

自動車産業の持続的発展に向けて

いそむら
磯村きよしず
貴代静

自動車総連・産業政策室 業種グループ長

1. なぜ産業政策に取り組むのか

(1) 自動車総連の役割

日本の自動車産業は、これまで国内での厳しい競争の中、開発・製造・輸送・販売・サービス等、様々な面で高い労働の質を背景に優れたシステムを作り上げ、ノウハウを蓄え、強い国際競争力を発揮してきた。

自動車総連としても産業全体をスルーで組織化し、製造・部品・輸送・販売といった各業種における課題を健全な労使関係を機能させることで解決をし、産業内に付加価値を残すという強みを発揮することで成長に寄与してきた。

しかし、アジアを中心とした新興国の追い上げや地球規模での環境対策など、グローバルな競争も一層激しくなっている。また、低迷する国内市場の中での競争は益々激しさを増しており、加えて部品・販売・サービス等の分野においては、異業態との競争も顕在化している。

生産自体が海外へシフトする中でも、確かな目を持った国内ユーザーの高い要求品質に応える形で国内の自動車産業は鍛えられ、国内に軸足を残

す形で成長を続けてきた。しかし、携帯電話・パソコンという新しい商品に消費者の注目が集まり、その分野の産業が大きく伸びていく中で、これからも自動車産業自体が国内というホームグラウンドで根ざしていくためには、激しく変化する環境を的確に捉えて産業政策に取り組まなければならない。

(2) 世界経済の急激な悪化による自動車産業への影響

米国の金融危機に端を発した世界的規模での景気の低迷は日本経済にも多大な影響を与えており、年々減少が続いている自動車の国内市場は深刻の度を高めているとともに、世界規模の市場縮小が国内生産にも大きな影響を与えている。

具体的には、国内市場は昨年の秋以降から急激な縮小状態に入り、2008年度の国内四輪総市場は前年度比11.6%減の470万台にとどまり1980年度（約499万台）以来28年ぶりに500万台を割り込んだ。自工会が発表した2009年度の国内需要見通しは前年度比8.6%減の429万7600台と1977年度以来32年ぶりの低水準であり、まさに底が見えない状態にある。

大型車市場でいえば、2003年にディーゼル車へ

の規制が強化され、一時的な買い換え需要はあったものの、それ以降は下降傾向にあり、加えて経済の悪化による生産活動の停滞が物流産業を直撃し、さらに深刻な状況にある。

二輪車の国内市場も深刻で、2008年の国内販売台数は52万台（前年比76%）、10年前の106万台（1998年）と比較すると49%、さらに市場のピーク時であった1982年の327万台と比較すると約1/6にまで減少している。

また、世界規模での自動車市場の低迷は、国内生産の約半数を輸出する日本の自動車産業に大きな打撃を与え、2009年1月の国内生産台数は前年比マイナス41%、2月においては前年比マイナス56.2%と大幅な減少となっており、各企業は生産体制の維持に向けあらゆる手を尽くして対応しているものの、まさに危機的な状況にある。

自動車産業の雇用維持には国内生産1000万台、国内販売600万台が必要とされてきた。現下はそれを大きく下回る状況にあり、その結果として勤務地変更を伴う工場間異動はもとより、これまでにない規模の生産休止などのあらゆる手立てを尽くし、それでもなお生産体制の維持が困難な状況にあり、やむを得ず要員調整の手段のひとつとして非正規労働者の雇い止めなどを行なわざるを得ない状況に至っている。総就労人口の8%にあたる500万人が携わるといふ裾野の広い自動車産業の低迷は、日本全体の経済・雇用情勢に与える影響は甚大である。

このような状況の中で、自動車総連として自動車産業の持続的発展に向けて現在取り組んでいる

国内市場の活性化の取り組み 自動車関係
諸税の軽減・簡素化に向けた取り組み 規制
緩和への取り組み 道路交通政策への取り組み
について紹介させていただく。

2. 自動車総連の産業政策

(1) 自動車産業の強みの維持・発展に向けた取り組み

国内市場活性化の取り組み

少子高齢化の進行や人口減少の進展から自動車市場規模そのものが縮小してきている。加えて若者の購買志向やライフスタイルの変化から若年層（24歳以下）の免許保有率も減少し、さらには雇用形態の多様化や賃金格差の拡大により自動車を保有することが困難な層も拡大してきている。

