自動車会議所ニュース

2026 秋 No.968

■第１回税制委員会開催



2027年度税制改正等に関する要望書を取りまとめ

■第６回CSP大賞の募集開始

募集期間は12月末まで



※前回表彰式での集合写真

■第４回モータースポーツ委員会開催

業界全体で魅力向上と持続的発展を



※写真をクリックすると詳細記事がご覧になれます

【CONTENTS】＜2026年7月～10月＞

7月

■18日　第4回モータースポーツ委員会 10



■28日　第2回被害者保護増進等事業に関する検討会 15
■29日　第315回会員研修会 11



9月

■初中旬　関係省・経団連 2027年度税制改正要望 7
■24日　第1回道路・交通委員会 13



■29日　第1回税制部会 3
■29日　第3回被害者保護増進等事業に関する検討会 15
■30日　第1回経済・産業委員会 14



10月

■9日　第1回税制委員会 3



■13日～　第6回CSP大賞募集開始 12

日本自動車会議所 感謝表彰
第6回 クルマ・文化・社会・パートナーシップ大賞

TOPICS

■日本自動車会議所人事
・渡邉弘毅氏がCOMITプロジェクト推進責任者、日髙祥博氏が会長特別補佐に就任 18
■訃報 18
■交通安全
・はたらく車大集合（警視庁愛宕警察署） 16
■全国自動車会議所
・トラックフェスタ（東京都自動車会議所） 17
・自動車なんでも無料相談所（愛知県自動車会議所） 16
・自動車なんでも無料相談所（神奈川県自動車会議所） 17

※各項目をクリックすると詳細記事がご覧になれます。

「2027年度（令和9年度）税制改正等に関する要望書」を取りまとめ

自動車税・軽自動車税のあり方見直しは 重量と環境性能に応じた仕組みへ

EV・PHVに対する自動車重量税特例加算には慎重な検討を

日本自動車会議所は10月9日、東京都港区の日本自動車会館内の日本自動車販売協会連合会会議室で、2026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代表取締役）を開催し、2027年度（令和9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29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、ほぼ原案通りに承認されました。



税制委員会では、審議に先立ち佐藤委員長があいさつし、「自動車産業は『基幹産業』として日本経済をけん引し、雇用や地方経済も支えています。今後も、モビリティに関連する通信・観光・ITなど新たな産業との協創により、『モビリティ産業』として、日本経済の中核を担い続けることが期待されています。一方、近年はSDV（ソフトウエア・デファインド・ビークル）の普及など、産業の競争軸が複

▲CONTENTSに戻る



佐藤税制委員長

雑化・高度化し、グローバルサプライチェーンの構造が変化しつつあります」との認識を示しました。

その上で「令和8年度税制改正において『環境性能割の廃止』や『ガソリン税・軽油引取税の暫定税率廃止』など一定の前進があったものの、自動車の保有段階における課税は依然として複雑かつ過重な状況が続いている」と述べ、ユーザーの納得を得られる簡素な税体系実現に向けて、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「自動車関連の税制改正要望・概算要求等について」をテーマに講演し、現状認識や政策の方向性、論点などを示したうえで、経産省の税制改正要望のポイントなどを説明しました。

伊藤課長は「令和8年度税制改正大綱」に記載された電気自動車（EV）・燃料電池車（FCV）・プラグインハイブリッド車（PHV）に対する課税強化の動きについて、「情勢は厳しいが、EV販売がようやく伸び始めた今、市場への悪影響が懸念されること、また、カーボンニュートラルに対する後ろ向きのメッセージとなることが主張点となるのではないか」と話しました。

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、了承されました。その後、一部表現の修正がありましたが、連名団体の了承を得るなどして10月21日、「2027年度（令和9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、「新たなモビリティ社会に相応しい


伊藤自動車課長

自動車税制の抜本的改革を実現すべき」と訴えて、①課税標準を排気量から重量と環境性能に応じた仕組みへ転換するような自動車税・軽自動車税のあり方見直し②電気自動車・プラグインハイブリッド車に対する自動車重量税特例加算の慎重な検討③自動車重量税の暫定税率（当分の間税率）の廃止―の3項目を重点要望項目として掲げました。

◇当会議所「2027年度（令和9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、長年にわたり日本経済の成長と発展を牽引してきました。今後も、モビリティに関連する通信・観光・ITなど新たな産業との協創により、「モビリティ産業」として更なる発展を遂げ、社会課題の解決と新たな価値の創造を通じて、日本経済の中核を担い続けることが期待されています。

一方、自動車産業は100年に一度と言われる大変革期に直面しており、電動化・自動運転・コネクテッド・SDV（ソフトウェア・デファインド・ビークル）など、産業の競争軸が複雑化・高度化し、グローバルサプライチェーンの構造が根底から変化しつつあります。米国の関税措置の影響、原材料・エネルギー価格の高止まり、人件費や物流費の上昇が企業収益を圧迫する中、特に中小・中堅サプライヤーにとっては、深刻な経営課題が山積しています。

令和8年度税制改正においては、長年の懸案であった自動車取得時の「環境性能割の廃止」が実現しました。また、令和7年末には「ガソリン税（揮発油税）

に含まれる暫定税率(25.1円/リットル)」が廃止され、令和8年度初めには「軽油引取税の暫定税率」も廃止されるなど、自動車ユーザーの負担軽減に向けた一定の前進がありました。

しかしながら、自動車の保有段階における課税は依然として複雑かつ過重な状況が続いており、そのあり方を抜本的に見直し、簡素で公平、かつ、カーボンニュートラルに貢献する税制への転換が急務です。

