

車体 NEWS

2026 新春増刊号



JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.

2026 年年頭挨拶

一般社団法人 日本自動車車体工業会
会 長 富 山 隆



あけましておめでとうございます。2026 年の新春を迎え、謹んで新年のご挨拶を申し上げます。

昨年は、夏場の記録的な高温や大規模な林野火災、台風による豪雨被害、全国で相次ぐ大きな地震など、多くの方々が被災されました。被災された皆様に心よりお見舞いを申し上げますと共に、もし、お困りのことがございましたら、ご遠慮なく当会事務局までご相談いただければと存じます。

さて、当会を取り巻く環境を見ますと、各国保護主義政策の台頭、長引く国際紛争など、国際情勢は依然として不透明で、予断を許さない状況が続いております。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

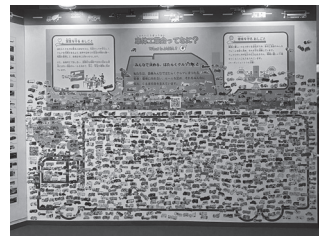
特に「カーボンニュートラル対応」につきましては、冒頭にも記載した通り、近年の異常気象の影響が私たちの生活にも直接及ぶようになっており、未来の子供たちの生活のためにも、取り組んでいく事が我々大人の責務となっています。

昨年の活動としては、有効策を実施し各社の「CN の実現」を推進していくフェーズⅡとして、CO₂ 排出量削減事例や補助金に関する「情報などの発信強化」と、アンケートを通じた「各社の困りごとの改善」を進めてきました。

また、ジャパンモビリティショー 2025 においては「みんなが見たい 知りたい 楽しい」をコンセプトに当会紹介ブースの展示を行い、約 3 万 5 千人もの方にご来場を頂

きました。

自動車車体業界の周知に貢献をできたのではないかと考えております。



一方で、コンプライアンスに対する社会の目は年々厳しくなっている中、自動車関連企業における独禁法・取適法に違反する行為が相次いでいる状況を踏まえ、公正取引委員会、経産省、中小企業庁より、法令の周知徹底、違反の未然防止、そして違反を誘発する商慣習の見直しに取り組むよう要請を受けています。

個々のご判断で「これくらいは大丈夫だろう」と思われたことが、思わぬ重大な制裁につながる場合がございます。そのため、皆様ご自身と会員会社をお守りするためにも、安心して活動できるルールの検討を進めております。一部、ご不便をおかけすることもあるかと存じますが、お一人おひとりが自分自身のこととして受け止めていただき、ご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

これからも「会員の皆様に一層お役に立てる車体工業会」、「入会して良かったと言ってもらえる車体工業会」を目指し、会員各社とコミュニケーションを図りながら、より充実した活動を展開してまいります。引き続き、皆様のご支援とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

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心よりお祈り申し上げ、新年のご挨拶とさせていただきます。

令和8年 年頭所感

経済産業省製造産業局長 伊吹 英明



■総論

令和8年の新春を迎え、謹んでお慶び申し上げます。

世界では、米国の関税措置や、米中欧をはじめ各国による自国優先の大規模な産業政策の展開など、自由主義経済に代わる新たな国際秩序が生まれようとしています。

国内に目を向けると、賃上げや国内投資が約30年ぶりの高水準となり、名目GDPも初めて600兆円の台を越えるなど、日本経済に明るい兆しが現れています。他方で、我が国は人口減少や少子高齢化という構造的要因に直面するとともに、世界的な資源価格の変動などの外部要因も重なったインフレ圧力の高まりなどの多くの懸念も抱えています。

こうした状況の中、現下のマクロ経済環境を踏まえ、米国の関税措置などの国際秩序の変化に対応しつつ、事業者の皆様とともに強い経済を実現していくために、供給力の強化や輸出拡大も含めた成長戦略、産業の国際競争力強化の重要性がますます高まっています。

