

平成26年2月

第21回自動車保有者（ユーザー）の意見を聞く懇談会 － まとめ －

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



車の安全性確保のための車両整備点検等に対する要望・意見

交通事故防止活動とロードサービスに対する要望・意見

使用済自動車を資源活用した自動車リサイクルに対する要望・意見



一般社団法人長野県自動車販売店協会

ユーザーの意見を聞く懇談会開催概要

- 1 日 時 平成25年10月2日(水) 12:00~15:30
- 2 場 所 長野市南石堂町1346
ホテルメトロポリタン長野 3F 浅間の間
- 3 出席者
- ユーザー代表者 15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
一般社団法人日本自動車販売協会連合会
一般社団法人日本自動車連盟長野支部
一般財団法人日本自動車査定協会長野県支所
 - 司会者 1名
 - 協会 協会長以下9名
 - 事務局 7名
 - 記録係 1名

 - 合計 41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）の買換え普及に対する要望・意見について
 - (2) 車の安全確保のための車輻整備点検等に対する要望・意見について
 - (3) 交通事故防止活動とロードサービスに対する要望・意見について
 - (4) 使用済自動車を資源活用した自動車リサイクル法に対する要望・意見について
- 6 閉会のことば 増田 理事

出席者名簿

1 ユーザー代表（15名）

（敬称略・順不同）

御代田町	渡邊 佐次郎	長野市	松島 健二	塩尻市	小野寺 憲司
塩尻市	古田 広美	長野市	佐藤 政昭	長野市	竹腰 虎雄
長野市	古澤 正	長野市	岡本 文雄	長野市	安藤 晶子
長野市	町田 巻雄	長野市	諏訪 健次	須坂市	翠川 司
長野市	倉島 卓人	長野市	矢島 英一	千曲市	宮島 幸一

2 行政機関（4名）

長野県環境部温暖化対策課係長	柳原 健
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	浅川 博章
北陸信越運輸局長野運輸支局陸運技術専門官	塚脇 義彦

3 司会進行

長野朝日放送 報道制作局次長 松坂 彰久

4 協会役員（9名）

理事長	宇都宮	保	長野トヨペット株式会社	社長
副理事長	仁科	良三	株式会社ホンダカーズしなの	社長
副理事長	宇都宮	進一	長野トヨタ自動車株式会社	社長
理事	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
理事	足立	英志	長野日野自動車株式会社	社長
理事	村上	浩	株式会社甲信マツダ	社長
サービス部会	清水	誠二	株式会社長野ダイハツモーターズ	取締役
普通車部会	新井	務	長野三菱自動車販売株式会社	取締役

5 協会事務局関係（10名）

自販連理事	林	義高	JAF 所長	田中	靖	査定協会査定長	若林	盛太
専務理事	上原	英二	事務局長	清水	金五	経理部長	花岡	洋
RC所長	小川	政勝	業務部長	湯本	芳人	経理主任	小林	美江子
登録センター	栗岩	美由紀						

6 記録係

テスコ株式会社 長野支店

【理事長あいさつ】

ただ今ご紹介いただ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仰せつかっております宇都宮でございます。よろしく願いいたします。本日は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」にご出席いただき、本当にありがとうございました。心から御礼申し上げます。

さて、3. 1 1の東日本大震災や福島原発事故は未だ復興の道は半ばでございますが、2020年には東京オリンピックの開催が決まる等、地域社会の絆を強くして未来に夢と希望と勇気をもてる社会を築きたいものでございます。

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する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181万台となり、当時と比べて約82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っております。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358店舗、従業員は約6,000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。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し、平成23年4月に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、県等が推進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等、主たる広域事業を行い地域社会に貢献するために取り組んでいるところでございます。特に交通安全教室は平成4年から21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721回、延べ19万3000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、廃棄自動車の回収と廃棄自動車をリサイクルして再資源化を図り、平成24年度は使用済み自動車の解体処理数は、6,229台で95%以上の再資源化をして環境保全活動に務めております。

また、昨年6月に長野市エムウェーブ、今年9月7日、8日に松本市のやまびこドームにおきまして、交通安全と環境をテーマに「信州カーフェスタ」を開催し、多くの県民の皆様にご来場をいただき、協会の活動に対してご理解とご支援等をいただきました。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、本年で21回目を数えます。車をご利用いただ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参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、本日は公務ご多忙の中、長野県環境部温暖化対策課、並びに廃棄物対策課、長野県警察本部交通部交通企画課、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、通称J A F、一般財団法人日本自動車査定協会長野県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いただくこととしておりますので、忌憚のないご意見等をお聞かせいただければ幸いと存じます。

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。

※ 質問者の敬称は省略させていただきました。

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

質問者	質問の要旨	摘要
【翠川 司】	<p>[次世代自動車の買換え普及について]</p> <p>メーカー各社は地球温暖化防止、低公害車及び低燃費の次世代自動車の普及に腐心しておられると思いますが、テレビCMや新聞等のメディアを介して我々一般ユーザーに伝わって来る情報は低燃費に関するものが圧倒的に多いと感じます。</p> <p>次世代自動車と銘打つからには、低燃費であることのみに関わらず<u>地球温暖化防止及び低公害にどの程度寄与できるのか</u>ということを<u>解りやすくアピールしていくこと</u>が、これからの高齢化と若者の自動車離れによって自家用車保有者が減る可能性を取り沙汰される時代には重要なポイントと考えます。</p>	<p>(増田理事)</p> <p>本日はご質問、翠川さんはじめありがとうございました。質問というよりご要望に近いのではと考えております。確かに昨今テレビその他を見ておりますと、低燃費で30.6とか30.0とかという形で表に出てきます。本来はそれが結果的には翠川さんがおっしゃるように、地球温暖化防止、低公害に寄与しているわけです。しかし、それをする為にはメーカーとして一番早いのはとにかく低燃費にすること。低燃費にすることというのは、化石燃料の消費、即ちガソリンや軽油の消費を無くすということです。</p> <p>ハイブリット車で電気とガソリンを駆使し、なるべく燃費を良くしてガソリンを使わないようにする。電気自動車にして排出ガスが出ないようにする。ということが一番分かりやすいと思います。</p>
【吉澤 正】	<p>[次世代自動車の買換え普及について]</p> <p>CO2削減・低燃費ばかりが先行した説明が多く思うのですが、これらばかりでなく自動車の<u>生産・廃棄に係る全ての資源量・環境に対する影響を、今までの自動車との比較したデータ</u>などあれば知りたいのですが・・・。</p> <p>年間走行距離の少ない方などはガソリン車の方が生産に係る資材量（資源量）が少なく、</p>	<p>今日いただいた質問につきましては、我々も「ハッ」と思いをするようなご要望でございますので、こういったことが目先の商売だけにとらわれずに、何とか皆さんと協力して低公害車、温暖化防止に務めているような姿勢をもっと見せていければ良いと思っております。</p> <p>なかなか、テレビとかチラシにつきましては説明ができないものですから、できましたら各メーカー、業界団体、各社のホー</p>

	<p>廃棄においても無駄が少なく済むように思うのですが、シンプル・イズ・ベスト、適材適所という言葉もあります。同一の自動車を各々1台生産及び廃棄するときに係る地球環境負荷について検討された資料などあれば、販売時にも説明されたらどうでしょうか。</p> <p>次世代車の有効性の説明になるかと思えます。</p> <p>【古田 広美】 [次世代自動車の更なる普及と税金について]</p> <p>次世代自動車ではハイブリッド車や電気自動車は、地球環境に優しい車だと思いますが、ガソリン以外の物を燃料とした（例えば、バイオ燃料）車を販売すれば地球温暖化防止になると思います。</p> <p>軽自動車でも現在と同じ価格のハイブリッド自動車が出れば買換えたいと思います。ただ、電気自動車だと遠くに出かける時に心配です。</p> <p>これから消費税が上がると更に買いにくくなってしまいうので自動車にかかる税金を無くして欲しいと思います。</p> <p>【安藤 晶子】 [次世代自動車の買換えと自動車税について]</p> <p>この夏の連日猛暑、ゲリラ豪雨など、いままでにない異常気象を肌で感じ、地球温暖化を少しでも緩めるため、一個人として何が出来るかと考えた時、車をハイブリッ</p>	<p>ムページをご覧いただければ取り組んでいることも載っております。ご理解いただければ有り難いです。メーカーも出てくる車の燃費だけではなく、作る段階からいかに無駄なもの無くす、CO2を無くすということから取り組んでいるということも、各メーカーのホームページに載っておりますのでご覧ください。今回のご意見を参考にさせていただいて、より一層務めてまいりたいと思います。よろしく願いいたします。</p> <p>（長野県温暖化対策課 柳原係長）</p> <p>私初めて懇談会に出席させていただきました。</p> <p>今回翠川さんからいただいたご意見について、温暖化対策を進めている課としては、非常に心強いご意見であると思っています。なぜかという私ども温暖化対策課では計画を昨年作りました。紆余曲折あり県下色々な所で説明会をし、温暖化対策の新しい計画を作成したのですが、意見交換の中では温暖化対策を前面に出してもなかなか消費者・一般の方の心に響かないというご意見を沢山いただきました。</p> <p>この計画の中で温暖化対策を進めていく上では、「見える化」をすることが非常に大きなポイントであると捉えております。長野県は条例を改正いたしまして、来年度から家を新築する際は、家の燃費について建築主と設計士・建築事業者で話しあっていただく。これを全国に先駆けて制度化しております。温暖化対策、省エネ化、つまりエネルギーを効率的に使い、エネルギーの消費量を減らすという観点では「見える化」というのは非常に大事なポイントだと思っています。今回このご意見を</p>
--	--	---

ドに買換えることもこの際良いのではないかと思いました。

CMでは鮮やかなグリーンの色に目がいてしましますし、これからは間違いなく電気やハイブリッド自動車の時代になっていくと思うので関心は非常にあります。

しかし、実際の価格を見るとエコカー減税で安くなるのはいいのですが、本体価格が高価なため、10年以上乗らないとガソリン車と変わらないということを知りました。10年間に、ハイブリッドの方が色々故障も起きる可能性があるということで、それならば、まだ、ガソリン車でもいいのではないかとも思っています。

