

平成25年1月

# 自動車保有者(ユーザー)の意見を聞く懇談

— 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)の買換え普及に対する要望意見

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

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24年10月2日(火) 12:45~16:10
- 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  
(一社)日本自動車販売協会連合会  
(一社)日本自動車連盟長野支部  
(一財)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7名
  - 事務局 7名
  - 記録係 1名

合計 39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）の買換普及に対する要望・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）

松本市	小野智美	長野市	小林一夫	長野市	武内浩
長野市	江森澄人	池田町	窪田佳純	須坂市	裕本一男
松本市	高見澤正和	千曲市	渡辺光明	長野市	松永美樹
安曇野市	牧田仁子	上田市	太田雅浩	長野市	佐藤牛朗
長野市	北原孝幸	長野市	大島武	長野市	内山美貴子
長野市	玉木由美				

### 2 行政機関（4名）

長野県環境部温暖化対策課	松本準樹
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	唐沢正典
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 松坂彰久

### 4 協会役員

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
副理事長	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会長
理事	長澤一臣	松本日産自動車株式会社社長

### 5 協会事務局関係

自販連業務部長	齋藤道郎	JAF 所長	田中 靖	査定協会事務長	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
業務部長	湯本芳人	RC所長	山口今朝雄	総務主任	末政和子
センター職員	高橋朋子				

### 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。よろしくお願いいたします。

皆様方には大変なにかと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」に県下各地よりご出席頂き、協会を代表して心から御礼申し上げます。昨年は3月11日の東日本大震災や福島原発事故で多くの方が震災の被害に見舞われいまだ復興の道半ばでございますが、家族地域の絆を大切に未来に希望をもてる社会を築きたいものです。

早速ではございますが、当協会の概要についてご説明いたします。協会の母体は昭和31年3月に県内で国産自動車を販売している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4輪自動車を含め約22,000台余りでございました。しかし、現在は長野県の自動車保有台数は約187万台となり、当時と比べて約85倍に普及し、1世帯あたり2台から3台保有する状況となりました。そして、車は日常生活において切り離せない重要な必需品となっております。現在の協会員は12メーカー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、従業員は約6000名が自動車の販売、点検整備業などを行っております。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。しかし、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の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。そういった観点から、自動車の販売を通して地域社会に少しでもお役に立ちたいとの考えに基づき、平成3年6月に社団法人長野県自動車店協会を設立し活動を続け、昨年4月の広域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を設立し移行いたしました。

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、交通安全活動と環境保全活動等広域活動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665回、延べ18万4000人の方を対象に実施してまいりました。

また平成7年に自動車販売に携わるものとして、廃棄自動車の最終処分までが社会的責任であるという理念の下に、協同組合長野県中古自動車リサイクルセンターを東御市に設立し、使用済自動車の回収と使用済自動車のリサイクル再資源化、環境保全活動に努めております。平成23年度使用済み自動車の解体処理台数は、4,526台で96%の再資源化を図っております。

また、本年初めてであります、6月2日、3日に長野市エムウェーブにおきまして、交通安全と環境をテーマに「信州カーフェスタ2012」を開催し、両日で19,300名の方がご来場され、ご理解とご支援をいただきました。

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ございます。本年で20回目を数えまして、車をご利用頂いておりますユーザーの皆様から直接色々なご意見、ご要望などをお聞きして今後さらに地域社会への貢献に広く役立たせてまいりたいという趣旨で開催しているものでございます。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並びに関係各方面にもお配りし、有効活用を図っていきたく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の用紙をお寄せいただいておりますが、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、本日は公務大変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、また、長野県警察本部交通部交通企画課、また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いただいております。また、当協会の上部団体でございます、一般社団法人日本自動車販売協会連合会とユーザーの皆様方と直接関係があります、一般社団法人日本自動車連盟長野支部、一般社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願い、それぞれの関係する事項につきまして、ご助言を頂くこととなっておりますので、どうぞお気軽にご意見等をお寄せいただければと思います。それでは、皆様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、皆様方のご協力をお願い申し上げまして、私の挨拶に換えさせていただきます。どうもありがとうございました。

## 【平成24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	質問要旨	回答要旨
武内 浩	○ 自動車税の廃止。極めて不合理な二重課税となっているのではないですか。自動車取得税と自動車重量税の廃止を要望します。	<p>(協会 宇都宮理事長)</p> <p>最初に武内浩様、高見澤様、また小林様、牧田様。この4名の方が大体同じような内容ですので、私のほうから大まかにご説明申し上げます。</p> <p>まず地球温暖化防止の次世代自動車。低燃費、低公害車について。日本は燃料をほとんど輸入しておりますので、低公害車につきましては世界の中でも初期に取り組み、技術の進んだ国だと思います。</p> <p>それと同時に一つ、自動車税の問題でございますが、日本の自動車税は複雑多岐にわたっていて簡素化されていない。ユーザーが自動車を購入する際に支払う税金(取得税・消費税)、また、保有段階(自動車税・軽自動車税)、車検の時に支払わなければならない税金(自動車重量税)、走行段階で払う税金(ガソリン・軽油等燃料に対する税金)と色々な税金を納めております。取得方法も、国が直接取り立てないで整備会社や自動車ディーラーから県や国に納める税金と、お客様が直接納める税金とがあります。税金の納入方法についてはその国々で違いますが、日本は国が直接若しくは間接的に取るという大変複雑な機構になっております。</p> <p>自動車関係諸税の概要として、(取得段階)車を取得した際に支払う税金“<u>自動車取得税</u>”(都道府県税)と車両購入時に支払う“<u>消費税</u>”。これが取得段階で2つです。</p> <p>(保有段階)保有している自動車に対して毎年支払う“<u>自動車税</u>”(都道府県税)。長野県の保有車両数は185万台強ですが、その保有者が支払う税金です。また2年に1回の車検の度に払わなくてはならない“<u>自動車重量税</u>”(国税)。これは県も国も必ず取得できる税金です。自動車を買わなければ税金はかかりませんが、保有している人にはかかるのです。これは自動車保有ユーザーには大変な負担となっています。その他にも、</p> <p>(走行段階)自動車を動かすのに必要な燃料に対して支払う税金“<u>揮発油税</u>”、“<u>地方揮発油税</u>”、“<u>軽油取引税</u>”、“<u>石油ガス税</u>”、“<u>燃料費税</u>”、これが自動車の走行段階にかかる税金です。</p> <p>これが他国で例えると、アメリカでは“自動車税”及び“小売り売上税”の2種類しかない。フランスでも“付加価値税”と“登録税”の2種類と、このように簡素化されている。ドイツも“付加価値税”と“自動車税”。大体ヨーロッパは同じです。英国もそうです。日本だけが複雑多岐に渡り税金を多く取れるような仕組みになっています。特に自動車税についてはヨーロッパの3倍程度。アメリカの税金に対しては何十倍とい</p>
高見澤 正和	○ 価格の値下げと自動車取得税の廃止、車両本体価格の引き下げの努力をして欲しい。自動車取得税の廃止を業界一丸となってやって欲しい。 ○ 冬場のトラブルということで「発電用と暖房用の小型エンジンを別に組み込むことは難しいですか。」	
小林 一夫	○ 2重課税の廃止「消費税と自動車取得税の二重課税は納得できません。」	
牧田 仁子	○ 減税・免税対策は今後も続けて行ってほしいと思います。	
岡田 好司	○ エコカー減税の復活など税金面での優遇もお願いしたいです。	

		<p>う高い税金となっていますので、当然皆様方から二重課税の廃止と言った要望がでる。</p> <p>その中でも自動車取得税は、昭和 43 年に暫定で創設された税金です。現在までの間、多少の税率変更はありましたが、平成 21 年 4 月に目的税から普通税に改正され用途制限が廃止されました。自動車重量税についても昭和 46 年に創設され、税の内訳として国税 75%、地方税 25%と分けられております。また、重量税についても普通税とされており従来の道路特定財源から一般財源化されたことにより課税根拠が失われています。</p> <p>全国の自動車税制改革フォーラム構成団体 21 団体は（日本自動車連盟（J A F）を始め、商工会議所、自動車工業会、自動車販売店協会、全国自家用自動車協会、部品協会、輸入自動車組合、全国軽自動車連合会、日本リース協会、中古車の関係、整備員の関係、トラック協会、バス協会、全国通運連名、等の 21 団体）二重課税の廃止を国に陳情をしております。詳細については、「25 年度の税制改正に関する要望書」のとおり、要望事項の最初に「平成 21 年度から道路特定財源はその課税根拠や税率を見直しせずに一般財源化されました。これにより本来国民が公平に負担すべき教育や社会保障等の一般財源について、自動車ユーザーだけが特定の負担を強いられ、かつ移動手段を自動車に頼らざるを得ない地方世帯が都市世帯よりも大きな負担を強いられている。」というような要望事項を提出するということになっております。</p> <p>特に重量税、自動車税については、地方への負担が高く、地方の場合ほど世帯あたりの保有台数が多い。長野県では 1 世帯当たり 2 台から 3 台持っているのが当たり前ですが、都会では交通機関が発達していて、車を持たない人が結構多い。長野県は山間僻地ですので、通勤にも必要であるし、農家でも車は必要です。少しはずれた郊外に行きますと 3 台から 4 台持っている世帯が多く、車検の度に、重量税などの税金を払わなくてはならない事から、世帯あたりの台数が多いほど負担が重くなっています。</p> <p>それから、エコカー減税やエコカー補助金につきましては、一時的な政策であり、それよりも税金を安くしていただいた方が、長野県の車を保有しているユーザーに貢献すると思います。</p> <p>エコカー減税につきましては、クリーンエネルギー減税、クリーンディーゼル減税とがあります。これは、平成 26 年から 27 年まで続くようになっております。これは車種により、50%とか 25%と減税額が違いますので、お車を買うときにはセールスに良く聞いていただき、お買い求めいただければと思います。</p> <p>次に、価格の値下げと取得税の廃止について。取得税の廃止につきましては、今申し上げたような状況でございます。高見澤様の価格の値下げの問題ですが、「量産効果などによる製造コストの削減で、何よりも車両本体価格の引き下げ努力をして欲しい。」</p>
--	--	---

もちろん私どももそのように願ってメーカーにもお願いをしております。ですから、電気自動車も沢山つくれば作るほど安くなっていくだろうと思います。ハイブリッドも当初の頃より、3割以上安くなってきております。これがもっともっと国内、海外で売れば安くなるだろうと思います。メーカー自身も製造コストの合理化、設備の合理化、人件費の合理化、物流の合理化、共通部品の使用の仕方等による合理化。また、メーカーは下請けに対して現価低減運動の要請をしております。それから、メーカーは海外からの部品の仕入れ、海外での車の生産をしております。また、新興国から部品を仕入れることで、車の製造コストの削減をするなど、今申し上げました様々な問題をクリアしながら、コストを下げ1台でも良い車を安く世の中に出そうというのが、私ども協会加盟社12メーカーの基本です。

