

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 060-0001)
電話 (011) 721-4578

北海道で産官学協議会が発足

「ラピダス効果」の波及へ

次世代半導体の量産を目指すラピダス(小池淳義社長、東京都千代田区)の進出効果を波及させようと、北海道の産官学による「北海道バレービジョン協議会」が発足した。2050年までに半導体関連企業340社の道内進出を目指すほか、ベンチャー企業の誘致や創出を後押しする。農業など北海道の主力産業に先端技術を取り入れる環境も整えていく。ラピダスや日本通信、NTT東日本などが中心となり、ラピダス効果を北海道全域に広げる。ラピダスの小池社長が提唱した道央圏でデジタル産業を集積する「北海道バレー構想」をベースに、道央圏以外の自治体や企業にも参画を呼び掛ける。5月7日の設立総会で協議会の会長となった藤井裕北海道経済連合会会長(北海道電力会長)は、北海道の未来の形を描き、動かしていくプラットフォームとしたいと語った。協議会の中心となる特別会員の1社である日本通信の福田尚久社長は「スクリーンがあるパソコンやスマートフォンの世界は終わった。スクリーンのないインターネットの世界は、北海道バレーが世界最先端という状況をつくりたい」と抱負を語った。

大型トラック対象に タイヤ街頭点検を実施

北海道局
海運輸
北運



北海道運輸局は4月23日、札幌市厚別区の札幌トラックステーションで大型トラックのタイヤ街頭検査を実施した。駐車中のトラック12台を点検し、1台でホイール・ナットの緩みを確認。トルクレンチで締め付けた上で、早急な点検を指示した。春のタイヤ交換時期に合わせ、タイヤの点検やナットの増し締めの徹底を呼び掛けている。

日本自動車タイヤ協会の職員によるタイヤ点検も実施。1台のトラック

省交「国際園芸博覧会」仕様の図柄入りナンバー 7月14日から交付 事前申し込みは6月9日から

国土交通省は、2027年に開催が予定されている「国際園芸博覧会」(GREEN×EXPO2027)仕様のナンバープレートを7月14日から交付すると発表した。花びらや葉をイメージしたデザインで、1千円以上の寄付金を支払うとフルカラー版が交付される。ナンバーには自家用登録車、自家用軽自動車、事業用登録車の3種類がある。

特別仕様ナンバープレートは、日本全国での普及を通じて多くの方々の左右前輪でタイヤが偏摩耗していることを確認し、交換の検討を指示した。

GREEN×EXPO 2027 特別仕様ナンバープレートのデザイン

	登録自動車(自家用)	登録自動車(事業用)	軽自動車(自家用)
フルカラー版 (寄付金あり)	横浜599 さ20-27	横浜599 あ20-27	横浜589 ろ20-27
モノトーン版 (寄付金なし)	横浜599 さ20-27	横浜599 あ20-27	横浜589 ろ20-27

コーナーセンサー

トランプ大統領は貿易赤字解消のため一方的に相手国に関税を課し、輸入車に課税を課していない日本に「米自動車は売れない障壁がある」と言いがかりをつけ、「まるでジャイアンだ」と嘆く声も聞かれる。

新車ディーラー、拠点の統廃合進む 配置最適化が活発に

新車ディーラーの拠点統廃合が進んでいる。北海道運輸局のまとめによると、3月末の指定工場数は1752工場となり、1年で18工場減った。2024年度(24年4月〜25年3月)の指定返納工場数は27工場、このうち13工場がディーラーだった。ディーラーの合併が進んだほか、同一資本グループ内で拠点配置を最適化する動きが活発化している。

2024年度に道内で廃業した認証工場 原因の2割が「工員不足」

2024年度(24年4月〜25年3月)に道内で廃業した認証工場のうち、2割が「工員不足」を原因にしたことが分かった。このうち8割が専業工場となっており、採用市場での競争力が弱い専業工場に自動車整備士不足の影響が直撃している状況が浮き彫りとなった。

