

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>

2017

1

No.888

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)

2017年自動車工業団体新春賀詞交歓会

「変化をビジネスチャンスに変える」

自工会の西川会長が抱負を述べる

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2017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西川廣人会長

自 動車産業の関係者が集う「2017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西川廣人会長は、「今年はタフでチャレンジングな1年になる」との認識を示し、次のように力強く抱負を述べた。

「今年は東京モーターショーの年。今年と2019年のショーをシリーズとして企画し、東京オリンピッ

ク・パラリンピック開催の2020年に向けて盛り上げていく。そして、日本が自動車の先進市場の進化のモデルとして存在感を増していく、そういうチャンスであると考えている。変化をビジネスチャンスに変え、その結果、日本市場に活気をもたらす。こういう姿勢で取り組んでいきたい」

続いて、来賓として世耕弘成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志藤昭彦会長の乾杯の発声で賀詞交歓会が始まり、自動車業界の2017年が幕を開けた。

◆◆主な内容◆◆

- | | |
|-------------------------|-----------------------------------|
| ■ 新年のご挨拶 [小枝至会長].....2 | ■ 新宿警察署などが交通安全キャンペーン [東京都].....13 |
| ■ 平成29年度税制改正大綱が決定.....4 | ■ 第2回保険委員会開催.....14 |
| ■ 第1回交通安全委員会開催.....11 | ■ 第231回会員研修会開催.....16 |

(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。

私ども日本自動車会議所は昨年6月、創立70周年を迎えました。会員の皆さま方をはじめ関係する方々のご協力とご支援をいただきながら、特別講演会をはじめとした記念行事もとり行うことができました。常日頃から、会員、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今日まで歩んでこられたことに、改めて感謝申し上げます。

さて、昨年はトランプ氏が米大統領選を制したことに世界中に大きな衝撃が走りましたが、期待感の先行という部分はあるものの、拡大基調の米国経済は勢いを増し、世界経済の減速の流れをとどめつつあります。欧州も英国のEU離脱決定など波乱要素を含みながらも成長ペースは維持し、中国の景気後退にも一服感が出てきたことも好材料です。

日本経済への影響も大きく、昨年の年央から生産や輸出は増加基調となり、実質GDP成長率は2年連続でプラス成長を達成する見通しで、個人消費や地方経済は力強さに欠けますが、景気は緩やかながらも持ち直しつつあります。

なお、振り返りますと、6月に決定された消費税率引き上げの再延期については、経済動向を的確にとらえた決断であったと存じます。

一方、足元の国内新車販売をみますと、かつての700万台のレベルから、今年度は490万台レベルにとどまると見込まれ、2年連続の500万台割れが確実となる極めて深刻な事態に直面しております。昨年の参院選で与党として大勝し、安定した政権基盤を維持した安倍政権には、国内市場の活性化に向けて、アベノミクスの肝である成長戦略を大胆に推進していただきたいと存じます。自動車業界としましても、燃費不正問題など反省すべきは真摯に反省し、法令順守と規律の再徹底を行うとともに、国内市場の活性化に向けこれまで以上に全力で精進してまいる所存です。

昨年末に決定した「平成29年度税制改正大綱」では、今年度末で期限切れを迎えるエコカー減税・グリーン化特例について、一部対象範囲が見直されたものの、自動車ユーザーの税負担増に一定の歯止めがかけられる形で2年間延長されることとなりました。また、車体課税の見直しについても、「平成31年度税制改正までに」と明記の上、「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」こととされました。大綱決定に至るまでの関係者のご尽力に感謝申し上げますとともに、今後、政府・与党において、大綱の趣旨に沿って具体的な議論が進められ、車体課税

の負担軽減が実現することを強く期待しております。

平成31年度改正までの2年間は、自動車関係諸税の抜本的な見直しに道筋をつけるための重要な期間であります。私どもとしましては、税の「負担軽減・簡素化」のあり方について国会議員や関係省の皆さま方と議論を重ねてまいるとともに、「自動車税制改革フォーラム」(当会議所やJAFなど関係21団体で構成)を中心に昨年全国で展開したユーザーへの訴求活動をさらに盛り上げ、税負担の重さを訴える切実な声を、見直し実現に向けての大きな力とすべく、一丸となって取り組みを推進してまいります。

平成29年(2017年)が幕を開けたばかりですが、今年も国を挙げての新技术の開発競争、業種を超えた開発メーカーの提携を含め、自動運転が大きな注目と話題を集めることは間違いありません。ほかにもIoTやAIなどの最新技術を駆使したクルマづくり、電気自動車・燃料電池自動車などの次世代自動車の普及、ITSの進化など、自動車産業にとっての新たな展開が一層拡大してまいります。2020年東京オリンピック・パラリンピックを、これらの技術が実際に動き出す「新たなクルマ社会のショーケース」とする取り組みが官民で進められていますが、今秋開催の「東京モーターショー2017」は、この先駆けともいえるイベントです。是非とも国内外の多くの方々にご来場いただき、クルマ本来の「走る楽しさ」に加え、「安全性」「利便性」を高いレベルで実現した、わが国自動車産業の“英知”に触れていただきたいと存じます。

当会議所は、このように加速度的に変化する環境の中、引き続き政府への政策提言、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として、存在意義に常に立ち返りながら、自動車産業の発展に寄与していくべく事業を進めてまいります。

昨年は、これまでの「税制」「環境」「安全」に、新たに「人材」を加え、今後さらに問題の深刻化が見込まれる整備士不足について、ダイバーシティの観点から対策を講じる取り組みを開始しました。特に外国人技能実習生制度の健全な活用促進は、わが国の人口減少を考えた時に避けては通れない重要課題で、かつ国際貢献という面からも資するところが大きいと考えます。また、関係団体・企業で行われている数多くのセミナーや子供向け体験イベントについては、非常に充実した内容であるにもかかわらず、認知度が今一步という問題意識から、整備も含めたクルマ全体への関心度アップを狙い、会議所のホームページを全面的に見直し、一括して紹介するサイトを設ける準備も進めております。

会議所の役割を漢字一文字で表すなら「繋(つなぐ)」です。今年も、税制改正に向けた陳情活動、交通安全のイベント対応、「日本自動車会館」の交流活動などについて、皆さま方のご支援・ご協力をいただきながら取り組みを一層拡充するとともに、前述の紹介サイトなど、真に必要とされる新たな活動にも積極的にチャレンジしてまいりたい、そのような思いを新たにしております。

最後になりましたが、皆さま方の倍旧のご支援とご指導をお願いするとともに、ますますのご繁栄とご活躍をお祈り申し上げ、年頭のご挨拶とさせていただきます。

平成29年度税制改正大綱が決定

エコカー減税・グリーン化特例

対象車を絞り込んで2年間延長

新たにLPGハイブリッド車も対象に追加

貸切バス車両に係る特例措置

軽井沢スキーバス事故を受けて車線逸脱警報装置の導入支援

「平成31年度税制改正までに、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28年12月8日、「平成29年度税制改正大綱」を決定した。平成29年度税制改正では、今年度末で期限切れを迎えるエコカー減税・グリーン化特例の対象範囲の見直しが議論の焦点となっていたが、自動車ユーザーの負担増に一定の歯止めが掛けられる形で2年間延長された。また、車体課税の見直しについて、「平成31年度税制改正までに」と明記の上、「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」とこととされた。今大綱の結果を受け、当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では声明を発表し、車体課税の負担軽減の実現に期待感を示した。

エコカー減税・グリーン化特例については、11月下旬、財務当局が対象車を約5割に絞り込んだ見直し案を政府・与党に提示、大幅な増税が懸念されていた。大綱では、燃費性能がより優れた自動車の普及を促進する「政策インセンティブ機能」の強化を踏まえ、対象車を絞り込んだうえで2年間延長。ただ、エコカー減税については、国内市場を喚起する観点から、平成29年度は平成27年度（2015年度）燃費基準を10%以上上回るクルマも対象とするものの、平成30年度では対象から外すなど、段階的に見直すこととなった。これにより、現在9割弱の対象車は、平成29年度は約8割、平成30年度は約7割になると試算されており、大幅な増税に一定の歯止めが掛けられて決着した格好となった。

