

自動車会議所 ニュース

2016

1

No.876

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>

発行人 中島 哲 編集人 田村里志

購読料 1部50円(購読料は年会費に含む)

2016年自動車工業団体新春賀詞交歓会

「自動車業界が一丸となって経済・社会の発展に貢献」
自動車業界や政界・官界などから約1,850人が来場

自動車業界の2016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「2016年 自動車工業団体新春賀詞交歓会」が1月5日、東京・港区のグランドプリンスホテル新高輪で開催され、自動車業界関係者をはじめ政界・官界からの招待者、メディア関係者など約1,850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、昨年の「4つの大きな変化」として①TPPの大筋合意、②COP21で採択されたパリ協定、③自動運転、④正念場の税制を挙げ、「今年はそれらに対する取り組みを一層強化し、大きく実った果実を収穫していきたい」として、次のよう

に力強く抱負を述べた。

「2020年の東京オリンピック・パラリンピックは、世界に日本の技術力をアピールできる絶好の機会ととらえております。その2020年という節目、さらにはその先も見据えて、豊かな社会の実現に向けて私ども自動車業界は着実に歩を進め、一丸となって日本の経済・社会の発展に貢献してまいります」

続いて、来賓として林幹雄経済産業大臣と石井啓一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2016年が幕を開けた。

◆◆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.....10

■ 平成28年度税制改正大綱が決定.....4

■ 第220回会員研修会開催.....12

(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。

日本自動車会議所は今年6月14日に創立70周年を迎えます。終戦翌年の昭和21年の創立以来今日まで、会員の皆様をはじめ、政府、国会議員、関係団体、メディアなど多くの方々のお力に支えられてまいりました。心から感謝申し上げますとともに、引き続き倍旧のご支援・ご協力を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

さて、昨年の日本経済は、景気は回復基調とはいうものの、個人消費や地方経済に力強さが見られず、経済の好循環やデフレ脱却に向けた確かな手応えをつかめないまま新たな年を迎えました。加えて、中国をはじめとする新興国経済の減速や、テロによる経済への影響、深刻さを増す人手不足など懸念材料は枚挙にいとまがない状況です。

自動車の国内市場についても、一昨年4月に消費税率が8%に引き上げられ、さらに昨年4月には軽自動車税の増税が実施された影響などを受け、昨年の新車販売台数は、500万台は維持したものの、4年ぶりに前年を下回る約504.6万台（前年比▲9.3%減）と、大変厳しい状況となっております。

そうした中、昨年10月に第三次安倍改造内閣が発足し、安倍総理は「一億総活躍社会」を掲げ、GDP600兆円の実現に向けた積極的な取り組みを矢継ぎ早に打ち出しています。特に、年末に発表された「平成28年度税制改正大綱」で示された法人実効税率の20%台への引き下げは、影響範囲の広い強力な経済活性化策でありますし、また2年余にわたる粘り強い交渉で遂に大筋合意に至ったTPPは、今後の日本経済再生への何よりの追い風になるものと大いに期待しております。

税制につきましては、周知のとおり、私ども自動車関係団体は実に長い間、「自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」の実現に向けて取り組んでまいりましたが、未だその実現には至っておりません。昨年末の税制改正大綱においても、環境性能課税の具体的な制度設計だけが先行決定されたことは残念と言わざるを得ませんが、税負担の増加にかけられた一定の歯止めは意義あるものと考えます。

加えて、同大綱に「簡素化、自動車ユーザーの負担の軽減、グリーン化を図る観点から、

平成29年度税制改正において、(中略)自動車の保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずる」旨、関係者のご尽力で明記されたことにつきましては、次年度の車体課税全体の見直しに繋がるものと大いに評価しております。

消費税率10%への引き上げが予定されている平成29年4月に向けて、私どもは「今年が最後のチャンス」との思いで、「車体課税と燃料課税の抜本的見直し」の実現に向けて取り組んでまいりる所存です。

2020年の東京オリンピック・パラリンピックにまた1年近づきました。この大きなイベントの成功に向けた動きと軌を一にして、昨秋開催の「東京モーターショー2015」でも注目を集めた自動運転技術、電気自動車・燃料電池自動車などの次世代自動車の普及や、ITSなど、自動車産業にとっての新たな展開が一層進展してまいります。

一方、わが国自動車産業を取り巻く環境は、我々の予想を超えて、加速度的に、技術開発のみならず、インフラ、環境問題、貿易・通商、人材など、あらゆる面で変革のスピード、もしくはグローバルでの競争の激化が進んでいくと想定されます。

政府への政策提言、自動車業界の関係団体間の連携・協調の促進を主な役割とする、総合団体たる日本自動車会議所も、その環境変化の中に身を置くものとして、役割・事業を不断に見直し、会員を始めとするステーク・ホルダーに価値を提供し続けなければ決して生き残ることはできません。

これまで取り組んでまいりました「税制」「環境」「安全」の重点課題の分野にとどまることなく、会員の皆様に真に必要とされる活動のあり方は何なのか、今後検討を深め、日本自動車会議所として新しい行動を起こしていく1年としたい。そのような思いを新たにしているところであります。

開設10年を経過した「日本自動車会館」では、「繋がる」という設立の狙いに改めて立ち返り、昨年、入館14法人から約180人が参加して交流会が開催されました。今後とも館内外からより多くの関係者が集い、緊密な連携の下、情報の受発信ができる拠点として一段の活用がなされ、一体感ある業界の象徴として周囲から認識されるよう、ハード・ソフト両面からのレベルアップを図ってまいりたいと考えております。

