

車体 NEWS

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.



2018
新春増刊号

2018年年頭挨拶

一般社団法人 日本自動車車体工業会
会長 網岡 卓二



あけましておめでとうございます。

2018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、国内市場は前半好調に推移したもののその後伸びが鈍化し、委託生産車が前年を若干下回りました。一方、当会特有の非量産車は好調を維持しました。その結果、会員生産台数全体は一昨年並みとなり、概ね計画どおりとなり、多くの会員の皆様におかれましては負荷の高い状況が継続したものと考えております。

昨年1月～11月の当会会員生産台数を見ますと、全体では前年比103%の212万台となり、その内、委託生産車を除く当会特有の非量産車は同107%の17.3万台と2年ぶり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。R51（騒音）の性能要件を満たす後付けマフラー装着車に関し、これまで適正に対応していることを踏まえ、加速騒音試験成績書の免除を要望し、細目告示の改正に反映されました。更に、架装物の安全点検制度については、会員の皆様、そして関係各位のご理解、ご協力を得ながら特装車のうち、民需車について10月から新制度への対応を開始しました。

「環境対応自主取組みの推進」では、環境基準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、取得機種は現在、昨年度から3機種増の217機種となりました。そして、新環境基準適合ラベルについては、昨年度から13機種増の182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。なお、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、皆様の協力のおかげ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。そして会員の皆様にご活用いただくため「中小企業施策利用ガイドブック」を送付させていただくとともに、当会ホームページへも掲載しました。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引き続き取り組んでおります。

「活性化活動の継続推進」では、本年4月に当会創立70周年を迎えるにあたり、70年史の制作に取り組んでおり、計画どおり5月に発行できる見込みです。

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、我が国経済は実質GDPが引き続きプラスで推移し、企業部門での生産の増加傾向が継続しています。このような状況で雇用情勢は失業率が低水準で推移し、有効求人倍率も高水準を維持し、個人消費も緩やかな回復基調が継続しています。また、インバウンド需要は、1月から11月までの訪日外客数累計が、2,616.9万人と2016年の年計2,404万人を超え、堅調が持続しています。今後もアジア新興国の所得拡大の持続、宿泊施設増加などにより、インバウンド需要は引き続き堅調に推移する見込みです。こうした状況に日本の「おもてなしの心」で接するため、ハード面での取組みも必要であり、適切な対応に「働くクルマ」が様々な場面で寄与できると考えています。

一方、グローバルには政治、経済、安全、環境と様々な問題への対応が相互連携のもと適切に行われることが求められています。また、2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向けた準備や各種インフラ整備も着々と進められており、「働くクルマ」の役割は引き続き大きいと思います。こうした状況から2018年の「働くクルマ」の国内需要は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
多田 明弘



我が国経済は、5年間のアベノミクスでの様々な改革や金融・財政政策によって、名目GDPが安倍内閣の発足以降50兆円増加、就業者数が4年連続の増加、正社員の有効求人倍率が1倍を超えるなど、経済の好循環が、着実に実現しつつありますが、中小企業・小規模事業者における景気の実感は、未だ十分ではないと認識をしております。経済成長の果実を中小企業・小規模事業者も含め、全国津々浦々に広げるため、製造産業局長の立場から、本年も、引き続き、全力で取り組んでまいります。同時に、安倍内閣では、「生産性革命」を政策の柱の一つに位置づけており、製造業における「生産性革命」の実現に向けて貢献していく所存です。

その実現に向けた鍵の一つが、「Connected Industries」です。これは、様々な業種、企業、人、機械等が繋がることにより、新たな価値創出や生産性向上を図り、顧客や社会課題の解決を目指す、産業の未来像です。昨年10月、世耕大臣が公表した、「東京イニシアティブ」に掲げられた、「ものづくり・ロボティクス」、「自動走行・モビリティサービス」、「パイオ・素材」等の重点分野における取組みを、「協調」をキーワードに、「Connected Industries」のコンセプトが具体的なアクションとして広がっていくよう、政府としてもその環境の整備に力を注いでまいります。

