

車体 NEWS

SUMMER 2018 夏

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.



CONTENTS

巻頭言	1
NEWS特集	
2018年度通常総会開催	2
2018年度理事・監事	5
退任理事及び車体工業会功労者等	6
2018年度事業計画	8
講演会「AI(人工知能)と働き方改革」	19
講演会「労働安全衛生管理に役立つ マネジメントシステム」	22
NEWS FLASH	
本部だより	23
部会だより	23
支部だより	25
官公庁だより	27
会員情報	32
月度活動状況	33

Net Work	
vol.91 K・Mウイング(株)	37
VOICE STAGE 80	
スウェーデンスティール(株)	39
タキロンシーアイ(株)	40
そこが知りたい	
第37回「これからの物流は?」	41
働くクルマたち	
第21回「トレーラについて」(第2回)	43
Coffee Break	45
我が社の元気人	47
DATA FLASH	
2017年度 会員生産状況概要	48
編集後記	52

URL: www.jabia.or.jp/ E-mail: info@jabia.or.jp



2018年度 通常総会挨拶

会長 網岡 卓二
トヨタ車体(株)・相談役



車体工業会の会長を務めております網岡でございます。
本日は2018年度通常総会に当たり、会員の皆様方には
かくも多数のご出席を賜り、誠にありがとうございます。

総会開催前に映像をご覧いただけたことと思います
が、当会は本年4月8日に創立70周年を迎えることがで
きました。

これはひとえに会員の皆様はもとより、諸先輩、関係
官公庁、関係団体、そしてお客様のご支援、ご協力によ
るものでございます。総会の冒頭ではございますが、心
より感謝申し上げます。

さて、昨年度の商用車市場は、震災復興需要が概ね
行き渡ったものの、景気回復の流れが地方へも拡大し
たことによる代替需要が継続しました。

一方、年度後半はポストポスト新長期規制導入の影響で
陰りが見えた年であったと考えております。

そうしたなか、当会会員全体の生産台数は年度合計
で226万台、前年度比97.6%と僅かではありますが2年
連続の減少となりました。

なお、当会特有の非量産車につきましては、特種車、
平ボデートラック、バン型車、トレーラが好調に推移し、
188千台、前年度比104%と2年連続の前年度超えとな
りました。

現在も多くの会員の皆様の生産につきましては、高
負荷な状況が継続し、人材確保策でも苦慮されておら
れます。

会員の皆様におかれましては、リーマンショック後の厳
しい経営環境を経験され、体質改善に取り組まれ、着実
に回復された結果、現在に至っておられると思います。

したがいまして、新たな課題につきましても解決に向
け、取り組まれておられることと考えております。

そして、経営的に好調である今だからこそ、反動減を
考慮し、備えておく必要があります。あらためて将来を
見据えた諸施策の展開をお願いしたいと思います。

その際には、2017年度に展開させていただいた、「中
小会員ネットワーク強化WG」活動報告も参考にしてい
ただければ幸いです。

当会では、重点活動項目として、「安全対応活動の推
進」、「環境対応自主取組みの推進」そして「中小企業経
営支援の充実」の3項目に取り組んできております。

具体的内容につきましては、事業報告でこの後ご説
明申し上げますが、それぞれ「会員メリットに直結する事
業」を優先に取り組み、会員の皆様のご支援、ご協力の
もと成果をあげることができたと判断しております。

さて、本年度の商用車市場は、緩やかな景気拡大に支
えられるものの、カーゴ系車両の需要が落ち着いてく
るものと見込まれ、大中型貨物車は、87千台(前年度比
95.6%)と、前年度を下回るものと予測しております。

また、中長期的には社会環境変化により国内輸送量
の増加を想定することは難しく、国内商用車需要は漸減
するものと考えております。

この様な中、当会では将来を見据えた活動も推進して
おり、更なる充実、強化を図ってまいりますので、引き続
き当会活動へのご協力をよろしくお願い申し上げます。

今後も当会は会員の皆様のメリットに直結し、役に立
てていただける事業、特に要望の強い技術的支援活動
に取り組んでいきたいと考えております。

具体的な計画につきましては本日の総会にて決定し
ていきたいと思っておりますのでご審議のほど、よろしく願
い申し上げます。

本日は、誠にありがとうございます。

2018年度 通常総会開催

NEWS
特集



網岡会長

当工業会の2018年度通常総会は、5月25日15時30分から
グランドプリンスホテル高輪において盛大に開催された。

総会の概要は次のとおりである。

◆出席者数

正会員 92社(162名) 委任状による出席100社
準会員 53社(77名)
支部他含め計258名

◆来賓(敬称略)

官庁関係

経済産業省 製造産業局

自動車課	河野 太志 課長
自動車課	高橋 一幸 課長補佐
自動車課	和田 浩明 係長

国土交通省 自動車局

審査・リコール課	野津 真生 課長
審査・リコール課	中庄司勇次 専門官

1. 開会

初めに網岡会長が挨拶。続いて事務局より委任状を含めた出席会員数が192社で、本総会が適法に成立する旨、報告された。

2. 議事

- 第1号議案 2017年度事業報告の件
- 第2号議案 2017年度収支決算報告の件
- 第3号議案 2018年度事業計画案の件
- 第4号議案 2018年度収支予算案の件
- 第5号議案 2018年度役員選任の件



木村副会長による乾杯の挨拶



加藤副会長による中締めの挨拶

以上の議案について事務局より説明が行われ、審議の結果すべての議案が承認された。また、第5号議案の選任後、新任理事5名の紹介があった。議事終了後、退任理事に対する感謝状の贈呈、車体工業会功労者、永年在籍会員、優良従業員に対する表彰が行われた。また、来賓を代表して経済産業省河野課長並びに国土交通省野津課長からそれぞれ祝辞を頂戴した。

引き続き約300名が参加し、はじめに創立70周年を迎え、これまでの感謝と今後の希望を託し「鏡開き」を行った後、懇親会に移り、18時20分過ぎ、盛会のうちに幕を閉じた。





来賓挨拶



経済産業省
製造産業局 自動車課 課長

河野 太志 氏

本日は日本自動車車体工業会の通常総会にお招きいただき感謝致します。また本日、功労者・優良従業員表彰などを受賞された皆様方には心よりお祝いを申し上げます。

トラック・バスなどのいわゆる「働くクルマ」の2017年度車体生産実績は量産車が約208万台で前年度を少し下回った水準である一方、架装を中心とするいわゆる非量産車は約19万台で前年度より微増し、高水準が継続していると聞いています。また、国内マーケットは堅調に推移しており、この勢いをしっかりと維持させるとことがひいては国内市場、「働くクルマ」の活性化に繋がりますので、ここは確実にやっていきたいと思っています。消費税率引き上げにより、国内市場の不要な縮小や短期的なトレンドの基礎となる需要構造が崩れていくことがないように、経済運営に努めていきたいと考えています。

他方、通商関係としては、現在鉄鋼とアルミで問題になっていますが、5月23日に、トランプ・米大統領から商務省に対し、自動車及び自動車部品の輸入に関しても通商法232条、これは安全保障上問題があれば輸入を止められるという法律で極めて異例の処置の検討を始めると報道されています。高課税をかける、かけないという話が短期的に出てくるわけではないと思いますが、国益を損しないよう、ここはしっかりとやっていきたいと考えています。

また、電動化、自動運転技術等、100年に一度という大変革期と言われていますが、いよいよ自動車分野におきましてもルールや市場の変革期が訪れつつあります。このような構造変化をどのように捉えるかということですが、それはある種のリスクかもしれませんが、ひとつのチャンスであることは疑いようのない事実です。そういった中でこういう変化に対応するための日本の戦略をしっかりと

したメッセージにして発信していくことが大事だと考えています。今年4月に世耕経済産業大臣の主催により「自動車新時代戦略会議」を立ち上げました。ここではこのような環境の中、日本全体で引き続き自動車産業が競争力をしっかりと維持、強化し、更には発展していくために何が必要なのかという戦略を世界及び国内にしっかりと打ち出し、議論していきたいと思っていますので何卒よろしくお願い致します。

最後のトピックスですが、全国的にどの産業も中小・小規模事業者は大企業以上に人材不足という問題に直面していると承知しています。このような中で、少ない人手でアウトプットを多く作っていくという意味で、例えば設備投資を積極的に行う事業者については自治体の判断により固定資産税をゼロにする制度の創設や、ITツールの導入など税制・補助金の両面から支援していきます。また、事業継承を進める中で生産性を上げていく、新しい取り組みにチャレンジするという方々に対する大規模な補助金など具体的な財政的支援を準備しています。今、売り上げが好調な中で次の大きな構造変革に向けた準備活動に余念がなきようやっていただけたら大変ありがたいと思っています。

最後になりましたが、貴会、会員各社、並びにここにご出席の皆様のますますのご清祥を祈念し、私の挨拶とさせていただきます。



来賓挨拶



本日は、日本自動車車体工業会の通常総会にお招きいただき、また、このようなご挨拶の機会を頂き、誠にありがとうございます。

また、皆さまにおかれましては、日頃から国土交通行政、とりわけ、自動車の安全確保・環境保全の推進に、ご理解とご協力を賜りまして、ありがとうございます。この場をお借りして厚くお礼申し上げます。

車工会会員の皆さまにおかれましては、我が国の物流や経済活動にとって無くてはならない「動くクルマ」を生産されておられるほか、委託を受けて乗用車等の生産もされておられます。

2020年東京オリンピック・パラリンピックなども控え、施設建設や人員輸送をはじめとする、様々な需要の盛り上がりも想定されることから、「動くクルマ」の需要も益々高まることが期待されるところであります。

また、先週、自工会の豊田新会長が就任の際に、「日本の自動車産業が競争力を保つためには、かつて長年維持してきた1,000万台を確保したい」、とのお話もありましたが、そのためには、車工会会員の皆様の役割も大変大きいものと考えております。

国土交通省としましては、国連における技術基準策定作業に積極的に関与し、主導的にルール作りに取り組むことなどにより、皆さまの創意工夫に富んだ、安全で環境に優しい自動車が、国際的にも技術的優位性を持ち、競争力を発揮できますよう、お手伝いして参る所存ですので、よろしくお願いいたします。

折角の機会ですので、最近の話題を4点ほどご紹介させていただきます。

1点目は、自動車の型式認証制度の確実な運用についてです。昨年9月以降、一部の自動車メーカーにおきまして、型式指定車の完成検査における不適切な事案等が発覚いたしました。自動車ユーザー等に不安を与えるものであり、極めて残念な問題であると考えております。

国土交通省では、「適切な完成検査を確保するためのタスクフォース」を設けて、再発防止策を検討してまいりました。その際には、車工会の皆様方にもヒアリングにご協力をいただき、誠にありがとうございました。

お陰様を持ちまして、本年3月に中間とりまとめをすることができましたので、今後、再発防止策を速やかに実施してまいります。車工会会員の皆様方におかれましては、改めま

国土交通省

自動車局 審査・リコール課 課長

野津 真生 氏

してコンプライアンスの徹底を図っていただきますよう、よろしくお願いいたします。

2点目は、リコールについてです。タカタ製エアバッグは、ガス発生剤が異常破裂し、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ており、これまでの総対象台数は、延べ1,981万台、改修状況については、4月末時点で約88%となっています。

国土交通省といたしましては、新たな改修促進策として、異常破裂する危険性の高い特定のエアバッグを搭載した、自動車メーカー9社、計約74万台について、今月から車検でブロックする措置を講じることとしました。

本件は安全上極めて重要な問題であることから、引き続き、自動車メーカーにも改修促進に強力に取り組んで頂くなど、対策に万全を期してまいります。

3点目は、衝突被害軽減ブレーキについてです。近年、このようなブレーキの普及が進んでおり、事故防止効果も表れているところでございますが、このブレーキにも限界があり、周囲の環境や、路面の状況によっては障害物を正しく認識できないことや、衝突を回避できないことがあります。

このため、国土交通省では、このような状況を再現するとともに、衝突被害軽減ブレーキの使用上の注意点を解説した、啓発ビデオをYoutube及び当課のホームページで公開いたしました。

この啓発ビデオにより、自動車ユーザーには、衝突被害軽減ブレーキについて、必ずしも万能ではないことを知っていただいた上で、正しい使用方法を理解していただきたいと思っております。

4点目は車両の安全対策についてです。近年、冷蔵冷凍車において、フェリー乗船中に、冷凍機の電気配線が短絡し発煙に至った事案や、ウイングルーフバン架装を行ったトラックにおいて、ウイングルーフ開閉スイッチ部の短絡により、高速道路走行中にウイングルーフが開き、標識に接触したといった事案が発生しています。

トレーラにおいては、ブレーキ関係部品について、交換時期を超過した状態で使用したことにより起因するブレーキの引き摺りによる車両火災が依然として発生しています。

火災については人命に関わる重大事案であり、また、大型車は車両不具合で路上での立ち往生等といった事態も、二次的な事故の引き金にもなりかねませんので、的確な設計・製造とともに、正しい使用方法や点検整備の徹底に向けて、貴会におかれても、一層の取組をお願いできればと思います。

最後になりましたが、網岡会長率いられます日本自動車車体工業会並びに会員各社の益々のご発展と、本日ご臨席の皆様方のご繁栄とご多幸を祈念いたしまして、私の挨拶とさせていただきます。

2018年度 理事・監事

自 2018年5月25日
至 2019年5月 通常総会開催日

		氏名	会 社 名	会 社 役 職	車体工業会役職
理 事	本部 役員	網岡 卓二	トヨタ車体(株)	相談役	会 長
		木村 昌平	日産車体(株)	取締役社長	副 会 長
		加藤 幹章	新明和工業(株)	顧問	副 会 長
		古庄 忠信	(株)イズミ車体製作所	取締役会長	副 会 長 (特種部会長兼務)
	特装部会	高橋 和也	極東開発工業(株)	取締役社長	部 会 長
		田沼 勝之	新明和工業(株)	取締役 専務執行役員	
		永田 智幸	KYB(株)	執行役員 特装車両事業部長	
	特種部会	(古庄 忠信)	(株)イズミ車体製作所	取締役会長	部 会 長
		青地 潔	(株)オートワークス京都	取締役社長	
		(北村 守)	(株)中北車体工作所	代表社員	
	トラック部会	田村 元	(株)浜名ワークス	取締役社長	部 会 長
		山田 和典	山田車体工業(株)	取締役社長	
		細谷 康次	本所自動車工業(株)	取締役社長	
	バン部会	* 昼間 弘康	日本フルハーフ(株)	取締役社長	部 会 長
		坂口 浩一	(株)パプコ	取締役営業・商品戦略本部長	
		(矢野 彰一)	(株)矢野特殊自動車	取締役社長	
	トレーラ部会	辻 和弘	東邦車輛(株)	取締役社長	部 会 長
		西川 柳一郎	日本トレクス(株)	取締役社長	
		岡崎 真一郎	小平産業(株)	取締役 直納営業部長	
	バス部会	宮武 良行	ジェイ・バス(株)	取締役社長	部 会 長
	小型部会	田ノ上 直人	トヨタ自動車東日本(株)	専務取締役	部 会 長
		* 吉山 慎一	ホンダオートボディー(株)	取締役社長	
	資材部会	小澤 賢記	ゴールドキング(株)	取締役社長	部 会 長
		吉川 徳雄	天龍工業(株)	取締役社長	
	支 部	* 竹澤 靖	札幌ボデー工業(株)	常務取締役	北海道支部長
		鈴木 勇人	仙台鈴木自動車工業(株)	取締役社長	東北支部長
		北村 守	(株)中北車体工作所	代表社員	新潟支部長 (特種部会理事兼務)
		* 矢島 廣一	埼玉自動車工業(株)	取締役社長	関東支部長
		* 広瀬 康宏	(株)東海特装車	取締役社長	中部支部長
		須河 進一	須河車体(株)	取締役社長	近畿支部長
		瀬川 昌也	共立工業(株)	取締役 業務部長	中国支部長
		池浦 雅彦	(株)タダノ	執行役員	四国支部長
	事務局	矢野 彰一	(株)矢野特殊自動車	取締役社長	九州支部長 (バン部会理事兼務)
		吉田 量年	日本自動車車体工業会	専務理事	
	計31名(定数 25名以上 40名以内)				
監 事	一	原田 泰彦	(株)トランテックス	取締役社長	—
		宮幸 朗	自動車精工(株)	取締役社長	—
		近藤 信之	名古屋ボデー(株)	取締役会長	—
	計3名(定数 1名以上 3名以内)				

*印:2018年5月通常総会での新任理事 ○印:車体工業会役職変更 (氏名):兼任を示す
(注)会社名及び役職は2018年5月25日現在による。

退任理事及び車体工業会功労者 等

(敬称略)

1. 退任理事感謝状贈呈

本部・部会・支部順 役職は2018年5月25日時点

上野 晃嗣	日本フルハーフ(株)	顧問
山口 次郎	八千代工業(株)	代表取締役社長
坪川 弘幸	北海道車体(株)	取締役 顧問
景井 啓之	(株)東海特装車	前取締役社長

2. 車体工業会功労者表彰

本部・部会、氏名五十音順 役職は2018年5月25日時点

【本部】

徳永 久司	広報委員会	極東開発工業(株)	特装事業部推進部推進課 担当課長
河野 元通	広報委員会	(株)河野ボデー製作所	営業部 部長
田邊 仁也	広報委員会	山田車体工業(株)	企画室 主査
添田 富司夫	広報委員会	日本フルハーフ(株)	営業推進部
高橋 稔夫	広報委員会	(株)パプコ	営業・商品戦略本部商品戦略部 主任
吉光 秀和	広報委員会	日本トレックス(株)	営業推進部業務課 課長
塚本 智	広報委員会	ジェイ・バス(株)	総務部渉外グループ グループリーダー
鈴木 弘則	広報委員会	トヨタ自動車東日本(株)	総合企画室 プロフェッショナル・パートナー
中山 利彦	広報委員会	スリーエム ジャパン(株)	セーフティ・セキュリティ販売部 マネージャー
榎本 正悟	広報委員会	(株)オージ	取締役社長

【部会】

菅原 和博	特装部会	極東開発工業(株)	横浜工場 技術部第一設計課 係長
神尾 将光	特種部会	(株)ケイエムオー	代表取締役社長
森 孝義	特種部会	中京車体工業(株)	代表取締役社長
北條 実	トラック部会	小平産業(株)	技術部 課長
岸本 友介	トラック部会	日通商事(株)	整備製作部 東京製作所 設計課 係長

3. 車体工業会永年在籍会員表彰

正・準会員、年数、社名五十音順

正会員	70年	18社	碓谷自動車工業(株) (株)犬塚製作所 尾張車体工業(株) (株)北村製作所 岐阜車体工業(株)
			京成自動車工業(株) 小平産業(株) 埼玉自動車工業(株) 札幌ボデー工業(株) 司工業(株)
			東邦車輛(株) トヨタ車体(株) (株)トランテックス (株)中北車体工作所 日産車体(株)
			日通商事(株) (株)パプコ 美川ボデー(株)
	60年	2社	園井ボデー工業(株) 細谷車体工業(株)
	50年	4社	第一ボデー(株) 東京特殊車体(株) (株)トヨタカスタマイジング&ディベロップメント
準会員			豊和工業(株)
	40年	2社	富士車体工業(株) (株)茂木鉄工所
	30年	1社	飛鳥車体工業(株)
	10年	1社	(株)亀井クイックサービス フェニックス工業(株)
準会員	50年	1社	トーシンテック(株)
	40年	1社	関西ペイント(株)
	10年	2社	(株)サンゲツ 東京シンコーレザー(株)

4. 優良従業員表彰

正・準会員、社名五十音順 役職は2018年5月25日時点

静井 誠	(株)彩北自動車整備工場	執行役員 工場長
加納 正雄	新明工業(株)	自動車事業本部技術部車両技術室 主担当員
小西 秀和	須河車体(株)	生産本部技術部設計グループ マネージャー
中原 宏幸	司工業(株)	製造部 部長
山上 博之	日本フルハーフ(株)	製造第一部部品加工テールゲートグループ 主査
小林 良	日立キャピタルオートリース(株)	ピーフルソリューション事業本部 車両カスタマイズセンター員
村上 隆司	北海道車体(株)	製造部生産グループ 特殊班 リーダー
内田 隆	(株)メイダイ	車輛部 技術管理課 係長
谷本 正夫	泰平電機(株)	品質管理・検査部 課長
加藤 康則	(株)デサン	生産本部 本部長

新任理事



バン部会
昼間 弘康
日本フルハーフ(株)



小型部会
吉山 慎一
ホンダオートボディー(株)



北海道支部
竹澤 靖
札幌ボデー工業(株)



関東支部
矢島 廣一
埼玉自動車工業(株)



中部支部
広瀬 康宏
(株)東海特装車

退任理事



バン部会
上野 晃嗣
日本フルハーフ(株)



小型部会
山口 次郎
八千代工業(株)



北海道支部
坪川 弘幸
北海道車体(株)



中部支部
景井 啓之
(株)東海特装車

車体工業会功労者



<後列左から> 中山氏、榎本氏、菅原氏、神尾氏、森氏、北條氏、岸本氏
<前列左から> 篠永氏、河野氏、田邊氏、添田氏、高橋氏、吉光氏、塚本氏、鈴木氏

永年在籍会員



<後列左から> (株)北村製作所、岐阜車体工業(株)、京成自動車工業(株)、埼玉自動車工業(株)、札幌ボデー工業(株)、司工業(株)、日通商事(株)、美川ボデー(株)
<前列左から> (株)犬塚製作所、小平産業(株)、東邦車輛(株)、トヨタ車体(株)、日産車体(株)、(株)パプコ、(株)中北車体工作所、碓谷自動車工業(株)

優良従業員



<後列左から> 小林氏、村上氏、内田氏、谷本氏、加藤氏
<前列左から> 静井氏、加納氏、小西氏、中原氏、山上氏

永年在籍会員



<後列左から> (株)サンゲツ、トーシンテック(株)、関西ペイント(株)、東京シンコーレザー(株)
<前列左から> フェニックス工業(株)、東京特殊車体(株)、(株)トヨタカスタマイジング&ディベロップメント、園井ボデー工業(株)、細谷車体工業(株)、豊和工業(株)、(株)茂木鉄工所

2018年度 事業計画

本部計画

2018年度事業計画概要

(1) 商用車市場動向

2017年はトランプ大統領が就任し、自国最優先のいわゆる保護主義的政策が米国に限らず伸長した。欧州では極右政党候補を下したマクロン仏大統領が就任し、英国総選挙ではメイ首相が大敗、そしてドイツではメルケル首相の与党が勝利するも連立政権協議が難航し、2018年3月に連立政権が樹立、第4次メルケル政権が発足した。また、中国では習近平総書記の権限強化と社会主義回帰が明確となるなど、世界情勢は様々な課題を抱え、解決策が見えにくい状況であった。更には北朝鮮情勢の緊張、中東問題など不安定・不透明要因は継続している。

そうした状況ではあるものの、2017年の世界経済は先進国、新興国共に前年比で成長率を高め、正常化に向けた動きが本格化した年であった。

一方、日本経済は、アベノミクスの進展、情報通信関連など製造業を中心とする企業の設備投資の拡大等により回復しているものの、デフレの完全脱却に向けては、今暫く時間を要する状況である。

2018年も保護主義的政策の拡大が懸念されるものの、日米欧ではこれまで同様金融政策が続けられ、成長が期待される。新興国はアジアが堅調に推移することが見込まれるものの、全体としては伸びが鈍化する見込みである。これらにより2018年の世界経済は先進国主導の緩やかな拡大が続く見込みである。

2018年の日本経済は引き続き輸出主導の景気拡大が進展し、デフレ脱却に向けた政府の諸施策も奏功し緩やかながらも着実な前進が見込まれる。また、企業業績の改善は裾野が広がりつつあり、賃金引き上げも拡大し、個人消費は徐々に回復に向かうものと思われる。こうしたことにより日本経済の成長は着実に拡大する見込みである。