最後になりましたが、貴団体、貴社、ならびに皆様のこの1年のますますのご繁栄とご活躍を祈念申し上げ、年頭のご挨拶とさせていただきます。



平成 28 年度税制改正大綱が決定

環境性能課税

制度設計が先行決定し平成 29 年 4 月から導入

グリーン化特例

登録車で一部基準が厳しくなり 1 年間延長

平成 29 年度税制改正に向けて

「自動車の保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずる」と明記

自民、公明両党は平成27年12月16日、「平成28年度税制改正大綱」を決定した。平成28年度税制改正では、消費税率10%への引き上げ時に導入するとされていた環境性能課税の取り扱いが最大の焦点となっていたが、大綱では「自動車税及び軽自動車税において、自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化する環境性能割をそれぞれ平成29年4月1日から導入する」として、具体的な制度設計が決定された。当会議所はじめ自動車業界は「増税である環境性能課税は、消費税率10%時における自動車税引き下げ等のユーザー負担軽減とパッケージで来年度税制改正で決定すべき」と要望し、先行決定に強く反対していたが、大綱では受け入れられなかった。このほか、平成28年3月末で期限切れとなるグリーン化特例については、登録車で一部基準が厳しくされたものの、1年間延長されることとなった。

一方、大綱では、車体課税についての基本的考え方として、「簡素化、自動車ユーザーの負担の軽減、グリーン化を図る観点から、平成29年度税制改正において、(中略)自動車の保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずる」と明記しており、平成29年度税制改正で自動車税引き下げなどの具体的な負担軽減策が議論されることとなった。エコカー減税についても、「平成27年度与党税制改正大綱に沿って検討を行い、平成29年度税制改正において具体的な結論を得る」としており、平成29年度税制改正では、車体課税の抜本的な見直しに向けた議論・活動が正念場を迎えることとなった。これらの大綱決定を受け、当会議所など自動車関係21団体から成る自動車税制改革フォーラ

ムは12月17日、環境性能課税の先行決定を「残念」としつつも、税負担の軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずるとされたことに対しては評価する旨の声明＝9ページ参照＝を発表した。

◇「平成28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28年度税制改正の基本的考え方

【車体課税の見直し】

自動車取得税については、平成26年度与党税制改正大綱等を踏まえ、消費税率10%への引上げ時である平成29年4月1日に廃止するとともに、自動車税及び軽自動車税において、自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化する環境性能割をそれぞれ平成29年4月1日から導入する。

環境性能割においては、税率区分として平成32年度燃費基準を用いるとともに、平成27年度燃費基準も一部用いることとし、自動車の消費を喚起するとともに、自動車取得税の廃止と環境性能割の導入を通じた負担の軽減を図る。環境性能割の税率区分については、技術開発の動向や地方財政への影響等を踏まえ、2年毎に見直しを行う。

平成27年度末で期限切れを迎える自動車税のグリーン化特例（軽課）については、基準の切り替えと重点化を行った上で1年間延長する。また、同じく平成27年度末で期限切れを迎える軽自動車税のグリーン化特例（軽課）については、1年間延長する。なお、環境性能割を導入する平成29年度以後の自動車税及び軽自動車税のグリーン化特例（軽課）については、環境性能割を補完する制度であることを明確化した上で、平成29年度税制改

正において具体的な結論を得る。

自動車重量税に係るエコカー減税の見直しについては、燃費水準が年々向上していることを踏まえ、燃費性能がより優れた自動車の普及を継続的に促す構造を確立する観点から、平成27年度与党税制改正大綱に沿って検討を行い、平成29年度税制改正において具体的な結論を得る。その際、累次の与党税制改正大綱に則り、原因者負担・受益者負担としての性格等を踏まえる。

なお、消費税率10%への引上げの前後における駆け込み需要及び反動減の動向、自動車をめぐるグローバルな環境、登録車と軽自動車との課税のバランス、自動車に係る行政サービス等を踏まえ、簡素化、自動車ユーザーの負担の軽減、グリーン化を図る観点から、平成29年度税制改正において、安定的な財源を確保し、地方財政に影響を与えないよう配慮しつつ、自動車の保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずる。

平成28年度税制改正の具体的内容

【消費課税】

◎車体課税の見直し

(地方税)

(1) 自動車取得税の廃止

自動車取得税は、平成29年3月31日をもって廃止する。

同日までの自動車の取得に対して課する自動車取得税については、なお従前の例によるなど、所要の措置を講ずる。

(2) 自動車税及び軽自動車税における環境性能割(仮称)の創設

自動車税及び軽自動車税にそれぞれ環境性能割(仮称)を設ける。これに伴い、現行の自動車税を自動車税排気量割(仮称)とし、現行の軽自動車税を軽自動車税排気量割(仮称)とするなど、所要の措置を講ずる。

自動車税及び軽自動車税の環境性能割(以下「環境性能割」という。)は、次のとおりとする。

① 納税義務者等

環境性能割は、自動車の取得が行われた際に、当該自動車の主たる定置場の所在地において、当該自動車を取得した者に課する。

(注) 課税対象となる自動車は、現行の自動車取得税の対象と同一とする。また、国等に対する非課税、相続による取得に対する非課税など、所

要の非課税規定等を設ける。

② 課税主体

環境性能割は、登録車については自動車税環境性能割として道府県が課し、軽自動車については軽自動車税環境性能割として市町村が課す税とする。

ただし、軽自動車税環境性能割は、当分の間、道府県が賦課徴収等を行うものとする。

(注1) 上記の「登録車」とは、普通自動車及び三輪以上の小型自動車をいう。

(注2) 上記の「軽自動車」とは、三輪以上の軽自動車をいう。

(注3) 道府県が賦課徴収する軽自動車税環境性能割については、市町村が徴収取扱費を負担する。

③ 課税標準と免税点

環境性能割の課税標準は、自動車の取得価額とし、免税点は、50万円とする。

④ 徴収の方法

環境性能割は、申告納付とする(申告書に証紙を貼って納付する方法を原則とし、現金による納付も可能とする。)

