自動車会議所ニュース

発行所



₹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



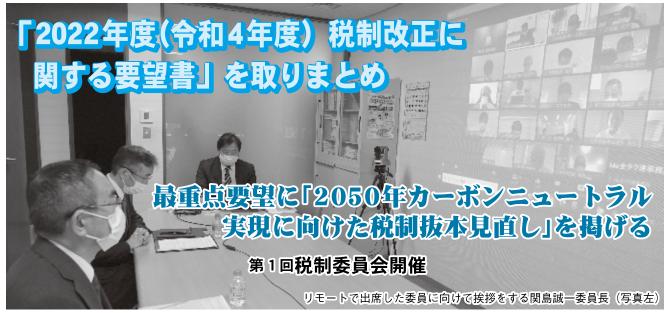
日本自動車会議所は普及啓発活動に

2021 10.11

No 936

発行人 山岡 正博編集人 田村 里志





本自動車会議所は10月20日、第1回税制委員会(委員長=関島誠一自販連法規・税制委員長、トヨタモビリティ東京社長)を開催し、「2021年度(令和4年度)税制改正に関する要望書(案)」について審議した。要望書案は、9月10日に開催した第1回税制部会での委員団体などの要望や意見を踏まえて取りまとめ、審議の結果、一部修正のうえ承認された。

新型コロナウイルスの感染状況に鑑み、今回の委員会はリモート会議として開催し、関島委員長は当会議所会議室で議事を進行した。審議に先立って挨拶した関島委員長は、「コロナ禍からの復興には、

経済への波及効果の高い自動車市場の活性化は不可欠です。市場活性化に向けて過重なユーザーの税負担軽減をはじめ、あらゆる手段を講じていかなければなりません。当会議所としては、継続して一丸となった活動を続けていくことが最も重要であると考えております」と述べた。

要望書では、政府目標である「2050年カーボンニュートラル」が、過重で複雑な自動車関係諸税を抜本的に見直す「大きなチャンスでもある」として、「2050年カーボンニュートラル実現に向けた税制抜本見直し」を最重点要望に掲げた。

=要望書の全文は2~4ページに掲載=

- ◇ ◇ 主 な 内 容 ◇ ◇ -

- 「2022年度 (令和 4 年度) 税制改正に関する要望書」を取りまとめ ----- 2
- ■『クルマ・社会・パートナーシップ大賞』選考委員が決定 ---- 5
- 「交通安全。アクション2021 新宿」12月4、5日に開催 7
- 第105回全国自動車会議所専務理事会をリモート開催 ---- 8
- 第277回会員研修会開催 …
- ■新型コロナウイルスワクチン職域接種の第2回目が終了----9
- 自動車税制改革フォーラムが今年も「ツイッター | へ投稿 ― 9
- 都税調「自動車の課税基準をCO,排出量に」と答申 [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)

「2022年度(令和4年度) 税制改正に関する要望書」を取りまとめ

最重点要望は「2050年カーボンニュートラル 実現に向けた税制抜本見直し」

日本自動車会議所

◇当会議所『2022年度(令和4年度)税制改正に関する要望書』の内容は次の通り。

はじめに

新型コロナウイルス感染症は、自動車産業にも深刻な影響を及ぼしております。輸送量の減少、観光・ビジネス需要の激減などによりトラック・バス・タクシーをはじめとする運輸・サービス関連業界は、依然厳しい経営状況が続いております。また、東南アジアでの感染拡大による工場の操業停止や、半導体はじめ自動車部品不足などが影響し、自動車メーカーは生産に大きな支障が出る事態に見舞われております。メーカーの減産は国内販売を直撃し、国内新車販売は7月から前年比でマイナスが続いており、9月は32%減と未曽有の落ち込みを記録しました。この影響は年内は続くと見られており、コロナ禍からの復興の見通しは依然として不透明なままです。

日本の自動車産業は、全就業人口の約1割を占め、 輸出総額や製造業の製造品出荷額においても、それ ぞれ約2割を占めるすそ野が広い基幹産業です。自 動車産業は日本経済のけん引役を担っているのみな らず、雇用と地方経済も下支えしており、日本経済 の原動力としての役割を果たしてまいりました。ま た、いまや国民にとってクルマは"生活の足"その ものであり、自然災害が多発するわが国においては、 "ライフライン"としてのクルマの重要性がますま す高まっております。

しかし、クルマには9兆円もの税が複雑に課せられ、取得・保有段階のユーザーの税負担は極めて過重です。しかも、いまだに自動車ユーザーだけが、一般財源化により課税根拠を喪失している自動車重量税やガソリン税・軽油引取税の「当分の間税率」の負担や、ガソリン税・石油ガス税等のTax on Taxを強いられるなど不合理な仕組みが続いて