国内市場の低迷の背景には様々な要因があるが、自動車産業の競争力への影響はもとより、国内を事業基盤とする業種・企業に影響を及ぼす課題であり、自動車総連としては国内市場活性化に向けた施策について労働組合の視点で取り組みを行う必要がある。

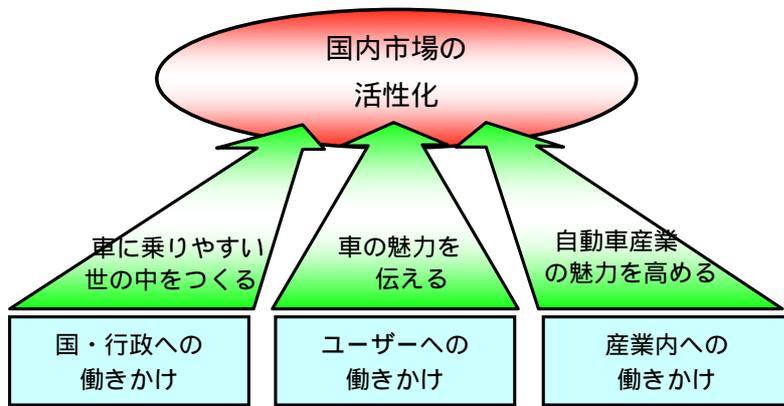
一方で昨年秋以降の急激な市場の縮小への緊急対応としては、民主党に対しての「国内における自動車産業の基盤確保と雇用の安定に関する緊急要請」（09/1）をはじめとし、「環境対応車買換促進事業の創設・拡充」（09/2～）を各都道府県に要請するとともに、2009年度補正予算の緊急経済対策への織り込みに向けた自動車の代替を促進する施策として「スクラップインセンティブ」等の要請（09/3）を行ってきた。

これ以降については、前述の考え方のもと、自動車総連が取り組んでいる「国内市場の活性化」の3本柱（図表1）について紹介させていただく。

車に乗りやすい世の中をつくる
自動車総連では2008年5月に『車に関するア

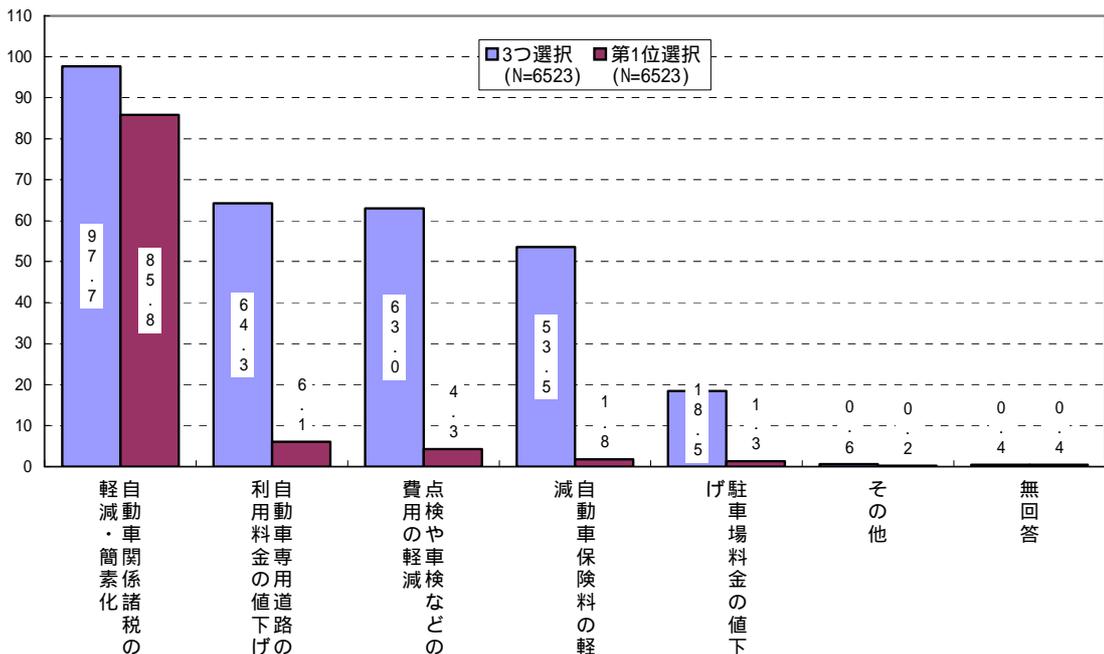
ンケート』を実施した（回答数7349）。そのアンケートでの『車の保有コスト、周辺コストの負担軽減として、需要喚起に役立つと思えるものは？』という設問の回答結果をみると、図表2が示すとおり「自動車関係諸税の軽減・簡素化」と答える人が圧倒的に多い。

