

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 **11・12** No.945

発行人 山岡 正博 編集人 田村 里志

自民党自動車議連との政策懇談会 自動車関係15団体が出席し11月21日に開催

自動車議員連盟
総会及び自動車政策懇談会

当会議所の内山田会長が
自動車関係諸税の税体系抜本見直しを訴える

「エコカー減税等は現行水準のまま延長」も要望

政策懇談会を前に挨拶する額賀議連会長(写真中央)。写真円内は当会議所の内山田会長

自 民党自動車議員連盟と自動車関係15団体との政策懇談会が11月21日、東京・千代田区の自民党本部で開催され、国会議員本人98名、代理73名の計171名が出席しました。新型コロナウイルス感染症の影響が長引いていることもあり、出席団体からは税制改正要望に加え、業界活性化や経営支援策などの要望が相次ぎました。

懇談会に先立ち自動車議連の総会が行われ、冒頭、額賀福志郎議連会長が挨拶。続いて、「モビリティを軸に成長する未来社会を考える会」が議連内に新たに設立されたことが紹介され、会長に就任した甘利明衆議院議員が設立趣旨などを説明しました。

その後、政策懇談会が開催され、出席団体を代表し当会議所の内山田竹志会長が挨拶しました。内山田会長は、100年に一度と言われる大変革期に歴史的円安やエネルギー価格高騰に見舞われている自動車産業の状況を説明するとともに、「大変革期は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。負担軽減・簡素化を前提に、受益と負担の関係を再構築し、税体系を抜本的に見直すべき」と訴えました。また、喫緊の課題として「実質的な増税となるような対象絞り込みは行わず、エコカー減税等は現行水準で据え置くなど制度を延長すべき」と要望しました。(関連記事は2～5ページに掲載)

◆◆ 主な内容 ◆◆

- 自民党自動車議連が総会及び政策懇談会開催……………2
- 与党税制改正ヒアリングに山岡専務理事が出席……………6
- 「自賠制度を考える会」が政府・与野党に要望……………8
- 自動車税制改革フォーラムが今年もツイッターでユーザーに訴求……………10
- 第1回経済・産業委員会開催……………11
- 電動二輪車用バッテリーシェアサービス開始 [東京都]……………13
- 第107回全国自動車会議所専務理事会開催……………14
- 2年ぶりに国内施設視察会開催……………15

(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)

自民党自動車議連 総会及び政策懇談会開催

総会で「モビリティを軸に成長する
未来社会を考える会」設立を報告

自動車議員連盟
及び自動車政策懇談会



政策懇談会で内山田会長が
「走行距離課税やEV・FCVの出力課税は断固反対」と主張

政策懇談会で挨拶に立つ当会議所の内山田会長

自 民党自動車議員連盟と自動車関係15団体との政策懇談会が11月21日、東京・千代田区の自民党本部で開催されました。出席団体からは税制改正要望に加えて、コロナ禍による深刻な影響についての状況説明や支援要請の訴えが数多く述べられるとともに、従来の自動車産業の枠を超えた新たなモビリティ社会を見据えて、中長期的な税のあり方の議論を求める主張も相次ぎました。

政策懇談会に先立ち、佐藤信秋議連事務局長の進行で自動車議連の総会が開催され、冒頭、額賀福志郎議連会長が挨拶しました。額賀会長は、「気候変動に伴う電動化改革、そしてAIやIoTを活用した新しいサービス、いわゆるCASEなどへの対応が求められている自動車産業は、どういう新たな価値観を生み出して産業を変えていくのかという大きな問題に直面しています。われわれ議連としては、どういう課題や問題があるのか骨太の議論をしていく必要があります」との認識を示し、「税制においてもエネルギー改革や燃料改革、電動化、自動運転などに向けて、中長期的な税制のあり方をわれわれ議連で議論し、政府に要望していかなければなりません」と述べました。

続いて、本自動車議連に「モビリティを軸に成長する未来社会を考える会」が新たに設立されたことが報告され、同会会長に就任した甘利明議連通産委員長が設立趣旨などを説明しました。甘利同会会長は、世界の自動車産業が大きな岐路に立っている現在、欧米や中国などによる、新たなモビリティ社会



額賀議連会長

に向けた主導権争いが激化していることが設立の背景にあるとして、2つの重要なテーマを挙げて次のように話しました。

「一つは、EV以外の選択肢で生き残ることができるか、ということです。日本は内燃機関系のアドバンテージによって世界に冠たる自動車王国を創ってきました。しかし、EV関連で若干のアドバンテージを持っているEUに席卷されて、現在の構図が一変する危険性があるわけです。米中にもEUと同調するような動きがあります。ただ、内燃機関系の環境性能が劣っているのではなく、問題は燃料にあり、環境性能に優れた燃料に転換できれば、日本は世界最高性能の環境対応車つくることができるといった考え方もあります。そこで多様な選択肢で生き残っていくという日本の流れを、国際的な流れにしていく戦略も必要です。



「未来社会を考える会」設立趣旨などを説明する甘利同会会長



政策懇談会を総括する塩谷議連幹事長

もう一つは、モビリティの未来はどうなっていくのかを見据えることです。単に人が快適に移動するだけなのでしょうか。リビングルームが移動する、オフィスが移動する、レンタルルームが移動する未来など、さまざまな未来像が考えられています。その未来を設計し、そこからバックキャストして2050年、2030年を見通し、そのときにマジョリティを取るためにいまから何をすべきかを考えていく必要があります。

このようにハードとソフトの両方の形態から、未来のシェアを取っていくという視点に立って、この未来社会を考える会を進めていきます」

総会の後、引き続き政策懇談会が開催され、出席団体を代表して当会議所の内山田竹志会長＝**挨拶要旨は4ページに掲載**＝が挨拶に立ち、「政府・与党の多大なご尽力の結果、経済活動に活気が戻りつつありますが、依然として、バス・タクシー・トラックなどの運輸関係をはじめ、多くの団体・企業が極めて深刻な状況にあることには変わりはありません」として、自動車関係諸税の負担軽減・簡素化などを要望しました。そのうえで内山田会長は、「モビリティがもたらす新たな経済・社会像を見据えて、自動車の枠にとどまらない幅広い議論が求められており、負担軽減・簡素化を前提に、受益と負担の関係を再構築し、税体系を抜本的に見直すべきであると考えております」と述べ、長期的な税のあり方を早急に議論し始めるよう求めました。また、喫緊の課題であるとして当会議所では「自動車業界緊急要望」＝**5ページに全文掲載**＝を提出しており、内山田会長は「エコカー減税等は現行水準で据え置くなど確実に延長すべき」と要望したほか、「走行

距離課税やEV・FCVの出力課税など、穴埋め増税には断固として反対することを強く主張したいと思っています」と訴えました。

続いて、日本自動車工業会をはじめとする各団体が、順次、業界の現況や税制課題などについて説明し、支援や要望などを訴えました。この後、経済産業省から報告があり、山下隆一製造産業局長は、短期・中期・長期の要望ポイントを説明し、短期については「納期の問題もあり、エコカー減税は現行制度を1年間は据え置き、2024年度は対象車両の割合7割を維持しつつ見直す」ことを要望しました。

この後意見交換に入り、出席議員から多くの質疑や意見が表明され、時間の関係から、後日、議連事務局や団体側から回答されることとなりました。最後に、塩谷立議連幹事長が「間違いなく大変大きな転換点にあるということ（本日の政策懇談会で）改めて認識しました。エコカー減税は現行制度の維持、走行距離課税は慎重に検討、モビリティ社会に向かって根本的な議論をすべきといったご意見をいただきましたが、われわれ自動車議連は業界にしっかりと寄り添って、将来のモビリティ社会を見据えた議論を続けていきたいと思っています」と総括し、政策懇談会は閉会しました。