おります。

当会議所は、納税者である7,800万ユーザーの声を代弁する形で、ユーザー負担軽減と簡素化の実現のため、長い年月にわたり要望活動を続けてまいりました。日本経済の原動力としての役割を担っている自動車産業の現況に鑑みれば、コロナ禍における喫緊の課題は、経済への波及効果の高い自動車市場の活性化に尽きます。そして、市場活性化には「自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」は不可欠であり、ユーザーがクルマを取得し保有しやすい環境を整えることが政府・与党には強く求められております。

日本経済を支える自動車産業が厳しい状況下に置かれていることを踏まえ、波及効果の高い自動車市場の活性化を図る観点から、是非、「過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」を実現するよう要望いたします。

自動車産業は「100年に一度の大変革期」の真っ只中にあります。電動化や自動運転、CASE、MaaSといったテーマと向き合っておりますが、私どもの使命である「クルマ社会の健全な発展」に向け、政府が掲げる最重点政策の一つ「2050年カーボンニュートラル実現」やSDGsにもチャレンジしていかなければなりません。自動車産業に携わる550万人は、これらのテーマに向けて一丸となって全力で取り組んでまいります。そして、私ども日本自動車会議所は、「新たなモビリティ社会」実現のため、大綱で示された中長期的な自動車関係諸税の課税のあり方の議論も視野に入れ、ユーザーと共に一層の負担軽減・簡素化の実現を目指して、引き続き一丸となった活動を続けていく所存です。

重点要望項目・要望理由

■過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化 1. 2050年カーボンニュートラル (CN) 実現に向

けた税制抜本見直し

2050年CN実現は、過重で複雑な自動車 関係諸税(車体・燃料課税等)を抜本的に 見直す大きなチャンスであり、ユーザー視 点に立ちゼロベースで再構築すべき

わが国の全就業人口の約1割に相当する550万人が働く自動車産業は、政府目標である「2050年カーボンニュートラル実現」に一丸となって全力でチャレンジしていく所存です。この目標は、自動車をはじめとする産業界だけでなく、国民一人ひとりが取り組まなければ実現できない重要な政策課題であるとともに、過重で複雑な自動車関係諸税を抜本的に見直す大きなチャンスでもあります。自動車関係諸税を含めゼロベースにリセットし、ユーザー視点に立って本来あるべき税体系に再構築するよう強く要望します。

2. 車体課税の見直し

①自動車重量税の将来的な廃止を目指し、まずは「当分の間税率」の廃止

自動車重量税は、元々は道路特定財源として道路整備のために自動車ユーザーが特別に負担してきたものですが、2009年度に一般財源化されたことにより課税根拠を喪失しています。また、保有時に自動車重量税と自動車税・軽自動車税が二重に課せられており、不合理・不公平な自動車重量税は将来的に廃止されるべきであり、まずは本則税率に上乗せされた「当分の間税率」(旧暫定税率)は廃止すべきです。

②自動車税・軽自動車税の環境性能割は、消費税との二重課税であり廃止

消費税率が10%に引き上げられた2019年10月、廃止された自動車取得税に取って代わるように環境性能割が導入されました。導入を決めた2014年度税制改正大綱では「自動車税の取得時の課税として実施」、「課税標準は取得価格を基本」、「税率は0~3%の間」などとしており、廃止される自動車取得税の付け替えのような税と言えます。消費税と二重課税であるとして、当会議所では自動車取得税の廃止を求めてきた経緯があり、環境性能割についても、消費税と二重課税であることから廃止すべきです。

3. 燃料課税の見直し

①ガソリン税、軽油引取税に上乗せされたままの「当分の間税率」の廃止

道路整備に必要な財源不足を補うため、ガソリン税、軽油引取税には本来の税率を上回る税率(暫定税率)が課せられてきました。しかし、道路特定財源の一般財源化により課税根拠を喪失した旧暫定税率が、「当分の間税率」と名前を変えて存続し、自動車ユーザーだけが過重な負担を強いられています。ガソリン税、軽油引取税に上乗せされている、不合理な「当分の間税率」(旧暫定税率)は廃止すべきです。

②ガソリン税・石油ガス税等のTax on Taxの解消

ガソリン税や、LPG自動車等の石油ガス税等に消費税が掛けられているTax on Taxは、税に税が課せられるという極めて不合理な仕組みであり、ガソリン税・石油ガス税等のTax on Taxは解消すべきです。

4. 中長期的な見直し

自動車関係諸税(車体・燃料課税等)の新税創設 および増税には反対

国の財源不足や、地方の安定的な財源確保などを 理由に、自動車を対象に新税創設・増税を行うこと は、過重な税負担をしている自動車ユーザーにさら なる負担を強いるため反対です。また、電動化の進 展により減収が必至の燃料課税の補填についても、 自動車に求めることは強く反対

■自動車関係税制に関わる要望

- 1. CN実現に資する電動車普及・促進のための税 制措置
 - ・CN実現に不可欠な電動車の普及・促進を図る ための減免措置
 - ・電動化に不可欠なインフラ整備に対する固定資 産税等の減免措置