⑤ 環境性能に応じた税率の適用及び非課税

イ 次に掲げる自動車に係る環境性能割を非課税とする。

(イ) 電気自動車

(ロ) 天然ガス自動車で平成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%以上窒素酸化物の排出量が少ないもの

(ハ) プラグインハイブリッド自動車

(ニ) 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。)

(ホ) 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。)

(ヘ) 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

環境性能割（自動車税・軽自動車税）の導入

○自動車取得税を廃止し、自動車税及び軽自動車税において環境性能割を導入。

- 環境性能割の非課税（税率0%）の範囲については、自動車取得税の非課税範囲より拡大し、「平成32（2020）年度燃費基準＋10%」以上となった。
- 「平成32（2020）年度燃費基準」に加え、「平成27（2015）年度燃費基準」を一部用いることで消費を喚起するとともに、自動車取得税の廃止とあわせて負担の軽減を図る。

【制度の概要】

1. 自動車税・軽自動車税として取得時の課税。
2. 取得価額に対して省エネ法の燃費基準値の達成度に応じて0～3%の間で課税。

＜登録車・軽自動車＞

対象車	税率
電気自動車等	非課税
平成32（2020）年度燃費基準＋10%	非課税
平成32（2020）年度燃費基準達成	1%
平成27（2015）年度燃費基準＋10%	2%
上記以外	3%
	軽自動車は2%

非課税範囲の拡大

（現行取得税は平成32（2020）年度燃費基準＋20%から非課税）

※税率区分は、2年ごとに見直し

現行の自動車取得税（1096億円*）に比べて、2割程度（約890億円）の規模縮減

※平成27年度地方財政計画

出典：経済産業省

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年度燃費基準値より10%以上燃費性能の良いもの

- (ト) 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15%以上燃費性能の良いもの
- (チ) 平成21年排出ガス規制に適合する乗用車（軽油を内燃機関の燃料とする自動車に限る。）
- (リ) 車両総重量が3.5t を超えるバス・トラックで平成28年排出ガス規制に適合する自動車又は平成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に限る。）
- (ヌ) 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（揮発油を内燃機関の燃料とする自動車に限る。）

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に限る。）

- ロ 次に掲げる自動車に係る環境性能割の税率を1%（一定税率）とする。（上記イに該当するものを除く。営業用の自動車については、当分の間、0.5%（一定税率）とする。）
- (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

グリーン化特例の見直し・延長

- 登録車(自動車税)については、燃費性能の向上に応じて対象を重点化しつつも、「2015(平成27)年度燃費基準+20%」への軽減を維持し、1年延長。
- 軽自動車(軽自動車税)については、現行基準を1年単純延長。

平成27年度			平成28年度		
登録車	対象車	減税率		対象車	減税率
	電気自動車等	▲75%		電気自動車等	▲75%
	平成27(2015)年度燃費基準+20% (平成32(2020)年度基準達成に限る)	▲75%		平成32(2020)年度燃費基準+10%	▲75%
	平成27(2015)年度燃費基準+10%	▲50%		平成27(2015)年度燃費基準+20%	▲50%
軽自動車	対象車	減税率		現行基準を単純延長 (同左)	
	電気自動車等	▲75%			
	平成32(2020)年度燃費基準+20%	▲50%			
	平成32(2020)年度燃費基準達成	▲25%			

※ 平成29年度以後については、平成29年度税制改正で結論
出典：経済産業省

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28年排出ガス規制に適合する自動車又は平成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に限る。）

- ハ 次に掲げる自動車に係る環境性能割の税率を2%（一定税率）とする。（上記イ又はロに該当するものを除く。営業用の自動車については、当分の間、1%（一定税率）とする。）

の間、1%（一定税率）とする。）

- (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。）

- (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（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

- (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

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の

(ホ) 車両総重量が3.5tを超えるバス・トラックで平成28年排出ガス規制に適合する自動車又は平成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。)

(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。)

ニ イからハまでに掲げる自動車以外の自動車に係る環境性能割の税率を3%(一定税率)とする。
(営業用の自動車及び軽自動車については、当分の間、2%(一定税率)とする。)

⑥ 用途、構造等による特例措置

イ 都道府県の条例で定める路線の運行の用に供する一般乗合用のバスに係る環境性能割について、非課税とする措置を平成29年4月1日から2年間に限り講ずる。

ロ 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。)に係る環境性能割について、現行の自動車取得税と同様の課税標準の特例措置を平成29年4月1日から2年間に限り講ずる。

ハ 車両安定性制御装置又は衝突被害軽減制動制御装置を搭載した自動車(新車に限る。)に係る環境性能割について、現行の自動車取得税と同様の課税標準の特例措置を平成29年4月1日から2年間に限り講ずる。

