

車体 NEWS

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.



2015
新春増刊号

2015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。

2015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、生産台数は委託生産車で消費税率アップの反動の回復が鈍く前年を下回ったものの全体では概ね計画どおり推移した年であったと思います。引き続き震災復興に必要とされる「働くクルマ」は高水準で推移し、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212万台となりました。その内、委託生産車を除く当会特有の非量産車種は14%増の16.1万台と3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推進してまいりました。

「安全対応活動の推進」では、会員の皆様の技術的困りごとへの対応に取り組んでおります。その内、除雪車に関する衝突被害軽減ブレーキの装着は、構造上、また実質的に高速での走行は行わないことを理解いただき、基準緩和制度の利用を可能とする措置につなげてまいりました。

「環境対応自主取組みの推進」では、環境適合ラベル取得の推進に取り組んでおります。会員の皆様とコミュニケーションを図りながら、支援を希望される会員の皆様には、部会のご協力をいただきながら一つひとつの課題を解決し、今後の取得予定について相互に確認させていただきました。11月末現在191機種が取得されておりますのは会員の皆様のご理解とご協力のお陰であり、お礼申し上げます。また、継続して取り組んでおります、CO₂、VOC、産業廃棄物の削減とも、皆様のご協力のおかげで目標を達成できる見込みです。

「中小企業支援活動の推進」では、消費税率引き上げに対し会員の皆様への影響や課題の収集を行い、現段階では特段の問題は無いことを確認いたしました。また、税制改正や規制改革などの各種要望を提出し、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。

「活性化活動の継続推進」では、車体業界の認知度

向上を図るためメディアニーズを把握しながら、プレスリリースの計画的発信を行い、当会の活動をこれまで以上に上げていただいております。2年目を迎えた「チャレンジ5活動」は会員の皆様の生の声や意見を吸上げ、更に詳細な課題対応の検討を行い、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ました。

さて、本年は日本経済が持続的成長を確たるものとし、5年後の2020年東京オリンピック・パラリンピックに向け各種整備が本格化してまいります。そして、安全・安心で快適な街づくりも進展してまいります。

「働くクルマ」はこれらを築き上げていくために必要不可欠です。暮らしを支え、更に快適な社会を実現していくためには様々な皆さんと連携し役割を果たしていくことが求められております。これらを推進していくため、人材確保では少子高齢化に伴う対応とともに、お客様のご要望に対応するための技術、技能の伝承に加え、人材の能力向上を図るための諸施策に取り組んでいくことが重要です。また、我々にはリーマンショックによる苦い思い出があります。同じ轍を踏まないためにも、現在の環境を好機ととらえ、会員各社が固定費を下げ、人材を育て、生産性向上を図っていくという、地道なステップを着実に歩んでいきたいと考えております。

消費税の8%から10%への引上げが2015年10月から2017年4月に延期されました。これによる景気への好影響が期待できるものの、TPP交渉の行方、新興国の成長鈍化、近隣諸国との関係など、依然懸念材料は続いております。一方、昨年から実施している政策の効果が期待でき、2020年の東京オリンピック・パラ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昨年並みと考えております。

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
黒田 篤郎



平成27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二年が経ち、経済の好循環が回り始めています。少子高齢化や、国内市場の縮小が進む一方、国内でのものづくり再評価や、ビッグデータ・ITの活用等による製品や工程の革新など、ものづくり産業の新たな胎動も感じられる昨今、この好循環を確かなものにするためにも、我が国産業のいわば稼ぎ頭である製造業の競争力強化策を積極的に進めていくことが不可欠です。経済産業省としては、以下の施策に特に注力してまいります。

第一に、少子高齢化への対応やものづくり現場の生産性向上のため、ロボットの活用を支援していきます。有識者等を集めた「ロボット革命実現会議」において、ロボットの更なる活用に向けた実効性のある計画を策定し、実用化段階にある技術の導入加速、現場ニーズに即応した市場化技術開発、広い分野で利用可能な次世代ロボット技術開発、ロボットを効果的に活用するための規制緩和及び新たな法体系・利用環境の整備、消費者保護の観点から必要となる枠組みの整備を行ってまいります。

第二に、国内市場が縮小する中、海外成長市場の獲得や、新たな産業の担い手の育成が重要です。特に地域に根付きながら海外へ展開し、グローバルなシェアを持つグローバルニッチトップ（GNT）企業を支援していきます。GNT企業や、将来GNT企業に飛躍する可能性のある全国の中堅企業に対して、

