

車体 NEWS

2023 新春増刊号



JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.

2023年年頭挨拶

一般社団法人 日本自動車車体工業会
会 長 宮内 一公



あけましておめでとうございます。
新春を迎えるにあたり、謹んでご挨拶を申し上げます。

未だ新型コロナウイルスの影響が続く中、昨年は不安定な世界情勢を受け、燃料・原材料価格の高騰や、サプライチェーンの混乱により、身近な生活にまで影響が出ました。

国内商用車市場におきましても、貨物車（普通＋小型）が毎月前年比マイナスで推移するなど、会員の皆様におかれましては、大変ご苦勞されたのではないかと思います。

この様な中、当会では下記5項目を主要項目と位置づけ、対面での活動をおりまぜながら取り組んできました。

- ・カーボンニュートラル（CN）対応
- ・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

「CN対応」では、

全ての会員の皆様にCNを正しく理解していただき、取り組んでいただくための「入門編勉強会」を継続開催しています。更に昨年12月からは具体的な活動の参考としていただくための「実践編勉強会」をスタートし、また、現地現物でのCN対応支援活動も進めてきました。

「安全対応活動の推進」では、

引続き適切な法規対応を図るため、関係官公庁、関係団体と連携した取組みを進めています。

「環境対応自主取組みの推進」では、

環境にやさしい車体の普及促進のため、環境・新環境基準適合ラベルの取得推進に取り組み、「環境認証取得工場」で生産されていることを示すことができる「第三者認証取得」に関する説明会も行いました。

「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や、3年ぶりに「現地現物による技能系社員研修」を実施しました。

「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2020年度に策定した「車体業界の将来ビジョン」達成に向け、営業マンの人材育成のための勉強会に取り組んでいます。

以上のように、皆様のご支援、ご協力により事業計画を進捗させることができ、会員の皆様との連携も強めることができました。そして、私自身、これら諸活動を通じて会員の皆様と直接お会いし、「つながる」大切さ「会員の皆様の苦しさ」を再認識した1年でした。

引続き「働くクルマ」を通じて社会を支え、皆様の生活の向上に貢献し続けていくために、今年も「つながり」と「会員の皆様の声」を大切に、メーカーの垣根を越え、業界として想いを一つに皆様と共に行動して行きたいと思っております。

また、ジャパンモビリティショーや支部活動を起点としたクルマファンづくりや地域との連携を通じて、5団体※つながり強化・業界の活性化にも取り組んで行きたいと思っております。

これからも「会員の皆様に喜んでいただける、頼りにしていただける車体工業会」を目指し活動を更に充実させていただきますので、引続きご支援、ご協力をお願い申し上げます。

そして、何をするにも、源泉は人財（＝会員の皆様一人ひとりの力）です。そのためにも、安全・健康第一で、明るく、楽しく、仕事をしてまいりましょう。

会員の皆様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

令和5年 年頭所感

経済産業省製造産業局長

山下 隆一



【はじめに】

令和5年の新春を迎え、謹んで御挨拶申し上げます。

昨年は、ワクチン接種の拡大等によりコロナ禍から徐々に経済活動が回復しつつあった中、ロシアによるウクライナ軍事侵攻が始まり、これを背景とした国際的な原油・物価高騰や歴史的な円安など、息つく暇もなく新たな危機に直面することになりました。特に我が国の製造業は、半導体をはじめとした部素材の供給途絶やエネルギー価格の高騰など、様々な面で引き続き影響を受けておられると承知しています。

こうした目の前の情勢変化への対応に加え、中長期的な産業構造の変化を見据えた変革にも取り組んでいくことが求められています。私は、政策の重点は「DX（デジタル・トランスフォーメーション）」「GX（グリーン・トランスフォーメーション）」「経済安全保障」の3軸にあると考えています。本年も産業界の皆様と緊密に連携しつつ、この3軸を基礎にしてあらゆる施策を総動員することで、我が国製造業の成長のために全力を尽くしてまいります。

