

車体 NEWS

SUMMER 2021 夏

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.



車両運搬車
(詳細はP.51を参照)

CONTENTS

巻頭言 1

NEWS特集

2021年度通常総会開催 新役員体制発足 3

2021・2022年度理事・監事 6

退任/新任 理事及び車体工業会功労者等 7

2021年度事業計画 9

講演会を開催

「航空機の安全運航～ヒューマンファクターに関する取り組み～」...21

NEWS FLASH

本部だより23

部会だより24

支部だより25

官公庁だより26

月度活動状況31

会員情報34

NET WORK vol.103

(株)エムビーエムサービス 35

VOICE STAGE 91

エレマテック(株) 37

(株)テンソー 38

そこが知りたい

第49回 「エネルギー政策?」 39

働くクルマたち

第33回 「家畜運搬車の紹介」 41

COFFEE BREAK 43

いどばた会議

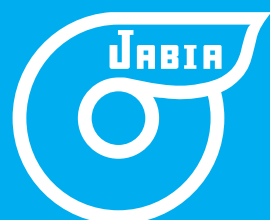
第6回 「未来日記」 45

我が社の元気人 47

DATA FLASH

2020年度 主要車種の生産状況 48

編集後記 51



巻頭言

2021年通常総会挨拶

会長 木村 昌平
日産車体(株)・会長



はじめに、昨年来の新型コロナウイルス感染症に関しまして、お亡くなりになられた方のご冥福をお祈り申し上げますとともに、治療を受けておられる方々の早期のご回復をお祈り申し上げたいと思います。また、厳しい状況ではございますが、現在も懸命に治療、更にワクチン接種に取り組んでおられる、医療従事者の皆様をはじめ、各分野で取り組まれている皆様に、あらためて、感謝申し上げます。

昨年度は、新型コロナウイルス感染症への対応として、一人ひとりの感染防止策の徹底、さらに緊急事態宣言の発出は、人流を少なくすることで感染拡大を止めるとの目的で実施されました。

こうした取組みは、経済へも影響し、商用車市場は、車種により差はあるものの、前年度を下回る車種が多く、特に大中型バスにつきましては、観光需要の激減で、大幅に減少しました。その結果、商用車の登録台数は、39万8千台、対前年度比90.3%と2年連続の前年度割れとなりました。

そうした中、当会会員の生産台数は、年度合計で212万5千台、対前年度比91.1%と2年連続で前年度を下回りました。なお、当会特有の非量産車の合計は、16万2千台、対前年度比88.5%と3年連続で前年度を下回りました。

こうした状況ではありましたが、会員の皆様におかれましては、受注残への対応が継続しているところもあり、人材確保につきましても引き続きご苦慮されておられます。

退任の挨拶

先ほど、ご承認頂きました通り、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年間の任期のうち、およそ1年半が新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、対面での活動が制約され、車工会の事業計画の見直しを行わざるを得ないこととなりました。

私自身も会員様の事業所や工場に伺い、皆様と直接意見交換をさせて頂こうと事務局と計画しておりましたが、実現できず本当に残念です。

会員の皆様におかれましても、現地現物での研修などの中止や会員様同士の対面での交流を控えるようになり、私以上に悔しい思いや残念な気持ちになられているのではないかと思います。

新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴いまして、自動車業界として、何が出来るのか？何をやれば良いのか？につきまして、この1年自動車関連5団体が密に連携してまいりました。

昨年の感染拡大直後より会員様が取り組んでおられた各種医療支援から自動車産業の中長期的な発展のため、団体の枠を超えた生産性向上や人材育成等に拡大し取り

現状は、リーマンショック、東日本大震災の時と異なる状況ではありますが、コロナ禍、更にはウイズコロナを見据え、環境対応、新技術対応など、中長期的な視点での取組みを検討され、諸施策を講じて頂くことが大切であり、具体的な展開をお願いしたいと思います。

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と判断しております。

さて、本年度の日本経済は、ワクチン接種の進展が図られるとともに、新型コロナウイルス感染症への様々な対応により回復に向かうものと考えておりますが、世界経済の見通しは不確定な状況です。

こうした状況で、商用車需要は、一定の代替需要は、見込まれるものの、長期的には、社会の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、漸減するものと考えております。

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

組んでまいりました。

当会では、対面での活動が制約される中、会員の皆様のご協力によりWebを活用し、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ます。

環境変化は、皆様を感じられている通り、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、増々大くなるものと思います。

また、自動運転技術を含め 様々な新技術に対する車体架装の対応、そして、地球環境対応に関しましては、カーボンニュートラルへの対応について長期課題として確実に取り組んでいかなければならないと思います。

最後になりますが、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頂き、これらの課題に積極的に取り組んで頂くをお願い申し上げます。

新会長挨拶

新会長 宮内 一公

トヨタ自動車東日本(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宮内でございます。

当会は社会生活を豊かにし、安全・安心な社会の実現に不可欠な様々な「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、73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。

木村前会長におかれましては、2020年からのコロナ禍のもと、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、新たな取組みも推進され、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、世界は、自然災害にも影響を及ぼす人類の諸活動を見直し、あらためて持続的な発展に繋げていくための取組みに大きく舵を切ったと言って良いと思います。

カーボンニュートラルはそのひとつであり、達成に向け、会員の皆様と連携し、取り組んでいなければならないと考えております。

これは大きな課題ではありますが、まずはカーボンニュートラルを正しく理解することから始めることが大事だと思います。

このカーボンニュートラルへの対応を会員の皆様にとってどのような対応を取っていただくべきかを当会でも考え皆様へご提案する必要があると思っており、当会内に専門的なグループを立ち上げたいと考えております。

また、国内の社会環境を踏まえましても将来にわたり、持続的に車体業界が成長し続けることは容易ではありません。最近の状況は比較的恵まれた環境ではありまし

たが、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。

本日の総会で承認いただきました、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いくことが重要です。しばらくは、コロナ禍が継続し、現地現物の活動が計画通り進められないのではないかと思います。が、これまでの取組みを参考に、やり方を工夫し、進めていき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。

カーボンニュートラルへの対応、人材育成の推進等、皆様が直面する諸課題に対し、当会としても施策を検討、推進するとともに、自動車5団体活動とも連携し、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、会員の皆様のご理解、ご支援、ご協力をいただきながら、精一杯運営してまいります。

皆様の一層のご指導をお願い申し上げまして、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。

2021年度 通常総会開催 新役員体制発足

NEWS
特集

当工業会の2021年度通常総会は、5月21日15時30分から、グランドプリンスホテル高輪「プリンスルーム」とWeb会議のハイブリッド方式で開催された。

総会の概要は次のとおり。

◆会議出席者数

正会員 83社 委任状による出席119社

準会員 42社

1. 開会の辞

初めに木村会長が挨拶。続いて事務局より委任状を含めた出席者数が202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 2020年度事業報告の件

第2号議案 2020年度収支決算報告の件

第3号議案 2021年度事業計画案の件

第4号議案 2021年度収支予算案の件

第5号議案 2021・2022年度理事・監事選任の件

以上の議案について事務局が説明し、審議の結果すべての議案が承認され、第5号議案の選任後、新任理事8名の紹介があった。また、その後の臨時理事会で会長・副会長・専務理事が選定された。

議会終了後、退任役員に対する感謝状の贈呈、工業会功労者、永年在籍会員に対する表彰、優良従業員表彰が行われた。

なお、例年ご臨席いただき、ご挨拶いただいている経済産業省、国土交通省からは、それぞれ経済産業省製造産業局自動車課吉村課長、国土交通省自動車局審査・リコール課酒井課長から祝辞を頂戴いたしましたのでご紹介させていただきます。



木村会長

新役員体制は次のとおり。

会 長 宮内 一公(昇任)

副 会 長 増井 敬二(新任)

副 会 長 高橋 和也(新任)

副 会 長 矢野 彰一(重任)

専務理事 吉田 量年(重任)



新任理事紹介



退任理事紹介



宮内会長
トヨタ自動車東日本(株)



増井副会長
トヨタ車体(株)



高橋副会長
極東開発工業(株)



矢野副会長
(株)矢野特殊自動車



吉田専務理事
車体工業会



来賓挨拶



経済産業省
製造産業局
自動車課 課長
吉村 直泰 氏

経済産業省自動車課の吉村でございます。本日は、日本自動車車体工業会の通常総会が無事執り行われましたことに、心より、お慶び申し上げます。また、これまで力強いリーダーシップの下、車体工業会をご牽引いただいた木村前会長のご尽力に感謝申し上げますとともに、新たに会長になられた宮内新会長におかれましては、今後の多大なるご活躍を祈念しております。

新型コロナウイルス感染症については、新たな変異株の出現もあり、三度目の緊急事態宣言が発令されるなど、収束の目途が立っておりません。コロナ禍において、貴団体をはじめ自動車工業4団体には、医療物資の増産や資金繰り支援のための「助け合いプログラム」などで、国民生活の安定や経済活動の下支えに大変な貢献をいただいております。あらためて感謝申し上げます。

さて、新型コロナウイルス感染症の影響により、2020年の世界経済の成長率はマイナス3.3%と大恐慌以来の大きな落込みとなりました。IMFによると、2021年の見通しは、各国の財政支援やワクチン接種の効果により、6.0%のプラスと改善が見込まれていますが、新たな変異株の流行等もあり、いまだ世界経済を取り巻く不確実性は非常に大きなものとなっています。

国内に目を向けると、新型コロナウイルス感染症の影響により、2020年度のGDPの実質伸び率はリーマンショックを超えるマイナス4.6%の下落を記録しました。こうした状況も受け、我が国の経済・社会活動を支える「働くクルマ」についても、2020年度の生産台数は2年連続で前年度を下回り、特に非量産車についてはリーマンショック以来の落込みとなるなど、新型コロナウイルス感染症の影響により大変厳しい状況に置かれております。

政府としては、自動車産業をしっかりと下支えするため、令和2年度第3次補正予算において措置された中小企業向けの資金繰り支援や雇用調整助成金による支援を引き続き実施するとともに、ポストコロナに向けた経済構造の転換・好循環の実現等を図るため、中堅・中小企業向けの事業再構築補助金を創設しました。こうした政策支援を通じて、自動車産業が成長軌道に戻れるよう、しっかりと後押ししてまいります。

自動車を取り巻く環境は、大きく変化しています。昨年10月、菅総理は2050年カーボンニュートラルを宣言し、また、年明けには、2035年までに新車販売で電動車100%を実現する目標を掲げました。経済産業省が策定したグリーン成長戦略では、ユーザーのコスト意識や車体設計上の制約により、乗用車に比べ電動化のハードルが高い商用車については、特段の措置を講ずることとしておりますが、電動車の導入に必要な具体的な支援や取組みについては、皆様からのご意見・ご要望も十分に踏まえながら、具体的な施策を検討してまいります。

また、「100年に一度」とも言われる「CASE」の変化を、自動車産業の将来の飛躍につなげていく必要があります。特に、「働くクルマ」は、乗用車よりも稼働時間が長く、CASE技術による車両の進化の効果がより期待できます。

例えば、物流分野における人手不足や効率化等の課題を解決するべく、昨年の輸配送効率化のための実証に引き続き、本年度も、物流機能の自動化の動向も踏まえながら、幹線・結節点・支線の物流プロセス全体としての効率化に資する実証に取り組む予定です。

激動する時代の変化の中で、引き続き「働くクルマ」に元気に日本経済を支えていただけるよう、経済産業省としても全力で支援をさせていただきます。

最後になりますが、宮内新会長の力強いリーダーシップの下、この困難な状況を乗り越えつつ、新たな環境変化をチャンスと捉え、自動車の電動化を含めた様々な課題に果敢に取り組まれることを期待し、また、貴会及び会員各社並びにご臨席の皆様のますますのご清祥を祈念して、私の挨拶とさせていただきます。



来賓挨拶



国土交通省
自動車局 審査・リコール課 課長
酒井 雅彦 氏

国土交通省自動車局審査・リコール課長の酒井でございます。

本日は、一般社団法人日本自動車車体工業会の通常総会が、無事執り行われましたこと、お慶び申し上げます。

新型コロナウイルス感染症の感染拡大から1年以上が経過し、その影響により世界経済は未だ厳しい状況が続いています。その一方で、コロナ禍における経済活動や日常生活のスタイルも変化しつつあり、貴会員の皆様方におかれましても、大変ご苦労されていることと拝察申し上げます。

しかし、そのような状況においても、我が国の社会・経済において、自動車が果たす重要性に変わりはなく、特に、貴工業会の会員の皆様方が製造する「働くクルマ」は社会生活に不可欠であり、貴工業会の皆様方の役割はますます高まることと確信しております。

国土交通省といたしましても、引き続き、皆様方とともに、自動車の安全確保・環境保全の推進に努めてまいります。

本日、この機会をお借りして、自動車技術行政にかかわる最近の話題を3点ほどご紹介させていただきます。

第1に、自動運転車についてです。令和2年11月に、世界で初めて自動運転車レベル3(ホンダ・レジェンド)の型式指定を行ったほか、令和3年3月に、レベル3での無人自動運転移動サービスを開始したところであり、引き続き、レベル4の実証など自動運転の更なる高度化に向け、基準整備や技術開発・実証などを推進して参ります。

第2に、昨年の型式指定制度の制度改正についてです。完成検査の改善・合理化に向けた検討会において、令和2年4月にとりまとめられた「中間とりまとめ」を踏まえ、型式指定制度の改善・合理化を図るための省令等の改正を行い、型式指定制度の国際調和を図るとともに、製作者からの品質管理手法に関わる届出を簡素化いたしました。

引き続き、型式指定制度の改善・合理化に向けた検討を行ってまいります。

第3に、リコールについてです。令和2年度に届出されたリコールは、384件(対前年比-31件)、対象台数6,610,555台(同-3,923,939台)となっております。車両の使用年数が伸びるなか、市場における不具合を早期に発見し、迅速にリコールを届け出ていただくことは、自動車の安全の確保の上で、極めて重要です。引き続き、適切なリコールの実施をお願いいたします。

最後になりましたが、宮内新会長をはじめ、貴工業会並びに会員各社のますますのご発展と、本日も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。