令和8年度税制改正大綱では、上記の前進の一方、電気自動車・プラグインハイブリッド車に対する自動車重量税の特例加算について記載がされました。環境に配慮した車両の普及の妨げにならないよう、令和9年度税制改正において適切に対応されることを強く求めます。

私ども日本自動車会議所は、自動車産業に携わる約550万人の方々と自動車ユーザーとともに、「負担軽減・簡素化・納得感」を原則とした自動車税制の抜本的見直しを目指して、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。

2027年度（令和９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税制の抜本的改革を実現すべき
―自動車ユーザーは、税負担の軽減と、
簡素で分かりやすく納得感のある税制を求めています―

自動車の保有課税は依然として複雑・過重な状況が続いています。将来的には、自動車重量税と自動車税、自動車重量税と軽自動車税をそれぞれ統合し、簡素で分かりやすい保有課税体系を構築すべきです。

その実現に向けたステップとして、令和８年度改正大綱の記載を踏まえ、以下の重点要望を前提として、自動車ユーザーの納得が得られる公平・簡素な自動車税制の改革を求めます。なお、環境性能割廃止、ガソリン税・軽油引取税の暫定税率廃止の代替財源について、車体課税への付け替えやユーザー負担に求めることは断固反対します。

1. 自動車税・軽自動車税のあり方見直し
2. 電気自動車・プラグインハイブリッド車に対する自動車重量税特例加算の慎重な検討
3. 自動車重量税の暫定税率(当分の間税率)の廃止

＜自動車税制の具体的な改革＞

1．自動車税の課税標準を排気量から「重量ベース*」へと転換し、環境性能(燃費・電動化等)に応じて税額が増減する仕組みを導入するなど、全ての車両に公平・簡素な税体系を構築するべき。

*軽自動車税は、軽自動車としての定額課税

2．EV・PHEVの自動車重量税に係る「特例加算」については、国の環境目標達成や普及の阻害とならないよう、慎重に検討すべき。検討にあたっては、税率はガソリン車における燃費消費量に応じた理論値と平仄を合わせた最低限の負担水準とするなど、適正に行うべき。

3．自動車重量税は2009年に道路特定財源が一般財源化されて以降、その課税根拠が実質的に失われており、暫定税率の継続は論理的根拠を欠く。暫定税率(当分の間税率)は直ちに廃止するべき。

■自動車税制における要望

1．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課せられているTax on Taxは極めて不合理な仕組みであり、早期に解消すること。生活・物流コストの過度な上昇を抑制し、税体系の合理性と透明性を確保するうえで不可欠である。

2．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拡充

交通事故防止及び被害軽減の観点から、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自動車重量税の特例措置について、対象装置にオートレベリング(自動式前照灯照射方向調節装置)及びドライバーモニタリングシステムを追加し、特例措置の対象を拡充する。

▲CONTENTSに戻る

3．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重量税特例措置の拡充

高齢者・障害者等の移動利便性向上のため、軽自動車のユニバーサルデザインタクシーを新たに対象に加えるなど、特例措置を拡充する。

4．電気バス等に係る特例措置の創設

バス事業における温室効果ガスの排出量を削減し、「2050年カーボンニュートラル」社会の実現に貢献するため、電気バス等に係る次の特例措置を創設する。

・自動車重量税：取得後、5年間免税
・自動車税：取得した翌年度から5年間、税額を概ね75％軽減

5．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2027年3月末で適用期限を迎えるが、設備投資促進のためこれを２年間延長する。

6．営業用自動車の軽減措置の維持

営業用自動車は国民生活･産業活動を支える物流･公共輸送のエッセンシャルサービスであり、災害時には緊急物資輸送の中核を担う。事業の公共性にも配慮し、財源確保を理由に軽減措置を縮小・廃止することなく現行の措置を維持する。

■自動車関係予算における要望

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。また、年間を通じた切れ目のない予算確保をお願いしたい。

①CEV補助金（クリーンエネルギー自動車導入促進補助金）の拡充・延長
②商用電動車（トラック・バス・バン・タクシー）補助金の拡充・延長
③充電インフラ・V2H/外部給電・水素インフラ設置支援補助金の拡充・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・貸出に対する自動車税減免等の支援
・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に反対
・レンタカーおよびカーシェアリング事業に係る自動車関係諸税、固定資産税の負担軽減措置
・官公庁等の公用車導入、指定自動車教習所の教習専用車両、身体障がい者の方が専ら使用することを目的とした車両の、リース契約での自動車税および軽自動車税の非課税・減免措置
・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

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

（Ⅲ）その他

・研究開発税制の拡充・延長（控除上限の引上げ、繰越控除制度の創設）
・各種中小企業税制の拡充・延長
・賃上げ促進税制の継続・拡充
・サプライチェーン全体での競争力強化に向けた人材育成支援税制
・固定資産税（償却資産）の廃止、少なくともCN・再エネ・省エネに資する設備投資に係る固定資産税の減免
・自動車整備技術の高度化、人材不足等の課題克服に向けた支援措置の拡充
・結婚子育て資金における「妊婦応援タクシー」に係る費用の贈与税非課税
・非上場株評価方法の見直しによる影響を踏まえた適切な措置
・事業ポートフォリオ転換・強化促進税制の創設
・中古車に対するCEV補助金制度の適用
・高速道路料金の引下げ及び大口・多頻度割引の拡充（NEXCO3社・首都高速・阪神高速等）

関係省・経団連の2027年度（令和9年度）税制改正要望

経済産業省	・カーボンニュートラルに資する保有時の課税のあり方の見直しを求める
国土交通省	・持続可能な公共交通・物流の維持や自動運転等の技術進展を見据えた要望
環　境　省	・引き続き「税制全体のグリーン化」求める
経　団　連	・車体課税の保有課税についてさらなる見直しを要望