【経済安全保障・防衛力強化】

ロシア・ウクライナ情勢に加え、昨年は北朝鮮によるミサイルの発射が繰り返されるなど、我が国を巡る安全保障環境は戦後最も厳しい状況にあると言っても過言ではありません。防衛力強化のためには強い防衛産業が必要不可欠である一方、同産業は利益率や事業見通しの不確実性といった課題を抱えていると認識しています。経済産業省としても、関係省庁と連携しながら、防衛産業の強化に向けた取組の具体化に取り組んでまいります。

また、防衛力を高めることはもとより、安全保障の裾野が経済分野へ急速に拡大する中で、国家・国民の安全を経済面から確保することも喫緊の課題です。昨年5月に成立した経済安全保障推進法に基づき、我が国では日本の経済構造の自律性を向上させることと、技術優位性を高めて日本の不可欠性を得ることを目指し、様々な施策に取り組んでまいります。

【GX】

昨年12月、EU理事会と欧州議会は炭素国境調整メカニズムに係る設置規則案を暫定合意しました。我が国としても、2050年カーボンニュートラルという野心的な目標を変革の好機として捉え、成長へとつなげていくことが必要です。しかしながら、日本全体のCO₂排出量の1/3を占める産業部門は、“Hard-to-abate”、すなわち排出削減が困難なセクターと言われているように、GXの実現は容易ではありません。従来とは全く異なる生産プロセス等の実現に挑戦する民間を後押しすべく、規制・支援一体型の投資促進策を講じてまいります。

既に、脱炭素化に向けた長期にわたる研究開発・社会実装を行う企業等に対して、2兆円の「グリーンイノベーション（GI）基金」にて大規模かつ継続的な支援を行っており、水素を活用した次世代製鉄プロセスや、CO₂や廃プラスチックから化学品を合成する製造技術に関するプロジェクト等を進めています。

さらに、昨年2月に発表した「GXリーグ基本構想」には、既に日本のCO₂排出量の4割以上を占める約600社の企業より賛同をいただきました。本年は、GXリーグを稼働させ、GX経済移行債の発行や排出量取引の枠組みを含む「成長志向型カーボンプライシング構想」を速やかに実現・実行してまいります。予見可能性を高め、企業がGXに向けた投資をしやすい環境作りに取り組んでまいります。

【DX】

世界的に、データを用いた価値創造の動きが一層加速しています。我が国製造業においても、サプライチェーンに関するデータ等を集約・管理し、AI等と組み合わせることや、工場プロセス

を形式知化することで、設計・開発、生産管理などの高付加価値化や迅速な経営判断を実現していくことが必要です。

しかし、欧米諸国と比較すると、DXを含む無形固定資産への投資が進んでおらず、我が国製造業のデジタル競争力は今のところ高い位置にありません。その原因の一つとして、従業員の学び直しへの投資が不足していることが挙げられます。このため、経済産業省は、リスクリング等を通じて、DXに資する人材の育成に取り組んでいます。

また、個社の取組みだけでなく、特に最近では、カーボンフットプリントの把握や人権デューデリジェンスへの対応などにおいて、バリューチェーン全体でのデータ連携の必要性について欧米を中心に議論が進められており、企業の枠を超えたDXも視野に検討を進めていく必要があります。このためには、官民一体での連携が必要であり、経済産業省としては、まずは、例えば、車載用蓄電池などを念頭に、ライフサイクルでの温室効果ガス排出量の算定や、サプライチェーンリスクを継続評価・低減していく仕組みなどを策定することを目指しています。

【自動車業界を巡るGX/DXへの対応】

自動車産業はDX、GX、経済安全保障という3軸の中心に位置しておりますが、現在はCASEと呼ばれる100年に一度の大変革期に直面しており、既に世界各国がGX/DX投資の囲い込み競争に乗り出しています。こうした競争に打ち勝ち、世界に先駆けて「新しいモビリティ社会」を構築していくことが必要です。

昨年は、経団連において200社超が参加する「モビリティ委員会」の議論がスタートし、岸田総理や関係閣僚とも意見交換が行われました。これからの我が国経済にとって、大きな第一歩だったと思います。移動の自由は経済活動や暮らしの根幹です。我が国経済をけん引してきた自動車産業が、他の産業とつながり、新しい技術・サービスを取り込むことで、モビリティの新しい価値を提供できるはずで、モビリティを軸とした成長と地域・社会課題の解決を実現するために、官民で何に優先的に取り組むべきなのか。本年はこうした議論を加速させ、具体的な取組みにつなげていきたいと考えております。