更に、「Connected Industries」の取組みを進める上で、サプライチェーンで繋がる中小企業の参画も重要です。一部の企業だけが熱心に取り組んでも、サプライチェーン上の「繋がる」仕組みが力を発揮することはありません。日本経済を支える中小企業が「Connected Industries」の動きに遅れることなく参画していけるよう、伴走型の支援に取り組んでまいります。こうした取組みに加え、中小企業の取引条件を改善し、サプライチェーン全体で付加価値を生み出す取組みも不可欠です。昨年は主要産業界において業種別自主行動計画や未来志向型・型管理アクションプラ

ンが策定され、着実に取組みが進んでまいりましたが、政府としても引き続き自主行動計画の策定業種の拡大や未来志向型・型管理に向けたアクションプランの一層の浸透など、中小企業の取引条件改善に向けた取組みを粘り強く行ってまいります。

また、グローバルな「繋がり」も重要です。昨年は、日EU・EPAの交渉妥結やTPP11の大筋合意など、自由貿易経済の旗手として日本が大きな存在感を示した1年でした。本年も、グローバルに活躍する我が国企業を後押しすべく、日EU・EPAやTPP11の早期署名・発効に加え、質の高いRCEPの実現など、高い水準の経済連携協定の実現に努めてまいります。

最後に、この機会に、我が国製造業への期待を述べさせていただきます。キーワードは、「スピードあるアクション」、「個性ある経営」、「大胆な挑戦」にあると考えています。IoTやAI等の急速な技術革新の進展を始め、製造業を巡る環境が我々の予想を超えるスピードで変化する中で、前例にとらわれない果敢な経営判断を、柔軟にスピード感をもって進めていくことで、世界をリードしていくことが必要であります。一方で、「勝ち筋」は、決して一本の道ではないと考えております。それぞれの企業が創意工夫のもとでその個性を存分に発揮することが求められているのではないかと思います。世界の製造業においても、この先が読めない時代に試行錯誤を重ねて、「勝ち筋」を模索しております。我が国の製造業においても、今一度「挑戦者」の意識に立ち戻っていただき、新たな発展の道を切り拓いていただきたいと思います。私自身、製造産業局長として、企業の皆様の積極果敢な取組みを精一杯後押ししていきたいと思っております。

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30年 年頭所感

経済産業省製造産業局自動車課長

河野 太志



平成30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5年、名目GDPは50兆円増え、企業収益は過去最高水準を記録しています。さらに、雇用は185万人に拡大し、高水準の賃上げが4年連続で達成されるなど、雇用・所得環境の改善が続いており、日本経済の好循環は着実に回り始めています。

自動車産業に目を向ければ、国内の需要面では、新車販売台数が2016年度は2年ぶりに500万台に回復したことに加え、2017年度を通じた累計台数も対前年比増となりました。また、供給面で見ると、国内生産は、2016年11月から連続して前年同月比でプラス成長となっており、堅調を維持しております。好調な国内生産は自動車産業のみならず、工作機械を始めとする機械受注を継続的に増加させるなど、周辺産業にも好影響を与えております。現に自動車関連の設備投資などを背景に、日銀の短観においても製造業全体の景気判断が5期連続で改善しております。

日本経済の好循環を更に力強く持続させるためには、国内の自動車販売市場の活性化と、自動車関連民間設備投資の拡大が不可欠です。日本の自動車産業が引き続き世界をリードしていけるよう、皆様方の御協力を得ながら、政府として全力をあげて対応してまいります。

第一に、世界的に自動車産業が直面している、電動化や自動化などの大きな波を、イノベーションを生み出すための「攻めの機会」ととらえ、施策を総動員して対応してまいります。

まず、世界において急激に電動化の波が押し寄せつつある中で、我が国が引き続き世界最先端の次世代車立国として世界をリードしていくために、充電インフラ・水素ステーション整備や車両の一部購入補助といった国内市場の活性化に向けた支援はもちろんのこと、電気自動車の性能向上の鍵を握る車載用電池の競争力強化に向けた全固体電池等の研究開発や、モデルベースの活用による開発行程の効率化への支援など、より一歩踏み込んだ次世代自動車戦略を推進してまいります。

