

自動車会議所 ニュース

発行所



一般社団法人 日本自動車会議所
Automobile Business Association of Japan

〒105-0012 東京都港区芝大門1-1-30
日本自動車会館

電話 03(3578)3880

FAX 03(3578)3883

URL <http://www.aba-j.or.jp>

2015

1

No.864

発行人 新地秀一 編集人 田村里志
購読料 1部50円(購読料は年会費に含む)

「自動車業界が牽引役として経済・社会に貢献」

2015年 自動車工業団体新春賀詞交歓会

菅官房長官も自動車産業の役割に期待



自動車業界の2015年が幕開け

新春賀詞交歓会で挨拶に立つ日本自動車工業会の池史彦会長

自 動車産業の関係者が集う「2015年 自動車工業団体新春賀詞交歓会」が1月6日、東京・港区のホテルオークラで開催され、自動車業界関係者をはじめ政官界からの招待者、メディア関係者など約2,000人の来場者で賑わった。主催者を代表して挨拶に立った日本自動車工業会の池史彦会長は、「日本経済が成長を続けていくためにも、これから私ども自動車業界が牽引役として経済・社会に果たすべき役割は非常に大きいものと思っております」として、「(自動車業界が) 一丸となって日本経済・社会の発展に貢献してまいります」と力強く抱負を

述べた。

続いて、来賓として宮沢洋一経済産業大臣と太田昭宏国土交通大臣が挨拶。この後、日本自動車部品工業会の玉村和己会長の乾杯の発声で賀詞交歓会が始まり、自動車業界の2015年が幕を開けた。賀詞交歓会には菅義偉内閣官房長官＝写真左円内＝も駆け付け、「今年も私たち(安倍内閣)は経済再生最優先で皆さんのご期待にお応えしていきたい。どうぞ、今年は皆さんが国内に大いに投資をして、雇用をつくっていただきたい」と述べ、日本経済再生に向けた自動車産業の役割に期待を寄せた。

◆◆主な内容◆◆

- | | | | |
|--------------------------------|---|------------------------------|----|
| ■ 新年のご挨拶[小枝至会長] | 2 | ■ 第2回保険委員会開催 | 13 |
| ■ 自動車議員連盟との政策懇談会開催 | 3 | ■ 飲酒運転根絶新宿キャンペーン2014開催 | 15 |
| ■ 「平成27年度税制改正に関する緊急要望」全文 | 4 | ■ 第210回会員研修会開催(前編) | 17 |
| ■ 平成27年度税制改正大綱が決定 | 7 | ■ FCV購入助成へ補正予算を編成[東京都] | 19 |

(主な記事はホームページ＝<http://www.aba-j.or.jp>＝にも掲載しています)



新年のご挨拶

一般社団法人 日本自動車会議所

会長 小 枝 至

年頭に当たり、一言ご挨拶を申し上げます。

昨年は、日本経済に変化の兆しが見られた1年だったのではないのでしょうか。「歴史的な円高」から完全に抜け出し、日本経済は円安局面に入りました。また株価は上昇し、原油価格の低下傾向等により、秋以降、高止まりしていた燃料価格も下落に転ずるなど、経済情勢にもさまざまな変化があったように思います。そうした中、安倍政権による経済再生政策「アベノミクス」の信任を問う総選挙が行われました。結果は皆さま方ご承知のとおり、与党が圧勝し、国民がアベノミクスの継続による経済再生を引き続き安倍政権に付託した格好となりました。安倍政権は、安定した政権運営ができる基盤を再び手にしたことになりますので、大胆な成長戦略を実行していただき、経済の好循環を、そしてデフレからの脱却を早期に実現していただくことに期待しております。

周知のとおり、私ども自動車産業は広範な産業とも関連する総合産業であり、わが国の全就業人口の8.7%を占めるとともに、製造分野においても、製造品出荷額は全製造業出荷額の17.4%を占めるなど、日本の基幹産業として重要な役割を果たしています。それだけに、自動車産業が活力を持つことは、日本再興に大きく寄与するものであると自負しております。私どもとしては、道筋をつけていただいた法人実効税率の確実な引き下げや、TPP（環太平洋経済連携協定）の早期合意、電力の安定供給など、持続的な成長が期待できる経済・産業政策の実行を切に願う次第です。そして、私ども自動車産業としましては、日本再興の一助を担えるよう努力していきたいと思っております。

また、私ども自動車関係団体は、実に長い間、「自動車関係諸税の簡素化・負担軽減」の実現に向けて取り組んでまいりました。消費税率10%への引き上げが延期されたことにより、自動車関係諸税の抜本的見直しも残念ながら先送りされました。昨年4月の消費税率の引き上げにより、景気は足踏み状態が続いておりますが、この消費税増税が自動車ユーザーの家計も直撃しています。ユーザーの負担増は国内自動車販売にも波及しており、新車販売は前年割れが続いております。販売の落ち込みが国内生産にも影響し、わが国基幹産業である自動車産業の雇用減や空洞化が懸念されております。政府・与党には是非、車体課税と燃料課税の抜本的な見直しによる「自動車関係諸税の簡素化・負担軽減」を実現していただき、国内市場を活性化していただくよう強く求めてまいりたいと思います。

そうした中、われわれ自動車産業に求められているのは、日本での「モノづくり」を死守するとともに、「地球環境」と「安全」にしっかり対応していくことであると認識しております。日本の自動車産業が培ってきた環境技術・省エネ技術は、これからの低炭素モビリティ社会を形成するための鍵となります。また、最先端のエレクトロニクス技術、IT技術は、「交通事故ゼロ社会」の実現に向けたコア技術となります。こうした取り組みが、必ずや新たな需要の創造につながっていくものと考えております。

申し上げるまでもなく、日本の自動車関連業界は部品・組立のみならず、販売・輸送・整備など多分野にわたる広範な関連産業をもつ基幹産業であります。従いまして、今後もわが国の経済・社会の発展に貢献していくという重要な責務を担っていかなければなりません。このため、日本自動車会議所は、「自動車関連業界の安定的な発展」と「健全なクルマ社会の構築」をめざして、今年も「自動車関係諸税の簡素化・負担軽減」、「環境対策」、「交通安全対策」を重点課題として、会員の皆様とともに幅広い観点から諸問題の解決に努力してまいります。

また、平成16年3月に開設した「日本自動車会館」は、昨年、開設10年目の節目の年を迎え新たなステージに入りました。この間、シンポジウムやフォーラム、交通安全イベントを毎年開催するなど、入館団体・企業はもとより、会館外の自動車関連団体や地域住民の皆様方とも連携し、情報発信拠点としての役割を果たしてまいりました。今後も、日本自動車会館から、日本全国に向けて自動車に関わる幅広い情報を発信し、ユーザーの皆様をはじめ各方面の方々に、自動車産業についてより一層ご認識いただけるよう努力してまいりたいと考えております。

最後になりますが、本年も一層のご支援、ご協力を賜りますようお願いし、年頭のご挨拶とさせていただきます。

自動車議員連盟との政策懇談会開催

自動車関係7団体が税制改正要望等を説明



現行エコカー減税制度の継続をはじめとする緊急要望を訴える

政策懇談会で挨拶をする日本自動車会議所の小枝至会長(写真右側)

自 民党自動車議員連盟主催の自動車関係団体との政策懇談会が、来年度税制改正論議が大詰め段階を迎える中、平成26年12月25日に東京・千代田区のザ・キャピトルホテル東急で開催された。出席者は、自動車議連役員32名(代理含む)と、自動車関係7団体のトップをはじめとした20名。政策懇談会では冒頭、議連の額賀福志郎会長より挨拶があり、現在の税制改正論議の状況や審議のポイント等の説明が行われ、続いて日本自動車会議所をはじめ自動車関係7団体より、来年度税制改正要望について、緊急かつ重要な項目を中心に陳述が行われた＝当会議所「緊急要望」は4ページ参照＝。業界側の要望を踏まえ、議連の細田博之幹事長より「車体課税の抜本的な見直しを求める緊急決議」＝6ページ参照＝の提案があり了承され、取り扱いは額賀会長一任となった。懇談会終了後、本決議は額賀会長より自動車議連の総意による決議として加盟議員に展開された。

政策懇談会は、議連事務局の佐藤信秋参議院議員の司会で開会し、冒頭、額賀会長より挨拶が行われた。挨拶の中で額賀会長は、「消費税率10%への引き上げ1年半延長が決定され、今後アベノミクスの成功に向けて注力していくが、現在、自動車と住宅の販売が大きく落ち込んでいる。経済対策としてそれにどう対応していくかがポイントだ。本日は業界の率直な要望をうかがい、今後地方財源や産業競争力の維持という観点も踏まえながら、党内の議論に

反映をさせていきたい」と述べた。

続いて、出席団体を代表して当会議所の小枝至会長が挨拶した。この中で小枝会長は、先に行われた衆議院総選挙での自民党の勝利に祝意を述べた後、「消費税10%への引き上げ先送りとともに、自動車取得税の廃止も先送りとなった。仮に、このままエコカー減税の燃費基準が厳しくなる等の措置が取られた場合、1,000億円を上回るユーザー負担増加が見込まれる。景気回復・デフレ脱却に向けても、エコカー減税の現行制度・基準の延長、それが難しい場合は、取得税の1%引き下げやコンパクトカーへの減税を緊急的な要望としてお願いしたい」と述べた。

