

# 車体 NEWS

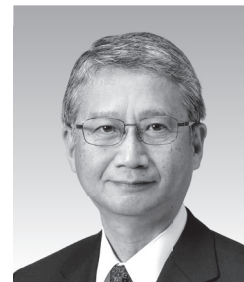
2025 新春増刊号



JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.

## 2025年年頭挨拶

一般社団法人 日本自動車車体工業会  
会長 増井 敬二



あけましておめでとうございます。  
新春を迎えるにあたり、謹んでご挨拶を申し上げます。

昨年を振り返りますと、元日の能登半島、8月の日向灘での大地震に加えて、夏場の豪雨による水害など各地で多くの災害が発生した年となりました。被災された皆様からお見舞いを申し上げます。

もし、お困りごとがございましたら、当会事務局にご遠慮なく、ご相談いただければと思います。

さて、車体工業会を取り巻く市場環境を見ますと、昨年4月～11月の当会会員生産台数が、全体では前年比96.6%の142万8千台。その内、委託生産車を除く当会特有の非量産車は同104.7%の10万1千台と少し明るさが見えてきた1年となりました。

しかしながら、世界情勢が不安定さを増す中、資源価格・物価の高騰に加え、足もとの人手不足や人件費上昇など、依然として経済を取り巻く環境は厳しく、引き続き予断を許さない状況です。

この様な中、当会では下記6項目を主要項目と位置づけ、会員の皆様と共に取組みを推進してきました。

- ・カーボンニュートラル対応
- ・安全対応活動の推進
- ・環境対応自主取組みの推進
- ・中小企業支援活動の推進
- ・活性化活動の継続推進
- ・ガバナンス強化・業務効率化

中でも「カーボンニュートラル対応」については、社会生活を豊かにし、安全・安心な社会の実現に不可欠であり、多様な「働くクルマ」を世の中に提供している当会としても、未来に向けた非常に重要な取組みとなります。昨年は、「儲かる、すぐできる、誰でもできるカーボンニュートラル」と題した日常改善事例の共有などを行っていただくことで、少しずつではありますが、確実に会員各社のカーボンニュートラルへの取組みが進んできたと実感しています。

また、トピックスの1つとして、コロナ禍で中止してい

た海外視察を6年ぶりに実施いたしました。9名の方に参加いただき、IAA TRANSPORTATION2024への参加に加えて、BMWや欧州架装メーカーの視察を通じて、ものづくりやCO<sub>2</sub>低減への取組みについて多くの学びと気づきがあったと聞いています。

各部会、各支部においても現地現物、対面での活動が活発に実施されており、研修会や見学会を通じ、会員会社の皆様がそれぞれ持つ課題の共有や困りごとに対する意見交換がなされ、有意義な場となりました。

私自身もいくつかの活動に参加させていただく中で、より強く感じたのは、このような場でできた「ご縁」が、その後の横の大事な繋がりとなり、メーカーの垣根を超えて会員相互の連携が更に深まっていくことが大事なことなのだということでした。

これからも「会員の皆様に一層お役に立つ車体工業会」「入会して良かったと言っていただけの車体工業会」、そして「自らも率先して新入会員を紹介したい車体工業会」を目指し、活動を更に充実させていく所存ですので、引き続きご支援、ご協力をお願い申し上げます。

一方で、昨年11月と12月に当会の一部会員への公正取引委員会による立ち入り調査に関する報道がなされました。個社の事案ではあるものの、コンプライアンス遵守に対する社会の要請は、年々高まりをみせております。競争法は事業者団体の根源にも関わることから、当会としても大変重く受け止めています。「働くクルマ」で社会を支える当会として、襟を正し、コンプライアンス遵守を徹底していくことで、自動車5団体<sup>\*</sup>で連携を取りながら、今後ともその役割を果たしていきたいと思っております。

最後になりますが、会員並びに関係各位のますますのご繁栄とご多幸を祈念し新年のご挨拶とさせていただきます。

<sup>\*</sup>日本自動車工業会、日本自動車部品工業会、日本自動車車体工業会、日本自動車機械器具工業会、日本自動車販売協会連合会

# 令和7年 年頭所感

経済産業省製造産業局長  
伊吹 英明



## (冒頭の挨拶)

- 令和7年の新春を迎え、謹んでお慶び申し上げます。
- いま、世界は大きな転換期を迎えています。保護主義の台頭やウクライナ侵攻の長期化等による地政学リスクの高まりや、AI等の技術革新の加速化、気候変動をはじめとした地球規模課題に対する各国政府の関与の強まりなど、様々な構造的変化が生まれています。
- こうした中、日本経済も、これまでのコストカット型のデフレ経済から、持続的な賃上げや活発な投資でけん引する成長型経済への転換局面を迎えています。昨年は、1991年以來の高水準の賃上げや、過去最高の設備投資が実現するなど、日本経済に明るい兆しが見られました。他方、足下の物価高を背景に、消費は未だ力強さを欠いています。
- 本年は、この成長型経済への転換を確実なものとするため、物価高に負けない持続的な賃上げを実現し、これを更なる投資の拡大へと繋げていかなければなりません。そのためには、「GX（グリーントランスフォーメーション）」「DX（デジタルトランスフォーメーション）」「経済安全保障」の3軸に基づく取組みが重要であり、経済産業省製造産業局は、製造業の皆様これらの取組みを支援してまいります。

