

■第1回税制委員会開催

「2025年度税制改正等に関する要望書」取りまとめ



■第303回会員研修会 パリパラリンピック 日本代表選手団団長・ 田口亜希氏が講演



■CSP大賞募集受付中 期間は11月25日まで

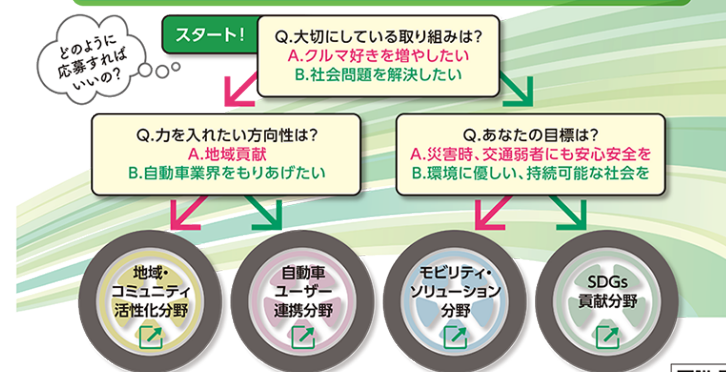


応募締め切り
24年11月25日

第4回クルマ・社会・パートナーシップ大賞

～皆様の取り組みに感謝を伝えたい～

「皆さんの会社や事業の取り組み」を自慢してみませんか？



主催 一般社団法人日本自動車会議所／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)



※写真をクリックすると詳細記事がご覧になれます

[CONTENTS]<2024年7月～10月>

7月

■ 3日 第302回会員研修会 9

■ 31日 第303回会員研修会 9



8月

■ 6日 自動車税制改革 10

フォーラム街頭活動

■ 下旬 関係省の2025年度

税制改正要望 11



9・10月

[9月]

■ 9日 第4回『クルマ・社会・
パートナーシップ大賞』

募集開始 7

■ 24日 第1回道路・交通委員会 13

■ 26日 第304回会員研修会 14

[10月]

■ 4日 第1回税制委員会 3



TOPICS

■ 表彰
・ 高輪警察署から
日本自動車会議所に「感謝状」 15

■ 交通安全
・ 「飲酒運転させないTOKYOキャンペーン」
キックオフイベント 15
・ 「高輪交通安全フェア」に参加・協力 16

■ 全国自動車会議所
・ 「自動車なんでも無料相談所」開設
〔愛知県自動車会議所〕 16
■ 計報 16

※各項目をクリックすると詳細記事がご覧になれます。

「2025年度(令和7年度)税制改正等に関する要望書」取りまとめ 「新たなモビリティ社会を踏まえた抜本見直し」を求める

第1回税制委員会開催 保有時は「重量」で課税標準を統一／「環境性能」に応じて増減する仕組みの導入も

日本自動車会議所は10月4日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、2024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、「2025年度(令和7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20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。

税制委員会では、審議に先立ち佐藤委員長が挨拶し、「与党税制改正大綱を踏まえて、この2年間で自動車税制の抜本見直しの議論が行われる見通しです。ご承知の通り、2050年カーボンニュートラルの実現や、いわゆるCASEによる新たなモビリティ社会の構築に向けて、社会環境が急速に変化していますが、現行の自動車税制の税体系や課税根拠はこの環境変化に対応できていないとも言えません」との認識を示し、新たなモビリティ社会に相応しい抜本見直しに向けて、積極的な議論を呼び掛けました。

続いて、経済産業省製造産業局自動車課の伊藤政道課長が「自動車を取りまく国内外の情勢と自動車政策の方向性」をテーマに講演し、現状認識や政策の方向性などを示したうえで、経産省の税制改正要



委員会で要望書(案)を審議

望のポイントなどを説明しました。経産省では、取得段階で課税される消費税と自動車税環境性能割の負担について、消費税の負担に一本化すること、またCO₂の排出が少ないクルマが優遇される仕組みに変えていくことを要望しており、伊藤課長は「多様なクルマを統一的に評価できる重量をベースに考えていくのが適切」「CO₂の排出が少ない方が税制上も優遇されるような形で設計をしていくべき」との考えを示しました。

委員会では、当会議所から要望書(案)の要点

を説明した後、審議に入り、出席した委員から多様な意見や要望が相次いで出されました。これを受けて佐藤



審議を前に挨拶をする佐藤康彦委員長



マイクを持って説明する経済産業省自動車課長の伊藤政道課長。伊藤課長の右は佐藤委員長

委員長が、改めて時間を取り審議の場を設けることは難しいとして、修正案の取り扱いについて委員長に一任することが提案され、了承されました。

その後10月28日、修正案は「2025年度（令和7年度）税制改正等に関する要望書」として取りまとめられました。

要望書では、「新たな時代に相応しい自動車関係諸税に見直すべき」と訴えて、①取得時課税の消費税への一本化（二重課税解消・環境性能割の廃止）、②保有時課税は、「重量」で課税標準を統一し、「環境性能」に応じて増減する仕組みを導入、③モビリティの受益に応じた新たな課税・負担の枠組みの検討——の3項目を重点要望項目として掲げました。これらを抜本改革の柱として、現在のエコカー減税の適用期限である2026年春までに、実現に向けて取り組んでいくことにしています。

