自動車総連

自動車総連 政策集

明日への提言

2022年12月



はじめに

自動車総連の政策・制度課題への取り組み

私たちが将来にわたって安心して暮らし働いていくことのできる社会を築くためには、賃金・一時金等労働条件の向上といった企業労使の話し合いによって解決する取り組みとともに、産業政策や社会保障制度などの政策・制度課題の解決に向けた活動が必要です。

自動車総連は、こうした政策・制度課題の解決に向けて政策集「明日への提言」をまとめ、2年に一度見直しを行っています。

政策実現に向けて

政策実現に向けては、連合や金属労協（JCM）をはじめ、顧問議員、「自動車産業の未来を考える会」議員連盟等と連携しながら政府や国民民主党、関係省庁などへの働きかけを行っていきます。

また、自動車総連の地方協議会においても、地方連合会活動への参画や地方行政への働きかけを行うことで、全国的な政策実現活動を展開していきます。政策の内容や取り組みの意義を、組合員一人ひとりまで理解浸透をはかることで、より一体感を持ち、世論喚起へとつなげていきたいと考えています。

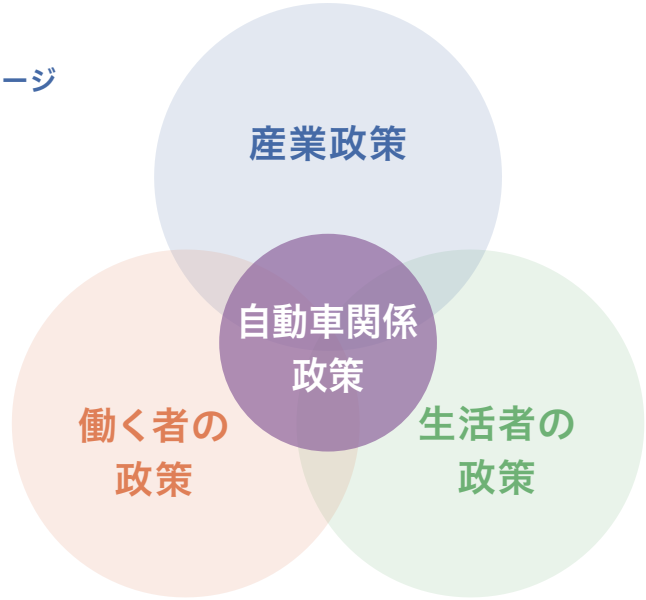
具体的には、「組織内議員研修会」や「政策推進コンベンション・政策懇談会（地協）」などの機会を活用し、組織内議員、労連、地協が、それぞれ政府や地方行政、国会の動きや上外部団体の活動と連動した年間を通じた取り組みを実行します。

全国地協議長会議においては、これまで以上に政策分野の取り組みを充実させ、年間サイクルにおける課題や今後の取り組みを確認、共有する場とし、自動車総連地方協議会の政策実現力の向上につなげます。

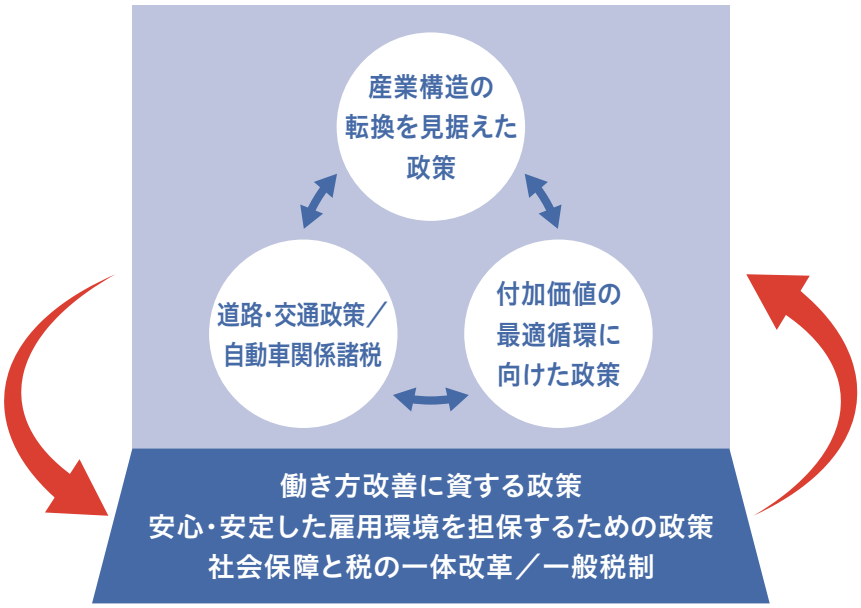
政策研修会（労連）、政策推進コンベンション・政策懇談会（地協）については、これまで通り通年での開催とし、地方活性化につながる政策を中心に幅広い政策について理解を深め、それぞれの職場や、組合員一人ひとりへの理解浸透に向けた機会とします。

自動車総連は、政策集「明日への提言」に基づき、引き続き、政策実現に向けて組織一体となった活動を推進していきます。

活動領域のイメージ



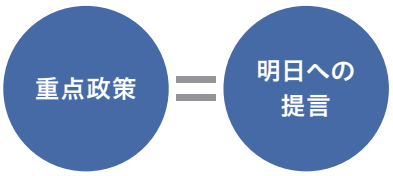
「明日への提言」の項目イメージ



「明日への提言」政策の分類について

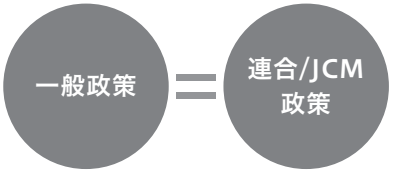
重点政策

自動車産業や組合員の雇用・生活に深く関わる政策であり、自動車総連の政策を有し、関係方面に対して直接働きかけを行い、ここ数年で特に重点的な取り組みが必要な政策（「明日への提言」に記載）



一般政策

連合や金属労協の政策をベースに必要に応じて自動車総連としても意見提言・問題提起を行う政策
（「明日への提言」に未記載のため「連合政策集」をご確認ください）



政策集「明日への提言（2022年12月）」発行にあたり

政策集「明日への提言」は基本2年に一度見直しを行っていますが、2020年には連合政策との接続性や、自動車産業が直面している100年に一度の大変革期に対応するため、労連と連携をはかりながら議論を積み重ね、大幅に改訂、発行しました。また、2021年12月には、喫緊の課題となった2050年カーボンニュートラル社会の実現に向けた提言を「追補版」として発行しました。

今回、「追補版」の内容を本冊に統合し、更に自動車産業を取り巻く状況も踏まえ、各提言の見直しを行い、2022年12月に発行いたしました。

自動車産業の位置づけと責務

自動車産業は、資材調達・製造をはじめ販売・整備、運送や利用者向け各種サービスなど様々な関連業種により構成されるすそ野の広い産業であり、日本の全就業人口のおよそ1割にあたる550万人の雇用を抱え、日本経済、地域経済をも支えています。加えて、自動車の輸出総額は約15兆円にのぼり、輸出総額の約2割にあたるなど、我が国を牽引する基幹産業です。

現下の新型コロナウイルス感染症の影響などにより日本経済全体が落ち込む中、国内産業でもトップレベルの生産波及効果（2.5倍）を誇る自動車産業が中心となり経済活動を行うことで、安定的な雇用を創出し、日本経済の早期回復を担う責務があると考えています。

日本経済の状況

新型コロナウイルス感染症拡大は世界経済、日本経済に大きな打撃を与えました。ウィズコロナの新たな段階への移行が進められているところですが、世界的な金融引締め等が続く中、海外景気の下振れが我が国の景気を下押しするリスクとなっています。また、物価上昇、供給面での制約、為替の急変動等の影響を十分注視していく必要があります。

自動車産業の状況

2021年における国内四輪車新車販売台数は3年連続で前年を下回り、445万台弱となり、下振れが続いています。一方、国内二輪車販売台数は前年より13.7％増加し、41.6万台となりました。グローバルにおけるカーボンニュートラルへの対応に加え、新型コロナウイルス感染症や半導体不足等の影響も加わり、先行きの不透明感の解消には至っていません。

目 次

Ⅰ 産業政策

1 産業構造の転換を見据えた政策 …… P.06

2 付加価値の最適循環に向けた政策 …… P.18

3 業種別課題解決に向けた政策 …… P.23

4 カーボンニュートラル実現社会に向けた政策 …… P.28

Ⅱ 自動車関係政策

1 道路交通政策 …… P.50

2 自動車関係諸税 …… P.67

Ⅲ 働く者の政策

1 働き方改善に資する政策 …… P.71

2 安心・安定した雇用環境を担保するための政策 …… P.74

Ⅳ 生活者の政策

1 社会保障と税の一体改革 …… P.76

2 一般税制 …… P.80

Ⅴ 地協政策 P.85

連合政策集は、こちらからご覧になれます
（政策・制度　要求と提言）

Ⅰ 産業政策

1 産業構造の転換を見据えた政策

基本認識

自動車産業は、車両生産・部品製造・輸送・販売など各分野にわたる、全国に及ぶ広域な関連産業で成り立つ総合産業であり、自動車産業には、全就業人口のおよそ1割にあたる550万人の労働者が直接・間接に従事している。日本の基幹産業である自動車産業が健全に発展し、雇用を維持・創出していくためには国内生産1,000万台を安定して維持していく必要があるが、2009年以降は下回っている。

自動車製造で使用される多種多様な材料、部品の中には外国製のものも多数含まれており、膨大な設備投資や研究開発費の投入など、その動向は経済のバロメーターとして重視されている。

リーマンショック以降、持ち直すかのように見えた世界経済市場は、中国経済の失速や、その影響を大きく受けた新興国市場の低迷に加えて、英国のEUからの離脱や、米国をはじめとする保護主義的な政策等により、不確実性と不透明感が継続している。国内は生産回帰も一部に見られるが、為替の影響回避やグローバル調達、現地供給体制の考え方などにより、国内事業基盤の空洞化が引き続き懸念される。ウィズコロナの新たな段階への移行が進められる中、経済活動も徐々に回復しつつあるが、人手不足状態がより深刻になっている。

中長期的に見れば、日本企業においてもアジアを中心とした地域における競争が激化し、生産拠点の海外展開が活発化している。今後は、労働力人口の減少に加え、若年者の「ものづくり」離れ、熟練技術・技能者の高齢化、人材・技術の海外流出の問題が顕在化するなど、これまで蓄積してきた日本の「ものづくり」技術・技能の継承・育成が極めて困難な状況になっていくことが予想される。

併せて、生産現場のみならず技術開発、ソフトウェア開発などの研究開発分野の競争力維持も大きな課題となってくる。そのため、各国との技術競争において、日本の技術的リードを確保するためにも、国際的な標準化と研究・開発段階での産業内およびプラットフォーマーとの協調領域策定の主導的役割を握る必要がある。

採用難や定着度の低さなど、人材不足は処遇の悪さだけが課題ではない。労働諸条件や休日、福利厚生の魅力不足であり、今後はより一層そうした傾向が強くなることが予想される。

中小企業政策は、働く者を中心とした雇用政策と不可分にある。特徴的な技術を有している、または、技術開発に努力しているが経営資源が不足している中小企業に対し、生産性向上のための設備投資や技術開発、イノベーションの加速・ICT（情報通信技術、Information and Communication Technology）の集中的導入、保有技術の保護、公正な取引慣行の確立など、その経営力の強化につながる支援策強化が求められている。

具体的政策項目 産業構造変化への対応

情勢認識

近年の日本人口の年齢構造を見ると、年少人口（15歳未満）の減少と老年人口（65歳以上）の増加が著しく、少子高齢化が急速に進んでいる。2021年の労働力人口は6,860万人、このうち15～64歳の者は5,931万人、65歳以上の者は929万人であり、労働力人口総数に占める65歳以上の者の割合は13.5%と上昇しており、全体的な労働力人口減少を、女性や高齢者の社会進出が補っている状態である。
このような状況の中で、多様な人材の確保は必須となっており、その確保のためには、自動車産業が就業先として選ばれる、より魅力ある産業となる必要がある。
多様な人材確保に向けては、女性や高齢者等さまざまな働く人にとって作業や業務が楽になる技術の導入など、働きやすい労働環境や処遇を改善していくことが大事な視点となっている。

問題意識

- 多様な人材を確保するための、働きやすい労働環境・処遇の改善などを後押しする政策が必要である。

提 言

- 職場においてAIやIoT等を活用した、さらなる自動化等を進めることにより、人手不足に対応する。
- 女性、高齢者などにとって作業や業務が楽になる技術を普及させ、企業もそれを導入しやすくなる助成金の創設や税優遇など、インセンティブな政策を求めていく。

具体的政策項目 次世代自動車開発および普及に向けた対応

情勢認識

国内企業の次世代自動車開発の取り組みに対し、国際的な競争条件を確保するために国内事業基盤のさらなる強化へつながる取り組みが必要不可欠であり、国と企業が一体となって進めていく必要がある。

問題意識

- 第4次産業革命を前向きに捉え、積極的に対応していく必要がある。
- CASEの進展に応じた国際的な標準化、協調領域策定の主導的役割を担う必要がある。
- 社会のニーズとマッチし、産業が発展する技術の積極的な普及に取り組まなければならない。
- 中小企業の第4次産業革命、CASE等への投資に対しての政策的支援の必要性がある。

提 言

- 試験研究費や設備投資額を指標とした国内立地企業の法人税・固定資産税をより下げる等の優遇を求める。
- 自動走行システムを前提とした場合の交通環境インフラ、例えば外界認識センサーの検出性向上となる路面や白線、信号機、標識などの国際標準を踏まえた研究開発等の普及を求める。
- 走行区分（専用レーン）や速度規制の緩和を求める。
- インフラ整備の推進など国内事業基盤のさらなる強化へつながる支援を求める。
- 自動運転レベルに応じたドライバーシステムの責任区分や道路交通法および道路運送車両法などの法整備を求める。
- 保険制度（割引）や自動車税の見直しなど、自動運転技術の普及促進につながる施策を求める。
- 小型モビリティの高性能化・安全性・利便性向上により、高齢者利用や公共交通機関がない地域などで、その需要が高まれば自動車産業の発展にもつながる。そのための研究開発投資等への優遇策などを求める。
- 中小企業に対しては、第4次産業革命、CASE等への投資に対し政策的支援を求める。
- 次世代自動車の開発には、既存企業以外にも様々な企業が参入してくると考えられるため、ベンチャー企業の育成も必要であり、起業に対する支援策についても政府への対応を求める。

KEY WORD ／ DATA

■ CASE（ケース）

CASEは４つの用語の頭文字を合わせたもの。Connected（コネクテッド=つながる）、Autonomous（オートノマス=自動運転）、Shared（シェアード・アンド・サービス=共同所有）、Electric（エレクトリック=電動化）。

■ MaaS（マース）

Mobility as a Service（サービスとしての移動）の頭文字。出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに提供する等、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念。スマートフォンアプリ等を用いて、出発地から目的地までの移動手段の検索・予約・決済を一括して行えるサービス等が典型的。

具体的政策項目　世界一安全で円滑な道路交通社会に向けて

情勢認識

政府は「官民ITS構想・ロードマップ2020」の中で、2030年に自動走行システムを中心とした「世界一安全で円滑な道路交通社会」の実現を目標としている。

問題意識

- 2030年目標としている「世界一安全で円滑な道路交通社会」の実現に向けて、民間企業が積極的に取り組めるよう、自動運転技術の普及に関する各種指標の具体的な数値目標が必要である。

提　言

- 自動走行システムなどの次世代技術の開発には産官学の連携も重要であり、研究機関に対する開発支援を行うことはもちろんのこと国内産業が活用しやすいように、その成果の公開を求める。
- 自動運転分野の企業投資を促し、日本が自動運転のデファクトスタンダードを外さないためにも、パートナーシップ国への働きかけや、連携強化をはかり、戦略的に技術開発を進められる体制を強固なものにする。
- 自動運転技術の普及に関する具体的な各種指標（生産台数や販売台数等）を明確にするように求めていく。

具体的政策項目　国際的な競争力維持に向けた対応

情勢認識

100年に一度の大変革期の中、次世代自動車開発関連については、各国との技術競争において日本の技術的リードを確保するために、戦略的な国際標準化に向けた活動や強固な連携が求められている。

問題意識

- 国際的標準化の主導的役割を握る必要性がある。

提　言

- CASEそれぞれの進展に応じた国際的な標準化と研究・開発段階での産業内およびプラットフォーマーとの協調領域策定の主導的役割を政府に求める。
- 次世代自動車開発関連の政策については、政府は自動車産業と密接な連携を取ることを求める。

具体的政策項目 自動運転社会やSociety5.0に向けた対応

情勢認識

自動運転社会やSociety5.0について、生活や働き方にプラスになるよう積極的に取り入れていく必要があると前向きに捉えるが、産業構造の変化は雇用・処遇に対しても影響を与えることが想定されることから、その影響を最小限に抑えるためには「公正な移行」が求められている。

問題意識

● 安心・安全を基軸に一定程度の規制やセーフティネットを設け「公正な移行」の実現が必要である。

提 言

● 技術革新により必要となってくる新たな職業能力や資格のための訓練プログラムを、政労使を中心とした国レベルでの審議体で策定した上で、受講者各人に対して適切な形で提供する。（継続的職業教育訓練政策）

● 勤務する企業が統合されるなど、その職場の存続が危ぶまれる事態となった場合は、従前と同等の労働や処遇での同企業内での異動を基本としつつ、産業内における職の移動が可能となる公的機関によるシステムの構築（就労までのサポートや必要な教育等）を求めていく。

● 上記内容を推進する上では、労働のマッチングによる人手不足解消にもつなげられるものとする。

KEY WORD ／ DATA

■ Society（ソサエティー）5.0

日本政府が「第5期科学技術基本計画」で打ち出したインターネット、人工知能（AI）、ロボット技術などを高度に組み合わせた社会（超スマート社会）・経済変革の考え方で、産業の生産性向上や新産業創出と、少子高齢化などの社会課題解決の両立を目的としている。超スマート社会とは「必要なもの・サービスを必要な人に、必要な時に、必要なだけ提供し、社会の様々なニーズにきめ細やかに対応でき、あらゆる人が質の高いサービスを受けられ、年齢、性別、地域、言語といった様々な違いを乗り越え、活き活きと快適に暮らすことのできる社会」。

■ 公正な移行（Just Transition）

「地球温暖化対策や新たな技術革新による産業構造の変化等により、雇用の喪失や労働条件の著しい低下が生じる、または生じうる可能性が高い場合に際して、労働移動を含む産業・労働者が不利益にならないよう支援する。」との考え方を指す。

具体的政策項目 「新しい資本主義実行計画」への対応

情勢認識

政府は新規産業・雇用を創出するために、「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画」に取り組んでいる。

問題意識

- 我が国の経済を支える人的資本の強化が必要である。
- 企業の設備投資や研究開発への集中投資が必要である。

提 言

- 国民生活にとって将来にわたり特に発展が求められる新技術開発分野（情報通信、住宅、環境、電池、省・新エネ、福祉・医療、ナノテクノロジー等）において、人材育成、技術開発、規制改革、予算・税制措置など官民の資源を集中投資することを求める。
- 「新しい資本主義実行計画」の具体的取り組みに関しては、自動車総連は連合と連携し、是々非々の姿勢で臨む。

具体的政策項目 特許の戦略的な取得と知的財産権の行使徹底への対応

情勢認識

100年に一度の大変革期と言われている自動車産業では、企業の統廃合や事業再編の可能性もあること、また、電気自動車や自動運転車を新たに開発・製造しようと他産業やベンチャー企業が参入を試みるなど、これまで以上に海外や他産業に人材・技術が流出する可能性が高まっている。そのため企業には、金銭的報酬のみならず労働環境の充実や、ワーク・ライフ・バランスの実現、スキルやキャリア形成、モチベーションを維持・向上できうるサポートなど総合的にバランスの良い労働条件や人間関係が求められている。

問題意識

- 知的財産の有効活用が求められている。
- 海外や他産業への人材・技術の流失の可能性が増大している。

提 言

- 知的財産・標準化戦略に基づき知的財産を有効活用し、技術立国としての地位確立をはかるとともに、特許の戦略的な取得と知的財産権の行使を徹底する。
- 海外や他産業に人材・技術が流出することを防止するため、労働条件や働く環境の整備などを後押しする政策を求める。

具体的政策項目　国内事業の維持・強化に向けた税への対応

情勢認識

国際的な競争条件を確保するためには、国内立地企業の法人税、固定資産税を試験研究費や設備投資額を指標として、より下げる等の優遇措置が必要である。

問題意識

- 国内事業基盤の維持・強化と国内立地の確保が必要である。
- 海外メーカーとの公正な競争条件を確保すべきである。
- GAFAに対応しうる日本企業となるためには、研究開発投資を維持・拡大することにより、成長力・国際競争力を強化することが求められている。

提 言

- 国内事業基盤の維持・強化と国内立地の確保、および海外メーカーとの公正な競争条件確保の両面から法人税の実効税率の確実な引き下げを求める。また、中小企業への特別な税制優遇措置も求める。
- 法人税の租税特別措置は、政策手段として適切か、不断の見直しを求める。
- グローバル展開の基となる生産拠点として国内に残すべきマザー機能の維持・強化に向け、競争力の源泉である研究開発費や設備投資を促す環境整備やインフラの整備等に加え、優れた技術がビジネスにつながるような規制の合理化・整備の推進を求める。
- 研究開発費の税額控除に加え、法人税率の引き下げにつながる政策支援を求める。
- 法定雇用率を上回って障がい者を雇用する企業、重度障がい者等を多数雇用している企業、障がい者の雇用促進と職場定着に資する設備投資を行う企業に対して都道府県が課す法人事業税を減税することを求める。
- 公益法人や宗教法人等については、公益事業と収益事業を厳格に区分し、収益事業に対する適正な課税を行う。

具体的政策項目

国際競争力強化に向け、高いレベルの経済連携の推進への対応

情勢認識

雇用の維持・創出をはかるため、輸出を通じて世界の需要を日本に取り込むとともに、関税撤廃や貿易円滑化、知的財産権保護など企業の国際競争力を高めていく必要がある。そのためには、諸外国の動きに遅れることなく、広範な国・地域に適用される高いレベルの経済連携の推進が求められる。
また、CPTPP（環太平洋パートナーシップに関する包括的及び先進的な協定）やRCEP（地域的な包括的経済連携協定）等をベースとしてAPEC参加国・地域との間でFTAAP（アジア太平洋自由貿易圏）の実現が目指されている。
一方、国際情勢の複雑化、社会経済構造の変化等により、安全保障の裾野が経済分野に急速に拡大していることから、国家・国民の安全を経済面から確保するための取り組みを強化・推進することが重要となり、「経済施策を一体的に講ずることによる安全保障の確保の推進に関する法律」が成立し、公布された（2022年5月）。

