

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>



2023 2・3 No.947

発行人 山岡 正博 編集人 田村 里志

自民党自動車議連会長・衆議院議員 額賀 福志郎氏が講演



「令和5年度税制改正大綱」を総括

第2回税制委員会開催

写真中央(左から5人目)が講師の自動車議連額賀会長

日 本自動車会議所は3月3日、東京・港区の芝パークホテルで2022年度第2回税制委員会(委員長：佐藤康彦自販連法規・税制委員会委員長)を開催し、自民党自動車議連会長で衆議院議員の額賀福志郎氏が、「令和5年度税制改正大綱について」と題して講演しました。

額賀氏は自民党税制調査会顧問や党総合エネルギー戦略調査会会長なども務められており、令和5年度税制改正大綱を総括するとともに、2050年カーボンニュートラル実現や新たなモビリティ社会を見据えた自動車税制の方向性など中長期的な課題の考え方なども説明しました。額賀氏の講演は2年ぶりで、

オブザーバーも含めて35人が出席しました。

委員会では、額賀氏の講演に先立ち、佐藤委員長が挨拶。佐藤委員長は「昨年末に決定しました『令和5年度税制改正大綱』では、厳しい物価高に加え、半導体不足等による納期長期化や、それによるユーザーの負担増などに配慮いただき、エコカー減税、環境性能割とともに現行の軽減措置が延長されることとなりました」と今大綱を評価したうえで、「中長期的な自動車税制のあり方」に向けた活発な議論に期待を示しました。

(額賀氏の講演要旨は2～3ページに掲載)

◆◆ 主な内容 ◆◆

- | | |
|--------------------------------|-----------------------------------|
| ■ 額賀自民党自動車議連会長講演要旨……………2 | ■ 第3回運営審議委員会開催……………6 |
| ■ 自陪審で新賦課金水準と自賠償保険料率引き下げ決定……4 | ■ 第108回全国自動車会議所専務理事会開催……………6 |
| ■ 日本自動車会議所元会長・豊田章一郎名誉顧問がご逝去……5 | ■ 税制改革フォーラムの「ツイッターを活用した活動」実施結果……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)

自民党自動車議連会長、衆議院議員 額賀福志郎氏が「令和5年度税制改正大綱」を総括 中長期の自動車関連税制の見直しに向けた考え方なども説明



第2回税制委員会

表

紙(1ページ)に記載のとおり、日本自動車会議所は3月3日、東京・港区の芝パークホテルで2022年度第2回税制委員会(委員長:佐藤康彦自販連法規・税制委員会委員長)を開催しました。委員会では佐藤委員長の挨拶の後、自民党自動車議連会長で衆議院議員の額賀福志郎氏が、「令和5年度税制改正大綱について」と題して講演。大綱の総括をはじめ、中長期の自動車関連税制の見直しに向けた考え方なども説明しました。講演の後、出席者との活発な意見交換が行われ、委員会は閉会しました。額賀氏の講演要旨は次のとおり。

【講演要旨】

時代は大きな変革期にあります。

江戸時代から明治維新に至る改革——。このときは身分制度を廃止し、武家社会の既得権益などを取り払いゼロから今の日本の基礎を創りました。そして第2次世界大戦後、米占領軍が日本に入ってきて日本は民主主義国家として生まれ変わりました。変革の時代、日本人の勤勉性や国づくりに対する意欲などが発揮され、世界のレベルに追いつき、追い越すことができました。

そして現在、バブル経済が崩壊し「失われた30年」を経て、あらゆる分野で変革しようという機運が高まっています。特に自動車産業は、国際的な大変革の渦の中にあります。「日本の自動車産業が国際競争に勝てなかったら日本の将来はない」という言い方は大げさな表現ではないと思っていますので、高い志を持って、自動車産業の皆さんとしっかりと頑張っていきたいと思っています。

さて、令和5年度税制改正大綱では、「成長と分

配の好循環の実現」、「経済のグローバル化・デジタル化・グリーン化への対応」、「経済社会の構造変化も踏まえた公平で中立的な税制への見直し」、「円滑・適正な納税のための環境整備」を柱に議論をして取りまとめました。車体課税については短期と中長期の時間軸に分け、短期はエコカー減税等の見直し、そして中長期は自動車関係諸税のあり方をどう考えていくのかという議論をしました。

