

自動車会議所 ニュース

発行所



一般社団法人 日本自動車会議所
Automobile Business Association of Japan

〒105-0012 東京都港区芝大門1-1-30
日本自動車会館

電話 03(3578)3880
FAX 03(3578)3883
URL <http://www.aba-j.or.jp>

2015

3

No.866

発行人 新地秀一 編集人 田村里志
購読料 1部50円(購読料は年会費に含む)

第190回理事会開催

平成27年度事業計画など3議案を審議



「税制」、「環境」、「安全」が重点課題

日 本自動車会議所は3月4日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第190回理事会を開催した。理事会では、定款により小枝至会長が議長を務め、平成27年度事業計画、平成27年度予算、顧問および評議員委嘱の件の3議案が審議された。審議の前に、まず小枝会長が挨拶に立ち、「私ども日本自動車会議所は、税制委員会、道路・環境委員会、交通安全委員会などの委員会活動を通じて、自動車業界が抱える共通の諸課題に積極的に取り組む所存であります」と抱負を述べた。その後、審議に入り、議案はいずれも原案どおり了承された。

平成27年度事業計画では、「税制」、「環境」、「安全」を重点課題と位置づけ、税制では「車体課税、燃料課税の抜本の見直しに向け、関係団体と連携し、自動車関係諸税の簡素化・負担軽減に取り組む」ことにしている。また、環境では「エコドライブ普及に向けた広報啓発活動を継続展開する」、安全では「後席シートベルトの着用推進、飲酒運転の根絶、高齢者の交通安全啓発に向けた活動を展開する」とし、「会員と連携した積極的な活動や、政策要望・提言を行う」ことにしている。

＝関連記事と事業計画は4月号に掲載＝

◆◆主な内容◆◆

- 第2回税制委員会開催 2
- 平成26年度「不正改造車を排除する運動」実施結果まとまる... 4
- 当会議所道路・環境委員会が「道路を賢く使う取組」の基本方針に関する意見書を国交省に提出 5
- 第211回会員研修会開催 6
- 第72回運営委員会開催 10
- 第92回全国自動車会議所専務理事会開催 10
- 「自動車登録等適正化推進運動」を実施中 11

(主な記事はホームページ＝<http://www.aba-j.or.jp>＝にも掲載しています)

平成27年度税制改正と今後の税制課題について

衆議院議員 自動車議連会長 自民党税制調査会小委員長 額賀福志郎氏が講演



第2回 税制委員会

日 本自動車会議所は2月16日、東京・港区の芝パークホテルで平成26年度第2回税制委員会（委員長：自販連法規・税制委員会 古谷俊男委員長）を開催し、衆議院議員で自動車議員連盟会長、自民党税制調査会小委員長などを務められている額賀福志郎氏が、「平成27年度税制改正と今後の税制課題について」と題して講演した。額賀氏は、「平成27年度税制改正大綱」決定に至るまでの基本的な考え方や論点、経緯などを振り返りながら、今後の課題や税制のあり方などについて展望し、車体課税については平成27年度内に抜本の見直しに向けての議論が行われる可能性を示唆した。

額賀氏の講演に先立って古谷委員長が開会の挨拶をし、「平成27年度税制改正大綱」について、「エコカー減税につきましては、現行の2015年度燃費基準による対象車の一部を引き続き減税対象とする措置を講じた上で、延長していただきました。また、軽自動車の軽課措置、二輪車の増税1年延期なども決定いただきました。昨年4月以降、消費税が上がってからわれわれ自動車業界は苦労しているわけですが、そうした市場環境に対してご配慮いただいたものと思っております」と評価。しかし、「自動車ユーザーの負担軽減に反する『環境性能課税』の導入をはじめ、消費税率10%時に廃止するとされている『自動車取得税』の廃止、重量税の『当分の間税率』の廃止、ガソリン税の『タックス・オン・タックス』の解消等々、大きな課題がまだまだ残されております」との認識を示し、「私ども自動車関係団体としましては、平成28年度税制改正に向けての今年の議論が大きなポイントになるのではないかと認識しております。引き続き自動車関係諸税の抜本的な見直

しを強く要望してまいる所存です」と述べて、関係団体が一丸となった活動の継続を強調した。

講演で額賀氏はまず、大綱が決定するまでの経緯や基本的な考え方などを説明した。額賀氏は、「（平成27年度税制改正の議論をする中で）最大の焦点だったのは、今年10月に税率を引き上げることになっていた消費税をどうするかでした」として、次のように振り返った。



額賀 福志郎氏

「消費税増税については、（安倍首相が増税延期を決断する昨年11月初旬まで）政府・与党内でいろいろな議論がありましたが、われわれ（自民党税制調査会）としては、きちっとした経済対策を講じた上で消費税を上げてもいいのではないかと考えていました。しかし、安倍首相は景気の先折れを非常に心配し、1年半増税を先送りしたいという気持ちに傾いていました」

そうした中、安倍首相から党税調の小委員長を務める額賀氏に「先送りしたい」と内々に打診があったという。しかし、先送りした際に問題となるのは、「次に消費税を上げるときの“担保”はどうか」ということだった。「平成29年4月に消費税率を10%に引き上げる」との政府・与党の明確なメッセージがなければ、「市場でさまざまな動きが出てきて、財政再建や経済再生に大きな支障をきたす恐れがある」ことを懸念していた額賀氏は、その旨を安倍首相に伝えたと、安倍首相は景気弾力条項を付さずに先送りすると説明。平成29年4月の消費税率

