日本自動車会議所 75周年特集

自動車業界のさらなる結束強化を目指す

終戦の翌年に設立され、自動車産業の復興から税制を始めとする諸制度の整備に貢献してきた日本自動車会議所が創立75周年を迎えた。今や全就業人口の約1割（550万人）を抱え、全製造品出荷額の約2割（約62兆円）を誇るわが国の自動車産業だが、CASE（コネクテッド、自動運転、シェアリング、電動化）による構造変化の行方や、カーボンニュートラルなどの課題を解決する道筋はまだ見えていない。内山田竹志会長（トヨタ自動車会長）は「今、われわれがやることは、550万人がいかに力を合わせて日本の産業や経済を引っ張っていくかだ」と語る。

インタビュー 内山田 竹志会長

ユーザー視点の税制へ

―戦後の混乱も収まらない時に日本自動車会議所は設立され、活動を始めました

「創設された方々は改めて凄かったなと思います。自動車メーカーの再建にとどまらず、道路や交通、燃料、税制など多岐にわたる課題に当時から取り組んできましたから。昭和31年にはアメリカからワトキンス調査団が来日して、有名な『ワトキンスレポート』を出していますが、実は日本自動車会議所とも面談し、調査団から『日本の道路整備費用を自動車ユーザーだけに負担させるのは無理がある』というコメントを引き出しています。ただ、その後は道路整備のためさまざまな自動車関係諸税がつくられ、世界で最も複雑で高額になっているのはご存じの通りですが」

脱炭素社会への機運をきっかけに

―日本を経済大国に押し上げた自動車産業は今、構造変化や脱炭素の要請に直面しています

「実は今回、会議所の役員体制を大幅に見直しました。各団体が力をさらに合わせる必要があるからです。もちろん、団体ごとに個別の課題や要望はありますし、必ずしも利害が一致するわけではありませんが、それでも業界総力を挙げて活動を推進するとの思いから、各分野を代表する10理事団体の全てで、トップである会長や理事長が当会議所の理事に就任していただくことになりました。また、相対的な業界規模の大きさを踏まえて、新たに日本自動車部品工業会と日本自動車整備振興会連合会の2団体より副会長に就任いただき、当会議所の活動を強力に推進いただく体制といたしました」

―具体的には、どのようなテーマで組織の連携や求心力など高めていきますか

「2つあると思います。1つは自動車関連税制です。私はもっとユーザー視点に立った取り組みをすべきだと思います。重い税負担に困っているのは個人や企業などのユーザーであって、それがまわりまわってわれわれも困るわけです。カーボンニュートラルは良いきっかけになると思います。脱炭素社会実現のため、カーボンプライシングをベースに、新税やインセンティブなど税制面にもいろいろな影響が出てきます。カーボンニュートラルを契機に、税体系を抜本的に見直し、どのように税収を確保し、国と地方に振り分けていくか、政府や国会議員の方々にはゼロベースで考えていただきたいとお願いしております。また、JAF（日本自動車連盟）をはじめとする自動車関係21団体からなる『自動車税制改革フォーラム』や全国の自動車会議所組織が今も精力的に活動してくれていますが、われわれも税の実情をもっとユーザーの皆さんに知ってもらい、世論を喚起していきたいと思います」

日本経済の牽引役として

感謝の意を伝えるための表彰制度

「もう1つは、自動車関連産業で働く550万人を代表する取り組みです。日本自動車会議所は終戦後すぐに設立されましたが、会員の皆さまをはじめ、関係者の方々のお力に支えられて75年の長きにわたる年月を歩んでまいりました。皆さまのご支援・ご協力に改めて感謝申し上げます。日本自動車会議所は自動車産業の再建ということからスタートしたわけですが、今後は、この550万人がいかに力を合わせて日本の産業や経済を引っ張っていくか、そのためにはどうしたらいいか、という視点を活動に盛り込んでいきます。『税制』『交通安全』『保険』『クルマ好き拡大』に加え、私どもの使命である『クルマ社会の健全な発展』に向け、SDGsや2050年カーボンニュートラルの実現にも、さまざまな活動を通じてチャレンジしてまいります」

―業界の新たな表彰制度も創設するそうですが

「私どもとしては、自動車に携わる550万人の方々が、わが国経済・社会に果たしている役割に『ありがとう』と感謝の意を伝え、現場で仲間や全体を支えている方々を表彰したいと思います。制度設計はこれからですが、表彰がご本人にとっても、そして職場にとっても誉（ほま）れになるような制度に育てていきたいと思っています」

日本自動車会議所は「クルマ社会の健全な発展のために」―の理念のもと、「税制」「交通安全」「保険」「クルマ・バイク好き拡大」を始めとした活動を展開している。電動化・自動運転化などクルマとクルマを取り巻く環境が大きく変わりつつあるなかで、創立75周年を迎えた今年、165の団体・企業会員などで構成する自動車の総合団体として自動車業界のさらなる結束強化を目指し、運営改革に乗り出す。

