

# 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 **7** No.894

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)



## 前

号で既報のとおり、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・第198回理事会を開催し、トヨタ自動車会長の内山田竹志氏が第13代会長に選定され、内山田新体制がスタートした。

内山田新体制の下、開催された総会懇親会には国会議員や会員・業界関係者など約480名が出席。内山田新会長の挨拶、来賓ご挨拶に続いて、久恒兼孝副会長（日本自動車販売協会連合会会長）、星野良三副会長（全日本トラック協会会長＝当時）、富田昌孝副会長（全国ハイヤー・タクシー連合会会長＝

当時）の3副会長が登壇し、久恒副会長が、「内山田新会長を先頭に、自動車産業のより一層の発展に向けて皆さまと一丸となって努力してまいります。さらに、業界の悲願であるユーザーの税負担軽減と簡素化の実現こそが国内販売の回復、デフレ脱却、日本経済再生の大前提であり、関係者全員の力を結集して勝ち取りたいと思います」と挨拶した。引き続き久恒副会長の「乾杯」の発声で懇親会が始まり、随所で懇親の輪が広がった。

(懇親会の模様は2～8ページに掲載)

### ◆◆ 主な内容 ◆◆

- 平成29年度定時総会懇親会開催……………2
- 「サポカー」の普及啓発ロゴが決定……………15
- 第237回会員研修会開催……………9
- 日本自動車会議所がホームページをリニューアル……………16
- 日本自動車会館「小学生自動車勉強会」開催……………12
- 東京都自動車会議所が第43回通常総会開催[東京都]……………17
- 自動車税制改正フォーラムがユーザーの声収集活動を全国展開……………14
- 東京都自動車会議所会員5団体のトップが交代[東京都]……………17

(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)

# 一般社団法人 日本自動車会議所

## 平成29年度 定時総会懇親会

### 内山田 竹志会長 挨拶

本日の総会・理事会で第13代会長に就任いたしました内山田でございます。どうぞよろしくようお願い申し上げます。

本日は、大変ご多忙な中、このように数多くの皆さまのご出席をいただき、誠にありがとうございます。また、国会開会中の大変お忙しい中、日頃から自動車業界を応援あるいはご関心を持っていただいております、数多くの国会議員の皆さま、そして関係省庁の皆さまにもお越しいただき、ありがとうございます。これからご指導・ご鞭撻のほど、よろしくお願い申し上げます。

さて、先ほどの定時総会・理事会において、ご提案いたしました議案はすべて滞りなくご承認いただきました。副会長には、新たに日本バス協会の島倉会長代行に、そして、これまで5年間にわたり会長を務められた小枝会長には名誉会長に、豊田名誉会長には名誉顧問にそれぞれご就任いただき、大所高所より日本自動車会議所の運営にご助言をいただくようお願いを申し上げたところでございます。

われわれを取り巻く環境につきましては、日本経済は安倍政権が発足してから、アベノミクスによって回復の兆しを見せております。われわれには、この景気回復を確実にのものにするという大きな役目もございまして、ここで日本経済が離陸できなければ、再び長い冷たい時代に入ってしまいます。われわれ自動車産業が牽引役となって、日本経済の回復に力を尽くしてまいりたいと思っております。

おかげさまで、国内の新車販売は昨年、2年ぶり



に500万台を超えることができました。また、今年度は東京モーターショー開催の年でございますので、このモーターショーを盛り上げるとともに、自動車業界が日本経済の牽引役となるよう、その一助となって貢献したいと思っております。

日本自動車会議所は、クルマ社会の健全な発展を目指すことを通じて、国民生活・社会に貢献をしていくことを基本理念にしております。一方で、自動車を取り巻く環境は、物流、自動運転、またコネクテッドにおいても、今後大きく変わろうとしております。時代変化に対応した新しい取り組みを、「税制」、「安全」、「環境」、そして「人材」という事業の4本柱の上に積み重ねて進めてまいりたいと思っております。

特に税制につきましては、本日、ここにお集りの皆さまのご尽力とご協力により、「自動車関係諸税の抜本改革」に向けて、「自動車取得税の廃止」が決定し、そして税制改正大綱に「保有に係る税負担の総合的な見直し」という文言が盛り込まれました。これは大変大きな進歩でしたが、自動車業界の悲願であります「抜本改革」の実現を目指して、これからも引き続き、皆さまと力を合わせて取り組んでまいり所存です。特に国会議員の皆さまには、ご支援のほどをどうぞよろしくお願い申し上げます。

本日は多数の方々にお越しいただき、改めてお礼申し上げますとともに、限られた時間ではございますが、ごゆっくりご歓談いただき、有意義なお時間をお過ごしいただきたいと思います。最後になりましたが、皆さまの益々のご健勝・ご多幸を祈念いたしますとともに、私ども自動車会議所に対するご支援をお願い申し上げて、私からのご挨拶とさせていただきます。

本日はありがとうございました。

## 来賓ご挨拶

## 井原 巧経済産業大臣政務官 ご挨拶

国内では2年ぶりに新車販売台数が500万台超えを達成いたしました。私が若かった頃はクルマは憧れの存在であり、1990年代には750万台もの販売台数を誇っておりました。今後、まだまだ国内市場の活性化に努めなければならないと思っております。



市場が活性化しない理由の一つは、自動車の税制にあるだろうと考えております。昨年の税制改正大綱では、平成31年度改正までに車体課税については抜本的に見直し、所要の措置を講ずることなどでユーザーの皆さまが購入しやすい環境を作ろうということです。私たちも皆さまのご指導・ご協力をいただきながら、何とせよ車体課税の抜本見直しに取り組んでいきたいと思っております。皆さまのお力添え、国会議員への働きかけを、よろしくお願い申し上げます。

世耕大臣は本日、公務で出席できませんでしたが、大臣からいつも言われているのは、「自由貿易の枠組みを日本がリードしていく」ということです。米国が離脱を表明したものの、TPP交渉の過程や、日

米経済対話などでかなりレベルの高い自由貿易の枠組みができておりますから、それらをベースにして東南アジアにも働きかけたり、日本とEUとのEPA（経済連携協定）についても妥結に向けて取り組んでいく、そういうことを経産省の中でいつも話し合っております。

