

車体

NEWS

WINTER 2020 冬

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.



新型コロナウイルス感染症対応車輛
(詳細はP.41を参照)

CONTENTS

巻頭言	2	そこが知りたい 第47回	
NEWS特集		「DXへの対応」は?	29
2020年度秋季会員大会を開催	3	働くクルマたち 第31回	
講演会「国内商用車市場動向と業界を取り巻く環境」	5	「空港で働くクルマ」	31
「コロナ禍」における自動車関連5団体連携活動	7	Coffee Break	33
2019年度会員企業の売上高／従業員数調査まとめ	9	いどばた会議 第4回	
NEWS FLASH		「コロナ禍における自宅での過ごし方」	35
本部だより	10	我が社の元気人	37
部会だより	12	DATA FLASH	
支部だより	14	2020年4月～9月会員生産状況概要	38
官公庁だより	14	編集後記	41
会員情報	20		
月度活動状況	21		
NET WORK vol.101			
(株)エフテック	25		
VOICE STAGE 89			
トーションテック(株)	27		





<https://www.matsuzawa.co.jp>

Truck Body Parts & Material



床下防水シート ユカブルーフ 黒



ステンレス製(SUS304) フランジナット



チェーン掛け SUS304 穴付 3連2タイプ・3連STDタイプ・4連STDタイプ



SUS304 リン木入れ 1段タイプ STD 600W



※詳しくはURLかQR
コードより弊社ホーム
ページでご覧ください

ステンレス製 ブロック丁番 MZ型 (SUS304 鏡面研磨仕上)

※サイズ(リヤ丁番除く)・穴ピッチを統一し、締まりと強度にこだわった丁番です。



株式会社 松沢商会

本社・新潟支店
仙台営業所
福島営業所

新潟市江南区両川1-1201-13
仙台市若林区卸町東2-1-20
福島市大森字石田30-1

TEL 025-280-7272
TEL 022-237-6280
TEL 024-597-8636

コロナ禍において 見えたこと

小型部会長 増井 敬二
トヨタ車体(株) 取締役社長



小型部会を取り巻く状況

昨年末に発生した新型コロナウイルス感染症は瞬く間に世界中に流行し、全世界の経済・社会活動に多大なる影響を与えています。我々小型部会を含めた自動車業界においても影響は甚大で、今年の販売台数は昨年に比べ大幅に減少する見込みであり、各会員会社におかれましても日々の生産対応に大変苦慮されているかと思えます。国内市場は、徐々にではありますが回復の兆しを見せている一方、世界市場は各国の経済状況・コロナ対応に左右される中、まだまだ先の見えない状態と言えます。

自動車業界は、経済活動の裾野も広く、下支え的な存在です。コロナ禍からの経済復活においても原動力となるべく、今一度自社の経営とモノづくりの競争力を振り返り、力を蓄えておかねばならないと考えています。

小型部会は、乗用車、1BOX、ワゴン車、SUV、小型トラックを取り扱っており、ファミリーから小規模事業主の働くクルマまで幅広いお客様に製品を提供しています。

昨今のコロナ禍においても、Eコマースや宅配サービスが大きく拡大し、小規模物流をはじめとした働くクルマのニーズはさらに増加しています。小規模物流を担うドライバーも高齢者や女性、外国人など運転技術や背景も多様化してきており、自動車自体の運転のしやすさ、安全・環境への対応など、お客様の要求水準もさらに高度化してきています。

また、クルマ自体の価値も見直され、シェアリングサービスの拡大に伴い、これまでの移動手段としてのクルマだけでなく、少しの空き時間を過ごす空間としてのクルマの活用の事例も出てきています。

そういった多種多様なニーズにタイムリーに 대응していくことが我々の大きな課題と認識しています。

CASE、MaaS時代への対応

CASEやMaaSに代表される技術革新は、自動車業界に「100年に一度の変革期」と呼ばれる産業構造の大きな変革をもたらそうとしています。クルマのプラットフォームが電子化、ソフトウェア化することで、街やインフ

ラと通信技術で繋がり、個人への多様なサービスや将来の自動運転などの実現に寄与すると言われています。

そのために、自動車メーカーはIT企業等の異業種と連携しながら、従来以上に開発リソースを大きくソフトウェアにシフトし、生き残りをかけて取り組んでいます。モノづくりの付加価値が、ソフトウェアに流出することが予測される中、我々モノづくりを担う車体工業会の会員会社としては、CASEやMaaSの出口としてのクルマづくり、モノづくりの力により一層磨きをかけていかないとはいけません。

働き方改革

コロナ禍において、大きく加速されたのが働き方改革の動きです。車体工業会の会合もオンラインでの開催となるなど、ホワイトカラーの一人ひとりの働き方が大きく見直されています。

私自身も、自社の会議や打ち合わせの一部を在宅やリモートで参加する試みを行っています。社内の働き方を変えたいという思いから実施していますが、取り組みを進める中で新たに気付いたこと、見えてきたことが大変多くありました。これまでは、会議に出席するために会議室に行くと、報告者が内容を説明し、その場で聞いた内容に対して審議をしていました。在宅で会議に出る際には、事前に資料を送付してもらうことで、会議では議論のみを行う場に変えるようにしました。そうすることで、会議自体の生産性も上がり、仕事の仕方も変わってきていると感じています。

従来は当たり前だと思っていたことや、将来のことだと思っていたことが、コロナによって否応なく変化してきたのだと感じています。そういった変化を柔軟に取り入れることで、我々一人ひとりの働き方の変革に繋げていきたいと考えています。

末筆ではありますが、今後とも車体工業会会員の皆様とともに自動車業界、国内経済に貢献していくため、皆様のご支援、ご協力をお願い申し上げますとともに、これからの各社のご繁栄を心よりお祈り申し上げます。

2020年度秋季会員大会を開催

2020年度秋季会員大会が、10月23日、WTCコンファレンスセンター(世界貿易センタービル)「フォンテーヌ」においてWEB併用で開催され、会場参加16社20名、WEB参加66社98名の合計82社118名の多くの会員が参加した。

木村会長からの挨拶に続いて、谷田大輔氏による講演会「変革の瞬間～赤字会社を世界NO1に～世界初・家庭用体脂肪計、タミタ食堂誕生秘話を交えて」が行われた。

■ 会長挨拶

車体工業会会長を務めております木村でございます。会員の皆様には、日頃から当会の活動にご支援・ご協力をいただき、誠にありがとうございます。

今回はコロナ禍のもと、会場とWEBとの併用開催とさせていただきますところ、ご多用中にもかかわらず、多くの会員の方々にご出席をいただき、秋季会員大会を開催することができましたことに、心より感謝申し上げます。

本年も台風等に見舞われ、各地で災害が発生しております。幸い、当会会員様におかれましては甚大な被害はないと伺っておりますが、お困りのことがございましたら、当会事務局にご遠慮なくご相談いただければと思います。また、全国で被災された皆様に、心からお見舞い申し上げるとともに、一日も早い復旧・復興と皆様のご健康をお祈り申し上げます。

さて、本年度4月から9月の当会会員生産台数累計は、92万台、前年比77.1%となっております。そして、メーカーからの委託生産車を除く当会特有車種を見ますと、台数規模の大きい特装車両、バン型車の需要が落ち着いてきたこともあり7万5千台、前年比81.2%と8年ぶりに8万台を下回りました。なお、下期の生産台数につきましては、この数か月の状況から前年比80%ほどで推移するものと考えております。

当会活動では、新型コロナウイルス感染拡大防止を図るため、5月の通常総会をはじめ本部委員会活動、各部会



木村会長

活動につきまして、面着での開催が難しいなか、WEB会議や書面審議とさせていただきます対応いただいておりますことに感謝申し上げます。

それでは、当会の事業計画の進捗状況について少しお話しさせていただきます。

なお、今年度は、「安全対応活動の推進」、「環境対応自主取り組みの推進」、「中小企業支援活動の推進」、「活性化活動の継続推進」の主要活動4項目について活動しております。

まず、第1項目の「安全対応活動の推進」につきまして、は、車両法規改正に対しReversing motion規制対応のためのバックカメラ設置に関し、車体架装の状況から適切な対応を図るため当会要望をまとめ、関係官公庁・機関、そして関係団体と調整を行っております。Cyber Security / Software Updatesへの対応では、当会会員様が現在、車体架装で使用しているECU(Electronic Control Unit)は自動車の走行に影響を及ぼすことはなく、国土交通省から基準に適合しているとの見解をいただき、当会としてはトレーラのABSに採用されるECUが対象となることを確認いたしました。



NEWS 特集

また、新型自動車届出制度から共通構造部型式指定制度への移行に伴う保安基準等の適用につきましては、会員の皆様が適切に対応いただくため、自動車技術総合機構による説明会をWEBにて開催し、会員の皆様からのご質問にも対応させていただき、理解を深めていただきました。

2018年度から取り組んでおります、架装物の安全点検制度に関しましては、会員様にご協力いただき、当初の特装部会会員様からトラック、バン部会会員様に拡大してきている状況です。引き続き導入に関しまして会員の皆様のご理解とご協力をお願いいたします。

第2項目の「環境対応自主取組みの推進」では、環境基準適合ラベル取得の推進に取り組んでおります。会員の皆様とのコミュニケーション、更に部会の協力も得ながら個社の課題解決にも取り組み、取得機種は現在、昨年度から1機種増の229機種となりました。そして、新環境基準適合ラベルにつきましては、昨年度から1機種増の205機種となりました。これは会員の皆様のご理解とご協力のお陰であり、お礼申し上げます。

また、取得にあたりご支援を要望された会員様2社には手続・趣旨等、追加のご説明をさせていただき取得に向けた取組みに繋げていただいております。今後もお困りのことがございましたら、会員の皆様とコミュニケーションを図りながら、一緒に課題解決に取り組んでまいりますので、ご遠慮なく相談いただければと思います。

継続して取り組んでおりますCO₂、VOC、産業廃棄物の削減とも、皆様の協力のおかげで目標を達成できる見込みです。なお、環境委員会メンバーによる会員様への「CO₂、産業廃棄物低減支援活動」につきましては、コロナ禍を踏まえ、今年度の活動は中止させていただきました。

第3項目の「中小企業支援活動の推進」では、税制改正や規制改革などの各種要望を提出し、その実現に向け関係団体と連携した取組みを推進しております。特に、税制改正要望では、自動車関係諸税の負担軽減、簡素化という

基本的考え方のもと、コロナ禍の経済状況を踏まえた取得時にかかる税負担の軽減、更に当会特有の項目としてトレーラの環境性能割の適用除外等を要望しておりますので、引き続きのご支援、ご協力をお願いいたします。

2021年4月に中小企業にも対象が拡大される働き方改革関連法への対応につきましては、同一労働同一賃金への対応事例や関連する外部のWEBセミナー情報を展開させていただいております。ご活用いただくとともにご質問がございましたら事務局までよろしくお願いいたします。

また、コンプライアンス優先経営支援策として、企業行動憲章制定支援に取り組んでおります。会員の皆様の状況を確認させていただき、支援をさせていただきますので、ご理解、ご協力をよろしくお願いいたします。

最後に「活性化活動の継続推進」では、車体業界の認知度向上を図るため、メディアニーズを把握しながらプレスリリースの積極的な発信を行っております。

中小会員ネットワーク強化WG活動では車体業界の将来ビジョンの再構築に取り組んでおり、ビジョンの方向性が定まってきたところです。また、会員の皆様のご協力により提供いただいた、設備・治工具類の導入、活用事例を展開させていただきましたのでご活用ください。

以上のように、本年度事業計画は、概ね計画どおり進捗していると判断しております。なお、新型コロナウイルス影響により事業計画内容の見直しも発生しておりますが、下期に実効を上げる項目もありますので、上期以上に皆様方のご支援、ご協力をよろしくお願いいたします。

最後になりましたが、会員各位のご健勝とますますのご発展を祈念いたしまして、開会のご挨拶にかえさせていただきます。

本日は誠にありがとうございます。

講演会を開催

国内商用車市場動向と業界を取り巻く環境

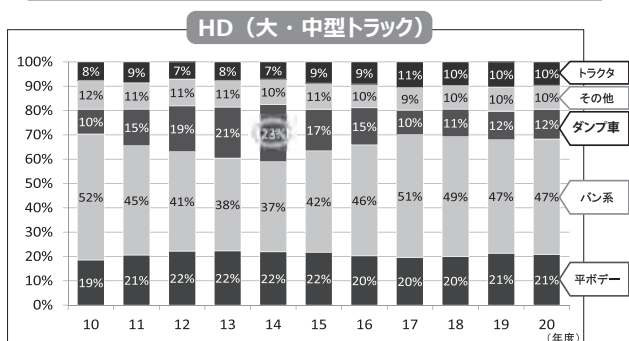
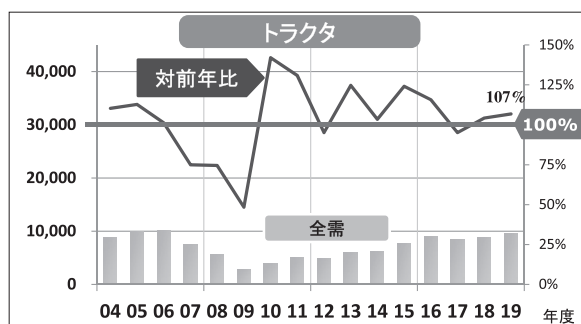
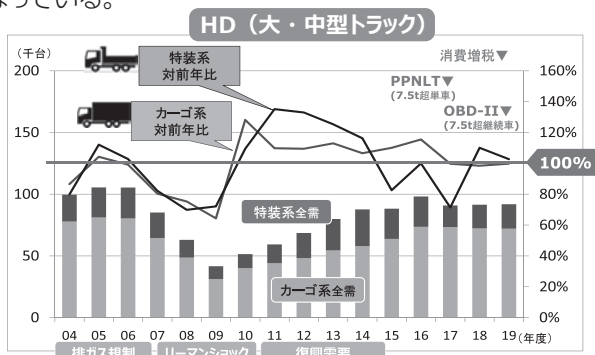
2020年10月15日、日本自動車会館「くるまプラザ」において、いすゞ自動車販売株式会社の若村氏を招いて「国内商用車市場動向と業界を取り巻く環境」のテーマで講演会をWEB併用にて開催した。会場参加17社28名、WEB参加81社221名の合計98社249名と多くの会員が参加した。



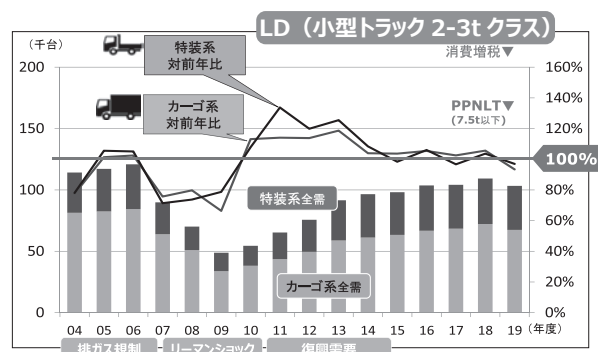
いすゞ自動車販売株式会社
若村 泰弘 氏

国内CV全需推移

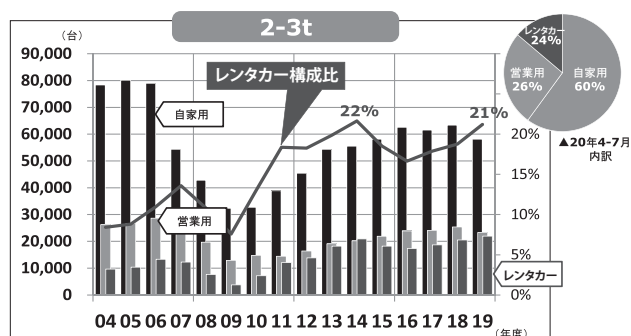
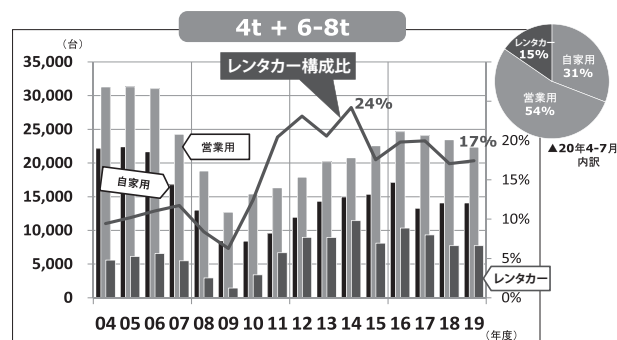
HD(大・中型トラック)での全需推移は震災後増加し、リーマンショック前(2007年)レベルへ回復、直近ではカーゴ系・特装系とも、横這い傾向が継続している。当初の予想よりも高止まりの傾向となっている。HD(大・中型トラック)tクラス別全需推移では物流効率化が追い風となり、トラクタが穏やかに増加傾向となって2019年度は、対前年比107%となっている。HD(大・中型トラック)での架装別構成比推移は2017年度以降落ち着いており横這いとなっている。



LD(小型トラック 2-3tクラス)では、全需は100千台を上回る水準で推移しており、カーゴ系、特装系ともに伸長度合いは落ち着き、安定している。

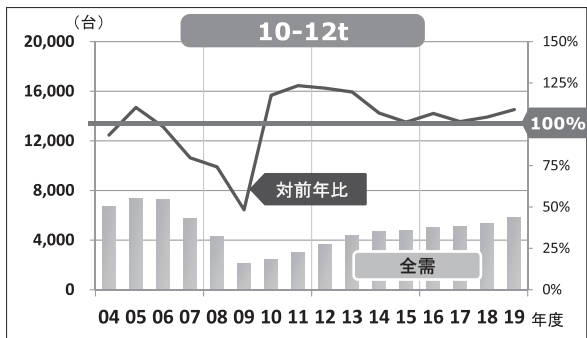


レンタカーは、2011年度復興需要のダンプ車を中心に急増してきたが、収束傾向に転じ、前年並みに推移している。近年では、平ボデー、ダンプ車、高所・散水車、バン系に加え、塵芥車のレンタカーも一定の需要がある。

