

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 <http://www.aba-j.or.jp>

2017 **6** No.893

発行人 中島 哲 編集人 田村里志
購読料 1部50円 (購読料は年会費に含む)

第82回定時総会・第198回理事会開催 第13代会長にトヨタ自動車の内山田竹志会長が就任



懇親会に約480名が出席
日本自動車会議所

日 本自動車会議所は6月7日、東京・千代田区の経団連会館で第82回定時総会を開催し、「平成28年度事業実績・平成29年度事業計画」や「理事選定」など3案件が審議され、いずれも原案通り承認された。総会では小枝至会長はじめ理事4名が退任。トヨタ自動車会長の内山田竹志氏、日本バス協会会長代行の島倉秀市氏、日本自動車部品工業会副会長・専務理事の天下政司氏、全国軽自動車協会連合会専務理事の徳永泉氏の4氏が新たに理事に就任した。続く第198回理事会で内山田氏が第13代会長に、日本バス協会会長代行の島倉秀市氏が副会長に

選定された。また、小枝会長が名誉会長に、豊田章一郎名誉会長が名誉顧問に就任したほか、顧問1名、評議員5名が新たに委嘱されるなどして、内山田新体制がスタートした。

総会・理事会後の懇親会には、国会議員165名(うち本人出席61名)をはじめ、会員・業界関係者など約480名が出席。挨拶に立った内山田会長は、「自動車を取り巻く環境は大きく変わろうとしており、時代変化に対応した新しい取り組みを、『税制』、『安全』、『環境』、『人材』という事業の4本柱の上に積み重ねて取り組んでまいります」と抱負を述べた。

◆◆ 主な内容 ◆◆

- 第82回定時総会・198回理事会開催……………2
- 第1回保険委員会開催……………6
- 自賠制度あり方懇で秋田保険委員長が意見陳述……………7
- 第1回道路・環境委員会開催……………8
- 第236回会員研修会開催……………10
- 6月は「不正改造車を排除する運動」の強化月間……………13
- 2017年版『数字でみる自動車』を発行……………14
- 飲酒運転させないTOKYOキャンペーンの実施計画決まる[東京都]……………15

(主な記事はホームページ=<http://www.aba-j.or.jp>にも掲載しています)

第82回定時総会・198回理事会を開催

「平成28年度事業実績・平成29年度事業計画」などを審議



198回理事会で内山田新体制が発足

小枝前会長は名誉会長に就任

第

82回定時総会では、審議に先立って小枝至会長が挨拶した。小枝会長は、「自動車業界を取り巻く環境は、世界的にみても大きく動いています」との認識を示し、「グローバルな通商問題からは目が離せず、深刻度を増す労働力不足への対応も待ったなしの状況です。そして、次世代自動車の浸透、最新テクノロジーを駆使する自動運転の開発と普及は、クルマ社会そのものを大きく変えるのではないかと思います」と述べた。そのうえで、「会議所としましては、これまでの『税制』、『安全』、『環境』に、『人材』を加えた重点4項目を中心に、環境の変化を的確に捉えながらも、着実に、引き続きクルマ社会の健全な発展のため、政策要望・提言活動を鋭意推進してまいります」として、事業の4本柱に注力して活動していくことを強調した。

この後、小枝会長を議長に選出し、議案を審議。事務局から中島哲専務理事が「平成28年度事業実績・平成29年度事業計画」について、また畠山太作常務理事が「平成28年度決算・平成29年度予算」について、小林義信理事が「理事選任」についてそれぞれ説明し、審議の結果、いずれも原案通り承認された。理事選任の件については、小枝会長はじめ理事4名が退任し、新たにトヨタ自動車会長の内山田竹志氏、日本バス協会会長代行の島倉秀市氏、日本



就任の挨拶に立つ内山田新会長

自動車部品工業会副会長・専務理事の大下政司氏、全国軽自動車協会連合会専務理事の徳永泉氏の4氏が理事に就任した。

続いて第198回理事会が開催され、内山田氏を会長に選定。内山田氏は第13代会長に就任した。内山田新会長の就任挨拶＝3ページ参照＝の後、内山田会長が議長を務めて審議が再開され、新任理事から島倉氏が新たに副会長に選定され就任した。また、小枝会長が名誉会長に、豊田章一郎名誉会長が名誉顧問に就任したほか、堀井仁・全国軽自動車協会連合会副会長が顧問に、網岡卓二・日本自動車車体工

内山田 竹志新会長 就任ご挨拶

ただいま日本自動車会議所の会長に選任いただきました内山田でございます。



自動車業界から会長が選ばれるようになり、30年が経っております。最初の自動車業界からの会長は、第10代の石原俊会長でした。続いて第11代は豊田章一郎会長、第12代は小枝至会長、そして私が13代目の会長になります。改めて責任の重さに身の引き締まる思いですが、小枝会長をはじめ歴代の会長が果たしてこられました自動車関連業界の総合団体としての会議所の役割、すなわち「クルマ社会の健全な発展を通して、日本経済や国民生活の繁栄に貢献する」という基本理念のため、私自身、微力を尽くしてまいり所存でございますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

さて、会議所は、175の団体・企業の会員の皆さまによって成り立っています。日頃のご支援に感謝申し上げます。皆さまは、生産、販売・整備、運輸・交通、関連サービスなど、それぞれの責任分野を束ねられ、山積する経営課題に対して日頃、懸命の経営努力を重ねておられま

す。そうしたお立場の皆さまが会議所に期待されるものは何か。そして会議所としてできることは何か。それは皆さまの業種や組織を越え、一緒に活動できるフィールドをつくり、力を結集して、自動車業界の団体・企業としての成果を最大限発揮できるようにしていくことだと思っております。

そこにこそ会議所の存在意義があり、業界懸案の「自動車関係諸税の抜本改革」、多くの団体の協力をいただいて催す「交通安全啓発イベント」、クルマ好きの「人材」を育む「情報発信事業の開発」などに注力するとともに、時代も大きく変化している中、時代に即した新たな課題にも積極的に取り組んでまいりたいと思います。

ご存知の通り、会議所事務局は8人という大変小さな所帯でございますが、業界の黒子として汗をかくことは厭いません。是非、会議所の一層効果的な活用という観点から、皆さまよりアドバイスをいただき、ご支援・ご鞭撻願えましたら、これ以上嬉しいことはございません。よろしくお願い申し上げます。

最後になりましたが、5年の長きにわたり日本自動車会議所を引っ張ってこられた小枝前会長に、改めて、心より敬意を表するとともに、感謝を申し上げ、私からのご挨拶とさせていただきます。

業会会長、橋本覚・全国マツダ販売店協会会長、柳田昌宏・日本自動車機械工具協会会長、西村健二・東京都自動車会議所会長代行、木水秀和・ブリヂストン常務執行役員の4氏が評議員に委嘱された。

議事終了後、内山田新会長から小枝名誉会長に感謝状と花束が贈呈され、小枝名誉会長は「今後も、名誉会長として（会議所の事業活動に）貢献してまいりたい」と挨拶＝4ページ参照＝し、理事会が終了した。

なお第82回定時総会および第198回理事会で審議された議案については、5月中旬までに第77回運営委員会（書面審議）および第197回理事会（同）でそれぞれ審議され、いずれも原案通りに承認されて

