

車体 NEWS

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.



2016
新春増刊号

2016年年頭挨拶

一般社団法人 日本自動車車体工業会
会長 渡邊 義章



あけましておめでとうございます。

2016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車種の切り替え等により前年を上回り、また当会特有の非量産車も前年並みで推移したことで全体では概ね計画どおり推移した年でありました。会員の皆様におかれましては引き続きお忙しい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103%増の218万台となりました。その内、委託生産車を除く当会特有の非量産車種は102%増の16.4万台と4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参りました。

「安全対応活動の推進」では、番号標表示に関する基準への対応に関し、関連団体と連携し概ね当会要望が反映されました。また、突入防止装置に関わる協定規則R58第3次改訂後の法規対応についても計画どおり進捗しております。会員の皆様の技術的困りごとへの対応につきましましては、衝突被害軽減ブレーキの装着に関し、引き続き適用車種の明確化を図ってまいりました。更に、安全・安心面でユーザーの皆さん、及び架装メーカーの両者にとって有益となる経年品質保証に関する仕組みづくりに取り組んでおります。

「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。会員の皆様とのコミュニケーション、更に部会の協力も得ながら個社の課題解決にも取り組み、取得機種は11月末現在、昨年度から13機種増の206機種となりました。これ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、これまで以上に会員の皆様が環境基準適合ラベルを「取得して良かった」と実感していただける、環境基準適合ラベルのプレゼンス向上策を検討し、年度末に実現できる見込みです。そして、継続して取り組んでおります、CO₂、VOC、産業廃棄物の削減は、いずれも皆様の協力のお陰で目標を達成出来る見込みです。

「中小企業支援活動の推進」では、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取り組んでおります。また、安全衛生活動では会員の皆

様に参考としていただける情報発信に向け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プレスリリースの計画的発信とともに、当会活動のPRを行っております。また、当会ホームページを車体業界の皆様だけではなく広く当会の活動をタイムリーにご理解いただけるようリニューアルいたしました。3年目を迎えた「チャレンジ5活動」はこれまでの取組みを踏まえ、経営品質向上に向け参考となる異業種からの学びを会員の皆様に理解いただけるよう論議を重ね、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、本年は地方創生に向けた諸施策が全国で展開され、地域の特徴を活かした活動が本格化してまいります。そして、こうした取組みを通じ日本経済が持続的成長を力強く推進していくために「働くクルマ」は重要な役割を果たしてまいります。また、社会生活の安全・安心を更に向上させていくためにも「働くクルマ」はお客様のニーズを先取りした取組みが必要となってきます。ものづくりにおける技術・技能の確実な伝承とともに、新たな発想がこうした取組みを支えていくことになります。一方、我々はリーマンショックでの経験を忘れることなく地に足を付けた取組みで着実にステップアップしていきたいと考えております。

グローバルには地球環境問題、TPP交渉の大枠合意、新興国の成長鈍化、近隣諸国との関係など、懸念材料は続いております。国内では消費税の8%から10%への引上げが2017年4月に行われ、駆け込み需要が想定されます。また、軽減税率の方向が固まり、一方では自動車関係諸税に関する更なる議論がなされるものと考えております。マインドが景気に及ぼす影響は大きく、楽観はできないものの、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が本格化していくことは活性化につながるものと期待され、国内商用車の需要はほぼ昨年並みで推移するものと考えております。

これからも「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
糟谷 敏秀



平成28年の新春を迎え、謹んでお慶び申し上げます。

安倍政権発足以来、機動的に積み重ねてきた政策の結果、雇用・企業収益は改善し、経済の好循環が生まれつつあります。

我が国製造業の事業環境については、経済連携協定への対応の遅れ、行きすぎた円高など「六重苦」が指摘されてきました。行きすぎた円高が是正されたのに続き、今般TPP協定が大筋合意したことは、我が国製造業の競争力強化に向けた大きな一歩となります。TPP協定に参加する11か国への工業製品輸出額（約19兆円）の99.9%について関税が撤廃されることにより、国内で質の高いものづくりを行う我が国企業の輸出の増加に大きく貢献することが期待されます。

過去3年間のアベノミクスにより、我が国はデフレ脱却までもう一息のところまで来ています。昨年末の政府の税制改正大綱では、経済の好循環を確かなものとするため、「法人実行税率20%台の来年度からの実現」と、史上初の「固定資産税の投資促進減税創設」を決めました。