2017年度の国内商用車販売台数(貨物車+大中型バス)は、新短期規制(2002~2004年)の代替需要等に加え、輸送系車両の復調はあったものの、年度後半の排ガス規制強化(ポストポスト新長期規制導入)の影響により434千台(前年度比97.8%)となった。そのうち当会に関係の深い大中型車は、91千台(同92.9%)と7年ぶりに前年度割れとなった。

2018年度の商用車需要は、緩やかな景気拡大に支えられるものの、カーゴ系車両の需要が落ち着いてくるものと見込まれ、前年度を下回る見通し。なお、当会では2018年度の需要を大中型貨物87千台(同95.6%)、トレーラ8.1千台(同95.3%)、大型バス4.9千台(同80.5%)と見込んでいる。なお、長期的には社会環境変化に伴う国内輸送量の減少が想定され、国内商用車需要は横ばい、もしくは漸減で推移するものと考えている。

<取り巻く市場環境>

① 2018年度の日本経済は着実に拡大

- ・雇用・所得環境が引き続き改善し、経済の好循環が都市部から地方にまで進展する中、民需を中心に景気は着実に拡大の見込み
- ・一方、グローバルでは政治、経済の不確実性、金融資本市場の変動、地政学的リスク等の不安定要因に注意を要する

② 国内貨物輸送量は国内景気の持ち直しを反映し、3年連続のプラス(日通総研データ)

- ・自動車輸送2018年度予測=4,401.3百万トン(前年度比0.2%増、内営業用1.2%増、自家用2.0%減)
- ・輸送量の減少傾向に歯止めがかかったものの、更なる物流の効率化により引き続き自家用貨物車での減少が継続
- ・物流短観で1~3月実績の国内向け出荷量「荷動き指数」は+11と前期(10~12月実績)から2ポイント下降した。4~6月見通しでは+11と横ばいで推移するものの、高い水準を維持
- ・景気動向指数(CI)と国内向け出荷量の推移は同傾向を示すものの、「荷動き指数」はマイナスで推移してきたが、2017年7~9月実績では14期ぶりにプラスへ浮上した。なお、2018年1月は4か月ぶりに悪化したが、景気の基調判断は16か月連続で「改善を示している」としており、荷動きの回復基調は続く見込み

③ 運送事業者の景況感は改善傾向(全日本トラック協会調査)

- ・直近(1~3月)の景況感は一3.0と前回から5.2ポイント悪化
- ・「4~6月」の景況感は一7.3と4.3ポイント悪化する見込み
- ・「4~6月」の実働率は-0.3ポイント、実車率は-3.3ポイントとそれぞれ悪化の見込み
- ・雇用状況(労働力の過不足)は水準を上げ、不足感が強まる見込み
- ・貨物の再委託(下請運送会社への委託割合)は5.0ポイントと0.7ポイント減少する見込み

④ バス輸送業界も依然として厳しい状況

- ・輸送人員は三大都市圏で2011年度を底に増加に転じている。その他の地域では減少傾向に歯止めはかかったものの横ばいの状況
- ・輸送人員が減少を続ける中で、地域の生活の足としての路線バスは、国や自治体の支援なくして維持していくことが困難な状況が継続
- ・インバウンドの増加は貸切りバス需要増につながっているものの、輸送人員増には必ずしも結びついていない

- ・バスに対する安全、信頼を回復するためバス事業の安全対策強化の取組みは継続推進
- ・東京オリンピック・パラリンピックに向け、競技会場輸送、外国人観光客対応、バリアフリー化等への対応
- ⑤貨物車保有台数の減少、平均使用年数の伸びが続き代替母数はダブルの影響で減少
 - ・貨物車(小型+普通)保有台数(2017年12月末)は約2.0千台増(対前年比0.03%増)の5,874千台と1991年以降減少し続けていたが、2013年からは横ばいの状況
 - ・普通貨物車の平均使用年数は2016年から0.34年伸び16.71年と過去最長を5年連続で更新
- ⑥2003~6年のNOx・PM法適用に伴う特需の代替需要継続
 - ・普通貨物車の平均使用年数は約17年であり、営業車に加え自家用車の代替も進展する見込み
- ⑦物流総合効率化法に対応した輸送網の集約、更なる共同配送等の推進及び汎用車化の進展
 - ・営業車比率は生産関連貨物、消費関連貨物で増加、レンタカー増加、実車率向上のため、汎用車化が進展
 - ・省エネ、積載効率向上のため更なる軽量化の進展と労働力確保に向けた省力化の推進
- ⑧シャシメーカーの海外進出は進展(新興国中心)
 - ・シャシメーカーはアセアン、中国を中心に海外現地生産を着実に推進し、更に中近東、アフリカ、北米での事業展開を計画
 - ・輸出地域毎の仕様最適化(新興国のローコスト仕様車等)の強化
 - ・海外での架装は現地架装メーカーが大半を担当
- ⑨人材不足、高齢化への対応
 - ・人材確保に向けた諸施策の継続推進
 - ・技能伝承の着実な推進とともに、暗黙知の形式化の推進
 - ・中長期経営戦略に基づいた適切な省人化装置の導入

(2) 車体業界の動向

2017年度の架装メーカー生産台数(非量産車)は対前年度比104%と2年連続の前年度超えとなった。これはバン型車が好調を継続するとともに、特種車、平ボデートラック、トレーラも前年度超えとなったことによるものである。世界経済は政治による影響が懸念されるなか、国内経済は個人消費や民需に支えられ緩やかではあるものの着実な成長が見込まれる。また、貨物輸送量の漸減傾向に歯止めがかかり、普通貨物車の保有台数も僅かではあるが増加に転じた。一方、使用年数の長期化の伸長、代替需要が概ね行きわたったこと、更にメーカー標準車の増加等は、車体業界に中長期的な影響を及ぼすことが懸念される。

<考慮すべき経営環境>

- ①需要増減への対応を考慮した企業体質強化

- ・東京オリンピック・パラリンピックの準備等への適切な対応とこれら時限的な需要に対する反動減への対応
- ・代替需要が概ね行きわたったことによる需要減への対応
- ・リーマンショック後の経験を踏まえ、中長期視点での経営戦略に基づいた企業体質改善と強化の継続
- ②お客様要求の高度化、多様化、更にIoT(Internet of Things)への対応
 - ・低価格要求:コスト低減策の推進(部品の共通化、流用技術の推進)
 - ・省燃費&高積載量:軽量化及び走行性能向上を図る最適設計技術の推進と新材料の採用
 - ・環境対応:ハイブリッド化、3R等の推進
 - ・商品力競争:物流の高度化・高品質化、汎用積載化、積載効率アップ、荷役省人化
- ③安全に関して市場要求レベル高まり
 - ・使用期間の長期化にも適切に対応したお客様への安全・安心確保策の推進
 - ・会員のリコール、PL情報の展開と自社製品への反映
- ④グローバル化進展への対応
 - ・海外メーカーの日本進出:一部特装車や大型バス
 - ・現地生産化:シャシメーカーの進出に合わせ架装メーカーの新興国進出(技術提携や合併)
- ⑤シャシメーカーの完成車ビジネス強化への対応
 - ・量産での納期短縮、生産負荷が高い場合の負荷低減等を目的としたシャシメーカーでの完成車ビジネスは今後も進展
 - ・シャシメーカーがお客様の要望に対応できない特徴的な商品の開発・提供とシャシメーカーに劣らぬ品質確保
- ⑥中小企業経営におけるCSR対応、リスクマネジメント体制整備
 - ・社会環境の変化に応じた適切な対応を図るための、仕組みの充実と確実な推進

(3) 当会会員状況

- ①会員数
 - ・正会員は2017年度に5社入会し、193社
 - ・準会員は4社入会、1社退会し、97社、合計290社
 - ・入会目的は法規情報、業界情報入手への期待が大きく、期待に応える必要あり
- ②生産台数
 - 2017年度…委託含む全会員=2,264千台(前年度比97.6%)と2年連続の前年度割れ
 - うち非量産車=188千台(同104%)と2年連続の前年度超え
- ③売上高(2017年度調査は2016年度売上)
 - 生産委託会社を含む全会員の車体部門売上=5兆7,166億円(前年度比105%)

うち非量産車製造会社=7,441億円(同110%)
景況指数(増収会社率-減収会社率)は21.3ポイント(同一0.8ポイント)と改善が継続

④ 従業員数(正社員)

生産委託会社を含む全会員の車体部門従事正社員=43,722人(同102%)

うち非量産車製造会社=13,960人(同101%)

(4) 車体工業会2017年度活動実績と課題

会員企業の技術レベルアップ支援活動として技術的困りごとへの法規対応と中長期課題への対応は計画どおり進めることができた。

<うまくいったこと>

① 法規関係への対応

技術的規制項目で業界や社会的メリットにつながる適用基準の適正化要望、及び前年度から継続している突入防止装置の協定規則改正提案への対応など着実に推進した。

- ・ みなしパンパについて、GVW3.5t超の貨物車とそれ以外の自動車の要件を明確化するため審査事務規程改正
- ・ 特種用途車について、保安基準上のカテゴリ(貨物or乗用)明確化のため審査事務規程改正
- ・ R51(騒音)では、交換用マフラーに性能等確認済表示「A」があるものは、新規検査時に加速走行試験成績書の免除を細目告示等の改正に反映
- ・ 車両が曲がる際の外輪差による事故等のリスクを小さくするため、自動車に適用されるリヤオーバーハング基準をポールトレーは除外することを細目告示に明記
- ・ 新規検査等届出書の「別紙」について、関係機関と合意
- ・ UN-R58が適用される突入防止装置の試験条件(フレーム要件、固定方法等)について、(独)交通安全環境研究所、(一社)日本自動車工業会と合意

② 環境意識の醸成

産業廃棄物削減に向け会員様の困りごとに対して、会員と環境委員会委員が一体となった改善活動の推進

③ 中長期的課題への取組み

- ・ 架装物の安全点検制度の運用開始
- ・ 主に中小会員の課題解決に向け、中央業務委員会で各部会の要望事項の共有、及び中小会員ネットワーク強化WGで方策を論議、推進

④ 当会活性化

- ・ 会員数は正会員、準会員ともに増加
- ・ イベント参加者数の増加(通常総会、秋季会員大会、技術発表会、賀詞交歓会等)

<うまくいかなかったこと、課題>

以下については推進したものの目論みどおり進められたいとは言えず、課題が確認でき、進め方、方策を見直している。

① 中央業務委員会(中小企業経営支援)

- ・ 中小会員支援策の充実に向け、各部会要望事項に対する部会と連携した施策推進
- ・ コンプライアンス意識醸成活動の更なる充実

② 中央技術委員会

- ・ 架装物の安全点検制度の運用拡大と関係者への理解、周知活動による普及促進
- ・ 法規制等への適用基準の適正化検討、推進における関係官公庁との相互理解活動の強化、推進
- ・ 部会活動活性化による調査研究テーマの更なる質の向上と成果の充実

③ 環境委員会

- ・ 環境・新環境基準適合ラベルの適切かつ有効なPR活動の強化、推進
- ・ 産業廃棄物減量化に向け、会員、環境委員会委員が一体となった活動の推進、強化

④ 事務局強化活動(会員満足度向上)

- ・ 業務の効率化と質向上に資する項目の継続した洗出しと基準書、業務マニュアルの新規作成と継続的改訂
- ・ 講演会・見学会の更なる充実に向けた情報収集活動の強化と企画立案の推進

⑤ 会員数の増加

- ・ 本部と支部、及び部会と連携した地域会員、非会員への勧誘活動の継続
- ・ 非会員情報(リスト)の継続的見直し

(5) 2018年度重点活動項目

5-1. 現状まとめと今後の方向

- ① 一般社団法人への移行を機会に「会員メリットに直結する事業最優先」の考えで、引き続き更に技術的活動の充実を図り、法規対応等で成果につなげられた。
- ② 会員数や当会行事への会員参加数の増加は、活性化のひとつの指標。
→ 特に非会員の入会目的では当会からの情報提供や会員相互のコミュニケーションへの期待が大きく、入会後の活動も積極的であり、これらに応じるため更なる満足度向上のため内容の充実が必要。
- ③ リーマンショック後の景気回復局面では、東日本大震災の復興需要や東京オリンピック・パラリンピックの開催準備、NOx・PM法適用に伴う代替需要等の時限的な需要に支えられたが、中長期的見通しは不透明である。国内景気は穏やか、かつ着実に回復するとの見通しであるが、環境変化を的確にとらえ、車体業界の成長を確かなものにしていくことが必要。自社の状況、環境を見極め、自社の経営戦略を立案・推進することが重要。

5-2. 2018年度主要活動項目(案)

これまでの重点活動項目(4項目)による取組みが成果につながっており、それらを踏襲したうえで会員要望や取り巻く環境を考慮した活動とする。

1. 安全対応活動の推進

中央技術委員会／各部会

- ① 架装車に最適な車両法規改正提案と決定事項の円滑な対応
- ② 車体に関する規格化、基準化推進
- ③ 使用過程車の安全確保策と保守点検の啓発活動の啓発活動
- ④ 技術的調査研究の共同実施、共同開発、部品共通化推進
- ⑤ 会員企業の技術レベルアップ支援活動
- ⑥ 架装物の安全点検整備制度の運用、普及促進活動の推進

中央技術委員会／分科会

2. 環境対応自主取組みの推進

環境委員／各部会

- ① 架装物リサイクルに関する自主取組みの推進
 - ・ 商用車架装物リサイクル自主取組みの継続的推進
 - ・ 環境負荷物質フリー宣言100%の継続及びフォローアップと支援活動の推進
 - ・ 環境・新環境基準適合ラベルの取得と普及促進活動の推進
- ② 生産活動に伴う環境対応の継続的推進(CO₂、VOC、産業廃棄物)
- ③ 環境対応技術等の会員支援の更なる充実
- ④ 環境保全への意識啓発や当会環境活動PRの充実

3. 中小企業支援活動の推進

中央業務委員会／事務局

- ① 部会活動と連携した要望事項の収集及び対策状況の中央業務委員会での共有と今後の景気後退に備えた支援策の推進
- ② 中小企業経営に関する有用な情報の調査と展開
- ③ リスクマネジメント体制整備とコンプライアンス経営支援策の推進
- ④ 中小会員ネットワーク強化WG活動の推進
- ⑤ 安全衛生活動に寄与する情報収集・発信と支援

事務局／WG

4. 活性化活動の継続推進

事務局／委員会／部会／支部

- ① 車体業界の社会での認知度向上
 - ・ 東京モーターショーを含め、認知度向上のためのイベント参加等の検討
 - ・ 創立70周年事業の完遂
 - ・ 広報活動の充実
- ② 部会活動充実
 - ・ 部会単位での業界連携の仕組み検討
- ③ 支部活動の充実
 - ・ 支部活動のあり方検討、支部毎の良いところ取り活動の推進
- ④ 事務局体質強化活動
 - ・ 会員満足度向上活動を通じた事務局強化

部会事業計画

特装部会

1. 現状認識

- ① 2017年度の特装部会の生産台数は、特装车全体では60,065台(前年度比99%)で、3年連続で減少。なお、輸出車は5,671台(同105%)と増加。
国内向け輸送系車両は40,495台(同97%)と3年連続で減少。車種別では、ダンプ車33,001台(同98%)、タンクローリー2,534台(同97%)、トラックミキサー1,959台(同89%)、粉粒体運搬車723台(同113%)、脱着コンテナ車2,278台(同81%)。
国内向け作業系車両は13,899台(同102%)と8年連続で増加。車種別では、消防車1,128台(同99%)、コンクリートポンプ車275台(同97%)、環境衛生車6,533台(同98%)、高所作業車4,796台(同111%)、その他1,167台(同99%)。
- ② 2018年度予算案では、公共事業費は5兆1,827億円(うち一般公共事業費は5兆1,284億円)で、前年度比20億円増となり、6年連続で過去最高を更新した。ただし、建設系車両を中心に需要の陰りがみられるため、楽観できない状況。

2. 活動方針

大きな変化はなく、引き続き次の事項に取り組む。

1) 部会全体活動

多種多様な特装車の横断的事業を展開する。また、架装業界発展のための将来ビジョンを構築する。

2) 車両法規対応

車両法規の改正の素案段階で各分科会の意見や要望をとりまとめる。また、規制項目で業界や社会的メリットになるものを見直す。

3) 規格化・標準化

共通使用している装置等の強度基準／安全装置を規格化、標準化し品質維持を図る。

4) 部品等の共通化・共同開発の検討

部品/装置等を共用化し原価低減、開発費削減を図る。

5) 調査研究の推進

経費節減を図るため共同で調査研究して情報を共有化する。

6) 環境への取組み

継続生産品の環境フリー部品への切り替え。また、新環境基準適合ラベル取得を推進する。

7) 特装车適正使用の推進

特装車の適正使用の推進及び架装物の点検整備促進活動を実施する。

8) 生産台数情報の共有

市場状況の分析、把握。

9) 会員カバー率向上活動

部会の活性化。

10) その他

中央業務との連携。

3. 活動計画

1) 部会全体活動

- (1) 部会総会及び部会長報告会
- (2) リコール等重大不具合の再発防止共有活動
- (3) 工場見学会の実施
- (4) 中央技術委員会の点検整備推進部会に参画

2) 技術委員会

- (1) 車両関係法規の対応
 - ① 車両法規等改正への意見反映と円滑な対応
 - ② 技術的困りごと等への対応
- (2) 規格化・標準化の推進
 - ① JABIA規格化等の推進
 - ② 標準化の推進
- (3) 部品等の共通化・共同開発
- (4) 調査研究の推進
- (5) 環境への取組み
 - ① 環境負荷物質フリー宣言の継続維持支援フォロー
 - ② 新環境基準適合ラベル取得フォロー

3) サービス委員会

- (1) 特装車の適正使用の推進
 - ① 特装車メンテナンスニュースの作成とPR活動
 - ② 年次点検実施済みステッカーの普及状況調査
 - ③ 異業種工場見学会

4) 業務委員会

- (1) 生産台数情報の共有
- (2) 会員カバー率向上活動
 - ① 地域会員/非会員リストの定期的メンテナンス
 - ② 定期的な勧誘活動の推進
- (3) その他
 - ① コンプライアンス優先経営の徹底
 - ② 中小企業会員支援

特種部会

1. 現状認識

【特種車の2017年度生産実績】

特種車全体は輸出(救急車)が970台(970%)と大きく増加したことにより、12,438台(107%)と2年ぶりに増加。量産車(車いす移動車/警察車両)は8,028台(102%)と2年ぶりに増加。内訳は車いす移動車5,317台(98%)、警察車両2,711台(110%)。非量産車は3,440台(94%)と2年ぶりに減少。道路維持作業車等の作業工作用車両、現金輸送車等のサービス用車両が減少した。

【国内市場の動向】

2017年度の国内商用車販売台数(貨物車+大中型バス)は、新短期規制(2002~2004年)の代替需要等に加え、輸送系車両の復調はあったものの、年度後半の排ガス規制強化(ポストポスト新長期規制導入)の影響により434千台(前年度比97.8%)となった。そのうち当会に關係の深い大中型車は、91千台(同92.9%)と7年ぶりに前年度割れとなった。

2018年度の商用車需要は、緩やかな景気拡大に支えられるものの、カーゴ系車両の需要が落ち着いてくるものと見込まれ、前年度を下回る見通し。なお、当会では2018年度の需要を大中型貨物87千台(同95.6%)、トレーラ8.1千台(同95.3%)、大型バス4.9千台(同80.5%)と見込んでいる。なお、長期的には社会環境変化に伴う国内輸送量の減少が想定され、国内商用車需要は横ばい、もしくは漸減で推移するものと考えている。

【車体業界の動向】

2017年度の架装メーカー生産台数(非量産車)は対前年度比104%と2年連続の前年度超えとなった。これはバン型車が好調を継続するとともに、特種車、平ボデートラック、トレーラも前年度超えとなったことによるものである。

世界経済は政治による影響が懸念されるなか、国内経済は個人消費や民需に支えられ緩やかではあるものの着実な成長が見込まれる。また、貨物輸送量の漸減傾向に歯止めがかかり、普通貨物車の保有台数も僅かではあるが増加に転じた。一方、使用年数の長期化の伸長、代替需要が概ね行きわたったこと、更にメーカー標準車の増加等は、車体業界に中長期的な影響を及ぼすことが懸念される。

2. 活動方針

これまでの本部の重点活動項目(4項目)の①安全対応活動の推進、②環境対応自主取組みの推進、③中小企業支援活動の推進、④活性化活動の継続推進に沿った部会の取組みが成果につながっており、2018年度もそれらを踏襲し、活動を拡充、強化していく。また、部会を取り巻く環境変化、すなわち「生産のための人材の確保、新卒採用が困難」、「大型シャシの切り替えによりタネ車入荷、入ってくるまでの時間がますます伸長」、「安全装備の影響でシャシメーカーでのホイールベース短縮等が不可となり、納車日程に影響」、「年度後半に高負荷が続く中で、残業や休出削減を伴う「働き方改革」への対応が困難」等を踏まえて、本部方針に基づき、次の通り、部会活動を推進していく。

1) 安全対応活動の推進

架装車に最適な車両法規改正提案と決定事項の円滑な対応を継続して進めるとともに、自動車技術総合機構との技術検討会等を通じて、法規解釈や車検対応等の支援活動を充実していく。

2) 環境対応自主取組みの推進

環境・新環境基準適合ラベルの取得と普及促進活動の推進や環境負荷物質フリー宣言100%の継続及びフォ

ローアップと支援活動の推進を通じて、環境面での会員支援を更に充実していく。

3) 中小企業支援活動の推進

中小企業会員が9割を占める特種部会において、中小企業会員の困りごと(人材確保、人材教育、技能伝承や働き方改革への対応等)や要望事項の収集及び対策状況を、中央業務委員会と連携し進めていくとともに、リスクマネジメント体制整備とコンプライアンス経営支援策の推進を充実させていく。また、安全衛生活動に寄与する情報収集・発信と支援も進めていく。

4) 活性化活動の継続推進

車体業界の社会での認知度向上等に参画していく。

3. 活動計画

1) 部会全体

(1) 合同委員会の定例(4回/年)開催

- ・ 部長、業務委員、技術委員に加えて、特種部会代表の本部委員会・WG(広報委員会、環境委員会、中央技術委員会WG、中央業務委員会WG等)委員も参加して、幅広い情報共有/論議を継続。必要に応じて臨時委員会を追加開催

(2) 関連法令改正等に伴う適切な情報提供等対応への支援

(3) リコール等重大不具合の再発防止のためのタイムリーな情報提供

(4) 工場見学会(3回/年)の実施

- ・ 本年度より「管理監督者層マネジメント合同研修」が特種部会主催から特種部会も参画しながらの中央業務委員会による「車体工業会中小会員対象合同研修」となった。

このため、従来は隔年開催であった若手向け工場見学会を1回/年開催する。

- ・ 第1回を7/20(金)、第2回を9~10月、第3回11~12月で実施予定
- ・ 第1回は、若手向け工場見学会として「大型シャシメーカー生産ライン視察」：日野自動車(株)古河工場(茨城県)等を予定

2) 技術委員会

(1) 調査研究・基準化の推進

- ・ 中期的な調査研究テーマの検討(特種車横断的なテーマについてはWGを設置)
- ・ 法規変更に伴う基準化/共通化項目の継続検討
- ・ 中央技術委員会の「突入防止装置技術委員会」、「テールゲートリフタ技術分科会」、「機能安全規格ISO26262WG」に部会代表委員が継続して参画

(2) 車両関係法規の対応(対応必要な項目発生時)

- ・ 対応必要な項目発生時の対応
- ・ 「特種要件見直し要望項目」、「新法規への早期対応のための情報収集」を継続

(3) 自動車技術総合機構との情報交換(第12回目の技術検討会開催)

