

自動車総連 政策集

# 明日への提言

2024年8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も、定期的に政策課題を取り上げ、今後の取り組みを確認・共有する場を設け、自動車総連地方協議会の政策実現力の向上につなげていきます。

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ています。

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。

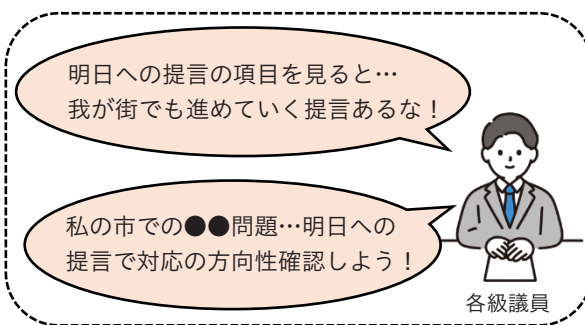
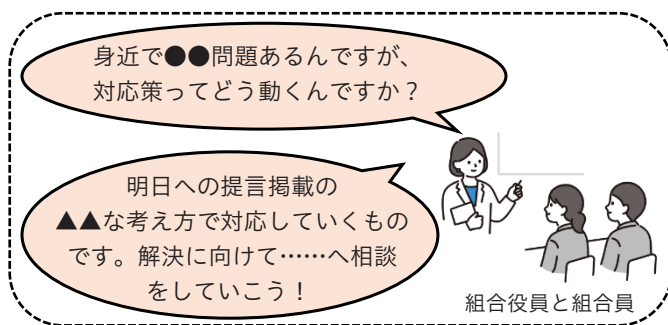
## 政策集「明日への提言」について

自動車総連に集うものが一丸となって政策・制度課題の解決に取り組んでいくにあたり、自動車産業で働く組合員の雇用(企業の存続)と生活の両面に係る項目(テーマ)について、自動車総連としての現状の考え方(スタンス)を記したものが、この「明日への提言」です。

項目によって、記載の考え方に強弱(方向性のみ、具体的な内容まで踏み込む等)はありますが、その時々々の時世を踏まえ、内容を皆で確認をしながら、定期的に更新しています。

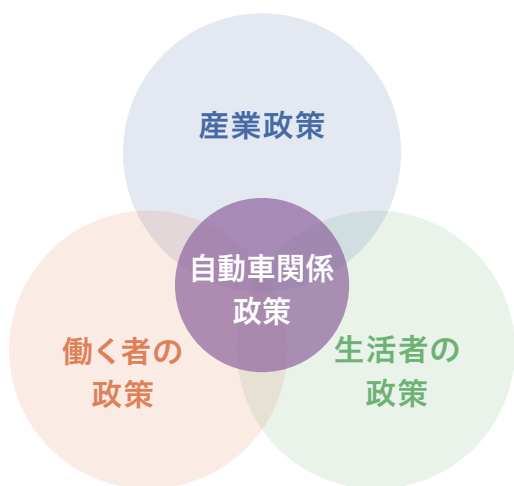
この「明日への提言」は、総連本部はもとより、加盟労連、単組、地協、支援議員など、関係者みんなで共有し、記された考え方を基にして、それぞれの立場で政策実現に取り組んでいくための土台として活用していくためのものです。

## 「明日への提言」の使い方イメージ

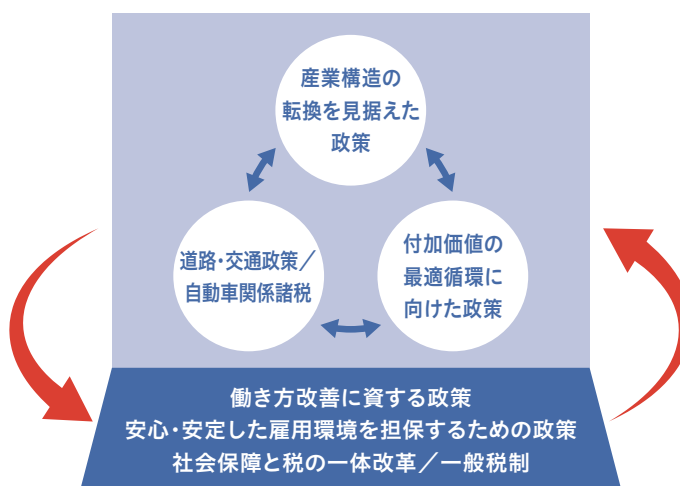


## 自動車総連の活動領域

(「明日への提言」掲載項目)のイメージ



## 各政策項目の関係イメージ



## 政策の分類について

**総連として掲げる政策** :自動車総連の政策集「明日への提言」

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、中長期を見据えて、取り巻く環境や時勢に応じて力点を変えながらも、政策実現に向けて取り組んでいく政策

**一般政策** :「明日への提言」に提言の項目名のみ記載(詳細は「連合政策集」をご確認ください)

連合や金属労協の政策をベースに必要な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

**重点政策** :毎期/年作成する「活動方針」や「自動車関連諸税などに関する要望書」等に掲載

自動車総連として、足元で、または、ここ数年で特に重点的な取り組みが必要であり、関係方面に対して積極的に働きかけを行っていく政策  
(原則、「明日への提言」の考え方/提言をもとに立案される)



# 私たちを取り巻く環境

## 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産業であり、日本の全就業人口のおよそ1割にあたる約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17.3兆円にのぼり、日本の輸出総額の2割を占めるなど我が国の重要な基幹産業です。

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する責務とともに、電動車の普及に取り組むことはもちろん、エネルギーや素材など多くの産業と深く関わる産業として、カーボンニュートラルの達成を牽引していく責務もあります。

また、2023年の交通事故死者数は2,678人となり、8年ぶりの増加に転じています。子どもが犠牲となる痛ましい交通事故や、飲酒運転等の悪質・危険な運転による交通事故も未だ後を絶ちません。自動車産業として「誰もが自由で安全な移動を享受できる道路交通社会」を実現していくことも、大変重要なこととなっています。

## 日本経済の状況

日本経済は、雇用・所得環境が改善されるなど、デフレ経済からの脱却に進む中で緩やかな回復基調が維持される見通しとなっているものの、世界的な金融引締めに伴う影響や中国経済の先行き懸念など、海外景気の下振れが景気を下押しするリスクとなっています。また、資源・エネルギー価格や原材料価格が高騰している中、ロシアのウクライナ侵攻に加え中東情勢の悪化など地政学的な懸念が高まっており、エネルギーの安定供給・確保も重要な課題となってきています。

加えて、国内では価格転嫁を含む企業間取引の適正化の動きが強化されてきているものの、社会全体への波及は道半ばであり、2023年度の全国の倒産件数は8,800件あまりと9年ぶりの高い水準となっています。今後、物価の高止まりや人手不足の深刻化などに加え、日銀の利上げによる貸出金利の上昇等により、中小企業を取り巻く環境は厳しさを増すと予測されています。

このような環境の中でも、中小企業等も含めた日本全体での持続的な賃上げを通じた経済の好循環を進めることが求められるなど、今後の日本の経済と国際競争力向上に向けた正念場を迎えています。

## 自動車産業の状況

2023年の国内四輪車新車販売台数は、477.9万台と前年比の13.8%増とはなったものの、2019年（コロナ禍以前）のように500万台を超える水準までには至りませんでした。半導体不足の段階的な解消により生産・販売ともに回復傾向にありましたが、慢性的な人手不足や、エネルギー・原材料価格の高騰、カーボンニュートラル実現にも寄与するDX・GX対応などの山積する産業課題への対応も求められています。持続的な産業の維持・発展に向けてはサプライチェーン全体での推進が必要となる中、新たな事業への取り組みや価格転嫁を含む適正な企業間取引の浸透に焦点が当てられてもいます。

適正取引における独占禁止法や下請法への抵触に加えて、度重なる認証不正の問題が起るなどしており、社会やお客様への安全と信頼確保に向けたコンプライアンス遵守を進めていかななくてはならない状況にあります。また同時に、日本経済が正念場な今こそ、基幹産業である自動車産業が主軸となり、カーボンニュートラルの推進と合わせて、ユーザー負担軽減などの早急な国内市場活性化策に取り組まねばならない状況です。



# 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 カーボンニュートラル実現社会に向けた政策…………… P.21
- 3 付加価値の最適循環に向けた政策…………… P.42
- 4 業種別課題解決に向けた政策…………… P.49

## II 自動車関係政策

- 1 道路交通政策…………… P.54
- 2 自動車関係諸税とユーザー負担の軽減…………… P.73
- 3 自動車損害賠償責任保険制度…………… P.80

## III 働く者の政策

- 1 働き方改善に資する政策…………… P.82
- 2 安心・安定した雇用環境を担保するための政策…………… P.86

## IV 生活者の政策

- 1 社会保障と税の一体改革…………… P.88
- 2 一般税制…………… P.92

## V 地協政策

P.98

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、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。

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。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を安定して維持していく必要がある。

世界経済は、中国経済の失速やその影響を受けた新興国市場の低迷、また英国の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、地域間の格差が広がる状況はあるものの、コロナ禍以降は総じて回復傾向にある。その中で、ロシアのウクライナ侵攻に加え中東情勢の悪化など地政学的な懸念が急速に高まり、資源・エネルギー価格や原材料価格がいっそう高騰する等、不確実性と不透明感が継続している。

日本では、経済安全保障の観点等から国内への生産回帰も一部に見られ、かつ経済回復に向かっている中で、人手不足の深刻さが増してきている。急速な円安の進行の影響もあいまって、相対的な日本の賃金水準の低下などにより、人材が集まらない状況になりつつある。

中長期的に見れば、アジアを中心とした地域における競争が激化し、日本企業における生産拠点の海外展開が活発化している。今後のますますの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。

採用難や定着度の低さなど、人材不足は賃金面の処遇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も予想される。

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。

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。



# 生産年齢人口減少への対応

## 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。2023年の総人口12,435万人のうち、0～19歳の者は1,967万人(15.8%)、20～64歳の者は6,846万人(55.1%)、65歳以上の者が3,623万人(29.1%)と高い高齢化率となっているが、20年後の2043年には65歳以上人口が35.8%とピークを迎え、よりいっそうの生産年齢人口の減少が予測されている。

このような状況の中で多様な人材の確保は必須であり、そのためには、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。

人材確保に向けては、女性や高齢者をはじめに、働く人誰にとっても作業や業務がしやすく、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

- 人口減少は不可避な中で、労働環境や処遇の改善等を進め、働く魅力を向上させないことには、多様な人材が確保できない。
- 我が国の経済を支える人的資本の強化が必要である。

## 提言

- 職場においてAIやIoT等の自動化を活用することで、業務範囲の拡大やデジタル技術の習得等を図りながら、人手不足に対応する。
- 自動車産業で働きたいと思われる魅力的で選ばれる産業にするため、重筋作業の軽減などの3K解消技術の普及を進め、働きやすい職場づくりを目指す。そのために、企業がこれらの技術を導入しやすくする助成金の創設や税優遇などのインセンティブを求めていく。  
(産業構造の転換に伴うリスクリングの促進は、2.カーボンニュートラル実現社会に向けた政策「グリーン化推進に伴う公正な移行の実現」で後述)

## ① 技術革新の促進

### 情勢認識

政府は新規産業・雇用を創出し、国際的な競争条件を確保するためにも、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。

自動車産業にかかわる分野としては、「官民ITS構想・ロードマップ2020」を政府が策定しており、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」の実現が目標とされている。

### 問題意識

- 第4次産業革命や デジタル化の進展を前向きに捉え、積極的、能動的な対応が不可欠であり、SDGs等のこれからの社会を形成していくためのニーズや新たな価値観に適合していくことが求められている。
- 次世代技術の実現等に向けた企業の設備投資や研究開発への集中投資による今後の日本経済の成長への種まきを怠ってはならず、資金や人材確保に 相対的に苦しんでいる中小企業においては生産性向上を促していかなくてはならない。
- 新技術の普及に向けては、日本として国際的な標準化、協調領域策定づくりの主導的役割を担っていかなければ、国際的な競争に劣る可能性がある。
- 2030年目標としている「世界一安全で円滑な道路交通社会」の実現に向けては、民間企業が自動運転技術の普及に積極的に取り組んで行ける環境整備が必要。

### 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。
- 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。
- 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、GX・DXへの対応が遅れないよう、関連投資がよりいっそう進む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対応を求める。

## KEY WORD / DATA

## ■ GX

Green Transformation (グリーントランスフォーメーション)の略称で、温室効果ガスを発生させる化石燃料から太陽光発電、風力発電などのクリーンエネルギー中心へと転換し、経済社会システム全体を変革しようとする取り組み。

## ■ DX

デジタルトランスフォーメーション(Digital Transformation)の略で、企業がAI、IoT、ビッグデータなどのデジタル技術を用いて、業務フローの改善や新たなビジネスモデルの創出だけでなく、レガシーシステムからの脱却や企業風土の変革を実現させること。

## ②安全で円滑な道路交通社会の実現(自動運転)

## 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。
- 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げる支援を求める。
- 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(料金の適正化)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。

## 情勢認識

新たな技術革新によってSociety5.0や自動運転社会の実現がなされることは、環境問題への対応や生活や働き方に豊かさを与える一方で、産業構造を変化させ企業の事業転換を促す可能性もあり、雇用・処遇に対しても影響を与えることが想定される。

このような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「公正な移行」という考え方が世界や日本で広がり始めている。

## 問題意識

- 「公正な移行」の実現に向けた、技術革新により必要となる能力開発に能動的に取り組む必要がある。
- また、雇用問題の発生を想定し、その影響を最小限に抑えるため、一定程度の規制やセーフティネットといった安心・安全を基軸とした事前準備が重要である。

## 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)5.0

第四次産業革命で掲げられている技術革新に着目して、あらゆる産業や日常に取り込み、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、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。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、生き活きと快適に暮らすことのできる社会」。

### ■ 第四次産業革命

IoT・AI・ビッグデータを使うことにより起こる製造業のイノベーションのこと。

## ①次世代技術の国際標準化

### 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。

特に、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も欠かせない。

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、公布されている(2022年5月)。

### 問題意識

- 100年に一度の大変革期中、次世代自動車開発関連については、日本企業の技術力が生きる国際標準の形成が重要である。

### 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ム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。

## ② 経済連携の推進

### 問題意識

- 各経済連携協定の交渉の際には、真の国益が最大限発揮されるよう推進をはかることが重要である。

### 提言

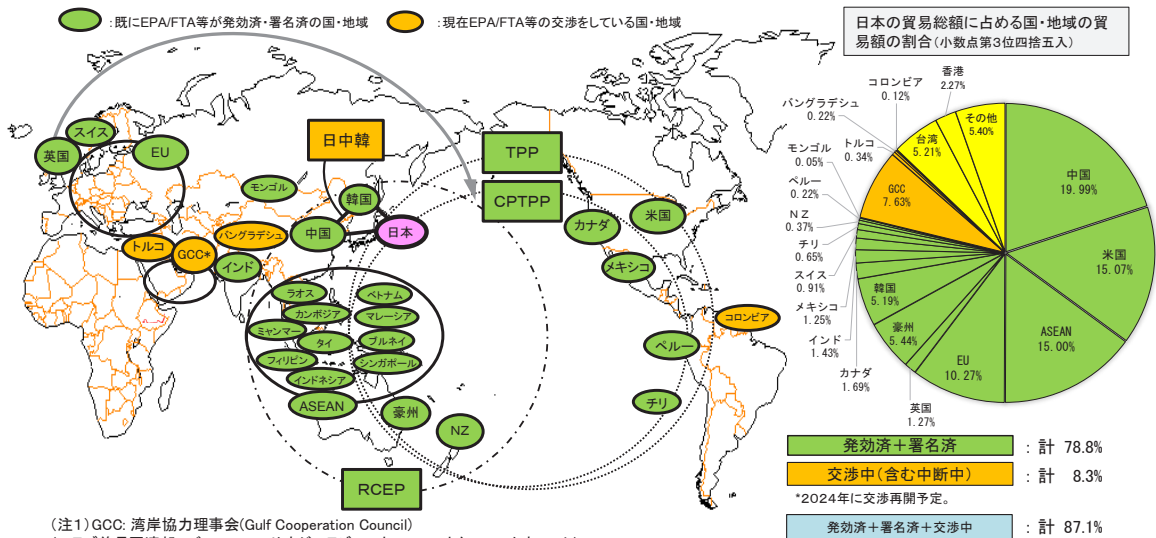
- 自動車の環境・安全基準や規格等に係るルールづくりの際には、現行の日本基準・規格を維持できるように、日本がリーダーシップをとって交渉を進める。
- 自動車・自動車部品に対する関税の交渉については、早期撤廃を前提に撤廃時期の明確化を求める。
- 経済連携の構築を進めるにあたっては、具体的な工程表を示すことで、企業の国内投資を促す。
- 日本の国内事業基盤が損なわれ、雇用への影響が生じないように取り組みを推進する。