続いて、日本自動車工業会をはじめとする各団体の代表者より、順次、現在の業況や税制改正要望などについて説明が行われた。

【主要要望事項】

- ①現行のエコカー減税の燃費基準の延長
 - ②上記の①が難しい場合、
 - a. 少なくとも2020年燃費基準達成車を減税対象とすること
 - b. 自動車取得税の1%引き下げ
 - c. コンパクトカー等の自動車税の軽減
 - ③軽自動車税の経過措置の平成27年度からの実施
- このほか、「自動車税における営自格差見直し反対」(トラ協)、「経年車に対する課税強化制度の廃止」(中販連) 等。

こうした業界の緊急要望を受け、細田幹事長より、



政策懇談会で挨拶をする額賀議連会長



出席団体を代表して挨拶をする小枝会議所会長

党内の様々な議論の場における自動車議連加盟議員の積極的な対応・発言を行っていく上で「車体課税の抜本的な見直しを求める緊急決議」を取りまとめ、この取り扱いを「会長に一任したい」との提案が行われ、議連出席役員より了承された。

最後に額賀会長より、「私には自動車議連会長とともに、党税調小委員長という立場の両面があるが、大事なことは党内の議論の趨勢を作っていくこと。その意味で自動車議連の先生方のご支援が重要だ。アベノミクスは正念場を迎えていると考えており、その成功に向けて、本日いただいたご要望を踏まえ、適切に判断していきたい」と締めくくりの挨拶があり、政策懇談会は閉会となった。

なお、懇談会終了後、「車体課税の抜本的な見直しを求める緊急決議」は、直ちに額賀会長より自動車議連の総意による決議として、全加盟議員に対して展開された。

【団体側出席者】(順不同) 7 団体、合計20名
▷自工会＝池史彦会長、川口均税制委員長、宇野充



緊急決議を提案する細田議連幹事長

税制副委員長、永塚誠一副会長・専務理事、▷自販連＝櫻井誠己会長、古谷俊男法規・税制委員長、川嶋温副会長・専務理事、島崎有平常務理事、▷全ト協＝坂本克己全国トラック事業政治連盟会長、福本秀爾理事長、松崎宏則常務理事、▷全軽自協＝松村一会長、玉井政文税制・広報委員長、上岡一雄常務理事、▷中販連＝澤田稔会長、武藤孝弘専務理事、▷輸入組合＝庄司茂理事長、▷会議所＝小枝至会長、新地秀一専務理事

「平成 27 年度税制改正に関する緊急要望」

平成 26 年 12 月
一般社団法人 日本自動車会議所

私ども日本自動車会議所は、納税者である自動車ユーザーの強い要望を代弁する形で、一貫して「複雑で過重な自動車関係諸税の簡素化・負担軽減」の実現に向けて取り組んでおります。本年は当初、来年 10 月の消費税率 10%への引き上げを前提に、自動車取得税の確実な廃止や、廃止される取得税の付け替えとなる「環境性能課税」導入に反対等を要望しておりましたが、消費税率引き上げそのものの延期により、車体課税の抜本の見直しも先送りさ

れております。昨年末の税制改正大綱では、エコカー減税の基準を切り替える、つまりは免税等のハードルが上がる方針が盛り込まれており、このままでは1,000億円を上回る増税となってしまう、国内市場、ひいては日本経済にも大きな影響・打撃が見込まれます。

このような状況を鑑み、平成27年度税制改正におきまして、過重な自動車ユーザーの負担を軽減し、国内自動車販売を活性化させるため、以下の税制措置を講じていただくよう強く要望します。

緊 急 要 望

➤現行のエコカー減税制度の維持・延長

本年の消費税増税が自動車ユーザーの家計を直撃しており、ユーザーの負担増が国内自動車販売にも波及しております。新車販売は前年割れが続いており、販売の落ち込みが国内生産にも影響しております。その結果、日本を代表する基幹産業である自動車産業の雇用減や空洞化が懸念されております。このため、早急な国内市場の需要喚起措置が必要であり、期限切れとなるエコカー減税については、2015年度燃費基準達成車を対象とした、現行制度での延長を要望いたします。止むを得ず基準の置き換えを行う場合でも、少なくとも2020年度燃費基準達成を減税対象とすべきです。

➤複雑で過重な自動車関係諸税の簡素化・負担軽減

自動車ユーザーの負担する自動車関係諸税は9種類・9兆円に及び、特に取得・保有段階に課せられる車体課税は、欧米諸国の約2～36倍と国際的にみても極めて重いものとなっています。自動車は「生活必需品」であり、都市部・地方を問わず生活に欠かせない存在です。このため、簡素で公正な税体系に見直すとともに、7,500万自動車ユーザーの負担軽減を図るべきであり、車体課税と燃料課税の抜本的な見直しを要望いたします。

◇車体課税（自動車取得税、自動車税、自動車重量税、軽自動車税）

- ・ 自動車取得税は税率を1%引き下げ、消費税率10%時点で確実に廃止すべき
- ・ 自動車税は将来的には国際的に適正である軽自動車税の水準に見直すべきであるが、まずは増税による悪影響の大きいコンパクトカー等の税率を引き下げるべき
- ・ 自動車重量税は将来的な廃止を目指し、まずは「当分の間税率」（旧暫定税率）は速やかに廃止すべき
- ・ 軽自動車税（二輪車を含む）はこれ以上の負担にならないようにすべき

◇燃料課税（ガソリン税、軽油引取税）

- ・ ガソリン税、軽油引取税に上乗せされたままの「当分の間税率」（旧暫定税率）は速やかに廃止すべき
- ・ ガソリン税のTax on Taxは速やかに解消すべき

車体課税の抜本的な見直しを求める緊急決議

経済情勢等を総合的に勘案し消費税の引上げ時期が一年半延期された現在、日本経済を好転させることが最重要課題である。今後二年間で、デフレからの脱却を図り、消費税 10%への引上げを確実に実施する環境をつくるため、住宅や自動車などの個人消費を喚起する経済対策が不可欠である。

一方、来年度の税制改正では、エコカー減税の基準の切替えで約 1400 億円の自動車への負担増が生じ、なんら対策を講じなければ、冷え込んだ国内の自動車市場を更に落ち込ませ、景気回復に支障が生じることにもなりかねない。

消費税 8%への引上げ後、販売の落ち込みが深刻な自動車の需要を喚起し、自動車の国内市場を活性化させ、雇用と関連産業を支える自動車産業の生産基盤の維持・強化を通じて地域経済の活性化を図り、経済の好循環を確立・拡大させていくことが必要である。

また、自動車は、国民各層に通勤や買い物等に欠かすことのできない重要な移動手段を提供し、地方では一家に複数台所有される等、今や国民の生活必需品であり、これに対して、取得、保有等の段階で、複雑かつ、国際的に見ても過重な自動車関係諸税が課されている。

このような認識の下、車体課税の見直しについて、自由民主党自動車議員連盟は、所属議員二七二名の総意をもって、左記、決議する。

記

消費税引上げ時期が延期された異例の事態に対する異例の措置として、景気回復を最優先し、自動車市場の活性化、ユーザー負担の軽減、税制のグリーン化の観点から、左記のとおり車体課税の見直しを行うこと

- 一、エコカー減税について基準の切替えを行わずに、延長・拡充すること（重量車・貨物車（トラック・バス）については、現在、二〇一五年度燃費基準しか存在しないため、基準の置換えをしないこと）
- 一、基準の切替えを行う場合には、二〇二〇年度燃費基準達成車を減税対象とすること等を大前提とし、左記のとおり負担増加分（エコカー基準の切替えの 1400 億円）を上回る減税措置を講じること
 - (1) 自動車取得税の税率を 1%引き下げること
 - (2) コンパクトカー等に係る自動車税の税率を引き下げること
 - (3) 自動車重量税について、エコカー減税の拡充、当分の間税率に関して廃止を前提として税制の一層のグリーン化を図ること
- 一、軽自動車税について、(1) 平成二十八年度から実施される重課措置に見合った規模で軽課措置を導入すること、(2) 二輪車の増税対象を平成二十七年度以降の新規取得車両に限定すること

平成二十六年十二月二五日
自由民主党自動車議員連盟
会長 額賀 福志郎
(原文は縦書き)

平成 27 年度税制改正大綱が決定

エコカー減税（自動車取得税・重量税）

2 年延長／燃費基準は 32 年度基準を軸に切り替え

軽自動車税

グリーン化特例を導入し軽自動車にも軽課措置／二輪車の増税を 1 年延期

ASV に係る特例措置の延長・拡充（自動車取得税・重量税）

自民、公明両党は平成26年12月30日、「平成27年度税制改正大綱」を決定した。「平成26年度税制改正大綱」では消費税率10%への引き上げ時に自動車取得税が廃止されることになっていたが、税率引き上げが延期されたことに伴い自動車関係諸税の抜本的見直しも先送りとなり、今回はエコカー減税（取得税・重量税）の取り扱いが焦点となっていた。その結果、国内市場の需要を喚起するため、今大綱では今年度で終了する予定だったエコカー減税を2年延長することを決めた。しかし、燃費基準については、平成27年度基準達成車も一部減税対象車とされたものの、より厳しい平成32年度基準を軸に切り替えることになり、減税対象車が絞り込まれ、区分も細分化される。また、軽自動車税にも初めてグリーン化特例を導入。環境性能に優れた軽自動車に対し軽課措置が図られるほか、平成27年度から増税されることになっていた二輪車の軽自動車税が1年延期されることになった。さらに、先進安全自動車（ASV）技術を備えるトラック・バスの特例措置の延長・拡充（取得税・重量税）も決まった。