◇当会議所『2025年度（令和7年度）税制改正等に関する要望書』の全文は次の通りです。

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。新たなモビリティ社会に向けて、環境が急速に変化しています。

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が求められております。

しかしながら、現行の自動車税制の税体系や課税根拠は必ずしもこの環境変化に適応できているとは言えません。また、「令和6年度税制改正大綱」

では、自動車関係諸税について、「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」としており、現在のエコカー減税の適用期限である2026年春に向けて、自動車関係諸税抜本見直しの議論が行われる見通しです。

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、自動車ユーザーの納得が得られるよう、税体系を抜本的に見直すべきであると考えます。

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。

2025年度税制改正 重点要望項目

■新たな時代に相応しい自動車関係諸税に見直すべき
—電動化・脱炭素化への対応、ユーザーの負担軽減、簡素で分かりやすく、公平・普遍的な税制への抜本見直しを求める—

時代が急速に変化している中、現行の自動車税制の税体系や課税根拠は社会の変化に適応できておらず、抜本的な見直しが急務です。

環境激変への適応や、魅力ある日本市場の形成・活性化を図っていくためにも「新たなモビリティ社会を踏まえた公平簡素な税制の実現」に向け、国民的な議論を行い、簡素化・負担軽減を前提に、自動

車税制の積年の諸課題に結論を出し、ユーザーの納得を得られる税体系に見直すべきです。

まずは、本年の税制改正において、下記の方性を示していただきたい

1. 取得時課税の消費税への一本化(二重課税解消・環境性能割の廃止)

- 自動車は、もはや生活必需品であり、特に地方では生活の足。
- 取得時二重課税を解消し、購入時の負担を軽減することで、国内活性化を図るべき。
- 既に新車の環境性能は極めて高いレベルにあり、簡素化の観点から、環境性能に関わる税は保有時に集約。

2. 保有時課税は、「重量」で課税標準を統一し、「環境性能」に応じて増減する仕組みを導入

- 簡素化の観点から、排気量や重量で課税されている保有時の課税を一本化（＝新自動車税・新軽自動車税）。その際の課税標準は公平・普遍的な指標である重量が基本となる。
※軽自動車は、軽自動車としての定額課税に環境性能を加味する方向で検討
- 保有ベースでのCO₂を削減するため、保有時の課税に環境性能に応じて税額を増減する仕組みを導入することで、国民の行動変容を促し、カーボンニュートラルの目標実現に積極的に貢献する税制とすべき。
- 50年以上継続している重量税の当分の間税率は廃止し、負担軽減すべき。

3. モビリティの受益に応じた新たな課税・負担の

枠組みの検討

- モビリティ社会の進化により、道路・モビリティの受益者は今後拡大。電動車の普及拡大の観点からも、自動車所有者のみが税負担をする仕組みは限界。
- 自動車所有者に偏った税負担を見直し、より広いモビリティの受益者が公平に負担する課税のあり方を検討すべき。
※走行距離／出力課税等の論点は、特に地方では車が生活の足となっており、加えて全国にある輸送サービスや住民支援のために働く車も走行距離が必要な状況等へ十分に配慮すべきであり、またEVを含めたエコカーの一層の普及とあわせて公平な税負担の観点から、一定の結論を得るよう議論を進めるべき。

■早急に対応すべき見直し

1. 車体課税の見直し

- ①少なくとも50年以上も続いている自動車重量税の旧暫定税率である「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乗せされた「当分の間税率」（旧暫定税率）は廃止すべきです。

2. 燃料課税の見直し

- ①ガソリン税、軽油引取税に上乗せされたままの「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、軽油引取税に上乗せされている、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。

3. 租税特別措置の延長関係

- ①ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシー等のバリアフリー車両に係る特例措置の延長
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）の特例措置が2025年3月末で適用期限を迎えますが、高齢者や障害者等の利便性・安全性の向上を図るため、これを2年間（2025年4月1日～2027年3月31日）延長していただきたい。
- ②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
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）

の非課税措置が2025年3月末で適用期限を迎えますが、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、これを2年間（2025年4月1日～2027年3月31日）延長していただきたい。

③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延長・対象装置の追加拡充

衝突被害軽減ブレーキ（歩行者検知機能付き）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）の特例措置が2025年3月末で適用期限を迎えますが、交通事故の防止及び被害の軽減のため、これを2年間（2025年4月1日～2027年3月31日）延長していただきたい。

④中小企業者が機械等を取得した場合の特例措置（中小企業投資促進税制）の延長

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が2025年3月末で適用期限を迎えますが、中小企業の設備投資を促進するため、これを2年間（2025年4月1日～2027年3月31日）延長していただきたい。

4. 第一種原動機付自転車における車両区分の改正に伴う同区分に係る軽自動車税の見直し

車両区分の見直しにより新たに第一種原動機付自転車（一般原動機付自転車）に該当するとされる排気量125cc以下かつ最高出力4kW以下の原動機付自転車について、現行の第一種原動機付自転車の軽自動車税と同等の税額を適用していただきたい。

5. 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。

6. 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に強く反対します。

■自動車関係予算に関わる要望

次世代自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、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

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の拡充・延長

【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）
- ・クリーンエネルギー自動車の取得・保有・走行段階車体課税の優遇等
- ・石油諸税の更なる増税や石油諸税に係る税収の使

