

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
札幌市東区北三ノ東一(郵便番号060-0000)
電話 (011)721-4578

インバウンド向けに冬季レンタカー利用の事故防止に注力

北海道警察、北海道地区連盟(JAF)と連携し、新千歳空港を拠点に日本の交通ルールや積雪路を運転する際のシミュレーションを体験してもらうほか、チラシによる啓発も行った。来日客向けの冬道の運転体験は初の試みとなる。

北海道運輸局は、海外からの旅行者が冬季にレンタカーを使用する際の事故防止のための取り組みを本格化する。北海道警察、北海道地区連盟(JAF)と連携し、新千歳空港を拠点に日本の交通ルールや積雪路を運転する際のシミュレーションを体験してもらうほか、チラシによる啓発も行った。来日客向けの冬道の運転体験は初の試みとなる。

今回の施策の背景には、インバウンドとそれに伴うレンタカー需要の活性化、外国人運転者による死亡・重傷事故の件数増加がある。道内における外国人へのレンタカー貸出し実績は2025年1〜10月で13万件超となり、すでに前年1年間の件数を6.5%上回っている。夏と冬シーズンに利用件数が増加する傾向にあり、25年1、2月はそれぞれ、前年からの5割以上の大きな伸びを示した。

直近の国・地域別の利用者データでは、道内への直行便が運航される台湾と韓国、香港で全体の約6割を占める。本格的な降雪が少ない地域からの利用者が多く、雪道運転の経験が乏しいドライバーも多いことが見込まれる。

交通安全啓発品を寄贈

北海道自家用自動車協会連合会

北海道自家用自動車協会連合会(竹内蔵会長)は、北海道交通安全推進委員会(会長真弓明彦北海道電力名誉顧問)にシトルトカー1100個を寄贈した。交通事故防止支援事業の一環で、交通安全啓発品として役立ててもらう。

1月27日に北海道電力(札幌市中央区)で行われた贈呈式で、竹内会長が真弓会長に目録を手渡し、感謝状を受け取った。真弓会長は「このようなものを提供いただくとわれわれの啓発活動に弾みがつく。有効に活用させていただく」と謝辞を述べた。



竹内蔵会長(左から2人目)と真弓明彦会長(中央)



北海道運輸局、3月に新庁舎へ移転

北海道運輸局は、3月23日に新庁舎に移転することを発表した。業務集約による効率化や防災機能の強化を目的とし、現在、建設の進む札幌第4合同庁舎東館に転居する。現在の庁舎での業務は、3月19日までとなる。



開庁に向けた準備が進む(画像はイメージ)

高齢者の交通事故防止へ新たな安全対策

国土交通省は、高齢者の交通事故防止に向けた取り組みを全国10区間で先行して実施する。人感センサー付きのライトや、歩行者を2回に分けて横断させる「二段階横断施設」などを設置する。2026年度以降に先行地域での整備を始め、その結果を踏まえ、他の地域にも展開していく方針だ。

国土交通省は、高齢者の交通事故防止に向けた取り組みを全国10区間で先行して実施する。人感センサー付きのライトや、歩行者を2回に分けて横断させる「二段階横断施設」などを設置する。2026年度以降に先行地域での整備を始め、その結果を踏まえ、他の地域にも展開していく方針だ。国交省によると、高齢者の死亡事故の約5割は歩行中に発生している。

政府、AIベース自動運転を踏まえたロードマップ策定

政府は、自動運転技術の開発が「ルールベース」から「人工知能(AI)ベース」に移行していることを踏まえ、乗用車やトラック、バスなど用途別の自動運転車の実用化や市場拡大の時期を示すロードマップを策定する。中長期的な見通しを示すことで、車両やシステムを開発するメーカーなど供給側にとりまらず、自動運転を導入する自治体や物流事業者といった需要側の投資も促す。3月をめどに有識者会合で案をまとめ、今夏の政府成長戦略に示す。

日本成長戦略会議が重点投資対象とする17分野のうち、赤澤亮正経済産業相と松本尚デジタル相を座長とする「デジタル・サイバーセキュリティ」ワーキンググループの初回会合が行われ、「準公共分野」の検討事項の一つに自動運転が挙げられた。政府は「デジタル田園都市国家構想総合戦略(2023年改訂)」で、地域限定型の無人自動運転サービスを27年度までに100カ所以上

