

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

2015

9

No.872

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）

日本自動車会館交通安全キャンペーン開催



イベント日の9月25日には近隣の小学生を招待
交通安全教室や学生技術プレゼンなど多彩な催し

昨年のイベント日に行われた「クルマの死角の勉強会」

日 本自動車会館の入館団体・企業で構成する「日本自動車会館運営委員会」（事務局：日本自動車会議所）は、9月21日から30日までの秋の全国交通安全運動にあわせ、「日本自動車会館交通安全キャンペーン」を開催する。このキャンペーンは、日本自動車会館の社会貢献活動の一環として実施しており、日本自動車会館が開設された2004年以来、毎年行っている。今回で12回目の開催となり、交通安全意識の高揚を目指して多彩な催しを展開する。

キャンペーン期間中は、日本自動車会館1階のエントランスホールに「交通安全ポスター原画コンテ

スト」の全応募作品を展示し、館内関係者や来館者らによる投票を行う。また、イベント日の25日には、近隣の御成門小学校の児童を招待して、盲導犬が登場する交通安全教室やクルマの死角の勉強会を実施。このほか、自動車技術会主催の学生安全技術コンペの最優秀校（芝浦工大チーム）によるプレゼンテーション、交通安全ポスター原画コンテストの表彰式とプレゼンテーションなども行う予定で、会館内外の関係者や地域の方々に交通安全の大切さをアピールすることになっている。

（イベント日のプログラムは6ページに掲載）

◆◆ 主な内容 ◆◆

- 関係省の平成28年度税制改正要望まとまる……2
- 「日本自動車会館交通安全キャンペーン」イベント日のプログラム……6
- 日本自動車会館で入館14法人が交流会を実施……4
- 「バイクの日」スマイル・オン2015開催[東京都]……7
- 「交通安全。アクション2015」アンケート調査結果……5
- 平成25年度の都内大気汚染状況[東京都]……7

（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）

関係省の平成28年度税制改正要望まとまる

経済産業省

グリーン化特例の延長、環境性能課税は「廃止される取得税の付け替えとならないようバッド課税で導入」などを要望

国土交通省

グリーン化特例の延長、環境性能課税は「事業用自動車や軽自動車への軽減措置等」などを要望

環境省

揮発油税等の「当分の間税率」を維持し、「地球温暖化対策等に優先的に充当」などを要望

平 成28年度予算概算要求に伴う関係3省の「平成28年度税制改正要望」が出揃った。自動車関係諸税に関する「平成28年度税制改正」に向けた今後の議論の行方が注目される。

経済産業省では「消費税10%引上げ時の自動車の国内需要の落ち込み緩和、税制のグリーン化、ユーザー負担軽減等の観点から、自動車税の税率引下げ、自動車取得税の廃止、その付け替えとはならない環境性能割（自動車税・軽自動車税）の設計を大前提」としたうえで、「抜本的見直し」を求めている。特に自動車税・軽自動車税については、まずはグリーン化特例の現行制度の延長を要望しているほか、消費税10%への引き上げ時に、▽自動車税の税率引き下げ（排気量1000cc以下の負担水準が軽自動車の3倍程度になっているところを2倍程度とする等）、▽環境性能割はバッド課税の考え方で導入、▽グリーン化特例は対象重点化を行いつつ軽減を強化する——など、ユーザー負担軽減に重きを置いた格好だ。

国土交通省も経産省同様、「グリーン化特例の延長」を要望しているほか、環境性能割については、「技術開発の動向等も踏まえて、事業用自動車や軽自動車への軽減措置等を講じる」よう求め、中小零細事業者や地方への配慮も垣間見える内容となっている。

一方、環境省は、「グリーン化の観点から」として、揮発油税等の「当分の間税率」を維持し、「その税収を地球温暖化対策等に優先的に充当する」ことを要望。また、車体課税については、「地球温暖化対策・公害対策の一層の推進、汚染者負担による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」との表現にとどめ、具体的な要望項目は挙げていない。

