

車体 NEWS

SUMMER 2019 夏

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.



巻頭言 1

NEWS特集

2019年度通常総会開催 3

2019・2020年度理事・監事 6

退任/新任 理事・監事及び車体工業会功労者等 7

2019年度事業計画 9

NEWS FLASH

本部だより 20

部会だより 21

支部だより 22

官公庁だより 24

会員情報 32

月度活動状況 33

Net Work

vol.95 機室井製作所 37

VOICE STAGE 84

広島ボデーパーツ㈱ 39

南平成自動車 40

そこが知りたい

第41回 「交通空白地域の現状と取組み」とは? 41

働くクルマたち

第25回 「温度管理車」 43

Coffee Break 45

我が社の元気人 47

DATA FLASH

2018年度 会員生産状況概要 48

編集後記 51



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

2019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2019年度通常総会にあたり、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。

昨年度の商用車市場は、自然災害の影響はあったものの、国内景気の緩やかな成長の地方への拡大や新短期規制に伴う代替需要の継続等により、450千台、前年度比103.8%と2年ぶりに前年度を上回り、堅調に推移した年であったと考えております。

そうした中、当会会員の生産台数は年度合計で2,334千台、前年度比102.9%と3年ぶりに前年度を上回りました。なお、当会特有の非量産車の合計は187千台、前年度比99.0%と僅かではありますが、3年ぶりに前年度を下回りました。

現在も多くの方の会員の皆様では、高負荷な状況が継続し、人材確保につきましても苦慮されておられます。

これまでにもお話しさせていただいておりますが、業務多忙な時期だからこそ今後想定される反動減に対する備えを中長期的な視点で検討され、諸施策を講じていただくことが大切であり、具体的な展開をお願いしたいと思っております。

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かと判断しております。

さて、本年度の商用車需要は、緩やかな景気回復基調のもと代替需要が見込まれるものの、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、もしくは漸減するものと考えております。なお、自動車工業会の貨物車需要予測では、2018年度比4%減少するとの見通しが公表されております。

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、皆様のお役に立てただけの事業、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、よろしくお願い申し上げます。

本日は誠にありがとうございます。

退任の挨拶

私は本総会をもちまして会長職を辞することとなりました。この2年間の任期中は私自身も会員様の会社に伺い、工場を見せていただくとともに意見交換をさせていただき、多くのことを学ばせていただきました。また、車体工業会事業として会員の皆様をはじめ、多くの皆様のご支援、ご協力をいただき、会員様と一緒に各種の支援活動を推進させていただきました。

そして、少しずつではありますが、理事会での議論や各種大会、技術発表会などの諸活動につきましても活性化を図れたのではないかと考えております。

あらためて会員の皆様に深く感謝申し上げる次第であります。

環境変化は以前にも増して急速、かつ急激なものとなってきております。物流形態の変革や少子高齢化の進展を考えますと「働くクルマ」の役割は豊かな社会生活の実現に向け、ますます大きくなってくるものと思えます。また、自動運転技術、そして「IoT」「AI」に対し、車体架装がどのように対応していくのかも大きな課題となってくるものと思えます。

車体業界の末長い繁栄のため新体制のもと、皆様が一丸となって事業計画の達成に努めていただき、これら課題に積極的に取り組んでいただくことをお願い申し上げます。

本日は誠にありがとうございます。

巻頭言

新会長挨拶

会長 木村 昌平
日産車体(株)・取締役社長



皆様のご推挙により車体工業会の会長を務めることになりました木村でございます。

当会は社会生活を豊かにし、安心・安全な社会の実現に不可欠なさまざまな「働くクルマ」の製造をしているたいへん重要な団体でございます。また、71年にわたり諸先輩が築かれた長い歴史が現在の当会を支えていることを思いますと、当会の会長としての責任を痛感し、あらためて身が引き締まる思いでございます。

網岡前会長におかれましては、強い指導力と迅速かつ適切な判断により車体工業会を牽引いただき、新たな取組みも定着し、多くの成果をあげられました。

深く感謝申し上げますと共に、今後とも、新たな立場でのご指導、ご支援をよろしくお願いいたします。

さて、グローバルな経済状況は当会にも影響を及ぼすものと思われます。また、国内の環境を踏まえましても将来にわたり永続的に成長し続けることは容易ではありません。現在は比較的恵まれた環境ではありますが、車体業界につきましては課題が山積しているものと認識しております。

先程の事業計画にもありましたように、「安全」、「環境」、「中小企業支援」を重点に、「会員の皆様に一層お役にたつ車体工業会」、「入会して良かったと言っていただけの車体工業会」、そして「自らも率先して新入会員を紹介したい車体工業会」を目指してまいります。そのためにも、皆様の声を聴き、現地現物を大事にしながら実態を見極め、地道にかつ着実に取り組んでまいりたいと考えております。

当会会員の多くの皆様は一品一葉のものづくりに取り組んでおられます。それだけに一人ひとりの技術、技能の高さが製品の競争力につながっていくと思います。業界におきましても高齢化、人材不足の問題を抱えており働き方改革への対応も適切に行っていかなければなりません。そのためにも人材育成への取組みは重要と考えております。技術、技能を身につけることは容易ではありませんが、人材育成が「働くクルマ」の発展に繋がります。

当会としても施策を検討、推進していくことで、会員様への支援に繋げてまいりたいと考えております。

副会長、部会長、支部長の方々をはじめ、会員の皆様のご支援、ご協力をいただきながら、精一杯運営していきたいと思っております。

皆様の一層のご指導、ご協力をお願い申し上げます。会長就任の挨拶とさせていただきます。

どうぞよろしくお願いいたします。

2019年度 通常総会開催

NEWS
特集



当工業会の2019年度通常総会は、5月24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。

◆出席者数

正会員 89社(141名) 委任状による出席106社
準会員 40社(71名)
支部他含め計233名

◆来賓(敬称略)

経済産業省 製造産業局	
自動車課	宮越 朗 企画調査官
自動車課	内藤 貴浩 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
	完成検査業務適正化対策官

第5号議案 2019・2020年度理事・監事選任の件

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9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。最後に来賓を代表して経済産業省宮越企画官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250名が参加し、懇親会を行い、18時20分過ぎ、盛会のうちに幕を閉じた。

1. 開会

初めに綱岡会長が挨拶。続いて事務局より委任状を含めた出席者数が195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 2018年度事業報告の件
第2号議案 2018年度収支決算報告の件
第3号議案 2019年度事業計画案の件
第4号議案 2019年度収支予算案の件



木村新会長による挨拶



永田新副会長による
乾杯の挨拶



加藤副会長による
中締め挨拶



来賓挨拶



経済産業省
製造産業局 自動車課 企画調査官

宮越 朗 氏

只今ご紹介いただきました経済産業省の宮越でございます。

本日は、日本自動車車体工業会の通常総会にお招き頂き、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、本日、功労者・優良従業員表彰など受賞された皆様には心からお祝いを申し上げます。

車体業界について、データからお話させていただきます。トラックやバスなど社会生活に必要な「働くクルマ」の2018年度車体生産実績は、量産車が前年度を上回る約214.7万台（前年比103%）、架装を中心とする非量産車は、前年度並の約18.7万台（前年比99%）となり、トータルでは3年ぶりに前年度を上回る約233万台（前年比103%）となっています。

「働くクルマ」の需要は、日本の経済活動が元気かどうかの現れであります。平成の時代は、バブル崩壊以降の長いデフレに苦しんだ時代でございましたが、安倍政権発足以降、名目GDPは61兆円増加、10%以上の成長を達成しています。令和の時代はこの勢いを活かし、日本が世界の経済を牽引する時代にしていきたいと考えています。

日本の自動車産業は、電動化をはじめCASEといった100年に一度の変革期に直面しています。こうした変化に対応するため、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、昨年7月には電動化を中心とした中間整理を公表いたしました。

また、本年4月には、「CASEによってもたらされる将来のモビリティ社会像」を示し、その社会像の実現に向け、他の産業や自治体なども幅広く巻き込みながら、電動車の蓄電・給電機能の徹底活用や新たなモビリティサービスの社会実装などを積極的に推進していくことを掲げたところでです。

トラックやバス等の電動大型商用車につきましても、

「トータルコストでの経済優位性」と「ディーゼルと同等の使い勝手」が成り立つユースケースの開発等、日本が世界のイノベーションをリードできるよう、CASEの潮流をチャンスと捉えて積極的に対応していきます。

今後も社会生活に不可欠な「働くクルマ」の新たな価値の創造などを含め、皆様方のご知見を伺いながら、議論を進めていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

また、会員の皆様方におかれましては、日本経済の屋台骨である中小企業・小規模事業者様が多く、大企業以上に深刻な人手不足に直面しておられる企業様が多いかと思っております。こういった人手不足の問題に対する対応といたしましては、生産性の向上や働き方改革が不可欠であります。

経済産業省としては、「ものづくり補助金」の活用や、地域未来牽引企業への集中支援を通じた、中小企業・小規模事業者様の生産性向上に向けた取組みを集中的に支援していきたいと考えています。

こうした制度をうまく活用していただき、更なる生産性向上や働き方改革に向けて積極的に取り組んでいただきたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

これまで車体工業会を力強いリーダーシップの下、ご牽引いただいた網岡前会長のご尽力に感謝を申し上げますとともに、新しく会長になられた木村新会長におかれましては、様々な分野での連携、ご協力のほど、どうぞよろしくお願い申し上げます。

最後に、貴会及び会員各社並び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。

本日はありがとうございました。



来賓挨拶



国土交通省
自動車局
審査・リコール課 課長
野津 真生 氏

只今ご紹介いただきました国土交通省の野津でございます。

今日は、日本自動車車体工業会の通常総会にお招き頂き、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、皆様におかれましては、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。

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、本日公布されました、改正道路運送車両法についてです。この法律では、自動運転車の安全確保に必要な制度を整備することに加え、一昨年来問題となっております、型式指定車の完成検査における不適切事案に関しまして、必要なルールを守っていない場合に発動する措置として、是正措置命令と型式指定の効力停止が創設され、本日より施行されました。

なお、守るべきルールについては、既に昨年、省令を改正済みで有り、これまで通達において規定していた完成検査員の選任に係るルールを省令に盛り込む他、完成検査の記録を書き換えできなくする措置を新たに省令に規定しました。本年6月30日に施行されます。

適切な完成検査の確保のためには、制度変更だけでなく、関係の皆様の着実な取組みが必要不可欠でありますので、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2,033万台、改修状況については、3月末時点で約95%となっています。

国土交通省といたしましては、昨年5月から新たな対策と

して、異常破裂する危険性の高い未改修車両について車検で通さない措置を導入し、これまでに車検を通さなかった件数は、3月末時点で約2万7千件ありました。

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、改修促進に取り組んでいただくなど、対策に万全を期してまいります。

3点目は、ペダル踏み間違い時加速抑制装置についてです。

近年、駐車場等でのペダル踏み間違いによる事故が問題となっており、この装置はそのような事故を防止するためのものです。

しかし、この装置の作動時の注意点や、踏切内で下りてきた遮断機等に反応して、この装置が作動したときの解除方法等を、ユーザーが正しく理解して使用しないと、事故を防止できないことがあります。

このため、国土交通省では、実車による実験の様子を使ってこの装置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。

また、ビデオでは衝突被害軽減ブレーキが、ハンドルやアクセル等を操作すると作動が解除されることについても、紹介していますので、自動車ユーザーには、これらの装置の正しい使用方法を理解していただきたいと思います。

4点目は、「働き方改革」についてです。

深刻なトラックの運転者不足や、昨年改正された貨物自動車運送事業法により、トラック事業者が法令遵守できるよう、荷主の配慮義務が新設されたこと等を背景として、物流機能の安定的な確保等を図ることを目的に、①物流の効率化や、②運転者が働きやすい労働環境の実現を目指す「ホワイト物流」推進運動を展開しております。

本年3月から、賛同企業の募集を開始しておりますので、皆様には運動への参加のご検討をお願いいたします。

さらに、この運動の中では、手荷役から機械荷役への転換、荷役の機械化等も推進してまいりますので、利用者目線に立った「動くクルマ」の開発・普及につきましても、大いに期待しております。

最後になりましたが、木村新会長率いられます、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。

2019・2020年度 理事・監事

自 2019年5月24日
至 2021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	○ 木村 昌平	日産車体(株)	取締役社長	会 長
		* 永田 雅久	トヨタ自動車東日本(株)	専務取締役	副 会 長
		加藤 幹章	新明和工業(株)	顧問	副 会 長
		○ 矢野 彰一	(株)矢野特殊自動車	取締役社長	副 会 長 (パン部会理事・九州支部長兼務)
	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	
		* 土田 享	KYB(株)	執行役員 特装車両事業部長	
	特種部会	○ 青地 潔	(株)オートワークス京都	取締役社長	部 会 長
		* 小林 広人	京成自動車工業(株)	取締役社長	
		(北村 守)	鋼中北車体工作所	代表社員	
	トラック部会	○ 山田 和典	山田車体工業(株)	取締役社長	部 会 長
		細谷 康次	本所自動車工業(株)	取締役社長	
		* 中条 充啓	(株)東洋ボデー	取締役社長	
	パン部会	屋間 弘康	日本フルハーフ(株)	取締役社長	部 会 長
		* 吉田 圭一	(株)パプコ	取締役 生産本部長	
		(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
		* 中島 光彦	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	* 山中 明人	ジェイ・バス(株)	取締役副社長	部 会 長
	小型部会	* 増井 敬二	トヨタ車体(株)	取締役社長	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	鋼中北車体工作所	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
		* 松井 勇二	フェニックス工業(株)	取締役社長	中国支部長
		池浦 雅彦	(株)タダノ	執行役員	四国支部長
		(矢野 彰一)	(株)矢野特殊自動車	取締役社長	九州支部長
	事務局	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	—	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)	取締役会長	—
		* 田村 元	(株)浜名ワークス	取締役社長	—
	計3名(定数 1名以上 3名以内)				

*印:2019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2019年5月24日現在による。

退任/新任 理事・監事及び車体工業会功労者 等

1. 退任理事・監事感謝状贈呈

本部・部会・支部順 役職は2019年5月24日時点

網岡 卓二	トヨタ車体㈱	相談役
古庄 忠信	(株)イズミ車体製作所	取締役会長
永田 智幸	KYB㈱	執行役員
田村 元	(株)浜名ワークス	取締役社長
坂口 浩一	三菱ふそうトラックバス㈱	品質保証本部本部長
西川 柳一郎	日本トレックス㈱	相談役
宮武 良行	ジェイ・バス㈱	前 取締役社長
田ノ上 直人	トヨタ自動車東日本㈱	エグゼクティブアドバイザー
瀬川 昌也	共立工業㈱	取締役社長
近藤 信之	名古屋ボデー㈱	取締役会長

2. 車体工業会功労者表彰

本部・部会、氏名五十音順 役職は2019年5月24日時点

本部	山上 正	中央技術委員会	新明和工業㈱	特装車事業部品質保証部 部長
部会	池上 慎也	特装部会	新明和工業㈱	佐野工場設計部開発G グループ長
	足立 大志	特装部会	極東開発工業㈱	技術部第2設計課 課長
	肥田 巴	バス部会	ジェイ・バス㈱	宇都宮受注設計部電装グループ 課長

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	1社	北海道車体㈱	正会員	20年	2社	(株)テイセンテクノ (株)瑞穂
	60年	2社	(株)クラタ 山田車体工業㈱				インジニアス㈱ (株)ソーシン
	50年	3社	(株)アイビックス (株)野口自動車 範多機械㈱		10年	5社	(株)トーヨートレーラー (有)日成自動車 (有)ビッグブラックス
	40年	4社	岩崎工業㈱ (株)河野ボデー製作所 (株)相模ボデー 竹腰工業㈱	準会員	30年	1社	タキゲン製造㈱
					20年	2社	オラフォルジャパン㈱ 三輪精機㈱

4. 優良従業員表彰

正・準会員、社名五十音順 役職は2019年5月24日時点

繁松 武司	(株)イズミ車体製作所	製造部製造1課 技術顧問
鈴木 建二	東京特殊車体㈱	製造部 次長
大貫 綾勇	細谷車体工業㈱	八千代工場 副工場長
吉田 斎敏	北海道車体㈱	製造部生産グループプレス部品班 組長
遠藤 孝之	デサン㈱	業務部塗装課桶川塗装係 係長

退任理事 ・監事



会長
網岡 卓二
トヨタ車体㈱



特種部会
古庄 忠信
(株)イズミ車体製作所



特装部会
永田 智幸
KYB㈱



トラック部会
田村 元
(株)浜名ワークス



バン部会
坂口 浩一
三菱ふそう
トラック・バス㈱



トレーラ部会
西川 柳一郎
日本トレックス㈱



小型部会
田ノ上 直人
トヨタ自動車東日本㈱



中国支部
瀬川 昌也
共立工業㈱



監事
近藤 信之
名古屋ボデー㈱

新任理事
・監事



副会長
永田 雅久
トヨタ自動車東日本(株)



特装部会
土田 享
KYB(株)



特種部会
小林 広人
京成自動車工業(株)



トラック部会
中条 充啓
東洋ボデー(株)



パン部会
吉田 圭一
(株)パプコ



トレーラ部会
中島 光彦
日本トレクス(株)



バス部会
山中 明人
ジェイ・バス(株)



小型部会
増井 敬二
トヨタ車体(株)



中国支部
松井 勇二
フェニックス工業(株)



監事
田村 元
(株)浜名ワークス

車体工業会功労者



<左から> 肥田氏、足立氏、池上氏、山上氏

優良従業員



<左から> 遠藤氏、吉田氏、大貫氏、鈴木氏

永年在籍会員



<後列左から> 三輪精機(株)、(有)日成自動車、(株)ソーシン、(株)瑞穂、(株)テイセンテクノ

<前列左から> (株)河野ボデー製作所、(株)野口自動車、山田車体工業(株)、北海道車体(株)、(株)クラタ、
(株)アイビックス、岩崎工業(株)

2019年度 事業計画

本部計画

2019年度事業計画概要

(1) 商用車市場動向

2018年度は米国と北朝鮮との緊張が高まるなか、初となる米国、北朝鮮による首脳会談が行われ、両国首脳間で朝鮮半島の完全な非核化に向けた取組みを行うことが確認された。しかし、2019年2月の第2回会談では共同宣言に至らず物別れに終わり、朝鮮半島の非核化は見通せない状況となっている。また、中国の2017年対米貿易黒字額が過去最高を更新するなか、米国が緊急輸入制限の発動、その後の追加関税措置の発動によりいわゆる米中貿易戦争にまで発展した。このことは2国間に留まらず我が国も含めグローバルでの経済情勢に悪い影響を及ぼした。欧州では英国のEU離脱交渉が難航し、フランスではマクロン大統領の政策への抗議行動により、政策の見直しを余儀なくされるなど不安定な状況が続いている。こうした状況で2018年度の世界経済は、当初予測を若干下回るものの2017年度レベルを確保した。

