

自動車会議所 ニュース



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>



2018 **10** No.909

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)

「平成31年度 税制改正に関する要望書」取りまとめる



**平成29年度税制改正大綱を踏まえ、
自動車税の税率引き下げなど
保有課税の負担軽減・簡素化などを要望**

第1回 税制委員会開催

写真円内は井上尚之委員長

日 本自動車会議所は9月21日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、第1回税制委員会(委員長=井上尚之自販連法規・税制委員長、東京トヨタ自動車社長)を開催し、「平成31年度税制改正に関する要望書(案)」について審議した。要望書案は、9月6日に開催した第1回税制部会での委員団体などの要望や意見を踏まえて取りまとめたもので、審議の結果、一部修正のうえ、後日書面審議によって承認された。

審議に先立って挨拶した井上委員長は、「昨年の新車販売台数は2年ぶりに500万台超えを達成できたが、市場規模はピーク時の7割以下まで縮小して

いる。500万台のマーケットは、7,800万ユーザーと国内生産1,000万台の大前提。全就業人口の1割に当たる540万人が働くベースも支えており、自動車関係諸税の負担軽減による国内市場の活性化は“待ったなし”の状況にある」と述べ、「勝負の年」である本年の抜本改正実現に強い意欲を見せた。

要望書では、「過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」を筆頭重点要望に掲げ、▽平成29年度大綱を踏まえ、自動車税の税率引き下げなど保有課税の負担軽減・簡素化、▽消費税引き上げ後のユーザーの税負担増回避などを要望した。

＝具体的な要望は2～4ページに掲載＝

◇◇ 主な内容 ◇◇

- 平成31年度税制改正に関する要望……………2
- 「自賠制度を考える会」がシンポジウム開催……………5
- 「自賠制度を考える会」が政府・与野党に陳情……………7
- 第2回特別委員会開催……………9
- 第251回会員研修会開催……………11
- 自動車税制改革フォーラムがユーザーの声を都道府県知事に届ける活動展開……………13
- 『自動車年鑑』2018～2019年版を発売……………14
- 東京都トラック協会が「トラックフェスタTOKYO」開催[東京都]……………15

(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31年度 税制改正に関する要望

最重点要望は

過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化

- ・平成29年度税制改正大綱を踏まえた、
自動車税引き下げなどによる保有課税の負担軽減・簡素化
- ・消費税引き上げ後の自動車ユーザーの税負担増を回避
- ・不合理な燃料課税の見直し

◇当会議所『平成31年度 税制改正に関する要望書』の重点要望項目と要望理由は次の通り。

■過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化

1. 平成29年度税制改正大綱を踏まえた保有課税の負担軽減・簡素化

①自動車税

- ・国際的にも過重な自動車税の税率を引き下げ、国際水準である軽自動車税を基準とする税体系に見直し

ユーザー負担の軽減による国内市場活性化は喫緊の課題です。加えて、通商問題が厳しさを増す中、わが国の基幹産業である自動車産業の空洞化を回避するため、平成29年度税制改正大綱を踏まえ、国際的にも過重な自動車税の税率を引き下げ、国際水準である軽自動車税を基準とする税体系に見直すべきです。

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

自動車重量税は、道路特定財源として道路整備のために自動車ユーザーが特別に負担してきたものですが、平成21年度に一般財源化されたことにより、課税根拠を喪失しています。また、保有時に自動車重量税と自動車税・軽自動車税が二重に課せられており、不合理・不公平な自動車重量税は将来的に廃止されるべきであり、まずは「当分の間税率」(旧暫定税率)を廃止すべきです。

【平成29年度税制改正大綱(抜粋)】
消費税率10%への引上げの前後における駆

け込み需要及び反動減対策に万全を期す必要があり、自動車をめぐるグローバルな環境、自動車に係る行政サービス等を踏まえ、簡素化、自動車ユーザーの負担の軽減、グリーン化、登録車と軽自動車との課税のバランスを図る観点から、平成31年度税制改正までに、安定的な財源を確保し、地方財政に影響を与えないよう配慮しつつ、自動車の保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずる。

2. 消費税引き上げ後の自動車ユーザーの税負担増を回避

①消費税率引き上げ後の自動車の購入時の税については、現行の税負担より十分な軽減を図るべき

日本の自動車産業を支えてきた国内販売市場はピーク時の7割以下まで縮小しています。消費税増税による自動車ユーザーのさらなる負担増は、国内販売市場の冷え込みを招き、自動車産業だけでなく、日本経済全体の衰退にもつながります。来年10月の消費税率10%への引き上げに向けて、ユーザーの税負担が今以上に増加することがあってはなりません。税率引き上げ後の自動車の購入時の税については、現行の税負担より十分な軽減を図るべきです。

②エコカー減税・グリーン化特例の延長

技術開発の促進や次世代自動車の普及促進の観点からも、期限切れとなるエコカー減税・グリーン化特例は延長すべきです。来年10月で廃止される自動車取得税のエコカー減税についても、現行のまま廃止まで延長すべきです。また、エコカー

減税等における優遇対象の判定は、2020年度末までの2年間はJC08モードでの判定を基本とすべきです(WLTCモードのみの車両は、同モード判定も可能とする)。

③負担軽減の代替財源をユーザーに求めることに反対

ユーザー負担軽減の観点から、負担軽減の代替財源を自動車ユーザーに求めるべきではありません。負担軽減の趣旨を無意味にするものであり、絶対反対です。また、地方の安定的な財源確保などを理由に自動車関係税制の新税創設には、ユーザーだけに特定の負担を強いることになり、「税負担の公平」の原則にも著しく反することから断固反対します。

3. 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

道路整備に必要な財源不足を補うため、ガソリン税、軽油引取税には本来の税率を上回る税率(暫定税率)が課せられてきました。しかし、道路特定財源の一般財源化により課税根拠を喪失した旧暫定税率が、「当分の間税率」と名前を変えて存続し、自動車ユーザーだけが過重な負担を強いられています。ガソリン税、軽油引取税に上乗せされている、不合理な「当分の間税率」(旧暫定税率)は廃止すべきです。