日本が世界をリードし、第4次産業革命による技術革新を踏まえ、将来的に目指すべき未来社会であるソサエティ5.0を実現していかなければなりません。世耕大臣が提唱しているコネクテッド・インダストリーズという、機械、技術、データ、ヒト、組織などさまざまなものの繋がりによって新たな付加価値の創出や課題の解決がもたらされるような社会を実現するために、官民一体となって取り組んでおります。

また、セーフティ・サポートカー、あるいは自動運転についても、懸命に支援してまいります。自動運転については先般、新たな成長戦略「未来投資戦略2017」やITS・自動運転に係る国家戦略である「官民ITS構想・ロードマップ2017」などで国の取り組みについて明記させていただいたところであります。

今後とも、自動車会議所の皆さまにおかれましては、私どもにもご指導いただきながら、ともに自動車産業の発展のために皆さまのご支援を賜りますように切にお願い申し上げますとともに、ご盛会をお祝い申し上げて、ご挨拶に代えさせていただきます。本日はおめでとうございました。

## 懇親会場スナック



総会懇親会開催前に役員控室を訪れた額賀福志郎衆議院議員（左から3人目、自動車議連会長）と山際大志郎衆議院議員（同5人目、同事務局次長）と記念撮影する（左から）星野良三副会長、小枝至名譽会長、内山田竹志会長、富田昌孝副会長、久恒兼孝副会長

## 武藤 浩国土交通事務次官(当時) ご挨拶

国土交通省は、安全安心なクルマ社会の実現と自動車関連産業の一層の発展に向け、生産性の向上、サービスの向上、安全性の向上、そして環境性能の向上のための施策に取り組んでおります。本日、ここにおります皆さまには、日頃より国土交通行政へのご理解とご協力をいただいておりますことに深く感謝申し上げます。



先ほど、内山田会長からもご紹介がありました自動運転ですが、政府全体の成長戦略の中でも取り上げられており、経済産業省はじめ関係省庁と一緒に進めているところです。国土交通省では、昨年12月に大臣を本部長とする自動運転戦略本部を設置し、トラックの隊列走行や、道の駅などを使った地域交通の実証実験などを進めております。また、自動運転に向けた保安基準、国際基準の策定を日本が主導して進めているところです。

一方で、高齢運転者の事故が相次いでおります。安全運転を支援するための自動ブレーキなどを搭載したクルマについて、日本自動車会議所にもご協力いただき、「セーフティ・サポートカー」という愛称を決定いたしました。今後、官民を挙げて普及促進活動を展開することとしております。

さらに、安倍内閣の政策の柱である「働き方改革」については、建設業と合わせて自動車運送業についてもさまざまな課題があることから、国土交通省としましては、長時間労働是正のために必要な制度の見直しや支援措置などを行ってまいりたいと考えております。

昨年もこの場でご紹介させていただきました図柄入りナンバープレートについては、4月からラグビーワールドカップ記念のナンバープレートの交付が始まり、最近ようやく理解が深まってきたなと感じているところです。今年10月には東京オリンピック・パラリンピック記念の図柄入り、来年10月には地域の魅力ある風景や観光資源を図柄にした地域名表示のナンバープレートも交付する予定です。地域

振興などに大きな効果が出ることを期待しているところです。

タクシーについても、サービスの向上を進めているところです。今年1月にスタートしました東京地区での初乗り運賃410円への引き下げにより、短距離の利用が増加し、加えて増収にも繋がっているとのこと。これを皮切りに、本年度はスマートフォンの配車アプリを活用して、運賃の自動確定や相乗りサービスといったものの実証実験を行い、さらに使いやすいタクシーを目指していきたいと思っております。

それから昨年は1月の軽井沢のスキーバス事故、4月の燃費不正事案の発覚など安全・環境を揺るがす事件・事故が発生しました。これを受けて国土交通省としては道路運送法と道路運送車両法を改正し、事業許可の更新制、あるいは不正手段によって取得された型式指定の取り消しといった措置を導入しました。こういうことが二度と起こらないようにルールの順守を徹底し、安全対策に万全を期してまいります。各業界の皆さまにおかれましても、コンプライアンスの確保について改めてお願いいたします。

最後に自動車をめぐる情勢は、技術革新やわが国の人口減少・高齢化の中で今まで以上に急速に変化しつつあります。国土交通省としては皆さまとしっかりと連携をして、各種の課題に的確に対処してまいりたいと考えておりますので、引き続きのご支援・ご協力をよろしくお願い申し上げます。

貴会議所のますますのご発展とご列席の皆さまのご健勝・ご繁栄を心より祈念いたしまして、私からの挨拶とさせていただきます。本日は誠にありがとうございました。



総会懇親会で久恒兼孝副会長(中央)の「乾杯」の発声で杯を挙げる星野良三副会長(左)と富田昌孝副会長(右)

## 高市 早苗総務大臣 ご挨拶

小枝前会長はじめ退任された役員の皆さまには、総務省および職員ともども大変お世話になりました。感謝申し上げますとともに、これまでのご活躍に敬意を表します。また、内山田会長はじめ新たな役員の皆さまには、どうぞ暖かくも厳しくご指導を賜りますようお願い申し上げます。



総務省は、情報通信を所管しております。その観点から、これからの自動車産業の流れということで言いますと、大きく2つのテーマがあると思います。

1つは、自動運転のさらなる進展です。総務省総合通信基盤局には電波部があり、クルマとクルマの間の通信、クルマと道路の間の通信、これらが正確に迅速に行われるように力を尽くしてまいります。

2つ目はやはりコネクテッドカーへの進化ということだと思います。昨年12月に「Connected Car社会の実現に向けた研究会」を設置し、検討している

ところです。特に議論しているのが新たなビジネスモデルのあり方や、それを支える無線ネットワークのあり方です。また、いわゆる“乗っ取り”や遠隔操作によって万が一の事故が起きることがないように、セキュリティ対策も議論しており、今年の夏にはしっかりと報告書を取りまとめ実行に移してまいります。

それから、6月1日に日本版GPSを目指す準天頂衛星「みちびき」の2号機が打ち上がりました。年内にあと2機の打ち上げがあると聞いております。4基体制になりますと、1基が常に日本上空にいるため、超高精度な位置情報サービスを提供できます。総務省では現在、オーストラリアでトラクターの自動運転による「スマート農業システム」の実証実験をしておりますが、「みちびき」の軌道下にある東南アジア諸国やオーストラリアなどでも利用可能となりますので、自動車産業の新しいサービスの可能性、国際展開の可能性が広がっていくことを期待しております。