- ・ 年度末の繁忙期を避けて1月頃の実施を予定

(4) 環境への取り組み

- ・ 環境基準適合ラベルの部会内での計画的取得の促進
- ・ 環境負荷物質フリー宣言継続のフォローアップ

3) 業務委員会

(1) 会員カバー率の向上活動

- ・ 非会員リストの定期的メンテナンスによる加入促進活動の継続
- ・ 委員に加えて、部会会員からの入会候補情報の収集を開始

(2) 部会内協力体制の維持/強化

① 部会合同研修の実施

- ・ 「管理監督者層対象のマネジメント合同研修」を2015・17年度に特種部会で実施したが、本年度より「管理監督者層マネジメント合同研修」が特種部会主催から中央業務委員会による車工会中小会員全体対象の合同研修(6月)となり、特種部会も参画

② 中小企業経営関連支援の充実

- ・ 困りごとの定期的な把握のための調査の継続(9~10月頃)
- ・ 「人材確保、教育、技能伝承等」困りごとに対する支援策の検討(中央業務委員会と連携)
- ・ 中央業務委員会の「安全衛生活動WG」に部会代表委員が継続して参画

③ 部会会員のコンプライアンス経営への意識醸成(中央業務委員会と連携)

- ・ 「コンプライアンス優先経営」に関する調査の継続(11月頃)

④ 部会共有課題の明確化と対応

⑤ 各部会状況の共有化の継続

(3) 生産台数情報の共有の継続

トラック部会

1. 現状認識

2017年度トラック車体全体の生産台数は30,374台(前年度比98%)で、シャシメーカー納入標準荷台を除いた当会特有の架装台数は15,435台(同103%)であり3年ぶりに増加した。

当会主要車種内訳は、深あおり3,265台(同99.5%)、産業機械運搬車1,013台(同99%)、側面解放車(幌製)586台(同89%)、普通型あおり5,859台(同101%)、車両運搬車3,956台(同107%)である。

架装メーカー全体の生産台数では、2017年度は

187,751台(同 104%)と2年連続増加となった。

会員の現状はここ3~4年、6か月以上の受注残を抱え、生産能力は限界に近づいている状況が継続し人材も不足の状況が続いている。一方、取り巻く環境は次世代EVの普及化、自動走行、隊列走行の実験走行も行われ、また、安全性から後方視界のバックカメラ・ソナー、左巻き防止のBSIS(ブラインドスポットインフォメーションシステム)の取込み検討など新技術の展開が早く注意が必要である。物流も貨客混載、多頻度小口配送が増えている。また、シャシメーカー4社からは排出ガス対応新型車が相次ぎ、シャシの仕様変更に伴う組付けの対応に対する一層の品質確保が要求された。

2017年度のトラック部会会員数は2社入会し、70社となった。部会の特徴として、多くの会員会社は個別ユーザーニーズに丁寧に対応するボデー生産を行っている。

2017年度トラック部会の技術・業務活動総括については、技術活動は、調査・研究テーマ2件、「トラックの荷台床材料の特性」「荷台のシーリング材料の比較」を完了させ大きな成果を出せた。

業務活動においては、会員支援として「企業の押えておくべき損害保険」「営業業務でのトラブル回避」「新人社員教育・研修」「溶接の基礎知識」の計4件の展開を行い成果を出せた。

2. 活動方針

工場見学会や異業種との交流を進め会員相互の情報交換の場を提供する。また、技術的活動(調査研究、共通化)を充実させ、業務活動では会員の声に耳を傾け、会員の利益向上につながる業務案件の提供に努めていく。

3. 活動計画

1) 部会

- (1) 定期的な部会会議開催と会員相互の情報交換
 - ・ 部会開催の内1回は地方の会員参加の容易化と部会活動活性化のため地方開催を検討
- (2) 工場見学会(異業種工場・施設)、講演会の開催
- (3) 官公庁からの経営支援策や関係法令改正等の情報展開と適切な対応

2) 技術委員会

- (1) 基準化・標準化
 - ・ トラック部会「普通荷台取扱説明書・解体マニュアル付」冊子の改訂
 - ・ 架装物点検制度の点検記録簿等の点検ツールの盛り込みと関連の見直し
- (2) 共通化
 - ・ トラック部会対象車両の用語の統一
部会対象車両の車両運搬車・重機運搬車のボデー仕様の用語の現状を調査し、実用上の便宜も図った用語に統一しまとめる(前年度からの継続テーマ)

(3) 法規・安全対策

- ・ 必要な項目が発生毎に対応

3) 業務委員会

(1) 会員支援

会員会社にとって有益となる内容検討と会員展開

- ・ 営業見積項目を調査・抽出しまとめ・提案
- ・ 人材育成と教育の事例をまとめ・提案

(2) 会員加入の促進

- ・ 非会員会社の新たな掘り起しの推進(昨年度からの継続テーマ)

4) 技術・業務委員会

(1) 架装物の安全点検制度 運用・普及化

- ・ トラック・バン架装物の点検制度の販社・ユーザーへの周知活動の推進
- ・ 完成車、民需車への制度運用に向けて働きかけ

(2) 環境対応(中央・環境委員会との連携)

- ・ 環境基準適合ラベル(ホワイト・ゴールドラベル)の計画的取得の促進・フォロー
- ・ 環境負荷物質フリー宣言100%の維持・継続フォロー

5) 車両運搬車分科会

(1) 関係団体(一般社団法人日本陸送協会)との交流

- ・ 日本陸送協会メンバーとの意見交換を実施し、ユーザーサイドの有用な情報を入手

バン部会

1. 現状認識

2017年度バン型車全体の生産台数は87,084台(前年度比109%)となり6年連続で増加。

サイズ別では大型25,376台(同112%)、中型29,521台(同110%)、小型(含む軽)32,187台(同105%)と全体が伸びている。車種別では、生産規模の大きいウイングが35,629台(同113%)、ドライバンが20,686台(同106%)と好調を維持、デパート、スーパーへの堅調な食品物流やコンビニ向け配送などで好調の冷凍車は26,125台(同110%)と同じく好調を維持。

会員の現状はここ3~4年、6か月から1年以上の受注残を抱え、生産能力は限界に近づいている状況が継続し人材も不足の状況が続いている。一方、取り巻く環境は次世代EVの普及化、自動走行、隊列走行の実験走行も行われ、また、安全性から後方視界のバックカメラ・ソナー、左巻き防止のBSIS(ブラインドスポットインフォメーションシステム)の取込み検討など新技術の展開が早く注意が必要である。物流も貨客混載、多頻度小口配送が増えている。また、シャシメーカー4社からは排出ガス対応新型車が相次ぎシャシの仕様変更に伴う組付けの対応に対する一層の品質確保が要求された。

2017年度バン部会の技術・業務活動総括については、技術活動は、基準化・規格化テーマでバン車「安全輸送ニュース」をとりまとめ発行、車の使用期間が延びる中、又 社会性からみても安全確保策は評価でき大きな成果となった。業務活動においては会員支援として営業社員教育マニュアルとして「営業新人社員教育」の手引き書を取りまとめ、展開し成果を出せた。

2018年度のバン部会会員数は昨年度に退会1社あり、27社となった。

2. 活動方針

技術的活動(基準化、規格化)を充実させ、業務活動では会員の声に耳を傾け、会員の利益向上につながる業務案件の提供に努めていく。

また、工場見学会や異業種との交流を進め会員相互の情報交換の場を提供する。

3. 活動計画

1) 部会

- (1) 定期的な部会会議開催と会員相互の情報交換
部会開催の内、地方の会員参加の容易化と部会活動活性化のため、地方開催の検討
- (2) 工場見学会(異業種工場・施設)、講演会の開催
- (3) 官公庁からの経営支援策や関係法令改正等の情報展開と適切な対応

2) 技術委員会

- (1) 基準／標準化
 - ・ バン車「安全輸送ニュース:ウイングバンの点検」発行
事故・火災防止の未然防止のため、事例を交えパンフレットを作成しHPに掲載
 - ・ 「その他の灯火等」取付けについての手引書作成
昨年度作成のドラフト・バン型車用「その他の灯火」の取付の手引きをもとにJABIA規格として作成
- (2) 法規・安全対策
 - ・ 必要な項目が発生毎に対応
- (3) 関係団体(日本冷凍空調工業会)との交流
 - ・ 冷凍機器の動向・生産状況、市場情報、法規安全情報等、有用な情報の交換・入手

3) 業務委員会

- (1) 会員支援
 - ・ 営業職に関わる知識向上
 - ・ 法規関係等盛り込んだ営業中堅社員編「営業社員教育の手引き」の作成
- (2) 会員加入の促進
 - ・ 非会員会社の新たな掘り起しの推進(昨年度からの継続テーマ)

4) 業務・技術委員会

- (1) 当会・架装物の安全点検制度の運用普及化

- ・ トラック・バン架装物の点検制度の販社・ユーザーへの周知活動の推進
 - ・ 完成車、民需車への制度運用に向けて働きかけ
- (2) 環境対応(中央・環境委員会との連携)
- ・ 環境基準適合ラベル(ホワイト・ゴールドラベル)の計画的取得の促進・フォロー
 - ・ 環境負荷物質フリー宣言 100%の維持・継続フォロー

トレーラ部会

1. 現状認識

2017年度のトレーラ需要は8,487台(前年度比111%)になった。消費関連と生産関連貨物の増加等により、バンが113%、コンテナ用が同116%と台数を押し上げた。

2018年度については、年初の米国の長期金利上げに端を発した日米株価の急落と、その後の乱高下があったが、調整の一巡後は再び緩やかに景気が拡大し続けるものと想定される。トレーラの生産は年度前半には高い水準が期待されるが、昨年度後半から一部に一服感が見られるため、2017年度の生産レベルからやや下がったところに落ち着くものと想定される。

こうしたことから、トレーラ総需要は8,100台、2017年度比97.6%と見込まれる。

品質面においては、ブレーキ機器関係の日常点検・定期点検整備不足に起因する市場問題に対し、関係する官公庁、団体と連携し点検整備の周知・啓発活動を継続して進めていく必要がある。また、長期使用車の安全な使用のためにトレーラ部会が推奨している「点検・分解整備記録簿」と「点検整備の手引き」についての更なる周知・啓発活動が必要である。

関係法令への対応として、R13制動装置・R58突入防止装置・R79かじ取装置の適合確認への対応などが必要である。一方トレーラの安全性について積極的なPRを推進し、ABS付車の安全性、ROCの周知・PRによる普及活動が必要である。

法的な面でのトレーラに関する法令・規制緩和などの要望・調整の継続活動また、国際化する「輸送の高効率化」の動きや話題に対しての情報把握や調査など他部会の活動とも連携した対応が必要である。トレーラが法規上、自動車であることの再認識と、安全な運行のために特にトレーラ部会の指定する点検整備や定期部品交換について、使用者及び所有者への周知徹底を推進することが必要である。

2. 活動方針

従来の活動として「安全への取組み」、「関係法令の改正などに伴う的確な対応」、「品質技術向上」、「会員事業の活

性化]、「経年車の安全な使用にむけての周知活動」を取組む。

また、2015年度から新たな取組みとして実施した「点検整備の必要性が顧客に展開・周知できる仕組みの整備」の活動内容を本年度も継続し取組み、更に充実させていく。

3. 活動計画

1) 部会

- (1) 関係法令の改正等に伴う適切な対応及び適用緩和要望の支援(随時)
- (2) 会員事業の活性化を促進するための支援活動(随時)
- (3) 安全及び長期使用に関わる品質への取組み等の事業計画について、部会としての対応を検討・推進
- (4) 各委員会の事業計画進捗状況の確認と課題審議
- (5) 部会会員相互の情報交換

2) 技術委員会

関係法令の改正などに伴う対応として

- (1) 改造自動車の取扱いの見直しに関する自動車技術総合機構検査部からの相談への対応
 - ・ 合理的、かつ適切に審査頂けよう、トレーラ技術委員会として意見を提出
- (2) 協定期間の保安基準等適用開始への対応
 - ・ R13：制動装置(継続生産車含め適用開始済)
 - ・ R13-TRIAS様式(試験成績書)の自動車認証審査部との打合せを進め、正式採用を図る。
→ JABIA規格(C1800:R13試験要領)の改正作業実施
 - ・ R79：かじ取装置(継続生産車:2019/7/1～適用)
→ 試験成績書の内容検討し、申請書類の統一化を図る。
 - ・ R58：突入防止装置(新型車:2019/9/1～、継続生産車:2021/9/1～)
→ リヤオーバーハングの短いトレーラの突入防止の強度確認を実施し、その結果を見て自動車認証審査部とみなしパンパとして頂けるか相談する。
 - ・ R117：タイヤ単体騒音(新型車:2023/4/1～、継続生産車2026/4/1～)
→ R117の3要件(騒音、転がり抵抗、ウェット性能)のうち騒音のみは環境省から早期対応を強く要望されており、2020年からの自主対応が必須自工会、タイヤ協会と連携しながら対応を進めていく。
- (3) JASIC(自動車基準認証国際化研究センター)の活動への参画
 - ・ ブレーキ分科会
 - ・ 後退警報規制化対応国内ワーキング
- (4) JSAE(自動車技術会)活動への参画
 - ・ ビークルダイナミクス部会(ブレーキ性能分科会含む)
 - ・ 車体部会(大型車連結装置分科会)(都度)

環境への取組みとして

- (5) 環境基準適合ラベル(通称:ホワイトラベル)、新環境基準適合ラベル(通称:ゴールドラベル)取得の推進を計画に沿って実施していく。

他団体との情報交換として

- (6) 国交省・自工会などとの連携
 - ・ 自動車技術総合機構
 - ・ 交通安全環境研究所:自動車認証審査部[三鷹](都度)
 - ・ 検査部検査課[四谷](都度)
 - ・ 日本自動車工業会:大型車部会トラクタ分科会(都度)
- (7) 全日本及び各地方トラック協会、自動車技術会などへの参画(都度)
- (8) 自動車技術総合機構検査官研修会への講師派遣についてサービス委員会と連携した対応(7月、10月、12月予定)
- (9) 日本計量機器連合会への委員派遣(3か月毎)
 - ・ 3次元トラックスケール性能試験方法委員会/分科会

3) サービス委員会

- (1) 2015年度より実施した「点検整備の必要性が顧客に展開・周知できる仕組み」の活動の継続と更なる仕組の整備充実
 - ・ 全日本トラック協会と連携した全国の各トラック協会での「安全講演」を通しての周知、啓発活動実施
 - ・ 上記ツールとしての「日常点検のビデオ」作成と講習での使用を推進
- (2) 自動車技術総合機構検査官研修会への講師派遣について技術委員会と連携した対応(7月、10月、12月)
- (3) 点検整備・定期交換部品のサービスツール見直し整備と、ユーザーへの周知啓発活動
- (4) トレーラサービスニュースの定期見直し
- (5) 2018年度トレーラ部会工場見学会の計画・立案(11月予定)

4) 業務委員会

- (1) トレーラ輸送による輸送効率向上を輸送事業者へPR活動
2017年度に引き続き、「トレーラ輸送による輸送効率向上」を全国のトラック協会で講演する。全国のトラック協会に幅広く展開し、より多くの輸送事業者へ周知を図る為に、昨年度同様、交通費は車工会で臨時予算を組んで対応する。
- (2) ABS/ROC(横転抑制装置)の安全性への有効性のPR活動
上記(1)と同時に開催し、ROCの安全性の有効性をPRする。更にABS付車の安全性の有効性をPRし、保有台数の28%がいまだにABS非装着であるト

レーラの代替促進を目指す。

(3) トレーラ輸送のメリットを社会にPR活動

TBSラジオの朝の全国ネット番組「日本全国8時です」へ、次年度の購入車両検討時期と推定される9～12月の期間、20秒広告を延べ15回放送予定。推定リスナー数7,500万人。

(4) 全日本トラック協会や官公庁との連携強化

全日本トラック協会と情報交換等を行なうことを通じ、補助金事業や制度変更等を早期に情報入手し、会員に情報を展開する。

(5) 国内生産需要予測を部会として検討・共有し、プレスリリースを発表。(3月中旬)

5) 製品安全委員会

(1) 「自動車点検分解記録簿」の改良

- ・ 実際の点検整備の現場における実用性や実効性についての検証
⇒検証結果に基づく改良等を行い、2019年度からの正式発行を目指す

(2) コンテナ用トレーラの部位別点検整備工数の設定活動

- ・ 全国の日本自動車整備振興会連合会(以下、日整連)の傘下にある整備事業者において適用できるようにする

(3) トレーラの点検整備促進活動

- ・ 全国の整備士を対象とした講演会等の開催を計画するため、日整連、地方組織にアプローチをしていく
- ・ 日整連が毎年4月に行っている整備指導者のための「整備主任者研修会」に、トレーラの新技術を紹介する場として参加できるように働きかけをする

(4) 使用過程車の車齢調査によりトレーラの使用実態把握

- ・ 経年トレーラを安全に使用してもらうために必要な、次のことを検討
⇒補修部品の供給に関し、業界として対応可能な期限の設定
⇒ユーザーへの周知と純正部品使用の推進

(5) 「架装物の安全点検整備制度」の部会内展開活動

- ・ 分科会に継続参加し、適用する場合に必要な事項に関し、情報共有をしていく

6) 車両運搬用トラクタ委員会

- ・ 車両運搬トレーラとトラクタの組合せ自主審査(随時)

バス部会

1. 現状認識

バス部会の2017年度の生産台数(除くふそう向け)は、国内大中型バス4,242台(前年度比85.6%)、国内小型バス8,230台(同98.4%)、輸出小型バス74,332台(同

85.3%)となった。

(市場動向)

- ・ バス輸送人員は、2016年度45.83億人(前年度比100.4%)、内訳は、乗合バス42.89億人(同100.4%)と2011年度以降増加傾向、また貸切バス2.94億人(同99.7%)と3年連続の減少となっている。
- ・ 平均使用年数は、2016年度17.39年(前年度比+0.56年)。内訳では、大中型バス20.19年(同-0.27年)、小型バス15.19年(同+0.73年)であり、大中型バスは若干減少した。
- ・ バス全体の保有台数は、2016年度末で232,793台の前年度比+2,190台と観光需要の拡大に伴う観光バスの増加もあり2012年度以降増加傾向である。
- ・ バスのバリアフリー化状況は、ノンステップバス(2020年度目標70%)は2016年度53.3%(前年度比+3.2)、リフト付バス(2020年度目標25%)は2016年度6.0%(同0.1)と特にリフト付バス化の進展は遅い。

2018年度大中型バスの生産見通しについては、訪日外国人旅行者の増加に伴う観光需要の拡大は見込まれるものの旅行形態の変化による大型バス需要への影響及び、貸切バス事業の安全規制やドライバー不足などの社会環境の変化等により前年度を下回るものと見込まれる。

2. 活動方針

国内バス市場は大幅な市場拡大を見込めないが、バリアフリーをより一層身近なものにする対応、軽井沢スキー事故を受けたハード面の安全対策への対応や、訪日外国人旅行者へ対応したバス車体を、より効率的に設計/製造する必要がある。

また、会員各社に加え、日本自動車工業会、日本バス協会等の関連団体との連携強化を進め、安全性と品質の更なる向上に向けた活動を積極的に推進する。

3. 活動計画

1) 部会

会員間工場見学会、異業種工場/施設見学会の開催

2) 技術委員会

(1) 規格化/標準化の推進

- ・ JABIA規格の改正(5件)
バス用運賃箱、バス用整理券発行器、バス用降車合図装置、バス用座席(ECE対応)、特別支援学校向けスクールバス用シート
- ・ 訪日外国人へ対応した多言語対応銘板の標準化

(2) 共同研究/調査活動

- ・ 日本自動車工業会バス分科会と共同研究への参画
「バス車体強度国内認証方法」、「路線バスのCMSモニター」

(3) 法規/安全対策関係への対応

- ・構造部型式指定制度への対応
- (4)当会会員の塗装技術の向上
 - ・当会会員向け塗装技術勉強会の実施

3)業務委員会

生産台数情報とバス市場動向の共有

小型部会

1.現状認識

2017年度の実車総需要は、520万台（前年度比102%）と2年連続の500万台超え、内訳は、登録車が、完成車検査問題等の影響により334万台（同99.4%）、軽四輪車が、新車効果により186万台（同108%）となった。

そうした中、2017年度の実車部会会員の生産台数は198万台（前年度比97.6%）となり前年度を若干下回った。

2018年度の実車総需要は518万台・前年度比99.7%、内、登録車が同100.0%、軽四輪車が同99.1%と予想される。

小型部会員の生産車はほとんどが委託生産車であり、車体工業会の主要活動である架装物に係る法規対応や工業会規格作成等の一体的活動の推進は難しい面がある。しかしながら、企業規模が大きく、当工業会への影響も大きいため、環境対応や安全衛生活動をはじめ、色々な面で指導的役割を果たして行く必要がある。

2.活動方針

部会員の連携を密にするとともに、車体工業会全体運営に積極的に協力し車体業界の発展に寄与していく。また、会員間の工場見学会や異業種との交流を進め会員相互の情報交換の場を提供する。

3.活動計画

1)部会

- ①工場見学会
 - ・会員間工場見学、異業種見学等を行い、会員相互の研鑽、技術交流を図る
- ②その他
 - ・本部委員会活動への参画と活動推進／協力
 - ・官公庁や他団体の講演会、展示会等の部会員への積極的案内

2)技術委員会

- ①見学会等部会イベントの計画立案
- ②委員相互の交流

3)経営企画部門委員会

- ①経営に関わる動向、環境の共有化
- ②委員相互の交流

資材部会

1.現状認識

当会会員の2017年度の実車台数は、国内大中型バス（日野、いすゞ向け）4,242台（前年度比85.6%）。平ボデートラックの大中型（シャシメーカー納入標準荷台を除いた当会特有車）架装台数は15,435台（同102.6%）と3年ぶりに増加、バン車も87,084台（同108.5%）と増加となった。

2018年度の商用車需要は、底固い代替需要、復興需要の継続、2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催準備に向けた需要により緩やかな景気回復が見込まれるものの、ドライバー不足や生産人口の減少、長時間労働の抑制等社会環境変化により長期的には国内輸送量の増加を見込むことは難しい。

2017年度の実車部会会員の異動状況は4社入会、1社退会で97社となった。事業活動では、バス部会、トラック部会、バン部会等各部会と調査研究事業等で連携して事業を推進、本部の総会、会員大会や講演会等の各種行事へも積極的に参画、会員間交流を深めた。

2018年度もバス部会との共同事業をより進めるとともに、他部会とも共通課題に取り組み、部会活動をより充実したものとしていく。

2.活動方針

本部活動方針に沿って技術的活動を充実させていく（調査研究、規格化、環境対応等）。特に環境負荷物質の使用削減に関しては部品供給側として活動支援していく。また従来からの「ビジネスネットワーク」活動を基本に、部会員にメリットのある魅力ある活動を推進し、部会活動の活性化を図っていく。

3.活動計画

1)部会

- (1)他部会との交流・共同事業の推進（本部活動や他部会活動に積極的に参画）
- (2)部会員相互の交流と研修のための講演会・見学会・視察を実施
- (3)環境負荷物質フリー製品供給の徹底
- (4)市場動向、環境・安全問題・会員支援に係わる情報提供の充実化
- (5)機関誌やホームページを利用して部会活動並びに会員会社のPR活動推進

2)分科会・グループ

- (1)同業種間の各種情報交換、共有化及び課題の収集と対応
- (2)専門家としての他部会要請への対応と他部会への積極的な働きかけ実施
- (3)相互研鑽のため会社相互訪問あるいは異業種訪問等の実施（分科会毎に実施）
- (4)部会内調査研究事業の推進

特集 AI(人工知能)と働き方改革



3月15日、日本自動車会館「くるまプラザ」において「AI(人工知能)と働き方改革」というテーマでの講演会を開催した。講師に伊東千秋氏(元富士通取締役副会長)を招き、31社57名が参加した。

