

車体 NEWS

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.



2012
新春増刊号

年 頭 挨 拶

一般社団法人 日本自動車車体工業会
会 長 水嶋 敏夫



あけましておめでとうございます。

2012年の新春にあたり、謹んで年頭のご挨拶を申し上げます。

昨年の車体業界を振り返ってみますと、たいへん変化の激しい1年間でありました。3月の大震災によるサプライチェーン寸断の中、お客様への納入日程対応にたいへんな苦労を重ねましたが、夏以降にやっと正常状態に戻ることができました。その後も中型車ポスト新長期規制適用に伴う需要変化、タイの水害影響、円高への対応等、経営環境のめまぐるしい変化が続き、会員の皆様のご苦労はたいへん多かったことと推察いたします。

昨年1月～11月の当会会員生産台数を見ますと、委託生産車のサプライチェーン寸断による減産のため前年比16%減の178万台となりましたが、委託生産車を除く当会特有の非量産車種をみますと、10.1万台と1%増となりました。

なお、直近の3か月を見ますと、会員全体では対前年比11%増、当会特有の非量産車種では26%増と大幅な前年超えが続いており、生産台数から見れば、復旧したと判断できる状況となりました。

このような中、当会は4月から一般社団法人に移行し、「会員支援活動の充実」「安全対応活動の推進」「環境対応活動の推進」を重点項目として活動してまいりました。一点目の「会員への支援活動の充実」に関しては、前半は震災影響の調査、フォロー、支援活動を最優先に実施してきました。政府や関係官公庁から各種調査依頼をはじめ復旧支援策やさまざまな特例が膨大に展開になりましたが、会員の皆様に「必要な項目は洩れなく分り易く」を念頭に展開させていただきました。また、これに関連した規制緩和や特例

設定の要請活動も実施し、特に要望の強かった「中型車ポスト新長期規制の適用延期」はお客様とのトラブル回避に有効であったと考えております。

二点目の「安全対応活動の推進」では、後部突入防止装置の法規改正への対応、トレーラ安全性向上策の共同開発、長期使用車の保守点検方法の見直しなどに取り組み、概ね計画通りに進めることができました。

最後の「環境対応活動の推進」では、CO₂、VOC、産業廃棄物の削減とも、皆様のおかげをもちまして、今年度目標もほぼ達成できる見込みとなりました。また、新たに4月に設定した「新環境基準適合ラベル」、通称「ゴールドラベル」も、会員への取得支援活動、社会へのPR活動とも積極的に開始し、既に10社51機種で適合認定と順調に運用開始することができました。

以上のように、皆様のご協力により事業計画は概ね順調に進捗させることが出来たと判断しております。

さて、本年の経営環境を見てみますと、欧州の信用不安、超円高の長期化、新興国の成長鈍化、北朝鮮の指導体制移行などリスク要因を多くはらんでおりまだまだ厳しい状況が続くと思われます。一方で第3次、第4次補正予算による各種復興支援策の実施やエコカー減税の延長、補助金の復活もあり、国内需要の喚起も期待できると考えています。このような中、日本のものづくりの維持も念頭におき、引き続き「会員に喜ばれる、頼りにされる車体工業会活動」を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。

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。

年 頭 所 感

経済産業省製造業局長
上田 隆之



平成24年の新春を迎え、謹んでお慶び申し上げます。

我が国製造業は、急激な円高、高い水準の法人税、経済連携の遅れ、労働法制、環境規制という厳しい事業環境にあるところ、さらに昨年3月11日の東日本大震災を契機とした電力供給不足が加わり、6重苦ともいふべき過酷な状況に置かれています。また、新興国の勃興や海外新興市場における競争の激化により、海外需要獲得の道のりも平坦ではありません。このように、製造業をとりまく環境は一層厳しさを増しております。

こうした認識の下、私共、経済産業省製造業局長といたしましては、以下の施策に重点をおいて、製造業からの日本再生を推進してまいります。

第一に、産業の国内空洞化を回避するため、国内事業環境の整備を進めてまいります。

今般の東日本大震災においては、被災や計画停電の影響による特定の部素材の減産・生産停止のため、国内外のサプライチェーンの途絶が生じました。これを契機に、生産拠点の分散化など災害時におけるBCPの必要性が注目されるとともに、我が国の部素材メーカーの世界シェアの高さやこれを裏付ける国際競争力が改めて世界に示され、サプライチェーンの中核となる部素材産業を国内にとどめることの重要性が再認識されました。

