4%弱の状況です。ですから、100台に4台くらいということ。ユーザー車検については、確実な定期点検、定期整備のところでも申し上げましたが、ユーザーの義務ですから、確実に実施をしていただくということを重ねて案内をさせていただきますし、今年に入りまして窓口で、定期点検整備の実施方法というようなものを窓口で流したりそういう取り組みをしているところです。</p> <p>もう一つ、日常点検整備について法律で義務付けられていますが、実施率が低い。こういうご指摘ですが、前の定期点検整備のところでも少しお話をしましたとおり、実施率はあまり高い状況にございません。従いまして、私どもの取り組みといたしましては日常点検整備と、定期点検整備の実施を促す取り組みを定期点検整備推進運動の機会を捉えて実施をしているところです。法律以外で規制といえますか、促すにはやはり機械は壊れるものだということ。自転車や原動機付自転車、それから軽二輪車、車検のないものでも壊れて直さなければいけないということを考えれば、それが自動車は大きくなったものでご理解をいただけているのですが、経済的な制約だとかそういったところから、なかなか実施していただけないというのが現状ではないかと考えます。</p> <p>そういった意味で、自動車は本当に便利なものですがけれども、ひとたびトラブルが起きれば、ドライバーだけじゃなくて周りの交通、それからその他の車に大変な損害、生命の危機などということになりかねませんので、そういったところをご理解していただく意味で、私どもの行政だけでなく点検整備推進運動の中で協議会組織だとか、こちらの自動車店協会がこういったユーザーへの取り組みの中で、その必要性を訴えて参るということでございます。</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	摘 要
<p>よね やま し ろう 【 米 山 四 郎 】</p> <p>しん みず のり あき 【 清 水 紀 明 】</p>	<p>自転車について 自転車の事故は、思いのほか大きな事故になりやすいのに、相変わらず乱暴な運転やメールを打ちながらなどマナーの悪い運転が後を絶ちません。自転車も免許制の導入や罰金をとる等の罰則を強化するなどの対応をしていただきたいと思えます。</p> <p>交通安全週間の時は、安協役員等が出てチラシなど配って呼び掛けているが、日常の取締りを強化していただきたい。特に、丹波島橋南の朝の指定時間通行帯違反や速度違反、一時不停止違反、飲酒運転などの取締り強化を望みます。</p>	<p>【長野県警察本部 山本指導官】</p> <p>米山様のご質問の自転車の関係についてお話をさせていただきます。ご承知のとおり自転車というのは運転免許が不要であり、誰でも手軽に乗れることや、また、近頃のエコプーム、健康志向の高まりなどから広く普及をしていますが、ご指摘のとおりマナーの悪い自転車が横行していて、時折歩道を歩く歩行者との衝突事故も発生しているという現状もございます。</p> <p>私ども警察としましては、これまでもマナー向上のために年齢層に応じた交通安全教室ですとか、街頭における指導啓発、イエローカードというようなものも用いまして指導して参ったところです。また、特に悪質危険というような自転車運転者に対しましては、法令違反として検挙措置を講じてきたのですが、ご案内のとおりなかなか改善ができていけないというのが現状です。特にマナーが悪いと指摘をいただいておりますのが中学生、高校生ということとして、この高校生、中学生のマナー向上のために今年から自転車安全利用モデル校を指定させていただきました。今後も自転車の利用の多い路線において、継続的に指導を続けていこうと考えております。</p> <p>また、ご指摘の中に免許制の導入ですとか罰則の強化を、というお話がございますが、長野県独自に免許制を導入するとか、罰則を強化しますというわけには参りませんので、県としては現時点では検討しておりません。今後、国レベルの問題で、もしこのまま自転車の交通事故の問題が進んでいけば、国レベルで検討されていくべき問題かなと考えております。</p> <p>続きまして、清水様のご要望であります取締り強化の話であります。取締りにつきましては、交通事故防止を図るための有効な施策ということで、各警察署におきましてもその交通事故の発生状況ですとか、違反の実態等に即した取締りを実施しているところです。ご指摘のありました丹波島橋南のバスレーンの取締りにつきましても、管轄する長野南警察署や長野中央警察署も一部絡んできますが、それと交通機動隊におきまして、毎日というわけにはいきませんが、随時取締りを実施しております。また、今後も引き続き、悪質危険な飲酒運転や無免許運転をはじめとしまして、交通事故に直結する指定場所の一時不停止ですとか、信号無視ですとか、最高速度違反等々を重点に取締りを強化して参ろうと考えております。</p>