や自動車交通が入る。公共交通機関は、札幌市営地下鉄東西線・西18丁目駅3番出口が最寄りとなる。代表や各部門の電話番号は変更しない。新庁舎の所在地は、札幌市中央区北2条西19丁目8番札幌第4合同庁舎東館。部などに設置し、2回に分けて歩行者を横断させる施設なども整備する。横断歩道以外での横断を行わないよう誘導する路面標示や看板なども併せて設置する。北海道では暮別町町道の国道236号に「センサー付きスポットライト」が設置される予定。先行地域での結果を踏まえ、他の事故多発地域などに展開する。

国土交通省 物流・自動車局 石原大局長
「昨年末の税制改正議論で、乗用EVへの課税の方針や環境性能割廃止などの方向性が決まった。事業用車両に関しては、今年以降に議論していくことになる」

「環境性能に優れ、安全な車を普及させていく必要がある。事業用では公共性の観点から『営目格差』も引き続き求めていく。このスタンスは堅持する。持続可能な公共交通を維持できるような税体系にしていきたい」(年末に予定する車体課税の改正議論について)

し、(1)2030年の短期及び2040年の中期に目指すべき姿、(2)実現に向けた政策の方向性、についてまとめる。松本デジタル相は「デジタル・サイバーセキュリティは、あらゆる産業や社会活動を支える基盤となる。ここでの議論が他の成長戦略全体を支えるものといっても過言ではない」と語った。

飲酒運転根絶！高校生メッセージ

(令和7年コンクール入賞作品から/北海道交通安全推進委員会)

(北海道警察本部長賞)

その一杯ですべてが終わる。今まで楽しかったこと。これからやりたかったことすべてその一杯できなくなる。後悔する前に自分で気づこう。後悔する前に周りの人に声をかけよう。飲酒運転は自分だけでなく周りもまきこむ。stop 飲酒運転。(札幌真栄高校1年 中野 颯太 さん)



雪道での自動運転実現へ

千歳市でレベル2搭載バスの実証実験を実施

NTTドコモビジネスを代表機関とするコンソーシアムなどは、北海道千歳市で自動運転バスの実証実験を行った。降雪・積雪環境下での走行制御や大容量データ伝送に必要な技術を検証した。

実証実験は、NTTドコモビジネスとA Drive、ドコモ・テクノロジ、スタンレー電気で構成するコンソーシアムと、協力機関の千歳市と公立千歳科学技術大学、アイサントクノロジ、東海理化、スマートモビリティインフラ技術研究組合が共同で1月14〜24日に実施した。実証場所は、千歳市役所周辺とJR千歳駅、新千歳空港、美々地区(千歳科学技術大学、ラピダス付近)。いすゞ「エルガ」にLiDAR(ライダー)、レーザースキャナー(8台とカメラ19台などを装着し)、自動運転レベル2(高度な運転支援)相当で走行した。



千歳市での自動運転の実証車両

今回の目的は、豪雪・寒冷地で自動運転バスを安全かつ安定的に走行させるための先端通信技術と運行制御技術の有効性の検証。特に積雪や気象条件の急変などの場合でも安定した自動運転を継続するため、通信の安定性確保と路車協調データの観点から実証した。路側機に設置したカメラ映像やライダーの点群情報から検知・分析した道路状況を基に、安全走行情報を自動運転バスに連携することで豪雪地域での自動運転の実現を目指した。

道路灯や電柱に設置したカメラやライダーで道路の積雪状態を監視し、自動運転車両の安全な走行の可否を判断。カメラやライダーが取得した大容量データは、「IOWN APN(アイオン・オールフォトニクスネットワーク)」や高度「WiGig(ワイギグ)」など次世代通信システムによりクラウド基盤に送った後、自動運転バスが安全に走行できるかを判断するための情報に加工・処理した。

自動運転バスには走行可能なルート情報を伝達し、安全な走行を確保。将来の完全無人運転に向け、札幌市内に設置した遠隔監視拠点でも道路情報を的確に把握し、事前に走行の安全性を確認するようにした。

今回は3種類の遠隔監視システムを活用し、自動運転バスの走行位置や車速を監視したほか、3次元地図上で走行状況の可視化による走行ルート指示や車載カメラによる車内外のモニタリングも行った。

