

北海道自家用新聞

発行所

北海道自家用自動車協会連合会
編集兼発行人 辻 澤 英 隆
札幌市東区北三〇東一(郵便番号 060-0000)
電話 (011) 721-4578

ジャパンモビリティショー2025

過去最多の480社超が出展

日本自動車工業会(自工会、片山正則会長)は、東京ビッグサイト(東京都江東区)で10月29日から開催する「ジャパンモビリティショー(JMS)2025」の詳細を発表した。9月10日時点の出展社数は前回(2023年秋、475社)を上回る480社超となり、過去最多となる見通し。輸送・入車(二輪車と商用車、スタートアップを含む)は8ブランドと倍増する。入場チケットは同日から発売。前売り2700円、当日3千円(ともに消費税込み)と前回から据え置いた。

オンラインで開かれた説明会で、モビリティショー委員会の員原典也委員長(ホンダ取締役代表執行役副社長)は「子どもから大人まで幅広い方々にモビリティそのものを体験してもらえ、プログラムとなっている。今回は『過去』『現在』『未来』と、古いクルマも含めて展示し、それに直(じか)に触れてもらえる機会もある。すべての人にモビリティの楽しさ、思いを感じてもらいたいファンになってほしい」と語った。前回はモビリティの「未来」に焦点を当てたが、今回はこれに加えてモビリティの「カルチャー」をテーマとして旧車を30台ほど展示し、クルマファンも楽しめる内容とする。モビリティの未来を体感できる企画「トキオフォーチャーターツアー2035」には160社以上が参画する。モビリティの進化によって大きく変化する10年後の街を体感できるという。

Japan Mobility Show 2025

スタートアップの育成を狙う「スタートアップフォーチャーターファクトリー」では、スタートアップや大学など120社以上がブース出展する。「ピッチコンテスト&アワード」では予選を通過した30社が参加するほか、前回「グランプリ」に選ばれた企業が2年間の成果を発表する。前回、好評だったトークイベントとする。自動料金収受システム(ETC)ゲートや踏切も設置し、28年10月には遠隔監視室の稼働も始める予定だ。

いすゞが自動運転専用テストコース

むかわ町に新設

いすゞ自動車は、いすゞ北海道試験場(北海道むかわ町)内に自動運転専用テストコースを新設すると発表した。約74億円を投じ、2027年9月の本格稼働を予定する。技術開発の拠点とするほか、自動運転サービスの安全基準や試験方法などルールづくりにも役立てる構想だ。サプライヤーやスタートアップなどにも開放する。



自動運転専用テストコースを構えるのは国内商用車メーカーでは初めて。約19万平方メートルの敷地に、市街地や高速道路を再現した環境を作る。先進運転支援システム(ADAS)、路車間通信(V2X)の検証も可能

リティの楽しさ、思いを感じてもらいたいファンになってほしい」と語った。前回はモビリティの「未来」に焦点を当てたが、今回はこれに加えてモビリティの「カルチャー」をテーマとして旧車を30台ほど展示し、クルマファンも楽しめる内容とする。モビリティの未来を体感できる企画「トキオフォーチャーターツアー2035」には160社以上が参画する。モビリティの進化によって大きく変化する10年後の街を体感できるという。

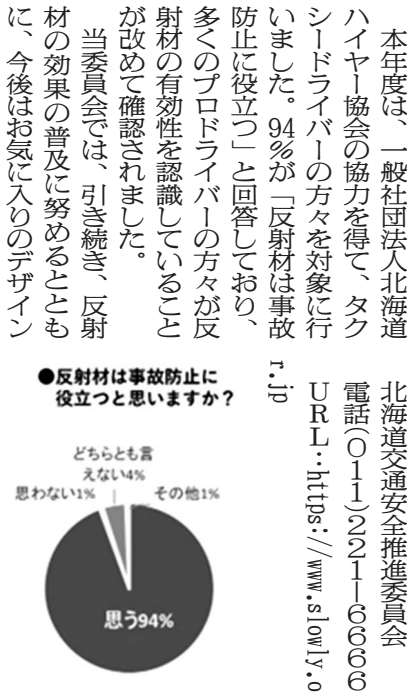
スタートアップの育成を狙う「スタートアップフォーチャーターファクトリー」では、スタートアップや大学など120社以上がブース出展する。「ピッチコンテスト&アワード」では予選を通過した30社が参加するほか、前回「グランプリ」に選ばれた企業が2年間の成果を発表する。前回、好評だったトークイベントとする。自動料金収受システム(ETC)ゲートや踏切も設置し、28年10月には遠隔監視室の稼働も始める予定だ。