また、平成29年度内に市場に投入される予定のLPGハイブリッド車がエコカー減税・グリーン化特例の対象車に追加された。このほか、軽井沢スキー

バス事故を受け、車線逸脱警報装置を導入した貸切バス車両に係る特例措置、また低公害自動車に燃料を充てんするための設備に係る課税標準の特例措置の延長なども決定した。

さらに、車体課税について、今大綱では「簡素化、自動車ユーザーの負担の軽減、グリーン化、登録車と軽自動車との課税のバランスを図る観点から、平成31年度税制改正までに、(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。「平成31年度税制改正までに」と表記されるなど、昨年の大綱より踏み込んだ表現となっている。大綱決定を受け、自動車税制改革フォーラムでは9日、「今後、政府与党において、大綱の趣旨に沿って具体的な議論が進められ、車体課税の負担軽減が実現することを強く期待しております」との声明＝10ページ参照＝を発表した。

◇「平成29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29年度税制改正の基本的考え方

【車体課税の見直し】

一部の自動車メーカーが燃費性能を偽った今回の不正は、エコカー減税制度の根幹を揺るがす問題である。燃費不正対策を強化するため、道路運送車両法を改正するとともに、税制においても、燃費不正が生じた場合の納税義務者の特例等の措置を講ずる。

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、燃費性能がより優れた自動車の普及を促進する観点から、対象範囲を平成32年度燃費基準の下で見直し、政策インセンティブ機能を強化した上で2年間延長

する。その実施に当たっては、段階的に基準を引き上げることとする。なお、自動車重量税については、ガソリン車への配慮等の観点から、時限的・特例的な措置を講ずる。

エコカー減税は、燃費水準の向上により、見直しを行わないと、政策インセンティブ機能が低下し、税収も減少していくという性質を有する。他方、道路等の維持管理・更新や防災・減災等の推進に、国・地方において多額の財源が必要となることを見込まれる。今後、適用期限の到来にあわせ、見直しを行うに当たっては、政策インセンティブ機能の強化、実質的な税収中立の確保、原因者負担・受益者負担としての性格、応益課税の原則、市場への配慮等の観点を踏まえることとする。また、次のエコカー減税等の適用期限到来に向けて、クリーンディーゼル車について、普及の状況や政策的支援の必要性等を総合的に勘案して、エコカー減税制度等における扱いを引き続き検討し、結論を得る。

平成28年度末で期限切れを迎える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、重点化を行った上で2年間延長する。また、環境性能割導入以後のグリーン化特例（軽課）については、平成26年度及び平成28年度与党税制改正大綱に沿って必要な検討を行い、平成31年度税制改正において具体的な結論を得る。

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対策に万全を期す必要があり、自動車をめぐるグローバルな環境、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、登録車と軽自動車との課税のバランスを図る観点から、平成31年度税制改正までに、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29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、対象となる設備要件に政府の補助を受けて取得したことを加えた上、その適用期限を2年延長する。

- (6) 特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律における一定の基準適合表示の付された特定特殊自動車に係る固定資産税の課税標準の特例措置を廃止する。

【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（下記(2)において「自動車重量税のエコカー減税」という。）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 天然ガス自動車(車両総重量が3.5 t以下のもの)
本措置の適用対象となる自動車の範囲に、平成30年排出ガス規制に適合するものを加える。

- ② 乗用自動車

イ 燃費性能に関する要件を次のとおりとする。

＝表1「エコカー減税」(乗用車) 参照＝

ロ 上記イの改正により本措置の対象外となる揮発油自動車(ハイブリッド自動車及び軽自動車を除く。)で次に掲げるものについては、その新車に係る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。

(イ) 平成27年度燃費基準値より5%以上燃費性能の良い自動車で平成29年5月1日から平成30年4月30日までの間に新車に係る新規検査を受けるもの

(ロ) 平成27年度燃費基準値より10%以上燃費性能の良い自動車で平成30年5月1日から平成31年4月30日までの間に新車に係る新規検査を受けるもの

ハ 本措置の適用対象となる自動車の範囲に、揮発油自動車で平成30年排出ガス規制に適合し、かつ、平成30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を加える。

ニ 本措置の適用対象となる自動車の範囲に、石油ガス自動車(液化石油ガスを内燃機関の燃料とする自動車をいう。)で平成30年排出ガス規制に適合し、かつ、平成30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

表1 エコカー減税(乗用車)

自動車取得税				自動車重量税							
	現行	2017年4月1日～ 2018年3月31日	2018年4月1日～ 2019年3月31日		現行		2017年5月1日 ～2018年4月30日		2018年5月1日 ～2019年4月30日		
	取得時	取得時	取得時		1回目 車検	2回目 車検	1回目 車検	2回目 車検	1回目 車検	2回目 車検	
電気自動車等	非課税	非課税	非課税	電気自動車等			免税	免税	免税	免税	
2020年度基準 +40%達成						免税	免税	免税			
+30%達成					▲80%						▲75%
+20%達成				▲60%	▲60%				▲75%		▲75%
+10%達成				▲80%	▲40%	▲40%	▲75%		▲50%		▲50%
達成				▲60%	▲20%	▲20%	▲50%		▲25%		▲25%
2015年度基準 +10%達成				▲40%	▲20%	—	▲25%		▲25%		本則(※)
+5%達成				▲20%	—	—			本則(※)		
達成							本則				

電気自動車等:電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車、天然ガス自動車、クリーンディーゼル車

(※)ガソリン車への配慮、円滑な基準の切替えの観点から、経過措置として、ガソリン車(ハイブリッド、軽除く。新車のみ)には本則税率適用。

車又は平成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を加える。

ホ 本措置の適用対象となる自動車の範囲に、軽油自動車で平成30年排出ガス規制に適合するものを加える。

へ 新車に係る新規検査後に受ける最初の継続検査等の際に納付すべき自動車重量税を免除する措置の対象となる揮発油自動車及び石油ガス自動車は、次に掲げるものとする。

(イ) 平成32年度燃費基準値より40%以上燃費性能の良い自動車で平成29年5月1日から平成30年4月30日までの間に新車に係る新規検査を受けるもの

(ロ) 平成32年度燃費基準値より50%以上燃費性能の良い自動車で平成30年5月1日から平成31年4月30日までの間に新車に係る新規検査を受けるもの

③ バス・トラック(車両総重量が2.5t以下のもの)
本措置の適用対象となる自動車の範囲に、揮発油自動車で平成30年排出ガス規制に適合し、かつ、平成30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を加え

る。

④ バス・トラック(車両総重量が2.5tを超え3.5t以下のもの)

イ 本措置の適用対象となる自動車の範囲に、揮発油自動車で次に掲げるものを加える。

(イ) 平成30年排出ガス規制に適合し、かつ、平成30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年度燃費基準を満たすもの

(ロ) 平成30年排出ガス規制に適合し、かつ、平成30年排出ガス基準値より25%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

ロ 本措置の適用対象となる自動車の範囲に、軽油自動車で平成30年排出ガス規制に適合する自動車のうち、平成27年度燃費基準を満たすものを加える。

⑤ バス・トラック(車両総重量が3.5tを超えるもの)

イ 本措置の適用対象となる自動車の範囲から、軽油自動車で平成21年排出ガス規制に適合するもの(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を除く。)を除外する。

ロ 本措置の適用対象となる自動車の範囲に、車

表2 エコカー減税(重量車)

現行	平成27年度燃費基準					EV等 ※1
	未達成	達成	+5%	+10%	+15%	
自動車重量税	対象外	▲25%	▲50%	▲75%		免税※2
自動車取得税		▲40%	▲60%	▲80%		非課税



平成29・30年度	平成27年度燃費基準					EV等 ※1
	未達成	達成	+5%	+10%	+15%	
自動車重量税	対象外	▲25%	▲50%	▲75%		免税※2
自動車取得税						非課税