2021・2022年度 理事・監事

自 2021年5月21日
至 2023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	宮内 一公	トヨタ自動車東日本(株)	取締役社長	会 長
		増井 敬二	トヨタ車体(株)	取締役社長	副 会 長
		高橋 和也	極東開発工業(株)	取締役会長	副 会 長
		矢野 彰一	(株)矢野特殊自動車	取締役社長	副 会 長 (バン部会理事・九州支部長兼務)
	特装部会	田沼 勝之	新明和工業(株)	取締役 専務執行役員	部 会 長
		* 布原 達也	極東開発工業(株)	取締役社長	
		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)	(資)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
		中条 充啓	(株)東洋ボデー	取締役社長	
		* 近藤 匠	名古屋ボデー(株)	取締役社長	
	バン部会	昼間 弘康	日本フルハーフ(株)	取締役社長	部 会 長
		* アフマドヴ・ケナン	(株)パプコ	生産本部 取締役本部長	
		(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	* 石川 哲朗	ジェイ・バス(株)	取締役副社長	部 会 長
	小型部会	* 吉村 東彦	日産車体(株)	取締役社長	部 会 長
		* 細川 竜一	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	鎌田 直樹	北海道車体(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	(資)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
		景井 啓之	(株)東海特装車	取締役社長	中部支部長
		須河 進一	須河車体(株)	取締役社長	近畿支部長
		* 瀬川 昌也	共立工業(株)	取締役社長	中国支部長
		* 藤田 健一郎	フジタ自動車工業(株)	取締役社長	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)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:2021年5月通常総会での新任理事 (氏名):兼任を示す

(注)会社名及び会社役職は2021年5月21日現在による。

退任/新任 理事及び車体工業会功労者 等

1. 退任理事

本部・部会・支部順 役職は2021年5月21日時点

会長	木村 昌平	日産車体(株)	会長
副会長	加藤 幹章	新明和工業(株)	顧問
トラック部会	細谷 康次	本所自動車工業(株)	取締役社長
バン部会	吉田 圭一	(株)パプコ	前 取締役
バス部会長	山中 明人	ジェイ・バス(株)	取締役社長
中国支部長	平町 省三	フェニックス工業(株)	専務取締役
四国支部長	池浦 雅彦	(株)タダノ	執行役員

2. 新任理事

本部・部会・支部順 役職は2021年5月21日時点

特装部会	布原 達也	極東開発工業(株)	取締役社長
トラック部会	近藤 匠	名古屋ボデー(株)	取締役社長
バン部会	アフマドヴ・ケナン	(株)パプコ	生産本部 取締役本部長
バス部会長	石川 哲朗	ジェイ・バス(株)	取締役副社長
小型部会長	吉村 東彦	日産車体(株)	取締役社長
小型部会	細川 竜一	ホンダオートボディー(株)	取締役社長
中国支部長	瀬川 昌也	共立工業(株)	取締役社長
四国支部長	藤田 健一郎	フジタ自動車工業(株)	取締役社長

3. 車体工業会功労者表彰

役職は2021年5月21日時点

部 会	田中 泰介	トレーラ部会	東邦車輛(株)	群馬製作所 生産管理部 部長
-----	-------	--------	---------	----------------

4. 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	(株)浜名ワークス
	60年	3社	群馬車体(株)、自動車精工(株)、(株)モリタ
	50年	1社	(株)富士シート
	40年	3社	SGモータース(株)、兼松エンジニアリング(株)、ヤイズボデー工業(株)
	30年	5社	(株)オートワークス京都、デベロテクノ(株)、東南興産(株)、(株)不二商会、フジタ自動車工業(株)
準会員	50年	3社	(株)小田原機器、(株)交通電業社、(株)矢口製作所
	40年	1社	TBカワシマ(株)
	10年	1社	(有)栄和自動車

5. 優良従業員表彰

正・準会員、年数、社名五十音順 役職は2021年5月21日時点

甲斐 篤	(有)相沢自動車ボデー工場	班長
今西 勇二	愛宕自動車工業(株)	生産事業部車体課 主任
大森 賢也	小平産業(株)	技術部 課長
宇都 裕亮	小平産業(株)	技術部 課長
小谷 龍一	東南興産(株)	化工機部特装
三丸 和也	(株)矢野特殊自動車	バン車事業部技術本部 本部長
藤田 朋久	(株)レゾナント・システムズ	研究開発部長

退任理事



会長
木村 昌平
日産車体(株)
会長



副会長
加藤 幹章
新明和工業(株)
顧問



トラック部会
細谷 康次
本所自動車工業(株)
取締役社長



バン部会
吉田 圭一
(株)パプコ
前 取締役



バス部会長
山中 明人
ジェイ・バス(株)
取締役社長



中国支部長
平町 省三
フェニックス工業(株)
専務取締役



四国支部長
池浦 雅彦
(株)タダノ
執行役員

新任理事



特装部会
布原 達也
極東開発工業(株)
取締役社長



トラック部会
近藤 匠
名古屋ボデー(株)
取締役社長



バン部会
アフマドヴ・ケナン
(株)パプコ
生産本部 取締役本部長



バス部会長
石川 哲朗
ジェイ・バス(株)
取締役副社長



小型部会長
吉村 東彦
日産車体(株)
取締役社長



小型部会
細川 竜一
ホンダオートボディー(株)
取締役社長



中国支部長
瀬川 昌也
共立工業(株)
取締役社長



四国支部長
藤田 健一郎
フジタ自動車工業(株)
取締役社長

功労者表彰



田中 泰介
東邦車輛(株)
群馬製作所
生産管理部 部長



甲斐 篤
(有)相沢自動車ボデー工場
班長



今西 勇二
愛宕自動車工業(株)
生産事業部車体課 主任



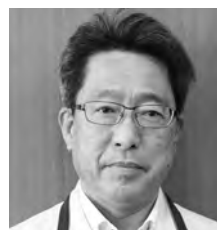
大森 賢也
小平産業(株)
技術部 課長



宇都 裕亮
小平産業(株)
技術部 課長



小谷 龍一
東南興産(株)
化工機部特装



三丸 和也
(株)矢野特殊自動車
バン車事業部技術本部 本部長



藤田 朋久
(株)レゾナント・システムズ
研究開発部長

優良従業員表彰

2021年度 事業計画

本部計画

2021年度事業計画概要

1. 商用車市場動向

2020年度は世界的な新型コロナウイルス感染症の拡大が、国際社会、世界経済に大きな影響を及ぼした。リーマンショックによる影響と比較し、新型コロナウイルス感染症が収束に向かうことで経済の回復スピードは速くなるとの予測もあったが、収束が見通せていない状況が継続し経済状況の好転には至らなかった。2020年の米国大統領選挙では民主党のジョー・バイデン氏が当選し政策の転換が図られるものとみられているが、引き続き米中間の諸課題について解決に向かうかは不透明な状況である。また、英国のEU離脱ではEU加盟時と同様な交易条件が維持された移行期間中は日本企業の活動への影響は比較的小さかったが、移行期間終了後については見通しが難しく懸念される場所である。こうした状況で2020年度の世界経済は、当初予測を若干下回ると予想される。

そして、新型コロナウイルス感染症のワクチン接種が一部で開始されているが、世界的に接種がどのように進められるのかについては明らかではなく、状況次第では政治、経済を含む様々な場面に影響を及ぼすものと思われる。

2020年度の世界経済は新型コロナウイルス感染症拡大対策を最優先に取り組んできたものの、いまだ収束が見えない。また、国内のワクチン接種は2月に医療従事者の方から開始され、現在は高齢者の方への接種も行われているが、欧米と比較すると接種率は低い。そして経済対策を含め、各種支援策も講じてきたが、飲食、旅行業をはじめ産業への影響は現在も続いている。こうした状況から日本経済の回復には様々な課題を解決していかなければならず、時間を要するものと考えられる。

2021年度は引き続き新型コロナウイルス感染症への対応、米中間問題、EU圏経済、地球環境問題、更に特定地域での人権問題等、による世界の産業、経済に及ぼす影響について考慮する必要がある。

なお、2021年度の世界経済は新型コロナウイルス感染症への幅広い対応を中心に社会経済を回復させていくものと思われる。輸出に関しては、世界経済の見通しが難しいものの、各国の状況も回復するとの見解も示されており、いくぶん持ち直すものの、国内景気を押し上げる効果は限定的なものとなる見込みである。

2020年度の世界商用車登録台数は、輸送系車両が前年から引き続き安定的に推移し398千台(対前年度比90.3%)となった。そのうち当会に關係の深い大中型車は、86千台(同93.5%)と3年ぶりの減少で、5年ぶりに9万台を下回った。

2021年度の世界商用車需要は、一定の代替需要は見込まれるものの、コロナ禍の影響、及び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、国内商用車需要は漸

減の見込みである

<取り巻く市場環境>

① 2021年度の世界経済は先行き不透明感が強い

- ・ 新型コロナウイルス感染症拡大で全国を対象に緊急事態宣言が発出された4-5月を底に持ち直しの動きがみられたものの、2021年1月に地域を限定し発出された緊急事態宣言は一旦解除されたものの、変異株の影響から感染拡大が進行し、4月にあらためて感染拡大の状況等から緊急事態宣言が発出され、先行き不透明な状況の解消には至らず
- ・ 今後緊急事態宣言が解除されてもワクチン接種が浸透していくなかで各地でリバウンドが起こることも考えられ、消費者の自発的な自粛、新たな生活様式への対応等の構造的な要因による需要の縮小は、回復遅れの懸念につながる見込み

② 2021年度の世界貨物輸送量は2.4%増と小幅ながら4年ぶりにプラスへ反転(日通総研データ)

- ・ 自動車輸送2021年度予測=4,097.8百万トン(対前年度比1.5%増、内営業用同2.5%増、自家用同0.8%減)
- ・ 営業用自動車の2021年度は2年ぶりにプラスへ反転
- ・ 自家用自動車の2021年度は公共投資が堅調ながら、大規模公共土木工事の執行が期待できない中で、ウエイトの高い建設関連貨物は引き続きマイナスで推移し、トータルでは0.8%減と、全輸送機関の中で唯一のマイナス

③ 運送事業者の景況感改善傾向(全日本トラック協会調査)

- ・ 直近(10-12月)の景況感は▲65.3と前回から26.4ポイントの改善。「1-3月」は、1月の緊急事態宣言の発令、新型コロナウイルス感染症拡大による経済活動の低迷の影響を織り込み、▲71.6と6.3ポイント悪化する見込み
- ・ 直近(10-12月)の実働率は▲44.8と前回から31.6ポイントの改善。「1-3月」は▲45.0と0.3ポイントアップの見込み
- ・ 直近(10-12月)の採用状況は▲7.2と前回から8.6ポイントの改善。「1-3月」は▲6.9と0.3ポイント改善の見込み
- ・ 直近(10-12月)の経常利益は▲46.7と前回から27.8ポイントの改善。「1-3月」は▲47.8と1.1ポイント悪化の見込み

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たものの、2018年度は対前年度比99.8%と若干減少。その他の地域では横ばいの状況が継続し、2018年度の乗合バスの輸送人員は4,348百万人
- ・ 輸送人員が横ばいで推移する中で、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

- ・ 2020年度は新型コロナウイルス感染症拡大で訪日外国人が2月以降前年度比大幅減となり、今後についても見通せない状況
- ・ 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り組みは継続推進
- ・ 延期された東京2020オリンピック・パラリンピックに向け、競技会場輸送、外国人観光客対応、バリアフリー化等への対応

⑤ 貨物車保有台数の減少、平均使用年数の伸びが続き代替母数はダブルの影響で減少

- ・ 貨物車（小型+普通）保有台数（2020年10月末）は約7.7千台増（対前年比0.13%増）の5,924,307台と1991年度以降の減少傾向に歯止めがかかり、2013年度からは横ばい、もしくは漸増となり、直近では微増で推移
- ・ 普通貨物車の平均使用年数は2019年から0.13年伸び17.71年と過去最長を8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引き続き進展する見込み

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

- ・ 営業車比率はドライバー不足の影響もあり、生産関連貨物、消費関連貨物で増加、更にレンタカー増加し、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）

- ・ 新型コロナウイルス感染症の世界的感染拡大で現下の状況は変化しているものの、シャシメーカーはアセアン、中国を中心に海外現地生産を着実に推進し、更に中近東、アフリカ、北米での事業展開計画は推進の見込み
- ・ 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

2020年度の架装メーカー生産台数（非量産車）は162,144台（対前年度比88.5%）と3年連続の前年割れとなった。これは新型コロナウイルス感染症拡大が、社会のシステム、人々の生活に大きな影響を及ぼし、新様式が定着しつつある。外出の自粛は働き方ではテレワークの進展、社会生活では外食から内食あるいは中食へと変化、そして物品購入におけるインターネットの活用も、物流、人流の変化に繋がった。これらにより全ての車両が減少したことによるものである。経済はリーマンショック後と比較し急回復するとの見方もあるが、コロナ禍以前の水準までには時間を要するものと思われる。また、これまでの貨物輸送量の漸減、保

有台数の減少、使用年数の長期化、更にメーカー標準車の増加等は、今後も懸念され、車体業界に中長期的な影響を及ぼすものと考えられる。

<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

- ・ 2025大阪・関西万博の準備、公共投資等への対応とこれら時限的な需要に対する反動減への適切な対応
- ・ リーマンショック後の経験を踏まえ、また新型コロナウイルス感染症終息後を見据えた、中長期視点での更なる企業体質改善と強化の継続
- ・ ビジネスモデル、業務プロセス、企業文化・風土等を変革し、更なる競争力強化を図るためDX (Digital Transformation) の推進

② お客様要求の高度化、多様化、及び先進技術（CASE、MaaS、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、流用技術等における協業活動の推進）
- ・ 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、カーボンニュートラル等の推進
- ・ 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
- ・ 自動運転技術の進展等への適切な対応
- ・ 会員のリコール、PL情報の展開と自社製品への反映

④ グローバル化進展への対応

- ・ 海外メーカーの日本進出：一部特装車や大型バス
- ・ 現地生産化：シャシメーカーの進出に合わせ架装メーカーの新興国進出（技術提携や合併）

⑤ シャシメーカーの完成車ビジネス強化への対応

- ・ 量産での納期短縮、生産負荷が高い場合の負荷低減、及びシャシメーカーとしての付加価値確保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、リスク管理体制整備、SDGsへの取り組み