これについて、経済産業省としては、国内事業環境の整備として国内立地補助に取り組んでいるところです。平成23年度三次補正予算において、被災した福島県の復興・再生という趣旨も踏まえて、国内立地補助金として5000億円計上しました。サプライチェーンの中核となる部素材分野と高付加価値の成長分野における生産拠点・研究開発拠点に対し国内立地補助を行うことにより、国内への投資を促進し、雇用の維持・創出を目指します。

加えて、我が国が国際競争力を有する高機能な部素材の製造プロセスに不可欠なレアアースの価格高騰により、企業の望まざる海外移転が余儀なくされているところ、製造産業局としては、レアアースの代替材料や使用量削減技術の開発等を支援することでこうした空洞化リスクに対処してまいります。

法人実効税率の引き下げも重要です。昨年11月に税制改正法案が成立し法人税引き下げが決定しましたが、同時に復興財源として期限付き増税がなされるなど一時的に足止めがかかっているところ、経済産業省としては、我が国の立地競争力を高めるため、引き続き努力してまいります。

また、平成24年度税制改正大綱において自動車重量税の一部廃止・軽減、エコカー減税の継続・拡充等が盛り込まれましたが、車体課税については、なお解決すべき課題が残されており、今後抜本的見直しを実現していきます。同様に、同大綱に盛り込まれたナフサ、原料炭等の原料用途免税の事実上の恒久措置の実現に向けて引き続き努力していく所存です。

通商政策としては、我が国経済の活性化のための主要貿易国・投資相手国との高いレベルでの経済連携の推進が重要です。日中韓FTAや日EU・EPAなどの経済連携を戦略的かつ多角的に推進していくとともに、TPPについては、交渉参加に向けて関係国との協議を進めてまいります。

また、来夏の電力供給を確保するための電力需給対策も喫緊の課題であり、経済産業省としては、多様な主体が参加した供給力増強支援策を通じて、エネルギー供給の安定に万全を期してまいります。他方、エネルギー需要の構造を徹底的に見直していくとともに、需給の状況に応じたエネルギー利用、エネルギー消費が大きい民生部門における建物・建材の省エネ、需要家による省エネルギー対策等を強化していく所存です。さらに、中長期的なエネルギー需給対策としては、エネルギー管理システム(BEMS・HEMS)等の技術開発・導入支援や大容

量蓄電池を搭載した次世代自動車を活用した需給調整等のスマートコミュニティ実証事業を展開してまいります。

第二に、グローバル市場の成長を我が国の経済成長に取り込むため、さらなる海外需要の獲得を目指します。

インフラ分野については、新興国でのインフラ整備に対する需要の急増、先進国での環境配慮型インフラへのリプレイス需要等を中心に市場拡大が見込まれるところ、我が国の高い技術力や運営ノウハウを活かして海外市場を獲得していきます。昨年は、英国高速鉄道車両更新計画の交渉再開、トルコやベトナムにおける地球観測衛星等の受注など、官民一体となった積極的な働きかけが功を奏しておりますが、引き続きトップ外交を推進して受注獲得を目指します。

また、海外市場で打ち勝っていくためには企業の競争力強化も重要です。昨年7月に施行された改正産活法は、国際競争力の強化のための産業再編を支援する施策の一つとして、事業所管大臣による公正取引委員会への協議規定が設けられました。新日鐵と住友金属工業の経営統合は、同法が適用されることとなった最初の事例です。

昨今の円高は製造業にとって苦境ではありますが、他方、円高メリットを活用すれば、海外企業のM&Aを促進させ海外市場を獲得する好機と捉えることもできます。とくに、新興国におけるM&Aは、相手国の経済成長に伴い市場も拡大するため、相手国の市場を買うM&Aとして期待されます。政府としても、海外市場を獲得するためにJBICや産業革新機構への支援を通じて海外M&Aを推進します。