最後に、皆さまのますますのご活躍と日本自動車会議所のご発展をお祈り申し上げまして、ご挨拶とさせていただきます。本日はおめでとうございます。



(左から) 齊藤鉄夫衆議院議員(公明党自動車議員懇話会幹事長)、高市早苗総務大臣、遠藤利明衆議院議員、竹下亘衆議院議員、井上義久衆議院議員(公明党自動車議員懇話会会長)、小枝至名誉会長、山口泰明衆議院議員、武藤容治衆議院議員、渡辺博道衆議院議員、衛藤征士郎衆議院議員(自動車議連副会長)、櫻田義孝衆議院議員、直嶋正行元参議院議員、野田毅衆議院議員(自動車議連副会長)、竹本直一衆議院議員

## 加藤 勝信内閣府特命担当大臣 ご挨拶

先ほど、国交省の武藤事務次官（当時）からお話がありましたが、私が担当している「働き方改革」の取り組みに対し、自動車業界の皆さまからご協力をいただいております。長時間労働の是正などを含めた改革推進に、さらなるご協力をお願いしたいと思います。



働き方改革の実現に向けては、やはり生産性の向上がもう一つの柱になると考えており、トラックなどの運送事業に対する生産性向上にも取り組んでまいりました。安倍総理をトップとする「生産性向上国民運動推進協議会」が5月に初会合を開きましたが、6月下旬の第2回目の会合では運送事業者から取り組みの成果を発表いただく予定となっております、生産性向上に向けた取り組みをさらに広げてまいり

たいと考えております。自動車工業をはじめとした製造業の持っている生産性ノウハウを幅広くご活用いただき、自動車業界全体として取り込まれるようよろしくお願いいたしますと思います。

私は交通安全対策も担当しており、先ほども内閣府の会合で高齢者の運転、特に死亡事故に対する質問を受けて、今、こちらに参会いたしましたところがあります。全体が減っている中で高齢者の死亡事故は大変目立つ状況となっており、高齢者事故対策のためにも、免許証の返納などとあわせて、自動ブレーキや、アクセルとブレーキの踏み間違い時加速抑制装置を搭載した「安全運転サポート車」（セーフティ・サポートカー）の普及をさらに進めてきたいと思っております。同時に、免許を返納した後の“足”の確保ということも大変重要になるわけです。

本日は地域の交通網を支えておられる皆さまもご参加されておりますので、自動車交通全体としての取り組みを会議所の皆さまに心からお願いを申し上げ、また内山田会長はじめ新たな体制下でのさらなるご発展をご期待申し上げて、ご挨拶とさせていただきます。本日はおめでとうございます。



野田毅衆議院議員（右、自動車議連副会長）と握手をする内山田竹志会長と、野田氏を迎える（左から）富田昌孝副会長、星野良三副会長、久恒兼孝副会長



小枝至名誉会長（右）と握手する細田博之衆議院議員（自動車議連幹事長）

## 山本 幸三内閣府特命担当大臣 ご挨拶

私は国家戦略特区などを担当しておりますが、現在、改正国家戦略特区法案が参議院で審議されております。この中でレギュラトリー・サンドボックス制度の創設を議論しており、自動走行といった先端技術を



是非、この制度でやっていこうという話も検討されております。

そういう意味では、これからの自動車はどのような姿になるのでしょうか。私は秋田県仙北市で無人運転バスの公道実証実験に参加したことがあります。これから運転士がないクルマが公道を走行する時代がやってくるかもしれません。自動車交通が様変わりする可能性も踏まえて、自動車業界がしっかりとその時代の流れに遅れないように頑張ってもらいたいと思います。

ありがとうございました。



懇談する小枝至名誉会長（左）と豊田章一郎名誉顧問



内山田竹志会長（左）と固く握手を交わす衛藤征士郎衆議院議員（自動車議連副会長）



懇談する（左から）河野太志経済産業省自動車課長、久恒兼孝副会長、井原巧経済産業大臣政務官



懇談する（左から）川口均日産自動車専務執行役員、阿達雅志参議院議員、糟谷敏秀経済産業省製造産業局長（当時、現同経済産業政策局長）



内山田竹志会長（左）と懇談する片山さつき参議院議員



内山田竹志会長（右）と握手を交わす渡辺博道衆議院議員



内山田竹志会長（右）と挨拶を交わす太田房江参議院議員



小枝至名誉会長（右）と懇談する永塚誠一日本自動車工業会副会長・専務理事



歓談する久恒兼孝副会長（左）と矢代隆義日本自動車連盟会長



登壇者の挨拶を聞く（左から）梶原景博日本バス協会理事長、平井敏文日本自動車販売協会連合会副会長・専務理事、島崎有平同専務理事

# 米トランプ政権と今後の日米関係

～自動車社会の未来に寄せて～



日本総合研究所会長、多摩大学学長 寺島実郎氏が講演

第237回 会員研修会開催

**日** 本自動車会議所は6月27日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で第237回会員研修会を開催し、日本総合研究所会長で多摩大学学長でもある寺島実郎氏が「米トランプ政権と今後の日米関係～自動車社会の未来に寄せて～」をテーマに講演を行った。参加者は90名。

## 【講演要旨】

### 1. 米トランプ政権について

本日はアメリカのトランプ政権の話題を皮切りに、自動車業界の方々も意識しながら、日米関係や今後の日本社会を展望する話をしていきたい。

先月、アメリカ東海岸一带の取材から帰ってきた。今、世界では「さかさまの世界」というジョークが流行っている。今年1月、スイスで開かれたダボス会議で、中国の習近平国家主席が「グローバル化と自由主義経済」の重要性を強調する講演を行う一方、その3日後、自由主義の総本山であるはずのアメリカで、トランプ新大統領が就任演説を行い、「保護主義が世界を救う」というメッセージを打ち出した。まさに「さかさまの世界」ではないだろうか。