- ・ 社会環境の変化に応じ適切な対応を図るための、更なる仕組みの充実と着実な推進

3. 当会会員状況

① 会員数

- ・ 正会員は2020年度に3社入会し、200社
- ・ 準会員は5社入会、4社退会し、101社、合計301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

2020年度…委託含む全会員=2,125千台(対前年度比91.1%)

うち非量産車=162千台(同88.5%)と約21,000台減少し2017年をピークに漸減

③売上高(2020年度調査は2019年度売上)

生産委託会社を含む全会員の車体部門売上=6兆4,457億円(対前年度比105.5%)

うち非量産車製造会社=7,551億円(同102.0%)

景況指数(増収会社率-減収会社率)は10.1(同-1.1)となったものの安定的に推移

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=48,307人(同105.9%)

うち非量産車製造会社=15,651人(同103.3%)

4. 車体工業会2020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後方視界確保(バックカメラ)について架装メーカーは車両認証ができないため、当会がバックカメラの取付け範囲での認証取得の要望を行い、JASIS会議で承認

②CS/SU/OTA(サイバーセキュリティ/プログラム改変/無線通信)架装物の扱いについて現行の架装物で運用中の製品は、シャシ側と通信せずに架装物内で独立した制御回路となっており、他の保安基準で定めのある車両装置の性能を侵害するリスクが存在しないことをもってCS/SU要件に適合との解釈で国交省と合意

③共通構造型式指定自動車(多仕様自動車)の新規検査対応について、後部灯火器の取付け(別添52)審査事務規程第33次改正に対する説明会を開催し、周知を図るとともに、対応準備期間を確保するため別添52の施行時期の見直し(2021年4月)を要望し、反映

(2)環境意識の醸成

①架装物LiBの回収にいて4つのスキームを確認し、「会員が責任持って個社対応」とすることを展開

②環境基準、新環境基準適合ラベルの取得促進強化に向けた支援活動として、環境・新環境基準適合ラベルの交付及び交付申請要領を改訂

③環境対応事例発表会開催

(3)中長期的課題への取組み

①架装物の安全点検制度の登録普及活動の推進

②自動車業界5団体による会員支援活動の推進

③自動車業界の「100年に一度の変革期」のなか、前

回作成から8年の経過踏まえ、「車体業界の将来ビジョン」を再構築し発信

(4)当会活性化

①会員数は正会員、準会員ともに増加

②コロナ禍のもとWeb中心で開催したイベント参加者数の増加(通常総会、秋季会員大会、環境事例発表会、技術発表会、講演会等)、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コロナ禍の影響もあり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ウイズコロナを踏まえた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方法の検討、推進

②SDGs実施方針に基づくコンプライアンス意識醸成活動の更なる充実にに向けた具体的支援活動の推進、及びカーボンニュートラル対応支援策の検討、推進

(2)中央技術委員会

①カーボンニュートラルへの対応等、中長期的な環境変化への技術的取組みの検討、推進

②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と点検実施率の向上

③ウイズコロナにおいても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

④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

②CO₂、産業廃棄物減量化取組みにおける2025・2030年当会目標達成に向けた活動の推進

③関連団体と連携したカーボンニュートラルへの取組み検討

(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に向けた情報収集活動の強化と企画立案、及びウイズコロナにおける運営の充実

(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

4-3. 主要活動項目の進捗結果

2020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、更なる充実に向け検討、推進
- ② 調査研究に関わる基準化・標準化の推進では、13項目に取り組み、JABIA規格制定1件、改正5件と計画どおり進捗。なお、共通化1件はコロナ禍で合同試験が開催できず次年度へ繰越し
- ③ 調査研究に関しては、進捗確認と情報の共有化のため中央技術委員会で論議しているものの、更なる充実が必要

(2) 環境対応自主取組みの推進：○

- ① 環境・新環境基準適合ラベルの取得促進では推進強化策を論議し具体的な支援策案をとりまとめ、架装物LiB回収スキームを調査、検討し各社が責任をもち個社対応とすることを方向づけ

(3) 中小企業支援活動の推進：△～○

- ① 働き方改革関連法への適切な対応に向け、実態調査を行い個別課題に対しフォローを実施するも、コロナ禍を踏まえ、会員の状況については継続フォローが必要
- ② 中小企業でのコンプライアンス意識の醸成、各種規定制定に向けた支援活動についてはアンケート調査に基づく支援活動推進が必要
- ③ ウイズコロナを前提に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
- ④ 安全衛生活動では会員へ情報展開後の活用状況等の確認が必要

(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、コロナ禍で各支部とも活動が制約されており、ウィズコロナで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. 2020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」の考えで活動を推進し、更に技術的活動の充実を図り、法規対応等で成果につながられた。
- ② 会員数や当会行事への会員参加数の増加は、活性化のひとつの指標。
→ 特に非会員の入会目的では当会からの情報提供や会員相互のコミュニケーションへの期待が大きく、入会後の当会活動への参画も積極的であり、ウィズコロナを踏まえ、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京2020オリンピック・パラリンピックの開催準備の等、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、新型コロナウイルス感染症の影響が見定められない状況で景気動向は短期及び中長期的にも不透明であ

る。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、ウィズコロナを踏まえ、更に新型コロナウイルス感染症の終息後を見据えた自社の成長戦略に基づく取組みが重要。

<2021年度主要活動項目(案)>

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

(1) 安全対応活動の推進

- 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、中央技術委員会／各部会基準化推進
- 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、部品共通化の推進
- ⑤ 会員企業の技術レベルアップ支援活動
・ 架装物コネクテッド対応検討の推進 中央技術委員会／分科会／WG
・ カーボンニュートラルへの取組み検討と推進
- 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)

(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)
・ CO₂削減、産業廃棄物減量化の2025年、2030年当会目標達成に向けた対策検討と推進
・ カーボンニュートラルへの取組み検討と推進
- ③ 架装物LiB回収スキームの徹底・浸透
- ④ 環境対応技術等の会員支援の更なる充実
- ⑤ 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 自動車業界5団体による会員支援活動の推進と情報展開
・ カーボンニュートラルへの取組み検討と推進
- ② 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
- ③ SDGsへの適切な対応と実施方針に基づく「働き方改革」の実践状況のフォローと支援の継続
- ④ 中小企業経営に関する有用な情報の調査と展開
- ⑤ 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
- ⑥ 中小会員ネットワーク強化WG活動の 事務局／WG推進と情報展開
- ⑦ 安全衛生活動に寄与する情報収集・発信と支援

- ⑧ 中小会員を対象とした「現地現物による技能系社員研修」の開催

(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
- ② 広報活動充実
- ・ホームページ全面リニューアル後1年間の状況を踏まえた改善
 - ・自動車業界5団体活動の積極的展開
- ③ 部会活動充実
- ・部会単位での業界連携の仕組み検討
- ④ 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
- ⑤ 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) 2020年度の特装部会の生産台数は、特装車全体では55,128台(対前年度比90.7%)で3年ぶりに前年割れ。輸出車も3,988台(同96.5%)と減少。国内向け輸送系車両は37,533台(同88.1%)と3年ぶりの減少。車種別では、ダンプ車28,857台(同85.3%)、タンクローリー2,669台(同96.9%)、トラックミキサ車2,225台(同99.8%)、粉粒体運搬車786台(同93.7%)、脱着コンテナ車2,996台(同102%)。国内向け作業系車両は13,607台(同96.7%)と11年ぶりの減少。車種別では、消防車1,075台(同95.2%)、コンクリートポンプ車250台(同90.3%)、環境衛生車6,761台(同98.8%)、高所作業車4,681台(同93.1%)、その他840台(同107%)という状況。
- (2) 2021年度予算案では、公共事業費は総額6兆695億円(対前年度比88%)で、前年度比7,876億円減(20年度予算には、災害復旧費7,902億円が含まれており、これを除く一般公共事業費は27億円増でほぼ前年度並み)となっている。

2. 活動方針

コロナ禍により状況が変化したものの、引き続き次の事項に取り組む。

(1) 部会全体活動

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

(2) 車両法規対応

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

(3) 規格化・標準化

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

(4) 部品等の共通化・共同開発の検討

部品/装置等を共用化し原価低減、開発費削減を図る。

(5) 調査研究の推進

経費節減を図るため共同で調査研究して情報を共有化する。

(6) 環境への取組み

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

(7) 特装車適正使用の推進

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
- 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

- ・協定規則の動向把握と意見反映
- ・国内法規改正前の意見反映
- ・法規改正後の会員指導

② 技術的な困りごとの洗出しと会員支援等

- ・塵芥車の消防署向け講習会対応(塵芥)
- ・バックカメラ義務化対応WGに参画(ダンプ、脱着、塵芥、粉粒体、クレーン、清掃、TGL)

(2) 規格化・標準化の推進

① JABIA規格化等

- ・P1301(エア圧送式粉粒体運搬用バルク車(トラックマウント型・セミトレーラ型)の標準仕様)見直し(粉粒体)
- ・P1701(塵芥車の製作基準)見直し(塵芥車)
- ・P1600(ミキサ車ドラム製作基準)見直し(ミキサ)

② 標準化

- ・ISO-TC297対応(塵芥、清掃)
- ・ISO-TC195対応(清掃)

- (3) 部品等の共通化・共同開発検討
 - ① タンクローリのサイトグラスの評価基準の共通化(ローリ)
 - ② キャリア・コンテナ互換性定期審査の実施(脱着)
- (4) 調査研究の推進
 - ① 脱着車解説本の改訂(脱着)
 - ② ISO-TC195-SC1の情報共有(ミキサ)
 - ③ 塵芥車新型荷箱諸元、国交省届出(塵芥)
- (5) 環境への取組み
 - ① 環境負荷物質フリー宣言の継続維持フォロー
 - 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
 - ・ ニュースNo52(塵芥車の安全装置)発行
 - ・ ニュースNo53(動力伝達装置)作成
 - 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
 - ① 市場状況の分析把握及び各社生産台数情報の共有
- (2) 会員カバレッジ率向上活動
 - 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

- (1) 特種車の2020年度生産実績
 - ・ 特種車全体は11,805台(対前年度比97.7%)と2年ぶりに減少
 - ・ 量産車(車いす移動車/警察車両)は8,132台(同98.2%)と2年連続の減少
内訳は車いす移動車4,505台(同99.1%)、警察車両3,627台(同97.1%)
 - ・ 非量産車は3,649台(同98.1%)と2年ぶりの減少
公務用、広報宣伝車が減少
- (2) 国内市場と車体業界の動向
 - ・ 商用車市場動向
2021年の商用車需要は、一定の代替需要は見込まれるものの、ウイズコロナの影響、及び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、国内商用車需要は漸減の見込みである。
 - ・ 車体業界の動向
2020年度の架装メーカー生産台数(非量産車)は162,144台(同88.5%)と4年連続の前年割れとなった。これは新型コロナウイルス感染症の感染拡大が、

社会のシステム、人々の生活に大きな影響を及ぼし、新様式が定着しつつある。外出の自粛は働き方ではテレワークの進展、社会生活では外食から内食あるいは中食へと変化、そして物品購入におけるインターネットの活用も、物流、人流の変化に繋がった。これらにより全ての車両が減少したことによるものである。経済はリーマンショック後と比較し急回復するとの見方があるが、コロナ禍以前の水準までには時間を要するものと思われる。また、これまでの貨物輸送量の漸減、保有台数の減少、使用年数の長期化、更にメーカー標準車の増加等は、今後も懸念され、車体業界に中長期的な影響を及ぼすと考えられる。

2. 活動方針

これまでの本部の重点活動項目(4項目)の安全対応活動の推進、環境対応自主取組みの推進、中小企業支援活動の推進、活性化活動の継続推進に沿った部会の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

- ・ 自動車技術総合機構との技術検討会による法規解釈や車検対応等の支援活動の継続
- ・ 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の継続
- ・ 中長期の活動テーマ集約と取組み

(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と環境負荷物質フリー宣言100%の継続及び必要な会員支援活動

(3) 中小企業支援活動の推進

- ・ 中央業務委員会と連携した、中小企業会員の困りごとや要望事項に対する支援
- ・ コンプライアンス規定制定に向けた支援の継続

(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のためのイベントや各種広報活動への参画

3. 活動計画

部会活動は下記とするが、2020年度と同様、新型コロナウイルスによる影響によっては活動内容の拡大や変更、中止することを都度判断する。

1) 部会全体

- (1) 合同委員会の定例(4回/年)開催
 - ・ 部会長、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の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設置
- (2) 関連法令改正等に伴う適切な情報提供と対応支援
- (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(2回/年)の実施
 - ・ 第1回を11月、第2回を1月で実施予定

但し、実施可否は新型コロナウイルス感染症の状況によって都度判断

2)技術委員会

- (1)自動車技術総合機構との情報交換(第15回目の開催)
 - ・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
 - ・会員各社の困りごと等課題解決の場とする
- (2)車両関係法規の対応
 - ・新法規・法規変更に伴い、対応が必要な項目発生都度対応
 - ・「特種要件見直し要望項目」の集約と中央技術委員会への要望提出
- (3)調査研究・基準化の推進
 - ・調査研究テーマの検討
横断的テーマのUN-R34、UN-R46、への対応は、2020年度に上げたWG活動による課題解決を図るとともに中・長期テーマの集約を継続的に実施
 - ・法規変更に伴う基準化／共通化項目の検討
 - ・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」、「機能安全規格ISO26262WG」、「バックカメラWG」、「コネクテッドWG」に部会代表委員が継続して参画
- (4)環境への取組み
 - ・環境基準適合ラベルの部会内での取得促進のための支援活動
 - ・環境負荷物質フリー宣言継続のフォローアップ
 - ・架装物搭載LiBの廃棄・リサイクルスキームの周知徹底(環境委員会と連携)

3)業務委員会

- (1)会員カバレッジ率の向上活動
 - ・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
- (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」に参画
 - ②中小企業経営関連支援の充実
 - ・会員の困り事に対する対応事例の紹介と部会内水平展開
 - ・中央業務委員会と連携した支援策の検討
 - ・中央業務委員会の「安全衛生活動WG」に部会代表委員が継続して参画
 - ③部会会員のコンプライアンス経営への意識醸成
 - ・企業行動憲章制定へのサポートを継続(事務局)
 - ④他部会状況の共有の継続
- (3)生産台数情報の共有の継続

