

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>

2016

3

No.878

発行人 中島 哲 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193回理事会開催

平成28年度事業計画など3議案を審議

「税制」、「環境」、「安全」の3本柱に加え、
人材確保策や創立70周年事業なども重点項目に

理事会での審議の前に挨拶に立つ小枝至会長

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193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28年度事業計画、平成28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。審議に先立ち小枝会長が挨拶に立ち、「来年度も税制・安全・環境を3本の柱としながら、新たな課題への対応も見据えて、皆様と共に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28年度事業計画では、「税制」、「安全」、「環境」の3本柱に加え、「自動車関連産業における人材確保策の検討や、当会議所創立70周年事業を実施する他、委員会活動ならびに会議所事務局業務の強化等について必要な見直しを行う」ことも事業の重点項目として掲げた。中でも税制については、小枝会長は「今年がわれわれにとって勝負の年」との認識を示し、「自動車関係諸税の負担軽減・簡素化を何としても実現すべく、業界一丸で取り組んでまいりたい」との強い意欲を表明した。

＝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
- 日本自動車会議所第74回運営委員会開催……………4
- 第94回全国自動車会議所事務理事会開催……………4
- 第1回法制委員会開催……………5

- 第222回会員研修会開催……………7
- 「自動車登録等適正化推進運動」を実施中……………10
- 二輪車を楽しく安全に乗るための広報啓発イベント[東京都]……………11
- 交通安全ポスターコンクールを開催へ[東京都]……………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28年度税制改正と今後の税制課題について

自民党自動車議連会長・税制調査会小委員長
衆議院議員 額賀 福志郎氏が講演

第2回 税制委員会開催

日 本自動車会議所は2月5日、東京・港区の芝パークホテルで平成27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、衆議院議員で自民党自動車議員連盟会長、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28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28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28年度税制改正大綱を前提にして議論を積み上げていかなければなりません」と述べた。

額賀氏の講演に先立って古谷委員長が開会の挨拶を行い、昨年末の大綱で環境性能課税の制度設計が決定されたことに触れ、「平成28年度税制改正での決定に反対してきた自動車関係団体としては、残念な結果になってしまいました」としながらも、「大綱には『自動車の保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずる』と明記され、来年度は具体的な負担軽減策が議論されることとなりました」と評価。ただ、「消費税10%への引き上げにより、車体課税のみで3,400億円の負担増になると言われており、燃料への課税アップを合わせるとユーザー負担はさらに大きなものになってしまいます。相当程度の減税措置がなければ、大幅なマーケットの落ち込み、駆け込み需要と反動減、そ

の後の長期的な需要低迷という、これまで消費税増税のたびに経験してきたことが、また繰り返されかねません」との懸念も示し、「自動車関係諸税の負担軽減・簡素化の実現のため、今年がまさに勝負の年。私ども自動車関係団体は一致協力して取り組んでまいり所存です」と述べて、関係団体が一丸となった活動の継続の重要性を強調した。

その後、額賀氏による講演が行われ、額賀氏はまず、昨年末の税制改正論議全体について「圧倒的に軽減税率中心の議論となりましたが、自動車関係諸税についても最後までいろいろな議論がありました。経産省、総務省、財務省の間では詰め切れなかったものですから、私どもが政治的に最終的な調整をして大綱を取りまとめさせていただきました」と振り返った。そして、最大の争点となった環境性能課税については、①我が国における自動車産業の重要性、②自動車ユーザーの負担への配慮、③新制度の円滑な導入、グリーン化機能の十分な発揮、④国・地方の安定的な財源の確保——という「4つの視点に基づいて議論が展開されました」と述べた。

額賀氏によると、このうち特に③と④については大きな論点がいくつかあり、党税調では難しい決断を強いられたという。③について額賀氏は、次のよ



額賀福志郎氏

うな説明を行った。

「自動車業界の皆さん方からは環境性能割の制度設計は平成29年度改正で決定すべきとの意見をいただきましたが、一方で都道府県・市町村からは平成28年度改正で制度設計しなければ条例制定やシステム改修、住民・ユーザーへの周知徹底が間に合わないという声をいただきました。両論ある中、制度の内容だけでなく、制度そのものを導入できるかどうか大きな論点でした。今年暮れに議論して平成29年3月に法改正するとなると、制度導入は難しいという意見が強かったため、円滑な導入に配慮しなければなりませんでした」

また、「グリーン化機能の十分な発揮」については、総務省関係者を中心に「自動車関係税制が環境性能の向上を促すインセンティブ機能を十分に発揮する仕組みになっているのか」との指摘があったという。平成32年度燃費基準達成状況をみると、新車(昨年4～8月の乗用車販売台数)の約7割が達成しており、エコカー減税対象は同92%にも及ぶためだが、環境技術の向上という企業努力が論点にされた。

