さくら

高井会計だより

編集発行人
税理士
高井直樹
事務所　〒500-8335
岐阜市三歳町4－2－10
TEL 058(253)5411㈹
FAX 058(253)6957

4月（卯月）APRIL

29日・昭和の日

日	月	火	水	木	金	土
・	・	1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	・	・	・

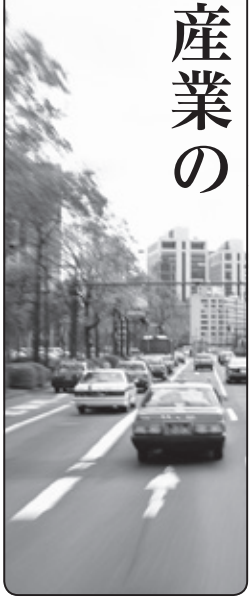
ワンポイント 印紙税の軽減措置拡充と非課税範囲拡大

この４月から、不動産譲渡契約書と建設工事請負契約書の印紙税の軽減措置が拡充され、平成30年３月末まで適用されます。また、受取金額３万円未満は非課税とされていた領収書や受取書等に係る印紙税の非課税範囲が、４月から５万円未満に拡大されました。いずれも消費税率の引上げを踏まえたものです。

４月の税務と労務

- 国　税／3月分源泉所得税の納付　4月10日
- 国　税／2月決算法人の確定申告（法人税・消費税等）　4月30日
- 国　税／8月決算法人の中間申告　4月30日
- 国　税／5月、8月、11月決算法人の消費税の中間申告（年3回の場合）　4月30日
- 地方税／給与支払報告に係る給与所得者異動届の提出　4月15日
- 地方税／固定資産税（都市計画税）の第1期分の納付　市町村の条例で定める日（原則4月中）
- 地方税／土地・家屋価格等縦覧帳簿の縦覧　4月1日～4月20日　または最初の納期限のいずれか遅い日以後の日まで
- 地方税／軽自動車税の納付　市町村の条例で定める日（原則4月中）
- 労　務／労働者死傷病報告（1月～3月分）　4月30日

自動車産業の現状と今後



自動車関連の事業をしている中小企業の者ですが、自動車産業の設備投資状況と今後の業界動向について教えて下さい。

ご質問について、日本政策投資銀行の設備投資計画調査の資料を基に説明いたします。

自動車産業は、我が国の就業人口の約八・八％、製造業の製品出荷額の約一六・四％を占めており、この産業の動向が注目されています。その中で、二〇一三（平成二十五）年度国内設備投資計画は前年度比八・四％増と平時の計画値としては比較的低い伸び率となりました。

リーマン・ショックや東日本大震災等の影響のあった最近一〇年の平均では一六・一％増であり、自動車産業における設備投資の構造的な変化が考えられます。

二〇一二年度の国内設備投資の増減率（実績）は全産業で前年度比二・九％増で、そのうち製造業は二・七％増、自動車は二〇・一％増となりました。

これは前年度まで続いた設備投資の抑制要因（リーマン・ショック、東日本大震災、タイの洪水、円高の急進等）の解消による反動に加え、エコカー補助金等もあり、乗用車メーカーを中心に新車投入の前倒しも重なり設備投資は大幅な増加となっています。

なお、設備投資額は、リーマン・ショック前の水準に回復する企業もありますが、全体としては最盛期の水準には及びません。

二〇一三年度の国内設備投資（計画）の増減率は、全産業で前年度比一〇・三％増で、そのうち製造業は一〇・六％増、自動車は八・四％増と引き続き増加となっています。しかし、伸び率には勢いは無く、全産業の平均よりも下回っています。二〇一二年十月のエコカー補助金の終了もあり、国内市場は厳しく、生産能力に余裕がある中、設備投資は国内よりも海外に向かわざるを得ない状況となっています。