いる。

平成29年度事業計画では、「事業方針」を次のとおりとして取り組むこととしている。

- クルマ社会の健全な発展のため、自動車関連業界ならびに自動車ユーザーの立場に立ち、環境変化を的確に捉え諸課題の解決に努める。
- そのため、「税制」、「安全」、「環境」に、平成28年度から「人材」を加えた重点4項目について、会員との緊密な連携の下、政策要望・提言、啓発・支援活動を行う。
- また、自動車関連業界が一体感を一層高め、その影響力を効果的に発揮するため、日本自動車会館の機能を更に強化し、活動を活性化させる。

小枝 至前会長 退任ご挨拶

私は、豊田章一郎会長の後を受け、平成24年から5年間、会長を務めさせていただきました。これまでの間、会長の職を全うできましたことは、会員団体・企業の皆さまのご支援・ご協力の賜物であり、改めて厚く御礼申し上げます。



私が会長に就任した当時、日本の自動車産業は、東日本大震災の影響も残る中、歴史的な円高が続くなど、「六重苦」と言われる、厳しい経営環境にさらされておりました。そうした中、会長就任の年の12月、自民党が与党に返り咲き、安倍政権が打ち出した「アベノミクス」によって景気は緩やかながらも回復基調となりました。自動車産業にとっても大きな追い風となり、一段の発展につながったのではないかと考えております。

私が最重要課題として取り組んだのは、自動

車税制でした。額賀福志郎先生率いる自動車議連など与党との信頼関係を深めながら、「自動車取得税の廃止」などのご決定をいただけたのは、節目となる大きな成果であったと思います。しかし、私どもの悲願であります自動車関係諸税の抜本改革の実現は、まだ道半ばであります。自動車業界には、今後なお一層の知恵と行動力が求められるものと思います。

また、この間、日本自動車会館設立10周年や会議所創立70周年などの節目にも立ち会うことができました。日本の自動車産業を支える関連業界の結束がより一層深まり、クルマ社会の発展に貢献できるよう、引き続き会議所には、内山田新会長の強いリーダーシップのもと、会員の皆さまと一丸となって諸課題に取り組んでいくことを大いに期待申し上げます。

最後に、名誉会長にご推挙いただき、誠にありがとうございます。今後も、名誉会長として（会議所の事業活動に）貢献してまいりたいと思っております。

以上、退任にあたってのお礼のご挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。



内山田新会長(写真右)から花束を贈呈された小枝名誉会長

具体的には、「税制」については、平成29年度大綱を踏まえ、「平成29・30年度の2年間をチャンス」ととらえて、「業界統一の税負担軽減・簡素化のあ

るべき姿の明確化」と「業界一体化となつての世論喚起の継続盛り上げ」に取り組んでいく。

「安全」については、お台場と新宿での交通安全啓発イベントの訴求力を高めるため開催時期や内容などを見直すほか、関係省と連携しながら安全運転サポート車の普及啓発活動を展開していく。

「環境」については、「第5次環境基本計画」（平成30～34年度）策定に伴うパブリックコメントに対応するため、業界意見を的確に集約するなどの取りまとめを行う。

「人材」については、自動車産業の人材確保、定着、育成の取り組みを支援するため、クルマ好きキッズ・若者の育みや、中小整備専門事業者の支援開始などに取り組んでいく。このほか、会議所ホームページを活用した自動車産業の魅力をPRする活動や、一般会計に繰り入れられている自賠責保険料積立金6,114億円の繰り戻しの実現などに注力していく。

一般社団法人日本自動車会議所役員等名簿 平成29年6月7日現在(順不同、敬称略)

〔会 長〕

内山田竹志 学識経験者(新任)
=トヨタ自動車会長=

〔副会長〕

西川 廣人 (一社)日本自動車工業会 会長
久恒 兼孝 (一社)日本自動車販売協会連合会 会長
星野 良三 (公社)全日本トラック協会 会長
富田 昌孝 (一社)全国ハイヤー・タクシー連合会 会長
島倉 秀市 (公社)日本バス協会 会長代行(新任)

〔専務理事〕

中島 哲 事務局担当

〔常務理事〕

島山 太作 事務局担当

〔理 事〕

大下 政司 (一社)日本自動車部品工業会 副会長 専務理事(新任)
徳永 泉 (一社)全国軽自動車協会連合会 専務理事(新任)
小林 健二 日本自動車輸入組合 専務理事
武藤 孝弘 (一社)日本中古自動車販売協会連合会 専務理事
木場 宣行 (一社)日本自動車整備振興会連合会 専務理事
小林 義信 事務局担当

〔監 事〕

生田 允紀 (株)ミクニ取締役会長
井口 武雄 三井住友海上火災保険(株) シニアアドバイザー
吉永 泰之 (株)SUBARU 取締役社長

〔名誉会長〕

小枝 至 (一社)日本自動車会議所 前会長(新任)

〔名誉顧問〕

豊田章一郎 (一社)日本自動車会議所 元会長(新任)

〔顧 問〕

豊田 達郎 (一社)日本自動車工業会 元会長
加藤 啓進 (一社)日本自動車販売協会連合会 元会長
岩崎 正視 (一社)日本自動車工業会 元会長
瀧川 博司 (一社)日本自動車販売協会連合会 元会長
奥田 碩 (一社)日本自動車工業会 元会長
宗国 旨英 (一社)日本自動車工業会 元会長
上原 明 (一社)日本自動車販売協会連合会 元会長
小栗 七生 (一社)日本自動車販売協会連合会 元会長
齋藤 寛 (公社)日本バス協会 元会長
張 富士夫 (一社)日本自動車工業会 元会長
中西英一郎 (公社)全日本トラック協会 名誉会長
青木 哲 (一社)日本自動車工業会 元会長
天野 洋一 (一社)日本自動車販売協会連合会 元会長
堀内光一郎 (公社)日本バス協会 理事
志賀 俊之 (一社)日本自動車工業会 元会長
豊田 章男 (一社)日本自動車工業会 副会長
守川 正博 (一社)日本自動車販売協会連合会 元会長
高橋 幹 (公社)日本バス協会 元会長
池 史彦 (一社)日本自動車工業会 前会長
櫻井 誠己 (一社)日本自動車販売協会連合会 理事相談役

澤田 稔 (一社)日本中古自動車販売協会連合会 会長
橋本 一豊 (一社)日本自動車整備振興会連合会 会長
ペーター・クロンシュナーブル 日本自動車輸入組合 理事長
志藤 昭彦 (一社)日本自動車部品工業会 会長
堀井 仁 (一社)全国軽自動車協会連合会 副会長(新任)