②ガソリン税・石油ガス税等のTax on Taxの解消

ガソリン税や、LPG自動車等の石油ガス税等に消費税が掛けられているTax on Taxは、税に税が課せられるという極めて不合理な仕組みであり、ガソリン税・石油ガス税等のTax on Taxは解消すべきです。

■自動車関係税制に関わる要望

1. 福祉車両の仕入れに係る消費税の取り扱いに関する見直し (非課税範囲の見直し等)

福祉車両は社会政策的観点から厚生労働省告示により、非課税取引となっており、お客様からの預かり消費税はない一方で、福祉車両を製造・販売する事業者は、そのベース車両を含む仕入れ段階に係る消費税負担については、仕入税額控除ができず、事業者負担が生じています。今後、消費税率の引き上げに伴い、事業者負担はさらに増大しますが、価格

への転嫁は多大な負担増となり、福祉車両ユーザー(身体障がい者、高齢者介護者)の理解を得ることは困難です。

一方、課税対象であるベース車両に、福祉装備が装着された時点で非課税扱いとなる福祉車両の特殊性を利用し、健常者による不正購入を誘発する問題が生じています。ユーザーや事業者への過大な負担を回避するために、消費税法施行令で規定されている非課税範囲を適正化するとともに、ユーザーへの支援措置を講ずる等、所要の見直しを図るべきです。

2. バリアフリー車両に係る特例措置の拡充・延長 (自動車取得税・自動車重量税)

高齢者、障がい者を含むすべての人々が安心して暮らせるユニバーサル社会の実現や、2020年東京オリンピック・パラリンピックの実施に向けて、移動上の利便性や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)の特例措置を延長するとともに、貸切バスも対象としていただきたい。

また、自動車取得税廃止後においても、バリアフリー車両の取得に対しては、引き続き、負担軽減措置を講ずるなど、現行の税負担より十分な軽減を図っていただきたい。

3. 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

(自動車取得税)

老朽化した乗合バス車両の新車への代替を促し、高齢者や障がい者を含めだれでも利用しやすく環境にやさしい地域公共交通を実現するため、都道府県の条例で定める生活交通路線を運行する乗合バス車両の自動車取得税の非課税措置を延長していただきたい。

また、自動車取得税廃止後においても、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対しては、引き続き、負担軽減措置を講ずるなど、現行の税負担より十分な軽減を図っていただきたい。

4. 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延長 (自動車取得税)

日本の経済インフラである物流や公共交通を担うトラック・バスなどの大型車両は、交通事故発生時の被害が大きくなる恐れがあり、大事故の際の経済や社会への影響は甚大です。また、トラック・バスを取り巻く経営環境は厳しい状況にあるものの、衝

突被害軽減ブレーキなどの装置価格は高額です。交通事故の防止および被害の軽減のため、衝突被害軽減ブレーキ、車両安定性制御装置、車線逸脱警報装置を搭載したトラック・バスの特例措置を延長していただきたい。

また、自動車取得税廃止後においても、先進安全技術を搭載したトラック・バスの取得に対しては、引き続き、負担軽減措置を講ずるなど、現行の税負担より十分な軽減を図っていただきたい。

5. 営業用自動車の軽減措置の維持

(自動車取得税・自動車税・軽自動車税・自動車重量税)

トラックやバス、タクシー等の運送・輸送事業者は、経営基盤の脆弱な中小事業者が多く、人手不足や過当競争などにより非常に厳しい経営環境にさらされています。事業存続の危機に直面している事業者も少なくない中、営業用自動車の自動車税の軽減措置を見直すことを検討する議論が、突如浮上することがこれまで何度かありました。営業用自動車は、日本経済や国民生活を支える物流・公共輸送の一翼を担っており、日本経済や国民生活のライフラインとしての機能を有することから、営業用自動車の軽減措置は維持すべきであり、ユーザー負担軽減の代替財源として検討すること自体に強く反対します。

6. 低公害自動車の燃料供給設備に係る軽減措置の拡充・延長 (固定資産税)

次世代自動車である燃料電池自動車および天然ガス自動車の燃料供給インフラの整備を促進するため、水素充てん設備および天然ガス充てん設備に係る固定資産税の特例措置を延長・拡充していただきたい。

7. 中小企業投資促進税制の延長

(所得税・法人税・法人住民税・事業税)

中小企業投資促進税制は、中小企業における生産性向上等を図るため、トラック(車両総重量3.5t以上)、その他機械装置等を取得した場合に、税額控除(7%)または特別償却(30%)の適用を認める措置ですが、中小事業者の設備投資促進により、経営基盤の強化や経済波及効果に資することから、適用期限を延長していただきたい。

[関連する要望事項]

(I) 自動車関係諸税に係る税制措置

- ・先進環境対応車(低燃費車等)と先進安全自動車(ASV技術の導入車)に対する優遇措置の強化
- ・官公庁等の公用車導入に係る、リース契約での自動車税・軽自動車税の自動車取得税の非課税措置の創設
- ・指定自動車教習所が、リース契約による教習専用車両を導入する時の自動車税減免措置
- ・身体障害の方のために専ら使用することを目的とした自動車のリース契約による自動車であっても減免措置の適用
- ・自家用自動車に係る税負担の不公平等の是正
- ・経年車に対する課税重課措置の廃止

(II) 自動車・エネルギー等に係る税制措置

- ・自賠責保険・任意保険料等について所得税控除の適用
- ・石油諸税の更なる増税や石油諸税に係る税収の用途拡大等、石油に対するこれ以上の税負担に反対
- ・バイオETBEおよびバイオETBEの原料として使用するバイオエタノールに係る輸入関税無税制度の適用期限の延長
- ・石油化学用輸入ナフサ等に係る関税無税制度の適用期限の延長

(III) 中小企業等の法人課税に係る税制措置

- ・税法上の中小企業定義の見直し
- ・中小企業経営強化税制の拡充・延長
- ・中小企業の法人税の軽減税率の延長と適用範囲の拡大
- ・中小企業等の貸倒引当金の特例措置の延長
- ・外形標準課税の適用拡大によるバス事業への負担増反対
- ・タクシー事業に対する事業所税の非課税措置の創設

