

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

2024

3

No.956

発行人 山岡 正博

編集人 田村 里志



第217回理事会開催

2024年度事業計画・同予算の2議案を審議し承認

業界結束強化はじめ重点事業を積極的に推進
税制抜本見直しに向け自動車議連とも積極的に議論

会場とリモートのハイブリッド形式で開催された第217回理事会。写真円内は内山田竹志会長

日 本自動車会議所は3月1日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第217回理事会を開催しました。理事会は会場とリモートのハイブリッド形式で開催され、会場では、定款により議長を務めた内山田竹志会長による議事進行の下、「2024年度事業計画」および「2024年度予算」の2議案が審議されました。その結果、いずれも原案どおり承認されました。

審議に先立ち、当会議所の内山田竹志会長が挨拶し、まず1月1日に発生した能登半島地震の犠牲者に哀悼の意を表し被災者へのお見舞いの言葉を述べ、

「なかなか（被災地の）復興が進まず、われわれも大変心配しています」と話しました。

一方で、「社会の動きはコロナ禍前と同様のレベルに戻りつつあります」として、▽業界結束強化▽税制▽交通安全▽保険▽クルマ・バイク好き拡大の重点事業を「積極的に推進してまいります」と述べました。具体的には、表彰制度「クルマ・社会・パートナーシップ大賞」（CSP大賞）の継続開催や、自動車関係諸税の抜本見直しに向けた自動車議連との積極的な議論などに取り組んでくことを表明しました。＝関連記事は2～5ページに掲載＝

◆◆ 主な内容 ◆◆

- 第2回税制委員会開催……………6
- 会員研修会「第300回記念講演会」4月23日に開催……9
- 2023年度全国自動車会議所永年勤続者表彰式……10
- 『自動車会議所ニュース』が完全デジタル化・季刊発行へ……12
- 第147回・第148回自賠責保険審議会開催……………12
- 第110回全国自動車会議所専務理事会開催……………13

（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）

2024年度事業計画・予算 第217回理事会で審議し承認

「業界結束強化」や「税制」など 5項目を重点分野として事業展開

日 本自動車会議所は3月1日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第217回理事会を開催し、2024年度事業計画および同予算が原案どおり承認されました。事業計画では、「新型コロナウイルス感染収束後の産業・社会の正常化、新たなモビリティ社会の実現に向けた動向を見据えつつ、550万人がいる自動車業界をカバーする『総合団体』として業界の結束強化を図る」ことをはじめとした事業方針の下、引き続き重点項目（分野）として「業界結束強化」「税制」「交通安全」「保険」「クルマ・バイク好き拡大」の5分野に注力していきます。特に、「税制」は、自動車関係諸税見直しに向けた論議の具体化が見込まれることから、会員団体や自動車議連等との連携を取りながら、重点的に動向をフォローすることに取り組んでいくことにしています。予算については、会員の皆さまからの会費収入の維持に努めながら、支出については物価高騰の影響などを受けて適正に管理を進め、収支均衡を図っていくことにしています。

事業計画の内容は次のとおり。

2024年度事業計画

2024年4月1日～2025年3月31日

I 2024年度事業方針と重点項目

1. 環境認識

〈経済環境〉

- コロナ後経済正常化の継続、官民連携の賃上げ取り組み、物価上昇圧力の緩和、政府の経済対策、デジタル化・省力化投資の進展などのプラス要因はある一方、米中など海外経済の減速、中東・ウクライナ紛争長期化などによる下振れリスクが残る〈国内市場〉（四輪新車）
- 2023年暦年は477.9万台（前年比+13.8%）と5年



2024年度事業計画・予算が審議された第217回理事会

ぶりの前年超え。半導体不足等による新車供給制約は緩和しつつあるが、物価高や一部メーカーの生産停止の重しも

〈新たなモビリティ社会の実現に向けて〉

- 政府の2050年カーボンニュートラル宣言・グリーン成長戦略も受けて、CASEを中心としたクルマとクルマ社会の変革が継続し、自動車だけではない「モビリティ」全体の実現に向け新たなフェーズに入り始めている
- SDGs（持続可能な開発目標）達成に向けて、自動車業界でも取り組みが拡大しており、当会議所も「総合団体」の役割にふさわしい貢献が必要

2. 事業方針

(1) 自動車業界の結束強化

- 新型コロナウイルス感染収束後の産業・社会の正常化、新たなモビリティ社会の実現に向けた動向を見据えつつ、550万人がいる自動車業界をカバーする「総合団体」として業界の結束強化を図る
- 会議所各事業においてSDGsとの関連を明確化しつつ、CSP大賞も活用しながら、業界のSDGsへの取り組み強化に向けた機運・意識の向上を図る

(2) 重点項目への取り組み

- 重点項目（分野）として「業界結束強化」「税制」「交通安全」「保険」「クルマ・バイク好き拡大」

の5つを継続し、関係業界の支持・支援の下、諸活動を展開する

- 特に「税制」は、自動車関係諸税見直しに向けた論議の具体化が見込まれることから、会員団体や自動車議連等との連携を取りながら、重点的に動向をフォローする

(3) 日本自動車会館運営事業の再構築

- コロナ後の経済活動正常化を背景に、日本自動車会館運営事業の再構築を継続する

3. 重点項目

1) 業界結束強化（ビジョン・ミッションの推進）

- 新たなモビリティ社会実現を支える自動車業界550万人の結束強化と総合団体としての認知向上
- 「クルマ・社会・パートナーシップ大賞（CSP大賞）」継続実施（第4回開催）

