

# 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>



2023

1

No.946

発行人 山岡 正博

編集人 田村 里志

## 令和5年 自動車5団体 新春賀詞交歓会

日本自動車工業会 日本自動車部品工業会 日本自動車車体工業会 日本自動車機械器具工業会 日本自動車販売協会連合会

### 自動車業界や政界・官界などから1,443人が来場

### 自工会など5団体が3年ぶりに開催

### 自動車業界の2023年が幕開け



乾杯の発声をする日本自動車部品工業会の有馬浩二会長

**自** 動車産業の関係者が集う「自動車5団体 新春賀詞交歓会」が1月5日、東京・港区のホテルオークラ東京で3年ぶりに開催され、自動車業界関係者をはじめ政界・官界からの招待者、メディア関係者など1,443人の来場者で賑わいました。今回から従来の4団体に自販連が加わり、5団体としての開催は初。主催5団体を代表して挨拶する予定だった日本自動車工業会の豊田章男会長は、新型コロナウイルスの定期検査で陽性反応が出たため急きょ欠席し、永塚誠一副会長が会長挨拶を代読しました。

挨拶ではまず、自動車産業で働く550万人へ「ありがとうございます」と感謝の気持ちを表明し、「5月のG7広島サミットは、日本らしいカーボンニュ

ートラルの登り方を各国の首脳にご理解いただく貴重な場になります。そして、10月の『ジャパンモビリティショー』は、『モビリティの未来』を世界に発信する絶好の機会です。G7も、モビリティショーも、『オールジャパン』の力が必要です。そのためには、産業界も官民も心一つに動かなければなりません。今まで以上に、『共感』が大事になってまいります。『共に』『感謝』しながら、みんなで動く1年にしてまいりましょう」との抱負が紹介されました。

続いて、来賓として太田房江経済産業副大臣、斉藤鉄夫国土交通大臣が挨拶。この後、日本自動車部品工業会の有馬浩二会長の乾杯の発声で賀詞交歓会が始まり、自動車業界の2023年が幕を開けました。

#### ◆◆ 主な内容 ◆◆

- 新年のご挨拶 [内山田竹志会長] ..... 2
- 2023年度税制改正大綱および政府予算案が決定 ..... 4
- 日本自動車会館がホームページをリニューアル ..... 7
- 2022年度 第1回道路・交通委員会開催 ..... 8
- 日本自動車会館で「ナスバギャラリー IN 東京」を今年度も開催 ..... 11
- 第287回会員研修会開催 ..... 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)



## 新年のご挨拶

一般社団法人 日本自動車会議所

会長 内山田 竹志

新年あけましておめでとうございます。

旧年中は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

昨年は、新型コロナウイルス感染拡大が一進一退を繰り返しながらも、少しずつ社会の動きはコロナ前に近づいていると実感できる年でありました。コロナ禍によるさまざまな制約がある中で、会員をはじめ多くの関係者の皆さまから多大なるご支援・ご協力をいただきましたことに、改めて深く感謝申し上げます。

一方で、日本の自動車産業は依然として厳しい状況に置かれております。歴史的な円安やウクライナ情勢の影響により、資材・エネルギー価格の高騰や、半導体・部品などの供給制約が続いており、各社の経営や事業に大きな影響を与えております。数多くの新車の納期に半年以上を要する事態なども解消されておられません。

わが国の自動車産業は、全就業人口の約1割にあたる550万人の方々働き、60兆円にのぼる製造品出荷額や、14兆円を超える輸出総額、1.2兆円の設備投資額など、日本経済をリードする重要な基幹産業です。自動車産業・業界の動向は、間違いなく日本経済の今後を左右するものであり、私ども自動車産業は、一層身を引き締めて現在の難局に立ち向かう所存ですので、よろしく願いいたします。

こうした中、昨年決定されました「令和5年度税制改正大綱」においては、本年末まで現行制度のままエコカー減税等を延長いただくなど、ユーザーの負担増や市場の混乱などが、一時的にでも回避されることとなりました。政府・与党をはじめ関係の皆さまのご尽力に厚く御礼申し上げます。これからの新しいモビリティ社会に向けては、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ます。モビリティがもたらす新たな経済・社会像を見据えて、私どもとしては負担軽減・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よう、引き続き議論を続けてまいりたいと考えております。

日本の自動車産業は新たなモビリティ社会に向けて大きな舵を切りつつありますが、経団連では十倉雅和会長、豊田章男自工会会長、有馬浩二部工会会長の3委員長体制で昨年9月に「モビリティ委員会」が始動し、11月初旬には、岸田文雄総理および関係閣僚との「モビリティに関する懇談会」も開催されました。また私どもが業界側の対応窓口を務めます自民党自動車議員連盟には、政府と経団

連の動きをサポートしていくべく「モビリティを軸に成長する未来社会を考える会」も発足し、政官財が連携して「モビリティ社会」の構築に向けた体制が整った形です。

私ども自動車業界も、こうした動きに呼応しつつ、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）、CASEや2050年カーボンニュートラル（CN）の実現といった100年に一度と言われる大変革期のこれら諸課題に精力的に取り組んでまいるので、幅広い関係各位の皆さまとの連携のほど、どうぞよろしくお願い申し上げます。

私どもは創立75周年を迎えた2021年度、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つくりたいとの思いから、日刊自動車新聞社との共催で新たに「クルマ・社会・パートナーシップ大賞」を創設いたしました。第2回となる昨年も前回並みのご応募をいただきましたが、選考委員から高く評価されている素晴らしい取り組みについて、1月中旬に公表される選考結果を私自身も大変楽しみにしております。ご応募いただきました全ての皆さまに厚く御礼申し上げます。愛称のCSP大賞（シー・エス・ピー たいしょう）とロゴも決まり、さらに認知度も高めて本年の第3回につなげてまいりますので、引き続きよろしく願いいたします。