〔評議員〕

網岡 卓二 (一社)日本自動車車体工業会 会長(新任)
倉田 健児 (一社)日本自動車タイヤ協会 専務理事
辻 良之 いすゞ自動車販売店協会 会長
久恒 兼孝 トヨタ自動車販売店協会 理事長
櫻井 誠己 日産自動車販売協会 理事相談役
大内 茂夫 UDトラック販売協会 会長
上野 弘文 日野自動車販売店協会 会長
三浦 潔 三菱自動車販売協会 会長
橋本 覚 全国マツダ販売店協会 会長(新任)
柳田 昌宏 (一社)日本自動車機械工具協会 会長(新任)
藤野 公孝 (一社)全国自家用自動車協会 会長
堀 政良 (一社)日本損害保険協会 専務理事
木村 康 石油連盟 会長
田中 節夫 (一社)全日本指定自動車教習所協会連合会 会長
縄野 克彦 (一社)全国レンタカー協会 会長
野上 誠 (一社)日本自動車リース協会連合会 会長
金子 與宏 (一財)福島県自動車会議所 会長
西村 健二 東京都自動車会議所 会長代行(新任)
三澤 憲一 (一社)神奈川県自動車会議所 会長
酒井 公夫 (一社)静岡県自動車会議所 会長
山口 真史 (一社)愛知県自動車会議所 会長
岸野 吉晃 (一社)岐阜県自動車会議所 会長
桑名 博勝 (一社)富山県自動車会議所 会長
要明 英二 (一社)石川県自動車会議所 会長
張 富士夫 トヨタ自動車(株) 名誉会長
川口 均 日産自動車(株) 専務執行役員
伊東 孝紳 本田技研工業(株) 取締役相談役
益子 修 三菱自動車工業(株) 取締役社長
金井 誠太 マツダ(株) 取締役会長
片山 正則 いすゞ自動車(株) 取締役社長
鈴木 修 スズキ(株) 取締役会長
伊奈 功一 ダイハツ工業(株) 相談役
市川 正和 日野自動車(株) 取締役会長
村上 吉弘 UDトラック(株) 取締役社長
柳 弘之 ヤマハ発動機(株) 取締役社長
松永 和夫 三菱ふそうトラック・バス(株) 取締役会長
木水 秀和 (株)ブリヂストン 常務執行役員(新任)
南雲 忠信 横浜ゴム(株) 取締役会長
尾堂 真一 日本特殊陶業(株) 取締役会長兼社長
木川 眞 ヤマトホールディングス(株) 取締役会長
秋田 進 日本通運(株) 取締役常務執行役員
永塚 誠一 学識経験者

= (一社)日本自動車工業会 副会長・専務理事 =

あり方懇への対応を議論

審議に先立ち、国土交通省の増田参事官が 繰入金の繰り戻しに関する最近の状況について説明



第1回 保険委員会開催

議事を進行する秋田委員長（奥のテーブル左から2人目）。秋田委員長の右が増田参事官

日 本自動車会議所は5月23日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、平成29年度第1回保険委員会（委員長＝秋田進・日本通運取締役常務執行役員）を開催した。

まず、国土交通省自動車局参事官（保障制度）の増田直樹氏から、繰入金の繰り戻しに関する最近の状況について説明を受けた。

次に、事務局より5月30日に予定されている「今後の自動車損害賠償保障制度のあり方に係る懇談会」（あり方懇）に対する保険委員会の意見案について審議を行い、懸案の一般会計繰入金の繰り戻しについて、「万が一、今回も覚書が書き換えられ返済期限が先送りになるようなことになれば、行政や制度への信頼が失墜する」などとする意見案が出席委員一致で了承された。

1. 増田参事官説明概要

＜繰入金の繰り戻しに関する最近の状況＞

自賠責保険は平成14年4月以降、政府再保険制度が廃止となり、当時の政府の累積運用益等（約2兆円）のうち、20分の9（約9,000億円）が政府の自動車安全特別会計・自動車事故対策勘定に、20分の11（約1兆1,000億円）が保険料等充当交付金勘定に分けられた。政府は一般会計の財政事情が厳しいため、自動車事故対策勘定から利子を含めて一般会計に6,169億円もの繰り入れを行っており、この早急な繰り戻しが長年の課題となっている。

当繰入金については、国交相と財務相間で平成30年度末までに繰り戻すとの覚書が結ばれているが、一般会計の状況は引き続き極めて厳しい状況にあることから、平成29年度当初予算による繰り戻しはな

されなかった。国交省としては引き続き大臣間の合意により定められている期限である平成30年度までに着実に繰り戻しが行われるよう財務省に要求していきたい。

2. 審議

続いて、秋田委員長があり方懇で陳述する保険委員会意見（案）について、事務局より説明の後、審議が行われ、出席委員一致で了承され委員会は閉会となった。

＜保険委員会意見＞

本年1月に開催された自賠審の場でも申し上げましたが、重要な事項ですので繰り戻し述べさせていただきます。

自賠責保険に関する従来からの懸案である「特会からの一般会計繰入金」の問題がいまだ未解決であります。

約定上の返済期限は平成30年度末ですが、平成30年度予算を編成する平成29年度、つまり今年が返済実現の鍵を握る勝負の年です。

万が一、今回も覚書が書き換えられ返済期限が先送りになるようなことになれば、自賠制度のあり方が根底から崩れるとともに行政への信頼が失墜し、取り返しのつかないことになるかと危惧します。

この認識に立ち、今日この場にいる国交省および当懇談会の委員の方々を中心となつて、期限内の確実な返済を是非とも実現したいと思っております。

今後の自動車損害賠償保障制度のあり方に係る懇談会(あり方懇)

秋田進保険委員長が出席し意見陳述

国 交省の「今後の自動車損害賠償保障制度のあり方に係る懇談会」(あり方懇)が5月30日に開催され、日本自動車会議所・保険委員会の秋田進委員長が当懇談会に委員として出席し、保険委員会の意見を陳述した。

秋田委員長は、懸案の一般会計繰入金の繰り戻しについて、「平成29年度が返済実現の鍵を握る勝負の年、万が一、今回も覚書が書き換えられ返済期限が先送りになるようなことになれば、行政や制度への信頼が失墜する」と述べ、早期の返済を強く求めた。返済実現の鍵を握る勝負の年である本年のあり方懇では、他の複数の委員からも、各団体の要望書に加えて懇談会としての要望書提出を求めるなど、従来とは違い強く踏み込んだ意見が相次いだ。

1. 議題

(1) 自動車損害賠償保障制度に係る最近の動きについて(国交省説明)

①一般会計繰入金の繰り戻し：一般会計の財政状況は引き続き極めて厳しい状況にあることから、平成29年度当初予算では繰り戻しはされなかったが、大臣間の合意により定められている期限である平成30年度までに着実に繰り戻しが行われるよう求めてまいりたい。

(未だ繰り戻しされていない金額は、利子を含め6,169億円)

②その他：無保険車対策について、事業用自動車の安全対策についてなど

(2) 自動車事故対策機構の取り組みについて(国交省説明、略)

2. 主な意見

(1) 秋田委員(自動車会議所保険委員長)

自賠責保険に関する従来からの懸案である「特会からの一般会計繰入金」の問題がいまだ未解決。

約定上の返済期限は平成30年度末だが、平成30年度予算を編成する平成29年度、つまり今年が返済実現の鍵を握る勝負の年。

万が一、今回も覚書が書き換えられ返済期限が先送りになるようなことになれば、自賠制度のあり方



「あり方懇」に出席した当会議所保険委員会の秋田委員長(テーブル席の右から4人目)

が根底から崩れるとともに行政や制度への信頼が失墜し、取り返しのつかないことになると危惧する。

この認識に立ち、今日この場にいる国交省および当懇談会の委員の方々が中心となって、期限内の確実な返済を是非とも実現したい。

→<国土交通省：増田自動車局保障制度参事官>

特別会計の基金は被害者対策や事故防止対策の貴重な財源。期限内の繰り戻しに向け財務省に強く要望してまいりたい。

(2) 他委員：

①相原委員(自動車総連会長)

