

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

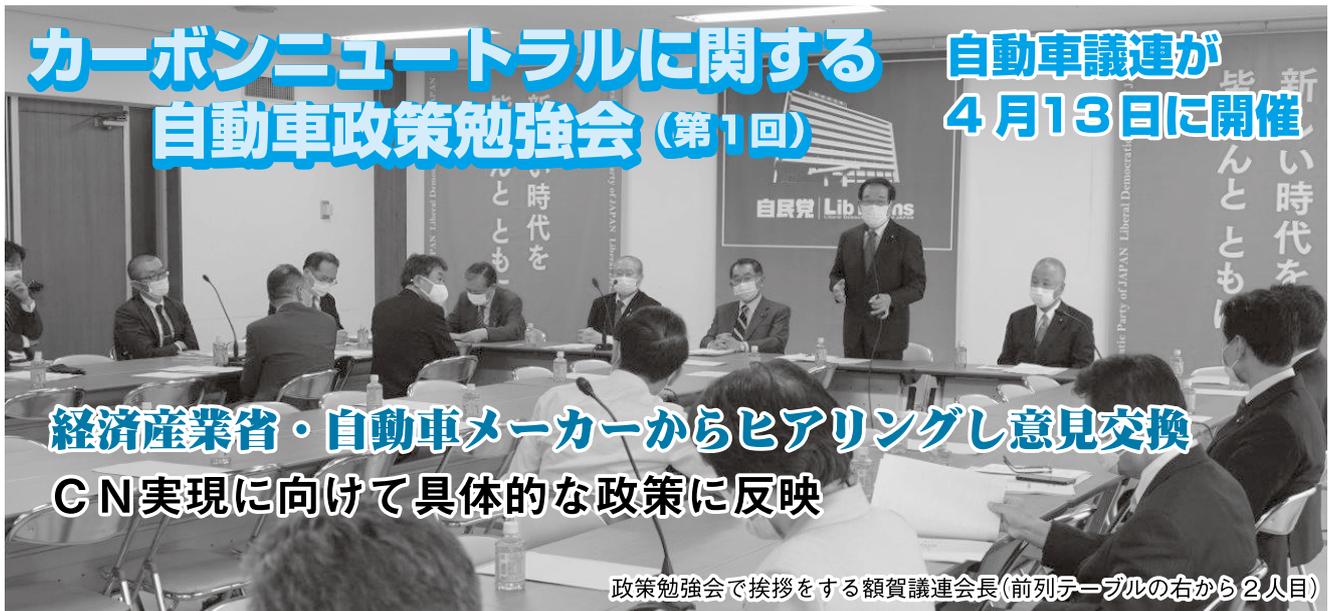
<https://www.aba-j.or.jp>



2022 **4・5** No.941

発行人 山岡 正博

編集人 田村 里志



カーボンニュートラルに関する 自動車政策勉強会(第1回)

自動車議連が
4月13日に開催

経済産業省・自動車メーカーからヒアリングし意見交換
CN実現に向けて具体的な政策に反映

政策勉強会で挨拶をする額賀議連会長(前列テーブルの右から2人目)

自 民党自動車議連(会長=額賀福志郎衆議院議員)は4月13日、東京・千代田区の自民党本部で「カーボンニュートラルに関する自動車政策勉強会(第1回)」を開催しました。新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、本会合への出席は議員本人に限定され、51名が出席しました。

日本政府の最重要施策の一つである「2050年カーボンニュートラル(CN)の実現」に向けては、自動車産業も積極的に取り組んでいます。ライフサイクルアセスメント(LCA)全体での脱炭素化や、エネルギー政策と連動した産業政策につなげていく必要があります。自動車議連では、日本自動車工業会を中心に幅広い分野からレクチャーを受けて、税

制改正も含めた具体的な政策議論に対応していくため、本勉強会を開催することとなりました。

勉強会ではまず、額賀議連会長が挨拶し、コロナ禍やウクライナ問題による自動車産業への影響に懸念が示されました。そのうえで、「大変厳しい状況下で自動車産業はCN実現に向けて果敢にチャレンジしていくこととなりますので、われわれも各分野でしっかりとサポートしていく必要があります」と述べました。続いて経済産業省と自動車メーカーからヒアリングを行い、その後、活発に意見交換が行われました。今後、5月中をめどに第2回の勉強会が開催される予定です。

＝関連記事は2～3ページに掲載＝

◆◆ 主な内容 ◆◆

- 自民党自動車議連「カーボンニュートラルに関する自動車政策勉強会(第1回)」開催……………2
- 第1回道路・交通委員会開催……………4
- 第1回経済・産業委員会開催……………8
- 「東京モーターサイクルショー」コロナ禍でも3年ぶりに開催[東京都]……………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)

カーボンニュートラルに関する 自動車政策勉強会(第1回)

経済産業省、トヨタ自動車、いすゞ自動車から4氏が説明
活発な意見交換が行われる

ヒアリングの後、活発な意見交換が行われた政策勉強会

自 民党自動車議連は4月13日、東京・千代田区の自民党本部で「カーボンニュートラルに関する自動車政策勉強会(第1回)」を開催し、経済産業省と自動車業界からヒアリングを行った後、意見交換しました。意見交換会では多くの国会議員から意見や質問などが寄せられ、わが国の今後のあり方に大きく影響するカーボンニュートラル(CN)に対する意識や関心の高さが改めて示されました。

勉強会は、佐藤信秋議連事務局長(参議院議員)の議事進行の下に行われ、まず額賀福志郎議連会長(衆議院議員)が挨拶をしました。額賀会長は、「自動車産業は今、CNなどさまざまな大変革を乗り越えていかなければならない局面にあります。ロシアによるウクライナ侵攻の影響は、エネルギーの安定供給など多様な課題を投げ掛けていますし、終息が見通せないコロナ禍に起因する、半導体の供給不足などの影響で自動車産業は正常な姿にはありません」との状況を示したうえで、次のように話しました。