※1 EV等とは電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車を指す

※2 新車新規検査時に免税を受けた車両について、初回継続検査時も免税する

両総重量が3.5 t を超え7.5 t 以下の軽油自動車
で平成28年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。

＝表2「エコカー減税」(重量車) 参照＝

- (2) 自動車重量税のエコカー減税の適用を受け、又は
本則税率の適用を受けた自動車の自動車重量税につ
いて、自動車製作者等の不正行為に起因し納付不足
額が発生した場合には、当該自動車製作者等は当該
納付不足額を納める義務があるものとする等、所要
の措置を講ずる。

(注) 上記の改正は、平成29年4月1日以後に法定
納期限が到来する自動車重量税について適用す
る。

- (3) 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 天然ガス自動車(車両総重量が3.5 t 以下のもの)
本措置の適用対象となる自動車の範囲に、平成
30年排出ガス規制に適合するものを加える。
- ② 乗用車

イ 燃費性能に関する要件を次のとおりとする。

＝表1「エコカー減税」(乗用車) 参照＝

ロ 本措置の適用対象となる自動車の範囲に、ガ
ソリン自動車で平成30年排出ガス規制に適合
し、かつ、平成30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
能の良いものを加える。

- ハ 本措置の適用対象となる自動車の範囲に、石
油ガス自動車(液化石油ガスを内燃機関の燃料
とする自動車をいう。)で平成30年排出ガス規
制に適合し、かつ、平成30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
車又は平成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
のを加える。

- ニ 本措置の適用対象となる自動車の範囲に、軽
油自動車で平成30年排出ガス規制に適合するも
のを加える。

- ③ バス・トラック(車両総重量が2.5 t 以下のもの)
本措置の適用対象となる自動車の範囲に、ガソ
リン自動車で平成30年排出ガス規制に適合し、か
つ、平成30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
を加える。

- ④ バス・トラック(車両総重量が2.5 t を超え3.5 t
以下のもの)

イ 現行、税率を80%軽減する自動車に係る軽減
割合を75%とし、税率を60%軽減する自動車に
係る軽減割合を50%とし、税率を40%軽減する
自動車に係る軽減割合を25%とする。

ロ 本措置の適用対象となる自動車の範囲に、ガ
ソリン自動車で次に掲げるものを加える。

(イ) 平成30年排出ガス規制に適合し、かつ、平
成30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
燃費基準を満たすもの

(ロ) 平成30年排出ガス規制に適合し、かつ、平
成30年排出ガス基準値より25%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

- ハ 本措置の適用対象となる自動車の範囲に、軽
油自動車で平成30年排出ガス規制に適合する自
動車のうち、平成27年度燃費基準を満たすもの
を加える。

⑤ バス・トラック（車両総重量が3.5 tを超えるもの）

イ 現行、税率を80%軽減する自動車に係る軽減割合を75%とし、税率を60%軽減する自動車に係る軽減割合を50%とし、税率を40%軽減する自動車に係る軽減割合を25%とする。

ロ 本措置の適用対象となる自動車の範囲から、軽油自動車で平成21年排出ガス規制に適合するもの（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を除く。）を除外する。

ハ 本措置の適用対象となる自動車の範囲に、車両総重量が3.5 tを超え7.5 t以下の軽油自動車平成28年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。

＝表2「エコカー減税」(重量車) 参照＝

(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、乗用車に係る燃費性能に関する要件を次のとおり見直した上、その適用期限を2年延長する。

＝表1「エコカー減税」(乗用車) 参照＝

(3) その他所要の措置を講ずる。

〈自動車税〉

(4) 自動車税において講じている燃費性能等の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「自動車税のグリーン化特例」）について、次のとおり適用期限を2年延長する。

＝表3「グリーン化特例」(自動車税) 参照＝

① 自動車税のグリーン化特例（軽課）

平成29年度及び平成30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30年排出ガス規制に適合するもの又は平成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30年排出ガス規制に適合し、かつ、平

成30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又は平成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30%以上燃費性能の良いもの（揮発油又は液化石油ガスを内燃機関の燃料とする自動車に限る。）

(ホ) 平成30年排出ガス規制に適合する乗用車又は平成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30年排出ガス規制に適合し、かつ、平成30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又は平成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（揮発油又は液化石油ガス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2年延長し、平成30年度分及び平成31年度分を特例措置の対象とする。

＝表4「グリーン化特例」(重量車の自動車税) 参照＝

(5) その他所要の措置を講ずる。

〈軽自動車税〉

(6) 軽自動車税において講じている、燃費性能等の優れた軽自動車（新車に限る。）を取得した日の属する年度の翌年度分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（軽課）」）について、次のとおり適用期限を2年延長する。

＝表3「グリーン化特例」(軽自動車税) 参照＝

① 次に掲げる軽自動車について、税率を概ね100分の75軽減する。

イ 電気軽自動車

ロ 天然ガス軽自動車で平成30年排出ガス規制に適合するもの又は平成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%以上窒素酸化物の排出量が少ないもの

② 平成30年排出ガス規制に適合し、かつ、平成30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軽自動車又は平成17年排出ガス規制

表3 グリーン化特例

自動車税				軽自動車税			
	現行	→	2017年4月1日～ 2019年3月31日		現行	→	2017年4月1日～ 2019年3月31日
	2年目		2年目		2年目		2年目
電気自動車等	▲75%	→	▲75%	→	▲75%	→	▲75%
2020年度基準 +30%達成					▲50%		▲50%
+10%達成					▲50%		▲25%
2015年度燃費 +20%達成	▲50%		—		▲25%		—

電気自動車等：電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車、天然ガス自動車、クリーンディーゼル車

電気自動車等：電気自動車、天然ガス自動車

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軽自動車のうち、乗用のものについては平成32年度燃費基準値より30%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。

- ③ 平成30年排出ガス規制に適合し、かつ、平成30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軽自動車又は平成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75%以上窒素酸化物等の排出量が少ない軽自動車のうち、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。

(7) その他所要の措置を講ずる。

〈自動車取得税・自動車税・軽自動車税〉

- (8) 自動車製作者等の不正行為に起因し自動車取得税等の納付不足額が発生した場合の対応について、国税における制度の取扱い等を踏まえ、所要の措置を講ずる。

表4 グリーン化特例(重量車の自動車税)

平成29・30年度	軽減率	※現行制度のまま 2年間延長
EV等※1	▲75%	

※1 EV等とは電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車を指す

【租税特別措置等】

(国税)

[延長・拡充等]

- (11) 車両総重量が12tを超えるバス等（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。）のうち、車線逸脱警報装置（車線からの逸脱に対する安全性の向上を図るための装置をいう。）を装備したものについて平成30年4月30日までの間に新車に係る新規検査を受ける場合には、当該新規検査の際に納付すべき自動車重量税を25%軽減する措置を講ずる。

(地方税)

[新設]

〈自動車取得税〉

- (1) 車両総重量が12tを超えるバス等（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。）のうち、車線逸脱警報装置（車線からの逸脱に対する安全性の向上を図るための装置をいう。）を装備したものについて、当該自動車（新車に限る。）の取得が平成29年4月1日から平成31年3月31日までの間に行われたときに限り、その取得価額から175万円を控除する。

〔延長・拡充等〕

〈自動車取得税〉

- (1) 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2年延長する。
- (2) 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。
- (3) 車両安定性制御装置又は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について、次のとおり、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31年3月31日（車両総重量が8tを超え20t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までに於いて同じ。）に於いては、平成30年10月31日）までの間に行われたときに限り、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20t以下のトラック
- ② 次に掲げる自動車で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。）の取得がイに掲げるトラックに於いては平成30年11月1日から平成31年3月31日までの間に行われたときに限り、ロに掲げるトラックに於いては平成29年4月1日から平成30年10月31日までの間に行われたときに限り、その取得価額から350万円

平成28年12月9日

自動車税制改革フォーラム

「平成29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、自動車ユーザーの視点に立ち、長年にわたり要望活動を続けております。