■関税対応

米国関税措置については、昨年7月に日米間の合意が成立し、9月4日に関連する大統領令等が発出されました。

日米関税交渉を通じて、関税を引き下げることができましたが、引き続き一定の税率が残っているのも厳然たる事実であります。これらの影響は、我が国の基幹産業である自動車・自動車部品分野をはじめとする様々な分野に、また、大企業のみならず、中小企業を含むサプライチェーン上の様々な企業に影響を与える可能性があります。実際に、中小・小規模事業者からは、関税の影響を受けて受注が停滞している、今後の業績に悪影響を及ぼす可能性を懸念している、といった声が聞こえております。

こうした影響を緩和するため、経済産業省としては、資金繰り支援や価格転嫁をはじめとした取引適正化の推進、生産性向上を目的とした各種補助金における関税影響を受けた事業者の優先採択、中小企業等の販路拡大支援、見直された車体課税の活用を着実に実施してまいります。

特に取引適正化については、本年1月1日より中小受託取引適正化法・受託中小企業振興法が施行されました。同法により新たに規制対象とされた、協議に応じない一方的

な代金決定の禁止を徹底するとともに、サプライチェーン上の複数事業者の連携を支援してまいります。

■危機管理投資・経済安保

昨年10月に誕生した高市政権において、重要鉱物を含むマテリアル分野、航空宇宙分野、防衛産業分野など、危機管理投資・成長投資を集中的に行う17つの戦略分野が示されました。こうした投資を官民一体で推し進めることは、経済安全保障の観点からも重要であり、我が国の自律性・不可欠性を高めることにもつながります。

昨年は、経済安全保障推進法に基づき、新たに無人航空機と人工衛星・ロケットの部品が特定重要物資に指定されました。こうした新規物資や、既存の特定重要物資である重要鉱物や永久磁石に対して、安定供給の確保・サプライチェーン強靱化を図るべく、令和7年度補正予算において供給源の多角化や国内生産能力強化等に関する費用を措置しました。

レアアースや半導体等の重要な物資については、特定の国に過度に依存することのない強靱なサプライチェーンを構築するため、有志国と連携し、代替供給源の形成を進めてまいります。事業者の皆様におかれましても、供給源の切替も含め、特定の国に依存しない生産体制の構築をよろしくお願いいたします。

■GX

GXの分野においては、昨年来、改正GX推進法に基づく排出量取引制度を具体化すべく、各産業界の現状を踏まえつつ、分野別の排出量原単位等の作りこみを行ってきました。2026年度は、いよいよ本制度を本格稼働させるときです。経済産業省としては、こうした規制措置に加えて、グリーン鉄などの需要創出、排出削減が困難な産業向けの燃料転換や製造プロセス転換に対する支援を継続し、脱炭素化に向けた事業者の皆様の取組を後押ししてまいります。

■DX

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は、様々な分野に影響を与えています。

ロボットとAIを組み合わせた「AIロボティクス」の

普及により、ロボットの活用範囲が拡大し、日本が強みを持つ製造業や、日本の勝ち筋である高齢化、災害等の社会課題の解決に活用されることが期待されています。政府としても AI ロボティクス戦略を策定し、供給体制の強化と需要創出を戦略的に進めてまいります。

自動車産業においては、SDV 化の進展により、自動車の付加価値の源泉がハードウェアからソフトウェアへと急速に移行しつつあります。E2E に基づく自動運転の技術開発・実証など、官民で連携して SDV 化を実現してまいります。

また、こうした重要な分野を含めて投資を促進していくことは経済産業政策の重要な役割のひとつであり、高付加価値な投資を後押しする「大胆な投資促進税制」の創設が令和 8 年度与党税制改正大綱に盛り込まれました。事業者の皆様におかれましては、本税制を活用して、国内設備投資により資本ストックの質を向上させ、供給能力を抜本的

