

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

<https://www.aba-j.or.jp>



2022 8・9 No.943

発行人 山岡 正博 編集人 田村 里志

自動車業界 550 万の働く人々と自動車ユーザーへ感謝を伝える

『クルマ・社会・パートナーシップ大賞』 第2回(2022年度)の公募を開始

新たに大賞ロゴと愛称も制定・来年2月に表彰式を開催

日 本自動車会議所は、昨年創設した表彰制度「クルマ・社会・パートナーシップ大賞」の実施概要を決定し、9月20日より公募を開始いたします。応募期間は11月20日までの約2カ月間です。また、あわせて、本大賞のロゴと愛称（シー・エス・ピー たいしょう）も制定し、今後、本大賞の周知や応募の拡大等に活用していく予定です。第2回となる今回（2022年度）より、経済産業省（予定）、国土交通省、日本自動車連盟（JAF）、全日本自動車産業労働組合総連合会（自動車総連）からご後援をいただき、引き続き本大賞の趣旨に沿って実施していきます。

今後、応募いただいた取り組みは、選考委員会（委員長：鎌田実 東京大学名誉教授）による審査を経て、2023年1月上旬に受賞者が公表され、2月上旬をめぐりに都内会場にて表彰式が行われる予定です。第1回となる昨年度の本大賞では、日本全国からご応募いただいた75件の中から、19件の「グッドパートナーシップ事業」を選定するとともに、大賞は、茨城県境町による「自動運転バス社会実装の取り組み」が受賞されました。

＝応募概要は2ページに掲載＝



応募要領などを掲載したパンフレット

◆◆ 主な内容 ◆◆

- 第2回「クルマ・社会・パートナーシップ大賞」応募概要……………2
- 関係省（経済産業省・国土交通省・環境省）の2023年度税制改正要望……………5
- 自賠制度あり方懇がWEB会議方式で開催……………3
- 第238回／第239回会員研修会開催……………7

(主な記事はホームページ=<https://www.aba-j.or.jp>=にも掲載しています)

第2回(2022年度)「クルマ・社会・パートナーシップ大賞」

～日本自動車会議所感謝表彰～

応募概要

- 主催** 一般社団法人 日本自動車会議所 (全 165 会員)
株式会社 日刊自動車新聞社
- 後援** 経済産業省(予定)・国土交通省・一般社団法人日本自動車連盟 (JAF)・
全日本自動車産業労働組合総連合会 (自動車総連)
- 目的** (1) 自動車業界で働く人々や、自動車ユーザーを含めた自動車にかかわる全ての方々が、わが国の社会や自動車業界に果たしている貢献に対して、「ありがとう」と感謝の意を伝える。
(2) 表彰を通じて、それぞれの貢献の取り組みにあらためて注目を集め、認知を広げることで、同じような取り組みが拡大していく一助とする。
- 応募対象** 日々の業務・活動をベースにしなが、以下(1)～(4)のいずれかの分野に実際に取り組む自動車業界で働く方々や自動車ユーザー (地域は全国)

- (1) モビリティに関する課題や、モビリティの手段を通じた社会課題の解決に取り組んでいる。
(例：交通安全、公共交通、MaaS等)
- (2) 地域や自治体と協働・連携し、地域活性化に取り組んでいる (含：災害・緊急時)
- (3) SDGs目標達成につながる取り組みを行っている (含：教育、健康、福祉)
- (4) ユーザーとして自動車を大切に扱い、性別や年齢等に関わらず幅広い層から評価されうる取り組みを行っている

受賞構成 選考委員会が行う応募内容の厳正・公正な審査により、大賞ならびに大賞に準ずる部門賞・各賞を選定 (受賞数・詳細は選考委員会が決定)

- 応募・選考日程** (1) 22年9月20日 応募開始
(2) 11月20日 応募締切
(3) 年内 選考委員会による受賞者選定
(4) 23年1月上旬 受賞者公表
2月上旬 表彰式開催 都内会場で当会議所会長より表彰状授与

選考委員会 委員長：鎌田実 東京大学名誉教授
※法人の社会活動や自動車業界に詳しい有識者等7名で委員構成

- 応募要領** (1) 日本自動車会議所もしくは日刊自動車新聞社のホームページ (HP) にある本賞のバナーにアクセスし、応募申請フォームに記入し送信
(2) もしくは、別添応募申請フォーム (HP からダウンロードも可) に記入し、電子メールで申請
〈日本自動車会議所 HP アドレス <https://www.aba-j.or.jp/>〉
〈日刊自動車新聞社 HP アドレス <https://www.netdenjd.com/>〉
〈電子メールアドレス Award2022@aba-j.or.jp〉