関係省の平成28年度税制改正要望のポイント （関係項目の抜粋）

【経済産業省】

◎成長志向型の法人税改革

◇法人実効税率の引下げ（法人税・法人住民税）

- ・現在進めている成長志向の法人税改革をできるだけ早期に完了する。このため、来年度に税率引下げ幅の更なる上乗せを図り、法人実効税率を20%台に引き下げることを目指す。その際、先行減税を確保し、経済の好循環を後押しする。
- ・財源については、ローカルアベノミクスの推進や未来投資による生産性の向上により持続的な経済成長を実現すること、アベノミクスの効果により日本経済がデフレを脱却し構造的に改善しつつあること、に留意しつつ、課税ベースの見直しを検討する。

◎未来投資の拡大

◇エネルギー環境関連投資促進税制（グリーン投資減税）の重点化・延長（所得税、法人税、法人住民税、事業税）

- ・エネルギー基本計画及びエネルギーミックスを踏まえ、自動車戦略等で掲げた目標台数達成に向け、電気自動車等の適用期限を2年間延長する（平成30年3月31日まで）。

◎車体課税の抜本的見直し

◇車体課税の抜本的見直し（自動車税、軽自動車税、自動車取得税、自動車重量税）

消費税10%引上げ時の自動車の国内需要の落ち込み緩和、税制のグリーン化、ユーザー負担軽減等の観点から、自動車税の税率引下げ、自動車取得税の廃止、その付け替えとはならない環境性能割（自動車税・軽自動車税）

の設計を大前提としつつ、車体課税の抜本的見直しを行う。

《現状》

- 自動車産業は、賃金引上げや、国内設備投資の拡大、取引先への収益の還元などを進め、アベノミクスに大きく貢献。また、自動車は国民の重要な移動手段であり、いまや国民の生活必需品。
- 1997年の消費税率引上げ時に国内需要は101万台落ち込み。今般の消費税率8%への引上げでは税制措置によって、国内需要の落ち込みは一部緩和された。消費税率10%引上げ時においても、需要を喚起する税制措置が必要。
- 消費税率10%時点では自動車取得税を確実に廃止するとともに、新たに導入される自動車税の環境性能割は、取得税の付け替えとにならないよう、バッド課税※の考え方で導入していく必要がある。

※原則非課税とし、環境性能が一定水準に達しない車に限り課税を行う

《要望内容》 図表1 参照

- ◎共同要望(他省庁主管)
- ◇被災自動車等に係る自動車重量税の還付(自動車重量税)
 - ・被災自動車等について、納付済み自動車重量税の一部還付する特例措置について、適用期間の延長を図る。
- ◇被災自動車等の代替取得に係る車体課税の特例措置の延長(自動車重量税、自動車取得税、自動車税、軽自動車税)
 - ・被災自動車等に代わる自動車等を取得した場合に、自動車重量税、自動車取得税、自動車税、軽自動車税を免除する特例措置について、適用期間の延長(5年)を図る。また、消費税率10%への引き上げ時に自動車取得税が廃止され自動車税に取得時の環境性能割が導入された場合においても環境性能割を非課税とする。

【国土交通省】

- ◎地域の魅力を生かした活力ある地域づくり
- ◇都道府県の条例に定める乗合バス車両の取得に係る非

<図表1>経済産業省 要望内容 平成27年度与党税制改正大綱等を踏まえ、以下の要望を行う。

【現行グリーン化特例(軽減税率)】

【自動車税(乗用車)】 (適用期限:平成26年4月1日から平成28年3月31日)	減税率(1年分) 排ガス規制☆☆☆※1
電気自動車等※2	▲75%軽減
平成27(2015)年度燃費基準+20% かつ平成32(2020)年度燃費基準達成	▲50%軽減
平成27(2015)年度燃費基準+10%	▲25%軽減

(消費税率10%引上げ時において以下の見直しを図る。)

- 自動車税(排気量割)について
 - ・税率の引き下げ(排気量1000cc以下の負担水準が軽自動車の3倍程度になっているところを2倍程度とする等)。
 - ・初年度月割課税の廃止。
- 環境性能割について
 - ・バッド課税(必要最低限の課税)の考え方で導入。
- グリーン化特例について
 - ・対象重点化を行いつつ軽減を強化する等、税制の一層のグリーン化。