## (GX)

- 脱炭素社会への移行は「待ったなし」の状況であり、産業界にも変革が求められています。昨年末に案が示されたGX2040ビジョンでは、「GX産業構造」、「GX産業立地」、「GX加速に向けたエネルギー分野」などの取組みを総合的に検討し、事業環境の変化が激しい中でも企業の予見可能性を高めてGX投資に繋げるべく、より長期的視点に立ち、GX実現に向けた見通しを示しました。
- 日本全体のCO<sub>2</sub>排出量の20%以上を占める鉄鋼・化学・紙パルプ・セメントといった産業部門は、“Hard-to-abate”、すなわち排出削減が困難なセクターと言われており、GXの実現は容易ではありません。そこで、令和2年度補正予算にて造成した「グリーンイノベーション（GI）基金」では、水素還元製鉄技術や、CO<sub>2</sub>を用いたプラスチック、コンクリートの製造技術等を開発するプロジェクトを進めています。
- また、Hard-to-abate産業だけでなく、自動車や航空機などを含んだ重点16分野についても、GX経済移行債を活用した先行投資支援の方針を示すとともに、個別分野ごとの支援を進めています。既に、大型革新電炉の設備投資支援に向けたプロジェクト選定や電動車普及に向

けた車両導入支援や充電インフラの整備支援などが進んでいます。我が国が世界に先駆けて支援を実施してきた水素についても、技術開発から社会実装まで、引き続き推進してまいります。

- グリーン市場の創造のための取組みも加速しています。電動建機の購入補助を公共調達で推進する取組みが進んでいます。さらに、すでに多くの企業にご参画頂いているGXリーグのもとで試行的に実施してきたGX-ETS（排出量取引制度）の本格稼働やGX製品の価値の「見える化」の取組みを契機として、グリーン市場の創造が加速することを期待しています。
- 昨年開催された第2回AZEC（アジア・ゼロエミッション共同体）首脳会合では、日本のリーダーシップのもとで、脱炭素化、経済成長、エネルギー安全保障の同時達成や、多様な道筋によるネット・ゼロの実現というAZEC原則が合意されたところです。今後も、昨年末に素案が提示されたエネルギー基本計画や地球温暖化対策計画に基づき、必要な政策措置を講じつつ、業界の取組を後押ししてまいります。

## (DX)

- 近年の生成AIの技術革新と社会受容の加速、そして半導体の高性能化による産業界への影響はより一層大きなものとなり、企業経営や産業構造までもが変化する可能性が開かれています。
- 政府全体としては、世界市場の大きな成長が見込まれるAI・半導体分野について、今後2030年度までに10兆円以上の公的支援を行うこととしています。今後、ターゲット材やPFA樹脂等、半導体を形づくる部素材の製造基盤強化支援をさらに進めてまいります。
- 現状、我が国製造事業者のDXは個別工程の最適化が中心となっていますが、より一層競争力を高めていくには、企業全体、さらにはサプライチェーンや産業全体での最適化を志向する必要があります。こうした課題を踏まえ、各企業が経営課題起点で全社最適なDXを推進するための手引きとして、NEDO・経済産業省は昨年6月、「スマートマニュファクチャリング構築ガイドライン」を公表しました。本年は、企業・業界を横断したデータの利活用を促進し、産学官が連携して企業・産業競争力の強化を目指す「ウラノス・エコシステム」の推進等に取り組んでいきます。
- ドローンや空飛ぶクルマといった先進技術導入による「事業機会の拡大」も重要です。ドローンについては、1対多運航技術、運航管理システム（UTM）等への支援

により、物流問題や災害対応など様々な分野での利活用を推進しています。空飛ぶクルマについては、機体 OEM や部品サプライヤーの技術開発を支援することにより、新たな市場獲得を目指しています。

- 省力化や生産性向上の切り札となるロボットについては、スタートアップ等の多様な主体による開発を促すオープンな開発環境の構築に取り組み、人手不足という社会課題への対応や産業 DX を推進してまいります。また同様に、DX を活用した建材・住宅設備のサプライチェーンの物流効率化や、3D プリンタの活用による「ものづくり」の変革にも取り組んでいきます。
- 宇宙は日本が潜在的な強みを持つ産業分野の一つです。2040 年までに約 140 兆円規模の成長が予測される宇宙ビジネス市場での国際的な競争力を獲得するため、昨年、経済産業省は宇宙産業室を「宇宙産業課」に改組し、宇宙関連政策を実施する体制を強化しました。宇宙戦略基金の活用を通じて、衛星・ロケットの打上げや、そこから得られるデータの利活用を加速する技術開発を強力に後押ししてまいります。