しかし、車は3万点ほどの部品で作成されていますが、この部品を全部海外から（中国、韓国、タイ）から仕入れるとなると、国内の2次、3次下請けから失業者がでて大変なことになります。したがってこの辺を上手く住み分けていかなければなりません。また、同様に海外で全部作ってしまう。全部海外で部品を調達して作ってしまう。これも日本産業の空洞化に繋がってしまう。この辺を考えて今の自工会の会長の豊田さんは、とにかくものづくりは日本でやらなくてはだめなのだ。と言っております。しかし、3万点の自動車部品の半分以上を外国から仕入れたのでは、日本の2次、3次下請けが苦しくなる。このようなことから、価格を下げるということは、消費者にとっては下げてもらったのが一番良いのですが、自動車業界の活性化を考えながら一緒にものづくりをしていくということが大切ではないかと思います。

それから高見澤さんのご質問の中で、「電気自動車等電気オンリーのシステムでは心許ないので、発電用と暖房用の小型エンジンを別に組み込むことは難しいことですか。」ということですが、もちろん今電気自動車というのは普及段階でございます。どこにでも充電設備がある訳ではございません。いままでのガソリンは入れ始めて1分もかからずに満タンになる。電気の場合はそうはいかない、急速充電でも30分から1時間かかるので、その間待たなくてはならない。これを普及させていくということは、業界が努力していかなければならない問題だと思います。そして、お困りの電気があがってしまった時に車の暖房がなくなってしまうと困る。これは電気自動車の宿命で、電気がなくなった時には暖房もきれてしまいます。そういう時にはJAFにご連絡をいただいですぐ車をとりに来てもらう、というような処置をしなくてはならない。

もう一つ、ハイブリット車はそういうことがございません。ガソリンを一部使いますから、ガソリンが終るまでは、長い間そこで暖房は取れる。昔今から50年位前に空冷のエンジンの車がありました。これはやはり、ガソリンがなくなれば寒くなるのですが、

機械ものですから燃料がなくなればだめだと思います。この辺が電気自動車だけの場合の欠点といえば欠点ですが、ハイブリッドはある程度ガソリンでカバーできますから、暖房もある一定の時間は保っています。ガソリンがなくなれば室内暖房はやはり厳しくなってしまう。電気ガソリンがなくなれば厳しくなる。当面はハイブリッドまたはプラグインハイブリッドのほうが、電気がなくなった時、暖房は取りやすいと思います。以上でございます。

**(日本自動車販売協会連合会 齋藤業務部長)**

ご質問された皆様方のご指摘のとおり、負担していただいている自動車関係諸税については、取得、保有、走行段階あわせて9種類、約8兆円をユーザーの皆さんが負担しています。これはアメリカの49倍という極めて過剰な負担となっています。3年前の3月に道路特定財源が一般財源化されましたが、これは、国が用途を道路整備に限定すると約束して課税されていた税金が、一般財源化されている。すなわち、課税根拠は喪失していると言えます。

ご存知のように本年8月に消費増税法が成立しましたが、同7条に自動車取得税及び重量税については簡素化、負担の軽減、及びグリーン化の観点から見直しを行うとはっきり明記されております。民主党、自民党、公明党、3党合意の中で抜本の見直しを行うこととして、消費税の8%への引き上げ時まで結論を得るということではっきりうたわれております。自動車取得税と自動車重量税。これが維持されたまま消費税率が引き上げられた場合、平成9年4月、諸費税が3%から5%に引き上げられた時、自動車市場は軽を含み100万台以上落ち込みました。そのような事から今後、国内の生産、雇用の維持が非常に困難になると予想され、自動車産業のみならず、国内経済に非常に深刻な影響を与えるといわれております。

また、自動車は今や生活必需品であり、特に地方では、世帯あたりの複数保有が常態化しています。その地方ユーザーに大きな負担をかけ、地方と都市部の格差を助長させる不公平な税制と言わざるを得ないというところでございます。このことから、昨年自動車関係団体、税制改革フォーラムといたしまして署名活動をいたしました。全国から400万人の署名が集まりました。この署名をもって政府与党に、2税の廃止を陳情いたしました。結果的に両税の廃止には至りませんでした。しかし、その過程でエコカー補助金の復活、エコカー減税が延長されました。しかし、このような一過性の政策よりも、恒久的な施策が必要なのではと私どもは考えております。

自販連本部として、平成25年の税制改革に対する来年度の税制改革にむけて陳

<p>岡田好司</p>	<p>○ エネルギーの供給方法をもっと手軽にできるようにしてもらいたい。電気自動車の場合、中には家庭で充電できる車種もあるようですが、現在のガソリンスタンドのように街中で充電できる場所は、ほとんど見かけられないか、解りにくいです。</p>	<p>情時に使う要望書を作成いたしました。要望事項としましては、自動車取得税、自動車重量税を廃止すべき、ということ強くうたっております。本来この2税は廃止すべきです。繰り返しますが、消費増税を行うに当たり、自動車2税の廃止は絶対条件であります。また、財源もあるとしております。消費税、これが今後5%引き上げられた場合、ユーザーの消費税負担増は地方分で4000億円、国分で9000億円に上り、当然のことながら財源は十分にあるとしております。最後には政治の決断です。税制の抜本改革の議論の中では2税を廃止する政治判断をぜひとも行っていただきたいという内容になっております。</p> <p>本年度の今後の活動内容として、今月10月29日、私ども自販連、自工会、JAFなどととも共同記者会見を行います。マスコミに向けてこの2税につきまして強くアピールし、新聞等に意見広告をだしたいと思っております。また、各政党、特に民主党、自民党を中心とした関係議員に対し要望活動を、昨年同様強く行うとしています。地方の活動として、民主与党を中心に地元国会議員に対する要望活動を、各都道府県の支部長を中心に議員本人に対して、取得税、重量税の廃止を要望していただく事としています。また、全国のショッピングモールあるいは、ユーザーの集まる場所での街頭宣伝、これも随時行っております。自動車業界団体では、今年が最後の機会と捉えておりますので、地方からの声も非常に大事になってまいります、ぜひとも皆様からのご支援これをいただければと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。</p> <p><b>(協会理事 長澤一臣)</b></p> <p>皆様からは次世代自動車の普及ということが、地球温暖化の防止のために非常に大切であるというご理解のもと電気自動車に関してご質問いただきましてありがとうございます。深い理解をいただいていると感謝致します。</p> <p>さて、ご質問の内容ですが、電気自動車の弱点であります走行距離の短さ、それを補っていくために充電ポイントの普及という視点でのご質問だと思っておりますが、まず電気自動車の使い方ですが、皆様にご理解頂きたいことは、基本的には家庭で充電をします。岡田様のご質問には、「家庭で充電できる車種もあるようですが。」とありますが、全車種家庭で充電できます。ですから、基本は昼間の電気ではなく、深夜電気。深夜の11時から早朝の6時まで、割引になっておりますのでその安い電気コストを使って普通充電という充電方法でゆっくり蓄電をします。それを日中、お仕事や、レジャーに使うという使い方をします。コスト的にはガソリンと比</p>
<p>内山美貴子</p>	<p>○ 次世代自動車の種類が多く、環境や自分の生活スタイルに何が一番合っているのか、また、メリット・デメリットなどが分かりにくく、各メーカー毎に力を注いでいる物を勧められるだけなので、メーカーの枠を超えた次世代自動車のパンフ</p>	

<p>太田 雅 浩</p>	<p>レットなどがあると良いかと思ます。</p> <p>○ チャージする施設と台数が少なく、家庭用電源への接続にも別途オプションのようなものが必要だったり、せっかくの買い替え意欲がそがれる感じです</p> <p>○ 「充電ポイントの普及拡大とPRということで、EV車普及のためには充電ポイントの拡大の他に、看板などで統一した表示でPRし「充電ポイントが充実してきたからそろそろEV車を買おうか。」と思わせることが大切なのではないかと思ますがいかがでしょうか。私の目には充電ポイントの表示が映りません。」</p>	<p>べると遙かに安い低コストで車を使うことができます。</p> <p>普通充電で手軽にということですが、どのくらいのコストが掛るのかというと、EV専用のコンセントがあり、日産自動車にはリーフという電気自動車がありますが、コンセントだけの購入ですと3,100円で購入が可能ですが、電気の漏電等が心配な場合は専用の電気工事が必要となります。そうすると10万円から20万円の費用が掛かってしまうと言う現状であります。また、電源容量が100ボルトの家庭ですとフル充電で14時間。200ボルトの家庭ですと7時間の充電時間が必要です。それから、先程技術革新による低価格、高性能のさらなる次世代自動車を期待するというお話がありましたが、リーフに関しては今後マイナーチェンジはしますが、もう少し充電時間も短く、車両価格も安価で購入できるようになります。</p> <p>ただそういった形で、後ほど軽トラックのご質問をされていらっしゃいました渡辺光明様のご質問もありますけれども、限られた走行距離の、限られた用途には電気自動車は非常に向いていると思います。そういった場合、家庭で充電された電気でお客様のニーズは満たすことができますが、例えば100kmから200km以上の旅行等をされるとすると、電気自動車は非常に不安です。そういった場合は急速充電という充電方法で、だいたい30分です。カラカラになった状態をフルに戻すのに、30分です。半分であれば15分ですが、そういった急速充電器が、例えば松本市では大手企業の駐車場等に設置されました。旅館、ホテル、レストラン、コンビニエンスストア等にも導入されているところもあります。まだまだ普及がそんなに進んでおりませんので心配だと思ます。ちなみに日産系のディーラーですと多くの販売拠点に急速充電器を設置しております。400kmに1台以上ということですが現在はもっと進んでおります。ちなみに中日本高速道路会社は、東名高速と、新東名高速の上下線全てのサービスエリアに設置し、今後も増やしていく予定と伺っております。東日本高速道路会社は、第3京浜に6カ所設置し、来年には関越自動車道に設置する方針。ここに中央自動車道と、長野自動車道が出てこないのがちょっと残念ですが、次第に高速道路網にもインフラが整備されていくものと期待しております。</p> <p>岡田様のご質問の中に、「充電設備の設置場所が解らない。」と言うご質問がありました。これは、電気自動車のユーザー様にはカーナビゲーションと連動したインフォメーションが各メーカーとも付いております。電気がなくなってきましたと、「チャージをしてください。」という警告がでます。それと同時に「最寄りが一番近い充電器はどこにあります。」というインフォメーションがでます。こういったサー</p>
---------------	---	---

ビスがありますので、実際に電気自動車を使われておりますユーザー様は、どこにあるのか解らないなど、心配だということはほとんどありません。ただ、電気自動車普及のためには、太田様のご意見にありますけれども、充電ポイントが充実してきたというのがガソリン車に乗っている一般のお客様にも目に見える形になることが、代替え促進普及に役に立つのではというご意見、全くそうであると思います。また、地方公共団体、国など連携を取り今日頂いたご意見等を参考にし、次世代自動車の普及に少しでも役立てられればと考えております。

それから内山美貴子様のご意見。「次世代自動車の種類が多くどれを選んだらよいか解らない。日産に行けば電気自動車を中心に勧めるし、トヨタに行けば、ハイブリッドを中心に勧めるし、それぞれのメーカー系列で勧める車が違うではないか、ユーザーはどれを選択したらよいか解らない。」というご意見。確かに次世代自動車といわれるものには、プラグインハイブリッド、電気自動車、クリーンディーゼル車、ハイブリッド車、天然ガス車、水素自動車、燃料電池車、バイオ燃料対応車といったような様々な車があります。それぞれご指摘のようにメリットとデメリットがあります。それを一覧で見たいというお客様のご意見は良く解ります。一覧でメリット、デメリットを比較する中で、自分の使用の仕方に併せた車選びをしたいというのは良くわかりますが、自動車販売店の立場からすると、自分の扱っている車を売りたいというのが本音です。ですので、協会単位か、行政になるのか、今後の課題にさせていただきます。今の状況でメーカー系列の販売店単位でこういったものをご提供するのには難しいと思います。ただ、私ども日産系だけではなく販売店協会に所属している各系列のディーラーでは、それぞれの取り扱いの車の特徴、長所と同時にデメリットをきちんとお伝えして、お客様の理解の上で車を販売していくという姿勢をとって参りますのでご安心ください。