2027年度（令和9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月初めまでに公表しました。また、日本経済団体連合会も「令和9年度税制改正に関する提言」を取りまとめ、9月中旬に公表しました。

経済産業省では、車体課税の抜本見直しについては、「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2つの要望を掲げました。①カーボンニュートラルに資する保有時の課税のあり方の見直し②「新たなモビリティ社会」を踏まえた見直し――を要望しています。

国土交通省も、経産省同様に「自動車関係諸税の課税のあり方の検討」を、持続可能な公共交通・物流の維持や自動運転等の技術進展も見据えた視点での見直しを要望しています。

環境省では引き続き、日国が国際社会に対し掲げる温室効果ガス削減目標（NDC）の着実な達成に向けて「税制全体のグリーン化」を求めています。また、「自動車環境対策」として、自動車重量税の見直しを行う場合には健康被害補償等の安定財源としての役割を踏まえることを求めています。

一方、経団連では、自動車関係諸税の簡素化・負担軽減の前進を踏まえ、「車体課税の保有課税について、さらなる見直しを行っていくべきである」と要望しました。

関係省の2027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

◇車体課税の抜本見直し

（自動車重量税、自動車税、軽自動車税）

車体課税について、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、保有時において重量及びCO2排出量削減に資する環境性能に応じて負担を決定する公平・中立・簡素な制度とするとともに、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。

(1)　カーボンニュートラルに資する保有時の課税のあり方の見直し

・カーボンニュートラルに積極的に貢献するため、保有時の課税について、重量及びCO2排出量削減に資する環境性能に応じた公平・中立・簡素な制度とする。

⑵ 「新たなモビリティ社会」を踏まえた見直し

・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も踏まえるとの考え方を踏まえつつ、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点から検討を行う。

■国土交通省

◇自動車関係諸税の課税のあり方の検討

自動車関係諸税については、令和８年度与党税制改正大綱を踏まえ、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点から、揮発油税、地方揮発油税及び軽油引取税の当分の間税率廃止の影響も踏まえ、車体課税・燃料課税を含め総合的な検討を行うに当たって、持続可能な公共交通・物流の維持にも配慮するとともに、自動運転等の技術進展も見据えた見直しを行う。

◇電気バス等に係る特例措置の創設

（自動車重量税・自動車税）

バス事業者が電気バス等の導入を通じて事業を継続しやすい環境を整備することにより、バス事業における「2050 年カーボンニュートラル」社会に向けた貢献と持続可能な公共交通の実現を目指すため、電気バス等に係る特例措置を創設する。

◇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拡充・延長

（自動車重量税）

交通事故の防止及び被害の軽減のため、先進安全技術を搭載したトラック等の取得に係る自動車重量税の特例措置を1年8か月間延長するとともに、特例措置の対象にオートレベリング及びドライバーモニタリングシステムを追加する。

◇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の拡充

（自動車重量税）

高齢者や障害者等の利便性・安全性の向上を図るため、バリアフリー車両（ノンステップバス、リフト付きバス、ユニバーサルデザインタクシー）に係る自動車重量税の特例措置に、軽自動車のUDタクシーを追加する。

◇軽油引取税の課税免除の特例措置の延長（倉庫業及び鉄道貨物利用運送事業等の用途）

（軽油引取税）

倉庫業者及び鉄道貨物利用運送事業者等が事業に使用するフォークリフト等の動力源の用途に供する軽油に係る軽油引取税の課税免除の特例措置を３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。

■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、揮発油税等に関しては、「当分の間税率」の廃止に伴い、諸条件に大きな変動がない場合には、二酸化炭素排出量が増加し、我が国が国際社会に対し掲げる温室効果ガス削減目標（NDC）の着実な達成に支障をきたすおそれがある。租税特別措置法及び東日本大震災の被災者等に係る国税関係法律の臨時特例に関する法律の一部を改正する法律（令和７年法律第81号）附則第６条や令和８年度与党税制改正大綱を踏まえ、「道路及びこれに関連する社会資本の保全の重要性、物価の動向等並びに温室効果ガスの排出の量の削減等に関する目標」との関係にも留意しつつ、安定財源を確保するための具体的な方策について検討するに当たっては、中東情勢の影響を見極めつつ、排出量の削減につながるよう、税制のグリーン化が図られることを求める。

◇自動車環境対策

令和８年度与党税制改正大綱を踏まえ、地球温暖化対策・公害対策の一層の推進の観点から、車体課税のグリーン化を推進する。また、利用段階における負担の適正化に向けた課税並びに自動車税及び軽自動車税のあり方については、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献するものとなるよう所要の措置を求める。加えて、自動車重量税の見直しを行う場合には、公害健康被害の補償等に関する法律附則第９条に基づき、自動車重量税の収入見込額の一部が公害健康被害補償等の財源に充てられてきた実績と、自動車重量税が汚染原因者負担による公害健康被害補償等の安定財源として果

たしてきた役割を踏まえ、引き続き、これを自動車重量税から引き当てることを求める。

■日本経済団体連合会

自動車関係諸税の総合的な見直し

2050年カーボンニュートラルの実現、CASE・モビリティ社会の進展などに加え、米国の関税措置や物価上昇などの足元の状況も含め、自動車を取り巻く環境は大きく変化している。

こうした中で、令和8年度税制改正においては揮発油税・軽油引取税暫定税率の廃止、環境性能割廃止の実現により、自動車関係諸税の簡素化・負担軽減は前進した。引き続き、上記の環境変化を踏まえながら、カーボンニュートラルへの対応、税制の簡素化、ユーザーの負担軽減、内需拡大を通じた国内産業基盤の維持等の観点から、車体課税の保有課税について、さらなる見直しを行っていくべきである。

