2020年１月15日（毎月15日発行）

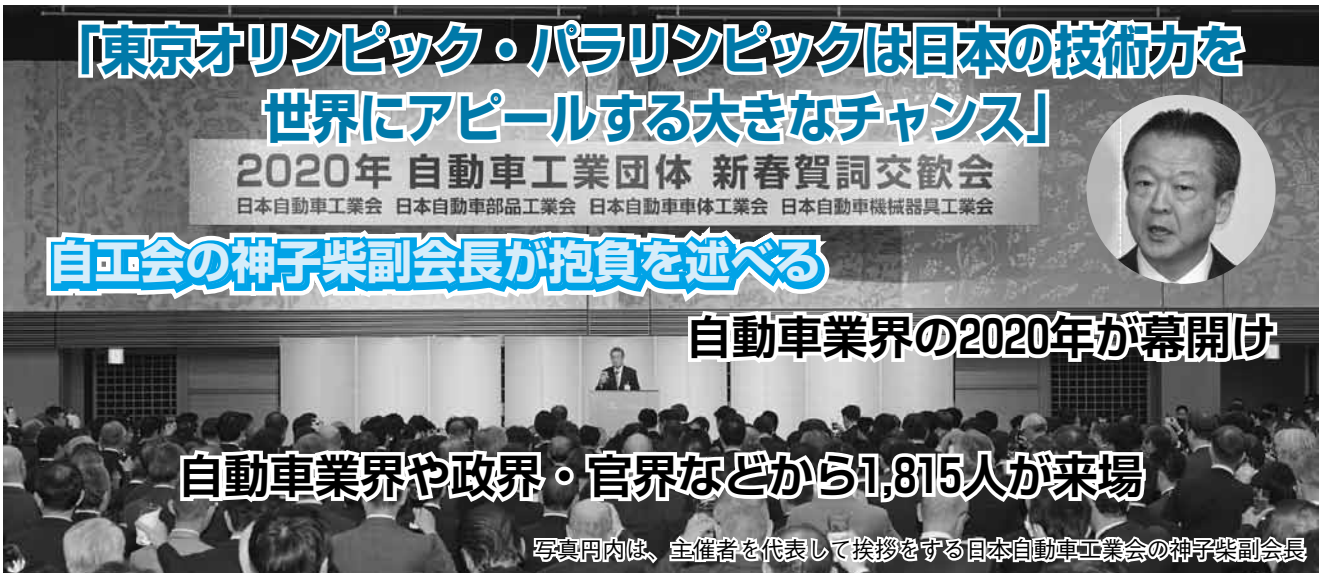
自動車会議所ニュース

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

サポカー Safety Support Car 日本自動車会議所は普及啓発活動に取り組んでいます

2020 1 No.923

発行人 山岡 正博　編集人 田村 里志



写真円内は、主催者を代表して挨拶をする日本自動車工業会の神子柴副会長

自動車産業の関係者が集う「2020年 自動車工業団体新春賀詞交歓会」が1月7日、東京・港区のホテルオークラ東京で開催され、自動車業界関係者をはじめ政界・官界からの招待者、メディア関係者など1,815人の来場者で賑わった。主催4団体を代表して挨拶に立った日本自動車工業会の神子柴寿昭副会長は、「今年はいよいよ東京オリンピック・パラリンピックが開催されます。日本の技術力を世界にアピールする大きなチャンス」と述べ、次のように力強く抱負を述べた。

「昨今、CASEやMaaSといった言葉が頻繁に語られ、自動運転が象徴的に取り上げられていますが、それはあくまでも交通事故ゼロを目指す手段の一つ。交通事故ゼロ社会の実現は、自動車産業の共通の願いであり、目標です。オリパラは、その実現に向けたマイルストーンであると思います。クルマが社会の一部として、一人ひとりの暮らしをより豊かにし、より安全・安心で環境にもやさしく、なおかつ楽しさも忘れない。そんなモビリティ社会の実現に向けて、自動車産業がワンチームの取り組みを加速する1年にしたいと考えています」