トランプ大統領の経済政策をみると、1つ目は産業政策として、TPPからの撤退やNAFTAの見直しを柱に据える、極端とも言える保護主義を掲げてお

り、これらは「プア・ホワイト」と言われる白人貧困層の声を国民の声として取り上げてきた結果と言われている。トランプ政権の産業政策には、古びた産業にカンフル剤を打とうとする軸のない姿が見て取れる。

現在、アメリカの経済自体は堅調である。中央銀行にあたるFRBも金利を上げ、金融引き締めに入ることができるほどの状況である。しかし、これほど堅調である最大の要因は、情報通信産業の競争力であろう。シリコンバレーを見てみると、アップルの創業者の一人、スティーブ・ジョブスの父親はシリア人であった。また、アップルやグーグルのトップはインド人である。彼らの業界は、多国籍からなるチームに支えられている。トランプ政権による移民制限的な政策に対して、強い嫌悪感を持っているのがシリコンバレーである。

2つ目は、金融政策の規制緩和である。当初ウォール・ストリートは「トランプが当選したら終わりだ」と言っていたが、現在は方向転換して「トランプは悪くない」と言っている。リーマンショックにつながったと言われている、銀行と証券の垣根を設けていたグラス・スティーガル法の廃止（クリントン政権時代）について、選挙期間中、トランプ候補は、民主党サンダース候補と同じく同法の復活を主

張していた。ところが現在は豹変して金融規制緩和を掲げている。保護主義的産業政策、そして金規制緩和、この全く分裂している2つの政策が掲げられている。

さらにトランプ政権の布陣を見てみたい。財務長官のステイブン・ムニューチン、商務長官のウィルバー・ロス。この2人を知っている方からすればかなり意外性のある人事である。ムニューチンはゴールドマン・サックスの「パートナー」出身。これは日本の感覚では理事・部長クラスの間が突然大臣になったようなもので、軽量級と言わざるをえない。

また、ロスは日本の銀行の再生にも携わったファンドマネージャー上りの人物。今年5月4日付日経新聞に、フィナンシャルタイムズ紙(4/28付)記事の翻訳が出ているので是非ご覧いただきたい。ウォール・ストリートにある、「育てる」資本主義と「マネーゲーム型」資本主義との二重構造の中で、トランプ政権は後者が主導していることを指摘している。国家経済会議(NEC)委員長のゲーリー・コーンはゴールドマン・サックスのCOO出身。これはそれなりの大人物と見えるが、政権のあちらこちらにゴールドマン・サックスの文字が見える。

国務長官のレックス・ティラーソンは前エクソン・モービルCEOで、この人事にもため息をついた方は多いと思う。同社はロシアのエネルギー産業に大権益を持っている企業である。その企業のCEOだった人物が国務長官とは利益相反もいいところだ。ちなみに、彼を国務長官に推薦したのはキッシンジャー元国務長官と言われている。2000年以降のロシアの復活とプーチンの権力強化は、当初はエクソン・モービルが牛耳ると思われたロシアのエネルギー産業を国営化したことがもたらしたものだ。日本のメディアは、ティラーソンをプーチン大統領の「友人」というが、それとは違う。見解の相違を認め合う「反面教師」というのが正確な表現かもしれない。

## 2. アメリカと石油・自動車産業

1859年にアメリカ・ペンシルバニアで油田が発見された。その前の1853年に日本の浦賀にペリー艦隊が現われたのは、捕鯨船への物資提供の要請が目的であった。当時、人々の生活を支えていたのは、鯨

から取る油であり、捕鯨産業はアメリカの主力産業であった。しかし、日本の近海にも押し寄せ、日本の政治体制を変えるきっかけにもなったアメリカの捕鯨船は、油田の発見によって消滅する。

その後、1905年にアメリカでT型フォードの生産が開始された。当時、車の動力は必ずしもガソリンが主流になるとは考えられていなかった。その中で、エクソン・モービルの前身であるスタンダードオイルが、ガソリン消費の拡大を企図してフォードを支援する。ここに石油産業と自動車産業とがドッキングする。

さらに真珠湾攻撃の前年の1940年、ニューヨークで開催されていた万国博で、軍用パラシュートのため開発されたナイロンが女性用の靴下の素材として紹介され話題を集めた。ここで石油-自動車-石油化学というつながりができた。

トランプ大統領が「アメリカを再び偉大に」と言う時、いつの時代のアメリカを指しているのか。私は、トランプ大統領が属しているベビー・ブーマー世代(クリントン元大統領も同世代だが)は、「20世紀はアメリカの世紀」を引きずり、その中心にあった石油-自動車-石油化学の繁栄をイメージしているような空気を感している。

トランプ政権のエネルギー政策は、再生可能エネルギーを推進したオバマ政権とコントラストをなしている。原油と天然ガスの生産において、シェール・オイル/シェール・ガス革命によって、アメリカは年々生産量を増やし、ともに世界第1位の地位を占めるに至っている。アメリカのエネルギー政策の化石燃料シフトは鮮明であり、併せて原発関連のウエスチング・ハウス社に対して、アメリカ政府は債務保証を行っており、原子力・核もきちんとグリップしていく意思が明確である。

## 3. 日本と自動車産業の未来と課題

日本はこうしたトランプのアメリカに対してどう向き合っていくのか。

IMFの世界経済見通しを見ると、今年4月発表の直近のデータでは、今年は全世界成長率が3.5%と見込まれている。新興国では、ようやくブラジルとロシアが前年までのマイナス成長からプラスの水面上に出てきた。また、インドの成長率が7%を超え、今後中国を上回っていく姿が示されている。さらに

中国とアセアン5カ国を加えたアジアの成長率は今後6%を超えて推移していく。この「アジア・ダイナミズム」がどれだけ日本に追い風になるか、われわれはよく認識しなければならない。

また、日本の貿易相手国のシェア推移(貿易総額)を見ると、バブル期の1990年にアメリカのシェアは27.4%、これが2016年には15.8%まで減っている。

一方で、シンガポールなど華人・華僑経済圏を含めた「連結中国」とも言える大中華圏のシェアは2016年に31.6%と米国の2倍、また全アジアでは51.7%に上る。7%成長が10年続けば元の規模は倍になる。日本の先行きは不透明だと言われるが、「アジア・ダイナミズム」は確実に存在していく。

