

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>



2017 **9** No.896

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)

「自動車損害賠償保障制度を考える会」結成



自動車安全特別への約6,000億円繰り戻しを強く要望

平成30年度末までに返済するよう、国や国会議員に働き掛けへ

奥のテーブル中央が座長を務める福田弥夫氏

自 賠償保険料を積み立てた約6,000億円が一般会計に繰り入れられたままになっている問題解決に向け、「自動車損害賠償保障制度を考える会」(座長：福田弥夫・日本大学危機管理学部長)が9月4日に結成され、平成30年度末までに自動車安全特別会計へ繰り戻すよう国や国会議員に強く働き掛けていくことを確認し、要望書=8ページ参照=を取りまとめた。「考える会」は18名のメンバー=9ページ参照=で構成され、当日は代理人1名を含む11名が出席した。当会議所保険委員会の秋田進委員長(日本通運取締役常務執行役員)も呼びかけ人と

してメンバーに名を連ねている。

同じく呼びかけ人の1人である座長の福田弥夫氏は、「ユーザーから預かった保険料の積立金を原資に、運用益によって被害者救済や事故防止事業などが行われている。単なる保険制度ではなく、被害者をきちんと救済していく枠組みができており、世界に誇れる優れた制度である。この制度を継続し発展させていくためにも、6,000億円の繰り戻しは絶対に必要である」と述べ、一致団結して活動していくことを強調した。会合の後、「考える会」では記者会見を開き、約6,000億円の繰り戻しを強く訴えた。

◆◆主な内容◆◆

- 関係省の平成30年度税制改正要望まとまる……………2
- 第1回特別委員会開催……………5
- 自動車安全特別会計からの一般会計繰入金に係る要望……………8
- 自動車損害賠償保証制度を考える会 要望者名……………9
- 第239回会員研修会開催……………10
- 愛知県自動車会議所が新自動車会館の完成式典を開催……………13
- 自動車税制改正改革フォーラムが活動チラシを制作……………14
- 平成29年度交通安全実施計画を策定[東京都]……………15

(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)

関係省の平成30年度税制改正要望まとまる

経済産業省

- ・自動車税の税率引き下げなど「車体課税の抜本見直し」

国土交通省

- ・先進安全技術を搭載したトラック・バスの特例措置の拡充・延長
- ・バリアフリー車両の特例措置の延長

環境省

- ・車体課税の一層のグリーン化の推進

平 成30年度予算概算要求に伴う関係3省の「平成30年度税制改正要望」が出揃った。昨年、消費税率10%への引き上げ再延期が決定し、与党税制改正大綱によって車体課税の抜本見直しが平成31年度税制改正までに行われることとなったことを踏まえ、関係3省では抜本見直しを見据えながら要望を取りまとめた格好だ。

経済産業省は、昨年の大綱を踏まえ、自動車税の税率引き下げなど「車体課税の抜本見直し」に絞り込んで要望。自動車ユーザーの負担軽減や簡素化などを目指す。国土交通省は、「先進安全技術を搭載したトラック・バスの特例措置の拡充・延長」や「バリアフリー車両の特例措置の延長」など個別項目を要望した。環境省は、「車体課税の一層のグリーン化の推進」を要望した。

関係省の平成30年度税制改正要望のポイント (関係項目の抜粋)

【経済産業省】

- ◇車体課税の抜本見直し（自動車取得税、自動車重量税、自動車税、軽自動車税）
 - ・平成29年度与党税制改正大綱等を踏まえ、ユーザー負担の軽減や簡素化等の観点から、自動車重量

税の当分の間税率の廃止を前提にしつつ、自動車税の税率引下げ等の車体課税の抜本的な見直しに向けた検討を行い、必要な措置を講ずる。

【平成29年度与党税制改正大綱】（抜粋）

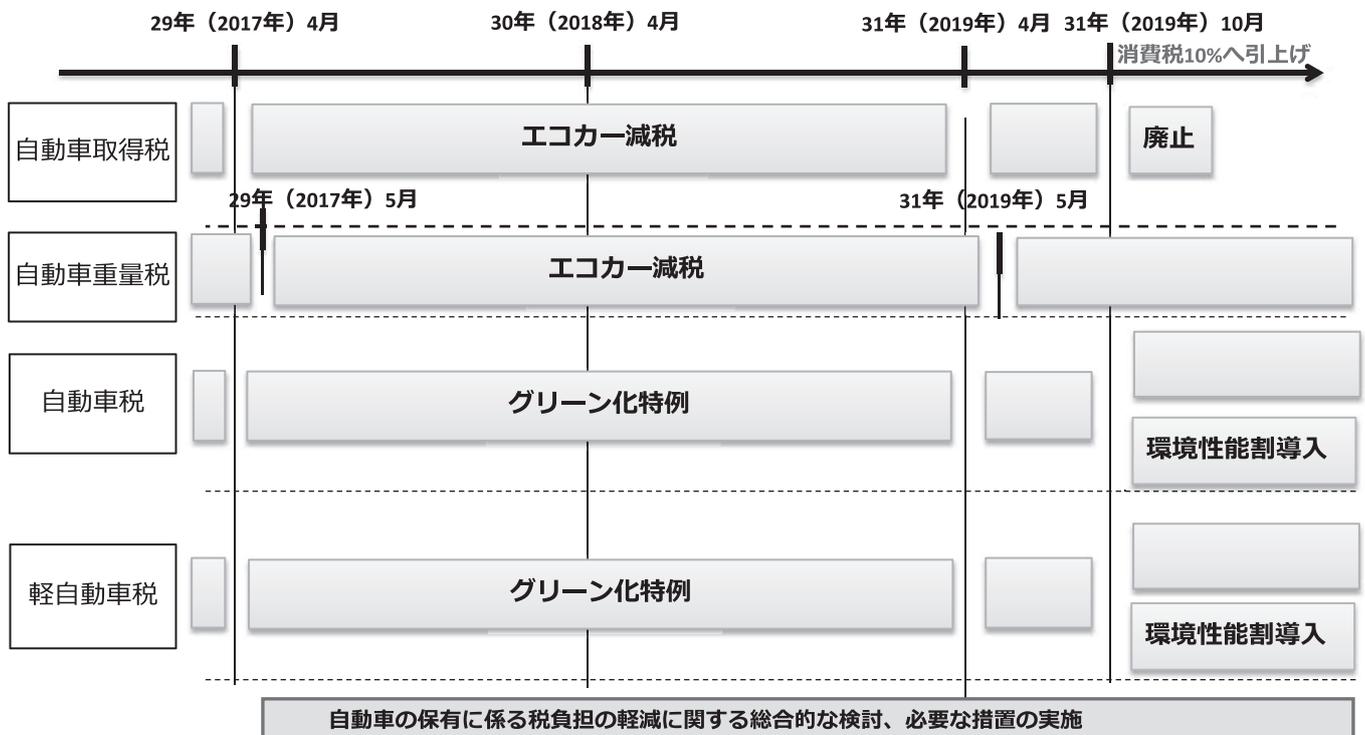
消費税率10%への引上げの前後における駆け込み需要及び反動減対策に万全を期す必要があり、自動車をめぐるグローバルな環境、自動車に係る行政サービス等を踏まえ、簡素化、自動車ユーザーの負担の軽減、グリーン化、登録車と軽自動車との課税のバランスを図る観点から、平成31年度税制改正までに、安定的な財源を確保し、地方財政に影響を与えないよう配慮しつつ、自動車の保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずる。

