

車体 NEWS

2021 新春増刊号



JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.

2021 年年頭挨拶

一般社団法人 日本自動車車体工業会
会長 木村 昌平



あけましておめでとうございます。
2021 年の新春にあたり、謹んで年頭のご挨拶を申し上げます。

昨年は新型コロナウイルス感染症が世界的に拡大し、世界保健機関（WHO）が3月にパンデミック（世界的な大流行）に至っているとの認識を示し、各国に対し一層の対策強化を求めました。日本国内では4月に緊急事態宣言が発出されましたが、皆様のご努力により、わずか1か月半で、最初の流行を概ね抑えられたと判断し5月に緊急事態宣言が解除されました。その後、諸施策と国民の皆様の取組みで経済活動が戻りつつありましたが、年末にかけ感染が拡大し、2020年は新型コロナウイルス感染症への対応で明け暮れた1年でありました。今もなお、懸命に闘っておられる医療従事者の皆様をはじめ、各種活動に取り組んでおられる全ての方々に改めて感謝申し上げます。ありがとうございます。

そして、会員の皆様にとりましても事業活動への影響は、仕事のやり方の方の見直しや社員の皆様に対する感染防止策の徹底など、これまで経験したことのない取組みにご苦労されたのではないかと思います。

昨年の車体業界を振り返りますと、国内商用車市場は2019年10月の消費税率引き上げ、及び新型コロナウイルスの影響により9月までは毎月前年を下回り推移いたしました。10月、11月は前年が消費税率引き上げ影響で減少したため、前年比プラスとなりましたが、1月からの累計では前年を下回るものと考えております。当会特有の非量産車は2017年をピークに減少しており、2020年は3年連続で前年を下回る見込みです。会員の皆様におかれましては、新型コロナウイルスが営業活動にも影響を及ぼしており、今後の動向に注視が必要です。

なお、昨年1月～11月の当会会員生産台数は、全体では前年比86%の192万台となり、その内、委託生産車を除く当会特有の非量産車は同88%の15.0万台と3年連続の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。Cyber Security/Software Updatesへの対応では、架装物に使用しているECU（Electronic Control Unit）は自動車の走行に影響を及ぼすことはなく、国土交通省から基準適合との見解をいただき、当会ではトレーラのABSに採用されるECUが対象となることを確認いたしました。新型自動車届出制度から共通構造部型式指定制度への移行に伴う保安基準等に適切に対応いただくため、自動車技術総合機構による説明会を開催し、会員の皆様からの要望を自動車技術機構に提出いたしました。また、架装物の安全点検制度につきましては、会員の皆様、関係各位のご理解、ご協力を得ながら着実に登録会社の拡大を図っております。

「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取得に向けた支援にも取り組み、取得機種は現在、2019年度から3機種増の231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、同様に1機種増の205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、コロナ禍の中で「*自動車5団体連携活動」を開始いたしました。資金調達を支援する「助け合いプログラム」の運用やものづくりに関する支援活動に取り組んでおります。そして、税制改正や規制改革では各種要望を提出し、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。また、働き方改革関連法への適切な対応支援では、同一労働同一賃金への対応事例や関連する外部のwebセミナー情報を展開させていただきました。なお、2019年度から中小会員支援策として事業計画に織り込みました「現地現物による技能系社員研修」はコロナ禍を踏まえ中止とさせていただきます。

「活性化活動の継続推進」では、中小会員ネットワーク強化WG活動として会員の皆様の参考としていただくため、会員様のご協力により提供いただいた、設備・治工具類の導入、活用事例を展開させていただきました。

以上のように、コロナ禍の状況ではありますが、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、昨年の我が国経済は、新型コロナウイルス影響及び自然災害によりリーマンショック後を上回る悪化となりました。

政府はこうした状況を踏まえ、感染防止対策、そして経済対策として2021年度予算案の一般会計総額を106兆6,097億円とすることを決定しました。感染防止対策が最優先であり、それに続く経済対策につきましても安全・安心な暮らしに向け、確実に進められることを期待いたします。

世界の政治、経済につきましても新型コロナウイルスの収束が重要となり、各国の連携を更に強化していかなければなりません。東京オリンピック・パラリンピックは2021年に延期されましたが、開催に向けては選手、そして国内外の皆さんが安心できる大会としていくことが求められます。「働くクルマ」が果たす役割も大きくなりますので、会員の皆様のご協力、ご支援をお願い申し上げます。こうしたことから2021年の「働くクルマ」の国内需要を見通すことは難しいものの、昨年と同水準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。

