

車体 NEWS

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.

JABIA
2020
新春増刊号

2020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。

2020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、国内商用車市場は9月までは好調に推移いたしましたが、消費税率引き上げ等の影響により10月、11月と前年を下回りました。こうした状況から、1月からの累計では前年を若干上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、2019年もわずかではありますが前年を下回る見込みです。ただし、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ていると考えております。

なお、昨年1月～11月の当会会員生産台数は、全体では前年比105%の221万台となり、その内、委託生産車を除く当会特有の非量産車は同98%の17.0万台と2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。BSIS（側方衝突警報装置）への対応では車両構造や使用用途等から基準緩和制度の適用等、適切な対応について要望させていただき、保安基準改正に反映していただきました。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、ご協力を得ながら特装車に加えトラックでも運用を開始いたしました。

「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、2018年度から3機種増の227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13機種増の204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。人材育成の支援策として

中小会員様を対象とした「現地現物による技能系社員研修」をスタートさせ、受講者ご本人、上司の皆様からも評価いただいております。働き方改革への対応では、会員様の取組み状況を踏まえ、会員様へのサポートにも取り組んでまいりますので、よろしくお願いいたします。

「活性化活動の継続推進」では、広報活動の充実として、当会パンフレットをリニューアルいたしました。内容は、当会ホームページでも確認いただけますので、活用いただければと思います。また、2019年度の完成を目指し、ホームページの全面リニューアルにも取り組んでおり、会員の皆様にも更に活用し易い内容としてまいりますのでよろしくお願いいたします。

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、昨年の我が国経済は、相次いだ自然災害、消費税率の引き上げが国内需要に影響いたしました。また、米中対立などに伴う国際経済不安定化の継続も我が国の輸出減につながりました。

政府はこうした状況を踏まえ、経済対策として財政措置を含めた政策を発表しております。その中では、防災・減災対策として河川の堤防などのインフラ強化のほか、土砂災害のハザードマップの作成を加速させること、社会福祉施設に非常用の自家発電や給水設備を整備することなどが盛り込まれており、安全・安心な暮らしに向けた取組みが進められるものと考えております。こうした取組みが景気回復にもつながることを期待いたします。

一方、世界の政治、経済は貿易摩擦の影響が依然として懸念され、さらに地球環境問題へも積極的に取り組んでいかなければなりません。今年は、東京オリンピック・パラリンピックが開催され、多くの海外から来られる皆様へおもてなしの心をもった対応が求められます。また、2025年の大阪・関西万博に向けた準備が本格化していく中で「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2020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
高田 修三



【はじめに】

明けましておめでとうございます。令和2年の年頭に当たり、一言御挨拶申し上げます。

まず、台風15号、19号など、昨年発生した自然災害において被災された全ての皆様に、心よりお見舞いを申し上げます。また、産業界の皆様からは、生活支援物資の供給など、様々な形で被災地支援に御協力をいただき、改めて感謝申し上げます。

【景況観】

アベノミクスの進展により、我が国経済は長期にわたる回復を持続させており、GDPは名目・実質ともに過去最大規模に達しています。また、雇用・所得環境も改善し、景況感の地域間のばらつきも小さくなっているなど、地方経済は厳しいながらも前向きな動きが生まれ始めています。

他方、製造業を取り巻く環境は大きく変化しており、これに対する対応を進め、不断の精進を続けていく必要があります。

【通商】

まずはグローバル経済の変化への対応です。米中対立が顕在化し、保護主義的な動きが広がるなど、通商を巡る国際的な動向に対し、昨年、私も多くの経営者の方々から、先行きの不透明さを懸念する声を伺いました。

これまで、日本は、いわゆるTPP11や日EU・EPAを通じて、質の高い通商ルールを構築してまいりました。米国との日米貿易協定及び日米デジタル貿易協定も本年より発効します。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いきたいと考えております。

【第四次産業革命、デジタル化】

また、デジタル経済の急激な進展への対応が不可欠です。AIやIoTといったデジタル技術の進化により、第四次産業革命という大きな波が押し寄せています。競争力を維持、強化し続けるには、この潮流に適切に対応していくことが肝要です。