引き上げが確実に実施される道筋を示した。

この結果、大綱取りまとめに向けては、財政健全化と経済再生の両立という基本姿勢を保ちながら、「デフレ脱却・経済再生」を最優先テーマに政策が練られた。年末ぎりぎりの12月26日に決定した大綱では、「今後、デフレ脱却・経済再生をより確実なものにしていく必要がある。そのため、企業収益の拡大が速やかに賃金上昇や雇用拡大につながり、消費の拡大や投資の増加を通じてさらなる企業収益に結び付くという、経済の好循環を着実に実現していくことが重要である。税制においても、企業が収益力を高め、賃上げにより積極的に取り組んでいくよう促していく必要がある」との基本的考え方が示されており、まずは法人税改革に着手したという。

「アベノミクスの第一の矢（大胆な金融政策）、第二の矢（機動的な財政政策）によって経済に対する“気分転換”はできました。円高から円安へと変わり、輸出企業を中心に経済環境が良くなって、収益も上がっています。ただ、産業の空洞化によって工場の海外移転も進んでおり、即座に地方や中小企業にこうした恩恵がもたらされるとは思っていません。まず、経済成長政策（第三の矢＝民間投資を喚起する成長戦略）を実行に移していくために、税制インセンティブを与えるようなやり方が望ましいと考えています」

そのインセンティブというのは、法人実効税率の引き下げ。平成27年度に2.51%、平成28年度に3.29%引き下げて、現行34.62%の税率を3年後には20%台まで持っていくことを目指している。これにより賃金上昇を誘発し、経済の好循環を広く国内に呼び込もうという狙いだ。しかし、減税の原資をどうするのかという財源問題については避けて通れない。そこで、▷外形標準課税の段階的な拡充、▷受取配当等益金不算入制度の縮減、▷繰越欠損金控除制度の段階的な見直し、▷租特の見直し——などといった課税ベースの拡大によって財源を捻出した上で減税することになっている。

額賀氏は「成長戦略について国民にもっと説明をしていかなければなりません」と述べ、都市部と地方、大企業と中小企業の経済成長のタイムラグや、法人実効税率引き下げに伴う課税ベースの拡大などを広く国民に説明し、理解を得る必要性を強調した。

続いて額賀氏は車体課税について説明し、「経済

の好循環の環境をどうやってつくっていくのかという全体的な構図の中でも、車体課税の取り扱いが焦点の一つでした」と話した。ただ、消費税率引き上げが延期されたことにより、車体課税の抜本の見直しも先送りされ、期限切れを迎えるエコカー減税などが議論の中心となった。

額賀氏は関連する法律や大綱の基本的考え方などを解説しながら、大綱のポイント、与党や政府の論点、平成27年度税制改正の具体的な内容などを説明。その中で額賀氏は、大綱の車体課税の基本的考え方として記されている「消費税率10%段階の車体課税の見直しにおいては、税制抜本改革法第7条に沿いつつ、自動車をめぐるグローバルな環境や課税のバランス、自動車に係る行政サービス等を踏まえた議論を行う」との一文を紹介し、「これは大局的な観点に立って、年度末に向かって議論を展開していこうということ」と述べ、今年度内に抜本の見直しに向けての議論が行われる可能性を示唆した。

講演終盤で額賀氏は、「官邸主導とよく言われますが、やはり税は国民の代表である与党が決断すべき問題であるとの気持ちを常に持って対応しています」との思いを改めて述べ、委員との意見交換に臨んだ。

意見交換では、まず委員団体から「車体課税全体を抜本的に見直す議論がこの秋から始まるのではないか」として、額賀氏の見解を伺いたいとの要望が出た。というのも、軽自動車税のグリーン化特例（軽課措置）は来年度1年だけの措置であり、大綱では「このグリーン化特例については、自動車税・軽自動車税における環境性能割の導入の際に自動車税のグリーン化特例（軽課）とあわせて見直し」と記されているからだ。額賀氏は次のように答えた。

「今年度末に向けて、一定の考え方を示しておくことが必要だと考えています。その場、その場で考え方を示すことでは、国民に安心感は生まれません。全体的な道筋を付けながら、来年度改正をすることが大事だと思っています」

また、「自動車をめぐるグローバルな環境や課税のバランス」という表現の意味するところを問う質問も出たが、額賀氏は自身が盛り込んだ表現であることを明かし、『課税のバランス』を入れることで、全体的な整合性をとりながら議論しようじゃないかという思いを込めました。皆さま方からしっかりと

「高速道路を中心とした『道路を賢く使う取組』の 基本方針」に関する意見

日本自動車会議所 道路・環境委員会

国土交通省道路局に意見書提出

日 本自動車会議所は、国土交通省道路局が募集していた「高速道路を中心とした『道路を賢く使う取組』の基本方針」（以下、基本方針）に対する意見書を取りまとめ、2月26日に同省に提出した。同省では、社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会（以下、部会）で、高速道路ネットワークの効果的・効率的な利用や大都市圏の料金体系に関する施策の具体化に向けた検討を進めている。このたび、部会での議論を踏まえ「基本方針」がとりまとめられ、今後の議論の参考とするためこの基本方針について、国民から広く意見を募集していた。

提出した意見書は、事務局が作成した意見書案を道路・環境委員会の全委員に諮り、寄せられた意見などを反映させるなどして取りまとめた。当意見書では、まず総論として「本基本方針については、主

要幹線ネットワークについて優先順位を明確にした上でのミッシングリンクの解消、暫定2車線区間の本来の機能確保のための工夫など、全体として賛成するものである」との基本認識を打ち出し、続けて、特に下記項目についての慎重な検討を要望した。

