



日本の自動車工業



2026

一般
社団法人 日本自動車工業会

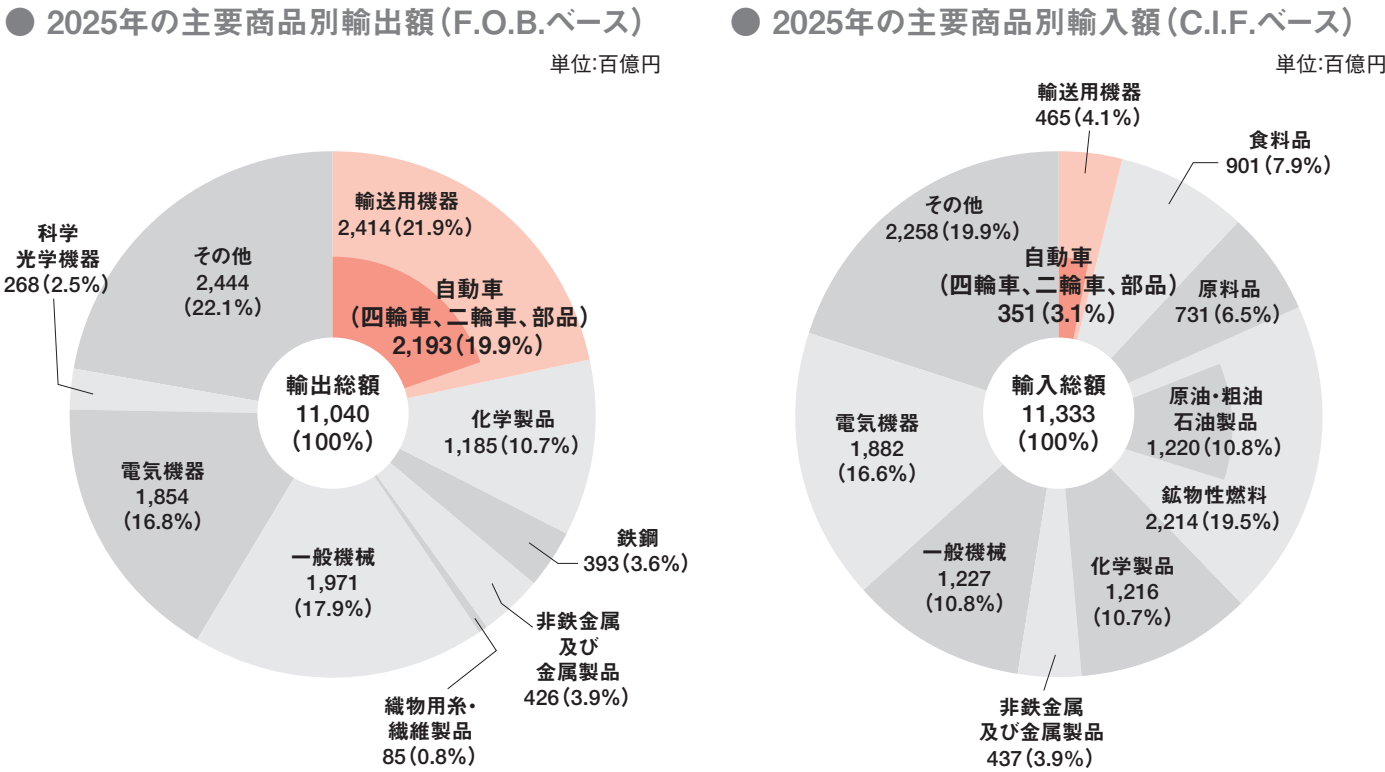
目次

	Page
基幹産業としての自動車製造業	
製造品出荷額等	2
貿易額	3
関連産業・就業人口	3
四輪車	
生産	4
販売	5
輸入車販売	6
中古車販売	6
保有・普及率	7
輸出	8
仕向地別輸出	9
二輪車	
生産	10
販売	10
保有	11
輸出	11
仕向地別輸出	12
安全	
交通安全	13
車両安全	13
自動運転	14

環境対策	
地球環境	15
自動車燃費	15
次世代自動車・工場CO ₂ 排出	16
環境負荷物質	16
リサイクル	17
排出ガス	18
測定モード	18
税金	
自動車関係諸税	19
ユーザーの負担	20
環境対応車に対する軽減	20
制度	
運転免許	22
自動車の分類	22
グローバル展開	
海外生産	23
海外生産台数	24
資本・業務提携	24
世界	
生産	26
販売	27
保有・普及率	28
輸出	28
自動車関税率・EPA／FTA	29
ジャパンモビリティショー（東京モーターショー）	30
自動車工業会 会員	32
日本の自動車工場分布図	33
自動車関係団体	33

自動車の輸出金額は21.9兆円、輸入金額は3.5兆円

2025年のわが国総輸出入額(円ベース)は、輸出総額が前年より9.4%増加し、輸入総額は0.7%増加しました。自動車関連の輸出額は、前年より3.1%減の21兆9千億円となりました。また、自動車関連の輸入額は、前年より0.7%増の3.5兆円でした。



● 自動車の輸出額 (F.O.B.価格) 推移

単位:億円

年	自動車					輸出総額	
		前年比 (%)	四輪車	部品・付属品	二輪車・部品		前年比 (%)
2015	158,912	107.5	120,463	34,830	3,619	756,139	103.4
2016	151,175	95.1	113,329	34,617	3,229	700,358	92.6
2017	161,092	106.6	118,254	38,966	3,872	782,865	111.8
2018	166,972	103.7	123,072	39,909	3,990	814,788	104.1
2019	159,052	95.3	119,712	36,017	3,324	769,317	94.4
2020	127,738	80.3	95,796	29,124	2,818	683,991	88.9
2021	147,099	115.2	107,222	36,000	3,876	830,914	121.5
2022	172,743	117.4	130,117	38,483	4,143	981,736	118.2
2023	216,409	125.3	172,654	38,836	4,918	1,008,738	102.8
2024	224,637	103.8	179,095	39,790	5,752	1,070,879	106.2
2025	219,258	97.6	176,120	36,710	6,428	1,104,005	103.1

● 自動車の輸入額 (C.I.F.価格) 推移

単位:億円

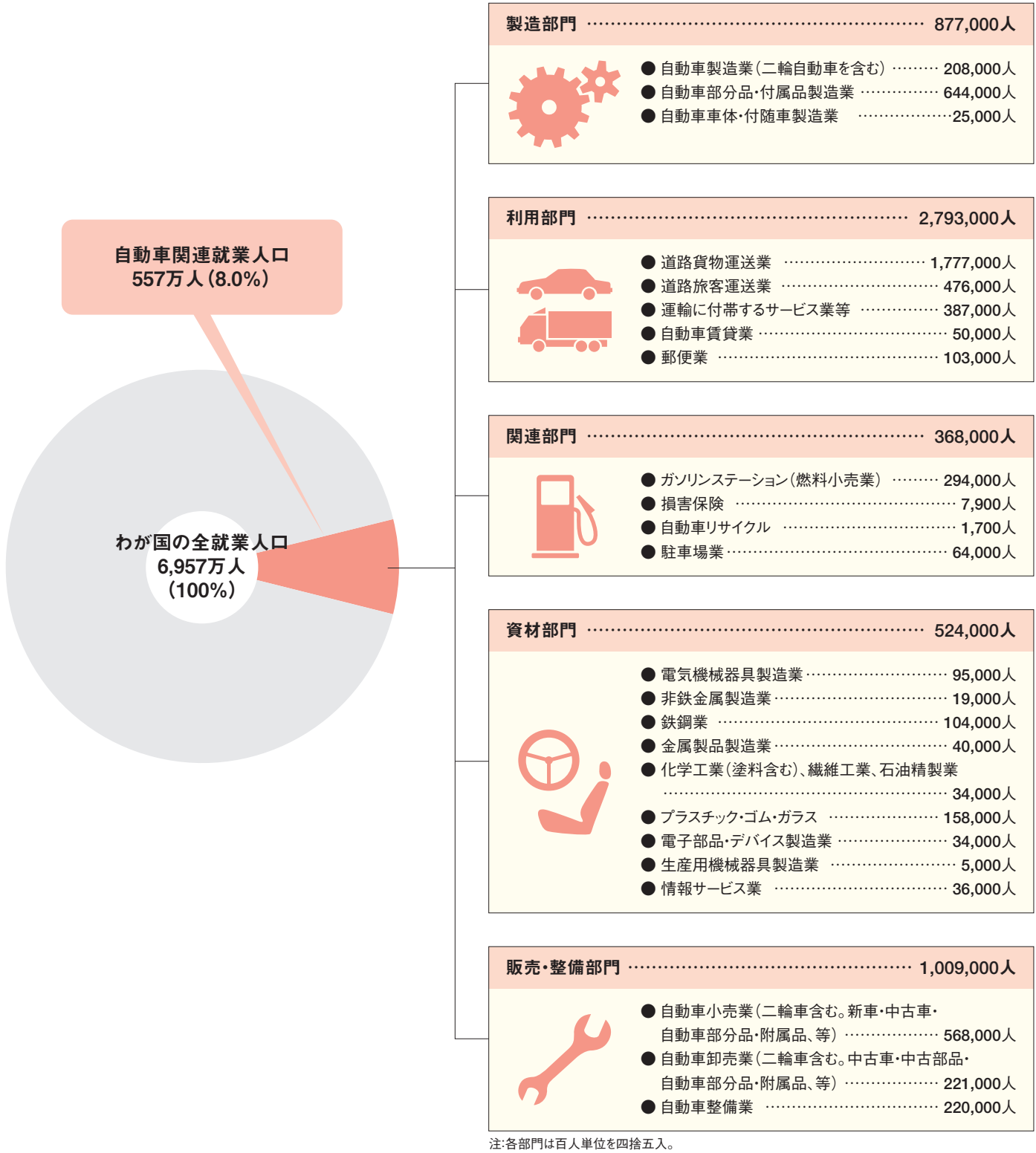
年	自動車					輸入総額	
		前年比 (%)	四輪車	部品・付属品	二輪車・部品		前年比 (%)
2015	21,261	101.6	11,398	8,770	1,093	784,055	91.3
2016	21,023	98.9	11,781	8,329	913	660,420	84.2
2017	23,419	111.4	13,070	9,328	1,021	753,792	114.1
2018	25,223	107.7	14,284	9,861	1,079	827,033	109.7
2019	24,020	95.2	14,084	8,906	1,030	785,995	95.0
2020	19,513	81.2	11,653	6,747	1,113	680,108	86.5
2021	23,485	120.4	13,718	8,252	1,514	848,750	124.8
2022	26,897	114.5	15,123	10,022	1,752	1,185,032	139.6
2023	32,924	122.4	19,074	11,837	2,013	1,101,956	93.0
2024	32,703	99.3	18,454	12,600	1,649	1,125,591	102.1
2025	35,054	107.2	20,146	13,008	1,900	1,133,301	100.7

注:1.四輪車には乗用車、トラック、バス、シャシーを含む。2.F.O.B.価格＝本船渡し価格。C.I.F.価格＝運賃、保険料込み価格。資料:財務省「外国貿易概況」(令和7年)

自動車関連産業の就業人口は557万人

自動車産業は資材調達・製造をはじめ販売・整備・運送など各分野にわたる広範な関連産業を持つ総合産業です。これら自動車関連産業に直接・間接に従事する就業人口は、当会の推計によると約557万人にのぼっています。

● 自動車関連産業と就業人口



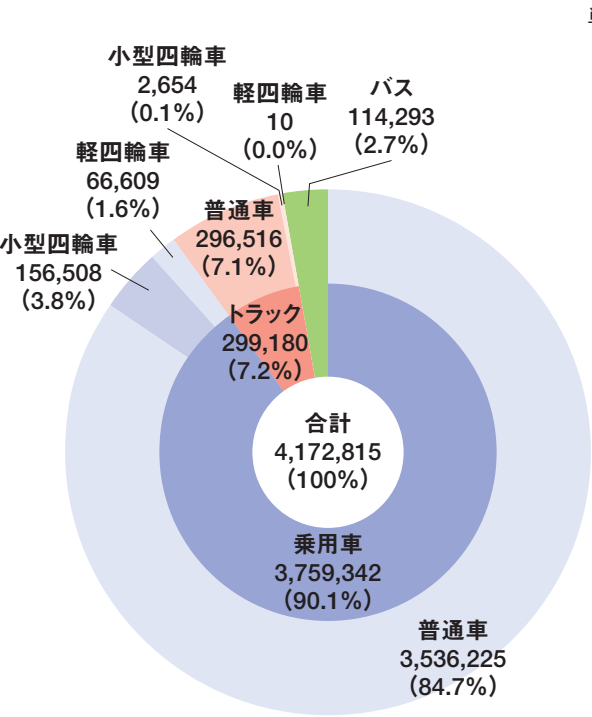
注:各部門は百人単位を四捨五入。

資料:総務省「労働力調査 (2025年平均)」、総務省・経済産業省「2025年経済構造実態調査」、「令和3年経済センサス活動調査」、経済産業省「令和2年延長産業連関表」等

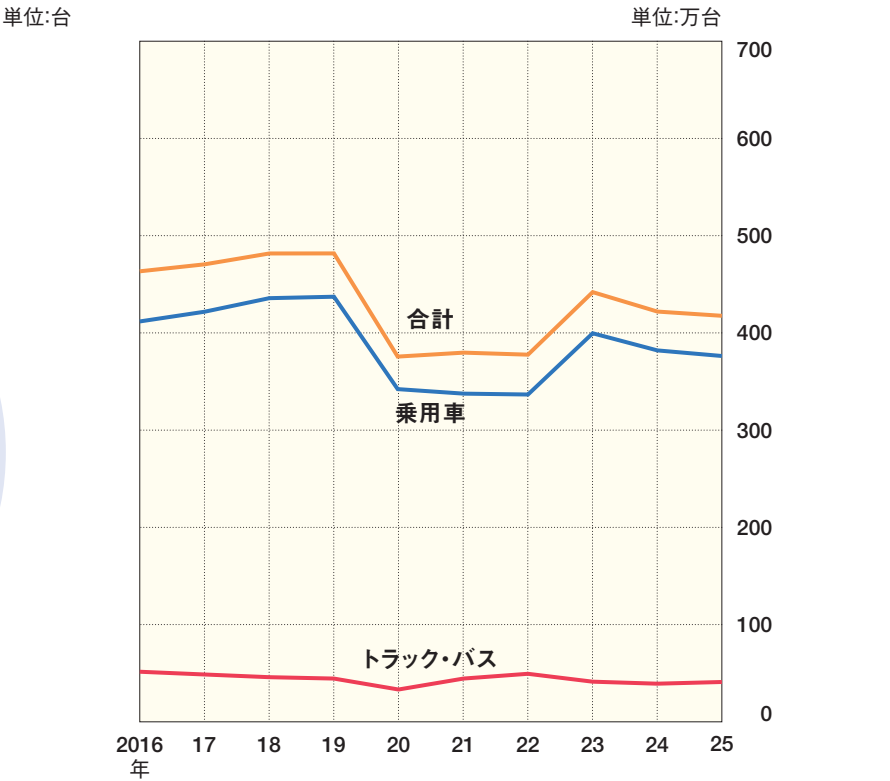
四輪車輸出台数は417万台

2025年の四輪車輸出台数は417万3千台となりました。乗用車は前年より1.6%減少して375万9千台、トラックは前年より0.4%増加して29万9千台、バスは前年より15.3%増加して11万4千台となりました。

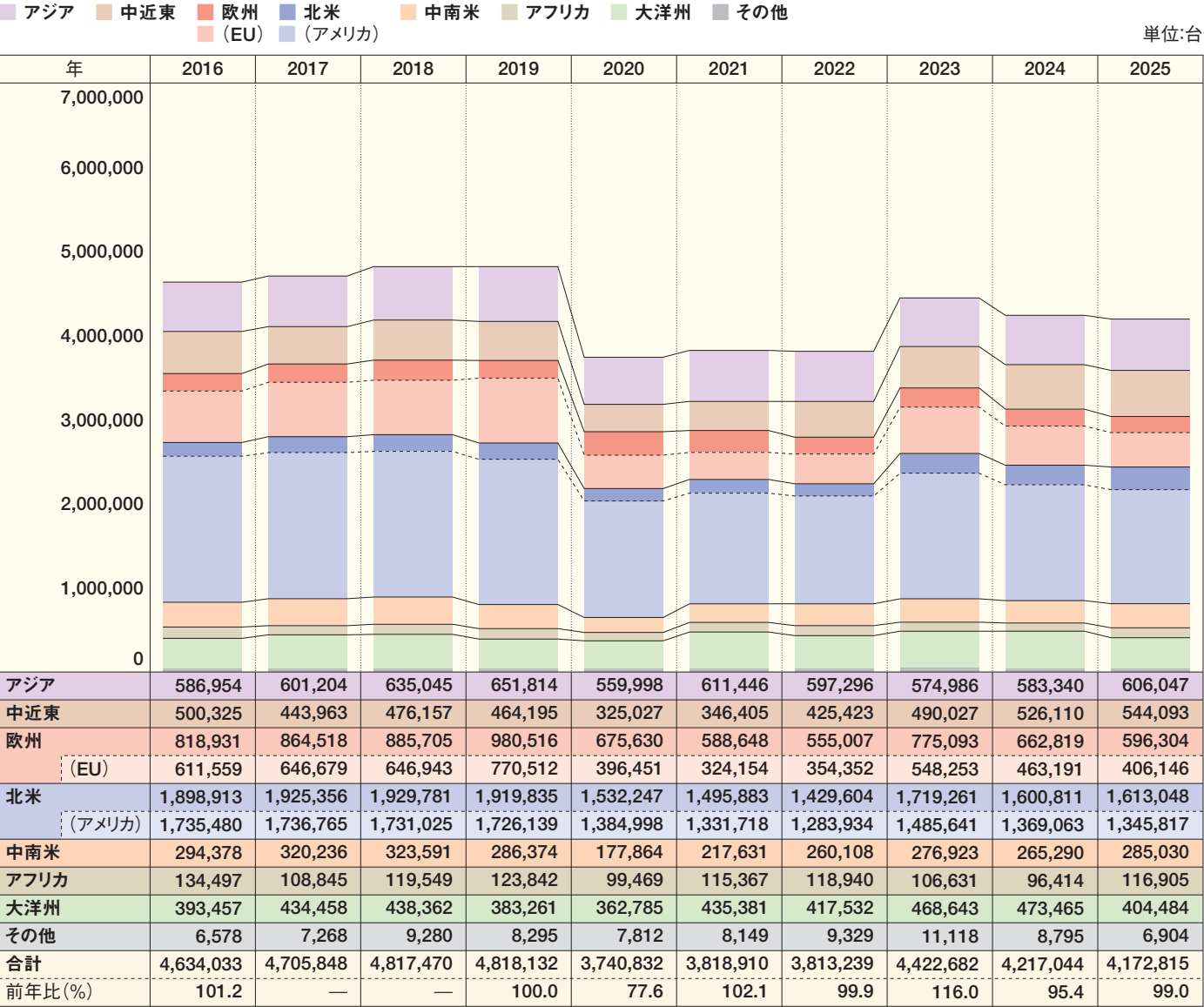
● 2025年の車種別輸出台数と構成比



● 四輪車輸出台数の推移



● 四輪車の仕向地別輸出台数推移



注:北米にはアメリカ分を、欧州にはEU分をそれぞれ含む。

● 四輪車輸出台数

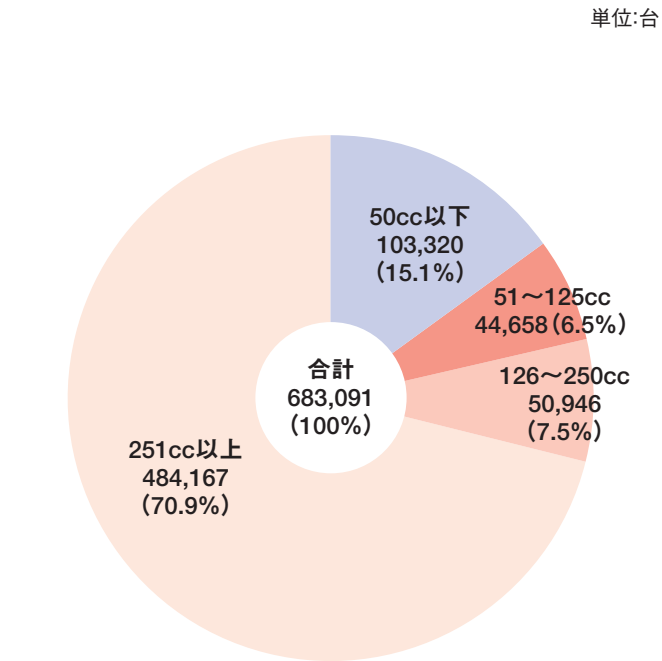
年	乗用車					トラック					バス		合計		年
	普通車	小型四輪車	軽四輪車	計	前年比(%)	普通車	小型四輪車	軽四輪車	計	前年比(%)		前年比(%)		前年比(%)	
1970	715,450		10,136	725,586	129.5	65,170	272,549	13,892	351,611	120.9	9,579	141.6	1,086,776	126.7	1970
1975	1,821,835		5,451	1,827,286	105.8	168,370	643,232	22,071	833,673	95.3	16,653	104.3	2,677,612	102.3	1975
1980	345,413	3,580,623	21,124	3,947,160	127.2	332,257	1,548,251	73,177	1,953,685	137.2	66,116	179.4	5,966,961	130.8	1980
1985	493,047	3,932,414	1,301	4,426,762	111.2	1,196,973	1,029,757	11,374	2,238,104	108.0	65,606	116.7	6,730,472	110.2	1985
1990	1,343,967	3,138,147	16	4,482,130	101.8	944,737	364,376	8	1,309,121	90.6	39,961	113.7	5,831,212	99.1	1990
1995	1,156,122	1,732,050	8,044	2,896,216	86.2	612,654	236,929	276	849,859	82.8	44,734	60.8	3,790,809	85.0	1995
2000	2,333,263	1,462,069	520	3,795,852	101.0	530,823	86,329	718	617,870	100.8	41,163	107.3	4,454,885	101.0	2000
2005	3,164,603	1,198,273	292	4,363,168	103.5	521,848	89,946	162	611,956	89.0	77,937	139.6	5,053,061	101.9	2005
2010	3,453,951	818,660	2,755	4,275,366	133.2	397,404	52,908	0	450,312	142.7	115,782	125.8	4,841,460	133.9	2010
2016	3,871,859	241,206	5,367	4,118,432	103.7	339,821	44,138	0	383,959	82.3	131,642	93.2	4,634,033	101.2	2016
2017	3,944,646	270,707	3,076	4,218,429	102.4	326,120	42,287	0	368,407	—	119,012	—	4,705,848	—	2017
2018	4,120,080	230,684	7,018	4,357,782	103.3	331,004	19,082	5	350,091	—	109,597	—	4,817,470	—	2018
2019	4,138,078	231,404	3,163	4,372,645	100.3	315,186	9,787	0	324,973	92.8	120,514	110.0	4,818,132	100.0	2019
2020	3,173,619	227,031	7,349	3,407,999	77.9	244,598	15,281	0	259,879	80.0	72,954	60.5	3,740,832	77.6	2020
2021	3,148,180	155,007	64,403	3,367,590	98.8	350,800	28,207	0	379,007	145.8	72,313	99.1	3,818,910	102.1	2021
2022	3,106,547	159,969	54,869	3,321,385	98.6	376,561	29,565	0	406,126	107.2	85,728	118.6	3,813,239	99.9	2022
2023	3,747,996	203,837	26,308	3,978,141	119.8	321,546	19,554	40	341,140	84.0	103,401	120.6	4,422,682	116.0	2023
2024	3,556,452	216,073	47,288	3,819,813	96.0	288,264	9,794	70	298,128	87.4	99,103	95.8	4,217,044	95.4	2024
2025	3,536,225	156,508	66,609	3,759,342	98.4	296,516	2,654	10	299,180	100.4	114,293	115.3	4,172,815	99.0	2025