2018年度の世界経済は米国を中心に世界経済の回復が続いたことから底堅く推移し、特に雇用環境の改善に伴う個人消費の安定的な推移が奏功した。また、原油安による実質購買力の向上、そして省力化設備や東京オリンピック・パラリンピック関連を中心に設備投資が底堅く推移している状況である。ただし、本格的なデフレ脱却には今暫く時間を要するものと考えられる。

2019年度は引き続き米中貿易摩擦や英国のEU離脱に伴う影響が懸念される。英国のEU離脱では「合意なき離脱」となった場合、通関手続き等の変更により物流の停滞が予測され英国経済のみならずグローバルでの経済混乱に繋がる可能性もある。また、中国経済の減速は鮮明となり世界経済への影響は大きいと予測される。

2019年度の世界経済はグローバルな環境が不確定のため外需が多少弱まるのではないかと。また、日米物品貿易交渉(TAG)で米国が、自動車、農産物、金融・通信などサービス貿易、為替等、で強硬な要求を出してくる可能性も考えられる。さらに米中摩擦の激化は先が見通せず、日本経済への影響が大きくなることが懸念される。こうしたことから日本経済は、堅調な消費・投資需要を受けて底堅く推移すると見込まれているものの、外需の減速から景気の状況が厳しくなることが想定される。また、10月の消費税率の引き上げに伴う影響は政府による諸施策の実施で前回の引き上げ時のような状況は回避されるものと思われるが、直近の景気動向を勘案すると消費税率の引き上げ実施について不透明感がでてきている状況である。

2018年度の国内商用車登録台数は、輸送系車両が前年から引き続き安定的に推移し450千台(前年度比103.8%)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100.4%)と2年ぶりの増加となった。

2019年度の世界経済は、緩やかな景気回復基調のもと代替需要が見込まれるものの、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、もしくは漸減するものと考えている。

<取り巻く市場環境>

① 2019年度の世界経済は緩やかに回復

- ・ 10月に消費税率の引上げが予定されている中、経済の回復基調が持続するよう各種措置による政策効果により我が国経済は雇用・所得環境の改善が続き、経済の好循環の進展で、内需を中心に景気回復の見込み
- ・ 一方、先行きのリスクとして、通商問題が世界経済に与える影響や海外経済の不確実性、金融資本市場の変動の影響等に留意する必要がある

② 2019年度の国内貨物輸送量は2年ぶりのプラス(日通総研データ)

- ・ 自動車輸送2019年度予測=4,334.9百万トン(前年度比0.3%減、内営業用0.5%増、自家用1.9%減)
- ・ 営業用自動車輸送は、消費関連貨物が上期増加の後、下期減少となり、トータルではほぼ横ばいで推移する一方、生産関連貨物および建設関連貨物の増加に支えられ、0.5%増と底堅く推移し、4年連続プラスの見通し
- ・ 自家用自動車輸送は、建設関連貨物が微増ながら、自営転換の動きに伴う消費関連貨物及び生産関連貨物の不振などから1.9%減とマイナスの見通し
- ・ 物流短観で1-3月実績の国内向け出荷量「荷動き指数」は-6と前期(10-12月)実績から15ポイント低下した。4-6月見通しでは-4と前期比2ポイント上昇の見込み
- ・ 景気動向指数(CI)と国内向け出荷量の推移は同傾向を示し、「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、その後プラスで推移してきたものの1-3月以降の荷動きはマイナスで推移の見込み

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▲18.1と前回から13.3ポイントの悪化
- ・ 「4-6月」の景況感は▲32.8と14.5ポイント悪化する見込み
- ・ 実働率は▲9.5(今回▲4.9)と4.6ポイント悪化、実車率は▲9.0(今回▲4.7)と4.3ポイント悪化するなど輸送効率は悪化する見込み
- ・ 採用状況は▲9.9(今回▲4.3)と5.6ポイント悪化することから、雇用状況(労働力の不足感)は100.2(今回90.8)と9.4ポイント上昇し、不足感が強まる見込み

・経常損益は、燃料コスト高、人件費上昇等の影響を受け、▲20.3(今回▲9.0)と11.3ポイント悪化し、経常損益の水準は一段と落込む見込み

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推移しているものの、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、安全輸送体制の確立に向けソフト、ハード両面からの取組みを継続推進
- ・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は代替母数の減少に影響

- ・貨物車(小型+普通)保有台数(2018年10月末)は約11千台増(対前年比0.19%増)の5,883千台と1991年度以降減少し続けていたが、2013年度からは横ばいとなり、直近では微増で推移
- ・普通貨物車の平均使用年数は2017年から0.44年伸び17.15年と過去最長を6年連続で更新

⑥ 2003～6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、さらにレンタカー増加、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、さらに中近東、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

(2) 車体業界の動向

2018年度の架装メーカー生産台数(非量産車)は187,469台(対前年度比99.0%)と3年ぶりに前年度を下回った。これは特装車が4年ぶりの前年度超え、平ボディトラックが2年連続の前年度超え、トレーラが6年連続の前年度超えとなったものの、これまで好調が継続していた台

数規模が大きいバンが7年ぶりの前年度割れとなったことによるものである。世界経済が保護主義的政策に影響される可能性が懸念される中、輸出産業の減速も考えられるものの、国内経済は個人消費や民需に支えられ引き続き緩やかな成長が見込まれる。一方、貨物輸送量の漸減、保有台数の減少、使用年数の長期化、さら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
- ・リーマンショック後の経験を踏まえ、中長期視点での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、及び先進技術(IoT(Internet of Things)、AI等)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、電動化、3R等の推進
- ・商品力競争:輸送の高品質化、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の高まり

- ・使用期間の長期化に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

- ・付加価値確保、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出来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2018年度に4社入会、3社退会し、194社
- ・準会員は5社入会、2社退会し、100社、合計294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

2018年度…委託含む全会員=2,334千台(前年度比102.9%)

うち非量産車=187千台(同99.0%)とほぼ前年水準を維持

③ 売上高(2018年度調査は2017年度売上)

生産委託会社を含む全会員の車体部門売上=5兆7,927億円(前年度比101%)

うち非量産車製造会社=7,579億円(同102%)

景況指数(増収会社率-減収会社率)は12.4(同-8.8)となったものの経営状況は安定的に推移

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=43,800人(同100.2%)

うち非量産車製造会社=14,129人(同101.2%)

(4) 車体工業会2018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、中小会員支援活動、中長期課題への対応は計画どおり進めることができた。

4-1. 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、及び協定規則改正提案への対応など着実に推進した。

① UN-R34適用後の燃料タンクの取扱いについて関係機関と調整し、内容を会員及びユーザーへ周知(第1弾:継続生産車、第2弾:新型車)

② 法定点検項目の追加に関する国土交通省令の施行に合わせ、「ツールボックス」の具体的事例を関係機関と調整し、内容を会員及びユーザーへ周知

③ UN-R51(騒音規制)適用後の排気管の交換等の取扱いを明確にし、当会要望を消音器の基準適合性に関する通達の改正に反映

④ 国交省主催のスワップボディコンテナ車両活用促進に向けた検討会に参画しガイドライン作成に協力

(2) 環境意識の醸成

① 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

② CO₂排出量削減に向け省エネ法に基づく第二種指定事業者への支援活動をスタート

(3) 中長期的課題への取り組み

① 架装物の安全点検制度の運用拡大

② 中小会員の課題解決に向け、中小会員ネットワーク強化WGでの調査及び方策論議

(4) 当会活性化

① 会員数は正会員、準会員ともに増加

② 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)及び参加者の満足度向上

4-2. 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とは言えず、課題が確認でき、進め方、方策を見直していく。

(1) 中央業務委員会(中小企業経営支援)

① 中小会員支援策の充実に向け、部会活動と連携した要望事項の収集と横展開

② コンプライアンス意識醸成活動の更なる充実に向けた支援活動の推進

(2) 中央技術委員会

① 架装物の安全点検制度の運用拡大と関係者への理解、周知活動の継続推進

② 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強化

③ 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

① 環境・新環境基準適合ラベル取得促進支援と適切かつ有効なPR活動の推進

② 産業廃棄物減量化及びCO₂削減に向け、会員、環境委員会委員が一体となった活動の推進

(4) 事務局強化活動(会員満足度向上)

① 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

② 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

(5) 会員数の増加

① 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

② 非会員情報(リスト)の継続的見直しとフォロー

4-3. 主要活動項目の進捗結果

2018年度の活動を通じ成果が得られたものの、課題も確認できた。

(1) 安全対応活動：○

① 法規改正への当会意見反映については、適用基準の適正化等、関係団体と連携し着実に取り組んだものの、更なる充実に向けた取組みの検討、推進

② 調査研究に関わる基準化・標準化の推進では14項目に取り組み、JABIA規格制定4件、改正7件と計画どおり進捗

③ 調査研究に関しては、進捗確認と情報の共有化のため計画時点での内容、及び中央技術委員会で議論しているものの、更なる論議の充実が必要

(2) 環境対応自主取組みの推進：○

① 架装物の安全点検制度の運用拡大と関係者への理解、周知活動の継続推進

② 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強化

③ 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) 中小企業支援活動の推進：△～○

- ① 中小企業でのコンプライアンス経営の実態把握は回答率100%を達成したが、意識醸成、各種規定制定に向け実効に繋がる支援活動の検討、推進
- ② 中小企業支援策に繋がる要望事項の収集、論議の充実と支援活動の推進
- ③ 安全衛生活動では自社の安全衛生活動における「気づき」に主眼をおいた事例の会員展開を推進してきたが、会員における活用状況等の実態把握が必要

(4) 活性化活動の継続推進：○～△

- ① 支部連絡会での共通テーマでの議論の活発化、支部毎の良いところ取り活動の範囲拡大が図られてきているが、更に地域の特性を生かしながら各支部への横展開の推進が必要

(5) 2019年度重点活動項目

<これまでの活動総括>

- 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、更に技術的活動の充実を図り、法規対応等で成果に繋がった。
- 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、入会後の当会活動への参画も積極的であり、これらに応えるため更なる満足度向上のため内容の充実を図る。
- 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等、時限的な需要に支えられた。2025年には大阪・関西万博が開催されるものの、景気動向は中長期的には不透明である。短期的には国内景気は穏やかな回復基調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であり、自社の成長戦略に基づく取組みの推進が重要。

<2019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繋がっており、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
 - 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 架装物の安全点検制度の運用(点検整備推進分科会活動) 中央技術委員会／分科会

(2) 環境対応自主取組みの推進 環境委員会/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、困りごとの収集及び対策状況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 事務局／WG
活動の推進と情報展開
- ⑤ 安全衛生活動に寄与する情報収集・発信と支援

(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
 - ・ 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 2018年度の特装部会の生産台数は、特装车全体では60,561台(前年度比101%)で、4年ぶりに増加。国内向け輸送系車両は41,570台(同103%)と4年ぶりに増加。車種別では、ダンプ車33,761台(同102%)、タンクローリ2,621台(同103%)、トラックミキサ車1,987台(同101%)、粉粒体運搬車809台(同112%)、脱着コンテナ車2,392台(同105%)と何れも増加。
国内向け作業系車両は14,034台(同101%)と9年連続で増加。車種別では、消防車1,145台(同102%)、コンクリートポンプ車263台(同96%)、環境衛生車

6,662台(102%)、高所作業車5,018台(同105%)、その他946台(同81%)という状況。

- ② 2018年度予算案では、公共事業費は5兆9,663億円(うち一般公共事業費は5兆9,112億円)で、前年度比7,836億円増(うち、一般公共事業費は7,828億円増)となり、7年連続で過去最高を更新した。

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) 環境への取り組み

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) 特装車適正使用の推進

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

中央業務委員会との連携。

3. 部会活動計画

1) 部会全体活動

- ① 部会総会及び部会長報告会の開催
- 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 架装物の安全点検制度の普及拡大

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 技術的な困りごとの洗出しと会員支援等
- (2) 規格化・標準化の推進
 - ① JABIA規格化等
 - ② 標準化
- (3) 部品等の共通化・共同開発検討

(4) 調査研究の推進

(5) 環境への取り組み

- 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 架装物の安全点検制度の普及調査
- ③ 異業種工場見学会の開催

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2018年度生産実績】

特種車全体は輸出(救急車)が142台(前年度比15%)と大きく減少したことにより、11,406台(同92%)と2年ぶりに減少。量産車(車いす移動車/警察車両)は8,224台(同102%)と2年連続で増加。内訳は車いす移動車5,336台(同100.4%)、警察車両2,888台(同107%)。非量産車は3040台(同88%)と2年連続で減少。救急車や消防指揮車等の緊急用車両、ガス作業車等の作業工作用車両が減少した。

【国内市場の動向】

2018年度の国内商用車登録台数は、輸送系車両が前年から引き続き安定的に推移し450千台(前年度比103.8%)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100.4%)と2年ぶりの増加となった。

2019年度の商用車需要は、緩やかな景気回復基調のもと代替需要が見込まれるものの、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、もしくは漸減するものと考えている。

【車体業界の動向】

2018年度の架装メーカー生産台数(非量産車)は186,258台(前年比99.2%)と3年ぶりに前年度を下回った。これは特装車が4年ぶりの前年度超え、平ボデートラックが2年連続の前年度超えとなったものの、これまで好調が続いていたバンが7年ぶりの前年度割れとなったことによるものである。世界経済が保護主義的政策に影響される可能性が懸念される中、輸出産業の減速も考えられるものの、国内経済は個人消費や民需に支えられ引き続き緩やかな成長が見込まれる。一方、貨物輸送量の漸減、保

有台数の減少、使用年数の長期化、さら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繋がっており、2019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」、「新型シャシが重量増、加工困難になり、架装での軽量化を強いられ、工数増、費用増に繋がり、経営面にも影響」、「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共に、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)や要望事項の収集および対策状況を、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

- ・ 若手向け工場見学会を1回/年開催する。
- ・ 第1回を8/1(木)、第2回を9~10月、第3回を1月下旬で実施予定

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)

- ・ 「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回技術検討会開催)

- ・ 年度末の繁忙期を避けて、前年同様1月中旬の実施を予定

(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

- ・ 「前年同様に中央業務委員会主催の「管理監督者層対象のマネジメント合同研修(6/14予定)」に参画

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)
- ・ 「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」に関し、規定制定等への対応を実施

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

2018年度トラック車体全体の生産台数は31,415台(前年度比103%)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16,679台(同108%)であり2年連続増加した。

当会特有架装サイズ別では、大型5,534台(同115%)、中型5,512台(同106%)、小型・軽(同)5,626台(同103%)である。車種別では、深あおりが減少したが、普通型あおり、車両運搬車が増加、大型は車両運搬用トラクタが減少、普通型あおりが増加、中型は深あおりが減少、普通型あおりが増加、小型・軽は普通型あおりが減少、車両運搬車が増加。

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、左巻込み防止の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。

2018年度のトラック部会会員数は2社入会し、72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。

2018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、安全点検制度対応版の取扱説明書の冊子発行、点検整備分科会の発行をうけて点検ノートの印刷販売、普通トラックに関する用語のJABIA規格化(JABIA-T1102)を完了させ大きな成果を出せた。

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、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
 - ・ 「車両運搬車の構造基準(JABIA-T1000)」の改正

(2) 共通化

- ・ 締結部品(対向BRKT等)の調査

(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実施
- ・ 労働基準監督署からの指摘事例集の作成
- ・ 部材仕入状況の調査

(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

- ・ 部会会員への展開
- ・ 会員への周知と運用状況把握
- ・ 部会への現状報告

(2) 環境対応(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
- ・ 解体マニュアルの見直し

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

2018年度バン型車全体の生産台数は85,266台(対前年比98%)となり7年ぶりに減少。

サイズ別では大型21,164台(同83%)、中型26,864台(同91%)は減少、小型(含む軽)37,238台(同116%)は増加。車種別では、冷凍・冷蔵車が27,155台(同97%)、ウィングバンが32,387(同91%)とも減少。

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、左巻込み防止の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。

2018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」No.2をとりまとめ発行、車の使用期間が延びる中、また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「営業中堅社員教育」の手引き書を取りまとめた。

2018年度のバン部会会員数は退会1社あり、26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
- (4) 会員生産台数の展開

2) 技術委員会

- (1) 基準/標準化
 - ・ バン車「安全輸送ニュース」No.3発行
寒冷地・沿岸域での使用上の注意編をパンフレット作成・HP掲載
 - ・ 「新規検査等届出書の記載ブック」の作成
 - ・ 「取扱説明書の手引き(2019年度改訂版)」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(一般社団法人 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上級社員編「営業社員教育の手引き書」を作成する
- (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) 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
 - ・ 解体マニュアルの見直し

5) 点検整備推進分科会メンバー

- (1) 架装物の点検制度 運用・普及化
 - ・ 部会会員への展開
 - ・ 会員への周知と運用状況把握
 - ・ 部会の現状報告

トレーラ部会

1. 現状認識

2018年度のトレーラ需要は8,732台(前年度比103%)になった。

日本経済は順調な景気回復が続き、夏場の各地での自然災害による工場停止や物流網の寸断等が生じたものの、バン2,673台(同95%)、コンテナ用2,557台(同99.9%)、平床・低床2,298台(同112%)、その他特装系1,204台(同114%)と、トレーラ全体で、2017年度を上回った。

2019年度については、世界経済は米国、中国、欧州の減速が見込まれるが、原油価格が落ち着いていることやドライバー不足解消の対策としてトレーラ化が増えていることにより、トレーラ総需要は2018年度並みと予想される。

こうしたことから、トレーラ総需要は8,500台、2018年度比97%と見込まれる。

品質面においては、プ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、大型車の車輪脱落防止のための緊急対策に対し、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、R79かじ取装置の適合確認、R117タイヤ単体騒音、共通構造部(多仕様自動車)型式指定制度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・PRI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化・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。

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」、「会員事業の活性化支援活動」、「環境への取組み」、「経年車の安全な使用

に向けて」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内容について、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

適用協定期制		適用開始		影響するトレーラ
		新型車	継続生産車	
R13	制動装置	2015/9～	2017/2～	全般
R79	かじ取装置	2017/7～	2019/7～	ステアリング装置付
R4	後部番号灯	2020/6～	2020/6～	全般
R58 03改訂	突入防止装置	2019/9～	2021/9～	全般
R117	タイヤ単体騒音	2023/4～	2026/4～	全般
(R117)	同上(自主規制)	2020/1～	2020/1～	インチタイヤ、スタッドレス以外