いすゞは27年度に自動運転「レベル4」(特定条件下での完全自動運転)の車両の事業化を計画している。公道で発生する複雑な交通状況を専用コースで再現してデータを集め、人工知能(AI)を活用しながら状況認識や判断の精度向上を目指す。隣接地には試験研究棟を設ける。他社にも開放することで、オープンイノベーション拠点とする考えだ。26年夏に、一部コースの使用開始を計画している。

北海道交通安全推進委員会からのお知らせ

夜光反射材をもっと普及させるために

北海道交通安全推進委員会では、夜光反射材の着用促進を図るため、令和4年度から対象を変えながら、「夜光反射材に関する意識調査」を行っています。本年度は、一般社団法人北海道ハイヤー協会の協力を得て、タクシードライバーの方を対象に行いました。94%が「反射材は事故防止に役立つ」と回答しており、多くのプロドライバーの方が反射材の有効性を認識していることが改めて確認されました。当委員会では、引き続き、反射材の効果の普及に努めるとともに、今後はお気に入りのデザイン



進化する自動運転「レベル2」

ホンダなど狙うは一般道での実用化

自動運転「レベル2」(高度な運転支援)が進化している。あくまで高度運転支援システム(ADAS)であり、ドライバーの周囲監視が前提だが、高速道路での「ハンズオフ(手放し)」のほか、ナビゲーションシステムとの連動で分合流するなど、運転の負担を減らす機能が充実しつつある。ホンダや日産自動車は次世代ADASで狙うのが一般道でのレベル2だ。対向車や自車がいない自動専用道とはケタ違いの検知精度や演算能力が求められるが、コンピューターの性能も向上しており、燃費の良さに次いで新車の新たな競争領域になりそうだ。



ホンダは、5月に国内導入したADAS「ホンダセンシング360+」(サンロクマルプラス)で、高速道路や自動車専用道路でのハンズオフ機能を量産車として初めて採用。ハンズオフ機能の実用化は国内勢でも後発だが、より高速域でも使える上、悪天候やトンネル内などでも作動するロバスト(冗長)性の高さが特徴だ。2021年に世界で初めて「レベル3」(条件付き自動運転)車を出した日産の「プロパイロット2.0」、スバルの「ア

ライバーがステアリングに手を添えた「ハンズオン」状態でシステムがこなす「レコメンド型車線変更支援機能」を360+に初搭載した。車線変更はシステムの「提案」に対してドライバーが「承認」するためのスイッチ操作が必要だが、目的地まで自動で走る「ナビゲート・オン・オートパイロット(NOA)」に近い機能を実現した。

ホンダは、27年に投入する次世代ADAS「NOA機能」を一般道まで広げる方針だ。レベル2としてドライバーの周辺監視が前提だが、目的地までの全経路をシステムによる自動操作で行う。

「認知」「判断」「操作」を人工知能(AI)が担う「エンド・ツー・エンド(E2E)」技術の普及もADASの高機能化を後押しする。日産も導入時期は明かしていないが、AIを活用して一般道を走行し続ける「ドアドード」を構想する。マツダもE2Eの実装に向けて他社との協業を模索する。

E2Eをめぐるのは、米テスラや中国の新興メーカーが先行する。後発となる日本メーカーは、従来のADASに用いていたアルゴリズム(計算手順)による「ルールベース」のノウハウを融合させ、車両制御の説明責任を一部で果たしつつ、安全かつスムーズに車両を動かす技術で巻き返すことになりそうだ。

くるまのコンピュータ点検してますか？



これらの装置は、令和3年10月から、1年毎の「OBD点検」が義務付けられています。*

*大型特殊自動車、故障引自動車及び二輪自動車は対象外

OBD点検の概要

「スキャンツール」をOBDポートに接続し、「OBD」が記録している、各種装置の故障の有無や作動状況(故障コード)を読み出します。これにより、装置が正常に作動しているかを確認することを、「OBD点検」と呼んでいます。