第三に、次世代産業の創出・育成を進めてまいります。その一は、既存産業を活性化して新たなフロンティアを開拓していくことです。我が国の基幹産業である自動車産業においては、次世代自動車の開発・普及を推進します。プラグイン・ハイブリッド車、電気自動車などの次世代自動車は我が国が開

発・普及を先駆けてきた分野ですが、エネルギー制約及び地球温暖化対策への関心の高まりにより国際競争が激化しており、これからが正念場といえます。製造産業局としましては、平成24年度予算において関連予算を計上し、電気自動車等の支援を強化してまいります。

もう一つは、字義どおり、新たな産業の創出です。創薬・再生医療などのライフイノベーション分野、生活支援や事故対応等用途の裾野が広がるロボット産業、市場規模の飛躍的拡大が予想される宇宙関連産業など、将来大きな需要が見込まれ、我が国の将来の雇用を支える次世代型ものづくり産業を生み出していかねばなりません。

そして、次世代産業を生み出す地力は不断のイノベーションにより醸成されるので、たとえば、ゲノム情報やiPS細胞の製薬プロセスへの応用技術、炭素繊維複合材料の量産・加工技術等の開発など、未来開拓型の研究開発に重点をおく必要があります。日本が誇る高い技術力の維持・向上は我が国ものづくりの競争力の源泉であり、10年後、20年後の成長を見据えて支援してまいります。

製造産業局といたしましては、これらの施策を遂行していくことで、我が国製造業のさらなる発展に寄与していきたいと考えております。

最後になりましたが、本年の皆様方の御健康と御多幸を祈念いたしまして、私の新年の御挨拶とさせていただきます。



年 頭 所 感

経済産業省製造産業局自動車課長
田中 茂明



平成24年の新春を迎え、謹んでお慶び申し上げます。

我が国経済は、東日本大震災後のサプライチェーンの立て直しなどを背景に、緩やかに持ち直しています。また一方で、超円高、欧州危機などの海外景気の下振れやタイの洪水被害などにより、依然として厳しい状況にあります。

自動車産業は、急激な円高、その他事情により、日本国内での生産活動の継続が困難な状況にあり、まさに、国内空洞化の危機に直面しています。裾野の広い自動車産業が空洞化すれば、日本社会全体で大きな雇用が失われることになります。

このため、政府としては、空洞化を回避し、国内産業と雇用を守るため、3次補正予算において、全国を対象とした3300億円規模の立地補助金を措置いたしました。これにより、部品・素材分野や成長分野の企業の国内立地支援策を通じ、国内での立地促進と雇用創出、地域活性化を図ります。

また、平成24年度税制改正大綱において、自動車ユーザーの思い負担となっている車体課税については、自動車重量税の当分の間税率の一部廃止・軽減、エコカー減税の継続・拡充等を決定いたしました。他方で、車体課税について解決すべき課題は多く残されており、今後とも自動車取得税や自動車重量税の廃止など、簡素化、負担の軽減、グリーン化の観点から車体課税の抜本見直しを求めて参ります。このような税制の取り組みに加え、第4次補正予算によるエコカー補助金の創設等も含めて、国内自動車市場の活性化を図ります。

そのような中、昨今のエネルギー制約及び地球温暖化対策への関心の高まりにより、先進国では電気自動車など次世代自動車を巡る国際競争が激化する

一方で、新興国では低価格車の伸びが激しくなっており、世界市場の変化・多様化が進んでおります。

さらには、震災後の日本経済の再生、日本社会の環境変化の下で自動車や自動車産業が果たす新たな役割として、大容量蓄電池を搭載した電気自動車やプラグインハイブリッド自動車を、非常用電源や需給調整装置等として活用することへの期待が高まっており、内需拡大や電力の負荷平準化の観点からも、電気自動車やプラグインハイブリッド自動車等の普及拡大が一層重要になっていると考えております。