2) 税制

- 自動車関係諸税見直しに向けて関係方面の議論促進と会員・議連との連携強化

3) 交通安全

- 「交通安全 アクション」を中心に業界の取り組みPRを継続・強化

4) 保険

- 自賠責積立金約5,900億円の早期全額返済に向けた理解活動の継続

5) クルマ好き拡大

- ホームページ・SNSを活用し、クルマ・バイクやイベント情報提供の充実を継続

II 事業計画のポイント

1. 事業活動

1) 業界結束強化（ビジョン・ミッションの推進）

- 新たなモビリティ社会実現を支える自動車業界550万人の結束強化と総合団体としての認知向上

- 政府・経済界も動き始めた「モビリティ」発展への機運を高め、「今こそ業界550万人の力を結集する時」をテーマに、業界結束強化と会議所の役割の認知向上を図る

①業界団体・企業のPR・広報活動との連携

②業界紙・誌とのタイアップ

③ホームページ・SNSの活用 等

- 「クルマ・社会・パートナーシップ大賞（CSP

大賞）」の継続実施（第4回開催）

- 業界550万人・ユーザーの地道な活動への感謝を主目的として、さらなる業界団体等の協力を得ながら、応募増加・周知拡大の方策に取り組みつつ、定着化を図る

・想定スケジュール

9月：公募開始

年内：選考（委員会）

2月頃：表彰式

2) 税制

- 自動車関係諸税見直しに向けて関係方面の議論促進と会員・議連との連携強化

- 中長期的な視点に立った自動車関係諸税見直しの検討を進めるとともに、「カーボンニュートラル目標実現」「受益と負担」などを含めたさまざまな論点を踏まえた具体的な改革案をもとに、業界内外の関係方面と議論の促進を図る

- 上記の動向を踏まえて会員団体や自民党自動車議員連盟などとの連携を強化する

- 税制改革フォーラム等において、自動車ユーザーの負担感・不公平感にフォーカスし、SNSも活用しながら、マスコミ・世論を味方につける世論喚起を図る

3) 交通安全

- 啓発イベント「交通安全 アクション」を中心に業界の取り組みPRを継続・強化

- 啓発イベント「交通安全 アクション」を軸とした、自動車業界全体として交通安全問題に取り組む姿勢のPRを継続・強化する

- ・4月6～7日「交通安全 アクション2024 新宿」開催予定

- 会議所活動の機会をとらえ、引き続き高齢者事故・健康起因事故に関する知見深化を図る

- 上記の活動も含めて、交通事故対策に貢献しうる新たな施策を検討する

（日本自動車会館も活用）

4) 保険

- 自賠責積立金 約5,900億円の早期全額返済に向けた理解活動の継続

- 「考える会」として積立金のさらなる増額での繰り返しと早期全額返済に向けた道筋（ロードマップ）を示すよう、財務省・国交省に引き続き訴える

- ・国交省の「被害者保護増進等事業に関する検討会」、金融庁の「自動車損害賠償責任保険審議会（自賠審）」に本年も参画。その場の活用や、個別の要望活動を継続することで、繰り戻し額の増額と完済期限を示すよう訴え続ける
 - ・自賠責保険料の一部である「賦課金」の増額により、「被害者保護増進等事業」として事故被害者の支援・事故防止対策を充実することになったが、事業そのものの妥当性や効果について、自動車ユーザーの立場で厳しくチェック
 - これまでの報道関係者との人脈を活用し、効果的な世論喚起活動を実施する
 - 5) クルマ・バイク好き拡大
 - ▶ ホームページ・SNSを活用し、クルマ・バイクやイベント情報提供の充実を継続
 - ホームページを活用し、「クルマ・バイクのファン拡大」「自動車業界への好感度向上」を目指し、ニュースや情報を引き続き掲載する
 - SNS（ソーシャル・ネットワーキング・サービス）の「フェイスブック」および「X（旧ツイッター）」から独自ニュースを展開。動画など、発信効果を高める取り組みも継続する。Xは、フォロワー数2,000名超えを目指す
 - 6) 会員サービス・日本自動車会館関係
 - 会員研修会
 - ・引き続き年10回程度の開催を基本に、会員から関心の高いCASE関連、交通安全、経済問題をはじめ、時宜を得たテーマを選定のうえ講演を実施する
 - ・1994年4月第1回から第300回を迎える4月度の会員研修会は、当会議所内山田会長による講演予定
- 日時：4月23日（火）15:00～16:30
 会場：AP浜松町
 （芝パークビルB館地下1階会議室）
 演題：カーボンニュートラルへの対応や
 将来のクルマ社会について（仮題）
- 国内施設視察会
 - ・参加者から評価の高い試乗会・自動車関連施設を軸に実施案を検討し、秋頃をめどに開催する
 - 広報
 - ・会議所ニュースについて、ペーパーレス化や関係団体の会報の電子化進展などの観点も踏まえて、新年度より電子版で季刊発行とする

- ・必要に応じてニュースリリースを発行するとともに、引き続き産業記者会など大手紙・一般紙との接点拡充を継続する
- 出版事業
 - ・今年も「自動車年鑑」（11月予定 日刊自動車新聞社共編）を発行する
- 日本自動車会館運営
 - ・コロナ後の経済活動正常化を背景に、定例の会館交流会をはじめ交流機会の増加を図ることを中心に、運営事業の再構築を継続する
 - ・地元地域貢献策も含めて「情報受発信拠点」を目指す会館PRにつながる新規施策を継続検討する
- 全国自動車会議所連携
 - ・持ち回りの現地開催を復活した定期の全国専務理事会（年2回）、永年勤続者表彰式（3月）を実施する
 - ・会費収入・収益事業の強化などの運営上の課題共有をはじめ双方向コミュニケーション強化を図る
 - ・会議所未設置県について、地域の自動車業界の取りまとめ役などの状況を調査し、今後の連携のあり方について具体的な検討を進める

2. 委員会活動

1) 運営審議委員会

- ▶ 当会議所総会・理事会上程議案について審議・承認を行う
- 開催予定：5月（総会前）、2月（理事会前）

2) 税制委員会

- ▶ 当会議所税制改正要望書を取りまとめ、必要な陳情を行う
- 開催・実施予定：9～10月
- ▶ 自民党自動車議連・税制調査会等と連携し、必要な情報収集・意見交換を行う
- 実施予定：適宜