(IV) その他

- ・研究開発促進税制の拡充
- ・トラック協会が運営する地域防災・災害対策関連施設等について、固定資産税の軽減措置の適用
- ・タクシーにおける消費税の特例措置(軽減税率の適用、メーター改造等の費用に対する税制上の支援措置)
- ・教育資金および結婚・子育て資金の一括贈与に係る贈与税非課税措置の拡充

以上

「自賠制度を考える会」がシンポジウム開催 一般会計への6,200億円の継続的な繰り戻しを訴える



自 自動車損害賠償保障制度を考える会(考える会、当会議所保険委員会の秋田進委員長が呼びかけ人の1人)は、自賠責保険料の積立金である約6,200億円が一般会計に組み入れられたままになっている問題解決に向け、9月10日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で「自賠制度を考える会」シンポジウムを開催した。日本自動車連盟(JAF)、自動車総連のほか自動車関係団体の幹部や交通事故被害者団体のメンバーなど約140名が参加した。

当シンポジウムは、交通事故被害者本人から被害の現状や行政から被害者救済事業の必要性の説明を通じて、自賠制度における被害者救済事業の安定のため、一般会計からの繰り戻しの重要性について参加者の理解を深めるため開催された。

当シンポジウムの最後には、当考える会の呼びかけ人5名による記者会見が行われ、その後、一行は麻生太郎財務大臣、石井啓一国土交通大臣、額賀福志郎自動車議連会長などを訪ね、要望書(8ページ参照)を手渡し理解を求めた。

＝関連記事は7ページに掲載＝

1. 基調講演および国交省説明

最初に日本弁護士連合会・交通事故相談センター副理事長の小林覚氏が基調講演を行い、交通事故により重度後遺障害を負った被害者や介護者の実態や生の声を紹介した。

次に国土交通省自動車局参事官の小林豊氏が、被害者救済事業の現状やその安定的・持続的拡充の必要性について説明を行った。

(1) 小林副理事長講演概要

豊かで利便性の高いクルマ社会が実現する一方で自動車事故による悲惨な事故が生じており、その被害者を救済する分野にも世論の焦点がもっと当てられるべきであると考えている。

私は交通事故相談センターの業務を通じて、交通事故被害者やその介護者の様々な声を聴いてきた。脊椎損傷被害者からよく聞かれる声としては、「体温調整がうまくできない」、「痛み・しびれが取れない」、「褥瘡(じょくそう)や排せつ時に想像を超える苦痛がある」などである。また、脳損傷被害者の介護者からよく聞かれる声としては、「被害者は意思疎通できないので病院や介護サービスが利用できない」、「介護者が亡くなった後の不安が大きい」などである。こうした声を今後とも社会に向けて発信し、被害者救済対策の重要性について一層の社会的理解を得るよう関係者と共に努力していきたい。

(2) 小林参事官説明概要

国土交通省では従来から被害者救済対策として、自動車事故による遷延性意識障害者に対し、適切な治療及び看護を行う専門病院である療護センターや療護施設機能委託病床の運営等により、重度後遺障害者の専門的治療、介護の機会の拡充を図っている。また、重度後遺障害によって常時または随時介護を要する被害者に対しては介護料の支給を行っており、さらに、在宅介護者に対し短期入院(入所)費用の一部助成等も行っている。

平成30年度予算では、さらなる被害者救済を進めるため、前述の療護センター及び療護施設機能委託



左から ▷基調講演をする日弁連の小林覚氏、▷被害者救済の現状説明をする国交省の小林豊氏、▷パネルディスカッションで司会を務める「考える会」座長の福田氏、▷パネラーを務める「家族の会」の桑山氏、▷同「Life Net」の徳政氏、▷同当会議所保険委員長の秋田氏

病床だけではカバーできていない空白地域を解消するため、地方を中心とした小規模な委託病床を新規に5床設置予定である。

平成30年度予算で15年ぶりに一般会計繰入金の繰り戻しが再開され、23.2億円の繰り戻しと被害者対策の充実が実現することになった。

ただ、返済は再開したものの、積立金が毎年取り崩されている状況が変わったわけではない。平成31年度以降については、積立金の維持と事業の安定を確かなものとするため、繰り戻しの継続と増額が重要であると考えており、財務省としっかりと協議して参りたい。

2. パネルディスカッション

後半のパネルディスカッションは、日本大学危機管理学部長の福田弥夫氏（考える会座長）が司会を務め、前半に講演の小林覚氏、小林豊氏に加え、会議所・保険委員長の秋田進氏、全国遷延性意識障害者・家族の会代表の桑山雄次氏、日本頸髄損傷Life Net理事長の徳政宏一氏が参加。被害者の実情を踏まえての行政の対応、被害者救済を一層進めるため繰り戻しの拡大の必要性や国交省の平成31年度予算要求の見通しなどについて議論した。

このうち、平成31年度予算要求については国交省小林参事官から、「新たに結ばれた国交・財務両大臣間の覚書には『被害者保護増進事業等が安定的、継続的に将来にわたって実施されるよう十分に留意しつつ』という一文が加わった。引き続き精力的に財務省と協議を行い、繰り戻しの増額に努力して参りたい」との見通しが述べられた。

当会議所秋田保険委員長からは、「交通事故被害者の大変さに対する理解は残念ながらまだ不十分。6,000億円を超える被害者救済資金が、長期にわたり一般財源化されたままの状態を許してきたのは、その証左。その意味で、今回のシンポジウムのような取り組みを確実に続け、理解を拡げていくことは



記者会見に臨む「考える会」呼びかけ人。左から、秋田氏、桑山氏、高倉氏、矢代氏、福田氏

大きな意義がある。自動車で生きる私たちがそれぞれの立場で、啓発活動の先頭に立っていかねばならない。

また、自動車事故対策事業は、被害者救済と事故防止の2本柱。業界としても安全技術の開発、普及に一層取り組んでいくので、政府におかれても衝突被害軽減ブレーキなどの先進安全技術の普及促進や、新たな安全対策に今後さらに注力いただきたい」との意見が述べられた。