オープンイノベーションの促進、企業OB等を活用した現場における生産性の向上、ジェトロによる海外販路開拓の支援などを積極的に行ってまいります。

第三に、円高是正や、中国・タイなどにおける人件費の上昇等を契機に、国内でのものづくりを再評価する動きがあります。こうした動きを後押しするため、我が国の立地競争力を高め、世界のヒト、モノ、カネを日本に惹きつけるため、法人税について数年で二十パーセント台まで引き下げるなど、成長志向に重点を置いた諸改革に取り組んでいきます。

最後に、製造業の競争力向上を目指すドイツのイニシアチブであるインダストリ4.0にも見られるように、デジタル化によって、製造業を巡る状況が大きく変わって来ています。製品データを解析することによる保守サービスの高度化や、生産ラインにはりめぐらせたセンサーの情報を活用した生産の効率化などがその一例です。こうした動きに対応した新たな製造業の姿を模索していくことも重要な課題と認識し、必要な対策を検討してまいります。

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27年 年頭所感

経済産業省製造産業局自動車課長
伊吹 英明



平成27年の新春を迎え、謹んでお慶び申し上げます。

先の総選挙を経て、安倍政権が発足して二年が経過をしました。いわゆるアベノミクスの効果もあり、日本経済は明らかに好循環へと動き始めております。

とりわけ、自動車産業は、賃金の引き上げ率や昨夏のボーナスの伸び率は全産業の中でもトップレベルであり、国内の設備投資計画も大幅に増加させる等、我が国の産業のフロントランナーとして経済の好循環の実現に率先して貢献してまいりました。

昨年11月に、宮沢経済産業大臣の下とりまとめられた「自動車産業戦略2014」においては、自動車産業を国民産業と位置づけ自動車産業が中長期に直面するであろう課題を整理分析した上で、それに対する総合的な戦略を定めております。この戦略に基づき、自動車産業が今後も我が国の経済を支えるリーディング産業として発展を続けられるように努めてまいりたいと考えております。

さらに、自動車産業の改善した収益を地方の隅々にまで行きわたらせる観点から、自動車産業取引適正化ガイドラインを活用し、自動車関連の取引適正化の推進に努めてまいります。

また、我が国が直面しているエネルギー制約等の諸問題に対処するために次世代自動車の普及、自動走行技術の進展が重要と考えております。今後の市場拡大も睨み、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、車両購入補助、研究開発に対する十分な予算措置や、人材育成を含めた中長期的な競争力強化に資する産産・産学が連携した協調

体制の構築、等の支援を着実に実施してまいります。

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EUEPA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。

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
和 迺 健二



平成27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。

まずはじめに、昨年3月、北陸道において、乗客・乗員2名が死亡、26名が重軽傷を負うという誠に痛ましい事故が発生しました。この場を借りて、心よりお悔やみとお見舞い申し上げます。国土交通省としましては、事故後、運転者の体調急変に伴う事故を防止するための更なる対策を講じており、今後、各種講習会等の機会を捉まえ、現場への浸透・徹底等を図るなど、更なる安全対策の徹底に努めてまいります。

また、社会的な関心が寄せられているタカタ製エアバッグに係るリコールについては、国土交通省として、自動車の安全上、極めて重要な問題であると認識しており、自動車メーカー及びタカタに対して、未改修車両の早急な改修を進めるとともに、リコール対象になっていない車両についても不具合の有無を調査するよう指導しているところであり、今後とも対応に万全を期してまいります。

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25年には、4,373人の方が亡くられるなど、その現状は依然として深刻な状況にあります。特に、ここ数年では、前年からの死者数の削減幅が小さくなる傾向にあるため、死傷者

数の削減に向けた追加的な対策が望まれているところです。このような状況の中、本年は、政府として第10次交通安全基本計画の策定を予定しており、究極的には交通事故のない社会を目指しつつ、新たな交通事故死者数削減に関する目標を掲げ、政府全体として、人、車、道に関する安全対策を総合的に推進していくこととしています。

自動車局としましては、これらの現状を踏まえ、新技術の活用等により一層の車両安全対策を推進し、今後の交通事故削減に大きく貢献することを目指します。具体的には、まず、二輪自動車へのABSの装備義務付けや大型車への車線逸脱警報装置の装備義務付け、二輪の燃料電池自動車に係る国内基準や自動通報に係る国際基準の策定等「安全基準等の拡充・強化」を図ってまいります。また、ドライバー異常時対応システムや通信利用型運転支援システムに係るガイドラインの策定等「先進安全自動車（ASV）推進計画」を推進してまいります。「自動車アセスメント」におきましても、昨年より実施している衝突被害軽減ブレーキ等に加えて車両周辺視界情報提供装置の評価も行うなど、予防安全技術の評価の一層の拡充を図ってまいります。