(本賞バナーQRコード)

今後の自動車損害賠償保障制度の

WEB会議方式により開催

あり方に係る懇談会(あり方懇)

当会議所保険特別委員長の加藤憲治・あり方懇委員が 繰入金約6,000億円の全額繰り戻し実現を訴える



国土交通省・2022年度「今後の自動車損害賠償保障制度のあり方に係る懇談会(あり方懇)」

がコロナ禍の中、7月22日にWEB会議方式により開催され、今回新たに「あり方懇」の委員に就任した当会議所の加藤憲治保険特別委員長(日本通運取締役執行役員)が意見を陳述しました。

加藤委員は、自動車安全特別会計から一般会計に約6,000億円が繰り入れられたままになっている問題について、「2021年末、繰り戻しの増額及び継続を盛り込んだ国土交通大臣・財務大臣間の合意が交わされたことにより、2022年度予算において、5年連続増額で54億円の繰り戻しが実現しました。合意の中で、54億円を最低ラインとして継続して繰り戻しが行われることになったことは、われわれの要望に沿う結果として評価したい。しかしながら、いまだ6,000億円に近い繰入金繰り戻されていない状況にあることに変わりはありません。引き続き全額の繰り戻しが実現できますよう、ご努力をお願いしたい」と強く訴えました。

「自賠責制度を考える会(考える会)」で共に活動する金子晃浩委員からも同主旨の意見が出されました。また両委員とも、先の通常国会で改正された自動車損害賠償保障法(自賠法)にも触れ、「新たな賦課金制度の導入にあたって、より多くの自動車ユーザーの理解が得られるよう努力すること」を国土交通省に強く求めました。(意見骨子は後述)

【「あり方懇」結果概要】

1. 繰り戻し及び改正自賠法に対する主な意見

○加藤憲治委員(当会議所保険特別委員長)

改正自賠法が成立し、本則として自動車事故対策事業を恒久的に実施することが盛り込まれました。これにより被害者支援と事故防止を持続的に実施できる枠組みが整ったものと理解しております。一方、成立にあたって、多くの附帯決議が明記されておりますが、特に以下の3点が重要だと考えております。

①財源の枯渇を招いた原因と現状を含め自動車ユーザー

の納得を得るべく、説明責任を果たす。

②2021年12月の新たな大臣間合意を最低限遵守し、一般会計から早期かつ着実に繰り戻す措置を講ずる。

③新たな賦課金の導入に当たっては、自動車ユーザーの理解が得られるよう努める。

是非、この3点について、国土交通省をはじめ、関係各位の一層のご努力をお願いしたい。

○金子晃浩委員(全日本自動車産業労働組合総連合会会長)

いまだ6,000億円という自動車ユーザーが支払った保険料が繰り戻されていない状況にあります。事業の安定的な運営に向けて、新たな賦課金という考え方も導入されることとなりますが、財源が確保されたということではなく、まずは繰り戻されていない6,000億円、全額を早期に返すということに引き続き取り組んでいただきたい。