大変革対応への決意を示す

結束強化を図る背景には、「CASE」の本格到来が横たわる。政府が「2050年カーボンニュートラル宣言」を表明したことで、その到来は加速するとみられる。カーボンニュートラルは、税制をはじめとした同会議所の事業活動に大きく関わり、直面しなければならない新たな課題も生まれる。合わせてSDGs（持続可能な開発目標）達成に向けた社会的要請も高まりそうだ。一連の改革は自動車業界が総力を結集して取り組まなければならないとする決意を示したかたちだ。

◆

運営改革の骨子は〝組織体制の見直し〟と〝表彰制度「日本自動車会議所賞」（仮称）の創設〟だ。

役員体制を大幅刷新

新たに表彰制度も

組織体制の見直しについては、まず各分野を代表するすべての理事団体（10団体）の会長が理事に就任。これまで理事職は各団体の代表者と専務理事が混在する形で担っていたが、10団体すべての代表者が理事を務めることとなった。

合わせて、副会長職は5人から7人に増やし、新たに日本自動車部品工業会の尾堂真一会長、日本自動車整備振興会連合会の竹林武一会長の2人が就いた。両団体の業界規模は大きい。これまで以上に幅広い意見を活動に反映させたい考えだ。

さらに、顧問、評議員、参与を廃止。ガバナンスを確保した上で体制を簡素化するという、時代の流れに沿った見直しを敢行した。

事業の核となる議題について専門的な検討や提言を実施する委員会については一昨年、従来の7委員会を新たに「運営」「税制」「経済・産業」「道路・交通」の4委員会に再編。運営委員会については、組織体制の見直しにより「運営審議委員会」に改編し、会員団体の事務局トップなどの有識者25人の「運営審議委員」が会議所の運営について審議するかたちとした。

自動車産業の役割を広くPR

もう一つの目玉は表彰制度「日本自動車会議所賞」（仮称）の創設だ。日刊自動車新聞社とともに創設に向けて準備を進めており、自動車業界やそれに関わる業界で働く550万人を対象としている。クルマ社会・自動車産業の健全な発展、好感度・イメージ向上に貢献し、クルマ・バイク好きの拡大につながる特色ある事業や取り組みを行っている会員・組織・個人を表彰することを目的とする。

日本経済・社会において自動車産業が果たしている役割に対し「ありがとう！」という感謝の気持ちを伝えるとともに、業界・産業の結束強化に向けた意識の醸成につなげる。そして広く一般にPRし、多くの人に自動車業界に対する興味を持ってもらう狙いがある。

年内にも選考委員会を立ち上げ、受賞候補者を絞り込み、来年1月末をめどに表彰式を開催する計画だ。

抜本的な車体課税の見直しを

日本自動車会議所は終戦直後の1946年、幅広い関係分野の業界が連携する形で誕生。道路整備と急速なモータリゼーションの狭間で、財源確保のため、政府による自動車新税の創設や増税に向けた動きが活発化する中、要望活動や決起大会などを通じ、阻止・減税を実現させてきた。

引き続き、税制においては「ユーザー視点」で抜本的な車体課税の見直しに向けた活動を積極的に展開し、日本自動車連盟（JAF）など21団体で構成する「自動車税制改革フォーラム」とともに自動車ユーザーの負担軽減に向けSNSなどの新たな手法を活用した活動を引き続き展開する予定だ。

保険関連では自動車安全特別会計から一般会計に約6千億円が繰り入れられたままになっている問題について、2021年度予算において4年連続で増額され繰り戻されてはいるものの、まだ6千億円を超える繰入金が繰り戻されていない状況に対し積立金が枯渇することのないよう早期返済を求める活動を展開している。

また、国土交通大臣と財務大臣の間で交わされた書面合意は22年度が返済期限となっており、本年、新たな合意が必要となることに対して、将来を見据えた返済のロードマップの提示を求めていくとしている。

クルマ・バイク好きの拡大に向けては今年5月にリニューアルした同会議所ウェブサイトを活用するほか、「フェイスブック」や「ツイッター」などSNSを活用。クルマのイベント情報や独自のニュースなどを発信することで拡大につなげる。