例えば、自動車産業では、「CASE」と呼ばれる100年に一度の変革期を迎えていると言われております。これは、インターネット等を介して、情報と車の接続（Connected）、自動走行（Autonomous）、シェアリングサービス（Shared）、電動化（Electric）が進み、自動車の使い方が変化し、社会そのものの在り方にまで影響を及ぼすものです。付加価値を巡って様々なプレイヤーの競争が激化し、自動車産業における世界的な地位が大きく入れかわる可能性もありま

す。リスクとして逡巡することなく、大きなビジネスチャンスと捉え、先手を打って行く必要があります。なお、高齢化社会における交通安全を高めていく観点から、サポートカーを導入する支援の適切な執行にも取り組んでまいります。

日本の強みともいえる素材産業においても、新しい開発手法の成果が生まれつつあります。これまでは、研究者の経験と勘に基づき、試行錯誤を繰り返し、革新的な素材を生み出してきました。しかし、マテリアルズ・インフォマティクスと呼ばれる新しい開発手法では、AI等のデジタル技術を用いてビッグデータを分析することで、新しい素材を製造するためのレシピを知ることができます。開発期間の大幅な短縮につながり、まさにゲームチェンジが起こる可能性があります。

生産現場においても、デジタル技術の活用は必須です。これまでも、日本の製造業は、産業ロボットを導入し、世界最高レベルの生産性を誇っています。今後は、クラウド技術やAI技術を用いて、工場全体で最適制御していくことが求められます。更には、生産段階のみならず、開発、設計段階を含めた最適化も必要となります。

デジタル技術は、フロンティア分野でのビジネス創出にも役立ちます。宇宙産業では、衛星などから集められたビッグデータをプラットフォーム化し、新しいサービスを生み出す基盤として活用する、宇宙利用産業の時代に突入しています。また、ドローンは、災害監視、インフラ保守など様々な分野での活躍が期待されています。産業用ロボットも、工場の生産ラインだけでなく、サービス分野といった私たちの生活に近いところまで広がるでしょう。空飛ぶクルマなど、SFの世界が近い未来のものとなりつつあります。

今年は、5Gの導入もいよいよ本格化していくなど、デジタル化の動きが一層加速していくことは間違いありません。経済産業省製造産業局としても、産業界の皆様を取組を後押しすべく、昨年末に決定した令和元年度補正予算案や令和2年度当初予算案において、先端的な技術に関する研究開発、導入支援のための経費を計上させて頂きました。予算については国会でのご審議をいただいた上で、予算以外の取組も含め、今年も、全力で産業界の取組を応援させていただきます。

【人手不足】

自由で公平な通商・貿易の推進、デジタル経済への対応と同時に、少子高齢化に伴う中長期的な人材不足の問題も解決していく必要があります。特に製造業の現場では、い

わゆる熟練工など技術を持った人材の不足が指摘されています。

ロボットの導入は、こういった問題を解決する一つの方策です。ロボットそのものの研究開発やロボットフレンドリーな環境の構築に取り組むとともに、中小企業向けの導入補助事業も強化していきます。あらゆる現場へのロボット導入などをサポートする人材の育成・派遣にも取り組んでいきます。

外国人材の活用にも取り組む必要があります。昨年4月に、改正入管法が施行され、製造業では3業種への特定技能外国人の受入れが開始されました。今年は、現地での試験を開始する予定であり、受け入れの拡大に向けて環境整備に取り組めます。産業界の皆様にも、受け入れた外国人が円滑に過ごせるよう、引き続きご協力をお願いします。

【下請等取引適正化】

サプライチェーン全体での競争力強化を図る上で、取引適正化は重要な課題です。昨年来、経済産業省製造産業局として、型管理問題や働き方改革に伴うしわ寄せ防止などに向けた取組を精力的に進めてまいりました。具体的には、「型取引の適正化推進協議会」において、型の廃棄年数など踏み込んだ内容を取りまとめ、規範性のある報告書に結実させた他、働き方改革に伴うしわ寄せ防止のため、例年がない規模での周知徹底を行ってまいりました。

本年も、取引適正化の更なる浸透に向け、発注側、受注側の相互理解・協力をより深く図るために、周知徹底を強力に進めるとともに、自主行動計画未策定の業界を含め、幅広い業界の方々とともに議論を深めていきたいと考えています。

【福島】

福島の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」の中核となる福島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。福島ロボットテストフィールドは、ドローンの飛行試験や災害ロボットの実証実験を行える場としてニーズ