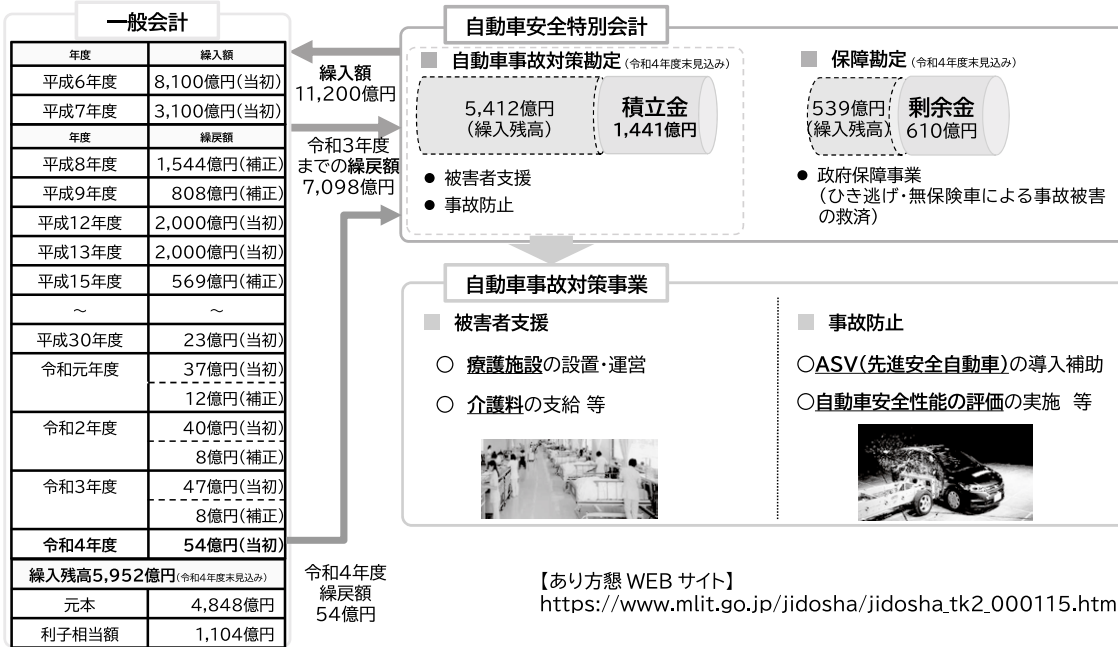
先の通常国会における法案審議の中で、自賠法は参議院・衆議院ともに附帯決議も併せて採決・可決されました。附帯決議の中に「新たな賦課金制度の導入に当たっては、自動車ユーザーの理解を得るべく、ユーザーに対して丁寧な説明を行う」というくだりがあります。自動車ユーザーの理解が得られないまま、制度が走ってしまうと、制度そのものの持続可能性に大変影響を及ぼすのではないかと強く危惧をしております。したがって、被害者支援等について、その財源の状況も含めて、国土交通省を主体に丁寧な説明をお願いしたい。また、詳細な賦課金額の水準や歳出の在り方については、この際だから何でも実施できるということではなく、自動車ユーザーの負担を十分に考慮しながら、長期にわたって安定的な運営のできるような検討を引き続き行っていただきたい。



「あり方懇」委員に就任した加藤憲治・当会議所保険特別委員長

一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し

- 一般会計に繰り入れた1兆1,200億円について、約6,000億円が繰り戻されていない状況。
- 毎年度の繰戻額は、法律や大臣間合意に基づき、財務省及び国土交通省が協議の上、決定。



【あり方懇 WEB サイト】
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha.tk2_000115.html



→国土交通省からの回答

○出口まきゆ・自動車局保障制度参事官

繰入金はまだ6,000億円残っているという現状であり、大臣合意の中に、繰戻額が目安の提示と継続ということが示されております。「まだまだ額としては」というご意見も当然あるかと思いますが、まずは、これを足がかりにして、しっかりと6,000億円を返してもらうことが「一丁目一番地」だというのはご指摘のとおりです。

改正自賠法につきましては、自動車ユーザーのご理解をいただくべきという点は、附帯決議でもいただいております。さまざまな手段を考えたいので、皆さまのお力とお知恵もお借りしながら、しっかり取り組んでまいります。

2. 本懇談会の発展的解消と新たな議論の枠組みに対する主な意見

○加藤憲治委員

(事務局からの本懇談会は主要の目的を達成したものととして発展的に解消し、新たな議論の枠組みにつないでいく、という説明に対して)

本懇談会の役割は、2001年のときの自賠法の改正の附帯決議についてフォローアップすることだと理解しています。今回も新たな附帯決議がなされて明

記されており、その明記された項目の進捗状況をどのような形でフォローするののかということが、新たな形で結成される懇談会の役割とっておりますので、その辺も踏まえて、取り組みいただきたい。

○堀野定雄委員(神奈川大学工学研究所客員研究員)

繰り戻しの6,000億円のウォッチは、ずっと「あり方懇」が熱心にやってきました。未解決のままで懇談会がなくなってしまうと、新たな枠組みで行うこととなっています。その新たな枠組みの中で、繰り戻しの課題は引き続き議論されるのでしょうか。その辺がはっきりしないので、大変気になります。