【経済産業省出席者】

▽山下隆一製造産業局長、▽藤本武士審議官、▽清水淳太郎自動車課長

【団体側出席者】15団体32名

▽自工会＝長田准総合政策委員長、後藤収税制部会長、永塚誠一副会長・専務理事、▽自販連＝金子直幹会長、佐藤康彦副会長、小糸正樹副会長・専務理

日本自動車会議所 内山田 竹志会長 挨拶要旨

政府・与党におかれましては、新型コロナウイルス感染防止対策をはじめ経済支援など、多大なご尽力をいただいております。その結果、経済活動に活気が戻りつつありますが、依然として、バス・タクシー・トラックなどの運輸関係をはじめ、多くの団体・企業が極めて深刻な状況にあることには変わりはありません。また、歴史的な円安やウクライナ情勢の影響により、半導体・部品などの供給制約や、資材・エネルギー価格の高騰が続いており、クルマを造ることができない・売ることができないという異常事態が続いております。



日本の自動車産業は、幅広い分野に関係する「基幹産業」として、日本経済へ貢献し、国内の生産活動を維持・拡大してまいりました。今後さらなる発展のため、観光・通信・ITなど、モビリティで関連する新しい仲間との協創により、モビリティ産業として、将来にわたって日本経済の軸として成長し、さまざまな社会課題の解決や新しい価値を創造してまいります。

これにより、モビリティに関わるすべての産業の成長のパイが拡がり、人々の暮らしを豊かにするとともに、日本の成長にも繋がっていくと思っております。

また、一方で、自動車産業は、GX(グリーン・トランスフォーメーション)やDX(デジタル・トランスフォーメーション)による100年に一

度と言われる大変革期に直面しており、CASEや2050年カーボンニュートラルの実現といった課題とも向き合っております。このような大変革期は、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。

長期的には、モビリティがもたらす新たな経済・社会像を見据えて、自動車の枠にとどまらない幅広い議論が求められており、負担軽減・簡素化を前提に、受益と負担の関係を再構築し、税体系を抜本的に見直すべきであると考えております。中期的には、引き続き「自動車重量税の将来的な廃止」「燃料課税の見直し」とともに、保有全体の電動化促進を目指した税制の実現を強く求めています。

一方、足元の短期では、自動車市場の活性化という観点からも、エコカー減税・グリーン化特例の延長・拡充を自動車業界として切に要望しており、お手元にごぞいます「緊急要望」にもまとめているところです。

厳しい物価高と、年度をまたぐような納期長期化に直面する消費者の負担増を回避するため、実質的な増税となるような対象絞り込みは行わず、エコカー減税等は現行水準で据え置くなど、制度を確実に延長すべきです。また、走行距離課税やEV・FCVの出力課税などの穴埋め増税には断固として反対することを強く主張したいと思います。

先ほど、「モビリティを軸に成長する未来社会を考える会」の甘利会長からも、同会設立をはじめ、大変心強いお話をいただいたと思っております。

自動車議連の皆さまには、引き続き特段のご対応を賜りますよう重ねてお願い申し上げます。私からのご挨拶とさせていただきます。

事、▽全ト協＝浅井隆副会長、榊野龍二理事長、▽日バス協＝早川弘之税制対策委員長、石指雅啓理事長、▽全タク連＝伊藤宏副会長・総務委員長、神谷俊広理事長、▽全軽自協＝赤間俊一会長、成瀬修副会長、板崎龍介専務理事、▽中販連＝海津博会長、永井保典常務理事、▽輸入組合＝入野泰一副理事長・専務理事、小野寺誠会員業務部部长、▽部工会

＝大下政司副会長・専務理事、持丸慶業務部長代理、▽日整連＝橋本昭朗常務理事、齋藤裕人事務局長、▽全レ協＝岩崎貞二会長、▽車工会＝吉田量年専務理事、小森啓行業務部長、▽通運連盟＝川勝敏弘理事長、高木修総務部長、▽全自協＝熊谷純一専務理事、土橋利朗常務理事、▽会議所＝内山田竹志会長、山岡正博専務理事

令和4年11月
(一社)日本自動車会議所

令和5年度(2023年度)税制改正

自動車業界緊急要望

物価上昇のもとでは増税なし!

1. エコカー減税(重量税)の据え置きなど確実な延長・拡充
2. 自動車税・軽自動車税のグリーン化特例等の確実な延長・拡充

- 厳しい物価高と、年度をまたぐような納期長期化に直面する消費者の負担増を回避するため、実質的な増税となるようなエコカー減税等の対象絞り込みは行わず、現行水準で据え置くなど、制度を確実に延長すべき
- カーボンニュートラル(CN)に向けて、電動車等への買い替えが促進されるよう、減税措置を拡充すべき

3. 走行距離課税や出力課税などの穴埋め増税には断固反対

- 走行距離課税は、電動車の普及にブレーキになることや、地方の方々や物流事業者の負担が増えること等課題も多く、国民的議論もないまま拙速に進めることは断固として反対
- EV/FCVは、当面は普及促進を加速させる必要があり、当該車両の自動車税のみなし課税は維持すべき(1ℓ以下:25,000円)。
(「出力」を課税標準にすることは、簡素化の流れにも逆行し、反対)

以上

与党税制改正要望ヒアリングに出席

山岡専務理事が「過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」などを要望

喫緊の課題として「エコカー減税の現行制度のままの延長」も求める

日本自動車会議所

自民党のヒアリングでマイクを持って要望を述べる当会議所の山岡専務理事

自 民党と公明党の税制改正要望ヒアリングが11月2日に開催され、両ヒアリングに当会議所の山岡正博専務理事が出席しました。ヒアリングで山岡専務は、「100年に一度とも言われる現在の大変革期は自動車関係諸税を抜本的に見直す大きなチャンス」として、過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化を強く求めました。また、今回の税制改正では、来年4月末に期限切れとなるエコカー減税のあり方が焦点となっていることもあり、「新車の納期が著しく長期化していることを踏まえ、年度をまたいで納入された場合でもユーザーに混乱が生じないように、エコカー減税は現在の制度のまま延長していただきたい」と要望しました。

自民党本部で開催された同党のヒアリング「予算・税制等に関する政策懇談会」には、国会議員24名、運輸・自動車関係13団体が出席しました。ヒアリングに先立ち、組織運動本部の小淵優子本部長が挨拶し、「コロナ禍やエネルギー高騰などにより、いろいろな形で皆さまの仕事が打撃を受けていると思います。本日は、しっかりと皆さまのお話を聞かせていただいて、一つでも多く形にしていけるよう頑張っまいます」と述べました。



公明党自動車議員懇話会のヒアリング

ヒアリングで山岡専務はまず、わが国の全就業人口の約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割を占める自動車産業が、基幹産業として日本経済へ貢献していることに言及。そのうえで、「自動車産業は、今後さらなる発展のため、観光や通信、ITなどモビリティに関連する新しい仲間との協創により、モビリティ産業として、将来にわたって日本経済の軸として成長し、様々な社会課題の解決や新しい価値を創造していきます」と述べてさらなる貢献の可能性を強調しました。

一方で、「自動車産業はGXやDXによる100年に一度とも言われる大変革期に直面しており、CASEや2050年カーボンニュートラルの実現といった課題と

も向き合っております」と指摘。「このような大変革期は、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」と訴え、「モビリティがもたらす新たな経済・社会像を見据えて、自動車の枠にとどまらない幅広い議論も求められております」として、中長期的な税のあり方についても議論をしていくよう求めました。

そのうえで、当会議所が訴え続けている「過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」＝下段の「重点要望項目」参照＝について説明・要望し、喫緊の課題としてエコカー減税についても要望しました。