大綱の「基本的な考え方」の章では「車体課税」の項目も設けられていますが、そこでは電動化や「保有から利用への移行」などCASEに代表される大変革への対応を強調し、税制においても大変革への対応を後押しするとともに、抜本的な見直しに向けた第一歩を踏み出すべきとしています。また、カーボンニュートラル実現に向けた「日本らしい山の登り方」、例えば合成燃料の内燃機関への活用などにも言及しています。

大変革の一例として、自動車をめぐるカーボンニュートラル実現に向けた世界の動向に目を向けると、電動化の動きが急速に展開していることが分かります。欧州を中心に、将来的に従来型の内燃機関自動車の販売を禁止する動きが見られます。また、米国の一部州においても同様の動きが見られます。EVの普及にはさまざまな課題があるのは事実ですが、市場において一定の存在感を示しつつあることも現実です。こうした中、わが国においてはEV、PHVの割合が欧米と比較して低位にとどまっています。

一方、政府のカーボンニュートラル実現に向けた目標はすでに高いものが設定されています。こうした動向を踏まえながら、EV、FCV、PHEVに加え、

日本の強みであるHVも含めて、これらが新車販売に占める割合を2035年までに100%とする政府目標も掲げられています。こうした政府の方針と整合性を持たせて、エコカー減税等を見直すことが今回の税制改正の論点の一つとなりました。

続いて、中長期の自動車関係諸税の見直しに向けた考え方などをご紹介しますと、世界の自動車産業はConnected（ツナガル化）、Automated（自動化）、Shared & Service（利活用）、Electrified（電動化）というCASEの潮流による大変革のまただ中にあります。

この大変革の中で、国内でも業種の垣根を超えた新たな連携や、スタートアップといった新たなプレイヤーが生まれはじめ、新しいモビリティ社会につながるさまざまな取り組みの兆しはすでに現れています。官民が連携をして、さらに多くのプレイヤーやビジネスを生み出し、引き続き世界をリードしていくことが重要になります。そのためには、業種の垣根を超え、骨太な政策を推進していかなければ、国際競争に勝っていくことはできないと思います。

こうした動向も踏まえ、自動車産業という一つの産業を超えた“モビリティ産業”がもたらす社会像について議論するために、政府（総理・関係閣僚）等と経団連「モビリティ委員会」との官民対話の場として「モビリティに関する懇談会」設けられ、昨年11月に議論をキックオフさせています。大綱にもその必要性が言及されていますが、官民の力を結集して、自動車産業を取り巻く大変革に対応していく動きの一つであると私も見ています。

自動車議連の中にもこのモビリティの問題に対する勉強会を立ち上げ、経団連、政府と連携して、これからの展望を勉強していこうとしています。

今後、モビリティの多様性や自動運転をはじめとする技術革新等の自動車を取り巻く環境変化に対応するため、例えば水素ステーションの整備や、自動運転実現に向けた道路情報の提供システムといった新しいニーズの政策支援の必要性も高まってくると思います。

また、クルマ社会を補完する重要なインフラである地域交通についても対応が必要だと考えています。高齢化の進展により免許返納者が増加傾向にあり、この傾向は今後も増加していくと見込まれています。一方、少子化等による人口減少を背景とした



委員らの前で講演する額賀自動車議連会長（左から3人目）。額賀氏の左隣が佐藤委員長

利用者の減少により、地域交通の維持が新たな政策課題となっています。地域を支える公共交通の維持についても、人々の移動の自由を確保するという意味で、モビリティに関する重要な政策課題の一つだと考えなければなりません。

今大綱でも「検討事項」において、今後の自動車関係諸税の見直しの方向性に関する考え方を示しました。

まず、本日申し上げた諸々の要素を踏まえながら、中長期的な視点から自動車関係諸税については検討していくということが基本的な考え方です。その際、特にEV等の普及や市場の活性化を念頭に、次のように議論をしていくことにしています。

「利用に応じた負担の適正化等に向けた具体的な制度の枠組みについて次のエコカー減税の期限到来時までには検討を進める。また、自動車税については、電気自動車等の普及等のカーボンニュートラルに向けた動きを考慮し、税負担の公平性を早期に確保するため、その課税趣旨を適切に踏まえた課税のあり方について、イノベーションへの影響等の多面的な観点も含め、関係者の意見を聴取しつつ検討する」

税制というのは、その検討から実現までに相当程度の時間が掛かるものです。EVの普及などのカーボンニュートラル実現に向けた動きが前に進んでいく一方で、自動車産業がより広がりのあるモビリティ産業へと発展していくに際し、大綱では、課税の見直しに関する党税調としての考え方を示しました。