①ETCの普及促進・義務化について

ETC2.0の普及に当たっては、サービス内容や車載システムのあり方等、普及に向けた課題や必要な支援について官民で議論を深めていただきたい。

②一般道における大型車対距離課金の導入について

上記提案については、唐突な印象が否めない。大型車は我が国の物流の根幹を支えており、物流効率化の観点からも大型車への課金は反対である。現在の自動車重量税における大型車への課税割合を鑑みても、新たな負担のおそれがあり、議論を慎重に行っていただきたい。

【参考資料】

（「基本方針」関連項目の抜粋）

ETCの普及促進・義務化

- ・経路毎の混雑状況に応じたきめ細やかな料金設定を可能とするため、利用者にとって魅力的な機能の充実や必要な支援なども行いながら、経路情報の安定的・効率的な把握が可能となるETC2.0の普及を促進する必要がある。
- ・また、ETC車と非ETC車の1台当たりの料金収受コストについて、例えば平成25年度においては非ETC車はETC車の約5倍となっているなど、相当の差があり、この差はETCの普及により更に拡大することから、負担の適正化の観点により、現在の割引措置適用の取扱いなどに加え、非ETC車の利用負担に関する更なる措置について検討すべきである。
- ・料金徴収コストの縮減、経路情報のフィードバックなどによる利用者の利便性の向上、さらには高齢社会や地域社会を支えるきめ細やかな料金体系の実現等のため、車両ナンバー読み取りによる料金請求などの高速道路の利用頻度の低い車両への段階的な対応、法制的課題、クレジットカード契約をしない利用者への対応等について議論を重ねた上で、ETCによる料金支払の義務化に向けた検討を進めるべきである。

将来の高速道路の利用者負担のあり方

- ・本部会における議論の中で、今後の維持修繕・更新のための財源の確保について懸念を示す意見が多数あり、
 - ①将来にわたり、高速道路において高いサービスレベルを維持し、必要に応じて機能強化を図りつつ、適切な維持修繕・更新を実施するため、償還満了後も料金を徴収し続けること
 - ②一般道路における大型車対距離課金の導入など、幹線道路の将来の維持管理費の負担のあり方などについて、諸外国における事例も参考に、税金による負担との関係も含め、これまで以上の課題認識をもって検討すべきである。



高齢ドライバーの運転適性の変化

～高齢運転者の運転行動と高齢者講習受講結果の分析～

自動車安全運転センター理事 石川博敏氏が講演

第211回 会員研修会開催

日 本自動車会議所は2月12日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第211回会員研修会を開催し、自動車安全運転センター理事の石川博敏氏が「高齢ドライバーの運転適性の変化～高齢運転者の運転行動と高齢者講習受講結果の分析～」をテーマに講演した。参加者は約90名。

【講演要旨】

1. 高齢者講習について

(1) 高齢運転者に関する施策の変遷

平成5年の道路交通法改正において、一般では免許有効期間が5年に延長された一方、71歳以上の高齢者については有効期間が3年間に据え置かれた。

平成9年改正では、75歳以上を対象とした高齢者講習が導入された。これが平成13年改正において、対象が70歳以上に拡大され、さらに平成19年改正において、75歳以上を対象に認知機能を検査する「講習予備検査」が導入され、現在に至っている。

(2) 高齢者講習の内容

現在、高齢者講習は、免許更新期間満了日の年齢が70歳以上の免許更新者を対象とし、75歳以上の場合は、講習前に講習予備検査が行われている。

講習手数料は5,800円で、75歳以上で予備検査も受ける場合は、6,000円となる。

講習内容は、ビデオ等による交通ルールの再確認、運転適性診断（反応検査）、静止視力・動体視力・夜間視力・視野検査の測定、実車走行による運転行動診断となっている。75歳以上の場合は、高齢者講習と併せ、講習予備検査が加わることになる。

2. 高齢者講習受講結果の収集と分析

(1) 受講結果の収集

同一人の高齢者講習受講者について、過去3回分の受講結果のデータを収集し、高齢ドライバーの運転適性の変化を見た。収集したデータは、運転適性診断票では、アクセル・ブレーキなどの反応時間による選択適性検査、静止・動体視力検査、運転頻度の他、交差点などでの運転行動の診断結果などである。データ数は、191人の3回分で、計573となっている。

(2) 講習受講者の属性

受講回数別の年齢構成を見てみると、平均年齢は、1回目が74.1歳、2回目が77.1歳、3回目が80.1歳となっている。また受講回数別に運転頻度を確認すると、「毎日運転」が、1回目・2回目では約45%で横ばいだが、3回目では33%と約10%減少しており、加齢とともに運転頻度が減少することがうかがえる。