伊東 千秋 氏

元 富士通株式会社 取締役副会長
元 株式会社富士通総研 代表取締役会長



■「AI(人工知能)」と「働き方改革」

現在取り組まれている“残業をしない”「働き方改革」では、年間5兆円の残業代がなくなってしまう。これでは労働者は幸せになれない。

今の日本では、少子高齢化で生産年齢人口が急減し、未曾有の人手不足状態となっている。しかし、5年後の近い将来、AIが実用化時代に入ってくるとルーチンワークはすべてAIに置き換わり、人が余ってくるという。

【企業の意識改革】生産性向上に向けた経営変革

企業では、今いる人員の意識改革、キャリア教育を行い、AI(人工知能)時代に適合した資質を育み、生産性向上に向けた経営変革を行わなければならない。

米国S&P500社の平均企業寿命は60年だったが、現代では16年と大変短くなっている。つまり、現在一流といわれる企業でさえ将来も一流のままであるとは限らない。

【労働者の意識改革】会社に頼らない「個」の力

一方、労働者は「就社」意識から脱却し、プロフェッショナルを目指さなければならない。会社の平均寿命が短くなった現代では、長期終身雇用は時代にそぐわない。

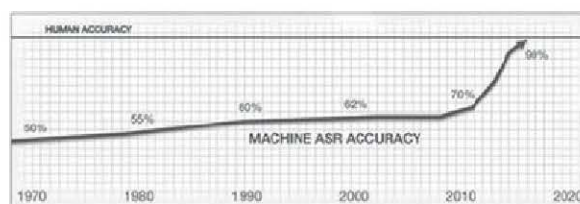
一つの会社で一生働き続ける時代は終わり、多様な働き方への順応性を高め、逞しく生きる「個」の力を鍛えることが必要となってくる。

■ 実用段階に入ったAI

今までのコンピュータは難しい計算は得意だが、普通の人間ができること(例えば、ぱっと見て「犬」か「猫」かを判断する)がなかなかできなかった。

この普通の人間なら誰でもできることが人工知能でもできるようになった時、本当の脅威が訪れる。その1つの例として、Googleの子会社DeepMind社が開発した囲碁ソフト「アルファ碁」の出現で脅威は現実のものとなった。

AIは長い研究の積み重ねで今日に至ったわけではない。AIのビッグバンは2012年に突如あらわれた。



<横: 時間/縦: 音声認識率> 長年横ばいが2012年急上昇

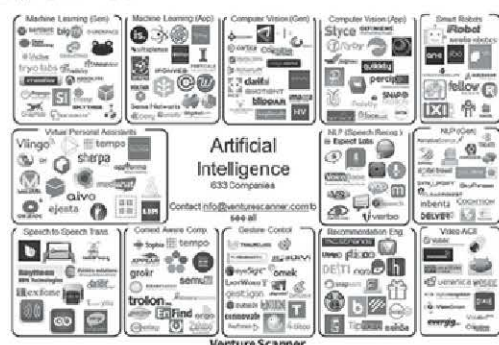
カナダのトロント大学のジェフリー・ヒントン教授率いるチームが、ディープラーニング(深層学習)を使い、画像認識コンテストで突出した成績を記録した。

ディープラーニングとは脳科学とコンピュータ科学の融合で、ニューラルネットワーク(神経回路網)の存在自体は50年前から知られていた。

ヒントン教授のチームはコンピュータでニューラルネットワークの多層化構造の実用化に成功。2013年3月にGoogleは同教授の会社を買収し「アルファ碁」を作った。

それまでのコンピュータの数値計算では9×9の将棋は対応可能であったが、19×19の囲碁では不可能であった。ディープラーニングは盤面を画像として認識し、膨大な量を処理することができる。この処理能力は人間の脳を超越している。人間の脳のニューラルネットワークは5～6層と言われているが、「アルファ碁」は13層、最新のアルファ碁は2,000層を実現しているという。

AIは、研究者でも、どのように解答を出しているのか説明ができない「黒魔術」になった。既に研究段階は終わり、誰もが使える技術として応用段階へ入っている。AIビジネスへの投資マインドが増加し、人工知能研究者に大きな自信を与えている。



AI関連企業への投資が進み、600社以上のベンチャーが誕生

■ AIで脅かされる職業

AIで脅かされる職業は主にホワイトカラーである。
(ほんの一例)

●検事

アメリカの検事は段ボール箱を使わず、USBメモリだけで証拠書類を収集。20人の検事が6か月かかっていた検索がわずか20分で終わる。

●金融トレーダー

IQ180以上、睡眠時間3時間以下の優秀な人材が必要であったが、AIによる1,000分の1秒単位の高速取引がすでに実現している。

●会計士・税理士

領収書・請求書・預金通帳さえあれば簿記仕訳業務は人工知能で可能である。AIを使いこなす会計事務所が市場を寡占する。

●弁護士

契約書の査読は実用化段階となっている。AIであれば、あらゆる言語に対応できる。

このように、マニュアル化できる仕事はすべてAIで代用できてしまう。人間しかできない仕事をする人が必要とさ

れる時代となってくる。

その他、在宅医療の普及を目指す武藤真祐医師は、総合医となって、患者との会話に重点を置く医療を目指している。専門知識はAIで補完し、活用すれば充分だという。

コラム:自動運転の未来

自動運転システム開発を進めるGoogleが考えるのは「移動」の未来=Door to Doorを実現する自動運転車である。自家用車の稼働率は10%未満と低い。未使用時も駐車場が必要で非効率である。

Googleは世界中の自動車メーカーに自動運転ソフトを提供して、走行履歴のビッグデータを収集することを目指している。自動車そのものは作らない。

シリコンバレーでは、自動運転の運行テストが許可されているので、ハンドル、ブレーキ、アクセルが付いてない自動運転車(ナビと緊急停止ボタンが付いている)が普通に公道を走行している。

2018年4月3日にはカリフォルニア州で完全無人自動運転者の走行が合法と認められた。

■ なぜ「働き方改革」が叫ばれるのか?

日本は労働人口が少ない上に、高齢化社会となっている。GDPが増えない日本の内需が大きくなることはない。

2030年の日本の生産年齢人口は6,700万人、高齢者人口は3,700万人となり、高齢化率は32%となる。更に単身世帯が37%、無職世帯は46%となるため、家計金融資産が現在の1,490兆円→980兆円へ激減する。

生産年齢人口の減少を補うため、外国人材、女性の社会参画が叫ばれている。すでに東京の外食・コンビニの4割以上は外国人労働者に頼っている。パート時給の賃金水準は高騰しているが、正社員の賃金は上がっていない。

もともと、日本の労働生産性は極めて低い

先進諸外国に比して、日本の労働生産性は大幅に低い水準となっている。効率的に稼いでいないから賃金が上がるわけがない。

アメリカを100とした場合の日本の労働生産性		OECD加盟国の労働生産性比較 (1時間あたりの付加価値 単位:ドル)	
化学	143	1位	ルクセンブルク 95.0
土木建設	84	2位	アイルランド 87.3
金融・製造	48	3位	ノルウェー 81.3
小売・サービス	34	4位	ベルギー 70.2
IT	19	5位	アメリカ 68.3
農業	5		
		20位	日本 42.1
		30位	韓国 31.9

日本の多くの業種は労働生産性が低い

■ 本来やるべき「働き方改革」

日本企業が本来やるべき「働き方改革」とは、「世界水準を目指した高い生産性の実現」「個人のキャリア向上」「企業の業績向上」である。

例：ソフトウェア開発による生産性比較事例

ウォーターフォール開発

- 資質の高い上級エンジニアが仕様書を作成
- コード(プログラム)作成は外部委託
- あまり質が高くないプログラマーも混在

アジャイル開発

- 資質の高い上級エンジニア自らコードを書く
- スーパープログラマーは超高給取り
- シェアウェアを多用して効率化

ウォーターフォール型は、いわゆる「トップダウン式」で、ある証券会社の事例では、基幹システムの開発に3年間、150億円の投資を行ったが、完成した時には時代遅れでまったく使い物にならなかった。同様のシステムを最新のアジャイル開発で行った場合は、1/5の開発期間、1/3のコストで実現することができる。

【アジャイル(="すばしっこい")手法とは】

- 仕様書は作らない
- 少数の質の高いエンジニアチームで相互チェック
- プロトタイピングとレビューを繰り返す

現場主導で改革の立案・計画・実践を行ったトヨタの生産改革は、日本におけるアジャイル型の好例といえる。

■ 生産性を阻害している要因

日本企業の生産性を阻害している要因を解決するには、労使双方の共通課題の改善が急務である。

▲低い利益率

集団責任体制によるトップダウン、ボトムアップの往復
頻繁な会議によって、経営者の貴重な時間を喪失

▲長時間労働、モチベーションの低下

膨大な会議資料の作成で、担当者の負荷が増大

▲不採算事業の継続

撤退の決断に時間がかかる

「現場の努力が足りない」せいにする

オーバーコンプライアンスで「縮こまる日本社会」

従業員を家族同然とし、経営者の父性愛が強いため、欧米では社員の自己責任で終わらせるような末端の従業員の不幸事にも経営者がお詫びしている。

過度の予防措置によって、現場の従業員が迅速に動くことができない。

■ AI時代の新たな働き方

定型業務は人工知能への代替が間違いなく進む。

■欧州

高い失業率のためAIの規制が強化され、生産性競争で、ますます世界から遅れる可能性

■日本

生産年齢人口不足対策の有効手段となりうる。定型業務職を失う人にとって深刻な事態となる。

■アメリカ

定型業務は既にオフショア化しているため、AIシフトによって、アメリカ国内に回帰できる。

在宅勤務は「働き方改革」の目玉

会社に出勤しても、パソコンとにらめっこしている業務では、在宅勤務は育児・介護と仕事を両立し、仕事の効率は会社勤務より上がる。

イノベーションを生む働き方

しかし、在宅勤務で先行していた米国Yahoo!やIBMは出社を義務化し始めた。これは人工知能ではできない仕事＝人間同士の共感が共創を生むからである。

AirbnbやUber等のシリコンバレー企業から多くのイノベーションが生まれる理由は、オープンな環境の中で、無数の出会いが存在し、色々な組み合わせの人々が議論しているからである。

また、互いの尊厳を認め合う暗黙のルールによって、出自を問わない、相手のアイデアを否定しないことが徹底していて、多様性に富んだフラットな組織となっている。

SAPの華麗なる変身

重厚型ドイツ企業であったSAPは、シリコンバレーにおいて、ウォーターフォール型の開発を改め、アジャイル型を実践し、5年間で売上を2倍にすることに成功。成長の源泉となったのはイノベーションによる新規事業であるという。



シリコンバレーのSAPオフィスにて。
ホワイトボードにはアイデアメモやイメージが描かれている。

労働安全衛生管理に役立つ マネジメントシステム講演会

3月15日、日本自動車会館「くるまプラザ」において、一般財団法人日本自動車研究所認証センターによる労働安全衛生管理に役立つマネジメントシステムについての講演会が行われた。

安全衛生管理の重要性

＜職場における安全衛生とは＞

労働者が健康を維持して、安心して働ける環境づくり

労働災害に関する状況

②業種別H27労働災害死傷者

①労働災害と交通事故

労災事故被災者数※1：約9.4人/1000人

交通事故被災者数※2：約4.5人/1000人

※1：政府労災新規受給者数÷有職者数

※2：交通事故死傷者数÷総人口数

出典：東京海上日動の保険資料（H27年統計より）

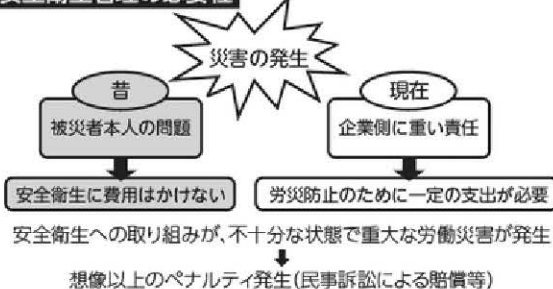


出典：厚生労働省、労働死傷者報告より

対象人員に対する被災者数の頻度は交通事故より高い

業種別でいくと、製造業での死傷者数は多い

安全衛生管理の必要性



＜安全衛生取り組みの基本理念＞

- ① 規制的要素と自主的要素のバランスが重要であり、法律は、諸規則をシンプルで明確なものとするべき
- ② 監督業務は緊密な監視と管理が必要となるような重大な問題に集中して行われるべき
⇒ 取組みを客観的にチェックし監査する機能（監査権限）を設ける。
- ③ 組織の継続的、漸進的なOHSの諸条件促進のための弾力的・実効的な方策をとるべき
⇒ 一過性ではなく、継続的に改善できるPDCAが働く取組み
- ④ 現場が自主改善を進める上で役立つような、非法規的な行動準則の整備に力を注ぐべき
⇒ 現場の自主努力（即した活動）をアシストしなくてはいけない。

労働災害の企業責任

①労働者と会社との関係

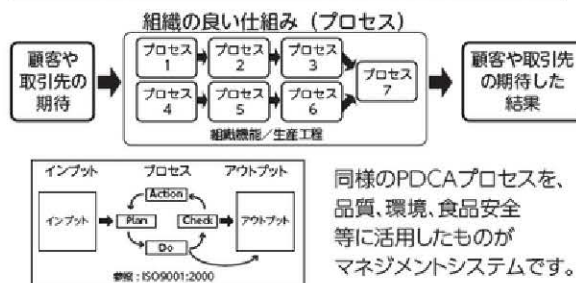


安全配慮義務

労働契約法第5条は、使用者の労働者に対する安全配慮義務（健康配慮義務）を明文化しています。

マネジメントシステムとは

マネジメントシステム ⇒ 事業活動管理そのもの



①労働災害死亡者：毎年230万人/年

災害損害コスト：2.8兆ドル/年

② OHSAS18001（英規格）の認証が50000件（2011年）
⇒ 国際的な労働安全衛生マネジメントシステムの構築が望まれた。

・ 2013年6月、ISO（国際標準規格）とILOが合意して、ISO45001（労働安全衛生マネジメントシステム）開発がスタート

・ 2018年3月12日 ISO規格発行（英語）

2018年5月～6月 JIS Q45001発行予定

＜労働安全衛生マネジメントシステム導入の利点＞

- ① 順守義務の適合の確保
- ② 安全・安心な職場のアピールが可能
- ③ 海外の安全衛生管理及び取引先の信頼確保が可能（世界共通の仕組み）
- ④ 組織に合った安全衛生活動が可能
- ⑤ 一人ひとりの積極的な取組みの機会がある
- ⑥ 継続的な自立した安全活動が可能
- ⑦ 予防措置の強化

お知らせ： 7月から「労働安全衛生マネジメントシステム」の規格説明会実施予定

連絡先： 認証センター 事業部 野村 E-mail：knomura@jari.or.jp

■評議員会及び相談役会を開催

5月13日に、当会会議室で2018年度評議員会を開催。北村泰作氏(㈱北村製作所社長)を議長に選任し、2018年度事業計画(案)及び収支予算(案)を審議した。

「会員メリットに直結」する事業を優先するという基本的考え方のもと、環境変化を踏まえ、更なる会員満足度向上を図る諸施策や車体業界の成長戦略の推進など、評議員会として「2018年度事業計画(案)及び収支予算(案)」は適切である」との答申を綱岡会長に提出した。

また、同日相談役会を開催し、水嶋、渡邊各相談役から「2017年度事業報告及び収支決算報告」、「2018年度事業計画(案)及び収支予算(案)」について意見をいただいた。

■2017年度車体工業会会員会社の車体生産実績を報道発表

5月11日に、当会会員の2017年度生産実績について以下の報道発表を行った。

当会会員会社の車体生産台数実績は、2,263,845台で前年度比97.6%と2年連続で前年度割れとなった。このうち新車メーカーからの受託生産車である乗・商用小型等を除く当会特有の車体生産台数は、187,751台で同104.1%と2年連続で前年度超えとなった。車種別には、特種車、平ボデートラック、バン、トレーラが増加したが、特装車、大中型バスが減少した。

(詳細はP.49参照)

お知らせ

当会は2018年度もクールビズを実施いたします。
実施期間：5月1日～9月30日

事務局職員の軽装(ノーネクタイ、ノー上着)につきまして、ご理解の程、何卒よろしくお願い申し上げます。また、当会主催の会合には軽装でのご参加で結構でございます。どうぞよろしくお願い致します。

環境省HP

<http://www.env.go.jp/105434.html>



■2018年度部会総会を各地で開催

2018年の部会総括会議(部会総会)がすべて終了し、2018年度活動計画案、予算案の承認を得ると共に新年度役員が選任された。

部会	開催日	場所
特装部会	4月19日(木)	東京
特種部会	4月19日(木)	東京
トラック部会	4月12日(木)	鹿児島
バン部会	4月20日(金)	北海道
トレーラ部会	4月20日(金)	東京
バス部会	4月16日(月)	栃木
小型部会	4月19日(木)	東京
資材部会	4月27日(金)	東京

トラック部会

■トラック部会講演会を実施

トラック部会(部会長・田村元・㈱浜名ワークス社長)では、4月12日に20社22名が参加し、鹿児島市内にて尚古集成館館長の松尾千歳氏を講師に招いて「幕末・薩摩藩のものづくりー集成館事業ー」を題目とし、講演会を実施した。

幕末、薩摩藩は外国船の来訪に危機感を強め、富国強兵・殖産興業を起こした。「蘭学書」を教科書にし、技術の不足は在来の日本技術を改良、補って反射炉を造り、大砲を製造、また独自の洋式の工場群である集成館を建てた。更に紡績やガラス製造なども行い、後に、反射炉や紡績の技術は薩摩藩技術者により日本各地に広められた、という講演であった。

薩摩藩の個々人が知恵を出し、技術を高め強い信念で物事を成就させた事業は、会員に通じるものがあり、共感を呼び、多くの意見交換がなされ、有意義な講演会となった。



「幕末・薩摩藩のものづくりー集成館事業ー」講演会

バン部会

■バン部会工場見学会を実施

バン部会(部会長・上野晃嗣・日本フルハーフ(株)顧問)では、4月20日に13社17名が参加し、北海道車体(株)・本社工場の見学会を実施した。

北海道車体(株)は創業より多品種生産のノウハウを活かし、お客様のニーズに最適な設計と品質で付加価値の高い製品を造り出している。バン型車を中心に、レーシングカー運搬車、トレーラなど多種の車両組立てを見学した。バン用のサンドイッチパネル、ローリのタンクなどの部品工場があり、車体架装はトラック、トレーラがそれぞれ専用工場で効率良く組立てられていた。人材教育も盛んで、溶接の資格取得や社内技能講習も充実させている、とのことであった。

多種多様な車両の製造に部会員の関心も高く、また活発な意見交換もなされ、有意義な見学会となった。



北海道車体(株)本社工場 見学

■「バン型車安全輸送ニュース」を4月に発行

技術委員会(委員長・矢吹謙次・東プレ(株)冷凍機器事業部技術部長)では、「バン型車安全輸送ニュース 架装物の日常(運行前)点検編」を4月に発行した。

本書は、貨物自動車運送事業に携わる方が、昨今のスペアタイヤ脱落等の重大事故やボデーの故障を未然に防止し、バン型車を安全に使用することを目的に作成した。当会ホームページで閲覧可能であり、今後、車両に備え付けの各社発行の取扱説明書とあわせて活用していく。

今回の点検編を始めとし、貨物運送事業者へ向け今後「バン型車安全輸送ニュース」を定期的に発行する予定である。



トレーラ部会

■2018年度トレーラ国内需要見通しを発表

業務委員会(委員長・浮乗英之・日本トレックス(株)営業推進

部業務課調査役)では、3月16日に2018年度のトレーラ国内需要見通しを発表した。

2018年度は、年初の米国の長期金利利上げに端を発した日米株価の急落とその後の乱高下があったが、調整の一巡後は再び緩やかに景気が拡大し続けるものと想定される。トレーラの生産は年度前半には高い水準が期待されるが、昨年度後半から一部に服感が見られるため、2017年度の実産レベルからやや下がったところに落ち着くものと想定される。

こうしたことから、トレーラ総需要は8,100台、2017年度比95.4%と見込まれる。

(単位:台)

年 度		2016年度	2017年度	2018年度	対前年比	
		(A)実績	(B)実績	(C)予測	2017年度 (B/A)	2018年度 (C/B)
合 計		7,680	8,487	8,100	110.5%	95.4%
形状	コンテナ用	2,214	2,559	2,200	115.6%	86.0%
	バン	2,484	2,807	2,800	113.0%	99.8%
	平床低床	1,853	2,067	2,000	111.5%	96.8%
	その他特装系	1,129	1,054	1,100	93.4%	104.4%

バス部会

■工場見学会を実施

バス部会(部会長・宮武良行・ジェイ・バス(株)社長)は、4月16日部会総会前に3社7名が参加し、ジェイ・バス(株)宇都宮工場(栃木県宇都宮市)の見学会を実施した。

宇都宮工場は、いすゞ自動車(株)及び日野自動車(株)向けの中大型路線バスを生産している。

大型・中型バスを同一ラインで生産していることでの作業工数平準化の取組み、ルーフやサイドパネルなどの大型平板パネルを引き延ばしての組立、バス事業者のさまざまな志向を反映した車体塗装など、完全受注生産・少量多品種生産での工夫と作業者の熟練の技術には感心した。



工場概要説明

小型部会

■工場見学会を実施

小型部会(部会長・田ノ上直人・トヨタ自動車東日本(株)専務取締役)は、3月26日に5社14名が参加し、日産車体(株)湘南工場(神奈川県平塚市)を見学した。

湘南工場では、国内向けNV150AD、NV200バネット、

輸出向けパトロール、アルマーダなどを生産し、同じ工程の中で、モノコック構造とフレーム構造、5NOサイズの商用車から幅2mを超えるフルサイズSUVの混流生産を大きな特徴としている。当日は車体工程、組立工程を見学したが、設備稼働効率の向上のための5Sの徹底、女性推奨作業拡大の取組みによる若手女性作業員のキビキビした動き、またキズ撲滅のための作業員～監督者～組織をあげての取組みなどを見学することができ、有意義な見学会であった。

また社会貢献として小学生社会科見学や津波避難ビルとして本社屋上を地域住民に開放している。一方、近隣が大型商業施設や住宅地での苦労話には、地域との共生のむずかしさを感じた。



資材部会

■講演会を開催

資材部会(部会長・小澤賢記・ゴールドキング(株)社長)では、4月27日、63社90名が出席し、講演会を開催。講演会は「自動車産業が起こすイノベーションが社会を大きく変える～新技術潮流が生む移動革命と物流革命の影響を探る～」というテーマで、松島憲之氏(三菱UFJモルガン・スタンレー証券エクイティリサーチ部チーフリサーチアドバイザー)を講師として実施した。

自動車業界は、ガソリン、ディーゼルエンジンから電気自動車へのシフト、車体軽量化等にかかわる新素材の活用、新世代バッテリーや燃料電池車の実用化、さらにメガサプライヤーによる逆支配体制の進行や異業種企業との連合体制強化等「非連続イノベーション」をキーワードに大転換期に入っている。

自動車メーカーが直面する自動運転やEVへの課題、生産技術の「ブラックボックス化」による知的財産戦略の重要性、さらに今後の物流社会の変革への対応等についての講演であった。

今回も参加者から非常に参考になった講演会との声を多数いただいた。



支部だより

NEWS+FLASH

新潟支部

■講演会を開催

新潟支部(支部長・北村守・(資)中北車体工作所代表社員)では、去る4月20日に開催した支部総会に合わせて、国土交通省北陸信越運輸局自動車技術安全部技術課の丹羽保雄専門官による「昨今の自動車運輸行政トピックス」についての講演会を開催した。

「超小型モビリティ認定制度」「方向指示器等の点灯方法に関する基準の改正について」「スペアタイヤ落下防止のための大型トラックの緊急点検の実施について」等、十三項目を質疑応答も含め約一時間に渡り丁寧な解説があった。

本講演会是新潟支部発足から続けられているもので、今回は29回目の開催となる。支部会員からも「検査に係る内容等を国土交通省から直接、話を聞け、また質疑もできて非常に有用である」と好評であり、今後も継続していく予定である。