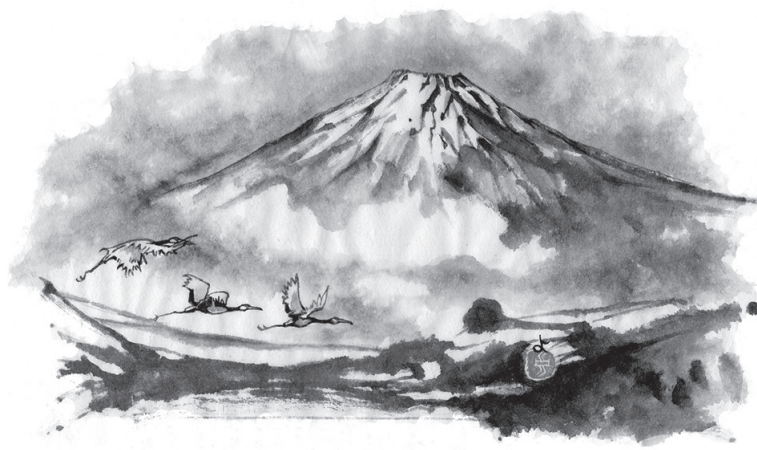
に強化していただくことを期待しております。

■結語

最後になりますが、大阪・関西万博は 2,900 万人を超える来場者をお迎えし、成功裏に閉幕することができました。また、様々なビジネス交流も生まれ、「未来社会の実験場」というコンセプトどおり、自動運転バスや空飛ぶクルマ等、多様な分野で最先端の技術実証が展開されました。関係者の皆様におかれましては、多大なる御支援を賜り、深く感謝申し上げます。今後は、一連の成果を整理し、「レガシー」としてどのように継承していくか、検討を進めてまいります。

以上、申し述べました通り、経済産業行政は多くの課題に直面しております。様々な御意見に耳を傾けながら、全身全霊で職務に取り組んでまいります。

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8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8年の新春を迎え、謹んで新年の御挨拶を申し上げます。昨年、第二次トランプ政権による追加関税措置や、米中間の緊張関係の高まりなど、我が国自動車産業を取り巻く国際環境が大きな変化を迎えた一年でした。

また、グローバルな電動化の波はややペースを落としつつも着実に進み、デジタルの分野では、米中勢が、自動運転をはじめとして、猛スピードで自動車産業の地図を塗り替えようとしています。

こうした中、今年は、我が国自動車産業がこれまでの強みを活かしつつも、グローバルな環境変化を成長・変革の機会と捉え、競争力を強化できるか否かが一層問われる一年となります。

●自動車産業・自動車政策の方向性

【米国関税影響への対応】

米国による自動車・自動車部品に体する追加関税措置については、日米交渉を通じて、毎年5兆円超課されるはずの関税を2兆円超削減し、他国に負けない交易条件や予見可能性を確保したところですが、引き続き15%の関税が残っており、その影響を注視するとともに、国内産業・雇用に影響が生じた場合には、必要な対応を躊躇なく実施する必要があります。

今後も引き続き、米国追加関税の影響を受ける中堅・中小の自動車部品サプライヤーに対して、「ミカタプロジェクト」を通じて、専門家による経営アドバイスや関連施策の活用に向けた支援、また、生産性向上を目的とした各種補助金における関税影響を受けた場合の優先採択、販路拡大支援も着実に実施してまいります。

【GXに向けた取組】

米国トランプ政権によるEVへの優遇措置の撤廃等により、足下では欧米を中心としてEVの普及のスピードは鈍化しているという見方もありますが、中長期的にはグローバルな電動化は着実に進んでいくものと見込まれます。こうした中、政府としては「マルチパスウェイ戦略」の下、EVでも内燃機関でも勝つための取組を進めていきます。

本年4月からは排出量取引制度が本格稼働しますが、自動車産業全体の脱炭素化に向けて、より一層、取組を深化することが求められます。

EV等の国内市場創出のため、CEV補助金を通じた購入支援と充電設備の整備支援を両輪として進めています。CEV補助金については、日米関税協議の合意を踏まえ、車種間の競争条件が公平性を維持できるよう補助上限額の見直しを行ったところです。また、国内における製造基盤構築のため、EV・蓄電池の生産拠点の立地促進、全固体電池などの次世代技術の研究開発の支援等の施策を引き続き講じていきます。

燃料の脱炭素化も重要です。国内でガソリンへのバイオエタノール導入拡大に向けた取組を進めると同時に、脱炭素化燃料の活用に関する国際的な機運も高めるべく取り組んでいきます。

水素については、商用車における活用に重点を置いて社会実装を進めるため、全国で5か所の「重点地域」を設定しました。これらを中心に需要の塊の創出に取り組んでいきます。