この度の大綱では、今年度末で期限切れを迎えるエコカー減税・グリーン化特例につきまして、一部対象範囲が見直されることとなったものの、自動車ユーザーの税負担増に一定の歯止めがかけられる形で2年間延長されたことは、評価しております。

また、車体課税の見直しにつきまして、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、登録車と軽自動車との課税のバランスを図る観点から、平成31年度税制改正までに、（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、昨年の大綱より踏み込んだ表現で明記されたことを評価し、今後、政府与党において、大綱の趣旨に沿って具体的な議論が進められ、車体課税の負担軽減が実現することを強く期待しております。

自動車税制改革フォーラムでは、今年も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、イベント会場で自動車ユーザーからクルマの税金に対して率直な意見や感想をパネルに書いていただく新たな取り組みを行い、6日間で870人ものユーザーから税負担軽減などを求める切実な「声」をいただきました。こうした声に応えるべく、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

を控除する。

- イ 車両総重量が8tを超え20t以下のトラック
ロ 車両総重量が20tを超え22t以下のトラック

- 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以下のバス等に於いては、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31年3月31日（車両総重量が8tを超え20t以下のトラックに於いては、平成30年10月31日）までの間に行われたときに限り、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20t以下のトラック
- (4) 被災代替自動車等の取得に係る自動車取得税の非課税措置の適用期限を2年延長する。

平成28年度活動結果を報告・平成29年度活動計画案を審議 「交通安全。アクション」実施予定などを了承



審議に先立ち、警察庁交通企画課の横山警視が「平成28年度上半期における交通事故の主な特徴」について講演

平成28年度第1回 交通安全委員会開催

日 本自動車会議所は平成28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、平成28年度第1回交通安全委員会（委員長＝木場宣行・日本自動車整備振興会連合会専務理事）を開催した。最初に、警察庁交通企画課課長補佐の横山博暁警視より「平成28年度上半期における交通事故の主な特徴」についてご講演をいただいた。その後、交通安全委員会の平成28年度の活動結果報告と平成29年度の活動計画の提案について説明が事務局より行われ、了承された。

1. 平成28年度上半期における交通事故の主な特徴について（講師：警察庁交通企画課課長補佐 横山博暁警視）

【講演要旨】

平成28年上半期（1～6月）、交通死亡事故者数は、1,827人（前年比▲64名）、うち高齢者は997人（同▲9人、構成比54.6%）であった。（図表①）

交通死亡事故の状態別・類型別では、特に自動車乗用中と歩行中が多く、自動車乗用中が666人、歩行中が613人で、自動車乗用中が歩行中を平成21年以来、7年ぶりに上回った。（図表②）

平成18年を100とした状態別死者指数の推移では、自動車乗用中、原付・自動二輪乗用中、自転車乗用中、歩行中いずれも減少傾向にあり、過去10年で約5～7割の水準にまで減少している。特に自動車乗用中は減少率が大い。

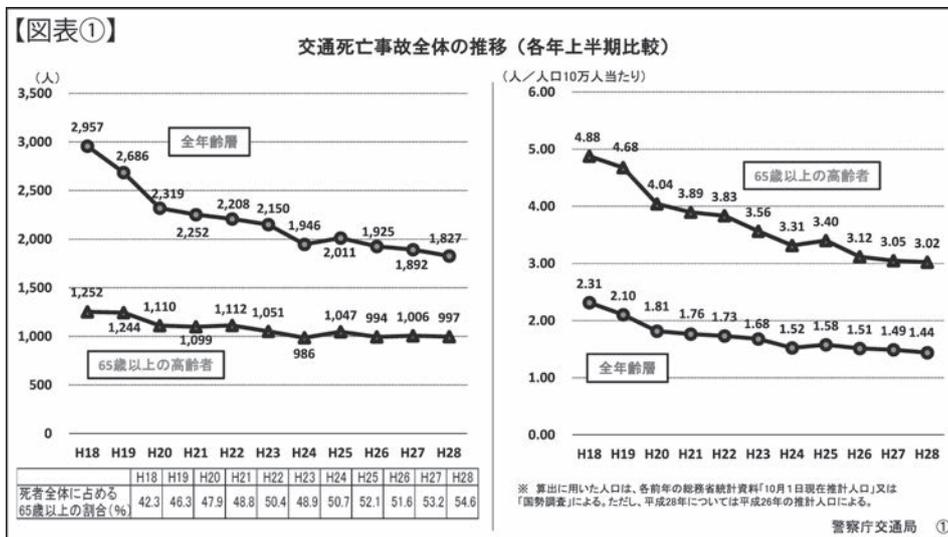
歩行中の年齢別死者数は、全年齢層、高齢者ともに減少傾向であるが、高齢者は概ね年齢層が高いほど人口当たり死者数が多い傾向にある。（図表③）

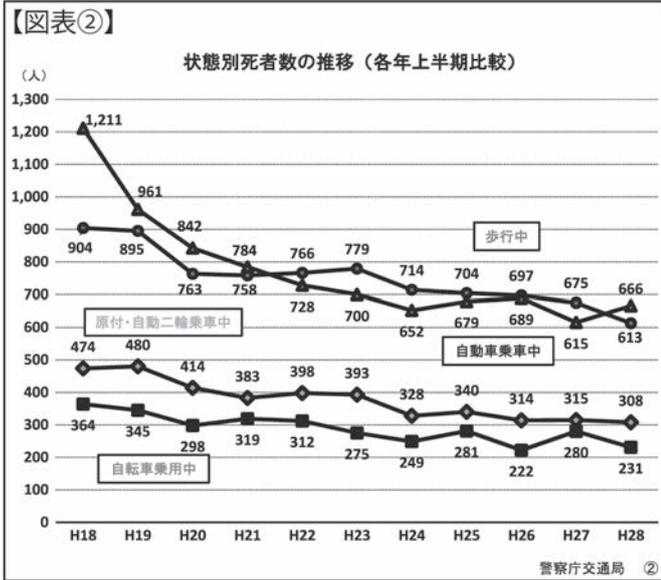
歩行中死者の法令違反状況の推移（第1・第2当事者）では、総数595人のうち法令違反者が367人（全体の62%）で、法令違反は、車両の直前・直後の横断や信号無視等がある。なお歩行中死者は過去10年（上半期）で減少傾向にあり、法令違反率は約6～7割で推移している。（図表④）

自動車乗用中の座席別死者数は、総数666人のうち運転席の死者数は502人で、過去10年において運転席・助手席は減少傾向にあるが、後部座席等は横ばい傾向にある。（図表⑤）

自動車乗用中の死者に占めるシートベルト着用率は、平成23年から平成27年の累計5年間では、52.0%であったのに対し、平成28年上半期の着用率が53.0%で横ばいである。

