

自動車会議所 ニュース

2015 **7** No.870

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

発行人 中島 哲 編集人 田村里志

購読料 1部50円（購読料は年会費に含む）



前

号で既報のとおり、日本自動車会議所は6月10日、東京・千代田区の経団連会館で第191回理事会および第80回定時総会、引き続き第192回理事会を開催し、審議された議案はいずれも原案どおり承認された。理事会・総会後の懇親会には、国会議員168名（うち本人出席63名）をはじめ、関係省庁幹部、会員・業界関係者、マスコミ関係者など約450名が出席。懇親会開会に当たり、まず小枝至会長が挨拶し、続いて順に、来賓の岩井茂樹経済産業大臣政務官、北川イッセイ国土交通副大臣、高市早苗総務大臣が挨拶された。

来賓挨拶のあと、池史彦副会長（日本自動車工業会会長）と高橋幹副会長（日本バス協会会長＝当時）が登場。池副会長が「日本再興戦略では、自動車産業を1丁目1番地に据えていただきました。期待の大きさと責任の重さを日々、ひしひしと感じていますが、成長戦略の要として自動車産業が頑張っていかなければならないと、心を新たにしています」と挨拶したあと、池副会長の乾杯の発声で懇親が始まり、甘利明経済再生担当大臣の挨拶などを挟み、随所で懇談・懇親の輪が広がった。

（関連記事・写真は2～6ページに掲載）

◆◆ 主な内容 ◆◆

- 平成27年度定時総会懇親会開催……………2
- 「日本の約束草案（政府原案）」に対する意見書を提出……………7
- 自賠制度あり方懇で新居保険委員長が意見陳述……………9

- 平成27年度版後席シートベルト着用推進チラシ・ポスターを制作……………10
- 第215回会員研修会開催……………11
- 東自会が第41回通常総会……………16

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

一般社団法人 日本自動車会議所 平成27年度 定時総会懇親会

小枝 至会長 挨拶

本日は、このように多数の皆さまにご臨席を賜りまして、誠にありがとうございます。

特に岩井経済産業大臣政務官、北川国土交通副大臣をはじめ、国会議員の先生方におかれましては、国会開会中のお忙しい中にもかかわらず、多数ご来席をいただきまして、ありがとうございます。また関係省庁からも、多くの皆さまにご出席をいただき、あわせてお礼申し上げます。

先ほど、理事会および定時総会が終了いたしました。会員の皆さま方のご協力をいただきまして、議案はすべてご承認をいただきましたところでございます。まず、ご報告申し上げます。

今回は、改選期ではございませんが、一部の役員に交替がございました。詳細はお手許の資料＝会場で配布した「役員等名簿」（「自動車会議所ニュース」6月号に掲載済み）＝のとおりでございますので、今後ともよろしくお願い申し上げます。

さて、昨今のわが国の経済情勢は、今さら私から申し上げるまでもなく、おかげさまで緩やかな回復基調にあると思います。株価や為替相場の動向などが、依然として不透明な状況であり、消費税増税の個人消費への影響が予想以上に長引き、消費の勢いはまだまだ弱いと言わざるを得ないような状況だと思っております。景気はわれわれの努力でもっとよくできると思っておりますが、楽観もできない状況でもあると思います。



一方、自動車関連産業でも、円高是正で輸出環境は好転したものの、ユーザー負担の増加もあり、国内マーケットの縮小が予想されております。また、運輸関係につきましても、燃料価格の高騰が改善したものの、今度は人手不足が大きな問題となっており、引き続き厳しいと言わざるを得ない状況にあると思います。

自動車産業は裾野の広い基幹産業であり、自動車産業の動向が日本経済全体に及ぼす影響には非常に大きいものがございます。政府として、税制などで対策を打っていただいておりますことは、誠にありがたく、私どももご期待に沿うべく懸命の努力をしているところでございます。引き続き、よろしくご指導をお願いいたします。

特に税制につきましては、消費税10%への増税が延期され、自動車関係諸税の抜本的改革も先送りとなりましたが、「自動車関係諸税の簡素化・負担の軽減」が年末の税制改正大綱で実現できますよう、重ねてお願い申し上げます。

このような中、私ども日本自動車会議所は、クルマ社会の健全な発展を目指しまして、その基本理念は変わることなく、自動車関連業界の皆さまとともに、税制・環境・安全を3つの柱といたしまして、業界共通の課題に積極的に取り組んでまいりますので、皆さま方のご指導、ご鞭撻を重ねてよろしくお願い申し上げます。

本日は国会議員の先生方や、関係省庁の皆さま方にも多数お越しいただいております。せっかくの機会でもございますので、お時間の許す限り、ご歓談いただければ幸いです。

最後になりましたが、本日ご来会の皆さまのご発展とご健勝を祈念いたしまして、私の挨拶とさせていただきます。

大変ありがとうございました。

来賓ご挨拶

（掲載はご挨拶された順）

岩井 茂樹経済産業大臣政務官 ご挨拶

安倍政権発足から3年目を迎えまして、今年はアベノミクスの3本目の矢である成長戦略を実現する正念場の年です。消費税増税で足踏みをしていた消費も、ここへ来て上向いてきております。賃上げを通じて、地方も含め、経済の好循環をさらに確実なものにしていかなければなりません。

わが国の自動車産業は、全製造出荷額の約2割を占める最大の基幹産業です。国内で生産される自動車の約半分が国内で販売され、アベノミクスの実現、そして地域経済の活性化を図る上で、自動車市



場の活性化が大変重要だと思っております。

また、本日お集まりの皆さまは、自動車の製造、部品製造、販売、整備、またバス、トラック、タクシー、燃料、保険などと非常に多岐にわたっており、日本の自動車社会の屋台骨を支えていただいております。自動車社会のさらなる発展に、日々、ご尽力いただいておりますことに、改めて感謝申し上げます。

特に皆さまの関心の高い税制改正につきましては、消費税率10%時点での自動車取得税の廃止や自動車税等の見直しが焦点となります。経済産業省としては、引き続き、簡素化・負担の軽減・グリーン化の観点から見直しを行うべく、これからも全力で取り組んでまいりる覚悟でおります。

本日ご参加の自動車関連業界の皆さまには、日本経済を成長軌道に乗せていただくための牽引役として、ご協力いただいております。また、経済産業省としても、これからもこの取り組みをしっかりと応援してまいりたいと考えております。

懇 親 会 場 ス ナ ッ プ



総会懇親会で池史彦副会長（壇上左）の「乾杯」の発声で杯を挙げる（最前列左から）直嶋正行参議院議員、川口均日産自動車専務執行役員、北川イッセイ国土交通副大臣、野田毅衆議院議員（自民党税制調査会会長）、高市早苗総務大臣。高市大臣の右後ろは岩井茂樹経済産業大臣政務官、池副会長の右隣は高橋幹副会長。

北川 イッセイ国土交通副大臣 ご挨拶

自動車関連産業は生産、販売、整備、輸送などと大変裾野が広い、わが国の経済活動や国民生活を支える基幹産業です。国土交通省では、わが国の新たな成長に向けて、自動車関連産業が活動しやすい環境を整えていくため、全力で取り組んでまいりたいと思っております。