注:1.車種区分は道路運送車両法による分類(P.22参照)、財務省調と一部異なる。2.国産新車の船積実績(四輪車メーカー分)。3.1979年より「KDセット」を除く。「KDセット」とは、1台当たりの構成部品価格が60%未満のもので、1988年より部品扱いとなっている。4.2017年12月実績より、一部会員メーカー台数を含まない。

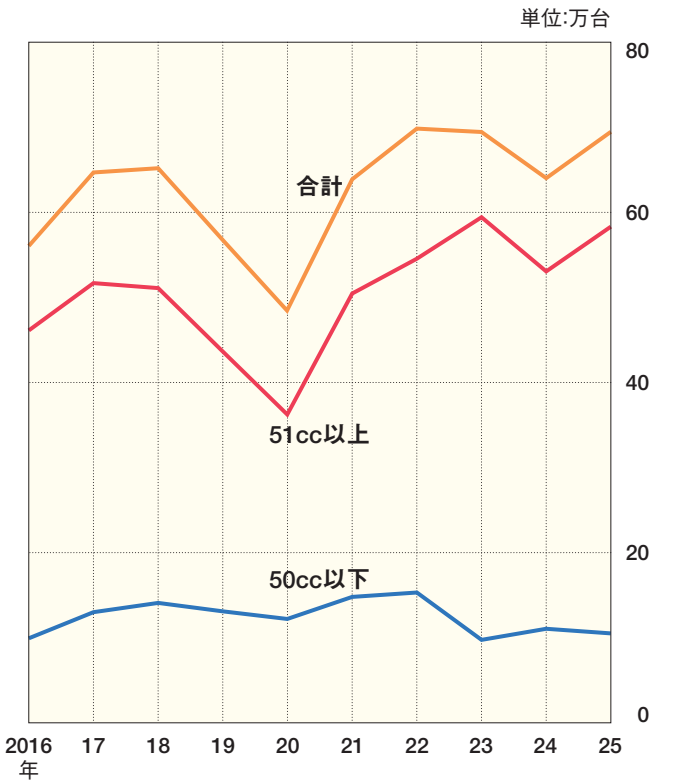
二輪車生産台数は68万3千台

2025年の二輪車生産台数は、前年より6.8%増加して68万3千台でした。排気量別では、原付第一種は4.9%減の10万3千台、原付第二種は10.6%減の4万5千台、軽二輪車は4.9%減の5万1千台、小型二輪車は13.3%増の48万4千台となりました。なお、原付第二種以上(51cc以上)は9.2%増の58万台でした。

● 2025年の排気量別生産台数と構成比



● 二輪車生産台数の推移



● 二輪車生産台数

年	原付第一種 (50cc以下)	原付第二種以上(51cc以上)				合計	
		原付第二種 (51～125cc)	軽二輪車 (126～250cc)	小型二輪車 (251cc以上)	計		
1970	895,599	1,407,205	259,145	385,723	2,052,073	2,947,672	114.4
1975	1,030,822	1,887,701	331,733	552,291	2,771,725	3,802,547	84.3
1980	2,493,910	2,181,206	660,831	1,098,577	3,940,614	6,434,524	143.8
1985	2,014,850	1,373,423	469,728	678,346	2,521,497	4,536,347	112.7
1990	1,343,220	686,734	270,304	506,637	1,463,675	2,806,895	100.4
1995	951,803	1,038,938	217,738	544,760	1,801,436	2,753,239	101.0
2000	636,546	630,221	297,433	851,191	1,778,845	2,415,391	107.3
2005	298,549	260,343	279,274	953,419	1,493,036	1,791,585	103.0
2010	87,513	80,630	108,950	387,082	576,662	664,175	103.0
2016	99,319	31,465	73,194	356,558	461,217	560,536	107.3
2017	130,149	33,665	78,993	404,176	516,834	646,983	115.4
2018	140,921	59,451	61,658	389,854	510,963	651,884	100.8
2019	131,013	47,945	54,682	333,736	436,363	567,376	87.0
2020	122,209	38,504	53,939	269,944	362,387	484,596	85.4
2021	142,412	54,280	58,001	392,261	504,542	646,954	133.5
2022	152,547	54,703	53,564	434,154	542,421	694,968	107.4
2023	93,251	52,342	54,087	483,148	589,577	682,828	98.3
2024	108,670	49,926	53,558	427,229	530,713	639,383	93.6
2025	103,320	44,658	50,946	484,167	579,771	683,091	106.8

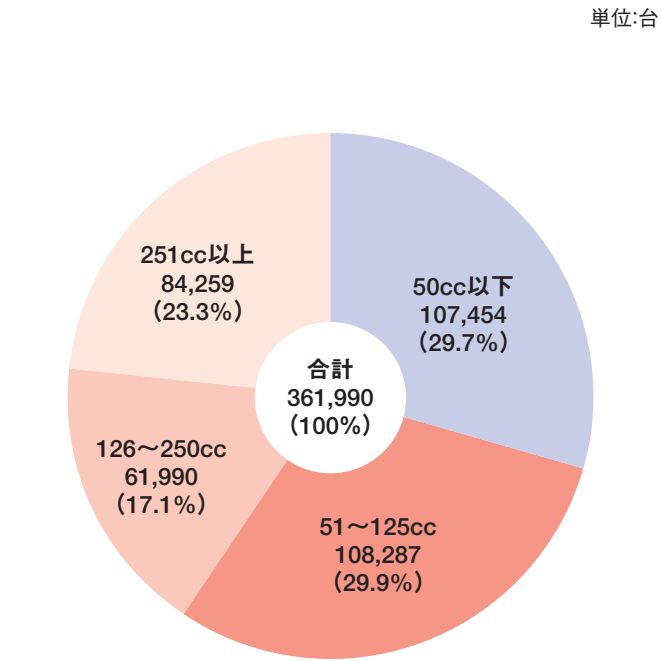
注:1979年より「KDセット」を除く。「KDセット」とは、1台当たりの構成部品価格が60%未満のもので、1988年より部品扱いとなっている。

日本自動車工業会調

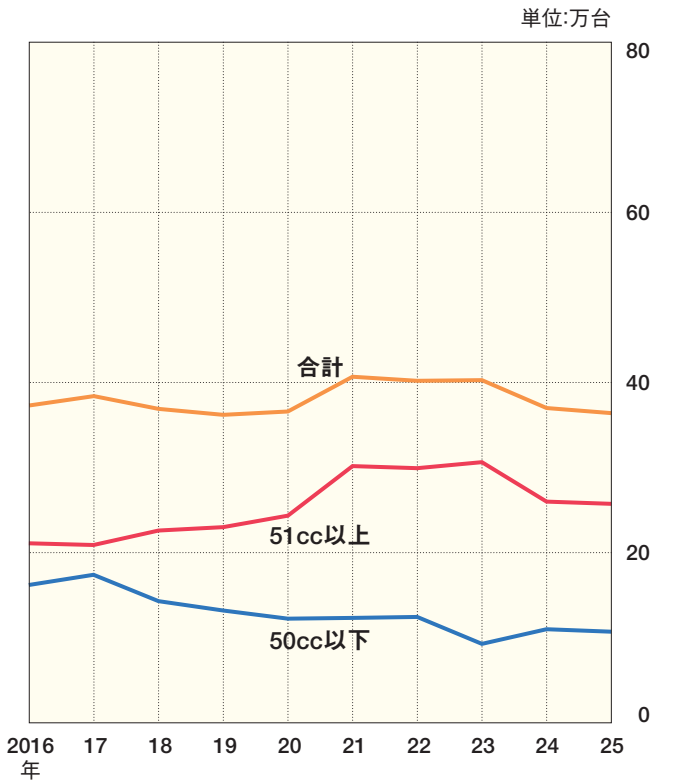
二輪車販売台数は36万2千台

2025年の二輪車販売台数は、前年より1.6%減少して36万2千台となりました。排気量別では、原付第一種が2.4%減の10万7千台、原付第二種は3.9%減の10万8千台、軽二輪車は8.4%増の6万2千台、小型二輪車は4.3%減の8万4千台となりました。なお、原付第二種以上(51cc以上)は1.3%減の25万5千台となりました。

● 2025年の排気量別販売台数と構成比



● 二輪車販売台数の推移



● 二輪車販売台数

年	原付第一種 (50cc以下)	原付第二種以上(51cc以上)				合計	
		原付第二種 (51～125cc)	軽二輪車 (126～250cc)	小型二輪車 (251cc以上)	計		
1980	1,978,426	200,238	80,799	97,281	378,318	2,356,744	122.0
1985	1,646,115	130,574	167,213	143,324	441,111	2,087,226	101.5
1990	1,213,512	169,618	165,692	103,876	439,186	1,652,698	98.1
1995	884,718	138,115	104,175	115,430	357,720	1,242,438	102.2
2000	558,459	102,116	75,887	83,963	261,966	820,425	93.6
2005	470,922	88,747	102,038	76,841	267,626	738,548	100.7
2010	231,247	96,368	37,645	58,108	192,121	423,368	97.7
2016	162,130	101,424	46,429	62,908	210,761	372,891	91.7
2017	174,259	88,765	56,586	64,003	209,354	383,613	102.9
2018	143,129	105,536	57,229	63,220	225,985	369,114	96.2
2019	132,086	105,403	58,359	66,456	230,218	362,304	98.2
2020	122,416	101,737	74,392	67,379	243,508	365,924	101.0
2021	127,736	125,674	78,911	83,571	288,156	415,892	113.7
2022	131,340	101,678	71,294	100,889	273,861	405,201	97.4
2023	92,824	149,655	71,648	91,089	312,392	405,216	100.0
2024	110,126	112,653	57,180	88,001	257,834	367,960	90.8
2025	107,454	108,287	61,990	84,259	254,536	361,990	98.4

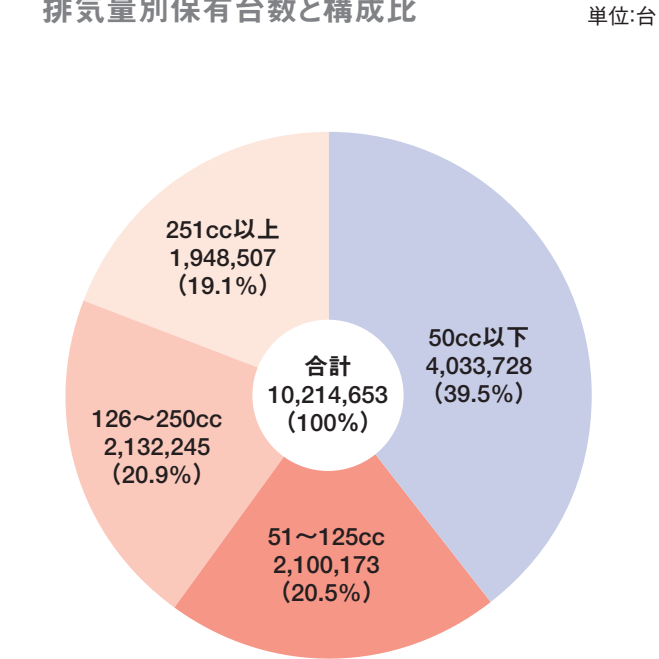
注:1.原付第一種、第二種は国内末端販売店向け出荷台数。2.軽二輪車、小型二輪車は輸入車を含む。

全国軽自動車協会連合会、日本自動車工業会調

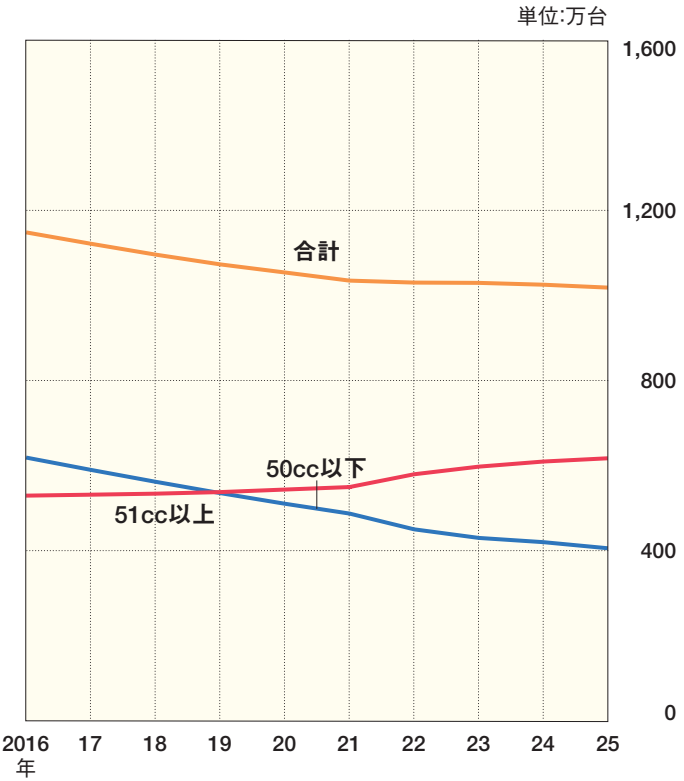
二輪車保有台数は1,021万台

2025年3月末の二輪車保有台数は、前年より0.6%減少して1,021万5千台となりました。排気量別では、全体の39.5%を占める原付第一種が3.4%減の403万4千台と減少しましたが、原付第二種は1.7%増の210万台、軽二輪車0.7%増の213万2千台、小型二輪車は1.6%増の194万9千台と増加しました。また、原付第二種以上(51cc以上)は、1.3%増の618万1千台でした。

● 2025年3月末現在の排気量別保有台数と構成比



● 二輪車保有台数の推移(各年3月末現在)



● 二輪車保有台数(各年3月末現在)

年	原付第一種 (50cc以下)	原付第二種以上(51cc以上)				合計	前年比(%)
		原付第二種 (51～125cc)	軽二輪車 (126～250cc)	小型二輪車 (251cc以上)	計		
1970	3,727,426	4,431,745	583,316	109,771	5,124,832	8,852,258	100.5
1975	4,851,140	3,132,818	492,307	276,715	3,901,840	8,752,980	101.9
1980	8,794,335	2,281,006	506,567	383,639	3,171,212	11,965,547	109.8
1985	14,609,399	1,747,957	1,047,426	775,627	3,571,010	18,180,409	104.8
1990	13,539,269	1,517,228	1,669,771	1,045,519	4,232,518	17,771,787	97.6
1995	11,165,390	1,421,031	1,823,446	1,177,229	4,421,706	15,587,096	98.0
2000	9,643,487	1,337,395	1,704,522	1,288,399	4,330,316	13,973,803	98.0
2005	8,566,613	1,353,732	1,857,439	1,397,392	4,608,563	13,175,176	99.3
2010	7,448,862	1,511,440	1,992,939	1,524,176	5,028,555	12,477,417	98.4
2016	5,899,276	1,717,092	1,970,471	1,628,461	5,316,024	11,215,300	97.7
2017	5,615,360	1,737,911	1,961,109	1,641,580	5,340,600	10,955,960	97.7
2018	5,353,473	1,752,278	1,966,973	1,657,613	5,376,864	10,730,337	97.9
2019	5,103,395	1,787,133	1,968,905	1,680,416	5,436,454	10,539,849	98.2
2020	4,853,131	1,818,357	1,972,367	1,704,542	5,495,266	10,348,397	98.2
2021	4,652,686	1,872,491	2,014,251	1,748,026	5,634,768	10,287,454	99.4
2022	4,489,401	1,950,858	2,058,881	1,811,815	5,821,554	10,310,955	100.2
2023	4,331,337	2,009,621	2,088,542	1,872,776	5,970,939	10,302,276	99.9
2024	4,176,785	2,064,087	2,116,890	1,918,542	6,099,519	10,276,304	99.7
2025	4,033,728	2,100,173	2,132,245	1,948,507	6,180,925	10,214,653	99.4

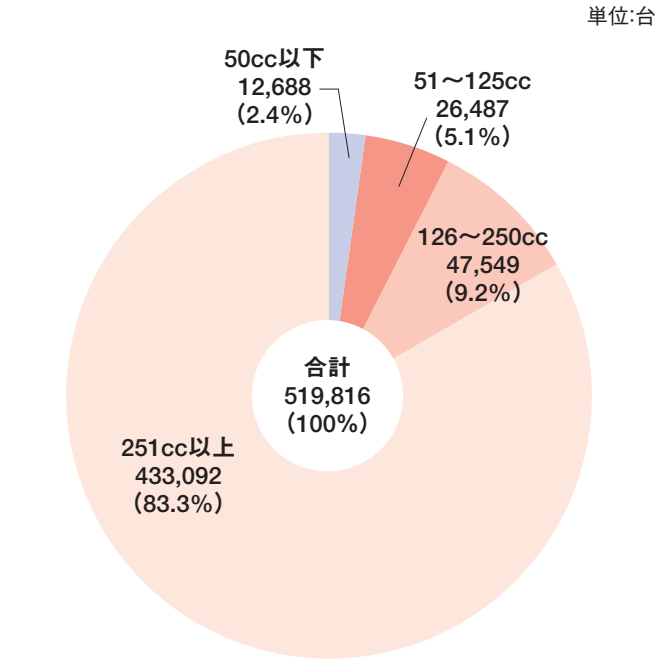
注:原付第一種および原付第二種は、2006年より4月1日現在の課税対象台数で、総務省の調査による。

資料:国土交通省、総務省

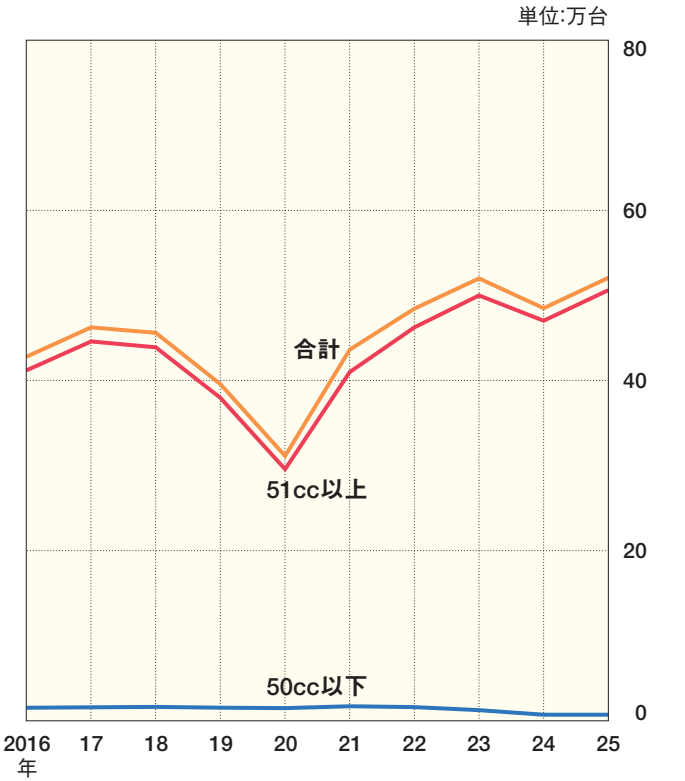
二輪車輸出台数は52万台

2025年の二輪車輸出台数は、前年より7.3%増加して52万台となりました。排気量別では、原付第一種が4.2%減の1万3千台、原付第二種が17.7%減の2万6千台、軽二輪車が7.7%減の4万8千台、小型二輪車が11.8%増の43万3千台でした。

● 2025年の排気量別輸出台数と構成比



● 二輪車輸出台数の推移



● 二輪車輸出台数

年	原付第一種 (50cc以下)	原付第二種以上(51cc以上)				合計	前年比(%)
		原付第二種 (51～125cc)	軽二輪車 (126～250cc)	小型二輪車 (251cc以上)	計		
1970	326,815	914,325	187,185	309,277	1,410,787	1,737,602	133.8
1975	288,843	1,546,170	328,313	527,344	2,401,827	2,690,670	83.0
1980	501,027	1,907,481	548,306	972,226	3,428,013	3,929,040	144.0
1985	369,167	1,350,412	296,865	525,038	2,172,315	2,541,482	119.7
1990	147,301	507,840	117,222	411,381	1,036,443	1,183,744	107.3
1995	61,627	691,433	129,961	442,689	1,264,083	1,325,710	94.2
2000	82,038	549,040	204,591	805,508	1,559,139	1,641,177	116.1
2005	57,860	197,378	177,824	899,161	1,274,363	1,332,223	100.4
2010	11,522	48,976	85,506	347,460	481,942	493,464	90.7
2016	16,031	30,181	59,805	322,602	412,588	428,619	102.6
2017	16,559	25,395	58,611	362,558	446,564	463,123	108.1
2018	17,025	30,999	53,895	354,839	439,733	456,758	98.6
2019	16,122	24,329	48,516	307,412	380,257	396,379	86.8
2020	15,571	25,233	40,906	230,288	296,427	311,998	78.7
2021	25,938	35,095	52,901	323,108	411,104	437,042	140.1
2022	25,141	38,214	51,757	371,701	461,672	486,813	111.4
2023	20,069	28,243	49,574	422,224	500,041	520,110	106.8
2024	13,241	32,196	51,492	387,334	471,022	484,263	93.1
2025	12,688	26,487	47,549	433,092	507,128	519,816	107.3

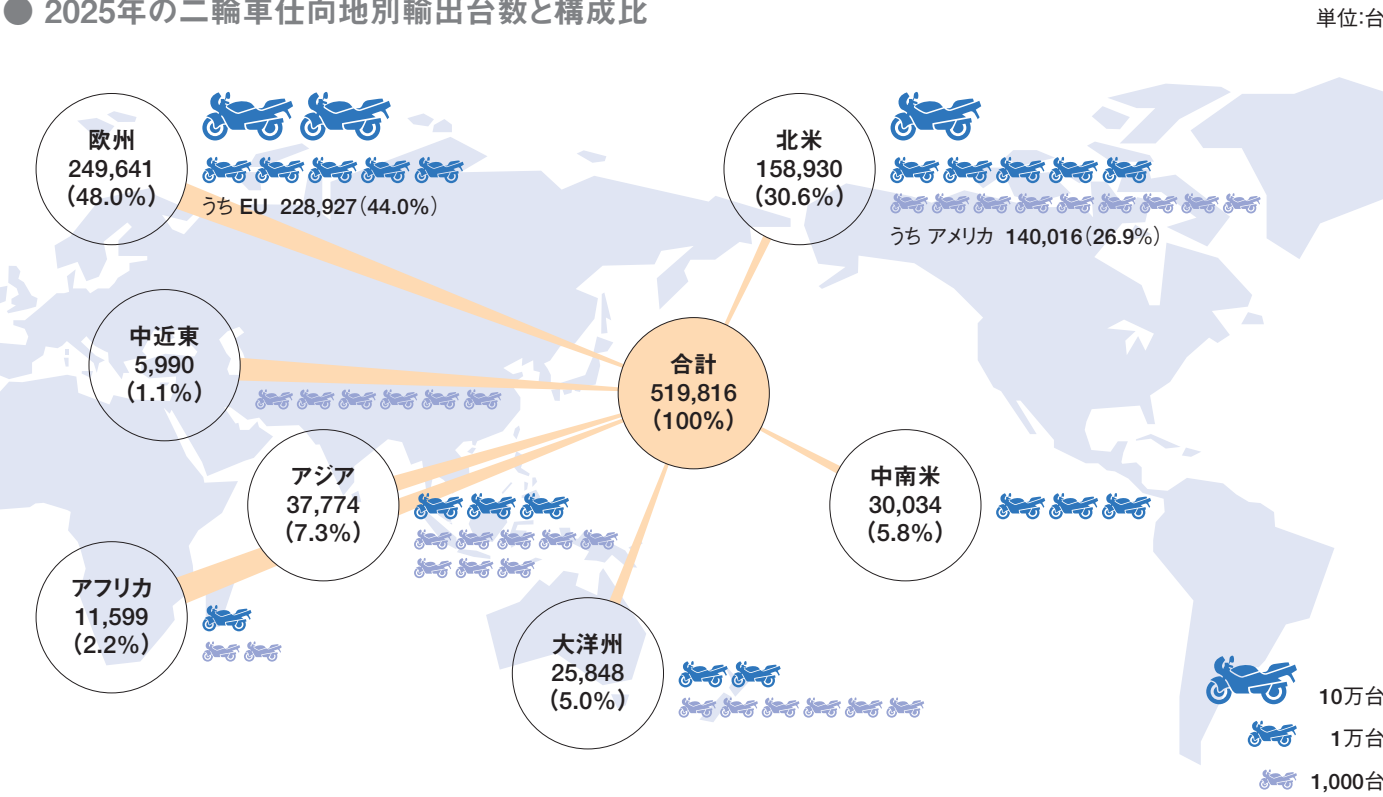
注:1.国産新車の船積実績(メーカー分)。2.原付第一種には三輪の原付自転車を含む。3.1979年より「KDセット」を除く。「KDセット」とは、1台当たりの構成部品価格が60%未満のもので、1988年より部品扱いとなっている。