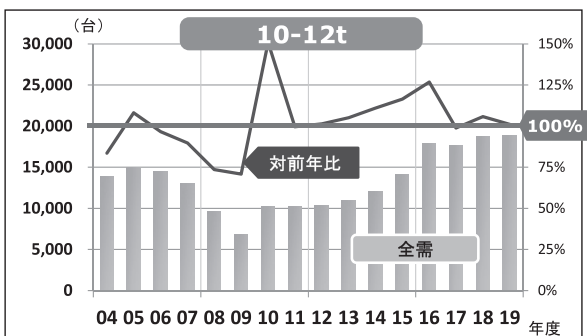


架装別推移では、平ボデーは前年を下回るものの、安定し推移しており、これまで増加傾向が続いてきたバン系は直近の登録実績は前年を割り込んだ。脱着コンテナ車は、メインの中型で継続的に需要が拡大している。

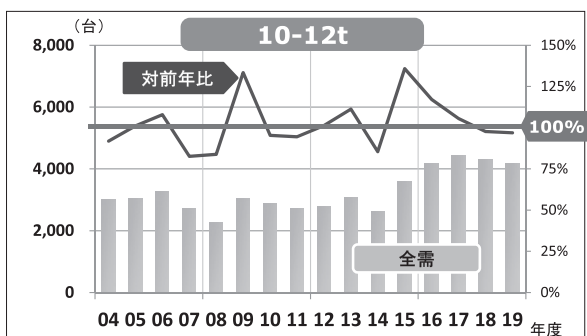
平ボデー



バン

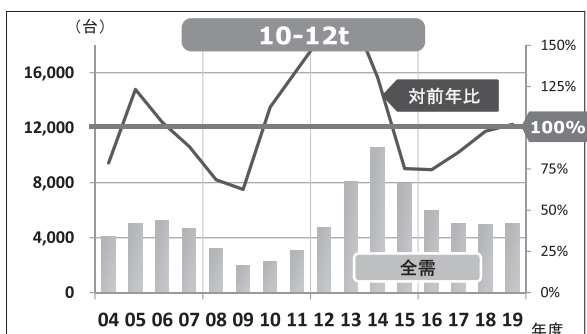


冷蔵／冷凍

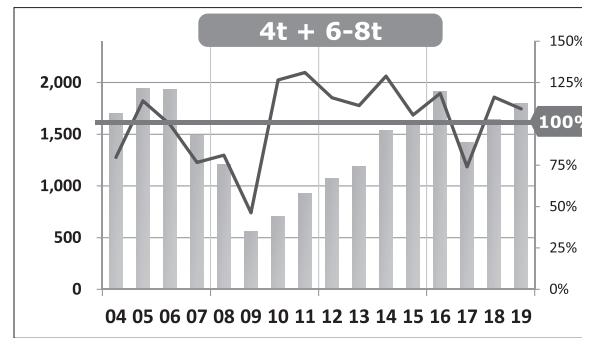


冷蔵・冷凍車ではカーゴ系に比べて変動は小さい。ダンプ車は2014年をピークに縮小へと転じ、2018年以降は前年同レベルとなっている。2-3tではレンタカーが微増傾向となっている。ミキサ車もダンプ車と同様だが、直近ではメインの大型は関東から西日本で増となっている。

ダンプ車



脱着コンテナ車



今後の需要見通しは、コロナウイルスの影響により2020年度上期は前年に対し、大きく落ち込んだ。下期は回復が見込まれるも全需微減となる見込みと予想している。

業界を取り巻く環境

国内市場の変動要素として、日本経済の先行きは「本年後半から徐々に改善していくと見られるが、世界的に新型コロナウイルス感染症の影響が残る中で、そのペースは緩やかなものにとどまる」(日銀発表)とされている。現在約6割を占める生産年齢人口は、40年後には5割前後まで減少すると見込まれるが、ドライバーの人手不足はより深刻化し、高齢化が加速。国の政策としての「働き方改革」に加え、物流業界・運送事業者においては、共同輸送化やオートメーション化、ドライバーの確保が課題となっている。

そのような中、トラックメーカーとしては、車線維持・低速時パワステアシスト技術による安全運転支援や、ダブル連結トラックによる輸送効率化、快適な運転環境の提供によるドライバー疲労軽減等に取り組んでいる。トラック隊列走行の商業化に向けた協調技術についても、官民一体となって開発を進めている。

貨物輸送の動向としては、一般貨物・特積貨物の輸送量回復が弱い一方、宅配輸送の規模が年々増加。今後も拡大が予想されている。業界では再配達の削減や多様なドライバーの活用に注力しており、メーカーとしても免許制度に対応した車両等、市場ニーズに合致した商品提案が求められる。

一方、特装系車両の動きを左右する建設関連市場においては、民間住宅投資の減少は避けられないが、国土強靱化等の各種工事の下支えにより、大幅な落ち込みはないものと見込まれる。

共通構造部型式指定制度

来年の3月をもって現在の「新型自動車届出制度」が廃止され「共通構造部型式指定制度(キャブシャシ認証制度)」に移行する。同制度下においては、排出ガス検査終了証に加え新たに出荷検査証が発行されること等、今後の変更点について言及された。

「コロナ禍」における自動車関連5団体連携活動



新型コロナウイルス感染拡大に伴い自動車関連団体が取り組んできた支援活動、及び将来に向け検討している取組みについて紹介します。

自動車工業4団体合同会見

http://release.jama.or.jp/sys/interview/detail.pl?item_id=816



4月10日合同会見での決意表明(自工会HPより)

前方豊田会長、WEB画面 左から、岡野会長、木村会長、辻理事長

1：自動車工業4団体トップによる合同会見

4月10日

新型コロナウイルス感染拡大に伴う「緊急事態宣言」発令を受け、日本自動車工業会(自工会)の呼びかけで4月10日に「自動車工業*4団体合同会見」がWEB中継で開催されました。会見には、自工会 豊田章男会長、日本自動車部品工業会(部工会) 岡野教忠会長、日本自動車車体工業会(車工会) 木村昌平会長、日本自動車機械器具工業会(自機工) 辻修理事長が出席しました。豊田会長から、最前線で従事する医療や政府関係者などに心からの感謝を述べたうえで、感染抑制や現場の支援に向け、それぞれ団体所属の企業の特徴を活かし、自動車産業界からの協力姿勢を示しました。そして、日本の危機を乗り越えるため、自動車業界が企業市民として復興に貢献していく決意を表明しました(役職は会見日時点)。

木村会長は、「私どもは特殊な技術、技能、設備を持ち、社会生活に必要なクルマづくりを得意としている自動車工業団体として、国内に貢献できることはないか、また復興したときに必要となる各種特装車、働く車をいち早くお届けして、けん引役の一翼を担うことができないかという想いで参加しております」とコメントしました。

※4団体：日本自動車工業会、日本自動車部品工業会、日本自動車車体工業会、日本自動車機械器具工業会

2：自動車工業4団体「自動車業界新型コロナウイルス対策支援ホームページ」開設

5月29日

自動車工業4団体の会員会社において、医療現場で必要とされる衛生用品の生産・提供、医療機器メーカーへの生産性向上支援、感染者輸送用車両の提供等、製造・物流面のノウハウを活かした支援活動を展開しており、それら取組み内容をホームページに掲載しました。



車工会会員に関する掲載内容(11月16日時点のHPより)

自動車業界新型コロナウイルス対策支援ホームページ

<http://www.jama.or.jp/covid19/>



3：資金調達支援に向けた「助け合いプログラム」を発足 6月23日



4月10日の合同会見で自工会豊田会長は、「我々自動車業界が持つ目利きの力を使って、未来に向けて絶対に失ってはいけない要素技術や人財と、資本をマッチングさせていく互助的な取り組み」の導入に言及されました。

その後、自動車工業4団体で対応を検討し、自動車関連企業の資金調達を支援するため、自工会を実施主体とした「助け合いプログラム」を発足しました。

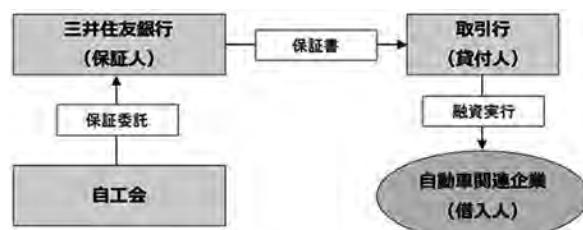
車工会会員で本プログラムの申込みにするお問い合わせは、以下までお願いします。なお、お電話によるお問い合わせもお受けします。

【車工会会員お問い合わせ先】

日本自動車車体工業会： support@jabia.or.jp
TEL 03-3578-1681

助け合いプログラムワークフローイメージ

【融資実行時】



助け合いプログラム

http://release.jama.or.jp/sys/news/detail.pl?item_id=1929



4：生産、販売両面からの活動へ

9月24日

9月24日のオンラインによるトップ懇談会に、国内販売店の団体である日本自動車販売協会連合会（自販連）の加藤和夫会長も参加し、5団体で自動車業界が直面する課題に関して共有化を図り、連携して課題解決に取り組むことで合意しました。これにより、自動車の生産、販売の両面から総合的な活動が可能になります。

（6月28日 部工会 尾堂真一会長就任）



部工会 尾堂新会長
（日本特殊陶業（株）HPより）



自販連 加藤会長
（日刊自動車新聞社電子版より）

5：現在の取り組み

現在の取り組み案件は、右表の4件です。

- ▷ ③～⑤は「日本のモノづくり競争力強化」の取り組みの一環として要望される会員を対象とした活動です。今後の展開については実施状況を確認し検討していきます。
- ▷ ⑥は職場での感染防止対策として展開しており、引き続き提供された事例をホームページに公開していきます。

項目	概要
③生産性向上のための現場派遣	業界としての競争力向上、日本のモノづくり基盤維持を図るため、現下の経営状況に鑑み、生産性向上を支援
④製造現場リーダー層研修プログラム	製造現場において、活用、応用いただけることを狙ったコンテンツを座学・実習を通じ習得
⑤トルク講習会	「ねじ締めの基本」、「トルク機器を正しく使う、正しく管理する」に関するオンライン講習会
⑥コロナ対策事例共有 （9月28日から会員展開）	各団体の各社から職場での対策事例をHPに掲載し自社の取り組みの参考に

6：車工会の対応

- 政府、関係機関等からの新型コロナウイルス感染症に関する情報は適宜ホームページ及び機関誌である「車体NEWS」に掲載していきます。（2020年1月から12月1日現在 35件）
- 車工会独自の取り組みである「現地現物による技能系社員研修」に関しては、2020年度中止とさせていただきましたが、「日本のモノづくり競争力強化」にも繋がる活動として、今後の取り巻く環境を踏まえ次年度以降の開催を検討していきます。

2019年度会員企業の 売上高／従業員数調査まとめ

NEWS
特集

例年実施している正会員の売上高等について本年度調査結果がまとまったので概要を報告する。(2020年7月に調査、売上高は2020年3月に最も近い決算期、従業員数は2020年3月末現在)

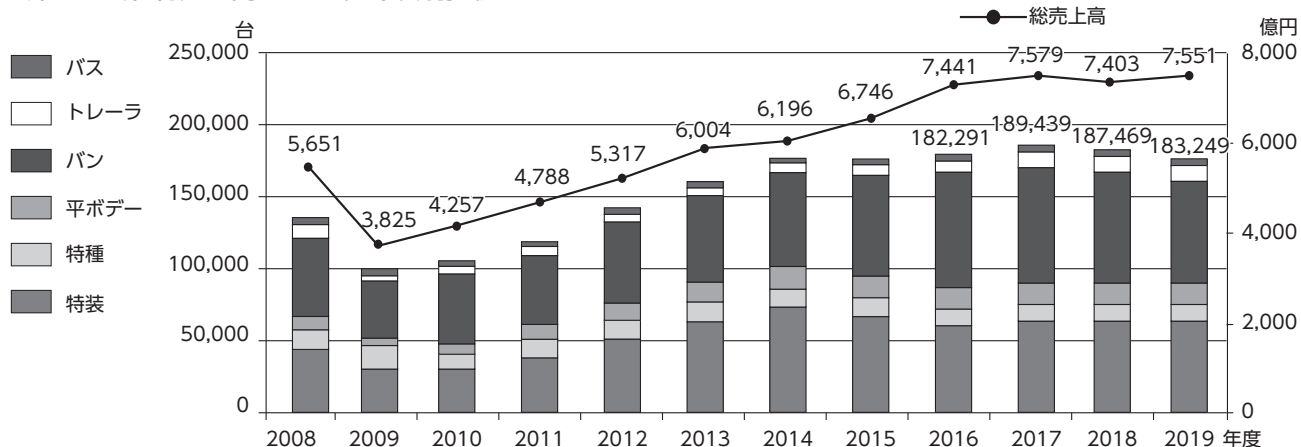
1. 売上高・生産台数

- ・会員会社全体の車体製造に係る総売上高は、6兆4,457億円となり、前年度比105.5%
- ・委託量産会社を除く非量産会社の総売上高は、7,551億円となり、前年度比102.0%
- ・非量産車の生産台数は、183,249台で前年度比97.7%と微減
内訳では、特装、特種、トレーラ、バス(大・中型)が増加、平ボデー、バンが減少

■会員会社年度別売上高

年度	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	対前年度比
調査会員数(社)	163	163	167	170	183	184	184	186	188	195	195	198	—
車体部門売上高(億円)	45,168	41,413	40,291	43,228	51,684	52,124	50,446	54,437	57,166	57,927	61,087	64,457	105.5%
非量産会社 総売上高(億円)	5,651	3,825	4,257	4,788	5,317	6,004	6,196	6,746	7,441	7,579	7,403	7,551	102.0%

■非量産会社総売上高・生産台数年度別推移



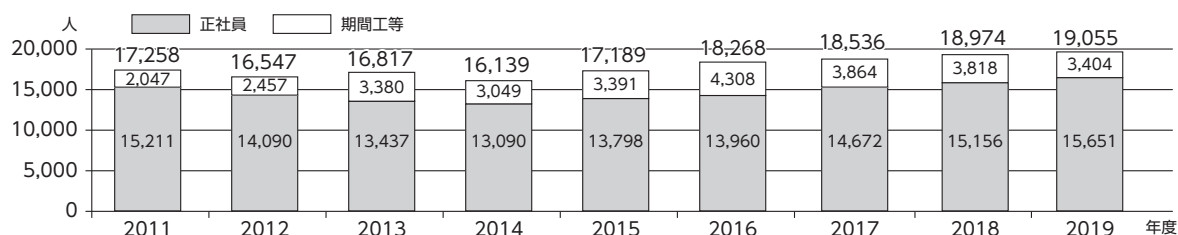
2. 従業員数

- ・車体部門の従業員総数は前年度比103.8%、内訳は正社員 同105.9%、期間工等 同96.3%
- ・非量産車製造会社の従業員総数は前年度比100.4%、内訳は正社員 同103.3%、期間工等 同89.2%

■従業員数

従業員数	2018年度				2019年度				前年度比		
	計	正社員	期間工等	期間工等比率	計	正社員	期間工等	期間工等比率	計	正社員	期間工等
車体部門	58,803	45,599	13,204	22%	61,022	48,307	12,715	21%	103.8%	105.9%	96.3%
非量産車製造会社	18,974	15,156	3,818	20%	19,055	15,651	3,404	18%	100.4%	103.3%	89.2%

■従業員数推移(非量産車製造会社)



■中央業務委員会「管理・監督者層合同研修会」を開催

中央業務委員会(委員長・矢野彰一・(株)矢野特殊自動車社長)では、10月30日に「管理・監督者層合同研修」をWEBで開催し、11社18名が参加した。

2015年度に特種部会で実施した「外部講師による合同研修」、2017年度に特種部会と中小会員ネットワーク強化WGメンバーの希望委員会社を対象として実施した「管理監督者層対象のマネジメント合同研修」のあとを受け、2018年度から、中央業務委員会として当会中小会員(特装・特種・トラック・バン各部会)を対象に実施している。

本研修は、PHP研究所の会場清晃氏を講師に招き、グループ討議を中心に、激動する社会情勢の中、より良き職場環境を築き総合力発揮のために、管理職としてのキャリアを踏まえ、基本的留意事項を再確認し、各自の“マネジメント力&コミュニケーション力向上”のポイントについて学ぶ研修となっており、参加者からは、目的であった「基本的なリーダーシップ教育+コミュニケーション能力向上」のポイントを学んだことは職場で活かすことができる内容が多く、大いに役立つものであったとの声が多く聞かれた。

コロナ禍のため、オンライン研修となり、同業他社の方との交流、情報交換が十分にできない懸念があったが、参加者のアンケート結果では、研修の中のグループ討議の活用により、ある程度の交流ができたとの回答も多く、従来の集合研修には至らないものの、オンラインでもグループ討議の活用によって交流が可能であることが確認できた。

中央業務委員会では、来年度の研修会について、新型コロナウイルス感染症の状況を踏まえながらオンライン開催も視野に入れた開催計画を策定し、会員展開していく。



講師による車体工業会会議室からのオンライン研修風景

■中小会員ネットワーク強化ワーキングで訪問ヒヤリングを実施

中小会員ネットワーク強化ワーキング(リーダー・矢野彰一・(株)矢野特殊自動車社長)では、今年度第1回目の訪問ヒヤリングを11月11日に(株)中北車体工作所(北村守代表社員、新潟県新潟市)を訪問し、工場見学及び会社の取組みについて意見交換を実施した。(株)中北車体工作所は、1935年の創業で、現在では特種部会に所属し、車いす移動車、医療防疫車、バス・トラックその他各種ボデーの改造修理の3本柱を主に行っている。