排気量割: ~1000cc : 29,500円/年
1001cc ~1500cc : 34,500円/年
1501cc ~2000cc : 39,500円/年

【現行エコカー減税(軽減税率)】

【登録車・軽自動車】 (適用期限:平成27年5月1日から平成29年4月30日)	減税率	
	車検1回目 (~3年)	車検2回目 (~5年)
電気自動車等※2	排ガス規制☆☆☆※1	免税
平成32(2020)年度燃費基準+20%		免税
平成32(2020)年度燃費基準+10%	▲75%軽減	
平成32(2020)年度燃費基準達成	▲50%軽減	
平成27(2015)年度燃費基準+5%	▲25%軽減	

※1:平成17年排ガス規制75%低減、※2:電気自動車等は、電気自動車、燃料電池自動車、プラグイン・ハイブリッド自動車、クリーンディーゼル自動車、天然ガス自動車

4. 車体課税の簡素化及び一層の負担軽減に向けた検討

※担税力の弱い者や自動車が必要生活に欠かせない足として重要な機能を果たしている場合等に配慮した負担軽減のあり方についても検討

課税措置の延長(自動車取得税)

- ・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(住民生活に必要な路線で輸送人員の減少等により運行の維持が困難なもの)の運行の用に供する乗合バス車両の取得に係る自動車取得税の非課税措置を平成29年3月31日まで延長する。
- ・施策の目標:地方バス路線の維持率98.6%(平成26年度)→100%(平成30年度)
- ◎成長戦略の推進と国際競争力の更なる強化
- ◇自動車の車体課税の見直し(自動車重量税・自動車取得税・自動車税・軽自動車税)
 - 平成27年度与党税制改正大綱等に沿って、以下の方向で見直しを行う。
 1. 自動車取得税:消費税率10%への引上げ時に廃止する。
 2. 自動車税・軽自動車税:導入が予定されている環境性能割において、技術開発の動向等も踏まえて、事業用自動車や軽自動車への軽減措置等を講じる。今年度末で期限切れとなるグリーン化特例を延長するとともに、環境性能割の導入時にその軽減を強化する。
 3. 自動車重量税:環境性能割の導入にあわせ、エコカー減税の対象範囲を、平成32年度燃費基準の下で見直すとともに、基本構造を恒久化する。
- ◇新たな物流効率化のための計画に基づき取得した事業用資産に係る特例措置の創設等(所得税・法人税・固定資産税・都市計画税)

・輸送と保管の連携が図られた倉庫(特定輸送保管連携業務施設)の整備促進:法人税等の割増償却(5年間10%)、固定資産税等の特例措置(課税標準5年間1/2等)

◎主要項目以外の項目

○国土交通省主管

◇新たな重量車排出ガス規制の導入に伴う特例措置の見直し(自動車重量税・自動車取得税)

○他省庁主管

◇エネルギー環境負荷低減推進設備等を取得した場合の特別償却又は特別控除の延長・拡充(グリーン投資減税)(所得税、法人税、法人住民税、事業税)

◇被災自動車等に係る特例措置の延長(自動車重量税)

◇被災自動車等の代替取得に係る車体課税の特例措置の延長等(自動車重量税、自動車取得税、自動車税、軽自動車税)

【環境省】

◎税制全体のグリーン化の推進

持続可能な社会を構築するため、低炭素・循環型・自然共生など幅広い環境分野において税制全体のグリーン化を推進する。

(地球温暖化対策)

○平成24年10月から段階的に施行することとされている「地球温暖化対策のための税」を着実に実施し、エネルギー起源CO₂の排出抑制対策を強化する。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」を維持し、その税収を地球温暖化対策等に優先的に充当する。

(自動車環境対策)

○平成27年度税制改正大綱(平成26年12月30日自由民主党・公明党)に沿って、地球温暖化対策・公害対策の一層の推進、汚染者負担による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

◇特定廃棄物最終処分場における特定災害防止準備金の損金算入等の特例措置(法人税、所得税、個人住民税、法人住民税、事業税)

◇公害防止用設備(廃棄物処理施設、汚水・廃液処理施設)に係る特例措置(固定資産税)

◇環境関連投資促進税制(グリーン投資減税)(法人税、所得税、法人住民税、事業税)

◇被災自動車等に係る特例措置(自動車重量税)

(日本自動車会議所まとめ)