※自動車5団体：日本自動車工業会、日本自動車部品工業会、日本自動車車体工業会、日本自動車機械器具工業会、日本自動車販売協会連合会

年頭所感

経済産業省製造産業局長 藤木 俊光



〔はじめに〕

明けましておめでとうございます。令和3年の年頭に当たり、一言御挨拶申し上げます。

まず、新型コロナウイルス感染症でこれまでに亡くなりになられた方々の御冥福をお祈り申し上げるとともに、健康面や生活面などで影響を受けておられる方々に、心からお見舞い申し上げます。また、産業界の皆様からは、医療・生活物資の増産など、様々な形で御協力をいただき、改めて感謝申し上げます。

この感染症の拡大という未曾有の危機を乗り越えるため、私たちは生活様式のみならず、産業構造や社会システムを転換させていかなければなりません。ウィズコロナ・ポストコロナの時代に向け、我が国製造業においては、特に、①「グリーン社会」への転換、②「デジタル化」、③サプライチェーンの再構築をはじめとする「レジリエンス」の強化について重点的に取り組んでいく必要があります。

〔2050 カーボンニュートラルの実現〕

まず昨年、我が国は「2050 カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す」ことを宣言致しました。

これを実現するためには、エネルギー分野だけでなく、鉄鋼、化学などの産業分野も、革新的なイノベーションを推進し、製造プロセス等を大きく転換させていくことがカギとなります。これを支援するため、昨年は、第3次補正予算案において、重点分野における技術開発・社会実装に向けた取組みを10年間に亘り支援する2兆円基金の創設を決定しました。

環境対応は、もはや経済成長の制約ではなく、新たなビジネスチャンスにつながる成長戦略そのものです。昨年末にお示したグリーン成長戦略と、分野ごとの「実行計画」に基づき、産業界の皆様とともに、経済と環境の好循環を実現してまいります。

〔デジタル社会の実現〕

また、デジタル社会の急激な進展への対応も不可欠です。非接触や非対面といった「新たな日常」の実現や、ポストコロナ時代における我が国製造業の国際競争力強化に向けて、この潮流に乗り遅れぬようアクションを起こしていく必要があります。

例えば、自動車産業においては「CASE」と呼ばれる大変革を迎えており、対応を加速していかなければなりません。様々なプレイヤーが、インターネットを通じた情報と車の接続、自動走行、シェアリングサービス、電動化などを進めるグローバル競争の中で、我が国の自動車産業が競争力を確保することが重要です。また、MaaSの推進により、少子高齢化といった課題にも対応し、地域・高齢者を含めた移動の自由を確保するためのモビリティサービスの実現にも取り組む必要があります。このため、引き続き、関係省庁とも協力しながら、全国各地の自治体で実証実験を行うなど、地域の交通の課題をMaaSで解決する取組を進めてまいります。

ロボットやドローンを取り巻く環境も大きく変化しています。これまでは、主に工場の生産性向上のためにロボットが導入されてきましたが、コロナ禍を背景とした自動化・省人化・遠隔化のニーズの高まりから、工場のみならず、小売業や物流分野等でのロボットの導入が重要になっています。これを進めるためには、

ユーザー側がロボットを導入しやすい環境、いわゆる「ロボットフレンドリー」な環境を構築することが必要です。また、ドローンは、人手不足の課題を抱えるインフラ点検や離島物流、災害への対応などで、急速に利活用が進んでいます。これをさらに後押しすべく、地域と連携した実証を進めるとともに、セキュリティの確保された安全安心なドローンの普及を進めてまいります。さらに、「空飛ぶクルマ」についても、2023年の事業開始、2025年の大阪関西万博での活用を目標に、制度整備や社会実装を進めてまいります。

さらに、個々の製造現場においても、デジタル化の重要性はますます高まっています。新型コロナウイルス感染症だけでなく、世界各地での地政学的リスクや自然災害等、サプライチェーン寸断を引き起こす不確実性が高まる中、こうした不測の事態に柔軟・迅速に対応するダイナミック・ケイパビリティ（企業変革力）の強化が喫緊の課題です。近い将来、製造業においても5G等の無線通信技術の本格活用が見込まれる中、生産ラインの柔軟性を高めることで、仮に不測の事態が生じた際にも製品の増産や代替生産等を可能とすべく、研究開発をはじめとした取組を進めてまいります。