自民党に続いて同日行われた公明党のヒアリングは、自動車議員懇話会により衆議院第二議員会館で開催されました。国会議員12名が出席し、自動車関係4団体と意見交換しました。ヒアリングに先立ち、懇話会の石井啓一会長が挨拶し、「これから税制の議論が本格的に始まりますが、今年は自動車関係が“表年”ですので、本日は皆さまの要望を聞か

せていただき、しっかりと議論していきたいと思っております」と述べました。山岡専務は、自民党のヒアリングと同様に説明・要望をし、「要望書の最終ページに38の団体名が記載されていますが、私どもの要望書はこれら38団体の総意として取りまとめられています」と述べ、自動車関係諸税の負担軽減・簡素化の実現はじめ、エコカー減税の現行制度のままの延長などを求めました。

両党のヒアリングに出席した自動車関係団体は次の通り（発言順）。

◇自民党：運輸・交通関係団体委員会、国土交通部会＝日本自動車会議所、全国軽自動車協会連合会、日本自動車整備振興会連合会、全国自家用自動車協会、全日本トラック協会、全国ハイヤー・タクシー連合会、日本バス協会、全国通運連盟、全国レンタカー協会

◇公明党：自動車議員懇話会＝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、日本自動車会議所

2023年度(令和5年度)税制改正 重点要望項目

■今後のモビリティ社会を見据えた税制のあり方を議論

◎モビリティがもたらす新たな経済的・社会的受益者の拡がりを踏まえた税制抜本見直し

- ①2050年CN（カーボンニュートラル）実現のためには、自動車の枠にとどまらない幅広い議論が求められる。モビリティがもたらす新たな経済的・社会的受益者の拡がりを踏まえ、負担軽減・簡素化を前提に、受益と負担の関係を再構築し、税体系を抜本的に見直すべき
- ②電動化などに伴う税収減を自動車ユーザーに求めるべきではない

■過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化

1. 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
- ②電動車の早期普及と保有車全体の電動化に資する税体系への改革

2. 喫緊に対処すべき見直し

- ①自動車重量税のエコカー減税の拡充・延長
- ②自動車税・軽自動車税のグリーン化特例の拡充・延長
- ③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直ちに廃止できない場合は、EV等や燃費性能に優れた自動車を対象に広く優遇措置を講じた上、今後の保有税の抜本見直し時に廃止
- ④動力を持たない被牽引車（トレーラー）への環境性能割の課税は即刻廃止

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
- ②ガソリン税・石油ガス税等のTax on Taxの解消

「自賠制度を考える会」が政府・与野党に要望

齊藤国交大臣、秋野財務副大臣、 額賀自動車議連会長などに要望書を手渡す



齊藤国交大臣に要望書を手渡す「考える会」メンバー。
左から山岡専務理事、加藤保険特別委員長、横山副代表、桑山代表、齊藤大臣、福田座長、坂回会長、金子会長

自 動車損害賠償保障制度を考える会（座長＝日本大学危機管理学部・福田弥夫学部長、以下「考える会」）は11月11日に齊藤鉄夫国土交通大臣、秋野公造財務副大臣、額賀福志郎自民党自動車議連会長、国民民主党（自動車総連顧問議員）磯崎哲史参議院議員、浜口誠参議院議員など政府・与野党を訪ね、自賠責保険料積立金が特別会計から一般会計に繰り入れられ、いまだ約6,000億円が返済されないままになっている問題について、繰り戻し額のさらなる増額と今後の全額返済に向けての一層の取り組みを強く求める要望書を手渡しました。

一般会計からの繰り戻しは、2018年度（平成30年度）予算にて23.2億円、2019年度（令和元年度）37.2億円、2020年度40.3億円、2021年度47億円、2022年度54億円と5年連続で実現しており、2023年度予算でもその金額や内容が議論されています。昨年12月、財務大臣・国交大臣との合意文書には「令和4年度の繰戻し額である54億円を最低ラインとしつつ、合意期間である今後5年間、継続的に繰戻しを実施する」旨などが記載されています。

齊藤国交大臣との面会では、福田座長から昨年の大臣間合意への感謝とともに、合意が遵守され繰戻し額も増額になることを願っている旨、要望しました。さらに、6月に改正された自動車損害賠償保障法に自動車事故対策事業が本則に恒久的に実施することが書き込まれたことにも触れ、「新たな賦課金の導

入に当たり、附帯決議にもあるように自動車ユーザーの理解が不可欠である」と訴えました。また、「考える会」のメンバーである「全国遷延性意識障害・家族の会」の桑山雄次代表・横山恒副代表から交通事故被害者の実情や思いについて率直にお話いただきました。

それに対し齊藤国交大臣は「本日うかがったお話を財務省との折衝に活かしていきたい。介護者なき後の問題は安心感のあるものにしなければならないと改めて実感しました。新たな賦課金をいただくことについては国会の附帯決議を踏まえて自動車ユーザーのご理解をいただけるよう、必要性について丁寧な説明とPRと国民への広報を行ってまいりたい」などと応じました。

また、秋野財務副大臣との面会では、「考える会」の福田座長は、合意期間の初年度として2023年度予算における繰戻し額のさらなる増額と、今後の全額返済に向けてのロードマップを強く求めました。秋野財務副大臣からは大臣間合意に基づき、しっかりと遂行していく旨のご発言がありました。

「考える会」では、今後とも適宜、要望活動を実施してまいります。

■陳情に参加した「考える会」メンバー
（順不同、敬称略）

○福田 弥夫

日本大学危機管理学部学部長（座長）

自動車安全特別会計からの一般会計繰入金に係る要望

令和4年11月11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。

とりわけ、自賠責の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られた資金は、被害者やその家族の命を支える様々な事業に用いられますが、この積立金は、特別会計から一般会計に貸し出されたまま、未だに5,952億円(令和4年度末見込)が返済されずにいます。

被害者救済対策の重要性、ならびに事業の持続可能性を踏まえた判断により、平成30年度予算にて23.2億円、令和元年度37.2億円、令和2年度40.3億円、令和3年度47億円、令和4年度54億円と、5年連続で一般会計から繰戻されました。また、令和3年12月、新たに財務大臣と国土交通大臣との間で交わされた合意文書において、単年度予算編成が基本となる中、実質的には令和4年度の繰戻し額である54億円を最低ラインとしつつ、合意期間である今後5年間、継続的に繰戻しを実施する旨などが記載されたことは我々の要望を汲み取った結果と受け止めております。

昨年の交通事故死者数が統計開始以来最小の2,636名となった現在においても、介護を必要とする重度後遺障害者数は横ばいの状況が続いております。令和3年7月に取りまとめられた「今後の被害者救済対策のあり方に関する検討会」報告書において、介護者なき後への備えを含めた事故被害者救済の充実が提示されたことは、中長期的に問題が深刻化している事故被害者並びにその家族の状況に鑑みた対応であり、さらに、「今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会」においても被害者等支援対策・自動車事故発生防止事業の充実・強化について、引き続き検討がなされています。

先の通常国会において、自動車損害賠償保障法が改正され、自動車事故対策事業が本則に恒久的に実施することが書き込まれ、拡充した賦課金を財源に「被害者支援」・「事故防止」を持続的に実施できる枠組みは整いました。しかしながら、本制度導入にあたっては、衆議院・参議院双方において附帯決議事項があることを忘れてはなりません。

令和5年度予算における繰戻額の更なる増額と併せ、老朽化の進む療護センターの建替も迫っていることから、今後の全額返済に向けた一層の取組を強く求め、附帯決議に記された事項の中で、特に以下の2項目を要望いたします。

