

車体 NEWS

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.



2019
新春増刊号

2019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。

2019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、前年を若干下回ったものの後半は回復基調となり、一年を通じて前年並みとなりました。一方、当会特有の非量産車は前年をピークに若干減少しました。その結果、会員生産台数全体は一昨年並みで、概ね計画どおりとなりました。また、多くの会員の皆様におかれましては、引き続き負荷の高い状況が継続したものと考えております。

なお、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99%の210万台となり、その内、委託生産車を除く当会特有の非量産車は同99%の17.3万台と2年ぶりに前年割れとなりました。

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、車両法規改正への意見反映と円滑な対応や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。UN-34の適用に対し新規検査をスムーズに進めるため、継続生産車及び新型車に関わる燃料タンクの交換、増設時の取扱い、関連部品の変更等を行った場合の取扱いを関係官公庁等と調整し、会員の皆様に展開させていただきました。また、自動車点検基準の改正に伴う対応では、車両総重量8トン以上の自動車の使用者に対し、架装されている「ツールボックス」について3か月ごとの点検が義務付けられ、適切な対応を図るためツールボックス等の解釈を関係官公庁、関係団体と調整して明確にいたしました。これに関しましては、当会会員様に加え、トラックユーザー様を含む関係の皆様にも展開させていただきました。

「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、2017年度から3機種増の222機種となりました。また、新環境基準適合ラベルにつきましては、2017年度から5機種増の191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。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、皆様の協力のお陰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、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。税制改正では自動車関係諸税の負担軽減、簡素化に向け、本年10月の消費税率の引き上げを踏まえ、2018年を勝負の年と位置づけ各支部長にも協力いただき各地での陳情活動にも参画いたしました。また、コンプライアンス意識の醸成をサポートする「コンプライアンスサイト」を当会ホームページに設置し運用しておりますのでご活用をお願いいたします。

「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、プレスリリースの積極的な発信を行っております。また、中小会員ネットワーク強化WG活動では直接会員様の意見をお聞きし、ネットワーク強化のためのしくみを検討しております。

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、我が国経済は自然災害に伴う影響等により実質四半期GDPが昨年2回マイナスとなりました。ただし、年後半には鉱工業生産の持ち直し、輸出の回復が見られ企業収益は堅調を維持しています。また、雇用情勢は失業率が低水準で推移し、有効求人倍率もかつてない高水準を維持し、個人消費も持ち直してきています。また、インバウンド需要も自然災害の影響で減少したものの、10月には持ち直しに転換しました。本年は消費税率引き上げに伴う景気への影響が懸念されますが、影響を最小限にするために諸施策が検討されており、景気の落ち込みは小さいものと考えております。

一方、世界の政治、経済は貿易摩擦の影響により、不安定となることが懸念されます。そして、2020年の東京オリンピック・パラリンピックの準備は終盤を迎え、2025年の大阪万博の準備がスタートしていく中で「働くクルマ」の役割は引き続き大きいと思います。こうしたことから2019年の「働くクルマ」の国内需要は昨年を若干下回るものの、安定して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。

年頭所感

経済産業省製造産業局長 井上 宏司



我が国経済は、安倍政権発足から6年での様々な改革や金融・財政政策によって名目GDPは54兆円増加、正社員の有効求人倍率は1倍を超え、2%程度の高水準の賃上げが5年連続で実現するなど、着実に成長軌道に乗りつつあります。

一方、製造業を巡る外部環境は目まぐるしく変化しています。変革する競争環境の中で勝ち残り、世界をリードしていく企業を後押ししていくためにも今こそ具体的なアクションを起こしていただければと思います。製造産業局としても貢献をしていきます。

具体的に、まずは「Connected Industries」です。このコンセプトは、将来的に目指すべき未来社会である「Society5.0」を実現していくために、データを介して、様々な繋がりが生まれることで、新たな産業や付加価値の創出、社会課題の解決につなげていくものです。AIやIoT、ロボット技術が進展し、従来の産業ごとのもの売りだけではなく、こうした技術を活用した、業種横断的なサービスとの連動が拡大しています。ビジネスモデルの創出や抜本的な生産性向上、深刻な人手不足解消などに資する取組みであります。

引き続き、「自動走行・モビリティサービス」、「ものづくり・ロボティクス」、「バイオ・素材」等の重点5分野を中心にデータ共有やAIを用いたデータの利活用などを推進していきます。