- ◇自動車取得税の免税点に係る特例措置の延長（自動車取得税）
 - ・中古車流通の円滑化を通じ、省資源化及び循環型社会形成を促進する観点から、自動車取得税の免税点に係る特例措置について、適用期限の延長（1年6カ月間）を図る。
- ◇先進的省エネ・再エネ投資促進税制の創設（法人税・法人住民税・所得税・事業税）

新設・拡充・延長

車体課税の抜本見直し (自動車取得税、自動車重量税、自動車税、軽自動車税)

- 平成29年度与党税制改正大綱等を踏まえ、ユーザー負担の軽減や簡素化等の観点から、自動車重量税の当分の間税率の廃止を前提にしつつ、自動車税の税率引下げ等の車体課税の抜本的な見直しに向けた検討を行い、必要な措置を講ずる。



- ・2030年度のエネルギーミックス実現に向け、省エネ投資促進によるエネルギー効率改善及び再エネのさらなる導入拡大を進めることが重要。
- ・そのため、①省エネ法と連動した大規模又は高度な省エネ取組や、②再エネの自立化・長期安定化に資する投資を促進し、エネルギー利用の最適化・自給率向上を促進する税制措置を新設。
- ・適用期限は平成31年度末まで。

◇バイオエタノール等揮発油に係る課税標準の特例の延長 (揮発油税)

- ・地球温暖化対策の観点からバイオ由来燃料を混合したガソリンの普及を促進するため、バイオ由来燃料を混合してガソリンを製造した場合に、当該混合分に係る揮発油税及び地方揮発油税を免税する措置について、適用期限の延長(5年間)を図る。

◇公共の危害防止のために設置された施設又は設備に係る課税標準の特例措置の延長 (固定資産税)

- ・事業者の公害防止対策に対する取組の促進を図るため、事業者が設置する公害防止施設に係る固定資産税の軽減措置について、適用期間の延長(2

年)を図る。

【国土交通省】

◇先進安全技術を搭載したトラック・バスに係る特例措置の拡充・延長 (自動車重量税・自動車取得税)

- ・交通事故の防止及び被害の軽減のため、衝突被害軽減ブレーキ、車両安定性制御装置を搭載したトラック・バスに係る特例措置を自動車重量税について3年間延長する。また、車線逸脱警報装置を備えたトラック・バスに係る特例措置の対象を拡充する。

◇バリアフリー車両に係る特例措置の延長 (自動車重量税)

- ・高齢者、障害者等の移動上の利便性及び安全性の向上を図るため、バリアフリー車両(ノンステップバス、リフト付きバス、ユニバーサルデザインタクシー)に係る特例措置を3年間延長する。

◇自動車取得税の免税点に係る特例措置の延長 (自動車取得税)

先進安全技術を搭載したトラック・バスに係る特例措置の拡充・延長 (自動車重量税・自動車取得税)

要望の概要			
特例措置の内容	上記①、②の装置	自動車重量税(国税)	自動車取得税(地方税)
	1装置装着	50%軽減(初回のみ)	取得価額から350万円控除
	2装置装着	75%軽減(初回のみ)	取得価額から525万円控除
		対象車両	対象期間
			自動車重量税
			自動車取得税
		トラック・バス	平成27年5月1日～平成30年4月30日 平成29年4月1日～平成31年3月31日

要望			
上記の特例措置	上記参照	延長	
1装置装着 (上記③の装置)	25%軽減(初回のみ)	拡充	拡充
		取得価額から175万円控除	
		拡充	延長
		拡充	拡充
		トラック・バス	平成30年5月1日～平成33年4月30日(3年間) 平成30年4月1日～平成31年3月31日(1年間)

バリアフリー車両に係る特例措置の延長(自動車重量税)

要望の概要					
特例措置の内容					
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">①ノンステップバス</td> <td rowspan="3" style="text-align: center; vertical-align: middle;">初回分を免税</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">②リフト付きバス</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">③ユニバーサルデザインタクシー(UDタクシー)</td> </tr> </table>	①ノンステップバス	初回分を免税	②リフト付きバス	③ユニバーサルデザインタクシー(UDタクシー)	
①ノンステップバス	初回分を免税				
②リフト付きバス					
③ユニバーサルデザインタクシー(UDタクシー)					
要望					
<p>現行のバリアフリー車両に係る自動車重量税の特例措置について、3年間延長する。</p>					

・省資源化及び循環型社会形成の促進等の観点から、中古自動車の流通の活性化を図るため、自動車取得税の免税点に係る特例措置を1年6カ月間延長する。

◇公共の危害防止のために設置された施設又は設備に係る課税標準の特例措置の延長(固定資産税)

・地球環境の保護及び公害の防止を図るため、自動車整備事業者等が取得する廃油処理装置等に係る課税標準の特例措置を2年間延長する。

【環境省】

◇税制全体のグリーン化の推進

持続可能な社会を構築するため、低炭素・循環型・自然共生など幅広い環境分野において税制全体のグリーン化を推進する。

○地球温暖化対策

・「地球温暖化対策のための税」を着実に実施し、省エネルギー対策、再生可能エネルギー普及、化石燃料のクリーン化・効率化などのエネルギー起源二酸化炭素排出抑制の諸施策に充当する。また、

