

車体 NEWS

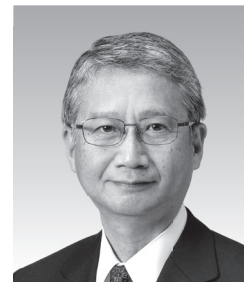
2024 新春増刊号



JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.

2024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。

さて、昨年を振り返りますと、コロナに対応した行動制限が撤廃され、経済活動の正常化が進んだ1年となりました。人の流れがようやく回復し、かつての賑わいを皆様も感じた1年であったかと思えます。

そのような中、東京モーターショーがジャパンモビリティショーとして生まれ変わり4年ぶりに開催されました。自動車業界の枠を超えて、他産業やスタートアップも参加。来場者数は111万人を超え、様々なモビリティの可能性を多くの人に発信したのになりました。

当会も会員10社、10台の「働くクルマ」を屋外に合同展示し、当会の認知度の向上と働くクルマの紹介を実施。更にブース中央にはお子様を対象にしたJABIA ミニ四駆レースを開催し、週末には大勢の家族連れで賑わうなど、当会にとっても明るい話題となりました。

車体工業会を取り巻く市場環境も昨年4月～11月の当会会員生産台数が、全体では前年比120.4%の147万9千台。その内、委託生産車を除く当会特有の非量産車は、同114.5%の9万6千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、原油価格・物価の高騰など、依然として経済を取り巻く環境は厳しく、引続き予断を許さない状況が続きます。

このような中、当会では下記5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（CN）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

中でも「カーボンニュートラル対応」は、社会生活を豊かにし、安全・安心な社会の実現に不可欠な様々な「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であります。

本年度からは、活動の主体を本部委員会・部会、更には支部へと拡大し、活動を進めておりますが、各本部委員会と部会の抱える困りごとは様々です。

当会としても、実践的な活動が促進されるように勉強会や活動好事例の提供など、会員のみなさんの生の声に寄り添った活動に一步でも近づけて参りたいと思います。

また、冒頭にも触れましたが、コロナ5類移行を受け「活性化活動の推進」が充実した年となりました。現地現物、対面での活動を本格的に再開。各種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活発な意見交換をするなど有意義な場となりました。私自身もいくつかの会に参加させていただく中で、より強く感じたのは、このような場で出来た「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だということでした。今年も引き続き活動を充実させていきたいと考えております。

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。

また、「働くクルマ」で社会を支える車体工業会として、引き続き自動車5団体^{*}で連携を取りながら、その役割を果たしていきたいと思えます。

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。

^{*}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6年 年頭所感

経済産業省製造産業局長
伊吹 英明



(はじめに)

- 令和6年の新春を迎え、謹んでお慶び申し上げます。
- 昨年は、これまで3年間続いた長いコロナ禍が収束に向かい、ポストコロナの社会・経済に活気が戻った一方で、ロシアによるウクライナ侵攻の長期化や中東紛争の激化など、我が国を取り巻く地政学リスクの厳しさが一段と増した年になりました。
- こうした中、日本経済は、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、国内投資見通しは名目100兆円と、過去最高を更新したほか、実に30年ぶりとなる高水準での賃上げが実現されました。
- 本年は、こうした成長軌道への変化を一過性のものにしなためにも、更なる投資の活発化と価格転嫁を促すことで、もう一段の賃上げを実現し、成長と所得向上の好循環をさらに進める一年にしたいと思えます。
- その実現に当たって、政策の重点は、「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軸による投資の促進だと考えています。本年も産業界の皆様と緊密に連携しつつ、この3つを政策軸として、我が国製造業の成長のために全力を尽くしてまいります。

(GX)

- 昨年末のCOP28の成果文書では、「化石燃料からの移行を進める」という文言が盛り込まれるなど、一層の取組み強化の必要性が確認されました。脱炭素の世界的な潮流は想像を超えて速く、産業界にも変革を迫る圧力は年々高まっており、官も民も一歩前に出た取組みが求められています。
- 世界各国では、米インフレ削減法やEUグリーンディール産業計画に代表されるように、したたかに自国に投資を誘導する投資促進策を加速させています。我が国は、エネルギー安定供給、産業競争力強化と排出削減の同時実現に向けて、昨年5月に「GX推進法」「GX脱炭素電源法」を成立させ、7月にはGX推進戦略を策定しました。その中では、「成長志向型カーボンプライシング構想」を掲げ、投資促進策と規制・制度の両輪で様々な施策を進めているところです。
- 特に、排出削減に効果が大きく、我が国産業界の競争力強化に資する取組みのうち、企業だけで取り組むには負担