自転車乗用中の死亡者数は227人で、そのうち法





令違反は174人 (全体の77%) となっており、過去10年 (上半期) で減少傾向にあり、法令違反率は約7割から約8割で推移している。

自転車については、昨年の改正道路交通法で施行された自転車の悪質運転者に対する講習制度や自転車安全利用五則 (注1) の周知徹底等を行っている。

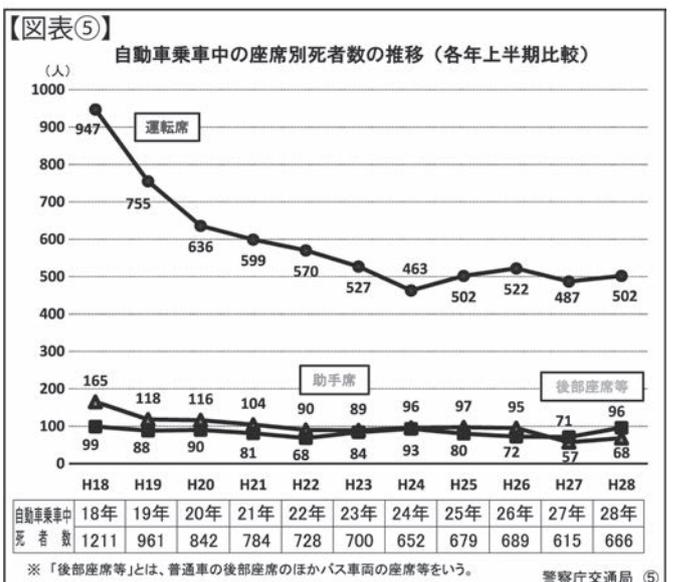
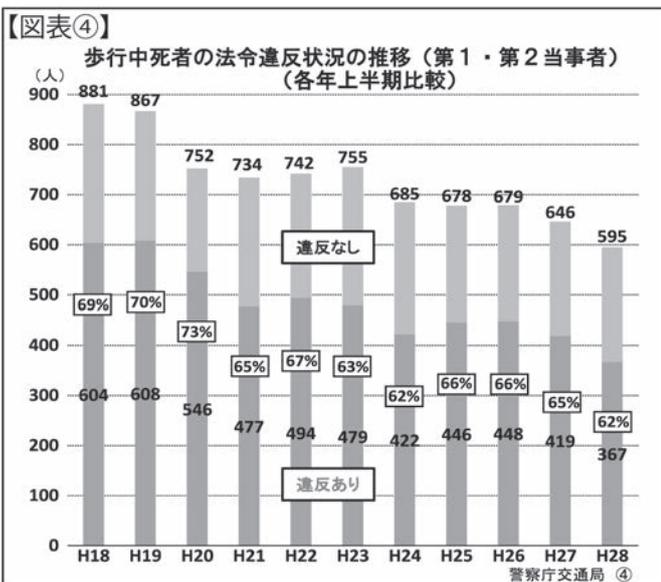
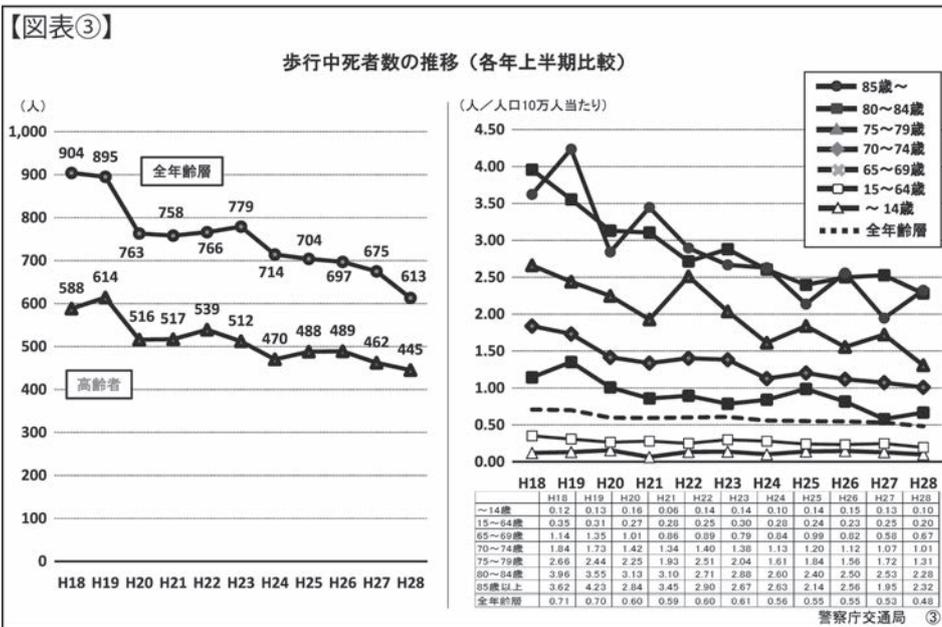
※注1 「自転車安全利用五則」(平成27年6月1日～)

①自転車は、車道が原則、歩道は例外②車道は左側を通行③歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行④安全ルールを守る (飲酒運転・二人乗り・並進の禁止・夜間はライトを点灯・交差点での信号遵守と一時停止・安全確認) ⑤子どもはヘルメットを着用

平成29年3月12日に施行される改正道路交通法は、改正前は3年に1度の免許証の更新のときだけ受けることとされていた認知機能検査について、一定の違反行為 (信号無視・通行区分違反・一時不停止等) があれば、3年を待たずに、

臨時認知機能検査を受けることになる。すなわち75歳以上の運転者が、認知機能が低下したときに起こしやすい違反行為をしたときは、新設される臨時認知機能検査を受けなければならない。

また、臨時認知機能検査を受け、認知機能の低下が運転に影響するおそれがあると判断された高齢者は、新設される臨時高齢者講習を受けな



自賠責審議会への対応を議論

自賠審に対する保険委員会の意見案を審議

審議に先立ち、日本損害保険協会の三村課長が「最近の自動車盗難の概況」について説明

第2回 保険委員会開催

議事進行の前に挨拶をする秋田委員長（奥のテーブル左から2人目）。秋田委員長の右が三村課長

日 本自動車会議所は平成28年12月19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28年度第2回保険委員会（委員長＝秋田進・日本通運取締役執行役員）を開催した。

まず、国交省の自動運転における損害賠償責任に関する研究会について事務局より説明を行った後、日本損害保険協会損害サービス業務部自動車グループ担当課長の三村雅彦氏から「最近の自動車盗難の概況」についての説明を受けた。

次に、事務局より平成29年1月12日および19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は、平成29年度が返済実現の鍵を握る勝負の年」などとする意見案が出席委員一致で了承された。

1. 国交省「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」について

事務局から以下の通り説明を行い、質疑応答を行った。

【説明概要】

(1) 研究会概要

国交省は、自動運転車が事故を起こした場合の損

害賠償責任のあり方について検討するため、平成28年11月に当研究会を設置。従来の交通事故では基本的にドライバーに損害賠償責任が生じるが、今後普及が期待される自動運転においてはシステムの欠陥・障害による事故が想定され、事故原因・責任関係の複雑化が予想される。

このため、事故時の責任関係について自賠責の制度面での必要な取り組みを検討するため当研究会が立ち上げられた。

昨年11月の第1回研究会では、今後議論予定として以下の論点が提起された。

- ①自動運転レベル4では運転システムが運行支配をするが、運転システムを運行供用者と捉えられるのか
- ②所有者等が運転しない自動運転は、運行と認められるか
- ③自動運転で所有者が事故にあった場合、所有者が他人と認められる場合はあるのか
- ④自動運転時自動車の運行に関し注意を怠らなかったこととどの程度注意義務が課せられるのか
- ⑤システムの欠陥やサイバー攻撃による自動運転事故の場合、自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったこととはどの範囲をいうのか

(2) 研究会スケジュール

本研究会は第2回を平成29年1月、第3回を同3月に開催し、とりまとめを行う予定。

2. 最近の自動車盗難の概況について

日本損害保険協会の三村担当課長より以下の通り説明を受けた。

【説明概要】

(1) 依然として高い水準の自動車盗難件数

2004年に5万8,737件の認知件数であった自動車盗難は、2010年まで一貫して減少、2011年一旦増加し2万5,244件となったがここ最近では2年連続減少し、2015年は1万3,821件、2016年1～11月は1万0,841件となり、このままいけば過去最低水準となる見込み。

(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）

- ・2014年：愛知(2,724)、大阪(2,184)、千葉(1,846)、茨城、神奈川、埼玉、栃木、兵庫、三重、福岡
- ・2015年：愛知(2,205)、茨城(2,107)、大阪(1,747)、千葉、埼玉、神奈川、栃木、兵庫、東京、三重

(3) 今後の対策・課題

- ・被害が多い都道府県での啓発活動など、警察との一層の連携強化
- ・ポスター・チラシ・ホームページを活用した広報

キャンペーンの継続実施

- ・イモビライザーの標準化
- ・イモビカッター（イモビライザーを無効化する機器）等の規制
- ・ヤード対策（周囲を高い壁で囲ったヤードでの盗難車解体の阻止）
- ・通関手続き厳格化等の不正輸出対策強化

