

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>



第2回 CSO大賞2022

11月20日 応募締切

2022

10

No.944

発行人 山岡 正博

編集人 田村 里志

「2023年度(令和5年度) 税制改正に関する要望書」を取りまとめ



第1回税制委員会開催

「モビリティがもたらす新たな経済的・社会的受益者の
拡がりを踏まえた税制抜本見直し」に向けた議論を提唱

写真円内は挨拶をする佐藤康彦委員長

日 本自動車会議所は10月6日、日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、2022年度第1回税制委員会(委員長=佐藤康彦自販連法規・税制委員長、トヨタモビリティ東京社長)を開催し、「2023年度(令和5年度)税制改正に関する要望書(案)」について審議しました。要望書(案)は、9月14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、審議の結果、一部修正のうえ、後日、承認されました。

新型コロナウイルスの感染状況に鑑み、委員会はオンライン出席にも対応して開催されました。審議に先立ち、9月に新たに委員長に就任した佐藤委員長が挨拶し、「自動車産業は、成長のベースであるGXやDXへの対応を迫られており、CASEや2050年カーボンニュートラルの実現に向けた、今まさに

100年に一度の大変革期に直面しております。当会議所としては、これらの情勢を踏まえて、自動車関係諸税は、モビリティによる経済的・社会的な受益の拡がりを踏まえながら、中長期的目線で検討し、見直す必要があると考えております」との認識を示し、積極的な議論を呼び掛けました。

要望書では、「モビリティがもたらす新たな経済的・社会的受益者の拡がりを踏まえた税制抜本見直し」に向けた議論を提唱したほか、車体課税の見直しなど「過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」を重点要望に掲げました。また、「喫緊に対処すべき見直し」として、エコカー減税やグリーン化特例の拡充・延長、環境性能割の廃止などを求めました。

=要望書の全文は2～5ページに掲載=

◇◇主な内容◇◇

- 日本自動車会議所「2023年度税制改正に関する要望書」全文……2
- 11月19、20日に「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム2022」……6
- 自動車税制改革フォーラムが3年ぶりに「ユーザーの声を集める活動」再開……6
- 第2回「クルマ・社会・パートナーシップ大賞」ご応募のお願い……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)

日本自動車会議所

「2023年度(令和5年度)税制改正に関する要望書」を取りまとめ

「モビリティがもたらす新たな経済的・社会的受益者の
拡がりを踏まえた税制抜本見直し」に向けた議論を提唱引き続き「過重で複雑な自動車関係諸税の
負担軽減・簡素化」を最重点要望に「喫緊に対処すべき見直し」としてエコカー減税や
グリーン化特例の拡充・延長、環境性能割の廃止などを求める

◇当会議所『2023年度(令和5年度)税制改正に関する要望書』の全文は次の通り。

はじめに

日本の自動車産業は、全就業人口の約1割を占め、輸出総額や製造業の製造品出荷額においても、それぞれ約2割を占める幅広い分野に係る「基幹産業」として、日本経済へ貢献し、国内での生産活動を維持・拡大しております。

自動車産業は、今後さらなる発展のため、モビリティに関連する新しい仲間(観光・通信・ITなど)との協創により、モビリティ産業として、将来にわたって日本経済の軸として成長し、様々な社会課題の解決や新しい価値を創造していきます。これにより、モビリティに関わる全ての産業の成長のパイが拡がり、人々の暮らしを豊かにするとともに、日本の成長にも繋がっていきます。

一方で、自動車産業は、GX(グリーン・トランスフォーメーション)やDX(デジタル・トランスフォーメーション)による100年に一度と言われる大変革期に直面しており、CASEや2050年カーボンニュートラルの実現といった課題とも向き合っております。これらの投資は成長のベースとなり、官民で連携して積極的に行いたいと考えております。

このような大変革期は、過重で複雑な自動車関係諸税を抜本的に見直す大きなチャンスでもあります。モビリティがもたらす新たな経済・社会像を見据えて、自動車の枠にとどまらない幅広い議論も求められています。私どもは、将来のモビリティがもたらす新たな経済的・社会的受益者の拡がりを踏まえ、負担軽減・簡素化を前提に、受益と負担の関係を再構築し、税体系を抜本的に見直すべきであると考えます。そして、電動化などに伴う税収減を自動車ユーザーに求めるべきではないと強く訴えます。