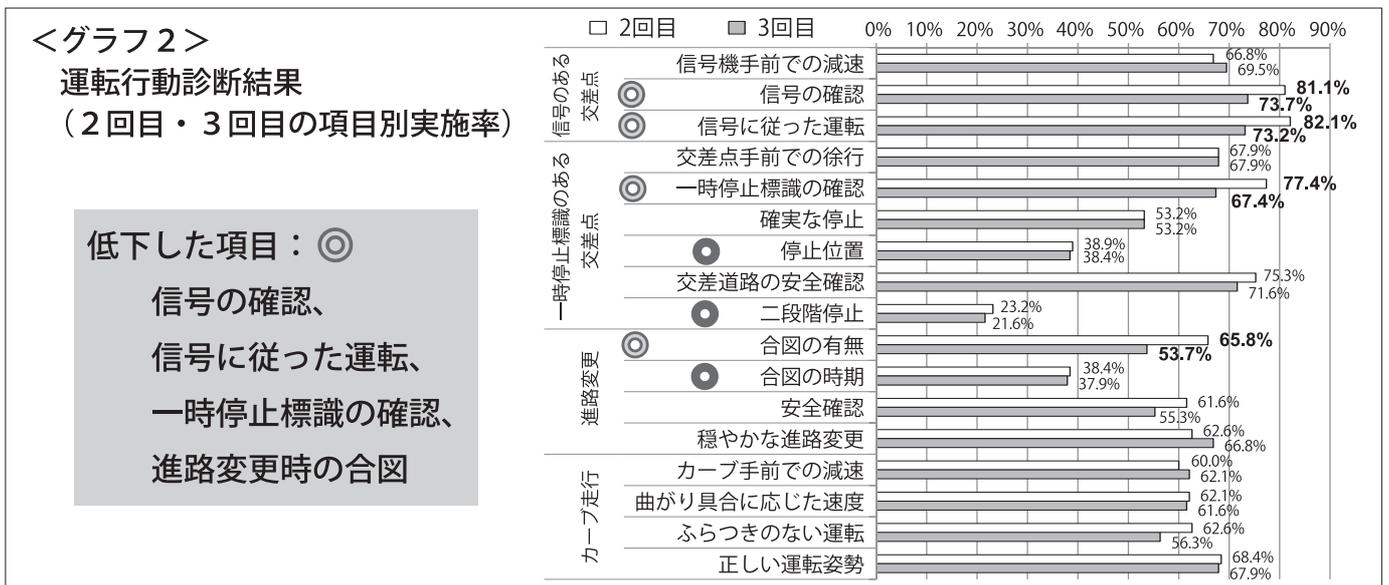
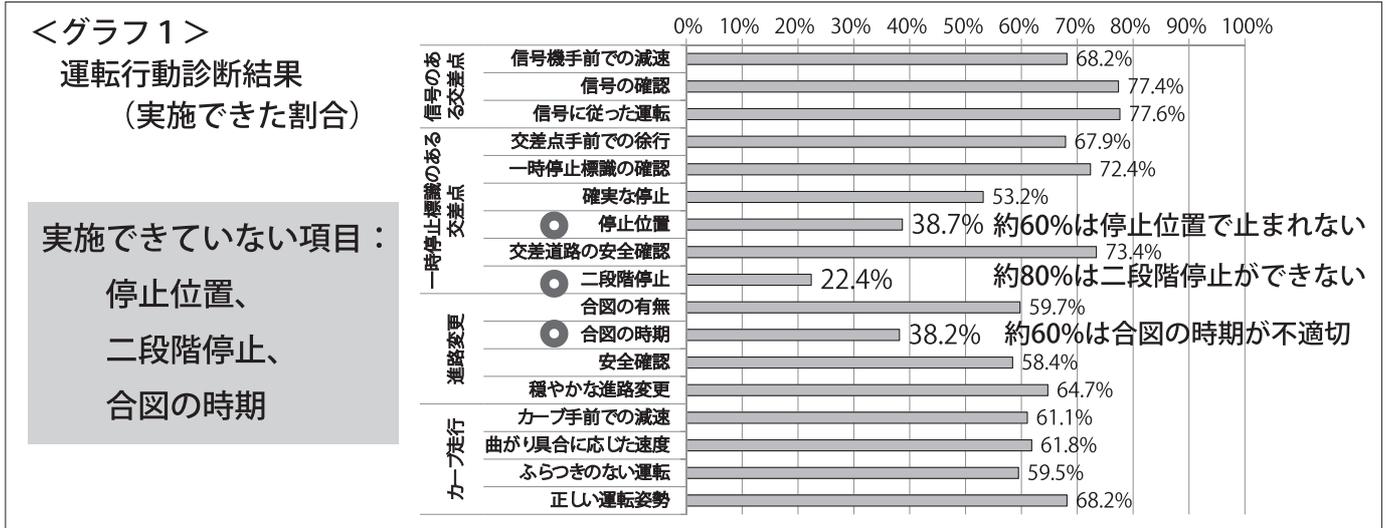
(3) 運転適性診断等の結果（機械による測定）

①視力検査

静止・動体視力や眩光下視力、視力回復時間の変化については、受講回数が増えるにしたがい、加齢に伴う検査値の悪化が平均的に見られる一方で、かなり結果がいい人もいるなど、ばらつきが大きいことが特徴である。

動体視力の評価値を見ると、「劣っている」が受講回数ごとに増加し、2回目以降は「劣っている・やや劣っている」で9割を占めている。

②ブレーキ反応時間



一定の視覚刺激によるブレーキ反応時間では、「優れている」「普通」「注意」のうち、「注意」の割合が受講回ごとに急激に増加し、1回目の35.6%から3回目には68.1%と2倍になっている。

また、評価値の変化パターンについては、低下するパターンが全体の約45%を占めている。

(4) 運転行動診断票の判定結果 (実車運転)

実車運転による運転行動診断では、「信号機手前の減速」や「交差点手前の徐行」などが実施できているかの評価を行う。この中で実施できた割合が低い項目が、「停止位置」(38.7%)、「進路変更時の合図の時期」(38.2%)、「二段階停止」(22.4%)の3項目となっている。〈グラフ1〉 また、2回目から3回目にかけて、実施できた割合が低下した項目をみると、「交差点での信号の確認」(81.1%→73.7%)、「交差点での信号に従った運転」(82.1%→