このため、自動車がどのような役割を果たし、自動車産業が日本経済の新たな成長にどのように貢献できるのかを示すため、昨年6月、自動車業界の皆様に加え、部素材産業の経営層の皆様、学識経験者にご参画いただき、「日本経済の新たな成長の実現を考える自動車戦略研究会」を取りまとめました。その中では震災後の日本におけるエネルギー制約等の新たな社会的課題を提起し、強靱なサプライチェーン再構築・部素材産業の競争力強化策や国内生産体制の維持・強化策を提示いたしました。政府として、これら施策に全力をあげて取り組んでまいります。

最後になりましたが、本年の皆様方のますますのご発展とご健勝を祈念いたし、新年の挨拶とさせていただきます。



年 頭 の 辞

国土交通省自動車局次長
木場 宣行



平成24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。

昨年3月に発生しました東日本大震災は、未曾有の大被害をもたらし、犠牲となられた方々とそのご遺族に心より哀悼の誠を捧げますと共に、負傷された方々、被災された方々、今なお不安な避難生活を余儀なくされている方々に、心よりお見舞い申し上げます。

また、自動車関係の皆様におかれましては、復旧、復興に向けた人員や物資の輸送、避難所における移動自動車相談所の開設などに多大なご尽力を頂きましたことに深く敬意と感謝を申し上げます。この災害を機に、改めて自動車の役割の大きさ、ありがたさが実感されたと認識しており、一日も早い被災地の復旧・復興に向けて、自動車がその機能を如何なく発揮できるよう、引き続きご協力をお願い申し上げます。

さて、最近の我が国の自動車を取り巻く環境は、少子高齢化、低炭素化社会、想定を超えた災害の発生等により、大きく変化しようとしております。これらへの対応は、我々行政にも強く求められており、国民の安全と安心を守り、環境と調和のとれた「くるま社会」を実現するという根本に立ち返り、以下のような自動車技術行政施策の推進に不断の努力を続けていきたいと考えております。

1. 国民生活の安全・安心の確保のための「くるま社会」の構築に向けた施策の展開

(1) 車両の安全対策の推進

我が国の交通事故は平成22年中の死者数は4,863人、負傷者数が896,208人となっており、依然として深刻な状況にあります。このため、昨年3月に策定された第9次の交通安全基本計画では、究極的には交通事故のない社会を目指しつつ、経過目標として平成27年までに24時間死者数を3,000人以下とする目標が設定され、車両の安全対策についても、新たな目標に向けた更なる取り組みが求められています。

このような状況を背景に、交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会技術安全WGにおいて今後5～10年先を念頭においた新たな目標の策定及びその目標達成に向けて取り組むべき事項、方向について検討がなされ、昨年6月に報告書が取りまとめられました。

報告書においては、今後の車両安全対策に取り組むべき事項として、①少子高齢化の進行に対する対応、②歩行者・自転車乗員の事故防止・被害軽減対策、③ニーズが高まる新たなモビリティ電気自動車、超小型モビリティへの対応、④大型車がからむ重大事故対策が示されており、自動車局としては、これを踏まえ、適切に対応して参りたいと考えています。

また、先進安全自動車（ASV）の開発・普及の促進、安全基準の拡充・強化、自動車アセスメント等の取り組みについては、交通事故死者数の削減等に必要な不可欠であることから、これらの取り組みが有機的に連携し、車両安全対策の推進体制のさらなる強化につながるよう今後とも強力に取り組んでいくこととしています。

具体的には、

① 自動車の安全基準の拡充・強化としては、普及の著しいハイブリッド車や電気自動車の安全性に関し、ハイブリッド車等の静音性対策や車両に搭載するリチウムイオン蓄電池等の世界統一基準の策定作業等に取り組んでいく他、大型車の追突防止対策といった予防安全対策の実施、車両衝突時の歩行者保護及びヘッドレストの基準調和活動等を通じた被害軽減保護対策の充実に取り組んで参ります。

また、地球温暖化問題に対する意識の高まりとともに電気自動車の導入が盛んになっている中、低コストで既存車両を有効に活用できる等の利点から、既存のガソリン車等を電気自動車に改造する「コンバージョンEV」が注目されており、この安全性向上に資するためガイドラインを昨年4月に制定・公表するとともに、昨年5月には感電防止の基準を導入したところです。今後のコンバージョンEVの一層の安全性・信頼性向上のため、ガイドラインを活用した関係者への技術指導等、必要な措置を引き続き講じてまいります。