北海道運輸局のまとめによると、24年度に廃業した認証工場数は77工場。このうち16工場が「工員不足」を原因に挙げた。16工場のうち専業工場は13工場。このほかディーラー2工場、自家1工場となった。

飲酒運転根絶！高校生メッセージ

(令和6年コンクール入賞作品から/北海道交通安全推進委員会)

(北海道交通安全協会会長賞)

たった一日の油断が、何百日何千日を奪っていく。
軽い気持ちの「たった一口」が抱えきれない重さの
「たった一口のせい」で変わる。
全ては、人のため、家族のため、自分のため。
踏みとどまろう一口、やめよう飲酒運転

(稚内大谷高校 3年(当時) 小川乃愛 さん)



アンテナ

警察庁からメールが届いた。「あなたはギャンブル活動に参与している」と。期日までに送金しなければ逮捕されるらしく、数件の振込先も書かれていた。もちろん、なれも1日に何十件も。

本物の警察庁によると、メールなどから偽のサイトに誘導するフィッシングの被害報告は2024年に171万8036件と、前年から50万件以上も増えた。インターネットバンキングによる不正送金被害も約86億9千万円で、過去最多だった23年の約87億3千万円に並ぶ。個人では今のところ被害はないが、クレジットカード会社から突然連絡があり、身に覚えのない通販の利用を問われた。24時間体制でモニタリングしており、怪しい取引だったため決済を中止したのだという。未然に防げたが、安全のためカードは切り替え。余計な手間がかかった。

クレジットカードの不正利用は前年比2・6%増の約555億円と最多を更新した。手口は巧妙になるばかりだが、これ以上、被害者を増やさないためにも、人工知能(AI)の進化に期待している。



自動車販売団体 合同フェアが転換期

「各店舗開催」の動き目立つ 車両輸送コストなど考慮

道内の自動車販売関連団体が主催する合同フェアが過渡期を迎えている。特設会場に出展社が車両を持ち込む従来の「集中開催」だけでなく、ここ数年は期間を定めて参加各社の店舗に集客し、成約特典を用意する「各店舗開催」も目立ち始めた。車両展示のみで営業活動を行わないイベントとして開催するケースもある。市場環境が変化し、人手不足も続く中、「合同フェア」の新たな姿、あり方を模索する動きが当面続きそうだ。

函館軽自動車協会（齋藤恭司会長）は、恒例の軽自動車フェアを2

バス業界が一丸でカスハラ撲滅へ

悪質クレームには毅然とした対応を

顧客による乗務員らへの理不尽な要求や暴言などの迷惑行為「カスハラ」が大きな社会問題となる中、日本バス協会（清水一朗会長）とバス事業者が対策や組織的な対応を相次ぎ打ち出した。一部乗客の迷惑行為は、運転中のドライバーの集中力を削ぎ事故のきっかけになりかねないため、命に危険をもたらすことも危惧される。乗務員と乗客の安全確保に向けて、バス業界が一丸となりカスハラ撲滅を目指す。

降りたいバス停を乗り過ぎた乗客が「すぐここで降ろせ」と、バス停以外の場所で停車を強要する悪質

が、成約プレゼントの抽選会で齋藤会長は「市場が厳しい中で非常に良い実績。来年に向けての課題を委員会で新しい企画を考えていきたい」と手応えを得ている様子だ。

釧路管内では、営業活動を展開しない新たなイベントが開催される。釧路自動車販売店協会（坂根篤会長）と釧路軽自動車協会（青木健次会長）は6月7日、合同で「釧路モーターフェスティバル2025」を釧路市内のショッピングモールで初開催する。メーカーごとに違う車両の特徴を来場者に周知することを主軸とし、販売、契約などの営利活動は行わない。自動車技術が高度化する中、自動車の魅力を業界全体で伝えるイベントとして開催するという。

毎年各地で開催されてきた自動車販売団体のフェアだが、会員ディーラーが求める役割やニーズは変化している。自販連札幌支部（池田義典支部長）は、合同中古車フェアの24年開催を見送った。従来通りの「集中開催」では会員各社の賛同を得られなかったためだ。今後はウェブと

