

アイ 皆様と国会をつなぐ、いそざき哲史の [アイ・コネクト]

i-connect



vol. 25

Aug. 2021



Democratic Party For the People

発行：国民民主党参議院比例区第14総支部

モノづくりで
勝てる日本になるために！



第204回通常国会

4年前から訴えてきた『国際標準』
作りの重要性について菅総理からも
「戦略的に行う」との答弁を引き出す

生活や産業を 停滞させない！

コロナ禍でも

いそぎ議員は、第204回通常国会（2021年1月18日～6月16日の150日間）の本会議、予算委員会、経済産業委員会などで合計11回の質疑、討論に立ちました。そこで取り上げたテーマの中から、6つについて紹介します。

議員活動報告

2021年
1月18日

第204回通常国会開会

同日の国民民主党臨時両院議員総会にて、無所属ながら同党の政務調査会（政調）副会長および第2部会長に就任。第2部会では文部科学・厚生労働・農林水産・環境、経済産業・国土交通・防災等の分野を担当。

2月2日

国民民主党
政調第2部会

第2部会を週1回以上のペースで、国会閉会まで約30回開催。開催にあたり、第2部会長として各党からの予算法案等のヒアリングが増加し、連日のように関係の議員や団体等とも頻りに調整。

2月3日

自動車産業の
未来を考える会
議員連盟総会

初めてオンラインで開催。3月9日、5月28日にも総会を開催。

2月5日

国民民主党
政調全体会議

部会で議決された法案賛否等は、毎週開催される政調全体会議を経て、政調全体会議で最終決定。

3月4日

予算委員会
（基本的質疑）

3月12日と18日の一般質疑、3月16日の公聴会でも質疑に立つ。

3月11日

東日本大震災
十周年追悼式

コロナ対応のため一般国会議員は議員会館内の会議室から中継視聴の形で参加。

で改善を提案

時々刻々と事態が変化していく中で、政府与党の対応が後手に回り、いつこうに状況が改善されない中、その時々で関連質疑を行いました。批判を繰り返してはみならず、**与野党問わず待ったなしで協力して取り組まなければならない**課題。国民民主党として、「みつける（検査の拡充）」、「おさえる（病床の確保）」、「うごかす（経済・社会活動の両立）」の「コロナ三策」をまとめ、政府に対して改善を提案しました。

「コロナ三策」の詳細はこちらから！



ラ設置目標をコミット

「2035年までに乗用車新車販売で電動車100%」という政府の目標を実現していくためには、充電インフラや水素ステーションの整備が不可欠です。政府の整備目標は2010年に定められたものしかなく、現状の設置数は、公共用の充電器が約30,000基（急速充電器7,900基、普通充電器22,000基）、水素ステーションが162か所にとどまっていることから、改めて政府が意欲的な設置目標値を打ち出し、それに対してコミットすることを求めました。これに対して経済産業省は、「充電インフラについては遅くとも**2030年までにガソリン車並み**

の利便性を実現できるように150,000基、うち30,000基はガソリンスタンドや高速道路を中心に急速充電器を整備し、水素ステーションは燃料電池トラック、バス等の普及も見据えて、人流、物流を考慮しながら最適な配置となるように1,000基程度を整備する」旨コミットしました。電気自動車は電気があるところではどこでも充電できる優位性を備えているため、政府には、駐車場、車庫、とりわけ集合住宅での整備促進に取り組んでいくよう要望したところでもあり、今後どこに、どのように整備していくかをチェックしていきたいと思えます。

み込んだ政策も

計画の改定状況などについて各団体に報告を求め、企業の代表者名で「パートナーシップ宣言」をしてもらうことなどを考えています。しかし、対応スタンスは依然として関係者に改善を促すことにとどまっており、**今後改善が見られないようであれば、もう少し踏み込んだ政策が必要**になるかもしれません。下請けGメンについては情報源が特定できないように工夫するなど、中小企業に安心して使ってもらえるように努めていく旨の答弁がありました。

発注側と受注側の①～③の三課題に対する認識の差
～令和2年度自主行動計画フォローアップ調査結果～

- 経済産業省の自主行動計画策定案種（12業種44団体）が令和2年9～11月に調査を実施。
- 主要な認識の差を引継ぎに際しての重点三課題について、「不合理な原価低減要請」「型管理の適正化」については改善。
- 一方、下請代金の支払条件については、「現金払い」「手形等のサイト短縮」のいずれも若干改善してあり、今後の課題。
- 低価格への改善を目指す目的に、取引問題小委員会にて、策定業界団体が一層に話し、公開の場で調査結果等について協議。