揮発油税等について、グリーン化の観点から「当分の間税率」を維持し、その税収を地球温暖化対策等に優先的に充当する。

○自動車環境対策

・地球温暖化対策・公害対策の一層の推進、汚染者負担の性格を踏まえた公害健康被害補償のための安定財源確保の観点から、車体課税の一層のグリーン化を推進する。

◇公共の危害防止のために設置された施設又は設備(廃棄物処理施設、汚水・廃液処理施設)に係る課税標準の特例措置の延長(固定資産税)

・公害防止用設備に係る固定資産税の課税標準について、ごみ処理施設については1/2、一般廃棄物の最終処分場については2/3、PCB廃棄物等処理施設、石綿含有産業廃棄物等処理施設については1/3、汚水・廃液処理施設については1/3を参酌して1/6以上1/2以下の範囲内において市町村条例で定める割合とする特例措置について、適用期限を2年間延長する。

(日本自動車会議所まとめ)

東京モーターショー来場者拡大策について審議・意見交換 各団体が来場者拡大向け取り組むことで一致



会議所ホームページの改定概要を説明

第1回 特別委員会開催

特別委員会でTMSの概要などの説明の前に挨拶をする日本自動車工業会の鈴木庸弘調査役

日 本自動車会議所は8月29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29年度第1回特別委員会（委員長＝島崎有平・日本自動車販売協会連合会常務理事）を開催し、東京モーターショー（以下、TMS）来場者拡大策、会議所ホームページの改定概要——の2つを議題として審議・意見交換を行った。

メインの議題であるTMS来場者拡大策については、主催者である自工会からのTMS開催概要説明に続いて、自動車会議所より、各団体のホームページ（HP）や機関誌へのTMSの紹介や、支部・会員へのTMS開催情報の展開などを出席団体に依頼し、内容について了承された。

日本自動車会議所は、特別委員会において、平成28年度から自動車産業の人材確保について取り組んでいる。初年度の平成28年度は、全国で開催されるクルマ好きの若者などを対象とした自動車イベント約600件の調査を行い、団体主催の多くのイベントは単独開催のため情報発信の広がりに限界があり、来場者拡大につながりにくい状況であることが分かった。そのため、その対応策として、自動車関連団体の連携によるPR活動の強化を中心に検討を行ってきた。

今年は自動車業界の最大のイベントであるTMSが開催される。本特別委員会は、当イベントを「クルマ」への関心度向上のまたとない機会としてとらえ、各団体が連携した来場者拡大に向けた取り組みの第一歩として活用するべく開催となったものである。

なお、本委員会は、団体間の連携を広げる観点から特別委員以外の団体にも広く出席を招請し、18団体より23名が出席した。

【議事要旨】

1. 東京モーターショー開催概要の紹介と来場者拡大への協力について
 - (1) TMS開催概要
（日本自動車工業会・鈴木庸弘調査役説明）
 - ①第45回TMS2017開催概要

会場：東京ビッグサイト

会期：2017年10月27日（金）～11月5日（日）

(1)プレスデー

10月25日（水）8時00分～18時00分

10月26日（木）8時00分～13時00分

(2)特別招待日／

障がい者手帳をお持ちの方の特別見学日

10月26日（木）13時30分～18時00分

(3)オフィシャルデー（開会式等招待者）

10月27日（金）9時00分～18時00分

(4)プレビューデー

10月27日（金）12時30分～18時00分

(5)一般公開日

10月28日（土）～11月5日（日）

月～土曜日（祝日含む）

10時00分～20時00分

日曜日 10時00分～18時00分

②ステートメント(宣言)

自動車業界を取り巻く環境は大きく変化しており、画期的なテクノロジーが次々と生まれ、人と自動車の関係も多様化している。TMSが次世代モビリティ社会においても発信力のあるイベントであり続けるため、今回以下のステートメント(宣言)を発表し、主催者としてTMSに対する思いを表現した。

クルマの進化は、これからどこへ向かうのだろう。その答えは、きっとひとつではない。もしかしたらそう遠くない未来、クルマという概念は今とはまるで違うものになるかもしれない。

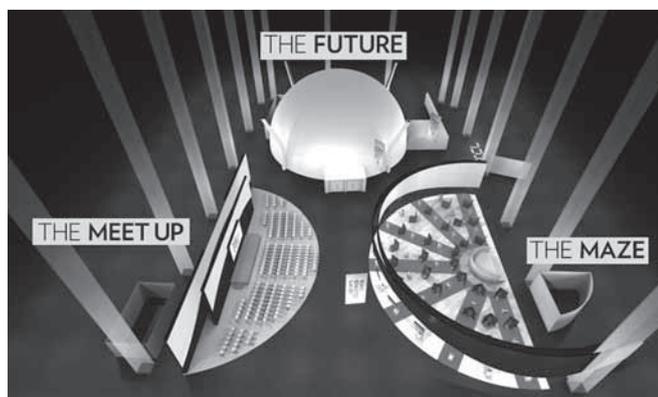
けれど、思い出そう。クルマの本質とは何かを。それは人を動かすものだ。ココロを動かすものだ。私たちの可能性をひろげ、自由にするものだ。クルマが変われば人やモノだけでなくもっと多くのものを動かせる。社会を前進させ、境界を超えて世界をもっと自由にできる。

だからこそ東京モーターショーは、クルマという枠を超えて生まれ変わろうと思う。世界最先端のナレッジがぶつかりあい、新たなイノベーションやビジネスを生み出すイベントへと進化する。時代とともに成長しながらモビリティ産業の次のミッションを指し示す。

さあ、回転数を上げよう。あらゆる境界を超えて、クルマの未来を拡張していく冒険のはじまりだ。

③ショーテーマとロゴ

ステートメントの思いを表したショーテーマとロゴは次のとおりである。



図A 「TOKYOCONNECTED LAB 2017」 展示イメージ

世界を、ここから動かそう。

TOKYO MOTOR SHOW 2017
BEYOND THE MOTOR TMS

ロゴの「TMS」は東京モーターショーの頭文字で構成しており、これからのテクノロジーやモビリティ、さらには既存の枠を超えて様々な方向に拡張・発展していくことが表現されている。

④TMSの見所、新企画・主催者テーマ展示の紹介

業界の枠を超えて、モビリティの楽しさ、発展を表現するために自工会会員メーカーが一体となって検討した主催者テーマ展示「TOKYOCONNECTED LAB 2017」(図A)。お客様視点で解りやすく未来のモビリティ社会を体験していただく参加型プログラム。概要は以下の通り。