〔サプライチェーンの強靱化〕

また、今回のコロナ禍では、生産拠点の集中度が高い製品や、国民が健康な生活を行う上で重要な製品などのサプライチェーンの脆弱性が顕在化しました。

これを踏まえ、サプライチェーン強靱化のため、令和2年度1次補正及び予備費において国内投資促進事業費補助金を約3,000億円措置し、既に約200件の取組みの支援を決定しております。これに加えて、第3次補正予算案では、約2,000億円の追加措置を閣議決定致しました。これにより、サプライチェーンの一層の強靱化を進めてまいります。

〔通商〕

また、昨年、我が国は8年間の交渉を終え、RCEPに署名しました。これにより、世界全体のGDP及び貿易総額の約3割を占める巨大な自由貿易圏が成立することとなります。また、日英EPAにも署名し、英国のEU離脱後、日EU・EPAに代わるものとして、日英間のビジネスの継続性が確保されました。これからも自由貿易の旗手として、自由で公正なルールに基づく国際経済体制を主導する役割を果たしてまいります。

〔おわりに〕

新型コロナウイルスの感染拡大を受け、我が国経済は戦後最大の落ち込みを記録し、「新たな日常」への模索が続くなど、我々は多くの課題に直面しています。こうした中、今年は延期された東京オリンピック・パラリンピックが予定されています。人類が新型コロナウイルスに打ち勝った証しとして、また東日本大震災から復興しつつある姿を世界に発信する場としてこれが開催できるよう、私自身も皆様とともに全力を尽くしてまいります。

最後に、産業界の皆様の方々の御発展と、本年が素晴らしい年となることを祈念して、年頭の御挨拶とさせていただきます。

令和3年 年頭所感

経済産業省製造産業局自動車課長
吉村 直泰



令和3年の新春を迎え、謹んでお慶び申し上げます。

まず、新型コロナウイルス感染症でお亡くなりになられた方々、およびご家族や関係者の皆様に謹んでお悔やみを申し上げます。また、感染拡大により健康面や生活面で影響を受けている皆様に心よりお見舞い申し上げます。

自動車業界の皆様には医療・生活物資の製造や調達支援を早期に表明・実施いただいたことに加え、コロナ禍においてサプライチェーンを守り抜く取組みに御協力いただきましたことに、この場を借りて感謝申し上げます。

昨年9月に菅内閣が発足し、経済の再生は引き続き政権の最重要課題であるという認識の下、新型コロナウイルス対策と社会経済活動の両立を目指すことが示されました。

自動車産業は、新型コロナウイルスによって、深刻な打撃を受けており、国内自動車市場の活性化は喫緊の課題です。国内市場は、昨年5月に前年同月比で約45%減を記録し、また、回復基調にあった国内需要も直近では伸び悩む等、厳しい状況に置かれています。このような状況を踏まえて、令和2年度第1次・第2次補正予算において、政府全体で140兆円規模の強力な資金繰り対策と雇用調整助成金の拡充等の雇用対策を行い、自動車のサプライチェーン維持を含め、事業継続と雇用維持に万全を期す措置を取りました。また、令和3年度税制改正大綱において、「コロナ禍で増税なし」という大前提の下、エコカー減税等の減税対象割合が現行水準と同じ7割となる基準を維持し、環境性能割の臨時的軽減措置を令和3年12月末まで延長する等の税制措置をとることと致しました。本年も政府一丸となって、引き続き、新型コロナウイルス対応に全力を尽くしてまいります。

自動車業界は、電動化や自動化などCASEと呼ばれる100年に一度の大変革に迫られています。

昨年の臨時国会における所信表明演説で、菅総理は2050年までにカーボンニュートラルを実現することを日本の新たな成長戦略と位置づけ、脱炭素化によって経済と環境の好循環を生み出していく方針を掲げました。

自動車産業においても、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、EV、FCV、PHV、HV等の電動車へのシフトを、より一層加速化させなければなりません。

2050年カーボンニュートラルの実現に向けては、令和2年度補正予算で措置したサプライチェーン補助金により、車載用電池やその材料等の立地支援を行うこととしているほか、令和2年度第3次補正予算案で、2兆円のカーボンニュートラル基金を創設し、蓄電池や水素等の研究開発を支援していくとともに、EV、FCV、PHVの購入補助金の補助単価を増額する等の対策を盛り込みました。また、車載用の蓄電池や燃料電池等の脱炭素化に資する設備の導入に対して、税額控除や繰越欠損金の使用制限の緩和等を行うカーボンニュートラル税制を創設しました。