しん みず のり あき
【 清 水 紀 明 】

一般道のロードサービスは各メーカーでも行っているが、高速道路でも各メーカーで対応してくれるのか。してくれる場合、指定車両(J A F)だけなのか。指定業者はいくつあるのか教えて下さい。

まつ しま けん じ
【 松 島 健 二 】

交通事故を極力抑えるために「画期的な長野モデル」となるような施策で、一般ユーザーを巻き込んでのキャンペーンなど考えられないでしょうか。何か具体的な計画がありますか。

【 J A F 長野支部 橋本事務所長 】

清水様のご質問につきまして、ロードサービスの関係でございますが、一般道路につきましては、各メーカー、ディーラー問わず一般の業者もロードサービスは行っているというのが現状だと思います。ただ、ご質問でございます高速道路につきましては、各ディーラー等でも対応はしております。しかしながら、各ディーラーでは、ほとんど J A F に依頼をしているというのが現実としてあります。

高速道路というのは大変特殊な場所でございますので、危険性、安全性を鑑みますと、やはり私どもの車両の装備ですとか、安全面に対する訓練を受けた隊員及び配慮(後方警戒車(者))等が必要になってきますので、そのようなところが J A F に依頼している理由の一つだと考えております。また、指定車両の件ですが、高速道路につきましては特に縛り、括りはありませんので、どなたでも高速道路上でのサービスは可能になっております。

現在、道路公団が民営化になっており、ネクスコという名称になっておりますが、ネクスコ東日本、ネクスコ中日本の両者を合わせた、協定締結会社は 6 0 2 社ございます。また、長野県内におきましては 7 社ございまして、管制官が指令した会社が出動しているようです。

私ども J A F ですと、携帯電話が普及しておりますので、携帯電話から直接 J A F に依頼される件数が多くなっております。また最近、高速道路上での事故が大変多く発生しており、高速道路上での事故防止という観点から申しますと、もし何かトラブル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いただくとか、あるいは後方に知らせる停止表示板等の設置をお願いします。また、何より重要なのは、お車を離れて安全な場所からお電話をいただくことと、安全な場所で待機することが、二次事故防止に繋がりますので、ご承知願えればと思っております。

【 長野県警察本部 山本指導官 】

まず、松島様のご質問の画期的なキャンペーンということですが、その前に、県下の交通事故の発生状況を若干お話をさせていただきます。県下の事故発生状況につきましては、平成 1 7 年以降 5 年連続して発生件数、死者数、負傷者数とも減少しております。しかしながら、本年は発生件数、負傷者数は減少していますが、死者数のみが昨年より増加している傾向です。具体的に申しますと、昨日現在 7 9 人の方が交通事故によって尊い命を落とされており、前年対比で見ますと 5 名増加しているという現状にあります。この中を更に分析してみますと、交通