資料:日本自動車工業会調

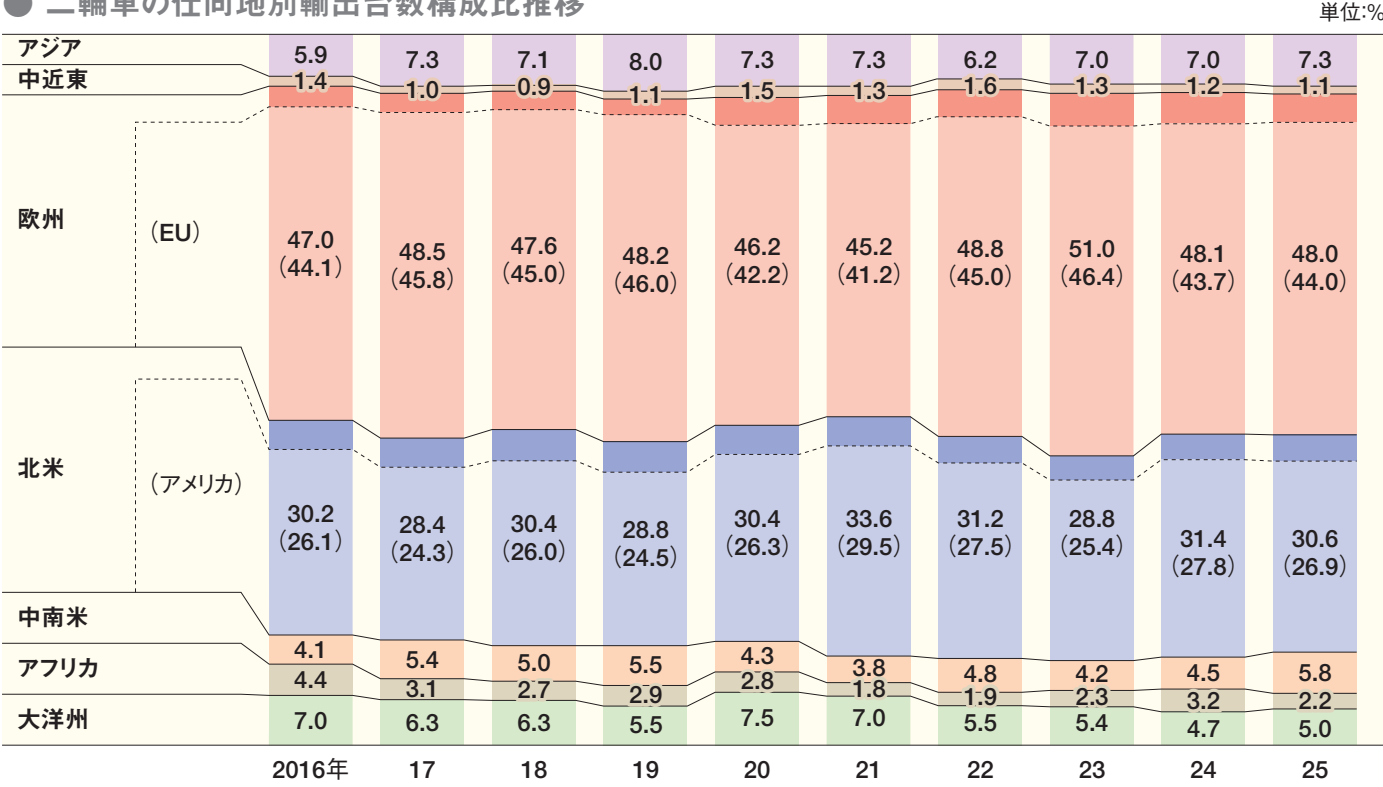
概ね全ての仕向地において増加した二輪車輸出台数

2025年の二輪車輸出台数を仕向地別で見ると、アジア向け（3万8千台）、欧州向け（25万台）、北米向け（15万9千台）、中南米向け（3万台）、大洋州向け（2万6千台）で前年より増加し、アフリカ向け（1万2千台）で減少した。

● 2025年の二輪車仕向地別輸出台数と構成比



● 二輪車の仕向地別輸出台数構成比推移



注:イギリスは、2020年1月はEUに、2月以降は欧州に含み集計している。

● 2025年の二輪車仕向地別輸出台数

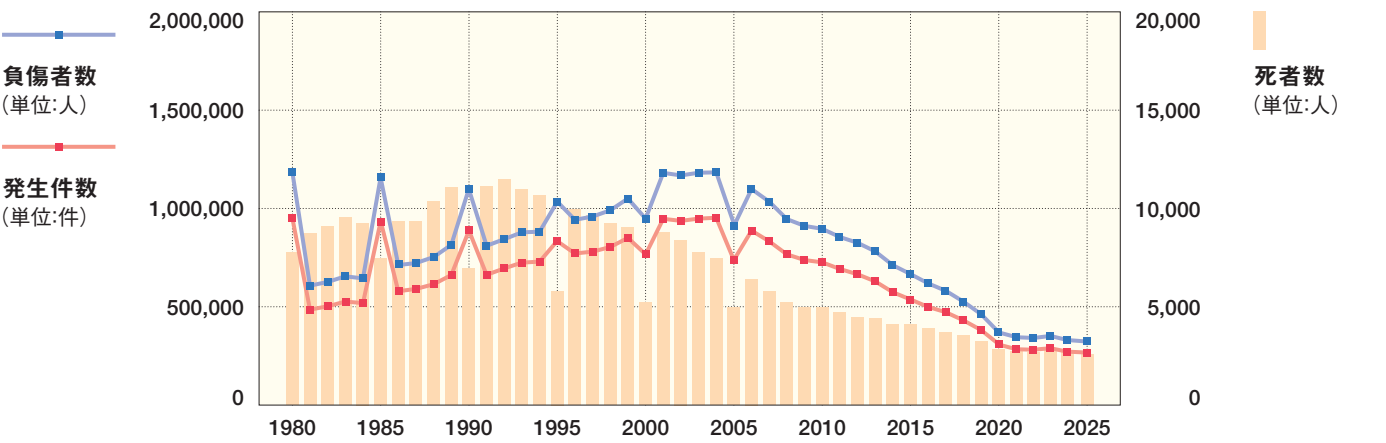
単位:台

仕向地		原付第一種 (50cc以下)	原付第二種以上 (51cc以上)				合計
			原付第二種 (51～125cc)	軽二輪車 (126～250cc)	小型二輪車 (251cc以上)	計	
アジア	韓国	12	0	0	6,043	6,043	6,055
	中国	0	0	50	5,130	5,180	5,180
	台湾	0	0	0	1,556	1,556	1,556
	香港	20	0	6	476	482	502
	タイ	0	0	2	3,872	3,874	3,874
	シンガポール	0	85	193	1,884	2,162	2,162
	マレーシア	0	0	44	3,608	3,652	3,652
	フィリピン	39	20	24	1,424	1,468	1,507
	インドネシア	0	5	6	12,151	12,162	12,162
	その他	0	0	19	1,105	1,124	1,124
	計	71	110	344	37,249	37,703	37,774
中近東	サウジアラビア	0	25	47	1,072	1,144	1,144
	イスラエル	0	24	20	1,967	2,011	2,011
	アラブ首長国連邦	99	93	500	876	1,469	1,568
	その他	0	13	55	1,199	1,267	1,267
	計	99	155	622	5,114	5,891	5,990
欧州	スウェーデン	0	0	121	502	623	623
	デンマーク	0	0	74	847	921	921
	オランダ	0	100	1,147	47,389	48,636	48,636
	ベルギー	0	0	184	4,584	4,768	4,768
	フランス	2,049	1,928	2,012	48,860	52,800	54,849
	ドイツ	555	854	613	26,865	28,332	28,887
	ポルトガル	0	0	0	357	357	357
	E: ス페인	354	295	174	25,202	25,671	26,025
	U: イタリア	129	505	1,447	37,837	39,789	39,918
	ポーランド	0	0	15	5,183	5,198	5,198
	オーストリア	0	0	143	7,172	7,315	7,315
	ハンガリー	0	0	30	1,083	1,113	1,113
	ギリシャ	27	42	42	5,387	5,471	5,498
	クロアチア	57	57	26	957	1,040	1,097
	スロベニア	108	104	77	1,202	1,383	1,491
	その他	0	0	68	2,163	2,231	2,231
	計	3,279	3,885	6,173	215,590	225,648	228,927
	ノルウェー	0	0	10	349	359	359
	イギリス	0	0	461	9,849	10,310	10,310
	スイス	0	64	166	4,670	4,900	4,900
	ロシア	0	0	0	0	0	0
	トルコ	0	0	0	3,997	3,997	3,997
	その他	0	0	0	1,148	1,148	1,148
	計	3,279	3,949	6,810	235,603	246,362	249,641
北米	カナダ	526	2,138	3,704	12,546	18,388	18,914
	アメリカ	5,508	10,548	23,254	100,706	134,508	140,016
	計	6,034	12,686	26,958	113,252	152,896	158,930
中南米	メキシコ	48	70	126	2,552	2,748	2,796
	グアテマラ	12	47	294	362	703	715
	パナマ	12	6	69	325	400	412
	コロンビア	27	395	148	4,211	4,754	4,781
	ペルー	3	9	29	194	232	235
	チリ	108	154	469	1,289	1,912	2,020
	ブラジル	9	40	134	8,732	8,906	8,915
	アルゼンチン	0	43	210	4,536	4,789	4,789
	その他	81	459	2,204	2,627	5,290	5,371
	計	300	1,223	3,683	24,828	29,734	30,034
アフリカ	モロッコ	0	87	42	1606	1735	1735
	ギニア	0	49	0	0	49	49
	コンゴ民主共和国	0	488	24	0	512	512
	エチオピア	0	2,624	2,276	0	4,900	4,900
	ケニア	0	36	38	10	84	84
	ウガンダ	0	168	35	0	203	203
	南アフリカ	30	120	587	840	1,547	1,577
	その他	0	379	512	1,648	2,539	2,539
	計	30	3,951	3,514	4,104	11,569	11,599
大洋州	オーストラリア	2,493	4,112	3,549	11,689	19,350	21,843
	ニュージーランド	367	287	1,969	1,137	3,393	3,760
	その他	15	14	100	116	230	245
	計	2,875	4,413	5,618	12,942	22,973	25,848
合計		12,688	26,487	47,549	433,092	507,128	519,816

より安全な交通社会の実現をめざして

2025年中の交通事故死者数(24時間以内の死者数)は2,547人で、前年より116人減少しました。また、交通事故発生件数は287,023件、負傷者数は338,508人となりました。我が国の高齢化が進展する中、2025年中の交通事故死者数を年齢層別にみると、交通事故死者数に占める高齢者の割合が高くなっています。また、免許人口10万人当たりの死亡事故件数は、75歳以上の高齢運転者による死亡事故が多くなっています。

● 交通事故発生状況の推移

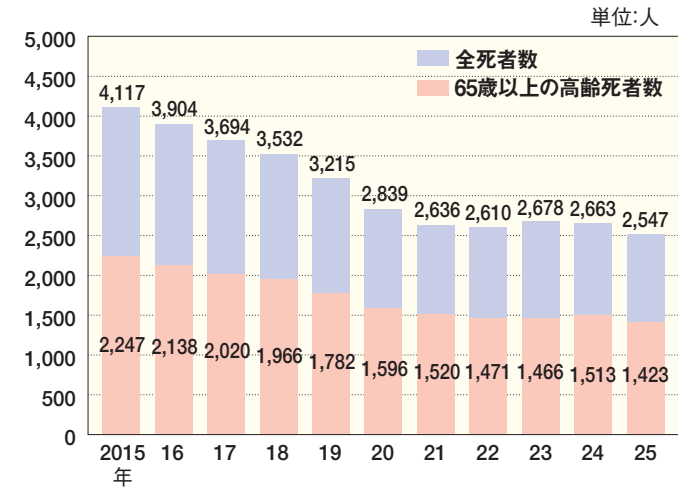


年	発生件数(件)	負傷者数(人)	死者数(人)
1980	952,720	1,183,617	7,768
1985	934,346	1,157,113	7,436
1990	887,267	1,098,564	6,937
1995	832,704	1,034,652	5,796
2000	766,394	945,703	5,209
2005	737,637	911,215	4,979
2010	725,924	896,297	4,948
2011	692,084	854,613	4,691
2012	665,157	825,392	4,438
2013	629,033	781,492	4,388
2014	573,842	711,374	4,113

年	発生件数(件)	負傷者数(人)	死者数(人)
2015	536,899	666,023	4,117
2016	499,201	618,853	3,904
2017	472,165	580,850	3,694
2018	430,601	525,846	3,532
2019	381,237	461,775	3,215
2020	309,178	369,476	2,839
2021	305,196	362,131	2,636
2022	300,839	356,601	2,610
2023	307,930	365,595	2,678
2024	290,895	344,395	2,663
2025	287,023	338,508	2,547

資料:警察庁

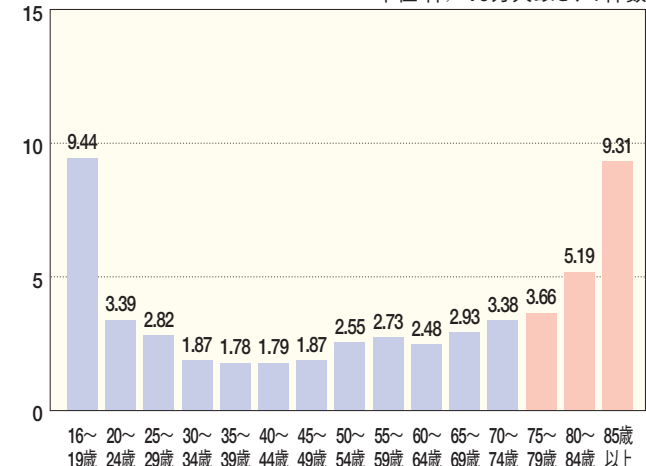
● 交通事故死者数に占める高齢者の割合推移



高齢者の割合(%)	54.6	54.8	54.7	55.7	55.4	56.2	57.7	56.4	54.7	56.8	55.9
-----------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

資料:警察庁

● 年齢層別運転免許保有者10万人あたりの死亡事故件数



注:運転免許保有者は自動車、自動二輪車および原動機付自転車の運転免許保有者をいう

資料:警察庁

自動車関係団体では、関係省庁と連携し、高齢運転者による事故をはじめとした交通事故削減に向けて、衝突被害軽減ブレーキなどの先進安全技術を搭載した「安全運転サポート車(サポカー)」の普及に取り組んでいます。この取組をさらに推進するため、2026年7月、国土交通省より、昨今の技術進展を踏まえ、2017年に策定されたサポカー1.0の対象装置の性能向上に加え、新たな先進安全技術を対象装置として追加した「サポカー2.0」の普及促進が発表されました。自動車関係団体としても、サポカー1.0に引き続き、より高度な先進安全技術を搭載したサポカー2.0の普及促進に取り組んでいきます。

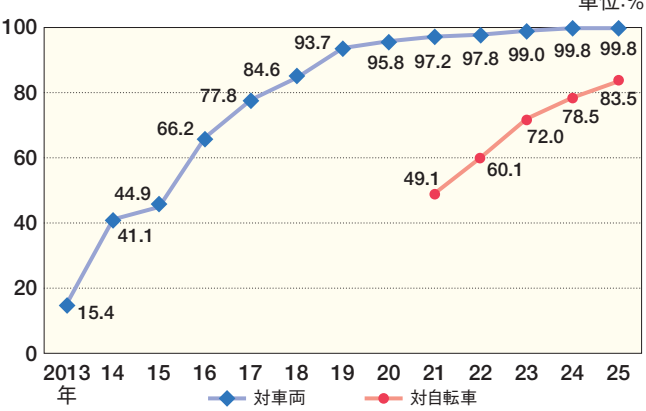
● サポカー2.0のコンセプト

安全運転サポート車(Ver.2.0) (愛称:セーフティ・サポートカー 2.0(略称:サポカー 2.0))	
ベーシックⅢ	ベーシックⅡの対象装置に加え、 <u>ドライバー異常時対応システム</u>
ベーシックⅡ	ベーシックⅠの対象装置に加え、 <u>ドライバーモニタリングシステム</u>
ベーシックⅠ	・道路標識注意喚起装置 ・先進事故自動緊急通報装置 ・衝突被害軽減ブレーキ(対夜間歩行者)[※] ・ペダル踏み間違い時加速抑制装置(対歩行者)[※] ・車線逸脱警報装置 ・先進ライト

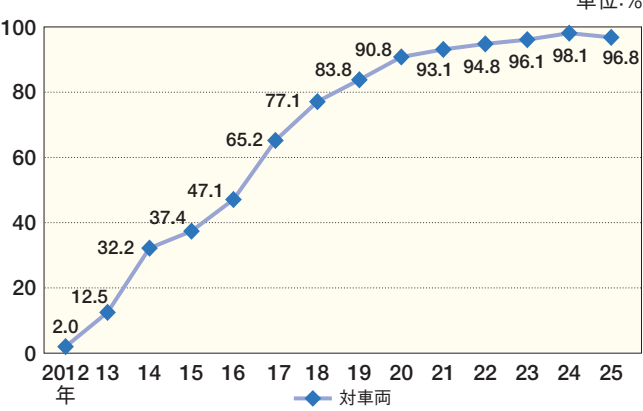
※衝突被害軽減ブレーキ及びペダル踏み間違い時加速抑制装置については、サポカー1.0よりも高性能な装置がサポカー2.0の対象。

● 先進安全技術の新車搭載率推移

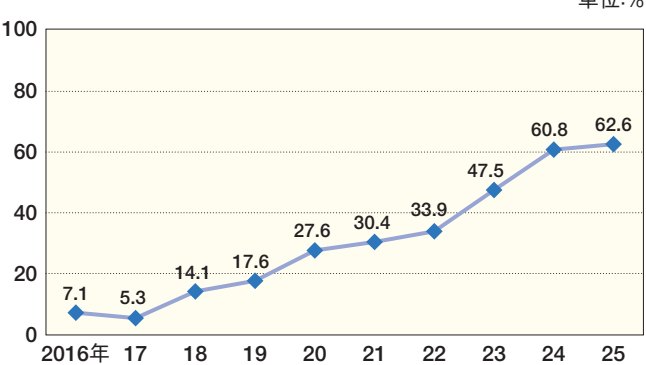
衝突被害軽減ブレーキ



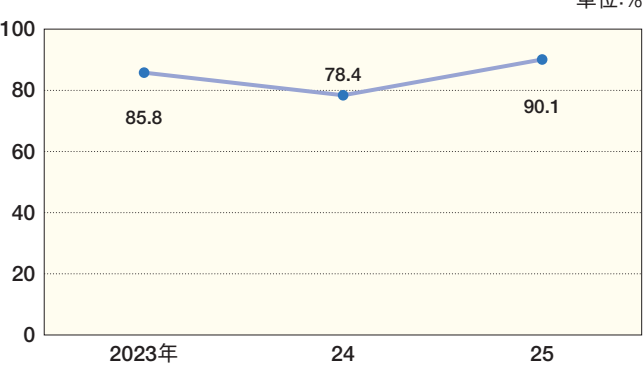
ペダル踏み間違い時加速抑制装置



先進事故自動緊急通報装置



道路標識注意喚起装置



※日本自動車工業会調べ。日本の自動車メーカーによる国内向け生産台数に占める装置搭載車の割合

自動運転の実用化に向けて、政府は2018年に自動運転に係る制度整備大綱を策定。2020年、改正道路交通法及び改正道路運送車両法が施行され、自動運行装置を保安基準対象装置に追加し、自動運行装置を使用する運転者の義務や作動状態記録装置による記録に関する規定等が整備されました。この改正により、レベル3の自動運転車が道路を走行できるようになりました。また、2022年にはレベル4に相当する、運転者がいない状態での自動運転（特定自動運行）の許可制度の創設等に関して道路交通法の一部を改正する法律が成立し、2023年5月には特定条件下でのレベル4の自動運転車の運行が開始されました。

自工会としても、こうした政府全体の動きにあわせて自動運転の実用化と普及に向けた取り組みを進めています。

The diagram illustrates the relationship between challenges, support technologies, and autonomous driving technologies. It is structured as follows:

- Challenges (Challenges):**
 - Challenge to Zero (ゼロへの挑戦):**
 - Accident Zero (事故ゼロ)
 - Congestion Zero (渋滞ゼロ)
 - Challenge without Limits (限りなき挑戦):**
 - Free Movement (自由な移動)
 - Efficient Logistics (効率的な物流)
- Support Technologies (運転支援技術):**
 - Elimination of Human Errors (人的エラーの排除)
 - Improvement of Road Usage and Operational Efficiency (道路利用・運行効率向上)
- Autonomous Driving Technologies (自動運転技術):**
 - Anytime, Anywhere, Anyone (何時でも、何処でも、誰でも)
 - Convenience of Door-to-Door (Door to Doorの利便性)
 - Effective Use of Time and Space (時間と空間の有効利用)

Arrows indicate the flow from challenges to support technologies, and from support technologies to autonomous driving technologies.