- (1) R79に関する取組み
 - ・ ドリ式フルトレーラのR79適用可否を明確にする為、審査部および国交省に相談する。
 - (2) R117に関する取組み
 - ・ 2020年1月以降の「環境省自動車単体騒音専門委員会(自騒専)の決定を受けた対応」の対応方法を共有化していく。
 - (3) R4に関する取組み
 - ・ 2020年6月以降登録の車両から適用される上での問題点の共有化と解決
 - (4) 共通構造部(多仕様自動車)型式指定に関する取組み
 - ・ 2021年4月以降、新型自動車届出制度から共通構造部(多仕様自動車)型式指定制度への移行に向けた問題点の整理と関係機関への相談を行っていく。
 - (5) 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
 - (6) JASO(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
- (7) 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

(8) 国交省・自工会などとの連携

- ・ 独立行政法人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)
 - ・ 一般社団法人日本自動車工業会:大型車部会トラック分科会(都度)
- (9) 自動車技術統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(7/10、12/11、2020/2/19)

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みの整備充実
 - ・ 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
- (2) 自動車技術統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(7/10、12/11、2020/2/19)
- (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) 2019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にもPR活動
 - ・ 2018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開催する。今年度はフルトレーラとセミトレーラとを比較した内容を加え、更に最新の法規情報も折り込み、輸送業者に周知と情報提供を図る。
- (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。
- (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、2018年度と同一内容の20秒広告を、次年度の購入車両検討時期と推定される9～11月の期間の何れかの1週間(5日間)に放送予定。
- (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) トレーラの点検整備の推進を図るため「自動車整備標準作業点数表」への登録を実現するため、日本自動車整備振興会連合会に依頼して、同会内にある委員会での検討から点数表発行に至るまでの必要な作業を推進する。

- ・ 専業委員のサービス工場へ訪問し方針説明(4月中旬)
- ・ 現在の工数表から点数表原稿の作成(5.6月)
- ・ 委員会での検討及び、必要に応じて実車検証等(7月～9月)
- ・ 全社(専業+ディーラー)委員会における審議(11月)
- ・ 登録、発行(12月)

(2) 2018年度に改訂した自動車点検分解整備記録簿のさらなる適用・普及を推進するため、全国の整備事業者に対し、整備現場における実効性についてサンプリング調査を行う。また、「使用者」に対してもヒヤリング等を行い、点検整備の実施に必要な要件を究明する。

- ・ これまで収集したアンケート結果を参考に調査方法・対象を検討(1Q)
- ・ アンケート調査実施(2Q)
- ・ 調査集計、結果により現地調査・ヒヤリング(3Q)
- ・ まとめ(4Q)

(3) 適正な交換部品の使用により、トレーラの安全な運行をしてもらうため、使用過程車の車齢調査や補用部品販売の状況の調査等を行い、トレーラ部品の使用実態を把握する。純正部品の使用推進のための具体策を検討し、ユーザー等に対し啓発をする。

- ・ 会員各社における情報収集と実態調査(1.2Q)
- ・ 課題の整理(3Q)
- ・ 市場への啓発(4Q)

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2018年度の生産台数(含むふそう向け)は、国内大中型バス4,825台(前年度比81.4%)、国内小型バス9,077台(同97.0%)、輸出小型バス74,545台(同97.4%)である。

(市場動向)

- ・ バス輸送人員は、2017年度46.39億人(前年度比101.2%)で2011年度を底に増加傾向。
内訳は、乗合バス43.42億人(同101.3%)、貸切バス2.97億人(同101.0%)。
- ・ 平均使用年数は、2017年度17.69年(前年度比+0.3年)で2年連続増加。内訳は、大中型バス20.65年(同+0.46年)、小型バス15.95年(同+0.76年)。

・ バス全体の保有台数は、2017年度末で233,542台の前年度比+749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2017年度56.4%(前年度比+3.0)、リフト付バス(2020年度目標25%)は2017年度5.9%(同+0.1)と特にリフト付バス化の進展は遅い。

2019年度の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、買い替え需要等が一巡したことや、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

会員工場、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

① JABIA規格の改正(2件)

- ・ ワンマンバス用放送装置、バス用ドライブレコーダ車両搭載ガイドライン

② 規格化・標準化に向けた調査研究

- ・ 車体規格集2021年版発行に向け銘板ピクトグラム化の研究(3年計画の1年目)
- ・ JABIA規格新規制定に向け後方視界確保装置(バックカメラ)の調査(3年計画の1年目)

③ 国際基準との調和活動へ参画

- ・ 衝撃吸収分科会、一般安全分科会(JASIC主催)
- ・ 車体部会(自技会主催)

(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(R66)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

(1) 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

2018年度の四輪車総需要は、526万台・前年度比101%と3年連続の500万台超え、地震、豪雨、台風などの大規模災害による影響はあったものの、緩やかな景気拡大、新型車効果等により前年度を上回った。内訳は、登録車が334万台・同99.95%、軽四輪車が192万台・同103%。

そうした中、2018年度の小型部会会員の生産台数は、205万台・前年度比104%と前年度を上回った。

2019年度の四輪車総需要は522万台・前年度比99.2%、内、登録車が同99.5%、軽四輪車が同95.5%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、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

2019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。

2018年度の資材部会会員の異動状況は5社入会、2社退会で100社となった。事業活動では、バス部会、トラック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し、会員間交流、情報交換を深めた。

2019年度も各部会との共同事業、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

本部活動方針に沿い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

資材部会

1. 現状認識

当会会員の2018年度の実生産台数は、国内大中型バス(含むふそう向け)は、国内大中型バス4,825台(前年度比81.4%)。平ボデートラックはシャシメーカー標準車を除く当会特有車は16,679台(同108%)と2年連続で増加、バン車は85,266台(同97.9%)と減少となり、国内での非量産車はほぼ横ばいとなった。

■評議員会及び相談役会を開催

5月8日に、当会会議室で2019年度評議員会を開催。北村泰作氏(株)北村製作所社長)を議長に選任し、2019年度事業計画(案)及び収支予算(案)を諮問した。

「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「2019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、内山各相談役から「2018年度事業報告及び収支決算報告」、「2019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。

■2018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7日に、当会会員の2018年度生産実績について報道発表を行った。

当会会員会社の車体生産台数実績は、2,328,800台で前年度比102.9%と3年ぶりに前年度超えとなった。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、186,258台で同99.2%と3年ぶりに前年度割れとなった。車種別には、特装車、平ボデートラック、トレーラが増加したが、特種車、バン、大中型バスが減少した。(詳細はP.49を参照)

■講演会を開催

3月14日、自動車会館くるまプラザ会議室にて、合同会社おもてなし創造カンパニー



代表の矢部輝夫氏(元JR東日本テクノハートTESSEI取締役経営企画部長)による講演会「新幹線清掃チームの『働きがい方』改革」を開催した。

現在では、ハーバード・ビジネス・スクールの必修教材としても「JR東日本テクノハートTESSEI」の事例が採用されるなど評判が高いが、かつて新幹線清掃は「きつい」「汚い」「危険」の「3K」職場と認識されるなど、環境や離職率などで深刻な問題を抱えていた。事故やクレームも多く、従業員のパート率58%でその半数は入社して1年未満と入れ替わりが激しく、仕事のノウハウの伝達やサービスの質を

保つことが難しかった。当時、講じられた対策は徹底した「管理」で、ルールと規律を求める手法を繰り返していた。

この状況を打破するべく、改革に乗り出し、まず真の意味で従業員を大切にすることから始めた。「組織の中で一人ひとりがどうあるべきか?」「一人ひとりが強みを発揮する組織はどうあるべきか?」等の現場の弱みをスタッフにどんどん言ってもらい、意見、提言に「NOとは言わない」で、小さくてもまずは変化を創造することに取り組んだ。スタッフが変わったのではなく、本社のマネジメントが変わった。

そして、JR東日本の新幹線の運行とメンテナンス清掃という両面を支える者としての自覚が芽生えていった。「3K」は今では「感謝」「感激」「感動」と劇的に変化した。このような変化を経て、わずか7分間で新幹線の車中を効率良く、きれいに清掃していく姿は、「7minute miracle」と呼ばれている。

講演後、参加者から多くの感動の声をいただき非常に充実した講演会となった。

■「現地現物による技能系社員研修」を開催

トヨタ車体㈱の担当者が講師になり、トヨタ車体㈱にて4月11~12日に3社6名が参加して開催した。また、今年度、新たに講師になる予定のトヨタ自動車東日本㈱及び日産車体㈱から7名が今後の運営方法などの検討のために参加した。

本研修では、生産現場で人材育成を担うリーダー層を中心に作業習熟向上のための教育・指導の際、基本動作の大切さを理解して貰うため



ボルト締付け体験風景

の教え方や、作業指導のための道具等の紹介及び実作業を体験し、教わる立場に立った教育の仕方について研修した。具体的には、模擬トーチを使つてのアーク溶接、ボルトの締付け、水での吹付け及びシーラー塗布を体験した。

さらに、生産活動の基本である安全な職場づくりを進めるため、安全体感教育として労働災害に関する原因を確認し、ルールに基づき作業が行われていない場合にどのような災害が発生するのかを体感し、危険の大きさを実感した。具体的には、電気、回転物、玉かけ、高所及びフォークリフトの各々の作業における危険を自らの身体で体感した。

参加者からは、体験・体感することで単に机上での説明を受けるのとは異なり、それぞれの研修内容の理解を深められ、自社への展開を図りたい、との声が多く聞かれた。

■2019年度部会総会を各地で開催

2019年の部会総括会議(部会総会)がすべて終了し、2019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18日(木)	東京
特種部会	4月18日(木)	東京
トラック部会	4月11日(木)	広島
バン部会	4月22日(月)	宮城
トレーラ部会	4月19日(金)	東京
バス部会	—	書面審議
小型部会	4月18日(木)	東京
資材部会	4月26日(金)	東京

トラック部会

■工場見学会を実施

トラック部会(部会長・田村元・(株)浜名ワークス社長)では4月11日に22社22名が参加し、トラック部会総会に先立ちシーコム(株)(広島県広島市)を見学した。

広島駅から車で約20分という立地にもかかわらず、大型プレス機、レーザー加工機、4トン車が積み荷を乗せたまま昇降できるエレベーターが完備されていることに驚かされた。

試作を含めた多品種小ロット生産に特化し、従業員が常に仕事に対する意識を高めることに重点を置き、設計～生産の各工程の業務量バランスが平準化するように多能工の育成にも積極的に取り組んでいたことは参考になった。

試作などの機密情報が多い工場のため、従業員は当然



シーコム(株)

だが、見学者も携帯電話などの持ち込みは禁止となっていた。部品搬入や工場出荷にも最新の注意を払い、工場外での荷下ろしや積込も一切行っていない。

約90分の見学時間にもかかわらず、情報漏えいに厳しい工場内に22名の見学者を受け入れてくれたことに感謝したい。

バン部会

■工場見学会を実施

バン部会(部会長・昼間康弘・日本フルハーブ(株)社長)では、4月23日に11社12名が参加し、トヨタ自動車東日本(株)大衡工場と麒麟ビール(株)仙台工場を見学した。

トヨタ自動車東日本(株)大衡工場では最先端のラインであるアンダーボデー工程を見学、そのロボット溶接と移動の速さには見るべきものが



トヨタ自動車東日本(株)大衡工場

あった。また、各作業に必要なボルトの数がワンプッシュで出てくる装置を現場の作業者の発想で作成しており、いかに無駄を省き、次工程につなげるかの意識の高さに驚かされた。

その後、麒麟ビール(株)仙台工場に移動し、主製品である一番搾りの製造工程と瓶/缶の充填作業を見学した。飲料製品の製造工場であり、その徹底した食品安全性の追求姿勢には敬服するものがあつた。



麒麟ビール(株)仙台工場

資材部会

■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26日、65社84名が出席し、講演会を開催。講演会は「『大変革期に入った自動車産業の生き残り戦略』～価値協創戦略による稼ぐ力の向上が生き残りの最重要課題」をテーマに、松島憲之氏(三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株)チーフリサーチアドバイザー)を講師として実施した。



いま、経営において非常に重要なのが「ESG(環境・社会・ガバナンス)」であり、ESG投資が注目される背景や動向、課題などを中心に、今後の自動車産業の展望について話された。ESGが注目される背景としては、企業価値を生む源泉が有形資産から人材やブランドなどの無形資産(非財務情報)にシフトされたこと、長期投資志向が進む中で企業の持続可能なビジネスモデルが求められ非財務情報による説明が必要となったこと、社会的課題の解決が持続的成長に必要な等である。

自動車産業に対して投資家がESG投資の観点から重要視する点としては、自動車産業には100年ぶりの大波が押し寄せており、未来は自動走行で樹脂製の電気自動車が主力になると考えられているが、これらに使用される新技術は従来の延長線上ではなく、非連続イノベーションから生まれる点に注意が必要で、自動走行では走行状況を瞬時に判断し学習するAIチップや高速通信技術、電気自動車では長時間使用可能なバッテリー、新素材では加工性の高い軽量で強い新しい樹脂の開発が重要になるとのこと。

今後は、このような非連続イノベーションを確保するための買収や提携などが急速に進み、自動車産業の収益構造は大きく変化するとみている。自動運転では、他業種のトッププレイヤーが新規参入してきたが、これらの新規参入企業が一気にパワーバランスを覆す可能性もある。

また、自動車産業は環境問題に対していろいろと対応しなければならない業種であり、生き残りのためには、より感応度を高めていかなければならないとのこと。

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

■説明会を実施

新潟支部(支部長・北村守・(資)中北車体工作所代表社員)では、4月19日、14社15名が参加し、支部総会終了後に説明会を実施した。

説明会は国土交通省北陸信越運輸局自動車技術安全部技術課星野技術係長より「自動運転の取組進捗状況や新車動向、リコール動向、保安基準の改正内容」等をテーマに実施した。

本会は新潟支部発足当時から続けられているもので、今回は30回目の開催となるが、支部会員からも好評なため、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4日に「合同3部会」、4月16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5月の10連休への対処や年度の業績状況、長納期の受注キャンセル問題、人材不足における後継者育成問題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。



2019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26日	竹澤 靖 札幌ボデー工業(株) 常務取締役	(経) 近江地域経済部製造・情報産業課長 (国) 内木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19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	木村副会長 吉田専務理事
新潟支部	4月19日	北村 守 (資) 中北車体工作所 代表社員	(国) 山本自動車技術安全部長 星野自動車技術安全部技術課技術係長 塚脇新潟運輸支局首席陸運技術専門官	古庄副会長 杉崎事務局次長
関東支部	4月23日	矢島 廣一 埼玉自動車工業(株) 社長	(国) 是則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17日	広瀬 康宏 栃東海特装車 社長	(経) 浅野産業部製造産業課長 伊藤製造産業課自動車関連産業室長補佐 小野木製造産業課自動車関連産業室企画係長 (国) 永井自動車技術安全部長 田中自動車技術安全部技術課長	網岡会長 土屋事務局次長
近畿支部	4月25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) 猶野自動車技術安全部長 足利京都運輸支局長	加藤副会長 吉田専務理事
中国支部	5月16日	瀬川 昌也 共立工業(株) 社長	(経) 高橋地域経済部地域経済課長補佐 (国) 山村自動車技術安全部長	古庄副会長 吉田専務理事
四国支部	5月17日	池浦 雅彦 (株) タダノ 執行役員	(経) 吉岡地域経済部長 植田地域経済部製造産業課長 (国) 近藤自動車技術安全部長 松田自動車技術安全部技術課長	古庄副会長 杉崎事務局次長
九州支部	5月14日	矢野 彰一 (株) 矢野特殊自動車 社長	(経) 阿部地域経済部製造産業課長補佐 (国) 下野九州運輸局長	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

自動車検査業務等実施要領の一部改正について

国土交通省

【改正概要】

- ① 職権打刻作業時の自動車と打刻プレート等との同一性確認及び打刻プレート等の管理方法を明確化
- ② 基準緩和自動車認定要領の改正に伴う幅広貨物輸送用トレーラの検査証への記載事項について明確化
- ③ 車体の形状がドリー付トレーラとなる自動車の検査証等の記載事項について明確化
- ④ 自動車検査証の電動機の定格出力の記載についてMOTAS仕様への整合化(小数第2位まで記載)
- ⑤ 自動車検査票に記載する年号欄の廃止(当分の間旧様式が使用可能)

【改正・施行日】 2019年3月22日

スワップボディコンテナ車両利活用促進に向けたガイドラインについて

国土交通省

国土交通省から、スワップボディコンテナ車両利活用促進に向けたガイドラインが公表された。

【概要】

- ① スワップボディコンテナ車両とは
 - ・ キャリア(車台)とコンテナ(荷台)を特殊な荷役機器を必要とせず、キャリアのエアサス機能により自力でキャリアとコンテナを分離できる構造の自動車
- ② 運用メリット
 - ・ 拠点間輸送において、輸送業務と荷役作業が分離できるので、運転者の労働時間が改善
 - ・ トレーラのような中継輸送が可能
- ③ 相互利用(互換性)
 - ・ 相互利用(互換性)を確保するため、緊締装置、支持脚、ステアリングトンネル、ガイド装置、フロントストップ等の仕様を統一
 - ・ ピクトグラムにより当該車両であることを表示

【公表日】 2019年3月28日

装置型式指定実施要領等の一部改正について

国土交通省

装置型式指定規則及び保安基準の細目告示の一部改正等に伴い、自動車の認証に関する関係通達が以下のとおり改正された。

【改正概要】

(1)装置型式指定実施要領

- ① 特定装置に「出力装置」を追加し、当該装置の装置型式指定基準をUN-R85(原動機の出力測定法に係る協定規則)と制定
- ② その他

(2)自動車型式認証実施要領

- ① 諸元表記載要領に協定規則の出力等の記載を追加
- ② その他

(3)輸入自動車等特別取扱制度

- ① 諸元表記載要領に協定規則の出力等の記載を追加
- ② その他

(4)共通構造部型式指定実施要領

- ① 諸元表記載要領に協定規則の出力等の記載を追加
- ② その他

(5)共通構造部型式指定実施要領

- ① 諸元表記載要領に協定規則の出力等の記載を追加
- ② その他

【公布・施行日】

公布日：2019年3月28日 施行日：2019年4月15日

共通構造部型式指定規則等の一部改正について(IWVTA関連)

国土交通省

国連のWP29において、UN-R0(IWVTA(認証の相互承認を「装置単位」から「車両単位」へ発展させた国際的な車両認証制度)に関する手続き等を定めた協定規則)が成立したことを受けて、自動車の認証に関する省令並びに保安基準の細目告示を以下のとおり改正した。