【DXに向けた取組】

SDV化の進展により、自動車の付加価値の源泉がハードウェアからソフトウェアへと急速に移行する中、官民で連携してSDV投資を大胆に進めていくことが重要です。

特に米中でE2E型のAIモデルの開発と実装が進み、自動運転分野をリードしていることを踏まえ、政府としては、AI開発のための計算資源確保を進めるとともに、安全性評価に係る課題についても対応を進め、DX分野におけるわが国自動車産業の国際競争力強化に資する取組を加速させていきます。

【経済安全保障】

地政学的なリスクが高まる中で、重要鉱物や半導体等の強靱なサプライチェーンを構築することの重要性が強く認識されるようになっていきます。

政府としては、これまで経済安全保障推進法に基づき半導体、蓄電池、重要鉱物、永久磁石等の安定供給確保に取り組む企業を支援してきましたが、令和8年度には新たに自動車等のサプライチェーン上の企業が供給源切替えの際に行う性能評価等の費用を支援することとしています。これらを通じ特定国への過度な依存を低減し、自律したサプライチェーンを構築する取組を支援してまいります。

【取引適正化】

取引適正化は、継続的に取組を進めていくべき課題です。本年1月1日から、従前の下請法が取適法に変わり、取引適正化に対する社会の関心がより一層高まっていますが、自動車産業に関連する企業が勧告を受ける事案も出ています。自動車産業として引き続き取組を進めながら、その取組を対外的に見える化し、各取引階層が問題意識を共有しつつ、解決に向けて取り組むことが重要と考えます。経済産業省としても、自動車産業における取引適正化が円滑に進むよう、引き続き周知徹底に取り組めます。

【リサイクル】

自動車リサイクル法は、その施行から20年が経過しました。現在、経済産業省・環境省が合同で開催する審議会で、再生材利用や資源循環の推進、使用済み車載用蓄電池への対応といった論点を中心に、昨今の外部環境の変化に応じた制度のあり方を検討しています。制度の適正な維持と更なる発展に向けてしっかりと検討を進めていきます。

【車体課税】

車体課税については、令和8年度税制改正大綱において、自動車の取得時に課される環境性能割の廃止が決定されるという大きな節目を迎えました。

令和9年度税制改正に向けては、保有時の課税や利用に応じた負担といった論点について議論されることとなります。自動車ユーザーの皆様にとってより良い公平・中立・簡素な税制となるよう、しっかりと議論を進めていきます。

●終わりに

これまで、日本の自動車産業は、グローバルな環境変化のたびに、それを乗り越え、競争力を強化してきました。「100年に一度」と言われる自動車産業のグローバルな地殻変動は引き続き進んでいきます。こうした中で日本の自動車産業の未来に向け、政府としては自動車産業の皆様とともに歩んでいきたいと考えております。

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、新年のごあいさつ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8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まいります。

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います。

物流・自動車局では、令和8年度から新たに第12次交通安全基本計画（令和8年度～12年度）が始まることを踏まえ、昨年12月に設置した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、車両安全対策の到達度の評価・見直しを行います。その上で、今後5年間の車両安全対策の方向性を示し、車両安全対策を着実に推進してまいります。

(1) 車両安全対策

先進技術を搭載した自動車の開発・普及を産官学の連携により促進する「先進安全自動車（ASV）推進プロジェクト」は、日本における交通事故削減に大きく寄与してきました。令和8年度は新たな第8期ASV推進計画の初年度です。第7期ASV推進計画の成果や社会情勢の変化、技術の進展を踏まえ、さらなる交通事故削減に向けて、ASV技術の開発・普及に係る検討を進めてまいります。

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、令和8年度から新たに、出会い頭事故や二輪車との右直事故に対応した衝突被害軽減ブレーキ等の評価試験を開始する予定です。また、これまで乗用車を主な評価対象としていましたが、将来的に事業用自動車についても評価を行うために必要な検討を進めてまいります。今後も、さらなる安全技術の性能向上と普及の促進に向けて、車両の安全性能等の評価及びユーザーへの周知を行っ