「大変厳しい状況下で自動車産業はCN実現に向けて果敢にチャレンジしていくこととなりますので、われわれも各分野でしっかりとサポートしていく必要があります。また、CN実現には従来のエネルギー、再生可能エネルギー、脱炭素エネルギーなど多様なエネルギー源を確保しなければなりません



業界を代表して挨拶に立つ自工会の長田准総合政策委員長

し、同時にバッテリーなどの技術革新もしっかりと支えていかなければなりません。部品メーカー、ガソリンをはじめとするエネルギー産業などさまざまな関連産業が大きな曲がり角を迎えているわけですから、われわれ与党・自民党がしっかりと支えていきたいと思っています」

額賀議連会長の挨拶の後、ヒアリングが行われ、経済産業省と自動車メーカーから関係者4氏が説明に立ちました。

まず経済産業省資源エネルギー庁長官官房総務課戦略企画室の西田光宏室長が「電力の国際競争力ある脱炭素化」をテーマに、エネルギー需給の見通しや資源価格の動向、逼迫が懸念される東京電力管内

の需給見通しなどを説明し、「将来にわたって安定・安価な電力供給を確保するためにも、原子力を含めてさまざまなエネルギーをうまく組み合わせることが電力コスト抑制にもつながります。こうした姿勢で政策を進めていきます」と話しました。

続いて、「蓄電池産業の現状と今後の対応（蓄電池産業戦略の方向性）」と題して、経済産業省商務情報政策局の野原諭局長が説明しました。野原氏は、蓄電池の重要性や市場見通し、国別・メーカー別のシェア推移、各国の政策支援、サプライチェーンの課題などを解説し、「全固体電池など次世代電池を世界に先駆けて実用化するために、技術開発を加速し、次世代電池の時代が来たときに（日本が）勝てるようにしなければなりません」として、蓄電池産業戦略の基本的な考え方を示しました。

トヨタ自動車EHV電池設計部の土屋憲司部長もバッテリー戦略について説明。「2050年カーボンニュートラル実現を目指して-競争力のある電池とは-」をテーマに、開発コンセプトなどを話しました。土屋部長は、「電池開発で最も大切にしていることはお客さまに安心して使っていただけること」とし、「安全性、長寿命、高品質、良品廉価、高性能という5つの要素を高次元でいかにバランスさせることが非常に重要です」と訴えました。そして、「車体と電池、この両方を開発・製造している私たちだからこそ、こうしたコンセプトが実現できます」と強調しました。

最後に、商用車の視点から、いすゞ自動車の一政都志夫常務執行役員（PT事業本部産業ソリューション・PT事業部門統括代行）が「BEV（バッテリーEV）・FCV戦略」について説明しました。多様な使われ方をされる商用車の電動化に求められる要素などを解説したうえで、BEVトラック・FCVトラック・路線バスそれぞれの方向性と取り組みなどを紹介。「走行距離が短く軽い車両はBEV、走行距離が長く重い車両はFCV、高負荷・災害救助等の特殊車両においてはCN燃料の利用を前提とした高効率内燃機関が選択肢として想定されます。今後、環境変化に合わせてフレキシブルに動力源の選択を行い、電動化の足を担っていきます」と述べました。

この後、9名の国会議員から意見や質問などが続き、活発な意見交換が行われました。

意見交換の後、業界を代表し、日本自動車工業会



マイクを持って勉強会を総括する塩谷立幹事長。左から、奥野信亮事務局次長、佐藤事務局長、塩谷幹事長、額賀会長

総合政策委員会の長田准委員長（トヨタ自動車執行役員）が挨拶し、「本日は、業界に対して温かい励ましをいただいたと思っておりますし、われわれも全力で内燃機関も含めたサプライチェーン、雇用を守っていきたくと思っています。先ごろ、自工会の豊田（章男）会長が岸田総理を訪問し、（岸田総理の掲げる）『成長と分配の好循環』の実現に向けて、『自動車産業としてしっかりやります』と申し上げました。そのためには、自動車の税制についても、国際的な水準に向けて引き続きよろしく願いいたします」と結びました。

最後に、塩谷立議連幹事長（衆議院議員）が挨拶に立ち、「自動車産業の100年に一度の大変革は、日本にとっても大変革のとき。それくらい、自動車産業がわが国の基幹産業として頑張ってきたことです。しかし、米国、中国もそうですが、官民挙げて国が一つにならないと勝てない時代になってきました。自動車産業の今後について皆さんと一緒に議論をしていき、具体的に政策を実行してまいりたいと思っています」と締めくくりました。

【経済産業省出席者】

▽藤木俊光製造産業局長、▽野原諭商務情報政策局長、▽福永哲郎大臣官房審議官（製造産業局担当）、▽吉村直泰製造産業局自動車課長、▽西田光宏資源エネルギー庁長官官房総務課戦略企画室長

【業界関係出席者】

▽日本自動車工業会＝長田准総合政策委員長、永塚誠一副会長・専務理事、▽土屋憲司トヨタ自動車EHV電池設計部長、▽一政都志夫いすゞ自動車常務執行役員、▽山岡正博日本自動車会議所専務理事

○警察庁

2021年の交通事故の主な特徴について

○国土交通省

道路局と自動車局の2022年度予算について

専門省庁の担当官が説明

第1回道路・交通委員会開催

日 本自動車会議所は3月25日、2021年度第1回道路・交通委員会（委員長＝榎野龍二・全日本トラック協会理事長）を開催しました。新型コロナウイルス感染拡大の状況を踏まえ、委員会はオンラインで行われ、委員約30名が出席。委員会では、まず警察庁交通局交通企画課の吉田瑤子課長補佐が2021年の交通事故の主な特徴について講演。続いて国土交通省から道路局企画課の橋本亮企画専門官、自動車局総務課の渡真利論企画官がそれぞれ自局の2022年度予算概要や重点事業などを説明しました。