「車載式故障診断装置(OBD)」とは...
車両に搭載されたコンピュータにより制御される各種装置の状態を監視するとともに、故障の有無を自己診断し記録する装置。

「スキャンツール」は...
OBDに記録される各種装置の故障の有無・作動状況を読み出し、安全に走行できる状態であることを確認する装置。

大阪・関西万博 まもなく閉幕

モビリティが「移動」支える社会インフラとして再認識

4月に開幕した「大阪・関西万博」。史上最多となる158カ国・地域と7国際機関が参加し、「いのち輝く未来社会のデザイン」をテーマに、世界各国が多様な文化や技術などを紹介した万博が、まもなく閉幕する。空飛ぶクルマのデモ飛行やパーソナルモビリティの実装など、近未来のモビリティ社会がいち早く体感された万博。そのレガシー（遺産）をどう受け継ぐかが今後の課題になりそうだ。

今回、目玉の一つになったのは「空飛ぶクルマ」。残念ながら、来場者らを乗せての運行は実現しなかったが、デモ飛行が実施され、近未来のモビリティ社会を体感できる場として注目を集めた。関連のパビリオンなどもぎわった。

自動運転関連の取り組みも見られた。自動運転シャトルバスが「レベル2（高度な運転支援）」での運行

に発売。年間販売500台を目指す。新しいモビリティの在り方は、路上だけではなく。クボタは自動運転ができる「汎用プラットフォームロボット」コンセプトを披露。人工知能（AI）技術やセンシング技術で自律的に走り、車体の高さや幅などを変えて1台で多用途に対応する。複数台で協調して作業でき、製造業現場の複数ロボット協調にも似ている。自動運転車両とロボティクスの親和性も示された形だ。

関係者らによる意見交換も活発だった。未来に求められるモビリティの姿などをテーマに、シンポジウムやさまざまなイベントが開かれた。シンポジウムでは、Z世代のさらに先、これから社会に出る未来世代にとって、モビリティは単なる移動手段ではなく、持続可能で、安全、快適、インクルーシブ（包摂的）なモビリティとして期待されるのではないかと、という問題意識が示された。

またモビリティそのものではなくても、それをサポートする新しい技術もお披露目された。京セラは、高速通信技術や屋内測位技術、ウェアラブルデバイスによる人間の機能拡張などを提供。展示物の前に立てば自動的にコンテンツにアクセスできるソリューションで、屋内空間での移動時のサポートといった応用が期待できる。

村田製作所の目玉の一つが「ふしぎな石ころ」だ。ハプティクス（触覚）技術をはじめ、位置を検知するアンテナなどを盛り込み、将来的に視覚障害者の誘導などに活用することも想定する。三菱電機は「自分から来てくれるゴミ箱」で参加。「自律走行でゴミ箱ロボット」として、話題の大屋根リングの上を走行した。これらの先進モビリティ展示によって、来場者は、ただ見るだけでなく実際に乗り、未来の移動をリアルに体感できた点が本万博の最大の魅力となった。

脱炭素へのアプローチ、パーソナルな移動手段、そして空飛ぶクルマといった革新的な体験の組み合わせは、モビリティの多様性と可能性を示した。一方で、限定的な実装にと

どまった技術もあり、真の意味での日常生活への適用には、さらなる進化が求められる。シンポジウムや各種の会場で生まれた対話、産学官連携の経験は、万博後も未来社会設計の基盤となり、モビリティ政策や事業開発の土台となるはずだ。

計画の背景にある再開発の問題や猛暑対策など課題もあったが、会場では、世界の文化や技術に触れ、目を輝かす来場者、特に若い世代の表情が印象的だった。デジタルやオンラインの時代でも、いや、だからこそ、人と人がリアルに交流する重要性が再認識された。それを可能にするのは、まさに「モビリティ」だ。

その意味でも、さまざまに示されたプロトタイプなどの成果が、一過性のもので終わらず、まちづくりや交通政策、技術実装、文化継承に結びつくこと。そして、「移動」を支えるモビリティこそ、社会のインフラであることが再認識されること。それが、万博の最大のレガシーの一つとなりそうだ。

「ゾーン30」で事故抑止効果

連載「白書を読む」①交通安全白書

交通安全白書は、交通安全対策基本法に基づき、内閣府がまとめる法定白書だ。55回目となる今回は「次世代を担う子どもの命を交通事故から守っていくことが重要」として、通学路の交通安全を特集した。通学路における事故の特徴を分析するとともに、関係機関などと連携して取り組む対策を紹介した。