次に、IT企業の市場参入など世界規模で競争が激化する自動走行の分野においては、世界に先駆けた自動走行を活用した新たなビジネスの事業化を目指します。昨年末には、過疎地域などにおける新しい交通サービスの確立に向け、世界初となる公道での無人車両の走行実証をいよいよ開始しました。更に、物流における深刻なドライバー不足の解決に向け、先頭車両を後続車両が追従するトラック隊列走行の実証を本年1月から開始する予定です。加えて、多額の研究開発費がかかる自動走行分野における日本全体のリソース不足を克服するため、企業が協同して取り組む協調領域における取組みを積極的に支援しております。例

えば、自動走行実現の基盤となる高精度3次元地図の実用化支援や自動走行システムの安全性評価の枠組みづくり、最低限確保すべきセキュリティ水準の設定、自動車開発の基盤となるソフトウェア人材の育成などを積極的に推進してまいります。同時に、足下では、自動ブレーキ等の先進的な安全支援技術を搭載した「安全運転サポート車」いわゆる「サポカー」の普及を推進してまいります。国内外の動向を注視しつつ、皆様の御協力をいただきながら官民一丸となって施策を進めてまいります。

第二に、更なる消費喚起と国内雇用・生産基盤の維持・強化の鍵となる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更なる軽減に向けて尽力してまいります。「平成31年度税制改正までに、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、明記されている平成29年度与党税制改正大綱に基づいて、平成31年度税制改正に向け、総合的な検討を進めてまいります。

第三に、世界において保護主義の動きが広がる懸念がある中、グローバルに展開する自動車産業にとって、自由で公正な経済圏の推進は非常に重要な課題です。昨年12月には、日EU・EPAが4年にわたる交渉の末に妥結に至り、協定発効後には乗用車の関税が8年目に撤廃、大型二輪車の関税は4年目に撤廃されることになるなど、非常に大きな成果を得ることができました。また、11か国による環太平洋パートナーシップ協定(TPP11)についても、米国の離脱表明後の苦しい状況下、日本が「自由貿易の旗手」として存在感を示し、大筋合意を実現することができました。一日でも早く、これら大型の経済連携協定の利益を享受できるよう、可能な限り早期の署名・発効を目指すとともに、各国・地域との更なる連携強化を図ります。

第四に、下請取引の適正化に向けた取組みについては、一昨年に取りまとめ公表した「未来志向型の取引慣行に向けて」に基づき、自動車業界におかれましては、昨年3月に他の業種に先駆けて「自主行動計画」を策定いただきました。昨年末のフォローアップアンケートの集計結果によれば、型管理や下請代金支払いの適正化など成果が開始しております。部品産業を含めた自動車業界全体の競争力を強化するという観点から、こういった動きをさらに波及させるべく、取引適正化と付加価値向上に向けた取組みをしっかりと進めてまいります。

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 島 雅之



平成 30 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。

国土交通省としましては、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」の実現に向けて、近年の自動車技術の進展にも対応し、自動車技術行政の各種施策の推進に不断の努力を続けてまいります。

1. 自動車の安全対策の推進

昨年 11 月末時点の交通事故発生状況は、前年同期と比較すると発生件数、死者数及び負傷者数のいずれも減少していますが、いまだ年間 4 千人近くの方がお亡くなりになり、また、一昨年来、軽井沢スキーバス事故等の重大事故が発生するなど、依然として深刻な状況です。また、高齢運転者による死亡事故の全体に占める割合が増加傾向にあり、急速に進行する高齢化への安全対策が急務となっています。

このため、自動車局では、世界一安全な道路交通を実現するべく、一昨年 3 月に政府として取りまとめた第 10 次交通安全基本計画に基づき、引き続き、車両構造の安全対策や事業用自動車の安全対策などの施策を推進してまいります。