各講演の後には、出席委員との活発な意見交換・質疑応答が行われました。3氏の講演の要旨は以下の通りです。

1. 2021年の交通事故の主な特徴について

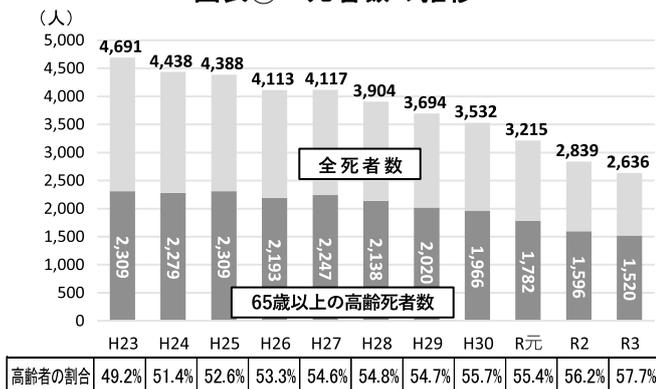
講師：警察庁交通局交通企画課

吉田瑤子課長補佐

【講演要旨】

○交通事故死者数及び重傷者数の推移＝図表①＝

図表① 死者数の推移



オンラインで開催された第1回道路・交通委員会。写真下は講師を務めた警察庁の吉田瑤子課長補佐、写真上（左）は榎野龍二委員長、同（右）は当会議所の山岡正博専務理事

2021年の交通事故死者数は昨年より7.2%減の2,636名でした。内訳をみると65歳以上の高齢者が57.7%と半数以上を占め、この割合は年々増加傾向にあります。重傷者数は昨年より2.1%減でしたが、高齢者の割合は36.8%であり、近年増加傾向にあります。

○歩行中死者数の推移

状態別で死者数が最も多い歩行中の死者数は年々減少傾向にあるものの、高齢者の死者数の割合は約8割弱と近年増加傾向にあります。

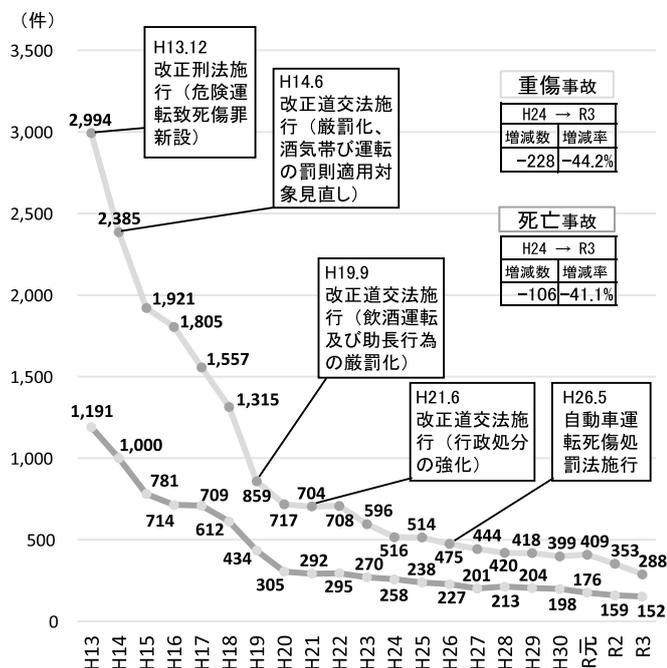
全年齢層による歩行中の死者数の状況を事故類型別にみると、横断歩道以外を横断中の死者数が最も多く、このうち走行車両の直前・直後の横断や、横断歩道以外の横断、横断禁止場所での横断などの横断違反が55.7%におよぶことから、交通安全教育などさまざまな機会を通じて正しい横断方法を徹底さ

せる取り組みが重要です。一方、横断歩道横断中の死亡事故ではドライバーによる横断歩行妨害等による違反が66.5%と最も多く、横断歩道手前では安全確認を確実に実施して歩行者保護を図ることが重要となります。

○自転車乗車中の死者等の状況

自転車乗車中による死者数の推移をみると年々減少傾向ですが、高齢者の割合が約7割と高く、全体として対自動車による事故が7割と多い傾向にあります。

図表② 飲酒死亡・重傷事故件数の推移



(注)・第1当事者が原付以上の件数である。
 ・「飲酒死亡・重傷事故」とは、第1当事者の飲酒状況が酒酔い、酒気帯び、基準以下、検知不能のいずれかに該当する場合の死亡・重傷事故をいう。

○自動車乗車中の死者数の状況

自動車乗車中の死者数は車両単独による事故によるものが過半数を占め、シートベルト非着用の死者数が多くなっています。シートベルト非着用の場合の致死率は装着の場合に比べ約17倍高いことから、どの座席でもシートベルトの着用を徹底していただきたい。

また、75歳以上の高齢者による交通死亡事故は減少傾向ではあるものの、他の年代と比較すると免許人口比の件数や操作不適による法令違反が多いため、サポカー免許制度等の普及啓発などを通じて事故防止に努めていく必要があります。

○飲酒運転による交通事故の状況

飲酒運転に関しては累次の罰則強化などにより年々減少傾向＝図表②＝にありますが、飲酒運転による死亡事故率は飲酒以外の事故に比べ9.1倍高くなるなど非常に危険です。アルコールが運転に与える影響をドライバーのみならず、皆さんで認識し、飲酒運転を根絶していくことが重要となっています。