<p>いまむらのりこ 【今村典子】</p>	<p>長野県内は、全国的にも運転マナーが悪いと言われているようですが、実際、運転中に危険な場面に遭遇します。より一層の交通取締りと対策をお願いします。</p>	<p>事故で命を落とされた方の割合で、高齢者の方が約6割であるということです。去年1年間、全国的には約5割程度ということですが、長野県では高齢者の方が多いからでありましょうか、約6割という状況になっております。ご案内のとおり、明日まで秋の全国交通安全運動を実施中ということでありまして、県警としましては県、市町村、交通関係の団体の皆様方と協力しながら、高齢者の交通事故防止を最重点として、各所で交通指導所ですとか人波作戦を展開いたしまして、啓発に努めているというところです。</p> <p>高齢者の事故防止を図っていくのが、交通安全上急務であるということでありまして、明後日から10月中を高齢者交通事故防止キャンペーン月間と定めまして、1ヶ月間広報啓発活動ですとか街頭活動等を重点的に実施することにしております。また、街頭で見かけることもあろうかと思いますが、オリンピックの銀メダリストのポスターを貼りまして、「栄光はルールとマナーを守った証」というキャッチフレーズで、このキャンペーン月間を進めて参ります。どうぞ本日お集まりの皆様方にも、この高齢者の交通事故防止ということに関心を持っていただきまして、それぞれのお立場で周りの皆様にこの事故防止を進めていただくようお願いいただければ大変助かります。</p> <p>画期的な長野モデルのキャンペーンの展開を、というお話であります。この高齢者のキャンペーンが画期的かどうかはそれぞれのご判断になるわけですが、この他にも更にこういうふうにするれば画期的なものになるよ、効果的になるよというようなご提案がありましたら、是非またお寄せいただければ大変助かります。</p> <p>次に、今村様からご要望のありました、県内運転手のマナーについてです。ご指摘のとおり、県内運転者の運転マナーにつきましては、県外から県内へ転入されてきた方々などから右左折の合図が遅いですとか、合図を出さないですとか、交差点の右左折、特に右折が急で危険いとか、横断歩道で横断しようとしても車が止まってくれないですとか、進路を譲ってくれないというようなご意見が寄せられております。このため、これまでも県警ではテレビ、ラジオ、有線放送、自治体の広報誌等々いろいろなメディアを通じまして、マナー向上に向けた広報啓発ですとか、安全教育活動に努めて参りました。今後も努めて参りますし、罰則強化によって減ってきてはいますが、未だに後を絶たない飲酒運転の根絶ですとか、悪質交通違反、交通事故に直結する交通違反等を重点とした指導取締りに努めて参りたいと考えております。</p>
---------------------------	---	--

はな おか ひろ み
【花岡 広美】

車の安全性は良くなっているのですが、最近ニュースで見る「高齢者の事故」(アクセルの踏み間違いや判断力の鈍さによる誤操作)が増えていてとても怖いんです。長野県は交通の便が悪いので車は必要だと思うのですが、適性検査を厳しくしたり、公共の交通機関を利用させたりするなど、高齢者自身が「車を安易に使用出来ないな〜。」と振り返って考える状況・機会を作っても良いと思います。1番恐いのは「自分はまだ高齢者じゃない。」と自負している人がこれから先増えてくることです。

こいずみえいしょう
【小泉 栄正】

国民皆免許保持者といわれる中、高齢者の免許保持者が多く、車の運転に不安な高齢者もいる。しかし、免許証を返納してしまえば生活に支障をきたす人もいる。高齢化社会の中、高齢者対応車両の研究開発はされていますか。

【長野県警察本部 山本指導官】

花岡様からいただきました高齢者自身が振り返って考える状況、機会をつくっていただきたいというご意見でございまして、県下の事故死者数の6割を高齢者が占めているということは、今お話したとおりですが、現在の免許制度で話しますと70歳以上の方につきましては、免許更新の際に通常の更新時講習と違う内容、メニューの高齢者講習という講習を受けていただいております。

その内容は、適性検査の他に、実際に自動車を運転しながら講習を受けていただきます。また加齢、年齢が上がってきたことによる身体機能の低下を認識していただきながら、今後の安全運転を継続していただくための講習内容になっています。

また、更に年齢の進んだ75歳以上の方については、認知機能検査、別の名を講習予備検査と言いますが、例えば記憶力ですとか、判断力に関する別の試験を受けていただいて、その結果に応じた内容の講習を受けていただくという仕組みになっております。ですが、免許の更新は数年に1度ということですので、他の機会にも身体機能の衰えを認識していただくということで、講話だけではなく参加体験型の交通安全教室ですとか、また自動車に実際に乗っていただいて講習を受けていただくというようなことも実施しております。