日本自動車会館で入館14法人が交流会を実施

日本自動車会館運営委員会

日本自動車会館入館14法人で組織する日本自動車会館運営委員会(委員長=永塚誠一日本自動車工業会副会長・専務理事、事務局=日本自動車会議所)は9月8日、同会館入館法人間の相互親睦を深めることを目的に、同会館「くるまプラザ」会議室で日本自動車会館交流会=写真=を開催した。当日は、入館14法人から約180人が来場。会場では、工夫を凝らしたゲームを交え、各テーブルで和やかな談笑の輪が広がった。

当交流会は、入館各法人から実行委員を募り、当実行委員会が準備から運営までを担当した。今回の交流会は、会館運営委員会総務部会で今一度設立の趣旨を振り返って再



開が提案され、10年ぶりの開催となった。今後、今回の成果を踏まえ、定期的な開催についても検討される予定。

「交通安全。アクション2015」アンケート調査結果

後席シートベルトの着用率は70%

着用義務化7年 それでも一進一退で停滞

日 本自動車会議所が交通安全啓発イベント「交通安全。アクション2015」で実施したアンケート調査によると、乗用車の後席でシートベルトを「着用している」と答えた人の割合は70.0%で、例年並みの着用率だった。後席シートベルトの着用が義務化されて7年が経過したものの、着用率の大幅な向上が見られないことが今年も確認された。運転席や助手席と比べてもかなり低い水準となっており、後席の着用率向上は、依然、大きな課題となっている。

「交通安全。アクション」は、毎年、春の全国交通安全運動期間にあわせて行っている、当会議所主催の交通安全啓発イベントで、今年も5月16日、17日の両日、東京・江東区青海の「メガウェブ」で開催した。来場者を対象に毎回、後席シートベルトの着用に関するアンケート調査を行っており、今回の有効回答者数は208名（男性52.7%、女性47.3%）だった。

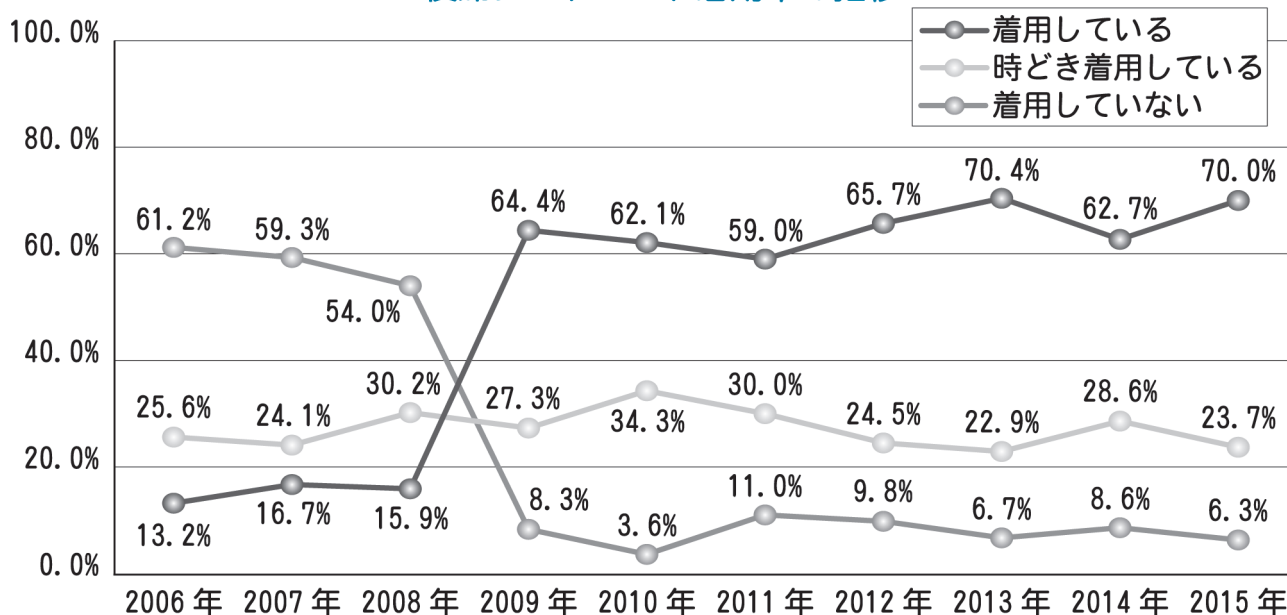
着用率に関する質問は、「あなたは、乗用車の後

部座席でシートベルトを着用していますか」というもので、「着用している」が70.0%、「時どき着用している」が23.7%、「着用していない」が6.3%だった。下のグラフ「後席シートベルト着用率の推移」を見ると、2008年6月に改正道路交通法が施行され、後席シートベルトの着用が義務化されてから着用率は一気に好転したことが分かるが、その後は一進一退の様相を呈している。着用率は70%で頭打ちとなっており、この辺の水準で停滞しているのが現状だ。