自動運転から手動運転への切り替えや車線変更については、路側機で検知した情報をクラウド基盤で判断し、その結果を自動運転バス側に送る仕組みを導入し、スムーズに実行できるようにした。

今回の実証では、定量評価の一つとしてカメラやライダーのデータを活用した自動運転率の目標を80%以上に定めた。実際には90%を記録し、センサー情報を活用しない場合に比べ20%向上するなど一定の成果が表れた。

全国と同様に千歳市も高齢化によ

ら検知・分析した道路状況を基に、安全走行情報を自動運転バスに連携することで豪雪地域での自動運転の実現を目指した。

道路灯や電柱に設置したカメラやライダーで道路の積雪状態を監視し、自動運転車両の安全な走行の可否を判断。カメラやライダーが取得した大容量データは、「IOWN APN(アイオン・オールフォトニクスネットワーク)」や高度「WiGig(ワイギグ)」など次世代通信システムによりクラウド基盤に送った後、自動運転バスが安全に走行できるかを判断するための情報に加工・処理した。

自動運転バスには走行可能なルート情報を伝達し、安全な走行を確保。将来の完全無人運転に向け、札幌市内に設置した遠隔監視拠点でも道路情報を的確に把握し、事前に走行の安全性を確認するようにした。

今回は3種類の遠隔監視システムを活用し、自動運転バスの走行位置や車速を監視したほか、3次元地図上で走行状況の可視化による走行ルート指示や車載カメラによる車内外のモニタリングも行った。

自動運転から手動運転への切り替えや車線変更については、路側機で検知した情報をクラウド基盤で判断し、その結果を自動運転バス側に送る仕組みを導入し、スムーズに実行できるようにした。

今回の実証では、定量評価の一つとしてカメラやライダーのデータを活用した自動運転率の目標を80%以上に定めた。実際には90%を記録し、センサー情報を活用しない場合に比べ20%向上するなど一定の成果が表れた。

全国と同様に千歳市も高齢化によ

るバス運転手不足という課題を抱えている。一方で新千歳空港や公立千歳科学技術大学が立地し、半導体工場建設や新工業団地造成が進むなど今後バス利用者は増加する見通し。自動運転バスの早期の社会実装が求められているが、豪雪・寒冷地のため交通に深刻な影響を及ぼすことも想定される。このような背景から、降雪・積雪環境下でも運行可能な自動運転バスに必要な技術の検証に至った。

1月22日のメディア向け取材会では、千歳市役所とJR千歳駅間の約2.7キロの周回コースを設定し、横田隆一市長をはじめ関係機関の代表者が試乗した。

横田市長は「(千歳市は)次世代半導体工場の立地という大きな転機を迎えている。これからの街づくりにおいて、新しい発想のもと、テクノロジーでこの街を変えて、市民生活を豊かにするビジョンを持っている。実証実験を通じて実現できるように期待している」とあいさつ。実証実験全体の管理などを担ったNTTドコモビジネスの工藤晶子副社長は「しっかりと社会実装され、市民の方々が安全に、安心して移動できるサービスの提供に向けて、引き続き千歳市と一緒に取り組む」と述べた。

今後は、寒冷地での自動運転バスの運行に必要な技術的課題を抽出・検証し、安定走行モデルの確立を目指す。知見は道内や全国の豪雪地帯での自動運転バスの社会実装にも生かす考えだ。



札幌市内での遠隔監視の様子

全国ハイヤー・タクシー連合会、タクシーへの軽自動車活用検討を本格化

全国ハイヤー・タクシー連合会(川鍋一朗会長)は、タクシー事業における軽自動車の活用を本格的な検討に入った。第一交通産業グループの田中亮一社長を委員長とする「タクシー事業における軽自動車の活用小委員会」を立ち上げ、検討会を開催した。

タクシー事業では、電気自動車(EV)および福祉輸送事業限定の場合に限り、軽の使用が認められている。また、業界では慢性的な人手不足に対応するため、女性ドライバーの雇用を推進する動きが加速している。軽ユーザーの6割以上は女性と言われており、使い慣れた軽をタクシーに導入しやすくすることで、人材確保につなげたい要望が連合会に寄せられていた。

さらに、地方の事業者では、コストがかかる登録車の導入にハードルがあるほか、タクシー専用車の燃料に広く使われている液化石油ガス(LPG)の充てんスタンドが減っていることも軽の導入を求める一因となっていた。