が高く、既に120以上の活用事例がございます。今春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考えています。

加えて、今年には、ワールドロボットサミットを8月に福島で、10月に愛知で開催いたします。これは、世界中のロボット関係者が一堂に集まる、ロボットの研究開発及び社会実装を加速するための国際大会です。福島の地をロボットのイノベーションの中核地とすべく取り組んでまいります。

また、福島の産業復興を進める観点から、産業界の皆様にも是非、福島での拠点立地を検討いただければと考えております。経済産業省として、様々な支援メニューを用意していますので、御関心のある方は、お気軽にお問い合わせいただければ幸いです。

【万博】

2025年に開催される大阪万博では「未来社会の実験場」をテーマにしています。多様な企業の参画・共創をはかり、万博を通じてイノベーションの促進をはかります。日本国際博覧会協会事務局において、実証・実装の場として活用する「未来社会」のアイデアを幅広く募集されていますので、是非ご検討下さい。

【おわりに】

今年は、いよいよ東京オリンピック・パラリンピックが開催されます。前回の東京大会は、日本の復興と成長のシンボルとなりました。製造業を取り巻く環境は、当時とは一変しており、複雑で困難な課題にも多く直面しています。しかし、日本人と日本の製造業は、必ずや課題を克服して、安定した成長を続けられると確信しております。

そして、第三回東京大会の頃に、「前回大会の年が日本の飛躍の始まりであった。」と振り返ってもらえるよう、私自身も微力ながら力を尽くしたいと思います。

最後に、産業界の皆様の益々の発展と、令和2年が素晴らしい一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2年 年頭所感

経済産業省製造産業局自動車課長
河野 太志



令和2年の新春を迎え、謹んでお慶び申し上げます。

安倍内閣は発足から8年目を迎え、アベノミクスの推進により、名目GDPは65兆円以上増え、名目・実質ともに過去最大規模に達しています。さらに6年連続で今世紀に入って最高水準の賃上げが実現するなど、確実に経済の好循環が生まれています。

日本経済の力強い成長軌道を今後も確実なものとしていくためには、日本の基幹産業である自動車産業がますます発展していくことが不可欠です。日本の自動車産業が世界との競争で勝ち抜けるよう、皆様のご協力を得ながら、全力で対応いたします。

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、人口減少を背景とした国内市場の変化、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といった、大きな変化の時代に直面しています。

こういった変化の中、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・整備されることが重要です。この観点から、自由で公正な経済圏を整備することが貿易立国たる日本にとって極めて重要です。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の懸念が広がる中、昨年9月に日米貿易協定が締結され、昨年末の国会承認を経て、本年1月1日に発効いたしました。この中で、追加関税が課されないことが確認されるなど、保護主義的でグローバルサプライチェーンを歪めるような措置が幅広く排除されることになりました。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、RCEPの妥結等に向けて引き続き全力を尽くします。

また、国内に目を転じると、高齢化の進展により頻発する高齢運転者の交通事故は日本の社会的課題となっています。令和元年度補正予算案では、高齢運転者の交通安全対策の一環として、65歳以上の高齢者を対象にサポカーの購入補助等を行うサポカー補助金が盛り込まれました。補助金をより多くの方々にご活用いただけるよう、販売現場などの皆様方と十分に連携させていただきたいと考えております。

また、「CASE」とも言われる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「勝てる戦略」を官民一体となって考えるため、昨年4月、「自動車新時代戦略会議」において、

以下の3つの政策の方向性を打ち出しました。①エネルギーインフラとしての電動車の活用、②高度なモビリティサービスや無人移動サービスなどによる豊かな移動の実現、③クルマで取れるデータを活用した新たなサービスの創出です。このため、自動車産業を越え、エネルギーや物流、地方自治体など、多くのステークホルダーとの連携を深めるための様々なプラットフォームを構築いたしました。

まず、昨年7月に立ち上げた「電動車活用社会推進協議会」には、130社を越える自動車メーカー、エネルギー企業、ユーザー企業、自治体等に参画いただき、電動車の活用策の検討を進めています。昨年11月には、電動車のBCP活用拡大に向けたアクションプランを示しました。今年も電動車の蓄電池のリユースなど、様々な課題について、議論を深めるとともに、電動車を物流などに活用する実証などの取組を加速していきます。