そして④の国・地方の財源問題も争点となった。例えば平成20年度以降の車体課税の税収の推移を見ると、6年連続で税収が減っており、平成26年度の税収は平成20年度に比べて約8,300億円もの減収となっている。車体課税の税収の約8割が都道府県や市町村の財源となっているだけに、財務、総務両省サイドからは、「取得税や重量税の税率引き下げ、自動車税制のグリーン化、エコカー減税などにより8,000億円以上も税収が減少しており、ユーザー負担の軽減がすでになされている」との声まで挙がったという。

さらに、国・地方自治体においては社会インフラの維持管理や更新費用の負担も増大する見通しで、国土交通省では20年後には1～2兆円程度増加すると試算している。このため、党税調内でも「国・地方の厳しい財政事情、自動車が走るための道路や橋、トンネルなどの社会インフラの維持管理・更新、大気汚染などを勘案して車体課税のあり方を考えてほしい」との意見があったという。

こうした論点を踏まえて大綱は取りまとめられ、環境性能課税は「大綱抜粋1」のとおり決定された。平成29年4月に導入できるよう、地方自治体へ配慮

《大綱抜粋1》

自動車取得税については、平成26年度与党税制改正大綱等を踏まえ、消費税率10%への引上げ時である平成29年4月1日に廃止するとともに、自動車税及び軽自動車税において、自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化する環境性能割をそれぞれ平成29年4月1日から導入する。

環境性能割においては、税率区分として平成32年度燃費基準を用いるとともに、平成27年度燃費基準も一部用いることとし、自動車の消費を喚起するとともに、自動車取得税の廃止と環境性能割の導入を通じた負担の軽減を図る。環境性能割の税率区分については、技術開発の動向や地方財政への影響等を踏まえ、2年毎に見直しを行う。

《大綱抜粋2》

消費税率10%への引上げの前後における駆け込み需要及び反動減の動向、自動車をめぐるグローバルな環境、登録車と軽自動車との課税のバランス、自動車に係る行政サービス等を踏まえ、簡素化、自動車ユーザーの負担の軽減、グリーン化を図る観点から、平成29年度税制改正において、安定的な財源を確保し、地方財政に影響を与えないよう配慮しつつ、自動車の保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずる。

すると同時に、取得税廃止の付け替えとならないよう、自動車ユーザーの税負担増加に一定の歯止めがかけられ、現行の取得税(約1,100億円)に比べ、2割程度規模が縮小(約900億円)する制度設計で決着となった。

一方で大綱には、自動車の保有に係る税負担軽減に関し「大綱抜粋2」のとおり盛り込まれ、額賀氏は次のように話して背景を説明した。

「総務省は当初、地方財政に影響を与えないために、安定的な財源を確保することを前提に今後の自動車税制を総合的に検討するという意向でした。しかし私は、地方財政に影響を与えないように配慮はするけれども、自動車の保有に係る税について総合的に考えて、きちっと必要な措置はとるんだということを文章にして、今年の暮れに向けて車体課税のあり方を考えていこうということにしました」

その上で額賀氏は、車体課税について「大綱を前提にして議論を積み上げていかなければなりません」との考え方を強調した。

ただ、自動車の国内市場は前年割れの状態から脱せられない非常に厳しい状況が続いており、額賀氏は「そういう状況の中で平成29年4月に消費税率が2%引き上げられます。それは、天変地異のような余程のことがない限り行われることになっており、消費税率引き上げと、消費を維持していく政策という、難しい舵取りの中で税のあり方を考えていかなければなりません」と話し、平成29年度改正においても党税調は非常に難しい判断を迫られるとの認識を示して講演を終えた。

理事会への上程議案を審議

日本自動車会議所第74回運営委員会開催



日 本自動車会議所は2月25日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第74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193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、中島哲専務理事が平成28年度事業計画案について説明した。続いて畠山太作常務理事が同予算案について説明を行い、最後に小林義信理事が顧問、評議員委嘱案について説明した。審議の結果、議案は全員一致で原案通り承認された。

第94回全国自動車会議所専務理事会を開催



最近の事業活動および主要課題について意見交換

第 94回全国自動車会議所専務理事会が2月19、20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17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。

会議は、日本自動車会議所の中島哲専務理事の挨拶より始まり、畠山太作常務理事から同会議所平成27年度主な事業内容について総括的に報告した。続いて、平成28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負担軽減・簡素化の実現に向け、勝負の1年と位置づけ活動していくとの方針を説明した。続いて「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。

続いて田極辰雄事務局長より、来年度交通安全活動における啓発ポスターの新たな発注方式や、エコドライブ啓発活動について説明を行った。また、本年1月21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6千億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問題について説明した。