これから消費税も8%になりますし、ますます高価な乗り物になってしまいます。

エコカーに対する税金をもう少し下げて欲しいです。
ガソリン税の見直しもして欲しいです。

【諏訪 健次】

[自動車燃料価格の安定について]

各メーカーの努力の結果、最近の車は燃費が驚く程良く、それでいて走行性能も犠牲になっていません。特にクリーンディーゼルはかつてのディーゼルを知っている者には信じられない程の仕上がりです。

ただ、ユーザーにとっての燃費は、リッター何キロではなく、出費がどの程度抑えられるかで決まります。折角のメーカーの努力も燃料価格の一瞬の上昇で吹き飛ん

いただいて、自動車の分野においてはそこが浸透してきていると実感しております。

長野県で言いますと温暖化の条例というのは、平成18年に全国で3番目に作りました。平成18年と言いますと、時系列で考えますとちょうど田中さんが県知事を務めていたときに全国に先駆けてつくりました。その条例の中に「自動車販売をする際には、環境性能について消費者の方に説明をしてください」という義務をいれております。これは、今となっては全く当然の話なのですが、この平成18年に作った条例の中では「見える化」をしていくということが唱われておりました。

今回この前向きなご意見をいただいて、そういうものが浸透して全国的にもテレビCMでも燃費性能について語られて定着してきたのだなと思っております。まだまだ、住宅、家電製品というのがどれだけエネルギーを消費するかという性能についての「見える化」が進んでおりませんので、私どもはそういうことを「見える化」していきたい。自動車につきましてはこれが一般的になってきたので、今年の夏の異常気象とかそういったものが温暖化、気候変動と関係があるというふうにいわれております。温暖化、気候変動と合わせて皆さんに普及していくという、ターニングポイントに来ているということと受け止めております。ご意見を参考に今後、取り組んでいきたいと思っております。

<p>【宮島 幸一】</p>	<p>でしまいます。</p> <p>特に、軽油の価格はガソリン価格に迫ったままです。これではクリーンディーゼルの普及も難しいのではないのでしょうか。</p> <p>結局、ガソリン車もディーゼル車もいくら性能が良くなっても、ユーザーにとってはランニングコストがはつきり安くならなくては買換えにつながりません。メーカー及びディーラーがもっと国に働きかけて<u>燃料の安価で安定した供給</u>がされるようになることを期待します。</p> <p>もちろんユーザーの努力も必要なことは言うまでもありません。</p> <p>[次世代自動車を買換えた場合の経費の比較について]</p> <p>電気自動車やハイブリッド自動車等が次世代自動車であり、地球環境対策を考えると早期に化石燃料依存から脱すべきであると考えます。今後新車全てを次世代自動車にすべきと言っても過言ではない。</p> <p>だが、次世代自動車の価格は高いとの考えが強く、買換えられないのが現実であるが、次世代自動車は自動車税50%OFF、重量税は免税又は50%OFF、自動車取得税免税など税制面ではかなり優遇されている。(ただ周りの人に聞いてもあまり知られていない。)</p> <p>更に、化石燃料に比較しても燃料費はかなり安い。私はガソリン車で2.5リットルのミニバンに乗っており、</p>	<p>(長澤理事)</p> <p>翠川様、吉澤様ご質問ありがとうございます。理事の長澤です。私は松本日産自動車の社長をしておりますので、日産自動車の取り組みについて具体的なデータを含めてお話を致します。</p> <p>まずご質問ですが、自動車の使用過程の燃費のことだけではなく、自動車の生産から輸送、販売そして廃棄という自動車のライフサイクル全体にわたって環境負荷の低減についての取り組みはどのようなか。またそのデータはどのようなか。またそれは従来車であるガソリン車と次世代自動車との比較ではどのようなになっているのか、というご質問だと思います。大変深い見識、広い視点で車を捉えていらっしゃるということ感服しております。</p> <p>日産自動車だけではないですが、自動車のライフステージ全体にわたって、省資源、天然資源の採掘量の低減、廃棄物の削減等を通じて地球環境に対する負荷を最小化するという取り組みを行っております。その中に、私ども販売店における販売の段階においてもCO2の削減の取り組みを行っているところでございます。</p> <p>次世代自動車との比較ということですが、まず次世代自動車というものの種類をお話します。「電気自動車」これは私どもが扱っております「リーフ」等に代表されます。「ハイブリッド車」「プラグインハイブリッド車」「クリーンディーゼル車」「バイオエタノール車」「燃料電池車」というような種類がございます。データがあるのは電気自動車しかございませんの</p>
----------------	---	--

	<p>年間2万キロ、10年乗っている。当時の車体価格は300万円だとすると同タイプの電気自動車又はハイブリッド車のミニバンに買換えるとした場合、10年間使用で総出費はどう違ってくるのか知りたい。</p> <p>【町田 巻雄】 [燃料（水素）電池自動車の販売見透しについて] 過日、横浜市鶴見区所在の「JHFC」パークで、水素・燃料電池自動車で試乗させていただく機会がありました。加速、乗り心地は極めて良好で申し分ありませんでした。 地球・環境にやさしい、正に次世代を代表するに相応しいビークルであると実感致しました。 そこで燃料電池自動車を開発中の各社における販売見透しについて、可能な範囲で夢をもたせていただければ幸いに存じます。</p> <p>【矢島 英一】 [次世代自動車の普及について] コミニティカーと呼ばれている車が普及したら良いと考えています。しかし、私たちの近くでは見ることもなく身近に感じませんが、今後の普及について現在どんな状況なのでしょう。</p>	<p>で、ガソリン車と電気自動車の比較で答えさせていただきますことをお許しください。</p> <p>まず、日産にはライフサイクルアセスメント「LCA」手法。車の製造に必要な原料採掘の段階から、製造、輸送、使用、廃棄に至るまで全ての段階、ライフサイクルにおいて環境負荷を定量的に把握して総合的に評価しております。その結果、第三者機関であります社団法人産業廃棄管理協会による第三者認証の結果、日産リーフは同クラスのガソリン車に比べてライフサイクルにおけるCO2削減量、排出量は約40%削減という結果を得ております。これは今申し上げた通り、天然資源の採掘の段階から廃棄の段階まで全てのライフステージにおけるCO2の削減量を量ったものです。電気自動車はもう一度申し上げますと40%削減という結果になっております。</p> <p>それからクローズドループサイクルという考え方をご紹介します。再生可能な資源や再生材の利用を促進しております。自動車を製造する段階で、再生材の利用を促進することによって資源の極小化に務めております。2016年までに25%の再生材を使用することを目標にしております。</p> <p>リサイクルですが、日産はあらたに採掘する天然資源の量の最少化に務める方針です。2002年3月に発売されました「マーチ」ですが、世界で初めてリサイクル可能率95%を達成しております。それ以降ヨーロッパ、日本、韓国等各国の使用済み自動車のリサイクルに係わる法規制に対して2005年に発売した「新型ノート」以降全ての新型車種においてリサイクル可能率95%以上を達成しております。ちなみに電気自動車の「リーフ」</p>
--	---	--

は 99%リサイクル可能比率になっております。

電気自動車というバッテリーについてご関心があるかと思いますが、日産「リーフ」に搭載されております「高性能リチウムイオンバッテリー」は車用として一般的に使われた後、車以外に利用できる十分な性能を残しております。この結果、再利用、再販売、再製品化、リサイクル、この4つの方策を通じて資源を有効活用することを目指しております。再製品化、再販売については、日産と住友商事株式会社が昨年合弁会社をつくりまして、事業化に向けて取り組んでおります。

EVのリチウムイオンバッテリーは24kwhという非常に高い性能を有しております、これは一般家庭の2日分を1台の車で賄うことができるという性能を持っております。従ってこれを蓄電池として使えば、約1000万円程度、現実にはこれだけ高性能の単独の蓄電池はないのですが、それ位の能力を有しております。従って日産「リーフ」は電気自動車のバッテリーを使うことによって再生可能な太陽光発電、自然発電、再生可能な電源を広く有効に活用することをサポートするものと考えております。こういった取り組みを日産では行っております。

(宇都宮理事長)

今回は例年よりレベルの高いご質問をいただいております。本当にありがとうございます。今お話しました税金の問題はちょうど昨日の総理の戦略の中に直近で言われております消費税、来年の春から3%上がりまして再来年には2%で5%現状の消費税と合わせると10%になります。この時に取得税ゼロにな

		<p>るという約束になっております。来年の春3%下がるのかという要望をだしたのですが、昨日の発表では下がるという発表がありませんでした。今日は自販連の林理事がきておりますので後ほど詳しく聞きたいと思っております。いずれにしろ15年には、今の5%の取得税は無くすという政府との約束になっております。3%上がるときにそのとき一緒に下げて頂かなくてはいけないのですが、そのままにされそうな状況の昨日の発表でした。</p> <p>さて、私ども広く見ますと古田様のご質問のバイオ燃料ですが、今国内でも2300箇所のスタンドで売っております。長野県内では245スタンドでバイオの幟がでたり、マークがついているスタンドがありますが、そこで通常のガソリンと同じ価格で売っております。同じ価格で売っておりますからハイオクもバイオがあります。普通レギュラーもバイオがあります。ですので、そこでお入れになれば、値段は同じですから、黙っていると普通のガソリンとして使っているという状況です。</p> <p>ご承知の通りブラジルが非常にバイオを入れておりまして、政府の方針では25%以上はいれなさいというのがブラジルです。ブラジルでは完全エタノールで走るといような車もあるようですがほとんどは混合です。日本の場合は1.0から8.0の要領でガソリンの中和をさせなさいという規則がありますので、町で売っているのはそういう燃料を売っています。バイオを作る課程においてCO2が出ないということで、環境に優しいということになっているようです。</p> <p>またバイオは今色々な作り方がございます。バイオで作った</p>
--	--	--

ガソリンとバイオで作ったディーゼル。バイオのガソリンの方はトウモロコシ、サトウキビで作っております。ディーゼルの方はチップだとか、木材またはメタンで作っております。いずれにしても日本は資源に限りがあり、ブラジルのようにトウモロコシが沢山できるというわけではありません。どうしても全部に浸透していないというのが現状ではないかと思えます。ただ、今市販されておりますので現に環境にやさしいバイオ燃料が売れているということではないかと思えます。