尚、先ほどの充電インフラの件に関して、普通充電と急速充電のお話をしましたが、自然エネルギーである風力発電、太陽光発電。特に太陽光発電はかなり普及してきています。その自然エネルギーを活用し、電気自動車に蓄電するスマートハウスの基礎の部分が構築され、最近新築のお宅で太陽光発電の設備のついた家が目立ってきました。先ほど3,100円でコンセントが付くとお話ししましたが、電気工事も割安になってきましたので、新築されたお宅ではほとんど標準になっていると思います。地域全体ではエネルギーを効率的に使うというスマートタウンといった物の中で電気自動車が活用されておりますが、その電気自動車は蓄電器として使えます。プラグインハイブリッドもちろん使えますが、東日本大震災のおりに停電等

でエネルギーの供給が寸断されたという状況の中で、その対策として蓄電器を活用した対策をしようという動きがあります。

例えば日産リーフでいいますと、エアコン、冷蔵庫、電灯等を使用した2日分の電力を蓄えることができます。先ほどの高見澤さんのご質問で、ヒーターの話がありました。家庭用の電力の2日分が使えますから今のヒーターを、水を温めてファンを使用して温風で暖めるのではなく直接電気毛布のような電熱に換えると、なかなか車の室内は暖まりませんが、非常時の様な場合は家庭で使用する電気の2日分を蓄電しておりますので、その残量にもよりますが、そういった方式ですとかなり長時間暖をとることができます。ちなみに現在の電気自動車は水を温めてファンで暖房をとるといったヒーターから、今言った直接の電熱に変わっていくと聞いております。

**(長野県環境部温暖化対策課 松本準樹)**

エネルギーの供給方法、充電インフラの整備ということに関してご質問を頂いているので、私からも補足と言う形でご説明をさせていただきます。まず、エネルギーの供給方法ということで岡田様からご質問を頂いておりますが、電気自動車に関しては充電器のスタンド整備であるということをお県としても認識しております。本県では県土自体が広いので県内に設置してある充電器の数は隣接する他県と比べて引けを取る台数ではないと認識をしています。ただ、充電インフラ自体現在整備が進み始めた段階ということなので、環境対応車を保有しているユーザーの皆様には充電施設などのインフラ整備に関する不安をもってしまうということは申し訳ないと思います。

次世代自動車に関しては、環境性能に優れた自動車というのが沢山でてきておりますので、温暖化防止、環境問題といった点からも、県としても普及が進むと良いと考えております。また、長野県では平成23年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ました。この協議会では長野県行政だけでなく、自動車業界の皆様を始め、エネルギー関連の事業者、電力会社、そういった事業者様に加えまして交通関係の高速道路会社や観光ホテルの事業者等関係者の方々を参集させていただき、電気自動車等次世代自動車普及にかかわる課題の方策について検討を始めたところです。そういった中、情報共有等の協議をする中、民間企業の中で既に課題解決に向けて頑張っている方々もいらっしゃるの、県も後押しをさ

<p>佐藤 牛 朗</p>	<p>○ 次世代自動車と言えばHV車、EV車に特化されて語られていますが、軽油の活用に注力すべきである。現在のクリーンディーゼルエンジン車は、含有硫黄分を画期的に低減させる技術が確立され、触媒に頼らないエンジンを実用化している。もっとクリーンディーゼルエンジン車の普及促進に取り組むべきではないか。</p>	<p>せていただければと進めております。この協議会については、昨年度は本会とは別に、より個別の事案について協議をする分科会という場を設けています。今回の懇談会と併せて5回開催されております。</p> <p>その成果としましては、充電インフラに限ると、県内の充電設備情報を一覧して見られる仕組みがあると非常に便利であるという意見を基に、充電器を設置している業者、ディーラーに声をかけて充電器の設置状況についての情報収集を行いました。その結果、今年1月より充電器の設置状況のマップを作成いたしました。県の温暖化対策課のホームページに掲載をしております。こちらのホームページは誰でもご覧いただけます。今回ご質問いただいた「車に乗っていて充電ポイントがなかなか見つからない。」という意見がございましたが、そういった意見に対して多少手間ではございますが、お出かけ、ご旅行前にホームページをご確認いただくことで、充電器がどこに設置されているかということを地図上で確認をしていただけると言うところまでは整備させていただいております。</p> <p>充電器の利用・サービスについては、課金が可能となり、新しいビジネスとして民間の会員制ではありますが、充電サービスの提供を本年9月に一部の民間事業者で始めたということです。他県での成功事例、先進的な取り組みについて意見交換させていただいて、関係者間での連携を図りながら効果的な設置場所、設置主体と充電ポイントのPRということと併せまして、県と致しましても充電インフラの整備が効率的に進むようにしております。以上です。</p> <p><b>(協会理事 唐沢 英二)</b></p> <p>ご質問いただきましてありがとうございます。佐藤さんのご質問のとおり、結論を申し上げますと、これからクリーンディーゼルエンジン車は急速に増えて参ります。そういう状況の中、電気自動車・ハイブリッド・プラグインハイブリッドを含めまして先行している環境対応車の中で、ディーゼル車は多少立ち後れましたのでその分は多少ストロークがあるかと思っております。</p> <p>ディーゼル車に関しましては、今から十数年前に当時の東京都知事がフラスコを回して黒い黒煙は公害だという会見以降、市場に多くのディーゼル自動車が出ていたのですが、日本のマーケットから売れなくなったので撤退をいたしました。その中で特に大型バス、トラックの後ろを自家用車で走っていると、大変な臭いと煤が自分の自動車を襲うという事は皆さんもご経験があるかと思います。しかし、現</p>
---------------	---	---

在のクリーンディーゼルというものは、全く臭いも黒煙もでません。

国土交通省が、平成 20 年に「ポスト新長期規制」というのを設定いたしました。特にガソリン車には難しい排ガスの部分ノックス（NOX）というふうに書きますが、これは軽油の場合には非常に少ないクリーンなエンジンとなります。これが非常にフォローになっております。基本的に新しいエンジンを作ることによって解消する。その中で世界 1 高いレベルの規制値、日本の国土交通省のディーゼルに対する規制が高いのですが、その高いハードルをクリアしたのものについて、クリーンディーゼルという指定になります。取得税、重量税、補助金問題、ガソリン車に対する補助金が 9 月 27 日で終了をいたしました。ディーゼル車につきましては、来年の 2 月 28 日まで登録をした車輛全てが金額によって違いますが補助金の対象になります。300 万のディーゼル乗用車で補助金が約 18 万円。電気自動車、プラグインハイブリッド等も対象となっています。

こういった中でこのクリーンディーゼルは、排ガスの関係で非常に高いレベルでクリアした。今までのディーゼルと違い非常に完成度が良くなっております。音も静か、俊敏性もある、従前のエンジンは、色々ご経験をされていると思いますが、車内ではオーディオもボリュームを上げなくては聞こえない。居住性が悪い。車に乗っていてもドライビングを楽しむといったレベルではなかった。それが非常に静粛になった。操安性もよい。それからエコノミーという関係となりますと、今現在は取得税、重量税の免税となっていて補助金もある。もう 1 つ大きなことは燃料は軽油でございます。軽油というのはガソリンよりも約 20%位市価の中では低価格です。

今、日本の中で軽油というのは、産油国から原油を持って参ります。第 1 に取り上げるのがガソリン、軽油は言うならば副産物。今の日本の状況は、まだディーゼル車が少ないので、反対に海外に輸出をしております。その輸出量はざっと 1000 万キロリットル、これが非常に安価になっております。今、日本で売っている軽油はリッター約 125 円から 128 円ということです。それを 1000 万キロリットルかけて参りますと、1 兆 2800 億という金になります。これが全部輸出に回っております。これは過剰の燃料となっております。

そういう状況のなかで、今現在のクリーンディーゼル車は世界で 6 車種ございます。ベンツのブルーテックが 2 車種、BMW X5、国産では日産のエクストレイルの 20GT (X-Trail 20GT)、三菱のパジェロ、マツダの CX5。これはいずれも比較的高排気量の車です。当然高排気量となりますと 300 万円以上の商品となって

<p>北原孝幸</p>	<p>○ 燃費性能は、買い替え時の重要なポイントとなっている。今後の燃費性能向上は、各車種クラス</p>	<p>きます。ですので、先ほどの補助金となりますと、ガソリンの同価格の車輦と比べて高いものですから、18万から20万のレベルの補助金が経済産業省からでているということですのでご理解をたまわりたいと思います。</p> <p>先ほど申しあげました自動車税の問題が沢山出てきて、現状の中で税がどのくらい動いているかということをご参考にして下さい。今年の6月18日に長野県でプレスリリースしております。平成23年度県の租税歳入の金額。税務の関係が色々あります。法人税、事業税、個人県民税などトータルで1900億。私どもの業界、揮発油税というのは、直性ダイレクトではないのですが、車によって消費された税額です。自動車税が333億円、取得税、新車を買ったときに払う県に入る分ということで、35億5000万。揮発油税が、軽油の引き取り税単独で185億。従って今申しあげました、自動車の関連のところ、3点ピックアップすると553億ということで、県の租税の歳入の約30%位を自動車関連で長野県税の歳入となっている。一番高いのは個人の県民税ですが、参考までに611億という金額です。長野県は商売が下手なものですから、法人税はあまり納めておりません、380億となっております。</p> <p>これから13年、14年の開発の中でなぜ伸びるかと申しますと、1400cc、1500ccクラスのディーゼルが出て参ります。これが商品として国内に導入されると、金額につきましても180万とか170万とかのレベルです。もちろんグローバルのマーケットですと、軽自動車ヨーロッパの市場でも、アメリカ、中国、オーストラリア、カナダという、おそらくそういった方向にどんどん流れていくでしょう。日本も同様にディーゼルの占める比率というのが大きくなってくると思います。解っていただいたどうか解りませんが、こんなところでご容赦願いたいと思います。ありがとうございました。</p> <p><b>(協会理事 増田 勝)</b></p> <p>燃費性能の向上ということですが、燃費性能につきましても、究極は排出ガス0ということが各メーカーの求めている数字ではないかと思っております。しかし車というのは他にも快適性、安全性と色々な問題がありますので、今はその過程ではないかと思っております。その中でハイブリッド、プラグインハイブリッド、クリーンディーゼル、排ガスゼロという燃料電池、水素車と、最終的にはそこに行くのかと思っております。</p> <p>今現在の過程では、エコカー減税ということをやっておりますが、今年を含めて3年間です。エコカー減税の対象車は、平成17年度の排出ガスの基準におきまして</p>
-------------	--	--