政府にはこうした考え方に沿って検討を進めていただくように、また党としても十分に勉強をして現場の皆さんが困らないようにしていく必要があります。国際社会の中で、わが国の競争力が維持されていくようにしていくことが、これからの大きな課題になっていくと思っています。

金融庁・自賠審にて新たな賦課金の水準と自賠責保険料率の引き下げが決定

2

023年1月13日及び20日、金融庁にて第145回・第146回自動車損害賠償責任保険審議会（自賠審）がオンライン開催され、日本自動車会議所の加藤憲治保険特別委員長が委員として出席しました。13日の審議会において加藤委員は、自賠責保険の持続性を担保するためにも、ユーザーへの丁寧な説明、マスコミへの説明責任を果たすことが重要であると訴えました。

審議では自賠責の損害率が前回の基準料率改定時の想定以上の黒字になっていること、滞留資金の残高が増加傾向にあることから、「自賠責の収入と支出が見合う料率水準とすることが適当」との方向性が示されました。

20日の審議会では、国交省の「今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会」（1月16日開催）が取りまとめた新設の賦課金の水準が報告されました。これらを踏まえ新たな料率案（損害保険料率算出機構作成）が提案され、了承されました。

さらに、これまで基準料率の改定を行う際に複数回開催してきた審議会の運営方法を、来年度以降、料率改定を行う場合を含めて原則年1回に変更する案について説明がなされ、議論の質を落とさないことを前提に、基準料率の改定がある場合も含めて、原則年1回で運営することが了承されました。

■ 1月13日（第145回）自賠審の議事内容

○料率検証結果

- ・料率検証結果は予定損害率〔支払保険金／収入純保険料〕×100（122.3%）に対し、2022年度実績見込：110.1%、2023年度見通し：107.9%と改善。

- ・運用益積立金残高等を考慮した滞留資金については、2021年度末の残高が7,458億円を見込んでおり、増加傾向。

→審議の結果、今後の料率のあり方については、上記の2点を踏まえて、2023年度より自賠責保険の収入と支出が見合う料率水準とすることが適当であるとの方向性が示されました。

■ 1月20日（第146回）自賠審の議事内容

○自賠責保険基準料率改定について

- ・国交省「今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会」（1／16）において、車種別の保険料を一定程度勘案し、新たな賦課金額は、営業車は150円、自家用乗用車は125円、バイクや原付等は100円とすることを決定したことが報告されました。
- ・前回自賠審で示された方向性に沿って、損害保険料率算出機構から届出のあった新たな基準料率に関して諮問が行われました。審議の結果、新たな基準料率を2023年4月1日より適用することなどについて了承され、新たな賦課金による1.2%の引き上げ要素があったものの、新基準料率は全車種等の平均で11.4%の引き下げ（現行基準料率比）となりました。

▽2023年4月からの新保険料率例

- ・自家用車（2年契約、除沖縄・離島）：
17,650円（▲11.8%、現在20,010円）
- ・営業用普通貨物（最大積載2トン超、1年契約）：
24,100円（▲15.1%、現在28,380円）
- ・営業用乗用自動車（東京、大阪等、1年契約）：
78,100円（▲16.1%、現在93,120円）

国交省「今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会」が最終取りまとめ 新たに「被害者保護増進等事業に関する検討会」を立ち上げ

国

交省にて第12回「今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会」が1月16日にオンライン開催され、日本自動車会議所の加藤憲治保険特別委員長が委員として出席しました。審議では第146回自動車損害賠償責任保険審議会（1／20）に報告する新設の賦課金の水準が決定されました。また、2月7日には第13回が開催され、最終取りまとめが行われました。

本年4月から施行される改正自賠法により事故被

害者援・事故防止対策は「被害者保護増進等事業」として法定化されることになりました。それを受けて、新たに「被害者保護増進等事業に関する検討会」が設置され、被害者保護増進等計画の策定と被害者保護増進等事業の効果検証等を行うことになっています。会議所としては、自動車ユーザーの立場に立つて事業の妥当性等について意見陳述するとともに、引き続き自賠責積立金の早期全額返済や自動車ユーザーへの理解活動を訴えていくことにしています。