企業の皆様には、これらの措置も活用しつつ、設備・技術・人材に対する未来に向けた投資と、3巡目の賃上げに向けた最大限の努力、あわせて、取引先企業に対する仕入れ価格の上昇等を踏まえた価格転嫁を改めてお願いします。

政府としても、強い経済を生み出すために、人材開発、先端的な研究開発等を進めます。企業の生産性や収益力の向上に向けて、新たな技術を活用した、我が国製造業の意欲的な取組みを支援します。

具体的には、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ます。昨年2月に日本経済再生本部で決定した「ロボット新戦略」の推進のため、産学官から成る「ロボット革命イニシアティブ協議会」を昨年5月に設立いたしました。2020年までを「ロボット革命集中実行期間」と位置づけ、ロボットの市場規模を2.4兆円に拡大することを目指して、官民での総額1,000億円のロボット関連プロジェクトへの投資や、ロボットバリアフリー社会に向けた規制改革等を推進してまいります。

第二に、IoT等の新しい技術を活用し、生産性を高めたり、新たな収益源を創出する意欲的な取組みを支援します。生産現場や経営の状態の見える化により、改善が容易になるだけでなく、データを起点とした新たな製品やサービスの創出により、稼ぐ力の向上に貢献します。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ため、「ロボット革命イニシアティブ協議会」の中で、その課題や方向性につき議論を始めています。また、昨年10月に設立した「IoT推進ラボ」において、製造業と非製造業、大企業とベンチャー企業、日本企業と外国企業といった、様々なプレーヤーによる業種を超えた企業連携を促進し、資金・規制両面から集中支援することで、これまでになかったイノベーションを生みだしていくことを目指します。

末筆ながら、本年の皆様の御健康と御多幸を、そして我が国の自動車産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28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28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3年が経過し、いわゆるアベノミクスの効果もあり、日本経済はデフレ脱却までもう一息のところまで来ています。

日本経済の好循環をさらに確固たるものにしていくためには、賃上げや投資拡大等にこれまで積極的に取り組み、産業界の先頭に立って好循環を牽引してきた自動車産業が、今後もますます発展し、積極的な取組みを継続・強化していただくことが重要です。

その実現のため、世界の競争を勝ち抜ける技術力の強化、グローバル市場の獲得、国内市場の活性化といった我が国自動車産業が直面する課題に対して、皆様方の協力を得ながら、全力をあげて対応してまいります。

第一に、世界中で競争が激しさを増している次世代自動車、自動走行の分野で、我が国自動車産業が世界をリードしていけるよう積極的な支援を行ってまいります。次世代自動車については、車両購入補助、性能向上のための研究開発支援、充電インフラや水素ステーション整備への支援を引き続き推進していくとともに、自動走行については、産学官で協調して取り組む分野を特定し、他省庁とも連携しながら技術開発や事業環境の整備を加速してまいります。

第二に、グローバルな取引環境の構築のため、経済連携を推進してまいります。TPPについては昨

年、大筋合意に至りましたが、今後はその利用促進に向けた環境整備を進めます。さらに、本年は、日EU・EPA交渉について、自動車産業にとって質の高い内容となるよう精力的に交渉を進め、早期の合意を目指します。

第三に、国内市場の活性化に関しては、自動車ユーザーの税負担のさらなる軽減に向けて尽力してまいります。平成28年度税制改正では、新設される環境性能課税について、廃止される自動車取得税よりも非課税範囲を拡大し、200億円程度の減税とすることができました。また、与党税制改正大綱において、「自動車の保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずる」旨、明記いただくことができました。消費税10%への引上げを目前に控え、本年の税制改正でも、ユーザー負担の軽減が実現できるよう最大限努力してまいります。

これらに加え、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、自動車産業適正取引ガイドラインを活用し、取引適正化を推進してまいります。

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 和 迺 健二



平成28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。

また、タカタ製エアバッグの不具合については、届出されたりコールの総対象台数が、11月末までに延べ1,171万台となっており、自動車の安全上、極めて重要な問題であると認識しています。本件については、①安全確保を徹底するため、僅かでも事故の可能性があるものについて、速やかにリコールすること、②リコール対象車両の改修を促進することを進めて参ります。また、原因は調査中ですが、硝酸アンモニウムを使用したタカタ製インフレーターについて、今後、使用縮小・停止していくこととしており、本件については、引き続き対応に万全を期して参ります。