⑴　令和９年度税制改正で実現すべき事項

①　自動車税・軽自動車税のあり方の見直し

道路損傷と環境負荷を根拠に、自動車税の課税標準は全ての車両を重量ベース（軽自動車税の課税標準は、定額課税を継続）とし、市場活性化やカーボンニュートラル目標の実現に貢献するよう、環境性能で増減する仕組みを構築すべきである。

その際、現在、自動車税の定額みなし課税とされている電気自動車・燃料電池自動車に関して、重量ベース課税による負担増によって普及を阻害することがないよう、環境性能による十分な優遇を講じるべきである。

②　電気自動車・プラグインハイブリッド自動車に対する自動車重量税の特例加算

現下のエネルギーコスト上昇や原材料費の高騰などの経済情勢に鑑み、自動車重量税の特例加算の導入は延期すべきである。なお、具体的な税率の検討にあたっては、電気自動車等の普及を阻害しないことや、ガソリン車に対する課税の考え方（燃料消費量に応じた課税）と平仄を合わせ、燃費換算値から理論的に算出される負担水準と乖離が生じないよう、適正な水準とすべきである。

③　自動車重量税の暫定税率

揮発油税や軽油引取税の暫定税率は廃止となったものの、自動車重量税の暫定税率のみ残存しており、同暫定税率も廃止すべきである。また、自動車重量税や固定資産税について、次の措置を講じるべきである。

・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
・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拡充

⑵　中長期的な課題

保有時について、まずは自動車税の課税標準を重量ベース課税への見直しを図った上で、将来的には、自動車重量税と自動車税、自動車重量税と軽自動車税をそれぞれ統合・簡素化すべきである。

走行・利用時について、より長期的には、モビリティ社会の進展を踏まえ、自動車ユーザー以外も含めた、より広い受益者が公平に負担する仕組みなどを検討していくことが必要である。

エネルギー関連

◇エネルギー関係諸税の見直し

温暖化対策税を含め、エネルギー関係諸税全体については、総合的な見直しを行うべきである。

具体的には、炭素排出に対する負担が特定の主体に偏らない制度とし、原燃料価格高騰下におけるエネルギー多消費産業へ配慮する必要がある。また、消費税と石油諸税の適切な調整措置（二重課税の解消）、原料用途免税の本則非課税化についても求める。そのほか、持続可能な航空燃料（SAF）の生産・供給体制の構築に向けては、ニートSAF等の輸入に係る石油石炭税等の免税措置について検討すべきである。

なお、償却資産に係る固定資産税については、本来的には廃止すべきであるが、少なくとも、GXに資する設備投資で取得した償却資産に係る固定資産税は減免すべきである。

◇軽油引取税の課税免除の特例措置の延長

令和8年度末で期限切れとなる軽油引取税の課税免除の特例について、期限を延長すべきである

▲CONTENTSに戻る

第4回モータースポーツ委員会を開催

2027年カレンダー調整や魅力向上、人材育成、DX推進などを議論

日本自動車会議所

日本自動車会議所は7月18日、静岡県小山町の富士スピードウェイホテルで、第4回モータースポーツ委員会を開催しました。

当日は、日本自動車連盟（JAF）、GTアソシエイション、日本レースプロモーション、スーパー耐久未来機構、日本モーターサイクルスポーツ協会、ホンダ・レーシング、日産モータースポーツ＆カスタマイズなど、モータースポーツ関係団体・企業の代表者らが出席し、業界横断で進める取り組みについて意見交換を行いました。

冒頭、加地雅哉委員長（トヨタ自動車TGRグローバルモータースポーツディレクター）から、同委員会が発足から1年を迎えたことや、課題別に設置した3つのタスクフォースで議論を重ねてきたことが報告されました。

2027年のレースカレンダーについては、各カテゴリーの日程調整状況が共有され、3月や12月の有効活用、8月のサマーブレーク確保など、関係者が休暇を取りやすい環境づくりに向けた取り組みが説明されました。一方、F1の日程が未確定なことから、他カテゴリーやサーキットの事業計画に影響が生じることも課題として示されました。



魅力向上タスクフォースからは、イベント運営・収益改善やチケッティングに関する検討状況が報告されました。企画チケットの販売や収益の一部をプロモーター、チーム、サーキットに還元する仕組みなどが提案され、チームによる販売やサーキット協議会との連携の必要性について議論されました。

人材タスクフォースからは、オフィシャル紹介ブースや学生向けキャリアセッションの実施状況が共有されました。今後は各サーキットとの連携に加え、11月のスーパー耐久最終戦での「しごとEXPO」開催などを検討していくことが示されました。



加地モータースポーツ委員長（左から3番目）

通信・DX推進タスクフォースからは、サーキットの通信環境改善、競技運営のデジタル化、データ利活用による集客強化について進捗が報告されました。映像検証システムやAI画像認識を活用した判定支援、将来的なリモートサポートの可能性などについても意見が交わされました。

女性活躍・社会貢献ワーキンググループからは、4輪に加え、2輪やジムカーナなどへの展開、教育プログラムとの連携など、横断的な取り組みの可能性が共有されました。

モータースポーツを取り巻く課題に対し、各団体が共通認識を持ち、業界全体で一丸となって、魅力向上と持続的な発展に取り組む方向性を確認する有意義な委員会となりました。

▲CONTENTSに戻る

第315回会員研修会開催

「自動車文化を発信するための部品への取り組み」

自動車経済評論家　池田 直渡氏が講演

日本自動車会議所は7月29日、東京都港区のイベントホール「AP浜松町」（芝パークビルB館）で、第315回会員研修会を開催しました。当日は会員を中心に約60名が出席しました。今回は「自動車文化を発信するための部品への取り組み」をテーマに、自動車経済評論家の池田直渡氏を講師にお迎えし、ご講演いただきました。