3. 記者会見および陳情

最後に、考える会呼びかけ人5人による記者会見が行われ、登壇したJAFの矢代隆義会長は「財政上の理由で繰り戻しの必要性をはぐらかさないでほしい」と述べ、また自動車総連の高倉明会長は「借りたものは返すのが当たり前である」と訴えた。その後一行は、麻生財務相、石井国交相、額賀自動車議連会長、古本国民民主党衆議院議員、磯崎、浜口両国民民主党参議院議員などを訪ね、要望書を手渡し、繰り戻しの継続と増額に対する理解を求めた。

〔呼びかけ人5名 敬称略 順不同〕

- 福田弥夫 日本大学危機管理学部長（座長）
- 桑山雄次 全国遷延性意識障害者・家族の会代表
- 矢代隆義 日本自動車連盟会長
- 高倉 明 全日本自動車産業労働組合総連合会会長
- 秋田 進 日本自動車会議所保険委員長

「自賠制度を考える会」が政府・与野党に陳情

麻生財務大臣、石井国交大臣、額賀自動車議連会長に要望書を手渡す

自 動車損害賠償保障制度を考える会は9月10日、麻生太郎財務大臣、石井啓一国土交通大臣、額賀福志郎自動車議連会長など政府・与野党を訪ね、自賠責積立金の維持と被害者救済事業の安定を確かなものとするための繰り戻しの継続と増額を求める要望書を手渡し、理解を求めた。

同会は、昨年11月、国交省と財務省の交渉が大詰めを迎えた時期に、麻生財務大臣に対し、「一般会計に繰り入れられたままの自賠責積立金約6,200億円を、国交・財務両大臣の覚書通り、平成30年度末までに返済していただきたい」と要望。当会議所の

内山田竹志会長も同じく11月、自動車議連の額賀会長へ同様の趣旨で陳情活動を展開。こうした活動が実を結び、平成30年度予算において、23.2億円が繰り戻され15年ぶりの返済再開の道が開かれた。

本年9月10日の陳情は、昨年実現した繰り戻しを梃子に、繰り戻しを継続・拡大し、被害者救済事業の安定的・持続的拡充を要望するために行われたもので、同会メンバー5人は、麻生財務大臣、石井国交大臣、額賀自動車議連会長などに面会し陳情した。

＝関連記事は5～6ページに掲載＝



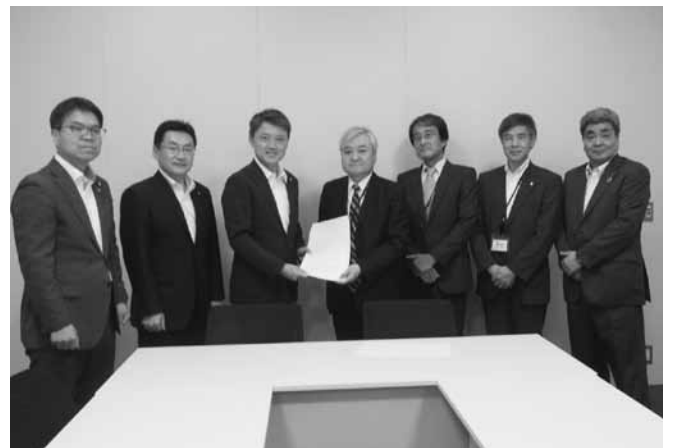
麻生財務大臣を訪問した「考える会」メンバー。左から矢代JAF会長、高倉自動車総連会長、桑山「家族の会」代表、麻生大臣、福田「考える会」座長（日大教授）、秋田会議所保険委員長



石井国交大臣に要望書を手渡す「考える会」メンバー。左から矢代氏、桑山氏、石井大臣、福田氏、高倉氏



額賀自動車議連会長（衆議院議員）に要望書を手渡す「考える会」メンバー。左から、稲垣JAF交通環境部長、桑山氏、福田氏、額賀会長、高倉氏、矢代氏



国民民主党の国会議員に要望書を手渡す「考える会」メンバー。左から、浜口参議院議員、磯崎参議院議員、古本衆議院議員、福田氏、桑山氏、矢代氏、高倉氏

自動車安全特別会計からの一般会計繰入金に係る要望

平成30年9月10日

自動車損害賠償保障制度を考える会

自動車損害賠償保障制度は、自動車ユーザーの支払った保険料で、不幸にして交通事故被害に遭った人たちの救済を確かなものにするための、世界に誇れる共助の仕組みです。

とりわけ、自賠責の保険料から交通事故被害者への支援を中心とする交通事故対策のために積み立てられた資金は、被害者やその家族の命を支える様々な事業に用いられていますが、この積立金は、特別会計から一般会計に貸し出されたまま、未だに6,159億円(平成30年度末)が返済されずにいます。

平成30年度予算においては、財務大臣と国土交通大臣が協議した結果、被害者救済等の重要性、持続可能性を踏まえた重要な判断がなされ、15年ぶりに一般会計から23.2億円の繰戻しがなされることとなりました。

一方で、この積立金が大きく取り崩されている状況には変わりがなく、被害者救済のための事業等が安定的、継続的に行われていくためには、継続的な繰戻しと繰戻額の増額が不可欠です。こうした認識に則り、平成31年度予算における繰戻額の更なる増額を強く願っております。

交通事故死者数が統計開始以来最小の3,694名となった現在においても、重度後遺障害者数は2,000人弱で横ばいの状況が続いており、更なる事故防止対策とともに、後遺障害を負われた方々の回復に向けたなお一層の質的・量的施策の充実が期待されています。

自動車ユーザーのみならず、すべての国民が自由で安全な移動が享受できる社会を持続していくためにも、被害者救済や事故防止対策などの事業を行っている自動車損害賠償保障制度の持続可能性を高めることは大変重要であるという認識を踏まえ、以下のとおり要望します。

