

# 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3回クルマ・社会・パートナーシップ大賞  
11月20日 応募締切

2023 **10** No.952

発行人 山岡 正博 編集人 田村 里志



**日** 本自動車会議所は9月28日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、2023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、「2024年度（令和6年度）税制改正等に関する要望書（案）」について審議しました。要望書（案）は、9月12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。

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、佐藤委員長が挨拶し、「今後、自動車の電動化がさらに加速していく見通しですが、この流れとともに国内市場を活性化させていく

必要があります。そのためには、税制が果たす役割は非常に大きいものがあります。まず本年は、現在のエコカー減税の適用期限がまいります2025年度末に向け、ユーザー負担軽減・簡素化を前提に、新たなモビリティ社会にふさわしい税制再構築のための議論を幅広く進め、その礎を築くことが極めて重要で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、今後のモビリティ社会を見据えた税制のあり方に向けた議論を提唱したほか、「2050年カーボンニュートラル実現に向けた税制抜本見直し」などを要望しました。

＝要望書の全文は2～4ページに掲載＝

◇◇ 主な内容 ◇◇

- 「2024年度税制改正等に関する要望書」全文……2
- 「秋の全国交通安全運動」で高輪、愛宕両警察署の交通安全イベントに協力……5
- JMSのオフィシャルガイドブックに第3回CSP大賞の広告を掲載……5
- 第294回会員研修会開催……6

（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

## 「2024年度(令和6年度)税制改正等に関する要望書」を取りまとめ

## 今後のモビリティ社会を見据えた税制のあり方に向けた議論を提唱

「2050年カーボンニュートラル実現に向けた  
税制抜本見直し」を最重点要望に

◇当会議所『2024年度(令和6年度)税制改正等に関する要望書』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関係する「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、2050年カーボンニュートラルの実現やCASEといった課題とも向き合っております。これらへ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おります。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」なども強く求めてまいります。そして、現在のエコカー減税の適用期限である2025年度末に向けては、新たなモビリティ社会にふさわしい税制再構築のための議論を幅広く進め、本年はその礎を築く取り組みが極めて重要と考えております。

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、引き続き自動車業界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

## 1. 2050年カーボンニュートラル実現に向けた税制抜本見直し

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ます。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、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す。
- ②電動化などに伴う税収減を安易に自動車ユーザーに求めるのではなく、電動車の普及に資する税体系を前提に、公平な税負担となるよう検討すべきです。

## 2. 車体課税の抜本見直し

- 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。

## 3. 燃料課税の抜本見直し

- 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。

## 4. 喫緊に対処すべき見直し

- ①物流総合効率化法に基づく特例措置の延長

物流は国民生活や経済を支える社会インフラですが、ドライバー不足やカーボンニュートラルへの対応などさまざまな課題が山積しています。そうした中、トラックドライバーの働き方改革も行われていますが、その一方で物流の停滞が懸念される「2024年問題」にも直面しています。こうした状況を受け、わが国の物流を支えるための環境整備を図るため、政府は今年6月、「物流革新に向けた政策パッケージ」を取りまとめました。これを踏まえ、2024年3月末で適用期限を迎える、物流総合効率化法に基づく次の特例措置を延長していただきたい。

- ・営業倉庫用建物等：法人税について5年間8%の割増償却
- ・営業倉庫：固定資産税・都市計画税について5年間2分の1に軽減
- ・附属機械設備：固定資産税について5年間4分の3に軽減

- ②バリアフリー車両に係る特例措置の拡充・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)に係る自動車重量税の特例措置(初回新規登録分を免税)が2024年3月末で適用期限を迎えますが、これを2年間延長していただきたい。

また、ユニバーサルデザインタクシーについて、新たな認定レベル(レベル準1)を創設し、特例措置(自動車重量税：2年間、自動車税(環境性能割)：1年間)の対象を拡充していただきたい。

- ③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。

#### ④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します。

#### ■自動車関係予算に関わる要望

政府の掲げる2030年次世代自動車の普及目標を踏まえ、電動車の早期普及に向け、車両購入やインフラ整備に係る補助金についてはユーザーが確実に補助を受けられるよう、今年度の追加予算を確保いただき、来年度予算においても拡充・延長していただきたい。