対策が急務となる中、全国2千社超が加入する日本バス協会は昨秋発表した「バス再興10年ビジョン」の中でカスハラ防止に言及し、基本方針をまとめた。カスハラ事例を紹介した啓発ポスターも作成し会員企業へ配布するなど、業界全体で毅然と対応する姿勢を広く示している。

高速バス事業者などを傘下に持つウィラー（大阪市北区）は、2月に「カスタマーハラスメントポリシー」を策定。悪質行為については警察や弁護士などと連携し、法的措置も辞さない姿勢を明示した。神奈川中央交通はカスハラへの対応方針を示すと同時に、乗務員の報告・相談体制を整備する。

現場でカスハラが発生した場合、まずは乗務員が自らの身を守ることを求められる。近鉄バス（大阪府東大阪市）や阪神バス（兵庫県尼崎

ご利用の皆様へ

これからも安心・安全なバスを運行していくためのお願いです。

（全国のバス事業者から寄せられた迷惑行為のうち代表的な事例に基づいています）

適正な運賃収受のため、確認のお声かけをする場合がございます。ご理解・ご協力をお願いいたします。

日本バス協会

整備などの外国人「育成就労制度」を公表

都市部への転籍を制限 人材流出に配慮

政府

政府は、外国人技能実習などに代わる「育成就労制度」の省令・告示案を公表した。「給与水準が高い都市部への人材流出が懸念される」との

の声に配慮し、東京都や大阪府など8都府県を「大都市圏」とし、転籍者の受け入れを制限するほか、1企業当たりの転籍者の割合を全育成就労者の6分の1までにする。5月末

までパブリックコメント（意見公募）を実施し、2027年4月に新制度をスタートさせる予定だ。

育成就労制度では、基本3年間の就労で、外国人向けの在留資格（5年）「特定技能1号」の技能水準に育成することを旨とする。現行制度では原則、認めていない転籍要件を緩和し、同一企業で「1〜2年間」の

育成成就労制度は「人手不足分野における人材の育成・確保」を狙いと

する。自動車整備も対象だ。特定技能1号を取得後、「特定技能2号」の試験に合格すれば、在留資格の更

自動車メーカーや販売会社に注意喚起

代車の無償提供を下請けに強要

国交省

下請け先の板金事業者から代車の無償提供を強要していたとして、新車ディーラーが公正取引委員会から勧告を受けたことを踏まえ、国土交通省は日本自動車工業会（自工会、片山正則会長）など業界3団体に注意喚起の通達を出したことを明らかにした。代車の無償提供は業界で横行しているともされる。国交省に強要を是正する権限はないが、優越的な地位に乗じた取引慣行を是正する

機運が広がる中、自発的な調査や対策づくりにつながることを期待している。

公取委は4月24日、スズキ自販大分（大分市）に対し、下請代金支払遅延等防止法（下請法）違反で再発防止を求める「勧告」を行った。公取委によると、同社は2022年5月から24年8月まで、修理を請け負った顧客に代車を貸し出すため、板金塗装などを委託した下請け事業者8

社に合せて25台を無償で提供させていた。下請け事業者は代車の任意保険料なども負担していたという。

下請法は、下請取引を①企業の資本金②取引内容の両面から規定する。①は資本金3億1円以上の企業が資本金3億円以下または個人事業者に外注する、もしくは資本金1千1万円以上3億円以下の企業が資本金1千円以下または個人事業者に外注する場合は下請取引に該当する。②は製造委託、役務提供委託などのほか、「修理委託」も対象だ。

今回は、代車の無償提供が、親事業者の禁止行為として規定されている「不当な経済上の利益の提供要請」に該当すると判断された。小売店が協賛金や従業員の派遣などを仕入れ先に要請する場合もこの規定に該当する。