② 自動車アセスメント及びチャイルドシートアセスメントに関しましては、評価項目や情報提供の充実を図り、ユーザーのニーズに対応し、かつ、分かりやすい安全情報の提供に努めており、これらにより、安全性能が格段に向上した自動車の普及が進むなどの効果が現れています。平成23年度からは、歩行者保護試験における脚部評価を開始するとともに、乗員保護性能及び歩行者保護性能をあわせた新たな安全性能総合評価を導入しました。

③ 先進安全自動車（ASV）に関しましては、産・学・官の協力の下、積極的にその開発・普及の促進に取り組んでいます。ASV技術の市場への導入は日本が世界で最も進んでおり、日本の自動車メーカーの技術レベルも世界最高水準にある状況です。平成23年度から開始する第5期ASV推進計画においては、ASV技術の開発・普及の促進を加速させるための支援を行うとともに、通信を利用した安全運転支援システムの実用化を目指した取り組みを行っています。

④ 税制、予算上の措置を講ずることにより先進安全

自動車（ASV）の導入促進を図って参ります。

税制面では、平成24年度税制改正において、先進安全自動車（ASV）技術である衝突被害軽減ブレーキを備えた大型貨物自動車に係る特例措置を創設することにより、減税（自動車重量税及び自動車取得税）を行うこととしております。

予算面では、平成24年度予算において、事業用自動車のASV装置装着車の購入に対し補助金の交付を引き続き行うこととしています。

(2)事業用自動車の安全対策の推進

- ① 事業用自動車の事故削減に向けた取り組みを一層進めるため「今後10年間で事業用自動車の死者数・人身事故件数を半減」、「飲酒運転ゼロ」を目標として平成21年3月に策定した「事業用自動車総合安全プラン2009」に基づき、点呼時におけるアルコールチェッカー使用の義務付け、IT点呼に係る要件の拡大、デジタル式運行記録計等の運行管理の高度化に資する機器の導入等に対する支援等を実施したほか、「平成23年度自動車に係る総合的安全対策検討委員会」を開催し、同プランの進捗のフォローアップや新たな施策に関する意見交換を行って参りました。

本年も、運行管理の高度化に資する機器の導入等に対する支援や運行記録計の義務付けの拡大に向けた検討を引き続き実施するほか、本プランの目標を確実に達成するため、PDCAサイクルに沿った定期的・継続的なチェックを進めて参りたいと考えています。

- ② 自動車局に設置されている「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」において、平成22年度は事故統計による傾向分析及びコンテナトレーラーの横転事故やトラックによる追突死亡事故など10事例についての要因分析を実施するとともに、交通事故の傾向を踏まえた特定テーマの安全対策として、乗合バスの車内事故を防止する観点から、運転者、バス事業者、利用者、車両面、走行環境面など各方面に向けた安全対策を提言したところです。今後も引き続き事故の調査・分析体制を充実させていくとともに、同検討会における要因分析の充実を図りつつ、再発防止策の提言を行っていくこととしています。
- ③ 海上コンテナの自動車輸送にかかる安全対策についても、早急に取り組むべき喫緊の課題であると考えております。現在、コンテナトレーラーの安全運転速度や是正すべき偏荷重を把握するための実証実験の実施や「国際海陸一貫運送コンテナの収納のためのガイドライン」改正にかかる国際的な取組の実施など、総合的な安全対策を講じているところです。また、「国際海陸一貫運送コンテナの自動車運送の安全確保に関する法律案（仮称）」については、国会への再提出に向けた準備を進めて参ります。

(3)地球温暖化対策の推進

政府のエネルギー・環境対策に関する方針については、平成23年3月11日に発生した東日本大震災に伴う原子力発電所の事故を受けて、エネルギー・環境会議を中心に検討がなされているところであり、本年年末を目途に、「革新的エネルギー・環境戦略」の策定や「エネルギー基本計画（平成22年6月閣議決定）」の