問題意識

- 各経済連携協定の交渉の際には以下の点に留意し、真の国益が最大限発揮されるよう推進を求めなければならない。

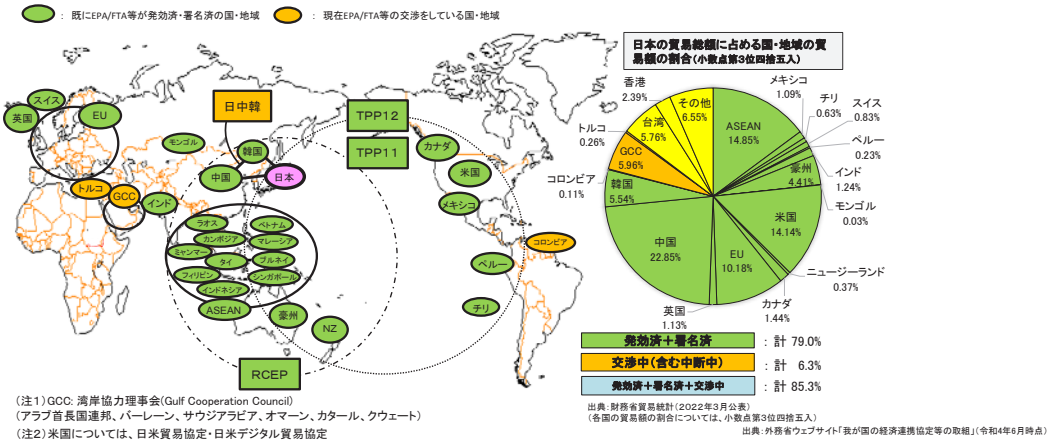
提　言

- 日本の国内事業基盤が損なわれ、雇用への影響が生じないよう取り組みを推進する。
- 自動車の環境・安全基準や規格等に係るルールづくりの際には、現行の日本基準・規格を維持できるよう、日本がリーダーシップをとって交渉を進める。
- 自動車・自動車部品に対する関税の交渉については、早期撤廃を前提に撤廃時期の明確化を求める。
- 経済連携の構築を進めるにあたっては、具体的な工程表を示すことで、企業の国内投資を促す。

KEY WORD ／ DATA

■ 日本の経済連携協定（ＥＰＡ/ＦＴＡ）等の状況

これまで24か国・地域と21の経済連携協定（EPA/FTA）等が発効済・署名済。
・発効済・署名済EPA/FTA等の相手国との貿易が貿易総額に占める割合は79．0%。
・発効済・署名済EPA/FTA等及び交渉中EPA/FTA等の相手国との貿易が貿易総額に占める割合は85．3%。



（注1）GCC: 湾岸協力理事会(Gulf Cooperation Council)
（アラブ首長国連邦、バーレーン、サウジアラビア、オマーン、カタール、クウェート）
（注2）米国については、日米貿易協定・日米デジタル貿易協定

出典：財務省貿易統計（2022年3月公表）
（各国の貿易額の割合については、小数点第3位四捨五入）
出典：外務省ウェブサイト「我が国の経済連携協定等の取組」（令和4年6月時点）

具体的政策項目 海外における建設的な労使関係構築

情勢認識

国内外含めた自動車産業のバリューチェーンが形成される中、海外での紛争が国内の操業にも影響するなど、組合員への悪影響が避けられない現実も踏まえつつ、グローバル事業の安定と、現地従業員の生活の充実に向けて、自動車総連20・30ビジョンの取り組みを念頭に海外事業体における建設的な労使関係の構築をはかる。
また近年、世界的に人権デューディリジェンスの認知が広まり、自社のみならずサプライチェーンのすべての過程で、強制労働、ハラスメント、差別、児童労働といったあらゆる人権侵害のリスクを把握し、対処することが求められている。

問題意識

● 労働者の人権を尊重する建設的な労使関係をベースにした考え方を、グローバルに広く発信することが求められている。

提 言

● 自動車総連は、米国ソリダリティセンター、独フリードリッヒエーベルト財団といった政府と連携している他国の団体を参考に、建設的な労使関係を海外に広めようとしているJILAF（国際労働財団）の活動拡大をサポートするにあたり、連合・金属労協と連携して関係省庁や経営者団体に働きかける。

● 自動車総連は、連合を通じた大使館への労働組合役員派遣の強化をはかるとともに、海外の各国日本大使館の労働担当駐在（レイバーアタッシェ）と連携強化をはかる。

● 加盟組合は、自動車総連を通じて連合・金属労協や各国労働省と連携することにより、個別労使紛争解決の強化をはかる。

● 自動車総連は、掲げるすべての政策にSDGs（持続可能な開発目標）や人権デューディリジェンスの考え方を根源とする。特に労働分野に関する目標の達成に主導的な役割を発揮するため、多国籍企業ガイドラインの遵守およびISO26000の推進を働きかける。

● 自動車総連は、ナショナルセンターである連合を通じてのITUC活動、GUF（国際産業別労働組合組織）の窓口である金属労協・IndustriALL-JLC を通じてのIndustriALL 活動、UNI活動などの国際労働組合組織の活動に積極的に参画し、各国の労働者の自由で民主的な労働ガバナンスの確立に寄与していく。

KEY WORD ／ DATA

■ SDGs（持続可能な開発目標）

持続可能な開発のための17のグローバル目標と169のターゲット（達成基準）からなる。2015年9月の国連総会で採択された『我々の世界を変革する：持続可能な開発のための2030アジェンダ』（Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development）と題する成果文書で示された具体的行動指針。以下の17の目標がある。



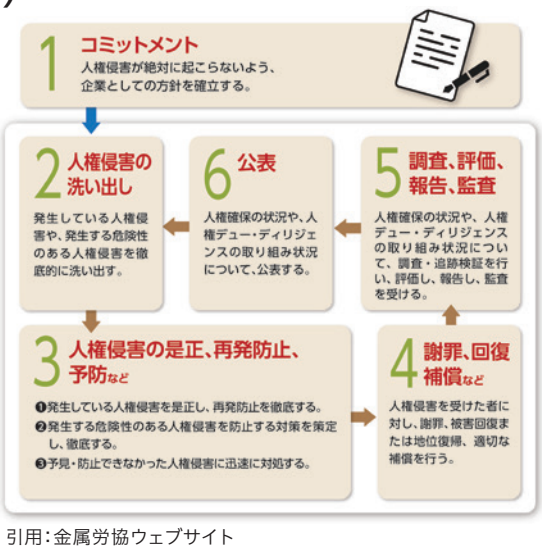
引用：国際連合広報センターウェブサイト

■ 人権デューディリジェンス（人権DD）

企業が、自社・グループ会社及びサプライヤー等における人権への負の影響を特定し、防止・軽減し、取組の実効性を評価し、どのように対処したかについて説明・情報開示していくために実施する一連の行為を指す。

人権デューディリジェンスは、その性質上、人権侵害が存在しないという結果を担保するものではなく、ステークホルダーとの対話を重ねながら、人権への負の影響を防止・軽減するための継続的なプロセスである。

出典：責任あるサプライチェーン等における人権尊重のためのガイドライン（令和4年9月ビジネスと人権に関する行動計画の実施に係る関係府省庁施策推進・連絡会議）



引用：金属労協ウェブサイト
「人権デュー・ディリジェンスにおける労働組合の対応ポイント」

■ ISO26000

ISO（国際標準化機構）が2010年11月に発行した官民両セクターにおける社会的責任に関する国際規定のことで、99ヶ国が参加して作成された。国や地域、組織規模に関係なくあらゆる組織で自主的に活用されるよう作られた手引きであり、従来のISO規定にある要求事項がなく、認証規定としては用いられない。

具体的政策項目 国際金融市場の安定に向けた政策

情勢認識

欧米をはじめとする世界的な金融引締め政策により、為替相場は不安定な状況になっている。日本銀行は状況注視と必要に応じた為替介入を行っているが、日本は金利を引き上げる景気状況ではないとの判断から金融緩和政策を取り続けている。

問題意識

● 為替、国際金融市場の安定をはかることは重要である。

提 言

● 為替の安定および日本経済の自律的成長に向け、世界各地で発生する地政学的問題といった外的リスク要因に備えるとともに、必要に応じ適切な金融政策を求めていく。

● G7各国との連携のもと、経済実態からかけ離れた急激な為替変動に対しては、機動的かつ強力な協調介入が実施できる環境づくりを求める。

● 国際協調体制の強化に向けて、日本が積極的役割を果たし、緊急金融支援メカニズムの構築や東アジア地域における金融資本市場の整備を求めるとともに、為替レートについては経済実態を反映した適正な水準および経済活動の安定化につながる対策を求める。

具体的政策項目 資源・エネルギー政策

情勢認識

我が国は世界第5位のエネルギー消費国でありながら、石油などの化石燃料の供給を輸入に頼るという脆弱な体質を抱えている。資源・エネルギー政策は国家・経済・国民生活・産業の将来に直結する重要課題であり、自動車産業の国内事業基盤の確保、即ち雇用確保のためにも電力の安定供給に万全を期すことが求められる。

また、国内発電量に占める原子力発電の比率は、東日本大震災前の約30%から大幅に低下した。それを補うために火力発電の比率が上昇し、電力由来のCO_2の排出量は増加している。温暖化対策の観点から、温室効果ガスを削減する必要があり、費用対効果を踏まえた上で、再生可能エネルギーなどを活用することが求められる。

原子力発電については、将来的な電力の安定供給のため、岸田首相より2023年夏以降、追加で再稼働させる方針が表明されている。また稼働年数の更なる延長を認めようとする論議も進められている。

問題意識

● 短期的に安定的なエネルギー供給をはかるための政策を推進する必要がある。

● 中・長期的に原子力エネルギーに対する依存度を低減し、最終的には原子力エネルギーに依存しない社会を目指すための政策を推進する必要がある。

提 言

〈短期的政策〉

- 既存発電設備の有効活用によるエネルギー供給の確保を求める。
- 無理のない省エネによるエネルギー需要の抑制を求める。
- 政府に対し、原子力施設のみならず、火力発電所、送変電設備、ガス施設、製油所等の主要なエネルギーインフラ施設の安全対策および大規模災害時におけるライフライン確保・国民生活の安定化策を強化することを求める。

〈中・長期的政策〉

- 中・長期的には、連合が求める政策の推進と準拠した取り組みとする。

連合政策集 要求項目2.

KEY WORD ／ DATA

■ 半導体

半導体とは、電気を良く通す金属などの「導体」と電気をほとんど通さないゴムなどの「絶縁体」との、中間の性質を持つシリコンなどの物質や材料のことである。ただし、このような半導体を材料に用いたトランジスタや集積回路（多数のトランジスタなどを作り込み配線接続した回路）も、慣用的に“半導体”と呼ばれている。
今や、半導体は自動車の基本的な動きの制御、各種センサー、電力の供給や制御を行うパワー半導体として様々な部分に使用されており、なくてはならないものとなっている。

■ レアメタル

資源として量が少ない、もしくは量が多くても産出が難しい金属。リチウム、プラチナ、タングステン、クロム等で約30種類ある。自動車、家電、IT製品に不可欠な原材料であり、日本では、経済安全保障の理由から供給停止等の障害に備えて、ニッケル、クロム、タングステン、モリブデン、コバルト、マンガン、バナジウムの7種類について国内消費量の約35日分を官民で備蓄している。

■ 都市鉱山

レアメタルが含まれている携帯電話や家電製品の廃棄物から積極的にレアメタルを取り出し再利用すること。都市部から排出された電気・電子機器の廃棄物を「採掘可能」な資源と考えて都市を1つの鉱山とみなそうとする概念。

2 付加価値の最適循環に向けた政策

基本認識

自動車産業は、グローバル規模での競争環境の激化や少子化、それに伴う人口減などを起因とした国内市場の縮小に直面している。加えて、ＣＡＳＥ、ＭａａＳという言葉が代表するように、内燃機関を搭載した自動車が登場して以来100年に1度の大変革の中にあるとされ、取り巻く環境は一層困難を極め、先行きも見通せない中にある。

こういう時だからこそ、自動車産業の労使が、日本経済の情勢や中堅・中小企業のおかれた状況など、産業基盤に対する危機感を共有し、互いの役割を発揮することで、すそ野の広い産業全体の底上げをはかる必要がある。

加えて、中堅・中小企業に目を転じると、足元の人手不足により、技能や技術を受け継ぐ人材獲得の難しさや収益面での厳しさから、生き残りに必要な投資も簡単にできない経営環境に晒されている。

以上を踏まえ、自動車産業の労使が、日本経済の情勢や、中堅・中小企業のおかれた状況をはじめとした産業基盤に対する危機感を共有し、互いの役割を発揮することで、労働組合の有無に関わらず、すそ野の広い自動車産業全体の底上げをはかる必要があると考え、従来から行っている産業の競争力を職場段階から高める取り組みを土台とした上で、自動車産業全体のバリューチェーンの重要性に光をあてたさらなる取り組みが求められている。

具体的政策項目　バリューチェーンにおける連携強化

情勢認識

バリューチェーンの構築に向けては、業種間・メーカー系列間・企業間の健全な協力が不可欠であることから、関係省庁および経営者団体と連携して取り組む必要がある。

問題意識

- バリューチェーンを構成する業種・企業間の合意に基づき、リスク管理の観点からバリューチェーンを強化することが必要である。
- 国内事業基盤の空洞化や製品の独自性喪失、さらにはコスト競争激化につながるような運用とならないように、付加価値の最適循環運動による自動車産業全体の総合力向上と、安定した質の高い雇用の創出に取り組むべきである。
- 各業種における課題については、サプライチェーン全体での「取引適正化」と「付加価値向上」に向けた自主的な行動計画の策定と着実な実行を、政府としてフォローアップしていく施策を求める必要がある。

提 言

- 企業における人への投資、設備投資、研究開発等に対する支援を着実に実施する。特に、リカレント教育など産業構造の変化に対応した働く者の学び直しや企業の職業能力開発に対する支援を強化することを求める。
- 自動運転をはじめとした次世代技術対応には、業種間・メーカー系列間の連携強化による協調領域の最大化が必要であり、議論の枠組みづくりや法規制対応など関係省庁・各経営者団体への働きかけを強化することを求める。

具体的政策項目　人材育成の充実

問題意識

- 今後、人口減少や高齢化が進む中で、全員参加型社会に向けた「ものづくり」人材の育成を支援・促進する施策の推進に取り組まねばならない。
- 「ものづくり」人材を育む教育・文化の基盤の充実をはかり、若年労働者の「ものづくり」現場への就業意識を高める必要がある。

提 言

- 小学校・中学校段階からの「ものづくり」教育の履修時間の拡大、内容の充実および職場体験の機会の増加を求める。
- 離職者訓練や在職者訓練の公共職業訓練など、キャリア形成支援に向けた取り組みを進めるとともに、職場における人材開発（人への投資）の強化をはかるための公的な支援策を求める。
- 技能五輪などの競技会を通じて有効な広報活動を行い、「ものづくり」に対する魅力を広く発信していく。とりわけ技能五輪国際大会の誘致にあたっては、誘致活動から開催に至るまで国が責任をもって進め、一貫した広報活動により、特に若年層に対する「ものづくり」の魅力向上につながる取り組みを求める。
- 各企業におけるＤＸ実現を担う人材の能力開発、育成・確保を促進するとともに、データやＡＩを活用して仕事を進めるためのスキルやＩＴリテラシーの向上に向けた支援強化策を求める。

具体的政策項目 中小企業の経営基盤の確立に向けた、各種支援策の強化

問題意識

- 中堅・中小企業では、足元の人手不足により、技能や技術を受け継ぐ人材確保の難しさや、収益面での厳しさから、生き残りに必要な投資も簡単にできない経営環境に晒されている。
- 日本経済の好循環に向け、雇用を維持するための支援や、研究開発を促進させる支援を拡充させる必要がある。

提 言

- 国内生産の空洞化回避のため、産業実態や地域経済活性化などの観点を踏まえた上で、中小企業を対象とした金融支援制度や雇用維持のための助成金制度、設備投資・研究開発投資への支援を拡充させる。 地協
- 「人材の確保・育成」の支援のため、中小企業労働力確保法に基づく各種助成制度の活用促進や優遇税制等経費の負担軽減措置など、中小企業にとって実効性ある総合的な施策を構築する。 地協
- 中小企業に対し、産官学の連携を強化し、人材投資促進税制の復活を求めるとともに、人材の育成者を輩出する仕組みを担保することで、人材の確保・育成に関する支援措置の拡充を求める。 地協
- 中小企業に対するサービスを一元化する窓口である中小企業支援センターの役割を拡充するとともに、中小企業のワンストップ相談窓口である「よろず支援拠点」の活用推進とサービスの向上を求める。 地協
- 中小企業に対する高度な技術支援と生産基盤強化のため、産官学の共同研究を積極的に推進し、国が持つ技術や特許権を有効に活用できるシステムを構築することを求める。
- 社会基盤やあらゆる産業におけるデジタルトランスフォーメーション（ＤＸ）の実現に向けた環境整備を積極的に支援する。とりわけ、すべての産業におけるデジタル化の実態把握をはじめ、すべての産業・企業に対するＩＴ人材育成を含めたデジタル化の導入促進の強化、中小企業におけるＤＸの支援を充実させることを求める。 地協
- 雇用の維持・創出に向けて、「国内投資促進プログラム」を活用し、企業の国内への設備投資などを着実に実施できるようにする。立地補助金等については、中小・零細企業への支援にも活用できるよう、適用範囲の見直しを求める。
- 税法や各種制度と異なる中小企業の定義について対象範囲を拡大する方向で見直すとともに、中小法人に対する法人税の軽減税率を基本税率の1/2 の水準とすることを求める。

具体的政策項目 中小企業の公正な取引関係の実現

問題意識

- 優越的地位の濫用を防止し、公正な取引と透明な市場を確立するため、独占禁止法、下請代金支払遅延等防止法（以下、下請法）を強化するとともに、公正取引委員会の体制および権限の強化、企業への周知徹底等により法の実効性を高める必要がある。
- 市場経済のグローバル化が進展し、「ものづくり」産業は従来以上に厳しい環境下にあるとともに、世界規模での生産体制の再編も進んでいる。このような環境も相まって、サプライヤーや下請け企業に対する価格転嫁が進んでいない状況にある。

提 言

- 独占禁止法における優越的地位の濫用の位置づけを高め、不適切な取引への抑止効果を高めていくことを求める。あわせて、優越的地位の濫用に関する課徴金を抑止力の働く水準まで大幅に引き上げ、製造業にも適用していくことを求める。
- 「優越的地位の濫用に関する独占禁止法上の考え方」（ガイドライン）の周知徹底をはかることを求める。加えて、優越Gメンの拡充を含めて、更なる公正取引委員会の体制及び権限の強化等により法の実効性を高めることを求める。
- 下請法（下請代金支払遅延等防止法）については、資本金区分による適用を廃止し全取引を対象とするとともに、銀行等の金融機関による信用供与も対象とする。あわせて、下請Gメンの増員をはかるとともに、取り組みの周知を徹底させる。
- 「下請適正取引等の推進のためのガイドライン」の拡充をはかるとともに、下請法やガイドライン等を周知徹底させることを求める。合わせて、パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化パッケージを活用し、労務費、エネルギーコスト、原材料価格の高騰分が適切に価格に転嫁される環境の整備を求める。
- 各業界団体策定の「自主行動計画」を、取り組みの後押しとして推進することを求める。
- 下請企業からの情報提供・申告等に対し親企業からの報復措置をなくすシステムを設ける。また、単価の過度な水準引き下げ要求に対し、商取引における一定の規制を設けることを検討する。また、下請法の適用対象外となっている発注者と元請事業者の取り引きについても、適正な単価や積算モデルでの契約となるよう、同様の検討を行うことを求める。
- 知的財産に関する優越的な地位の濫用を防止する法制度を整備するとともに、その実効性を高めることを求める。

具体的政策項目 中小企業の海外展開をめぐる課題解決への支援

情勢認識

中小企業が海外展開を行う際には、事業計画の策定、現地に関する情報収集、資金調達、販路開拓、品質・ブランド管理、知的財産権の保護、人事・労務管理、信頼できるパートナーの確保等の様々な課題に直面する。

問題意識

- 公的な支援機関では利用者から申請をしなければならない現状や、利用する上で煩雑・複雑さもさらなる障害となっている。
- 良好な労使関係の構築を実現するための情報や、海外実務を担える人材を確保しなければならない。

提 言

- 経営者団体と連携した海外展開をめぐる課題解決支援の拡充など、政府・自治体・公的支援機関等への支援策とサービス向上とあわせて支援策の周知を求める。

3 業種別課題解決に向けた政策

基本認識

近年の日本人口の年齢構造を見ると、15歳未満の年少人口の減少と65歳以上の老年人口の増加が著しく、少子高齢化が急激に進んでいる。今後、15歳から64歳までの生産年齢人口は減少し続け、2065年には4,529万人と現在7,654万人の2/3以下になってしまうことが予測されている。

このような状況の中で、多様な人材の確保は必須となっており、その確保のためには、自動車産業が就業先として選ばれる、より魅力ある産業となる必要がある。

顕在化するサービススタッフ不足、トラックドライバー不足など業種別課題が散見され、今後の自動車産業の発展に向けては避けて通れない課題となっている。

また、二輪車販売台数は、1980年には236万台あったが、2021年は42万台まで落ち込んできていることから、販売台数を増加させるためには、二輪車用の駐輪場の設置を増やすなど、ユーザーが保有、利用しやすい環境の整備も求められている。

具体的政策項目 販売部門の魅力向上

問題意識

- 販売業界を取り巻く環境の大きな変化に対応し、ワーク・ライフ・バランスの実現を目指す必要がある。
- 顕在化しているサービススタッフ不足や整備士を目指す学生が減少していることへの対応が急務となっている。
- 働く環境整備の一環として、安全面の徹底とコンプライアンスの遵守が求められている。
- 自動車を保有するために必要な多くの手続きの簡素化に取り組むべきである。

提　言

- 働き方改善による効率向上を進めるとともに、自動車の高度化に対応する整備項目の見直しや、登録関係書類の簡素化を求めていく。
- 自動車整備士は国家資格が必要な職種であり、高度な専門技術への対応が求められるなか、安心・安全な車社会において必要不可欠な存在である。政府に対しては、処遇改善のほか、整備士を目指す若者へのＰＲ強化ならびに資格取得支援に資する施策の拡充を求めていく。

提 言

- 安全衛生委員会の確実な開催による労使協議での実態把握と対策論議、安全衛生の向上に取り組むための法的な規制を求める。
- OSS（自動車保有手続きのワンストップサービス）の更なる普及と利用促進に向け、業務効率化に繋がる利便性の向上を求める。

KEY WORD ／ DATA

■ 自動車整備要員の年間平均給与（全産業平均との比較）

全産業平均	自動車整備要員（自家を除く）
443.3万円（46.9歳）	398.7万円（46.4歳）

出典：全産業平均：民間給与実態統計調査（令和3年分）／自動車整備要員：自動車特定整備業実態調査（令和3年度）

具体的政策項目　輸送部門の魅力向上

問題意識

● ドライバー不足改善に向け、ドライバーの安全確保、長時間労働の是正など、働き方や労働諸条件改善の取り組みが必要。

提　言

〈ドライバー不足〉

● ドライバーの魅力向上に向け、休憩時間確保のため、大型車の駐車場確保や、賃金制度における諸課題解決に向け取り組む。また、将来的に、時間外労働上限規制一般則の適用を目指し、長時間労働を改善しドライバー職の魅力を高める。

● 輸送業界の諸課題解決に向けた対応の検討を求める。特にドライバーの高齢化や人材不足といった課題が顕在化。それに加えて、今後、電動化に伴い車両重量の増加も見込まれ、輸送効率の更なる低下が懸念される。こうした課題に対し、規制緩和も含め輸送力確保に資する施策の検討を求める。

〈輸送部門の適正取引に向けて〉

● 厳しい事業環境改善に向け、「標準貨物自動車運送約款」や「トラック運送業における下請け・荷主適正取引ガイドライン」の周知や適正運用に向けて、政策的対応を求める。