医療防疫車製造工程

工場見学では、医療防疫車、車いす移動車の製造工程を見学し、ベテランと若手が融合して、一つひとつ丁寧に仕上げていくことにより、お客様の要望に応えた、高い品質の車両を提供している様子が確認でき、参加者から大変勉強になったとの声が聞かれ、有意義な訪問ヒヤリングとなった。



大型バス改造工程

■2020年度税制改正に関する要望書

当会では、自動車関連税制並びに中小企業関連税制について、改正要望をまとめ、自動車会議所に提出した。自動車会議所は、当会要望も踏まえ、関係21団体からの要望を10月19日にとりまとめ、「2021年度税制改正に関する要望書」を国会議員をはじめ、関係省庁に提出・説明した。

「2021年度税制改正に関する要望」

【重点要望項目】 太字：当会要望項目

1. 過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化

コロナ禍の経済状況を踏まえた取得時にかかる税負担の大幅な軽減

① 自動車税・軽自動車税の環境性能割の凍結も含めた特例措置

② エコカー減税・グリーン化特例の拡充・延長

<予算特別要望>

- ・安全運転サポート車(中古車を含む)の補助金の拡充・延長
- ・環境対応車の補助金の拡充・延長

2. 車体課税の見直し

自動車重量税の将来的な廃止を目指し、まずは「当分の間税率」の廃止

3. 燃料課税の見直し

① **ガソリン税、軽油引取税に上乗せされたままの「当分の間税率」の廃止**

② **ガソリン税・石油ガス税等の Tax on Tax の解消**

4. 中長期的な抜本見直し

① 中長期的な自動車関係諸税の検討は、ユーザーの声を尊重し、根本的に課税のあり方を議論すべき

② **財源確保などのための自動車関係諸税(車体・燃料課税等)の新税創設及び増税には反対**

■自動車関係税制に関わる要望

1. バリアフリー車両に係る特例措置の拡充・延長
2. 先進安全技術を搭載したトラック・バスに係る特例措置の拡充・延長
3. 都道府県条例で定める路線を運行する乗合バス車両の取得に係る非課税措置の延長
4. 営業用自動車の軽減措置の維持
5. 低公害自動車の燃料供給設備に係る軽減措置の拡充・延長

6. 中小企業投資促進税制の拡充・延長

【関連する要望事項】 **太字**：当会要望項目

I. 新型コロナウイルス感染症に係る税制措置

II. **自動車関係諸税に係る税制措置**

(当会要望のトレーラの環境性能割の適用削除含む)

III. 自動車・エネルギー等に係る税制措置

IV. **中小企業等の法人課税に係る税制措置**

V. その他

■自動車関係諸税の簡素化・負担軽減に関する活動

当会も構成会員である自動車税制改革フォーラム*では、新型コロナウイルス感染症の影響により、全国で毎年実施してきた「街頭活動」と「ユーザーの声を集める活動」は中止し、インターネットやSNSなどオンライン上で活用するチラシを作成し、ツイッターを活用した活動を10月中旬～12月中旬の2か月間実施する。

* 自動車関連21団体で構成され、複雑で諸外国と比較しても高額な負担となっているわが国の自動車税制について、納税者である自動車ユーザーの視点から問題点を明らかにし、税の

基本原則である「簡素・公平」で、「環境」に配慮し、「国際調和」に即した税制度を目指して様々な活動を行っている。なお、事務局は日本自動車会議所。

<詳しくは、以下を参照>

ツイッターアカウント

https://twitter.com/carta_jp

ハッシュタグ

#税制フォーラム #クルマの税金 #自動車税 #軽自動車税



■EVバス横浜実証事業 車両披露セレモニー

環境省の委託事業で、熊本大学をはじめとする産学官連合が開発したEVバスの実証試験開始に先立ち、10月27日に横浜市役所でセレモニーが開催され、当会から木村会長、共同実施者である(株)イズミ車体製作所が参加した。

熊本大学をはじめとする産学官プロジェクトは、2016年～2018年度に実施した環境省委託事業「EVバス、トラックの普及拡大を可能とする大型車EVシステム技術開発」で、乗用車EVの量産技術を活用した低価格の大型路線バスを開発し、熊本市近郊の実証試験で、路線バスとして十分な実用性があることを実証した。今回のプロジェクトは、この技術を更に進化させ、バッテリーのエネルギー密度向



EVバス 横浜実証試験車両

上、大容量減速機、100kw級急速充電器対応等の新技術を織り込んで、路線バスとしての適用性をさらに向上させた大型車用EVシステムを開発し、バスの保有台数が多い大都市圏でのEVバスの実用性を実証して、EVバスの普及拡大を目指している。

セレモニーでは、当会木村会長から、日本自動車車体工業会の概要と当会会員の(株)イズミ車体製作所様の紹介、そして関係



木村会長挨拶

者が今まで取り組んできたことが、本プロジェクトで確実に身を結ぶことを期待しているとの挨拶があった。

セレモニー終了後の試乗会では、報道関係者を含めた多くの方が試乗し、EVバスのスムーズな走りと静粛性を実感された。

実証試験は2021年の2月まで、横浜市営バスの浅間町営業所が所管する路線で営業運行を実施し、路線バスとしての実用性や新技術の評価が行われる。

■労政合同分科会を開催

人事労務研究会では、10月6日に日本自動車部品工業会とWEB会議システムによる労政合同分科会を開催し、「新型コロナウイルス感染予防対策及び新しい働き方」をテーマに参加会社による情報交換を行った。

感染リスクの取組みでは、移動制限、在宅勤務、製造現場での対策等について事例を共有した。

また、新しい働き方としてテレワーク活用における労働時間管理、業務管理の課題(①メンバーとの具体的な業務進捗管理や課題等が共有しづらい、②テレワークに必要な書類やデータの利用ルールが未整備、③リモートアクセス時の通信速度が遅い、④ローカルPC使用時の社内ネットワークへの接続ができない等)の対応策について情報を交換した。

コロナ禍のためWEB会議での開催となったが、事前アンケートを活用して内容を絞った形式で情報交換ができたため、参加者からは大変参考になった等の声が多数聞かれた。

部会だより

NEWS FLASH

特装部会

■特装車メンテナンスニュースNo.50を発行

サービス委員会(委員長・石田和雄・新明和工業(株)技術情報部長)では、特装車のメンテナンスニュースNo.50を発行した。

今回のテーマは、作動油の交換とグリスの給脂。作動油・フィルタの定期交換とグリスの給脂の重要性について、参考事例を用いて紹介している。

トラック部会

■トラック部会及び工場見学会を実施

トラック部会(部会長・山田和典・山田車体工業(株)社長)では、10月13日に部会員19社19名が参加し、山田車体工業(株)沼津工場(静岡県沼津市)で第2回トラック部会及び工場見学会を行った。

部会会議では、「架装物の安全点検制度」点検登録会社の啓発や法改正



山田車体工業(株)

正に向けての準備など活発な意見交換がなされた。続く工場見学では持参した帽子ヘルメット、感染防止対策としてマスク着用と配布されたフェイスシールドを着用のうえ、案内はイヤホンをして行われた。広い敷地の工場内は整理整頓され、作業員人数が少ないことに参加者は驚いていた。

長尺ものを加工する最新のレーザー加工機を導入するなど効率化や内製率向上に力を入れていることがうかがえた。作業員の多能工化をすすめてムリムダをなくす経営方針を学んだ。すべての工場ラインを見学することができ、この時期での工場見学は大変有意義となった。



フェイスシールド・マスク着用



溶接、長尺穴あけ加工を見学

トレーラ部会

■トレーラの走行実験動画(ROC)のご案内

トレーラ部会(部会長・辻和弘・東邦車輛(株)社長)は、トレーラの安全への取組み事例として、エアサストレーラに2017年2月から装着が義務付けになっている、ROC(ロール・オーバー・コントロール)による横転抑制効果を確認した際の走行実験映像を、YouTubeに公開した。車体工業会ホームページのバナーをクリックすると視聴可能となっており、バナーの場所は、トップページを下にスクロールし、「その他コンテンツ」のバナーエリアに設定した。

ホームページはこちら

<https://www.jabia.or.jp/>



ホームページ掲載のバナー



ROC実験風景



北海道支部

■合同部会を開催

北海道支部（支部長・鎌田直樹・北海道車体(株)常務取締役）では、9月16日、札幌にて17名が参加し、合同部会を開催した。

支部長からは、「コロナ禍で売上げが各社前年を下回っており、業界も厳しい状況であるが、それぞれに即した経営をし、頑張って行きましょう」との挨拶があり、引き続き、上野トラック・バン部会長（北海道車体(株)）、一色特装部会長（新明和工業(株)）、池添トレーラ部会長（日本トレクス(株)）、深倉資材部会長（日本ボデーパーツ工業(株)）からも、仕事量の現状と今後の見通し、新製品の情報提供があった。



道路運送車両法施行規則等の改正について

国土交通省

【改正概要】

- (1) 自動車型式認証実施要領の一部改正
 - (ア) 「製造過程自動車の型式認定に関する規程（2014年国土交通省告示第120号）」の廃止に伴い、関係規程を削除する。
 - (イ) 「品質管理システム」の内容を規定する。
 - (2) 装置型式指定実施要領、共通構造部型式指定実施要領及び共通構造部（協定規則第0号）型式認証実施要領の一部改正
 - (ア) 「製造過程自動車の型式認定に関する規程」の廃止に伴い、関係規程を削除する。
 - (イ) 「品質管理システム」及び「検査実施要領」の内容を規定する。
 - (3) 多仕様自動車型式指定実施要領の一部改正
 - (ア) 「特定共通構造部型式指定自動車の出荷検査証の発行及び点検整備方式の周知に関する規程（2016年国土交通省告示第851号）」の廃止及び出荷検査証関係規定の道路運送車両法施行規則への新設に伴い、関係規程を整理する。
 - (イ) 「品質管理システム」及び「検査実施要領」の内容を規定する。
 - (4) その他所要の改正を行う。
- 【公布】 2020年10月30日
- 【施行】 ①公布の日：(3)(ア)
②2021年4月1日：(1)及び(2)、(3)(イ)並びに(4)

■水没したトレーラの取り扱いについて

集中豪雨などで水没したトレーラは、ホイールベアリングの錆び付きやブレーキの引きずり等により、脱輪や火災に至る恐れがありますので、「水没トレーラ点検箇所一覧表」をご参照し、必ず点検・整備を行ってください。

トレーラサービスニュース No.41より抜粋

<水没した部品の事例>

アクスルナット



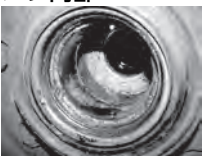
ホイールベアリング



スピンドル



ハブ内部



ブレーキチャンバ



水没イメージ写真

道路運送車両法施行規則等の改正について

国土交通省

(2) 2020年国土交通省告示第1331号(整備告示)

道路運送車両法施行規則等の一部を改正する省令の施行に伴う関係告示の整備に関する告示

- ①製造過程自動車の型式認定に関する規程及び特定共通構造部型式指定自動車の出荷検査証の発行及び点検整備方式の周知に関する規程の廃止

【公布】 2020年10月30日

【施行】 公布の日から施行する

ただし、第六条(完成検査実施規程)の規程は2021年4月1日から施行する

【改正概要】

(1) 2020年国土交通省令第84号

- ①新規検査の申請
- ②自動車検査証の記入の申請等
- ③出荷検査証の発行

【公布】 2020年10月30日

【施行】 2021年4月1日

ただし、第一条(新規検査の申請)、第三条(登録及び新規検査に関する申請書の様式、)及び附則第三条の規程(登録及び新規検査に関する申請書の様式の経過措置)は公布の日から施行する

「地方拠点強化税制」「地方創生応援税制」について

経済産業省・内閣府

内閣府より、2019年12月に策定された第2期「まち・ひと・しごと創生総合戦略」に基づき、地方創生の動きを更に加速していくため、「地方拠点強化税制」及び「企業版ふるさと納税(地方創生応援税制)」の制度を活用した地方創生への協力依頼があった。

1. 地方拠点強化税制

地方における雇用創出を通じて、地方への新たな人の流れを生み出すため、2015年度に創設され、企業が本社機能(事務所、研究所、研修所)を東京23区から地方に移転した場合や、地方において本社機能を拡充した場合に、税制優遇を受けることができる制度。本税制の活用により、実際に地方において本社機能を拡充・強化された企業も存在する。本税制については、2020年度税制改正において、インセンティブの強化や制度の簡素化といった見直しを行い、さらに活用しやすくした(適用期限:2022年3月末)。また、昨今の状況を踏まえ、東京23区に所在する本社

機能の地方への移転や集約・分散化等をお考えの企業にも、広く活用可能となっている。

<詳しくは、以下を参照>

<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/tiikisaisei/sakusei.html>



2. 企業版ふるさと納税(地方創生応援税制)

地方に新たな民間資金の流れを生み出すため、2016年度に創設され、地方公共団体が取り組む地方創生プロジェクトに対して、企業が寄附を行った場合に、最大約9割の税の軽減効果を受けられる制度。制度を活用して、これまで地域産業を支える人材育成や農地や空き家を活用した観光振興など、多種多様な事業が全国各地で展開されている。また、今般、地方公共団体が企業から企業版ふるさと納税に係る寄附とあわせて、まち・ひと・しごと創生寄附活用事業に従事する専門的な知識やノウハウを有する人材を受け入れることを促進し、地方創生の取組みをより一層充実・強化するため、人材派遣を伴う「企業版ふるさと納税(人材派遣型)」という新たな類型を設けた。

<詳しくは、以下を参照>

https://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/tiikisaisei/kigyuu_furusato.html



冬季の省エネルギーの取組みについて

経済産業省

この冬季、コロナ禍でもひと工夫 オフィスでも省エネに取り組みましょう

コロナ禍でのオフィスや車の中でできる、省エネへの具体的な取り組みをご紹介します。

テレワークなどで人が少ないオフィスでできる省エネ対策

- OA機器(PC等)の省エネ: コピー機など、長時間使用しない場合を想定し、スタンバイモードに設定されているかを確認しましょう。パソコンのディスプレイの電源を切るか、FPCをスリープ状態にする。PCの電源を切ったり、画面の明るさを下げるなど、設定を確認しましょう。
- 照明: 不要な照明はこまめに消灯したり、人感センサーを活用した消灯や、思い切ってLEDに変えることを考えてみましょう。
- 給湯器: 冬季はよくお湯が使われます。給湯器の温度を上げて、寒い物をしたり、給湯器を買い替える場合には、省エネタイプのものも検討してみましょう。
- 温水洗浄便座: 使用状況を確認し、温水洗浄便座の温度設定を見直し、タイマー機能がある場合は活用しましょう。

移動の際の自動車でもできる省エネ対策

- 自動車を利用する場合には、エコドライブ10のすめを実施しましょう。(ふんわりアクセル、減速時は早めにアクセルを離す、ムダなアイドリングはしない等)

「省エネ診断」などを活用し、省エネや節電に関する取組を検討してみましょう。

省エネアドバイザーセンター 無料

お問い合わせ: 03-3501-9726

経済産業省は、10月23日に省エネルギー・省資源対策推進会議省庁連絡会議を開催し、2020年度「冬季の省エネルギーの取組み」を決定した。

冬季の省エネルギーの推進に、より一層のご協力をお願いする。

<詳しくは、以下を参照>

<https://www.meti.go.jp/press/2020/10/20201023006/20201023006.html>



11月は「下請取引適正化推進月間」です！

中小企業庁・公正取引委員会

中小企業庁及び公正取引委員会は、下請取引の適正化について、下請代金支払遅延等防止法（以下「下請法」という。）の迅速かつ的確な運用と違反行為の未然防止、下請中小企業振興法（以下「下請振興法」という。）に基づく振興基準の遵守を指導すること等を通じ、その推進を図っている。特に、毎年11月を「下請取引適正化推進月間」とし、下請法の普及・啓発事業を集中的に行っている。

本年度の取組みは以下

<普及・啓発事業>

- ・下請取引適正化推進講習会の開催
- ・適正取引推進講習会（テキトリ講習会）の開催
- ・下請かけこみ寺の利用促進
- ・広報誌等への掲載・掲示 等

【公表日】 2020年10月1日

<詳しくは以下を参照>

<https://www.meti.go.jp/press/2020/10/20201001001/20201001001.html>



催物の主催者が存在しない行事における 新型コロナウイルス感染防止策の徹底 及び年末年始の在り方について 経済産業省・国土交通省

内閣官房コロナ室から新型コロナウイルス感染防止対策として以下展開があった。

1. 催物の主催者が存在しない行事における感染防止策について

今後、クリスマス、大晦日、初日の出といった催物の主催者が存在しない中で、多数の人が集まるケースの行事が催される時期になる。対人距離の確保等を管理する主催者が存在しない等の理由から、安全な行事開催ができなくなる場合も想定される。こうした季節の行事により、主催者・施設管理者がいない場所（公道など）

で、不特定多数の人が密集する可能性のある場合には、当該場所での密集が極力発生しないよう、自粛等の呼びかけをお願いする。

（感染防止対策の主な留意点）

- ①参加される場合には基本的な感染防止策を徹底すること。また、基本的な感染防止策が徹底されていない季節の行事への参加は控えるとともに、特に、自然発生的に不特定多数の人が密集し、かつ、大声等の発生を伴う行事、パーティー等への参加は控えること。
- ②主催者がいる場合には、当該行事の主催又は参加に当たっては、適切な対人距離の確保、手指消毒、マスクの着用、大声での会話の自粛など、適切な感染防止策を徹底すること。
- ③街頭や飲食店での大量または長時間・深夜にわたる飲酒や、飲酒しての季節の行事への参加は、なるべく控えること。
- ④必要に応じて、家族同士で自宅で過ごす、オンラインのイベントに参加するなどの新しい季節の行事の楽しみ方を検討すること。

