2020年３月15日（毎月15日発行）

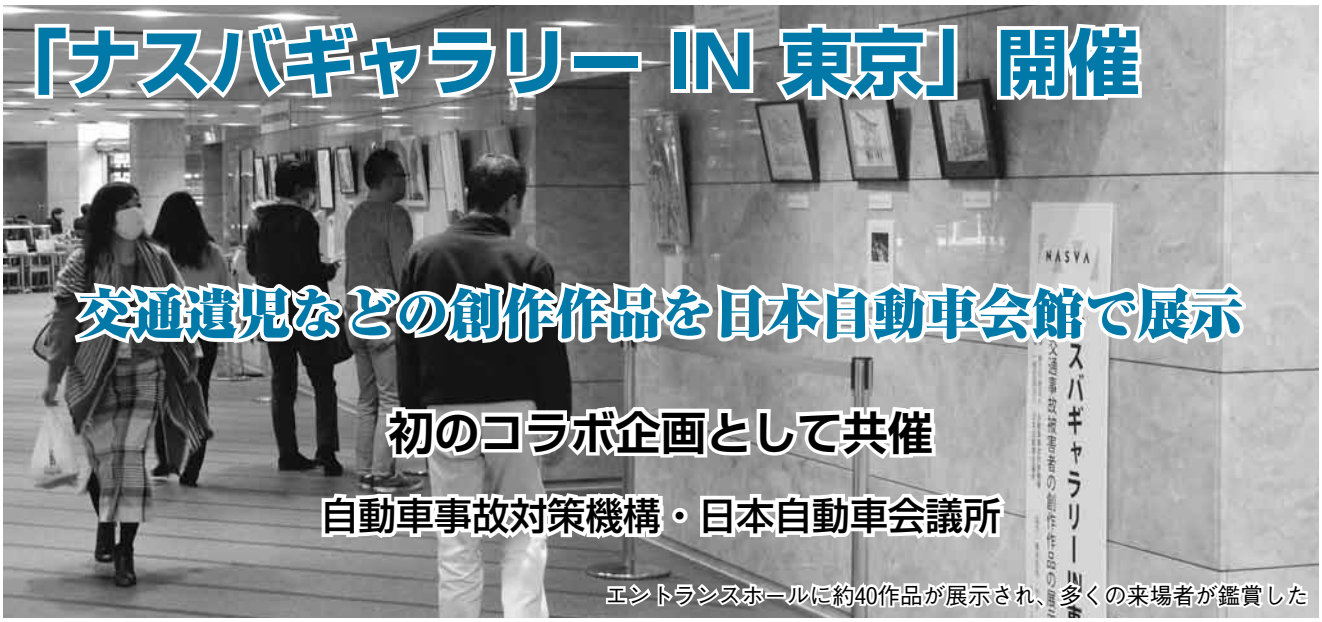
自動車会議所ニュース

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
https://www.aba-j.or.jp

サポカー Safety Support Car
日本自動車会議所は普及啓発活動に取り組んでいます

2020 2・3 No.924

発行人 山岡 正博　編集人 田村 里志



「ナスバギャラリー IN 東京」開催

交通遺児などの創作作品を日本自動車会館で展示

初のコラボ企画として共催

自動車事故対策機構・日本自動車会議所

エントランスホールに約40作品が展示され、多くの来場者が鑑賞した

自動車事故により親を亡くした子ども（交通遺児）たちのコンテスト入賞作品や、重い障がいを負った方の創作作品を展示する「ナスバギャラリーIN東京」が1月30日～2月5日まで東京・港区の日本自動車会館で開催され、700人以上の来場者が鑑賞した。本イベントは自動車事故の被害に遭われた方々をさまざまな角度から支援する独立行政法人自動車事故対策機構（NASVA：ナスバ）と日本自動車会議所との初コラボレーション企画で、同会館１階エントランスホールに約40作品が展示された。

展示作品に対しては、「交通事故というつらい目にあわれた子どもたちや障がいを負われた方が素晴らしい絵を描いていることに感動した」などの感想が聞かれた。日本自動車会議所は交通安全啓発活動の一環として、今後も当会館と連携して定期的に開催していく予定だ。

■ナスバギャラリーとは

被害者支援と自動車事故防止に資することを目的に、自動車事故により保護者を亡くした子どもたちのコンテスト入賞作品や重度後遺障がいを負った方々による創作作品等の展示を通して、同様の被害者を発生させてはならないという事故防止の意識の醸成を図ることを目的に、毎年全国のナスバ支所等で開催されている。

◇◇主な内容◇◇

■第２回税制委員会開催……2
■第２回経済・産業委員会開催……4
■新型コロナウイルス感染拡大防止に向け会議等の延期・中止を決定……4
■第２回道路・交通委員会開催……5
■金融庁・自賠審で浜島保険特別委員長が意見陳述……8
■第102回全国自動車会議所専務理事会開催……9
■2019年度「不正改造車を排除する運動」の中間報告まとまる……9
■東京都と産業界が「ZEV充電インフラ拡大ミーティング」開催［東京都］……10

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

令和２年度与党税制改正大綱について

自民党税制調査会会長・衆議院議員　甘利 明氏が講演

第2回 税制委員会開催

日本自動車会議所は2月14日、東京・港区の芝パークホテルで2019年度第2回税制委員会（委員長：吉武一郎自販連法規・税制委員会委員長）を開催し、衆議院議員で自民党税制調査会会長の甘利明氏が、「令和2年度与党税制改正大綱について」と題して講演した。経済産業大臣や経済再生担当大臣などを歴任され経済通として知られる甘利氏は、昨年、党税調の会長に就任。講演では、「経済産業関係　令和2年度（2020年度）税制改正のポイント」を基礎資料に、税調会長として税制改正大綱取りまとめに当たっての基本的な考え方や、大綱に込めた思いなどを説明した。