【改正概要】

(1)共通構造部型式指定規則(省令)

- ① 海外においてUN-R0に基づき認定された共通構造部は、我国において型式指定を受けた特定共通構造部とみなし、受入れることとした。
- ② UN-R0に基づき型式指定を受けた特定共通構造部であることを示す特別な表示を定めた。

(2)装置型式指定規則(省令)

- ① UN-R85(原動機の出力測定法に係る協定規則)を

受入れるため、所用の措置を行った。

- ②UN-R85に基づき型式指定を受けた特定共通構造部であることを示す特別な表示を定めた。

(3)保安基準の細目告示(告示)

- ①装置型式指定を行う場合の原動機の出力の測定方法について、UN-R85に規定された方法で測定することを定めた。

【公布・施行日】

公布日：2019年3月29日 施行日：2019年4月15日

**共通構造部(協定規則第0号)型式
認証実施要領の新設について**

国土交通省

【概要】

国際的な認証制度(IWVTA)が成立したことを受け、当該制度に基づく申請手続きに関して、申請書及び添付書類の記載要領等を定めた「共通構造部(協定規則第0号)型式認証実施要領(依命通達)」を制定した。

【公布・施行日】

交付日：2019年3月29日 施行日：2019年4月15日

自動車型式認証実施要領等の一部改正について

国土交通省

二輪車の第4次排ガス規制等に対応するため、認証関係通達を以下のとおり改正した。

【改正概要】

(1)自動車型式認証実施要領

- ①三元触媒が利用できる理論空燃比で燃焼する方式の筒内直接噴射ガソリンエンジン搭載車に対し、PM排出量規制が導入されたことを踏まえ、諸元表の記載方法について改正
- ②二輪自動車の耐久走行距離が変更されたことに伴ない、長距離走行実施要領について所要の改正を実施
- ③二輪車の申請書等の添付書類として、「排出ガス低減機能を低下／停止させる制御に係る説明書」を追加し、当該説明書の様式を定めた。
- ④その他

(2)装置型式認証実施要領

- ①二輪車の申請書等の添付書類として、「排出ガス低減機能を低下／停止させる制御に係る説明書」を追加し、当該説明書の様式を定めた。
- ②その他

(3)輸入自動車特別取扱制度

- ①三元触媒が利用できる理論空燃比で燃焼する方式の筒内直接噴射ガソリンエンジン搭載車に対し、PM排出量規制が導入されたことを踏まえ諸元表の記載方法について改正

- ②二輪車の申請書等の添付書類として、「排出ガス低減機能を低下／停止させる制御に係る説明書」を追加し、当該説明書の様式を定めた。

③その他

(4)新型自動車の審査基準

- ①保安基準の細目告示等の改正に合わせ、所用の改正を行う。

【公布・施行日】 2019年3月29日

**非認証車に対する排出ガス試験等の
取扱いの一部改正について**

国土交通省

公的試験機関における排出ガス試験において、受検者による不正行為によって申請と異なる自動車により試験が実施された事案が発覚したことから、このような不正行為を防止するため、当該通達を以下のとおり改正した。

【改正概要】

- ①同一型式及び同一構造に係る確認の明確化
- ②排出ガス試験を行う自動車について、外観及び排出ガス対策装置等を写真等により記録・保存し、当該写真等を成績表に添付

【公布・施行日】 2019年4月1日

**元号が改められることに伴う自動車検査
登録・整備等関係業務の取扱いについて**

国土交通省

本年5月1日から年号が「平成」から「令和」に改められることに伴い、5月1日以降の自動車検査登録・整備等関係業務における元号の取扱いについて、以下のとおり取扱う旨の通知があった。

【概要】

- (1)4月30日以前に交付を受けた自動車検査証、検査標章、回送運行許可書、臨時運行許可書(以下、「自動車検査証等」という。)の日付について
 - ①5月1日以降の取扱いについては、「平成31年」とあるのは「令和元年」、「平成32年」とあるのは「令和2年」と読替えるものとする。
 - ②それ以降も同様の扱いとする。
- (2)5月1日以降に交付(又は返付)される自動車検査証等の日付について

①自動車登録検査業務等電子情報処理システム(以下「MOTAS」という。)の端末機から出力される自動車検査証については全て「令和」で印刷される。

②MOTASの端末機から出力される検査標章については、「令和元年」を「1」として右下に、「令和2年」を「2」として左下に、「令和3年」を「3」として左上に、「令和4年」を「4」として右上に表示する。以降、順次繰り返す。

③保安基準適合証については、「平成」を「令和」に訂正して使用する。この場合の訂正印は不要とする。

④その他、回送運行許可書等については、「令和」で印刷する。ただし、既に「平成」で印刷されたものについては、「令和」に訂正(訂正印不要)して使用するものとする。

(3)申請書(OCRシート)について

①元号が入力事項となっている1号、2号、3号の2、5号、6号、7号、21号、22号シートについては、5月1日以降年月日欄に「1」を記入すると「昭和」が入力され、「2」を記入すると「平成」が入力され、無記入の場合は「令和」が入力される。

②その他

(4)点検整備記録簿、分解整備記録簿、指定整備記録簿等(以下「点検整備記録簿等」という。)

①点検整備記録簿等の年月日欄に不動文字で印刷されているものについては、5月1日以降は「平成」を「令和」に訂正(訂正印不要)して使用するものとする。ただし、訂正せずに使用しても差し支えない。

【公布・施行日】

公布日：2019年4月1日 施行日：2019年5月1日

「女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方」について

国土交通省

【概要】

国土交通省と全日本トラック協会では、深刻なドライバー不足を解消するため、官民学で構成する「女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方検討会」を2018年3月に設置し、女性ドライバーや高齢ドライバーが働きやすい環境づくりについて検討してきた。本検討会には、当会のバン部会と特装部会の代表者が委員として参加し、荷台への乗降性や荷役作業の改善に繋がる装備品などの対応事例(81点)について情報提供を行った。

その結果、本日、車体工業会から情報提供を行った対応事例が掲載された報告書が国土交通省及び全日本トラック協会から公表された。詳しい内容等については、次のURLから確認できる。

◆報道発表資料:「女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方」を取りまとめ
<http://www.mlit.go.jp/common/001284426.pdf>



◆概要:「女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方」について(H31.4.4取りまとめ)
<http://www.mlit.go.jp/common/001284425.pdf>



◆本編:女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方取りまとめ
http://www.jta.or.jp/rodotaisaku/jinzai/joseidriver_kentoukai/01.pdf



◆別添:女性ドライバー等からの要望に対するトラックメーカーなどの対応事例
http://www.jta.or.jp/rodotaisaku/jinzai/joseidriver_kentoukai/02.pdf



◆別冊:トラックメーカーなどの取組事例集
http://www.jta.or.jp/rodotaisaku/jinzai/joseidriver_kentoukai/03.pdf



【公表日】 2019年4月4日

「自動車の用途等の区分について(依命通達)」の細部取扱いの一部改正について

国土交通省

特種用途自動車の構造要件と新規検査時の提出書面等を定めた「自動車の用途等の区分について(依命通達)」の細部取扱いについてを以下のとおり改正した。

【改正概要】

(1)教習車

公安委員会が発行する教習用自動車であることを証明する書面の名称が変更されたため、新規検査等の際に提出する書面名称をこれに合わせ変更

(2)検査測定車

自動車走行騒音に及ぼす路面の影響を評価することを目的とした測定用トレーラについて、現行の規定では検査測定車として扱うことが困難なため、所用な改正実施

【公布・施行日】 2019年4月17日

道路運送車両法等の一部改正について

国土交通省

道路運送車両法等が以下のとおり改正された。

【改正概要】

(1)保安基準対象装置に「自動運行装置」を追加

- (2) 自動車の電子的な検査に必要な技術情報の管理に関する事務を行わせる法人の整理
- (3) 分解整備の範囲の拡大及び点検整備に必要な技術情報の提供の義務付け
- (4) 自動運行装置等に組み込まれたプログラムの改変による改造等に係る許可制度の創設等
- (5) 型式指定制度における適切な完成検査の確保
- (6) 自動車検査証の電子化
- 【公布日】 2019年5月24日

自動車型式指定規則等の一部改正について

国土交通省

完成検査の不適切な取扱いが相次いで発生したことを踏まえ、関係省令(自動車型式指定規則、共通構造部型式指定規則、装置型式指定規則)について、以下の改正を行った。

【改正概要】

- (1) 型式指定の効力の停止に係る規定の見直し
- (2) 立入検査に係る証票規定の見直し
- 【公布日】 2019年5月24日
- 【施行日】 2019年5月24日
- (上記(2)の一部については、公布の日から起算して20日を経過した日)

道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部改正について

国土交通省

WP29(国連ECE自動車基準調和世界フォーラム)の第176回会合において、UN-R16(座席ベルトに関する協定規則)、UN-R17(座席及び頭部後傾抑止装置に係る協定規則)等の改訂が採択されたこと等に伴い、関係省令、告示等について以下のとおり改正を行った。

【改正概要】

- (1) 装置型式指定規則(省令)
- ① 指定を受けたものとしてみなす特定装置の規則番号を協定規則の改訂に合わせ更新する。
- (2) 保安基準の細目告示(告示)
- ① 燃料装置
- 燃料タンク及び配管に関する技術的要件として採用している協定規則の規則番号を「UN-R34」→「UN-R34-02」に更新する。
- ② 乗車装置
- 乗車装置の構造に関する要件に引用している協定規則の規則番号を「UN-R17-08」→「UN-R17-

09」に更新する。

③ 座席

- 衝突等による衝撃を受けた場合における乗車人員等から受ける荷重への耐久に係る座席の性能及び当該座席の乗車人員の頭部等の保護に係る性能要件として採用している協定規則の規則番号を「UN-R17-08」→「UN-R17-09」に更新する。
- 2020年9月以降の新型車から適用する。

④ 座席ベルト等

- 座席ベルトの構造、操作性能等の要件として採用している協定規則の規則番号を「UN-R16-07」→「UN-R17-08」に更新する。
- 2020年9月以降の新型車から適用する。

⑤ その他

(3) 装置型式指定実施要領(通達)

- ① 「座席」及び「座席及び頭部後傾抑止装置」の装置型式指定基準
- 直接引用している協定規則番号について、「協定規則第17号第9改訂版」に更新した。
- ② 「座席ベルト」の装置型式指定基準
- 直接引用している協定規則番号について、「協定規則第16号第8改訂版」に更新した。
- ③ 特定装置の名称
- 「出力装置」を「自動車駆動用出力装置」に改める。

【公布・施行日】 2019年5月28日

2019年度「不正改造車を排除する運動」を実施 ～各地方運輸局で「不正改造車を排除する運動」 強化月間が順次開始～

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」が中心となつて、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、2019年度も、「不正改造車を排除する運動」を全国的に展開する。

当会では、ポスター、チラシの会員への配布等を実施し、各地方運輸局が定める強化月間に合わせ、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、その排除に協力願いたい。

2019年度税制改正に伴う対応について

国土交通省

2019年度の税制改正において、衝突軽減ブレーキ・車両安定性制御装置・車線逸脱警報装置を備えたトラック・バスについて、自動車取得税の特例措置が6か月延長される。

また、自動車取得税廃止後の2019年10月1日以降は自動車税の環境性能割の特例として2021年3月末まで措置される。

2019年度税制改正については、地方税である自動車取得税及び自動車税の特例の延長となり、当該特例が適用される期間においては、2018年度税制改正により既に自動車重量税の特例が措置されているため、特段これまでと異なる対応は必要とならないが、税制特例措置の対象自動車について承知おき下さい。

<詳細は以下を参照>

<https://www.mlit.go.jp/common/001279214.pdf>



令和元年度の税制改正において、衝突被害軽減ブレーキ・車両安定性制御装置・車線逸脱警報装置を備えたトラック・バスについて、自動車取得税の特例措置が9月延長されました。また、2019年(令和元年)10月1日以降は自動車税の環境性能割の特例として2021年(令和3年)3月末まで措置されます。

対象車両	車両総重量	対象装置
トラック	3.5トン超 22トン以下	① 衝突被害軽減ブレーキ (AEBS)
バス	全重量	② 車両安定性制御装置 (EVSC) ③ 車線逸脱警報装置 (LDWS)

《税制特例措置の内容》

自動車取得税・自動車税 (取得価額からの控除額)		
1装置 装着	① 衝突被害軽減ブレーキ (AEBS)	350万円控除
	② 車両安定性制御装置 (EVSC)	
	③ 車線逸脱警報装置 (LDWS)	175万円控除
複数装置装着		最大525万円控除

※車両総重量等により対象装置は異なります。また、複数装置を備えることが条件となる自動車があり、対象期間も異なります。詳細は別表をご確認ください。

※バスには、乗車定員10人の乗用の用に供する自動車を含みます。

※牽引車(トラック)及び被牽引車(トレーラー)を除きます。

※対象になる自動車につきましては、各自動車メーカーへお問い合わせ下さい。

国土交通省 自動車局 技術政策課

審査事務規程の一部改正について(第21次)

自動車技術総合機構

【改正概要】

(1)二輪自動車の前照灯試験機による審査方法の変更

- ①走行用前照灯による審査から協定規則の要件を考慮したすれ違い用前照灯による審査への切替え
- ②対象は、2020年7月1日以降に製作された二輪自動車、側車付二輪自動車(UN-R98号、第112号、第113号に適合するものは、2015年6月1日以降に製作されたもの)

(2)使用過程車に事前提出書面審査の導入

- ①使用過程について、現車審査に先だてて書面審査を行う事前提出書面審査を導入
- ②対象は、カテゴリ区分が変更(トラック⇄乗用車)行われたものであって、技術基準の適合性の審査を行う必要が生じた場合

(3)その他

- ①特種用途自動車の審査の際に適用される規程の整理
- ②新規検査届出書(第1号様式(その2))に記載を要しない事項の明確化

【改正・施行日】 改正日：2019年2月28日

施行日：2019年4月1日(改正概要の(1)(2)については、2019年10月1日)

審査事務規程の一部改正について(第22次)

自動車技術総合機構

UN-R0(国際的な車両認証制度(IWVTA))が成立したことで、UN-R144(事故自動緊急警報装置に係る協定規則)及びUN-R85(原動機の出力に係る協定規則)が保安基準に採用されたことに伴い、審査事務規程を改正するとともに、「共通構造部(IWVTA)型式証明審査取扱規程」を制定した。

【概要】

(1)審査事務規程(第22次改正)

- ①審査の実施方法に「共通構造部(協定規則第0号)型式認証実施要領」を追加
- ②TRIASに以下の試験方法を追加
 - ・ TRIAS 08-R85-01(原動機の出力装置試験)
 - ・ TRIAS 43(8)-R144-01(事故自動緊急警報装置試験)
- ③次のTRIASの一部改正
 - ・ TRIAS 11-R079-03(かじ取装置試験)

- ・ TRIAS 43(7)-R138-02(車両接近通報装置試験)
- (2) 共通構造部 (IWVTA) 型式証明審査取扱規程 (制定)
- 【改正・施行日】 2019年4月15日

審査事務規程の一部改正について(第23次)

自動車技術総合機構

国連のWP29第174・175回会合結果、排ガス規制に関する第13次答申、騒音規制、その他審査方法の明確化等に対応するため、以下のとおり改正した。

【改正概要】

(1) 審査結果の通知

- ① 幅広貨物の輸送に関する基準緩和自動車の認定を受けた幅広トレーラについて、審査結果通知書の備考欄への記載例の追記
- ② ドリー付トレーラについて、審査結果通知書の備考欄への記載例の見直し

(2) かじ取装置

- 協定規則の改訂に対応するため、性能要件をUN-R79-03に更新

(3) トラック・バスの制動装置

- 車両安定制御装置(EVSC)の除外規定を制定

(4) 牽引自動車及び被牽引自動車の制動装置

- 協定規則の改訂に対応するため、性能要件をUN-R13-11-S16に更新

(5) 燃料装置

- UN-R34-03の審査方法を制定

(6) 座席ベルト

- 協定規則の改訂に対応するため、性能要件をUN-R14-09に更新

(7) 座席ベルト非装着時警報装置

- 協定規則の改訂に対応するため、性能要件をUN-R16-07-S3に更新

(8) 騒音防止装置

- ① 後付消音器に相対値制の導入
- ② その他

(9) 方向指示器

- 協定規則の改訂に対応するため、性能要件をUN-R6-01-S29に更新

(10) その他

- 新規検査届出書等の添付書面から「元号」を削除した。なお、元号の訂正印は不要とする。また、当分の間は従前の様式でもよい。

【改正・施行日】 2019年5月10日

NEWS FLASH 官公庁だより

2019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、震災対策など、中小企業の方が施策を利用する際の手引書として、2019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。

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: 2019年5月

<詳細は、以下を参照>

https://www.chusho.meti.go.jp/pamflet/g_book/2019/index.html#josedriver_kentoukai/03.pdf



「2019年度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、我が国企業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2019年も実施するので、調査に協力をお願いする。

- ・ 実施期間: 2019年5月21日～7月15日
- ・ 根拠法令: 統計法(2007年法律第53号)
- ・ 調査対象: 経済産業省が所管する産業(車体等の製造業を含む)に属している事業所を有する「従業員50人以上かつ資本金3,000万円以上の企業」

- ・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る。
- * 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、調査に協力を願いたい。

<詳細は以下を参照>

<https://www.meti.go.jp/statistics/tyo/kikatu/index.html>



2019年度工業統計調査について

経済産業省

総務省・経済産業省では、工業統計調査を2019年6月1日現在で実施する。本調査は、製造業を営む事業所を対象に、1年間の生産活動に伴う製造品の出荷額、原材料使用額などを調査し、製造業の実態を明らかにすることを目的としている。

調査を依頼する製造事業所には、本年5月中旬から6月にかけて、調査票を統計調査員が持参するか、または国から直接郵送するので調査に理解願いたい。

また、同時に実施している経済構造実態調査の対象事業所は、両調査に回答願いたい。

なお、提出いただいた調査票は、統計法に基づき調査内容の秘密は保護されるので、正確な記入をお願いする。

<詳細は以下を参照>

<https://www.meti.go.jp/statistics/tyo/kougyo/2019kougyo/2019youhin.html>



経済センサス-基礎調査の実施について

経済産業省

総務省統計局では2019年6月から2020年3月までの期間で「経済センサス-基礎調査」を実施する。

この調査では調査員が全国全ての民営事業所の活動状態を外観などから把握するとともに、新たに把握した事業所には調査票を配布することとしている。

上記の期間中に調査員が各事業所を訪問する場合があるので調査に協力願いたい。

<詳細は以下を参照>

<https://www.stat.go.jp/data/e-census/2019/campaign/index.html>



2019年度「全国安全週間」を7月に実施

厚生労働省

2019年度「全国安全週間」スローガン

「新たな時代に PDCA みんなで築こう ゼロ災職場」

今年で92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、2018年については、「死亡災害」は前年を下回る見込みだが、休業4日以上「死傷災害」が3年連続で増加することとなった。