最後に小島正弘事業部長より2016年版『数字でみる自動車』の名入れ案内や、来年度以降の「専務理事会」開催地について説明を行った。

その後、各都府県自動車会議所との意見交換、情報交換が活発に行われ、会議は終了した。

OSS全国展開・手続き拡大の進捗・準備状況について

国土交通省自動車局自動車情報課 松生専門官が説明

第1回 法制委員会開催

日 本自動車会議所は2月16日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、平成27年度第1回法制委員会（委員長＝神谷俊広・全国ハイヤー・タクシー連合会理事長）を開催した。今回は、国土交通省自動車局自動車情報課の松生専門官より「OSS全国展開・手続き拡大の進捗・準備状況について」をテーマに説明をいただき、意見交換を行った。松生専門官の説明要旨は以下の通り。

1. これまでのOSSの歩み

昭和45年、自動車検査登録業務へのシステム導入により、全国の登録情報の一元管理がされ、これが検査登録業務のIT化の始まりといえる。自動車保有関係手続のワンストップサービス（OSS）については、平成10年にOSSの検討が開始され、平成17年のOSS稼働開始（東京・神奈川・愛知・大阪の4都府県）へと歩みが続けられてきた。

現在、OSSは11都府県で稼働されており、利用率は稼働開始当初の平成17～19年度は、1%にも満たない状況であった。その後、印鑑登録証明書を用いた本人確認の導入や業界団体と協力した普及啓発により、平成20年度以降は急速に利用率が上昇し、平成23年には50%を超え、平成25～26年度は60%超となっている。（図1）

平成25年度からは、大量申請者にとって申請作業のうち多くの時間を要していた電子納付について、電子ダイレクトサービスを導入した。これは、検査登録手数料と自動車重量税について、これまで申請者が金融機関に納付番号等を個別に入力して納付してきたものを、申請者がOSSシステムにおいてワンクリックで納付ボタンを押すだけで納付を可能にするようにしたものである。

2. OSS活用のメリット

新車登録手続きの場合のOSS活用のメリットとして、「ディーラーは警察署への出頭が不要」、「行政手続きに係る時間が削減され、営業活動に充てる時間が増加」、「申請代理人も印紙購入が不要となり、警察本部での保管場所ステッカーの一括受領が可能となる等、事務全体が効率化」等が挙げられる。実際に、ディーラーによっては、9割以上の申請でOSSを利用するところも存在している。

ユーザーのメリットとしても、ディーラーの手続きに要する手間が削減されることから、ユーザーがディーラーに支払う登録代行手数料が平均で約8,000円削減された、とのアンケート結果も得ている。（平成24年のディーラーへのアンケート結果）

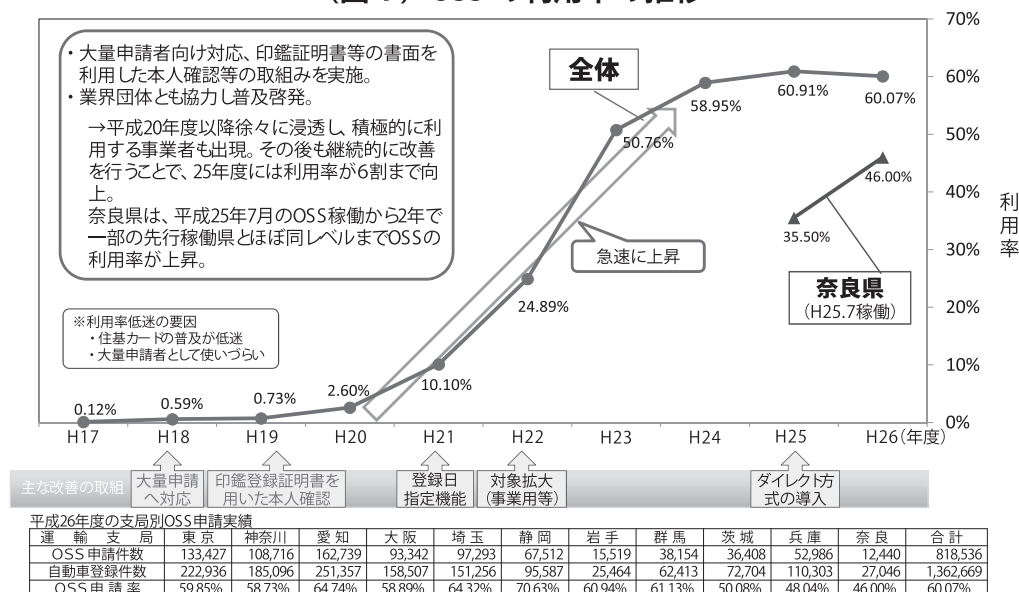
この他、OSSの普及啓発に関する取り組みでは、平成18年度より、OSSの利用実績の高い自動車販売事業者や多大な貢献をした団体に対して、自動車局長が感謝状を授与している制度も紹介しておきたい。

3. OSSの今後について

平成25年12月閣議決定の「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」において、「平成29年度までにOSSについて、全国展開や対象手続の拡大により抜本的に拡大し、体制のスリム化や手数料の引き下げも含め、業務の効率化・合理化による利用者の負担軽減及び利便性向上を図る」旨が記されており、国土交通省でもこれに沿って準備を進めている。

