

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

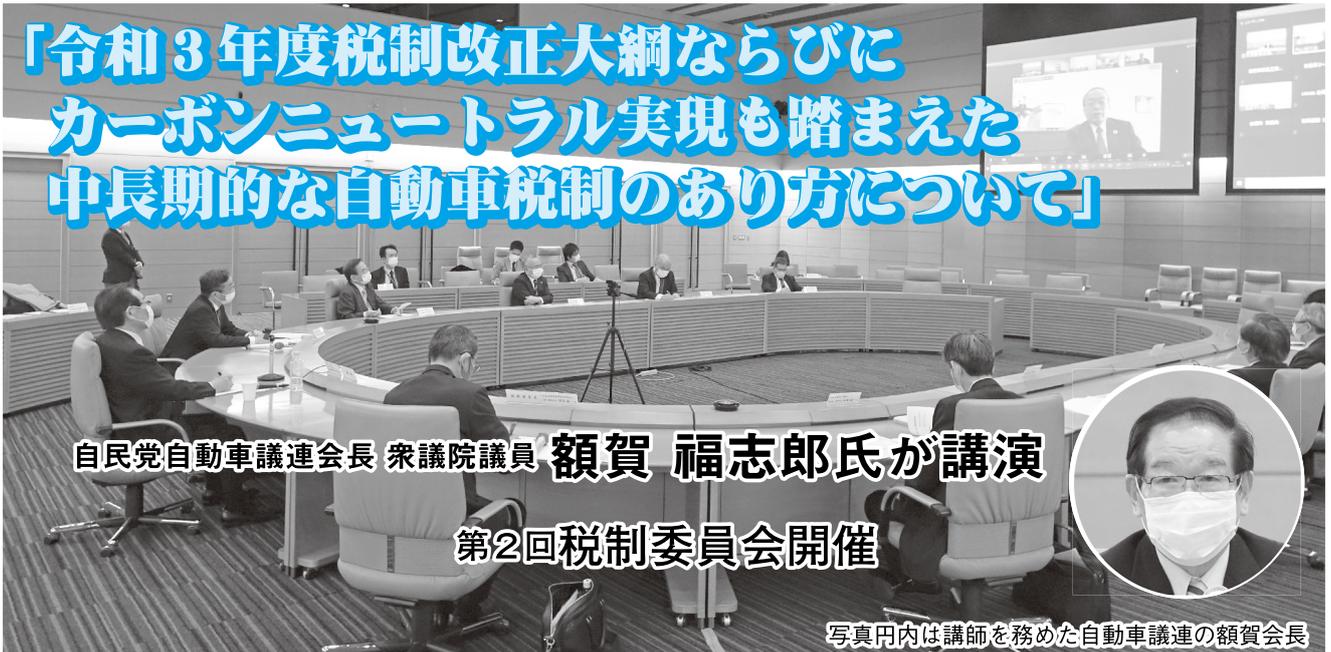
<https://www.aba-j.or.jp>



2021 2・3 No.931

発行人 山岡 正博 編集人 田村 里志

「令和3年度税制改正大綱ならびに カーボンニュートラル実現も踏まえた 中長期的な自動車税制のあり方について」



自民党自動車議連会長 衆議院議員 額賀 福志郎氏が講演

第2回税制委員会開催

写真内は講師を務めた自動車議連の額賀会長

日 本自動車会議所は2月19日、東京・千代田区の衆議院第一議員会館「国際会議室」で2020年度第2回税制委員会（委員長：関島誠一自販連法規・税制委員会委員長）を開催し、衆議院議員で自民党自動車議連会長の額賀福志郎氏が、「令和3年度税制改正大綱ならびにカーボンニュートラル実現も踏まえた中長期的な自動車税制のあり方について」と題して講演した。新型コロナウイルス感染対策に留意したことなどもあり、出席者42名のうち19名がリモートで出席した。

委員会では、自民党総合エネルギー戦略調査会の

会長も務めている額賀氏が、「令和3年度税制改正大綱」を総括するとともに、昨年10月に菅総理が所信表明演説で宣言した「カーボンニュートラル実現」に向けて、自動車産業の役割や課題などについても提言した。今回は、当会議所の内山田竹志会長もリモート出席し、講演後の意見交換の中で、「（カーボンニュートラル実現に向けては）例えば、自動車関係諸税を一旦、全て廃止したうえで、炭素税や環境税も含めて、そこから新しい税制を構築する一つのチャンスでもある」として、抜本見直しに向けた考えを示した。（関連記事は3～5ページに掲載）

◆◆ 主な内容 ◆◆

- | | |
|----------------------------|---|
| ■ 第209回理事会開催……………2 | ■ 第84回運営委員会開催……………9 |
| ■ 第2回税制委員会開催……………3 | ■ 自動車税制改革フォーラム「ツイッターを活用した活動」の実施結果……………9 |
| ■ 第1回経済・産業委員会開催……………6 | ■ 2020年度「不正改造車を排除する運動」の中間報告まとめ……………10 |
| ■ 自賠審で浜島保険特別委員長が意見陳述……………8 | ■ 「自動車登録等適正化推進運動」実施中……………11 |

(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)

2021年度事業計画および予算の2議案を審議 創立75周年の契機もとらえ業界の結束を後押し

組織運営見直し、税制、
交通安全など重点分野に注力



第209回理事会開催

審議に先立ちリモートで挨拶をする内山田会長（左スクリーン）

日 本自動車会議所は3月5日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第209回理事会を開催し、「2021年度事業計画」「2021年度予算」の2議案が審議され、いずれも原案どおり承認された。新型コロナウイルスの感染拡大に伴う緊急事態宣言下の開催のため、内山田竹志会長はじめ一部の理事がリモートで出席。理事会では、定款により内山田竹志会長が議長を務め、内山田会長の議事進行の下、審議が行われた。