1. インタラクティブ展示「THE FUTURE」(図B)

メガシティ東京における2020年、さらにその先のモビリティ社会の俯瞰体験を大きなドーム型の空間で約300人が体験可能。

2. VR展示「THE MAZE」(図C)

体験者(お客様)視点で約30人が同じバーチャル空間で将来のモビリティ社会をネットワーク型VR試乗で体験いただく。

3. トークイベント(番組)「THE MEET



図B インタラクティブ展示「THE FUTURE」イメージ



図C VR展示「THE MAZE」イメージ

UP」

クルマ業界に加え様々な業界・分野のビジネスリーダー、トレンド・リーダーと将来のモビリティ社会を語り合うプログラム、同時にWeb上で番組配信し、情報発信を図る。

さらに、これまで好評だった試乗体験プログラムをお台場臨海エリアで拡大して行うことも大きなポイントである。お台場特設会場、センタープロムナード、メガウェブの3カ所で超小型モビリティ試乗体験、オフロード同乗体験、次世代技術体験、パーソナルモビリティ体験など用意している。

このほか、来場者サービスとして、東西展示棟間に加え、試乗会場へのシャトルバスも運行、東京モーターショー公式アプリでクルマファン向けコンテンツ、新規テクノロジーコンテンツ、混雑情報の提供など行う予定。

すでに公開しているTMSオフィシャルウェブサイト (<http://www.tokyo-motorshow.com>) は、9月21日の概要発表会に合わせて、さらに詳しい情報やコンテンツを掲載するので、ご期待いただきたい。

今回のTMSは、前回よりさらなる盛り上げを図り、前回の約81.5万人を上回る来場者の獲得を狙っていく。各団体におかれては、来場者の拡大に向けて特段のご協力をお願いしたい。

(2) 来場者拡大への協力(事務局説明)

当会議所としても、TMSは自動車業界によって最重要のイベントであり、業界一体となった盛り上げを図りたいと考えている。各団体に対して、TMS来場者の拡大に向けて、以下の具体的なお協力をお願いしたい。

- ①団体HPへのTMSバナーの掲載
- ②団体発行の機関誌、情報紙へTMS開催案内、最新情報の掲載
- ③団体主催イベントでのTMSの紹介
- ④TMS開催期間中、東京ビッグサイトにおける団体の会議開催ならびにTMS見学の実施
- ⑤団体支部・会員へのTMS開催情報の展開

(3) 意見交換

意見交換では、出席団体より、すでに来場者拡大に向けて取り組みを始めている事例の紹介や、自工

会に対して、来場者拡大のためにはこれまで以上に早い段階での開催概要に関する情報開示が必要との意見などが出された。

島崎委員長からもTMSの来場者拡大は自動車業界の重要テーマであり、自工会・関係団体間と連携を強化していきたいと協力を促すコメントがあり、以上を踏まえ、各団体において、来場者拡大向け取り組みを行うことが了承された。

最後に、自工会より、今後TMSに関するリリースの早期提供、バナー掲載に関する積極的な情報提供のほか、割引チケット提供の支援などを行っていく旨の説明があった。

2. 自動車会議所のHP改定概要について(事務局説明)

当会議所は、8月に自動車産業の情報発信基地としてHP (<http://www.aba-j.or.jp>) を改定した。主な特徴は、会員団体・企業が行う展示会・講演会、会議・委員会、刊行物、交通安全、社会貢献、キャンペーン・表彰・記念日、人事などの情報を、トップページ=図D参照=に新着情報として掲載し、さらに検索ができるよう機能を追加した点である。

会員団体・企業会員に対しては、上記に関する情報提供と窓口担当者の登録を依頼しており、ご協力をお願いしたい。

また、併せて本HPの内容に対するご意見・ご要望についてもお願いしているところであり、HPの内容の向上に積極的に活用していきたいと考えている。

以上の内容が説明され、特別委員会は終了となった。



図D 会議所HPトップページ

自動車安全特別会計からの一般会計繰入金に係る要望

平成29年9月4日
自動車損害賠償保障制度を考える会

自動車損害賠償保障制度は、自動車ユーザーの支払った保険料で、不幸にして交通事故の被害に遭った人たちの救済を確かなものにするための、世界に誇れる共助の仕組みです。

しかし、保険料から交通事故被害者への支援を中心とする交通事故対策のために積立てた資金が、自動車ユーザーにあまねく知られないまま、一般会計に貸し出されており、未だに6,169億円(平成29年度末)が返済されずに返済期限である平成30年度を迎えようとしています。

とりわけ、特別会計の運用益によって実施されている被害者救済や事故防止対策の事業は、積立金が返済されていないことにより、事業の持続可能性を大きく毀損されかねない状況になっています。

また、交通事故死者数が67年ぶりに3,000人台まで減少している中でも、重度後遺障害者数は2,000人弱で横ばいの状況が続いており、更なる事故防止対策とともに、後遺障害を負われた方々の回復に向けたなお一層の質的・量的施策の充実が期待されています。

自動車ユーザーのみならず、すべての国民が安心して移動の自由を享受できる社会を持続していくためにも、被害者救済や事故防止対策などの事業を行っている自動車損害賠償保障制度の持続可能性を高めることは大変重要であるという認識を踏まえ、以下のとおり要望します。

1. 自動車安全特別会計(自賠責保険料積立金・剰余金)から一般会計に繰り入れられている6,169億円を大臣間の覚書の通り、平成30年度末までに返済していただきたい。
2. 今後、交通事故の被害者が将来にわたって安心して生活することができ、被害からの回復が可能となるよう、また、交通事故による被害者の発生を少しでも減らすことができるよう、被害者救済や事故防止対策の更なる充実を図るとともに、これらの問題に関し、十分な説明責任を果たしていただきたい。