● 特に輸送の安全という観点から、「貨物自動車運送事業法」「道路運送車両法」「道路交通法」「改善基準告示」などで定められている安全基準の遵守と制度・運用の改善につながる施策を求める。

● 併せて、燃料費の高騰に対する「燃料サーチャージ」の導入促進や、運賃の底上げに必要な「書面契約の推進とその義務化」を求める。

〈インフラ整備と次世代技術の普及促進〉

円滑で安全な物流網の確保を目的に、次世代技術の開発・普及をさらに進めるため、必要な社会インフラや制度整備の早期導入を求める。

具体的には以下に提唱する。

● 分合流警告掲示、高速道路3車線化等を実現し、交通の流れをスムーズにする。

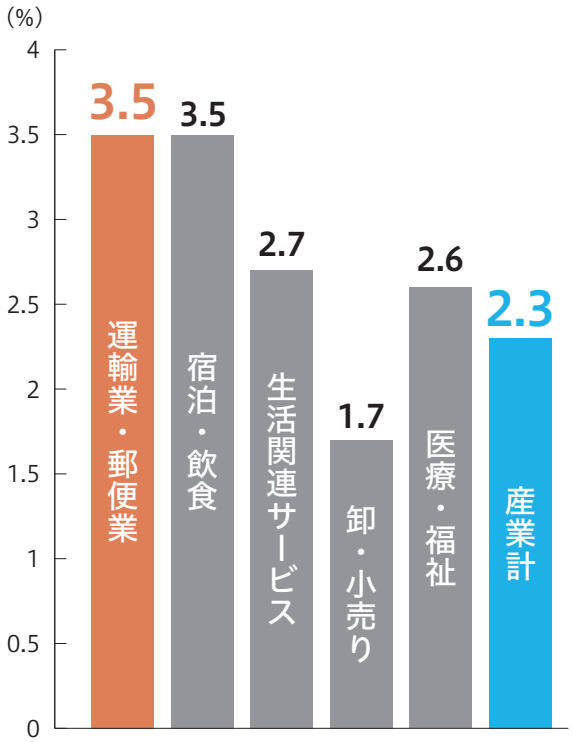
● より安全な走行のため、施設設備、専用車線・入退場路、隊列形式のための用地確保。

● 万が一に備えての道路交通法、道路法、道路運送車両法等、関連法の整備、保険取り扱い等の明確化。

● 隊列走行やダブル連結トラックなどを導入する運送事業者を支援するための政策を求める。

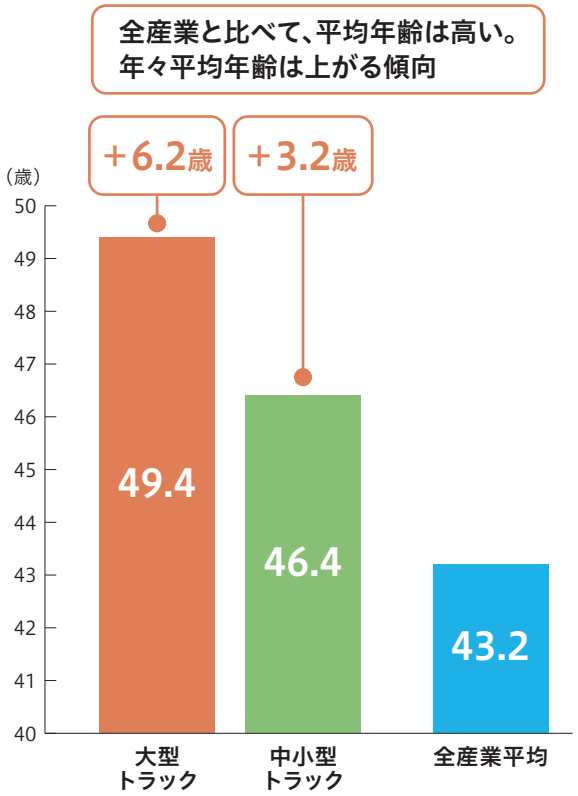
KEY WORD ／ DATA

■ トラック運転者の欠員率



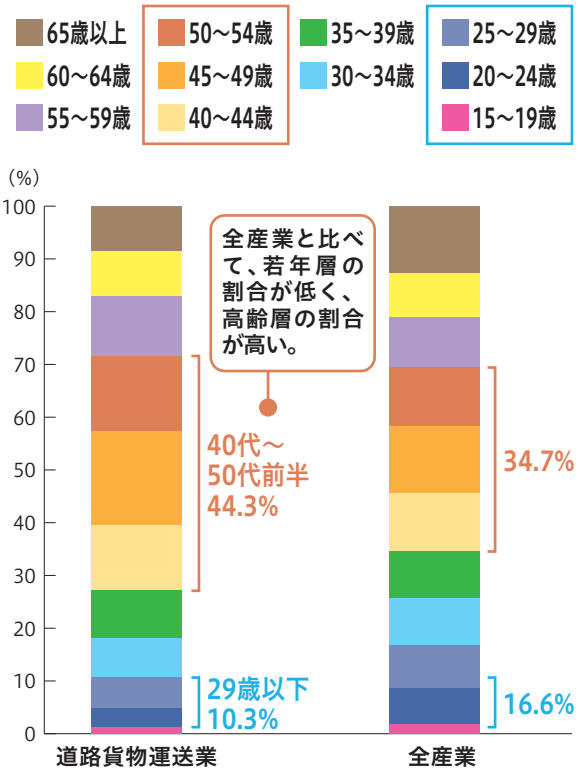
出典：厚生労働省「令和3年11月 労働経済動向調査」

■ トラック運転者の平均年齢



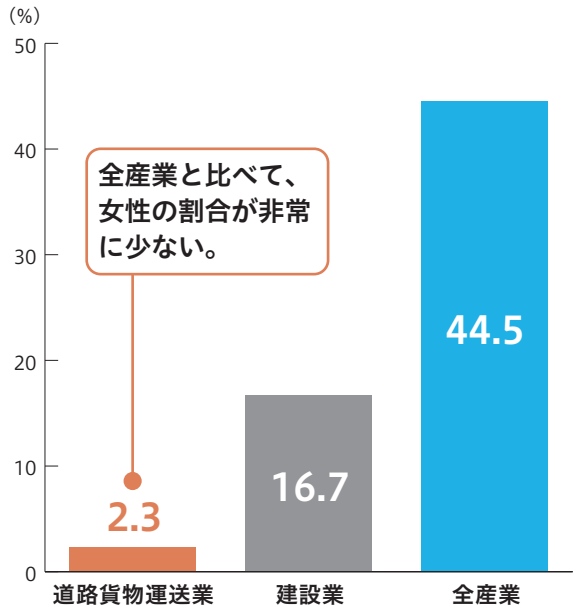
出典：厚生労働省「令和2年 賃金構造基本統計調査」

■ 就業者の年齢構成比



※トラック運転者以外の就業者も含む
出典：総務省「2020年 労働力調査」

■ 女性の進出状況（就業者に占める女性の割合）



出典：総務省「2020年 労働力調査」

具体的政策項目 二輪車の普及推進と有用性を発揮できる環境整備

情勢認識

二輪車産業の健全な発展と普及促進に向けて「二輪車産業政策ロードマップ」実現に取り組む必要がある。

問題意識

● 二輪車の普及促進や利用環境の整備と拡充に取り組む必要がある。

提 言

〈二輪車の普及推進に向けた取り組み〉

● グローバル競争力を高めるため、「車両区分」や「免許制度」の国際調和を目指し、経営者団体、関係団体、地方自治体と連携し政府に規格の統一化を求める。

● 環境対応の面から、ユーザーにとって買い替えの動機づけとなる「二輪車の最新規制適合車に対する普及促進策」の創設を求める。

● 二輪車は大規模災害時に道路が寸断された際の避難や、その後の救護活動にもその機能性を活かして有用であり、利活用する。 地協

〈利用環境の整備と拡充〉

● 二輪車駐車場の整備・拡充の実現の為 地協

- 新設または改築される駐車場への二輪車駐輪枠の設置を義務付ける。
- 駐車場整備計画・条例等の見直しを求める。
- 民間駐車場事業者に対する助成制度の整備や充実等を求める。

● 「バス専用通行帯」の都道府県ごとに異なった規制により、誤認識を誘発する状況にある。誤った通行帯を走行することなく、安全で円滑な移動となるよう「バス専用通行帯」を全国一律に通行可能となるよう対応を求める。 地協

● 車両占有面積や道路損傷度が少ない二輪車について、高速道路・有料道路料金の負担軽減を求める。 地協

4 カーボンニュートラル実現社会に向けた政策

カーボンニュートラル実現社会に向けて

2020年9月に菅政権が発足し、10月の所信表明演説にて新型コロナウイルスにより低迷した日本経済の再生を主軸とする成長戦略が示された。その後、2020年12月に「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」が策定され、2050年までに温室効果ガス実質ゼロを目指すとともに、自動車の観点では、2035年までには乗用車国内新車販売において電動車100%を実現する目標が掲げられている。

成長戦略の方向性

□ **2050年までに温室効果ガス実質ゼロ**

▶ 再生可能エネルギーの導入促進
▶ 石炭火力発電に対する政策の抜本的転換
▶ 14分野におけるグリーン成長戦略の実行計画を策定

□ **2035年までには乗用車国内新車販売で電動車100 %を実現**

※電動車の定義
電気自動車（EV）・燃料電池車（FCV）・プラグインハイブリッド車（PHV）・ハイブリッド車（HV）

▶ 今後10年、電気自動車の導入を強力に進め、電池をはじめ世界をリードする産業サプライチェーンとモビリティ社会を構築する
▶ 軽自動車や商用車等の電動化への転換については、特段の対策を講じる
▶ 蓄電池のスケール化や低価格化、リユース等に関するルール整備・標準化

2021年5月、「改正地球温暖化対策推進法」が成立し、2050年カーボンニュートラル実現は国としての目標に定められた。

■2050年カーボンニュートラルに対する自動車総連としての受け止め

2050年カーボンニュートラル実現に向け政府にて掲げられた戦略は、国内雇用維持を前提としたものであり、自動車総連として評価すべき点も見受けられると受け止める。

しかし、国民が安心して暮らし働いていくことのできる社会の実現や日本経済・産業の持続的成長に向け、警鐘を鳴らすべき点は意見具申していく。

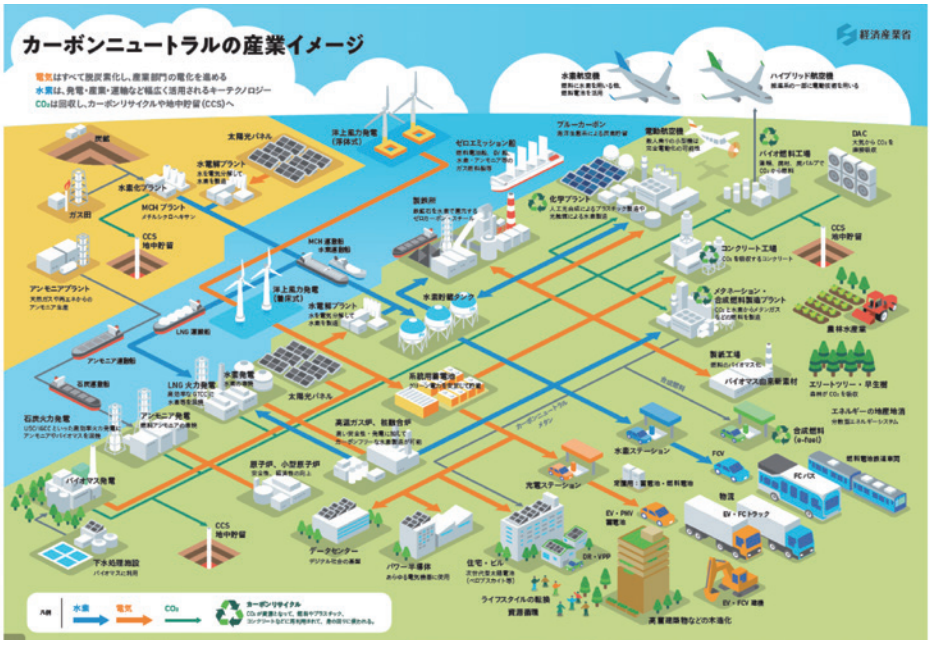
なお具体的な受け止めとしては、以下の通りである。

自動車総連の受け止め

- グリーン化に対する**日本の取り組みは諸外国と比較し大きく遅れ**を取っており、輸出比率の高い自動車産業としては、世界の潮流を踏まえると、**グローバルに取り残されないための取り組みが必要**
- **国が中心となり、産業界とも緊密に連携**をとり、欧米や中国を凌駕する税制面や助成金などの支援策を講じることが必要
- **先進環境対応車の普及は、産業の責務**
- 製品・商品軸における**日本の技術力を最大発揮し、世界をリードできる体制**が必要
- 2050年カーボンニュートラル実現には、**自動車をはじめとする運輸部門（排出量18%）だけのCO_2排出ゼロでは達成は難しい**
- CO_2排出量の39%を占める発電部門における再生可能エネルギーの活用など、**14分野のグリーン成長戦略の着実な対応が不可欠**

■カーボンニュートラルの産業イメージ

「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」を踏まえた、グリーンリカバリーを考える上での基礎となるカーボンニュートラル社会における産業のイメージ図である。
エネルギーと産業の密接さからもわかる通り、今後、産業政策とエネルギー政策の推進が重要であると言える。

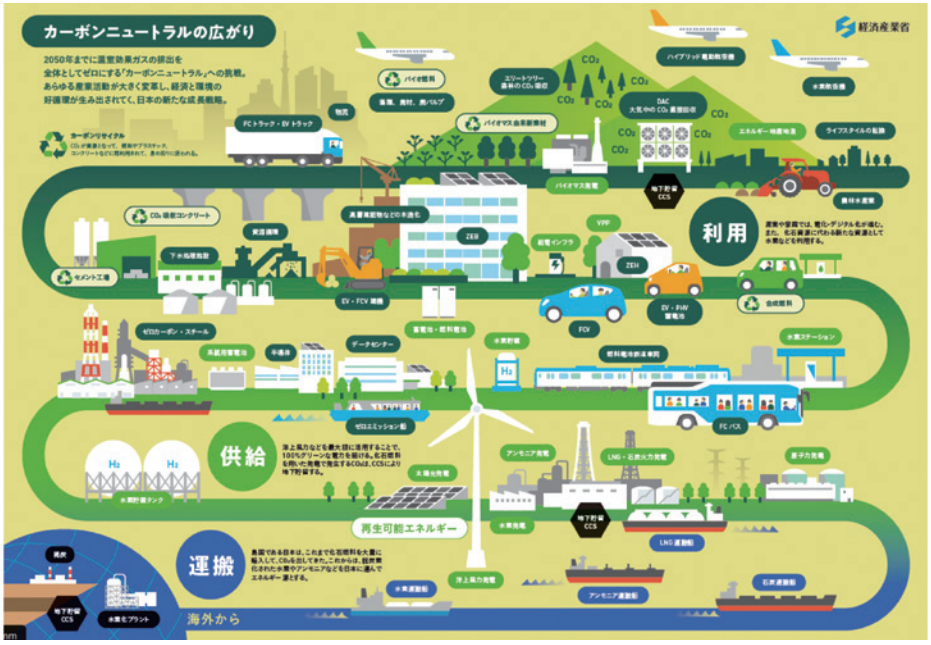


拡大図はこちらから

（引用：経済産業省ウェブサイト）

■カーボンニュートラルの広がり

カーボンニュートラルが広く浸透した社会の流れを示した図である。
産業の好循環を生み出すためには、水素などのエコエネルギーの運搬・供給・利用までを含めた全体でのサイクルの構築が重要となる。



拡大図はこちらから

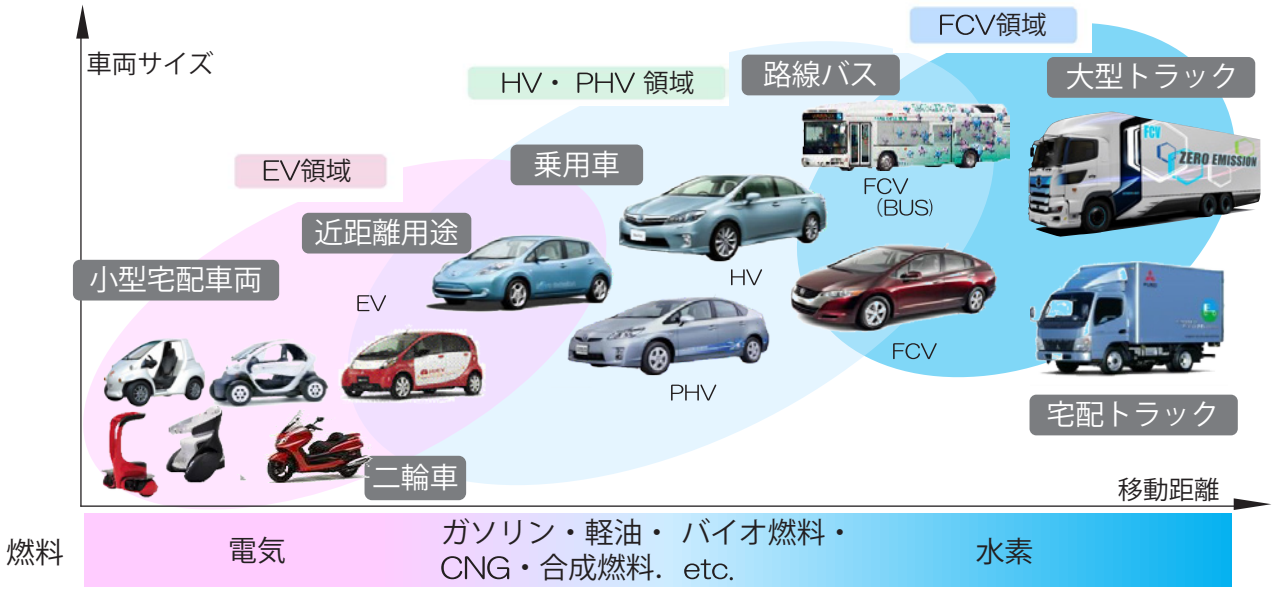
（引用：経済産業省ウェブサイト）

■電動車の特性に合わせた棲み分け

電動車には電気自動車をはじめ、燃料電池車、ハイブリッド車という大きく３つの分類がある。
近距離かつ車格の小型化が比較的容易な電気自動車から、大容量輸送に適しやすい燃料電池車など、車両サイズや移動可能距離の特性から、今後、新たなモビリティ構造への転換が予想される。
自動車総連では、こうした認識のもと、自動車イコール電気自動車のみの社会構造にはなり得ないと考えている。

電気自動車（EV）　　：短時間の充電で短中距離程度の走行
ハイブリッド車（HV・PHV）：モーターとガソリンで走行、代替燃料の技術進展がカギ
燃料電池車（FCV）　　：一度の充填で長距離走行、積載スペース確保が容易

これからの電動車の棲み分け（普及イメージ）



（出典：日本自動車工業会・経済産業省資料に基づき、自動車総連にて作成）

■自動車産業の将来発展に向けた3つの柱

カーボンニュートラル推進を自動車産業の将来発展につなげるためには、まず電動車（電気自動車・燃料電池車・ハイブリッド車）の普及促進に取り組む必要がある。一方、LCA（ライフ・サイクル・アセスメント）の観点から、発電部門の脱炭素化、すなわち水素発電をはじめとする水素事業の推進も必要不可欠である。また、二酸化炭素と水素の合成燃料である次世代燃料の活用実現も大きな可能性を秘めている。
自動車総連は、この3つの柱を全方位的に推進し、日本経済・国内産業の発展・雇用維持、グローバル競争力につなげる必要があると考える。



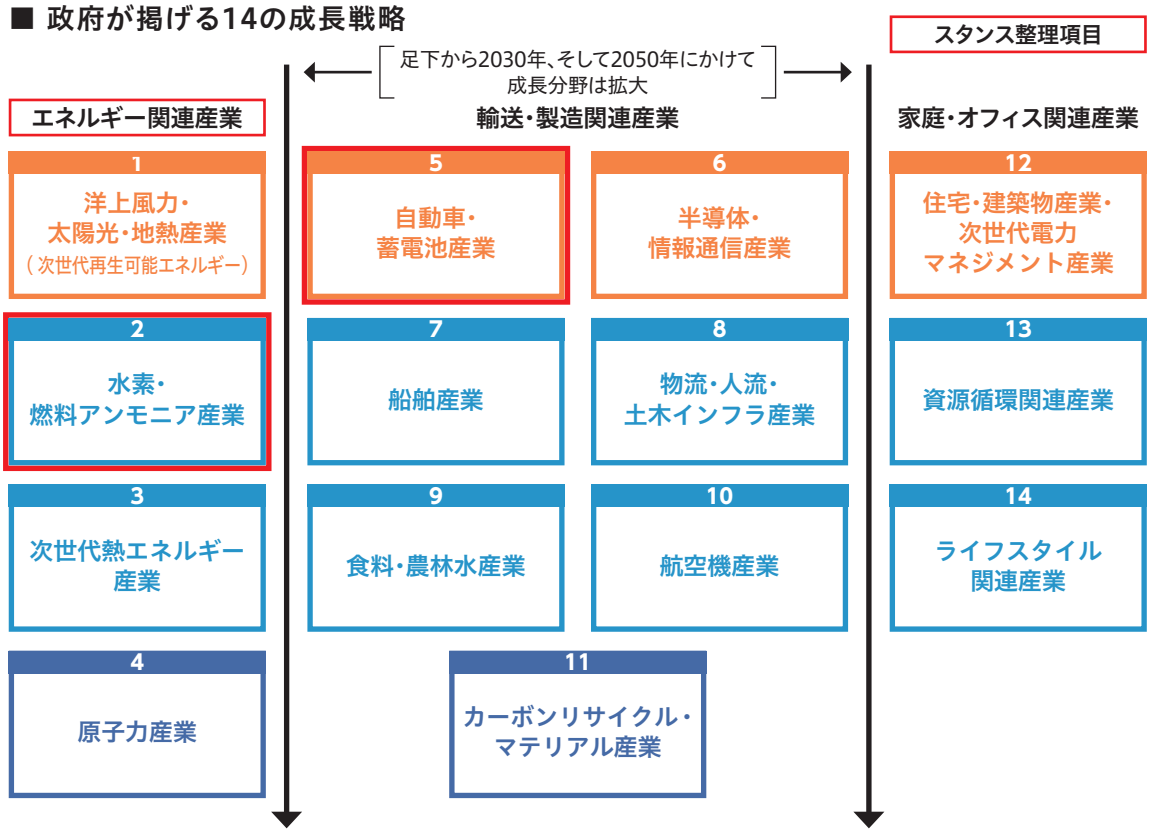
カーボンニュートラル実現のためには…

- 車両の電動化だけでは、達成困難（運輸部門のCO_2排出量17%）
- 発電部門の脱炭素化が急務（火力発電比率：日本72%・欧州37%）
- LCAの観点から、発電部門のグリーン化が進まない限り、国内での事業継続は困難
- 技術的優位性の高い「水素事業」をより向上させ、国内基盤の強化・グローバル競争力確保につなげる