<p>渡 辺 光 明</p>	<p>(ガソリン仕様・排気量・車種)で燃費理論値に対してどのようなロードマップを考えているのでしょうか。</p> <p>○ 現在所有している車は、S社の軽トラックと軽ワゴン車を使用しています。また、果樹栽培で生計を立てているのですが充電式バッテリーを搭載した作業車を使用しています。CO<sub>2</sub>で地球に悪影響を与えるガソリン、高い価格のガソリンを</p>	<p>平成 27 年度、10 年間で排出ガスを低減しましょうという国の政策がでております。それを燃費に置き換えて、平成 27 年度の燃費基準というものが定められております。その基準に対して、すでに達成している・それ以上の基準に達していることで、エコカー減税が変わってきます。例えば、平成 27 年度の燃費基準を更に 20%達成している場合、取得税、重量税が免税となっている。すでに 10%達成している場合 75%の減税、すでに達成している場合 50%の減税というように減税処置がとられています。エコカー減税には取得税と重量税と自動車税がありますが、その中で自動車税は燃費基準を 10%、20%を超えていると税額の 50%が減免、すでに達成で 25%減免されます。そのような事から、各メーカーでは平成 27 年度の燃費基準を目指して、日々努力をしているというところです。やがてそれに近づけばさらに基準が強化され、目指すところが示されると思います。今のところはそのようなロードマップです。</p> <p>将来的には次世代自動車の開発が急務と考えられますが、各メーカーそれぞれ得意な分野がありますから、その中で電気自動車、ハイブリッド車、又は最近よく耳にする第 3 のエコカーと言われるエンジン性能を更に改良した車種というようになるのでは。従いまして、この開発が進んでいけば従来の燃費に比べて遙かに燃費性能の良い車が誕生してくると思っております。環境問題では、燃費だけでなく、その車を作る過程においても CO<sub>2</sub>をださないような、化石燃料を使わないような、製造の方法も開発が進んでいるというような状況でございます。以上です。</p> <p><b>(長野県環境部温暖化対策課 松本準樹)</b></p> <p>充電式バッテリー車、電気自動車の普及に関してお答えさせていただきます。大枠は先ほど申しましたとおり、県といたしましても協議会を設立して行政だけでなく、自動車関連産業の事業主様、関係団体の皆様との情報共有と課題の検討を行っております。本件においては二酸化炭素の総排出量の運輸部門。移動に関わる運輸の部門から排出される割合が、2008 年度には、約 26%ということで、全国では全体の 18%ということですので、全国と比べても高い割合となっているということが解ると思います。本県は世帯あたりの自動車保有台数が非常に多く、居住地も分散しておりますことから、自動車の保有台数は減らしていくことは難しいと考えております。温暖化対策、エネルギー制約からは、従来のガソリン自動車に比べて二酸化炭素の排出量の少ない電気自動車の普及につきましては、渡辺様のご指摘のとおり</p>
----------------	---	---

	<p>購入しなくても良い、充電式バッテリー車を開発して欲しいです。</p>	<p>ガソリン使用の削減によるコスト削減効果もありますし、非常に有意義なことであると考えております。こういった充電式バッテリーを搭載した車を使用することもすごいことであると、読ませていただきました。自動車使用時のガソリン使用量の削減という観点からいきますと、県でもエコドライブを推進しております。県民向けの講習会をしております。発進時のアクセル操作、加減速の少ない運転技術を身につけて頂くことによりまして、走行燃費につきましても20%程度エコドライブで改善するといわれておりますので、こういったことについても併せてお勧めしておきたいと思っております。</p>
--	---------------------------------------	---

## 2 車の安全確保のための車検整備点検等に対する要望・意見について

質問者	質問要旨	回答要旨
窪田 佳純	<p>○ 安全確保の為に車両整備点検が大切なのは解りますが、6か月に1回や毎年となると金銭的に厳しく、なかなか点検を受けることが出来ません。定期的に点検をする人には、何か補助が出る仕組みに出来ないでしょうか</p>	<p>(和田副理事長)</p> <p>まず、窪田様のご質問「定期点検にメリットはないのか。」ということですが、今のところそういった制度はありません。基本的に法定点検は乗用車の場合は1年ごと、ユーザーの負担によります6ヶ月点検は無くなりましたので、これは負担軽減になっております。ですが、6ヶ月毎にオイルを交換していただくということが点検のタイミングでは無いかと思っておりますので、お忘れにならないようにしていただきたいと思っております。尚、各社ディーラーでは色々な整備パックを開発し、お買い得な整備パックを販売しておりますのでご利用いただければと思います。また、窪田様お伺いしたところ、現在お乗りのお車は中古車だということですので、例えば大きな整備の場合は、リサイクルパーツという所謂リサイクルの部品も格安に手に入る時代となりましたのでご利用をお勧めしたいと思います。メーカー保証もございますので、たまには保証書もご覧いただいで重要なことを書いてございますので、それをもとにディーラーにご相談いただければと思います。</p> <p>2番目の高見澤様のご意見。定期点検については近年、使用者の責任と言うものが求められております。平成7年に自動車の性能向上によりまして、大幅に点検整備が簡素化されました。お乗りになっていただいて点検の度にあまり大きな故障がないということで、やらなくても良いのではというご意見だと思っておりますが、やはりブレーキなどのように外見からわからないような分解を必要とする部分もございますので、是非点検につきましては、継続をお願いいたします。一方ディーラーのフロントではお客様にアドバイスをしております。エコドライブの方法など色々耳よりな情報もございますので、是非お待ちの際に情報を仕入れていただくというのも一つのメリットかと思っております。</p>
高見澤 正和	<p>○ 車両整備に関しては、経年による材質の劣化、走行による部品の摩耗についてのみ、随時確実に点検・整備する事と、運転者に義務付けられている始業点検を行うことで機械としての車の安全性は保たれると思う。</p> <p>現在の車検・点検の制度は車の信頼性が低かった時代の名残で安全確保と言うより業界の収入確保のためと言う理由も少なからず有る様な気がしています。</p>	
佐藤 午朗	<p>○ 車両の点検は、プロに任せきりにならず、運転する本人が最低限のことはやらなければならない。</p> <p>プロでなくても「取扱説明書」を読めば簡単な点検は出来る。メンテナンス代も自己チェックと</p>	

<p>北原孝幸</p>	<p>ロにお任せするサービスを併合してやった方が経済的である。自己点検の励行とディーラーとのマンツーマンで対応するのが効果的である。</p> <p>○ 近年、自動車が故障して事故になったとほとんど聞かなくなりました。これは高信頼度の製品設計、部品製造及び定期整備点検の結果と考えられる。しかし、各社のコスト低減競争激化により部品の設計保障年数見直し、整備点検項目見直し及び整備調査時間低減など危惧されている。この状況下、顧客が最も頼りにしているサービス部門が、より顧客サイドに立ち不具合の相談などが気軽にできる場所、時間作りが必要ではないでしょうか。</p>	<p>また、車の保有年数が長くなり、それに伴い皆様が車にお乗りになる時間が長くなりまして、中古車になる車がでてまいりません。そういう意味ではしっかりと点検をされているお車は大変高く取引されるというメリットもございますので、お伝えしておきます。</p> <p>それから佐藤様の自主点検を励行していくのだということで、まったくおっしゃるとおりだと思います。ただ先ほども申し上げた通り、見えない部分、あるいはエンジンの奥につきましては、分解をしてプロが見させていただくということも必要でございますので、日常点検はユーザーでお願いいたしまして、12か月点検、車検はプロにお任せいただきたいと思います。</p> <p>北原様からもご意見をいただいております。ご相談の窓口でございますが、ディーラーの窓口がよろしいかと思っております。店舗の窓口もでございますが、各社にサービス本部と言う形で本社に本部機能を備えております。ここでは大変技術的な面、燃費が思ったよりでないという具体的な問題について丁寧に対応しておりますので、色々お気軽にご相談をいただきたいと思います。最近では高性能と高精度という車を起用しておりますので、オイルの交換などメンテナンスが行き届かない場合に車の性能を阻害する場合も出ておりますので、ご理解をお願いいたします。北原さんよりお話しをお聞きしますと、サービスに行くのだけれど、点検が終了しましたというだけで、なかなか自分の乗っている新しい技術の入った商品について説明をしてもらえないというご不満がございまして、私どもディーラーといたしましても、お客様との接点を広げて、お客様のお買いになった商品の新しい技術、あるいは新しいエレクトロニクスをわかりやすく、ご説明をする機会を作るようにしていきたいと思っておりますので、ぜひご支援をよろしくお願い申し上げます。</p>
<p>岡田好司</p>	<p>○ 最近、車両整備不良のような車をよく見かけます。特にウインカーランプやブレーキランプ等が点灯していない車の後方を走行していると大変不安と危険を感じる事が多々あります。規制緩和で6か月点検が法定点検でなくなったことありますが、ユーザーの中には走行距離が少ないと点検をしなくても良いとか、費用面から12か月点検すら受けないと言うユーザーもいるようです。</p> <p>是非関係機関においては車両整備点検の必要</p>	<p><b>(長野運輸支局 山口義典)</b></p> <p>ご質問に対して技術的な部分に触れながら、ご質問にお答えしていきたいと思っております。</p> <p>まず岡田様からご質問の定期点検のお話ですが、「定期点検をやらなくてもよいのではというユーザーさんがいらっしゃる。」と言う事、「点検整備をもう一度広く周知してほしい。」というご質問、要望でございますが、私どもにとってはタイムリーなご質問です。9月、10月は「定期点検整備推進運動」ということで、国土交通省や自動車販売店協会等関係機関のご支援、ご協力を得ながら運動を推進しております。具体的には、なかなか国のやることですからお金がないということでも力不足のところもございますが「広報活動」、各メディア、新聞、ラジオ等を通じて</p>

<p>太田 雅 浩</p>	<p>性を今一度広く周知させてほしいです。</p> <p>○ 規制緩和により「前車検」「後整備」が可能になっていますが、前車検ではどの程度の不具合が発見されるものなのでしょうか。また、後整備が必要な車の整備実施状況や販売店によるフォローはどのように行っているのでしょうか。</p>	<p>定期点検が必要であるという事を訴えていく。あるいはポスターやチラシ。また各種関係イベント等で広報を進めております。</p> <p>次に、運動の一環の中で定期点検はどの位やられているのか、ということです。「やれ、やれ」と私どもが言うだけでよいのかという所で、各地方自治体、車を仕事として使用しております運送業者にアンケートを行い、わが身を振り返ってみるという事を昨年からやっております。「あなたの所は定期点検をやっていますか。」ということを探ねました。各地方自治体、長野県、各市町村、70数カ所より回答がありました。集計してみますと実施率は約9割という数字、あとの1割は残念ながら実施していないというような残念な結果で、「定期点検を確実に実施してください」という話を各自自治体に投げかけている状況でございます。</p>
<p>牧 田 仁 子</p>	<p>○ 事故や故障が多い。また、故障の原因となりやすい個所や傾向などの統計は有るのでしょうか。あるとしたら、それをユーザーにどのように告知しているのですか。</p>	<p>また、運送事業者に「あなたのところの車の保有台数と、その内の点検整備を何台行いましたか。」という事をお聞きしました。皆さんお持ちの自家用乗用車の場合は、12か月いわゆる1年毎の点検をやっていれば良いということになっておりますが、貨物運送事業者の車は、距離を乗るということと、人や物を運ぶ仕事ですのもっと短い周期での点検が必要です。基本的には毎日の始業点検。それから3カ月毎の点検。事業用の車というのは厳しいのです。12カ月点検もでございます。それぞれの実施率も、今年データは集計中ですが、昨年データでは7割と少しの実施率。2割強の車輛はやられていない。運送業者さんには罰則規定があるのですが、そういった中でもちょっと実施率が弱い。そのような結果をみますと、広報が足りないといわれればその通りです。</p> <p>また、一般ユーザーさん達に定期点検の必要性が浸透しているかというところです。残念ながら浸透していないという状況にあります。長野県のユーザーの実施率は4割に届かない。長野県は平均以下です。全国的には実施率は上がります。何とかしなければいけないということは我々も認識はしておりますが、お金がない、面倒くさいという理由で実施率が上がらないというのが実情でございます。そんなことで嘆いてもいられないので、少しでも実施率を上げようと我々も色々取り組んでおります。整備工場さんの方も取り込んで、車検の時に定期点検もいかがですかというセット等のお願い。このお願いの効果が少しずつ出てまいりまして、昔は3割程度であった実施率が4割近くまで上がり目に見える成果も出てきましたが、まだまだ足りないという状況です。ちなみに実施率、長野地域は低いのですが都会は高い。東京、埼玉、神奈川地区は大体8割近い実施率。やはり意識が違います。事故や故障で渋滞を引き起こしたら迷惑をかけるどころか、賠償を求められるという状</p>