（図表1） 国内市場活性化の三本柱



（図表2）

問：車の保有コスト、周辺コストの負担軽減として、
需要喚起に役立つと思えるものは？



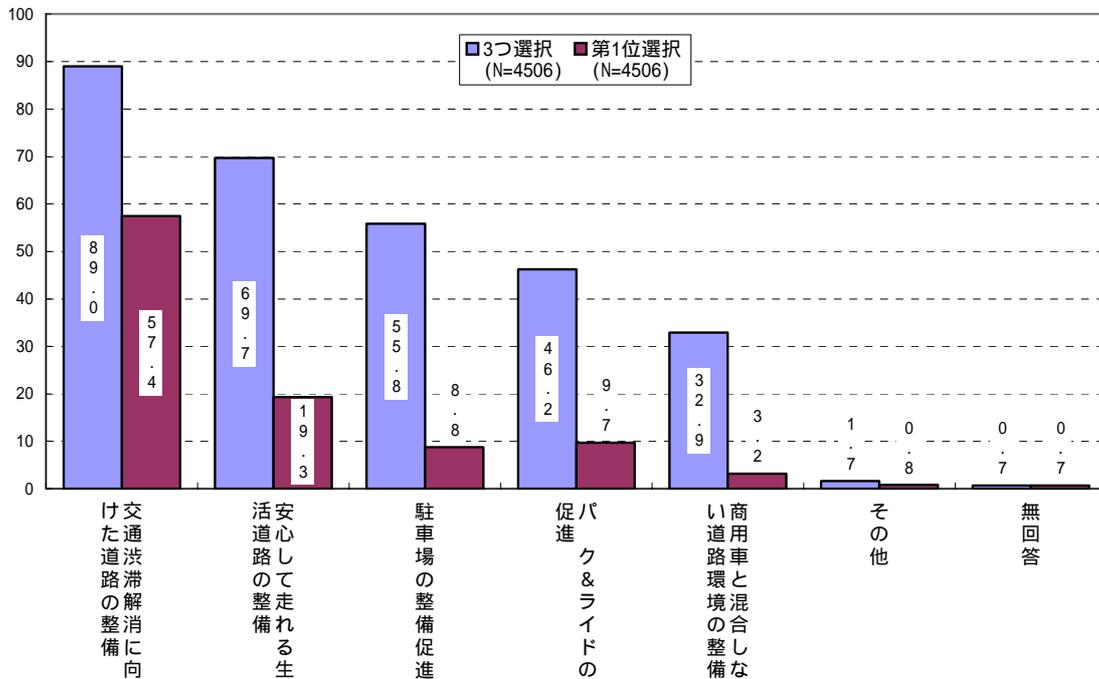
さらに『車の使用環境の整備として、需要喚起に役立つと思えるものは?』という設問の回答結果をみると、図表3が示すとおり、「交通渋滞解消や生活道路の整備」を望む答えが多い。

自動車総連としてもこれまで、税制に関する要望、規制緩和・撤廃に関する要望、道路・交通に関連した提言活動等を行ってきた。これ

らの取り組みについては後述するが、国内市場活性化の取り組みの位置づけとしては、車を購入・維持するにあたり阻害要因となっていると思われる要因を取り除いていくことにより、『車の乗りやすい世の中をつくる』という考え方のもと、より実効性を高めるための活動を行なっていく。

(図表3)

問：車の使用環境の整備として需要喚起に役立つと思えるものは？



車の魅力を伝える

前述のアンケートにおける『車で出かけたいかなるような動機づけ、車の魅力を体験できる機会の提供として役立つと思えるものは?』という設問の回答として、図表4が示すとおり、「テレビとのタイアップやイベントの充実」と答える人が多い。