私どもの考える、こうした将来の自動車関係諸税のあり方(長期)に向けて、引き続き「自動車重量税の将来的な廃止」や「燃料税の見直し」など(中期)も強く求めています。まずはエコカー減税やグリーン化特例の拡充・延長、環境性能割の廃止など今年の要望実現(短期)に注力し、「短期」「中期」「長期」とステップを踏んだ活動を展開していくこととしております。

私ども日本自動車会議所は、自動車産業に携わる550万人と自動車ユーザーと共に、自動車関係諸税の負担軽減・簡素化の実現や、そのあるべき「姿」の再構築を目指して、引き続き一丸となった活動を続けていく所存です。

重点要望項目・要望内容

■今後のモビリティ社会を見据えた税制のあり方を議論

◎モビリティがもたらす新たな経済的・社会的受益者の拡がりを踏まえた税制抜本見直し

自動車産業は、成長のベースであるGX（グリーン・トランスフォーメーション）やDX（デジタル・トランスフォーメーション）への対応を迫られており、2050年カーボンニュートラルの実現やCASEに向けた、100年に一度の大変革期に直面しています。一方で、この変革期は過重で複雑な自動車関係諸税を抜本的に見直す大きなチャンスでもあります。モビリティがもたらす新たな経済的・社会的受益者の拡がりを踏まえ自動車の枠にとどまらない幅広い議論が求められており、自動車関係諸税のあるべき姿については、次の2つの考え方を基本として議論し税体系を抜本的に見直すべきと考えます。

- ①2050年CN（カーボンニュートラル）実現のためには、自動車の枠にとどまらない幅広い議論が求められる。モビリティがもたらす新たな経済的・社会的受益者の拡がりを踏まえ、負担軽減・簡素化を前提に、受益と負担の関係を再構築し、税体系を抜本的に見直すべき
- ②電動化などに伴う税収減を自動車ユーザーに求めるべきではない

■過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化

1. 車体課税の見直し

①自動車重量税の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、元々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、2009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、まずは本則税率に上乘せされた「当分の間税率」（旧暫定税率）は廃止すべきです。

②電動車の早期普及と保有車全体の電動化に資する税体系への改革

政府の掲げる2030年次世代自動車の普及目標に向け、自動車関係諸税の負担軽減・簡素化を前提に、CNに資する税体系に改革すべきです。

2. 喫緊に対処すべき見直し

①自動車重量税のエコカー減税の拡充・延長

期限切れとなるエコカー減税については、環境性能に優れた自動車の普及促進・CO₂削減の観点から延長するとともに、見直しに当たっては、少なくとも対象車種は現行の達成水準を維持し、2回目車検時における減免措置を拡充すべきです。

②自動車税・軽自動車税のグリーン化特例の拡充・延長

期限切れとなるグリーン化特例については、環境性能に優れた自動車の普及促進・CO₂削減の観点から延長するとともに、見直しに当たっては、対象車種に対して免税するなどさらなる拡充をすべきです。



第1回税制委員会はオンライン出席にも対応して開催され、委員による審議を経て要望書は取りまとめられた

③自動車税・軽自動車税の環境性能割は、消費税との二重課税であり廃止

直ちに廃止できない場合は、EV等や燃費性能に優れた自動車を対象に広く優遇措置を講じた上で、今後の保有税の抜本見直し時に廃止

消費税率が10%に引き上げられた2019年10月、廃止された自動車取得税の付け替えのように環境性能割が導入されました。消費税との二重課税であり、自動車取得時のユーザー負担軽減という観点からも、環境性能割は廃止すべきです。直ちに廃止できない場合は、EV等や燃費性能に優れた自動車を対象に広く優遇措置を講じた上、今後の保有税の抜本見直しと一体で廃止すべきです。