電気自動車でございますが、新聞等によくでておりますが、日本全国に充電施設が 1400 器ほどあります。これを経産省では 2013 年 1 月から補正予算で 1005 億円を盛り込みまして、全国に 10 万器の充電器を設置してもらいたい。これは、各市町村で補助金の申請を受け付けておりますので、それにならった施設に 3 分の 2 または 50% という補助金が 1005 億円の中に入れられると思えます。これから電気自動車用のスタンドが全国に目標は 10 万器ということです。この 1 月からスタートをしておりますが、なかなか申請が少なくて国としても各市町村にハッパをかけているところがございます。除々に増えてまいります。増えてまいりますと電気が終わったら走れないということがないような社会になります。インフラを作ることを国としても、1005 億というのは安部さんの成長戦略の一部だと思えますが、計画を立てております。

安藤さんの質問「ハイブリッドカーの税金を安く」「本体価格が高い」ということですが、今沢山ハイブリッドカーが出て参りました。初期にでたハイブリッドカーより今の車は非常に

改良されていてお安く出ております。160万とか150万くらいのハイブリッドも出てきております。同じくらいの値段で出てきておりますのが、私どもトヨタ自動車ではカローラが出てきております。カローラのガソリン車とハイブリッド車では大体40万円位の差があります。ですので、先ほど安藤様のご質問にありますように、10年位ないと燃料費の回収ができないのではというご質問もございます。

また、ハイブリッドになって初期の頃はバッテリーの問題もあったのですが、ほとんどハイブリッド車、日本のメーカー車は故障がありません。今7、8年乗った車が下取りに入っても、故障があつたりバッテリーを交換したりということはありません。日本の技術はすばらしくハイブリッド車は安心して使える。中古車でもハイブリッド車はオークションでも引く手あまたで非常に高い値段で売れていると言うのが現状です。買う時は確かに高い。しかしガソリンの消費量からしたら完全に1年2年で元が取れるという話では無いかも知れませんが、故障はほとんどございません。どこのメーカーのハイブリッドも、もし故障ができればメーカーが全面的に責任を持って対処いたします。そういう点は御安心をいただけたと思います。

諏訪さんのご質問、確かに今ガソリンが162円位です。その中で53円80銭が税金です。ディーゼルの場合は高くなりまして、149円、148円とかで売っている。この税金が32円です。ガソリンの方が主流で国は税金が取りやすいのでどんどん取っていきます。ですから国にどんどん税金が入ったと思うのです。ディーゼルの方はあまり売れないから税金が32円と安か

った。原価はガソリンの方が安く、ディーゼルの方は税金が安いからリッターのガソリン価格と 20 円位差がある。税金も 20 円くらい差があるので、交渉して安くして貰わなければいけない。ガソリンの税金も安くして貰わなくてはならないし、ディーゼルの税金も安くして貰わなくてはならない。

このような状況ですので、自動車税については自販連の林理事からまとめまして、私のほうからは御 3 人の意見を広く全体的に回答させていただきました。どうもありがとうございました。

(自販連本部 林理事)

日本自動車販売協会連合会の林でございます。よろしくお願いいいたします。古田様、安藤様、諏訪様のご質問の中にある内容について 2 点ご紹介させていただきたいと思えます。

世の中にハイブリッド車というのがどのくらい売れているのかという情報提供をさせていただきます。今日お配りさせていただいております資料の 10 ページに新車新規実績が載っております。8 月現在、全国における登録台数実績は、普通車 H25 年 8 月、21 万 8840 台という数字になっております。このうち乗用車（輸入車を除く）が 16 万 9000 台で、この中で 6 万 4000 台、割合でいくと 37.9%が今やハイブリッド。3 名に 1 名以上がハイブリッド車という時代に突入しております。今後この比率は 3 割前後という高い水準で推移、或いは増えていくのかという印象を持っております。先ほど宇都宮理事長からご指摘がございましたとおり、従来高かったハイブリッド車も安いもの

		<p>もでてきておりますので、期待されるどころかと思えます。</p> <p>もう1点、自動車の税制の話をしていただきたいと思います。今日の資料の中に1枚もので、自動車関係諸税の概要（平成25年当初）と書いてある資料をご覧いただきたいと思います。表が上下2つのブロックに分かれております。上が車体課税、下が燃料課税、総合計となっております。上の車体課税の所をご覧いただくと、皆様がお車をお買いになる時、取得の段階で自動車取得税、消費税がかかっている。保有の段階で継続車検も含めまして、自動車税、軽自動車税、自動車重量税というのがかかっている。走っている時も税金がかかっている。揮発油税、地方揮発油税、軽油引取税、石油ガス税、さらには消費税。車に関してこれだけ税金のかかっている国は日本くらいです。諸外国と比べて見ても極めて高い水準ですし、内容も複雑怪奇ということになっております。</p> <p>自販連といたしましては政府与党に対して、毎年、税制改正の要望書を出させて頂いております。今年25年度に制定された税制大綱に基づいて、来年26年度に向けてどういう要求をしているかと申しますと全部で4点ございます。</p> <p>マスコミ等で紹介されておりますが1点目、自動車取得税。今回消費税が8%に上がると決まった訳ですが、その段階で3%下げるということをお願いしている。消費税が5%から10%に上がるのでその間この3%の引き下げが必要であるということです。消費税が10%と言う段階でこの取得税は無くなるというお約束はいただいておりますので、その間消費税8%の時も下げて欲しいというお願いをしております。同時にエコカー減税</p>
--	--	--

		<p>の拡充、自動車取得税に関しても減税があるのですが、それについても拡充という要望をしております。</p> <p>第2点目、自動車重量税。これも8%の段階でエコカー減税の拡充をお願いしております。</p> <p>もう一つ3点目。自動車税に関するものですが、今グリーン税制が適用されておりますが、期限が今年度で切れます。拡充延長をお願いしております。</p> <p>4点目。財源問題の話から実は自動車関係諸税の廃止、軽減に関する代替財源としての自動車関係諸税の増税という話しが実は出ております。これはとんでもないということで、「絶対反対」という姿勢を打ち出しています。以上4点を要望書にまとめて政府与党に出しております。</p> <p>昨年12月に自民党が大勝したわけですが、沢山の若手議員が生まれ、国会議員の中にも自動車に詳しい方と分かってない方が沢山いるのです。この分かっていない方を中心に、我々としては全国にある各支部、本部を含めて議員にこういった資料を出しながら、いかに自動車の税負担が大きいのか、いかにユーザーの皆さんに負担を強いているかということの説明して税制改正をお願いしたいというロビー活動をしているところでございます。</p> <p>税制と言うところでは、走行段階にかかっている燃料課税の話ですが、自販連といたしましては車体課税をメインにあれもこれもというよりは、車体課税に絞って税制改正の要望をださせていただいております。広く自動車業界ということでは、ガソリンということでは石油業界が訴えております。トラック</p>
--	--	--

業界では流通段階でガソリン代は流通コストに跳ね返ってくるので、これは是非下げて欲しいという強い要望書を出しております。今業界としては自動車税制に関しまして、皆様の負担をできるだけ下げたいと言うことで諸活動を行っていると言うことでご紹介をさせていただきました。

(村上理事)

ご質問の内容につきましては今説明がありました通り宮島様がお乗りの10年前購入のミニバンと同等の次世代自動車に乗り換えた場合、これを10年間使用した際の総費用の比較をだして欲しいということによろしいですね。もう一つ、地球環境を考慮すると早急に化石燃料依存から脱出して、次世代自動車に移行するべきなのですが、価格が高くてなかなか買い換えが進まないのではという提議をいただきました。こちらにつきまして出来るだけ分かりやすくご回答させていただきます。

いくつか数字を置かせていただかなくては試算ができませんのでそれはご了解いただきます。まず宮島様がお乗りのミニバンですが、この10年間で掛かった総費用ですが、780万程度になるのではと試算をしました。内訳、購入費用車両本体価格300万。取得の為の法定費用 約30万。合わせて330万円。この10年間で車検が4回。ここで、重量税、自賠責、検査手数料、法定点検費用等が4回分、自動車税、2.5リッターということですので、年間4万5000円で計算。10年間で45万円程度。燃料費が多額になるわけですが、乗り方や使い方で大きく変わって来るわけですが、一応実燃費ということで、8.5キロメー

		<p>トルと置かせていただきました。レギュラーガソリンをリッター160円で計算をして、年間2万キロの走行ということですので、ガソリン代が年間37万6000円、従って10年間で約376万円ということになります。実際にはこの間修理代、メンテナンス費用等も掛かっていらっしゃると思うのですが、今のレベルでの積み上げで足し合わせますと、780万円ということになります。ちなみに、今の車を10年間維持していくのに必要な費用は、464万円程度になるのではと見ております。非常にアバウトな数字になりますが大体このような数字になります。</p> <p>これに対して次世代自動車ですが、T社さんの7人乗りのハイブリッド車と比較をしてみました。こちらは、総費用は今後10年間で502万円になります。従って先ほど780万円と申し上げましたので、10年間の総費用の比較をすると277万円程度のユーザー様にかかる負担減ということになります。ハイブリッド車の内訳は車両価格が270万円。諸経費は優遇制度がありますので14万円。購入価格は284万円です。これに同様に車検費用、自動車税、燃料費につきましてはカタログ燃費の75%で試算をしてみました。実燃費ということで、T社さんのミニバンでいきますとリッター19.65キロで計算をしましたので、年間16万2000円程度。従って10年間で163万円ということですから先ほどの燃料費の比較だけでも見ましても200万円程度の非常に大きな差がでると言うことです。ミニバンとこちらのハイブリッドのミニバン、維持費だけ比較してみましても10年間で約230万の経費安になるのではないかとざっくり計算しますと月2万円位はユーザー様の負担減になっ</p>
--	--	---