続いて、来賓として牧原秀樹経済産業副大臣、青木一彦国土交通副大臣が挨拶。この後、日本自動車部品工業会の岡野教忠会長の乾杯の発声で賀詞交歓会が始まり＝写真＝、自動車業界の2020年が幕を開けた。

◇◇主な内容◇◇

■新年のご挨拶［内山田竹志会長］……2
■令和２年度税制改正大綱および予算案が決定……4
■自賠制度を考える会
「一般会計から自動車安全特別会計への繰戻しについて」全文……6
■第264回会員研修会開催……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）

新年のご挨拶

一般社団法人　日本自動車会議所
会 長　内山田　竹志

新年あけましておめでとうございます。

旧年中は格別のご高配を賜り、心から御礼申し上げます。

昨年は、今上陛下のご即位とともに、新たに「令和」の御代を迎え、新しい時代の幕が開けました。本年はいよいよ７月に東京オリンピック・パラリンピックが開幕します。世界からわが国に注目が集まるこの流れを積極的に活かし、この一大イベントをステップとして、皆さまと一つになって明るく輝かしい未来と日本を創造してまいりたいと、思いを新たにしております。

一方、昨年は未曽有の台風が列島を縦断し、甚大な被害をもたらすなどつらい出来事もありました。われわれ自動車業界も被災しましたが、各地でHVやPHV、EV、FCVといった電動車の提供、食料やガソリンなどの支援物資の緊急配送、寸断された鉄道の代替輸送などにより、自動車業界としても復旧のお手伝いをさせていただきました。

こうした台風の影響などにより、消費税増税後の10月の新車販売台数が前年比25％減と大きく落ち込みましたが、翌月以降は回復基調にあり、2019年トータルで500万台超えを達成する見通しとなっております。引き続き販売動向を注視していく必要がありますが、これからも自動車ユーザーから要望の強い安全装備や環境性能に優れた、魅力あるクルマを投入し、市場活性化に努めてまいります。

昨秋、自動車税創設以来の恒久減税が実施されるなど、新しい自動車税制がスタートしました。自動車関係諸税の抜本改正に向けた大きな１歩を踏み出すことができたと評価しております。

昨年末に発表されました令和２年度税制改正大綱では、自動車関係諸税については、引き続き「技術革新や保有から利用への変化等の自動車を取り巻く環境変化の動向、環境負荷の低減に対する要請の高まり等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う」こととされました。新たなモビリティ社会に向けて自動車は大きく進化しようとしており、

今後、自動車税制も新たなステージで議論される見通しです。

しかし、足元では、税負担軽減を求める自動車ユーザーの声は、依然として極めて強いのが現状です。私どもは一層のユーザーの「負担軽減・簡素化」の実現を目指して、引き続き一丸となった活動を続けていく所存です。

また、当会議所も深くかかわる「自動車損害賠償保障制度を考える会」が、被害者救済の重要性とともに、自賠責保険料積立金の一般会計からの繰り戻しを訴え精力的に活動した結果、増額の上、３年連続となる繰り戻しが実現いたしました。しかし、約6,000億円にものぼる本積立金の早期返済にはまだ道のりは遠いのが現実であり、今後とも関係の方々からの変わらぬご支援ご協力を何卒よろしくお願い申し上げます。

加えて、当会議所は、経済産業省と国土交通省とともに、「サポカー」の普及促進にも努めておりますが、高齢者を対象にした政府の補助金制度も今年から新たにスタートすることとなりました。交通事故死傷者数は減少基調にあるものの、社会問題ともなっている高齢者の交通安全関連の事業も積極的に推進してまいります。