トラック部会

1.現状認識

2020年度トラック車体全体の生産台数は26,382台(対前年度比86.9%)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14,761台(同94.8%)と2年連続減少した。

当会特有架装サイズ別では、大型5,278台(同93.5%)、中型4,578台(同90.0%)、小型・軽4,905台(同102%)である。車種別では、普通型あおり、車両運搬車がともに減少。大型は普通型あおりが減少したが車両運搬車が前年並み。中型は普通型あおり、深あおりがともに減少。小型・軽は車両運搬車が減少したものの、普通型あおり、深あおりともに増加。

会員の現状はここ数年、6か月以上の受注残を抱えていたが、新型コロナウイルス感染症の影響から、昨年から引き続き「厳しい状況にある」。2021年度は共通構造部(多仕様自動車)型式指定制度、バックカメラ(Reversing Motion)、後退警報装置、みなしバンパーなど法改正が多く注意が必要である。物流もコロナ禍の状況のもと変化しつつある。また、2030年、2050年に向けた環境問題に早期に取り組む必要が急務となった。

2020年度のトラック部会会員数は1社入会し、75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。2020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、「重機運搬車の点検整備制度対象車車型の追加」として架装実績のある会員への調査を行い、21年度取りまとめてツールを作成。

バックカメラ位置調査を行い報告書を部会展開した。

業務活動においては、会員支援として会員会社にとって有益となる、「溶接ヒュームに関わる法改正」のわかりやすいガイドブックを作成し展開を行い成果を出せた。

また、架装物の安全点検制度登録の働きかけをし、トラック部会では9社が登録。

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

- ・「点検整備制度対象車種追加」の検討(2020年度より継続テーマ)
- ・平ボデーなど安全対策の推進

(2) 法規・安全対策

- ・必要な項目を発生毎に対応

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

- ・人材不足により多能工の育成
- ・人材確保、求人の動画作成を含めたツールの作成

(2) 会員加入の促進

- ・非会員会社の新たな掘り起しの推進(昨年度からの継続テーマ)

4) 技術・業務委員会

(1) 架装物の安全点検制度 運用・普及化

- ・部会会員への働きかけ
- ・会員への周知と運用状況把握
- ・部会への現状を分科会に報告
- ・制度運用についての説明

(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

2020年度バン型車全体の生産台数は69,878台(対前年度比86.8%)となり3年連続で減少。

サイズ別では大型21,096台(同91.5%)、中型22,549台(同94.1%)、小型(含む軽)26,233台(同78.4%)とともに減少。車種別では、ドライバン(ウイングドライ含む)が44,884台(同87.9%)、冷凍・冷蔵車(ウイング冷凍含む)が23,129台(同86.9%)とともに減少。

昨年からのコロナウイルス感染症の影響により会員の状況は厳しい状況に変化。

一方、取り巻く環境は2021年度、共通構造部(多仕様自動車)型式指定制度、バックカメラ(Reversing Motion)、後退警報装置、みなしバンパーなど法改正が多く注意が必要である。物流もコロナ禍の状況のもと変化しつつある。また、2030年、2050年に向けた環境問題に早期に取り組む必要が急務となった。

2020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.4をとりまとめ発行、JABIA規格「バン型車に関する用語」の発行、「冷凍機付自動車取扱いの手引き」を発行。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バン型車登録台数調査を開始する。

2020年度のバン部会会員数は退会なし、26社。

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.5」発行
 - ・「新規検査届出書の記載ガイドブック」の改訂 発行
- (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、有用な情報の入手

3) 業務委員会

- (1) 会員支援
 - ・営業職に関わる知識向上
登録台数調査データを毎月展開と市場データ動向データ等の情報を共有する
 - ・会員の困りごと、課題を共有し意見交換し将来のビジョンを提案
- (2) 会員加入の促進
 - ・非会員会社の新たな掘り起しの推進(昨年度からの継続テーマ)

4) 技術・業務委員会

- (1) 環境対応(中央・環境委員会との連携)
 - ・環境基準、新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とフォロー
 - ・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
 - ・部会会員への働きかけ
 - ・会員への周知と運用状況把握
 - ・部会の現状を分科会に報告
 - ・制度運用についての説明

トレーラ部会

1. 現状認識

- ・2020年度は新型コロナウイルス感染症の感染拡大による経済の停滞で、トレーラ全体の生産は対前年度比91.9%の8,675台となった。コンテナ用は同103%と前年を上回るも、バンが同84.7%、平床(あおり付き含む)は同84.0%、その他特装系は同97.8%となった。
- ・2021年度は個人消費や貨物輸送量の緩やかな回復が見込まれるが、コロナ禍による業績悪化の回復の遅れから企業投資の慎重姿勢継続が見込まれ、総需要は微減の8,200台、2020年度比95%と見込む。
- ・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「輸送の効率化」「電気・電子システムの安全化」の動きに対しての情報把握や調査など他部会とも連携した対応が必要。
- ・関係法令として、共通構造部(多仕様自動車)型式指定制度、R142タイヤ取付、R117タイヤ単体騒音、R155(サイバーセキュリティ)、R156(ソフトウェアアップデート)、R141(タイヤ空気圧監視装置)へ対応。
- ・トレーラの安全性については、ABS付車の安全性、ROCの周知による普及活動について、積極的な推進が必要。
- ・ブレーキ機器関係の日常点検・定期点検整備不足に起因する市場問題、火災と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る必要がある。
- ・トレーラの点検整備に必要な諸元類「手引き書」「記録簿」に続き「標準点数表」まで、シリーズとして揃ったものの、その認知度が低い実態がある。また、その要因の把握もここ数年間で並行して行ってきたため、課題をしっかりと整理し、改善に反映する必要がある。

2. 活動方針

- ・従来の活動として「安全への取組み」、「関係法令の改正などに伴う的確な対応」、「品質技術向上」、「会員事業の活性化支援活動」、「環境への取組み」、「経年車の安全な使用に向けて」の周知活動に取り組む。
- ・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り組み、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
- (2) 会員事業の活性化を促進するための支援活動

- (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

- (1) 関係法令の改正などに伴う対応として

規制	適用開始		影響するトレーラ
	新型車	継続車	
R58	突入防止装置	2019/9～2021/9～	全般
(R117)	タイヤ単体騒音(自主対応)	2021/1～2021/1～	
R117	タイヤ単体騒音	2023/4～2026/4～	
R155	サイバーセキュリティ	2024/1～2026/5～	全般 (除・試作車)
R156	ソフトウェアアップデート	2024/1～2026/5～	
R141	タイヤ空気圧監視装置	調整中	全般(取付車のみ)
R142	タイヤ取付	調整中	全般

- ① R117のうち自騒音の決定を受けた対応に関する取組み
 - ・不適合タイヤ手配禁止の維持、徹底
 - ・タイヤのメトリック化による課題の整理
- ② 共通構造部(多仕様自動車)型式指定制度に関する取組み
 - ・積載時制動能力出荷検査方法の検討
 - ・出荷検査対象仕様の検討
- ③ CS(サイバーセキュリティ)、SU(ソフトウェアアップデート)法規対応の取組み
 - ・審査マニュアルの確認と課題の整理
- ④ R58-03改訂に関する取組み
 - ・2021年9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
- 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
 - ・CS、SU国内対応ワーキング(上記③項)
 - ・R141(TPMSタイヤ空気圧監視装置)、R142(タイヤ取付け)
 - ・灯火器分科会
- 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)
- (2) 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
- (3) 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:検査官研修会
 - ・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:大型車部会トラクタ分科会(都度)
 - ⑨ 自動車技術総合機構検査官研修会への講師派遣:サービス委員会と連携した対応

3) サービス委員会

- ① 点検整備の必要性を顧客に展開・周知する活動の継続・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。講演内容に車輪脱落防止のための動画を追加
- ② トレーラ定期点検整備の手引き:統合に向けた修正作業完了
- ③ 自動車技術統合機構検査官研修会への講師派遣:技術委員会と連携し対応(7/6、9/7、12/7、22年2/1)
- ④ 自然災害によるトレーラ水没後の整備(特に制動装置、電装部品)について資料作成及びユーザーへの周知活動
- ⑤ トレーラ部会工場見学会の計画・立案(11月予定)
- ⑥ トレーラサービスマニュアルの改訂

4) 製品安全委員会

- ① 「自動車分解整備記録簿」の周知・改善活動(継続)

2020年度は販社訪問により貴重な意見を伺ったものの、課題の把握は充分ではないため、今後以下の手順で活動を推進し、引き続き、点検整備に関連する諸元類をより良い方向へ検討する期間とする

 - ・ヒアリング先の追加(n数増し)により課題の正確な把握…販社のほか、使用者様
 - ・以下課題を想定し、検討する
「記録簿周知度の向上」
「記録簿の使いやすさ向上」
「純正品使用の指定向上」

これらの実施に際して、「日整連との連携」が重要であると考え、最終段では整備主任講習会講師向研修会への参入を目指す
- ② 適正な交換部品の使用～トレーラの安全運行へ
車工会ホームページに掲載をした「純正品使用」啓発記事をチラシ化するなどして、個社の製品との連携を強化するなどの発展形を検討し実現していく

5) 業務委員会

- ① 最新のトレーラに関わる法改正紹介とトレーラ輸送による輸送効率向上のPR活動
 - ・アンケートに見られる最新法規情報提供への強い要望、及び複数年度参加者への対応として、法規動向の説明に比重を掛けた内容に改訂
- 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。実車実験動画の上映を通してABSやROCの安全性の有効性をPRする
- ③ トレーラのPR活動
 - ・ROC動画YouTube掲載効果を測定し、次のステップを検討・実行
 - ・ROC動画以外のPR活動論議
- 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)

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2020年度の生産台数(含むふそう向け)は、国内大中型バス1,897台(対前年度比38.8%)、国内小型バス5,650台(同63.0%)、輸出小型バス35,875台(同39.4%)とコロナ禍で大幅な減少である。

<市場動向>

- ・バス輸送人員は、2019年度45.32億人(対前年度比97.6%)で2011年度を底に増加傾向であったが減少に転じた。
内訳は、乗合バス42.58億人(同97.9%)、貸切バス2.75億人(同92.1%)。
- ・平均使用年数は、2019年度18.31年(対前年度比-0.05年)で4年ぶりに減少。
内訳は、大中型バス20.77年(同-0.02年)、小型バス16.46年(同-0.03年)。
- ・バス全体の保有台数は、2019年度末で231,051台の対前年度比-1,941台と2年連続減少。
- ・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2019年度61.1%(対前年度比+2.3%)、リフト付バス(2020年度目標25%)は2019年度5.2%(同+0.1%)と特にリフト付バス化の進展は遅い。

2021年度の大中型バスの生産見通しについては、コロナ禍により、観光需要の回復は遅いと思われるため前年度並みと見込まれる。

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、軽井沢スキー事故や路線バスの車内事故を受けたハード面の安全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

- (1) 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規格の新規制定(1件)

- ・後方視認性確保義務化に向けたカメラ、モニターの性能、取付要件の規格化

② バス車体規格集2021年版発刊

- ③バス車体塗色見本帳2024年発行に向けた準備
- ④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
「安全でバリアフリーな路線バスの車室内検討」

(3) 法規／安全対策関係への対応

(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

2020年度の四輪車総需要は、466万台(対前年度比92.4%)とコロナ禍などの影響により5年ぶりの500万台割れとなった。内訳は、登録車が290万台(同91.1%)、軽四輪車が176万台(同94.7%)。

そうした中、2020年度の小型部会会員の生産台数は、191万台(同93.9%)と前年度を下回った。

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関わる法規対応や工業会規格作成等の一体的活動の推進は難しい面がある。しかしながら、企業規模が大きく、当工業会への影響も大きい。ため、環境対応、安全衛生活動及び技能系社員の人材育成など、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(岐阜車体工業㈱11月予定)

② その他

- ・本部委員会活動への参画と活動推進／協力
特に工場環境分科会、安全衛生活動、現地現物による技能系社員研修
- ・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

- ・経営企画部門委員会と合同の見学会(2月予定)
- ・自動車技術会主催の学生フォーミュラ日本大会2021視察(9月予定)

② 委員相互の交流

3) 経営企画部門委員会

- ① 経営に関わる動向、環境の共有化
- ② 委員相互の交流

資材部会

1. 現状認識

当会会員の2020年度の生産台数は、国内大中型バス(含むふそう向け)国内大中型バス1,897台(対前年度比38.8%)、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14,761台(同94.8%)と減少し、バン車も69,878台(同86.8%)と減少となり、国内での非量産車は減少傾向となった。

2021年度の商用車需要も、新型コロナウイルス感染症拡大防止対策による国内緊急事態宣言に伴う観光需要の減少等でバスの需要減少、その他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状況である。

2020年度の資材部会会員の異動状況は5社入会、4社退会で101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。

2021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

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

3. 活動計画

1) 部会

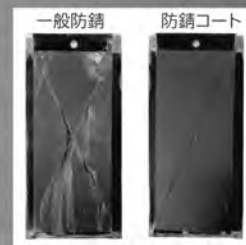
- (1) 他部会との交流・共同事業の推進(本部活動や他部会活動に積極的に参画)
- (2) 部会員相互の交流と研修のための講演会・見学会・視察を実施
- (3) 環境負荷物質フリー製品供給の徹底
- (4) 市場動向、環境・安全問題・会員支援に係わる情報提供の充実化
- (5) 機関誌やホームページを利用して部会活動並びに会員会社のPR活動推進

2) 分科会・グループ

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

錆をシャットアウト！

ハイアートCBエコ 防錆コート



※JIS K5600.7.1
塩水噴霧試験(1000時間)

3つのパワーで鉄壁ガード！

① 高い防錆力！ ② 耐チッピング性を付与！ ③ 防振・防音効果！



走行に大事な足回りが



錆でこうなる前に



しっかりガード!!

塗装で車両の価値UP!! 長持ちさせます!!
お気軽にお問い合わせください。

荷台木部（アピトン等）を護る!

工法特許
出願中

ウッドプロテクト

木部の劣化を防ぐ!!