＜重点三課題 改善割合＞

課題	発注側	受注側	平均	改善割合
① 不合理な原価低減要請を行わない／受けていない （「東部型」に該当した企業の割合）	発注 81%	受注 81%	80%	89%
②-1 型管理の適正化（※1） 型の差別・数量の促進（※1） （「東部型」に該当した企業の割合）	発注 40%	受注 51%	56%	59%
②-2 型管理の適正化（※1） 型の差別・数量の促進（※1） （「東部型」に該当した企業の割合）	発注 39%	受注 39%	39%	22%
③-1 下請代金をすべて現金で支払っている／受け取っている	発注 23%	受注 15%	18%	22%
③-2 下請代金をすべて現金で支払っている／受け取っている	発注 32%	受注 40%	44%	48%
③-3 下請代金をすべて現金で支払っている／受け取っている	発注 17%	受注 13%	14%	17%
③-4 下請代金をすべて現金で支払っている／受け取っている	発注 40%	受注 33%	37%	32%
③-5 下請代金をすべて現金で支払っている／受け取っている	発注 26%	受注 20%	23%	27%
③-6 下請代金支払の手形等のサイトが60日以内（※2）	発注 14%	受注 13%	14%	15%
③-7 下請代金支払の手形等のサイトが60日以内（※2）	発注 10%	受注 11%	11%	11%

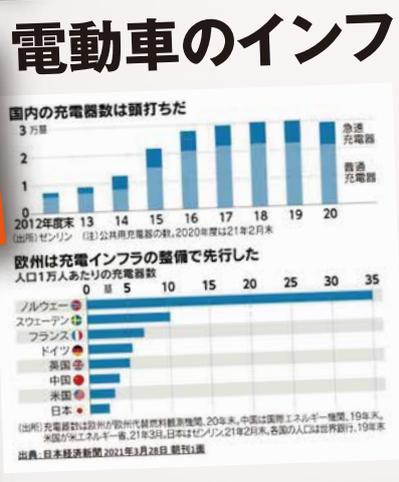
下図の調査結果をご覧いただくと、**発注者側**と**受注者側**では認識に大きなズレがあることがわかります。

課題	発注者側	受注者側
① 不合理な原価低減要請を行わない／受けていない （「東部型」に該当した企業の割合）	89%	59%
②-1 型管理の適正化（※1） 型の差別・数量の促進（※1） （「東部型」に該当した企業の割合）	55%	22%
②-2 型管理の適正化（※1） 型の差別・数量の促進（※1） （「東部型」に該当した企業の割合）	48%	17%
③-1 下請代金をすべて現金で支払っている／受け取っている	52%	27%
③-2 下請代金支払の手形等のサイトが60日以内（※2）	15%	11%



充電・水素インフラ「適正取引」の質疑の様子はこちらから！





コロナ対策

真面目にはたらき者を守るため

充電・水素インフラ

適正取引

熱い議論を繰り広げる

規制緩和

国際標準

「国際標準化」の質疑の様子はこちらから!

標準化の種類



半導体



改善されないなら踏

産業競争力強化法の改正論議の中で、はたらく仲間の声を基に受発注者間の取引適正化問題を取り上げました。型取引に関して、廃棄基準の共有、発注者側からの廃棄指示、適正な保管料負担などに問題がある中、政府の今後の改善策を質し、また、「取引の適正化のための調査活動を担う下請けGメン制度」を、**立場の弱い受注者側が活用しやすいものにするよう要望**しました。経済産業省は型取引のさらなる適正化に向けて、今秋に受発注両者の代表者が参加する協議会を開催し、自主行動

4月23日 国民民主党 公約検討委員会

4月6日 経済産業委員会 (大臣所信に対する質疑)

4月2日 国民民主党 定期大会

3月29日 自動車産業の未来を考える会 議員連盟議員立法作業チーム会議

3月26日 予算委員会 本会議(討論)

3月24日 国民民主党 両院議員総会 (入党承認)