【自動車について】

自動車は、重要な生活の足であるとともに、製造業の出荷額の約2割、雇用の約1割を占めているなど、経済・雇用面で幅広い波及効果を有する日本経済の牽引役であります。仮に国内の自動車市場が縮小すれば、地域の経済・雇用、ひいては日本経済全体に大きな影響が出ると予想されます。このため、自動車の保有に関する税負担の軽減などの車体課税の抜本見直しに加えて、消費税率引き上げ時の需要平準化対策として自動車の取得に関するユーザー負担の軽減いたします。

また、自動車産業には、CASEと呼ばれる大変革の時代が押し寄せています。IT企業やベンチャー等が積極参入し、業種を超えた異種格闘技戦の様相を呈してきています。日本が引き続き世界のイノベーションをリードできるよう、CASEの潮流をチャンスととらえて積極的に対応してまいります。4月に「自動車新時代戦略会議」を立ち上げ、電動化を中心に中間整理をさせていただいております。

【通商交渉について】

さらに、世界的に保護主義的な動きが広がる中、日本は自由貿易の旗手として主導的な役割を果たしてまいります。まず、TPP11の更なる拡大を目指します。2月1日に発効する日EU・EPAを含め、EPAを活用した中堅・中小企業の海外展開を積極的に支援します。RCEPについては、

今年中の妥結を目指して交渉を進めていきます。

また、鉄鋼の過剰生産能力は未だ世界的課題であり、貿易制限措置の応酬がなされている現状であればこそ、多国間の枠組みである鉄鋼グローバル・フォーラムで具体的な成果を出す必要があります。日本は昨年12月から議長に就任しました。引き続き、積極的に貢献していきます。

【消費増税対策、下請け・賃上げについて】

今年10月に、消費税率が10%に引き上げられます。軽減税率制度への円滑な対応をお願い申し上げます。中小企業の皆様に対してはレジ・システム補助金を用意しております。

アベノミクスの成果を全国に届けていくためには、中小企業の取引条件を改善するとともに、サプライチェーン全体で付加価値を生み出す取組みが不可欠です。特に、自動車、素形材、建設機械・機械製造業、繊維等の関係団体におかれましては自主行動計画を策定いただいております。進捗状況のフォローアップを踏まえれば、取引適正化に向けた取組みを更に加速することが重要であると考えています。

また、自主行動計画や未来志向型・型管理アクションプランの策定は、業界として前向きに取引適正化に資する取組みを行っているという好事例であります。取引適正化の取組みの推進に当たっては、発注側、受注側双方の理解、協力が不可欠です。この動きを更に大きなものとすべく、未策定の業界の方とともに議論を深めていきたいと考えています。

【災害対応等について】

昨年は豪雨や台風、地震などによる被害が相次いで発生いたしました。被災された方々にはお見舞いを申し上げます。また、業界の皆様には被災地への物資支援、節電・逆潮の実施など多大なるご協力をいただき感謝しております。北海道胆振東部地震では大規模停電が発生したことを踏まえ、エネルギーの安定供給を推進していきます。

福島復興は、経済産業省の最重要課題です。製造産業局としても、福島県とともに、「福島イノベーション・コースト構想」の中核となるロボットテストフィールドの整備等に取り組んでいます。ロボットテストフィールドは、試験飛行や実証実験を行える場です。来年3月に全面開所予定であり、産学官の関係者に広く活用いただきたいと思っております。また、福島での企業立地や事業展開をお考えの際はご相談ください。

【大阪・関西万博について】

2025年の万博について、大阪・関西への誘致を勝ち取ることができました。政府・自治体・経済界が一体となり、オールジャパンで準備を進めてまいりますので、経済界の皆様には引き続きの御理解と御支援を賜りますようお願い申し上げます。

末筆ながら、本年の皆様のご健康と御多幸を、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31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31年の新春を迎え、謹んでお慶び申し上げます。

平成の30年の間に、我が国は、バブル崩壊や貿易摩擦、リーマンショック、東日本大震災などの大きな危機を経験してきました。しかし、安倍政権発足から6年、名目GDPの54兆円の増加や高水準の賃上げの実現など、日本経済は着実に成長軌道に乗りつつあります。日本の自動車産業は、このような激変する経済環境に柔軟に対応し、危機を乗り越えてきました。結果として、日本の自動車産業は製造業の出荷額の約2割、雇用の約1割を占める日本経済の牽引役となっております。加えて、昨年全世界の生産台数は全体の約3割を占める過去最高の約3,000万台に達しており、日本のみならず世界でも大きな地位を占めています。