レベル	概 要	操縦※の主体	対応する車両の呼称
運転者が一部又は全ての動的運転タスクを実行			
レベル0	・ 運転者が全ての動的運転タスクを実行	運転者	—
レベル1	・ システムが縦方向又は横方向のいずれかの車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行	運転者	運転支援車
レベル2	・ システムが縦方向及び横方向両方の車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行	運転者	
自動運転システムが(作動時は)全ての動的運転タスクを実行			
レベル3	・ システムが全ての動的運転タスクを限定領域において実行 ・ 作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に適切に応答	システム (作動継続が困難な場合は運転者)	条件付 自動運転車 (限定領域)
レベル4	・ システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を限定領域において実行	システム	自動運転車 (限定領域)
レベル5	・ システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を無制限に(すなわち、限定領域内ではない)実行	システム	完全自動運転車

出典:官民 ITS 構想・ロードマップ[®]

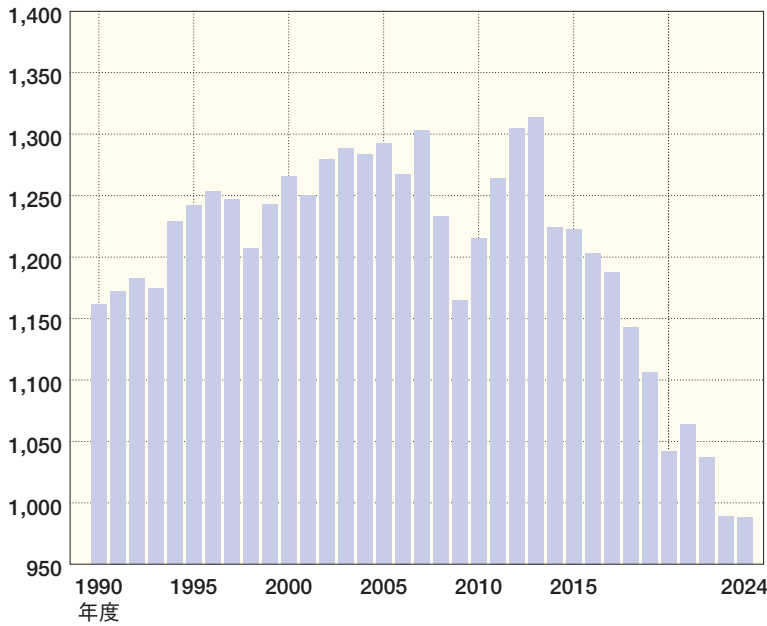
運輸部門の地球温暖化対策への取り組み

日本のCO₂総排出量は、2024年度で約9億7,100万t-CO₂になります。そのうち自動車とかかわりの深い運輸部門の排出量は全体の約19%を占めています。運輸部門のCO₂排出量は2001年度をピークに減少しています。これには、乗用車の燃費向上やトラック貨物輸送の物流効率化が大きく寄与しています。自動車業界は、これからも燃費向上や次世代自動車の開発・普及などに積極的に取り組んでいきます。

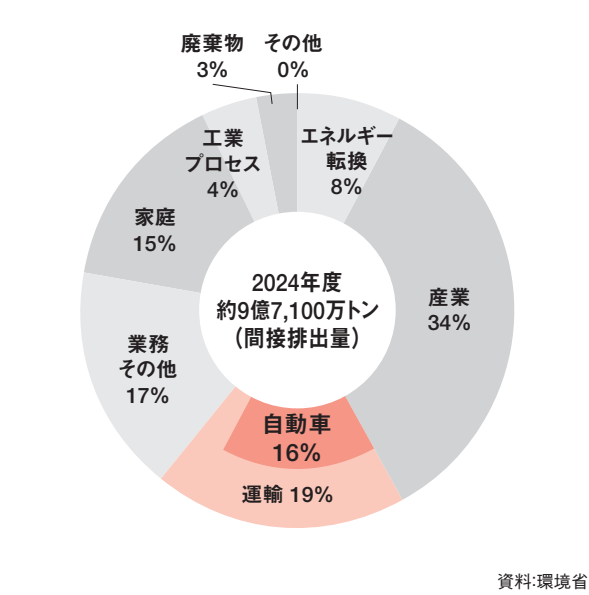
● 日本のCO₂総排出量推移と部門別割合

日本のCO₂総排出量は2024年度で約9億7,100万t-CO₂になります。そのうち運輸部門は全体の約19%を占めています。

【日本のCO₂総排出量推移(1990～2024年度)】単位:百万トン-CO₂



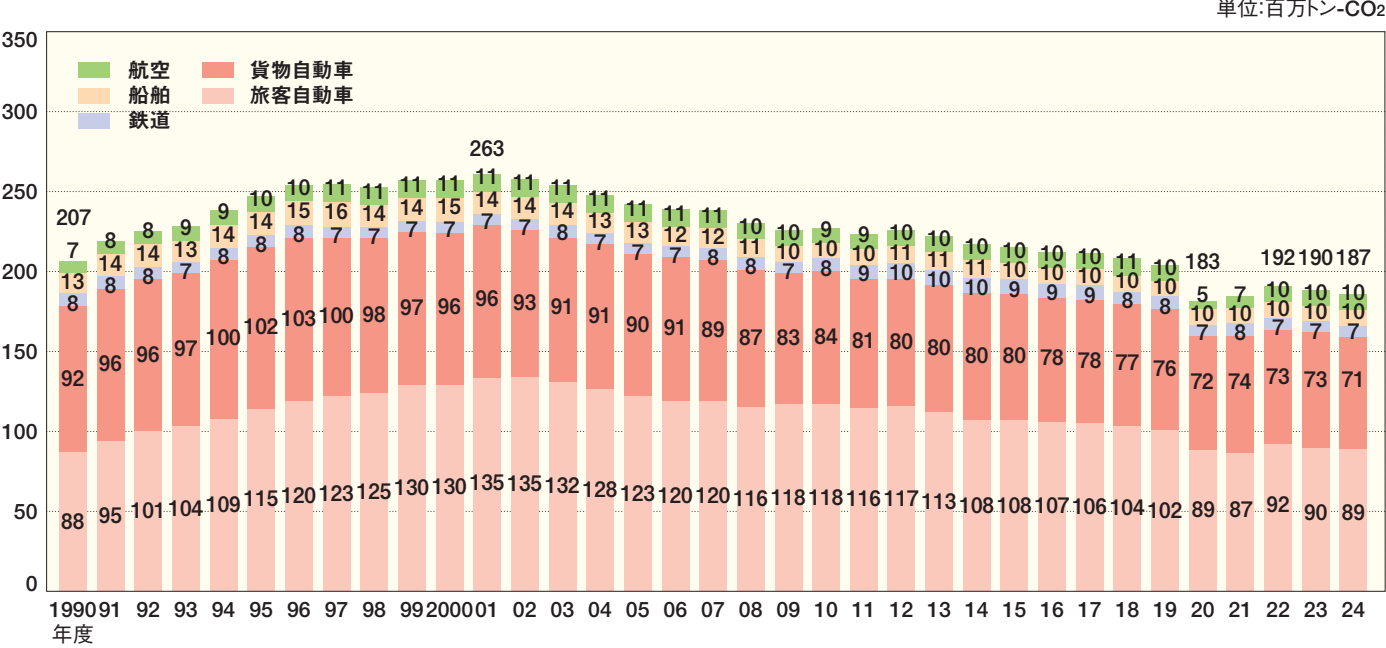
【日本のCO₂排出部門別割合(2024年度)】



資料:環境省

● 運輸部門のCO₂排出量推移

運輸部門のCO₂排出量の約86%は自動車からの排出です。運輸部門のCO₂排出量は、ピークであった2001年度以降は旅客自動車(乗用車・バス)や貨物自動車(トラック)において減少しています。

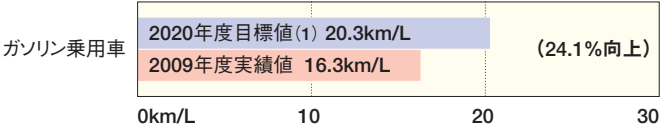


資料:環境省、国交省

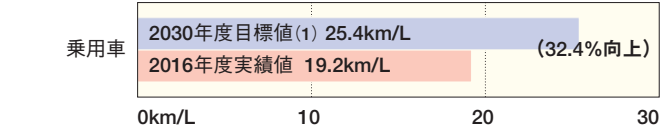
CO₂排出量削減に向けた自動車の燃費向上への取り組み

自動車の燃費目標値は、乗用車、小型貨物車、重量車毎に、次期基準検討当時の最高燃費値を平均燃費目標とするトップランナー方式により決められており、現在は乗用車(2020年度)、小型貨物車(2022年度)、重量車(2025年度)の平均燃費目標値が設定されています。2030年度から始まる乗用車の燃費基準では、新たに電気自動車やプラグインハイブリッド自動車が規制対象となり、平均燃費目標値が25.4km/L(2016年度実績比で32.4%の改善)に設定されました。これらの目標値達成のため、自動車メーカーは燃費改善技術開発や次世代自動車の投入等に努めています。

● 乗用車の2020年度平均燃費目標値(JC08モード)

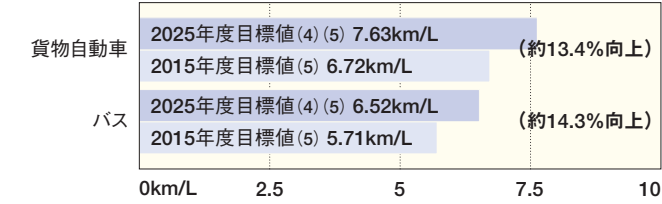


● 乗用車の2030年度平均燃費目標値(WLTCモード)



注:(1)車両重量区分ごとの出荷台数比率が実績値の年度と同じであると仮定した場合の試算値。
資料:経済産業省、国土交通省

● 重量車(車両総重量3.5トン超)の2025年度平均燃費目標値



注:(4)2015年度目標値はJH15モードによる燃費値、2025年度目標値はJH25モードによる燃費値。(5)それぞれの目標値は区分毎の出荷台数比率が、2014年度と同じと仮定して試算。
資料:経済産業省、国土交通省

● 主な燃費改善技術

エンジンの効率向上

燃費率の向上

- ・直接筒内噴射
- ・可変機構(可変気筒、可変バルブ等)
- ・過給ダウンサイジング

摩擦損失の低減

- ・ピストン&リングの摩擦低減
- ・低摩擦エンジンオイル

空気抵抗の低減

- ・ボディ形状の改良

車両の軽量化

- ・軽量材料の採用拡大
- ・ボディ構造の改良

駆動系の改良

- ・ロックアップ域の拡大
- ・シフト段数の増加
- ・CVT

HEV等技術

- ・モーター等効率向上
- ・電池改善

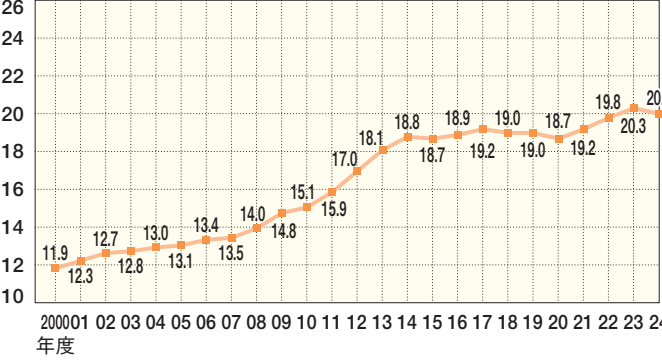
ころがり抵抗の低減

- ・低ころがり抵抗タイヤ

その他

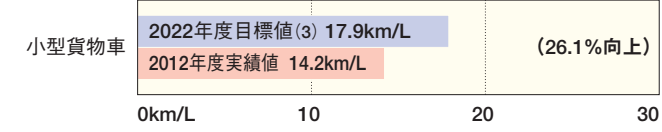
- ・電動パワーステアリング
- ・アイドリングストップ

● 乗用車の平均燃費推移(WLTCモード) 単位:km/L



注:(2)WLTC燃費が無い車両について、換算用回帰式を用いて、JC08燃費からWLTC燃費を算出。
日本自動車工業会調

● 小型貨物車(車両総重量3.5トン以下)の2022年度平均燃費目標値(JC08モード)



注:(3)車両重量区分ごとの出荷台数比率が実績値の年度と同じであると仮定した場合の試算値。
資料:経済産業省、国土交通省

次世代自動車の普及

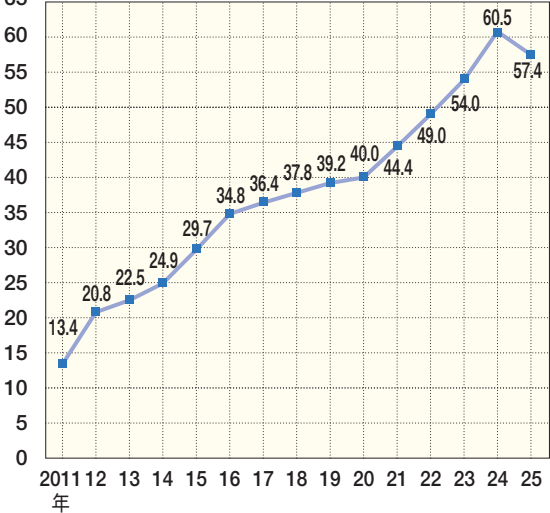
次世代自動車（ハイブリッド車、プラグインハイブリッド車、電気自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル乗用車など）の新車販売台数は、政府による補助金や優遇税制などの普及促進策が開始された2009年以降、増加していましたが、2020年は新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の感染拡大に伴い、販売台数は減少しました。しかしながら、新車販売台数（乗用車）に占める次世代自動車の割合は、自動車メーカー各社による車種展開もあり、その後は増加傾向で推移し、2024年には過去最高の60.5%に達しました。2025年は57.4%と前年を下回ったものの、依然として新車販売台数の過半数を占めています。自動車メーカーは更なる普及に向けて、解決すべき多くの課題に積極的に取り組んでいます。今後、次世代自動車が更に普及していくためには、補助金や優遇税制、燃料供給インフラの整備など政府による普及促進策が引き続き必要です。

● 次世代自動車（乗用車）の国内販売台数の推移 単位:台

年	ハイブリッド車	プラグインハイブリッド車	電気自動車	燃料電池車	クリーンディーゼル乗用車	計
2011	451,308	15	12,607	0	8,797	472,727
2012	887,863	10,968	13,469	0	40,201	952,501
2013	921,045	14,122	14,756	0	75,430	1,025,353
2014	1,058,402	16,178	16,110	7	78,822	1,169,519
2015	1,074,926	14,188	10,467	411	153,768	1,253,760
2016	1,275,560	9,390	15,299	1,054	143,468	1,444,771
2017	1,385,343	36,004	18,092	849	156,162	1,596,450
2018	1,431,856	23,230	26,533	612	176,725	1,658,956
2019	1,472,281	17,609	21,281	685	175,145	1,687,001
2020	1,346,842	14,680	14,574	761	147,139	1,523,996
2021	1,434,719	22,677	21,658	2,464	149,298	1,630,816
2022	1,450,582	37,719	58,786	848	140,340	1,688,275
2023	1,843,662	52,126	88,512	420	169,683	2,154,403
2024	2,008,912	43,113	59,717	663	141,541	2,253,946
2025	1,946,439	41,176	60,604	430	152,038	2,200,687

日本自動車工業会調

● 新車販売台数（乗用車）に占める次世代自動車の割合 単位:%

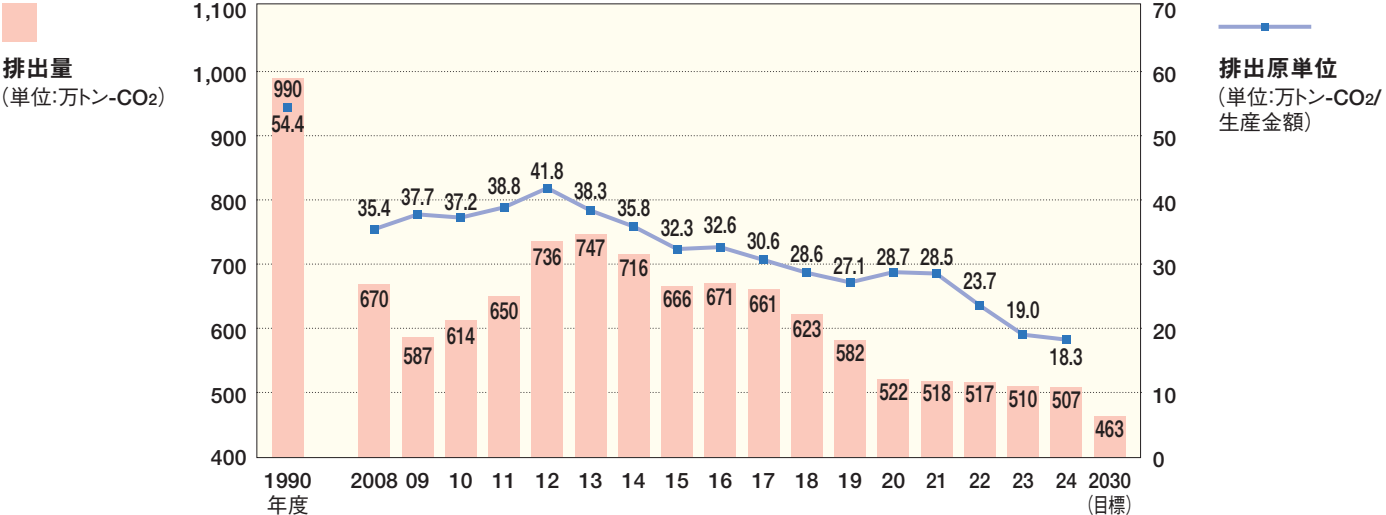


日本自動車工業会調

自動車生産工場におけるCO2排出量削減

日本自動車工業会および日本自動車車体工業会会員各社は、電力・燃料等のエネルギー使用量の低減、およびそれに伴うCO2の排出量抑制に積極的に取り組んでいます。2024年度のCO2排出実績は、507万t-CO2と前年より3万t-CO2の削減となりました。2022年度、2030年度のCO2排出目標を616万t-CO2から463万t-CO2とし、今後も更なるCO2削減に取り組んでいきます。

● 自動車製造工程からのCO2排出量推移



日本自動車工業会調

重金属4物質削減の自主取り組み

リサイクルや廃棄物低減の取り組みの他に日本自動車工業会が自主取り組みを行っている環境対策として、「重金属4物質の削減」と「車室内VOC（揮発性有機化合物）の低減」があります。「重金属4物質の削減」では、鉛・水銀・六価クロム・カドミウムの4物質について使用禁止や大幅低減に努め、使用済自動車の適正処理やリサイクル促進に向け、環境への影響を低減させる努力をしています。

● 当会における新型車（四輪車）の重金属4物質削減目標と実績

削減物質	四輪車（自動車リサイクル法対象車両）の目標	実績（2023年新型車）
鉛	2006年1月以降:10分の1以下（1996年比）* ただし大型商用車（バスを含む）は4分の1以下とする *削減の基準は、1996年時点の1台当たりの平均鉛使用量を1,850gとし、目標を10分の1以下（185g）とする。バッテリーは除く。	全モデル 目標達成（2006年1月より目標達成を継続） 対象新型車は78モデル。
水銀	2005年1月以降:以下を除き使用禁止 （交通安全の観点で使用する以下の部品は除外） (1)ナビゲーション等の液晶ディスプレイ (2)コンビネーションメーター (3)ディスチャージランプ (4)室内蛍光灯	全モデル 目標達成（2003年1月より目標達成を継続） 【除外部品への対応】 (1)～(4)は全モデルで水銀フリーを対応済み
六価クロム	2008年1月以降:使用禁止	全モデル 目標達成
カドミウム	2007年1月以降:使用禁止	全モデル 目標達成

車室内VOC低減に対する自主取り組み

厚生労働省の室内濃度に対する指針値指定13物質（2002年1月設定、2019年1月改定）に対し、2022年以降の新型車から新しい指針値を満足させることを自主取り組みとして定めています。試験方法については2005年に日本自動車工業会として『車室内VOC試験方法』を策定し、その後2012年7月にグローバル標準であるISOが制定されたことから、対象となる乗用車についてはISO12219-1(2012年7月制定、2021年改定)の試験方法、またバス・トラックについては、自工会試験方法を元に提案・制定されたISO12219-10試験方法(2022年制定)を採用しています。今後も、各自動車メーカーはさらなる車室内VOCの低減に取り組んでいきます。

● 厚生労働省指定13物質の室内濃度指針（2019年1月改定）

物質名	室内濃度指針値	主な発生源
ホルムアルデヒド	100 μ g/m ³ (0.08ppm)	合板、壁紙などの接着剤
トルエン	260 μ g/m ³ (0.07ppm)	内装材、家具などの接着剤、塗料
キシレン	200 μ g/m ³ (0.05ppm)	内装材、家具などの接着剤、塗料
パラジクロロベンゼン	240 μ g/m ³ (0.04ppm)	衣類の防虫剤やトイレの芳香剤
エチルベンゼン	3,800 μ g/m ³ (0.88ppm)	合板、家具などの接着剤、塗料
スチレン	220 μ g/m ³ (0.05ppm)	断熱材、浴室ユニット、畳心材
クロルピリホス	1 μ g/m ³ (0.07ppb)	防蟻剤
フタル酸ジ-n-ブチル	17 μ g/m ³ (1.5 ppb)	塗料、顔料、接着剤
テトラデカン	330 μ g/m ³ (0.04ppm)	灯油、塗料
フタル酸ジ-2-エチルヘキシル	100 μ g/m ³ (6.3 ppb)	壁紙、床材、電線被覆
ダイアジノン	0.29 μ g/m ³ (0.02ppb)	殺虫剤
アセトアルデヒド	48 μ g/m ³ (0.03ppm)	建材、壁紙などの接着剤
フェノブカルブ	33 μ g/m ³ (3.8 ppb)	シロアリ駆除剤

※1:国内で生産・販売する自動車を対象とする。

※2:車室内VOCは、厚生労働省13物質の室内濃度指針のうち、以下の物質は防蟻剤、防虫剤であり住宅特有の物質であるため、捕集の対象から除外する。

・クロルピリホス ・ダイアジノン ・フェノブカルブ ・パラジクロロベンゼン

リサイクルの促進と廃棄物の低減をめざして

2005年1月より自動車リサイクル法が施行されました。同法では自動車メーカー、輸入業者にフロン、エアバッグ、ASR(シュレッターダスト)の引取りとリサイクル・適正処理を義務づけています。ASRについては2015年度のリサイクル率目標値70%以上を達成し、これによりリサイクル率は法施行前の80%程度から95%以上にまで向上しました。また、同法は使用済自動車の引取りからリサイクルに至る工程を電子マニフェストで管理する世界初の仕組みを採用しています。3R(リデュース・リユース・リサイクル)の観点からは、自動車を設計する際に、軽量化や原材料の工夫等を図るとともに、製造工程で発生する特定副産物の発生抑制及びリサイクルに取り組んでいます。その結果、2023年度の最終処分量は600トンとなり、目標の「2025年度最終処分量1千トン以下」を既に達成していますが、引き続きこの取り組みを推進していきます。

● 自動車の設計から使用済までの3R(リデュース・リユース・リサイクル)の関連する法律と取り組み例

	資源有効利用促進法(3R法)		自動車リサイクル法
	製品設計	副産物対策	
リデュース	【指定省資源化製品】 ⁽¹⁾ ●軽量化・小型化 ●長寿命化 ●安全性等の配慮	【特定省資源業種】 ●自動車製造工程で発生する特定副産物の発生抑制及びリサイクル ①金属くず ②鋳物廃砂	【責務規定】 ●環境配慮設計への対応
リユース	【指定再利用促進製品】 ⁽²⁾ ●原材料等の工夫(再生資源・再生可能資源の活用促進)		
リサイクル	●易解体性の向上 ●分解のための材料工夫 ●処理に係る安全性確保 ●材料表示等情報提供	●最終処分量*の進捗状況 1990年度(基準年度): 約35万t ↓ 2023年度:600t - 自工会目標: 2025年度1千t以下 *金属くず、鋳物廃砂にその他の廃棄物を加えた廃棄物最終処分量の合計。	●以下の3品目の回収・リサイクル ①フロン類 ②エアバッグ類 ③ASR 注:自動車リサイクル法については、二輪車は対象外。