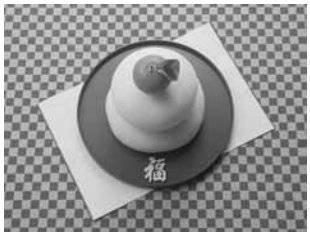
自動車産業は今、「CASE」や「MaaS」といった新たな潮流が押し寄せる、激しいグローバル競争の中、異業種も巻き込んだ100年に一度とも言われる大変革期を迎えており、その変化のスピードはこの瞬間にも加速する一方です。

来たる東京オリンピック・パラリンピックでは、昨年の東京モーターショーでご覧いただいたようなクルマが会場周辺を往来し、世界に向けてクルマの可能性と新たな魅力が発信されます。そして、そのチャレンジ精神と創造力は、これからの日本のものづくりや自動車産業へしっかりと受け継がれていくものと確信しております。

「総合団体」たる当会議所においても、新しい時代の日々刻々と進む変化を的確にとらえ、期待される役割や活動に取り組んでいかなければ、決して生き残ることはできません。

来年の2021（令和３）年、当会議所は創立から三四半世紀となる75周年記念を迎えます。戦後のわが国自動車産業の歩みを振り返り、将来を展望するよい機会となるよう、私どもが具体的にできることを準備する１年にしてまいりたいと考えております。

最後になりましたが、この１年の皆さまのますますのご繁栄とご活躍をお祈り申し上げ、年頭のご挨拶とさせていただきます。



令和２年度（2020年度）税制改正大綱および予算案が決定

税制改正大綱　自動車関係諸税は「中長期的な視点に立って検討を行う」

経済産業省予算案　水素社会に向けた取り組みを強化／「高度な自動走行・MaaS等の社会実装に向けた研究開発・実証事業」の拡充

国土交通省予算案　自賠責保険料積立金の一般会計からの繰り戻しが増額の上、３年連続実現／サポカー普及促進の拡充など「安全・安心の確保」に配慮

令和元年度補正予算案　65歳以上を対象にサポカー補助金

「令和２年度（2020年度）税制改正大綱」が2019年12月12日に、「令和２年度予算案」が同20日にそれぞれ閣議決定された。税制改正大綱については、昨年は自動車に関する具体的な税目についての議論がなかったため、昨年と同様に検討事項として「自動車関係諸税については、（中略）中長期的な視点に立って検討を行う」こととされた。

総額で過去最大の規模となった来年度予算案については、経済産業省が燃料電池自動車や電気自動車等の支援台数を拡大するほか、次世代燃料電池の低コスト化・高効率化技術開発を新規にスタートするなど水素社会に向けた取り組みを強化。「高度な自動走行・MaaS等の社会実装に向けた研究開発・実証事業」も拡充するなど新たな成長モデルの創出を支援する。

国土交通省では「自賠責保険料積立金の一般会計からの繰戻し」として、40.3億円を計上したほか、安全運転サポート車（サポカー）の普及促進が拡充されるなど「安全・安心の確保」に配慮した内容となっている。自賠責保険料積立金の一般会計からの繰り戻しについては、増額の上、３年連続で繰り戻しが実現。これを受けて、「自動車損害賠償保障制度を考える会」（事務局：日本自動車会議所）では閣議決定後、「継続的な繰戻しと繰戻額の増額を求めてきた我々の要望に沿う結果として評価したい」とするペーパー＝６ページに全文掲載＝を発表した。

なお、サポカーについては、「高齢運転者の交通安全対策は、政府全体の喫緊の課題」であるとして、令和元年度（2019年度）補正予算案に経済産業省が1,127億円を計上。65歳以上を対象に、新車を購入した場合、最大10万円（軽自動車は同７万円）を補助する制度を2020年から始める。

当会議所では、本年１月中旬以降、関係する委員会において、これらの予算案について省庁担当官より説明を受け、意見交換する予定。

自動車関係分野の主要施策の概要は次の通り（予算項目のカッコ内の金額は前年度額）。

令和２年度（2020年度）税制改正大綱

○検討事項

自動車関係諸税については、技術革新や保有から利用への変化等の自動車を取り巻く環境変化の動向、環境負荷の低減に対する要請の高まり等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。

