

自動車会議所 ニュース

70th

日本自動車会議所は今年6月で創立70周年を迎えました

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>

2016 11 No.886

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)



イベントを通じてユーザーの声を集める活動を展開

870人のユーザーからクルマの税金に対する切実な声が

JAF・自動車税制改革フォーラム

(写真出典：JAFホームページ)

日 本自動車連盟(JAF)や当会議所など自動車関係21団体で構成する自動車税制改革フォーラムは、10月8日～10日に開催された「東京モーターフェス2016」(会場：東京・江東区青海)を皮切りに、自動車ユーザーの声を集める活動を展開した。この活動は、クルマに関するイベントの会場で、来場者からクルマの税金に対して率直な意見や感想をパネルに書いてもらうというもの。東京モーターフェスに続き、16日の広島市、23日の名古屋市、30日の福岡県大牟田市の各イベントでも実施し、4カ所で870人ものユーザーから「自動車を持っているだ

けで、なぜこんなに税金高いの?」、「車に乗りたくても、税金が高くて乗れない若者がいることを分かってほしい」などと切実な声が寄せられた。

寄せられた声の一部はJAFのホームページに掲載されており、フォーラムの構成団体では今後、要望活動などでこうした声を紹介。また、10月から全国47都道府県でユーザーの税負担軽減を求める街頭活動も展開しており、12月の税制改正大綱取りまとめに向け、政府・与党やメディアなどへユーザーの声を強く訴えていくことにしている。

(関連記事は4～5ページに掲載)

◆◆ 主な内容 ◆◆

- | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|
| ■平成29年度税制改正要望ヒアリング……………2 | ■第95回全国自動車会議所専務理事会開催……………9 |
| ■自動車ユーザーの「生の声」を紹介……………4 | ■交通安全ポスター原画コンテスト表彰式開催……………10 |
| ■フォーラムが税負担軽減を訴える街頭活動を全都道府県で展開……………5 | ■「第4回中央自動車道渋滞対策促進大会」開催 [東京都]……………12 |
| ■第229回会員研修会開催……………6 | ■「自動車なんでも無料相談」開催 [富山県]……………14 |

(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)

平成29年度税制改正 要望ヒアリング

自民、公明、民進の3党が開催

当会議所も出席し、「自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」を訴える



自民党本部でのヒアリングでマイクを持って要望を述べる当会議所の中島専務理事

平 成29年度税制改正の議論が本格スタートしたことに伴い、自民党、公明党、民主党の3党が税制改正要望に関するヒアリングを開催した。日本自動車会議所も各党のヒアリングに出席し、中島哲専務理事が「過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」=3ページ参照=などを強く要望した。

10月27日の自民党のヒアリングには、運輸・交通関係団体委員会および国土交通部会所属の国会議員32人が出席した。中島専務理事は当会議所税制改正要望書のウラ表紙を示しながら、「ここに自動車関係37団体の団体名が並んでいる。私どもの要望書は、37団体に加えて、全国の530万人の自動車関係就業者の総意を込めて取りまとめたもの」と紹介し、取りまとめに至った背景を次のように説明した。

「現在の国内マーケットは大変苦戦している。一昨年4月に消費税が上がってから前年割れの状況が続いており、前年割れとなった昨年以上に今年はマーケットが減少している。ピーク時には780万台近くあった新車販売台数は、この2年で40万台以上減らし今年度480万台レベルと見込まれている。また、日本メーカーは全世界で2,700万台ものクルマをつくっているが、その3分の1が日本で生産されている。900万台のうち半分は輸出し半分は国内で販売しており、雇用を支えていくため、日本国内の開発拠点・海外のマーケット拠点として維持していくため、日本の自動車業界は歯を食いしばって何とか頑張っている」

中島専務理事はこう述べたうえで、「市場活性化や雇用・開発拠点の維持などのため、自動車関係諸税の負担軽減・簡素化を是非、実現していただきたい」と強く訴えた。

10月26日の公明党のヒアリングには、同党自動車

議員懇話会所属の国会議員20人が出席した。中島専務理事は自民党での要望同様、「自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」を訴えた。また、当会議所など自動車関係21団体で構成する「自動車税制改革フォーラム」が10月に東京モーターフェスなどのイベント会場でクルマの税金に対する自動車ユーザーの生の声を集める活動を行ったことを紹介。税負担が重い、クルマを買うことが難しい若者や、2台目のクルマの購入を諦めた地方の家族の声など紹介し、「いろいろなところに税制の影響が出ている。何としても負担軽減・簡素化をお願いしたい」と強く要望した。

11月7日の民進党のヒアリングは、経済産業部門会議と国土交通部門会議の合同ヒアリングとして行われ、両部門会議所属の国会議員10人が出席した。中島専務理事は、要望書の連名37団体と全国の530万人の自動車関係就業者の総意が込められていることを強調したうえで、「自動車業界では産業構造が大きく変わっていきこうとしているが、そうした中、自動車関係諸税だけは変わらない。これは本当におかしなことだと思っている」との認識を示し、「抜本的見直しに向けた機運をどんどん盛り上げていきたい。是非、ご支援いただきたい」と訴えた。

各党のヒアリングへ出席した自動車関係団体（掲載は発言順）と主催者代表の挨拶は次のとおり。カッコ内は開催日と開催場所。

◇自民党：運輸・交通関係団体委員会、国土交通部会（10月27日、自民党本部）＝全日本トラック協会、日本自動車会議所、日本自動車整備振興会連合会、全国ハイヤー・タクシー連合会、日本バス協会、全国軽自動車協会連合会、全国レンタカー協会、全国自家用自動車協会、全国通運連盟



公明党自動車議員懇話会のヒアリング

山口泰明・組織運動本部長（衆議院議員）

「本日は、日本の基幹産業を担っている団体にお越しいただいている。政権与党としてご要望に応えるべく、来年度予算編成・税制改正に向けて忌憚のないご意見をいただければ大変ありがたい」

井上信治・団体総局長（衆議院議員）

「先ごろ、私をはじめ団体総局のメンバーが皆さま方関係団体を訪問させていただいた。皆さま方のご要望をしっかりと受け止め、できる限り政策に反映していきたい」

中根一幸・国土交通部長（衆議院議員）

「私どもの目標は、皆さま方のご要望をできるだけ要望通りに取りまとめること。本日は応援団ともいえるべき先生方もたくさん来られており、前向きな懇談会になるような意見交換をお願いしたい」

◇公明党：自動車議員懇話会（10月26日、衆議院第二議員会館）＝日本自動車工業会、日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会、日本自動車会議所