2024年の交通事故死者数は2663人と、5年連続で3千人を下回った。一方で、21年に千葉県八街市で下校中の小学生の列に飲酒運転のトラックが衝突するなど、通学路の事故が相次ぎ発生しているのが実情だ。小学生では歩行中の事故が半

数以上を占め、なかでも登下校での事故の割合が4割近くを占める。そんな中、自動車の最高時速を30km/hに規制する「ゾーン30」の整備地区では、20年から5年間で小学生の交通事故死者が発生しておらず、対策効果が出ている。

政府は25年度までの第11次「交通安全基本計画」で、「世界一安全な道路交通の実現を目指す、24時間死者数を2千人以下にする」などの目標を掲げる。通学路では、ゾーン30に狭さくやスローム等の物理的デバイスを組み合わせる「ゾーン30プラス」や、歩車分離式信号といった設備の導入を促進し、引き続き安全

対策を強化していく。白書では、特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイク（いわゆるモベット）の安全対策にも言及した。特定小型原動機付自転車では、運転者が飲酒していた事故の件数が51件（約15・1％）と、自転車や一般原動機付自転車と比べ高いことを指摘。警察では指導取り締まりを強化しているほか、一定の違反行為を反復した運転者を対象に講習を実施している現状を紹介した。

シートベルト・チャイルドシートによる安全対策の推進にも触れた。シートベルト非着用時の致死率は、着用時と比べ約15倍、チャイルドシート不使用時の致死率も、適正使用時と比較し約3・5倍と格段に高くなっている。着用による事故被害の軽減効果は大きい。

一方で、昨年にはシートベルトを着用していたにもかかわらず、7歳

と5歳の姉妹が衝突事故で亡くなる事故もあった。衝突時にシートベルトで腹部が強く圧迫されたとみられる。道路交通法でチャイルドシートの使用が義務付けられているのは6歳未満を乗せる場合だが、子どもの身長など体格によっては6歳以上でも必要になるケースはある。白書でも改めて、こうした啓発活動を紹介した。

事故防止には、運転支援システムの拡充も欠かせない。白書では、高齢運転者の事故を踏まえた安全運転サポート車（サポカー）の普及や、自動運転サービスの実現・普及に向けた技術開発を推進することを示した。

昨年は自動車メーカー各社で認証不正問題が相次いだ。国土交通省は昨年末の検討会で①内部統制の強化・徹底②国による監視強化③規制の実効性向上、の3つの対策を取りま



「ゾーン30」

「しんらい」と「あんしん」をお届けします。

北自共の総合自動車共済・自賠責共済

全道に安心のサービス拠点

示談交渉サービス

相手方との示談交渉や書類作成など一貫して対応

充実のロードサービス

24時間365日対応・等級に影響なし

顧問弁護士

訴訟対応への協力体制で事故解決へ

旭川

北見

札幌

釧路

帯広

室蘭

函館

あんしん・ゆとり・たすけあい

みなさまのカーライフをサポートします!!

北海道自動車共済協同組合

〒065-0030 札幌市東区北30条東1丁目3-2

011-721-5233

FAX:011-721-0801

https://www.hokujikyo.jp

電話の受付時間 平日 9:00~17:15

新しい技術と信用のトップメーカー

自動車ナンバープレート

小松自動車工業株式会社

札幌営業所

及工場

〒065-0030 札幌市東区北30条東1丁目1-1

電話 011-752-8592(代表)

本社

及工場

東京都品川区東品川4丁目8番12号

〒140-0002 電話 03-3474-0211(大代表)

札幌

蘭室

第742号

札幌運輸支局でサポカー体験会を開催

北海道と北海道警察

北海道と北海道警察が主催する「安全運転サポート車体験試乗会」が9月13日、札幌運輸支局で開かれた。高齢者ら約50人が、衝突被害軽減ブレーキなど先進安全機能が搭載された車両を体験した。写真。また、



会場では札幌地方自動車整備振興会が「マイカー点検教室」を実施した。毎年恒例のサポカーイベント。自販連札幌支部（池田義典支部長）を中心に、自動車関連の各団体が運営に協力し、札幌地区トヨタ会とホンダモビリティ北海道、北海道スバルが車両を提供。参加者は1台1台試乗し、参加各社の担当者から最新安全装備の説明を受けていた。

座学では、日本自動車連盟（JAF）札幌支部のスタッフが先進安全機能に関する講習を実施。また、後付けタイプの「ペダル踏み間違え時加速抑制装置」も展示した。会場内では、札幌整備によるマイカー点検教室を同時に開催した。振興会の職員らが講師を務め、実車を用いたがら日常点検の重要性や点検時に注意すべきポイントなどを解説した。