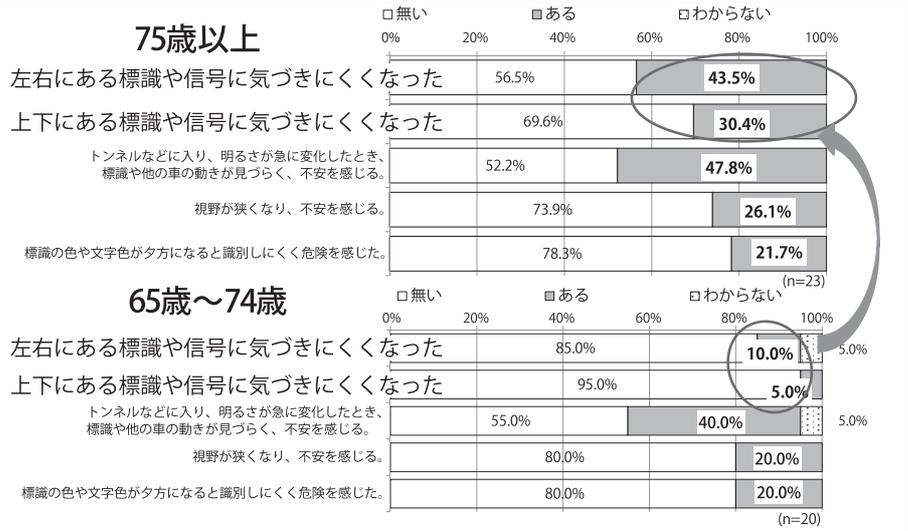
73.2%)、「一時停止標識の確認」(77.4%→67.4%)、「進路変更時の合図の有無」(65.8%→53.7%)の4項目となっている。〈グラフ2〉

運転行動診断結果において項目別に実施できた割合と、ブレーキ反応時間の3段階評価結果(優れている・普通・注意)との比較を行うと、ブレーキ反応時間が優れているグループは、項目別に実施できた割合が全体的に高いことが分かった。また、動体視力が劣っているグループは、ブレーキ反応時間で注意の割合が高くなっている。

なお、高齢者講習とは別に実施した、運転中に不安を感じることをヒアリングしたアンケート調査では、「上下・左右にある標識や信号に気付きにくくなった」とする回答が65歳～74歳の高齢者では、左右10.0%・上下5.0%なのに対して、75歳以上の後期高齢者では、左右43.5%・上下30.4%と急増してい

＜グラフ3＞
アンケート結果：
高齢者が不安に感じること

標識や信号に
気づきにくくなった
(後期高齢者)



ることも分かった。＜グラフ3＞

3. 分析結果のまとめと考察

- 動体視力は加齢により検査値は悪くなるが、一方、ばらつきが大きい。
- 動体視力は30～59歳基準と比べて「劣っている」は受講回数毎に増加し、受講2回目以降は「劣っている・やや劣っている」が9割を占めている。
- 動体視力が劣っている場合、ブレーキ反応時間で「注意」となる割合が多く、視力と運転適性の関連を示す一例と考えられる。
- ブレーキ反応時間で「注意」となる割合が、受講回数ごとに増加している。
- ブレーキ反応時間が優れているグループは運転行動診断票の項目別の実施できた割合が高い。
- 運転行動診断結果では、「停止位置」「二段階停止」「進路変更時の合図の時期」の実施できた割合が低かった。
- また、2回目から3回目にかけて、「交差点での信号の確認」、「交差点での信号に従った運転」、「一時停止標識の確認」、「進路変更時の合図の有無」での実施割合が低下した。
- 高齢者へのアンケート調査では、75歳以上の後期高齢者で、標識や信号に気づきにくくなったとの回答が急増している。

4. 高齢運転者の「違反ゼロ」に向けて

(1) SDカードについて

自動車安全運転センターでは、「事故・無違反証明書」または「運転記録証明書」を申請した方で、1年以上事故・違反などの記録がない方には、その年数を表示した「SD (Safe Driver) カード」を証



SDカード (スーパーゴールドカード)

明書に添えて発行している。

当センター全国51事務所や近くの交番で申請用紙が入手でき、手数料は630円である。SDカードの提示で、全国約2万5,000の店等で割引やお得なサービスが受けられる。

今回SDカードを紹介したのは、データの的にも事故率と違反率は比例しているなど、事故と違反には密接なつながりがあることをご理解いただくためである。SDカードは、会社・事業所を中心に、従業員の違反を減らすことを通じて事故を減らすための啓発ツールとして活用されている。最近では、毎年約480万件発行されており、これは8,000万免許保有者の6%に相当する数字である。

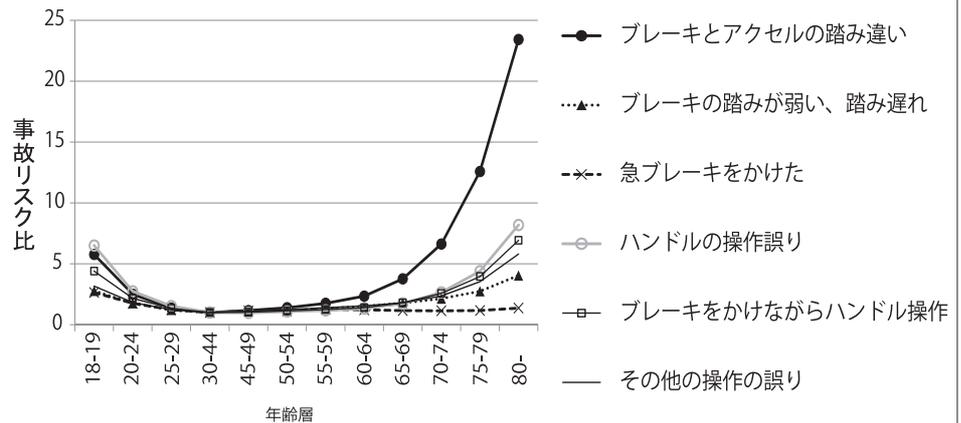
(2) 若い時から違反をしない運転行動が必要

私は、事故ゼロを達成するためには、「違反ゼロ」を目指さなければいけないと考えている。

これまで見てきたとおり、高齢者でも一時停止ができていない・できにくくなっている人が数多くい

〈グラフ4〉 ブレーキとアクセルの 踏み間違い

30-44歳の事故リスクを
1とした場合の「操作上の
誤り」の種類別の事故リス
ク比(人身事故)