改定等が予定されています。これら政府全体の方針に従って、引き続き、運輸部門の約9割のCO₂排出量を占める自動車からの排出削減対策に積極的に取り組んで参ります。まず、自動車単体の燃費向上に関しては、2020年に向けた乗用車の新たな燃費基準について、審議会における新たな燃費基準の検討を終了し、これを踏まえて関係法令の改正の準備を行っているところです。また、燃費基準達成車が普及するよう、自動車燃費の評価・公表制度を引き続き運用して参ります。

地球温暖化対策の観点からは、次世代自動車の開発・普及の促進も重要です。

エネルギー基本計画においては、2020年までに新車販売に占める次世代自動車の割合を最大で50%とする目標が掲げられており、次世代自動車のより一層の普及を推進して行く必要があります。

次世代大型車の開発・実用化を促進するため、現在、高効率ハイブリッドトラック、次世代バイオディーゼルエンジン、電気・プラグインハイブリッドトラック、高性能電動バスの技術開発を行っております。今後、これらの試作車に係る実使用条件下での実証走行試験等を行い、実用化に向けた取り組みを進めて参ります。

また税制、予算上の措置を講ずることにより環境対応車の導入促進を図って参ります。

税制面では、平成24年度税制改正において、環境性能に優れた自動車（エコカー）について自動車重量税の当分の間税率が廃止されるとともに、新たな燃費基準に基づき区分を再編し、ハイブリッド自動車の燃費性能に匹敵する従来車を免税の対象に追加する等の見直し・拡充を行った上で、エコカー減税（自動車重量税及び自動車取得税）やグリーン化特例（自動車税）等を延長することとしております。

平成21年のエコカー減税の導入以降、各メーカーの技術開発が加速され、最近では、ガソリン車でもハイブリッド車の燃費性能に匹敵するものも登場しています。技術的中立の観点からこのような様々な技術を等しく取り扱い、開発の自由度を高めることは、新たなイノベーションを誘発する上で重要です。また、エンジン技術や軽量化などの共通基盤技術を磨きあげることが、新興市場を含めたグローバル市場における我が国自動車メーカーの国際競争力の更なる強化につながります。より環境性能に優れた自動車を普及していくためには、このような税制上の特例措置の制度設計を通じ、より一層の技術開発を効果的に支援していくことが極めて重要です。

予算面では、平成23年度第4次補正予算において、事業用自動車に対し219億円、家用自動車と合わせて3,000億円のエコカー補助を行うこととしたところです。

(4)環境対応車を活用したまちづくり

電気自動車や超小型モビリティを始めとした環境対応車の普及に際しては、従来の自動車単体対策に加え、走行空間、駐車スペース、充電施設等の利用環境整備を同時に進める必要があり、まちづくりと一体で検討していく必要があることから、昨年度より、都市局と連携の下、「環境対応車を活用したまちづくり事業」として、実証実験等を行っています。具体的には、「電動バス」「駐車場等への充電施設」「超小型モビリティ」の3つのテーマについて実証実験又は調査を

実施し、課題等を明らかにしつつ、成果を取りまとめ
ていくことにより、環境対応車を活用したまちづくり
を積極的に推進して参ります。

(5)自動車排出ガス対策・騒音対策の推進

自動車交通環境対策については、窒素酸化物
(NOx)や粒子状物質(PM)による大気汚染は全国的に改善傾向がみられるものの、交通量の極めて多い
大都市地域の道路沿道等、局地的には依然として厳しい状況にあり、その防止・改善対策を着実に進めること
が、肝要であると考えています。

新車対策として、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参りましたが、
ディーゼル車の規制強化を中心としたポスト新長期規制が平成21年10月から順次適用されており、現在では
継続生産車も含めた全車に適用されています。また、
ディーゼル特殊自動車については、平成23年10月から
新たな試験方法を導入した排出ガス規制が順次適用
されています。

使用過程車対策としては、引き続き自動車NOx・
PM法による車種規制を着実に進めるとともに、街頭
検査等を通じて不正軽油の使用排除に取り組んで参
ります。

平成22年4月から本格施行されたマフラーに係る新
たな自動車騒音対策については、規制適用車の継続
検査の開始を踏まえ、適切に実施して参ります。また、
不正改造車の排除についても引き続き関係業界の皆様
と連携しながら、取り組んで参ります。