甘利氏の講演に先立って、まず吉武委員長が挨拶し、「自動車産業は『100年に一度の大変革期』を迎えており、CASEやMaaSといった新たな潮流が自動車税制にも波及しつつあります」との認識を示し、昨年末に決定した税制改正大綱を踏まえて、次のように話した。

「大綱において、自動車関係諸税については、『技術革新や保有から利用への変化等の自動車を取り巻く環境変化の動向、環境負荷の低減に対する要請の高まり等を踏まえつつ、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う』とされました。私ども自動車関係団体は、引き続き自動車ユーザーの声に真摯に耳を傾けながら、中長期的な課税のあり方の議論も視野に入れ、関係団体が一丸となって活動を続けてまいります」

この後、甘利氏による講演が行われ、甘利氏は、「発出せよ第二創業」、「出でよ中興の祖」と日本の企業経営者にエールを送り、講演を締め括った。

【講演要旨】

今回の税制改正大綱に何を込めたのか、私の原点にあるものをお話ししながら説明します。

甘利明氏

世界の時価総額ランキングを平成元年と令和元年で比較してみると、およそ30年で様変わりしていることが分かります。平成元年のトップはNTTで、２位以下のトップ10には日本のメガバンク５社が名を連ねています。ベスト50には日本企業32社、米国企業15社が入っており、日米の企業で９割以上を占めていました。

令和元年は、アップルやアマゾン、グーグル、フェイスブックなどのGAFAと言われる巨大IT企業が上位を占め、アリババやテンセントなどのBATHと呼ばれる中国企業もトップ10に入っています。この30年で大幅に入れ替わっており、日本企業で残っているのは43位のトヨタ自動車だけです。この間、日本に何があったのか考えてみます。

戦後、古くはトランジスタラジオからカーナビまで、世界を変えてきたのは日本の製品やサービスだったはずです。ソニーのウォークマンは、いわばステレオを持ち歩けるようにしたことで音楽文化や若者カルチャーを変えました。日清食品のカップヌードルは、子どもでもお湯さえあればどこでも食べられるということで新しい食文化を生みました。しかし、現在、世界を席巻しているアップルやグーグルのビジネスモデルは、彼ら独自のものなのでしょうか。

例えば、アップルのiPhoneは、電話とインターネットとカメラをつないで革命を起こしましたが、電話とネットをつなげたのはNTTドコモのiモードが最初でした。iPhoneは、ドコモのiモードの発展形

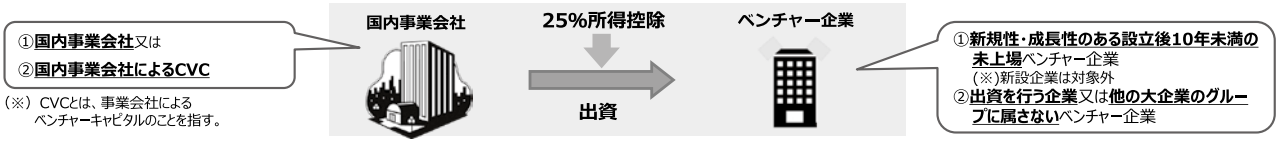
経済産業関係　令和２年度（2020 年度）税制改正のポイント

オープンイノベーション投資をはじめとする成長投資の促進／５Ｇ投資促進税制／電気供給業に係る収入金課税の見直しの概要

１．オープンイノベーション投資をはじめとする成長投資の促進

オープンイノベーション促進税制の創設

・事業会社やCVC(※)による、創業10年未満・未上場のベンチャー企業に対する１億円以上（中小企業は1,000万円以上）の出資について、25%の所得控除を認める。



行為要件
- ①１件当たり１億円以上の大規模出資、中小企業からの出資は1,000万円以上（※）海外ベンチャー企業への出資は５億円以上
- ②株主間の株式売買ではなく、ベンチャー企業に新たに資金が供給される出資（※）発行済株式の取得は対象外
- ③1件あたり25億円かつ1社あたり年間125億円が所得控除上限
- ④一定期間(5年間)の株式保有（※）５年間以内に株式を譲渡した場合や配当の支払いを受けた場合等には、控除額を益金算入

＋
- 事業者は、経済産業省に対し、１年間の出資案件に関して、「各出資が事業会社、ベンチャー企業双方の事業革新に有効であり、制度を濫用するものでないこと」を決算期にまとめて報告。（事前認定は行わない）

租税特別措置の適用停止要件の見直し

・研究開発税制など、租税特別措置の適用を停止する措置の要件を強化

要件
- ・所得金額が前事業年度超
- ・平均賃金が前事業年度以下
- ・国内設備投資額 ≦ 減価償却費の30%

↑10%→30%に強化

賃上げ・生産性向上のための税制の見直し

・給与等支給額の増加額の15%を税額控除する措置の設備投資要件を厳格化

要件
- ・賃上げ率３%以上
- ・国内設備投資額 ≧ 減価償却費の95%

↑90→95%に厳格化

２．５Ｇ投資促進税制の創設

・事業者が提出し、主務大臣が認定した計画（基準：①安全性・信頼性、②供給安定性、③オープン性）に基づき、下記に該当すると確認された５Ｇ設備投資について税額控除又は特別償却ができる措置を講ずる。

✓５Gの早期普及・供給安定性に関する確認基準
- ・高度の供給安定性が確保できるもの
- ・全国キャリアにあっては、開設計画前倒し分

✓５Gシステムの構築にあたり重要な役割を果たす設備
- ・システムを構築する上で重要な役割を果たすもの
- ・全国キャリアにあっては、高度な設備

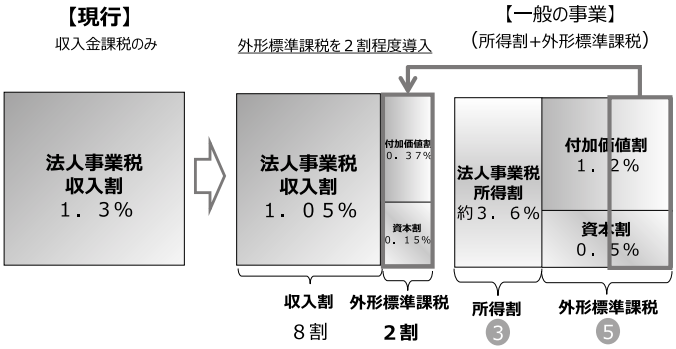
《措置の内容》

対象事業者	対象	措置
全国キャリア事業者	全国基地局の前倒し整備（高度な送受信装置等）	・税額控除15% 又は ・特別償却30%
ローカル５G事業者	ローカル５G（送受信装置、通信モジュール等）	・税額控除15% 又は ・特別償却30%