1. 繰入金残額の約6,000億円全額を被害者支援対策・事故防止対策が安定的・継続的に将来にわたって実施されるよう、令和3年12月の新たな大臣間合意を最低限遵守し、一般会計から早期かつ着実に繰戻す措置を講ずること
2. 新たな賦課金の導入にあたっては、被害者支援対策・事故防止対策に係る取組の現状及び課題について積極的に情報を発信し、その必要性について丁寧な説明を行うなど自動車ユーザーの理解が得られるよう努めること

以上

○桑山 雄次

全国遷延性意識障害者・家族の会代表

○横山 恒

全国遷延性意識障害者・家族の会副代表

○坂口 正芳

日本自動車連盟 (JAF) 会長

○金子 晃浩

全日本自動車産業労働組合総連合会会長

○加藤 憲治

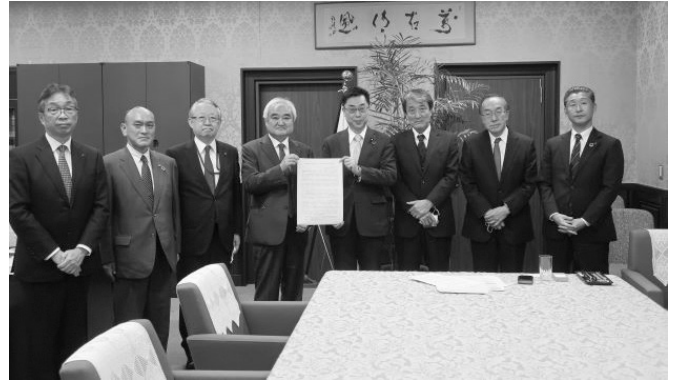
日本自動車会議所保険特別委員長

○山岡 正博

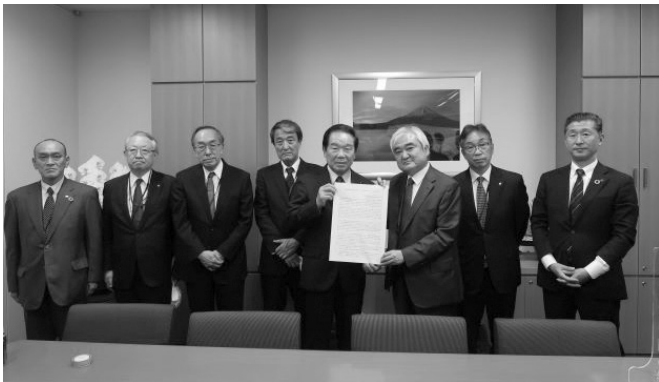
日本自動車会議所専務理事



桑山代表（左から2人目）と横山副代表（左）から熱心にお話を聞かれる斉藤大臣（右）



秋野財務副大臣に要望書を手渡す「考える会」メンバー。左から山岡専務理事、加藤保険特別委員長、坂口会長、福田座長、秋野財務副大臣、桑山代表、横山副代表、金子会長



額賀自民党自動車議連会長に要望書を手渡す「考える会」メンバー。左から加藤保険特別委員長、坂口会長、横山副代表、桑山代表、額賀会長、福田座長、山岡専務理事、金子会長



自動車総連顧問議員に要望書を手渡す「考える会」メンバー。左から加藤保険特別委員長、坂口会長、横山副代表、桑山代表、福田座長、磯崎参議院議員、浜口参議院議員、金子会長、山岡専務理事

今年も「ツイッター」へ投稿しユーザーに訴求

カー太くんがクルマのおかしな税金を4コママンガで解説

自動車税制改革フォーラム

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（事務局：日本自動車会議所）は、若者をはじめ広く一般にアピールできるツイッター（Twitter）を活用した訴求活動を今年も実施し、同フォーラムのイメージキャラクター「カー太くん」が自動車税制の問題をユーザーに訴えています。11月4日からスタートしており、走れば走った分だけ課税される走行距離課税の導入検討が唐突に浮上しネット上で反対の大合唱となったことや、エンジンなどの動力のないトレーラーにも自動車税の環境性能割が課税されていることなど、「クルマのおかしな税金」をテーマに毎週金曜日にカー太くんがツイート。4コママンガも掲載するなど、複雑なクルマの税制をカー太くんが分かりやすく解説しています。12月中旬までに8回程度、投稿する予定です。

○アカウント=https://twitter.com/carta_jp



12月2日に投稿された「走行距離課税反対」のツイート

「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総括課長補佐が説明



第1回 経済・産業委員会開催

写真円内は委員会で説明いただいた経産省自動車課の山下総括課長補佐

日 本自動車会議所は11月14日、2022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、委員会はリアルとオンラインのハイブリッドで行われ、委員約30名が出席しました。委員会では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、経団連モビリティ委員会・モビリティに関する懇談会での議論や経産省の概算要求、総合経済対策・補正予算案、車体課税見直しの方向性などについて講演。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。

【講演要旨】

■ 「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
1. 「モビリティがもたらす未来社会」の検討の動き

自工会の豊田章男会長から問題意識を投げかけていただき、経団連の十倉雅和会長、豊田会長、部工会の有馬浩二会長の3委員長体制で「経団連モビリティ委員会」を発足いたしました。当委員会には200社以上が参加しています。自動車という枠を超えて関連産業が横のつながりを持つことは重要なことだと考えています。

今年6月に岸田文雄総理がトヨタ自動車の元町工場を視察した際、秋以降に政府と産業で対話の場を設けたいと発言され、それが11月2日の「モビリティに関する懇談会」の形で実現しました。当懇談会で、西村康稔経済産業大臣から、自動車産業が経済



委員会はオンラインにも対応して開催

の大黒柱として国内生産や雇用を維持してきましたが、CASEによる潮流の変化の中で投資の囲い込みによるゲームチェンジに直面しているという現状や、この変化の中で日本の産業にも変化が起きているということを踏まえて、自動車業界を超えた新しい兆しが将来出てくる可能性があることを説明されました。

齊藤鉄夫国土交通大臣には地域公共交通について発言をいただき、「交通DXや交通GXも含めた共創で利便性や生産性が向上する形に再構築すべきでありインフラも強化する必要がある」とコメントされました。

岸田総理からは、自動車産業は経済・雇用の大黒柱であるが、現在歴史的転換点にあるので、官民が連携してさらなる成長にチャレンジしていく必要があること、また、社会課題の解決と成長を両立することが新しい資本主義の肝であり、自動車を核としたモビリティ産業はその中核を担うべきものであることについてお話がありました。

また、今回のモビリティ懇談会では国民で何を優先的に取り組むか考える必要があること、賃上げや取引適正化についても評価しているとお話をいただいています。

2. 自動車を取り巻く課題

自動車を取り巻く課題については、短期・中期・長期の時間軸で考える必要があります。

短期的な課題とし

て、足下の状況にどう対応するか考えていきたいと思っています。現状、物価高や供給不足の課題に直面しており、半導体不足も常態化しています。9月の国内生産は平年比13%減となっています(平年とはコロナ前の2018年・2019年の平均値)。納期も長期化しており、納車まで半年を超えることが当たり前になっています。こうした中で4月以降に税額が変わると、販売現場に大きな混乱が起こると懸念しています。

中期的な視点として、世界的なGX・DXの投資競争をどう勝ち抜くか、どうアクションを取るか考える必要があります。米国のインフレ抑制法など各国政府が投資の囲い込みの政策を打ってきています。国内にしっかり投資してもらうかが政策のポイントであり、自動車市場が活発化することが重要だと考えます。

長期的な視点として、新しいモビリティ社会について話が始まったことを受け、税体系の検討をする必要があります。保有から利用といった変化が起こることで、利用者も広がり、従来当たり前だった前提が崩れる可能性があります。大変革のさなかにあって、将来は定まっていますが、将来の絵姿を考えながら議論を進めたいと考えています。