出展：矢野ほか、高齢運転者の運転操作誤りによる事故の分析、
(一社)交通科学研究会 平成26年度学術研究発表会講演論文集P27-28

る。もっと早い若い時期に一時停止を怠る癖を治しておかなければいけない。

よく「一時停止線の場所で止まっても安全確認ができない」と言われる。しかし一時停止線の意味は、安全確認だけではなく、相手に自分の車を認識させることでもある。このことがあまりよく理解されていないようだ。

1970年代に導入された、交差点で全ての信号が赤になる時間を作った「全赤信号」についても、むしろ黄信号で停止する車をなくす結果になってしまった。こういう癖がついたまま高齢ドライバーになっていくのは非常に危険である。

最近のブレーキとアクセルの踏み間違いに関する調査研究では、30歳から44歳の事故リスクを1とした場合、ブレーキとアクセルの踏み間違いの事故リスクは、70-74歳から急激に上昇して5を超え、75-79歳では10超、80歳以上では20超となっている。
〈グラフ4〉

死亡事故を起こした事故当事者が、過去にどのような事故や違反を起こしたかを調査した研究もある。これによると、事故では「追突」、違反では「信号無視」「シートベルト非着用」が非常に多いという結果になっている。既にシートベルトについては、ほとんどのドライバーが装着している中で、非着用の違反をする人というのは、かなり要注意なドライバーということになる。

(3) 交通ルールを守ることへの報酬を考える

「The power of habit (邦題：「習慣の力」)」という本を読まれた方がいるかもしれないが、この本が主張しているのは、行動を習慣化させるためには

何らかの報酬が必要ということ。

黄色信号で車を止まらせるために必要な報酬は何か、今考えあぐねているところだが、合流部で進路を譲ってもらった際などにハザードランプを点滅する習慣はヒントになるかもしれない。これは20~30年前には全くなかったものだが、「サンキュー」の気持ちが伝わるのが報酬となり、習慣行動化して広がっていったものではないかと考えられる。いずれにしても、交通ルールを守ることが楽しくなる仕掛け・ツールが必要であろう。

別の研究となるが、運転行動の評価点数を見ると、50歳の頃が一番よくなり、その後悪化していく。違反につながる癖を治すためには、この頃から訓練を始めていく必要がある。昨年の会員研修会で講演された東京大学の小竹准教授が明らかにしたとおり、視野の縮小などによるハザード知覚能力の低下は、訓練によって向上させることはかなり大変だが、危険を予測しリスクを低める行動を採るリスク知覚能力の方は、訓練によって高めることができ、ハザード知覚能力の低下を補うことができる。

現在、高齢者講習は3年のインターバルになっているが、認知症の進行速度等を考えても、ちょっと長すぎるのではないか、インターバルを短くすべき受講者は少なくないと思われる。

一時停止をしない人は、そもそも一時停止標識を見ようとしていない。一時停止標識が頭に入っていない。そうしたことを気付かせ、リスク知覚能力を高めるためには、例えばドライブレコーダーなど、自分の運転を客観的に認識できるツールがさらに一層活用されることが必要であろう。

理事会への上程議案を審議

日本自動車会議所 第72回運営委員会開催

日 本自動車会議所は2月24日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第72回運営委員会（委員長＝永塚誠一・日本自動車工業会副会長）を開催、3月4日に予定している第190回理事会の上程議案について審議した。

永塚委員長の挨拶に続いて、新地秀一専務理事が平成27年度事業計画案、同予算案について説明した。



続いて畠山太作常務理事が公益目的支出見込額及び今後の計画について説明を行い、最後に新地専務理事が顧問、評議員委嘱の件について説明した。審議の結果、議案は全員一致で原案通り承認された。



第 92回全国自動車会議所専務理事会が2月13、14日の両日開催された。会議には、各都府県自動車会議所から21名が出席、日本自動車会議所の最近の事業活動を報告するとともに、当面する主要課題についての説明および意見交換を行った。

会議では、最初に日本自動車会議所の新地秀一専務理事が、同会議所の平成26年度主な事業内容について総括的に報告した。続いて、畠山太作常務理事が、平成26年度税制改正の結果と今後の活動方針について説明を行った。自動車税制改革フォーラムとの連携のもと、引き続き自動車関係諸税の簡素化・負担軽減の実現に向け活動していくとの方針を説明し、今後とも税制課題について積極的に取り組む姿勢を報告した。

続いて小林義信理事より、平成26年度交通安全活動の実績や、エコドライブ啓発活動について、説明を行った。また、畠山常務理事から「自動車保有手続のワンストップサービス」および登録手続の簡略化に向けた国交省の取り組みについて、これまで

の経緯と最近の状況などについて説明を行った。

最後に小林理事から、本年1月28日に開催された自賠責審議会の結果と、自動車ユーザーが支払った保険料の積立金から利子を含め6,000億円を超える巨額の資金が国の一般会計に繰り入れられたまま戻ってきていないという問題点について説明がなされた。