◇「平成27年度税制改正大綱」の自動車関係分野の内容は次のとおり。

平成27年度税制改正の基本的考え方

【車体課税の見直し】

平成26年度与党税制改正大綱等における消費税率10%段階の車体課税の見直しについては、平成28年度以後の税制改正において具体的な結論を得る。

自動車取得税及び自動車重量税に係るエコカー減税については、燃費基準の移行を円滑に進めるとともに、足下の自動車の消費を喚起することにも配慮し、経過的な措置として、平成32年度燃費基準への単純な置き換えを行うとともに、現行の平成27年度燃費基準によるエコカー減税対象車の一部を、引き続き減税対象とする等の措置を講ずる。

自動車重量税については、消費税率10%への引上げ時の環境性能割の導入にあわせ、エコカー減税の対象範囲を、平成32年度燃費基準の下で、政策インセンティブ機能を回復する観点から見直すとともに、基本構造を恒久化する。また、平成25年度及び平成26年度与党税制改正大綱に則り、原因者負担・受益者負担の性格等を踏まえる。

軽自動車税については、一定の環境性能を有する四輪車等について、その燃費性能に応じたグリーン化特例（軽課）を導入する。この特例については、自動車税・軽自動車税における環境性能割の導入の際に自動車税のグリーン化特例（軽課）とあわせて見直す。また、二輪車等の税率引上げについて、適用開始を1年間延期し、平成28年度分からとする。

なお、消費税率10%段階の車体課税の見直しにおいては、税制抜本改革法第7条に沿いつつ、自動車をめぐるグローバルな環境や課税のバランス、自動車に係る行政サービス等を踏まえた議論を行う。

平成27年度税制改正の具体的内容

【資産課税】

◎租税特別措置等

（地方税）

〔廃止・縮減等〕

〈固定資産税・都市計画税〉

- （1）低公害車燃料等供給施設の用に供する一定の償却資産に係る固定資産税の課税標準の特例措置について、対象となる天然ガス自動車用天然ガス充?設備の取得価額要件を4,000万円以上（現行2,000万円以上）に引き上げた上、その適用期限を2年延長する。

【消費課税】

◎車体課税の見直し

（国 税）

- （1）排出ガス性能及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい自動車に係る自動車重量税の免税等の特例措置（いわゆる「自動車重量税のエコカー減税」）について、次の見直しを行った上、その適用期限を2年延長する。

- ① 自動車重量税を免除し、又は税率を75%若しくは50%軽減する検査自動車に係る燃費性能に関する要件を次のとおりとする。

イ 乗用自動車

現行	改正案
平成27年度燃費基準値より20%以上燃費性能の良いもの	平成32年度燃費基準値より20%以上燃費性能の良いもの
平成27年度燃費基準値より10%以上燃費性能の良いもの	平成32年度燃費基準値より10%以上燃費性能の良いもの
平成27年度燃費基準を満たすもの	平成32年度燃費基準を満たすもの

ロ バス・トラック（車両総重量が2.5t以下のもの）

現行	改正案
平成27年度燃費基準値より20%以上燃費性能の良いもの	平成27年度燃費基準値より25%以上燃費性能の良いもの
平成27年度燃費基準値より10%以上燃費性能の良いもの	平成27年度燃費基準値より20%以上燃費性能の良いもの
平成27年度燃費基準を満たすもの	平成27年度燃費基準値より15%以上燃費性能の良いもの

ハ バス・トラック（車両総重量が2.5tを超えるもの）

現行	改正案
平成27年度燃費基準値より10%以上燃費性能の良いもの	平成27年度燃費基準値より15%以上燃費性能の良いもの
平成27年度燃費基準値より5%以上燃費性能の良いもの	平成27年度燃費基準値より10%以上燃費性能の良いもの
平成27年度燃費基準を満たすもの	平成27年度燃費基準値より5%以上燃費性能の良いもの

- ② 次に掲げる検査自動車（①の検査自動車を除く。）に係る自動車重量税の税率を25%軽減する。

イ 乗用自動車及び車両総重量が2.5 t 以下のバス・トラックで平成17年排出ガス規制に適合し、かつ、平成17年排出ガス基準値より75%以上窒素酸化物等の排出量が少ない自動車のうち、平成27年度燃費基準値より5%以上燃費性能の良いもの（揮発油を内燃機関の燃料とする自動車に限る。）

ロ 車両総重量が2.5tを超え3.5t以下のバス・トラックで平成21年排出ガス規制（揮発油を内燃機関の燃料とする自動車にあっては、平成17年排出ガス

規制）に適合し、かつ、平成21年排出ガス基準値より10%以上（揮発油を内燃機関の燃料とする自動車にあっては、平成17年排出ガス基準値より75%以上）窒素酸化物等の排出量が少ない自動車のうち、平成27年度燃費基準を満たすもの

ハ 車両総重量が2.5tを超え3.5t以下のバス・トラックで平成21年排出ガス規制に適合する自動車（揮発油を内燃機関の燃料とする自動車にあっては、平成17年排出ガス規制に適合し、かつ、平成17年排出ガス基準値より50%以上窒素酸化物等の排出量が少ない自動車）のうち、平成27年度燃費基準値より5%以上燃費性能の良いもの

ニ 車両総重量が3.5tを超えるバス・トラックで平成21年排出ガス規制に適合し、かつ、平成21年排出ガス基準値より10%以上窒素酸化物等の排出量が少ない自動車のうち、平成27年度燃費基準を満たすもの（軽油を内燃機関の燃料とする自動車に限る。）

ホ 車両総重量が3.5tを超えるバス・トラックで平成21年排出ガス規制に適合する自動車のうち、平成27年度燃費基準値より5%以上燃費性能の良いもの（軽油を内燃機関の燃料とする自動車に限る。）

- ③ ①及び②の改正により本措置の対象外となる平成27年度燃費基準を満たす検査自動車で平成29年4月30日までに新車に係る新規検査を受けるものについては、当該新規検査の際に納付すべき自動車重量税について本則税率を適用する経過措置を講ずる。

④ その他所要の措置を講ずる。

（地方税）

〈自動車取得税〉

- (1) 排出ガス性能及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい自動車（新車に限る。）の取得に対して課する自動車取得税に係る特例措置（いわゆる「自動車取得税のエコカー減税」）について、次の見直しを行った上、その適用期限を2年延長する。

- ① 自動車取得税を非課税とし、又はその税率を80%若しくは60%軽減する自動車に係る燃費性能に関する要件を次のとおりとする。

イ 乗用車

現行	改正案
平成27年度燃費基準値より20%以上燃費性能の良いもの	平成32年度燃費基準値より20%以上燃費性能の良いもの
平成27年度燃費基準値より10%以上燃費性能の良いもの	平成32年度燃費基準値より10%以上燃費性能の良いもの
平成27年度燃費基準を満たすもの	平成32年度燃費基準を満たすもの

ロ バス・トラック（車両総重量が2.5t以下のもの）

現行	改正案
平成27年度燃費基準値より20%以上燃費性能の良いもの	平成27年度燃費基準値より25%以上燃費性能の良いもの
平成27年度燃費基準値より10%以上燃費性能の良いもの	平成27年度燃費基準値より20%以上燃費性能の良いもの
平成27年度燃費基準を満たすもの	平成27年度燃費基準値より15%以上燃費性能の良いもの

ハ バス・トラック（車両総重量が2.5tを超えるもの）

現行	改正案
平成27年度燃費基準値より10%以上燃費性能の良いもの	平成27年度燃費基準値より15%以上燃費性能の良いもの
平成27年度燃費基準値より 5 %以上燃費性能の良いもの	平成27年度燃費基準値より10%以上燃費性能の良いもの
平成27年度燃費基準を満たすもの	平成27年度燃費基準値より 5 %以上燃費性能の良いもの

- ② 次に掲げる自動車（①の自動車を除く。）に係る自動車取得税の税率を40%軽減する。

イ 乗用車及び車両総重量が2.5t以下のバス・トラックで平成17年排出ガス規制に適合し、かつ、平成17年排出ガス基準値より75%以上窒素酸化物等の排出量が少ない自動車のうち、平成27年度燃費基準値より10%以上燃費性能の良いもの（揮発油を内燃機関の燃料とする自動車に限る。）

ロ 車両総重量が2.5tを超え3.5t以下のバス・トラックで平成21年排出ガス規制（揮発油を内燃機関の燃料とする自動車にあっては、平成17年排出ガス規制）に適合し、かつ、平成21年排出ガス基準値より10%以上（揮発油を内燃機関の燃料とする自動車にあっては、平成17年排出ガス基準値より75%以上）窒素酸化物等の排出量が少ない自動車のうち、平成27 年度燃費基準を満たすもの

ハ 車両総重量が2.5tを超え3.5t以下のバス・トラックで平成21年排出ガス規制に適合する自動車（揮発油を内燃機関の燃料とする自動車にあっては、平成17年排出ガス規制に適合し、かつ、平成17年排出ガス基準値より50%以上窒素酸化物等の排出量が少ない自動車）のうち、平成27年度燃費基準値より 5 %以上燃費性能の良いもの

ニ 車両総重量が3.5tを超えるバス・トラックで平成21年排出ガス規制に適合し、かつ、平成21年排

出ガス基準値より10%以上窒素酸化物等の排出量が少ない自動車のうち、平成27年度燃費基準を満たすもの（軽油を内燃機関の燃料とする自動車に限る。）

ホ 車両総重量が3.5tを超えるバス・トラックで平成21年排出ガス規制に適合する自動車のうち、平成27年度燃費基準値より 5 %以上燃費性能の良いもの（軽油を内燃機関の燃料とする自動車に限る。）