具体的には、環境性能に優れた自動車の導入支援や、自動運転などの先進安全技術を駆使した自動車の開発・普及を進めていくとともに、わが国技術の



国際標準化も強力に推進したいと思っております。2020年にはオリンピック・パラリンピック東京大会が開催されますが、それを見据えてBRT（バス高速輸送システム）やユニバーサル・デザイン車両の導入促進も強力に推進したいと考えております。

また、わが国で初めてとなる五輪特別仕様のデザインを施したナンバープレートの交付も予定しています。さらに、各地域に因んだ図柄を施した地方版の図柄入りナンバープレートの交付も実施することにしております。

一方、運転手不足や整備士不足を踏まえて、現場を支える技能人材の確保・育成についても支援を進めていかなければなりません。今後とも自動車関連産業の一層の発展のため、国土交通省として最大限の努力を尽くしてまいりたいと思っております。



壇上でご挨拶をされる甘利明経済再生担当大臣。前列左端は池史彦副会長、前列左から4人目は早川茂トヨタ自動車取締役・専務役員、前列右端は矢代隆義日本自動車連盟副会長



歓談する（左から）小枝至会長、奥野信亮衆議院議員（自動車議連事務局次長）、磯崎哲史参議院議員、川口均日産自動車専務執行役員



懇談する（左から）古橋衛トヨタ自動車エグゼクティブアドバイザー、小枝至会長、甘利明経済再生担当大臣

高市 早苗総務大臣 ご挨拶

国内の新車販売台数が3年連続で500万台超えを達成し、今年3月期決算で過去最高益を記録された企業が相次ぎました。安倍内閣が経済最優先ということで進めております取り組みを、皆さま方に後押ししていただいている、またリードしていただいている、このことにまず感謝申し上げます。

自動車産業は、車体、部品だけではなく、販売、メンテナンス、燃料、保険などと、非常に幅広く雇用を創出する分野ですので、これからもますますのご発展をお祈り申し上げます。



それから、平成13年に国に先駆けてグリーン化税制を地方税で導入させていただいたのですが、その当時、ハイブリッド自動車の国内保有台数は約8万台でした。全保有台数のわずか0.1%しかありませんでした。しかし、いまや476万台と間もなく約480万台に達する勢いですから、約60倍にもなったということです。まさに、日本が誇る環境技術を世界に発信していただいております。

またITSの発展や早期実現に向けて、情報通信分野、関係各省としっかり連携しながら、引き続き取り組まさせていただきます。さらに税制につきましては、地方財政にも何とかご配慮をいただきつつも、簡素で少ない負担、そして環境対応といったことがキーワードとなると思いますので、引き続きのご指導をお願いいたします。



甘利明経済再生担当大臣（右から2人目）を囲んで和やかに懇談する（左から）小枝至会長、鈴木孝男三菱ふそうトラック・バス取締役相談役、高橋幹副会長、甘利大臣を挟んで永塚誠一日本自動車工業会副会長・専務理事。高橋副会長の右後ろは黒田篤郎経済産業省製造産業局長（当時）



懇談する（左から）野田毅衆議院議員（自民党税制調査会会長）、岩井茂樹経済産業大臣政務官、北川イッセイ国土交通副大臣



小枝至会長（右）と握手を交わす山口那津男参議院議員（公明党代表）

甘利 明経済再生担当大臣 ご挨拶

先ごろ、第1四半期（1～3月期）の経済成長率の改定値が発表されました。実質経済成長率は年率換算で3.9%、名目経済成長率は年率換算で9.4%と、どこかの新興国と見まがうような数字となりました。もちろん、名目9.4%という数字には下駄が履かせられているわけですが、それは原油価格の下落が名目を押し上げているということです。

しかし、その下駄を差し引いたとしても、実質が3.9%、名目は5%を超えるのだらうと思います。次の期にこの数字がそのまま引き継がれるというこ



とは厳しいとは思いますが、回復に向けた、いい数字が1つの四半期に表れてきたということは、希望の光であると思います。

デフレ脱却宣言への希望の光が見えてきて、安倍内閣がお願いをしてきた賃金の引き上げや下請け額の引き上げといったことがこれから実行に移され、そして消費に回ろうとしています。大事な点は、この四半期に芽が出てきた設備投資をどうやって定着させていくかということです。経営者の皆さん方が思い切って設備投資や研究開発投資に資金を投入できるような枠組みを作りたいと、今考えているところです。

自動車産業はわが国の基幹産業です。自動車が元気でなければ、日本経済が元気になるはずがありません。自動車関連産業の現場から声をいただいて、政策へ反映させていきたいと思っています。



北川イッセイ国土交通副大臣（右から2人目）を囲んで懇談する（左から）梶原景博日本バス協会理事長、高橋幹副会長、北川副大臣を挟んで和辻健二国土交通省自動車局次長



懇談する（左から）保坂三蔵東京都自動車会議所会長、高市早苗総務大臣、直嶋正行参議院議員



細田博之衆議院議員（自動車議連幹事長）と懇談する川口均日産自動車専務執行役員（左）



小枝会長（左）と和やかに懇談する井上義久衆議院議員（公明党自動車議員懇話会会長）



池史彦副会長（左）と懇談する永塚誠一日本自動車工業会副会長・専務理事

政府の地球温暖化対策 「日本の約束草案（政府原案）」に対する意見書を提出

日本自動車会議所 道路・環境委員会

日 本自動車会議所は、政府が6月2日に発表した地球温暖化対策「日本の約束草案（政府原案）」に対する意見書を取りまとめ、6月22日に政府に提出した。

政府は、地球温暖化対策の目標や中身などについて7月2日まで広く国民から意見を募集。地球温暖化対策やそれに関わるエネルギー政策のあり方は、経済や産業活動に大きく影響するため、当会議所は5月13日、道路・環境委員会（委員長＝細野高弘・全日本トラック協会専務理事）および環境部会を合同で開催し、同約束草案に対し意見書を提出することを決めていた。提出した意見書は、事務局が作成

した意見書案を全委員に諮り、寄せられた意見などを反映させるなどして取りまとめた。

意見書では、まず総論として、「約束草案においては、将来の子、孫、その先の代まで、安心して安全な生活環境が引き継げるよう、2030年のエネルギーミックス（電源構成）と、それに基づく温暖化ガス排出量の削減目標26%（2013年比）が示された。自動車業界としても趣旨賛同し、業界を挙げ世界的な視点で地球温暖化対策に率先して取り組む」との基本認識を打ち出した。

意見書の内容は次の通り。

「約束草案（政府原案）」に対する意見

（一社）日本自動車会議所 道路・環境委員会

私たちは、自動車の生産、販売、リース、整備、運輸等の自動車関係団体で、自動車関連業界発展のために尽力しております。また、環境問題、税制、交通安全、道路整備など、業界共通の課題解決について積極的に取り組んでおります。

今般、政府より提示された表題の件について、以下の通り意見を申し述べます。

<総論>

今回の草案において、将来の子、孫、その先の代まで、安心して安全な生活環境が引き継げるよう、2030年のエネルギーミックス（電源構成）と、それに基づく温暖化ガス排出量の削減目標26%（2013年比）が示されました。