2. 年末年始の在り方について

新型コロナウイルス感染症対策分科会において、来る年末年始に向け感染リスクが高まることが予想されることから以下の提言があった。

- ①年末年始に感染拡大させないために、年末年始に加えて、その前後で休暇を取得することを推進し、分散して休暇を取得して、年末年始の人の流れが分散するよう努めていただきたい。
- ②年末年始は飲酒や会食の機会が増えることから、新型コロナウイルス感染症対策分科会において示された「感染リスクが高まる5つの場面」及び「感染リスクを下げながら会食を楽しむ工夫」について、ご協力をいただきたい。

<詳しくは、以下を参照>

<https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/ful/yusikisyakaigi.html#3>



新型コロナウイルス感染症の最近の感染状況を踏まえたより一層の対策強化について 経済産業省

経済産業省は、現在の新型コロナウイルス感染症の感染状況やこれまでに得られた知見を踏まえ、2020年11月12日及び11月16日に示された政府方針を展開した。本方針に基づき、引き続きの感染対策にご協力をお願いする。

1. 催物の開催について

①2月までの催物の開催制限

イベントの開催制限については、11月までの開催制限に関する考え方を当面の間維持する。また、飲食を伴うイベント中の発声がないことを前提としうる催物等の一部の催物については、収容率の緩和や具体的な感染防止策等が明確化されたので、催物開催の目安とすること。なお、3月以降の催物開催制限の取扱いについては、今後検討の上、別途連絡する。

②催物開催に関する留意事項

イベント等におけるガイドライン遵守徹底に向けた取組みを強化するとともに、クラスター発生時等の再発防止を図る観点から、PDCAの体制構築に努めること。また、クラスター等が発生した場合には、当省担当課室と連携の上、原因究明、分析及び再発防止策を検討し、別添報告書様式例を参照の上、担当課室に報告をお願いする。

<詳しくは、以下参照>

https://corona.go.jp/news/pdf/jimurenaku_20201112.pdf?20201113



2. 寒冷な場面における換気等について

冬期においては、適切な換気や適度の保湿が新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止に有効と考えられるため、「寒冷な場面における新型コロナの感染防止等のポイント」を参考に適切な室内環境の維持に努めること。

3. 職場における一層の対策強化について

職場で最近見られる感染の原因としては、マスクを外す喫煙や昼食時などの休憩でクラスターが発生している。早期検知しにくいクラスター対策として、下記の具体的な対策例を踏まえ対策の強化に取り組むようお願いする。

<具体的対策例>

- ・体調の悪い方は出勤しない・させない、産業医との連携。
- ・テレワーク・時差出勤等の更なる推進する。
- ・CO2濃度センサーを活用した換気状況の確認、寒冷な場面での換気等の徹底。
- ・「5つの場面」の周知、特に職場での「居場所の切り替わり」(休憩室、更衣室、喫煙室)に注意すること。

<詳しくは、以下を参照>

<https://www.jabia.or.jp/news/9885/>



新型コロナウイルス感染症の支援策について

経済産業省

経済産業省は、新型コロナウイルス感染症で影響を受ける事業者が活用できる支援策をパンフレットにまとめた。

<支援策概要>

- ・ 経営相談
- ・ 資金繰り支援
- ・ 給付金
- ・ 設備投資・販路開拓支援
- ・ 経営環境の整備
- ・ 税・社会保険・公共料金

<詳細は以下を参照>

<https://www.meti.go.jp/covid-19/pdf/pamphlet.pdf?1117>



経済産業省

新型コロナウイルス感染症で影響を受ける事業者の皆様へ

資金繰り

設備投資・販路開拓

経営環境の整備

本資料は経済産業省HP特設ページに掲載しております。
(経済産業省 新型コロナウイルス感染症関連)

中小企業庁が運営する以下のオンラインツールも併せてご活用ください。

中小企業向け補助金・総合支援サイト「ミラサポplus」
最新情報の配信に加え、自分に合った制度や条件検索も。
(ミラサポplus)

LINE公式「経済産業省 新型コロナ 事業者サポート」
最新情報の配信に加え、アプリ内で支援メニューの検索も。
(@meti_chusho)

公式ツイッター「中小企業庁」
パンフレット更新をいち早くお知らせ、その他情報も随時配信。
(@meti_chusho)

メルマガ「e-中小企業ネットマガジン」
毎週(水)に中小企業支援施策・関連情報を配信。
(e-中小企業ネットマガジン)

新型コロナウイルス感染症の影響に伴う雇用調整助成金の特例措置等延長のお知らせ

厚生労働省

厚生労働省は、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、2020年9月30日までを目途に雇用調整助成金の特例措置を講じてきたが、現在の雇用情勢を鑑み、緊急対応期間を2020年12月31日まで延長した。

【公表日】 2020年9月30日

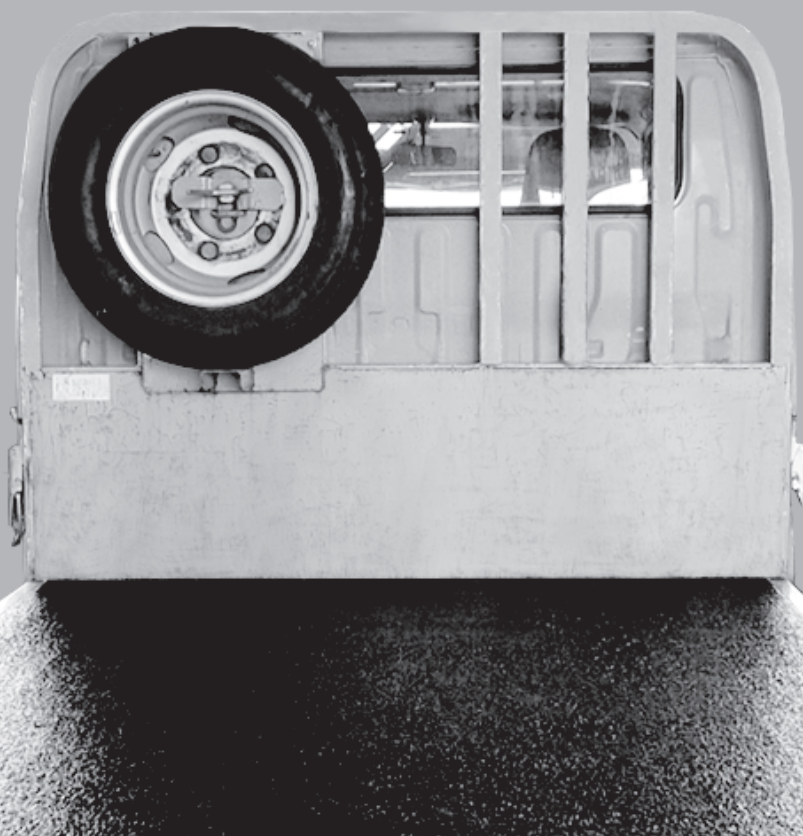
<詳細は以下を参照>

https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/koyou/kyufukin/pageL07.html



荷台木部を
補強

より強く
より長持ち。



WOOD PROTECT



Before



After

木部の劣化防止

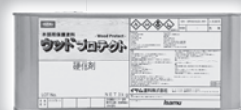
低コスト

簡単施工

大型車両木部保護塗料

工法特許
出願中

ウッドプロテクト



全国どこでもテスト施工受付中。お気軽にお問い合わせください。



イサム 塗料株式会社

TEL : 06-6838-4136

営業企画部 大阪市淀川区三津屋南 3-9-8

環境にやさしい働くクルマに付いてます。

“環境基準適合ラベル”

環境基準適合ラベルは、架装物解体作業の容易化、

再生資源の適正な処理を促進する

“環境にやさしい車体”であることを証明する

車体工業会で制定したラベルです。

ご存知ですか、
このラベル。



環境基準適合ラベル ホワイトラベル

環境に配慮した
3つの要件

適合
要件

- 3R(リデュース・リユース・リサイクル)
判断基準ガイドラインの作成・活用
- 製造者名、樹脂部品材料名の表示
- 解体マニュアルの作成および公開



新環境基準適合ラベル ゴールドラベル

ホワイトラベルに
さらに3つの要件を追加

追加
要件

- + 車体製品部材のリサイクル可能率95%以上
車体工業会における
- + 「環境負荷物質自主取り組み基準」
を満たしている
- + ISO14001やエコアクション21など
第三者機関による環境認証取得工場で生産



環境省ホームページ「環境ラベル等データベース」へ登録され掲載されています。<http://www.env.go.jp/policy/hozen/green/ecolabel/f01.html>



一般社団法人 **日本自動車車体工業会**
Japan Auto-Body Industries Association Inc.

東京都港区芝大門1丁目1番30号 日本自動車会館15階 TEL(03)3578-1681 FAX(03)3578-1684

詳しくはWebページをご覧ください。

JABIA

検索

www.jabia.or.jp



黄綬褒章受章

波柴主計氏(トヨタ車体(株))は、試作車両の板金工程に従事し、ハンマーによる打出し絞り技能と外板仕上げ技能を駆使して、高難度な加工を行うことができる。特に設計・デザイン要望に応じた高精度な面出しを実現するための当て盤ならし技能及び灸すえ技能に卓越し、技能五輪全国大会出場の経験も活かして様々な改善に取り組むとともに匠の技の技術伝承のため、後進技能者の指導・育成に大きく貢献したことが評価され黄綬褒章を受章された。心よりお慶び申し上げます。



新春賀詞交歓会 中止のお知らせ

2021年自動車工業団体新春賀詞交歓会は、新型コロナウイルス感染拡大の影響を鑑み、ご参加の皆様の健康と安全を最優先に考慮いたしました結果、開催を中止させていただくこととなりました。

何卒ご理解賜りますようお願い申し上げますとともに、皆様のご健勝を心よりお祈り申し上げます。

会員情報

- 入 会
- 正会員 (株)アイパワークス 代表取締役社長 相場 壯太
〒399-0711 長野県塩尻市大字片丘9637-2 TEL : 0263-53-3393
【主要製品】 産業機械運搬車
【所属部会】 トラック部会
- 準会員 (株)菱和 代表取締役・取締役社長 廣瀬 政治
〒553-0003 大阪府大阪市福島区福島6-13-14 TEL : 06-6458-0052
【業務内容】 自動車用機器、電装品、カーオーディオ、カーエアコン、カーナビゲーションシステム、ETC、情報・通信・画像・映像機器、電子機器、半導体素子の販売・保守・輸出入及びシステム開発、ビル設備・システムの展開、環境設備機器の販売・保守
【所属部会】 資材部会
- 代表者変更
- 正会員 昭和飛行機工業(株) 代表取締役社長 正木 晶
(株)野口自動車 代表取締役社長 野口 一樹
ホンダオートボディー(株) 代表取締役社長 細川 竜一
- 本社移転
- 正会員 (株)エフテック
〒265-0045 千葉県千葉市若葉区上泉町958-56 TEL : 043-312-5953
日本機械工業(株)
〒192-0041 東京都八王子市中野上町2-31-1 TEL : 042-622-7281

訃報

ホンダオートボディー(株)代表取締役社長 吉山慎一氏が11月19日にご逝去されました。(享年61歳)

当会小型部会事業に大きく貢献され、2018年5月より理事に就任されました。

心よりご冥福をお祈りいたします。



故 吉山慎一氏

9月

4日	多仕様自動車の新規検査説明会 (WEB会議)	① 車両の認証形態が変わり、技術基準の適合証明が必要となるため、届出に関する説明会を実施 ② 新規検査届出書に添付する書面について説明と質疑応答
	中小会員ネットワーク強化#2WG (WEB会議)	① 車体業界の将来ビジョンの論議 ② 今年度訪問ヒヤリング計画の決定(11/11(金)中北車体工作所)
9日	バン部会／業務委員会(WEB会議)	① 登録台数市場調査項目の洗い出し ② コロナ禍の個社の対応を報告
	バス部会／技術委員会(WEB会議)	① バス車体規格集改訂内容の確認 ② 後方視界確保でのカメラ、モニターの現状把握と課題共有
10日	環境委員会／架装物リサイクル分科会 (当会会議室+WEB会議)	① 環境ラベル取得推進2020年度調査結果報告と今後の会員フォロー進め方打合せ ② LiB回収 協力事業者制度活用・会員アンケート検討
11日	特装部会／脱着車技術分科会 (WEB会議)	① JABIA規格の刷新について議論 ② JABIA P-1500-2020の発行に向け最終調整
	バス部会／塗装デザイン研究会 (WEB会議)	今年度の塗装勉強会実施可否について講師会社と意見交換し中止判断
14日	トレーラ部会／業務委員会(WEB会議)	① ROC動画 車工会HPへの掲載検討 ② 2021年度トレーラ広報取組み案検討 ▶ P.13
15日	環境委員会／工場環境分科会 (当会会議室+WEB会議)	① VOC 2019年度実績フォロー 結果報告 ② CO ₂ ・産廃 車工会2025年目標値設定打合せ
16日	中央技術委員会／ISO26262WG (WEB会議)	シャシメーカー作成の架装要領書に記載予定の「架装物の安全設計」について中央技術委員会で報告する内容確認
17日	第1回支部連絡会(WEB会議)	① 支部事業活動の共有と良いとこどり活動について論議 ② 車体業界の動き及び地域特有情報の共有
18日	特装部会／技術委員会(WEB会議)	① JABIA P-1500-2020の発行を承認 ② 技術発表会のテーマを決定
	特種部会／合同委員会(WEB会議)	① 事業計画進捗状況の共有と論議 ② 車体ニュース冬号表紙写真機種選定
23日	特装部会／業務委員会(WEB会議)	① 事業計画の推進状況報告 ② 第2回中央委員会の内容検討
	トレーラ部会／サービス委員会 (当会会議室+WEB会議)	① 水没車両点検啓発ツール(車工会HP掲載)打合せ ② 定期点検整備の手引き統合案方向性確認
24日	自動車関係団体懇談会(WEB会議)	① 新型コロナ対策資料支援状況の共有 ② 「助け合いプログラム」進捗共有 ③ 「ものづくりの競争力強化」への取組みについて論議 ④ 自動車産業で一丸となった渉外活動について論議 ▶ P.7
	トラック部会／業務委員会(WEB会議)	社内でコロナ感染者が出た場合に濃厚接触者を減らす方法について、資料などを基に確認し各社の対応などを報告
	トレーラ部会／技術委員会(WEB会議)	① CS/SU トレーラ適用時期 国土交通省への回答摺合せ ② 共通構造部(多仕様自動車)制度移行への情報共有
25日	トラック部会／ 技術委員会工場見学会(静岡)	① バックカメラ取付位置調査デモを実施 ② 山田車体工業(株)の工場見学を実施
	トレーラ部会／製品安全委員会 (WEB会議)	① 標準作業点数表 日整連サービスニュース掲載案作り込み ② 純正部品使用訴求の内容・ツール検討
29日	中央技術委員会／点検整備推進分科会 (WEB会議)	① 架装物の安全点検制度運用状況報告 ② 制度の普及と点検実施率向上策意見交換

10月

1日	特装部会／清掃車小委員会 (WEB会議)	① JABIA規格P-1150の見直し ② ISO/TC297/TC195情報共有
	バス部会／業務委員会 (WEB会議)	新型コロナウイルス禍でのバス市場の共有
2日	特装部会／クレーン車技術分科会 (WEB会議)	① 後方視野確保装置 (Reversing motion) の死角の明確化 ② コネクテッドに向けた取組みの情報共有
	バン部会／技術委員会 (WEB会議)	① 2020年度WGテーマ進捗報告 ② 多仕様自動車の意見照会を技術委員会でまとめ事務局へ提出
5日	第3回中央技術委員会 (WEB会議)	① 後方視野確保装置 (Reversing motion) に関する保安基準最新情報 ② CS/SUに関する保安基準最新情報
6日	第3回環境委員会 (WEB会議)	① LiB回収スキーム 報告・審議 ② 環境ラベル取得推進、CO ₂ ・産廃2025年目標進め方等報告
	労政合同分科会 (WEB会議)	新型コロナウイルス感染予防対策及び新しい働き方に関する情報交換
7日	第3回中央業務委員会 (WEB会議)	① 働き方改革アンケート結果の共有と今後の対応論議 ② 設備・治工具類導入事例の会員展開方法の決定
8日	特装部会／ミキサ車技術分科会 (WEB会議)	① 最新法規情報の共有 ② 後方視野確保装置 (Reversing motion) 調査結果報告及び推奨位置検討
9日	特装部会／ダンプ車技術分科会 (WEB会議)	① 後方視野確保装置 (Reversing motion) 義務化の情報共有 ② JABIA規格 P1202-2019『ダンプ車の荷台降下防止安全基準』の協議
	トラック部会／技術委員会 (WEB会議)	① 点検整備車型の追加の検討で重機運搬車点検項目の修正追加 ② 2020年度調査研究/規格化・標準化/共通化テーマの選定
	バス部会／塗装デザイン研究会 (WEB会議)	バス車体用塗色見本帳2022年版の発売時期、形式について意見交換
12日	特装部会／ローリ分科会 (WEB会議)	① 「消防図書」の情報共有 ② サイトグラスの評価基準作成
	トレーラ部会／サービス委員会 (WEB会議)	① 水没車両点検啓発ツール案 (車工会HP掲載) 作り込み ② 岩手県トラック協会講演会状況報告
13日	トラック部会／部会会議・工場見学会 (静岡)	① 架装物の安全点検制度実施率向上案として会員間ネットワークの活用紹介 ② 山田車体工業(株)の工場見学を実施
14日	バス部会／技術委員会 (WEB会議)	① バス車体規格集改訂内容の確認 ② 自工会及び日本バス協会への改訂内容説明資料の確認
15日	常任委員会 (当会会議室+WEB会議)	① 2021年度予算案について論議 ② 自動車工業団体支援活動状況と今後の対応について情報共有と論議 ③ 2020年度理事会メンバー見学会&懇親会について意見交換
	第258回理事会 (当会会議室+WEB会議)	① 審議事項 第1号議案 新入会員に関する件 ② 報告事項 1) 2020年度事業計画 本部・部会・支部別2/4期実績まとめ 2) 2020年度2/4期 収支実績まとめ 3) 2019年度 会員企業の売上高/従業員数まとめ 4) 2019年度 PL保険加入状況とPL事故事例 5) 2020年度 基準化/共通化/調査研究テーマ進捗状況 6) VOC排出量フォローアップ結果 7) 2021年度税制改正要望活動状況 8) 最近の商用車販売及び会員生産台数 9) 最近の官公庁情報 10) その他報告事項
	講演会 (くるまプラザ会議室+WEB会議)	いすゞ自動車販売(株)による講演会を実施