【福島】

福島の復興は経済産業省の最重要課題です。福島の復興に向け、経済産業省では、福島浜通りへの企業立地や福島浜通りでの実用化開発への補助金等の手厚い支援策を用意しています。皆様におかれましても、こうした支援策を活用し、福島浜通りへの進出を御検討いただければ幸いです。

また、経済産業省は、三陸・常磐地域の水産業等の本格的な復興に向けて、昨年末、官民連携の枠組みである「魅力発見！三陸・常磐ものネットワーク」を立ち上げました。このネットワークでは、産業界、自治体、政府関係機関等から広く参加を募り、水産物等の売り手と買い手を繋げることで、「三陸・常磐もの」の魅力を発信し、消費拡大を図ります。産業界の皆様におかれましては、ぜひネットワークへの積極的な協力・参加をお願いいたします。

【おわりに】

DX、GX、経済安全保障といった新しい経済の軸に合わせ、成長につながる投資の形や事業分野の中身も変わっていきます。産業界においても、こうした構造的変化を適確に捉え、新たな投資を含めた経営リソースの活用方策を考えていただきたいと思います。経済産業省としても、民間における投資を促すべく、様々な施策を通じて予見可能性を高め、企業が投資しやすい環境を作っていきたいと考えています。

最後に、皆様の益々の御発展と、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5年 年頭所感

経済産業省製造産業局自動車課長

清水 淳太郎



【はじめに】

令和5年の新春を迎え、謹んでお慶び申し上げます。

昨年は、新型コロナウイルスの影響が冷めやらぬ中、ロシアのウクライナ侵攻に起因した原油・物価高騰や歴史的な円安などにより、企業をめぐる経営環境が目まぐるしく変化する一年となりました。経済産業省としては、こうした時代だからこそ、現場の声を大事にしながら、自動車産業の将来を見据えた取組みを、皆様方と二人三脚で進めてまいります。

【足下の自動車産業の状況】

昨年は、世界的な半導体不足や上海のロックダウン等により、一年を通じ、生産が安定せず、新車の納期長期化や、中古車価格の高騰が発生しました。さらに、原材料価格の高騰の影響も直撃しています。そのため、経済産業省としても、①サプライチェーンの強靱化、②納期長期化への対応、③取引適正化などの取組みを進めてきました。

まず、サプライチェーンリスクへの対応に関しては、自動車メーカーと共同で検討会を開催し、より長期の生産計画を提示するなどの取組方針を昨年7月に取りまとめました。この検討会の成果も活用いただき、早期にサプライチェーンの安定化が図られることを期待します。また、政策面からも引き続きサプライチェーンの強靱化に努めてまいります。

また、新車の納期が長期化している中、4月・5月に自動車関連税制の税率が変更されると現場が大きく混乱することが懸念されておりました。そのため、令和5年度税制改正においては、異例の措置として、現行制度を本年12月末までそのまま据え置くことになりました。

さらに、足下のもう一つの大きな課題として、成長と分配の好循環の実現があげられます。その実現に向けた政権の最重要課題として、原材料費・エネルギー費等の高騰分の価格転嫁をはじめとした取引の適正化に向けた取組みを強化しています。自動車業界においても、価格交渉促進月間における取組み、自主行動計画の改定を始め、前向きに取り組んでいただきました。成長と分配の好循環の実現に向けて、更なる取組みの深化を期待します。

【モビリティ社会の構築に向けた取組み】

同時に、自動車産業が100年に一度の大変革期に直面し、また、世界各国が大胆な政策支援を展開している中で、この大きな変化の波に対応するため、我が国も力強い対応が必要です。

この大変革への対応の必要性については、数年来言われてきたところですが、昨年は、経団連に「モビリティ委員会」が設立され、総理及び経済産業大臣ほか関係閣僚と産業界との懇談会が実施されるなど、官民での「骨太な議論」がキックオフした節目の年となりました。