- ③ 乗用車及び車両総重量が2.5t以下のバス・トラックで平成17年排出ガス規制に適合し、かつ、平成17年排出ガス基準値より75%以上窒素酸化物等の排出量が少ない自動車のうち、平成27年度燃費基準値より5%以上燃費性能の良いもの（揮発油を内燃機関の燃料とする自動車に限り、①及び②の自動車を除く。）に係る自動車取得税の税率を20%軽減する。

- (2) 排出ガス性能及び燃費性能の優れた環境負荷の小さい自動車（新車を除く。）の取得に対して課する自動車取得税の課税標準の特例措置について、次の見直しを行った上、その適用期限を2年延長する。

- ① 取得価額から45万円を控除する自動車に係る燃費性能に関する要件を次のとおりとする。

イ 乗用車

現行	改正案
平成27年度燃費基準値より20%以上燃費性能の良いもの	平成32年度燃費基準値より20%以上燃費性能の良いもの

ロ バス・トラック（車両総重量が2.5t以下のもの）

現行	改正案
平成27年度燃費基準値より20%以上燃費性能の良いもの	平成27年度燃費基準値より25%以上燃費性能の良いもの

ハ バス・トラック（車両総重量が2.5tを超えるもの）

現行	改正案
平成27年度燃費基準値より10%以上燃費性能の良いもの	平成27年度燃費基準値より15%以上燃費性能の良いもの

- ② 次に掲げる自動車（①の自動車を除く。）について、取得価額から35万円を控除する。

イ 乗用車で平成17年排出ガス規制に適合し、かつ、平成17年排出ガス基準値より75%以上窒素酸化物等の排出量が少ない自動車のうち、平成32年度燃費基準値より10%以上燃費性能の良いもの（揮発油を内燃機関の燃料とする自動車に限る。）

ロ 車両総重量が2.5t以下のバス・トラックで平成17年排出ガス規制に適合し、かつ、平成17年排出ガス基準値より75%以上窒素酸化物等の排出量が

少ない自動車のうち、平成27年度燃費基準値より20%以上燃費性能の良いもの（揮発油を内燃機関の燃料とする自動車に限る。）

ハ 車両総重量が2.5tを超え3.5t以下のバス・トラックで平成17年排出ガス規制に適合し、かつ、平成17年排出ガス基準値より75%以上窒素酸化物等の排出量が少ない自動車のうち、平成27年度燃費基準値より10%以上燃費性能の良いもの（揮発油を内燃機関の燃料とする自動車に限る。）

ニ 車両総重量が2.5tを超え3.5t以下のバス・トラックで平成17年排出ガス規制に適合し、かつ、平成17年排出ガス基準値より50%以上窒素酸化物等の排出量が少ない自動車のうち、平成27年度燃費基準値より15%以上燃費性能の良いもの（揮発油を内燃機関の燃料とする自動車に限る。）

ホ 車両総重量が3.5tを超えるバス・トラックで平成21年排出ガス規制に適合し、かつ、平成21年排出ガス基準値より10%以上窒素酸化物等の排出量が少ない自動車のうち、平成27年度燃費基準値より10%以上燃費性能の良いもの（軽油を内燃機関の燃料とする自動車（電力併用自動車に限る。）に限る。）

ヘ 車両総重量が3.5tを超えるバス・トラックで平成21年排出ガス規制に適合する自動車のうち、平成27年度燃費基準値より15%以上燃費性能の良いもの（軽油を内燃機関の燃料とする自動車（電力併用自動車に限る。）に限る。）

③ 次に掲げる自動車（①及び②の自動車を除く。）について、取得価額から25万円を控除する。

イ 乗用車で平成17年排出ガス規制に適合し、かつ、平成17年排出ガス基準値より75%以上窒素酸化物等の排出量が少ない自動車のうち、平成32年度燃費基準を満たすもの（揮発油を内燃機関の燃料とする自動車に限る。）

ロ 車両総重量が2.5t以下のバス・トラックで平成17年排出ガス規制に適合し、かつ、平成17年排出ガス基準値より75%以上窒素酸化物等の排出量が少ない自動車のうち、平成27年度燃費基準値より15%以上燃費性能の良いもの（揮発油を内燃機関の燃料とする自動車に限る。）

ハ 車両総重量が2.5tを超え3.5t以下のバス・トラックで平成17年排出ガス規制に適合し、かつ、平成17年排出ガス基準値より75%以上窒素酸化物等の排出量が少ない自動車のうち、平成27年度燃費基準値より5%以上燃費性能の良いもの（揮発油を内燃機関の燃料とする自動車に限る。）

ニ 車両総重量が2.5tを超え3.5t以下のバス・トラックで平成17年排出ガス規制に適合し、かつ、平成17年排出ガス基準値より50%以上窒素酸化物等の

排出量が少ない自動車のうち、平成27年度燃費基準値より10%以上燃費性能の良いもの

ホ 車両総重量が3.5tを超えるバス・トラックで平成21年排出ガス規制に適合し、かつ、平成21年排出ガス基準値より10%以上窒素酸化物等の排出量が少ない自動車のうち、平成27年度燃費基準値より5%以上燃費性能の良いもの（軽油を内燃機関の燃料とする自動車（電力併用自動車に限る。）に限る。）

ヘ 車両総重量が3.5tを超えるバス・トラックで平成21年排出ガス規制に適合する自動車のうち、平成27年度燃費基準値より10%以上燃費性能の良いもの（軽油を内燃機関の燃料とする自動車（電力併用自動車に限る。）に限る。）

④ 次に掲げる自動車（①から③までの自動車を除く。）について、取得価額から15万円を控除する。

イ 乗用車及び車両総重量が2.5t以下のバス・トラックで平成17年排出ガス規制に適合し、かつ、平成17年排出ガス基準値より75%以上窒素酸化物等の排出量が少ない自動車のうち、平成27年度燃費基準値より10%以上燃費性能の良いもの（揮発油を内燃機関の燃料とする自動車に限る。）

ロ 車両総重量が2.5tを超え3.5t以下のバス・トラックで平成17年排出ガス規制に適合し、かつ、平成17年排出ガス基準値より75%以上窒素酸化物等の排出量が少ない自動車のうち、平成27年度燃費基準を満たすもの（揮発油を内燃機関の燃料とする自動車に限る。）

ハ 車両総重量が2.5tを超え3.5t以下のバス・トラックで平成17年排出ガス規制に適合し、かつ、平成17年排出ガス基準値より50%以上窒素酸化物等の排出量が少ない自動車のうち、平成27年度燃費基準値より5%以上燃費性能の良いもの

ニ 車両総重量が3.5tを超えるバス・トラックで平成21年排出ガス規制に適合し、かつ、平成21年排出ガス基準値より10%以上窒素酸化物等の排出量が少ない自動車のうち、平成27年度燃費基準を満たすもの（軽油を内燃機関の燃料とする自動車（電力併用自動車に限る。）に限る。）

ホ 車両総重量が3.5tを超えるバス・トラックで平成21年排出ガス規制に適合する自動車のうち、平成27年度燃費基準値より5%以上燃費性能の良いもの（軽油を内燃機関の燃料とする自動車（電力併用自動車に限る。）に限る。）

⑤ 乗用車及び車両総重量が2.5t以下のバス・トラックで平成17年排出ガス規制に適合し、かつ、平成17年排出ガス基準値より75%以上窒素酸化物等の排出量が少ない自動車のうち、平成27年度燃費基準値より5%以上燃費性能の良いもの（揮発油を内燃機関

の燃料とする自動車に限り、①から④までの自動車を除く。)について、取得価額から5万円を控除する。

(3) その他所要の措置を講ずる。

〈軽自動車税〉

(4) 平成27年4月1日から平成28年3月31日までに新規取得した四輪以上及び三輪の軽自動車(新車に限る。)で、排出ガス性能及び燃費性能の優れた環境負荷の小さいものについて、当該取得をした日の属する年度の翌年度(平成28年度)分の軽自動車税の税率を軽減する特例措置(いわゆる「軽自動車税のグリーン化特例(軽減)」)を、次のとおり講ずる。

なお、本特例措置は、自動車税・軽自動車税における環境性能割の導入の際に自動車税のグリーン化特例(軽減)とあわせて見直す。

① 電気自動車及び天然ガス自動車(平成21年排出ガス規制に適合し、かつ、平成21年排出ガス基準値より10%以上窒素酸化物の排出量が少ないもの。)について、税率を概ね100分の75軽減する。

イ 四輪以上	乗用・自家用	2,700円
	乗用・営業用	1,800円
	貨物用・自家用	1,300円
	貨物用・営業用	1,000円

ロ 三輪	1,000円
------	--------

② 平成17年排出ガス規制に適合し、かつ、平成17年排出ガス基準値より75%以上窒素酸化物等の排出量が少ないもののうち、乗用のものについては平成32年度燃費基準値より20%以上燃費性能の良いもの(揮発油を内燃機関の燃料とする軽自動車に限る。)について、貨物用のものについては平成27年度燃費基準値より35%以上燃費性能の良いもの(揮発油を内燃機関の燃料とする軽自動車に限る。)について、税率を概ね100分の50軽減する。

イ 四輪以上	乗用・自家用	5,400円
	乗用・営業用	3,500円
	貨物用・自家用	2,500円
	貨物用・営業用	1,900円

ロ 三輪	2,000円
------	--------

③ 平成17年排出ガス規制に適合し、かつ、平成17年排出ガス基準値より75%以上窒素酸化物等の排出量が少ないもののうち、乗用のものについては平成32年度燃費基準を満たすもの(揮発油を内燃機関の燃料とする軽自動車に限り、②の軽自動車を除く。)について、貨物用のものについては平成27年度燃費基準値より15%以上燃費性能の良いもの(揮発油を内燃機関の燃料とする軽自動車に限り、②の軽自動車を除く。)について、税率を概ね100分の25軽減する。