さらに、自動運転技術につきましても、府省連携施策であるSIP（戦略的イノベーション創造プログラム）に基づき、通信利用型安全運転支援システムの実用化に向けた実証実験を行うなど、安全確保を前提に、その実用化及び普及を引き続き図ってまいります。

(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。

このような中、事業用自動車の事故削減に向けた取組みを一層進めるべく、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、衝突被害軽減ブレーキやデジタコ・ドラレコの普及、運輸安全マネジメント制度の推進、アルコールチェッカーの義務付け等、事業用自動車の事故削減に向けた取組みを推進してきました。

昨年11月には同プランのフォローアップ会議を開催し、人身事故件数・死亡者数半減等の平成30年の最終目標達成に向けて、プランの中間見直しなど今後取り組むべき主要課題や必要な対策について検討を行いました。今後、国土交通省・事業者など関係者一丸となって、中間見直し後のプランの施策を着実に実施し、事業用自動車の安全・安心の確保に万全を期してまいりたいと考えております。

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て策定された「高速・貸切バス安全・安心回復プラン」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、その実施状況について随時フォローアップ・効果検証を実施してまいりました。本年も本プランにより措置された継続的に監視する事業者の把握や街頭監査を実施し、効率的・効果的な監査・実効性のある処分等を行っていくこととしています。

昨年3月に発生した北陸道高速バス事故を受けた安全対策については、従来からの健康管理に係る施策を見直し、「運転者の体調急変に伴うバス事故を防止するための対策」を4月18日に発出したところです。この対策の一環として、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」について、健康診断等のフォローアップの徹底やきめ細やかな労務管理の徹底等の改訂を行い、運行の現場を含めた関係者への浸透・徹底を図っているところです。

これらの施策により、より一層のバス事業の安全性向上・信頼の回復に向けた取組みを進めることとしております。

また、社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、昨年6月に設置した「事業用自動車事故調査委員会」において、事故原因の調査及び再発防止策の提言を行っていくとともに、国土交通省等関係者においては、提言を受け再発防止策を講じ、現場への浸透を図ってまいります。

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、重要な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、一昨年に新安全輸送ガイドライン等を取りまとめ、地方での連絡会議や関

係業界による講習会等を通じて、現場への浸透に努めているところです。また、ガイドライン等の浸透・取組状況等についてフォローアップ調査を実施したところであり、今後とも関係者の理解増進に努め、国際海上コンテナ陸上運送の更なる安全性確保を図ってまいりたいと考えております。

(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、認証を受けないで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、厳正に対処してまいります。

(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まいります。

特に、点検整備の励行を促す環境を整備するた

め、自動車検査証備考欄に車検時の点検整備実施状況に加えて点検整備に係る指導の履歴を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、自動車整備業の現場を支える技能人材の確保・育成を推進し、自動車整備業のより一層の信頼の確保、活性化を図ってまいります。

(5)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まいりましたが、平成25年9月にとりまとめられ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の取組みを引き続き進め、新技術への対応を図ってまいります。

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（OBD告示）」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まいります。

(6)リコールの迅速かつ着実な実施

自動車のリコール制度については、設計・製作等に起因する不具合を早期に発見し、必要な改修等の実施により着実に事故、トラブル等の未然防止を図るため、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。タカタ製エアバッグに係るリコールをはじめ、メーカー等の適切かつ迅速なリコール届出を促進するため、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、独立行政法人交通安全環境研究所とも連携し、不具合情報の収集と調査分析、リコール監査等の着実な実施に取り組んでまいります。

(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、適正かつ的確な審査を実施

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組みを推進してまいります。

昨年11月には、圧縮水素ガスを燃料とする燃料電池自動車の世界統一基準（GTR）策定後、初めて型式指定を行ったことにより、政府が進める「水素社会の実現」に向け一層の普及が期待されます。

また、本年は、「国連の自動車基準調和世界フォーラム」（国連WP29）において、「車両単位」での国際的な相互承認制度（IWVTA：International Whole Vehicle Type Approval）の創設を含む「国連車両等の型式認定相互承認協定」（58年協定）の改正が平成28年3月に発効予定となっていることから、この58年協定の改正に確実に対応するため、道路運送車両法を改正し、同制度に対応した国内制度を創設することにより、車両認証の国際的な相互承認制度を充実してまいります。