現在、OSSの稼働に必要なシステムを、個別の都道府県ごとに構築するのではなく、全国共同で利用できるシステムを構築している。このOSSの共同利用システムを、国土交通省の登録検査業務情報処理

(図1) OSSの利用率の推移

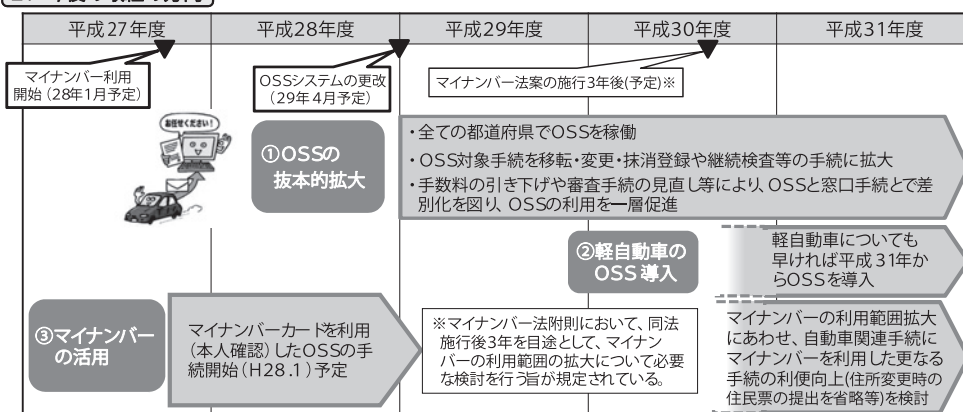


(図2) 今後のスケジュール (イメージ)

1. 現状

- ・平成17年12月より自動車の運行に必要な行政手続(保管場所証明・検査登録・車体課税納付)をオンラインでワンストップで行うことができるサービス(OSS)を開始
- ・現在OSSは新車新規登録手続を対象として11都府県において稼働しており、稼働地域では約6割がOSSを利用
- ・OSSについては、25年12月に閣議決定された「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」に基づき、29年度までに全ての都道府県への拡大及び対象手続を拡大することとされているところ

2. 今後の取組の方向



システム(MOTAS)とOSSシステムの更改と一体的に開発・運用することで更なるコスト削減をすることを狙っている。

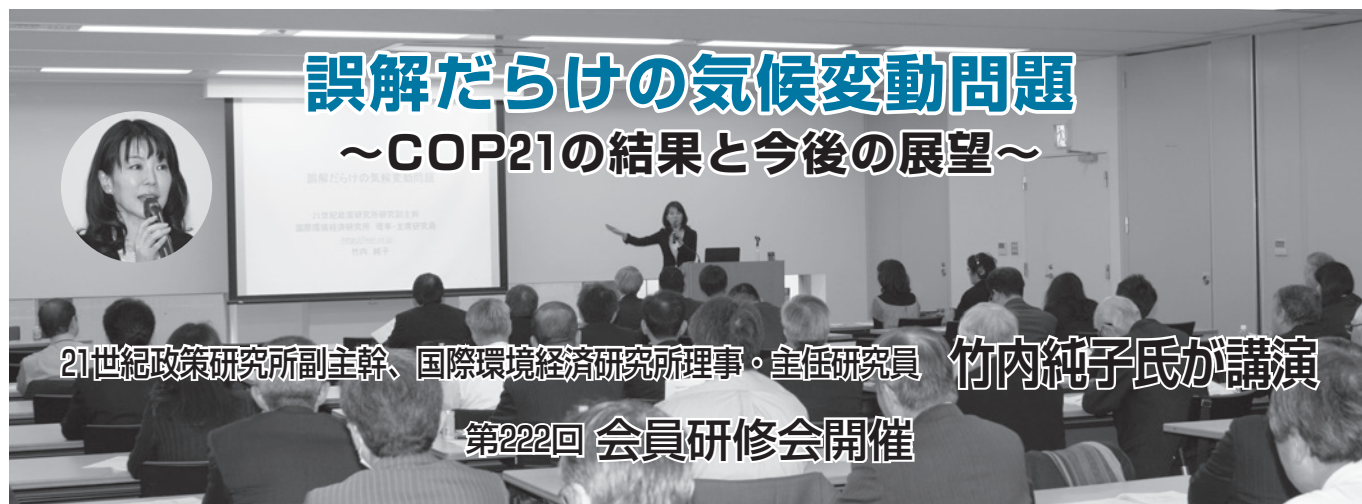
継続検査OSSについては、都道府県(税・警察)と連携する部分がない(自動車税の納税確認を除く)ことから、平成29年4月から全国で稼働することを予定している。運輸支局への出頭や、自動車重量税印紙の購入・貼付が不要になる等、指定整備工場等の業務効率化にも大きな効果があるものと考えている。