後席シートベルトを着用する理由は、「着用しないと危険だから」が55.9%（前回64.0%）、「義務化されたから」が30.6%（同22.5%）で、この2つの回答で全体の8割以上を占めている。

警察庁とJAF（日本自動車連盟）の合同調査でも、後席シートベルトの着用率は運転席や助手席の水準に比べて大きく見劣りしており、後席シートベルト着用促進は関係機関・団体共通の大きな課題となっている。

後席シートベルト着用率の推移



第12回 日本自動車会館交通安全キャンペーン 【イベント日（9／25）のプログラム】

- 10：40～11：20 会場：1階エントランスホール・正面玄関広場
 >御成門小学校1年生向け交通安全勉強会
 ・日本盲導犬協会による盲導犬と一緒に学ぶ交通安全教室
 ・JAFによるクルマの死角の勉強会
- 13：30～14：00 会場：くるまプラザ「会議室」
 >学生安全技術コンペ最優秀校プレゼンテーション
 ・芝浦工業大学チーム「ジャイロ効果を用いた二輪車安全回避機能の開発」
- 14：00～14：35 会場：くるまプラザ「会議室」
 >交通安全ポスター原画コンテストの表彰式&プレゼンテーション
 ・表彰式の後、受賞者本人が作品に対する思いやコンセプトなどを説明

訃

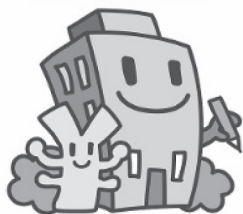
辰馬 輝彦氏 興亜火災海上保険元社長
 （当会議所会員元代表者）
 興亜火災海上保険（現損害保険ジャパン日本興亜）で社長を務められた辰馬輝彦が7月23日、逝去された。82歳だった。

報

田中 毅氏 日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会（NAPAC）会長
 （当会議所会員代表者）
 （株）ワーク社長で日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会（NAPAC）会長の田中毅氏が9月14日、逝去された。70歳だった。

平成28年経済センサス - 活動調査 を実施します。

ビルくんとケイちゃん



経済センサスキャラクター

経済センサス - 活動調査は、我が国における産業構造を包括的に明らかにすることを目的とする政府の重要な調査で、「統計法」という法律に基づいた報告義務のある基幹統計調査です。

支社等を有する企業の本社あてに、平成27年9月中旬から「企業構造の事前確認票」を郵送しますので、内容のご確認・ご回答よろしくお願いいたします。

総務省・経済産業省



日 本自動車工業会（池史彦会長）、日本二輪車普及安全協会（伊東孝紳会長）は8月19日、内閣府、警視庁交通部などの後援を得て、東京・千代田区外神田のベルサール秋葉原で「バイクの日」スマイル・オン2015を開催した。安全運転を強調するとともに、二輪車の楽しさを訴えるもので、バイクの日一日親善大使に任命された元 GP ライダーの中野真矢氏＝写真＝も「引き続き安全運転を心がけていただきたい。そして皆さんと楽しみたい」と呼びかけた。

二輪車関連業界は1989年に8月19日をバイクの日

と制定、ユーザーを中心に、広く一般に向けた交通安全意識の啓発と、バイクの社会的認知の向上を図り、その魅力を感じてもらうために、イベントを重ねている。

自工会の池会長は開会にあたり「今年は独自カルチャー発祥の地として秋葉原で開催することを決めた。二輪業界では2020年をゴールとした二輪車産業政策ロードマップに沿って官民一丸となって動いている。こうしたイベントを通じて少しでもバイクの安全意識を高めてもらうとともに、楽しさを認知してほしい」と挨拶。その後、警視庁女性白バイ隊クイーンスターズの先導による女性ライダーを中心とした交通安全パレードが中央通りで行われた。