況になることもあります。こういった面からも意識が違うというところで長野県は実施率が低いかと思われれます。意識の面においても定期点検推進について、力を入れていかななくてはということも認識しております。少しずつですが成果は上がっておりますのでご理解をお願いします。

次に、太田様からのご質問で、「後整備」のお話です。最近ユーザー車検（自分で受ける車検）という方が車検の1割を占めるほど多くなっております。そういった方の対応をさせていただくと、その1割の内のさらに1割程度はご本人さんが行われている。後の9割はどんな形のユーザー車検かという、ユーザー車検の代行屋さんがやっちらっしゃる。車検の後に整備をする。以前は整備をしてから車検を受ける、これが「前整備後車検」。今回ここに質問されておりますのは、車検後の整備、「前車検後整備」。これのフォローが来ているかとのお問い合わせですが、正確なフォロー、確実に後整備をやっているかということは、把握できておりません。そういったユーザーさんについては、国土交通省から「きちんと定期点検、整備をやってください。」というお願いのはがきを送らせていただいております。ただ、その後の点検整備の実施状況は追ってっていない、把握できていないという状況でございます。はがきの効果も検証しなくてはいけないのですが、定期点検に罰則規定はございません。やらなくても罰金等はないのでそこまでの追求もしにくい事もあり願って止めているという状況です。このようにフォローまでは国としてはできていない。ディーラー販売店での状況はということですが、販売店としてもフォローはしにくい。各ディーラー、整備工場よりハガキで案内はしているのですが、なかなか応じてくれないユーザーさんもいらっしゃる。ディーラーさんは、他の整備工場に定期点検を持っていかれると、お客様に逃げられてしまうという状況もございますので、そこまでのフォローも全てできているとは言いかねるという状況です。

次に、牧田様のご質問ですが「故障箇所、故障原因の告知」ということで、「故障になりやすい箇所や傾向の統計、またユーザーに対してその告知の方法は」ということです。過去、10年位前にそのようなウィークポイントと、故障しない所謂ストロングポイントの統計はとっておりましたが、大体見えてきたので、今現在そのような集計をしているところはありません。実は、整備振興会で調査をしていたのですが現在は行っておりません。しかし、ウィークポイントはどこかを見る手法はございます。例えば、事故を起こした車の「異常箇所」そこから追う方法。国土交通省の統計のなかで、「リコール」（メーカーが製作段階で、いわゆる欠陥が起きる

<p>玉 木 由 美</p>	<p>○ 点検整備の期日が近づくと毎日連絡を下さることに感謝しております。先日、車両の点検整備を受けた際、疑問に思うところがあり伺ったところ、「説明書を読んでください」との回答でした。それ以降は購入した店舗ではなく、別の店舗へお願いしたことがあります。同じディーラーでも点検項目や説明の仕方に違いがあるのでしょうか。尚、現在の店舗には大変満足しております。</p>	<p>可能性があるものを修理、改善対策をする) でどこが弱くなっているかを見る方法。しかし事故においては、整備不良に起因する事故は非常に少ない。全体の1%に満たない状況です。しかし、どこが原因かというのはある程度ははっきりしております。「ブレーキとタイヤ」この足回り、この2点が非常に多い状況です。タイヤ、ブレーキは摩耗します。そこで、スリップ事故、ブレーキが利かない。そこは良く見なくてはいけない、良く壊れるところですのでご説明ができるかと思いません。「リコール」につきましては、国土交通省のホームページ、ネット上で公開しております。色々な箇所で欠陥がでますので、特定の場所を申し上げにくく、どこが悪いとはっきり言いきれません。ただ、最近車輛火災、燃料装置関係については特に注意をお願いしたい。燃料タンクの異常な音、時々出火するといった欠陥は事故に結びつきやすいということ、また、車が燃えるということは自分の財産が燃えるということです。因みに火災事故は年間300件以上発生しております。最近クローズアップされておりますが、燃料漏れから火事を起こすという事も実例としてございます。自分の車は欠陥車ではないかという情報も、国土交通省のホームページの「車の不具合情報」といったところや「リコール」という検索をかけていただくと、ご自分の車に関して調べることは可能ですのでご承知置きください。このような形でユーザーさんに対して、車の欠陥「リコール」につきましては周知させていただいているという状況です。私からは以上です。</p> <p><b>(宇都宮理事長)</b></p> <p>玉木様からの車両点検整備に関する質問に対する返答、この件に関しまして大変不誠実な対応をいたしまして申し訳ございませんでした。業界団体の代表と致しまして心からお詫びを申し上げたいと思います。また、こういった事はあってはならないと日頃から社員教育を充分に実施し、注意をしておりますが、この様な不誠実な対応によりお客様に不快感を与えてしまいました。今後絶対このようなことがないよう、より教育指導を徹底してまいりたいと思います。この懇談会の内容につきましては、資料にいたしまして協会加盟社29社、及び385社の店舗に配布いたしまして、今後ともこのような不誠実な対応の無いよう徹底してまいりたいと思います。</p> <p>また、自動車業界に対する率直なご意見をいただいた事に関しまして心から感謝申し上げます、今後もこのような事がありましたら、協会関係者、販売ディーラー</p>
----------------	--	--

		各店舗へお申し付けいただければ、この様な問題に関して出来るだけ社員教育を再徹底してまいりたいと思います。心からお詫びを申し上げまして、自動車業界の反省と併せまして指導をしてまいりたいと思います。どうもありがとうございました。
--	--	--

### 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
松永美樹	○ 警察署や安全協会、企業、地域等の交通安全防止活動への取り組みにより、交通事故は以前に比べて非常に少なくなってきました。しかし、依然として痛ましい交通事故は後を絶ちません。車を使用する企業では交通事故に対して啓発活動の取り組みなど敏感になっていると思います。ですが、一般の人はつい気が緩みがちです。警察署や安全協会の用事、交通安全週間など以外にも交通安全に対する意識付けとして、自動車販売事業、販売ディーラーの方々の呼びかけなど、これ以上に何か取り組める事は無いのでしょうか。	(警察本部交通企画課 唐沢正典) 交通事故を減らすためのご質問についてお答えする前に、簡単に県下の交通事故の情勢についてご説明申し上げます。昨年、死者 115 名、一昨年 110 名、一昨年までは平成 17 年より 6 年連続で交通事故死者は減少、昨年は 5 名増えております。今年 は 昨日 (10/1) の段階で事故死者のみで、69 名。昨年同期比でマイナス 11 名、減少率約マイナス約 14%です。けが人は 9,700 名。全国の死者は、3,052 名でございます。全国の状況は昨年同期比、マイナス 204 人、減少率はマイナス 6.3%。減少率では長野県は多少良いという所はあるのですが、秋の交通運動が始まって死亡ひき逃げ事故が 2 件、高速道路では単独のオートバイ事故が、諏訪、その他県内各地で 7 名の方が亡くなるという厳しい状況でございます。そのような状況を踏まえて、皆様の貴重なご意見を頂戴して参考にしたいと思っております。
榎本一男	○ 県外の方から、今の長野県の交通モラルは無法状態だと言われます。スピード違反・煽りなどモラルはとても酷いと思います。交通事故は起きる前の予防措置が非常に大事だと言われています。取締りを徹底的に実施して成果を挙げている県もあります。自動車メーカーも今後は警察とタイアップして事故防止活動に取り組んで頂きたいと思っております。	まず松永様からいただきました、「これ以上取り組めることはないのでしょうか。」という事ですが、おそらく質問の主旨は組織立った会社、団体に属していない、高齢者等一般の市民の方はどうすればよいかという事だと思います。そこで、3 点お願いしたい。まず、1 点目。「交通安全における一声活動、ワンポイントアドバイス」を皆さんに積極的にお願いしたい。まずどうするかということですが、会社等にお勤めの方は取引先、お客様等に「安全運転をお願いします。」や「この先の交差点では左右の安全確認をお願いします。」等の声掛けを行う。家庭では、ご近所のお年寄り、子供たちに対して「夕方、夜出歩く時は明るい服装で、反射材をつけよう。」等の声掛けを積極的にお願いしたい。2 点目、反射材の活用。秋から冬にかけて日暮れがどんどん早まり、特に高齢者、歩行者の方が大変見えにくくなります。先日、塩尻所管内で下校途中の中学生が事故で亡くなっております。このような危険性を少なくするために出来る事は、反射材を(歩行者の側)つけるという事です。私も県庁から黒い背広で帰宅する時には、鞆に夜光反射材をつけております。これ
江森澄人	○ 最近の交通事故については、犯罪行為に近い事案が後を絶たない。一方で交通安全対策が追いついていない感が強い。時代の変化に即した法制の	