てまいります。

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の防止に対する社会的関心や要請は高まる一方です。このため、国土交通省は、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まいりました。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、ペダル踏み間違い時加速抑制装置について、我が国主導で議論してきた国連基準が昨年発効されたことを踏まえ、関係省令を改正し、令和10年9月以降の新型車に装着することが義務となりました。引き続き、高齢運転者等の事故の更なる削減に向けた取り組みを進めてまいります。

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。先進安全技術を過信・誤解したことによる事故も発生している状況を踏まえ、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、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まいります。

(2) 事業用自動車の安全対策

自動車運送事業の更なる安全性向上を図るため、運行管理の高度化や監査体制の強化等の取り組みを進めてまいります。なかでも、日本郵便における点呼不備に関しては、引き続き、処分の適切な実施や再発防止の取り組みの監督等を通じ、安定的な輸送の確保を図ってまいります。

また、平成28年1月15日に軽井沢スキーバス事故が発生してから、まもなく10年が経とうとしています。国や関係業界は、このような事故を発生させないという強い決意を心に刻み、貸切バスの安全性向上に邁進しなければなりません。国土交通省としては、令和8年度から、「軽井沢スキーバス事故対策フォローアップ会議」に代えて「貸切バス安全対策協議会（仮称）」を設置し、貸切バス全体について更なる安全対策の協議を行ってまいります。

(3) 自動運転車の社会実装の推進

自動運転は、地域を支えるバス・タクシー、重要な社会インフラである物流を支えるトラックといった自動車運送

業における担い手不足の解決や、安全な自動車交通社会を実現するうえで大きな役割を果たすことが期待されています。このため、自動運転の社会実装・事業化を早期に進めて行くことが重要です。

国土交通省は、自動運転サービスの導入を目指す地方自治体に対して支援を行ってきており、昨年は全国 67 箇所の取り組み等を支援してきました。今後は、一人が複数車両の運行を遠隔監視するなど先進的な取り組みを重点的に支援してまいります。

また、自動運転技術の本格普及に向けて、国連の WP.29（自動車基準調和世界フォーラム）において、レベル 3 以上の自動運転システムの新たな国連基準の策定が進められています。日本は、我が国の自動車メーカー等が自動運転技術の実用化をリードできるよう、引き続き、国際的な議論を主導してまいります。また、国内では、令和 9 年度に、AI 技術を用いた高度な運転支援機能を搭載した国産の自動運転車の販売が予定されていることから、その優れた技術の評価の仕組みについて、技術安全 WG 等で検討してまいります。

国土交通省は、このような状況を踏まえて、官民が一丸となり、自動運転の開発・普及促進により積極的に取り組めるよう、新たな第 3 次交通政策基本計画（令和 8 年度～12 年度）において、自動運転サービス車両数を 2030 年度までに 1 万台とする数値目標を設定することを検討しています。今後、こうした取り組みを通じ、自動運転の普及・拡大に全力で取り組んでまいります。

(4)自動車の検査・整備制度

自動車の検査・整備制度においては、自動運転技術など先進技術への対応や人材不足といった環境の変化を踏まえた対応が喫緊の課題となっています。

国土交通省は、このような環境の変化も踏まえながら、確実な点検整備を通じて、安全・安心で環境にやさしい自動車社会に貢献できるよう、制度改正等を行っています。具体的には、昨年 3 月に訪問特定整備制度を創設しました。7 月には、車載式故障診断装置（OBD）を活用した点検を可能とする点検項目の追加、整備士資格の実務経験年数の短縮など、整備事業規制について大幅な見直しを行いました。また、組織的な違反に対しては事業場単位ではなく整備事業者全体を処分するなど違反行為に対する行政処分基準の見直しを行い、より厳格な対応を行うことを可能としました。引き続き、関係機関と連携し、未認証行為等の情報収集・調査・指導を行ってまいります。さらに、ディーラー等の現場の皆様の声を踏まえ、本年 1 月より、これまで制限されていた「新規登録前の指定部品の取り付け」を可能としました。この改正により、ディーラー等における業務フローの一層の効率化が図られることに期待しています。