更に本年8月から、高齢者交通事故抑止事業ということで新たに予算をいただいて事業を進めておりますが、交通安全体験車というものでチャレンジ号という名称の、いろいろな運転の適性検査のための機器ですとか、シミュレーション、模擬運転装置という、そういうものを積んだ車を各地に派遣して、講習を受けていただくということも実施しております。これらの講習を受けた方々の感想ですが、運転の感覚が鈍くなっていたと感じていたけれども、この適性検査を受けて、それが自覚できて良い機会となった。ですとか、ぜひまた受けてみたいというようなご意見をいただいております大変好評であります。花岡様のご意見のように、高齢者自身が身体機能の衰えを感じながら、安全運転を心がけていただけるというような安全教育を今後も続けてまいりたいと思っております。

【唐沢 中古車部会長】

小泉様、ありがとうございました。少子化の問題と含めて高齢者の方については、健康でいつまでも車に乗っていただく。そうすると、私どもは車がたくさん売れますので、ぜひひとつ健康で車へ乗れるような時間が更に大きくなるようにおつとめしていただければと思っております。

		<p>ります。ただ、高齢者の対応車両ということで書いてありますが、基本的には車というのは走る、曲がる、止まるというのが、これは基本のスタンスでございまして、その上に安全というレベルの車づくりが今革新的に自動車メーカーでは進んでおります。</p> <p>例えば車の乗り降り、それから運転席における視認性、前出のフロントガラスから、あるいはサイドガラスから、あるいは後ろを向いた時のリアガラスからの視認性です。それから、もちろん操作性あるいはブレーキ性能というものを向上した車、安全に対応する車をつくることによって、高齢者でなくても全ての車を乗られるお客様に相通じるという車を、今自動車メーカーは環境問題というのがございますが、ほぼ同じくらいのレベルの中で開発をしております。</p> <p>軽自動車で言うと、いろいろ出て参りますけれども、ブレーキとアクセルの踏み間違いだとかということで、特に運転席におけるレッグスペース、足元のスペースが非常に少ないものですから、両方踏んでしまう。両方踏んでしまうと、今までの車というのはアクセル優先で動きます。本年ぐらいから出て参りましたが、全てブレーキが優先するという車づくりに変わってきております。</p> <p>ただ、安全に対する問題というのは、随分お金が掛かります。お金が掛かるから、車両価格にも転換をする。今の経済状況の中では、車両価格の転換も非常に難しいという中で、やっていかなければならないのですが、環境問題とエコカーの問題もございまして、いろいろなものやりたいのですが、同じようなレベルでは、スピードが遅れているかなということです。それは価格に転嫁するからということの中で、法規制の中にもこういう車をつくりなさいというレベルがないので、少し足取りも遅いと思っています。</p> <p>ただ、今言ったように、全てのお客様、免許証を持っておられる方、車を運転、乗られる方が、より安全でということは自動車メーカー、それからディーラー共に願うところでございます。その中で、視認性ということになりますと、いろいろ他の感性も高齢者になって参りますと少し落ちて参りますからそのためのサポート。障害物がありますとブレーキが効いてくる、あるいは止まるという車も既に今年1社から出て参りました。従っていろいろな面の中で、とにかくドライバー最優先の中で、革新的に車が変革をしているということをお伝えしておきたいと思います。相当早いレベルで完成度に近いレベルの車がこれから発売をされると思っております。</p>
--	--	--

まつ しま けん じ
【松島健二】

〔追加質問〕

画期的な長野モデルをご提案させていただきます。これを提案した直後にテレビで、東京では「東京スマートドライバープロジェクト」という、市民運動のような形で安全運転の啓蒙作戦が行われているというテレビを見ました。長野モデルを私が提案したのは、結局長野は観光収入を非常に重要視している県です。そして、全国から長野に、あるいは信州に行きたいという方々が大勢いらっしゃると思います。そういう方々が、もし長野は車で行っても、バイクで行っても、何で行っても安全だという知名度が上がれば、イコール観光収入の増加につながるのではないかという腹案も考えております。ぜひ、この東京スマートドライバープロジェクト、多分システムは優良ドライバー、例えば免許制度で言うとゴールド免許というのがあります。10年無事故・無違反、これは個人個人が所有しているだけで、実際に社会的な効果というのはあまり現実ないのではないか。先ほどの整備の方でもご提案しましたが、販売店も巻き込んでやるということがとても重要だと思います。販売店が一番ユーザーのドライバーの技術だとか、そういうことをよくデータを持っておられると思うのです。ですから、このプランは単に警察だけが考えるのではなくて、警察、地域、それからそういった販売業界、これは関連して行われたら効果が上がるのではないかと思いますので、補足させていただきました。