他方で、自動車産業は、世界の一部で見られる保護主義回帰の流れ、人口減少による国内市場の縮小可能性、更には自動走行やシェアリング等の「100年に一度」とも言われる大きな技術革新などの大きな変化の時代に直面しています。

こういった変化に対し、自動車産業が日本経済の牽引役であり続けるためには、まず、安定した国内市場が極めて重要となります。平成31年度与党税制改正大綱においては、長年の懸案となっていた保有時の課税について、自動車税の1,320億円規模の恒久減税が決定されました。現在の姿となった昭和25年の制度創設以来初めて、すべての車種について税率を引き下げます。特に、国内市場の約9割を占める2,000cc以下の車では、毎年約10～15%の大きな減税となります。また、消費税率引き上げから1年間、購入時の税負担を1%軽減します。経済産業省としては、このような大きな減税が自動車の販売促進につながるよう、販売現場の皆様方と十分連携しながら、自動車ユーザーの皆様方に税制改正の内容を分かりやすく伝える努力をいたします。

次に、自由で公正な経済圏を構築することが、貿易立国たる我が国にとって非常に重要です。米国通商拡大法232条に基づく自動車・自動車部品等に対する追加関税に懸念が広がる中、9月に、米国政府との間で首脳会談が実施されました。その中で、「日米物品貿易協定（TAG）」の交渉を開始すること、協議中は追加関税が課されないことなどを確認しました。交渉においては、「攻めるべきは攻め、守るべきは守る」との姿勢で臨んでまいります。その一方で、TPP11が昨年末に発効し、日EU・EPAの発効が本年2月に予定されるなど、二つのメガFTAにつき大きな進展がありました。本年も、我が国が自由貿易の旗手として世界で先導的な役割を果たすべく、TPP11の拡大やRCEPの妥結に取り組んでまいります。

さらに、「電動化」「自動化」など自動車産業を取り巻く大きな構造変化に対しては、こうした潮流をむしろ「攻めの機会」と捉えることが重要です。自動車産業の競争力を更に高めるための「勝てる戦略」を官民一体となって考え

るために、昨年、経済産業大臣主催の「自動車新時代戦略会議」を立ち上げました。

「自動車新時代戦略会議」が昨年7月にとりまとめた電動化を中心とした中間整理では、2050年までに日本車の温室効果ガス8割削減の長期ゴールが設定され、その実現のための具体的なアクションプランが示されました。とりわけ、世界各国の電動化政策担当者を集めたポリシーラウンドテーブルの初開催や、アジア各国との二国間政策対話の深化等を通じて、国際連携の強化に取り組んでいます。本年も、日本が議長国となるG20の場などを活用しながら、日本の政策理念を積極的に打ち出してまいります。また、電動化の鍵となる電池の性能向上に向け、全固体電池をはじめとする次世代蓄電池の開発に産学官で連携しながら取り組んでまいります。さらに、電動化によるものづくりの変化に対しては、新たに「サプライヤー応援隊」を立ち上げ、サプライヤーの競争力強化に向けた各地域の取組みを支援してまいります。

自動運転の実現に向けた国際競争も激化しており、世界では自動運転の配車サービスの商用化等、サービスカー分野での社会実装が進んでおります。日本においても、早期の社会実装と世界に遜色ない制度・環境整備に向けて、関係省庁が一体となった取組みを進めていきます。国土交通省とともに昨秋より着手している、限定された領域内での完全自動運転を意味するレベル4自動運転の実用化に向けた制度・インフラの検討を加速します。さらに、社会実装や制度・環境整備に向けた予算事業については、昨年から実施しているトラック隊列走行やラストマイル実証を拡充し、技術と事業化の両面で世界最先端を目指します。

加えて、IoTやAI技術の進展により、シェアリング等の新たなモビリティサービスが世界で勃興してきています。こうしたサービスは、移動の利便性や効率性を飛躍的に高めるのみならず、地域・都市が抱える様々な移動課題を解決しうるものとして、大きな期待が寄せられています。政府全体としては、内閣官房に設置された未来投資会議において、制度・環境整備の検討が進んでおります。経済産業省としても、地域や都市の移動課題の解決のため、新たな技術を有するスタートアップや自治体、公共交通事業者等の協業・連携を促進してまいります。