他工法と比較して
圧倒的低コスト!!

施工は簡単!!



Before



After



イサム塗料株式会社

札幌・仙台・東京・名古屋・滋賀・大阪・広島・福岡



イサム塗料株式会社
公式チャンネルはこちら





日本航空(株)
安全推進部 安全企画グループ
村田 敬氏

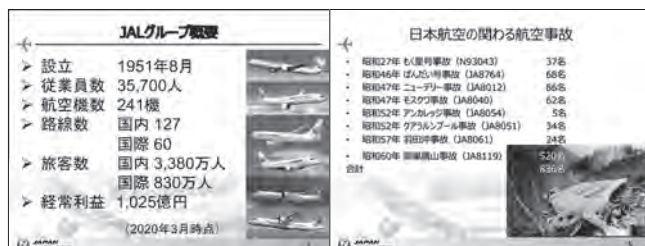
講演会を開催

航空機の安全運航 ～ヒューマンファクターに関する取組み～

2021年3月18日、日本自動車会館「くるまプラザ」において日本航空株式会社の村田敬氏を招いて「航空機の安全運航～ヒューマンファクターに関する取組み～」のテーマで講演会をWeb併用にて開催した。会場参加役員5名、Web参加会員58社601名の合計63社606名と大変多くの会員が参加した。

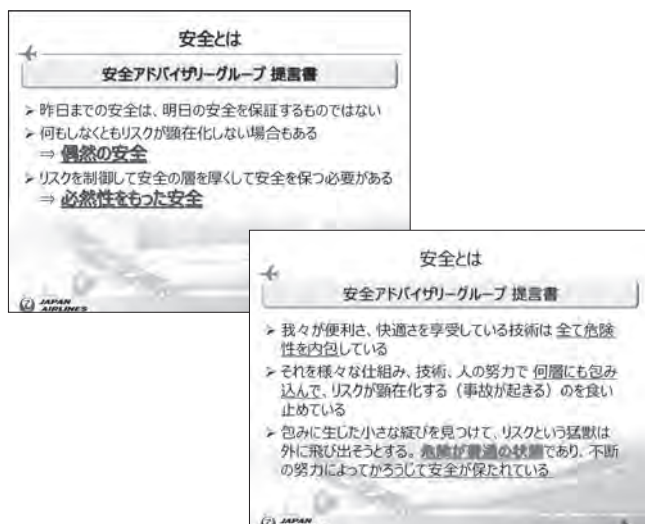
JALグループの概要

現在コロナウイルスの影響で、国内外とも、ほとんど飛行できない状態が続いているが、コロナ以前1日の運行人数は通常12万人前後、1日の運行便数は1000便と非常に多くの方々の移動輸送に携わってきた。



JALグループの「安全アドバイザリーグループ提言」

2005年、JALでは、安全上のトラブルが連続して事業改善命令を受けた。他の輸送モードでも、鉄道では福知山線脱線事故、フェリーの防波堤衝突、バス業界で大きな事故が重なり、国が事業者における安全管理体制の確認を行う運輸安全マネジメント制度が導入される契機となった。JALではその後も安全上のトラブルが発生したことから、幅広い知識、経験を有する社外有識者によって構成する安全アドバイザリーグループを設置し、より高い安全水準をもった企業として再生し、社会からの信頼を回復するために提言をいただいた。



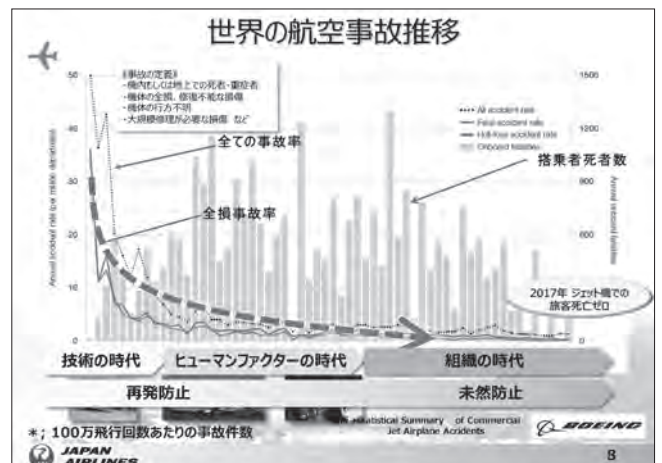
航空業界の世界の安全状況

下記はボーイング社がまとめたグラフである。

折れ線グラフは事故発生件数を示し棒グラフは事故による死者数を示している。

事故の発生率は年々確実に下がってきており、2017年でのジェット機の旅客死亡は0となった。それでも事故が無くなった訳ではない。

1950年代は「技術の時代」として、急激な機器やテクノロジーの進化で事故を減少させた。1970年代は「ヒューマンファクターの時代」として事故の解決に「人」に焦点をあてて取り組んできた。現在は「組織の時代」として、個人ではなく、経営がリーダーシップをとった組織的な安全意識向上や安全の取組みが重視されている。事故がゼロに近付いてきたことで安心するのではなく、どこまでもゼロを目指した取組みを行っている。



航空業界では「ICAO(国際民間航空機関)」が世界的な取組みとして「安全管理システム(SMS)」(国際基準)を定めている。

SMSは「安全方針と目標」「安全保障」「安全リスク管理」「安全推進」から構成される。

「安全方針と目標」では、「経営」が「安全の重要性」を宣言し、「経営」に安全の責任があることを明確にすることであり、「安全保障」は監査や変更管理(組織、ITシステム等で大きな変更が行われた時等に第三者の目で二重の確認)を行っ

て問題が無いことを保証する取組みであり、「安全リスク管理」は日々現場で起こっている

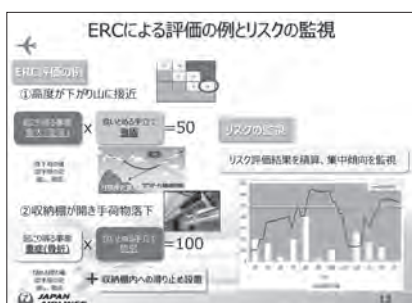
不具合などの情報を収集し、リスク評価を行い必要な対策を講じていくこと。「安全推進」は教育や訓練を推進していくことである。



「安全リスク」の評価

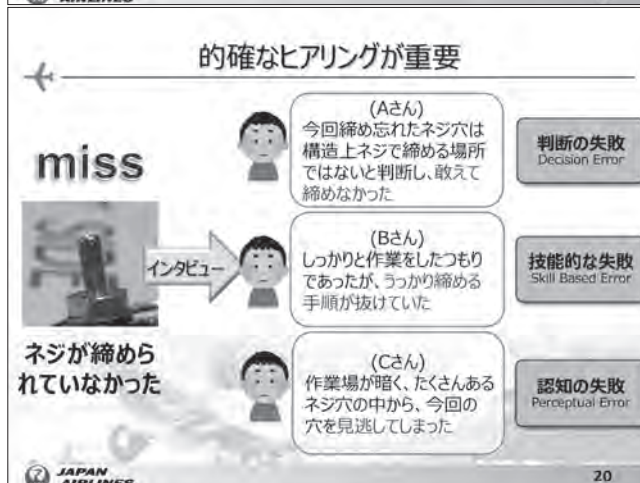
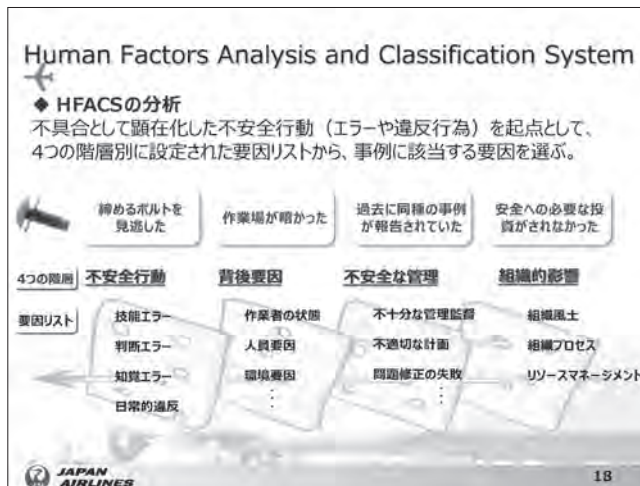
JALグループではより一層の安全を目指し「安全リスク」については「ERC (EVET RSK CLASSIFICATION)」を導入した。危険因子は起こりうる出来事とより重大に事態に進展することを回避する取組みの状況により危険度の認識の度合いが変わってくる。例えば、現在の航空機では前方の山に近づいた時に、一定の距離に近づいた時に自動で警報が鳴りパイロットに警告し衝突を回避する強固な仕組みが施されている。機内の手荷物箱の荷物の落下は、万一頭上に手荷物が落下

すると、それを避けることは難しい。実際に事故が起きたときには山に衝突した方が大惨事になるが、リスク管理としては、起こりうる可能性も加味した結果、荷物の落下の方が危険度の点数が大きくなる。



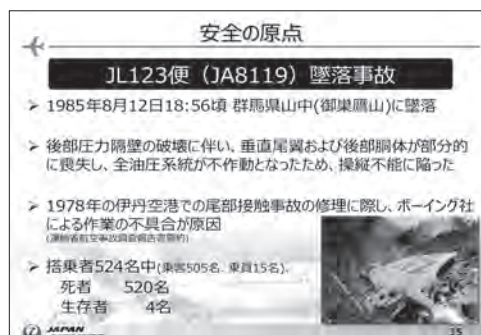
安全管理システム(ヒューマンファクターズ)

ヒューマンファクターズでは不具合として顕在化した不安全行動を起点として不安全行動、背後要因、不安全な管理、組織的な影響の4つの階層別に設定された要因リストから事例に該当する要因を選び分析することができる。そして事故の分析をする為には当事者からのヒアリングがとても重要である。ネジ締めの際では、ネジを締めるのを忘れた、敢えて締めなかった、作業場が暗く穴を見逃した等それぞれに背景があるが、この背景により取るべき対策は変わる。失敗した本人は言いづらいこと多いので、ヒアリングでは弁護士となって相手の立場に立ち、発生時の状況を少しでも多く聞き出すことが重要である。



安全の原点

1985年にJL123便は御巣鷹山に墜落、多くの尊い命が奪われてしまった。JALでは事故の教訓を風化させることなく、次の世代に引き継いでいくため2006年4月24日に「安全啓発センター」を開設した。多くの方々が同センターを訪問し安全の大切さを実感している。



■評議員会及び相談役会を開催

2021年度評議員会は、新型コロナウイルス緊急事態宣言下のため、当会会議室とWeb併用で5月10日に開催した。森孝義氏(中京車体工業(株)社長)を議長に選任し、2021年度事業計画(案)及び収支予算(案)を審議した。

「会員メリットに直結」する事業を優先するという基本的考え方のもと、足元の環境がコロナ禍で不透明な状況の中、車体業界の成長を確かなものとしていくため、会員の困りごとへの支援策の充実や成長戦略の推進など、評議員会として「2021年度事業計画(案)及び収支予算(案)は適切である」との答申を木村会長に提出した。

また、同日相談役会を開催し、渡邊、古庄各相談役から「2020年度事業報告及び収支決算報告」、「2021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。

■自動車関連5団体支援活動「災害時の給電車のご活用について」

自動車関連5団体連携による支援活動の一環として、自工会会員各社の給電車や給電機能を取りまとめた、自工会の専用サイト「もしもの時に役立つクルマの給電機能」を会員展開した。

台風や地震等の自然災害時には移動手段としてだけでなく、電力インフラとして停電時の生活を支える事が出来る機能を紹介している。

<詳細は、以下を参照>

https://www.jama.or.jp/user/power_supply/index.html



■自動車関連5団体連携支援活動(講習会)

①手持ち動力工具の安全使用講習会

「日本のものづくり競争力強化」の取組みの一環として、日本自動車機械器具工業会主催(講師会社：(株)空研)による「手持ち動力工具の安全使用講習会」を4月6日にオンラインで実施し、当会から会員企業8社が参加した。手持ち動力工具に関して、適正な選び方、正しい使い方、適切な管理方法の理解を目的とし、参加会社からは、「工具に関する講習を受ける機会は少なく、日常業務に役立つ講習だった」との声が聞かれ、大変有益な講演となった。

②SDGsセミナー

サプライチェーンの競争力向上に向けた取組みの一環として、経済産業省による「SDGsの総論とSDGs経営ガイドに関するセミナー」(オンライン)を5月26日に開催した。SDGs総論及びSDGsをどのように経営に取り込み、対外的に発信していくか投資家と協働しながら、持続的に企業価値を上げていくかなどについて説明いただき、当会からは、36社が参加した。

■自動車関連5団体支援活動(カーボンニュートラル情報)

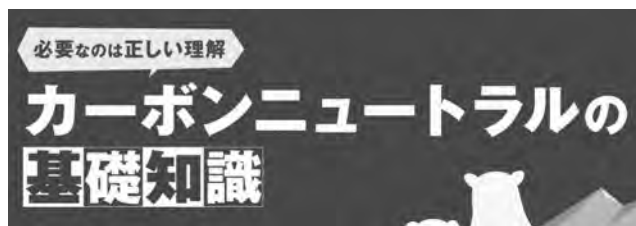
CN(カーボンニュートラル)に関する正しい理解を自動車業界で働く550万人の方々、更にメディアなどを含め各関係の方々に深めていただくため、自工会が作成した以下2件のコンテンツを当会会員に展開した。

①「CNの基礎知識」

CNとは何?という内容から始まる基礎知識編

<詳しくは、以下を参照>

<https://blog.jama.or.jp/?p=163>



②「CNに関するデータ集」

これまで自工会会長が発信してきた統計資料などを集約したもの



<詳しくは、以下を参照>

https://www.jama.or.jp/carbon_neutral_data/

尚、本情報は当会ホームページからもご覧になれます。

<詳しくは、以下を参照>

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

当会ホームページのトップページを下にスクロールし「その他コンテンツ」のバナーエリアのバナーをクリックしてください。



■2021年度部会総会を実施

部会	部会長	開催日	場所
特装部会	高橋部会長	4月15日(木)	書面審議に変更
特種部会	青地部会長	4月15日(木)	書面審議に変更
トラック部会	山田部会長	4月8日(木)	書面審議に変更
バン部会	昼間部会長	4月22日(木)	書面審議に変更
トレーラ部会	辻部会長	4月19日(月)	Web会議
バス部会	山中部会長	4月21日(水)	Web会議
小型部会	増井部会長	4月15日(木)	当会会議室+Web併用
資材部会	小澤部会長	4月23日(金)	書面審議に変更