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 の	摘 要
<p>なか やま とし お 【中山利夫】</p>	<p>リサイクル処理に乗らない使用済車両が空き地や田畑の隅に物置代わりに使用された残骸や放置された車両が各所で多く見受けられます。他人事ながら最後は誰がどのように処理するのか心配になります。自力で動かない重い車、搭載されているエンジンやミッション装置などに入っているオイル等について公害や景観の見地からして問題ではないでしょうか。</p> <p>商品価値の無い車で下取りに取ってくれない場合、自主処分するときのルール、法的手続きの簡略化又は買取り価格のアップなど出来ないでしょうか。</p> <p>最近、家電品、農機具等は無料回収がありますが参考にならないでしょうか。</p>	<p>【長野県廃棄物対策課 高橋技師】</p> <p>制度的な説明から入りますと、平成17年1月1日に自動車リサイクル法が完全施行されたのですが、それ以降使用済自動車は、自動車リサイクルシステムに乗せて処理されることが義務付けられています。ご質問にあったとおり、使わなくなった車を倉庫代わりに利用することは可能であります。ですが、倉庫としての利用が済んだ後は、所有者が引取業者に車を引き渡す必要があります。そこで始めて使用済自動車という扱いになりまして、自動車リサイクルシステムに乗って適正に処理されていきます。</p> <p>ご指摘のとおり長年倉庫として利用されますと、エンジン部分などが腐食してオイルなどが漏れる可能性があります。そこで、事前にオイルなどを抜く等の対策を講じる必要があると考えられます。油漏れによって生活環境保全上に影響が生じた場合には、私達行政が所有者に対して指導を行いまして、適切な対応を行うように求めています。未然にそのような油漏れを防止するように指導を徹底するのは難しい状況にあります。</p> <p>もしそういう車を見かけた場合には、自治体に情報提供をしていただけたらと思います。</p> <p>補足としまして不法投棄の関係ですが、全国の不法投棄台数では、自動車リサイクル法が施行した以前の平成16年には約2万2,000台ありましたが、平成22年3月時点では約3,000台と大幅に減少しています。これも自動車リサイクル法によって、適性に自動車のリサイクルの処理が行われてきたということが一因だと考えられます。自動車ユーザーの皆様には、自動車リサイクル法に基づきまして使用後の車のリサイクルが円滑に進みますように、引き続きご協力いただきたくたいと思います。</p> <p>【仁科副会長】</p> <p>ただいま説明がありましたように、自動車完全リサイクル法というのができまして、現実には3品目、フロンとエアバックとガラ、これについては製造責任でメーカーが責任を持って回収するというので、そのための費用はユーザー負担ということでこれができまして、世の中の全ての車の預託が全部できております。従いまして、基本的には使用済車両については費用</p>

		<p>を含めて完全に処分できるということに現在なっております。</p> <p>ただ、これが形を変えて流通した経緯がありまして、今回スクラップインセンティブということで購入補助金の中の制度が起きたことによって、リサイクル法に基づいたルートに則って動くようになりました。ここで補助金がなくなったものですから、我々とするそれがまた元の黙阿弥というか、制度はできたのだけれども形を変えて流通しないように努力していかなければいけないということで、今非常に考えているところであります。</p> <p>業界といたしまして長野県中古自動車リサイクルセンターというのを13年前につくりまして、概ね今年あたりで1万8,000台ぐらい処理をしております。</p> <p>それともう一つは、ユーザーの皆様が使用済車両ということで輩出していただきますと、完全に解体をしなければいけないということになっておりますので、それと同時にナンバーの返還、これは15条抹消、16条抹消。すなわち15条抹消の完全抹消ということと、それから間違いなく解体しましたという解体証明書を付けて申請することによって、フロンの処理料の戻しとかいろいろなものが我々のところへ来るようになっております。</p> <p>従いまして、何年か掛かって自動車の完全リサイクル法ができて、本当にここで軌道に乗ればいいなと、また乗っていくべきだと思っております。今もご案内があったように、昔と比べると段積みとか、放置車両とか、相当少なくなっていますが、やはりたまに我々が見ても、新たなところに積み始めたというも目にするがありますので、県の皆様の方とも連携を取りながらやっていきたい。特に、放置車両については業界でも処分した場合に、市町村に処分料を我々業界が払って処分をできるようなシステムもやっておりますので、継続して尽力していきたいと思っております。</p>
--	--	--