新体制 役員の顔ぶれ

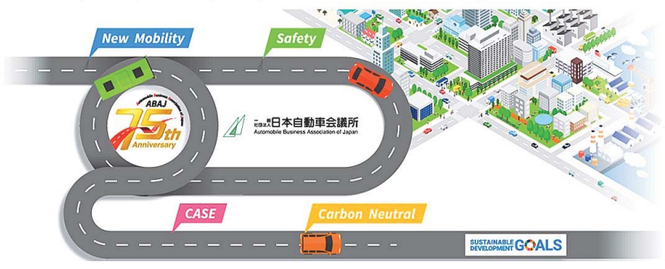
会長	内山田 竹志	学識経験者(代表理事)
副会長	豊田 章男	日本自動車工業会 会長
副会長	加藤 和夫	日本自動車販売協会連合会 会長
副会長	坂本 克己	全日本トラック協会 会長
副会長	三澤 憲一	日本バス協会 会長
副会長	川鍋 一朗	全国ハイヤー・タクシー連合会 会長
副会長	尾堂 真一	日本自動車部品工業会 会長
副会長	竹林 武一	日本自動車整備振興会連合会 会長
理事	堀井 仁	全国軽自動車協会連合会 会長
理事	ティル シェア	日本自動車輸入組合 理事長
理事	海津 博	日本中古自動車販売協会連合会 会長
専務理事	山岡 正博	事務局担当(代表理事)
常務理事	畠山 太作	事務局担当
理事(常勤)	橋本 勝也	事務局担当
監事	井口 武雄	三井住友海上火災保険 名誉顧問
監事	吉永 泰之	SUBARU 取締役
監事	山下 邦勝	全国自動車標板協議会 会長

MENU

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

会員向け　クルマbiz

クルマ社会の健全な発展をめざして



リニューアルした日本自動車会議所のウェブサイト（aba-j.or.jp）

日本自動車会議所 75年の歩み

1946年 ●日本自動車会議所設立

1954年 ●戦後復興計画の一つとして「第1次道路整備5カ年計画」スタート。ここに関係諸税の新設・増税が始まるとともに、今日まで続く会議所の要望活動も本格化する

1956年 ●モータリゼーションの時代に突入するなか、名神高速道路建設の在り方を調査するため建設省（当時）の招待を受ける形で来日した米ワトキンス調査団との会談のなかで、「道路改良費用を自動車業界だけで負担するのは不適当」との見解を引き出す。（同調査団は当時、日本の経済力の割には道路インフラの未熟さを指摘）

1959年 ●道路整備財源のため、自動車関係諸税の新設・増税が頻繁化。全国の自動車業界とともに「全国揮発油税増徴反対同盟」など結成

1972年 ●自動車関連問題国会議員連盟（現自動車議員連盟）が結成。同連盟を通じた要望活動を開始

1977年 ●所得税減税の見返りに自動車関係税増税との政府案が打ち出されたことに対し、会議所内に「自動車諸税増税反対対策本部」設置。増税を阻止

1994年 ●政府赤字国債発行抑制のため、2年に渡り、自動車損害賠償保障事業特別会計（現・自動車安全特別会計）から1兆1200億円を一般会計に繰り入れ

1996年 ●消費税と二重課税になっている「自動車取得税」の撤廃求め総決起大会開催し3千人が集結。13年度税制改正大綱における「消費税10％の時点での廃止」に結びついた

2001年 ●自動車関係14団体（現在21団体）から成る「自動車税制改革フォーラム」結成。道路特定財源の暫定税率廃止を訴える総決起大会を開催。2500人が結集

2002年 ●体験型交通安全啓発イベント「交通安全。アクション」を都内で開催し始める

※写真は2019年開催時のもの

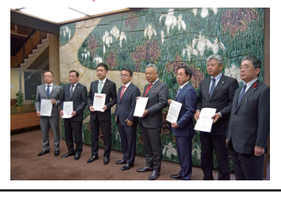
2004年 ●「日本自動車会館」が東京都港区芝大門に開設。分散していた自動車関係の団体が集まり、自動車関連各分野の連携強化や、情報受発信の拠点に

2008年 ●道路特定財源の一般財源化反対活動は頂点に。ユーザー負担軽減を訴える「緊急総決起大会および請願行進」を挙行。行進は自民党本部前から日比谷公園までの1・5キロに及んだ

2009年 ●05年から06年にかけて「道路特定財源の一般財源化反対」の署名活動を展開、1千万人を超える署名が集まるも一般財源化に

2016年 ●自賠責保険料を積み立てた約6100億円が一般会計に繰り入れられたままになっている問題の解決に向け、麻生財務大臣や自動車議連の額賀会長に陳情。18年、15年ぶりに23億2千万円が繰り戻し。以降、4年連続で増額の繰り戻しが実現

2017年 ●日本自動車会館で「親子キッズエンジニア」開催。330人の児童を集めた。東京初開催

2018年 ●アジア初の女性宇宙飛行士、向井千秋氏による創立70周年記念講演会開催

2019年 ●18年、全国780万ユーザーの声を代弁し自動車税引き下げなど求める「統一要望書」を作成。全国のフォーラム団体有志が47都道府県知事に届ける活動を展開。19年に「自動車税の恒久減税」が実現