(1) 車両安全対策

車両構造の安全対策については、平成 27 年 6 月に取りまとめられた交通政策審議会自動車部会報告書に基づき、「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、対策を着実に推進してまいるとともに、高齢運転者による交通事故防止対策については、衝突被害軽減ブレーキ等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 S）」の普及啓発を図るべく、昨年 3 月の関係省庁副大臣会議における中間取りまとめを踏まえ、乗用車の自動ブレーキ基準等の策定やそれに先立つ自動ブレーキ性能確認制度の創設に取り組み、自動ブレーキの新車乗用車搭載率を 2020 年までに 9 割以上とすることを目指します。

また、先進安全自動車（ASV）の開発・実用化推進については、第 6 期計画のテーマである「自動運転の実現に向けた ASV の推進」に向けて、路肩退避型ドライバー異常時対応システムの技術的要件の検討等に取り組んでまいります。トラック・バス等の大型車

についても、引き続き、税制面、予算面の措置を通じ、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術の導入促進を図ってまいります。

更に、「自動車アセスメント事業」につきましては、平成 30 年度より、新たにペダル踏み間違い時加速抑制装置や夜間の環境における対歩行者衝突被害軽減ブレーキの評価を導入するなど、一層の拡充を図ってまいります。

(2) 事業用自動車の安全対策

事業用自動車の事故防止については、平成 21 年に策定した「事業用自動車総合安全プラン 2009」に基づき、関係者と一丸となって事故防止対策の取組みを進めたことにより、平成 20 年と 28 年との比較で、事業用自動車事故による死者数は 154 人、件数は約 2 万 3 千件減少するなどの一定の効果があがっていました。一方、重大事故の発生、先進安全技術の急速な発展等、交通社会を取り巻く大きな状況の変化を受けて、国土交通省では、プラン 2009 に変わる新たな「事業用自動車総合安全プラン 2020」を取りまとめました。同プランでは、「利用者」を含めた関係者の連携強化による安全トライアングルの構築等の新たな施策を追加するとともに、バス、トラック、タクシーの各業態における事故削減目標の設定を行い、これらの安全対策を着実に実施することにより、輸送の安全確保に万全を期してまいります。

(3) 自動運転

自動運転の実現に向けた取組みについては、平成 28 年 12 月に「国土交通省自動運転戦略本部」を設置し、①自動運転の実現に向けた環境整備、②自動運転技術の開発・普及促進、③自動運転の実現に向けた実証実験・社会実装のために必要な施策に取り組んでおります。「自動運転の実現に向けた環境整備」については、昨年 6 月にイタリアで開催された G7 交通大臣会合において、より高度な自動運転技術の実用化に向けて、国際的なレベルでの協力を目指すことが合意されました。また、「自動運転の実現に向けた実証実験・社会実装」については、昨年 9 月から中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスについて、昨年 12 月から最寄駅と自宅や病院の最終目的地を自動運転による移動サービスでつなぐ「ラストマイル自動

運転」について実証実験を開始している他、本年1月以降にトラックの隊列走行の実証実験を開始することとしています。

(4)自動車の検査・整備制度

自動車検査については、自動車技術総合機構及び軽自動車検査協会が使用する検査機器の判定値設定に係る不具合が課題となっています。このため、判定値が適切に設定される検査機器の確認体制を構築し、検査業務を適正に実施するための環境整備を全力で進めてまいります。

また、無車検車対策については、車検切れとされる車両のユーザーにはがきを送付する他、警察と連携して行う街頭検査等の場で、実際に無車検運行している車両を可搬式のナンバー自動読み取り装置で捕捉し、運転者を直接指導する実証実験を行い、無車検車の実態把握と無車検運行の是正を図っているところです。新年度は、この実証実験の結果を踏まえて、無車検運行車両を直接是正する取組みを全国的に行うこととしています。

一方、指定自動車整備事業者によるペーパー車検などの不正行為が依然として発生していることから、より一層の指導監督の徹底を図り、特に悪質な違反に対しては厳正に対処することとしております。また、認証を取得せずに分解整備事業を行っている事業者に対しては、引き続き、情報収集・調査を行い、指導を強力に実施してまいります。

