

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>



2021 8・9 No.935

発行人 山岡 正博

編集人 田村 里志



日本自動車会館で 「ワクチン職域接種」

JAF 中心に関係団体・ 企業が合同で実施



第1回目は9月11日～14日の4日間

新型コロナウイルス感染防止対策の一環

日 本自動車会館は、新型コロナウイルス感染防止対策の一環として、日本自動車連盟(JAF)が中心となり自動車関係団体・企業合同によるワクチン職域接種を行った。接種会場としてJAFが本部会議室を提供。全国的なワクチン供給不足・遅れにより開始は予定より1カ月半ほど遅れたが、医師・看護師約20人の協力の下、9月11日(土)～14日(火)の4日間にわたり、1,000人を対象に1回目の接種を実施した。2回目の接種は10月16日(土)～10月19日(火)の4日間を予定している。

接種を受けたのは、JAF職員をはじめ、日本自動車会館に入居する団体・企業の職員とご家族、日本自動車会議所の会員やモータースポーツ団体の職員など。職域接種は、地域の負担を軽減し、ワクチン接種の加速化にも貢献することから、当会議所など入館14団体で構成する日本自動車会館運営委員会では6月初めから実施を検討してきた。ワクチン接種にあたっては、強制することがないよう、個人の意思に留意して行われ、予約決済システム「e-JAF予約」を活用し、個人単位で予約を受け付けた。

◆◆ 主な内容 ◆◆

- | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|
| ■『クルマ・社会・パートナーシップ大賞』創設……2 | ■第275回会員研修会開催……6 |
| ■関係省の2022年度税制改正要望……4 | ■第11次交通安全計画の21年度実施計画策定[東京都]……7 |
| ■国交省が「今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会」新設……6 | ■都・港区・早大が共同でFCVゴミ収集車の試験運用開始[東京都]……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)

『クルマ・社会・パートナーシップ大賞』創設

自動車業界550万の働く人々と 自動車ユーザーへ感謝を伝える

表彰概要を発表し、
一般・会員公募を開始



写真右上：日本盲導犬協会による交通安全教室、写真左下：イメージ写真（日本自動車工業会のメッセージビデオ「クルマを走らせる550万人」より）



2022年初春に
表彰式を開催予定

日本自動車会議所 共催
日刊自動車新聞社

日

本自動車会議所は、日刊自動車新聞社との共催で、新たに表彰制度「クルマ・社会・パートナーシップ大賞」を創設し、このたび第1回となる2021年度表彰概要を発表いたしました。一般および当会議所会員からの公募を9月15日から開始し、2022年初春をめどに表彰式も行う予定です。

「クルマ・社会・パートナーシップ大賞」は、本年、日本自動車会議所が1946年（昭和21年）の創立から75周年の節目を迎えた機をとらえ、現在550万人にもものぼる自動車業界で働く人々や、自動車ユーザーも含めて、自動車にかかわる全ての方々にあらためて「ありがとう」と感謝を伝える場を作りたいとの気持ちから創設に至りました。

現在、自動車業界は、100年に一度ともいわれる大変革期や、新型コロナウイルス感染拡大等の大変難しい状況にあり、自動車ユーザーにも大きな影響

を与えています。

本賞は、そのような状況下にあっても、日々の職場・現場をベースにしながら、わが国の社会や自動車産業・文化の発展に努力・貢献している方々の取り組みに光を当て、自動車に関わる全ての方々の代表として表彰することにより幅広く認知を広げ、それぞれの取り組みが世の中にさらに広がっていくことの一助とするものです。

受賞候補となる一般・会員からの公募ならびに主催者事務局の推薦による取り組みは、後日設置される2021年度選考委員会（委員長：鎌田実 東京大学名誉教授）による審査を経て、2022年初春をめどに受賞者を公表し、都内会場にて表彰式を行う予定です。