加えて当会議所は本年も「税制」「交通安全」「保険」「クルマ好き拡大」を重点事業として取り組んでまいります。

「税制」につきましては、短期的には環境性能割の廃止など、中期的には自動車重量税の将来的な廃止や燃料税の見直しなど、長期的には税体系抜本的見直しによる税のあり方の検討などと、「短期」「中期」「長期」とステップを踏んだ活動を展開していくことしております。

「交通安全」につきましては、コロナ感染拡大のタイミングにより昨年開催できなかった体験型交通安全イベント「交通安全。アクション」実施に向けて準備を進めており、引き続きイベントや講演会などの多様な啓発・PR活動を継続・強化してまいります。

「保険」につきましては、当会議所も深くかかわる「自動車損害賠償保障制度を考える会」による精力的な世論喚起や陳情活動が実を結んだ成果として、自賠責保険料積立金の一般会計からの繰り戻しが6年連続で実現することとなりました。しかし、約6,000億円にもものぼる本積立金の全額返済にはいまだ遠い道のりが残されており、引き続き「考える会」と協力して諸活動を展開する予定です。

「クルマ好き拡大」につきましては、フォロワーや閲覧者も増えてきているFacebookやTwitterなどの新しいコミュニケーションツールを引き続き活用し、若い人たちにクルマの魅力や楽しさをアピールしていきます。また会員研修会は講演をオンライン開催することで、今まで聴講できなかった遠方の方々にも参加いただいております。さらなる内容の充実に取り組めます。

私ども日本自動車会議所は、会員をはじめとする関係団体・企業・関係省庁などとの情報共有や連携強化に努め、「自動車関係団体の総合団体」としてさまざまな取り組みにチャレンジしてまいります。引き続き倍旧のご支援・ご協力を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。最後になりましたが、この1年の皆さまのますますのご健勝とご活躍をお祈り申し上げ、年頭のご挨拶とさせていただきます。



## 2023年度(令和5年度)税制改正大綱および政府予算案が決定

税制改正大綱

＜エコカー減税・環境性能割＞

現行制度のまま 2023年12月末まで延長

＜中長期的な税のあり方＞

次のエコカー減税の期限到来時まで具体的な枠組みなど検討

2023年度予算案 自賠責保険料積立金の一般会計からの繰り戻しが6年連続実現

2

2023年度(令和5年度)の税制改正大綱および政府予算案が2022年12月23日、それぞれ閣議決定されました。「令和5年度税制改正大綱」については、閣議決定前の同16日、自民・公明の与党が取りまとめました。今般の大綱では、エコカー減税と環境性能割それぞれが2023年4月末と3月末に期限切れを迎えることから議論の焦点となっていました。現下の厳しい物価高に加え、新型コロナウイルス感染症等を背景とした半導体不足等による納期長期化や、それによる消費者の負担増などを踏まえ、エコカー減税、環境性能割ともに「異例の措置として現行制度を令和5年(2023年)12月末まで維持する」とされました。そのうえで、現行の優遇規模を維持しながらも2025年度までに燃費基準の引き上げなどの見直しを段階的に実施することとなりました。

また、総額で過去最大規模となった来年度政府予算案については、当会議所が事務局を務める「自動車損害賠償保障制度を考える会」が精力的に世論喚起や陳情活動に取り組んだ結果、自賠責保険料積立金の一般会計からの繰り戻しが60億円に増額のうえ6年連続で実現しました。

税制改正大綱については、中長期的な税のあり方についても検討するよう明記されました。「自動車の枠を超えたモビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行、地域公共交通へのニーズの高まり、CASEに代表される環境変化にも対応するためのインフラの維持管理・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、公平・中立・簡素な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」としたうえで、「利用に応じた負担の適正化等に向けた具体的な制度の枠組みについて次のエコカー減税の期限到来時まで検討を進める」として

います。

このほか、▷クリーンディーゼル車のエコカー減税・環境性能割についても2023年12月末までは現行制度維持、▷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、▷都道府県の条例で定める路線を運行する乗合バス車両の取得に係る非課税措置の延長、▷ノンステップバスやUDタクシー等のバリアフリー車両に係る特例措置の延長、▷中小企業投資促進税制の延長などが決定しました。◇「令和5年度税制改正大綱」の自動車関係分野の主な内容は次のとおり。

### 令和5年度(2023年度)税制改正大綱

#### (車体課税関係の抜粋)

#### ■基本的考え方

約550万人の雇用を創出するなど日本経済の「基幹産業」である自動車産業は、グローバルでの熾烈な競争環境の下で、CASEに代表される100年に一度ともいわれる大変革に直面している。具体的には、電気自動車の普及や内燃機関自動車に対する規制強化にみられる脱炭素の要請への対応、保有から利用への移行、ネットワーク接続された自動車を中心とした自動運転技術の登場といった動きが挙げられる。こうした動きは自動車産業に変質を迫ると同時に、より多様な産業を自動車産業に関連付けていくことが想定される。こうした関連産業を含めた「モビリティ産業」が社会課題の解決に貢献するとともに、引き続き日本経済を牽引する存在であり続けられるよう、「モビリティ産業」の発展に向けた青写真を描き上げ、その中で自動車産業のあるべき姿を再定義した上で、官民の総力を結集し、この大変革への対応に臨むべきである。

税制についても、更なる電動化をはじめとするこ

これらの変革に向けた自動車産業の対応を後押しするとともに、「モビリティ産業」の広がりを踏まえたものとしていくため、抜本的な見直しに向けた第一歩を踏み出す必要がある。加えて、2050年のカーボンニュートラルの達成に向けて、多様な選択肢の下、将来の合成燃料の内燃機関への活用も見据え、電動車（電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車及びハイブリッド自動車）の普及と競争力強化に引き続き取り組むべきである。