＝事業計画の詳細等は次号で紹介＝

審議に先立ち、内山田会長が挨拶し、「私ども自動車業界は、共に働く550万人が、社会のライフラインである自動車を通じて、それぞれの分野でコロナ禍と戦い、日本経済や国民生活に貢献すべく不断の努力を続けております。厳しい環境に直面する今ほど、自動車業界の結束が求められている時はありません。2050年カーボンニュートラルの実現と、自動車関係諸税の抜本の見直しという大きな目標を見据えて、当会議所は業界の総合団体として、会員の皆さまをはじめ、自動車業界と一体となって全力でチャレンジしていく所存です」と抱負を述べた。また、当会議所が本年6月で創立75周年を迎えることから、「この節目を機に、自動車業界のさらなる結束を図るべく、役員体制の見直しやSDGsへの取り組みも強化し、新たな時代へ向けて事業を再構築し

ていく予定です」と述べ、来年度の活動に意欲的に取り組む意向を示した。

この後、審議に入り、まず畠山太作常務理事が2020年度の活動進捗状況を報告したうえで、2021年度事業計画案について説明した。事業計画では、「組織運営」「税制」「交通安全」「保険」「クルマ好き拡大」を引き続き重点項目(分野)として取り組み、「組織運営の見直しに加えて自動車業界のPR強化や表彰制度の創設」「SDGs達成に向けた業界の機運向上」「2050年カーボンニュートラル実現を巡る動向フォロー」などに取り組むことにしている。

組織運営の見直しについては、畠山常務理事が背景や課題とともに、新たな役員体制の方向性について説明。今後、5月26日開催予定の定時総会での承認に向けて、関係する役員に加えて、会員への説明・周知や、定款の変更案作成など必要な作業を進めていく、とした

引き続き2021年度予算案を説明したうえで、最後に報告事項として「役員見直し案との関連もあり、評議員の委嘱は本理事会では行わないこととしたい」旨、付け加え、2議案はいずれも承認され理事会は終了した。なお、理事会に先立ち本理事会への上程議案を審議する第84回運営委員会も2月26日に日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で開催され、議案は委員全員一致で承認されている。



自民党自動車議連会長 衆議院議員 額賀福志郎氏が講演

自動車産業におけるカーボンニュートラル実現に向けた課題と対応の方向性について提言

当会議所の内山田会長とも意見交換

第2回税制委員会

表

紙（1ページ）に記載のとおり、日本自動車会議所は2月19日、東京・千代田区の衆議院第一議員会館「国際会議室」で2020年度第2回税制委員会（委員長：関島誠一自販連法規・税制委員会委員長）を開催し、衆議院議員で自民党自動車議連会長の額賀福志郎氏が、「令和3年度税制改正大綱ならびにカーボンニュートラル実現も踏まえた中長期的な自動車税制のあり方について」と題して講演した。

額賀氏の講演に先立って、まず関島委員長が挨拶した。関島委員長は、「自動車業界は『100年に一度の大変革期』の真っ只中にあり、その最中をコロナ禍に見舞われました。CASEやMaaSといった新たな潮流が、産業構造のあり方にも波及しつつあります。非常にハードルの高い、さまざまな難しい課題に直面していると認識しており、政府・与党の皆さまとも、建設的な議論を重ねてまいりたい」との認識を示したうえで、「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、一丸となって活動を続けてまいります所存です」と述べ、今後の取り組みに意欲を見せた。

この後、額賀氏による講演が行われ、額賀氏は冒頭、「現在、地球温暖化対策などの環境問題をどうしていくのが、世界中で最大の政策課題となっています。環境問題に取り組んでいくうえで自動車は非常に重要な柱であると考えていますので、皆さんと一緒に現場の声を反映させて、自動車業界が引き続き発展できるような基盤を作っていかなければならないと思っています」と話し、税制改正大綱とカ

ーボンニュートラルをテーマに講演した。

講演後には出席者との活発な質疑応答が行われ、出席者からは「カーボンニュートラルが世界的な潮流あるいは競争となっている中、日本政府はカーボンニュートラル実現を成長戦略に位置付けています。是非、政府には企業が積極的に研究開発ができるような、また消費者が新しいテクノロジーを体験・享受できるような、税制面のサポートなどをお願いしたい」、「カーボンプライシングの議論の中では、EUで検討されている『国境調整措置』なども取り上げられていると聞いていますが、国際競争力を削ぐようなことがないような観点から議論を進めていただきたい」、「電動化は促進すべきだと思いますが、化石燃料による発電の割合が高く、原子力発電が十分に機能していない現在、EVなどへの転換が必ずしもCO₂削減に貢献しないのではないかとの議論もあります。電源構成の面からも検討いただきたい」などの意見・要望が出された。

最後にリモート出席した当会議所内山田竹志会長からの講演のお礼と意見交換＝発言要旨は5ページに掲載＝で委員会は終了した。

【額賀先生 ご講演要旨】

昨年秋から始動した令和3年度税制改正の議論において、常に念頭にあったのは世界的な脱炭素の動きでした。コロナ禍の中、自動車業界は大変革の波に直面していることに加え、欧州主要国を中心に内燃機関のみで走行する自動車の販売を禁止する動きも加速しています。もちろん、ガソリン車では日本に敵わないという欧米メーカーの戦略的な事情もあ