→国土交通省からの回答

○出口参事官

本懇談会は、今回にて一旦の区切りとさせていただきますが、繰り戻しについての議論は、新しい場でも継続させていただきたいと考えております。今回、本懇談会の場でいただいていたような意見表明の場としては、これまでと大きく変わるものではないとご理解いただければと思います。また、附帯決議の実施状況や附帯決議で指摘されたことについての継続的なウォッチというのも、新しい検討の場の重要な機能であると考えております。

関係省の2023年度(令和5年度)税制改正要望

経済産業省

国土交通省

環境省

○車体課税の見直し・延長を要望
エコカー減税・グリーン化特例・環境性能割など

○「自動車関係諸税のあり方の検討」始まる

○引き続き「税制全体のグリーン化」求める

2023年度(令和5年度)予算概算要求に伴う関係3省の税制改正要望が出揃いました。一昨年12月に取りまとめられた2021年度税制改正大綱では「次のエコカー減税等の期限到来時に抜本的な見直しを行う」としており、今年はエコカー減税などを含む車体課税の抜本見直しが議論されます。このため経済産業省では「エコカー減税・環境性能割・グリーン化特例を含めた、車体課税の見直しを行う」として、「自動車取得時のユーザー負担の軽減等」などを要望。国土交通省でも、「自動車重量税に係るエコカー減税、自動車税・軽自動車税に係る環境性能割及びグリーン化特例の延長・見直し」を要望しています。また、「自動車関係諸税については、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う」としている大綱を踏まえ、経産・国交両省ともに「自動車関係諸税のあり方について、受益と負担の関係の再構築も含め、長期的な検討を進める」としており、当会議所としても今後の状況を注視していきます。このほか、環境省では引き続き「税制全体のグリーン化」を掲げ、「揮発油税等について、グリーン化の観点から『当分の間税率』を維持する」としています。

関係省の2023年度税制改正要望(自動車関係項目の抜粋)は次の通りです。

■経済産業省

◇車体課税の見直し(要望事項の全体像)

(1) 環境性能に優れた自動車の更なる普及に向けたエコカー減税等の見直し

①半導体等の供給制約や物価高等の影響でサプライヤーや販売店など自動車産業が厳しい事業環境に置かれていること、②CN実現に向け自動車分野のGXを加速させる必要があることを踏まえ、自動車取得時のユーザー負担の軽減等を通じて環境性能に優れた自動車の更なる普及を促す観点から、エコカー減税等の車体課税の見直しを行う。

(2) モビリティがもたらす新たな経済・社会を踏まえた自動車関係諸税のあり方の検討

自動車関係諸税について、CN実現に積極的に貢献するものとするとともに、自動運転をはじめとする技術革新の必要性や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等の自動車を取り巻く環境変化の動向等を踏まえ、受益と負担の関係も含め、その課税のあり方について検討を行う。

◇車体課税の見直し及び延長

(自動車重量税・自動車税・軽自動車税)

期限切れとなるエコカー減税及びグリーン化特例の見直し及び延長、環境性能割の見直しにより、自動車取得時のユーザー負担の軽減等を通じた環境性能に優れた自動車の更なる普及拡大を図る。

○エコカー減税・環境性能割・グリーン化特例を含めた、車体課税の見直しを行う。

○見直しに当たっては、

- ▶半導体等の供給制約の影響で生産・販売が挽回できず、物価高の影響でサプライヤーや販売店も含め自動車産業が厳しい事業環境に置かれ、国内市場においても新車価格への転嫁の動きが顕在化し始めていること
- ▶CN実現に向け自動車分野のGXを加速させる必要があること

を踏まえ、自動車取得時のユーザー負担の軽減等を通じた環境性能に優れた自動車の更なる普及拡大を図る。

◇モビリティがもたらす新たな経済・社会を踏まえた自動車関係諸税のあり方の検討

(自動車重量税・自動車税・軽自動車税)

自動車産業は、GXやDXによる100年に1度と言われる大変革期に直面。これらを取り込むことで、より広がりのある「モビリティ産業」へと大きく進化し、日本経済全体の成長の源泉となるとともに、様々な社会課題の解決に貢献していくことが可能。

こうしたモビリティがもたらす新たな経済・社会像の具体化、その実現に向けた包括的・骨太な政策枠組みの検討を進め、その中で受益の広がりを踏まえた受益・負担関係の再構築も含め、自動車関係諸税のあり方について、長期的な検討を進める。