令和２年度（2020年度）予算案

【経済産業省】

○高度な自動走行・MaaS等の社会実装に向けた研究開発・実証事業＝50億円（42億円）

2020年の無人自動運転による移動サービスの実現等に向け、実証実験等を通じて社会実装に必要な技術開発や事業環境等の整備を着実に進める。また、2025年頃の無人自動走行バス・タクシー等を活用した新たな移動サービス（MaaS）の事業化を目指し、自動走行車や電動商用車等を活用した新しいモビリティサービスの地域実証を実施する。

○クリーンエネルギー自動車導入事業費補助金＝130億円（66億円）

電気自動車や燃料電池車等のクリーンエネルギー自動車の導入を支援。安全で便利な地域の移動手段として、小型電動モビリティの普及を促進する。

○水素社会実現に向けた革新的燃料電池技術等の活用のための研究開発事業＝53億円（新規）

従来の高コストな触媒（白金を使用）に代わる非貴金属材料で高効率・耐久性向上を実現する触媒等の開発、加えて発電効率65％超を実現可能な燃料電池の開発を実施。また、燃料電池や移動体用水素タンク等の多様な用途での活用に向け、製造プロセス等の技術開発や技術実証を実施。

○燃料電池自動車の普及促進に向けた水素ステーション整備事業費補助金＝120億円（100億円）

2020年度に160個所程度、2025年度に320個所程度の整備目標の達成に向け、民間事業者等による水素ステーションの整備・運営に対し補助を行う。

○超高圧水素技術等を活用した低コスト水素供給インフラ構築に向けた研究開発事業＝30億円（30億円）

水素ステーションの整備・運営コスト低減を実現するための規制改革実施計画に基づく規制見直しや低コスト化に資する技術開発を推進する。

○省エネ型電子デバイス材料の評価技術の開発事業＝27億円（23億円）

車載用全固体リチウム蓄電池等の、今後の市場の急拡大が予想される次世代省エネ型電子デバイス用の材料評価に必要な評価設備等を整備する。

○革新型蓄電池実用化のための基盤技術の開発事業＝34億円（34億円）

産学の緊密な連携の下、現行のリチウムイオン電池（現行LIB）に比べ、新原理により性能を大幅に向上させた革新型蓄電池の共通基盤技術の研究開発を行う。

【国土交通省】

■総合政策局関係

○地域主導の交通サービスの確保・充実に対する支援＝204.4億円

・地域の多様な主体の連携・協働による、地域の暮らしや産業に不可欠な交通サービスの確保・充実に向けた取組を支援する。

○日本版MaaSの推進による地域や観光地の移動の利便性向上＝1.4億円

・MaaSの実証実験や普及に必要な基盤づくりへの支援を行う。

○交通政策基本計画に基づく交通政策の総合的な推進＝1,900万円

○運輸安全マネジメント制度の充実強化＝3,700万円

○公共交通事業者における危機管理対応力の充実強化＝1,700万円

○物流生産性向上の推進＝5,000万円

・物流総合効率化支援、物流生産性向上促進調査

■自動車局関係

○安全運転サポート車（サポカーS）及び安全運転支援装置の普及［拡充］＝7,300万円（3,900万円）

・ペダル踏み間違い時加速抑制装置等や後付けの安全運転支援装置の性能認定制度実施に向けた調査

・高齢運転者による交通事故防止のための事故特性分析及び総合的対策の検討調査

○自動車アセスメント［拡充］＝独立行政法人自動車事故対策機構運営費交付金73.5億円の内数

○先進安全自動車（ASV）プロジェクトの推進［拡充］＝1.2億円（1.3億円）

○自動車運送事業者に対する監査体制の強化［継続］＝5,800万円（5,700万円）