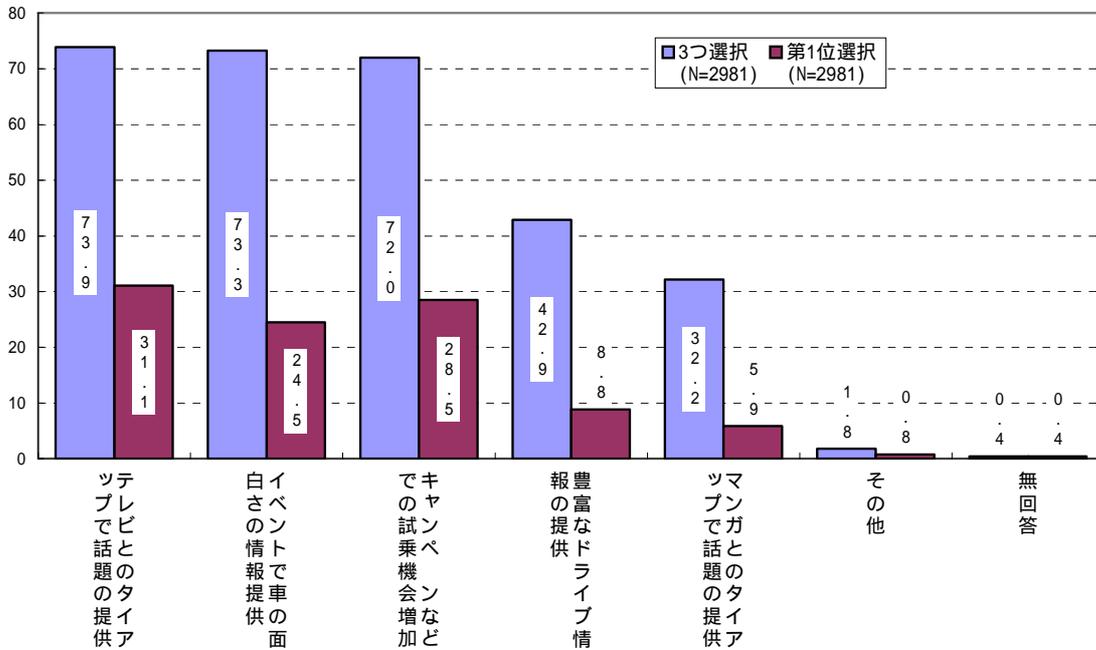
また、少子高齢化のさらなる進展により若年人口が減少し、さらには若年層(24歳以下)の

免許保有率が減少している点からも、将来の自動車ユーザーの縮小が懸念される。自動車ユーザーを長期的に確保・拡大していくためには次世代に対しての「車の魅力を伝える」活動が重要である(図表5)。

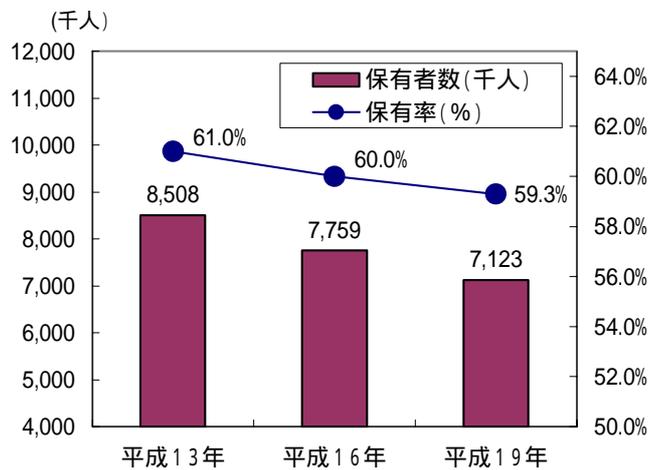
具体的な実施項目については現在検討中であるが、自動車総連が取り組むに相応しい中長期的活動とすることを目指している。

(図表4)

問：車で出かけたくなるような動機づけ、車の魅力を体験できる機会の提供として役立つと思えるものは？



(図表5) 若年層(24歳以下)の免許保有率推移



		平成13年	平成16年	平成19年
免許	保有者数(千人)	8,508	7,759	7,123
	保有率(%)	61.0%	60.0%	59.3%
普通免許	保有者数(千人)	7,620	7,059	6,565
	保有率(%)	69.0%	68.6%	68.4%
バイク免許	保有者数(千人)	889	699	558
	保有率(%)	6.4%	5.4%	4.6%