CN実現に向けては、自動車の電動化の加速度的な普及とインフラ整備が必要であり、そのための税制面からの支援措置を強く要望します。

2. コロナ禍の経済状況を踏まえた軽減措置等

新型コロナウイルス感染症は、日本経済に大きな 影響を与えております。特に、自動車業界はすそ野 の広い基幹産業であることから、その土台を支える 中小企業を多く抱える業界は特に深刻な状況にあり ます。公共交通や経済インフラを担っているトラッ ク・バス・タクシー等の運送・輸送事業者をはじめ レンタカー業界など幅広い分野の自動車関連業界が 厳しい環境に置かれており、事業の維持・継続のた めの関係税制の軽減・特例措置等の新設・延長を要 望します。

3. 営業用自動車の軽減措置の維持

トラックやバス、タクシー等の運送・輸送事業者は、経営基盤の脆弱な中小事業者が多く、人手不足や過当競争などにより非常に厳しい経営環境にさらされています。コロナ禍の影響により、事業存廃の危機に直面している事業者も少なくありません。

営業用自動車は、日本経済や国民生活を支える物流・公共輸送の一翼を担っており、特に災害時には緊急物資輸送の機能も発揮するなど、ライフラインとしての重要な役割を有しております。営業用自動車の負担を増大させることは、こうした役割を損ないかねず、事業の公共性にも配慮し、営業用自動車の軽減措置は維持すべきであり、財源確保や減税の代替財源として検討すること自体に強く反対します。

[関連する要望事項] (順不同)

(I) 新型コロナウイルス感染症に係る税制措置

- ・国税・地方税(法人税、消費税、自動車関係諸税等)の納付猶予の継続
- ・中小事業者等に対する固定資産税等の減免措置の 継続
- ・資本金1億円超10億円以下の企業に対する欠損金の繰り戻しによる法人税等の還付制度の継続
- ・法人税、自動車関係諸税の減免措置の創設

(Ⅱ)自動車関係諸税に係る税制措置

- ・先進安全自動車(ASV技術の導入車)に対する 優遇措置の強化
- ・環境性能割において、次年度に向けて被牽引車(トレーラー)の車両区分への明記と対象からの除外を含め課税のあり方の抜本的な見直し
- ・災害時における地方公共団体等への電動車等の提供・貸出に対する支援(翌年以降の自動車税種別割の減免)
- ・官公庁等の公用車導入に係る、リース契約での自 動車税(種別割)及び軽自動車税(種別割)の非 課税措置
- ・指定自動車教習所が、リース契約による教習専用 車両を導入する時の自動車税(種別割)の減免措置
- ・身体障害の方のために専ら使用することを目的と

した自動車のリース契約による自動車であっても 減免措置の適用とする

- ・自家用自動車に係る自動車税(種別割)の是正
- ・経年車に対する課税重課措置の廃止

(Ⅲ) 自動車・エネルギー等に係る税制措置

- ・カーボンニュートラルに資する研究開発税制の拡 充・延長
- ・カーボンニュートラルに資する投資促進税制等の 延長
- ・カーボンニュートラルに資する固定資産税の抜本 的見直し
- ・石油諸税の更なる増税や石油諸税に係る税収の使 途拡大等、石油に対するこれ以上の税負担に反対
- ・中小企業防災・減災投資促進税制の対象資産に 「外部給電機能付き電動車」を追加
- ・タクシーデリバリー普及促進のため、事業許可の 際の登録免許税の減免措置
- ・タクシー事業に対する事業所税の非課税措置の創設
- ・車両を大量保有する納税者における、自動車税お よび軽自動車税等の納付に関わる事務処理の負担 軽減

(N) 中小企業等の法人課税に係る税制措置

- ・中小企業の法人税の軽減税率の拡大
- ・税法上の中小企業定義の見直し
- ・カーボンニュートラルに向けた投資に対する税制 措置
- ・中小企業の少額資産即時償却の延長
- ・外形標準課税の適用拡大によるバス事業への負担 増反対

(V) その他

- ・物流総合効率化法に基づく特例措置の延長
- ・地方拠点強化税制の延長
- ・トラック協会が運営する地域防災・災害対策関連 施設等について、固定資産税の軽減措置の適用
- ・教育資金および結婚・子育て資金の一括贈与に係 る贈与税非課税措置の拡充
- ・自動車整備技術の高度化、人材不足等の課題克服 に向けての支援措置の拡充
- ・災害時における、整備事業者などへの迅速かつ手 厚い支援措置の拡充
- ・廃油処理施設の油水分離装置に係る課税標準の特 例措置の適用期限の延長を認められたい