（※）控除税額は、当期の法人税額の２０%を上限。

３．電気供給業に係る収入金課税の見直し

・電気供給業における法人事業税については、その課税方式を見直し、発電・小売事業のうち２割程度に外形標準課税（付加価値割＋資本割）を組み込む。



だと言えます。グーグルもそうです。あまり知られていないのですが、実は検索エンジンを発案したのは日本です。検索エンジンを無料で使えるようにして、ネット広告など新しいビジネスを創造して成功したのがグーグルなのです。

世界を変える発想は日本から発信されていたものの、市場を形成できなかったことに問題があると私は考えています。世界を変えてきたメイド・イン・ジャパンが、今はメイド・イン・USAやメイド・イン・チャイナにとって代わりつつある。しかし、彼らの発想の原点にあるのはメイド・イン・ジャパンです。日本は、素晴らしい発想を持ちながら、製品化・商品化で負けています。発想の段階では革命的な技術を持ちながら、ビジネスでは負けています。

ですから、私は今回の大綱では、日本のビジネスに何が足りないのかを踏まえて取りまとめることにしました。時代が大きく変わる節目に立ちながら、事業の革新ができていない日本。こうした認識から、オープンイノベーション促進税制を創設することにしました。

20世紀の価値の源泉は石油であると言われますが、21世紀はデータです。企業のベースがデータドリブンに変わるんです。売上データやマーケティングデータ、製造現場からのリアルデータ、これらビッグデータに基づいて意思決定や企画立案・商品設計をすることが重要になってきます。

デジタル革命に向けて、既存産業や成熟企業が10年後、20年後に存在していけるのかどうか、経営者の皆さんにはこうした意識を持っていただきたいと思っています。将来生き残っていくためには自社で何ができて何ができないのかを考えていただき、10年後を見据えて逆算し、足りないものはベンチャーへの出資という形で買えばいい。超低金利の今、現預金は利益を生み出しませんが、内部留保金を活用

してビジネスモデルの変革を後押しするのが、オープンイノベーション促進税制です。

そして、もう一つの重点施策が５G投資促進税制の創設です。全国ネットワーク網の整備に加えて、ローカル５G、例えばローカルエリアや工場内を完全自動化・AI化していくことに活用していきます。５Gにより生産性は圧倒的に向上しますが、サイバーセキュリティ上のリスクなどがあり、安全面も考慮した制度にしてあります。

５Gではファーウェイなどの中国企業に一歩先を行かれており、今後、日本企業がアドバンテージを持てるように研究開発補助金をはじめ多方面から支援していきます。そのファーウェイは創業以来、何が何でも売り上げの１割をR&Dに回してきたそうです。売上高は10兆円を超えているので、毎年１兆円もの研究開発費を注ぎ込んでいることになります。

そういう企業と戦っていくわけですから、経営者の皆さんには、私どもと危機感を共有していただき、それなりの覚悟を持ちリスクを取って経営に臨んでいただきたいと思っています。「発出せよ第二創業」、「出でよ中興の祖」――。このような覚悟を持ったトップが何人出てくるのかが、日本のこれからの行方を左右します。以上のような意識の下、今後も税制や予算を取りまとめていく決意です。

日本自動車会議所は２月18日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、2019年度第２回経済・産業委員会（委員長＝平井敏文・日本自動車販売協会連合会副会長･専務理事）を開催した。委員会では、まず経済産業省製造産業局自動車課の神田啓史総括課長補佐が「経済産業省の来年度自動車関係予算案」と、次世代自動車に関する情報共有のため、「電動車活用社会推進協議会の検討状況」について説明。続いて日本水素ステーションネットワーク合同会社（JHyM）の菅原英喜社長が「燃料電池自動車普及に向けた水素ステーション整備の加速」と題して講演した。この後、日本自動車工業会東京モーターショー室の鈴木庸弘室長が「東京モーターショー2019」を総括し、委員会は終了した。

（委員会の概要については次号で紹介予定）

新型コロナウイルス感染拡大防止を踏まえ

イベントや会議等の延期・中止を決定

日本自動車会議所

日本自動車会議所は、国内における最近の新型コロナウイルス感染の発生状況を勘案し、感染拡大の防止という観点から、イベントや会議等の延期・中止を決定しましたのでお知らせいたします。また、理事会などの決定事項が伴う会合については、書面審議により対応させていただくことといたしました。なお、延期されたイベント・会議等につきましては、開催が決まり次第、ご案内いたします。関係者の皆さまにはご迷惑をお掛けしますが、政府による対応策も踏まえ、ご理解・ご協力をお願い申し上げます。

新型コロナウイルス感染拡大防止に向けた対応状況

2020 年 3 月 9 日現在

主なイベント・会議等	当初開催予定日	対応状況
第 265 回会員研修会 テーマ：人口減が地域を強くする　～持続可能な社会構築へモビリティの役割～ 講　師：㈱日本総合研究所　調査部上席主任研究員　　藤波 匠氏	2 月 27 日	延期 (7 月以降の開催で調整)
第 81 回運営委員会 議　題：第 206 回理事会への上程議案 ①2020 年度事業計画　②2020 年度予算　③評議員委嘱	2 月 28 日	書面審議
第 206 回理事会 議　題：①2020 年度事業計画　②2020 年度予算　③評議員委嘱	3 月 6 日	書面審議
2019 年度永年勤続者表彰式 場　所：日本自動車会館１階「くるまプラザ」会議室 受彰者：全国自動車会議所５団体の 12 人	3 月 6 日	延期 (5 月以降の開催で調整)
「交通安全。アクション 2020 新宿」 場　所：新宿駅西口広場イベントコーナー（東京・新宿区） 主　催：（一社）日本自動車会議所、警視庁新宿警察署	4 月 4 日、5 日	中止 (年内開催可能か調整)