次世代自動車の実地研修開催

北海道経産局、北海道機械工業会

北海道経済産業局と北海道機械工業会（近藤英毅会長）は、道内に工場を構える自動車関連サプライヤーの電動化対応を支援する事業の一環として、宮城県にある自動車車体工場の見学などの実地研修を開催した。14人が参加し、生産工程の効率化や電動部品の今後の展望などを学んだ。

初日は、いわて産業振興センター（佐々木淳理事長）との合同セミナー

スキャンツール補助金、国交省が改めて周知を徹底

2024年度補正予算による「スキャンツール（外部故障診断装置）補助金」に関し、国土交通省は業界団体の協力を得て整備事業者への周知活動に改めて取り組んでいる。日

本自動車整備振興会連合会（日整連、喜谷辰夫会長）に、全国の整備振興会も含めてホームページに補助金の案内ページ掲載を依頼した。スキャンツールの普及を後押しすること、整備事業者の対応力の強化につなげてもらう狙いだ。

国交省は、5月下旬に日整連などの業界団体と、全国の地方運輸局自動車技術安全部整備（整備・保安）課などに順次、スキャンツール補助金に関する周知依頼文を送付し、整備事業者に展開するよう求めた。今回もそれらに続く周知活動の一環となる。日整連は補助金の案内ページをホームページに掲載済みで、全国の整備振興会は準備が整い次第、実

経産省がサプライヤーを支援する補助事業「自動車産業ミカタプロジェクト」の一環として実施した。今後もセミナーの開催や企業への専門家派遣などを通じて電動化対応を支援していく。



トヨタ「アクア」の分解展示を用いた講演

施される見通しだ。

スキャンツール本体の価格（設備費）と、スキャンツールに関する研修費の3分の1をそれぞれ補助する。補助上限額は設備費が15万円、研修費が1万円。1事業場当たり最大で16万円の補助を受けることができる。スキャンツールの構成品であるパソコンなども補助する。対象の機器や研修の一覧は、補助事業のホームページで確認できる。24年4月1日から26年1月30日までに購入・支払いを終えていることが条件だ。

前回のスキャンツール補助金で交付を受けた整備事業者でも、異なる補助対象のスキャンツールを導入するのであれば、今回の補助金に申請することができる。

国交省は「先進安全自動車の整備環境の確保事業」として、3月31日からスキャンツールの導入などを支援する補助金交付申請の受け付けを

量販価格帯の電気自動車が充実

割高感は徐々に解消 軽・小型は200万円台

量販価格の電気自動車（EV）が充実してきた。国や自治体の補助金を差し引くと、ガソリン車やハイブリッド車（HV）とさほど変わらない価格で購入できる。小型車や軽自動車は比亚迪（BYD）の値下げ攻勢もあり、200万円台の競争になってきた。航統距離への心理的な不安や急速充電網の整備といったハードルは残るが、燃料高が長期化する中、中間所得層などがEVに食指を動かすか注目される。

割高な価格はEV普及の大きな障壁だ。日本自動車工業会（片山正則会長）の調査によると、EV購入における懸念事項（複数回答）に「車両の価格の高さ」を挙げたのは回答3563世帯のうち59%に上り「航統可能距離」（32%）、「充電時

開始した。期間は26年1月30日までだが、先着順で予算がなくなり次第終了する。

衝突被害軽減ブレーキなど先進運転支援システム（ADAS）の誤動作を防ぐための点検整備には、スキャンツールが不可欠となっている。そのため国交省は、スキャンツールの導入補助を通じ、整備事業者が先進安全自動車（ASV）などの点検整備を確実に実施できる環境の構築を支援していきたい考えだ。

スキャンツールを活用したOBD検査は、24年10月から国産車（21年10月1日以降の新型車）を対象に本格運用が始まった。今年10月から輸入車（22年10月1日以降の新型車）が対象に加わる。国交省によると、5月末時点でOBD検査対象型式は1023型式、OBD検査対象台数は約456万台（登録車約319万台、軽自動車約137万台）、OBD検査実績は18万4065台となっている。