秋田委員の意見に賛同する。一般会計繰入金が返済されないため、毎年残された積立金から100億円を取り崩している状況であり誠に遺憾である。制度の根幹に穴が開いており、制度の持続可能性が大きく損なわれている。

関係各団体が早期繰り戻しの要望書を提出するとともに当懇談会も委員総意での要望書を改めて提出すべきである。

②天野委員(読売新聞経済部長)

繰入金の繰り戻しについては、少しずつ分割でも返済してもらえるよう工夫が必要。

③桑山委員(全国遷延性意識障害者家族の会代表)

最近3~4年、財務省に陳情に行き要望活動を続けてきたが、壁は厚い。あり方懇として財務省へ早期繰り戻しの申し入れや意見表明をすべきである。

国土交通省と「運輸業界の働き方改革と生産性革命」について意見交換



第1回 道路・環境委員会開催

説明する谷口室長(奥のテーブル右から2人目)

日 本自動車会議所は5月29日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、第1回道路・環境委員会(委員長=細野高広・全日本トラック協会専務理事)を開催した。国土交通省自動車局総務課企画室長の谷口礼史氏から「運輸業界の働き方改革と生産性革命」について説明を受け、運輸業の生産性を上げるため荷主と連携して荷待ち時間を削減し荷役効率を改善する対策や、運輸業の労働生産性向上を計る基準の明確化の重要性などについて認識を深めた。当委員会では、引き続き当テーマについて状況を把握し対応を協議していく予定。

I. 谷口企画室長説明概要

1. 運輸業界の働き方改革

トラック、バス、タクシーなどの自動車の運転業務に係る平均労働時間は、全職業平均と比較して約1~2割長い。さらに、同業務に係る平均時間外労働時間は、全職業平均と比較して約2~3倍の長さである。自動車の運転業務の従事者のうち、週間就業時間が60時間を超える者(月80時間の時間外労働時間に相当)の割合は約4割であり、全職業平均の約3倍。自動車の運転業務の従事者の所得は、労働時間が長いにもかかわらず、全職業平均と比較して約1割~3割低い。自動車の運転業務の人手不足が年々深刻化=グラフ「自動車の運転業務の人手不足」参照=しており、有効求人倍率は全職業平均の約2倍である。また自動車の運転業務の従事者の平均年齢は、全職業平均と比較して、車種によって約3~17歳高く、若者の雇用の促進が課題となっている。

2. 働き方改革をめぐる政府の動き

政府は3月28日、働き方改革実現会議(議長・安倍晋三首相)の最終会合を開き、残業時間の罰則付

き上限規制などを盛り込んだ「働き方改革実行計画」を決定した。

当実行計画は、長時間労働の是正に向けた残業時間の上限規制と、非正社員の待遇改善を図る「同一労働同一賃金」が2本柱。残業時間については、繁忙期も含めた年間の上限を「720時間(月平均60時間)」、きわめて忙しい1ヵ月の上限を「100時間未満」とすることなどを盛り込み、残業時間に初めて法的な強制力がある規制を設ける。

人手不足が深刻な運送業と建設業については、規制の適用を5年間猶予し、5年後に運送業は「年960時間(月平均80時間)」、建設業は原則として一般の業種と同じ規制を設けることなどを盛り込んだ。

当計画の中では、特にトラック運送事業について、事業者、荷主、関係団体等が参画して実施中の実証事業を踏まえてガイドラインを策定するとともに、関係省庁と連携して、①下請取引の改善など取引条件を適正化する措置、②複数のドライバーが輸送行程を分担することで短時間勤務を可能にするなど生産性向上に向けた措置や、③荷待ち時間の削減などに対する荷主の協力を確保するために必要な措置、支援策を実施することとされ、こうした対策について現在国交省が中心となり取り組んでいるところである。

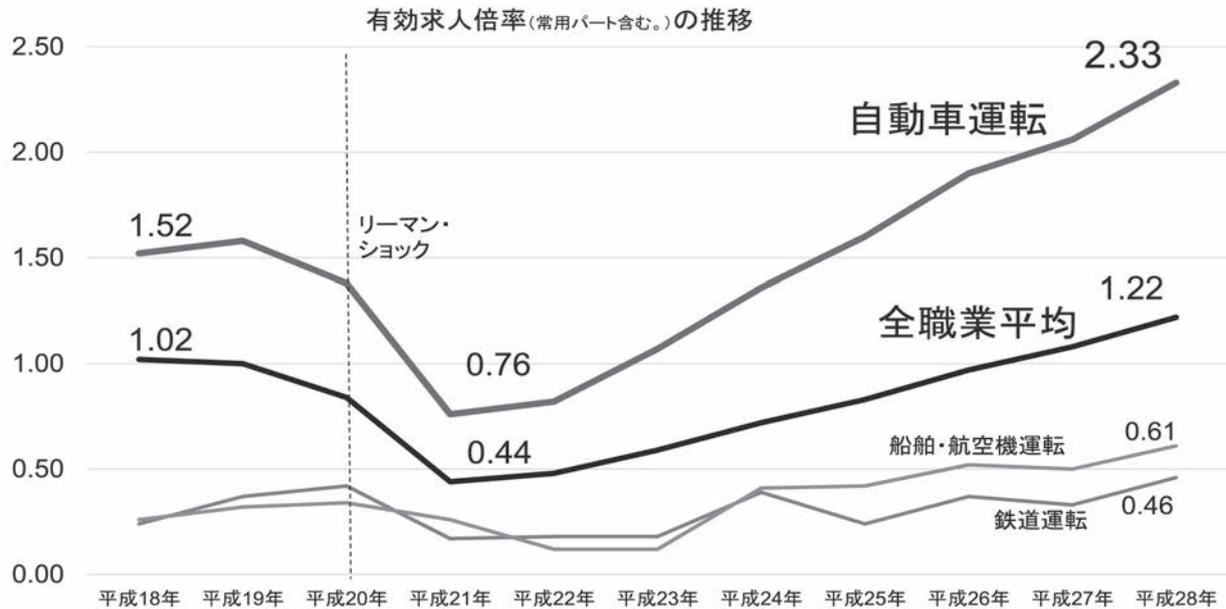
3. 物流生産性革命の推進

国交省では平成28年から、「生産性革命元年」として、ダブル連結トラックの実証実験や自動運転の実現による省力化など、様々な施策を打ち出してきた。本年はこれらを着実に実行し、推し進める「前進」の年と位置付けている。

近年のわが国の物流は、トラック積載率が平成7

自動車の運転業務の人手不足

自動車の運転業務の人手不足が年々深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の約2倍。



注)「自動車運転」、「船舶・航空機運転」及び「鉄道運転」は、厚生労働省「一般職業紹介状況」の「自動車運転の職業」、「船舶・航空機運転の職業」及び「鉄道運転の職業」の数値。

年度55%から平成26年度41%に低下するなど様々な非効率が発生。生産性を向上させ、将来の労働力不足を克服し、経済成長に貢献していくことが必要である。

そのため、①荷主協調のトラック業務改革、物流システムの国際標準化推進など「成長加速物流」、②受け取りやすい宅配便など「暮らし向上物流」を推進。物流事業の労働生産性を将来的に全産業平均並みに引き上げることを目指して、2020年度までに2割程度向上させることを目標にする。