池田 氏



講演では、自動車産業が長年積み重ねてきた歴史や信用、信頼関係、文化を「時間資産」として捉え、短期的な投資だけでは生み出せないブランド価値を将来につなげていくことの重要性が説明されました。

池田氏は、ル・マン24時間レースやモナコGP、ベントレー、メルセデス・ベンツ、フォードGT40、ポルシェ、アウディ、トヨタ、マツダ787Bなどの事例を挙げ、モータースポーツで培われた技術や信頼が、世代を超えて語り継がれる文化的価値につながると指摘しました。

さらに、日産自動車のイヴァン・エスピノーサ社長が提唱する「ハートビートモデル」の考え方を紹介しました。これはGT-Rやフェアレディ Z、マツダ・ロードスター、トヨタ2000GTなど、ブランドを象徴し、人々の心を動かす車両を指すもので、メーカーやサプライヤー、販売店、ユーザーに共通の誇りや憧れをもたらす存在と説明しました。こうした車両は企業の歴史や技術力を体現する一方、自動車文化を次世代へ受け継ぐ上でも重要な役割を担っていると述べました。

一方で、ヒストリックカーは部品一つが供給できなくなるだけで走行が困難になることから、長期の補給部品供給や金型・設備の保管、少量生産の負担が大きな課題になっていると説明。通常の補給部品と、文化を支えるヒストリックパーツでは、位置付けや価格の考え方を分けて整理する必要があるとしました。

さらに、個社単独では維持が難しいヒストリックパーツ供給について、日本自動車会議所が情報、技術、需要をつなぐハブ役を担う構想も示されました。少量オンデマンド生産や3Dプリンター、レーザーカッティングなどの技術活用、部品・技術・需要情報の一元管理、OEMやサプライヤーの垣根を越えた供給調整などが、今後検討すべき仕組みとして挙げられました。

講演後の質疑応答では、モータースポーツ活動の意義、ハートビートモデル向け部品の価格設定、行政支援や制度面の課題、若い世代への発信、インバウンドやレストア技術継承との連携などについて活発な意見交換が行われました。

講演を通じて、自動車文化を次の100年へつないでいくためには、車両を保存するだけでなく、実際に走らせながら次世代へ継承していくことが重要であり、その実現には業界全体の連携と長期的な視点が不可欠であることが共有されました。さらに、自動車文化の継承は個社の枠を超えた産業全体の課題であり、日本自動車会議所に期待される役割についても示唆に富む講演となりました。

自動車業界550万の働く人々と自動車ユーザーへ「ありがとう」を伝える！

第6回「クルマ・文化・社会・パートナーシップ大賞」（CSP大賞）募集開始

日本自動車会議所（会長：豊田章男・トヨタ自動車㈱会長）は、日刊自動車新聞社との共催により、第6回（2026年度）「クルマ・文化・社会・パートナーシップ大賞」（CSP大賞）の募集を、10月13日から開始しました。募集期間は12月31日までです。

CSP大賞は、自動車業界で働く550万の人々や自動車ユーザーが、日々の仕事や活動を通じて取り組む、クルマ文化の向上、ファンづくり、モビリティによる課題解決、地域活性化、現場での活躍・貢献に光を当て、「ありがとう」を伝える表彰制度です。規模の大きさや知名度ではなく、取り組みそのものの意義や、そこに込められた工夫・熱意を広く募ります。

対象となるのは、地域に根差した長年の活動、現場の小さな改善、社員や仲間による自主的な挑戦、クルマやバイクの楽しさを次世代につなぐ取り組みなど、普段は表に出る機会の少ない活動も歓迎します。

日本自動車会議所 感謝表彰
第6回 クルマ・文化・社会・パートナーシップ大賞

第5回では、乗り合い送迎サービス「チョイソコ」をはじめ、オートバイによるまちおこし、消防の課題解決、環境活動、地域連携、くるまファンづくりなど、多彩な取り組みが受賞しました。第6回では、過去5回の受賞事例を分野や企業・団体名などから探せるページも新たに整備し、応募を検討する際の参考としていただけるようにしました。

応募いただいた取り組みは、選考委員会（委員長：蓮花一己・帝塚山大学名誉教授、日本自動車連盟副会長）の審議を経て、2027年2月に受賞者を公表し、3月をめどに東京都内で表彰式を行う予定です。

◇お問い合わせ先
一般社団法人 日本自動車会議所
〒105-0012　東京都港区芝大門1-1-30　日本自動車会館15階
TEL.03-3578-3880　FAX.03-3578-3883
E-mail. Award2026@aba-j.or.jp　担当：橋本、髙野、大石

▲CONTENTSに戻る

第6回(2026年度)「クルマ・文化・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189会員）
　　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）

・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、クルマにかかわる文化の向上をはじめ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、認知を広げることで、同じような取り組みが拡大していく一助とする。

・応募形態
（1）一般応募
（2）日本自動車会議所会員推薦

・応募対象　日々の業務・活動をベースにしながら、以下(1)～(5)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
（1）クルマにかかわる文化の向上につながる取り組み
（2）クルマのファン作りにつながる取り組み
（3）新たなアイデアや課題解決を通じたモビリティ社会の発展につながる取り組み（含：教育、健康、福祉）
（4）地域や自治体等と協働・連携し地域活性化に向けた取り組み（含:災害・緊急時）
（5）自動車業界で働く方々や自動車ユーザーで特にその現場での活躍や貢献により表彰に値する取り組み
※「クルマ」にはバイク等も含みます