間」（30%）を上回って最多だった。日本で売られているEVは輸入車だけでも173車種（6月末時点）あるが多くは500万円を超え、愛好家や富裕層などが主な顧客層だ。こうした中、トヨタ自動車は今年後半に改良予定の「bZ4X」のエントリー価格を550万円（消費税込み、以下同）から480万円へ70万円下げる。国の「クリーンエネルギー自動車導入促進補助金（CEV補助金）」が仮に現行車と同じ90万円とすると、実質負担額は390万円。「ハリアー」のガソリン車（371万3000円）や「RAV4」のハイブリッド車（385万9900円）のエン

トリーモデルと同程度で購入できるようになる。従来は2万2千円だった寒冷地仕様も標準化し、EVを敬

アンテナ

過日、高齢の母にデイサービスを体験してもらった。予想外だったのは、迎えに来てくれた車への乗降が古くて恐縮だが、日本自動車工業会による福祉車両の販売台数は2018年度で約4万4千台。この中にはバスや送迎車も含まれ、個人で買う福祉車両となるとさらに少ない。便利なのは分かるが、車両価格や使用頻度もあり「ポテンシャルはあるが、事業としては難しい」（業界関係者）というのが共通認識だ。しかし、せっかく開発された技術や車両を普及させないのはいかにももったいない。技術より制度、もっと言えば政治の出番だと強く思う。

入できるようにした。BYDオートジャパン（東福寺厚樹社長、横浜市新奈川区）はまた「BYD補助金」として「アット3」の価格を70万円分下げている。35万円のCEV補助金を加えると約100万円下がり、実質負担額は313万円になる。

駐車場代が高い都市部で複数保有が難しく、HVがすでに普及している日本のEV比率（乗用車、2024年度）は1.5%。英独仏（24年で19%）、米国（同8%）など比べても低い。航統距離や急速充電網以外にも、車載電池への品質不安からリセールバリューが低いといった課題があるEVだが、燃料高が続く中、価格が下がれば購入を考えるユーザーも出てきそう、今後の動向が注目される。

たい仕事として分類し、これまで以上に時間がかかっているようだ。自分はどうと、後者だ。新システムの案内が届くと、少し憂うつになる。しかし、最初は時間がかかっても慣れてくれば便利なものだと感じる。新車登録や継続検査のワンストップサービス利用率も年々高まっている。人手不足という課題解決には役立つはずだ。

コーナリー

働き方改革の流れの中で、なじみの薄いついツールや新しいシステムを導入に戸惑う人は多い。社内を見渡してみると、若手社員がスムーズに受け入れ使いこなしている一方は役立ってはずだ。

各省庁の2026年度税制改正要望

エコカー減税「延長を」 経産省は新たな税体系構想

各省庁の2026年度税制改正要望が出そろった。車体課税では、経済産業省と国土交通省はともにエコカー減税などの延長を求めたほか、経産省は自動車・軽自動車税の「環境性能割」を廃止し、車重と環境性能に応じた新しい税体系の構想を打ち出した。一方で、年内に廃止予定のガソリンの暫定税率（当分の間税率）の代替財源不足を理由とした新税構想も水面下で検討され、自動車業界は車体課税への付け替えを危惧する。与党が衆参両院で過半数割れする中、税制改正大綱がまとまる年末に向け、議論の行方は見通せない。

経産省は26年度税制改正要望で、自動車・軽自動車税のグリーン化特例とエコカー減税の2年延長、環境性能割の廃止を求める。日本の自動車産業は、国内生産の約15%が米国向けで、米国の関税措置の影響で輸出減が想定されている。「サプライチェーン（供給網）全体の雇用を維持するためにも、取得時の負担を軽減し、国内市場を活性化させる必要

2026年度税制改正における各省の主な要望（車体課税）

経産省	環境性能割の廃止など取得時の負担軽減を要望。エコカー減税、グリーン化特例は現行措置を延長
国交省	エコカー減税、環境性能割、グリーン化特例全て現行措置を延長
環境省	取得時の負担軽減など課税のあり方の見直しや保有時の税負担の検討では、より一層のグリーン化を確保するための所要の措置を求める

経産省が要望した車体課税の見直しスケジュール（イメージ）

…実施済み

…要望

	23年4月	24年4月	25年4月	26年4月	27年4月	28年4月	29年4月
環境性能割	据え置き	見直し（1月～）	見直し（4月～）	環境性能割の廃止など取得時の負担軽減			
グリーン化特例	延	長		延	長		
エコカー減税	据え置き	見直し（1月～）	見直し（5月～）	延（26年5月～）	長		
新しい保有時の税（重量+環境性能）				導入に向けた制度設計	～	導 入	
「新たなモビリティ社会」を踏まえた見直し						検 討	