		<p>てくるのではないかと。アバウトですがこのような見方でございます。</p> <p>電気自動車は今ミニバンがございませんので、N社さんの5人乗りの乗用車と比べて見たのですが、こちらは今購入補助金が最大78万円というのもありますので、総費用は323万円、相当お安くなります。従って宮島様お乗りのミニバンと比較すると457万円安。経費だけの10年間の比較で374万円位の経費安ということになります。単純な比較はなかなか難しいのですが、次世代自動車のユーザー様の保有コストというのは、明らかに有利、安くすむという形になるのは試算上ですが間違いないと思います。</p> <p>ただ一方、環境対策というものを車に負荷していくにはこれまでにない仕組、装備を加えなくてはならない。ハイブリッド車でしたら普通のエンジンにモーターと言うものを負荷していくものですから、その開発コストを含めまして購入価格は高くならざるを得ないという部分もございます。これをメーカー各社は、技術の向上、開発、生産の様々なコスト低減の努力でできるだけ安くしていこうとしておりますが、一方ある程度お客様負担をお願いせざるを得ないと言うところもございます。先ほど理事長からもありましたが、除々にそれが功を奏して価格自体が安くなってきておりますので、できるだけユーザーさんの負担を少なくしていこうという結果がでてきていると思います。</p> <p>それから、地球環境の面でということをご提言いただいておりますが、化石燃料に依存しないクリーンエネルギー社会を目</p>
--	--	---

指すということは間違いのない理想です。また我々も目指して行かなくてはならないところですが、現時点で次世代自動車に定義されておりますのは、先ほど申し上げましたハイブリッド車も入っておりますし、クリーンディーゼル車も入っておりますので、まったく次世代自動車イコール化石燃料を使わない車と言うわけではありません。地球環境面を考えていきますと、「ガソリンを使う」、「ディーゼルを使う」、できるだけそれを「低燃費で使う」ということを考えていかなくてはいけないということでもあります。

化石燃料を全く使わない電気自動車がございますが、一方でこれも電気を作るためにCO2は排出されているわけです。今原子力はほぼゼロですから、国内の電気のほぼ80%レベルは化石燃料がベースになっています。そこで排出されるCO2というものも鑑みながら我々は地球環境を考えていかないといけない。次世代自動車を普及させるためには、ユーザー様が購入しやすくなるように価格低減をする一方で、もっと解決しなくてはいけない構造的な課題が沢山あります。これら含めて取り組んでいくことで、本当の意味の地球環境への貢献が我々できるのではと思っております。

(増田理事)

燃料電池自動車、一般的には水素を原料に使っていると言うことですが、水素電気反応をして、その水素を回りの酸素と結合させてH2Oの水を排出する。無公害、究極の車といわれている。たしかに排出ガスは無公害ですが、車を作るそのものに公

害がでますので、低公害車ということで究極かなと思います。今、我々はディーラーですのでどの程度までお答えできるかわかりませんが、現状と状況だけご紹介させていただきます。

燃料電池自動車の国内市場導入と水素供給インフラ整備に関する共同声明が 2011 年 1 月に行われました。こちらは車業界としてトヨタ自動車、日産自動車、本田技研、日鉱日石エネルギー、出光興産、岩谷産業、大阪ガス、コスモ石油、西部ガス、昭和シェル石油、太陽日酸、東京ガス、東邦ガスの 13 社で次世代自動車の 1 つである、燃料電池自動車 FCV の 2015 年国内市場導入と水素供給インフラ整備に向けて、共同での声明を発表いたしました。

内容として、1 つは自動車メーカーの技術開発の進展により燃料電池システム的大幅なコストダウンを進め、FCV 量産車を 2015 年に 4 大都市圏を中心とした国内市場への導入と、一般ユーザーへの販売開始を目指し開発を進め、導入以降エネルギー、環境問題に対応するため更なる普及活動を目指す。

2 つめとして、水素供給事業者は FCV 量産車の初期市場創出のため 2015 年までに FCV 量産車の販売台数の見通しに応じ、100 ヶ所程度の水素供給インフラの先行整備を目指す。

3 つめとして、自動車メーカーと水素供給事業者は運輸部門の大幅な CO2 排出量削減に資するため、全国的な FCV の導入拡大と水素供給インフラ網の整備に共同で取り組む。これら実現に向け、普及支援策や社会受容性向上策等を含む普及戦略について官民共同で構築することを政府に対して要望する。この 3 つが 2011 年に発せられたものです。

しかしながら、燃料電池車 FCV は利用拡大には市販車両並の販売価格の実現、ユーザー利便性を確保した全面的な水素供給インフラの構築、安価な水素燃料による安定供給の実現が不可欠であります。インフラの整備の観点では量産車販売の初期段階で全国均一というわけにはいかないことから、水素供給インフラを4大都市圏。これは首都圏、中京、関西、福岡を中心に先行的に配部を自治体にもご協力をいただき進められているというところです。

以上のように早ければ2015年に燃料電池車の販売が開始される見通しとなっておりますが、具体的な商品、日程等については未だどのメーカーからもはっきりとしたことについては発表されていないということです。我々ディーラーとしてみても一日も早く究極の無公害車が販売される。燃料電池車の発売は我々も楽しみに今現在待っているところでございます。現状はこのようなところです。

(長野運輸支局 塚脇専門官)

矢島様ご質問のコミュニティーカーにですが、この車につきましては今までの自動車の定義のない全く新しい車のカテゴリーの乗り物でございます。私どもでは超小型モビリティと定義付けております。超小型モビリティは、交通の抜本的な省エネルギー化に資するとともに、高齢者を含むあらゆる世代に新たな地域の手軽な足を提供し、生活移動の質の向上をもたらす省エネ、少子高齢化時代の新たな乗り物でございます。

国土交通省では、関連制度の普及に向けまして成功事例の創

<p>【小野寺 憲司】</p>	<p>聞き漏らしたかもしれませんが吉澤様の質問に対して、1台生産及び廃棄にかかる地球環境負荷。これは私も9月に車を買換えたのですが、前回の車は15年乗っておりました。5月にかかる税金も4千何がし昨年より高くなり、これは「買換えろ」ということかと思ひ、何となく乗っているのが辛くなってきたというのもありましたので買換えた訳なのですが、実際はまだまだ愛着のある車でした。1台生産及び廃棄するのに、ガソリン1リッターあたりに</p>	<p>出、国民理解の醸成を促す観点から地方公共団体等の主導による街づくり等と一体となった先導導入や試行導入の取り組みを重点的に支援致します超小型モビリティの導入促進事業を実施しております、平成24年度に1回、平成25年に第2回の事業の公募を行っております。優れた事業に関しては実施費用の補助を行っております。</p> <p>超小型モビリティの導入効果といたしましては、通常の自動車より少ないエネルギーで省エネ、低炭素化に寄与すること。新たなカテゴリーの乗り物として自動車市場にあらたな需要を創設すること。観光地の振興に寄与すること。子育て世代や高齢者の移動支援に寄与すること等、多くの社会的便宜を生み出すことが期待されております。全国では現在まで約30の事業が支援対象として決定しております、長野県内につきましても1事業が支援対象となっております。このほかにも県内で問い合わせが多数ございますので、これから県内でももっと普及していくものと思っております。</p> <p>(長澤理事)</p> <p>日産リーフの場合、CO2の削減量は40%です。燃料はガソリンはいらないのですが、電気をつくるのにCO2の排出が必要である。確かにその通りです。その部分が従来のガソリン車に比べてCO2の発生量が増えています。また、資源の採掘、リチウム等そういった貴重資源の採掘にかかわるCO2が増えています。しかし、資源の採掘から動力源である電気の作成、廃棄にいたるまでトータルを考えると60%程度ですむ。電気について</p>
-----------------	---	---

出す CO2 に換算すると大体何リッター分に相当するものなの
のでしょうか。

すみません、パーセンテージといわれても。先ほどの「見
える化」という中でパーセンテージを言われても、例えば
普通の自動車が1リッターあたり CO2 をだすと思うのです
が、それに換算すると何リッター分ということに。

その自動車を作る及び今持っている車を廃棄するのにど
のくらいかかるものなののでしょうかということ、私は古
い車に乗っていた方が CO2 はまだ少ないのではと、おぼろ
げながらそういった気持ちがあったので質問させていただきました。

は、再生可能な様々な電気を作る事業に電気自動車は資するも
のと考えておりますので、海上発電、風力発電であるとかそう
いったものが大規模に展開されれば、電気を作るときに必要な
CO2 の発生量も押さえられてくると思います。天然資源の採掘
の話ですが、リチウムイオン電池は非常に高性能の電池で、
再生可能、リユースも含めて、リサイクルされますのでこれに
ついては CO2 の削減は更に可能と思われま。

走行時は電気自動車ですのでゼロです。

資源の採掘から廃棄に至るまでの課程の中で CO2 の発生量は
60%です。ですから、ガソリンを焚いて CO2 を発生させる発生
量の 60%と考えて良いと思います。

(仁科副理事)

年式のことが分からないのですが十数年前の排気ガス、CO2、
NOX とか色々なものがでていたのですが、そのクリーン度から
比べて今現在の車のクリーン度というのは千分の1単位くら
い非常にクリーンになっている。その進化はすごいのです。
百分の一ではなくて千分の一。昔、日本も東京の校庭で子供達
が運動をしていて倒れたという時代があったのですが、今中

		<p>国、インドの空がそんな感じになっている。今日本はクリーンになっている。今のガソリン車でCO2とか違うものをだしていても、十数年前の車とのクリーン度は相当違うと認識していただいて良いと思います。</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 要 旨	摘 要
<p>【佐藤 政昭】</p> <p>【小野寺 憲司】</p>	<p>[車の安全確保のための車両整備点検]</p> <p>進む世界の異常気象により、異常な高温による山火事や猛暑が続く中国では高速道路を走っていた車が突然パンクし、後から来た大型バスを巻き込む大事故が報道されていました。</p> <p>事故原因の半分はパンクによるものとも言っています。日本と中国の車両点検の差によるものか？</p> <p>日本でも40℃を越す日が多い地域で観測されています。<u>6ヶ月、12ヶ月点検、車検を受けていれば十分ですか？</u></p> <p>[車両整備点検等について]</p> <p>40余年間車検を含め修理点検はディーラーさんをお願いしてきました。</p> <p>定年後、複数の知人はディーラーさんは整備点検料金が安いことから、立ち会いができ早い車検センターに依頼しています。</p> <p>ディーラーさんとの料金を比較した立ち会いの出来る車検センターや車種毎の車検料金の記載した安い車検センターの新聞折り込みチラシが毎週のように入ってきます。</p>	<p>(長野運輸支局 塚脇専門官)</p> <p>佐藤様ご質問の件ですが、その中で中国の車両点検という問い合わせがあるのですが、申し訳ございません、中国での車両点検整備制度を把握してございませんので、我が国の車両点検整備制度をご紹介します。</p> <p>我が国において自動車の不具合による事故防止、環境保全を図ることを目的といたしまして、自動車の使用者に対し自動車の点検整備の実施が義務づけられております。点検整備に関する規定を1例申し上げますと、一定期間ごとに行う定期点検整備。乗用車であれば1年ごと。貨物であれば6ヶ月ごと。その他に自動車の走行距離、あるいは運行時状態から判断した適切な時期に行う日常点検整備というものがあります。それぞれの点検に於きまして自動車点検基準がございます。それにより各装置ごとに点検内容が定められております。それに基づきまして自動車の使用者は点検整備を行うことにより、自動車を保安基準に適合するよう維持しなければならないとされております。</p> <p>この自動車点検基準で定めるタイヤに関しての点検内容。1例申し上げますと、タイヤの空気圧が適当であること。亀裂及び損傷ないこと。異常な摩耗がないこと。溝の深さが十分であることとなっております。ご質問にございます猛暑とタイヤのパンクの因果関係は不明ですが、高速道路での高速連続走行で</p>