これらの観点に留意しつつ、以下の見直しを行う。

自動車重量税のエコカー減税については、新型コロナウイルス感染症等を背景とした半導体不足等の状況を踏まえ、異例の措置として現行制度を令和5年12月末まで維持する。その上で、令和6年1月からは、2030年の次世代自動車（電動車、クリーンディーゼル車等）に関する政府目標や2035年までに乗用車の新車販売に占める電動車の割合を100%とすることを目指す政府目標と整合的な形に見直し、電動車の一層の普及促進を図る観点から、減免区分の基準となる燃費基準の達成度を段階的に引き上げた上で現行制度を維持する期間を含めて適用期限を合計3年延長する。その際、令和7年5月の引上げに際しては、激変緩和措置を講ずることとする。

自動車税及び軽自動車税の環境性能割については、燃費性能に応じた税率区分を設定し、その区分を2年ごとに見直すことにより燃費性能がより優れた自動車の普及を促進するものである。令和4年度末は見直しの時期に当たるが、新型コロナウイルス感染症等を背景とした半導体不足等の状況を踏まえ、エコカー減税と同様に、異例の措置として、現行の税率区分を令和5年12月末まで維持する。その上で、環境性能割の税率区分を、2030年の次世代自動車に関する政府目標や2035年までの電動車の新車販売に係る政府目標と整合させ、電動車の一層の普及促進を図る観点から、税率区分の基準となる燃費基準の達成度を段階的に引き上げるよう見直す。その際、税率区分を段階的に引き上げること等を踏まえ次回の見直しは3年後とする。

エコカー減税及び環境性能割におけるクリーンディーゼル車の取扱いについても、令和5年12月末までは現行制度を維持し、令和6年1月以降はガソリン車と同等に取り扱うこととする。

自動車税及び軽自動車税の種別割のグリーン化特

例については、環境性能割の税率区分の次回の見直し期限等も勘案し、3年延長する。

今後、エコカー減税等の期限到来にあわせ、見直しを行うに当たっては、政策インセンティブ機能の強化、実質的な税収中立の確保、原因者負担・受益者負担としての性格、市場への配慮等の観点を踏まえることとする。

また、次のエコカー減税等の期限到来に向けて、令和12年度燃費基準に基づく燃費基準の対象とされている電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車について、燃費値の表示に関する検討等を進めつつ、その結果も踏まえ、エコカー減税等における燃費基準の達成度に応じた評価について引き続き検討し、結論を得る。

令和4年3月以降発覚した、一部の自動車メーカーによる燃費性能及び排出ガス性能に係る不正行為は、エコカー減税等の環境性能により優遇を行う税制措置の根幹を揺るがすものであり、社会的影響も大きいことから、税制上の再発抑止策を強化する。

#### ■検討事項

自動車関係諸税の見直しについては、日本の自動車戦略やインフラ整備の長期展望を踏まえるとともに、「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でなければならない。その上で、自動車の枠を超えたモビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行、地域公共交通へのニーズの高まり、CASEに代表される環境変化にも対応するためのインフラの維持管理・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、公平・中立・簡素な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。その際、電気自動車等の普及や市場の活性化等の観点から、原因者負担・受益者負担の原則を踏まえ、また、その負担分でモビリティ分野を支え、産業の成長と財政健全化の好循環の形成につなげるため、利用に応じた負担の適正化等に向けた具体的な制度の枠組みについて次のエコカー減税の期限到来時までには検討を進める。また、自動車税については、電気自動車等の普及等のカーボンニュートラルに向けた動きを考慮し、税負担の公平性を早期に確保するため、その課税趣旨を適切に踏まえた課税のあり方について、イノベーションへ

の影響等の多面的な観点も含め、関係者の意見を聴取しつつ検討する。

■具体的内容

※関係省の税制改正関係資料を基に当会議所が編集

○一般乗合旅客自動車運送事業者に係る特例措置の創設

地域公共交通の確保に取り組む乗合バス事業者が、カーボンニュートラル等への対応としてEVバスを導入するために充電設備等の償却資産を取得した場合、当該充電設備等及びその用に供する土地（当該充電設備等による充電時に要する土地を含む。）に係る固定資産税及び都市計画税を軽減する特例措置を創設する。

- ・特例率：3分の1（最初の5年度分）
- ・適用期限：2023年4月1日～2028年3月31日

○低公害自動車に燃料を充てんするための設備に係る課税標準の特例措置の拡充・延長

燃料電池自動車の普及に向けて、燃料等供給設備（水素充填設備）の整備を促進させるため、以下の見直しを行った上で、当該設備に係る固定資産税の課税標準の特例措置を2年間延長する。

- ①取得価額5億円以上：課税標準を価格の2分の1（最初の3年度分）（現行：4分の3）
- ②取得価額1億5,000万円以上5億円未満：課税標準を価格の6分の5（最初の3年度分）（現行：4分の3）

○中小企業者が機械等を取得した場合の特例措置の延長（中小企業投資促進税制）

中小企業の設備投資を促進するため、中小企業者がトラック（3.5トン以上）、その他機械装置等を取得した場合の特別償却又は法人税額等の税額控除の特例措置を2年間延長する。