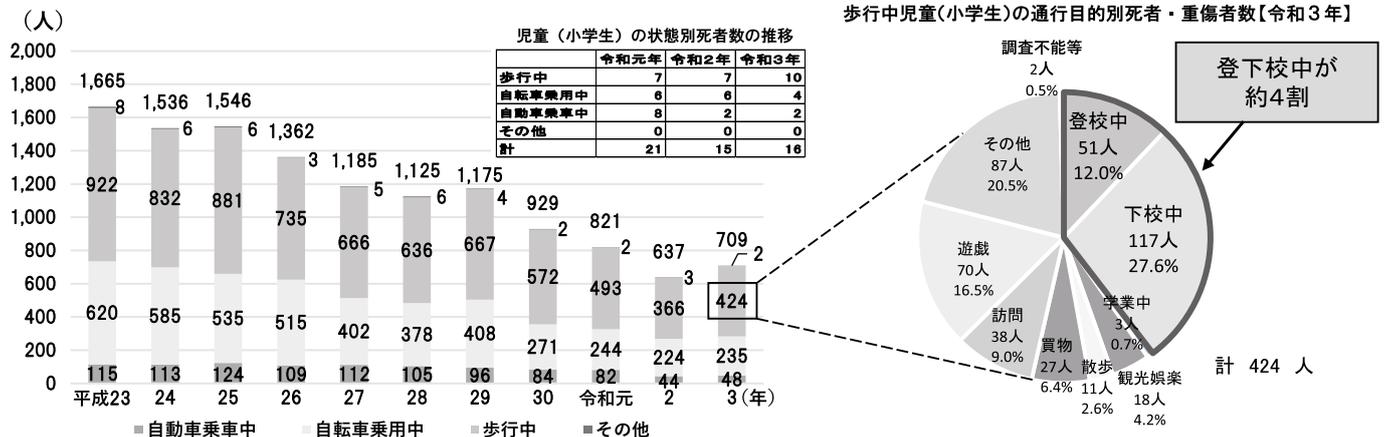
○子供の交通事故の状況

児童の死者・重傷者の約4割が登下校時に発生しており＝図表③＝、横断中の事故が多くなっています。また、低学年は歩行中、高学年は自転車による事故が多くなる傾向があります。

幼児の死亡・重傷者においても歩行中が約6割を占め、休日においても事故が多いのが特徴です。幼児においては大人が見守り、繰り返しルールを教えるなどの保護活動や交通安全教育が重要となります。

幼児・児童共に事故の特徴としては飛び出しが多く、自宅近くで事故に遭うことも多いため、ドライバーとしてはスクールゾーン、横断歩道、生活道路

図表③ 児童(小学生)の状態別死者・重傷者数の推移



図表④ 予算総括表

(単位：億円)

事	項	事業費	対前年度比	国費	対前年度比
直	業	15,943	1.00	15,943	1.00
改	その他	10,644	0.99	10,644	0.99
維	繕	4,226	1.03	4,226	1.03
諸	費等	1,073	0.99	1,073	0.99
補	事業	8,783	1.11	5,049	1.11
	高規格道路、IC等アクセス道路その他	3,816	0.98	2,106	0.98
	道路メンテナンス事業	3,886	1.01	2,234	1.01
	交通安全対策(通学路緊急対策)	903	皆増	500	皆増
	除雪	178	1.05	119	1.05
	補助率差額	—	—	90	1.36
有	事業等	23,155	0.94	117	1.11
合	計	47,881	0.99	21,109	1.03

[参考] 公共事業関係費(国費)：60,575億円[対前年度比1.00]

- 注1. 上表の合計には、個別補助制度創設に伴う社会資本整備総合交付金からの移行分が含まれており、社会資本整備総合交付金からの移行分を含まない場合は国費20,609億円[対前年度比1.00]である。
 - 注2. 上表の対前年度比は、デジタル庁一括計上相当分(国費63億円)を除いた前年度予算額を用いている。
 - 注3. 直轄事業の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金(2,983億円)を含む。
 - 注4. 四捨五入の関係で、表中の計数の和が一致しない場合がある。
- ※上記の他に、令和4年度予算において防災・安全交付金(国費8,156億円[対前年度比0.96])、社会資本整備総合交付金(国費5,817億円[対前年度比0.92])があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。なお、令和3年度における社会資本整備総合交付金(道路関係)の交付決定状況(12月末時点)は、防災・安全交付金：国費3,259億円、社会資本整備総合交付金：国費1,630億円である。
- ※上記の他に、東日本大震災からの復旧・復興対策事業として、令和4年度予算において社会資本整備総合交付金(国費103億円[対前年度比1.34])があり、地方の要望に応じて道路整備に充てることができる。
- ※上記の他に、行政部費(国費8億円)およびデジタル庁一括計上分(国費61億円)がある。