## 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78.8%。
- ・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87.1%。



(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(2024年1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6年5月時点)

### ③金融市場の安定化

#### 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、大幅な円安の進行が長く続くなど、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おり、これまで続いた金融緩和政策の判断を変えるかどうかについても注目が集まっている。

#### 問題意識

- グローバルな取引がある日本企業にとって、為替、国際金融市場の安定が重要である。

#### 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。

## ④建設的な労使関係構築と国際連携

### 情勢認識

自動車産業のサプライチェーンは、国内外を問わず裾野が広い中、海外での紛争や人権問題が国内の操業や国内自動車産業の健全で持続的な発展にも影響し、強いては組合員の生活の安心・安定を脅かす現実も踏まえつつ、すべての国の自動車産業で働く者の幸せの実現に向け、国際的労働運動の基本原則とされるILO中核的労働基準(5分野10条約)の遵守をベースとした人権デュー・ディリジェンスの取り組みを踏まえた自動車総連「国際活動「20・30ビジョン」」に沿った取り組みを推進し、海外事業体における建設的な労使関係の構築をはかる。

### 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、独フリードリヒ・エーベルト財団といった政府と連携している各国の労働組合支援団体組織を参考に、海外現地での建設的な労使関係の構築に向け、上部団体である連合、金属労協、GUF（国際産業別労働組合組織）であるIndustriALL Global Union、関連省庁や自動車関連経営者団体などと連携をはかり、取り組みを進める。
- 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（レイバーアタッシュェ）をはじめ、日本の窓口である厚生労働省などとの連携強化をはかる。
- 加盟組合は、自動車総連を通じて上部団体である連合や金属労協、関係省庁（外務省、厚生労働省、経済産業省）と連携することにより、海外現地での労使紛争解決の強化をはかる。
- 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

### ILO中核的労働基準

#### ILO中核的労働基準

- 団結権・結社の自由、団体交渉権 (87号、98号)
- 強制労働の禁止 (29号、105号)
- 児童労働の撤廃 (138号、182号)
- 雇用および職業における差別の排除 (100号、111号)
- 安全で健康な労働環境 (155号、187号) ……2022年追加項目



111号・155号  
未批准

[4分野8条約](#) → [5分野10条約へ](#)



## ⑤SDGs・人権デューディリジェンス

### 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、労働者の雇用・生活の向上・安定に向けて、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。

近年、国際的な共通ルールとなりつつある「人権デュー・ディリジェンス」では、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。

従業員は、事業活動の担い手であり、かつ人権侵害の被害者にも加害者にもなり得る立場であること、人権遵守には現場の従業員の持つ情報の活用と積極的な行動が不可欠であることなどを踏まえれば、労働組合としても積極的に参画し、課題解決への取り組みに向けた役割・責任を果たしていかなくてはならない。

### 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

- 自動車総連が掲げるすべての政策は、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念頭におき取り組むものである。  
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。
- 強靱なサプライチェーンを維持するため、全ての業種で国内・海外問わず事業における取引実態やグローバルサプライチェーンの状況などが確認できる窓口や委員会を労使で立ち上げることが重要である。労働組合としても積極的に参画し、課題解決への取り組みに向けた役割・責任を果たせるよう、国が作成する人権デューディリジェンスに関するガイドラインに、労働組合の関与の明記を求める。
- 国内外問わず裾野が広い自動車産業がグローバルレベルでの競争で不利益が生じないよう、また日本の取り組みが他国に比べて劣後することのないよう、より厳格な運用となるべく、法制化も視野に入れて上部団体などと連携を図る。
- また、二次下請以降など、間接的な取引先も含めた「バリューチェーン上の組織」、「企業のあらゆる種類のビジネス上の関係先」が人権デューディリジェンスの対象としてグローバルにも広がる中、国際的な遵守事項の標準化や協調領域策定の主導的役割を政府に求める。

## 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。

# SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



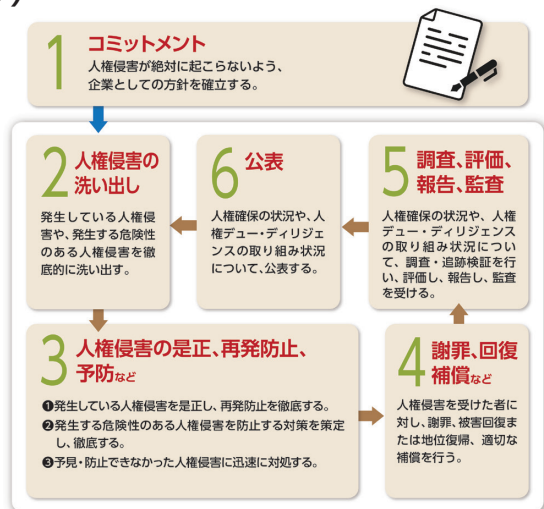
引用: 国際連合広報センターウェブサイト

## 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。

## ① 税制への要望

### 情勢認識

日本は、Society5.0や自動運転社会の実現を官民ともに目指しているものの、マグニフィセント・セブンに対抗しうる企業が生まれてこない等の状況もあり、いっそうの国際的な競争条件の確保に向けて、国内立地企業の法人税、固定資産税や試験研究費、設備投資額を指標として、より優遇する措置を経済界が求めている状況がある。

自動車産業も100年に1度の大変革期を迎えており、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。

優秀な人材を確保していくためには、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

- 国際的な競争条件を確保するために、国内立地企業への税制等の優遇措置が必要。
- 海外メーカーとの公正な条件下で競争し、日本企業が研究開発投資を維持・拡大し、成長力・国際競争力を強化していける環境づくりが不可欠。

### 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、重度障がい者など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法人事業税を減税する。

連合政策集 「1.持続可能で健全な経済の発展(税制改革)」要求項目3(7)



## ■ マグニフィセント・セブン

米株式市場を牽引する、時価総額の大きいテック企業7社のこと。アップル、アルファベット、アマゾン、マイクロソフト、メタ、エヌビディア、テスラの7社

## ② 知的財産権の行使徹底

### 問題意識

- 知的財産を有効活用することが日本の競争力強化につながる。
- 海外や他産業への人材・技術の流出の可能性が増大している。

### 提言

- 技術立国としての地位確立に向けて、戦略的な特許の取得と、標準化戦略の促進を求める。
- 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。

## ③ 安定的かつ持続的な資源・エネルギー供給

### 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<sub>2</sub>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、政府としては、追加で再稼働させることに加え、運転期間の実質的な延長や廃炉となった原子力発電の敷地内での建て替えを対象とした次世代型原子炉の開発を進めることとしている。

### 問題意識

- エネルギーの安定供給が図られなくてはならない。
- 中・長期的に原子力エネルギーに対する依存度を低減および最終的に依存しない日本の電源構成が見通せていない。

## 〈短期的政策〉

- 既存発電設備の有効活用によるエネルギー安定供給を求めるとともに、水素などの次世代エネルギー開発の推進を求める。
- 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。

連合政策集 「1.持続可能で健全な経済の発展(資源・エネルギー政策)」要求項目1(2)

- 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。

連合政策集 「1.持続可能で健全な経済の発展(資源・エネルギー政策)」要求項目1(3)

## 〈中・長期的政策〉

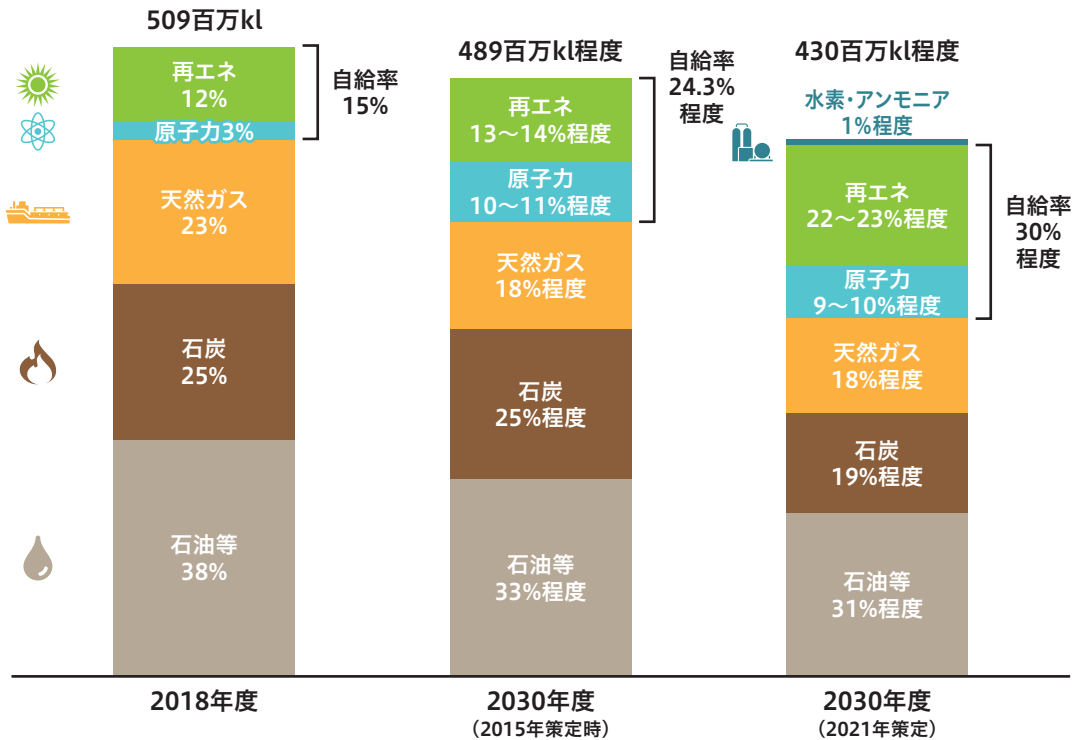
- 中・長期的な目線では、連合が求める政策の推進と準拠した取り組みとし、「中長期的に原子力エネルギーに対する依存度を低減し、最終的には原子力エネルギーに依存しない社会をめざすための政策を推進する。」

連合政策集 「1.持続可能で健全な経済の発展(資源・エネルギー政策)」要求項目2

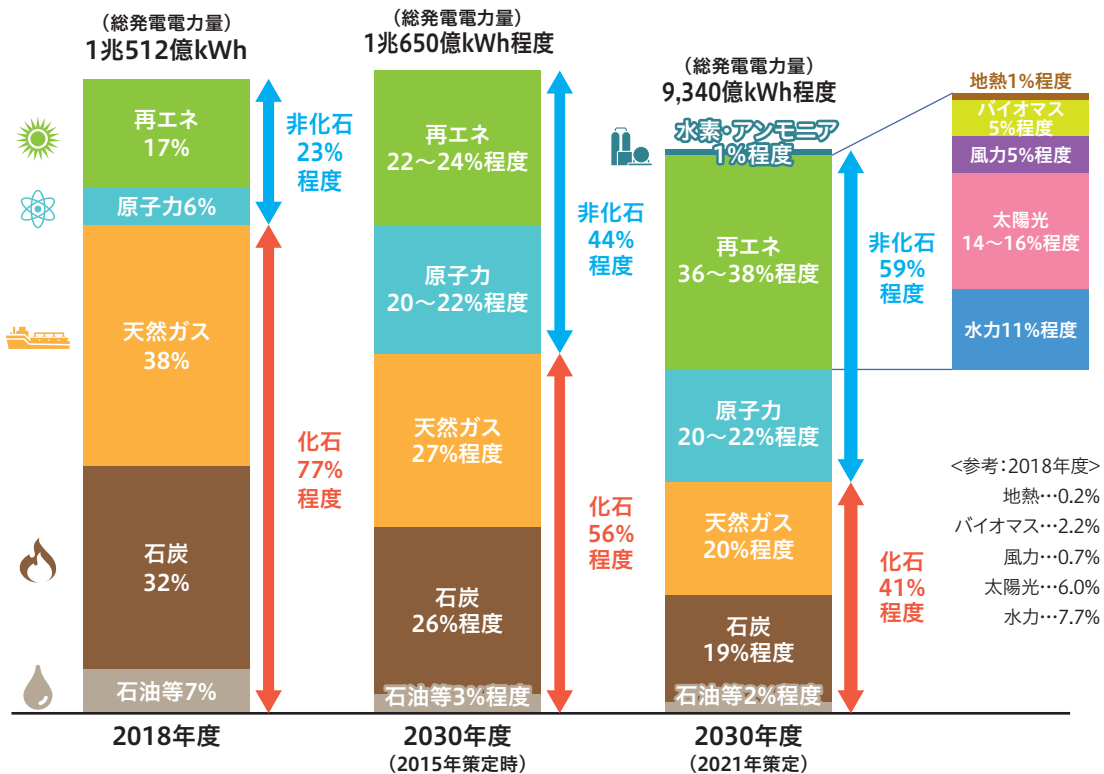


2030年度に向けたエネルギーミックス(一次エネルギー供給と電源構成)

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

## 2 カーボンニュートラル 実現社会に向けた政策

### 基本認識

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。

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正式に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伴う グリーン成長戦略(2020年12月策定)

#### □ 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

2050年カーボンニュートラル達成はもとより、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。

自動車産業としては、まず電動車の普及促進に取り組む必要がある。ただしその一方で、自動車産業の輸出比率は高く、世界の潮流を踏まえると、CO<sub>2</sub>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。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し、GX(グリーントランスフォーメーション)の実現に動き出している。このように官民一体となって、ビジネスにおける枠組みの構築や競争環境の整備に国家レベルで取り組む欧米や中国等を相手としていかななくてはならない状況にある。

また、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。日本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、日本経済・産業の持続的成長とともに、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もしていかななくてはならない。

## ■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、自動車産業として「自動車・蓄電池」はもちろんのこと、製造過程も踏まえると、「水素・燃料アンモニア」をはじめとするエネルギー関連の項目や、資源や部材の安定入手につながる項目「半導体・情報通信」「カーボンリサイクル・マテリアル」「資源循環関連」などかかわりは多岐にわたる。

### 2050年に向けて成長が期待される、14の重点分野を選定。

- ・高い目標を掲げ、技術のフェーズに応じて、実行計画を着実に実施し、国際競争力を強化。
- ・2050年の経済効果は約290兆円、雇用効果は約1,800万人と試算。