<p>玉 木 由 美</p>	<p>改革や安全運動予算支出の見直し(定例的広報や標語の旗など)を図り、主要交差点や事故多発地域に監視カメラを順次増設したらどうか。心理的抑制と共に事故発生後の円滑な処理に繋がる。</p> <p>○ 地区でも交通安全ゼロ運動や交通安全推進委員、育成会などで交通安全教室・講話など開催し、警察の方々には毎年お世話になっております。ありがとうございます。今後もご多忙とは存じますが、この地域ではこの箇所でも交通事故が多発している。この場所ではこういう注意が必要との現場で伺える範囲での情報・説明をしていただけたらと思います。</p>	<p>をつけるだけでも大分違います。夜光反射材の活用をよろしくお願い致します。3点目、交通ルールを守って模範となっていきたい。車を運転する時は、「ゆとりとやさしさ」をもった運転を。歩いている時は、道路の横断は横断歩道を渡り、赤信号は青になるまで待つ。子供さんたちの良き手本となるようお願い致します。</p> <p>次、榎本様からのご意見ご要望でございます。モラルの関係。長野県の交通マナーはたびたび「あまり良くないよ。」という声が聞こえるのが実態です。安全意識と思いやりをもった運転をしていただくように、県内外のドライバーに対しまして、広報啓発活動をしていきたいと思っております。具体的には、隣接警察本部と連携をとり、新潟、群馬等と共同した活動を考えております。予防の関係は、事故を防ぐための予防が大事ということもございまして。予防の関係はソフト面では交通安全教育活動、ハード面では道路改良等の道路管理者と協力した対策を強力に推進してまいりたいと考えております。それにつきましても、警察でしか成し得ないのが交通指導取り締まりです。特に悪質、危険、迷惑性の高い違反に重点をおいた交通取り締まりを推進して、交通事故の抑止に努めてまいりたいと思っております。お話のございましたスピード、煽り(あおり)等に関しましても、幹線道路、高速道路を中心に交通機動隊、高速道路交通警察隊を中心として積極的な取り締まりを行い、ひいては長野県全体の交通マナーの向上につながるよう努めてまいりたいと思っております。自動車メーカーが取り組む事故防止活動との関係でございますが、現状ではヤングドライバークラブ等の方々にも積極的な交通安全活動をお願いしております。またハード面につきましても衝突被害軽減の自動ブレーキが普及してきているところですので、不注意による追突事故、衝突時の被害速度の低下をもたらして被害の軽減につながる事が期待できますので、メーカーさんの今後の動向を注視していきたいと思っております。</p>
<p>高 見 澤 正 和</p>	<p>○ 道路標識については、場所によって標識の数が多かったり、時間規制の字が小さくて全情報を確認しきれない所や樹木などで見え難いところも結構ある。サークル型の交差点は事故要因がかなり減少すると思っております。飯田での試行結果について注目しています。</p>	<p>引き続き江森様からの意見。最近の事故の関係での悪質性と法律関係、監視カメラ等でございます。法律の関係ですが、法の制定は内閣府と国の関係省庁との調整が必要です。基本的に我々警察は法の執行者でございます。直接法の改正を問議出来る立場にはございませんが、皆様のご意見、ご要望は上局警察庁等へ報告をいたしまして、皆様の声を生かせるようにしてまいりたいと思っております。また、今年も全国各地で通学路における危険運転による多数の死亡者が発生する事故が起きております。その中で無免許運転の少年等による事故に対する罰則の軽重の議論が出てきております。現状で無免許運転は罰則が1年以下の懲役、罰金は30万円</p>

以下。危険運転ということになりますと 15 年。または死亡になれば懲役 1 年以上の有期懲役。通常の自動車運転過失致死傷で、7 年以下の有期懲役が決められています。国の方で無免許運転の罰則の関係を検討に入るということも聞いておりますので、国の動向を見守っていきたいと思います。

続きまして、予算関係でございます。基本的に我々県警は安全運動等で使う予算はございません。実態は県知事部局生活文化課で予算を組んでいただき、各市町村で必要な予算取りして関係機関、安全協会等との連携の中で啓発用品を配布させていただいたりしているところです。しかし、今後とも経費節減の観点から不要なものを見直しにつとめまして、皆さまのご理解を得られるように努力してまいりたいと思っております。

最後に監視カメラの関係でございますが、現状で長野県内 8 ヶ所の交差点に交通事故自動記録装置という監視カメラを設置して運用しております。平成 15 年に警察庁で予算付けをいたしまして、長野県に 3 基ほど配備。その後日本損害保険協会様より寄贈をうけ、現状 8 基の運用をしております。しかし 1 年間の保守管理費用が 1 台約 30 万円かかるという状況も踏まえまして、今後の整備につきましては、その必要性を慎重に検討していきたいと考えております。

つづいて、玉木様からの地域に密着した交通安全教室の関係でございます。非常にありがたいお話でございます。現状の取り組み状況は、各地域毎、交通環境、実態が違います。事故にも地域毎の特性がございます。大きな重体、重症、死亡事故が発生した場合には、事故の概要や注意点を地元や県民の方にお知らせをして再発防止に気を付けて頂くよう、各警察署、交番、駐在所から速報、広報誌等を発出して皆様の注意を喚起しております。地元の各種会合に参加させていただいた時にも地元で発生した事故の話題をとりあげて出席者に注意点を説明しております。特に死亡事故の発生した際には、各市町村が中心となりまして「交通死亡事故現地診断」というもことを設けております。これは、市町村、道路管理者、各区役員、老人クラブ、PTA、各種団体に警察を加えまして実際に現場を見まして、原因対策を話し合いの場をもってしております。今後とも「交通事故現地診断」という機会を積極的に活用してまいりたいと考えております。また、小学校、幼稚園等の交通安全教室では、実際に地域毎の危険箇所を踏まえて指導を行うように交通課員等に指示を出しております。今後とも皆様のご意見、要望を踏まえまして、効果的な交通安全運動を進められるようにしていきたいと思っております。

続きまして高見澤様からの道路標識の関係ですが、字が小さい、数が多く見えづ

<p>牧 田 仁 子</p>	<p>○ 協会としてどのような交通事故防止活動を行っているのでしょうか。特に、危険運転者（飲酒、スピード、居眠り等）に対しての対策も考えてほしいと思います。</p>	<p>らいというようなどころですが、規制標識については全国統一されております。根拠は道路交通法の施工例という所できまっております。従いまして全国全く同じ形になっております。ただ、規制標識につきましては、進行方向の基本的には左側という場所的な制約がございます。もし右側にとということになると、道路の上にオーバークラックという形になります。従いまして、場所的な制約もございまして多少数が集まってしまうということも出てきてしまうということもございまして、定期的に各警察署では安全点検を行っております。規制に見直し、標識の見やすさも含めまして点検をしておりますので、もし見づらい箇所がございましたら、地元の警察署、私ども本部の方へ話をいただければ早急に対応させていただきます。樹木で見づらいということにつきましては、市町村で管轄のところは市町村で管理してもらえますが、個人のお宅の樹木につきましては、ご理解をいただいてから伐採という手続きを経ますので、多少動きが遅くなるということが危惧されます。できるだけ早急な対応をはかってまいりたいと思います。</p> <p>最後に飯田のサークル型の交差点、ラウンドアバウトでございます。メリットは信号機が不要ということ。大震災の際、通常の台風等で発生する停電の際にも交通整理に困らない。環境にやさしい、省エネということで注目されております。ご指摘のとおり飯田市の吾妻町では社会実験を行いまして一定の評価を得られたという事で、本格的な導入を決めております。吾妻町から 500 メートルほど離れた東和町という交差点でも今年度末までにラウンドアバウトを導入予定で道路改良をすすめております。東和町というところは今まで信号機があったところを撤去して円形の交差点に改良してラウンドアバウトにするというところで、信号機を撤去してラウンドアバウトにする所は全国でも初めてというところがございます。以上でございます。</p> <p><b>（協会 上原専務理事）</b></p> <p>協会では平成 4 年から約 20 年間、交通弱者を対象とした交通安全教室を開催しております。園児で教室を受けられた方が、中心的なドライバーになっているという時期を迎えております。内容はトラックを使用した死角、巻き込み、衝突事故の疑似体験、腹話術、寸劇等で理解を深めた教養をしております。実体験型の教養をしている関係で皆様より好評を得ております。県下各小中学校、高齢者、園児の方に対して行っています。皆様方もご希望がございましたら、協会の方へご連絡をいただければ出向きまして、状況に合わせました安全教室を開催したいと思っております。</p>
----------------	--	---

<p>大 島 武</p>	<p>○ 昨年、片側二車線道路と一車線道路の交差点内で故障し、車が立ち往生しました。両方の道路とも100%車が流れている状態で、一人で故障者を移動できず、また、手を貸してくれる人も無く、車の洪水の中で大きな恐怖を感じまして。信号機が何回か変わった後、道路維持管理者に従事している方2名が故障車を歩道に移動してくれました。</p> <p>その後、携帯電話を借用し販売店に連絡しましたが、その対応は全く腹立たしい限りでした。販売店や担当セールスマンの品位がこれ程低いとは考えていませんでした。納車して終わりではないのです。長いお付き合いが出来るセールスマンと出会いたいです。</p> <p>このタイトルに「ロードサービスが不誠実だ。」と書いてありますが、私の原稿にはこうは書いてありません。電話をしたらロードサービスの方はきちんと販売店まで送ってくれました。しかし、販売店の対応してくれた方は「しばらくお預かりしますと。」それだけです。その後、代車が来ました。代車はこすった車です。私は代車には乗っておりませんので、私の駐車場でこすられたと思</p>	<p>ます。その他協会といたしましては、春、夏、秋、年末の4回交通安全運動の時に街頭指導活動を行っております。各ディーラー拠点毎に構成しております社員の皆様に、街頭に進出していただきそれぞれドライバーの方に安全運転を呼び掛けるとい活動を行っております。また、車輛点検教室、交通事故ゼロチャレンジ事業、高齢者の方のマナー協議会であるすこやか信州交通マナー協議会への支援、協力を行っております。協会の事業の一端をご紹介申し上げます。以上です。</p> <p><b>(増田理事)</b></p> <p>大島様には大変ご迷惑をおかけしまして申し訳ございませんでした。先ほど、宇都宮理事長からもございましたが、この苦言につきましては謙虚に受け止めさせていただきます。全社、全ディーラーが徹底するように再教育をしてまいりたいと思っております。以前は、営業ということととにかく車が売れた時代がありました。どんどん車を売れば良いという時代がありましたが、最近長野県では10年以上経過の車が3割という時代になっています。今の営業は車を売るというより、アフターサービスをしっかりして、お客様とお付き合いをさせて頂き販売に繋げるという考えになっております。</p> <p>今回、こういう事実があったという事は大変遺憾に感じております。今後、再度業界としても気をつけていきたいと思っております。以上です。</p> <p><b>(宇都宮理事長)</b></p> <p>タイトルも間違え申し訳ございませんでした。ただいまの問題は先ほど説明の問題でも不誠実だということがございました。現在協会員に属している職員約6,000人おりますので、こういったことは多々あるのではと思われます。お客様から言われないと全く分からないものです。私ども皆様お客様からの声というものは、非常に大切な声だと日ごろから受け止めております。今後こういう事のないように社員教育の徹底をし、また、私共幹部もしっかりと反省をして今後に対処をしてみたいと思っております。大変申し訳ございませんでした。</p>
--------------	---	--

	<p>ました。ところが、こすった車をもって販売店に行ったところ、「いや、この代車は最初から傷がついていた。」とこういうセンスなのです。もうひとつ、3年以降の補修部品を契約時に買っていただく安くできるということだったのですが、今回この事故で3年せずに売却しました。セールスではいつでもお金はすぐ返せるという話でしたが、実際には私が売却した車が登録にならないと返せませんとのこと。しかも、預金金利の何十倍の手数料まで取っている。非常に私は不愉快な思いをしました。タイトルのロードサービスが不誠実なのではなくて、この会社のサービス全体がマニュアル化されている。最初のセールスは売ったらそれっきりです。後は担当の方はちゃんとやっている。私がこういう恐怖心に陥った事をだれも聞こうとしませんでした。車は非常に大事なものです。生活になくってはなりません。しかしながら運転している人の命を。周りの人を傷つけたり殺傷したりする凶器にもなる。それを考えて車を売っていただきたい。それが私の今日のお願です。</p>	
窪田佳純	<p>○ ロードサービスは、事故が起きた時に利用するイメージがあるのですが、交通事故防止とロードサービスはどのような関係があるのですか。また、具体的なロードサービスの内容を教えてください。</p>	<p>(日本自動車連盟 田中靖)</p> <p>JAF長野支部の田中でございます。ご質問ありがとうございます。窪田様のご質問のとおり、ロードサービスは事故が起きてから依頼を受けて出動し、救援を実施するものです。ロードサービスと事故防止の関係ですが、まず「安全安心支援活動」というものを行っております。「ワンポイントアドバイス」というものですが、救援作業終了後、お客様の承諾を得て故障箇所以外の部位も点検させていただいて、修理等必要な箇所を発見した場合は至急ディーラー等の工場に入庫するようにアドバイスを実施し、事故防止及び故障防止を行っております。また地域の安心を支えるロードサービスカーがパトロールを行うということで、生活安全パトロール活動を実施しております。昨年度は路上での交通事故、故障車等の認知対処を全国で2,119件実施させていただきました。JAFの事故防止活動は、企業、団体、学校等の依頼を受けて行う座学型の安全運転講習会の実施や、50歳以上のドライバー</p>
小野智美	<p>○ 現在、JAFの加入手続きは自動車販売店以外に何処でできますか。車の故障の際、つい自動車販売店に電話をしてしまいますが、お休みだと次にJAFの事を思い出せません。加入手続きがより簡単にできる方法でコンビニ等に加入パンフレットを配置して頂けるとありがたいです。</p>	

