

車体 NEWS

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.



2014
新春増刊号

2014年年頭挨拶

一般社団法人 日本自動車車体工業会
会長 白根 武史



あけましておめでとうございます。

2014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りますと、生産台数は一昨年に終了したエコカー補助金の影響を挽回するまでには至らなかったものの概ね計画どおり推移した1年でありました。震災復興に必要とされる「働くくるま」の需要は引き続き高水準で推移するとともに、4月からの消費税引き上げ前の需要増への対応も含め、会員の皆様はお忙しい1年間であったと思います。

昨年1月～11月の当会会員生産台数を見ますと、上述のとおり全体では前年比3%減の219万台となりました。その内、委託生産車を除く当会特有の非量産車種は10%増の14.2万台と2年連続の前年超えとなりました。

この様な中、当会は「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」を主要4項目と位置づけ皆様のご協力のもと活動し、それぞれにおいて成果を上げることができました。

「安全対応活動の推進」では、突入防止装置の基準改正に係る国際会議に委員を派遣し、国際自工会や欧州車工会との意見交換をはじめ、基準改正に対し当会としての意見を申し上げます。また、巻込み防止装置の推奨基準の設定、JABIA規格化の推進、部会調査研究活動など、計画どおり進捗しております。

「環境対応自主取組みの推進」では、CO₂、VOC、産業廃棄物の削減とも、皆様の協力のおかげで目標を達成できる見込みです。環境負荷物質の使用削減はフォローアップの段階となっており、これまで以上に皆様のご理解とご支援が重要となっております。また、新環境基準適合ラベル、通称「ゴールドラベル」の運用も、会員への取得支援活動、社会へのPR活動とも積極的に進め、適合認定は121機種となりました。

「中小企業支援活動の推進」では、官公庁情報の

適切な展開はもとより、税制改正や規制改革などの各種要望の提出やその実現に向け関係団体と連携した取組みを推進しております。また、「高齢者雇用推進事業」として昨年企業向け、従業員向けにそれぞれ高齢者雇用推進のガイドブックを作成し配布するとともに、各地で説明会を実施してきております。

「活性化活動の継続推進」では、車体業界の認知度向上を図るため当会からの情報発信の充実に努めるとともに、昨年度策定した「車体業界の将来ビジョン」の具体化に向け、「チャレンジ5活動」をスタートさせ、「選択と集中」の事例／方向性の調査、及びコンソーシアムの実例調査を行い、計画どおり年度末には皆様に報告できる見込みです。

以上のように、皆様のご協力により事業計画は概ね計画どおり進捗させることができたと判断しております。

なお、当会正会員数は増加を続け、昨年4月以降新たに3社に入会頂き184社となり、大変ありがたく思っております。あらためて当会への期待も、年々大きくなってきていることを実感すると共に、責任の重さを強く感じております。

さて、昨年2020年の東京オリンピック開催も決まり、取り巻く環境変化は更に大きく、早くなってきております。そうした中、本年の経営環境を見ますと、4月の消費税増税による景気への影響、TPP交渉の行方、新興国の成長鈍化、近隣国との関係など、懸念材料は続いております。日本再興戦略実行の年として具体的方策の着実な展開も期待でき、2020年の東京オリンピック開催に向けた取組みや震災復興活動の継続により、国内商用車の需要は堅調に推移すると考えています。

このような中、引き続き「会員に喜ばれる、頼りにされる車体工業会」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。

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。

年頭に寄せて

経済産業省製造産業局長
宮川 正



平成26年の新春を迎え、謹んでお慶び申し上げます。

アベノミクスが始動してから約1年が経ち、我が国製造業にも、ようやく目に見える形で希望の灯がともし始めてきました。リーマン・ショックや東日本大震災等による落ち込みを乗り越え、本格的な復活に向かって歩み始めた我が国製造業を後押しするため、私共、経済産業省製造産業局としては、以下の三つの施策に特に注力してまいります。

第一に、あらゆる政策資源を投入して国内事業環境を整備してまいります。まず税制面からのサポートとして、車体諸税の減税や生産性向上設備投資促進税制、事業再編促進税制の拡充等を実施してまいります。また、昨年成立した産業競争力強化法に盛り込まれている企業実証特例制度やグレーゾーン解消制度をフル活用することで、規制緩和の新しい枠組みを創設し、果敢にチャレンジする企業を応援してまいります。