制度概要・公募の要領は、次ページ「概要」とおりです。

2021 年度「クルマ・社会・パートナーシップ大賞」概要

～日本自動車会議所感謝表彰～

主 催 一般社団法人 日本自動車会議所（全 165 会員）
株 式 会 社 日刊自動車新聞社

後援・協賛 （今後決定）

目 的 (1) 自動車業界で働く人々や、自動車ユーザーを含めた自動車にかかわる全ての
方々が、わが国の社会や自動車業界に果たしている貢献に対して、「ありがとう」と感謝の意を伝える
(2) 表彰を通じて、それぞれの貢献の取り組みにあらためて注目を集め、認知を
広げることで、同じような取り組みが拡大していく一助とする。

受賞対象 日々の業務・活動をベースにしながら、以下(1)～(4)のいずれかに実際に取り組
む自動車業界で働く人々・自動車ユーザー（地域は全国）

- (1) モビリティに関する課題や、モビリティの手段を通じた社会課題の解決に取り組ん
でいる。（例：交通安全、公共交通、MaaS 等）
- (2) SDGs 目標達成につながる取り組みを行っている
- (3) 地域や自治体と協働・連携し、地域活性化に取り組んでいる（含：災害・緊急時）
- (4) ユーザーとして自動車を大切に扱い、性別や年齢に関わらず幅広い層から評価
されうる取り組みを行っている

受賞構成 大賞を含めて以下の三賞を設ける・カッコ内の数字は受賞数

- I 大 賞 (1) [総合的に最も評価の高い選考結果を得たもの]
- II 部門賞 (4) [受賞対象の 4 分野ごとに最も評価の高い選考結果を得たもの]
- III 特別賞 [制度の趣旨に照らし、選考委員が推奨し、特別に表彰に値するもの]

選考・表彰 (1) 21 年 9 月～ ①一般および会員からの公募 ②主催者事務局推薦 の開始
(2) 11 月～ 選考委員会を設置し、厳正・公正な審査により受賞者を選定
(3) 22 年初春 受賞者公表
表彰式開催 都内会場で当会議所会長より表彰状授与
(副賞（賞品を予定）)

選考委員会 委員長：鎌田実 東京大学名誉教授

※法人の社会活動や自動車業界に詳しい有識者等で委員構成（今後決定）

公募要領 (1) 日本自動車会議所や会員のホームページ（HP）にある本賞のバナーにアクセ
スし、応募申請フォームに記入し送信
(2) もしくは、別添応募申請フォーム（HP からダウンロードも可）に記入し、電
子メールで申請

＜日本自動車会議所 HP アドレス <https://www.aba-j.or.jp/>>

＜電子メールアドレス Award2021@aba-j.or.jp>

受付期間 9 月 15 日(水)～11 月 5 日(金)

自動車関係は「議論の年」に

経済産業省

関係省の2022年度税制改正要望

国土交通省

自動車関係諸税の中長期的な課税のあり方について「検討を行う」

2

022年度（令和4年度）予算概算要求に伴う関係3省の税制改正要望が出揃った。自動車関係の2022年度税制改正は、拡充や延長案件が少ない年に当たる。このため経済産業省では、昨年12月に決定した2021年度税制改正大綱の「検討事項」を踏まえ、自動車関係諸税の中長期的な課税のあり方について「検討を行う」して「議論の年」と位置付ける。国土交通省も経産省と同様に自動車関係諸税の課税のあり方を検討するほか、「自動車重量税のクレジットカード納付制度の創設」を要望しているものの、重点要望として挙げている項目はない。環境省では、カーボンニュートラルに向けたカーボンプライシングを含むポリシーミックスを推進するとの基本的考えや、引き続き「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」との方針を掲げている。

関係省の2022年度税制改正要望（自動車関係項目の抜粋）は次の通り。

■経済産業省

◇自動車関係諸税の課税のあり方の検討（自動車重量税・自動車税・軽自動車税）

令和3年度与党税制改正大綱等を踏まえ、自動車関係諸税について、カーボンニュートラル実現に積極的に貢献するものとするとともに、自動運転をはじめとする技術革新の必要性や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等の自動車を取り巻く環境変化の動向等を踏まえつつ、受益と負担の関係も含め、その課税のあり方について検討を行う。＝5ページの「自動車関係諸税（車体課税）の論点」参照