トラック部会

■業務委員会「溶接ヒュームに関わる労働安全衛生法の改正」の冊子を発行(2021年3月発行)

業務委員会(委員長・近藤匠・名古屋ボデー(株)社長)において、2021年4月の「労働安全衛生法施行令の一部を改正する政令」(令和2年政令第148号)及び「特定化学物質障害予防規則及び作業環境測定法施行規則の一部を改正する省令」(令和2年厚生労働省省令89号)の溶接ヒュームに関わる労働者の健康障害防止対策の強化について、架装メーカーに関わる部分を抜粋しわかりやすくまとめた冊子を発行し、会員に配布した。現状の架装メーカー工場状況によっては環境測定や排気装置等の大きな設備投資を必要とする場合も出てくるため、会員各社が、内容をきちんと把握し対応するための一助としていただく。

トレーラ部会

■各都道府県トラック協会における「トレーラの安全な使用、及び法改正等に関わる研修会」の実施

トレーラ部会(部会長・辻和弘・東邦車輛(株)社長)では、トレーラの安全な使用を目的とする研修を各都道府県のトラック協会と2015年度より開始。2019年度21カ所開催の後、2020年度はコロナ禍の影響で半減も、10府県(実施順に香川県、岩手県、秋田県、岡山県、宮城県、大阪府(2回)、埼玉県、京都府、茨城県、愛知県)計11回開催した。

本研修は「トレーラのより安全な使用(火災防止と車輪

脱落防止)」、「最新のトレーラに関わる法改正とトレーラ輸送による輸送効率向上」、「実車実験動画で見るトレーラの横転抑制装置の有効性」をテーマに、各会場とも徹底した感染対策を行った上で実施している。



香川県トラック協会研修

■2021年度トレーラ国内需要見通しを公表

トレーラ部会(部会長・辻和弘・東邦車輛(株)社長)では、2021年度のトレーラ国内需要見通しを3月15日に発表した。

1. 2020年度トレーラ需要見込み

2020年度はコロナ禍による経済の停滞で、トレーラ全体の生産は対前年度比90%迄落ち込み、計8,500台の見込み。コンテナ用は同96%、バンが同84%、平床(あおり付き含む)・低床は同88%、その他のトレーラは同97%

※発表後の最終集約値

トレーラ全体の生産台数は、8,675台(対前年度比92%)

内訳は、コンテナ用が同103%と前年超えも、バンは同85%、平床(あおり付き含む)・低床は同87%、その他のトレーラは同95%となった

2. 2021年度トレーラ需要見通し

2021年度は個人消費、貨物輸送量の緩やかな回復が見込まれるが、コロナ禍による業績悪化の回復の遅れから企業投資の慎重姿勢が継続すると予想され、総需要は微減の8,200台と見込む

<参考>

3月15日発表のプレスリリース

<https://www.jabia.or.jp/cms/wp-content/uploads/2021/03/News-Release-20210315trailer.pdf>



■2021年度支部総会を実施

支部	支部長	開催日	場所
北海道支部	鎌田 直樹 北海道車体(株) 常務取締役	4月22日(休)	札幌 REIホテル
東北支部	鈴木 勇人 仙台鈴木自動車工業(株) 取締役社長	4月16日(金)	書面審議 に変更
新潟支部	北村 守 (資)中北車体工作所 代表社員	4月23日(金)	万代シル バーホテル
関東支部	矢島 廣一 埼玉自動車工業(株) 取締役社長	4月20日(火)	当会会議室 +Web併用
中部支部	景井 啓之 (株)東海特装車 取締役社長	5月14日(金)	書面審議 に変更
近畿支部	須河 進一 須河車体(株) 取締役社長	4月23日(金)	グランヴィア 京都
中国支部	平町 省三 フェニックス工業(株) 専務取締役	5月13日(休)	書面審議 に変更
四国支部	池浦 雅彦 (株)タダノ 執行役員	5月14日(金)	書面審議 に変更
九州支部	矢野 彰一 (株)矢野特殊自動車 取締役社長	5月11日(火)	八仙閣+ Web併用



北海道支部



新潟支部



近畿支部



九州支部

近畿支部

■近畿支部特別講習会を実施

近畿支部(支部長・須河進一・須河車体(株)社長)は、メルパルク大阪で3月16日に、自動車技術総合機構より検査官を招き、「多仕様自動車講習会」を開催した。緊急事態宣言下での開催だったが、施行日が迫っていたため、支部会員の関心が高く、25社48名と多くの支部会員が出席した。

「新制度の全体概要」「具体的な検査項目」を中心に講義があり、活発な質疑応答など有意義な時間を共有できた。

この法改正は、会員企業においても準備期間、周知期間、理解度が様々ななか、進んでおり、組織で教育する場を設ける必要性を痛感した。



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8日に「合同3部会」、4月13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ZoomによるWeb併用で開催し、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行った。特に各社の近況報告では、車種により新型コロナウイルスの影響が異なることと、半導体不足によるシャシの遅れ状況や新しい車検制度についての情報交換がなされ、有意義な会となった。



「自動車型式指定認証実施要領について(依命通達)」等の一部改正について(OBD検査関係他)

国土交通省

【改正の概要】

- (1) OBD検査対象車両の車検証記載のための型式認証申請書面の変更
 - ・ 令和3年10月以降に新たに認証を受ける型式指定自動車等のうち、かじ取装置、制動装置、一酸化炭素等発散防止装置、車両接近通報装置、自動運行装置のいずれかについて指定済みの型式指定自動車と同一でないものについては「OBD検査対象車両」に該当する。当該自動車の継続検査等の際、OBD検査対象車両かどうか分かるよう車検証に明示すべく、型式認証の申請書面を変更する所要の改正を講じる。
- (2) 特定改造の許可申請の電子申請を可能とする措置
 - ・ 令和2年11月に開始した特定改造の許可制度において、現行の書面申請に加え、電子申請を可能とすべく、提出書面のファイル形式を定めるなど所要の改正を講じる。
- (3) 特定改造の許可申請における並行輸入自動車や大型車の申請負担の軽減
 - ・ 特定改造の許可制度において、申請者負担の軽減を図るべく、並行輸入自動車については現行1台毎に申請していたものを、同一の構造・性能を有する自動車であればまとめて1つの申請可とするとともに、大型車等においては現行自動車型式が同一の車両毎の申請を、自動車メーカーが製造する共通構造部(多仕様)の型式が同一の自動車であればまとめて1つの申請可とする所要の改正を講じる。この改正により、複数の申請が1つの申請として扱われることから、申請手数料の減額となる。
- (4) 認証申請や特定改造許可申請の対象外となるソフトウェア変更の明確化
 - ・ 既に認証を取得している自動車からハードウェアやソフトウェアで何らかに変更し生産する場合には、以下の3つのパターンに分類され、②に該当する場合には軽微な変更であることから新たな認証の申請は必要なく届出で良いとされている。従来、②の「軽微な変更」に該当するものを明確化すべく、以下に掲げる通達において、ハードウェアの変更項目を規定してきており、今回初め

てソフトウェアの変更(最高速度の変更)についても追加すべく所要の改正を講じる。なお、当該規定に該当する場合には特定改造許可の申請の対象外となる。

- ① 基準適合性の審査が必要なもの(認証申請:要)
- ② 申請書面の変更が必要であるものの、基準適合性が明白なもの(認証申請:不要、届出:要)
- ③ 申請書面の変更がなく、基準適合性が明白なもの(認証申請及び届出:不要)

【公布・施行】 2021年4月上旬

新型自動車届出から共通構造部(多仕様自動車)型式指定申請への移行における審査及び手数料の取扱い

国土交通省

【改正概要】

国土交通省自動車局審査・リコール課より、コロナ禍における車体工業会の要望を踏まえ、大型トレーラの共通構造部(多仕様自動車)型式指定制度への移行申請については、「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伴う保安基準等の適用について」申請期限を令和3年6月30日まで猶予するとの通知があったことに伴い、貴会傘下会員からの新型自動車届出から共通構造部(多仕様自動車)型式指定申請への移行申請においては、「新型自動車届出から共通構造部(多仕様自動車)型式指定申請への移行における審査及び手数料の取扱いについて」(令和2年3月11日自交審第1200号)記4における期限を2021年6月30日へ延長することと致しました。

特定自動車の諸元等の軽自動車検査ファイルへの記録方法の変更について

国土交通省

【改正概要】

特定改造自動車のエネルギー消費効率相当値の算定実施細目(平成21年国自環109号)の一部改正に伴い、エネルギー消費効率相当値(燃費値)の算定を受けた特定改造自動車に関して、その諸元の軽自動車検査ファイルへの記録方法について改正した。

2021年度「不正改造車を排除する運動」への取組み

国土交通省

不正改造車については、これまで「不正改造車を排除する運動」を中心に、街頭検査等のあらゆる機会をとらえ、その排除に努めてきた。しかしながら、暴走行為、過積載等

を目的とした不正改造車は、安全を脅かし道路交通の秩序を乱すとともに排出ガスによる大気汚染、騒音等の環境悪化の要因となっていることから、社会的にもその排除が強く求められている。

特に、部品の取付けや取外しによって保安基準に不適合となったものの、違法であるとの認識のないままに改造を行っている自動車使用者のほか、自動車使用者に保安基準に適合しない自動車を販売するため車検時に基準適合させつつ車検後に部品の取付けや取外しする不正改造車を行う事業者、更にはそのような不正改造車について、検査での合格を強要する悪質な事業者もいる状況にあり、依然として、2020年においても、大型機械を輸送する特殊車両の荷台を不正に改造したとして、道路運送車両法違反の疑いで書類送検された事案が発生している。

このような状況に鑑み、国土交通省では、2021年度においても、関係省庁、自動車関係団体等の協力のもと、全国的に不正改造車の排除のための諸活動をなお一層強力に取り組むこととしている。

当会では、ポスター・チラシを配布し、本部・支部が連携して昨年同様の活動を進めるので、不正改造防止について理解を深め、その排除に向けた積極的な取り組みをお願いする。

<詳しくは以下を参照>

<https://www.jabia.or.jp/news/10521/>



2021年経済産業省企業活動基本調査へのご協力依頼 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調査」(基幹統計調査)を実施しており、会員各位の調査に対する協力をお願いする。

- ・ 実施期間：2021年5月16日から7月15日まで

(調査関係用品は5月中旬以降、調査対象企業に直接郵送)

- ・ 根拠法令：統計法(平成19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」
- ・ 調査結果：2022年1月に速報を公表予定

2022年度大学、短期大学及び高等専門学校 卒業・修了予定者に関わる就職について 経済産業省

文部科学省より、大学、短期大学、高等専門学校の関係団体の代表で構成される「就職問題懇談会」において、2022年度の就職にかかる「申合せ」(以下URL参照)の展開があった。

- ・ 広報活動開始：卒業・修了年度に入る直前の3月1日以降
- ・ 採用選考活動開始：卒業・修了年度の6月1日以降
- ・ 正式な内定日：卒業・修了年度の10月1日以降

また、学生が安心して学業に専念できるよう、企業には以下の要請があった。

- (1) 就職・採用選考活動開始時期の遵守
- (2) 学生の学業等への配慮
- (3) 多様な選考機会の提供
- (4) 雇用の機会均等、職業の選択の自由を妨げる行為等の抑制、公平・公正な採用の徹底
- (5) インターンシップの適切な実施
- (6) 採用選考活動における評価
- (7) 学生の健康状態への配慮
- (8) 卒業・修了後3年以内の既卒者の取扱いについて

<詳しくは、以下を参照>

当会ホームページからご覧ください。

<https://www.jabia.or.jp/news/10466/>



2021年版中小企業白書・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、「2020年度中小企業の動向」及び「2021年度中小企業施策」(中小企業白書)、並びに「2020年度小規模企業の動向」及び「2021年度小規模企業施策」(小規模企業白書)を取りまとめ、閣議決定されたので公表する。

1. 2021年版中小企業白書・小規模企業白書の特色

新型コロナウイルス感染症(以下、「感染症」という。)が中小企業・小規模事業者にと与えた影響や、この危機を乗り越えるために重要な取組みとして、事業環境の変化を踏まえた事業の見直し、デジタル化、事業承継・M&Aに関する取組み等について、豊富な事例を交えながら調査・分析を行った。

2. 2021年版中小企業白書・小規模企業白書のポイント

<総論>

- ・ 感染症流行により、多くの中小企業が引き続き厳しい

状況にある。

- ・事業環境の変化を転機と捉え、顧客のニーズや自社の強みに着目し、事業を見直すことも重要。

<危機を乗り越える力>

- ・財務状況を把握し、事業環境の変化に合わせた経営戦略を立てていくことが必要。
- ・デジタル化推進に向けては、デジタル化に積極的な組織文化の醸成や業務プロセスの見直しなどの組織改革を、経営者が関与し、全社的に推進していくことが重要。
- ・事業承継後に新たな取組みにチャレンジする企業が多く、事業承継は企業の成長・発展のためにも重要。事業承継策の1つであるM&Aはイメージが改善し件数も増加。

<消費者の意識変化と小規模事業者の底力>

- ・感染症流行による消費者の意識・行動の変化に着目し、新たな需要を獲得する小規模事業者も存在。
- ・地域とのつながりやSDGsへの取組みは小規模事業者の持続的発展に貢献。
- ・感染症流行下の支援を通じて、商工会・商工会議所への期待は高まっている。

<詳しくは、以下を参照>

<https://www.meti.go.jp/press/2021/04/20210423001/20210423001-2.pdf>



2021年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

中小企業庁は、2021年度版「中小企業施策利用ガイドブック」を発行した。

経営改善・資金繰り支援対策、震災対策など、中小企業者の方が施策をご利用になる際の手引書として、各支援制度の概要を紹介している。

【使い方】

～目次から探す～

中小企業施策を分野別に探すことができる。

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 など
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・流通支援 など
5. 分野別サポート：建設業、農林水産業、食品、生活衛