「令和3年度税制改正大綱」検討事項

自動車関係諸税については、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献するものとするとともに、自動運転をはじめとする技術革新の必要性や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等の自動車を取り巻く環境変化の動向、地域公共交通へのニーズの高まりや上記の環境変化にも対応するためのインフラの維持管理や機能強化の必要性等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、受益と負担の関係も含め、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。

るでしょうが、菅総理の「2050年カーボンニュートラル宣言」もあり、こうした潮流を見て自動車業界のことを考えていくことが大事だろうと思っています。

大綱では、日本経済における自動車業界の重要性をよく認識したうえで、与党として、将来に向かって危機感を持って対応していこうと訴えたつもりです。また、コロナ禍で日本経済全体が冷え込んでおり、消費も落ち込んでいるわけですから、急激な変化は望ましくないということも根底にありました。

車体課税については、「コロナ禍で増税は考える必要はない」という考えが一貫してありました。また税調の場では、自動車産業を取り巻く環境の変化や、あるいはCASEや2050年カーボンニュートラル実現に向けた対応などが熱心に議論され、新しいモビリティ社会に相応しい「受益と負担」の再構築が必要との自動車業界からの要望も踏まえ、大綱の「検討事項」＝4ページ参照＝の中で「モビリティの多様性を受けた利用者の広がり」ということを明記しました。

さらに、菅総理の宣言も踏まえて、「『2050年カーボンニュートラル』目標の実現に積極的に貢献する」とも明記しました。これは、世界的な脱炭素化の流れの中で、日本の自動車産業が世界に冠たるものとして引き続き国際競争力を維持して勝ち抜いていくために、官民挙げてしっかりと対応していくことが大事であるということを強調しています。自動車産

業に対する大きな期待でもあるわけです。

そこで今日は、自動車産業におけるカーボンニュートラル実現に向けた課題と対応の方向性についてお話ししたいと思います。

先ほども触れましたが、欧州や中国を中心にEVやPHVの市場が急激に拡大しており、電動化の推進が世界的な潮流となっています。各国政府においても、高い電動化目標を掲げています。日本も、こうした世界的な潮流に後れを取らないようにしなければなりません。

菅総理も1月に始まった通常国会での施政方針演説で、「2035年までに新車販売で電動車100%を実現する」という目標を明言されました。ただ、わが国においては、日本の強みであるHVやFCVで稼ぐ力を維持しながら電動化を推進していく必要があります。日本の強みを活かすという産業政策の観点や、またこうした強みを支える中小サプライヤーや販売店のことも忘れてはなりません。電動化によって、地域経済や雇用に甚大な影響が出ないように、しっかりと目くばりをしていく必要があると思っています。

2050年カーボンニュートラル実現に向けては、EV、PHV、商用車を中心とするFCV、燃料のカーボンニュートラル化などメニューや課題はさまざまありますが、複数の技術イノベーションを追求していくことが重要と考えています。世界の潮流に乗り遅れることがないように、われわれも業界の皆さんも、前を向いてチャレンジしながら共に進んでいくことが大事であると考えています。

その電動化を進めるうえで最大の鍵となるのが蓄電池です。蓄電池は、自動車向け以外にも業務・産業用などさまざまな分野で活用が見込まれており、新たな社会インフラとも言われています。ここ3年で市場規模が約4倍に拡大していますが、中国・韓国がシェアを伸ばす一方で、日本のシェアは低下しています。

こうした現状や、中国・欧州が大胆な政策支援を行っていることを踏まえ、蓄電池・資源・材料などへの大規模投資支援を国家プロジェクトとしてオールジャパンで進めていくことを、われわれは政府へ要求しています。蓄電池の低価格化や大容量化の実現により、コストや設計上の制約から解放されれば、電動化が難しいと言われる軽自動車や商用車についても転換が進んでいこうと見ています。

私は自動車議連の会長のほか、自民党の総合エネルギー戦略調査会の会長も務めています。カーボンニュートラルの問題については、調査会でも昨年春から議論してきました。エネルギー基本計画は3年ごとに見直されることになっており、現在の第5次基本計画は2018年に決定したものですので、昨年4月からゼロベースで見直しに着手し議論を進めています。菅総理の「カーボンニュートラル宣言」には驚きましたが、このことは世界の潮流に後れを取らないよう政策転換したということであり、われわれも支持しています。

自動車産業のカーボンニュートラル実現に当たっては、一筋縄ではいかないさまざまな課題が山積しています。しかし、日本経済を牽引する自動車産業が変わっていかねば2050年までの目標は到底、実現できません。自動車関係諸税についても、CASEへの対応という観点だけでなく、電動化推進やカーボンニュートラル実現に貢献するものに変えていかなくてはなりません。そしてその結果、自動車産業が新しい波に乗り切って勝者にならなければなりません。そのためには、国も国家プロジェクトとしてあらゆる支援をして、皆さんと一緒に勝ち残るよう努力していきたいと思っています。

本日は、ありがとうございました。

【内山田会長 発言要旨】

今日は額賀先生から自動車税制の状況と、菅総理が所信表明演説で宣言されましたカーボンニュートラルの実現に向けた自動車産業の課題について、大変分かりやすくご説明いただきました。ありがとうございました。

本日、お話を伺い、私から2点ほど額賀先生にご要望申し上げたいと思います。

1点目は、エネルギーの問題ですが、菅総理のカーボンニュートラル宣言を受けて、日本自動車工業会の豊田会長が自動車産業を代表し、「われわれ自動車産業は電動化に最大限の挑戦をしていきます」と宣言させていただきました。ただ、自動車は燃料を使って走るものですから、その燃料、エネルギーがどうなっていくのかを示していただきたいと思っています。