日本自動車会議所元会長
トヨタ自動車名誉会長

豊田章一郎名誉顧問がご逝去

日本自動車会館開設に尽力

自動車産業の連携や発信力の強化に多大な貢献



故豊田章一郎氏

日 本自動車会議所元会長で、トヨタ自動車で社長、会長を務められた豊田章一郎（とよだ・しょういちろう）氏が2月14日、逝去されました。97歳でした。豊田氏は、トヨタ自動車工業とトヨタ自動車販売の「工販合併」により1982年7月に誕生したトヨタ自動車の初代社長で、1992年9月まで務められました。同社会長に就任された翌1993年6月、当会議所第11代会長に就任。自動車関係総合団体のトップとして、日本自動車会館を開設するなど自動車産業・業界の連携や発展に尽力されました。2012年6月に当会議所名誉会長に就かれ、その後名誉顧問を務められていました。

豊田氏は、「日本の基幹産業である自動車産業が社会的な役割を果たしていくためには、関連業界が連携し協調することが大切である」として、点在していた自動車関係団体の拠点となる「会館」の構想をかねてから提唱され、ついに2004年3月、生産から販売、研究開発、ユーザー関係まで幅広い団体が1つのビルに集合する「日本自動車会館」が誕生しました。

また、2002年4月には、「自動車税制改革フォーラム」が、ユーザー団体のJAF（日本自動車連盟）を筆頭に、自動車関係14団体（現在は21団体）で結成されました。事務局は当会議所が担当し、幅広い自動車関係団体が不合理な自動車税制の是正を求めて一致団結し、自動車会館を拠点に会合や意見交換



日本自動車会館開設除幕式
に出席した豊田氏（右端）
（2004年3月）

などを積極的に行っています。その成果として、2005年から2006年に行われた「道路特定財源の一般財源化反対」の署名活動では、1,000万人を超える署名が集まりました。

自動車産業の連携強化を推進し、自動車産業の情報受発信や発言力を強化するなど、日本の自動車産業に多大な貢献をされた故人を悼み、日本自動車会館

では亡くなられた翌日の2月15日、半旗を掲げました。謹んで豊田名誉顧問のご冥福をお祈り申し上げます。



ご逝去翌日の2月15日、日本自動車会館では半旗を掲げて哀悼の意が表された。手前の銘板の「日本自動車会館」の文字は豊田氏による揮毫



自動車議連との政策懇談会で意見を述べる豊田氏（左側テーブル中央）。自民党の重鎮議員も真剣に聞き入った〔2011年7月〕



会長退任後の総会懇親会で自動車議連会長の
中川秀直衆議院議員（当時）と歓談する
豊田氏（右）〔2012年6月〕

第3回運営審議委員会開催 理事会への上程議案を審議

日本自動車会議所

日本自動車会議所は3月2日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、第3回運営審議委員会（委員長＝永塚誠一・日本自動車工業会副会長）を開催、3月10日に開催する第215回理事会の上程議案について審議しました。新型コロナウイルス感染防止の観点から、会場とオンラインのハイブリッド開催で出席者の半数以上がオンラインでの出席となりました。

開会挨拶の冒頭、山岡正博専務理事が、先日逝去されたトヨタ自動車名誉会長で当会議所の名誉顧問・豊田章一郎氏の功績について振り返るとともに、逝去翌日の2月15日に自動車会館として半旗を



掲揚したこと、また4月24日に予定されているお別れの会の日にも再び半旗を掲揚する予定である旨を報告しました。

その後、永塚委員長の議事進行に続いて、畠山太作常務理事が第215回理事会上程議案の2023年度事業計画案および同予算案の2議案について説明しました。審議・意見交換を経て、議案は承認され、委員会は閉会となりました。

第108回全国自動車会議所専務理事会



最近の事業活動および
主要課題について意見交換

第108回全国自動車会議所専務理事会が2月16日、17日の両日、大阪市中央区の大阪キャッスルホテルで開催されました。地元の大阪自動車会議所など全国各地の自動車会議所から理事長や専務理事ら13団体15名が出席し、2団体2名がリモートで参加しました。

初日は冒頭、日本自動車会議所の山岡正博専務理事が、2月14日に逝去された故豊田章一郎名誉顧問の功績を紹介するとともに、出席者全員でご冥福をお祈りしました。豊田名誉顧問は1993年～2012年まで19年間、日本自動車会議所会長を務められ、「日本自動車会館」開設に尽力されました。続いて、開催事業所である大阪会議所の楠原勇二理事長が挨拶し、大阪では35年ぶりの開催であるとしてリモートを含む17名の参加者を歓迎しました。

その後、当会議所の畠山太作常務理事が組織運営

や税制、交通安全、保険、クルマ好き拡大など2022年度の各活動進捗状況を報告しました。また、第2回「クルマ・社会・パートナーシップ大賞」(CSP大賞)についても報告。受賞企業・団体を紹介し、表彰式・交流会の模様や、記事掲載状況などを詳しく説明しました。