以上

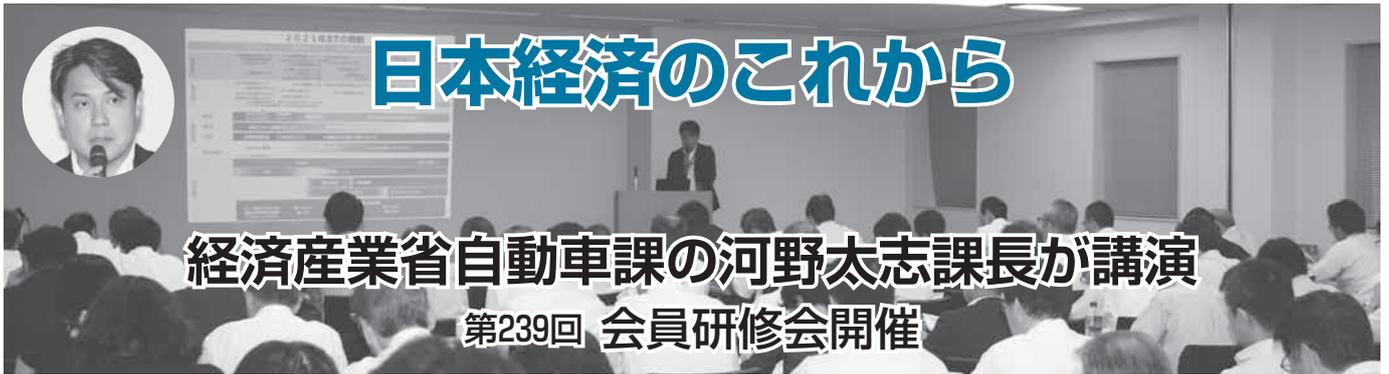
自動車損害賠償保障制度を考える会 要望者名

- ※ 福田 弥夫 日本大学 危機管理学部長 (呼びかけ人及び座長)
- ※※ 桑山 雄次 全国遷延性意識障害者・家族の会 代表 (呼びかけ人)
- ※※ 秋田 進 一般社団法人 日本自動車会議所 保険委員会委員長 (同)
- ※※ 矢代 隆義 一般社団法人 日本自動車連盟 会長 (同)
- ※※ 相原 康伸 全日本自動車産業労働組合総連合会 会長 (同)
-
- ※ 赤塚 光子 元立教大学教授
- * 甘利 公人 上智大学 法学部教授
- 北原 浩一 NPO 法人 交通事故後遺障害者家族の会 代表理事
- ※ 古謝 由美 NPO 法人 日本脳外傷友の会 理事長
- ※※ 古笛 恵子 弁護士
- 佐藤 則男 一般社団法人 交通事故被害者家族ネットワーク 共同代表
- 児玉 正弘 一般社団法人 交通事故被害者家族ネットワーク 共同代表
- * 鈴木 共子 NPO 法人 いのちのミュージアム 代表理事
- ※ 福井 康子 都市経済研究所 主任研究員
- 細見 みゑ NPO 法人 東京高次脳機能障害協議会 理事長
- ※ 堀野 定雄 神奈川大学 工学研究所 客員研究員
- ※※ 松本 純一 公益社団法人 日本医師会 常任理事
- 宮井 淳 損害保険労働組合連合会 中央執行委員長

上記要望者名は、「今後の自動車損害賠償保障制度のあり方に係る懇談会」メンバーのうち、呼びかけ人の呼びかけに応えたメンバーを中心に構成されています。

※：国土交通省・今後の自動車損害賠償保障制度のあり方に係る懇談会メンバー

*：金融庁・自動車損害賠償責任保険審議会メンバー



日 本自動車会議所は8月30日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第239回会員研修会を開催し、経済産業省製造産業局自動車課の河野太志課長が「日本経済のこれから」と題して講演した。参加者は約100名。

【講演要旨】

I. 短期

2021年までの、海外と国内の政治・経済を概観してみると、足元は米国、欧州ともにある程度堅調に推移していくとみるのが一般的な見方であるが、米国のFRB（米連邦準備制度理事会）による利上げなどの影響もあり、18年半ばに米国経済が調整局面に入る可能性を指摘する向きもある。欧州にも政治・金融不安リスクがあり、中国経済については、過剰債務や米中の貿易リスクが常に背中合わせとなっている中で、いつリスクが顕在化してもおかしくない、との見方もある。

日本をみると、2019年10月に予定通り消費税を引き上げる場合、18年には引き上げを確定させる必要があり、同じ時期に自動車の車体課税の見直し論議も控えている。政治日程では18年には自民党総裁選や、衆議院の任期も近づき総選挙が視野に入るスケジュールである。

この2018年という年は、海外経済の空気がどうなるかによるところもあるが、米国では中間選挙も行われる中、日本は消費税引き上げ論議や選挙などを迎えることになり、色々と騒々しい1年になる可能性がある。

国内経済については、製造業がリード役になる形で、低金利と円安の継続により、引き続き足元の景気は拡大していくが、2018年あたりからは円高基調にシフトしていくリスクもあり、2019年以降は消費増税による影響、オリンピック景気の反動、さらには人口減少の進展による構造的な影響などが現れて

くる可能性がある。

II. トレンド

ビッグデータや人工知能（AI）がもたらす社会の変革が現実的になる中で、実際に起きていること、起きようとしていることは何か、という問題意識を持ちながら政策運営を行っている。

日本の産業構造を見ると、今でも製造業が多くの付加価値を生んでいる。分厚い中間層を作るためには、製造業をしっかり育てることが重要であることは、オバマ前米国大統領も指摘していたところである。米国は金融とITに軸足を置きすぎ、これが格差の拡大を招いてきたという批判である。しかし、ロボット・AIの活用拡大が進む第3次以降の産業革命では、工場の無人化が一層進み、製造業は雇用の受け皿としての機能を失うかもしれない。日本は人口が減少しているが、逆にこれを強みとして新たな産業革命を受け入れることができるのかどうか。産業の収益構造は激変の一途をたどっている。電機業界の轍を踏まないよう、自動車で勝てるシナリオ・負けないシナリオを、危機意識をもって作っていく必要がある。

III. 当面の対応策

1. 自動車産業を巡る状況

関東圏内を例として、製造品出荷額の上位15業種の変遷をみると、1980～90年代は多様な業種が日本の産業を支える構造だったが、2000年代に入ると電気機械の減少により、自動車関連のみ突出した一本足構造に変化してきている。多様性を確保した強い産業構造をつくっていかねばならないことは論をまたない。

他方で、自動車製造業は、2014年に出荷額・設備投資額・研究開発費ともに、全製造業の2割を占めており、金額とともに、その割合も全て1995年時点から増加している。また、海外現地生産も増えてい