■14の成長戦略における自動車産業に関わる分野

「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」において、政府は14の成長戦略を掲げている。
このうち、自動車総連では「自動車・蓄電池産業」「エネルギー関連産業」「水素産業」についてスタンスを整理し、本章「4 カーボンニュートラル実現社会に向けて」は、このスタンスに基づき、まとめたものである。

■ 政府が掲げる14の成長戦略



（出典：2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略）

KEY WORD ／ DATA

■ カーボンニュートラル

温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させることを意味する。
温室効果ガスの大半がCO_2であり、自然が吸収できない量を排出し続けている。カーボンニュートラルの達成のためには、温室効果ガスの排出量の削減・吸収作用の保全及び強化をする必要がある。

■ グリーンリカバリー

「グリーンリカバリー＝緑の復興」
新型コロナウイルス感染症の流行で冷え切った世界経済の再起をはかるのに際し、これまでの大量生産・大量消費・大量廃棄型の経済に復興するのではなく、脱炭素社会など環境問題への取り組みも合わせて行おうとするアフターコロナの政策の一つ。

■ LCA（ライフ・サイクル・アセスメント）

製品の材料製造から利用し破棄されるまでにかかる全ての二酸化炭素排出量を踏まえた環境負荷を評価する手法。いかに二酸化炭素排出量の少ない製品を生み出そうとも、その製造工程などにおいて、火力発電などにより多くの二酸化炭素を使用していては、その製品が評価されないということになる。

基本認識

職場では人手不足が見られる状況下、100年に1度の大変革期と言われるCASE／MaaSへの対応に直面し、新たなチャレンジを継続しつつ、生産性向上に資すべく労働の質を高めている中で、2020年12月「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」が政府より発表され、その対応が喫緊の課題となった。

2050年カーボンニュートラル達成に向けて、輸出比率の高い自動車産業としては、世界の潮流を踏まえると、グローバルに取り残されないための取り組みとともに、CO_2排出量の約4割を占める発電部門における再生可能エネルギーの活用など、14分野のグリーン成長戦略の着実な対応が不可欠である。そのためには産業政策とエネルギー政策が重要であることから、政府と産業界が緊密に連携をし、欧米や中国を凌駕する税制面や助成金などの支援策を講じることを求めていく。
中長期で産業の構造転換が進む中、雇用への負のインパクトを最小化するための「公正な移行」が求められている。

2050年までに温室効果ガス排出実質ゼロや2035年までに乗用車国内新車販売で電動車100%達成はもとより、第4次産業革命・CASE／MaaS・グローバル化などの潮流の中で世界をリードし発展を続けるためには、日本が標準化・技術開発でグローバル競争を勝ち抜く必要がある。
今後加速が予測される、電動車普及に向けた諸課題の解決が必要不可欠であり、官民・労使を挙げて早急に取り組む必要がある。

具体的政策項目

自動車・蓄電池産業に関する政策

①電動車の普及に向けて（インフラ整備）

情勢認識

災害による自動車の立往生が発生した場合などの対応として、ガソリン車と比べ、電気自動車は燃料補充方法について課題がある。
日本でのインフラ整備を進める上では、気象条件に加え、離島や山間部の多い国土を踏まえた道路整備が必要である。

問題意識

- 電動化を進める上で、最も時間を要し継続的な対応が求められるのがインフラ整備の充実である。併せて、インフラ整備を進めていく上では、日本の国土や、地域毎に異なる気象条件に配慮した道路整備が必要である。
- 過去に整備した設備に関しても、老朽化や更新時期を迎えており、今後は定期的なメンテナンスも含めた管理が求められている。

提　言

- 加速度的に、水素ステーション・急速充電器などの新規設置・保守の整備、並びに過去整備した設備の定期的なメンテナンスも含めた管理を求める。 地協
- 併せて、幹線道路や高速道路における非接触充電などの道路の高度化推進を求める。
- 気象条件や豪雨・豪雪災害などへの対応を踏まえた道路整備を求める。 地協
- 上記の実施にあたっては、国・地方自治体が連携し、計画的な設置を求める。 地協

②電動車の普及に向けて（環境整備・車両開発）

情勢認識

燃料電池や蓄電池の普及促進に向けた支援策などの取り組みを後押しすることを前提に、電動車の有効活用などを踏まえた、発電・備蓄・利用までの一気通貫したエネルギー政策が必要と考える。

問題意識

- 自動車産業においても、生産・輸送などの事業活動全体を通じたグリーン化は、中小企業を中心に取り組みは難航している。
- 普及に向け、特に課題の多い大型バスや軽商用車に対しては、車両開発支援や助成、税制支援など、特段の措置が必要である。

提 言

- 充放電システムや定置型蓄電池などに対する開発および普及は、スマートグリッド等の次世代エネルギー社会システムの構築に重要な役割を果たすことから、推進に向けた政策支援を求める。
- 中小企業がグリーン化に取り組む際の補助金や税優遇を求める。
- グローバル競争に打ち勝つためにも、電動車開発への財政的支援および、政策的支援を求める。
- 大型バスやトラック・軽商用車などに対しては特段の措置を講ずることを求める。

③電動車の普及に向けて（蓄電池の開発促進）

情勢認識

エンジン車と比較し、電動車の車両価格が高額な理由は、その大半が蓄電池コストと言われており、コスト削減が電動車普及のカギである。
加えて、生産に必要なレアメタルなどの原材料を安定的に確保できるよう、良好な貿易環境の構築も求められている。

問題意識

- 電動車の車両価格は、電動車にとって必要不可欠な蓄電池のコストがかさみ、高額となっている。
- 蓄電池のコストダウンや国産電池の国内外におけるシェア確保などを目的とした、国産蓄電池の開発・生産体制の構築が急務である。

提 言

- 燃料電池や蓄電池は、グリーン化の推進と産業活性化にも寄与することから、さらなる技術開発支援を求める。
- 政府が主導となり、蓄電池をはじめとする電動化に向けた開発などにおける協調領域・競争領域を定め、企業の枠を超えた取り組みの推進を求める。
- 国産蓄電池の生産体制の構築に向けては、政府による強力な設備投資支援および技術開発支援を求める。
- 併せて、蓄電池の原材料を安定的に確保できるよう政府には良好な貿易環境の構築を求める。

④電動車普及に向けて（自動車ユーザーの負担）

情勢認識

購入補助金や減免などの優遇施策は短期的には効果があるが、長期的には、国民がコスト負担できる賃金水準の確保が必要となる。
直近30年で、日本の賃金はほぼ上昇していないと言われており、G7加盟国において、上昇率は最低、OECD加盟国比較においても低位となっている。
国内で販売される電動車のコスト低減や、購入助成などの対策に加えて、2050年を待つことなく、2035年までに国民が電動車を助成なく購入できるレベルの賃金となるよう、政策的取り組みが求められている。

問題意識

- 電動車の普及は、産業の責務であるものの、車両本体価格が高額である。
- 先進環境対応による車両の高額化が進む一方で、国民がコスト負担できる賃金水準が確保できていない。

提 言

- 自家用乗用車の普及に向けては、購入補助金や減免等の税優遇を求める。 地協
- 運輸・輸送部門などの企業が、電動車を導入しやすくなるよう、購入補助金や金利政策、税優遇（車両購入費および法人税の減免等）などを求める。 地協
- 将来を見据えた、計画的な国民生活の水準引上げ（賃金上昇・最低賃金）に向けた政策的取り組みを求める。 地協
- 自動車関係諸税のあり方については、財源確保の論議、また、走行課税などの導入は断じて認めない。
- 税による先進環境対応車普及インセンティブの拡充をはかる。

⑤電動車普及に向けて（軽自動車・二輪車への対応）

情勢認識

日本国内７割の道路が、軽自動車でないとすれ違いできないとの統計もある通り、軽自動車は無くてはならない生活の足となっている。しかしながら、蓄電池のサイズ・価格の課題により、軽自動車および二輪車にマッチした電動車開発は難航している。
加えて、二輪車においては、日本固有の車両区分（原付など）を保有しており、この分野における製品開発コスト等を踏まえると、取り組みは非常に難しくなっている。
企業の動きとしては、電動二輪車および小型電動モビリティの普及を目的に2019年に本田技研工業、川崎重工業、スズキ、ヤマハ発動機の4社が交換式バッテリーコンソーシアム（SMBC）を設立した。現在、SMBCへの参画社は計21社となり、共通利用環境整備やバッテリー交換システムの国際標準化の検討を進めている。一方、政府には蓄電池の規格統一化に対する政策的支援を求めることが必要であり、この機に二輪車の免許区分を含めた車両区分の見直しも行うべきである。

問題意識

- 軽自動車は、日本の道路事情には無くてはならない生活の足であることから、電動化の加速が求められている。
- 二輪車においても、蓄電池の価格やサイズ、規格統一化、交換スポットの充実など、車両開発およびインフラ整備に課題がある。加えて、日本の二輪車は各国と異なる車両区分を要しており、グローバル競争力を阻害する開発コスト等の増加につながっている。

提 言

- グローバル競争力強化のため、蓄電池の低価格化、小型化に向けた技術開発支援を求める。
- 軽自動車・二輪車に対しては、より購入・保有がしやすくなるよう購入補助金、税優遇（購入時・保有時）を求める。 地協
- 二輪車の電動化推進に向け、蓄電池の規格統一化などの車両開発およびインフラ整備への政策的支援を求める。
- 二輪車の免許区分を含めた車両区分の見直しを求める。

具体的政策項目 産業の構造転換・雇用確保

情勢認識

各国の国土やインフラ整備状況が異なることから、将来的にも内燃機関エンジンは一定程度存在すると予測しており、すぐに内燃機関エンジンが無くなることはないと捉えている。
世界には様々なインフラ事情があるため、国内生産などに対する規制強化の際には、産業界の意見も踏まえた激変緩和措置が必要となってくる。
グリーン化の推進により、新たな事業に脚光が浴びることからもわかるように、これまでとは異なる新たな産業構造への転換が求められる可能性がある。

問題意識

- グリーン化の推進に伴う経済・社会情勢の変化は、産業構造転換をもたらす可能性が高い。
- 産業構造転換の中で、雇用へ悪影響を及ぼさないような対策（公正な移行）のため、新事業への業態移行や労働移動を支援できる税制面での支援に加え、職業訓練などの体制仕組みづくりが必要である。

提 言

- 中長期で産業構造転換が進む中、雇用への悪影響を及ぼさないよう必要な対策（公正な移行）として、業態移行や労働移動を支援できる体制や仕組みづくりを求める。
- 急速なグリーン化の推進は、内燃機関エンジン関連事業など、特定の事業に対する多大な影響が推測されることから、規制強化の際は産業界の意見も踏まえた激変緩和措置を求める。 地協
- 目指す低炭素社会の全体の姿・方向性について、国民的な合意形成を行うとともに、特定の業界に留まらない政策インセンティブの導入などを求める。 地協

KEY WORD ／ DATA

■ 公正な移行（Just Transition）

気候変動対応やＤＸ（デジタルトランスフォーメーション）の進展をはじめとする経済・社会の移行期に生じる負のインパクトを最小化するための考え方。国際労働組合総連合（ＩＴＵＣ）や国際労働機関（ＩＬＯ）などが提唱し、温暖化防止パリ協定をはじめ、日本政府「パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略」、G7 やG20の共同声明、国連の関係機関の政策文書などにも取り入れられている。公正な移行を確保するためには、産業構造の転換などによる地域経済や雇用への負の影響を予測し、社会対話を前提として必要な施策を講じることが求められる。

具体的政策項目

エネルギー関連産業に関する政策

①今後のエネルギー利用について

情勢認識

火力発電比率の高い日本のエネルギー構成比率を踏まえると、LCAやESGなどの観点から、中長期的にものづくり産業の国内事業継続に支障をきたしかねない。
自工会によれば、カーボンニュートラルに向けて取り組むにあたっては、国内における火力発電への偏重が是正されない限り、「約15兆円の経済影響、最大100万人規模の国内雇用に影響を及ぼす」と指摘している。
2021年10月、政府は第6次エネルギー基本計画を決定し、2030年における再生可能エネルギーの割合を前回策定時より増加させた（22-24%　→　36-38%）。
一方、原子力発電所の建て替えや新設については基本計画に盛り込まれなかった。
政府の「GX（グリーントランスフォーメーション）実行会議」にて、岸田首相は将来的な電力の安定供給のため、2023年夏以降、既に審査に合格済の7基の原子力発電を追加で順次再稼働させる方針を表明した（2022年11月現在で再稼働の原子力発電は10基。このうち7基が稼働。）。
また、原子力発電の60年を超える稼働を可能とする等が論議されている。

問題意識

- ものづくり産業が引き続き国内で事業継続を行えるよう、エネルギー供給体制の見直しと、諸外国や各企業におけるLCAやESGなどの動きを注視していく必要がある。
- 短期的には安価かつ安定的なエネルギー供給をはかるための政策が必要である。
- 中長期的には原子力エネルギーに対する依存度を低減し、最終的には再生可能エネルギーを主軸としたエネルギー供給体制の構築が必要である。

提 言

- 経済活動に必要な安価で安定的な電力確保を前提とし、再生可能エネルギーの積極的な利用を含め、バランスのとれたエネルギー供給体制構築の戦略整備を求める。
- 製造工程などに対する規制強化の導入にあたっては、国内事業継続に支障をきたす等、諸外国への事業移管が加速する懸念を排した対応を求める。
- 同時に、日本が誇る先進技術（二酸化炭素排出量が著しく少ない高効率石炭火力発電技術など）を、新たな競争力の源泉とし国内基盤強化につなげる推進も求める。
- 再生可能エネルギーを有効活用する為のインフラ整備や、実施に必要な法改正、取り組みスケジュールの明確化を求める。 地協

KEY WORD ／ DATA

■ ESG（Environment:環境/Social:社会/Governance:ガバナンス）

企業または企業への投資の持続可能性と社会的影響を測定する3つの中心的な要素

②水素について

情勢認識

水素はカーボンニュートラル実現の中枢を担う次世代エネルギー源である。
水素は国内生成が可能であり、日本の輸入依存度低減に資するほか、発電エネルギーや車や船、飛行機の燃料としても利用可能である等、利活用の幅が広く、今後の経済成長には欠かせない。
日本の新たな経済成長の源泉として、グローバル競争力強化につながるエネルギー事業といえる。

問題意識

- 「クリーンエネルギー戦略中間整理（2022年5月公表）」では、水素供給価格を現在の価格の1/3（2030年）、1/5（2050年）にすることが目標として掲げられた。現在、水素・アンモニアの供給コストと化石燃料との価格差を補填する補助金の検討も行われている。今後の動向を注視すると共に、輸出産業の国内事業継続を守り、経済成長・グローバル競争力確保のため、コスト低減の取り組みを加速させるべきである。
- 広く水素が利用され、スケールメリットとして活かせるよう、水素利用コスト低減に資する支援が必要である。

提 言

- 世界をリードする水素社会を国内にて構築するためには、インフラ整備をはじめとする水素の普及拡大が急務であり、水素利用コスト低減に資する支援を求める。
- 水素発電タービンやFCトラック・水素運搬船など、国際的に技術先行している分野に対する開発支援を求める。
- グローバル競争に打ち勝つべく、日本の技術の優位性を活かせる国際標準化の取り組みを求める。
- 国策の重点取り組みとして、世界に先んじた技術開発を推進すべくスピード感を持った取り組みを求める。

③次世代燃料（e-fuel）について

情勢認識

合成燃料のひとつである次世代燃料（e-fuel）は、二酸化炭素の吸収特性などから、水素同様に脱炭素社会実現に向け期待される効果的な燃料である。グローバルスタンダードをリードするためには、より早くその革新的技術開発に取り組むことが求められる。

「骨太の方針（2022年6月）」に、「自動車については、将来の合成燃料の内燃機関への利用も見据え、2035年までに新車販売でいわゆる電動車（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）100%とする目標等に向けて、蓄電池の大規模投資促進等や車両の購入支援、充電・充てんインフラの整備等による集中的な導入をはかるとともに、中小サプライヤー等の業態転換を促す。」という記載がなされ、合成燃料についての言及が初めてなされた。経済産業省は、合成燃料（e-fuel）の導入促進に向けた官民協議会を立ち上げ、2023年夏にも自動車等のモビリティ向けのロードマップを策定する予定である。

問題意識

- 次世代燃料（e-fuel）について認知度が低い。EV化を主軸とするEU諸国では、e-fuelをエコエネルギーと認めない動きがある。
- 次世代燃料（e-fuel）の技術革新を日本がリードすることで、国益につなげ、経済成長と国民の幸福度向上を目指す必要がある。

提　言

- e-fuelが幅広く利用される社会の構築を求める（合成・運搬・利用）。
- e-fuelを効率的に合成・利用するための研究開発支援を求める。
- 合成燃料製造プラントや合成燃料ステーションなどの、e-fuel供給体制整備に対する支援を求める。
- 政府には、グローバル競争に打ち勝つために、日本の技術力が生かせる体制と仕組みを求める。そのためには、政府が主導となって各産業間の連携強化ならびに専門性を活かした技術革新に取り組む必要がある。

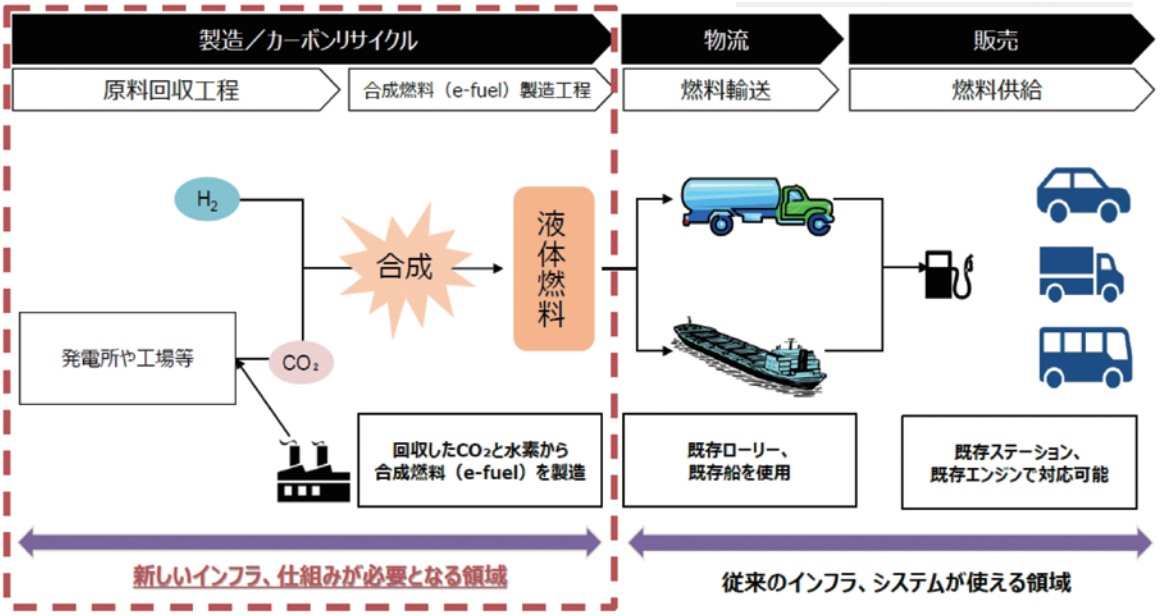
KEY WORD ／ DATA

■ e-fuel（イーフューエル）

二酸化炭素と水素による合成液体燃料。e-fuel生成に使用する二酸化炭素は大気中あるいは工場などで排出されたものであり、水素も再生可能エネルギーに由来するカーボンフリーなものであることが条件とされる。二酸化炭素の排出と吸収が同じとなりカーボンニュートラルが実現できる燃料であり、加えて、ガソリンやディーゼルと混合使用可能であることから、自動車産業が高く注目している燃料である。

活用のメリットは、ガソリン・ディーゼル等の混合利用はもちろん代替燃料となることに加え、飛行機や船、工作機などの幅広い動力源に対して利用可能。石油供給網などの既存インフラを活用した事業展開も可能となる。

■ e-fuelの合成・運搬・利用イメージ図



出典：経済産業省_第3回 モビリティの構造変化と2030年以降に向けた自動車政策の方向性に関する検討会

具体的政策項目　次世代エネルギー社会の構築

情勢認識

国内のグリーン・ジョブの創出と低炭素社会への移行に伴う経済・社会情勢の変化が雇用に悪影響を与えないための対策（公正な移行）を講じる必要がある。

問題意識

- エネルギー政策の見直しにより、国内産業の競争力低下や空洞化、国内雇用への悪影響を引き起こすことを回避する必要がある。
- エネルギー政策の見直しは、様々な形での産業構造転換をもたらす可能性が高いことから、低炭素社会への移行に伴う経済・社会情勢の変化が雇用に悪影響を与えないための対策（公正な移行）をこれまで以上に講じなければならない。

提　言

〈自動車関連エネルギー政策〉

- 燃料電池自動車、電気自動車、ハイブリッド車、天然ガス自動車等のクリーンエネルギー自動車や燃費効率の高いディーゼルエンジン等の開発・普及促進のための支援を行う。
- スマートグリッド等の次世代エネルギー社会システムの構築に重要な役割を果たす次世代自動車（ハイブリッド車、電気自動車、プラグイン・ハイブリッド自動車等）を活用した、充放電システムや定置型蓄電池等に対する開発および導入への支援を推進する。
- 水素社会に向け、水素供給源・供給設備に関する技術開発や水素スタンド等のインフラ整備に対する支援を継続・拡充するとともに、必要な規制の見直しを進める。
- 燃料電池は、クリーンエネルギーであると同時に、分散型電源の普及や産業活性化にも寄与することから、さらなる技術開発を進めるとともに、安全性・耐久性等の技術基準を整備して可能な限り前倒しで広く本格導入を行う。また、家庭用定置型燃料電池の普及促進のために、補助金を拡充する。

〈その他、エネルギー政策〉

- 原子力関係産業では、中長期的に原子力エネルギーに対する依存度を低減していく中で、一定の産業構造変化が不可避であることから、技術者の育成確保と並行し、「公正な移行」のための教育訓練などの支援を行う。
- 再生可能エネルギー・自家発電設備といった分散型エネルギーと大規模電源が相互に補完的な役割を果たす新しい電力供給体制を社会システムとして海外展開し、関連産業の振興と新規雇用の創出を支援する。
- 再生可能エネルギー事業を展開するにあたっては、大型蓄電システムの商用化に向けた取り組みを推進する。
- 我が国は、優れた石炭利用技術をはじめ、世界最高水準のエネルギー利活用技術を有していることから、知的財産保護などに留意しつつ海外においてこれらを活用し、世界規模での地球温暖化防止に貢献するとともに、産業発展と雇用増大につなげる。