次に確認したいのは、日本について「冷戦後の25年から見えてくるもの」である。勤労者世帯可処分所得(月額)は、1990年は44.1万円、2000年には47.3万円に上がったものの、その後低落傾向が続き、2016年には42.9万円となっている。2000年と比べると、年間で80万円所得が減っていることになる。これがごまかしのない日本の貧困化の姿であり、その内実は中間層の没落である。

さらに2000年から2016年の家計の消費行動の変化を見ると、消費項目で増えたのは大きい順に「諸雑費」「通信」など。一方、減ったのは大きい順に「こづかい(使途不明金)」「交際費」「仕送り金」など。これは何を意味しているか。一言で言えば、この16年間で日本人は、「内向きになり、学ばなくなり・学ばなくなった」が、他人から見ると、諸雑費でとるに足りないものと思われるものを買ひ(「諸雑費貧乏」である)になり、スマホのために通信費を支払っている、ということになる。

自動車について見ると、2000年と2016年では「自動車等関係費」が月額632円ほど増えている。これが意味するものは、「どんなに慎ましく生活している人でも生きるために必要なものにはお金を払わざるを得ない」ということである。特に地方では、貧乏であろうがなかろうが、都市にある大規模商業施設に車で行くことができなければ生きていけない構造になっていることが表れている数字である。

日本の「異次元の高齢化」にも触れたい。日本の人口は2017年の1億2,673万人から、3年後の2020年には約140万人減の1億2,533万人になる。3年間で仙台市、さいたま市の人口に相当する140万人が

消えてしまうということ。そして2053年には人口は1億人を割りこむ。日本の人口が初めて1億人を超えたのは1966年。同じ1億人の人口でこの2つの年が意味するものが全く異なるのは、65歳以上人口が1966年は6.6%の一方、2053年では38.0%にも上るということ。

人口の4割を占める高齢者は、有権者人口の5割、現実の投票人口の6割となる可能性を有している。

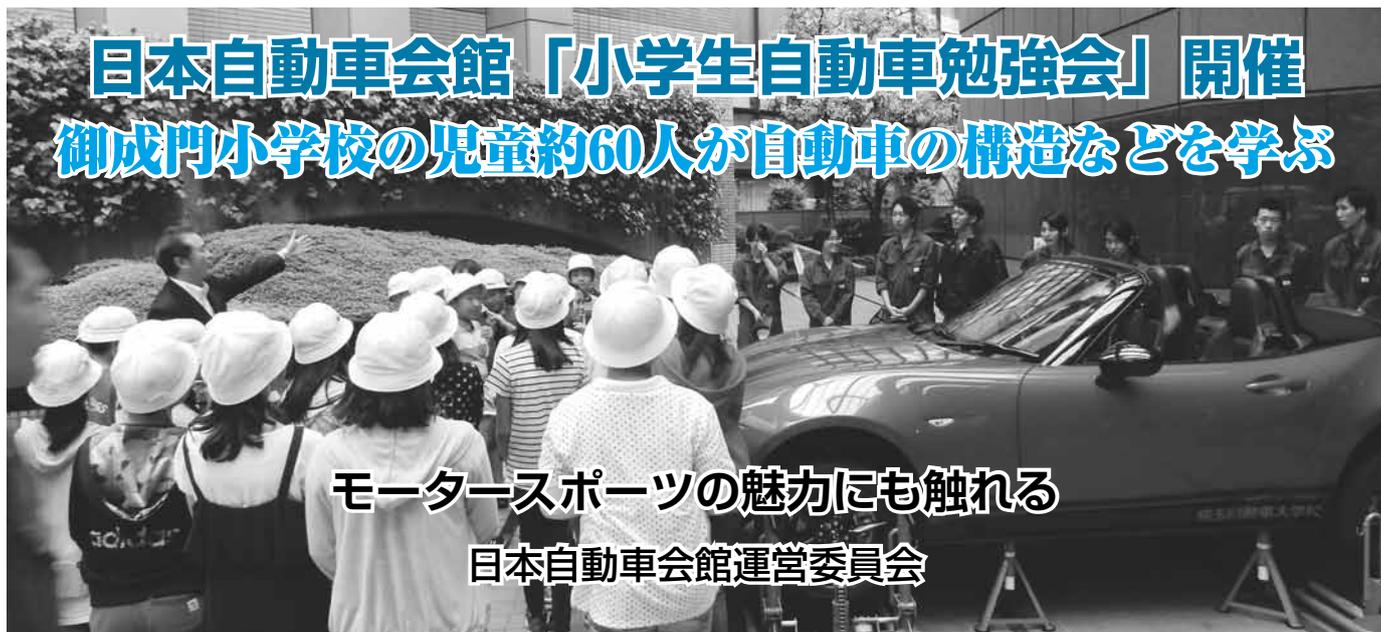
「老人の老人による老人のための政治」、すなわち「シルバー・デモクラシー」の行方は危うさを孕んでいる。高齢者ほど金融緩和やアベノミクスに拍手を送っているのは、莫大な公的資金が積み込まれ株価が維持されることが彼らのメリットにかなうためである。しかし、若者にとってそれはメリットがあることなのかどうか。

戦後の高度経済成長期、労働者を首都圏に集中させるため、国道16号線沿いに次々に団地やニュータウンを造成し、そして今そこに住む人々が次々と高齢化し、単身者世帯が急増している。独居老人が押し込められている姿である。都市部の市役所などの窓口でクレームのため職員に怒鳴り込んでいる人の多くの7割は70歳以上の高齢者と言われる。

これからの日本にとって重要なことは、こうした老人が参画できる社会の設計、健全なソーシャル・エンジニアリングである。これは、第2の人生がこれからどんどん長くなり、その間を生きるためにスキルが必要となる若者のためにも重要である。このテーマにどう日本が挑戦していくか。日本の価値基準をどこに置いていくかの議論にもつながる重要なテーマである。