自動車を核として、様々な産業が繋がり、「モビリティ産業」として大きく進化できれば、単なる移動手段にとどまらない、「新たな価値」が生まれます。足下では、自動車の枠を超えた異業種連携やスタートアップの参入など、「新しいモビリティ社会」の構築に向けた取組みが進展しているところですが、

本年は、「骨太な議論」を一層加速化させ、その中で、官民における取組みを肉付けしながら、具体的な取組みにつなげていきたいと考えています。

【GX に向けた取組み】

2050年カーボンニュートラルの実現、GX（グリーントランスフォーメーション）の実現に向け、昨年は、①多様な選択肢の追求、

②電動化社会の構築の両面から取組みを深化させた一年でした。（多様な選択肢の追求）

現時点で完全な脱炭素技術はないことから、「多様な選択肢を追求」し、イノベーションを促進していくことが重要です。そのため、グリーンイノベーション基金においては、次世代蓄電池開発、水素サプライチェーンの構築、合成燃料の製造開発技術など、鍵となる技術についてプロジェクトを開始いたしました。同時に、水素や合成燃料の利活用に向けインフラ整備等を並行的に進めていくため、昨夏には、関連する官民協議会も立ち上げました。本年は、それぞれの協議会における議論を更に深化させ、多様な選択肢をより実効的なものにしてまいります。

加えて、世界のルール作りも重要です。G7エルマウサミットにおいて、「多様な道筋を認識する」旨をG7全体での合意とすることができました。日本で開催する今年のサミットにおいても、我が国の方針を反映しつつ、世界全体の脱炭素につながるようリーダーシップを発揮してまいります。

（電動化社会の構築）

同時に、「電動化社会の構築」に向け、車両の購入支援や充電インフラ等の整備、蓄電池の大型製造拠点の立地促進、更には電動化によって影響を受けるサプライヤー等の業態転換支援など、総合的に取り組んでいるところです。

例えば、令和4年度第2次補正予算と令和5年度当初予算案とを合わせて、電気自動車等の車両購入補助に900億円、充電・充電インフラ等の設置補助に300億円と、前年度に比べ約2倍となる金額を計上いたしました。

また、自動車の電動化に際し、例えば、エンジン部品を製造する中小サプライヤーが新たに電動車部品等の製造に挑戦するといった取組みについて、「ミカタプロジェクト」と称した支援を、昨年、本格的に始動し、全国での支援体制を構築しました。各支援拠点による中小サプライヤーへの相談対応や専門家派遣、更には、事業再構築補助金による設備投資支援によって、業態転換・事業再構築を推進いたします。

【DX に向けた取組み】

デジタルについては、改正道路交通法が成立し、レベル4自動運転の普及を目指す「Road to the L4」プロジェクトの土台が構築された一年でした。本年は、永平寺町での技術実証に加え、走行環境の拡充や事業性の向上に向けた検討を加速させていきます。

また、デジタル化の進展に伴い、事業者を越えたデータの利活用やプラットフォーム作りが大きな課題となるとともに、競争力の源泉にもなっています。先行ユースケースとして、蓄電池のカーボンフットプリントに関するデータ連携基盤の構築を昨年開始したところであり、官民連携のもと取組みを進めていきます。

さらに、医療MaaSをはじめとして、デジタル技術の活用による異業種連携も進んでおり、引き続き、新たなモビリティサービスの実現を通じて、社会課題の解決や地域活性化といった新たな価値の広がりを示せればと考えております。

【おわりに】

自動車産業は日本経済の大黒柱であり、今後も自動車・モビリティで世界をリードしていくためには、グリーンやデジタルなどの社会課題をイノベーションで乗り越え、成長のエンジンとしていくことが重要です。引き続き、産業界の皆様と骨太に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御発展と御健勝を祈念して、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

野津 真生



令和5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。

昨年も地震や豪雨などの自然災害が多発した1年となりました。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、新型コロナウイルス感染症が拡大した中でその必要性が再認識されました。そのような中で、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う都市封鎖やウクライナ情勢などによるサプライチェーンの混乱により、自動車業界に携わる皆様へも多大な影響が生じており、納期短縮等にご尽力されていることと思います。皆様のご尽力に敬意を表します。

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「モビリティ社会」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。