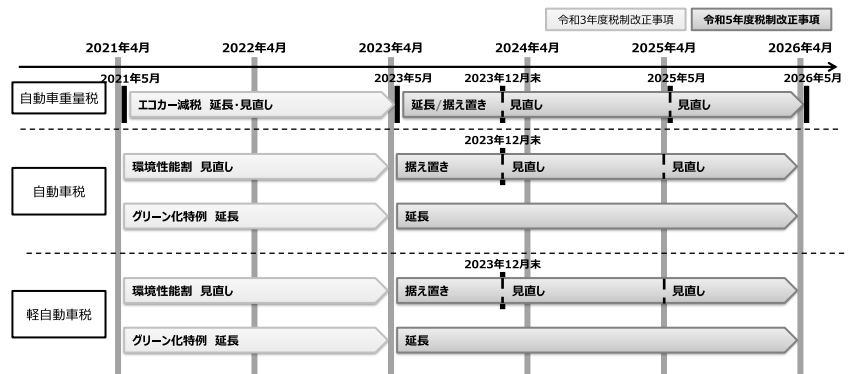
○中小企業者等が特定経営力向上設備等を取得した場合の特例措置（中小

企業経営強化税制）の延長

中小企業の設備投資を促進し生産性の向上を図るため、中小企業経営強化法の認定を受けた経営力向上計画に基づき機械装置等を取得した場合の即時償却又は法人額等の税額控除の特例措置を2年間延長する。

資料1 車体課税の見直し及び延長（改正内容の全体像）

- 厳しい物価高と納期長期化に直面する消費者の負担増を踏まえ、**エコカー減税**、**環境性能割**について、異例な措置として**現行制度を2023年末まで据え置く**。クリーンディーゼル車に対する現行の取扱いも、**2023年末まで延長**。
- 据え置き期間後は、燃費性能の向上を踏まえつつ、**現行の優遇規模を維持**する形で、**2025年度までの見直しを実施**。



資料2 車体課税の見直し及び延長（エコカー減税）

延長・見直し

- 厳しい物価高と納期長期化に直面する消費者の負担増を踏まえ、異例な措置として**現行制度を2023年末まで据え置く**。クリーンディーゼル車に対する現行の取扱いも、**2023年末まで延長**。
- 据え置き期間後は、燃費性能の向上を踏まえつつ、**現行の優遇対象割合（7割）、免税対象割合（2.5割）を維持**する形で、**2025年度までの見直しを実施**。
- ※2025年度については、75%達成車も本則税率（2,500円）が適用されるエコカーとして支援対象に
- 電気自動車等の**構造要件**（該当するだけで2回目車検時までの免税）も**3年間維持**。

【現行・改正後】

期間	初回車検	2回目車検
2021年5月1日～2023年4月30日 →2023年12月31日まで据え置き	免税	免税
電気自動車等		
2030年度基準 120%達成		
2030年度基準 90%達成		
2030年度基準 75%達成	▲50%	
2030年度基準 60%達成	▲25%	

【改正後】

期間	初回車検	2回目車検
2024年1月1日～2025年4月30日	免税	免税
電気自動車等		
2030年度基準 120%達成		
2030年度基準 90%達成		
2030年度基準 80%達成	▲50%	
2030年度基準 70%達成	▲25%	

期間	初回車検	2回目車検
2025年5月1日～2026年4月30日	免税	免税
電気自動車等		
2030年度基準 125%達成		
2030年度基準 100%達成		
2030年度基準 90%達成	▲50%	
2030年度基準 80%達成	▲25%	
2030年度基準 75%達成	本則税率	

※電気自動車等：電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド車、天然ガス自動車  
 ※電気自動車等以外は2020年度燃費基準達成車に限る  
 ※自動車重量税は、エコカーの場合：2,500円/年（本則税率）、非エコカーの場合：登録車4,100円/年・軽自動車3,300円/年（当分の間税率）となっている（登録額は0.5トン毎）

資料3 車体課税の見直し及び延長（環境性能割）

延長・見直し

- 厳しい物価高と納期長期化に直面する消費者の負担増を踏まえ、異例な措置として**現行制度を2023年末まで据え置く**。クリーンディーゼル車に対する現行の取扱いも、**2023年末まで延長**。
- 据え置き期間後は、燃費性能の向上を踏まえつつ、**現行の軽減対象割合（7割）、非課税対象割合（5割）を維持**する形で、**2025年度までの見直しを実施**。

【現行・改正後】

期間	登録車	軽自動車
2021年4月1日～2023年3月31日 →2023年12月31日まで据え置き	非課税	非課税
電気自動車等		
2030年度基準 85%達成		
2030年度基準 75%達成	1%	
2030年度基準 60%達成	2%	1%
上記以外	3%	2%

【改正後】

期間	登録車	軽自動車
2024年1月1日～2025年3月31日	非課税	非課税
電気自動車等		
2030年度基準 85%達成		
2030年度基準 80%達成	1%	
2030年度基準 70%達成	2%	1%
上記以外	3%	2%

期間	登録車	軽自動車
2025年4月1日～2026年3月31日	非課税	非課税
電気自動車等		
2030年度基準 95%達成		
2030年度基準 85%達成	1%	
2030年度基準 80%達成	2%	1%
2030年度基準 75%達成		
上記以外	3%	2%

※電気自動車等：電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド車、天然ガス自動車  
 ※電気自動車等以外は2020年度燃費基準達成車に限る



○車体課税の見直し及び延長

＝資料1～4参照

厳しい物価高と納期長期化に直面する消費者の負担増を踏まえ、エコカー減税・環境性能割について、異例な措置として現行制度を2023年末まで据え置く(クリーンディーゼル車に対する現行の取り扱いも、2023年末まで延長)。据え置き期間後は、燃費性能の向上を踏まえつつ、現行の優遇規模を維持する形で2025年度までの見直しを実施。

○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

＝資料5参照

交通事故の防止及び被害の軽減のため、側方衝突警報装置を搭載したトラック等の取得に係る自動車税(環境性能割)の特例措置を1年1月間延長する。

また、特例措置の対象に衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)を拡充する(自動車重量税：3年間、自動車税(環境性能割)：2年間)。

○都道府県の条例で定める路線を運行する乗合バス車両の取得に係る非課税措置の延長

地域住民の生活の足として必要不可欠な公共交通機関であるバス交通を確保・維持・改善するため、都道府県の条例に定める路線の運行の用に供する乗合バス車両の取得に係る自動車税(環境性能割)の