国土交通省の３担当官が来年度予算案など説明

自賠責保険料積立金繰り戻し陳情活動について事務局より報告

開会の挨拶に立つ桝野委員長、写真円内は講師の皆さん。左から、栗原企画官、渡邊道路事業調整官、田中課長

日本自動車会議所は１月22日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、2019年度第２回道路・交通委員会（委員長＝桝野龍二・全日本トラック協会理事長）を開催した。委員会では、まず桝野委員長が「現下の国土交通行政の動向について知識を共有し、われわれ自動車関係団体の今後の施策に生かしていきたい」と挨拶。続いて、国土交通省の関係部局の３担当官が、来年度予算案のポイントや車検証電子化の取り組み状況などを説明した。この後、事務局より自賠責保険料積立金繰り戻し陳情活動などの概要と結果報告が行われ、来年度も委員団体と協力しながら積極的に活動を展開することを確認し、委員会を終了した。

■国土交通省自動車局　来年度予算案

講師：自動車局総務課　栗原弥生企画官

自動車局の来年度予算は前年度とほぼ同額の約565億円となっており、栗原企画官は「私ども自動車局の来年度の施策の柱は４つあり＝**資料１参照**＝、これに基づいてポイントを説明したい」として、新規・拡充事業を中心に説明を行った。

○関連事項（2019年度補正予算案）

・安全運転サポート車普及促進事業

65歳以上の運転者を対象に、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い急発進抑制装置を搭載する安全運転サポート車等の購入補助を実施。国土交通省は事業用（タクシー等）を、経済産業省は自家用を対象とする。

■国土交通省道路局　来年度予算案

講師：道路局企画課　渡邊良一道路事業調整官

渡邊調整官は、道路関係予算が前年度比13％増となる来年度道路局予算の総括表に加えて、予算関連法案として今国会で審議予定の「道路法等の一部を改正する法律案」について説明した後、来年度の重点施策のポイントなどを説明した。

○道路の老朽化対策の本格実施

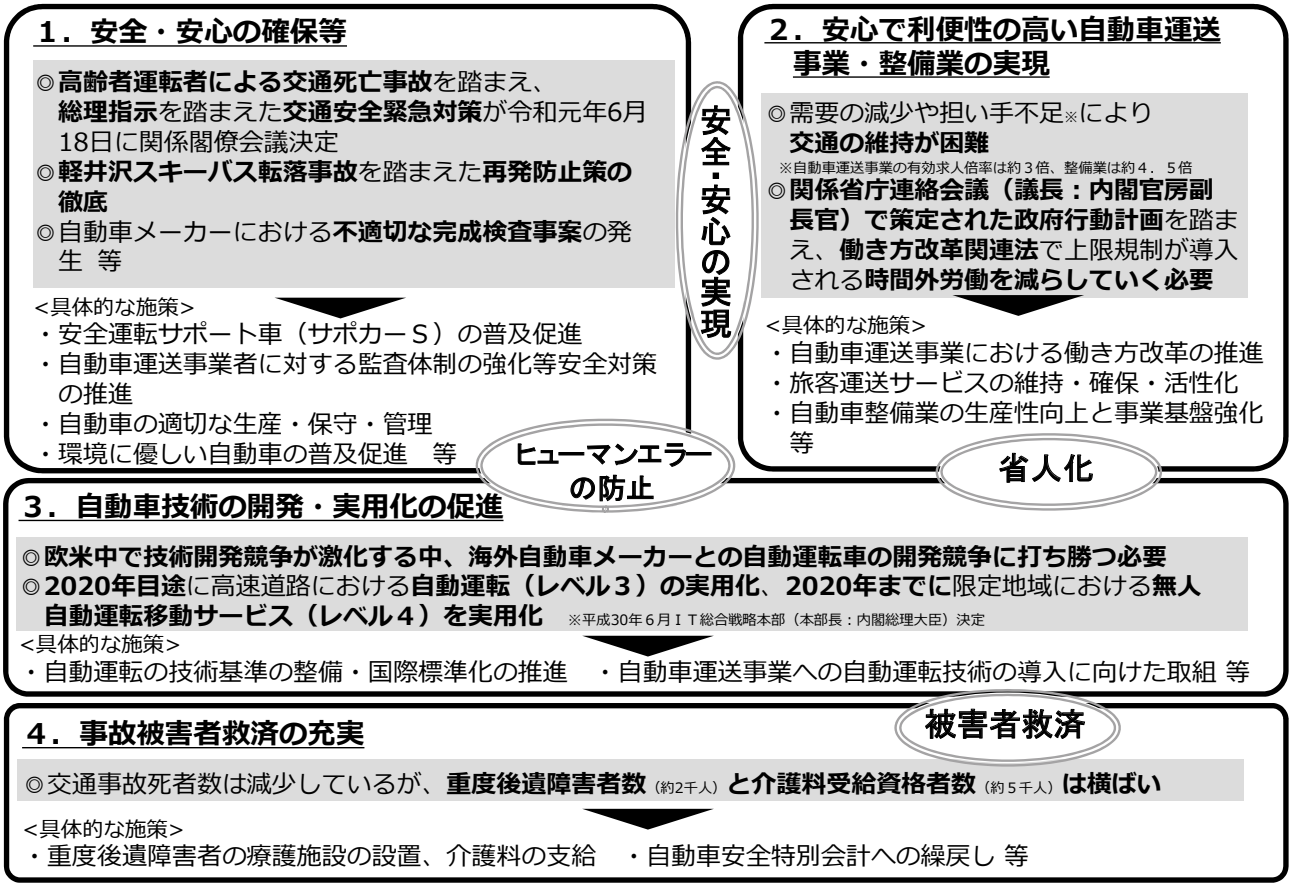
昨年度までの５年間で、日本全国の橋梁70万橋をほぼすべて点検したが、そのうち約10％が早期に修繕しないと通行できなくなってしまう状態にある。財政難の中で、老朽化対策の財源をどう確保していくのか、われわれ道路管理者にとって非常に大きな課題となっている。