自動車業界としても趣旨賛同し、業界を挙げ世界的な視点で地球温暖化対策に率先して取り組んで参りたく存じます。

**(1) 現実的な積み上げに基づき策定され、世界に対する日本の責務を果たす
強い意志表明たる削減目標と、バランスのとれたエネルギーミックスを評価**

草案の内容は、国家戦略の柱たるエネルギー政策について、マクロ経済、成長戦略と一体ととらえ、「安全性」の確保を大前提に、「安定供給」、「経済効率性」を重視し、「環境適合性」と整合させたものと考えます。

(2) 低炭素型の革新的技術・製品の開発と世界的普及による貢献が大前提

現実的な積み上げとはいえ目標のハードルは極めて高いものです。原子力については、信頼性の回復と再活用に向けた仕組みの構築が、再生可能エネルギーについても非効率・不安定・高コストといった課題解決が必要不可欠です。

併せ、わが国の優れた技術力への評価は高く、国際的な活用の枠組みをつくり、世界的視点で取り組みを主導することが期待されています。また、その成果や姿勢を分かりやすい形でオープンにすることも重要で、特にオリンピック・パラリンピックイヤーの2020年については、水素エネルギーの活用や省エネ技術等を実地で示す絶好のチャンスと考えます。

(3) 国民が政府を信頼し、国民一体で取り組みを推進することが重要ポイント

産業・運輸は勿論、全部門での取り組みを促進するため、マイルストーンを定めて進捗状況を分かりやすく示し、国民の理解を得て、協力を求める姿勢が重要です。特に、産業界や国民生活に痛みを伴う電気料金の値上げや、地球温暖化対策税の新設等については、その重要性に鑑みて、政府の取り組みに対する信頼感の醸成が欠かせません。電気料金の引下げ努力が強く求められ、また、地球温暖化対策税についてはエネルギー起源CO₂排出抑制施策推進のために設けられたものであり、なし崩し的に本来目的以外へ用途を拡大するような対応は、取り組みマインドを阻害するもので、慎重な検討が必要と考えます。

(4) 運輸部門については、自動車業界・関係先一体となった取り組みが必須

まずは、業界として従前どおり自動車の燃費改善と次世代戦略車の開発を強力に継続推進して参ります。

併せ、関係省庁・地方自治体が連携しての交通流対策と、次世代戦略車の普及促進に向けた道路・燃料関係のインフラ整備の促進が、これまで以上に求められると考えます。

また、エコドライブの啓発活動など、地道な啓発活動への取り組みも一層加速していかねばなりません。

以上



国 土交通省・平成27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6月11日に開催され、日本自動車会議所保険委員会の新居康昭委員長（当会議所評議員・日本通運取締役常務執行役員）が委員として出席し、保険委員会としての意見を陳述した。新居委員長は、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触れ、「国の財政事情が厳しく返済できないというが、どの程度財政が好転すれば返済できるのか。その基準を示すことが道理である」と発言。さらに、平成30年度末となっている約定上の返還期限について、「平成28年度予算での返済」を強く求めた。

当あり方懇では他の委員からも同趣旨の発言がなされた。

【「あり方懇」結果概要】

1. 主な議題（国交省からの報告及び意見交換）

(1)自動車損害賠償保障制度に係る最近の動きについて

①一般会計繰入金の繰り戻し

国交省：平成27年度予算においても、一般会計からの繰り戻しがなされるよう協議したが、厳しい財政状況等を理由に見送られた。平成28年度予算要求で繰戻しがなされるよう財務省との協議を行いたい。

（一般会計繰入金のうち、いまだ繰り戻しされていない金額は、利子を含め6,072億円）

②その他

無保険車対策について、事業用自動車の安全対策について 等（詳細略）

(2)自動車事故対策機構の取組について（詳細略）

2. 繰り戻し問題に関する主な意見

(1)新居委員長

本年1月の自賠審でも同様に申しあげたが、繰り返し述べさせていただきたい。

自動車ユーザーは保険料の値上げや消費税アップなどで負担が増している。さらに平成29年4月には2%の消費税アップが予定されている。今後大きな負担増を背負う自動車ユーザーを納得させる環境づくりを行わなければ、自賠責保険制度への信頼が失墜する恐れがある。

具体的には、従前からの積み残しである「特会からの一般会計繰入金」の問題が未解決である。積立金と保険収支が直接の関係にないとはいえ、繰り入れが返済されないまま保険料が一昨年値上げされたことは、自動車ユーザーとしては納得し難い。国の財政事情が厳しく返済できないというが、どの程度財政が好転すれば返済できるのか。その基準を示すことが道理である。何の基準も示されていないことは甚だ遺憾である。

約定上の返済期限は平成30年度末であるが、消費税アップで自動車ユーザーの負担がさらに増える平成29年3月末までの返済を強く求めたい。また、先ほど国交省より、平成28年度予算要求で繰り戻しがなされるよう財務省との協議を行うとのご説明もあ

ったので、是非平成28年度予算で繰り戻しを実現していただきたい。

そして全額返済を出発点とし、自動車事故対策事業を安定運営するための抜本改革を検討すべきと考える。

〈国交省の回答：吉田自動車局保障制度参事官〉

新居委員のご意見を踏まえて、今後、平成28年度の予算要求において財務省に繰り戻しを要求し協議してまいりたい。

(2)自動車総連・相原会長

新居委員のご発言があった通り、一般会計繰入金

が返済されないため、毎年、残された積立金を取り崩している状況であり誠に遺憾。具体的な金額を提示して計画的に返済してほしい。

(3)全国遷延性意識障害者家族の会・桑山代表

積立金は被害者保護のために活用されるべきものである。現在10年国債で年利0.45%であり、6,000億円が返されたら、年27億円の利息を手にすることができる。これは療護施設の病床拡大のために活用できる。是非、早期に返済していただき、その果実を被害者保護のために活用してほしい。

後席シートベルトの 着用推進チラシ・ポスター 平成 27 年度版を制作

日本自動車会議所

日 本自動車会議所はこのほど、平成27年度版「後席シートベルトの着用推進チラシ・ポスター」を制作した。これは、平成20年6月1日の道路交通法改正に伴う後席シートベルトの着用義務化を受けて開始した取り組みで、毎年、着用を訴求するオリジナル・デザインのチラシとポスターを制作。着用推進キャンペーンを広く展開するため、全国の自動車会議所名や団体名称を入れた同じデザインのチラシとポスターも制作し、各団体が街頭キャンペーンなどで活用している。

警察庁とJAF（日本自動車連盟）が毎年実施している「シートベルト着用状況全国調査」（平成26年10月調査）によると、後部座席同乗者の着用率は一般道路で35.1%、高速道路等で70.3%と、運転者（一般道路98.2%、高速道等99.5%）、助手席同乗者（同93.9%、同98.1%）に比べて低いレベルにとどまっている。後席の安全に対する意識は、いまだ希薄であると言わざるを得ない状況にある。

こうした状況も踏まえ、当会議所では平成27年度も「後席シートベルト着用推進」を重点テーマに掲げて交通安全活動を展開しており、その取り組みの一環として後席シートベルトの着用を訴求するチラシ＝18ページ（表）、19ページ（裏）参照＝とポス

ターをこのほど制作。当会議所が高速道路のサービスエリアなどで毎年実施している街頭キャンペーンなどで活用する。

「交通安全ファミリー作文コンクール」

内閣府などが実施、 9月10日まで作品募集

内 閣府と交通安全関係3団体（全日本交通安全協会、三井住友海上福祉財団、日本交通安全教育普及協会）は、今年も「交通安全ファミリー作文コンクール」を実施しています。募集期間は9月10日（当日消印有効）まで。題材については、「家庭、学校、職場、地域等において交通安全について考え、話し合った内容や方法、その結果実行していること」、「交通安全につながる日常の会話や独自の工夫、慣行などの実践例」としています。