が大きいものには、官も前に出て支援していくこととされています。

- 既に、脱炭素化に向けた研究開発・実証を支援している「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、CO₂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、昨年末には、「分野別投資戦略」として鉄鋼、化学、紙パルプ、セメントといった“Hard-to-abate”産業、すなわち製造過程での排出削減が困難なセクターや、自動車、航空機等を含めた16分野でのGX実現に向けた方向性と投資促進策を策定し、今後、プロジェクトの具体化を進めることとしています。
- 加えて、GXに関する取組みのうち生産段階でのコストが大きい戦略分野の投資については、初期投資支援の他に、生産・販売量に応じたインセンティブを受けられる減税措置を新設しました。
- GXの実現には、こうした投資促進策だけでなく、規制・制度による取組みも重要です。カーボンプライシングにより炭素排出に価格を付け、GX関連製品・事業の付加価値を向上させる取組みを進めます。また、多くの企業にご参画いただいているGXリーグにおいて、排出量取引を実施していくとともに、グリーン市場創造に向けたルールメイキングを進めております。
- また、GXだけでなくサーキュラーエコノミーの実現という観点から、金属、蓄電池材料、繊維などの分野で資源循環の取組みも進めてまいります。
- こうした施策に基づき、国内にGX市場を確立し、サプライチェーンをGX型に革新するなど、GX実現に向けた取組みを政府としても後押ししてまいります。
- 自動車業界でもカーボンニュートラルの実現が大きな課題となっていますが、足下では「EVシフトの加速」と「中国の台頭」という2つの潮流が状況を大きく変えています。我が国は、EVに加えて水素、合成燃料など「多様な選択肢」によってカーボンニュートラルを実現する方針ですが、その中でも日系メーカーが「EVでも勝てる」競争力を獲得することが重要です。EVにとってコアな技術である蓄電池やモーターをはじめとしたe-Axleの開発や投資への支援、EV等の生産・販売量に応じた減税措置、国内のEV市場の立ち上げに向けた電動車の購入補助や充電インフラの整備など、総合的に取り組んでまいります。

(経済安全保障)

- GX と並び世界的な課題となっているのが経済安全保障です。資源に制約のある我が国は、従来より米中をはじめとする諸外国と活発な貿易関係を築くことで経済発展を進めてきました。しかしながら、米中の厳しい対峙、コロナ危機、ロシアによるウクライナ侵略など国際情勢が厳しさを増す中で、サプライチェーン上のリスクが顕在化しており、改めて日本の国際的な立ち位置を確認しながら経済安全保障の取組みを進めなければなりません。
- 政府としては、特定の国や地域に過度に依存しない、自立性の高い経済構造を実現すると同時に、研究開発強化等による技術・産業競争力の向上や技術流出の防止により優位性を確保するため、産業界との対話・協力の下、あらゆる施策を総動員して取組みを進めてまいります。
- 具体的には、「経済安全保障推進法」に基づき指定した 11 の「特定重要物資」のうち、製造業の関連では、永久磁石や工作機械・産業用ロボット、航空機の部品、半導体素材などの我が国の生産基盤を支える物資について、安定供給の確保に資する民間企業の設備投資や、これらに不可欠な重要鉱物の備蓄、研究開発の取組みを後押ししてまいります。
- また、2022 年から始まった経済安全保障重要技術育成プログラムを活用し、宇宙・航空、海洋、サイバー等特定の先端的な重要技術について官民による研究開発を推進していきます。

(DX)