図表⑤ 通学路緊急対策

➤ 通学路合同点検の結果、抽出された対策必要箇所における道路管理者による交通安全対策が対象

歩道・防護柵の整備

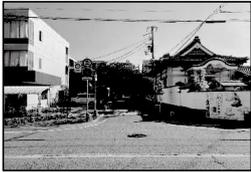


対策前



対策後

スムーズ横断歩道※の設置



対策前



対策後

※横断歩道部の盛り上げ(ハンプ)→横断箇所への認識向上+進入速度抑制

狭さくの設置



対策前



対策後

などではより一層注意して運転する必要があります。

2. 国土交通省道路局2022年度予算概要について

講師：同省道路局企画課 橋本亮企画専門官

【講演要旨】

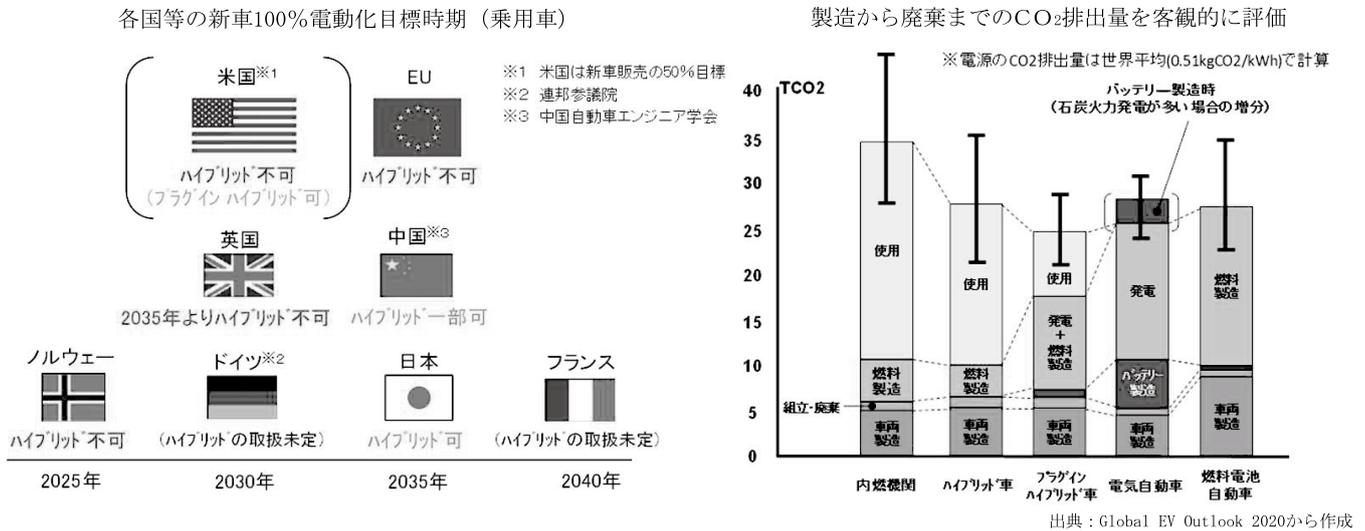
○2022年度道路予算のポイント

2022年度における政府全体の公共事業関係費は約6兆円で、道路関係予算は千葉県八街市の通学途中の交通事故を受け、通学路緊急対策費(社会資本整備総合交付金からの移行分)500億円を含め2.1兆円が割り当てられました=図表④=。予算の主な取り組みとしては、次の通りです。

- ① 防災・減災、国土強靱化のための5カ年加速化対策として、各都道府県における『防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5カ年対策プログラム』の着実な推進と、財政投融資を活用した高速道路の暫定2車線区間における4車線化を含む高規格道路ネットワークの整備や老朽化対策などの抜本的な対策を実施します。
- ② 通学路の合同点検を踏まえた交通安全対策=図表⑤=として、関係機関と連携した通学路の合同点検の結果を踏まえ、歩道の設置やガードレール等の防護柵などの交通安全施設などを整備し、ハ

図表⑥ 次世代自動車の総合的なCO₂排出量評価手法の構築

- カーボンニュートラルの実現には、自動車の燃費（電費）性能のほか、製造段階、使用段階、リサイクル段階など、ライフサイクル全体でのCO₂排出量を客観的に評価する必要がある。
- 各国がカーボンニュートラル政策を打ち出す中、国際的に議論が可能な客観的なCO₂排出評価手法（LCAモデル）を構築する。



各国が「新車100%電動化」を打ち出しているが、目標時期やハイブリッド車の取扱は、国ごとに異なる。

電気自動車は使用時のCO₂排出がゼロであるが、発電時、バッテリー製造時のCO₂排出が多い。



国際的に議論が可能な客観的なCO₂排出評価手法を構築し、自動車メーカーがフェアに競争を行える環境を整備

ード面での交通安全対策を早急に実施します。

- ③ 国土幹線道路部会の中間答申を踏まえた有料道路制度の見直しとして、更新事業及び進化・改良への取り組みを進めるための料金徴収期間の延長や料金割引の見直しなど、有料道路の具体的な見直しについて検討していきます。

3. 同省自動車局2022年度予算概要について

講師：同省自動車局総務課 渡真利諭企画官

【講演要旨】

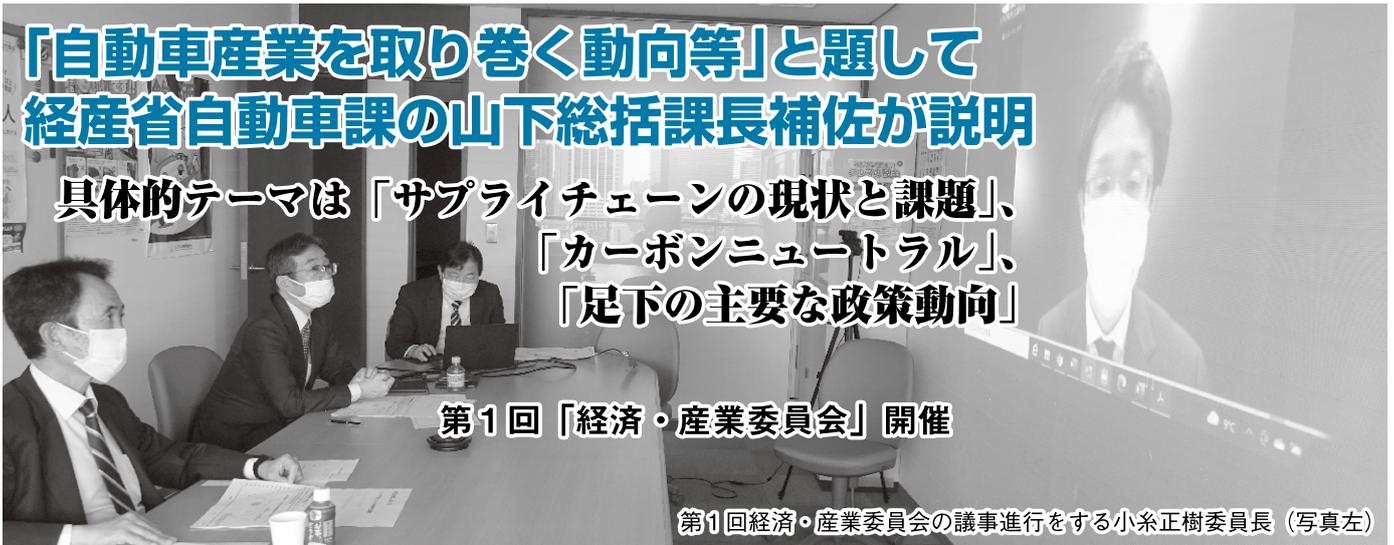
- ① 持続可能な自動車運送業・整備業の確立に向けた、デジタルトランスフォーメーション（DX）や働き方改革等の推進として、デジタル技術の積極的な活用による生産性向上や事業基盤の強化を図り、あわせて自動車関連の行政手続き等のさらなるデジタル化により、利用者の利便性の向上を図ります。2022年度の新規施策は以下の通りです。
 - ・ポストコロナにおける持続可能な旅客運送事業の構築
 - ・トラック運送業における働き方改革の推進
 - ・自動車整備業に係る各種申請手続きのデジタル化
 - ・自動車登録検査関係手続のデジタル化