ニ 被災代替自動車の取得に係る環境性能割について、非課税とする措置を平成29年4月1日から2年間に限り講ずる。

⑦ 市町村交付金

道府県は、自動車税環境性能割について、その税収から徴税に要する経費に相当する額を控除した額

の100分の65を市町村に交付するものとする。交付基準等は、現行の自動車取得税交付金の交付基準等と同一とする。

⑧ 施行期日

平成29年4月1日から施行し、同日以後の自動車の取得に対して課する環境性能割について適用する。

⑨ 税率適用基準の見直し

上記⑤に定める税率適用基準については、2年ごとに見直すものとする。

⑩ その他

課税標準の算定方法、納付の手続き、滞納処分、罰則等に関する所要の規定を整備する。

(3) グリーン化特例の見直し及び延長

自動車税及び軽自動車税において講じている燃費性能等が優れた自動車の税率を軽減し、一定年数を経過した自動車の税率を重くする特例措置(いわゆる「グリーン化特例」)について、次のとおり適用期限を1年延長する。

① 自動車税のグリーン化特例(軽課)

平成28年度に新車新規登録された自動車について、以下のとおり、当該登録の翌年度に特例措置を講ずる。

イ 次に掲げる自動車について、税率を概ね100分の75軽減する。

(イ) 電気自動車

(ロ) 天然ガス自動車で平成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%以上窒素酸化物の排出量が少ないもの

(ハ) プラグインハイブリッド自動車

(ニ) 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。)

(ホ) 平成21年排出ガス規制に適合する乗用車(軽油を内燃機関の燃料とする自動車に限る。)

ロ 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。)について、税率を概ね100分の50軽減する。

② 自動車税のグリーン化特例(重課)

現行のグリーン化特例（重課）の適用期限を1年延長し、平成29年度分を特例措置の対象とする。

③ 軽自動車税のグリーン化特例（軽課）

現行のグリーン化特例（軽課）の適用期限を1年延長し、平成28年度に新規取得した三輪以上の軽自動車（新車に限る。）について適用する。

(4) その他

その他所要の措置を講ずる。

◎復興支援のための税制上の措置

（国 税）

〔延長〕

(2) 被災自動車等に係る自動車重量税の還付措置の適用期限を3年延長する。

(3) 被災自動車等の使用者であった者が取得する自動車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。

（地方税）

〔延長〕

〈自動車取得税〉

(1) 被災代替自動車の取得に係る自動車取得税の非課税措置の適用期限を1年延長する。

〈自動車税・軽自動車税〉

(2) 自動車税及び軽自動車税の非課税措置の適用期限を次のとおり3年延長する。

- ① 平成28年度に被災代替自動車等として取得された自動車等については平成28年度分及び平成29年度分の、平成29年度に被災代替自動車等として取得された自動車等については平成29年度分及び平成30年度分の、平成30年度に被災代替自動車等として取得された自動車等については平成30年度分及び平成31年度分の自動車税及び軽自動車税を非課税とする措置を講ずる。

◎租税特別措置等

（国 税）

〔延長・拡充等〕

(5) 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」）の適用対象となる自動車の範囲に、車両総重量が7.5tを超えるバ

平成 27 年 12 月 17 日

自動車税制改革フォーラム

「平成 28 年度税制改正大綱」の決定について

自動車税制改革フォーラムは、懸案である自動車関係諸税の簡素化・負担軽減の実現に向けて、長年にわたり要望活動を続けております。その一環として、10月初旬から街頭活動を全都道府県で展開するとともに、政府・与党に対して強力な働きかけを行ってまいりました。

しかしながら、この度の大綱において、環境性能課税の具体的な制度が先行決定されたことは、自動車取得税廃止による簡素化やユーザー負担軽減を無意味なものにしかねず、残念と言わざるを得ません。

一方で、今大綱に「簡素化、自動車ユーザーの負担の軽減、グリーン化を図る観点から、平成 29 年度税制改正において、（中略）自動車の保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずる」旨、明記されたことは、次年度の車体課税全体の見直しにつながるものと評価しております。

自動車税制改革フォーラムでは、引き続き、車体課税と燃料課税の抜本的な見直しの実現に向けて、関係団体が一丸となって取り組んでいく所存です。

以 上

ス・トラックで平成28年ディーゼル重量車排出ガス規制に適合し、かつ、平成27年度燃費基準を満たすものを加える。

（地方税）

〔延長・拡充等〕

〈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。）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」）の適用対象となる自動車の範囲に、車両総重量が7.5tを超えるバス・トラックで平成28年ディーゼル重量車排出ガス規制に適合し、かつ、平成27年度燃費基準を満たすものを加える。

- (2) 都道府県の条例で定める路線の運行の用に供する一般乗合用のバスに係る自動車取得税の非課税措置の適用期限を1年延長する。

自賠責審議会への対応を議論

審議に先立ち、国土交通省保障制度参事官室の石川課長補佐が「自動車安全特別会計から一般会計への繰入金に係る現状等」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）。新居委員長の右が石川課長補佐

日 本自動車会議所は平成27年12月21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27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、国土交通省自動車局保障制度参事官室の石川光泰課長補佐から「自動車安全特別会計から一般会計への繰入金に係る現状等」について説明を受けた後、質疑応答を行った。次に、事務局より平成28年1月21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、「平成30年度末が期限である特会への繰り戻しを強く求める」などとする意見案が出席委員全員一致で了承され、閉会となった。

1. 「自動車安全特別会計から一般会計への繰入金に係る現状等」について

はじめに、石川課長補佐から標題について説明を受け、質疑応答を行った。

《説明概要》

(1) 自動車安全特別会計から一般会計への繰入金について

自賠責保険は平成14年4月以降、政府再保険制度が廃止となり、当時の政府の累積運用益等（約2兆

円）のうち、20分の9（約9,000億円）が政府の自動車安全特別会計・自動車事故対策勘定に、20分の11（約1兆1,000億円）が保険料等充当交付金勘定に分けられた。政府は一般会計の財政事情が厳しいため、自動車事故対策勘定から一般会計に6,072億円もの繰り入れを行っており、この早急な繰り戻しが長年の課題となっている。当繰入金については、国交大臣と財務大臣との間で平成30年度末までに繰り戻すとの覚書が結ばれており、国交省としては引き続き財務省に繰り戻しを働きかけていきたい。