(5)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「くるま社会」の実現には、ユーザーの自己責任による自動車の適切な維持管理が不可欠であります。自動車の長期使用化が益々進み、未だにバス火災事故や大型自動車の車輪脱落事故など、確実な点検・整備がなされていれば避けることが可能な事故が発生している状況を踏まえれば、自動車整備業界の役割は一層重要となっています。

このため、国土交通省では、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」を全国的に展開し、ユーザーに対して、点検整備の必要性を啓発し適切な保守管理の徹底を図るとともに、「不正改造車を排除する運動」を展開してまいります。

②新技術への対応

近年、電気自動車、ハイブリッド自動車や先進技術を搭載した自動車が急増しており、これらの自動車の新技術に対応した点検整備を的確に行うことが求められています。このため、国土交通省では、故障を診断し、必要な整備作業を効率的に行える汎用型のスキャンツールの普及や整備要員の技能向上等

の人材育成を推進するため、「自動車整備技術の高度化検討会」を設置し、その具体的な対策を検討しています。昨年は、汎用スキャンツールでハイブリッドシステムや衝突被害軽減ブレーキに使用されているセンシングデバイス等の故障診断ができるよう、スキャンツール開発に必要な情報を自動車メーカーから機器メーカーへ提供することで合意したところです。今後、汎用スキャンツールにこれらの機能の実装が見込まれるとともに、整備要員に対する新技術の教育についても拡充を図る予定です。

更に、整備事業者が先進技術に対応する体制を整えるため、平成25年度から汎用スキャンツールを導入する事業者を対象とした購入補助を実施しております。今後もこうした取組みを通じて整備業界の環境整備を図ってまいります。

一方、近年の自動車に搭載されている自動運転技術に使用するセンサや電子制御装置も故障する可能性のあることから、使用過程における機能の維持も重要な課題です。このため、現在の測定機を中心とした自動車検査に加えて、電子制御装置まで踏み込んだ機能確認の手法が必要となることから、センサ等の構成部品の異常を自己診断し記録する車載式の故障診断装置（OBD）を活用した自動車検査手法の導入を念頭に、「車載式故障診断装置を活用した自動車検査手法のあり方検討会」を設置し、手法の検討を進めてまいります。

また、車体整備における新技術や新素材への対応として、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、平成29年5月に取りまとめを行ったところであり、引き続き、この取組みの実現に向けて後押ししてまいります。

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・環境の確保には、高度な技能や知識を持った自動車整備士が不可欠である一方、近年の整備要員の不足は、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月に自動車関係16団体からなる「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、労働環境・待遇に関する実態調査結果を踏まえ、事業形態・規模等に応じた新たな視点からの対策を検討してまいります。

(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、引き続き、「自動車不具合情報ホットライン」の周知活動の充実に取

り組むとともに、自動車技術総合機構とも連携し、不具合情報の収集や調査分析を行う他、リコール監査等の着実な実施に取り組んでまいります。

また、タカタ製エアバッグについては、ガス発生装置が異常破裂し、金属片が飛散する不具合が発生しているため、平成 21 年以降リコールを実施し、未改修車に対し車検時に警告文の交付を行う等の改修促進の取組みを進めています。しかしながら、昨年 10 月時点の改修率は約 83%であり、なお約 320 万台の未改修車があること、異常破裂による死者が全世界で少なくとも 18 人を数え、一刻も早い改修が必要であること等を踏まえ、新たに、本年 5 月より、異常破裂する危険性が高い未改修車約 130 万台（昨年 10 月末時点）について、未改修車は車検を通さない措置を講じることとしました。国土交通省としては、関係者と協力し、ユーザーへの周知徹底を図ることにより、リコール改修の一層の促進を図るとともに、本措置の導入によるユーザーや整備事業者の負担軽減を図るため、自動車メーカーが適切に対応するよう指導してまいりますので、ご理解とご協力を賜りますようよろしくお願いいたします。