- ② 2050年カーボンニュートラルの実現に向けた自動車の電動化の推進として、ライフサイクル全体でのCO₂排出量評価手法の構築＝図表⑥＝や、次世代自動車の普及促進に係る対策を確実に実施します。
- ③ 自動運転技術も活用した安全・安心の確保として、高齢運転者等の事故防止対策の推進や自動車運送事業における安全対策の推進、自動運転技術の開発・実用化を促進します。また、自動車の安全・環境性能確保のため、適切な保守・管理の促進や近年多発化・激甚化する自然災害への対応を自動車分野における新技術を活用し災害防止を行います。
- ④ 事故被害者救済の充実として、障害の態様に応じたりハビリテーションの機会確保、重度後遺障害者に対する介護料の支給等（支給対象の拡充）、重度後遺障害者のための療護施設の老朽化対策、介護者なき後を見すえた受け入れ環境整備の促進等を実施する。また、一般会計から自動車安全特別会計への繰り戻しを5年連続で継続して行います。

「自動車産業を取り巻く動向等」と題して 経産省自動車課の山下健太総括課長補佐が説明

具体的テーマは「サプライチェーンの現状と課題」、
「カーボンニュートラル」、
「足下の主要な政策動向」

第1回「経済・産業委員会」開催



第1回経済・産業委員会の議事進行をする小糸正樹委員長（写真左）

日 本自動車会議所は3月23日、2021年度第1回経済・産業委員会（委員長＝小糸正樹・日本自動車販売協会連合会副会長・専務理事）を開催し、経済産業省製造産業局自動車課の山下健太総括課長補佐が、「サプライチェーンの現状と課題」、「カーボンニュートラル」、「足下の主要な政策動向」について講演しました。新型コロナウイルス感染拡大の状況を踏まえ、委員会はオンラインで行われ、委員約30名が出席しました。講演の後、活発な質疑応答・意見交換が行われ、委員会は終了しました。

「自動車産業を取り巻く動向等について」

講師：製造産業局自動車課

山下健太総括課長補佐

【講演要旨】

1. サプライチェーンの現状と課題

○国内生産調整の状況

昨年夏、東南アジアで新型コロナウイルス感染症が拡大し行動制限・ロックダウンが続いた影響もあり、部品生産が滞り、国内生産はかなり落ち込みました。そこから持ち直してきましたが、足下、半導体不足の継続や国内の感染拡大によって挽回しきれない状況にあります。

○半導体・デジタル産業戦略

大きく以下の3つのステップで半導体を取り巻く政策を進めていきます。

Step 1：生産ポートフォリオの緊急強化⇒レガシーな技術も国内の製造基盤の確保が必要。そうしなければサプライチェーンが海外に依存し、安全保障上のリスクになる恐れあり。

Step 2：日米連携強化⇒日米連携プロジェクトで次



オンラインで講演する経産省自動車課の山下健太総括課長補佐

世代半導体技術の習得・国内での確立。

Step 3：グローバルな連携強化による光電融合技術など将来技術の実現。

○サイバーセキュリティ対策の強化（注意喚起）

部品のサプライヤーへのサイバー攻撃によって、完成車メーカーまで含めたサプライチェーンが止まってしまうのは記憶に新しい。サプライチェーン全体でサイバー攻撃への対応を取って行く必要があります。

○ロシア・ウクライナ情勢関連

日々刻々と変化がありますが、米欧に並んで毅然とした対応をとっていく予定。具体的な検討を進めつつ、引き続き適切に情報共有していきます。

2. カーボンニュートラル

○主要国・地域における電気自動車の販売

グローバルにおける電気自動車の販売台数は堅調に増加。中国と欧州は大きく舵を切っています。政策のスタンスだけではなく、この1～2年でマーケットも動いてきています。日本国内のシェアは0.8%ですが、欧州・中国は15%以上であり、その差は拡大傾向にあります。

○自動車分野のカーボンニュートラル

他方、電気自動車が全てなのかと言えばそうではなく、そのことを政府としても主張していきたい。何が自動車のカーボンニュートラルにとって重要なのかを理解して発信していく必要があります。2050年にライフサイクル全体でカーボンニュートラルを目指すのがゴールなのであれば、製造過程での部品・素材分野、使用後のリサイクルを含めた総合的な取組が必要。また、エネルギーの脱炭素化の取り組みと歩調を合わせる必要があります。

○COP26における自動車関連の動き

COP26で岸田総理から「自動車分野のカーボンニュートラルの実現に向け、①あらゆる技術の選択肢を追求し、②次世代電池・モーターや、水素、合成燃料などの開発を進め、③その成果をアジアに普及し、世界をリードする」という日本政府の方針を世界に発信。「ゼロエミッション車移行閣僚級会合」では、日本も含めて米、独、仏等の主要国も参加し合意しました。一方、英国が主導する「有志国等による100%ゼロエミ車化宣言」には日本は署名せず、米、中、独、仏等の主要国も不参加で足並みをそろえませんでした。ただ、予断を許さない状況であり、引き続き各国の動向も見ながら日本として仲間づくりが必要です。

○グリーン成長戦略（自動車・蓄電池産業）

最も重要なのは、国際競争力にもつながるよう、特定の技術に限定することなく、パワートレイン・エネルギー／燃料等を最適に組み合わせ、多様な技術の道筋・選択肢を目指すことです。それを軸に、①電動化の目標は、2035年までに乗用車新車販売で電動車100%を実現、②インフラ整備の目標は公共用の急速充電器3万基、普通充電器12万基設置、③燃料のカーボンニュートラル化では、合成燃料は2030年代に導入拡大・コスト低減を行い、2040年までの自立商用化を目指す、④蓄電池の目標は、2030年までのできるだけ早期に、国内の車載用蓄電池の製造能力を100GWhまで高めるとともに、電気自動車とガソリン車の経済性が同等となる車載用の電池パック価格1万円/kWh以下を目指す——こととなります。