また警視庁による交通安全ステージ、中野真矢氏のトークショー、国内メーカーの車両やウエア、白バイ、仮面ライダー車両の展示、バイクをテーマとしたアニメの紹介などがあり、約1万2,000人の来場者に交通安全とバイクの地位向上を訴えた。

二輪車産業政策ロードマップでは、2020年における国内販売目標を100万台と設定（昨年42万台）。このゴールに向け、官民でバイクの社会評価向上、安全教育の普及などに取り組んでいる。

〔東京都自動車会議所〕

PM2.5 濃度は 環境基準を達成できず

平成 25 年度の大気汚染状況

東京都環境局の測定結果

東 京はこのほど、平成25年度の大気汚染状況の測定結果をまとめた。それによると、二酸化窒素濃度は環境基準をほぼ達成したものの、微小粒子状物質（PM2.5）や光化学オキシダントは環境基準をクリアできず、今後課題を残した格好だ。このため東京都では、平成26年度で気象条件との関係、地理的特性、域外移流の影響などの詳細な解析を行うほか、工場や廃棄物焼却炉などの固定発生源対策やディーゼル車対策に引き続き取り組んでいく方針だ。

このほどまとめた項目別の環境基準の達成状況は、二酸化窒素が一般環境大気測定局（一般局）で

は8年連続全局で環境基準を達成した。自動車排出ガス測定局（自排局）では、35局中33局で達成し、達成率は94%となった。

浮遊粒子状物質は、一般局では47局中46局で達成し、達成率は98%。自排局では35局中33局で達成し、達成率は94%となった。また二酸化硫黄と一酸化炭素は、昭和63年度以降、平成12年度の三宅島噴火による影響を除き、全ての測定局で環境基準を達成した。

ただPM2.5については、一般局は45局中3局でしか達成できず、達成率はわずか6.7%にとどまった。自排局では全ての局で達成できなかった。ただ国の定めた注意喚起のための暫定指針値（1日平均値70マイクログラム／立方メートル）を超えた日は、1日もなかった。

さらに光化学オキシダントに至っては、全ての測定局で環境基準を達成できなかった。このため揮発性有機化合物（VOC）などの排出削減対策に引き続き取り組んでいく計画だ。〔東京都自動車会議所〕

あい しゃ どう
愛 車 道 (259)

ガレージのある家

いつの間にかや近隣住宅の建替えが進み、見渡せば、周辺はさながら住宅展示場のような状態と化していた。とはいえ、近頃の住宅建築は、いずれもハイカラな佇まいで、風景として見ても誠に快い感じがする。

陽光うららかな先日、愛用の小型カメラをポケットに、散歩しながら観察していたら、軒並みと言っていいほど各戸にガレージが完備され、平成の今日では住宅とセットになっていることを改めて知らされた。

そうした住宅は揃って2階建てで、平屋というのは数えるほど。土地の効率的利用と建築技術の発展、また生活の向上と共に家具や新しい家電製品などが増えるなど、暮らしの多様化が容積の拡大傾向を促したのだろう。

考えてみれば、数十年前までは子供部屋などはなく、今日のように食事はテーブルと椅子、夜はベッドで就寝という習慣もなかった。日々の食事は折り畳み式の卓袱台を使用して、済むと部屋の隅に片付けていたし、寝るときは押入れから布団を出して畳みに敷き、朝には収納していたから、ひとつの部屋がリビングやダイニング、ベッドルームを兼ねていた。誰もがこうした日常を格別不自由とも思わなかったから、それほどスペースは必要としなかったのだ。しかも、この居住スタ

イルは甚だ合理的であり、創意工夫に満ちている。

東京・上野公園の国立西洋美術館を設計した近代建築の巨匠ル・コル

ビュジェは「住宅は住むための機械である」と言ったが、日本人の住まいに対する知恵と工夫には舌を巻いたことだろう。彼の設計には1階部分を柱だけで支えるピロティ構造が知られるが、これだと人間はもとより、クルマの出入りが容易になる。まあそれはともかく、あの頃に比べると、現代生活は非常に快適になったと言っていい。

少々古色の付いた言い回しになるが、“モータリゼーションの進展”が国民生活の底上げに寄与し、マイカーが当たり前のものとなって久しい。クルマ社会の到来によってもたらされた暮らしやすさは、同時に心身への豊かさをも提供してくれたと言っても過言ではなからう。