世界各国で脱炭素化に向けた取組みが加速する中で、昨年末にお示ししたグリーン成長戦略と、分野ごとの「実行計画」を踏まえ、官民一体となって、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて取り組んでまいります。

また、自動運転や、先進的なモビリティサービス、いわゆる

MaaSの取組みも加速化させなければなりません。持続可能かつ最適化された「新たなモビリティ社会」の実現に向けて、令和3年度当初予算案において「無人自動運転等の先進MaaS実装加速化推進事業」を措置することとしました。先進的な自動運転の実証に加え、先進MaaSのビジネスモデルやデジタル技術を活用した安全性評価手法の確立を通じ、向こう5年間で40以上の地域での無人自動運転サービスの社会実装を目指します。

また、中小サプライヤーのCASE対応も極めて重要です。令和元年度から中小サプライヤーのCASE対応支援として、「サプライヤー応援隊」事業を実施しているところです。これまでに中小サプライヤーの強みを生かしたCASE対応の先進的な好事例が出始めており、今後はそれらのベストプラクティスを多くの中小サプライヤーに横展開していく予定です。加えて、自動車の設計技術などのIT化により、車両の開発スピードは加速しており、こうした競争に対応していくためには、自動車の開発・性能評価のプロセスをバーチャル・シミュレーションで行うモデルベース開発の取組みが不可欠となっています。平成30年度からモデルベース環境の基盤構築事業を通じて、ガイドラインやモデルの構築を進めてまいりましたが、本年4月には新たにMBD推進センターを設置し、更なる普及促進を図っていきます。

さらに、こうした変化の中、自動車産業が日本経済の牽引役であり続けるためには、安定したビジネス環境が維持・整備されることが必要です。特に、貿易立国たる日本にとっては、自由で公正な経済圏を整備することが極めて重要です。昨年の臨時国会で日英EPAの承認案が可決され、本年1月1日に発効致しました。これによって、英国との間で切れ目のないサプライチェーンを構築することが可能となります。また、日中韓とASEAN諸国などの15カ国がRCEP交渉に合意、署名を行いました。自動車部品などの関税を段階的に引き下げ、撤廃していくこととなり、今回の合意は、国内の自動車産業の活性化につながるものと考えております。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、各国・地域との更なる連携強化を図ります。

近年、相次ぐ痛ましい事故により、社会的な要請が強まる高齢運転者の交通安全対策も引き続き重要な政策課題です。令和元年度補正予算で1,139億円を措置したサポカー補助金を令和3年度に繰り越し、65歳以上の高齢者のサポカーの購入等の支援を継続することを決定いたしました。本年も、関係省庁や自動車業界の皆様ともしっかりと連携し、高齢運転者の交通安全対策に全力で取り組んでまいります。

新型コロナウイルスの深刻な打撃を受けた日本経済を復興させるためには、日本の基幹産業である自動車産業の力強い回復が必要不可欠です。自動車産業がコロナ禍を克服し、日本の戦略産業として、引き続き、日本経済を牽引できるよう、皆様と一丸となって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 江坂 行弘



令和3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。

昨年も豪雨などの自然災害に見舞われました。あらためて被害を受けられた方々に心からお見舞い申し上げます。

自動車は国民生活や社会・経済活動の維持発展に必要なものとなっていますが、今回のコロナ禍でさらにその必要性が認識されました。これまで、自動車業界に携わる皆様のご貢献により車社会が現在のように発展してきたことが、コロナ禍という前代未聞の難局を乗り越える上で大きな支えになっていると思います。

本年も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対応しつつ、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参ります。

1. 自動車の安全対策の推進等

交通安全について、交通安全対策基本法に基づいて5年ごとに交通安全基本計画を策定し、「人」、「道」、「車」の各側面から、政府をあげて対策を進めてきたところです。

このうち、車両の安全対策を所掌する自動車局では、交通安全基本計画の策定にあわせ、5年ごとに、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会技術安全WGにおいて、今後5年間の車両安全対策の方針やそれによる交通事故死者数の削減目標等を審議することとしております。

本年度は、政府において審議されている第11次交通安全基本計画（令和3年度～7年度）を踏まえ、昨年11月より技術安全WGを設置し、①平成27年の報告書で示された目標の達成状況等の評価、②第11次交通安全基本計画における重点分野とされている高齢者及び子供の安全確保、歩行者及び自転車の安全確保等に関する車両安全対策のあり方、③事故実態、技術の進展及び社会環境の変化を踏まえた今後の車両安全対策について審議を行い、春頃を目途に今後5年間の車両安全対策の方向性を明らかにすることとしております。加えて、これらの車両安全対策による新たな交通事故死者数等削減目標の設定を行います。