公取委によると、下請け事業者に代車を無償提供させたとして新車デ

新制限がなくなり、長期就労と家族帯同が可能となる。

一方で育成就労制度では、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、京都、大阪、兵庫の8都府県を大都市圏とし、転籍者の受け入れ人数などを厳格化する。8都府県の中でも人口が少ない特定の地域と、それ以外の39道県においては、転籍者の割合を全育成就労者の3分の1まで認める。地方から賃金水準が高い都市部への過度な人材流入を防ぐ。

また、企業側には、100時間以上上の日本語講習を就労者に受けさせることと、その費用負担を求める。労働者を悪質なブローカーなどから保護するため、転籍の支援は非営利の監理団体やハローワークなどに限る方針だ。

毎月15日は

道民交通安全の日

イーラーに勧告を出したのは全国で初めてという。同社は下請け事業者8社に対し総額853万6123円を支払った。

国交省は、物流・自動車局自動車整備課長で自工会サービス部長のほか、日本自動車販売協会連合会（自販連）会長、日本自動車整備振興会連合会（日整連）会長に通達を出し、下請け事業者の利益を不当に害する行為を行わないことをそれぞれ会員企業に対して周知するよう求めた。

政府は、取引慣行の改善や中小・小規模（零細）企業の賃上げに向け、下請法の改正に入っている。この中で、事業所管省庁の権限を現行の「調査」から「指導・助言」に広げ、改正法の実効性をより高める考えだ。

生産終了のGT-Rと日産進化と混迷の18年

事業再建の先に復活はあるか

日産自動車は、フラッグシップモデル「GT-R」（R35型）の受注を1月末までに打ち切った。栃木工場（栃木県上三川町）での生産も今夏までに終了する。2007年12月の発売後、国産唯一のスーパースポーツ車として存在感を保ったが、この間、日産の経営は揺れ動いた。カールロス・ゴーン氏時代から今日まで進化を重ねた現行GT-Rを通して、日産のこれまでとこれからを読み解く。

4月下旬、「GT-R ニスモ スペシャルエディション」2024年モデルの試乗機会に恵まれた。専用エアロパーツで武装された最高グレードだ。炭素繊維製のシートに身体を沈め、エンジンを始動させると、排気量3.8リットルのV型6気筒エンジンが咆哮を上げた。横浜工場（横浜市神奈川区）の5人の「匠（たくみ）」が手作業で組み上げたエンジンだ。

公道に出ると、その存在感とクルマとしての扱いやすさが強く印象に残った。アクセルを踏み込めば最高出力600馬力で力強く加速するものの、四輪駆動と運動制御システムによって挙動が乱れることはない。日産のものづくりの粋を集めた性能や品質の高さが感じられた。もっとも、デジタル液晶メーター全盛の時



GT-R ニスモ スペシャルエディション」は炭素繊維複合材を用いた専用外装が特徴

代、目の前に並ぶアナログ式の計器類とモノクロディスプレイにGT-Rが歩んだ長いモデルライフも感じられた。

R35型はゴーン氏の肝いりで、開発責任者の水野和敏氏らによって生み出された。当時は05年からの中期経営計画「バリューアップ」の最終年度。11車種に及ぶ新型車の目玉として登場した。R35型から量販「スカイライン」ベースではなくなった一方、輸出も始まった。

そんな矢先、翌08年秋にはリーマンショックが発生。新車需要は「蒸発」。日産の経営も打撃を受ける。08年度は1999年度以来の最終赤字となり、計2万人の人員削減や設備投資の抑制などで体制の立て直しを図った。

11年の東日本大震災後、同年6月に6カ年の中計「パワー88」を公表する。中国や東南アジアなど新興国への投資を強化し、営業利益と世界シェア8%を目指す野心的な内容だったが、結果は目標未達に終わる。ゴーン体制下で最大720万台（18年度）まで増強した生産能力は、24年時点で500万台まで減らしたものの、今も重荷として残る。

この間、GT-Rも年次改良を繰り返し、最高出力は発売から10年で480馬力から570馬力へと2割高まった。こうした折、18年11月ゴーン氏が報酬の過少申告問題で逮捕され、翌19年には社長だった西川廣人氏にも不正報酬問題が発覚。ガバナンス（企業統治）とコンプライアンス（法令順守）が問われる事態となり、日産のブランドイメージは大きく毀損（きそん）した。