◇公共の危害防止のために設置された施設又は設備に係る課税標準の特例措置の延長（固定資産税）

・事業者の公害防止対策に対する取組の促進を図るため、事業者が設置する公害防止施設に係る固定資産税の軽減措置について、適用期限の延長（2年間）を図る。

■国土交通省

◇主要項目以外の項目〔国土交通省主管〕

- ・自動車関係諸税の課税のあり方の検討（自動車重量税・自動車税等）
- ・自動車重量税のクレジットカード納付制度の創設（自動車重量税）

◇主要項目以外の項目〔他省庁主管等〕

- ・公共の危害防止のために設置された施設又は設備に係る特例措置の延長（固定資産税）

■環境省

◇税制全体のグリーン化の推進

カーボンプライシングなどの市場メカニズムを用いる経済的手法は、産業の競争力強化やイノベーション、投資促進につながるよう、成長に資するものについて躊躇なく取り組む。

国際的に、民間主導でのクレジット売買市場の拡大の動きが加速化していることも踏まえて、我が国における炭素削減価値が取引できる市場（クレジット市場）の厚みが増すような具体策を講じて、気候変動対策を先駆的に行う企業のニーズに早急に答えていく。

具体的には、足下で、Jクレジットや非化石証書などの炭素削減価値を有するクレジットに対する企業ニーズが高まっている情勢に鑑み、まずは、これらのクレジットに係る既存制度を見直し、自主的かつ市場ベースでのカーボンプライシングを促進する。

その上で、炭素税や排出量取引については、負担の在り方にも考慮しつつ、プライシングと財源効果両面で投資の促進につながり、成長に資する制度設計ができるかどうか、専門的・技術的な議論を進める。その際、現下の経済情勢や代替手段の有無等、国際的な動向や我が国の事情、先行する自治体の取組、産業の国際競争力への影響等を踏まえるものとする。

加えて、我が国は、自由貿易の旗手としての指導力を存分に発揮しつつ、これと温暖化対策を両立す

自動車関係諸税(車体課税)の論点

- 自動車関係諸税について、**短期～中期的には、カーボンニュートラル実現に向けて電動車の普及拡大を促す形**の課税体系が必要。簡素化・負担軽減等の観点も踏まえつつ、**課税のあり方の見直し**を検討する必要がある。
- また、**長期的には**、電動車の普及が十分に進んだ後の絵姿を見据えた抜本的見直しとして、**受益と負担の関係も含め**、以下のような論点について、検討を進める必要がある。
 - **多様なモビリティの登場** (自動運転車(ロボットタクシー)、移動診療車・移動販売車など)
 - **道路だけでなく新たなインフラ(運行管理システム、自動運転の通信インフラ等)の整備**が必要に
 - **受益・負担関係の再構築** (スコープの拡大)
 - ・ 自動車ユーザー(保有者)だけではなく、**モビリティサービスの利用者も**
 - ・ 「自動車」単体ではなく、**「モビリティ社会」全体で**

EV/PHVの普及目標と現状

	2020年度 (新車販売台数)	2030年
EV	0.37% (1.4万台)	20～30%
PHV	0.43% (1.7万台)	

※次世代自動車戦略2010
「2010年4月次世代自動車研究会」における普及目標



出典：経済産業省「令和4年度税制改正に関する経済産業省要望【概要】」

る公正な国際ルールづくりを主導する。その際、炭素国境調整措置に関する我が国としての基本的考え方を整理した上で、EU等の議論の動向にも注視し、戦略的に対応する。

第5次環境基本計画(平成30年4月17日閣議決定)に基づき、企業や国民一人一人を含む多様な主体の行動に環境配慮を織り込み、環境保全のための行動を一層促進するために、以下のとおり、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)

○カーボンニュートラルに向けたカーボンプライシングを含むポリシーミックスの推進

カーボンプライシングについては、産業競争力の強化やイノベーション、投資促進につながるよう、成長に資するものについて躊躇なく取り組むこととしている。このため、政府において、成長戦略実行計画(令和3年6月18日閣議決定)を踏まえつつ、ポリシーミックスの中で、年内に一定の方向性の取りまとめをすべく、そのあり方について検討過程であるところ、現下の経済情勢や代替手段の有無等、国際的な動向や我が国の事情、先行する自治体の取組、産業の国際競争力への影響、脱炭素化に向けたイノベーション支援等を含めて専門的・技術的な議論を着実に進め、その成果を踏まえたカーボンプライシングについての対応を行う。