当全国自動車会議所専務理事会では、各都府県自動車会議所からの積極的な意見交換、及び情報交換が活発に行われ、有意義な会議となった。

日本自動車会議所 事務局長兼企画部長に田極 辰雄氏

日本自動車会議所の事務局長兼企画部長に3月1日付で本田技研工業(株)より出向の田極辰雄氏が就任した。池田哲也前事務局長兼企画部長は当会議所を退任し、2月1日付で本田技研工業渉外部へ帰任した。

田極 辰雄（たごく・たつお）氏略歴

1985年7月(株)本田技術研究所に入社。1998年9月本田技研工業四輪事業本部、2005年12月(株)ホンダアクセス国内営業企画室、2008年1月本田技研工業総務部などを経て、3月1日より当会議所事務局長兼企画部長に就任。東京都出身、56歳。



「自動車登録等適正化推進運動」を実施中 —変更・移転手続きの早期実施を呼びかけ—

自動車登録等適正化推進協議会・国土交通省

日 本自動車会議所を含む自動車関係13団体で構成する「自動車登録等適正化推進協議会」と国土交通省は、総務省、警察庁の協力を得て、自動車ユーザーに対して、自動車の変更・移転手続きを適正に行ってもらうための啓発活動を展開している。同協議会と国交省では、引っ越しによるクルマの変更登録や、所有者の名義変更に伴うクルマの移転登録を周知させるためのリーフレットを作成し、関係機関を通じてユーザーへ配布しており、ホームページや広報紙誌などにも掲載して周知に努めている。

自動車の所有者が住所を変更した場合は「変更登録」の手続きを、所有者の名義を変更した場合は「移転登録」の手続きを、15日以内に行うよう法律（道路運送車両法）で義務付けられており、これを怠ると罰金が課せられることもある。軽自動車も同様に、住所や名義を変更した場合には、「自動車検査証の記載事項の変更手続き」が必要だ。

変更すべき登録内容をそのままにしておくと、リコールの案内や、税金・保険の通知が届かないこともある。また、これらの通知が以前の住所や所有者に届けられると、トラブルの原因にもなりかねない。さらに、盗難や事故の際、所有者や使用者の確認が遅れるといった支障をきたす恐れなどもあることから、同協議会と国交省では、転勤や就職などで人の移動が活発化する年度末から新年度初めにかけて、クルマの適切な手続きの周知徹底を図っている。

クルマの 変更手続き・移転手続きは お済みですか？

●住所が変わったら？

→ 「変更登録」手続きが必要！

●自動車の所有者の名義が変わったら？

→ 「移転登録」手続きが必要！

住所変更

名義変更



変更手続き

移転手続き

◆自動車のナンバープレートに自分の希望する番号をつけることもできます。
※軽自動車は「自動車検査証の記載事項の変更手続き」となります。

○登録内容の変更を忘れると、

- ・リコールの案内（車の欠陥に関する重要な通知）、税金や保険のお知らせが届かない。
- ・これらの通知が前の所有者に届けられ、トラブルの原因になる。
- ・盗難や事故のときに所有者や使用者の確認が遅れる。

といった支障が生じるおそれがあります。

登録自動車（白や緑のナンバープレート）に関するお問い合わせは、お住まいの住所を管轄する国土交通省ヘルプデスクへお願いします。

軽自動車（黄色や黒のナンバープレート）に関するお問い合わせは、お住まいの住所を管轄する軽自動車検査協会コールセンターへお願いします。

※お問い合わせ先の電話番号は、裏面をご覧ください。

◆なお、市町村合併に伴う住所変更が反映されていない自動車検査証につきましては、新住所とみなされる措置が取られていますので、特に手続きをされていなくても問題はありませんが、合併後の住所への変更を希望される場合には、裏面の電話番号にお問い合わせ下さい。

◆登録自動車・軽自動車の保管場所（車庫）を変更した時は、最寄りの警察署へお問い合わせ下さい。

◆「自動車税」は所在する都道府県の窓口へ、「軽自動車税」は所在する市区町村の窓口へお問い合わせ下さい。

自動車登録等適正化推進協議会

一般社団法人日本自動車工業会 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整備振興会連合会 一般社団法人全国自動車検査協会
一般社団法人日本中古自動車販売協会連合会 一般社団法人全国自動車協会 一般社団法人全国軽自動車協会連合会 一般社団法人日本自動車会議所
全国自動車検査登録印紙発行人協議会 日本自動車輸入組合 一般社団法人日本自動車連盟（JAF） 軽自動車検査協会
【事務局】一般財団法人自動車検査登録情報協会

協力 国土交通省

リーフレットは市区町村、警察署、運転免許センターなどの窓口で配布されており、裏面には全国のお問い合わせ先電話番号の一覧も掲載されている。詳細は同協議会事務局の一般財団法人自動車検査登録情報協会のホームページにも掲載されている。アドレスは次のとおり。

<http://www.airia.or.jp/campaign/index.html>

あい しゃ どう
愛 車 道 (253)

思い込み

「あの人は私を嫌っているに違いない」「好んでいるに決まっている」などという若い男女間の一途な思い込みが、その後の人生に影を落としたりするというのは、読者の皆さんにも思い当たる場所があるのではあるまいか？ とまあ、これも筆者の勝手な思い込みかも知れないが。

週に数回、近所の公園に散歩に出掛ける。広い公園内に咲く季節の花々を楽しんだ後、公園入り口近くのファミリーレストランでゆっくりとコーヒーを楽しんで帰って来る。先日も熱いコーヒーを飲んで支払いをしようとする、ポケットにサイフが入っていないではないか。出掛けにポケットに入っていることを確認したことを覚えているから大いに戸惑う。仕方なく、座り直してシミジミと考えてみると、「そうだ、ズボンにシミが出来ているからと、履き替えて出て来たのだ」ということを思い出した。苦情の雨が頭上から降り注ぐであろうことを覚悟して配偶者に連絡を取り、ペコペコと頭を下げてことなきを得たのだが、これも軽率な思い込みに起因するといっている。