◇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拡充及び延長 (固定資産税)

低公害自動車の燃料供給インフラの整備を促進するため、水素充てん設備に係る固定資産税の軽減措置について、適用期限の延長(2年間)を行うとともに、大規模及び小規模設備のより一層の導入を促すべく、措置の拡充を図る。

◇特定小型原動機付自転車に係る所要の措置

(軽自動車税)

道路交通法の改正に伴い新たに定義された「特定小型原動機付自転車」について、税制上の所要の措置を講ずる。

■国土交通省

◇自動車重量税に係るエコカー減税、自動車税・軽自動車税に係る環境性能割及びグリーン化特例の延長・見直し〔自動車重量税・自動車税(種別割、環境性能割)・軽自動車税(種別割、環境性能割)〕

令和3年度与党税制改正大綱等を踏まえ、環境負荷の低減に対する要請の高まり等を踏まえた政策インセンティブ機能の強化、市場への配慮等の観点を踏まえつつ、以下の所要の見直しを行う。

- ①自動車重量税のエコカー減税の延長、各税率の適用範囲の見直し
- ②自動車税・軽自動車税のグリーン化特例の延長、環境性能割の現行措置の維持、両制度における各税率の適用範囲の見直し等

◇自動車関係諸税の課税のあり方の検討【事項要望】

令和4年度与党税制改正大綱の検討事項、「経済財政運営と改革の基本方針2022」及び政府の「GX実行会議」における今後の議論等を踏まえ、クリーンエネルギー戦略に基づくロードマップの実現への貢献、保有から利用への変化等の自動車を取り巻く環境変化の動向、高齢者の免許返納の加速や人口減少等に伴う地域公共交通へのニーズの高まり等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、幅広い関係者による新たな受益と負担の関係も含め、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。

◇ノンステップバスやUDタクシー等のバリアフリー車両に係る特例措置の延長 [自動車税(環境性能割)]

高齢者や障害者等の利便性・安全性の向上を図るため、バリアフリー車両(ノンステップバス、リフト付きバス、ユニバーサルデザインタクシー)に係る自動車税(環境性能割)の特例措置を2年間延長する。

◇都道府県の条例で定める路線を運行する乗合バス車両の取得に係る非課税措置の延長

[自動車税(環境性能割)]

地域住民の生活の足として必要不可欠な公共交通機関であるバス交通を確保・維持・改善するため、都道府県

の条例に定める路線の運行の用に供する乗合バス車両の取得に係る自動車税(環境性能割)の非課税措置を2年間延長する。

◇先進安全技術を搭載したトラック・バスに係る特例措置の拡充・延長

[自動車重量税・自動車税(環境性能割)]

交通事故の防止及び被害の軽減のため、側方衝突警報装置を搭載したトラック等の取得に係る自動車税(環境性能割)の特例措置を1年1月間延長する。

また、特例措置の対象に衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)を拡充する〔自動車重量税：3年間、自動車税(環境性能割)：2年間〕。

◇一般乗合旅客自動車運送事業における地域公共交通再構築のための所要の措置

[固定資産税・都市計画税]【事項要望】

一般乗合旅客自動車運送事業者の持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築に向けた支援をするため、固定資産税等について所要の措置を講じる。

◇中小企業者が機械等を取得した場合の特例措置の延長(中小企業投資促進税制)

[所得税・法人税・法人住民税・事業税]

中小企業の設備投資を促進するため、中小企業者がトラック(3.5トン以上)、その他機械装置等を取得した場合の特別償却又は法人税額等の税額控除の特例措置を2年間延長する。

◇その他

- ・特定小型原動機付自転車に係る所要の措置

[軽自動車税]

- ・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拡充・延長 [固定資産税]

■環境省

◇税制全体のグリーン化の推進

(地球温暖化対策)

○「成長志向型カーボンプライシング構想」の具体化

脱炭素社会の実現に向けた官民連携の取組を一気に加速し、エネルギー安全保障の確保に万全を期しながら、国内投資を拡大しつつ新たな成長のフロンティアを開拓する。2050年カーボンニュートラル実現を見据え、官民連携の下、脱炭素に向けた経済・社会、産業構造変革への道筋の大枠を示したクリーンエネルギー戦略中間整理に基づき、年内にロードマップを取りまとめる。