自動車議連の額賀会長（左）とリモートで意見交換をする当会議所の内山田会長（右）

ここがカーボンニュートラルになっていないと、いくら多様な自動車をつくっても、実質的なCO₂は減っていきません。エネルギー政策として、カーボンニュートラルをどう進めていくのかは、重要な問題であると考えています。ただ、そのために上がったコストを利用者が負担するという仕組みですと、結局エネルギーコストがどんどん上がり、産業競争力が向上することにはなりません。

ある日突然、ゼロエミッションのクルマだけが走るといことはありませんので、HVやPHVなどを上手に活用しながら、CO₂削減の実効性を今日から明日へ継続し、ゼロエミッションにつなげていくことが必要だと思います。

是非、エネルギーのグリーン化、そしてそのプロセスの中で、自動車はどう対応していくことができるのか、お考えいただきたくお願いいたします。

2点目は税制の問題ですが、当然、カーボンニュートラルに伴って税制面にもいろいろな影響が出てくると思います。政府ではカーボンプライシングの議論もされていますが、その先にチラチラと見えるのが、炭素税や環境税、国境調整税などです。今後、何らかの税制につながっていくのかもしれませんが、それが消費者や企業に過大な税負担とならないようご議論いただきたいと思っています。

一方で、会議所の会長として期待している面もあります。例えば、自動車関係諸税を一旦、全て廃止したうえで、炭素税や環境税も含めて、そこから新しい税制を構築する一つのチャンスでもあるのではないのでしょうか。抜本的に税制を見直していただきたい。

カーボンニュートラルが、税についての大きな転換点になると思いますので、是非、ここで自動車関係諸税の抜本的な見直しも並行して行っていただくよう、よろしくご要望申し上げたいと思います。

「グリーン成長戦略」と「経産省の来年度自動車関係予算案・税」をテーマに経済産業省自動車課の神田補佐が説明



第1回経済・産業委員会開催

写真円内は講師の神田啓史課長補佐

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、2020年度第1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〔当時〕）を開催した。新型コロナウイルス感染拡大を受けた緊急事態宣言下で、委員長以外のすべての委員（約30名）がリモート出席した。委員会では経済産業省製造産業局自動車課の神田啓史課長補佐が「グリーン成長戦略及び自動車関係予算・税について」と題して、昨年末に取りまとめられた「グリーン成長戦略」と2020年度経産省自動車関係予算と税について講演した。活発な質疑応答・意見交換があり委員会は終了した。

■「グリーン成長戦略及び自動車関係予算・税について」

講師：製造産業局自動車課 神田啓史課長補佐
 <グリーン成長戦略～自動車・蓄電池を中心に～>

「グリーン成長戦略」の背景については、菅総理が昨年秋に「2050年カーボンニュートラル」を宣言し、世界的な脱炭素化の流れもある中、これを成長戦略の柱として位置付けていくことになった。これまで環境はどちらかというと経済の足かせ的な捉え方の向きがあったが、欧米では既に成長戦略と位置付けており、いつまでも日本が従来的な捉え方をしていると世界から乗り遅れてしまうことになる。従来の発想を転換し、積極的に対策を行うことが産業構造や社会経済の変革をもたらす、次なる大きな成長に繋がっていく。「経済と環境の好循環」を作っていく産業政策こそが成長戦略そのものであるという考えのもと、年末に「グリーン成長戦略」として取りまとめられた。ただ、まだ中間整理に近いものであり、これからさらなる具体化が求められる。

「グリーン成長戦略」を実現していくためには民間企業だけではなく、官民一体でやらないといけない。今後5～6月に向けてアップデートし、必要な支援については、夏以降の概算要求等にもつなげていきたいと考えている。

電力部門の脱炭素化は大前提であり、自動車分野では、走行時のCO₂だけに着目していてもカーボンニュートラルにならず、製造段階から廃棄段階といったライフサイクル全体にわたって見ていく必要がある。また、電化社会の中では、それを支える電力が石炭火力で作られているのであれば真のカーボンニュートラルにならないため、エネルギー政策と一体となって進める必要がある。2050年カーボンニュートラルの実現イメージは、電化の裏側に、電力部門の再エネ、原子力などの脱炭素化がしっかりと担保されることで、カーボンニュートラルが実現されると考えている。

本年は「エネルギー基本計画」が改定される年を迎えており、2030年のエネルギーミックスを考える中で、セットで見直しをしていかなければならない。エネルギー政策の道筋を明らかにしていくことが大きなポイント。

成長戦略を実現していく枠組みとして、①予算、②税、③規制改革、④規格・標準化、⑤民間の資金誘導など分野横断的な政策ツールを総動員し、国際協調・国際連携を推進してパッケージで進めることを考えている。

分野別には「エネルギー関連産業」、「輸送・製造関連産業」、「家庭・オフィス関連産業」の大きく3つのカテゴリー、14分野が挙げられる。自動車産業は日本経済の屋台骨であり、その意味で「自動車・蓄電池産業」分野についての社会からも期待が大き

いものと認識している。自動車産業がこれまでわが国経済を支えて続けていることは疑わざる事実だが、今世界で起きている変化を着実に捉えないと30年後に同じ姿でいられるのかという危機感を強く持っている。皆さまには官民一体となって5～6月のグリーン成長戦略の改定に協力いただきたい。