応募作品は、1,200字（400字詰め原稿用紙3枚）程度の未発表の自作で、内容にふさわしい題名を必ず付けること。「小学生の部」「中学生の部」「一般（高校生以上）の部」の3部に分かれており、各部から最優秀作「内閣総理大臣賞」1名が選ばれます。入賞作（最優秀作・優秀作・佳作）には副賞として図書カード（小中学生の部）や賞金（一般の部）が贈られ、来年1月15日開催予定の交通安全国民運動中央大会で表彰されます。

応募票や原稿用紙は内閣府のホームページからダウンロードできます。お問い合わせ・詳細は、内閣府政策統括官（共生社会政策担当）付交通安全啓発担当（TEL.03-6257-1449）まで。



日 本自動車会議所は6月22日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第215回会員研修会を開催し、ローランド・ベルガー日本共同代表 シニアパートナーの長島聡氏が「オートモーティブ4.0、広がる世界～求められるサプライチェーン横断的なビジネス改革～」をテーマに講演した。参加者は約90名。

【講演要旨】

1. インダストリー4.0とは

(1)第4の産業革命

ドイツの国家的なプロジェクトとして、メルケル首相が高らかに発信している「インダストリー4.0」とは、水力・蒸気による機械化が果たした第1次産業革命、工場の電動化の進展が果たした第2次産業革命、電子技術の導入による生産工程の自動化が果たした第3次産業革命に続く、「ICT※の進化・普及により産業全体の相互関係性が向上する『第4の産業革命』」を指している。

※ICT：Information and Communication Technology

工場の中の設備のみならず、サプライチェーンまで含めたあらゆる「モノ」をインターネットにつなぎ、全体最適を促進し、極めて高い生産性の実現を目指そうとしている。大規模な投資も必要になるが、ドイツでは、10年後には現在より4割～6割生

産性の向上を果たすという試算も行われている。

(2) 「繋がる、代替する、創造する」視点からみた変化

ものづくりやサービスを段違いに進化させることを目指すインダストリー4.0を、「繋がる、代替する、創造する」3つの視点から、目指す進化を見てみたい。

①「繋がる」においては、例えば工場内の全ての装置や、あるいは製品を構成する全ての部品が、構造化されたシステムの一部としてリンクされており、高度な全体情報の共有化が図られる。またバーチャルとリアルのつながりも大きな進化を遂げ、例えばクルマ全体をシミュレーションの対象として設計を進めるようなことが、欧州メーカー等で現実に行われ始めている。

②「代替する」においては、例えばロボットがより知能的、自律的、フレキシブルになり、より多くの人の役割の代替が可能になる。また、再生可能エネルギーの変換効率の向上等が進み、既存燃料の一部の代替が可能になる。

③「創造する」においては、世の中の情報がより効率的に収集、整理、分析、可視化されることで、精度の高い将来予測に貢献することが可能になる。

(3)6つの具体的事例：効率化と付加価値向上の進展

①Cyber physical systems

- ・異なる機能を持つシステムを接続し、かつシステム全体を簡素化
- ・サプライチェーン全体の情報を共有し、顧客ニーズを十分に織り込みながらタイムリーに製品提供等

（具体例）

☆独 VW 社による自動車の60%をモジュールの組み合わせで開発・生産する取り組み

② New quality connectivity

- ・バーチャルシミュレーションが高度化し、バーチャルな企画・設計が現実世界でも忠実に再現
- ・自律的に判断する部分が増加し、最終段階のチェックのみを人間が行う 等

（具体例）

☆独 VW 社におけるデジタルモックアップの導入等による部品及び機能モジュール開発の加速

☆独ポルシェにおける自動車販売時（オプション選択）の高度なウェブ上3Dシミュレーション導入による販売品質の向上

③ Smart robot and machine

- ・単純な作業しかできなかったロボットが速度・正確性・耐久性を備えた、より人間に近いパートナーとなる 等

（具体例）

☆米フォード社による3Dプリンターの活用→試作品製造時間及び製造費用の大幅削減（ともに▲90%超）

④ Energy efficiency and decentralization

- ・加工及び材料技術の発展による高効率かつ低コストの再生可能エネルギー製品の普及
- ・エネルギーマネジメント技術の向上により、今まで回収できなかったエネルギーの再利用 等

（具体例）

☆独シーメンス社と電力会社 RWE は、風力・水力やガスコジェネなど複数の小規模発電設備を一つの発電所のように制御し、商業化を実現

⑤ Virtual industrialization

- ・工場建設から生産ライン立ち上げまで、バーチャル上で工程をシミュレーションし、建設に入る
- ・バーチャル上で生産ラインの試運転を行い、実際の生産ラインで起こる不具合等を事前に発見 等

（具体例）

☆独 BMW 社におけるデジタル工場の構築・活用

によるコスト削減と生産スピード向上の実現

⑥ Big data

- ・あらゆる個体データの大規模収集・分析が可能になり、詳細な行動パターンやそのメカニズムの把握が可能になる
- ・これにより高精度の将来予測が可能になる 等

（具体例）

☆通信機器大手ノキア社の位置情報サービス事業「HERE」における、クラウドを通じた運転・道路状況等の情報集積による情報提供サービスの充実

2. オートモーティブ4.0で実現する世界

(1) 自動車業界の進化ステップ

オートモーティブ4.0とは、端的に言えば、「自動運転」、「繋がるクルマ」、「シェアリング」の3つのイノベーションが実現する社会・産業・マーケットの変革である。

エンジンをハンドルで回してかける段階（オートモーティブ1.0）、キーを回してかける段階（同2.0）、スイッチを押してかける段階（同3.0）を経て、スマホ等のIT機器・技術がより深く自動車と関わる段階（同4.0）という進化のステップを整理して名付けたものである。

(2) 3つのコンセプトを軸とした自動車産業の変革

インダストリー4.0と同様、「繋がる、代替する、創造する」のコンセプトからオートモーティブ4.0の方向性を考えたい。

①「繋がる」においては、IT等を介してドライバーに車外から様々な情報が提供され、かつクルマの各モジュールに最適な機能が分配されるとともに、相互のモジュールが繋がって1台のクルマができていく。