自動車局では、令和3年3月に策定された第11次交通安全基本計画を踏まえ、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について検討を行い、令和3年6月に報告書を公表しています。

引き続き、本報告書に示された「令和12年までに、車両の安全対策により、令和2年比で、30日以内交通事故死者数を1,200人削減、重傷者数を11,000人削減」とする目標の達成に向けて、「歩行者・自転車等利用者の安全確保」、「自動車乗員の安全確保」、「社会的背景を踏まえて重視すべき重大事故の防止」及び「自動運転関連技術の活用・適正利用促進」を四本柱として、車両安全対策を推進して参ります。

(1) 車両安全対策

高齢運転者による交通事故の防止は、喫緊の課題と認識

しています。

国土交通省では、衝突被害軽減ブレーキの装着義務化等により、先進的な安全技術を搭載した自動車の安全性能向上と普及促進に取り組んで参りました。

その結果、9割を超える新車乗用車に衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が搭載されています。更なる事故削減に向けて、ドライバー異常時対応システムなど、より高度な安全技術の開発・普及の促進に取り組んで参ります。

一方で、先進安全技術の普及に伴い、機能の過信・誤解による事故も年間100件程度報告されています。そのため、このような先進安全技術はあくまでも安全運転の支援であり、機能には限界がある旨の情報提供をユーザーに対し様々な媒体を用いて行うなど、技術が正しく利活用される環境づくりにも努めて参ります。

また、産官学の連携により、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、令和3年度から第7期ASV推進計画を開始しています。

今期は、交通事故の更なる削減のため、これまでの技術では対応が難しかった、ドライバーが誤った操作を行った場合等に、システムが安全操作を行う安全技術のあり方の検討等に取り組んで参ります。

自動車アセスメントについては、昨年度から開始した衝突安全性能評価及び予防安全性能評価等を統合した車両全体としての総合評価に取り組むことに加え、今年は新たに、歩行者の検知に対応したペダル踏み間違い時加速抑制装置の評価試験を実施する予定としています。

(2) 事業用自動車の安全対策

自動車運送事業において輸送の安全の確保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や、昨年の名古屋市の高速道路における乗合バス事故及び静岡県における観光バス事故のような悲惨な事故を二度と発生させないという強い決意の下、関係者が一丸となって安全対策に不断に取り組んで参ります。

国土交通省では、「事業用自動車総合安全プラン2025」において掲げる事故削減目標（令和7年までに24時間死者数225人以下、重傷者2,120人以下、人身事故件数16,500件以下、飲酒運転ゼロ）の達成に向け、本プランに基づき、運行管理業務の高度化、健康起因事故対策や飲酒運転対策

等の安全対策を着実に推進して参ります。

あわせて、悪質な法令違反が疑われる事業者に対して、重点的かつ優先的に監査を行うこと等を通じて、関係法令の遵守の徹底を図って参ります。

(3)自動運転

国土交通省では、交通事故の削減や地方部における高齢者の移動支援等に資する自動運転の実現に向けて、「制度整備」や「実証実験・社会実装」に取り組んでいます。

このうち、「制度整備」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。今後と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、新車時から使用過程にわたり安全確保が重要となります。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。加えて、本年4月から、改正道路交通法が施行されることにより、運転者が存在しないレベル4の自動運転が可能となります。国土交通省としましては、旅客／貨物自動車運送事業者が、従来と同様の輸送の安全等を確保しつつ、運転者が存在しない自動運転車を用いて事業を行うことを可能とするために必要な措置を講じて参ります。

また、「実証実験・社会実装」については、経済産業省と連携し、これまで技術開発・実証実験を積み重ねており、福井県永平寺町では、国内で初めてレベル3の無人自動運転移動サービスを実施しております。また、昨年より自動運転による地域公共交通実証事業を全国9つの地方自治体で実施しており、本年は更に対象地域を拡大して自動運転の実用化につなげて参ります。今後とも、関係省庁や地方自治体、民間事業者等との連携を更に深め、自動運転サービスの全国展開に向けて、車両技術の開発や事業モデルの検討などの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、衝突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」を令和2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は、令和6年10月以降の継続検査において開始することとしています。本年は4月にOBD検査システムのリリース、10月からOBD検査のプレ運用の開始を予定しており、運用開始に向けて、（独）自動車技術総合機構を中心として着実に準備を進めているところです。OBD検査が円滑