3. 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

事務局より、1月12日開催の自賠審の議題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28年度実績見込、平成29年度見通し）

→予定損害率との乖離率が大きいことから、料率引き下げが了承される見通し。

（具体的料率は同月19日開催の自賠審で審議予定）

(2) 報告事項：運用益の用途（国交省、損保協会、JA共済）

続いて、秋田委員長が自賠審で陳述する保険委員会意見（案）について、事務局より説明の後審議が行われ、出席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》

今回提案された保険料率の引き下げについて異論はありませんが、従来より繰り返されてきた保険料の値上げや消費税アップなどで自動車ユーザーの負担感は増大しています。さらに平成31年10月には2%の消費税引き上げが予定されており、自賠責保険についても大きな負担を背負う自動車ユーザーが真に納得する環境整備が必要です。

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」の問題が未解決のままです。

約定上の返済期限は平成30年度末ですが、今回で4回目となる期限が刻々と近づいてきてい

るにもかかわらず、依然として何の措置も取られておりません。

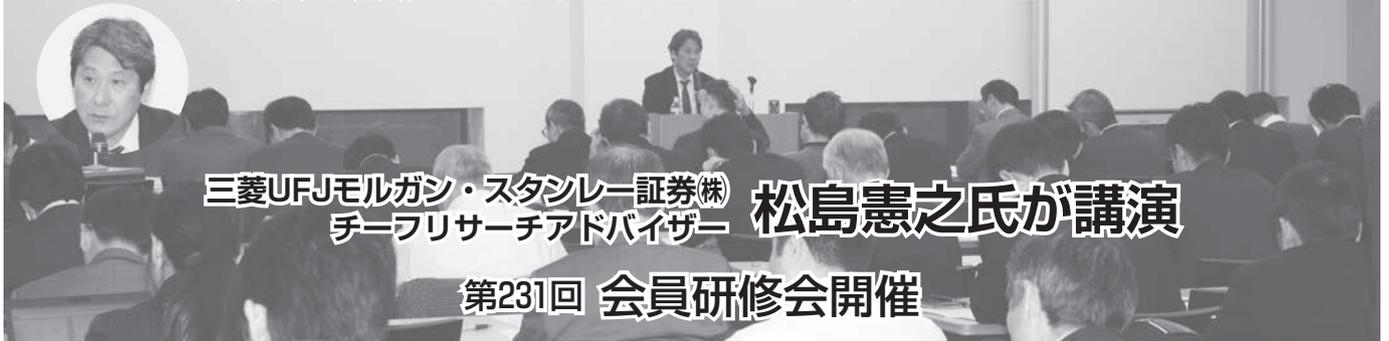
万が一、今回も覚書が書き換えられ返済期限が先送りになるようなことになれば、次の返済機会など全く見通せず、国民の自賠責保険制度への信頼は大きく失墜し、取り返しのつかないことになることと危惧します。

この認識に立ち、今日この場にいる国交省および当審議会の委員の方々が中心となって、関係先を巻き込み、大きな力となして期限内の確実な返済を是非とも実現したいと思います。

平成30年度予算を編成する平成29年度、つまり今年が返済実現の鍵を握る勝負の年です。

自動車産業に迫る100年ぶりの大変革

～新技術潮流と自動車各社の生き残り戦略を探る～



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231回 会員研修会開催

日 本自動車会議所は平成28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231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「自動車産業に迫る100年ぶりの大変革～新技術潮流と自動車各社の生き残り戦略を探る～」をテーマに講演した。松島氏は「非連続イノベーション」をキーワードに、自動車業界が直面している100年に1度の大変革の現場を紹介しながら、生き残り戦略や今後の見通しなどを展望した。参加者は約95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】

◇EV化で消えていく従来の技術ノウハウ

ガソリンとディーゼルのエンジン時代から電気自動車(EV)の時代へのシフトが始まっているが、この動きが海外の自動車メーカーを中心にかなり加速してきているというのが、昨年から今年にかけての大きな動向だ。ボディが鉄製でガソリンまたはディーゼルエンジンのクルマを人が運転する。これが100年間続いたのだが、これからは炭素繊維などの新素材を使った軽量なボディのEVが自動で走行するという時代が変わっていく。従来の延長線上の技術ではキャッチアップできない非連続イノベーションの流れが、今は小さな“川”のように流れているが、5年後、10年後には“大河”となり、従来の技術を上回っているような時代になっているのではないか。

非連続イノベーションによる新たな技術で造られ

るクルマは、自動車メーカーの持っているノウハウの延長線上では造れない。逆に、そういうクルマが主流になったとき、従来のノウハウが喪失される恐れもある。

例えば、樹脂系のボディになると想定すると、まずプレス機が射出成型機に代わり、巨大な車種成形機ができる可能性がある。素材が鉄ではないので溶接が必要なくなり、接着という新たな技術領域に入っていく必要が出てくるだろう。しかも、ここは自動車になじみのない化学の世界。塗装についても、樹脂は錆びることがないので防錆は不要だ。素材に最初から色がついている可能性もあり、また簡単なシール塗装で対応できるかもしれない。組み立てにしても、EVならば、バッテリー、モーター、インバーターなどの簡単な構成モジュールを装着するだけで出来上がる構造になっていくだろう。

このように、プレス、溶接、塗装、組み立て、エンジン、トランスミッションなど、自動車メーカーが有する多様なノウハウがいきなり失われてしまう。これが2030年以降の自動車メーカーの姿である。

連続イノベーションの世界では、こうしたノウハウは自動車メーカーが持っていたので、自動車メーカーが「主」であり続けることができた。しかし、EVや自動走行、新素材などの新技術のノウハウが自動車メーカーに十分あるのかというとなく、サプライヤーのほうに鍵となる技術を持っている場合がある。サプライヤーも「主」になりえる可能性があり、独口パート・ボッシュ社に代表されるように、逆支配体制を築くような動きも出てきている。だからこそ、自動車メーカー、部品メーカーには非連続イノベーションに対応した技術の急進化が求められてい

るのである。

とはいえ、連続イノベーションによる従来のクルマ造りがなくなるのかというと、そうではない。潜在的な需要が高いアジア、中南米、これからテイクオフするアフリカなどでは電力が十分に供給されておらず、自動走行に適した道路交通網も整備されていないため、こうした新興国ではガソリン車やディーゼル車などの連続イノベーションの世界はまだまだ通用する。

◇新たなバッテリー開発が不可欠なEVの時代

EVがこれからどんどん普及していく背景には、米カリフォルニア州のZEV (Zero Emission Vehicle) 規制など主要市場におけるクリーンエネルギー車の普及促進政策がある。日米欧主要メーカーの販売計画を見ると、2019~2020年にかけて各社が新モデルを次々に投入する予定となっており、EVは生き残りに絶対必要な製品になってきている。

加速性や静粛性などをみても、EVはガソリン車を超えるような性能を持っているが、航続距離はかなわない。エネルギー密度の限界があるので、リチウムイオン電池では本当のEVは造れないと考えている。また、リチウムは市況品で埋蔵地域も偏在しており、需給により価格が大幅に変動する懸念もある。近い将来、リチウムが大量にEVに使われたら価格は上がり、EVのコストが上昇する。供給が安定した資源によるバッテリー開発が絶対必要だ。エネルギー密度が現在の5倍で価格が同等な新世代バッテリーが開発されたら、あっという間にEV化が進むだろう。

ただ、EV化によって不要となる部品に依存している部品メーカーはまだ多い。エンジン依存度が9割を超える部品メーカーもあるが、EVの時代に入ってもエンジンはなくなる。先ほど述べたように、新興国で今まで以上にクルマを造って売らなければならないからだ。ただし、日本以外でエンジンを載せたクルマのビジネスが多くなるはずなので、少なくとも生産拠点はタイやインドなどのアジアを中心に、そしてゆくゆくはアフリカなどに構える必要がある。