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、2018年度を初年度として展開されており、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、労働災害防止のために、事業者が労働者の協力の下にマネジメントシステムの基本をなす「計画(Plan)－実行(Do)－評価(Check)－改善(Act)」(「PDCAサイクル」という)という一連の過程を確立し、事業場での自主的な安全衛生管理をより一層推進するとともに、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、様々な取り組みを行っていく。

「全国安全週間」 7月1日(月)～7日(日)

「準備期間」 6月1日(土)～30日(日)

公表日：2019年3月26日

<詳細は、以下を参照>

http://www.jabia.or.jp/news/news_pre.php



2019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、「2018年度中小企業の動向」及び「2019年度中小企業施策」（中小企業白書）、並びに「2018年度小規模企業の動向」及び「2019年度小規模企業施策」（小規模企業白書）をとりまとめ、閣議決定されたので公表した。

2019年版白書では、令和時代を迎えるにあたって求められる経営者の円滑な世代交代や、経済・社会構造の変化に合わせた自己変革の取組みについて、豊富な事例（昨年並みの113の事例）を交えながら分析を行っている。

【中小企業白書のポイント】

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、中小企業の財務や開廃業、人手不足等について分析している。

第2部では、経営者の高齢化を踏まえ、引退する経営者や、新たに経営者になる者について、その現状や課題などについて分析している。

第3部では、社会が大きく変化する中で、中小企業・小規模企業の経営者に期待される自己変革や、周囲の関係者との関わり方の再構築について、検討材料を提供している。また、その典型例として、災害対策について分析している。

公表日：2019年4月26日

<詳細は、以下を参照>

<https://www.chusho.meti.go.jp/pamflet/hakusyo/190426hakusyo.html>



2019年版中小企業白書・小規模企業白書 骨子～令和時代の中小企業・小規模事業者の活躍に向けて～

- 中小企業・小規模事業者にとって、人口減少・少子高齢化が最大の課題。
- 前回は、人手不足に焦点。今回は、新時代を視野に入れ、①経営者の世代交代と、②中小企業・小規模事業者に期待される自己変革に焦点を当てる。
- ①経営者の世代交代については、事業承継・経営資源の一部承継、多様な創業について分析・解説。
- ②自己変革については、構造変化に対応する挑戦やそれを支えるステークホルダーとの互恵関係について分析・解説。
- 具体的な事例を豊富に紹介し、経営者目線に立った分かりやすい内容とする。

1. 経営者の世代交代

① 経営資源の引継ぎ

全部 承継 親族内外の類型を網羅した総合的な支援施策を活用、多くの質の高い事業承継を早め実現。

一部 承継 仮に廃業する場合でも、人材や設備等の貴重な経営資源を意欲の高い次世代の経営者に引き継ぐ。

② 創業

経営資源の譲受け 初期費用の低い創業の促進が期待される。

副業・フリーランス クラウド等のICT技術の発展や働き方改革が進展し、リスクやコストの低い創業も容易になりつつある。

2. 中小企業・小規模企業経営者に期待される自己変革

① 構造変化への対応

○第4次産業革命等が進む中、中小企業は、自身の存在意義が問われる。構造変化に対応した行動変容（デジタル化への対応、オープン・イノベーション、インバウンド需要の獲得等）に挑戦。

○大企業や自治体などの周囲の関係者は、中小企業と運命共同体であることを自覚し、主体的に中小企業を支援する等、従来の関係を再構築。

② 防災・減災対策

○中小企業強靱化法案を踏まえ、中小企業・小規模事業者は、大企業や自治体などの周囲の関係者の協力を得つつ、減災・防災対策（事業継続力強化に向けた計画の策定・実施、保険加入等）に取り組む。

国土交通省地方運輸局

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
北海道	大高 康太	千葉 順一	内木 義昭	※島津 祥悟	※小川 朋広	深尾 尚司
東北	吉田耕一郎	堀江 暢俊	佐藤 博昭	※齊藤 仁伸	※鈴木二三夫	有路 仙之
北陸信越	板崎 龍介	山本 与一	山口 義典	※羽多野達人	※佐々木昌憲	坂本賢一郎
関東	掛江浩一郎	是則 武志	高木 寿明	西川 和孝	掛川 博幸	鷲巣 雄一
中部	石澤 龍彦	永井 啓文	田中 秀一	加藤 正光	大林 清和	伊藤 繁明
近畿	八木 一夫	猶野 嵩	山名 生也	澤島 弘幸	沢井 唯次	清良井利之
中国	土肥 豊	山村 政則	土生 眞生	※忠政 和則	※上本 勝幸	瀧川 達也
四国	大谷 雅実	近藤 准一	松田 力	※久保 泰孝	※坪谷 一	※荒木 昭博
九州	下野 元也	竹下 博喜	福島 和則	平城誠一郎	川原 淳	麦谷 高人
沖縄	—	運輸部長 石谷 俊史	車両安全課長 小松 正弘	—	—	—

経済産業省地方経済産業局

局別	経済産業局別	当会の相談窓口	部長名	課長名
産業部	関東	製造産業課	山口 栄二	戸川 哲宏
	中部	製造産業課	岡本 正弘	浅野 俊明
	近畿	製造産業課	西野 聡	小橋 厚司
地域経済部	北海道	製造・情報産業課	岡出 直人	近江 栄治
	東北	情報・製造産業課	藤田 和也	高坂 英利
	中国	地域経済課	中内 重則	森分 幸雄
	四国	製造産業課	吉岡 勝彦	植田 幸利
	九州	製造産業課	松下 達也	平田 実

2019年5月1日現在
(敬称略)

会員情報

■ 入 会	正会員	岩戸工業(株) 代表取締役 井納 誠 〒509-0147 岐阜県各務原市鷺沼川崎町2-1 TEL: 058-383-8111 【業務内容】 バス特殊車両、バス改装、バスボディ修理 【所属部会】 特種部会		
	準会員	(株)エンビジョンAESCジャパン(旧 オートモーティブエナジーサプライ(株)) 代表取締役社長兼最高経営責任者 松本 昌一 〒252-0012 神奈川県座間市広野台2-10-14 TEL: 046-291-4001 【業務内容】 リチウムイオン電池、自動車用高性能リチウムイオン電池の開発、製造、販売 【所属部会】 資材部会		
		ワゴー(株) 代表取締役 浅沼 清 〒470-0207 愛知県みよし市福谷町根浦27-1134 TEL: 0561-36-0005 【業務内容】 ツイストロックの開発、製造、販売、生産設備のメンテナンス 【所属部会】 資材部会		
■ 退 会	正会員	(株)太陽 (株)ヤマセ		
	準会員	TOYO TIRE(株)		
■ 代表者変更	正会員	(株)サトウ	代表取締役社長	佐藤 秀一
		自動車精工(株)	代表取締役社長	宮幸 茂
		フェニックス工業(株)	代表取締役社長	松井 勇二
	準会員	イサム塗料(株)	代表取締役社長	北村 倍章
		(株)小田原機器	代表取締役社長	丸山 明義
		(株)昭和	代表取締役社長	久保 博都
		スリーライク(株)	代表取締役社長	三好 進

訃報

ジェイ・バス(株)代表取締役社長 宮武良行氏が4月22日にご逝去されました。(享年65歳)
当会バス部会事業に大きく貢献され、2017年5月より理事に就任されました。
ご冥福をお祈りいたします。



故 宮武 良行氏

「交通安全。アクション2019新宿」を開催

交通安全の大切さやルールを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2019新宿」が、4月6日、7日の両日、「新宿区西口広場イベントコーナー」で開催され、約7,000人が来場した。

「アクション2019新宿」は新宿警察署との共同開催で、内閣府、国土交通省、警察庁、警視庁交通部、東京都が後援し、日本自動車会議所を中心に自動車関係47団体・企業などが、参画。当会も開催趣旨に賛同し、協力を続けている。

「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」をテーマとし、楽しく学べる14の体験型ブースや、スタンプラリー、楽しく学ぶアトラクションが多数用意され、小さな子供から高齢者までイベントを楽しんだ。



3月

1日	パン部会／部会会議	① パン型車安全輸送ニュースNo.2 印刷完了を報告 ② 「営業社員の引き・中堅社員編」印刷開始を決定
4日	トレーラ部会／技術委員会	① 基準緩和自動車の認定要領等の一部改訂について報告 ② JABIA_C1800改定について審議・承認
	特装部会／サービス委員会	① メンテナンスニュースNo.48検討 ② メンテナンスニュースNo.49検討
5日	第2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 ② 2018年度支部事業報告(案)、2019年度事業計画(案)の共有 ③ 2019年度支部総会日程(案)及び本部出席者の共有
	国際人事分科会(東京)	① 「海外駐在員給与処遇方針のグローバルトレンド」をテーマに講演会を開催 ② 海外駐在員の給与処遇について等について情報交換を実施
6日	第4回環境委員会	① 2018年度環境委員会事業計画進捗状況確認4/4期 ② 2019年度事業計画(案)、委員会体制(案)について承認
7日	第4回中央技術委員会	① 協定期間の最新情報共有 ② 2018年度事業計画の進捗状況確認 ③ 2019年度事業計画(案)の確認
8日	第4回中央業務委員会	① 2019年度「合同マネージメント研修」内容の論議、決定 ② 2019年度事業計画(案)の論議、合意
11日	資材部会／企画推進委員会	2019年度事業計画(案)での企画を検討
12日	特装部会／ミキサ車技術分科会	① 特装技術委員会の報告 ② ミキサドラム型式登録規定の改訂検討
	トラック部会／部会会議	① トラックボデー取扱説明書改訂版の印刷開始を決定 ② 点検ノートを複写式にして印刷開始を決定
13日	バス部会／技術委員会	① 2018年度活動実績の共有と2019年度活動計画(案)の確認 ② 法改正動向の共有
14日	常任委員会	① VDA(ドイツ)との連携、海外事業調査対応を論議 ② グローバル物流における国の取組みについて意見交換
	第250回理事会	審議事項 第1号議案 新入会員に関する件 第2号議案 2019年度事業計画(案)に関する件 第3号議案 2018年度収支報告(決算見込み)及び2019年度収支予算(案)に関する件 第4号議案 評議員承認に関する件 報告事項 1) 2018年度事業計画 本部/部会/支部別実績(見込み)まとめ 2) 2018年度調査研究/基準化/共通化実績と2019年度計画 3) 最近の官公庁情報 4) その他報告事項
	講演会(くるまプラザ会議室)	「新幹線清掃チームの働きがい改革」をテーマに講演会を実施 ▶P.20
15日	中央技術委員会／ テールゲートリフト技術分科会	① 中央技術委員会の報告 ② 突入防止装置技術委員会の報告 ③ 点検整備推進分科会の報告
	トラック部会／技術委員会	① 解体マニュアルの見直しの検討 ② 2019年度技術委員役員交代の確認
18日	中央技術委員会／ISO26262WG	架装物の電気/電子システムにおける安全設計の対応方法について意見交換

19日	トレーラ部会／サービス委員会	① 2019年度県トラック協会講演会用テキストの見直し検討 ② 工場見学兼サービス委員会開催について展開
20日	特装部会／清掃車小委員会	① 点検項目の共通化検討 ② ISO/TC297の最新情報共有
22日	特装部会／ダンプ車技術分科会	① 特装技術委員会の報告 ② ダンプ車の荷台降下防止安全基準の認定に関する調整
25日	トレーラ部会／業務委員会	① トレーラ登録台数データの活用検討 ② 2019年度トレーラ研修会用資料の内容確認
26日	トレーラ部会／製品安全委員会	① 日整連「技術情報」誌掲載内容の確認 ② 2018年度活動報告と2019年度計画(案)の情報共有
	特装部会／ローリ技術分科会	① 特装技術委員会の報告 ② 消防図書の運用明確化に向けた検討
27日	資材部会／役員幹事会	① 2018年度事業報告・収支決算報告を審議、承認 ② 2019年度事業計画(案)、収支予算(案)、役員体制(案)審議・承認

4月		
5日	バン部会／技術委員会	① 安全輸送ニュースNo.3 を検討 ② 「新規検査等届出書の記載ガイドブック」作成を検討
8日	バス部会／ワンマン機器委小委員会	① 今年度予定のJABIA規格(2件)改正の方向性意見交換 ② 既設定のバックカメラの実態調査に向けた進め方確認
11日～ 12日	トラック部会／部会総会(広島)	① 開催場所：広島県、参加23社23名 ② 2018年度事業報告・収支決算報告承認 ③ 2019年度事業計画(案)・収支予算(案)承認
	トラック部会／工場見学会(広島)	シーコム(株)本社工場の見学会実施 ▶ P.21
	現地現物による技能系社員研修会(愛知)	中小会員支援策の一環として現地現物による技能系社員研修会を実施 ▶ P.20
16日	トレーラ部会／技術委員会	① 自動車単体騒音専門委員会の決定を受けた対応の審議(タイヤ騒音) ② 共通構造部(多仕様自動車)型式指定制度について報告
18日	常任委員会	① リコール保険の導入検討について論議 ② あらたな外国人材の受入れ対応について論議 ③ 4/11-12日開催の現地現物による技能系社員研修について報告
	第251回理事会	審議事項 第1号議案 新入会員に関する件 第2号議案 2018年度事業報告まとめ 第3号議案 2018年度収支決算報告 第4号議案 2019年度事業計画(案) 第5号議案 2019年度収支予算(案) 第6号議案 2019-2020年度理事・監事(案) 第7号議案 2019-2020年度相談役承認に関する件 第8号議案 2019年度車体工業会優良従業員表彰(案) 第9号議案 2019年度車体工業会功労者表彰・永年在籍会員表彰(案) 報告事項 1) 2019年度本部委員会体制 2) 2018年度会員のリコール等重大不具合結果 3) 2018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
	特装部会／部会総会(東京)	① 開催場所：東京、参加9社31名 ② 2018年度事業報告・収支決算報告承認 ③ 2019年度事業計画(案)・収支予算(案)承認

NEWS+FLASH

月度活動状況

18日	特種部会／部会総会(東京)	① 開催場所：東京 参加者：38社65名 ② 2018年度事業報告・収支決算報告承認 ③ 2019年度事業計画(案)・収支予算(案)・役員体制(案)承認
19日	小型部会／部会総会(東京)	① 開催場所：東京 参加者：5社13名 ② 2018年度事業報告・収支決算報告承認 ③ 2019年度事業計画(案)・収支予算(案)・役員体制(案)承認
	トレーラ部会／部会総会(東京)	① 開催場所：東京 参加者：16社23名 ② 2018年度事業報告・収支決算報告承認 ③ 2019年度事業計画(案)・収支予算(案)・役員体制(案)承認
22日	特装部会／ミキサ車分科会	ミキサ車のドラム型式登録規定の改訂検討
	パン部会／部会総会(宮城)	① 開催場所：宮城県、参加14社18名 ② 2018年度事業報告・収支決算報告承認 ③ 2019年度事業計画(案)・収支予算(案)承認
23日	パン部会／工場見学会(宮城)	トヨタ自動車東日本(株)大衡工場、キリンビール(株)仙台工場の見学会実施 ▶P.21
	トレーラ部会／サービス委員会	① 2019年度トラック協会向け講習会講師人選について検討 ② 工場見学兼サービス委員会開催について検討
	トレーラ部会／製品安全委員会	① 自動車整備標準作業点数表への掲載に向けた進捗報告 ② 2019年度活動計画及び委員会予算について検討
24日	中央技術委員会／ISO26262WG	架装物の電気/電子システムにおける安全設計ガイドライン作成に向けた対応方法について意見交換
	中央技術委員会／スワップボディコンテナ車JABIA規格化WG	① スワップボディコンテナ車のJABIA規格検討 ② 今後のスケジュール確認
25日	トレーラ部会／業務委員会	① 2019年度トレーラ研修会用資料の内容確認 ② トレーラ登録台数データの活用検討
26日	資材部会／部会総会(東京)	① 開催場所：東京 参加者：57社78名 ② 2018年度事業報告・収支決算報告承認 ③ 2019年度事業計画(案)・収支予算(案)・役員体制(案)承認
	資材部会／講演会(東京)	「大変革期に入った自動車産業の生き残り戦略」をテーマに講演会を開催 ▶P.22

5月		
8日	相談役会	① 2019年度事業計画(案)についての諮問 ② 2019年度収支予算(案)についての諮問
	評議員会	① 2019年度事業計画(案)についての諮問 ② 2019年度収支予算(案)についての諮問
13日	商用車ショー企画委員会	当会小間展示の企画・ブースデザインについて方向性確認
15日	バス部会／技術委員会	① 車体貼付銘板のピクトグラム化の進め方確認 ② 法改正動向の共有
17日	特装部会／脱着車キャリア分科会	① 特装技術委員会の結果報告 ② 脱着装置付コンテナ自動車の解説本の改訂検討
21日	トレーラ部会／サービス委員会	① 2019年度トラック協会向け講習会講師人選結果確認 ② トレーラ部会工場見学内容について検討
22日	トラック部会／技術委員会	① 車両運搬車の構造基準(JABIA-T1000)の改定検討 ② 締結部品(対向BRKT)の調査の検討



室井 隆男 代表取締役



DATA

■上三川工場 〒329-0611
栃木県河内郡上三川町上三川
2466-1
TEL 0285-55-1720(代)
FAX 0285-55-1726
URL <http://muroi-ss.jp>

■資本金 1,000万円
■従業員 46名
■事業所規模
(上三川工場)
敷地 約4,026㎡
建坪 約2,443㎡
■車体工業会加入
2010年(特装部会)



株式会社 室井製作所



(株)室井製作所

職人の高い技術で、多品種・少量・高品質な 部品を様々な産業へ供給

自宅を作業場にして門扉や家具の金具作りから始めた(株)室井製作所は、従業員の技術向上と生産設備の拡大を両立させ、一貫して低コスト・高品質にこだわった部品作りで様々な産業に貢献している。

取材／車体工業会業務部長 瓜谷 優一

● 特徴・沿革

中島飛行機(株)の技士、民生ディゼル工業(株)の専務を経て自動車の販売修理業を営んでいた先代社長の室井文夫氏は体調を崩したため、自動車産業から離れ、1957年に宇都宮市四条町の自宅にて、主に門扉や家具の金具を製造する室井製作所を設立した。