自動車業界 550 万の働く人々と自動車ユーザーへ感謝を伝える

『クルマ・社会・パートナーシップ大賞』

~日本自動車会議所感謝表彰~ 選考委員が決定

好評により、応募期間も11月20日に延長

本自動車会議所は、日刊自動車新聞社との共催で、創立75周年を機に新たに創設した表彰制度「クルマ・社会・パートナーシップ大賞」において、受賞候補を選定する選考委員=プロフィールは6ページで紹介=が決定いたしましたので、お知らせいたします。自動車業界に詳しい業界関係者をはじめ、共生社会・福祉・SDGsなどに造詣が深い5名の方々にご就任いただきました。また、多くの皆さまから応募や問い合わせをいただいたことから、応募期間を11月5日締め切りから同20日に延長いたしました。今後、事務局からの選考委員も含めた7名で構成される「選考委員会」にて、さまざまな観点から大賞を決めていくことになります。来年初春をめどに受賞者を公表し、東京都内の会場で表彰する予定です。

今回の選考委員の決定および応募期間の延長に際

し、日本自動車会議所の内山田竹志会長は、「550万 人にものぼる自動車業界で働く人々や、自動車ユー ザーも含めて、自動車にかかわる全ての方々に改め て『ありがとう』と感謝を伝える場を作りたいとの 気持ちから、今回の賞の創設に至りました。日々の 職場・現場をベースにしながら、わが国の社会や自 動車産業・文化の発展に、地道に励まれている方々 に光を当て、元気にしていくとともに、表彰を通じ てそれぞれの取り組みが世の中に改めて注目を集 め、認知を広げることで同じような取り組みがさら に広がっていく一助にしたいと思っております。私 からも、業界団体の会長様に制度の周知をはじめ、 会員・事業者様へのお声がけをお願いしております が、今回、応募期間も延長しましたので、是非積極 的な応募をお待ちしております」と、コメントして います。

■『クルマ・社会・パートナーシップ大賞』選考委員 (順不同、敬称略)

委員長 鎌 田 実 東京大学名誉教授

関 根 千 佳 (株)ユーディット会長

森 摂 ㈱オルタナ代表取締役

加 藤 和 夫 (一社)日本自動車販売協会連合会会長

田 ロ 亜 希 (公財)日本財団パラリンピックサポートセンター

戦略プロジェクトマネージャー

事務局 山 岡 正 博 日本自動車会議所専務理事

花 井 真紀子 (株)日刊自動車新聞社取締役

令和3年「秋の叙勲」

当会議所関係者3氏が受章

令和3年秋の叙勲で、当会議所の会員団体・ 企業関係者3氏が晴れの栄誉に輝かれた。元三 井住友海上火災保険社長で元日本損害保険協会 会長の江頭敏明氏が旭日重光章を、小糸製作所 会長兼CEOの大嶽昌宏氏が旭日中綬章を、元 日本自動車販売協会連合会副会長兼専務理事の 平井敏文氏が瑞宝中綬章を受章された。

『クルマ・社会・パートナーシップ大賞』 選考委員 プロフィール



鎌田 実 氏

1982年3月 東京大学工学部卒

1987年3月 同大学院工学系研究科舶用機械工学専攻博士課程修了

1991年3月 東京大学工学部舶用機械工学科助教授

2002 年 1 月 同大学院工学系研究科産業機械工学専攻教授

2009年4月 同高齢社会総合研究機構機構長・教授

2013年4月 同大学院新領域創成科学研究科人間環境学専攻教授などを経て、

2020年6月 一般財団法人日本自動車研究所 所長 現在に至る



関根 千佳 氏

多様な人々が共に生きるユニバーサルな社会の在り方を研究。

同志社大学・放送大学・美作大学客員教授。東京女子大学・関西学院大学 非常勤講師。

国土交通省国土審議会政策部会、経済産業省日本工業標準調査会、総務省 情報通信審議会、内閣府バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進功労者 表彰委員を始め、多くの自治体や団体で委員や理事を歴任。

現在株式会社ユーディット会長兼シニアフェロー



森 摂 氏

1987年 日本経済新聞環境庁担当として、

国連ブルントラント委員会の東京会議を取材

1998 ~ 2001 年 日本経済新聞ロサンゼルス支局長

2006 年 株式会社オルタナ設立

2007年3月 環境と CSR と 「志」 のビジネス情報誌 「オルタナ」 創刊、

編集長に就任



加藤 和夫 氏

1976年4月 日産自動車入社

1979年2月 桝屋入社

1995年3月 ホンダ東京西 代表取締役社長 現在に至る

2001年1月 マルフジ代表取締役社長

2008年5月 桝屋代表取締役社長

2015年5月 マルフジ取締役会長 現在に至る

2015年5月 桝屋グループ会長 現在に至る

2020年2月 自販連会長 現在に至る



田口 亜希 氏

大阪生まれ。学校卒業後、郵船クルーズに入社。客船「飛鳥」にパーサー として乗務。25歳の時、脊髄の血管の病気を発症し、車椅子生活になる。 退院後、友人の誘いでビームライフル(光線銃)射撃を始め、その後実弾 を使用するライフル射撃 (エアーライフル銃、22 口径火薬ライフル銃) に 転向。アテネ、北京、ロンドンと3大会連続でパラリンピックに出場。 アテネでは7位、北京では8位に入賞。