- GX や経済安全保障の課題に対応するに当たり、また、企業の競争力の基盤という意味でも、デジタル化への対応は不可避です。デジタルによる既存のビジネスモデルの変革や、生成 AI の登場による付加価値の源泉の変化など、DX による産業構造の変化を捉え、先を見据えて手を打っていくことが求められています。
- 政府としては、デジタル社会の基盤を支え、GX や経済安保の観点からも重要な物資である半導体・蓄電池の投資に対して、大胆な政策措置を講じてきました。こうした支援に加え、国民生活や経済社会を支えるデジタル時代の社会インフラ、すなわち、「デジタルライフライン」の整備についても取り組んでいます。移動・物流課題の解決手法とすべく、「レベル 4」の自動運転技術を活用したサービスの実現に向け、自動運転タクシー・トラックの社会実装を支援していきます。
- さらに、我が国製造業の競争力強化に向けて、DX 投資を後押しします。DX 投資促進税制等の既存の政策に加えて、経営課題に立脚した、自社にとっての最適なものづくりを考えることが必要であるという認識の下、製造事業者の DX の目指すべき姿をお示しできるよう、スマートマニュファクチャリングのガイドラインの策定を進めています。足元の人手不足に悩む中小企業等には、ロボット導入などの省力化支援も進めてまいります。
- また、デジタル技術やデータを用いて新たな産業構造における競争力を獲得するため、航空機産業におけるモデルベースシステムズエンジニアリング等の技術を活用し

た新たな開発手法や、3D プリンターによる「ものづくり」の変革、自動車産業におけるサプライチェーンデータの連携にも取り組んでいきます。

- 事業者の皆様には、こうした施策を積極的に御活用いただくとともに、経営や組織のあり方を根底から変えていくような強い意思を持ってデジタル化に取り組み、企業の競争力強化に繋げていただくことを期待しています。

(宇宙産業)

- 人類初の月面着陸から半世紀余り、かつては国の威信をかけ各国が開発競争を繰り広げた宇宙分野に、2000 年代以降、民間企業が相次いで参入しました。今や安全保障上も極めて重要な宇宙分野において、我が国が一定のプレゼンスを確保できるかの分水嶺にいると考えています。
- 政府としては、これまで研究開発のみを行ってきた JAXA にファンディング機能を持たせるという歴史的な転換を図るべく、昨年臨時国会において改正 JAXA 法を成立させるとともに、1 兆円規模の「宇宙戦略基金」の設置を決定しました。経済産業省としても、本年、宇宙産業室を「宇宙産業課」として強化し、小型衛星コンステレーションの構築やそれを用いたデータビジネスといった、宇宙分野でのビジネスを強力に後押しする体制を整えるとともに、JAXA との連携を抜本的に強化してまいります。
- 我が国には、小型 SAR 衛星や光通信衛星、宇宙輸送技術などの分野で、世界でも有数の優れた技術を有する企業があります。こうした技術をビジネスに繋げ、我が国宇宙産業の発展と、宇宙活動の自立性の強化に貢献できるよう取り組んでまいります。

(おわりに)

- 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、将来に繋がる日本の経済基盤をともに形作っていきたいと考えております。
- GX、DX、経済安全保障といった新しい経済の軸に合わせ、成長につながる投資の形や事業分野の中身も変わっていきます。このように、外部環境が大きく変化する時代において、次の世代に世界で勝負できる成長産業を残し、また創っていきけるかは、現役世代の我々に懸かっています。こうした覚悟をもって、本年も全力で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6年 年頭所感

経済産業省製造産業局自動車課長

清水 淳太郎



●はじめに

令和6年の新春を迎え、謹んでお慶び申し上げます。

現在、我が国経済は、国際経済秩序の変化やコロナからの再興といったマクロ環境の変化による追い風、自動車業界をはじめ経済界の皆様のご尽力もあり、史上最高を更新する国内投資を見通し、また、実に30年ぶりとなる高水準の賃上げが実現するなど、成長と改革の方向に向かう「潮目の変化」を迎えています。

これは、長らく停滞していた日本経済を反転させ、縮み思考、デフレマインドを変える千載一遇のチャンスでもあります。この変化の兆しを逃すことなく、「コストカット型経済」から「投資も賃金も物価も伸びる成長型経済」への転換を、官民総力をあげて目指していきたいと思えます。

●自動車政策の振り返り

自動車産業に目を向けると、半導体不足の緩和や需要の回復などにより、国内の自動車生産・販売台数はコロナ前の水準に戻りつつあります。一方で、自動車をめぐるGX・DXの変化のスピードは更に加速度を増しています。我が国の基幹産業である自動車産業が引き続き国際競争を勝ち抜くために、官民総力をあげた一層の取組強化が不可欠です。

(GXの取組み)

