



特集 車検制度の歴史と自動車検査の意義・役割

一般社団法人 日本自動車工業会

美しい地球を次の世代に引き継ぐために、 あなたもエコドライブしませんか。

エコドライブをご存じですか。

それは、環境を守るために、いつもの運転をちょっと工夫する、誰にでもできる簡単な運転方法。

たとえば、アクセルをゆっくり踏んだり、ブレーキを早めにゆっくり掛けたり。

ただそれだけで、CO₂の排出量が抑えられ燃費も向上します。穏やかな運転だから、安全運転にもつながります。



いつもの運転に、やさしさをプラス。 **エコドライブ10のすすめ**

7 **タイヤの空気圧から始める点検・整備**
タイヤの空気圧チェックを習慣づけましょう。

1 **ふんわりアクセル「eスタート」**
発進するときは、穏やかにアクセルを踏んで発進しましょう。

4 **エアコンの使用は適切に**
暖房のみ必要なときは、エアコンスイッチをOFFにしましょう。また、冷房が必要なときは、車内を冷やしすぎないようにしましょう。

8 **不要な荷物はおろそう**
運ぶ必要のない荷物は車からおろしましょう。スキーキャリアなどの外装品は、使用しないときには外しましょう。

2 **車間距離にゆとりをもって、
加速・減速の少ない運転**
走行中は、一定の速度で走ることを心がけましょう。

5 **ムダなアイドリングはやめよう**
待ち合わせや荷物の積み下ろしなどによる駐停車の際は、アイドリングはやめましょう。^{*1}
エンジンをかけた後すぐに発進しましょう。^{*2}

9 **走行の妨げとなる駐車はやめよう**
迷惑駐車は、渋滞をもたらす、燃費を悪化させるのでやめましょう。

3 **減速時は早めにアクセルを離そう**
信号が変わるなど停止することがわかったら、早めにアクセルから足を離しましょう。
減速時はエンジンブレーキを活用しましょう。

6 **渋滞を避け、余裕をもって出発しよう**
出かける前に、渋滞・交通規制などの道路交通情報や、地図・カーナビなどを活用して、行き先やルートをあらかじめ確認し、時間に余裕をもって出発しましょう。

10 **自分の燃費を把握しよう**
自分の車の燃費を把握することを習慣にしましょう。

※1 交差点で自らエンジンを止める手動アイドリングストップは、以下の点で安全性に問題があるため注意しましょう。(自動アイドリングストップ機能搭載車は問題ありません)
・手動アイドリングストップ中に何度かブレーキを踏むとブレーキの効きが悪くなります。・慣れないと誤動作や発進遅れが生じます。またバッテリーなどの部品寿命の低下によりエンジンが再始動しない場合があります。
・エアバッグなどの安全装置や方向指示器などが作動しないため、先頭車両付近や坂道での手動アイドリングストップは避けましょう。
※2 -20℃程度の極寒冷地など特別な状況を除き、走りながら暖めるウォームアップ走行で充分です。

安全運転で楽しいドライブ!!

クルマの正しく安全な使い方については <http://www.anzen-untten.com>

JAMA 一般社団法人 日本自動車工業会
JAPAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION, INC.

〒105-0012 東京都港区芝大門 1-1-30 日本自動車会館

CONTENTS

特集 車検制度の歴史と自動車検査の意義・役割

自動車の「検査」とその変遷 2
／株式会社 交文社 代表取締役社長 小林 英世

自動車検査の意義と役割 9
／学校法人 日栄学園 日本自動車大学校 教頭 林 英伸

シリーズ 飲酒運転防止対策の経緯と今後の方向性について 第二回
東京モーターショー2013 飲酒運転防止についてのシンポジウム・報告概要 16
／一般社団法人 日本自動車工業会 飲酒運転防止技術分科会 渥美 文治、小林 雅明

記者の窓
「自動車の想像力」 21
／時事通信社 織田 晋太郎

Topics

- 池会長のインド自工会年次総会への出席と今後の関係強化について 22
- インド自動車工業会との協力合意文書に署名
- 二輪4社合同記者会見を開催
- あなたとバイクの感動のストーリー <BIKE LOVE STORY> の募集
- 自工会・2014年 秋季交通安全キャンペーンのご案内
- 「大学キャンパス出張授業2014」の実施について
- 東京モーターフェス2014 開催概要を発表
- 平成26年度 交通安全ポスターコンテスト表彰式
- 第44回東京モーターショー2015 ショーテーマとポスターデザインの決定
- 東京モーターフェス2014 開会式の開催



表紙イラストレーション

クルマのある風景

チェン クウ
銭 庫

愛知県立芸術大学 大学院 美術研究科

郊外で、自然の風景を楽しみながら、自在なドライブができる。
そんな開放的な車が好きです。

『JAMAGAZINE』では表紙に、美術を専攻している大学生などの皆さんの作品を掲載しています。

自動車の「検査」とその変遷

株式会社 交文社 代表取締役社長 小林 英世

一般的には「車検」というと使用過程車に対する継続検査がよく知られているが、自動車メーカーにはおなじみの新規検査や改造車に対する構造等変更検査等もある。

「車検」そのものは技術的な確認行為であり、その時点において自動車が道路を安全に走行でき、環境への基準を満足しているかを確認することである。その基準を「道路運送車両の保安基準」（以下「保安基準」という。また、「保安基準」に適合していなければならないと規定しているのが「道路運送車両法」である。

「車検」の話からは外れるように見えるが「道路運送車両法」では、所有されている自動車に関する情報は国の「自動車登録ファイル」に登録され、所有権を公証するとしている。その結果、土地などと同様に自動車の所有を強い対抗性を持つものとしており、「車検」はそれを一定期間ごとに確認するものにもなっている。

また、自動車検査証の備考欄がさまざまな目的で利用されるようになってきている。自動車重量税額、燃費基準の達成度、前回検査時の走行距離計表示値と今回車検時の走行距離計表示値、また、今年の2月からは点検整備の実施状況といったことが記載されるようになってきている。自動車賠償責任保険も「車検」とリンクしていることは周知の通りである。

「車検制度」は、定期的な保安基準への適合性審査といった技術面に加え、所有や税制、保険等といったソフト面からの制度と相まって「自動車

の所有における安心と、交通における安全で環境に優しい利用」を管理し、プラスαを期待する制度といえる。

検査制度の歴史、その変遷

現在の車検制度は昭和26年（1951年）に制定された「道路運送車両法」を根拠とするもので、同法は自動車そのものを「検査」とともに、「登録」や「整備」といった主に技術面から「自動車を管理」することで、安全で環境への負荷が少なく、安心して所有し、使用できるものとするという考え方に基づいている。

しかし、「検査」といった技術的な検証をすることにより、国なりがその交通機関、手段の安全性等を確認するといった制度についてみると、同法以前から行われており、歴史的にはさらに遡ることになる。

わが国で最初に成文化された自動車に対する検査制度は愛知県で明治36年（1903）8月に公布された「乗合自動車営業取締規則」（縣令第6号）である。愛知県で計画された蒸気自動車を利用した乗合自動車の営業出願に対処したもので、運送事業の「監理」を目的とし、事業内容、経営形態、営業路線や路線として利用する道の幅、運転手や車掌の資格、服装といったようなことまでを含めさまざまな面について「取り締まる」ことを目的としているが、その中に自動車を技術的に検査する規定も含まれていた。

運送事業に対する監理の一環として他の事業規制とともに「検査」も含まれるという位置づけで、基本的にこのような考え方は戦後の「道路運送車両法」の登場まで残っていた。

「自動車の時代」の露払いとなった「馬車」

明治36年10月には京都府、12月には岡山県、翌明治37年から同42年の間に、乗合自動車路線の出願件数は3府20県で47件を数えている。出願を受け各府県では、それぞれ自動車取締規則を制定して許可することになる。自動車を利用した運送事業への関心が全国的に高まっていたことが窺える。

わが国の陸上交通に、「突然」登場した自動車であるが、国民の反応は早く、短期間の内に自動車を利用した運送事業の創業や自動車の製造が各地で試みられている。また、各県はごく短期間で自動車の「取締規則」等を制定している。

このような規則がいきなり制定されることはなく、類似の事業取締の規則を参考にしたと考えられる。この時代、外国人が利用し広まっていた馬車を利用した乗合馬車事業の取り締まりが行われていた。全国的に広がった乗合馬車事業を内務省が取り締まりを行うための統一標準として明治19年(1886)に制定したのが「乗合馬車取締規則標準」(内務省訓令第7号)である。各県はこの訓令に基づき、地域の事情を勘案のうえ、県の「乗合馬車取締規則」を制定・改正することを行った。

年2回の馬車の検査を義務づけ、検査の都度、馬車検査証に検印を受けること等、馬車の検査制度が規範として提示されていた。馬が引く車両についても「新規検査」、「継続検査」、「構造変更検査」といったものが制度化されていた。

愛知県は翌年の明治20年(1887)に「乗合馬車営業取締規則」(県令第76号)を公布している。「乗合自動車営業取締規則」を公布する16年前の

ことである。

新興輸送事業の興亡と事業取締規則の変遷

横浜に外国人居留地ができると外国の公館が江戸に設けられ、横浜と江戸を行き来する人々のための馬車の運行が外国人の経営により始まり、明治2年(1869)になると日本人が乗合馬車を始めた。

馬車交通の事業化に対し、東京府は通行人への迷惑とならないようにとする規定や、事故を起こした際の厳罰の規定を設けて許可をしている。明治4年(1871)には馬車や人力車の増加から、運送事業に対する規制といえる「馬車規則書」や「人力車渡世規則」を制定している。馬車の登場とともに運送事業は広域化していったが、それでも事業範囲は限られた地域内のものが多く、取締規則も地域的で府県における取締規則として制定されていた。

物流においては、荷馬車は当初「馬車取締規則」の適用を受けていたが、荷馬・牛車の保有台数が増加したことから警視庁は明治24年(1891)、独立した取締規則が必要とし、「荷車取締規則」(警察令第1号)を制定している。

わが国での馬車による輸送が本格化した明治5年(1872)は、新橋・横浜間にわが国最初の鉄道が開業した年でもあった。

自動車の時代の幕開け

広域化する乗合馬車事業を取り締まるため明治19年(1886)に制定された「乗合馬車取締規則標準」をベースとして各府県は独自の取締規則を制定し、乗合馬車の事業取締を行っていた。その中に規定されていた検査について、馬車の車体については、これから乗合馬車による事業を行わんとするものに対する使用前検査(いわゆる新規検査)を義務づけている。営業開始後には毎

年1月及び7月に各1回、指定する日時、場所で行わなければならないとするといった定期検査の規定があり、さらに必要と認めるときは臨時検査を行うことがあるとしている。また、許可を受けた事項を変更する場合は県庁にその事由について願い出て許可を受けるとしており、構造変更検査を含め、車体に関しては「乗合馬車営業取締規則」で示された考え方がその後の乗合自動車に対する検査の考え方の中に生かされている。

一方、明治36年(1903)に愛知県が公布した「乗合自動車営業取締規則」には馬車にはないエンジン(この場合は蒸気機関)の技術的な要件や検査項目、時期が規定されていた。自動車事業を営もうとする事業者は、原動機の種類及び構造、機関の直径やストロークや本数、また、蒸気機関を想定しているため水圧試験の圧力や試験の実施年月日、安全弁の種類や個数、回転数や実馬力等について、県庁に願い出て許可を受けることとしていた。また、原動機がガス発動機や電気式の場合にはそれに関する要件を定めている。県が乗合自動車の事業面の取締・監理能力とともに自動車の蒸気・ガス・電気の機関の技術面に関するかなりの技術的知識や検査能力を備えていたと考えられる。愛知県をはじめとして各府県がこのような技術的能力をどのようにして取得してきたのかについて考えてみたい。

わが国の陸海交通を近代化した蒸気機関

明治に入ってほぼ同時期に出現した鉄道、馬車、人力車に加えて、海上交通では蒸気船といった新しい交通機関の利用が盛んになっていた。中でも鉄道や蒸気船の蒸気機関は、人力や畜力とは桁違いの速度と輸送力を持つもので、国策として国内への導入が急ぎ進められるとともに、国内での製造も盛んに試みられるようになり、その過程では蒸気機関に関する多くの知識・技術が日本人技師

たちに習得されていった。

アメリカのペリー提督が蒸気船で浦賀沖に来航しわが国に開国を迫ったのは嘉永6年(1853)で、これが契機となり幕府はそれまで禁止していた蒸気船、大船の製造を解禁し、わが国の技術的近代化が一気に進むことになる。

幕府や長崎警備を担当していた佐賀藩、琉球を通じての対外情報に接していた薩摩藩を中心に蒸気船建造、洋式技術の導入、技術書の翻訳が盛んになるとともに、日本人による蒸気機関、蒸気船の製造が始まることとなった。

嘉永7年(1854)、再度来港したペリー提督は「蒸気機関車の模型」を幕府に贈答している。模型とはいえ機関車の長さは2.4メートル、客車の長さは3.5メートルで、軌道の長さは1周約60間(109メートル)あり、日本の侍を乗せて走ったとされている。

安政2年(1855)には、幕府はオランダから外輪船方式の蒸気船スーピング号、日本名観光丸を購入すると同時に、長崎海軍伝習所を開設し、オランダ海軍の教師より蒸気船、蒸気機関の知識、技術を習得し始めている。

安政4年(1857)になると、幕府は築地に軍艦教授所を開設(その後軍艦操練所と改称)し、海軍教育機関として蒸気機関の教育が行われるようになっていく。教科書として蘭書からの翻訳で当時としては最高水準で、日本最初の工学書と言われている「蒸気器械書」(船舶用蒸気器械とその取扱解説書)、「機学摘源」(蒸気機関の解説書)等が使われたとされている。