(1) 車両安全対策

これまで、高齢運転者による交通事故防止については、

2020年までに衝突被害軽減ブレーキの新車乗用車搭載率を9割以上とする目標を掲げ、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）」の普及啓発に取り組んできたところであり、令和元年にこの目標を達成しました。サポカーの普及は、安全対策として大変効果的であることから、引き続き普及推進に取り組んで参ります。

この他、自転車も検知できる衝突被害軽減ブレーキの義務付けや自動車の後退時における安全確認を支援する装置の義務付け等、保安基準の強化・拡充を図って参ります。

他方、こうした先進安全技術は、事故防止に役立つ一方で、あらゆる事故を防ぐものではなく、機能には限界があります。このことをユーザーが正しく理解し、過信することなく、常に安全運転を心がけて頂くことが重要であることから、過信防止を目的とした広報・啓発等の取組みも進めて参ります。

また、産学官の連携により、先進技術を搭載した自動車の開発と普及を促進する「先進安全自動車（ASV）推進プロジェクト」では、レベル4を自動運転の実現を見据え、今年も自動運転に関する技術要件の検討等に取り組むこととしております。

さらに、トラック・バス等の大型車について引き続き、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等の先進安全技術の導入促進を図って参ります。また、自動車アセスメントにつきましては、本年5月に衝突安全性能と予防安全性能を統合した総合評価の結果公表を初めて行う予定としている等、安全性の高い自動車の情報を自動車ユーザーにより分かりやすく伝えて参ります。

(2) 事業用自動車の安全対策

事業用自動車において輸送の安全は何よりも優先されるべきものであり、軽井沢スキーバス事故のような悲惨な事故を二度と起こさないよう、関係者が一丸となって安全対策に不断に取り組んでいく必要があります。

国土交通省では、「事業用自動車総合安全プラン2020」に基づき、事業用自動車の事故防止に係る各種施策に取り組んで参りました。その結果、事業用自動車による交通事故件数や死傷者数は減少傾向にあります。

本年は、本プランについて、健康起因事故対策や飲酒運転対策など、昨今の自動車運送事業を取り巻く状況を踏ま

えた更なる安全対策を盛り込むよう改訂するとともに、新たなプランに掲げられた安全対策を着実に推進し、自動車運送事業における更なる安全・安心の確保に万全を期して参ります。

また、悪質違反を犯したり、重大事故を引き起こしたりした事業者や法令違反が疑われる事業者に対しては、引き続き重点的かつ優先的に監査を行い、関係法令の遵守と適切な運行管理等の徹底を図って参ります。

(3)自動運転

国土交通省では、自動運転の実現に向けて、「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。

このうち、「自動運転の実現に向けた環境整備」については、安全な自動運転車の開発・実用化・普及を図るために、令和2年4月に改正道路運送車両法を施行し、世界に先駆けて自動運転に関する安全基準を策定しました。また、国際的には、官民一体となって国連における議論を主導し、昨年6月に国内基準と同等の国際基準が成立しました。さらに、11月には整備された基準に基づいて世界で初めてレベル3の自動運転車の型式指定を行ったところです。今後も自動運転技術の更なる進展や国際議論を踏まえ、より高度な自動運転機能に係る安全基準の策定に取り組んでいきます。また、自動運転技術については、新車時のみならず使用過程における安全確保も重要となります。このため、電子的な検査の導入を進めるとともに、自動運転車の型式指定審査、ソフトウェアアップデートに係る許可制度の適確な運用に努めて参ります。

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12月22日に福井県永平寺町にて最寄駅等と目的地を結ぶ「ラストマイル自動運転」の移動サービスを開始したほか、全国5地域において中型自動運転バスを使用した実証実験に取り組んでおります。さらに、人と人との接触機会の低減や人手不足対策等に資する自動配送ロボットについて、昨年10月より順次開始された公道実証の結果を踏まえ、特段の手続きなしに公道走行が可能となるような制度を検討して参ります。今後とも、関係省庁や民間事業者等との連携をさらに深め、自動運転の早期実現に向けた取組みを加速して参ります。