3) 道路・交通委員会

- ▶ カーボンニュートラルを含めた政策動向や関連分野の情報を共有し、政策提言の強化策も検討する
- 開催予定：2回程度

4) 経済・産業委員会

- ▶ カーボンニュートラルを含めた政策動向や関連分野の情報を共有し、政策提言の強化策も検討する
- 開催予定：2回程度

第217回理事会 内山田 竹志会長 ご挨拶

本日は年度末の大変お忙しい時期にもかかわらず、リモートの方も含め、当理事会にご出席を賜り、誠にありがとうございます。また、平素より私ども日本自動車会議所の活動に、格別のご理解とご協力を賜り、この場をお借りして、改めて御礼申し上げます。

まず、本年1月1日に発生いたしました令和6年能登半島地震において亡くなられた方々のご冥福をお祈り申し上げますとともに、ご遺族ならびに被災された皆さまに心からお見舞いを申し上げます。まさに2カ月前の今日というタイミングですが、なかなか復興が進まない状況も伝えられており、われわれも大変心配しております。

そういう状況で始まった本年は、ちょうど2カ月たったところですが、人々の動きが活発化してきていることを実感しております。繁華街やイベントでは多くの人の姿が見られ、有名観光地は外国人観光客であふれております。社会の動きはすでにコロナ禍前と同様のレベルに戻りつつあるとも感じており、理事会の席でこうして普通にみなさんとお会いし、ご挨拶ができることを大変嬉しく思っております。

先月2月9日に開催いたしました第3回「クルマ・社会・パートナーシップ大賞」(CSP大賞)では、表彰式とそのあとに開催された交流会において大賞を受賞された自動車技術会様をはじめ、本当に素晴らしい取り組みを実践されておられる皆さまの声を直に聞かせていただくことができました。

CSP大賞は、自動車業界で働く550万人や自動車ユーザーの方々の日々の地道な活動や貢献に光を当て、あらためて「ありがとう」と感謝を伝える場をつくりたいとの思いから、2021年に創設しました。会員団体・企業の皆さまのご協力により、3回を無事成功裡に実施することができました。来年度以降も会議所の大切な事業として定着すべく、継続してまいりますので、皆さまにおかれましては、引き続き、ご支援・ご協力をよろしくお願いいたします。

これより、当会議所の来年度事業につきまして、

事務局より説明させていただきますが、特に「税制」につきましては、中長期的な視点に立った自動車関係諸税見直しの検討が進められ、「カーボンニュートラル目標実現」などを含めさまざまな論点を踏まえた具体的な改革案が出てくるものと承知しております。



さる2月15日、当会議所の税制委員会に私も出席し、自動車議連の甘利明新会長とも意見交換をさせていただきました。その中で甘利会長からは、自動車重量税や「当分の間税率」など個別の項目の議論ではなく、カーボンニュートラル実現時の税のあり方、受益と負担の関係のあり方を念頭に、抜本的な自動車税制の体系の組み換えを目指した全体議論をしていこうというお話がありました。甘利会長には今後もこうした意見交換の場を持っていただくことをご了承いただきましたが、当会議所といたしましても、今後自動車議連をはじめ業界内外の関係方面と議論を重ねていくうえで、自らが先頭に立って役割を果たしていく所存です。

加えまして、先ほどご紹介いたしました「CSP大賞」をはじめ、「交通安全」、「自賠責繰り戻し」、「クルマ・バイク好きの拡大」など重点事業を積極的に推進してまいります。

また、自動車産業という一つの産業を超えた、より広がりのある「モビリティを軸にした成長」、「モビリティがもたらす未来社会」に向けて、政府・経済界も動き始めております。「モビリティ」発展への機運を高め、「今こそ業界550万人の力を結集する時」をテーマに、業界結束強化と会議所の役割の認知向上を図るべく、積極的に参画してまいりますので、倍旧のご支援・ご協力を賜りますよう、よろしくお願いいたします。

本日の理事会は、当会議所の事業全般をご理解いただく上で、大変貴重な機会でもあり、理事の皆さまの忌憚のないご意見を伺いたいと存じます。それでは、ご審議のほど、どうぞよろしくお願いいたします。

日本自動車会議所 第90回定時総会・懇親会 開催のご案内

【総会・理事会】2024年6月11日(火) 11:00～11:45 (経団連会館2階 経団連ホール)

【懇親会】同日 12:00～13:00 (経団連会館2階 国際会議場)



自動車議員連盟新会長 甘利明衆議院議員が講演

「自動車業界を取り巻く課題や税制改革」について説明・提言

当会議所の内山田竹志会長も出席し意見交換

第2回税制委員会

日 本自動車会議所は2月15日、東京・港区の芝パークホテルで2023年度第2回税制委員会（委員長：佐藤康彦自販連法規・税制委員会委員長）を開催し、昨年12月に自民党自動車議員連盟の会長に就任した衆議院議員の甘利明氏が「自動車業界を取り巻く課題や税制改革について」をテーマに講演しました。甘利氏は、経済産業大臣や経済再生担当大臣、また自民党税制調査会会長を歴任されるなど、経済、そして自動車業界に精通された国会議員として広く知られています。委員会で甘利氏は、自動車産業・業界に関する今後の展望や課題に加え、自動車関係税制見直しの方向性などについても説明・提言しました。与党税制改正大綱決定後に開催される当委員会は、例年どおり朝食会として行われ、今回は委員はじめ各団体の役員、オブザーバーなど34名が出席しました。

委員会では、甘利氏の講演に先立ち、佐藤委員長が挨拶。佐藤委員長は「昨年末に決定した令和6年度税制改正大綱において、自動車関係諸税については、『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、受益と負担の関係も含め、公平・中立・簡素な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』とされています。今後、新たなモビリティ社会に向けて、経済的・社会的受益者も拡大していきますが、私どもとしては、自動車の枠にとらわれず、受益と負担の関係を再度整理し、自動車ユーザーの税負担軽減を前提に、税体系の抜