④動力を持たない被牽引車（トレーラー）への環境性能割の課税は即刻廃止

牽引車であるトラクターが環境性能割を負担しており、動力を持たない被牽引車（トレーラー）への課税は過大であり即刻廃止すべきです。

3. 燃料課税の見直し

①ガソリン税、軽油引取税に上乘せされたままの「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、軽油引取税に上乘せされている、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営業用自動車の軽減措置の維持

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、特に災害時には緊急物資輸送の機能も発揮するなど、ライフラインとしての重要な役割を有しています。事業の公共性にも配慮し、営業用自動車の軽減措置は維持すべきであり、財源確保や減税の代替財源として検討する

こと自体に強く反対。

②バリアフリー車両に係る特例措置の延長

高齢者や障害者等の利便性・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）に係る自動車税（環境性能割）の特例措置を2年間延長。

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

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の運行の用に供する乗合バス車両の取得に係る自動車税（環境性能割）の非課税措置を2年間延長。

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拡充・延長

交通事故の防止及び被害の軽減のため、側方衝突警報装置を搭載したトラック等の取得に係る自動車税（環境性能割）の特例措置を1年1月間延長する。また、特例措置の対象に衝突被害軽減ブレーキ（歩行者検知機能付き）を拡充（自動車重量税：3年間、自動車税（環境性能割）：2年間）。

⑤一般乗合旅客自動車運送事業における地域公共交通再構築のための所要の措置

一般乗合旅客自動車運送事業者の持続可能性と利便性の高い地域公共交通ネットワークへの再構築に向けた支援をするため、固定資産税等について所要の措置を講じる。

⑥中小企業投資促進税制の延長

中小企業の設備投資を促進するため、中小企業者がトラック（3.5トン以上）、その他機械装置等を取得した場合の特別償却または法人税額等の税額控除の特例措置を2年間延長。

⑦低公害自動車に燃料を充てんするための設備に係る固定資産税の特例措置の拡充・延長

低公害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）を行うとともに、大規模及び小規模設備のより一層の導入を促すべく、措置の拡充を図る。

【関連する要望事項】（順不同）

- (I) 新型コロナウイルス感染症に係る税制措置
- ・新型コロナウイルス感染症が収束するまでの間、

自動車関係諸税はじめ法人税、事業所税、所得税、住民税、消費税、固定資産税、登録免許税のほか、社会保険料の減免または猶予

(Ⅱ) 自動車関係諸税に係る税制措置

- ・災害時における地方公共団体等への電動車等の提供・貸出に対する支援（翌年以降の自動車税種別割の減免）
- ・クリーンエネルギー自動車の車体課税の優遇等
- ・官公庁等の公用車導入に係る、リース契約での自動車税（種別割）及び軽自動車税（種別割）の非課税措置
- ・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（種別割）の減免措置
- ・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とする
- ・経年車に対する課税重課措置の廃止

(Ⅲ) 自動車・エネルギー等に係る税制措置

- ・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配合ガソリンに係るエタノール相当分のガソリン税免税制度の延長

- ・タクシー事業に対する事業所税の非課税措置の創設
- ・車両を大量保有する納税者における、自動車税および軽自動車税等の納付に関わる事務処理の負担軽減

(Ⅳ) 中小企業等の法人課税に係る税制措置

- ・中小企業の法人税の軽減税率の拡大
- ・税法上の中小企業定義の見直し
- ・カーボンニュートラルに向けた投資に対する税額控除などの税制措置
- ・中小企業経営強化税制の適用期限の延長
- ・中小企業防災・減災投資促進税制の延長
- ・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

(Ⅴ) その他

- ・中小企業防災・減災投資促進税制の対象資産に「外部給電機能付き電動車」の追加
- ・中古車に対するCEV補助金の新設
- ・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
- ・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



東京都トラック協会は9月17日、18日の両日、東京・代々木公園の野外ステージ・イベント広場で、親子で楽しみながら交通安全と環境保全の大切さを学んでもらうイベント「トラックフェスタTOKYO2022 ウィズコロナからアフターコロナに向けて～親子で体験 安全と環境～」を開催しました。コロナ禍により一昨年は中止、昨年はオンラインでの開催を余儀なくされましたが、今年は感染対策を徹底し3年ぶりのリアルイベントとなりました。