イ 四輪以上	乗用・自家用	8,100円
--------	--------	--------

乗用・営業用	5,200円
--------	--------

貨物用・自家用	3,800円
---------	--------

貨物用・営業用	2,900円
---------	--------

ロ 三輪	3,000円
------	--------

(5) 平成27年度分以後の年度分について適用することとされている原動機付自転車及び二輪車に係る税率について、適用開始を1年間延期し、平成28年度分以後の年度分について適用することとする。

(6) その他所要の措置を講ずる。

◎租税特別措置等

(国 税)

〔延長・拡充等〕

(4) 新車新規登録から13年を経過した検査自動車に係る自動車重量税率の特例措置について、車検制度の見直しに伴う規定の整備を行う。

(5) 公共交通移動等円滑化基準に適合した乗合自動車等に係る自動車重量税の免税措置の適用期限を3年延長する。

(6) 衝突被害軽減制動制御装置を装備した乗合自動車等に係る自動車重量税率の特例措置について、次の見直しを行った上、その適用期限を3年延長する。

① 次に掲げる検査自動車のうち、車両安定性制御装置(横滑り及び転覆に対する安全性の向上を図るための装置をいう。②及び③において同じ。)及び衝突被害軽減制動制御装置(衝突に対する安全性の向上を図るための装置をいう。②及び③において同じ。)を装備したものについて新車に係る新規検査(車両総重量が20tを超え22t以下のトラック(トラクタ及びトレーラーを除く。①から③までにおいて同じ。)にあっては、平成28年10月31日までに受けるものに限り。)を受ける場合には、当該新規検査の際に納付すべき自動車重量税を75%軽減する。

イ 車両総重量が5tを超え12t以下のバス等(専ら人の運送の用に供する自動車で乗車定員10人以上のもの(立席を有するものを除く。))をいう。③において同じ。

ロ 車両総重量が3.5tを超え22t以下のトラック

② 車両総重量が20tを超え22t以下のトラックのうち、車両安定性制御装置及び衝突被害軽減制動制御装置を装備したものについて新車に係る新規検査(平成28年11月1日以後に受けるものに限り。)を受ける場合には、当該新規検査の際に納付すべき自動車重量税を50%軽減する。

③ 次に掲げる検査自動車のうち、車両安定性制御装置又は衝突被害軽減制動制御装置のいずれか一方の装置(車両総重量が5t以下のバス等にあっては、衝突被害軽減制動制御装置)を装備したものについて新車に係る新規検査(車両総重量が20tを超え22t以下のトラックにあっては、平成28年10月31日まで

に受けるものに限る。)を受ける場合には、当該新規検査の際に納付すべき自動車重量税を50%軽減する。

イ 車両総重量が12t以下のバス等

ロ 車両総重量が3.5tを超え22t以下のトラック

(地方税)

[延長・拡充等]

〈自動車取得税〉

(1) 公共交通移動等円滑化基準に適合したノンステップバス及びリフト付きバス並びにユニバーサルデザインタクシー(新車に限る。)に係る自動車取得税の課税標準の特例措置の適用期限を2年延長する。

(2) 衝突被害軽減制動制御装置を装備した自動車に係る自動車取得税の課税標準の特例措置について、次の見直しを行った上、その適用期限を2年延長する。

① 次に掲げる自動車で車両安定性制御装置(横滑り及び転覆に対する安全性の向上を図るための装置をいう。②及び③において同じ。)及び衝突被害軽減制動制御装置(衝突に対する安全性の向上を図るための装置をいう。②及び③において同じ。)を装備したものに係る自動車取得税について、当該自動車(新車に限る。)の取得が平成29年3月31日(車両総重量が20tを超え22t以下のトラック(トラクタ及びトレーラーを除く。①から③までにおいて同じ。))

にあつては、平成28年10月31日)までの間に行われたときは、その取得価額から525万円を控除する。

イ 車両総重量が5tを超え12t以下のバス等(専ら人の運送の用に供する自動車で乗車定員10人以上のもの(立席を有するものを除く。))をいう。③において同じ。)

ロ 車両総重量が3.5tを超え22t以下のトラック

② 車両安定性制御装置及び衝突被害軽減制動制御装置を装備した車両総重量が20tを超え22t以下のトラックに係る自動車取得税について、当該自動車(新車に限る。)の取得が平成28年11月1日から平成29年3月31日までの間に行われたときは、その取得価額から350万円を控除する。

③ 次に掲げる自動車で車両安定性制御装置又は衝突被害軽減制動制御装置のいずれか一方の装置(車両総重量が5t以下のバス等にあつては、衝突被害軽減制動制御装置)を装備したものに係る自動車取得税について、当該自動車(新車に限る。)の取得が平成29年3月31日(車両総重量が20tを超え22t以下のトラックにあつては、平成28年10月31日)までの間に行われたときは、その取得価額から350万円を控除する。

イ 車両総重量が12t以下のバス等

ロ 車両総重量が3.5tを超え22t以下のトラック

スポーツ紙など5紙に意見広告を掲載

JAF・自動車税制改革フォーラム

自動車ユーザーの税負担軽減を訴える

日本自動車連盟(JAF)をはじめ、日本自動車会議所など自動車関係21団体で構成する「自動車税制改革フォーラム」は平成26年12月22日と24日の両日、スポーツ紙など5紙に意見広告を掲載し、自動車ユーザーの税負担を「簡素化・軽減すべき」と訴えた。同フォーラムでは、10月初旬から全国約40カ所でユーザーの税負担軽減を求める街頭活動を展開してきたが、「平成27年度税制改正大綱」が12月30日に取りまとめられる見通しであったことから、税制改正議論が佳境を迎えていた12月下旬、ユーザーの切実な訴えを新聞を通じて全国にアピールした。

◇掲載日と掲載紙は次のとおり。

12月22日＝スポーツ報知、スポーツニッポン、日刊ゲンダイ、

12月24日＝夕刊フジ、サンケイスポーツ

意見広告

クルマは生活必需品!

自動車ユーザーへの複雑で過重な 税負担を簡素化・軽減すべき!



● 国際的にも重すぎる車体課税の軽減をすべきです。
(欧米諸国と比べて約2.1～3.6倍の税負担)

● 軽自動車税(二輪車を含む)は、これ以上の負担にならないようにすべきです。

● ガソリン税に消費税がかけられている「タックスオン・タックス」は極めて不合理な仕組みであり、解消すべきです。

● ガソリン税、軽油引当税に上乗せされた「当分の間税率」は廃止すべきです。

JAF(日本自動車連盟) <http://www.jaf.or.jp> 自動車税制改革フォーラム

自動車税制改革フォーラム 日本自動車連盟(JAF) 日本自動車工業会 日本自動車販売協会連合会 全国軽自動車協会連合会 日本自動車部品工業会 日本自動車輸入組合 日本中古自動車販売協会連合会 全日本トラック協会 日本自動車会議所 全国自動車販売協会連合会 日本自動車整備協会連合会 日本自動車リース協会連合会 日本バス協会 全国流通連盟 日本自動車車体工業会 全国イーター・タクシー連合会 全国トラックメーカー協会 日本自動車タイヤ協会 日本二輪車協会 自動車部品小売業協会 全国自動車流通市場協議会 以上21団体 都庁刊

自賠責審議会への対応を議論

あわせて、日本損害保険協会の村田氏が「自動車盗難の現状と今後の対策・課題」について説明

第2回 保険委員会開催

議事を進行する新居委員長(奥のテーブル左から2人目)。奥のテーブル右端が、損保協会の村田・損害サービス業務部長

日 本自動車会議所は平成26年12月17日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、平成26年度第2回保険委員会（委員長＝新居康昭・日本通運取締役常務執行役員）を開催した。まず事務局より平成27年1月28日に予定されている自賠責審議会（自賠審）に関する議事内容を説明した後、同自賠審に対する保険委員会の意見案について審議を行い、活発な議論を経て、全員一致で了承した。次に、日本損害保険協会の村田嘉弘・損害サービス業務部長から「自動車盗難の現状と今後の対策・課題」について説明を受けた後、質疑応答を行い、閉会した。

1. 自賠審の議題及び自賠審に対する保険委員会意見について

はじめに事務局より、自賠審の下記議題説明を行った。

自賠審の議題（予定）

- (1) 料率検証結果（平成26年度実績見込、平成27年度見通し）
- (2) 報告事項：運用益の使途（国交省、損保協会、JA共済）

以上の議題説明に続いて、自賠審に対する保険委員会意見骨子（案）について審議を行い、審議の結果、下記保険委員会意見骨子が決定した。

【保険委員会意見骨子】

今回、保険収支が予定通り改善していることが示された。ただし自動車ユーザーは保険料の

値上げや消費税アップなどで負担が増している。さらに平成29年4月には2%の消費税アップが予定されている。今後、大きな負担増を背負う自動車ユーザーを納得させる環境づくりを行わなければ、自賠責保険制度への信頼が失墜する恐れがある。具体的には以下の点が必要。

- ・従前からの積み残しである「特会からの一般会計繰入金」の問題が未解決。積立金と保険収支が直接の関係にないとはいえ、繰入金が返済されないまま保険料が一昨年値上げされたことは、自動車ユーザーとしては納得し難い。
- ・今まで返済計画が示されたことが一度もないのは遺憾である。約定上の返済期限は平成30年度末であるが、消費税アップで負担が増える平成29年3月末までの返済を強く求めたい。
- ・そして全額返済を出発点とし、自動車事故対策事業を安定運営するための抜本改革を検討すべきと考える。