そのような中、二〇一二年度に設備投資を牽引した乗用車メーカーに代わって、二〇一三年度は国内生産を中心とする商用車メーカーや軽自動車メーカーが国内の設備投資を大幅に増加させています。軽自動車メーカーの設備投資拡大は、経済性や品質向上等による軽自動車ブームが背景にあります。

なお、新車等の新製品・製品高度化の投資水準は高いものの、前年度の水準が大幅に高まったため一服し、代わりに維持・補修の伸びが牽引しています。

次世代自動車向けの設備投資では、好調なハイブリッド車（HV）向けは能力増強も見られる一方、増勢を見せていた電気自動車（EV）関連は初期投資が済んだことに加え、市場の伸び悩みから一服の状況となっています。

次世代自動車の普及に繋がるEVにかかる充電設備や燃料電池車（FCV）向け水素ステーション等の投資もまだ顕在化していません。

政府による導入支援がすでに発表されていますが、導入後のランニングコストなどまだまだ課題を残しており、いち早い環境整備が望まれるものの進展が見られない状況にあります。

◆海外設備投資の動向◆

二〇一三年度の海外設備投資の増減率（計画）も、全産業が前年度比二五・九％増、そのうち製造業は一三・七％増、自動車は二五・三％増と高い伸び率を示しています。

自動車産業は地産地消の考えのもと、海外市場が伸びる中、いち早く海外へ進出するとても

に海外展開を拡大・深化させていることから、設備投資のうち、海外向けの比率は全産業の中でも群を抜いて高い比率を示しています。

過度の円高は修正されつつありますが、国内需要が激減し海外需要が拡大する中、地産地消の動きは変わらず、中国や北米の市場に加え、インド・ブラジル・タイ・インドネシア・メキシコへの設備投資が目立つようになってきました。

設備投資について、海外と国内の業績の推移を比較してみると、特に近年、その伸び率は海外の方が高く、かつ計画からの下方修正は国内の方が高くなっています。

業界各社が海外の設備投資を急遽優先し、国内を調整弁としている傾向があります。海外シフトに伴う国内部材調達の増加はほとんど見られず、現地調達の推進が確認できます。

また、自動車産業は、これまで国内雇用の維持を他産業以上に努めてきましたが、この割合が減少してきている点が懸念されます。

なお、尖閣諸島問題後も自動車関連各社は中国への設備投資を継続または再開しています。

◆自動車部品から見て◆

自動車部品について、他国との貿易状況を見ると、対主要国で徐々に低下しつつあります。ただし、国別にみると、インドネシアやメキシコのように近年急速に増産を強めたため、日本からの輸出増加とともに貿易が増加している国もあります。

他方、技術貿易額は、二〇一一年は輸出入ともに前年比で減少したものの、輸出は長期的には増加傾向にあり、特に輸出額の増加の著しいアジア向けは全体の四割を超え、北米向けに対して逆転しつつあります。

アジアの位置付けがより高まってきています。また、モノから技術の輸出（それに伴う海外生産の売上増等）への流れとなりつつあります。

国内では、各地の設備投資は自動車産業を有する多くの地域で、設備投資の前年度比増加に寄与しました。なかでも九州地域では、日韓貨物トレーナーの相互乗り入れも始まり、物流をはじめとする関連産業の投資等にも拡がりました。

国内自動車産業では、近年、製造コスト等を背景に九州や東北へとシフトが進んでいます。背景の一つとして海外との競争がありますが、その先兵として生産性をはじめとする競争力の向上が期待されています。このため、生産性向上を進めるコンパクトな工場の建設等のための動きが見られます。

◆研究開発の動向◆

国内の自動車市場が減少する中でも、グローバル競争を戦い抜く競争力の源泉である研究開発については、設備投資と異なり、各社とも国内に踏みとどまろうとしています。

しかし、投資の内容もより技術開発の色彩が濃くなりつつあります。

新興国で、エンジンやミッションといった中核部品の現地生産だけではなく、進出条件として技術開発の移転も増え、今後もこの流れは続くものと思われます。日本の研究開発の位置付けを明確にする必要があります。