〈多様な選択肢〉

日本政府は、自動車産業のカーボンニュートラル実現に向けて、電動化だけでなく、水素、合成燃料などを含む「多様な選択肢」を追求してきました。

昨年4月に札幌で開催されたG7気候・エネルギー・環境大臣会合では、脱炭素化に向けて多様な道筋があるという日本の立場を世界に反映することができ、その成果は広島での首脳会合でも踏襲されました。

水素の活用に関しては、昨年6月の水素基本戦略の改定を踏まえ、自動車メーカーと物流・荷主企業と水素供給企業の三すくみ状態の打破に向けて、モビリティ水素官民協議会の場において各団体が課題を共有しました。合成燃料については、官民協議会での議論等を踏まえ、合成燃料(e-fuel)の商用化時期の目標を「2040年まで」から、「2030年代前半まで」に、前倒ししています。

多様な道筋を前提にしつつ、引き続き、我が国の自動車産業がグローバル市場をリードできるよう、官民で連携してまいります。

〈電動化〉

世界に目を向けると、欧州や中国を中心にEVの普及が進み、世界の自動車市場における足下のEV販売比率は、10%を上回る状況です。こうした状況も踏まえ、米国IRAをはじめ世界各国によるEV、蓄電池等の投資囲い込みの競争が激化しています。我が国においても、世界に伍した投資競争環境を構築するべく、EV等の戦略物資に対して、生産・販売量に応じて税額控除する本邦初の制度を創設しました。本税制を通じた供給側支援や蓄電池の立地補助金による国内生産拠点の確保等、自動車メーカーの投資支援を積極的に後押ししてまいります。

また、国内のEV市場を立ち上げることも重要であり、経産省は、電動車の購入補助と充電インフラの整備補助を両輪で進めています。令和5年度補正予算と令和6年度当初予算においても大幅な予算拡充を図り、それぞれ1,291億円と500億円を計上しています。また、充電インフラ整備の目標

値については、昨年10月に、2030年目標を従来計画の2倍に相当する30万口までの引き上げなどを記した「充電インフラ整備促進に向けた指針」を取りまとめました。

(DXの取組み)

〈CASE〉

自動車業界は現在、100年に一度の大変革時代と呼ばれる「CASE」の次の時代を迎えています。

自動運転技術の進展により無人タクシーや無人トラックの実証が活発化しています。更に先々には、AI技術による快適な車内空間の体験など「人・モノの移動」に新たな付加価値が創出される時代が到来するでしょう。

このような中で、鍵になるのは、スタートアップを含む異業種との「共創」です。昨年10月末の「ジャパンモビリティショー」も、その新しい名前にふさわしく、従来の自動車産業を超えた「モビリティ産業」の将来像を国内外に示す内容で、モビリティ産業への拡がりを実感しました。さらに、岸田総理や関係閣僚も交えた「モビリティに関する懇談会」では、経済界と政府でモビリティ産業の発展に向けた骨太な議論をすることができました。

〈自動運転〉

昨年は、国内初のレベル4自動運転移動サービスが実現した節目の年となり、2025年度目途の国内50か所程度での無人自動運転移動サービスの実現につなげていくため、自動運転は新しいステージへと確実に歩みを進めています。

まず、より大規模かつ複雑な交通環境での新たな自動運転移動サービスの早期実現に向けては、昨年10月、「レベル4モビリティ・アクセラレーション・コミットティ」を立ち上げ、事業者と関係省庁が密接に連携し、許認可の手続等の円滑化に向けた体制を構築しました。また、物流分野においても、2024年度に新東名高速道路の一部区間等において100km以上の自動運転専用レーンを設定する構想の具体化を着実に進めています。

こうした多面的な環境整備に加え、令和5年度補正予算で新たに措置した車両開発への支援等を通じて、本年も自動運転サービスの社会実装へ向けた取組みをより一層加速してまいります。

〈協調領域(データ連携)〉

デジタル化の進展の中で、自動車産業の競争力を強化していくためには、企業の枠を超えたデータの利活用も重要です。

足下の取組みとして、欧州電池規則に対応するための蓄電池のカーボンフットプリントやデューデリジェンスを先行ユースケースとしたデータ連携基盤の構築を進めました。今後はモビリティ分野での活用について産業界と連携して検討しています。