3月23日 バイカーズ議員連盟(BB議連) 設立総会



競争上の重要なファクターだと訴求

国会でこのテーマをはじめ取り上げたのは4年前（2017年3月発行のi-connect Vol.14 (e-News)、2017年8月発行のi-connect Vol.16に掲載）。第4次産業革命と称され、我が国の産業が異なる次元の社会変化に対応していかざるを得ない中で、これまでのように優れた「モノ」や「サービス」、「システム」などを作るだけでは不十分であり、「国際標準」作りがグローバル競争力を維持、強化していく上でキーになると考えたからでした。近年の政府の政策の中には、「国際標準」という言葉が散見されるようになってきましたが、昨年には「カーボンニュートラル」の方針が打ち出されたことも加わり、**革命的スケール、スピードがさらに大きく、早くなってきている**ことから、改めてその重要性を取り上げました。

質疑の場面では、何人もの大臣にそれぞれの省に関わる具体例を紹介してもらうことによって、「国際標準」が**様々な産業において競争上の重要なファクター**になってきていることを、NHKの中継で審議の様子を視聴されていた皆さんだけでなく他の国会議員などにも訴求。菅総理大臣からも「標準化や国際ルールは極めて重要」、「政府として、官民連携して標準の国際的活用を実現できるよう戦略的に行っていくきたい」、「**ルールづくりのための人材育成は未来への投資**として進

めていきたい」といった旨の答弁を引き出しました。やり取りの中で、自動車産業絡みの具体例として「自動運転技術の安全性に関する標準化」や、「電動車の基幹部品である電池について、ライフサイクル全体でのCO2排出量評価についてのルール作りが進められている」との紹介が経済産業省からありました。また、二輪車の電動化の流れに備えて、バッテリーの交換方式についての検討も始まっています。**技術で勝っても商売で負けてしまうことがないように、引き続き国際標準化政策をフォローしていく必要があります。**



議員連盟の副会長としても今後の動向を注視



あらゆる機器の重要な基盤部品である「半導体」の世界売上高に占める日本企業のシェアは、1980年代後半の約50%から現在は約10%にまで低下。半導体の世界的な供給不足が自動車の生産にも大きな影響を及ぼしていることから、政府に、**日本が弱体化した原因を振り返り、競争力を取り戻す政策を打つよう**に要求しました。事態に対する同様の危機感を持つ経済産業省は、既に半導体の製造技術開発や生産拠点の

多元化などのための支援をする一方で、新たな産業政策を検討するための会議を立ち上げ、国際情勢も踏まえながら今後の方向性を出そうとしていることを確認しました。その後、6月4日に「半導体戦略」が発表されました。また、私自身、野党議員で立ち上げた半導体等の問題も取り扱う「日本の産業政策を考える議員連盟」の副会長に就任したので、引き続きこの問題を注視していきます。

サンドボックス制度の運用改善を要望

産業競争力強化法改正では、2018年から3年間の限定で企業の革新的アイデアの迅速な実証と社会実装を目指すべく運用されてきた、「規制のサンドボックス制度」が取り上げられ、制度が恒久化されることになりました。これまでの活用実績は20件、139の事業者が実証に参加。アンケート結果を基に、経済産業省に対して、制度を活用しやすくするために手続きの煩雑さを改めるなど、運用上の問題改善を要望しました。**自動車産業においても自動運転、脱炭素化等に向けて制度を有効に活用**できるのではないかと考えています。

今後はたらく仲間の代表として、問題を提起し、解決策を模索していきます。第204回通常国会での活動全体をまとめた動画は、左記QRコードからご覧いただけますので、ぜひアクセスしてみてください。



公職選挙法改正案提出
国民民主党・日本維新の会共同で、参議院議員の定数を6議席減らし、比例代表の「特別枠」制度を廃止する内容の法案を参議院に提出。この他にも5月17日に「子ども性被害防止法案」、5月21日に「養育費確保法案」、6月11日に「孤独孤立対策推進法案」を、国民民主党単独で提出。

5月26日

6月11日

6月15日

6月16日

自動車産業脱炭素化推進法案提出・記者会見
5月28日に自動車産業の未来を考える議員連盟総会で確認された野党議員立法を国民民主党・立憲民主党の両党派共同で衆議院に提出。

日本の産業政策を考える議員連盟設立総会
呼びかけ人のひとりとして、野党議員で構成する議員連盟の副会長に就任。この他にも、産業政策関係で、6月16日に超党派の議員で構成する「日本の科学技術危機対策議員連盟」に加入。同議員連盟の再編発足にあたり理事出身議員を募集する中で、磯崎議員にも声がかかった。

第204回通常国会閉会



自動車産業における 脱炭素化の推進 に関する法律案

哲史の
TETSU学



6月11日に「自動車産業における脱炭素化の推進に関する法律案」（自動車産業脱炭素化推進法案）を衆議院に提出しました。自動車産業の未来を考える議員連盟で議論を重ねてきた議員立法で、国民民主党と立憲民主党に働きかけ共同提出となりました。今回はこの法律案をTETSU学します。