自動車整備の高度化については、整備事業者の皆さまが

先進技術の整備に対応できる体制整備を進めてまいります。純正スキャンツールの活用機会拡充及び標準仕様スキャンツールの開発促進、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の購入補助等の環境整備に取り組んでまいります。なお、一昨年 10 月から本格運用を開始した 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。

また、依然として無車検運行が確認されています。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、警察と連携して、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、必要な対策を引き続き強化してまいります。

(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まいります。特に、大型車の車輪脱落事故については、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まいります。

「不正改造車を排除する運動」については、本年も継続して展開します。警察との連携強化により効果的な街頭検査を実施し、悪質な不正改造車を公道から排除してまいります。

(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 5.09 倍（令和 6 年度）に達しています。整備人材の不足は、自動車整備事業の基盤を揺るがすものであり、早急に効果的な対策を講じる必要があります。

このため、国土交通省は、若者に対し自動車整備士の魅力を伝えるため、「Japan Mobility Show 2025」において、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、自動車整備士体験イベントブース「チャレンジ！未来の整備士」を出展しました。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り組みも進めています。

また、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、「自動車整備人材確保・育成推進協議会」と協力し、様々な取り組みを行ってまいりました。特に、自動車整備士の待遇改善と人材育成の観点で策定した「自動車整備士等の働きやすい・働きがいのある職場づくりに向けたガイドライン」について、昨年6月に改訂し、より多くの自動車整備事業者に本ガイドラインを活用していただけるよう、周知・啓発を進めてまいりました。引き続き、本ガイドラインの活用を促進してまいります。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、積極的に支援してまいります。

外国人材の受入れ環境の整備について、昨年5月、『自動車整備分野「特定技能外国人」受入れのためのガイドブック』を策定しました。また、令和6年7月に評価試験を開始した「特定技能2号外国人」については、在留期間の更新回数に制限がなく、長期雇用を前提に外国人材の確保や育成を進めることが可能となるなど、自動車整備分野の人材不足の解消につながるものと期待しています。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まいります。

また、自動車整備業の持続性確保、人材確保につながる待遇改善や人材育成には、生産性を向上する取り組みが重要です。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まいります。

また、国土交通省は、自動車の適切な使用のための啓発活動も行っており、昨年は、運転支援システムの特性や注意点等を解説した動画等をホームページで公開しました。今後も、こうした自動車ユーザーへの啓発活動等も通じて、交通事故の未然防止に取り組んでまいります。

(8)自動車型式指定に係る不正行為の防止

複数の自動車メーカー等において明らかとなった認証不正事案について、令和6年12月に外部有識者を含めた検討

会でとりまとめられた再発防止策を踏まえ、今年4月に自動車メーカー等に対して認証業務に係る内部統制の強化・徹底を求めることを柱とする関係法令を施行します。

今後も、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、未来を見据えた取り組みを進めてまいります。

2. 自動車の環境対策

(1)自動車カーボンニュートラルに向けた取り組みの推進

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CO₂排出量の約2割を占めている運輸部門、とりわけ、その大宗を占める自動車分野の低炭素化・脱炭素化が不可欠です。

電気自動車も対象に含む2030年度を目標年度とする乗用車の燃費基準では、実燃費改善技術を評価する制度の導入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まいります。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まいります。あわせて、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CO₂排出量の国際的に統一した評価手法の確立や交換式バッテリー対応した国連基準の策定にも取り組んでまいります。

また、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まいります。

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ことも重要です。このため、関係省庁とも連携して商用電動車及び充電設備等の導入支援に取り組むとともに、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、商用電動車のラインナップの拡充や性能向上、一層の普及促進に取り組んでまいります。

(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。具体的には、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期則（規則第168号）」を令和6年に保安基準に導入しました。また、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）の基準を順次適用しています。

今後も、国連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り組みを進めてまい

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

日本は、WP.29における国連基準の策定・改正を主導し、アジア地域における国連基準に基づく認証の相互承認への参画を推進してきました。

具体的には、欧州以外の国として初めて WP.29 の副議長を務め、昨年 11 月の会合では、枠組みを世界に開かれたものとする重要性を訴えるとともに、今後、議長として積極的に貢献する用意がある旨を表明しました。引き続き、自動車の安全・環境基準の国際調和に向けた議論の主導に努めてまいります。