自動車分野でカーボンニュートラルを目指すということは、「車の使用段階（Tank to Wheel）」が着目され、とにかく電気自動車を進めれば良いという議論になりがちだが、そこだけやれば良いということではない。燃料の「ライフサイクルCO₂」（モノが生まれてから消費、廃棄されるまでの一連の流れのなかで排出されるCO₂を全て含めたもの）の排出量について、燃料部門においてどうやってカーボンニュートラルにしていくかを考えないといけない。

また、製品のライフサイクル全体でも、原材料取得から製品製造、リサイクル・廃棄に至るまでを見ないといけない。例えば電池の製造に電力を使うことで大量のCO₂を排出すれば、自動車の電動化をやっても、ライフサイクル全体でみると、結果的にCO₂が増えるということも起こり得るが、そのようなことが生じると電動化を進める意味がなくなってしまうので、エネルギーの脱炭素化とパッケージでやっていく必要がある。

電気自動車（EV）普及には、現時点では、資源／材料から車両、充電インフラなど上流から下流まで様々な課題が存在する。その中で、ボトルネックとなるのが「電池」であると考えている。電池のみでBEV（バッテリーEV）のコストの約3割を占め、電池の性能が走行距離等の車体性能に直結する。電池・素材の大規模投資支援や鉱物の安定的かつ安価な確保も重要になってくる。資源の確保だけでなく、リサイクルの社会システムを構築することで有効活用することも必要。

<現時点の支援策（補助金・税制等）>

①補助金関係

- サプライチェーン補助金（1次補正：2,200億円、3次補正：2,108億円）
- カーボンニュートラル基金（3次補正：2兆円〔10年間〕）
- ・2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、官民を挙げて、野心的なイノベーションに挑戦。政府の2兆円の基金を呼び水に、目標達成に挑戦す

ることをコミットした企業に、技術開発から実証・社会実装まで一貫通貫で支援

⇒特に注力する分野：蓄電池、水素等

- CEV補助金（当初+3次補正：約270億円）
- サポカー補助金（3次補正〔繰越〕：約400億円）
- 事業再構築補助金（3次補正：1.1兆円）

②税関係（車体課税以外）

- カーボンニュートラル税制
- 繰越欠損金の控除上限の引上げ

※次期通常国会に産業競争力強化法改正案を提出

○研究開発税制

③車体課税

一言で言えば「コロナ禍での増税なし」を実現できた。本来的には燃費技術の向上を踏まえた見直しにより大幅増税の年となるところ、抑え込んで、守り抜いた。具体的には、エコカー減税、環境性能割の延長・見直しや環境性能割の臨時的軽減措置の延長ができたので、販売の現場では是非活用をお願いしたい。

一方、税調から大きな宿題が出ている。「令和3年度税制改正大綱」には、「我が国経済がコロナ禍にあることを踏まえ、急激な変化（増税）は望ましくないものの、CASEや世界的な脱炭素の動きもあり、本来的には税制を抜本的に変えていかないといいけない。次のエコカー減税等の期限到来時に抜本的な見直しを行うことが大前提であり、今回の税制措置は一定の猶予期間にすぎない。関係省庁及び自動車業界には、この期間内に上記の大変革に対応する準備を早急に整えていくことを望みたい」という趣旨の記載がある。

カーボンニュートラル、CASEへの対応として皆さまとコミュニケーションをとって、これから先の税制改正につなげていきたい。

検討事項のところには、従来「保有から利用への変化」といった、いわゆる走行課税を惹起することしか書かれていかなかったが、業界の皆さまからの意見を反映し、「受益と負担」の再構築についても言及された。具体的には「モビリティの多様化を受けた利用者の広がり」もあり、「受益と負担の関係も含め、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」と書き込まれているので、引き続き議論をお願いしたい。

浜島保険特別委員長がリモート出席し意見陳述

金融庁・自動車損害賠償責任保険審議会

自賠責保険料率の引き下げも決定

金 融庁の自動車損害賠償責任保険審議会（自賠審）が1月13日及び同18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が両日とも出席した。緊急事態宣言発令に伴い、対面方式での実施が中止となり、リモート方式のみの開催となった。13日の審議会において浜島委員は「令和3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。審議会の議事では、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おり、13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、これを受けて18日の審議会で新料率案が提案され、了承された。

1. 1月13日（第142回）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※（118.3%）に対し、2020年度実績見込み110.3%、2021年度見通し110.2%と改善。

→ 交通事故の減少等により損害率は110%程度と前回の基準料率改定時の想定以上の黒字。保険契約者への還元を活用される滞留資金の残高は増加傾向で、さらに新型コロナウイルスの影響により今年度上半期において事故が減少し、その分増加したことから、料率引き下げが了承された。

※損害率 = (支払保険金 / 収入純保険料) × 100

2) 諮問・報告事項

・自賠責保険普通保険等の約款の一部変更

自動運転車による事故の場合、契約者または被保険者に対して自動運行装置の作動状況（ON/OFF）の通知を課す旨明示

・国土交通省から2021年度自動車安全特別会計の運用益の用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。

3) 一般会計からの繰戻しについての意見陳述

○浜島委員（当会議所特別委員長）

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。2021年度予算でも4年連続増額にて47億円が繰戻しされ

た。さらに、2020年度第3次補正予算では8億円余りの追加の繰戻しがなされ、コロナ禍においても、交通事故被害者が十分な介護サービスを受けられるよう、介護者の待遇改善や人材確保に関わる支援が盛り込まれた。考える会として要望してきたことに沿うものであり評価したい。

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6,000億円を超える繰入金も早期に返済されることを引き続き求めたい。なお、国交大臣と財務大臣の書面合意は、2022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。新たな大臣間合意では、毎年交渉により繰戻し額を決定する方式ではなく、将来を見据えた返済のロードマップの提示を要望していきたい。