地方公共団体が管理する橋梁だけでなく、トンネルや道路そのもののメンテナンスを計画的かつ集中的に実施できるよう、地方への財政支援の仕組みを来年度に新たに創設する。また、これから人口が減少し財政的にも厳しくなる中、集約化や撤去、機能縮小などを行っていく必要があり、技術を含めた地方支援にも取り組んでいく。民間からの技術提案を活用するなどして省力化・低コスト化にも注力していきたい。

○交通流を最適化する料金施策の導入

名古屋第二環状自動車道の全線開通に合わせ、新たな料金体系の導入を議論している。東海環状自動車道のネットワークが完成しておらず、その内側の渋滞が非常に激しい。また中京圏では道路の種類や路線によって料金体系がバラバラ。ネットワーク整

［資料１］自動車局における主要な課題



備のための財源確保と、より使いやすい料金水準にしていくことの両立が求められており、決まり次第、発表したい。

○東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた取組

大会期間中の35日間（７／20～８／10、８／25～９／６）、乗用車が午前６時から22時までの間に首都高速道路を通行する場合、通常料金に一律1,000円上乗せすることにしている。ただし、対象は一般の乗用車で、貨物や大型車は対象にならない。日本では初の取り組みである。**＝資料２参照＝**

○道路行政のデジタル化の推進

ICT、AI技術をフル活用した全国道路・街路交通情勢調査を実施する。これまでの交通量調査は、５年に一度の人手観測によってデータを収集してきたが、今後は常時観測体制への移行や、カメラ画像のAI解析の導入、ETC2.0の活用を行うなど、一層の高度化・効率化を進める。

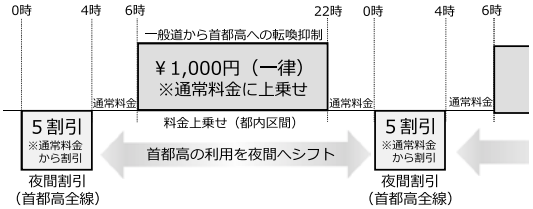
■自動車検査証の電子化に関する検討状況について

講師：自動車局自動車情報課　田中賢二課長

田中課長は、一昨年６月に閣議決定された「未来投資戦略2018」の中で自動車検査証（以下、車検証）の電子化に取り組むことが明記された背景や、安倍政権が推進する「デジタル・ガバメントの実現」に向けた考え方などを説明したうえで、車検証電子化

［資料２］首都高の料金施策

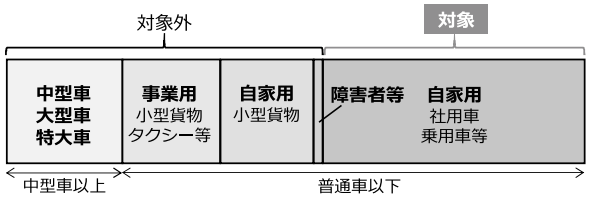
<料金施策の内容>
大会期間（開閉会式前後を含む）35日間に適用（7/20～8/10、8/25～9/6）