資料4 車体課税の見直し及び延長(グリーン化特例)(自動車税、軽自動車税)

延長

- 現行制度の適用期限を3年延長する。

【現行】

2021年4月1日～2023年3月31日	登録車	軽自動車
電気自動車等	▲75%	▲75%

【改正後】

2023年4月1日～2026年3月31日	登録車	軽自動車
電気自動車等	▲75%	▲75%

※電気自動車等：電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド車、天然ガス自動車

資料5 先進安全技術を搭載したトラック・バス車両に係る特例措置の拡充・延長(自動車重量税・自動車税)

- ①側方衝突警報装置を搭載したトラックについて、自動車税(環境性能割)の特例措置を延長する。
- ②対象装置に衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)を搭載したトラックバスについて、自動車重量税及び自動車税(環境性能割)の特例措置を拡充する。

要望の結果

- ①自動車税(環境性能割)に係る現行の措置をBSISの義務付けまで、13カ月間延長する。(令和5年4月1日～令和6年4月30日)
- ②対象装置に衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)を追加し、自動車重量税及び自動車税(環境性能割)に係る特例措置を講じる。

(自動車重量税：令和5年5月1日～令和8年4月30日  
自動車税(環境性能割)：令和5年4月1日～令和7年3月31日)

対象車両	対象装置	国税：自動車重量税軽減額	地方税：自動車税(環境性能割)取得価格からの控除額
車両総重量8t超のトラック	BSIS(※1)又はAEBS	25%軽減	175万円控除
	上記2装置装置(※1)	50%軽減	350万円控除
車両総重量3.5t超8t以下のトラック(※2)	AEBS	25%軽減	175万円控除
バス(※2)			

※トラックにはトラクタを含む

(※1) BSIS又は2装置装置の場合の特例は、BSISの義務化(令和6年4月30日)まで適用可能  
(※2) 車両総重量3.5t超8t以下のトラック及びバスに対するBSISの義務化は予定していない

非課税措置を2年間延長する。

○ノンステップバスやUDタクシー等のバリアフリー車両に係る特例措置の延長

高齢者や障害者等の利便性・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)に係る自動車税(環境性能割)の特例措置を2年間延長する。

○特定小型原動機付自転車に係る所要の措置

改正道路交通法において新たに定義された「特定小型原動機付自転車」(電動キックボード等)の税率について、現行の原動機付自転車の税率を踏まえ2,000円とする。

新たな「モビリティ社会」をイメージしたメインビジュアルに  
日本自動車会館 ホームページをリニューアル



日本自動車会館はホームページをリニューアルし、1月16日から新たに立ち上げました。メインビジュアルは新たな「モビリティ社会」をイメージさせるデザインを採用、同会館など3つのデザインがスライドショー表示されるものとなっています。日本自動車会館が開設されて以来のリニューアルとなり、パソコンだけでなくスマートフォンやタブレット端末からもストレスなく閲覧できます。また、新着情報などは会館管理者が簡単に掲載・修正できるため、情報の機動性も向上しています。URLは変更しておらず、次の通りです。

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

# 来年度予算案・政策動向のポイントなど 国土交通省道路局と自動車局の担当官が説明

2022年度 第1回 道路・交通委員会開催



写真円内は講師の皆さん。左が大胡企画専門官、右が増田企画官

**日** 本自動車会議所は2022年12月8日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、2022年度第1回道路・交通委員会（委員長＝梶野龍二・全日本トラック協会理事長）を開催し、国土交通省の担当官から2023年度予算案や政策動向などについて説明いただきました。委員会はリモートとの併用開催とし、委員22名が出席しました。委員会開催に当たり、梶野委員長が「長期的な課題としてカーボンニュートラル実現などが提示されていますが、この委員会では関係省庁の諸政策の方向性などを情報共有して意見交換していきたいと思えます」と挨拶。その後、道路局企画課の大胡賢一企画専門官が「道路行政を取り巻く最近の情勢について」、続いて自動車局総務課の増田久和企画官が「自動車局関係 令和4年度補正予算・令和5年度予算の概算要求」について、説明いただきました。

## 【講演要旨】

### ■道路行政をとりまく最近の情勢について

講師：道路局企画課 大胡賢一企画専門官

#### ○2023年度予算概算要求のポイント

1998年ごろまでは9兆から10兆円の規模で推移してきた公共事業関係費は、ここ10年間ほど約4割減の5.4兆円程で推移していますが、防災・減災、国土強靱化のために必要な費用は補正予算で確保している状況です。道路関係予算については、直轄事業の維持修繕にかかる費用がここ10年で増加しており、補助事業である道路メンテナンス事業と合わせ全体で前年比1.19倍の5兆8,766億円を要求しています。＝資料1参照＝

また、重要政策推進枠として、①道路ネットネッ

トワークによる地域・拠点の連携確保（2,891億円）、②効率的な物流ネットワークの強化（2,277億円）、③道路老朽化対策の更なる更新（934億円）と大きく3つのテーマで合計6,102億円要求しています。

さらに、2021年8月に提出された国土幹線道路部会の中間答申を踏まえた高速道路の老朽化に伴う有料道路制度について2023年度までに所要の措置を講じます。また除雪、防雪など冬季の道路交通確保のため、新たな5カ年計画を策定します。

#### ○2022年度補正予算について

2022年度の補正予算における要求概要については防災・減災、国土強靱化のための5カ年加速化対策の一環として、ミッシングリンクの解消や道路の老朽化対策、また高速道路の大口多頻度割引の拡充措置延長や通学路の安全対策に向けた道路整備を着実に実行していきます。