安政7年(1860)になると、幕府がオランダより購入した2番目の洋式船「咸臨丸」が、勝海舟らによって太平洋を往復している。咸臨丸は排水量620トン、全長48.8メートルで、3本マストと約100馬力の蒸気機関によるスクリュウ式の蒸気船であった。

わが国の蒸気船、蒸気機関の製造では、薩摩藩

の「雲行丸」(安政2年:1855)が最も早かったが、性能的には十分なものではなかったとされている。佐賀藩の「凌風丸」(慶応元年:1865)は10馬力くらいの外輪船で一応の実用性はあったとされている。幕府の「千代田形」(慶応3年:1867)は30馬力くらいの主機を持った軍艦で、技術的手順、実験を重ねたうえで建造されたため、でき栄えは当時の外国蒸気船の水準に達していたと言われている。

鉄道・船舶で学んだ 「機関」の検査

わが国初の鉄道開通は明治5年(1872)で、新橋と横浜間の18マイルであった。このとき使用された最初の蒸気機関車は英国から輸入された5型式、10両であった。また、鉄道建設のために来日した英国人技術者は「お雇い外国人」と呼ばれ、日本の鉄道建設に携わるとともに日本人技術者の養成にも貢献している。明治政府の工部省鉄道寮には伊藤博文、佐野常民をはじめ、小野友五郎、肥田浜五郎といった幕府の蒸気船「千代田形」建造の中心的人物など、長崎海軍伝習所で学んだ人々を中心に、海外で勉強してきた人などが加わり鉄道建設が進められた。幕末から明治初期にかけてわが国をリードした人材、技術者が蒸気船製造とともに鉄道建設にも携わり、蒸気機関の技術の習得と国産化、使用に関する知識を蓄積していたことは興味深い。

明治13年(1880)には蒸気船の検査制度が「小形旅客汽船取締心得書」(内務省達乙第45号)に含まれている。明治17年(1884)には「西洋形船舶検査規則」(太政官布告第30号)が制定されている。農商務省が担当しているが、船舶検査についての規則だけを制定したわが国最初のものである。

明治22年(1889)7月には国内の鉄道路線1,000マイルを達成している。明治33年(1900)

には国内の蒸気機関車の台数は1,000台以上となっている。

自動車の時代、「検査」も 高度化

明治36年(1903)の3月から大阪で開催された第5回内国勸業博覧会には米国から蒸気自動車が出品され、事業家たちの関心を呼んだ。博覧会の会期中から年末にかけての約半年間に、各地の起業家が乗合自動車営業の許可を求めて名乗りをあげたが、これらの人々は自動車を鉄道や馬車に続く新たな乗り物、輸送手段となりうるものと十分認識していたと考えられる。

前述の愛知県、京都府、岡山県、それに続く各県が「乗合自動車」による事業のための取締規則を迅速に制定できたのは、20から30年に及ぶ馬車事業等の取締規則による規制の歴史があったこと、ペリー来航以来50年に及ぶ鉄道や蒸気船、蒸気機関の研究と製造、使用の歴史があったから可能であったと考えられる。

明治40年(1907)、警視庁は「自動車取締規則」(警視庁令第9号)を公布し、規制の対象を「乗合」や「営業」に限らず、自家用自動車にまで規制の対象を拡大した。他の地方に比べ、東京には自家用自動車が多かったことによる。米国のニューヨーク州やカリフォルニア州の取締規則を参考にしており、車体番号を明記すること等も規定している。

明治6年(1873)に設置された内務省は、明治・大正・昭和を通じて交通事業の取り締まりを内務省警保局警務課が所管していた。明治36年(1903)以来、各府県ではそれぞれに自動車取締規則を制定し、乗合自動車等の営業を許可していたが、すでに地方においても乗合自動車事業は活発になっており、馬車路線は次々と乗合自動車路線に取って代われ、その路線も他の府県にまたがるようになり広域化していった。

「自動車取締令」

大正8年(1919)1月、内務省は自動車の保安の規定を含む規則「自動車取締令」(内務省令第1号)を制定した。各県にあった自動車取締規則、その中の自動車検査に関する取締規則も全国統一しており、各府県警察が自動車事業とともに道路交通を取り締まるものであった。

全34条で、自動車の定義から始まり、最高速度を16マイルとし、続いて自動車の構造装置、営業・自家用の別、検査、車両番号、登録、運輸営業、運転免許、自動車事故、罰則等を規定しており、このなかでは自動車の定期検査の実施についても規定していた。

昭和8年(1933)8月、内務省は自動車取締令を一部改正し、自動車の保安規定を強化するとともに小型自動車の規格を長さ2.80m、幅1.20m、高さ1.80m、4サイクル車750cc以下、2サイクル車500cc以下、出力4.5kW以下、操縦者以外の人員の乗車を認めるとする等、自動車を大きさ、出力で区分する規格を制定した。この規定は終戦後、自動車取締令廃止まで続いた。

昭和20年(1945)、終戦直前の5月、運輸通信省が廃止され、自動車・鉄道行政を所管する運輸省が設置された。昭和22年(1947)12月、内務省が解体されると、内務省令の「自動車取締令」、



「ブレーキ坂」(制動坂路)の急斜面を使用したブレーキ検査：東京の品川検査場(昭和20年代)



「道路取締令」も所管官庁とともに整理・分割され、規定された内容のうち、道路運送事業に関するものは運輸省へ移管される等し、その後「道路運送法」、また「道路交通取締法」に整理されていった。

昭和22年(1947)12月に公布された道路運送法(昭和23年1月施行)には道路運送事業及び、自動車取締令のうち自動車検査関係が移管され、車両の検査・整備・登録について規定された。運送事業の監理には検査等の技術的なものも含まれるという明治以来の考え方がこの「(旧)道路運送法」には反映されていた。

運輸省は道路運送法に基づき昭和22年(1947)12月、「車両規則」を公布・施行している。自動車の検査・整備・登録等について具体的に規定した。

昭和24年(1949)6月、運輸省設置法が施行され新生「運輸省」が発足した。自動車局は運輸事業を所管する「業務部」(総務課、監理課、輸送課、小運送課、道路調査課)と検査や整備等の自動車技術面を所管する「整備部」(資材第一課、資材第二課、整備課、車両課)の2部体制となった。

「車両管理」に徹底した「道路運送車両法」の制定

運輸省は昭和26年(1951)6月、法律第185号で道路運送車両法を公布・施行した。(旧)道路運送法で規定していた自動車の技術面の要件を

移管・整理したもので、車両規則も廃止した。登録、車両保安(検査を含む)、整備事業等の制度化等とともに、自動車を技術面から管理する考えの下に制定された法律である。自動車運送事業に関しての規定は同時に公布された「(新)道路運

送法」に整理された。

「検査」が「乗合自動車取締規則」以来の事業取締の一部という位置づけから、技術的観点からの「検査」への独立であった。

昭和26年(1951)の道路運送車両法制定から今日まで同法は59回の改正が行われている。また、道路運送車両法関係の省令の改正も数多い。改正の内容にもよるが特に「検査」に関わるものとしては、同法が施行して1年もたない昭和27年(1952)4月、小型自動車等の増加が年間2割以上と著しく、陸運事務所で取り扱う登録及び検査業務を、走行距離が長く事故が多い営業用車両に重点化し、弊害の少ない軽自動車等の小型車については簡素化するとの理由で軽自動車を検査の対象から除く措置が執られている。軽自動車はその後普及が著しく、20年後の昭和48年(1973)には再び軽自動車を検査の対象とした。

また、このときの改正では、同様の理由で自動車検査証の有効期間を一律1年から、自家用乗用車は2年に延長。バス、ハイヤー、タクシーは9ヵ月に短縮。トラックは1年に据え置きといった、車検期間の見直しも行われている。自動車の急激な増加に対処するための思い切った措置といえる。

道路運送車両法で規定されて以来今日まで、「車検」がその自動車の保安基準適合性を審査することとしての役割は変わっていない。しかし、自動車の保有の急激な増加、技術の進歩による自動車の変化、安全や環境に対する社会情勢の変化により基準が変化を繰り返し、また「車検」が「整備」等とともに「仕事」になり、自動車の産業がわが国の経済を支え、ほとんどの国民が自動車を身近なものとして利用するまでのものとなる中で、「車検」に付加されてきた多くの「付帯的な機能・業務」の負担感も加わり、規制の持つ「強制力」、「負担」、また「排除」等といった性格がより強く感じられるようになってきている。

「車検」が背負ってきた重く、複雑な課題

道路運送車両法という新たな基盤を得た「車検」という制度が複雑なものとなっていくのは必然かもしれない。

昭和31年(1956)2月、運輸省は自動車賠償責任保障制度をスタートさせた。

昭和37年(1962)5月には、急増する自動車保有台数に対し、陸運事務所における検査能力が追いつかないという10年前と同じ状況から指定自動車整備事業者制度を設け、いわゆる「民間車検」制度を新設した。外部から検査証有効期間を確認できる検査標章の表示義務化や、保険期間と車検期間との関連性を明確化する措置も執られている。また、検査業務の全国統一化を図るため「自動車検査業務等実施要領(依命通達)」を通達している。

一方で、軽自動車はその保有台数が600万台にまで増加し、安全・環境問題が無視できない状態となり、昭和48年(1973)10月から再び検査を義務化することとなったが、突然の600万台の「車検」業務の発生に対処するため、軽自動車の検査を専門に行う軽自動車検査協会を新設し実施することとした。

昭和50年代の後半からは行政改革と規制緩和が「車検」制度に求められ、昭和57年(1982)9月には自家用乗用新車の初回車検期間を2年から3年に延長する等の整備関係の大幅改革、平成6年(1994)7月には自家用乗用車の6ヵ月点検義務づけ廃止、点検項目の簡素化、ユーザーの保守管理責任の明確化、定期点検整備の時期は検査の前後を問わない等の改正を行っている。

平成7年(1995)11月、運輸省は「自動車部品を装着した場合の構造変更検査時等における取扱いについて」を通達。部品の簡易装着に対する構造変更検査の緩和措置を執っている。一方、「車

検」は「規制緩和」において常に対象としてさらされることとなり、国内外でのさまざまな場面で議論された。

「検査」と国際化と規制緩和

昭和46年(1971)10月、運輸省は国際自動車検査委員会(CITA)に初参加し、欧米先進国を含め、「検査」に対する国際的な情報と接するようになった。また、輸入車に対する規制緩和策として、制度の簡素化や基準の国際間における整合化が進められることとなった。平成10年(1998)11月には車両や装置の型式認定相互承認協定である「国連の車両等の型式認定相互承認協定」がわが国でも取り入れられた。

「検査」実施主体の再編、多角的利用

平成14年(2002)7月、自動車検査独立行政法人が発足した。

平成13年(2001)1月1日、運輸省は初日の出暴走に特別街頭検査を実施。平成13年(2001)6月には不正改造車排除のため200回を超える街頭検査を実施している。平成15年(2003)7月からは車検証備考欄に検査時の走行距離を記載することとなった。平成17年(2005)4月には不正軽油排除の街頭検査を実施。平成18年(2006)1月には検査法人がカスタムカーショーで保安基準への適合性と適切な表示かをチェックしている。

平成18年(2006)6月には放置違反金滞納車への車検拒否制度がスタートしている。

検査の高度化は、車両画像データ、検査データを電子的に収集・保存することにより、不正な二次架装や不正車検の防止に資するとともに、検査データの収集・分析により、リコールにつながる車両不具合の抽出や自動車使用者への検査情報の



大型マルチテスタを使用した、大型トラックのスピードリミッタ(速度抑制装置)の検査：自動車検査独立行政法人・関東検査部

提供を行うもので、新規検査等で取得した車両の画像と継続検査等における車両の照合を開始している。また、継続検査等で、不合格となった車両の受検者に、高度化施設によって得られた測定値等の審査結果情報についても提供を開始している。

「検査」については、前半の事業規制の一環であった時代と道路運送車両法の車両管理の時代といった見方で本稿を書いてきた。わが国が自動車を交通として取り入れてきた時代、参考とした欧米では、事業規制型と車両管理型の「車検」の制度があったようである。

なぜわが国が、道路運送車両法制定時に車両管理型に切り替えたかは非常に興味深いところであるが、その後のわが国の自動車の普及状況、自動車技術の発展状況、国際化を見ると、その判断がいかに適切なものであったかと改めて感じているところである。

(こばやし ひでよ)

参考文献

- ・道路交通政策史概観・論述編：道路交通問題研究会編
- ・轍の文化史：齋藤俊彦著 ダイアモンド社
- ・小型自動車発達史：(社)日本自動車工業会
- ・川崎市交通史展：川崎市立産業文化会館事業化・昭和62年発行
- ・月刊自動車セミナー「検査制度のルーツ—自動車検査制度史稿」：田付健次著 交文社
- ・道路運送車両の保安基準詳解 まえがき：交文社
- ・月刊自動車の実務：交文社

自動車検査の意義と役割

学校法人 日栄学園 日本自動車大学校 教頭 林 英伸

1. 自動車検査の意義と役割

国内の自動車の保有台数は昨年の7月、ついに軽自動車、登録自動車、二輪車など含めて8,000万台の大台を超え、平成26年5月末現在で80,393,084台⁽¹⁾となった。

自家用乗用車の一世帯当たりの普及台数も1.069台と「一家に一台」を超えているが、一般ユーザーの中には自動車の検査（いわゆる車検）について、その内容や費用などについて誤解や疑問を感じている方も多いのではないだろうか。

そこで本稿では自動車検査がこれまで担ってきた意義と役割、その細部について述べたいと思う。

自動車検査には「新規検査」、「継続検査」、「構造等変更検査」、「街頭検査」、「予備検査」、「臨時検査」などがあるが、この中で一般ユーザーに馴染みが深いのが「継続検査」であり、これがすでに所有している車両に対して行われる、「車検」と言われるものである。