ディーラーさんもこれらと競争して、安く、早くより納得性を向上させた整備点検システムを構築することは出来ませんか？

はタイヤへの負荷が大きく空気圧が低下していますとタイヤのたわみが大きくなり、このたわみにより発熱、最後にはバーストしてしまいます。いわゆるスタンディングウェーブ現象と言われるものです。

また、タイヤの空気圧の不足は偏摩耗の発生、燃費の低下など悪影響がございます。逆に空気圧が高すぎる、多すぎる場合も偏摩耗の発生や乗り心地の悪化等悪影響がございますので、適切な空気圧の管理を行っていただきたいと思えます。

また、車検ですが安全環境面で国が定める基準に適合するかどうかを一定期間毎に確認する行為でございまして、次回の車検までの安全、これを保障するものではございません。部品によっては使用状況によって摩耗や損傷、経年変化による劣化がございますので、自動車の使用者は安全、環境を守るため自らの責任で適切に管理しなくてはなりません。自動車の事故や故障を未然に防止するためにも点検整備は行っていただきたいと思えます。

(サービス部会 清水小委員長)

非常に貴重なご意見いただきましてありがとうございます。まず、私ダイハツの立場から言います。軽自動車は走行距離が少ないために、先ほどの車検の専門店に出される方が非常に多いと思えます。当社の状況から車検専門店との比較をお話しさせていただきます。

まず、整備料金が高いとのことですが毎週入ってくるA社と、今新車をお買いいただくと7割以上の方が整備パックとい

		<p>うことで3年後の車検まで、あるいは5年後の車検までのパックに加入されております。そのパックで車検料金を比較してみますと、先ほどのA社さん。軽自動車5万9270円が車検費用になります。当社は7万1345円ということで、たしかに1万2000円ほど高い金額なのですが、A社さんの場合は、エンジンオイル、オイルエレメント、ブレーキフード、ワイパーゴム等の交換部品を除いた金額で提示しております。この料金を足しますと、当社の整備パックの車検費用とかわらないという料金でございます。従いまして我々ディーラーにおいても通常料金から非常に格安な整備パックも発売し、料金的にはお客様に満足していただける価格設定をしております。ただ我々の宣伝、お客様への告知方法が徹底していないということで、そういう誤解を与えているということも多いと思います。</p> <p>短時間車検等についてですが、A社の他に車検専門店がございますが、B社の車検の8割が一日車検、30分車検と唱っておりますが、8割のお客様はやはりお話を聞いて、エンジンオイル、オイルエレメント。そういう交換部品も一緒をお願いしますということで、結果的に1日の車検整備をご依頼しているということになります。</p> <p>結果的に、価格的にも遜色ない金額が最終的な料金となっていると聞いております。自動車の保守整備につきましては、十数年前に自動車の使用者が責任をもって点検整備をするということに変わりました、6ヶ月点検の法定化の廃止、検査と整備の分離ということが伝えられております。従いまして、基本的な車検の整備だけ格安でよいですよ。その代わり保守・整備</p>
--	--	---

		<p>については個人が自己の責任でしっかりメンテナンスをする。このような車に精通されたユーザーさんについては、そういった選択肢もあるのかと思います。我々ディーラーももう少し、料金的にももっとお客様にアピールをしながらやっていくべきであるということで、この機会に反省しまして告知等を改善していきたいと思います。</p> <p>先ほどの高速道路のパンク等とございますが、J A F さんの資料を見ますと保守点検をきちんとしていけば高速道路での故障が防げたということも相当数あるということも事実です。定期的な点検とともに日常点検をしっかりしていただいて、空気圧、バッテリーとかそういったところについては、しっかり点検をしていただくことによって、故障を未然に防げるということも事実ですので、これからもよろしく願いいたします。</p>
--	--	--

3 交通事故防止活動とロードサービスに対する要望・意見について

質 問 者	質 問 の 要 旨	摘 要
<p>【渡邊佐次郎】</p> <p>【竹腰 虎雄】</p>	<p>[交通事故防止活動]</p> <p>御代田町は15,000人の小さな町で、国道18号線を除くと信号機の数も少なく、大半が地元の車（運転手）です。交差点で方向指示器を出さないの直進すると思っていたら、急に左折したため、その車の後方にいた私は急ブレーキをかけて危険な思いをしました。交差点での交通違反やマナーの悪さが目につきますので指導取締りをお願いしたい。</p> <p>[交通事故防止対策]</p> <p>クルマに接近センサーが付いていると運転手に知らせてくれるので役立っています。若い人は、うるさいのか切っているようですが高齢者には有り難いです。また、側道や家から出る時に左右確認のモニターカメラがあるとのこと、出来ればこれらも含めて高齢者用には車に接近センサーや左右確認モニターなどの設置を義務づける必要があると思います。</p> <p>最近追突防止対策のコマーシャルがされていますが、最近の交通事故防止対策の検討状況を聞かせて下さい。</p>	<p>(長野県警察本部交通部 浅川指導官)</p> <p>渡邊さんご質問大変ありがとうございます。交通安全に関するご質問ということでございます。交通安全はまさに県民の皆さんの切なる願いでございます。一方でユーザーの皆さん、また歩行者や自転車の方々、道路を利用する全ての方々、自分は交通事故を起こさないであろう、自分は交通事故に遭わないであろうという前提で、先程来から快適な車、環境、エコとそういった追求をされていまして。しかし、現実には交通事故は多発しております。昨日現在で長野県内76の方が尊い命を落とされております。昨年と同じ時期より6人多い増加の傾向になっております。そういった中で渡邊さんから大変貴重なご意見をいただきました。交通事故の防止、交通安全は交通ルールを守っていただくことが大前提であります。このご指摘の中で、方向指示器ですが御代田町に限らず色々な地域でこういったお話、色々聞かせていただいております。</p> <p>最近報道された場所ですが、松本で「松本走り」という揶揄された表現で新聞にでたこともあります。独特な交通ルールがあるという表現で、決して長野市内も交通マナーがベストと思っておりますが、年々交通ルール、マナーが指摘されるようなことも多々あると私も認識しております。今回の合図が遅いということも、例えば交通違反というところでは、合図不履行という違反になってきます。右左折する場合は30メートル手</p>

前で合図をする。進路変更の場合は約3秒手前ということで規定の違反ではあります。

一方、交差点の事故も多いといただきました。おっしゃるとおり、長野県内、全国でも交通事故の約4割から半数は交差点でおきております。今年も7200件ほど人身事故が起きているなかで、昨日現在は3466件ということで、交差点の事故は多いです。県警といたしましても交差点を中心に違反の取り締まりを実施しております。特に交通違反の取り締まりと言いますと、悪質で危険な違反を最重点でやっております。飲酒運転、交差点での一時停止、信号無視。一方で合図が遅いとかそういった部分も目につく限りはしっかり指導をしていきたいと考えております。交通安全対策全体では、長野県交通安全運動推進本部というのは長野県知事が本部長です。長野県全体で、その中で警察は交通の指導取り締まりという部分が非常に大きなウェイトですが、広報啓発という部分では、長野県ともタイアップしながら、「信州の交通マナーを高めよう」ということで、長野県は交通のマナーが良い、とっていただけるような、そういった面に配慮しながら広報啓発と指導取り締まりを両輪でやっていきたいと考えております。

(足立理事)

竹腰さん、交通事故防止対策ということで、我々車両販売に携わっている人間にとりまして非常にありがたいご意見をいただき、ありがとうございます。他販売会社の皆さんは乗用車、軽自動車の世界なのですが、私どもの業界はトラック、バスの

販売、メンテナンスを行っております。バスには小型、中型、大型があり、トラックにも、小型、中型、大型があります。免許も普通、中型、大型一種、大型二種がありますが、普通免許では残念ながらほとんどのトラックが運転できないような状況となっております。交通事故防止をサポートする装置は、トラック、バスにもついております。衝突被害軽減ブレーキシステム PCS（プリクラッシュセーフティ）は、前に障害物があればフットブレーキの前に警報が鳴り、いよいよ近づくとも自動的にブレーキがかかり、ぶつかる寸前のところまでスピードを落としていくブレーキシステムですが、走行中の車両が急に止まると後続車に追突されるという危険があることから、あまり効くようなブレーキシステムではまずいということです。今、乗用車の世界ではピタッと止まるというような商業車も各社から宣伝されています。

それから、VSCというのはビークルスタビリティコントロールという走行安全装置で、横転やスリップ事故を抑止する装置がついております。ドライバーモニターは、居眠り運転を防止する装置。居眠りをしているかいないかは、ドライバーの目でわかりますので、走行中のドライバーの顔の方向や目の状態により、警報やブレーキが作動します。これは乗用車にもついておりますが、バス、トラックにもついております。

また、大型車はスピードリミッターという高速道路で90キロ以上出せないようなスピードコントロールの装備が義務化されています。高速道路で追い越しをしたいのだけれど、前にトラックが走っていて、追い越しできないというご経験がある