3. 経産省の自動車関連の税制改正要望について

まず足下として、エコカー減税の見直し・延長を要望しています。納期が長期化し、現時点で既に年

自動車分野の経済対策パッケージ

① 電気自動車・燃料電池自動車等の購入補助

[R4補正予算 700億円]

- 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**(R4年度:EV:最大85万円)。
- **隙間のなく支援**していくことで消費者の不安を回避し、**真の普及トレンドを醸成していく**

(参考) R4年度は、需要が旺盛で予算(約430億円)の消化が進み、**11月中旬頃目途で受付終了**予定。

② 充電等インフラの整備

[R4補正予算 200億円]

- インフラが普及の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**」の整備を目指し、設置補助。
 - **民間事業者の意欲が高い今、設備補助の継続・拡充**によりインフラ整備を加速化。
- (参考) 前年比6倍の予算を措置した**R3補正(65億円)**は、**前倒しで受付終了**。

③ 蓄電池の国内製造基盤確保

[R4補正予算 3,316億円]

- 蓄電池は、**カーボンニュートラル、自動車の電動化等の鍵となる重要物資**。8月に「**蓄電池産業戦略**」を定め包括的に対策を推進。その大きな柱の1つが**国内製造基盤の確保**。
- **国内投資の決断には継続・拡充した立地支援が必須**。**円安も活かし、経済安全保障と併せて「イノベーション・雇用の種」を国内に根付かせる**。

(参考) **昨年措置したR3補正(1,000億円)**は、**1次公募で既に予算額を超える応募**、投資意欲は旺盛。

④ サプライヤー、販売・整備業の構造転換支援

[R4補正予算 5,800億円の内数]

- 中堅・中小サプライヤーの**電動車部品製造への挑戦**など「**攻めの業態転換・事業再構築**」を支え雇用を守るため、**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**(最大1.5億円)
- 今年度からスタートした伴走型支援と併せて、**地域の自動車産業を支える中小サプライヤー等の前向きな取組を更に加速**。

度を超える取引が当たり前になっている中で、消費者の予見性を損なうことや、税の増加分を販売店が求められることがないよう、「現行の水準を1年間は据え置いてほしい」と要望しています。また、2024年度については減税対象の割合を、7割を目安として維持できるような形で水準を切り上げていくことを要望しています。自動車業界からも、生声として苦しい実情をしっかりと訴えていただきたいと考えています。

中長期的には令和4年度税制改正大綱にもありますが、自動車の枠を超えた幅広い産業の形になっていくという変化も踏まえて、将来のモビリティ社会のあり方を考える必要があります。包括的・骨太な政策枠組みの検討を進め、その中で受益の広がりや踏まえた受益・負担関係の再構築も含め、自動車関係諸税のあり方について、中長期的な検討を進めたいというのが大枠の要望です。

研究開発税制について、自動車業界との関係では、モデルチェンジが一つの論点になりつつあります。経産省でもモデルチェンジの実態については分析を進めていますが、業界の皆さまともしっかりと地に足の着いた議論をしていきたいと思えます。

4. 物価高克服・経済再生実現のための総合経済対策自動車分野の経済対策パッケージ

※12月2日の補正予算成立により正式決定

総合経済対策は10月28日に、補正予算案について

は11月8日に閣議決定され、GXのところに自動車関係の項目として、クリーンエネルギー自動車の普及促進、蓄電池の国内製造基盤強化、充電・水素充てんインフラの整備や中小サプライヤーの業態転換支援を盛り込みました。

具体的には、①CEV購入補助金として補正予算で700億円計上。CEV補助金は需要が大きく、今年度は430億円確保していましたが11月中旬には受付が終了しそうであり、隙間のない支援をしてほしいというご意見をいただいている、岸田総理からも指示があり結果的には隙間が生じない形での支援ができるようになりました。②充電インフラ整備では200億円計上。今年度は多額の予算を計上していましたが前倒しで受付終了していたので、旺盛な需要にこたえられるようにしています。③蓄電池の国内製造基盤確保は基金型にしておりニーズに応じてサポートします。④サプライヤーの構造転換支援は事業再構築補助金で確保しました。=12ページ資料参照=

5. 成長志向型カーボンプライシング構想の論点

カーボンプライシングについて、今後10年間官民

のGX投資を呼び込み、裏付けとなる財源であるGX経済移行債(仮称)を発行します。まずは足元の投資を進め、そのうえで将来、財源を回収するため、最初は低い負担で開始し、徐々に引き上げていくことが検討されています。その方針を先に示しておくことで投資促進を図り、規制と支援が一体になったメリハリをつけたやり方を提案したいと考えています。

6. 米国のインフレ抑制法のEV税額控除

今年8月に成立した措置ですが、EV税額控除として上限7,500ドルの控除があり、要件を見ると日本車が排除された形となっており、北米への投資の囲い込みになっています。西村経産大臣も会談の場面で、日米サプライチェーンパートナーシップの考え方から外れるので要件を見直してほしいと度々要請しています。

今回正式に、日本政府としても米国政府に対してパブリックコメントで意見提出しました。こうした要件は、強靱なサプライチェーンを目指す有志国間の全体戦略と整合がとれていないことを示しました。今後も、米国政府側としっかり議論を進めたいと思っています。

電動二輪車用バッテリー シェアサービス開始

国内初、都が支援

東京オートバイ協同組合と協力協定も

東 京都が支援して、電動二輪車(EVバイク)用バッテリーのシェアサービスが10月25日にスタートしました。民間企業のGachaco(ガチャコ)が都庁に隣接する駐車場にバッテリー交換ステーションの第1号機を設置、わが国初のサービスが可能になりました。東京都の小池百合子知事ら関係者は同日、同ステーションの前でサービス開始式を開催。同時に、東京オートバイ協同組合との間で、EVバイクの普及に向けて協力する協定を締結しました。

Gachacoは今年4月、ENEOSホールディングス、本田技研工業、カワサキモータース、スズキ、ヤマハ発動機の共同出資で設立。国内二輪4社共通仕様のバッテリーのシェアリングサービスの提供を目指して準備を進めてきました。バッテリー交換ステーションは、会員登録したユーザーがICカードを使って必要なとき



小池知事(右)とともに協定書を掲げる野間健児・東京オートバイ協同組合理事長

に使用済みのバッテリーと充電済みのバッテリーを交換できる仕組み。駐車場のほかコンビニやガソリンスタンドなどに順次設置していく計画で、今年度中に都内にあと17台を設置する予定です。

開始式では、小池知事が「バイクには皮ジャン」と皮ジャンパーを着て登場。「都は2035年までに都内で新車販売される二輪車の100%をEVにすることを目指しており、航続距離や充電時間などの課題解決につながるサービスを支援します。EVバイクを身近な場所で購入・メンテナンスできることも大事なので、東京オートバイ協同組合とも連携してまいります」と挨拶。同協同組合の野間健児理事長とともに、協定書にサインしました。
[東京都自動車会議所]

第107回全国自動車会議所専務理事会

宮城県南三陸町で2年半ぶりに対面による開催

最近の事業活動・主要課題について意見交換

大震災被災地を訪問し 改めて防災意識高める

宮城県南三陸町で開かれた全国専務理事会

第 107回全国自動車会議所専務理事会が10月13日、14日の2日間、宮城県南三陸町の「南三陸ホテル観洋」で開催されました。対面による開催は2年半ぶり、全国の18自動車会議所から22名が参加しました。

専務理事会初日は、まず日本自動車会議所の山岡正博専務理事、今回の開催事業所である宮城県自動車会議所の五代儀敦専務理事が挨拶し、その後、日本自動車会議所の畠山太作常務理事から2022年度「クルマ・社会・パートナーシップ大賞」の趣旨説明が行われるとともに、応募への呼び掛けなど協力をお願いしました。また、税制、交通安全、保険（自賠責積立金約6,000億円の繰戻し実現など）、クルマ好き拡大、会員研修会など重点事業の2022年度上期の進捗・活動などについても報告しました。