政府は2035年までの乗用車新車販売目標を4種類の「電動車」に限ると発表。

カーボンニュートラル実現に向け、電動化シフトだけではなく多様な選択肢を持つことが重要であり、幅広い技術開発の支援を。

国が民間企業の技術開発分野を限定する以上、大胆な支援が必要！
④充電器・水素ステーション等インフラ整備、車購入時の消費税の減免、高速料金の減免、脱炭素化に資する幅広い技術開発促進など。

合成燃料や水素エンジン車が実用化すれば、内燃機関でも脱炭素化は可能。100年以上の歴史を持つ内燃機関の技術的蓄積を発展的に存続すれば雇用も守れる。

脱炭素化に向けて、国内での生産を確保しつつ雇用を守り、国際競争力を維持強化していくためには、民間任せでなく国も責務を果たすべき！

米中欧の各国がグリーン化に伴い産業の競争力強化を国策として打ち出す一方で、日本の出遅れ感否めず早急の見直しが必要！

自動車産業における脱炭素化の推進に関する法律案 概要

法案の趣旨

政府の掲げる「2050年カーボンニュートラル」を踏まえ、我が国の基幹的な産業である自動車産業における脱炭素化の推進に関し、基本理念を定め、国の責務を明らかにする。自動車産業の国際競争力の維持及び強化を図り、あわせて我が国の経済の発展に寄与する。

基本理念/施策

- 電動車（※）の普及促進、合成燃料、水素エンジン車等内燃機関の実用化等の促進
（※）EV（電気自動車）、FCV（燃料電池車）、PHV（プラグインハイブリッド車）、HV（ハイブリッド車）
- 「ライフサイクルアセスメント（LCA）」（※）の観点による自動車産業の脱炭素化
（※）自動車の製造、使用、再生利用、廃棄等の各段階を通じた温室効果ガスの総排出量その他の環境への負荷についての総合的な評価のこと
- 電動車に利用する電気の脱炭素化、再生可能エネルギー化の推進
- 産業の構造転換に伴う雇用の確保（「労働力の公正な移動」）
- 脱炭素化に係る国際交渉における我が国のイニシアティブの確保
- 電動車の普及による災害に強い、分散型エネルギー社会に基づくまちづくり

その他

- 政府は、毎年、国会に、政府が自動車産業における脱炭素化の推進に関して講じた施策に関する報告書を提出しなければならない。
- この法律は、公布の日から施行する。

LCAという概念を法文上初めて明記。自動車の製造、走行、廃棄までのCO₂総排出量で評価する必要がある！

LCAは、自動車産業に留まらず、他産業、家庭等を含め日本全体で取り組まないと達成できない。

部品企業への経営支援や雇用確保等、万全の対策を行う。産業基盤堅持のために政府による適切な支援が必要。

内燃機関の脱炭素化が進めば雇用維持も可能に！

今後はこの法律案に盛り込んだ諸施策の実現、産業の競争力向上に向けて取り組んでいきます。

電気も、燃料としての水素も、火力発電で製造しては脱炭素にならない！

日本の電力は7割が化石燃料由来であることから、自動車の脱炭素化は電源構成の脱炭素化と一体的に推進する必要がある。

今後の国境炭素税導入・次世代技術の標準化等の国際交渉では、自動車産業の国際競争力の維持・発展に結び付けるように尽力することが肝心。

まちづくりと電動車普及の連携を進める。

蓄電機能を有する電動車は災害時に電気供給も可能。電動車の普及を通じた分散型エネルギー社会（ゼロカーボンシティ）を実現する。



ISOGABA

いそがば 哲史

2021. 1/5~8/6現在

各種会合 (Web参加含む) 61件に参加しました。コロナ感染防止のため、引き続き国会見学や各地への訪問が制限され、Webでの会議が続いていますが、早く、本格的に皆さんとお会いできる日を心待ちにしています！一方で、図らずもWebの効用を実感できたので、今後ともうまく活用していきたいとも考えています。

いそがき哲史
の「いま」を
配信中.....



いそがき哲史 公式サイト isozakitetsuji.com

いそがき哲史

検索



いそがき哲史事務所
東京都千代田区永田町2-1-1
参議院議員会館1210号室
TEL 03-6550-1210

制作：株式会社アコー