○国土交通省回答

（自動車局保障制度参事官室・中山泰宏参事官）

一般会計からの繰戻しは被害者やそのご家族の不安が生じないように、今後も財務省に対して求めたい。来年度は2022年度までになっている大臣間合意の更新時期となり大変重要な局面だと認識。中長期的にどのような被害者救済対策が必要かを昨年8月から開催の検討会でも議論しているので、財務省としっかり協議してまいりたい。今後ともご支援をお願いしたい。

2. 1月18日（第143回）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（1/13）で示された方向性に沿って、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2021年4月1日より適用することなどについて了承。新基準料率は全車種等の平均で6.7%の引き下げ（現行基準料率比）。

◇2021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）：
20,010円（△7.1%、現在21,550円）
- ・営業用普通貨物（最大積載2トン超、1年契約）：
28,380円（△7.0%、現在30,530円）
- ・営業用乗用自動車（東京、大阪等、1年契約）：
93,120円（△8.9%、現在102,200円）



日本自動車会議所は2月26日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、第84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5日に開催する第209回理事会の上程議案について審議した。新型コロナウイルス感染防止の観点から、出席者の約半数がリモートでの出席となった。

山岡正博専務理事の挨拶および新委員紹介、永塚委員長の議事進行に続いて、畠山太作常務理事が2021年度事業計画案（含む役員体制見直し）および同予算案について説明。審議・意見交換を経て、議案は承認され、委員会は閉会となった。

「ツイッターを活用した活動」の実施結果まとまる

フォロワー数は 392 人 自動車税制改革フォーラム

関心の高さを見るエンゲージメント率は一般平均を上回る5.7%

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」（事務局：日本自動車会議所）が昨年10月から展開した「ツイッターを活用した活動」の実施結果がまとまり、2月中旬に各団体に報告された。フォーラムでは、新型コロナウイルス感染拡大のリスクを回避するため、この活動をトライアルで実施。税制改正の議論やヒアリング、要望活動などが活発に行われる10月～12月の2カ月間にわたり計8テーマを投稿した。活動終了時（12月18日時点）のフォロワー数は392人で、投稿に対するユーザーの関心を見る指標の一つ、エンゲージメント率は一般平均を上回る5.7%だった。

SNSを使ってユーザーに訴求する活動は、新型コロナウイルス感染拡大のリスク回避だけでなく、新たなアピール手段としてフォーラム内でここ数年、検討されてきた。その結果、若者をはじめ、広く一般にアピールできるツールとしてツイッターが選ばれた。ツイッターでは、イメージキャラクターの「カー太くん」が、クルマの税金のおかしな仕組みなどを訴え、インプレッション数（投稿が表示された合計回数）が17万5,000回近くにも達した。報告書では、「一般的にこの開設期間や投稿頻度で考えれば、合計インプレッション数76万回・エンゲージメント数43,382回は、ほぼ狙い通り。また、一般的にエンゲージメント率は5%が平均と言われていることから、ある程度の効果はあったものと考えられる」と

しており、2021年度もツイッターなどのSNSを活用した取り組みを検討していく予定である。



カー太くんのツイッターの画面（掲載日は10/23）

【ツイッターの実績】

- 投稿数：8テーマ10回
 - 「過重な自動車関係諸税」（10/23）
 - 「当分の間税率」（10/30）
 - 「若者のクルマ離れ」（11/6）
 - 「高すぎるクルマの税金のクイズ」（11/13）
 - 「Tax on Tax」（11/20）
 - 「環境性能割」（11/27）
 - 「自動車税・軽自動車税の恒久減税」（12/4）
 - 「税制改正大綱の結果と自動車関係諸税」（12/11）
- ※上記8テーマに加え、「カー太くんの自己紹介」と「11/13のクイズの回答」を投稿
- フォロワー数：392人（活動終了時の12/18時点）
（カー太くんをフォローしているユーザー数）
- インプレッション数：合計760,044回
（投稿が表示された合計数）
- エンゲージメント数：合計43,382回
（リツイート数+いいね数+返信数+その他のアクション数の合計）
- エンゲージメント率：平均5.7%
（エンゲージメント数/インプレッション数）

2020年度「不正改造車を排除する運動」 新型コロナが街頭検査などに影響

国土交通省が実施結果(中間報告)まとめる

国 国土交通省は先ごろ、2020年度「不正改造車を排除する運動」の実施結果(中間報告)を取りまとめた。例年、当会議所など自動車関係33団体で構成する「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)全体会議で公表していたが、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、3月初めに書面で各団体に展開された。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おり、特に6月の強化月間には、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積極的に訴えている。

報告によると、国交省が啓発活動に用いたポスターは約2万枚、チラシは約28万枚に及び、地方の出入機関や公共施設、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300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。

広報・啓発活動のほか、国交省、警察庁、独立行政法人自動車技術総合機構、軽自動車検査協会などが全国で374回の街頭検査を行い、計1万7,709台の車両(このうち二輪は147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132台(同28台)に整備命令が出された。

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」(92件)、「基準不適合マフラーの装着等」(60件)、「タイヤのはみ出し等」(38件)、「着色フィルムの貼付等」(14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。ただ、新型コロナウイルス感染症は街頭検査の実施件数自体にも影響を及ぼしており、国交省によると、昨年の強化月間(6月)の実施実績は前年度と比べて約30ポイント減少しているという。