また「新規検査」は新たに車両を購入などした際に受ける検査であり、「構造等変更検査」は車両にある条件以上の改造やカスタマイズなどを行った際に受ける検査である。

この車検時の検査は各陸運支局に車両を持ち込み行う場合と、指定整備工場（運輸支局に車両を持ち込まない、いわゆる民間車検場）にて行われる場合があるが、このときの検査そのものは、その検査時の車両の状態が基準に適合しているか否

かの判別がなされるのみであり、この検査のみで将来にわたっての安全が担保されるわけではない。

しかしながら本検査制度と一対となるのが定期点検制度であり、この定期点検により現在と過去の車両の状況を比較、確認がなされ、さらに実態としては整備事業者などがこの点検を通じて、不具合箇所の修理とともにユーザーの使用状況に応じた将来の劣化や消耗を予測し、事故や環境破壊を未然に防ぐ予防整備がユーザーへの告知と提案、承諾のもとに行われている。

そして現在は、検査と点検、整備の順序は問われないものの、最終的に検査によって車両の安全や環境維持の機能を確認するというものが、この自動車検査の意義と役割であろう。

この意義と役割について具体的な例を上げると、現在の自動車の平均使用年数は乗用車では2001年から10年を超え、2013年には12.58年、貨物車で13.24年、バスでは17.91年となり、ここ10年間で乗用車、トラックでは1.5年程度、バスでは3年以上使用年数が伸びている⁽¹⁾。

このような背景の中、車両の事故発生状況は平成23年に整備不良が事故発生の車両的要因とされているものが764件あり、この中で不良箇所として最も多いのがタイヤ不良で562件、続いて多いのが制動装置不良で105件である。

また使用経過年数は9年を超えたあたりから全事故件数に対して整備不良事故件数の増加が見られる⁽²⁾。

このように車両保有台数が8,000万台を超える中で、整備不良による事故が年間764件という件数が多いか少ないかについては議論が分かるところであろうが、本検査制度と点検整備制度が有効に機能しているひとつの指針にはなるかと思われる。

一方、整備不良による事故の多くが、タイヤ関係（標準タイヤによる雪道走行、空気圧不足、タイヤの減りなど）であり、本来はユーザー自身が日常点検にて行わなければならない、または点検しやすい部位（外観上からも視認できる）であるにもかかわらず、このような結果が出ている。

このようなことからユーザー責任という名の下に、他の重要保安部品（ブレーキなど）に至るまで、現在の検査、点検制度を安易にユーザーの自主点検に任せるのは現状では、はなはだ危険を感じるのを禁じ得ない。

2. 車検の費用

車検時にかかる費用は、自動車重量税、自賠責保険、車検時に運輸支局に支払う検査手数料などの法定費用と、車両の点検や整備と車検をユーザーに代わり代行して取得する手数料などとして

図1●整備工場などで掲示される料金表の例

整備事業者を支払う費用に大別される（ユーザー車検ではユーザー本人が直接検査を受ける場合この費用は必要なくなるが、定期点検と検査基準に適合しない箇所についての整備は行わなければならない）。

これらの費用について近年では一般ユーザーへの説明や明示的に表示する方策が整備工場でもなされ、大きな誤解を招くようなケースは減少しつつあると思われるが、今一度下記に項目ごとに記す。

1) 法定費用

①自動車重量税

自動車重量税は車の重量に応じて課税され車検

表1●平成26年度 重量税率 抜粋

(単位：円／年)

	用途区分	重量等区分	本則	特例税率
乗用車	自家用	0.5t 毎	2,500	4,100
	事業用	0.5t 毎	2,500	2,600
トラック (車両総重量8t未満)	自家用	1.0t 毎	2,500	3,300
	事業用	1.0t 毎	2,500	2,600
バス・トラック (車両総重量8t以上)	自家用	1.0t 毎	2,500	4,100
	事業用	1.0t 毎	2,500	2,600
検査対象軽自動車 (二輪を除く)	自家用	1台	2,500	3,300
	事業用	1台	2,500	2,600
小型二輪 (エコカー減免対象外)	自家用	1台	1,500	1,900
	事業用	1台	1,500	1,500
二輪の検査対象外軽自動車 (エコカー減免対象外)	自家用	新車時1回	4,000	4,900
	事業用	新車時1回	4,000	4,100

※エコカー減税対象車は上記の本則に対して、免税、75%減、50%減、本則通り、の措置が車種に適用される（10円単位以下切捨）。また13年、18年経過車に対しては、それぞれ特例税率が割増となる。

時に納め、平成 21 年までは道路整備などに使用される特定財源とされていたが、現在は一般財源とされている。

その税率はエコカー減税対象車の中では、免税対象車と軽減対象車で分かれ、一方減税対象車以外の車両では初度登録(初度検査)から 13 年経過、18 年経過と、それ以外で税率が異なる。

なお、重量税自体の現在の本則は、乗用車で 0.5t ごとに年間 2,500 円、バス・トラックは 1t ごとに年間 2,500 円であるが、実際には当分の間の特例税率として、使用の用途や車両の区分により本則とは異なる税率が課せられている。

表 1 に重量税率表の一部抜粋を記す。

②検査手数料

検査手数料は、大別すると自動車検査証を交付するための手数料と、車両が基準に適合しているかを審査(基準適合性審査)するための手数料に分けられる。

検査証を発行するための手数料は国に納付され、車両の大きさや検査の区分にかかわらず現在は一律 400 円である。

一方、基準適合性審査の手数は、運輸局に車両を持ち込むか否かにより異なり、検査区分や車両の大きさにより異なる。

なお、指定整備工場の場合この手数料は構造等変更検査以外の場合(構造等変更検査は運輸局へ車両の持ち込みが必要)検査証の発行手数料と合わせて 1,100 円である。

表 2 に運輸支局または軽自動車検査協会に車両を持込検査した場合の、検査証発行手数料及び基準適合性審査手数料の合計を記す。

③自賠責保険料

自賠責保険は原動機付自転車を含むすべての自動車に加入が義務づけられている。

保証内容は人身事故を起こした場合に被害者へ

の補償のために加入するものである。

保険料は車種と保険期間により異なり、例として自家用乗用車の場合 24 ヶ月契約で現在、27,840 円である。

2) 点検、整備にかかわる費用

点検、整備にかかわる費用としては下記の①～③に大別され、各整備工場やディーラーなどで独自に金額の設定がなされるが、各作業に対して標準作業点数表などを参考に、決定される場合も多い。

この標準作業点数は、整備士などメンテナンスを実施する人員の経験や能力により作業時間の長短などが生じ、同一作業での工賃の格差を発生しないようにするものであるが、どこまで利用するかは各整備事業者に委ねられている。

なお、この標準作業点数を使用した場合の作業ごとにおける整備料金は、標準作業点数に各社で決めたレバークレート(時間当たりの工賃)を掛けて決められる。

以下に各項目の詳細について述べる。

①点検費用

点検費用はまさに車両各部の点検に要する費用である。

自家用乗用車の場合は、1 年ごとの点検と新車時には 3 年、それ以降は 2 年ごとの点検(1 年ごとの点検に項目が追加されたもの)、が義務づけられ、このときに併せていわゆる車検が行われて

表2●検査手数料

検査区分		手数料
新規検査 予備検査 構造等変更検査	小型自動車	2,000円
	普通自動車	2,100円
	軽自動車	1,400円
継続検査	小型自動車	1,700円
	普通自動車	1,800円
	軽自動車	1,400円

※平成26年8月現在
※小型車には二輪車含む

図2●点検時以外の交換作業
(リフトへの乗り入れ、タイヤ脱着工賃等が含まれる)



いる。事業用や貨物などは使用の状況などから、当然より厳しい点検基準とされている。

点検内容は自家用か事業用か、乗用か貨物かなどによって、時期と項目が道路運送車両法などにより決められており、例えば自家用乗用車の車検時の点検項目は走行距離にもよるが、56項目もの点検を実施しなければならない。

実際にかかる費用は、車の大きさや付随する装置により異なり、先の標準作業点数表上でも差違がある。

なお、冒頭に記したようにこの費用はあくまでも点検に要する作業費用であり、点検により部品の交換などが生じた場合は以下の整備費用が別途必要となる。

②整備費用

イ) 工賃

先に述べた点検費用も大きな意味では工賃であるが、ここでは機能回復のための修理や部品交換作業を工賃として記す。

この工賃については先に述べたように、一般には標準作業点数とレバーレートより金額が決定されることが多い。但し複数の作業がその工程で重複する場合、点数は加算されない。

具体的には、ブレーキのディスク・パッドの交

換とキャリパのオーバー・ホールを実施する場合、キャリパのオーバー・ホールをするためにはパッドの取り外しも必要となることから点数は加算されないことになる。

このようなことから、車検時などで点検のためにすでに分解している部位については、その内部の交換作業が発生した場合でも、必要となる作業工賃は交換作業分のみ追加される。

反対に、点検時ではないときに交換作業が必要となる場合は、分解作業も含めての作業工賃が必要になる。

具体的な例として示すと、フロントのディスク・パッドの交換作業を行う場合、点検時であれば標準作業点数が0.4、点検時以外の一般整備として0.9の標準作業点数を適用すると、レバーレートが7,000円の場合、

$$\text{点検時工賃} = \text{¥}7,000 \times 0.4 = \text{¥}2,100$$

$$\text{一般時工賃} = \text{¥}7,000 \times 0.9 = \text{¥}6,300$$

という金額の差が生じる。

また一般整備の場合は、不具合が予期せぬときに発生した場合、ユーザー自身の予定変更などが余儀なくされることも忘れてはならない。

ロ) 部品代

部品代は交換時や修復時に必要になる部品及び油脂類などの消耗品にかかわる費用である。

ゴム類や油脂類は経年変化による硬化や酸化による劣化は必ず生じる。

従って車検時に交換を実施するかはユーザー自身に委ねられるが、近年の車両の平均使用年数が乗用車でさえ12年を超えている点も踏まえて、走行距離にかかわらず、いずれかの時期に交換は必須である。

具体的な例を上げると、一般に車検時には近年でもブレーキ・フルードの交換などはされているが、これはブレーキ・フルードにはもともと吸湿性を持った性格があり、長期間の使用は周囲に錆

を生じさせる。

これは乗用車では仕様が減ったものの、貨物などでのクラッチ・フルードも同様であり、これらの交換を怠るとレリーズ・シリンダやマスタ・シリンダの傷みにつながり、結果的に大きなダメージを被ることになる。

また、これらのパーツについては一概に走行距離が長い場合のみ劣化が進むだけではなく、意外と摺動部であるため、年間走行距離が少ない車両の場合に錆などが生じて、交換を余儀なくされることも見受けられる。

ハ) 診断料

一般に人間が病院へ行き医師の診断を受けた場合、当然医師による診断料などが加算される。従って車両に故障などの不具合が生じた場合も、本来であればこの診断料が発生する。

この診断料は上記の整備費用の中の、部品交換や修理のための工賃とは別のもの（人間の手術代が別のように）であり、近年の車両は特に制御などが高度化され、各部品の故障や経年劣化が生じてもすぐに車両の走行に不具合が生じないように製造されている点もあることから、より車検時や点検時の診断の重要性が増している。

この診断料をレバーレートや先の工賃部分に含めるという考え方もあるが、故障時に各種診断を行ったうえで原因を特定し交換などの作業を行う場合と、使用年数や走行距離から想定される定期的な要素を持つ交換作業では、おのずと技術的に要求される能力や労力は異なる。

現在でも単純な問診やスキャンツールによる診断は、標準作業点数化されているものもあるが、複雑な診断が必要な場合とそうではない状況については、平常時にユーザーに過大な負担を生じさせない観点からも本項目のより明確化が今後ますます重要であろう。

ニ) その他

その他の費用として各整備や検査を行う整備事業者により異なるが、いわゆる代車費用や引き取り、納車にかかわる費用などが必要とされる場合がある。

反対に、ユーザーが整備工場へ自身で車両を持ち込む場合は、割引が適用されるなどのメニューが存在する場合もある。

③検査代行手数料

検査代行手数料はユーザーに代わり整備事業者などが国の検査を受ける費用である。

これは法定費用ではないため、整備事業者が独自に決める金額となるが、運輸局に車両又は書類を持ち込み、検査を受けて合格させる技術料と捉えることもできる。

以上が車検時の費用となるが、平成25年の日本自動車整備振興会連合会の調査によれば、2年車検の整備平均単価は57,913円である⁽³⁾。この金額にはもちろん法定費用は含まれていない。

またレバーレートについては、地域差、国産ディーラーか外国車を主に取り扱う店舗かなどにより金額が異なる。

3. 車検の有効期限

現在の車検の有効期限は表3に示す通りであるが、基本的にシビアなコンディションまたは事業者として乗客などへの安全確保への重大な責任がある車両、使用者については有効期限が短くなる。

車検の有効期限の延長に関する議論もあるが、自家用乗用車であっても地域やユーザーの使用形態によっては年間の走行距離が20,000km近い車両がある中、一律の延長などには危険をはらむ要素があると思われる。

一方、走行距離が短い場合についても部品代の

表3●車検の有効期限

車種		有効期限	
		初回	2回目以降
貨物自動車	8トン以上	1年	1年
	8トン未満	2年	1年
バス・タクシー		1年	1年
レンタカー（乗用自動車のみ）		2年	1年
軽貨物自動車		2年	2年
大型特殊自動車			
自家用乗用自動車		3年	2年
軽乗用自動車			
小型自動車二輪（250cc超）			

※平成26年9月現在

項で述べたように、一概に短ければ安心とはいえない面がある。

一般にも各メーカーなどで「シビアコンディション」（通常の使用状況よりも厳しい条件での使用をさし、早めの点検や交換が推奨される）に指定されているのは、悪路の走行が多い、走行距離が長い、山道や登坂坂路の走行が多いなどとともに、1回の走行距離が8km以下と短いなどの短距離走行の繰り返しも含まれている。