5 その他

質問者	質問の要旨	回答の要旨
<p>おお た あき お 【太田 秋夫】</p>	<p>新規購入に伴う税金について</p> <p>新規購入に伴い自動車取得税がかかる。加えて、別途に消費税が課せられる。これは税金の二重取りではないか。納税先が都道府県と国との違いはあるかもしれないが、消費者としては納得しかねる税金である。</p> <p>これらとは別に自動車税、自動車重量税を納めることになる。更に燃料を給油すればガソリン等にも税金がかかっている。自動車は今や生活の必需品であり、贅沢品ではない。地方においては交通事情からなくては暮らしていけない。経済活動においても自動車は不可欠である。こうしたものに対して、あの手、この手で税金を課するのは国策として好ましくない。</p> <p>回りまわって自動車所有者以外の国民全般に課税するのと同様になっている。</p> <p>自動車取得税に関して言うなれば、少なくとも今の暫定税率を廃止すること。取得税の免税は50万円以下ではなく、200万円程度まで引き上げることが必要ではないだろうか。</p> <p>高級車は別として、多くの国民が購入する一般車両は贅沢品ではないことを強調したい。</p> <p>この点について、協会ではどのような見解を持ち、国などに対してどのような取り組みをしているかお聞きしたい。</p>	<p>【自販連 伏見参与】</p> <p>自動車販売業界としましては毎年この時期、税制改正要望活動をさせていただいております。今日の自動車環境からかい離れた著しく不合理で過重な税体系は、改めなければいけないということを、過去10年、20年ぐらい訴え続けておりまして、今年の菅政権に対しても来年の23年度税制改正に関する要望書をつくりまして、自動車業界に理解のある国会議員の先生方をはじめ、政府へ働きかけをしている最中でございます。</p> <p>これも10数年来言い続けておりますが、昨年21年度道路特定財源と言われる取得税、重量税、これらが課税根拠や税率を見直さないまま一般財源化されました。道路特定財源も全国道路特定で「コンクリートから人へ」という菅政権、鳩山政権によって一般財源化されたため、道路特定財源の意味がなくなっているわけです。</p> <p>暫定税率はもう廃止すべきだということは、昨年私どもが主張したわけですが、残念ながら暫定税率の名前だけは廃止され、税率水準はそのまま当分の間維持されるということになっております。今年はその当分の間として維持された税率、すなわちここで太田様がおっしゃっているとおり暫定税率の廃止、併せて課税根拠なき自動車関係諸税の廃止というものを、本当は我々ディーラーと自動車ユーザーの皆様方のご意見として、「自動車ユーザーへの負担軽減」を実現していただきたいと強く要望しているところです。</p> <p>具体的には、繰り返しになりますが、自動車取得税と重量税は一般財源化されたことによって課税根拠を喪失しました。自動車ユーザーに二重に負担を課すことになり税の公平性に著しく反しております。例えば、取得段階では消費税と自動車取得税、それから保有の段階では自動車税、軽自動車税と重量税ということで二重課税となっており、これは著しく税の公平性に違反すると申し上げているところです。今後とも業界全体でユーザーの方々と一緒にこの税の不公平感をなくしていきたいと考えております。</p> <p>【宇都宮会長】</p> <p>太田様のご質問はもっともで、自販連でお答えいただいたような状況でございます。昨年</p>