2. 自動車の環境対策の推進に係る施策の展開

政府全体の環境政策・エネルギーの見直しの動きが進む中で、運輸部門の約9割を占める自動車分野における温暖化対策、運輸部門におけるエネルギー消費の大半を占める自動車分野の省エネ化自動車分野における地球温暖化対策等に対応する必要があります。また、窒素酸化物（NO_x）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、肝要です。

このような状況を踏まえ、自動車の環境対策を推進するため、以下の施策に取り組んでまいります。

(1)環境対応車の開発・普及促進

まず、自動車単体の燃費向上に関しては、2022年度小型貨物車燃費基準など、新たな燃費基準の策定に向けた検討を進めてまいります。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まいります。

地球温暖化対策の観点から、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、高性能電動バスといった次世代大型車の技術開発及び実用化の促進を図るため、今年度も引き続き、実証走行試験や実機試験を行うなど、技術開発及び実用化の促進に向けた取組みを進めてまいりま

す。

さらに、環境性能に優れた車両の普及を図るため、エコカー減税（自動車重量税及び自動車取得税）及びグリーン化特例（自動車税）といった政策税制や事業用自動車に対する低公害車（CNG自動車及びハイブリッド自動車）の購入補助制度等による支援を推進してまいります。

(2)環境対応車を活用したまちづくり

環境対応車を活用した低炭素まちづくりの実現及び環境対応車の普及促進に向けて、運送事業者等による電気自動車の集中的導入に係る先駆的な取組の支援を引き続き行ってまいります。中でも水素を燃料とする燃料電池自動車の導入支援について積極的に対応してまいります。また、超小型モビリティについては、地域における新たな移動手段として、公道走行を可能とする認定制度や地方自治体等の主導による先導導入等を支援する補助事業により導入を促進しているところであり、本年も引き続き普及促進を進めてまいります。

(3)自動車排出ガス対策・騒音対策の推進

まず、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まいりましたが、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、本年3月を目途に導入に向けた作業を進めてまいります。また、昨年3月に成立した乗用車等の国際調和排ガス・燃費試験法（WLTP）の速やかな国内導入に向けた検討を進めてまいります。

次に、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まいります。

また、自動車騒音対策については、タイヤ単体騒音規制及び四輪車の車外騒音規制について、国際基準を国内導入することについて検討を行ってまいります。

3. 自動車の安全・環境基準の国際調和及び認証の相互承認の推進

自動車基準・認証分野での国際展開につきまして

は、「自動車基準認証国際化行動計画」に沿って活動を進め、乗用車に関する国際基準調和の進捗など着実に成果を上げてきました。今後、更なる成果を上げるため、本年は以下の施策を実施してまいります。

一つ目は、自動運転をはじめとする新技術に関する国際的な議論への戦略的な参画です。本年は、国連自動車基準調和世界フォーラム（WP29）下に設置された「自動運転分科会」において、議長の立場で我が国が自動運転技術の議論を本格的に進めて行くとともに、車線維持支援装置等の技術に関する具体的な国際基準の策定を日本が主導していきます。

二つ目は、国際的な車両認証制度（IWVTA）の深化・拡大です。本年は、平成28年の制度創設に向け、引き続き官民が連携して最終化に努める他、対象基準の増加や乗用車以外のカテゴリーへの拡大などの議論にも積極的に参画してまいります。

三つ目は、新興国の国連協定への加入促進です。WP29を真に国際的な会議体へと変えていくことを目指します。

最後に、アジア諸国等に対しましては、交通・環境実態を踏まえた適切な施策の導入等を促進するための協力をより一層進めてまいります。

併せて、本年は、「自動車基準認証国際化行動計画」の見直しも予定しています。

4. 自動車情報の一層の利活用の推進

自動車関連情報の利活用については、平成25年6月に「世界最先端IT国家創造宣言」が閣議決定されたことを受けて、自動車関連情報における産業革新、イノベーションの創出や、自動車関連手続きの利用環境の向上の視点から、有識者からなる「自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン検討会」を昨年2月に設置し、昨年12月まで10回にわたり検討を行ってまいりました。