#### ○道路施策関係について

- ・人流・物流を支える拠点・ネットワークの整備  
交通拠点の機能強化としてバスタプロジェクト（集約型公共交通ターミナル）の全国展開やバス高速輸送システム（BRT）の導入に対しガイドラインを作成し支援していきます。
- ・道路空間の安全・安心のにぎわい創出  
歩道の道路占用の許可の緩和を受けて、オープンカフェ等に利用し賑わい空間を作っていく「ほこみち」の取り組みを推進していきます。2022年6月時点で30道路81路線を指定しています。
- ・GXの推進による脱炭素社会の実現  
2050年カーボンニュートラルを実現する取り組みとして道路における太陽光発電を設置するための技



術指針の策定を進めています。また、電動車の普及に向け高速道路におけるサービスエリアやパーキングエリアでのEV充電器の設置を推進するとともに、EV充電器の公道設置に関するガイドラインの策定も検討しています。

## ・道路システムのDX化

### デジタル技術を導入

して道路管理や行政手続の高度化を図りデータなどの利活用を進める「xROAD（クロスロード）」という取り組みを進めています。橋梁・トンネルなどを点検したデータを蓄積してオープン化し、多方面で利用を検討したり、ETCをショッピングで使ったりと多目的利用の実証実験を進めていきます。

## ■自動車局関係 令和4年度補正予算・令和5年度予算の概算要求について

講師：自動車局総務課 増田久和企画官

### ○2022年度第2次補正予算について

LPガスの価格高騰による負荷軽減のため、タクシー事業者に対する支援をします。

事業用自動車における電動車の普及促進のため、購入補助金を実施します。

バス・タクシー等の公共交通を支援するため交通DX化、GX化の予算を措置し、ノンステップバスやユニバーサルデザイン（UD）タクシーなどの車両購入支援などを含めて幅広く支援していく予定です。

整備業の生産性向上に資する様々な機器システム等の導入支援および中小トラック運送業における働き方改革としてゲートリフター等の導入支援を引き続き実施していきます。

自動車事故による被害者救済対策の充実として、事故被害者が安心して介護や養護を受けられるように介護サービスや居宅介護の事業者に対する人材確保の支援を実施します。こちらの予算は一般会計から自動車安全特別会計への繰戻しを活用します。

### ○自動車局関係2023年度予算概算要求について

来年度の予算要求については一般会計として34億

## 資料1：要求概要

(単位：億円)

事	項	事業費	対前年度比	国費	対前年度比
直轄事業	業	19,026	1.19	19,026	1.19
改築その他	業	12,702	1.19	12,702	1.19
維持修繕	業	5,198	1.23	5,198	1.23
諸費等	業	1,127	1.05	1,127	1.05
補助事業	業	10,434	1.19	6,034	1.19
高規格道路、IC等アクセス道路その他	業	5,480	1.16	3,033	1.16
道路メンテナンス事業	業	4,767	1.23	2,748	1.23
除雪	業	187	1.05	125	1.05
補助率差額		—	—	128	1.42
有料道路事業等	業	29,306	1.27	116	1.00
合	計	58,766	1.23	25,176	1.19

注1. 直轄事業の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金（3,609億円）を含む。

注2. 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、防災・安全交付金（国費9,677億円[対前年度比1.19]）、社会資本整備総合交付金（国費6,900億円[対前年度比1.19]）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、東日本大震災からの復旧・復興対策事業として、社会資本整備総合交付金（国費116億円[対前年度比1.12]）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9億円）及びデジタル庁一括計上分（国費16億円）等がある。

※なお、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策（令和2年12月11日閣議決定）」、「現下の資材価格の高騰等を踏まえた公共事業等の実施に必要な経費」、「高速道路の料金割引に必要な経費」については、事項要求を行い、予算編成過程において検討する。

円、また自動車安全特別会計として、事故対策勘定については170億円プラス事項要求となっています。ここで事項要求とは自賠責保険の一部である賦課金の値上げ分となり、賦課金額は2023年1月にも決定する予定です。さらに車検や登録の際の手数料を自動車検査登録勘定として442億円要求しています。

主な取り組みとしては、①DX関係や働き方改革関係（46億円）、②GX・カーボンニュートラルの関係（20億円）、③自動車の技術開発、保守管理の徹底（14億円）、④事項要求として自動車の事故被害者救済対策および事故防止や安全対策の推進に重点をおいて要求しています。