2. 「自動車盗難の現状と今後の対策・課題」について

次に、日本損害保険協会の村田損害サービス業務部長から「自動車盗難の現状と今後の対策・課題」について説明を受け、質疑応答を行った。

説明概要

(1) 自動車盗難の状況

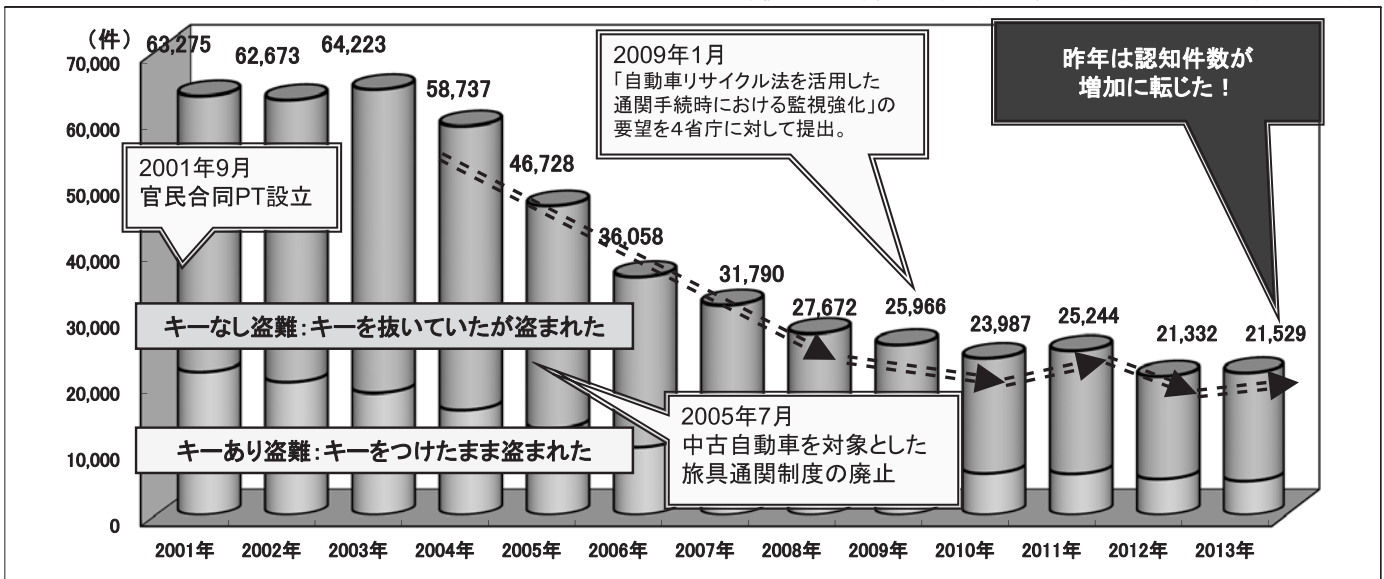
① 自動車盗難件数の推移

自動車盗難の状況

認知件数の推移

※1. 警察統計による

※2. 本統計は車両本体の盗難であり、部品ねらい、車上ねらいは含まれない。



65.6%

キーなし盗難率

76.1%

0

平成15年に6万4,223件であった自動車盗難は、その後年々減少しており、平成24年には2万1,332件まで減少。しかし、平成25年は2万1,529件と増加に転じ注意が必要。また、平成25年の盗難件数の76.1%は、キーを抜いていたが盗まれた「キーなし盗難」となっており、平成13年の65.6%から増加が続いている。=図表参照=

②盗難件数の都道府県別ワースト10

(ワースト3は件数をカッコ内に表記)

- ・平成25年：千葉(3,295)、愛知(2,712)、茨城(2,425)、大阪、神奈川、埼玉、栃木、東京、兵庫、福岡
- ・平成26年1～10月：愛知(2,180)、大阪(1,814)、千葉(1,589)、茨城、神奈川、埼玉、栃木、兵庫、福岡、三重

③被害多発車種ワースト5

(件数をカッコ内に表記)

- ・平成24年：ハイエース(2,773)、プリウス(1,126)、ランドクルーザー(887)、セルシオ(717)、クラウン(714)
- ・平成25年：ハイエース(1,508)、ランドクルーザー(1,085)、セルシオ(1,071)、クラウン(971)、プリウス(861)

(2) 今後の対策・課題

- ①都道府県警察との一層の連携強化
- ②官民合同PTの活動強化(広報キャンペーン実施、自動車盗難等防止行動計画の推進など)
- ③イモビライザの標準装備化
- ④窃盗用機器(イモビカッター等)の不当所持の規制
- ⑤ヤード対策
- ⑥不正輸出対策の強化(通関手続きの厳格化など)

日本自動車会議所参事に 中島 哲氏

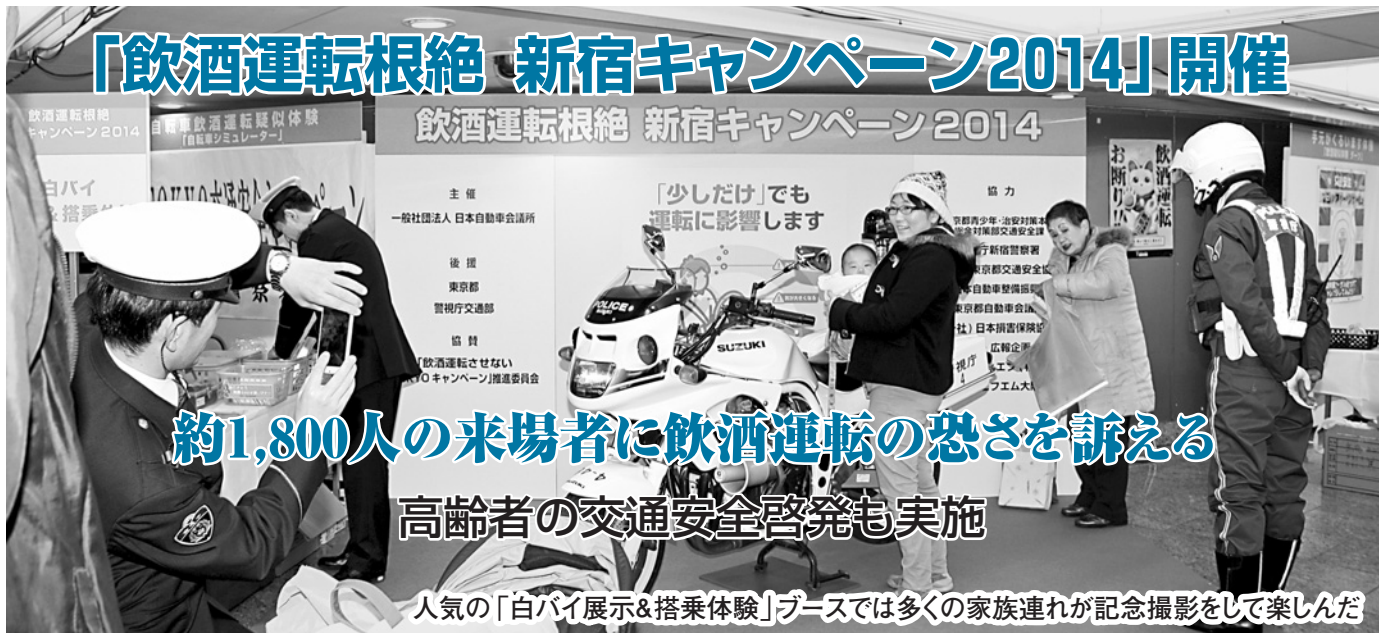
日本自動車会議所の参事に2015年1月1日付で、前トヨタ自動車東京総務部長の中島哲氏が就任した。

中島 哲(なかじま・あきら)氏

<略歴>

1982年3月に大阪大学法学部を卒業後、同年4月トヨタ自動車入社。人事部、第2車両部、輸入車両部、東京秘書部などを経て、2003年1月東京秘書部統括室長に就任。2005年1月から万博トヨタグループ館副館長(国内VIP担当)を務め、同年10月東京総務部人事室長、2009年7月東京総務部長を経て、2015年1月日本自動車会議所に出向。島根県出身、55歳。





前

号(2014年12月号)で既報のとおり、日本自動車会議所は平成26年12月3日、東京・新宿区の新宿駅西口地下広場イベントコーナーで、飲酒運転根絶を呼びかける交通安全啓発活動「飲酒運転根絶 新宿キャンペーン2014」を開催し、新宿を訪れた買い物客や家族連れ、会社員など約1,800人(主催者推計)の来場者で賑わった。会場では、各出展・協力団体や企業などが、飲酒による悪影響をゲーム感覚で体験できるプログラムなどで飲酒運転の恐さを訴えた。また、高齢者の交通事故が増加していることから、高齢者交通安全啓発チラシを配布するなど高齢者の交通安全啓発も行った。各ブースでの体験者数は延べ約1,100人に達した。

飲酒運転による交通事故は、平成18年に福岡県で発生した死亡事故をきっかけに大きな社会問題となり、飲酒運転の厳罰化や行政処分の強化、飲酒運転根絶に対する社会的機運の高まりなどにより減少傾向にある。しかし、依然として悲惨な事故が後を絶たないのが現状。当会議所では今年度も「交通安全」を事業の重点課題に掲げ、特に「飲酒運転根絶」を重点テーマとして積極的な啓発活動を展開している。このキャンペーンは、その具体的な活動の一環として平成21年度より実施している。