(6)リコール制度の充実

自動車のリコール制度に関しましては、より一層
ユーザー目線に立ったものとするため、情報収集体制
及び調査分析体制の強化を目的とした組織体制の強化
を実施しました。具体的には、技術検証体制を強化す
るとともに、従前のリコール対策室を、リコール届
出・勧告等を担う「リコール監理室」と、不具合情報
の能動的な調査分析等を担う「不具合情報調査推進
室」に改組・拡充しました。今後とも強化された体制
を活かし、引き続き、リコールの適切かつ迅速な実施
に取り組んで参ります。

また、リコール業務は市場で発生している不具合情
報を認知することから始まります。ユーザーの視点に
立って適切にリコール業務を実施するためには、迅速
に不具合情報を収集することが重要となるため、「自
動車不具合情報ホットライン」(www.mlit.go.jp/
RJ/)について周知活動の充実に取り組んで参ります。

(7)型式認証制度の確実な運用

型式認証業務に関しては、安全・環境基準の強化へ
の対応や、国際基準調和等により新たに導入される基
準への対応について、合理的かつ的確に実施すると
ともに、品質管理の重要性の観点から、監査業務のより
効果的かつ効率的な実施に向けた取り組みを推進して
参ります。

さらに、車両認証の国際的な相互承認制度の創設等
を念頭に、申請者ニーズ等に対応した新たな認証制度
について検討を推進して参ります。

(8)自動車の検査・整備制度

自動車検査については、検査の高度化により不正二
次架装・不正車検の防止等を図るため、新規検査時
における画像取得・3次元測定装置の導入・運用を行う

とともに、平成23年3月に審査結果の情報収集のため
の機器設置を完了いたしました。今後は、取得した画
像について街頭検査等で活用し、また、受検者への審
査結果の情報提供を行うなど、自動車検査独立行政法
人、軽自動車検査協会等と連携して検査の質の向上に
取り組んでいくこととしています。

また、残念なことに、依然として指定整備事業者に
おけるペーパー車検などの不正事案が発生しています。
こうした不正行為はほんの一握りの事業者によるもの
であっても、自動車の点検整備、検査制度に対する国民
の信頼を損ないかねない行為であることから、指導
監督の徹底を図り、悪質な違反に対しては、引き続き
厳正に対処するとともに、認証を受けずに分解整備
事業を行っている事業者に対する情報収集、調査・指
導について、地方運輸局と連携を図り、適切に、かつ、
厳正に対処して参ります。

(9)自動車の適切な維持管理の推進

安全で環境との調和のとれた快適な車社会の形成の
ための基本となるのは、ユーザーの自己責任による自
動車の適切な維持管理であり、自動車の長期使用化が
益々進む中、これを支える自動車整備業界のホームド
クターとしての役割は一層重要となっています。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」を中心に点検整備の励行を推進するとともに、
「不正改造車を排除する運動」を全国的に推進し、不
正改造車の撲滅に努めて参ります。また、「自動車点
検整備推進運動」においては、本年度も啓発活動を工
夫する等、新たな取り組みを実施して参ります。

さらに、一級自動車整備士制度を活用する等により、
技術力とユーザーへの説明力の向上及び自動車整備士
の地位向上を図りつつ、自動車整備業のより一層の信
頼の確保、活性化を図って参ります。

(10)不正な二次架装の再発防止

不正な二次架装問題については、道路運送車両法に
規定する「改造等を行った者に対する立入検査・報告
徴収」の権限を最大限活用し、引き続き、不正な二次
架装の再発の防止に努めて参ります。

(11)新技術への対応

より高い環境・安全性能が求められる中、電気自動
車、ハイブリッド自動車あるいはASV技術等の普及
が進みつつあり、OBDなどの新技術を利用した自動
車が増加しています。このような新技術に対応するた
め、これまでも、一級自動車整備士制度や整備主任者
研修によって技術向上を図って参りましたが、昨年立
ち上げた自動車整備技術の高度化検討会において、整
備技術の高度化のあり方や具体的方策について検討を
行って参ります。