このため、具体的に以下の取り組みを実施する。

- (1) 移動時間・待ち時間のムダ、スペースのムダなどの様々なムダを大幅に効率化し、生産性を向上させる取り組み

＜施策例＞

- ・荷主も参画する協議会でトラック業務の課題抽出、対策実施
- ・中継輸送を含む共同輸配送や、手待ち時間の削減を支援
- ・物流を考慮した建築物の設計・運用の促進
- ・わが国物流システムの国際標準化の推進
- ・港湾におけるゲートの受付自動化の推進、海上交通管制の一元化など

- (2) 連携と先進技術で、利便性も生産性も向上させる取り組み

＜施策例＞

- ・オープン型宅配ロッカーの導入促進等による宅配便再配達削減
- ・ドローンによる荷物配送のための環境整備
- ・手ぶら観光の促進など

従来の企業間取引に加え、宅配需要の増加などから、トラック輸送の重要性が高まる一方、生産年齢人口の減少などに起因する慢性的な人手不足に加え、働き方改革の流れから「生産性向上」がより重要な課題となっている。こうした中、事業者の連携による共同配送、中継輸送やモーダルシフトなどへ輸送形態を転換することや、荷主と連携して荷待ち時間を削減し、荷役効率を上げる取り組みも一層重要になってきている。

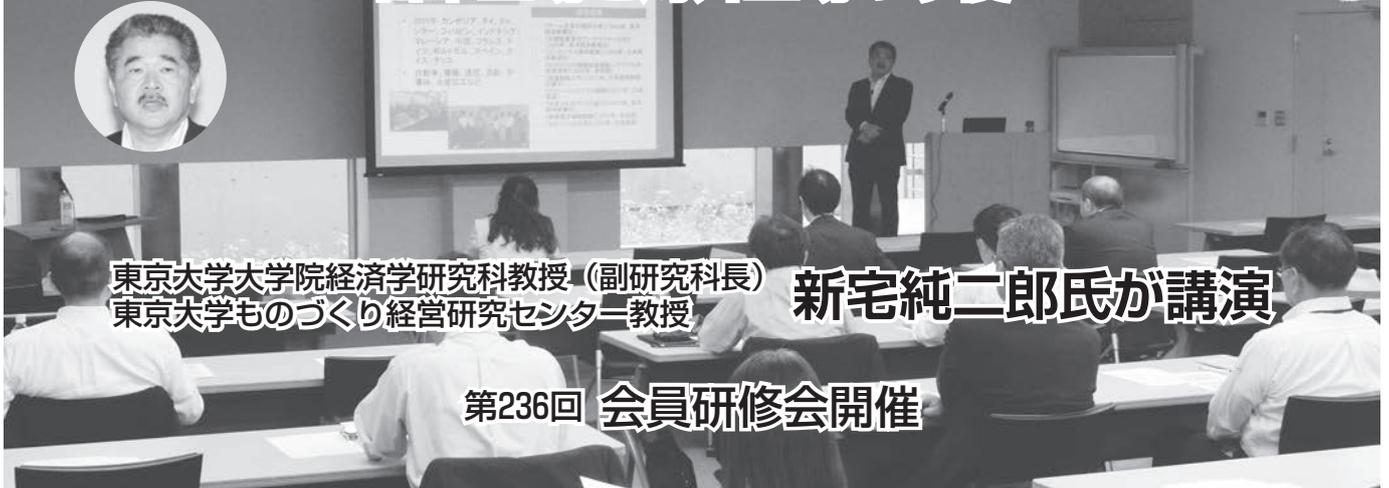
物流は、産業競争力の強化や豊かな国民生活の実現を支える、経済社会にとって不可欠の構成要素である。国土交通省は、関係省庁の連携及び荷主、物流事業者等の適切な役割分担の下、官民を挙げて物流の効率化に引き続き取り組む。

II. 意見交換

講演後、意見交換に移り、出席委員から「労働生産性の向上を計る基準の明確化が重要」、「運輸業界に就業しやすい環境づくりが必要」などの意見が出されるなど、活発な意見交換が行われ、委員会は閉会となった。

ものづくり現場力の国際比較試論

～日本工場と海外工場の今後～



東京大学大学院経済学研究科教授(副研究科長)
東京大学ものづくり経営研究センター教授

新宅純二郎氏が講演

第236回 会員研修会開催

日 本自動車会議所は平成29年5月25日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、第236回会員研修会を開催し、東京大学大学院経済学研究科教授・副研究科長の新宅純二郎氏が「ものづくり現場力の国際比較試論～日本工場と海外工場の今後」をテーマに講演した。参加者は約40名。

新宅教授のこれまでの研究は、2003年に藤本隆弘教授と日本の製造業の研究拠点として東京大学「ものづくり研究センター」を設立。2004年に産学共同研究体「ものづくり研究コンソーシアム」を17社でスタートし、現在、自動車、電機、重電、化学、ビールなどの業種からなる33社で毎月1回研究会を開催している。

2005年からはものづくりインストラクター養成スクールを始め、卒業した12期140名がものづくり現場で活躍している。現在このスクールは全国に拡大して15校となり、これらの卒業生も約400名を数え、ものづくり中小企業を支援している。

今回の講演は、新宅教授がものづくり研究センターにおいて、日本企業の海外拠点や、韓国の現代自動車、サムスンなどの中国、アセアン工場のほか、中国の吉利汽車の地元中国工場など海外のものづくり現場を調査した10数年にわたる研究成果に基づくものである。講演要旨は以下のとおり。