を対象とした、長年運転してきた自分の癖を見直すきっかけをつくる、シニアドライバーズスクールの開催を実施しております。更に、小さな命を守る活動として、チャイルドシートチェックアップを実施し、インストラクターが1台ずつチェックを行ない個別のアドバイスを実施しております。また自宅で運転講習会が疑似体験できる様々なウェブコンテンツを用意しております、JAFが教える運転苦手克服ワントースリーや、車庫入れ、縦列のあいいうえお等、JAFのインターネットのホームページに掲載しておりますので、機会がございましたら是非アクセスしてみてください。なお、会員の方でなくても一般の方も利用できます。

次に、具体的なロードサービスの内容ですが、JAFはドライバーやライダーの安心、安全のため、そして周囲の交通安全のためにJAFのロードサービスを24時間365日活動しております。基本的に車に関するトラブルであればどんな内容でも出動いたします。全国の23年度の実施件数は、約258万件ございました。長野支部につきましては42,000件ございました。故障内容としましては、バッテリー上がりが第1位。全体の35.7%。第2位はキーの閉じ込みで12.05%。第3位はタイヤのパンクで10.94%となっております。最近の傾向としてスペアタイヤが未搭載の車両が増えたことによりまして、タイヤのパンク関係の出動依頼が大変増えています。JAFの受付から配車指令、出動におきましては、最新のシステムを導入しており、お出かけ先でJAFをご依頼して頂く際には、居場所の分からない場所、不慣れな場所でもGPS付きの携帯電話からですと瞬時に場所の特定が可能となっております。JAFでは今後ともサービスの継続的な改善を進めお客様に信頼され選ばれる迅速で良質なロードサービスをめざしてまいります。よろしく願います。

続いて小野様のご質問ですが、JAFの加入手続きにつきましては、自動車販売店、それ以外ですと個人営業の自動車関係、中古車店、自動車の部品販売店等県内に284店ございます。入会の申込書ですが、置かせていただいている店舗は、様々な業種がございます。カーショップ、ホームセンター、道の駅、ガソリンスタンド、自動車教習所等県内187店舗ございます。その他の入会方法としましては、インターネットおよび携帯電話から入会申し込みが簡単にできるシステムがございます。ご質問にございましたコンビニですが、インターネットでご入会いただいたお客様のお支払いのみでご利用できる状況でございます。コンビニに加入の設置させていただきます件につきましては、現在行われてはおりませんが、今回貴重な意見をいただきましたので、本部に相談し前向きに検討させていただきたいと思っております。

#### 4 使用済み自動車を資源活用した自動車リサイクルに対する要望・意見について

質問者	質問要旨	回答要旨
江森 澄人	<p>○ リサイクルには費用が伴うと思うが、大量・共同化等で低減させ、更に進めて頂きたい。一方で、そのまま使用可能な部品などは、一定量を一定期間保管、流通させる仕組みを作れば長く乗りたいユーザーの修理も容易になると思う。</p>	<p><b>(仁科副理事長)</b>            当協会のやっております長野県中古自動車リサイクルセンターは15年ほど前から全国でもいち早く廃棄自動車の処理に取り組んでおります。結論から申し上げますと現在、使用済み自動車に係るリサイクル費用につきましては無料ですが、新車・中古車等車を購入する際にユーザーの皆様へリサイクル預託をしていただいております。預託金につきましては、車の色々な部品のうちの3品目、エアバック、フロン、ダスト。これにつきましては、製造メーカー、仕入れメーカーで責任を持つ事となっております、その費用は使用者であるユーザーの皆様にご負担いただいております。また、その品目については適正に処理をしており、その他の部品につきましても、徹底的に分別して収益をあげ、その収益によって解体費用と相殺が出来るように経営をしている。現実、リサイクルセンターでは施設利用料として5,000円をいただいておりますが、分かりやすく申しますと車両搬入時の運賃ということになっております。従って事業所のある東御市に直接持ち込んだ車輛については無料という事となっております。            効率的な部品等の再利用として、鉄、非鉄、金属、アルミ等は原料として再利用。外した部品は、そのまま売れるのはリサイクル部品。少し手を加えたものはリビルト部品として販売しております。エアバックの材料を小銭入れやエコバックに、シートベルトを反射タスキにしたり、タイヤも植木鉢風にしたり工夫して効率良く再利用しております。リサイクル率は38%前後となっております、以上です。</p>
小野 智美	<p>○ 車の購入時等で支払うリサイクル料金、その料金の用途及び収支報告と言ったものを目にする事が無く不安です。年に一度新聞等で広く国民に報告して頂きたいのですが可能でしょうか。</p>	<p><b>(長野県廃棄物対策課 小林大嗣)</b>            リサイクル料金の用途ですが、そもそもリサイクル料金が払われるようになったのは、元々自動車はリサイクルされている部分が多くあり、部品金属は元々リサイクルされていましたが、金属価格の低迷、社会情勢によりまして、リサイクルが頭打ちになり、路上、空き地に不法投棄が問題となりそれに対する対策として、より確実に自動車をリサイクルしていくという目的で、自動車リサイクル法が平成14年にでき、17年以降施行されております。先ほどの、シュレッターダスト、エアバック、フロン類については自動車をリサイクルする上で非常に手間とコストがかかります。その費用についてはリサイクル預託として、ユーザーに負担していただくという仕組みで皆さんにお支払いして頂いております。それらを処理するためにリサイクル預託金の大部分が使われているという状況です。支払って頂いた預託金は公</p>

益財団法人である自動車リサイクル促進センターにおいて預かり金として管理運用されているという実態です。

実際にユーザーが車を廃車する場合に、支払われた預託金がリサイクル促進センターから車を処理する解体業者、収集運搬をする業者、エアバック、シュレッダーダスト等を処理する処理業者等に支払われる仕組みです。これがリサイクル料金の大部分です。

尚、中古車を国外輸出する場合や、事故等で一部リサイクル料金を使わない場合においては、リサイクル料金が余剰資金となり、これを法律に基づいて離島対策（離島より車を廃車する際の運搬費用）や不法投棄されている車の処理を行政代執行で片づけをした時に撤去費用として余剰資金が使われております。こういった特定の用途以外では利用できないように法律で定められております。リサイクル促進センターでの管理運用状況につきましては、自販連より説明があると思いますので、私からは以上です。

**（日本自動車販売協会連合会 齋藤業務部長）**

皆様からお預かりしたリサイクル料金は、リサイクルセンターにおいて多額の資金を安全かつ公正に管理することを目的とし、リサイクル法の規定に従い資金管理業務諮問委員会を設置しております。委員会のメンバーは、環境あるいはファイナンスを専門とする大学教授、NPO法人の理事、消費生活に関する広域法人の顧問等で構成されております。この委員会では預託されましたリサイクル料金の管理業務を適正に遂行するために必要な審議を行っております。

参考までに平成23年度。昨年4月から今年の3月までに預託された金額。新車購入時、引き取り時の合計で534億円。台数は494万台。再資源化のためにメーカー等に支払われた金額が256億円。輸出により所有者に返還された金額は104億円となっております。この結果今年3月末の預託金の残額は8,104億円。この預託金の運用は元本確保の前提のもと、一定程度市場の金利動向を踏まえて運用収益を確保することを基本方針としまして、23年度実績で、国債78%、政府保証債が7%と安定した運用となっております。今申し上げましたリサイクル料金の年度毎の運用計画、4半期ごとの預託払い渡しの状況につきましては、リサイクル促進センターのホームページに随時載っておりますので、ご確認できると思います。ただし、小野様のご提案の新聞等による告知は現在行っておりません。今後も未定だとのこと。自販連としましては皆様の目に触れやすい所に周知も必要と考えております。

		で、リサイクルセンターに今後とも広く周知するように働きかけていきたいと思っております。
--	--	---

## 5 その他

質問者	質問要旨	回答要旨
<p>榎本 一 男</p> <p>内山美貴子</p> <p>高見澤正和</p>	<p>○ 道路事情・駐車場等が改善されていないにも関わらず国産自動車が増え、大型化されています。軽自動車も大型化して安全面が本当に大丈夫なのかと心配になります。輸出先国の基準をそのまま適用しているとの話も聞きましたが、輸入車の中には日本にマッチした小型化を推進しているメーカーもあります。国内環境に合致した車造りが必要ではないでしょうか。</p> <p>また、車の自動化に頼り過ぎたり、自動化によって引き起こす事故もあるように思います。このような事故を防止する安全装置の開発にメーカーは傾注して頂きたいと思います。</p> <p>○ 飲酒・酒気帯び運転、免許不保持者による運転などにより、多くの事故が起きています。あまりの悲惨さに自動車を運転する側への対応だけでなく、自動車本体としての事故防止機能の向上を切に願います。実際に衝突しない車などが出てきているとは思いますが、そもそも運転する資格のない者には、自動車を操作することが出来ないような車は開発されないのでしょうか。</p> <p>○ 仕切のない平面の一般道路を双方向から40～60km/hの速さで走っている状態は、「機械は故障するもの」「人はミスをするもの」との観点からすると、常に危機に曝されているといえ</p>	<p>(宇都宮副理事長)</p> <p>軽自動車に関しては、14年前、平成10年にそれまでの基準に代わりまして衝突安全ボディに対応するために、長さ10cm、幅8cm、ABS、エアバックの普及ということによって大きくなったという経緯がございます。普通車についても平成18年頃をピークに海外仕様と同じ様に大型化の傾向があったのですが、近年はダウンサイジング化が始まり、エンジンでいうとリッター数、気筒数を落として、そこに過給機、スーパーチャージャー、ターボ等を付けて燃費をよくすることが始まっております。EVに関しましても、1人乗り等のダウンサイジング化が始まっております。これはトヨタ車体が1人乗りを出してございまして、日産が二人乗りの電気自動車を開発しております。また、自動車工業会会長であるトヨタ自動車の豊田社長が以前、「その国にあった、道に合った車を作る。」要は国の道の事情にあった車を作るという事をおっしゃってございました。大型化というより日本の道にあった車を日本のメーカーが生産していくのがこれからの方向性だと思います。安全面に関しては、ミリ波レーダー、アイセンサー、居眠り感知運転者覚醒装置、またはミリ波レーダー、カメラを使って障害物を避けていくという技術開発が進んでおります。車社会が高齢化社会となってきておりますので、人間の反応よりも早く危険を回避するという装置の開発は今後もどんどん進んでいくと思いますし、実際にミリ波レーダー等のブレーキ装置は実際に採用されている車もございます。</p> <p>またアルコール感知に関しても、平成16年にサーブがアルコールキーというものを開発し、平成21年にトヨタがアルコールインターロック機能を実証、実験中でございます。これも将来的にアルコールを飲んだら車が動かないというものも、現在将来にむけて開発中ということが申し上げます。ITSシステム等を使用した自動走行等も今実験中です。将来には、安全かつ運転の補助ができるというハード面のサポートも充実してくると思います。以上です。</p> <p>(日本自動車販売協会連合会 齋藤業務部長)</p> <p>自動車のハード面での安全技術に関しましては、平成3年に国土交通省がASV「先</p>