売100%電動車」との整合性を求めている。カーボンニュートラル（温室効果ガス排出実質ゼロ）達成に悪影響を与えない税体系が必要だ（担当者とした）。

年末の税制改正議論で自動車業界や経産省が警戒するのが、車体課税の実質的な増税だ。現在、与野党はガソリンの暫定税率廃止に向けた議論を進めているが、与党は「代替財源の不足」を理由に廃止に後ろ向きだ。25年度の与党税制改正大綱では「車体課税・燃料課税を含む総合的な観点」という文言が盛り込まれ、燃料課税の減収分を車体課税で補う可能性も示唆している。財政当局は「走行距離課税」や「モーター出力課税」など新たな税体系を水面下で長年、検討しており、暫定税率の廃止に合わせたこうした新税を改めて打ち出していることも予想される。

また、Maas（サービスティのモビリティ）や小型モビリティの普及を見据えた将来的な車体課税の見直しの必要も求めた。課税対象を自動車ユーザーに限定せず、「モビリティの恩恵を受ける幅広い層で負担する仕組みが必要」とした。要望では、来年4月から検討を始める必要があるとした。

国交省はグリーン化特例、エコカー減税、環境性能割において現行措置の延長を求めた。環境性能割の廃止要望は見送った。同省担当者は「税体系を来年4月からドラステック（抜本的）に変えるのは難しい。もちろん環境性能割廃止などの選択肢は排除せず議論していくが、将来的な税のあり方を決めた上で議論を進める必要がある」と説明した。

環境省は「車体課税の一層のグリーン化」を要望した。「政府目標である『35年新車販売100%電動車』との整合性を求

任を表明する前から「少数与党になつたことから26年度の税制改正がどう決まってくるのか、まったく見通せない」と話していた。与党が衆参両院で過半数割れとなっていることから、従来のように与党12月下旬に「税制改正大綱」をまとめれば、その内容が税制改正に反映されるとは言えない状況だ。

実際、弊害はでている。与党が敗北した7月の参院選後、与野党はガソリン税（揮発油税）に上乗せされている暫定税率（当分の間税率）の年内廃止で合意したが、その財源をめぐって協議は難航。現在も年内に廃止されるかどうか不透明な状況が続く。さらに、石破首相が辞任を表明したこと、政治的な混乱が長引けば、自動車関連税制の抜本見直しも先送りされる可能性がある。

26年度の税制改正についての各省の要望がまとまり「抜本見直し」が予定されている自動車関連税制をめぐる議論はすでに始まっている。経済産業省は、自動車の購入時に環境性能に応じた0.3%課税される環境性能割の廃止を求めた。米国向け乗用車の関税が15%となり、米国向け輸出が主力の自動車メーカーは大きな影響を受ける。環境性能割は実質、消費税と二重課税となっていることもあり、国内新車需要の喚起に向けて、環境性能割の廃止を要望した。日本自動車工業会も「国内新車市場の活性化につながる」として環境性能割の廃止を要望している。

しかし、地方税を所管する総務省が、廃止した場合の代わりとなる財源を求めるなど、実質的に廃止には反対の立場だ。国土交通省は「自動車取得時の負担軽減のあり方を見直す」としながらも環境性能割やエコカー減税の延長を求めた。

関係省庁間の足並みもそろわない中、政治的な混乱によって、自動車関連税制の抜本的な見直しを議論する時間はさらに削られる。各省や業界団体、企業の要望を受けて与党がま

とめた税制改正大綱がそのまま実行されるかも不透明だ。自民党は自動車関連税制についての具体的な見直し案は示していない。これに対して国民民主党は自動車需要を喚起するため、環境性能割の廃止を含む税制改正を政策として掲げている。

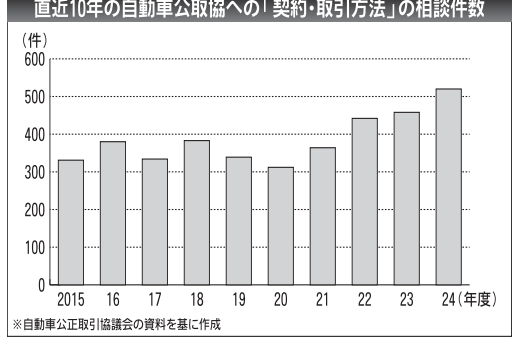
与党が財源不足を理由に環境性能割の廃止を見送っても、国民民主党などからの反発で、26年度の予算案と税制改正案の審議が難航する可能性も高い。少数与党として税制改正大綱を早期にまとめて、野党と協議する時間の確保も難しく、自動車関連税制の抜本見直しの行方は混とんとしてきた。