1. 自動車安全特別会計(自賠責保険料積立金・剰余金)から一般会計に繰り入れられている6,159億円を可能な限り早期に返済いただきたい。
平成31年度予算における繰戻額については、長年積立金が大きく取り崩されてきた状況に鑑み、被害者等のニーズに応じた被害者救済事業等が安定的、継続的に将来にわたって実施されるよう、少なくとも、積立金を取り崩すことなく被害者救済事業等が十分に実施できるよう増額をしていただきたい。
2. 今後、交通事故の被害者が将来にわたって安心して生活することができ、被害からの回復が可能となるよう、また、交通事故による被害者の発生を少しでも減らすことができるよう、引き続き、被害者救済や事故防止対策の更なる充実を図るとともに、これらの問題に関し、十分な説明責任を果たしていただきたい。

以上

クルマ好きを育むイベント「東京モーターフェス2018」 来場促進支援などについて審議

会員サイト「クルマbiz」やHPの運用についても提案

第2回 特別委員会開催

マイクを持って挨拶する和途委員長、和途委員長の左が鈴木室長

日 本自動車会議所は9月11日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、平成30年度第2回特別委員会（委員長＝和途健二・日本自動車工業会常務理事）を開催し、10月に開催される「東京モーターフェス2018」の来場促進支援や当会議所のホームページ（HP）に関する活用の進捗状況について審議を行った。

委員会は和途委員長の挨拶により開会され、次の議題に沿って審議が進められた。

1. 東京モーターフェスの支援活動

今年10月6日から8日に開催の『東京モーターフェス2018』（以下、TMF2018）の効果的な情報発信と来場促進について、自工会モーターショー室の鈴木庸弘室長より以下の通り説明を受けた。

■鈴木室長説明

昨年の東京モーターショーでは、動員で協力いただき誠にありがとうございました。前回のTMFまでは実行委員会方式で開催し、自工会は共催となっていました。今回のTMF2018は自工会が主催者となります。参加メーカーは自工会14社、海外の車両・バイクメーカーが出展、展示・試乗車両台数は269台となり、前回の180台から大幅に増加しました。

平成最後の開催となるため、この時代を代表する

往年の名車をはじめ、最新のクルマ・バイク・商用車の展示・試乗体験やデモ走行を行います。さらに、e-スポーツや「痛車」（カスタムカー）の展示、キッズ向け・女性向けプログラムなど数多くのコンテンツを用意しています。

開催場所は東京臨海副都心周辺の特設会場から、シンボルプロムナード公園、MEGAWEBまでとして、前回より会場を2倍近く拡充して開催し、クルマ・バイクファンの拡大を目指します。

特別委員会を中心に、団体HPにTMFリンクバナーの掲載を23団体で検討いただいておりますので、自工会よりバナーデータをお送りします。9月20日の自工会定例記者会見で詳細が発表されますので、各団体のHP・広報誌での案内をお願いいたします。
＝ 9ページのバナーと表を参照＝

TMF2018は、来年開催する『第46回東京モーターショー2019』につながるイベントにするため、小さな子どもでも楽しめる体験プログラムを盛りだくさんに用意しており、皆さまもご家族で是非来場いただきたいと思います。

説明の後、審議に移り、開催日まで20日余りと短いため、各団体による情報発信方法は団体ごとに個別に判断して対応することとし、各団体より会員に

対してTMF会場への来場を積極的に呼びかけていくことが承認された。

2. 会員サイト「クルマbiz」の運用

■事務局説明

6月開催の第1回委員会で会議所と会員間の情報共有を迅速に進めるため、新たに会議所HP中に会員サイト「クルマbiz」を立ち上げることが承認され、本第2回委員会の開催案内からトライアル運用を開始した。

8月、会議所HPに「クルマbiz」のログインバナーを新設、事前に各委員へIDとパスワードをお知らせして第2回特別委員会開催案内と出欠確認を実施した。その結果、従来のFAX案内と比較して、出欠確認の期間を大幅に短縮することができた。

また、クルマbizのアンケート機能については、全国自動車会議所(21団体)が全国の主要駅や道の駅などの掲示板に掲出する「エコドライブポスター」を改定するため、クルマbizを活用し、画像を添付したポスター5案から選考を行った。会議所はこれらの事例を通じて、さらにクルマbizのメリットや課題などを検証していく。また、各団体からクルマbizを利用したアンケートの要請があれば、連携を検討していく。

以上の事務局説明について、委員より了承された。

3. 「クルマの情報館」のアクセス数

■事務局説明

会議所HPを昨年8月に改訂し、新設した「クルマの情報館」の中で、官公庁の施策、イベントなどの行事、団体の人事、自動車産業の社会貢献活動などの情報を掲載してきた。掲載情報は1年間で1,700件にのぼり、アクセス数も、掲載件数が1,000



当会議所HPのバナーデザイン

「東京モーターフェス2018」バナー掲載団体

1	日本自動車部品工業会
2	日本自動車車体工業会
3	日本自動車タイヤ協会
4	全国軽自動車協会連合会
5	日本中古自動車販売協会連合会
6	日本自動車整備振興会連合会
7	日本バス協会
8	関東陸運振興センター
9	日本自動車車体整備協同組合連合会
10	日本二輪車普及安全協会
11	日本自動車機械器具工業会
12	日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会
13	日本自動車査定協会
14	日本自動車教育振興財団
15	秋田県全自動車協会
16	宮城県自動車会議所
17	福島県自動車会議所
18	神奈川県自動車会議所
19	静岡県自動車会議所
20	愛知県自動車会議所
21	岐阜県自動車会議所
22	富山県自動車会議所
23	日本自動車会議所

件を超えた4月以降、継続して1万件超を達成している。同様に、サイト内で見られたページ数も2万2,000件を超えている。アクセス数が1万件を超えた5月から8月までタイトル別アクセス数(月別)を調査した結果、トップ50の半数近くの22タイトルが毎月ランクインしていた。

4カ月間1位をキープしていたのは、4月9日に掲載した「原付二種免許、最短2日で警察庁が規制緩和」は、8月のアクセス数が1,335件だった。2位は2月16日掲載「警察庁、昨年の交通事故 自動ブレーキ普及で追突事故が目立って減少」、3位は5月17日掲載「第53回交通安全子供自転車全国大会を8月8日に開催」、4位は2月22日掲載「自動ブレーキ普及加速、昨年の装着率9割前後」、5位は4月26日掲載「整備専門工場、エーミング作業は課題」と続いている。