(7)型式認証制度の確実な運用

型式認証業務に関しては、一昨年発覚した三菱自動車工業等による自動車型式指定審査の燃費・排出ガス試験不正事案を踏まえ、不正行為の抑止と再発防止の徹底を図るため、昨年 5 月に道路運送車両法の一部を改正し、自動車メーカーが不正な手段により型式指定を受けた場合には、当該指定を取り消すことができることとするとともに、自動車メーカーが虚偽の報告等を行った場合についての罰則を強化しました。一昨年度より実施している自動車技術総合機構による抜き打ちでのデータチェックの導入等の取組みとともに、引き続き、適正かつ公正な型式指定審査に努めてまいります。

また、昨年 9 月以降、日産自動車及びスバルにおいて、社内規程に基づき認定された者以外の者が完成検査の一部を実施していたこと等の不適切事案が発覚しました。両社に対しましては、それぞれが策定した再発防止策を着実に実施することにより、完成検査における不適切な取扱いが二度と行われることのないよう、引き続き強く求めてまいります。また、国土交通省では、一連の事案を踏まえ、「適切な完成検査を確保するためのタスクフォース」を設置し、メーカーにおける確実な完成検査の実施と不正の防止、また、国土交通省における効果的なチェックのあり方について、年度内を目処に一定の取りまとめが行えるよう検討を進めてまいります。

2. 自動車の環境対策

大気汚染や地球温暖化対策の一環として、ガソリン

車やディーゼル車について、欧州各国が将来的な国内販売禁止の方針や中国が販売規制の導入を発表するなど、自動車の脱化石燃料・電動化の動きが世界的に加速しています。

一方、日本は、2030 年度に温室効果ガスを 25%削減する目標を掲げており、この目標達成には、我が国の CO₂ 排出量の約 2 割を占めている運輸部門、とりわけ、その大宗を占めている自動車分野の低炭素化が不可欠です。

このため、政府として、「未来投資戦略 2017」において、2030 年までに乗用車の新車販売に占める次世代自動車の割合を 5～7 割とすることを目標に掲げ、また、昨年 12 月に策定された「水素基本戦略」では、燃料電池自動車の普及方針を示しています。このような状況を踏まえ、自動車の環境対策を推進する各種の施策に取り組んでまいります。

(1)環境に優しい車の開発・普及促進

自動車単体の燃費向上に関しては、昨年 12 月に、有識者による検討委員会でトラック・バスの 2025 年重量車燃費基準を取りまとめ、法令改正を本年度中に行う等、燃費性能の優れた自動車の更なる普及を推進してまいります。

また、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の取組みを進めてまいります。

更に、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、自動車取得税）やグリーン化特例（自動車税、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、電気トラック・タクシーに対する導入補助制度等による支援を推進してまいります。

(2)環境に優しい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、燃料電池タクシー、電気バスの導入等先駆的な取組みを積極的に支援してまいります。また、超小型モビリティについても、有識者や関係機関で構成する勉強会において、その課題解決や普及促進に向けた検討を進め、年度内に一定の取りまとめを行うこととしています。

(3)自動車排出ガス対策・騒音対策の推進

大気汚染対策については、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。排出ガス規制を行う上で重要な乗用車の国際調和排出ガス・燃費試験法（WLTP）については、我が国が主導して成立したところであり、本年 10 月より、順次、

新型車から義務化していくこととしております。

(4)フォルクスワーゲン社排出ガス不正問題を受けた対応

不正問題発覚後に設置した検討会において、昨年4月に、不正ソフトの検証及び実走行での排出ガス低減を図るための路上走行検査の導入を柱とする最終とりまとめを行いました。これを受けて、今年度中に関係法令の改正を行い、ディーゼル乗用車等に対する排出ガス不正防止に向けた取り組みを強化してまいります。

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・認証分野の国際展開につきましては、「未来投資戦略2017」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、各種の施策を実施してまいります。

自動運転をはじめとする新技術については、昨年に引き続き、国連自動車基準調和世界フォーラム（WP29）に設置された「自動運転分科会」等において、日本が共同議長国の立場として、自動運転技術の議論を本格的に進めるとともに、自動ブレーキや自動操舵に関する規則をはじめとした具体的な国際基準の策定を日本が主導してまいります。