本的見直しを行う必要があると考えています」と述べ、自動車議連との連携強化による取り組みに期待を寄せました。

この後、甘利氏による講演が行われ、自動車関係諸税の抜本見直しについて、「新しいエネルギー・燃料形態や、自動車が何を期待されているのか、応分の社会的責務などをゼロベースですり合わせながら、過剰な負荷にならないように考えていくことになるのではないかと考えています」との見解が示されました。

委員会の2週間ほど前の2月2日に開かれた参議院本会議で、自動車重量税の「当分の間税率」の撤廃を野党から迫られた岸田文雄首相は、「財源の安定確保が前提」と回答して慎重な姿勢を見せましたが、この件について甘利氏は「自動車重量税単体でどうするというのではなく、自動車税制全体で、形態の多様化なども考慮しながら、公平・公正な課税の仕方を考えていきます。環境負荷とインフラ負荷の概念を共通で課した場合、どういう税制になり、どのレベルの負担が合理的なのかという、そもそも論をしていくところから始まると思います」と述べました。

今回の税制委員会には、当会議所の内山田竹志会長も出席。甘利氏の講演後、甘利氏と委員との質疑応答を経てから意見交換に臨みました。内山田会長は、「カーボンニュートラル実現に向けた大変革期こそが従来の税体系で処理することが難しい事態を

「打開する大きなチャンス」などの見解を披露した後、「できれば本日のような会合を、2024年度は2、3回開催させていただき、もっと本音の議論をして理解を深めてまいりたい」と結び、委員会は終了しました。

甘利氏の講演要旨と内山田会長の発言要旨は次のとおり。

【甘利議連会長 講演要旨】

昨年、額賀（福志郎）前議連会長から、「衆議院議長に就任するので、あとは甘利さんがやってくれないか」というお電話がありました。もとより、自動車産業に関わってきた者として、快諾いたしました。就任して組織をよく見ると、自動車議連には税制委員会とか通産委員会とか、まず開いたことがないようなたくさんの委員会がありました。「これ、みんなやめよう」と。組織を整理・統合し議連本体に一本化をして、新自動車議連としてよりスリムで機能的な体制をとらせていただきました。あわせて、経団連モビリティ委員会については、引き続き、党の受け皿は私が座長としてやっていくことにさせていただきました。

自動車産業は、昔も今も、そしてこれからも日本のリーディング・インダストリーとして、しっかり繁栄していただきたいと思ひますし、そのための施策をしっかり行っていきたい。自動車がどうあるべきかは、DXやGXの進展とともに多様化しつつありますが、現状では日本が世界一の自動車大国であることは間違いありません。世界で生産をしている台数は約1,700万台（2022年）で、日本国内分も含めると約2,500万台になります。世界でつくって世界で売っているのは、依然、日本がトップクラス。世界各地で生産して現地および近隣で販売をしています。ここが、日本の自動車産業がほかの産業と随分違うところだと思います。

それから日本の特徴としては、トヨタ自動車の展開（マルチパスウェイ戦略）がまさにその象徴だと思いますが、ハイブリッド自動車（HV、PHEV）、電気自動車（EV）、燃料電池自動車（FCV）と、ラインナップが多岐にわたっています。一方で、世界がEVシフトしているとよく言われます。EUはもちろん、中国もEVシフトしており、中国では家電量販店でもクルマをつくることできるという話さえあるほどです。そういう状況のため、「日本の自動



自動車議員連盟
甘利明会長



日本自動車会議所
内山田竹志会長

車産業は大丈夫か」という心配の声も聞かれます。

世界中で現地生産・現地販売をしていることと、いろいろなエネルギー・燃料形態の自動車を確保しているという点が、日本の自動車産業が他国と大きく違う点ですが、このことには、それなりの理由があるわけです。

例えば、世界的にみると、仕向地あるいは販売地域でEV対応ができていないところがまだまだ多い。そういうところで燃費のいいガソリンエンジンやハイブリッド車を多用して環境負荷を下げていく。日本はいろいろなエンジンやエネルギー・燃料形態のクルマを展開していて、それがまさに現地の需要とあっているということです。ですから、いまだに世界一の自動車大国に君臨しているわけです。

これは、「EVにシフトせよ」というEU発の号令とは違う方向かもしれませんが、ビジネスとしては成功しています。また、自動車の環境負荷の原因を取り除く方法の一つとして、内燃機エンジンの燃料をクリーン化することも考えられています。いわゆる従来の原油由来のガソリンの代替燃料として、合成燃料「eフューエル」を作っていく研究が進んでいます。

昨年、合成ガソリンを使ってクルマを走らせる試乗会のオープニングセレモニーに出席し、自分でハンドルを握って合成燃料車を運転しました。全く従来のガソリン車と変わらない性能を発揮していると、私は感じました。その燃料は、水素と空気中の炭酸ガスでつくられているということでした。

合成燃料であれば、作ると使うでCO₂は差し引きゼロとなって環境負荷が掛かりません。そうすると、既存のガソリン車などは環境負荷を与えないエンジンに突然、変わることになります。大事な点は、カーボンニュートラルを実現する2050年になっても、



甘利議連会長（左から5人目）と意見交換する
内山田会議所会長（甘利氏の右隣）

地球上を走っているクルマの7割以上は内燃機エンジンのクルマですから、新車すべてをEVやFCVにしても、既存車の対策を講じなければ「環境が良くなりました」などと言うことはできないということです。7割のエンジン車をクリーンにするほうが、より環境負荷を下げることができるのではないのでしょうか。

また、航空機はそもそも電池では絶対に飛びません。どんなに素晴らしいスーパー電池ができて無理でしょう。航空機の場合は、燃料をクリーン化するしかありません。こういうことを見越してビジネス展開をしていく必要があるわけです。

昨年のジャパンモビリティショーで、私もいろいろと体験してきました。あるメーカーのブースでは、クルマの中が最高の音響空間になって、完璧で贅沢なオーディオルームとなっていました。クルマは快適に走り、曲がり、止まる。「Fun to Drive」から、移動空間をどう使うかという新しい要素が入ってきています。「Fun to Drive」という要素はもちろん残りますが、快適なオフィスが移動するとか、オーディオルームが移動するとか、あるいは応接間が移動するとか、移動空間にどういう価値を求めるか、そしてそれをどう満たすのか。言ってみれば、スマホにタイヤとモーターが付いているような話です。