また、更なるOSSの利便向上策も検討している。現在、OSS申請された車検証等は、運輸支局からディーラーの本店ごとにソートした状態で交付され、

ディーラーが店舗別に仕分けを行っている。これも、平成29年4月から、車検証の欄外部に店舗や指定整備工場を特定する番号を記載することで、運輸支局から店舗ごとにソートした状態で交付することを予定しており、各社の仕分け作業の大幅な負担軽減が見込まれる。

今のところ、平成29年度中には、30台後半の都道府県で新車等のOSSの稼働が見込まれる。(継続検査については、平成29年4月から全ての都道府県で稼働開始の予定)

この他、軽自動車検査協会において、早ければ平成31年度から軽自動車のOSS導入に向けた検討をしているところである。(図2)



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COP21をテーマに第222回会員研修会を開催し、21世紀政策研究所副主幹、国際環境経済研究所理事・主任研究員の竹内純子氏が「誤解だらけの気候変動問題」と題して講演を行った。参加者は65名。

【講演要旨】

1. 気候変動に関する最新の知見（IPCC第5次評価報告書より）

IPCC（Intergovernmental Panel on Climate Change：気候変動に関する政府間パネル）は、1988年に国連環境計画（UNEP）と世界気象機関（WMO）が共同で設立した国際機関で、気候変動に関する科学的・技術的・社会経済的な知見の包括的レビュー結果等を政策決定者等に提供することを主な役割としている。

IPCCは2013～2014年に、第5次となる評価報告書を発表した。本報告書では、「温暖化は明白であり、人間活動が主因である可能性が極めて高い（確率95%以上）」、「研究の7割が2030年からの20年間で穀物生産量は減少すると予測」、「（産業革命前より気温上昇+2℃以内におさめる）2℃シナリオでは、2100年にはCO₂排出ゼロが必要」等の指摘がされている。

本報告書の内容も踏まえ、気候変動に関する最新の知見を私としてまとめると、以下ようになる。

- ・気候変動が生じていることは事実。
- ・気象観測の歴史は100年程度であり、不確実性は大きい。（原因が人間活動か否かは確定できていない）
- ・リスク管理の観点からは、不確実性を飲み込んだ

上で、現実的な目標・対策を決断する必要。

- ・ただし、行動の指標とすべきは、地球環境問題だけではなく、持続可能な経済発展のために、経済性、エネルギー安全保障などとのバランスが重要。
- ・人口増加・経済発展に伴い、エネルギーの低炭素化がカギ。

2. 温暖化交渉はなぜもめるのか

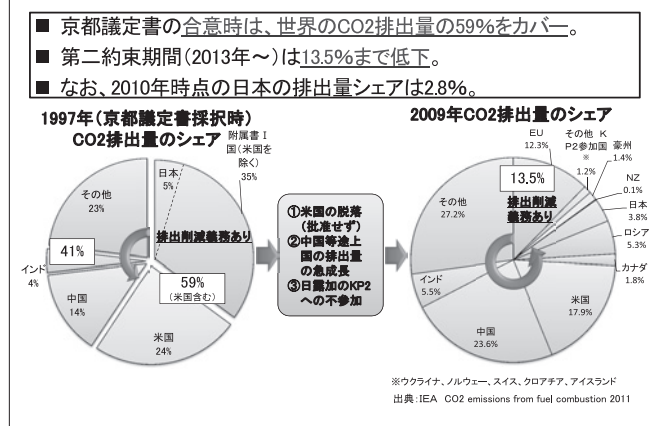
国連気候変動交渉がもめる理由としては、「全会一致制」、「国連に強制力がない」、「職業交渉官の存在（交渉がまとまると失業の可能性も）」、そして一番重要なポイントとして、交渉において、各国は「自国の経済成長制約になるような炭素制約は追わない」ということがある。

過去の歴史を見ても、GDPとCO₂排出量には強い相関関係があることがわかっており、国際的取り決めにおいて自国が炭素の排出制約を負うということは、すなわち経済成長の制約を負うことを意味する。環境交渉は経済交渉と言われる所以である。

3. これまでの国際交渉の経緯

これまでの国際的取り組みを振り返ると、1997年に採択された京都議定書では、排出削減義務を負うのは先進国のみとなっており（その後米国は離脱）、中国、インド等の発展途上国は削減義務を負っていなかった。京都議定書採択時点の97年の排出削減義務のある国（米国含む）の世界全体のCO₂排出量に占めるシェアは59%であった。しかし、その後の米国の離脱、中国をはじめとした途上国の排出量の急拡大、日本・ロシア・カナダの不参加（第2約束期間）により、2009年のデータでは、排出削減義務のある国のシェアは、13.5%に過ぎないところまで低下した。（図1）

図1 京都議定書の問題点



主要国の温室効果ガス排出量の推移をみると、先進国は横ばいか減少傾向である一方、中国の伸びが顕著であり、2010年の同国の排出量108.3億トンは、1990年比2.76倍の増加、2005年比で33.0%の増加となっている。インドについても、2010年の同国の排出量27.8億トンは、1990年比2.05倍の増加、2005年比で31.9%の増加となっている。