なお、外資の自動車会社の研究開発拠点を日本に置く動きも増えています。

◆今後の対応◆

競争環境が変化するなか、新興国需要への取組みが急務となってきており、環境やエネルギーの制約、安全に対する課題は日増しに大きくなっています。

日本は、若者の車離れ、高齢化、自動車の成熟国として課題が多くなっています。

視点を変えれば先行事例として、今後の海外への展開など次代も自動車の先進国となれるビジネスの種を有しています。

魅力的な車づくりがこれまで以上に重要となってきています。

車自体、コンパクト化や省力化、環境対応が必要とされています。

また、車づくりでは、物流等周辺まで含めた質的な転換を図ることが急務となっています。

なお、市場の活性化・創出等のために規制緩和を含む環境整備も必要性が高まってきています。

商店街の現状と課題

商店街（商店が多く集まる地域）は、全国で約１万２千か所、存在します。しかし、その９割は活気がなくなってきていると推定されます。

消費者の多くは、「商店街がなくてもスーパーがあるから困ることはない」、「通信販売で購入したり、駅前のショッピングセンターで帰宅途中に買っているので、ほとんど商店街にある商店は利用しない」。

一方、プライドの高い商店主は、「夜道を安全にしている街路灯は俺達が運営している」、「盆踊りや餅つき大会で地域コミュニティを担っていることを評価しない」と反論。

このような両者の意識はなかなか狭まらずにいるまま、商店が減少し、それが商店街の衰退の原因となっています。

⑴　商店街がなくなると困る

改めて「商店街がなくなると困りませんか」と問うと、消費者の困惑内容は、「街に活気がなくなる」、「寂しい」（感情面）、「買い物が不便」（生活面）が多い。

お年寄り、高齢者からの生活面の声も聞きますが、商店街の存在価値には「地域の交流、元気、活性化」の面を求めているようです。

この「商店街は残って欲しい」という気持ちは、スーパーがあるから買い物には困らないという方にもあります。

⑵　商店街と商店の課題

商店街が生き残り、再燃していくためには、商店街を構成する個店が元気でなくてはならない、ということです。

つまり、先程、プライドの高い商店主の意見（商店街の地域貢献、社会貢献）を紹介しましたが、商店街を発展させ、活性化するには二次的と認識する必要があるのではないでしょうか？

個店の購買店としての魅力（＝個店の売上アップ）は必須であり、商店街活動も「商店街は買い物の場である」意識が必要でしょう。

S電気店・店主の話

近年、高齢化が進んでいる団地内の商店が他地域に移転する例が散見されます。

K団地で長年、電気小売店を営業してきたSさんもそうです。

―Sさんの話―

独り暮らしの老人・Mさんからある日、掃除機の注文を受けました。〝部屋の大きさ、器具の重さ等〟を話し合い、Mさん宅でA製作所のI型をテスト後、Mさんは承諾しました。

その三日後、このI型機は〝音がうるさい〟というので他のI型で納品…そして、又、三日が経ち〝換えて欲しい〟。

では、少しだけ値段が高くなりますがⅡ型を、ということになり合意…。

その二日後にいきなり消費者センターから「高いものを売らないように」という注意の連絡。

Sさんは、仲間と今後のお年寄りへの対応を研究中です。

金融円滑化法の廃止後は

中小企業金融円滑化法廃止後の中小企業対応はどうなっているのでしょうか。

金融庁から発表されている「金融機関における貸付条件の変更時の状況」で見ることにします（下表を参照下さい）。

〈表〉の件数は、金融取引の一件一件についてで会社数は公表されていません。

平成25年３月末時点で30万社から40万社といわれていました。ここから推定しますと、貸付条件の変更等（主に返済猶予）は、８月末現在の状況から５万社前後が新たに条件変更等を申し込んだことになります。少なくない中小企業が、現在も条件変更等を続けている状況が窺えます。

〈表〉　単位：千件

H25	３月末	４月末	８月末
申込件数	4,369	4,476	4,862
実行件数	4,075	4,179	4,553