#### (個別産業)

- GX と DX が競争力を規定する製造業分野の一つに、自動車産業があります。GX 分野に関しては、日系メーカーが多様な選択肢を持ちつつも、「EV でも勝つ」競争力を獲得するために、充電インフラの整備や電動車の購入補助、蓄電池やモーターの開発を支援してまいります。DX 分野に関しては、昨年 5 月に策定された「モビリティ DX 戦略」にて、SDV (Software Defined Vehicle) の 2030 ~ 2035 年グローバル販売台数における「日系シェア 3 割」実現を目指し、民間の技術研究組合の取り組みや OEM 横断の API 標準化推進、ロボットタクシーの早期実装等を支援してまいります。
- また、極めて高い複雑性を有し、高度な安全認証試験を要求される航空機産業も、そうした分野の一つであり、機体・エンジン・MRO の領域で取り組みを進めています。機体については、機体軽量化に資する複合材の開発支援を実施することで、次期単通路航空機事業への参画を目指しています。エンジンについては、電池やモーターといった次世代電動航空機のコア技術の開発支援を推進しています。さらに、MRO、すなわち製造以外の整備 (Maintenance)、修理 (Repair)、分解して清掃し新品時の状態に戻すオーバーホール (Overhaul) については、海外主要 OEM の動向も踏まえつつ、MRO 拠点の整備や整備データの製品開発への反映等を推進してまいります。

#### (経済安全保障)

- GX や DX に不可欠な蓄電池や AI、半導体、ロボット及びこれらの製造に使われる部素材や装置は、世界的に覇権争いが激化しており、経済安全保障の観点からも重視されています。政府としては、2022 年に成立した経済安全保障推進法を踏まえ、重視すべき物資・技術を「破壊的技術革新が進む領域」、「我が国が技術優位性を持つ領域」、「対外依存の領域」の 3 つに整理し、それぞれに

対して取組みの方向性を規定しています。

- 破壊的な技術革新が進む領域、すなわち先端半導体や量子コンピュータ等に対しては、産業基盤強化策による技術優位性の確保が必要です。また、企業経営の戦略においても、これまでにないサプライチェーン全体を意識した競争優位性・不可欠性と自律性を強化する取組みが求められており、企業間の連携がカギとなっています。経済産業省では、こうした企業間の連携を促すため、産業界との戦略的対話の深化・拡大を図っています。
- 我が国が技術的優位性を持つ領域、すなわち製造装置や部素材等に対しては、包括的な技術流出対策を講じる必要があります。経済産業省では、安全保障の観点から管理を強化すべき重要技術の移転に際して、事前報告を義務づける制度を構築することにより、官民の対話の機会を確保し、国益を損なう技術流出やそれによる予期せぬ軍事転用の防止を図っています。制度を施行した昨年末時点で、他国の関心や我が国の優位性を踏まえながら 10 の技術を告示しました。今後、事前報告を義務づける対象技術を適時追加していく方針です。
- 対外依存の領域、すなわちレアメタルや銅といった重要鉱物に対しては、過剰依存構造の是正を図る必要があります。経済産業省では、昨年 7 月、鉱物課を製造産業局に移管することで、資源戦略と産業戦略を統合させた施策を講じるための体制を構築しました。今後、代替輸入先の確保や、輸入措置への備えとしての備蓄確保、既製品からのリサイクル等を通じて、産業界にとって必要な資源の確保に努めてまいります。特に銅については、導電性や熱伝導性、加工性に優れており、GX・DX の進展により世界的な需要が増大しています。今後、製造産業局としては、アフリカなどのフロンティア地域を中心に、新たな上流権益確保を通じた供給源多様化を支援していく方針です。また、国産海洋資源の資源量調査や生産技術開発等の取組みもより加速してまいります。
- このような 3 つの取組みを円滑に進めるために、同志国との連携による国際経済秩序の維持にも取り組んでまいります。あり得る経済的威圧に対する備えとして、G7 各国をはじめとする同志国と個別プロジェクトを進めるとともに、実際に威圧を受けた場合は、その影響を緩和するための措置や国際ルールに沿った対応を進めてまいります。

#### (最後の挨拶)

- 産業界が今直面する課題は、官も民も一歩前に出て取り組まないと解決できないため、国内外で活躍されている産業界の皆様との日々の対話を通じ、将来につながる日本の経済基盤をともに形作っていきたくと考えております。
- 本年は大阪・関西万博の開催年であり、開催まで約 3 ヶ月となりました。「未来社会の実験場」として、最先端の技術が集結し、新たな産業の誕生・成長の機会になることを期待しています。ぜひ、ご家族やご友人と一緒に足を運んでいただきますようお願い申し上げます。
- 最後に、皆様の益々の御発展と、本年が素晴らしい年となることを祈念して、年頭の御挨拶とさせていただきます。