#### 洋上風力・太陽光・地熱

- 2040年、3,000～4,500万kWの案件形成【洋上風力】
- 2030年、次世代型で14円/kWhを視野【太陽光】

1



#### 水素・燃料アンモニア

- 2050年2,000、万トン程度の導入【水素】
- 東南アジアの5,000億円市場【燃料アンモニア】

2



#### 次世代熱エネルギー

- 2050年、既存インフラに合成メタンを90%注入

3



#### 原子力

- 2030年、高温ガス炉のカーボンフリー水素製造技術を確立

4



#### 自動車・蓄電池

- 2035年、乗用車の新車販売で電動車100%

5



#### 半導体・情報通信

- 2040年、半導体・情報通信産業のカーボンニュートラル化

6



#### 船舶

- 2028年よりも前倒してゼロエミッション船の商業運航実現

7



#### 物流・人流・土木インフラ

- 2050年、カーボンニュートラルポートによる港湾や、建設施工等における脱炭素化を実現

8



#### 食料・農林水産業

- 2050年、農林水産業における化石燃料起源のCO<sub>2</sub>ゼロエミッション化を実現

9



#### 航空機

- 2030年以降、電池などのコア技術を、段階的に技術搭載

10



#### カーボンリサイクル・マテリアル

- 2050年、人工光合成プラを既製品並み【CR】
- ゼロカーボンスチールを実現【マテリアル】

11



#### 住宅・建築物・次世代電力マネジメント

- 2030年、新築住宅・建築物の平均でZEH・ZEB【住宅・建築物】

12



#### 資源循環関連

- 2030年、バイオマスプラスチックを約200万トン導入

13



#### ライフスタイル関連

- 2050年、カーボンニュートラル、かつレジリエントで快適な暮らし

14

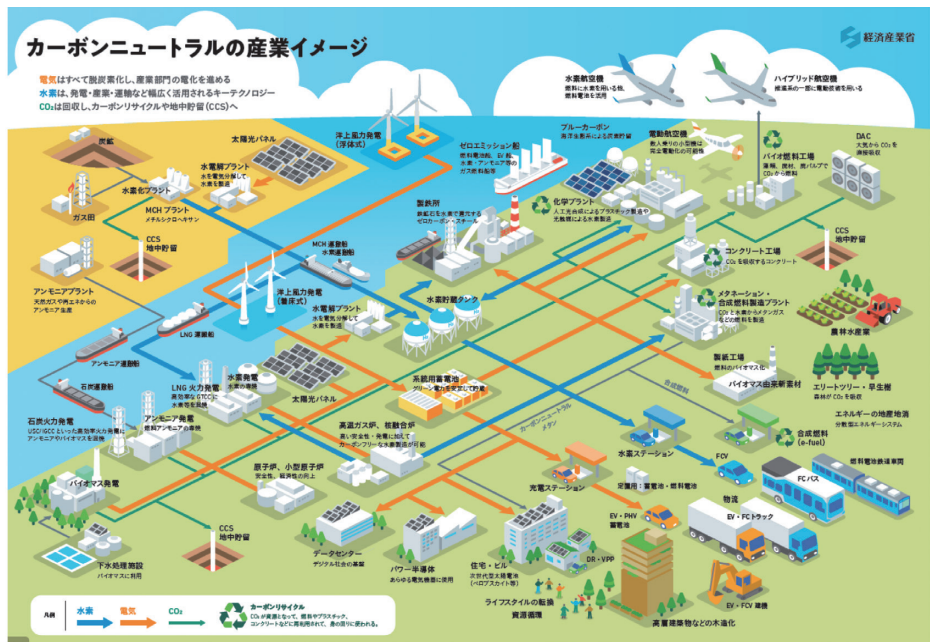
出典：経済産業省「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」



# ■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。



(引用:経済産業省ウェブサイト)

## ■ 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<sub>2</sub>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。

## ■ 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。

## ① 環境整備・車両開発

### 情勢認識

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である。

自動車メーカー各社は電動車の開発や普及促進に取り組んでおり、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なされていく。自動車イコール電気自動車のみの社会構造になるわけではなく、多様な選択肢のもとで電動化が進むことが予測されている。

また、電動車の普及を進める上で、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。とりわけ、日常的に必要となる充電・充てんインフラの有無が、購買意欲に大きな影響を与えており、その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、定期的なメンテナンスも含めた管理や整備が求められている。

### 問題意識

- 先進環境対応車の普及は、産業の責務。車両開発支援や助成、税制支援など、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。
- 電動車の普及に向けた充電・充てんインフラの整備が不可欠。絶対数の増加のみならず、老朽更新や定期的なメンテナンスも含めた管理、支援が必要。
- 生産・輸送などの事業活動全体を通じたグリーン化は難航しており、特に、中小企業はより対応が困難。

## 提言

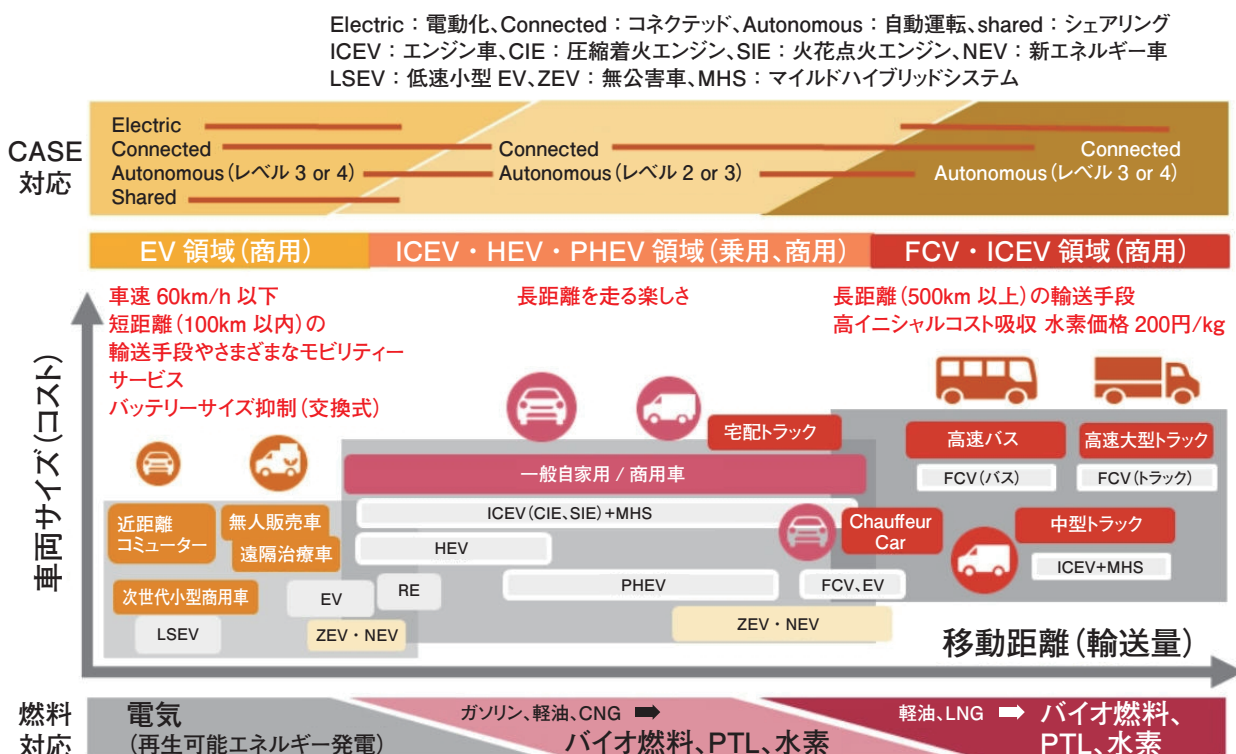
- 幹線道路や高速道路における非接触充電などの道路の高度化推進や、さらなる水素ステーション・急速充電器などの新規設置・保守の整備、並びに過去整備した設備の定期的なメンテナンスやその維持コスト低減を求める。また実施にあたっては、国・地方自治体が連携し、バス等の公共交通を優先に電動化を進める等の計画的な対応を求める。 **地協**
- 充放電システムや定置型蓄電池などに対する開発および普及は、スマートグリッド等の次世代エネルギー社会システムの構築に重要な役割を果たすことから、推進に向けた政策支援を求める。
- 中小企業がグリーン化に取り組む際の補助金や税優遇を求める。
- グローバル競争に打ち勝つためにも、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。
- 多様な選択肢でのカーボンニュートラル実現をしていくために、燃料電池自動車、電気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やハイブリッド車、また合成燃料(e-fuel)やバイオ燃料等の開発・普及促進のための支援を行う。
- 資源を循環して活用するサーキュラーエコノミーの動きを加速させ、産業を超えて需要が拡大している電池の回収・再利用の促進を求める。トレーサビリティ技術などを進展させ、電池のライフサイクル全体についてサプライチェーンおよびバリューチェーンにおいてデータ連携等の技術革新と枠組み構築を求めていく。

## ■ 電動車の特性に合わせた棲み分け

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(HEV・PHEV) : 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



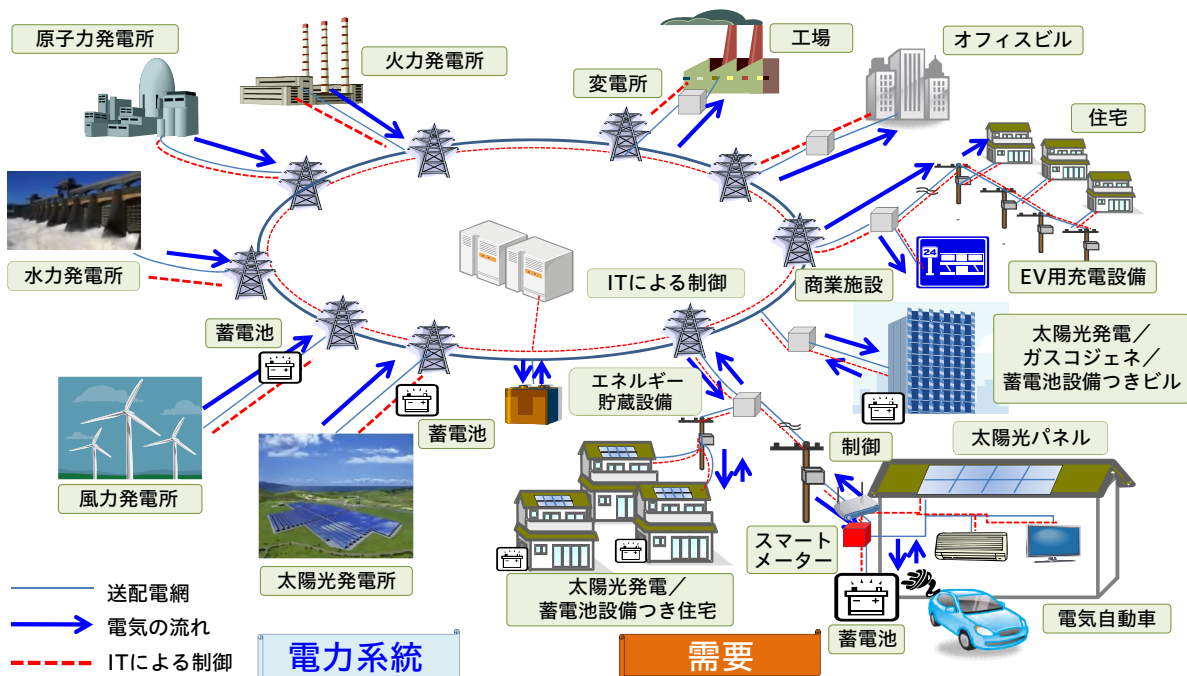
(出典:愛知工業大学 藤村客員教授「日経XTECH掲載」)

## ■ 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もーターを駆動させる。排出されるのは水だけで、CO<sub>2</sub>やNO<sub>x</sub>、SO<sub>x</sub>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で、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。

## ②次世代電池の開発促進

### 情勢認識

電池は、自動車以外においても定置式蓄電池として、住宅や商業施設、病院、工場などの建物に設置されており、「電気代の削減」や「停電時などのバックアップ電源としての利用」を主な目的として使われている。

次世代に向けては、太陽光発電や風力発電は天候や環境によって発電量が変わってくる中、大型蓄電池システムを用いて電気をためておけるよう、認証実験やプロジェクトが推進されている。

これら電池には、リチウム、コバルト、ニッケル、グラファイトなど数種類のレアメタルが使われている。電動車普及のキーとなるのは価格との分析もある中、エンジン車と比較し、電動車の車両価格が高額な理由は、その大半が電池コストと言われている。

原材料となるレアメタルの価格が、電池ひいては車体価格に影響している。また、レアメタルは存在する国に偏りがあり、その中には政情不安などのカントリーリスクのある国や、輸入禁止などの資源ナショナリズムが顕在化している国が少なくない。

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

- 蓄電池をはじめとした次世代電池は、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。

### KEY WORD / DATA

#### ■ 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。

### ③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

- カーボンニュートラルの実現に向け、次世代自動車の購入補助金や減免等の税優遇等のインセンティブを求めるとともに、計画的な国民生活の水準引上げ（賃金上昇・最低賃金）による自家用自動車の普及促進を図る。 **地協**
- 運輸・輸送部門などの企業が、次世代自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。また代替フロンに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。 **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。  
（II. 自動車関係政策2. 自動車関係諸税とユーザー負担の軽減 にて本件後述）

## ④ 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、軽自動車でないといえられないとの統計もある通り、軽自動車はな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適合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。

その中で企業は、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。

### 問題意識

- 軽自動車は、生活の足として多用されており、電動化の加速が求められる。
- 二輪車の電動化に向けては、蓄電池の規格統一化による開発支援と、企業が協働している電池交換スポットの充実等のインフラ整備を進める必要がある。
- 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

- 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**
- 二輪車のグローバル競争力強化と電動化推進に向け、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。
- 電動化の進展に合わせた、二輪車の免許区分や車両区分の適正化を求める。



## 情勢認識

各国の国土やインフラ整備、エネルギー構成の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されており、すぐに内燃機関が無くなることはないが、自動車のCASEやMaaSそして、製造過程のデジタル化等の進展は、グリーンリカバリーの観点からも進展させていくべきものであり、また進むことは不可避である。

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い、新たな事業が脚光を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。経済・社会情勢の変化が雇用へ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。

また、国内生産などに対する規制強化の際には、輸出先の状況や取扱製品もさまざまであることを勘案し、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。

## 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。
- 「公正な移行」の具体化にあたっては、「グリーンな雇用創出」や「地域脱炭素化」、「失業なき労働移動」と重層的なセーフティネットへの検討に早期に着手し、そのための十分な予算措置を講ずる。その際には、以下の内容を踏まえる。

地協

地協

- ・ 失業や労働移動による労働条件の低下などの雇用への悪影響が生じうる産業・地域の特定と、その影響度の測定と分析を進める。
- ・ 地域における雇用吸収力のある「グリーンな産業」の育成、労働者の教育・訓練、社会保険や住宅などの社会的セーフティネットの強化等の必要な対策を一体的に検討する。

連合政策集 「5.くらしの安心・安全の構築(環境政策)」要求項目1(2)



- 事業構造の転換や業務の変化に対応するため、新たに発生する業務に必要なスキルや知識を習得するためのリスキリングを実施する企業に対して支援を行う。とりわけ、継続就労をしながら、能力開発等を行える環境整備への後押しを求めていく。

## ■ 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。

## ■ 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°Cより十分低く保つとともに、1.5°C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