第二に、スピード感のある実用化・事業化へとつながるイノベーションの推進に努めます。具体的には、チタン合金、炭素繊維及び革新銅板等の革新的構造材料の技術開発、再生医療の産業化、ロボット介護機器の開発・導入促進、次世代型産業用3Dプリンターの開発等に取り組んでまいります。自動車関係につきましては、これまでの次世代自動車の導入促進に加えて、世界に先駆けての自動運転システムの研究開発・実証にも着手してまいります。

第三に、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、戦略的な国際展開を図ります。TPP、RCEP、更には日中韓FTA、日EU等の経済

連携については、各国とも政治的に困難な課題を抱えており、厳しい交渉が予想されますが、我が国の国益にかなう最善の道を追求していくとともに、世界全体の貿易・投資のルール作りに、引き続き重要なプレーヤーとして参画してまいります。更には新興国等で急増しているインフラ需要についても、官民一体のトップセールスを通じて積極的に獲得してまいります。

景気回復の実感は徐々に広がり始めていますが、地域経済に目を転じると、まだまだ手放しで楽観視できる状況とは言えません。本年4月には消費税率の引き上げも予定されており、対応を一步誤ると、景気の腰折れを招き、更なる成長に向けたチャンスを逸するということにもなりかねません。まさに、ここが踏ん張りどころということで、「経済の好循環」を実現するため、皆様と共に誠心誠意、取り組んでいく所存です。

我が国は往々にして、「資源小国」と称されます。ところが幸いにも、我が国には、より将来性のある、世界最高レベルの技術力の蓄積がございます。天然資源を探り当てるには、地中深く掘り進めなければなりませんし、その量にも限りがあります。しかし、技術力という資源は、それを支える人材がいる限り、無尽蔵と言って良いでしょう。だからこそ私共は、我が国の技術力と人材がその可能性を最大限に発揮することのできるような環境作りを全力で進めてまいります。

末筆ながら、本年の皆様の御健康と御多幸を、そして我が国製造業の着実な発展を祈念いたしまして、新年の御挨拶とさせていただきます。

平成26年 年頭所感

経済産業省製造産業局自動車課長
前田 泰宏



平成26年の新春を迎え、謹んでお慶び申し上げます。

安倍政権が発足して1年が経過をしました。日本経済は明らかに「マイナス」から「プラス」へと転換し、アベノミクスの効果が着実に現れつつあります。

自動車産業においても、昨年、業績は大きく改善致しました。賃金の上昇や取引先企業の支援という形で還元され、それが消費、生産の拡大につながるという安倍政権で目指す「経済の好循環」の実現に向けた原動力としての役割を果たしております。

昨年11月に公道で自動走行車に試乗された総理が、日本の技術力は世界一と述べられましたが、世界に冠たる我が国自動車産業の持続的発展に向けて、政策資源を惜しみなく投入して参ります。

平成26年度与党税制改正大綱では、車体課税の見直しについての道筋が示されました。消費税8%段階で自動車取得税の税率引下げ、消費税10%段階での廃止、自動車重量税、自動車税のエコカー減税等のグリーン化措置の拡充等が決定されました。引き続き、ユーザー負担の軽減、グリーン化、簡素化の観点から、車体課税の抜本的見直しに取り組んでまいります。

また、先月、規制改革と日本経済の新陳代謝を進める「産業競争力強化法」が成立したところですが、自動車産業においても、新たに創設された「企業実証特例」等を活用し、将来の新たな技術や創意工夫を生かした取組を強力に後押しして参ります。

そして、次世代自動車の普及、自動走行技術の進展にも努めて参ります。今後の市場拡大を睨み、日々競争が激しさを増しているこの分野で、他国を圧倒する性能・品質の実現につながるよう、インフラ整備、購入補助、研究開発予算をはじめとした支

援を着実に行ってまいります。

加えて、通商交渉では、自動車産業のグローバル化を後押しするため、TPPや日EU EPAをはじめとした、包括的かつ高いレベルの協定を目指し、経済連携交渉を引き続き精力的に進めてまいります。