と思います。これは法定で、大型トラックは 90 キロ以上出さずにはいけない構造になっているからです。オートクルーズ等々、例えば 70 キロ定速のスピードで走りたいときには 70 キロで走ってくれる。尚かつ、割り込みが入ってきたときには、割り込みに合わせてスピードを変えてくれる。ドライバーにとって楽で容易に運転できるような装置が開発され、スタンダード車でも装備されている状況です。

また、事故があった場合は、生存空間が確保できるよう、キャブの中の構造、キャブの強度を考えた設計で作られています。乗用車の世界では今、誤発進の防止、カメラ数台を使いあつかも高所から見ているようなモニターもついている等、安全性能は非常に進化をしています。我々はハードの面だけでなく、交通事故の防止をいかにドライバーさんにしてもらえんかという安全運転講習会、お客様のお役立ち活動の一環として、エコドライブ（省燃費運転）や車両の日常点検講習会など、安全・事故防止にむけたお役立ち活動をさせて頂いております。

先ほどお話をした指定自動車整備事業というのは、整備をし検査（車検）までしてもよいという事業の許可をきちんと陸運局から貰っている。適正運営として定期点検・定期交換部品・不具合箇所の指摘・予防整備の提案をさせていただき、お客様の車両の維持・メンテナンスのサポートをさせていただいています。我々の工場は病院だと考えております。メーカーで開発設計、生産をして、その思想に従ったディーラー教育をメカニックが受け、当社の製品について熟知し、1 級、2 級とランクを付けた社内の資格を与えて切磋琢磨し、少しでも技術を向上

<p>【岡本 文雄】</p>	<p>ロードサービスについてお聞きしたい。先日久々にパンクをしました。タイヤがついていない。カード会社に電話して、「途中でパンクしたのでこのサービス使えますか。」という「使えます。」と、「では自宅にいるので、自宅まで。」という「自宅ではだめだと。」いわれる。途中で壊れて家が近いので家に帰って電話したのですが、「なぜいけないのですか。」とその理由を聞いたら、「そういう決まりなので。」と言われました。他になににかないかと思い保険会</p>	<p>させていきたいと考えメーカー共々やっております。潰瘍であれば簡単に修理ができますが、人間と同じでガンになれば手術となり、時にはエンジン・アセンブリ交換等になります。早期発見、早期治療をして事故に繋がらないようお客様の車両のメンテナンスを心がけております。</p> <p>最後にハイブリッドですが、これは長野県が発祥の地でございます。1994年、今から19年前ですが今のアルピコ（当時の松本電鉄）が環境庁と国交省（当時の運輸省）とタイアップし、釜トンネルからマイカー乗り入れを規制し、バス輸送にて上高地の自然を破壊しないように守っていききたいとの提案により、当時日野がタイアップさせて頂き、ハイブリッドバスが誕生致しました。今や世界のハイブリッドですが、長野県では、1994年、今から19年前に既にハイブリッドバスが走っていたのです。ハイブリッドの発祥の地は長野県であることは世界に誇れることです。長野県の底力、長野県から色々な経済、色々なものの発信をしていければと思っております。</p> <p>（JAF長野支部 田中所長）</p> <p>岡本様、ご質問ありがとうございました。私どもJAFは、自宅だからだめとか一切ございません。JAFの会員であれば一般の方でもご依頼をしていただければ、ご自宅だろうがどこでも間違いなく365日24時間お伺いします。後、パンクということでお話がありましたが、今スペアタイヤを積んでいない車が多いです。それをユーザーの方が現場でパンク修理材をつかって修理するという事は非常に難しい。カード会社も損保</p>
----------------	---	--

社のロードサービスに電話したら、自宅でもよいですと言って来てくれました。搬送してディーラーさんに入れました。ディーラーさんに入れてお金を払おうとしたら、安心パックに入っていますからお金はいらないと。結局、全額無料でやっていただきました。JAFの対応として自宅が駄目とかありましたら教えてください。

会社でもパンクは路上で対応していただいておりますが、JAFはその一歩先をいっておりまして、現場で応急的に修理出来るタイヤであれば、我々修理キットを持っておりますので、現場で走っていただける体制に整えております。是非ロードサービスについてはJAFをご利用いただければと思います。

(仁科副理事長)

回答というか提案というかあります。今軽自動車でも安全に関しても色々ついております。私が一番便利だと思っておりますのはバックカメラです。昔は大型バスとかトラックにさえ着いていなかったものが、今は軽自動車にもついていてバックするときに見る。これに乗ってしまうと、普段ないものに乗るとちょっと私でも怖い。いかに死角になるところが多いかそういう感じがしています。それから、左側のタイヤの下。これも運転席のからみると死角になります。軽自動車でもサブミラーをつけて、バックミラーに映してタイヤの下を写すミラーもあります。軽であっても安全には非常に進化をしてくれております。

大きい車についてはクルーズコントロールとか色々ついておりまして、接近したらブザーがなる。次はシートベルトを引っ張る。それでもブレーキを踏まない場合は自動的にブレーキが踏まれていく。もっとすばらしいのは、自分の目で見えないところでもセンサーが感じるとブレーキを掛けてくれるというように、これは高級車ですが進化してくれております。一応そういうことがありますというのが私の感じです。

もう一つは、今日県警の浅川さんもお見えでちょうど良いと

思うのですが、先ほどから交通事故の主体は交差点にあるという話ですね。私先日軽井沢に言ったら「ラウンドアバウト」ができていまして、左回りにぐるぐる回る。県警でも相当長野県に作っていくという方向ではないかと思えます。

もう一つ感じているのは、信号がスムーズになったところ1、2年感じます。大きな道を走っていた場合非常にスムーズに通過できる。私が思うに信号の長さが長くなったのか。そのように感じております。もし浅川さんにかあればそのあたりお答えいただきたい。

(長野県警察本部交通部 浅川指導官)

ありがとうございます。ラウンドアバウトにつきましては全国でも長野県が初めてです。飯田に2つ、軽井沢町、近くでは須坂市で今作業をされていると承知しております。特に飯田の東和町では信号機で当初5差路を制御していたのですが、そこをラウンドアバウトという形にしました。その関係で信号機が撤去できました。信号機は当然電気代等のコストがかかる。防災面で万が一災害が起きて信号機の電源が落ちた場合でも交通が確保できる。これは非常に有益なことであると全国から注目されております。

信号機も今非常に進化して高度化しています。交通管制センターもコンピュータ等で進化しております。また、プロファイル信号機といいまして、コンピュータが車両感知器で自分が担当するエリアの車の台数を計って秒数を変えていく。今実験段階ですが、佐久市内では国費よりウン億円の補助をいただいて

<p>【安藤 晶子】</p>	<p>日本自動車連盟さんにお聞きしたいのですが、料金の改定はないのでしょうか、年 6000 円とか、家族は 4000 円とか決まっていますね。J A F を利用される方、何回も年使われる方は使うのでしょうか使わない方は使わないと思う。きちんと点検をされている方はより一層つかわないと思う。そういう人のために年々安くしていくとか工夫はないのでしょうか。</p>	<p>プロファイリング信号の実験をしているという状況です。</p> <p>色々関心をもっていただいております。夕方から事故が非常に多くなりますので、どうか皆様夕方には、ライトを早めにつけて反射材等もよろしく願いたします。</p> <p>(J A F 長野支部 田中所長)</p> <p>安藤様ありがとうございます。貴重なご質問をいただきました。正直申し上げまして、会費の見直しは今のところありません。個人の方は年会費 4000 円、家族は 2000 円という形になっております。全く J A F をお使いにならない方というのは当然点検されていたり、あまりお車を使わなかったりということですね。今、J A F のロードサービスをご利用されない方のために、私ども優待施設のほうに大分力を入れております。例えば、ロイヤルホスト。J A F の会員証を提示していただきますと飲食代が 10%引きになる。非常に大きな割引。ガソリンスタンドもかなりの件数がありますが、そういったところで 3 円引き、5 円引き。J A F の会員証を見せていただきますとそれだけの割引があります。ですから J A F はお守りということで入っていただいて、後は会費の分は是非優待をどんどん使っていただいて元を取っていただければと思います。ホームページを見ていただくと長野県下でも 1000 件以上のお店が優待施設となっておりますので、是非ご利用いただければと思います。ありがとうございます。</p>
-----------------------	---	--

4 使用済自動車を経済資源活用した自動車リサイクルに対する要望・意見について

質問者	質問の要旨	摘要
<p>【倉島 卓人】</p>	<p>[次世代自動車の徹底したリサイクルとガソリン不使用について]</p> <p>現在、各社のハイブリッド化がかなり進んでまいりましたが、ガソリン車が未だに多くを占めております。そして、値段もかなり高値だと思います。現在石油産出国の政治も不安定であり、その日によって値段もまちまちであり、ガソリンスタンドの経営もおぼつかない様子であってスタンドも激減しているように聞いております。そして、石油埋蔵量も減少し限界があります。そうした中で、<u>ガソリンに頼らず電気や水素など別の素材を活用した燃料</u>を考え出さなければならないと考えますが、こうした現状と今後の課題をお聞かせください。</p> <p>さらに、<u>自動車の素材を徹底したリサイクル製品で制作する技術</u>も進んでいるようですが、こうした努力も必要であろうと思いますがいかがでしょうか。</p> <p>車は、購入しようとするが高額ですが、消費税の増額も叫ばれている中、消費が減速するように思いますが、<u>税金の減額化</u>も推し進めなければ購入者が増えないように思いますがどうでしょうか？</p>	<p>(仁科副理事長)</p> <p>大ざっぱに申しますと車の進化。今現在はガソリン、先ほど申し上げましたがエミッションコントロールが効いておりまして相当クリーンになっている。今はハイブリッドで、できるだけガソリンを使わないで 50%以上電気で動かそうということまでできています。ハイブリッドにいかないでダイレクトに電気になっているメーカーもあります。これは3つくらいの不安が多少あるのですが、そこは大分スピードをかけて開発中だと思います。</p> <p>最終的にはガソリンを使わないで電気。その電気も今みたいに充電式でなく、燃料で電池循環型の電気が作れるような、あるいは水素を入れて電気化してモーターを回して動かす。それは2つ問題があって、非常に具合がよいという使い勝手と同じ位に使えるかどうか。もう一つはコスト。今売っている値段位にならないのか。方向性とするところ今移っているのもう10年位は掛かると思います。</p> <p>水素を使おうとすると、所謂インフラ整備。パイプラインがないので固めておいて入れるようになるのか。あるいは本当に循環型になるのか。そこは研究段階で、メーカーでは仕上げ段階に入っていると思います。ですが、我々販売やユーザーの皆様から見た時は少し遠いところにあると思います。</p> <p>資源のリサイクルセンターというのを17年やっております。</p>