# 令和7年 年頭所感

経済産業省製造産業局自動車課長  
伊藤 政道



## ●はじめに

令和7年の新春を迎え、謹んで新年の御挨拶を申し上げます。

昨今、自動車業界を取り巻く国内外の情勢は目まぐるしく変化しております。自動車の脱炭素化をめぐる、中国勢のEVが台頭する一方で、欧米企業には電動化目標の見直しといった動きもありますが、価格低下や、充電インフラの整備が進めば、中長期的には引き続きEVの普及が進むと考えられます。こうした中、経産省としては、電動化だけでなく、合成燃料や水素の活用などを含めた「多様な選択肢」を追求していきます。

DXの分野においては、SDVや自動運転技術における競争が加速度を増しており、官民が連携した取組みを進めていく必要があります。

さらに、グローバル市場に目を転じると、米中対立、関税に関するトランプ次期大統領の発信など、不確実性が高まっています。

日本の自動車産業が、これらの情勢を適切に読み解きながら、熾烈さを増す国際競争を勝ち抜いていくためには、官民が一体となって立ち向かっていくことが不可欠です。

## ●自動車産業・自動車政策の振り返り

### 【GXの取組】

カーボンニュートラル実現に向けた「多様な選択肢」を追求する中で、EVの国内市場の整備は引き続き重要です。自動車の購入支援を進めるとともに、充電インフラに関しても、2030年までに30万口という設置目標を定め、整備支援を進めています。令和6年度補正予算と、令和7年度当初予算を通じて、電気自動車等の購入補助に1,100億円、充電・充てんインフラ等の設置補助に460億円を計上しました。また、国内における製造基盤構築のため、全固体電池などの次世代技術の研究開発、EV・蓄電池の生産拠点の立地促進、電動化によって影響を受けるサプライヤーの事業転換支援などの施策を講じていきます。

また、燃料の脱炭素化も重要です。現在、ガソリンへのバイオエタノール導入拡大に向けた議論も進めております。

水素の普及に関しては、商用車の導入や大規模水素ステーションの整備・運営を先行的に進めるべく、水素需要が相当程度見込まれる意欲的な自治体を重点地域として選定する予定です。

自動車産業全体の脱炭素化に向け、多様な選択肢をより実効的なものにするため、それぞれの政策を更に深化させてまいります。

### 【DXの取組】

自動車産業におけるDXは、電動化と並ぶ競争軸として、グローバル市場に大きな影響を与えています。今後実装がさらに進展していくSDVをはじめとして、自動車分野のDXをめぐる国際競争を勝ち抜く観点から、「モビリティDX戦略」を昨年5月に策定しました。本戦略においては、2030年・35年におけるSDV販売台数の「日系シェア3割」実現を目標に掲げ、SDV、自動運転等のモビリティサービス、データ利活用の3領域において取組みを進めることとしています。

さらに、昨年10月にはソフトウェア人材確保や企業間連携の促進を目的としたコミュニティである「モビリティDXプ

ラットフォーム」を立ち上げ、これを基盤として、官民連携のもと協調領域に関する政策をより一層強化してまいります。

自動運転の取組みにおいては、「RoAD to the L4」プロジェクトを通じて、無人自動運転の研究開発、社会実装を支援しています。昨年は茨城県日立市のひたちBRTにて、国内初となる中型バスへのレベル4認可が出されたところであり、自動運転の本格的な社会実装に向けた新たなステップを重ねております。

令和6年度補正予算においては、地方部における自動運転タクシーの社会実装やSDVの日系シェア獲得に向けて、新たに70億円を計上いたしました。自動車業界のデジタル化に資する取組みを加速させてまいります。

### 【経済安保】

地政学的なリスクが高まる中で、経済安全保障の重要性は更に増しています。

重要鉱物の供給に関するグローバルな動向は、自動車産業全体に大きな影響を与え得るものです。上流、下流の企業が連携し、業界としてサプライチェーン全体を把握いただくことがますます重要となります。経済産業省としても、自動車生産に不可欠な重要鉱物のサプライチェーン強靱化に予算を配し支援を講じることとしています。

また、本年は第二次トランプ政権が発足します。関税措置の動きやコネクテッドカー規制の状況についても、引き続き注視し、皆様と連携して取り組んでまいります。

### 【賃上げ・価格転嫁】

賃上げ、取引適正化も、引き続き取り組むべき大きな課題です。全国的に賃上げは進んでいますが、物価高に負けない持続的な賃上げを実現し、これを更なる消費と投資へと繋げていかなければなりません。

特に、自動車サプライチェーンの安定化には、中小企業も多いTier2、3などへの取引適正化の浸透が重要です。自動車産業においては、業界としてイニシアチブを発揮いただいていると承知していますが、経済産業省としても、説明会等の開催や実態調査を通じて価格交渉・転嫁や型取引、手形取引などの適正化を図り、下請取引が円滑に実施されるよう、引き続き周知・依頼を徹底いたします。

### 【税】

本年は、車体課税の見直しにおいても重要な一年となります。カーボンニュートラルの実現に積極的に貢献するものとするべく、取得時における負担軽減等課税のあり方を見直すとともに、自動車の重量及び環境性能に応じた保有時の公平・中立・簡素な税負担のあり方等について、関係者の意見を聴取しつつ検討し、令和8年度税制改正において、結論を得るべく見直しを進めてまいります。