(2) 自動車安全特別会計運用益活用事業について

平成28年度予算概算要求の総額は約133.4億円（平成27年度比＋6億円）。このうち主なものは以下の2点。

①被害者保護増進対策の充実：NASVA 運営費交付金約73億円の内数（27年度同交付金比＋6億円）。

（主な施策）

- ・在宅介護移行への支援に係るリハビリ機器の導入
- ・療護施設機能の一般病院への委託（関東西部）

②自動車事故発生防止対策：自動車事故対策補助金約10.4億円の内数（27年度同補助金比＋0.4

億円)。

(主な施策)

- ・過労運転防止のための先進的な取組への支援
- ・自動車アセスメント事業の充実(予防安全技術評価の本格実施等)

2. 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

続いて事務局より、1月21日に開催が予定されている自賠審の議題について説明を行うとともに、関係各方面への働きかけを効果的なタイミングで行っていく旨の今後の取り組みについて説明を行った。

自賠審の議題(予定)は以下の通り。

- (1) 料率検証結果(平成27年度実績見込、平成28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)
- (3) 商品自動車の保険期間の延長
- (4) 診療報酬基準案について

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)について審議が行われ、審議の結果、以下の保険委員会意見骨子が出席委員全委員一致で了承され、委員会は閉会となった。

《保険委員会意見骨子》

昨年の自賠審でも同様に申し上げたが、繰り返し述べさせていただきたい。

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。更に平成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、従前からの積み残しである「特会からの一般会計繰入金」の問題が未解決である。

積立金と保険収支が直接の関係に無いとはいえ、繰り入れが返済されないまま保険料が平成25年に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。

あり方懇でも申し上げたが繰り返させていただく。国の財政事情が厳しく返済できないというが、どの程度財政が好転すれば返済できるのか。その基準を示すことが道理である。何の基準も示されていないことは甚だ遺憾である。

約定上の返済期限は平成30年度末である。これを確実に守っていただくことを強く求めたい。

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。

訃

東洋ゴム工業元社長

(当会議所会員元代表者)

信木 明氏

東洋ゴム工業で社長、会長を務められた信木明氏が平成27年12月2日、逝去された。60歳だった。



日産自動車元社長

(当会議所会員元代表者)

塙 義一氏

日産自動車で社長、会長を務められた塙義一氏が

報

平成27年12月18日、逝去された。81歳だった。

塙氏は1957年に日産自動車に入社し、米国の現地法人社長などを経て、1985年取締役、1988年常務、1990年専務、1991年副社長を務められた。1996年に社長に就任され、経営不振に陥っていた日産自動車の再建に尽力され、1999年に仏ルノー社との資本提携締結を決断された。2001年にはルノー出身のカルロス・ゴーン氏に最高経営責任者(CEO)を引き継ぐと同時に会長に就任され、2003年相談役名誉会長に退かれた。2005年には名誉会長となられ2008年まで務められた。

画期的な収益構造革新で 稼ぐ力を取り戻す日本の自動車業界 ～将来の非連続イノベーションに備える必要がある～

三菱UFJモルガン・スタンレー証券(株)チーフリサーチアドバイザー 松島憲之氏が講演

第220回 会員研修会開催

日 本自動車会議所は2015年12月8日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、第220回会員研修会を開催し、三菱UFJモルガン・スタンレー証券(株)エクイティリサーチ部エクイティリサーチ課チーフリサーチアドバイザーの松島憲之氏が「画期的な収益構造革新で稼ぐ力を取り戻す日本の自動車業界～将来の非連続イノベーションに備える必要がある～」をテーマに講演した。松島氏の講演は3年ぶりで、自動車業界の1年を総括しながら、「非連続のイノベーション」をキーワードに生き残り戦略や今後の見通しなどを展望いただいた。参加者は約90名。

※なお、文中の需要見通しなどは講演日現在の見込みとなっております。

【講演要旨】

◇100年に一度の大転換期がスタート

自動車業界は100年に一度の大転換期に入りました。100年前、それまで隆盛を極めていた蒸気や電気に代わって、液体燃料を積んで熱効率の高いエンジンを備えたガソリン車やディーゼル車が一気に普及しました。そして今、パワートレインのイノベーションが起きています。多くの方がガソリンとディーゼルのエンジン時代から、いよいよ電気自動車(EV)の時代へシフトしてきているという実感を持っていると思います。

しかし、EVの本格普及にはまだ時間がかかります。今のリチウムイオン電池はエネルギー密度が低いです。車内で冷暖房などを使用すると電池の消耗が激しく、航続距離が短いという弱点がまだ克

服されていません。エネルギー密度が現在の5倍で価格は同等くらいでないと、EVの本格普及は難しいと考えています。金属空気電池など新世代電池の研究開発も行われていますが、NEDO(新エネルギー・産業技術総合開発機構)の開発計画を考えると、本格的な新世代バッテリーが登場する2030年以降でないとEV時代は来ないと思います。