九州支部

■「支部合同3部会」・「第1回支部役員会」を開催

九州支部(支部長・矢野彰一・(株)矢野特殊自動車社長)では、4月5日に「合同3部会」、4月17日に「第1回支部役員会」を自動車整備振興会館で実施した。

合同3部会、支部役員会ともに昨年度事業報告と決算及び本年度事業計画と予算についての審議と各社近況の情報交換を実施した。

特に人材不足や働き方改革、生産性の工場施策や長納



期や受注見通しなどの情報交換が活発に行われ、非常に有意義な会議となった。

■2018年度 全国支部通常総会開催状況

(経)=経済産業省地方経済産業局 (国)=国土交通省地方運輸局

支部	開催日	支部長	来賓	車体工業会
北海道支部	4月27日	坪川 弘幸 北海道車体(株) 副社長	(経) 渡辺地域経済部製造産業課長 (国) 神谷自動車技術安全部技術課長	杉崎事務局次長
東北支部	4月20日	鈴木 勇人 仙台鈴木自動車工業(株) 社長	(国) 堀江自動車技術安全部長 佐藤自動車技術安全部技術課長	吉田専務理事
新潟支部	4月20日	北村 守 (資)中北車体工作所 代表社員	(国) 小池自動車技術安全部長 丹羽自動車技術安全部技術課専門官 塚脇新潟運輸支局首席陸運技術専門	古庄副会長 杉崎事務局次長
関東支部	4月23日	上野 晃嗣 日本フルハーフ(株) 顧問	(国) 酒井自動車技術安全部長 高木自動車技術安全部技術課長	木村副会長 吉田専務理事
中部支部	5月18日	広瀬 康宏 ㈱東海特装車 社長	(経) 山田産業部製造産業課長 (国) 永井自動車技術安全部長 梅藤自動車技術安全部技術課長	網岡会長 神谷事務局次長
近畿支部	4月27日	須河 進一 須河車体(株) 社長	(経) 小橋産業部製造産業課長 (国) 多田自動車技術安全部長 藤井京都運輸支局長	加藤副会長 清水部長
中国支部	5月10日	瀬川 昌也 共立工業(株) 取締役	(経) 関田地域経済部参事官	古庄副会長 清水部長
四国支部	5月11日	池浦 雅彦 ㈱タダノ 執行役員	(経) 金谷地域経済部長 岡本地域経済部製造産業課長 (国) 高瀬自動車技術安全部長 近藤自動車技術安全部技術課長	加藤副会長 杉崎事務局次長
九州支部	5月15日	矢野 彰一 ㈱矢野特殊自動車 社長	(経) 平田地域経済部製造産業課長 (国) 児玉自動車技術安全部長 牛島自動車技術安全部技術課長 平城福岡運輸支局首席陸運技術専門官 藤本自動車技術総合機構九州検査部長	網岡会長 古庄副会長 吉田専務理事



北海道支部



東北支部



新潟支部



関東支部



中部支部



近畿支部



中国支部



四国支部



九州支部

保安基準の改正等について

国土交通省

1. 自動車検査業務等実施要領の一部改正について

【改正概要】

運輸支局等における窓口業務の事務処理、自動車検査証の備考欄記載等についての以下の見直しを行った。

- ① 国(運輸支局等)から自動車機構への審査依頼の方法と検査手数料の消印方法について、申請者の利便性の向上と受付業務の合理化を図った。
- ② 窓口の事務処理について、番号札(出頭者を識別する番号)の導入等、自動車検査証の誤返付を防止するための規定を明記した。
- ③ 車検時の走行距離について、自動車機構から国への通知方法を整理した。
- ④ 大型特殊自動車について、自動車検査証の備考欄に記載する「オパシメータ測定」の記載に関する取扱いを定めた。
- ⑤ 保安基準第1条の3ただし書の規定によりポールとの側面衝突時の乗員保護試験を免除した自動車について、自動車検査証の備考欄に記載する文言を定めた。
- ⑥ その他所要の改正

【公布・施行日】 2018年3月28日(一部4月1日)

2. 保安基準の細目告示等の一部改正について

【改正概要】

排出ガス低減装置について、意図的に作動を停止する不正なシステムを排除するため、保安基準の細目告示第41条を以下のとおり改正した

- ① 路上走行時の排出ガスの排出ガス試験を導入した。
- ② ①により測定されたNOxの基準値を定めた。
- ③ 対象は、軽油を燃料とする自動車であって、GVW3.5t以下の貨物車と乗車定員9人以下の乗用車とする。
- ④ 適用時期は、2024年10月(新型車は2022年10月)とする。

【公布・施行日】 2018年3月30日

3. 自動車の登録及び検査に関する申請書等の様式を定める省令等の一部改正について

【改正概要】

- ① 2号様式について、原動機型式欄を12桁から24桁にした。
- ② 8号様式について、試作車(トレーラ等)、組立車(トレーラ等)の車台番号が記入できるようにした。
- ③ 8号様式について、並行輸入自動車(トレーラ等)のシリアル番号が記入できるようにした。

【公布・施行日】 公布：2018年3月30日

施行：2018年4月1日

4. 遠隔型自動運転システムを搭載した自動車の基準緩和認定要領の制定について

【概要】

自動運転技術の開発・実用化を促進するため、遠隔型自動運転システムを搭載した自動車の基準緩和認定制度を創設し、公道実験の実施に必要な手続きを明確化した。

(1) 基本的な考え方

遠隔型自動運転システムを搭載した自動車は、車内の運転者席に運転者が存在することを前提とした現行の保安基準への適合性を一概に判断することは困難であるため、実証実験の実施に当たっては、保安基準第55条に基づく基準緩和の認定を受ける必要がある。

(2) 手続きの流れ

実証実験に供する自動車の使用者は、その使用の本拠を管轄する地方運輸局長に同条第1項の申請を行い、認定を受けるものとする。

【公布・施行日】 2018年3月30日

5. 自動車型式認証実施要領等の一部改正について

【改正概要】

複数原動機搭載車(複数モータ搭載車)等に対応するため、車両認証に係る次の通達の一部改正を行った。

(1) 自動車型式認証実施要領

- ① 諸元表に記入される「原動機型式」の欄の最大入力桁数を12桁から24桁に拡大した。
- ② その他所要の改正

(2) 輸入自動車特別取扱制度

- ① 諸元表に記入される「原動機型式」の欄の最大入力桁数を12桁から24桁に拡大した。
- ② その他所要の改正

(3) 共通構造部型式指定実施要領、共通構造部(多仕様自動車)型式指定実施要領

- ① 電子申請を行う場合の諸元表等の作成要領を改正した。
- ② その他所要の改正

【公布・施行日】 公布：2018年3月30日

施行：2018年4月1日

6. 自動車の用途等の区分についての一部改正について

【改正概要】

- ①医療防疫車について、病院又は診療所等による協同組合が所有できるよう、所要の措置を講じた。
- ②粉粒体運搬車、タンク車、アスファルト運搬車、活魚運搬車、散水車、糞尿車、教習車について、留意事項の整理を行った。
- ③その他

【施行日】 2018年4月6日

7. 保安基準等の一部改正について

【改正概要】

原動機付自転車の保安基準について、その安全性を高めるため、次のとおり改正した。

- ①被視認性を向上させるため、前後・左右から見た場合の一定の面積基準を定めた。
- ②夜間の被視認性を向上させるため、尾灯の照明部下縁が地上1m以上となるように取付けなければならないこととした。
- ③乗員保護に関する安全性を向上させるため、座席ベルト(2点式又は3点式)の装備を義務付けた。
- ④乗員保護に関する安全性を向上させるため、頭部後傾抑止装置(ヘッドレスト)の装着を義務付けた。
- ⑤乗員保護に関する安全性を向上させるため、かじ取装置の衝撃吸収構造を義務付けた。
- ⑥他の交通の妨げにならないように、回転部分の突出を禁止した。

【公布・施行日】 2018年4月27日

審査事務規程の一部改正について(第17次)

自動車機構

【改正概要】

(1) 自動車検査関係

- ①自動車機構の検査記録を電子的に管理するシステム(高度化システム)と国交省の電磁的処理システム(MOTAS)の開通に合わせ、検査車両の走行距離について、自動車機構から国交省への通知を検査票を用いずに、同システムにより行うこととした。
- ②大型特殊自動車であって排出ガス規制の識別記号が無い自動車の自動車検査証の備考欄に記載する記載例(オパシメータ測定)を定めた。
- ③ドリー付トレーラの自動車検査証への記載方法を

定めた。

④ その他

(2) 自動車の型式指定関係(TRIASの追加)

- ①燃料消費率試験(重量車(2025年度燃費基準対応))…TRIAS 08-003(1)-01
- ②路上走行時のディーゼル軽・中量車排出ガス試験…TRIAS 31-J119-01
- ③警告音の警報音発生装置試験(協定規則第28号)…TRIAS 43-R028(1)-01
- ④警告音の音圧試験(協定規則第28号)…TRIAS 43-R028(2)-01

(3) 自動車の型式指定関係(TRIASの改正)

- ①燃料消費率試験(WLTCモード)…TRIAS 08-002-02
- ②かじ取装置試験…TRIAS 11-R079-02
- ③四輪自動車の車外騒音試験…TRIAS 30-R051-01
- ④軽・中量車排出ガス試験(WLTCモード)…TRIAS 31-J042(4)-01
- ⑤車両接近通報装置試験…TRIAS 43(7)-R138-02

(4) 自動車の型式指定関係(別表2(外国の試験機関)試験機関及び試験項目を追加した。

【公布・施行日】 公布：2018年3月30日

施行：2018年4月1日

2018年度「不正改造車を排除する運動」を実施 ～6月は「不正改造車排除強化月間」～

国土交通省

自動車の不正改造が社会的な問題となっており、生活の安心を確保するためにも、その排除が喫緊の課題となっている。

国土交通省及び当会を含む自動車関係33団体で構成する「不正改造防止推進協議会」が中心となって、内閣府、警察庁、農林水産省、経済産業省及び環境省の後援並びに独立行政法人自動車技術総合機構、軽自動車検査協会の協力のもと、不正改造を排除し、車両の安全確保及び環境保全を図ることにより、国民



の安全、安心を確実に確保していくため、2018年度も、「不正改造車を排除する運動」を全国的に展開する。

特に6月を「不正改造車排除強化月間」として、当会でも、ポスター、チラシの会員への配布等を実施、本部、支部が連携し一層強力に取り組む。

会員の皆様もぜひ、この機会に不正改造の防止についての理解を深めていただき、その排除にご協力下さい。

先進安全技術を搭載したトラック・バスに係る 税制特例措置(ASV税制特例)

国土交通省

2018年4月1日から先進安全技術を搭載したトラック・バスに係わる税制特例措置(ASV税制特例)について、対象案件の拡充(対象装置に車線逸脱警報装置を追加)を行った上で、自動車重量税の特例措置は3年間、自動車取得税の特例措置は1年間延長される。

なお、2018年3月31日以前に製作された自動車であっても、2018年4月1日以降の新車の新規検査又は予備検査を受検する自動車についても、同様の取り扱いを行う。

【特例の内容】

	自動車重量税	自動車取得税
衝突被害軽減ブレーキ	50%軽減	取得価額から最大350万円控除
車両安定制御装置	50%軽減	取得価額から最大350万円控除
車線逸脱警報装置	25%軽減	取得価額から最大175万円控除
上記3装置中2装置以上装着	最大75%軽減	取得価額から最大525万円控除

【特例の対象】

	車両総重量	対象となる装置		
トラック	3.5t超22t以下	衝突被害軽減ブレーキ	車両安定性制御装置	車線逸脱警報装置(拡充)
バス	全重量			

公表日：2018年3月29日

<詳細は以下を参照>

<http://www.mlit.go.jp/common/001179304.pdf>



平成30年度版 「中小企業施策利用ガイドブック」を発行

経済産業省・中小企業庁

経営改善・資金繰り支援対策等をはじめとした重点施策を含め、中小企業の方が利用する際の手引書として、平成

30年度版の各支援の概要を紹介するものである。

車体工業会では、従来より中小企業会員に本冊子情報を提供し、活用促進を図っている。

【使い方】

巻頭の「インデックス」では、利用者のニーズにあわせて利用できる施策を支援制度別に探すことがで

きる。また、「目次」では、中小企業施策を以下の項目に分類し、項目毎に利用できる施策が一覧できるようになっている。

【平成30年度重点施策】

1. 経営サポート:技術力の強化、創業・ベンチャー支援、経営革新支援、新たな事業活動支援、知的財産支援、再生支援、雇用・人材支援、海外展開支援、取引・官公需支援、経営安定支援、小規模企業支援
2. 金融サポート(融資制度、保証制度)
3. 財務サポート:税制、会計、事業承継
4. 商業・地域サポート:商業・物流支援
5. 分野別サポート
6. 相談・情報提供:中小企業支援センターなど

公表日：2018年4月

<詳細は下記を参照>

<http://www.chusho.meti.go.jp/pamflet/g-book/h30/index.html>

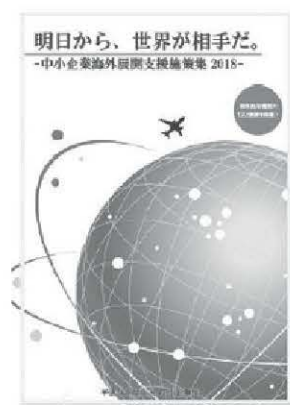


「中小企業海外展開支援策集」を改訂

経済産業省・中小企業庁

中小企業庁では中小企業が海外展開に関する支援施策を利用する際の手引書を毎年度「中小企業海外展開支援策集」として作成、この度2018年度版として新たに内容を改訂した。

- ・海外展開に関する支援施策として、122の施策のまとめ
- ・海外展開実現までのステップに合わせて段階別に施策を紹介



中小企業海外展開支援策集

公表日：2018年4月2日

<詳細は以下を参照>

<http://www.chusho.meti.go.jp/keiei/kokusai/2018/180402kokusai.html>



平成30年度税制改正に関する 中小企業向けパンフレットを公表

経済産業省・中小企業庁

平成30年度(2018年度)の税制改正においては、事業承継税制が抜本的に拡充されたほか、新規設備投資の固定資産税が3年間最大ゼロとなる特例が創設されるなど、中小企業の企業活動を幅広く支援する税制が措置されている。改正の概要や措置の内容、適用要件等について、中小企業・小規模事業者の方々向けに分かりやすく解説したパンフレットを作成したので活用ください。

公表日：2018年3月30日

<詳細は以下を参照>

<http://www.chusho.meti.go.jp/zaimu/zeisei/2018/180330zeiseikaisei.htm>



消費税軽減税率対策補助金の パンフレットを改訂

経済産業省・中小企業庁

2019年10月の消費税10%への引き上げと同時に導入される軽減税率制度への対応のための補助金をわかり易く解説した「今日から始める消費税軽減税率対策」と「消費税軽減税率まるわかりBOOK」のパンフレットを改訂した。

この度、補助金の申請期間の延長等を行った等があるので、中小企業・小規模事業者の方々においては、本制度を活用して早めに準備をお願いします。



今日から始める
消費税軽減税率対策



公表日：2018年3月16日

<詳細は以下を参照>

<http://www.chusho.meti.go.jp/zaimu/zeisei/2018/180330zeiseikaisei.htm>



2018年経済産業省企業活動基本調査について

経済産業省

経済産業省では、我が国における経済活動の実態を明らかにし、経済産業政策等各種行政施策の基礎資料を得ることを目的として、1992年以降「経済産業省企業活動基本調査」(基幹統計調査)を実施しております。2018年も実施しますので、調査にご協力をお願いいたします。

- ・実施機関：2018年5月16日～7月15日
 - ・根拠法令：統計法(2007年法律第53号)
 - ・調査目的：我が国における経済活動の実態を明らかにし、経済産業政策等各種行政施策の基礎資料とする。
 - ・調査対象：経済産業省が所管する産業
 - ・調査結果：2019年1月に速報を公表予定
 - ・調査方法：対象の企業へ調査関係用品を直接郵送
- ※ 調査票の提出は、紙調査票によるほか、インターネットからオンラインで提出することもできます。
- ※ 調査票に記入した内容については、統計法に基づき秘密を厳守するので、調査に対するご協力をお願いします。

2018年度「中小企業白書」「小規模企業白書」を公表

経済産業省・中小企業庁

中小企業庁では、「平成29年度中小企業の動向」及び「平成30年度中小企業施策」(中小企業白書)、並びに「平成29年度小規模企業の動向」及び「平成30年度小規模企業施策」(小規模企業白書)をとりまとめ、閣議決定されましたので公表する。

2018年版白書では、アンケート調査結果に併せて、生産性向上に取り組む中小企業・小規模事業者の事例を豊富に紹介している(昨年の倍以上となる113の事例を紹介)。下記のポイントを中心に、中小企業・小規模事業者に生産性向上に向けたヒントを提供することを目指す実践的な白書とした。

【中小企業白書】

第1部では、最近の中小企業の動向について、中小企業の経常利益は過去最高水準にあり、景況感も改善傾向であること等を示した。また、中小企業の労働生産性や経営の在り方等について分析を行った。

第2部では、人手不足の現状を分析した上で、中小企業の生産性向上に向けた取組みについて分析を行った。具体的には、業務プロセスの見直し、人材活用面の工夫、IT利活用、設備投資、M&Aを中心とする事業再編・統合について取り上げている。

公表日：2018年4月20日

<詳細は、以下を参照>

<http://www.mhlw.go.jp/stf/houdou/0000198374.html>



平成30年度「全国安全週間」を7月に実施

厚生労働省

平成30年度(2018年度)「全国安全週間」スローガン

新たな視点でみつめる職場 創意と工夫で安全管理

惜しまぬ努力で築くゼロ災害

今年で91回目となる全国安全週間は、労働災害を防止するために産業界での自主的な活動の推進と、職場での安

全に対する意識を高め、安全を維持する活動の定着を目的としている。

事業場では、労使が協調して労働災害防止対策が展開されてきた。この努力によって、労働災害は長期的には減少しているが、平成29年(2017年度)については、「死亡災害」が3年ぶり、休業4日以上「死傷災害」が2年連続で、前年を上回る見込みである。

また、労働災害の防止のために、国、事業者、労働者などの関係者が重点的に取り組む事項を定めた「第13次労働災害防止計画」が、平成30年(2018年度)を初年度として新たに展開される。働く一人一人がかけがいのない存在であり、それぞれの事業場で一人の被災者も出さないという理念の下、日々の仕事が健康的なものとなるよう、不断の努力が必要である。

このような状況を踏まえて今年度のスローガンでは、従来から取り組んでいる安全活動に新たな視点を取り入れるとともに、労働災害防止のための努力を惜しまないことで、安全な職場環境を形成するよう呼びかけている。

厚生労働省では、以下の期間、各職場における巡視やスローガンの提示、労働安全に関する講習会の開催など、様々な取組みを行っていく。

「全国安全週間」 7月1日(日)～7日(土)

「準備期間」 6月1日(金)～30日(土)

公表日：2018年3月20日

<詳細は、以下を参照>

<http://www.mhlw.go.jp/stf/houdou/0000198374.html>



経済産業省地方経済産業局 2018年4月1日現在 国土交通省地方運輸局

2018年5月1日現在

局別	経済産業局別	当会の相談窓口	部長名	課長名	局別	運輸局長	自動車技術安全部長	技術課長	整備課長 ※整備・保安課長	保安・環境課長 ※保安・環境調整官	管理課長 ※管理業務調整官
産業部	関東	製造産業課	山口 栄二	戸川 哲宏	北海道	石崎 仁志	千葉 順一	神谷 誠一	※島津 祥悟	※小川 朋広	深尾 尚司
	中部	製造産業課	岩田 則子	山田 容功	東北	尾関 良夫	堀江 暢俊	佐藤 博昭	※阿部 裕一	※千葉 正年	有路 仙之
	近畿	製造産業課	志賀 英晃	小橋 厚司	北陸信越	江角 直樹	小池 克弘	山口 義典	広瀬 道弘	※小松 昭広	坂本賢一郎
地域経済部	北海道	製造産業課	岡出 直人	渡辺 泰弘	関東	河田 守弘	酒井 雅彦	高木 寿明	磯田 久	中里 直之	宮本 岳仁
	東北	製造産業課	藤田 和也	高坂 英利	中部	石澤 龍彦	永井 啓文	梅藤 博幸	長井 信雄	柴田 宗範	松田 英樹
	中国	地域経済課	中内 重則	田辺 隆文	近畿	板野 公浩	多田 善隆	池田 博美	澤島 弘幸	沢井 唯次	泉野 俊信
	四国	製造産業課	金谷 明倫	岡本 昭義	中国	川中 邦男	田村 泰之	土生 眞生	※中村 竜雄	※忠政 和則	千原美穂子
	九州	製造産業課	最上 賢治	平田 実	四国	大谷 雅実	高瀬 竜児	近藤 准一	※松田 力	※押谷 一	※荒木 昭博
					九州	加賀 至	児玉 久光	牛島 幹之	福島 和則	川原 淳	川津 隆幸
					沖縄	—	運輸部長 嘉村 敏也	車両安全課長 宮里 正吉	—	—	—

会員情報

■入会	正会員	東京車輛(株) 代表取締役 片山 安宏 〒360-0201 埼玉県熊谷市妻沼1356 TEL: 048-580-6952 【主要製品】 高所作業車、散水車、照明車、標識車 【所属部会】 特装部会		
		(株)サンエー 代表取締役 平山 徹 〒252-0246 神奈川県相模原市中央区水郷田名4-14-10 TEL: 042-763-1180 【主要製品】 平ボデー、家畜運搬車、バン型車他 【所属部会】 トラック部会		
		ホンダオートボディー(株) 代表取締役社長 吉山 慎一 〒512-1201 三重県四日市市上海老町東大沢1633-2 TEL: 059-339-1313 【主要製品】 軽自動車 【所属部会】 小型部会		
	準会員	オールセーフ(株) 代表取締役 安田 繁二 〒231-0062 神奈川県横浜市中区桜木町1-1-8 TEL: 045-681-8171 【業務内容】 物流機器の製造販売、介護機器の輸入販売 【所属部会】 資材部会		
■退会	正会員	八千代工業(株)		
	準会員	平本工業(株) (株)レニアス		
■合併に伴う 社名変更	正会員	トヨタテクノクラフト(株) → (株)トヨタカスタマイジング&ディベロップメント		
■代表者変更	正会員	(株)シスコム	代表取締役	黒須 裕幸
		(株)シンセイ	代表取締役	星 雅也
		(有)沼野塗装工業所	代表取締役	佐藤 光信
		フェニックス工業(株)	取締役社長	野端 清
		三菱ふそうトラックバス(株)	代表取締役社長	ハートムット・シッフ
■代表者変更 及び本社変更	準会員	オラフォルジャパン(株)	代表取締役	馬場 昌之
		〒101-0047 東京都千代田区内神田2-16-11 TEL: 03-3527-1960		

「交通安全。アクション2018新宿」を開催



家族で一緒に交通安全の大切さやルールを、子どもから高齢者まで幅広く楽しく学べる体験型交通安全啓発イベント「交通安全。アクション2018新宿」が、4月7日～8日の2日間、新宿駅西口広場イベントコーナーで開催され、約7,700人が来場した。

新宿警察署との共同開催で、国土交通省、警察庁、警視庁、東京都が後援し、日本自動車会議所を中心に自動車関係46団体・企業などが参画した。なお、当会も従来から協力を続けている。

開催テーマは「高齢者や家族を対象に体験を通じて交通社会のルールや安全行動の大切さを啓発する」で、楽しく学べる体験型ブースが15か所用意され、高齢者を含む多くの来場者で賑わった。