・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）
・募集期間　2026年10月13日　募集開始 ～ 12月31日 募集締め切り
・選考日程　2027年1月 受賞者選定・2月 受賞者公表・3月 表彰式開催(都内会場)
・選考委員会　決定次第公表(自動車業界や法人の社会活動に詳しい有識者等で構成)
・応募要領　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）にある本賞のバナーにアクセスし、応募申請フォームに記入し送信

〈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/〉
（問い合わせ先：電子メールアドレス　Award2026@aba-j.or.jp）

第1回道路・交通委員会を開催

国交省物流・自動車局、道路局から予算概算要求について説明



日本自動車会議所は9月24日、東京都港区のイベントホール「AP浜松町」（芝パークビルB館）で第1回道路・交通委員会（委員長＝重田雅史・全日本トラック協会・理事長）を開催しました。

委員会では、国土交通省物流・自動車局と道路局から令和9年度予算概算要求の概要について説明を受け、物流革新、人材確保、自動運転、脱炭素化、交通事故被害者支援、道路ネットワーク整備、防災・減災対策など、自動車・道路行政の重点施策について意見交換を行いました。

国交省物流・自動車局総務課の安井弘樹・企画官からは、来年度予算において物流革新、人材確保・育成、自動運転社会の実現、脱炭素化、交通事故被害者支援・事故防止を5本柱とし、総額1,000億円超の予算要求を行っていることが説明されました。

国交省道路局企画課の田中創・道路事業調整官からは、来年度概算要求の概要に加えて、道路局が推進している橋梁・トンネルなど道路インフラの老朽化対策、自動物流道路構想や道路DXの取り組み、道路分野における脱炭素化施策などを提示。併せて、今夏の災害（熊本地震、千葉豪雨）への対応についても説明されました。

委員会では、自動車産業を取り巻く人材不足や物流効率化、自動運転の社会実装などについて活発な意見交換が行われました。



安井企画官



田中道路事業調整官

重田委員長は「わが国が持続的な成長を実現していくためには、安全・安心を前提としながら、自動運転をはじめとする新たなモビリティ技術への投資を着実に進めることが重要」と話しました。中国や北米と比較して日本のモビリティサービスや自動運転技術の社会実装が遅れているとの認識も示し、成長につながる重点的な投資の必要性を訴えました。さらに、ドライバーや整備士をはじめとする人材不足への対応が重要であるとして、人材確保・育成施策の強化を求めました。



重田委員長

ある委員からは、異常気象による物流停滞や部品供給への影響を軽減するため、高精度な気象情報を企業が活用しやすい環境整備の必要性が提起されました。

委員会の最後には、日本自動車会議所事務局から「クルマ・文化・社会・パートナーシップ大賞」の応募について周知を行うとともに、「交通安全アクション2027」への協力を呼び掛けました。

▲CONTENTSに戻る

第１回経済・産業委員会開催

経産省自動車課の伊藤課長が「自動車産業を取り巻く動向」をテーマに講演

日本自動車会議所は9月30日、東京・港区のイベントホール「AP浜松町」（芝パークビルB館）で第1回経済・産業委員会（委員長＝小糸正樹・日本自動車販売協会連合会副会長・専務理事）を開催し、委員および企業会員など約40名が出席しました。本年度から団体会員に加えて企業会員も新たに委員に加わり、幅広い関係者が参加しました。

委員会では、経済産業省製造産業局自動車課の伊藤政道課長が「自動車産業を取り巻く動向」をテーマに講演。中国や東南アジア諸国連合（ASEAN）における日系メーカーのシェア低下をはじめ、世界各地域の電動化の動向、EV購入補助や充電インフラ整備、水素･合成燃料･バイオ燃料の活用など、カーボンニュートラル（温室効果ガス排出実質ゼロ）の実現に向けた政府の取り組みについて説明しました。



また、SDV（ソフトウエア・デファインド・ビークル）や自動運転の社会実装、サイバーセキュリティー対策、部品メーカーを支援する「ミカタプロジェクト」、取引適正化に向けた取り組みについても解説。自動車関連税制については、EV・FCVを含む保有時課税の見直しが今後の重要な論点になるとして、電動車の普及促進と税負担の公平性を踏まえた制度設計の必要性が示されました。

国際情勢を巡っては、北米や欧州で強まる保護主義的な動きのほか、中東情勢が自動車輸出や石油化学製品の供給に及ぼす影響について説明。さらに、レアアースなど重要鉱物の中国依存を低減するため、調達先の多様化や国家備蓄、部品・素材の供給網の複線化を進め、サプライチェーンの強靱化に取り組む方針が示されました。



伊藤自動車課長（中央）



小糸委員長

講演後の質疑応答では、自動運転技術への支援、トラックドライバーの負担軽減、急速充電器の整備促進、自動車関連税制の今後の見通しなどについて、活発な意見交換が行われ、委員会は終了しました。

▲CONTENTSに戻る

国土交通省　「被害者保護増進等事業に関する検討会」開催

被害者保護施策の充実へ議論本格化
国交省検討会に加藤保険特別委員長が参画



加藤保険特別委員長

国土交通省では、自動車事故被害者への支援や事故防止対策の充実を目的とする「被害者保護増進等事業に関する検討会」（座長・藤田友敬東京大学大学院法学政治学研究科教授）を開催しており、日本自動車会議所からは保険特別委員長の加藤憲治氏（日本通運取締役常務執行役員）が委員として参画しています。

検討会は、自賠責保険制度を基盤として実施される被害者支援事業や事故防止事業について、その効果や必要性を検証するとともに、中長期的な施策の方向性を定める「被害者保護増進等計画」の策定・見直しを行う重要な会議体です。被害者・遺族団体、自動車ユーザー団体、学識経験者など幅広い関係者が参画し、被害者保護施策を安定的かつ持続的に推進するための議論が行われています。