開催概要

- 【主催】一般社団法人 日本自動車会議所
- 【後援】東京都、警視庁交通部
- 【協賛】「飲酒運転させないTOKYOキャンペーン」推進委員会

ン」推進委員会

【協力】東京都青少年・治安対策本部総合対策部交通安全課、警視庁新宿警察署、東京都交通安全協会、日本自動車整備振興会連合会、東京都自動車会議所、日本損害保険協会、広報企画、イーティエフ、エフエム大阪(順不同)

【内容】▷特殊ゴーグル装着による飲酒疑似体験ゲーム=手元がくります体験「飲酒疑似体験ダーツ」、うまく止まれません体験「飲酒疑似体験 追突に注意!ゲーム」、うまくできません体験「俊敏性測定 クイックフィンガー」、早く踏めません体験「俊敏性測定 クイックステップ」、うまくつかめません体験「俊敏性測定 クイックキャッチ」、▷反射材効果体験「くらピカBOX」、▷自転車シミュレーター体験、▷白バイ展示&搭乗体験、▷飲酒運転事故加害者の手記「贖いの日々」パネル展示、▷「飲酒運転根絶」「高齢者交通安全」を訴求するチラシ配布



「自転車シミュレーター」

「飲酒運転根絶 新宿キャンペーン2014」

会場風景



反射材効果体験「くらピカBOX」



手元がくるいやす体験「飲酒疑似体験 ダーツ」



うまく止まれません体験「飲酒疑似体験 追突に注意!ゲーム」



うまくできません体験「俊敏性測定 クイックフィンガー」



早く踏めません体験「俊敏性測定 クイックステップ」



うまくつかめません体験「俊敏性測定 クイックキャッチ」



飲酒運転事故加害者の手記「贖(あがな)いの日々」



自動車業界～2014年の振り返りと2015年の展望

シティグループ証券(株)ディレクター 吉田有史氏が講演

第210回 会員研修会を開催(前編)

日 本自動車会議所は2014年12月16日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、第210回会員研修会を開催し、シティグループ証券(株)調査本部株式調査部ディレクターの吉田有史氏が「自動車業界～2014年の振り返りと2015年の展望」をテーマに講演した。吉田氏の講演は昨年に引き続き2回目。吉田氏は表題どおり、自動車業界の過去と現在を読み解きながら、今後の見通しなどを展望し、「2015年は『円安の活用』が新たなキーワードとしてプラスされてくるだろう。円安によってもたらされたキャッシュフローを、こういった形で将来の基盤構築に使っていくのかということが、自動車業界全体にとって重要なテーマとなってくる」との見方を示した。出席者は約95名。

◇2014年の振り返り

吉田氏は2014年を振り返り、「円高是正」、「米国一本足」、「国内不振」、「カーオブザフューチャー」をキーワードとして取り上げた。この4つのキーワードのうち、特に2014年を象徴していたのが「円高是正」だった。自動車業界を苦しめた「六重苦」の筆頭に挙げられていた円高がすっかり過去の出来事となり、大手8社の2015年3月期の営業利益合計は過去最高益を更新する見通しだ。吉田氏は、「円高是正に加え、リーマンショック以降の体質改善努力により、日系自動車メーカーや部品メーカーなど多くの企業が過去最高益を達成し、利益面では相当に良い1年でした」と振り返る。

その日本企業の業績を牽引したのが、旺盛な米国

の需要。2014年の米新車販売台数は1,600万台半ばが見込まれており、2014年1～11月の実績を見ると、日本車トータルでは前年同期比で7.1%増、シェアも37.8%を占めている。しかし、日本国内の新車販売は7月から前年割れが続いており、回復の兆しが見えない。「国内不振」に加え、期待の新興国市場も不透明な状況にあり、2014年の日本メーカーは「米国一本足」の好景気に沸いた格好だ。

そうした市場環境の中、EV（電気自動車）、PHEV（プラグインハイブリッド自動車）、FCV（燃料電池自動車）など電動化技術への注目度が一層高まったのも2014年だった。日本のメーカーが「夢のクルマ」、「究極のエコカー」と言われたFCVを実際に市場へ投入し始め、また自動運転技術の競争も激しさを増しており、吉田氏は「身近な問題として、将来の電動化戦略を考えなくてはならない局面になってきた」と見る。こうした将来技術とともに「カーオブザフューチャー」はある。

電動化と連動して異業種からの参入も加速しており、吉田氏は「自動車担当のアナリストを長く務めているが、ほかのセクターとの連携や仕事をする機会が増えている。アナリストの仕事でみても、自動車だけ見ていればいいという時代は終わったのかなと強く感じている」という。

◇2015年の展望

そして2015年——。吉田氏は、「円安の活用」が前述の4キーワードにプラスアルファとして新たに加わってくるとして、次のように話す。

「円安によって蓄えられたキャッシュをどれだけ商品力強化に使っていくか。また、国内に余剰生産能力がある場合、それをどう活用していくか。そして株主還元をどうするか。円安によってもたらされたキャッシュフローを、こういった形で将来の基盤構築に使っていくのかということが、自動車業界全体にとって重要なテーマとなってくる。自動車メーカー、部品メーカーは、競争力構築に円安をフルに活かすべきではないか」

企業競争力を確保するためにも、2015年は非常に重要な年になると、吉田氏は見ている。

◇パワートレインのイノベーション

その企業競争力の強化には、新しい収益構造の確立が必要だ。しかも、競争ルールや競争相手、競争領域までもが変わりつつある。まさに自動車業界は、100年に一度とも言われる大きな転換期の真っただ中に身を置いているわけである。大きな変革の波の中でも、「パワートレインのイノベーション」が企業経営や収益構造に及ぼす影響は大きく、吉田氏は次のように話す。

「パワートレインが多様化してきたことは、EVの時代やFCVの時代になるという意味ではなく、多様化の時代になっていくということだと考えている。先進国ではEVの充電インフラや水素ステーションを設置する予算を確保できるが、そうしたことが難しい国はまだたくさんある。結果、パワートレインが多様化し、完成車メーカーの投資負担は拡大していく。当然、ガソリンエンジンやディーゼルエンジンといった既存パワートレインであっても燃費革新やNO_x・PM対応などが求められるので、いろいろな場面で資金を投入しなければならない時代になってきた」

このため、完成車メーカーが事業を部品メーカーへ一任したりするなど「部品メーカー依存も拡大しそう」だという。また、IT業界など異業種との“組む相手”を選ぶことも重要になってきており、吉田氏は「完成車メーカーがどこと協業するかは、戦略的にも大事だ」という。

◇新素材や情報技術のイノベーション

イノベーションは、パワートレインだけでなく、クルマに関わるさまざまな分野で求められている。例えば「素材の分野」。米カリフォルニア州のZEV (Zero Emission Vehicle = 排ガスを出さない車両)

規制や、欧州の自動車CO₂排出規制が今後、さらに強化される見通しであり、車体の軽量化や、それを導く新素材の開発競争が繰り広げられている。

「IT分野」では、自動運転技術やコネクティッドカー (インターネット常時接続車) など「クルマの使い方そのものを変えるような技術も台頭してきている」(吉田氏) という。このIT系の分野は技術開発のスピードが速いことから、コネクティッドカーに強い関心を寄せる日本のメーカーは、アップルやグーグルが本社を置く米シリコンバレーに拠点展開を進めている。ただ、IT系の分野には、日本企業にとって難しい課題もある。吉田氏が話す。

「コネクティッドカーの開発には、情報収集力や情報分析力などが非常に重要になってくる。アップルが何を考えているのか、グーグルが何を考えているのか、こういうことはある一定のネットワークに入らないとほとんど分からないと言われている。日本企業がシリコンバレーでしっかりと情報収集できるかどうか、とても重要だ」

◇今後の市場戦略

最先端技術の開発競争の一方で、新興国市場に活路を見出す日系メーカーだが、2015年以降はどういう市場戦略が求められるのか。先進国はすでに市場が成熟しているため、吉田氏は「基本的には需要拡大が見込まれる新興国市場がグローバル競争の舞台になる」と見ている。しかし、新興国には経済や政治の基盤が脆弱だったり不安定だったりする国もあり、経済成長の見通しはどうしても不透明。直近では、原油価格の下落によってルーブルが暴落し、経済成長著しいBRICsの一角を占めているロシアが深刻な通貨危機の恐れに直面している。

成長軌道に乗ると高い需要が見込める半面、リスクも大きい新興国でのビジネス。吉田氏は、「強みのある地域で、強みのある製品で、しっかりと土台をつくって、新しいフロンティアに挑戦していくことが基本ではないか。マクロ変動に耐えるためには、ブランド価値を向上させることしかないと思う」との見解を披露し、何よりもブランド価値の一層の向上が重要であることを強調した。

◇ ◇ ◇ ◇ ◇

後編では国内外の販売・生産実績や見通し、技術戦略などについて紹介します。

～次号に続く。

FCV購入助成策を 大企業、都民に開放

東京都が平成26年度で補正予算編成

水素社会の実現に向け急加速

東 京都はこのほど、燃料電池車（FCV）や水素ステーションの普及促進を図るため、平成26年度で急ぎ、補正予算を編成した。水素社会の実現に向け、スピード感を持って燃料電池車の初期需要創出やインフラ整備を促進するのが狙い。この中で、次世代車購入補助制度を、初めて大企業と一般都民にも門戸開放することも併せて決めた。

東京都は、ディーゼル車排出ガス規制と並行して環境に優しい次世代自動車の普及を図るため、平成21年度から電気自動車（EV）、プラグインハイブリッド車（PHV）を対象に購入補助政策を実施してきた。ただ購入補助を受けることができるのは、原則とし