次に、自動走行です。政府は、地域限定での無人自動運転移動サービスを2020年度に実現する目標を掲げており、まさに今年は、節目の年です。サービスの実現に向け、実証を引き続き進めていくとともに、ポスト2020を見据え、関係省庁とも連携し、新たなロードマップを示していきます。

さらに、移動サービス、いわゆるMaaSです。モビリティがネットワークでつながり、移動に関するデータを活用することで、新たなビジネスが生まれる可能性があります。昨年4月に国土交通省と連携して立ち上げた「スマートモビリティチャレンジ」のプロジェクトを通じ、着実に新サービスの社会実装を進めていきます。

こういったイノベーション促進策に加え、変革に立ち向かうサプライヤーの皆様を後押しすることも重要です。サプライヤーの新技术獲得や販路開拓等のための連携を強化する「サプライヤー応援隊」による支援を、現在の全国8カ所から今年は更に拡大していきます。

最後に、下請取引の適正化に関しては、自動車産業の方々の積極的なご協力により、着実に成果が出ております。特に型管理については、廃棄が進んでいないことや保管費用についての課題があるとの声を受け、業界関係者や学識経験者による協議会を開催し、報告書を昨年末にとりまとめました。廃棄や保管費用項目の目安や支払方法の明確化等を通じて、型管理の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 江坂 行弘



令和2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。

昨年も台風15号、19号などによる大きな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。

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も対応し、自動車技術行政の各種施策の推進に不斷の努力を続けて参ります。

1. 自動車の安全対策の推進等

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、未だ年間約3千人の方がお亡くなりになるなど、依然として深刻な状況です。特に死亡事故全体に占める65歳以上の高齢運転者による死亡事故の割合は年々増加傾向にあり、悲惨な重大事故が多発したこともあって高齢運転者による交通事故は社会問題として大きく注目を浴びています。

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参ります。

(1) 車両安全対策

車両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（令和2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参ります。

高齢運転者による交通事故防止については、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、本年中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、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）」の普及啓発を図っており、昨年は、乗用車の衝突被害軽減ブレーキの国際基準の策定や衝突被害軽減ブレーキ性能評価・公表制度に基づく評価結果の公表に取り組んできました。本年は、以上の取組みに加えて昨年4月に東京都豊島区で発生した高齢運転者による交通事故等を踏まえ、同年6月の関係閣僚会議において「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」が取りまとめられたことを受け、乗用車被害軽減ブレーキ国際基準の国内取入れによる装着義務付け、新車及び後付けのペダル踏み間違い急発進抑制装

置の性能認定制度の創設などの、緊急対策に盛り込まれた施策を着実に実施し、安全運転サポート車や後付けの装置の一層の普及をさらに促進し、高齢運転者の事故防止に取り組んで参ります。

また、このような先進安全技術は、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、引き続き、過信防止を目的とした広報・啓発等の取組みを進めて参ります。

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、ラストマイル自動運転車両システムやドライバーモニタリングシステムの技術的要件の検討等に取り組んで参ります。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、可変式速度超過防止装置等の先進安全技術の導入促進を図って参ります。さらに、自動車アセスメントにつきましても、衝突安全性能と衝突被害軽減ブレーキなどの予防安全性能の評価を別々に行っておりましたが、令和2年度よりそれらを統合した評価とし、安全性の高い自動車の情報を自動車ユーザーによりわ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参ります。

働き方改革関連法が施行され、長時間労働の是正については、政府一丸となって取り組んでいるところです。国土交通省では、自動車運送事業における運転者の長時間労働の是正に向けて、昨年6月、運送事業者における適切な運行管理等に役立つICTを紹介するガイドブックを策定いたしました。国土交通省としては、本年も引き続き、運転者の長時間労働の是正及び過労運転による重大事故の防止に取り組んで参ります。

また、健康起因事故対策については、一昨年策定した「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」に続き、昨年7月、心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン

を策定いたしました。これらのガイドラインの活用により、スクリーニング検査等による疾病の早期発見や疾病運転の防止を運送事業者に働きかけ、輸送の安全の確保を図って参ります。