●終わりに

自動車産業はこれまでとは全く違う次元の競争下にあります。そのような中で、今後も自動車・モビリティ分野で日本が世界をリードしていくためには、官民一体となって、他国に負けないスピード感で、GX・DXなど様々な取組みを深化させていくことが重要です。引き続き、産業界の皆様と骨太に取り組んでまいります。

最後になりますが、本年の皆様方のますます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6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。

本年も国土交通省としましては、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、近年の自動車技術の進展に対応しつつ、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

交通安全について、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、政府をあげて対策を進めてきたところです。

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して参ります。

(1) 車両安全対策

高齢運転者による交通事故の防止は、引き続き重要な課題と認識しています。

国土交通省では、衝突被害軽減ブレーキの装着義務化等により、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、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が、更なる事故削減に向けて、ドライバー異常時対応システムなど、より高度な安全技術の開発・普及の促進に取り組んで参ります。

一方で、このような先進安全技術はあくまでも安全運転の支援であり、機能には限界がある旨の情報提供をユーザーに対し、SNSや啓発動画等の様々な媒体を用いて行うなど、技術が正しく利活用される環境づくりにも努めて参ります。

また、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技術の実用化による交通事故の削減に大きく寄与してきたところです。令和3年度からは第7期の取組みを進めているところであり、今期は、

交通事故の更なる削減のため、ドライバーが明らかに誤った操作を行った場合等にシステムを優先させて適切な操作を行うなど、これまでの技術では対応が難しかった安全技術のあり方の検討等を行っております。

さらに、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、衝突安全性能、予防安全性能等の評価に取り組んでいるところ、今年から新たに、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）の評価試験を実施する予定としています。

(2) 事業用自動車の安全対策

自動車運送事業において輸送の安全の確保は何よりも優先されるべきものであり、軽井沢スキーバス事故、昨年の名古屋市の高速道路における乗合バス事故及び静岡県における観光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安全対策に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。昨年は、更なる貸切バスの安全性向上のための関係省令等の改正を行い、本年4月から施行となりますが、軽貨物自動車についても、その輸送量が急増し事故件数も増加しているところ、安全規制の強化も含めて必要な対策を措置して参ります。

あわせて、悪質な法令違反が疑われる事業者に対して、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

国土交通省では、交通事故の削減や地域における住民の移動手段の確保等に資する自動運転の実現に向けて、「制度整備」や「社会実装・事業化」に取り組んでいます。

このうち、「制度整備」については、安全な自動運転車の開発・実用化・普及を図るために、令和2年4月に改正道路運送車両法を施行し、世界に先駆けて自動運転に関する安全基準を策定しました。今後とも自動運転技術の更なる進展や国際議論を踏まえ、より高度な自動運転機能に係る安全基準の策定に取り組んでいきます。また、昨年4月

に改正道路交通法が施行されたところ、運転者が存在しないレベル4の自動運転が可能となりました。これに伴い、国土交通省でも、旅客／貨物自動車運送事業者が自動運転車を用いて事業を行う場合に、輸送の安全確保等のために講ずるべき具体的な事項等を新たに規定し、同じく昨年4月から施行されているところです。従来と同様の輸送の安全等を確保しつつ、引き続き、適切な運用に努めて参ります。

また、「社会実装・事業化」については、関係省庁と連携して取組みを進めており、昨年には、福井県永平寺町において、国内で初めてレベル4の無人自動運転移動サービスが実現されました。本年においては、自動運転レベル4の社会実装・事業化を後押しするため、地方公共団体が実施する自動運転の取組みを全都道府県で支援することを目指して参ります。加えて、「レベル4モビリティ・地域コミッティ」を地元自治体と共同で設置し、地域の取り組みに寄り添いながら支援できる環境を整備して参ります。今後とも、関係省庁や地方自治体、民間事業者等との連携をさらに深め、自動運転サービスの全国展開に向けて、車両技術の開発や事業モデルの検討などの取組みを加速して参ります。

これらに加え、自動運転技術については、新車時から使用過程にわたり安全確保が重要となります。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

近年、衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術が急速に普及している状況を踏まえ、これら先進技術に対応した点検整備を適確に行うための「特定整備制度」を令和2年4月に施行しました。本年3月をもって4年間の猶予期間が終了します。4月以降は、特定整備は認証を受けた事業場で行うよう指導して参ります。加えて、行政としても、整備事業者が先進技術の整備に対応できるよう、整備要領書等の情報提供制度の着実な運用、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引き続き取り組んで参ります。