続いて、宮城県の五代儀専務から、2019年の台風19号による被害を教訓に、関連団体が一丸となった災害支援が必要であるとして「災害等に対する自動車関係団体連絡協議会」が設立され、各団体の把握している災害情報等を同会議所が集約していることが報告されました。会員団体はじめ行政機関や非会員にも情報を展開しており、直近では新型コロナウイルス対策として、これまで計172件の情報を延べ約7,300名に発信しています。

この後、富山県自動車会議所から、国土交通省が進めている自動車検査登録関係手続きのデジタル化に伴い、今後、深刻化する事業影響についての報告があり、意見交換が行われました。また、岐阜県自動車会議所、高知県自動車会議所、福島県自動車会議所からは交通安全への取り組みが報告され、多数の来場者に交通安全に対する意識や理解を深めてもらったとの報告がありました。

さらに、東京都自動車会議所からはホームページ

を自分たちで作成した事例が報告され、今後一層の充実を期待する声も聞かれました。日本自動車会議所が発行する「自動車会議所ニュース」の活用についても意見交換が行われ、最後の議題として、次回の全国専務理事会は来年2月に大阪で開催をすることが承認され、会議は終了しました。

会議の終了後、震災の語り部として、11年前の東日本大震災当時、避難場所であったホテル観洋の第一営業部次長（防災士）の伊藤俊様から、被災者の心の支えになるべく奔走された体験を基に、復興までの苦難の道のりやホテルとしての取り組みなどをお話いただきました。

2日目は東日本大震災の被災・復興状況などを直接視察するため、昨日の伊藤様とともに南三陸町の被災地を訪問し、改めて防災への意識を高めることができました。東松島市の震災復興伝承館も見学し、全体を通じて参加者からは「語り部がお話していた津波が山から来るなんて」と驚きの声や、「現地に来てみないとわからないことが多い」などの感想が聞かれました。震災を実体験された方々のお話は大変教訓に満ちており、多くの皆さまに被災地の現場に足を運んでいただき、実際に耳を傾けていただきたいと思います。

今後も様々な機会を通じて、全国自動車会議所は連携を深め、共通の課題に対して取り組んでいくことを確認し、全ての日程が終了しました。



被災地を訪ね津波の高さを目の当たりにする一行

2022年度国内施設視察会

参加人数を制限し、2年ぶりに開催

日本自動車研究所「つくば研究所」を訪問

「環境」「安全」「自動運転」を視察テーマに 衝突実験場や特異環境試験場などを見学

多種多様なダミー人形と記念撮影をする参加者の皆さん

日 本自動車会議所は11月9日、新型コロナウイルス感染拡大の影響で実施が見送られてきた国内施設視察会をおよそ2年ぶりに開催しました。今回訪問したのは、自動車技術の基礎的な調査・研究・技術開発および試験・評価を行う総合機関、日本自動車研究所（以下、JARI）つくば研究所。「環境」「安全」「自動運転」を視察テーマに、電動システム棟・大型ディーゼル棟・衝突実験場・特異環境試験場などの関連施設を見学しました。感染拡大防止の観点から、今回は参加人数を制限して開催。全国の会員団体・企業から19名が参加しました。

つくばエクスプレス研究学園駅に集合した一行は、駅から程近い、つくば研究所北門に徒歩にて移動後、研究所内をマイクロバスにて本館会議室に向かいました。

会議室ではまず、主催者を代表し当会議所の畠山常務理事が、「JARI様から多大なご協力をいただき、本日の視察会が実現しました」とお礼の言葉を述べた後、JARIの鎌田実所長が挨拶しました。鎌田所長は、「谷田部のテストコースと言われたメインのテストコースは、2005年のつくばエクスプレス線開業に伴い50kmほど先の城里町に移転しました。ここつくば研究所は衝突実験場やエンジン・モーターなどの評価施設、自動運転関連施設などがあり、これからその中のいくつかをご覧ください。今日一日、有意義に過ごしていただければと思います」と参加者に歓迎の言葉を述べられました。

続いて、企画・管理部の赤井泉明部長がJARIの

事業概要を説明。その後、城里テストセンターの中谷有センター長が城里テストセンターの施設や設備の概要を説明しました。その後、昼食をはさみ、一行は2グループに別れ、各視察施設へと向かいました。

「環境」関連施設では、電動システム棟内でマイナス40℃～150℃までの温度条件下でモーター試験が可能な大型モーターダイナモメーターや、自動車へのワイヤレス給電の研究設備などを見学し、電動車両に関する研究・試験を実施するとともにその研究成果の標準化を実施しているとのことでした。大型ディーゼル棟では上り坂、下り坂を再現できる低濃度大型シャシダイナモメーターや、排ガス中に含まれるSOx、NOx、粒子状物質、ごく微量のベンゼンやトルエンなどを測定する装置を見学し、自動車による環境への影響を包括的に研究することで環境負荷の低減を目指しているとの説明を受けました。

その後、2グループが合流し「安全」関連施設である衝突実験場を見学しました。ここでは、安全性評価試験のみならず、評価試験法の研究のための事故再現実験、事故鑑定の技術研修などを実施していることなど多岐にわたる事業展開の説明を受けました。また、ダミー人形を整備するためのダミー室には、人体の傷害評価に用いる男性・女性・子供の様々なサイズのダミー人形があり、最近では、コンピューターシミュレーション技術を活用した傷害発生メカニズムの解明や性別、年齢、体格の違いを考慮した評価試験法を研究することで、交通事故によ

る被害の軽減に寄与しているとの説明がありました。

また、「自動運転」関連施設として、Jtownの特異環境試験場を見学。この施設では周囲の明るさ、霧や降雨、逆光状態などの様々な天候条件をつくり出し、信号灯や標識、歩行者を認識するセンサーの性能評価ができることから、海外からの注目度も高いとのこと、実際に霧や降雨を体験しました。JARIではこのような設備を使用しながら、将来の

自動運転車の性能評価法の整備に取り組み、自動運転技術の向上を目指しているとのこと。

最後に質疑応答の後、視察会は終了しました。

今回視察会では、それぞれの担当者から研究の意義や施設・設備に関して詳細な説明を受け、参加者からは「とても貴重な体験をさせていただきました」などの感想が聞かれました。ご協力いただきましたJARIの関係者の皆さまに心よりお礼申し上げます。



日本自動車会議所は9月13日、東京都港区の日本自動車会館で第285回会員研修会を開催しました。会場では新型コロナウイルス感染対策を引き続き実施、リモート配信も併用し、全国から約70名に参加いただきました。今回は「危機への対処にみる日本の課題」をテーマに、講師にはインフラ政策や防災・危機管理に詳しい政策研究大学院大学客員教授で、元国土交通事務次官の徳山日出男氏をお迎えしました。



徳山 日出男氏

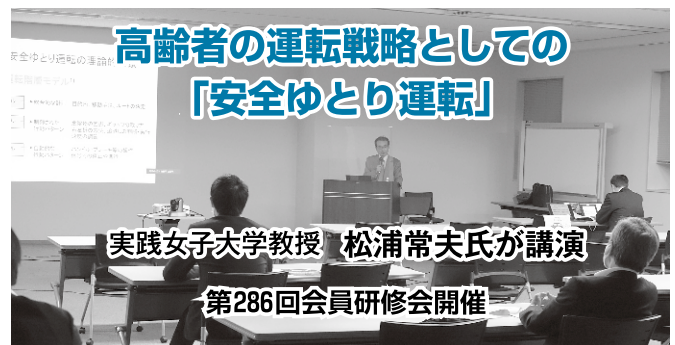
講演では、気候変動による自然災害の頻発など数多くの危機に直面する日本が抱える課題等について解説いただきました。