## ●終わりに

自動車業界を取り巻く環境は、更に不透明さを増しております。そうした中においても、我が国の基幹産業である自動車産業が、引き続き世界で戦っていくことができるよう、官民の知恵を結集して取り組んでいきたいと考えています。

最後になりますが、本年の皆様方の益々の御発展と御健勝を祈念して、新年の挨拶とさせていただきます。

# 年頭の辞

国土交通省物流・自動車局次長  
久保田 秀暢



令和7年の新春を迎えるにあたり、謹んで年頭のご挨拶を申し上げます。

国土交通省は、本年も、国民の安全と安心を守り、環境と調和のとれた「モビリティ社会」の実現に向けて、進展する自動車技術の潮流を捉え、自動車技術行政の各種施策の推進に不断の努力を続けて参ります。

## 1. 自動車の安全対策の推進等

安全・安心な社会の実現のため、自動車交通分野における安全確保は極めて重要です。このため、交通安全対策基本法に基づいて5年ごとに交通安全基本計画を策定し、「人」、「道」、「車」の各側面から、政府全体で対策を進めてきました。

物流・自動車局では、令和3年に策定された第11次交通安全基本計画を踏まえ、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会技術安全WGにおいて、今後5年間の車両安全対策の方針やそれによる交通事故死者数の削減目標について検討を行い、報告書を公表しています。引き続き、本報告書に示された「令和12年までに、車両の安全対策により、令和2年比で、30日以内交通事故死者数を1,200人削減、重傷者数を11,000人削減」とする目標の達成に向けて、車両安全対策を推進するとともに、次の交通安全基本計画の準備を進めて参ります。

### (1) 車両安全対策

産官学の連携により先進技術を搭載した自動車の開発と普及を促進する「先進安全自動車（ASV）推進プロジェクト」は、これまでASV技術の開発・普及による交通事故の削減に大きく寄与してきました。令和7年度は、第7期ASV推進計画の最終年度にあたります。自動運転の高度化に向けたASVの更なる推進の検討を行ってきた成果として、低速でも作動する車線逸脱防止制御装置の基本設計書の策定などが実現できるよう取り組むとともに、次のASV推進計画の準備を進めて参ります。

自動車の安全性能を評価・公表する「自動車アセスメント」については、本年度から新たに、交差点に対応した衝突被害軽減ブレーキ及び新しいオフセット前面衝突（相手車への加害性を考慮した対向車との部分衝突）の評価試験を開始しました。さらなる安全技術の性能向上と普及の促進に向けて、衝突安全性能及び予防安全性能等の評価とユーザーへの周知を行って参ります。

少子高齢化が加速する我が国において、高齢運転者による交通事故に対する社会的関心や要請は高まる一方です。国土交通省では、衝突被害軽減ブレーキの装備義務化等により、先進的な安全技術を搭載した自動車の安全性能向上と普及促進に取り組んで参りました。その結果、現時点において、ほぼ全ての新車乗用車に衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が搭載されています。また、昨今国連合意されたペダル踏み間違い時加速抑制装置に係る国際基準は、日本から提案が行われたものであり、日本の技術や評価方法をベースにして議論がなされました。今後、更なる交通事故の削減に向けて、当該装置の国内義務化に向けた検討を進めて参ります。

他方、このような先進安全技術は、あくまでもドライバーの安全運転を支援するものであり、その機能には限界があります。このため、国土交通省は、自動車ユーザーに対してSNSや啓発動画等の様々な媒体を用いて行うなど、先進安全技術が正しく利活用されるように情報発信を継続して参ります。

### (2) 事業用自動車の安全対策

自動車運送事業では、輸送の安全の確保は何よりも優先されるべきものです。軽井沢スキーバス事故のような悲惨な事故を二度と発生させないという強い決意の下、関係者が一丸となって、事業用自動車の安全対策を不断に取り組んで参ります。

国土交通省では、「事業用自動車総合安全プラン2025」において掲げる事故削減目標（令和7年までに24時間死者数225人以下、重傷者2,120人以下、人身事故件数16,500件以下、飲酒運転ゼロ）の達成に向け、本プランに基づき、運行管理業務の高度化、健康起因事故対策や飲酒運転対策等の安全対策を着実に推進して参ります。

具体的には、令和4年10月に静岡県で発生した観光バスの横転事故を踏まえ、さらなる貸切バスの安全性向上のため、昨年4月より点呼記録の動画保存、デジタコによる運行の記録等を義務付けました。また、事業用軽貨物自動車の運送需要拡大に伴って事故件数が増加していることを踏まえ、昨年5月に公布された改正物流法により、貨物軽自動車運送事業の安全対策を強化しました。本年4月に予定している施行に向けて、関係業界の御協力も頂きながら、引き続きその周知を行って参ります。