るものの、日本からの輸出総額に占める自動車の割合は1995年には17%（約7兆円）であったが、2016年には22%（約15兆円）と拡大している。やはり、自動車産業に日本経済の命運がかかっているといっても過言でない状況であり、経済産業省としても自動車産業が負けない手を打っていかねばならないと強く認識している。

2. 自動車産業の4つの構造転換

今後自動車産業が直面する4つの大きな変化の波として、「電動化」「コネクテッド」「自動走行」「新たなサービス」をとりあげる。

(1) 電動化

世界のEV・PHV市場の重点は中国にシフトしている。2013年の国別のEV・PHV市場シェアはアメリカが第1位であったが、2016年には中国が第1位となっている。中国国内のEVのメーカー別シェアをみると中国国内メーカーが圧倒している状況である。

世界の車載用蓄電池（バッテリー）市場においても2013年に中国勢のシェアは3%程度だったものが、2016年には約30%まで上昇している。

先日インドからの出張から戻ってきたばかりであるが、インド当局も積極的にEV普及を推進していく方針を強調していた。インド市場に中国メーカーが入っていけば、さらに中国メーカーの存在感が大きくなっていくことになろう。

バッテリーについては、液系リチウムイオン電池のセルの価格が低下しつつあり、性能限界の到来ともに投資量の競争が激しくなりつつある。日本企業は次世代電池の開発や最適制御システムなどで優位を保っていかなければならない。電池の技術をもたないドイツはバッテリーの規格化の議論を進めているという話もあり、それも課題の1つとなる可能性もある。

(2) コネクテッド

コネクテッドについては、様々な論点があるが、自国の市場で一定規模の消費者を確保できる中国、米国、EUと異なり、日本が自国市場でプラットフォームを取っていくことは難しい。その環境の下で、どこの地域、どの企業と組んでやっていくか、アジアの地域は今後どうなるか、皆さんともしっかり議論していきたいと思っている。

(3) 自動走行

自動走行については、高速道路や限定地域でのサ

ービスが先行するのではないかと、というのが一般的な見方と認識している。いわゆるオーナーカーでは、2020年までに各社とも車線変更を含む高機能な自動走行レベル2を実現、サービスカーでは2020年頃から限定された空間でのレベル4などを実現するという時間軸で動いているものと了解している。自動走行を支える技術は、運転における「認知」「判断」「操作」の段階ごとに必要な技術が分かれ、完成車メーカー、サプライヤーによる競争が進んでいる。センシング技術、判断技術、AI半導体の競争力が重要になってくる。日本の産業として、これにどう対応するかを考えていかないといけない。

(4) 新しいサービス

新しいサービスについては、カーシェアリングの拡大など世界で様々な動きが見られる。自動車メーカーも積極的に対応をしつつある。ビークルを問わず、「移動」に着目すれば、移動に関わる様々なコストをどのように効率的に下げることができるか、ここにサービスプロバイダーのビジネスチャンスが出てくる。高齢化の進む地方はどうか、B to Bの分野ではどうか、色々な視点で社会構造を捉えた議論を行う必要がある。

3. 産業政策の基本的な対応原則

(1) 協調と競争の最適化

電動化、コネクテッド、自動運転などへの対応については、その全てに各社がバラバラに対応するのはリソース的に限界がある。各社が共通して利用する共有インフラを協調領域と設定し、オールジャパンでリソース制約を乗り越えていく必要があると考えている。

協調領域の具体例としては、日本の自動車メーカーと地図メーカーが、高精度3次元地図を扱う会社であるDMPを設立した例や、自動車メーカー9社などによる内燃機関に関する技術的課題を解決するAICEを設立した例などがあげられる。

(2) 思い切ったビジネス環境の実現

トラックの後続車無人システムによる隊列走行や地方公共交通維持のための無人自動走行、超高速充電インフラの整備など、新しいビジネスの種となるプロジェクトを実施する。

技術レベルが必ずしも高くなくても、社会需要があるサービスをまずは始めてみる、そこで必要となる制度インフラを整える、成功モデルをスピーディ

図 国の公道実証プロジェクト(※1及び4が、経産省・国交省のプロジェクト)



一に作ってしまう、それを横展開する。こういったスピード重視のやり方が良い分野もある。例えば、地域における自動走行実証実験にチャレンジしている。＝図「国の公道実証プロジェクト」参照＝

<具体例1 小型カート活用>

- ・福井県永平寺町……点朝晩は通勤通学者の永平寺口駅への移動手段とし、日中は廃線跡の遊歩道(参ロード)を利用した観光客の永平寺の移動手段として活用。
- ・石川県輪島市……複数のルートを利用した、観光地や生活施設の巡回手段として活用。
- ・沖縄県北谷町……海沿いの遊歩道を利用した、ホテルから観光地への移動手段として活用。

<具体例2 小型バス活用>

- ・茨城県日立市……日立電鉄の廃線跡を利用するBRT(バス・ラピッド・トランジット)路線を活用して無人バスを走行。公道区間の走行もあり。

(4) 自由貿易を基本とした国際戦略

主要国の自動車生産・販売・輸出(2015年)をみると、現在でも日本は、国内で生産(928万台)して、一部を国内販売(504万台)、そして残りの数多くの台数を輸出する構造である。中でも米国向け輸出台

数(160万台)はいまだに大きい。「自由貿易体制の堅持」はわが国経済の死命線である。

(4) 部品産業の競争力強化

2004年から15年までの10年間で、自動車に占める電子部品比率は原価ベースで19%から40%に上昇しているとの調査もある。今後の自動運転、コネクテッド化の進展を見込んだ時、日本の部品メーカーがいかに上手にこの構造転換に対応することができるか。

欧米系のサプライヤーはM&Aを大規模に実施している一方、日系は漸進的に規模を拡大している。どちらが正しいということではないが、M&Aは、研究開発費の増大に対応しスピード感を持って企業規模を拡大させるうえで効果的な選択肢であるのは間違いない。

極めて動きの速い現在の自動車産業をめぐる状況に対しては、政策当局も健全な危機感をもって臨むべきと考えている。議論のための議論に時間を費やしている余裕はない。現在を時代の転換点ととらえ、スピーディーに政策対応をしていくことが重要と考えている。



愛知県新自動車会館の完成式典を開催

自動車関係団体の総合拠点としての役割を担う

愛知県自動車会議所

完成式典で挨拶に立つ愛知県自動車会議所の山口真史会長。
写真内は来賓として挨拶する当会議所の内山田竹志会長



知県自動車会議所は9月1日、名古屋市西区のウェスティンナゴヤキャッスルで今年2月に竣工した新自動車会館の完成式典を開催した。式典には入館17団体をはじめ、来賓や関係団体関係者など約120人が出席した。