途拡大等、石油に対するこれ以上の税負担に反対

- ・レンタカー事業に係る自動車関係諸税、固定資産税、事業所税等の負担軽減措置

- ・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およ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

（Ⅱ）自動車・エネルギー等に係る税制措置

- ・水素充填インフラの設置に係る固定資産税の特例措置の延長
- ・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
- ・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

- ・タクシー事業に対する事業所税の非課税措置の創設

（Ⅲ）その他

- ・中古車に対するCEV補助金の新設
- ・自動車整備技術の高度化、人材不足等の課題克服に向けての支援措置の拡充
- ・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
- ・環境性能割税額確認の簡素化
- ・車両を大量保有する納税者における、自動車税種別割および軽自動車税種別割等の納付に係る事務処理の負担軽減
- ・サイバーセキュリティ対策に係る優遇制度の創設

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

『クルマ・社会・パートナーシップ大賞』(CSP大賞)

第4回(2024年度)の募集受付中／期間は11月25日(月)まで
来年1月に受賞者公表、2月に表彰式開催

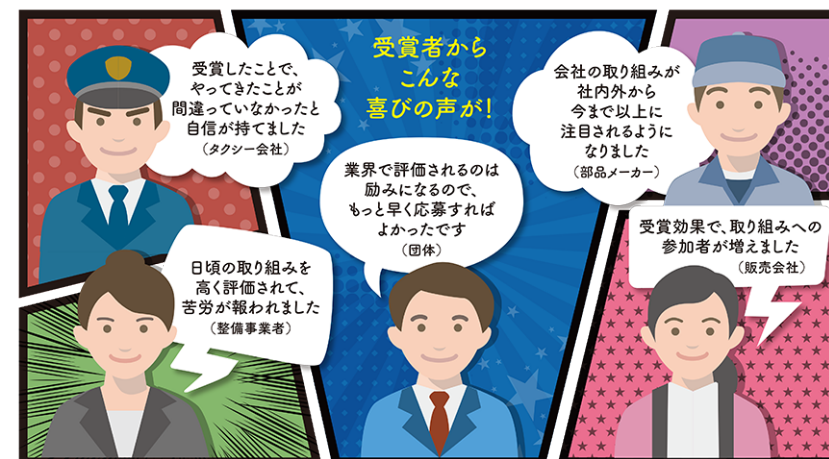
日本自動車会議所は、今年度第4回開催を迎える表彰制度「クルマ・社会・パートナーシップ大賞」(CSP大賞)の実施概要を決定し、9月初旬より募集を開始いたしました。募集期間は11月25日(月)までの約2カ月半です。9月9日にホームページやニュースリリースなどで公表しました。応募いただいた取り組みは、選考委員会(委員長:鎌田実 東京大学名誉教授・日本自動車研究所所長)による審査を経て、2025年1月上旬に受賞者を公表し、2月上旬をめどに都内会場にて表彰式を行う予定です。

日本自動車会議所は、「自動車関係団体の総合団体」として、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に「ありがとう」と感謝を伝え、それぞれの素晴らしい取り組みが世の中に広がっていく一助になればとの思いから、2021年9月に本賞を創設。これまで第1回(2021年度)から第3回(2023年度)までを開催してきました。

今回も引き続き、経済産業省、国土交通省、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)からご後援をいただき、本賞の趣旨に沿って実施してまいります。

日本自動車会議所の内山田竹志会長は「これまで3回の開催を通じて知ることのできたそれぞれの取り組みが、各地でさまざまな形で人々や社会の力になっています。本CSP大賞を通じて、皆さまの取り組みに光をあて、自動車に携わる人々が社会で果たしている役割を少しでも広めていきたいと考えておりますので、皆さまからの積極的なご応募を期待しております」と呼びかけました。

[募集概要は8ページに掲載しています。](#)



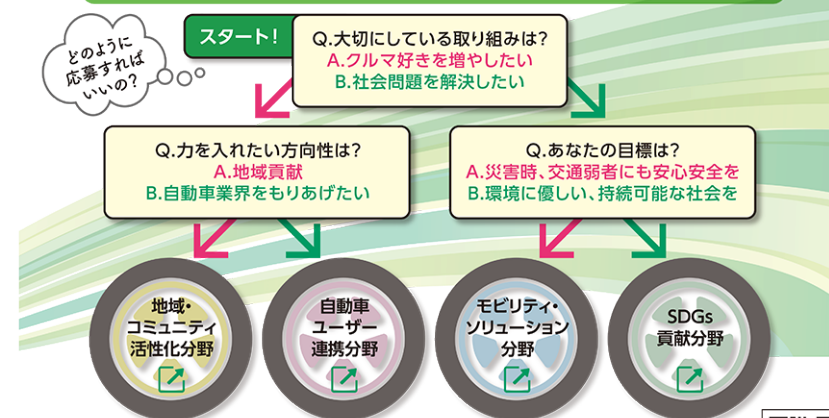
CSP
第4回 CSP大賞2024

応募締め切り
24年11月25日

第4回クルマ・社会・パートナーシップ大賞

～皆様の取り組みに感謝を伝えたい～

「皆さんの会社や事業の取り組み」を自慢してみませんか?