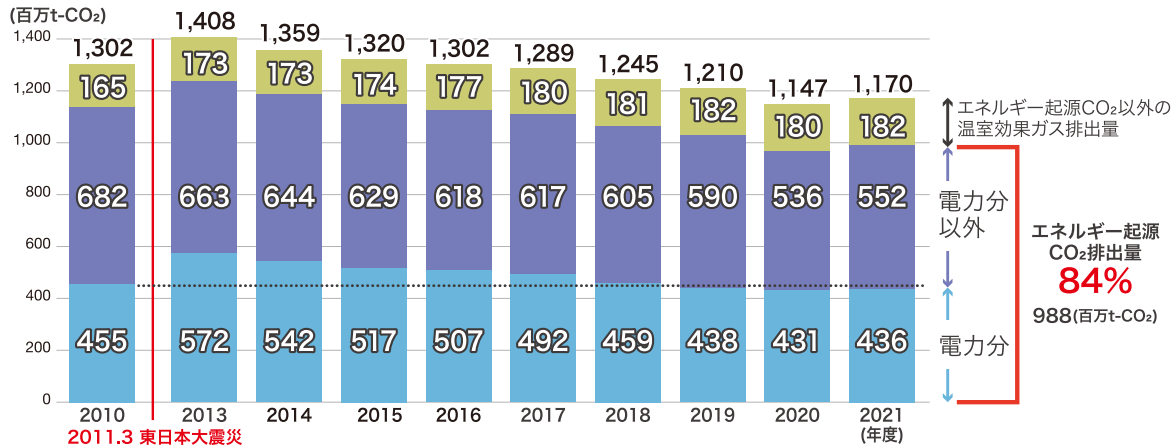
## ■ 主要国の2030年における温室効果ガス削減目標

	中期目標	対象ガス	ネットゼロ長期目標
日本	2030年度に▲46% (2013年度比) 50%の高みに向けて挑戦を続ける	全てのGHG	2050年
米国	2030年に▲50-52% (2005年比) ※2013年比▲45-47%相当	全てのGHG	2050年
英国	2030年に少なくとも▲68% (1990年比) ※2013年比▲55%相当 2035年までに▲78% (1990年比) ※2013年比▲69%相当	全てのGHG	2050年
EU (仏・伊)	2030年に少なくとも▲55% (1990年比) ※2013年比▲44%相当	全てのGHG	2050年
ドイツ	2030年に▲65% (1990年比) ※2013年比▲54%相当 2040年に▲88% (1990年比) ※2013年比▲84%相当	全てのGHG	2045年
カナダ	2030年までに▲40-45% (2005年比) ※2013年比▲39-44%相当	全てのGHG	2050年
中国	2030年までにCO <sub>2</sub> 排出量を削減に転じさせる GDP当たりCO <sub>2</sub> 排出量を▲65%超 (2005年比)	CO <sub>2</sub> のみ	2060年
インド	2030年までにGDP当たりCO <sub>2</sub> 排出量を▲45% (2005年比) 発電設備容量の50%を非化石燃料電源	CO <sub>2</sub> のみ	2070年
ブラジル	2025年までに▲37% (2005年比) 2030年までに▲50% (2005年比)	全てのGHG	2050年
アゼルバイジャン	2030年までに▲30% (1990年比) 条件付き目標	CO <sub>2</sub> 、CH <sub>4</sub> 、N <sub>2</sub> O、 HFCs、PFCs	2050年までに ▲40%

※温室効果ガス(Greenhouse Gas: GHG)は、CO<sub>2</sub>、メタン、一酸化二窒素、代替フロン等4ガス(HFCs、PFCs、SF<sub>6</sub>、NF<sub>3</sub>)を指す。  
※アゼルバイジャンはCOP29(2024)の、ブラジルはCOP30(2025)の開催予定国。

出典:環境省「国内外の最近の動向について(報告)/2024年2月14日」

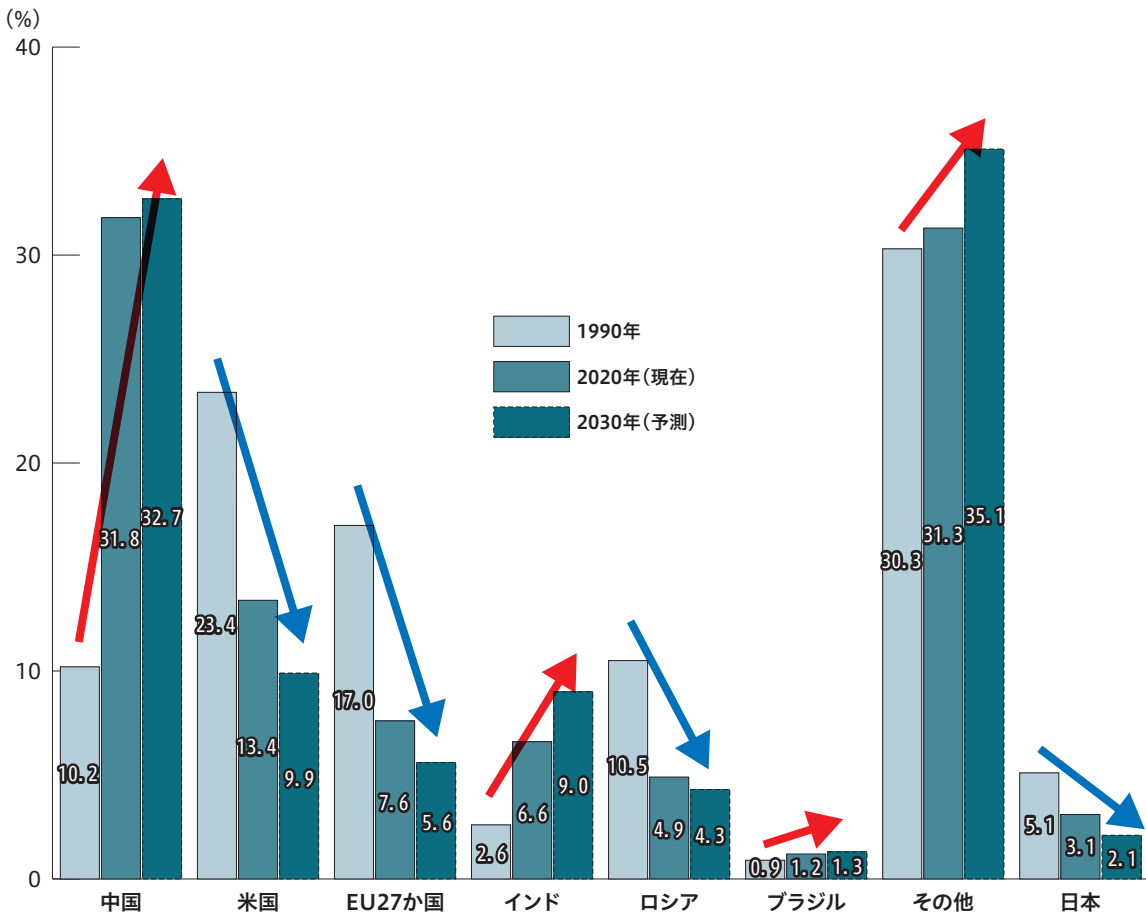
### 日本の温室効果ガス排出量の推移



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

出典: 資源エネルギー庁「日本のエネルギー/2024年2月発行」

### 各国のエネルギー起源CO<sub>2</sub>排出量(構成比)の比較



#### エネルギー起源CO<sub>2</sub>の総排出量



IEA「Greenhouse Gas Emissions from Energy (2022)」  
「World Energy Outlook (2022)」等に基づいて環境省作成の図  
より自動車総連にて作成

出典: 環境省「国内外の最近の動向について(報告)/2024年2月14日」

## ①今後のエネルギー利用

### 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(ライフ・サイクル・アセスメント)やESGなどの観点から、中長期的にエネルギー供給体制の見直しを行わなければ、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。

自工会においては、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%)。

基本計画には、原子力発電所の建て替えや新設が盛り込まれなかったものの、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、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、稼働可能期間を延長する論議等もなされている。

さらには、発電部門の脱炭素化には、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。日本にとって、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ことや、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。

### 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。
- 自動車をはじめとする運輸部門(排出量17%)だけのCO<sub>2</sub>排出ゼロでは達成は難しく、排出量の40%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。
- 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。

## 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（高効率な石炭利用技術や、水素関連技術、および炭素回収貯留／利用技術（CCS）等）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を求める。
- 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。

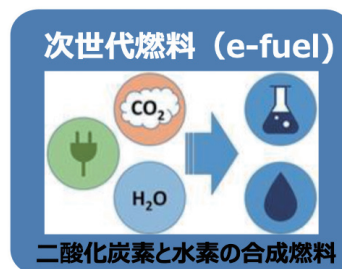
地協

連合政策集 「1.持続可能で健全な経済の発展(資源・エネルギー政策)」要求項目3(4)



- 日本で培った次世代エネルギー技術の知的財産については、権利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。

## ■自動車産業の将来発展に向けた3つの柱



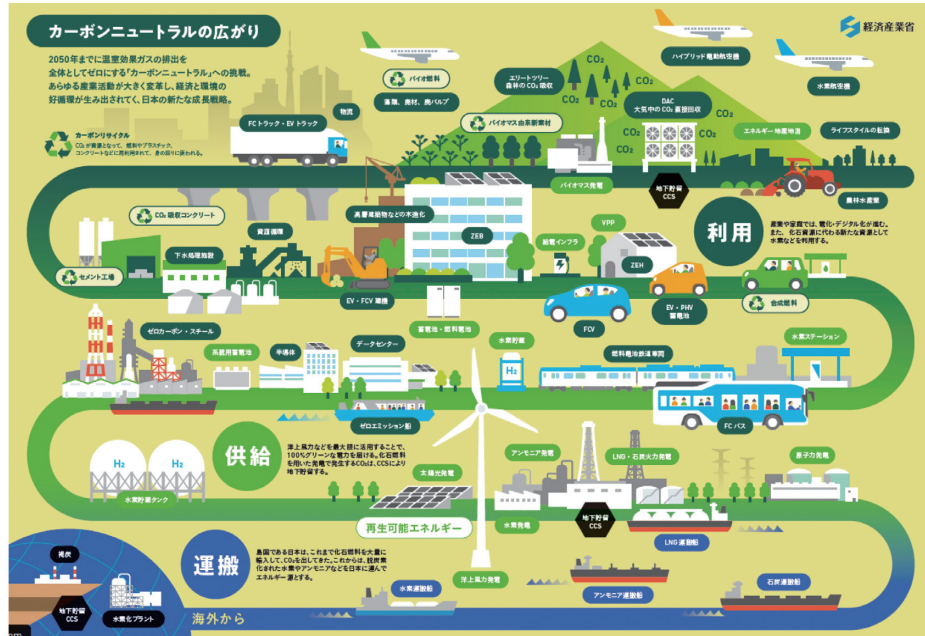
カーボンニュートラル実現のためには…

- ▼ 車両の電動化だけでは、達成困難（運輸部門のCO<sub>2</sub>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。

## ■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)

## KEY WORD / DATA

### ■ 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る場合は、その製品が評価されないということになる。

### ■ 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。

### ■ CCS

Carbon dioxide Capture and Storageの略で、日本語では「二酸化炭素回収・貯留」技術と呼ばれる。発電所や化学工場などから排出されたCO<sub>2</sub>を、ほかの気体から分離して集め、地中深くに貯留・圧入することで、CO<sub>2</sub>を削減する方法として注目されている。

## ②水素事業の拡大

### 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。

2024年に水素社会推進法が国会審議を通過。低炭素水素等を国内で製造・輸入して供給する事業者や、エネルギー・原材料として利用する事業者に対して、「価格差に着目した支援」「拠点整備支援」を行うことや、運送や貯留の規制緩和等が織り込まれた。GXを進めるためのカギとなるエネルギー・原材料として、国が前面に立って、低炭素水素等の供給・利用を早期に進める方向へ舵を切っている。

### 問題意識

- 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、水素の利用コスト低減に資する支援が必要。
- 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・グローバル競争力に劣後させないことが重要。

### 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。
- 水素エネルギーの広範な活用と導入拡大に向け、実用レベルの技術開発をさらに加速するとともに、水素の製造・貯蔵、輸送・活用の研究を進め、国際規格化を目指す。

連合政策集 「5.くらしの安心・安全の構築(環境政策)」要求項目2(5)



- 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。
- 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。

連合政策集 「1.持続可能で健全な経済の発展(資源・エネルギー政策)」要求項目3(6)

- 水素社会に向けた水素供給源・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。

連合政策集 「1.持続可能で健全な経済の発展(資源・エネルギー政策)」要求項目3(8)



## ③次世代燃料(e-fuel)の開発・普及

### 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、「将来の合成燃料の内燃機関への利用も見据え」という記載がなされ、合成燃料について、国として初めての言及がなされた。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、「2025年に製造を開始し、2030年代前半までの商用化を目指す」等の記載を含むロードマップを23年6月に中間取りまとめとして公表した。

### 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。
- e-fuelがカーボンニュートラル実現に向けた選択肢とされていくための社会インフラ構築を求める(合成・運搬・利用)。
- 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。

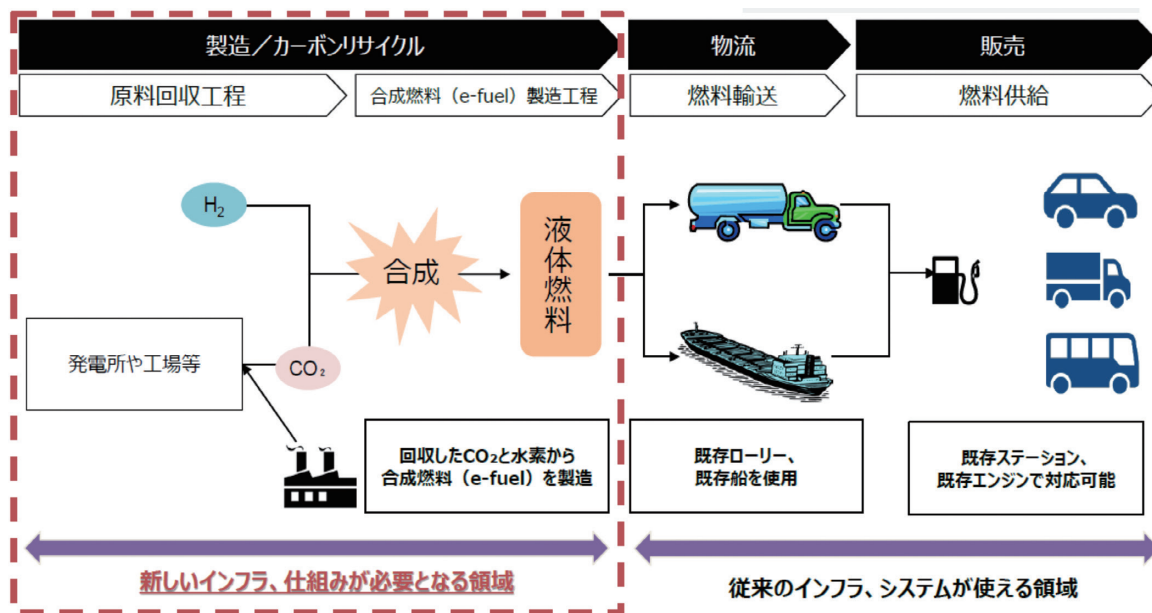


## ■ e-fuel(イーフェューエル)

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

## 情勢認識

日本政府としては、2050年カーボンニュートラルと統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。

世界各国においても排出量削減の様々な取り組みが行われているが、「カーボンプライシング(例:炭素税、排出量取引)」も有効な政策手法として検討が始まっている。クリーンエネルギーを使って作られた製品や事業の付加価値が向上し、投資の後押しが得られれば、脱炭素化へのさらなる取り組み促進や技術普及につながる事が期待されている。

ただ一方、国や地域によって導入・検討されている制度が異なり、対象者や負担する水準などの細かい仕組みも異なっている状態であり、またCO<sub>2</sub>排出のコストが増えれば、企業の生産活動に影響をおよぼす可能性もあり、国際的な競争力の低下や生産拠点や投資先の移転など、経済に悪影響が生じる恐れもある。