オフィスが移動するのであれば、目的地に着くまでにそこから先の対応がすべてできます。どこに行き、どこに泊まって、だれと会って、どこで食事をするのかなど、オフィスから移動中に全部指示が出せるんです。しかも、すべてAIが対応し、何のストレスもロスもなくスムーズに司令塔として機能するわけですね。

また、米テスラが提案しているのは、クルマを買うというよりは、サブスクモデルみたいなビジネス

です。買ったクルマ自体をバージョンアップする、アップデートする。納車されたクルマの機能をアップデートするために数十万円とか100万円を払うというビジネスモデルです。クルマを使用している間にお金を稼ぐ。ですから、自動車販売自体が違う職種になってきており、こうしたビジネスモデルの変化にどう対応していくのかということに合わせて考えなければなりません。基幹産業たる自動車産業が、未来においてもリーディング・インダストリーであるためには、自動車のビジネスモデルがどう変わるのかと、自動車に何が求められるのかということをしかりととらえて、政策と開発をしていく必要があると思います。

税制調査会長経験者として、自動車の税制はどうあるべきなのかという、物凄く大きな課題に取り組んできました。購入時や車検時には消費税や環境性能割や自動車重量税、保有していると自動車税・軽自動車税、走れば揮発油税など諸々の税がユーザーには課せられています。電動化により課税ルールにも矛盾が出てきており、「排気量で課税するのならEVやFCVはどうするんですか。相変わらずガソリン車だけに負担させるのですか」とか、自動車重量税の場合は「電池を積んでいるクルマのほうが重いのに、環境に優しいということでEVの負担がないのはどうして」などと、いろいろな議論があります。「車庫に置いておきただけなら、どんな重いクルマでもインフラを損傷しないのだから、走行距離に従ってコストを払うべき」として、走行距離課税も議論されはじめました。

自動車重量税は目的税から一般財源に移行しましたが、「道路インフラを使ってインフラに一番負担をかけているのは自動車だ」という概念はなかなか消えません。こうした概念とのすり合わせをどうしていくのか。このような現状を踏まえて税のあり方を検討していくことは大きな課題ですが、ご承知のとおり、まだ結論は出ていません。どの議論もみな、ストンと腑に落ちて納得をするということにはなかなかいきません。

自動車の税制はどうあるべきなのかは、新しいエネルギー・燃料形態や、自動車が何を期待されているのか、応分の社会的責務などをゼロベースですり合わせながら、過剰な負荷にならないように考えていくことになるのではないかと考えています。

【内山田会議所会長 発言要旨】

本日は、甘利先生からは自動車産業に対する大きなエールと、将来のビジネスモデルに対する叱咤というか、示唆をいただきました。また、カーボンニュートラル、これはわれわれも絶対に2050年までにはライフサイクルで実現しないとイケないわけですが、そこに対して今の日本の自動車産業がとっておりますマルチパスウェイ、そしてeフューエルにまで踏み込んで大なる示唆をいただき、大変ありがとうございます。また、政策面でもそういうものが実際に実現するように、GX基金の適用や活用なども踏まえて推進していただいていることに改めてお礼を申し上げます。

税制につきましては、先般の参議院本会議での総理のご回答の中に、「安定的な財源確保が前提」という発言があり、甘利先生も「特に地方税のところが難しい」と話されていました。私も全国知事会や総務省と意見交換をしても、なかなか理解いただけません。ただ全国知事会の一部には、結局、地方の財政を支えているのも自動車産業であり、自動車ユーザーだと認識されている方もいます。

東京などの大都市と違い、地方に行きますとクルマは一家に一台ではなく、ともすると一人に一台のところも多く、そうしたユーザーの皆さんが大きな税負担に喘いでおられるということを、一部の知事の方には理解いただいています。総務省の方と時々

お会いするときに話をするのですが、「安定的な財源の確保とおっしゃるのなら、携帯に税金をかければいいじゃないですか」と。「携帯を買う」「携帯を持つ」「携帯を使う」、この3段階すべてに税金を課せば、安定的な財源の確保の一助になるはずですよ。そう言うと、「いや、これは社会にとって必需品だから、そんなことはできません」とおっしゃるんですけども、「いやいや、自動車だって一緒ですよ」と言っても地方税のところは非常にガードが固い。

われわれ自動車会議所としては、受益と負担という大きなところから税体系を抜本的に見直していかなければならないと考えており、カーボンニュートラル実現に向けた大変革期こそが従来の税体系で処理することが難しい事態を打開する、ある意味、大きなチャンスではないかとも思っています。

いずれにしましても甘利会長をはじめ自動車議連の皆さんと連携をしながら進めてまいりたいと思いますし、甘利会長は自動車産業の将来に対する高い識見をお持ちであり、われわれ自身の問題点、われわれの抱える問題点や課題なども認識をされておられます。これからは是非、勉強してまいりたいと思いますので、できれば本日のような会合を、2024年度は2、3回開催させていただき、もっと本音の議論をして理解を深めてまいりたいと思います。

本日はお忙しい中、本当にありがとうございました。

会員研修会「第300回記念講演会」を4月23日(火)に開催**日本自動車会議所 講師は当会議所の内山田竹志会長**

日本自動車会議所主催の会員研修会が、このたび開催300回を数えることになりました。これもひとえに、皆さまのご支援とご協力の賜物であり厚く御礼申し上げます。つきましては、記

念講演会を下記のとおり開催させていただきます。講師は、当会議所の内山田竹志会長＝写真＝が務めさせていただきます、カーボンニュートラルへの対応や、来るべきクルマ社会について展望いたします。

なお、詳細につきましては、後日、改めてご案内いたします。

記

【日時】2024年4月23日(火) 15時00分～16時30分

【場所】AP浜松町(芝パークビルB館 地下1階)
※日本自動車会館ではありません。

【テーマ】「カーボンニュートラルへの対応や
将来のクルマ社会について」(仮題)