<対象車両>

ＥＴＣ

【夜間割引】　全車種（ＥＴＣ車）に適用
【料金上乗せ】マイカー等を対象に適用
（公共交通、物流車両、障害者、福祉車両、緊急車両は対象外）



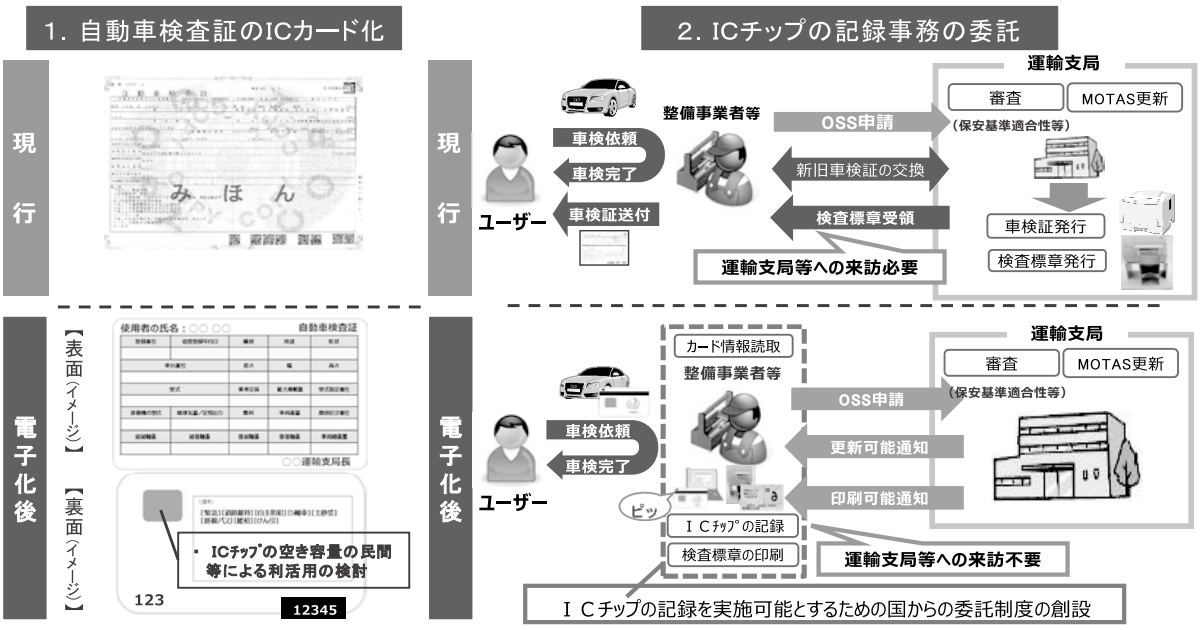
現金車

【料金上乗せ】　普通車以下の全てに適用

東京2020大会における首都高速道路の料金施策に関する方針（東京都・組織委員会）より作成

［資料３］自動車検査証電子化の概要

○　継続検査等のOSS申請を行ってもなお残る自動車検査証の受取りのための来訪を不要とするため、整備事業者等のOSS手続代行者において自動車検査証情報を更新できるよう、以下①、②を内容とする道路運送車両法の関係規定が改正（「道路運送車両法の一部を改正する法律」令和元年５月２４日公布）されたところ。
①自動車検査証をICカード化すること（現行の自動車検査証情報はICチップに記録）
②国からの事務の委託制度を創設すること
○　2023年１月からの導入を想定し、準備を進めているところ。



の概要＝資料３参照＝や検討状況、論点などを説明した。

○車検証電子化の検討状況と課題

一昨年に設置した「自動車検査証の電子化に関する検討会」では、これまで10回にわたって議論してきたが、今年度で最終取りまとめの予定だ。昨年の通常国会で関連法が成立するなど法令整備も終わっており、2023年１月の導入を念頭に、来年度からシステムの要件定義や設計などに着手していく。

検討会では、券面に何を表示するのかも議論になった。基本的な考え方としては、継続検査や登録変更などでの“出頭不要”を前提にしているため、車検の有効期間や所有者の氏名・住所など内容が更新されるものは非表示とし、それらの情報はICチップに記録する。一方、通常変わらないもの、例えば使用者の氏名、登録番号／車両番号、車台番号などは券面に表示するということで整理した。備考欄に何を書くのかは、今後、検討・調整していくことになる。

車検証の電子化のもう一つの柱、ICチップの空き領域の活用については、幅広い関係者に利活用していただきたいと考えている。昨年の夏、公募によるアイデア募集を行った結果、400件ほどのアイデアをいただいた。車検証に入っていない車両情報や、点検整備、保険、税、ETCなどの情報を入れられないか、といった要望が多かった。今後、マイナンバー制度をはじめとする各種制度との連携などを検討しながら取り組んでいきたい。

■自賠責保険料積立金繰り戻し陳情活動　活動概要・結果について

報告：日本自動車会議所　山岡正博専務理事

山岡専務は、「自動車損害賠償保障制度を考える会」が中心となって行った▽昨年10月の報道関係者向け説明会、▽同11月の赤羽国交大臣、遠山財務副大臣、額賀自動車議連会長等への要望活動、▽同12月の予算案決定後の赤羽国交大臣との懇談――などの活動概要を説明。その結果、来年度予算で一般会計から自動車安全特別会計へ約40億円（別途、令和元年度補正12億円）が繰り戻され、３年連続の繰り戻しと増額が実現したことを報告し、来年度も委員団体と協力しながら積極的に活動を展開することを確認した。

金融庁・自賠審に浜島保険特別委員長が出席し、意見を陳述

自賠責保険料率の引き下げも決定

１月16日に開催された自賠審

金融庁の自動車損害賠償責任保険審議会（自賠審）が１月16日及び同22日に開催され、自賠審で委員を務める浜島和利・当会議所保険特別委員長（日本通運執行役員）が両日とも出席し、16日の審議会において「令和2年度予算案における一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し」に対する意見を陳述した。今回の審議会では、自賠責保険料率の引き下げも決定。自賠責の損害率が前回の基準料率改定時の想定以上の黒字になっていたことから、16日の審議会で「自賠責の収入と支出が見合う料率水準とすることが適当」との方向性が示され、22日の審議会で新料率案が提案されて了承された。

１．１月16日自賠審の議事内容

１）料率検証結果

料率検証結果は、予定損害率（105.9％）に対し、2019年度実績見込み92.5％、2020年度見通し91.5％と改善。→交通事故の減少等により損害率（※）は92％程度と、前回の基準料率改定時の想定以上の黒字。また、滞留資金残高が増加傾向にあることから、料率引き下げが了承された。

（新たな基準料率案は1/22開催の自賠審で審議）

※損害率＝（支払保険金／収入純保険料）×100

２）運用益の使途

国交省から令和２年度自動車安全特別会計の運用益の使途及び一般会計から自動車安全特別会計への繰戻しについて説明。また、日本損害保険協会・JA共済からも自賠責運用益事業についての報告がなされた。

３）主な意見

〇浜島委員（当会議所保険特別委員長）

当会議所では、自動車事故被害者救済事業の充実

１月16日開催の自賠審で立って挨拶をする浜島保険特別委員長

について「自動車損害賠償保障制度を考える会（以下、考える会）」とともに推進している。一般会計から自動車安全特別会計に令和２年度も一昨年、昨年に続き40億円余りが繰り戻されたことは３年連続の増額での繰戻しであり、積立金の取り崩しの縮減を図られたことは評価したい。

積立金はもともと自動車ユーザーが支払った自賠責保険料を原資としており、その時々に必要とされる交通事故被害者の救済や事故防止対策に用いられてきた。とりわけ昨今では、社会的な課題となっている在宅の家族介護者の高齢化で介護の継続が困難な状況も見受けられる。こうした被害者に対して対策事業が必要と認識。

積立金が枯渇することのないよう、一般会計に貸し出された6,000億円について、国土交通大臣及び財務大臣の合意のとおり返済されることを引き続き我々としては求めていきたいと考えており、特段のご支援・ご協力を賜りたい。