井上義久・自動車議員懇話会会長（衆議院議員）

「年末に向けて、税制改正の一番大事な議論にこれから入っていく。本日の出席団体は日本経済の最大のプレーヤーの団体であり、皆さま方のご意見をしっかりと伺い実現していきたい。消費税率引き上げが延期になりいろいろと課題もあるが、率直な意見交換ができればと思っている」

〈ヒアリング終了後〉

斉藤鉄夫・同懇話会幹事長（衆議院議員）

「エコカー減税・グリーン化特例の基準を年々厳しくしていけば増税ということになるが、その増税分を打ち消す以上の、トータル200億円以上の減税となるような保有にかかる税負担軽減のご要望をいただいた。大変重いご提案をいただいたと思っている」

北側一雄・同懇話会顧問（衆議院議員）



民進党経済産業・国土交通部門合同会議のヒアリング

「平成29年度税制改正に関する要望書」最重点要望

- I 過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化
 1. 平成28年度税制改正大綱を踏まえた車体課税の負担軽減・簡素化
 - ①自動車税・軽自動車税
 - ・自動車税は国際的水準である軽自動車税を基準とする税体系に見直し
 - ・自動車税の初年度月割課税の廃止
 - ・自動車税・軽自動車税のグリーン化特例を現行制度のまま継続・延長
 - ②自動車重量税
 - ・将来的な廃止を目指し、まずは「当分の間税率」の廃止
 - ・エコカー減税制度の延長
 - ③自動車取得税
 - ・エコカー減税制度は「環境性能制」と同水準の負担に見直したうえで延長
 - ④LPGハイブリッド車のエコカー減税などの対象車への追加
 2. 不合理な燃料課税の見直し
 - ①ガソリン税、軽油引取税に上乗せされたままの「当分の間税率」の廃止
 - ②ガソリン税・石油ガス税等の Tax on Tax の解消
 3. 財源確保のための自動車関係諸税の増税および新税創設反対

「本日いただいたご要望については、難しい課題もたくさんあるが、真摯にしっかりと受け止めて、皆さま方のご要望が前に進むよう頑張っていきたい。会議所から紹介された若い人や地方の声は胸に突き刺さる気持ちで聞いた。こうした状況の中で何ができるのか、しっかりと取り組んでいきたい」

◇民進党：経済産業・国土交通部門合同会議（11月7日、衆議院第二議員会館）＝自動車総連、日本自動車工業会、日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会、日本中古自動車販売協会連合会、日本自動車会議所、日本自動車連盟

田嶋要・経済産業部門会議座長（衆議院議員）

「年末に向けて税制改正の議論が始まっているが、なかなか実現に至らず、毎年同じことを要望しているものも多々ある。歯がゆいことではあるが、民進党として一団体一団体の声を精一杯受け止めさせていただき、頑張って取り組んでいきたい」

自動車 ユーザーの 「生の声」 を紹介

JAF・自動車税制改革フォーラムによる、自動車ユーザーの声を集める活動では、予想を上回る多くのユーザーから税負担軽減と簡素化を求める切実な訴えが寄せられた。開催初日の10月8日が激しい雨天に見舞われた「東京モーターフェス2016」では、10日までの3日間で461人もの来場者がボイスパネルにそれぞれの思いを書き記した。広島市西区の広島運輸支局で16日に開催された「第29回GO! GO! Carにばる」では81人、23日にイオンモール名古屋茶屋（名古屋市港区）で開催された「モーターライフ・フォーラム in 名古屋」では174人、30日にイオンモール大牟田（福岡県大牟田市）で開催された「モーターライフ・フォーラム in 大牟田」では154人と、これら4イベントで合計870人もの自動車ユーザーから率直な意見や要望をいただいた。その一部を紹介したい。

自動車産業で成長して
きたこの国を、自動車の
税で潰さないで
下さい!!

車に乗ってこそ
税金が高くて乗れない
若者がいることも
分かってほしい。

車は所有していません。
理由は税金が高く維持が
困難だからです。
未だのように車を買えない・買わない
人が増えるとデフレになります!!
安くして下さい!!

特定財源ではなくなった
自動車重量税を
毎年5500円は おかしい!

車を何回も買おうと思っ
たけど、税金のバカさばに
ふみとどまっています (学生 21)

国のために税金を
払っているのに
但し、何もしないのに
増えると思う。

・毎年の自動車税が負担
・車検の度、重量税等、高い。
・ガリリン税に消費税がのさば
るのに納得いかなし。

・都心に住んでいると
自動車を所有しにくい
「駐車場代」+「税金」などかかる
所得、地域による税金差違
が大きい!

車の税負担が
重すぎて、買い替え
る気になりません。
何とかして下さい!