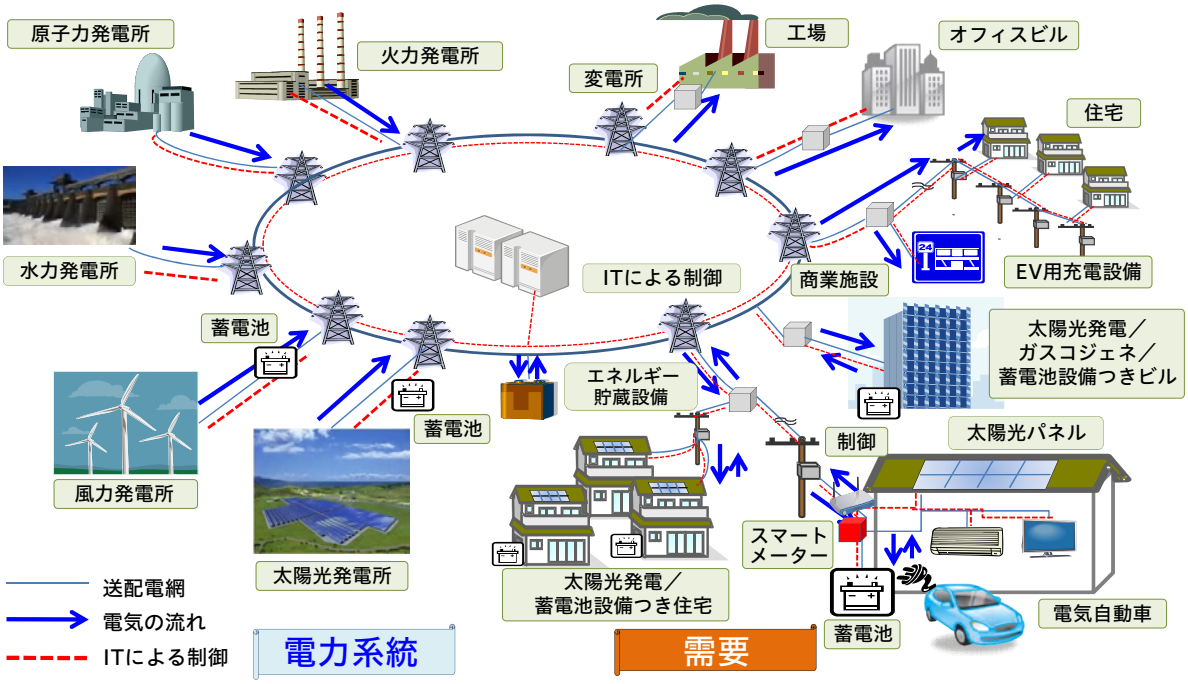
KEY WORD ／ DATA

■ 燃料電池自動車

燃料電池自動車（Fuel Cell Vehicle）は、燃料電池を搭載した自動車で、水素と酸素の化学反応で得られる電気でモーターを駆動させる。排出されるのは水だけで、CO_2やNOx、SOxなどの 温室効果ガス・大気汚染物質が排出されないため「究極のエコカー」とも言われている。

■ スマートグリッド（次世代送電網）

電力の流れを供給側・需要側の両方から制御し、最適化できる送電網のこと。太陽光発電等の出力が不安定な再生可能エネルギーの導入拡大に対応するもので、自律的に電力の需給バランスを調整し、省エネや安定的な電力供給を実現する。電気自動車普及のためのインフラ整備というメリットがある。



出典：経済産業省資料

■ 再生可能エネルギー

石油・石炭などの限りがあるエネルギー資源に対し、太陽光や太陽熱、水力、風力、バイオマス、地熱などのエネルギーは、一度利用しても比較的短期間に再生が可能であり、資源が枯渇しないエネルギーのこと。

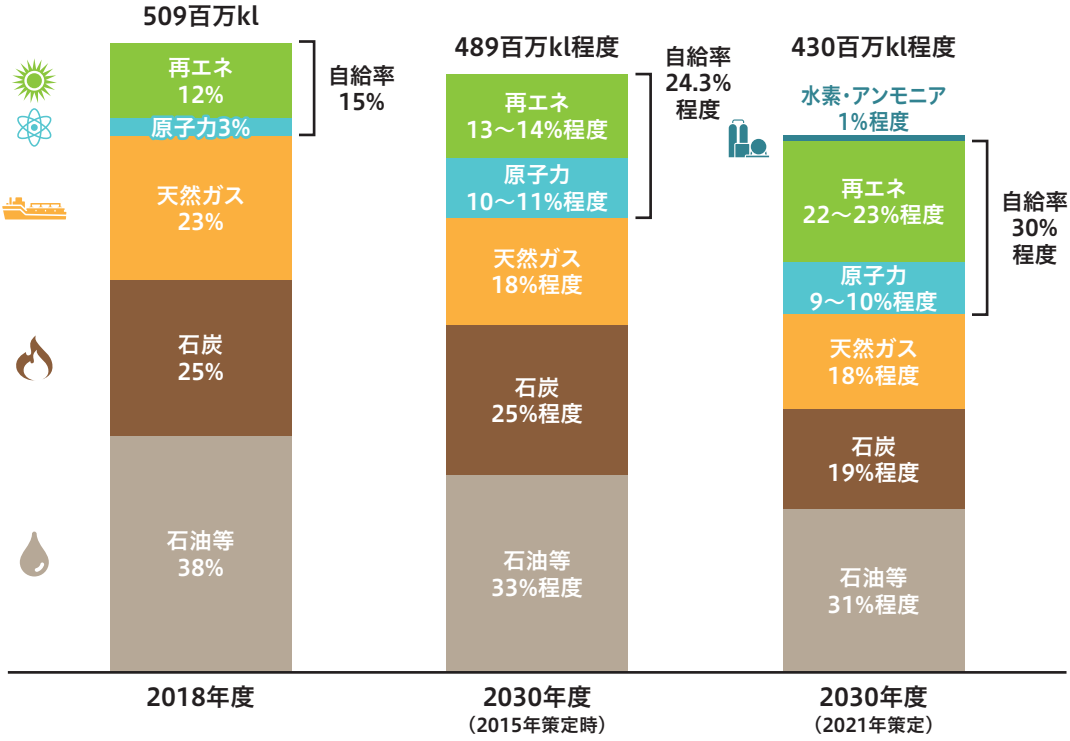
■ バイオマス

再生可能な、生物由来の有機性資源で化石資源を除いたもの。自然エネルギーの一種であり、有機物で構成されているため、燃料として利用できる。

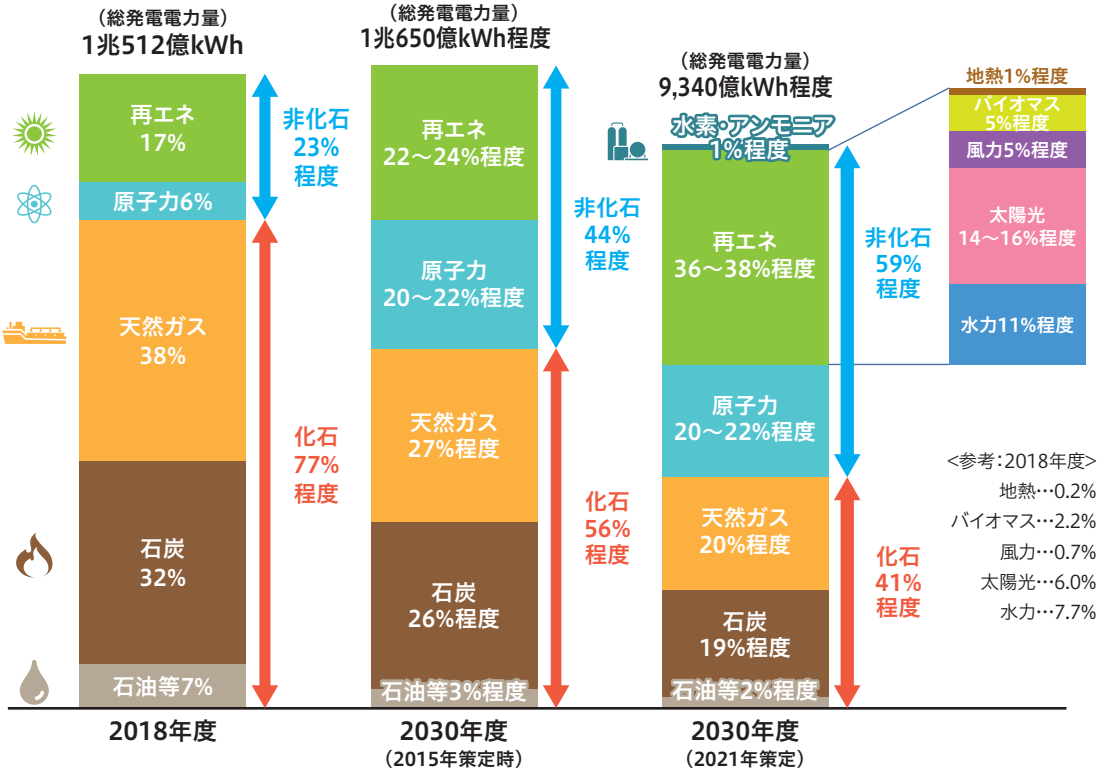
KEY WORD ／ DATA

■ 2030年度に向けたエネルギーミックス（一次エネルギー供給と電源構成）

一次エネルギー供給



電源構成



※四捨五入の関係上、合計が100%にならない場合があります。
出典：資源エネルギー庁「2030年度におけるエネルギー需給の見通し（令和3年10月）」/「日本のエネルギー2020」より自動車総連にて作成

具体的政策項目 環境対策の推進

情勢認識

温室効果ガス排出量の削減目標について、日本政府は2050年カーボンニュートラルと整合的で野心的な目標として、「2030年度に2013年度から46%削減することを目指すこと、さらに50%の高みに向け挑戦を続けること」を表明している。2021年10月に発表された第6次エネルギー基本計画における2030年の電源構成では再生エネルギーの割合を前回策定時より更に増やすとともに、原子力発電の再稼働も前提となっている。自動車産業としては、自動車製造工程からの2020年度のCO_2排出実績は520万トン-CO_2と温室効果ガス削減目標を2019年に達成した後も、更なるCO_2削減に取り組んでいる。

問題意識

● 地球温暖化対策計画の着実な推進・実行をはかる必要がある。

提 言

● 我が国が目指す脱炭素社会の全体の姿、方向性について、国民的な合意形成を行う。

● 温室効果ガス排出量削減の中期目標達成に向けた基本計画・中長期ロードマップの策定・見直しにあたっては、省エネ技術の革新、エネルギーの安定供給・安全保障、産業競争力の強化を促し、結果として経済的発展につながる環境と経済の両立を実現させる。

● グリーン化の推進に伴う経済・社会情勢の変化は、産業構造転換をもたらす可能性が高いことから、雇用への悪影響を及ぼさないよう必要な対策（公正な移行）を講ずる。

問題意識

● 実効性のある国際的枠組み構築をはかる必要がある。

提 言

● NDC（自国の決定する貢献）として国連に提出した「2030年度までに2013年度比46%減」の達成に向けて着実に取り組む。

● SDGs（持続可能な開発目標）の目標達成と、「パリ協定」の具体的な国際ルール構築および、すべての参加国の署名に向けて主導的な役割を発揮するとともに、CCS（CO_2を回収・貯留する技術）や植物等の品種改良を含め長期的視野に立った「緩和」や「適応」に関する技術の研究開発や実用化を推進する。また、企業が中長期にわたりエネルギーや環境に関する事業に安心して投資できるような環境整備を行う。

問題意識

● 排出量取引制度についての十分な議論の実施が求められている。

提 言

● 国境炭素税については、世界貿易機関（WTO）のルールに沿い、すべての排出国が参加できる枠組みとした上で、環境対策と経済成長に資することをベースとする。

● 世界的な温室効果ガスの削減・抑制を促進するため、JCM（二国間クレジット制度）を活用した削減努力を国際的に発信する。

● 国内排出量取引を検討する場合、企業間の取引のみならず、都市間、地域間の取引についても検討し、日本国内における環境負荷の均衡をはかるとともに、緑化保全を推進する。

● 一律的な総量規制を行わず、これまで培ってきた日本の誇る省エネ先進技術や取り組みを反映できる仕組みとする。

問題意識

● 運輸部門での温室効果ガス排出削減の取り組みを進めるため、環境対策に関連した技術・事業・産業への支援を強化するべきである。

提 言

● 脱炭素社会の実現や新エネルギー政策の推進に向けてグローバル市場で日本車の環境技術の優位性を確保する。

● 低燃費・低排出ガス車および次世代自動車の普及拡大に向けた各種助成措置や優遇税制等を拡充する。

● 代替フロンの段階的削減に対応する観点から、安全かつ安価なノンフロン冷媒および対応機材の開発・普及を推進するとともに、その導入支援策を強化する。

KEY WORD ／ DATA

■ パリ協定について

パリ協定（2015年11月採択）のポイント

・京都議定書に代わる2020年以降の新たな温室効果ガス削減の枠組みとしてCOP21で採決
・途上国を含む主要排出国すべてが、行動義務を負う
・産業革命以前に比べ2℃より十分低く保つとともに、1.5℃に抑えるよう努力
・すべての締約国が削減目標を提出し５年毎に更新
・すべての締約国が長期低排出発展戦略（長期戦略）を作成・通報するよう努力

〈日本の長期低排出発展戦略「パリ協定長期成長戦略」〉

パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略（2019年6月国連提出）のポイント

・今世紀後半のできるだけ早期に、温室効果ガスの排出が実質ゼロである「脱炭素社会」を目指す
・「環境と成長の好循環」の実現を目指し、以下に取り組む
　1 イノベーションの推進
　2 グリーン・ファイナンスの推進
　3 ビジネス主導の国際展開・国際協力

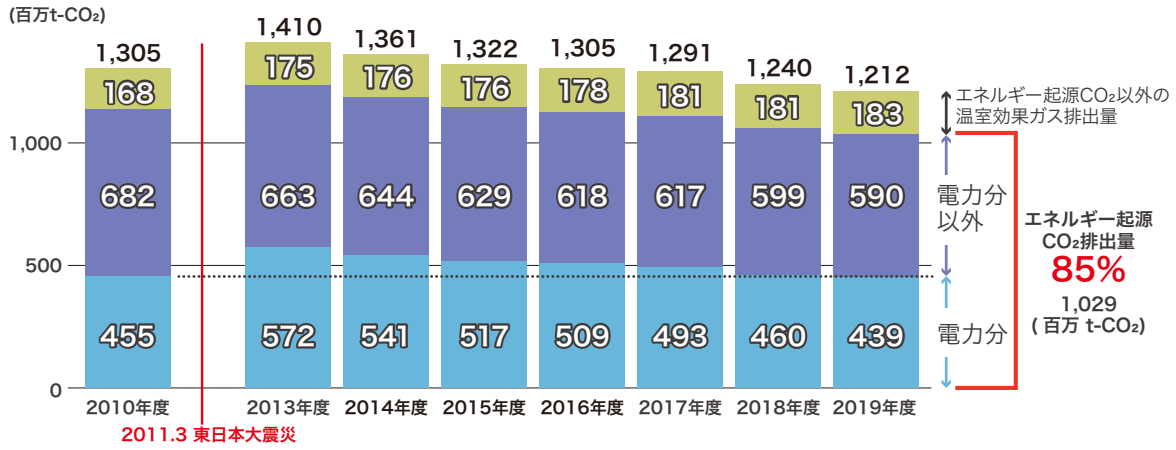
■ 主要国の2030年における温室効果ガス削減目標

※日本のみ年度

国名	1990年比	2005年比	2013年比
日本※	―	―	削減目標 **▲46.0%**
米国	―	削減目標 **▲50~52%**	▲45.1~47.3%
EU	削減目標 **少なくとも▲55%**	―	少なくとも▲44.1%
中国	・2030年までに**2005年比でGDP当たりの**二酸化炭素排出を**▲65%** ・2030年までに二酸化炭素排出のピークを達成		
韓国	・**2018年比40%削減**　※（2021年11月1日COP26での表明）		

参考：2021年11月までに、各国がUNFCCC（気候変動に関する国際連合枠組条約）に提出したNDC（自国の決定する貢献）に基づき作成
（経済産業省 産業技術環境局より入手）

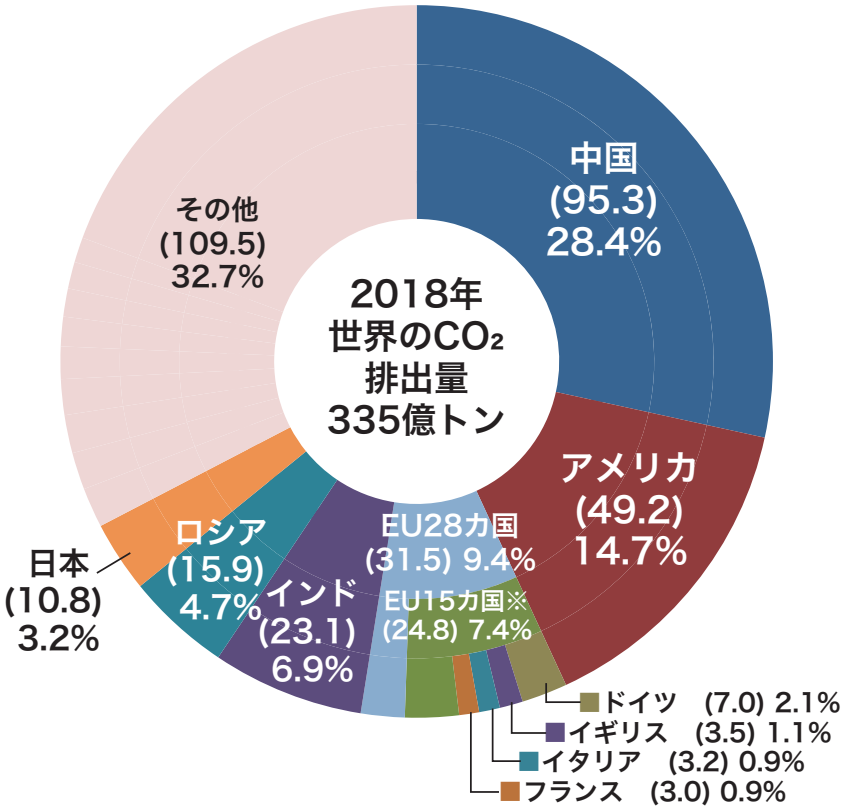
■ 日本の温室効果ガス排出量の推移



出典：総合エネルギー統計、日本の温室効果ガス排出量の算定結果（環境省）を基に作成

温室効果ガス：CO_2、メタン、一酸化二窒素、ハイドロフルオロカーボン類、パーフルオロカーボン類、六フッ化硫黄の６種類。

■ 世界のCO_2排出量



出典：IEA「CO_2 Emissions from Fuel Combustion Highlights 2020」
※エネルギー起源CO_2のみ
※（排出量）単位：億トンCO_2
※EU15カ国は、COP3（京都会議）開催時点での加盟国である。
※四捨五入のため、各国の排出量の合計は世界の総排出量と一致しないことがある。

出典：資源エネルギー庁「日本のエネルギー2021」

Ⅱ 自動車関係政策

1 道路交通政策

基本認識

国民にとって、交通は衣食住に次ぐ生活上の基礎的条件であり、誰もが自由で安全な移動を享受できる社会の実現を目指すことが求められている。また、2022年4月に道路交通法改正案が衆議院で可決、電動キックボードは2年以内に新しい車両区分「特定小型原付自転車」として公道走行が可能となる。

近年の交通事故情勢を見れば、シートベルト着用率の向上や道路交通法の改正、車両の安全性能の向上等により、2021年中の交通事故死者数は2,636人と、統計開始以降最少となった。しかしながら、多くの尊い命が失われていることに変わりなく、飲酒運転等の悪質・危険な運転による重大な交通事故も、依然として後を絶たない状況である。

また、交通事故負傷者数は約36.1万人、交通事故件数は約30.5万件と年々減少傾向にあるものの、その数は多い（2021年データ）。人・車・交通環境ともに継続した交通安全対策を行うことで、より安心・安全な交通社会を築いていくことは自動車産業に携わる者の責務である。

国の交通に関する基本方針である「交通政策基本法」は、基本理念および交通に関する施策の基本となる事項が定められている。この中で、交通に関する施策の推進は、徒歩、自転車、自動車、鉄道、船、航空機等が適性に応じて適切に役割分担と連携強化を行うことが定められている。また、同法に基づき2021年5月に閣議決定された「交通政策基本計画」では、「誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保」、「我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化」、「災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現」の3つについて、環境変化を踏まえ今後政府が講ずべき交通に関する方針および施策を定めている。今後については、本基本計画に掲げられた施策や数値目標の進捗状況のフォローアップを適切に行い、地域独自の魅力あるまちづくり・地方経済活性化と一体的に実行していく必要がある。

具体的政策項目　安全・安心な交通社会の実現

情勢認識

交通事故死傷者ゼロを目指して、人・車・交通環境すべての安全対策を推進し、より安全・安心な交通社会を実現する。

問題意識

● すべての世代に対する交通安全教育や、バスドライバーの過剰勤務対策につながる政策が必要である。

提　言

● 交通安全対策の推進に向け、逆走行為を感知し停止させるといった装置の装着義務付けへとつながる法整備や、装着の購入助成制度を求める。

● 幼児から高齢者に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う。　地協

● 交通政策基本計画と整合のとれた自転車活用推進計画を定め、自転車利用者に対しては、走行ルールやマナーの向上を徹底するとともに、自動車との共存を前提に、相互の特性の理解を深めることで、事故防止に努める。また児童・生徒に対しては、将来の運転者教育の基礎として自転車の安全利用を啓発する。　地協

● 二輪車普及とその交通安全促進に向け、二輪車用エアバッグ付ウェアといった安全支援機器や、渋滞緩和につながる二輪車用ETC設備等の購入助成制度を求めるとともに、二輪車と四輪車の特性の違いについて理解を深める講習等による安全運転の啓発を働きかける。

● より安全な交通社会の実現に向け、運転マナー講習や交通安全教育を学校の必須科目として実施することを地方自治体に求めていく。　地協

● 高齢者のみならず、すべての歩行者とドライバーが安全に移動できる交通社会を実現するために、サポカーをはじめとする先進安全技術搭載車両の購入助成制度を事業用車両に限定することなく求めるとともに、普及に向けた啓発に取り組む。

● 二連節バスでの運行導入等によりドライバーの負担軽減に取り組む企業への補助金創設を求める。

具体的政策項目　「まちづくり」における交通事故抑制の道路整備を推進

情勢認識

まちづくりにおける交通事故抑制のポイントを明確にし、そのまちの交通事情に合ったまちづくりが必要である。

問題意識

● 歩行者やドライバーなどが安心できる交通環境のために、標識の視認性向上、高機能舗装、電線の地中埋設化等、交通事故を予防する施策の推進をはかる。

提 言

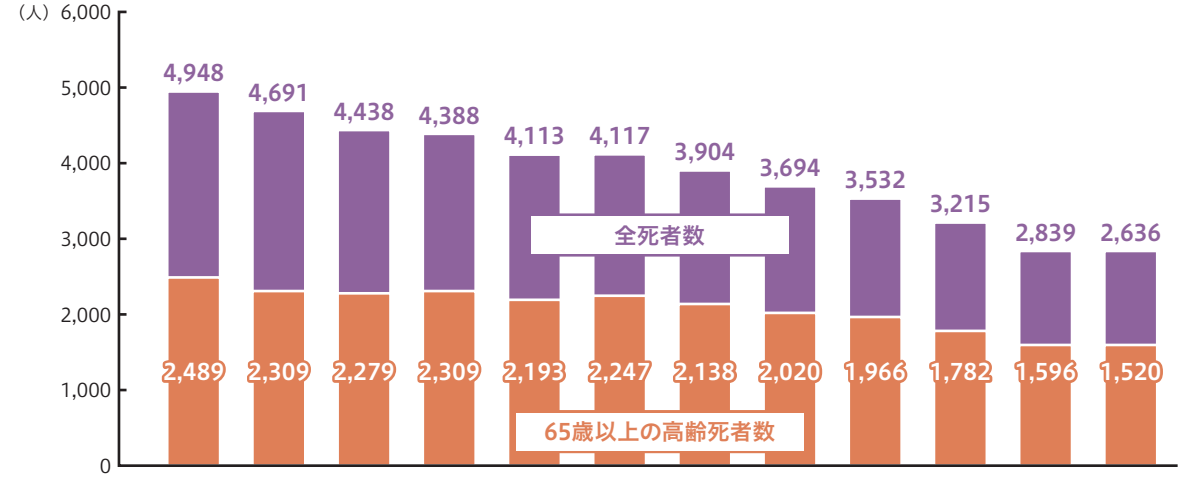
● 対策が必要とされた危険な通学路を初めとし、歩道整備等の安全対策を推進する。 地協