(1)リデュース配慮設計を行うべき製品として自動車を含め19品を指定。(2)リユース・リサイクル配慮設計を行うべき製品として自動車を含め23品を指定。

● 使用済自動車・法定3品目の引取状況

年度		2024 (実績値)	2025 (速報値)
使用済自動車引取台数		2,560,666	2,477,405
法定3品目引取状況	フロン	2,227,866	2,143,882
	エアバッグ ⁽¹⁾	2,265,742	2,209,754
	ASR ⁽²⁾ (シュレッターダスト)	2,205,461	2,240,033

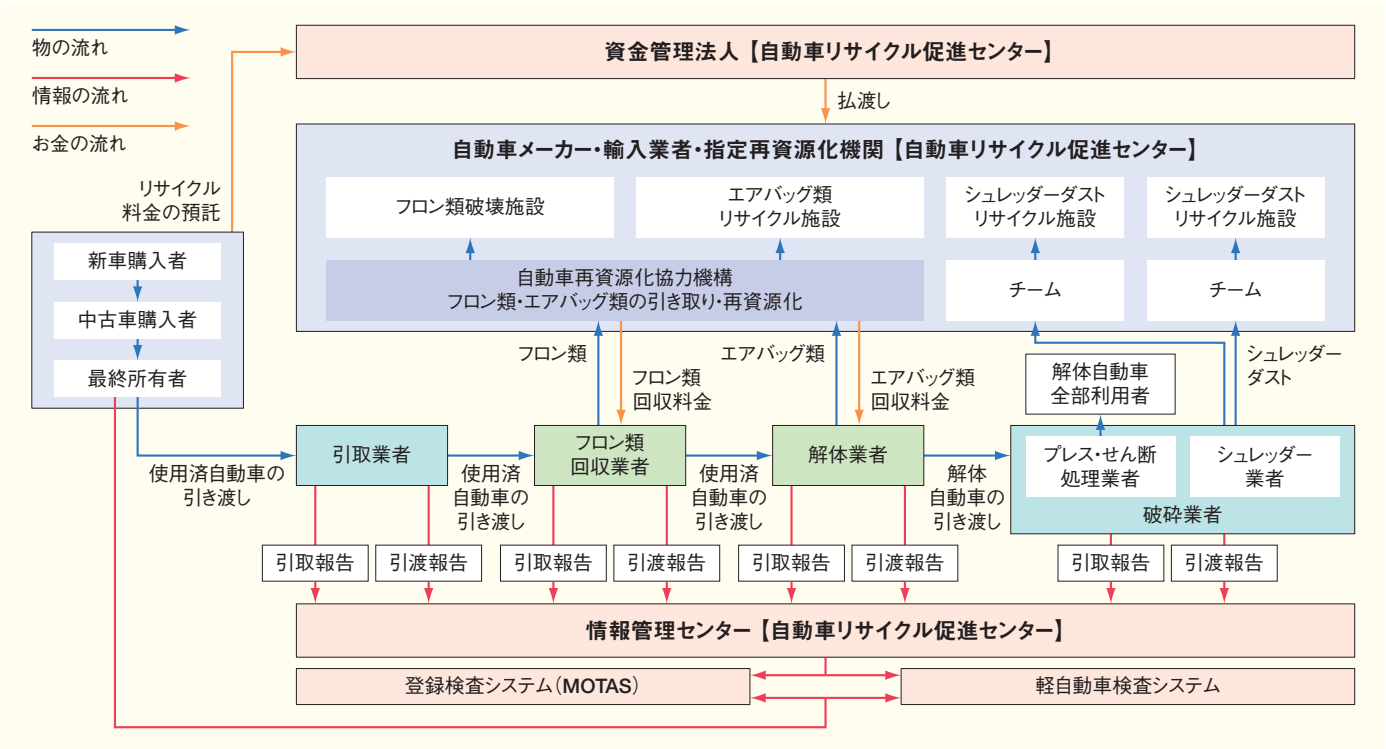
(1)取り外し回収と車上作動処理を含む。(2)非認定全部利用を含まず。
資料:自動車リサイクル促進センター、自動車再資源化協力機構、豊通リサイクル株式会社、ART

● 自動車メーカー等のリサイクル率実績

3品目	目標	実績
フロン	破壊	2,228千台(2024年度)
エアバッグ	85%	96~97%(2024年度)
ASR	2005年度: 30% 2010年度: 50% 2015年度: 70%	96.4~97.8%(2024年度)

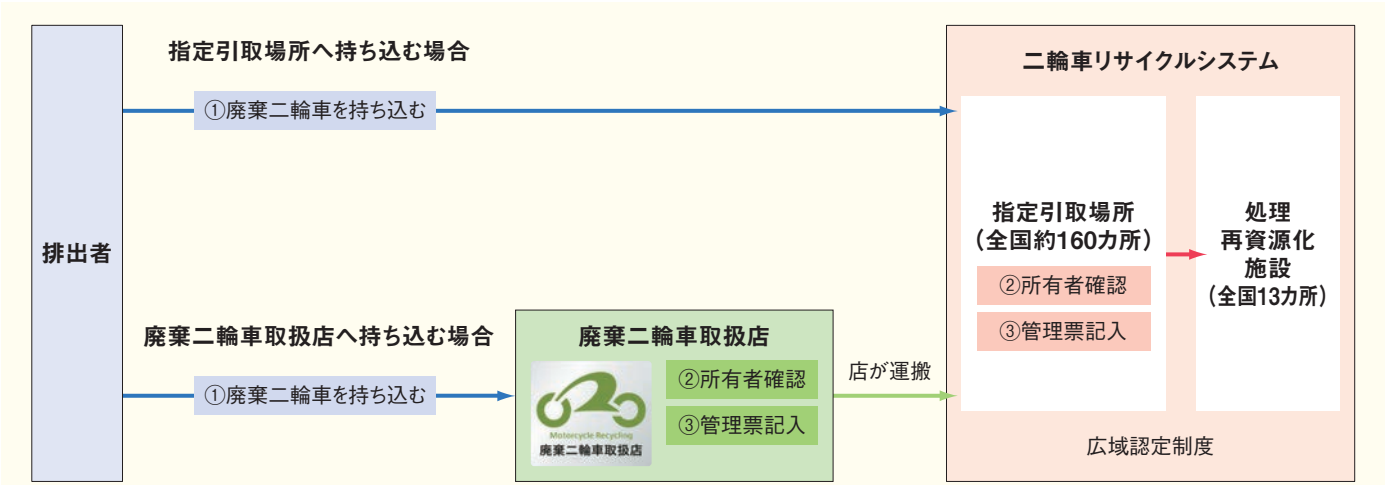
資料:政府審議会資料

● 使用済自動車の再資源化等に関する法律(通称:自動車リサイクル法)の全体の流れ



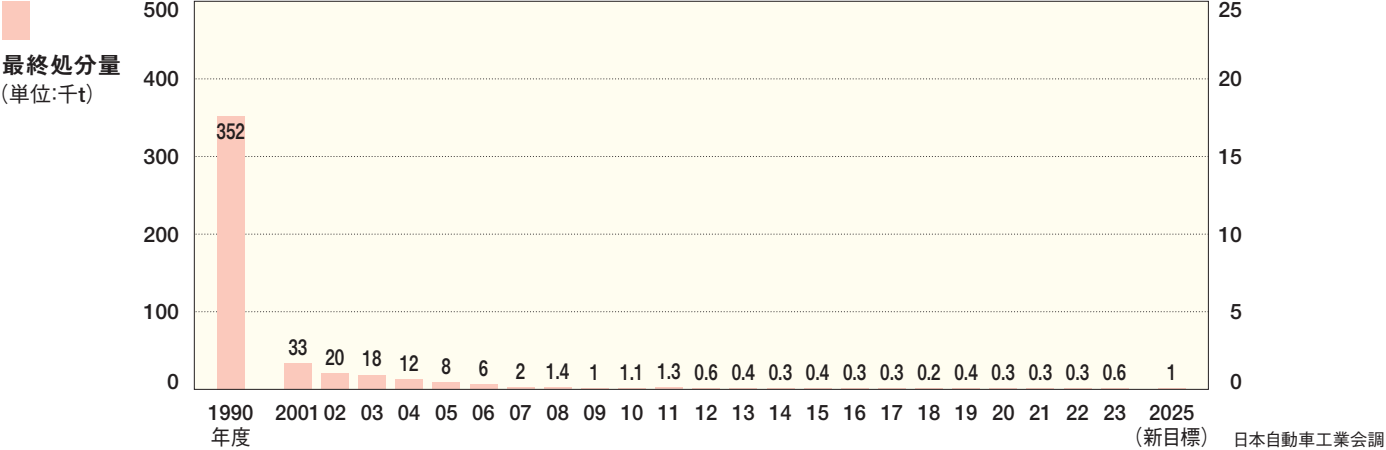
注:リサイクル義務者が不存在の場合等につき指定再資源化機関である自動車リサイクル促進センターが対応。その他離島対策、不法投棄対策への出えん業務も実施。

● 二輪車リサイクルシステム(廃棄時無料引き取り)の仕組み



注:1.廃棄二輪車取扱店経由で指定引取場所へ持ち込む場合は、運搬費用が必要となる。2.自治体からの排出については、公益財団法人自動車リサイクル促進センターでの事前受付が必要。
資料:自動車リサイクル促進センター資料より作成

● 製造工程での廃棄物最終処分量削減の取り組み



さらなる自動車排出ガス浄化のために

わが国の排出ガス規制は世界で最も厳しい水準にあり、自動車メーカーは対応技術の研究開発に積極的に取り組んでいます。その効果もあって、大気中のNOxをはじめとする汚染物質の量は大都市部も含めて年々減少傾向にあります。日本は排出ガス試験法の国際基準調和活動を推進しており、国連で決まった試験法が2010年に二輪車へ、2016年にはディーゼル重量車へ、2018年にはガソリン乗用車等へ適用が開始されました。

● 自動車排出ガス規制値

種別			現在の規制			
			試験モード	適用年	成分	規制値 (平均値)
ガソリン・LPG車	乗用車		WLTC (g/km) (1)	平成30年	CO	1.15
					NMHC	0.10
					NOx	0.05
	トラック・バス	軽自動車	WLTC (g/km) (1)	平成30年	PM (2)	0.005
			WLTC (個/km) (1)	令和 6 年	PN (2)	6.0×10 ¹¹
			WLTC (g/km) (1)	平成31年	CO	4.02
					NMHC	0.10
					NOx	0.05
			WLTC (g/km) (1)	平成31年	PM (2)	0.005
			WLTC (個/km) (1)	令和 6 年	PN (2)	6.0×10 ¹¹
		軽量車	WLTC (g/km) (1)	平成30年	CO	1.15
					NMHC	0.10
					NOx	0.05
		中量車	WLTC (g/km) (1)	平成30年	PM (2)	0.005
			WLTC (個/km) (1)	令和 6 年	PN (2)	6.0×10 ¹¹
			WLTC (g/km) (1)	平成31年	CO	2.55
ディーゼル車	乗用車 (3)				NMHC	0.15
					NOx	0.07
					PM (2)	0.007
	トラック・バス	軽量車	WLTC (g/km) (1)	平成31年	PN (2)	6.0×10 ¹¹
			WLTC (個/km) (1)	令和 6 年	PN (2)	6.0×10 ¹¹
			JE05 (g/kWh)	平成21年	CO	16.0
					NMHC	0.23
					NOx	0.7
					PM (2)	0.010
		中量車	WLTC (g/km) (1)	令和 5 年	PN (2)	6.0×10 ¹¹
			WLTC (個/km) (1)	平成30年	CO	0.63
					NMHC	0.024
		重量車			NOx	0.15
					PM	0.005
			WLTC (個/km) (1)	令和 5 年	PN	6.0×10 ¹¹
二輪車	クラス1～クラス3 (6)		WLTC (g/km) (1)	平成30年	CO	0.63
					NMHC	0.024
					NOx	0.15
					PM	0.005
					PN	6.0×10 ¹¹
			CO	0.63	NMHC	0.024
					NOx	0.24
					PM	0.007
			WLTC (個/km) (1)	令和 5 年	PN	6.0×10 ¹¹
			WHTC (g/kWh) (4)	平成28年	CO	2.22
					NMHC	0.17
					NOx	0.4
					PM	0.010
			WHTC (個/kWh) (4)	令和 5 年	PN	6.0×10 ¹¹
			WHSC (個/kWh) (5)	令和 5 年	PN	8.0×10 ¹¹
二輪車	クラス1～クラス3 (6)		WMTC (g/km) (7)	平成32年	CO	1.00
					THC	0.10
					NMHC	0.068
					NOx	0.060
					PM (2)	0.0045

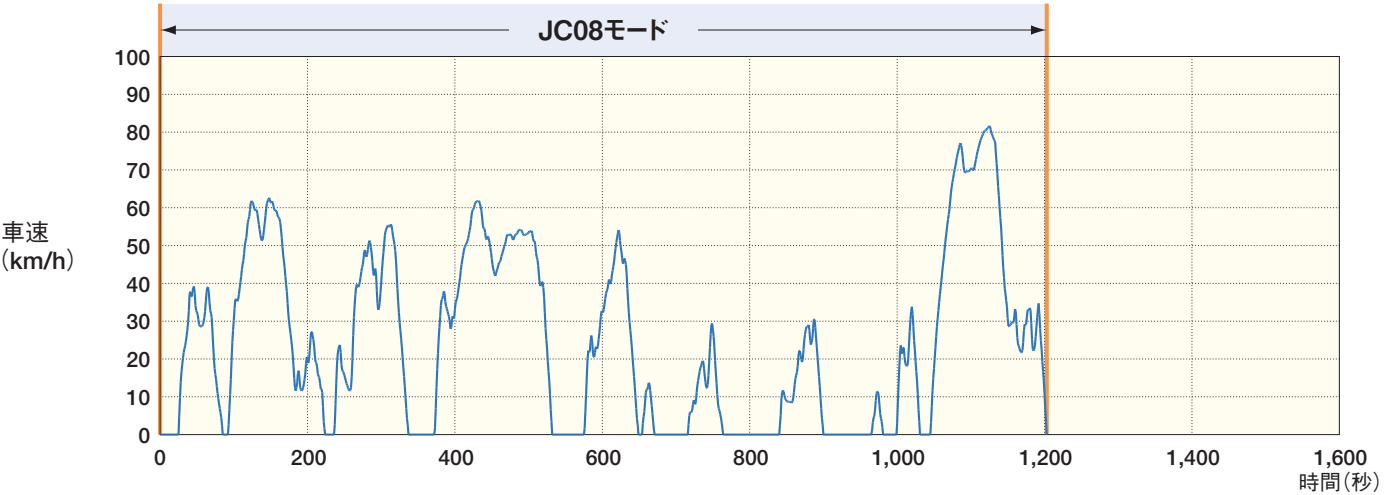
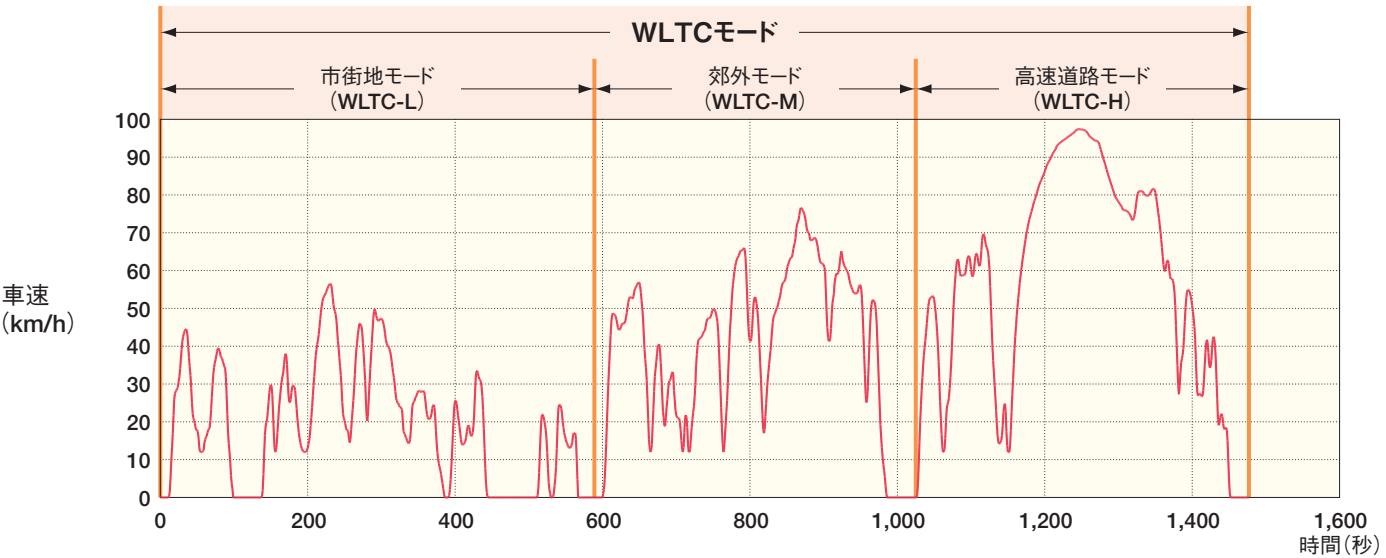
(1) WLTCモードを冷機状態において測定した値がそのまま適用される。
(2) PM、PNに関する規制値は、ガソリン直噴車に対してのみ適用される。
(3) ディーゼル乗用車において、「小型車」とは、等価慣性重量1.25t(車両重量1.265t)以下、「中型車」とは、等価慣性重量1.25t(車両重量1.265t)超である。
(4) WHTCモードを冷機状態において測定した値に0.14を乗じた値とWHTCモードを暖機状態において測定した値に0.86を乗じた値との和で算出される値に対し適用される。
(5) WHSC: Worldwide Harmonized Steady state Cycle
(6) クラス1 総排気量0.050ℓ超0.150ℓ未満かつ最高速度50km/h以下、または、総排気量0.150ℓ未満かつ最高速度50km/h超100km/h未満の二輪車
※ 現行車両区分の原付1種、原付2種に相当。
クラス2 総排気量0.150ℓ未満かつ最高速度100km/h以上130km/h未満、または、総排気量0.150ℓ以上かつ最高速度130km/h未満の二輪車
※ 現行車両区分の軽二輪で最高速度130km/h未満に相当。
クラス3 最高速度130km/h以上の二輪車
※ 現行車両区分の軽二輪の最高速度130km/h以上、および小型二輪に相当。
(7) WMTC: Worldwide-harmonized Motorcycle Test Cycle
※ CO:一酸化炭素、THC:総炭化水素、NMHC:非メタン炭化水素、NOx:窒素酸化物、PM:粒子状物質、PN:粒子数。

燃費や排出ガス量を測定するモード

日本は燃料消費量や排出ガス量を測定するモードの国際基準調和を推進しています。乗用車等については、日本独自の試験方法であったJC08モードに代わり2017年から国連で決まったWLTC*モードが導入されました。WLTCモードは、「市街地」、「郊外」、「高速道路」といった走行モードで構成された国際的な試験法です。これに伴い、乗用車(新型車)のカタログや展示車への燃費表示については、2018年10月よりWLTCモードの表示が義務化されています。

* Worldwide-harmonized Light vehicles Test Cycle

● 測定モード



● 燃費表示内容

WLTCモードの表示例

燃費消費率※1(国土交通省審査値)

WLTCモード※2

20.4 km/L

市街地モード※2: 15.2km/L

郊外モード※2: 21.4km/L

高速道路モード※2: 23.2km/L

※1 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃費消費率は異なります。
※2 WLTCモード:市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。
市街地モード : 信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定。
郊外モード : 信号や渋滞等の影響をあまり受けない走行を想定。
高速道路モード : 高速道路等での走行を想定。

JC08モードの表示例

燃費消費率※1(国土交通省審査値)

JC08モード

21.4 km/L

※1 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃費消費率は異なります。

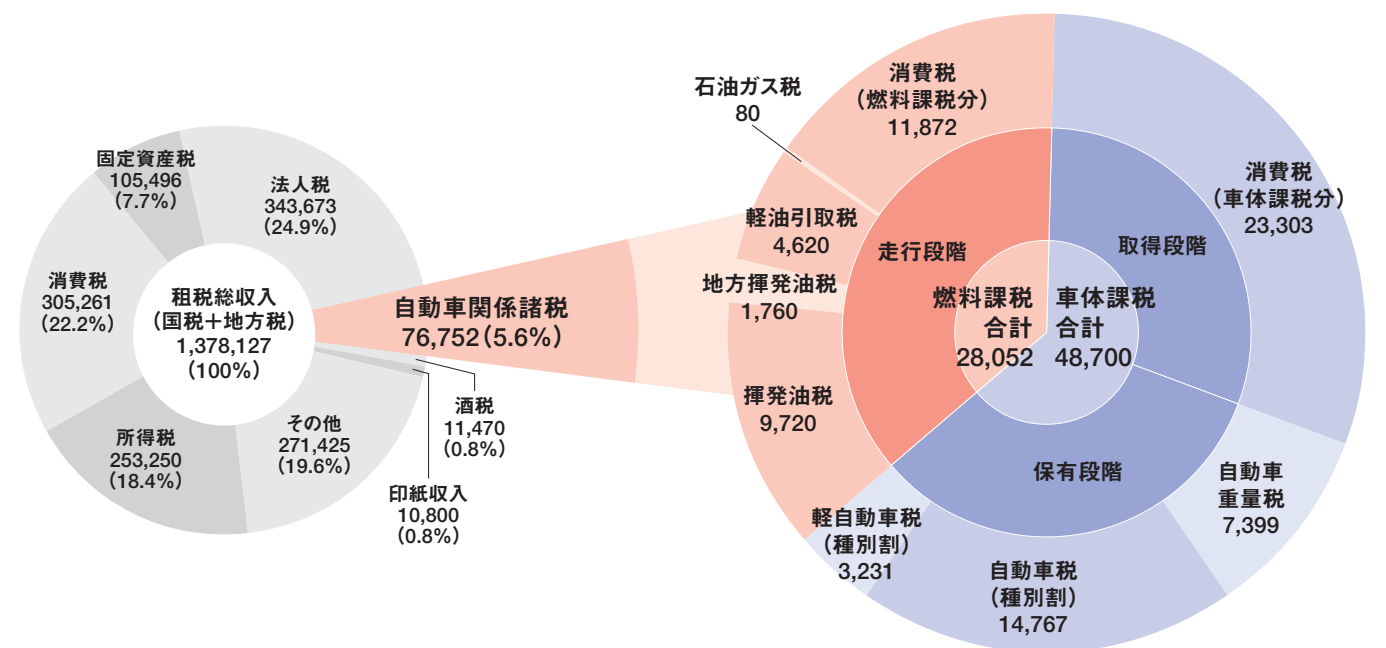
約8兆円にも及ぶ自動車関係諸税収

2025年度税制改正において、自動車税・軽自動車税の環境性能割が廃止され、ガソリン税（揮発油税・地方揮発油税）や軽油引取税の暫定税率が廃止となり、自動車関係諸税の簡素化・軽減の実現に向けて前進となりました。しかしながら、現在でも自動車には8種類もの税金が課せられ、自動車ユーザーは未だに多額の自動車関係諸税を負担しています。2026年度の当初予算ではユーザーが負担する税金の総額は国の租税総収入約138兆円の5.6%に当たる7.7兆円にもなります。

● 2026年度租税総収入の税目別内訳並びに自動車関係諸税の税収額(当初)