【講師】日本自動車会議所会長

トヨタ自動車 Executive Fellow

内山田 竹志

2023年度全国自動車会議所永年勤続者表彰式

内山田会長からこれまでの取り組みや貢献に感謝の言葉
全国6会議所から12名が出席

日 本自動車会議所は3月1日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、「2023年度全国自動車会議所永年勤続者表彰式」を行いました。同表彰式は、全国の自動車会議所に勤務する職員のうち、推薦のあった永年勤続者(概ね勤続20年以上)を対象にしており、今年度で29回目となります。今回は全国6会議所の12名全員が会場に集まり表彰を受けました。

表彰式で挨拶に立った内山田竹志会長は、「全国の各会議所は、地域の自動車業界の取りまとめ役として、数多くの大事な役割を担っておられます。20年も長い間勤めてこられた皆さまは、『登録・検査』に関する業務や、『交通安全』『環境』への取り組みなどの地道な活動とともに、時には知事や行政に対する要望活動などを通して、自動車業界の発展に多大なる貢献を果たしてこられました。これまでのご尽力に心より感謝申し上げます」と受彰者へ感謝の気持ちを伝えました。

また、当会議所では、自動車業界で働く550万の人々と自動車ユーザーによるさまざまな貢献を表彰する「クルマ・社会・パートナーシップ大賞」(CSP大賞)を2021年に創設しましたが、内山田会長は「皆さまは、まさにCSP大賞の創設の原点にいらっしゃる方々です。皆さまには、改めて『ありがとう』の言葉をお伝えしたいと思います」と述べました。



内山田会長（前列中央）を囲んで記念撮影

続いて、内山田会長から受彰者の皆さんに表彰状が授与され、受彰者を代表し善波祐二さん（神奈川県自動車会議所）が、「この度は永年勤続表彰を賜り、誠にありがとうございます。また、内山田会長よりお祝いの言葉も賜り、受彰者一同喜びもひとしおです。私どもは、これを一つの節目として、また新たな気持ちで業務に励んでいきたいと思えます。今後とも温かいご指導とご鞭撻を賜りますよう、お願い申し上げます」と謝辞を述べました。

善波さんはさらに、「個人的ではありますが、昨年10月にくも膜下出血で倒れ、長期休業させていただくことになりました。その際には会社からの温情、仲間や家族の支えにより、現在は後遺症もなく職務に復帰することができました。この大病を経験し、改めて家族の大切さ、健康な体で仕事ができることの喜びに感謝しています。この気持ちを忘れず、これからもさらに邁進していきたいと思っています」と話し、謝辞を締めくくりました。

最後に、来賓として参加した各会議所代表者も交えて記念撮影を行い、表彰式は終了しました。この後、東京・港区海岸の日の出ふ頭に移動し、クルーズ船「シンフォニー」で東京湾をクルーズしながら懇親会を開催し、なごやかな懇親の輪が広がりました。

◇2023年度の表彰者は次の通り。順不同。

- ・木村 真奈美さん（福島県自動車会議所）
- ・善波 祐二さん（神奈川県自動車会議所）
- ・柴田 さつきさん（神奈川県自動車会議所）

- ・成田 仁さん（神奈川県自動車会議所）
- ・渡邊 久美さん（静岡県自動車会議所）
- ・堀 カナエさん（静岡県自動車会議所）
- ・野田 誠子さん（愛知県自動車会議所）
- ・山内 亜澄さん（愛知県自動車会議所）
- ・高橋 哉恵さん（愛知県自動車会議所）
- ・吉村 昌敏さん（岐阜県自動車会議所）
- ・河村 淳さん（岐阜県自動車会議所）
- ・山東 和美さん（福井県自動車会議所）

出席者を前に挨拶をする内山田竹志会長



表彰者を代表し謝辞を述べる神奈川県自動車会議所の善波祐二さん(右)



クルーズ船「シンフォニー」の前で記念撮影



出席者全員の乾杯で始まった和やかな懇親パーティー

理事会への上程議案を審議、承認

日本自動車会議所 第5回運営審議委員会開催

日本自動車会議所は2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5回運営審議委員会（委員長＝永塚誠一・日本自動車工業会副会長）を開催＝写真＝し、3月1日に行われる第217回理事会への上程議案について審議しました。会場とオンラインのハイブリッド開催とし、出席者の約半数がオンラインでの出席となりました。

委員会では、山岡正博専務理事の挨拶のあと、永塚委員長の議事進行に続いて、畠山太作常務理事が第217回理事会上程議案の2024年度事業計画案およ



び同予算案の2議案について説明しました。審議を経て、議案は承認され、委員会は閉会となりました。

『自動車会議所ニュース』が完全デジタル化・季刊発行へ

今3月号を最後に冊子は廃止／季刊第1号は7月発行の予定

SNSなどを活用し情報の速報にも対応

日本自動車会議所はこの度、会報『自動車会議所ニュース』を完全デジタル化し、年間4回の季刊発行といたしますのでご案内いたします。これまで紙媒体の冊子として年間10回程度発行し、会員の皆さまにお送りしてまいりましたが、次号より当会議所ホームページにカラーのデジタルデータの『自動車会議所ニュース』を掲載いたします。当会議所の活動やイベント情報などは、まずホームページ・SNSで速報のうえ、本会報にて詳細をお知らせしてまい

ります。紙媒体での発行は今号をもって終了となりますが、これまでいただきました本会報に対するさまざまなご高配に心から感謝申し上げます。季刊第1号は、7月中旬の発行を予定しております。

◇今後の発行スケジュール

- ・夏号：7月中旬（4月～6月の活動等ご案内）
- ・秋号：10月中旬（7月～9月の活動等ご案内）
- ・冬号：1月中旬（10月～12月の活動等のご案内）
- ・春号：4月中旬（1月～3月の活動等のご案内）