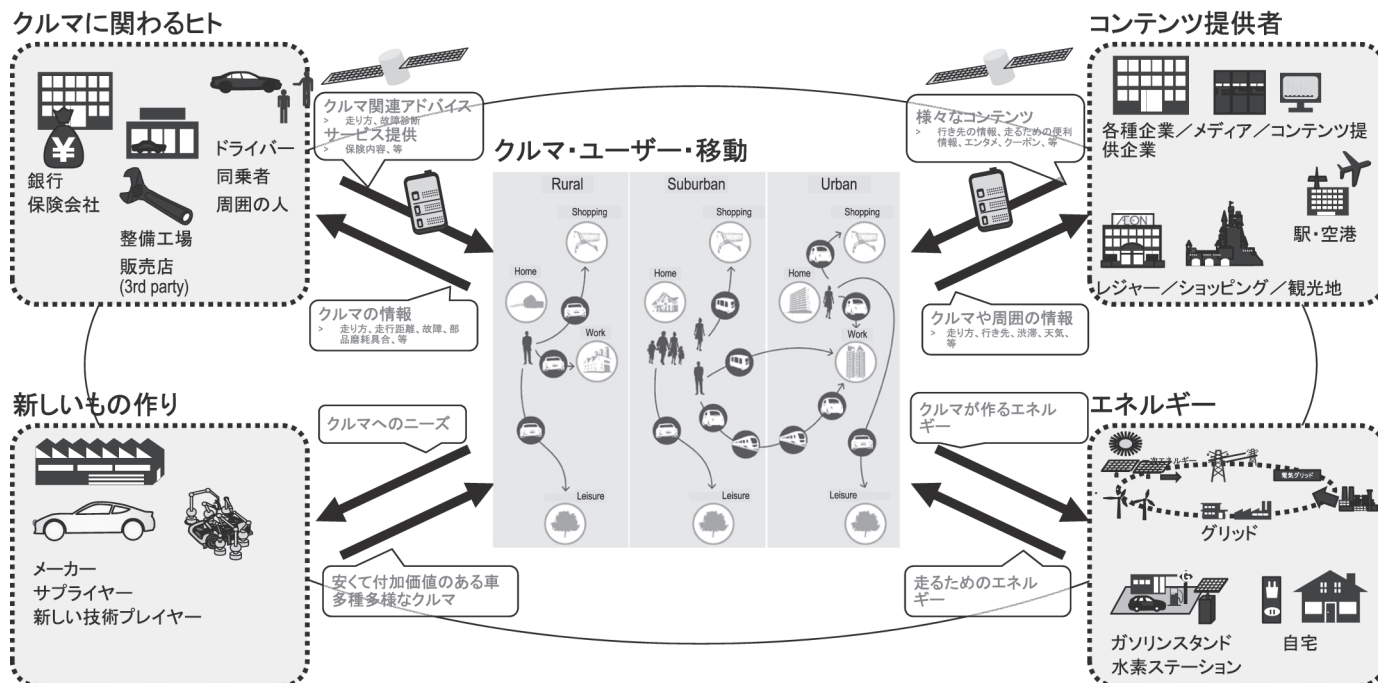
②「代替する」においては、新エネルギーで走るクルマ、また人工知能が主体的に運転する自動運転車が台頭する。

③「創造する」においては、自動運転車の登場によりドライバーに運転以外の新たな付加価値サービスが創造され、またクルマがシェアリングされることでより手頃な価格でクルマを保有できるようになる。

(3) オートモーティブ4.0の世界観

オートモーティブ4.0の世界では、クルマは使い

図 関連するプレイヤーの広がりによるオートモーティブ 4.0 の全体像



方に応じて、①短距離自動車・小型車（定員1～2名、短距離移動目的、移動距離20Km以下）、②中距離自動車・中大型車（定員4名以上、郊外等中距離移動目的、移動距離20Km以上）、③多目的自動車・中大型車（定員1～4名以上、個人ニーズ・ビジネス・レジャー等の移動目的、あらゆる移動距離に対応）の3種類に変化していく、と予想している。

また、産業の面から見ると、新しい技術プレイヤーへの権力移動・従来のメーカーのサプライヤー化（製造する役割しか持たなくなる）や、新たなオンデマンド・モビリティ・サービス企業が台頭し、従来のメーカー・サプライヤーによるビジネスとの権力バランスが変化することが想定される。

(4) オートモーティブ4.0のインパクト

2035年時点での米国におけるオートモーティブ4.0のインパクトを試算している。これによると、免許を持たない人の移動が可能になること等により、クルマによる移動人数は現在の年間約2億1,680万人から3,400万人増加する。また、従来の量販セグメントの販売台数は減少するものの、自動運転に対応する短距離用小型車の販売台数の増加により、現在の年間1,680万台から1,760万台程度となる。

一方、シェアリングの進展により、従来の量販セ

グメントを中心としたオーナーズカーが減少し、保有台数は現在の約2億5,440万台から約5,000万台程度減少すると予測している。

バリューチェーンへの影響については、製造・組立市場は縮小するものの、オンデマンドサービスの普及により、全体の市場規模は拡大する。タクシー・レンタカー等の既存のシェアビジネスは新しいモビリティオンデマンド市場に代替されていくだろう。

完成車メーカーの収益動向については、販売台数の試算でみた通り、量販セグメントを中心としたメーカーの売上・収益は低下するが、高級セグメントを中心としたメーカーや、新たにオンデマンドカー市場に参入したメーカーが補い、全体としては売上・収益ともに拡大すると見込んでいる。

(5) オートモーティブ4.0の要素技術の動向

① 自動運転

（ロードマップ）

現在の自動運転のレベルは、完全自動運転をレベル5とした場合、レベル2（駐車等のドライブアシスト）からレベル3（渋滞アシストなどの部分的な自動運転）あたりと考えられる。

概ね完成車メーカーは「2023年前には完全自動運

転の実現は難しい」と考えている模様だが、サプライヤー側はもう少しアグレッシブな考えを持っているようだ。特に、米グーグル社は「2017~18年には完全自動運転の導入を目指す」と言っている状況。

(技術動向)

センサー等を始めとした状況の感知機能については、今後光を活用したLIDAR(レーザー画像検出と測距)とカメラを中心とした技術進化が期待される。

完全自動運転には、感知した状況を高速で分析する脳や神経にあたる機能が必要だが、現在はまだ各社の取り組みがバラバラの状況であり、人と車のインターフェースの考え方も、例えばドライバーに主導権を持たせようとしている完成車メーカーと、完全に運転をコンピューターに任せようとしているグーグルで大きく異なっている。

(独ダイムラーの事例)

同社は2013年、前述のHEREのデジタルマップや、量販車に既採用のセンサー等を使ってドイツで実証実験を行い、得られた課題をもとに技術改善に取り組んでいる。同社は、広範に各技術分野で先進企業やアカデミズムと協業関係を構築しながら、本分野で技術開発の先頭に立っていると言える。2014年9月には米Quanergy社と安価な全方位LIDARを活用した実験も実施している。

(法整備)

現時点では米国、欧州、日本ともに、自動運転は認められていない。法整備では米国が先行しているが、まだ一部の州の取り組みに留まっている。今後欧米から国際基準の考え方が出されてくるのではないかな。

②繋がるクルマ

(提供できる価値)

車が外部と繋がることで、従来にはない多様な価値・サービスの提供が可能になるが、収益性を高めていくには、例えば同一顧客に繰り返し様々なサービスを利用してもらえるような形を作ること、そのために各サービスのプラットフォームを共通化し投資を抑えながらサービスを拡大することがカギになると考えている。

(様々な事例)

- ・米国の大学などでは、個人所有車両の休眠期間を有効活用するため、カーシェアリングを行う相手を探すサービスが始まっている。

- ・米保険Progressive社は、保険加入者が自社提供の車載器でOBD IIコネクタに接続する場合、走行距離や運転の仕方に応じて毎月保険料が変動するテレマティクス保険を商品化した。