▶ P.13

▶ P.5

10月

16日	特装部会／塵芥車技術分科会 (WEB会議)	① ISO/TC297関係情報共有 ② 厚木労働基準監督署指導に関する対応
	トラック部会／車両運搬車分科会 (当会会議室+WEB会議室)	① 車両運搬車の生産台数を報告 ② 日本陸送協会への報告内容をまとめ
19日	トレーラ部会／業務委員会 (WEB会議室)	① ROC動画 各社HPへの展開打合せ ② 2021年度トレーラ広報活動打合せ
20日	特装部会／粉粒体運搬車技術分科会 (WEB会議)	① 飼料運搬車の新JABIA規格制定に向け摺り合わせ ② ものづくり研究の今後の予定を論議・決定
21日	特装部会／サービス委員会 (WEB会議)	① メンテナンスニュースNo.51「車両と架装物の締結点検編」を協議 ② 各社コロナ対策対応の情報共有
23日	秋季会員大会 (東京+WEB会議)	2020年度秋季会員大会を開催 ▶ P.3
26日	中央技術委員会／テールゲートリフト技術分科会 (WEB会議)	① 経年品質保証に関する取組みの報告 ② 突入防止委員会報告とバックカメラ義務化に向けての対応
27日	EVバス横浜実証事業 車両披露セレモニー (神奈川)	実証試験に先立ち、横浜市役所で報道関係者に対するセレモニーが開催され、木村会長、(株)イズミ車体製作所が参加 ▶ P.11
28日	自動車技術総合機構多仕様自動車説明会 (WEB会議)	共通構造部型式指定自動車(多仕様自動車)が、機構審査事務規程第33次改訂で別添52が事前書面審査となることから、機構が会員に対して説明会を実施 (66社、107回線)
	トレーラ部会／製品安全委員会 (WEB会議)	① 標準作業点数表 日整連との打合せ踏まえたサービスニュース掲載案確認 ② 純正部品使用訴求の内容・ツール検討
29日	トレーラ部会／技術委員会 (WEB会議)	① 共通構造部(多仕様自動車)WG検討踏まえた情報共有 ② R141 タスクフォース会議進捗情報共有
30日	管理・監督者層合同研修会 (当会会議室+WEB会議)	「基本的なリーダーシップとコミュニケーション能力向上」を目的に外部講師を迎え、オンラインで実施。 ▶ P.10

11月

4日	バス部会／ワンマン機器小委員会 (WEB会議)	① JABIA規格(運賃表示器、乗降中表示灯)改正内容の確認 ② 後方視認装置(バックカメラ、モニター)の視認性要件の整理
9日	トレーラ部会／サービス委員会 (WEB会議)	① 定期点検整備の手引き統合内容打合せ ② 車工会HPサービスニュース・サービスマニュアル見直し方向性検討
11日	中小会員ネットワーク強化#3WG (新潟)	① 関中北車体工作所訪問ヒヤリング ② 車体業界将来ビジョンの論議 ▶ P.10
	バス部会／技術委員会 (WEB会議)	① バス車体規格集改訂内容の確認 ② 自工会への改訂内容説明結果の共有
17日	安全衛生活動WG (WEB会議)	① 会員から提供していただいた労働災害事例の研究 ② 更なる安全意識醸成づくりとして会員展開予定の「安全気づきシート」の内容確認
19日	環境委員会／架装物リサイクル分科会 (WEB会議)	① 環境ラベル取得推進今後の会員フォロー打合せ ② LiB回収について自工会調整踏まえた打合せ
20日	特種部会／合同委員会 (WEB会議)	① 事業計画の進捗状況の共有と論議 ② 車体NEWS2021春号の部会内原稿依頼内容の確認
	バン部会／技術委員会 (WEB会議)	① 「バン型車に関する用語」の内容確認 ② 「冷凍機付自動車取扱いの手引き」日冷工への提出準備 ③ 「バン型車安全輸送ニュース(No.4)」内容確認

11月

24日	環境委員会／工場環境分科会 (WEB会議)	① CO2・産廃 車工会2025年目標値設定打合せ ② CO2・産廃 2019年度実績値報告
	特装部会／技術委員会 (WEB会議)	① 2020年度事業進捗状況を委員長、各分科会主査からの説明 ② 協定規則、ISO/TC297、ISO/TC195の最新情報の共有
25日	トレーラ部会／技術委員会	① 共通構造部(多仕様自動車)WG検討踏まえた情報共有 ② R141 タスクフォース会議進捗 情報共有
	バス部会／ワンマン機器小委員会 (WEB会議)	① JABIA規格(運賃表示器、乗降中表示灯)訂正内容の確認 ② 後方視認装置(バックカメラ、モニター)残課題の確認
	特装部会／業務委員会 (WEB会議)	① 生産台数情報の共有 ② コンプライアンス優先経営の徹底と中小企業会員支援についての情報交換
26日	特装部会／塵芥車業務委員会 (WEB会議)	① 作業安全対策についての技術委員会からの情報を共有 ② 作業機の作動スイッチ及びサイクルの変更について意見集約
	バン部会／技術委員会 (WEB会議)	① 日冷工との合同意見交換会を実施 ② 冷凍機自動車取扱いの手引きの最終確認
	第3回広報委員会 (WEB会議)	① 事業計画の進捗確認と論議 ② 車体NEWS2020冬号の校正と2021春号の企画論議
27日	特装部会／脱着キャリアコンテナ技術分科会 (WEB会議)	① 特装技術委員会の結果共有 ② 「脱着装置付コンテナ自動車の解説」の修正部確認、最終読み合わせ
	トレーラ部会／製品安全委員会 (WEB会議)	① 分解整備記録簿の使用実態調査、進め方検討 ② 純正部品使用訴求の内容・ツール検討
30日	特装部会／ローリ技術分科会 (WEB会議)	① 特装技術委員会の結果共有 ② 自動車技術総合機構 審査事務規程第33次改正について情報共有

トレーラのブレーキ・バルブ凍結による車両火災に注意

※※※ ブレーキ機器の水分除去のお願い ※※※

ブレーキ機器が凍結
車両火災発生!

火事だ!

車両火災のメカニズム
凍結 ⇨ ブレーキ効きっぱなし ⇨ 過熱 ⇨ 火災事故

ブレーキ機器が凍結すると非常に危険な状態になります。凍結を防止するためにエア・タンクの水抜きを励行すると共に、特に冬期に入る前にブレーキ機器の点検整備を行い、ブレーキ用エアに含まれている水分の除去を行ってください。

トラクタとトレーラのエア・タンクからの水抜き

エア・タンクからの水抜きは、道路運送車両法で使用者または運行する人により日常(運行前)点検することが義務付けられており、車両を安全に運行するために非常に重要なことです。

エア・ドライヤを装着した車両においても水抜きを励行し、車両の安全な状態を確保してください。

※エア・タンクから多量の水分が排出される場合は、エア・ドライヤの機能が低下している可能性があります。

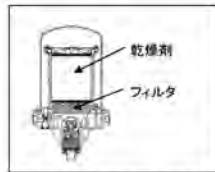
トラクタのエア・ドライヤの点検整備

ブレーキ用エアに含まれる水分は、ブレーキ機器の潤滑油を洗い流して作動を妨げ、冬期においては凍結して作動不良になる危険性があります。これらの問題を解決するためトラクタにエア・ドライヤが装着されていますが、性能を維持するためには定期的な点検整備が必要です。

乾燥剤やフィルタなどの交換時期等については各トラクタ・メーカーの取扱説明書やメンテナンス・ノートに従ってください。



エア・ドライヤの例



エア・ドライヤ内部構造(交換部品)例

トレーラ リレー・エマージェンシ・バルブの点検整備

リレー・エマージェンシ・バルブはトラクタから送られたブレーキ用エアをコントロールし、トレーラ各輪のブレーキを作動させる重要な機能を有しています。

ブレーキ用エアに水分や埃が含まれているとブレーキ機器の作動を妨げ、さらに凍結すると作動不良となり危険な状態になります。そのため、冬期に入る前には凍結防止のため必ず点検整備を行い、水分の除去および清掃を実施してください。

リレー・エマージェンシ・バルブの点検整備要領

詳細については各トレーラ・メーカーの取扱説明書やメンテナンス・ノートに従ってください。

※ブレーキ機器の点検整備は、専門のサービス工場(認証工場)で受けてください。

Nabtesco の場合



WABCO の場合





森 孝司 代表取締役



DATA

■本社 〒265-0045 千葉県千葉市
若葉区上泉町958-56
TEL 043-312-5953
FAX 043-312-5956
URL <http://e-ftec.com/>

■資本金 1,800万円
■従業員 33名
■事業所規模(本社工場)
敷地 約10,000㎡
建坪 約1,350㎡
■車体工業会加入
2017年(トラック部会)



2020年10月に新築した新本社工場

(株)エフテック

「安全・安心・高い経済性」の整備を提供。
整備士の視点で、画期的な製品を開発。

創業以来、物流を支えるトラックの整備事業を拡充してきた(株)エフテックは、長年培ってきた技術で架装事業を開始。さらに、整備士の発想で唯一無二の「DPRアクティブメンテナンス®」を開発した元気企業だ。

取材／車体工業会業務部長 小森 啓行

● 特徴・沿革

創業者である森孝司社長は、1974年に(有)船橋興業を24歳で起業、ディーラーの請負整備を行い、4年後には自らの整備工場を設立した。

創業時から日本の物流を支えるトラックの整備サービスを提供してきた。壊れてから直すのではなく、壊れないように整備するという「予防整備」の発想を軸にした整備サービスは多くの顧客から高い評価を得て、年間契約での法定整備を受注することに成功する。

1992年、千葉県四街道市に第2工場を新築。車体整備課を作り、修理・改造・架装などの需要に対応してきた。

1999年、(株)エフテックに改称、組織変更を行う。また民間車検場の認可を取得し、大型車に特化した整備サービスを更に拡充していった。

長年修理で培ってきた技術を活かし、2015年には車体製造・架装部門を本格化。2階建てのバイク運搬車両等、特徴ある架装を手掛けている。

また同年に、整備士の視点から着想を得たメンテナンスサービス「DPR®アクティブメンテナンス®」を開発し、排出ガス環境基準維持事業を立ち上げる。この画期的なサービスは、大型車両やトラクタ、貨物自動車に限らず、重機や建機、農業用トラクタ、フォークリフトに至るまで、ほぼ全てのDPFマフラーを搭載した車両を対象とし、当サービスの中核となる装置は、千葉県の「千葉ものづくり認定製品」として認定されている。

2020年10月に整備工場を千葉市若葉区に新築、まず本社機能と整備部門を移転し、現在は本社工場と四街道工場をクラウドを使って情報共有しながら運営し、「DPRアクティブメンテナンス®」の普及に向けての準備を整えている。

※DPR(Diesel Particulate active-reduction) = ディーゼルエンジンの排出ガスを浄化する機構。排出ガス内に含まれる粒子状物質をフィルターで捕捉するが、そのまま使い続けるとフィルターが目詰まりを起こして機能が低下する。

製品

― 御社の業務の特徴についてお聞かせください。

創業以来、「予防整備」の考え方の下に、トラック整備事業を主業務としてきました。2015年から、長年培ってきた技術を活かした車体製造・架装を本格化させ、現在は整備と車体の二本柱の運営となっています。

さらに、交換コストが高額なDPFマフラーを交換することなく、洗浄・再生する技術を独自で開発し、環境事業として、現在注力しています。

2020年10月に新築した「未来志向型整備工場」では、空気の流れを制御し、冷房設備を設けなくても快適な環境を保つことができます。4柱大型リフトや検査ラインのデジタル化で、整備士、検査員の労力を大幅に軽減いたしました。



2020年10月に移動した新整備工場には、最新の設備が導入されている

① DPR アクティブマシン
DPFマフラーの洗浄装置。
千葉県の「千葉ものづくり認定製品」

― どのような製品を手掛けているのでしょうか？

架装は2015年から始め、後発となりますが、1台1台仕様が異なる架装でも、小回りを利かせたきめ細かい対応ができる強みが好評です。

特徴的な架装は、バイクの大量輸送が可能な2段フロア+ハイリフトゲートの「バイク運搬車両」等です。

また、当社独自の排出ガス環境基準維持サービスの「DPRアクティブメンテナンス®」は、自社で開発し特許を取得した洗浄機3機種をフル活用することで、フィルターが目詰まりして性能が低下してきたDPFマフラーを洗浄・再生することができます。

現在は受注生産にて製造販売を行い、好評を得ています。

CO2削減につながる環境事業として、全国の整備工場にも導入していただけるように販売を進めています。



② EGR アクティブマシン
排ガス再循環システムの洗浄装置。堆積した硬質カーボンを溶液槽で軟化させ洗浄液循環ホースで洗い流す

3輪バイクのトライクを運ぶために設計された運搬車



2階部分の床全体が昇降する2段フロア+ハイリフトゲート「バイク運搬車両」



― 御社の経営方針は？

お客様に『安全と安心、そして高い経済性の提供』を使命に、お客様と共に幸せになることを経営の目的としています。規模を大きくすることを目指すよりも、高品質なサービスを維持することを大切にしています。



③ DPR アクティブドライ
洗浄再生したDPFマフラーを乾燥させる装置

人

― 御社の特徴は？

平均年齢は41歳で、ベテランとともに若い世代も活躍しています。

コストがかかるかもしれないが、より良いものに改善していこうという意識が定着しているので、現場から営業サイドに改善案が数多く上がってくるような社風です。

― 次世代の教育について

少人数なので、現場でのOJTによる教育が中心となっています。技術も大切ですが、経営理念を共有することに特に力を入れています。

「故障が起きないように整備する」という当社の“予防整備”のコンセプトを各自がしっかりと理解し、個々の判断の違いでサービスにバラツ

きが発生しないように、勉強会やグループディスカッションも開き、経営理念を現場に反映させています。



「戦略特命室」でモノづくりの原点回帰を目指す

トーシンテック(株)は、1959年創業のトーシンエアドア(株)を起源とし、主に独自開発のタクシー用自動ドアの製造販売を行っている。1964年の東京オリンピックを契機にタクシーの自動ドア化が加速し、一時期にはタクシー用自動ドアの国内シェア90%を誇った。

1987年にはマイクロバスのブレーキ用真空ポンプの負圧を利用したバス用自動ドアを開発、モーターを使用するタイプに比べ高い耐久性を実現した。

2000年頃からは、福祉車両向けの機器の開発にも取り組み、後部座席の乗降を補助する「電動アシストステップ」は、メーカーオプションにも設定されている。

タクシーの自動ドアがスライド式に移行

JPNタクシーへタクシー車両の主流が移り、タクシーの自動ドアはセダンタイプのヒンジドアから、電動スライドドアに主役の座を急速に奪われつつある。

セダンタイプの自動ドアの需要減を見越して同社では、現在、JPNタクシー向けに電動アシストステップを販売して、活路を見出している。

しかし、自動ドアや電動アシストステップの販売では、ほぼすべてを自動車メーカーへのOEM供給に頼っていることも否めない。



スライドドアと連動するアシストステップ

2020年初頭頃から「創業以来、培ってきた『クルマへの乗降をサポートする』技術の開発精神を忘れていないか」という自問自答の声が、経営サイドから挙がりはじめた。

そこに、3月からコロナ禍による景気後退の影響も加わって、同社も類に違わず、OEM供給している主力製品の受注が激減する苦境にさらされている。

だが、逆にこんな時だからこそ、自社ブランド開発のチャンスだと捉えて、2020年春から準備が進められていた「戦略特命室」を7月に立ち上げることにした。

「戦略特命室」は取締役・営業・技術から選ばれたメンバーがモノづくりの原点に立ち返り、「ドアの開閉」以外のタクシーの手助けをする新製品開発に専念するためのチームである。

少ないメンバーによるスピード重視、軽快なフットワークで各地の多くのタクシー事業者を直接訪問。

高齢者の乗降について生の声をリサーチして、必要とされるサポート製品を開発することが目標だ。

コロナ対策用品でタクシーを安全な乗り物に

今タクシー業界に求められているのは、間違いなく「コロナ対策用品」である。

個々のタクシー事業者が、模索しながら感染防止シートを自作する状態が続いている。

そのような中でトーシンテック(株)は、JPNタクシーを製造しているトヨタ自動車東日本(株)から様々な協力を得て、安価で取り付けが簡単なJPNタクシー専用の飛沫対策シートを開発した。

シートに加えて、JPNタクシー専用のマルチ消毒噴霧器も開発し、強制換気ファンとの3点セットでの販売も企画している。

導入しやすいように自治体の助成金(例: 東京は8割補助。名古屋UDタクシーは5



お客様の手指の消毒に



取付けに車両の加工は不要



↑ JPNタクシー専用のマルチ噴霧器
↓ 強制換気ファン



万円等)の枠内に納まるように価格設定も行った。

消毒噴霧器の派生製品のスタンドタイプも独自設計で開発、発案からわずか2週間で試作品を作り上げた。

スタンドタイプは重たい薬液ボトルを下部に配置して安

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。

手でも足でもプッシュできるスタンド式の消毒噴霧器→
車載用ではないが各所で高い評価を得ている。



JPNタクシー用のアシストグリップは、簡単に取り付け、取り外しが可能。アシストステップとの併用で高齢者の乗降を助ける。

定性を確保、足元のフットペダルで操作できるので、ハンズフリーで噴霧することができる。

シンプルな軽量設計で、店舗、オフィスをはじめ様々な場所での利用が想定でき、訪問先から高評価を獲得。販売方法等において、様々なアドバイスを頂く機会も増え、自分たちの製品を開発する面白さを再認識している。