大型台風の接近が懸念されたプレオープンの17日は、まずまずの天候だったものの翌18日のグランドオープンは、激しい雨が会場に降り注ぎ雨具も役立たない状況が続きました。それでも合羽で身を包んだチビっ子たちが

元気に来場し、台風に負けず体験コーナーなどで働く車に親しみ、安全と環境を学んでいました。

オープンセレモニーで同協会の浅井隆会長は「緑ナンバーの事業用トラックは、暮らしと産業を支えるライフラインであり、災害時の緊急輸送など社会的に大きな役割を担っています。交通安全と環境対策にも力を入れて取り組んでいます。これらの活動を都民の皆さまに見ていただきたい。感染対策を講じながらステージでのプログラム、趣向を凝らした多くの展示などを通し、トラック協会への理解と親しみを感じていただきたい」と挨拶しました。

イベント広場では、大型トラック販社4社によるトラック展示のほか、警視庁の騎馬隊や自由に乗れる本物のパトカーに子供たちの関心が集まっていました。また、トラック荷台への積み降ろし体験＝写真＝には、雨にもかかわらず順番を待つ長い列ができ、車が一回転するロールオーバーシミュレーターでは、車が逆さ状態で一時停止しても耐えられシートベルトの大切さを伝えていました。展示場では、東京農業大学応援団の大根踊りやトラックダンスコンテスト、交通標識ビンゴなど盛りだくさんの内容で多くの親子連れが楽しめるフェスティバルでした。

〔東京都自動車会議所〕

「ユーザーの声を集める活動」 3年ぶりに再開

自動車税制改革フォーラム

活動チラシも制作

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（事務局：日本自動車会議所）は、「ユーザーの声を集める活動」を3年ぶりに再開しました。新型コロナウイルス感染拡大のリスクを回避するため、イベントや駅前などでのアピール活動を2020年から中止していましたが、社会・経済活動が少しずつ活発化してきていることや、政府による行動制限が発令されていないことなどから再開することとしました。活動再開に伴い、「クルマの税金」の負担感や不合理さを訴えるチラシも制作し、フォーラム団体のさまざまな活動や取り組みの中で広く配布することにしています。

「ユーザーの声を集める活動」は、感染状況に注視しながら、十分な感染対策を行い、細心の注意を払うことにより実施することにしています。日本自動車連盟（JAF）が中心となり全国で展開する予定で、すでに北海道・旭川、秋田、千葉、岐阜、京都、

広島、香川、福岡などの道府県で行われています。

多くのユーザーから多様なご意見が寄せられており、今後、JAFホームページで紹介される予定です。

チラシについては、2020年に制作したデザインや内容を踏襲し、「ユーザーの声を集める活動」をイメージさせるデザインとなっています。2020年はデータのための制作のため、実際の配布は2年ぶりとなります。裏面ではこれまで同様、いかにクルマの税制が不合理であるのかを訴えており、フォーラム活動やクルマの税金の問題などを周知していくことにしています。



フォーラムが制作した活動チラシ

くらしの足をみんなで考える 全国フォーラム2022

11月19日、20日 3年ぶりに実開催

「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム2022」が11月19日、20日の両日、東京大学（本郷キャンパス）で右記の通り開催されます。今回のテーマは「共創」で、3年ぶりの実開催となります。

同フォーラムには国の機関、自治体、大学・研究機関、バス・タクシー事業者、NPO法人、福祉・介護・医療関係などから多数の実務者らが参加。2012年から毎年開催され、地域公共交通の維持・活性化に取り組んでいます。例年、討論やポスターセッション（取り組み紹介）、グループディスカッションなどを通じて実践例を報告し合うほか、MaaSやCASEなど新たなテーマにも取り組みながら、「くらしの足」の課題解決に向けて活発な意見交換を行います。

記

■開催概要

○11月19日（土）13：30～17：00

・パネルディスカッション「みんなで助けよう お出かけの和」、ポスターセッションなど

○11月20日（日）9：30～12：20

・基調講演「バスによる幹線輸送の魅力と可能性」
講師は中村文彦氏（東京大学大学院特任教授）
・パネルディスカッション「幹線としての路線バスにできることはもうないのか？」