3月

1日	特装部会／清掃車小委員会	①強力吸引車の年次点検項目の共通化最終確認 ②次年度事業計画確認
	バン部会／部会会議	①「バン型車安全輸送ニュース架装物の日常(運行前)点検編」の内容確認 ②「バン車営業新人社員教育手引き」の内容確認 ③架装物の点検制度の運用について意見交換
2日	第4回中央業務委員会	①2018年度「合同マネージメント研修」内容の論議、決定 ②2018年度「中小企業経営支援、税制改正要望活動」内容合意 ③2018年度事業計画案の論議、合意
	第3回支部連絡会	①支部事業活動の共有化と良いとこどり活動について論議 ②2017年度支部事業報告案、2018年度事業計画案の共有 ③2018年度支部総会日程及び本部出席者の共有
5日	第4回環境委員会	①環境基準適合ラベル取得機種数の推移確認 ②低濃度PCB調査結果
6日	第4回中央技術委員会	①2017年度事業推進状況確認 ②2018年度事業計画討議 ③課題・懸案事項討議
7日	特装部会／粉粒体運搬車分科会	①特装技術委員会結果の共有 ②改造依頼書の統一様式の最終合意
	バス部会／ワンマン機器小委員会	①2018年度活動内容の確認 ②バス用乗客降車台装置の規格改正内容の確認
8日	特装部会／塵芥車技術分科会	①特装技術委員会結果の共有 ②みなしパンパの技術的根拠検討
9日	特装部会／ダンプ車技術分科会	①特装技術委員会結果の共有 ②荷台降下防止及びゲート落下防止安全基準改正最終合意
12日	特装部会／サービス委員会	①メンテナンスニュースNo.46(格納式TGL)検討 ②次年度活動計画最終確認
13日	トラック部会／部会会議	①「トラック用荷台各種床材の特性調査」の内容確認 ②「トラック用荷台のシーリング材料の比較試験」の内容確認 ③架装物の点検制度の運用について意見交換
	特装部会／ローリ技術分科会	①特装技術委員会結果の共有 ②石油元売り指定塗装仕様の情報共有
14日	バス部会／技術委員会	①2018年度活動内容の確認 ②バス使用銘板の多言語化内容の確認
15日	常任委員会	①架装要領書と架装メーカーの対応を論議 ②人材育成等中小企業支援策を論議
	第245回理事会	①審議事項 第1号議案 2018年度事業計画(案)に関する件 第2号議案 2017年度収支報告(決算見込み)及び 2018年度収支予算(案)に関する件 第3号議案 評議員承認に関する件 ②報告事項 1)2017年度事業計画 本部/部会/支部別実績(見込み)まとめ 2)2017年度調査研究/基準化/共通化実績と2018年度計画 3)「車体工業会70年史」進捗について 4)最近の官公庁情報 5)その他報告事項 ①2018年度通常総会の開催について ②2018年度支部・部会総会計画について

3月

15日	講演会(くるまプラザ会議室)	① AI(人工知能)と働き方改革 講師：元 富士通(株) 取締役副会長 元 (株)富士通総研 代表取締役会長 伊東千秋氏 ② 労働安全衛生管理に役立つマネジメントシステム 講師：(一財)日本自動車研究所 認証センター	▶P.19 ▶P.22
16日	中央技術委員会／ テールゲートリフタ技術分科会	①中央技術委員会結果共有 ②点検整備推進分科会結果共有 ③みなしパンパの技術的根拠検討	
19日	トレーラ部会／業務委員会	①次年度委員会での活動内容共有 ②トラック協会宛講演会について確認	
	トレーラ部会／サービス委員会	①自動車検査官研修の進め方共有 ②トラック協会宛講演会について確認	
20日	中央技術委員会／点検整備推進分科会	①トラック・バン車点検ツール内容の共有と意見交換 ②次年度活動体制の確認	
23日	資材部会／役員・幹事会	①2017年度事業報告・収支決算見込みの検討 ②2018年度事業計画(案)・収支予算(案)の検討	
26日	小型部会／見学会(神奈川)	日産車体(株)湘南工場の見学実施	▶P.24
27日	資材部会／次世代WG	①2018年度の活動内容の検討 ②資材部会の新技術の紹介方法について検討	
28日	トレーラ部会／製品安全委員会	①点検整備費用の工数設定の検討 ②分解整備記録簿による点検整備の実施検討	

4月

6日	バン部会／技術委員会	①2018年度基準化・標準化テーマの進め方論議・合意 ②中央技術委員会各WG会議の最新情報の共有	
9日	バス部会／技術委員会	①バス使用銘板の多言語化内容の確認 ②R118等の法改正動向に関する意見交換	
	バス部会/ワンマン機器小委員会	①バス用運賃箱、整理券発行機の規格改正内容の確認 ②乗客降車合図装置の多言語対応化に関する資材部会機器メーカーとの意見交換	
	特装部会／ミキサ車技術分科会	①特装技術委員会結果の共有 ②ドラム型式登録規定の改正案検討	
12日	トラック部会／部会総会(鹿児島)	①開催場所：鹿児島県鹿児島市 参加：20社22名 ②2017年度事業報告・収支決算報告承認 ③2018年度事業計画(案)・収支予算(案)、役員体制(案)承認	
	トラック部会/講演会(鹿児島)	「幕末・薩摩藩のものづくり ― 集成館事業」 講師：尚古集成館館長 松尾千歳氏	▶P.23
16日	バス部会／部会総会(栃木)	①開催場所：栃木 参加：3社8名 ②2017年度事業報告・収支決算報告承認 ③2018年度事業計画(案)・収支予算(案)・役員体制(案)承認	
	バス部会／見学会(栃木)	ジェイ・バス(株)宇都宮工場の見学実施	▶P.24

4月		
19日	常任委員会	①現地現物による技能系社員研修について論議 ②2018年度車体工業会海外視察計画について論議 ③東京モーターショーの動向について報告、論議
	第246回理事会	①審議事項 第1号議案 新入会員に関する件 第2号議案 2017年度事業報告まとめ 第3号議案 2017年度収支決算報告 第4号議案 2018年度事業計画(案) 第5号議案 2018年度収支予算(案) 第6号議案 理事の変更に関する件 第7号議案 2018年度車体工業会優良従業員表彰(案) 第8号議案 2018年度車体工業会功労者表彰・永年在籍会員表彰(案) ②報告事項 1)2018年度本部委員会体制 2)2017年度会員のリコール等重大不具合結果 3)2017年度国内商用車販売状況 4)最近の官公庁情報 5)その他報告事項(2018年度車体工業会海外視察計画)
	小型部会／部会総会(東京)	①開催場所：東京 参加：4社10名 ②2017年度事業報告・収支決算報告承認 ③2018年度事業計画(案)・収支予算(案)・役員体制(案)承認
	小型部会／ 経営企画部門・技術委員会合同会議	2018年度他企業見学会候補先の意見交換実施
	特装部会／部会総会(東京)	①開催場所：東京 参加：10社32名 ②2017年度事業報告・収支決算報告承認 ③2018年度事業計画(案)・収支予算(案)・役員体制(案)承認
	特種部会／部会総会(東京)	①開催場所：東京 参加：36社56名 ②2017年度事業報告・収支決算報告承認 ③2018年度事業計画(案)・収支予算(案)・役員体制(案)承認
20日	トレーラ部会／技術委員会	①R58第1次試験結果と今後の進め方共有 ②R117自主対応について共有
	トレーラ部会／部会総会(東京)	①開催場所：車体工業会 参加：16社21名 ②2017年度事業報告・収支決算報告承認 ③2018年度事業計画(案)・収支予算(案)・役員体制(案)承認
	バン部会／部会総会(北海道)	①開催場所：北海道県北広島市 参加：13社17名 ②2017年度事業報告・収支決算報告承認 ③2018年度事業計画(案)・収支予算(案)・役員体制(案)承認
	バン部会見学会(北海道)	北海道車体(株)本社工場の見学会実施 ▶P.24
23日	トレーラ部会／サービス委員会	①都道府県トラック協会講演会対応検討 ②スペアタイヤ自動車点検基準等の一部改正対応について
24日	特装部会／サービス委員会	①メンテナンスニュースNo46(格納式TGL)検討 ②架装物点検制度の新ステッカー発行枚数の共有
25日	トレーラ部会／製品安全委員会	①点検整備費用の工数設定の検討 ②分解整備記録簿による点検整備の実施検討
27日	資材部会／部会総会(東京)	①開催場所：東京 参加者：51社76名 ②2017年度事業報告・収支決算報告承認 ③2018年度事業計画(案)・収支予算(案)承認
	資材部会／講演会(東京)	「自動車産業が起こすイノベーションが社会を大きく変える」 講師：三菱UFJモルガン・スタンレー証券(株) 松島憲之氏 ▶P.25

5月

9日	バス部会／技術委員会	①バス使用銘板の多言語化内容の確認 ②バス用座席等の規格改正内容の確認
14日	相談役会	①2018年度事業計画(案)についての諮問 ②2018年度収支予算(案)についての諮問
	評議員会	①2018年度事業計画(案)についての諮問 ②2018年度収支予算(案)についての諮問
15日	中央技術委員会／点検整備推進分科会	①特装、トラック、バン部会の新制度運用に関する対応状況確認 ②新制度のプレゼンス向上及び点検実施率向上方策の意見交換
16日	安全衛生活動WG	①2018年度活動計画の確認 ②ホームページ掲載に向けた労働災害事例の内容確認
	中央技術委員会／突入防止装置技術委員会	①突入防止装置の新識別表示制度の検討 ②JABIAプレート運用調査計画
17日	バス部会／ワンマン機器小委員会	バス用運賃箱、整理券発行器の多言語対応化に関する資材部会機器メーカーとの意見交換
	トレーラ部会／業務委員会	①広告事業の進め方確認と展開 ②トラック協会宛講演会改良内容展開
18日	特装部会／脱着車キャリア・コンテナ合同分科会	①キャリア・コンテナ互換性定期審査 ②アーム降下防止装置の安全基準見直し ③2tみなしバンの技術根拠検討
22日	トレーラ部会／サービス委員会	①トラック協会での講演会内容確認 ②定期点検整備の手引きまとめ確認
	トレーラ部会／製品安全委員会	①点検整備費用の工数設定検討 ②分解整備記録簿変更内容検討
23日	トラック部会／技術委員会	①2018年度基準化・標準化、共通化テーマの進め方論議・合意 ②中央技術委員会各WG会議の最新情報の共有
	トレーラ部会／技術委員会	①後退警報規制化検討WG内容共有 ②点検整備方式内容の共有
25日	通常総会(東京)	<別掲参照> ▶P.2
29日	第1回広報委員会	①2018年度事業計画進捗確認・論議 ②車体NEWS夏号の校正と秋号企画の合意
31日	特装部会／サービス委員会	①メンテナンスニュース№46(格納式TGL)検討 ②点検整備推進分科会結果共有



亀山 賢次 代表取締役



DATA

- 本社 〒327-0304 栃木県
佐野市御神楽町126
TEL 0283-67-1616
FAX 0283-67-1617
URL <http://www.kmwing.com/>
- 資本金 1,000万円
- 従業員 20名
- 事業所規模(本社工場)
敷地 約9,000㎡
建坪 約2,600㎡
- 車体工業会加入
2006年(トラック部会)
2017年(トレーラ部会)



K・Mウイング(株)

より軽く、より強く、より長寿命へ。
トレーラ業界No.1の品質を目指す。

K・Mウイング(株)は、里山と田園に囲まれたのどかな環境の中で、「今よりも良い物を作る」ために素材探しから設計・組立まで独自の研究・開発を丹念に続け、オリジナル製品を世に送り出している。

取材／車体工業会業務部長 瓜谷 優一

● 特徴・沿革

K・Mウイング(株)は1981年、(有)野上自動車として一般車両の整備・販売業として創業者である亀山賢次社長が27歳で設立。土地柄、林業や農業へ進む道を考えていたが、機械好きが高じて、近隣から頼まれる農機具や車両の修理の仕事が増え、1984年に法人化した。1985年に産業廃棄物用コンテナの製造を開始。当時日本に上陸して間もないスウェーデン鋼にいち早く着目し、翌1986年にはトラックボデーの製造・架装を開始し、架装メーカーの道を歩み始めた。

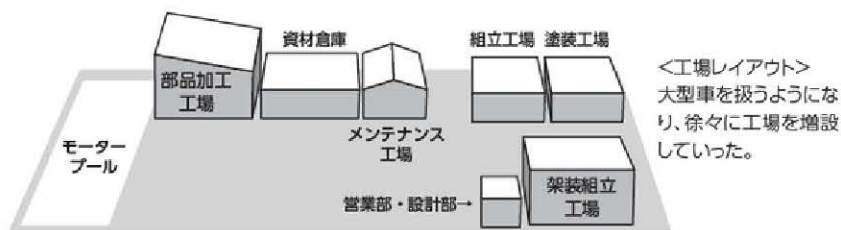
当時のスウェーデン鋼は高価で、通常の値付けでは買い手が付かなかったが、とにかく開発した製品をユーザーに使ってもらうことを優先して営業した。

その当時のユーザーは、現在も良

き顧客であり、新製品のテストでも協力関係にあるという。

スウェーデン鋼を使ったトラックボデー製造の改良を進めるため、1993年に組立工場を増設。補強材の少ないしなやかでタフなボデーを完成させ、独自設計で複数の特許・実用新案を取得した。さらに2000年には「FLATON®(フラトン)」の名称で登録商標を取得した。2004年に現在の「K・Mウイング」へと社名を変更、2005年にISO9001認証を取得し、従業員数も増えていった。

その後も27tのセミトレーラ、ダンプ型のセミトレーラを開発。取扱製品の大型化に伴い、2010年に架装組立工場、2014年に部品加工工場を増設し、現在は大型トラック、トレーラの架装が業務の中心となっている。



製品

— 御社の業務の特徴についてお聞かせください。

弊社は一般車両の整備工場として始めましたが、産業廃棄物用コンテナの製造を皮切りに、ユーザーの要望に応えるため、様々な車体を独自に開発してきました。

顧客の要望には、必ずお応えできるよう全力を尽くすのが、私たちのモットーです。「他社ではできないと言われたが、K・Mウイングならやってくれた」と喜ばれることもあります。



28tクラスの
大型ダンプトレーラ



石や鉄を入れる頑丈なボデーを多数製作している



— どのような製品を手掛けているのでしょうか？

大型トラック、トレーラを中心とした業務が多いですが、依頼があれば軽トラックの架装も行います。

弊社のブランド「FLATON®」は独自の構造特許で、丸みがあり、かつ補強材が少なく、しなやかで強いボデーが特徴です。さらにスウェーデン鋼を使ったボデーはスウェーデンスティール社の厳しい認定基準をパスした証明である「HARDOX® IN MY BODY」ステッカーを付けることができる自信の製品となっています。



オリジナルブランド「FLATON®」



厳しい認定基準をクリアした「HARDOX® IN MY BODY」ステッカー



大型車の架装が並ぶ工場



クレーンを搭載した
大型の特装車



脱着コンテナ

— 御社の経営方針は？

今よりも必ず良いモノを作り出すという信念で、お客様の満足向上とK・Mウイングで働く従業員の幸せを実現し、社会へ貢献することです。

そのために、独自技術開発や品質マネジメントシステムの改善に継続的に取り組み、常に他社との差別化を図っていくことを目指しています。



工場内で鋼板を運ぶ大型フォークリフト

人



— 御社の特徴は？

現場スタッフは16名で平均年齢は40代半ばくらいです。通勤時間が20

分～1時間以内の地元近隣の従業員が多く、比較的定着率も高いです。

— 次世代の教育について

ベテランと若手のマンツーマンによる指導が基本となっています。

社内教育として、時間を設けて座学・実技の技術教育は定期的に行っています。また、国交省主催の講習会には必ず参加させています。

「自分で使う・買う」と思ってモノを作る気持ちを大切にしています。

以前は社長自ら指導に当たっていましたが、現在は指導役もいますので、できるだけ口を出さないようにしています。

従業員同士の潤滑なコミュニケーションを図るために、バーベキュー等の定期的な親睦会も行っています。

NET WORK 会員会社紹介

構造物用高張力鋼板「STRENX®」

スウェーデンスチール(株)

スウェーデンスチール(株)は、社名の通り、スウェーデンに本社を置く高炉メーカー「スウェーデンスチール社」が1993年に設立した日本法人である。

頑丈な耐摩耗鋼板「HARDOX®」は「スウェーデン鋼」の通り名で日本でも有名だ。

スウェーデンのキルナ鉱山で採掘される良質な鉄鉱石を原料とした鋼板は、世界No.1の鋼板とされている。

日本法人の設立以前にもスウェーデン鋼は商社経由で日本に輸入されていたが、販売価格が著しく高く設定されていた上に、加工方法の“正しい情報”が全く伝わっていなかった。誤った加工が行われたためスウェーデン鋼本来の性能が発揮できなかったケースもあったという。日本国内で、スウェーデン鋼は高い割に、それほど品質が良くないという評判が広まりつつあった。“日本法人”の設立には不当な高価格と間違った情報の拡散を防ぎ、スウェーデン鋼の“本当の良さ”を知ってもらう重要な使命を担っていた。

耐摩耗鋼板「HARDOX® (ハルドックス)」

製品とともに“正しい情報”も流通させるため、販売方法は直接取引を中心に行っている。そのため、設立当初は、鋼板の加工工場や修理工場に「HARDOX®」の小さなサンプルを部分的に使ってもらうことからスタートした。

1社1社顧客へ出向き、製品の特徴や加工方法のポイントを丁寧に説明する地道な営業を続けた結果、良い物は使うという考えの会社を中心に拡販していった。

特に岩石を積載するダンプ車では、頑丈さが評判となり、「HARDOX®」の指名を得ることが多くなっていった。製品とともに情報を正しく伝えていく営業スタイルを継続したことで、スウェーデン鋼は「薄くて強い」という本来のイメージを定着させることに成功した。



瀧上 達也 代表取締役

「HARDOX®」が正しく使用されている車体に付けられる認定ステッカー。このステッカーが貼られた車体は中古でも人気が高い。



構造物用高張力鋼板「STRENX® (ストレンクス)」

薄くて強いだけがスウェーデン鋼の特徴ではない。日本ではまだ知名度が低い高張力鋼板「STRENX®」は、構造物用の鋼板として開発され、従来の鉄の1.8倍以上の強度を持つ。純度が高く粘りが強いので加工性に優れている。熱を加えることなく、冷間加工で曲げることができ、溶接も従来の鉄と同じようにできるので、様々な形状に加工することが容易になっている。

「STRENX®」は構造物用であるために、板厚を単純に薄くし、軽くするだけでは製品に活かすことができない。薄くしても剛性を保持できる“デザイン・設計”がとても重要になってくる。

スウェーデンスチール(株)では、専門の技術者が最適なデザインや加工方法を、顧客とともに考え、アドバイスしている。ヨーロッパを中心

に蓄積された世界中の豊富なデータと実績があり、顧客が「STRENX®」をどこにどのような形にして使えば、最良の結果を出せるのかの情報を提供することができる。

加工には切断機や曲げ機等が必要だが、協力工場で加工済みの製品として提供することもできるので、設備を持っていない工場でも利用しやすくなっている。

ハード及びソフト両面でのサポートを充実させ、今後とも更なる軽量化を求められていくであろう日本国内の架装メーカーに「STRENX®」を提案していく。

曲げても割れない厚さ1cmのSTRENX®鋼板。さらに曲げた箇所に穴あけ加工できる粘りを持つ



「STRENX®」にも認定ステッカーが用意されている。

スウェーデンスチール(株) 代表取締役 瀧上 達也

優れた鋼板と情報を組み合わせることにより、貴社の製品は新しい性能レベルに到達できます。

【本社】〒108-0014 東京都港区芝5-26-20 建築会館5F
Tel: 03-3456-3447 <http://www.ssab.com/>



私たちは資材部会を専門分野ごとにグループ分けを行い、3分科会13グループからなる「ビジネスネットワーク」を設置しております。この「ビジネスネットワーク」は会員の強い連携と結束を実現し、架装メーカーに対して、積極的な協力体制を目指しています。

「VOICE」では、部会会員会社の紹介や製品が開発されるまでのエピソード等を紹介していきます。

貼るだけで空間イメージを一新

タキロンシーアイ(株)

2017年4月1日、タキロン(株)とシーアイ化成(株)が経営統合し、タキロンシーアイ(株)として新たにスタートした。

経営統合によって、建築資材・環境資材・高機能材・機能フィルムの4つの事業領域をカバーし、厚物から薄物まで膨大な種類の製品を扱い、従業員約3,500名、売上高1,470億円超を誇るプラスチック加工の総合メーカーとなった。

貼るだけで空間イメージを一新する「belbien®」

豊富な商品を持つ同社の製品の中から、今回は貼るだけで空間イメージを変えられる塩ビ製のタックフィルム「belbien®(ベルビアン)」を紹介する。

「belbien®」はタックシール加工が施された「糊付」の状態出荷されているので、施工時に接着剤や溶剤を必要とせず、工事による音や匂いがほとんど出ない。夜間や営業中でも施工ができるので、商業施設の内装を中心に幅広い



水回りにも利用されている

人気を得ている。高い耐水性でトイレ等の水回りにも使用でき、ドライヤーで加熱することで、3次曲面にも対応する柔軟性がある。

カタログ販売で常時500種以上を在庫し、1m以上10cm単位で出荷している。木目調や皮革調をはじめ、様々なデザインを揃えている。表面にエンボス・テクスチャー加工を加えることで、3D感を高め、深い奥ゆきの表現を実現している。

メタル調素材は、色や金属調の粒子が混成し、見る角度で色の変化を楽しめる。長年に亘って培ってきた知識と技術で、物性の異なる異種素材を独自の手法で貼り合わせる複

数の特許技術が、これらの効果を実現している。

豊富な意匠と施工性の高さから、鉄道車両や船舶にも広く採用されている他、「貼るだけ」という簡易さで、様々なジャンルでワンポイント的な加飾に使われることも多い。

また、屋外での使用に対応した「belbien®EX」は表面にフッ素加工を施すことで、屋外耐候性10年の耐久性を持っている。フッ素は防汚効果も高いので、長年に渡って美観を維持することができ、外壁に使われている事例もある。

飽くなき新デザインの開発

約10万部を発行するカタログは2年に一度更新し、常に新しい意匠・質感を顧客に提案し続けなくてはならない。

「belbien®」製品は、建築資材、船舶内装、鉄道車両等で国交省の不燃性認定を得ているので、新しい商品を作る時は、このスペックを満たすことが重要になってくる。原料となる粉末からシートを製造できる工場を持っているので、すべてを自分たちで作ることができる。この自由度は大きな強味となっているが、時として妥協点を見つけられず、コスト高の原因になりやすい一面にもなっている。

また、新しい商品は、試作工程ではイメージ通りに仕上がっても、製造ラインに流してみると見間違えない差異が生じることが多々あるという。商品として要求される環境性能・不燃性を満たすと同時に、デザイナーが納得できる意匠を工場ラインで再現しなければならない。現場の技術者たちが、長年培ってきた知識と経験を総動員し、完成へ近づけていく努力が日々続けられている。

「belbien®」シリーズは、現時点ではまだJABIA規格を取得していないが、優れた施工性と耐久性で、車体架装への導入にも期待が寄せられる製品である。



施工事例:天井と壁の木目調はbelbien



西田 勝彦

床・建装事業部 床・建装統括グループ
副グループ長

武田 直人

滋賀工場
建築資材製造グループ長

タキロンシーアイ(株) 代表取締役社長 南谷 陽介
プラスチックテクノロジーで人と地球にやさしい未来を創造する。
【東京本社】〒108-6031 東京都港区港南2-15-1
品川インターシティA棟 Tel: 03-6711-3770
<https://www.takiron-ci.co.jp/>



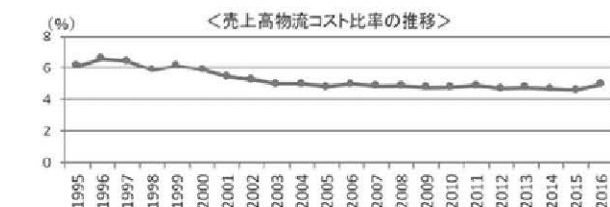
2017年7月28日に「総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)」が閣議決定され、具体的な施策推進に向け2018年1月には「総合物流施策推進プログラム」が示された。そして社会変化及びグローバルな視点で新しいニーズに応え、我が国の経済成長と市民生活を持続的に支える「強い物流」の実現に向けた取組みが開始された。
今回は、物流の現状、そして今後の物流の方向について報告する。