さらに、来年4月に迫る消費税引上げ時に、下請け企業へのしわ寄せが生じないように、自動車産業適正取引ガイドラインの見直し等を行い、転嫁の円滑化等にも全力で取り組んで参ります。

本年は、このような見直しや施策を通して、景気回復の成果が地域の津々浦々まで届けられる一年となるよう、全力を尽くしてまいります。

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



年 頭 の 辞

国土交通省自動車局次長
清谷 伸吾



平成26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。

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、変革の時期を迎えております。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. 自動車の安全対策の推進に係る施策の展開

(1) 車両安全対策の推進

近年、交通事故による死傷者数は減少傾向にあるものの、平成24年には約4,400人の方が亡くなり、約83万人の方が負傷しており、交通事故の現状は依然として深刻な状況にあります。このため、第9次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年までに交通事故死者数を3,000人以下とする目標が設定されています。

この交通事故削減目標の達成に向けて、安全基準等の拡充・強化、先進安全自動車（ASV）推進計画、自動車アセスメントの3つの施策の連携を図りながら、車両安全対策の推進に取り組んで参りたいと考えております。

具体的には、

- ① 自動車の安全基準等の拡充・強化としては、平成27年から市場導入が予定されている燃料電池自動車の世界最速普及を目指すべく、関係省庁と連携して、速やかな基準の整備を行って参ります。
また、チャイルドシートに側面衝突基準を導入するなど、様々な面から安全性を向上させて参ります。
- ② 先進安全自動車（ASV）に関しましては、産・学・官の協力の下、その開発・実用化・普及の促進に取り組んできた成果として、衝突被害軽減ブレーキやレーンキープアシスト等のASV技

術が実用化され、その普及が進んでいる状況です。第5期ASV推進計画においては、ASV技術の高度化に関する検討を進めるとともに、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きます。

さらに、税制面、予算面の措置を通じた先進安全自動車（ASV）の導入促進を図って参ります。

- ③ 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。さらに、予防安全技術の普及が進む中で、自動車アセスメントにおいて衝突被害軽減ブレーキ及び車線逸脱警報装置等の予防安全技術の評価を来年度以降導入して参ります。

(2) 事業用自動車の安全対策の推進

近年、交通事故による死傷者数は減少傾向にありますが、未だ多くの方々が交通事故の犠牲になっており、交通事故の現状は依然として深刻な状況にあります。

平成24年4月に発生した関越道高速ツアーバス事故を踏まえた安全対策については、事故後に設置したバス事業のあり方や過労運転防止対策等に関する検討会の検討結果を踏まえ、昨年4月に「高速・貸切バス安全・安心回復プラン」を策定しました。同プランに基づき、新高速乗合バスへの移行・一本化や交替運転者の配置基準の策定、効率的・効果的な監査・実効性のある処分等について既に実施に移したほか、本年には、貸切バスの新たな運賃・料金制度への移行することを予定しています。その他、同プランに掲げられた各措置について、平成25・26年度までの2年間にわたって迅速かつ着実に実施し、また、これらの実施状況について随時フォローアップ・効果検証を実施することにより、バス事業の安全性向上・信頼の回復に向けた取組を集中的に進めることとしております。

さらに、自動車局では、バス事業のみならず、タクシー、トラック事業も含めた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、平成21年からの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」を目標として同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、運輸安全マネジメントの充実、アルコール検査の実効性の向上、運行管理の高度化に資する機器の導入に対する支援等を実施したほか、同プランの進捗のフォローアップや新たな施策の必要性に関する意見交換を行って参りました。

本年も、本プランの目標を確実に達成するための施策を展開するとともに、中間年にあたる平成25年までの成果について5年間の総括評価を行った上で、目標達成に向けた対策の点検・改善を実施して参りたいと考えております。