上記にあわせて、悪質な法令違反が疑われる自動車運送事業者に対して、重点的かつ優先的に監査を行うこと等を

通じて、関係法令の遵守の徹底を図って参ります。

### (3)自動運転

自動運転技術は、「交通事故の削減」のほか、近年我が国で課題となっている「地域公共交通の維持・改善」や「ドライバー不足への対応」にも資する重要な技術です。このため、国土交通省では、自動運転の社会実装を加速するため、制度整備と事業化推進を進めて参ります。

制度整備については、2026年にも見込まれる自動運転タクシーの実装に向け、昨年10月に有識者からなる自動運転ワーキンググループを設置しました。ここで、ビジネスモデルに対応した規制緩和に取り組むとともに、認証基準等の具体化による安全性の確保、事故原因究明を通じた再発防止、被害が生じた場合における補償の観点から、自動運転タクシーの実装のための制度構築を進めています。今後は、今夏までに本ワーキンググループを複数回開催し、各検討項目の取りまとめを目指すとともに、関係省庁と連携し、自動運転タクシーの普及を見据えた制度作りに取り組んで参ります。

事業化推進については、自動運転移動サービスの全国各地の普及拡大に向け、サービスの導入に向けた地方自治体の取組みを支援しており、昨年は、全都道府県で99事業の取組みを補助しました。これまでは、低速の小型カートや小型バスを中心に実装が進められてきましたが、これからは、事業者からのニーズも高い、多様な環境下で、より高速で走行可能な車両の実装により、サービスの高度化を図ります。そのため、本年は、特に輸送力の高い大型バスやサービスを面的に展開できるタクシーによる高度なサービスへの支援を強化し、その実装を目指します。

これらに加え、自動運転技術は、新車時から使用過程にわたっての安全確保が重要です。このため、電子的な検査の導入を進めるとともに、自動運転車の型式指定審査、ソフトウェアアップデートに係る許可制度の適確な運用に努めて参ります。

### (4)自動車の検査・整備制度

高度化する自動車技術への検査・整備制度の対応は、喫緊の課題です。

近年、ほぼすべての新車には衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術が搭載されていますが、自動車ユーザーがこうした車を安全・安心に乗り続けるためには、新車時のみならず、使用過程においても性能が維持される必要があります。このため、昨年10月、使用過程車に対する電子的な検査(OBD検査)を開始しました。OBD検査の開始にあたり、多大なるご尽力をいただいた関係機関・団体の皆様、プレ運用にご協力いただいた整備事業者の皆様に心から感謝いたします。

現時点において、OBD検査の対象車両の台数は、全体の検査台数と比較すると少数ですが、今後、新しい自動車の普及とともに増加します。これに伴い、整備事業者における高度な技術に対応した点検整備の実施と「自動車特定整備事業」の認証の取得が、より重要になります。既に7割近くの整備工場がこの認証を取得していますが、まだ認証

を取得していない整備工場におかれましては、「自動車特定整備事業」の認証の取得をお願い申し上げます。なお、OBD検査等に用いるIDとパスワードは、認証工場に限り交付しています。これを他者に使用させることは処分等の対象となりますので、厳に慎むようご留意願います。

行政としても、整備事業者の皆さまが高度化する自動車への整備に対応できるよう、引き続き、整備情報提供制度の着実な運用、高度な整備に必要なスキャンツール(外部診断装置)の購入補助等の環境整備に取り組んで参ります。

また、依然として無車検車が確認されています。このため、国土交通省は、車検切れとなっている車両のユーザーに注意喚起をするほか、警察と連携を行い、街頭において可搬式のナンバー自動読み取り装置を用いて無車検運行車両を捕捉するなど、必要な対策を継続します。また、本年も、当該装置を活用した街頭検査等の車検切れ運行車両排除の取組みを強化して参ります。

### (5)自動車の適切な維持管理

自動車の使用期間の長期化が進む中、バス火災や大型自動車の車輪脱落など、点検・整備を適切に行うことで防止できる事故が依然として発生しています。

国土交通省では、本年も、関係各位の協力を得ながら「自動車点検整備推進運動」を全国的に展開するとともに、マスメディアを通じた広報などにより点検整備の必要性や重要性を啓発し、自動車ユーザーに対して、適切な保守管理の徹底を図って参ります。特に、大型車の車輪脱落事故については、昨年10月より皆様とともに取り組んでいる「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン」において、大型車ユーザーや作業・保守管理を行う関係者に対して車輪脱落事故防止の周知・啓発を行っています。また、人為的な作業ミスを防止するための車輪脱落防止対策品が開発されたことから、その普及促進を行うことなどにより、引き続き、事故防止対策の徹底を図って参ります。

「不正改造車を排除する運動」について、本年も継続してその運動を展開するとともに、警察との連携強化により効果的な街頭検査を実施することで、悪質な不正改造車を公道から排除して参ります。

### (6)自動車整備業の人材確保・育成及び生産性の向上

自動車のさらなる安全確保・環境保全のためには、自動車技術の進化に伴い、これまで以上に高度な技能や知識を持った自動車整備士が不可欠です。他方、厚生労働省の「職業安定業務統計」によると、自動車整備要員の有効求人倍率は4.99倍(令和5年度)に達しており、人手不足は深刻となっています。