軽自動車
増税するな

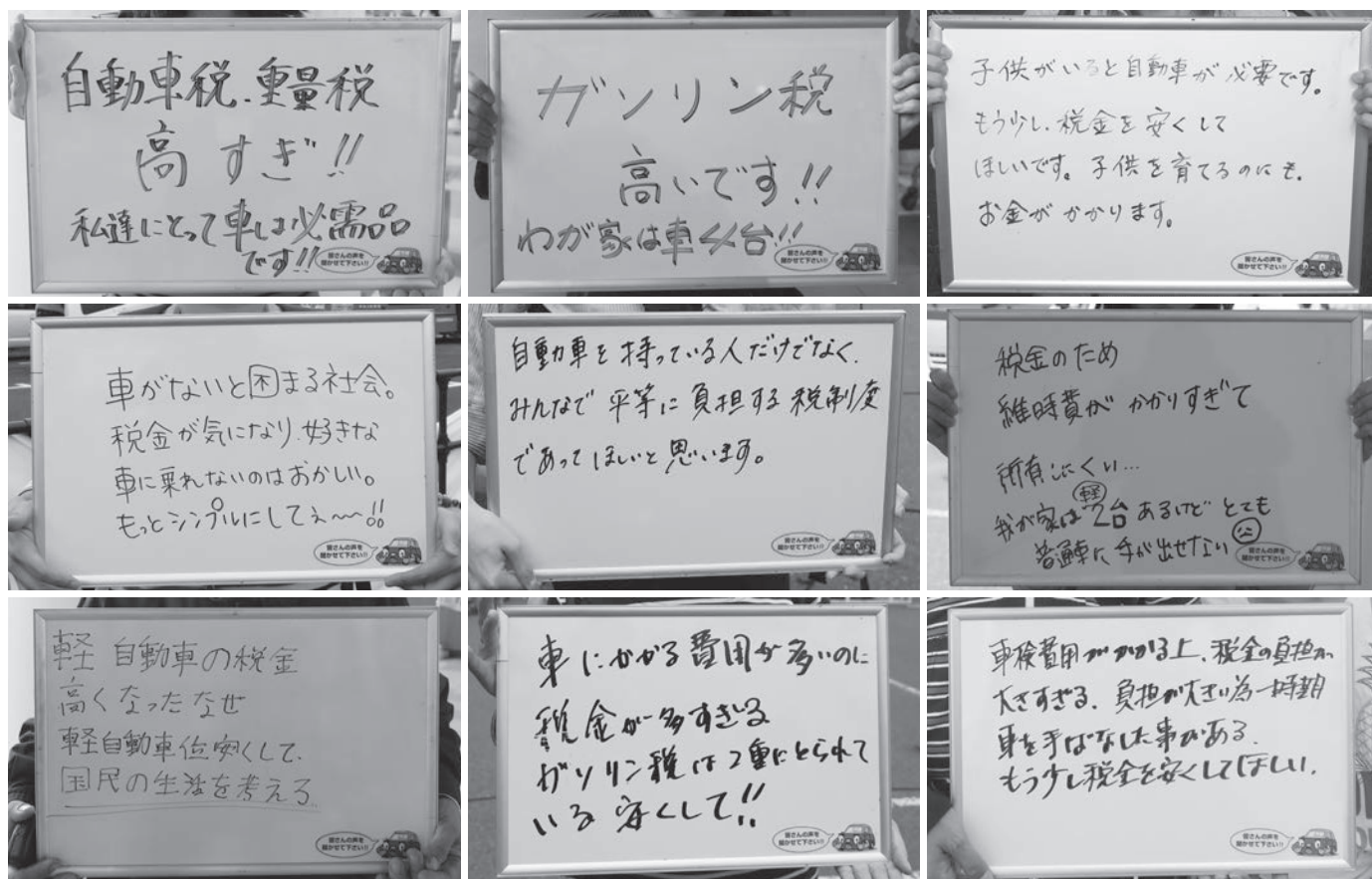
車によく乗りますが、
ガソリン税が大きい。
安くして下さい!!

税金高い
→車 が持てない
→若者の車離れ
→夢が持てない!!

税金ばかり高くなると
車に乗るのも気になっ
てしまう。(乗る距離等を考慮しては)
もう少し気にせず車に乗れるよう
にしたい!!

車がない生活は困ります。
税の負担をもう少し軽く
して欲しいです。
楽しい車生活をさせて下さい。

車に対する税金がこんなに
高く支払っているとは思わなかった
世界的にも高いため
安くしてほしい!!



ユーザーの税負担軽減を訴える「街頭活動」展開 北海道から九州・沖縄まで全都道府県で実施

JAF・自動車税制改革フォーラム

日本自動車連盟（JAF）はじめ自動車関係21団体で構成する「自動車税制改革フォーラム」は、10月初旬から自動車ユーザーの税負担軽減を訴える街頭活動＝写真＝10月20日、東京・JR田町駅前＝を展開している。街頭活動は、大勢の人が集まる駅前をはじめ商業施設やイベント会場などでも行われ、昨年に引き続き、今年も北海道から九州・沖縄まで全都道府県で実施。JAFを中心としたフォーラム団体のスタッフらがチラシやウエットティッシュなどを配布しながら、ドライバーや道行く人たちにユーザーの税負担軽減を訴えた。

フォーラムでは、生活必需品であるクルマに過重・複雑で不合理な税金が課せられているとして、かねてから政府・与党などに「自動車関係諸税の簡素化・負担軽減」を要望してきた。JAFのユーザーアンケートでも、依然として自動車に掛かる税金を負担と感じている自動車ユーザーが98%に上る現状から、今年度もユーザーと一緒に発信していく活動は継続的に続けていく必要があると判断し、昨



年に引き続き、全都道府県で街頭活動を行うことにした。

今回は、ユーザーの声を集め・発信していく活動とも並行して実施し、一層の世論喚起の広がりを目指すことにしている。

交通事故の現状と将来の自動車安全技術について

モータージャーナリスト・ノンフィクション作家 岩貞るみこ氏が講演

第229回 会員研修会

日 本自動車会議所は10月12日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第229回会員研修会を開催し、モータージャーナリスト・ノンフィクション作家の岩貞るみこ氏が「交通事故の現状と将来の自動車安全技術について」をテーマに講演した。参加者は約70名。

【講演要旨】

1) 現場でなにが起きているか

「真実にものさしをあてる」という言葉がメルセデスベンツにある。事故は現場で起きている。実験では想像もできないことが現場にある。そのため、事故の解決も現場で考える必要がある、という考え方である。

ドイツでの事故調査方法は、専門の調査チームが、通報から1時間以内に現場に到着し、警察に規制される前に事故の発生原因や車の衝突程度、道路事情などの調査を行う。負傷者のシートベルトの装着状況、ドライビングポジションのほか、信号、標識などの情報を記録している。患者への調査は警察にも報告しない守秘義務の下で行っている。チーム内にも臨床心理士や精神科医がいて、精神的ケアも行っている。

交通事故死傷者を削減するためには、事故発生メカニズムを発生原因と受傷原因の2つに分けて考えなければいけない。PDCAではなく、OODA(注1)で考えるべきとされ、OODAは現実を観察することからスタートし、状況判断、意思決定、行動の順のサイクルで考えていく。

注1「OODA」は アメリカ空軍のジョン・ボイド大佐によって提唱された意思決定理論。Observe(監視・観察)、Orient(情勢判断・状況判断)、Decide(意思決定)、Act(行

動)の略で、サイクルを繰り返すことによって、健全な意思決定を実現するというもの

先日、テスラモーターズの自動運転の車で死亡事故が発生し、世界のメディアにとりあげられた。原因は調査中であるが、「自動運転」としながら、安全運転支援技術の一部が装備されていた。ドライバーが監視義務を果たさず全てを車に任せていたら大事故になる。

これまでもレスキュー隊に同行し、数多くの実際の事故現場を見てきた。ブレーキとアクセルを間違えて多重衝突した事故、緩いカーブで曲りきれずマンションの外壁のガスパイプに衝突し火災になった事故、首都高出口の分岐点に衝突・横転し運転手が閉じ込められた事故、首都高湾岸線で、渋滞の最後尾で停止したところに、キャリアカーが追突し4名が死亡した事故など、安全運転支援技術があれば防げた事故は数多い。