実効ある温室効果ガス排出削減の取り組みのためには、排出量が急増している国を含めて、できうる限り全ての国が参加する枠組みの構築が不可欠である。

京都議定書の仕組みは、先進国全体で必要な削減量を設定(1990年比マイナス5%)、それを各国に割り振るような交渉が行われた。先進国は削減の法的義務を負い、目標未達の場合は、国際的なクレジットの購入や未達分の1.3倍を次期約束期間に持ち越すといった罰則が設けられていた。こうしたトップダウン型で罰則がありの仕組みが、多くの国々の参加を妨げ、13.5%まで低下したカバー率の主要因であったと考えている。

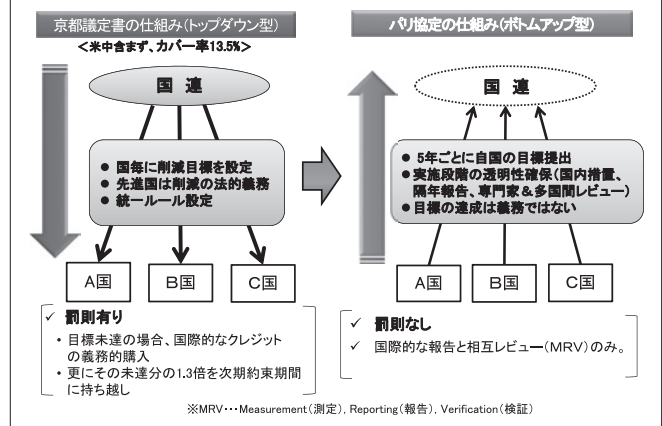
全ての国が参加する枠組みの構築に向けては、逆にボトムアップ型で罰則のない枠組みが望ましいと言える。この度まとまったパリ協定における「5年ごとに自国の目標を提出」、「実施段階の透明性の確保(専門家及び多国間のレビュー等)」、「目標の達成が義務ではない」という枠組みは、正にこの考えに則ったものである。(図2)

4. COP21で何が決まったのか

(1) パリ協定の総括評価

COP21(国連気候変動枠組条約第21回締約国会議)は、2015年11月30日～12月13日まで、フランスのパリで開催され、この締めくくりとして、全ての

図2 全ての国が参加する枠組み構築に向けて



国が参加する国際的な温室効果ガス排出削減の枠組みである「パリ協定」が採択された。紆余曲折を経た末、最後にCOP21の議長であるフランスのファビウス外相が採択を宣言した。私も会場の様子を見ていたが、会場内はこれまで見たことのない驚くほどの高揚感に溢れており、中には涙を流している人さえいるほどだった。

パリ協定の総括評価として以下の点を挙げたい。

- ・ 全ての国が参加する法的拘束力のある枠組みが構築されたことは大きな意義。京都議定書のレジームから“一応の”脱却。(ただし、目標の達成に法的拘束力があるわけではない。目標提出やレビューを受けること等が義務)
- ・ 長期目標に温度目標(2℃)が書き込まれ、さらに1.5℃以内に抑制することを目指す旨が盛り込まれた。
- ・ 様々な場面で、先進国と途上国等との「差異化」を巡る議論が行われた(削減努力、途上国に対する資金支援等)
- ・ JCM(Joint Crediting Mechanism: 2国間クレジット制度)については、協力的アプローチ(市場メカニズム)の一環として認められたと読める
- ・ 技術に関する条文でイノベーションの重要性に言及
- ・ 石炭については特に議論されず

(2) パリ協定の背景

パリ協定が合意までに至る背景として、以下の点を挙げたい。

- ・ オバマ大統領率いる米国が気候変動交渉への貢献を自らの政治的遺産(レガシー)と位置付けていた他、フランスは議長国として威信をかけていた

図3 今後の国内温暖化対策について

- ▶ 今春を目途に地球温暖化策計画を策定する。地球温暖化対策推進本部(本部長:内閣総理大臣)が計画案策定し、閣議決定。
- ▶ 地球温暖化対策計画への反映も念頭に、抜本的な排出削減が見込める革新的技術を選定した「エネルギー・環境イノベーション戦略」およびエネルギーミックス実現に向けた戦略として「エネルギー革新戦略」をとりまとめる。

地球温暖化対策推進計画 (中環審・産構審合同会議)	エネルギー・環境イノベーション戦略 (総合科学技術・イノベーション会議)	エネルギー革新戦略 (総合資源エネルギー調査会)
約束草案実現に向けた計画	革新的技術開発に向けた戦略	エネルギー実現に向けた戦略
■主な内容(温対法8条) ・計画期間 ・基本的方向性 ・温室効果ガスの排出抑制・吸収量の目標 ・目標達成のための対策・施策 ・特に排出量の多い事業者に期待される事項等	■主な内容 ・有望分野・技術の特定 ・実現目標・成果目標の設定 ・各技術の研究開発の進め方(官民連携、国際共同研究開発) ・研究開発を集中的に実施するための枠組等	■主な内容 ・徹底した省エネの実現のための方策 ・再生可能エネルギーの最大限導入 ・石炭火力の高効率化等