Q1 物流はどのように変わってきたの？

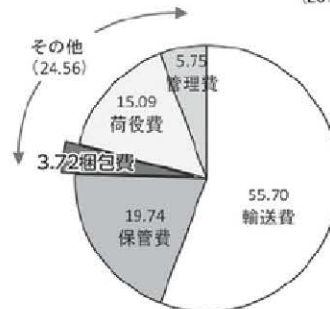
1950年頃の日本の物流は、現在の新興国に見られるように、人力に頼った荷役で無舗装の道路を走行し、貨物の破損も多く、非効率であった。そして、破損を防ぐ方策として梱包が強化されたため、梱包費が物流コストに占める割合が増大していた。

当時の勸業生産本部が1956年米国に流通視察団を派遣し、1958年2月に「流通技術専門視察団報告書」を刊行した。これは流通部門の生産性向上を図るための一助となった。

その後我が国では流通技術が社会経済的に重要なテーマと位置づけられ、研究、改善が行われ、売上高物流コスト比率は5%を下回る水準となり、梱包費も低減されてきている。なお、物流コストの内訳では輸送費が60%弱を占める。



＜売上高物流コスト比率の内訳 (%) (全業種221社の平均値)＞
(2016年度調査結果)



【出典：国土交通省HPより当会が作成】

Q2 総合物流施策大綱とは？

これまで総合物流施策大綱は、各省庁が協力し、政府一体となって物流施策を推進していくため、6次にわたり策定されてきた。

総合物流施策大綱	考え方・ポイント
1997～2001年度	物流改革が経済構造改革の中でも、2001年までにコストを含めて国際的に遜色ない水準のサービスの実現が目指される分野として最重要の課題のひとつと位置づけられ、関係省庁が連携して物流施策の総合的な推進
2001～2005年度	世界経済のグローバル化、情報化が一層進展する等の中で、国際的に魅力ある事業環境及び生活環境の創出並びに我が国産業競争力の強化に向けて効率的な物流基盤の整備を進める必要性が依然として顕在していることに加えて、環境問題の深刻化、循環型社会の構築等物流を巡る新たな課題への対応
2005～2009年度	経済社会システムの構造改革の進展、アジアにおける経済交流の深化、ITの急速な普及拡大、米国同時多発テロの発生を契機としたセキュリティ確保の要請、京都議定書発効による環境対策の充実強化の必要など、大きく変化しており、これらから生ずる課題への迅速かつ適確な対応
2009～2013年度	経済構造の一層のグローバル化、京都議定書第一約束期間の開始を契機とした地球温暖化対策の必要性の増大、貨物セキュリティ確保の要請の高まり等、物流をめぐる環境には様々な変化が生じており、2008年秋以降の世界的な経済危機の影響を見極めつつ、これらから生ずる課題への迅速かつ適確な対応
2013～2017年度	物流分野においても、グローバルサプライチェーンの深化への対応、地球環境問題への対応、安全・安心の確保への対応等、現下の諸問題への対応に官民を挙げて取り組み、産業競争力の強化を支えていくことが不可欠な状況
2017～2020年度	安全の確保を大前提としつつ、人口減少の進展等前述のように変化する状況に的確に対応していくためには、物流の生産性の大幅な向上を図ることにより、ニーズ等の変化に的確に対応し、効率的・持続的・安定的に機能を発揮する「強い物流」を戦略的に実現

【出典：国土交通省HPより当会が作成】

Q3 総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)の取組みは?

<総合物流施策推進プログラム…2018年1月31日閣議決定>

- 「総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)」で物流に対する新しいニーズに応え、我が国の経済成長と国民生活を持続的に支える「強い物流」を実現していくために、6つの視点から政府において今後推進すべき取組みが提示
- 同大綱に基づき、各省庁関係局長等からなる「総合物流施策推進会議」において、政府において今後推進すべき具体的な物流施策をとりまとめた「総合物流施策推進プログラム」を決定、推進

総合物流施策推進プログラム構成(6つの視点)

<繋がる>

①サプライチェーン

全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革～競争から共創へ～

一施策例一

パレット化等による機械荷役への転換促進

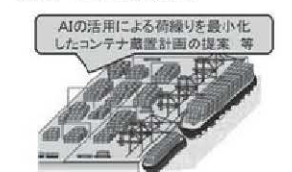


<支える>

③ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現～ハードインフラ・ソフトインフラ体となった社会インフラとしての機能向上～

一施策例一

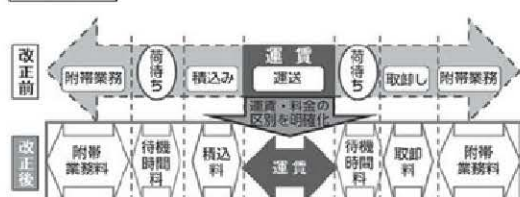
AI、IoT、自動化技術の組み合わせによる、世界最高水準の生産性を有し労働環境の良いコンテナターミナル(「AIターミナル」)の実現



<見える>

②物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現

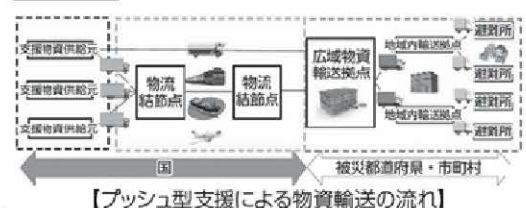
一施策例一 荷役等の運送以外の役務の対価の収受対策



<備える>

④災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築

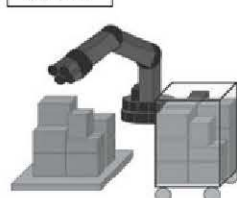
一施策例一 ラストマイルを含む円滑な支援物資輸送体制の構築



<革命的に変化する>

⑤新技術(IoT、BD※、AI等)の活用による“物流革命”
+
物流分野での新技術を活用した新規産業の創出
(※BD:ビッグデータ)

一施策例一



<育てる>

⑥人材の確保・育成
+
物流への理解を深めるための国民への啓発活動等

一施策例一

物流に関する資格の取得促進等による高度物流人材の育成



(JLS:公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会)

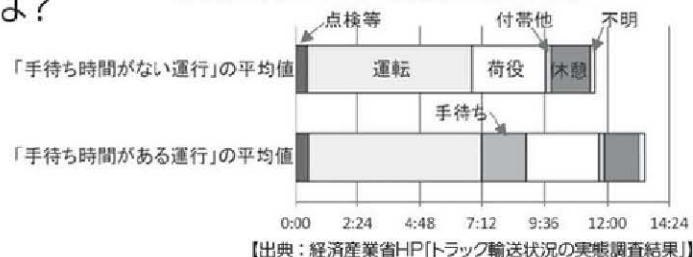
【出典:国土交通省HPより当会が作成】

物流事業の労働生産性を将来的に全産業平均並みに引き上げることを目指して、2020年度までに2割程度向上

Q4 働くクルマの役割は?

総合物流施策推進プログラムの推進にあたり、働くクルマが物流の生産性向上に寄与する役割を果たしていくことが求められる。例えば、積載率の向上に加え、荷役の効率化に向けた車体架装の提案も課題となってくるのではないかと思います。

<1運行あたりのドライバーの拘束時間とその内訳>





第21回：トレーラについて(第2回)

2016年冬号でトレーラの基本構造、トレーラのメリット、トレーラの主な種類等について御紹介したが、今回は引き続きトレーラの特性を活用した運用事例や、トレーラの安全への取組み等を紹介する。

トレーラの特性を活用した運用事例

1. ダブル連結トラック

- ・トラック輸送は深刻なドライバー不足が進んでおり、更にはドライバーの高齢化が進んでいる。
- ・そこで国土交通省は、ドイツのアウトバーンで実験中だった連結全長25mクラスのトレーラを参考に、1台で通常のトラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の導入を図り、トラック輸送の省人化を促進して生産性向上を図る実証実験事業を立ち上げた。
- ・2016年から2018年にかけて新東名高速道路を中心に、ダブル連結トラックの実証実験走行が行われている。



2016年のハノーバーモーターショーで展示された25mクラスのトレーラ

実証実験中の連結全長25mのトレーラの事例

写真提供：日本トレス機



新東名高速道路で実証実験中の25mクラスのトレーラ運行ルート事例

- ・トラック2台分の容積が得られることから、ドライバー1人でトラック2台分の荷を運ぶことができ、更にはCO₂排出量も大幅に削減することが期待される。
- ・2018年度に実証実験を終了し、長大な車両を高速道路や一般道で走らせたときの走行安全性、交通流への影響、道路構造への影響等を分析。必要な法規等を整備した上で本格運用が開始される予定である。

2. 中継輸送

- ・トラックドライバーは高齢化が進み、全産業平均と比べると労働時間は長く、年間所得が低いという状況が続いている。こうしたことからトラックドライバーの深刻な労働力不足が懸念される。
 - これを解決するためには、労働力不足の一因となっている「厳しい労働環境」を改善することが必要である。
 - ・こうした中、ドライバーの労務負担を軽減する方法として「中継輸送」がある。
- 従来、車内泊が必要であった長距離の拠点間輸送について、中間地点でドライバー、又はトラクタを交換することにより、1運行当たりの拘束時間を低減することができ、日帰り運行が可能になることによって最適の勤務体制を構築できる。

ダブル連結トラックによる省人及びCO₂削減効果

国土交通省のHPより

■省人化(千t・km当たりの必要ドライバー数)



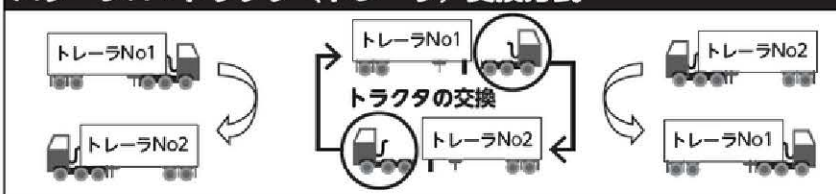
■CO₂削減効果(千t・km当たりの排出量)



パターンA：ドライバー交替方式



パターンA：トラクタ（トレーラ）交換方式



パターンA 中継地点でドライバーが交替する方式で、ドライバーは相手方のトラクタに乗り替えて戻る。

パターンB 中継地点でトラクタ（トレーラ）を交換する方式で、ドライバーは出発時のトラクタに乗ったまま戻る。

- ・中継輸送の実施に向けた手順等は、国交省から発行されている資料をご参照ください。
<http://www.mlit.go.jp/common/001178753.pdf>



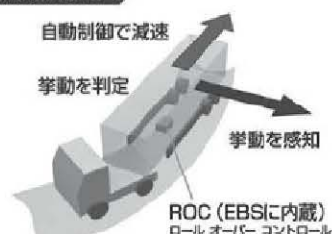
	トラック	全産業平均	全産業に対する割合
運転者	83万人	—	—
女性比率	2.4%	43.5%	—
平均年齢	47.5歳	42.2歳	—
月間労働時間	217時間	177時間	123%
年間所得額	447万円	490万円	91%

トレーラの安全への取組み

ROC (横転抑制装置) の紹介

- ・トレーラが横転に至る状況として、オーバースピードでカーブに進入した場合や、事故回避等で急なハンドル操作を行った場合等が挙げられる。
- ・2017年2月より、エアサスペンションのトレーラに装備が義務付けされたROC (横転抑制装置)は、走行中の挙動変化を横方向の加速度センサーが感知し、加速度が限界を超えたときにトレーラのブレーキを自動的にかけ、減速することによりトレーラを元の姿勢に戻す装置である。

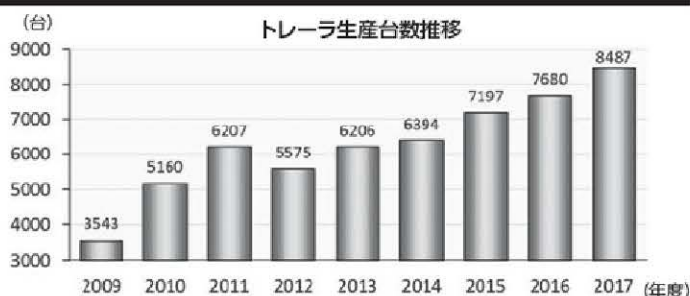
横転抑制装置



- ・転倒時はトレーラ側から浮き上がってくるので、ドライバーが気付いたときは、ブレーキやハンドル操作で対処しようとしても間に合わない場合がある。
- ・ROCは横転の危険をトレーラみずから検知・判断し、自動的にブレーキを掛けることによって転倒の危険を低減することができる。

トレーラ生産台数の推移

- ・トレーラの生産は、2008年のリーマン・ショック後、大きく減少したが、2015年のトレーラの長さや重さに関する法改正を皮切りに、輸送効率向上のための代替や、増車需要等に支えられ、2017年度はリーマン・ショック直前の水準まで回復した。
- ・2018年度も高水準の生産が想定される。





オフロードバイクを始めたきっかけ

㈱北村製作所 第一技術部 宮村 一男

私がオフロードバイクを好きになったきっかけについて書きたいと思います。

高校生の時に原付免許を取ったのですが、その時はオートバイに対して特にこだわりは持っていませんでした。単に行動範囲が広がれば良いと考え、スクーターのカタログでも貰って見てみようと思い、何となく近所のバイク店を訪れました。するとそこには初めて見るバイクが置いてありました。

これは何ですか聞いてみると、それは店主が乗っているモトクロッサー(モトクロスレース専用のオフロードバイク)でした。そのバイクのことにいろいろと聞かされながら、そのバイクを見ているうちに興味がわいてきました。

スクーターのことはもう頭の中から消え去っていました。

店主から50ccのトレールバイク(公道が走れるオフロードバイク)



筆者と愛車のモトクロッサー

ク)を勧められて色々考えた末にそれを買うことにしてしまいました。しばらくしてから店が主催するオフロード走行会に参加するようになり、参加している内に仲間もできてオフロードバイクの世界に深くのめり込んでしまいました。

オフロードバイクの醍醐味は、走っていてタイヤが滑ったり振り回されたり、車体が不安定なのが当たり前。オフロードの中で、走る・曲がる・止まるというマシン操作を少しずつ、覚えていき、それができるようになると更に上達したくなる。また転倒しても身体やバイクのダメージも意外と少ないところも魅力です。

社会人になってから遂にモトクロッサーを手に入れてレースにも参加するようになりました。なかなか自慢できる様なりザルトは有りませんでしたが楽しかったです。

今考えるとバイク店主にのせられた感はありませんでしたが、バイク整備に工場を夜遅くまで使わせて貰いながら店主にメンテナンスの仕方を教わったり、色々な人と知り合いになれたり、今となっては大変良い経験をさせて貰ったと感謝しております。これからもオフロードバイクを楽しんでいきたいと思っています。



モトクロスレースを楽しむ筆者

軽自動車レース

ジェイ・バス㈱ 製造部 菱谷 昇

私は小さいころから乗り物、特に自動車とバイクが好きです。

プラモデル製作に始まり、ラジコン製作とレース参戦。社会人になってからはミニバイクレース参戦、バイク所有とツーリング、カートレース参戦をしていました。

改めて考えると「乗り物好き」というよりは「レース好き」なのだと思います。結婚を機に全てから距離を取るようになり20年ほど経過しました。それでもレース観戦は毎年2回ほど国内のサーキットに足を運び、見るたびに自分もレースをしたいなぁと思いながら過ごしていたところ、会社の同僚から「軽自動車で耐久レースをしませんか?」とのことのお誘いが。

話を聞くと知り合いの自動車屋さんが、隣県福井県のタカスサーキットで開催されている軽自動車耐久レー



耐久レースに参戦する筆者

スに参加しており、自分のレース好きを聞きつけて声をかけてくれたとのこと。早速参戦に向けてメンバー探しと車両準備に取り掛かりました。

メンバーは5名、車両はミラジノを準備。無改造クラスなので足回りや吸排気系交換とシートとハンドル交換のみで耐久レースに参加しました。結果は参加14台中12位、

完走車中後ろから2番目、1周のタイムもチーム最速が同じクラスの最速から3秒遅れと、散々なデビューとなりました。自分に限ると更に遅く、チーム最速から5秒遅れと残念な結果でした。

運転技術も車のセッティングも未熟ですから当然の結果です。しかし、緊張感や駆け引き、そしてタイムの向上とワクワクしっぱなしでした。ちなみに軽自動車と馬鹿にするなかれ、直線では100km/hの速度からコーナー手前でフルブレーキしコーナーリングと、想像以上のスリルと難しさです。



軽自動車でも想像以上のスリルと難しさ

後に会社の部活動として承認していただき(会社には感謝)、「ジェイバスK4自動車部」となり2018年4月で6年が経ちました。

メンバーの入れ替えはあれど15名の部員と車両3台を所有し、2013年間クラス優勝1回を含む上位の常連に成長。自分のタイムも他チームと遜色なく、チーム内でも上位に位置するようになりました。

レースは速く走ることも重要なが、レース間の整備やセッティング、レース中の戦略が重要で試行錯誤の繰り返しです。メンバーで工夫・協力し、上位でゴールした時は最高の気分です。

2018年も引き続き参戦し、久しぶりのレース優勝と年間優勝を目指し、頑張りたいと思っています。

気軽に参戦でき、意外と奥深く本格的なレースを楽しめる軽自動車レース。興味がある方は始められてはいかがでしょうか？ まずは、考えるより初めの1歩からですよ。

自転車に乗って

大日本塗料㈱ 車輛産機プラスチック塗料事業部
木下 拓哉

休日になると無性に外に出たくなることがありませんか？しかし、車で出かけても渋滞に巻き込まれ、電車やバスでの移動も人ごみに巻き込まれ、仕方なく家でゴロゴロ…なんてことはありませんか？

そんなとき私は「自転車」に乗り出かけます。



休日は山でのヒルクライムを楽しむ

自転車には様々な楽しみ方があります。

街へプラッと気分転換しに出かけたり
山へ向かいヒルクライムを楽しんだり
海を見に海岸線をロングライドしたり
時には人と競争をすべくレースへ出場したり

私はこの中でも特にヒルクライムが好きで、山へ出かけることの方が多いです。

登坂はとても苦痛です。飛び上がる心拍、重いペダル、進まない自転車。しかし、そんな苦痛を乗り越えた先には喻えがたいものがあります。

つい先日JBCF主催の「伊吹山ドライブウェイヒルクライム2018」へ出場しました。伊吹山とは、岐阜県と滋賀県の県境にある、標高1,377mの山です。

1年に1度、このイベントでは自転車向けに開放されますが常は自動車でなければ登坂できない有料ドライブウェイです。このイベントに出場したのはもちろんヒルクライムが好きだから。そして普段見ることのできない「頂上からの景色」を見るためです。

当日は生憎の天気。更に強風の影響で、コースが短縮されての開催となりました。距離にして10.7km、標高差約800m。沢山の出場者の中、そこに私も居ました。

朝から雨に降られ、寒い中での待機は少々堪えましたがレースが始まると次第に心拍が上がるのを感じました。

登坂中私の顔は、ヒルクライムによる苦痛の表情ではなく、この道の先にまつ「頂(いただき)」への笑みであふれていました。

ゴールし、その地点から見下ろす景色の壮大さには喻える言葉ありません。そう、その地点まで到達した者のみが得られる「頂」なのです。

今週末もまた、私は山を目指して自転車と共に家を出るのです。



「頂」を目指す筆者

いすゞ自動車首都圏(株)
特装販売部
ほんだ たかひろ
本田 貴大さん



我が社の



日本トレクス(株)
サービス部
おうぎ まさひで
扇 雅英さん



特装車を作り上げて
行く行程はとても充
実感があります。

新しい技術・機構
を学べることが
楽しみです。

Q1 どんなお仕事ですか。

いすゞ自動車車両販売の中でも特装車の販売を担当している部署にいます。直近では、空港内で使用する非登録車両の販売に携わり、空港仕様のため速度制限を設けたり、シャシ改造が必要になったりと経験が必要なことが多く難しい面もありますが、丁寧に仕事をするのを心掛けております。

Q2 仕事で楽しいときは

担当した車両が実際に活躍している姿を見られたり、車両納車までに沢山の方々と打ち合わせを重ね一台の車を作り上げて行く行程は、とても充実感があると感じております。

Q3 仕事でつらいこと

シャシの手配・改造工事・架装・納車と一連の業務の中で段取りを組みながら行程を把握して行くことは、遣り甲斐があると同時に、誤るとお客様にご迷惑をおかけしてしまうため慎重に進めて行く必要があると日々感じております。

Q4 これまでの仕事の中で 印象に残っている出来事は？

飛行機のエンジンをかけるために、圧搾空気を送り出すユニットを架装したエアースターターという車両の販売に携わったことです。架装メーカーの方々にも沢山のご要望を形にいただき、寒空の晴天の下、新千歳空港に納車した時はとても充実感がありました。

Q5 御社のPRをしてください！

いすゞ車両販売会社として、日々、従業員一人一人がお客様の仕事道具であるトラック販売業務に携わっております。いすゞの車が良い！と仰っていただけるように社員一丸となり努力して行きますのでよろしくお願いします。

Q1 どんなお仕事ですか。

弊社ではトレーラ・トラックボデーを中心とする各種輸送機器の製造・販売を行っています。

私は主にトレーラの足回り・ブレーキ制御関係の顧客クレームと有償修理依頼の窓口及び処置を担当しています。

Q2 仕事で楽しいときは

業務上、新しい技術・機構に折に触れる機会があり、学べるのが楽しみのひとつです。

Q3 仕事でつらいこと

修理対応は屋外で作業をする場合もあります。体力勝負の場面もあり、体調管理に気をつけるようにしています。

Q4 これまでの仕事の中で 印象に残っている出来事は？

定常業務ではありませんがヨーロッパの車両メーカーへ研修に行く機会があり、先進技術に触れることができ、製品に対する考え方などを自分の中で学ぶことが多くありました。

Q5 御社のPRをしてください！

これからもより安全で快適な輸送への貢献を目指します。お客様から期待される企業となるように努力を続けてまいります。

① 特装車

- ・特装車全体は60,065台(99%)で、3年連続の減少。なお、輸出車は5,671台(105%)と増加。
- ・国内向け輸送系車両は40,495台(97%)と3年連続で減少。車種別では、ダンプ車33,001台(98%)、タンクローリ2,534台(97%)、トラックミキサ車1,959台(89%)、粉粒体運搬車723台(113%)、脱着コンテナ車2,278台(81%)という状況。
- ・国内向け作業系車両は13,899台(102%)と8年連続で増加。車種別では、消防車1,128台(99%)、コンクリートポンプ車275台(97%)、環境衛生車6,533台(98%)、高所作業車4,796台(111%)、その他1,167台(99%)という状況。

② 特種車

- ・特種車全体は輸出(救急車)が970台(970%)と大きく増加したことにより、12,438台(107%)と2年ぶりに増加。
- ・量産車(車いす移動車／警察車両)は8,028台(102%)と2年ぶりに増加。内訳は車いす移動車5,317台(98%)、警察車両2,711台(110%)。
- ・非量産車は3,440台(94%)と2年ぶりに減少。道路維持作業車等の作業工作用車両、現金輸送車等のサービス用車両が減少。

③ 平ボデートラック (除くシャシメーカー標準車)

- ・シャシメーカー標準車を除く当会特有車は15,435台(103%)と3年ぶりに増加。
- ・サイズ別では、大型4,808台(99.9%)は前年並み、僅かに減少、中型5,188台(98%)はわずかに減少、小型・軽5,439台(110%)は増加。
- ・車種別では、側面開放車(幌製)が減少したが、車両運搬車が増加。大型は側面開放車(幌製)が減少、車両運搬用トラクタが増加。中型は車両運搬車が減少、深あおりが増加。小型は普通型あおり、車両運搬車が増加。