#### ①クリーンエネルギー自動車（CEV）導入促進補助金の拡充・延長

※今年度予算枯渇の場合は、適切な追加予算の確保

#### ②商用電動車（トラック・バス・タクシー等）補助金の拡充・延長

#### ③充電インフラ設備・V2H／外部給電器補助金・水素ステーション設備への支援

### 【関連する要望事項】（順不同）

#### （Ⅰ）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）
- ・駅の構内における鉄道貨物利用運送事業または鉄道貨物積卸業の用に供するフォークリフト等の機械に係る軽油引取税の課税免除の特例措置の延長
- ・バスにおいてもASV特例の対象に左折時等巻き込み事故を防止する側方衝突警報装置の追加拡充
- ・クリーンエネルギー自動車の保有・走行段階車体課税の優遇等
- ・官公庁等の公用車導入に係る、リース契約での自動車税及び軽自動車税のほか非課税措置
- ・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時の自動車税の減免措置
- ・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

#### （Ⅱ）自動車・エネルギー等に係る税制措置

- ・中小企業投資促進税制の対象の拡充

中小企業が機械等を取得した際の特別償却制度又は税額控除の対象に衝突被害軽減ブレーキ、車両安定性制御装置、車線逸脱警報装置又は側方衝突警報装置を装備したバス車両及びバリアフリー対応車（ノンステップバス、リフト付きバス等）を追加

- ・タクシー事業に対する事業所税の非課税措置の創設
- ・貨客混載及び乗合タクシーの実施に伴う登録免許税の負担軽減措置
- ・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
- ・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

#### （Ⅲ）法人課税に係る税制措置

- ・国内投資拡大を強力に後押しする税制措置の創設
- ・イノベーションボックス税制の創設
- ・カーボンニュートラルに向けた投資促進税制の拡充・延長
- ・オープンイノベーション促進税制の拡充・延長
- ・賃上げ促進税制の拡充・延長
- ・中小企業の法人税の軽減税率適用範囲の拡大
- ・税法上の中小企業定義の見直し
- ・中小企業の経営資源の集約化に資する税制措置の適用期限の延長
- ・少額資産即時償却の適用期限の延長
- ・地方拠点強化税制の適用期限の延長
- ・中小企業向け賃上げ促進税制の適用期限の延長
- ・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

#### （Ⅳ）その他

- ・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

# JMSのオフィシャルガイドブックに 第3回CSP大賞の広告を掲載

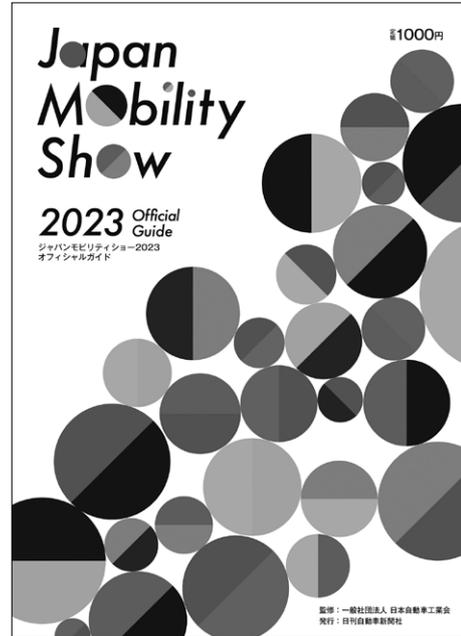
幅広くより多くの方々へ応募を呼びかけ

締め切りは11月20日(月)

**日** 本自動車会議所が創設した表彰制度「クルマ・社会・パートナーシップ大賞」(CSP大賞)の第3回の募集が始まっていますが、当会議所では10月26日(木)～11月5日(日)まで開催される「JAPAN MOBILITY SHOW 2023(ジャパンモビリティショー、略称はJMS)」のオフィシャルガイドブックに「絶賛募集中」とする広告＝7ページ参照＝を掲載します。過去最多の475社が出展するJMSのオフィシャルガイドブックに掲載することにより、自動車業界で働く550万人だけではなく、幅広くより多くの自動車ユーザーやモビリティにかかわる皆さんに周知していくことにしています。CSP大賞の募集は11月20日(月)まで。