(4)自動車の検査・整備制度

近年、被害軽減ブレーキ等の先進技術が急速に普及している状況を踏まえ、これら先進技術に対応した点検整備を適確に行うための「特定整備制度」を昨年4月に施行しました。先進技術の整備に必要な整備要領書等の情報提供制度の着実な運用やスキャンツール（外部診断装置）の機能拡大、購入補助等の整備事業者が先進技術に対応するための環境整備に引き続き取り組んで参ります。

車載式故障診断装置（OBD）を活用した検査手法についても、昨年8月の手数料令と保安基準の細目告示の改正により、本年10月以降、情報の管理に必要な手数料を自動車技術総合機構に納めていただくこととなるほか、同月以降の新型車については、令和6年10月以降の継続検査においてOBD情報に基づく判定を必須とする予定です。OBD検査が円滑に導入できるよう、関係団体の皆様のご意見も踏まえつつ、準備を進めて参ります。

また、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。特に、認証を取得せずに特定整備事業を行っている、いわゆる未認証事業者に対しては、引き続き、情報収集・調査を行い、指導を強力に実施して参ります。

このほか、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ハガキを送付し注意喚起の通知をする他、街頭において、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て無車検運行車両を捕捉し、現場において運転者を直接指導するなどにより是正を図っているところであり、本年もこの取組みを強化して参ります。

(5)自動車の適切な維持管理

自動ブレーキなどの先進的な運転支援技術が急速に普及し、自動車技術は日々進歩し続けており、本年10月より、自動ブレーキなどの運転支援技術が搭載された装置についての定期点検が義務づけられます。一方、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依然として発生しております。

このように点検・整備の励行により自動車を適切に維持管理する重要性が増している状況にあることを踏まえ、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、マスメディアを通じた広報などにより点検整備の必要性や重要性を啓発し、自動車ユーザーに対して、適切な保守管理の徹底を図って参ります。特に、大型車の車輪脱落事故については、昨年公開した大事故につながる危険性が高いことの啓発ビデオも活用しながら、事故防止対策の徹底を図って参ります。

また、「不正改造車を排除する運動」を今年も展開し、警察との連携強化を図り効果的な街頭検査を実施することで、悪質な不正改造車を公道から排除して参ります。

(6)自動車整備業の人材確保・育成及び生産性の向上

自動車の安全確保・環境保全のためには、自動車の進化に伴い、これまで以上に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、令和元年度には自動車整備要員の有効求人倍率が4.77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、国土交通省では、自動車整備士をより魅力ある資格とするために、資格制度の見直しに着手しているほか、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、高校訪問等による整備士の PR、ポスター等による女性や若者の整備士に対するイメージの向上、SNS を活用した情報発信など、若い方に自動車整備の魅力を伝えて興味を持っていただくための新しい視点に立った対策を進め、人材確保につなげて参ります。

加えて、外国人材の受入れについては、自動車整備分野において平成 28 年に開始された外国人技能実習制度に加え、平成 31 年 4 月に創設された特定技能制度によっても、受入れが始まっています。特定技能外国人の受入れルートの一つとなる「自動車整備分野特定技能評価試験」は、一昨年 12 月にフィリピンにおいて実施されたのを皮切りに、昨年より国内試験が順次開始されており、今後、更なる受入れ数の増加が見込まれることから、引き続き、適正な制度の運用に尽力して参ります。

また、先進技術に対応した整備に係る講習や人材確保セミナーの開催等、各地域の整備事業者が主体的に連携し、課題の解決に取り組むことができるよう、積極的に支援して参ります。

生産性の向上については、平成 29 年度に中小企業経営強化税制が創設され、自動車整備業等を経営する中小企業者等は、中小企業等経営強化法に基づき、経営力向上計画の認定を受けて、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。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引き続き実施し、好事例の展開や制度への反映を順次進めて参ります。

(7) 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参ります。

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、平成 30 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、車検で通さない措置を講じており、実際に異常破裂を起こしている生産から 9 年以上経過したものを順次、本措置の対象としています。その結果、これまで車検で通さなかった件数は 48,654 件（平成 30 年 5 月～令和 2 年 10 月の概算値）に上り、昨年 9 月時点の改修率は 98.2% まで改善しております。

本年も国土交通省としましては、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致します。

(8) 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、不適切事案が相次いで判明しました。

国土交通省は、令和元年 5 月までに、完成検査の記録を書き換え不可とする措置の義務化、完成検査における不適切な取扱いに対する勧告制度及び是正措置命令の創設、報告徴収・立入検査に対する虚偽報告等に適用される罰則の強化等の制度改正を行いました。