今後10年間に150兆円の官民の脱炭素投資を先導するための政府資金を先行して調達するための「GX経済移行債(仮称)」の将来の財源、脱炭素投資を促す経済的インセンティブ、EUにおいて検討が進められている炭素国境調整措置への対応、さらに来年我が国はG7議長

国としてカーボンプライシングの議論をリードする必要があることなどの観点を踏まえつつ、中長期にわたる時間軸の中で予見可能性の高い「成長志向型カーボンプライシング構想」の具体化の検討を進め、速やかに結論を得る。その際、現下のエネルギー情勢等を踏まえて施行までに一定の期間を設けること、代替技術のイノベーション、中小企業をはじめとする事業者の脱炭素化に向けた円滑な移行等に関する配慮を行う。グリーントランスフォーメーション(GX)に向けた各種政策と一体として、我が国産業の競争力強化や国内外の脱炭素市場の獲得を実現する。

○税制全体のグリーン化

平成24年10月から施行されている「地球温暖化対策の

ための税」を着実に実施し、省エネルギー対策、再生可能エネルギー普及、化石燃料のクリーン化・効率化などのエネルギー起源二酸化炭素排出抑制の諸施策に充当する。また、揮発油税等について、グリーン化の観点から「当分の間税率」を維持する。

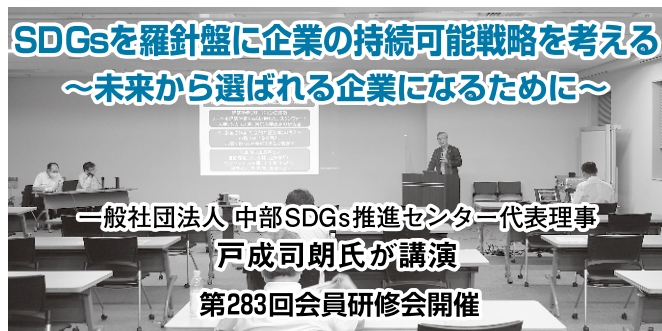
(自動車環境対策)

地球温暖化対策・公害対策の一層の推進、汚染者負担の性格を踏まえた公害健康被害補償のための安定財源確保の観点から、車体課税の一層のグリーン化を推進する。

◇個別のグリーン化措置

○低公害自動車の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(固定資産税)【拡充・延長】

(日本自動車会議所まとめ)



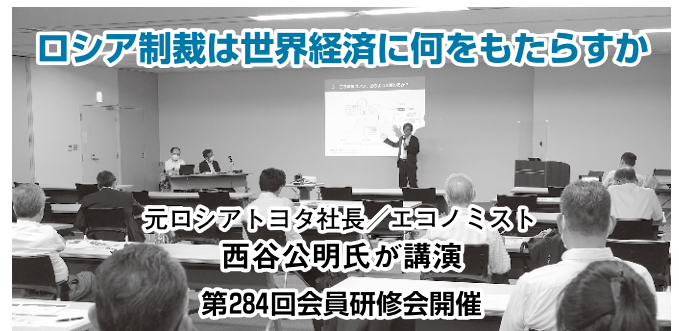
日本自動車会議所は6月29日、東京都港区の日本自動車会館で第283回会員研修会を開催し、一般社団法人中部SDGs推進センター(名古屋市)代表理事の戸成司朗氏が「SDGsを羅針盤に企業の持続可能戦略を考える～未来から選ばれる企業になるために～」をテーマに講演しました。会場では新型コロナウイルス感染対策を引き続き実施、リモート配信も併用し、全国から約60名が参加しました。



戸成 司朗氏

講演では、戸成氏は企業の成長性について「ESG(環境・社会・ガバナンス)経営」の視点で評価する必要があると指摘。成長性の高い環境、健康、安全、エネルギーなどの分野へ「重点的に挑戦をしているかが問われている」と強調しました。また日本政府や自動車業界が進める脱炭素社会に向けた取り組みなどに期待を示しつつ、SDGsは「企業経営の未来指標で、ビジネスチャンスの宝庫」と訴えました。

最後に、企業はパーパス(存在意義)を明確にするときであり、「SDGsを羅針盤に構造改革を経営戦略まで落とし込み、『SDGsもどきのやったふり宣言』をしないことが重要」と強く主張しました。