なお、協議会からもウェブサイトでのPR活動結果が報告され、YouTubeに配信した動画広告の視聴回数は6月1日～30日までの1カ月間で約102万回に上ったという。事務局では「コロナの状況下で、YouTubeの滞在時間が伸びており、広告の視聴状況も良くなっていることが影響したと考えられる」と分析している。



2020年度の強化月間の啓発ポスター

死傷者数2万7,000人以下へ

世界一安全安心な都市目指す

東京都が第11次交通安全計画

東 京都交通安全対策会議は、2021年度から25年度までを計画期間とする「第11次東京都交通安全計画」(中間案)をまとめた。死者数110人以下、死傷者数2万7,000人以下と世界主要大都市の中で最も少ないレベルを目標に掲げ、世界一安全安心な都市の実現を目指す。3月23日まで都民の意見を募り、4月にも国の交通安全基本計画策定を受けて正

式策定する。

東京都の交通事故発生件数は着実に減少しており、2020年は2万5,642件(前年比15.8%減)と大幅に減少した。半面、死者数は2019年に戦後最少の133人に減少したものの2020年は155人と大幅に増加し53年ぶりに全国ワーストになった。このため、2020年度までの第10次計画で掲げた「死者数125人以下」と「死傷者数2万8,000人以下」という目標はいずれも未達成に終わった。これに対し、第11次計画はさらに死者数を15人、死傷者数を1,000人下回る目標を掲げ、対策を強化する。

具体的には「重視すべき視点」として、「高齢者及び子供の交通安全の確保」「自転車の安全利用の推進」「二輪車の安全対策の推進」「飲酒運転の根絶」

「先端技術の活用」「『新しい日常』への対応」「東京2020大会を踏まえた交通安全」の7項目を提示。それぞれの視点について、詳細な施策を明示する。このうち、『新しい日常』への対応については、

コロナ禍で対面による交通安全教育に制限が生じていることに対応、オンライン講習やウェブサイト、SNSなどの媒体を活用した教育に取り組むこととする。
〔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

自動車登録等 適正化推進協議会 変更・移転手続きの早期実施を呼びかけ OSS申請によりオンラインでも手続きが可能

日 本自動車会議所など自動車関係13団体で構成する「自動車登録等適正化推進協議会」（事務局：自動車検査登録情報協会）は、国土交通省、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ます。同協議会では、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ます。

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ります。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」が必要です。

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ります。また、これらの通知が以前の住所や所有者に届けられ、トラブルの原因にもなりかねません。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ます。

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、裏面には全国の間い合わせ先電話番号の一覧が掲載されています。詳細は同協議会事務局の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ます。また、自動車登録手続きと、税の納付・車庫証明の取得を、オン

ラインで一括して行うことを可能とした「自動車保有関係手続のワンストップサービス」（OSS）でも手

続きすることができます。OSS申請には、マイナンバーカード対応のICカードリーダーが必要とのことです。

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ます。

関連アドレスは次のとおりです。

■自動車検査登録情報協会ホームページ

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

■OSSポータルサイト

<https://www.oss.mlit.go.jp/portal/>

クルマの手続き 忘れずに!!

引っ越した時 引っ越したときは変更登録が必要です。詳しい手続きはこちらから <https://www.mlit.go.jp/portal/kenbatoroku/toroku/1923.htm>

所有者が変わった時 所有者を変更したときは移転登録が必要です。詳しい手続きはこちらから <https://www.mlit.go.jp/portal/kenbatoroku/toroku/1924.htm>

ワンストップサービス(OSS)

- 自動車登録手続と税の納付・車庫証明の取得をオンラインで一括して行うことを可能とした「自動車保有関係手続のワンストップサービス(OSS)」でも手続きすることができます。
- 詳しい手続きはこちらから <https://www.oss.mlit.go.jp/portal/>
- OSS申請にはマイナンバーカード対応のICカードリーダーが必要です。

※お困りのお問い合わせは欄外をご覧ください。
※軽自動車・軽自動車以外の登録・変更・移転は、最寄りの警察署へお問い合わせください。
※「自動車検査証」は所有する都道府県の窓口へ、「軽自動車検査証」は所在する市町村の窓口へお問い合わせください。

国土交通省 協力

訃報

大阪自動車会議所元会長
(当会議所会員元代表者)

大和 健司氏

合通ホールディングス相談役で大阪自動車会議所元会長の大和健司氏が1月9日、逝去された。84歳だった。大和氏は同社社長時代、1996年2月～2010年6月まで全日本トラック協会副会長を、2004年6月～2006年6月まで大阪自動車会議所会長を務められた。2011年6月に同社社長を退かれ、2014年6月まで会長に就かれた。

大門
ペソ
倶楽部

Vol. 51

鮮やかな「引き際」とは何か

経済ジャーナリスト 福田 俊之

草木の芽が萌え出る春は、出会いと別れの季節。ようやく国内でも新型コロナウイルスワクチンの先行接種が医療機関などから始まっているが、一方で新たな変異ウイルスも各地で確認されるなど、引き続き予断を許さない状況にあることに変わりはない。それでも桜の開花予想の便りとともに、退職、異動、転勤、引っ越しなどと、身近な周辺にも新たな始動へ希望と不安を抱きながら移り変わる光景を見かける。

また、この頃の新聞には企業や組織の人事の記事で溢れているが、紙面を広げると真っ先にそんなニュースに目を向けてしまうのは、長い間、経済雑誌の編集記者としてトップ交代の舞台裏などを取材してきた習性なのだろうか。それには、メディアが独自に取材した、いわゆる“特ダネ”もあれば、会社側が取締役会の決定後に公表した発表記事もある。わずか数行の掲載でも、その行間からまるでドラマを見るような悲喜こもごもの筋書きが読み取れることも多く、興味は尽きない。