○先進安全自動車（ASV）やドライブレコーダー等の導入支援［拡充］＝8.7億円（9.9億円）

○事業用自動車の重大事故に関する事故調査機能の強化［継続］＝5,700万円（6,400万円）

○健康起因事故防止のための運転者向けスクリーニング検査の普及促進［継続］＝4,000万円（4,600万円）

○地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進［継続］＝5.1億円（5.3億円）

○産学官連携による高効率次世代大型車両開発促進事業［継続］＝2.6億円（2.8億円）

○大型車の低炭素化に向けた長期的な対策の推進［新規］＝2,600万円

○型式自動車の完成検査における不適切な取扱いの防止に向けた取組［継続］＝1,200万円（1,600万円）

○点検整備の促進［継続］＝6,400万円（6,400万円）

○未認証工場対策［継続］＝1,600万円（1,800万円）

○無車検車・無保険車対策の強化［継続］＝1.1億円（1.2億円）

○自動車保有関係手続と行政機関間の情報連携に向けた検討［新規］＝1,500万円

○自動運転技術等の実用化に向けた技術基準の整備・国際標準化の推進［拡充］＝6.3億円（6.2億円）

○自動車運送事業への自動運転技術の導入に向けた取組［継続］＝1.4億円（1.6億円）

○自動運転技術に対応する関連諸制度（整備・検査・型式認証）の高度化［継続］＝6,300万円（6,900万円）

○自動運転車等事故分析事業［新規］＝4,000万円

○トラック事業における働き方改革の推進［拡充］＝9,500万円（1.6億円）

○地域の足を支える自動車旅客運送サービスの維持・確

保・活性化［拡充］＝3,800万円（4,100万円）
○自動車整備業の生産性向上と事業基盤強化［拡充］＝8,700万円の内数
○重度後遺障害者のための療護施設の設置・運営（一貫症例研究型委託病床の拡充）［拡充］＝独立行政法人自動車事故対策機構運営費交付金73.5億円の内数
○重度後遺障害者に対する介護料の支給等（支給対象の拡充）［拡充］＝39.3億円（38億円）
○在宅重度後遺障害者のための短期入院・入所受入体制の充実［継続］＝1.6億円（3.2億円）
○介護者なき後を見すえた日常生活支援の充実［拡充］＝3.1億円（３億円）
○一般会計から自動車安全特別会計への繰戻し＝40.3億円（37.2億円）
・1994年度及び1995年度に、財政事情の悪化を理由として自動車安全特別会計から一般会計に繰り入れられた１兆1,200億円について、約6,000億円が繰り戻されていない状況。
・2020年度予算において、一般会計から自動車安全特別会計への繰戻しを３年連続で実施することとし、積立金の取崩額を前年度より縮減する水準等を勘案し、40.3億円を繰り戻すこととする。

■道路局関係
○国費（防災・減災、国土強靭化のための緊急対策を含む）＝２兆1,920億円（１兆9,346億円）
・被災地の復旧・復興の加速、メンテナンス２巡目における計画的かつ集中的な老朽化対策の実施、防災機能の強化、および生産性の向上につながる道路ネットワークの構築等に重点的に取り組む。
○財政融資＝1.1兆円（1.0兆円）
・引き続き、①暫定２車線区間の機能強化による安全性・信頼性等の向上、②大都市圏環状道路の整備促進による生産性向上等を行う。

令和元年度（2019年度）補正予算案

■経済産業省
○サポカー補助金（対象は65歳以上）＝1,127億円
・サポカー（登録車）最大10万円補助、同（軽自動車）最大７万円補助
・後付け装置：最大４万円補助
○多様なモビリティ（電動アシスト自転車や電動車いす等）の普及促進＝８億円