産業の魅力を高める

若者の製造離れは自動車産業も例外ではない。これは自動車産業自身の魅力が低下していることの表れであり、このままでは自動車産業自体の社会的立場や位置づけも低下する恐れがある。逆に考えれば自動車産業自身の魅力を高めることにより、自動車産業の社会的位置づけが高まり、そのことが国内市場の活性化につながっていくはずである。

前述のように、自動車産業は製造・部品・輸送・販売といった横断的分野と、大型・軽自動車・二輪といった各業種にはそれぞれ固有の課題を抱えており、その課題を解決するために、自動車総連では専門部会・委員会をつくり取り組みを行なっている。今後、それぞれの領域における産業の魅力を高める方策の議論を行ない、

それを実現することにより国内市場の活性化につながっていく。

(2) 自動車産業関連政策への対応

自動車関係諸税の軽減・簡素化に向けた取り組み

日本の自動車に関する税金は、モータリゼーションの進展を背景とした道路整備事情に合わせて、受益者負担の観点から自動車関係諸税が増税されてきた結果、複雑かつ国際的にも極めて高い負担水準となっている（図表6）。

そのような中、政府は「道路特定財源制度は平成21年度から一般財源化する」と決定を下した。一般財源化するのであれば、税負担の根拠を失うことになり、税体系そのものを抜本的に見直し、負担の軽減と簡素化を行なうべきである。

(図表6) 日本の自動車関係諸税（H20年度 当初予算）

	税 目		税の性格	税 収 額
取得段階	消費税	国 税	一般財源	7,659億円
	自動車取得税	地方税	特定財源	4,024億円
保有段階	自動車重量税	国 税	特定財源 (一部、一般財源)	10,725億円
	自動車税	地方税	一般財源	17,148億円
	軽自動車税			1,690億円
走行段階	揮発油税	国 税	特定財源	27,685億円
	地方道路税			2,962億円
	軽油引取税	地方税		9,914億円
	石油ガス税	国 税		280億円
	消費税		一般財源	6,828億円
税 収 合 計				8兆8,916億円

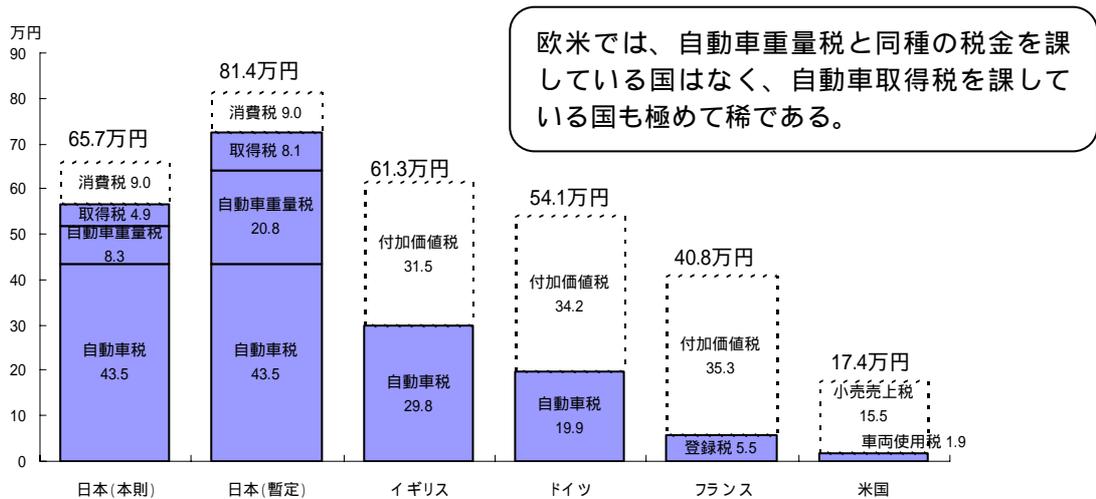
注：消費税は総連試算

現在、自動車ユーザーには自動車の取得・保有・走行の各段階で、国・地方を合わせて合計9種類もの税金が課せられており、自動車ユーザーが負担する自動車関係諸税は、約9兆円にものぼっている。特に車体課税に限ってみると、