○税制全体のグリーン化

平成24年10月から施行されている「地球温暖化対策のための税」を着実に実施し、省エネルギー対策、再生可能エネルギー対策、化石燃料のクリーン化・効率化などのエネルギー起源二酸化炭素排出抑制の諸施策に充当する。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)

地球温暖化対策・公害対策の一層の推進、汚染者負担の性格を踏まえた公害健康被害者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。

◇公共の危害防止のために設置された施設又は設備(廃棄物処理施設、汚水・廃液処理施設)に係る課税標準の特例措置【延長】(固定資産税)

○公害防止用設備に係る固定資産税の課税標準に関し、

- ・ ごみ処理施設、石綿含有産業廃棄物等処理施設については1/2
- ・ 一般廃棄物の最終処分場については2/3
- ・ PCB廃棄物等処理施設については1/3
- ・ 汚水・廃液処理施設については1/2を参酌して1/3以上2/3以下の範囲内において市町村の条例で定める割合

とする特例措置について、適用期限を2年間延長。

(日本自動車会議所まとめ)

「今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会」 国土交通省

自動車事故対策の財源のあり方を議論するため新設

第1回検討会を8月27日に開催 赤間立也保険特別委員長が出席し意見陳述

国 土交通省「今後の自動車事故対策勘定のあり方に関する検討会」が新たに設置され、コロナ禍の中、WEB会議方式により、第1回の検討会が8月27日に開催された。委員に選出されていた当会議所の赤間立也保険特別委員長（日本通運執行役員）が出席し、意見陳述を行った。

本検討会の設置は、本年7月に取りまとめられた「今後の自動車事故被害者救済対策のあり方に関する検討会」報告書の中で、今後の自動車事故被害者救済対策のさらなる充実の必要性が示され、「自動車事故被害者救済対策を将来にわたって安定的かつ継続的に実施するための方策に関する検討を進めることが適当」とされたことを踏まえたものである。

政府再保険制度の廃止時に残った再保険料の累積運用益の一部からなる自動車安全特別会計自動車事故対策勘定の積立金を活用し、自動車事故被害者救済を実施するスキームは、2001年の法改正によって整備された。一方、その後の金利情勢などの状況変化を踏まえ検討を進めることが必要であること、また、自動車損害賠償責任再保険特別会計から一般会計への繰入金の自動車安全特別会計への繰戻し期限が2022年度末に到来する状況の中、本検討会が設置されることとなった。

本検討会是有識者や自動車ユーザー団体、自動車事故被害者・遺族団体から構成され、委員として「自動車損害賠償保障制度を考える会」座長の福田弥夫氏（日本大学危機管理学部長）、同会メンバーの桑山雄次氏（全国遷延性意識障害者・家族の会代表）、坂口正芳氏（日本自動車連盟副会長）、高倉明氏（全日本自動車産業労働組合総連合会会長）も選出された。本検討会座長には藤田友敬委員、座長代理には福田委員が選任された。事務局は国土交通省自動車局保障制度参事官室が担当する。

WEB会議方式で開催された検討会では、冒頭、藤田座長及び祓川直也自動車局長より挨拶、事務局から自動車事故対策事業の現状等について資料に沿って説明があった後、意見交換が行われた。第1回

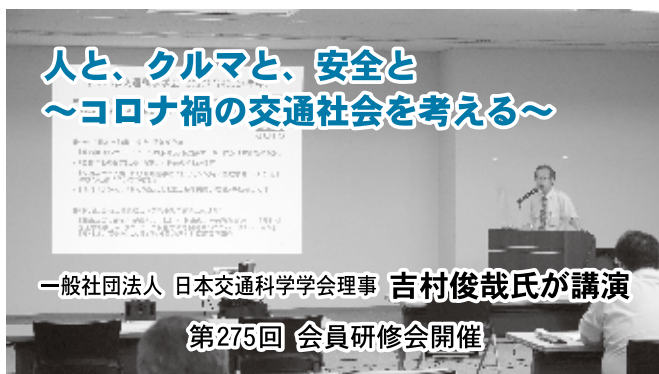


WEB会議による第1回検討会に出席し、意見を述べた当会議所の赤間立也保険特別委員長

ということもあり、被害者救済対策や事故発生防止対策、財源のあり方など、さまざまな意見が出された。

赤間委員は「一般会計からの繰戻しに係る大臣間合意の期限が到来するところ、自動車事故対策勘定の財政事情は大変厳しい状況にある。こうした状況を踏まえた大臣間合意の更新が必要」と訴えた。