また、本年10月以降の継続検査より車載式故障診断装置（OBD）を活用した検査が開始されます。昨年10月からOBD検査のプレ運用を開始しておりますが、引き続き、関係団体の皆様のご意見も踏まえつつ、（独）自動車技術総合機構を中心として着実に準備を進めて参ります。

昨年は、中古自動車販売事業者の自動車整備工場における悪質な法令違反行為が社会問題化しました。真面目に事業を行う整備事業者が風評被害を受けることがないよう、より一層の指導監督の徹底を図り、違反に対しては厳正に対処することとしています。さらに、認証を取得せずに特定整備事業を行っている、いわゆる未認証事業者に対しては、引き続き、情報収集・調査を行い、指導を強力に実施して参ります。

このほか、無車検車対策については、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、街頭において、

警察との連携により、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により是正を図っているところであり、本年もこ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。昨年末には、車輪脱落事故による死傷者が相次ぎ、社会に大きな不安を招きました。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」を全国的に展開し、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月より関係団体の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、大型車ユーザーに対して車輪脱落事故防止の周知・啓発や、冬用タイヤ交換作業平準化の推進を行っておりますが、事故を受けて、事業用トラックの一斉点検を指示するなど、さらなる啓発を行ったところです。引き続き、事故防止対策の徹底を図って参ります。

また、「不正改造車を排除する運動」を今年も展開し、警察との連携強化を図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

自動車の安全確保・環境保全のためには、自動車の進化に伴い、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ある一方、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、令和4年度には4.72倍に達し、人手不足は深刻なものとなっています。

このため、国土交通省では、技術の進展を踏まえ、令和4年5月に自動車整備士の資格制度の改正を行ったほか、昨年3月に有識者や業界関係者からなる「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、人材の募集・定着・育成の3つの観点から、人材確保策対策をとりまとめました。

また、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、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、「JAPAN MOBILITY SHOW 2023」における整備士体験ブースの出展などの取組みを進めているところです。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。

加えて、外国人材については、昨年6月の閣議決定により特定技能2号が自動車整備分野に追加されました。今後、更なる受入れが見込まれることから、適正な制度の運用に尽力して参ります。引き続き、自動車整備人材の確保・育成に努めて参りますので、ご協力をお願いします。

また、生産性の向上については、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、即時償却又は税額控除を受けることができます。国土交通省としては、機器・設備導入による生産性向上事例や、工賃・部品流通など事業環境に関する調査を引き続き実施し、好事例の展開を順次進めて参ります。

(7)リコール制度・ユーザーへの情報提供

リコール制度については、その着実な実施を図るため、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。特に、タカタ製エアバッグのリコールについては、既にかなり改修が完了しておりますが、本件は安全上極めて重要な問題であることから、国土交通省としては、引き続き関係者と協力してユーザーへの周知を徹底するとともに、令和6年5月より、異常破裂する危険性の高い未改修車両は車検で通さない措置の対象範囲を拡大することにより、より一層の改修促進を図って参ります。

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へに自動車を安全に、安心してお使いいただくための情報発信も行っており、引き続きユーザーの皆様へに有用な情報提供に努めて参ります。

(8)自動車型式指定

昨年は、ダイハツ工業や豊田自動織機による型式指定申請における不正行為が明らかとなりました。これらの行為は、ユーザーの信頼を損ない、かつ、自動車認証制度の根幹を揺るがすものであり、断じて許されないことです。ダイハツ工業に対しては、すべての現行生産車の出荷停止や、ユーザー等への丁寧な説明や対応を指示しました。国土交通省としては、メーカーへの立入検査や、自動車技術総合機構における基準適合性確認試験等も踏まえ、安全・安心の確保を大前提として、道路運送車両法に基づき厳正に対処して参ります。

一方で、厳格かつ効率的な型式指定審査の実現に向けて、申請に係る提出書類の見直し等、型式指定申請・審査の合理化について、引き続き関係者の皆様とも協力しながら検討を進めて参ります。

2. 自動車の環境対策

地球温暖化対策の一環として、ガソリン車やディーゼル車について、世界各国が将来的な規制方針を発表するなど、自動車の電動化等の動きが世界的に加速しています。

我が国においては、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%削減を目指すなどの高い目標を掲げているところ、これらの目標の達成には、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