また、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」においては、事故統計による傾向分析及び高速ツアーバスやトラックによる追突死亡事故など社会的影響の大きい重大事故10事例についての要因分析及び再発防止策の策定を行うとともに、交通事故の傾向を踏まえた特定テーマとして、「過労運転による事故防止」を昨年度に引き続き検討するとともに、最近、運転者が突然意識を失い事故を起こすことが増加していることから、「健康起因による事故防止」についても検討の対象に含めることとしました。また、より高度かつ複合的な調査・分析を実現させ、より客観性、実効性のある再発防止策の提言を行えるよう、平成26年度より「事業用自動車事故調査委員会」を設置し、事故調査機能の強化を図って参りたいと考えております。

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。これまで、国際ルールの策定に関する取り組みを講じてきたほか、コンテナの陸上運送の安全対策について万全を期すため、昨年6月末に新安全輸送ガイドライン等を取りまとめ、これに基づく取り組みを8月より開始したところです。引き続き、新安全輸送ガイドライン等の適切かつ確実な実施を図るとともに、更なる安全対策を講じていく所存です。

(3)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、審査結果の電子的情報収集等

の本格運用を開始しており、本年から、取得した画像による継続検査等での照合審査の抜本的な効率性の向上を図るほか、受検者への審査結果の情報提供を本格実施するなど、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、無車検車対策については、これまで、使用者への広報・啓発の強化や警察と協力した街頭取締り等での排除に取り組んできたところですが、依然としてその根絶が図られていないことから、関係事業者等の協力をいただきつつ対策を拡充・強化し、無車検車ゼロを目指します。

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。

(4)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「不正改造車を排除する運動」を全国的に展開し、不正改造車の排除に努めるとともに、「自動車点検整備推進運動」では、自動車ユーザーに対し、点検整備の必要性についてさらに啓発に努めて参ります。特に、点検整備の励行を促す環境を整備するため、車検時の点検整備の実施状況等を自動車検査証備考欄に記載する等の措置を講じてまいります。

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。

(5)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。

(6)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、OBDなどの新技術を利用した自動車が増加しています。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整備技術の向上を図って参りましたが、昨年とりまとめた自動車整備技術の高度化検討会の報告書において解決すべき課題とされた整備事業のIT化、ネットワークの推進や人材育成等について、検討を進め新技術への対応を図って参ります。

また、「車載式故障診断装置を活用した点検整備に係る情報の取扱指針」に基づき、点検整備や外部故障診断装置の開発に必要な情報の提供が円滑に行われるよう、その適切な運用を確保して参ります。

(7)リコール制度の充実

自動車のリコール制度に関して、設計・製作等に起因する不具合を発見し、必要な改修等により着実に事故、トラブル等の未然防止を図るためには、メーカー等が、適切に不具合情報を収集・分析するとともに速やかに原因究明を行い、ユーザーの視点に立ってリコール届出を行うことが重要です。また、適切かつ迅速なリコール届出を促進するためには、国土交通省としても迅速に不具合情報を収集することが重要であり、引き続き「自動車不具合情報ホットライン」(<http://www.mlit.go.jp/RJ/>)について周知活動の充実に取り組むとともに、(独)交通安全環境研究所自動車リコール技術検証部とも連携し、不具合情報の収集分析、リコール監査等の充実・強化に取り組んで参ります。

(8)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。

2. 自動車の環境対策の推進に係る施策の展開

(1)環境対応車の開発・普及促進

昨年11月にワルシャワで開催されたCOP19において、石原環境大臣から2020年度の温室効果ガス削減目標として2005年度比3.8%とする目標が発表さ

れたところですが、自動車分野からのCO₂排出量は我が国全体の約2割、運輸部門の約9割にのぼるなど、自動車分野における地球温暖化対策等は重要な課題であると考えております。このような課題に対応するため、政府全体のエネルギー・環境政策の見直しの動きを踏まえつつ、引き続き、自動車からのCO₂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年度乗用車燃費基準に続いて、小型貨物車などの新たな燃費基準の策定に向けた検討を進めて参ります。また、燃費性能の優れた自動車が普及するよう、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。累次の政府の基本計画等においては、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。

また、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、プラグインハイブリッドトラック、高性能電動バス等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。

さらに、税制面、予算面の措置を通じた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26年度税制改正において、自動車取得税の税率引下げ、エコカー減税の拡充(自動車重量税及び自動車取得税)、グリーン化特例(自動車税)の延長・拡充等がなされることとなりました。予算面では、引き続き事業用自動車に対する環境性能に優れたCNG自動車、ハイブリッド自動車及び電気自動車等の導入支援等を行って参りたいと考えております。