JPNタクシー用のアシストグリップは、コロナ禍前から開発が進められてきた製品で、ドライバーが1人でも簡単に取り外しができる点を訴求していたが、抗菌機能を付加することで、コロナ対策用品となるように仕様変更された。当初は別製品と考えていたのだが、リサーチを進めていく上で、人が触れる物であれば、これからはコロナ対策が重要な要素となると結論した。

「戦略特命室」の経験を全社員で共有したい

コロナ禍で、公共交通機関業界は大きな痛手を被り、車両数の増加はしばらく見込めそうもない。新しい製品の販路の開拓、どうすれば安く良い製品を提供できるのか、「戦



トーシンテック(株)

略特命室」が考えなければならないことは多い。

ユーザーや事業者の話をダイレクトに聞いていく中で、メーカーに依存したカタログだけの製品提供では、販売数量は思うほどに伸びないことに改めて気づかされた。

福祉車両用品は自動車メーカーへのOEM供給に頼っていた面があり、今までは純正オプションとしてカタログに掲載されたから「売れる」という考えに甘んじていたのだ。

自動車ディーラーは取り付けに手間がかかるオプション部品は、積極的に勧めることはない、ということも知ることができた。

アシストグリップの開発で実現した「簡単な取り付け」は、これからのトーシンテック(株)が目指していく技術の一端ではないか、と実感している。電動アシストステップも、現在より簡単な取り付け方法を作り出す技術が、これからのトーシンテックの将来の可能性に繋がるものである。

コロナ禍による市場が混乱している中、「戦略特命室」メンバーが、積極的に動くことによって体感することができたモノづくりへの原点回帰。

結果が見えてくるのはしばらく先になるかもしれないが、様々な現場を自分たちの足でリサーチしたことで、次世代の製品開発の一つの方向性を得ることができた。

これを全社員と共有し、技術力とともに販売力を併せ持つ企業になるべく、「戦略特命室」メンバーは今日も飛び回っている。



ヘッドレストに簡単に取り付けることができる「マルチグリップ」



取締役
岡崎 克彦

戦略特命室 次長
岩崎 真介

トーシンテック(株) 代表者 高木 龍一

タクシー用自動ドアをはじめとする自動車用補助機器の開発・製造・販売する会社です。

【本社】〒480-0135 愛知県丹羽郡大口町御供所一丁目448番地
Tel : 0587-94-2721 <http://www.toshintec.co.jp/>



社会生活の中でDX (Digital Transformation) という言葉を頻繁に耳にするようになってきた。日本のDX化は遅れていると言われているが、今回はDXがどのようなものなのかについて報告する。

Q1

DXとは何か？

経済産業省は、2018年12月にデジタルトランスフォーメーション(DX)を推進するためのガイドライン(DX推進ガイドライン)を取りまとめた。ここでは、DXの実現やその基盤となるITシステムの構築を行っていく上で経営者が抑えるべき事項を明確にすること、取締役会や株主がDXの取組みをチェックする上で活用できるものとするを目的としている。

◆ 経済産業省が作成した「DXを推進するためのガイドライン」におけるDXの定義

企業がビジネス環境の激しい変化に対応し、データとデジタル技術を活用して、顧客や社会のニーズを基に、製品やサービス、ビジネスモデルを変革するとともに、業務そのものや、組織、プロセス、企業文化・風土を変革し、競争上の優位性を確立すること

Q2

「IT化」と「DX」はどのように違うの？

経済産業省が定義するDXは、「ITの活用を通じて、ビジネスモデルや組織を変革すること」を意味し、「企業の競争優位性を確立すること」が目的である。したがって、「IT」は「DX」を進めるための手段であり業務の効率化を図ることができ、さらに事業や業務を変革することが「DX」となる。

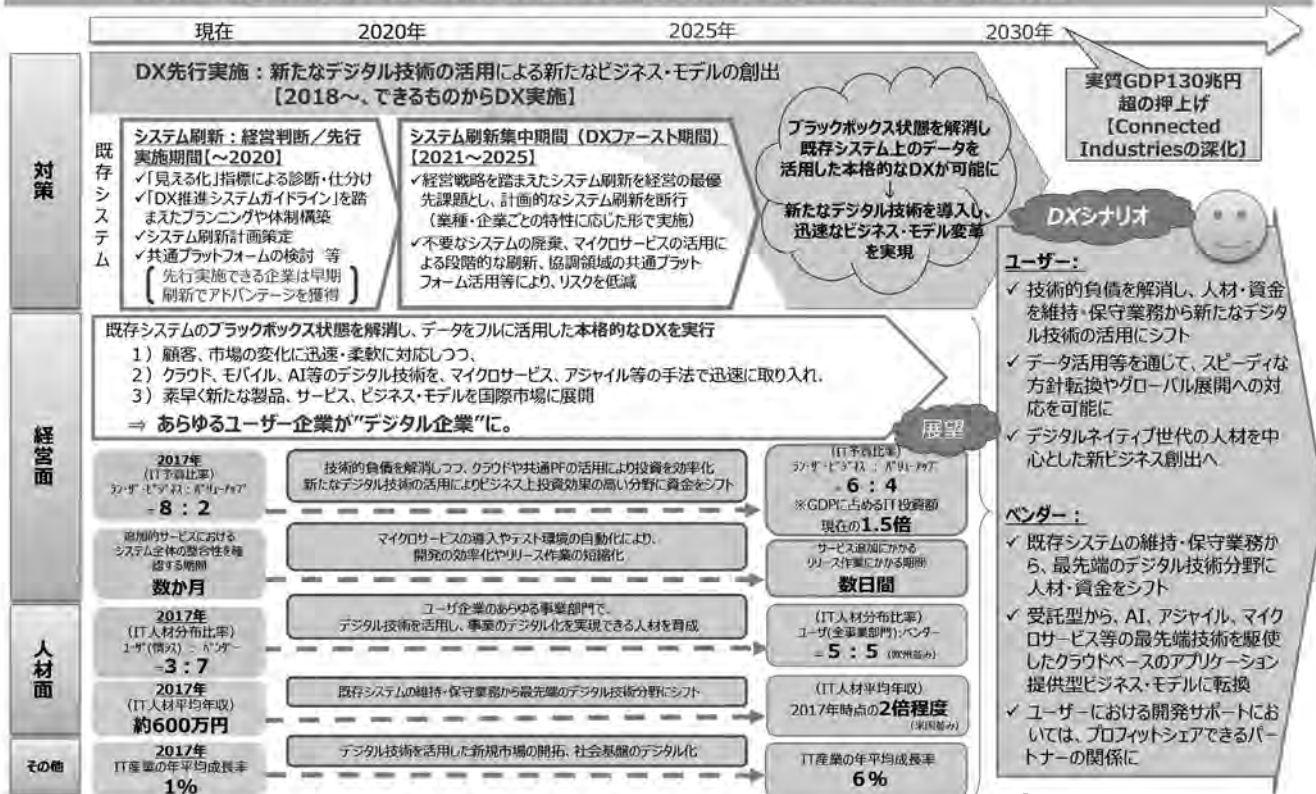
経済産業省は、今のままでは「IT人材の不足」と「古い基幹システム」の2つが障害となり、2025年から2030年までの間に、年間で最大12兆円の経済損失が生じる可能性があり、これを「2025年の崖」と表現している。そして、これへの対策としてDXの推進を示しており、今後官民挙げての取組みが加速していくものと考えられる。

Q3

DXはどのように進めていくの？

経済産業省は「DX実現シナリオ」を次のように示している。

【DXシナリオ】2025年までの間に、複雑化・ブラックボックス化した既存システムについて、廃棄や塩漬けにするもの等を仕分けしながら、必要なものについて刷新しつつ、DXを実現することにより、2030年実質GDP130兆円超の押し上げを実現。



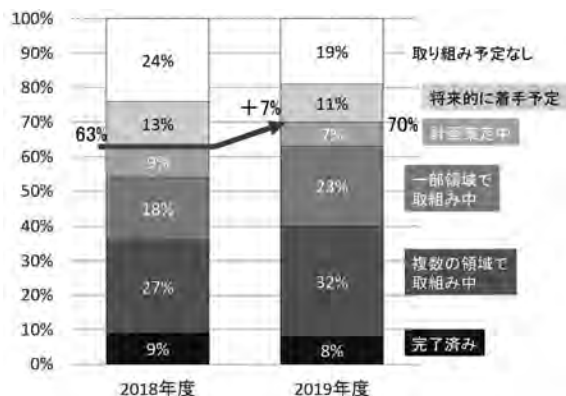
【出典：経済産業省「DXレポート」】

Q4 国内におけるDXの取組み状況は？

日本国内における企業のDXの取組み状況は、(株)電通デジタルと(株)日経ビーピーコンサルティングの調査(2019年度)によると、DXに取り組んでいる企業は2018年よりも7%増えて60%を超えている。さらに「計画策定中」の企業を加えると、70%の企業が「DXに着手している」という状況である。(図1)

なお、調査対象が異なるものの、(株)NTTデータ経営研究所の調査では、DXに取り組んでいる企業が必ずしも上手くいっているわけではないようだ。(図2、3)

図1：DXの取組み状況(n=2,410)



- 調査対象者：従業員数500人以上の国内企業所属者
- 算出用サンプル数：3,823サンプル
- 調査対象者の業種：全業種
- ※日経BPグループモニター及び提携モニターを対象
- 調査対象者の所属：経営・社業全般、経営企画・事業開発、営業／営業企画・販売、カスタマーサービス、製品開発、企画・調査・マーケティング、デジタル統括／推進、IT／情報システム、広報／宣伝
- 調査対象者の役職：経営者・役員クラス、本部長・事業部長／部長クラス、課長クラス、係長・主任クラス
- 調査時期：2019年9月3日～9月17日

【出典：(株)電通デジタルHPより作成】

図2：DXへの取組みの推進段階(フェーズ)と成果の状況(n=788)

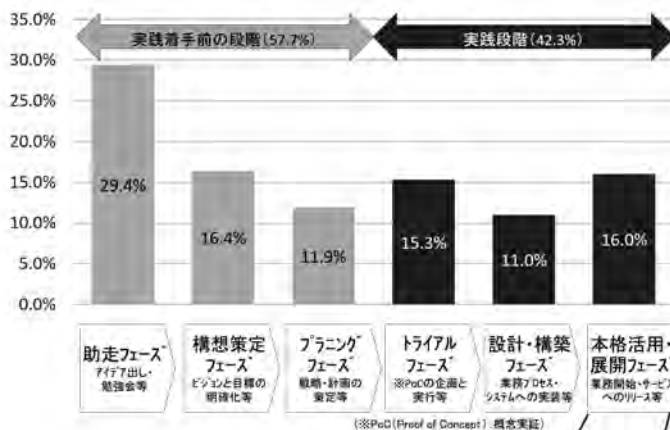


図3：「本格活用・展開フェーズ」に到達した取組みにおける成果の状況(n=121)



- 調査対象：国内の大企業・中堅企業※14,509社
- 調査方法：WEBアンケート(一部、FAXまたはe-mailにて受付)
- 調査期間：2019年7月23日～2019年8月4日
- 有効回答数：663社(回答率4.6%)
- ※(株)東京商工リサーチのデータベースで売上100億円以上の企業を調査対象としている(一部除く)

【出典：(株)NTTデータ経営研究所HPより作成】

Q5 物流におけるDXの動向は？

個社のDXへの対応は経営戦略に基づき推進していくことになる。

一方、業界としての物流DXに関しては「2020年代の総合物流施策大綱」に関する検討会」で論議されており、検討会提言骨子案における「物流DXと標準化」では、以下のような内容が記載されている。

- ▶ 物流のデジタル化
- ▶ 労働力不足や非接触・非対面型の物流に資する自動化・機械化の取組み
- ▶ 物流標準化の取組みの加速
- ▶ 物流・商流データ基盤の構築等
- ▶ 高度物流人材の育成・確保



【出典：国土交通省HP「2020年代の総合物流施策大綱に関する検討会」参考資料】

働くクルマたち

普段目にする事ののない空港で働くクルマには、目的に応じて様々な種類のクルマがあります。
今回はそんな空港用車両について特装部会から紹介します。

第31回：空港で働くクルマ

1. トーイングトラクター

1-1. 車両の種類用途

トーイングトラクターとは、空港内で貨物・手荷物等を積載したコンテナ・パレットをけん引走行する車両で、内燃機関を動力源とするものが主流だが、近年の環境意識向上を背景に電動車の比率が高まっている。下表にトーイングトラクター動力別の特徴と運用環境を示す。

動力源	排ガス排出	燃料	燃料補給時間
燃料電池	なし	水素	3～5分
内燃機関	あり	軽油・ガソリン	3～5分
鉛電池	なし	電気	6～8時間

実証実験中の燃料電池を搭載したトーイングトラクターを以下に紹介する。

1-2. 燃料電池トーイングトラクター

燃料電池は、稼働中の排ガスゼロという鉛電池の利点、燃料補給時間が短いという内燃機関の利点を兼ね備えている。鉛電池同様に屋内でも使うことができ、内燃機関同様に燃料補給によるダウンタイムを短くすることができる。

現状の大きな課題はインフラ整備で、運用にあたっては空港構内に産業車両専用の水素充填インフラが必要となる。

昨今の国際的な環境意識の高まり、国内においても水素基本戦略に基づく様々な施策により水素エネルギーの利活用が促進されるものと期待されている。

現在「環境省CO2排出削減対策強化誘導型技術開発・実証事業」として、中部国際空港において実稼働のデータを収集し製品化に向けての実証実験が進められている。



内燃機関トーイングトラクター
写真提供：(株)豊田自動織機



燃料電池トーイングトラクター実証実験車
写真提供：(株)豊田自動織機



空港内の水素ステーション
写真提供：(株)豊田自動織機

2. 空港用除雪車両

2-1. 空港用除雪車とは

空港除雪は道路除雪と異なり広く長い滑走路を短時間で除雪するため、除雪幅の広いスノープラウ除雪車で滑走路の幅半分を斜め一方向の雁行梯団※で片側に排雪しながら往復除雪、または滑走路の全幅をV字形の雁行梯団で両側に排雪しながら一気に除雪している。

特に離発着便数の多い新千歳空港では航空機の運航定時性確保のため10台でV字形雁行梯団のスノープラウ除雪車がスノースーパー除雪車を牽引し、幅60m、長さ3000mの滑走路を30分で航空機が離発着可能な除雪精度を確保している。

また、スノープラウ除雪車で滑走路の両側に寄せたウインドロー(雪の畝)を滑走路外へ排出するロータリ除雪車及び、除雪前、除雪後に融氷や凍結防止のために薬剤散布車が使用されている。これらの車両を空港用除雪車という。



※雁行梯団
渡り鳥のように斜めに並ぶ梯団(部隊)で
短時間で除雪する除雪方法
写真提供：(株)協和機械製作所

2-2. スノープラウ除雪車

除雪専用シャシの前方にスノープラウを装備したものをいう。除雪幅の仕様は機種により、4.5m(一方向)、4.8m(左右二方向)、5.6m(一方向)、6.5m(一方向)の4種類があり、空港により使い分けられている。

除雪時路面に接するエッジは、滑走路や路面に埋め込まれている灯器の破損を防ぐためウレタンを使用し、スノースイーパー除雪車をセミトレーラ方式で牽引することができる機種もある。一般の道路除雪に使用される除雪車の除雪幅は3.0m前後で多車線でも2～3列の隊列の『線の除雪』に対して、空港除雪は幅45～60mの広い滑走路などを除雪する『面の除雪』と言われている。

また、北海道など寒冷・多雪地域では航空機の車輪で踏み締められた路面の圧雪を除去するための装置、トラックブレードを装備した機種もある。

2-3. スノースイーパー除雪車(牽引式)

スノープラウ除雪車によりセミトレーラ方式で牽引され、路面の雪を完全に取り除く仕上げ作業に使用。作業用のエンジンを有し、中央部分にあるブラシを高速で回転させ路面上の雪を掃き取り、掃き取った雪は後部に設けるブローアにて路面外へ吹き飛ばす。走行用の動力を持たないためスノープラウ除雪車と連結され、後輪をスノープラウ除雪車の前輪と4WS制御することにより、プラウとブラシの除雪軌道を一致するよう連動して同時作業を行う。スノープラウ、スノースイーパー(自走式)2台で行う作業が1台で行えることにより除雪作業の効率化と、オペレータの低減化が図れる。



一方向スノープラウ(6.5m)+スノースイーパー
写真提供：(株)協和機械製作所



二方向スノープラウ(4.8m)+スノースイーパー
写真提供：(株)協和機械製作所

3. その他の空港用車両

3-1. レフューラ

航空機用JETA-1※をいろいろな制御を行いながら給油するタンクローリをレフューラと呼んでいる。ハイドランド(地下配管施設)のない空港で、小型機から大型機まで自走できるタンクを装備したローリで、最大流量600GPMの性能で主にジェット機に給油を行う。(GPMは1分間に給油できるUSガロン量、1USガロンは3.78ℓ)ローリにはリフトが装備されており、飛行機の羽根の下部の注入口から給油する。地上4～4.5mまで上昇し、国際線のボーイング777-Xに対応している。20KLのサイズが日本では最もポピュラーで、車両にはピストルノズルも装備して小型機やヘリコプターに給油できるものもある。