(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、レベル 3 及び 4 の自動運転車の安全確保を図るため、昨年 5 月に「道路運送車両法の一部を改正する法律」が成立し、国が定める安全基準の対象装置に「自動運行装置」を追加いたしました。本年 4 月の本改正法の施行を目指し、この安全基準の策定に取り組んでいるところです。また、自動運転の分野において、我が国の優れた技術を世界に展開するべく、国際的な自動運転に係る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）において議論を主導して参ります。さらに、本改正法において新たに創設することとされた、自動運行装置等に組み込まれたプログラム改変による改造等に係る許可制度については、本年秋頃の施行に向けて、国際的な議論を踏まえつつ、制度整備に向けた検討を着実に進めて参ります。

「自動運転の実現に向けた実証実験・社会実装」については、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、地元の運行事業者による 6 か月程度の長期のサービス実証を進めているほか、中型自動運転バスを使用した実証実験の来年の実施に向け、車両開発を進めてまいります。また、物流の生産性向上に資するトラック隊列走行実証実験については、昨年 1 月より後続車無人システム（後続車有人状態）の公道実証を開始しており、今年度は多様な環境下（トンネル内、夜間等）で長期間・長距離の公道実証に取り組んでいるところであり、「高速道路において 2020 年度に技術的に実現する」との政府目標の達成に向け、更なる技術開発を進めて参ります。

(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的確に行うための「特定整備制度」を本年 4 月に施行する予定としております。制度の施行に向けた準備を加速するとともに、これまで自動車整備技術の高度化検討会において取り組んでおりましたスキャンツール（外部診断装置）の機能拡大や整備士に対する新技術の教育についても、引き続き推進してまいります。これに加え、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参ります。

昨年 3 月にとりまとめを行いました車載式故障診断装置（OBD）を活用した検査手法についても、予定通り令和 3 年以降の新型車を対象に令和 6 年から開始ができるよう、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。

このほか、自動車技術総合機構及び軽自動車検査協会の保安基準適合性審査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、自動車技術総合機構及び軽自動車検査協会と連携し、徹底した再発防止対策の確実な実施に全力で努めて参ります。

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、街頭においては、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、現場において運転者を直接指導することにより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、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。

(5)自動車の適切な維持管理

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依然として発生しております。

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「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、マスメディアを通じた広報や点検フェスティバルなどのイベントにより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参ります。特に、大型車の車輪脱落事故については、大事故につながる危険性が高いことから、事故発生原因の徹底究明と抜本的な事故防止対策の策定に努めてまいります。

また、「不正改造車を排除する運動」を展開し、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、平成 30 年度には自動車整備要員の有効求人倍率が 4.46 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、高等学校訪問やインターネット等を活用した情報発信のほか、低学年を対象とした体験型の出前講座の開催等により、引き続き自動車整備の魅力を伝えることで人材確保へ繋げて参ります。

加えて、外国人材の受入れ制度である外国人技能実習制度や特定技能制度についても、引き続き、適正に運用して参ります。

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ます。その結果、これまで車検で通さなかった件数は 35,397 件（平成 30 年 5 月～令和元年 10 月の概算値）に上り、昨年 10 月時点の改修率は 95.9% まで改善しております。その一方、この措置の開始から時間の経過とともに、国内で異常破裂したエアバッグと同じタイプを搭載した車両において、生産から実際に異常破裂した経過年である 9 年以上経ったものが追加的に生じることから、前回の措置と同様、これらを順次、車検で通さない措置の対象とすることを予定しております。

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、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。

このため、国土交通省においては、「適切な完成検査を確保するためのタスクフォース」の中間とりまとめを踏まえ、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平成 30 年 10 月の省令改正に加え、昨年 5 月には道路運送車両法の一部を改正し、完成検査における不適切な取扱いに対する是正措置命令等の創設と、当該命令等を行うための報告徴収・立入検査に対する虚偽報告等に適用される罰則の強化を行ったところです。

国土交通省としては、これらの改正法令等に基づく効果的な監査の実施や経営層等に対する取組状況の聴取等に取り組むことを通じ、適切な完成検査の確保に努めて参ります。

また、昨年 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」に取り組むこととされたところです。国土交通省としては、昨年 12 月に閣議決定された補正予算の活用も念頭に置きつつ、AIを活用した完成検査の自動化の促進に向けた実証実験の取組み

を着実に進めてまいります。

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、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、「成長戦略フォローアップ」において、2030 年までに乗用車の新車販売に占める電気自動車等の次世代自動車の割合を 5～7 割とする目標を掲げております。