最後に、下請取引適正化については、「未来志向型の取引慣行に向けて（いわゆる世耕プラン）」が3年目を迎え、自動車産業の方々の積極的なご協力により、下請代金の現金払いなど着実に成果が出ております。幅広い自動車関連産業の方々にまで浸透していくよう、昨年末に改正された下請中小企業振興法の振興基準をもとに、より効果的な取組みを促してまいります。これらの活動を通じて、サプライチェーン全体の生産性・付加価値向上を実現するべく粘り強く取り組んでまいります。

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 31 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。

昨年は 7 月以降、平成 30 年 7 月豪雨、台風 21 号による被害、北海道胆振東部地震など自然災害が続けて発生いたしました。被害を受けられた方々にお見舞い申し上げます。

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、未だ年間 3 千人を超える方がお亡くなりになるなど、依然として深刻な状況です。加えて、65 歳以上の高齢運転者による死亡事故は一昨年に比べて増加しており、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、平成 28 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、「2020 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、平成 29 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評価・公表制度に基づく評価結果の公表を行う等により、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、ドライバー異常時対応システム、側方衝突警報装置等の先進安全技術の導入促進を図ってまいります。

さらに、自動車アセスメントにつきましては、昨年、新たに対象に追加した夜間の街灯のある環境における対歩行者被害軽減ブレーキの評価を、夜間の街灯のない環境における評価まで拡大するなど、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

事業用自動車による交通事故件数及びその死傷者数はともに減少傾向にあるものの、平成 28 年 1 月の軽井沢スキーバス事故など重大事故が発生する等、事業用自動車による事故の現状は依然として深刻な状況にあります。国土交通省としては、「事業用自動車総合安全プラン 2020」で掲げる事故削減目標（2020 年までに事業用自動車の事故による死者数 235 人以下、事故件数 23,100 件以下、飲酒運転ゼロ）の達成に向け、「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をはじめとした各種施策を着実に推進し、安全・安心の確保に万全を期してまいります。また、疾病運転の防止については、主要疾病である脳血管疾患、心臓疾患や睡眠時無呼吸症候群（SAS）などの早期発見に効果的なスクリーニング検査の普及に取り組んでいるところであり、昨年 2 月には「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」を策定いたしました。同ガイドラインの活用等により、事業者による自主的なスクリーニング検査の導入・拡大を働きかけ、輸送の安全の確保を図ってまいります。

(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。

例えば、「自動運転の実現に向けた環境整備」については、自動運転車両の安全基準策定について、引き

続き我が国が国連自動車基準調和世界フォーラム（WP29）における国際基準策定の議論を主導していくとともに、昨年9月に策定した「自動運転車の安全技術ガイドライン」に基づいて、国際基準が策定されるまでの間も、安全なレベル3以上の自動運転車の開発・実用化を促進してまいります。さらに、昨年9月に交通政策審議会の下に小委員会を設置し、自動運転車等の設計・製造過程から使用過程にわたる総合的な安全確保に必要な制度のあり方について検討を進めており、1月に取りまとめる予定です。今後、この取りまとめを踏まえて、道路運送車両法に基づく制度整備を進めてまいります。また、自動運転の事故に係る責任関係については、「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」の報告書を昨年3月に取りまとめ、従来の運行供用者責任を維持する等の方針を公表いたしました。これを踏まえ、保険会社等から自動車メーカー等への求償のあり方等について、引き続き検討してまいります。

「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11月に、最寄駅から自宅や病院まで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」の実現に向けて、1名の遠隔監視・操作者が2台の車両を操作する1:2の遠隔運転の検証を開始しております。また、物流の生産性向上を図るため、昨年より実施してきた後続車有人システムのトラック隊列走行実証実験を次の段階へ進めるべく、1月に後続車無人システムの公道実証実験を後続車有人の状態で行うなど、高速道路における2020年度の実現を達成するため、技術開発を支援してまいります。

(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における検査機器の判定値設定に係る不具合事案が再発しないよう、引き続き、判定値が適切に設定される検査機器の確認体制を構築するなど、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、車検切れとなっている車両のユーザーにはがきにより通知をする他、警察との連携により、可搬式のナンバー自動読み取り装置を用いた無車検運行車両の捕捉を実施しており、実態の把握と運転者を直接指導することによる是正を図っているところです。