<p>榎本 一 男</p>	<p>る。このことは安全意識の啓発・高揚だけでは解決できない側面があると思う。従ってハード面の装置で補う必要があるのではないか。例えば、進行方向の障害物を検知して停止させる、運転者の居眠り検知、吸気のアルコール検知などの安全装置を快適装置より優先して装着するような考え方を変えていく事が大事ではないでしょうか。</p> <p>今お話にでました、最後のその他の件で安全の面でございますが、私が申し上げたかったのは、車の安全というのは、今までの車メーカーは、メカを中心に開発をやってきたのです。今はデジタルの時代で、デジタルの安全基準が足りないように思います。私もソフト開発をしておりますが、新入社員や他の部分の人たちがパソコンをいじる時に、我々が考えていないとんでもない操作をする訳です。ですから、パソコンをお使いの方は良く分かりますがおもいますが、重要な処理はこれでもか、「これでもか、これで良いか。」と確認のメッセージが出てきます。そういう面がデジタルになった今の車に足りないように思う。デジタルとい</p>	<p>進安全自動車の研究開発」を目的とする研究会を立ち上げ、5年毎に研究成果を実証する等の政策を行っております。目的は、交通安全対策に於ける車の構造の技術開発を行い、ドライバーに対する技術的な運転支援による交通事故削減に取り組む事としております。そのASVの開発、適用性、普及促進が効率的に進められるように産学官が連携をして取り組んでおります。自動車メーカーはもとより、お客様と接する機会が最も多い私ども自販連あるいは、ユーザー関連団体も参画しております。これまで多くのASV技術が実際に実用化されておりますが、代表的な技術は、「衝突被害軽減ブレーキ」皆様テレビ等でご存知のことと思います。その他、居眠り運転に対する制御システムとしまして、「電気アシスト車線逸脱警報装置」、ふらつき警報等を加え「車輻周辺の障害物注意喚起装置」として、駐車に対する支援装置として搭載されております。当初これらの装置はメーカー各社最上級車のみを搭載されておりましたが、現在は小型車にも標準装備されておまして、徐々に交通事故減少に貢献している状況です。国土交通省では、先ほど申しました衝突被害軽減ブレーキは、大型トラックに装着を義務付けております。今後、大型バスにも義務付けるとしております。現在は昨年より第5期としてドライバー過信に関する検討を始めておまして、技術開発の指針、ガイドライン、これの策定を行うとしております。アルコールインターロック機能につきましては徐々に開発が進んでいる状況です。飲酒をした人に対しては自販連では全国的に交通安全対策推進協議会を中心に、安全対策を実施しております。セイフティーアドバイザーによるドライバーへの啓蒙活動、飲酒運転の根絶を目指しております。以上です。</p> <p><b>(宇都宮理事長)</b></p> <p>榎本様から大変貴重なご意見ありがとうございました。皆様のそういったご意見、これからこういう事を考えているとお客様が発信すると、現場で働いておらずプロはそれについて現場は真剣に取り組む。走れば走るほど空気がきれいな車を作るとか、そういうことを素人の方がおっしゃると、それに対して取り組むということがメーカーの考え方となっておりますので、この場だけでなく普段私どもが皆様から意見を取らなければならないと感じました。また電気の問題についてですが、最終的に電気を使用することとなれば今原子力か何かとっている。その発電所から結局電気をもらって自動車が走る。そこまで考えていかななくてはならない。そういうことになってまいります。ですので、皆様方からの意見というのは、製造メーカーに知らせなければならないというのを感じました。貴重なご意見ありがとうございました。</p>
---------------	---	--

うのは、ご存じのようにタイムラグが限りなくゼロに近いわけで、キーを押した途端に走ってしまうわけです。今まででしたら、よく新聞でアクセルとブレーキを間違えて突っ込んだという記事がありますが、以前私が乗った頃は、必ずクラッチがあってメカで体感した訳です。それがなくてアクセルを踏めばすぐ飛び出す。簡単に言いますと、バックギアにいれるとチャイムがなってバックするというメッセージがでます。こんな事はちょっとソフトを改良すれば、「バックしますよ。」と日本語でいえばいいのです。チャイムは沢山色々なところで鳴ります。高齢化になれば、これだけお年寄りが運転するわけですから、そういう配慮が必要であると思いますし、また、アクセルとブレーキを踏み間違えた時は前と後ろに広角の安いレンズをいれておけば必ずストップする訳です。トヨタさんが偉いと思ったのは、ハイブリッド車とか電機自動車に、歩行者にスタートする時に気がつかない。今のハイブリッド車にはスタートする時に小さな音が出るように改良されています。これが、「これでもか、これでもか。」という安全だとデジタルの時代は必要だと思います。そういう意味では各メーカーさんも、もう少し安全にお金を使いソフト開発者を増やしていただきたいと要望します。

もう1点、先ほど電気自動車の話がでましたが、電気自動車というのは家庭の充電が基本とおっしゃいましたが、家庭で充電して遠距離、200km、300km、雨でしたらワイパー、夜間でしたライト、エアコン等つけて走れば、もっと走れないわけです。しかも急速充電しますと、約30分以上かかり、バッテリーは酷使されます。我々ガソリン車でこ

れまで便利になったものを、そこへ戻す事はむりだと思ふのです。各メーカーさんも各々で自動車を開発されていますが、一番の問題はバッテリーだと思います。モーターは今の技術は克服できるが、バッテリーは簡単には克服できないと思う。私は素人ですが、提案したいのはバッテリーのステーションを各メーカーや国が共同でどこでも良いので作れば良いと思います。道の駅や、ガソリンスタンドはこれからどんどん営業ができなくなるので代わって貰う。また、各メーカーとも容量毎のバッテリーのサイズ、取り付け位置を工夫し共用化する。そのようなステーションに入ったら10分程度で交換できるような装置にすれば、こんな便利なものはないし、普及すると思います。たしかに難しい話です。しかし、トヨタさんは将来のバッテリーのために自分で会社を作られているようですし、どうせバッテリーが最終的に問題になる訳ですから、各メーカー共同で、そういう大きな事を考えていただければと提案させていただきます。以上です。

高見澤正和

まず今日の会議資料の1ページ目ですが、発電用、暖房用というふうに私が書いた通りに原稿を作っていたのですが、この発電用というのは自分の車のバッテリーを充電するためというのではなく、その一晚ラジオを聞けて灯りがとれば良いという程度の発電という意味です。そのような意味でご理解いただきたいと思います。また今理事長さんの話にありましたが、車がクリーンに走るということについて、電気を使うことに修

(宇都宮理事長)

ありがとうございました。ソーラーカーというのが、今大学で実験研究されております。そういうものもいずれ出てくると思います。また水素で走る車、2015年あと、3年後位に市販されるということも発表されております。このエコ関係の技術は世界で日本が最高ということですので、ソーラーについても水素についても私どもは期待しております。皆様方のご意見も大変重要なことですので、私どもメーカーに伝えていきたいと思ふます。本当に貴重なご意見ありがとうございました。

<p>練していくのか。それとも、燃料電池、燃料発電を研究されているのか。いずれにしても電気を使うという事は走る時は全く公害がない。全くクリーンなのですが、日ごろ思っているのは、作って（発電）、運ぶ（送電）、この部分が一番自然に負担をかけると感じています。車が全て太陽光で走れるわけではないのですが、例えば研究段階だと思うのですが、塗装材に発電素子、そのような事を大学で研究しているということを知ったことがあります。そういう事も出てきて、自分の車のある面積のなかで太陽光発電ができるようになるかどうか、それとも全く見通しが立っていない状況かどうか。いずれにしても電気で走るのはよいのですが、作って運ぶことについての考え方を頭の中に入れて、電気自動車の開発を進めていただきたいと思います。</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、ご討議いただきありがとうございます。協会としてこれから第一に取り組まなくてはならない問題、税金よりも何よりもご指摘をされた、お客様の事を忘れた態度、商人の原点に反する態度、これを第一に襟元を但し協会全体で対応しなければなりません。本日の懇談会とは別に、協会として「ユーザー1000人に聞くアンケート」も実施しております。このアンケート内容について、ユーザーの皆様には満足な対応が出来るような内容を事務局で考えて行かなくてはなりません。また、1000人だけではなく、他の方法でもっと広くお客様の声を聞く必要があります。自社のお客さまとの取引時に不誠実な対応があれば直接ご注意をされた場合には即時に言動を正し対処しなければ、お客様が納得されずディーラーとの取引をすぐ止めて他の販売店に移行される、そのお客様に再度ご通知しても自社にはもう返事がもらえないという状況となります。ですから、協会としてユーザーの皆様方に何らかのアンケート調査を実施すれば、色々な事案についての返答が貰えるのではないかと思います。そういう隠れた状況を協会としても、色々な角度から検知し対応をしなければなりません。

また、自動車販売ディーラーとして第一に考えなくてはいけないのは、お客さまとの対応を基本から見直していく事ではないかと思います。大変貴重なご意見ありがとうございます。

今後、日本経済の中で自動車業界はどうあるべきか、その中でお客様にとって安全・安心、そして環境にやさしい車づくりに取り組む必要があります、国や行政と密接な連携を取り日本の自動車産業が国内で活性化する為の施策にも取り組まなければなりません。

税制問題では、ユーザーの皆様からのご意見、特に暫定税率の廃止について国へ要望しておりますが、それに代わる代替財源として、環境税・走行税の創設と増税問題が財務省からでてきます。暫定税率が廃止されても代替案が出て、結局減税に結び付かない。このような事を無くさなければ日本の活性化とは結びつきません。また、日本に外車を輸入する場合に関税は一切掛かりません。アメリカでは2.5%乗用車に掛けています。EUでは大体10%

乗用車には掛けています。財務省が唱えております代替財源については自動車輸入に関税を掛けてそれを財源として頂きたいと、個人的に思います。いずれにしろ、税の問題は政局を見つめながら財政の中にどう組み込むかが問題です。

本日は皆様方から大変貴重なご意見を沢山いただきました。協会関係者は懇談会の内容に沿って直ちに各関係機関への対応をお願いし、安全で安心な環境づくりに邁進致します。そして住みよい社会を構築すべく、取り組んでまいりますので、隠れた問題があればどんどんご意見をいただきたいと思います。本日は、ご多用のところ出席して頂き、皆様方の貴重なご意見を伺う事が出来ました。これを冊子に致しまして、本日ご参加の皆様方と29社の協会加盟社の各営業所へ配布させていただきます。

本日は大変長時間にわたりまして、ご出席いただ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