現在は公益財団法人日本財団パラリンピックサポートセンターに勤務

体験型交通安全啓発イベント「交通安全。アクション 2021 新宿」

12月4日(土)、5日(日)の2日間 新型コロナ対策に万全を期して開催

本自動車会議所と警視庁新宿警察署は12月4日、5日の両日、東京・新宿区の「新宿駅西口広場イベントコーナー」で、交通安全の大切さやルールを楽しく学べる参加体験型交通安全啓発イベント「交通安全。アクション2021 新宿」を開催します。「交通安全。アクション」は新型コロナウイルス感染拡大の影響が続き、2019年4月以来、2年8カ月ぶりの開催となります。今回は、新型コロナウイルス感染拡大防止に留意しながら、イベント内容を絞り込んで開催することとなりました。開催時間は4日(土)が12時~17時まで、5日(日)が11時~16時までで、入場・参加は無料です。



開催案内チラシ

◇企画概要は次のとおりです。

【開催日時】

2021年12月4日(土)・5日(日) 2日間

- ・4日(土) 12:00~17:00
- · 5日(日) 11:00~16:00

【開催場所】

新宿駅西口広場イベントコーナー (東京都新宿区西新宿一丁目地先)

【主 催】

一般社団法人 日本自動車会議所 警視庁新宿警察署

【開催趣旨】

官公庁、自動車関連業界が連携するイベントとして、業界に共通する課題である「交通安全に向けた取り組みをアピールするとともに、広く一般社会の人々を対象とした参加体験型イベントの開催を通じて交通安全意識の高揚と啓発を図る。

【開催目的・テーマ】

高齢者・家族を対象に体験を通じて交通社会のルールや安全行動の大切さを啓発する。

《イベント・展示》

【高齢者向けイベント】

- ・運動年齢診断:俊敏性タッチパネル
- ・四輪シミュレーター・休日家族相談 (東京都都民安全推進本部)

【家族向けイベント】

- ・歩行者シミュレーター(東京都都民安全推進本部)
- ・自転車シミュレーター(東京都都民安全推進本部)
- ・こども安全免許証(日本自動車連盟)

【年末に向けた安全イベント】

- ・交通安全グッズの配布
- ・交通安全冊子の配布

(日本自動車会議所会員団体、東京都新宿区)

【交通安全意識高揚イベント】

- ・安全普及活動:パネル展示、自動車アセスメント 映像(自動車事故対策機構)
- ・ナスバギャラリー IN 東京(自動車事故対策機構)
- ・贖いの日々展示(東京都交通安全協会) 【交通安全広報活動イベント:車両展示】
- ・警察車両、白バイ(警視庁、警視庁新宿警察署)
- ・サポカー展示(トヨタ、日産、ホンダ)

《安全/感染症対策》

- ・ドア解放による換気向上、感染拡大防止啓発ポス ターの掲示
- ・会場内の定期的清掃と消毒
- ・会場の出入り口での体温測定器、手指消毒液設置
- ・相談ブースは仕切り設置
- ・車両展示ブースは床にガイド設置 (ソーシャルディスタンス確保)
- ※ 新型コロナウイルス感染症予防対策を徹底し、 運営者、参加者の感染予防に留意してイベントを 開催する。

全国17会議所をオンラインで接続しリモート開催

最近の事業活動および主要課題について意見交換

第105回全国自動車会議所専務理事会

105回全国自動車会議所専務理事会が10月25日に開催された。予定されていた東京での実開催は新型コロナ感染症の影響のためやむなく中止となったが、全国の自動車会議所17団体をオンライン接続し=写真=、リモート形式により実施した。

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、続いて国土交通省自動車局自動車 情報課の能勢賢太郎課長補佐から、来年度の予算概 算要求書に盛り込まれている「自動車登録検査関係 手続のデジタル化」についての説明を受け、各会議 所と質疑応答が行われた。

後半は畠山太作常務理事から、今年度からの組織体制の変更及び、2021年度「クルマ・社会・パートナーシップ大賞」創設の趣旨が説明され、続いて2021年度上期の主な事業内容について、当会議所の各担当者より税制関連や交通安全の活動、自賠責の繰り戻し活動、SNS・ホームページの活用、永年勤



続者表彰などが報告された。

この後、宮城県自動車会議所がコロナ禍における 取り組み事例を紹介するとともに、意見交換が行わ れ、会議は終了した。次回は東京で来年2月に実開 催の予定で、日本自動車会議所は今後も各会議所と 連携を強化し、引き続き事業活動を進めていく予定 である。

「地域の足」自動運転車の 社会実装に向けて ~モビリティ・サービスで地域課題解決へ~ 日本総合研究所・創発戦略 センター・ジニアマネジャー 武藤一浩氏が講演 第 277 回会員研修会開催