田中委員長は「軽の運賃に関して、普通車と同様にしなければならぬ」と指摘しており、軽の導入による料金体系も論点になるとみられる。

今後は全国の協会にアンケートを実施し、地域ごとのニーズを確認する作業も行う計画だ。

毎月15日は

道民交通安全の日

アンテナ

厄除けに川崎大師平間寺(へいけんじ)を訪れた。この日は安産に縁起が良いとされる「戌の日」で、暦は「大安」。大本堂は身動きが取れないほどの参拝者で埋め尽くされていた。

祈禱前に説法を聞いた。寺では参拝の際、静かに手を合わせて合掌する。一方、神社では「二礼・二拍手・一礼」。仏教では心を落ち着けることが重んじられ、神社では拍手で神に存在を知らせるとされている。

さらに興味深い話があった。合掌すると、重ねた手のひらの内側にわずかなすき間ができ、その中に「仏」が宿るといふ。「二拍手」をすると仏を傷つけてしまうため、寺では静かに合掌するのがよいのだそうだ。

祈禱が始まり、筆者も手を合わせた。願いは「災厄削除」。一年を平穩に過ごしたいという思いだ。「健康長寿」「商売繁盛」「工場安全」など、堂内では老若男女がそれぞれの願成就を祈っていた。個人が厄年の平穩を願うように、業界にも平穩がほしい。自動車業界は、穏やかとは言いがたい日々が続く。2025年はトランプ関税に加え、半導体やレアアースの供給課題も尾を引いた。すそ野の広い巨大産業だけに、何事もなく一年を終える方が難しいのかもしれない。

それでも「今年は自動車業界に明るい話題が増えますように」と願わずにはいられない。仏頼みで叶うかは分からないが、何事も持ちが大切だ。合掌し、手の中にいる仏に祈願した。

「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・自賠償共済

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

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
 電話の受付時間 平日 9:00~17:15 <https://www.hokujikyo.jp>

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

本社
及工場

札幌市東区北30条東1丁目1-1
〒065-0030 電話 011-752-8592(代表)

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

室蘭

第747号

札幌市 水素コアモーター発表イベント FCタクシーを展示

札幌市は札幌駅前通地下歩行空間(チ・カ・ホ)で、水素エネルギー



を表現する「コアモーター」の発表イベントを開催した。札幌市立大学の学生が考案したデザインをラッピングした燃料電池(FC)タクシー3台を展示し、水素の普及に向けてPRした。

札幌市はゼロカーボンシティの実現を目指す取り組みの一環として、水素エネルギーの活用を進めている。1月19日のイベントでは、市民に水素エネルギーを身近に感じてもらうために作成したコアモーターを発表した。

冬の安全運転講習を開催

NEXCO東日本

東日本高速道路(NEXCO東日本)北海道支社(札幌市厚別区)と自動車教習所の新札幌自動車学園(北広島市)、北広島市交通安全運動推進委員会は「冬道安全運転講習会」を開催した。積雪や凍結が発生した際に安全運転を行う技能の習得を目的とし、10〜60代まで幅広い世代のドライバー約50人が参加した。

講習会では、座学と同僚の教習路に設けた特設コースで実技を行った。実技のコースはアイスバーンや凍



結したカーブと傾斜路、圧雪のわだちどいた冬に発生しやすい場面を再現。車両にはプロドライバーや教習所の教官が同乗して操舵や加減速などの要点の解説を受けた。スタックからの脱出や発煙筒の使用体験も実施し、万が一のトラブルへの対処も考慮したプログラムとした。

ABSの役割や出発前の天候確認の重要性、長時間の運転で発生率の高まるエコノミークラス症候群への注意なども発信した。参加者は「冬道は急には止まれないということが講話や実技を通して

「事業用自動車総合安全プラン2030」案を公表 国交省

国土交通省は、トラックやバス、タクシーの事故削減に向けた方針や施策を示す「事業用自動車総合安全プラン2030」案を公表した。今後ドライバー不足が深刻化していくことを前提に、運転手の属性やモビリティの広がりへの対応、次世代技術の普及促進などを重点施策に据えた。新たな5カ年計画として、4月から開始する方針だ。