単位:億円

單位:億円



注1. 租税総収入内訳の消費税収は自動車関係諸税に含まれる消費税を除く。2. 自動車関係諸税の消費税収(自動車整備含む)は日本自動車工業会の推定。3. 消費税収には地方消費税収を含む。

資料:財務省、総務省

● 自動車の税金のしくみ(税金および税額は2026年5月1日現在)

税目	取得段階	保有段階			走行段階				
	消費税	自動車重量税	自動車税(種別割)	軽自動車税(種別割)	揮発油税	地方揮発油税	軽油引取税	石油ガス税	消費税
しくみ	自動車の購入価格に課税される。	車検時ごとにクルマの(総)重量に応じて課税される。	毎年4月1日現在の持ち主に対して定額で課税される。	毎年4月1日現在の持ち主に対して定額で課税される。	ガソリンに課税		軽油に課税	LPGに課税	燃料の購入価格に課税される。
					燃料の価格に含まれ、消費量に応じて負担する。				
国・地方税	国・地方税	国税	道府県税	市町村税	国税		道府県税	国税	国・地方税
税率および税額	10% (うち、2.2%相当分は地方消費税)	①エコカー減税対象車* 自家用乗用車・2,500円／0.5t年(本則税率) ②新車新規登録・検査から18年経過車 自家用乗用車・6,300円／0.5t年 ③新車新規登録・検査から13年経過車 自家用乗用車・5,700円／0.5t年 ④上記以外の自動車(自家用) ○乗用車(自重0.5t毎)…………… 4,100円／年 ○トラック(総重量1t毎)・2.5t超 …… 4,100円／年 ・2.5t以下 3,300円／年 ○バス(総重量1t毎)…………… 4,100円／年 ○軽自動車(定額)…………… 3,300円／年 ○二輪車・250cc超(定額)…………… 1,900円／年 ・126～250cc ……… 4,900円／届出時 *別途、エコカー減税に対する「自動車重量税」の軽減措置が講じられている(P.20、P.21参照)	乗用車(自家用) ・ ～1000cc ……… 25,000円／年 ・ 1001～1500cc ……… 30,500円／年 ・ 1501～2000cc ……… 36,000円／年 ・ 2001～2500cc ……… 43,500円／年 ・ 2501～3000cc ……… 50,000円／年 ・ 3001～3500cc ……… 57,000円／年 ・ 3501～4000cc ……… 65,500円／年 ・ 4001～4500cc ……… 75,500円／年 ・ 4501～6000cc ……… 87,000円／年 ・ 6001cc～ ……… 110,000円／年 注:2019年10月1日以後に新車新規登録を受けた自家用乗用車(登録車)から税率を引き下げ	①軽自動車(自家用) ・ 乗用車 …………… 10,800円／年 ・ トラック …………… 5,000円／年 注:2015年度以降の新車(2016年度分以降の納税)から適用 ②二輪車 ・ ～ 50cc…………… 2,000円／年 ・ 51～ 90cc…………… 2,000円／年 ・ 91～125cc…………… 2,400円／年 ・ 126～250cc…………… 3,600円／年 ・ 251cc…………… 6,000円／年	24.3円／ℓ	4.4円／ℓ	軽油 15.0円／ℓ	LPG 17.5円／kg	燃料購入価格の10% (うち、2.2%相当分は地方消費税) 〔軽油については軽油引取税を除く軽油価格に課税される。〕

資料:日本自動車工業会

● 2026年度自動車関連税収と税率

			税込(億円)	本則税率	現在の税率	本則税率との比較(倍率)	
車体課税	取得段階	消費税(車体)	23,303	10%			
	保有段階	自動車重量税	7,399	2,500円／0.5t年(自家用登録車)		4,100円／0.5t年(自家用登録車)	1.64
		自動車税(種別割)	14,767	1001～1500cc：30,500円／年(自家用乗用車)			
		軽自動車税(種別割)	3,231	10,800円／年(自家用乗用車)			
		車体課税計	48,700				
燃料課税	走行段階	揮発油税	9,720	24.3円／ℓ		—	
		地方揮発油税	1,760	4.4円／ℓ		—	
		軽油引取税	4,620	15.0円／ℓ		—	
		石油ガス税	80	17.5円／kg		—	
		消費税(燃料)	11,872	10%			
		燃料課税計	28,052				
	総合計		76,752	注1 消費税収(自動車整備会)は日本自動車工業会の推定。2 税率は2026年5月1日現在。			

注:1.消費税込(自動車整備含む)は日本自動車工業会の推定。2.税率は2026年5月1日現在。

● 道路整備計画に関連した新税創設・増税の経緯

実施年	5箇年計画	年度	自動車取得税	環境性能割 (自動車税・軽自動車税)	自動車重量税 円／0.5t年	揮発油税 円／ℓ	地方揮発油税 円／ℓ	軽油引取税 円／ℓ	石油ガス税 円／kg		
1954～'57	第1次	'54 '55 '56 '57	除く、 営業用・軽	除く、 営業用・軽	自家用 乗用車の場合	13.0					
		11.0									
		14.8					2.0 ↓	6.0 ↓			
'58～'60	第2次	'59					3.5 ↓	8.0 ↓			
								10.4 ↓			
'61～'63	第3次	'61						19.2	4.0 ↓	12.5 ↓	
		'64						22.1	4.4	15.0	
'64～'66	第4次	'66						24.3			
'67～'69	第5次	'67 '68				3%					
		'70									
'70～'72	第6次	'71									5 ↓
		'74									10 ↓
'73～'77	第7次	'76 '79	5%		2,500 5,000 6,300						
						29.2 36.5 45.6	5.3 6.6 8.2	19.5 24.3			
'78～'82	第8次										
'83～'87	第9次										
'88～'92	第10次										
'93～'97	第11次	'93									
'98～'02	第12次	'98				48.6	5.2	32.1			
2003～'07	社会資本整備 重点計画										
'08～	道路の中期計画			除く、 営業用・軽							
		'10									
		'12									
		'14									
		'19	3% 廃止	0～3% 廃止	6,300 5,000 4,100(2,500*2)						
		'26									
						24.3	4.4	15.0			
本則税率との比較(倍率)					1.64*1	—	—	—	—		

本則税率

*1自動車重量税のみ暫定税率が残存。*2エコカー減税対象車は本則税率適用。

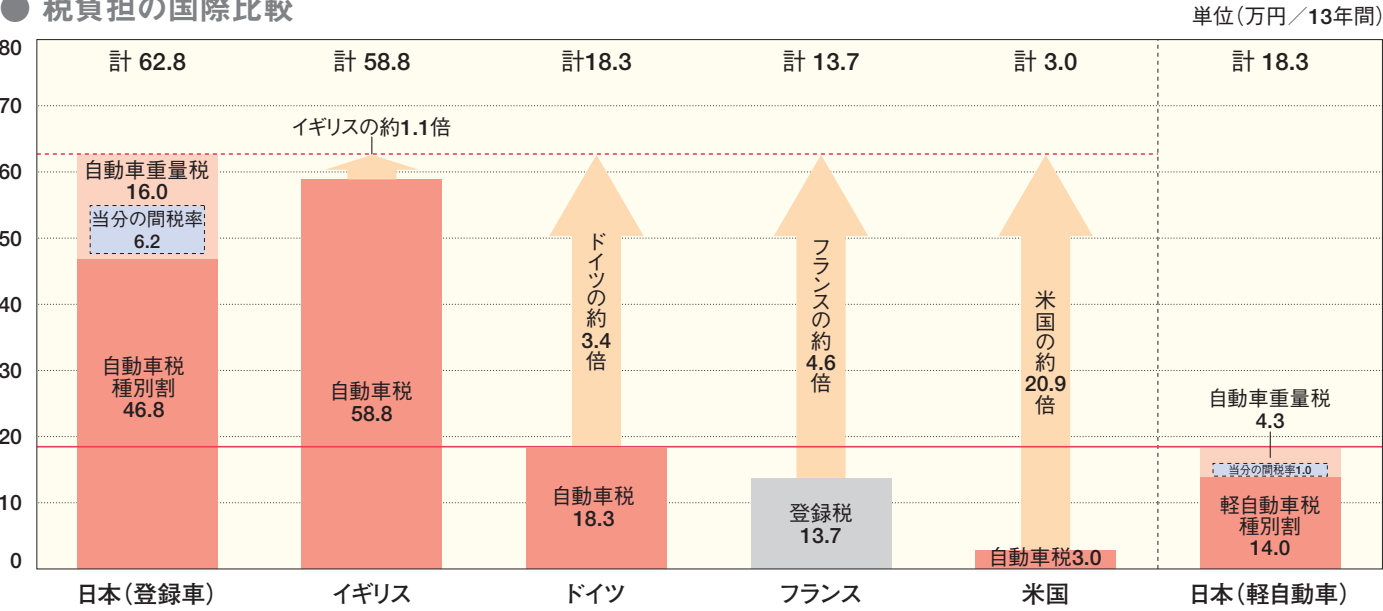
注:税率は2026年5月1日現在。

日本自動車工業会誌

多種・多額の自動車関係諸税

自家用乗用車ユーザーの場合、車両価格318万円の車を13年間使用すると、5種類の自動車関係諸税が課せられ、その負担額は合計で約150万円にもなります（自工会試算）。さらに自動車ユーザーは、これらの税金以外にも有料道路料金、自動車保険料（自賠責および任意保険）、リサイクル料金、点検整備等多種・多額の費用を負担しています。

● 税負担の国際比較

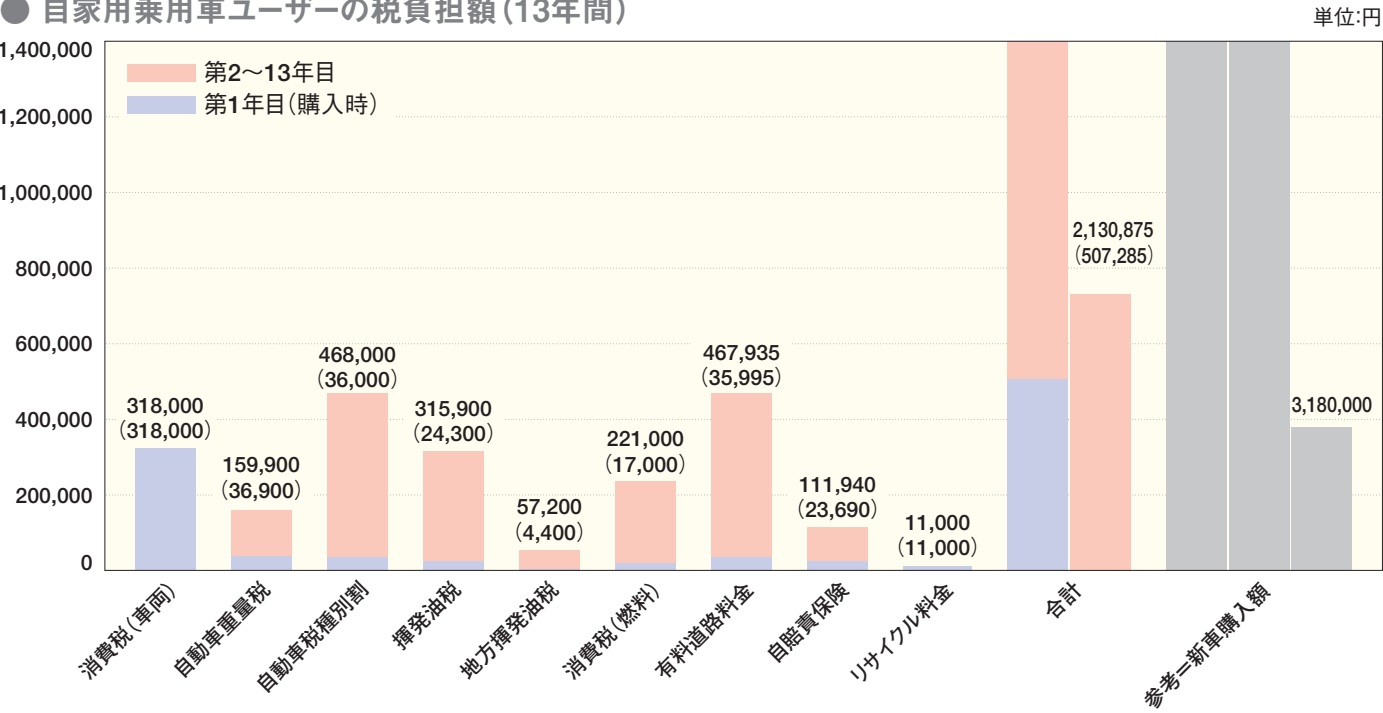


前提条件: ①排気量2000cc ②車両重量1.5t以下 ③WLTCモード燃費値 20.2km/ℓ (CO2排出量115g/km)④車体価格318万円(軽は162万円)⑤フランスはパリ、米国はニューヨーク市
⑥13年間使用(平均使用年数:自検協データより)⑦為替レートは1€=¥176.1ℓ=¥206.1\$=¥152(2025/4~2026/3の平均)
※2026年4月時点の税体系に基づく試算 ※日本のエコカー減税等の特例措置は考慮せず

※自動車固有の税金に加え、以下のとおり付加価値税等も課税される。(日本の場合は消費税、米国・ニューヨーク市の場合は小売売上税)
日本(登録車)31.8万円、イギリス63.6万円、ドイツ60.4万円、フランス61.6万円、米国28.2万円、日本(軽自動車)16.2万円

日本自動車工業会調

● 自家用乗用車ユーザーの税負担額(13年間)



前提条件: ①2000ccで車体価格318万円(税抜き小売り価格)の乗用車 ②車両重量1.5トン以下 ③年間燃料消費量1,000ℓ ④重量税は車検証交付時または届出時に課税(第1年目は新車に限り3年分徴収) ⑤税率は2026年4月1日現在 ⑥消費税は10%で計算 ⑦リサイクル料金は2000ccクラスの平均的な額
注:1.有料道路料金、自賠責及びリサイクル料金は自動車諸税に準ずる性格を有するため計算上加味した。(自賠責保険は2026年4月1日現在の保険額) 2.有料道路料金は2024年度料金収入より日本自動車工業会試算。

日本自動車工業会調

環境対応車に対する普及促進税制
(エコカー減税等)

地球温暖化対策等の取り組みの一環として、環境対応車の普及・促進を目的としたエコカー減税が2009年4月より講じられています。令和8年度税制改正において、2028年4月30日まで自動車重量税のエコカー減税は延長されました。乗用車の場合、軽減対象となる排出ガス基準・燃費基準等は、2027年5月1日に引き上げとなります。

● 「自動車重量税」の減免措置

1. 乗用車

① 適用期間：2026年5月1日～2027年4月30日

対象・要件等			特例措置の内容				
・電気自動車 ・燃料電池自動車 ・天然ガス自動車(平成30年排出ガス規制適合) ・プラグインハイブリッド自動車		新車 新規検査	免税(1)				
	燃費性能		令和12年度燃費基準(2)				
	排出ガス性能		80%	95%	達成	105%	125%
ガソリン車・LPG車 (ハイブリッド車を含む)	平成30年排出ガス規制50%低減	新車 新規検査	25%軽減	50%軽減	75%軽減	免税	免税(3)
クリーンディーゼル車 (ハイブリッド車を含む)	平成30年排出ガス規制適合						

② 適用期間：2027年5月1日～2028年4月30日

対象・要件等			特例措置の内容					
・電気自動車 ・燃料電池自動車 ・天然ガス自動車(平成30年排出ガス規制適合) ・プラグインハイブリッド自動車		新車 新規検査	免税(1)					
	燃費性能		令和12年度燃費基準(2)					
	排出ガス性能		80%	85%	95%	達成	105%	125%
ガソリン車・LPG車 (ハイブリッド車を含む)	平成30年排出ガス規制50%低減	新車 新規検査	軽減なし・ 本則税率	25% 軽減	50% 軽減	75% 軽減	免税	免税(3)
クリーンディーゼル車 (ハイブリッド車を含む)	平成30年排出ガス規制適合							

2. 重量車(車両総重量3.5t超のバス・トラック)

適用期間：2026年5月1日～2028年4月30日

対象・要件等			特例措置の内容		
・電気自動車 ・燃料電池自動車 ・天然ガス自動車(平成21年排出ガス規制NOx10%以上低減) ・プラグインハイブリッド自動車		新車 新規検査	免税(1)		
	燃費性能		令和7年度燃費基準		
	排出ガス性能		達成		105%
ディーゼル車 (ハイブリッド車を含む)	平成28年排出ガス規制適合	新車新規検査	50%軽減		免税

3. 軽量車・中量車（車両総重量3.5t以下のバス）

適用期間：2026年5月1日～2028年4月30日

対象・要件等			特例措置の内容		
・電気自動車 ・燃料電池自動車 ・天然ガス自動車（平成30年排出ガス規制適合） ・プラグインハイブリッド自動車		新車 新規検査	免税 ⁽¹⁾		
	燃費性能		令和12年度燃費基準		
	排出ガス性能		65%	70%	75%
ガソリン車 （ハイブリッド車を含む）	平成30年排出ガス規制50%低減	新車新規検査	50%軽減	75%軽減	免税
	平成30年排出ガス規制25%低減	新車新規検査	25%軽減	50%軽減	75%軽減
ディーゼル車 （ハイブリッド車を含む）	平成30年排出ガス規制適合	新車新規検査	50%軽減	75%軽減	免税

4. 中量車（車両総重量2.5t超3.5t以下のトラック）

適用期間：2026年5月1日～2028年4月30日

対象・要件等			特例措置の内容		
・電気自動車 ・燃料電池自動車 ・天然ガス自動車（平成30年排出ガス規制適合） ・プラグインハイブリッド自動車		新車 新規検査	免税 ⁽¹⁾		
	燃費性能		令和4年度燃費基準		
	排出ガス性能		95%	達成	105%
ガソリン車 （ハイブリッド車を含む）	平成30年排出ガス規制50%低減	新車新規検査	50%軽減	75%軽減	免税
	平成30年排出ガス規制25%低減	新車新規検査		50%軽減	75%軽減
ディーゼル車 （ハイブリッド車を含む）	平成30年排出ガス規制適合	新車新規検査		75%軽減	免税

5. 軽量車（車両総重量2.5t以下のトラック）

適用期間：2026年5月1日～2028年4月30日

対象・要件等			特例措置の内容			
・電気自動車 ・燃料電池自動車 ・天然ガス自動車（平成30年排出ガス規制適合） ・プラグインハイブリッド自動車		新車 新規検査	免税 ⁽¹⁾			
ガソリン車 （ハイブリッド車を含む）	燃費性能		令和4年度燃費基準			
	排出ガス性能		達成	105%	110%	115%
	平成30年排出ガス規制50%低減	新車新規検査	25%軽減	50%軽減	75%軽減	免税

(1) 新車新規登録時免税を受けた車両については、初回継続検査時も免税。（車検証の有効期間が満了する日から起算して15日を経過する日までに車検証の交付等を受けた場合に限り適用。）
(2) 減免対象は、令和2年度燃費基準達成の車両に限る。
(3) 初回継続検査時も免税。（車検証の有効期限が満了する日から起算して15日を経過する日までに車検証の交付を受けた場合に限る。）

● 先進安全自動車（ASV）に対する軽減措置

自動車重量税

適用期間：2026年5月1日～2028年8月31日 ＊新車新規登録時に限り適用

装置の種類	対象車両	軽減措置
衝突被害軽減ブレーキ（AEBS） （歩行者検知機能付き）	・車両総重量3.5t超のトラック ・車両総重量3.5t超のトラクタ ・バス等	25%軽減

● バス事業者やタクシー事業者が導入するバリアフリー車両に対する軽減措置

自動車重量税

適用期間：2026年4月1日～2029年3月31日（3年間） ＊新車新規登録時に限り適用

対象車両		軽減措置
ノンステップバス ⁽¹⁾		免税
リフト付きバス：乗車定員30人以上 ⁽¹⁾	空港アクセスバス	
	空港アクセスバス以外	
リフト付きバス：乗車定員30人未満 ⁽¹⁾		
ユニバーサルデザインタクシー ⁽²⁾		

(1) 一般乗合旅客自動車運送事業者（路線定期運行に限る）や一般貸切旅客自動車運送事業者が導入するものに限る。
(2) 一般乗用旅客自動車運送事業者が導入するものに限る。

● 「自動車税・種別割」の軽減措置（グリーン化特例）【乗用車等】

1. 自動車税

適用期間：2026年4月1日～2028年3月31日

対象車		軽減措置の内容 ⁽¹⁾
乗用車 ⁽²⁾ ・ バス・トラック	・電気自動車 ・燃料電池自動車 ・天然ガス自動車（平成21年排出ガス規制NOx10%以上低減 又は 平成30年排出ガス規制適合） ・プラグインハイブリッド自動車	概ね75%軽減

(1) 軽減措置については、新車新規検査を受けた翌年度に限り適用される。また、新車登録から11年を経過するディーゼル車（ガソリン車、LPG車は13年を経過する車）を概ね15%重課（バス・トラックは概ね10%重課）する措置がある（電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ガソリンプラグインハイブリッド自動車、ガソリンハイブリッド自動車、一般乗合バス、被けん引車を除く）。
(2) 営業用乗用車については、排出ガス規制適合レベル及び燃費基準達成度に応じて軽減措置がある。

2. 軽自動車税

適用期間：2026年4月1日～2028年3月31日

対象車		軽減措置の内容 ⁽¹⁾
軽乗用車 ⁽²⁾ ・ 軽貨物車	・電気自動車 ・燃料電池自動車 ・天然ガス自動車（平成21年排出ガス規制NOx10%以上低減 又は 平成30年排出ガス規制適合）	概ね75%軽減

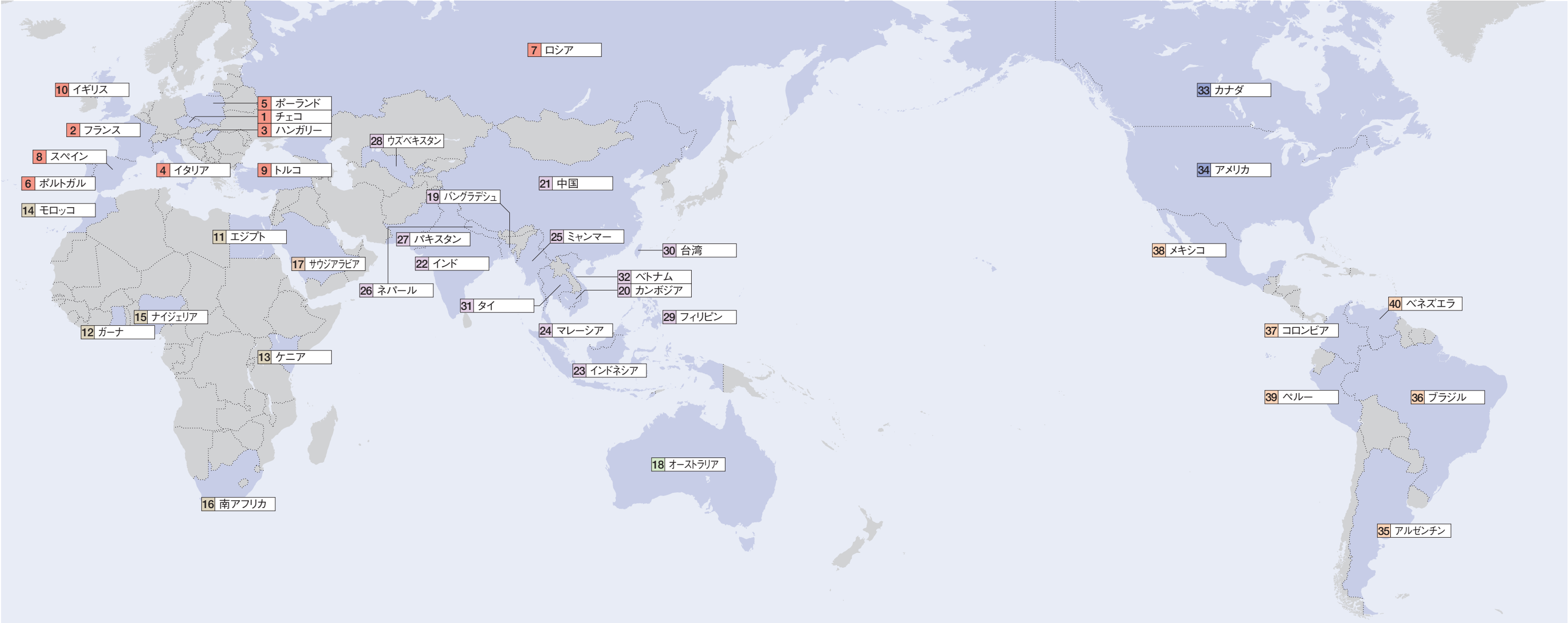
*新規取得した軽四輪車（三輪以上）に限る。
(1) 軽減措置については、新車新規検査を受けた翌年度に限り適用される。また、新車新規検査から13年を経過する四輪車等を概ね20%重課する措置がある。（電気自動車、燃料電池自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ガソリンハイブリッド自動車及び被けん引車を除く）。
(2) 営業用軽乗用車については、排出ガス規制適合レベル及び燃費基準達成度に応じて軽減措置がある。