- ・米フォードは、車内の各種センサーによりドライバーの健康状態を把握し、無理な運転を防ぐことで事故の未然防止を実現している。

- ・GPS Punchというサービスでは、GPSと地図を活用し、顧客・現場スタッフの位置情報をもとに、関係する顧客プロフィール・営業状況をチーム内で共有し、現場業務を効率化している。

③HMI (Human Machine Interface)

(方向性・ロードマップ)

HMIについては、これから様々な機能ものが出てくる。特に、完全自動運転の一手手前の段階の、人と機械の運転の主導権が切り替わるような場面では重要な技術になってくる。

今後中長期的に、視界に半透明の画面が表示されるウェアラブルデバイスや、対話ロボット、脳波検知などの新しいHMIの導入が予想される。

HMIの統合ロードマップについては、2015年頃までのカーナビ・AVと各種ディスプレイの統合、2020年頃までのシート・ドア等のボディ系の情報やカメラ制御等の運転支援までの統合、2021年以降のマップマッチング等の車外通信システムの統合まで、幅広い機能にわたり統合が進むと見込まれる。

(様々な事例)

- ・すでに高級車セグメントのメルセデスEクラスでは、情報系・走行系機能が統合されたHMIが量産化されており、例えば円形の速度計ディスプレイの中に、マップマッチングと連携したレーン逸脱情報が表示される等の先進的システムが実現されている。
- ・グーグルは、ナビ機能を搭載したGoogle Glassの開発を進めており、法規制の動向にもよるが、視界に半透明の画面が表示するカーナビとして高度な利便性を発揮できる可能性がある。
- ・ロボットを活用したHMIの取り組みとしては、日産ロボテック・インターフェースがあり、顔画像によるドライバー状態推定技術、発話音声によるドライバー感情状態推定技術が導入されている。発展途上の技術だが、自動運転の主導権を人と機械の間でどのように振り分けるかのベースに

なる技術の一つと考えられる。

- ・VW は、独ベルリン自由大学と共同で、脳のニューロ信号を方向指示に使用する研究を進めている。ある程度の水準に達している模様だが、まだ実用には時間を要するものと考えられる。

3.まとめ

（インダストリーおよびオートモーティブ4.0とは）

- インダストリー4.0は、事業単独ではなく産業全体を俯瞰することで機動力を高め、顧客への付加価値や事業効率性をさらに向上させることを狙いとしている。
- オートモーティブ4.0においても、「繋がる」・「代替する」・「創造する」という3つのコンセプトを軸に、自動車産業に変革がもたらされる。（ビジネス改革に向けたチャレンジ）

➤オートモーティブ4.0の世界では、自動運転が移動に割り切ったサービス向けPod（小型）車両に組み込まれて一定量普及する。台あたり稼働率は向上し、総保有台数は減少する見込み。

➤自動運転のもたらすインパクトを頭の片隅に入れながら、モノづくりはもちろんのこと、サービス提供も含めた新たなビジネスとしての関わり方を検討することが重要

（オートモーティブ4.0の要素技術）

➤オートモーティブ4.0において、特に大きなインパクトを与える技術的なイノベーションが、自動運転・繋がるクルマ・HMI（Human Machine Interface）である。

➤一方で、これらの技術的イノベーションが本格的に実現するには、多くのハードルが存在することも事実。

新刊発行の ご案内

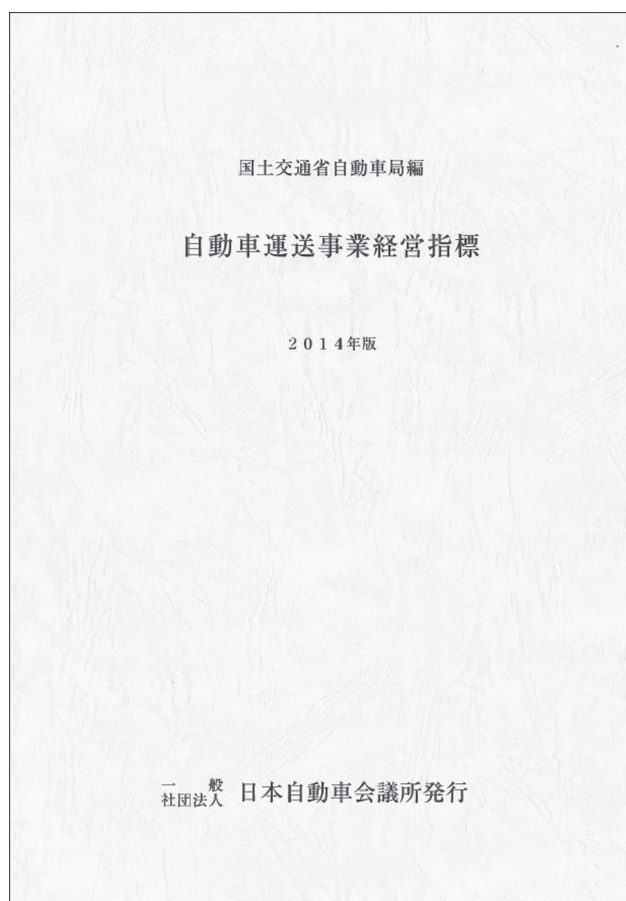
2014年版『自動車運送事業経営指標』

日本自動車会議所はこのほど、国土交通省自動車局編『自動車運送事業経営指標』の2014年版を発行しました。『自動車運送事業経営指標』は、乗合バス、貸切バス、ハイヤー・タクシー、トラックの4事業別の事業報告書を国土交通省自動車局が集計・分析したものです。

2014年版は平成22年度、平成23年度、平成24年度の事業報告書を集計・分析しており、事業別に各種の比率表、財務諸表が網羅されています。自動車運送事業の経営や財務状況などを把握できることから、事業計画の立案などにおいて、きわめて重要な基礎資料として活用されています。

『自動車運送事業経営指標』は書店では取り扱っておりませんので、直接、当会議所までお申し込みください。

- ・FAX 03-3578-3883
 - ・HP <http://www.aba-j.or.jp/order.php>
- 体裁 A4判（約160ページ）
定価 4,200円
送料 実費（1部の場合300円）





第41回通常総会を開催 都議会自民党議員ら多数が出席

大久保氏に名誉顧問の称号を付与

東京都自動車会議所

総会で挨拶する保坂三蔵会長

東 京都自動車会議所（保坂三蔵会長）は6月24日、東京・新宿区西新宿の京王プラザホテルで第41回通常総会を開催＝写真＝し、平成26年度の事業報告、収支報告及び平成27年度の事業計画案、同予算案を審議し、いずれも原案通り承認された。このあと開催された懇親会には、高島直樹・都議会議長をはじめ相川博・都議会自民党幹事長ら41名の都議会議員、会員の団体・企業、マスコミ関係者ら約180名が参加した。また昭和52年の東京都自動車会議所創設メンバーで、今年3月に卒寿を迎えた大久保悦生顧問に対し、名誉顧問の称号を付与するとともに、感謝状と記念品が贈呈されたあと、全員が和やかに歓談した。

◇平成27年度の活動重点項目は次の通り。

1. 自動車関連税制に関する取り組み

- 1) 消費税10%時点での自動車取得税の確実な廃止と、廃止の代替財源としての自動車関係諸税の増税反対。
- 2) 廃止される自動車取得税の付け替えとなる「環境性能課税」には反対。
- 3) ガソリン税、軽油引取税に上乗せされた「当分の間税率」の廃止。