同プランは、事業用自動車(緑ナンバー)の事故削減目標や発生件数の多い事故への対処方針、具体策などを示すもの。5年ごとに改訂している。

26年度から5年間の指標となる次期プランでは、「乗合バスの車内事故件数85件以下」「タクシーの出会い頭衝突事故件数950件以下」などの平島善久会長は「車両を見つけた皆さまが笑顔で写真を撮影し、ゼロカーボンや水素について考えるきっかけになればうれしい」と述べた。

「今年70歳になる。残された時間を意識する年になり、会長としてやらなければならぬことを3つに絞った」と話すのは、トヨタ自動車豊田章男会長。

「人材育成、グループ全体のあり方を考える、文化活動のプロジェクトの3つ。特に1つ目は会長である間に私がなくてもトヨタがトヨタらしくあり続けられるリーダーを育成すること、それが一番のミッションだと思っている。会長としての役割については、それぞれの現場に持ち場や自分なりの場がある。私にとっては現場、工場、市場、売り場のすべてが主戦場で、時には修羅場だった。これからの世代にも挑戦と実践の場を与えたい」と語った。



自転車のようだが道路交通法上は「一般小型原動機付自転車(原付)」となるモペット

から収集、蓄積したビッグデータを活用し、高度な事故リスクの分析、施策の検討・立案などを検討していく。

重点施策としては6点を挙げた。「(1)自動車運送に係る全ての者における行動変容の推進」では、電動キックボードやモペットなど新しいモビリティの利用拡大を踏まえ行動変容を促していく。また、荷主や公共交通機関の乗務員、利用者に対しても、事故につながる行動を周知し、意識改革に取り組む。

「(2)運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶」では、ドライバーの遠隔点呼といったデジタル技術を活用した運行管理手法の導入を促進する。また、事故件数が増加傾向にある貨物軽事業者に対する安全対策も強化していく。

「(3)ICT、自動運転技術等新技術の開発・普及推進」では、リアルタイムで運転者の挙動を把握するなど、運行管理技術の高度化などに取り組む。また、ペダル踏み間違い時加速抑制装置やドライバー異常

「(5)原因分析に基づく事故防止対策の立案と安全体質の継続的強化」では、ドライブレコーダーなど

「(6)道路交通環境の改善」では、自動車交通を担う幹線道路と、歩行者中心の生活道路の機能分化を進める。また、安全性が担保された歩行空間の整備も強化していく。来週にもパブリックコメントの募集を始め、その意見を反映した最終案を年度内に決定する。

プロサッカープレイヤーの三浦知良選手が、Jリーグ公式戦の最年長出場記録を58歳346日に塗り替えた。2月7日の試合ではスライディングで相手の攻撃を阻止。チームプレーにも徹する勇姿に多くのファンが心打たれた。プレイヤーとチームの関係、それは一人ひとりの(I・I私)の選手が、チーム(We私たち)を思うからこそ互いの強みを引き出し、弱みを補完し合える関係だと解釈できる。その関係がチームワークとなり、Iの立場や境遇などいろいろなる理由でやりたいことができなくても、Weであれば実現できるようになる。◆今の局面で主語を私にしてはいけない。Weだ。トヨタ自動車の佐藤恒治社長は社長交代会見でこう述べた。

佐藤社長はエンジニア出身だけに「(車開発に)こだわらなくなる自分もいる」と葛藤する一方で、「自分ができることは何か。エンジニアとして飛び込むのではなく、先輩がやりたいことをやる環境をつくること」と述べている。◆この企業にも己の成長しか考えない人がいる。それはスペシャリストとして欠かせないかもしれないが、人材育成や技能伝承という日本企業が直面する経営課題は解決できない。◆Weの立場を考えIとして行動しているだろうか。日本社会にそう訴える出来事が続いている。

中小企業庁は、各都道府県のよろず支援拠点内に「生産性向上支援センター」を4月1日から設置すると発表した。同センターで支援対応や広報業務にあたる「生産性向上支援サポーター」の公募も始める。

よる支援拠点は、国が47都道府県に1カ所ずつ設置する経営相談所。中小企業や小規模事業者が抱え

ジャパンモビリティショー札幌2026開催

7万6千人が未来のクルマを体験

ジャパンモビリティショー札幌2026(主催：ジャパンモビリティショー札幌2026実行委員会)が、大和ハウスプレミストドーム(札幌市豊平区)で開催され、3日間、7万6667人が来場した。国内外17社22ブランドのコンセプトカーや最新の市販モデル約90台が並んだ。