● 道路拡張を含めた自転車専用道路や駐輪場の整備という基盤整備を引き続き進めるとともに、自転車・特定小型原動機付自転車（電動キックボード）・歩行者が共存できるような道路環境を推進する。 地協

● 歩車分離の推進や、生活道路における最高速度制限や主要幹線道路における最低速度制限を設けることで、道路性能に応じた明確な機能分けを行い、より安全で環境にやさしく経済的な道路交通社会の実現をはかる。 地協

KEY WORD ／ DATA

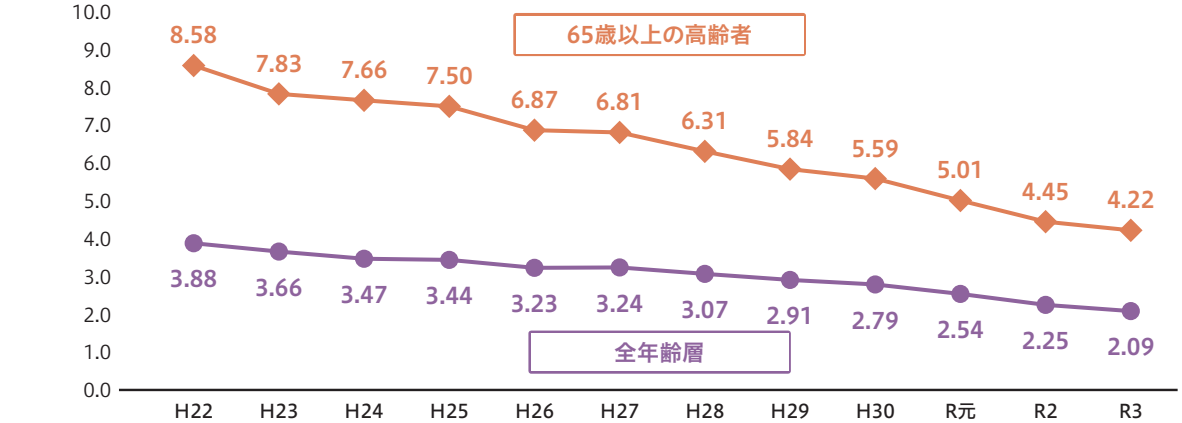
■ 交通事故死者数の推移



高齢者の割合	50.3%	49.2%	51.4%	52.6%	53.3%	54.6%	54.8%	54.7%	55.7%	55.4%	56.2%	57.7%

出典：警察庁交通局「令和3年における交通事故の発生状況等について」

■ 交通事故死者数の推移（人口10万人当たり）



（注）・算出に用いた令和３年の高齢者死者数は、交通事故日報集計システムにより集計された速報値（12月末現在）。
・算出に用いた人口は、各年の前年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」（各年10月１日現在人口（補間補正を行っていないもの））による。

出典：警察庁「道路の交通に関する統計/交通事故死者数について　高齢者（65歳以上）死者数の推移」データより自動車総連にて作成

具体的政策項目　次世代技術の普及に向けた政策

情勢認識

誰もが自由で安全な移動を享受できる社会の実現に向けて、技術革新のみならず社会インフラの整備や自動運転車などの次世代技術搭載車の普及と、積極的な技術開発や設備投資につなげる必要がある。

問題意識

● 社会インフラの整備や各種インセンティブを必要に応じて政府に求める。

提　言

● より安全な交通社会の実現に向けた自動運転車普及のため、自動運転レベル3～5に対応した車両に関し、自家用車・営業車問わず購入助成制度を求める。

● 高齢者の交通事故抑止に向けた活動に加え、年齢を問わずすべての歩行者とドライバーが安全に移動できる交通社会を実現するために、サポカーをはじめとする先進安全技術搭載車両及び先進予防安全機器の購入助成制度を事業用車両に限定することなく求めるとともに、普及に向けた啓発に取り組む。

KEY WORD ／ DATA

■ 自動運転技術

● 自動運転技術は、交通事故低減、渋滞の解消・緩和、環境負荷の低減など、社会経済的な効果や高齢者等の移動支援、運転の快適性の向上等を目的として、各国、各企業・団体が研究、開発を進めている。自動運転には、すべての運転モードをシステムが担う完全自動運転システムから、一部の運転モードのみ（高速走行時の加減速のみ等）をシステムが担う安全運転支援システムまでのレベル分けがされている。

運転自動化レベルの定義の概要

レベル	概要	操縦※の主体
運転者が一部またはすべての動的運転タスクを実行		
レベル0	● 運転者がすべての動的運転タスクを実行	運転者
レベル1	● システムが縦方向または横方向のいずれかの車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行	運転者
レベル2	● システムが縦方向および横方向両方の車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行	運転者
自動運転システムが（作動時は）すべての動的運転タスクを実行		
レベル3	● システムがすべての動的運転タスクを限定領域において実行 ● 作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に適切に応答	システム（作動継続が困難な場合は運転者）
レベル4	● システムがすべての動的運転タスクおよび作動継続が困難な場合への応答を限定領域において実行	システム
レベル5	● システムがすべての動的運転タスクおよび作動継続が困難な場合への応答を無制限に（すなわち、限定領域内ではない）実行	システム

※認知、予測、判断および操作を行うこと

出典：官民ITS構想・ロードマップ2020

具体的政策項目　安全な車両・装備の研究開発・実用化・普及の促進

情勢認識

企業の枠組みを超えた団体においても、安全技術向上の研究や安全教育活動が取り組まれている。
また、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置等を搭載した車（安全運転サポート車）「セーフティ・サポートカーＳ（サポカーＳ）」、衝突被害軽減ブレーキを搭載した車「セーフティ・サポートカー（サポカー）」等の普及などが進んでいる。

問題意識

- 交通安全社会の実現に向けた各種情報の連携が求められている。
- 安全装備搭載車の普及と機能の理解促進に取り組む必要がある。
- 安全な車両・装備の新たな研究開発を促進する施策が必要である。

提　言

- 事故情報の収集を行うとともに、その分析結果を行政や自動車メーカー等に積極的にフィードバックを求める。
- 運転者の安全意識向上や万が一の事故の際の記録として、ドライブレコーダーの普及促進をはかるべく、システムの有効性の周知や購入インセンティブの導入を事業用車両に限定することなく求める。
- なお、記録データは、プライバシー保護の上、事故の再発防止や交通安全教育に活用する。
- 先進安全技術搭載車両が増える中、その技術を過信しないよう、安全装備・システムの特性や限界を分かりやすく周知し、正しい使用方法の理解促進に努める。
- すべての年齢を対象としたサポカー補助金の創設を求める。
- 飲酒運転を検知できる車両開発等、飲酒運転防止に取り組む事業者への補助などのインセンティブを求める。

KEY WORD ／ DATA

■ セーフティ・サポートカーS（略称：サポカーS）の定義

ワイド	サポカーS ワイド Safety Support Car S	自動ブレーキ（対歩行者）、ペダル踏み間違い時加速抑制装置※1 車線逸脱警報※2、先進ライト※3
ベーシック＋	サポカーS ベーシック＋ Safety Support Car S	自動ブレーキ（対車両）、ペダル踏み間違い時加速抑制装置※1
ベーシック	サポカーS ベーシック Safety Support Car S	低速自動ブレーキ（対車両）※4、ペダル踏み間違い時加速抑制装置※1

※1マニュアル車は除く。
※2車線維持支援装置でも可。
※3自動切替型前照灯、自動防眩型前照灯または配光可変型前照灯をいう。
※4作動速度域が時速30km以下のもの。
※5将来、技術の進化や目的に応じ、「安全運転サポート車」の対象装置の拡大を想定。
※6このほか、高齢運転者による事故の防止に効果がある技術についても、各社の判断で安全運転サポート車の機能として追加し、普及啓発に活用することができる。

出典：経済産業省 安全運転サポート車のWEBサイト

具体的政策項目

運転技術と安全意識の向上を目的とした、運転免許制度の充実

情勢認識

本格的な少子高齢化社会が進展していく中で、すべての交通参加者の安全・快適な移動を確保するための対策が必要である。人口減少社会において、公共交通機関の維持は大きな課題であり、地方ほど移動を自動車に頼らざるを得ない現状がある。特に最近は、高齢者による交通事故が取り沙汰されているが、高齢者から単に免許を取り上げるだけでは解決しない問題である。年齢や障がいの有無、地域性などに関わらず、誰もが自由で安全な移動を享受できる社会をつくることが急務である。

問題意識

- 運転技術と安全意識の向上の必要性がある。
- 社会問題となっている「危険運転（含むあおり運転）」の撲滅が求められている。
- 運転免許制度の充実に取り組む必要がある。

提　言

- 高齢者に限らず、サンデードライバーや外国人ドライバーも含む、全ての免許保有者に対して、定期的な免許更新などの機会を通じて、運転技術水準や安全意識の維持・向上につながる仕組みの構築を求める。
- 2020年6月の道路交通法改正に「危険運転（含むあおり運転）」の厳罰化が盛り込まれたことから、危険運転の撲滅に向け、改正法の周知を求める。
- 高齢者講習や認知機能検査などが受講しやすくなるよう、受講可能な施設の拡大や講習を行う企業が事業として成立するような手数料の改定などを求める。
- サポカー限定免許保有者に対する先進安全技術搭載車両の購入補助に加え、先進予防安全機器搭載車両も対象とし、自動運転車が普及した世の中においても高齢者が安全な移動を享受できる体制整備を求める。
- 準中型免許による輸送業界のドライバー不足の解消や、対象車両の製造・販売状況を調査・検証し、さらに効果的な免許制度の見直しについても検討を進める。

具体的政策項目

高年齢化に対応した交通社会の実現に向けた対策の充実

情勢認識

交通事故負傷者数は約36.1万人、交通事故件数は約30.5万件と年々減少傾向にはあるものの、その数は多い（2021年データ）。その中でも、交通事故死亡者全体に対する75歳以上の高齢者の割合は年々増加している。

問題意識

- 高齢者への自動運転や運転支援システムなどの先進技術の活用や、交通事故分析に基づく交通安全に関する教育・啓発活動を推進する。

提 言

- 高齢者の運転ミスによる交通事故の抑止をするべく、サポカー限定免許制度の周知や拡充、その普及促進ならびに、安全教育の機会拡充を求める。
- 2017年3月の道路交通法改正により、75歳以上の高齢者については、臨時認知機能検査による免許取り消しが可能となったが、制度の適正な運用と、高齢者が自由に移動できる代替移動手段が確保されているか、その動向についても、検証を求める。
- 高齢者による交通事故削減に向け、サポカーの普及推進に取り組む。具体的には、購入助成制度に留まらず、利用・保有におけるユーザー負担を軽減、ガソリン税をはじめとする燃料課税も含めた減税など、サポカーの普及促進につながる税制改革を求める。

具体的政策項目

安心な交通社会実現のための持続可能な自賠責保険制度のあり方検討

情勢認識

自賠責保険は、加害者の賠償資力を確保するための「基本保障」として優れた制度であり、日本特有の自動車ユーザーによる「共助のシステム」である。また、自動車社会のセーフティネットであることから、持続可能な制度とすべきであり、「強制保険制度」「ノーロス・ノープロフィットの原則」という基本的枠組みを維持することが求められる。加えて、NASVA委託病床をはじめとした運用益を利用した被害者救済事業など、自賠責保険制度の有用性を広く世間に発信する。尚、被害者支援及び事故防止に係る事業については、これまで有限の積立金を財源としており、その財源が枯渇した場合には事業の継続が困難となる恐れがあることから、事業の恒久化とそれに伴う安定財源の確保に向け、2022年4月「自動車損害賠償保障法及び特別会計に関する法律の一部を改正する法律」が成立した。

問題意識

- 自賠責保険制度を持続可能な制度とするべく、そのあり方を検討しなければならない。
- 自賠責保険制度における事業の周知に取り組む必要がある。

提 言

- 現在、徴収した保険料を活用して活用して様々な事業（交通事故防止・交通安全活動、被害者救済事業）が行われているが、本質的にはユーザーへの還元を第一義（認可保険料の引き下げ）としている。そのため、事業そのものの効果や自賠責保険制度の枠の中で実施すべきものかについては、財源論、必要性、効率性の観点から継続的に精査を行う。
- 運転支援システムや自動運転の普及を念頭に、システム欠陥等による事故の責任所在に関する検討が始まっているが、責任所在などの理論的な話に偏ることなく、迅速な被害者救済を可能としている現在の自賠責保険の仕組みを前提とした丁寧な議論と現場の実態を踏まえた早期検討を求める。
- 自賠責特別会計から一般会計への繰入金については、2021年12月に締結した新たな大臣間の覚書に今後5年間の繰戻額の目安と継続した繰り戻しについて明示されたことを受け、早期全額繰り戻しを求める。

KEY WORD ／ DATA

■ ノーロス・ノープロフィットの原則

自賠責保険は被害者救済を目的とした強制保険であるため、その基準料率は、効率的な運営の下における適正な原価を償う範囲内で、できる限り低いものでなければならないと定められている。これが「ノーロス・ノープロフィットの原則」と呼ばれている。

■ 自賠責審議会

正式には「自動車損害賠償責任保険審議会」といい、金融庁長官の諮問機関として設置されている。自賠責保険の基準料率の算出や変更等について審議する。

■ NASVA（独立行政法人自動車事故対策機構）委託病床

NASVAの委託を受け運営する病床で、自動車による交通事故により脳損傷を生じ、重度の意識障害が継続する状態にあり、治療と常時の介護を必要とする患者を対象に、適切な治療と看護を行う重度後遺障害者専門の病床。

具体的政策項目

交通モードのベストミックス

情勢認識

自動車などの交通モードのベストミックスを実現する「交通政策基本計画」の着実な推進・実行を通じ、徒歩、自転車、自動車、公共交通等の多様な交通モードの特性を活かした、移動の円滑化・活性化を目指すとともに、自動車産業の持つ高い技術やノウハウをより一層活かすための基盤整備を進め、国民生活の安定的向上および国民経済の健全な発展をはかる。

問題意識

- 慢性的な渋滞解消に向け、必要な施策を早急に講ずる必要がある。

提 言

- 三大都市における「環状道路」を最優先に整備推進するとともに、整備完了までの期間は暫定的に、交通流対策や流入抑制の施策を講ずる。
- ITS（高度道路交通システム、Intelligent Transport System）の積極的な技術開発・導入等について関係省庁の下に推進し、交通渋滞の解消とCO_2排出削減の両立をはかる。
- 渋滞原因のみならず、歩行者も含めた安全確保の観点から、路上駐車を防ぐために、市街地の商業施設周辺の整備（駐車場〈含二輪車〉・特定小型原動機付自転車〈電動キックボード〉・荷捌き場）を促進する。 地協
- モーダルシフトの推進をはかる際には、拠点間のアクセスを良くする道路整備も併せて実施する。 地協
- 慢性的な渋滞解消に加え、環境問題への対応という観点においても、カーシェアリングなど地域事情に応じた自動車の利用形態の見直しも検討する。 地協

具体的政策項目

道路などのインフラ整備・活用

問題意識

- 道路などの社会資本整備にあたっては、利便性・必要性や投資効果の観点から優先順位を付け、かつ民意を十分に反映する必要がある。

提 言

- 道路の基本計画や整備計画については、国土開発幹線自動車建設会議（国幹会議）等にて審議されるが、国会での十分な審議の上、決定することを求める。
- 地方の道路は、そこに住む地元の住民等が最も状況を把握していることに鑑み、その意思を十分に反映した計画とする。 地協
- ETC2.0やVICS（道路交通情報通信システム）のさらなる普及、新交通管理システムの整備を行う。また、これまで得られたデータ分析の知見の情報提供や、ビッグデータ等を活用するとともに、次世代ITSの導入の推進を求める。

具体的政策項目 道路整備のあり方

問題意識

- 道路整備は、コストに対し求められる効果が最大となるよう推進する必要がある。

提 言

- 既存道路の利活用を推進するために、ETCやスマートインターチェンジを含め、ITSの技術開発と活用をさらに推進する。また、次世代自動車の普及促進に対応すべく、ITSや急速充電器や水素ステーションの設置スペース等インフラ整備も含めた道路整備を実施する。
- 既存の道路で対応できず新設する場合は、道路整備効果の高い順に推進する。
  - 現状、「費用便益」分析が用いられるが、前提条件等には疑問が残るため、第三者の精査を受けるなど信頼性を高めるとともに、国民に対し分かり易く説明し、説明責任を果たす。
  - 他方、地方の生活道路等においては、単に「費用便益」だけで判断することが困難なケースもあるため、その基準づくりにおいても民意を反映する。 地協
- あらゆる道路整備についてさらなるコスト低減をはかるため、道路構造令や地方への補助金交付制度など道路整備に関する各種法・制度を、コスト低減のインセンティブが働くよう見直すことを求める。 地協
- 道路新設の段階から耐震設計を織り込むことや、自動運転などの中長期の技術発展を見据え、ITSとICTなどを含む道路の高度化と、充電設備や水素ステーションの設置等インフラ整備の拡充をはかっていく。 地協
- 老朽化が進む道路や橋梁等は、近い将来、抜本的な修繕が集中し多大なコストが発生する恐れがある。将来発生する修繕コストを抑制し、同時に災害に強い道路としていくため、現時点から予防保全的に維持・補修を推進することを求める。 地協

具体的政策項目

高速道路・有料道路の有効活用と負担軽減の両立

問題意識

- 高速道路・有料道路の有効活用は、地域経済の活性化などにもつながることから、利用者の負担軽減を前提に、取り組む必要がある。
- 高速道路の有効活用には、渋滞緩和を通じた自動車のCO_2排出量の削減や物流の効率化、交通安全の確保等の推進も期待されている。

提 言

- 周辺幹線道路の整備やスマートインターチェンジなど出入り口を増設する等、高速道路へのアクセスを改善し、利用促進をはかる。
- スマートインターチェンジを設置する際には、土地区画整理事業を進め、企業や商業施設の集積などまちづくりとの一体推進をはかることを求める。
- 高速道路の料金制度の見直しにあたっては、地域の活性化、物流の効率化とともに、高速道路の債務返済期間や金利を実態に合わせ、高速道路に係る料金の徴収期間を延長することによって利用料金の減額を行う。具体的には、高速道路料金の上限を設け、定額化等により高速料金の大幅な引き下げをし、利用者の負担軽減をはかる。
- サービスエリア等駐停車時の車両占有面積や、走行時の道路損傷度が少ない二輪車については、ふさわしい水準に料金単価の引き下げを求める。

具体的政策項目

燃料供給施設等の維持・整備

問題意識

- 次世代パワートレインの普及に向け、早期に充電設備や水素ステーション設備等のインフラ整備が必要である。
- ガソリンスタンド等の燃料供給設備は地方（特に過疎地）では、後継者不足問題も加わり、事業存続ができず、近隣で給油できる施設がなくなりつつある。

提 言

- 次世代自動車（電気自動車、プラグイン・ハイブリッド自動車、燃料電池自動車等）、次世代燃料（e-fuel）等の普及を促進するために、燃料供給インフラの整備を推進する。インフラ整備にあたっては、設置や維持のためのインセンティブと同時に、安全性を確保した上でより設置しやすくなるよう規制等の緩和も推進する。
- ガソリンスタンド等の燃料供給設備の維持・整備については、中長期的な燃料の安定供給の役割を果たすために「生活拠点・地域サービスの拠点」として地域振興と一体となり取り組む。 地協

具体的政策項目 地方都市における道路・交通政策

問題意識

- 地方都市の道路整備は「魅力あるまちづくり・地域経済活性化」の観点を重視し推進する必要がある。

提 言

- 医療、介護、教育、生活物資調達などの機能を集約する、コンパクトシティの形成にあたっては、一体的に利活用できるよう交通モードのベストミックスの実現をはかる。 地協
- 地域生活・経済の活性化の観点からも、中心市街地の活性化は重要であり、既設公共機関の利便性確保という点を含め、周辺地域からのアクセス性を確保するために中心市街地との結節性を高めた幹線道路整備を推進する。 地協
- 国土交通省が行っている幹線道路の交通安全および渋滞緩和対策の、右折レーンの延伸や歩道の整備などの道路改良、ワイヤーロープ防護柵や視線誘導線など交通安全施設の設置、また事故データや急ブレーキ多発箇所などのビッグデータを活用した交通安全対策の促進をはかる。
- 片側一車線、対面通行の有料道路について、安全確保の観点から、早期にワイヤーロープ防護柵の設置を求める。 地協
- 生活道路への不必要な車両の流入を防ぎ、事故抑止につなげるためにも、市街地における歩車共存をはかるための既存道路の利活用と安全確保を推進する。歩行者の安全確保をした上で、既存道路をそのまま利活用できる歩車混在をベースとした「ゾーン30」や、歩車分離式信号機の設置など、総合的な交通安全対策を強化する。 地協
- 中心市街地での自転車利用環境の基盤整備を推進する。 地協
- 自転車専用道路や駐輪場の整備という基盤整備を引き続き進めるとともに、自転車・歩行者が共存できるような道路環境、規則の整備や利用者のマナー向上等を推進する。 地協
- 路面電車の軌道敷内やバス専用レーンの一般車両走行を制限することにより、まず、安全性の確保を行い、公共交通機関の定時性を向上させることで、自家用車利用と市街地交通機関利用とのバランスを確保する。 地協
- 市街地活性化に向け公共交通機関の機能を有効活用する。 地協
- 公共交通機関の機能を有効活用する具体的施策としてトランジットモールの導入やパーク＆ライドの実施を行う。 地協

具体的政策項目 中山間地域における道路・交通政策の推進

情勢認識

2011年3月に発生した東日本大震災により、道路、鉄道、港湾、ライフライン等の重要性が再認識され、老朽化が進むインフラの確実な点検・維持・更新に加え、災害に強い都市と国土を支え、産業競争力の強化につながる社会資本の整備と維持・管理を進めることが求められている。

問題意識

● 居住者の生活を維持できる道路・交通機関を確保する必要がある。

提 言

〈ライフラインとしての道路の維持・整備〉

● 限られた財源の中では、まず既存道路の利活用を基本に検討する。但し、必要度や重要度が高い場合にはバイパス道路等の設置も検討する。 地協

● 数少ない道路が災害により遮断されないよう、防災対策として、積雪対策、落石防護ネットの設置や地すべり防止など、災害に強い道路環境整備を進める。 地協

〈交通弱者のための交通機関の維持・確保〉

● 高齢化が進む中山間地域において、交通弱者の生活の足を確保するには、既存の路線バスや鉄道などが、廃止・縮小されないよう、利便性の維持・向上をはかり、利用を促進する。 地協