例えば、2月中旬にホンダが6年ぶりのトップ交代を発表したが、4月1日付けで、新社長に就任する三部敏弘氏の人物評もさることながら、興味深いのは八郷隆弘社長の退任の弁である。社長交代の記者会見で

は「できることはすべてやって、やり残したことはない。昨年4月に研究所を新しい体制に変え、私の考えていた体制はできあがり、電動化の加速など新しい時代に向けホンダが走り出す準備ができたのでパトナッチを考えた」と話した。

社長在任中、研究所の組織改革のほか、狭山工場や英国工場など国内外で生産拠点の閉鎖・集約、さらにF1レースの撤退も決断。前経営陣が進めた拡大路線の修正に追われる日々で、決して順風満帆とまではいかなかったが、それでもやるべきことをやったという達成感が伝わってくる。しかも、「立つ鳥跡を濁さず」という月並みな表現ではあるが、退任後、歴代社長が就いた「相談役」を廃止し、6月開催の株主総会後は会社にも残らずに身を引くそうだ。

人の進退、特に引退のしかたほど、その人の印象を鮮やかにするものはない。中には自分の一身で突き進むことだけをひたすら考え、後継者を導くこともせず、退くことを知らないままに君臨し続ける経営トップも少なくない。自分が本当に必要な時はその使命を自覚して常に外に目を向けて変化に挑戦し、必要がないとみたら潔く引き下がる覚悟が大切であり、それが美学というものである。時勢の変遷に従って進退のタイミングに違いはあるが、その引き際を誤らないリーダーこそ、後世に名を残す真の経営者といえるだろう。

日本自動車会議所会員 (2021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 | 公益社団法人 全国通運連盟 | 一般社団法人 日本陸送協会 | 一般社団法人 岩手県自動車会議所 |
| 一般社団法人 日本自動車部品工業会 | 公益社団法人 日本バス協会 | 一般社団法人 日本二輪車普及安全協会 | 一般社団法人 宮城県自動車会議所 |
| 一般社団法人 日本自動車車体工業会 | 一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会 | 一般財団法人 日本自動車研究所 | 一般財団法人 秋田県全自動車協会 |
| 一般社団法人 日本自動車タイヤ協会 | 一般社団法人 全国自家用自動車協会 | 一般社団法人 日本自動車機械器具工業会 | 山形県自動車団体連合会 |
| 一般社団法人 日本自動車販売協会連合会 | 一般社団法人 日本損害保険協会 | 特定非営利活動法人 ITS Japan | 一般財団法人 福島県自動車会議所 |
| いすゞ自動車販売店協会 | 石油連盟 | 公益社団法人 自動車技術会 | 東京都自動車会議所 |
| トヨタ自動車販売店協会 | 一般社団法人 全日本指定自動車教習所協会連合会 | 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 神奈川県自動車会議所 |
| 日産自動車販売協会 | 一般社団法人 全国自動車標協協議会 | 一般社団法人 日本ガス協会 | 一般社団法人 静岡県自動車会議所 |
| U D トラック販売協会 | 一般財団法人 自動車検査登録情報協会 | 一般社団法人 日本自動車運行管理協会 | 一般社団法人 愛知県自動車会議所 |
| 日野自動車販売店協会 | 一般社団法人 全国レンタカー協会 | 一般社団法人 日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会 | 一般社団法人 岐阜県自動車会議所 |
| 三菱自動車販売協会 | 一般社団法人 日本自動車リース協会連合会 | 一般社団法人 自動車再資源化協力機構 | 一般社団法人 三重県自動車会議所 |
| 三菱ふそうトラック・バス販売協会 | 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 自動車用品小売業協会 | 一般社団法人 富山県自動車会議所 |
| 全国スバル自動車販売協会 | 一般社団法人 自動車公正取引協議会 | 一般社団法人 日本オートオークション協議会 | 一般社団法人 石川県自動車会議所 |
| ダイハツ自動車販売協会 | 全国自動車検査登録印紙売捌人協議会 | 日本中古車輸出業協同組合 | 一般社団法人 福井県自動車会議所 |
| 全国マツダ販売店協会 | 一般財団法人 関東陸運振興センター | 全国オートバイ協同組合連合会 | 一般社団法人 大阪自動車会議所 |
| スズキ自動車販売店協会 | 一般社団法人 東京都トラック協会 | 日中投資促進機構 | 一般社団法人 徳島県自動車会議所 |
| ホンダ自動車販売店協会 | 一般社団法人 神奈川県トラック協会 | 一般財団法人 日本自動車査定協会 | 一般社団法人 香川県自動車会議所 |
| 一般社団法人 全国軽自動車協会連合会 | 一般社団法人 日本道路建設業協会 | 一般財団法人 全日本交通安全協会 | 愛媛県自動車会議所 |
| 日本自動車輸入組合 | 一般社団法人 日本ゴム工業会 | 公益財団法人 日本自動車教育振興財団 | 高知県自動車会議所 |
| 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 日本塗料工業会 | 一般社団法人 日本鉄リサイクル工業会 | 一般財団法人 大分県自動車会議所 |
| 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 硝子協会 | 全日本自動車部品卸商協同組合 | |
| 一般社団法人 日本自動車機械工具協会 | 日本自動車車体整備協同組合連合会 | 一般社団法人 日本自動車購入協会 | |
| 公益社団法人 全日本トラック協会 | 一般社団法人 日本交通科学学会 | 一般社団法人 青森県自動車団体連合会 | |

(ほかに企業会員75、推薦会員6)