〇繰入金の早期返済についての国土交通省回答：

自動車局保障制度参事官室・江原一太朗参事官

一般会計からの繰り戻しは非常に重要だと認識している。「考える会」の皆様のご支援もあって３年

連続で実現した。引き続き財務省と協議して、一層進めていけるように引き続き尽力してまいりたい。

２．１月22日自賠審の議事内容

１）自賠責保険基準料率改定について

前回自賠審（1／16）で示された方向性（料率引き下げを了承）に沿って、損害保険料率算出機構から届出のあった新たな基準料率に関して諮問が行われた。審議の結果、新たな基準料率を2020年４月１日より適用することなどについて了承された。新基準料率は全車種等の平均で16.4％の引き下げ（現行基準料率比）となる。

■2020年４月からの新保険料率例

・自家用車（２年契約、除沖縄・離島）：
　21,550円（▲16.6％、現在25,830円）
・営業用普通貨物（最大積載２トン超、１年契約）：
　30,530円（▲22.8％、現在39,540円）
・営業用乗用自動車（東京、大阪等、１年契約）：
　102,200円（▲20.7％、現在128,840円）

第102回全国自動車会議所専務理事会が2月6、7日の両日、長野県茅野市で開催された。会議には、全国各自動車会議所から19名が出席し、日本自動車会議所より最近の事業活動や当面の主要課題に関する説明の後、意見交換が行われた＝写真上＝。

会議は、日本自動車会議所の山岡正博専務理事の挨拶より始まり、同会議所事務局より2019年度の事業や各委員会の活動状況進捗、及び来年度事業方針と活動計画について報告した。

引き続き事務局より、１月に開催された道路・交通委員会での国交省説明概要の報告、日本自動車会議所の交通安全活動の取り組み、子供のクルマファン拡大施策の紹介、HP展開状況等について説明があり、活発な意見交換が行われた。

最後に、今後の本専務理事会について議論され、次回は大阪で本年10月22～23日の開催とすることなどが承認された。

会議翌日は会場周辺にあり交通安全を祈願するお寺として知られている蓼科山聖光寺（奈良・薬師寺の別院）を訪問し、松久保住職より交通安全のご祈祷とご講話をいただいた。自動車業界団体として全国自動車会議所が集まっての初めての祈願であったが、一行は交通安全を目指して、さらなる活動を行う思いを新たにした。

奈良・薬師寺の別院、蓼科山聖光寺を訪問し交通安全を祈願

国土交通省が実施結果（中間報告）まとめる

2019 年度「不正改造車を排除する運動」

不正改造防止推進協議会もウェブサイトのＰＲ結果を報告

国土交通省はこのほど、2019年度「不正改造車を排除する運動」の実施結果（中間報告）を取りまとめ、東京・港区の三田共用会議所で2月14日に開催された「不正改造防止推進協議会」（事務局＝日本自動車整備振興会連合会）全体会議で公表した。当会議所など自動車関係33団体で構成する同協議会と国交省は、通年にわたってこの運動を実施しているが、特に6月の強化月間には、不正改造が犯罪であることを周知する啓発活動を展開。チラシやポスター、ウェブメディアなどを通じて、不正改造の排除と防止を訴えており、当会議所も毎年、会報やホームページ（HP）などを活用して周知活動

に協力している。

全体会議では、まず国交省自動車局整備課の平井隆志課長が挨拶。平井課長は、「これまでさまざまな取り組みをしてきたが、それでもインターネットなどで悪質な改造車が目に付く。社会に迷惑を掛けるクルマを排除するという強い思いで、この活動をより効果的に活性化させていきたい」と述べ、協議会に対し協力を呼び掛けた。この後、国交省と協議会事務局が強化月間中の実施結果などを報告した。

報告によると、国交省が啓発活動に用いたポスターは約２万3,000枚、チラシは約36万枚に及び、地方の出先機関や公共施設、関係機関などで掲出・配布した。また、国交省の呼びかけに応じ、全国302のバス事業者が、横断幕による啓発広告をバス前面に掲示して同運動に協力した。

協議会からは、不正改造の認知度が低い若者に対し「有効である」として、ウェブサイトでのＰＲ活動を積極的に展開したことが報告された。YouTubeに配信した動画広告については、30秒以上視聴した再生回数は約43万に上り、女性読者が圧倒的多数を占めるWoman exciteでのタイアップ記事のＰＶ（ページビュー）数は４万9,000を超えたという。協議会では、いずれも想定を大きく上回る実績だと見ている。

広報・啓発活動のほか、国交省、警察庁、自動車検査独立行政法人、軽自動車検査協会などが全国で378回の街頭検査を行い、計２万3,094台の車両（このうち二輪は250台）を検査。不正改造車と認められた場合は整備命令を発令するが、今回は226台（同37台）に整備命令が出された。

２０１９年度の強化月間の啓発ポスター

このうち特に多かった不正改造は、違法な灯火器の使用等（61件）、着色フィルムの貼付等（46件）、タイヤのはみ出し等（45件）、基準不適合マフラーの装着等（41件）。国交省では、整備命令に従わない自動車使用者には「車両の使用停止等を含む厳正な処分」で対応しているという。年間を通して見ると、整備命令発令件数は2004年度の5,438件をピークに減少傾向にあり、ここ数年は1,300件程度に落ち着いているという。

東京都は2月21日、東京・新宿区西新宿の都庁第一本庁舎の大会議室で「ZEV（ゼロエミッションビークル）充電インフラ拡大ミーティング」＝写真＝を開催した。排ガスを出さないZEVの普及促進を図るため、先行整備が必要な充電インフラについて産業界との交流を強めるのが目的だ。

ミーティングでは、小池百合子都知事が「ZEVの普及は乗る人、つくる人、充電をインフラ提供する人が三位一体となって進むもの。ともに協力して推進していきたい」と語った。

続く企業側の取り組み紹介では、イオンモール、高島屋、三井不動産リアルティ、森ビル、e-Mobility Powerの５社がそれぞれの取り組み状況などを説明したほか、自動車業界からはトヨタ自動車、日産自動車、本田技研工業、三菱自動車工業の４社も参加した。

東京都は昨年12月に「ZEV普及プログラム」を策定し、2030年に都内の乗用車の新車販売台数の半分をZEVが占める目標を発表。これに伴い都内の公共用充電器数を現在の約2,500基から、2025年には約5,000基に倍増させる計画を進めている。