に導入できるよう、引き続き、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車検業務における法令違反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、違反に対しては厳正に対処することとしています。さらに、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注意喚起をする他、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

日々進歩し続けている自動車技術に対応し、令和3年10月より、「車載式故障診断装置（OBD）の診断の結果」が定期点検項目に追加されました。他方で、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・整備を適切に行うことで防止できる事故が依然として発生しています。

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10月より関係団体の皆様とともに取り組んでいる「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン」において、大型車ユーザーに対して車輪脱落事故防止を啓発するためのダイレクトメールの発送や、大型車のホイール・ナットの緊急点検を実施するなど、引き続き、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、厚生労働省の「職業安定業務統計」によると、自動車整備要員の有効求人倍率は、令和3年度には4.55倍に達し、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、技術の進展を踏まえ、昨年5月に自動車整備士の資格制度の改正を行ったほか、有識者や業界関係者からなる「自動車整備の高度化に対応する人材確保に係る検討WG」を同月に設置し、対策の検討を重ねているところです。また、自動車関係団体からなる

「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の取組みを進めているところです。引き続き自動車整備人材の確保に努めて参りますので、ご協力をお願いします。

加えて、外国人材については、外国人技能実習制度に加え、特定技能制度によっても、受け入れています。今後、更なる受入れ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・育成セミナーの開催等、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、自動車整備業等を経営する中小企業等は、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、好事例の展開を順次進めて参ります。

(7)リコール制度・ユーザーへの情報提供

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。特に、タカタ製エアバッグのリコールについては、皆様のご協力により、かなり改修が進んでいますが、関係者と協力してユーザーの皆様への周知を徹底することで引き続き一層の改修促進を図って参ります。本件は安全上極めて重要な問題であることから、リコール対象車両のユーザーの皆様は、一刻も早く改修を行っていただくようよろしくお願いいたします。

また、国土交通省のHPにおいて、自動車ユーザーの皆様は自動車に安全に、安心してお使いいただくための情報発信も行っています。引き続きユーザーの皆様は有用な情報提供に努めて参ります。

(8)自動車型式指定

昨年、一部の自動車メーカーにおける型式指定の申請時の試験において不正が明らかとなりました。同事案を受けて、国土交通省では、自動車ユーザーの信頼を損なうような不正行為の再発を防止するために、監査・審査等の強化に取り組んで参ります。

一方で、審査の厳格化は審査期間の長期化につながることでありますので、効率性も考慮しながら厳格に審査をするための手法等についても検討を進めて参ります。

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加速しています。

我が国においては、2050年カーボンニュートラルの実現や、温室効果ガスの2030年度46%削減を目指すなどの高い目標を掲げているところ、これらの目標の達成には、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、その大半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は、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、2030年度を目標年度とする燃費基準の達成、カタログや国土交通省HPにおける燃費性能の公表等を通じて、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、環境性能に優れた自動車の普及を図るため、引き続き予算・税制による支援を行って参ります。予算については、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関係省庁と連携して推進していくほか、昨年7月に採択されたグリーンイノベーション基金を活用した貨物・旅客事業での電動車の利用促進のための実証事業8テーマについて、引き続き支援を行って参ります。

エコカー減税等の税制については、昨年12月16日にとりまとめられた「令和5年度与党税制改正大綱」において、自動車ユーザーの急激な負担増を回避しつつ、燃費基準の引き上げ等の見直しを3年間で段階的に行うこととされました。国土交通省としましては、この税制を通じ、我が国が強みを有する多様な技術による環境性能に優れた自動車の普及促進に取り組んで参ります。

(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、令和2年8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14次答申）や、国際連合欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム（WP29）における国際基準の改正等を踏まえ、自動車から排出される粒子状物質について、ディーゼル車及びガソリン直噴車を対象に、粒子数（PN：Particle Number）の基準を国内の保安基準に

導入しました。当該基準については、ディーゼル車は令和5年10月より、ガソリン直噴車は令和6年10月より、順次適用されます。

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いては、政府が定める「経済財政運営と改革の基本方針2022」を踏まえ、WP29における車両に関する国際基準の策定等を主導して参りました。