【講演要旨】

1. 競争力の重層的理解

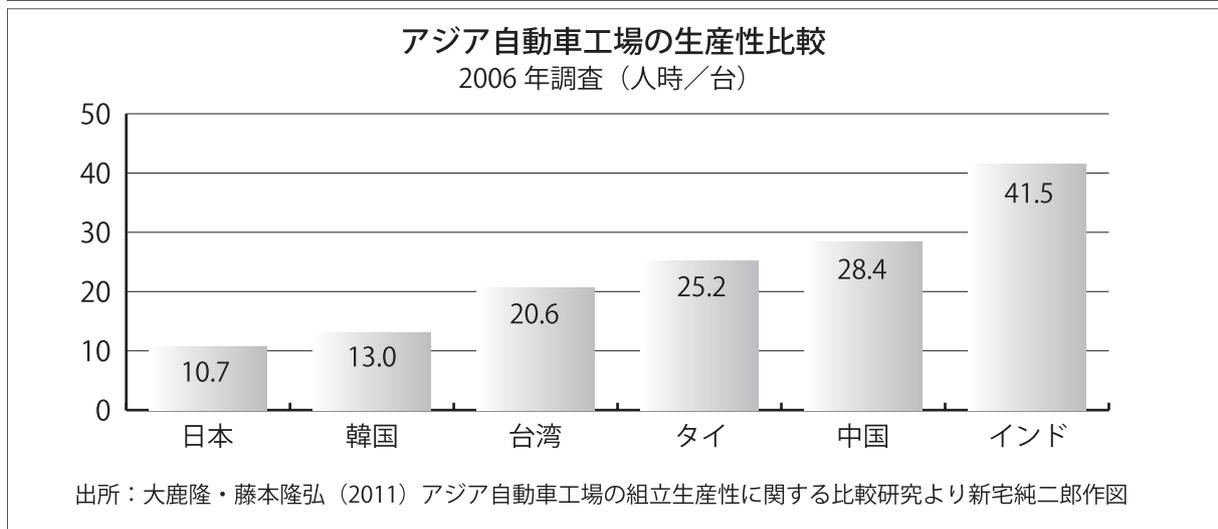
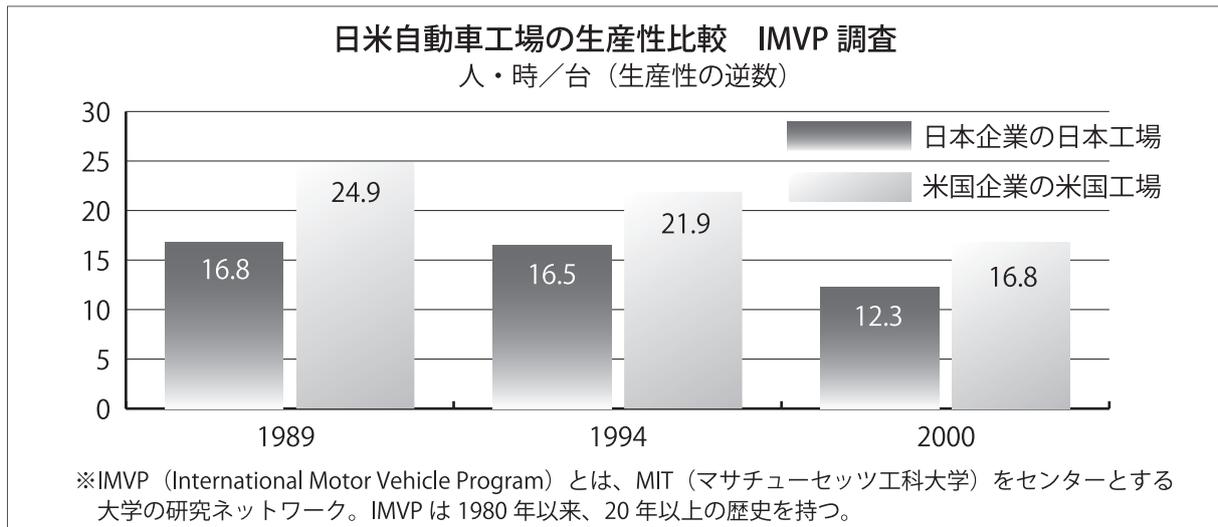
事業成績が良い企業は、価格、性能、納期、ブラ

ンド、広告の効果、市場シェア、お客様の満足度、開発生産性など表の競争力のほか、お客様から見えない深層(裏)の競争力の強さが業績に影響している。

すなわち、現場の実力である生産性、コスト、生産リードタイム、開発リードタイムなどが優れ、他社が簡単に真似できない問題解決力、改善、ジャストインタイム、フレキシブル生産性など組織能力が高い。この20年の調査で深層の競争力は、為替、金融危機など環境要因が悪い環境(逆境)で現場力を高めることが多い。

90年代半ばに、日本の電機業界は海外生産が進展、賃金の内外格差に対して日本でしかできない生産を目指す生産革新に着手した。A社のノートPC日本工場では、まず第1次生産革新で、1995～2000年にかけてベルトコンベアをなくしセル生産を開始。98年には全量セル生産に移行した結果、棚卸の効率化は1997年の25日から2001年には8日に短縮、生産リードタイムは約3割以上短縮、受注から納入まで4～6日となり、製造コスト(指標)は約4割削減された。

さらに第2次生産革新では、協力工場と一体となった生産革新活動により、2012年には労働生産性が8倍(2000年比)に向上、2万品種を3日で出荷、30分サイクル生産で構内部品在庫が45分となった。2011年グローバル企業の傘下となったが、この生産革新成果を評価され、日本出荷分を中国生産から国内生産に切り替えることになった。



2. 海外工場の実力

日米自動車工場の生産性比較（IMVP調査）は1989年から2000年まで約5年ごとに3回実施され、いずれの時点でも日本企業の日本工場のほうが生産性が高いことが分かった。また2006年には我々のセンターで、アジアの自動車工場の生産性比較調査を実施した。

アジア自動車工場の生産性は、日本企業の国内工場と自社のタイ、中国・インドの海外工場を2006年に調査したところ、日本工場（国内10工場平均）が10.7（人時／台）、日系中国工場（4工場平均）28.4の結果となった。中国工場との賃金比較調査は、実質労務コストで日本工場の10分の1であった。

2013年に電機連合で現場力を評価するため、事業所・工場、職場リーダー、作業者を対象にアンケート調査を実施したところ、回答事業所概要は、売上高規模で約7割が100億円以上1000億円未満、事業所粗利益率は全体の75%が20%未満、事業領域（複

数選択）は、重電・産業用電気器具が最多の31%となっている。生産方式は個別設計受注品が約63%、取引形式は部品・完成品の受注生産製品がB to Bでの取引事業所が約92%と大半を占めた。その結果、表層の競争力（対最大ライバル企業）は顧客対応力の高さ、優れたカスタマーサービスが源泉となっている。

日本工場と自社海外工場現場力は、独自技術開発、新製品の提案と開発、量産立上げ、外部不良率、顧客満足度、柔軟な生産能力、納期、生産性、新製品の投入回数について日本工場が優位だったが、製造コストで海外工場が優位となった。なお、コストも日本工場が優位と回答した事業所は約10%あった。

低賃金・低生産性の海外工場と高賃金・高生産性の日本工場を比較した場合、海外工場を拡大し日本工場を閉鎖・縮小することは、能力の低い現場を拡大し、能力の高い現場を捨てることにつながる。低賃金はどの国もやがて高騰するため、生産性の改善

が必須となる。

2015年の中国工場生産性調査から日中の賃金格差は、日本のマザー工場に比べ2倍に縮小、生産性格差は3～5倍となっている。海外で現場力を上げるには、マネージャーのマネジメント力、離職率の高い地域は出稼ぎ労働者より地元出身者を雇用するなど同一国でも対応が異なる。さらに、教育制度、キャリアアップなど人事制度を整えて内発的動機付けが重要となっている。

3. 強い職場づくり

日本のマザー工場に求められる機能は、生産機能だけでなく、開発機能を持つ機能集結工場が重要となる。生産機能しか持たないなら海外工場と同じで日本にある工場だからこそ集結させることができる。

開発と生産の緊密な連携による新製品の立上げ時間の短縮、コスト削減は、ホンダが東日本大震災後、鈴鹿に機能集結し立ち上げた軽自動車N-BOX開発で話題になった。また、量産、設備設計、製品設計も機能集結により生産性の改善につながり、顧客の声を生産、開発にフィードバックする迅速なカスタマイズで新規ビジネス開拓につながる。

日本の強い組織とは、問題の真因解決、迅速な意思決定と実行、チャレンジ成長が現場を強くしている。強い組織力を支える要素は、「日本企業の意味決定原理」高橋伸夫著(1997)の研究から、現場のリーダー・作業員1人1人まで長期的かつ鳥瞰的な視野で仕事に取り組める「見通し」、現場が積極的に発言し、ボトムアップで意見集約・実行が行われる「風通し」、指示命令を明確にし、標準化・ルールを徹底する「見える化」ができています。更に機能集結、表層・深層の競争力と合わせ、この3つの要素が相関し強い組織力を形成しているため、優れた組織風土が組織能力を高めている。