過去の受賞事例は分野名の下の🔗をクリック

主催 一般社団法人日本自動車会議所/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)



第4回（2024年度）「クルマ・社会・パートナーシップ大賞」募集概要

主催 一般社団法人 日本自動車会議所（全162会員）・（株）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、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（原則として国内における取り組みが対象）

- (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）

募集・選考日程

- ①2024年9月9日：募集開始
- ②11月25日：募集締切
- ③年内：選考委員会による受賞者選定
- ④2025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・（一財）日本自動車研究所所長
 委員：法人の社会活動や自動車業界に詳しい有識者等で構成

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）にある本賞のパナーにアクセスし、応募申請フォームに記入し送信



（本賞パナー
QRコード）

- (2) お問い合わせ並びに添付資料は下記電子メールアドレスで受け付け
 <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 Award2024@aba-j.or.jp>

募集概要



CSP大賞のねらい

- (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、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

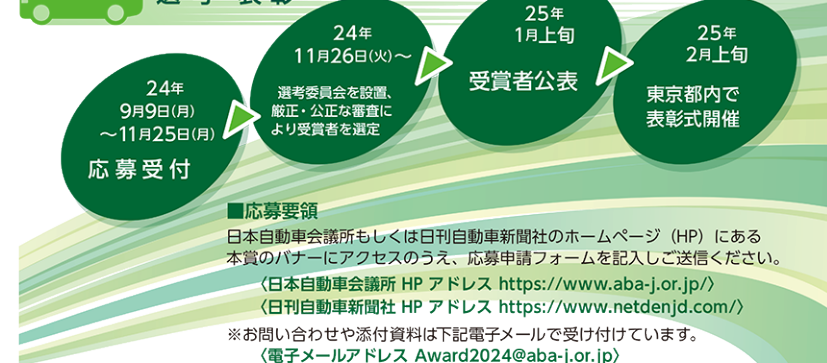
自動車業界で働く方々や自動車ユーザーが対象です。

皆様の以下のような活動への取り組みをもっと世の中に知っていただくきっかけとしてご応募をご検討ください。

- ①クルマや人の移動にかかわる困りごとを解決する活動
- ②地域の社会の活性化や暮らし・安全を守る活動
- ③環境、教育、健康、福祉などの向上を目指す活動
- ④クルマを大切に扱う・クルマの価値を高める活動



選考・表彰



詳細は
こちらの
URLから

<https://www.aba-j.or.jp/partner/>



脱炭素における交通セクターの課題と将来展望

第302回会員研修会開催

一般財団法人 運輸総合研究所研究員 東山祐也氏と加藤雄太氏の2氏が講演

日本自動車会議所は7月3日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、第302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60名が参加しました。今回は「脱炭素における交通セクターの課題と将来展望」をテーマに、国土交通省の外郭団体として1968年に産学官支援の下に設立された一般財団法人 運輸総合研究所の研究員、東山祐也氏と加藤雄太氏のお二人を講師に迎えました。

政府は2050年までに温室効果ガス排出量を実質ゼロとする「カーボンニュートラル」を目指すと言っており、運輸総合研究所では交通分野（自動車、航空、海運、鉄道）の輸送需要、脱炭素化技術等さまざまな観点から将来の脱炭素化シナリオを作成、排出量・燃料コスト推計などに関して調査研究を進めています。

講演では、日本で交通分野は二酸化炭素（CO₂）排出量の約2割を占めているものの、脱炭素化の技



東山 祐也氏



加藤 雄太氏

術的ハードルが高い産業と指摘。このため排出削減が難しく、「2030年以降、2050年に至る燃料転換の方向性や脱炭素技術普及の見通しなど全体戦略は未だ見えていません」と強調しました。具体的には「2030年時点では削減量のほとんどが乗用車によるもの。2040年から2050年にかけて商用車でも電動車の導入などが進むものの、全体として多くが商用車から発生します」などと分析していました。

先進的な取り組みが目立つ欧米での燃料転換促進策の事例調査にも触れ、欧州連合（EU）では「交通分野のうち自動車関係の排出が約94%にも達し、



自動車に対するCO₂排出量の規制、ゼロエミッションビークル購入の補助や減税・免税支援なども行われています」と紹介しました。

米国についても、「交通分野のうち自動車関係が約80%の排出を占め、連邦政府が多額の予算を脱炭素対策に投じています。特にカリフォルニア州では今後、新車販売を100%ゼロエミッションビークルとする規制も実施しています」などと詳しく説明しました。

パラリンピックと共生社会の実現

第303回会員研修会開催

パリ2024パラリンピック日本代表選手団団長、公益財団法人 日本財団ディレクター 田口亜希氏が講演

日本自動車会議所は7月31日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第303回会員研修会を開催し、「パリ2024パラリンピック」の

日本代表選手団団長で、公益財団法人 日本財団パラスポーツサポートセンター競技団体支援部ディレクターの田口亜希氏が講演しました。今回の会員研

修会は、8月28日から9月8日までの12日間にわたって行われたパリパラリンピックの開幕直前に開催。田口氏には多忙を極める中、「パラリンピッ

クと共生社会の実現」をテーマに講演いただきました。リモートも併用し、全国から計約80名が参加しました。

田口氏は25歳の時に病気で車椅子ユーザーとなり、その後、射撃を始めました。日本代表として2004年アテネパラリンピック、2008年北京パラリンピック、2012年ロンドンパラリンピックと3大会連続出場を果たし、アテネ7位、北京8位に入賞しました。