広告では、「モビリティに関連する社会の困りごとを何とかしたい」「目立たない地道な活動を長～く展開している」「愛する地元をさらに魅力的な地域にしたい」という具体的な応募動機を紹介し、「自動車ユーザーや自動車業界550万人からの応募をおまちしております」と呼び掛けています。スマホなどから応募ページへ直接アクセスできるQRコードも掲載しています。

JMS2023のオフィシャルガイドブックは、JMS主催者である日本自動車工業会(自工会)が監修し、日刊自動車新聞社が制作・発行します。自工会では、「今回のJMSはモビリティ×エンターテインメント



の祭典として100万人の入場者を目指していく」としており、自動車を核に多種多様なコンテンツやイベントが企画されています。オフィシャルガイドブックでは、それらをあますところなく楽しめるよう紹介しており、JMSの魅力が凝縮された1冊となっています。

◇JMS2023 オフィシャルガイド

- ・発行日：2023年10月25日
- ・体裁：A4判 オールカラー144ページ
- ・価格：1,000円(税込み)



**秋** の全国交通安全運動の期間中(9月21日～30日)、日本自動車会議所は東京都内で啓発活

動を実施しました。9月23日はJR品川駅に隣接する多目的スペース「港南ふれあい広場」で、また同30日には東京タワー正面駐車場で、当会議所の地元である2つの警察署が主催する交通安全イベントに協力しました。

「港南ふれあい広場」での交通安全イベントは警視庁高輪警察署が開催。広いオープンスペースに、トヨタ、ホンダより当会議所が提供を受けた安全運転サポート車(サポカー)を展示＝写真①＝しました。また、当会議所による、幼児・児童向けの交通安全教室を開催＝写真②＝し、多くの子供たちに交差点では「止まる」「見る」「待つ」が重要であるこ

とや、駐車場では絶対に一人では行動しないことなど、事故に遭わないための安全行動について学んでいただきました。

東京タワー正面駐車場でイベントは警視庁愛宕警察署が開催し、当会議所ではゲーム感覚で楽しみながら俊敏性など運動能力を測定できる機器「クイックアーム」を出展しました。家族連れが多い中、この機器を使ったアトラクションで、実年齢と体力年齢には差があることなどを多くの来場者が体験＝写真③＝。自身の運動能力を把握することにより、歩行中や運転中は慎重に行動することの重要性を、家族みんなで認識する機会を提供することができました。

両イベントでは、会員団体から提供いただいた交通安全啓発グッズを配布し、子どもから高齢者まで



幅広い来場者に啓発活動を行うことができました。自動車関係総合団体である日本自動車会議所は、会員団体・企業をはじめ自動車業界が一体となった交通安全活動に、これからも積極的に取り組んでいくことにしています。



日本自動車会議所は9月26日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第294回会員研修会を開催しました。リモートも併用し、全国自動車会議所など各地から計約80名に参加いただきました。今回は「物流の『2024年問題』を乗り越えていくために」をテーマに、講師には労働問題に詳しい立教大学教授の首藤若菜（しゅとう・わかな）氏をお迎えしました。

2024年問題とは、トラックドライバーにも時間外労働の上限規制が適用され、労働時間が短くなることにより、物流が停滞しかねない懸念を指しています。講演では、ドライバー不足によって「2030年には輸送能力の19.5%が不足し、2024年問題の影響と合わせて34.1%の荷物等が運べなくなると推計されています」と説明しました。

トラックドライバーの年齢にも触れ「大型、中小型トラックともに平均50歳弱で、60～70歳代もいて高齢化が目立つ一方、若年層の流入は急減しています」と



首藤 若菜氏

深刻な人手不足を指摘。トラック業界の労働条件に関しては「相対的に賃金が低く、長く働くことで現行の給与水準を保っています。今回の残業規制で、離職懸念も高まっています」と分析しました。