1. 自動車の安全対策の推進に係る施策の展開

昨年は交通事故死者数が平成12年以来15年ぶりに増加に転じるとともに、第9次交通安全基本計画で掲げる死者数の削減目標（24時間死者数を3,000人以下）を達成することができず、その現状は依然として深刻な状況にあります。

自動車局では、世界一安全な道路交通を進めるため、引き続き、車両の安全対策や事業用自動車の安全対策など、各種施策を推進して参ります。

(1) 車両安全対策の推進

車両の安全対策については、現在策定中の第10次交通安全基本計画を踏まえ、昨年11月より、交通政策審議会自動車部会技術安全ワーキング・グループを設置し、今後の車両の安全対策の方向性について検討を進めています。この審議会は、今年春頃を目処に結論を得る予定としており、「平成32年までに車両安全対策により交通事故死者数1,000人削減（平成22年比）」の目標達成に向けて、引き続き、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。

また、当面の安全対策として、安全基準については、運転席からの死角を減らすことができるカメラモニタリングシステムや二輪の電気自動車の基準を導入するほか、二輪の燃料電池自動車の基準を世界に先駆けて整備するなど、新技術に対応した整備を進めて参ります。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「第5期先進安全自動車（ASV）推進計画」を3月末までに取りまとめた上で、平成28年度からは次期計画の活動に着手するなど、引き続きASVの開発・普及を推進して参ります。さらに、「自動車アセスメント」につきましても、歩行者保護性能評価を強化するほか、予防安全性能評価について、平成27年度に評価を開始した車両周辺視界情報提供装置（リアビューモニター）に加え、平成28年度からは、対歩行者衝突被害軽減ブレーキを新たに評価対象に加えるなど、一層の拡充を図って参ります。

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）や自動走行ビジネス検討会における活動を中心に、安全確保を前提に、その実用化及び普及に向けた国内における環境整備を推進するとともに、国際会議の場において、高速道路における自動車線変更や自動追い越しを可能とする自動操舵の国際標準作りを日本が主導して進めて参ります。

(2) 事業用自動車の安全対策の推進

バス、タクシー及びトラックの事業用自動車の安全対策については、事故削減に向けた取組みを一層進めるべく、「事業用自動車総合安全プラン2009」に基づき、業界毎のきめ細やかな対策の実施、運輸安全マネジメント制度の推進、衝突被害軽減ブレーキやデジタル式運行記録計・映像記録型ドライブレコーダーの普及促進など、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、国土交通省・事業者など関係者一丸となった事故防止の取組みを着実に実施することで、事業用自動車の安全・安心の確保に万全を期して参ります。

また、平成24年4月に発生した関越道高速ツアーバス事故を受けて、平成25年4月に「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」を策定し、ツアーバスの新高速乗合バスへの移行や高速乗合・貸切バスの交替運転者の配置基準の設定など安全性確保に関する様々な制度や取組みを進めてきたところですが、

近年、訪日外国人旅行者が増加傾向にあるなど、運送事業者を取り巻く環境を適切に捉え、バス利用者が安心してバスを利用できるよう集中的な監査・厳格な処分等を通じて安全・安心回復プランに掲げる施策の実効性を確保して参ります。

(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を行い、取得した画像による継続検査等での照合審査、受検者への審査結果の情報提供を実施しており、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、昨年度より、MOTAS上車検切れとなっている車両へのはがき送付、ナンバー自動読取装置・カメラを活用し、捕捉した無車検車両の使用者への指導はがきの送付を開始し、無車検車の実態の把握と無車検走行の是正を図っているところです。今後とも、これらの結果を踏まえつつ、対策を拡充・強化し、無車検車ゼロを目指します。

検査標章について、平成16年1月より四輪車等の窓ガラス用が二輪車等のナンバープレート用と同じサイズになったため、視認性が低下したという意見が寄せられていました。このことから、昨年1月から、有識者、関係業界の代表者等から構成される検討会を立ち上げ検討を行った結果、検査標章の一边を3cmから4cmに大きくし、有効期間の年を数字の配置位置で識別することにより視認性を向上させた新しい検査標章のデザイン案が昨年12月にとりまとめられました。今後、新しいデザイン案について意見募集等の手続きを踏まえた省令改正を行い、次期MOTASに反映させることにしております。