## 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。
- 実効性のある国際的枠組み構築をはかる必要がある。
- 排出量取引制度についての十分な議論の実施とともに、日本として国際的な標準化、協調領域策定づくりを主導的役割を担っていかなければ、国際的な競争に劣る可能性がある。

## 提言

- 政府「GX実現に向けた基本方針」の実施にあたっては、「公正な移行」の実現やS+3Eの確保を念頭に、分野横断的課題に対応できる体制を省庁横断的に構築し、関係産業や地域の労働組合を含む関係当事者との積極的な社会対話を基本に進め、丁寧な国民的合意形成をはかる。その際、以下の内容を踏まえる。

- ① 新たな技術開発と社会実装、経済・社会状況の不確実性を踏まえた複数のシナリオやオプションを示すなど予見可能性の向上に努める。

連合政策集 「5.くらしの安心・安全の構築(環境政策)」要求項目1(1)



- 国は、「自国が決定する貢献」(NDC)の検討と実施に際しては、労働者も含む関係当事者との社会対話を通じて理解と協力を求める。

連合政策集 「5.くらしの安心・安全の構築(環境政策)」要求項目1(3)

- 国は、国連・持続可能な開発目標(Sustainable Development Goals:SDGs)の目標達成と「パリ協定」の実施において主導的役割を発揮するとともに、民間企業が中長期にわたり低炭素事業に安心して投資できるような環境整備を行う。

連合政策集 「5.くらしの安心・安全の構築(環境政策)」要求項目1(4)

- 国は、WTO(世界貿易機関)協定やFTA(自由貿易協定)／EPA(経済連携協定)などの国際協定において「環境条項」を規定し、履行のためのモニタリングの実施を加盟・締結各国に要請する。

連合政策集 「5.くらしの安心・安全の構築(環境政策)」要求項目1(9)

- 国は、新興国・途上国の持続的な発展と同時に、温室効果ガスの削減・抑制を促進するため、知的財産権などに留意しつつ「パリ協定」で正式に位置づけられた二国間クレジット制度(JCM)を充実させるとともに、JCMを活用したわが国の削減努力を国際的に発信する。また、ダブルカウント回避に関するガイダンス作成に積極的に関与するとともに、温室効果ガス排出量の測定・報告及び検証(Measurement, Reporting and Verification:MRV)については「技術に基づくボトムアップアプローチ」の観点から、ISOによる規格の動向も勘案しつつ、官民連携によるセクターイニシアチブで対応する。

連合政策集 「5.くらしの安心・安全の構築(環境政策)」要求項目1(5)

- 国は、「成長志向型カーボンプライシング」の具体的制度設計に向けては、S+3Eを原則として産業の競争力を確保し、雇用への影響を最小限に留めるため、脱炭素移行コストは、特定産業だけでなく、便益を享受する国民全体で広く負担することを基本に丁寧な議論の上で進める。

その際、以下の内容を踏まえる。

- ①脱炭素への移行コストは、国民・企業・自治体など国全体で負担し、適正に転嫁できる環境を整備する。その際、負担は公平性・透明性を確保する。
- ②複雑な現行のエネルギー関連諸税の整理・軽減が行われないうまま、賦課金や特定事業者負担金だけを増やさない。
- ③排出量取引制度開始後の排出枠に関するルール改正や価格の不安定さによる負担を、特定の産業、とくにGXリーグに参加する企業のみにならせない。
- ④具体的な投資・支援対象の設定、中長期にわたる具体的制度設計など、具現化に際しては、国が責任を持ち前面に立って国民、企業、自治体などに十分な説明を行い、国民的な合意形成を丁寧に進める。
- ⑤エネルギー価格は国民生活や産業に大きく影響するため、価格高騰下では、国の責任において過度な国民負担を抑制するようにする。
- ⑥必要に応じて制度の見直しに機敏に対応できる体制とする。

連合政策集 「5.くらしの安心・安全の構築(環境政策)」要求項目1(6)



# 3 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、互いの役割を發揮することで、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、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。

中堅・中小企業の経営環境改善に目を向ければ、足元の急激な物価上昇に負けない持続的かつ構造的な賃上げ実現が重要であり、その原資が確保できる取引環境整備は必要不可欠である。

原材料価格やエネルギーコストのみならず賃上げ原資となる労務費を含めた、適切な価格転嫁による適正な価格設定を、サプライチェーン全体で定着させなければならない。

政府は、取引環境整備の一環として、内閣官房及び公正取引委員会の連名で「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」(2023年11月公表)を策定するとともに、政労使の意見交換においても、「労務費の価格転嫁」に関する議論を行っている。

一方で、自動車産業では、下請代金支払遅延等防止法(下請法)違反行為や、独占禁止法における「優越的地位の濫用」に当たる事象が発覚するなど、由々しき事態となっている。

正に、商慣習の抜本的な改革が急務であり、自動車産業全体で、本取り組みを推進していかなければならない。取り組みにあたっては、価格転嫁はもちろんのこと、適正かつ公正な取引環境の構築が重要である。

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、互いの役割を發揮することで、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

## 中小企業等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。
- 取引環境の適正化に向けては、国内のみならず海外事象対との取り組みも重要であるが、商慣行の違いもあり進展が難しい。

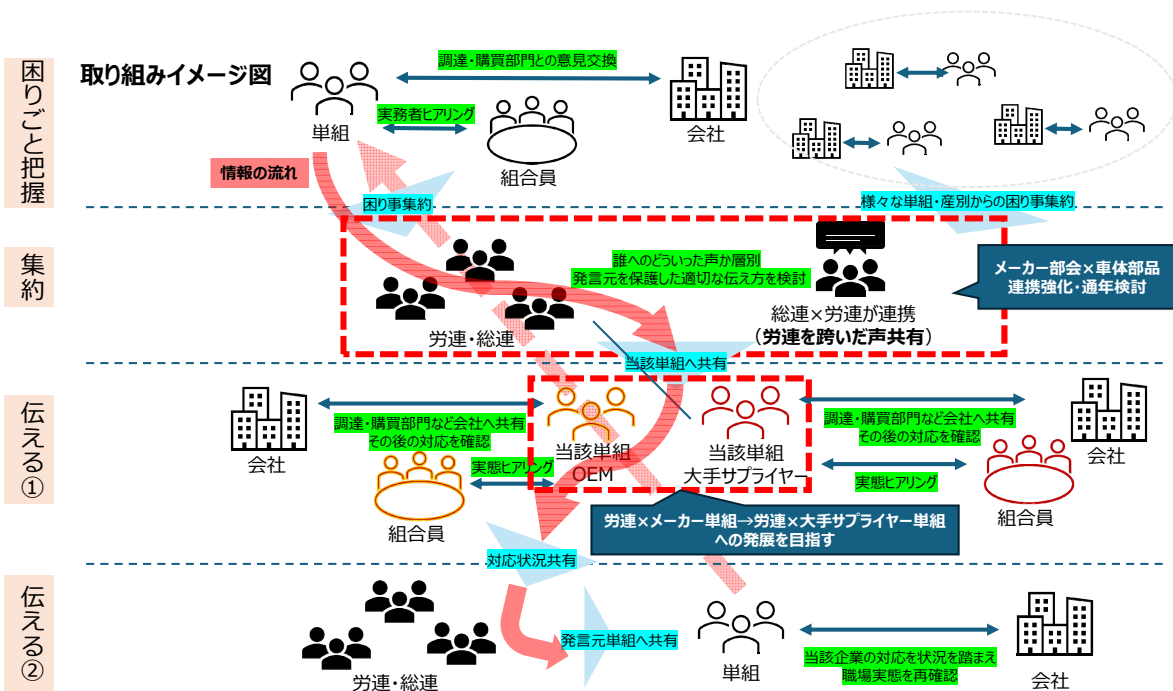
## 提言

- 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。

## 取引適正化に向け自動車総連が取り組むアクション

- 受発注の双方が抱える課題の解決に向け、本音で困り事を言い合い、適切な価格転嫁をはじめとした公正な取引、適正な取引を推進
- 受発注双方の労使の困り事を、本音で相談し合える環境を整備
- 労連内の単組間連携、労連をまたぐ単組間連携も含め、様々なわだかまりを解消し、前に進めるため、「今起きている課題」を解決する
- ✓ 取引における困り事を把握し、伝え届けられる環境を整備(伝える関係構築)
- ✓ 受注者は、各取引の実態を正しく把握し、課題を発注者に届ける
- ✓ 発注者は、会社と連携し、その課題の解決に取り組む
- ✓ 総連は、受発双方の活動推進のサポートとして、課題解決はもちろん過程の動きも含めて幅広い理解促進に取り組む
- ✓ 将来的には、価格転嫁のみならず、生産停止/変更時の補償や、保管倉庫費、手形払い、補給型保管費など、様々な観点での課題解決にも着手したい
- 本取り組みは、「競争力向上のための生産性向上、原価低減を否定するものではなく、生産性向上アイテムなど根拠を伴わない値引き要請などを問題視するものである」こうした正しい理解を広めていくことも本取り組みの狙いの一つとする

出典：第30期(前) #13中執 2024年6月25日 議事：価格転嫁を含む企業間取引の適正化(その6)より抜粋



出典：第30期(前) #10中執 2024年3月25日 議事：価格転嫁を含む企業間取引の適正化(その5)より抜粋

## 具体的 政策項目

# 中小企業等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

- 雇用の維持・創出に向けて、「国内投資促進パッケージ」を活用し、中小企業のみならず、支援対象が拡大された中堅企業においても、国内への設備投資などを着実に実施できるようにする。
- 社会のグリーンリカバリーへの進展やデジタル化へ産業全体で追従してくよう、GXに資するデジタル投資には、取得額以上の減価償却を認めるハイパー償却税制を導入する等、企業への優遇措置拡充を求める。
- CASE、Maasの進展する中で、雇用を維持・拡大しながら事業転換を進めていくためにも、「ミカタプロジェクト」を活用を促進する。 地協
- 中小企業の経営支援策については、連合が求める政策の推進と準拠した取り組みとし、「中小企業が自立できる基盤を確立し、独自の高度な技術と経営基盤の確立に向けた支援を行う。」

連合政策集 「1.持続可能で健全な経済の発展(産業政策)」要求項目3および「横断的な項目(中小企業政策)」全般

地協





## ■ ミカタプロジェクト

### ミカタプロジェクトの背景

#### 政策目標

- ・ 自動車のライフサイクル全体でのカーボンニュートラル化
- ・ 2035年までに乗用車新車販売で電動車100%を目指す

#### 中堅・中小サプライヤーへの影響

- ・ 電動車、特にBEVでエンジン部品等が不要になる
- ・ 軽量化技術等、電動化による車両の変化に伴う技術適応が求められる

中堅・中小  
サプライヤーの  
電動化対応等  
を支援

### ミカタプロジェクトの目指す姿

#### 中堅・中小企業

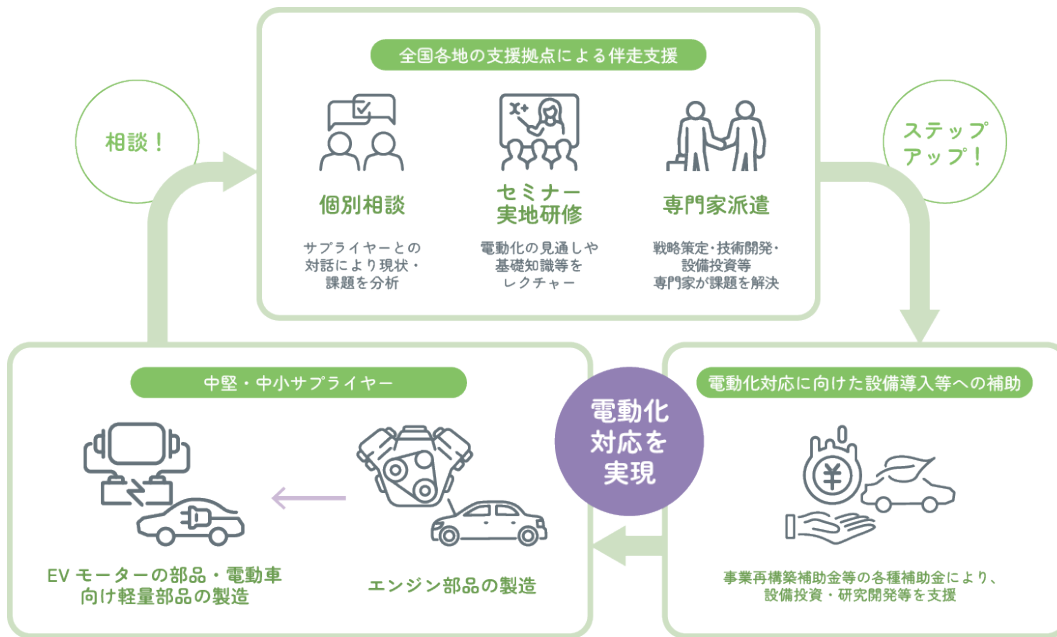
- ・ 電動化対応に向けた技術の棚卸・展開先の整理や電動化事業参入等の実現

#### 地域経済

- ・ 地域の産業・雇用を維持・創出および経済の活性化

#### 自動車産業

- ・ サプライチェーン全体での競争力強化



出典：経産省「ミカタプロジェクトポータルサイト」

## ■ パートナーシップ構築宣言

パートナーシップ構築宣言は、「発注者」の立場から、「代表者の名前」で、サプライチェーン全体の付加価値向上や望ましい取引慣行の遵守等について自主的に宣言・公表することで、取引適正化に関する社内への意識徹底、取引先からの取組の見える化等を図り、サプライチェーン全体の共存共栄を図る取り組み。

### 「パートナーシップ構築宣言」を公表する意義

- 宣言は、(公財)全国中小企業振興機関協会が運営するポータルサイトに掲載・公表されます。
- 宣言を行った企業は、パートナーシップ構築宣言の「ロゴマーク」を使用することができ、名刺などに記載することで取組をPRできます。また、SDGsの目標と紐付けた活動のPRも可能です。

#### ■ 「パートナーシップ構築宣言」ポータルサイト



大企業と中小企業が共に成長できる持続可能な関係を構築するために！

### 「パートナーシップ構築宣言」

ポータルサイト



「パートナーシップ構築宣言」ロゴマーク



登録企業リスト

現在の登録数

11133社

「パートナーシップ構築宣言」の

概要

登録方法

「パートナーシップ構築宣言」の

登録

【URL】 <https://www.biz-partnership.jp>



#### ■ ロゴマーク

宣言を行った企業は、パートナーシップ構築宣言の「ロゴマーク」を使用することができます。



#### ■ SDGs アクションプラン2023

SDGsを推進するための具体的な施策を政府がとりまとめた「SDGsアクションプラン2023」において、パートナーシップ構築宣言の推進が、以下の6つの目標に関する施策として登録されています。宣言内容に応じて、これらの目標と紐付けて自社の活動のPRいただくことが可能です。

- 3. すべての人に健康と福祉を
- 8. 働きがいも経済成長も
- 9. 産業と技術革新の基盤をつくろう
- 10. 人や国の不平等をなくそう
- 13. 気候変動に具体的な対策を
- 17. パートナーシップで目標を達成しよう



## 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、特に若年層を含めた学生に対する「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。

## KEY WORD / DATA

### ■ 親子deものづくり(自動車総連提供イベント)

国内自動車販売台数の減少や、少子化や若年層の車離れなどによる自動車ユーザーの減少への懸念を踏まえ、長期視点に立った国内市場活性化の一環として、次世代を対象に「車の魅力を伝える」ことにより将来の自動車ユーザーに繋げることを目的に、「ものづくり」の大切さ、楽しさを学んでもらう機会を提供している。