一方、資源のない日本が水素社会にシフトすることを想定して造られた燃料電池自動車 (FCV) は普及に時間がかかるだろう。この理想は正しいのだが、水素供給インフラに強烈にコストが掛かるとい

う最大の問題がクリアできる見通しが立っていない。分子が非常に小さい水素は鉄製のボンベに入れても漏れてしまうため、圧縮した気体で積むなら新素材でグルグル巻きにして漏れないような高圧水素ボンベを量産する必要がある。水素を保存する方法はいくつかあるが、液化水素の場合も容器をいかに安いコストで造り、安全に運搬・保存するのか、というのも課題だ。

究極のエコエネルギーと言われる水素は、お金を掛けたり化石燃料を使ったりして製造してはいけない。太陽エネルギーをうまく使って、水を電気分解して水素を生み出す。こうした“タダ採り”の方法で製造できるようになれば、水素社会が一挙に進んでいく可能性はある。日本の国策として、2030~2040年に実現するような考え方で進めていけばいいのではないかな。

◇2020年までに画期的な自動走行車を次々に投入

非連続イノベーションの代表事例が自動走行である。高速道路での自動走行はみんなが一方方向に走り、レーンの変更や出入口からのクルマの流入があるくらいだ。歩行者がいたり、信号のある交差点を通ったりと、障害となるものが多い一般道に比べると難易度はそれほど高くはない。ある程度、スムーズに進行していくのではないかな。安全性がしっかりと担保され、リコールを起こさないという自信があるのなら、早く実用化したほうが企業ブランド力も高まり経営には大きく貢献する。

しかし、逆に自社の自動走行車で死亡事故が起きた場合は、ブランドが崩壊してしまう。実用化には相当な覚悟が必要だが、慎重な中であって、ある程度確信が持てたら前倒して技術を展開していくというのが、現在のドイツ流の戦略である。自動走行車も2020年までに各社が投入してくるため、東京オリンピック・パラリンピックが開催される2020年は、大変画期的なレベルのクルマが出てくる年になるだろう。それゆえ、その前年に開催される東京モーターショーは、世界の自動車メーカーの技術を競う前哨戦の場となると思う。

自動走行はスタンド・アローンでやれる技術ではなく、ハードウェアは自動車メーカー、プラットフォームはシステムインテグレーター、ネットワークは通信会社が担い、現在、陣取り合戦がスタートしたばかりだ。今後、通信はクルマの核となってくる

世界新車販売予想

'000 / CY	2010	2013	2014	2015	2016E	2017E	2020E	2035E	14/15	15/16	16/17	17/20	20/35
	E						E	E	YoY (%)				
North America	14,295	18,867	19,990	21,071	21,100	20,500	20,400	23,400	5.4	0.1	-2.8	-0.2	0.9
(USA, light vehicle)	11,589	15,600	16,522	17,471	17,500	17,000	17,000	20,000	5.7	0.2	-2.9	0.0	1.1
South America	5,163	5,914	5,301	4,700	4,000	3,800	4,700	7,000	-11.3	-14.9	-5.0	7.3	2.7
(Brazil)	3,515	3,767	3,498	2,569	2,000	1,800	2,200	3,500	-26.6	-22.1	-10.0	6.9	3.1
Western Europe	14,692	13,191	13,868	15,156	16,100	16,300	16,000	16,000	9.3	6.2	1.2	-0.6	0.0
Eastern Europe	4,087	5,145	4,720	4,150	3,900	4,000	4,800	5,500	-12.1	-6.0	2.6	6.3	0.9
Asia Pacific	31,841	37,797	39,241	39,882	42,946	42,855	49,200	56,550	1.6	7.7	-0.2	4.7	0.9
(Japan)	4,956	5,376	5,563	5,047	4,946	5,125	5,200	4,500	-9.3	-2.0	3.6	0.5	-1.0
(China)	18,062	21,984	23,492	24,598	27,600	27,000	31,800	36,000	4.7	12.2	-2.2	5.6	0.8
(Thailand)	800	1,331	882	800	730	780	900	1,200	-9.3	-8.7	6.8	4.9	1.9
(Indonesia)	765	1,230	1,208	1,013	1,070	1,150	1,300	1,850	-16.1	5.6	7.5	4.2	2.4
(India)	3,040	3,242	3,177	3,425	3,600	3,800	4,500	7,000	7.8	5.1	5.6	5.8	3.0
Africa	1,136	1,454	1,469	1,500	1,400	1,400	1,700	5,000	2.1	-6.7	0.0	6.7	7.5
Middle East	2,880	2,578	3,078	3,200	3,050	3,000	3,300	3,500	4.0	-4.7	-1.6	3.2	0.4
Total	73,848	84,947	87,667	89,660	92,496	91,855	100,100	116,950	2.3	3.2	-0.7	2.9	1.0
		CAGR 4.0%			CAGR 2.2%								
HEV/PHEV/EV	953	1,974	2,093	2,163	2,550	2,850	4,800	70,170	3.3	17.9	11.8	19.0	19.6
(HEV)	945	1,760	1,770	1,612	1,900	2,100	3,500	58,475	-8.9	17.9	10.5	18.6	20.6
(PHEV/EV)	8	214	323	551	650	750	1,300	11,695	70.5	18.0	15.4	20.1	15.8
構成比 (%)													
HEV/PHEV/EV	1.3	2.3	2.4	2.4	2.8	3.1	4.8	60.0	-	-	-	-	-
(HEV)	1.3	2.1	2.0	1.8	2.1	2.3	3.5	50.0	-	-	-	-	-
(PHEV/EV)	0.0	0.3	0.4	0.6	0.7	0.8	1.3	10.0	-	-	-	-	-
自動ブレーキ	-	-	-	-	-	-	61	94	-	-	-	-	-
レベル2 (ACC + LKA)	-	-	-	-	-	-	43	66	-	-	-	-	-
レベル2 (自動レーン変更)	-	-	-	-	-	-	30	46	-	-	-	-	-
レベル2 (準オートパイロット)	-	-	-	-	-	-	1	25	-	-	-	-	-
レベル3 (セカンドタスク可)	-	-	-	-	-	-	0	1	-	-	-	-	-
レベル4 (完全自動運転)	-	-	-	-	-	-	0	0.1	-	-	-	-	-
地域限定・無人自動走行サービス	-	-	-	-	-	-	寡少	ニッチ市場に	-	-	-	-	-
トラック隊列走行	-	-	-	-	-	-	0	実用化が加速	-	-	-	-	-

出所：MUMSS作成

の販売台数をキープしているが、2020年ごろをピークに減っていき、2035年は450万台レベルになると予想している。自動走行による保有形態の変化を考えると、われわれが予想している以上にクルマが売れなくなる可能性もあるのではないかと。

ただ、その前に、新技術開発の速度が速まることによる「技術の陳腐化」の速度も速まり、新たなビジネスチャンスも生まれてくるかもしれない。自動車の世

のため、こうした提携によるコネクテッドカーへの取り組みもますます重要になってくる。

そして将来、完全自動走行のクルマが普及した場合に何が起こるのか。例えば、予約しておいたクルマが朝の7時にマンションの前に来ていて、それに乗って仕事に出かける。夕方6時には乗り捨てて帰るということもできるので、クルマを保有する必要がなくなる。つまり保有形態が大きく変わってくる。自動車販売会社がどうやって生き残っていくのか、将来、非常に大きな課題となってくるだろう。こういうことを今から考えておかないと間に合わない時代に入っており、国家政策としても真剣に考えていくような動きが必要ではないか。

◇販売ポテンシャルが高い新興国と米国

新興国を中心に、これから相当の台数のクルマが売れていくと予想=表「世界新車販売予想」=している。2020年のEVや自動走行車の予想が弱気ではないかとする向きもあるかもしれないが、やや慎重に予想した。

自動車メーカーがこれから変わっていかなくてはならない中で、一番クルマが売れているのが米国だ。景気も好調でヒスパニック系の人口流入もあり、1,750万台レベルがノーマル化していくと思う。2,000万台という大台を超えてもおかしくないポテンシャルを持っている。