チャイルドシートに座った子供が脳挫傷と足の骨折をした事故で、母親が安全なチャイルドシートの装着方法を理解していなかった例、後席シートベルトが未装着で、後席の乗員が運転席と助手席の間を抜けフロントウインドウを突き抜けてボンネットまで飛び出した例など、使用方法をユーザーに確実に説明しないと、安全とされている装備が凶器になってしまう。

現場での解析を行う必要性は特に最近の3つの理由により強まっている。

- ①交通事故の死者数が下げ止まり、去年は増加し、第9次交通安全基本計画で達成できなかった。
- ②自動運転は、事故が発生している現場のメカニズムが分からないと、最終的にコントロールする制

御データにならない。

③高齢化により、事故原因に変化が起きている。

前面衝突のアセスメントについては、試験時のダミーが一般的な日本人の体形と乖離していることによる問題が出始めている。アセスメント優先で設計した運転席は、若い女性が運転する場合、ハンドルが届かないのでしがみつくような体勢となりがちになり、追突された場合に、ヘッドレストと頭が遠いため鞭打ちになりやすい。また、体がハンドルに近いのでエアバッグが強すぎて心臓破裂の原因になる。解決策として、テレスコピック（ハンドルの前後が調整できる機構）の追加などをメーカーに要望しているところである。

ユーザーもより賢くなり、自分で自分を守れるよう、安全意識も向上させ、メーカーにも自分たちの声を届けるようにしなければならない。

2) 高齢化社会で変化する事故原因

認知・判断・動作の質は、加齢によって全て低下すると医学的に証明されている。ドライバーも歩行者もそれを認識しなければならない。

都内の環状8号線では、「あぶないぞ クルマははやい 身はおそい」と警告表示が出るところがあるが、60歳代・70歳代は、横断歩道を渡る時間は若い時と同じと感じているが、実際は時間がかかっており、車にはねられる事故が多く発生している。

東京大学の小竹（しの）元基先生は、「若い頃からいい加減な運転をしている人ほど事故を起こす。若い頃からのクセがクセものである」と言われている。若い時から一時停止を行い、車道に出る前にさらに止まって2段階で確認する習慣のある人は、高齢になっても習慣で確認するが、若い時から停止する習慣のない人は、高齢になると突然出てきた自転車などに反応できない。そのため、反射神経が低下しても安全な運転ができるように今からでも心がけることが必要である。

もう一つが健康起因による交通事故の問題がある。意識が消失して、車の運転操作ができなくなる「デッドマン」の存在。睡眠時無呼吸症候群、糖尿病による血糖値低下、心疾患、脳疾患など既往症のある高齢者は注意が必要である。順天堂大学の谷川武先生の研究で、日本人は欧米人と骨格が違うため、若い人、やせている人でも睡眠時無呼吸症候群になりやすく、若い時から10kg以上太った人や朝睡

眠が不十分と感じている人は要注意。自分では寝ている時に息が止まっているのがわからない。家族や同僚に確認する必要がある。

また、視界の問題では、東北大学の国松志保先生が、ドライブシミュレータで視野欠損と事故との深い関係を実証した研究がある。緑内障は40歳以上では、20人に1人がかかっているというデータがある。視野上部が欠損すると信号が見えないので、信号無視を起こし、左右が欠損すると、人や車が見えないので、気付くのが遅れ、事故が発生する。

緑内障で視野欠損が発生すると治らないが、片眼が見えれば補完してしまうので気付きにくい。国松先生によると、ほとんどの人は視野欠損に気づいておらずメガネを作り変えるときなどに緑内障が発見されるそう。警察には、免許更新時に視力検査だけでなく、視野欠損の検査も追加してほしいと要望しているが、まだ実現には至っていない。

3) 自動運転技術は、なにを変えるか

最近、自動運転のニュースを見ない日はないくらいだが、自動運転技術＝事故回避技術の統計的な効果はよくわかってこなかった。

しかし、今年の春、保険業界が発表したプレスリリースで、自動運転技術の一つであるスバルの被害軽減ブレーキ（商品名：アイサイト）が、車同士の事故で8割、対歩行者で5割軽減できたとしている。ボルボも7割事故が削減できた、と発表した。

内閣府のSIP（注2）が掲げる自動運転の目的は、①事故削減、②渋滞解消・緩和、③環境負荷の低減、④高齢者・移動弱者の移動支援、⑤物流の迅速化とコスト削減。日本のメーカーは、今ある技術を積み重ねて、その先にあるものとして完全自動運転を目指しているが、GoogleやAppleなど、IT業界は、完全自動運転から開発に入っている。この分野では遅れているとの評価もあった日本も、今は、ドイツ、アメリカに対して開発競争に遅れないように規制緩和を推進している。

注2 「SIP」(Cross-ministerial Strategic Innovation Promotion Program：戦略的イノベーション創造プログラム)内閣府総合科学技術・イノベーション会議が司令塔機能を発揮して、府省の枠や旧来の分野を超えたマネジメントにより、科学技術イノベーション実現のために創設した国家プロジェクト。

現在、標識を認識する技術は、日本の高級車でも

SAEによる新しいレベル定義

▶ レベル0

人間の運転手がすべての運転操作において常時制御する

▶ レベル1

1つのシステムが人間の運転手が行う運転操作（操舵、加速／減速）の一部を補助する

▶ レベル2

1つのシステムが運転操作（操舵、加速／減速）の一部を実行するが、人間は運転環境を監視し、残りの運転操作の全てを制御する

▶ レベル3

1つのシステムが運転操作（操舵、加速／減速）の一部と運転環境の監視を実施するが、人間は、システムから要請されれば制御再開できるように準備をする必要がある

▶ レベル4

特定の状況下において、1つのシステムが運転操作と運転環境の監視を実施し、人間は制御再開の必要はない

▶ レベル5

常時システムが運転操作全てを実施する

導入されているが、海外でもAudiなどが導入している。ドイツ本国で販売されているAudiは、標識を認識したのち、エンジン制御なども行うが、日本で販売されるものは、その機能がはずされている。これは、国土交通省が禁止したからだといわれているが、そうではない。

日本の標識は折れていたり、錆びていたり、また日本独自の標識もあることなどもあり、Audiは、日本においては、この技術の搭載を中止した。

日本では、インターネットで公開している地図情報（デジタルマップ）からナビで標識を認識する計画があり、それが実現できれば、高齢者による高速の逆走防止対策にもなる。

自動運転については、先日、SAE（Society of Automotive Engineers：米国自動車技術団体）が新しいレベルを定義した＝別表。一番変化したことは、従来のレベル3が、3と4に分かれ、レベル4の完全自動運転が5になった。確実に理解しなければならないのは、レベル2と3に大きな隔たりがあること。レベル3以降は、人が横を向いていても自動にシステムが責任をもって運転をしてくれるものだが、ジュネーブ条約などにより、世界的に市販は認められていない。