2. 踏切立体交差化の促進

東京は世界でも例を見ないほど電車、地下鉄などの公共輸送機関が発達した都市だが、踏切の立体交差化は自動車交通対策のみならず、電車利用者の安全面からも重要な課題であり、引き続き整備が促進されるよう取り組む。

3. 首都圏3環状高速道路の整備促進

首都圏3環状高速道路の整備促進については、引



総会後の懇親会で祝辞を述べる相川博・都議会自由民主党幹事長



保坂会長から名誉顧問となった大久保悦生氏に感謝状を贈呈
き続き国土交通省をはじめ東京都並びに関係方面への要望活動を展開する。

4. 関連諸施策の推進

交通安全のための「交通安全。アクション2015」など、行政並びに関係団体と取り組んでいる諸施策と連動し、安全で安心なクルマ社会の実現に向け努力する。

5. 会員に対するサービス活動

- 1) 自動車事業に関係する都政、国政の諸課題についての会員意見、要望を集約し、都議会自民党（都政）や自民党都連（国政）に提出する。
- 2) 東京都と警視庁の自動車交通行政を中心に、自動車に関連する都及び国の動向について、的確な情報をいち早く入手し、適宜会員に提供していく。

6. その他

- 1) 東京に残された自動車関係の文化遺産ともいえる「東京自動車三十年会記念碑」の保存に協力する。
- 2) オリンピック・パラリンピックの2020年開催に向け、適切な協力活動を進めていく。

〔東京都自動車会議所〕

水素・燃料電池戦略ロードマップの 着実な推進を政府に要望

首都圏9都県市首脳会議

東 京都など首都圏の9都県市首脳会議はこのほど、政府に対して「水素・燃料電池戦略ロードマップ」の着実な推進等について要望書を提出した。要望は宮沢洋一・経済産業大臣、太田昭宏・国土交通大臣、望月義夫・環境大臣に宛てたもので、座長の森田健作・千葉県知事をはじめ9都県市の知事、市長が連名で提出した。要望書の全文は次の通り。

1. 水素社会の実現に向けた取り組みの着実な推進について

ロードマップに基づき、水素利用の飛躍的拡大、大規模な水素供給システムの確立、トータルでのCO₂フリー水素供給システムの確立に向け、具体的な取り組みを着実に推進すること。

2. 水素ステーションに係る規制緩和の更なる推進について

水素ステーションの整備拡大を図るためには、安全性の確保を前提として、小規模水素ステーションを市街地に設置する場合の基準の整備など、水素社会の実現に必要な規制緩和を着実に実行すること。

3. 水素ステーションの建設費補助等推進及び人材育成について

水素ステーションに係る建設費については、現在4～5億円で、ガソリンスタンドの1億円に比して高額である。国において補助制度や運営費補助制度を創設されたことは高く評価しているが、規制緩和による一層のコストダウンが進むまでの間、水素供給事業者への支援策を継続、強化すること。

また国家資格取得支援など、水素ステーション等において水素業務に従事する人材の育成に向けて支援策等を講じること。

4. 水素ステーションの着実な整備について

燃料電池自動車の普及には、車両の普及に先行した水素ステーションの整備が不可欠であることから、ロードマップに沿い、水素ステーションの整備を着実に推進するため、自治体、水素供給事業者、自動車メーカー等と連携し、水素ステーションの普及目標数など具体的な整備計画を策定し、着実に整備を促進すること。

5. 高速道路等への水素ステーションの整備について

ロードマップでは、四大都市圏を中心として水素ステーションの設置を優先し、燃料電池自動車の普及を図っていくこととしているが、利用者側の視点に立った場合、全国に一定程度のステーションの整備が必要である。このため、高速道路等の高規格幹線道路の結節点に近いサービスエリア等へ、国の責任において水素ステーションの整備促進を図ること。

6. 燃料電池自動車の普及促進について

燃料電池自動車の市場投入に合わせ、国において購入者に対する購入費用の補助が開始された。しかし、ロードマップでは、具体的な燃料電池自動車の普及目標台数が示されていないなど、普及促進に向けた取り組みは発展途上である。そこで、ロードマップにおける将来的な普及目標台数を早急に示すとともに、大幅なコストダウンが進むまでの間、購入者に対する補助を継続すること。

7. 燃料電池の適用分野（用途）の拡大について

燃料電池の普及促進にあたっては、燃料電池バスやフォークリフト、二輪車など乗用車以外の輸送用車両における水素利活用を進めるなど、多様な用途へ拡大を図ることが必要である。そこで、乗用車以外の輸送用車両の開発を支援するとともに、輸送用車両への水素供給に関する基準等の整備を積極的に進めて行くこと。

8. 家庭用燃料電池等の普及促進について

家庭用燃料電池については、昨年に販売台数が10万台に達するなど、順調に普及している。しかし、ロードマップにおいては2020年に140万台、2030年に530万台の普及を図るとされ、この数字を達成するには今後爆発的な普及が不可欠である。そのため、大幅なコストダウンが進むまでの間、購入者に対する補助を継続すること。

また、居住形態として4割を占める集合住宅については、設置率が全体の約1%とほとんど進んでいないことから、今後一層の普及に向けて効果的な施策を検討すること。

9. 水素エネルギーの有用性及び安全性の普及啓発について

水素エネルギーの有用性及び安全性については、9都県市においても、パンフレットを作成するなど、普及啓発に努めてきた。しかし、国民が広く水素エネルギーについて正しく理解し、日常的に安心して水素を利用できる水準に高めていくためには、国を挙げて普及啓発に取り組み、国民全体の意識の醸成を図っていくことが極めて重要である。そこで、国においても、更なる普及啓発に努めること。