最後に、事務局より、今後もクルマに関心を持つ若者が知りたい情報を提供していくため、当会議所に対して各団体・支部・地域のイベントや行事などに関する情報提供の要請があり、あわせて委員より承認され、委員会は終了となった。

電動化をめぐる世界の動きと日本の対応



経済産業省大臣官房参事官(自動車・産業競争力担当) **小林大和氏が講演**

第251回 会員研修会開催

日 本自動車会議所は9月5日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第251回会員研修会を開催し、経済産業省大臣官房参事官(自動車・産業競争力担当)の小林大和氏が「電動化をめぐる世界の動きと日本の対応」と題して講演を行った。参加者は約120名。

【講演要旨】

ポイント

- 経済産業省は本年4月、「自動車新時代戦略会議」を新たに設置し、100年に一度の技術革新の中、わが国自動車産業が世界のイノベーションをリードし、環境問題の解決などに積極的に貢献していくための戦略について検討を開始。
- 続く8月、2050年までに世界で供給する日本車について、1台当たり温室効果ガス8割程度削減を目指すなどの長期ゴールを掲げた中間整理をとりまとめた。今後は、本中間整理を踏まえ、具体的アクションを速やかに実行に移していく。

1. はじめに

現在、自動車業界に、コネクティッド、自動化、シェア・サービス、電動化といった100年に一度と言われる大きな技術革新の波が押し寄せている。そのような中、わが国自動車産業が競争力を高め、世界のイノベーションをリードし、環境問題の解決などに貢献していくことが重要となっている。

こうした中、経済産業省は本年4月、経済産業大臣主催の「自動車新時代戦略会議」を新たに設置し、

自動車を取り巻く大きな環境変化の中で、わが国自動車産業が世界のイノベーションをリードし、環境問題の解決などに積極的に貢献していくための戦略について検討を進め、同年8月、中間整理をとりまとめた。

当中間整理では、2050年までに、世界で供給する日本車のxEV(電動車:電気自動車、プラグイン・ハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車、燃料電池自動車)化を進め、世界最高水準の環境性能を実現するとともに、世界のエネルギー供給とも連動し、燃料から走行までトータルでの温室効果ガス排出量をゼロにする“Well-to-Wheel Zero Emission”チャレンジに貢献することを長期ゴールとして掲げた。さらに、長期ゴールに向けた基本方針と具体的アクションを定めた。今後は、本中間整理を踏まえ、具体的アクションを速やかに実行に移していく。

2. 自動車新時代の到来

20世紀はモータリゼーションの世紀。移動の自由、経済の成長等の恩恵を世界中の人々にもたらした。その一方で、環境影響や渋滞・事故等の問題もある。今後の世界的な都市化の進展に伴い一層深刻化するおそれがある。

“CASE”などの技術革新の波は、従前のビジネスモデルが大きな変更を迫られるという意味でネガティブにとらえられることもあるが、上記の負の側面を解消し、より効率的・安全・自由な移動を可能とし、自動車と社会の関係性に新しい可能性の地平

を開くものと積極的にとらえることが重要になる。

3. 「電動化／“EVシフト”」のグローバル・トレンドの背景

(1) 環境対策、エネルギー対策上の要請

自動車に期待される新たな可能性の1つが、地球規模の気候変動対策への積極貢献である。

COP21において、2020年以降、全ての国が参加する公平で実効的な国際枠組みであるパリ協定が採択された(2015年12月)。同協定の掲げる目標の実現に向け、世界各国が対応を検討中。

世界の温室効果ガス排出量のうち、運輸部門は全体の約4分の1。新興国を中心に世界の自動車の販売台数は引き続き増加する見込みであり、都市化の進展に伴い、大気汚染等の課題が一層顕在化する可能性がある。こうした中、世界規模で、自動車の環境性能向上にこれまで以上の期待と要請が高まっている。

(2) 電池技術の進化

電池の技術が急速に進化しており、日本がリードしてきたクルマの電動化は世界的に拡大・加速し、電池の技術開発と量産化を巡りグローバルな競争が激化してきている。

さらなる技術革新が進めば、将来的にはガソリン車を上回るコストパフォーマンスも期待できる。

(3) 中国

EV・PHVの生産規模は、中国がけん引する形で近年拡大してきており(ただし全体の2%未満)、中国市場では中国自動車メーカーがEV・PHV販売の大部分を占めている。

4. 自動車新時代戦略会議 中間整理について

(1) 長期ゴール(2050年まで)

日本は、自動車の環境性能向上について、世界トップレベルの技術力や経験などを有する立場として、温暖化対策の節目である2050年に向けて、日本国内における排出削減だけでなく、日本車の環境性能向上を通じた以下の長期ゴールを世界に掲げ、積極的に世界をリードしていく。

〔長期ゴール〕

「世界で供給する日本車について世界最高水準の環境性能を実現する(世界市場の目標は世界初)」

→1台あたり温室効果ガス8割程度削減を目指す(乗用車は9割程度削減、電動車(xEV)100%想定)

「世界のエネルギー供給とも連動し、燃料から走行までトータルでの温室効果ガス排出量をゼロにする“Well-to-Wheel Zero Emission”チャレンジに貢献する」

(2) 長期ゴールに向けた基本方針と具体的アクション(今後5年間の重点取組)

長期ゴールを達成していくためには、日本の政府・産業界のみならず、世界各国の政府・産業界と協力し、グローバルな環境価値実現と成長の好循環を生み出すことが重要。また、従来の延長線上ではないスピードと規模の努力が必要となる。特に、非連続的なイノベーションの創出、世界的な政策協調、新たな社会システムの確立がカギとなる。このため、基本方針として、以下の3つの柱およびアクションで具体的取り組みを進める。

①オープン・イノベーション促進

- ・次世代電動化技術のオープン・イノベーション促進
- ・内燃機関脱炭素化に向けたオープン・イノベーション促進
- ・自動走行時代を見据えたオープン開発基盤構築、人材育成、サプライチェーン基盤強化