本年も引き続き、この制度改正を踏まえた効果的な監査を行って参ります。

また、国土交通省では、技術進展等に対応した完成検査の改善・合理化の促進のための検討にも取り組んでいます。昨年 10 月には、令和元年度に設置した「完成検査の改善・合理化に向けた検討会」の検討結果を受け、型式指定に係る届出を簡素化するとともに、品質管理の国際調和を図る省令改正を行いました。

さらに、令和元年 10 月の未来投資会議において、デジタル技術の社会実装を踏まえた規制の精緻化の一環として「AI を活用した完成検査の精緻化・合理化」が取り上げられ、現在、実証事業が行われています。また、昨年 12 月 1 日に閣議決定された成長戦略実行計画においても、同実証事業の成果をふまえ、来年度中に、制度改正の結論を得ることとされました。

国土交通省としましては、このような技術進展に伴う完成検査の合理化を図る取組みを着実に推し進めて参ります。

2. 自動車の環境対策

大気汚染対策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、自動車の電動化等の動きが世界的により一層加速しています。

我が国においては、昨年 10 月に菅総理から 2050 年カーボンニュートラルを目指す旨の宣言がなされました。この達成には、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・脱炭素化が不可欠です。

国土交通省としましても、自動車の製造や運送をはじめとした関係業界各位のご意見、ご要望を聴きながら、関係省庁と連携しつつ、カーボンニュートラルに向けて最適なアプローチを確保できるよう、自動車の開発・普及促進・使用方法の改善等の各種の施策に取り組んで参ります。

(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、2030 年度乗用車燃費基準のとりまとめを行い、この結果を踏まえて、昨年 3 月には

必要な法令改正を実施しました。今後も引き続き、燃費性能の優れた自動車の更なる普及を推進して参ります。

また、低炭素化・脱炭素化、排出ガス低減等の観点から、ディーゼルエンジンの高効率化や電動化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産学官連携で進めて参ります。

さらに、環境性能に優れた車両の普及を図るため、引き続きエコカー減税などの政策税制や、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・トラック等の導入補助等による支援を推進して参ります。

(2)自動車排出ガス対策の推進

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きました。

最近の対策としては、平成29年5月にとりまとめられた、中央環境審議会答申「今後の自動車排出ガス低減対策のあり方について」（第13次答申）を踏まえ、ガソリン直噴車へのPM排出規制の導入、二輪車の排出ガス規制を欧州の規制（EURO5）と調和するなどの基準改正を行い、令和2年12月より順次適用されています。

今後も、大気環境の保全のために必要な取組みを進めて参ります。

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、政府が定める「成長戦略フォローアップ」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参りました。

昨年の国連自動車基準調和世界フォーラム（WP29）では、これまで日本が議論を主導してきた自動車のサイバーセキュリティに関する国際基準や乗用車等の国際調和排出ガス・燃費試験法（WLTP）等の国際基準が成立しました。

国土交通省では引き続き、自転車も検知できる衝突被害軽減ブレーキの国際基準など、我が国が強みを有する技術分野における国際基準の策定を主導して参ります。

また、日本が主導した国際的な車両認証制度（IWVTA）について、対象となる規則を拡充するなどより使いやすしいものを目指していくほか、国内外での活用を促進して参ります。さらに、新興国の国連協定への加入を促進し、WP29を真に国際的な会議体へ変革させるための中心的な役割を果たして参ります。特に、ASEAN諸国に対しては、交通環境の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参ります。

4. 自動車保有関係手続におけるデジタル化の推進

デジタル・ガバメントの実現に向け、自動車保有関係手続においても一層のデジタル化の推進が急務となっております。

このため、本年は、自動車の保有関係手続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、地方公共団体情報システム機構（J-LIS）との情報連携による申請の効率化、本人確認におけるマイナンバーカードの活用の推進等、OSSの更なる充実・拡充のほか、キャッシュレス決済の導入の検討等に取り組んで参ります。また、OSS申請を行ってもなお必要となる自動車検査証受取りのための運輸支局等への来訪を不要とするため、自動車検査証の電子化を令和5年1月に導入する予定です。

この他、図柄入りナンバープレートについては、令和2年3月より新たな図柄入りナンバープレートの導入に向けた検討会を立ち上げ議論を進めているところであり、本年は「日本を元気に!」、「立ち上がれ!美しい日本」をテーマとした新たな全国版図柄入りナンバープレートの導入に向けて準備を進めて参ります。近年増加する自然災害やコロナ禍から立ち直り、日本を元気にする一助になればと考えております。