なんとしても資源が無駄になっているのが日本です。ほとんど解体して、今現在も解体された資源が、我々に言わせるとほとんどただ値みたいな形で輸出されている。海外ではその資源を使い、安い労働賃金で同じ製品を作ってくるわけですからかないっこない。日本はまだ新しいものをつかっている。ここは私も同感で、国の事業、第3セクターを使って、照る日も曇る日も資源を使って何か製品をつくるようなものをしたい。最近レアアースの問題から日本は都市鉱山といわれている第2次資源大国。新しい原材料はないのですが、製品からでてくる原材料をもう少し活用しようという動きが出てきておりますので、これも成果を出してくるのでは。

作る方では、作った以上は解体になりますので再利用する素材、作り方、もっと言うと使えるように壊せるような作り方。そういったことを研究しております、75%再利用出来るような形まで今進んできております。そういうことでお答えになっているかどうかわかりませんが、今まだ完全ではありませんが勢いを付けてやっております。

税金については、一番自動車での課税が重課になっております。モータリゼーションから扇型に開いたような税金で、1つ増え、2つ増え、今九つの税金がかかっている。持って税金、買って税金、使って税金。180万の車を買って12年間使うと税金は204万円。すなわち税金の方が高くなっているというのが現状です。そこへ消費税をかけておりますので、これが上がるということで大変なことになっている。これを我々業界としてなんとしても税金を減らすということでやっております。今

は取得税を来年の4月までに一生懸命活動しているのですが、なかなか動いてくれない。今やっているのは8%の段階で、3%ダウンさせてもらうというところをやっているところです。業界としても活動しているということをお知らせします。機会があったら皆さんもよろしくお願いします。この3点でございます。

(長野県廃棄物対策課 小林)

私の方からは、自動車のリサイクル、リユースの部分の現状をお話いたします。今自動車は基本的に自動車リサイクル法というものに基づいて適切に処理をしてもらうということになっております。解体業者、例えば中古自動車リサイクルセンターもやっておられることですが、自動車部品、使えるものには中古部品としてつかってもら。車からでてくる金属くずについては、再利用して使うこととなります。自動車というのは最終的には粉々にされ、シュレッダーダストというゴミになります。そういったものは、以前は埋め立てしていたのですが、今では燃やして熱利用という形で利用して、非常に高いリサイクル率を誇るようになっております。現在、国の事業としてリサイクルの取り組みをより一層進めるため「自動車リサイクル連携高度化事業」、「鉄スクラップの高度利用化事業」といった形で、民間事業者、主に金属メーカーなどの、自動車の関係団体を募って自動車リサイクルの技術発展をしていこうという政策を進めています。その例として、通常自動車のボディは、品質の安定の観点から天然資源を使わなければならないのです

<p>【倉島 卓人】</p>	<p>最初の方に質問でありましたが、CO2 を発するという点で電気を作る場合でも CO2 が発生する。原発も今ゼロになっている。これも大きくかかわっているという問題ができました。私も色々考えているのですが原発そのものもコントロールできない問題で、先日も安部首相が発言していましたが、福島はコントロールできていないというのが私の認識です。</p> <p>原発を使わないで太陽光を使うという方向で、先ほどどなたかおっしゃたように家を造るときに太陽光を設置してそれを蓄電して車との利用を図る。いわゆるコラボレーションをどうしても図っていく必要がある。私も今、会社は太陽光発電にしております。将来的には電気自動車で CO2 を発しないようにしていかななくてはと強く感じています。この間 2、3 社で乗らせていただいたのですが、ハイブリッ</p>	<p>が、それを自動車の鉄スクラップを使って作るという試みが検討され、先日試作が成功したということが報道発表されています。今後は大量生産、コストカット、レアメタル・天然資源の使用量の削減に向けてより一層研究していくといわれております。それ以外にきめ細かにレアメタルを回収していく、あるいはリユース部品がなかなか買い付けるシステムがうまくできていないので、できるだけ利用促進してくようなシステムを構築することが検討されております。こういったことが少しでも進んでいけば国内の資源循環ということに繋がっていくのではと思っております。</p> <p>(仁科副理事長)</p> <p>倉島さんありがとうございます。2 点あります。1 点目、おっしゃるとおりです。ハイブリッド、今は使っておりますが言葉で言いますとガソリンを使うのはゼロにしていこうということですので、時と同時にそうになっていくと思います。太陽光を利用して家庭にするときメーカーの考えていることは、鉄に太陽光を集めて虫眼鏡のようにすると 5000 度になり水素が発生するのだそうです。それを車にダイレクトに付ける。簡単に言うとそれで電気が出来て動く。そういう車ができるかどうか分からないが、そういう方向で研究しているようです。</p> <p>もう一つはそこへ行くまでに水素を積んで走らせる。ただそれはインフラの関係があって、まだ政府もそこまでインフラを整備するか、それとも我々ディーラーがやるのかということもあるのですが、その手前までのソーラーにしても CO2 を使って</p>
----------------	--	--

ドカー、加速は良いのですが、どうしてもガソリンを使うというところでCO2を発生する。もう1社は、電気自動車に乗らせていただいてちょっと加速がいまいちと言う感じですが、今後の事を考えるとCO2を発生しないと言う点で電気自動車にしなければいけないと感じる。この点での政府の支援策、援助、徹底してそのようにしていく。原発を使わずに太陽光、自然エネルギーでやっていくという方策を出さないと駄目ではないかと。これを自動車業界としても強く政府に要望して、地球全体の環境を守るという点でもやっていかななくてはならない。

もう1点は中国でのPM2.5です。海外にでると排気ガスがすごい。日本はとてもきれいです。クリーンです。東南アジア、中国などバイクとかですごく悪い。皆さんのところで中古車も出されていると思うのです。各国との連携で地球全体を守っていくと言う点で努力をしていただいて、車の販売の規制を日本だけでなく、世界規模で動いていただいて努力していただきたい。

も家で充電をしてやる。車自身も回生をとっていますので、ブレーキで起きる熱で回生電気を拾ってもう1回ジェネレーターで電気を蓄えている。そういう段階で順になっていく。そういう段階でまだまだ10年20年のスパンになっている。間違いなくそういうことをやっておりますので、私が言うのもなんですがご安心ください。

もう一つ、我々は一昨年インドに行って来ました。インドの空もすごいです。日本の何十年前のどこかでかいだような臭いだなと空港からそのような感じです。免許は10分でできてしまう。世界の国々が、トップメーカーが皆インドに車を入れようとしている。ところが交通ルール、トラフィックが全然できていない。免許は10分でできて、乗れない人はディーラーが教習をして教えてやっている。何年前の日本か、1ミリ単位で鼻を競って入れていくような段階です。

私が帰ってきてメーカーに言っているのは、「先進国のプライドはないのですか。」と、「車を売るだけでなく安全・ルール・マナーと一緒に輸出しないと駄目だ。」と言っています。大変な交通状況でした。おっしゃる通りそういうことは世界でやっていかななくてはならないと感じております。

(宇都宮理事長)

太陽を取り入れて走る車は試作車では沢山あるのです。一部のメーカーでは屋根につけてエアコン等に使っている車が5年くらい前から出ております。究極のエコカー、水素を使う車。水素を作るにも色々な方法があります。電気をつかわないと水

素ができないということになりますので、早く言えば太陽光・風力で動かす時代でないと完全に環境にやさしい社会にならないのではないかと思います。私ども今日のこのユーザーの意見を聞く会で資料を調べてみますと、全てが電気を使って作っておりますので、最終的には太陽光・風力で電気を起こしてものをつくらなければ駄目だと。車としては太陽光を取り入れた車が走っております。

(長澤理事)

太陽光のような再生可能なエネルギーの導入が今以上に必要だと思います。セットで電気自動車が活用されていくというような動きになっていくと思っております。現実には今日産自動車は世界で第一位の電気自動車を量産しているメーカーなのですが、なかなか導入が進まずに非常に苦労をいたしまして様々な事をしております。太陽光とのコラボレーションの取り組みとしては、三井不動産レジデンシャルと東京でマンションにおいて太陽光発電とともに電気自動車、スマートハウスのマンション版。それから住友林業さんとスマートソラボというスマートハウス。太陽光付きの住宅とセットで電気自動車を普及させていこうという動きをしております。なかなか進んでいかないというのが現状ですが、そういった努力をしております。

その使い方の一例としてご紹介すると、週末に車を利用されて平日に利用しないという、都会に住んでいらっしゃる方は多いと思うのですがそういった方が前提です。電力の供給ピークシフトという話がありますが、深夜に蓄電をしてその電力で

		<p>日中の家庭の電力を賄うという使い方。自動車だけでなく、住宅も含めた生活のしかた全体の中で省エネ・省資源を目指そうという動きがあります。</p>
--	--	--

5 その他

質 問 者	質 問 の 要 旨	摘 要
<p>【松島 健二】</p>	<p>[省エネコンテストの開催について]</p> <p>「省エネ」というのは、クルマに限らず今や世界人類にとっての最大のテーマだと思います。そこで、そうした意識をもっともっとユーザーに自覚させるためにも「<u>省エネコンテスト</u>」的なイベントは考えられないでしょうか。</p> <p>つまり、いかにして燃費を向上させるかという、常識的なコンテストイベントで、早い話が「燃費競争」です。これはディーラー、スタンドなどの参加が望ましい。燃費を向上させるためには、急発進、高速走行などを控えないければいけません。その結果として安全性も向上するのでは？</p>	<p>(長野県温暖化対策課 柳原係長)</p> <p>松島さんからのご提案に関して、こういうイベントも選択枠の1つだと思っております。私もご提案を拝見して色々サイトを調べてみますと、省エネコンテスト的なものをしてるのはいくつかあります。これと直接関係あるかわかりませんが、何故これをやるといいのかということ、急発進をしないとか、基本的にはエコドライブを定着させるための1つの手段、普及啓発の1つとして考えられるのだと思います。私も県の職員も非常に数が多く、この後JAFの田中さんから詳しくお話があると思いますがJAFの方・専門家を招いてエコドライブの講習会を開いております。その中で一番最後の結びで、エコドライブを実践することは交通安全の面でも非常に効果が高いというお話を伺います。ふんわり発進ゆっくり加速をすることは、交通安全、エコドライブ多くの要素を含んでいると思います。省エネコンテストを大々的にやると非常に加熱したりする部分もありますので、会社等で、その1台を仲間内で競うとか、統計をとってみるとか、結果がどうかということをやるとは、非常に意味があるのではないかと思っております。こういったことを普及啓発の1つと捉えてこれから考えていくことは意義ある提案だと感じております。</p>