日本自動車会議所は10月29日、東京都港区の日本自動車会館で「第277回会員研修会」を開催した。今回は「『地域の足』自動運転車の社会実装に向けて〜モビリティ・サービスで地域課題解決へ〜」をテーマに、日本総合研究所・創発戦略センター・シニアマネジャーの武藤一浩氏を講師に迎えてご講演いただいた。新型コロナウイルス感染対策として、会場ではソーシャルディスタンスなどを引き続き実施。リモートも併用し、計約70人が参加した。



武藤 一浩氏

講演では、地域の新しい移動手段 と期待される「自動運転サービスカー」の社会実装に向け、各地の事例 などを紹介。日本総研などが神戸市 で産学官連携で取り組んだ実証実験 に関しては、地域の高齢化や郊外ニ ュータウンの交通事情等の課題を踏

まえた研究・活動を動画も交えながら、詳しく説明した。

地域のまちづくりには、住民の参画に加えて「自動運転が必要なのではなく、サービスとしての車両が必要」と指摘。その上で「完全な自動運転にこだわらず、安全に運行でき、それをサポートできる技術が不可欠」と強調した。

また、政府が2025年度までに無人自動運転移動サービス(レベル4)を40カ所以上で実現することを目指している点を挙げ、「走行環境と対応車両を認める許認可事業になるため、地域だけでやるのではなく、国との協調も重要」などと提言した。

新型コロナウイルスワクチン職域接種 第2回目(10/16~10/19)が終了

日本自動車会館

関係者約1,000人が接種

本自動車会館は9月上旬と10月中旬の2回に わたり、同会館で「新型コロナウイルスワク チン職域接種」を実施、10月19日に無事終了した。 今回の職域接種は、日本自動車連盟(JAF)が接種会 場の提供や医療関係者の手配などを行い、会館の事 務局を務める当会議所とともに実施した。ワクチン は武田薬品工業/モデルナ社製で、業界団体職員・ 企業社員、その家族、関係先ら約1,000人が接種した。 2回目の接種を終えた団体職員の女性は「これでや っと安心して仕事に励める」と笑顔を見せていた。

政府のワクチン職域接種方針を受け、当初は7月 末から開始を目指したが、ワクチン供給不足・遅れ で2回の予定変更を余儀なくされた。当会議所の山 岡正博専務理事は「自動車関係団体・企業が力を合



ン接種を受ける女性医師の問診の後、看護師からワクチ

わせ、職域接種を何とか実現できた。キャンセルも わずかで、特にトラブルもなかった。今後も自動車 会館等で、業界のための活動を積極的に実施してい きたい」と語った。

今年も「ツイッター」へ投稿しユーザーに訴求 11月から毎週金曜日に8回程度投稿

自動車税制改革フォーラム

4 コママンガも掲載

動車税制改革フォーラム(事務局:日本自動車会議所)は、SNSを使ってユーザーに自動車税制の問題を訴求する活動を昨年に引き続きスタートさせました。今年も、若者をはじめ広く一般にアピールできるツイッター(Twitter)を活用。トライアルとして始めた昨年の実績などを踏まえ、8回程度の投稿にストーリー性を持たせて展開するほか、4コママンガなどを取り入れるなどして、より目に留まりやすいよう工夫を加えました。また、自動車業界挙げて全力でチャレンジしている「カーボンニュートラル実現」に向けた取り組みとも連動させるなど、新たなモビリティ社会に向けても発信しています。

投稿は、フォーラムのイメージキャラクターの「カー太くん」が、クルマでの長期旅行から1年ぶりに帰ってきたという設定で始動。1年間の旅でクルマにかかる費用の高さと、自然の素晴らしさ・大切さを学んできたカー太くんが、クルマの税金とカーボン



11月5日に投稿された今年最初のツイッター

ニュートラルについて問題提起をしていきます。11月5日に第1回目の投稿を実施し、今後、12月中旬までの毎週金曜日に8回程度の投稿を行う予定です。 ○アカウント

https://twitter.com/carta jp

自動車の課税のあり方検討すべき 基準を排気量からCO2排出量へ

都税調答申·EV普及による環境変化に対応

京都税制調査会(会長:池上岳彦立教大学教授)は10月22日、自動車税の課税基準をエンジン性能の排気量から二酸化炭素(CO2)排出量や車体重量に見直すべきなどとする答申を小池百合子東京都知事に提出した。都は答申に基づき、国などへ税制の改正を働きかける。今回の都税調答申は2018年5月に諮問を受け4年間にわたり検討されてきた。

それによると、電気自動車(EV)の普及により自動車を巡る環境は激変しており、「公平性などの観点から課税のあり方を検討する必要がある」とし、脱炭素社会の実現に向けた車体課税改革が必要だと強調している。車体課税については、「欧州諸国と同様にCO₂排出量の要素(基準)を取り入れるなど、より積極的に環境税制と位置付けていくことが極めて重要」と指摘した。

車体ごとの CO_2 排出量の捕捉では、国土交通省の自動車燃費一覧において燃費だけでなく 1 km走行あたりの CO_2 排出量も車種ごとに明示されていることから、課税システムの構築は可能であるとした。