2. 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・認証制度の国際化については、昨年6月、
官民の代表者からなる「自動車基準認証国際化ハイレ
ベル会議」において「自動車基準認証国際化行動計画」
が取りまとめられました。この行動計画においては、①
「日本の技術・基準の戦略的国際標準化」、②「アジア
諸国との連携」、③「全世界的かつ車両単位の相互承認
の実現」及び④「基準認証のグローバル化に対応する体
制の整備」の4本の柱を掲げています。

日本は、これまで国連自動車基準調和世界フォーラム（WP29）に参画し積極的に自動車基準の国際調和活動を進めてきました。今後も、WP29に引き続き積極的に参画し、必要な提案やデータ・情報提供を行うことにより、日本の技術力を活かすことができるASV技術や電気自動車、水素・燃料電池自動車、乗用車の排ガス・燃費試験サイクル、歩行者保護等に係る国際基準の策定に取り組み、日米欧等の先進国だけでなく新興国等も含め、我が国が得意とする安全・環境性能の高い電気自動車等に関する国際基準の導入をさらに促進して参ります。

第8回日ASEAN交通大臣会合で承認された「日ASEAN自動車基準・認証制度に関する協力プログラム」の具体的取組として、11月に第2回アジア地域官民共同フォーラムを開催する等の取組をすすめており、今後も同プログラムに基づく取り組み等を通じて、アジア諸国の基準調和のための支援活動をより一層強化して参ります。

我が国は、国連自動車基準調和世界フォーラム（WP29）における「国際的な車両型式認証の相互承認制度（IWVTA）」の構築に向けた活動に積極的に参画しております。昨年11月に承認されたロードマップに沿って2016年3月までにIWVTAの実現に向けた基盤整備活動を確実に完了するため、国内産業界の皆様方の協力も得ながら、同活動を主導して参ります。

アジア諸国との連携を一層強化するためのASEAN事務局等との緊密な関係の構築や、技術基準の整備をはじめとするIWVTA実現に向けた基盤整備への適切な対応等のため、体制整備を推進して参ります。

今年度も昨年末までの段階で既に閲覧、情報提供のいずれもが前年比プラスとなっており、年々利用が拡大してきています。この「自動車情報インフラ」が十分な機能を発揮し、社会のニーズに的確に応えられるよう、様々な課題に対してしっかりと取り組んで参りたいと考えております。

自動車保有関係手続のワンストップサービスについては、稼働しているすべての地域で利用が大幅に拡大し、平成23年10月の利用率は57.1%と、初めて50%を超えました。今後とも、より一層の利用拡大に向けて、申請者の利便性を向上させるための機能の追加等による利用環境の改善を継続的に進めるとともに、関係機関との連携・協力を強化し、変更登録等の中間登録への手続拡大及び現在10都府県にとどまっている稼働地域の拡大を図って参ります。

自動車のナンバープレートを巡っては、昨今、全国各地からのご当地ナンバー追加の強い要望はもとより、その表示内容や形状等について様々な意見が寄せられているほか、ナンバープレート情報の活用等による多様な社会的機能が益々期待されるようになってきています。そこで、ナンバープレートの表示内容や形状、交付に係る手続き等、自動車のナンバープレートを巡る様々な事項について、現行制度の抜本的な見直しも視野に入れた検討を進めるため、昨年10月から「ナンバープレートのあり方に関する懇談会」を開催しております。まずは、年度内を目途とした中間とりまとめに向け、検討を深めて参りたいと考えております。

自動車検査・登録制度に関して、政府全体の特別会計改革や独立行政法人改革の中で、国と自動車検査独立行政法人の業務の一体化等の方向性が示されているところですが、そのあり方について、引き続き検討を進めて参ります。また、検査の民間能力の活用を図るため、指定整備制度について、自動車の安全環境レベルを維持しつつ更なる活用方策を検討して参ります。

これらの諸施策の実行にあたっては、国民各位、関係者の皆様のご理解ご協力が不可欠です。本年も、自動車技術行政に格別のご支援とご協力を賜りますようお願いしますとともに、皆様にとって明るい年となるよう心より祈念してご挨拶といたします。

電話 〇三（三五七八）一六八一