進展する世界各国での現地生産

わが国の自動車メーカーは米国、ヨーロッパ、中国、インド、東南アジアをはじめとする新興国など世界各国での現地生産に活発に取り組んでいます。こうした現地生産は、メーカー単独あるいは合併という形で工場を建設して現地従業員を雇用し、現地部品を調達して行われています。また、一部車種やエンジン・トランスミッション等の部品は第三国や日本へ輸出することで現地の経済活性化に寄与しています。

● 日系自動車メーカーの海外生産国／地域

2026年3月31日現在



● 日系自動車メーカーの現地生産工場数

国／地域	番号	四輪車	二輪車	四輪車／二輪車	部品
欧州					
チェコ	1	1	-	-	-
フランス	2	1	1	-	-
ハンガリー	3	1	-	-	-
イタリア	4	1	1	-	1
ポーランド	5	-	-	-	2
ポルトガル	6	2	-	-	-
ロシア	7	1	-	-	-
スペイン	8	-	-	-	3
トルコ	9	3	-	-	-
イギリス	10	2	-	-	1
欧州計		12	2	-	7

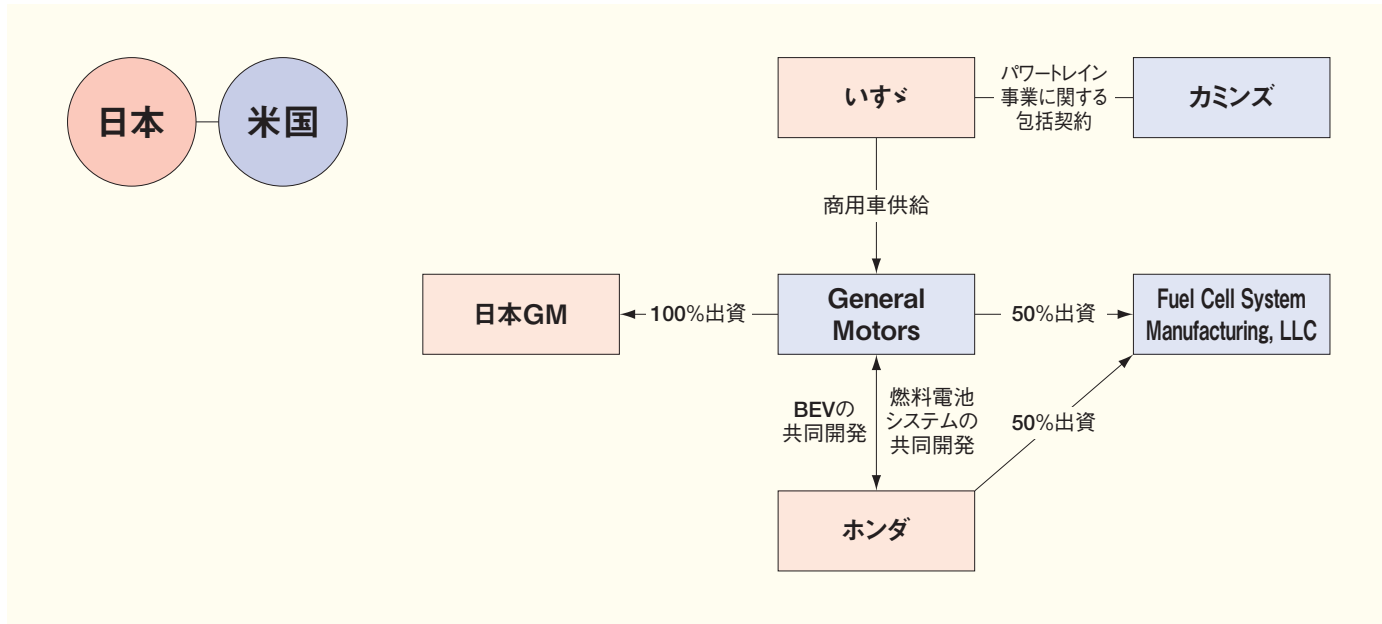
国／地域	番号	四輪車	二輪車	四輪車／二輪車	部品
アフリカ					
エジプト	11	5	-	-	-
ガーナ	12	3	-	-	-
ケニア	13	4	1	-	-
モロッコ	14	1	-	-	-
ナイジェリア	15	1	2	-	-
南アフリカ	16	5	-	-	-
アフリカ計		19	3	-	-
中近東					
サウジアラビア	17	3	-	-	-
中近東計		3	-	-	-
大洋州					
オーストラリア	18	-	-	-	1
大洋州計		-	-	-	1

国／地域	番号	四輪車	二輪車	四輪車／二輪車	部品
アジア					
バングラデシュ	19	1	3	-	-
カンボジア	20	1	1	-	-
中国	21	21	8	-	19
インド	22	9	7	-	2
インドネシア	23	13	8	1	14
マレーシア	24	10	3	-	4
ミャンマー	25	2	-	-	-
ネパール	26	-	2	-	-
パキスタン	27	3	2	1	2
ウズベキスタン	28	1	-	-	-
フィリピン	29	4	4	-	4
台湾	30	4	2	-	3
タイ	31	11	3	-	12
ベトナム	32	8	4	-	3
アジア計		88	47	2	63

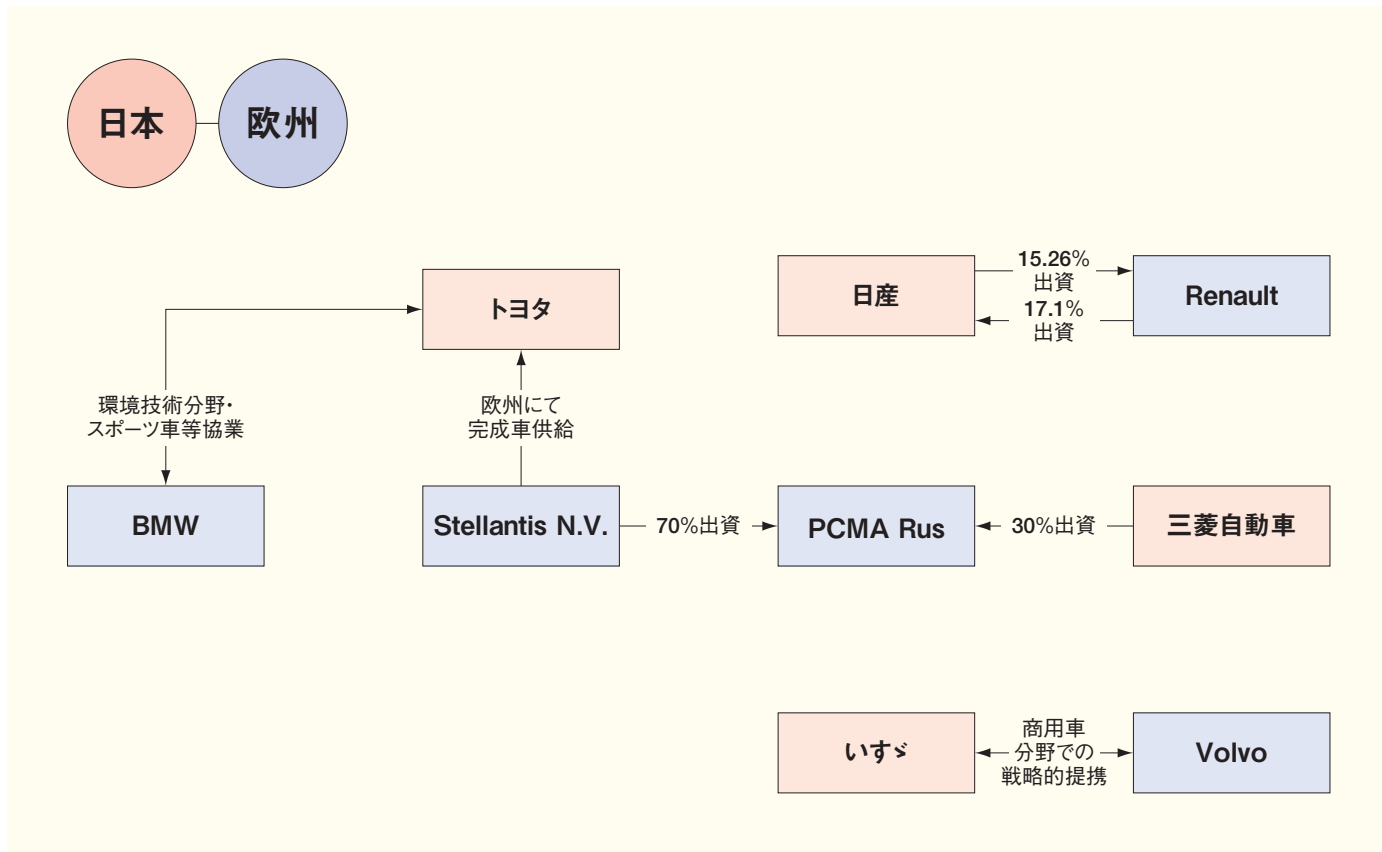
国／地域	番号	四輪車	二輪車	四輪車／二輪車	部品
北米					
カナダ	33	5	-	-	1
アメリカ	34	14	2	-	12
北米計		19	2	-	13
中南米					
アルゼンチン	35	1	3	-	-
ブラジル	36	5	5	-	4
コロンビア	37	1	2	-	-
メキシコ	38	7	2	-	3
ペルー	39	-	1	-	-
ベネズエラ	40	1	-	-	-
中南米計		15	13	-	7
世界合計		156	67	2	91

注:「四輪車」「二輪車」には部品等を含む。「部品」は部品のみを生産する工場。

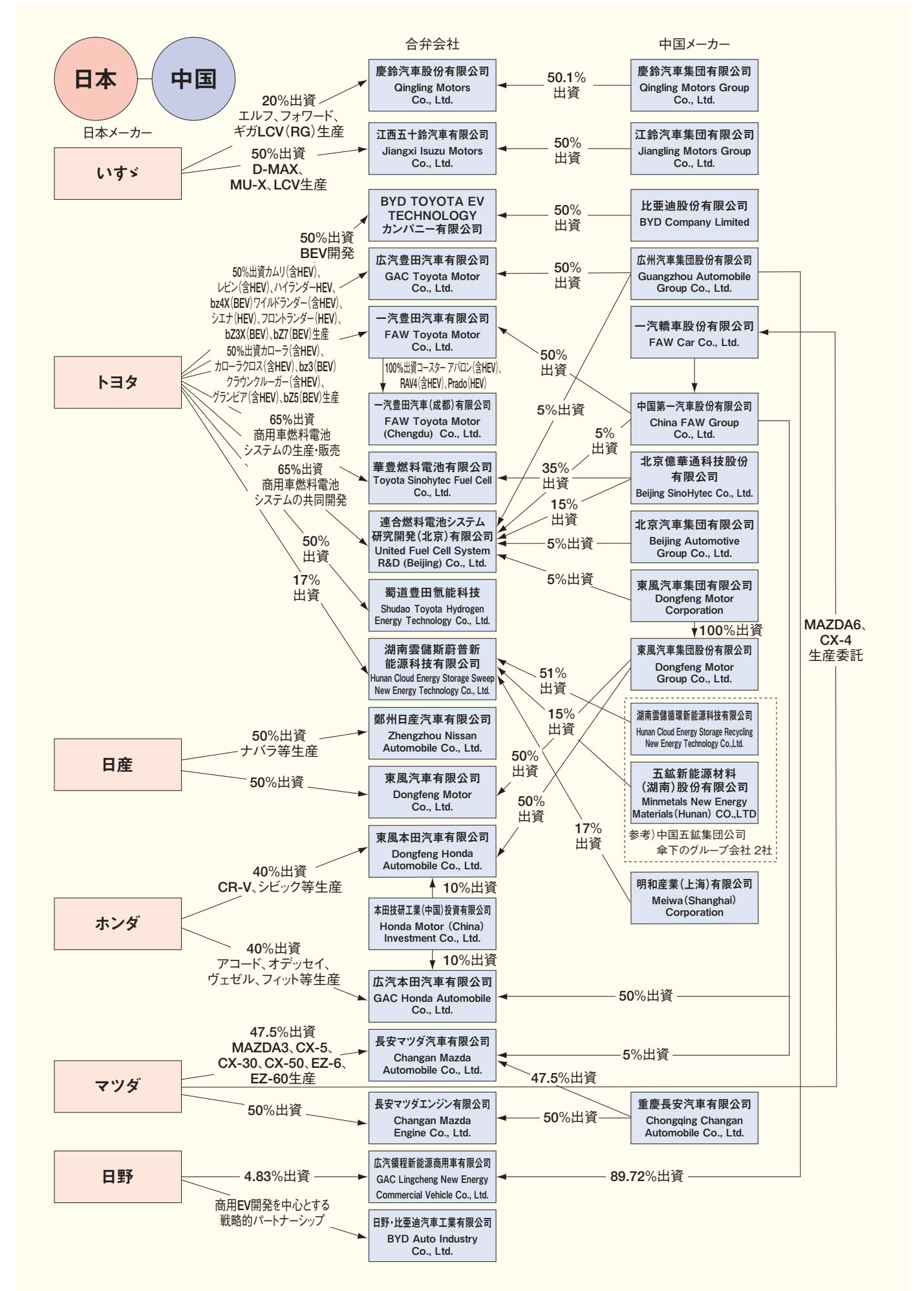
2026年3月31日現在



2026年3月31日現在



2026年3月31日現在

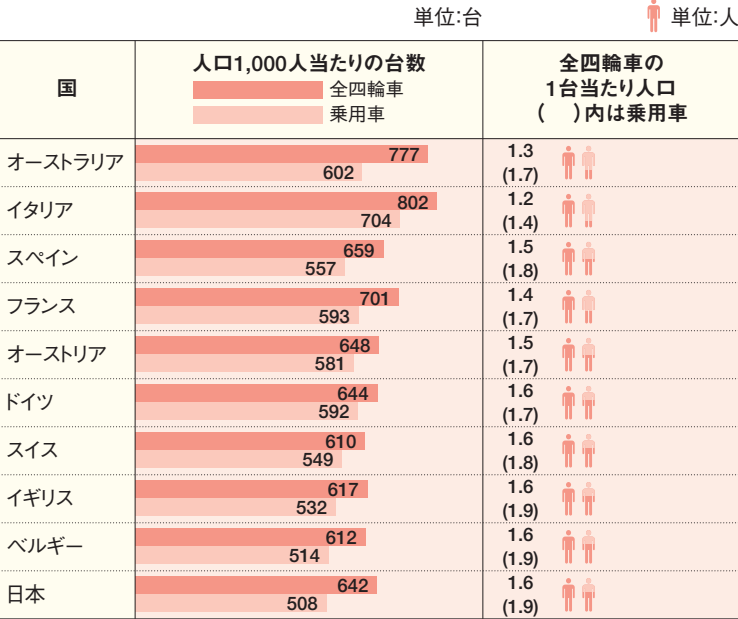


広がる世界の自動車保有台数

2025年世界各国の四輪車の保有台数は、中国では約3億4,413万台、日本では約7,874万、ドイツでは約5,360万台、保有されています。

二輪車普及率でみると、台湾が1.6人に1台、インドネシアが2人に1台、日本では約12人に1台普及しています。

● 主要国の四輪車普及率（人口1,000人当たり台数および1台当たり人口／2024年末現在）



資料:国土交通省、WARDS等 世界人口資料:OECD、国連

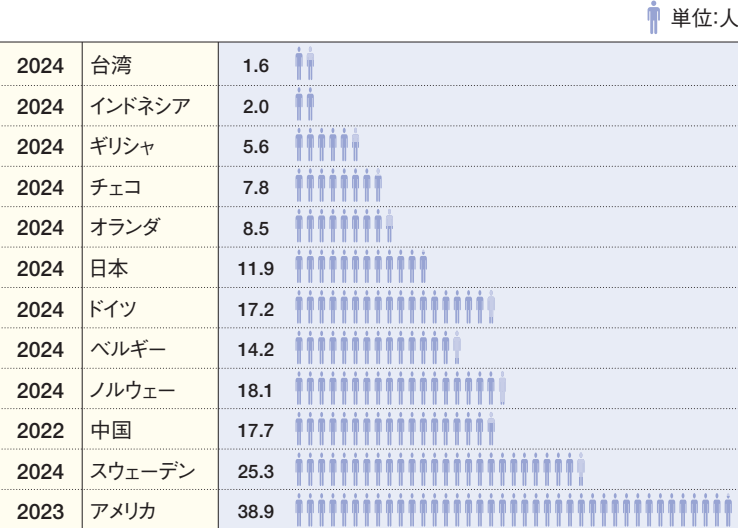
● 世界各国の四輪車保有台数（2024年末現在）

単位:台

国	乗用車	トラック・バス	計
ドイツ	49,339,166	4,270,523	53,609,689
イタリア	41,340,516	5,732,300	47,072,816
フランス	38,465,866	7,053,736	45,519,602
イギリス	36,165,401	5,798,867	41,964,268
スペイン	26,469,462	4,832,419	31,301,881
オランダ	9,621,272	1,354,742	10,976,014
ベルギー	6,008,569	1,153,541	7,162,110
オーストリア	5,231,893	602,636	5,834,529
スウェーデン	4,977,791	717,486	5,695,277
ポーランド	20,497,643	3,341,100	23,838,743
スイス	4,882,569	549,572	5,432,141
アルゼンチン	—	—	18,064,236
ブラジル	40,301,005	8,404,526	48,705,531
日本	62,321,025	16,422,085	78,743,110
中国	310,139,100	33,992,800	344,131,900
韓国	21,771,120	4,526,799	26,297,919
タイ	19,769,087	1,382,054	21,151,141
インドネシア	20,444,507	6,571,394	27,015,901
オーストラリア	16,080,036	4,667,238	20,747,274

資料:国土交通省、WARDS等

● 世界各国の二輪車普及率（1台当たり人口）



注:日本は、3月末現在。

資料:国土交通省、総務省、ACEM、FAMI等 世界人口資料:OECD、国連、外務省

● 世界各国／地域の二輪車保有台数

単位:台

年	国／地域	台数
2024	台湾	14,656,084
2024	インドネシア	139,450,013
2024	ギリシャ	1,851,620
2024	チェコ	1,340,677
2024	オランダ	2,092,909
2024	日本	10,276,304
2024	ドイツ	4,833,611
2024	ベルギー	822,845
2024	ノルウェー	304,085
2022	中国	80,720,000
2024	スウェーデン	423,732
2023	アメリカ	8,790,480

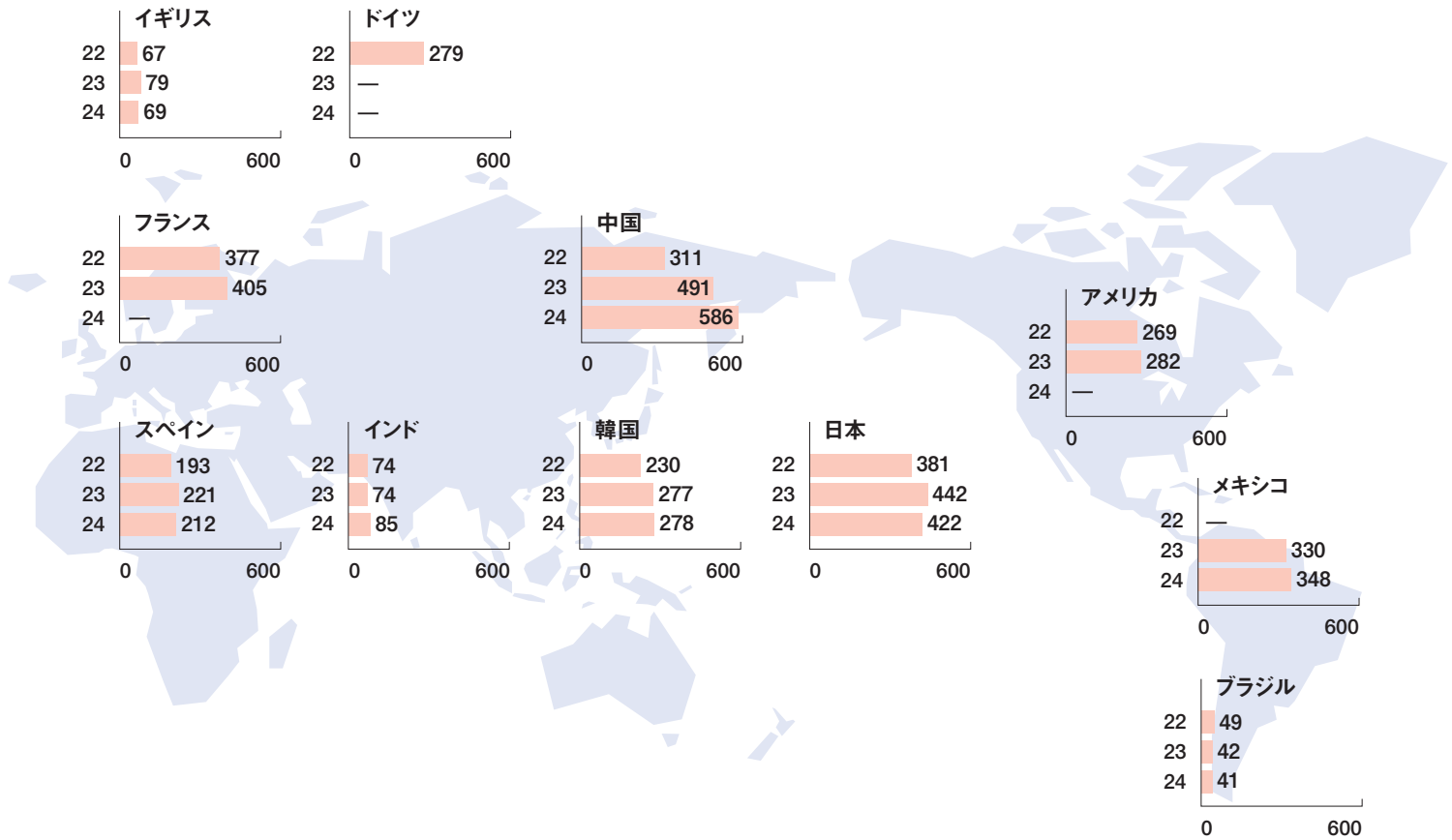
資料:国土交通省、総務省、ACEM、FAMI等

一部の国で増加した四輪車輸出台数

2024年の四輪車の輸出台数は、半数以上の主要国で減少しました。一方で、中国（約586万台、19.3％増）、インド（約85万台、15.4％増）、メキシコ（約348万台、5.4％増）等の国では、昨年と比べ、増加しました。