式典ではまず、山口真史会長（愛知トヨタ自動車社長）が挨拶に立ち、「会議所と会館のこれまでの歩みは、関係当局のご指導と、関係各位のご協力の賜物であり、歴代会長はじめ先輩役員各位のご尽力と職員の皆さまのご苦勞によるものと心より厚く御礼申し上げます」と感謝の言葉を述べた後、次のように話した。

「自動車業界のグローバルな変化は速く、先を見通すのが難しい時代となっていますが、日本の自動車産業の発展、そしてユーザーにとっての安心・安全・快適なクルマ社会の実現に向けて、自動車産業の集積地であるこの中部地区が、ますます元気に活躍することが期待されています。会議所としまして、関係団体と協力・連携しつつ、これからも尽力してまいります」

続いて中部運輸局の石澤龍彦局長はじめ来賓5人が挨拶。当会議所の内山田竹志会長も来賓として出席し、「愛知県自動車会議所は、初代の山口昇会長の卓越したリーダーシップの下、1954年に設立され、日本経済を支える国内随一の自動車産業集積地、愛

知県の目覚ましい発展に大きく貢献してこられました。クルマ社会の健全で調和のある発展を目指すという理念は、現在の第5代山口真史会長まで代々受け継がれております。近年、自動車関係業界はグローバルな通商問題や人材不足、自動車税制改革への対応など、内外で様々な難しい局面に直面しており、また最新テクノロジーの開発競争は熾烈を極め、業界の枠組みもクルマ社会そのものも大きく変わろうとしております。このような環境変化に的確に対応するには、愛知県自動車会議所と新自動車会館を中心とした業界一体での取り組みが一層重要度を増してまいります。皆さまの一段のご発展とご活躍を祈念申し上げます」と祝辞を述べた。来賓挨拶の後、会館建設に貢献した関係者への感謝状贈呈などが行われ、祝賀会へ移行した。

地下1階地上5階建ての新自動車会館は、愛知県の自動車関係団体の総合拠点としての役割を担い、同会議所ははじめ17団体が入居している。旧会館は、愛知県の自動車業界の中核的拠点として1962年に建設されたが、老朽化が進み、また耐震化への対応も迫られていた。同会議所は2014年に創立60周年を迎え、記念事業の一環として会館建設事業に着手。今年2月に新会館が竣工し、7月に立体駐車場なども含めた全施設が完成に至った。

「クルマの税金」の負担軽減・簡素化を訴える活動チラシを制作

自動車税制改革フォーラム 自動車ユーザーの声収集活動などで配布

当 会議所や日本自動車連盟（JAF）など自動車関係21団体で構成する自動車税制改革フォーラムはこのほど、「クルマの税金」の負担軽減・簡素化を訴える活動チラシを制作した。フォーラムでは、平成31年度税制抜本改正に向けて、世論喚起の継続的盛り上げが不可欠との認識の下、「自動車ユーザーの声収集活動」を全国展開している。活動チラシは例年、税制改正論議が始まる10月に制作していたが、今年はユーザーの声収集活動が本格化する9月に制作し、収集活動が行われているイベント会場などで配布を開始している。

チラシは、最新データを基に、いかにユーザーが重い税負担を強いられているかが分かる内容となっており、不合理な自動車税制の実態や、JAFが7～8月に実施したユーザーアンケートの結果も掲載。ユーザーに対して、「声を聞かせてください」、「ユーザーの声を結集しよう」と訴え掛けている。

ユーザーの声収集活動は昨年10月、フォーラム初の試みとして実施。イベント会場4カ所(計6日間)で870人からクルマの税金に対して率直な意見や感想をパネルに書いてもらい、これらの声は国会議員にも届けられ、切実なユーザーの理解促進につながった。フォーラムでは昨年の結果を踏まえ、今年は全国展開しており、活動ツールのチラシを広くユーザーに配布するなどして

みんなで考えよう!
クルマの税金

ご存知でしたか? 自動車には…

- 1 9種類・8兆円もの税金が課せられています。
- 2 国際的に見ても極めて重い負担になっています。最大34倍
- 3 不合理な「自分の関税」や「Tax on Tax」といった仕組みが続いています。

クルマは生活に欠かせないのに…

皆さんの声を聞かせて下さい!!

重すぎる税負担を軽減し、複雑で不合理な仕組みが見直されるよう、自動車ユーザーの声を結集しましょう。

JAF(日本自動車連盟) JAF税制 検索

日本自動車連盟(JAF) 日本自動車工業会 日本自動車販売協会連合会 全国軽自動車協会連合会 日本自動車部品工業会 日本中古自動車販売協会連合会 全日本トラック協会 日本自動車会議所 全国商業用自動車協会 日本自動車整備振興会連合会 日本自動車リース協会連合会 日本バス協会 全国通運連盟 日本自動車整備工業会 全国ハイパータクシー連合会 全国レンタカー協会 日本自動車タイヤ協会 日本二輪車普及協会 自動車販売小売業協会 全国自動車部品流通協会のほか、以上21団体 協賛

自動車税制の現状を知ってもらい、多くのユーザーの意見や訴えを集めることにしている。

PM2.5 濃度が改善

平成28年度の大気汚染状況

東京都環境局の測定結果

東 京はこのほど、平成28年度の大気汚染状況の測定結果をまとめた。それによると、微小粒子状物質（PM2.5）の改善が進んだ半面、光化学オキシダント（Ox）は環境基準を達成でき

ず、今後課題を残した。このため東京都では、光化学オキシダントの原因となる揮発性有機化合物（VOC）、窒素酸化物（NOx）の排出削減対策に引き続き取り組んでいく計画だ。

このほどまとめた項目別の環境基準の達成状況は、二酸化窒素（NO₂）が一般環境大気測定局（一般局）では11年連続で全ての測定局で環境基準を達成した。また自動車排出ガス測定局（自排局）でも前年度と同様、35局中34局で達成し、達成率は97%だった。

浮遊粒子状物質（SPM）は、前年度に続き一般局、

自排局とも全ての測定局で環境基準を達成した。ディーゼル車排出ガス規制の効果と考えられている。

微小粒子状物質は、都内の全82局で測定したが、一般局では47局中46局、自排局では35局中30局で環境基準を達成した。環境基準の達成率は、それぞれ前年度の85%から98%へ、40%から86%へと大きな改善が見られた。