一方、依然として指定整備事業者によ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、引き続き、指導監督の徹底を図り、悪質な違反に対しては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、厳正に対処して参ります。

(4)自動車の適切な維持管理

①ユーザーの自己責任による適切な維持管理

安全で環境との調和のとれた快適な「くるま社会」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。

特に昨年6月には、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ました。今後は、これらの施策の効果について検証を行うべく、動向を注視して参りたいと考えております。

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、活性化を図って参ります。

②新技術への対応

近年、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。これらの自動車や新技術に対する点検・整備においては、主に自動車メーカー専用スキャンツールを用いた故障診断等が求められますが、今後、これを一般の整備事業者が汎用スキャンツールで行えるようにする必要があります。

そのため、「自動車整備技術の高度化検討会」を再開し、これまでの排ガス関連を中心としたものに加えて、ASV技術等が用いられている安全装置に対する整備環境及び人材育成体制の強化を図るための検討を行って参ります。

こうした取組みにより、いずれの整備事業者においても正確かつ迅速な故障診断等を可能とすることで、自動車の安全使用の推進及び整備業界のサービス向上・活性化を図って参ります。

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（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参ります。

さらに、超高張力鋼板等の新素材の採用等により車体整備を取り巻く環境が急速に変化していることから、日本自動車車体整備協同組合連合会及び日本自動車補修溶接協会と「車体整備の高度化・活性化に向けた勉強会」を開催し、車体整備業界の今後の取組みの方向性を検討しておりますが、昨年5月に、機材・技術面での対応、人材面での対応等について、優良な工場を自主認定するなど、見える化の取組みを中間報告としてとりまとめました。今後はこの取組みの実現に向けて後押しして参ります。

③自動車整備の現場を支える技能人材の確保・育成

自動車の安全・環境の確保を図るためには、自動車ユーザーが適切に点検整備を実施できる環境整備が必要であり、その業務に携わる高度な技能、知識を持った自動車整備士が必要です。近年の自動車技術の高度化により、より一層、高度な技能と知識を持った人材が求められていますが、少子化やクルマ離れの進展、将来選択肢の多様化等により、自動車整備士を目指す若者が激減する一方で、整備要員の高齢化が進展しており、近い将来、人材不足が顕在化する可能性が大きくなっております。

整備要員の不足は、自動車の安全・環境を支える整備事業の基盤を揺るがすおそれがあり、早急に背景や原因に対応した効果的な対策を講じる必要があると考えております。

このため、国土交通省としても、平成26年4月に15の自動車関係団体により設立された自動車整備人材確保・育成推進協議会と協力し、引き続き、高校訪問などによる整備士のPRや、ポスター等による女性を含めた若者の整備士に対するイメージの向上に取り組むとともに、自動車整備人材の確保・育成に関する検討会において実施した労働環境・待遇に関する実態調査を踏まえ、改善対策のとりまとめを進めて参ります。

(5)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参ります。

(6)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参ります。

また、「国連の自動車基準調和世界フォーラム」(国連WP29)において、「国連車両等の型式認定相互承認協定」(58年協定)の改正と「車両単位」での国際的な相互承認制度(IWVTA: International Whole Vehicle Type Approval)の創設が最終段階に入ったことを受け、同協定の改正に確実に対応するため、昨年6月に道路運送車両法を改正し、

IWVTAに対応した国内制度として新たに共通構造部の型式指定制度を創設しました。本年は関係規定に係る検討を行った上で、4月から同制度等の運用を開始し、車両認証の国際的な相互承認制度を充実して参ります。

2. 自動車の環境対策の推進に係る施策の展開

昨年9月、フォルクスワーゲン社のディーゼル乗用車に係る排出ガス不正問題が発覚しました。問題となったディーゼル乗用車は国内で正規販売されていないものの、本事案は排出ガス規制の信頼性に関わる極めて重大な問題だと認識しております。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す。