おお た あき お
【太田 秋夫】

ご回答いただきましてありがとうございます。業界として長い間非常に頑張っているという話を聞いて、大変嬉しく思います。特に、根拠なき加税ということは何回か伏見さんが繰り返していただきましたが、本当にそのとおりだと思います。とにかく車は必需品であり、例えば軽自動車に移行するとか、あるいは中古車の方が動きが大きいというのも、結局お金が掛かるからです。エコ減税についても、ユーザーはどちらかと言えばエコの観点よりも、安くなるからこの機会に買おうという、とにかく車は必要だけれどもお金が掛かるというところが、ユーザーの一番の気持ちだと思うのです。そういった点で、業界としてもぜひ頑張っていたきたいと思ひますし、今聞いていて思ったのは、ユーザーがもっと頑張らなければいけないということを強く思いました。チラシ等も作っていただいているようですが、ぜひユーザーを巻き込みながら、ユーザーの方からも国に対して声を上げていくというような世論をつくって、この根拠なき加税をやめていただいて、本当に安心して安全に暮らせる自動車社会をつくっていくように、共に進んで行ければいいという感想を持ちました。ありがとうございました。

【唐木 世紀一】

あらかじめ要望を出さなかったものですから、一言だけお願いしたいと思います。私、日頃この地球環境の問題については非常に関心がありまして、新聞もできるだけ読むようにしておりますが、日本社会においてCO₂を出す率の20%は車だと言われております。鳩山政権になって民主党になり、大幅にその環境のためにCO₂を削減していくという目標を立てているわけですが、今年の猛暑を見てもやはり地球がおかしい

のこの会でもその話が出まして、自動車税制改革フォーラムという、これは社団法人日本自動車連盟、JAF他21団体が加盟して、自動車ユーザーの税負担を軽減すべき納税者たる自動車ユーザーを無視するな、というようなチラシを作って全国に配布したのです。ここには日本の暫定税率の自動車ユーザーの税負担の国際比較というのも出ておりますので、またご要望があればこれを皆様のところへお渡ししたいと思います。

今年も 自販連の伏見参与からお話がありましたように、平成23年税制改正に関する要望書を社団法人日本自動車販売店協会で来年の国会に提出する予定になっております。ご要望どおり、ぜひ今年も21連盟挙げて対応して参りたいと思ひますもので、よろしくご協力のほどお願いしたいと思います。

【伊藤 大型車部会長】

非常にバス、トラックというのは重量があるということと、使用条件が非常に過酷だということで、今のところ電気というものになりうるかどうか。バスは随分進んでいます。ただ、トラックにつきましては、電気の消費で本当に走れるかという問題があります。バスにつきましては、まだ航続距離がなかなか保たれないという問題がありまして、その辺のことは今どうしていくかということには着いていますけれど、まだまだ近年中に全てがそうなりません。

とりあえずは、小型トラックはハイブリッド化してきます。大型車両に関しては、今のところ、どの方法が一番いいのだろうかという。ただ、排ガスにつきましては、NOX、PM、

なと思います。そういう意味では、自動車は早く電気自動車に替えてCO₂を出さない社会にするということが大事ではないかと思しますので、そちらにお並びの皆様方には、ぜひそういう意味で、ユーザーに対しても刻々と変わっていく情報を正しく伝えていただけるような体制をぜひつくっていただきたいと思します。一般車についてはいろいろお話が出ましたが、大型バスとか大型トラック、ディーゼルを使っているエンジンというのは、将来電気自動車についてどんな試みが今研究されているのか。質問として出させていたいただきたいと思しますので、簡単で結構ですでお答えいただきたいと思します。以上です。

そういうものに関しては、本当にディーゼルエンジンそのものはきれいになっております。これをどう少なくして走れるようにするかという段階でございますから、今のご質問のように本当に電気になるか。ただ、電気というのも、電気そのものを一体どこから持ってくるのかという話があります。今のように化石燃料を焚いて電気を発生させてそのものを使っていくというと、車自身では確かにきれいかもしれませんが、トータルではどうかという問題もこれからの電気自動車というのは問題になってくるのだろうと思します。