「自動運転」と謳う自動車を販売しているメーカーがあるが、レベル2までの安全運転支援技術の一部が使われているだけである。国土交通省に対しては、過度な「自動運転」という宣伝は、ユーザーが誤解するため、規制してほしいと要望しているが、逆に「自動運転の言葉を使うことで、ユーザーに技術が受け入れられるのであれば、開発が進む面もあり、規制はしない」と言われている。「自動運転」という言葉の一方で、事故が多発し、開発の逆風になることは、日本経済にとって避けなければならない。私たちもよく状況を把握しながら、伝えていかなければならないことだと思っている。

自動運転の開発には、人間の心理学や生態学の研究も必要ではないかと考えられ、例えば、メルセデスベンツの自動運転のトップは、自動車工学系出身ではなく、AI学者、社会学者である。今後は、技術だけでなく、世の中や人がどのように変わっていくのか、という視点をもたないと、自動運転は社会の一部として成り立たない。

自動運転の実現には、技術的、社会的、法律的ハードルの3つがあり、技術的課題は技術者が克服していくと思うが、そのほか2つのハードルのほうが問題である。

現在、盛んに「トロッコ問題」(注3)が注目されている。車が暴走して、操作不可能に陥った時に、右の道をいけば歩行者4人全員をはね、左の道をいけば1人だけはねると仮定した場合、どちらが罪が軽いのか? というものだ。法政大学の今井猛嘉先生は、人間が運転している場合は、1人だけをはねてしまった方が罪は軽い、という考え方があるとしている。4人ではなく1人だけをはねたことで、数字的には3人を守ったことになり、人間が運転する場合には正しい判断であると言われている。しかし、自動運転になり、機械が判断した場合の答えがまだ見えていない。

注3「トロッコ問題」: ある人を助けるために他の人を犠牲にするのは許されるか? という倫理学の思考実験

この場合、プログラムが重要な問題になるが、日本人の間でさえ宗教や倫理の考え方が異なり、ましてや世界で統一するのは難しい。

社会需要性の観点からは、使いたくなる自動運転でなければ普及はしない。物流業界でも高齢化が進み、ドライバーや人手不足の中、宅配が増えていることで、高速道路の自動運転の実現が早急に望まれている。

一般の方も、お盆、年末年始の高速渋滞だけでも完全自動運転であれば楽なので、購入動機になっていくかもしれない。女性の社会進出で、働き方、買い物の仕方も変わってきており、新鮮なものが自動運転車により、オンデマンドで届けられることへのニーズもあるはずだ。

自動車は日本の基幹産業であり、世界的な競争力をつけていかなければならないが、現在、ユーザーのニーズは、「長期使用・耐久性」に向いている。また、家や車、洋服、鞆をシェアするようになり、使いたい時だけ使う志向も強まっており、日本の自動車販売台数は、自動運転が進むにつれて、さらに減少する可能性もある。途上国もいずれ日本のような流れになるとも想定できる。

自動運転は、車の機能や使い方が変わり、生活が大きく変わるイノベーションになる。風の向きと流れを捉えながら、今後とも自動車関連の皆様と連携を取りながら進んでいきたい。



第

95回全国自動車会議所専務理事会が10月20、21日の両日開催された。会議には、各都府県自動車会議所から16名が出席、日本自動車会議所より最近の事業活動や当面の主要課題についての説明と意見交換が行われた。

会議は、日本自動車会議所の中島哲専務理事の挨拶より始まり、畠山太作常務理事が同会議所平成28年度上期の主な事業内容について総括的に報告した。続いて、同会議所平成29年度税制改正要望書と今後の税制委員会活動計画について説明を行った。あわせて自動車税制改革フォーラムによる、自動車ユーザーの生の声を集め、国会議員等への陳情に活用していく活動・イベント等についても紹介があった。

次に田極辰雄事務局長より、今年度上期の交通安全活動の実績と「交通安全。アクション2016」の春のお台場(4月)と、今期より追加実施した秋の新宿(9月)での開催実績について報告が行われた。また、交通安全啓発ポスターの各会議所での活用事例として、神奈川県自動車会議所の山崎新太郎理事長より、屋外でのデジタルサイネージ(ディスプレイ)を活用した啓発活動等をご説明いただいた。

後半は、畠山常務より、「自動車保有関係手続のワンストップサービス(OSS)」について、平成29年度中に約7割の都道府県でOSSが稼働する見込み等の最近の状況について説明があった。次に、中島専務より、今年度から日本自動車会議所の事業重点の1つに加えられた「人材確保」の取り組みについて、現状の説明があった。

最後に、畠山常務が、次回及び来年度以降の本専務理事会開催地について説明・提案し、次回専務理事会が来年2月に香川県で開催されることが了承された。その後、各都府県自動車会議所との意見交換、情報交換が行われ、会議は終了となった。

交通安全ポスター原画コンテスト 表彰式開催

応募46作品の中から
3作品が入賞

最優秀賞は
イラストレーターの駒形親一さん

日本自動車会館

最優秀賞の駒形さんに賞状と賞金を贈呈する永塚選考委員会委員長(自工会副会長)＝写真右＝

日 本自動車会館(入館14団体・企業)は10月12日、東京・港区の同会館「くるまプラザ」会議室で交通安全ポスター原画コンテストの表彰式を行った。同コンテストは社会貢献活動の一環として2007年から実施されており、今年は全国から46作品の応募があった。全応募作品が9月12日から会館1階のエントランスホールに展示され、入館法人の職員や来館者などによる投票結果を基に、選考委員会(委員長:永塚誠一日本自動車工業会副会長)にて3作品が入賞作品に選ばれた。最優秀賞を受賞したのはイラストレーターの駒形親一さんで、日本自動車会議所創立70周年を記念した特別賞も贈られた。また、シートベルト部門賞は東京デザイン専門学校の西畑美里さん、飲酒運転根絶部門賞は東京デザイン専門学校の宇都あいらさんがそれぞれ受賞した。表彰式は「交通安全」をテーマにした、当会議所の会員研修会に先立って行われ、永塚委員長から受賞者に賞状と賞金が贈呈されると、出席者から大きな拍手を浴びていた。