令和8年度は、現行計画（令和5～8年度）の最終年度に当たり、令和9年度から始まる次期計画の策定が大きなテーマとなっています。4月24日開催の第1回検討会では、次期計画策定に向けた論点整理や柱立ての検討に加え、自賠責保険の加入促進や自動車事故対策機構（ナスバ）の認知度向上策などについて議論が行われました。

7月28日の第2回検討会では、被害者支援事業および事故防止事業の効果検証結果を踏まえ、各事業の成果や課題、次期計画における事業の方向性、財源構成の在り方について意見交換が行われました。国土交通省は、事業ごとの政策効果や利用実績を検証しながら、より実効性の高い支援策の構築を目指しています。

さらに9月29日の第3回検討会では、次期計画に盛り込む具体的な事業内容や収支構成について議論が行われ、令和9年度以降の被害者保護施策の方向性が本格的に検討されました。

今後は11月および令和9年1月にも検討会の開催が予定されており、次期計画の素案・本文案の取りまとめが進められます。自動車事故被害者の生活支援や社会復帰支援、事故防止対策のさらなる充実に向けた議論は、今後も重要な局面を迎えます。日本自動車会議所としても、自動車ユーザーおよび関係業界の視点から議論に貢献していきます。



被害者保護増進等事業に関する検討会
委員等名簿

（敬称略・５０音順）

○ 委　　員

（座長）	藤田　友敬	東京大学大学院法学政治学研究科教授
（有識者）	古笛　恵子	弁護士
	佐藤　主光	一橋大学国際・公共政策大学院教授
	竹川　正記	毎日新聞社論説副委員長
	戸崎　肇	桜美林大学ビジネスマネジメント学群専任教授
	広瀬　謙哉	読売新聞東京本社論説委員
	福田　弥夫	八戸学院地域連携研究センター長
	槇　　徹雄	東京都市大学理工学部名誉教授
	麦倉　泰子	関東学院大学社会学部教授
（関係団体）	小沢　樹里	一般社団法人関東交通犯罪遺族の会　代表理事
	加藤　憲治	一般社団法人日本自動車会議所　保険特別委員長
	金子　晃浩	全日本自動車産業労働組合総連合会　会長
	桑山　雄次	全国遷延性意識障害者・家族の会　代表
	古謝　由美	NPO 法人日本高次脳機能障害友の会　監事
	坂口　正芳	一般社団法人日本自動車連盟　会長
	徳政　宏一	NPO 法人日本頸髄損傷 LifeNet　理事長

○ オブザーバー

金融庁 資産運用・保険監督局保険課
厚生労働省 社会・援護局 障害保健福祉部障害福祉課
厚生労働省 医政局 地域医療計画課
一般社団法人日本損害保険協会
全国共済農業協同組合連合会
独立行政法人自動車事故対策機構
損害保険料率算出機構

【事務局】国土交通省　物流・自動車局　保障制度参事官室

「はたらく車大集合！SAFETY ACTION in 東京タワー」

愛宕警察署と協力しブースを出展

日本自動車会議所は9月13日、警視庁愛宕警察署が主催する令和8年秋の「はたらく車大集合！SAFETY ACTION in東京タワー」に参加し、ゲーム感覚で俊敏性測定器「クイックアーム」を出展しました。

イベントは、警察車両をはじめとするさまざまな「はたらく車」の展示や体験乗車を通じて、歩行者や自転車利用者の交通事故防止などを図り、港区内における交通事故防止につなげることを目的として開催されました。

会場では、交通安全教室やはたらく車の乗車体験のほか、白バイ、パトカー、はしご車、サインカー、シートベルト体験車などが展示され、来場者に対して交通安全の重要性を呼び掛けました。





愛知県自動車会議所「自動車なんでも無料相談所」を開設

自動車関係16団体から相談員を派遣、47件に対応

愛知県自動車会議所は10月1日および2日の2日間、名古屋市中村区のKITTE名古屋イベントスペースで、国や愛知県の後援を得て、今年度で19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計47件の相談を受けました。内容はナンバープレート、点検・整備に関する相談が上位を占めました。

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（ナス場）の協力を得て、「運転適性診断体験」も実施、交通安全の啓発活動に取り組みました。

また、全国版図柄入りナンバープレート、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動機付自転車（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。



自動車なんでも相談所

11月12～13日に横浜駅東口に開設

神奈川県自動車会議所

神奈川県自動車会議所は11月12日、13日の両日、横浜駅東口・新都市プラザで、自動車全般について無料で相談に応じる「自動車なんでも相談所」を開設します。同相談所は、自動車の売買や整備、車検について分からないことや、バス、タクシー利用上の意見・要望に対して、直接対応するもので、1981年から継続して実施しています。詳細は次の通りです。

◇相談日：11月12日(木)・13日(金)
　　11：00～17：00(受付は16：45まで)
◇場　所：横浜駅東口・新都市プラザ
　　(そごう地下２階正面入口前)
◇相談内容
・自動車の売買でわからないこと、お困りのとき
・自動車の整備・車検のことでお困りのとき
・バス、タクシー利用上のご意見・ご要望
・荷物の運送や引越しのご相談
・交通事故や自動車の税金などでお困りのとき
・そのほか自動車に関すること

◇相談員：後援・共催の自動車関係14機関・団体の担当者約30名にて対応します。2日目の13：00～16：45は、弁護士による法律相談を受け付けます。
◇主　催：(一社)神奈川県自動車会議所
◇共　催：軽自動車検査協会神奈川事務所、(独法)自動車事故対策機構神奈川支所、(一社)神奈川県バス協会、(一社)神奈川県タクシー協会、(一社)神奈川県トラック協会、(一社)神奈川県自動車整備振興会、(公財)神奈川県交通安全協会、(一社)神奈川県自動車販売店協会、神奈川県軽自動車協会、神奈川県中古自動車販売協会、神奈川県自動車整備商工組合、神奈川県自動車電装品整備商工組合、(一財)日本自動車査定協会