4. グローバル化とサプライチェーン

アパレルなど低コスト立地で生産するバングラデシュ、ミャンマーなどは、自国で糸・布の生産がないため海外から調達、サプライチェーン全体の移動に時間がかかり、生産計画の長期化と在庫増となる。

自動車産業もグローバル化により完成品輸出は減少したが、素材・部品の輸出は増加して複雑に兵站線が伸びている。自動車産業の輸出構造は、欧米は完成車、アジアは部品が多いが、2012年以降のアジア向け輸出は、完成車・部品ともに減少している。

また、自動車産業ヒアリングによると、国内から部材を海外へ送り部品を生産、国内へ安い部品の輸入が増加し、サプライチェーンが長く多様になり生産計画の長期化、在庫増となっている。部品供給ネットワークが複雑になり太平洋を1往復半することもある。

今後、開発、調達、生産、販売各機能の最適化だけでなく、グローバル最適化と機能間で全体の最適化を考える必要がある。自動車産業はグローバル最適化に様々な改革を行っているため、これからグローバル化とサプライチェーンを研究テーマに取り組んでいきたい。

■主な著書他

- 『日本企業の競争戦略』 (1994年、有斐閣)
 - 『競争戦略のダイナミズム』 (2001年、日本経済出版社、共編著)
 - 『ゲーム産業の経済分析』 (2003年、東洋経済新報社、共編著)
 - 『中国製造業のアーキテクチャ分析』 (2005年、東洋経済新報社、共編著)
 - 『コンセンサス標準戦略』 (2008年、日本経済新聞社、共編著)
 - 『フリーコピーの経済学』 (2008年、日本経済新聞社、共編著)
 - 『ものづくりの国際経営戦略—アジアの産業地理学』 (2009年、有斐閣、共編著)
 - 『経営戦略入門』 (2011年、日本経済新聞出版社、共著)
 - 『ビジネスモデルイノベーション』 (2011年、白桃書房、共著)
 - 『グローバルビジネス戦略』 (2011年、白桃書房、共著)
 - 『ケースに学ぶ国際経営』 (2013年、有斐閣、共著)
 - 『日本のものづくりの底力』 (2015年、東洋経済新報社、共著)
 - 『グローバル化と日本のものづくり』 (2015年、放送大学教育振興会、共著)
 - 『新興国市場戦略論』 (2015年、有斐閣、共編著)
 - 『ものづくりの反撃』 (2016年、筑摩書房、共著)
- その他、日本経済新聞の「経済教室」はじめ、「日本企業の海外生産が日本経済に与える影響」(2014年、「国際ビジネス研究」6(1)、3-12)など論文多数。

不正改造車を排除する運動

6月の強化月間に啓発活動などを展開

国土交通省・不正改造防止推進協議会

国 土交通省は、警察庁などの関係省庁や自動車関係団体などとともに、平成29年度「不正改造車を排除する運動」を展開している。同省では、暴走行為や過積載などを目的とした不正改造車が、道路交通の安全を脅かすだけでなく、大気汚染や騒音などの環境悪化を招いているとして、この運動を平成2年から実施。強化月間としている6月には、日本自動車会議所など自動車関係32団体で構成する「不正改造防止推進協議会」(事務局＝日本自動車整備振興会連合会)と同省が中心となってキャンペーンを展開し、ポスターやチラシのほか、新聞、雑誌、ラジオ、インターネットなどのメディアも活用した啓発活動などを行っている。

啓発活動では「不正改造は犯罪である」ことを前面に打ち出し、具体的に何が不正改造なのかを周知。過去の街頭検査やドライバーへのアンケート調査などを踏まえ、次の12項目の排除に重点を置いている。

- ① 前面ガラス並びに運転席および助手席の窓ガラスへの着色フィルムなどの貼付
- ② 前面ガラスへの装飾板の装着
- ③ 直前直左の周囲状況を確認するための鏡・カメラ・画像装置の取り外し
- ④ 灯光の色が不適切な灯火器および回転灯などの取付け並びに保安基準上、装備が義務化されている灯火器(例：側面方向指示器)の取外し
- ⑤ タイヤおよびホイール(回転部分)の車体外へのはみ出し
- ⑥ 騒音の増大を招くマフラーの切断・取外しおよび基準不適合マフラーの装着
- ⑦ 土砂などを運搬するダンプ車の荷台さし枠の取付けおよびリアバンパー(突入防止装置)の切断・取り外し
- ⑧ 基準外ウイング(エア・スポイラー)の取付け
- ⑨ 不正な二次架装
- ⑩ 大型貨物自動車の速度制御装置の取り外し、解除

または不正な改造、変更など

- ⑪ ディーゼル黒煙を悪化させる燃料噴射ポンプの封印の取り外し

- ⑫ 不正軽油燃料の使用

国交省では、関係省庁や関係団体と連携し、全国で169回の街頭検査を実施する。上記12排除項目のうち、①、②、③、④、⑤、⑧の6項目については、違法であると認識せずに不正改造をしている場合が多いことから、重点的に啓発に努めることにしている。

また、特に⑥の違法マフラーについては、「社会的な排除の要請が大きい」として、年間を通じて積極的に排除を呼びかけていくことにしている。

こうした悪質な違反事案に対しては、国交省では街頭検査などを通じて不正改造車に整備命令を発令し、「これに従わないときには車両の使用停止などを含む厳正な処分を行う」としている。また、不正改造を行った者に対する報告徴収および立入検査により、不正改造の抑止・早期発見と指導を行うことにしている。

さらに、全国の運輸支局など53カ所に相談窓口として「不正改造110番・黒煙110番」が設置され、一般から寄せられた情報に基づいて、同省が不正改造ユーザーに対して不正改造状態の改善や改修結果の報告を求めるといふ。

このほか、全国307のバス事業者の協力により、乗合バスに同運動の広報横断幕を掲示してもらい、広く一般へもアピールしている。

なお、同運動の詳しい情報は、専用ホームページ <http://www.tenken-seibi.com/> に掲載している。



強化月間の啓発ポスター

2017年版『数字でみる自動車』

発行のご案内

目 本自動車会議所は、国土交通省自動車局の監修の下、毎年発行している『数字でみる自動車』の2017年版を6月1日に発行しました。

『数字でみる自動車』は、国土交通省自動車局監修によるポケットブックです。自動車の保有・生産台数をはじめ、自動車に関する基礎的な統計データや資料を網羅しており、複雑な自動車の税制や環境対策などについても図表を多用して分かりやすく解説しています。また、参考資料として地方運輸局・運輸支局、主要自動車関係団体などの所在地や連絡先をコンパクトにまとめるなど、情報量の充実には定評があります。

表紙には、発行元の当会議所ホームページのトップデザインを採用。背景はさわやかな水色を基調とし、二輪車から、乗用車、トラック、バス、タクシー、救急車などの“働く自動車”まで、多種多様なクルマが連なる、明るいクルマ社会をイメージさせるイラストに仕上げました。

『数字でみる自動車』は、自動車の営業関係の方々をはじめ、自動車に関係するあらゆるビジネスに携わる方々の必携ツールとして、また新入社員の教育用テキスト、諸会議の基礎資料としても広くご利用いただいています。