### ○具体的な要求事項について

ドライバー不足、生産性向上、ホワイト物流などの取り組みを支援していくため、トラック輸送事業における働き方改革を継続事業として引き続き推進をしていきます。

整備業における人手不足対策として、人材確保の取り組みや人材育成の取り組み、生産性向上の取り組みと3つの観点で取り組んでいきます。

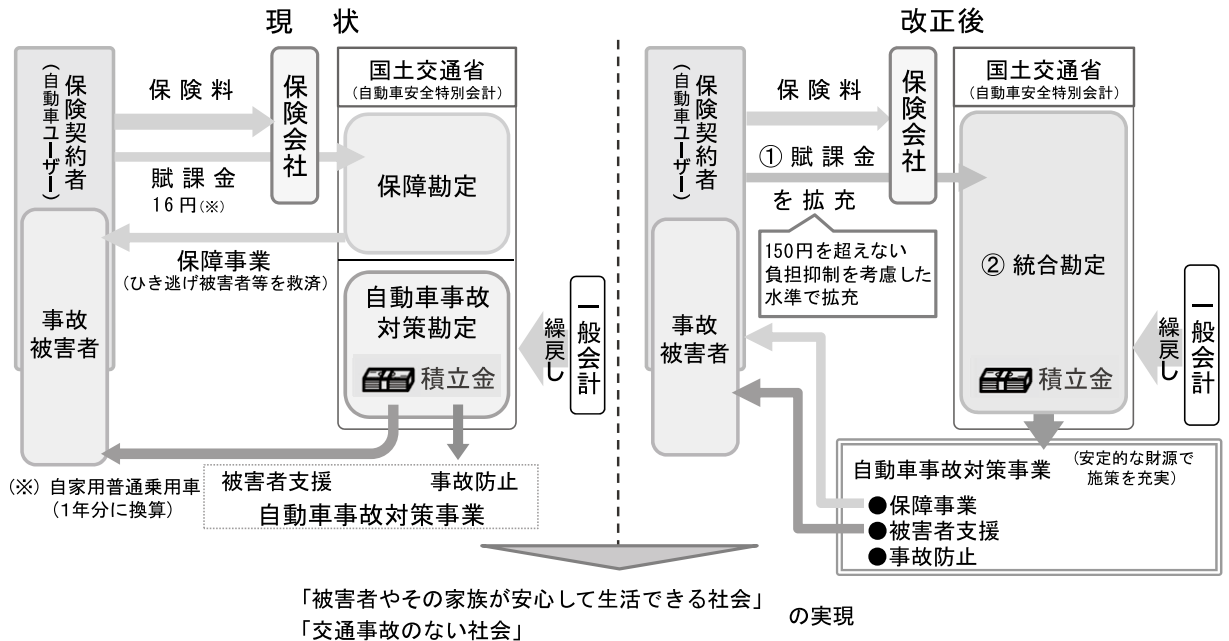
総合政策局の予算となりますが、関連事項として地域公共交通の支援としてバスの運行支援やバリアフリーの取り組みなど支援していきます。

GX・カーボンニュートラルの関係として地域交通のグリーン化、次世代自動車の普及促進ということで、バス、タクシー、トラック等の電動車の導入に係る事業者の方々への支援を昨年度予算額4億円から12億円と大きく増額要求しています。

先進安全自動車ASVプロジェクトとして産官学

資料2：令和4年自賠法・特会法改正による制度見直しの概要

- 概要
- ① 「被害者支援」・「事故防止」の持続的な財源を確保するため、賦課金の額の充実と使途拡大を図る。
  - ② 保証勘定と自動車事故対策勘定を1つの勘定に統合し、業務の合理化を図る。



の連携により設計のあり方の検討、ガイドラインの策定等といった技術開発支援を行っていきます。

自動車技術規準の国際標準化の推進として、産官学が連携して策定した技術基準を国際標準化に適用させ、我が国のメーカーの競争優位性を確保していく取り組みを実施していきます。

2022年度の道路交通法改正に伴い、電動キックボードが「特定小型原動機付自転車」の区分となり、自動車局においては保安基準の策定をしますが、基準不適合品の排除に向けた取り組みを実施していきます。

被害者支援の対策強化として介護料支援の拡充や介護者なき後を見据えた対策の充実を実施します。

自動車事故発生防止事業の充実・強化として、居眠り運転防止装置の導入や事故情報通報システムなどの新技術の支援を実施します。

自動車安全特別会計の繰り戻しの関係で過去に特別会計から一般会計に繰り入れられ、未だ約6,000億円が繰り戻されていない状況です。この件については、今年も引き続きしっかりと繰り戻しの要求をし、財務省と調整していきます。

最後になりますが、自賠法と特会法の改正の内容です。主なポイントとしては、自賠責保険の保険料

の一部に、普通乗用車の場合、賦課金という形で年間16円の負担がありますが、改正後は150円を超えない範囲で負担をお願いしていく内容で、現在、検討会で具体的なその金額の設定等が議論されています。検討会で方針を固め、最終的には、年明けの金融庁の審議会で具体的な金額が決定されていく流れとなります。金額が決まりましたら皆さまに情報提供をしていきます。＝資料2参照＝

それぞれの講演後、質疑応答が行われ、梶野委員長より賦課金の増額に関して今後丁寧な説明をお願いするとともに、自賠責保険の繰り戻しに対する自動車業界の強い思いをお伝えし、道路・交通委員会は閉会しました。

討 報

トナミ運輸社長  
(当会議所会員代表者)

綿貫 勝介氏

トナミ運輸社長の綿貫勝介（わたぬき・かつすけ）氏が2022年12月23日、逝去されました。63歳でした。綿貫氏は2005年6月からトナミ運輸社長、2008年10月からトナミホールディングス社長を務められていました。

## 「ナスバギャラリー IN 東京」 日本自動車会館で今年度も開催 多くの方が展示作品に魅了される

交通事故により重い障がいを負った方々や保護者を失った子どもたち（交通遺児）の創作作品を展示する「ナスバギャラリー IN 東京」が2022年11月28日～12月2日、東京・港区の日本自動車会館1階ロビーで開催され、入館団体・企業の職員や来場者など約450人が鑑賞しました。ナスバギャラリーは、独立行政法人自動車事故対策機構（NASVA：ナスバ）と当会議所の共催として2019年度から開催されており、今回で4回目。重度障がいを負った方々が創作した切り絵やちぎり絵、書道などの作品7点、療養施設入院患者の皆さんによる詩やハンドクラフトなどの作品3点をはじめ、2021年度に実施された「ナスバ交通遺児友の会」絵画コンテスト入賞作品25点の計35点が展示されました。

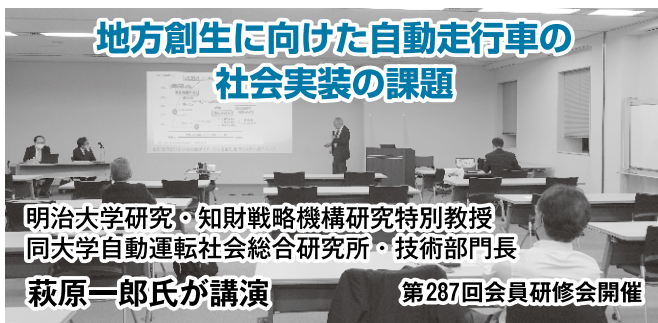
作品はロビーの壁面に展示。館内を通行する職員などが立ち止まって展示作品やその説明文を熱心に見入る姿が目立ち、感情のこもった子どもたちの作品を前に、「とても素晴らし作品ばかり」、「制作者が書かれた説明文が詩のよう」などの感想も聞かれました。また、作品を撮影する人も多く見られ、作品の持つ表現力の高さがうかがえました。