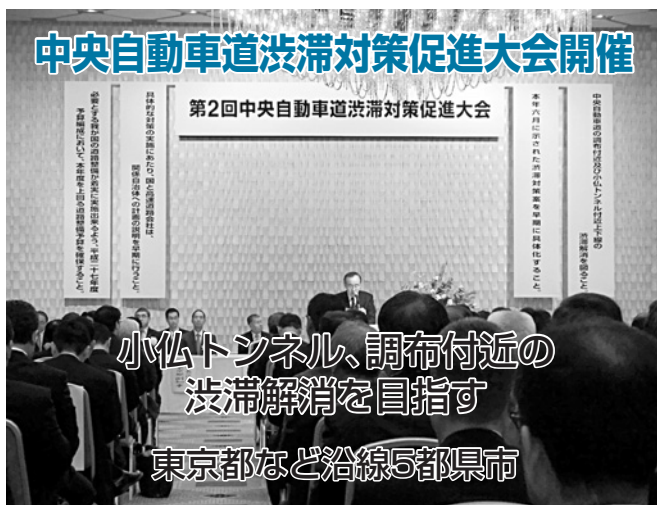
て体力の弱い都内の中小企業だけに限定してきた。

今回、東京都が補正予算を急ぎ、編成したのは、「世界一の都市、東京」の早期実現に向けて取り組みを加速させるのが狙い。とくにトヨタ自動車が昨年12月、世界に先駆けて燃料電池車「MIRAI」の発売に踏み切り、さらにホンダも平成27年度中に販売に乗り出すため、これらの動きを後押しする。同時に水素ステーションなどのインフラ整備を含め、計40億円規模の補正予算を組んだものだ。

燃料電池車の購入補助は、平成26、27年度で800台（1台当たり100万円強の補助額）と見込んでいる。東京都や区市町村の庁有車としての購入も推進する計画。

一方の水素ステーションは固定式、移動式を合わせて両年度で10カ所について補助する計画だ。このステーション整備等に協力した区市町村には、国補助と同額を補助することになっている。問い合わせは環境局都市エネルギー部計画課（TEL.03-5320-7782）まで。

〔東京都自動車会議所〕



山 梨県や東京都など中央自動車道沿線の5都県市で構成する「中央自動車道渋滞対策促進協議会」（会長・横内正明山梨県知事）はこのほど、東京・九段のホテルグランドパレスで第2回中央自動車道渋滞対策促進大会＝写真＝を開催、中央道渋滞ボトルネック検討ワーキンググループがまとめた対策の早期実現を国、道路会社等に求めていく方針を採択した。

この協議会は東京都、神奈川県、山梨県、長野県、相模原市で構成するもので、当日は各都県市、自治

体の関係者、関係国会議員、都県市議会議員、国土交通省、道路会社関係者など約250名が参加した。

ワーキンググループはこれまでの検討で、中央道の小仏トンネル付近や調布付近の渋滞はサグ部（道路の勾配が変化する部分。ここから上り坂が続く）やトンネルの心理的圧迫が原因と分析している。

このため、小仏トンネル付近では現在各2車線の上下線に上り付加車線を建設、また調布付近では既存幅員の中で車線運用を見直し、現況2車線のところを3車線にする対策案を6月に取りまとめた。

これを受けて、同促進大会では①中央自動車道の調布付近及び小仏トンネル付近上下線の渋滞解消を図ること、②本年6月に示された渋滞対策案を早期に具体化すること、③具体的な対策の実施にあたり、国と高速道路会社は関係自治体への計画の説明を早期に行うこと、④必要とする我が国の道路整備が着実に実施できるよう、平成27年度予算編成において、本年度を上回る道路整備予算を確保すること——とした決議を採択した。

促進大会終了後、横内会長らが国交省を訪れ、青木一彦国土交通大臣政務官に要望書を手渡した。

〔東京都自動車会議所〕

あい しゃ どう
愛 車 道 (251)

リサイクル社会

自室のスペースは6畳分である。

息子の方は8畳分の広さを有しており、それに比べて2畳分も狭いのだが、誰がどの部屋を使用するかを決める際、たまたま彼が大学院に進んだばかりで、研究資料のボリュームがかなりのものになるというので、まあ暫定的ということだったのだが、結局そのまま今日に至っている。

やがて学業を終え、社会人となった息子は、それについては今でもダンマリを決め込んでいる。筋から言えば家長である当方が「部屋の交換を」と口に出すべきだが、互いの家具や書籍、パソコン、テレビなどの移動に始まるあれやこれやを考えると、つい面倒になり、結局それについては暗黙のアンタッチャブル案件となっている。

で、自室である。まず、ベッドを置き、机と椅子、ブルーレイソフト・コレクション収納用ラック、小型チェスト、ハンガー・スタンド、ゴミ容器を配置している。テレビは壁掛けスタイルなので、スペースは必要としない。以上が、床を占有する備品のすべてで、衣類を始めとするその他のゴタゴタしたものは、クローゼットに無理やりといった格好で納めてある。

ともあれ、こうしてパソコンに向かって原稿を書いていると、様々な取材資料やパンフレット、チラシなどが、いつの間にやら増殖してしまう。

加えて、日々配達される宅配や郵便物など多種多様なものが堆積していくため、役目を終えたものから小まめに処理する。



その際に活躍するのが分別用ゴミ容器である。それまでは部屋の隅にビニール袋を下げたり、貰った紙袋などを利用していたが、いずれも使い勝手が悪く、止むを得ず近くで3缶の金属容器を購入し、ラベルを貼って並べたところ、これが誠に重宝で、煩わしさから開放された<写真>。

改めて断るまでもなく、近年の「自動車リサイクル」が時代の要請に応じて著しく進展しているのは周知のとおり。平成17年から本格施行された「自動車リサイクル法」に基づいて、リサイクル料金はシュレッダーダスト、フロン類、エアバッグ類などの処理に使われている。日本人特有のきめ細かな配慮が処理技術と事務管理システムに反映され、今日に至っているが、リサイクルは常に近い将来への課題であり、資源の有効利用の一端を担っている。

個人の3缶の金属容器は、スケールにおいて大いに異なるが、今日のクルマ社会の一隅で日々努力中と、密かに自己満足している。

(モーターコラムニスト 牧 博明)

日本自動車会議所会員(平成27年1月1日現在)=順不同=

一般社団法人 日本自動車工業会
一般社団法人 日本自動車部品工業会
一般社団法人 日本自動車車体工業会
一般社団法人 日本自動車タイヤ協会
一般社団法人 日本自動車販売協会連合会
いすゞ自動車販売店協会
トヨタ自動車販売店協会
日産自動車販売店協会
UDトラック販売店協会
日野自動車販売店協会
三菱自動車販売店協会
三菱ふそうトラック・バス販売協会
全国スバル自動車販売店協会
ダイハツ自動車販売店協会
全国マツダ販売店協会
全国フォード販売店協会
スズキ自動車販売店協会
ホンダ自動車販売店協会
一般社団法人 全国軽自動車協会連合会
日本自動車輸入組合
一般社団法人 日本中古自動車販売協会連合会
一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会
一般社団法人 日本自動車機械工業協会
公益社団法人 全日本トラック協会

公益社団法人 全国通運連盟
公益社団法人 日本バス協会
一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会
一般社団法人 全国自家用自動車協会
一般社団法人 日本損害保険協会
石油連盟
一般社団法人 全日本指定自動車教習所協会連合会
一般社団法人 全国自動車標板協議会
一般社団法人 自動車検査登録情報協会
一般社団法人 全国レンタカー協会
一般社団法人 日本自動車リース協会連合会
一般社団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会
一般社団法人 自動車公正取引協議会
全国自動車検査登録印紙売捌人協議会
一般社団法人 関東陸運振興センター
一般社団法人 東京都トラック協会
一般社団法人 神奈川県トラック協会
一般社団法人 日本道路建設業協会
一般社団法人 日本ゴム工業会
一般社団法人 日本塗料工業会
板硝子協会
日本自動車車体整備協同組合連合会
一般社団法人 日本交通科学学会
一般社団法人 日本陸送協会

一般社団法人 日本二輪車普及安全協会
一般財団法人 日本自動車研究所
一般社団法人 日本自動車機械器具工業会
一般財団法人 日本自動車査定協会
一般財団法人 全日本交通安全協会
公益財団法人 日本自動車教育振興財団
一般社団法人 日本鉄リサイクル工業会
全日本自動車部品卸商協同組合
アイ・ティ・エスジャパン
公益社団法人 自動車技術会
公益財団法人 自動車リサイクル促進センター
一般社団法人 自動車再資源化協力機構
一般社団法人 日本ガス協会
一般社団法人 日本自動車運行管理協会
日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会
一般社団法人 自動車用品小売業協会
一般社団法人 日本オートオークション協議会
日本中古車輸出業協同組合
全国オートバイ協同組合連合会
日中投資促進機構
一般社団法人 青森県自動車団体連合会
一般社団法人 岩手県自動車会議所
一般社団法人 宮城県自動車会議所
一般財団法人 秋田県全自動車協会

山形県自動車団体連合会
一般財団法人 福島県自動車会議所
東京都自動車会議所
一般社団法人 神奈川県自動車会議所
一般社団法人 静岡県自動車会議所
一般社団法人 愛知県自動車会議所
一般社団法人 岐阜県自動車会議所
一般社団法人 三重県自動車会議所
一般社団法人 富山県自動車会議所
一般社団法人 石川県自動車会議所
一般社団法人 福井県自動車会議所
一般社団法人 大阪自動車会議所
一般社団法人 徳島県自動車会議所
一般社団法人 香川県自動車会議所
愛媛県自動車会議所
高知県自動車会議所
一般財団法人 大分県自動車会議所

(ほかに企業会員84、推薦会員3)