※析出点が-47℃の世界的に標準的なケロシン系のジェット燃料

3-2. サービス

ハイドランド(地下配管施設)のある空港で、航空機用JETA-1をいろいろな制御を行いながら大容量かつ高速で給油する専用車。中型機から大型機まで大容量を短時間で給油でき、サービスやディスペンサーと呼んでいる。タンクは装備していない。そのため各地の大きな主要空港に配備されている。最大流量1000GPMで、国際線などの大量にJET燃料を給油するのに活用されている。ハイドランドより専用カプラーで接続して燃料フィルターを介して飛行機の燃料タンクと圧力の制御を行いながら最大スピードで給油できるように設計されている。

3-3. 燃料回収車

レフューラやサービスが取り出したJETA-1燃料サンプルを回収して回る車両。バキュームポンプで真空にして吸引ノズルを介して、各車両のサンプルをためるスロップタンクより回収し、回収したサンプル燃料は再利用する。



20KLレフューラ
写真提供：(株)矢野特殊自動車



サービス
写真提供：(株)矢野特殊自動車



燃料回収車
写真提供：(株)矢野特殊自動車

Member's Essay

COFFEE BREAK

卓球を始めてかれこれ・・・

(株)ティービーエム 生産管理部 藤田 有姫子 ふじた ゆきこ

卓球を始めてかれこれ、34年経ちます。きっかけは、体力がない私を心配した両親が、部活動は運動部へ、との進めで卓球部を見学に行き、面白そうと軽い気持ちで入部したのが始まりです。

熱心なコーチやOBの方々に出会い、土日休みもほとんどなく、基礎トレーニング、基礎練習等、毎日ヘトヘトになりながら続けていくうち、どんどんできることが増え、あっという間に卓球の魅力にはまってしまいました。

中学2年、3年では、団体戦及びシングルス優勝2連覇、その後は、主将として挑んだ九州新人選団体初優勝、インターハイ、全国選抜大会、実業団、日本リーグ、国体等、いままでとてもよい経験ができました。



卓球の面白いところは、いろんな戦型(前陣速攻、ドライブ、守備等)があり選べる、また、対戦できるということ。

ちなみに私は、守備型のカット打ちと言われる台から離れてボールを返すプレースタイルですが、スマッシュ、ドライブ等、他の戦型技術も使います。打球の音も好きで、できる技が増えたときや苦しいラリーの中、得点できたとき、スーパープレーが出たとき、自分の戦術がうまくいったとき、団体戦の決勝点を上げたときなど、わくわくすることがたくさんです。

卓球は、老若男女問わず、子どもからお年寄りまで幅広く愛されていて、いろんな方とコミュニケーションが取れます。集中力、判断力、動体視力、反射神経、予測能力等が鍛えられ、メンタル面もプレーに影響するとても奥が深いスポーツです。

最近では、コロナウイルス対策で休館していた町のスポーツクラブが使えるようになったので、ボランティアで月2回程、初心者の方に指導をさせていただいています。卓球を始めてまだ間もない方々が「30回続いた!」「50回続いた!」「やっぱり先生とすると違うね!」と嬉しそうに話していただける時がとても嬉しいです。



県大会で優勝した筆者

まだまだ試合など開催はされていませんが、これから90歳まで卓球を楽しんでいきたいと思います。

何歳からでも初められる卓球、皆さんも楽しんでみませんか?

庭木と共に四季を過ごす

日産車体(株) 第一モノコック開発部 森 猛 もり たけし

遡ること20数年前、現在の住居を構えた際に、植木好きの母親より50cm程度の鉢入りの植木を数種譲ってもらった。これらを庭の土に下ろして、徐々に背丈が伸びてきた。庭木として景観を保つために、各々の手入れが私のライフワークになっている。

初夏には柚子の木に実がつき始める。土に下ろして15年程かった。この時期に枝がぐんぐん伸びる。体裁が悪くならないよう上向きに伸び



柚子

る枝を落とす。毎年アゲハ蝶がこの柚子の葉に卵を産みにやってくる。するとこの幼虫が若葉を食べていく。剪定の際には、これらを別の葉に落とさないよう移してやるので、毎年里帰りしてくれるのだろう。ちにみに、柚子の実元日おせちの葉味に使われるまで、枝に残しておくのである。

秋の中頃にはキンモクセイの香りが部屋の中まで入って心地よい。キンモクセイの花芽がつくよう、剪定は梅雨



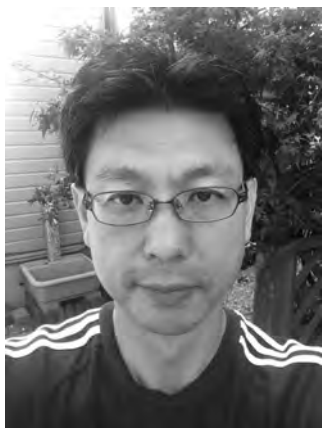
キンモクセイ

時期の前に終わらせる。夏に落としてしまうと花芽がそこまで育たないためである。そのように配慮しても、キンモクセイがせっかく咲いても秋の強風によって吹き飛んでしまい、香りを楽しめる期間は天運にお任せである。土に落ちてしまっ

たキンモクセイも秋らしい景色かなと。

冬の終わり頃にはジンチョウゲが薄ピンク色の花を咲かせ、玄関先に出ると寒いながらも春の訪れの香がする。このジンチョウゲは一株から始まり、成長につれて剪定した若芽をまた土に下ろし株を増やしていった。土にさすだけでは増えない。剪定後の切り口のところから樹皮を放射状に10cmほど割いて、樹皮が根の代わりに水を吸うように工夫して定着するようになった。今では数倍に増え庭木の3割程度を占めるようになった。

春には若葉が一気に開きだす。サルスベリや紅葉は葉の無い冬景観から一気に若葉で景色が変わる。春の連休はこれらの剪定に1日ばかりを費やし、これが終わると窓を開けて庭木をみながらコーヒブレイク。心が洗われるこのライフワークも、母親から譲ってもらった有難いものと思っている。



庭木と筆者

凄い時代になったものです

範多機械(株) 特販部 佐藤 直樹

私は若い頃、後輪駆動のスポーツカーで箱根や奥多摩などへ走りに行くことが趣味でした。諸般の事情で某ハイブリッド車へ買い替えたときは、宗旨替えかと周囲に驚かれました。件のハイブリッド車はスポーツカーの対極というべき存在ですが、圧倒的な燃費性能から以降はハイブリッド車以外選択肢になり得なくなりました。



愛車を整備する筆者

現在の愛車もハイブリッド車ですが、欧州市場を強く意識し、欧州車に負けない走りを追求したといえます。特に感心したのは回生ブレーキの制御が格段に上手くなったことと、ブレーキ制御式トルクベクタリングの性能です(トルクベクタリングとは、左右の駆動輪に積極的に回転差をつけることで旋回性能を高める機構です)。

20年余り前、ホンダが採用した市販車世界初のトルクベクタリングATTSは日産でHICASを手がけた芝端氏の設計になり、遊星歯車3つと電磁クラッチ2つを要しました。一方、私の愛車に搭載されているそれは電動パワステの舵角センサーと2012年から義務化されている横滑り防止装置、これら既存のハードを利用して制御ソフトだけ(つまり、極めて低コスト)で同じことを実現しています。この完成度は予想以上で、ABS以外の電子制御が介入しないシンプルなスポーツカーで育った私でも(ウエット路面などを除いて)ほとんど違和感を感じないレベルです。前輪駆動の悪癖であるパワーアンダーステアを殺してグイグイ曲がっていく小気味好さには心底驚きました。

こうした素性の良い愛車を手に入れたことでドライブの趣味が再燃することになりました。大阪へ転勤となって、箕面や六甲など走り甲斐のあるワインディングロードが近場にあるという状況もこの趣味に拍車をかけています。

更に驚いたのは燃費です。これだけスポーティな乗り味を楽しめるクルマでありながら、30km/L以上を何度も記録しています。本当に凄い時代になったものだと思います。



燃費は30km/L以上

第4回

会員の誰もが参加できて、SNSの投稿記事を見るような楽しい記事を掲載していきます。皆様のご参加をお待ちしております。

いどばた会議

コロナ禍における自宅での過ごし方

食欲、否、ダイエットの秋!

岐阜車体工業(株) かきみ りょうた 笠見 亮太

外出が減るコロナ禍、体重は増える一方…。これじゃ彼女もできない! 一念発起、ダイエットの秋始めました! 友人宅にて、友人と筋トレに励んでいます。痩せた? と聞かれることが増えました。今年中に目指せマイナス10kg!



庭で非日常体験

(株)サンエー みやぎし のぶゆき 宮岸 伸行

コロナの影響でレジャーも人混みを避ける傾向の中、各地でキャンプの人気の高まっているようです。

私は、自宅の庭でアウトドア気分を味わう、庭キャンプで楽



しました。キャンプ場に出向くことなく、混雑や感染リスクも少ないです。庭にテントを張って、ちゃんと非日常空間を、ゆったりとした時間が過ぎて最高でした。

withコロナのダイエット

新明工業(株) かわい としひこ 河合 俊彦

アラフォーになり気づけば体重が83Kg!! これはまずいと会社のダイエット習慣に乗っかりダイエットを決意。しかも体脂肪の減りが役員よりも下があれば豪華景品付き!! 毎日子どもと一緒にロデオで楽ちんダイエット。



一か月で
83.3Kg
↓
75.1Kg

『オリーブ茶』でリフレッシュ

トヨタ自動車九州(株) 国生 草太

庭に植えているオリーブの葉を摘み、約1分湯煎、2日ほど陰干したら出来上がり！

スッキリした味で苦みもなく、休日は自家製のハーブティーを家族と一緒に愉しんでいます。

リフレッシュと家族サービスにお薦めです！



勉強がとってもたのしい

(資)中北車体工作所 近藤 真理

学生時代に合格できなかった資格の勉強をしています。

当時嫌々やっていた勉強も、社会人になって強要されなくなったせいかとても楽しく感じてしまいました。

この楽しさにもう少し早く気づいていれば…(泣)



食えることが1番！

日本トレクス(株) 横山 遥香

料理して食べること！調味料を変えるだけで普段とは違った食事を楽しめます。

特に出汁は変化があり満足できますよ！外食をしたい時はテイクアウトも利用。

人気のお店でもテイクアウトすれば家でゆっくり味わえます♪



アツとhomeな過ごし方

ホンダオートボディー(株) 鈴木 徹

5歳の娘と外で遊べなくなり、『折り紙』や『裁縫道具』を購入して、お家遊びをしました。

これが意外に楽しく、よい遊び時間になっています。娘の才能にもアツと驚かされ、コロナ明けには手芸教室に通わせたいです。



トヨタ車体(株)

ZH2

いとう くみこ
伊藤 久美子さん



我が社の



泰平電機(株)

経営管理部

こもり ゆかり
小森 紫さん



高評価を得た時、
メンバーとの一体感
が更にアップ！

効率化が目に見えて反映されると
達成感を感じます

Q1 どんなお仕事ですか？

ミニバンの企画・開発を統括し推進する部署で、CE(Chief Engineer)以下 各メンバーのアシスタント業務を担当しています。自身の役割を確実に全うすることが、より良いクルマをお客様に提供することに繋がると考え、日々業務を行っています。

Q2 仕事で楽しいときは

車両開発に関わる様々な話を聞く機会が多く、自分の知識が増えて楽しいです。

また、開発中の車両を見たり、乗ったりすることもあり、より良くなった点を実感できるのも楽しいです。

Q3 仕事でつらいこと

社内外問わず、多くの部署との関わりがあるため、会議等のスケジュール調整が毎回大変ですが、苦労した分うまくいった時は達成感があります。

Q4 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は？

自部署が企画提案したクルマが社内で高評価を得た時、メンバーのモチベーションと一体感が更にアップ！

そんなメンバーがつくり上げたクルマが市場に出た時のことを想像すると、今からワクワクしてきます。

Q5 御社のPRをしてください！

トヨタ車体(株)はトヨタグループのミニバン・商用車・SUV領域の完成車両メーカーとして、お客様のニーズにお応えできる魅力あるクルマづくりを推進しています。

Q1 どんなお仕事ですか？

情報システム部門で、主にシステムの運用全般や社内システムの構築・保守などに従事しております。

Q2 仕事で楽しいときは

情報システム部門の人間が私を含め2人のため、比較的意见が通りやすく、効率化や工数削減を実現しやすいと思います。自分で作成した社内システムや自動化処理が、作業効率化や工数削減に目に見えて反映されると達成感を感じます。

Q3 仕事でつらいこと

部門の人数が少ないため、開発・運用で行き詰ったときなどに自分で解決しなければならないことが多いことです。自由度が高い分、仕事量が多くなったときにあまり分担したりすることができないので、辛いときがあります。

Q4 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は？

社内の工数管理が紙ベースで煩雑なものだったため、工数精度を上げることを目的にシステム構築しました。ほとんどの部署に関係することだったため、関係者へのヒアリングや説明が大変でした。運用開始直後は保守も大変でしたが、安定稼働してからは、精度も上がり、紙の処理による工数も削減できて良かったです。

Q5 御社のPRをしてください！

泰平電機(株)は2018年8月で創立70周年を迎えた歴史ある会社です。バス・鉄道の戸閉装置やその周辺機器を開発・提供しております。今後も、これまで以上に成長できるように精進いたしますので、引き続き、泰平電機(株)をよろしくお願いいたします！

2020年4～9月 会員生産状況概要

① 合計

- 4月～9月の累計台数は前年比22.9%減と、2年ぶりの前年割れ
- 量産車・非量産車共に、新型コロナウイルスの影響により大幅な前年割れとなった

② 非量産車

- 4月～9月の累計台数は前年比18.8%減と2年ぶりの前年割れ
- 新型コロナウイルスの影響により、すべての車両で前年割れとなった

③ 特装車

- 4月～9月の累計台数は、前年比25.7%減と2年ぶりに前年割れ
- 輸送系は同27.9%減、作業系・その他は同13.1%減、輸出向けは同41.7%減となった

④ 特種車

- 4月～9月の累計台数は、前年比5.5%減と2年連続の前年割れ
- 緊急用が同0.8%減、車いす移動車が同6.9%減、その他が同5.4%減となった

⑤ 平ボデートラック(除シャシメーカー標準トラック)

- 4月～9月の累計台数は、前年比6.8%減と4年ぶりの前年割れ

- 大型は同4.2%減、中型は同6.8%減、小型・軽は同9.5%減となった

⑥ バン

- 4月～9月の累計台数は、前年比15.9%減と2年連続の前年割れ
- バン(除く冷凍・保冷車)は同15.8%減、冷凍・保冷車は同16.3%減

⑦ トレーラ

- 4月～9月の累計台数は、前年比9.3%減と2年ぶりの前年割れ
- 平床・低床が同17.1%減、バンが同8.6%減、コンテナが同8.1%減、その他特装系は同0.2%増

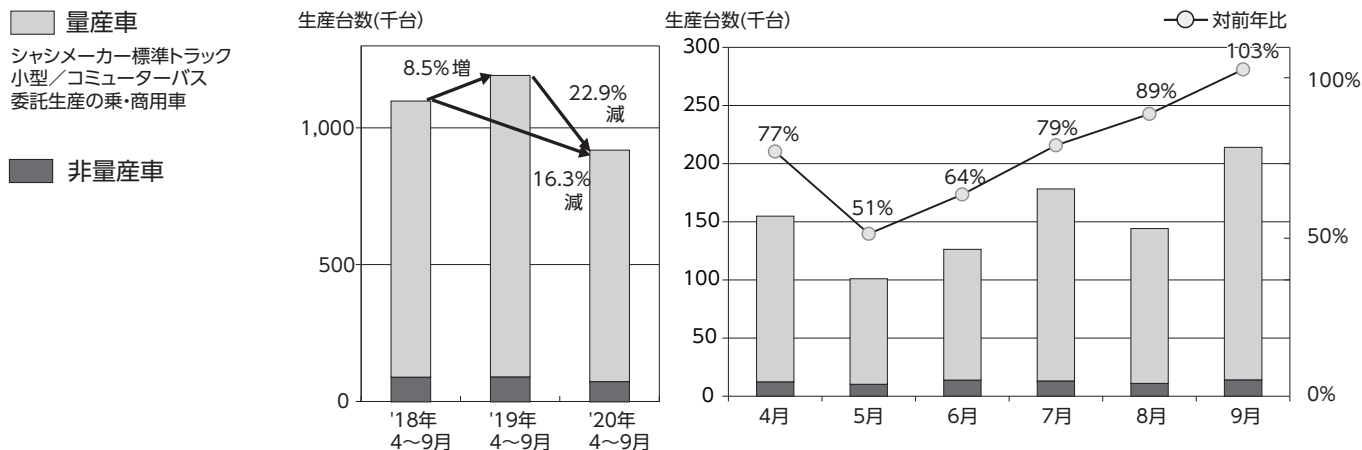
⑧ 大・中型バス

- 4月～9月の累計台数は、前年比58.9%減と2年ぶりの前年割れ
- 路線が同47.7%減、観光が同75.2%減、自家用が同53.8%減
- 新型コロナウイルスの影響による落ち込みが大きい