その後、各会議所の課題について、活発な意見交換が行われ、会議所間の連携がさらに深まりました。最後に、次回の全国専務理事会は10月に開かれる「ジャパンモビリティショー」に合わせ東京で開催することが承認され、閉会しました。

2日目は、現在、主に観光用として利用されている水陸両用バスの視察を行いました。天満橋付近の発着所から桜の名所として有名な桜ノ宮公園まで陸上をバスとして移動、その後は船舶として川辺のスロープから勢いよく大川（旧淀川）に突入、かなりの迫力に参加者からも驚きの声が上がりました。乗務員からは、製造費用は1億円に上り、道路と水路では法律が違うため両方の免許が必要となるとの説明がありました。一方、全長11.95m、幅2.45m、高さ3.7mの大きな車体で大量輸送ができることから、乗車後、参加者からは、「観光だけではなく、水路と陸路をつなぐ物流車両としての活用も期待される。東京において次回開催されるジャパンモビリティショーにつながる視察だった」との意見も出されました。

自動車産業の展望

～カーボンニュートラルに向けた
CASEの変革と2023年の業界動向～

ナカニシ自動車産業リサーチ代表
自動車アナリスト 中西孝樹氏が講演

第288回会員研修会開催

日本自動車会議所は1月24日、東京都港区の日本自動車会館で第288回会員研修会を開催しました。今回は「自動車産業の展望～カーボンニュートラルに向けたCASEの変革と2023年の業界動向～」をテーマに、講師にはナカニシ自動車産業リサーチ代表で、自動車アナリストの中西孝樹氏をお迎えしました。会場では新型コロナウイルス感染対策を引き続き実施、リモートも併



中西 孝樹氏

用し、計約80人が参加しました。

講演では、グローバル新車市場について、2022年はロシアのウクライナ侵攻や半導体不足の長期化などに伴うサプライチェーン寸断の影響を受けたものの、「年末にかけて米国、日本、インドは回復基調が顕著だった」と指摘しました。2023年は前年比3%増の8305万台と予想しており、「景気後退が見通されるにもかかわらず、新車販売が回復するパドックスが演じられる」などとの見方を示しました。

将来的な2030年の国別勢力も予測し、「中国、インドの新興メーカーの台頭が見込まれ、米国や日本の衰退が懸念される」と分析していました。また、次世代ビジネスモデルである「CASE」（コネクテッド、自動運転、シェアリング、電動化）や「MaaS」（サービスとしての移動）がモビリティ産業に構造変化を及ぼすとして、「2030年以降、自動運転社会の幕開けが訪れる」と強調しました。

このほか、トヨタ自動車、日産自動車、ホンダなど日本メーカーが進める電気自動車戦略などに関しても解説いただきました。

フォロワー数は432人／10万回近く閲覧された投稿も

自動車税制改革フォーラム

「ツイッターを活用した活動」の実施結果まとまる

日本自動車連盟（JAF）など自動車関係21団体が構成する「自動車税制改革フォーラム」（事務局：日本自動車会議所）が、昨年11月から展開した「ツイッターを活用した活動」の実施結果がまとまり、2月下旬に各団体に報告されました。SNSを使ってユーザーに訴求する活動は、新型コロナウイルス感染拡大のリスク回避だけではなく、若者や一般ユーザーにアピールできる手段であるとして、2020年から実施。税制改正の議論や政党ヒアリング、要望活動などが活発に行われる11月～12月に計8テーマを投稿しました

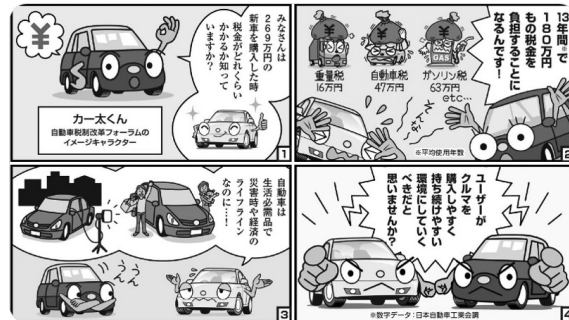
今回もイメージキャラクターの「カー太くん」が登場する4コママンガを活用し、9種類・9兆円ものユーザーの税負担についてグラフを使って具体的説明をするなど、ユーザーの共感を得るような内容としました。中でも、12月9日の投稿では、「新車を購入し13年間車に乗ると180万円もの税金がかかる」という具体例がユーザーに切実に訴えたと推測され、報道され始めた「走行距離課税」との相乗効果もあり、インプレッション数（投稿が表示された合計回数）が10万回近くに達するかつてない実績となりました。

2023年1月4日時点の集計では、フォロワー数は432人（前回実績352人）、インプレッション数は11万7,981

平均的価格帯269万円の車を13年間使用すると、180万円もの税金を負担するそうなんだ。

ほかにも高速料金や保険料、整備・点検費用など、トータルでもう1台新車が買えるほどの多額・多額の費用をユーザーは負担しているんだよ。

生活必需品にこんなにお金がかかる制度って、おかしくないですか!?