また、国際的な車両認証制度（IWVTA）については、昨年11月のWP29においてIWVTAの実施に必要な手続き等を定めた国際基準（UNR0）が成立し、本年6月頃に発効する見込みです。今後は、IWVTAの円滑な運用に努めるとともに、IWVTAの更なる発展に向けた議論にも積極的に参画してまいります。

更に、新興国の国連協定への加入促進とIWVTAの導入促進については、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。特に、ASEAN諸国に対しては、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加速してまいります。

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をオンラインで一括して行うワンストップサービス（OSS）については、従来からの新車登録に加え、昨年4月より継続検査等にも対象手続を拡大した他、対象地域についても、順次拡大しているところです。一方、OSSの利用率については、継続検査が1%程度に止まっているなど、総じて低い状況にあります。このため、国土交通省としては、利用率の向上に向けて、OSSの利便性や導入の手順をまとめたパンフレットを作成し、理解を広めていくとともに、本年4月からは、OSSで利用した場合の申請手数料を引き下げるなど、より実効性のあるインセンティブ措置を講じていくこととしています。OSS

の拡大は、行政事務の効率化のみならず、申請者の方々の負担軽減に資するものと考えており、今後も、その普及を進めていくこととしていますので、ご協力の程よろしくお願いいたします。

(2)図柄入りナンバープレート

図柄入りナンバープレートについては、昨年4月よりラグビーワールドカップ特別仕様ナンバープレート、同年10月より東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会特別仕様ナンバープレートの交付をそれぞれ開始しました。既に、多くの運送事業者や自動車ユーザーに付けていただき、大会の開催機運の盛り上げに貢献いただいています。国土交通省においては、今後、両大会の開催の成功に向け、寄付金付の有効活用方策についても取り組んでまいります。

また、本年10月頃より、地域の風景や観光資源などを図柄とした地方版の図柄入りナンバープレートの交付を開始する予定であり、41地域で導入する見込みです。「走る広告塔」として地域の魅力を発信し、地域振興が図られるよう取り組みを進めてまいります。

5. 生産性の向上

中小企業等経営強化法に基づき、自動車整備業及び貨物自動車運送事業を営む中小企業者等に対して、生産性の向上に関する事業分野別指針が平成28年7月に策定され、本指針に基づき経営力向上計画を策定し認定を受けると、固定資産税の軽減や金融支援を受けることができます。平成29年度税制改正により、対象となる設備が、機械装置のみから工具や器具備品にも拡大されております。先進的な機器の活用により、生産性の向上に取り組む好事例を調査・分析し、関係団体等と連携しながら、自動車業界の生産性の向上を推進してまいります。

これらの諸施策の実行に当たっては、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申し上げますとともに、皆様にとって明るい年となるよう祈念しまして、ご挨拶とさせていただきます。