永塚委員長による賞状・賞金贈呈の後、選考委員

会委員で東京デザイン専門学校社会活動推進室統括の戸田吉彦氏が講評し、「短い言葉で誰もが覚えやすいヤメホという新しい造語を使い、スマホを見て歩いていると危ないということが表現されている」(最優秀作品)、「全体の色調が優しく、子どもを守るというイメージに溢れている」(シートベルト部門賞)、「見る人の目を引くことは非常に大事な要素で、見てすぐに危険とわかる標識をイメージしている」(飲酒運転根絶部門賞)として、「3作品とも受賞に値する作品である」と評価した。

最優秀賞の駒形さんは、「社会現象ともなっている、スマートフォン用のモバイルゲームが日本でもサービスが開始された日にクルマを運転していたら、そこらじゅうが歩きスマホの人ばかりで、非常に危険を感じたのがこの作品を制作したきっかけ。この作品により、少しでも歩きスマホの危険性が伝わればいいなと思っている」と受賞の言葉を述べた。この後、西畑さん、宇都さんの2人も受賞の喜びを述べて表彰式が終了し、続いて会員研修会が開催された。



全応募作品を会館エントランスホールに展示



表彰式で入賞作品の講評をする戸田選考委員会委員(東京デザイン専門学校社会活動推進室統括)

入賞作品

《最優秀賞・日本自動車会議所創立70周年特別賞》
イラストレーター 駒形 親一さん
タイトル「ヤメホ」

作品コンセプト：交通安全に関するテーマにおいて、最近、特に話題となる「歩きスマホ」をテーマとしました。ゲームなどの画面に目を奪われ、現実の周囲の危険に気づかないことの恐ろしさを表現しました。



受賞の言葉を述べるイラストレーターの駒形さん

《シートベルト部門賞》

東京デザイン専門学校 西畑 美里さん
タイトル「まもってくれてありがとう」



作品コンセプト…子どもがチャイルドシートを着用することで安全になり、子どもの安心感をやわらかい色を使って表現しました。文章もあえて子ども目線にしました。運転する大人が見るものだから……。

《飲酒運転根絶部門賞》

東京デザイン専門学校 宇都あいりさん
タイトル「これで人生台無し」



作品コンセプト…「飲酒運転は人生を台無しにする」ということを伝えるポスターにしました。全体を黄と黒の2色でまとめ、目につきやすく、真ん中に標識を模したマークを配置しています。マーク内の左は飲酒運転で事故を起こし頭を抱えている人で、右はその人の数時間前の行動を表しました。また、事故を起こしていることが分かるように、円形左側のみギザギザにしてあります。キャッチコピーは強い言葉にし、書体は緊張感を出すため、文字の間をなるべく詰めました。

物流システムの先進事例

翔運輸(株)田原物流センターを視察 ～道路・環境委員会の活動に活用

日本自動車会議所

日 本自動車会議所は10月13日、物流システムの先進事例に関する視察を行うため、同会議所の細野道路・環境委員長（全日本トラック協会専務理事）を筆頭に翔運輸(株)田原物流センターを訪問した。同委員会は従来より道路整備推進と自動車交通の円滑化等に向けた要望・提言に取り組んできた。今回の視察結果については、今後同委員会の要望・提言活動に活かしていく。

【視察概要】

1. 視察先：翔運輸株式会社 田原物流センター（愛知県田原市）
2. 参加者：全日本トラック協会・細野高弘専務理事（道路・環境委員会委員長）、同・松崎宏則常務理事、同・津村剛弘主任、日本自動車会議所・中島哲専務理事、同・小林義信理事
3. 翔運輸および田原物流センター概要

ワイヤーハーネスで世界首位、タコグラフ、タクシメーターなどで日本国内首位の矢崎総業の物流業務を集約する形で、翔運輸が1982年、設立された。同社は、従業員307名、トラック87台を有し、500路線のネットワークで全国への輸送を行っている。田原物流センターは、トヨタ自動車田原工場における部品の混載納入や多頻度納入の要請に対応するため、同工場から900m、車両で5分の至近距離に2005年に開設された。

業務の主力であるワイヤーハーネス（1277品目）の構内荷役作業においては、トヨタ田原工場の車両生産ラインとの作業同期化を達成するため、デジタルピッキングシステム（注）を導入し、トヨタも視察に訪れる程の先進性を誇っている。

（注）デジタルピッキングシステムの概要

トヨタ田原工場から車両塗装完了情報をリアルタイムで入手、その情報を基にバーコードで部品入荷照合、同時に部品位置をランプで表示し集荷、集荷後出荷データをバーコードで照合

また、運行安全に際しては、特にドライブレコーダーと連動したハザードマップを使用して要注意地点での音声アナウンスを実施するとともに、同レコーダー録画画像を使用した安全教育を実施。こうした活動により、同センターでは11年4カ月の長きにわたって車両事故件数ゼロの記録を更新中である。

視察に続き、質疑応答の中で運輸業界が直面する人材確保策について意見交換がなされた。特に運輸業界の人材確保については、「運輸業界の人材確保のためには業界全体の地位向上が不可欠」、「ドライバーの高齢化が進んでおり3～5年後人材がいなくなってしまうことが心配」、「若年層や女性の人材確保が課題である」などの意見が出された。



東 京都など中央自動車道沿線の5都県市でつくる中央自動車道渋滞対策促進協議会は10月21日、東京・千代田区平河町の砂防会館別館で「第4回中央自動車道渋滞対策促進大会」を開催した。大会では「中央自動車道の調布付近及び小仏トンネル付近の上り線の渋滞対策事業を早期に完成させること」など3項目を決議し、同日中に国土交通省をはじめとする関係先に要望した。

同協議会は、東京都、神奈川県、山梨県、長野県、相模原市の5都県市が平成25年11月に設立。中央自動車道沿線の116市区町村が「構成員」として参加している。

大会には国会議員や地方議会議員、市区町村の首長、国交省や事業主体の関係者ら約200人が参集した。冒頭、同協議会会長の後藤斎・山梨県知事が「中央自動車道は日本列島の交通の大動脈となる重要な高速道路だが、調布付近、小仏トンネル付近で発生している著しい渋滞は多岐にわたる分野に大きな影響を与えている。2020年東京オリンピック・パラリンピック開催に向け、円滑な交通の確保が今後、よ

り一層重要となる」などと挨拶。国会議員ら来賓の祝辞や紹介に続き、国交省の担当者が中央自動車道の渋滞対策の現状について説明した。

それによると、上り線については昨年12月に調布付近に付加車線が設置され、その効果も確認された。これに続いて小仏トンネル付近にも付加車線を設置する計画で、現在、測量、地質調査、道路設計を実施中。一方、下り線については国交省が設置した中央道渋滞ボトルネック検討ワーキンググループが10月18日に相模湖付近への付加車線設置を決定したところだという。