また、水素をエネルギー源とする燃料電池車(FCV)が市場に投入され、東京オリンピック・パラリンピックでも活用されるかもしれません。ただ、水素ステーションの拠点づくりをどうするのかというインフラの問題もあり、これを社会全体で考えていく必要があるため、FCVの本格普及もEV同様に時間がかかるでしょう。ですから、それまでの間、ハイブリッド車(HV)やプラグインハイブリッド車(PHV)がよく売れる時代が続くと見えています。

一方、既存のガソリン車やディーゼル車も、欧州を中心とした先進国のCO₂規制だけでなく、新興国でも排ガス規制や燃費規制が強化されていくので、燃費改革をしていかなければなりません。3年前、35km/L競争の話をしていましたが、今はガソリン車で40km/L競争がいよいよ始まろうとしています。

このように、パワートレインの大転換が起きていますが、これと並行して、新素材や情報技術の分野でもイノベーションが起きています。飛行機の機体に使われている炭素繊維が自動車のボディーや一部の部品などで使われています。それから、情報サポートの拡大と安全性向上の一体化ということで、自動ブレーキや自動走行の技術開発競争が始まってい

ます。

そうした中、一番怖いのが、非連続的イノベーションがもたらす負のインパクトです。新型バッテリーやFCVなどの実用化によって新しいクルマ社会が到来した際、新しいバッテリー技術を持った自動車メーカー、その技術を有効活用できるメーカーが圧倒的な強さを発揮し、従来の勝ち組が一挙に負け組に転落する可能性があります。これが最大の留意点だと思います。

こうした変化によって、自動車メーカーと組んで成長したいという企業も当然、出てくるため、競争相手も変わってきました。米グーグルが自動運転走行の実験を行っているように、自動車メーカーではない企業が自動車業界に参入してくる時代が当たり前になってくる可能性があります。過去に比べて、参入障壁は明らかに低くなってきました。

なぜでしょうか。技術開発のスピードが加速してきているためです。情報収集力や分析力が飛躍的に向上して、後発が追いつくまでの時間が短期化しています。そこでメーカー各社が重要視しているのが知的財産戦略です。

当然、正攻法でいけば特許を出願することですが、特許を出すと何年かしたら内容が公開されてしまいます。ライバル企業に特許技術を活用される可能性もあるため、究極の戦略は技術のブラックボックス化です。例えば、新興国に生産技術を移転する際、今までは機械を持って行って、その機械の使用法やメンテナンスの仕方、ソフトウェアの使い方などを現地の人たちに教え込んでいきました。その教え込むという“バッチ処理”を国内から行う、すなわち現地へ一番大事なノウハウを出さないというのが、隠されたノウハウだと思います。情報の流出をいかにして抑え、中央でコントロールしていくのが、知的財産戦略の1つの方法だと考えています。

そして、収益地域も変化しています。二十数年前は、収益地域といえばほとんどが米国中心の先進国でした。しかし、人口が増えない日本や欧州は販売台数が落ちてきており、現在はアジアを中心とする新興国需要が拡大・加速しています。2030年以降はアフリカの需要がテイクオフしてくるので、いかに新興国で収益を上げるかが大きな課題になってきます。そのため、低価格な自動車を活用していく必要があります。それを先進国向けにも使いながら、収益

構造の改革につなげていかなければなりません。

◇日本の自動車メーカーの生き残り戦略

生き残り戦略には何が必要でしょうか。私は次の8項目が必要だと考えています。

まずは①生産革命のやり直しです。日々の改善努力によって、1%、2%の原価低減も非常に大切ですが、設計からのやり直しに始まり、生産設備の入れ替え、素材革命、物流までの全プロセスを見直すことによってコストハーフを実現することが非常に重要です。このコストハーフの話をよく取り上げたのは超円高のときですが、1ドル=80円台で中国などと競争するにはコストを半分にしないと勝てなかった時代です。

次に②内製化による付加価値の取り組みや事業ポートフォリオの見直し。この2つ(①と②)ができるようになってきたタイミングでたまたま為替が円安に転換したため、もの凄い高利益の企業が増えてきました。

そして、③グローバル拡大に必要な海外戦略車への対応。しかし、これにはジレンマもあって、低コストかつ適正品質が求められます。

続いて、④技術開発力の強化ですが、これは日本中心の開発から現地開発力の強化を図るということで、だいぶ間口が広がってきています。

それから、⑤環境・安全・情報の3技術を軸とした技術提携関係の構築。これには技術の応用領域拡大の影響が出ているため、当然やらざるを得ません。

その次が⑥開発・生産現場・調達・生産技術部門が一体化する組織づくり。これをやって、設計変更ゼロに持っていかなければなりません。どうしてもデザインの問題などがあって、最終的に設計変更をするケースもあるとは思いますが、設計変更ほどコストがかかるものはありません。モデルベース・ソフトウェアなどを入れて設計変更をどんどん減らし、無駄を省いていくのが1つの方向性としてあると思います。

それから、⑦捨てる経営とOEMを活用する経営ということで、生き残るために収益の上がらない事業や部門は捨てること。円高のときにこうした経営を実行するよう迫られ、企業体制の抜本的な見直しによる再編が行われました。その結果、日本の自動車メーカーはいろいろな革新を起こし、今の高い利益率が継続できるようになりました。