欧米諸国の約2～38倍と、国際的にみても非常に重い税負担となっている（図表7）。

自動車総連として実現すべき自動車関係諸税の観点としては以下の4点である（図表8）。

（図表7） 車体課税の税負担国際比較



前提条件： 排気量1800cc、 車両重量1.5t未満、 車体価格180万円、 フランスはパリ、米国はニューヨーク市、ドイツの排出ガス規制はEuro4、 フランスは課税馬力8、 11年間使用（平均寿命）
 為替レートは1ユーロ149円、1ポンド217円、1ドル116円（2006/4～2007/3の平均）
 各国の環境対策としての税制政策（軽減措置）は加味していない。 各国の登録手数料は除く。
 CO2排出量は1800ccの新車代表車種の平均値を採用（約160g/km）

日本自動車工業会調

（図表8） 自動車総連が考える新しい自動車関係諸税

段 階	現行税体系	新しい税体系
取得段階	自動車取得税	廃 止
	消費税	消 費 税
保有段階	自動車税	自動車保有税（仮称）
	軽自動車税	
	自動車重量税	廃止
走行段階	揮発油税(*)	燃 料 税（仮称）
	地方道路税(*)	
	軽油引取税	
	石油ガス税(*)	
	消費税	消 費 税

*現行の燃料関係税の上にさらに消費税が課せられているタックス・オン・タックスを解消する。

【自動車取得税の廃止】

消費税導入時に大半の消費課税（物品税等）が廃止されたにも関わらず、自動車取得税を存続し、同一物・同一行為に対して2種類の課税をするという不合理が放置されていること、また、一般財源化によって課税根拠を失うことからただちに廃止すべきである。

【自動車重量税の廃止】

自動車の保有に対しては、自動車税・軽自動車税に加えて自動車重量税が自動車ユーザーに課せられており過重な負担であること、また、一般財源化により課税根拠を失うことからただちに廃止すべきである。

【自動車税・軽自動車税の抜本的改革】

現行の自動車税・軽自動車税を自動車保有税（仮称）に一本化し、営業・貨物・軽自動車の負担水準を基準に、排気量や重量等に応じた税体系に改革すべきである。

【自動車の走行段階における

燃料課税の抜本的改革】

現行の燃料課税は、油種毎に税率が異なる上、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課税、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、整理統合すべきである。整理統合にあたっては、現行の燃料課税をすべて廃止した上で、燃料税（仮称）に一本化すべきである。

その負担レベルについては、現行暫定税率分は排除した上で根本から見直すことが不可欠である。仮に環境目的を課税の根拠にするのであれば、温室効果ガス（二酸化炭素等）は自動車以外からも排出されることから、自動車ユーザーのみの負担とならないようにすべきである。

抜本的な改革をする上では、ガソリンについても軽油と同様に給油所での課税とし、現状ではガソリン税（揮発油税＋地方道路税）および

石油ガス税の上に消費税を課しているタックス・オン・タックスを解消すべきである。

規制緩和への取り組み

自動車に関する規制政策についても、ユーザーの利便性向上・負荷低減という観点からは、まだまだ解決すべき課題が山積みしている。

自動車産業は、日本経済を支える基幹産業であり、今後も日本経済が持続的・安定的な成長を続けていくためには、製造業とりわけ自動車産業の健全な発展が不可欠である。そのためにも産業に働くものの立場および自動車ユーザーの立場にたち、自動車に関わる規制の緩和・撤廃等を推進し、過度な負担の軽減や簡素化を目指している。参考として図表9に示したものは、平成21年度の規制緩和・撤廃等に関する要望内容である。

道路交通政策への取り組み

自動車総連では、これまでも道路交通政策について「環境負荷低減」や「道路整備計画の透明性向上」、「安全な交通環境整備」などの観点から、関係省庁に対して様々な提言を行ってきた。しかしながら、振り返ってみるとその提言内容は道路政策が中心となっており、その時々世の中で議論されている個別施策を取り上げ、その導入の是非や自動車総連としての基本スタンスを議論するといったケースが多く、限定的かつ対処的なものであった。

また、自動車を取り巻く状況をみると、高速道路会社のあり方、計画路線建設の進め方等、道路整備を取り巻く環境は様々に変化してきている。さらには地球温暖化という面で、自動車交通に関してはCO₂排出元として大きく取り上げられる中、自動車個人利用の制限論議もあり、自動車に対する風当たりが強まっている。自動車総連としても中長期的、総合的な視野を持って、あるべき道路・交通政策をより深