講演では最初に、自身の経験を交えつつ、パラリンピックの歴史なども説明。パラリンピックの価値



田口 亜希氏

のひとつとして「公平」を挙げ、「多様性を認め、創意工夫すれば、誰もが同じスタートラインに立てることを気付かせる力があります」と紹介しました。

さらに、オリンピックとパラリンピックの競技・種目を比較した上で、「世界人口の約15%は障がい者で、その数は12億人に上ります。日本では障がい者手帳を持つ人は約730万人います」と強調。こうした現状を踏まえ、多目的トイレや障がい者用駐車場などの事例を示し、バリアフリーの重要性を呼び掛けました。

最後に、障がい者と健常者との共生社会づくりには「障がいがある、ないにかかわらず、お互いのできることで思いやり、助け合いが必要」と強く訴え



ました。

自動車業界では、パラリンピックスポーツ振興やバリアフリー社会への理解を深める活動の一環として、パラリンピックの気運醸成に取り組んでいます。

JR 品川駅で街頭活動を実施

21 団体・45 人が自動車税制アンケートの協力を呼び掛け

JAF・自動車税制改革フォーラム

日本自動車会議所や日本自動車連盟（JAF）など自動車関係21団体で構成する「自動車税制改革フォーラム」は8月6日、東京・港区のJR品川駅（港南口）で街頭活動を行いました。JAFでは毎年、自動車ユーザーを対象に「自動車税制に関するアンケート調査」を行っており、今年の募集期間は5月1日～8月19日まで。街頭活動では、JAF・フォーラムのスタッフ約45人が、「アンケート調査」サイトのQRコードが掲載されたノベルティグッズを配布しながら、アンケートへの協力を呼び掛けました。

フォーラムでは、JAFのアンケート結果を活用し

てチラシを制作しているほか、一部の団体では、集まった自動車ユーザーの意見などを参考に税制改正要望書などを取りまとめています。昨年実施したアンケート結果によると、98.4%ものユーザーが自動車の税金に負担を感じており、「非常に負担に感じる」と答えた回答者の割合は66.5%と年々増加しています。

JAF・自動車税制改革フォーラムでは、こうしたユーザーの声を真摯に受け止め、12月の税制改正大綱取りまとめに向けてさまざまな活動を展開していくことにしています。



ノベルティグッズを駅利用者に配布するなどして呼び掛けるJAF・フォーラムのスタッフ

関係省の2025年度（令和7年度）税制改正要望

経済産業省	中長期的な視点に立った「自動車関係諸税の課税のあり方の検討」が重点
国土交通省	バリアフリー車両など4特例措置の拡充・延長を要望
環境省	引き続き「税制全体のグリーン化」求める

2025年度（令和7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いました。各省が8月末までに財務省に提出した要望書を、9月初めに公表しました。

経済産業省では、自動車関係諸税について「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」として、中長期的な課税のあり方を重点として取り上げています。昨年12月に取りまとめられた与党税制改正大綱を踏まえ、短期的には取得時の負担の軽減によって国内市場の活性化と電動車の普及を促進させるとともに、保有課税全体の環境性能化により、カーボンニュートラルの実現に向けた取り組みを加速させていく方針です。また、二輪車車両区分見直しに伴い、新たに原付第一種に定義された二輪車車両の「軽自動車税の見直し」も要望しています。

国土交通省も「自動車関係諸税の課税のあり方の検討」を行うほか、2025年3月末に適用期限を迎える「ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシー等のバリアフリー車両に係る特例措置」など4項目の特例措置の拡充・延長を求めました。

環境省では引き続き「税制全体のグリーン化」を掲げ、「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』を維持する」としています。

関係省の2025年度税制改正要望（自動車関係項目の抜粋）は次の通りです。

■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、自動車税環境性能割、自動車税種別割、軽自動車税環境性能割、軽自動車税種別割）

自動車関係諸税について、市場の活性化に寄与し、2050年カーボンニュートラルの実現にも積極的に貢献するものとすべく、新たに保有段階におけるCO₂削減に資する制度の基本的考え方を提示するとともに、自動車の枠を超えたモビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行等を踏まえつつ、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。

《検討の方向性》

令和6年度税制大綱を踏まえ、下記の論点について、骨太な検討を引き続き進める。

【短期】

◇カーボンニュートラルの実現に向けた取組の加速、市場の活性化

自動車業界の世界的な競争の激化に対峙する中、

市場の活性化に寄与する形で2050年カーボンニュートラルの実現へ積極的に貢献するものとすべく、保有におけるCO₂削減の意義を踏まえ、制度の基本的考え方を提示

- ▶取得時の負担の軽減により、国内市場の活性化と電動車の普及を促進
- ▶保有課税全体の環境性能化により、新陳代謝の促進を通じた保有車両全体でのCO₂を削減

【中長期】

○「新たなモビリティ社会」の姿を踏まえた見直し
新たなモビリティ社会が形成される中で、自動車の枠を超えたモビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行等を踏まえつつ、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

- ▶「新たな社会」における変化の具体化（保有から利用への変化、モビリティによる受益者の広がり＜MaaS、データ利用等＞、GX/DX技術の普及等）を踏まえた課税体系の見直し