また、昨年11月から12月にかけて、気候変動枠組条約の第21回締約国会議(COP21)が開催され、京都議定書に代わる新たな国際的枠組みとなるパリ協定が採択されました。我が国は2030年度におけるエネルギー起源二酸化炭素(CO₂)排出量を2013年度比25%減とする高い目標を掲げた約束草案を提出したところです。我が国のCO₂排出量において、運輸部門は約2割を占めており、その大宗は自動車から排出されていることから、自動車分野の低炭素化に対応する必要があります。

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参ります。

(1)フォルクスワーゲン社排出ガス不正問題を受けた対応

昨年9月、フォルクスワーゲン社のディーゼル乗用車において、台車における排出ガス試験では試験に合格するようNOxを低減する一方、通常の運転では基準を大幅に超えたNOxを排出する不正ソフトが組み込まれたことが発覚しました。

これを受け、国土交通省としては、昨年11月に道路運送車両法の告示を改正し、乗用車における不正ソフトの使用を禁止することとしました。

また、昨年10月に環境省と合同で検討会を設置し、型式指定の審査時に車載式測定器による路上走行試験を導入する等の審査方法の見直しについて検討を開始したところです。今後、検討会からの提言や欧米における路上走行試験の導入に向けた検討状況を踏まえつつ、必要な対策を講じることとしております。

(2)環境対応車の開発・普及促進

自動車単体の燃費向上に関しては、次期重量車燃費基準など、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。

低炭素化、排出ガス低減等の観点から、高効率次

世代ディーゼルエンジン、大型液化天然ガス（LNG）自動車といった次世代大型車関連の技術開発及び実用化の促進を図るため、今年度からは新たに、試験設備導入やシステム構築を行うなど、技術開発及び実用化の促進に向けた取組みを進めて参ります。

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（自動車税及び軽自動車税）といった政策税制やハイブリッドトラック・バス、圧縮天然ガス（CNG）トラック・バスに対する購入補助制度等による支援を推進して参ります。

(3)環境対応車を活用した地域交通のグリーン化

地域交通におけるゼロエミッション化を推進するため、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みを引き続き支援して参ります。中でも、水素を燃料とする燃料電池自動車の導入について積極的に支援して参ります。また、超小型モビリティについても、地域の低炭素化を図りつつ、バス・タクシー等の公共交通機関を補完するなど、地域の特性に応じた交通サービスの一部として普及を図って参ります。

(4)自動車排出ガス対策・騒音対策の推進

新車対策としては、これまでも全ての車種において世界最高水準の排出ガス規制を実施するとともに、国際基準への調和を図っているところですが、このうち、ディーゼル重量車の排出ガス規制については、昨年7月、NO_x規制値の強化やディーゼル重量車の国際調和排出ガス試験法（WHDC）の導入等の基準改正を実施し、本年10月以降、順次適用することとしております。また、平成26年3月に成立した乗用車等の国際調和排出ガス・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参ります。

使用過程車対策としては、引き続き自動車NO_x・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、自動車騒音対策については、四輪車の車外騒音規制について、国際基準の国内導入を行って参ります。

3. 自動車の安全・環境基準の国際調和及び認証の相互承認の推進

自動車基準・認証分野の国際展開につきましては、「「日本再興戦略」改訂2015（平成27年6月30日閣議決定）」に沿って活動を進め、乗用車をはじめと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参ります。

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の推進です。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、議長の立場で日本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）の運用開始です。本年は、制度創設に向けて、引き続き官民が連携して最終化に努める他、乗用車以外のカテゴリーへの拡大などのIWVTAのさらなる発展に向けた議論にも積極的に参画して参ります。

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。

また、特に、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参ります。

4. 自動車情報関連施策の推進

(1)OSSの拡大

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店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、「独立行政法人改革等に関する基本的な方針」（平成25年12月24日閣議決定）において、平成29年度までに全国展開や対象手続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のシステム開発、都道府県に対する積極的な働きかけ等を行っています。これを受けて、都道府県においても、OSS導入に必要なシステムについて、全国で共同利用できるシステムの構築を進める等、前向きに取り組んで頂いています。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参ります。

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・OSSの災害時対応力の強化に向けた対策を進めて参ります。