自動車単体の燃費及び電費向上に関しては、電気自動車も対象に含めた2030年度を目標年度とする燃費基準の達成、カタログ等における燃費性能の表示等を通じて、今後も引き続き、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、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、昨年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を設定しました。この目標達成に向け、国土交通省では、昨年、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など、商用電動車の導入補助に取り組んで参りました。本年は、昨年よりも予算規模を大幅に拡充しており、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などして、より一層、商用電動車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。

最近の対策としては、令和2年8月にとりまとめられた中央環境審議会答申「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）や、国際連合欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム（WP29）における国際基準の改正等を踏まえ、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に、粒子数（PN：Particle Number）の基準を国内の保安基準に導入しました。当該基準については、ディーゼル車は令和5年10月より、ガソリン直噴車は令和6年10月より、順次適用されます。また、ガソリン・LPG特殊自動車の排出ガス規制を強化しており、令和6年10月より、順次適用されます。

今後も、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、政府が定める「経済財政運営と改革の基本方針2023」を踏まえ、WP29における車両に関する国際基準の策定等を主導して参りました。

昨年は、水素燃料電池自動車に係る大型車向け要件の拡大のための国際基準の改正や、路上走行排出ガス試験

(RDE) 及び大型車 EDR (イベント・データ・レコーダー) に係る新たな国際基準などが成立しました。

また、一昨年 11 月に開催された WP29 本会議において、欧州以外の国として初めて我が国が WP29 の副議長として選出されましたが、本年も継続して副議長を務めることとしています。

国土交通省では、このようなプレゼンスも積極的に発揮しながら、引き続き国際議論をリードすることとしており、自動運転やドライバーの安全運転を支援する技術、ペダル踏み間違い時急加速抑制装置の新国際基準の策定など、我が国が強みを有する技術分野における国際基準等の策定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 CO₂ 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めます。さらに、自動車基準認証国際化研究センター (JASIC) 内に設立されている自動運転基準化研究所のモデルをベースとして、バッテリー等の脱炭素化技術の国際基準化を推進する体制を強化します。

また、国土交通省ではアジア等の新興国の国連協定への加入を促進してきました。昨年 1 月にはフィリピン、9 月にはベトナムが 1958 年協定に加入したことも踏まえ、

WP29 を真に国際的な会議体へ変革させるための中心的な役割を引き続き果たして参ります。特に、ASEAN 諸国に対しては、国際基準の国内取り入れに係る人材育成等にも協力して参ります。

日本が主導した国際的な車両認証制度 (IWVTA) については、制度運用の明確化などにより、国内外での活用を引き続き促進して参ります。

4. 自動車保有関係手続におけるデジタル化の推進

自動車保有関係手続については、昨年より電子車検証の交付等を開始したところですが、本年 1 月より軽自動車でも電子車検証の交付等を開始しました。自動車ユーザー等に更なる利便性を実感していただけるよう、今年度末を目前に、電子車検証に格納するデータを保険会社や自動車販売事業者等の他のシステムと連携させる仕組みを措置するなど、引き続き、デジタル技術を活用した手続の DX 化を推進して参ります。

このほか、令和 7 年 5 月頃から全国 5 地域で新たな地方版図柄入りナンバープレートの交付を予定していることから、交付開始に向けた準備を進めるとともに、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引き続き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

二〇二四年 元旦

社団法人 日本自動車車体工業会

副会長 吉井 敬二

副会長 布原 東彦

副会長 矢野 彰一

特別顧問 小田 浩一

特別顧問 森田 孝一

特別顧問 山田 俊和

特別顧問 田中 文俊

特別顧問 高崎 弘和

特別顧問 石川 朗史

特別顧問 濱口 史朗

特別顧問 小川 賢一

特別顧問 部会 長 鈴木 聡

特別顧問 部会 長 上野 人

特別顧問 部会 長 北村 守

特別顧問 部会 長 矢野 啓一

特別顧問 部会 長 景井 一之

特別顧問 部会 長 須藤 進一

特別顧問 部会 長 瀬川 昌一

特別顧問 部会 長 藤田 健一

特別顧問 部会 長 板倉 顯郎

〒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(三三七八)一六八一