これはバッテリーなどへの負担やエンジン・オイルなども冷えたままの起動、停止が繰り返されることによるエンジン内部のスラッジの生成、長期間の未始動後の起動が繰り返されることによる油膜切れによる摺動面へのダメージなどが発生する可能性などがあるからである。

また最近の車両では耐久性は格段に増しているものの、消音器内部の水分の滞留による腐食も懸念される。

以上のことから安易な有効期限の延長は、現在のユーザー自身の意識と、安心感を持って車両を使用することができるというバランス面からも慎重な議論が必要であろう。

4. 不正改造車の排除

不正改造車の排除については、安全の確保はも

ちろんのこと、現在では環境問題への配慮からもより一層重要な問題である。

特に平成2年より、他の交通車両を幻惑する灯火類の色の変更や、他車のドライバーや歩行者などの視認に問題が生じる窓ガラスへの着色フィルムの貼付、過積載による重篤事故防止の観点からトラックの荷台のさし枠の取り付けなどをはじめとする、不正改造車を排除する運動が関係省庁や各種団体のもとに、実施されている。

また近年の高年式車の車両については歩行者保護の観点から、万一があっても車両のボディが衝撃を吸収する構造ともなっている。

よって安易なボディの改変は、これらの保護性能を除去しかねないこともあり、専門家による十分な吟味のうえでなされるべきである。

一方、日本でも近年ではカスタマイズを前提とした新型車も販売されるなど、合法的な改造も認知されてきている。

このような趨勢を推進し、諸外国同様に日本独自の自動車の文化を育んでいく観点からも不正改造車を排除し、一般ユーザーにも認知されるようにカスタマイズ業界も努力を継続するべきであろう。

5. 自動車整備士の役割と責任（ぜひ知ってほしいこと）

以上8,000万台以上の自動車の安全を確保するための自動車検査の意義と役割、その細部について述べてきた。

よく用いられるたれとして、車検や定期点検を人間ドックや定期検診に準えて取り上げられるが、人間と自動車の大きな違いは、自然治癒力が自動車にはないことである。

高度な制御技術により、車両の不具合は一見すると進行していないように感じられるが、確実に摩滅や劣化は進行し、自己修復が行われることはない。

そのうえで医療の現場ではCT スキャンやMRI など高度な診断機器の導入で、劇的に診断の成果が向上し、早期発見、早期治療による治癒率が大幅に上昇しているが、自動車の分野においても同様に、高度化する制御や機構に対しての、従来とは異なる機器を活用した診断が始まっている。

一方でタイヤが回転し、最終的には運動エネルギーを摩擦熱に変えて発散させて停止する（さまざまな形式で運動エネルギーを回生する装置も実現されているが）原理や、タイヤとボディ間をサスペンションでつなぎ衝撃を吸収、緩衝させる機構など、根源的な構造自体は何も変わっていない。

さらに近年、次世代車の技術的なテーマとして自動運転や燃料電池車が、遠い未来の話としてではなく間もなく実現可能な技術として大きく取り上げられている。

このような新技術に対して、航空機の発達段階でパイロットが自ら点検していた時代から、高度な技術ゆえのフェイル・セーフの実現とブラック・ボックス化は保守点検を行うエンジニアの重要性をますます増したのと同様に、自動車においても先進的な技術と根源的な構造に対する技術のどちらにも精通する人材の育成が今後も必要不可欠である。

このような背景の中、現在車検をはじめ自動車の保守点検を担っている整備要員は平成 25 年の調査では全国で 400,336 人おり、この内整備士として国家資格を有する人員は一級、二級、三級自動車整備士を合わせると、343,210 人である⁽³⁾。

これを日本の自動車保有台数で割れば、整備士 1 人当たりが保守を担わなければならない台数は 234 台強になる。

これだけの台数の車両の継続した安全確保を図る整備士であるが、近年では少子化のみならず若年層の自動車離れの傾向なども含めて、今後の整備士の確保への懸念が生じ、国土交通省をはじめ

関係団体を挙げて人材確保への取り組みが始まっている。

先ほど航空機の例をあげたように、技術は高度化すればするほど、全体としての安全度は増すが、同時に保守にかかわる重要度も増す。

すでに自動車も技術的にその領域に達し、また圧倒的なその台数と、航空機や電車などの常に訓練を受けそのオペレーションを生業とする他の機器と異なる点など、自動車は技術的に独特な幅広さと奥深さがある。

日本の人口の半数以上の台数が稼働し、だれもが操作できる最も身近な高度機器であると同時に、万が一のときには凶器とも成り得る車両の保守と安全を、一身に背負っている自動車整備士や現行制度などについて、より一層の理解とエールを送っていただければ幸いである。

(はやし ひでのぶ)

- (1) 一般社団法人 自動車検査登録情報協会
- (2) 公益財団法人交通事故総合分析センター
交通事故データからみた自動車の点検整備に関する調査分析報告書（平成24年度）
- (3) 一般社団法人日本自動車整備振興会連合会
自動車整備白書 平成25年度版

シリーズ)

飲酒運転防止対策の経緯と今後の方向性について

【第二回】東京モーターショー2013

飲酒運転防止についてのシンポジウム・報告概要

渥美 文治、小林 雅明 [一般社団法人 日本自動車工業会 飲酒運転防止技術分科会]

1. はじめに

日本自動車工業会（以下、自工会）では、2006年に飲酒運転を専門的に検討するワーキング・グループ（現在は分科会に改組）を立ち上げ、さまざまな活動を行ってきた¹⁾。この活動の中で2013年には、飲酒運転対策に関する社会意識調査と、関係省庁や有識者を交えたシンポジウムを行い、日本が行ってきた今までの対策の整理と、今後の方向性について議論する場を設けた。本連載ではこの活動の概要について報告する。

第1回目となる前号ではまず、近年の飲酒運転防止対策に関する社会意識について、インターネットを用いて調査した結果について述べた。

第2回目となる今号では、自工会主催、内閣府、警察庁、国土交通省の後援により開催した、東京モーターショー2013「飲酒運転防止についてのシンポジウム」において、関係省庁や有識者から報告された内容について紹介する。

2. 報告概要

シンポジウムでは、冒頭、自工会内藤政彦常務理事からの開会の挨拶に続き、1) 問題提起・現状把握、2) 現行の政策、3) アルコールの生理学的側面と飲酒問題、4) 飲酒検知技術の現状と課題の観点から、それぞれの有識者から報告をいただいた。

1) 問題提起・現状把握

事故状況と社会意識の変化、そして課題の整理
(東京女子大学 現代教養学部教授 竹内 健蔵 氏)

①飲酒運転の現状

飲酒運転事故数・事故率は減少あるいは漸減傾向であるものの、死亡事故数、死亡事故率はほぼ横ばいで、順調に減少しているとはいえない状況。また、程度のひどい「酒気帯び」も絶対数では減少しているが、下げ止まり傾向にあり、今後どういう取り組みをするかが大きな課題である。

②分析の視点

飲酒運転防止についての分析の視点として、アルコールを摂取した人間行動（生理）の分析、その行動への対処として、法律（罰則・制度）と技術面からの2つのアプローチがある。

③飲酒運転についてのWeb調査結果

(内容詳細は前号で紹介)

2) 現行の政策

取り締まりと違反者講習

(警察庁交通局 交通企画課 課長補佐 田中 豊弥 氏)

①飲酒運転に係る交通事故の現状

飲酒運転による交通事故、及び交通死亡事故とも、平成12年以降12年連続で減少している。また、事故そのものも飲酒なしに比べ、飲酒ありの事故は大幅に減少。東名高速における飲酒死亡事故や福岡県で幼児3人が死亡する飲酒事故が罰則強化の契機となり、飲酒死亡事故は大幅に減少していると思われるが、ここ近年は減少率が鈍化の傾向にある。

②法改正による厳罰化の動き

平成13年改正により『危険運転致死傷罪』を新設し、飲酒運転の罰則（懲役、罰金ともに）を強化したのに続き、平成19年改正では、飲酒運転の罰則をさらに強化、運転手以外の人でも車両提供、酒類提供及び同乗に係る罪を新設。飲酒運転の取締件数も減少している。

③取消処分者講習の変更（図1）

飲酒運転根絶に向けた取り組みとして、従来の取消処分者講習を変更し、

- ・アルコールチェッカーによる呼気検査
- ・規範意識の改善を図るためのディスカッション

図1 ●新しい飲酒運転者の取消処分講習

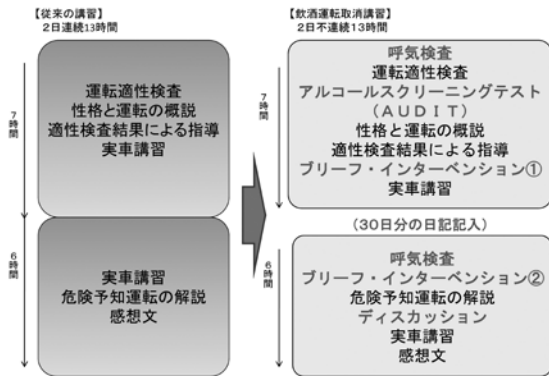


図2 ●飲酒運転防止対策に係る経緯

年度	H18	H19	H20	H21	H22	H23~
	☆ 福岡での 飲酒死亡事故					
内閣府			「常習飲酒運転者対策委員会」 ・飲酒運転防止の総合的施策の提言 ・アルコール・インターロックの有効性・効果評価 ・インターロックの効果は限定的 ・カウンセリングが最も有効			
警察庁					「飲酒運転対策充実に係る調査委員会」 ・制度化を前提としたときの課題整理 ・制度運用上、多数の課題あり	違反者向け カウンセリング 充実
国土交通省	「アルコールインターロックに関する検討会」 ・技術指針案の作成			「新たな飲酒運転防止技術に関する検討会」 ・アルコール・インターロック技術指針の最終化 ・煩わしくない新技術の開発方向性の提示 ・新技術も高精度が必要		技術指針の 策定 (H24.4)
				事業用車両における点呼時の 呼気アルコール検査義務化準備		事業用車両 点呼時の アルコール 検査義務化

・過度の飲酒を識別するためのアルコールスクリーニング (AUDIT) (オーディット)

・問題飲酒行動の改善を促すことを目的とした短時間のカウンセリング『ブリーフ・インターベンション』を実施。試行実施を経て今年度から全国で実施。

④AILS装置装着に関する制度化にあたっての課題整理

AILS装置装着に関する制度化にあたっての課題を整理するため竹内先生に座長をお願いし、「飲酒運転対策の充実に係る調査研究委員会」にて検討。

飲酒運転防止に関する国土交通省の対策について (国土交通省自動車局 技術政策課 技術企画室長 久保田 秀暢 氏)

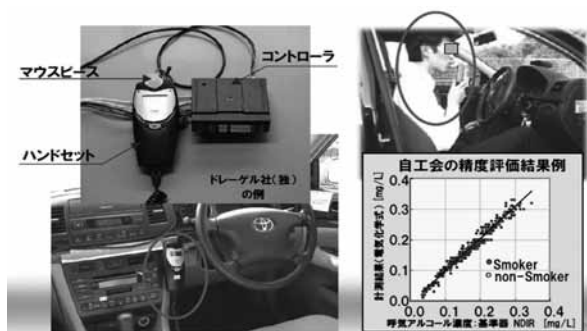
① 飲酒運転防止のための国土交通省の役割

国土交通省は車両におけるシステムの開発・実用化・普及を促進するとともに、運送事業者における飲酒運転防止の取り組みを推進している。

②飲酒運転防止対策に係る経緯（図2）

平成24年4月、呼気吹込み式のAILS装置の開発・普及促進のため技術指針を策定。今後はより精度

図3 ●呼気吹き込み式アルコール・インターロック装置の例



が高く、使いやすいアルコール検知技術を開発するとともに、クルマの挙動などから飲酒運転を検出する新技術についても検討しており、平成23年3月に開発の方向性を提示。

③事業用自動車の飲酒運転防止

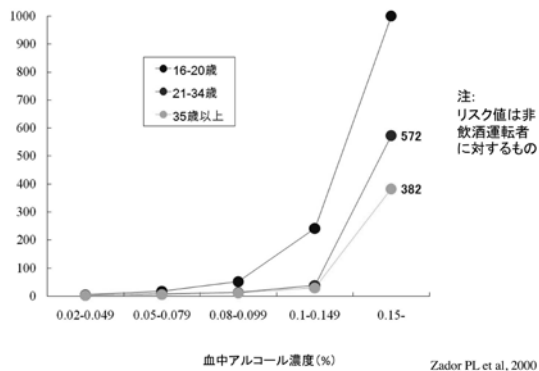
事業用自動車の飲酒運転による交通事故は、トラック、タクシーともに減少傾向であるが、近年は減少が鈍化しているため、平成23年には、点呼の際のアルコール検知器（図3）の使用等を義務化。

④諸外国におけるAILS

(Alcohol InterLock System) 装置の活用状況

飲酒死亡事故の割合が米国は全死亡事故の30%、欧州は25%（日本は5%）と高いが全車に装着義務づけは進んでいない。また、米国の国家運輸安全委員会の報告書によると飲酒運転は逆走事故の主要な原因となっており、すべての飲酒運転違反者の車両にAILSを導入すれば、飲酒運転による

図4 ●血中アルコール濃度・年齢別の死亡事故リスク：男性



事故が減ると考えられており、さらなる飲酒運転防止技術について検討中である。

3) アルコールの生理学的側面と飲酒問題

アルコールと人間、問題飲酒対策（国立病院機構久里浜医療センター教育情報部長 真栄里 仁 氏）

①アルコールの運転への生理的な影響

血中アルコール濃度は、ビール500ml 缶1本弱で血中濃度が30mg/dlとなり、これが取り締まりの基準となっている（それ以下の分量でも集中力の低下などに影響）また、血中アルコール濃度と死亡事故リスクは因果関係が強く、血中濃度が150mg/dlになると若い人ほどそのリスクは大きくなる傾向がある（飲まない場合と比較して1万五千倍も高くなる 図4²⁾）。その他、飲酒運転への影響は、女性より男性、中高年者より若年者でより強くなる。また、大量の飲酒は目覚めを早くし、睡眠時間を短くすると言われており、その結果、居眠り運転につながる等、飲酒は運転にさまざまな影響を与える³⁾。