(2)図柄入りナンバープレート

昨年6月、自動車ユーザーの希望に応じて、図柄入りナンバープレートに交換できる制度を盛り込ん

だ「道路運送車両法及び自動車検査独立行政法人法の一部を改正する法律」が成立したことを受け、図柄入りナンバープレートを実施することとしております。

この中で、2020年オリンピック・パラリンピック東京大会に向けた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を検討しています。今後は、大会エンブレムの選考状況を注視しつつ、実施に向けた具体的な方策を検討して参ります。また、地方版図柄入りナンバープレートについても、昨年8月に設置した「地方版図柄入りナンバープレート制度検討会」において、具体的な制度設計について検討を進めて参ります。

(3)自動車関連情報の利活用

自動車関連情報の利活用については、平成27年1月に策定した「自動車関連情報の利活用に関する将来ビジョン」を踏まえ、自動車関連情報の利活用を推進していくための環境整備を図り、ITの更なる活用による自動車ユーザーの利便向上や企業の生産性向上への寄与、ITの進歩や経済社会ニーズの変化に応じた新しい価値の創出を図ることとしております。

本将来ビジョンでは、上記を具体化していくため、その端緒として、有用性や経済社会面での効果が相対的に高いと考えられる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つの重点テーマについて、新サービスにかかる効果検証や情報の取扱指針の検討等を行うことにより2020年ころまでに新サービス等の実現を目標としております。

これらの取組みを推進するため、政府全体の成長戦略である、『「日本再興戦略」改訂2015』（平成27年6月30日閣議決定）や「世界最先端IT国家創造宣言」（平成27年6月30日閣議決定）においても、自動車関連情報の利活用のための環境整備等を図ることとされております。

5. 独立行政法人等に係る動き

昨年6月に道路運送車両法及び自動車検査独立行政法人法の一部を改正する法律が可決・成立しました。これにより、本年4月、自動車検査独立行政法人と独立行政法人交通安全環境研究所が統合し、国の登録業務の一部も新たに担う独立行政法人自動車技術総合機構となります。

統合後の機構は、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独立行政法人であり、現場での技術情報・知見を持つ世界でも類を見ない研究機関となります。この組織力を生かし、効果的かつ効率的な検査手法の確立、検査情報を活用したリコールの迅速化など、自動車ユーザーの安全・安心の確保と、燃料電池自動車や自動運転システム等の国際標準獲得のための国際的な基準提案力・発信力の強化とを両立することが可能になると考えております。統合によるこのようなシナジー効果を確実に発現させるため、必要な体制構築を進めて参ります。

6. 伊勢志摩サミット開催に伴うテロ対策の徹底

昨年11月14日早朝（日本時間）、フランス・パリで連続テロ事件が発生しました。本年5月に開催される伊勢志摩サミット及び各種大臣会合は、国内外から多数の要人が集まる一方、日本が国際テロの標的となるおそれがあるほか、反グローバリズム団体による暴動の脅威等が懸念されます。

国土交通省としましては、今後とも、関係省庁と連携し、引き続き緊張感をもってテロや事故・事件の未然防止に万全を期して参りますので、公共交通機関をはじめとする自動車交通関係事業者のみなさまにおかれましても、この機会に改めて各種安全確保のための点検及び所管施設における警戒警備の一層の徹底を図るよう、お願いいたします。

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

二〇一六年 元旦

社団法人 日本自動車車体工業会

会 長 渡 邊 義 章

副 会 長 岡 卓 二

副 会 長 谷 高 信

副 会 長 筆 忠 明

特種部長 古 幹 章

部長 加 藤 元

部長 田 村 章

部長 上 野 晃 嗣

部長 関 東 支部 長 柳 一 郎

部長 トレーシング 部 長 西 川 野 村

部長 バン 東 支部 長 上 野 村

部長 部 長 田 村 章

部長 部 長 上 野 晃 嗣

部長 部 長 関 東 支部 長 柳 一 郎

部長 トレーシング 部 長 西 川 野 村

部長 バン 東 支部 長 上 野 村

部長 部 長 田 村 章

部長 部 長 上 野 晃 嗣

部長 部 長 関 東 支部 長 柳 一 郎

部長 トレーシング 部 長 西 川 野 村

部長 バン 東 支部 長 上 野 村

部長 部 長 田 村 章

部長 部 長 上 野 晃 嗣

専 務 理 事 吉 田 量 年

電 話 〇三(三三七八)一六八一