◇第一種原動機付自転車における車両区分の改正に伴う同区分に係る軽自動車税の見直し

（軽自動車税）

車両区分の見直しにより新たに「第一種原動機付自転車」（「一般原動機付自転車」）に該当するとされる排気量125cc以下かつ最高出力4kW以下の二輪車について、現行の第一種原動機付自転車の軽自動車税の標準税率を参考としつつ、適切な税額の適用を要望する。

◇低公害自動車に燃料を充てんするための設備に係る課税標準の特例措置の延長（固定資産税）
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）を図る。

■国土交通省

◇ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシー等のバリアフリー車両に係る特例措置の延長（自動車税環境性能割）
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年間延長する。

◇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（自動車税環境性能割）

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、都道府県の条例で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年間延長する。

◇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延長（自動車税環境性能割）

交通事故の防止及び被害の軽減のため、衝突被害軽減ブレーキ（歩行者検知機能付き）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2年間延長する。

◇中小企業者が機械等を取得した場合の特例措置の延長（中小企業投資促進税制）

（所得税・法人税・法人住民税・事業税）
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又は法人税額等の税額控除の特例措置を2年間延長する。

◇自動車関係諸税の課税のあり方の検討

令和6年度与党税制改正大綱の検討事項を踏まえ、以下所要の検討を行う。

日本の自動車戦略やインフラ整備の長期展望を踏まえるとともに、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に向けた積極的な貢献、モビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行、地域公共交通へのニーズ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、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。

◇その他

○中小企業者等が特定経営力向上設備等を取得した場合の特例措置（中小企業経営強化税制）の拡充・延長（所得税、法人税、法人住民税、事業税）
中小企業の設備投資を促進し生産性の向上を図るため、中小企業経営強化法の認定を受けた経営力向上計画に基づき機械装置等を取得した場合の即時償

却又は法人額等の税額控除の特例措置を2年間延長等する。

○第一種原動機付自転車における車両区分の改正に伴う同区分に係る軽自動車税の見直し

（軽自動車税種別割）

車両区分の見直しにより新たに「第一種原動機付自転車（一般原動機付自転車）」に該当するとされる排気量125cc以下かつ最高出力4kW以下の原動機付自転車について、現行の第一種原動機付自転車の軽自動車税の標準税率を参考としつつ、適切な税額の適用を要望する。

○低公害自動車に燃料を充てんするための設備に係る課税標準の特例措置の延長

（固定資産税）

燃料電池自動車の普及に向けて、燃料等供給設備（水素充填設備）の整備を促進させるため、当該設備に係る固定資産税の課税標準の特例措置を2年間延長する。

○車検の受検可能期間の拡大に伴う所要の措置

（自動車重量税）

車検の受検が可能な期間を車検証の有効期限が満了する日の「1か月前」以降から「2か月前」以降に拡大することに伴い、所要の措置を講ずる。

■環境省

○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普及、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」を維持するとともに、省エネ性能等に応じて適用される住宅ローン減税の子育て世帯等における借入限度額の上乗せ措置等を1年間延長するほか、ネイチャーポジティブの実現に向けて引き続き検討を行う。

○ 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。

○ 低公害自動車に燃料を充てんするための設備に係

る課税標準の特例措置【延長】（固定資産税）
燃料電池自動車に水素を充てんするための設備に対する固定資産税の課税標準額の特例措置について、適用期限を2年間延長する。

2024年度 第1回道路・交通委員会を開催

来年度予算案・政策動向のポイントなど 国土交通省物流・自動車局と道路局の担当官が説明



若林陽介委員長



高中佳人企画官



依田秀則調整官

日本自動車会議所は9月24日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、2024年度第1回道路・交通委員会（委員長＝若林陽介・全日本トラック協会理事長）を開催し、国土交通省の担当官が2025年度予算案や政策動向などについて説明しました。委員会はリモートとの併用開催とし、委員24名が出席しました。委員会開催に当たり、若林委員長が「本日の委員会は、早い段階で関係省の政策動向を共有すべく開催することになりました。国交省の担当官からお話をうかがい、活発な意見交換・情報交換をしたいと思います」と挨拶したあと、物流・自動車局総務課の高中佳人企画官と

道路局企画課の依田秀則道路事業調整官がそれぞれ「令和7年度予算概算要求の概要」について、説明しました。

【講演要旨】

■物流・自動車局関係予算要求概要について

講師：物流・自動車局総務課 高中佳人企画官

来年度の予算概算要求額については、一般会計42億円（昨年度当初予算比2.8倍）、自動車安全特別会計680億円（同1.0倍）、財政投融资特別会計170億円（同1.4倍）の計892億円（同1.1倍）を要求。自賠責保険料積立金約6,000億円が自動車安全特別会計から一般会計に繰り入れられている問題についても言及し、高中企画官は、「増額ができるように、しっかりと対応していきたいと考えています」と述べました。毎年度の繰り戻し額は財務省と国交省の協議の上で決定されますが、同局では「一般会計から自動車安全特別会計への繰り戻し」を「事項要求」として求めています。



具体的な取り組みとして、高中企画官はまず「2024年問題」を取り上げ、対策を何も講じない場合は、2030年までに34%もの輸送力不足が生じるとの見通しを示しました。その上で、「2024年という年に限らず、中長期的に取り組んでいかなくてはならない重要な課題。構造的な問題を抱えているとの認識に立って対策をしていかなければなりません」と話しました。