〔東京都自動車会議所〕

「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

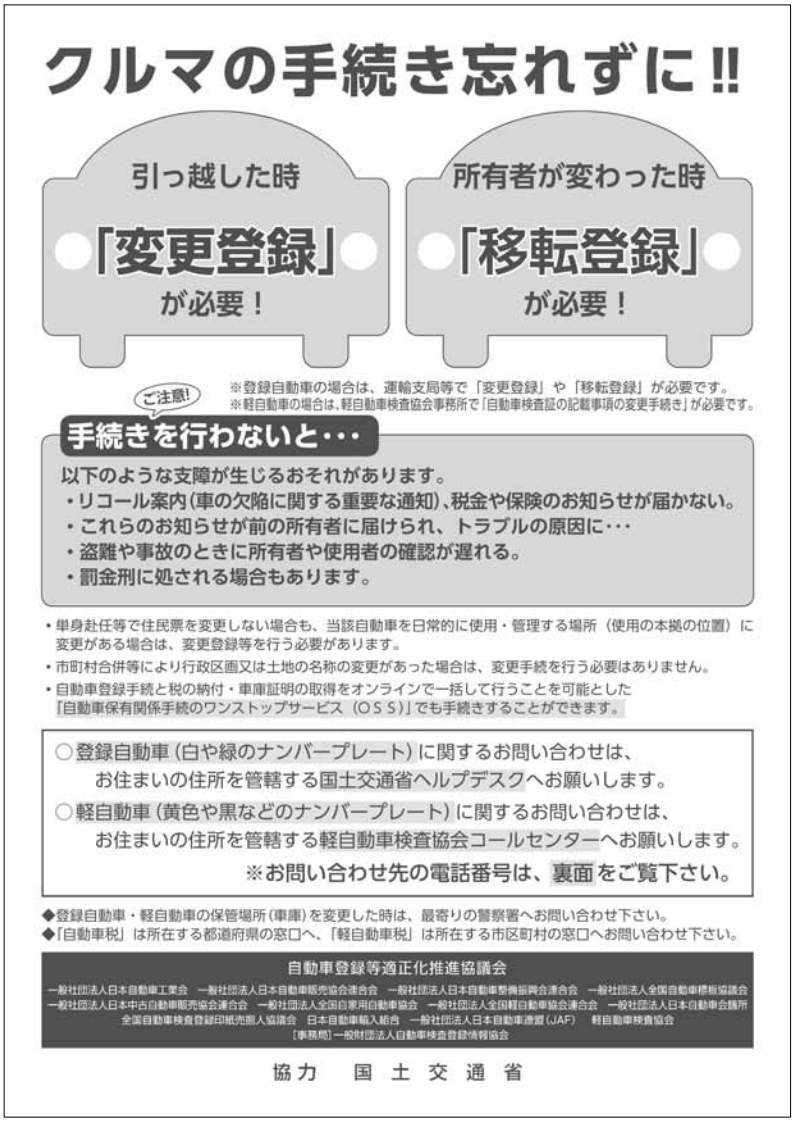
自動車登録等適正化推進協議会・国土交通省

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。

なお、住所変更に伴い、自動車のナンバーが変わる際には、ご当地ナンバープレートの取り付けや、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る。



リーフレット

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、裏面には全国の問い合わせ先電話番号の一覧が掲載されている。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

旅と道づくり

ジャーナリスト　井元 康一郎

芝大門ペン倶楽部 Vol. 44

パーソナルモビリティたるクルマで思うがままに旅をするのは実に素敵なこと。クルマの旅の本場は欧米だが、日本でもただクルマを走らせているだけで美しい景色、興味深い文化、美味しいものにいくらでも出会えてしまう。バラエティの豊かさという点では欧米をもしのぐ部分すらある。

そのクルマの旅を阻む最大要因は、日本の道路事情だろう。高速道路はどう言い訳をしても、１kmあたりの料金は世界でダントツに高い。平日の通常料金で100kmあたり約3,000円も払わなければいけないというのは、ドライバーに多大な負担を強いることになる。

では、無料で走れる一般道はどうか。こちらは先進国の中でもインフラが決定的に貧弱。最高速度が60km/hというのは、他の先進国の90～100km/hに比べていかにも遅い。また、国道１号線のような大幹線でも片側１車線区間が頻繁にあり、ルートも大都市を縦貫することが多いため、日常的に渋滞が発生する。

この状況をすぐ劇的に改善することは、財政的に到底無理だ。が、このまま放置していては、クルマは衰退するだけだ。少しずつでも改善するための知恵を出していくべきだろう。

例えば、トラックなど速度の遅いクルマと速いクルマをストレスなく混走させるにはどうしたらいいか。

速度差の大きな車両が混走すると問題が生じる２車線の国道。道路の改善提案は急務だ。写真は島根・仁摩の海岸

他の先進国を見ると、財政や交通量の面で片側２車線の４車線化が無理な地方区間を１＋２の３車線にしているのを見かける。日本でたまにゆずり車線が出てくるのと異なり、数キロ交代で自分の走るルートが１車線になったり２車線になったりするのだ。４車線化に比べてコストは安く、それでいて流れはぐっとスムーズになる。

今まで自動車業界は、クルマのハードウエア面の良さを追求することには熱心だったが、移動というソフトウエア面についてはほとんど提言を行ってこなかった。だが、来るべき人口減時代に自動車マーケットを崩壊させたくないなら、インフラ整備のあり方への提言も含め、消費者をクルマで移動する気にさせることにも努力を払うべきだと思う。　（続く）

日本自動車会議所会員（2020年３月15日現在）＝団体会員89、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トラックス販売協会
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
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
特定非営利活動法人 ITS Japan
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 日本ガス協会
一般社団法人 日本自動車運行管理協会
一般社団法人 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 自動車再資源化協力機構
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
一般社団法人 日本自動車購入協会
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78、推薦会員６）