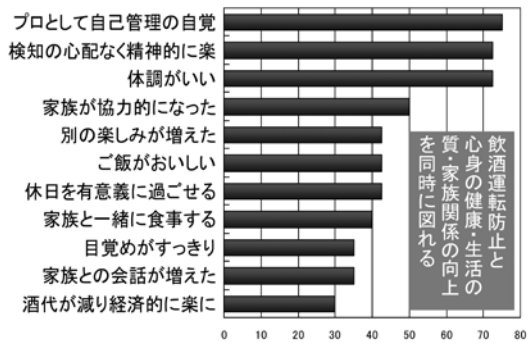
②問題飲酒対策

神奈川県警が運転免許取消処分者講習を受講した人のうち、飲酒運転を行ったことがある人にAUDITを用いて調査したところ、問題のある飲み方をしている人が75%、そのうち依存症の疑いがある人は40%となった。また、道路交通法改正（2002年）前後の問題飲酒者の運転行動についての調査では、依存症でない人で飲酒運転を続けた人は0.6%に減少したにもかかわらず、アルコール依存症の21.8%の人は飲酒運転を続けたと回答している。つまり、こうした問題飲酒者には厳罰化効果はあまりなく、罰則より治療が必要である。

③常習飲酒運転者への治療

常習飲酒運転者を治療すれば飲酒運転が8~9%減少、治療プログラムを組み合わせれば罰則のみの場合より3割再犯率が減少する。また、専門家ではなく、一般の人が教育をうけたうえで治療を

図5 ●節酒・断酒してよかったこと



行う『簡易介入 (Brief Intervention)』でも効果があり、警察庁の飲酒運転者取消処分者講習においても活用されることになった⁴⁾。

総合的な対策の必要性

(NPO法人アスク (アルコール薬物問題全国市民協会) 代表 今成 知美 氏)

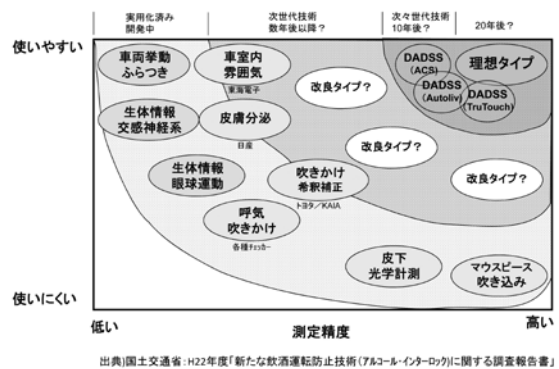
①飲酒運転の現状

飲酒運転が厳罰化されてもゼロにならない理由には、多量飲酒や寝酒などの習慣を変えられない人たちがいるからである。職業ドライバーは業務前にアルコール検知器でチェックを受けるが、飲酒の習慣を変えることができないため、検知器でアルコール検出⇒始末書⇒退職に追い込まれるケースもあり、中には、より管理の甘い会社に異動する悪循環も発生しており、厳罰化と検知器だけでなく、教育が必要。

②予防啓発

2005年に検知器に反応した人に教育プログラムを実施。受講者のアンケートでは、検知の心配がなくなったこと以外に、健康になり、家族にも良い影響を及ぼしたことがわかっている (図5)。その後、飲酒リスクが高まっていく傾向のある人に節酒してもらうことを目的に、ASKで飲酒運転防止インストラクターを養成⁵⁾。

図6 ●飲酒運転検知の新技術(研究・開発中)



③アルコール健康障害対策基本法

不適切な飲酒の防止やそれに関わる問題の発生、進行、再発の予防が目的で、2013年11月に衆議院で可決されており、成立の見込み⁶⁾。

4) 飲酒検知技術の現状と課題

アルコール検知技術とAILSの技術的課題 (一般財団法人日本自動車研究所 主管 佐々木 左宇介 氏)

①現状のアルコール検知方式

AILSには一般的なものとして半導体式・接触燃焼式と電気化学式があるが、電気化学式は精度は高いが高価であるなど、それぞれ長所・短所がある。また、呼気の提供方式にも、吹きかけ、マウスピースによる吹き込み、マウスピースとパッ

図7 ●日本と欧米の飲酒運転対策比較-アルコール・インターロックを中心に

		日本	米国	欧州
飲酒死亡事故の割合 (*定義不統一)		全死亡事故の6% (256件:2012年)	全死亡事故の30% (約10,000人)	全死亡事故の25% (約7,700人)
対応	違反者対策	関係省庁 違反者講習/教育の充実 (警察庁)	AILS装着制度: 30万台以上 (違反者の20%程度)	AILS装着制度: 8万台以上
	事業用車両	呼気アルコール検査の義務化 ('11年5月) (国交省)	呼気検査装置の精度確認/紹介	・工事車両/スクールバスへのAILS装着 ・事業者の自主装着
	一般	AILSの自主活用技術指針 (国交省)	啓発活動 撲滅キャンペーンなどの継続 + 自工会各社は今後も積極的に実施	仏: 簡易検知装置搭載義務化 (2012~)

出展: 警察庁 (2013)、NHTSA (2012)、US_MADD (2013)、ETSC (2012)

グを利用するものがあるが、こちらも性能と価格にそれぞれ長所・短所がある⁷⁾。

②開発中のアルコール検知方式 (図6)

AILSとして開発中のものとして、呼気ふきかけ式(アルコールだけでなく酸素濃度で補正し精度の向上を図る)や、ドライバーの挙動・生体情報を活用したものなどがある。米国では、ドライバーに煩わしさを与えない方式を検討するDADSS(Driver Alcohol Detection System for Safety)プロジェクトが進行中。

海外のAILSの活用と課題

(一般社団法人 日本自動車工業会 飲酒運転防止技術分科会 分科会長 渥美 文治)

①米国

飲酒運転の死亡者数年間1万人、10年以上前から違反者にAILS装着の義務化開始。現在、レンタルで30万台装着されているが、実際の違反者は140万人が存在しており、まだ一部の違反者への装着にとどまっている。

②欧州

飲酒運転の死亡者数は半減。違反者へのAILS装着の取り組みを2006年から開始。事業用トラックやタクシーなどへの装着も始まっており、現在、8万台以上が装着されている見込み。AILSは、違反者にAILSを装着すれば60%は違反しなくなるものの、取り外すと再犯率が元に戻ってしまうことが報告されている。フランスでは簡易型の血中アルコール濃度検査装置の携帯が義務化されたが、罰則を適用するものではなく、運転が可能な状態かどうかを自分で評価する道具。

③まとめ

日本は米国や欧州に比べて飲酒死亡事故の割合は少なく、事業用車両の呼気アルコール検査は義務化されている。一方で欧米では違反者対策としてAILSの装着が始まっている。米国のDADSSには日本メーカーも参加しており、新しい検知技術

を作る取り組みに参加している(図7)。

3. おわりに

東京モーターショー2013「飲酒運転防止についてのシンポジウム」では、行政の立場、教育・治療の立場、産業界からの技術的な立場などから、幅広い取組内容について報告がなされた。

これらの報告により、現行の飲酒運転防止政策とその効果、アルコール依存症治療、総合的な対策の必要性、飲酒検知技術の現状と課題等が明らかとなった。

次号では引き続き、これらの報告をもとにパネルディスカッションで議論された、“今までの飲酒運転防止対策の整理と今後の方向性”について報告する。

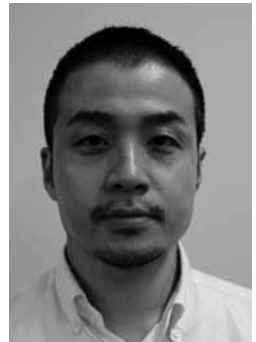
(あつみ ぶんじ、こばやし まさあき)

(参考文献)

- 1) 渥美ほか、飲酒運転防止技術の現状と課題、JAMAGAZINE、Vol.46、P2-17、2012 February
- 2) Zador,P.L.,et al , Alcohol-related relative risk of driver fatalities and driver involvement in fatal crashes in relation to driver age and gender, an update using 1996 data, J.Stud.Alcohol., No.61, P387-395, 2000
- 3) 樋口,アルコールの運転におよぼす影響、Jpn.J.Alcohol & Drug Dependence, Vol.46,No.1,p127-139,2011
- 4) 内閣府、常習飲酒運転者の飲酒行動抑止に関する調査研究報告書、2010
- 5) ASK飲酒運転防止インストラクター養成講座
http://www.ask.or.jp/ddd_instructor.html
- 6) アルコール健康障害対策基本法
<http://alhonet.jp/law.html>
- 7) 渥美ほか、アルコール・インターロック装置の現状と課題、自動車技術、Vol.61、No.12、p94-97、2007

「自動車の想像力」

織田 晋太郎
時事通信社



多くの著名人が感動で涙を流したと聞いて、夏に公開された映画「STAND BY ME ドラえもん」を観に行った。詳しい論評はさておき、自動車産業との関わりで言えば、20年後の未来都市で青年のび太が日常生活の足として、宙に浮く超小型モビリティを乗り回すシーンが印象的だった。そう言えば、SF映画「バック・トゥ・ザ・フューチャー」に出てくるタイムマシンはデロリアンの改造車だった。自動車は、最もわかりやすく、かつ想像力をかき立てられる、現在と未来をつなぐモチーフのひとつなのかもしれない。

では、この20年間で自動車はどう変容してきたのか。携帯電話は急速に普及し、さらにはスマートフォンという似て非なるものに置き換わることで、コミュニケーションのあり方を一変させた。一方、自動車はというと、確かに環境対応の必要性からパワートレインの構成は大きく変わったし、燃費技術や運転支援機能は格段に向上した。カーナビやオーディオなど周辺機器も高機能化が進んだのだろう。しかし、人々の移動や車の保有に対する考え方を根本的に塗り替えるような提案をしてきたかという点、実際の歩みは多くの人々の想像力を超えるほどのものではなかったと言ってもよさそうだ。

その点で、映画にも登場した超小型モビリティは自動車産業のフロンティアを広げる可能性を秘めているかもしれない。市場調査会社フロスト&サリバンの世界8都市の計1万8004人を対象に行ったアンケートによると、超小型モビリテ

ィに「とても興味がある」「興味がある」と答えた人の割合は合計35%で、同社はこのうちの半分の移動が「将来、超小型モビリティに切り替わる可能性がありそうだ」と分析している。

一言で超小型モビリティと言っても、自動車や立ち乗り、イスなど種類が違えば、用途もさまざまだ。だからこそ過疎地域の高齢者や足の不自由な人だけでなく、都市に暮らす住民に対しても、それぞれに最適化したモビリティを提供する余地が大きい。タイムマシンとまでは言わないが、自動車産業の未来は縮小する国内市場のパイを奪い合うことではなく、新しい需要を創り出していく先にしか展望できない。

さて、映画に話を戻すと、のび太がドラえもんに頼るのをやめたとき、ドラえもんとのび太は世話係と依存する者という当初の関係から対等な友人関係に変化する。最近話題のパーソナルロボットは人間の感情まで理解してくれるらしいが、未来のモビリティはどこまで個人に最適な解を見つけ出してくれるのだろうか。映画が終わった後に、そんなことを考えた。でも、大人になってしまったせいだろうか。悲しいかな、涙は出てこなかった。

(おだ しんたろう)

池会長のインド自工会年次総会への出席と今後の関係強化について

一般社団法人日本自動車工業会（以下JAMA）の池史彦会長は、去る9月12日（金）、インド自動車工業会（以下SIAM）ビクラム・キルロスカ会長の招待を受け、インド・ニューデリーにて開催されたSIAMの年次総会に出席しました。年次総会には、政府・業界・マスコミ等の関係者、約1,300名（SIAM発表）が参加しました。インド政府からは、アナン・ギート重工業国営企業大臣やニティン・ガドカリ道路交通省大臣の他、関係省庁から多くの政府高官が出席され、自動車産業の重要性に対する認識と政府の支援に対するコミットメントが述べられるとともに、インフラ整備を今後積極的に進めていくとの意向が示されました。

池会長からは、総会のテーマである 'The Engine of Growth' を表題に、SIAMとJAMAの協調関係についてスピーチを行いました。日系メーカーのインド自動車産業との関わり、今後インドがアジアにおける自動車生産と輸出のハブとなること、それを実現するためのインフラ整備の促進、投資環境の改善、モディ政権への期待、SIAM・JAMAの協力合意文書（詳細は次ページのニュースリリース参照）について述べました。池会長のスピーチ後には、多くの参加者より、テキスト提供の依頼が寄せられるなど好評のうちに終了しました。今回の機会は、JAMAのメッセージを現地関係者らに広く伝える大変良い機会となりました。

また同日の夜、池会長とキルロスカ会長は、JAMAとSIAMの関係をより強固なものとするべく、八木駐インド日本国大使およびシャルマ重工業国営企業省次官補立会いの下、JAMAとSIAM間の協力合意文書に署名しました。これは、JAMAとSIAMが、「両国における、持続可能で、安全、クリーンかつ効率的な自動車産業の促進」という共通目標を認識し、これまで実務・事務局レベルで行われてきた対話を、会長レベルで合意することにより、両組織の関係を、深化・発展させることを確認するものです。JAMAが海外の自動車工業会と協力合意文書を結ぶのは、今回が初めてのことで

さらに、今回の総会出席の機会をとらえ、9月11日（木）、池会長はモディ首相を表敬訪問し、インフラ整備の促進や投資環境の改善など、モディ首相への期待についてJAMAの考えを直接お伝えしました。