また、福田委員は「一般会計からの繰戻しは少しずつ増えているものの、根本的な議論を行い、被害者救済対策を安定的に実施していくための方策を皆さんと考えていきたい」と決意を表明した。なお、会議の最後に、当面の検討スケジュール（案）として今後月1回程度、委員会を開催し、冬頃を目途とした報告書取りまとめることが提示された。



一般社団法人 日本交通科学学会理事 吉村俊哉氏が講演
第275回 会員研修会開催

日本自動車会議所は9月2日、東京都港区の日本自動車会館で「第275回会員研修会」を開催した。新型コロナウイルス感染対策として、会場ではソーシャルディスタンスなどを実施。リモートも併用し、計約60人が参加

した。今回は「人と、クルマと、安全と～コロナ禍の交通社会を考える～」をテーマに、講師には一般社団法人「日本交通科学学会」理事の吉村俊哉氏を迎えた。

講演では、あおり運転の厳罰化をはじめとした改正道路交通法などに触れ、「交通安全には教育、技術、環境、規制の施行が重要」と強調した。

特にあおり運転は6月末までの1年間に全国で計100件が摘発されており、ドライバーのあるべき姿として「心理学的に考えれば、自己を客観的に見る能力の醸成が必

要」と指摘した。

最近も目立つ飲酒運転による事故に関しては「死亡事故の全体数は年々減っているが、お酒絡みは一定数を占めている」と懸念を示した。その上で「飲んですぐ酔う訳ではなく、残留アルコール運転の防止にも目を向けなければならない」などと訴え、さまざまな視点から安全な交通社会づくりに取り組む提言をした。



吉村 俊哉氏

「世界一の交通安全都市 TOKYOを目指して」

第11次交通安全計画

東京都が21年度の実施計画を策定

東京都交通安全対策会議は、このほど策定した「第11次交通安全計画」（期間5カ年）での目標達成に向け、今年度に取り組むべき具体的な施策を取りまとめた。同計画で設定した「重視すべき視点」（7項目）それぞれについて、道路整備や安全教育の推進など詳細な取り組みを明記した。

世界主要大都市の中で、最も少ないレベルの交通事故死者数にすることを目標に掲げた「第11次交通安全計画」では、計画最終年の25年度までに死者数110人以下、死傷者2万7,000人以下とすることを目標とした。今年は「世界一の交通安全都市 TOKYO を目指して」をスローガンに東京都と関係行政機関が施策を着実に実施し安全対策を強化する方針とした。

実施にあたっては重視すべき視点として設定した、「高齢者及び子供の交通安全の確保」、「自転車の安全利用の推進」、「二輪車の安全対策の推進」、「飲酒運転の根絶」、「先端技術の活用」、「『新しい日常』に対応した交通安全対策の推進」、「東京2020大会を踏まえた交通安全」について、新型コロナウイルスの感染拡大防止に努めながら、各課題に対応した交通安全施策を推進し、交通事故と交通事故死傷者の発生を抑制していくことなどを強調している。

具体的には「高齢者の交通安全の確保」では、歩道橋のバリアフリー化や防護柵など道路交通環境や交通安全意識の啓発に取り組み、「子供の交通安全の確保」については通学路における交通安全点検の推進などが盛り込まれている。「二輪車の安全対策の推進」は、交差点の改良、二輪車の駐車対策、原動機付自転車等の損害賠償責任保険の加入促進による被害者支援などを行う。「飲

酒運転の根絶」は指導取締りの強化やアルコール依存症者への支援を実施。「先端技術の活用」は、事故抑制や渋滞の軽減等を目指す交通システムである「高度道路交通システム」(ITS)を引き続き、積極的に取り入れるとしている。