● 廃止路線の代替や交通空白地域の解消のために、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシー、介護・福祉タクシーなどの公共交通サービスを充実させるとともに、Society5.0の国民生活を実現し、誰もが自由で安全な移動を享受できる社会を確保する。 地協

● ガソリンスタンド等の燃料供給設備を維持・整備することは、中長期的な燃料の安定供給の役割を果たすとともに、「生活拠点・地域サービスの拠点」とすることを前提に、地域振興策として行政の補助を求める。 地協

KEY WORD ／ DATA

■ コミュニティバス

現在、明確な定義付けはされていないが、一般的に、「地方公共団体等がまちづくりなど住民福祉の向上をはかるため交通空白地域・不便地域の解消、高齢者等の外出促進、公共施設の利用促進を通じた『まち』の活性化等を目的として、自らが主体的に運行を確保するバスのこと」と解されており、循環系統による運行やバス停の間隔の短縮化、運行頻度の均一化（15分間隔等）、運賃のワンコイン化（100円均一）等の工夫がなされている事例が多い。また、自動運転コミュニティバスなどの実証実験が2021年8月より全国各地で行われている。

■ 乗合タクシー

コミュニティバスと類似した形態として、乗合タクシーがある。これは、乗合バスとタクシーの中間的な役割を果たすものであり概ね以下のものに大別される。

○深夜や早朝に駅と団地を結ぶコースを中心に運行するもの（団地型）
○廃止されたバス路線やバスの運行していない地域を運行するもの（過疎地型）
○バスの通れない狭隘な道の多い観光地で運行するもの（観光型）
○地域の需要に応じて、定時定路線型でなく予約等に基づいて運行するもの（デマンド型）等

具体的政策項目

次世代技術の活用

情勢認識

100年に一度の大変革期におかれている自動車産業の発展に向けては、ITSや次世代パワートレイン等の普及に向けたインフラ整備を推進し、将来に向けて多様な移動手段を選択できるモビリティ社会を実現する必要がある。
自動運転や燃料電池自動車といった様々な革新的技術に関する国際的なルールづくりを主導するとともに、革新的な技術の普及に向けた様々な法整備が必要である。

問題意識

● 次世代技術の普及に向けた法整備の推進と理解促進に取り組む必要がある。

提 言

- 運転支援システムや自動運転が普及していく中で、システム欠陥等による事故の責任所在に関する検討が進められているが、責任所在などの理論的な話に偏ることなく、安全・安心な交通社会実現に向けた国内法の整備を求める。
- 自動運転や燃料電池自動車といった様々な革新的技術の普及に向けた実証実験を特区制度の活用などにより推進する。 地協
- 交通事故の削減や渋滞の緩和のみならず、輸送効率や快適性の向上に寄与するITSのさらなる普及に向け、省庁横断的な推進を求める。
- 超小型モビリティは、交通の省エネ化をもたらすとともに、高齢者を含むあらゆる世代に地域の手軽な移動手段を提供し、生活・移動の質の向上をもたらすことが期待されている。また観光地をはじめとする地域活性の手段としても期待されており、地域の実情に合わせて利用の促進をはかる。 地協
- シェアリングエコノミー（ライドシェア等含む）に対する正しい理解を深め、動向を適切に把握し、情報発信を行う。
  「ライドシェア」については、安心・安全といった利用者保護、雇用や労働者保護等、さらには産業への影響の観点から慎重に対応する。安易な導入拡大や規制緩和を強く懸念するとともに、より広い観点から見た規制緩和・強化のあり方を含め、しかるべき法整備・法対応を求める。 地協

KEY WORD ／ DATA

■ シェアリングエコノミー

典型的には個人が保有する遊休資産（スキルのような無形のものも含む）の貸出しを仲介するサービスであり、貸主は遊休資産の活用による収入、借主は所有することなく利用ができるというメリットがある。貸し借りが成立するためには信頼関係の担保が必要であるが、そのためにソーシャルメディアの特性である情報交換に基づく緩やかなコミュニティの機能を活用することができる。

■ ライドシェア

一般には自動車を相乗りすることを示し、ライドシェアリングとも呼ばれる。自家用自動車の空いている座席を活用し、他者とガソリン代などを負担し合うことで交通費が節約できるため、欧米では安価な交通手段として広く浸透している。インターネットの発達に伴い相乗り相手の仲介を行うサイトやスマートフォンアプリなども普及している。

具体的政策項目

グリーンリカバリーを通じた地域経済活性化

基本認識

2050年カーボンニュートラル実現に向け、14分野のグリーン成長戦略が示された。その取り組みを契機と捉え、グリーンリカバリーを着実に推進することが、日本そして地域経済の発展に大きく寄与するものと考える。

日常のあり方が大きく変化する今こそ、各自治体は持続的な都市の発展に向け「誰一人取り残さない社会」を目指さなければならない。各自治体が、それぞれの地域の特性に応じたグリーンリカバリーを通じてデジタル化やCASE/MaaSの推進に取り組むことで、より暮らしやすい（人口流入）・働きやすい（雇用創出）まちへと発展し続けることが可能となり、地域経済活性化につながる。

今後のまちづくりに必要となる財源については、自動車関係諸税の複雑かつ過重で不条理な税制を解消することを前提に、車体課税・燃料課税を特定財源化【次世代モビリティ（CASE）普及促進特定財源・カーボンニュートラル促進特定財源】することで、地方財源へ影響を与えず、地域の独自性のもとグリーンリカバリーの推進に取り組める税制を求める。なお、自動車関係諸税の地方税部分が減税される際には、国税からの譲与を伴うことを前提とする等、地方税収へ影響を与えないユーザー負担軽減策を求める。

問題意識

- 地域が抱える課題は様々あるが、どの地域においても「持続的な都市の発展、誰一人取り残さない社会」を目指さなければならない。
- グリーンリカバリーとデジタル化の推進による地域独自のまちづくりには、そのための財源が必要である。

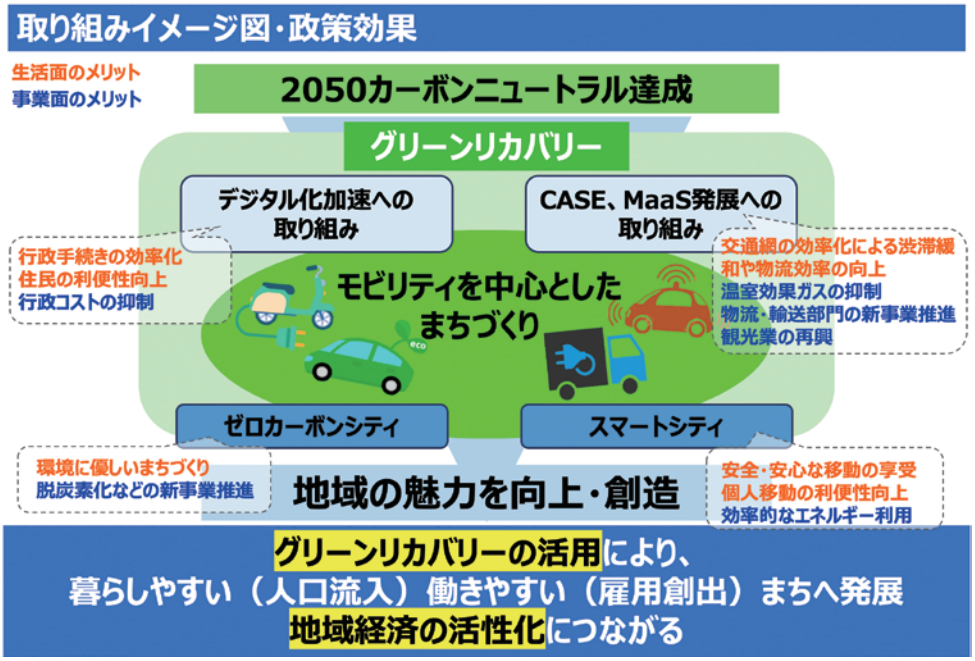
提 言

〈自動車関係諸税や自動車ユーザーの負担軽減〉 地協

- モビリティを中心とした地域独自のまちづくりを後押しするため、必要となる財源については、自動車関係諸税の複雑かつ過重で不条理な税制の解消（約3.1兆円の減税）を前提とし、車体課税・燃料課税を特定財源化【車体課税：次世代モビリティ（CASE）普及促進／燃料課税：カーボンニュートラル促進】することを求める。
- 地方財源へ影響を与えず、地域の独自性のもとグリーンリカバリーに取り組める税制を求める。

KEY WORD ／ DATA

■ 地域経済活性化　魅力ある地域づくりに向けて



■ ゼロカーボンシティ（脱炭素都市）

再生可能エネルギーによって稼働される都市であり、二酸化炭素排出量がなく、温室効果ガス排出において地球に害を及ぼすことのない都市を指す。環境省では、2050年までに二酸化炭素排出量を実質ゼロにすることを目指す旨を首長自らが、又は地方自治体として公表された地方自治体をゼロカーボンシティとするとし、公募を実施。ゼロカーボンシティを表明した自治体数は804自治体（43都道府県、471市、20特別区、231町、39村）にのぼる。（2022.11.30時点）

■ スマートシティ

都市の抱える諸課題に対して、ＩＣＴ（情報通信技術）などの新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営など）が行われ、全体最適化がはかられる持続可能な都市または地区。（←国交省の定義）「モビリティを中心としたまちづくり」とは、具体的には、トヨタ自動車が主導しているWovenCityなどに代表される通り、CASEやMaaSなどの新しい技術の導入・検証により、完全自動運転かつゼロエミッションのモビリティの推進や公共交通網のアクセシビリティ工場（オンデマンド交通やシェアリングサービスの普及）、次世代物流システム構築（ドローンや自動搬送技術の活用）などを盛り込んだまちづくりが挙げられる。

2 自動車関係諸税

基本認識

私たちの生活必需品である自動車には、取得・保有・走行の各段階で複雑かつ過重な税負担（9種類:年間約8.6兆円／2021年度当初予算）が課せられているとともに、課税根拠が喪失した税の存続や消費税との二重課税といった問題が依然として残されており、保有台数の多い地方ほど、その負担は大きいという偏在性の課題を抱えている。

これら自動車税制の不条理さは、即刻見直されなければならない。とりわけ車体課税については、国際水準と比較して、極めて重い税負担となっていることからも、社会保障と税の一体改革に伴う「税制抜本改革法」（平成24年8月10日）や「平成29年度与党税制改正大綱」（平成28年12月8日）、などに記載された「簡素化・負担の軽減・グリーン化の観点から見直しを行う」という理念に沿って抜本改革を実現し、国民生活に対する確実な負担軽減を実現しなければならない。

令和4年度与党税制大綱では、新型コロナウイルス感染症拡大により自動車関係諸税に関する抜本改革議論が先送りされ、担税力に応じていない税負担を課す結果が継続している。令和5年４月末、「エコカー減税」が終了することに合わせ、税制を通じてカーボンニュートラルの実現に積極的に貢献することを念頭におき抜本的に見直す方針が掲げられたことから、令和5年度税制改正に関する取り組みを最大の山場と位置付け、その実現性を確保するべく取り組みを強化した。

中長期的な自動車関係諸税のあり方の検討においては、取得・保有・走行段階における９つの税項目にわたる複雑且つ過重な自動車関係諸税の簡素化・ユーザー負担軽減を前提とし、地域社会・経済の活性化、モビリティーを中心とした魅力ある地域づくりの推進につながる論議を求める。一方、保有から利用への環境変化や受益と負担の関係に関する言及が示された点を踏まえ、想定しうる走行距離課税の導入や財源ありきでの論議については受け入れることはできないことを引き続き求めていく。

具体的政策項目 自動車関係諸税や自動車ユーザーの負担軽減

情勢認識

自動車重量税は、過去の税制改正大綱において「エコカー減税制度の基本構造を恒久化する」といった税目自体を存続させる方向性が示されているが、平成21年度の旧道路特定財源の一般財源化により課税根拠を失っており、直ちに廃止するべきである。
自動車税・軽自動車税については、令和元年10月より、地球温暖化に対応すべく「環境性能割」が導入されるなど、ユーザー負担増につながる見直しが繰り返されている。
燃料課税は、油種毎に税率が異なること、税の納付先が国または地方と様々であり、その徴収方法も蔵出し税、給油所での課税など取り扱いが異なり、非常に複雑であるため、整理統合を行うべきである。
誰もが自由で安全な移動を享受できる社会の実現に向けては、先進安全技術を搭載した、より安全な車両の普及が重要である。

問題意識

- 自動車税・軽自動車税（四輪車等・二輪車）は、環境性能割を含めて、新車・既販車関係なく負担の軽減措置を講ずる必要がある。
- 日本の自動車ユーザー負担を、各国と比較し標準的な負担まで軽減するべきである。
- 現状のガソリン税（揮発油税+地方揮発油）および石油ガス税は、消費税とのタックス・オン・タックスとなっている。
- ガソリンをはじめとする燃料価格は、今後も高騰する恐れがあることから、その動向には注視が必要である。
- 国税である自動車重量税のうちの地方譲与分、地方税である自動車税・軽自動車税が減税される際には、地方財源に影響を与えないよう、国税からの譲与を伴うことを前提とする必要がある。
- 高速道路料金については、すべての利用者が負担軽減になることを前提に、償還期間や金利を実態に合わせて見直されるべきである。
- 交通事故発生の抑制効果が高い先進安全技術を搭載したより安全な車両の普及が重要である中、サポカー補助金制度が終了（令和3 年11 月）となっているため、すべての年齢を対象とした「サポカー補助金」制度の創設が必要である。
- 自賠責保険における新たな賦課金導入や自動車検査証の電子化に伴う検査手数料の引き上げなど、自動車ユーザーの負担が求められていることから今後の注視が必要である。

提 言

自動車に係る税の負担軽減をはかる

地協

1 車体課税を抜本的に見直し、簡素化・負担の軽減をはかる

1. 自動車重量税は廃止を前提に、まずは「当分の間税率」を廃止する。
2. 自動車税・軽自動車税（環境性能割）を廃止。
3. 自動車税・軽自動車税（種別割／四輪車・二輪車等）の税額引き下げによる負担軽減措置を講ずる。
4. 複雑な車体課税を簡素化。

2 燃料課税を抜本的に見直し、簡素化・負担の軽減をはかる

1. 「当分の間税率」を廃止する。
2. 複雑な燃料課税を簡素化する。
3. タックス・オン・タックスを解消する。

3 自動車関係諸税の国税部分について、地方への移譲等を伴う負担軽減策を講じ、地方税収へ影響を与えないユーザー負担軽減を目指す

提 言

自動車の使用に係るユーザー負担の軽減をはかる

地協

1 自動車保険（任意保険）の所得控除対象化
2 高速道路料金の引き下げ
3 すべての年齢を対象とした「サポカー補助金」制度の創設

自動車総連の考えるあるべき税体系

段階	現行の税目
取得段階	消費税
	環境性能割（自動車税・軽自動車税）
保有段階	種別割（自動車税・軽自動車税）
	自動車重量税
走行段階	揮発油税
	地方揮発油税
	軽油引取税
	石油ガス税
	消費税

取得時は消費税のみ

保有段階で係る税は原則一種類

燃料に係る税目は一本化しタックス・オン・タックスを解消

段階	あるべき税体系	一般財源化からの脱却
取得段階	消費税	ー
	廃止	
保有段階	自動車保有税（仮称※1）	次世代モビリティ（CASE）普及促進特定財源
	廃止	
走行段階	燃料税（仮称）	カーボンニュートラル促進特定財源
	消費税	ー

※1：現行の自動車税・軽自動車税などの保有段階で係る税は原則１種類に簡素化し、営業・貨物・軽自動車の負担水準を基準とした税体系に改革する。但し、検討にあたっては、軽自動車が地方の重要な交通手段となっている現状を鑑み、充分な配慮が必要。

KEY WORD ／ DATA

■ 自動車関係諸税に課せられている本則以上の税負担

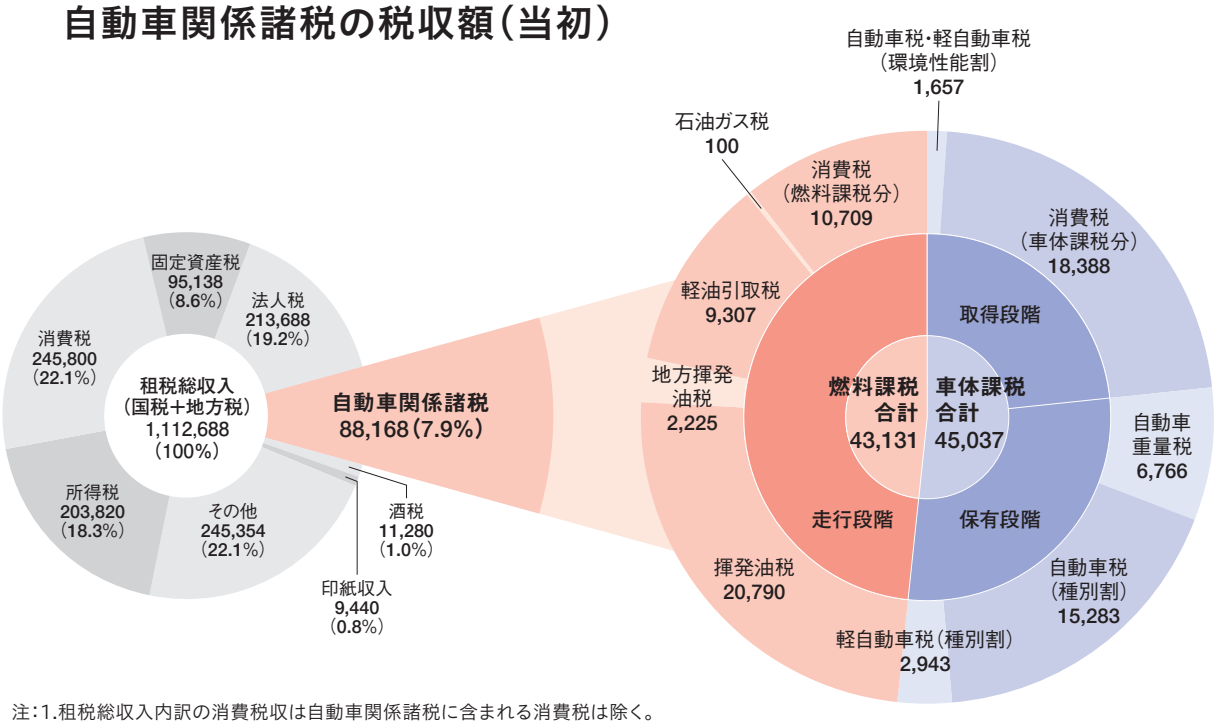
		税　目	本則税率	現在の税率	本則税率との比較（倍率）
車体課税	取得段階	自動車税・軽自動車税（環境性能割）	0～3％	0～3%（営業用、軽自動車除く）	1.00
		消費税（車体）	10%		
	保有段階	自動車重量税	2,500円/0.5t年（自家用登録車）	4,100円/0.5t年（自家用登録車）	1.64
		自動車税（種別割）	1,001～1,500cc: 30,500円/年（自家用乗用車）		
		軽自動車税（種別割）	10,800円/年（自家用乗用車）		
燃料課税	走行段階	揮発油税	24.3円/ℓ	48.6円/ℓ	2.00
		地方揮発油税	4.4円/ℓ	5.2円/ℓ	1.18
		軽油引取税	15.0円/ℓ	32.1円/ℓ	2.14
		石油ガス税	17.5円/kg		1.00
		消費税（燃料）	10%		

※税率は2022年5月1日現在
出典：日本自動車工業会「日本の自動車工業2022」より自動車総連にて作成

KEY WORD ／ DATA

■ 2022年度租税総収入の税目別内訳ならびに自動車関係諸税の税収額（当初）

単位：億円



注：1.租税総収入内訳の消費税収は自動車関係諸税に含まれる消費税は除く。
　　2.自動車関係諸税の消費税収（自動車整備含む）は日本自動車工業会の推定。3.消費税収には地方消費税収を含む。
資料：財務省、総務省

出典：日本自動車工業会「日本の自動車工業2022」

■ 税制抜本改革法第7条（平成24年8月10日、社会保障・税一体改革に伴い成立）

政府は、社会保障・税一体改革大綱に記載された消費課税、個人所得課税、法人課税、資産課税その他の国と地方を通じた税制に関する抜本的な改革及び関連する諸施策について、次に定める基本的方向性によりそれらの具体化に向けてそれぞれ検討し、それぞれの結果に基づき速やかに必要な措置を講じなければならない。

～以下一部抜粋～

カ）自動車取得税及び自動車重量税については、国及び地方を通じた関連税制のあり方の見直しを行い、安定的な財源を確保した上で、地方財政にも配慮しつつ、簡素化、負担の軽減及びグリーン化の観点から、見直しを行う。

■ 令和4年度税制改正における自動車関係諸税に関する記載

～令和4年度与党税制改正大綱より（抜粋）～

車体課税については、自動車業界がCASEに代表される100年に一度ともいわれる大変革に直面する中、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を前提に、一定の猶予期間を設けることとしたところである。車体課税の見直しに当たっては、令和３年度税制改正大綱で示した方針に基づき引き続き検討を進める。

【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、モビリティーの多様化を受けた利用者の広がり等（中略）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。

Ⅲ 働く者の政策

1 働き方改善に資する政策

基本認識

自動車産業で働く人は全就業人口の約1割を占める。また、自動車産業はすそ野が広く、業種、規模、職種、雇用形態も多種多様であり、その働き方も様々である。

自動車産業は、総じて長時間労働となっており、自動車総連全体の総労働時間は2,000時間台、所定労働時間、所定外労働時間、年次有給休暇取得日数はここ10年横ばいで改善には至っていない。

労働基準法の改正により、2019年4月から所定外労働時間の上限規制や年次有給休暇取得義務化が施行された。総労働時間の短縮は、企業労使で改善に取り組むことはもちろんであるが、商慣行や取引環境などを見直さなければ、抜本的な改善につながらない。

労働基準法の改正では高度プロフェッショナル制度も創設されたが、裁量労働制の拡大等、長時間労働につながりかねない制度の導入については引き続き反対していく。

また、2020年4月より同一労働同一賃金関連法が施行された。期間従業員や派遣労働者等、非正規雇用で働く仲間の処遇改善や雇用の安定に引き続き取り組んでいかなければならない。

一方で、中堅・中小企業を中心に採用難や定着の悪さなど、深刻な人手不足が継続しており、多様な働き手の雇用の確保や、安全衛生、各種両立支援等の働き方に関する環境整備は喫緊の課題である。

とりわけ、外国人労働者に関しては現在既に多くの雇用がされている中、2019年4月より技能実習に加え特定技能が新設され、就労可能な在留資格要件が拡大した。自動車整備業はじめ、素形材産業、産業機械製造業、電気・電子情報関連産業など、自動車産業に関わる業種も対象となるため、同じ職場で働く外国人はさらに増えていくと予想される。そのため、雇用については国内の潜在的労働力を積極的に雇用することが大前提ではあるが、同じ働く仲間として、労働条件等の法整備のあり方や生活者としての外国人に対する支援（言葉や文化の違い等）に関する政策制度については引き続き検討していく必要がある。

具体的政策項目 労働者の健康・安全確保のための労働時間制度の見直し

問題意識

● 長時間労働を是正し、ワーク・ライフ・バランスを実現する必要がある。

連合政策に準ずる政策提言

- 長時間労働の是正（労働時間短縮） 連合政策集 要求項目6.(1)
- 年次有給休暇取得促進 連合政策集 要求項目6.(2)
- 高度プロフェッショナル制度 連合政策集 要求項目6.(1)⑰
- 裁量労働制 連合政策集 要求項目6.(1)⑱～⑳
- 雇用型テレワーク 連合政策集 要求項目6.(3)