日本自動車会議所は7月26日、東京都港区の日本自動車会館で第284回会員研修会を開催しました。会場では新型コロナウイルス感染対策を引き続き実施、リモート配信も併用し、全国から約80名が参加しました。今回は「ロシア制裁は世界経済に何をもたらすか」をテーマに、講師にはロシア・ウクライナ情勢に詳しい元ウクライナ大使館専門調査員、元ロシアトヨタ社長で、エコノミストの西谷公明氏を迎えました。



西谷 公明氏

講演では、ロシアが2月にウクライナへ軍事侵攻し、戦争が長期化している影響を受け、エネルギー価格高騰をはじめ国内外の経済が混乱する中、現地の経験談や最新情報などを交えながら解説。西谷氏は、欧米等が行っているロシアへの経済制裁について「(自動車などの)輸入が激減し、経済活動の『強制的縮小』を招いている」などと指摘した上で、ロシア経済の今後に触れ「貿易関係など中国経済に従属しており、中国との接近が加速するとみている」と強調しました。

ロシア・ウクライナ戦争の先行きに対しては「プーチン大統領はすぐ終わると思っていただろうが、簡単に終息せず、戦争や制裁は長く続くのではないか」との見方を示しました。

大門 ペソ 倶楽部

Vol. 63

若年層のクルマ離れとビール離れ、コスパとタイパ

経済ジャーナリスト 河野 圭祐

若年層の「クルマ離れ」や「ビール離れ」が指摘されて久しい。もちろんクルマ好きやビール好きの若者もいるが、その数が昔に比べて大幅に減っていることは間違いない。彼ら彼女らにしてみれば、飲食店で「とりあえずビール」というのは死語であるし、クルマがステータスシンボルやデートツールだったのは昭和時代の遺物と映るだろう。最近では「恋愛離れ」も加速しており、ある政府調査によると、20代独身男性の約4割がデート経験がないそうだ。

若い人たちにはビールの苦みが敬遠されることもあり、ビール類市場は17年連続で販売前年割れが続いているが、ハイボールやレモンサワーなど缶チューハイ系市場は対照的に右肩上がりだ。一方、クルマは軽自動車の販売がいまや全体の4割に迫る。単価が違うので単純な比較はできないが、伸長する缶チューハイと軽自動車に共通するのが税金面。

ビールの酒税は一昨年10月の酒税改正で下がったとはいえ、350ml缶1本あたり70円なので、商品価格の約3分の1が酒税である。対して缶チューハイのそれは2026年10月まで28円と、ビールの半分以下（ビール、発泡酒、第3のビールの酒税は2026年に一本化され54.25円になる予定）であるだけに伸びしろはまだある。同様に軽自動車も

乗用車に比べれば税金等はかなり安い。例えば、軽自動車税は一律1万800円なのに、排気量によって異なる、乗用車の自動車税は最低でも2万5,000円からだ。

若者のクルマ離れは2パターンありそうだ。性能や安全性向上もあって車両価格は昔に比べて随分上がり、自動車諸税に保険や車検、燃料費、さらに高速道路の高い通行料、集合住宅住まいなら駐車場代もかかる。昨今のインフレが拍車をかけ、「生活で精一杯、クルマなんてとて」と、費用対効果のコスパ面からクルマを持たない人たちが増えていることが1つ。

もう1つは、若い人に多いとされる時間対効果のタイパ（タイムパフォーマンス）重視のライフスタイルだ。かけた時間に対する満足度を基準に考えるなら、長い距離の渋滞に耐えながらクルマで行楽地に出かけたり、会社の上司との気の進まぬ「飲みにケーション」に時間を使ったりすることは無駄でしかないだろう。タイパありきの人たちは将来、完全自動運転のクルマが普及したら車内ではほかのことに没頭したり、メタバースの3次元世界でバーチャルドライブを楽しんだりするのもかもしれない。

こうした若者は、もはやクルマの運転そのものに興味が持てないのではないか。後者の理由でクルマ離れがさらに進んだ場合、状況は深刻といえる。

日本自動車会議所会員 (2022年9月15日現在)= 団体会員89、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
- 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 日本ガス協会
- 一般社団法人 日本自動車運行管理協会
- 一般社団法人 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 自動車再資源化協力機構
- 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
- 一般社団法人 日本自動車購入協会
- 一般社団法人 青森県自動車団体連合会

- 一般社団法人 岩手県自動車会議所
- 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75、推薦会員1)