②グローバル課題解決のための国際協調

- ・“Well-to-Wheel Zero Emission”チャレンジの方針や考え方の世界発信・共有
- ・電動化政策に関する国際協調強化
- ・グローバルサプライチェーンの電動化対応支援

③社会システム確立

- ・電池社会システムの構築
- ・次世代商用車利活用システムの開発促進
- ・分散型エネルギー社会に向けたBEV・PHEV・FCEV普及加速、インフラ整備

わが国自動車産業が競争力を高め、世界のイノベーションをリードし、環境問題の解決などに貢献していくために、経済産業省として積極的に取り組む所存である。いずれの課題も自動車業界との連携が欠かせないものばかりであり、今後とも皆様のご協力をよろしく願いたい。

税負担軽減を求める7,800万ユーザーの声を 全国47都道府県の知事に届ける活動展開 第1弾は大阪府と愛知県、愛知では大村知事と面談

自動車税制改革フォーラム

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、自動車ユーザーの税負担軽減の実現に向け、7,800万ユーザーの声を全国47都道府県の知事に届ける活動を展開している。フォーラムとしては初の取り組みで、第1弾として、大阪府と愛知県で実施。大阪府では10月9日、日本自動車連盟（JAF）をはじめとする自動車関係10団体・14名の陳情団が、大阪府財務部税務局の松井聡局長に要望書を手渡し、活動のスタートを切った。自動車保有台数全国1位の愛知県では10月15日、大村秀章知事と面談し要望を手渡す予定となっている。

自動車には取得・保有・走行の各段階で9種類・8兆円もの税が課せられ、国・地方の租税収入の8%を自動車ユーザーが負担する、あまりにも理不尽でクルマ偏重の税体系となっている。JAFアンケートでは、回答者の98%が大きな負担負担と感じており、特に公共交通機関が不便な地方では、一世帯で

複数所有せざるを得ない状況にあり、ユーザーにとって極めて重い負担となっているのが現状だ。

自動車税制改革フォーラムでは、政府・与党による抜本改正の議論が行われる本年を「勝負の年」と位置づけ、これまでユーザーの声を集める活動を全都道府県で実施。3,000人を超えるユーザーから多くのご意見・ご要望をいただいている。こうした声を受け、各地域のフォーラム関係者が全国の知事を訪問し、要望書届ける活動を展開することにした。第1弾の大阪・愛知を皮切りに、11月末までに全都道府県でこの活動を実施し、ユーザー負担軽減の実現につなげていく。



※JAFホームページ (<http://www.jaf.or.jp/profile/report/youbou/>) に全ユーザーの「声」を掲載。アクセスは、当QRコードから

「ユーザーの声」が貼られたクルマでアピール

東京モーターフェス 2018 に税制ブースを出展

1,550人もの来場者が“声”を上げる

自動車税制改革フォーラムは、10月6日～8日までの3日間、東京・臨海副都心のお台場地区で開催された「東京モーターフェス2018」に税制ブースを出展、来場者にクルマの税金に対する考えや意見をシールに書いていただき、それを展示車両や巨大なパネルに貼ってアピールする活動を行った＝写真＝。これは、一昨年から続けている「ユーザーの声を集める活動」の一環として実施。ブースに行列ができる場面もあり、3日間で1,550人ものユーザーから、「もっとクルマを持ちやすくして」「税金高い若者だって車が欲しい」「前時代の税 軽減すべし」といった、高い税金に対する多くの声をいただいた。シールが貼られた展示車両は実際に公道を走



ることができるため、今後のフォーラム活動での活用も検討していく。

新 刊 の ご 案 内

『自動車年鑑』2018～2019年版を発売

90年にわたる歴史を持つ自動車産業唯一の総合年鑑

目 本自動車会議所は、日刊自動車新聞社との共編による『自動車年鑑』2018～2019年版を発売いたしました。

約90年にわたる歴史を持つ本書は、クルマと自動車産業に関するあらゆる情報やデータ、動向などを網羅した『自動車年鑑』本体と、約80の自動車関係団体とその会員企業7,500社以上の代表者、所在地、連絡先を一覧にまとめて収録した別冊『The List』がセットになった、自動車産業全般をカバーした唯一の総合年鑑です。

巻頭企画として、2017～2018年の時事や時勢に則した特集や主要団体・企業のトップ交代情報などを掲載。特集では、「異業種連携が加速する自動車業界」「世界がEVに走る、のは本当か」「揺らぐ信頼、日本のモノづくり」など、注目度の高い内外の話題を取り上げました。

このほか、2017年8月から2018年7月にかけて発売された新型車や特別仕様車などをまとめて掲載した「ニューモデル」、同期間の国内外の業界動向が時系列で掲載されている「自動車産業日誌」など、昨年から今年にかけての自動車産業の動向が一目で分かる企画も多数掲載しています。また、総勢160人以上の主要団体・企業のニューリーダーを紹介。さらに、日刊自動車新聞の記者が国内外の自動車業界の動きを記事や写真、データで解説するなど、国内のみならず、世界中の自動車産業の現状を把握す



るために必要な情報に溢れています。

自動車産業の各分野、業種動向を分析し、さまざまな情報を提供しております『自動車年鑑』は、自動車ビジネスに携わる方々や研究者、行政関係者などの必携ツールとして定評があります。

体 裁 B5判・箱入り上製本

ページ数 別冊含め約770ページ

定 価 1部 = 2万1,600円

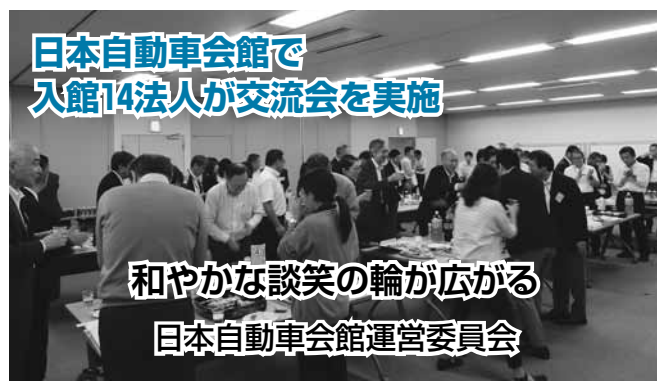
(本体価格20,000円 + 税)