体裁：ポケット判（約300ページ）

定価：450円 ※送料は1部の場合180円です。



□お申し込みは、FAX.03-3578-3883 またはホームページ (<http://www.aba-j.or.jp/order.php>) から

◇主な内容・収録データ◇

- 経済指標（GNP・物価指数・人口の推移など）
- 自動車の台数（保有・生産・輸出・販売など）
- 旅客自動車の輸送量（輸送量・経営状況など）
- バス事業（事業者数・車両数・事業の状況など）
- ハイヤー・タクシー事業（同上）
- レンタカー事業（事業者数・車両数）
- 自動車運転代行業（事業者数・随伴用車両数）
- 貨物自動車の輸送量（輸送量・輸送トン数など）
- トラック事業（事業者数・車両数・輸送量など）
- 税制（税体系・税率・優遇措置など）
- 財投（財政投融资制度）
- 道路（道路延長と舗装率・道路網図など）
- 自動車ターミナル（ターミナル数と現況）
- 自動車の登録・検査（登録・検査の状況など）
- 自動車の整備（工場数・規模・整備士数など）
- 自動車の安全（リコール・アセスの状況など）
- 運転者（免許保有者数・保有率など）
- 自動車による事故（事故件数・死傷者数など）
- 自動車環境対策（騒音・排ガス規制の概要など）
- エネルギー（燃費基準・燃料消費量など）
- 被害者の救済（保険金・共済金の支払状況など）
- 参考（自動車の種類、ナンバープレートの見方、希望ナンバー制について、自動車関係主要年表、ほか）



東 京は5月23日、東京・西新宿の都庁第一本庁舎で「飲酒運転させないTOKYOキャンペーン推進委員会幹事会」＝写真＝を開催し、平成29年の実施計画などを決めた。それによると、夏季はレジャーや解放感から飲酒の機会が多くなるため、

飲酒運転をさせない社会環境の醸成と飲酒運転根絶気運のさらなる定着を図り、飲酒運転に起因する重大交通事故の抑止を図る。

この日の推進委員会幹事会では、まず都庁の白井郁夫・青少年・治安対策本部総合対策部治安対策担当部長が挨拶した。続いて最近の飲酒事故の発生状況が報告された後、平成29年のキャンペーンは昨年と同様、7月1日から7日までの1週間とすることになった。初日の1日には、お台場にあるクルマのテーマパーク「メガウェブ」でイベントを開催する。

また新たな交通渋滞対策「ハイパススムーズ東京」の説明に続いて、キャンペーンに参加している商工会、飲食店、清酒製造業、駐車場業などの業界団体も飲酒運転根絶ステッカーの掲示、職場でのキャンペーン活動の広報、街頭ビジョンを活用した広報稼働を行うこととした。

〔東京都自動車会議所〕

整備用機械工具の 最新技術一堂に

「オートサービスショー 2017」開催

前を上回る 129 社・団体が出展

自 動車整備に必要な機械工具の最新技術・情報が一堂に紹介される展示会「第35回オートサービスショー2017」が6月1日から3日まで、東京・有明の東京ビッグサイトで開かれた＝写真＝。「支えよう、次世代の車社会を」をテーマに、前を上回る129社・団体が屋内1,059小間、屋外19小間にわたってブースを展開。3日間で延べ約3万8,000人が来場する賑わいとなった。

日本自動車機械工具協会が主催し、国土交通省、経済産業省、自動車技術総合機構、軽自動車検査協会、日本自動車整備振興会連合会、日本自動車機械器具工業会が後援する同展示会は、1948年（昭和23年）の第1回以来、隔年で開かれている。初日の開会式では、同協会の柳田昌宏会長が主催者を代表して挨拶。「今、自動車は『自動運転化』をキーとして、技術革新が著しい進化を遂げつつあり、インフラも含めた自動車産業構造の抜本的な転換期が近づいて



いる。信頼できて品質が高い自動車と、その機能を最大限に発揮するための高度なアフターサービスがますます求められる。今回のオートサービスショーは今後のモビリティ社会の核心を担う各企業がさまざまな最新の技術を紹介・提案している」と強調した。

会場では大型の機械から小さな工具、さらにはIT（情報技術）システムまで、出展各社がそれぞれ自慢の技術を来場者にできるだけわかりやすく伝えようと、展示に工夫を凝らし、説明にも熱を入れていた。また、初日と2日目は自動車整備に関するセミナーがそれぞれ3講座ずつ開かれ、来場者が熱心に聞き入っていた。〔東京都自動車会議所〕

大門 ペソ 倶楽部

Vol. 13

日本人、アルプスを“くぐる”

6月と言えば忘れ得ぬことが1つある。東京オリンピックの年の1964年6月に、イタリアースイス国境の、開通間もないグラン・サン・ベルナル自動車道トンネルを「日本人として2人目…」に走ったことである。

イタリアは、その北辺を半円状にアルプス山脈が囲んでいる。だから、紀元前218年に4万の兵士と象を率いてイタリアに侵入したハンニバルの昔から、軍隊に大砲を担がせて峠越えをしたナポレオン、古代ローマ帝国の版図拡大も、アルプスを克服しないかぎりあり得ない。

そこで、北イタリアのトリノ周辺に生産拠点のあるフィアットや、世界的に有名なカロッツェリア群の取材を終え、次の目的地ジュネーブに向かうため、少々遠回りになるがアオスタからモンブラントンネル(11.8km)を、と考えた。が、その入口まで行くと「まだだよ…」と工事関係の作業員に知らされる。そこで、もうひとつの“歴史的”長大自動車道トンネル「グラン・サン・ベルナル」ルートを、日本人として2人目に走ることにしたのである。

といっても、1人目が確認できたわけではない。しかし1人目がいたら、それは当時、画家を目指

エッセイスト／ジャーナリスト 栗山 定幸
シイタリアで勉強中で、しかも同時にラリー・ドライバーそのけのモータリストだった日本大使館の仁田原英二さんしか考えられない。往時、あの辺りで考えられる日本人は、仁田原さん以外にいないと、取材を通じて確信しているからである。仁田原さんには、いろいろ勉強させていただいた。イタリアで亡くなった有名な日本人プリマドンナのご主人に同姓同名の方がいる。もし同一人物だったら、お会いしてお礼したいと今でも考えている。

ちなみに同トンネル、全長5,854m。イタリア側はアオスタ・バレー自治州と「トリノ・ミラノ高速道路」の共同出資会社「SITRSB」、スイス側は「トンネル株式会社」の共同経営だ。そのイタリア側入口の検問所風の小屋で止められたが、日本人が物珍しかっただけ。笑顔で通してくれたことを覚えている。

今は有料制だが、モンブラン・トンネルと並んでこの2つの超大トンネルが、自動車産業などの経済活動にとどまらず、ギリシャ・ローマとヨーロッパ本土の文化圏の一体化に大きな役割を果たしてきたのは、疑う余地がない。

そうした「くるま」と「みち」のことを、この春に自動車関係の世界に新しく入ってきた、大切な新人たちにも伝えていきたいと、今考えている。

日本自動車会議所会員 (平成29年6月10日現在)= 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-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
- 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
- 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
- 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 自動車再資源化協力機構
- 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
- 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
- 一般社団法人 青森県自動車団体連合会
- 一般社団法人 若手県自動車会議所

- 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
- 一般社団法人 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81、推薦会員6)