♪ロンドン橋が落ちる 落ちる 落ちる——という童謡を少年時代に歌った覚えがある。それ以来「ロンドン橋」というのは、テムズ川に架かるロンドンを象徴する<写真>の橋と思い込んでいた。ところが、これはそうではなく、「タワーブ

リッジ」という名称の橋であることを知ったのは大分後になってからのこと。

そこで、数年前にロンドンを訪



た際に「ロンドン橋」まで足を運び、欄干に『ロンドンブリッジ』という銘板がはめ込まれていることを確認し、改めて「やはりそうだったのか」と合点したのである。ともあれ、「ロンドン橋」は「タワーブリッジ」の隣りに架かるそれこそ何処にでもあるような普通の橋であったのには、いささか拍子抜けした。折角だから「ロンドン橋」を上から眺めようと、入場料を払ってエレベーターで「タワーブリッジ」の上部橋まで上がってみると、通路が展示室となっており、日本語による解説もあったのには嬉しくなった。

それはともかく、何にしても思い込みで行動すると災いを招くのは必然である。クルマの運転においてもまた然りで、タイヤの空気圧やガソリン残量の確認、高速道路での逆走——などなど、挙げていくと切りがない。皆さんにとっては釈迦に説法だろうが、公園の散歩と違って、運転中のウツカリは交通事故に直結することにもなるので、敢えて取り上げた次第。

(モーターコラムニスト 牧 博明)

日本自動車会議所会員(平成27年3月1日現在)=順不同=

- 一般社団法人 日本自動車工業会
- 一般社団法人 日本自動車部品工業会
- 一般社団法人 日本自動車車体工業会
- 一般社団法人 日本自動車タイヤ協会
- 一般社団法人 日本自動車販売協会連合会
- いすゞ自動車販売店協会
- トヨタ自動車販売店協会
- 日産自動車販売協会
- UDトラック販売協会
- 日野自動車販売協会
- 三菱自動車販売協会
- 三菱ふそうトラック・バス販売協会
- 全国スバル自動車販売協会
- ダイハツ自動車販売協会
- 全国マツダ販売店協会
- 全国フォード販売店協会
- スズキ自動車販売店協会
- ホンダ自動車販売店協会
- 一般社団法人 全国軽自動車協会連合会
- 日本自動車輸入組合
- 一般社団法人 日本中古自動車販売協会連合会
- 一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会
- 一般社団法人 日本自動車機械工具協会
- 公益社団法人 全日本トラック協会

- 公益社団法人 全国通運連盟
- 公益社団法人 日本バス協会
- 一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会
- 一般社団法人 全国自家用自動車協会
- 一般社団法人 日本損害保険協会
- 石油連盟
- 一般社団法人 全日本指定自動車教習所協会連合会
- 一般社団法人 全国自動車標板協議会
- 一般財団法人 自動車検査登録情報協会
- 一般社団法人 全国レンタカー協会
- 一般社団法人 日本自動車リース協会連合会
- 一般財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会
- 一般社団法人 自動車公正取引協議会
- 全国自動車検査登録印紙売捌人協議会
- 一般財団法人 関東陸運振興センター
- 一般社団法人 東京都トラック協会
- 一般社団法人 神奈川県トラック協会
- 一般社団法人 日本道路建設業協会
- 一般社団法人 日本ゴム工業会
- 一般社団法人 日本塗料工業会
- 板硝子協会
- 日本自動車車体整備協同組合連合会
- 一般社団法人 日本交通科学学会
- 一般社団法人 日本陸送協会

- 一般社団法人 日本二輪車普及安全協会
- 一般財団法人 日本自動車研究所
- 一般社団法人 日本自動車機械器具工業会
- 一般財団法人 日本自動車査定協会
- 一般財団法人 全日本交通安全協会
- 公益財団法人 日本自動車教育振興財団
- 一般社団法人 日本鉄リサイクル工業会
- 全日本自動車部品卸商協同組合
- アイ・ティ・エスジャパン
- 公益社団法人 自動車技術会
- 公益財団法人 自動車リサイクル促進センター
- 一般社団法人 自動車再資源化協力機構
- 一般社団法人 日本ガス協会
- 一般社団法人 日本自動車運行管理協会
- 日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会
- 一般社団法人 自動車用品小売業協会
- 一般社団法人 日本オートオークション協議会
- 日本中古車輸出業協同組合
- 全国オートバイ協同組合連合会
- 日中投資促進機構
- 一般社団法人 青森県自動車団体連合会
- 一般社団法人 岩手県自動車会議所
- 一般社団法人 宮城県自動車会議所
- 一般財団法人 秋田県全自動車協会

- 山形県自動車団体連合会
- 一般財団法人 福島県自動車会議所
- 東京都自動車会議所
- 一般社団法人 神奈川県自動車会議所
- 一般社団法人 静岡県自動車会議所
- 一般社団法人 愛知県自動車会議所
- 一般社団法人 岐阜県自動車会議所
- 一般社団法人 三重県自動車会議所
- 一般社団法人 富山県自動車会議所
- 一般社団法人 石川県自動車会議所
- 一般社団法人 福井県自動車会議所
- 一般社団法人 大阪自動車会議所
- 一般社団法人 徳島県自動車会議所
- 一般社団法人 香川県自動車会議所
- 愛媛県自動車会議所
- 高知県自動車会議所
- 一般財団法人 大分県自動車会議所

(ほかに企業会員84、推薦会員3)