一方、日本は人口が減っていくため、販売台数が大きく増えることはまずない。現在、500万台ほど

界では、今は10年前のクルマに乗っていてもあまり古さを感じないが、10年前の携帯電話を使っていたら相当古い印象を周囲に与えるだろう。これから、クルマでもこうしたことが起きてくる。

EVはバッテリーの進化に伴い、自動走行はレベル3への移行にかけて、どんどん新しい技術が出てくる。このため、クルマの代替速度もかなり速くなり、2020年前後から10年間は新車販売で稼ぎまわることができるチャンスが出てくる。そこで稼いだキャッシュを、クルマの保有形態が変化する際のビジネスに活用していただきたい。

◇最後に

米連邦準備理事会 (FRB) は12月中旬、FF金利の誘導目標を0.25%引き上げることを決定した。しかも、2017年は利上げを3回も行うと言っている。「トランプ効果ですでにいいところまで来ている」との見方をする人もいるが、米経済は好調で、久しぶりに金利が上昇するという新しい局面に入ったと見ている。低金利でデフレの時代が長かったため、失業率が大幅に低下して雇用がひっ迫する経済への復活とその後の金利上昇による局面変化にギアチェンジする必要があるのが2017年だ。来年は、モノの見方や経済の見方も変えなくてはいけないし、株式に対する評価も変えなくてはいけない。日経平均株価が2万円を突破し、2万5,000円に向かって上昇する大きな重大な局面変化に来ているのではないかと、そういう目で今の局面を見ていただきたい。

注意報発令が大幅減少

昨年夏の光化学スモッグ発生状況

東京都まとめ

東 京都はこのほど、平成28年夏季(4月～10月)における光化学スモッグの発生状況をまとめ、発表した。それによると、光化学スモッグ注意報の発令日数は5日で、過去10年間の平均発令日数13.3日を大きく下回った。また、光化学スモッグによると思われる健康被害の届出者はゼロだった。

光化学スモッグは自動車や工場などから排出される窒素酸化物、揮発性有機化合物(VOC)が夏の太陽の強い紫外線により光化学反応を起こして発生する。東京都は光化学スモッグ注意報発令ゼロを目指し、これら原因物質の排出抑制対策に取り組んでいる。
〔東京都自動車会議所〕



創 立50周年を迎えた富山県自動車会議所は、特別事業の地域貢献活動の一環として、県内の小学生を対象に「みらいのクルマ」絵画コンペティションを企画・開催した。富山県、富山県警察本部、北陸信越運輸局富山運輸支局の後援のもと、県広報誌「県広報とやま」を利用して県内一円に特別活動の周知を行い、「安全と環境に優れ、自由と楽しさに乗せて走る『みらいのクルマ』」を募集テーマとし、自由な発想で描く絵画を広く募集した。独創性豊かな、ファンタジーあふれる、たくさんの素晴らしい作品の応募があり、提出作品は11月8日に開催された、当会議所の桑名会長、富山県自動車販売店協会の黒澤会長、富山県自動車整備振興会の池田会長、美術教師、関係行政機関の長などで構成される

「審査会」において、厳正なる審査のうえ、最優秀作品計3名、優秀作品計6名を決定した。

12月17日に開催した「授賞式」＝写真＝には、受賞者全員が出席し、受賞者のご家族・ご兄弟も多く出席され、華やかな中にも暖かみのある式典となった。最優秀作品の受賞者には、作品を最新3Dカラープリンタで造形化したフィギュアが賞状と共に贈呈され、優秀作品6名には、副賞の図書カードが賞状と共に贈呈された。

受賞者から、「この絵画コンペティションに参加して良かった。自分の描いた絵が3Dフィギュアになってうれしい」といった声が聞こえた。

この特別事業において提出された作品の特色として、地球・宇宙規模の環境保護と自分たちの生活に関係づける作品が多かったように思われる。そして、子供たちは募集テーマ以上に「みらいのクルマ」について想像を張り巡らせ、とても楽しんで描いたことが、作品から伝わった。次世代を担う子供たちに、「くるま」といったものが「未来」に向けてどうなるべきか、どうなってほしいかを考えてもらう、いい機会となった。

当所では今後、入賞した作品やアイデア・発想について、安全で環境にやさしい車社会に向けての事業活動に活用していくことにしている。

(入賞作品・3Dフィギュアは、当会議所ホームページにて公開中)

討 報

神姫バス会長
日本バス協会会長
日本自動車会議所副会長



上杉 雅彦氏が逝去

神姫バス会長で、日本バス協会会長、日本自動車会議所副会長の上杉雅彦氏が平成28年12月10日、逝去された。73歳だった。

上杉氏は昭和41年3月、神姫自動車(現神姫バス＝昭和47年商号変更)に入社。平成3年6月取締役、同4年6月常務取締役、同9年6月専務取締役を経て、同12年6月代表取締役社長に就任、同25年6月から代表取締役会長を務められていた。同27年6月に日本バス協会会長、同28年6月に当会議所副会長に就任され、業界活動に尽力されていた。

大門 ペソ 倶楽部

Vol. 8

自動車官僚たちの本音

日刊自動車新聞社 編集局記者 畑野 旬

政府機関が集まる霞が関。一般の人には馴染みがないのは当然だが、工作上、霞が関界隈を長年、ウロウロしていると酒席などで彼らの本音を聞ける時もある。

「光ビーコンとは別の選択肢もあった」と明かすのは警察官僚。ビーコンとは、交通情報を車両に流す路側の受信器のこと。建設省（当時）の電波ビーコンに対して警察庁は光方式を採用したが、電波範囲の狭い光方式は車線の数だけビーコンを設置する必要があり、更新費が重荷だという。「我々は（車両側からの）アップリンク情報がほしいんだけど、国民には国が情報を集めることへのアレルギーもあるでしょ。だから（発進支援や円滑な交差点通過に役立つ）信号灯情報などはその“お礼”なんだ」とも説明してくれた。

ETCの深夜割引がスタートした頃、利用率が伸びていると旧建設官僚を褒めたら、意外にも彼は悩ましそうな顔をした。「運転手の方は深夜しか高速道路を使わせてもらえなくなるのだろうか。彼らだって家に帰りたいはず。我々のしたことは労働環境の悪化につながるのだろうか」。意表を突かれ、戸惑いながらも「役人はそこまで

考えるのか」と感動した覚えがある。

「結局、シートベルトが最強の安全装置なんですよ」と取材に行くたびに強調するのは旧運輸官僚。自動車技術行政に精通し、先進安全自動車（ASV）を引っ張る立場としては意外な発言だが、それだけに説得力がある。

リチウムイオン電池開発に携わった経産官僚は、国家プロジェクト参加者の顔ぶれを眺めながら「皆さん、本当に本気でやっているんですか？」という疑問が膨らんできたという。「国家プロジェクトより、個人の“本気度”が産業や国の力につながるという思いが強くなっていった。だってソニーやホンダの創業者もそうじゃないですか」。彼は結局、退官してEVベンチャーに転じた。

普段は感情をほとんど表に出さず、会議や会見などでも言質をとられまいと必要最低限のことしか口にしない官僚たちも多い。ただ、それは彼らが工作上、知らずしらずのうちに身につけた防衛本能とでも言うべきものだ。

そんな霞が関にも、遅ればせながら生産性向上や労働環境改善の風が吹き始めた。国会待機をはじめとする前近代的で非生産的な仕事から解放されれば、政策論議や業界との意思疎通に割く時間が増え、彼らの本音ももっと聞けるに違いない。

日本自動車会議所会員（平成29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
- 日産自動車販売協会
- U D トラックス販売協会
- 日野自動車販売店協会
- 三菱自動車販売協会
- 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
- 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 全国自動車標板協議会
- 一般財団法人 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
- 一般財団法人 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捌り協議会
- 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 日本自動車機器器具工業会
- 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
- 特定非営利活動法人 ITS Japan
- 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 若手県自動車会議所

- 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81、推薦会員3）