これを受け、大会は「中央自動車道における渋滞対策の促進に関する決議」として、①中央自動車道の調布付近及び小仏トンネル付近の渋滞解消に向け、上り線の渋滞対策事業を早期に完成させること。また、下り線については、相模湖付近の渋滞対策事業の早期実施と更なる渋滞解消のための検討を引き続き行うこと②具体的な対策の実施にあたり、高速道路会社は関係自治体への計画の説明を適宜行うこと③必要とする我が国の道路整備が着実に実施出来るよう、平成29年度予算編成において、所要額を満額確保すること——の3項目を決定した。大会終了後、国交省のほか、日本高速道路保有・債務返済機構、中日本高速道路に対し要望活動を実施した。

〔東京都自動車会議所〕



東 京都をはじめとする首都圏の9自治体で構成する九都県市は「ディーゼル車対策の強化月間」にあたる10月、高速道路のパーキングエリア（PA）やサービスエリア（SA）で、条例に基づく車両検査を実施するとともに、ポスター掲示などによるディーゼル車排出ガス規制の周知活動を実施した。九都県市合わせて493台を検査した結果、486台が適合車だった。残り7台のうち2台は後日の調

査で適合車と判明、5台は10月27日現在調査中で、不適合車の場合には改善を指導する。また、規制遵守を呼びかけるリーフレットを全体で1,871枚配布した。

車両検査は、九都県市のうち千葉県と千葉市が3日に京葉道路幕張PA（上下線）、東京都が4日に中央自動車道石川PA（同）、神奈川県および横浜市、川崎市、相模原市が11日に東名高速道路海老名SA（同）、埼玉県とさいたま市が12日に圏央道菖蒲PA（内回り）で実施。このうち、東京都は自動車公害監察員（自動車Gメン）8人が出動し、駐車中のトラックなどディーゼル車一台一台についてナンバープレートを記録したうえで車検証などのデータと照合して排ガス規制に適合しているかどうかを調べた＝写真。同時に、リーフレットとチラシ、タオルが入った袋を運転手らに手渡した。

九都県市の1都3県は平成15年10月から粒子状物質の排出基準を満たさないディーゼル車の運行を禁止しており、違反車をゼロにするための取り組みを継続的に行っている。

東京都の担当者は「ディーゼル車規制が始まってから10年以上経ち、不適合車両が大幅に減ってきていることから、近年はこうした車両検査も取り締まりというより周知・啓発活動の意味合いが濃くなっている」と話している。

〔東京都自動車会議所〕

訃 報

太平洋工業相談役名誉会長
（当会議所会員元代表者）

小川 哲也氏

太平洋工業相談役名誉会長で、社長、会長を務められた小川哲也氏が10月7日、逝去された。98歳だった。

小川氏は1941年4月に太平洋工業に入社。1943年4月取締役、1953年5月取締役副社長を経て、1967年11月に代表取締役社長に就任された。1990年2月に代表取締役会長、1996年6月に取締役名誉会長を務められ、1999年6月から現職に就任されていた。

また、1986年5月日本自動車部品工業会副会長、1997年6月大垣商工会議所会頭なども務められ、業界や地元の発展にも尽力された。

次世代自動車購入補助、 FCV の申請増える 東京都の平成 28 年度上半期実績

燃費不正の影響で PHV は急減

東 京都環境局はこのほど、平成28年度上半期(4～9月)における次世代自動車の購入補助申請実績をまとめた。それによると、前年度上半期に比べFCV(燃料電池自動車)の補助申請が順調に増加した半面、PHV(プラグインハイブリッド自動車)は急減した。

今年度上半期の購入補助申請を車種別にみると、FCVが51台と最も多く、前年度上半期に比べ10台増えた。一方、EV(電気自動車)は34台、PHVはわずか3台で、前年度上半期に比べてそれぞれ22台、39台減少した。PHVが急減した理由として、環境局の担当者は「三菱自動車による燃費データ不正事件の対象車種に含まれた影響などで買い控えられたのではないかとみている。

そのほか、HV(ハイブリッド)トラックは32台と前年度上半期比12台減少し、HVバス、HV塵芥車は前年度上半期に引き続きゼロだった。また、今年度から補助が始まり、5月から申請受付を開始したEV・PHVタクシーとUDタクシーもゼロとなっている。

〔東京都自動車会議所〕



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10月5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、同会館入館14法人から約150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。当交流会は昨年10年ぶりに開催され、参加者から好評だったため今年も開催することになったもの。今後、今回の結果を踏まえ、次の開催に向けた検討を行う。



富山県自動車会議所

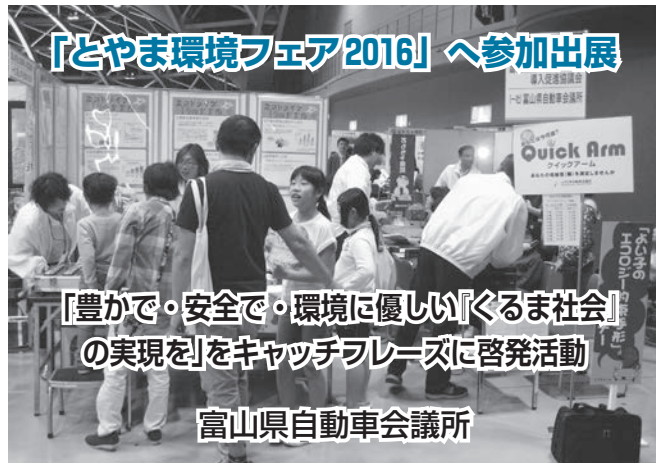
富 山県自動車会議所は10月16日、富山運輸支局はじめ自動車関係団体とともに、富山市新庄町の北陸信越運輸局富山運輸支局構内で「第34回自動車なんでも無料相談」及び「マイカー無料点検」を開催し、ユーザーの相談に対応するとともに、エコドライブの推進、点検整備の推進、後席シートベルト着用の推進、高齢者事故の多発に伴い「ご近所こそ、油断大敵。」などのチラシ、リーフレット、ノベルティーを配布し、多くの来場者に呼びかけた。

相談ブースでは、車検・整備、登録手続き、保険・交通事故、車の売買、輸送・引越など、自動車に関わるすべての相談に応じるスタッフをそろえて、ユーザーが日頃かかえている相談事案6件のほか、軽微な疑問・質問にも丁寧に対応した。

その他のブースでは、よい子のエコロジー約束手形、よい子の交通安全約束免許証発行、ミニバレーンアートの作成配布を行った。さらに、マイカー無料点検コーナーでは、48台の点検を行い点検整備の重要性や全席シートベルト着用を呼び掛けた。当日は、約500名の方々が来場し、1日通して賑わった。