④ バン

- ・バン型車全体は87,084台(109%)と6年連続で増加。
- ・サイズ別では大型25,376台(112%)、中型29,521台(110%)、小型・軽32,187台(105%)と全てが増加。
- ・車種別ではドライバンが54,715台(111%)、冷蔵・冷凍車が29,576台(107%)とも増加。

⑤ トレーラ

- ・トレーラ全体は8,487台(111%)と5年連続で増加。
- ・車種別ではコンテナ2,559台(116%)、バン2,807台(113%)、平床・低床2,061台(111%)は増加したが、その他特装系1,060台(94%)は減少。

⑥ 大中型バス

- ・大中型バス全体で4,242台(86%)と減少。
- ・車種別では、路線用は2,023台(99.6%)と前年並み、観光用は1,735台(73%)と大幅に減少。

⑦ 小型車

- ・国内向けは1,030,857台(93%)と2年ぶりに減少。
- ・輸出向けは947,736台(103%)と3年連続で増加

2017年度 会員生産台数実績

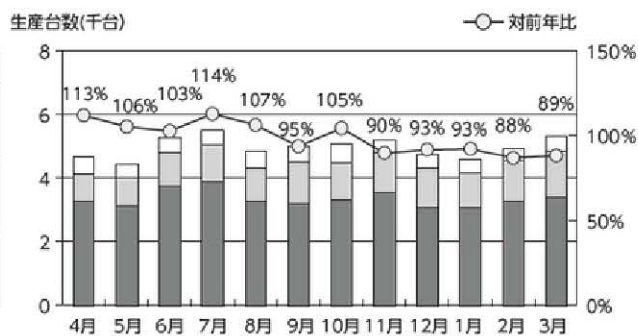
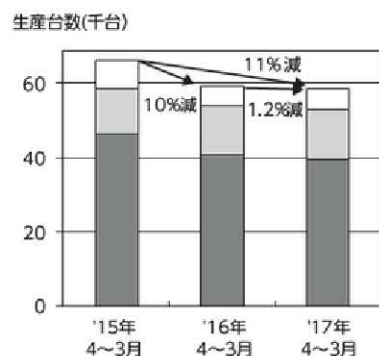
			2017年度実績			
			台 数	前年度比 (%)		
全 体	国 内		1,235,136	94.5		
	輸 出		1,028,709	101.7		
	合 計		2,263,845	97.6		
非量産車 ※印の 車両	国 内		181,110	103.6		
	輸 出		6,641	121.1		
	合 計		187,751	104.1		
特装車 ※	国 内	輸送系車両	40,495	96.8		
		ダンプ車	33,001	98.4		
		タンクローリ	2,534	96.5		
		トラックミキサ車	1,959	89.2		
		粉粒体運搬車	723	112.6		
		脱着コンテナ車	2,278	80.9		
		作業系・その他車輛	13,899	102.1		
		消防車	1,128	98.8		
		コンクリートポンプ車	275	96.5		
		環境衛生車	6,533	97.5		
		高所作業車	4,796	111.4		
		そ の 他	1,167	98.6		
		国 内	54,394	98.1		
		輸 出	5,671	105.3		
		合 計	60,065	98.8		
		特種車 ※	国 内	量産系	8,028	101.9
				非量産系	3,440	94.2
医療防疫用	190			106.7		
作業・工作用	507			97.5		
サービス用	503			100.8		
そ の 他	2,240			91.3		
国 内	11,468		99.4			
輸 出	970		970.0			
合 計	12,438		106.9			

注) トラック運転台及びテールゲート等の装置生産台数は含んでいません。

			2017年度実績		
			台 数	前年度比 (%)	
平ボデー トラック	国内	標準型(シャシメーカー標準車)		14,939	92.9
		※ 大 型		4,808	99.9
		※ 中 型		5,188	98.0
		※ 小型・軽		5,439	110.0
		※ 小 計		15,435	102.6
		合 計		30,374	97.6
バン ※	国内	大 型		25,376	112.1
		ドライバン		21,304	112.9
		冷蔵・冷凍車		4,039	107.8
		そ の 他		33	157.1
	※	中 型		29,521	109.8
		ドライバン		15,321	108.3
		冷蔵・冷凍車		13,166	113.5
		その他		1,034	91.1
		小 型・軽		32,187	104.8
		ドライバン		18,090	109.9
		冷蔵・冷凍車		12,371	99.9
		そ の 他		1,726	91.1
	合 計		87,084	108.5	
	トレーラ ※	コンテナ		2,559	115.6
バ ン		2,807	113.0		
平床・低床		2,061	111.2		
その他特装系		1,060	93.9		
合 計		8,487	110.5		
バス	国内	※ 大・中		4,242	85.6
		路 線		2,023	99.6
		観 光		1,735	73.3
		自家用		484	86.7
	そ の 他		8,230	98.4	
	国 内		12,472	93.7	
	輸 出		74,332	85.3	
	合 計		86,804	86.4	
	乗用 小型商用 軽	国 内		1,030,857	93.1
輸 出		947,736	103.1		
合 計		1,978,593	97.6		

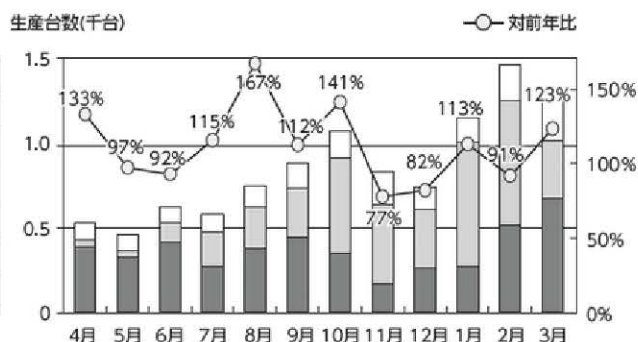
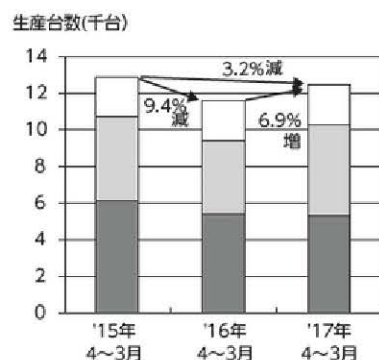
特装車

□ 輸出
■ 作業系・その他
■ 輸送系



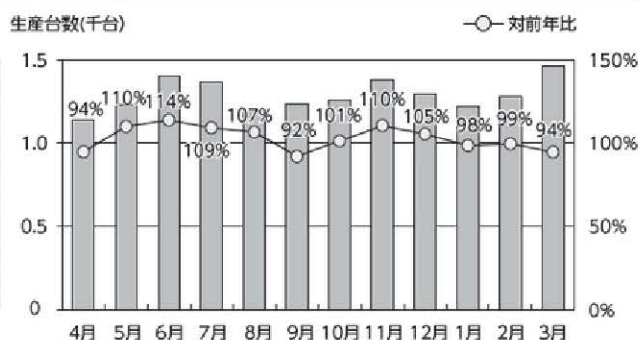
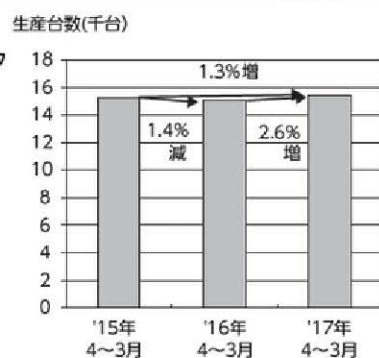
特種車

□ その他
■ 緊急用
■ 車いす移動車



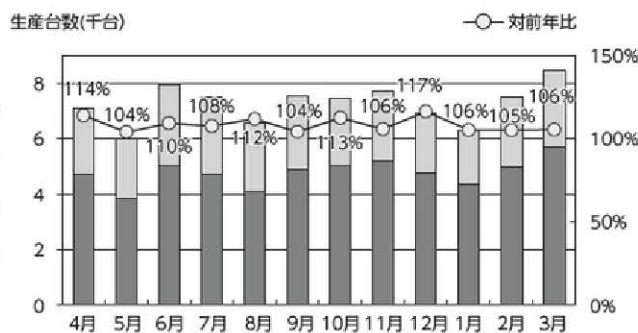
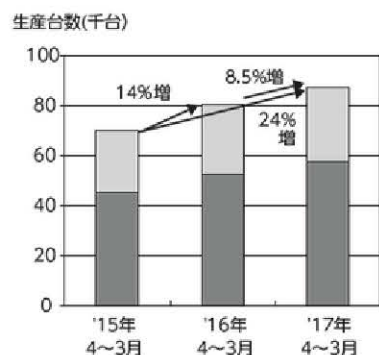
平ボデートラック

■ 平ボデートラック
(除 シャシメーカー標準車)



バン

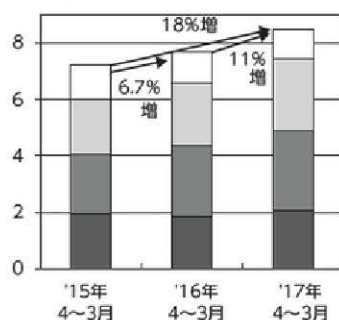
■ 冷凍・保冷車
■ バン
(除 冷凍・保冷車)



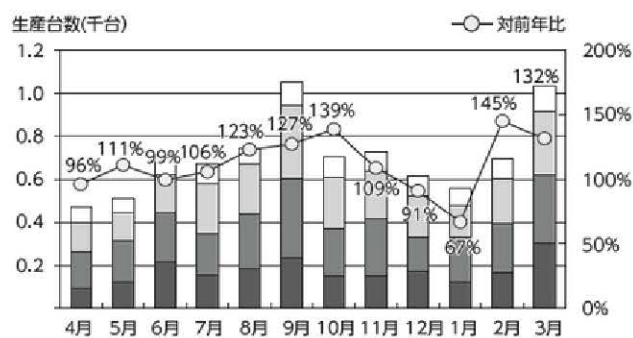
トレーラ

- その他特装系
 ■ コンテナ
 ■ バン
 ■ 平床・低床

生産台数(千台)



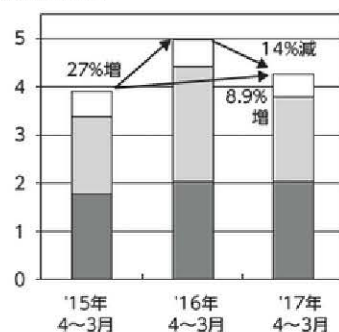
生産台数(千台)



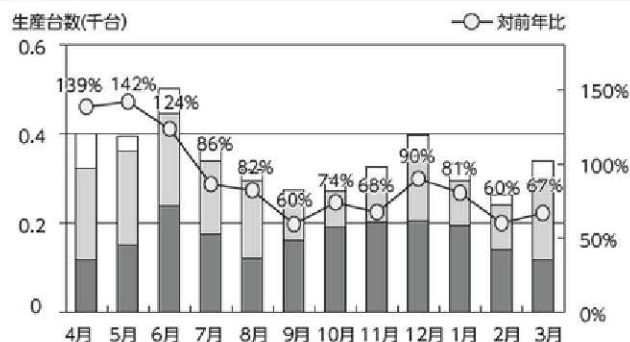
大中型バス

- 自家用
 ■ 観光
 ■ 路線

生産台数(千台)



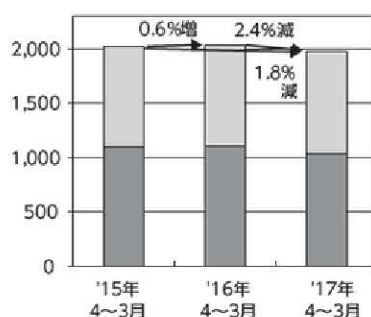
生産台数(千台)



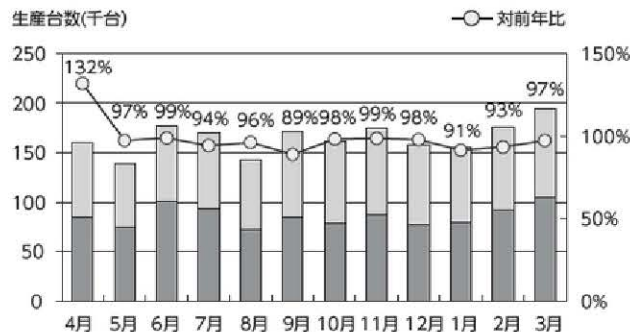
小型車（委託生産の乗・商用車）

- 輸出
 ■ 国内

生産台数(千台)



生産台数(千台)



車体工業会会員生産台数の公表について

昨今の急激な景気変動に伴う業界全体の状況をいち早く社会全体へ公表するために、生産台数データを当会ホームページに公開しておりますので、下記サイトをご覧ください。

<http://www.jabia.or.jp/data/index.php>





編集後記

当工業会は4月に創立70周年を迎えることができた。これは、会員の皆様をはじめ、諸先輩の皆様、関係官公庁、関係団体の皆様、そしてお客様のお陰であり感謝申し上げます。

2年ほど前から会員の皆様に協力いただき70年史の制作に取り組み、計画どおり通常総会場で会員の皆様、そして総会懇親会では出席いただいた関係官公庁、関係団体の皆様にも70年史をお渡しすることができた。本年史では、主に創立60周年からの10年間を中心に「働くクルマ」と社会生活との関連を表現した。この10年間は東日本大震災、熊本地震、そして各地で発生した豪雨等、甚大な自然災害に見舞われた。「働くクルマ」はその時々で「ひと」「もの」を運び、更に「こと」をなすことで復旧、復興に関わり、お役に立ててきたと思う。

自動運転技術は交通事故がない社会を現実のものとしていくであろう。そうした社会では快適かつ効率的な「ひと」「もの」の移動に向けた車体架装のあり方も変わっていく。そして、「こと」をなすということも更に安全で効率的なものにしていかなければならない。

次の年史ではこうした動きを皆様にお示しできるようにすることが当工業会の役割である。

(吉田)

表紙写真について

バス部会

ジェイ・バス株小松工場製

量販型燃料電池バス「SORA」

本車両は、走行時にCO₂や環境負荷物質を排出しない優れた環境性能と、騒音や振動が少ない快適な乗り心地を実現したバスです。

大容量外部給電システムを搭載しており、高出力かつ大容量の電源供給能力を備えており、災害時に電源としての利用が可能です。



お知らせ

環境対応事例発表会のご案内

日 時：2018年7月12日(木) 14:30～

場 所：コンベンションホール

AP浜松町 「DEF会議室」

〒105-0011 東京都港区芝公園2-4-1

芝パークビルB館地下1F

内 容：会員各社の環境対応の取り組み事例発表



この会報「車体NEWS」は、主として自動車車体にかかわる法令改正等の動きを情報としてとりまとめ、春、夏、秋、冬の4回、季刊発行により関係方面の方々に毎回およそ1,700部を送付させていただいております。送付先は当工業会会員事業所他全国の大型車等の自動車販社、各都道府県のバス、トラック協会、バス、トラックの大手ユーザー、全国の経済産業局、運輸局、運輸支局、自動車技術総合機構、日本自動車車体整備協同組合連合会、軽自動車検査協会及び自動車関係団体となっております。

車体NEWS

SUMMER 2018 夏

広告掲載会社

株式会社タダノ	53
スリーエム ジャパン株式会社	表3
株式会社ワイズマン	表4

2018年6月15日発行

発行所 一般社団法人 日本自動車車体工業会

〒105-0012 東京都港区芝大門1-1-30

TEL.03-3578-1681 FAX.03-3578-1684

発行人 吉田 量年

インフラ整備の スペシャリスト。

安全・品質・効率を追求し
みなさまのニーズにお応えします。


BT-400

最大地下深さ：17.4m
最大地上高：16.1m
最大作業半径：11.4m
デッキ積載荷重：300kg または 3名


BT-200

最大地下深さ：5.4m
最大地上高：7.0m
最大作業半径：5.1m
デッキ積載荷重：200kg


BT-110

最大地下深さ：7.3m
最大地上高：6.8m
最大作業半径：5.6m
デッキ積載荷重：200kg

AT-120SRM <モバイルローラ>

最大地上高：11.9m (9.9m仕様あり)
最大作業半径：8.3m (100kg積載時)
デッキ積載荷重：1,000kg


AT-400CG

最大地上高：40.0m
最大作業半径：19.0m
デッキ積載荷重：360kg


AT-200S

最大地上高：19.7m
最大作業半径：11.4m
デッキ積載荷重：1,000kg

あなたの「TADANO」という選択が、いつも素晴らしい成果を生むために。

株式会社 タダノ

本 社 / 香川県高松市新田町甲34番地 TEL.(087)839-5555(代表)

北海道支店 011(861)9030
東北支店 022(288)5550
北陸支店 076(436)1655
関東支店 048(780)7711

東京支店 03(3621)7790
中部支店 0586(76)1181
関西支店 072(221)2727
四国支店 087(839)5777

中国支店 082(884)0255
九州支店 092(503)7821

<http://www.tadano.co.jp>

美しさと安全性の両立

Beauty & Safety スリーエムからの提案です。

夜間や薄暮に多発するトラックなど大型車両の事故。車両の視認性低下が原因のひとつとなっています。夜間の事故防止には再帰反射材による車両マーキング(線状再帰反射材、輪郭再帰反射材、特徴等表示再帰反射材)が不可欠です。その効果は様々な研究報告により明らかになっています。

わが国では「道路運送車両の保安基準」でその取付要件が規定されました。すでに欧米では多くの国々で取付要件が規定されており、義務化された国もあります。スリーエムではこの基準に適合した(※Eマーク付)3M™ダイヤモンドグレード™コンスピキュイティ反射シートと3M™反射シート680Eシリーズを提供しています。

また、スリーエムでは従来より車体のボデーをPR媒体として活用するフリートマーキングシステムの概念を提案し、スコッチカル™フィルム、コントロールタック™プラスフィルムおよびグラフィックスを提供してきました。トラック輸送の有効性、重要性が今後さらに見直される傾向にあります。

今こそ安全性とPR効果がキーワードの車両マーキングとフリートマーキングの採用を検討する時期です。



3M™ダイヤモンドグレード™
コンスピキュイティ反射シート

3M™反射シート680Eシリーズ

スコッチカル™ フィルム

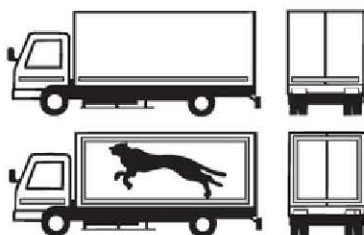
コントロールタック™プラスフィルム

3M™ ダイヤモンドグレード™ コンスピキュイティ反射シート

入射光を光源方向にまっすぐ戻す、再帰反射効果をもったプリズムレンズ型反射シートです。ヘッドライトの光などで明るく輝き、自車の存在を相手に強くアピールします。

■おもな特徴

1. 従来品に比べ、反射効果が大幅にアップしています。
2. 広角性にすぐれ、カーブ時の見やすさも十分に確保できます。
3. 取り扱いが簡単です。裏面の透明フィルムをはがすだけで、多くの車体に直接貼ることができます。
4. 耐久期間は約7年です。(当社ガイドライン通りに貼付された場合)。



※Eマークとは：国連の車両等の相互承認協定規則(ECE)R104の要件に適合した製品に付記することができるマーク。このマーク入りの製品は「道路運送車両の保安基準」の細目を定める告示、別添105」に定める技術基準に適合している製品でもあります。

事故減少に対するコンスピキュイティ反射シートの有効性に関わる研究報告

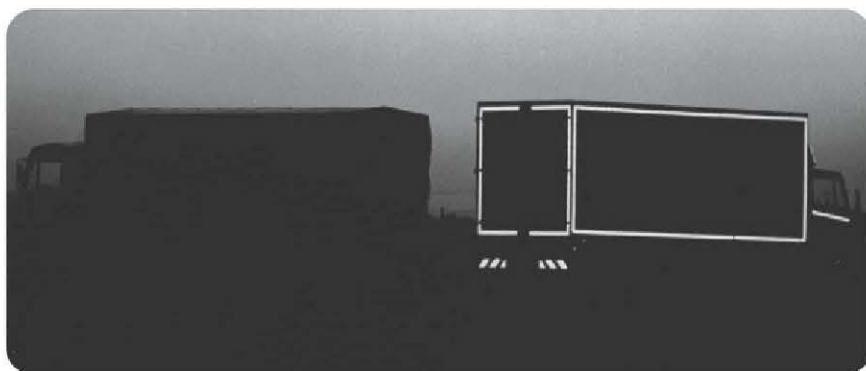
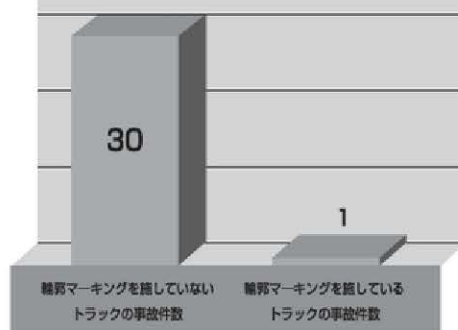
■ヨーロッパにおける研究報告

- 夜間や薄暮におけるトラックの側面・後面への衝突事故の約40%が“みられやすさ”(コンスピキュイティ)不足により発生している。
- 再帰反射材の輪郭マーキングを施したトラックの事故件数は、施していないトラックの事故件数の約1/30だった。

■米国における研究報告

- 再帰反射材による車両マーキングは重量トレーラーの側面・後面への衝突事故を約30%減少させた。特に夜間では約40%減少させた。

■事故件数対比



スリーエム ジャパン株式会社 トランスポートेशन セーフティ事業部

本社 〒141-8684 東京都港区北品川6丁目7番29号
電話 03-6409-3388
URL <http://www.mmm.co.jp>

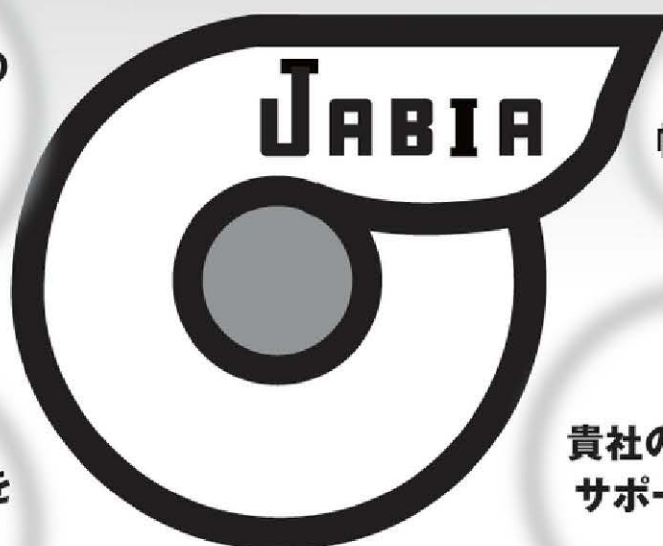
3M

生産物賠償責任保険

日本自動車車体工業会 団体PL保険制度

自動車メーカーだけではなく、
車体メーカー、部品メーカーも責任を問われる時代です。

車体工業会会員の
皆様のための
専用の保険制度。



PL事故を
幅広く補償。

スケールメリットを
生かした割安な
保険料。

貴社のPL対策を
サポートします。

制度の趣旨

- (一社)日本自動車車体工業会の会員の皆様のためのPL保険制度です。
- PL事故及び架装等が原因で生じた賠償事故の損害に対応します。
車体工業会のスケールメリットを生かした制度で多くの会員の皆様にご利用いただいております。
- この広告は概要を説明したものです。詳しい内容については、取扱代理店にお問い合わせ下さい。

取 扱 代 理 店：〒103-0004 東京都中央区東日本橋3丁目11番11号 東日本橋Y'sビル7F 株式会社ワイズマン 東京支店
TEL. 03-5623-6455 FAX. 03-5623-6488

株式会社 ワイズマン

SJNK16-02513 2016/05/26