バイオ燃料の取り組みを伝える北海道マツダのブース

最終日に札幌市内が記録的な大雪に見舞われた影響もあったが、多くのファンが訪れた。各ブースでは運転席に座って乗り心地や質感を確認する若者や、説明員に質問する年配層、展示車と一緒に記念撮影する家族連れの姿が目立った。



人気のトヨタミライドロン(写真右)とホンダコライドン

地元ディーラーでは、北海道マツダ(横井隆社長)がバイオディーゼル燃料の普及促進ブースを出展した。バイオ燃料「サステオ」を作るユーグレナと配送する平野石油(東京都台東区)と協力し、クリーンディーゼル車の展示などを通じて、寒冷地における脱炭素社会の実現に向けた取り組みを紹介した。

札幌地方自動車整備振興会(横井隆会長)は、子ども向けに整備士体験の企画を展開した。ホイールナット緩み点検とボルト・ネジ締め付けの体験プログラムを用意し、車に興味を持ってもらう機会を創出した。「未来のモビリティゾーン」ではパーソナルモビリティの試乗会を実施し、順番待ちの列ができた。北海道初上陸の「トヨタミライドロン」「ホンダコライドン」のライド体験は子どもに人気だった。

札幌市総合防災訓練に出展

ホンダモビリティ北海道

ホンダモビリティ北海道(齋藤雅義社長)は2月1日、札幌市が大和ハウスプレミストドーム(札幌市豊平区)で開催した「令和7年度札幌市総合防災訓練」に出展した。災害時の電力確保をテーマに、電動車両と給電機器を活用した実証展示を行った。



会場に軽乗用電気自動車(EV)「N-ONE e:」(エヌワンイー)と軽商用EV「N-VAN e:」(エヌバンイー)、外部給電器「パワーエクスポート」を持ち込み、出展したキッチンカー台と接続。訓練の開始から終了までの間、営業に必要な電力を継続的に供給し、非常時における電動車両と給電機器の実用性を示した。



会場全景

停電時でも「移動できる電源」として活用できる点を具体的に示したことで、来場者や関係機関などが高い関心を寄せていた。同社は今後も地域や行政と連携し、防災・減災に資する取り組みを進めていく考えだ。

自動車税制

EV課税や保有税一本化は積み残された課題

日本自動車連盟(JAF)の自動車ユーザーアンケートでは、回答者の8割近くが「非常に負担に感じる」と答える自動車関連税だが、特に地方の自治体や経済界にとって、公共工事予算の削減に直結する減税は受け入れがたい。道路特定財源制度が廃止されたにもかかわらず、政府与党内に自動車税と道路整備を結び付ける風潮が残るのも、永田町で減税機運が高まらない理由の一つと言える。消費税率が10%に上がった際、ようやく課税根拠が重複する「自動車取得税」が廃止されたが、「自動車税環境性能割」が導入されるなど、財政当局は税収確保に余念がない。こうした積み重ねで国・地方にまたがり、税金が9種類にも及ぶ複雑な税体系が出来上がった。そもそも日本の税制改正は師走の「短期決戦」だ。複雑な税体系の見直しには不向きで、結果として「パッチワーク的な見直し」(自民議員)が半世紀以上も続いてきた。

しかし、昨年はこの税体系にメスが入った。象徴的なのがガソリン・軽油にかかっていた「当分の間税率」の廃止だ。原油相場の高止まりと円安で燃料価格の高騰が続く中、2024年3月に国民民主党が揮発油税率を一時的に下げる「トリガー条項」の発動を求める関連法案を提出。同年秋の衆院選で過半数割れに追い込まれた自公は国民民主党と協議し、暫定税率を廃止することで24年末に一致した。当時、自民は廃止時期を明言しなかつたが、25年夏の参院選でも

年末の検討事項だ。経済産業省と自動車業界は、「(軽)自動車税と自動車重量税を一本化した「新保有税」構想の実現を働きかけたが不発に終わった。地方税である(軽)自動車税は総務省所管、国税の重量税は財務省所管だ。新構想は、典型的な縦割り行政の壁に阻まれた格好だが、自動車メーカーの涉外担当者「課税根拠を一つにし、簡素化しよう」という考えは永田町にもある。今年以降もこの旗は降ろさない」と話す。