## 4 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。

中でも、サービススタッフやトラックドライバーの不足は既に顕在化している課題である。

また、二輪車販売台数は、1980年には236万台あったが、2023年は40万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。電動化による車の高度化・自動化といった時流を踏まえ早急に対応が必要である。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。
- 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。
- 自賠責保険を筆頭に、自動車保険の証明書発行・契約手続きのペーパーレス化を進め、代理店や販売店等の人手不足が加速する中でも安定的な運用を継続していくことと、自動車ユーザーの利便性向上を図っていく。

地協

## 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）
457.6万円（47.0歳）	404.4万円（46.7歳）

出典：全産業平均：民間給与実態統計調査（令和4年分）/自動車整備要員：自動車特定整備実態調査（令和4年度）

## 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

## 〈ドライバー人材の確保と負担軽減〉

- ドライバーの休憩時間確保のため、大型車の駐車場や休憩スペースの確保、などのインフラ整備の推進を求める。
- 賃金制度における諸課題解決に向け取り組む。
- 令和5年6月に策定された「物流革新に向けた政策パッケージ」の着実な実施を求める。  
実施にあたっては、物流産業の魅力向上という本来の目的に沿った対策となっているか、定期的な効果検証など職場実態に寄り添った実態把握を求める。
- 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。

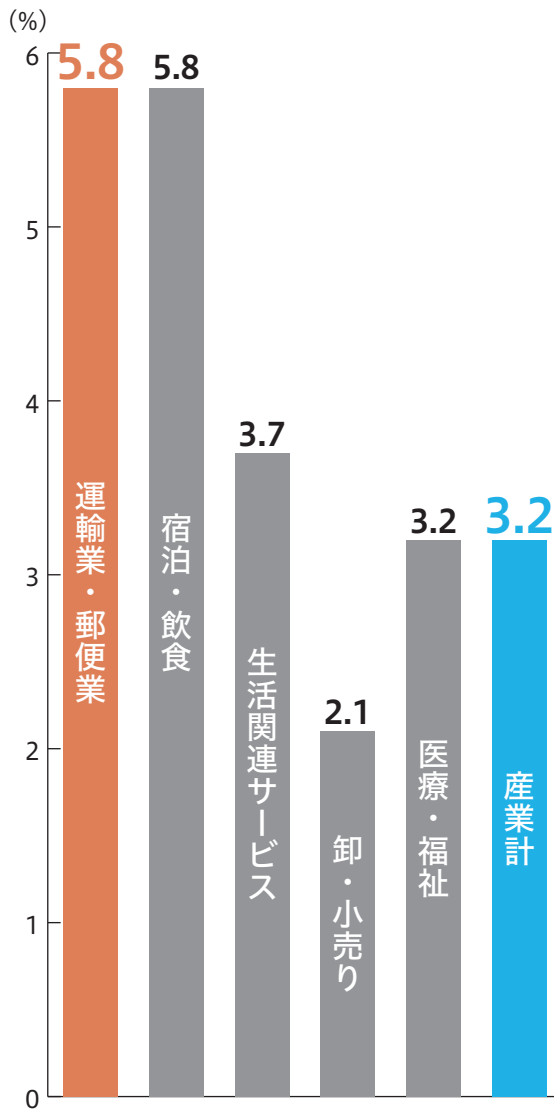
## 〈社会インフラの整備〉

円滑で安全な物流網の確保を目的に、隊列走行や無人走行などの技術開発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。

具体的には以下を提唱する。

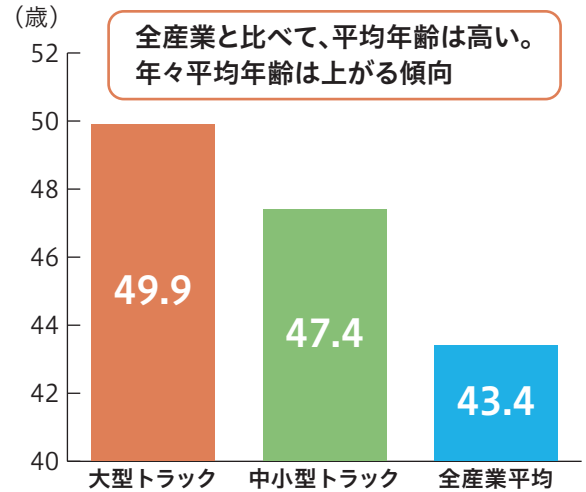
- 分合流警告掲示、高速道路3車線化等を実現し、交通の流れをスムーズにする。
- より安全な走行のため、施設設備、専用車線・入退場路、隊列形式のための用地確保。
- 万が一に備えての道路交通法、道路法、道路運送車両法等、関連法の整備、保険取り扱い等の明確化。
- 隊列走行やダブル連結トラックなどを導入する運送事業者を支援するための政策を求める。
- 二連節バスでの運行導入等によりドライバーの負担軽減に取り組む企業への補助金創設を求める。
- トラックドライバー不足への対応として、大型・中型・準中型など、ドライバーとして働く上で必要となる免許取得に係る費用の助成や教育支援を求める。

### トラック運転者の欠員率



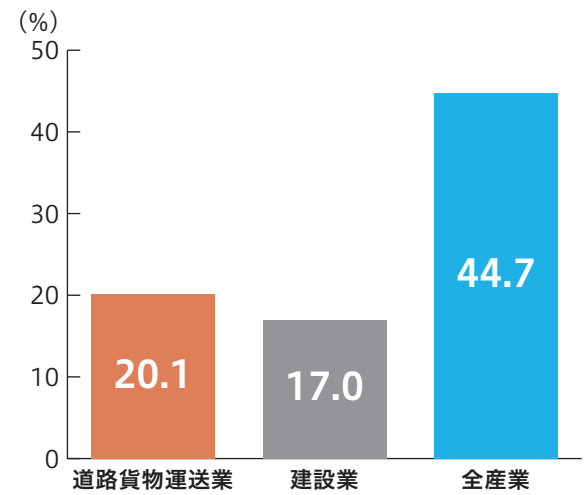
出典：厚生労働省令和5年11月 労働経済動向調査

### トラック運転者の平均年齢



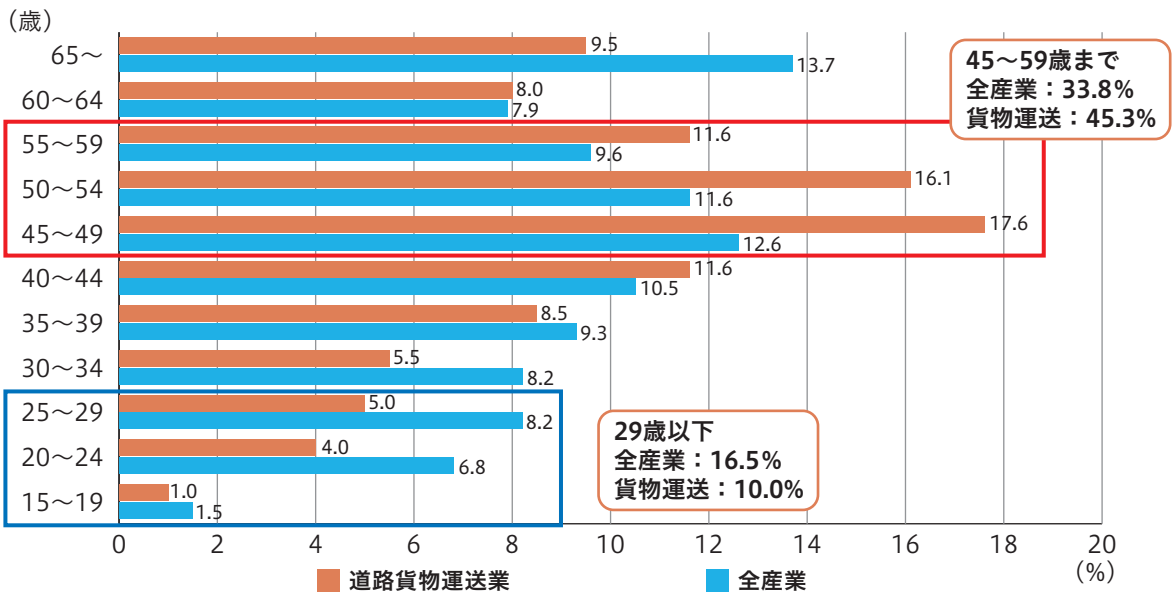
出典：厚生労働省「令和3年 賃金構造基本統計調査」

### 女性の進出状況 (就業者に占める女性の割合)



出典：総務省「令和3年 労働力調査」

### 就業者の年齢構成比



出典：総務省「令和3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〉

- 二輪車の安全確保の為、プロテクター装着の普及促進を進めるとともに、購入補助金などの助成制度を求める。同時に、それら備品の保管場所も考慮した二輪車駐車場の整備・拡充を求める。 **地協**
- 「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**

# 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。

近年の交通事故情勢を見れば、2023年中の交通事故死者数は2,678人となる8年ぶりの増加に転じ、多くの尊い命が失われている状況は続いている。また、交通事故負傷者数は約36.6万人、交通事故件数は約30.8万件と依然多い。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は進んだものの、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。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「第2次交通政策基本計画」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。



## 第2次交通基本政策

人口減少やコロナ禍による交通事業の経営悪化など、交通が直面する危機を乗り越えるため、今後の交通政策の柱として3つの基本方針を定め、地域公共交通の維持・確保、MaaSやバリアフリー化の推進、公共交通・物流分野のデジタル化、徹底した安全・安心の確保、運輸部門における脱炭素化等に、多様な主体の連携・協働の下、あらゆる施策を総動員して全力で取り組んでいくよう策定された計画。

**A.誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保**

**目標① 地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現**

- ・地域公共交通の維持確保の取組
- ・新型コロナの影響を踏まえた支援
- ・MaaSの全国での実装
- ・多様なニーズに応えるタクシー運賃等

**目標② まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進**

- ・まちづくりと公共交通の連携強化
- ・徒歩、自転車も含めた交通のベストミックス実現
- ・スマートシティの創出等

**目標③ 交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進**

- ・バリアフリー整備目標の実現（旅客施設、ホームドア、車両等）
- ・「心のバリアフリー」の強化
- ・新幹線の車椅子用フリースペース等

**目標④ 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備**

- ・インバウンドの受入環境整備
- ・地域での快適な移動環境整備
- ・移動そのものの観光資源化等

**B.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**

**目標① 人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化**

- ・整備新幹線、リニアの整備促進
- ・基幹的な道路網整備、四車線化
- ・国際コンテナ戦略港湾政策の推進
- ・三大都市圏等の空港の機能強化、コロナ禍での航空ネットワークの維持等

**目標② 交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化**

- ・行政手続のオンライン化
- ・交通関連情報のデータ化・標準化
- ・港湾関連データ連携基盤「サイバーポート」の構築
- ・自動運転の実現に向けた開発等
- ・無人航空機による荷物配送実現
- ・海事産業の国際競争力強化
- ・インフラシステムの海外展開等

**目標③ サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保**

- ・物流分野のデジタル化や自動化・機械化の導入、各種要素の標準化
- ・取引環境改善、共同輸配送・倉庫シェアリングの推進、再配達削減
- ・物流ネットワークの構築
- ・内航海運の生産性向上、船員の働き方改革等

**C.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**

**目標① 災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築**

- ・インフラの耐震化、津波・高潮対策等
- ・台風襲来時の船舶の走錨事故防止
- ・TEC-FORCEの機能拡充・強化
- ・BCP策定・防災訓練の実施（道の駅、空港、港湾）
- ・インフラ・車両・設備の老朽化対策等

**目標② 輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持・確保**

- ・新型コロナの衛生対策等の支援
- ・安全な自動車の開発・実用化・普及
- ・運輸安全マネジメントの充実
- ・交通事業の働き方改革推進による人材の確保・育成等

**目標③ 運輸部門における脱炭素化等の加速**

- ・次世代自動車の普及促進
- ・公共交通の利用促進（MaaS普及等）
- ・グリーン物流の実現
- ・エコエアポートなど航空の低炭素化
- ・カーボンニュートラルポートの形成
- ・ゼロエミッション船の商業運航等

出典：国土交通省「第2次交通政策基本計画について（令和3年度～令和7年度）」

## ①人と車両の安全対策推進

### 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。その際は、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求められている。

### 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の導入支援や、四輪への対応が中心となっている車車間／路車間通信の開発に二輪の参加も促進、また渋滞緩和につながる制度の拡充を求める。
- 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、地方自治体に学校での運転マナー講習や交通安全教育の実施継続を求めるとともに、特定小型電動機付き自転車（電動キックボード）等、新たなモビリティに対する交通ルール等の内容へのアップデートも求めていく。 ◀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。

## ②交通事故防止につながる道路・環境整備

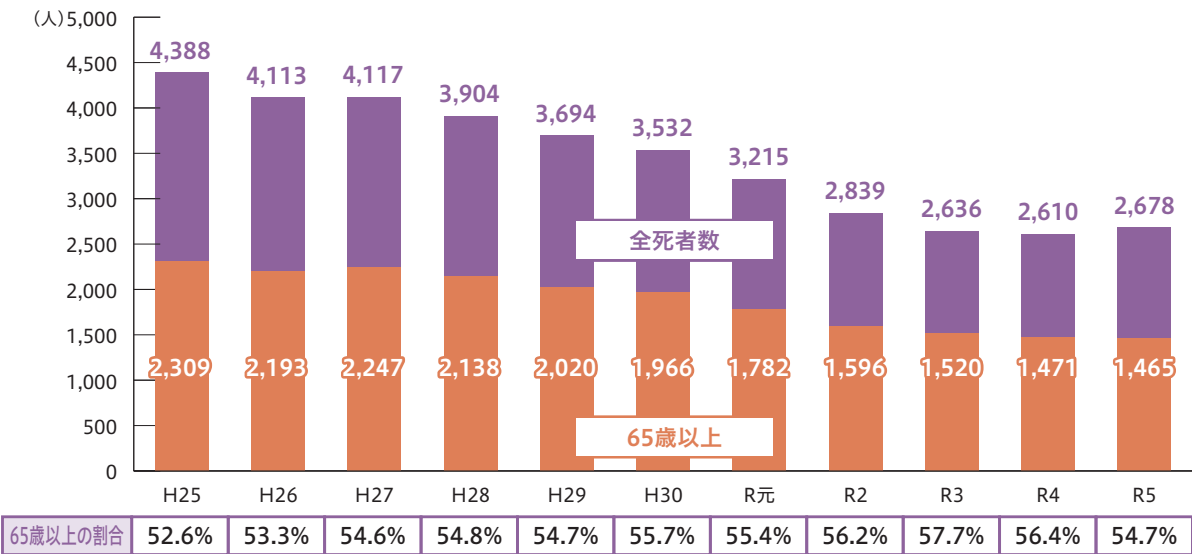
### 問題意識

- 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

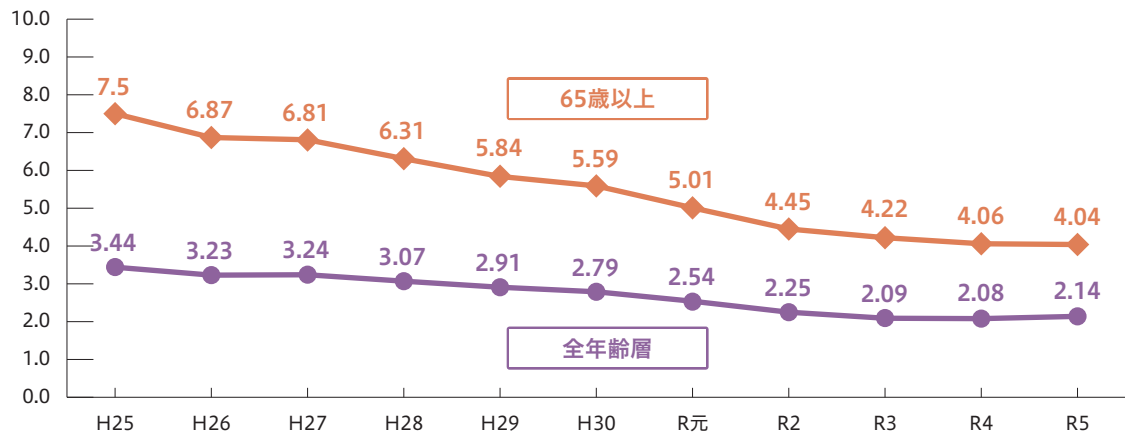
- 対策が必要とされた危険な通学路を初めとし、歩道整備等の安全対策を推進する。 **地協**
- 道路拡張を含めた自転車専用道路や駐輪場の整備という基盤整備を引き続き進めるとともに、自転車・特定小型原動機付自転車(電動キックボード)・歩行者が共存できるような道路環境を推進する。 **地協**
- 歩車分離の推進や、生活道路における最高速度制限や主要幹線道路における最低速度制限を設けることで、道路性能に応じた明確な機能分けを行い、より安全で環境にやさしく経済的な道路交通社会の実現をはかる。 **地協**