回（同4万9,159回）、投稿を見た人が、いいね・コメントなどをアクションした合計回数であるエンゲージメント数は6,612回（同2,338回）、投稿に対するユーザーの関心度合を見る指標の一つ、エンゲージメント率は5.6%（4.8%）でした。エンゲージメント率は一般的に5%が平均と言われていますが、今回は6回の投稿で5%を超えました。

フォーラムでは、内容とタイミングによっては大きな効果を得ることができるとして、引き続きSNSの可能性を検討していくことにしています。

カー太くんのツイッター画面
（投稿日は12/9）

豊田家の「カーガイ」と「一代一業」

経済ジャーナリスト 河野 圭祐

Vol. 67

トヨタ自動車の豊田章一郎名誉会長が、同社で社長を務めたのは1982年から92年。私が自動車業界の担当記者をしたのは80年代後半で、当時は自分もまだ20代半ばだったこともあり、巨大企業のトヨタのトップに単独で取材する機会はなかなか叶わなかった。ただ、新車発表会等の会見の場での章一郎氏はいつも泰然自若、サラリーマン経営者にはない雰囲気を醸し出していたのをよく覚えている。当時は経済誌に在籍していたので勢い、業績やシェア、米国での乗用車現地生産などが興味の中心だったが、章一郎氏は現社長で長男の豊田章男氏同様、本当にクルマ好きの「カーガイ」だったことも実感する。

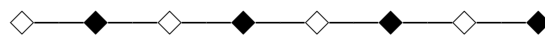
実際、章一郎氏の社長在任中、世に出た新型車やフルモデルチェンジ車を思い浮かべると、「ソアラ」や「レビン」「セリカ」「MR2」「カリーナED」「マークII」「セルシオ」等々数多くの記憶に残るクルマがあり、これらのクルマはいま販売しても色褪せないカーデザインではないだろうか。当時、コンパクトカーから高級車まで、トヨタが国内市場で圧勝していたのも頷ける。

もう1点、豊田家には「一代一業」のモットーがあり、章一郎氏は1975年から住宅事業を始めている。かつて、トヨタホームでトップを務めた山科忠氏は社長時代、「ベンチマークにしたいのはユーカリが丘ニュータウン（千葉県佐倉市）を手がける山万。宅地開発

や分譲にとどまらない「街づくり」をしていて、それも世代間の連続性を保つため、一時期に大量に分譲するようなやり方をしないところも素晴らしい」と語っていたことがある。章一郎氏も住宅事業の視線の先に、本格的な街づくりを見据えていたのではないかな。

前述の一代一業のモットーの継承で言えば目下、章男氏が挑んでいるのが開発中の実証都市、「ウーブン・シティ」（静岡県裾野市）だ。東京モーターショーが今秋、新たにジャパンモビリティショーとして生まれ変わるが、同ショーのメインコンテンツとされる「フューチャーモール」（仮）は、モビリティにとどまらず広く日本の未来の暮らしを表現するというだけに、そこでウーブン・シティの一端も垣間見える可能性がある。

章男氏が取り組む街づくりは、最近の言葉に置き換えればスマートシティだが、その礎を作ったのも章一郎氏だったといえるかもしれない。合掌。



河野氏の連載は今号で終了させていただきます。次号からは、（一社）日本交通科学学会理事の吉村俊哉氏に連載いただきます。吉村氏は、日本自動車連盟（JAF）などを経て、2015年同学会理事に就任。JAFでは交通安全・環境・自動車税制等を担当。現在は安全に関する講習などの講師を務めるほか、執筆活動等も積極的に行っています。

日本自動車会議所会員（2023年3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
日産自動車販売店協会
U D トラックス販売店協会
日野自動車販売店協会
三菱自動車販売店協会
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店協会
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売捌人協議会
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 日本自動車機械器具工業会
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74、推薦会員1）