生業 など

6. 相談・情報提供：相談窓口 など

～インデックスから探す～

利用者のニーズに適した融資、補助金、相談、セミナー等を探すことができる。

- ・技術開発に取り組みたい
- ・これから創業したい
- ・経営の効率化や革新を図りたい
- ・他の事業者と連携し、新たな取組みをしたい
- ・特許権などの知的財産権を活用したい
- ・事業を再生したい
- ・商店街の活性化、物流の効率化を図りたい
- ・ITを利活用したい
- ・下請取引の相談やあっせん、官公庁から受注したい
- ・金融環境・経営環境の変化に適応した支援策を利用したい
- ・小規模事業者の支援策を利用したい
- ・事業承継を円滑に行いたい
- ・社員教育・人材育成や新たな従業員を雇用したい
- ・海外で事業を展開したい
- ・事前の防災対策や自然災害から復旧したい
- ・働き方改革を進めたい

～事業者向け補助金・助成金一覧から探す～

主な事業者向け補助金・助成金から探すことができる。

～索引から探す～

施策を五十音順で探すことができる。

本ガイドブックは、中小企業庁ホームページにおいても、閲覧・ダウンロードすることが可能。

公表日：2021年4月2日

<詳細は以下を参照>

<https://www.chusho.meti.go.jp/pamflet/g-book/2021/index.html>



経済産業省地方経済産業局

2021年4月1日現在（敬称略）

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	勝本 光久	猪俣 智子
	中部	製造産業課	彦坂 謙二	片桐 祐子
	近畿	製造産業課	坂野 聡	八田 明洋
地域経済部	北海道	製造・情報産業課	佐藤 正幸	小塚 隆
	東北	製造産業・情報政策課	武藤 寿彦	村田 久明
	中国	製造・情報産業課	鈴木 浄博	大倉 司郎
	四国	製造産業・情報政策課	岩崎 政典	山下 健二
	九州	製造産業課	佐藤二三男	田口 加徳

国土交通省地方運輸局

2021年4月1日現在（敬称略）

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	加藤 進	神谷 誠一	目谷 要介	※島津 祥悟	※関 伸也	濱田 利明
東北	吉田 耕一郎	佐藤 博昭	藤田 一彦	※石村 仁	※高橋 勇一	佐藤 雅和
北陸信越	野津 真生	忠 好	佐々木 昌憲	※唐崎 光博	※芦澤 宏明	長谷川 陽子
関東	河村 俊信	高井 誠治	久手 俊彦	吉池 明人	小島 忍	和田 絵里
中部	嘉村 徹也	林 健一	加藤 彦徳	飯田 克己	下原 隆	八木 英規
近畿	野澤 和行	盛田 慎吾	谷本 保文	田辺 剛敏	井倉 通孝	山口 則夫
中国	土肥 豊	原野 康寅	坂井 孝司	※西中 千典	※上本 勝幸	佐藤 正行
四国	吉元 博文	松田 力	押谷 一	※真鍋 裕之	※真鍋 裕之	※工藤 秀樹
九州	岩月 理浩	牛島 幹之	中島 康宏	後藤 晋作	前原 修	板並 克也
沖縄	—	運輸部長 米山 茂	車両安全課長 平良 公孝	—	—	—

お知らせ

■講演会のご案内

◆日 時：2021年7月15日(木) 14:30～16:00

◆場 所：日本自動車会館1階 くまプラザ会議室+Web (Zoom) 併用 東京都港区芝大門1-1-30

◆テーマ：「自動車関連行政の全貌と今後の方向性」

講演者：経済産業省製造産業局 自動車課 課長 吉村 直泰 様(予定)

◆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。

※新型コロナウイルス感染防止として3密を避けるため、会場出席者は50名以内とし、Web併用開催とします。

但し、状況により開催方法が変更となる場合がありますので予めご了承ください。

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



不正改造は 犯罪です!!

それ!
許されないぞ!

不正改造車の使用者 ▶ 整備命令の発令

不正改造を実施した者 ▶ 6カ月以下の懲役 又は
30万円以下の罰金

基準不適合マフラーの装着
消音器の取り外し



運転者席・助手席の窓ガラスへの着色フィルム等の貼付け
(貼付状態で可視光線透過率70%未満)



タイヤ及び
ホイールの車体
(フェンダー)
外へのはみ出し



不正改造車を排除する運動

このような不正改造車を見かけたら、登録ナンバー、不正改造の内容等の情報をお寄せ下さい。

不正改造車・
迷惑黒煙車
連絡先

北海道運輸局 011-290-2752
東北運輸局 022-791-7534
北陸信越運輸局 025-285-9155
関東運輸局 045-211-7254

中部運輸局[不正改造] 052-952-8042
中部運輸局[黒煙] 052-952-8044
近畿運輸局 06-6949-6453
中国運輸局 082-228-9142

四国運輸局 087-802-6783
九州運輸局 092-472-2537
沖縄総合事務局 098-866-1837

<http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha/tenkenseibi/huseikaizou/h2/h2-3/> 携帯、スマートフォンの方はコチラから→



推進/国土交通省、不正改造防止推進協議会 後援/内閣府、警察庁、農林水産省、経済産業省、環境省 協力/独立行政法人自動車技術総合機構、軽自動車検査協会

(一社)日本自動車整備振興会連合会、日本自動車車体整備協同組合連合会、全国自動車電装品整備商工組合連合会、全国タイヤ商工協同組合連合会、(一社)日本自動車販売協会連合会、(一社)日本中古自動車販売協会連合会、日本自動車輸入組合、(一社)日本自動車工業会、(一社)日本自動車部品工業会、(一社)日本自動車車体工業会、(公社)日本バス協会、(公社)全日本トラック協会、(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会、(一社)日本陸送協会、全日本自動車部品卸商協同組合、(一社)日本自動車タイヤ協会、(一社)全国軽自動車協会連合会、(一社)全国家用自動車協会、(一社)日本自動車連盟、(一財)自動車検査登録情報協会、(一社)日本自動車会連所、(一社)日本二輪車普及安全協会、(一社)全国自動車標板協議会、全国石油商業組合連合会、(一社)自動車用品小売業協会、日本ウィンドウ・フィルム工業会、日本自動車スポーツマフラー協会、(一社)日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会、(一社)全国二輪車用品連合会、全国ディーゼルポンプ振興会連合会、全国自動車大学校・整備専門学校協会、全国自動車短期大学協会、全国オートバイ協同組合連合会

www.tenken-seibi.com

3月

1日	特装部会／ ローリ技術分科会(Web会議)	① 共通構造型式指定制度への移行によるハイテク装置の扱い論議 ② サイトグラスの評価基準作成論議
	バン部会／部会会議(書面審議)	① 2020年度事業報告、決算(見込)報告 ② 2021年度事業計画、予算、部会役員提案、承認
	バス部会／ ワンマン機器小委員会(Web会議)	後退時車両直後確認装置法規における路線バスのRVCSシステムの構造整理
2日	第4回環境委員会(Web会議)	① 環境ラベル取得推進活動 状況報告・審議 ② 2021年度事業計画 審議
	中央技術委員会／ 架装物コネクテッドWG(Web会議)	① 当会から要望する通信の各部会コンセンサス状況確認 ② CAN通信での当会からの要望内容の意見交換
3日	特装部会／ ミキサ車技術分科会(Web会議)	① 1型式ミキサドラム型式登録を確認 ② ドラム型式登録申請書確認の新プログラムの確認
4日	第4回中央技術委員会(Web会議)	① 最新法規情報の共有 ② 2020年度事業計画の進捗状況の確認 ③ 2021年度事業計画の確認
5日	第4回中央業務委員会(Web会議)	① 事業計画の進捗状況の確認と論議 ② 次年度事業計画(案)の論議・決定
	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生産台数と市場動向の共有
8日	特装部会／ ダンプ車技術分科会(Web会議)	ダンプ車荷台落下防止基準認定申請6件すべて書面審査承認
9日	第3回支部連絡会(Web会議)	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 次年度支部総会運営方法の確認
	トラック部会／部会会議(書面審議)	① 2020年度事業報告、決算(見込)報告 ② 2021年度事業計画、予算、部会役員提案
10日	特装部会／ 粉粒体運搬車技術分科会(Web会議)	バックカメラ推奨取付位置の検証を完了しとりまとめ
	バス部会／技術委員会(Web会議)	① 後退時車両直後確認装置法規における路線バスのRVCSシステムの課題 確認 ② バス車体規格集2021年版の日本バス協会概要説明資料の確認
11日	自動車関係団体懇談会(Web会議)	① カーボンニュートラル(CN)に向けた考え方、認識、対応上の課題、要望につ いて意見交換 ② モノづくりの競争力強化の進捗状況を共有 ③ 災害時の電動車の給電機能認知向上活動の準備状況を共有 ④ SDGsの理解活動進捗状況を共有
	トラック部会／技術委員会(Web会議)	バックカメラ取付調査報告書の部会配布を承認
12日	中央技術委員会／テールゲートリフタ 技術分科会(Web会議)	バックカメラ法令改正情報の共有
16日	中央技術委員会／ 突入防止装置技術委員会(Web会議)	① RUPD保安基準適合確認書の押印廃止の確認 ② みなしバンパに関するUNR-58-03適用後の技術的根拠の検証結果(タイ プル、Mを追加と誤記訂正)の確認
18日	常任委員会(当会会議室+Web会議)	① 自動車5団体トップ懇談会情報の共有と今後の取組み(案)について論議 ② 会員向け講演会充実に向けての対応について論議
	第260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 第2号議案 2021年度事業計画(案)に関する件 2-1 事業計画概要 2-2 委員会別計画 2-3 部会別計画 第3号議案 2020年度収支報告(決算見込み)及び 2021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

18日		② 報告事項 1) 2020年度事業計画 本部/部会/支部別実績(見込み)まとめ 2) 2020年度調査研究/基準化/共通化実績と2021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+Web会議)	日本航空㈱による講演会を実施 ▶ P.21
19日	トレーラ部会／ サービス委員会(Web会議)	① 全日本トラック協会との2021年度トレーラ研修打合せ共有 ② 2021年度トレーラ研修資料修正、日常点検下敷き配布合意
23日	特装部会／ クレーン技術分科会(Web会議)	多仕様自動車における警音器音量測定について意見交換
25日	トレーラ部会／ 技術委員会(当会会議室+Web会議)	① 2021年度トレーラ総会提示内容確認・共有 ② 共通構造部(多仕様自動車)情報共有-自工会、国交省との打合せ、電子申請等
	トレーラ部会／業務委員会(Web会議)	① 全日本トラック協会との21年度トレーラ研修打合せ共有 ② 登録データ共有化、自検協データ活用論議
26日	トレーラ部会／製品安全委員会 (当会会議室+Web会議)	① 分解整備記録簿周知改善活動進め方 ② 純正品使用訴求 車工会HPへの掲載共有
	資材部会／役員・幹事会(Web会議)	① 2020年度事業報告(案)・収支決算(案)承認 ② 2021年度事業計画(案)・収支予算(案)承認
29日	特装部会／ サービス委員会(Web会議)	メンテナンスニュースNo52(塵芥車の安全装置)の内容確認
30日	中央技術委員会／ 架装物コネクテッドWG(Web会議)	① 当会から要望する通信をCANで行うことを確認 ② CAN通信での当会からの要望内容の意見交換
31日	バス部会／ ワンマン機器小委員会(Web会議)	後退時車両直後確認装置法規における路線バスのRVCSシステムの構造整理

4月		
7日	バス部会／ ワンマン機器小委員会(Web会議)	後退時車両直後確認装置法規における路線バスのRVCSシステムの構造整理
8日	トラック部会／部会総会(書面審議)	① 2020年度事業報告・修正決算報告承認 ② 2021年度事業計画(案)・収支予算(案)・役員体制(案)承認
9日	特種部会／部会総会内容事前確認 (群馬)	部会総会内容の確認と論議
12日	トレーラ部会／サービス委員会 (当会会議室+Web会議)	① 2021年度全国トラック協会トレーラ研修資料推敲 ② 点検整備の手引き統合 進捗確認
15日	常任委員会(当会会議室+Web会議)	① カーボンニュートラル対応委員会設置(案)について論議 ② カーボンニュートラルに向けた自動車政策検討会対応(案)について論議
	第261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 第2号議案 2020年度事業報告まとめ 2-1 事業報告概要 2-2 会員状況 2-3 会員会社の車体生産状況の推移 2-4 本部活動実績一覧 第3号議案 2020年度収支決算報告 第4号議案 2021年度事業計画(案) 4-1 事業計画概要 4-2 本部委員会事業計画 4-3 部会事業計画 4-4 支部事業計画 第5号議案 2021年度収支予算(案) 第6号議案 2021-2022年度理事・監事(案) 第7号議案 2021-2022年度相談役承認に関する件 第8号議案 2021年度車体工業会優良従業員表彰(案) 第9号議案 2021年度車体工業会功労者表彰・永年在籍会員表彰(案) ② 報告事項 1) 2021年度本部委員会体制 2) 2020年度会員のリコール等重大不具合結果