石破茂首相が辞任する意向を表明したことで、2026年度からの抜本的な見直しが予定されている自動車関連税制の議論が進まない懸念がでてきた。関係する各省や業界団体などが自動車関連税制の改正についての要望をまとめており、年末に向けて与党を中心に議論が加速すると見られていた。首相交代による政治的な混乱が長引き、抜本見直しが見送られる可能性もある。

ある省庁の幹部は、石破首相が辞

「抱き合わせ販売」の新たな研修を開始正しい情報や注意点を周知

自動車公正取引協議会



自動車公正取引協議会（自動車公取協、鈴木俊宏会長）は、「抱き合わせ販売」などの新車の不適切な販売方法に関するディーラー向けの新たな研修を立ち上げる。不要な商品やサービスの購入などを人気車受注の条件にしていた販売会社に対し、公正取引委員会が今春警告を出した。ただ、適切な販売方法とそうでないものの線引きについて、会員販売からの問い合わせが増加している。これを受け、正しい情報や注意

点を販売に周知する場を設ける必要があると判断した。

自動車公取協では9月下旬頃から、適切な販売方法や注意点を解説する講習を各地域で行う。すでに不適切な事例が相次いだことを踏まえ、適切な販売手法をまとめて明文化しており、これを活用する。日本自動車販売協会連合会（加藤敏彦会長）の各支部との会合で、この資料を使用したところ、研修を要望する声が複数の地域から上がったという。

研修では、適切な販売方法の条件として「購入はユーザーの選択に任せる」点を訴える。自動車公取協の基準では「（ユーザーが）購入を強要された」あるいは、「オプション等を購入しなければ、新車を購入することができない」と感じた時点で適切な販売方法でなくなる。この線引きを明確に伝える。

販売現場からは「関連商品の提案と抱き合わせ販売の線が不明瞭だ」といった声も上がる。自動車公

「高い」と判定した119カ所は修繕に着手しており、ほぼ完了しているという。ただ、調査が行われた国道は全体の15%程度で、危険性の高い箇所がさらに存在する可能性はある。ドライバーの立場としては自分が走っている道路が突然陥没するという現象は本当に恐ろしい。国道以外に都道府県道や市町村道などもある。埼玉県の大野元裕知事は八潮市の陥没事故では「復旧に300億円程度かかる」との見通しを示している。道路陥没は各地で相次いでおり、道路インフラの維持管理の強化は急務だが、地方自治体にとっては財源も課題となろう。国と地方自治体との連携も必要ではないか。

度を実施した調査で国道473カ所の路面地下に空洞を確認したことを公表した。このうち119カ所は陥没する恐れが高かったとしている。13年の道路法改正などを受けて道路管理者に道路や橋りょうなどの5年に1度の点検が義務付けられたことに基づき調査。直轄国道における調査対象延長2万810キロのうち、24年度の路面下空洞の調査延長は3079キロで、下水道管の老朽化が原因とみられる埼玉県八潮市の県道陥没事故を受け、空洞の深さや広がりに応じて危険性を3段階に分類した。25年3月末時点で陥没の恐れが

大手牛井チェーンが主力商品の牛丼を値下げした。物価高、人件費上昇に伴う値上げを簡単に受け入れるようになっていただけに、久々に聞く「値下げ」のひと言は、どこか懐かしさも感じる。屋敷代を少しでも抑えたい庶民の一人としては、ありがたい部分もある。

自動車業界でも車両価格の上昇はもろんのこと、整備人賃などを見直し、値上げする動きは活発化した。飲食などで値下げに動く企業が出てきた中、今後、値上げに対する消費者の受容性はどのように変化するのか。今まで以上に消費動向を注視する必要があるだろう。

取協は「新車をローンで購入した場合、値引き額などを優遇する」といった提案自体は「不適切な販売方法に該当しない」としている。ただ、ユーザーが他の商品の購入を希望しない場合、値引き額などの販売条件が変わったとしても「車両本体のみで購入ができる」ことが必要な点などを説明していく考えだ。

「現場探信」