昨年の交通事故発生件数は2万5,642件、負傷者数は2万8,888人、死者数は155人で、交通事故発生件数と負傷者数は前年比で減少となったものの、死者数は前年比増だった。死者数のうち年齢別では65歳以上の高齢者が4割、状態別では自転車乗車中が2割を占めている。

〔東京都自動車会議所〕

FCVゴミ収集車の実用性探る

水素社会に向け試験運用を開始

東京都・港区・早稲田大学が共同で

東京都、港区、早稲田大学はこのほど、燃料電池車(FCV)をベースとするゴミ収集車の試験運用を開始した。来年2月末まで港区内で実際のゴミ回収をFCV収集車により実施。作業にあたるゴミ収集員への聞き取りやエネルギー消費量の評価など導入効果の検証を行い、都市の特性に適したゴミ収集車として将来の普及を目指す。

この取り組みは、東京都が実施する「大学研究者による事業提案制度」で早稲田大学の提案が採択され、これに港区が収集作業を担う形で加わり、昨年6月に3者による基本協定が締結されFCV収集車の開発が行われてきた。FCVは走行時に大気汚染物質を排出せず、作業時も静かであることからゴミ収集の作業だけでなく生活環境の向上にも貢献することが期待されている。

都では今回の試験運用を「ゼロエミッション東京戦略」に係わる事業として重視しており、業務用車両の水素利用促進にもつなげていきたい考え。

〔東京都自動車会議所〕

大門 ペソ 倶楽部

Vol. 55

未来と速度と流線型

普段はスピードに興味がない人も、特に美しい車を見るとどれほど速いのかと思うように、車の形は本能的に速さと結びつきます。

古来から人類は速さに魅せられ、絵画、彫刻、陶磁器に、颯爽と駆ける名馬や飛翔する美しい鳥の姿を表してきましたが、内燃機関が発明された18世紀以降速度や馬力の表示が広まり、今迄以上にスピードやダイナミズムへ関心が向かいます。

1844年に英国のウィリアム・ターナーが描いた「雨、蒸気、速度 グレート・ウェスタン鉄道」は、初めて速度を取り上げた絵ですが、フランスでは動感溢れるドラクロワの絵が人気を博し、同じ頃に欧米に登場した北斎への賞賛も、日本への憧れ以上に、動感表現が巧みで普遍的魅力があったがゆえです。1904年にはアインシュタインが、光の速度が時間を超える特殊相対性理論をドイツから発表し、3年後はイタリアのマリネッティが速度を主役に芸術運動の未来派を宣言します。20世紀は世界が速度に期待した時代です。未来派は激動の時代の政治に利用され消滅しましたが、世の中は鉄道に続き自動車と飛行機が実用段階に入り、視界から馬車が消えていき、女性も自ら運転し、各地でレースが開かれ、子供には車の玩具が与えられ、モータリゼーションの本格的到来と共に、車のスタイリングも性能とともに進化した。

日本美術アカデミー理事 戸田 吉彦



第二次世界大戦前の高級車プジョー402。流線型で販売成功した初の欧州車。製造期間1935-41年。トヨタ博物館蔵。筆者撮影

「流線型（ストリームライン）」への造形的関心は既に車のボディが垂直水平の頃からあります。建築家バックミンスター・フラーが流体力学や風洞実験を参考にダイマクションカーを作り、3次曲面が登場すると、翌年にはクライスラーが空気力学を反映した業界初の量産車エアロフローを発売。さらにその2年後の1936年に国産初の乗用車、「トヨタAA型」が流線型で生産販売されます。

米ソ宇宙開発競争の50年代末はテールフィンが人気を呼び、加熱したブームは家電等他の市場へ広がった後に消滅していきました。しかし流線型はなおも空気抵抗係数を指標に進歩し、イメージの面でも最先端技術の車に生かされ、今も顧客に夢を与え続けていることは周知の通りです。

日本自動車会議所会員 (2021年9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
日産自動車販売店協会
U D トラック販売店協会
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
スズキ自動車販売店協会
ホンダ自動車販売店協会
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 全国自動車標榜協議会
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75、推薦会員1)