自動車税は車の保有者が自治体に納める税金。ガソリン車を基にした税制で、エンジンを持たないEVは最低税率が適用されている。国や東京都が推進する環境低負荷の車の普及と、道路整備などのための安定した財源確保のため、CO₂排出量や重量のほか走行距離を課税基準にすることの検討を求めた。ただ「走行距離」を指標とした場合は、公平さは担保されるが、地方在住者や事業者ほど税負担が重くなりやすい点など課題があることも明記している。

一方、税負担水準の適正化について、車体課税が「環境損傷負担金的性格」が強まっている状況から、営業車と自家用の課税上の差異(営自格差)や小型車と軽

自動車との課税上の差異(軽自格差)について「格差 が存在する合理的理由は見出しにくい」とし、これら 格差を是正し負担水準を適正化すべきかどうかが課題 として浮上していると付け加えている。

[東京都自動車会議所]

PM2.5は2年連続

全測定局で環境基準を達成

2020 年度の東京都内大気汚染状況

京都はこのほど「2020年度大気汚染状況の測定 結果」を発表した。それによると、微小粒子状 物質(PM2.5)は主に住宅地域に設置する一般環境大 気測定局(一般局)全46局と、道路沿道に設置する自 動車排出ガス測定局(自排局)全34局で、昨年度に続 き大気汚染防止法の環境基準を達成した。年平均濃度 は前年度を下回り、国が定めた注意喚起のための暫定 指針値は1日も超えなかった。

これにより、「2024年までにPM2.5の環境基準達成率を100%に向上させる」とした東京都環境基本計画を2年連続でクリアした。また、二酸化窒素(NO₂)は全一般局で15年連続、全自排局で3年連続して環境基準を達成した。浮遊粒子状物質(SPM)は3年連続してすべての測定局で達成した。

一方、光化学オキシダント (O_x) は、2002年度をピークに減少傾向にあるものの都が定めた基本計画の目標には届かず、達成できた測定局は1 カ所もなかった。都では、工場や廃棄物焼却炉などの固定発生源対策のほか、ディーゼル車対策に引き続き取り組む方針。大気中に二次的に生成しPM2.5と光化学オキシダントの原因物質となる揮発性有機化合物 (VOC)、窒素酸化物 (NO_x) などの排出削減対策として、国や近隣自治体と連携して取り組んでいくとしている。

[東京都自動車会議所]

丰

報

トナミ運輸元社長 (当会議所会員元代表者)

南 義弘氏

トナミ運輸で社長、会長を務められた南義弘(みなみ・よしひろ)氏が10月4日、逝去された。98歳だった。南氏は1975年5月から30年にわたり社長を務められ、2005年6月に会長に就任、2011年6月に相談役に退かれた。

住友ゴム工業元社長 (当会議所会員元代表者)

横井 雍氏

住友ゴム工業で社長、会長を務められた横井雍(よこい・たすく)氏が11月4日、逝去された。91歳だった。横井氏は1990年3月から社長を務められ、1995年5月に会長に就任、1999年3月に相談役に退かれた。

新刊のご案内

『自動車年鑑』2021~2022年版 11月30日発売

創刊 90 周年を迎えた自動車産業界唯一の総合年鑑

中 本自動車会議所と日刊自動車新聞社との共編による『自動車年鑑』2021~2022年版=写真=が、11月30日に発売されます。今年で創刊90周年を迎える本書は、自動車産業の発展とともに歩んでまいりました。

2021~2022年版は、巻頭特集として「カーボンニュートラル 脱炭素の号砲~日本をけん引する自動車産業~」など3つのテーマを取り上げ、100年に一度といわれる大変革期の自動車産業の多様な取り組みをレポートしています。また、巻頭企画として、2020年8月から2021年7月にかけて発売された新型車や特別仕様車を掲載する「ニューモデル」、総勢約200人におよぶ主要団体・企業のトップらを紹介する「ザ・ニューリーダーズ」などをカラーで掲載しています。

このほか、「自動車産業日誌」では国内外の業界トピックを時系列で取り上げ、昨年から今年にかけての業界動向を分かりやすい形で紹介。日刊自動車新聞の記者・カメラマンが国内外の自動車業界の動きを記事や写真、データで解説するなど、国内のみならず、世界中の自動車産業の現状を把握するために必要な情報に溢れています。

『自動車年鑑』は、クルマと自動車産業に関するあらゆる情報やデータ、動向などを網羅した『自動車年鑑』本体と、自動車関係100団体とその会員企業7,700社の代表者、所在地、連絡先などを一覧にまとめて収録した別冊『The List』がセットになった、自動車産業全般をカバーした総合年鑑です。

『The List』は、電子ブック形式でパソコンやスマートフォンから閲覧でき、利便性の高さも魅力となっています。『自動車年鑑』は、自動車ビジネスに携わる方々や研究者、行政関係者などの必携ツールとして定評があり、是非、お買い求めください。