金属加工技術の高さで仕事の依頼が増え、輸送機器や鉄道車両の部品製造も手掛けるようになる。

現社長の隆男氏は富士重工業(株)(現(株)SUBARU)に就職、車体製造の技術を学んでいたが、父の体調不良もあって24歳で家業の手伝いを始めた。翌年に父、文夫氏が急逝、25歳の若さで社長に就任した。

当時は鉄道関係をメインで定期的な仕事をこなしていたが、1980年から82年における国鉄分割民営化の影響で、鉄道関係の受注がパタリと止まってしまう。5～6名の従業員だけであったが、売上の90%を鉄道に依存していた同社では、税理士に1年も保てないと警告される。

その後、設計と生産技術によって高品質かつ低コストでの部品製造力を武器に、社長自らが営業に出向き、取引先を順調に増やしていった。

1983年には久保田鉄工(株)(現(株)クボタ)、小平産業(株)、川崎重工業(株)との取引が始まり、農業機械部品、カーゴトラック部品、モノレール部品等の製造を開始、以降、食品機械、産業機械、建設機械等の様々な業種のメーカーに部品を製造・供給している。

1994年に宇都宮市下桑島町に瑞穂野工場を新設、従業員や生産設備の増強を続け、2003年には河内郡上三川町に上三川工場を新設した。

長さ100mの工場で、車両運搬車の製作と修理を始め、同時に塗装部門も開設し業務の幅を拡大した。

従業員の技術レベルは高く、県内の溶接競技会で優勝し、今年是全国大会にも出場する予定だという。

自社オリジナル設計の製品作りにも積極的に力を入れており、設計や生産技術の向上を目指して、会社全体で切磋琢磨している。

● 製品

— 御社の業務の特徴についてお聞かせください。

輸送機器産業をはじめ、食品機器、産業用機器、住宅産業と、様々な業種の機械メーカー向けに「多品種・少量・低価格・高品質」の金属加工部品を供給しています。

— どのような製品を手掛けているのでしょうか？

輸送機器では、ダンプ車や塵芥車の架装をはじめ、バス部品やコンテナの製造を行っています。

その他に鉄道車両の構体、建機のショベル、食品機器のステンレス部品等、様々な機械メーカーに向けた部品の製作を行っています。

上三川工場を新設した当時は、工場スペースも広がったので、車両運搬車の製作ができましたが、今は手狭になってしまい、敷地を拡大でき



複数の塵芥車のゴミをまとめて回収し、処分場へ運搬する大型の塵芥車

るまでは注文を受けられない状態です。

自社設計のオリジナル製品では、アームロールで脱着できるプレスコンテナや、複数の塵芥車のゴミをまとめて回収し、処分場へ運搬する大型の塵芥車等を作っています。

乗用車向けには、既存のワンボックスカーに簡単に脱着できる車イス昇降機も製作しています。



アームロールで脱着可能なプレスコンテナ



脱着式の車イス昇降機

— 御社の経営方針は？

将来のために、開発・設計等の技術力強化を図っています。特に生産技術を高めていかないと、製品を低コストで作ることができません。

会社はいかに儲けるかではなく、いかに長く続けるかが大事と考えます。長く続けるには利益を得る必要があります。コツコツと地道に努力を続けていくことを大切にしています。それが会社の競争力につながっていくと考えています。



コンテナ製作風景

● 人

— 御社の特徴は？

仕事をする基本として、2S(整理整頓)、2定(定位置、定品)だけは徹底するようにしています。これだけで物を探したりする無駄な作業が減って、技術・能力が向上します。

従業員は20～40代の若い世代が中心です。溶接競技会で優勝する技量を持つ従業員がいるので、技術を磨く雰囲気があります。

今日の仕事を明日に残さないように、日々集中して努力する従業員が揃っているのも当社の自慢です。



整理が行き届いた全長100mの工場

— 次世代の教育について

多品種・少量生産の当社の業務では、様々な作業ができる多能工の育成が重要です。分業制としているので、新人は一定期間マンツーマンで

1つの工程に集中させ、作業や手順を覚えてから、次の工程を学びます。

競技会にも積極的に参加させて、入賞者には報奨を出して、技術の向上を奨励しています。



県内競技会で優勝するほど溶接技術は高い

トラック部材のスペシャリスト

広島ボデーパーツ(株)

広島ボデーパーツ(株)は、1972年創業のトラック部材専門の商社である。創業以来、広島地区のディーラー、修理工場、ボデーメーカー等に部品を供給し続けている。ボルト1本の注文にもきめ細やかに対応し、地場の信頼を得ている。BtoBだけではなく、「あぶらや」の名称でトラック用品の専門店を広島県竹原市で運営している。

「あぶらや」の開店当時は、映画「トラック野郎」シリーズがヒット中で、トラック部材を扱う専門店がまだ全国に数軒しかなかったため、派手なデコレーショントラックで賑わっていたという。現在は外装の需要は減り、カーテンやハンドルカバー等の運転席の快適な空間作りやドライバーの趣向に沿った内装関係の商品が主力となっている。ユーザーが直接来店するので、人気商品のトレンドを探るアンテナショップの役割も担っている。



トラック用品専門店の「あぶらや」

1980年、現川崎社長が高校1年生の時、現在の本社がある広島商工センターに移転する直前、創業者である父が交通事故により突然他界。その後を次いで母親が社長として奮闘している間、川崎社長は、創業時から取引のある日本ボデーパーツ工業(株)で9年間の現場経験を積み、1998年に社長に就任した。

トラックパーツとともに歩む

創業当時のトラックは、木製の平台が主流であったので、商材もアオリ板を取り付ける長蝶番や木箱のツール



築地 郁夫 執行役員 統括部長
川崎 護 代表取締役
江口 幸将 執行役員 業務部長

ボックスが主流であった。アルミ材の普及とともに、多くの部品加工メーカーが金属製トラック部材を開発し、広島において顧客の信頼を得ていた同社には金属メーカーや部品メーカーの新製品の取扱い依頼が増えていった。現在でもアルミ部材は主力製品となっている。

広島にはボデーメーカーが数多く存在しており、100～200台のトラックを所有している物流関連企業も多く、トラック部材の需要が旺盛である。2017年には近所に倉庫を増築し、冷凍車の部材の保管場所として確保した。

3,000点に及ぶ在庫を管理するために、営業部隊が毎日ボデーメーカーを訪問する。生産状況を確認し、在庫を余らせず、かつ足りなくならないように需要予測を立てなければならない。顧客の情報を把握するためには、強い信頼関係の構築が大切である。広島市内では、異業種間の交流も大変盛んであり、良くも悪くも評判が広まりやすい。50年近くに亘り、この地で信頼を得てきた同社の強みは、人とのつながりにあるといえるであろう。

2008年にはISO14001を取得し、ただの「部品屋」ではなく、環境も意識する企業として自社を再定義し、従業員の意識改革と取引先の更なる信頼向上を図っている。

世代交代とスマート化の波

トラック部材もデジタル化が進んできている。ユーザーの要望で燃料タンクを交換したくとも、完成車の燃料タンクが電子制御化されている場合は交換が出来ない。また、仕入れ先は国内メーカーであるが、多くの企業でも「世代交代」とともに「人間関係」もスマートになり、従来よりも、人との繋がりが希薄になりつつある。

一方で、代替わりで苦慮している仕入先も増えている。優れた技術を持つ地場産業を守るためにも、そういった鉄工所、加工場への人的・経済的支援が業界全体での取組みであるとして、取引先各社と連携しながら対策を練っている。得意とする「人とのつながり」で、地域経済を支えていく。

広島ボデーパーツ(株) 代表取締役 川崎 護

ニーズに応える商品提供。社会に貢献できる人づくり。

【本社】〒733-0833 広島市西区商工センター6-4-6

Tel: 082-278-2678

<http://www.aburaya.net>



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。

進化を続ける収納式可動バンパー

(有)平成自動車

大のクルマ好きの堀内社長は、整備工場で動きはじめてから、常に現場の第一線に立っていた、生粋のメカニックである。

1982年に勤め先で発生した労働問題を機に、同僚たちと独立を決意。労働紛争や独立の準備に7年を費やし、1988年に39歳で運送会社の片隅を借りて、自動車整備を専門とする(有)堀内整備を起業した。当初は下請け仕事ばかりであったが、技術に定評があったので、堀内社長にはユーザーからの指名が多く、顧客が増えていった。

翌1989年、元号が平成に変わるとともに社名を(有)平成自動車に変更し、下請け仕事から脱却し、真の独立開業を実現した。仕事と従業員は順調に増え、自社工場を立ち上げ、敷地も拡大していった。

収納式可動バンパーの開発

1990年代には、アスファルトフィニッシャーに資材を投入する際に、バンパーが干渉してしまい、取り外して、そのまま走行してしまうダンプ車の違法バンパーが社会的な問題となっていた。取り外した状態で走行したダンプ車に乗用車が追突し、潜り込んでしまう死亡事故が発生したこと等で取締りが厳しく強化された。

堀内社長は、この問題を解決するために、収納式可動バンパーの開発を決意。CADをまだ導入していない時代、木製モックアップで、折りたたみの構造や素材、取付方法を試行錯誤し、作っては壊すを繰り返した。およそ2年の歳月を経て試作品を完成。バンパー使用時の強度測定もクリアし、2001年に国土交通省の認可を受けた第1号を製品として販売した。

収納時にボルト4本で固定しなくてはならないこと等の手間がかかる上に、車検に強度計算書の提出が必要なためユーザーからの発注は少なかったが、固定ボルトの本数

を減らし、さらにピンを差し込んで固定する、不要な補強を省いた構造で強度を維持して軽量化を図る等、製品の改良を続けていった。

2006年にはJABIAの認定を取得し、JABIAリベット(現在は廃止)対応製品とした。ボルトやピンを使わずにレバー操作だけで簡単に収納・展開ができる製品を開発し、利便性が向上し販売数は増加していった。

現行モデルは、4t、8t、10tに対応し、突入防止装置での装置型式指定(Eマーク)も取得している。新車だけでなく登録済み車両にもボルトオンで取り付けることができるので、日本全国に特約店を展開し、北海道～沖縄までをカバーし、累計7,000台超を出荷している。

電動タイプ収納式可動バンパーの開発

「車から降りずに収納できないか?」。ダンプ車から降りることが困難な現場もあり、ユーザーからの要望も強かった。以前から電動タイプの構想は温めていた。油圧制御による収納を実現するためには、シンプルかつバンパーとしての強度を保つ構造を設計しなくてはならない。

200度を超える回転角を1本の油圧シリンダーで動かすリンク構造の設計が難関であった。月間

600台超の整備の仕事を抱える中、業務を調整して開発が続けられた。社内をはじめ、協力会社からも多くのアイデアを得て、ワイヤレスリモコンとアラーム機能で、運転席からの遠隔操作を実現、さらに故障時には手動で操作できるシステムも搭載した。完成までに5～6年を要した電動タイプは、2018年6月にEマークを取得し、ユーザーに満足してもらえる製品として完成した。



伴 隆之
工場長

堀内 秀一
代表取締役

天野 秀昭
製品管理係長

(有)平成自動車 代表取締役 堀内 秀一
技術と心で幸せづくり お客様と車の「不」を解消
【本社】〒554-0033 大阪市此花区北港2-4-80
Tel: 06-6466-3001 <http://www.jidosya.co.jp/>



日本の人口減少・少子高齢化の進展は、地方圏のみならず都市圏においても公共交通サービスを受けることができない住民が増加することが懸念される。これは社会生活そのものの課題であり、社会全体で考えていかなければならない課題である。今回は、これらを踏まえ「交通空白地」の状況と今後の取組みについて報告する。

Q1 「交通空白地域」とは？

交通空白地域についての明確な定義は定められていない。現在、各地域において一般的に公共交通が不便な地域についてそれぞれの地域の実情に合わせ交通空白地域と位置付けているのが実態である。地域によっては定量的に判断するために、例えば鉄道駅やバス停から半径何百メートル以上というように、範囲を指定している例があるが、道幅や坂道の勾配など、交通機関の利便性を計るものさしは様々であり、現時点では地域の実情に合わせ独自に判断することが合理的と言える。

Q2 交通不便地域の状況は？

国土交通省が、交通空白地域を「バス停600m、鉄道駅1km圏外」とした場合、2005年の国勢調査結果及び「バスネットワークの実態分析調査報告書」((一社)日本バス協会)から作成した資料によると、交通空白地域の可住面積は、36,433km²(※九州島に匹敵する面積)となっている。また、交通空白地域への居住割合は、高齢者の方がより高い状況となっている。

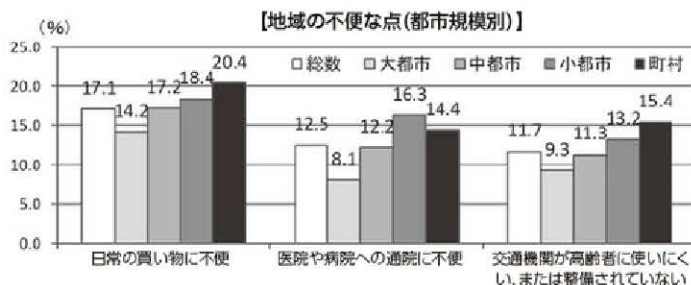
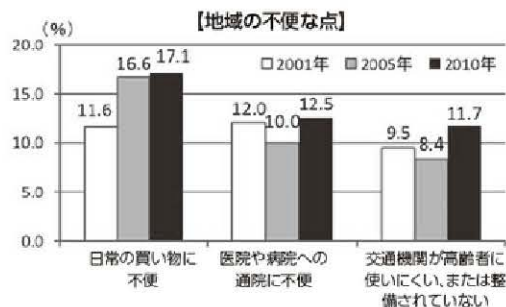
	日本全体	交通空白地域	交通空白地域の割合
可住面積 (総面積)	117,600km ² (377,915km ²)	36,433km ²	30.9% (9.6%)
全体人口	127,768千人	2,423千人	1.9%
高齢者人口	27,470千人	731千人	2.7%

※九州島の面積は、36,749km²
【出典：国土交通省ホームページから作成】

Q3 高齢者の方は居住地域でどのようなことに不便を感じられているの？

内閣府が実施している「高齢者の経済・生活環境に関する調査結果」によると、日常の買い物や病院への通院に不便を感じておられる比率が上昇傾向にある。そして、こうした対応を行うための移動手段である交通機関について使いにくいとの回答も高く、交通インフラへの要望が高いことが解る。

一方、都市規模別では、都市規模が小さいほどそれぞれの比率が高まる傾向となっている。



【出典：内閣府ホームページから作成】

Q4 公共交通施策は？

こうした状況を踏まえ、2007年10月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行された。2008年度には同法律を活用し、鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に創意工夫をもって取り組む協議会に対し、パッケージで一括支援する新たな支援制度「地域公共交通活性化・再生総合事業」が創設された。



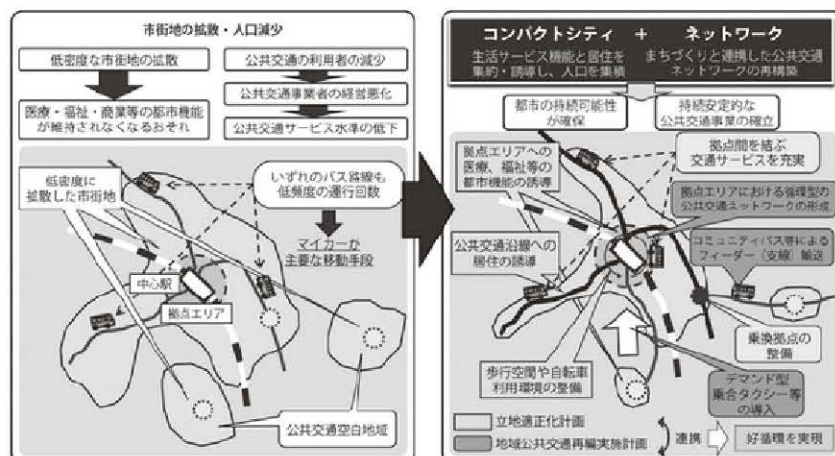
【写真出典：国土交通省ホームページ】

Q5 行政の取組みは？

● コンパクト・プラス・ネットワーク

国土交通省が推進している「コンパクト・プラス・ネットワーク」は、拠点エリアへ医療や商業等の都市機能と居住等を集約・誘導し、コンパクトなまちを目指すとともに、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの再構築を行うものである。

このことにより、生活利便性の維持・向上や、地域経済の活性化、行政コストの削減、地球環境への負荷の低減等が期待される。



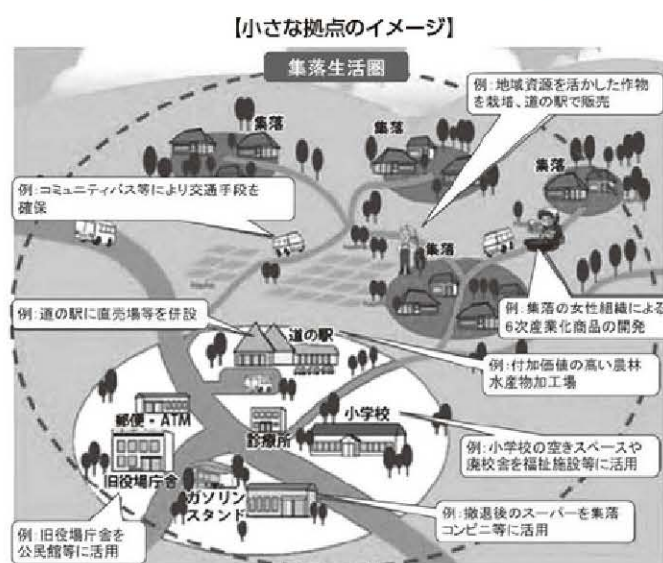
【出典：国土交通白書2018】

● 小さな拠点

国土交通省が推進する「小さな拠点」づくりは、小学校区など複数の集落が集まる地域において、商店や診療所等の生活サービスや地域活動を徒歩圏内に集約し、その集落と他の集落をコミュニティバス等で結ぶことで、新しい生活圏をつくり、集落地域の再生を目指すものである。

● まち・ひと・しごと創生総合戦略2018 改訂版

内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局では、「まち・ひと・しごと創生総合戦略2018 改訂版」の閣議決定に伴い、第1期総合戦略の最終年の総仕上げとして、東京一極集中の是正に向け、地方への新しいひとの流れや魅力あるまちづくりに焦点をあて、第1期総合戦略の進捗状況等、これまでの地方創生の取り組みの成果や課題を検証し、2020年度から始まる次のステージに向けた検討を開始した。