○場所：東京大学（本郷キャンパス）工学部2号館
・オンライン配信あり（YouTube）

○参加費：2,000円

○共催：（公財）交通エコロジー・モビリティ財団

○後援：国土交通省、厚生労働省、経済産業省、日本バス協会、全国ハイヤー・タクシー連合会など

○メディアパートナー：東京交通新聞社

※お申し込み・詳細はこちらから

<https://zenkokuforum.jimdofree.com/>

第2回「クルマ・社会・パートナーシップ大賞」(CSP大賞)

ご応募のお願い (期限: ~11/20 (日))



第2回 CSP大賞2022

応募概要

- 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** 経済産業省・国土交通省・一般社団法人日本自動車連盟 (JAF)・
全日本自動車産業労働組合総連合会 (自動車総連)
- 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。
- 応募対象** 日々の業務・活動をベースにしながら、以下(1)~(4)のいずれかの分野に実際に取り組む自動車業界で働く方々や自動車ユーザー (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) 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)
- (3) SDGs目標達成につながる取り組みを行っている (含: 教育、健康、福祉)
- (4) ユーザーとして自動車を大切に取り扱い、性別や年齢等に関わらず幅広い層から評価される取り組みを行っている

受賞構成 選考委員会が行う応募内容の厳正・公正な審査により、大賞ならびに大賞に準ずる部門賞・各賞を選定 (受賞数・詳細は選考委員会が決定)

- 応募・選考日程**
- (1) 22年9月20日 応募開始
 - (2) 11月20日 応募締切
 - (3) 年内 選考委員会による受賞者選定
 - (4) 23年1月上旬 受賞者公表
2月上旬 表彰式開催 都内会場で当会議所会長より表彰状授与

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7名で委員構成

- 応募要領**
- (1) 日本自動車会議所もしくは日刊自動車新聞社のホームページ (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/>〉
〈日刊自動車新聞社 HP アドレス <https://www.netdenjd.com/>〉
〈電子メールアドレス Award2022@aba-j.or.jp〉



(本賞バナーQRコード)

エ 大 門 ペ ソ 倶 楽 部

Vol. 64

「狭く深く」で熱狂的なファンづくりに活路

経済ジャーナリスト 河野 圭祐

業界内では上位メーカーに規模で劣るものの、ファンを掴んでいる企業がある。例えばウイスキーならサントリーよりニッカ派、パンなら山崎製パンでなく敷島製パン派、ポテチならカルビーより湖池屋派、ビールならキリンやアサヒでなくサッポロ派といった具合だ。ビール好きの人にはサッポロのファンも多く、看板の「黒ラベル」「エビス」に加え、「ラガー」「クラシック」も人気がある。サッポロ自身も“熱狂的なファンづくり”を謳い、同社の野瀬裕之社長は「お客様の間口は狭くてもその分深く、われわれのビールづくりの思いや世界観にとことん共感してもらうことが重要」と話している。

翻って自動車業界を見ても、低重心の水平対向エンジンとAWDのSUBARU、クルマのペットネームを廃し、欧州車のように統一感あるデザインやディーゼルエンジンなどで独自の世界観を持つマツダ、コスパに優れた良品廉価で定評があり、「ジムニー」では熱狂的支持者を持つスズキなど、中位メーカーにもそれぞれコアなファンがいる。

「狭く深く」を追求する意味では、SUBARUが手掛けるスマホアプリの「SUBAROAD」がユニークだ。同社がスバル車オーナーにヒアリングしたところ、「ドライブでは敢えて遠回りして目的地に行く」とか「必ずしもカーナビの指示に従ったルート

は通らない」といった声が多かったという。確かにカーナビの普及で便利になった半面、ドライブが単調になって目的地へ行く過程を楽しむことが少なくなった側面も否定できない。その点、“スバリスト”と称されるスバル車のファンは根っからのクルマ好きが多く、クルマは移動ツールではなく趣味と考え、クルマ購入時に燃費を気にしない人の割合が他メーカーに比べて高いという調査結果もある。