池会長とモディ首相の懇談
右：インド共和国モディ首相



池会長スピーチの様子



左：ガドカリ道路交通省大臣
中：SIAMキルロスカ会長、右：JAMA池会長



協力合意文書署名セレモニー（両会長左側はシャルマ重工業
公営企業省次官補、右側は八木駐インド日本国大使）

インド自動車工業会との協力合意文書に署名

2014年9月16日

一般社団法人 日本自動車工業会（以下JAMA）の池史彦会長は、インド自動車工業会（以下SIAM）ビクラム・キルロスカ会長の招待を受け、9月12日、ニューデリーにて開催されたSIAMの年次総会に参加しました。同年次総会において、インド国ニティン・ガドカリ道路交通省大臣、アナント・ギート重工業国営企業省大臣のご臨席のもと、池会長より、日印間の自動車産業の協力関係についてスピーチを行いました。

更に、池会長とキルロスカ会長は、JAMA/SIAMの関係をより強固なものとするべく協力合意文書に署名致しました。今回の合意により、JAMA/SIAMの関係は深化・発展することになります。

なお、JAMAが海外の工業会と協力合意文書を結ぶのは、初めてのことです。

（仮訳）

2014年9月12日、第54回SIAM年次総会の機会を捉え、ニューデリーにて開催された会談において、インド自動車工業会 ビクラム・キルロスカ会長と日本自動車工業会 池史彦会長は、両組織間で以下の協力合意文書に署名した。

SIAM・JAMA協力合意文書

インド自動車工業会（SIAM）と日本自動車工業会（JAMA）はこれまで、緊密で友好的なビジネス上の協力関係を有している。この関係により、2つのレベルで定期的な対話が育まれている。1つはそれぞれのメンバー会社のレベル、もう1つは事務局レベルの対話であり、自動車産業に係る経済的、技術的及びその他の課題について、毎年二国間で交互にこうした対話を行っている。

SIAMとJAMAは持続可能で、安全、クリーンかつ効率的な自動車産業となるよう推進するという共通目標を認識しつつ、本協力合意文書において、当該目標に対する各組織の取り組みを支援するための協力的な対話を制度化する。

また、この協力的対話に加え、JAMAとSIAM（以下、「両組織」とする）は、それぞれの主催によるモーターショーや他の主要なイベントへの定期的参加により、相互の産業発展の取り組みも支援している。

これらの様々な相互交流を通じ、特に、車両の安全、炭素及び他の排出ガス、新技術など両組織に共通する数多くの課題が浮き彫りになり、その解決に向け取り組みを進めている。また、そのために政府機関、民間機関だけでなく、学会、社会全般も含め、関連する全ての利害関係者と連携し、とりわけ、供給される車両と用途、道路インフラ、市場で使用可能な燃料性状などの観点から両国におけるニーズと要件を念頭に置きつつ取り組んでいる。

以上の認識の下、本協力合意文書の目的は、以下を含めた内容について、情報交換および議論を継続する機会を公式に規定することによって、両組織間の緊密的、友好的かつ協力的な関係を強化するものである。

- 1) 自動車市場動向
- 2) ビジネス環境と投資環境
 - 貿易協定（WTO、RCEP、その他の2国間協定）
 - 政府の自動車政策
 - 市場活性化措置
- 3) 自動車基準調和世界フォーラム（WP29）の活動を通じた自動車技術規則の調和（GTR、UN規則、IWVTA）
- 4) 環境問題（地球温暖化政策、CO₂削減、燃費、排出ガス、騒音、リサイクル、燃料性状、エコドライブ）
- 5) 車両安全（新技術、車載装置）
- 6) 道路安全教育（ドライバー、全ての道路利用者）
- 7) モーターショー

以上の取り組みを実施するために、両組織は二国間で交互に開催されるメンバー会社レベルと事務局レベルの協力的対話を今後とも積極的に取り組んでいくこととする。

JAMA会長 池 史彦

SIAM会長 ビクラム・キルロスカ

2014年9月12日ニューデリー

二輪4社合同記者会見を開催

2014年9月17日

9月17日（水）、二輪車メーカー4社（川崎重工業（株）、スズキ（株）、本田技研工業（株）、ヤマハ発動機（株））は合同記者会見を開催した。会見では、『バイクイベントの報告』、『二輪車の市場動向』、『二輪車産業政策ロードマップ』、『税制改正要望（二輪車）』をテーマとして紹介した。

会見冒頭の挨拶で、柳弘之 自工会・二輪車特別委員会委員長（ヤマハ発動機（株）代表取締役社長）は、「①第2回BIKE LOVE FORUM（BLF）」では若者代表より、今後の二輪車市場活性化に向けた取り組みに関し、意見やアイデアを聞くきっかけになった。②消費税増税以降、二輪車市場は苦戦が続いているが、本年下期では挽回していきたい。③二輪車の魅力を積極的にアピールするため「BIKE LOVE STORY」という企画広報を行い、二輪車に関わる思い出・出会い・絆などのストーリーを一般公募する」と述べた。

続いて、青山真二副委員長（本田技研工業（株）取締役執行役員）より、8/21開催の『浜松バイクまつり～バイクの日スマイル・オン2014』ならびに8/22開催の『第2回BLF in 浜松』について、「多くの方々にバイク産業の役割の大きさ、バイクのある素晴らしさ、安全についてアピールすることができた。BLFでは、関係団体が連携し2020年を達成目標と定めた“二輪車産業政策ロードマップ”に対する取り組みを発表した」と説明した。

また、世界・国内の二輪車市場の状況について、「2013年の世界二輪車生産台数は約6,000万台となり、世界生産における日本ブランドのシェアは43%となった。世界二輪車販売台数は欧州で減少となったが本年は比較的好調に推移しており、減少に歯止めがかかるものと見込んでいる。国内の二輪車販売台数は、2009年に排出ガス規制対応等により大きく減少したが、2013年は僅かながら増加傾向をみせている。国際基準調和が進展したことなどでグローバルモデルの国内導入が可能になったことから、原付二種以上のモデル数も拡大している」と説明した。さらに、二輪車産業政策ロードマップ（国内対策）について、二輪車交通安全・マナーアップに関する取り組みや若者・新規ユーザー拡大への取り組み、利用環境に関する課題の進捗状況について説明を行った。

次に、望月英二副委員長（スズキ（株）取締役専務役員）より、二輪車産業政策ロードマップのグローバル対策として国際的な交通安全への取り組みについて、特にアセアン等の新興国に対する交通安全の訴求および国連、WHO等に対する貢献活動について説明。また、技術対策として国際基準調和のメリットおよび新技術の国際基準化、アジア諸国との連携、国際基準調和の拡大等の活動について説明した。

税制改正要望（二輪車）について、「平成26年度税制改正では軽自



会見の様子

動車税（二輪車）の増税対象が新車に加え既存車両も含めたすべての車両が適用されることとなっているため、二輪車の軽自動車税は増税対象を平成27年度以降に新規取得する新車のみにしていただきたい」と説明した。

最後に、浅野剛副委員長（川崎重工業（株）執行役員）、青山副委員長、三輪邦彦副委員長（ヤマハ発動機（株）上席執行役員）、望月副委員長より、会見会場に展示した各社ニューモデルや二輪市場活性化に向けた取り組み等について説明した。



各社ニューモデルの展示

あなたとバイクの感動のストーリー <BIKE LOVE STORY> の募集

2014年9月17日

一般社団法人 日本自動車工業会（以下自工会、会長：池史彦）は、あなたとバイクの感動のストーリー<BIKE LOVE STORY>を募集します。

本年8月に静岡県浜松で経済産業省、自工会を含む二輪車関係団体及び地方自治体の主催により第2回BIKE LOVE FORUM（BLF）が開催され、二輪車産業の振興に関し真摯な議論が行われました。

自工会ではBLF主催者団体の一員として、バイクにまつわる感動のストーリーを募集し、バイクの楽しさ、有用性、人生との関わり合いなど二輪車の素晴らしさを再発見することで、社会に愛される二輪車の構築を目指します。

<BIKE LOVE STORYのイメージ>

- ・大切な友人とのツーリングの思い出。そこから得た成長と自信。
- ・災害時で人々の生活を支えたバイクへの感謝。
- ・バイクを通じて出会った人たち、共有した貴重な思い出。
- ・親子の絆を深めるきっかけになったバイクの存在。
- ・人生を豊かにしてくれるパートナーとしてのバイク。

バイクをきっかけとした人との出会い、成長、その感動とあなたのBIKE LOVEの思い出を物語にしてください。個人はもちろん、夫妻や家族、グループや企業、団体単位などの申し込みも受け付けておりますので、ふるってご応募ください。

【BIKE LOVE STORY募集要項】

応募期間	2014年9月19日（金）～2014年10月31日（金）
応募規定	16歳以上、プロ・アマは問いません。作品はノンフィクションに限ります。受賞作は自工会に一切の権利を独占的に許諾していただきます。
応募形式	Microsoft word形式（バージョンは2010以降） 横書き。日本語のみ。文字数4000字以内（200字以内のあらすじも必要） ストーリーに登場するメインのバイクとあなたが一緒に写っている写真を必ず1枚添付してください（5MB以下）。 応募原稿、写真は返却いたしません。
応募方法	電子ファイルのみで受け付け 下記URLからご投稿下さい。 http://www.jama.or.jp/bikelovestory
問い合わせ	自工会広報室 03-5405-6119
受賞作発表	2014年12月19日（金）自工会ホームページ等にて結果発表。受賞作の発表をもって審査結果とします。
賞品	最優秀賞：1作品（副賞10万円）／優秀賞：2作品（副賞4万円×2）／特別賞：1作品（副賞：2万円）

自工会・2014年 秋季交通安全キャンペーンのご案内

2014年9月18日

一般社団法人日本自動車工業会（会長：池 史彦・以下、自工会）は、9月21日（日）から12月31日（水）までの間、政府の実施する秋の全国交通安全運動*と連動し、「自工会・2014年秋季交通安全キャンペーン」を実施する。

*主催：内閣府他、期間：9月21日（日）から9月30日（火）

2013年中の交通事故発生状況をみると、死者数は4,373人（前年比-38人）で、13年連続減少した。また、2004年に過去最悪を記録した事故発生件数および負傷者数も9年連続で減少した。しかし、死者数、事故発生件数、負傷者数ともに、依然として高いレベルにあり、政府としては、2015年を目途に、交通事故死者数を3,000人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目標として、交通事故防止対策に取り組むこととしている。

当会としても、未だ年間78万人を超える人々が交通事故により死傷している厳しい現状や交通事故が国民生活の身近な問題であることを踏まえ、政府の削減目標の実現に協力し、一層の車両安全対策に取り組むとともに、交通安全活動の一環として、秋季交通安全キャンペーンの実施を以て、安全な交通社会の実現に寄与する。

特に交通事故死者数のうち高齢者の死者数（2,303人、前年比+39人）の割合は2013年に52.7%と過去最高となったことから、高齢者に対する交通安全対策は引き続き喫緊の課題となっている。

また、2012年より始めた地域と連携した交通安全啓発活動への取り組みについては、昨年に引き続き岐阜県と連携していくほかに、今回新たに静岡県においても取り組む。

<秋季交通安全キャンペーンの考え方>

●ドライバー向けテーマ：夕方早めのヘッドライト点灯促進

高齢化が急速に進む中で、交通事故死者の半数を高齢者が占め、また、その半数が歩行中である。

その内、夜間の死者は、昼間の2倍近くになっていることや、例年、秋から年末にかけて夕暮れ時の高齢者の歩行中の死者が増加することから、ドライバーに対し、高齢者の歩行中の交通死亡事故低減のため、夕方早めのヘッドライト点灯を呼び掛ける。

●高齢者向けテーマ：反射材の着用促進

夕暮れ時から夜間は、歩行中及び自転車乗用中は、反射材を着用するよう呼び掛ける。

●二輪ライダー向けテーマ：ヘルメットの正しい着用促進

2013年の二輪車乗車中事故死者760人の損傷部位の45.5%が頭部となっている。

また、760人のうち94.9%はヘルメット着用していたにもかかわらず、そのうちの32.3%が事故時にヘルメットが脱落していることから、二輪ライダーに対し、あごひも緩め、不締結を防ぐため、ヘルメットの正しい着用を呼び掛ける。

<キャンペーン展開の概要>

- ドライバー向けテーマ：夕方早めのヘッドライト点灯促進
- 高齢者向けテーマ：反射材の着用促進

<訴求のポイント>

実施期間	2014年9月21日（日）～12月31日（水）
テーマ設定	高齢者の歩行中の交通死亡事故低減に向けて、 ・ドライバーに対し、夕方早めのヘッドライト点灯を呼び掛ける。 ・高齢者に対し、反射材を着用するよう呼び掛ける。
スローガン	・ドライバー： 「夕方早めのヘッドライト点灯」 ・高齢者： 「反射材の着用促進」