また、昨年 6 月に閣議決定された「パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略」においては、2050 年までに 2010 年比で、世界で供給する日本車 1 台当たりの温室効果ガスの 8 割程度削減を目指すこととしております。

このため、国土交通省としましては、これら目標の達成に向けて、環境に優しい自動車の開発・普及促進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ました。この結果を踏まえて、本年 3 月末までに法令改正を行う予定としており、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、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、大型車の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・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 月から順次適用することとしました。

今後、大気環境の保全のために必要な取り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、「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参ります。

昨年の WP29 では、自動運転の国際ルールに必要となる「自動運転のフレームワークドキュメント」が合意され、乗用車等の衝突被害軽減ブレーキ（AEBS）や大型車の側方衝突警報装置（BSIS）の国際基準が採択されるなど、日本が策定を主導してきた国際基準等が成立しているところ。引き続き、フレームワークドキュメントに基づく自動運転技術の他、車両近接における運転視界、乗用車等の国際調和排ガス・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進めて参ります。

さらに、新興国の国連協定への加入、国際的な車両認証制度（IWVTA）の導入を促進し、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もより一層加速して参ります。

4. 技術政策課及び環境政策課の組織再編

現在、国土交通省自動車局では、自動車技術関連業務を「安全」と「環境」という切り口で捉えて組織を構成しています。一方、近年の自動車技術の革新は目覚ましく、新技術を搭載した新たなモビリティが登場してきており、交通事故削減や地球温暖化対策の観点を踏まえつつ、高齢者等の移動手段の確保や国際競争力の強化に向けた総合的な検討、自動運転の早期実用化に向けた環境整備等が喫緊の課題となっています。

このような状況を踏まえ、令和 2 年 4 月より、「技術政策課」及び「環境政策課」を、車両の安全確保及び環境保全に係る施策の総合的・戦略的な企画・立案を主に所掌する「技術政策課」と車両の技術基準の策定を主に所掌する「安全・環境基準課」に再編します。これにより、総合的に勘案した政策立案や国際基準を含めた技術基準の策定等をより一層推進し、日本社会が直面する様々な課題の迅速な解決を進めて参ります。

5. 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、対象手続の拡大と導入地域の順次拡大を進めており、令和元年 5 月より軽自動車の継続検査についても全国で OSS 申請が可能となりました。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、平成 30 年 9 月に立ち上げた「自動車検査証の電子化に関する検討会」における自動車検査証の電子化に向けた議論を踏まえ、昨年 5 月に「道路運送車両法の一部を改正する法律」が成立し、自動車検査証の電子化のための制度が整備されました。

具体的には、継続検査等の際に、OSS 申請を行ってもなお必要な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、①自動車検査証を IC カード化すること、②国からの事務の委託制度を創設すること等の関係規定が盛り込まれており、OSS の充実・拡充に資する内容となっております。

自動車検査証の IC カード化については、2023 年 1 月を想定し、IC カードの設計・開発、自動車の検査・登録業務に用いるシステムの改修等の準備を進めているところで

す。また、IC カード化された自動車検査証の IC チップの空き領域については、民間等においても活用いただくことを想定しており、具体的な利活用方策について、「自動車検査証の電子化に関する検討会」において検討しております。

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致します。

(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、平成 30 年 10 月より交付している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において、既存の 41 地域に加え、新たな地域名表示による 17 地域の図柄入りナンバープレートの交付を本年 5 月頃より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参ります。

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、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について、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。

謹賀新年

本年もどうぞよろしく

お願い申し上げます

二〇二〇年 元旦

社団法人 日本自動車車体工業会

副会長 永木 昌

副会長 加藤 雅

副会長 矢野 彰

九州支部長 高橋 和

部長 青地 弘

部長 山崎 康

部長 日野 典

部長 長瀬 潔

部長 長瀬 也

部長 長瀬 一

部長 長瀬 章

部長 長瀬 久

部長 長瀬 平

部長 長瀬 久

部長 長瀬 平

部長 長瀬 久

部長 長瀬 平

部長 長瀬 久

部長 長瀬 平

部長 長瀬 久

部長 長瀬 平

部長 長瀬 久

部長 長瀬 平

部長 長瀬 久

〒一〇五-〇〇一

東京都港区芝大門一丁目一番三〇号

日本自動車会館

電話 〇三(三三七八)一六八一