〔東京都自動車会議所〕

後席シートベルト みんなで必ず着用を！

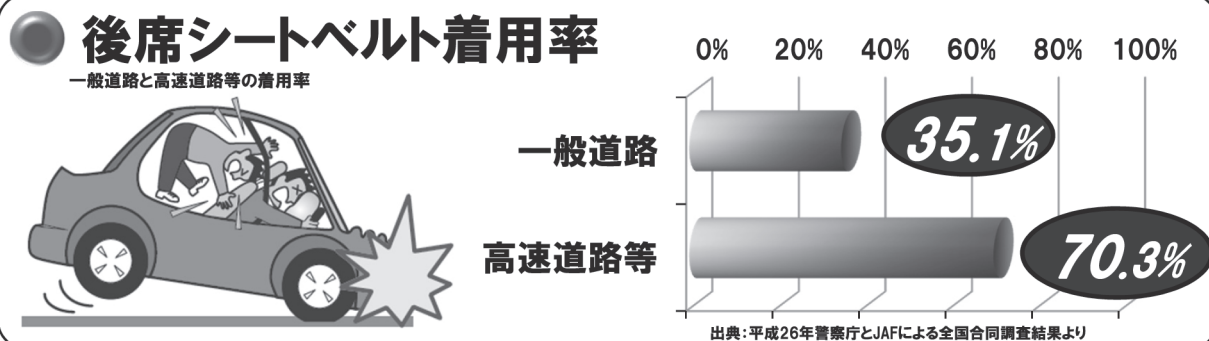
後席シートベルト着用は
高速道路も一般道路も
義務化されています

デザイン：「日本自動車会館 交通安全キャンペーン ポスター原画コンテスト2014」優秀賞受賞 宮坂 春菜さんの作品

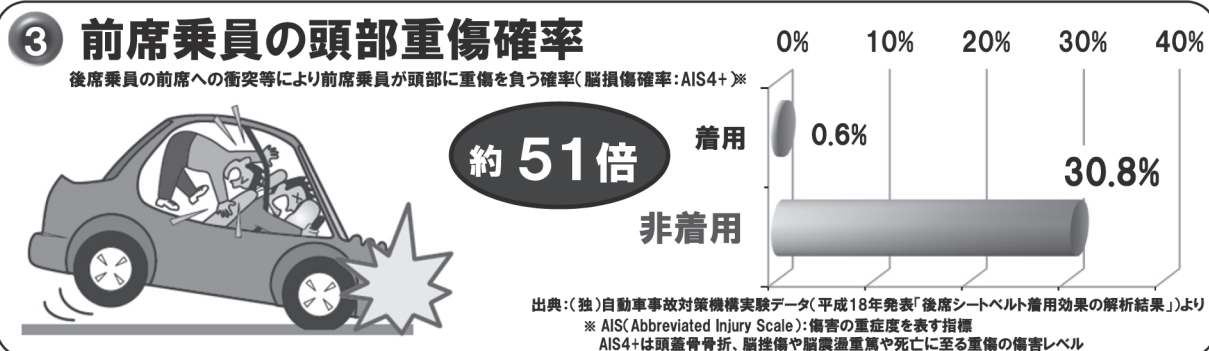
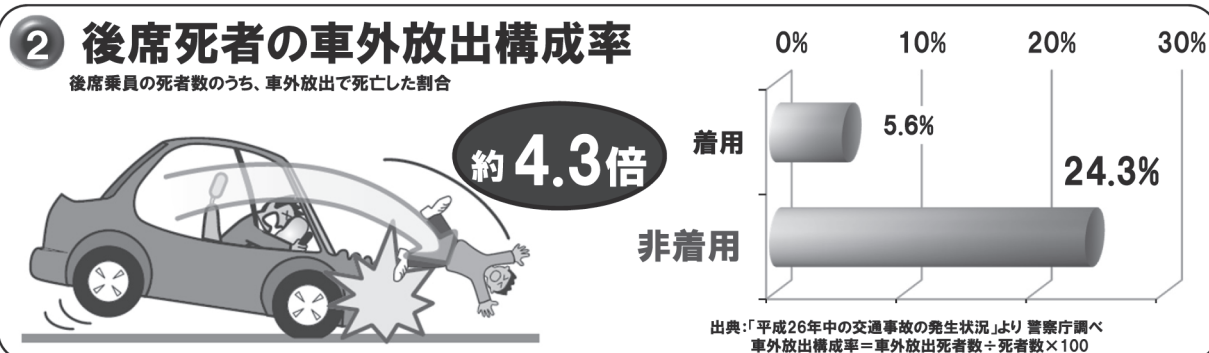
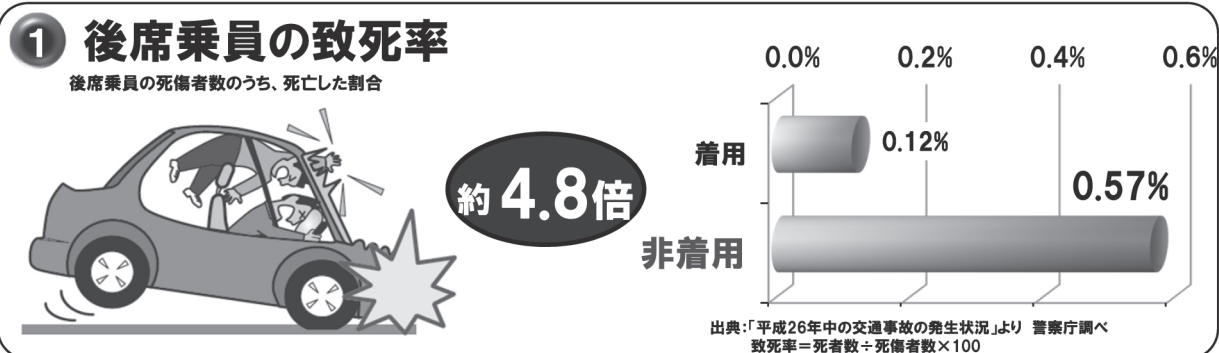


一般社団法人 **日本自動車会議所**

後席シートベルト 着用率は いまだ 一般道路 35.1% 高速道路等 70.3%です！



後席シートベルトを着用しないと3つの危険が！



あい しゃ どう
愛 車 道 257

駅前タクシー

自宅の最寄り駅から横浜駅までは3駅だから、そう遠くない。

だものだから、沢山の買い物をしたときや疲れた際などに時折り駅前のタクシーを利用する。この頃のタクシー運転手は押しなべて言葉遣いも丁寧な上、当たりも柔らかく、またとても親切である。こうした感じの良さは、今後も利用者増加のための大きな要因となるだろう——などと、利用者の一人として頷いている。

大勢の乗降客が利用する駅の殆どがそうであるように、ここでも常に数十台のタクシーが乗客待ちをしているが、4列縦隊で整然と並んでいる様子は、幾何学的な美しさを醸し出して、いっそ小気味がいい。先頭車両が乗客を乗せて走り去ると後方に並ぶ車両群が連鎖的に前進して間を詰めていくというわけだ。どこにあっても規律を守り秩序を保つという日本人特有の心根の美しさが端的に現れているように感じられる。

タクシー乗り場には制服制帽に「タクシー誘導員」と書かれた赤い腕章を巻いた誘導員が居て、乗客とタクシーを次から次へと滑らかに誘導して行く。時には、乗客がトランクに入れようとする荷物に手を貸したり、問い合わせにもテキパキと対応している。いずれの職業においても言えることだが、プロというのは技術的な修練はもとよ

り、相手の意向を素早く理解し、誠意を持って行動するということだろう。暫らくの間、見惚れるように観察していたが、や



がて近くのカフェテラスに座り、ドーナツとコーヒーで休息した後に、何ともいい気分で帰宅した。

ロンドンで乗ったタクシーは独特の箱型で乗降しやすく、運転手も厳しいテストに合格しているため、何かと安心だった。パリのタクシー運転手からは、それとなくパリジャンの雰囲気が伝わってきていい感じである。

昨年ローマでタクシーを利用した際、車内にサイフを落としてしまった。銀行カードやら何やら大事のものも入っていたので、慌てて旅行社に連絡を取ったところ「タクシーのナンバーは覚えていませんよね? 残念ながら戻らないでしょう」そう言われてしまった。

翌朝、しょんぼりとホテルで朝食をとっていると、ボーイが「タクシーの運転手が来ています」というのではないか。あたふたとロビーに向かうと見覚えのあるサイフを手にした男性がにこやかに手を挙げた。

善意に満ちた乗務員は日本人だけではない。

(モーターコラムニスト 牧 博明)

日本自動車会議所会員(平成27年7月1日現在)=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
全国フォード販売店協会
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 全国自動車標協協議会
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 日本塗料工業会
一般社団法人 日本ゴム工業会
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
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
アイ・ティ・エスジャパン
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 自動車再資源化協力機構
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
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84、推薦会員3)