(図表9) 規制緩和・撤廃 等に関する要望項目

	関連分野	項目 (関係省庁)	ねらい	要望の方向
1	販売	ワンストップサービスの円滑な導入と普及の促進 (警察庁・国土交通省・総務省)	ユーザー負担軽減/利便性の向上	利用者にとって使いやすく、効率化につながるしくみの導入と継続的な実施
2		ナンバープレートの形状変更 (国土交通省)	車両生産コストの低減	国際的なプレートサイズに統一する
3	点検・整備	車両受検期間の前だし (国土交通省)	・ユーザーのフレキシビリティ向上 ・車検需要の季節変動平準化	現行の制度(車検日の1カ月前)を2カ月前に前だしする ・陸運事務所/指定整備工場の作業平準化につながる
4		ユーザー車検の受入強化 (国土交通省)	ユーザー負担軽減/利便性の向上	月初2週間の営業日を振替える
5		点検済みステッカーの改良 (国土交通省)	作業時の安全性向上	はく離時の作業性を向上したステッカーに改良する
6	リサイクル	保安基準の見直し (国土交通省)	・自動車解体時の処理課題の解消 ・環境負荷も軽減	自動車用緊急保安炎筒(発炎筒)の装備義務の廃止
7	二輪車	高速道路通行料金の適正化 (国土交通省)	ユーザー負担軽減	二輪車独自の通行料金として四輪車と比べて合理的な料金設定とする
8	駐車場	二輪車駐車施設の拡充 (警察庁・国土交通省)	ユーザー利便性の向上	駐車場における、一定の二輪車駐車枠を早急に設置させる施策の展開等
9		短時間駐車スペースの拡充 (警察庁・国土交通省)	交通流対策	業務用車両が一時的に駐車できる『荷捌き場』の設置等を促進する

く議論すべき時が来ていると考え、自動車産業や自動車ユーザーの視点から道路交通政策について検討していくこととした。

自動車総連としてこれらの道路・交通政策を考えるにあたっては、現地現物を含む様々な調査活動や有識者との意見交換を通じて、公共交通機関利用を重視する「環境的に持続可能な交通(E S T)」でなければならないという世界的な考えを基本に考えるべきであること、環境的にも経済的にも多大な悪影響をもたらしている渋滞問題は早急に対応すべきであること、道路・交通政策は都市政策(まちづくり)を抜きにして考えるべきではないことがわかった。

これらの調査結果から、自動車総連として以下の(1)～(3)までの3つの視点をもとに自動車総連としてまとめたものが図表10にある「道路交通政策7つの提言」である。

(1) 「環境」と「自動車利用」の両立

自動車の個人利用については、過度の依存からの脱却は検討する必要があるが、地域交通手段の担い手としての重要性を踏まえ、公共交通機関や徒歩、自転車の利用と合わせた「共存」を求める。

(2) 経済損失の低減

多大な経済損失を生んでいる慢性的な渋滞を低減するための道路整備は重要。

「必要な道路の整備」は環境とのバランスをとって進める必要がある。

(3) 「まちづくり」における道路交通政策の重要性

道路・交通政策は都市政策と密接な関係があり、「まちづくり」の視点に立って考えることが必要。さらに、少子高齢化の進展は日本全国の課題であり、交通弱者への対応は地域や都市規模を問わず必要。