徳山氏は東日本大震災発生当時、国交省東北地方整備局長を務めており、その際の初動対応について緊迫した様子の動画を交えながら説明。大災害時の情報収集や指示など最初の1時間、1日間、1週間で行うべき行動が重要と指摘しつつ、100年以上前の自然災害が再び繰り返されている事例も挙げ、「震災を風化させてはならない。教訓の伝承が命を救う」などと訴えました。

加えて、将来想定される首都直下型地震なども取り上げ、「災害列島に生きるという自覚が必要。知識・備えによって災害は克服できる」と強調していました。

受講者からは「大震災はもとより、さまざまなIncident（出来事・事故・事件などの意）が起こるたびに、それを忘れず、また他の人や企業の事例・知恵も自分事化して、準備することの大切さを肝に銘じた

いと思う」との意見がありました。



日本自動車会議所は10月31日、東京都港区の日本自動車会館で第286回会員研修会を開催し、交通心理学が専門の実践女子大学教授の松浦常夫氏が「高齢者の運転戦略としての『安全ゆとり運転』」をテーマに講演しました。会場では新型コロナウイルス感染対策を引き続き実施、リモート配信も併用し、全国から約60名が参加しました。



松浦 常夫氏

講演では「運転技能の低下を意識した高齢ドライバーが、以前よりゆとりを持った運転をすることで、安全運転を続けられる」とした「安全ゆとり運転」（補償運転）を提言。免許返納をしなくて済むなど運転寿命が延びる効用もあると説明しました。

具体的には①夜間走行、長距離走行等を控える「運転の制限」、②先進安全技術を備えた「サポカー」に乗るなどする「運転前の準備」、③スピードやマナー等を守る「運転時の安全志向」——を挙げました。

その上で、事故統計や走行実験、面接調査のデータを交え、高齢ドライバーは「夜間や雨天など、運転を避けることができる危険な環境下では事故が少ない」と指摘。ただ、車間距離など危険性が自覚できない高齢者については「ゆとり運転ができず、（自動車教習所などで）指導の必要性があるだろう」と強調しました。

「東京自動車三十年会記念碑」法要営む



上野・不忍池辨天堂で

先駆者の子孫・関係者ら約30人が参列

東京・上野の不忍池辨天堂境内に建立されている「東京自動車三十（みそじ）会記念碑」法要が11月17日、同辨天堂で営まれました＝写真＝。記念碑に名を刻む、自動車関連業界の先駆者の子孫・業界関係者ら約30人が参列。経営環境など厳しさが増す状況下でも果敢に挑戦し今日の発展の基礎を築いた先達の偉功を偲び、感謝の念を込め厳かに焼香しました。

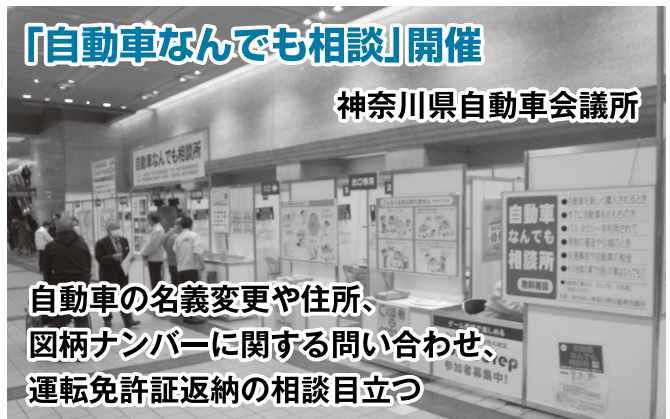
法要は、参列者の間に仕切りを設置するなど新型コロナウイルスの感染防止対策を施した中で執り行われ、北岡興真・東叡山福聚院住職が導師を務める読経に続き、参列者が焼香し滞りなく法要は終了しました。その後、実行委員長の中川雅治・東京都自動車会議所会長が挨拶に立ち、「日本の自動車産業に携わる人は約550万人にのぼります。その源流は記念碑に刻銘されている約100人の起業家たちです。自動車関連産業は100年に一度の大変革期といわれています。年に1回の法要の機会に、そうした先達の偉業に思いを馳せることで、事業発展への思いを新たにすることは大変意義深いことだと思います」と語りました。

続いて今年5月に安全自動車の中谷良平会長から世話人代表を引き継いだバンザイの柳田昌宏社長が、「私

たちの業界は、部品不足、新車販売の減少、EV化、自動運転など厳しさと激変の時期を迎えています。われわれの手で進むべき方向性を早く導き出し、魅力ある自動車関連業界を維持し、次の世代に繋げていくことが先達の思いだと感じています。本日、スピード感を持ち前へ進めていく重要性を新たにしました」と話しました。

東京自動車みそじ会は、1953年に自動車関連業界の親睦団体として発足。その時点で自動車関連事業に30年以上携わっていた人を会員としたことから、この名がつけました。来年は結成70周年となります。発足当初のメンバーを顕彰する記念碑は1975年に建立。不忍池辨天堂境内に立つ石碑の中でも威光があり、行き交う人々の目を引く存在となっています。

（東京都自動車会議所）



「自動車なんでも相談」開催

神奈川県自動車会議所

自動車の名義変更や住所、
図柄ナンバーに関する問い合わせ、
運転免許証返納の相談目立つ

神奈川県自動車会議所は11月9日、10日の両日、横浜駅東口の新都市プラザで「自動車なんでも相談所」を開設し＝写真＝、新型コロナウイルス感染防止対策を講じたうえで、自動車全般について無料で相談に応じる「自動車なんでも相談」を実施しました。

この「自動車なんでも相談」は、関東運輸局神奈川

訃報

本田技研工業元社長
（当会議所会員元代表者）

久米 是志氏

本田技研工業元社長の久米是志（くめ・ただし）氏が9月11日、逝去されました。90歳でした。久米氏は、創業者の本田宗一郎氏から直接技術指導を受けられた自動車エンジニア。低公害・低燃費を実現した初代シビックの「CVCCエンジン」の開発にも携われ、当時、世界で最も厳しいとされた米国の環境規制を初めてクリアするなどの実績を残されました。本田技術研究所社長などを経て、1983年～1990年まで社長を務められました。



日産火災海上保険元社長
（当会議所会員元代表者）

川手 生巳也氏

日産火災海上保険（現損害保険ジャパン）元社長の川手生巳也（かわて・ふみや）氏が9月26日、逝去されました。93歳でした。川手氏は1989年～1995年まで社長を務められました。



富士火災海上保険元社長
（当会議所会員元代表者）

白井 淳二氏

富士火災海上保険（現AIG損害保険）元社長の白井淳二（しらい・じゅんじ）氏が11月11日、逝去されました。90歳でした。

運輸支局、神奈川県、横浜市消費者協会の後援を受け、1981年から継続して実施しており、今回で45回目。関東運輸局神奈川運輸支局、神奈川県くらし安全防災局、神奈川県自動車税管理事務所をはじめ関係団体から派遣された相談員延べ41名と弁護士（2日目の午後のみ）が対応にあたりました。

今年の相談件数は、昨年とほぼ同数の86件（うち電話相談は5件）でした。内訳は、登録手続き関係が29件、車検・整備関係が6件、道路交通法が15件、車の売買関係が6件、自動車税関係が6件、事故・保険関係が7件、弁護士が2件、輸送関係が5件、その他が10件となり、軽自動車を含む自動車の名義や住所の変更、図柄ナンバーに関する問い合わせ、運転免許証返納の相談が目立ちました。