### ■ 交通事故死者数の推移



出典：警察庁交通局「令和5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5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。国勢調査実施年は国勢調査人口(不詳補完値)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

## 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。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。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

- 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。
- 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

- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。

## ■ 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 <sup>※</sup> の主体
<b>運転者が一部またはすべての動的運転タスクを実行</b>		
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
<b>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</b>		
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

## ■ 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	衝突被害軽減ブレーキ(対歩行者)ペダル踏み間違い急発進抑制装置 <sup>※1</sup> 車線逸脱警報 <sup>※2</sup> 先進ライト <sup>※3</sup>
	ベーシック+	衝突被害軽減ブレーキ(対車両)ペダル踏み間違い急発進抑制装置 <sup>※1</sup>
	ベーシック	低速衝突被害軽減ブレーキ(対車両) <sup>※4</sup> ペダル踏み間違い急発進抑制装置 <sup>※1</sup>

※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、自動防眩型前照灯又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。

出典：日本自動車工業会「日本の自動車工業2023」

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。特に最近では、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、誰もが自由に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

- ドライバーとなる誰もが運転技術と安全意識の向上をしていく必要がある。
- 高齢化や物流事情等の社会課題を踏まえた、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。
- 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。
- 高齢者等のサポカー限定免許保有者に向けた先進安全技術搭載車両の購入補助に加え、既販車に後付け可能な安全装置も対象とし、自動運転車が普及した世の中においても誰もが安全な移動を享受できる体制整備を求める。 **地協**
- 準中型免許による輸送業界のドライバー不足の解消に向けた対象車両の製造・販売状況を調査・検証するなど、さらに効果的な免許制度の見直しについて制度が複雑にならない配慮も含めて検討を進める。

## 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

2019年の75歳以上及び80歳以上の免許保有者数は、2009年と比較して、75歳以上は約1.8倍、80歳以上は約1.9倍となっており、高齢者の免許保有者数は増加を続けている。さらには、高齢者の交通事故死者数に占める割合は、2022年時点で56.4%と依然として高くなっている。

### 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。
- 75歳以上への臨時認知機能検査による免許取り消し制度の適正な運用や免許の自主返納制度の周知と制度の活用促進をするとともに、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の検証を求め、かつ移動手段拡充についても要請していく。 **地協**
- 高齢者による交通事故削減に向け、サポカー購入助成制度の拡充並びに、利用・保有におけるユーザー負担を軽減を求める。



## 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、事故の責任所在に関する検討を進め、事故発生時の速やかな検証と判断ができるよう、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同時に、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**

## ■ 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

# 渋滞解消対策の推進

## 情勢認識

渋滞損失が集中する都心部や全国各地に存在する主要渋滞ポイントについて、効率的かつ効果的な渋滞対策に向けて、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

- 道路整備について、拠点都市への接続向上、物流の円滑化など、地域住民の意見を踏まえて計画し整備を行う。三大都市圏においては、通過車両削減による渋滞解消などを目的に、環状道路・バイパス道路を拡充する。

連合政策集 「4.社会インフラの整備促進(国土・住宅政策)」要求項目2(2)



- 国は、CASEの実現に向けた技術開発の推進、ビッグデータの活用、VICS（道路交通情報通信システム）によるプローブ情報活用サービスの実用化への支援、新交通管理システムの整備を行うなど、次世代ITSを推進し、交通渋滞や交通事故を減少させる。

連合政策集 「4.社会インフラの整備促進(交通・運輸政策)」要求項目2(2)

- 交通渋滞の解消をする道路システムなど、先端技術を活用し、環境負荷が小さい、自動運転や安全対策、環境に配慮などの技術開発・普及による交通・運輸体系を構築する。

連合政策集 「4.社会インフラの整備促進(交通・運輸政策)」要求項目2(2)



地協

## 情勢認識

日本の交通政策においては、「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」「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」が柱にすえられている。

その中で、大都市部など競争が成立する分野では、交通サービスが多様化し、利便性の向上が図られた一方、地方部など競争が成立しにくい分野では、人口減少等を背景として、交通サービスの維持・確保が困難となる地域が増加している。

また、コロナ禍でも公共交通や物流は、人々の生活や医療活動、産業等を支えるエッセンシャルサービスとして欠かせないものであり、大規模災害等のリスクに直面する中で持続的に運営され、強靱な形態であることも望まれている。2011年3月に発生した東日本大震災等により、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。

今後にもむけて、昨今の情報通信技術の飛躍的な発展や人々のライフスタイル・価値観の変化の中で、デジタル化や自動化をはじめとしたモビリティの革新が期待されており、既存の制度・規制の見直しに取り組まなければならない状況にある。

## 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。
- 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

- 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。
- ETC2.0やVICIS（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、コネクティッド技術を活用したビッグデータを活用するとともに、次世代ITSの導入の推進を求める。その際は、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も促進をはかる。
- 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、国民に対し分かりやすく説明し、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、そこに住む地元の意思を十分に反映した基準作りや道路計画とする。 **地協**
- あらゆる道路整備についてさらなるコスト低減を図るため、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<sub>2</sub>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、利用促進を図る。
- 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図ることを求める。
- 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図る。
- 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、充電設備や水素ステーション等のインフラ整備が早期に必要である。
- 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

## 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各機能へのアクセスの利便性を高め、地域住民が多様な交通モードを一体的に活用できるよう、ベストミックスを図る。 **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**
- 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。また、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**
- 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や視線誘導線などの交通安全対策の促進を図る。特に、片側一車線、対面通行の有料道路について、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図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し、具体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**

## 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・向上を図り、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、誰もが自由に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



## 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する。

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合理的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

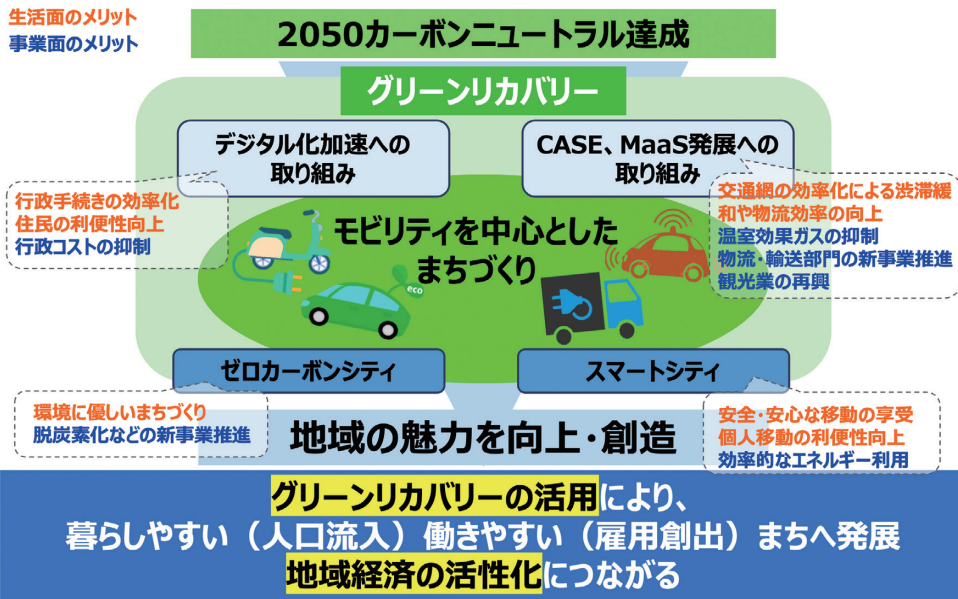
## 〈自動車関係諸税の取り組みと連動〉

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合理的な税制の解消(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。

## ■ 地域経済活性化 魅力ある地域づくりに向けて

### 取り組みイメージ図・政策効果



### ■ 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1112自治体(46都道府県、620市、22特別区、368町、56村)にのぼる。(2024.6.28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、トヨタ自動車为主导している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 自動車関係諸税とユーザー負担の軽減

### 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8.7兆円/2023年度)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、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)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6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、担税力に依拠していない税負担を課す結果が継続している。令和8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。

折しも、2023年度は急速かつ大幅な円安の進行に加え、ロシアのウクライナ侵攻の継続や中東情勢の悪化など地政学リスクが高まり、エネルギー価格が高騰。政府による補助金施策により価格調整がされているにもかかわらず、国民生活への影響が大きい物価高の代表格として、ガソリン価格の高さに注目が集まる環境となった。

自動車総連としては、令和8年の抜本改革議論までの期間が重要であることに加えて、ガソリン高に注目が集まる環境を踏まえ、ガソリン価格の高騰対策をてこに、複雑で過重な自動車税制について、広く理解が得られるよう要請活動等を展開してきた。

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か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との主張を強めてきている。

## ①車体課税の抜本的見直し、簡素化・負担の軽減

### 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。

### 問題意識

- 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8.7兆円／2023年度）が課せられている。
- 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、旧道路特定財源の一般財源化により既に課税根拠を失っている。
- 地球温暖化に対応すべく税として、2019年10月、新たに導入された自動車税・軽自動車税（環境性能割）は、課税客体に鑑みても、旧自動車取得税と何ら変わらず、税込確保を目的とした税の置換えである。
- 自動車税（種別割）は、欧米諸外国と比較して極めて過重となっており、保有段階における過重な税負担をユーザーに強いている。
- 旧道路特定財源の一般財源化によって、課税根拠は既に喪失しているにもかかわらず、暫定税率の廃止後も「当分の間税率」として残置され、税の上乗せが50年近くも続いている。

### 提言

地協

- 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。
- 自動車税・軽自動車税（環境性能割）を廃止。
- 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。
- 複雑な車体課税を簡素化。

## ② 燃料課税の抜本の見直し、簡素化・負担の軽減

### 問題意識

- 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。
- 旧道路特定財源の一般財源化によって、課税根拠は既に喪失しているにもかかわらず、暫定税率の廃止後も「当分の間税率」として残置され、税の上乗せが50年近くも続いている。

### 提言

地協

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

## ③ 地方税収に影響を及ぼさない税体系

### 問題意識

- 自動車を保有し移動せざるを得ない地方ほど、世帯あたりの自動車関係諸税の負担が過重であり、担税力に応じていない税制を解消していくことを求める。

### 提言

地協

- 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。

## ④ 税目に対する使途の明確化

### 問題意識

- 自動車関係諸税は一般財源化により課税根拠を喪失していることから、使途を明確化し、後財源が必要となる分野への特定財源化を求めていく。
- グリーンリカバリーを推進するとともに、モビリティを中心とした地域活性化への支援を検討していく。

### 提言

地協

- 車体課税は、次世代モビリティ(CASE)普及促進への特定財源化を図る。
- 燃料課税は、カーボンニュートラル促進に向けた特定財源化を図る。

## ⑤ 中長期的な諸税の在り方

### 問題意識

- 道路の維持管理やCASE・MaaSの進展を踏まえた機能強化による道路財源の負担を、自動車ユーザーに多くの負担を強いる可能性がある。
- カーボンニュートラル実現に向けて自動車産業として取り組む中、電動車への新たな課税がなされることは普及促進の足かせになる。

### 提言

地協

- 国民経済にとって必要不可欠な社会資本（公共財）である道路に係る維持管理・補修修繕負担は自動車ユーザーだけに限定することなく、全国民の負担により、すべての道路ユーザーが満足すべく道路行政を進めていくことが必要であり、一般財源より拠出していくことを求める。
- 地方ユーザーの負担が過重になり、安定した物流、自由な移動を阻害するであろう走行距離課税に加え、電動車普及促進の足かせになる出力課税などのEV・FCVに対するみなし課税の増税および新たな課税など、国の財源確保ありきを前提とした議論には断固反対をする。

### KEY WORD / DATA

#### 自動車総連の考えるあるべき税体系

段階	現行の税目		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	取得時は消費税のみ	取得段階	消費税	—
	環境性能割(自動車税・軽自動車税)		廃止		
保有段階	種別割(自動車税・軽自動車税)	保有段階に係る税は原則一種類	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
	自動車重量税		廃止		
走行段階	揮発油税	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	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
	地方揮発油税				
	軽油引取税				
	石油ガス税				
	消費税		消費税	—	

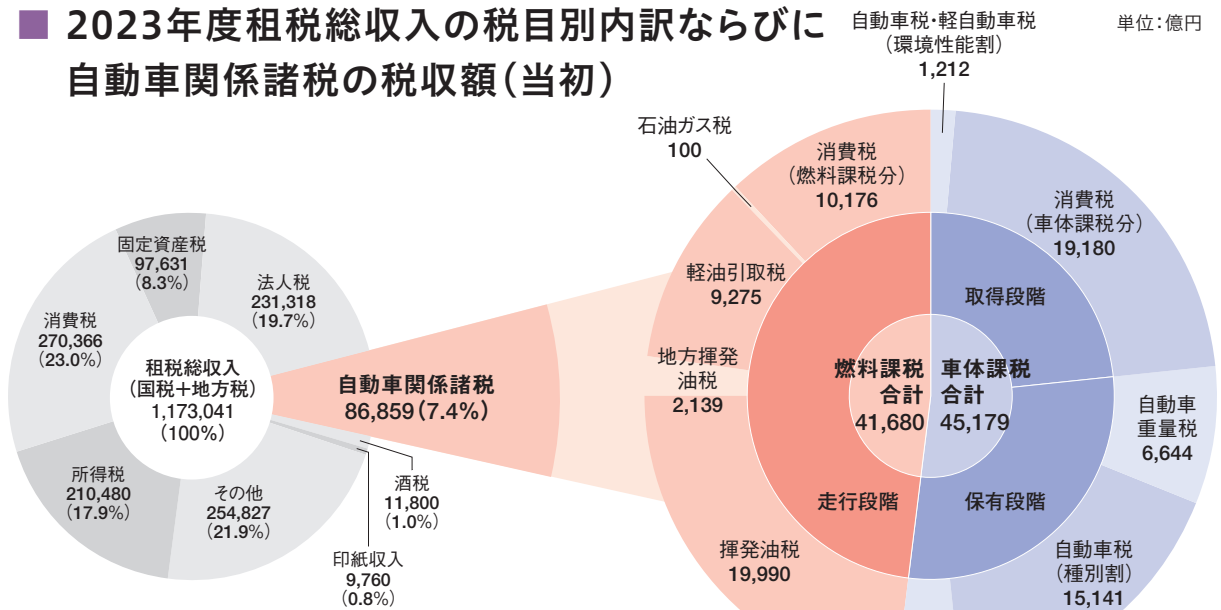
※1：現行の自動車税・軽自動車税などの保有段階に係る税は原則1種類に簡素化し、営業・貨物・軽自動車の負担水準を基準とした税体系に改革する。但し、検討にあたっては、軽自動車地方の重要な交通手段となっている現状を鑑み、十分な配慮が必要。