<具体的展開>

全国対策	<ul style="list-style-type: none"> ・AMラジオでの全国 ネットスポットを展開。(10/1~10/31の間 月~金) ・日没前の夕方時間帯で、乗車中のドライバーに対し、20秒CMで「夕方早めのヘッドライト点灯」を呼び掛ける。 	
地域対策	静岡県	<ul style="list-style-type: none"> ・SBS静岡放送のミニ番組に静岡県交通安全対策協議会(静岡県、静岡県警察本部、静岡県交通安全協会等)の出演協力を得て、交通安全を訴えるほか、SBS静岡放送で、「トワイライトオン・キャンペーン」と題して「夕方早めのライトオン」を呼び掛ける。賛同する企業・個人には、オリジナルステッカーをプレゼントする。 ・静岡県主催のイベントなどにSBS静岡放送と共に参加し、横断幕やのぼりを掲げて夕方早めのライトオンを呼び掛けるほか、自発光式反射材などを配布するとともに、アンケートを実施して、交通安全を訴える。 ・自工会のHP上の「秋の交通安全キャンペーン」サイトから静岡県HP「ピカッと作戦！」にリンクする。 ・四輪・二輪販売店は、のぼりやステッカーを掲示し、啓発に協力する。 ・高齢者ドライバーに運転能力を自覚させ、安全運転に心掛けるよう促すために開発したリーフレットとステッカーを協議会が主催する講習会等で高齢者に配布し、学習してもらうことによって、高齢者の死亡事故低減に協力する。
	岐阜県	<ul style="list-style-type: none"> ・ぎふチャンラジオ岐阜放送のミニ番組に岐阜県交通安全対策協議会(岐阜県、岐阜県警察本部、岐阜県交通安全協会等)の出演協力を得て、交通安全を訴えるほか、ぎふチャンラジオ岐阜放送で、「トワイライトオン・キャンペーン」と題して「夕方早めのライトオン」を呼び掛ける。賛同する企業・個人には、オリジナルステッカーをプレゼントする。 ・協議会主催のイベントなどにぎふチャンラジオ岐阜放送と共に参加し、横断幕やのぼりを掲げて夕方早めのライトオンを呼び掛けるほか、反射材などを配布して、交通安全を訴える。 ・岐阜県主催の高齢者講習会やぎふチャンラジオ岐阜放送主催のイベントで、それぞれの協力を得て、反射材を配布する。 ・四輪・二輪販売店は、のぼりやステッカーを掲示し、啓発に協力する。 ・高齢者ドライバーに運転能力を自覚させ、安全運転に心掛けるよう促すために開発したリーフレットとステッカーを協議会が主催する講習会等で高齢者に配布し、学習してもらうことによって、高齢者の死亡事故低減に協力する。

●二輪ライダー向けテーマ：ヘルメットの正しい着用促進

<訴求のポイント>

実施期間	2014年10月1日(水)~10月31日(金)
テーマ設定	・二輪の事故死者のうち、ヘルメットが脱落したものが、3割に上っていることから、二輪ライダーに対し、あごひも緩め、不締結を防ぎ、ヘルメットの正しい着用を訴求する。
スローガン	・ライダー : 「あごひも、しっかり、ヘルメット。」

<具体的展開>

全国対策	<ul style="list-style-type: none"> ・AMラジオでの全国ネットスポットを展開。(10/1~10/31の間 月~金) ・二輪ライダーに対し、20秒CMで「あごひも、しっかり、ヘルメット。」を呼び掛ける。
------	---

「大学キャンパス出張授業2014」の実施について

2014年9月18日

一般社団法人 日本自動車工業会（会長：池 史彦）は、各地の大学と連携し、会員メーカーから講演者を派遣して行う特別講演「大学キャンパス出張授業2014」を実施します。

この出張授業は、若者の「クルマへの関心醸成」「自動車産業、ものづくりへの理解促進」をねらい、昨年度初めて実施しました。

《乗用車メーカー8社のトップが自ら大学へ赴き、クルマの魅力・楽しさ、日本の自動車産業、ものづくりの重要性を若者へ直接語りかける》という新たな試みでしたが、ご参加頂いた学生ならびに教職員の方々から大変ご好評を頂くことができました。

本年度は二輪車／大型車メーカーも参画して総勢13社により順次開催していきます。

社長をはじめ社を代表する講演者が、ものづくり・技術・デザイン・グローバルマネジメントなど幅広いテーマの授業を通じて、クルマ・バイクの魅力や楽しさを伝えていきます。

我々自動車業界側から若者へ積極的にアプローチする機会を設けることで、クルマ・バイクへの関心を高めていきたいと考えています。

報道の皆様方におかれましては、この出張授業をはじめとする弊会の国内市場活性化に向けた取り組みを積極的に取り上げて頂き、クルマファン・バイクファンづくりにご協力賜りたく、何卒宜しくお願い申し上げます。

■ 各授業の日程・問い合わせ先

《社名》 トヨタ自動車	日程：10月9日（木） 講演者：福市 得雄 取締役・専務役員（デザイン本部長／レクサスインターナショナル プレジデント） 講演テーマ、内容：「デザインには企（わけ）があり、スタイルには意味がある。」 対象：東京大学生限定
《開催大学》 東京大学	【お問い合わせ】 東京大学 本部 社会連携推進課 TEL：03-3815-8345
《社名》 日野自動車	日程：10月20日（月） 講演者：鈴木 賢二 取締役・専務役員 講演テーマ、内容：「自動車業界に聞きたいこと な～に？」 対象：法政大学生限定
《開催大学》 法政大学	【お問い合わせ】 法政大学 広報課 TEL：03-3264-9240
《社名》 ダイハツ工業	日程：11月5日（水） 講演者：三井 正則 代表取締役社長 講演テーマ、内容：「ものづくり 人づくり 夢づくり ～ダイハツ社長のここだけの話～」 対象：日本大学理工学部生限定
《開催大学》 日本大学	【お問い合わせ】 日本大学 理工学部 就職指導課 TEL：03-3259-0502
《社名》 ヤマハ発動機	日程：11月18日（火） 講演者：柳 弘之 代表取締役社長執行役員 講演テーマ、内容：「個性ある多様性への挑戦-『広がるモビリティの世界』を創る」 対象：九州大学生限定
《開催大学》 九州大学	【お問い合わせ】 ヤマハ発動機(株) 広報宣伝部 広報グループ TEL：0538-32-1145
《社名》 三菱ふそう トラック・バス	日程：11月20日（木） 講演者：アルバート・キルヒマン 代表取締役社長 講演テーマ、内容：「Truck & Bus on the road all over the world! /世界を駆け巡るトラックとバス!」 対象：大東文化大学生限定
《開催大学》 大東文化大学	【お問い合わせ】 三菱ふそうトラック・バス(株) 広報部 TEL：044-330-7701

《社名》 UDトラックス	日程：11月26日（水） 講演者：坂上 優介 代表取締役社長 講演テーマ、内容：グローバルビジネスについて など
《開催大学》 上智大学	対象：上智大学生限定 【お問い合わせ】 UDトラックス(株) 広報部（栗橋） TEL：048-726-7601
《社名》 いすゞ自動車	日程：11月27日（木） 講演者：井田 義則 特別相談役 講演テーマ、内容：「成長を続ける自動車産業」
《開催大学》 駒澤大学	対象：駒澤大学生限定 【お問い合わせ】 いすゞ自動車(株) 広報部 TEL：03-5471-1138
《社名》 スズキ	日程：11月27日（木） 講演者：本田 治 代表取締役副社長 講演テーマ、内容：「スズキのものづくり」（仮題）
《開催大学》 静岡大学	対象：静岡大学生限定 【お問い合わせ】 静岡大学 工学部総務係（芹澤） TEL：053-478-1001
《社名》 マツダ	日程：11月下旬から12月上旬（予定） 講演者：前田 育男 執行役員（デザイン本部長） 講演テーマ、内容：クルマのデザインについて
《開催大学》 九州大学	対象：九州大学生限定 【お問い合わせ】 マツダ(株) 国内広報部（春木） TEL：03-3508-5020
《社名》 三菱自動車工業	日程：12月4日（木） 講演者：相川 哲郎 代表取締役社長兼COO 講演テーマ、内容：「てつろう・相川の、アタマの中身、カバンの中身。」
《開催大学》 早稲田大学	対象：早稲田大学生 *一般の来場可 【お問い合わせ】 三菱自動車工業(株) 広報部 TEL：03-6852-4274
《社名》 富士重工業	日程：12月5日（金） 講演者：吉永 泰之 代表取締役社長 講演テーマ、内容：「個性を磨いて生きようよ!!」
《開催大学》 明治大学	対象：明治大学生限定 【お問い合わせ】 明治大学 経営企画部 広報課 TEL：03-3296-4082
《社名》 日産自動車	日程：12月17日（水） 講演者：志賀 俊之 代表取締役 副会長 講演テーマ、内容：「あなたはどっち?ガラパゴス?グローバル?」
《開催大学》 早稲田大学	対象：原則、早稲田大学生 【お問い合わせ】 日産自動車(株) 国内企業・商品広報部 TEL：045-523-5521
《社名》 本田技研工業	日程：1月7日（水） 講演者：山本 芳春 取締役専務執行役員 兼 (株)本田技術研究所代表取締役社長執行役員 講演テーマ、内容：「ものづくりの楽しさ」（仮題）
《開催大学》 慶應義塾大学	対象：慶應義塾大学生限定 【お問い合わせ】 本田技研工業(株) 広報部 企業広報ブロック（橋本） TEL：03-5412-1512

注) 通常の授業の一環として行われる回もありますので、取材等を受け入れられない場合もございます。詳細については各社連絡先にお問い合わせください。

※その他、本件全般に関するお問い合わせ
一般社団法人 日本自動車工業会
総務統括部広報室
TEL：03-5405-6119
FAX：03-5405-6136

東京モーターフェス2014 —開催概要を発表—

2014年9月18日

一般社団法人 日本自動車工業会（以下自工会、会長：池史彦）は、東京モーターショーの休僱年にあたる本年の10月11日（土）～13日（月・祝）に、東京臨海副都心の青海NO地区及び船の科学館駐車場で、自工会の会員13社の参加により、より多くの方々にクルマやバイクに乗って、触れて、観て、その魅力を感じていただけるイベント「東京モーターフェス2014」を開催致します。なお、本イベントには海外メーカー2社も出展致します。

今回のイベントの特色としては、プロのテクニックとダイナミックな走りが体験できるシルク・ド・モビ体験、バスやトラックなど普段運転できない大型車両の試乗、最新の安全支援技術を体験できるコーナーや、親子でバイク試乗を体験できる親子バイクコーナーをはじめ、幅広い層の方々に楽しんでいただける、ワクワク・ドキドキする多彩な体験型コンテンツを揃えました。

また、本イベントでは、クルマ・バイクファンの裾野を拡げ、自動車産業の振興、ひいては日本経済の活性化を目指し、来年開催する第44回東京モーターショー2015の盛り上げにも繋げてまいります。



開催概要記者発表会での池会長スピーチの様子



左：ゲストの鈴木ちなみさん

【東京モーターフェス2014概要】

名 称：	東京モーターフェス2014			
開催期間：	[プレスプレビュー]	2014年10月10日（金）	18:00～19:10	
	[一般公開]	2014年10月11日（土）	10:30～19:00	
		(オープニングセレモニー)		(11:00～11:15)
		2014年10月12日（日）～13日（月・祝）	11:00～19:00	
開催場所：	東京臨海副都心・船の科学館駅周辺（青海NO地区／船の科学館駐車場）			
主 催：	一般社団法人 日本自動車工業会			
共 催：	臨海副都心まちづくり協議会			
後 援：	東京都			
出 展：	いすゞ自動車株式会社、スズキ株式会社、ダイハツ工業株式会社、トヨタ自動車株式会社、日産自動車株式会社、日野自動車株式会社、富士重工業株式会社、本田技研工業株式会社、マツダ株式会社、三菱自動車工業株式会社、三菱ふそうトラック・バス株式会社、ヤマハ発動機株式会社、UDトラックス株式会社、メルセデス・ベンツ日本株式会社、ビー・エム・ダブリュ株式会社			
入 場 料：	無料			
オフィシャルウェブサイト：	イベント詳細については東京モーターフェス2014のオフィシャルウェブサイトにて随時掲載されます。 URL：http://fes.tokyo-motorshow.com/2014/			
ポスターデータ：	ポスターデータは下記よりダウンロードいただけます。 URL：http://www.tokyo-motorshow.com/press_release/20140918.html			

【主要実施コンテンツ】(9月18日現在)

<p><デモコース・ゾーン></p> <p>会場のほとんどの場所から見えるデモコースは、シルク・ド・モビを始め、次々に試乗プログラムが展開されるメインステージ。絶え間なくクルマ・バイクの魅力を発信し、すべての人が楽しめるゾーン。</p> <p>① シルク・ド・モビ (スペクタクル/エレガンス)</p> <p>② シルク・ド・モビ体験</p> <p>③ 超小型モビリティ試乗</p> <p>④ はたらくクルマ体験</p> <p>⑤ カーメレオンショー/ニスモピットワークシミュレーション</p> <p>⑥ 2014-2015日本カー・オブ・ザ・イヤー発表</p>
<p><ドキドキ・ゾーン></p> <p>「大人がドキドキ」を体験し楽しんでいただけるコンテンツを集めたゾーン。</p> <p>⑦ 実感・体感バイクコーナー</p> <p>⑧ タフなクルマ体験コーナー</p> <p>⑨ 安全を支援するクルマ体験コーナー</p> <p>⑩ 便利なクルマ・バイク実演展示コーナー</p> <p>⑪ 一押しデザイン展示コーナー</p>
<p><ワクワク・ゾーン></p> <p>「子供がワクワク」を体験し楽しんでいただけるコンテンツを集めたゾーン。</p> <p>⑫ はたらくクルマ展示コーナー</p> <p>⑬ 親子バイクコーナー</p> <p>⑭ 未来のモビリティ体験コーナー</p> <p>⑮ サービスエンジニアコーナー</p> <p>⑯ キッズカート体験コーナー</p> <p>⑰ 2014-2015日本カー・オブ・ザ・イヤー10ベストカー展示</p> <p>⑱ タカラトミーブース</p>
<p><ドライブ・ゾーン></p> <p>最新車種に乗ってお台場の公道をドライブできる発着点。駐車支援も体験できてドライブが楽しくなるゾーン。</p> <p>⑲ お台場テストドライブ</p> <p>⑳ すいすい駐車体験コーナー</p>

【お問い合わせ】
 東京モーターフェス2014 運営事務局
 〒104-8161 東京都中央区銀座2-16-7 恒産第3ビル5F
 TEL : 03-5565-4337
 FAX : 03-5565-4336
 E-MAIL : tms-support@dmc.dentsu.co.jp