同局では、①物流の革新や持続的成長に向けた中長期計画を踏まえた取り組みの推進、②脱炭素社会の実現に向けた自動車分野のGXの推進、③自動車分野のDXや技術開発、人材確保等による事業基盤強化等の推進、④自動車事故被害者救済、事故防止・安全対策の推進等——を「予算の4本柱」として掲げており、高中企画官は、この4本柱に沿って政策を展開していくとしています。

■道路局関係の予算案について

講師：道路局企画課 依田秀則道路事業調整官

道路局の来年度予算概算要求は、総額で2兆5,258億円と昨年度当初予算の1.19倍となっています。依田調整官は、道路や関連施設の老朽化のため「メンテナンス費用が増えて、改築費は補正予算で補う」傾向にあるとしています。このため、直轄事業の「維持修繕」や補助事業の「道路メンテナンス事業」は、いずれも昨年度当初予算比1.23倍と高めの要求となりました。

事項要求としては、①防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策、②近年の資材価格の高騰の影響等を考慮した公共事業等の実施に必要な経費、③高速道路の料金割引に必要な経費（大口・多頻度割引）の3項目が要求されています。

能登半島地震にも触れ、基幹道路が能越自動車道のための、依田調整官は「半島全体のネットワークのあり方を考えていく必要があります」と訴えました。また、「道の駅」が防災拠点として活用されたことを受け、機能強化を図っていくことの必要性

も強調しました。

主要施策としては、①防災・減災、国土強靱化、②予防保全型メンテナンスへの本格転換、③人流・物流を支えるネットワーク・拠点の整備、④GXの推進による脱炭素社会の実現、⑤道路システムのDX、⑥道路空間の安全・安心や賑わいの創出——の6施策が上げられ、具体的な取り組みとともに詳細が説明されました。

それぞれの講演後、質疑応答の時間が設けられ、道路・交通委員会は閉会しました。

自転車と電動キックボードの交通事故分析

第304回会員研修会開催

公益財団法人 交通事故総合分析センター(ITARDA)主任研究員 木内透氏が講演

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304回会員研修会を開催しました。リモートも併用し、地方の自動車会議所などから計約70名が参加しました。



木内 透氏

今回は「自転車と電動キックボードの交通事故分析」をテーマに、公益財団法人 交通事故総合分析センター(ITARDA)主任研究員の木内透氏を講師に迎えました。

シェアサイクルをはじめ利用が拡大する自転車の道路交通法改正では、昨年ヘルメット着用努力義務化に続き、今年は交通反則行為に対する青切符(反則金)の導入等が決定されました。都市部で目立つ電

動キックボードは、16歳以上が免許不要で運転可能になった昨年の規制緩和から1年が経過しています。

講演では、自動車乗車中、二輪車(自動二輪車、原付、自転車)乗車中、歩行中を合わせた昨年の交通事故死傷者について「特に重傷者は自転車乗車中の割合が4分の1程度に上ります。負傷者は高校生の自転車乗車中も多い」などと指摘、ユーザーの法令順守の必要性を訴えました。その上で、自転車事故の防止に向けた規定整備が進んでいるとして、今後取り締まり対象となる交通違反行為を詳しく説明。具体的な交通反則切符の対象は16歳以上、運転免許有無は不問で、「携帯電話・スマートフォン使用“ながら運転”」(1万2千円)や「信号無視」(6千円)、「逆走等通行区分違反」(6千円)、「指定場所一時不停止」(5千円)などを挙げました。



最高速度が歩道で時速6キロ、車道で20キロと定められている電動キックボード事故に関しては「昨年は転倒など単独事故が増加傾向にあり、都道府県別では東京が約6割を占めました」と悪質な危険走行事例の動画も交えてデータ分析をしました。

最後に、都市部を中心に増えつつある違法なペダル付き電動自転車についても紹介、警視庁や国民生活センターが注意を呼び掛けていると強調しました。

TOPICS

交通安全活動を評価

高輪警察署から 日本自動車会議所に「感謝状」

表彰式には島崎専務理事が出席

日本自動車会議所は「地域の交通安全に深い関心を寄せられ、交通の安全と円滑の確保に多大の貢献をされた」ことが評価され、7月2日、警視庁高輪警察署から「感謝状」を授与されました。同日開催された表彰式には、当会議所の島崎豊専務理事はじめ原沢製薬工業、セント・フォース、森永乳業、吉本興業ホールディングスの1団体4社の関係者が出席

しました。

高輪警察署は昨年9月23日、JR品川駅に隣接する多目的スペース「港南ふれあい広場」で交通安全イベントを開催しましたが、当会議所も協力して啓発活動を実施。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も行い、多くの子どもたちに交差点では「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。

当会議所では、新宿警察署や愛宕警察署のイベントにも協力しており、サポカー展示や交通安全教室のほか、交通安全



感謝状を授与された当会議所の島崎専務理事(写真後列の右端)
啓発グッズなども配布して子どもから高齢者まで幅広い来場者に啓発活動を展開しています。

飲酒運転させないTOKYOキャンペーン

タレントのLiLiCoさんをゲストに

キックオフイベント開催

東京都・警視庁・東京都交通安全協会

東京都は7月1日、東京・大田区の羽田空港第1ターミナルビルで、警視庁交通部、東京都交通安全協会との共催により「飲酒運転させないTOKYOキャンペーン」のキックオフイベントを開催し、イベントの来場者や空港利用者らに飲酒運転の根絶を訴えました。忘年会など宴会が多い12月に次いで、7月と8月は飲酒の機会が非常に多い時期であることから、東京都では「飲酒運転に起因する交通事故の発生が