現在、自動車業界とも色々交換をしており、次回は自動車産業をテーマにまたここで話ができればと考えているので、ご期待いただきたい。





## 日本自動車会館「小学生自動車勉強会」開催 御成門小学校の児童約60人が自動車の構造などを学ぶ

モータースポーツの魅力にも触れる

日本自動車会館運営委員会

**日** 本自動車会館の入館法人を中心に関係14団体で構成する「日本自動車会館運営委員会」(事務局：日本自動車会議所)は6月13日、近隣の御成門小学校の児童を招待し、当会館内で「小学生自動車勉強会」を開催した。勉強会に参加したのは、社会科で自動車産業を学ぶ年次の5年生約60人。子どもたちは、実物のスポーツカーや自動車カットモデルに触れながら自動車の構造などを学んだほか、今回初めての試みとしてモータースポーツの映像を見ながらの説明などを受け、クルマの楽しさや魅力などを実感していた。

今回の勉強会では、子どもたちに知識を深めてもらうだけではなく、クルマの魅力にも触れてもらえるよう、埼玉自動車大学の協力により、実物の自動車やカットモデルを教材として会館エントランス前広場に展示。講師は、一級自動車整備士の資格を持つ同校4年生と職員12人が務めた。

カットモデルは、学生たちが完成車を手作業で分解・カットし、自動車の構造などが分かるように組み立てられたもの。クルマの心臓部であるエンジンが見え、スイッチを押したりギアを変えたりすると、動力の流れなどが分かる仕組みとなっており、子どもたちはクルマがどうやって走るのかを、カットモデルに触れながら学んでいた。また、本物の自動車のタイヤ交換にも挑戦し、工具を使ってナットやネジを緩めてタイヤを外す作業はどういうものなのかを体験した。

また、会館内の「くるまプラザ」会議室では、日本

自動車連盟(JAF)モータースポーツ部主管の岡本博司氏がモータースポーツの映像を紹介しながら、サーキットレースやラリーの魅力のポイントを説明した。岡本氏はまず、サーキットレースの映像に触れ、「サーキットレースで勝つために必要なことは、一番効率の良いラインを誰よりも速く走り、その間絶え間なく続くシフト操作、アクセルワークやブレーキングなどを、ただの1回もミスすることなくゴールに到達することです。外から見るだけでは分からない大変なテクニックがいるのです」と子どもたちに説明し、高速で走るレーシングカーの中で神業的な運転動作がドライバーにより行われていることなどを説明した。

そして、次にラリーの魅力を実際のレース映像で紹介。「オフロードなど過酷な状況で行われるラリーではクルマとそれに乗るドライバーやナビゲーターの耐久力が非常に重要になります。集中力を長時間保って、クルマを壊さないでしかも速く走る。この過酷な状況を乗り越える困難さが見る人を引きつけるのです」と説明し、実際の映像ではコースから外れそうになりながらも絶妙なハンドルさばきで走り切るドライバーのテクニックに、会場の子どもたちから驚きの声が上がっていた。

最後に岡本氏が「今日の映像を見てモータースポーツを見たり体験したりしたくなった人はいますか」と問いかけると、多くの子どもたちが返事とともに手を挙げるなど、終始楽しくにぎやかにクルマの楽しさや魅力を学ぶ様子が広がっていた。

## 小学生自動車 勉強会の模様



主催者を代表して挨拶をする日本自動車会館運営委員会広報部会の酒井明夫部長(右端)



工具を使って本物の自動車のタイヤ交換に挑戦する子どもたち



講師を務めた学生の説明を聞きながら、興味深そうに自動車カットモデルを見たり触れたりする子どもたち



JAFの岡本博司氏がモータースポーツの映像を紹介しながら、サーキットレースやラリーの魅力のポイントを説明



“免許証”を受け取った子どもたちから笑みがこぼれる「子ども安全免許証」コーナー



講師を務めた埼玉自動車大学の学生・職員の皆さんに感謝の気持ちを伝える子どもたち



学生たちが完成車を手作業で分解・カットしてから組み立てた自動車カットモデル



# 「セーフティ・サポートカー (サポカー)」の普及啓発ロゴが決定しました！

経済産業省、国土交通省、日本自動車会議所

**経** 済産業省、国土交通省、日本自動車会議所の3者が一般公募していた「セーフティ・サポートカー (サポカー)」の普及啓発ロゴが決定し、6月23日に公表されました。3者では、愛称とともにロゴの普及啓発活動に取り組むことにしており、ポスターやチラシ、普及啓発イベント、ホームページなどで積極的にPRしていきます。ロゴデータは経産省のホームページからダウンロードでき、企業や団体は無償でご活用いただくことができます。

全応募作品192点の中から選定されたロゴデザインは、北海道在住の熊野真哉さん(39歳)の作品。シンプルでわかりやすく、「安全運転を支援する車」というコンセプトが伝わるデザインが評価されました。カラーバージョンと白黒バージョンの2種類があり、カラーのロゴは安全をイメージさせる緑が基調となっています。

当会議所では、高齢運転者を含めた全ての自動車運転者による交通事故の発生防止・被害軽減対策の一環として、自動ブレーキなどの先進安全技術を活用した一定の運転支援機能を備えたクルマ「安全運転サポート車」(愛称はセーフティ・サポートカー、愛称略称はサポカー)の普及啓発に関係省とともに取り組んでおり、5月10日～23日までロゴを一般公募していました。選定に当たっては自動車関係団体などからの投票によって候補作品を絞り込み、投票結果などを参考に主催3者が決定しました。

「安全運転サポート車」の普及促進に向けた取り組みやイベント、ロゴデータなどは次のホームページに掲載しています。

[http://www.meti.go.jp/policy/mono\\_info\\_service/mono/automobile/sapoca/sapoca.html](http://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/mono/automobile/sapoca/sapoca.html)



決定ロゴ (白黒バージョン)

## 【参考】サポカー・サポカーSのコンセプト

- ① 「サポカー」は自動ブレーキを搭載した自動車。運転者全般に推奨。
- ② 「サポカーS」は自動ブレーキに加え、ペダル踏み間違い時加速抑制装置等も搭載した自動車。高齢運転者の安全運転を支援する車(高齢者専用を意味するものではない)。搭載装置に応じ、以下の区分に分かれる。

### サポカーSの区分

ワイド	自動ブレーキ(対歩行者)、ペダル踏み間違い時加速抑制装置※1、車線逸脱警報※2、先進ライト※3
ベーシック+	自動ブレーキ(対車両)、ペダル踏み間違い時加速抑制装置※1
	低速自動ブレーキ(対車両)※4、ペダル踏み間違い時加速抑制装置※1