世界新車販売予想

'000 / CY	2010	2013	2014	2015E	2016E	2017E	2020E	14/15	15/16	16/17	17/20
				E	E	E	E	YoY (%)			
North America	14,295	18,867	19,990	20,800	21,400	22,100	22,500	4.1	2.9	3.3	0.6
(USA, light vehicle)	11,589	15,600	16,522	17,200	17,700	18,200	18,500	4.1	2.9	2.8	0.5
South America	5,163	5,914	5,301	4,700	4,800	5,100	5,800	-11.3	2.1	6.3	4.4
(Brazil)	3,515	3,767	3,498	3,000	3,100	3,300	3,900	-14.2	3.3	6.5	5.7
Western Europe	14,692	13,191	13,866	14,700	15,100	15,500	15,500	6.0	2.7	2.6	0.0
Eastern Europe	4,087	5,145	4,720	3,800	3,900	4,000	4,800	-19.5	2.6	2.6	6.3
Asia Pacific	31,841	37,797	39,241	38,050	38,250	39,230	43,300	-3.0	0.5	2.6	3.3
(Japan)	4,956	5,376	5,563	4,950	4,950	4,950	5,200	-11.0	0.0	0.0	1.7
(China)	18,062	21,984	23,492	23,000	23,000	23,700	26,000	-2.1	0.0	3.0	3.1
(Thailand)	800	1,331	882	750	750	780	900	-14.9	0.0	4.0	4.9
(Indonesia)	765	1,230	1,208	950	950	1,000	1,200	-21.4	0.0	5.3	6.3
(India)	3,040	3,278	3,216	3,400	3,600	3,800	4,500	5.7	5.9	5.6	5.8
Africa	1,136	1,454	1,469	1,500	1,400	1,400	1,700	2.1	-6.7	0.0	6.7
Middle East	2,880	2,578	3,078	3,200	3,100	3,100	3,300	4.0	-3.1	0.0	2.1
Total	73,848	84,947	87,666	86,750	87,950	90,430	96,900	-1.0	1.4	2.8	2.3

注 17/20の伸び率は年率換算値

出所: FOURIN 資料より三菱UFJモルガン・スタンレー証券作成、予想は三菱UFJモルガン・スタンレー証券

最後が、⑧産産や産学の協力による「弱点」の強化。新分野については一企業だけでは取り組めない部分もあるため、これをしなければなりません。

◇主要国の自動車市場見通し

2020年までの全世界の新車販売＝表「世界新車販売予想」参照＝については、私は楽観的に見ています。新興国の販売台数が伸びているからです。そのため、先進国のウェートがどんどん落ちてきており、新興国比率が50%を超えるような状況になるでしょう。とはいえ、足元の数年程度で自信を持って「伸びていく」と言えるのは米国だけで、ほかの地域は厳しいとの印象を持っています。

米国が好調な理由の1つは、同じ先進国の日本や欧州と違って、人口が増える地域だからです。また、金利が低く、クルマが買いやすい。景気も復調しています。加えて、原油安の影響でガソリン価格が非常に安くなってきています。このため、大きなピックアップトラックやSUVといったライトトラックがよく売れており、新車販売台数に占める割合は5割を超えて6割に近づいています。このことが日系メーカーの利益に大きく貢献しています。

一方、新興国は米国の金利政策の引き締めの影響によっては景気回復が後ずれする可能性もあります。中でも、最大のネックはリセッションの懸念が指摘されている中国です。2015年の新車販売は

2,300万台と見ていますが、今後かなり悪くなってくる可能性があります。数年前から私は「中国はリスクが高いので、マイナスチャイナ・プラスツウを実行しないと危ない」と訴えてきました。「中国から撤退（マイナスチャイナ）して、ほかの地域（プラスツウ）に行かないと、中国事業がお荷物になりますよ」と。中国の人件費は高くなってきていますし、従業員に手厚い補償金を出さないと中国から撤退するどころか、経営者は国外にも出ることはできません。こういうことが法律で決められている一党独裁の国です。

その中国では独フォルクスワーゲン（VW）が必死になって攻勢をかけてくるでしょう。元々、VWは中国のウェートが高く、排ガス規制偽装問題で欧米などの先進国では売れないためです。VWに限らず、独メーカーの特徴は中国比率が高いということなので、中国の景気悪化と連動して、欧州の販売にも悪影響が及ぶ可能性があります。欧州は難民問題や失業率アップなどのマイナス要因があり、販売見通しは楽観できません。

では、日本はどうでしょうか。国内生産台数は1,000万台のラインには届かないものの、日系メーカー9社の世界生産台数は2016年3月期2,720万台、2017年3月期は2,840万台、2018年3月期は2,940万台と、3,000万台に向かって伸びていこうとして

います。企業収益については、全く不安感はありません。ただ、今年度の国内販売は495万台と500万台を割り込みここ数年はこのレベルが続きます。

◇グローバルネットワーキングとグローバル力

このようにグローバル生産が増えたことで、日本から新興国へ低価格車生産を移管する速度が速まっています。基本的には中国やインドの成長市場への対応、タイのエコカー育成政策などによって、低価格車の現地生産が急拡大したということが背景にあります。ただ、過去と違うのは、日本で売ったクルマを現地に持っていくのではなく、最初から現地生産を前提に開発されていることです。低価格を実現するために、部品共有化や現地に合わせたスペックなどに取り組んでいるほか、部品調達戦略も変えており、新興国での部品調達率が上昇しています。メーカーによっては中国やタイで90%以上の調達率を実現しているところもあります。

当然、新興国で低コスト車の生産が増えると、現地からの輸出拡大が起きます。また、新興国で生産される低価格部品の先進国での活用も進みます。低価格部品をグローバル生産に活用することで、コスト競争力も強化できるわけです。ただ、リスクは品質問題。リコールが生じた場合のインパクトは非常に大きい。部品メーカーの責任がより重くなりますが、一方で成功すれば部品ブランド確立の道が拓けるというメリットもあります。