【自動車年鑑の主な掲載項目】

≪本編≫

- □巻頭カラー企画
- ・巻頭特集

「カーボンニュートラル 脱炭素の号砲



〜日本をけん引する自動車産業〜」 「移動手段はどう変わる? 進化するモビリティ」 「加速する自動車流通・アフターマーケットDX」

- ・2020~2021 ニューモデル
- ・2020~2021 ザ・ニューリーダーズ
- ·2020~2021 物故者
- □自動車産業日誌
- □日本の自動車産業
- □主要国の自動車産業
- □国内自動車販売・サービス
- □自動車産業と行政
- ≪統計・資料編≫
- □国内関連データ
- □国内販売・サービス
- □車体・部品生産
- □主要国の自動車台数統計
- □諸税・道路・交通環境

【別冊「The List」の掲載項目】

自動車関係100団体とその会員企業7,700社の代表 者、所在地、連絡先などを網羅。

※ウェブサイトから電子ブック形式で閲覧できます。

体 裁 B5判・箱入り上製本

ページ数 704ページ (2冊組、分売不可)

本体価格 1部=20.000円+税

送 料 無料

※お申し込みは、電話03-3578-3880 またはホームページ(https://www.aba-j.or.jp/publication/)から

で大月ペン

デザインの変遷と魅力

日本美術アカデミー理事 戸田 吉彦

デザインと関わる時には 継続性や一貫性の他にも、 時代の変化が気になる時が あります。ここでデザイン の変遷を整理してみます。

前号で紹介した流線型はマシン・エイジらしい 工業デザインの機能美ですが、その前の美しさは 古典的芸術性と熟練の手仕事が規範でした。宝飾 デザイナーのルネ・ラリック(1860-1945)らに よる、美しいラジエターキャップのマスコットや フード・オーナメントはその時代の象徴です。

やがて自動車は大衆化しファッションとなり、 外から顔と両手しか見えない乗用車は洋服と同様 に好みで選ばれると、服飾デザイナーのジョン・ ワイツ(1923-2002)は予言します。

元来、機能美の概念は建築家ルイス・サリバン (1856-1924) の「形は機能に従う」に始まり、弟子のフランク・ロイド・ライト (1867-1959) が「形は機能そのもの」としました。だが現代のデザイナーのジョナサン・アイブ (1967-) は、「形は意味に従う」とし、UX (ユーザー・エクスペリエンス=使用者体験)を元に、iMac、iPod、MacBook、iPhoneをデザインして、アップル社に成功をもたらします。製品の市場ニーズを捉え、社会における製品の意味を最優先したデザインの成功例です。これはドラッカーの消費者重視理論と情報工学の賜物とも言えます。



パイオニア・オート・ショー出展「ピアースアロー1931」 のマスコット「射手」米国議会図書館蔵 撮影 M. Carol

そこで気になるのは消費者心理ですが、最近のシンプルなデザインの流行は、モダンデザインの 巨匠ミース・ファン・デル・ローエ (1886-1969) の「Less is More (少ないほど豊か)」を想起します。今はミニマル・デザインと呼ぶこのスタイルは、近年国連が世界共通目標とするSDGsと思想的に同じで、各社で ICT 化が進むコネクテッド・カーの快適な操作性のイメージにも役立ち、特にコンセプト・カーで顕著に現れています。後世は21世紀前半の特徴と語るでしょう。

社会との関係性の構築が課題のアートと違い、 デザインは元々社会と不離不即ですから、社会の 理想やニーズに合致すれば、新しい理論や技術を 反映したデザインが注目される事になります。

日本自動車会議所会員(2021年11月15日現在)=団体会員89、順不同=-

-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 般社団法人 日本自動車タイヤ協会 -般社団法人 日本自動車販売協会連合会 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 トラックス販売協会 日野自動車販売店協会 一番車販売協会 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 イハツ自動車販売協国マツダ販売店協 全国マ 숲 エスズキ自動車販売店協会 会ホンダ自動車販売店協会 般社団法人 全国軽自動車協会連合会 自動車輸入 -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 -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 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 -般計団法人 全国レンタカー協会 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 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 般社団法人 日本ゴム工業会 般社団法人 日本塗料工業会 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 -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 般社団法人 自動車用品小売業協会 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 日本鉄リサイクル工業会 一般社団法人 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

-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 都自動 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 -般社団法人 愛知県自動車会議所 般社団法人 岐阜県自動車会議所 三重県自動車会議所 般社団法人 般社団法人 富山県自動車会議所 般社団法人 石川県自動車会議所 -般社団法人 福井県自動車会議所 -般社団法人 大阪自動車会議所 -般社団法人 徳島県自動車会議所 -般社団法人 香川県自動車会議所 自自 議所議所 愛 媛 県 車 会 動 動車会 -般財団法人 大分県自動車会議所

(ほかに企業会員75、推薦会員1)