また、同会議所は例年、各種イベントの実施にあわせて、「エコドライブの推進」啓発のため、会場を訪れた相談者や自動車ユーザーなどを対象にアン

ケートを実施しており、今回のイベントでは145名から回答が寄せられ、その中で、「エコドライブ10のすすめ」認知度の質問では、回答者が比較的低年齢層にかかわらず、「あまり知らない」と答えた人が75%にも達したことから、幅広い年齢層に目を向け、イベントなどを通じて引き続き啓発活動を行うことにしている。



富 山県自動車会議所は10月15日、16日の両日、高岡市の富山県産業創造センター（高岡テクノドーム）で開催された「とやま環境フェア2016」に参画し、富山県自動車関係団体等を会員として構成されている「富山県低公害車導入促進協議会」と連名で屋内外展示場にブースを設け、「豊かで・安全で・環境に優しい『くるま社会』の実現を」をキャッチフレーズに総合的な啓発活動を行った。さわやかな秋晴れのもと、小さな子供さん連れの来場者が多く、15日は6,500人、16日は5,500人と、多くの来場者で賑わった。

「とやま環境フェア2016」は、「水と緑に恵まれた富山県の豊かな環境を守るとともに、よりよい環境を創造するため、環境と経済が調和した低炭素社会の実現に向けた取り組み事例を含めた、エコライフの実践事例を楽しみながら見聞・体感し、エコライフの実践拡大」を目的として開催されており、当会議所は富山県において展開されている「エコドライブ推進大運動」事業に協賛すべく、「環境にやさしい自動車（次世代自動車）の普及」、「自動車から排出されるCO₂の削減に寄与するエコドライブの推進」等を図るための啓発を目的として、出展参加をした。

屋外会場では、次世代自動車の展示として、トヨタの燃料電池自動車「ミライ」(FCV)、日産の「リ

「秋の叙勲・褒章」

当会議所関係者多数が受章

関谷 哲夫氏（元日本精工社長）

矢崎 裕彦氏（元矢崎総業社長）

2氏が旭日重光章に輝く

平成28年秋の叙勲ならびに褒章で、日本自動車会議所の会員団体・企業関係から多くの方々が受章され、晴れの栄誉に輝かれた。

叙勲では、元日本精工社長の関谷哲夫氏と元矢崎総業社長の矢崎裕彦氏が旭日重光章を受章された。また、元大阪自動車会議所会長の山本昇氏が旭日小綬章を、大分県自動車会議所理事長の漢二美氏が旭日双光章を、元日本自動車販売協会連合会副会長・専務理事の川嶋温氏が瑞宝中綬章を、元福井県自動車会議所専務理事の藤木政右衛門氏が瑞宝双光章をそれぞれ受章された。

褒章では、元トヨタ自動車副社長の稲葉良規氏、元日野自動車社長の白井芳夫氏、元トヨタ車体社長の網岡卓二氏の3氏が藍綬褒章を受章された。

ーフ」(EV)を富山トヨタ自動車、富山日産自動車の協力により出展し、来場者の人気・関心を集めた。屋内会場では、当会議所が継続して行っている「エコドライブ」意識調査、「よい子のエコロジー約束手形」発行、JAFの「よい子のECOカード」発行、日本自動車会議所の協力を得て配置した状況判断・敏捷性を測定する「クイックアーム」の体験、「エコドライブに関するリーフレット、ステッカー、ティッシュ等の配布による啓発」などを行った。子供たちがカード作りやクイックアームを行っている間、大人の方に意識調査に参加していただくなど、子どもから大人まで幅広い年齢層に人気を集め、大盛況のうちに啓発活動を終えた。

今後も当会議所は、このフェアに参加し、持続可能な車社会の発展に寄与すべく、「豊かで・安全で・環境に優しい『くるま社会』の実現を」をキャッチコピーとして、諸々の啓発活動をより一層展開していくことにしている。

入門 ペソ 倶楽部

Vol. 6

「R2.5mmルール」が残したもの

(株)東京交通新聞社 広告部PR企画課／前取材報道部記者 竹ノ内 博美

自動車の安全基準(道路
運送車両の保安基準)は、
国連の車両等の型式認定相
互承認協定との整合化を図

りながら国際的な安全性強化が進んでいる。

その一つに外装基準(外部突起物規制)がある。

平成21年1月以降の製作車から適用されている。そのルールを一言でいえば「車の外形表面に鋭い突起物を有しない」であり、車検時の判断基準は「曲率半径=R2.5mmよりも尖っているものがついている車は不適合」と決められた。

この7年前の出来事はアフターマーケットに対して鋭く厳しいものだった。一例を挙げるなら、タクシーの屋上にある社名表示灯の多くが基準不適合となった。当時、タクシー業界や表示灯メーカーは「表示灯による歩行者被害は考えられない」などと適用除外を強く求めている。しかし、7年の猶予を付したものの、外装品すべてに基準の網がかけられた。

タクシーの表示灯は、東京の小さな町工場が昭和28年から自社で製作している。早期対応を求められ、100種類以上のほとんどの金型を一つひとつ埋め戻しては丸みのついた型に作り直した。中には本型でなければならないタクシー会社の表示

灯もあった。ネジ1本に至るまで徹底した要求だった。大量の在庫処分、経営環境が厳しい全国各地のタクシー会社への度重なる相談、6年半にわたる絶え間ない周知活動……。その結果、やっと最近、注文も増えてきていた。

ところが今年10月7日、国は猶予期間解除を目前にしてこの方針を転換、アフターマーケットにおける車検時の「R2.5mmルール」を撤回した。対応が遅れたユーザー・メーカーに配慮して判断を定性的なものに切り替えたという。

この改正で、正直に対応した外装メーカーのポリシーは、突如、行き場を失ってしまった。相次ぐ受注キャンセル。現場の苦労は? 設備投資は? 町工場の「私たちは一体、7年間、何をしてきたのか」という疑問は当然だろう。

あの時、なぜ「R2.5mmルール」は「規則一点張り」でアフターマーケット全体に適用されたのか。「事故の蓋然性が認められない」のが撤回の根拠なら、7年前にすでに適用除外が可能だったはずだ。一体、どんな経緯で今回の改正はまとめられ、誰のための改正なのか。「国際基準に準じた」、「定性的要件に変更した」では何もわからない。さらに取材しなければならない。

日本自動車会議所会員(平成28年11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協会
全国マツダ販売店協会
全国フォード販売店協会
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
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 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

(ほか企業会員81、推薦会員3)