このため、国土交通省では、令和5年3月に「自動車整備の高度化に対応する人材確保に係る検討WG」においてとりまとめた人材確保対策を踏まえ、自動車関係団体からなる「自動車整備人材確保・育成推進協議会」と協力し、様々な取組みを行ってまいりました。特に、昨年は、自動車整備士にとって働きやすく、働きがいのある職場づくりのため、自動車整備事業者が取り組むべき内容をまとめたガイドラインを策定するとともに、より多くの自動車整備

事業者を活用していただけるよう、関係団体と連携を図りながら、本ガイドラインの周知・啓発を進めてまいりました。また、一昨年に引き続き、高校訪問等による整備士のPR、ポスター等による女性や若者の整備士に対するイメージの向上、SNSを活用した情報発信などの取組みも進めています。さらに、先進技術に対応した整備に係る講習や人材確保・育成セミナーの開催等、各地域の整備事業者が主体的に連携し、課題の解決に取り組むことができるよう、積極的に支援して参ります。

外国人材がさらに活躍するための環境整備を行うため、昨年7月、自動車整備分野における特定技能2号評価試験を開始しました。また、昨年6月には、技能実習制度に代わり、新たに育成就労制度を設けることを柱とする改正出入国管理法などが成立しました。これを踏まえ、引き続き、整備事業者の皆様の意見を伺いながら、外国人材に係る制度の適正な運用に尽力して参ります。

また、自動車整備業において生産性を向上する取組みは重要です。自動車整備業等を経営する中小企業者等は、中小企業等経営強化法に基づき、経営力向上計画の認定を受けて、一定の機器・設備等を購入した場合に即時償却又は税額控除を受けることができることから、本制度をはじめとした各種支援策を有効にご活用ください。

#### (7)リコール制度・ユーザーへの情報提供

リコールの適正かつ着実な実施を図り、ひいては自動車ユーザーの安全・安心を確保するため、引き続き、「自動車不具合情報ホットライン」の周知や、自動車技術総合機構と連携した不具合情報の収集や調査分析に取り組んで参ります。

また、国土交通省のHPにおいて、運転支援システムの使用時や電動車の運転時の注意点などを解説した動画等、自動車ユーザーの皆様に自動車を安全に、安心してお使いいただくための情報発信を行って参ります。

#### (8)自動車型式指定に係る不正行為の防止

近年、複数の自動車メーカー等による型式指定申請に係る不正行為が発生し、型式指定を取得した自動車等が保安基準不適合となっていた等の事案が明らかとなりました。昨年4月に国土交通省が設置した外部有識者を含む「自動車の型式指定に係る不正行為の防止に向けた検討会」において不正防止対策が議論され、昨年12月にとりまとめが公表されました。国土交通省では、このとりまとめの内容を踏まえ、制度化に向けた必要な取組みを行って参ります。その上で、国土交通省は、自動車ユーザーの信頼と安全・安心の確保という共通の目的に向けて、自動車業界と協力して、未来を見据えた取組みを進めて参ります。

## 2. 自動車の環境対策

2050年カーボンニュートラルの実現や、温室効果ガスの2030年度46%削減の達成には、我が国のCO<sub>2</sub>排出量の約2割を占めている運輸部門、とりわけ、その大半を占めている自動車分野の低炭素化・脱炭素化が不可欠です。

国土交通省としましても、自動車の製造や運送をはじめ

とした関係業界各位のご意見、ご要望を聴きながら、関係省庁と連携しつつ、カーボンニュートラルに向けて最適なアプローチを確保できるよう、自動車の開発・普及促進・使用方法の改善等の各種の施策に取り組んで参ります。

#### (1)環境に優しい車の開発・普及促進

自動車の燃費及び電費の向上を図るため、電気自動車も対象に含めた2030年度を目標年度とする乗用車の燃費基準の達成やカタログ等における燃費性能の表示等を通じて、引き続き、燃費・電費の性能の優れた自動車の更なる普及を推進して参ります。また、重量車については、2025年度を目標年度とする燃費基準において燃費の改善だけでなく電気自動車等の導入を評価するなど、重量車の電動化がより一層進むよう取り組んで参ります。

また、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、産学官連携のもと、重量車の電動化技術や水素・合成燃料をはじめとするカーボンニュートラル燃料を利用する内燃機関分野等の開発促進の強化を図る事業を進めて参ります。

さらに、商用電動車（トラック、バス、タクシー）の更なる普及を図るため、2023年4月の改正省エネ法の施行に伴い、輸送事業者に対し、2030年度の保有台数に占める電気自動車、燃料電池自動車等の導入目標が設定されました。国土交通省では、この目標の達成に向け、関係省庁とも連携し、GX経済移行債を活用した新たな予算事業を創設することにより、商用電動車の導入補助に取り組んで参りました。本年も、昨年と同程度の予算を確保しており、輸送事業者に対する導入支援を行うとともに、自動車メーカーによる更なる技術開発を促すことなどを通して、商用電動車の一層の普及促進に取り組んで参ります。