○電動化目標実現に向けた主要な取り組み

①蓄電池の国内生産基盤確保、②電動車の普及促進、③インフラの整備、④サプライチェーン・バリ

令和4年「春の叙勲・褒章」

当会議所関係者多数が受章

令和4年春の叙勲ならびに褒章で、日本自動車会議所の会員団体・企業関係の方々が多数、晴れの栄誉に輝かれました。

叙勲では、元あいおいニッセイ同和損害保険社長で元日本損害保険協会会長の鈴木久仁氏が旭日重光章を、元日本発条社長で元日本自動車部品工業会会長の玉村和己氏が旭日中綬章を、元神奈川県自動車会議所副会長の宮原郁生氏が旭日小綬章を、元日本自動車販売協会連合会常務理事の島崎有平氏、元日本自動車工業会常務理事の内藤政彦氏が瑞宝中綬章を受章されました。

褒章では、元日本塗料工業会会長の石野博氏、元トヨタ自動車副社長の河合満氏、元NOK社長の土居清志氏の3氏が藍綬褒章を受章されました。

チェーンの構造転換支援、が4つの柱です。

○自動車産業のカーボンニュートラル実現に向けた経済対策パッケージ＝資料1参照＝

○クリーンエネルギー自動車・インフラ導入促進補助金（購入補助）＝資料2参照＝

電気自動車・燃料電池自動車等の購入補助については補助単価を大胆に引き上げたので、是非しっかり使って売っていただきたい。

○自動車産業『ミカタ』プロジェクト

各段階で脱炭素に向けた「見方」を示し、強力な「味方」として経営をサポートします。

・カーボンニュートラルに向けた自動車部品サプライヤー事業転換支援事業（令和4年度予算額4.1億円）＝実地研修や専門家派遣を通じて、カーボンニュートラル・電動化に向けた中小サプライヤーの挑戦を伴奏型で支援

・中小企業等事業再構築補助金（令和3年度補正予算額：6,123億円の内数）＝業態転換の実現に向けて必要となる設備導入等を補助（上限：中小1億円・中堅1.5億円）

○多様な技術のイノベーションの促進

特定の技術に限定することなく多様な選択肢を追求し、選択肢を狭めないことが重要。長期目線での技術開発を進めていきます。

・グリーンイノベーション基金(2兆円)を活用し、次世代電池・モーターの開発に1,500億円、水素インフラ整備に3,700億円の補助を行います。また、合成燃料の研究開発も進めます(約550億円)。

3. 足下の主要な政策動向

○第208回国会・岸田内閣総理大臣施政方針演説

「成長」と「分配」を「新しい資本主義」の柱として掲げます。

「成長戦略」

をブレイクダウンすると、①デジタル田園都市国家構想、②経済安全保障、③科学技術・イノベーション、④気候変動問題。

「分配戦略」は①賃上げ、②人への投資、③中間層の維持の3つ。この「成長」と「分配」の両面から経済を動かし、好循環を生み出します。

○自動車関係諸税における検討の視点

資料1 自動車産業のカーボンニュートラル実現に向けた経済対策パッケージ

蓄電池の国内製造基盤確保

R3補正：1,000億円
(R4当初：15億円)

○2030年NDC46%の着実な達成を目指し、車載用蓄電池の**国内製造能力**の早期確保を図るため、**蓄電池・材料の大規模製造・リサイクル拠点の設備投資・開発支援**を実施。

○電池サプライチェーンと開発機能の強化により、「**イノベーション・雇用の種**」を国内に。

電気自動車・燃料電池自動車等の購入補助

R3補正：250億円
(R4当初：140億円)

○**EV・PHEV・FCVを対象とした購入補助**。諸外国の支援水準に比肩する**大胆な導入支援**により、**足下で国内市場を立ち上げ**。

充電・水素インフラの整備

R3補正：125億円
(R4当初：90億円)

○**インフラの整備は電動車の普及と表裏一体**。EV・FCV導入に向け、インフラがボトルネックとならないよう、2030年までに**急速充電3万基・普通充電12万基**及び**水素ステーション1,000基**の整備を目指し設置補助。

サプライヤー、販売・整備業の構造転換支援

R3補正：事業再構築補助金の内数
(R4当初：4億円)

○サプライヤーの**電動車部品製造への挑戦**や自動車販売・**整備業の電動化対応**による「**攻めの業態転換・事業再構築**」を**支援雇用を守るため、設備投資・人材育成等を補助**。

※事業再構築補助金・グリーン成長枠(売上減少要件の撤廃、補助上限額の拡充)

資料2 クリーンエネルギー自動車・インフラ導入促進補助金(購入補助)

●「グリーン成長戦略」を着実に推進すべく、政府として、**踏み込んだ措置を行う**。

●予算額を拡充し、補助上限額についても、大幅に引上げる(例：EVの場合、**40万円⇒85万円(増額)**)

購入補助予算の概要

- 対象：電気自動車(EV)
プラグインハイブリッド車(PHEV)
燃料電池自動車(FCV)
- 補助単価：**上限額を大幅に引上げ**(具体的には以下)

車別の補助額(例)

電気自動車(EV)		補助：40万円⇒最大 85万円
軽EV		補助：約20万円⇒最大 55万円
プラグインハイブリッド車(PHEV)		補助：20万円⇒最大 55万円
燃料電池車(FCV)		補助：115万円⇒最大 145万円

※条件は、外部給電機能としてのV2X対応、1500W車載コンセント装備等

詳しくは▶

経産省 EV補助金

検索

短期～中期的には、2022年度で期限が到来するエコカー減税等の見直しをしつつ、カーボンニュートラル実現に向けて、電動車の普及拡大を促す形の課税のあり方の見直しを検討します。