(J A F 長野支部 田中所長)

ご提案の内容について、一部のメーカーさん、ディーラーさんでは、すでにハイブリッド車及び試乗車を使用して公道で実施した経緯がございます。しかし J A F としてはこれからお話する理由で公道でのコンテストを実施する予定は残念ながらございません。

J A F の推進するエコドライブは安全の確保、交通の円滑、燃費の向上この三位一体でバランスをとった無駄のない運転を目指すものです。燃費向上は当然ですけれども、あくまでも安全第一であること、周りの交通を妨げない円滑な交通が前提となっております。コンテストにより燃費を競うということになりますと、どうしても燃費向上に注力してしまっただけで安全の確保、交通の円滑が軽視されてしまうという傾向があります。

どういったことがあるかという、まず第一に、停止回数を減らすために黄色信号で交差点で停止しない。第 2 番目、停止回数を原則減らす為に無理な車線変更を行う。第 3 番目に、再加速をしないためにコーナーで十分なスピードを落とさなくなる。4 番目、自車（自分の車）の燃費をよくするために交通の流れを無視したのろのろ運転をしてしまうということが多々ございました。

こういった問題がございますので、J A F としてはクロージドコース、主に教習所で実施しているのですが、座学と実技を行ってエコドライブの講習会を実施しています。松島様をはじめとして多くのドライバーの方に J A F のエコドラ

【松島 健二】

お答えいただきましてありがとうございます。今まで国会の議論をお聞きしているようで、大変私のような提案は現実的な提案でございます。1つこの事をお話しさせていただいたきっかけは、私が愛用している車両がカローラで7年乗っております。20万キロのっている。やがてはハイブリッド車に移行しようと思っておりますが、なにせ燃費がよい。これはメーカーの肩を担ぐわけではなくて、燃費計がインパネにデジタル表示で出ている。今16.1となっていて、ディーラーに整備で持ち込みますと、ディーラーのメカニックさんも驚かれる。どういう運転かと。決してのろい運転ではないです。今色々おっしゃられましたコーナーで落とさないとかいうことでなく、なるだけスムーズにドライブをする。これが一番基本で交通安全にイコール繋がっている。マナーにもそれが反映される。今ハイブリッド車にも燃費計がついている。月の燃費計も平均で出ている。ですからJAFさんがやっているエコドライブのイベントもきっかけになる。

これから多分ハイブリッド車は排気ガス等全ての燃費計がついてくると思う。それをユーザーさんがどう生かすか。そこに課題がある。私はこれを身近なテーマとしてご提案させていただきました。皆さんが省エネとか、無理なことをしないでマナーを大事にするという、こういうきっかけになれば思いでご提案させていただきました。

イブ講習会に参加していただくようお願い申し上げます。

【翠川 司】

質問とか、再質問ではありませんが、今日の懇談会で感じた点を指摘させていただいて来年以降の懇談会に活用していただければと思います。

まず第一に交通費、謝金をいただいて財布に入っていました。弁当を用意してもらって、紅茶とケーキも胃袋に入っていました。バブルの時代の会議を思い出しました。今のご時世ここまでしなくても良いと思います。このようなすばらしい会場で久しぶりです。いけないといっていない。今の時代もっと質素で良いと思います。そのお金を交通安全教室とか交通遺児の方にもっと回せませんか。あるいはこの協会費をもっと削減してお客様に還元できませんか。

次2点目、この会議の案内を頂いたときに、質問事項がある方はだしてくれと、これが4点にしばられていました。4点に絞ったのはどういう経緯かわかりませんが、この懇談会が始まる前に松坂さんが説明されて、昨年うまくいかなかったから今年は事前に質問したということになるほどとわかったのですが、なぜ4点に絞ったのか。4点以外のことを質問されると何か都合が悪いことがあるのかと勘ぐられないように、こういう風に選ぶ場合は4点の下に5をつけてその他といれておけば良いのです。文句を言いたい人は、今日この皆さんはディーラーさんからの推薦ですから、ここまで来て私のようにこんなふうに言う人はいないと思いますが、そうでないと私は他のポイントを言いたい、聞

(宇都宮理事長)

ただ今大変貴重なご意見をありがとうございました。この会も21回を数えることとなりました。いままでやってきたことに対して私ども疑問を持っておりまして、このままこの状況で良いのか。今回懇談会という名前にさせていただいたのですが、色々フリートークができるようにということで司会の松坂さんの方でも心配りをさせていただきました。先ほどの色々なご意見、私どもがこれから狙いとするところに、考えていかなくははいけない事が沢山あるかと思えます。大変貴重なご意見をいただいて私たちも今後の協会の運営に生かしてまいりたいと思います。本当にありがとうございました。

きたいことがあったのですが、その他がないので言わなかった。そういうふうには他のものがあるところがあれば。変に勘ぐられてもお互い気持ちがよくない。本意はそうでないのに疑られてもおもしろくない。今年こうやったのだから来年も同じにしたいと思います、そのときにこの4点は去年やりました。だから今年はこの4点から選んでください。というふうにすれば私のような疑問を持つ人が減ると思います。そうでないと、来年また次世代をやるの、来年またこれやるの、質問だしてはいけないのと言う繰り返しになると思います。更に言えば都合の良いものだけ選んでいるのかと言われないようにしなくてはいけないと思います。私だけの感覚かもしれませんがそう思いました。

あと、小さいことかも知れませんが、この会場良すぎるのです。もっと接近してもよいです。お名前折角掛けていただいたのですが字体が悪くて明朝体ですね、見にくいですね。ゴシック体にして黒々として読みやすくして貰わないと、進一さんと良三さんですか、一と三の横棒が見づらいのです。小さな事ですが、やはり会場設営気をつかっても良いと思います。事務局さん大変だと思います。本当に大変だと思います。事務局さん同列に並べることはないと思います。そちらの理事者側と私たちをもっと接近させて事務局はもっと後ろに控えて良いと思います。あえてコの字にすることは無いと思います。色々やっていただいていたくものを頂いたのですが、あえて指摘させていただい

<p>【岡本 文雄】</p>	<p>て還元させていただきました。来年以降少しでもよくなるようにと思ひまして言わせていただきました。</p> <p>今日の議題とは全く関係ないのですが、お願いしたいことがあります。車の販売に関しては各社ライバルというか競争関係にあると思うのですが、販売方法について私もあったことなのです。値引きの場合です。こちらの会社はタイヤを付けてくれる。こちらの会社は付けてくれたけれどもお宅はなぜつかない。そうするとタイヤはつけられないが、自動車保険をいただければタイヤをつけるという方法で販売をしている。お互いにコンプライアンスを遵守しながら販売を進めていっていただきたいと思ひますので、提案させていただきました。</p>	
<p>【竹腰 虎雄】</p>	<p>今日のご回答いただきましてありがとうございました。私は73歳になります。実は70歳になったら若い頃は免許を返上だと思っていたのですがこの年に。まだ元気で運転免許を返上してしまうと不便と思ひています。安全対策に対して質問させていただきました。今日も色々な意見を聞いて参考になりました。まず警察の方がきておりますので、お願いなのですが、最近自転車が非常に無謀運転。私がバックをしている最中に来たりと非常にマナーが悪いです。自転車のマナー向上のためにご努力いただけるとありがたいですが。</p>	<p>(長野県警察本部 浅川指導官)</p> <p>ありがとうございます。確かに高校生とか私どもの耳にはいっております。自転車の対策につきましては全国的に色々法改正がありまして、ピスト自転車というブレーキのない自転車は規制する方向もあり、力を入れているのですがまだまだ目に付くところもございます。しっかりと指導をしてまいりたいと思ひます。誠にありがとうございます。</p>

【町田 巻雄】

参加をさせていただいたことに感謝申し上げます。消費者、ユーザーは大変わがままでございます。私どもこの協会を見るにつけ、大変皆が力を合わせて、それぞれのディーラーで有りながら私どもの意見を聞いていただける。こんな事は他では余りないのではないかと。副理事長さんがハイブリッド発祥の地と、松本電鉄の沢渡と上高地の間をされたこと。協同組合長野県中古自動車リサイクルセンター。これは天下のリサイクルセンターだと思います。こうした大変実績のある事業を、車を売るだけでなく皆さんが力を合わせてやっていただいているということに深い感謝の念を持っています。是非とも色々な形があるのですが、このような意見を聞く会というのは大変大事な事だと思います。是非続けていただければと願ひまして、感謝のお礼を申し上げます。以上でございます。

（宇都宮理事長）

本日は大変お忙しいところ長時間にわたりまして懇談会にご参加いただきましてありがとうございます。皆様方からいただきました内容につきましては、十分精査して、特に今一番日本の国が取り組んで行かなくてはならない成長戦略に関係したところが、私ども自動車業界を通じて沢山あること。これを真摯に捉えて、政府や、業界、車を作る方、売る方、JAF、県、陸運局と力を合わせまして、この国が長い間のデフレを脱却して成長する要になるには、自動車産業は大きなウェイトを持っているということが今日皆さん方からの御質問に沢山入っております。私ども中央と十分打ち合わせをしながら、よい社会、安全安心な社会を作りたいと思います。それと同時に当協会としてもこの懇談会どういう形にしていくかということも、今日は大変よいご指摘をいただいたものですから合わせまして考えてまいりたいと思います。今日は長時間にわたりご討議いただきました。心から御礼申し上げます。ありがとうございました。