明けまして おめでとうございます

今年もよろしくお願いいたします

2018年 元旦



一般社団法人日本自動車車体工業会

特装部長 高橋和也

極東開発工業株式会社 代表取締役社長
〒605-8565 兵庫県西宮市甲子園四六一四
TEL 〇七九八一六六一〇〇二
FAX 〇七九八一六六一一五六

一般社団法人日本自動車車体工業会

小型部長 田ノ上直人

トヨタ自動車東日本株式会社 専務取締役
〒410-0288 静岡県裾野市御宿一五〇一
TEL 〇五五一九九六一四〇七一
FAX 〇五五一九九六一三五八〇

一般社団法人日本自動車車体工業会

中量部長 園井康夫

園井ネー工業株式会社 取締役社長
〒980-0002 福島県伊達市川島緑塚四〇五東通
TEL 〇七七六一五五一一〇五八〇
FAX 〇七七六一五五一一一三五五

一般社団法人日本自動車車体工業会

専務理事 事務局長 吉田量年

〒105-0022 東京都港区芝大門一〇二〇
TEL 〇三三三七八一六八八
FAX 〇三三三七八一六八四

一般社団法人日本自動車車体工業会

副会長 古庄忠信

株式会社イズミ車体製作所 代表取締役会長
〒892-0222 熊本県菊池郡大津町大字岩坂三三八四
TEL 〇九六一二七九一七三三
FAX 〇九六一二七九一六六六

一般社団法人日本自動車車体工業会

バス部長 宮武良行

ジェイ・バス株式会社 代表取締役社長
〒220-0166 栃木県宇都宮市中央町八五七二
TEL 〇二八六三三六〇六〇
FAX 〇二八六三三〇一八一

一般社団法人日本自動車車体工業会

新潟支部長 北村守

合資会社中北車体工作所 代表社員
〒951-0801 新潟県新潟市東区板町七〇
TEL 〇二五二二七一三三三三
FAX 〇二五二二七一四九〇六六

一般社団法人日本自動車車体工業会

九州支部長 矢野彰一

株式会社矢野特殊自動車 取締役社長
〒812-0023 福岡県糟郡新宮町上府北四二二
TEL 〇九二一九六三二〇〇〇
FAX 〇九二一九六三二〇八一

一般社団法人日本自動車車体工業会

副会長 加藤幹章

新明和工業株式会社 顧問
〒290-0003 千葉県横濱市鶴見房三二一四三
TEL 〇四五五八一四七一
FAX 〇四五五八一四七一

一般社団法人日本自動車車体工業会

トヨタ部長 辻和弘

東邦車輛株式会社 代表取締役社長
〒290-0003 千葉県横濱市鶴見房三二一四三
TEL 〇四五五五五九一九〇
FAX 〇四五五五五九一二四七

一般社団法人日本自動車車体工業会

東北支部長 鈴木勇人

仙台鈴木自動車工業株式会社 取締役社長
〒980-0003 宮城県仙台市城野区南三六二四
TEL 〇二二二二二二一九一
FAX 〇二二二二二二四九六六

一般社団法人日本自動車車体工業会

四国支部長 池浦雅彦

株式会社タノ 執行役員
〒730-0001 広島県尾道市二ノ宮二四四九
TEL 〇三三六二二二七七七
FAX 〇三三六二二二七七三

一般社団法人日本自動車車体工業会

副会長 木村昌平

日産車体株式会社 取締役社長
〒525-0800 神奈川県平塚市堤町二一
TEL 〇四六三二二一八〇〇
FAX 〇四六三二二一八四〇

一般社団法人日本自動車車体工業会

パン部長 上野晃嗣

日本フルハーフ株式会社 顧問
〒405-0075 静岡県静岡市清水区一六四
TEL 〇三三三三三三三三三
FAX 〇三三三三三三三三三

一般社団法人日本自動車車体工業会

北海道支部長 坪川弘幸

北海道車体株式会社 取締役副社長
〒060-0001 北海道札幌市東区東三十三
TEL 〇一一一三三三三三三
FAX 〇一一一三三三三三三

一般社団法人日本自動車車体工業会

中国支部長 瀬川昌也

共立工業株式会社 取締役業務部長
〒730-0001 広島県廿日市市木村港北二二二
TEL 〇八二九一三三二二五五
FAX 〇八二九一三三二二五五

一般社団法人日本自動車車体工業会

会長 岡卓二

トヨタ車体株式会社 相談役
〒480-8600 愛知県刈谷市 里山町金山一〇〇
TEL 〇五六六三三六二七五〇
FAX 〇五六六三三六二二七八

一般社団法人日本自動車車体工業会

トヨタ部長 田村元

株式会社浜名ワークス 代表取締役社長
〒410-0001 静岡県浜松市浜北區上島一七〇〇一
TEL 〇五三三三三三三三三
FAX 〇五三三三三三三三三

一般社団法人日本自動車車体工業会

資材部長 小澤賢記

ゴールドキック株式会社 取締役社長
〒525-0800 愛知県名古屋市中川区野田一三〇
TEL 〇五二二二二二二二二
FAX 〇五二二二二二二二二

一般社団法人日本自動車車体工業会

近畿支部長 須河進一

須河車体株式会社 取締役社長
〒600-0001 京都府京都市宇治市宇治一四六
TEL 〇七七四一八八四六六
FAX 〇七七四一八八四六六