- 参考資料：
- ・東京モーターフェス2014 ポスター
http://www.jama.or.jp/release/news/attachement/20140918_poster.jpg
 - ・東京モーターフェス2014 開催概要 (9月18日現在)
http://www.jama.or.jp/release/news/attachement/20140918_tokyo_motor_fes_outline.pdf
 - ・東京モーターフェス2014 タイムスケジュール (9月18日現在)
http://www.jama.or.jp/release/news/attachement/20140918_motor_fes_time_schedule.pdf

平成26年度 交通安全ポスターコンテスト表彰式

2014年9月25日

今年で11回目となった「日本自動車会館交通安全キャンペーン」のイベントが9月25日（木）に開催され、昨年に引き続き交通安全ポスターコンテストの表彰式が実施された。

多数あった応募作品の中から6名が入賞し、日本自動車会館運営委員会の酒井広報部長から、賞状と副賞の奨学金が贈られた。



最優秀賞：石山恵明さんの作品



左から、松本さん、若槻さん、吉岡さん、竹永さん

- 〈最優秀賞〉イラストレーター・石山恵明さん
- 〈優秀賞〉イラストレーター・竹永絵里さん
- 〈入選〉イラストレーター・宮坂春奈さん
- 〈入選〉東京デザイン専門学校・吉岡七海さん
- 〈入選〉同上・若槻瑠華さん
- 〈入選〉同上・松本茉莉花さん

第44回東京モーターショー2015—ショーテーマとポスターデザインの決定—

2014年10月2日

一般社団法人 日本自動車工業会（会長：池史彦）は、2015年10月29日（木）から11月8日（日）までの期間（一般公開は10月30日（金）から）、東京ビッグサイト（江東区・有明）で開催する第44回東京モーターショー2015のショーテーマとポスターデザインを決定しました。

世界一のテクノロジー・ショーケースをめざす東京モーターショーは、1954年に第1回を開催してから60年以上の歴史を重ねてきました。第44回目の開催となる今回のテーマは、「TECHNOLOGY×FANTASY」をコンセプトに、ご来場いただくお客様にとって、最新テクノロジーとの出会いによる、心躍るような体験をお届けする場にしたいという思いを表現しています。

★ショーテーマ：

「きっと、あなたのココロが走り出す。」
“Your heart will race.”

★ポスターデザイン：

ファッションブランドや音楽業界の広告を数多く手がけているドイツの写真アーティストJan Leonardo（ヤン・レオナルド）氏とのコラボレーションにより制作。

車輪に見立てた光の軌跡が新たな未来へとつながっていくイメージを表現しました。



ポスターデータ（カラー/モノクロ）は東京モーターショーオフィシャルWebサイトよりダウンロードできます。
(http://www.tokyo-motorshow.com/press_release/20141002.html)

なお、「第44回東京モーターショー2015」の出展申込みは10月6日（月）より開始し、締切りは2015年1月16日（金）までとしています。

東京モーターフェス2014 ー開会式の開催ー

2014年10月3日

一般社団法人 日本自動車工業会（会長：池史彦）は、10月11日（土）～13日（月・祝）に、より多くの方々にクルマやバイクに乗って、触れて、観て、その魅力を感じていただけるイベント「東京モーターフェス2014」を開催致します。

10月11日（土）の開会式には、瑠子女王殿下がお成りになります。また、開会式終了後にいくつかの実施コンテンツを御体験いただく予定です。

記

【東京モーターフェス2014 開会式開催概要】

日時：	2014年10月11日（土） 11:00～11:15	
場所：	東京臨海副都心・青海NO地区（新交通ゆりかもめ「船の科学館」駅から徒歩2分） 住所：東京都江東区青海1丁目1	
御臨席：	瑠子女王殿下	
出席者：	一般社団法人 日本自動車工業会	
	会長	池史彦（本田技研工業株式会社 代表取締役会長）
	副会長	志賀俊之（日産自動車株式会社 代表取締役副会長）
		豊田章男（トヨタ自動車株式会社 代表取締役社長）
		相川哲郎（三菱自動車工業株式会社 代表取締役社長兼COO）
		小飼雅道（マツダ株式会社 代表取締役社長）
	永塚誠一（一般社団法人 日本自動車工業会 専務理事）	
モーターショー特別委員長	中村史郎（日産自動車株式会社 専務執行役員 CCO）	
入場料：	無料	
オフィシャルウェブサイト	URL：http://fes.tokyo-motorshow.com/2014/	

【お問い合わせ】

東京モーターフェス2014 運営事務局
〒104-8161 東京都中央区銀座2-16-7 恒産第3ビル5F
TEL：03-5565-4337
FAX：03-5565-4336
E-MAIL：tms-support@dmc.dentsu.co.jp

自動車図書館の沿革と利用案内

日本自動車工業会がある日本自動車会館の1階には自動車関連の資料が収蔵してある図書館があります。前身は自動車工業振興会図書館で、昭和45年に開設という伝統のある図書館です。約13,000冊の図書を所蔵しており、どなたでもご利用いただけます。会館にお越しの際は、ぜひ自動車図書館にお寄りください。

所蔵資料など

自動車産業と車両に関する資料を中心に、幅広く所蔵しています。また雑誌のバックナンバーもご覧いただけます。その他、交通安全やモーターショーの記録を綴ったビデオの視聴や貸出しも行っております。

◇図書の分類◇ 総記（自動車、自動車工業、関連工業、産業・資源、白書）、交通（都市・交通、運輸、道路、新交通システム、交通事故）、歴史（自動車工業史、自動車会社史、自動車人伝記、交通・運輸史、関連工業史、車両史、自動車博物館、その他）、年鑑（自動車、その他）、技術（自動車工学、構造・整備、カーデザイン、安全・公害、その他）、統計（自動車、交通・運輸、産業・資源、動向調査、その他）、経営（自動車工業、ディーラー、部品工業、その他）、型録（乗用車、商業車、二輪車、諸元・形式、その他）、競技（解説一般、スポーツカー、スピード記録、その他）、事典（用語・一般、人名・企業、法律、その他）、時事（新聞縮刷版、編年史）、ショー（規定、報道記事、その他）

ご利用について

受付でお名前をご記入いただければ、どなたでもご利用いただけます。筆記用具・ノート以外はお持込みできませんので、備え付けのロッカーへお預けください。図書館は開架式ですので、資料は自由にお手に取っていただけます。閲覧席が16席設けてありますので、ゆっくりとご覧ください。



開館時間 : 平日 午前 9 : 30 ~ 午後 5 : 00

休館日 : 土・日・祝日、年末年始

コピー料金 : モノクロ 1 枚 10 円 カラー 1 枚 50 円

貸出 : 貸出はビデオのみになります。図書は貸出しておりません。

フォトサービス : 1970 年までの国産車のモノクロ写真を、プリント版にてお受けしております。

●お問い合わせ : 一般社団法人 日本自動車工業会 自動車図書館 TEL 03-5405-6139

〒105-0012 東京都港区芝大門 1 - 1 - 30 日本自動車会館 1 階 (地図参照)

・ JR 線 浜松町駅北口 徒歩 8 分

・ 地下鉄 都営三田線 御成門駅 出口 A 2 または A 3 徒歩 3 分

都営浅草線・大江戸線 大門駅 出口 A 4 徒歩 4 分

ホームページ Homepageのご案内

自工会インターネットホームページ [info DRIVE]

<http://www.jama.or.jp/>



●自工会会員各社のホームページアドレス

いすゞ自動車(株)	http://www.isuzu.co.jp/	富士重工業(株)	http://www.fhi.co.jp/
川崎重工業(株)	http://www.khi.co.jp/	本田技研工業(株)	http://www.honda.co.jp/
スズキ(株)	http://www.suzuki.co.jp/	マツダ(株)	http://www.mazda.co.jp/
ダイハツ工業(株)	http://www.daihatsu.co.jp/	三菱自動車工業(株)	http://www.mitsubishi-motors.co.jp/
トヨタ自動車(株)	http://www.toyota.co.jp/	三菱ふそうトラック・バス(株)	http://www.mitsubishi-fuso.com/
日産自動車(株)	http://www.nissan.co.jp/	ヤマハ発動機(株)	http://global.yamaha-motor.com/jp/
日野自動車(株)	http://www.hino.co.jp/	UDTトラック(株)	http://www.udtrucks.co.jp/

●自工会会友のホームページアドレス

ゼネラルモーターズ・ジャパン(株) <http://www.gmjapan.co.jp/>

●主な自動車関係団体のホームページアドレス

一般社団法人 日本自動車部品工業会	http://www.japia.or.jp/	一般社団法人 自動車再資源化協力機構	http://www.jarp.org/
一般社団法人 日本自動車車体工業会	http://www.jabia.or.jp/	一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会	http://www.jaspa.or.jp/
一般社団法人 日本自動車機械器具工業会	http://www.jamta.com	一般財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会	http://www.mfj.or.jp/
公益社団法人 自動車技術会	http://www.jsae.or.jp/	一般社団法人 全国レンタカー協会	http://www.rentacar.or.jp/
一般財団法人 日本自動車研究所	http://www.jari.or.jp/	自動車基準認証国際化研究センター	http://www.jasic.org/
一般財団法人 日本自動車研究所 JNXセンター	http://www.jnx.ne.jp/	一般社団法人 日本中古自動車販売協会連合会	http://www.jucda.or.jp/
一般社団法人 日本自動車販売協会連合会	http://www.jada.or.jp/	公益社団法人 全日本トラック協会	http://www.jta.or.jp/
一般社団法人 全国軽自動車協会連合会	http://www.zenkeijikyoo.or.jp/	一般社団法人 全国自家用自動車協会	http://www.disclo-koeki.org/02b/00479/index.html
一般社団法人 日本自動車会議所	http://www.aba-j.or.jp/	一般社団法人 日本自動車リース協会連合会	http://jalonet.jp/
一般社団法人 日本自動車連盟	http://www.jaf.or.jp	公益社団法人 日本バス協会	http://www.bus.or.jp/
日本自動車輸入組合	http://www.jaia-jp.org/	公益社団法人 全国通運連盟	http://www.t-renmei.or.jp/
一般社団法人 自動車公正取引協議会	http://www.aftc.or.jp/	一般社団法人 日本自動車タイヤ協会	http://www.jatma.or.jp/
一般社団法人 日本二輪車普及安全協会	http://www.jmpsa.or.jp/	一般社団法人 自動車用品小売業協会	http://apara.jp/
公益財団法人 日本自動車教育振興財団	http://www.jaef.or.jp/	自動車税制改革フォーラム	http://www.motorlife.jp/
公益財団法人 自動車製造物責任相談センター	http://www.adr.or.jp/		
公益財団法人 自動車リサイクル促進センター	http://www.jarc.or.jp/		

編集後記 Editor's Notes

◇“若者のクルマ離れ”の原因のひとつに維持費の高さがある。車検も維持費に含まれるが、車検には“自賠責保険”という重要な目的がある。この保険に入らないと車検に通らないため、無保険車の排除という意味で非常に有効と考える。

◇もし車検制度がなかったら、事故や渋滞は今以上に多くなっていったことは確実で、事故の被害者が十分な補償を受けられないといった悲惨な事態も間違いなく増えていただろう。

◇車検は、「翌日故障しそうであっても、保安基準を満たしていればよい。後は自己責任で」という制度であり、そこに疑問を感じないわけではないが、それを法律で規定しようとすると条件は複雑にな

り検査の手間と時間(費用?)もかかるだろう。

◇つまり、車検は次の車検までクルマの故障や安全を保障するものではない。人に例えると、健康診断。受けただけで満足し、調子が悪いのをそのまま放置していただければ病気になってしまう。

◇最近では、ストップランプやブレーキランプの球切れを車検で初めて知るというユーザーも多いと聞いているから、今後もし車検期間が延長されるようなことになったとしても、点検・メンテナンスは日ごろからしっかり行う必要があるということをお忘れはならない。

(TA)

JAMAGAZINE編集委員(会報分科会)

分科会長: 日産自動車(株)/志水純之

分科会委員: いすゞ自動車(株)/金子恭子、川崎重工業(株)/森 卓也、スズキ(株)/望月 英、

ダイハツ工業(株)/中大路康太、トヨタ自動車(株)/三好幸子、日野自動車(株)/柳澤昌詩、

富士重工業(株)/川原麻美、本田技研工業(株)/阿部友香、マツダ(株)/矢野圭子、

三菱自動車工業(株)/稲田 開、三菱ふそうトラック・バス(株)/品田善之、ヤマハ発動機(株)/鎌田陽子、

UDトラック(株)/栗橋恵都子

自工会事務局委員: 大上 工・藤巻篤史・岡田 徹・林 公子・木村真帆

JAMAGAZINE10月号 vol.48

発行日 平成26年10月15日

発行人 一般社団法人 日本自動車工業会

発行所 一般社団法人 日本自動車工業会

東京都港区芝大門1丁目1番30号

日本自動車会館

郵便番号 105-0012

電話 03(5405)6119(広報室直通)

印刷 こだま印刷 株式会社

©禁断転載: 一般社団法人 日本自動車工業会

いっまでも遊んでいられた。
早く、運転してみたかった。

わけもなくクルマが好きだったあの頃と、

クルマは何ひとつ変わらない。

運転の純粹な楽しさ。

風を切って走る気持ちよさ。

どこまでも行ける自由。

LOVE A CAR AGAIN.

クルマは、夢を見せてくれる。

今も、これからも。



安全運転で楽しいドライブ!!

クルマの正しく安全な使い方については <http://www.anzen-unten.com>

JAMA 一般社団法人 日本自動車工業会
JAPAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION, INC.

〒105-0012 東京都港区芝大門 1-1-30 日本自動車会館



JAMA

JAPAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS ASSOCIATION, INC.

自工会インターネットホームページ「info DRIVE」URL <http://www.jama.or.jp/> 自動車図書館 TEL 03-5405-6139