懸念される」として、毎年7月1日～7日までの7日間に同キャンペーンを展開しています。

初日のキックオフイベントには、映画コメンテーターで知られるタレントのLiLiCo（リリコ）さんをゲストに招き、出発ロビーマーケットプレイス内に設けた特設ステージでトークショーやピーボくんと交通安全教室などを開催。交通安全教室では、酒に酔った状態を疑似体験できるゴーグルを着用したLiLiCoさんが、警察官の差し出す目の前の棒をつかめないなど、酒に酔った状態がいかに運動能力を麻痺させて危険であるのかを再現していました。

東京都では、キャンペーン期間中はホームページやSNSでの発信のほか、飲食店、駐車場などでのチラシ配布やステッカー・シールの掲示、街頭ビジョンでの広報活動などにより「飲酒運転による重大交通事故の抑止を図っていく」として



酒に酔った状態を疑似体験できるゴーグルを着用したLiLiCoさん（ステージ中央）

います。当会議所も、同キャンペーン推進委員会メンバーとして、飲酒運転根絶に向けた活動を展開しています。

高輪警察署主催「高輪交通安全フェア」に参加

サポカーの展示や クイックアームの出展などで協力

日本自動車会議所

日本自動車会議所は秋の全国交通安全運動期間（9月21日～30日）の初日にあたる同月21日、東京・港区高輪の佛所護念会高輪教会駐車場で開催された、警視庁高輪警察署主催の交通安全イベント「高輪交通安全フェア」に参加・協力しました。会場には、トヨタ自動車と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）が展示されたほか＝写真、白バイ・パトカーの展示やパーキングサポート



計

報

ブリヂストン元社長
(当会議所会員元代表者・元理事・元評議員)

渡邊 恵夫氏

ブリヂストン元社長の渡邊恵夫（わたなべ・しげお）氏が5月16日、逝去されました。82歳でした。渡邊氏は2001年3月社長に就任され、2006年3月取締役相談役に退かれました。社長就任後の2001年6月から当会議所理事を、また社団法人から一般社団法人への移行に伴う当会議所役員体

ブレーキ体感試乗も行われるなど、小さな子どもから高齢者まで多くの来場者がイベントを楽しみました。

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する機器「クイックアーム」を出展。多くの来場者に実年齢と体力年齢に差があることなどを体験していただき、歩行中や運転中における慎重な行動や判断の大切さをあらためて認識する機会を提供することができました。

「自動車なんでも 無料相談所」を開設

50件の相談受ける

愛知県自動車会議所

愛知県自動車会議所は9月29日、30日の2日間、名古屋市中区の金山総合駅コンコースにおいて、国や愛知県の後援を得て、今年度で17回目となる「自動車なんでも無料相談所」を開設しました。会場では、愛知運輸支局等の行政機関や自動車関係16団体から派遣された相談員が50件の相談を受けました。相談内容はナンバープレート、運転免許証に関するものが上位を占めていました。

会場には、交通安全ミニイベントとして、敏捷性を測定す

制の変更により、2010年6月から評議員を務められ、2017年6月に退任されました。



全日本トラック協会前会長
(当会議所元副会長)

星野 良三氏

多摩ホールディングス会長で全日本トラック協会前会長の星野良三（ほしの・よしみ）氏が7月6日、逝去されました。87歳でした。星野氏は2011年6月、全日本トラック協会会長に就任され、2017年6月まで3期6年にわたり業界活動



来場者から相談を受ける相談員

る「クイックアーム」、反射神経を測定する「クイックキャッチ」を設置したほか、自動車事故対策機構の協力を得て、運転のクセをチェックできる「運転シミュレーター」を設置し、いずれも好評でした。

また、全国版図柄入りナンバープレート、大阪・関西万博特別仕様ナンバープレート、豊田・春日井・岡崎の地方版図柄入りナンバープレートの見本を展示するとともに、全国の地方版図柄入りナンバーを実寸サイズで掲載したタペストリーを展示しました。

さらに、前回に引き続き、中部運輸局による特定小型原付（電動キックボード）のブースが設けられ、広報活動が行われました。

〔愛知県自動車会議所〕

に尽力されました。また、2012年6月から2018年6月まで当会議所副会長を務められました。



川崎汽船元社長
(当会議所会員元代表者)

村上 英三氏

川崎汽船元社長の村上英三（むらかみ・えいぞう）氏が8月1日、逝去されました。71歳でした。村上氏は2015年4月社長、2019年4月会長に就任され、2020年6月特別顧問に退かれました。

日本自動車会議所会員（2024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
 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
 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 72、推薦会員 1）
[企業会員の一覧はこちらから](#)

自動車会議所ニュース

2024

秋

No.958

発行所



一般社団法人 日本自動車会議所
 Automobile Business Association of Japan

発行人 島崎 豊 編集人 田村里志

〒105-0012 東京都港区芝大門 1-1-30
 日本自動車会館15階

電話 03 (3578) 3880
 FAX 03 (3578) 3883
 URL <https://www.aba-j.or.jp>