静岡県自動車会議所は11月18日、2023年度税制改正に向けて、静岡市葵区の青葉通り交差点などで税制改正要望の街頭活動を行いました＝写真＝。活動には、静岡県自動車会議所、日本自動車連盟（JAF）静岡支部、日本自動車販売協会連合会静岡県支部、全日本自動車産業労働組合総連合会（自動車総連）静岡地方協議会から15名が参加。街行く人々に「みんなで考えよう！クルマの税金」と書かれた自動車税制改革フォーラム



愛知県自動車会議所は10月14日、15日の2日間、名古屋市中区の金山総合駅コンコースにおいて、国や愛

令和4年「秋の叙勲」

当会議所関係者多数が受章

令和4年秋の叙勲で、当会議所の会員団体・企業関係者多数が晴れの栄誉に輝かれました。

◇旭日重光章

・南雲 忠信氏：元横浜ゴム会長兼CEO
元当会議所評議員

◇旭日中綬章

・竹林 武一氏：日本自動車整備振興会連合会会長
三重県自動車会議所会長
当会議所副会長

・田堂 哲志氏：元日本塗料工業会会長

・長谷川康司氏：元首都高速道路会長

◇旭日双光章

・松井 國紀氏：元石川県自動車会議所副会長

・中川 進治氏：三重県自動車会議所理事

◇瑞宝中綬章

・安原 敬裕氏：関東陸運振興センター会長
当会議所監事

◇瑞宝小綬章

・細野 高弘氏：愛知県自動車会議所常務理事
元全日本トラック協会専務理事

◇瑞宝双光章

・山崎新太郎氏：元神奈川県自動車会議所理事長

のチラシを配布し、自動車諸税について知っていただくとともに、自動車ユーザーの負担軽減と公平・公正な税制の実現を訴えました。

チラシを受け取られた方からは、「自動車の税金がこんなに多いと驚きました」、「自動車にかかる税金は高いから、安くしてほしい」など負担軽減を求める声が寄せられました。なお、活動の様子は、「静岡新聞」に掲載され、県民に広く周知されました。

知県の後援を得て、今年度で15回目となる「自動車なんでも無料相談所」を開設しました＝写真＝。会場では、愛知運輸支局等の行政機関や自動車関係16団体から派遣された相談員が、43件の相談を受けました。相談内容は検査登録、自動車アセスメント、ナンバープレートに関するものが上位を占めました。

会場には、愛知運輸支局の自動車検査証電子化の広報、自動車事故対策機構の衝突実験で使用した車両の展示、自動車事故遺児の作品の展示に関するブースを設けたほか、全国版図柄入りナンバープレート、大阪・関西万博特別仕様ナンバープレート、豊田・春日井の地方版図柄入りナンバープレートの見本を展示しました

新刊の ご案内

『自動車年鑑』2022～2023年版発売 完全デジタル化・DVD 1枚に収録 創刊から90年を経て装いも一新

日 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』2022～2023年版が、11月30日に発売されました。

本書は今回から完全デジタル化され、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本体『自動車年鑑』と、108団体7,700社以上の所在地や連絡先、代表者などが記載された別冊『The List』の2冊全844ページをDVD 1枚に収録しています。これに加え、「手に取って紙で読みたい」などの声にも対応し、「巻頭企画」や「自動車産業日誌」などの一部の企画については、オールカラー化した上で従来通りの冊子（96ページ）にもまとめています。創刊から90年以上の歴史を誇り、装いも新たにした自動車産業界唯一の総合年鑑である本書を、是非、ご活用ください。

2022～2023年版は、巻頭カラー特集として「クルマの新たな心臓、車載電池の今と未来」と「新たな稼ぎ方を模索する自動車業界」の2テーマを取り上げ、CASE（コネクテッド、自動運転、シェアリング、電動化）などで激動する自動車産業の多様な取り組みを深掘りしてレポートしています。

また、2021年～2022年の新型車・特別仕様車などを網羅した「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」、国内外の業界トピックを時系列で取り上げている「自動車産業日誌」などもオールカラーで掲載されています。

DVD 1枚に収録したことにより、さらなる利便性の高さも魅力となっている『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、お買い求めをご検討ください。

【自動車年鑑の掲載項目】

＜本編＞

- 巻頭企画
- ・ 巻頭特集

「クルマの新たな心臓、車載電池の今と未来」



「新たな稼ぎ方を模索する自動車業界」

- ・ 2021～2022 ニューモデル
- ・ 2021～2022 ザ・ニューリーダーズ
- ・ 2021～2022 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108団体とその会員企業7,700社の所在地や連絡先、代表者などを収録。

【お申込み等】

体裁 B5判冊子96ページ+DVD 1枚844ページ
(ケース入り、分売不可)

定価 22,000円(税込み)

送料 無料

※お申し込みはホームページまたは直接お電話にて承っております。

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

TEL.03-3578-3880

芝大門 ペソ 倶楽部

Vol. 65

飲酒運転とノンアル商品とクルマの装備と

経済ジャーナリスト 河野 圭祐

コロナ禍で迎える3回目の年末。今年も忘年会は見送った企業が少なくないが、テレワークの浸透で家飲みも定着し、以前より酒量が増えたという人もいるだろう。健康面と同時に、飲酒運転事故も気になる時期である。昔から「飲んだら乗るな」「乗るなら飲むな」とよく言われているが、酒豪であれば「ビールの1杯や2杯影響なし」とハンドルを握る人もいるかもしれないが、絶対に許されることではない。

遡ると、道路交通法が改正され、飲酒運転の罰則が強化された20年前の2003年、ビールメーカーからアルコール度数0.5%未満（度数1%未満は清涼飲料の区分）の“微アルコールビール”が販売された。クルマには乗るがビール風味も飲みたいという要望に応える、いわば苦肉の策だった。

その後、2006年に福岡で幼い子供たちが犠牲になる痛ましい飲酒運転事故が起き、翌2007年には道交法が再び改正され、さらに飲酒運転の罰則が重くなった。

それを契機に、2009年にはキリンビールから日本初となるノンアルコールビールが登場している。今度は完全な“ノンアル”である。そして現在——。WHO（世界保健機関）によるアルコールへの規制強化機運の高まりを受け、国内外のビールメーカー

が危機感を募らせていたところへコロナ禍が襲来、微アルやノンアルの商品数が一気に増えている。

また、海外ではあえてお酒を飲まないという新しいライフスタイルの“ソバークュリアス”と呼ばれる人たちが若年層を中心に増え、日本でも“ゲコ（下戸）ノミスト”という言葉を目にするようになった。若い人の間でアルコール離れが進んでいるのであれば、「その分クルマを楽しんで」と言いたいところだが、残念ながらクルマ離れも同時進行しているのが現実だ。

話を飲酒運転に戻すと、航空会社や鉄道会社の乗務員、タクシーやバスのドライバーなど仕事で操縦桿やハンドルを握る人たちはもちろん、一般ドライバーも各自、自覚を持ってもらうほかないが、クルマにアルコール検知器を搭載し、酒気帯びか否かチェックをしないとエンジンがかからない、アルコール・インターロックを標準装備にしてみてもといった声も聞く。自動運転やコ・パイロットのような開発レベルを競い合う技術も大事だが、コスト高なれど飲酒運転を防止する装置も必要なかもしれない。

スズキの鈴木俊宏社長が中間決算説明会の際、「ユーザーの皆さんも自分のクルマの装備について考えていただきたい。何でも付いているということが、本当に必要なのか。使わないけどあった方がいいのか。それとも無くてもいいのか」と語っていたが、装備品の優先度を再考するうえで至言といえる。

日本自動車会議所会員 (2022年12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
- 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 全国自動車標協協議会
- 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捌り協議会
- 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
- 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
- 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
- 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

- 一般社団法人 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
- 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75、推薦会員1)