● 主要国の四輪車輸出台数推移

単位:万台



● 主要国の四輪車輸出台数

単位:台

国	2022			2023			2024		
	乗用車	トラック・バス	計	乗用車	トラック・バス	計	乗用車	トラック・バス	計
ドイツ	2,647,622	138,882	2,786,504	3,110,791	—	—	3,183,411	—	—
イギリス	606,838	61,191	668,029	713,870	76,953	790,823	603,565	82,097	685,662
フランス	3,009,561	761,119	3,770,680	3,153,976	896,651	4,050,627	—	—	—
スペイン	1,583,558	349,071	1,932,629	1,702,678	508,789	2,211,467	1,708,283	415,301	2,123,584
アメリカ	—	—	2,690,728	—	—	2,822,287	—	—	—
メキシコ	—	—	—	610,216	2,690,660	3,300,876	687,243	2,791,843	3,479,086
ブラジル	386,422	104,968	491,390	308,228	110,232	418,460	295,666	114,303	409,969
日本	3,321,385	491,854	3,813,239	3,978,141	444,541	4,422,682	3,819,813	397,231	4,217,044
韓国	2,217,753	82,580	2,300,333	2,672,220	94,051	2,766,271	2,692,381	90,231	2,782,612
中国	2,528,571	582,012	3,110,583	4,140,322	769,675	4,909,997	4,955,134	904,346	5,859,480
インド	662,891	78,645	741,536	672,105	65,816	737,923	770,364	80,986	851,350

注:フランスはフランス国外からのフランスメーカーの出荷台数を含む。

資料:WARDS等 日本は日本自動車工業会調

● 主要国／地域の二輪車輸出台数

単位:台

国／地域	2020	2021	2022	2023	2024
イタリア	381,539	543,608	590,800	485,346	475,404
日本	311,998	437,042	486,813	520,110	484,263
中国	7,090,588	9,107,290	7,218,131	8,276,917	10,501,451
台湾	355,586	385,735	394,372	275,638	295,059
インドネシア	700,392	803,931	743,551	570,004	572,506
インド	3,282,786	4,443,131	3,652,122	3,458,416	4,198,403

注:中国は2022年より三輪車の台数を除く。

資料:各国自動車・二輪車工業会等 日本は日本自動車工業会調

自動車関税率・EPA／FTA（2026年6月現在）

日本の自動車関税率は、数度の引き下げの結果、1978年より自動車や主要自動車部品では無関税となり、自動車輸入が自由化されました。それに対し、自動車関税がかけられている国も多く存在します。わが国では、こうした関税の撤廃を含め、貿易・投資の自由化や円滑化を進めるためEPA（経済連携協定）／FTA（自由貿易協定）の締結を推進しています。近年ではCPTPP（環太平洋パートナーシップに関する包括的及び先進的な協定）や、RCEP（地域的な包括的経済連携協定）、さらにはAJCEP（日・ASEAN包括的連携協定）や日EU-EPA（日EU経済連携協定）といった多国間協定の発効により、協定の活用が拡大しています。

● 主要国の自動車関税率

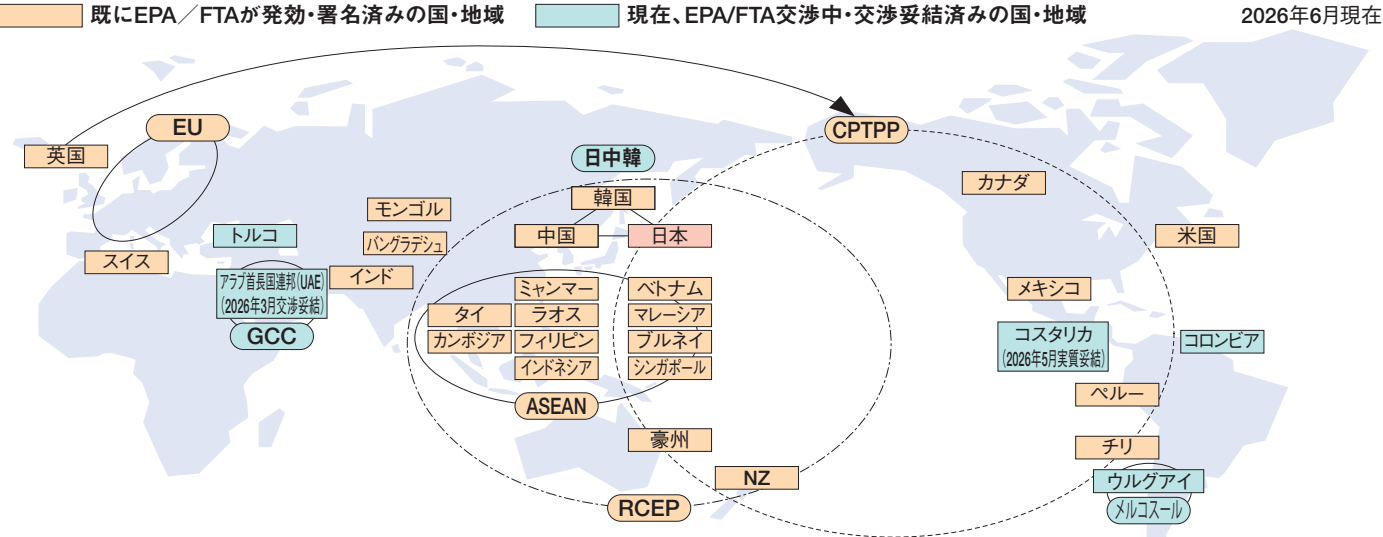
2026年6月現在

	乗用車	トラック	バス	部品等 （車体及び自動車用）
日本	無税	無税	無税	無税
米国	2.5%	25% 車両総重量5t以上20t未満の キャブシャーシ…………… 4%	2%	2.5%
中国	15%	15%	15%	6%

※米国の追加関税措置は反映していない基本税率

日本自動車工業会調

● 日本のEPA／FTAの取り組み



※韓国、カナダについては交渉延期中または中断中。

外務省資料より作成

● 日EU-EPAおよびCPTPPによる自動車関税率

	乗用車	トラック	バス	車体及び自動車部品
日EU-EPA （2019年2月発効）	〈10%〉 8年目（2026年） 撤廃済み	〈ガソリン2800cc以上／ ディーゼル2500cc以上 …………… 22% ガソリン2800cc未満／ ディーゼル2500cc未満 …………… 10%〉 8年目（2026年）撤廃済み	〈ガソリン2800cc以上／ ディーゼル2500cc以上 …………… 16% ガソリン2800cc未満／ ディーゼル2500cc未満 …………… 10%〉 13年目撤廃	〈3～4.5%〉 即時撤廃（貿易額ベースで 90%以上の品目）
CPTPP （2018年 12月発効）	カナダ	〈6.1%〉 5年目（2023年） 撤廃済み	〈6.1%〉 11年目撤廃	〈6.0%〉 即時撤廃（貿易額ベースで 87.5%の品目）
	ベトナム	〈77%〉 3000cc超…………… 10年目撤廃 3000cc以下…………… 13年目撤廃	〈20～70%〉 12、13年目撤廃	〈5%〉 13年目撤廃

注：〈 〉内の表示はEPA／FTA非適用関税率。

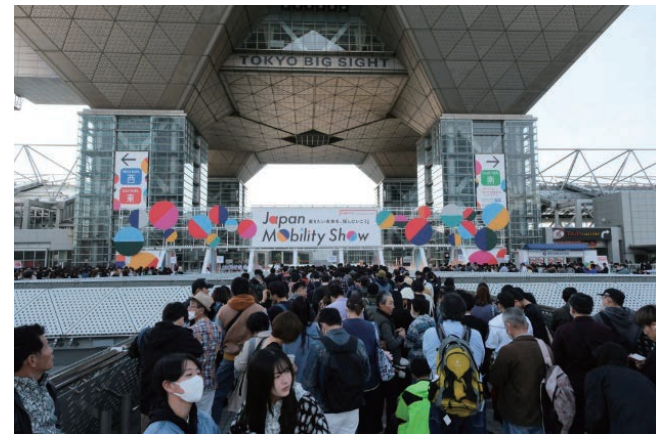
日本自動車工業会調

◇ジャパンモビリティショー（2023ー）

100年に一度の大変革期を迎えた自動車産業は、モビリティ産業への変革を進めています。その中で、多くの仲間と一緒に、移動だけでなく、社会課題の解決や新しい価値を創造し、豊かで夢のあるモビリティ社会をつくりたいという想いのもと、これまで約70年にわたり開催してきた東京モーターショーの名称を「Japan Mobility Show」に変更し、様々な仲間が集まり、共に幅広い未来を提示する「共創プラットフォーム」へと進化しました。

初開催となった2023年のJapan Mobility Showでは、業界の枠を超えて、未来を共につくる仲間として計475の企業・団体に参加いただき、1,112,000人の来場者を記録しました。また、翌年に初めて行われたビジネスイベントは、Japan Mobility Show Bizweekの名称で幕張メッセにて開催。スタートアップ145社、事業会社など58社が出展し、848件のビジネスマッチングが成立しました。現在、多くのお客様にモビリティの未来を感じていただくためのショーケースイベントと、『未来を創る、仲間づくりの場』として企業連携を推進するビジネスイベントを毎年交互に開催しています。

今年は、社会を動かす様々な挑戦や取り組みの創出を目指し、「あなたが動けば、世界が動く。」をスローガンに「Japan Mobility Show Bizweek 2026」を開催します。



2023年【Japan Mobility Show：東京ビッグサイト】



2024年【Japan Mobility Show Bizweek：幕張メッセ】



2025年【Japan Mobility Show：東京ビッグサイト】



2025年【Japan Mobility Show：東京ビッグサイト】

歴史と記録

回数	西暦	会期			期間 (日)	会場	入場料 税込(円)	会場内 面積 (㎡)	出展 会社数 (社)	出展 車両数 (台)	入場者数 (人)
		元号	年	月日							
—	2023	令和	5	10.26～11.05	11	東京ビッグサイト	3000	118,540	475	361	1,112,000
—	2024	〃	6	10.15～10.18	4	幕張	無料（事前登録制）	8,437	203	—	—
—	2025	〃	7	10.30～11.09	11	東京ビッグサイト	3000	92,850	522	315	1,010,000

(注) ー1 2023年、2025年の出展会社数はTokyo Future Tourの参加者(企業・団体)を含む。
ー2 2024年は、Japan Mobility Show Bizweek。入場者の公式発表は無し。

Japan
Mobility Show
Bizweek 2026

動世界動あ
く。界けな
がば、た
が

Your move
moves
the world.

10.13 Tue
- 10.16 Fri
「幕張メッセ」
Makuhari Messe



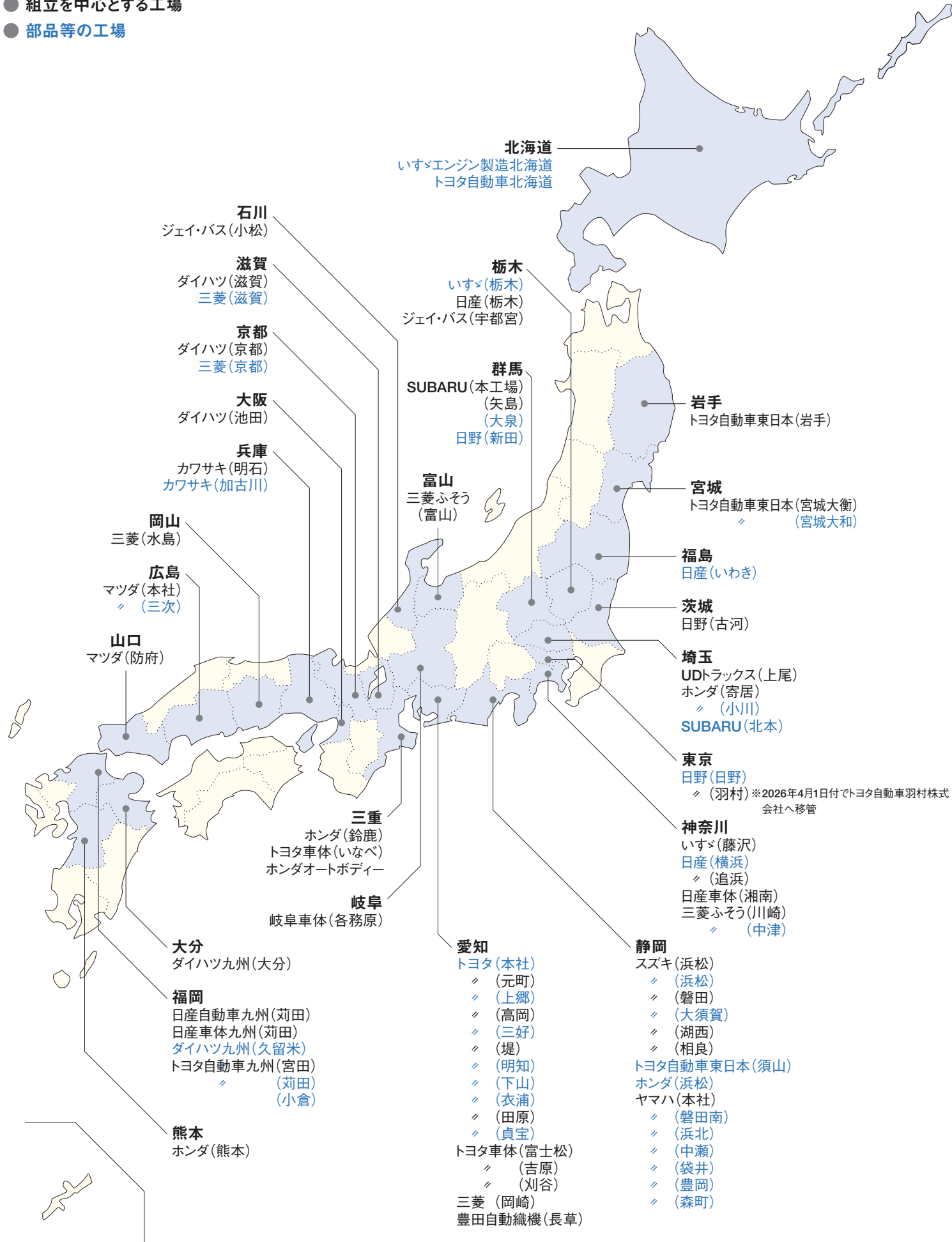
	いすゞ自動車株式会社 【本社】 〒220-8720 神奈川県横浜市西区高島1-2-5 横濱ゲートタワー TEL (045) 299-9111 https://www.isuzu-global.com/ja/index.html
 Let the Good Times Roll	カワサキモーターズ株式会社 【本社】 〒673-8666 兵庫県明石市川崎町1-1 TEL (078) 921-1301 https://www.global-kawasaki-motors.com/
	スズキ株式会社 【本社】 〒432-8611 静岡県浜松市中央区高塚町300 TEL (0570) 000-225 【東京支店】 〒105-0021 東京都港区東新橋2-2-8 スズキビル東新橋 TEL (03) 5425-2158 https://www.suzuki.co.jp/ https://www.globalsuzuki.com/
	株式会社SUBARU 【本社】 〒150-8554 東京都渋谷区恵比寿1-20-8 エビスパルビル TEL (03) 6447-8000 https://www.subaru.co.jp/
	ダイハツ工業株式会社 【本社】 〒563-8651 大阪府池田市ダイハツ町1-1 TEL (072) 751-8811 【東京支社】 〒103-0023 東京都中央区日本橋本町2-2-10 (ダイハツビルディング) https://www.daihatsu.com/jp/ https://www.daihatsu.co.jp/top.htm
	トヨタ自動車株式会社 【本社】 〒471-8571 愛知県豊田市トヨタ町1 TEL (0565) 28-2121 【東京本社】 〒112-8701 東京都文京区後楽1-4-18 TEL (03) 3817-7111 【名古屋オフィス】 〒450-8711 愛知県名古屋市中村区名駅4-7-1 TEL (052) 552-2111 https://global.toyota.jp
	日産自動車株式会社 【グローバル本社】 〒220-8686 神奈川県横浜市西区高島1-1-1 TEL (045) 523-5523 https://www.nissan.co.jp/ https://www.nissan-global.com/JP/
	日野自動車株式会社 【本社】 〒191-8660 東京都日野市日野台3-1-1 TEL (0570) 095-111 https://www.hino.co.jp/

	本田技研工業株式会社 【本社】 〒105-8404 東京都港区虎ノ門2-2-3 TEL (03) 3423-1111 https://global.honda.jp/
	マツダ株式会社 【本社】 〒730-8670 広島県安芸郡府中町新地3-1 TEL (082) 282-1111 【東京本社】 〒106-0041 東京都港区麻布台1-3-1 麻布台ヒルズ森JPタワー49階 https://www.mazda.com/ja/ https://www.mazda.co.jp/
	三菱自動車工業株式会社 【本社】 〒108-8410 東京都港区芝浦3-1-21 TEL (03) 3456-1111 https://www.mitsubishi-motors.co.jp/ https://www.mitsubishi-motors.com/jp/
	三菱ふそうトラック・バス株式会社 【本社】 〒211-8522 神奈川県川崎市中原区大倉町10 TEL (044) 330-7700 https://www.mitsubishi-fuso.com/
	ヤマハ発動機株式会社 【本社】 〒438-8501 静岡県磐田市新貝2500 TEL (0570) 053-800 【東京事務所】 〒100-0005 東京都千代田区丸の内2-1-1 丸の内マイプラザ15F TEL (03) 5220-7200 https://global.yamaha-motor.com/jp/
	UDトラックス株式会社 【本社】 〒362-8523 埼玉県上尾市大字1-1 TEL (0120) 67-2301 https://www.udtrucks.com/japan https://www.udtrucks.com/

会友

	ゼネラルモーターズ・ジャパン株式会社 【本社】 〒140-0002 東京都品川区東品川4-12-8 品川シーサイドイーストタワー8階 TEL (03) 6711-5600 https://www.gmjapan.co.jp/
---	--

- 組立を中心とする工場
- 部品等の工場



一般社団法人 日本自動車部品工業会
108-0074 東京都港区高輪1-16-15 (03)3445-4211

一般社団法人 日本自動車車体工業会
105-0012 東京都港区芝大門1-1-30 (03)3578-1681

一般社団法人 日本自動車機械器具工業会
105-0011 東京都港区芝公園3-5-8 (03)3431-3773

公益社団法人 自動車技術会
102-0076 東京都千代田区五番町10-2 (03)3262-8211

一般財団法人 日本自動車研究所(つくば)
305-0822 茨城県つくば市蒔間2530 (029)856-1112

一般財団法人 日本自動車研究所(東京)
105-0012 東京都港区芝大門1-1-30 (03)5733-7921

公益財団法人 自動車製造物責任相談センター
105-0001 東京都港区虎ノ門5-1-5 (0120)028-222

公益財団法人 自動車リサイクル促進センター
105-0012 東京都港区芝大門1-1-30 (03)5733-8300

一般社団法人 自動車再資源化協力機構
105-0012 東京都港区芝大門1-1-30 (03)5405-6150

一般社団法人 自動車・蓄電池トレーサビリティ推進センター
〒105-0003 東京都港区西新橋1-1-1

一般財団法人 自動車検査登録情報協会
101-0032 東京都千代田区岩本町3-11-6 (03)5825-3671

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 (03)3578-3880

一般社団法人 日本自動車販売協会連合会
105-8530 東京都港区芝大門1-1-30 (03)5733-3100

一般社団法人 全国軽自動車協会連合会
105-0012 東京都港区芝大門1-1-30 (03)5472-7861

一般社団法人 日本中古自動車販売協会連合会
151-0053 東京都渋谷区代々木3-25-3 (03)5333-5881

日本自動車輸入組合
105-0014 東京都港区芝3-1-15 (03)5765-6811

一般社団法人 日本自動車連盟
105-0012 東京都港区芝大門1-1-30 (03)3436-2811

一般財団法人 日本自動車査定協会
105-0003 東京都港区西新橋2-34-4 (03)5776-0901

一般社団法人 自動車公正取引協議会
100-0014 東京都千代田区永田町1-11-30 (03)5511-2111

一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会
106-6117 東京都港区六本木6-10-1 (03)3404-6141

一般社団法人 日本自動車リース協会連合会
141-0022 品川区東五反田4-5-2 (03)6277-4015

一般財団法人 日本モーターサイクルスポーツ協会
104-0045 東京都中央区築地3-11-6 (03)5565-0900

一般社団法人 日本二輪車普及安全協会
170-0005 東京都豊島区南大塚2-25-15 (03)6902-8190

全国オートバイ協同組合連合会
〒107-0052 東京都港区赤坂2丁目19-5

公益財団法人 日本自動車教育振興財団
105-0012 東京都港区芝大門1-1-30 (03)5733-3841

一般社団法人 日本損害保険協会
101-8335 東京都千代田区神田淡路町2-9 (03)3255-1844

公益財団法人 交通事故総合分析センター
101-0064 東京都千代田区神田猿樂町2-7-8 (03)5577-3977

公益財団法人 日本自動車輸送技術協会
160-0004 東京都新宿区四谷3-2-5 (03)6836-1201

自動車基準認証国際化研究センター
160-0004 東京都新宿区四谷3-2-5 (03)5362-7751

特定非営利活動法人 ITS Japan
105-0011 東京都港区芝公園2-6-8 (03)5777-1011

一般社団法人 日本産業車両協会
107-0051 東京都港区元赤坂1-5-26 (03)3403-5556

公益社団法人 全日本トラック協会
160-0004 東京都新宿区四谷3-2-5 (03)3354-1009

公益社団法人 日本バス協会
105-0021 東京都港区東新橋2-3-17 (03)3216-4011

公益社団法人 全国通運連盟
101-0063 東京都千代田区神田淡路町2-21 (03)5296-1670

一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会
102-0074 東京都千代田区九段南4-8-13 (03)3239-1531

一般社団法人 全国レンタカー協会
105-0012 東京都港区芝大門1-1-30 (03)5472-7328

一般社団法人 全日本指定自動車教習所協会連合会
102-0074 東京都千代田区九段南2-3-9 (03)3556-0070

一般社団法人 日本自動車タイヤ協会
105-0001 東京都港区虎ノ門3-8-21 (03)3435-9091

一般社団法人 自動車用品小売業協会
108-0014 東京都港区芝5-1-7 (03)3454-1427

一般財団法人 全日本交通安全協会
102-0074 東京都千代田区九段南4-8-13 (03)3264-2641

公益社団法人 日本交通政策研究会
102-0073 東京都千代田区九段北1-12-6 (03)3263-1945

公益社団法人 日本道路協会
100-8955 東京都千代田区霞が関3-3-1 (03)3581-2211

公益財団法人 高速道路調査会
105-0001 東京都港区虎ノ門2-3-17 (03)6550-9100

一般財団法人 道路交通情報通信システムセンター
104-0031 東京都中央区京橋2-5-7 (03)3562-1720



〔 2026年版 日本の自動車工業 〕

2026年8月発行

一般社団法人 日本自動車工業会

〒105-0012 東京都港区芝大門1-1-30 日本自動車会館

本冊子に関するお問い合わせは広報へ TEL: 03(5405)6179

<http://www.jama.or.jp/>