一般会計から自動車安全特別会計への繰戻しについて

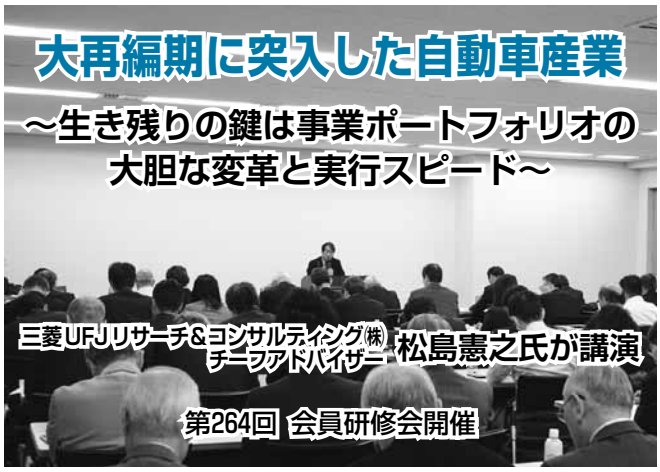
2019年12月20日
自動車損害賠償保障制度を考える会

呼びかけ人
日本大学　危機管理学部長　（座長）福田 弥夫
全国遷延性意識障害者・家族の会代表　桑山 雄次
一般社団法人　日本自動車会議所保険特別委員長　浜島 和利
一般社団法人　日本自動車連盟副会長　坂口 正芳
全日本自動車産業労働組合総連合会会長　髙倉　明

本日閣議決定された令和２年度予算案において、一般会計から自動車安全特別会計へ 40.3 億円を繰り戻すとされたことは、３年連続の増額の繰戻しと、積立金の取崩額の縮減が図られるものであり、継続的な繰戻しと繰戻額の増額を求めてきた我々の要望に沿う結果として評価したい。また、令和２年度予算案において、療護施設の拡充等が認められるなど、交通事故被害者の救済事業の充実が図られたことや、令和元年度補正予算案で 12.5 億円が繰り戻され、サポカー導入補助金に活用されることが決定し、交通事故発生防止対策が充実されたことについても評価されるべきものである。

当自賠責保険積立金は、かつて自賠責保険として自動車ユーザーが支払ったものの運用益を原資とする、その時々に必要とされる交通事故被害者の救済や事故防止対策に用いられているものである。我々は引き続き、この積立金が枯渇することのないよう、一般会計に貸し出された6,000億円を超える繰入金が、国土交通大臣と財務大臣の合意通り早期に返済されることを強く求めていくと同時に、特に在宅での家族介護者が高齢などの理由で介護の継続が困難な状況も散見されているため、交通事故被害者への支援対策事業の充実について注意深く見守り、今後とも必要に応じて提言を行う所存である。

以上



日本自動車会議所は2019年12月19日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第264回会員研修会を開催し、三菱UFJリサーチ＆コンサルティング㈱コンサルティング業務企画部チーフアドバイザーの松島憲之氏が「大再編期に突入した自動車産業～生き残りの鍵は事業ポートフォリオの大胆な変革と実行スピード～」と題して講演した。参加者は約100名。

松島 憲之氏

講演前日の18日、いすゞ自動車によるUDトラックス買収や、フィアット・クライスラー・オートモービルズ（FCA）とPSAの経営統合の合意など、グローバルな再編の動きが相次いで報道された。松島氏はまず、これらのニュースを紹介し、「来年は本格的な再編がこれまで以上のスピードで進行すると考えています」と述べ、経営者の意思決定スピードの重要性を強調した。「情報革命、エネルギー革命、金融革命という３大変革が同時に進行しており、企業経営には変化に対応するスピードが要求される」との基本認識を持つためだが、「これだけの大きなスケールの変革は歴史上初めて」とも話し、その渦中に置かれている自動車産業が「今後どうあるべきか」について、具体的な事例や豊富なデータを駆使しながら講演した。

松島氏は、▽持続的経営を実践するために必要なポイント、▽従来型ビジネスモデルの変貌と生き残り策、▽ESG投資、SDGs、TCFD（気候変動関連財務情報開示タスクフォース）の企業価値創造への影響、▽大転換期に入った自動車業界の現状と課題、▽自動車産業大再編のシナリオ、▽世界市場の見通し、▽欧州メガサプライヤーの動向、▽電動化・バッテリー開発の課題と動向、▽先進的な企業の取り組みと具体的な事例、▽自動運転・CASE・MaaSのインパクトと今後の展望、▽脱化石燃料、▽水素・燃料電池戦略――などなど、取り上げたテーマは幅広く、それぞれの動向や課題などを解説しながら今後の自動車産業のあるべき姿について展望した。