「ナスバギャラリー IN 東京」を鑑賞するナスバの中村理事長（左）。ご両親とともに日本自動車会館を訪れた東京都在住の小林彦輝さん（中央）。「たくましく毎日を過ごしていきたい気持ち表現した」という自作「翔」の前で（右）

開催期間中に同会館を訪れたナスバの中村晃一郎理事長は、「交通事故の被害者をゼロにしたいというのは自動車に関わるすべての人の共通の願いです。日本自動車会館で開催する意義は大きいと思います」と話し、ナスバギャラリーが悲惨な交通事故を根絶する後押しになることに期待を寄せました。

日本自動車会議所は交通安全啓発活動の一環として、今後もナスバと連携して定期的に展示会を開催していく予定です。



明治大学研究・知財戦略機構研究特別教授  
同大学自動運転社会総合研究所・技術部門長  
萩原一郎氏が講演

第287回会員研修会開催

日本自動車会議所は2022年11月30日、東京都港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第287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「地方創生に向けた自動走行車の社会実装の課題」をテーマに、明治大学研究・知財戦略機構研究特別教授で、同大学自動運転社会総合研究所・技術部門長の萩原一郎氏を講師にお迎えしました。



萩原 一郎氏

高齢化・過疎化が目立つ地方では、地域課題解決の一環として、全国各地で自動走行車の実証実験が進行中です。同研究所でも長崎県対馬市の公道で、産学官民が連携して実証実験を行っています。講演では、地方の公共交通に触れ「事業性の厳しさから縮小が続いており、移動手段の確保が難しい」と指摘。対馬市では、安価で導入が容易とされる「ターゲットライン追従方式」で自動運転システムを開発、検証に取り組んでいると詳しく解説しました。

その上で、社会実装に向けた現地アンケート等も踏まえ「システムの不具合は見られず、安定した走行ができたが、後続車などの交通を乱さないためにも制限速度を時速20kmとするかが検討課題」と分析。さらに、福井県永平寺町や茨城県境町で進められている別方式の自動走行車、日産自動車など大手メーカーが開発している自動運転技術も紹介。自動運転が地方創生に寄与するためにも「『レベル4』（特定条件下での完全自動運転）の実現も加速させたい」と強調しました。





Vol. 66

## 多業種横断の「空飛ぶクルマ」商用化に期待

経済ジャーナリスト 河野 圭祐

2025年開催予定の大阪・関西万博の目玉の1つが、「空飛ぶクルマ」を使ったエアタクシーだと言われる。エアタクシー向けの機体を開発する海外メーカーなど、ハード部分の話もさることながら、運用面というソフトの部分では今後、商社や鉄道会社などの動向も注目だ。

たとえば、丸紅が昨年12月から今年1月にかけて実施中の、空飛ぶクルマの“モニター模擬飛行ツアー”が目を引いた。南海電鉄等の企業と組み、大阪のヘリポートから和歌山県那智勝浦町の中ノ島までヘリコプターで往復するツアーがそれで、料金は1泊2日で8万9,000円。うち、ヘリの費用は往復4万円だが、通常のヘリが同区間を飛んだ場合は往復約34万円だそうで、かなりのお得感を訴求している。また、鉄道やタクシー利用なら約4時間かかるところを約30分と、8分の1まで所要時間を圧縮できるだけに、タイパ(タイムパフォーマンス=時間対効果)重視の人にも受け入れられそうだ。

丸紅はさらにこの3月、小型エアタクシーの実証フライトに臨み、その後、本丸となる海外メーカー製のエアタクシー機材導入を睨む。もともと航空機ビジネスに強い丸紅はホンダジェットの内国ディーラーを務め、ビジネスジェットでは日本航空と合弁会社を持つ。同様に、米国ボーイング社の総代理店である双日はANAホールディングスとビジネスジ

ェットの合弁があり、双日も空飛ぶクルマのビジネスを開拓中だ。

鉄道会社にもエアタクシーの需要がある。コロナ禍前の2019年、西武ホールディングスはグループの観光拠点である軽井沢(長野県)と東京間をAirXと組んでヘリの直行便を飛ばした。こちらも所要時間約55分という時短訴求と、約4万4,000円という価格が売りだった。このほか、去年は東急ホテルがやはりAirXとの提携で、東京と裏磐梯(福島県)をヘリで移動する旅行ツアーを行い、京急電鉄も東京・伊豆長岡温泉(静岡県)をヘリで結ぶ宿泊プランを実施。東急グループは西武同様、全国に観光リゾートを持ち、かつては航空会社の第3勢力、日本エアシステム(現・日本航空)もグループだっただけに、エアタクシー事業の拡大余地は大きそうだ。また、JR西日本系の企業も日本旅行やパソナグループと組み、大阪・淡路島エリアのヘリ遊覧飛行を展開。自動車メーカーでは、機体開発を手がける米国メーカー、Joby Aviationにトヨタ自動車が出資している。

空飛ぶクルマは、バッテリー駆動するeVTOL(電動垂直離着陸機)の利用が前提で、機体の安全性をどう担保していくかなど課題も少なくないが、商社や航空、鉄道会社、自動車メーカーなど、多業種横断タッグでの本格商用化や値ごろ感ある運賃体系の実現に期待したい。そして、将来的に空飛ぶクルマが社会インフラになることを実感してもらおう場として、万博の中で実現することを切望する。

### 日本自動車会議所会員 (2023年1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  |
| UD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捌り人協議会       | 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 日本硝子協会           | 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74、推薦会員1)