加えて、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

自動車の適切な維持管理には、ユーザーの自己責任による取り組みが不可欠ですが、自動車の使用期間の長期化が進む中、バス火災や大型自動車の車輪脱落など、点検・整備を行うことで防止ができる事故が未だに発生しております。

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地域に根ざした「自動車点検整備推進運動」を全国的に展開する他、ユーザーに対して、点検整備の必要性や重要性を啓発することで適切な保守管理の徹底を図ってまいります。また、「不正改造車を排除する運動」を展開して、悪質な不正改造車を公道から排除してまいります。

②新技術への対応

近年、安全・環境技術の進歩が目覚ましく被害軽減ブレーキ等の先進的な安全支援装置や電気自動車、ハイブリッド自動車の次世代環境対応車が急速に普及し、自動運転車の技術開発も進められているところであり、これら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、「自動車整備技術の高度化検討会」においてスキャンツール（外部診断装置）の機能拡大と、整備士に対する新技術の教育の拡充について、引き続き検討を進めてまいります。これに加え、平成29年12月よりOBD（車載器故障診断装置）を活用した検査手法についての検討を重ねてきたところであり、2021年以降の新型車を対象に、2024年からOBD検査を開始する方向で昨年12月に最終取りまとめ案を提示しました。今後、関係団体の皆様のご意見を踏まえて、最終化に取り組んでまいります。

また、整備事業者が先進技術に対応する体制を整えるため、引き続き汎用スキャンツールの購入補助に取り組んでまいります。

さらに、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等と取りまとめた、「車体整備の高度化・活性化に向けた対応（平成28年度取りまとめ）」に基づき、優良な工場の見える化や高度化対応技能を有する人材の育成のための取組みをサポートしてまいります。

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、平成29年度には自動車整備要員の有効求人倍率が3.73倍に達するなど、近年の人手不足は深刻なものとなっています。

このため、国土交通省としては、平成26年4月に設置された自動車関係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、高等学校訪問、職場体験等の推進及びインターネットを活用した情報発信等を行う他、昨年は養成

施設に通う方から PR ポスターのデザインを募集するなど若者や女性の志向を汲んだ攻めの PR を展開するとともに、離職の原因の分析と対策の検討を進めてまいります。

加えて、外国人技能実習制度や、新たな在留資格である「特定技能」について、適正な運用を徹底してまいります。

(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、その着実な実施を図るため、引き続き、「自動車不具合情報ホットライン」の周知や、自動車技術総合機構と連携した不具合情報の収集や調査分析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、関係する自動車メーカーが平成 21 年以降リコールを実施するとともに、運輸支局等では、未改修車に対し車検時に警告文の交付を行う等により改修を促進しておりますが、更に早期改修を促すため、昨年 5 月より、異常破裂する危険性が高い未改修車に対して、改修しない限り車検を通さない措置を講じております。その結果、車検を通過しなかった件数は 16,657 件（概算値、平成 30 年 5 月～10 月）上りましたが、昨年 10 月時点の改修率は 93.1%まで改善しております。

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、自動車メーカーに対して適切に対応するよう指導して参りますので、ご理解とご協力を賜りますよう宜しくお願いいたします。

(7)自動車型式指定制度における適切な完成検査の確保

型式指定車の完成検査については、平成 29 年の秋以降、複数の自動車メーカーにおいて、任命されていない者による完成検査の実施や、燃費及び排出ガスの抜取検査の測定データの書き換えなど、不適切事案が相次いで判明しました。

そのため、国土交通省においては、昨年 10 月 12 日、完成検査の記録を書き換え不可とする措置の義務化や勧告制度の創設等を内容とする省令改正を行いました。この改正に基づいてルールの遵守と不正の防止を図るとともに、「適切な完成検査を確保するためのタスクフォース」の中間とりまとめの内容にもある、経営層等に対する取組状況の聴取や効果的な監査の実施に取り組む等により、適切な完成検査の確保を図ってまいります。

また、タスクフォースの中間とりまとめにおける指摘を受けて、今後、型式指定制度の運用実態を踏まえつつ、制度の見直しを含めたより効果的な対応について検討してまいります。