19年12月から5年余り続いた内田誠前社長体制も、新型コロナウイルスの蔓延とその後の半導体不足、中国の市況悪化などに見舞われる。米



8リットルのV6エンジンは職人の手で組み上げられる

国では「安売りブランド」との認識が広がり、販売奨励金類みの販売が続いた。燃料高で日本製を中心にハイブリッド車（HV）の需要が伸びる中、純内燃機関車のGT-Rは日産の復活を待たずして歴史の幕を閉じる。

今春、就任したイヴァン・エスピノーサ社長は自他ともに認めるクルマ好きだ。日産を代表する旗艦車種「ハローモデル」の必要性にも言及しているが、まずは事業再生計画「ターンアラウンド」の遂行と止血が最優先である。

24年度決算が7500億円規模の赤字になると発表された。過剰だった生産設備の減損処理が5千億円超を占めるが、赤字額としては過去最大。人員と生産能力の削減、開発期間の短縮やブランド再建、販売網改革など、課題が山積する。

仮に計画通りに4千億円のコストを削減し、26年度までに営業利益率4%を達成できたとしても、電動化・知能化時代を乗り切れる保証はない。ルノーや三菱自動車とのアライアンス（企業連合）やホンダとの提携の行方など、日産の未来の姿を予見するのは今の段階では難しい。

一般的な新車の倍以上の長い期間、全面改良せずに歴史を紡いだ現行GT-R。世界中のプレミアムブランドに引けを取らない高性能を世界に誇示し、日産のイメージを引き上げた功績は大きい。険しい事業再建の先に純国産スーパースポーツ車は再び生まれるのだろうか。

税制改正の「表年」って何のこと？

EV時代の税制 多様な視点からあるべき姿

Q 今年は、自動車税制改正の「表年」、どういう意味？

A 日本の税制度は毎年末に政府・与党内で議論し、結論を「税制改正大綱」や改正法案の形にし、翌年の通常国会で成立させ、同年4月から実施という流れです。この中で、いわゆる「エコカー減税」は租税特別措置（租特）という、特別の定めのもとで運用されています。この期限が概（おおよそ）ね2年なので、エコカー減税ができて以降、租特の見直し年を「表年」、それ以外を「裏年」と呼ぶことが定着しました。

前回の「表年」は2022年だったので、本来は24年が「表年」のはずでしたが、22年当時はコロナ禍の半導体不足の影響で、新車納期が大幅に長期化しており、販売現場が混乱しないよう、エコカー減税を3年間、延長しました。これにより、改正

議論も25年末に繰り越されました。

Q 議論のポイントは何？

A 新しくなるエコカー減税がどうなるかも注目ですが、実はもっと大きな論点があります。「電気自動車（EV）時代の自動車税制はどうあるべきか？」というものです。

その前に、日本の自動車関連税制の歴史や仕組みを簡単に説明します。

戦後の経済成長期に日本はモータリゼーション（自動車の大衆化）を迎えますが、困ったことに政府には資金がなく、道路網をどうつくるかが問題になります。そこで、高速道路は「有料道路」として料金収入で整備することにし、一般道は道路整備で恩恵を受けるのは自動車ユーザーという理屈で、さまざまな税金を新設して整備費用を賄うことにします。こうした税収を道路整備に充てることを義務付ける「道路特定財源」もできました。こうして、高速道路などの「高規格幹線道路」が約1万4千キロ、一般道で約122万キロを超える立派な道路網ができました。

しかし、問題は道路網がほぼ完成したにもかかわらず、一向に減税されないこと。しかも「無駄な公共工事の温床」との批判から道路特定財源が08年度限りで廃止されましたが、道路整備名目で新設された税金はなくなりません。政府・与党内には自動車関係の税収と道路整備を結び付ける主張がまだまだかり通っています。つい最近も、ガソリン税（揮発油税）にかかると「当分の間税率（旧暫定税率）」の廃止による都道府県別の減収分が報じられました。これが、これも財政当局による巧妙な世論操作の一環でしょう。本来、減収分という言い方はおかしく、収入に見合った支出をすれば良い話です。自動車関係の税金は大きく「車