また、本年は東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催の年となりますので、大会成功に貢献できるよう、特別仕様ナンバープレートの更なる普及促進に取り組み、大会機運を盛り上げて参ります。

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ご協力を賜りますようお願い申し上げますとともに、コロナ禍が一刻も早く収束し、皆様にとって明るい年となりますことを心より祈念しまして、新年の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

2021年 元旦



一般社団法人日本自動車車体工業会
会長 木村 昌 平

日産車体株式会社 会長
〒520 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
特種部長 青 地 潔

株式会社オーワークス京都 代表取締役社長
〒600 京都府宇治市大久保町ノ端一
TEL 〇七七四一四六二七〇
FAX 〇七七四一四六二七五

一般社団法人日本自動車車体工業会
特種部長 高 橋 和 也

極東開発工業株式会社 代表取締役会長
〒605 兵庫県西宮市甲子園口六一四
TEL 〇七九八六六一〇〇二
FAX 〇七九八六六一八五

一般社団法人日本自動車車体工業会
副会長 矢 野 彰 一

株式会社矢野特殊自動車 取締役社長
〒910 福井県福井市北門北四二一
TEL 〇九二九六三二〇〇〇
FAX 〇九二九六三二〇〇一

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 千葉県横濱市鶴見区房三二四三
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 宮 内 一 公

トヨタ自動車日本株式会社 代表取締役社長
〒800 宮城県黒川郡大衡村中央一
TEL 〇二二七六五二六〇〇
FAX 〇二二七六五二六六一

一般社団法人日本自動車車体工業会
小型部長 増 井 敬 二

トヨタ車体株式会社 取締役社長
〒480 愛知県刈谷市里山町金山二〇〇
TEL 〇五六一三六二二七五
FAX 〇五六一三六二二七八

一般社団法人日本自動車車体工業会
バス部長 山 中 明 人

ジェイ・バス株式会社 代表取締役社長
〒400 石川県小松市市街地一〇
TEL 〇七六一四四一八六五
FAX 〇七六一四四一八六五

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 神奈川県横浜市中区北二四三
TEL 〇四五五五五九一九〇
FAX 〇四五五五五九二四七

一般社団法人日本自動車車体工業会
バス部長 昼 間 弘 康

日本フルハーフ株式会社 代表取締役社長
〒290 神奈川県横浜市中区北二四三
TEL 〇四五五五五九一九〇
FAX 〇四五五五五九二四七

一般社団法人日本自動車車体工業会
トヨタ部長 山 田 和 典

山田車体工業株式会社 代表取締役社長
〒400 静岡県浜松市東区改正六〇〇
TEL 〇五六一九六六〇八二五
FAX 〇五六一九六六〇七四

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
〒330 埼玉県所沢市大平一〇六一
TEL 〇四八七三三〇二二一
FAX 〇四八七三三〇二二一

一般社団法人日本自動車車体工業会
新潟支部長 北 村 守

合資会社北村車体事務所 代表社員
〒950 新潟県新潟市東区板町七〇
TEL 〇二五二七七一三三三
FAX 〇二五二七七一三三三

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 宮城県仙台市青葉区三三三
TEL 〇二二二二二二二二二
FAX 〇二二二二二二二二二

一般社団法人日本自動車車体工業会
北海道支部長 鎌 田 直 樹

北海道車体株式会社 営業本部長
〒060 北海道札幌市東区北二四三
TEL 〇一一一三七六一二二一
FAX 〇一一一三七六一二二一

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
〒400 愛知県名古屋市瑞穂区一六三九二
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
専務理事 吉 田 量 年

〒100 東京都港区芝大門一〇二〇
TEL 〇三三三七八一六八
FAX 〇三三三七八一六八

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

株式会社タダノ 執行役員
〒760 広島県尾道市四二二 多ノ門ビル
TEL 〇三三三二二二二二
FAX 〇三三三二二二二二

一般社団法人日本自動車車体工業会
中国支部長 平 町 省 三

フエニックス工業株式会社 専務取締役
〒740 広島県広島市安芸区伴四一五
TEL 〇八二八四九一六五五
FAX 〇八二八四九一六五五

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
〒600 京都府京都市左区原町一四一
TEL 〇七七四一八八四六一
FAX 〇七七四一八八四六一

一般社団法人日本自動車車体工業会
中部支部長 景 井 啓 之

株式会社東海特装車 取締役社長
〒500 愛知県安城市高瀬町井井三三八
TEL 〇五六一九二二二二二
FAX 〇五六一九二二二二二