- 等、先進国側に交渉をまとめる強い意欲があった。
- ・議長国フランスの外交巧者としての行動があった。
 - ・先進国と途上国が激しく対立した「COP15（コペンハーゲン）の失敗を繰り返すな」という参加者共有のマインドがあった。
 - ・中国が交渉に対して協力的な姿勢であった。（COP15では「COP15破壊の立役者」と批判された。今回は少なくとも表向きは交渉に協力的）
 - ・一方、インドが台風の日となり、先進国の技術の無償開放の要求等、知的財産権の問題等で強硬な主張を繰り返した。日本の産業界もこの動きはフォローしておくべき。
 - ・新興国、産油国、小島嶼国等の主張が多様化し、中国・インドも先進国のみならず他の途上国からも突き上げを受ける等、交渉の構造が変化してきている。

5. 日本の目標達成に向けた取り組み

COP21の日本の約束草案である「2030年に2013年比26.0%減」の前提となる、長期エネルギー需要見通しでは、徹底した省エネルギーによる電力需要の抑制が大きな前提となっている。

これは、2013年から2030年までの経済成長率を1.7%/年とした上で、2030年には、対策を行わない場合の電力需要と比べて2013年比17%減とする、過去の実績（GDP弾性値）を大幅に超えるかなりの省エネの達成を目指すこととなる。

今後の国内の温暖化対策は、約束草案実現に向けて、今春を目途に「地球温暖化対策推進計画」が策定される予定で、既に昨年末には策定を行う中央環境審議会・産業構造審議会の合同会合も開催されている。

また、同計画への反映も念頭に、抜本的な排出削減が見込まれる革新的技術を選定した「エネルギー・環境イノベーション戦略」（総合科学技術・イノベーション会議）および「エネルギーミックス実現に向けた「エネルギー革新戦略」（総合資源エネルギー調査会）も政府において取りまとめられる予定となっている。（図3）

地球温暖化対策推進計画に関する議論の中で挙げられている論点の中で、下記の3点に注目している。

①長期目標

第4次環境基本計画（平成24年）に書かれている「2050年までに温室効果ガス80%削減を目指す」長期目標を書き込むか否か。

②長期低排出発展戦略

パリ協定では、全ての締約国が長期の温室効果ガス低排出発展戦略を策定、提出するよう努めるべき旨が規定され、さらにCOP決定で2020年までに提出が要請されており、いずれ議論はしなくてはならない内容。

③国内排出権取引制度

京都議定書目標達成計画でも「総合的に検討していくべき課題」とされているが、大きな効果が見込めるものか慎重な議論と精査が必要。

今後わが国に求められる対応としては、1つは産業界の自主的削減努力を成功させたノウハウの提供である。この自主的削減努力の考え方は、パリ協定のベースになったものであり、協定の運用面で日本の貢献は大きいはず。もう1つは、日本による最大の貢献は、技術による貢献である。既存技術については、JCM（2国間クレジット制度）ルール設計について、企業の参加のしやすさ等の観点からさらなる知見を提供するとともに、革新的技術開発についても、国際的技術開発や知的財産権に関するルール設計等、制度的なサポートに関する知見提供をおこなうことで貢献ができるはずである。

また、日本の貢献や対策の考え方について、国連の場にこだわらずに情報発信を強化することも重要である。

温暖化問題を解決するのは、最終的に技術であり、既存技術のさらなる普及を図るとともに、今までの延長線上にはない革新的技術の開発が求められることになる。

「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 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」が必要となる。

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すが、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標榜協議会
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家用自動車協会 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紙売場人協議会 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「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>

二輪車を楽しく安全に 乗るための広報啓発イベント

警視庁などが中野サンプラザで開催

お笑い芸人の「アンガールズ」も参加



視庁と東京都交通安全協会の主催による、二輪車を安全に乗るための広報啓発イベント「Enjoy Motor Life in Tokyo」＝写真＝が2月29日、東京・中野の中野サンプラザで開催された。

当日、第1部は午後1時から、まず中野サンプラザ前の屋外会場でスケアード・ストリート（衝突スタント）が行われ、スタントマンがオートバイや自転車に乗り、警察官や多くの聴衆の前で衝突、転倒するシーンを演じた。

この後、会場を中野サンプラザ大ホールに移しての第2部では、主催者を代表して警視庁交通部の三藤晋也参事官はじめ、日本自動車工業会二輪車特別委員会の世古俊晴二輪車企画部会部会長ら来賓が挨拶した。