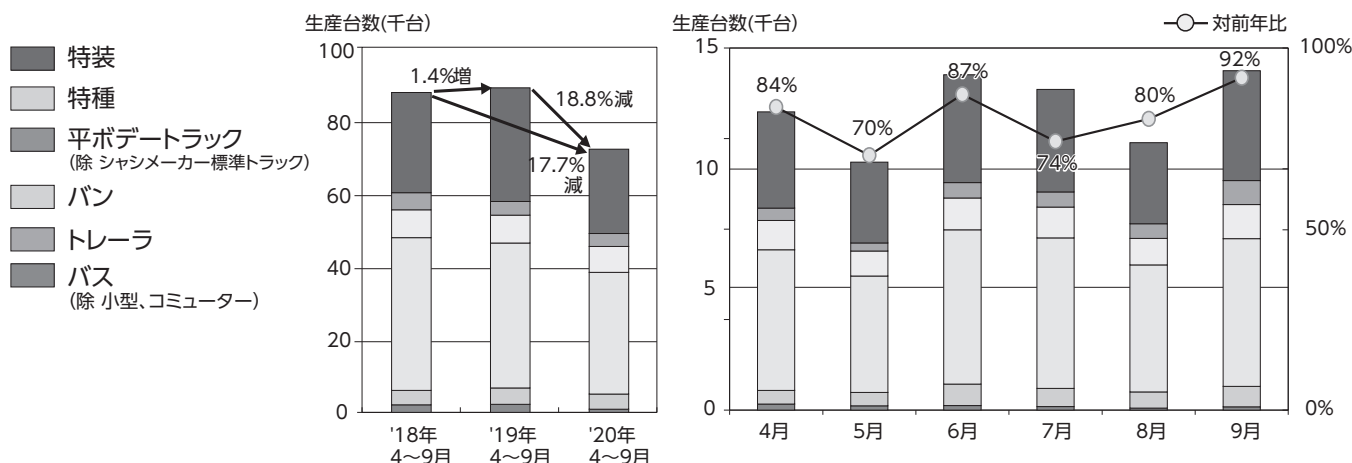
⑨ 乗用・小型商用・軽

- 4月～9月の累計台数は、前年比21.5%減と2年ぶりに前年割れ
- 国内向けは同21.6%減、輸出向けは同21.3%減となった

合計 (非量産車+量産車)

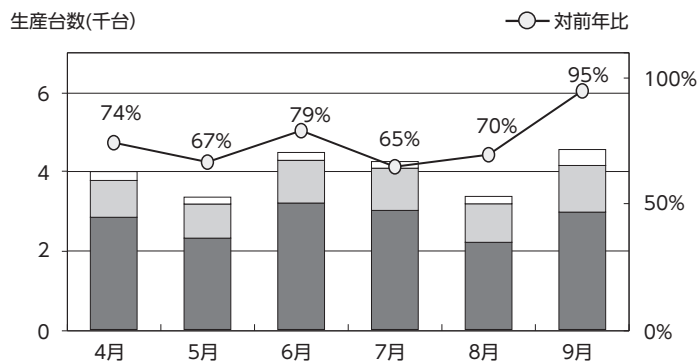
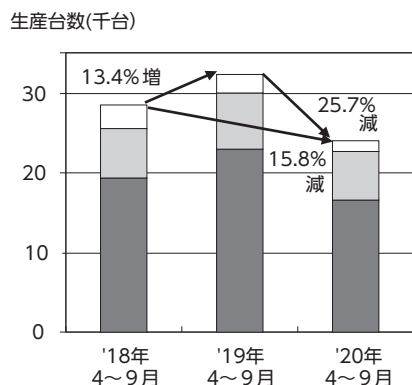


非量産車合計



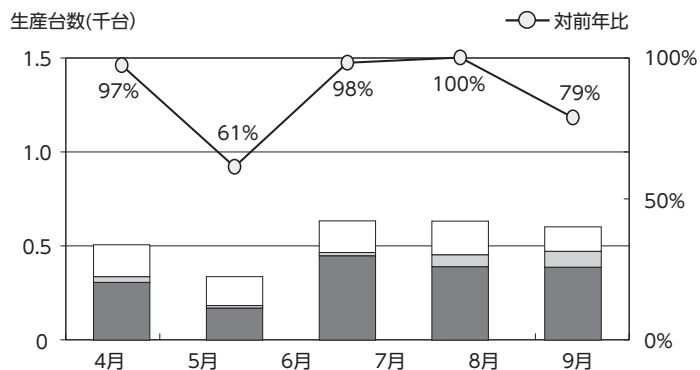
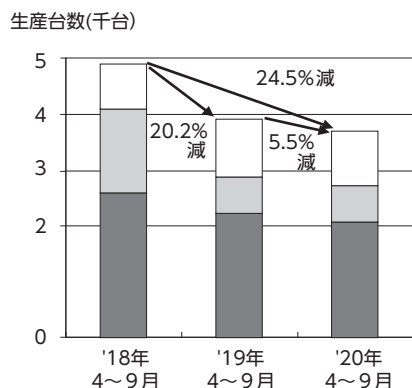
特装車

輸出
 作業系・その他
 輸送系



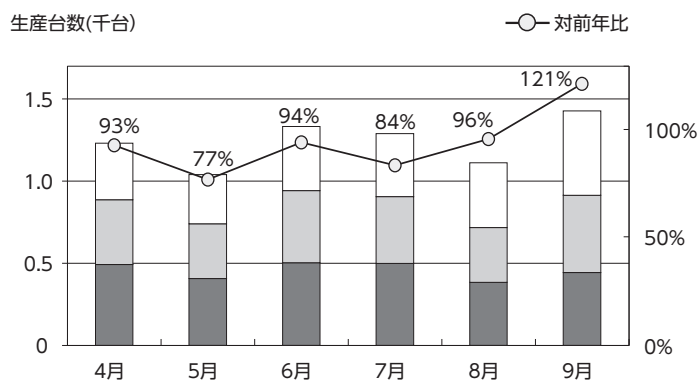
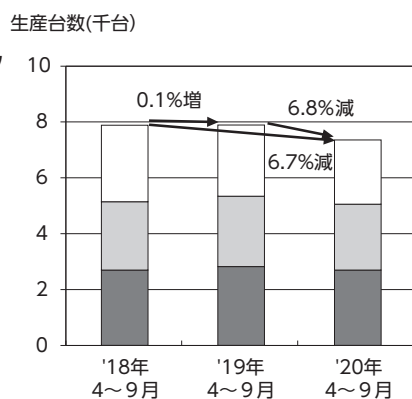
特種車

その他
 緊急用
 車いす移動車



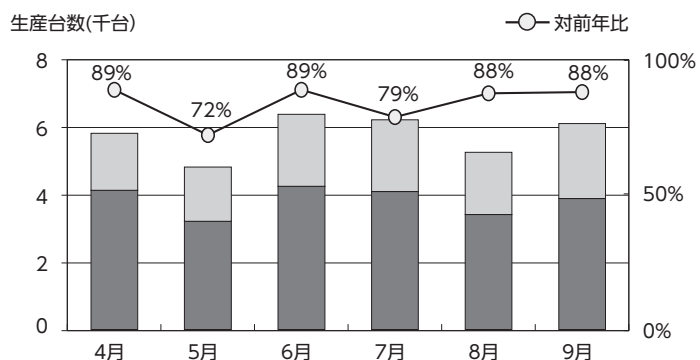
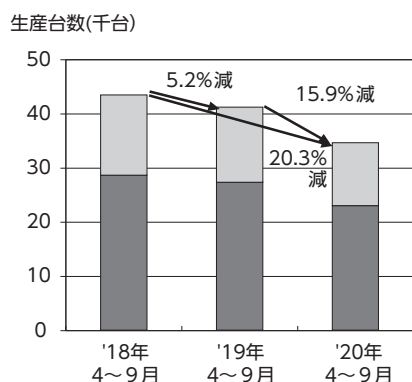
平ボデートラック

平ボデートラック
 (除 ジャシメーカー
 標準トラック)
 小型・軽
 中型
 大型



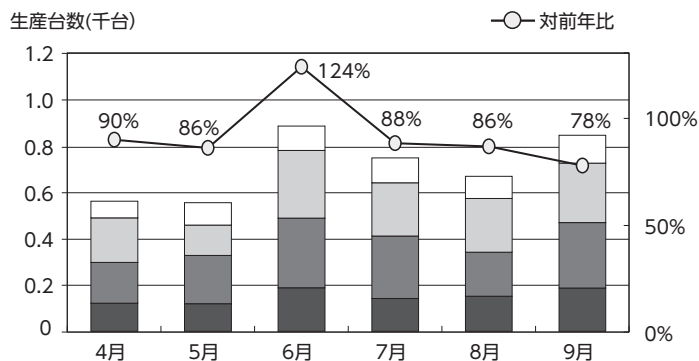
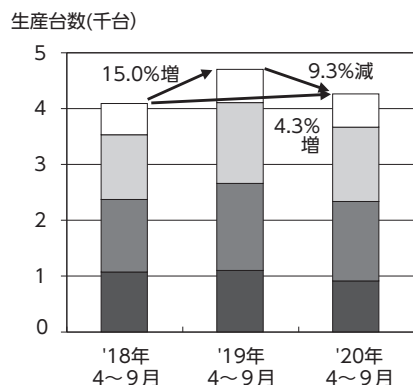
バン

冷凍・保冷車
 バン
 (除 冷凍・保冷車)



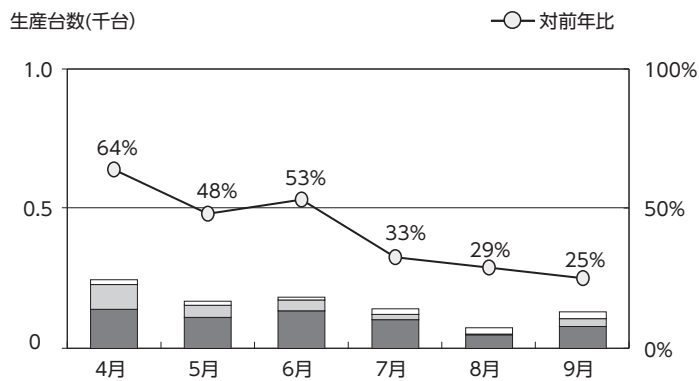
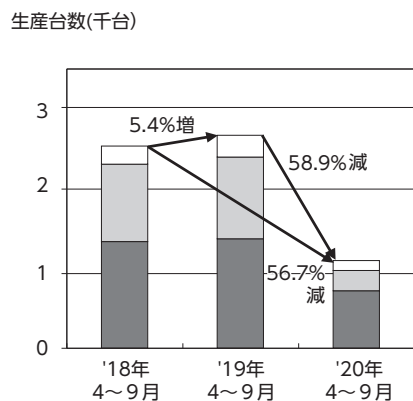
トレーラ

- その他特装系
- コンテナ
- バン
- 平床・低床



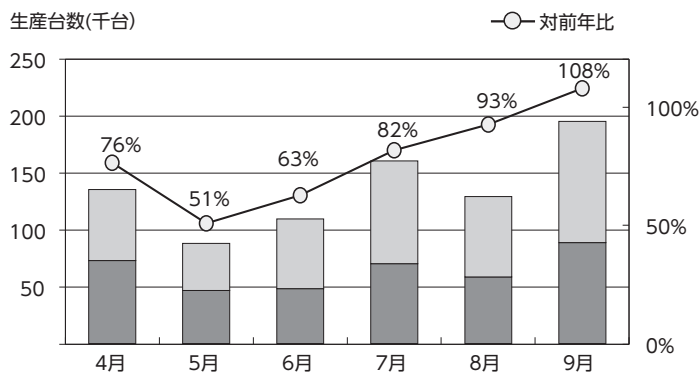
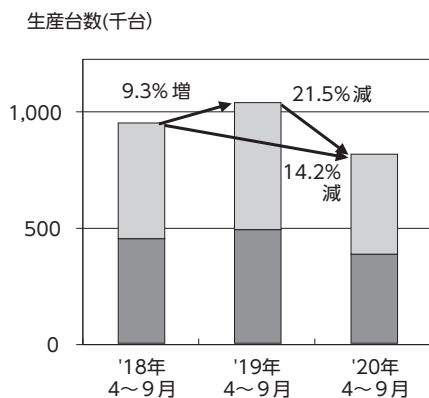
大・中型バス

- 自家用
- 観光
- 路線



乗用・小型商用・軽

- 輸出
- 国内



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。

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





編集後記

2020年は時の流れがこれまでと違っていた。これはまさしく新型コロナウイルスによる影響であり、現在の行動様式は1年前には想像すらできなかった。

行動様式では「3密」を回避することに取り組んでいくなかで新生活様式が定着した。例えば、日本ではマスクの着用を強制することなく進んでいったことは皆さんがマスク着用の意義を理解し、家族、知人とも考えを共有していったことが背景にあると思う。他の感染防止に繋がる行動への転換が進んでいったことも同様に考えることができるのではないかな。

仕事の進め方では働き方改革関連法への対応策のひとつとして、効率的な業務遂行に繋げるためテレワークの推進が検討されてきたが、積極的に進められてきたとは言えない状況であった。働き方も行動様式と捉えれば2020年の変化は10年分くらいに相当するかもしれない。また、教育、学びの場の変化も大きかった。こうしたことに対し取り組んでこられた方々のご苦労は幾何(いくばく)のものであったか。現在までに課題も確認されており、解決に向け取り組んでいかれることと思う。

新型コロナウイルスとの付き合いは始まったばかりだ。ここにきて国内の感染状況は悪くなっており、医療従事者の皆さんへの負担が更に大きくなっている。こうした状況を一人ひとりが受け止め、責任ある行動で生活様式を進化させましょう。丑年は「我慢(耐える)」や「発展の前振れ(芽が出る)」を表す年と言われており、2021年をそのようにしていくため確かな歩みを進めていきたいと思う。

(吉田)

表紙写真について

特種部会 札幌ボデー工業(株)製 新型コロナウイルス感染症対応車両 トライハート



新型コロナウイルス感染症対応車両「ドクターカー」として傷病者室内の陰圧装置及びECMO(体外式膜型人工肺)を搭載可能とした救急車です。

タイヤハウス無しのフラットで4WD低床ボデーとし、リアエアサスを採用しております。2tトラックシャシベースのため、重量がかさむ特殊な医療器の搭載を可能とし、医療器昇降用リフト及びサブバッテリーによる大容量の電源設備を装備しています。

広く天井までフラットな傷病者室は、患者の両側面からの医療行為のしやすさから、救急医療の現場でも高い評価をいただいております。

お知らせ

■技術発表会のご案内

◆日時: 2021年1月14日(木) 14:30~17:00

◆場所: くるまプラザ会議室

東京都港区芝大門1-1-30

自動車会館1階

+ WEB(Zoom)併用

◆内容: 会員各社の新技術、新製品に関する発表6件

■講演会のご案内

◆日時: 2021年3月18日(木) 14:30~16:00

◆場所: くるまプラザ会議室 + WEB(Zoom)併用

東京都港区芝大門1-1-30 自動車会館1階

◆内容: 講演テーマ: 「日本航空における安全の取り組み」

講演者: 日本航空(JAL)安全推進部 様

◆参加費: 無料

◆申込み: 当会ホームページに掲載する用紙、又は会員へメール
配信する用紙にてお申し込みください。

<問い合わせ先> 日本自動車車体工業会 総務部 TEL 03-3578-1681

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

WINTER 2020 冬

広告掲載会社

株式会社松沢商会……………表2
イサム塗料株式会社……………P.18
スリーエム ジャパン株式会社……………表3
損害保険ジャパン株式会社……………表4

2020年12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

美しさと安全性の両立

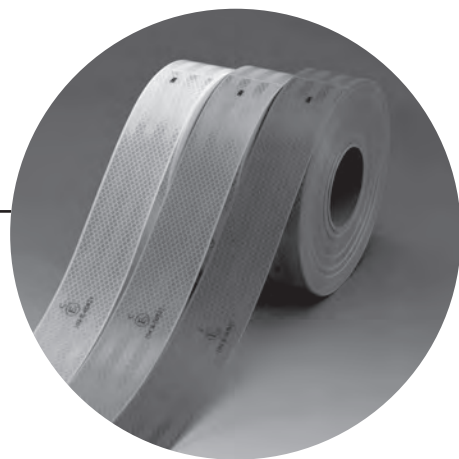
Beauty & Safety スリーエムからの提案です。

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)3MTMダイヤモンドグレードTMコンスピキュイティ反射シートと3MTM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TMフィルム、コントロールタックTM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。



3MTMダイヤモンドグレードTMコンスピキュイティ反射シート

3MTM反射シート680Eシリーズ

スコッチカルTMフィルム

コントロールタックTMプラスフィルム

3MTM

ダイヤモンドグレードTM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、再帰反射効果を備え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

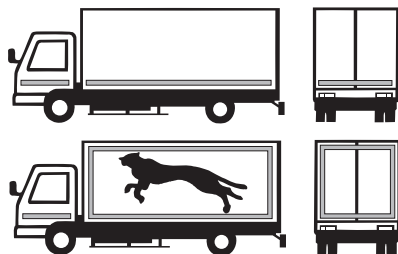
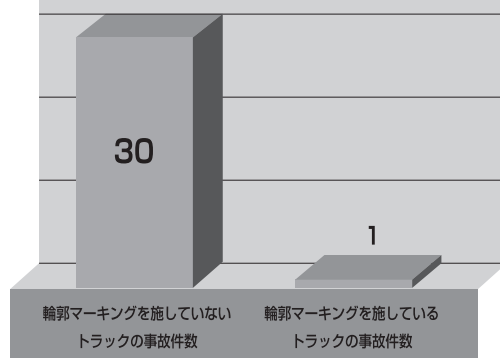
■ヨーロッパにおける研究報告

- 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
トランスポーテーション 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

会員・準会員向けの
新しい保険制度が
できました!

日本自動車車体工業会 団体PL保険制度・ 団体リコール保険制度 **NEW!**

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

車体工業会の皆さまのための専用の
保険制度。

車体工業会の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・リコール対策を
サポートします。

団体リコール保険制度では、
リコールだけでなく、
「サービスキャンペーン」
「改善対策」による費用負担も補償!

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保険制度は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。
- 今年度新たにスタートしたリコール保険制度**もぜひご検討ください。
- 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営業店までお問い合わせください。

保険料のお見積り・ご加入のご相談は・・・
以下連絡先までお気軽にご相談ください

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

ご相談用メールアドレス: jabiahoken@wiseman.gr.jp

引受保険会社:

〒160-8338 東京都新宿区西新宿1-26-1 損害保険ジャパン株式会社 営業開発部第一課

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



損害保険ジャパン株式会社