光化学オキシダント濃度が高くなると発令される夏季の光化学スモッグ注意報は、発令日数が5日で、過去2番目に少ない発令日数だった。光化学オキシダントの年平均濃度はここ数年横ばいだが、0.12ppm以上の高濃度となった時間数も2000年度頃から減少傾向が鈍り、ここ数年は下げ止まりの兆しが見られる。

二氧化硫黄(SO₂)、一酸化炭素(CO)は、2000年度の三宅島噴火による影響を除き、1988年度以降、全ての測定局で環境基準を達成している。またベンゼン(BZ)、トリクロロエチレン(TCE)、テトラクロロエチレン(PCE)及びジクロロメタン(DCM)は、2004年度以降13年連続で、全ての測定局で環境基準を達成している。

〔東京都自動車会議所〕

死者数 140 人 以下を目指す

「平成29年度交通安全実施計画」策定

東京都

東 京都はこのほど、「平成29年度東京都交通安全実施計画」を策定した。昨年4月に策定した「第10次東京都交通安全計画」に基づき、都の区域内における陸上交通の安全に関して今年度に取り組むべき具体的な施策を定めたもので、「交通死亡事故連続減少～チャレンジロード140」を共通標語に掲げ、平成29年の道路交通事故死者数(交通事故統計は暦年ベース)を140人以下とすることを目指す。

平成32年度までの5カ年計画である「第10次東京都交通安全計画」では、最終的に死者数を125人以下と世界主要大都市の中で最も少ないレベルにすることが目標。一方、平成28年は159人と戦後最少のレベルまで減少した。死者数の内訳をみると、年齢

別では65歳以上の高齢者が4割を占め、状態別では自転車乗用中が2割、二輪車乗車中が4分の1を占めている。

「平成29年度東京都交通安全実施計画」では、「第10次東京都交通安全計画」で定めた①高齢者の交通安全の確保、②自転車の安全利用の推進、③二輪車の安全対策の推進、④飲酒運転の根絶——の4つの重点課題などに対応した交通安全施策を推進し、交通事故及び交通事故死傷者数の発生を抑制する。とくに、「高齢ドライバー対策」「交通安全に関する広報啓発活動の充実・強化」「放置自転車対策」「自転車の安全利用」「安全運転と車両の安全性確保」に関する施策を拡充する。

〔東京都自動車会議所〕

災害時の

水上バス活用へ

「客貨混載」を実証実験

東京都など

東 京都と東京都公園協会、ヤマト運輸は共同で、8月10日から31日まで、水上バスを活用した「客貨混載」の実証実験を実施した。災害時に帰宅困難者のみならず医療器材や救援物資も円滑に輸送できるようにするため、隅田川から東京湾にかけて運航している水上バス活用の可能性を検証するのが狙い。模擬貨物を輸送して、荷役時間や必要人員、旅客輸送への影響などを確認した。

実証実験に使った水上バスは、都が所有する防災船で、平常時は公園協会が「東京水辺ライン」として旅客運航している。手ぶら観光サービスの拡充や、二酸化炭素(CO₂)削減と交通渋滞緩和につながるモーダルシフトを推進するヤマト運輸が参加した。

実験では、観光に訪れた顧客から荷物を預かり、顧客が観光を楽しんでいる間に、荷物を水上バスで目的地まで配送することを想定して、定期運航中の水上バスで模擬貨物を輸送。搬入・搬出における所要時間や人員、船内での安全確保のための人員配置、旅客輸送への影響などを確認した。

〔東京都自動車会議所〕

大門
ペソ
倶楽部

Vol. 16

「取る方」と「取られる側」のはなし

1959年にA. イシゴニス
が“発明”した小さなクル
マに大きな身体のイギリス
人と乗り込み、外見からは
意外に思われるその居住空間を確かめながら、ロ
ンドンを高速M1で北西に向かうと、同国第2の
都市バーミンガムに着いた。

戦後、日産自動車が技術提携したオースチン社
(当時)の本拠。だが市街は、大戦中のドイツ空
軍の空爆のせいか、煤けた印象だった。

そのバーミンガムの手前でM1を降りると、コ
ベントリー。ここは対照的に超モダンな都市改造
が見られ、ジャガー社もあるクルマの町。コベン
トリー・クライマックスなどとすごい名前のエン
ジンもあった。

そのコベントリーの領主レオフリック伯爵(968
~1057年)とその夫人ゴディバのことを引合いに、
自動車税制のことを書いてみたい。

どこまで史実かわからないが、勝手にまとめる
と、ことの発端は、信心深い領主が、新しい寺院
をもう一つ造ろうと思いついたところから始まる。

で、その財源を「新税」に求めようとしたところ、
かねがね重税に苦しんでいた領民たちを見る

エッセイスト/ジャーナリスト 栗山 定幸
に見かねていた領主夫人のゴディバが、強く領主
を諫め、そこで領主は、夫人が反対できなくなる
ことを期待し、無理な交換条件を出す。

ところが夫人は、彼の出した厳しい注文通り、
一糸まとわぬ姿で、町の市場を端から端まで騎乗。
領民たちも、夫人の意を汲み、覗き見しないよう
通りに面した窓という窓を閉め、外出も控え、領
主は重課税を引っ込めざるを得なくなった——と
いう話である。

要は、税金は、取る方と取られる側との、力関
係で決まるということ。ただ、領主と領民の力関
係はよく分かるが、領主と夫人の力関係はどうだ
ったのか。頭が冴えて弁がたち、途方もない向こ
う見ずな実行力もある夫人。そのうえ、領民から
の絶大な支持も得ていた。内実は夫人の力のほう
が強く、だからこそ「取る方」であるはずの領主
が引き下がるざるを得なかったのではないか。

話を本題に戻すと、日本の自動車関連税制も例
外ではない。自動車先進国に例を見ない、複雑な
税制は、ユーザーのためにも何とかしなくてはな
らない。そのためには、明晰な理論武装が必要だ
が、永田町、霞が関に継続して訴えていく「力」
も忘れてはなるまい。

日本自動車会議所会員 (平成29年9月10日現在)=団体会員88、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
- 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
- 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 日本自動車機器器具工業会
- 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
- 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 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 若手県自動車会議所

- 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77、推薦会員6)