(2)環境対応車を活用したまちづくり

超小型モビリティをはじめとする電気自動車等(環境対応車)は、低炭素社会の実現に資するとともに、人口減少・高齢化時代に対応するコンパクトなまちづくりにも適した交通手段です。このため、都市の低炭素化、集約型都市構造の実現、高齢化社会への対応等持続可能なまちづくりに向けた取り組みと環境対応車普及の取り組みを一体的に推進し、環境対応車を活用した低炭素まちづくりの実現を図って参ります。電気自動車については、集中的導入のための先駆的な取り組み支援を引き続き行って参りたいと考えております。

(3)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、平成22年7月の中央環境審議会「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について（第10次答申）」において、ディーゼル重量車の次期排出ガス規制を平成28年末までに導入することが提言されており、導入に向けた作業を進めてまいります。

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。また、新長期規制適合車に搭載されている尿素SCRシステムの劣化の問題については、平成24年10月に学識経験者からなる「排出ガス後処理装置検討会」を環境省と合同で設置し、今年度末の最終とりまとめに向けて、現在、原因究明及び対策の検討に取り組んでいるところです。

また、自動車騒音対策については、国連自動車基準調和世界フォーラム（WP29）の議論を踏まえつつ、国際基準の導入等に引き続き積極的に取り組んでまいります。

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

自動車基準・認証制度の国際化については、昨年6月に閣議決定された「日本再興戦略」において、「インフラシステム輸出戦略」を迅速かつ着実に実施することとされ、国連自動車基準調和世界フォーラム（WP29）等における連携等を通じて、我が国制度・技術の国際標準化、相手国でのデファクト・スタンダード獲得等を推進することとされています。具体的には、安全・環境性能に優れた自動車の普及の促進、我が国企業が国際的に活躍できる環境整備を行うため、「日本の技術・基準の戦略的国際基準化」、「アジア諸国との連携」、「全世界かつ車両単位の相互承認の実現」、「基準認証のグローバル化に対応する体制の整備」を4つの柱とした「自動車基準認証国際化行動計画」を着実に実施することとしております。

(1)日本の技術・基準の戦略的国際基準化

まず、「日本の技術・基準の戦略的国際基準化」については、WP29における自動車基準の国際調和活動に、引き続き積極的に貢献して参ります。昨年6月のWP29では、日本が主導的に議論に貢献してきた水素燃料電池自動車（HFCV）の安全性に関する国際基準が策定されました。今後とも、特に、我が国が強みを持つ電気自動車等の次世代自動車、先進安全自動車（ASV）、乗用車等の国際調和排出ガス・燃費試験法（WLTP）、歩行者保護等について国際基準の策定を主導して参ります。

(2)アジア諸国との連携

次に、「アジア諸国との連携」については、これまで、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」に基づく取り組みを推進してきました。昨年6月には、新たに「日ASEAN統合基金（JAIF）」を活用したフィリピン自動車基準認証プロジェクトを開始しています。今後とも、「日ASEAN自動車基準・認証制度に関する協力プログラム」に基づき、ワークショップや研修等の技術協力、アジア地域官民共同フォーラムの開催等を通じ、アジア諸国の基準調和活動への支援をより一層強化して参ります。

(3)全世界的かつ車両単位の相互承認の実現

また、「全世界かつ車両単位の相互承認の実現」については、現在、WP29において合意されたロードマップに基づき、2016年の「国際的な車両型式認証の相互承認制度（IWVTA）」の創設を目指した議論が行われています。昨年11月のWP29では、日本の主導の下、IWVTAに関する規則の骨格案が了承されました。今後とも、国内産業界の皆様方のご協力も得ながら、国際基準の採用に向けた工程表に基づき、国際基準について必要な改正提案等を行いつつ、その採用を着実に進めていく等、IWVTAに係る活動を主導して参ります。

(4)基準認証のグローバル化に対応する体制の整備

最後に、「基準認証のグローバル化に対応する体制の整備」については、昨年3月に新たに「JASICジャカルタ事務所」が開所されました。今後とも、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、IWVTA実現に向けた基盤整備への適切な対応等のため、官民連携による体制整備を推進して参ります。