日本自動車会議所 業務部長に勝田 哲也氏

日本自動車会議所の業務部長に１月１日付で勝田哲也氏が就任した。伊藤和雄業務部長は12月31日付で当会議所を退任した。

勝田 哲也（かつだ・てつや）氏略歴

1992年、社団法人共同通信社に入社。編集局記者として、熊本支局を皮切りに、津支局、名古屋支社を経て、本社経済部へ。主に経済畑を歩み、自動車、金融、財界、官公庁などを担当した。石川県出身、51歳。

訃報

トヨタ自動車元副会長
日野自動車元会長
（当会議所元評議員）

岡本 一雄氏

トヨタ自動車元副会長で、日野自動車元会長の岡本一雄氏が12月９日、逝去された。75歳だった。岡本氏はトヨタ自動車出身で、1967年４月トヨタ自動車工業（現トヨタ自動車）に入社。1996年取締役、2001年常務取締役、2003年専務取締役、2005年取締役副社長、2008年取締役副会長を務められた。2011年６月に日野自動車代表取締役会長に就任され、2013年６月まで務められた。また、当会議所評議員も2011年６月～2014年６月まで務めていただいた。

門大ペン倶楽部
Vol. 43

街道ドライブの魅力を再発掘しよう

ジャーナリスト　井元 康一郎

クルマでの長旅といえば高速道路が主役、というのが一般的な認識である。限られた休暇の時間を有効活用するために目的地までの所要時間を節約するという観点では、それは正しい選択だ。が、高速道路ばかりを使っていると、クルマの旅は“二点間の移動”になってしまう。

そこで、とりわけ若年層を中心にぜひ広めたいと思うのは、少しばかり長い休暇に泊まりでお出かけをする場合、高速道路が併走している区間であってもあえて高速から下り、普通の街道を数百キロ走ってみるという旅行スタイルである。

2013年の夏、筆者は東京から鹿児島まで軽自動車で旅してみたらどんな感じなんだろうと思い立ち、実行してみた。とくに往路は、九州に渡るのに必須の関門トンネル以外の有料道路を一切使わず、オール下道で。

ただのおふざけのような気持ちでやってみたのだが、実際に走った印象は衝撃的だった。子供の頃から地理が大の得意科目で、国内、国外問わずさまざまな場所を訪れ、旅慣れを自任していたのに、街道を行くということの意味を何一つわかっていなかったのだ。

箱根の山を越えて駿河の国へ。さらに遠州、三河、尾張……と、江戸時代の国境を越えるたびに風景、習俗もガラリと変わるのが肌身でわかる。

一般道のみで１４００kmを踏破し国道３号線の鹿児島県境ゲートへ（２０１３年８月）

往路の最後、国道３号線の熊本～鹿児島県境のゲートをくぐった。それまで中九州のこんもりとした森林地帯だったのが、県境のカーブを曲がって高度を下げたとたん、景観が一気に開け、道端に赤いかんなの花が咲く南九州へと変貌した。帰郷とはかくも感動的なものだったのかと驚いた次第だった。

目的地近くまで高速道路に乗っていると、こういう感動の大半を見落としてしまう。もちろん混雑をバイパスするために有料道路を併用するのは悪いことではないが、ひたすら街道を行くというのは、その時間が丸ごと未知なるものとの出会いの連続。どこへ行こうではなく、この道を行ってみようというのが本来の旅の姿だ。線の移動の楽しみを見ずして、クルマでの移動文化の再興はない。　（続く）

日本自動車会議所会員（2020年１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
日産自動車販売協会
ＵＤトラックス販売協会
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78、推薦会員６）