- ※1 マニュアル車は除く。
- ※2 車線維持支援装置でも可。
- ※3 自動切替型前照灯、自動防眩型前照灯又は配光可変型前照灯をいう。
- ※4 作動速度域が時速30km以下のもの。
- 注) 将来、技術の進化や目的に応じ、対象装置の拡大を想定。

# ホームページをリニューアル

# 日本自動車会議所

日本自動車会議所は7月下旬、「自動車産業の情報発信基地」を目指して、ホームページ(HP)をリニューアルします。新たなHPでは、自動車関係団体・企業に関する情報発信機能を持たせ、トップページの新着情報には当会議所に関する情報だけでなく、クルマ好きを育むイベント情報をはじめ講演会や展示会、人事など多方面にわたる情報を掲載します。これらの情報は、検索画面でキーワードや開催日・場所などから検索することもできます。

トップページには、多様なクルマやバイクからなる「健全なクルマ社会」をイメージしたデザインを採用しました。新着情報は、会議所関連情報を掲載する「会議所ニュース」、自動車業界のイベントなどを紹介する「イベント・行事」、自動車産業の最新の動向を伝える「自動車産業インフォメーション」で構成され、新着順に掲載されます。

これらの情報が集約された、トップページにある「クルマのイベント情報館」のバナーをクリックすると検索画面が表示され、①会員研修会、②展示会・講演会、③会議・審議会、④白書・刊行物、⑤交通安全、⑥社会貢献、⑦キャンペーン・表彰・記念日、⑧人事の8つのカテゴリーボックスにチェックを入れて検索できるほか、キーワ

## クルマ好きを育むイベント情報が満載 自動車業界の多様な情報を発信



新たなHPのトップページ

ードや開催日、開催場所、対象者などからも検索できるよう設定されています。

当会議所では、HPを通じて自動車産業の情報と魅力の発信の充実に努めていきます。



総会で挨拶する西村健二会長代行

**東** 京都自動車会議所は6月13日、東京・西新宿の京王プラザホテルで第43回通常総会を開催し、平成28年度事業報告、同決算報告、29年度事業計画・予算の3議案について審議、いずれも原案通り承認された。総会に先立ち、保坂三蔵会長が5月19日付けで辞任したのに伴い、西村健二会長代行(東京都自動車整備振興会会長)が議長を務めた。総会後に開催された懇親会には会員団体・企業、都議会、都庁、マスコミ関係者ら約200名が参加した。

◇平成29年度の活動重点項目は次の通り

#### 1. 自動車関連税制に関する取り組み

政府に対して、自動車関連税制の簡素化と軽減を求めていくとともに、軽自動車及び二輪車への増税には断固反対していく。

#### 2. 環境問題への取り組み

##### 1) 次世代自動車に対する助成強化

東京都が実施している電気自動車(EV)、プラグイン・ハイブリッド自動車(PHV)に対する助成措置の強化などを求める。

##### 2) ディーゼル車排出ガス規制等への対応

現在、規制違反車のほとんどが圏外からの流入車両であることから、法令を順守している圏内事業者との間に不公平が生じないように配慮を求めるほか、新しいディーゼル車の普及促進策を求めていく。

#### 3. 道路交通対策等への取り組み

①踏切立体交差化の促進②高速道路料金体系の改善③首都圏3環状高速道路の整備促進④TDM(交通需要マネジメント)対応⑤新駐車対策-について提言・要望活動に取り組むほか、交通安全のための「交通安全。アクション2017」キャンペーンに参加するなど、関係団体と連携して安全で安心なクルマ社会の実現に向け努力する。

#### 4. 会員に対するサービス活動

## 会員5団体のトップが交代

## 東京都自動車会議所



堀井氏



萩田氏



柳田氏



山口氏



清本氏

**東** 京都自動車会議所の会員団体である東京都軽自動車協会、東京都中古自動車販売協会、日本自動車機械工具協会、東京バス協会、三多摩自動車協会の各会長が交代した。新会長の氏名、所属企業・役職、就任日は次の通り。

▷東京都軽自動車協会会長・堀井仁氏(ダイハツ東京販売会長) 5月18日 = 全国軽自動車協会連合会会

長を兼務 6月14日▷東京都中古自動車販売協会会長・萩田典雄氏(エイコウ自動車商会代表取締役) 5月19日▷日本自動車機械工具協会会長・柳田昌氏(バンザイ社長) 5月25日▷東京バス協会会長・山口哲生氏(東急バス社長) 6月7日▷三多摩自動車協会会長・清本秋男氏(武蔵野運送社長) 6月16日 [東京都自動車会議所]

## 1) 自動車政策懇談会等の開催

自動車事業に関係する都政、国政の諸問題についての会員意見・要望を集約し、都議会自民党(都政)や自民党都連(国政)に提出するとともに、政、官、民による自動車政策懇談会を開催する。

## 2) 研修会等の開催

日本自動車会議所主催の会員研修会への参加を全会員に呼びかけるとともに、東京都自動車会議所としても「自動車問題研修会」を適宜開催する。

## 3) 情報の収集と提供

東京都と警視庁の自動車交通行政を中心に、自動車に関連する都及び国の動向について、的確な情報をいち早く入手し、適宜会員に提供する。自動車関連団体等が作成した各種資料についても、適宜に収集・配布していく。

## 5. 組織運営基盤の強化

当会議所の組織、財政基盤を強化するため、関連する未加入の団体、企業に対し、積極的な入会勧誘活動を展開する。

## 6. その他

1) 東京に残された自動車関係の文化遺産である「東京自動車三十年会記念碑」の保存に協力する。

2) 2020年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催に向け、適切な協力活動を進める。

[東京都自動車会議所]

## 燃料電池バスの 導入を支援

### 東京都が助成事業を創設

#### 2020年に100台の普及を目指す

**東** 京はこのほど、燃料電池バスの導入を促進するため、購入助成金の申請受付を開始した。この助成事業は、東京都が持つ400億円規模の「水素社会・スマートエネルギー都市づくり推進基金」を活用して、今年度からスタートさせた新しいプロジェクト。都営、民営合わせて2020年に燃料電池バス100台の普及を目指しているが、自動車メーカーの量産体制が整っていないため、初年度の助成台数は3台とわずか。ただ2018年後半には量産体制が整うため、助成台数が増加するものと見込まれている。