挨拶した。引き続き第3部では、お笑い芸人の「アンガールズ」が登場し、二輪車を楽しく乗るための安全教室が開かれた。

昨年、都内で起きた交通事故による死者は161名で、そのうちオートバイでの死者は31名。このうち約30%が胸や腹部を負傷して亡くなったという。このためルールとマナーを守ることはもちろん、ヘルメットと同様に胸部プロテクター（都内のプロテクター装着率は7.1%）を装着することの重要性がとくに強調された。

この後、アンガールズの2人にはピーポくんのぬいぐるみが贈られた。最後に帝京大学吹奏楽部による音楽が演奏され、日程を終了した。

〔東京都自動車会議所〕

交通安全ポスター コンクールを開催へ

都内の小学生に応募呼びかけ

東京都が主催



東京都は今年も「東京都交通安全ポスターコンクール」を開催することになり、都内の小学生からの応募を呼び掛けている。応募締め切りは5月末日まで。

今回のポスターコンクールは通算4回目で、子供の交通安全意識の向上と、子供の目線から交通事故防止を訴えることを目的としている。作品テーマは、全国交通安全運動の重点事項に沿ったものとしており、具体的には①子供と高齢者の交通事故防止、②自転車乗用中の交通事故防止、③飲酒運転の根絶——の3テーマから自由に選択できる。入賞は2部門に分かれており、「春の全国交通安全運動部門」は小学校の1～3年生が対象で、「秋の全国交

通安全運動部門」は4～6年生が対象となる。

入賞すると、知事賞（部門別に各1点）には賞状と1万円相当の図書券が、また青少年・治安対策本部長賞（同2点）には、賞状と5,000円相当の図書券が贈られる。このほか、審査委員長賞、佳作などにも賞品が用意され、応募者全員に参加賞がプレゼントされる。

知事賞作品は全国交通安全運動のポスターなどに活用され、各地域の掲示板などにも掲出される。

応募方法は、大きさが四つ切の画用紙（縦に使用）で、画材は自由。作品の裏側に氏名（ふりがな）、住所、電話番号、学校名、学年を記入すること。募集期間は平成28年4月1日から5月31日まで（当日消印有効）。提出先は次のとおり。

◇郵送の場合（住所不要）

〒163-8001

東京都青少年・治安対策本部交通安全課

◇持参する場合

都庁第一本庁舎北塔34階

（東京都新宿区西新宿2丁目8番1号）

〔東京都自動車会議所〕

あい しゃ どう
愛 車 道 (265)

助手席に天女が

東京スカイツリーの展望台から眼下に広がる東京の街を見下ろすと、さながら豆の木に登ったジャックにでもなったような気分になる。

日本自動車会館近くに建つ東京タワーのそれとはまた違った光景で、両タワーそれぞれの位置からの立体地図のような眺めには、何とも興味深いものがある。

こうした高所からの展望は、当然のことながら明治・大正時代の人には見ることが出来なかったもので、建築技術の進歩と平成という豊かな社会に暮らす幸運に感謝している。

江戸時代の人々は、雷鳴が轟くのは雲の上で鬼が太鼓を叩いているからなどと思っていたから、「さて今度はどこへ稲妻を落とそうか」と、鬼が下を覗いていた立ち位地からの眺めを想像したことだろう。

それにしても、タワーからはクルマでさえも豆粒サイズにしか見えないのに、洗濯する若い女性の白い脛に見とれて、不覚にも雲の上から墜落してしまった久米仙人は、余ほど視力が良かったに違いない。

また能の『羽衣』では、三保の松原に舞い降りた天女が天上界に帰っていくときに、漁師の白龍のために美しい舞いを舞いながら、富士山をバックにしてフェイドアウトして行くが、次第に小さ

くなって行く白砂青松の風景を見下ろして、感慨深かったことだろう。もし、この時に白龍が携帯電話を持っていたら、天女にレンズを向けてパチリとシャッターを切ったに違いない。

我われは天女と違って羽衣を持ち合わせていないから、上空から地上を眺めるには飛行機が一番であろう。1万メートルもの高空からでは情緒に欠けるが、離着陸の際に窓から見る景色はズームレンズのファインダーを覗いているようで、ワクワクするような高揚感が味わえる。とくに高速道路は人間工学に基づいて設計されていることもあり、幾何学的にも見事なラインとなつて延びている。また、海沿いや山間部を貫く自動車道は周辺に暮らす多くの地域住民の日々の生活までもが想像されようというものである。

ジャックはいざ知らず、現代社会のこうした光景を久米仙人や雷神が眼にしたら、そこをスピーディーに走るクルマに好奇心を抱き、やがてはハンドルを握ってみたいという思いに駆られるであろうことは容易に想像がつく。

そして、天女の同乗を夢想することだろう。

(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28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
日産自動車販売店協会
U D トラック販売協会
日野自動車販売店協会
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・タクシードバイ
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 全国自動車標榜協議会
一般社団法人 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
一般社団法人 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)