■ 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	環境性能割 (自動車税・軽自動車税)	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2023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2023」より自動車総連にて作成

## 2023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)



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を除く。  
 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2023」

## 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～

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6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6年度与党税制改正大綱より抜粋～

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  
政策項目その他、自動車ユーザーの  
負担軽減と利便性向上

## 問題意識

- 自動車の維持費の高さによって、保有を諦めざるを得ない状況がある。
- 自動車保険の負担を軽減するために簡素な保険内容として、必要十分な保証を受けられない可能性がある。
- 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。

## 提言

## 地協

- 自動車を安心して利用するために不可欠な自動車保険(任意保険)において、保険料が負担となることから購入・保有の断念や簡素な保険内容にとどめざるを得ないことがないよう、ユーザー負担軽減として保険料の所得控除対象を求める。
- 全国に張り巡らされた高速道路網を利活用することは、地域経済の活性化などにもつながるため、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すこと等により、新たな料金体系を実現し、料金引き下げていくことを求める。

# 3 自動車賠償責任保険制度

## 基本認識

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。

### 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

### 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

- 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戻しについて明示されたことを受け、早期全額繰戻しを求める。
- 現在、徴収した保険料の運用益を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、運用益については、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。
- 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ながらも、運転支援システムや自動運転の普及を念頭に、事故の責任所在等についても迅速に把握・判断できる枠組み構築など、現場の実態を踏まえて議論・検討を進めるよう求める。

## ■ 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。

# 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、年次有給休暇取得日数は増加傾向にあるものの、所定労働時間、所定外労働時間はここ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の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。

少子高齢化が急速に進展し人口が減少する中で、経済社会の活力を維持するため、働く意欲がある高齢者がその能力を十分に発揮できるよう、高齢者が活躍できる環境整備を図るため高齢者雇用安定法が改正され、事業主に対して65歳から70歳までの就業機会を確保するための措置を講ずる努力義務を設けた。

外国人労働者に関しては、2019年4月から技能実習に加え特定技能が新設され、2023年6月には就労可能な在留資格要件が拡大したが、更なる対象分野拡大や今後の受け入れ見込み数枠の拡大などが検討されている。また、2024年3月には人材育成とともに人材確保を目的とする新たな在留資格として育成就労を新設する法案が閣議決定された。2024年4月からドライバーの時間外労働時間の上限が規制され、人手不足の深刻化、物流への影響が懸念される中、特定技能制度の対象には自動車運送が追加される方向で検討もされており、同じ職場で働く外国人はさらに増えていくことが予想される。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。

人材不足は各業種において今後さらに深刻な状況となることから、産業の持続的な発展に向けてはワーク・ライフ・バランスの向上、誰もが働きやすい職場環境の実現、選ばれる産業となるための取り組みが不可欠であり、人材確保・定着に向けて自動車産業の魅力向上に向けた取り組みを自動車総連全体で早急に進めていく。

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 「2.雇用の安定と公正労働条件の確保（雇用・労働政策）」要求項目6.(1)

- 年次有給休暇取得促進

連合政策集 「2.雇用の安定と公正労働条件の確保（雇用・労働政策）」要求項目6.(2)

- 高度プロフェッショナル制度

連合政策集 「2.雇用の安定と公正労働条件の確保（雇用・労働政策）」要求項目6.(1)⑰

- 裁量労働制

連合政策集 「2.雇用の安定と公正労働条件の確保（雇用・労働政策）」要求項目6.(1)⑱～⑳

- 雇用型テレワーク

連合政策集 「2.雇用の安定と公正労働条件の確保（雇用・労働政策）」要求項目6.(3)

## 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 「2.雇用の安定と公正労働条件の確保(雇用・労働政策)」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 「2.雇用の安定と公正労働条件の確保(雇用・労働政策)」要求項目11.(2)

## 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 「2.雇用の安定と公正労働条件の確保(雇用・労働政策)」要求項目1.(2)

- 同一労働同一賃金

連合政策集 「2.雇用の安定と公正労働条件の確保(雇用・労働政策)」要求項目4.(1)

- 有期労働契約

連合政策集 「2.雇用の安定と公正労働条件の確保(雇用・労働政策)」要求項目4.(2)

- 労働者派遣

連合政策集 「2.雇用の安定と公正労働条件の確保(雇用・労働政策)」要求項目4.(3)

- 副業・兼業

連合政策集 「2.雇用の安定と公正労働条件の確保(雇用・労働政策)」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 「2.雇用の安定と公正労働条件の確保(雇用・労働政策)」要求項目7.(1)

- 女性の雇用対策

連合政策集 「2.雇用の安定と公正労働条件の確保(雇用・労働政策)」要求項目7.(2)

- 高齢者の雇用対策

連合政策集 「2.雇用の安定と公正労働条件の確保(雇用・労働政策)」要求項目7.(3)

- 障がい者の雇用対策

連合政策集 「2.雇用の安定と公正労働条件の確保(雇用・労働政策)」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 「2.雇用の安定と公正労働条件の確保(雇用・労働政策)」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 「2.雇用の安定と公正労働条件の確保(雇用・労働政策)」要求項目8.(1)

- 労働施策総合推進法の見直し

連合政策集 「2.雇用の安定と公正労働条件の確保(雇用・労働政策)」要求項目8.(2)

- 女性活躍推進法の見直し

連合政策集 「2.雇用の安定と公正労働条件の確保(雇用・労働政策)」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

地協

連合政策集 「2.雇用の安定と公正労働条件の確保(雇用・労働政策)」要求項目12.(1)(2)(3)(6)

## 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生き生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团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 「2.雇用の安定と公正労働条件の確保(雇用・労働政策)」要求項目1.(5)

- 労働者保護

連合政策集 「2.雇用の安定と公正労働条件の確保(雇用・労働政策)」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 (横断的な項目)・非正規雇用に関わる政策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 (横断的な項目)・非正規雇用に関わる政策8.(1)①②④



## 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月によりやく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」の用途だけでなく、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。
- すべての人々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 「3.安心できる社会保障制度の確立(社会保障制度の基盤に関する政策)」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。
- 高齢化に伴い増加する医療給付費は、納付保険料を折半している働く者と会社双方の負担になってきており、また社会保障の財源にとっても大きな負担となっている。現役世代や将来の世代への負担を減らすような社会保障制度の構築が望まれている。

## 連合政策に準ずる政策提言

- 医療政策

地協

連合政策集 「3.安心できる社会保障制度の確立(医療政策)」要求項目1~5



## 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

地協

連合政策集 「3.安心できる社会保障制度の確立(介護・高齢者福祉政策)」要求項目1~3



## 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

地協

連合政策集 「3.安心できる社会保障制度の確立(障がい者政策)」要求項目1~3



## 問題意識

- 誰もが安心して子どもを産み育てられるよう、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

地協

連合政策集 「3.安心できる社会保障制度の確立(子ども・子育て支援政策)」要求項目1~5



- 教育政策

地協

連合政策集 「6.民主主義の基盤強化と国民の権利保障(教育政策)」要求項目5、6(1)



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 「3.安心できる社会保障制度の確立(年金政策)」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・連帯・納得の税制

#### 提言

- 納税者の理解・関心・納得に資する税制を実現する。

連合政策集 「1.持続可能で健全な経済の発展(税制改革)」要求項目1



- 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。

連合政策集 「1.持続可能で健全な経済の発展(税制改革)」要求項目1(1)

- マイナンバー制度を活用することで、国民生活を守るセーフティネットの仕組みづくりと公正・公平な社会基盤の構築を行う。

- ・ マイナンバー制度が確実に運用され定着するよう、公正・公平な社会基盤として必須であることを引き続き訴え、国民全体への周知を進めると共に、個人情報や資産が国に把握されることの不信に対し明瞭で正確な説明を行っていく。

- ・ その他の分野での利用については、個人情報の保護を前提に、安全性の確保、行政の効率性の向上および国民生活の利便性の向上が認められる項目を対象とし、国民への丁寧な説明と合意形成をはかる。

連合政策集 「6.民主主義の基盤強化と国民の権利保障(行政・司法制度改革)」要求項目1(3)



## 提 言

## 〈所得税の再構築〉

- 所得再分配機能の強化や、社会保障制度などの構築に必要な安定財源の確保に向け、税制全体を抜本的に改革する。

連合政策集 「1.持続可能で健全な経済の発展(税制改革)」要求項目2

- 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課税を総合課税化する。「金融所得課税の一体化」は、総合課税化を条件とする。

連合政策集 「1.持続可能で健全な経済の発展(税制改革)」要求項目2(1)①

- 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。

連合政策集 「1.持続可能で健全な経済の発展(税制改革)」要求項目2(1)②

- 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(所得税:2.5万円/人、住民税:1.2万円/人)に分割する。新設する教育費税額控除は、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。

連合政策集 「1.持続可能で健全な経済の発展(税制改革)」要求項目2(1)③

- 所得税の税率を5%ずつ、最高税率から段階的に引き上げる。当面、現行税率45%ブラケットを50%に、40%ブラケットを45%に、33%ブラケットを38%に引き上げる。

連合政策集 「1.持続可能で健全な経済の発展(税制改革)」要求項目2(1)④

- 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。

連合政策集 「1.持続可能で健全な経済の発展(税制改革)」要求項目2(1)⑥

- 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。

連合政策集 「1.持続可能で健全な経済の発展(税制改革)」要求項目2(1)⑦

- 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。

連合政策集 「1.持続可能で健全な経済の発展(税制改革)」要求項目2(1)⑧

- 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。

連合政策集 「1.持続可能で健全な経済の発展(税制改革)」要求項目2(1)⑨



## 提言

### 〈資産課税の強化〉

- 資産課税を強化し、資産の再分配機能を回復・強化する。

連合政策集 「1.持続可能で健全な経済の発展(税制改革)」要求項目2(2)



### 〈将来的な消費税率のあり方〉

- 持続可能で包摂的な社会保障制度・教育制度の構築に向けた財源として、将来的な消費税率のあり方を明確に示す。

連合政策集 「1.持続可能で健全な経済の発展(税制改革)」要求項目2(3)

- 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。

連合政策集 「1.持続可能で健全な経済の発展(税制改革)」要求項目2(3)①

- 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。

連合政策集 「1.持続可能で健全な経済の発展(税制改革)」要求項目2(3)⑧

- 独占禁止法や下請法などにもとづき公正な価格転嫁対策を強化するため、「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」の周知を徹底するとともに、業種別マニュアルの整備や、指針を反映した下請け振興基準の補強を行う。

連合政策集 「1.持続可能で健全な経済の発展(産業政策)」要求項目3(17)



### 〈その他、財源確保に向けた検討事項〉

地協

- 国と地方の役割分担を明確化し、地方自治体の自主性・自立性を高める地方分権を推進するために、政府・地方自治体は以下の諸施策を行う。

- ・ 国税と地方税の比率は、当面は社会保障と税の一体改革の進捗状況を踏まえて、国と地方の役割分担に応じた配分を進めつつ、将来的には少なくとも50対50となるよう税源移譲を進める。
- ・ 地方交付税は、地方自治体間の財源の不均衡を調整し、すべての地方自治体が必要な公共サービスの一定水準を維持しうるよう財源を保障する制度であることから、政府は、基準財政需要額の算定にあたっては、地方自治体に参加する中で算定方法や交付税特別会計の予算・決算を決定し、その透明化をはかるとともに、効率的な行政事務を行うための算定方法の簡素化を進める。
- ・ 地方交付税の財源として、交付税の対象税目と地方への配分比率を拡大し、十分な交付税財源を確保するとともに、既存の国庫補助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一般行政費国庫負担金は、一括交付金化の対象としない。

連合政策集 「1.持続可能で健全な経済の発展(経済政策)」要求項目3(3)





## ■ 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。

## ■ 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2100万人)に対し、社会保険料・雇用保険料(給与の約15.2%)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。

## 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。

連合政策集 「6.民主主義の基盤強化と国民の権利保障(地方分権改革)」要求項目1(1)



- 国と地方は、地方分権にふさわしい地方税・財政をめざして改革を行う。 **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かえる。
  - ・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(4.3万円→6.6万円)と税率(10%→11%)を見直す。

連合政策集 「1.持続可能で健全な経済の発展(税制改革)」要求項目5(1)



- すべての国民が安心して行政情報に容易にアクセスできる「電子政府」を構築し、国民生活の利便性向上につなげる。行政機関における個人情報保護措置の強化を前提として、国と地方自治体の権限を明確にしつつ、国と地方の垣根を越えた行政のワンストップサービスを一層進める。 **地協**

連合政策集 「6.民主主義の基盤強化と国民の権利保障(行政・司法制度改革)」要求項目1(4)

- 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。

連合政策集 「1.持続可能で健全な経済の発展(税制改革)」要求項目5(2)



- 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。

連合政策集 「1.持続可能で健全な経済の発展(税制改革)」要求項目5(3)

- 住民のニーズをふまえ、住民の立場に立った公共サービスとなるよう不断の見直しを行う。それに伴う税負担等について情報発信し、租税教育を行う。 **地協**

連合政策集 「1.持続可能で健全な経済の発展(税制改革)」要求項目5(5)

## 提言

- 地方自治体の課税自主権の活用は、住民の行政参加を促し自治意識を高める観点から、基本的には尊重する。ただし、新たな税を創設する際には、①財政状況や行・財政改革の計画を明らかにし、課税の必要性についての説明責任を果たす、②住民（法人も含む）が意見反映できる機会を設ける、③既存の地方税との関係を整理する、ことを前提とする。

連合政策集 「1.持続可能で健全な経済の発展(税制改革)」要求項目5(6)

地協



## 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 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

- クリーンエネルギー自動車の普及に向けて [明日への提言 P.25](#)
- グリーン化推進に伴う公正な移行の実現 [明日への提言 P.31](#)
- 次世代エネルギー社会の構築 [明日への提言 P.34](#)

#### 3 付加価値の最適循環に向けた政策

##### 具体的政策項目

- 中小企業等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.46](#)

#### 4 業種別課題解決に向けた政策

##### 具体的政策項目

- 販売部門の魅力向上 [明日への提言 P.49](#)
- 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.53](#)

## 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.56
- 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 明日への提言 P.61
- 高齢化に対応した交通社会の実現に向けた対策の充実 明日への提言 P.62
- 次世代技術の活用 明日への提言 P.63
- 渋滞解消対策の推進 明日への提言 P.65
- 道路などのインフラ整備・活用 明日への提言 P.66
- 燃料供給施設等の維持・整備 明日への提言 P.68
- 地方都市における道路・交通政策 明日への提言 P.69
- 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.70
- 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.71

### 2 自動車関係諸税とユーザー負担の軽減

#### 具体的政策項目

- 自動車関係諸税 明日への提言 P.74
- その他、自動車ユーザーの負担軽減と利便性向上 明日への提言 P.79

## 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.85

### 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.87

# 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.89
- 介護・高齢者福祉政策 明日への提言 P.89
- 障がい者政策 明日への提言 P.90
- 子ども・子育て支援政策 明日への提言 P.90
- 教育政策 明日への提言 P.90

## 2 一般税制

### 具体的政策項目

- 所得再配分機能と安定財源の確保 明日への提言 P.93
- 地方分権について 明日への提言 P.96

自動車総連政策集  
「明日への提言(2024年8月)」

2024年8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**