ガレージのある住宅群を見るとき、“先人たちが歩み来たった苦勞の成果が結実した光景”と、個人的には捕らえている。

ル・コルビュジェは、わが国クルマ社会の勃興期に亡くなったが、平成の今日の住宅を見たら何と表現することだろう。

(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9月1日現在) = 順不同 =

- | | | | |
|-----------------------|-------------------------|------------------------|-------------------|
| 一般社団法人 日本自動車工業会 | 公益社団法人 全国通運連盟 | 一般社団法人 日本二輪車普及安全協会 | 山形県自動車団体連合会 |
| 一般社団法人 日本自動車部品工業会 | 公益社団法人 日本バス協会 | 一般財団法人 日本自動車研究所 | 一般財団法人 福島県自動車会議所 |
| 一般社団法人 日本自動車車体工業会 | 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 日本自動車機械器具工業会 | 東京都自動車会議所 |
| 一般社団法人 日本自動車タイヤ協会 | 一般社団法人 全国家用自動車協会 | 一般財団法人 日本自動車査定協会 | 一般社団法人 神奈川県自動車会議所 |
| 一般社団法人 日本自動車販売協会連合会 | 一般社団法人 日本損害保険協会 | 一般財団法人 全日本交通安全協会 | 一般社団法人 静岡県自動車会議所 |
| いすゞ自動車販売店協会 | 石油連盟 | 公益財団法人 日本自動車教育振興財団 | 一般社団法人 愛知県自動車会議所 |
| トヨタ自動車販売店協会 | 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 日本鉄リサイクル工業会 | 一般社団法人 岐阜県自動車会議所 |
| 日産自動車販売店協会 | 一般社団法人 全国自動車標板協議会 | 全日本自動車部品卸商協同組合 | 一般社団法人 三重県自動車会議所 |
| U D トラックス販売店協会 | 一般財団法人 自動車検査登録情報協会 | アイ・ティ・エスジャパン | 一般社団法人 富山県自動車会議所 |
| 日野自動車販売店協会 | 一般社団法人 全国レンタカー協会 | 公益社団法人 自動車技術会 | 一般社団法人 石川県自動車会議所 |
| 三菱自動車販売協会 | 一般社団法人 日本自動車リース協会連合会 | 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 福井県自動車会議所 |
| 三菱ふそうトラック・バス販売協会 | 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 自動車再資源化協力機構 | 一般社団法人 大阪自動車会議所 |
| 全国スバル自動車販売協会 | 一般社団法人 自動車公正取引協議会 | 一般財団法人 日本ガス協会 | 一般社団法人 徳島県自動車会議所 |
| ダイハツ自動車販売協会 | 全国自動車検査登録印紙剥離人協議会 | 一般社団法人 日本自動車運行管理協会 | 一般社団法人 香川県自動車会議所 |
| 全国マツダ販売店協会 | 一般財団法人 関東陸運振興センター | 日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会 | 愛媛県自動車会議所 |
| 全国フォード販売店協会 | 一般社団法人 東京都トラック協会 | 一般社団法人 自動車用品小売業協会 | 高知県自動車会議所 |
| スズキ自動車販売店協会 | 一般社団法人 神奈川県トラック協会 | 一般社団法人 日本オートオークション協議会 | 一般財団法人 大分県自動車会議所 |
| ホンダ自動車販売店協会 | 一般社団法人 日本道路建設業協会 | 日本中古車輸出業協同組合 | |
| 一般社団法人 全国軽自動車協会連合会 | 一般社団法人 日本ゴム工業会 | 全国オートバイ協同組合連合会 | (ほかに企業会員84、推薦会員3) |
| 日本自動車輸入組合 | 一般社団法人 日本塗料工業会 | 日中投資促進機構 | |
| 一般社団法人 日本中古自動車販売協会連合会 | 板硝子協会 | 一般社団法人 青森県自動車団体連合会 | |
| 一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会 | 日本自動車車体整備協同組合連合会 | 一般社団法人 岩手県自動車会議所 | |
| 一般社団法人 日本自動車機械工具協会 | 一般社団法人 日本交通科学学会 | 一般社団法人 宮城県自動車会議所 | |
| 公益社団法人 全日本トラック協会 | 一般社団法人 日本陸送協会 | 一般財団法人 秋田県全自動車協会 | |