長期的には、電動車の普及が十分に進んだ後の絵姿を見据えた抜本的見直しとして、受益と負担の関係も含め、検討を進めます。

コロナ禍でも3年ぶりに開催

東京モーターサイクルショー

来場者前回は17%減も盛況

国 内最大級の自動二輪車関連展示会「第49回東京モーターサイクルショー」=写真=が3月25日～27日の3日間、東京・江東区有明の東京ビッグサイトで開かれました。EVバイクをはじめとする最新車両やパーツ、アクセサリなど関連商品が一堂に展示されたほか、国内トップライダーや女性ライダーによるトークショーなどのイベントが行われ、来場者の関心を集めていました。会期中の来場者数は12万3,439人と前回は17%減となりましたが、会場は熱気にあふれ盛況でした。

同展示会は1971年に初開催され、47回、48回は新型コロナウイルスのため中止となり、今回が49回目として3年ぶりの開催となりました。会場内はウィズコロナ時代に対応した新しいイベント方式が採用され、会場入り口での検温や消毒などが徹底されました。

このような状況下で、前回と同数の153者が出展し、総小間数は948.7小間と前回より22小間多くなりました。奇抜な展示内容で来場者の目を引くブースが数多くあり、会場内のイベントホールではトラ



イアル、モトクロス、ロードレースの選手らによるトークショーで来場者を楽しませていました。また、展示場の屋上では警視庁女性白バイ隊によるドリル走行、レディースチャンピオンのトライアルデモンストレーションなど、見応えのある実技が行われました。

今回のキャッチフレーズは「はじめようバイク」とし、女性や若年層へのアピールを強め、イベントを通して二輪車愛好者のすそ野拡大を図る取り組みに力が入られました。とくに子ども連れでも楽しめるようMFJレースマシンのまたがり体験なども行われ、順番待ちの長い列ができていました。

主催者の東京モーターサイクルショー協会の赤坂正人会長は、初日に行われた開会式で「バイクの販売台数、免許取得者が共に増えています。コロナ禍による新しい生活様式の中にバイクが浸透しており、この流れを加速させ二輪車市場の活性化を図りたい」と挨拶しました。〔東京都自動車会議所〕

訃

トヨタ自動車副社長
アイシン精機（現アイシン）元会長
（当会議所会員元代表者）

和田 明広氏

アイシン精機（現アイシン）で会長を務められた和田明広（わだ・あきひろ）氏が3月13日、逝去されました。88歳でした。

和田氏はトヨタ自動車出身で、エンジニアとしてセリカなどの開発に携わられたほか、プリウスの開発プロジェクトを指揮されました。1992年同社専務、1994年副社長を経て、1999年アイシン精機会長に就任され、2005年まで務められました。

報

本田技研工業元社長
（当会議所元常任理事・元評議員）

吉野 浩行氏

本田技研工業の元社長で、当会議所の常任理事・評議員を務められた吉野浩行（よしの・ひろゆき）氏が4月1日、逝去されました。82歳でした。

吉野氏は技術畑出身で、米国の環境規制「マスキー法」をクリアしたエンジン「CVCC」の開発に携わられたほか、人型ロボット「アシモ」や小型飛行機の開発にも注力されました。1990年専務を経て、1998年社長に就任され、在任中、小型車「フィット」が同社初の販売台数首位となるなど、2003年に退任されるまで経営に大きく貢献をされました。

また、2004年6月～2010年6月当会議所常任理事、2010年6月～2011年3月同評議員を務められました。

芝大門 ペソ 倶楽部

Vol. 61

事故死亡者ゼロを宣言しませんか

経済ジャーナリスト 池原 照雄

自動車メーカーにとって
は目下のところ、20XX年ま
でに電気自動車(EV)をど
れだけ「増やす」かのアピ
ルが重視されている。逆に、
自動車産業は「減らす」ことにも大きな社会的責務
を負っている。交通事故とそれに伴う死者や負傷者
数である。安全技術が飛躍的に進化する今こそ、世
界で最も多くのクルマとバイクを世に送り出す日
本の自動車産業が率先して実現すべきテーマだ。

警察庁によると2021年に国内の交通事故で亡く
なった人は前年より203人少ない2636人だった。
5年連続で過去最少となり、自動ブレーキなど自
動車側の安全装備の充実と普及が大きく貢献して
いる。しかし、WHO(世界保健機関)の調査によ
る世界の交通事故死亡者は2018年時点で、なお
135万人と課題克服への道のりは険しい。

一方で、世界の自動車産業は「自動運転」とい
う近未来のテクノロジーを競うことで、交通事故
の飛躍的な減少も実現しようとしている。その際、
こうした技術開発の加速には「旗印」も必要だと
考えている。例えば、年限を切って死亡者をゼロ
とする自主目標であり、これについては日本の自
動車メーカー2社が先駆的に宣言している。

SUBARU(スバル)は2018年7月に、就任した

ばかりの中村知美社長が新中期経営ビジョンで
「2030年死亡交通事故ゼロ」を掲げた。「スバル乗
車中の死亡事故およびスバルとの衝突による歩行
者・自転車等の死亡事故をゼロ」にするというの
だ。同社に確認すると、「スバル」とは登録車が対
象で、地域についても「まずは主力市場と位置付
ける米国、日本での取り組みに注力し、順次グロ
ーバルに拡げていくことになる」(広報部)そうだ。

ホンダも2021年4月に就任した三部敏宏社長が
2050年に同社の二輪車と四輪車が関与する交通事
故の死者を世界でゼロにすることを目指すと公表
した。スバルよりも、ゼロへの到達年が先となる
のは、安全対策が厳しい二輪車を含むからだ。両
社の「ゼロ」は社会との契約ではなく、あくまで
も自主的に「目指す」もの。それでも両社の安全
担当エンジニアを取材すると、これらの「旗」を
しっかり自らの道標にしていると感じる。ひるま
ず、2社に続く宣言が出ることを期待する。



※ 池原氏の連載は今号で終了させていただきます。次号からは、経済ジャーナリストの河野圭祐氏に連載いただきます。河野氏は、経済誌編集長を経て2018年4月よりフリーに。食品、流通、商社、ホテル、航空等々、幅広い業界の企業に取材。ウェブや雑誌メディアで執筆されています。

日本自動車会議所会員 (2022年5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 トラックス販売協会 | 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捌り協協議会 | 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 子硝子協会 | 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1)