送 料 無料

■お申し込みは、

FAX. 03-3578-3883 またはホームページ

(<http://www.aba-j.or.jp/order.php>) から



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26日、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130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。交流会は今回で4回目の開催となり、入館各法人から実行委員を募り、実行委員会が準備から運営までを担当した。

交通安全・環境対策発信へ

「トラックフェスタ TOKYO」を開催

東京都トラック協会

東 京都トラック協会は9月22、23日の2日間、東京・渋谷の代々木公園で、一般都民らに同協会による交通安全・環境対策の取り組みを広く発信するイベント「トラックフェスタTOKYO2018～親子で体験！安全と環境～」を開催した。各種トラックの展示＝写真＝をはじめ、音楽演奏などのステージや来場者参加・体験型の各種アトラクションなどが繰り広げられ、親子連れなど延べ約2万人が楽しんだ。

23日午前9時から、野外ステージで行われたオープニングセレモニーでは、同協会の浅井隆会長が「フェスタを通じて、トラック輸送業界に対する理解を深め、少しでも親しみを感じていただければ、私たち事業者にとって、これに勝るものはありません」と挨拶。来賓の挨拶に続いて、「安全宣言」と「エコドライブ環境宣言」を行った。

ステージではその後、「『トラックの日』児童絵画



コンテスト」「セーフティドライバー・コンテスト」などの表彰式をはじめ、プロレスラー・蝶野正洋氏によるAED救急救命講座や、警視庁音楽隊とカラーガード「MEC」の演奏・演技、金管六重奏、ジャズダンス、ビンゴ大会などの催しを展開した。

一方、イベント会場ではトラックディーラー各社をはじめとするブース出展や、「子ども安全免許証の発行&職業体験」「荷積み・荷下ろし体験」などのアトラクションや地域名産品の販売などが行われ、会場は終日賑わった。

このイベントは、東京都、環境省、関東運輸局、警視庁交通部、渋谷区、東京商工会議所が後援したほか、警視庁代々木警察署、東京消防庁渋谷消防署が協力し、東京都自動車会議所など33社・団体が協賛した。
〔東京都自動車会議所〕

UDタクシーが 大幅に増加

次世代自動車の購入補助件数

東京都の平成30年度上半期実績

東 京都はこのほど、平成30年度上半期における次世代自動車の購入補助実績をまとめた。それによると、前年度上半期に比べUD（ユニバーサルデザイン）タクシーの購入補助申請が大幅に増加し、EV（電気自動車）、FCV（燃料電池自動車）の購入補助申請も増加した。

今年度上半期の購入補助実績を車種別にみると、UDタクシーは前年度のゼロから一気に497台へと大幅に増加した。この点について東京都環境局環境改善部の自動車環境課では「事後申請のため今年度上半期に集中した」としている。

またEVは、前年度の26台から84台へ増加し、HV（ハイブリッド）トラックも同じく45台から66台へと増加した。EV・PHVタクシーも2台から4台へと微増に。しかしPHV（プラグインハイブリッド車）は26台から19台へと減少し、FCVバスは3台からゼロとなった。バスと塵芥車は前年度に続きゼロだった。
〔東京都自動車会議所〕

※都合により、今号は、当会議所HP「新着情報ランキング」は掲載していません。

大門 ペソ 倶楽部

Vol. 29

シニアへの憧憬

日刊自動車新聞社 取締役 高橋 康弘

雨上がり。水たまりを前に、魔が差した。たわいもない大きさだ。記憶にある跳躍力では、全力で飛ぶほどの幅でもない。少し手加減して飛んだ。直後、靴とズボンがびしょ濡れになっていた。足元から伝わってきたのは不快感ではなく戸惑い。楕円形のボールを抱えてグラウンドを走り回った頃の自分は、今や思い出でしかない。

新聞記者として2年、大学勤務で7年半。ある意味で日本の未来図ともいえる秋田県に暮らした。減少し続ける県人口に占める高齢化率が33.8%。国立社会保障・人口問題研究所によれば、この国全体が2040年頃、秋田の今に迫り着くらしい。そんなに先のことではない。

秋田大学で作業療法を専門とする教員の言葉を思い出す。

「人は元気だった頃、若かった時の自分を基準にしてしまう。あれができない、これもできない。否定的になるリハビリの対象者と共に、持っている能力をどう活かしていくかを考えていく」

この教員はリハビリを、社会とのかかわりを再構築していく仕事ととらえていた。

齢(人)を工学的な視点から見つめ、支える技術を模索する教員もいた。同大の水戸部一孝教授は、高齢

者の安全な移動支援を研究テーマの一つとしている。自動車メーカーとの共同研究では、運転者の視点をメーカー側が、高齢者(歩行者)の分析を水戸部教授が担っている。VRなどの仮想空間から得た膨大なデータを、現実の社会に落とし込んでいく。齢を重ねた人たちが、安心して外出できる社会。先進安全技術を「高齢者が社会との距離を維持する役割にもつながる」と話す。

高齢者を加害者にも被害者にもしない。1988年の道路交通法改正によって制度化された運転免許返納も、避けようのない人の老いを視野に入れたものだ。昨年は約42万3,800人が返納。ほとんどが65歳以上の人だった。勤め人の多くは「名刺」を手放して手帳に書き込む業務日程がなくなり、自分としての「時間」を得る頃だ。

最新の映画や音楽を自宅で手に入れて楽しみ、買い物や銀行手続きなど、日常のかなりのことが端末一個でできる時代。それを便利なこと、として受け入れている寛容さが私たちにはある。

それでも私は、街を彷徨いたいだろう。

水たまりを前にしたら、今度はどうするか。AI機能を働かせ、迂回すると思う。人工知能=Artificial Intelligenceではなく、私の場合は「あかん・いかん」のAIであるが。

日本自動車会議所会員(平成30年10月10日現在)=団体会員88、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 日本自動車機器器具工業会
- 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 若手県自動車会議所

- 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77、推薦会員6)