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、世界各国が将来的な規制方針を発表するなど、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 2013 年度比で温室効果ガスを 26%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。

政府としても、「未来投資戦略 2018」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 割とする目標達成に向けて、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、交通政策審議会自動車燃費基準小委員会において、2020 年度乗用車燃費基準の次期基準の検討を進めており、3 月末までの策定を目指しています。この結果を踏まえて、法令改正を行う等、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、大型ハイブリッド車等の次世代大型車関連の技術開発・実用化促進を図る調査研究を行ってまいりました。平成 31 年度からは新たな取り組みとして、産学官連携のもと、高効率次世代大型車の開発・実用化を推進してまいります。

さらに、環境性能に優れた車両の普及を図るため、引き続きエコカー減税やグリーン化特例といった政策税制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

地域交通において環境に優しいクルマの普及を推進するため、燃料電池タクシー、電気バス・タクシー・トラック、ハイブリッドバス・トラック、天然ガスバス・トラック、超小型モビリティの導入補助を積極的に行ってまいります。

電動バスについては、昨年 12 月に、今後導入する際の手引きとなる「電動バス導入ガイドライン」を策定したところであり、今後、広く周知を図ることにより、更なる普及加速のための取り組みを実施してまいります。さらに、超小型モビリティについては、普及促進に向けたこれまでの取組みを踏まえつつ、今後の具体的な取組みについて、昨年 5 月に「地域と共生する超小型モビリティ勉強会」において取りまとめをいたしました。これを受けて、超小型モビリティの安全対策について、車両安全対策検討会において引き続きの検討をするなど、普及促進のための取り組み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

自動車排出ガス対策については、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していましたが、国際基準への調和に関しても、我が国が主導して策定した乗用車の国際調和排出ガス・燃費試験法（WLTP）が、昨年10月以降、新型車から順次適用義務付けとなりました。

また、フォルクスワーゲン社の排出ガス不正事案を受けて、型式指定時における路上走行時の排出ガス試験法（RDE）を2022年10月以降の新型車から順次義務付けすることといたしました。今後も、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2018」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、WP29において、自動ブレーキや自動操舵などの自動運転技術の他、サイバーセキュリティ、車両近接における視界、乗用車等の国際調和排出ガス・燃費試験法（WLTP）、国際調和路上走行試験法（RDE）等に関する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7月に実施に必要な手続き等を定めた国際基準が発効しました。今後は、対象装置の拡大等IWVTAの一層の充実を図ってまいります。

さらに、新興国の国連協定への加入、IWVTAの導入を促進するため、WP29を真に国際的な会議体へ変革させるための主導的な役割を果たしてまいります。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 の推進及び自動車検査証の電子化

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、平成29年4月より継続検査等にも対象手続を拡大し、導入地域についても、順次拡大しております。その利用率については、拡大後の稼働間もない時期に比べ、増加してきておりますが、引き続きOSSの利用に関する周知活動を強化するなど、更なる利用促進を進めてまいりたいと考えております。

また、昨年6月に閣議決定された「未来投資戦略2018」において、自動車保有関係手続のオンライン・

ワンストップ化を充実・拡充するため、自動車検査証の電子化に取り組むこととされたことを受け、昨年9月に「自動車検査証の電子化に関する検討会」を立ち上げ、具体策をご議論いただいております。継続検査等の際にOSSを利用してもなお必要となる自動車検査証の受取りのための運輸支局等への来訪負担を削減できるよう、検討会の議論を踏まえ、電子化の早期実現に向け、取り組みを進めてまいります。

OSS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、ご協力の程宜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、これまでラグビーワールドカップ特別仕様ナンバープレート、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しております。今後、皆様からの寄付金を活用し、会場へのアクセスの改善等が図られる予定となっております。

また、昨年10月からは、全国41地域において地域の風景や観光資源などを図柄とした地方版図柄入りナンバープレートの交付を開始しています。また、2020年度には全国17地域において新たな地域名表示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、「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一層の取り組みを進めてまいります。

5. 生産性の向上

平成29年度より中小企業経営強化税制が創設され、中小企業等経営強化法に基づき、自動車整備業等を経営する中小企業者等に対して、経営力向上計画の認定を受け、一定の機器・設備等を購入した場合、即時償却又は税額控除を受けることができます。

平成31年度税制改正により、本税制措置の適用期限を2年間延長することが決定しております。さらに、休憩室に設置される冷暖房設備など働き方改革に資する設備も明確化され適用対象となっております。