(図表10) 道路交通政策7つの提言

提言1	真に必要な道路を整備していくため、道路整備計画には民意を十分反映すべき <具体的な施策> 全国レベルの道路整備計画は国会での審議を経て決定する 地方の道路整備計画は策定の初期段階から住民・市民が参画して決定する
提言2	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べき <具体的な施策> まずは既存の道路の利活用を推進する 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 あらゆる道路整備コスト低減の施策を講じる 予防保全的に道路の維持・補修を推進する
提言3	慢性的な渋滞解消に向け、必要な施策を早急に講ずる <具体的な施策> 三大都市における「環状道路」を最優先に整備推進すると共に、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 渋滞原因の一つである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）・荷捌き場）を促進する 実用的なパーク＆ライドの利用を促進する カーシェアリングなど自動車の利用形態を見直す
提言4	地方都市の道路整備は「活力あるまちづくり」の観点を重視し推進すべき <具体的な施策> 中心市街地との結節性を高めるために、幹線道路整備の効果的な推進を図る 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 中心市街地での自転車利用とそれに向けた基盤整備を推進すべき
提言5	自動車利用との共存を前提に、公共交通機関ネットワークの再強化をすべき <具体的な施策> バス・路面電車の定時性等の利便性向上をはかる 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
提言6	居住者の生活を維持できる道路・交通機関を確保すべき <具体的な施策> ライフラインとしての道路の維持・整備を行う 交通弱者のための交通機関の維持・確保を行う
提言7	交通事故死者ゼロを目指し、「交通安全教育充実・運転技術の維持向上・安全な車とまちづくり」によって、より安心な車社会を実現する。 <具体的な施策> 交通事故防止や危険予測など交通安全に関する教育を充実強化する 運転技術とマナーの向上を目的とした、免許更新制度の充実を図る 持続的な車両安全性能の向上を目指し、安全技術研究を積極的に推進する 「まちづくり」における交通事故抑制の道路整備を推進する

3. 産業政策の実現に向けて

これまで紹介した産業政策の実現に向けては、その実効性を高めるためには業界としてのワンボイスで対応することが理想である。各経営者団体との定期的な労使会議において、自動車産業の抱える課題についての意見交換を行ない、課題の共有化にも努めている。(図表11)

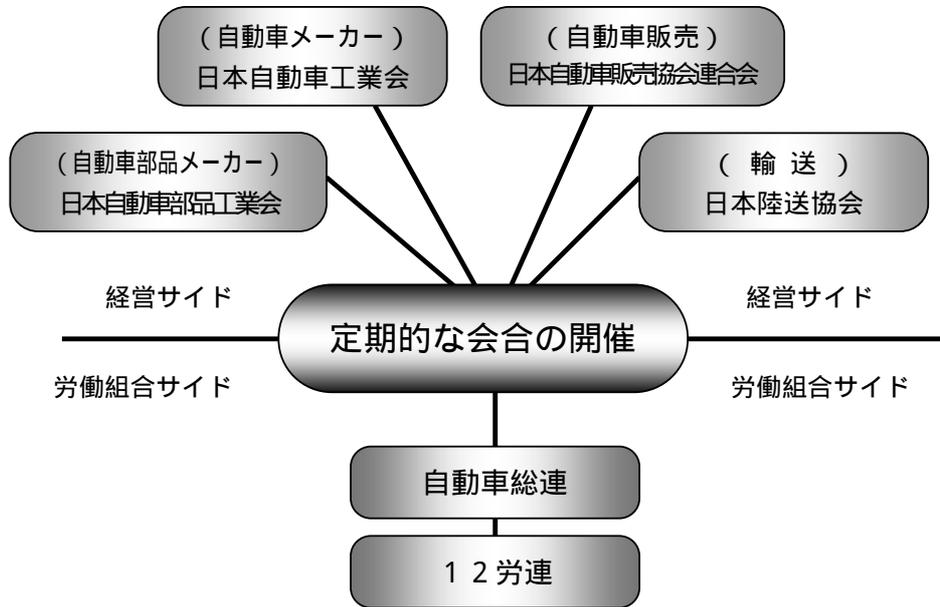
また、法改正にまつわるものは、組織内議員⁽¹⁾ならびに自動車フォーラム議員⁽²⁾との連

携をとりながら関係省庁へ要請を行なうとともにナショナルセンターである連合とも連携を図り、政策実現に向け積極的に取り組んでいる。

さらに地方での解決に向けては、自動車総連の全国組織である地方協議会（全国41地協）において、該当地域における組織内議員との連携を行なった上で、各地方連合がとりまとめる政策要望への反映に結び付けるという活動を行なっている。

いずれにしても、日本の競争力の源泉である「ものづくり」の基幹産業として、取り巻く諸課題への確に対応し、自動車産業の健全な発展を目指していく。

(図表11) 自動車総連と経営者団体との関係



注

1 組織内議員 (2009年4月現在)

衆議院議員1名 参議院議員2名 県議会議員16名 市町村議会議員114名

2 フォーラム議員 (2009年4月現在)

自動車産業の健全な発展に向けた取り組みを行なうことを目的に開催をしている「車と社会を考える政策フォーラム」へ参加していただいている議員

衆議院議員42名 参議院議員37名

次号の特集は

「介護労働(仮題)」の予定です