基準料率の据え置きと 特定小型原動機付自転車の区分新設および基準料率が決定

第147回・第148回自動車損害賠償責任保険審議会開催

第147回・第148回自動車損害賠償責任保険審議会（自賠審）が1月15日および19日に金融庁にてオンライン併用で開催され、日本自動車会議所の加藤憲治保険特別委員長が委員として出席しました。15日の審議会において加藤委員は、2023年12月に2024年度当初予算における繰戻し額65億円が閣議決定されたことを受けて、関係者への感謝とともに引き続き早期の全額返済が必要であることを訴えました。

15日の審議会では、まず例年行われる料率検証結果と運用益の用途等ならびに特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）の基準料率について説明が行われました。

料率検証結果としては、①自賠責の損害率が予定と現状の損害率の乖離が小幅に留まっていること、②中長期的な料率の安定性や改定に要するコスト等を踏まえると、今回直ちに料率改定が必要なほどの状況にはないことから、基準料率を据え置くことが適当であるとの方向性が示されました。

特定小型原動機付自転車（以下、特定小型原付）の基準料率については、審議の結果、特定小型原付



自賠審に出席した、当会議所の加藤憲治保険特別委員長（手前のテーブルの右から5人目）

の基準料率の区分を新設されることと、新たな料率の算出方法について了承され、19日の第148回自賠審にて特定小型原付の基準料率が決定しました。

■第147回（1月15日）自賠審の議事内容

(1) 料率検証結果について

- ・料率検証結果は予定損害率〔支払保険金／収入純保険料×100〕（133.5%）に対し、2023年度実績見込：133.5%、2024年度見通し：131.3%であり、概ね当時の想定通り。（損害保険料率算出機構）
- ・2024年度の損害率は131.3%になる見込みであり、乖離率は約1.6%となる見込み。過去に料率改定

を行った年度の予定損害率と検証結果の乖離率の平均が10.7%となっており、今般の検証結果は、この乖離率の平均と比べると比較的小幅な乖離と見ることができる。(事務局)

→審議の結果、基準料率を据え置くことが適当であるとの方向性が示されました。

■第148回(1月19日)自賠審の議事内容

○特定小型原付基準料率について

- ・特定小型原付と一般原動機付自転車の事故種別合計の保険金単価較差を算出。較差を純保険料率・損害調査費に反映することで、リスク特性に応じ

た特定小型原付の基準料率を算出。

○2024年4月からの離島以外の地域※に適用する基準料率(※沖縄県を除く)

保険期間	特定小型原付	一般原付
12か月契約	6,650円	6,910円
24か月〃	8,040円	8,560円
36か月〃	9,400円	10,170円
48か月〃	10,730円	11,760円
60か月〃	12,040円	13,310円



第110回全国自動車会議所専務理事会が2月21日、22日の両日、静岡県静岡市のホテルグランヒルズ静岡で開催＝写真＝されました。全国各地の自動車会議所から専務理事や理事長ら15団体19名が出席し、4団体4名がリモートで参加しました。

初日は冒頭、日本自動車会議所の山岡正博専務理事から能登半島地震の被災者に対しお見舞いの言葉が述べられた後、昨今の日本株の上昇を受け業界全体の景気上昇を期待しつつ100年に一度の変革に対応していきたいとの挨拶が行われました。続いて、当会議所の畠山太作常務理事から組織運営、CSP大賞、税制、交通安全、保険、クルマ好き拡大などの重点事業をはじめ2023年度の各活動進捗状況と来期の事業方針案を報告しました。

次に、各会議所の課題・情報共有として、石川県自動車会議所の中村充夫専務理事、富山県自動車会議所の糸岡正明専務理事、福井県自動車会議所の平谷守専務理事から能登半島地震における被害についてそれぞれ報告があり、3事業所とも職員は全員無事で、建物についても被害はほとんどないとのこと

でした。しかし、例年、年度末に向けて登録車、検査車両の業務が増える傾向にありますが、震災によって減少しており、今後の業務確保が懸念されます。インフラの早期復旧が進み、従来の業務活動が戻ってきてほしいとの報告がありました。

宮城県自動車会議所の五代儀敦専務理事からは、災害時に無料でレンタカーを貸し出す日本カーシェアリング協会(本部・宮城県石巻市)の取り組みが紹介され、今回の能登半島地震においても支援活動を実施しているとの報告がありました。

また、静岡県自動車会議所からは交通安全の取り組み事例として、駅ビルのサイネージビジョンやラジオを活用した啓発活動のほか、中部運輸局、静岡県交通対策協議会や静岡警察本部など交通安全行政機関への支援・寄付事業について説明がありました。さらに、新入学の児童に通学上の交通ルールやマナーをすごろく式で学べる「自習ノート」を直近2023年は県内504校34,895人に配布するなど、交通安全事業について積極的な活動を展開している旨の報告がありました。

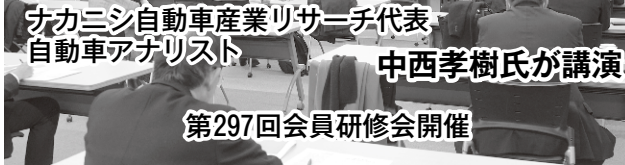
最後に当会議所から、2024年から使用する交通安全イラストの活用や交通安全啓発機器のレンタル、永年勤続者表彰式について、説明があり、1日目の会議は終了しました。

2日目は、徳川家康公の御遺骸を埋葬するために建立された「久能山東照宮」を参拝し、8年ぶりに増加した交通死亡事故が本年は減少するようとの願いを込めて参加者全員で交通安全祈願を行いました。

なお、次回の全国専務理事会は本年10月に大分県自動車会議所で開催する予定です。

自動車産業の展望

～2023年の振り返りと2024年の業界動向～



日本自動車会議所は1月29日、東京都港区の日本自動車会館で第297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90名に参加いただきました。今回は「自動車産業の展望～2023年の振り返りと2024年の業界動向～」をテーマに、講師にはナカニシ自動車産業リサーチ代表で、自動車アナリストの中西孝樹氏をお迎えしました。