#### (2)自動車排出ガス対策の推進

自動車排出ガス対策については、これまでも、全ての車種において世界最高水準の排出ガス規制を実施してきました。

昨年は、国連自動車基準調和世界フォーラム（WP.29）において成立した「路上走行時の軽・中量車排出ガスに係る協定規則（規則第168号）」を保安基準に導入したほか、中央環境審議会の「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について」（第14次答申）を踏まえ、自動車から排出される粒子状物質について、ディーゼル車及びガソリン直噴車を対象として、粒子数（PN：Particle Number）の基準を導入しました。今後も、国際基準の動向や中央環境審議会の答申を踏まえ、大気環境の保全のために必要な取組みを進めて参ります。

## 3. 自動車の安全・環境基準の国際調和及び認証の相互承認の推進

自動車基準・認証分野の国際展開については、国連WP.29における国際基準策定等の主導やアジア地域における国際基準に基づく認証の相互承認への参画を推進して参りました。

昨年は、国連WP.29において、自動運転システムの安全性能の要件及び評価手法のガイドライン、ペダル踏み間

違い時加速抑制装置の基準等の策定にあたって、日本の技術を国際基準化することに成功しました。今後ますます進展していく自動運転技術をはじめとした先進技術についても、日本が率先して国際基準を策定していくよう努めて参ります。また、我が国は、欧州以外の国として初めて WP.29 の副議長を務めており、本年も継続して副議長を務めることとしています。

国土交通省は、今後も、このような国際プレゼンスを発揮しながら、自動運転やドライバーの安全運転支援技術をはじめとする我が国が強みを有する分野における国際基準等の策定に向けた議論を主導して参ります。加えて、世界全体でのカーボンニュートラル実現に向け、自動車のライフサイクルにおける CO<sub>2</sub> 排出量について、国際的に統一した評価手法の確立に積極的に取り組むほか、交換式バッテリーを搭載した自動車が開発されていることを踏まえ、これに対応した国際基準の策定に取り組んで参ります。

また、我が国は、アジア等の新興国の国連協定への加入を促進しています。昨年 12 月にフィリピン・マニラで開催した第 15 回アジア地域官民共同フォーラムにおいては、カンボジアが新たに国連協定に加入することを表明するなど、国連協定に基づく自動車基準認証の相互承認がアジア地域で着実に拡大しています。こういった成果も踏まえ、ASEAN 諸国に対して、国際基準に基づく自動車型式認証に係る人材の育成等にも積極的に協力し、適切な制度運用が行われるよう支援して参ります。

#### 4. 自動車保有関係手続におけるデジタル化の推進等

自動車保有関係手続については、本年中に、小型二輪自動車の新車新規検査及び継続検査について自動車保有関係手続のワンストップサービス (OSS) によるオンライン申請を可能とする予定です。

また、本年は電子車検証の交付開始から 3 年目となり、すでに電子車検証が交付された乗用車等が継続検査の時期を迎えはじめます。OSS 継続検査申請の際に運輸支局等に出頭せずに車検証の更新が可能となる記録等事務代行制度が有効活用され、ユーザーの利便性が向上することを期待しています。

加えて、本年 4 月より、電子車検証に搭載した IC タグの空き領域を民間企業や行政機関等が活用できる「車検証の空き領域利活用サービス」の開始を予定しているなど、自動車に関わる方々の利便性がさらに向上するよう、取り組んで参ります。

このほか、5 地域で予定されている新たな地方版図柄入りナンバープレートの 5 月頃の交付開始に向けた準備を進めるとともに、引き続き、既に交付されている大阪・関西万博特別仕様ナンバープレート等の普及促進に取り組んで参ります。

また、本年は、今後の図柄入りナンバープレートの更なる拡大等に向けての検討を本格的に進めていく年にもなりますので、国民の皆様のご意見をお聞きしながら、積極的に取り組んで参ります。



## 謹賀新年

明けましておめでとうございます  
今年もよろしくお願いたします

二〇二五年 元旦

社団法人 日本自動車車体工業会

副会長 長井 敬二

副会長 長山 隆

副会長 長布 達也

副会長 長矢 彰一

副会長 長小 義郎

副会長 長森 孝一

副会長 長山 和典

副会長 長高 弘

副会長 長田 俊一

副会長 長山 文一

副会長 長岡 佳一

副会長 長中 史郎

副会長 長崎 史郎

副会長 長田 史郎

副会長 長濱 史郎

副会長 長小 史郎

副会長 長部 史郎

副会長 長部 史郎

副会長 長部 史郎

副会長 長部 史郎

副会長 長部 史郎

副会長 長部 史郎

副会長 長部 史郎

副会長 長部 史郎

副会長 長部 史郎

副会長 長部 史郎

副会長 長部 史郎

副会長 長部 史郎

副会長 長部 史郎

〒105-0012 東京都港区芝大門一丁目一番三〇号  
日本自動車会館  
電話 〇三(三五七八)一六八一