その上で、2024年問題を乗り越えるためには「運送会社がこれを好機と捉え、（ドライバーを途中で交代させる）中継拠点設置や（複数の物流事業者が複数の商品を同じトラック等で輸送する）共同配送、（荷物積み下ろし時間が短縮できる）パレット利用など事業の効率化や生産性の向上を進めることが必要」と強調しました。

さらに、物流は経済インフラとして国民の生活を支えていることから「持続可能な物流社会をつくることを目指し、荷主、消費者らが連携を強化して社会全体で取り組んでいくことが求められます」と訴えました。

討

報

日本火災海上保険元社長  
（当会議所会員元代表者）

廣瀬 清氏

日本火災海上保険（現損害保険ジャパン）元社長の廣瀬清氏（ひろせ・きよし）氏が9月16日、逝去されました。91歳でした。



## 第3回 CSP大賞2023

# 第3回 クルマ・社会・パートナーシップ大賞 絶賛募集中

応募期間 2023年9月5日(火)~11月20日(月)

モビリティに関連する社会の困りごとを何とかしたい  
目立たない地道な活動を長〜く展開している  
愛する地元をさらに魅力的な地域にしたい



ご応募の詳細はこちらへ

自動車ユーザーや自動車業界550万人からの  
応募をお待ちしております。



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  
TEL.03-3578-3880 FAX.03-3578-3883

# 入門 ペソ 倶楽部

Vol. 72

## ドライバーのココロ (後編)

(一社) 日本交通科学学会理事 吉村俊哉

前号でご紹介した「交通心理学入門」は、日本交通心理学会 (略称: 日交心) の「交通心理士補」資格認定試験のテキストであると同時に、入門書としても良くまとまっていると思います。

これより遙か前にやはり同学会から出され、筆者が学生時代 (1980年代前半) のテキストだった「安全運転の人間科学 (全3冊。絶版)」では、当時話題とされた「事故を起こしやすいドライバーの存在」「疲労、居眠り、アルコール等」「信号や標識、地形的な要因」「ヒヤリ・ハット」「大型車」「暴走族」「性差 (当時は女性ドライバーが増加していたこともあり?)」「ドライバー教育と、その指導」等のテーマが並んでいました。

さらに言うと「交通」は、別に「道路 (自動車)」に限ったことではありません。航空、海洋 (船舶)、陸上でも「鉄道」という一見別ジャンルがありますが、すべて「人間が操る交通手段」というククリになります (よね?)。事実、日交心にも航空や海洋船舶の専門家がおられますし、初代会長の故・鶴田正一先生は、1962年の国鉄「三河島事故」の原因究明に携われ、当時の国鉄内に労働科学研究所 (現在のJR総研の一部に至る) 設立とい

う経緯にもかかわられた、と聞きます。

産業心理学や人間工学の歴史をさかのぼると、産業場面での「安全と生産性向上」等のほか、「鉄道 (路面電車等含む) の運転士」や「航空パイロット」の適性、といった話題にも話が及ぶのです。特に多くの乗客を高速で運ぶ航空機や鉄道で「ヒューマン・ファクター」に目が向けられた、その流れの一端を現在の「交通心理学」も汲んでいる、といえるでしょう。

話を戻しますが、先述した「交通心理士」というのは、日交心が資格認定試験 (年1回) を行い、合格後「交通心理士補」 (←いわば仮免許) として更に自らのテーマで研究を進め発表するなど研鑽を積んで昇格し取得に至る資格、のことです。今は産業カウンセラーと同じくNASVA (独立行政法人自動車事故対策機構) が行ってきた「交通カウンセリング」も扱えるので、自動車教習所等で企業向けの診断業務に携わる会員も多く、有資格者による「日本交通心理士会」の活動も盛況にあります。ただ、専門課程を履修した身にも相応のレベルと思われる内容が要求されるので「少々高いハードル」かもしれません。

しかし、それをおして尚、多くの方々が志しておられる現況は嬉しい限り、と感じています。

### 日本自動車会議所会員 (2023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 トラックス販売協会         | 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売捌人協議会       | 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        | 一般社団法人 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 板硝子協会            | 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73、推薦会員1)