中西 孝樹氏

講演では冒頭、アナリストが選出した2023年の自動車産業の「10大イベント」を紹介。トヨタ自動車のトップ交代、日産自動車・ルノー連合のアライアンス見直し、4年ぶり開催のジャパンモビリティショー(旧東京モーターショー)などを挙げていました。

国内自動車メーカー大手7社の収益にも触れ「営業利益率は過去最高を更新しており、業績はピークにある」と指摘。半導体供給不足の緩和に伴う車両生産の好転や歴史的な円安進行による為替効果などが要因と分析しました。

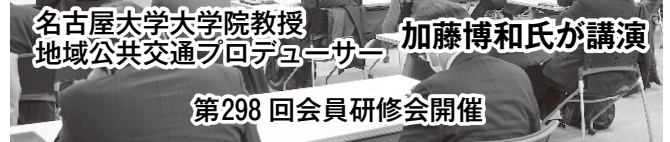
世界の自動車メーカーが進める電気自動車(EV)戦略については、米ラスベガスで開かれたテクノロジー見本市「CES2024」の現地レポートとして、ソニー・ホンダモビリティの動向やホンダのカナダEV新工場建設の検討状況等を説明。グローバルに取り組まれているカーボンニュートラル(温室効果ガス排出実質ゼロ)の流れと連動して「EVなしではカーボンニュートラルは実現できない」との見方を示しました。

日本のEV普及動向に関しては「先進国の中では(新車市場全体に占める)EV比率は低く推移しているが、2030年に5%、2035年には10%に達する」と予想。さらに次世代ビジネスモデルである「CASE」(コネクテッド、自動運転、シェアリング、

電動化)や「MaaS」(サービスとしての移動)が自動車産業に構造変化を及ぼすとして「2030年以降、自動運転社会の幕開けが訪れる」と強調しました。

「ライドシェア」を正しく理解し活用しよう

～「おでかけウェルカム社会」実現のツールとして～



日本自動車会議所は2月27日、東京都港区の日本自動車会館で第298回会員研修会を開催し、公共交通政策に詳しい、名古屋大学大学院教授で地域公共交通プロデューサーの加藤博和氏が「『ライドシェア』を正しく理解し活用しよう～『おでかけウェルカム社会』実現のツールとして～」をテーマに講演しました。リモートも併用し、全国自動車会議所など各地から計約90名に参加いただきました。



加藤 博和氏

政府は4月から、一般ドライバーが有償で顧客を送迎する「ライドシェア」を全国各地で深刻化している地域交通の課題を踏まえ、新制度を創設して一定の条件下で解禁する方針を決めています。講演では、地域の状況によって異なるライドシェア導入に関する議論について「現場と無関係な『空中戦』ばかりで、現場に必要なものが何か考えなければならない」などと地域が置き去りにされている点を取り上げ、現場目線で進めるべきだと主張しました。

2006年の改正道路運送法に伴い、市町村が地域で話し合っただけで公共交通を自ら決める場として「地域公共交通会議」ができたことにも触れ、「限られた地域資源を生かし、『おでかけ』確保のため、できる人ができることをやる必要がある」と説明。地域のステークホルダー(利害関係者)が合意形成し、公共交通を推進するべきだとの考えを示しました。

ライドシェアのモデルとされ、オンデマンド乗合交通などを実施している各地の事例に対しては、問題点等をそれぞれ指摘。その上で、ライドシェアを有効活用するには、①持続可能性の観点から運転者養成システムが重要になる②地域の実情に合わせた

大門 ペソ 倶楽部

Vol. 76

その身内からは、良い物件への応募が重複した際、入居希望者の可否を判断する材料のひとつに所有するクルマが重視されているという話を聞いた。特定の車種で一桁もしくはゼロ目ナンバーのクルマの所有者は、入居後にトラブルを起こすケースが多いというのだ。もちろん経験則に基づく判断で、公にされているものではない。大規模な反社会的組織の拠点に近い地域という特性であることも関係するのかもしれない。

その身内からは、良い物件への応募が重複した際、入居希望者の可否を判断する材料のひとつに所有するクルマが重視されているという話を聞いた。特定の車種で一桁もしくはゼロ目ナンバーのクルマの所有者は、入居後にトラブルを起こすケースが多いというのだ。もちろん経験則に基づく判断で、公にされているものではない。大規模な反社会的組織の拠点に近い地域という特性であることも関係するのかもしれない。

その判別手法が正しいか否かは別として、クルマはそれだけ所有者のパーソナリティを明確に示すということを認識させられる。高額商品だけに、ファッションよりも強い自己主張と受け止められているようだ。

一方で、クルマはそうした多様な趣味性に応え

クルマは個性の表現

交通毎日新聞社取締役編集局長 鈴木 智

続けていけるだろうか。プラットフォームの統合、OEM車の増加を見ていると、自動車から趣味性が薄れてしまうのではないかという不安を感じる。

さらに、エンターテインメント系装備が車の制御系ユニットと統合されることによって、一昔前までカスタマイズパーツの代表格であったホイール、カーナビ、スピーカーを交換できないモデルが増え始めている。電動化、自動運転化、情報化を見据えるならば当然の進化とみられるが、パッケージされた製品には必ず不満が出るもの。今後、愛車にユーザーの個性を盛り込む余地が少なくなることで、“クルマ離れ”が加速することが懸念される。

しかし、コロナ禍には、DIYでカースピーカーの装着にチャレンジするユーザーが増え、後付けスピーカーの販売が大幅に増加したことで業界内から驚きの声が上がった。愛車を自分らしくアップデートしたい、飾りたいというニーズは、今はまだ根強く存在しているのだ。さらに今年1月に開催された「東京オートサロン」、2月に開催された「大阪オートメッセ」には、“カッコいい”車両を幾重にも囲むクルマファンたちがいた。

サードパーティが存在感を発揮できるアフターマーケットを育てることで、クルマは、道具化せず、文化であり続けられると強く感じた。

日本自動車会議所会員 (2024年3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
- U D 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 全国自動車標協協議会
- 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
- 一般社団法人 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
- 一般社団法人 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73、推薦会員1)