神奈川県支所、神奈川県自動車車体整備協同組合、(一社)神奈川県レンタカー協会、神奈川県タイヤ商工協同組合

◇後　援：関東運輸局神奈川運輸支局、神奈川県、(公財)横浜市消費者協会

「トラックフェスタTOKYO2026」 東京都トラック協会

物流を支える仕事、親子が楽しく体験



東京都トラック協会は9月12日、東京都渋谷区の代々木公園で「トラックフェスタTOKYO 2026～親子で体験　安全と環境」を開催しました。物流を支えるトラックの仕事や交通安全、環境保全への取り組みなどをアピールする展示や体験イベントを親子で楽しんでいました。

当日は朝から、屋外ステージでの「開会・オープニングSHOW」で開幕。トランペット五重奏や親と子の交通安全ミュージカルなどで盛り上がった後、セレモニーを開催。同協会の水野功会長は「緑ナンバーのトラックは暮らしと産業を支えるライフラインであり、社会的に大きな役割を担っています。趣向を凝らして分かりやすく展示していますので、トラック業界への理解を深め、親しみを感じていただきたい」とあいさつしました。

続いて国土交通省関東運輸局の澤井俊局長が「日々の生活に欠かせないトラックを身近に感じていただきたい。20年後に働きたい人が何人も出てくるとうれしいです」と話しました。

小雨がぱらつく天候でしたが、多くの親子連れで

▲CONTENTSに戻る

にぎわいました。屋外ステージではバラエティー豊かなイベントが繰り広げられ、一方のイベント広場では将来の日本を担う子供たちを意識して、人々の生活に欠かせないエッセンシャルワークへの理解を深める展示が目立っていました。働くトラックや災害支援車両を間近で見て、触るだけでなく、交通安全や環境保全を学べるとあって、どのブースも担当者の説明を熱心に聞いていました。

大型トラックが並ぶエリアでは、「あれに乗りたい」と目当てのトラックを目指して走り出す子供たちが多く、運転席に乗り込んで神妙な面持ちでハンドルを握っていました。災害の復旧・復興現場で活躍する自衛隊車両や警察車両の前には、興味津々の子供たちが集まっていたほか、ペダルカーの荷台に野菜などを積んで運ぶ「トラックお仕事体験」には長い列ができていました。普段は見られない子供たちの生き生きとした表情を逃すまいとシャッターを構える親の姿も見られました。

日本自動車会議所人事

8月1日付で渡邉弘毅氏がCOMITプロジェクト推進責任者、10月1日付で日髙祥博氏が会長特別補佐に就任

日本自動車会議所は、8月1日付で電通出身の渡邉弘毅氏がモビリティ社会基盤共創プロジェクト(略称:COMIT)実証・構想推進責任者に、10月1日付でヤマハ発動機出身の日髙祥博氏が会長特別補佐に、それぞれ就任しました。


渡邉 弘毅氏


日髙 祥博氏

渡邉 弘毅(わたなべ・ひろき)氏〈略歴〉

2008年、電通入社。企業のデジタル変革・事業変革に携わる。2021年、トヨタ自動車と電通グループによるJVの設立を起案・推進。設立後は、自動車登録のDXや健康・安全運転などの新規事業開発、幸せに関する研究を推進。2025年、藤田医科大学特任講師に就任。2026年8月から日本自動車会議所にてCOMITプロジェクトの実証・構想推進責任者。神奈川県出身。44歳。

日髙 祥博(ひだか・よしひろ)氏〈略歴〉

1987年、ヤマハ発動機入社。2014年執行役員、2017年取締役上席執行役員、2018年代表取締役社長、2020年日本自動車工業会副会長、2026年10月日本自動車会議所会長特別補佐。愛知県出身。63歳。

訃報

元日本自動車会議所副会長、元トヨタ自動車社長
(日本自動車会議所会員元代表者)

奥田　碩氏

日本自動車会議所副会長や、トヨタ自動車の社長・会長を務められた奥田碩(おくだ・ひろし)氏が8月8日、逝去されました。93歳でした。

奥田氏は1932年生まれ。1955年4月にトヨタ自動車の前身のトヨタ自動車販売に入社。1982年7月取締役、1987年9月常務、1988年9月専務、1992年9月副社長を経て、1995年8月に社長に就任されました。1999年6月から会長を務められ、2006年6月に相談役に就かれました。この間、2000年6月～2002年6月まで当会議所副会長を務められました。

◆◇◆◇◆

元衆議院議員(元自動車議員連盟会長)

綿貫　民輔氏

衆議院議長や自動車議員連盟会長を務められた綿貫民輔(わたぬき・たみすけ)氏が8月18日、逝去されました。99歳でした。

綿貫氏は富山県出身で、1927年(昭和2年)生まれ。家業の砺波運輸(現トナミ運輸)社長などを経て、1969年12月から2009年7月まで衆議院議員を務められました。この間、2000年7月から2003年10月まで衆議院議長に就任。また、2003年12月から2005年8月まで自動車議連会長を務められ、自動車業界の発展に貢献されました。

日本自動車会議所会員（2026年11月1日現在）＝団体会員92、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
UD 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
三菱ふそう自動車販売協会
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
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 日本自動車連盟
一般社団法人 スーパー耐久未来機構
一般社団法人 日本自動車車体補修協会
特定非営利法人 日本自動車レース工業会
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97、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 2026 秋 No.968

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

発行人 島﨑 豊　編集人 橋本勝也

〒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