そうした点を踏まえてSUBARUが開発したのが、昨年末からサービスインした「SUBAROAD」だった。このアプリでは、従来のカーナビでは出てこないようなドライブコースを複数案内し、ドライブ中の位置情報と連動してその土地の歴史やストーリーを音声やBGMで紹介・表現する音声ARシステムも組み込まれており、スバル車オーナーから「走ることが改めて楽しいと思えた」という声が寄せられているという。

一方、SUBARUにとっても「SUBAROAD」を介した顧客データの集積によって、従来の販売会社経由のB to B to Cモデルから、ダイレクトにB to Cで顧客と繋がる知見が蓄積でき、ひいては、よりニーズに合致したクルマづくりの精度を上げることにもなる。人口減少や少子高齢化がますます進み、縮む一方の日本市場では、自動車業界以外も含めた中下位メーカーのサバイバルは「狭く深く」をより徹底し、熱狂的なファンを1人でも増やすことにも活路がある、と言えそうだ。

日本自動車会議所会員 (2022年10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 | 公益社団法人 全国通運連盟 | 一般社団法人 日本陸送協会 | 一般社団法人 岩手県自動車会議所 |
| 一般社団法人 日本自動車部品工業会 | 公益社団法人 日本バス協会 | 一般社団法人 日本二輪車普及安全協会 | 一般社団法人 宮城県自動車会議所 |
| 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 | 一般財団法人 日本自動車研究所 | 一般財団法人 秋田県全自動車協会 |
| 一般社団法人 日本自動車タイヤ協会 | 一般社団法人 全国自家用自動車協会 | 一般社団法人 日本自動車機械器具工業会 | 山形県自動車団体連合会 |
| 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 | 特定非営利活動法人 ITS Japan | 一般財団法人 福島県自動車会議所 |
| いすゞ自動車販売店協会 | 石油連盟 | 公益社団法人 自動車技術会 | 東京都自動車会議所 |
| 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 | 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 神奈川県自動車会議所 |
| 日産自動車販売協会 | 一般社団法人 全国自動車標協協議会 | 一般社団法人 日本ガス協会 | 一般社団法人 静岡県自動車会議所 |
| U D トラック販売協会 | 一般財団法人 自動車検査登録情報協会 | 一般社団法人 日本自動車運行管理協会 | 一般社団法人 愛知県自動車会議所 |
| 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 | 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 岐阜県自動車会議所 |
| 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 | 一般社団法人 自動車再資源化協力機構 | 一般社団法人 三重県自動車会議所 |
| 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 自動車用品小売業協会 | 一般社団法人 富山県自動車会議所 |
| 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 | 一般社団法人 日本オートオークション協議会 | 一般社団法人 石川県自動車会議所 |
| ダイハツ自動車販売協会 | 全国自動車検査登録印紙捌り協協議会 | 日本中古車輸出業協同組合 | 一般社団法人 福井県自動車会議所 |
| 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 | 全国オートバイ協同組合連合会 | 一般社団法人 大阪自動車会議所 |
| スズキ自動車販売店協会 | 一般社団法人 東京都トラック協会 | 日中投資促進機構 | 一般社団法人 徳島県自動車会議所 |
| ホンダ自動車販売店協会 | 一般社団法人 神奈川県トラック協会 | 一般財団法人 日本自動車査定協会 | 一般社団法人 香川県自動車会議所 |
| 一般社団法人 全国軽自動車協会連合会 | 一般社団法人 日本道路建設業協会 | 一般財団法人 全日本交通安全協会 | 愛媛県自動車会議所 |
| 日本自動車輸入組合 | 一般社団法人 日本ゴム工業会 | 公益財団法人 日本自動車教育振興財団 | 高知県自動車会議所 |
| 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 日本塗料工業会 | 一般社団法人 日本鉄リサイクル工業会 | 一般財団法人 大分県自動車会議所 |
| 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 日本硝子協会 | 全日本自動車部品卸商協同組合 | |
| 一般社団法人 日本自動車機械工具協会 | 日本自動車車体整備協同組合連合会 | 一般社団法人 日本自動車購入協会 | |
| 公益社団法人 全日本トラック協会 | 一般社団法人 日本交通科学学会 | 一般社団法人 青森県自動車団体連合会 | |

(ほかに企業会員75、推薦会員1)