負担の軽減や税体系の簡素化に向けて攻める一方、守りを固める必要もある。守りとは「代替財源」のこと。そもそも今の税収を前提にすること自体がおかしいが、当分の間税率と環境性能割の廃止で失われる約1兆7千億円の埋め合わせ先が再び自動車関連に向かないよう、目を光らせる必要がある。

自動車関連税制の見直しは、実は世界的な命題でもある。長い目で見れば、燃費の向上やEVシフトで、燃料税収の先細りは必ず至らからぬ。自動車関連税制の見直しは、実は世界的な命題でもある。長い目で見れば、燃費の向上やEVシフトで、燃料税収の先細りは必ず至らからぬ。

「与党」「官僚」、そして「世論」が自動車関連税制の将来像を形づくることになる。

年	内容	自動車産業の主な出来事
1873	「車税(國稅)」創設。馬車や人力車に課税を始める	(1907) 純国産初の「タクシー」誕生
1940	戦費調達を目的に「自動車税(道府縣稅)」を創設。市町村税として「自動車附加税」を創設	(1937) トヨタ自動車(現) 創設
1945	第2次世界大戦が終戦	(1946) ホンダ(現) 創設
1949	現在まで続く「揮発油税」を創設	
1950	地方財政の強化を目的とした「シャブ助法」を受け、現在の「自動車税」を創設	
1953	国民所得の伸びなどを踏まえ「自動車税」の税率を50%引き上げる	(1954) 第1回「全日本自動車ショー」開催
1954	「自動車」「営業用」などの区分を創設。自家用車の税率を営業車の2倍に引き上げる	
1955~	高度経済成長期に突入	
1958	「軽自動車税」を創設。課税権を市町村に移譲	(1960年代) モータリゼーションの進展で自動車が一家庭に普及しはじめる
1968	「自動車取得税」を創設	(1969) 東名高速、全幹開通
1971	「自動車重量税」を創設	
1973	「自動車税」の納付期を年2回から1回に一本化	
1974	ガソリンなどに暫定税率を導入	
1976	「自動車税」で自家用車の税率を30%、営業車の税率を15%引き上げる	(1976) 軽自動車、550ccに
1979	課税基準を「軸距(前輪の車輪中心から後輪の車輪中心までの距離)」から「排気量」に変更。「自動車税」で自家用車の税率を10%引き上げる	(1980) 日本メーカーの生産台数1,100万台で世界一
1989	消費税率3%導入	(1981) 日米貿易摩擦の激化を受け、日米メーカーが対米輸出を制限する「自主規制」を導入
1990年以降	「物品税」廃止。「自動車税」改正で3ナンバー車が身近に	(1990) 国内新車販売777万台 (1995) 中国BYD創業 (1997) トヨタ初代「プリウス」発売 (1998) CEV補助金開始。競タイムラベンと米クラスラ合弁 (1999) 日産がルノーと提携 (2000) 三菱自によるリコール隠しが発覚 (2003) 米テスラ創業
1997	パドル経済圏	
2001	消費税率5%に引き上げ	
2001	「自動車税-グリーン化特別」を導入し、環境対応車を減税する一方、新規登録から一定期間が過ぎた車両の税率を引き上げ	
2008	リーマンショック	
2009	「道路特定財源制度」が廃止され、一般財源化される	
2009	リーマンショック後の緊急経済対策として「エコカー減税」を開始	
2010	旧民主党政権下でガソリン暫定税率が「当分の間税率」に名称を変更	(2009~12) 環境対応車の購入費を補助する「エコカー補助金」実施
2011	東日本大震災が発生	
2014	消費税率8%に引き上げ	
2019	「自動車取得税」廃止の一方で「自動車税環境性能割」を導入	(2016) ルノー、日産、三菱自3社アライアンス
2020	消費税率10%に引き上げ	
2020	新型コロナウイルスの感染拡大	
2025	ガソリンなどの旧暫定税率を廃止	(2025) 米トランプ政権の関税政策で自動車・部品の関税(日本)が15%に
2026	「自動車税環境性能割」を3月末で廃止予定	

この結果、28年度以降に新規登録されるEV(自家用乗用車)は車重を基準とし、自動車重量税には既販車を含め「特例加算」を上乗せする方針が固まった。税額などは今年末に詰める。28年度以降の(軽)自動車税のあり方も今