昨年は、大型車の衝突被害軽減ブレーキの対歩行者への要件拡大並びに自動運転システムについて最高速度の引き上げ及び車線変更機能の要件追加を認めるための国際基準改正や、後退時警報に係る新たな国際基準などが成立しました。

また、昨年11月に開催されたWP29本会議において、欧州以外の国として初めて我が国がWP29の副議長として選出されました。

国土交通省では、このようなプレゼンスも積極的に発揮しながら、引き続き国際議論をリードすることとしており、ペダル踏み間違い時急加速抑制装置の新国際基準の策定、水素燃料電池自動車の安全性に係る国際基準改正など、我が国が強みを有する技術分野における国際基準等の策定を主導して参ります。加えて、世界全体でのカーボンニュートラル実現に向け、自動車のライフサイクルにおけるCO₂

排出量について、国際的に統一した評価手法の確立に積極的に取り組みます。

また、国土交通省ではアジア等の新興国の国連協定への加入を促進してきました。昨年11月には、フィリピンが1958年協定に加入したことも踏まえ、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引き続き果たして参ります。特に、ASEAN諸国に対しては、国際基準の国内取り入れに係る人材育成等にも協力して参ります。

日本が主導した国際的な車両認証制度（IWVTA）については、制度運用の明確化などにより、国内外での活用を引き続き促進して参ります。

4. 自動車保有関係手続におけるデジタル化の推進

自動車保有関係手続については、本年1月より車検証を電子化することにより、今後、電子車検証によるオンライン（OSS）での継続検査等の手続の際には、運輸支局等への来訪が不要となります。また、同月より検査登録手数料及び自動車重量税のクレジットカードによる納付を可能とします。

今後ともデジタル技術を活用した更なる手続のDX化を推進することにより、申請者の利便性向上に取り組んで参ります。

このほか、10地域で予定されている新たな地方版図柄入りナンバープレートの10月頃からの交付開始に向けた準備を進めるとともに、既に交付が開始されている大阪・関西万博特別仕様ナンバープレート等の全国版図柄入りナンバープレートの普及促進に引き続き取り組んで参ります。



明けまして おめでとうございます

今年もよろしく願いいたします

2023年 元旦



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
〒105-8505 東京都港区芝大門1-1-1
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

専務理事
事務局長 吉田 量年

〒105-002 東京都港区芝大門1-1-1
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

特別部長 布原 達也

〒105-002 東京都港区芝大門1-1-1
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

副会長 矢野 彰一

〒105-002 東京都港区芝大門1-1-1
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

副会長 田沼 勝之

〒105-002 東京都港区芝大門1-1-1
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

副会長 増井 敬二

〒105-002 東京都港区芝大門1-1-1
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

小型部長 吉村 東彦

〒105-002 東京都港区芝大門1-1-1
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

バス部長 石川 哲朗

〒105-002 東京都港区芝大門1-1-1
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

トヨタ部長 辻 和弘

〒105-002 東京都港区芝大門1-1-1
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

バン部長 田中 俊和

〒105-002 東京都港区芝大門1-1-1
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

トヨタ部長 山田 和典

〒105-002 東京都港区芝大門1-1-1
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

関東支部長 矢島 廣一

〒105-002 東京都港区芝大門1-1-1
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

新潟支部長 北村 守

〒105-002 東京都港区芝大門1-1-1
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

東北支部長 鈴木 勇人

〒105-002 東京都港区芝大門1-1-1
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

北海道支部長 鎌田 直樹

〒105-002 東京都港区芝大門1-1-1
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

資料部長 小澤 賢記

〒105-002 東京都港区芝大門1-1-1
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

専務理事
事務局長 吉田 量年

〒105-002 東京都港区芝大門1-1-1
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

四国支部長 藤田 健一郎

〒105-002 東京都港区芝大門1-1-1
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

中国支部長 瀬川 昌也

〒105-002 東京都港区芝大門1-1-1
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

近畿支部長 須河 進一

〒105-002 東京都港区芝大門1-1-1
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

中部支部長 景井 啓之

〒105-002 東京都港区芝大門1-1-1
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