助成の対象者となるのは、住所が都内にあるバス事業者及びリース事業者など。助成の対象は車両本体価格のみで、消費税やオプションなどの諸費用は対象外。交付額は、助成対象経費の3分の2の額から2,000万円を差し引いた額で、上限は5,000万円。例えば車両本体価格を1億500万円とすると、国が3,333万円を上限に3分の1、東京都が5,000万円を上限に補助するため、事業者の負担は2,167万円で済む計算という。

申し込み期限は平成30年3月30日。受付場所は東京都環境公社か東京都地球温暖化防止活動推進センター(愛称クール・ネット東京)。問い合わせ先は次のとおり。TEL.03-5990-5068

[東京都自動車会議所]

## 281社が 貨物輸送評価を取得

### CO<sub>2</sub>削減の取り組み広がる

#### 東京都が決定

**東** 京都環境局はこのほど、「貨物輸送評価制度」の平成29年度評価取得事業者を決定した。それによると、5段階評価のうち上から順に、三つ星18社、準三つ星37社、二つ星70社、準二つ星48社、一つ星108社で、合わせて281社と前年度に比べて17社増加した。

貨物輸送評価制度は、都内に貨物を運送する貨物自動車運送事業者(緑・黒ナンバー事業者)を対象に、①ドライバーへの教育訓練、指導体制構築の状況②燃費管理の状況③燃費データベースの構築状況——を審査、保有全車両の実走行燃費の平均値を基に評価する。平成24年度からスタートし、年を追うごとに評価取得事業者が増加。従来は3段階だった評価を今年度から5段階にした。

日常的な燃費管理の状況などから評価するので、一つ星であってもCO<sub>2</sub>(二酸化炭素)削減の取り組みが優れたレベルにある事業者だといえる。評価を取得すると、評価ロゴマークを車両や名刺などに表示して、環境にやさしい事業者であることをアピールできる。

[東京都自動車会議所]

# エコドライブで 明日への架け橋を。

明日の地球のために、明日の自分のために。

START!  
ECO DRIVE



## エコドライブ10のすすめ

エコドライブ  
しよう!

- ① ふんわりアクセル「eスタート」
- ② 車間距離にゆとりをもって、加速・減速の少ない運転
- ③ 減速時は早めにアクセルを離そう
- ④ エアコンの使用は適切に
- ⑤ ムダなアイドリングはやめよう
- ⑥ 渋滞を避け、余裕をもって出発しよう
- ⑦ タイヤの空気圧から始める点検・整備
- ⑧ 不要な荷物はおろそう
- ⑨ 走行の妨げとなる駐車はやめよう
- ⑩ 自分の燃費を把握しよう

(一社) 青森県自動車団体連合会  
 (一社) 岩手県自動車会議所  
 (一社) 宮城県自動車会議所  
 (一財) 秋田県全自動車協会

山形県自動車団体連合会  
 (一財) 福島県自動車会議所  
 東京都自動車会議所  
 (一社) 神奈川県自動車会議所

(一社) 静岡県自動車会議所  
 (一社) 愛知県自動車会議所  
 (一社) 岐阜県自動車会議所  
 (一社) 三重県自動車会議所

(一社) 富山県自動車会議所  
 (一社) 石川県自動車会議所  
 (一社) 福井県自動車会議所  
 (一社) 大阪自動車会議所

(一社) 徳島県自動車会議所  
 (一社) 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

(一財) 大分県自動車会議所  
 (一社) 日本自動車会議所



Vol. 14

# パリ発モータリゼーション ACF・FIAから日本へ

エッセイスト/ジャーナリスト 栗山 定幸

フランス自動車クラブ (ACF) 会長、同クラブを母体にした国際自動車連盟 (FIA) 名誉会長のリーダーケルク・ボーフォール伯爵にインタビューしたのは、東京オリンピックを控えた1964年。どんよりと肌寒いヨーロッパの短い春から一挙に陽光輝く初夏が訪れたパリで、だった。

あの頃はまだ、わが日本自動車連盟 (JAF) が、全国の銘柄を超えた自動車販売・整備業界などの支援のもとに、クラブの呼称がイメージする自動車愛好者団体から、日本のモータリゼーションの一翼を担う団体へ脱皮しようとしていた時期でもあった。

場所は、セーヌ右岸のコンコルド広場6番地。

ルーブル、チュイルリー庭園をはさんでリヴォリ通りが東西に走る。第二次世界大戦でヒトラーに抵抗し、パリを破壊から救ったディートリッヒ・フォン・コルティッツ将軍が占領軍総司令部を置いたホテル「ムーリス」の前を行くと、コンコルド広場に出る。その広場に面して、昭和天皇も宿舎にされた名門ホテル「クリヨン」がある。

そのクリヨンと番地は別だが、同じ建物にあるACFの本部を訪れた目的は、欧州で最初に発足したACFと、後に各国クラブを組織してできた

FIAに、その沿革、その組織する国際レースやラリーの在り方などを取材するためだった。

で、とりあえずFIA専務理事のジャン・ジャック・フレヴューさんに会うと、「今ちょうど会長が来ている」という話になった。通された会長室は、明るい事務所とは対照的に、カーテンを引き、薄暗く明かりを抑えた、制度的にはとっくになくなっている「伯爵」に似つかわしい雰囲気。

そこで、彼はフランス語なまりの英語、こちらは日本語なまりの英語、それでも足りないところは、持参の英和、仏和辞典でお互い意味を確かめながら聞いた話は、印象的だった。

「私が自動車を最初に持ったのはACFが発足し、やがて新世紀を迎えた頃…」と話し出したボーフォールさんが第一に指摘したクラブの役割は「プロテクト・ツーリング」。自動車による国際間の人と物の行き来の安全化にとどまらず、その周辺の手続きの簡素化・標準化、保険制度の均一化など。

「例えば、オランダのフィリップスがヨーロッパ最大の電機メーカーとなりえたのは、その市場の拡大、商品輸送の安全性確保などで莫大な恩恵を受けているからです」と。

あの頃、あの時代。ヨーロッパは、自動車の社会的貢献もあって、輝いていた。

## 日本自動車会議所会員 (平成29年 7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捌り人協議会
- 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 日本自動車機器器具工業会
- 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77、推薦会員6)