【出典：国土交通白書2018】

【まち・ひと・しごと創生総合戦略2018改訂版】



【出典：まち・ひと・しごと創生本部事務局資料から作成】

Q6 働くクルマの役割は？

交通空白地域が存在している状況では、ひとの移動を助け、ものの流れを継続することが重要。コンパクトシティ、小さな拠点等の整備、そしてそれらを維持していくためにこれまで以上に働くクルマの役割は大きくなる。安全・安心な生活を支えるために市民の皆様の要望に応えられる、車体開発に取り組んでいかなければならない。

働くクルマたち

社会に欠かすことのできない車体工業会会員が製造している多種多様な「働くクルマたち」について毎回、車種を選定してその特徴等、日頃は目にしないところを含めて紹介していく。第25回目は、バン部会員が製造する温度管理車を紹介する。



第25回：温度管理車

1. 温度管理車とは

温度管理車とは、断熱材に覆われた荷箱に冷凍機を備え、生鮮食品や冷凍食品・医薬品などの温度管理が必要な商品を定温(適温)で輸送する車両である。温度管理車はあくまでも商品を適温に維持し輸送するためのもので、商品を冷やしたり凍らせたりするものではない。輸送する商品の温度により、「保温車」「冷蔵車」「冷凍車」に分類される。近年では商品の多品種・多様化・温度管理の細分化により、冷蔵・冷凍や加温を一台で行う車両も生産され増加傾向にある。ボデー構造は、アルミ板材やFRP板材を断熱材(ポリスチレンフォーム等)に貼り付けたサンドイッチパネル構造が主流だが、国内初のオープンフォーミング工法によるパネルボデーも登場。また、バン型ボデーだけでなくウイングボデーに冷凍機を取り付けた多様性の高いボデーも生産されている。

2. 温度管理車の歴史

1957年(昭和32年)福岡運輸(株)がアメリカ駐留軍を荷主とした定温輸送車の製作を矢野特殊自動車(株)へ依頼し、国産車初の冷凍車を開発。翌1958年(昭和33年3月～7月)にドライアイス冷却材(現・蓄冷式)とした冷凍車を納入。同年9月には機械式冷凍機付き冷凍車第一号(CB3F型)を開発、納入し、高い評価を受ける。



国産第1号機械式冷凍車アロー号



2006年復元されたアロー号

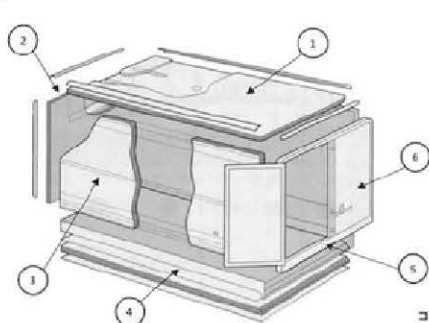
(資料提供：(株)矢野特殊自動車)

更に1960年(昭和35年)には本格的なユニットクーラー式冷凍機が完成し、翌年関東～九州間を福岡運輸(株)がアイスクリーム輸送を行ったのが日本の長距離輸送の始まりと言われている。後に、外出し式エバポレータが登場。平成に入ってはマイナス20度を可能としたバン型ボデーや低温型ウイングボデーの登場により、生鮮食品輸送で始まった温度管理車が、冷凍食品・医薬品・精密機械製品輸送など幅広い分野で活躍することとなる。

3. 温度管理車の構造

1) ボデー構造

基本的なボデー構造は、5枚のサンドイッチパネルとリヤ骨格をそれぞれ接着剤とリベットにて組み合わせた筐体。



- ①ルーフパネル
- ②フロントパネル
- ③サイドパネル
- ④フロアパネル
- ⑤リヤ骨格
- ⑥リヤドア



(資料提供：(株)パプコ)

2) ボデータイプ

①一室運転 小型～大型車まで最もポピュラーなボデー
フロント部の冷却装置(エバポレータ)から冷風を後方で吹き出し、庫内の温度を冷やす方法。図は、冷却運転と加温運転が可能な装置で、加温については温水方式や冷媒方式がある。



(資料提供：東プレ(株))

②二室運転

前室と後室それぞれ独立して冷却や加温の温度制御が行えるボデーで、コンビニ配送等に用いられる。図は、前室がフローゾン（低温商品）、後室がチルド（中温商品）を別々のエバポレータで制御・管理する。

最近では、フローゾン・チルド・ドライを独立させた3室運転可能なボデーや、床を温めて庫内を温める装置なども登場している。



(資料提供：東プレ機)

4. 車格別温度管理車のあれこれ

①小型車



アイスクリーム・冷凍食品・乳製品の配送に使用され段ボールなどバラ積みが多い。

●オプション紹介



「庫内間仕切り」
庫内を分割し異温度帯の輸送を可能にする。



「ドッグシール」
ドッグシール接触時の冷気漏れを最小限にする。

(資料提供：東プレ機)

②中型車



アイスクリームから鮮魚・精肉、野菜・果物等をカーゴテナーやパレットの荷姿で冷凍・冷蔵倉庫からスーパーマーケット等の中間輸送に使用される。

●オプション紹介



「リヤドア保冷カーテン」
後方からの出し入れ時の冷気漏れを最小限にするためのカーテン。



「観音式移動間仕切り」
異温度の商品の量や大きさに合わせ、庫内容積を変えることを可能とした間仕切り。

(資料提供：日本フルハーフ機)

③大型車



庫内温度 -35°C を実現した低温ウイングボデー。ウイングボデーの特性である側面開放により荷役作業の効率化が図れる。カーゴテナーやパレットの荷姿で、主に長距離配送の倉庫間等の配送に多く使用される。

●オプション紹介



「LEDコーナーライト」
ルーフコーナー部にLEDライトを装着。庫内を均一に照らし、伝票処理、荷役作業の効率化アップ。ウイングボデーでは、夜間フォーク作業の安全性向上に貢献。

(資料提供：日本トレクス機)



「天井結露防止シート」
天井内板の結露を防ぎ、水滴から荷物を守る。

(資料提供：株式会社特殊自動車)

結露防止シート

④セミトレーラ



日本初の車両用ウレタンオープンフォーミング工法で作られたパネルを採用。コルゲートタイプに比べ25%の断熱性アップと400kgの軽量化を実現。パレットの荷姿が多く、冷蔵冷凍倉庫間の拠点間大量輸送に最適。中間拠点ドッキング輸送によりドライバの拘束時間短縮やフェリーを使用したモーダルシフトが可能。

●オプション紹介



「40Hキーストン」
冷気の通り道確保と清掃のし易さを確保した床材。カーゴテナーの脱輪を考慮した絶妙な溝幅。

(資料提供：日本トレクス機)

温度管理車 年度別生産台数

(単位：台)

年度	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
台数	18,799	19,342	17,239	20,706	22,040	22,511	24,693	27,726	29,756	28,915

Member's Essay COFFEE BREAK

子育ての喜び

株式会社大上自動車工業 業務課長 おうえん りきたか 大上 力貴

自分で言うのもなんですが、私は多趣味なほうだと思います。スケートボードやスノーボードのエクストリームスポーツやバンド活動、DIYでオリジナルの家具を設計・製作したり、シルクスクリーンのハンドペイントなんかもやったりします。



このコーヒープレイクの執筆依頼がきたときには、何の趣味についてピックアップするか悩むほどでしたが、今、私には他の何を差し置いてでも優先したいくらい没頭しているものがあります。

それは、子育てです。

2019年3月25日、待望の第一子がこの世に誕生してくれました。体重3200kgの元気な女の子です。それまでは「自分も親になるんだな」と漠然としか感じていませんでしたが、出産立ち合いで見た妻の姿や実際に産まれてきた我が子の姿を見ると自然と涙があふれ、自分の中で家族というものに対する意識が何か変わった瞬間があったのをよく覚えています。

妻子の退院後3人での生活が始まりましたが、最初は生活の激変に戸惑いました。今までの生活サイクルを根底から変え、子供に合わせたものにしていくことがここまで大変なこととは思いませんでした。(もっとも、授乳等で主に頑張ってくれているのは妻ですが…)

日々試行錯誤しながら子供のペースと自分達の生活リズムを合わせていくその中で、言葉の通じない赤ちゃんとうどう接すればよいのかが少しずつ分かり始めてきました。

今となってはミルク作りからおむつの交換、沐浴など自分ひとりでできることも増え、それが嬉しくもあります。仕

事でどんなに疲れて帰っても、子供の顔を見るだけで全て吹き飛んでしまいます。

「なんで泣き止まないんだろう」「あ、今笑った!」「だんだん顔立ちも似てきたね~」

子育てを通じ、自分が、妻が、そして家族がそれぞれ成長していくのを実感できるのがとても幸せです。

この子にどんな未来が待っていて、その時どういう選択をさせてやれるのか。親として悔いのないよう日々努力していこうと思います。



愛娘を抱く筆者

時代の移り変わり

サンモア株式会社 代表取締役社長 ふじきま しげる 藤崎 茂

コーヒープレイクへの寄稿依頼を受け、社員にお願いしようかとも思ったが、自ら執筆することにした。しかし、いざ書こうとすると、題材は何でもいいとのことだが、作文なんて正直苦手だし、趣味と呼べるものもあまりなく思い悩んでいたところ、新元号が発表され、「令和」となった。これについてとやかく言うつもりはないが、終わってしまった「平成」について、少しお話ししたいと思う。

私は「昭和」30年代後半の生まれで、そもそも昭和が未来永劫続くものだと思っていた口である。しかしそんなものではなく時代は平成に変わった。平成の30年間は社会の在り方が劇的に変わったように思うが、特に情報通信分野は特筆ものだ。元々色々なものが便利に開発されていくのは世の常だし、それは今後も変わらないことだと思う。しかしそのスピードである。

例えば電話は固定電話から携帯電話へと軸足が変わり、今やスマホである。コンピュータはオフィスコンピュータからパーソナルコンピュータ(PC)、そしてタブレットやスマホが端末としてある。インターネットなんて言葉も知らなかったのが、今や「知らない人いるの?」という状態で、大多数の人々が大人小なり使用している。

ただ便利になったことは間違いないが、様々なことを記

憶させたり調べたりできるようになったので、電話帳とか辞書とか使わなくなってしまった方も多いのではないだろうか。実際私など平成の初めには取引先など100件以上の電話番号を覚えていたが、今はほとんど覚えていない。便利になった分、自分がどんどん馬鹿になっていくような感覚だ。これはなかなか悲しい。

新しい時代となり、世の中の発展はやはりこの速度感覚で続いていくのだろう。いやもっと速いのかも知れない。取り残されないようにしないと思う反面、もう少しゆっくりなペースでも良いんじゃないのと思う自分がある。



広がれ! 自転車の輪

日本トレクス株式会社 調達部原価管理課 藤澤 友季衣

世の中には様々な乗り物があります。

電車は電気で動き、車はガソリンで動き、そして自転車は…人間のエネルギーで動きます。

私が自転車を始めたのは些細なきっかけです。大学時代、通学に使えばダイエットにもなるし、交通費の節約も



大学時代の北海道縦断



日本トレクス株式のサイクリングクラブ(右下が筆者)

できるしいいか、と思って3万円のクロスバイクを買いました。イギリスのメーカーで、デザインに一目惚れしたので。

初めて買ったスポーツ自転車に私は虜になってしまいました。ひと漕ぎするだけでスーッとまるで氷の上を滑る様に道の上をタイヤが転がるのです。今まで私が乗ってきた自転車とは全くの別物で、初めて乗った時はとても感動したのを覚えています。

今まで車でなければ行けないと思っていた場所もこの自転車があれば行ける。むしろ、行けないと決めつけていたのは自分自身だと気がつきました。それから『何事もやってみなければ分からない』という思いが私の中にムクムクと湧き上がっていきました。

それから大学では、私の自転車通学を見かけた人から声をかけられ、サイクリング部に入りました。そこでできた仲間と一緒に、寒い冬は静岡の温泉巡りをしながら名古屋から横浜中華街まで走り、暑い夏は TENT を担いでキャンプをしながら北海道を縦断し、宗谷岬まで走りました。

そして今、私は会社のサイクリング部に所属しています。ここでは、いかに空気抵抗を減らして速く走るかということに挑戦しています。普段の仕事で関わりの少ない方とも話す事ができて面白いし、以前から乗ってきたクロスバイクとは異なる、ロードバイクという新しい乗り物にも出会えて、新しいことにワクワクしています。

最初に自転車を始めた時は、これ程までに素晴らしい経験ができることや、こんなに素敵な関わりの輪が広がるとは思っていませんでした。私はこれからも自転車を続けていきます。この先に待つ新しい経験や、新しい自転車仲間と出会える日が、とても楽しみです。

小平産業(株)
製造部
こいそ りな
小儀 璃奈さん



我が社の



(株)ミクニ ライフ&オート
サービス部 フロント課
しみず えりか
清水 絵里香さん



仕事を頼まれる
ということは
役に立っている

仲間に恵まれた
職場環境で仕事に
楽しさを感じます!

Q1 どんなお仕事ですか?

弊社では、トラックのボデーを製造しております。育児休業から戻り、製造部の仕事に携わらせていただいて1年が経ちました。製造部の仲間がより仕事をしやすく、かつスムーズに次の工程に移れるようサポートしていくのが私の仕事です。少しでも役に立てるように試行錯誤を繰り返しています。

Q2 仕事で楽しいときは

中型車、塗料・塗装の手配に加え、最近ではトラクタやトレーラの仕事も頼んでいただけるようになり、仕事量が増えたことを嬉しく感じています。私の仕事はサポートをすることなので、仕事を頼まれるということは少しでも役に立っている、頼ってもらえているのだと思えるからです。

Q3 仕事でつらいこと

業務内容を特につらいと感じたことはありません。私が一番つらいのは、育児をしながら働いているため子供が病気にかかれば、仕事を急遽休まなければならないことが多々あるということです。任せてもらっている仕事ができないことにとっても申し訳ない気持ちになります。

Q4 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は?

半期に一度の棚卸です。入社時は別部署だったため、話には聞いていた製造部の棚卸を実際にやらせていただいて驚きました。通常業務に加え、膨大な数の部品を入力していくのですが、休む暇もないとはこのことだ、と印象に残っています。

Q5 御社のPRをしてください!

小平産業では、「お客様第一主義の精神」を基に、確かな技術力をもってこれまで素晴らしい製品を創り続けてきました。その甲斐あってダンブトレーラシェアも、堂々の3年連続No1です!!これからも従業員一丸となって、よりよい製品を創り続けていきます。

Q1 どんなお仕事ですか?

当社の主力事業は、車いす移動車、障がい者向けの運転装置をはじめとした福祉車両の製造及び改造です。私は、当社で最初にお客様にご対応する窓口業務を担当しています。お客様からのお問合せ・商品説明等の電話対応をメインに、ご訪問いただいたお客様のご案内、見積りや伝票等の書類作成等も行っています。

Q2 仕事で楽しいときは

私は人と話すことが好きで、お客様からの相談・質問・要望等への私の対応でご満足いただけた時、達成感を得られます。また、適時フォローしてくださる先輩方や、部門を超えてアドバイスをいただける方々など、仲間に恵まれた職場環境も仕事に楽しさを感じる大きな要素だと思います。

Q3 仕事でつらいこと

お客様と最初に関わる会社の窓口ということで、臨機応変な対応が求められます。電話口で言葉だけでは上手く伝えることができないことや、時には言葉遣いのような基本的なことに厳しいご意見をいただくこともありましたが、色々な方と話す機会がある分、色々なことを学んでいると思います。

Q4 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は?

私が初めて仕事で大きなミスをしてしまった時に、上司がフォローして守ってくれたことです。とても心強く、改めてこの会社に勤めて良かったと感じました。結果、厳しい口調だったお客様から最後には、「あなたに対応してもらって良かった」というお言葉をいただくことができました。

Q5 御社のPRをしてください!

障がい者が運転をするには運転装置が必要ですが、人により身体状況は様々です。当社ではお客様との対話を重視し、安全を第一に考え、一人ひとりのお客様の身体状況に合わせた最適な商品を製作・ご提供することで、一人でも多くの方に運転する喜びを伝えていきたいと考えています。

2018年度 主要車種の生産状況

- ()内は前年度比
- ① 特装車
- ・特装車全体は60,561台(101%)で、4年ぶりに増加。なお、輸出車は4,957台(87%)と減少。
 - ・国内向け輸送系車両は41,570台(103%)と4年ぶりに増加。車種別では、ダンプ車33,761台(102%)、タンクローリ2,621台(103%)、トラックミキサ車1,987台(101%)、粉粒体運搬車809台(112%)、脱着コンテナ車2,392台(105%)という状況。
 - ・国内向け作業系車両は14,034台(101%)と9年連続で増加。車種別では、消防車1,145台(102%)、コンクリートポンプ車263台(96%)、環境衛生車6,662台(102%)、高所作業車5,018台(105%)、その他946台(81%)という状況。
- ② 特種車
- ・特種車全体は輸出(救急車)が142台(15%)と大きく減少したことにより、11,406台(92%)と2年ぶりに減少。
 - ・量産車(車いす移動車／警察車両)は8,224台(102%)と2年連続で増加。内訳は車いす移動車5,336台(100.4%)、警察車両2,888台(107%)。
 - ・非量産車は3,040台(88%)と2年連続で減少。救急車や消防指揮車等の緊急用車両、ガス作業車等の作業作用用車両が減少。
- 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16,679台(108%)と2年連続で増加。
 - ・サイズ別では、大型5,534台(115%)が大きく増加、中型5,519台(106%)、小型・軽5,626台(103%)は増加。
 - ・車種別では、深あおりが減少したが、普通型あおり、車両運搬車が増加。大型は車両運搬用トラクタが減少、普通型あおりが増加。中型は深あおりが減少、普通型あおりが増加。小型は普通型あおりが減少、車両運搬車が増加。
- ④ バン
- ・バン型車全体は85,266台(98%)と7年ぶりに減少。
 - ・サイズ別では大型21,164台(83%)及び中型26,864台(91%)は減少、小型・軽37,238台(116%)は増加。
 - ・車種別ではドライバンが53,236台(97%)、冷蔵・冷凍車が28,915台(98%)とも減少。
- ⑤ トレーラ
- ・トレーラ全体は8,732台(103%)と6年連続で増加。
 - ・車種別ではコンテナ2,557台(99.9%)、バン2,673台(95%)は減少したが、平床・低床2,298台(112%)、その他特装系1,204台(114%)は増加。
- ⑥ 大中型バス
- ・大中型バス全体で4,825台(81%)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1,610台(64%)と大幅に減少。
- ⑦ 小型車
- ・国内向けは990,299台(96%)と2年連続で減少。
 - ・輸出向けは1,058,170台(112%)と4年連続で増加。