今のところ小型バスだとか、路線バスは特にハイブリッド化してきます。小型バスについては今の電気の方法というのは実際始まっていますし、実際は大型バスでもできているようです。ただ、これが本当に普及していく、また一つには、先ほどから出ていますように、そう多くの量ができないものですから、コストという問題で果たしてどうかという問題にも突き当たりますので、もうしばらくその辺のことは今こういうふういつまでになります、ということは申し上げられませんが、相当大きな投資をして進んでいることをご報告させていただきます。

【宇都宮会長】

自動車のCO₂の排出量の件ですが、17%から20%が日本のCO₂の排出量の中で自動車占めているということをおっしゃっております。最近、国交省と日本整備振興会の日整連というところを出した資料によりますと、定期点検をやったとくとCO₂の排出量が2%、そしてガソリンの燃費の消費量は2%改善になるという試算が出ております。

その中でもウエイトが高いのは、タイヤの空気圧とエンジンオイルだそうなんです。ですから、定期点検をすることによってもCO₂だとか、燃費の改善がなされるということも一つあるかと思しますので、先ほど国交省の方から出た資料を見ますと、3年未満の車が定期点検を7割、そして年齢がだんだん進むにしたがって2割とか3割ぐらいしかしない。むしろ、そういう車の方がCO₂をたくさん出して、そして環境を悪くしているということになりますから、新しい車の定期点検は一生懸命やるけれども、古くなるとだんだんやらなくなる。これは逆にやると、だいぶ自動車のCO₂の排出量が全体の20%を占めているというが変わってくるのではないかと思します。そんなことが、最近日整連と国交省の方で試算が発表されましたことをお話申し上げておきたいと思します。

【協会長まとめあいさつ】

本日は、第18回ユーザーの意見を聞く懇談会に大変お忙しいところご出席をいただきまして、本当にありがとうございました。心から御礼を申し上げます。また、活発で重要なご意見を頂戴いたしまして、重ねて御礼を申し上げたいと思います。

先程来お話がありました、1つは電気自動車の時代に対しまして、これから自動車の下請け企業、先ほども中山様からお話がありました、私どもは大変な問題だと思っています。下請け企業が今のガソリン車から電気自動車になった場合どうなるのだろうか。これも大変重要な問題で、もう既に次世代の車についての考え方をそれぞれの下請けで研究されております。それと同時に、今走っている車が先程来国交省の方のお話ですと、2020年には50%近くが次世代車になるような試算をこれから国はしていくのだということになりますと、この電気自動車に対する整備業界が今までと違って参ります。そういう時に、今の長野県には約2,100工場があります。そういう工場がどうなるかということも今、日本整備振興会の本部を通じまして、全国でもそういう時の自動車整備業界のあり方ということも研究しております。

それからもう一つは、ショールームの問題ですが、今日のご提言をしっかりと受け止めて冊子にいたしますので、各販売店、協会の加盟社、そして各店舗にショールームの開放について重ねて通達を出して参りたいと思います。

それから、自動車整備についてのご質問でございますが、整備内容につきましてはやはりしっかりと説明して見せて、または交換部品をしっかりと見せて納得がいく整備を承らなければいけないということも、今日皆様方からご質問等をいただいておりますので、こういうことも特に注意して通達を出して参りたいと思います。

今日は環境問題、そして安全問題、そして交通事故、そして使用済自動車の問題等々、大変いろいろたくさんのご質問等をいただきましてありがとうございました。今後もより技術の向上、そして人と車との関係、人と環境と

の関係、車と環境との関係等ますます重要な社会になって参ります。私どもは安心・安全な車社会を目指し、車社会で働く者として、今後ますます複雑化する世の中に対してお客様のご意見をよく聞き、安心・安全な車社会をつくって参りたいと思っております。今後ともお気づきの点やご意見がありましたら、当協会の本部または各県下の販売店舗へ、お申し出いただければ、誠にありがたいと思っております。協会員挙げて対処して参りたいと思っております。

本日は長時間にわたり、大変貴重なご意見を頂戴いたしました。これを冊子にいたしまして、本日ご参加の皆様方と協会の加盟各社28社の各お店へ配布させていただきます。本当に長時間にわたり、ありがとうございました。心から御礼申し上げます。どうもありがとうございました。

以上