また、国土交通省としては、機器・設備導入による生産性向上事例や、工賃・部品流通など事業環境に関する調査を実施し、好事例の展開や制度への反映を順次進めてまいります。

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

2019年 元旦



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
〒580 愛知県刈谷市一里山町金山 〇〇
TEL 〇五六一三六一七五〇〇
FAX 〇五六一三六一二一七八

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 静岡県浜松市浜北區上島 七〇〇一
TEL 〇五三一五八三一三三四
FAX 〇五三一五八三一三二二

一般社団法人日本自動車車体工業会
特別部長 高 橋 和 也

極東開発工業株式会社 代表取締役社長
〒635 兵庫県西宮市甲子園口六 一〇二二
TEL 〇七九八六六一〇〇二
FAX 〇七九八六六一八一五六

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
〒122 東京都大田区大森西 三三八四
TEL 〇九六二七九一七三三
FAX 〇九六二七九一六六六

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
〒230 神奈川県横浜市中区磯子 三二四三
TEL 〇四五五八一一四七一
FAX 〇四五五八一一四七一

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
〒520 神奈川県平塚市堀町二一
TEL 〇四六三二一一八〇〇〇
FAX 〇四六三二一一八二四〇

一般社団法人日本自動車車体工業会
資料部長 小 澤 賢 記

ゴールドキング株式会社 取締役社長
〒402 愛知県名古屋市中川区野田 一三〇
TEL 〇五二一三五二二四二
FAX 〇五二一三六一一四〇二

一般社団法人日本自動車車体工業会
小部部長 田ノ上 直 人

トヨタ自動車東日本株式会社 事務取締役
〒410 静岡県裾野市御宿 一五〇一
TEL 〇五五一九九六四〇七
FAX 〇五五一九九六三三八〇

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
〒216 栃木県宇都宮市中央町 六五七二
TEL 〇二八八六三三六〇六〇
FAX 〇二八八六三三〇一八

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
〒230 神奈川県横浜市中区磯子 三二四二
TEL 〇四五五五五九〇一
FAX 〇四五五五五九〇一

一般社団法人日本自動車車体工業会
バン部長 昼 間 弘 康

日本フルハーフ株式会社 代表取締役社長
〒100 東京都千代田区千代田 一五〇
TEL 〇三三四七四一五六四
FAX 〇三三四七四一五六四

一般社団法人日本自動車車体工業会
中部支部長 広 瀬 康 宏

株式会社東海特装車 取締役社長
〒460 愛知県安城市曙町井尻 三三八
TEL 〇五六一九二二二五五
FAX 〇五六一九二二二五五

一般社団法人日本自動車車体工業会
関東支部長 矢 島 廣 一

埼玉自動車工業株式会社 代表取締役
〒321 埼玉県上尾市大字坂 〇八二一
TEL 〇四八七七三〇二二
FAX 〇四八七七三〇二二

一般社団法人日本自動車車体工業会
新潟支部長 北 村 守

合資会社北車体工作所 代表社員
〒950 新潟県新潟市東区横町七〇
TEL 〇二五二七一一三三三三
FAX 〇二五二七四一九〇六六

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

仙鈴自動車工業株式会社 取締役社長
〒980 宮城県仙台市青葉区 三二四
TEL 〇二二二二二二二二
FAX 〇二二二二二二二二

一般社団法人日本自動車車体工業会
北海道支部長 竹 澤 靖

札幌ボデー工業株式会社 常務取締役
〒060 北海道札幌市西區南一条 二四六〇
TEL 〇一一一六六二二二五
FAX 〇一一一六六二二二五

一般社団法人日本自動車車体工業会
専務理事 吉 田 量 年

〒100 東京都港区大門 一〇一〇
TEL 〇三三五七八一六八
FAX 〇三三五七八一六八

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
〒810 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 〇九二一九六三二〇〇一

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
〒760 香川県高松市 二二二
TEL 〇三三六二二二二二
FAX 〇三三六二二二二二

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 代表取締役
〒730 広島県廿日市市木村港北 一三二
TEL 〇八二九一三二二二五
FAX 〇八二九一三二二二五

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
〒690 京都府鞍馬郡宇治原町郷之口馬場 一
TEL 〇七七四一八八四六
FAX 〇七七四一八八四六