体」「燃料」に分けられ、年間税収は約9兆円（24年度当初、消費税込）と国の税収の約1割を担っています。このうち車体は約4.8兆円、燃料は約4.2兆円です。車両価格308万円の車を13年使用すると、約190万円の税金を払っている計算になります。車体課税に限ると、日本はイギリスの1.4倍、ドイツの3.4倍、フランスの9.5倍にもなります。

現場の探信

営業目標を従来よりも抑えて設定する動きが出ている。人員体制や供給見込みを判断し、「無理のない計画」を立てる傾向が強くなった。人手不足が続く、従来以上にコンプライアンス意識の向上が求められる環境では、「身の丈」に合った計画の策定が欠かせないということだろう。

一方、持続的な経営を続けるには、収益へのこだわりが重要なのは言うまでもないこと。質上げするには儲けを増やす必要があるし、休日数を増やすには人手も要る。無理はしないので、成果を増やすにはどうすれば良いのか。過去の成功体験から答えを探すのは難しそうだ。

減につながるが見られています。

Q 過去には「走行距離課税」が報じられたことがあったけど？

A 22年10月の政府税制調査会（首相の諮問機関）で財務省が議題に挙げたり、自民党税制調査会の議論の最中に一部新聞が報じたりしました。「走った分だけ課税する」という仕組みは一見、公平に見えますが、改ざん対策を含めた課税技術が相当、難しいと考えられるほか「税金を払いたくない」と、移動を手控えるような風潮が広まれば、経済の活性化にも逆行します。そもそも、世界的にも走行距離課税がうまくいっている事例はなく、現実的な課税手段とは言えないでしょう。しかし、今後の税制改正議論で再浮上してくる可能性はあり、警戒が必要ですよ。

Q 結局、どんな自動車税制が理想なの？

A 問題はそこです。世界的に見て、自動車ユーザーの税負担が重いのは事実ですが、ではいくらが適正かという議論は政府・与党の誰も議論していません。また、税制改正の方向性を示す「税制改正大綱」には「受益者の広がりや保有から利用への移行等も踏まえ」という記述があります。役所の文書は分かりにくいことで有名ですが、これは「電動キックボードなど多様化するモビリティや、自動車から得られるデータを売ったさまざまなサービスが普及すれば、自動車ユーザーだけではなく、そうした製品やサービスの利用者にも税を負担してもらうべきではないか」という意味です。いずれにしろ、歳入・歳出とも複雑怪奇な自動車税制を変えるには「EV化で税収が減るから何とか埋め合わせよう」という拙速な考えではなく、安定的な税収と国民のモビリティ（移動性）、カーボンニュートラル（温室効果ガス排出実質ゼロ）、自動車産業の国際競争力維持など、多様な視点からあるべき姿をじっくり議論すべきでしょう。

Q EV時代の自動車税制って、どういうもの？

A EVはガソリンを一滴も使いません。その分燃料税収が減ることになります。われわれユーザーにとっては大歓迎ですが、政府・与党内では「EVにも一定の負担をお願いせざるを得ない」（自民党幹部）という主張が一般的です。また「エンジン排気量」という概念がないため、課税基準も新たに定める必要があります。日本自動車工業会（片山正則会長）は①取得（購入）時にかかる「環境性能割」を廃止し「消費税」に一本化する②保有課税である「自動車税」「自動車重量税」を一本化し、課税基準を「重量と環境性能」に切り替える③の大きく2点を求めていると考えます。後者は具体的に、パワートレインを問わず一律で車重をベースに課税額を決め、この課税額に二酸化炭素（CO₂）排出量などの環境性能に応じた係数を掛け合わせ、税額を増減させるイメージです。①は税制の簡素化につながり②はEVにも課税できる新たな手法になります。この要望が通れば、車体課税分を年間3千億〜4千億円規模の負担