また、アジア等の新興国の国連協定加入を促進した結果、カンボジアでは協定加入に向けた手続きが進んでおり、ASEAN 加盟国として 5 ヶ国目の国連協定加盟国となる見込みです。国連協定に基づく自動車基準認証の相互認証がアジア地域で着実に拡大していることから、ASEAN 諸国に対し、国際基準調和に係る人材育成等に積極的に協力してまいります。

さらに、昨年 9 月の日米間の枠組み合意に関する共同声明を踏まえ、日本の交通環境における安全を確保しつつ、米国で製造され、かつ、米国で安全が認証された乗用車を追加試験なしで受け入れるための保安基準等の改正案について、昨年 12 月にパブリックコメントを開始しました。国民の安全・安心の確保を前提に、パブリックコメントの結果を踏まえ、制度整備を行ってまいります。

4. 自動車保有関係手続における DX の推進等

自動車登録検査関係手続については、申請者の利便性を

高めるとともに、運輸支局等における業務効率化や混雑緩和を図るため、DX を強力に推進します。

具体的には、まず、OSS 申請の一層の拡大と利便性向上を目指し、自社等において自動車検査証の有効期間の更新等が可能となる記録等事務代行制度の普及を推進してまいります。

令和 10 年 1 月の次期 MOTAS システム稼働を契機として、自動車登録検査関係手続の DX を進めます。具体的には、記録等事務代行者からの OSS 申請について、従来の開庁時間に加えて平日夕方や土日祝日の審査を可能とします。また、原本の提出が必要となる登録手続について、「添付書類の電子提出サービス」を導入し、申請時の運輸支局等への出頭を不要とします。さらに、運輸支局等の窓口に自動受付機や自動交付・更新機、ドライブスルー型自動更新機を導入することにより、OCR シートの廃止やクレジットカード・二次元コード決済・専用プリペイドカードによるキャッシュレス決済の導入等を図り、ペーパーレス・キャッシュレス化を推進します。また、保安基準適合証及び自賠責保険証明書については電子情報による事前登録を前提とし、「紙」による取扱いを原則廃止します。

これらの取り組みを実現するためには、未だ利用率が低い中間登録の OSS 申請の拡大や、全ての指定自動車整備事業者による電子保安基準適合証の交付など、関係者の協力が不可欠です。引き続き、関係者の皆様と連携を図りながら、申請者にとってより便利で円滑な手続の実現に向けて取り組んでまいります。

このほか、昨年 7 月に交付を開始した GREEN×EXPO 2027 特別仕様ナンバープレートをはじめ、地域振興・観光振興やイベントの機運醸成に資する図柄ナンバープレートについて、引き続き、その普及促進を図ってまいります。

謹賀新年

明けましておめでとうございます
今年もよろしく願っています

二〇二六年 元旦

一般社団法人日本自動車車体工業会

会 長 富 山 隆 之

副 会 長 石 川 洋 一

副 会 長 矢 野 彰

特 任 会 長 赤 坂 孝 義

特 任 会 長 森 孝 義

特 任 会 長 近 藤 孝 義

特 任 会 長 田 中 俊 和

特 任 会 長 能 中 俊 和

特 任 会 長 藤 岡 佳 一

特 任 会 長 松 橋 勝 郎

特 任 会 長 市 松 康 男

特 任 会 長 資 会 長 小 松 明

特 任 会 長 部 会 長 部 会 長

特 任 会 長 部 会 長 部 会 長

特 任 会 長 部 会 長 部 会 長

特 任 会 長 部 会 長 部 会 長

特 任 会 長 部 会 長 部 会 長

特 任 会 長 部 会 長 部 会 長

特 任 会 長 部 会 長 部 会 長

特 任 会 長 部 会 長 部 会 長

特 任 会 長 部 会 長 部 会 長

特 任 会 長 部 会 長 部 会 長

特 任 会 長 部 会 長 部 会 長

特 任 会 長 部 会 長 部 会 長

特 任 会 長 部 会 長 部 会 長