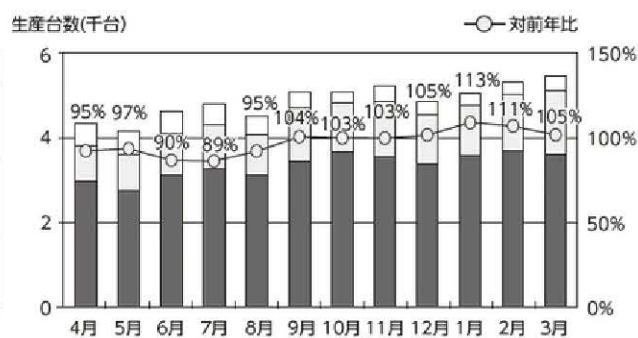
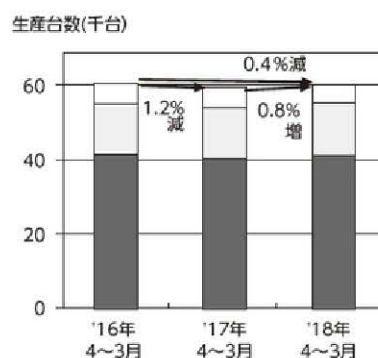
2018年度 会員生産台数実績

		台 数	前年度比(%)	
全 体	国 内	1,196,482	96.7	
	輸 出	1,137,814	110.4	
	合 計	2,334,296	102.9	
非量産車 ※印の 車両	国 内	182,370	99.8	
	輸 出	5,099	76.8	
	合 計	187,469	99.0	
特装車 ※	国 内	輸送系車両	41,570	102.7
		ダンプ車	33,761	102.3
		タンクローリ	2,621	103.4
		トラックミキサ車	1,987	101.4
		粉粒体運搬車	809	111.9
		脱着コンテナ車	2,392	105.0
		作業系・その他車輛	14,034	101.0
		消防車	1,145	101.5
		コンクリートポンプ車	263	95.6
		環境衛生車	6,662	102.0
		高所作業車	5,018	104.6
		そ の 他	946	81.1
	国 内	55,604	102.2	
	輸 出	4,957	87.4	
	合 計	60,561	100.8	
特種車 ※	国 内	量産系	8,224	102.4
		非量産系	3,040	88.4
		医療防疫用	215	113.2
		作業・工作用	529	104.3
		サービス用	451	89.7
		そ の 他	1,845	82.4
	国 内	11,264	98.2	
	輸 出	142	14.6	
合 計	11,406	91.7		
平ボデー トラック	国 内	標準型(シャシメーカー標準車)	14,736	98.6
		※ 大 型	5,534	115.1
		※ 中 型	5,519	106.4
		※ 小型・軽	5,626	103.4
		※ 小 計	16,679	108.1
合 計	31,415	103.4		
バン ※	国 内	大 型	21,164	83.4
		ドライバン	17,045	80.0
		冷蔵・冷凍車	4,081	101.0
		そ の 他	38	115.2
		中 型	26,864	91.0
		ドライバン	15,691	102.4
		冷蔵・冷凍車	9,919	75.3
		その他	1,254	121.3
		小 型・軽	37,238	115.7
		ドライバン	20,500	113.3
		冷蔵・冷凍車	14,915	120.6
		そ の 他	1,823	105.6
		合 計	85,266	97.9
トレーラ ※	コンテナ	2,557	99.9	
	バ ン	2,673	95.2	
	平床・低床	2,298	111.5	
	その他特装系	1,204	113.6	
	合 計	8,732	102.9	
バス	国 内	※ 大・中	4,825	81.4
		路 線	2,712	93.3
		観 光	1,610	64.2
		自家用	503	97.5
		そ の 他	9,077	97.0
	国 内	13,902	91.0	
	輸 出	74,545	97.4	
	合 計	88,447	96.3	
乗用 小型商用 軽	国 内	990,299	96.1	
	輸 出	1,058,170	111.7	
	合 計	2,048,469	103.5	

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。
・バスは三菱ふそう分を含む。

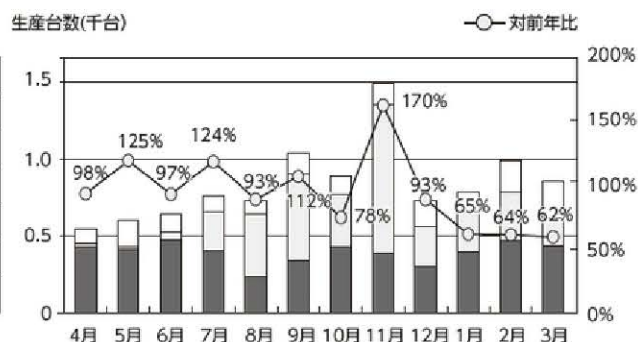
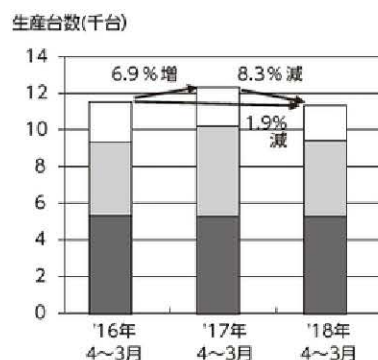
特装車

- 輸出
- 作業系・その他
- 輸送系



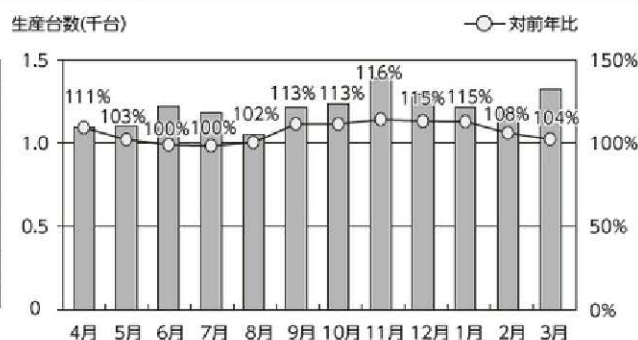
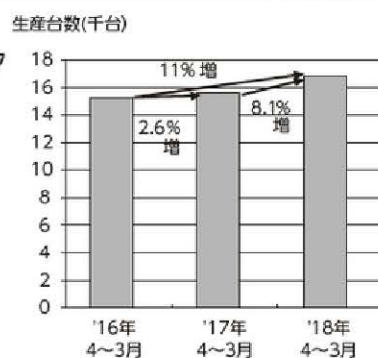
特種車

- その他
- 緊急用
- 車いす移動車



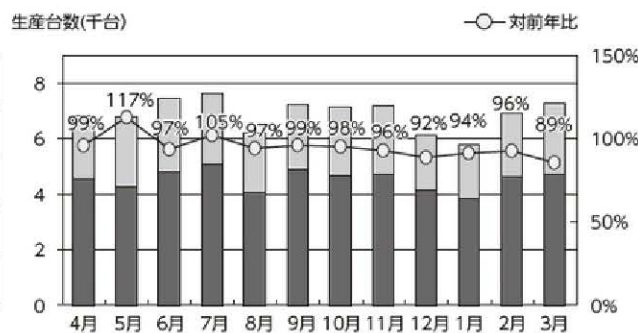
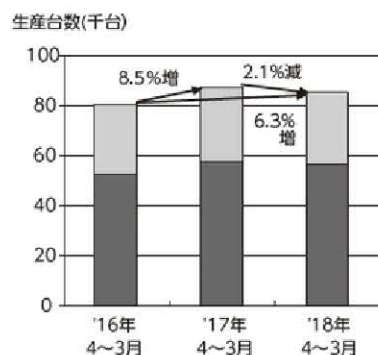
平ボデートラック

- 平ボデートラック
(除 シャシメーカー標準車)



バン

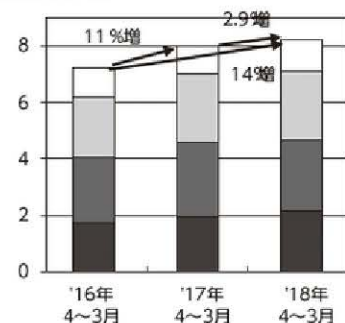
- 冷凍・保冷車
- バン
(除 冷凍・保冷車)



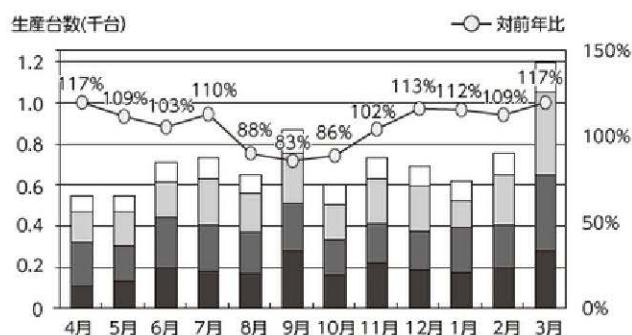
トレーラ

- その他特装系
 ■ コンテナ
 ■ バン
 ■ 平床・低床

生産台数(千台)



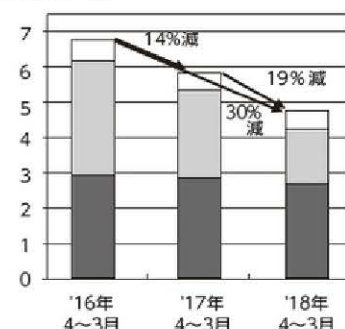
生産台数(千台)



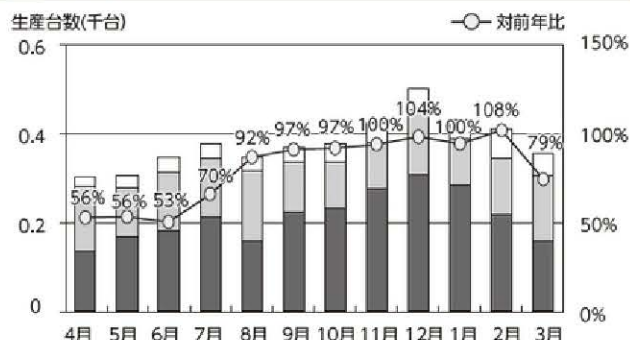
大中型バス

- 自家用
 ■ 観光
 ■ 路線

生産台数(千台)



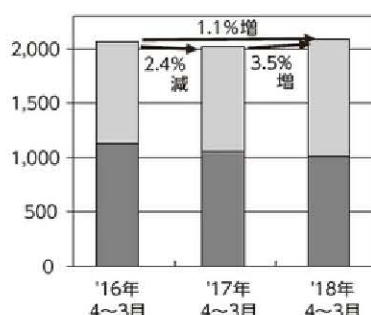
生産台数(千台)



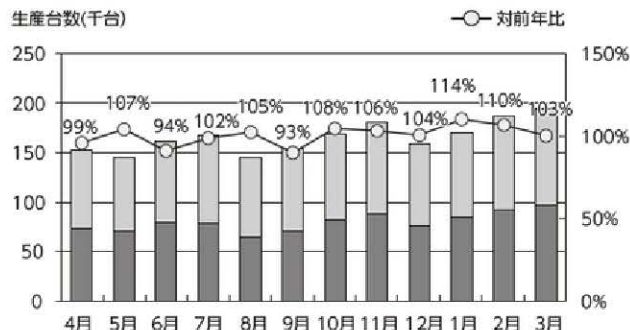
小型車 (委託生産の乗・商用車)

- 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

東京では5月24日から27日に史上初となる4日間連続の真夏日を記録した。一方、5月8日には都心で7.9℃の最低気温を観測し、5月としての7℃台は1991年以来28年ぶりとのこと。まさに5月の東京は身体に應える1か月であった。

総務省消防庁によると5月20日から26日の1週間に熱中症で救急搬送された人は全国で約2,053人(速報値)となり、その前の週に比べ4倍に増えた。他人事ではなく熱中症予防への迅速かつ適切な対応で、自らを守ることが大事であることを肝に銘じなければならない時代である。

2020年東京オリンピックの開会式までは1年1か月余り、そして東京パラリンピックの開会式までは1年2か

月余りとなった。競技運営では日本のこの時季の気候を踏まえ、アスリート、お客様の安全を第一に、様々な検討が進められ対策が講じられようとしている。気候を変えることはできないが、知恵と工夫、技術力で改善していくことが日本の強みであり期待したい。

社会や環境の変化を憂いでいるのではなく、チャンスととらえ、前向きに取り組んでいくことが未来に繋がっていくことになる。東京オリンピック・パラリンピックでも色々な場面で働くクルマが機能を発揮し、大会を支えている姿を目にすることができると思う。そして次の時代に向け更に進化した製品を社会に提供していくことが我々の役目である。

(吉田)

広報委員長交代のお知らせ



退任挨拶

木村 昌平 氏
日産車体株式会社取締役社長

2年間、広報委員長を務めさせていただきました。「車体NEWS」は情報発信の大切なツールであり、作成にあたり広報委員の皆様にご協力いただき大変感謝しております。また、2018年の創立70周年には記念誌の発行、ホームページによる情報発信も拡充することができた2年間でした。

今後は、永田新委員長のもと、広報活動を更によいものにしていただくことを期待しております。



新委員長挨拶

永田 雅久 氏
トヨタ自動車東日本株式会社専務取締役

この度、木村昌平氏に代わり、新たに広報委員長に就任いたしました。業界内外にタイムリーに的確な情報を発信するとともに、車体工業会パンフレット、ホームページのリニューアルも推進してまいりたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

新広報委員



坂田 知巳 氏
トヨタ自動車東日本株式会社
渉外・広報部 企画・渉外グループ
兼 広報グループグループ長
(小型部会)

業界内外に的確な情報をお伝えしたいと考えております。
どうぞよろしくお願いいたします。

新職員紹介



小森 啓行
業務部長(中央業務委員会、広報委員会、特種部会)
会員の皆様と密に連携し、頑張ってまいります。
どうぞよろしくお願いいたします。

お知らせ 7月講演会のご案内

日 時：2019年7月18日(木) 14:30~16:00

場 所：コンベンションホール

AP浜松町 「B、Cルーム」

東京都港区芝公園2-4-1 芝パークビルB館地下1階

●JR浜松町駅 徒歩7分 ●地下鉄 大門駅・芝公園駅 徒歩3分

テーマ：「自動車技術行政の全貌と今後の方向性」(仮)

講 師：国土交通省自動車局 審査・リコール課 課長

野津 真生氏



※今回は場所が
変わりますので
ご注意ください。

表紙写真について 特装部会 KYB(株)製 軽量型5.0m³ミキサ車 「MR5030L」

コンクリートミキサ車にはさまざまな性状の生コンの品質を維持して運搬し、適正に排出する機能が要求され、さらに昨今は基本性能に加え、運送の効率化、環境性能が要求されています。

「MR5030L」は架装物の軽量化を図ると共に低床型シャシ専用設計とし、上物とシャシ双方で車両重量を抑えています。これにより生コン積載量を約15%向上し、輸送の効率化・環境配慮に貢献しています。



お知らせ

CoolBiz

クールビズ

当会は2019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

<https://www.env.go.jp/press/106742.html>



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。

広告掲載会社

東プレ株式会社 表3対向
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

車体NEWS

SUMMER 2019 夏

2019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



東プレは冷凍装置とコンテナを一貫生産するメーカーです。

コンプリートメーカーならではの
きめ細やかな温度管理を
お客様にご提供致します。

〔製造〕

Topre 東プレ株式会社
<http://www.topre.co.jp/>

〔販売〕

Toprec トプレック株式会社
<http://www.toprec.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)。

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

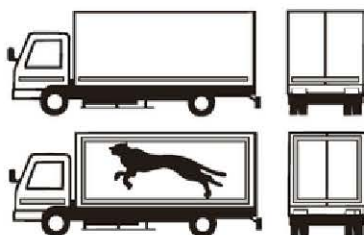
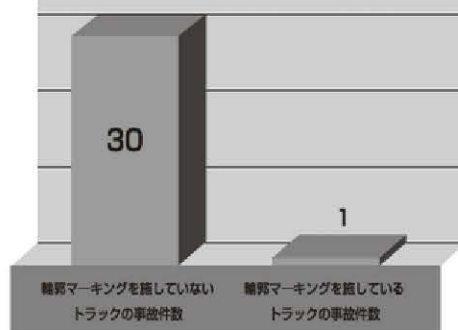
■ヨーロッパにおける研究報告

- 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。

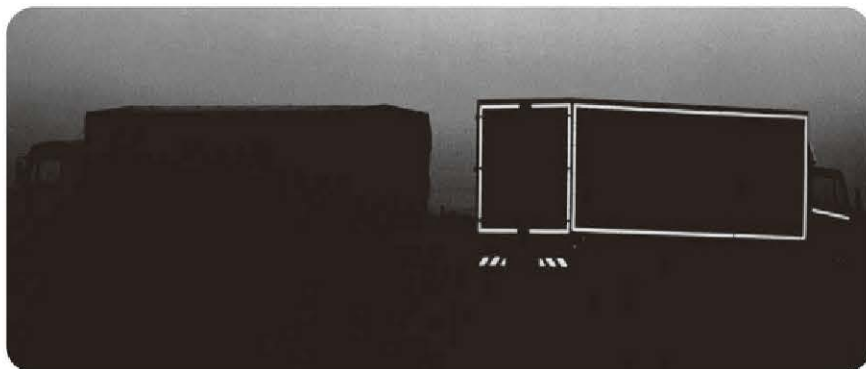
■米国における研究報告

- 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



※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。



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。

随時加入申込受付中

車体工業会会員の
皆さまのための
専用の保険制度。

スケールメリットを
生かした割安な
保険料。



PL事故を
幅広く補償。

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さまのためのPL保険制度です。
- PL事故およ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活かした制度で多くの会員の皆さま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、取扱代理店または損保ジャパン日本興亜営業店までお問い合わせください。

お問い合わせ先:

〒160-8338 東京都新宿区西新宿1-26-1

損害保険ジャパン日本興亜株式会社 営業開発部第一課

TEL. 03-3349-3322 FAX. 03-6388-0155

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



損害保険ジャパン日本興亜株式会社

SJNK18-09121 2018/10/22



SOMPO
ホールディングス

保険の先へ、挑む。

損保ジャパン日本興亜

保険の先へ、挑む。

変化の時代にも、揺らぐことのない確かな明日をお届けしたい。その想いをカタチにするために、私たちは進化します。お客さまの「安心・安全・健康」な暮らしをひとつなぎで支えるグループへ。保険の先へ、挑む。

日本の「損保」から、世界で伍していく「SOMPO」へ。

損保ジャパン日本興亜はSOMPOホールディングスの一員です。

損害保険ジャパン日本興亜株式会社

営業開発部 第一課

〒160-8338 東京都新宿区西新宿 1-26-1

Tel: 03-3349-3322 <https://www.sjnk.co.jp/>