こうした世界戦略を考えるうえで、理想は1つのクルマで世界制覇をすることですが、今は世界戦略（共通化による数量効果や定型化）と地域戦略（際立つ個性や地域特性）、この2つの戦略のいいところ取りをしないとアジアやアフリカなどの新興国では成功できません。つまり、グローバル対応とローカル対応を併せ持つ「グローバル力」を育成し、成長ポテンシャルの開拓をしていく必要が求められています。ローカル対応は長年の経験がモノを言う領域ですので、ノウハウを蓄積してだけでなく、現地の人材に高い報酬を払って対応する必要もあるでしょう。

◇非連続のイノベーションによる技術の急進化

次世代バッテリーが開発された瞬間にEVの普及が加速化するでしょう。炭素繊維が短い時間で生産できるようになったらクルマの軽量化が一気に進みます。電子制御と情報装備の高速化もますます進

み、非連続のイノベーションによる技術の急進化に備えていく必要があります。

技術の流れを振り返ると、鉄鋼メーカーが全盛のころはトンの時代と言われ、その後、クルマが主役のキログラムの時代に代わりました。そして、グラムの時代、ミリグラムの時代、ナノグラムの時代へと移り変わり、今はサービスや情報を中心としたウエイトレスの時代になっています。

このように時代はどんどん変化していき、人が動かすクルマから、人が安全に乗るクルマになり、これからは自動で走る・曲がる・止まる・つながるクルマになっていきます。技術も金属・メカ・ハードから新素材とのハイブリッド化・電子化・ソフト化へと代わり、開発体制も新型バッテリー開発・素材開発・電子制御開発・情報ソフト開発へと進化しています。非連続イノベーションを起こす源泉技術の確保と新たな原点の構築をしながら、グローバル競争戦略の中での「グローバルな地域別戦術」が求められているのは先ほど話したとおりです。

つまり、進化する技術に対応しながら、地域に最適な技術を入れなくてはなりません。2020年以降のグローバルな地域戦略を考えると、日米欧ではEV化や軽量化で技術は加速度的に進化しますが、まだ量産化には至っていません。アジアと中南米でのEV化は一部で、大半はガソリン車とディーゼル車が走っているはずです。2030年ごろからテイクオフしてくるアフリカもほとんどがガソリン車とディーゼル車。このため、先進国に欠かせない技術革新と、新興国に欠かせないコスト革新を両立させながら、現地生産技術の軽薄短小化を実践していく必要があります。

来年は中国や欧州でマクロ的な問題がネガティブに出てくる可能性があり、米国の利上げによって新興国にどう影響するのかも未知数です。しかし、日本の自動車メーカーはこうしたマイナスの影響に負けることはありませんし、日本の金融体制も大丈夫だと考えています。ただ、全部の企業が生き残ることができるとは思いません。皆さんが所属する企業や組織が、来年のマクロ経済ショックや、長期的な非連続イノベーションに備えて、収益構造を見直し、生き残りかけた革新的対応を行おうとしているかどうかを、もう一度チェックしていただきたいと思います。

あい しゃ どう
愛 車 道 (263)

平成28年の年男

申の年に生まれたので、今年で何回目かの年男を迎える。

若い頃はともかく、中年を過ぎた辺りから、めでたいのやらそうでないのやら、どうしても複雑な気分になったものだ。干支に基づいて12年に一度巡って来るのは、人生の物差しとしては誠に重宝なのだが、確実に年齢を重ねていっているという現実を否応なしに突きつけられるので、その度に「ムム！」と額に皺を寄せ、来し方行く末について思いを馳せてしまうことになる。

健康や容姿、財産、はたまた幸不幸に係わらず、時間だけは誰にも分け隔てなく流れていく。考えてみれば、この平等ルールは何とも潔く小気味のいいことではあるまいか？

以前、所属しているボランティアの会の女性から「申年の人たちが＜申の会＞をしませんか？」という提案があり、お好み焼き店を経営している会員の店にそれぞれの世代の男女10人程が集い、ビールのジョッキをカチンとぶつけ合った後に、様々な意見が開陳されたが、ここで12年ごとの時代感覚を改めて知らされ、興味深い会となったことを覚えている。

そういえば、東京の下町で履物店を営んでいた両親は、「あそこの夫婦はひと回りも年が離れているからね」「年回りがどうもね」などと言って

いたものだった。

この世代では、正月になると全ての日本人が一斉にひとつ年齢を加算する“数え年”という感覚が残されて

いたからなのだろう。ちなみに、筆者の姉はひと回り上の申年であるため、年齢が直ぐに分かる。

2020年開催の東京五輪・パラリンピックはともかく、2027年に東京～名古屋間を開業予定のリニアモーターカーには、是非とも乗ってみたいものと思っている。従って、少なくとも次の申年まで健康年齢を維持しておけば何とかなるだろうと、今から節酒や散歩などといった自分なりの地味な心掛けを密かに実践している。

リニアモーターカーが走る頃には、当たり前のように各自動車メーカーが技術を駆使した安全で環境にやさしい自動運転車が日本列島の道路網を快走しているに違いない。手を伸ばせば届くほどの近未来に、世界に誇りを持って示すことが出来る素晴らしいクルマたちの登場を考えるに、明るい彼方が見えてこようというもの。

ところで、サルも初夢を見るのだろうか？

＜写真＝毎年初詣に訪れる地元横浜の総鎮守・伊勢山皇大神宮で授与された丙申の絵馬＞

(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28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
U D 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協会
ダイハツ自動車販売協会
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 日本自動車機械工具協会
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 全国自動車標協連合会
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
一般財団法人 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
一般社団法人 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)