本検討会では、①安全OBDに対応したスキャンツールの共通化、②テレマティクス等を活用した安全運転促進保険、③トレーサビリティ・サービスの展開による自動車流通市場の活性化、④検査と整備の高度化・効率化の4つのサービス等を自動車関連情報の利活用の重点テーマとして位置付けるとともに、自動車関連情報の利用環境の向上についても併せてご議論いただきました。

今後、最終とりまとめを公表し、年度内に「自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン」を策定の上、自動車関連情報の利活用による新サービス・新産業の創出、自動車関連手続きの利用環境の向上の実現に向けた取組みを進めてまいります。

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す。現在、11都府県において利用が可能となっており、その利用率は6割を超えています。

OSSの今後の展開としては、平成25年12月に閣議決定された「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」において、平成29年度までにOSSについて全国展開や対象手続きの拡大により抜本的に拡大し、利用者の利便性向上を図るとされております。

国土交通省としては、抜本的な拡大の実現に向け、MOTAS・OSSのシステム更改等にかかる予算要求、都道府県に対する積極的な働きかけ等を行っております。これを受けて、都道府県においても、OSS導入に必要な予算要求の実施等、前向きに取り組んで頂いているところです。引き続き、関係機関と連携・協力しながら、OSSの一層の利用促進について具体的な検討を進める等、OSSの抜本的な拡大・利用者利便性の向上に向けた取組みを行ってまいります。

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、来年1月のシステム更改にあわせ、バックアップシステムの信頼性の向上等を図り、MOTAS等の災害時対応力の強化に向けた対策を進めてまいります。

さらに2020年オリンピック・パラリンピック東京

大会に向け、国民的機運の醸成や意識の高揚を図る観点から、我が国初となる五輪特別仕様のデザインを施したナンバープレートの交付に向けた具体的な方策を検討するため、昨年2月に「2020年オリンピック・パラリンピック東京大会特別仕様ナンバープレート実施本部」を設置したところです。国土交通省としては、大会の成功に貢献すべく、五輪特別仕様のナンバープレートを平成27年度のできるだけ早期に交付することを目指し、検討を進めてまいります。

5. 独立行政法人等に係る動き

自動車検査登録業務等のあり方については、一昨年12月24日に閣議決定された「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」において、平成28年4月の独立行政法人交通安全環境研究所及び自動車検査独立行政法人の統合及び国の登録業務の一部の統合法人への移管等が盛り込まれました。

特に法人統合により、自動車の設計から新車、使用の段階までの業務を総合的に実施することが可能となり、例えば、膨大な検査情報からリコールの可能性のあるものを分析することによりリコールの迅速化を図ることや、燃料電池自動車や自動運転システム等の国際標準獲得にあたり、現場での技術情報・知見を持つ世界唯一の研究機関として、国際的な基準提案力・発信力を強化する等、自動車ユーザーの安全・安心の確保と我が国自動車技術の国際標準獲得の両立を実現するために必要な体制構築を進めてまいります。

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するとともに、皆様にとって明るい年となるよう祈念しましてご挨拶いたします。

謹賀新年

本年もどうぞよろしく

お願い申しあげます

二〇一五年 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 信 明

（特種部長） 古 庄 忠 章

部 長 加 藤 幹 元

部 長 田 村 晃 嗣

部 長 上 野 柳 一 郎

部 長 ト ラ ッ ク 長 西 川 柳 一 郎

部 長 バ ン ペ ン 部 長 上 野 柳 一 郎

部 長 関 東 支 部 長 上 野 柳 一 郎

部 長 小 会 会 長 長 西 川 柳 一 郎

部 長 資 会 会 長 長 西 川 柳 一 郎

部 長 北 海 道 長 杉 本 岡 卓 二

部 長 支 部 長 北 海 道 長 杉 本 岡 卓 二

部 長 支 部 長 北 海 道 長 杉 本 岡 卓 二

部 長 支 部 長 北 海 道 長 杉 本 岡 卓 二

部 長 支 部 長 北 海 道 長 杉 本 岡 卓 二

部 長 支 部 長 北 海 道 長 杉 本 岡 卓 二

部 長 支 部 長 北 海 道 長 杉 本 岡 卓 二

部 長 支 部 長 北 海 道 長 杉 本 岡 卓 二

部 長 支 部 長 北 海 道 長 杉 本 岡 卓 二

部 長 支 部 長 北 海 道 長 杉 本 岡 卓 二

部 長 支 部 長 北 海 道 長 杉 本 岡 卓 二

部 長 支 部 長 北 海 道 長 杉 本 岡 卓 二