4. 自動車情報の一層の利活用の推進

自動車の保有関係手続きのワンストップサービス（OSS）は、従来、警察署や県税事務所に個別に出頭する必要があった新車新規登録の各種行政手続きをオンラインで一括して行えるようにし、申請者の手続きの負担軽減等を図るサービスであり、現在、11都府県において利用が可能となっております。導入都府県では、既に利用率が6割を超えており、今後も関係機関と連携・協力しながら利用促進に取り組んで参ります。

さらには、平成29年度までに全国で稼働及び対象手続きの拡大するために関係機関と連携・協力しながら、利用環境の改善を継続的に進めるとともに、都道府県等に対して、積極的に働きかけて参ります。

また、個々の自動車の登録検査は、自動車の流通や国民の財産権の保護のため、国が直接行い、自動車の登録情報を自動車登録検査電子情報システム（MOTAS）で管理しており、極めて重要な社会基盤となっています。仮に大規模災害等により本システムが被災し登録検査業務が停止した場合、全国の自動車取引に重大な支障が発生し、我が国の経済活動や国民の権利保全に深刻な影響を及ぼすこととなります。このような事態が生じないよう、MOTAS等の災害時対応力の強化に向けた対策を推進して参ります。

次に、MOTASで管理されている自動車情報を広く一般に提供し、様々な分野で有効活用していただくため、情報提供の取り組みを積極的に進めて参ります。自動車情報の提供にあたっては、平日の9時～17時までとしていましたが、自動車流通の現場では土日に契約等を行うケースも多く、関係書類の作成のため同サービスを土日利用したいとの声等が従来よりあったことから、昨年11月9日から土日祝日も平日と同様の運用時間で同サービスを開始しました。今後もこうした声を反映し利用しやすいサービスを提供するよう努めて参ります。

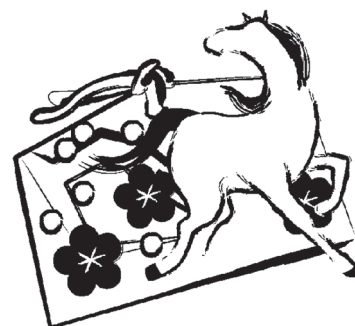
5. 独立行政法人・特別会計改革に係る動き

自動車検査登録業務や自動車検査登録勘定のあり方については、これまでも過去に様々な議論がなされてきましたが、今般、「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」が昨年12月24日に閣議決定され、政府としての見直し方針が固まったところであります。

本閣議決定においては、国の登録業務の一部を自動車検査独立行政法人に移管、業務の更なる効率化・合理化による自動車ユーザーの利便性向上等の取組とあわせ、自動車検査登録勘定は引き続き存続することが盛り込まれました。自動車事故対策機構については、自動車アセスメント業務も含めて、現状の組織を維持することとされたところです。

今後、この閣議決定を踏まえ、関係法令の整備等必要な対応を適切に進めて参ります。

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いたしますとともに、皆様にとって明るい年となるよう祈念しましてご挨拶といたします。



謹賀新年

本年もどうぞよろしく

お願い申し上げます

二〇一四年 元旦

社団法人 日本自動車車体工業会

会 長 白根 武史

副 会 長 渡辺 義章

副 会 長 谷高 明

（特種部長） 古庄 忠信

部 長 加藤 幹章

部 長 田村 元

部 長 上野 晃嗣

部 長 トレーシング 柳 一郎

部 長 バン（関東支部長） 西川 治郎

部 長 小部 長 清水 二

部 長 資部 長 杉本 卓

部 長 北条 弘幸

部 長 支那 栄治

部 長 支那 北条 二

部 長 支那 尾崎 三

部 長 支那 堀口 昇

部 長 支那 平井 省

部 長 支那 池田 雅彦

部 長 支那 矢野 彰

部 長 支那 吉田 量

専 務 理 事 田 年

〒一〇五-〇〇一-二

東京都港区芝大門一丁目一番三〇号

日本自動車会館

電話 〇三（三五七八）一六八一