具体的政策項目 労働安全衛生法の実効性確保

問題意識

● 労働災害の予防と再発防止対策を強化しなければならない。

連合政策に準ずる政策提言

- 労働安全衛生法の着実な実施 連合政策集 要求項目11.(1)
- 労働災害を予防する施策の充実・強化 連合政策集 要求項目11.(2)

具体的政策項目 有期契約労働者保護および同一労働同一賃金を基本とした均等・均衡待遇の確立

問題意識

● 有期契約、パートタイム、労働者派遣、請負など、多様な雇用・就業形態の労働者の雇用の安定と公正な処遇を確保する必要がある。

連合政策に準ずる政策提言

- 雇用の原則　連合政策集 要求項目1.(2)
- 同一労働同一賃金　連合政策集 要求項目4.(1)
- 有期労働契約　連合政策集 要求項目4.(2)
- 労働者派遣　連合政策集 要求項目4.(3)
- 副業・兼業　連合政策集 要求項目4.(5)

具体的政策項目　誰もが働きやすい社会の実現

問題意識

- 若者、女性、高齢者、障がい者等の雇用対策強化に取り組まなければならない。

連合政策に準ずる政策提言

- 若者の雇用対策　連合政策集 要求項目7.(1)
- 女性の雇用対策　連合政策集 要求項目7.(2)
- 高齢者の雇用対策　連合政策集 要求項目7.(3)
- 障がい者の雇用対策　連合政策集 要求項目9.(2)(6)(13)
- 性的指向・性自認に関する差別の禁止　連合政策集 要求項目8.(6)

問題意識

- 雇用の分野における性差別を禁止し、賃金格差の是正・男女平等を実現する必要がある。

連合政策に準ずる政策提言

- 男女雇用機会均等法の見直し　連合政策集 要求項目8.(1)
- 労働施策総合推進法の見直し　連合政策集 要求項目8.(2)
- 女性活躍推進法の見直し　連合政策集 要求項目8.(4)

問題意識

- 外国人労働者が安心して働くことができるための環境整備が求められている。

連合政策に準ずる政策提言

- 外国人労働者　連合政策集 要求項目12.(1)(2)(3)(6)　地協

2 安心・安定した雇用環境を担保するための政策

基本認識

産業構造の変化や雇用情勢の急激な変化から労働者を守るために必要な制度の充実や強化についても継続して求め、自動車産業で働くすべての働き手が安心して活き活きと働き生活できる職場と社会を実現していく。

具体的政策項目 労働者保護ルールの堅持・強化

問題意識

● 雇用労働環境の変化に対応するワークルールの整備と確立に向けた集団的労使関係の構築が必要である。

連合政策に準ずる政策提言

● 労働者の意見を反映できる政策プロセス 連合政策集 要求項目1.(5)
● 労働者保護 連合政策集 要求項目5.(2)(3)(6)(7)(11)

具体的政策項目 雇用保険制度の充実

問題意識

● 失業から良質な雇用に早期に復帰・移行できるセーフティネットの拡充が求められている。

連合政策に準ずる政策提言

● 雇用保険制度の充実 連合政策集 要求項目2.(1)

具体的政策項目 すべての働く者に対する職業能力開発の充実・強化

問題意識

● すべての働く者に対する職業能力開発施策と日本の成長、競争力を支える人材育成の強化に取り組まなければならない。

連合政策に準ずる政策提言

● 職業能力開発の充実と強化 連合政策集 要求項目10.(1)(2)(4)

具体的政策項目 最低賃金の取り組み

問題意識

● 地域別最低賃金の実効性を高める必要がある。

● 特定最低賃金の維持・強化をはからねばならない。

提 言

〈地域別最低賃金〉

● 地域における労働者の生計費および賃金水準を十分考慮しつつ、賃金の底支え機能を果たし、セーフティネットとしての実効性を高めるための環境を整える。 地協

● 監督体制の抜本的強化をはかり、違法事業所の積極的な摘発や罰則適用の強化等、最低賃金制度の実効性を高める。 地協

〈特定最低賃金〉

● 特定最低賃金の締結および水準引き上げを通じ、同一価値労働同一賃金の構築、非正規雇用で働く仲間・未組織労働者の均等・均衡待遇の実現、産業の健全な発展に向けた公正競争の確保につなげる。 地協

● 各地方最低賃金審議会において、公労使の審議会委員・専門部会委員が制度について共通の理解に立って審議に臨むための勉強会を都道府県労働局が開催することを求める。 地協

● 当該産業労使の意見を必要性審議に適切に反映させる。 地協

Ⅳ 生活者の政策

1 社会保障と税の一体改革

基本認識

社会保障制度の維持のためには消費税率の引き上げが必要不可欠であり、世界経済の不透明感、内需の伸び悩みなどを理由に、再延期の末、2019年10月にようやく10%に引き上げられた。消費税引き上げ分は、社会保障費に全額充てられることになり、これまでの「高齢者中心」の使途だけでなく、子育て世代にも拡大し、「全世代型」の社会保障制度へ転換するとしている。新たに加わった主な使い道は、Ⅰ.幼児教育・保育の無償化　Ⅱ.待機児童の解消　Ⅲ.高等教育の無償化などがある。しかしながら、誰もが安心して子どもを生み、育てられるよう、子ども・子育てを社会全体で支える仕組みを構築するには、まだ不十分と言わざるを得ない。

すべての雇用労働者・生活者が安心して働き、暮らし続けられるよう、その生活を支える基盤としての社会保障の機能を強化するとともに、将来不安を払拭すべく、未来への投資として若年層や現役世代への子ども・子育て・教育・就労などの支援を行い、持続可能な全世代型社会保障制度を確立する必要がある。

また、自動車総連は連合政策集「政策・制度　要求と提言」および連合「社会保障構想（第３次）」の策定時よりその議論に参画してきた。よって、基本的には連合政策の内容に則り、社会保障政策に取り組んでいくこととする。

具体的政策項目　**社会保障制度の基盤に関する政策**

問題意識

- すべての人が必要な社会保障サービスを確実に受けられるよう、社会保障制度の基盤を確立する。
- すべての人が健康で文化的な生活を送れるよう、重層的な社会的セーフティネットを確立する。
- 生活困窮者自立支援制度の実施体制の整備を進める。
- すべての人の生存権が保障されるよう生活保護制度の基盤を強化する。
- すべての雇用労働者に社会保険を適用し、働き方に中立的な制度を確立する。

連合政策に準ずる政策提言

● 社会保障制度の基盤に関する政策 連合政策集 要求項目1～5

具体的政策項目 医療政策

問題意識

● 地域で医療の質を低下させることなく医療機関の機能分化と連携を推進し、医療人材の確保対策を強化して、良質で切れ目のない医療提供体制を構築する。

● 患者による選択を支援する医療情報の内容と提供手段を充実するとともに、医療安全の確保と医療事故の原因究明・再発防止の取り組みを強化し、安心・信頼の患者本位の医療を確立する。

● 質の高い医療の推進などを後押しする診療報酬改定を行うとともに、医療を必要とするすべての人が安心できる保険給付を保障する。

● 皆保険を堅持しつつ持続可能な医療保険制度の確立に向け、保険者機能を十分に発揮でき、生活保護受給者を含めたすべての人が加入する公的医療保険制度に再構築する。

● 生涯を通じた健康的生活を支援する取り組みや国民の予防・健康づくりに対する意識啓発を推進するとともに、いっそうの公衆衛生の向上をはかる。

連合政策に準ずる政策提言

● 医療政策 連合政策集 要求項目1～5 地協

具体的政策項目 介護・高齢者福祉政策

問題意識

● 地域包括ケアを推進し、利用者が安心して住み慣れた地域で暮らし続けることのできるサービス提供体制を強化する。

● 介護労働者の労働条件や職場環境を改善し、介護を魅力とやりがい、誇りをもって働くことができる職業にし、介護労働者の安定的な確保をはかる。

● 介護サービスを必要とする人が必要なサービスを負担可能な費用で受けられる介護保険制度に再構築する。

連合政策に準ずる政策提言

● 介護・高齢者福祉政策 連合政策集 要求項目1～3

地協

具体的政策項目 障がい者政策

問題意識

● 障がい者のあらゆる人権および基本的自由を確保し、固有の尊厳の尊重を促進するため、国連障害者権利条約の実効性を確保する。

● 障がい者が地域で生活する権利を保障したインクルーシブな社会（共生社会）を実現する。

● 障がい者の自立的な生活を保障するため、住居、就労、所得などを保障する。

連合政策に準ずる政策提言

● 障がい者政策 連合政策集 要求項目1～3

地協

具体的政策項目 子ども・子育て支援政策

問題意識

● 誰もが安心して子どもを生み育てられるよう、子ども・子育てを社会全体で支える仕組みを構築する。

● 質が確保された待機児童の解消と、質の高い保育等のサービスの提供のため、幼稚園教諭・保育士等の人材確保の取り組みを進める。

● 子ども・子育てを社会全体で支える第一歩として、「子ども・子育て関連３法」の着実な施行のための取り組みを進める。

● 保護者の経済的負担の軽減をはかる。

● 子どもの人権を守り、子どもの豊かな育ちの環境を確立する。

連合政策に準ずる政策提言

● 子ども・子育て支援政策 連合政策集 要求項目1～5

地協

具体的政策項目

年金政策

問題意識

- すべての人が不安なく暮らし続けられるよう、基礎年金の基盤強化や所得比例年金の創設など抜本改革を進め、真の皆年金を実現する。
- 公的年金に対する国民の安心と信頼を確保するため、公的年金の機能を強化するとともに、公平・公正な制度を確立する。
- 保険料拠出者である労使の参画等によって透明で公正な制度運営を行い、年金制度の信頼性を高める。
- 受給権保護の整った、将来にわたって安定的な給付を約束する企業年金制度を構築し、雇用形態や企業規模に関係なくすべての労働者が制度適用されるよう普及をはかる。
- 年金基金（公的年金・企業年金）の運用にあたって、環境・社会・ガバナンスなどのESG課題を踏まえた責任投資の推進をはかる。

連合政策に準ずる政策提言

- 年金政策 連合政策集 要求項目1～5

2 一般税制

基本認識

自動車総連として連合台での論議に積極的に参画してきた「第4次税制改革基本大綱」は、連合の目指す「働くことを軸とする安心社会」の実現に向けて策定した「第3次社会保障構想」、「教育制度構想」などにおける政策を実行するための基盤となる税制のあり方について連合の考え方を示したものである。

「公平・公正・納得」の基本理念を継承しつつ、税制が持つべき所得再分配機能と財源調達機能の回復、持続的かつ人々のニーズに対応しうる社会保障制度の財源確保、企業の社会的責任の発揮、地域による偏りの少ない安定的な地方税体系の構築など、税制全般の抜本改革に向けた全体像を提示している。

また、経済のデジタル化などの新たな課題を踏まえた税制の方向性についても検討するとともに、より充実し、かつ持続可能な社会保障制度のためには、消費税もしくは何らかの増税が今後必要になる可能性もある。

引き続き、国民にとって分かりやすい税制、社会を支える分厚い中間層の復活などにつながる税制の抜本改革実現に向け、連合を通じて政府や国民民主党等に働きかけをしていく必要がある。

具体的政策項目 公平・公正・納得の税制

提 言

- 納税者の「公平・公正・納得」に資する税制を実現する。
- 納税者の権利と義務をわかりやすく明示した「納税者権利憲章（仮称）」をつくるとともに、給与所得者に対しても、申告納税制度と年末調整制度との選択を認める。
- 低所得者対策および有事における迅速かつ適切な給付のためのインフラとして、マイナンバー制度の活用により制度設計が可能となる給付付き税額控除を導入する。
- その上で、個人情報の厳格な保護やセキュリティ対策に万全を期すとともに、マイナンバー制度が確実に運用され定着するよう、国民全体への周知や制度に対する国民の不安を払拭するための措置を講ずる。
- 将来的な総合課税化実現の前提となる金融所得を含めた正確な所得捕捉の実現に向け、国民が開設する全ての預貯金口座とマイナンバーの紐付けを行う。
- 税財政の決定過程に労働者の代表を参画させる。

KEY WORD ／ DATA

■ 給付付き税額控除

給付付き税額控除とは、個人所得課税において税額控除を導入し、その控除額が引ききれなかった場合に、「負の所得税」を給付する仕組みである。「負の所得税」を給付することで、課税最低限以下の層を含めた所得再分配が可能となる。

具体的政策項目

所得再配分機能と財源調達機能について

提 言

- 所得税を再構築し、所得再分配機能と財源調達機能を高め、社会保障と税の一体改革を着実に推進する。
- 利子・配当、株式等譲渡益の分離課税制度を廃止し、資産性所得を含めて所得税を総合課税化する。
- 人的控除は、できるだけ社会保障給付や各種支援施策等に振り替える。残すものは所得控除から税額控除に変えることを基本とする。
  - ・基礎控除は、基礎税額控除に変更（所得税:4.8万円／人、住民税:4.3万円／人）
  - ・配偶者控除は、扶養税額控除に整理統合
  - ・成年扶養控除は、扶養税額控除（所得税3.8万円／人、住民税3.3万円／人。平均所得（給与所得400万円程度）以下に対象を限定）に変える。税収の増加分は、就労支援や子育て支援等の財源とする。同居特別障害者加算は、障害者福祉手当の増額に振り替える。
  - ・特定扶養控除は、扶養税額控除と教育費税額控除に分割する。新設する教育費税額控除（所得税:2.5万円／人、住民税:1.2万円／人）は、大学、専門学校に通う扶養者がいる場合、所得制限、年齢制限を設けずに適用する。
- 所得税の税率を現行45%ブラケット→50%、40%ブラケット→45%、33%ブラケット→38%に引き上げ。
- 低所得雇用者の社会保険料・雇用保険料（労働者負担分）の半額に相当する金額を所得税から控除する仕組み（就労支援給付制度）を導入する。
- 課税最低限以下の層を中心に消費税の逆進性対策として、最低限の基礎的消費にかかる消費税負担分を給付する制度（消費税還付制度）を導入する。
- 特定支出控除の控除対象基準（給与所得控除額の2分の1）を引き下げて申告納税の機会を拡大するとともに、給与所得者の必要経費の実情およびテレワーク等の進展に合わせて、職務上の慶弔費・自動車関係費、能力開発のための費用、周辺機器を含めたパソコン購入費、通信費、書籍購入費、労働組合費等を対象項目として追加・拡大する。
  - ＊現行は通勤費、転任のための引っ越し費用、研修費、資格取得費、単身赴任の帰宅旅費、勤務必要経費（図書費、衣服費、交際費）が認められている
- テレワークにかかる費用を一旦労働者が負担し、後日手当で支払われる場合、通勤手当のように非課税にするなど、税制上の取り扱いについて求める。
- 資産課税を強化し、資産の再分配機能を回復・強化する。
  - ・相続税の基礎控除を引き下げる。
    （現行：3,000万円+ 600万円× 法定相続人数 ⇒ 提言内容：2,000万円+ 400万円×法定相続人数）
  - ・相続税、贈与税の最高税率を引き上げるなど、累進性を高める税率構造の見直しを行う。

KEY WORD ／ DATA

■ 平成27年分以後の所得税率表

所得税の速算表		
課税される所得金額 （1,000円未満の端数金額を切り捨てた後の金額）	税率	控除額
1,000円 から 1,949,000円まで	5%	0円
1,950,000円 から 3,299,000円まで	10%	97,500円
3,300,000円 から 6,949,000円まで	20%	427,500円
6,950,000円 から 8,999,000円まで	23%	636,000円
9,000,000円 から 17,999,000円まで	33%	1,536,000円
18,000,000円 から 39,999,000円まで	40%	2,796,000円
40,000,000円 以上	45%	4,796,000円

出典：国税庁ウェブサイト「所得税の税率」

■ 「就労支援給付制度」のイメージ（連合政策集より抜粋）

給与収入55～200万円で社会保険料・雇用保険料を負担している雇用労働者（約1500万人）に対し、社会保険料・雇用保険料（給与の約14%）の半額に相当する金額を所得税から控除する。給与収入200万円から徐々に低減し、250万円で消失する措置もあわせて講じる（対象者約600万人）。必要財源は1.5～2兆円程度を想定。

■ 「消費税還付制度」のイメージ（連合政策集より抜粋）

合計所得が課税最低限の人（4000万人程度）に対し、扶養者数に応じて、最低限の基礎的消費にかかる消費税負担相当分を定額で給付する。課税最低限の水準から徐々に低減し、消失する措置も併せて講じる。必要財源は、消費税に換算した場合で税収の１割弱程度を想定している。

具体的政策項目　消費税制度の不備について

提　言

- 消費税の制度的不備を改善する。
  ・2023年10月のインボイス制度導入に向け、特に中小企業における円滑な導入支援策を進める。
- 独占禁止法や下請法などに基づき公正な価格転嫁対策を強化する。
- ガソリン、酒、たばこ等消費税における二重課税を解消する。
- 軽減税率制度の政策効果・運用状況につき、不断の検証を行うとともに、真に効果的・効率的な逆進性対策、および、有事における迅速かつ適切な給付のためのインフラ構築に向け、マイナンバー制度を活用した「給付付き税額控除」（消費税還付制度）を導入する。

具体的政策項目　地方分権について

問題意識

様々な許認可や各種登録制度が都道府県・市町村など行政毎に管理されているが、これらの電子化をさらに進め簡素化・統合していくことにより、それらの手続きが簡便になり、国内事業の生産性向上につなげていくことも可能となる。
また、この行政機関の統合などにより、行政単位の根幹である税について、基幹３税（所得税、法人税、消費税）、国税と地方税のあり方を含めた税全般を見直し、自動車産業にとって、その事業基盤強化がはかれるような政策を求めていくことも必要である。

提 言

- 国、都道府県、市町村の役割分担を明確にして、国と地方との関係を再検討する。 地協
  - ・「基礎自治体優先の原則」による行政に転換し、住民の意思を反映した行政制度となる仕組みを整備する。その際、保育、介護、児童養護、障がい者福祉、義務教育など、生存権や生命の安全の確保など、とりわけ人としての尊厳や子どもの成長に深く関わるサービスについては、国の最低基準の確保を前提とする。
- 地方分権にふさわしい地方税・財政を目指して改革を行う。 地協
  - ・地域による偏りが少なく安定的な地方税体系とする。
  - ・所得税改革と歩調を合わせ、地方住民税の人的控除を所得控除から税額控除に変える。
  - ・所得税の基礎税額控除の引き上げと歩調を合わせ、地方住民税の基礎税額控除と税率を見直す。
- 2025年を目標として推進されている書面・押印・対面原則の見直しについて、内容の前進をはかるとともに、地方自治体に対し、同様のスケジュールでデジタル化推進の一体的な対応を求める。
  また各地方自治体のシステム構築にあたっては、類似システムの乱用を防止するとともに、相互に関連する複数のシステムの将来的な統合・共通化を阻害しない設計とすることを求める。 地協
- 財政調整機能と財源保障機能の両方を兼ね備えた地方交付税の仕組みとし、現行の交付水準を維持・改善する。
- 既存の国庫補助金負担金制度について、公共事業等のための地方自治体の使い勝手の良い財源として、国庫補助金の一括交付金化をはかるなどの改革を進める。このとき、社会保障や義務教育に係わる国庫補助負担金は、一括交付金化の対象としない。社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金については、地方自治体におけるより自由度の高い活用に向けて不断に制度を見直す。
- 住民参加による行政評価を徹底して必要性の低い公共事業は、縮小・廃止する等歳出構造を見直し、効率的な公共サービスの提供を進めるとともに、地方税財政改革を行う。 地協
- 地方自治体の課税自主権の行使にあたっては、財政状況や行・財政改革の計画を明らかにし、その必要性について説明責任が果たされること、住民（法人も含む）が参加し意見反映できる機会の創設、課税根拠や現行税制との関係を整理する。 地協
- 社会保障などの給付水準の維持を前提とし、国内事業基盤強化につながる基幹三税（法人税・所得税・消費税）の引き下げをはじめ、国税と地方税のあり方についても現行税制の改革論議を進めるよう求める。

KEY WORD ／ DATA

■ 基礎自治体優先の原則

住民の意向の的確な反映、利便性の向上、地域の活性化などの観点から、住民に身近な行政・事務は基礎知自体である市町村や特別区で処理できる体制とすることが望ましいという考え方。

V 地協政策

各都道府県の自動車総連地方協議会においては、下記政策を基に地域の実情に合わせ、地方連合会政策に確実に意見具申を行う。

また、政策推進にあたっては、地方連合会と連携をはかりながら、地方自治体や地域行政等の関係各所に働きかけを行っていく。

なお、下記以外の政策課題については、自動車総連本部と連携の上、推進していく。

地方協議会の取り組み政策〔インデックス〕

Ⅰ 産業政策

2 付加価値の最適循環に向けた政策

具体的政策項目

- 中小企業の経営基盤の確立に向けた、各種支援策の強化 明日への提言 P.20

3 業種別課題解決に向けた政策

具体的政策項目

- 二輪車の普及推進と有用性を発揮できる環境整備 明日への提言 P.27

4 カーボンニュートラル実現社会に向けた政策

具体的政策項目

- 自動車・蓄電池産業に関する政策 明日への提言 P.35～38
- 産業の構造転換・雇用確保 明日への提言 P.38
- エネルギー関連産業に関する政策 明日への提言 P.39～42

Ⅱ 自動車関係政策

1 道路交通政策

具体的政策項目

- 安全・安心な交通社会の実現 明日への提言 P.51
- 「まちづくり」における交通事故抑制の道路整備を推進 明日への提言 P.51～52
- 交通モードのベストミックス 明日への提言 P.58
- 道路などのインフラ整備・活用 明日への提言 P.58～59
- 道路整備のあり方 明日への提言 P.59
- 燃料供給施設等の維持・整備 明日への提言 P.60～61
- 地方都市における道路・交通政策 明日への提言 P.61
- 中山間地域における道路・交通政策の推進 明日への提言 P.62
- 次世代技術の活用 明日への提言 P.63～64
- グリーンリカバリーを通じた地域経済活性化 明日への提言 P.65

2 自動車関係諸税

具体的政策項目

- 自動車関係諸税や自動車ユーザーの負担軽減 明日への提言 P.68～69

Ⅲ 働く者の政策

1 働き方改善に資する政策

具体的政策項目

- 誰もが働きやすい社会の実現 明日への提言 P.73

2 安心・安定した雇用環境を担保するための政策

具体的政策項目

- 最低賃金の取り組み 明日への提言 P.75

Ⅳ 生活者の政策

1 社会保障と税の一体改革

具体的政策項目

- 医療政策 明日への提言 P.77
- 介護・高齢者福祉政策 明日への提言 P.77～78
- 障がい者政策 明日への提言 P.78
- 子ども・子育て支援政策 明日への提言 P.78

2 一般税制

具体的政策項目

- 地方分権について 明日への提言 P.83～84

自動車総連政策集
「明日への提言（2022年12月）」
2022年12月発行
全日本自動車産業労働組合総連合会
〒108-0074 東京都港区高輪4-18-21
View-well Square（ビューウェル スクエア）
TEL.03-5447-5811（代）



自動車総連