		3) 2020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 5-1 車体NEWS原稿依頼先一覧表 5-2 7月開催の講演会について 5-3 2020年度支部・部会総会計画の一部変更について
15日	特装部会／部会総会(書面審議)	① 2020年度事業報告・修正決算報告承認 ② 2021年度事業計画(案)・収支予算(案)・役員体制(案)承認
	特種部会／部会総会(書面審議)	① 2020年度事業報告・修正決算報告承認 ② 2021年度事業計画(案)・収支予算(案)・役員体制(案)承認
	小型部会／部会総会(当会会議室+Web会議)	① 2020年度事業報告・決算報告承認 ② 2021年度事業計画(案)・収支予算(案)・役員体制(案)承認
16日	バン部会／技術委員会	① 新規検査等届出書改訂の役割分担とWG日程調整 ② バン型車安全輸送ニュースNo.5の役割分担
19日	トレーラ部会／部会総会(Web会議)	① 2020年度事業計画進捗報告、2021年度事業計画審議 ② 2020年度決算報告、2020年度収支予算案承認
	中央技術委員会／突入防止装置技術委員会(Web会議)	UNR-58-03適用の突入防止装置に関する会員の理解度アンケート結果の共有と説明会実施内容について意見交換
21日	トレーラ部会／業務委員会(Web会議)	① 2021年度トレーラ総会内容共有(予算等) ② 各社HPへのアクセス数増加のための工夫共有
	バス部会／部会総会(Web会議)	① 2020年度事業報告・決算報告承認 ② 2021年度事業計画(案)・収支予算(案)・役員体制(案)承認
	バン部会／部会総会(書面審議)	① 2020年度事業報告・修正決算報告承認 ② 2021年度事業計画(案)・収支予算(案)・役員体制(案)承認
22日	トレーラ部会／技術委員会(Web会議)	① 2021年度活動進め方審議(共通構造部、R117対応等) ② WABCO製スマートボード部品変更の添付資料情報共有
	バス部会／技術委員会(Web会議)	後退時車両直後確認装置法規における路線バスのRVCSシステムの構造確認と対応方向性の意見交換
23日	資材部会／部会総会(書面審議)	① 2020年度事業報告・修正決算報告承認 ② 2021年度事業計画(案)・収支予算(案)・役員体制(案)承認
	特装部会／サービス委員会(Web会議)	メンテナンスニュースNo52(塵芥車の安全装置)の内容確認
26日	トレーラ部会／製品安全委員会(Web会議)	① 2021年度活動進め方審議(分解整備記録簿、純正品使用等) ② 車工会HP掲載純正品使用訴求の今後の活用方向論議
27日	中央技術委員会／架装物コネクテッドWG(Web会議)	架装物とシャシのコネクテッド通信規格統一要望案に対する意見交換
28日	カーボンニュートラルに向けた自動車政策検討会(Web会議)	「カーボンニュートラル(CN)に向けた車体架装業界における認識と課題」について検討会(公開ヒアリング)で説明

5月

10日	相談役会	① 2021年度事業計画(案)についての諮問、答申 ② 2021年度収支予算(案)についての諮問、答申	▶P.23
	評議員会	① 2021年度事業計画(案)についての諮問、答申 ② 2021年度収支予算(案)についての諮問、答申	▶P.23
12日	バス部会／技術委員会(Web会議)	後退時車両直後確認装置法規における路線バスのRVCSシステムの対応方向性の意見交換	
13日	トラック部会／技術委員会(Web会議)	① 点検整備制度対象車型追加の内容確認 ② 平ボデー等の安全対策推進の意見交換	
18日	トレーラ部会／サービス委員会(当会会議室+Web会議)	① 2021年度の活動進め方・分担審議 ② 点検整備の手引き統合、自動車検査官講習資料内容確認	

18日	バス部会／ワンマン機器小委員会 (WEB会議)	後退時車両直後確認装置法規における路線バスのRVCSシステムの対応方向性の意見交換
21日	通常総会(東京) 臨時理事会(東京)	＜別掲参照＞ ▶P.3
24日	安全衛生活動WG(Web会議)	① 会員から提供を受けた労働災害事例13件のホームページ掲載前最終確認 ② 昨年会員提供した「安全気づきシート」の活用状況把握
25日	中央技術委員会／ 架装物コネクテッドWG(Web会議)	架装物とシャシのコネクテッド通信規格統一要望に関する自工会説明結果の共有と対応論議
26日	トレーラ部会／業務委員会(Web会議)	① 2021年度トレーラ研修 派遣講師決め ② 2021年度トレーラ研修資料修正方向論議
27日	特装部会／ サービス委員会(Web会議)	メンテナンスニュースNo52(塵芥車の安全装置)の内容確認
	トレーラ部会／技術委員会 (当会会議室+Web会議)	① 共通構造部(多仕様自動車)情報共有 ② 自工会との情報交換状況共有
28日	第1回広報委員会	① 2021年度事業計画進捗状況の確認 ② 車体NEWS夏号編集委員会

会 員 情 報

■ 入 会	正会員	(株)ヴィ・フルー	代表取締役 佐藤 全	
		〒989-0215 宮城県白石市斎川字伊具田25-1	TEL : 0224-24-3511	
		【主要製品】	バスの架装等	
		【所属部会】	特種部会	
		トレーラーハウスデベロップメント(株)	代表取締役社長 大原 邦彦	
		〒103-0001 東京都中央区日本橋小伝馬町2-5	TEL : 03-6206-2641	
		【主要製品】	トレーラシャシ	
		【所属部会】	トレーラ部会	
	準会員	(株)コシダテック	代表取締役社長 越田 亮三	
		〒108-8570 東京都港区高輪2-15-21	TEL : 03-5789-1630	
		【業務内容】	自動車関連ソリューション提供事業、半導体・電子デバイス事業 他	
		【所属部会】	資材部会	
		ドメティック(株)	代表取締役 大河内 孝浩	
		〒108-0023 東京都港区芝浦2-13-9	TEL : 03-5445-3333	
		【業務内容】	特種用途自動車用部品及び家庭用各種電気機械器具の輸入販売・保守事業	
		【所属部会】	資材部会	
		ビーワイディージャパン(株)	代表取締役社長 劉 学亮	
		〒221-0052 神奈川県横浜市神奈川区栄町10-35	TEL : 045-620-9788	
		【業務内容】	電気自動車及び関連部品の販売、アフターサービス等	
		【所属部会】	資材部会	
■ 退 会	準会員	タチエス(株)	マロン(株)	リンテック(株)
■代表者変更	正会員	(株)ウスイ	代表取締役	松崎 雄一
		(株)シスコム	代表取締役社長	下村 哲央
		新明工業(株)	代表取締役社長	近藤 恭弘
		(株)タダノ	代表取締役社長CEO	氏家 俊明
		司工業(株)	代表取締役	落合 佳代子
		日本機械工業(株)	代表取締役社長	北橋 昭彦
		(株)室井製作所	代表取締役社長	室井 一載
	準会員	(株)五光製作所	代表取締役社長	中園 英太郎
		信和自動車工業(株)	代表取締役社長	足立 敦
		ポップリベットファスナー(株)	代表取締役社長	伊藤 賢司
■本社移転	正会員	インジニアス(株)	〒333-0848 埼玉県川口市芝下1-14-23	TEL : 048-257-2948



鷲見 義弘 代表取締役社長



DATA

- 本社 〒939-2757
富山県富山市婦中町道場32-5
TEL 076-466-4030
FAX 076-466-4055
URL <http://mbms.info/>
- 資本金 1,000万円
- 従業員 80名
- 事業所規模
本事務所・業務部
敷地 約3,300㎡
建坪 約2,236㎡
- 車体工業会加入
2016年(特種部会)



mbms



(株)エムビーエムサービス

社会にとってなくてはならない会社を目指し、現場・人間中心主義で取り組む

創業以来、三菱ふそうバス製造(株)の隆盛という好環境の中で事業を拡大、2010年より架装事業もスタートさせ、日本初のオープントップバスやレストランバスの架装を手掛ける等、新たな挑戦を続けている。

車体工業会業務部長 小森 啓行

● 特徴・沿革

1976年、呉羽自動車工業(株)(現三菱ふそうバス製造(株))より、陸送事業及び損害保険代理店業務が独立し、呉自興産(株)として設立。

1993年、本社を富山市中市より婦中町へ移転。1999年に社名を「(株)エムビーエムサービス」に改称する。

2007年、三菱ふそうバス製造(株)が当社全株式をビューテック(株)へ売却、ビューテックグループの傘下となる。2010年3月に大型バス部品組立工場を落成。三菱ふそうバス製造(株)向け観光バス・路線バスの部品組立事業を開始。同年5月マイクロバス「三菱ローザ」の架装事業も開始する。

主に三菱ふそうバス製造(株)のバスの組立に必要な各種部品を製造・搬入する「業務部」と、国内の三菱ふそうトラック・バス販社の様々なニーズに対応するローザの「架装部」の2部門で構成されている。

業務部は大型路線バスのスタンションパイプやクーラダクト部の断熱材張り・電装品の組立作業を行い、架装部は、仕様の打合せから見積り・受注・設計・調達を行っている。

2015年11月に架装新工場が完成、大型バス2台・ローザ6台の同時架装が可能となる。

2016年4月には三菱ふそうバス製造(株)製ダブルデッカー車で日本初の開閉式オープントップ、レストランバスを開発するなど顧客ニーズに応じた架装を行っている。



2015年に完成した架装部新工場

製品

― 御社の業務の特徴についてお聞かせください。

三菱ふそうバス製造(株)から完成車両をいただき、送迎バス・福祉バス・路線バス等への架装を行います。

三菱ふそうバス製造(株)と敷地が隣接しているのでタイムリーに車両をいただけます。また、小型バスだけではなく大型観光バスも顧客向けの様々なニーズに対応しています。



リフト装置を架装した福祉バス



車両後部に引出し式ステップと握り棒を取り付けた図書館バス

― どのような製品を手掛けているのでしょうか？

小型バス「ローザ」にリフト装置の架装を施し、福祉バス対応にしたり、大型バスの化粧室に真空式トイレや化粧鏡を設け、更に着替えスペースも設置した豪華化粧室付高速バスの架装も行いました。バス架装に関することなら、マイクロバスから大型バスまで、お客様の要望にお応えした架装を行っています。

2014年には日本初ハイデッカー車でのオープントップバスを開発しました。



日本初のハイデッカーオープントップバス



大型洗面台や着替えスペースを設けた観光バスの豪華化粧室

― 御社の経営方針は？

ご注文いただいた仕事を一つひとつ確実に対応することでお客様から「安心・信頼のできる企業」となるよう日々努力をかさね前進してまいります。

お客様のご要望に応え、お客様や社会に喜んでいただけるよう、エコ活動や5S活動を通じてお客様や社会と社員の幸福をめざす企業であり続けたいと考えています。

「熱と誠で未来をひらく」をスローガンとしてお客様や社会にとってなくてはならない会社を目指し、現場中心主義、人間中心主義で取り組んでいます。

人

― 御社の特徴は？

お客様に喜んでいただけるような仕事を継続していれば信用となり次ぎへの仕事につながると信じ、企業としての武器(人財)に磨きをかけるとともに、変化に強い体質を作り、



しっかりと足場を固め前進していきます。

めまぐるしく変化する時代の中で、お客様のニーズに対しフレキシブルかつスピーディに対応することが出来る、この体質こそが我社の従業員の特徴です。

― 次世代の教育について

熟練技能者による職場OJTを行い、人材育成をスパイラルアップさせ、専門知識、能力、技能を継続的に高めています。



商用車向け3Dサラウンドマルチビュー

エレマテック(株)

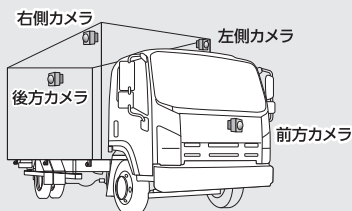
販売元のエレマテック(株)はエレクトロニクスの専門商社であり、2015年に自動車用ランプやミラー等の製造元である市光工業(株)のアフターマーケット市場向け製品の総代理店としてSAFETY VISION[®]シリーズ(バックモニター・カメラ・ドライブレコーダー等)の販売を開始し、アフターマーケット製品の普及に注力している。

市光工業(株)は自動車用ミラーの企画、開発が専門分野であり、そのノウハウを生かして吊り下げ式のルームミラータイプのバックモニターを国内で初めて販売した実績がある。

予防安全、クレーム回避の観点から、商用トラックのドライブレコーダー需要は増加傾向であり、市光工業(株)製のバックミラー一体型ドライブレコーダー「STR-200」は、取付も比較的容易で人気商品となっている。

3Dサラウンドマルチビュー(車載用全方位確認システム)

2018年に商用車向けに本格的に販売を開始した「3Dサラウンドマルチビュー」は、SAFETY VISION[®]モニターを搭載した車両の安全性を更に高めるオプション製品だ。



100万画素の4つのデジタルカメラが捉えた映像を車両のCGと周囲の映像をリアルタイム合成して高画質な全周囲立体映像をモニターに表示させるシステムである。

走行中の周囲の映像の他、ウィンカーやバックギアに連動して、右左折時や駐車時に自動的に最適な映像に切り替わる。

3Dサラウンドマルチビューの
デモ映像→



CPS部 主任
山崎 泰宏

CPS部 次長
加瀬 義明

市光工業(株) AM部 商品開発課
河内 亮二

表示される3Dの車両CGのサイズはカメラ映像を元にカメラの取付座標値を解析して生成されるので、実際の車両の長さに合わせて変化する。



実際のカメラ映像とCGをリアルタイム合成

初代モデルのTSM-100は、カメラケーブル長の制約で小型トラック向けであったが、後継のTSM-200では、この問題を解決し、大型トラックやバスに対応できるようになった。

商用車は同じシャシでも架装によって、カメラ取付位置や方法が異なるため、初めて装着する架装メーカーには、取付指導に出向く必要があるが、何度か経験を積み、取付けとキャリブレーションまで2人で半日強でできる。

特殊車両へのニーズも高く、ショベルカーや除雪車にも取付依頼が入る。トラックとは全く形状が異なるため、ソフトウェアの改変やカメラを付けるブラケットの改変等も必要な場合もあるが、様々な車両への取付にも対応している。ドライバー不足で、より確実で高い安全性能が求められている時代にマッチした製品であるといえよう。

バックアイカメラの法制化

3Dサラウンドマルチビューの評価は高く、昨年頃から、まとまった数の注文も入ってくるようになった。

大手飲料メーカー、石油関連、コンビニチェーン等の配送車両に採用の動きも出ている。しかし、24時間体制で運行されるこれらの業界には、24時間のサポート体制も要求される。協力工場のネットワーク作り、修理技術や資材の確保も必要となり、その構築と維持にも力を入れている。

また、今後安全基準に関する法整備がより一層進むことにより、マーケットの拡大も見込めるが、仕様や取付方法に厳しい規制が入る可能性もある。架装メーカーとの協力や情報交換は今まで以上に重要になってくるであろう。

エレマテック(株) CPS部

上記製品のお問い合わせ先

【本社】〒108-6319 東京都港区三田3丁目5-27

住友不動産三田ツインビル西館19階 Tel : 03-3454-3578

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。

バスの床の経年劣化を防ぐ発泡PVC複合板

(株)テンソー

(株)テンソーは1972年創業、車体用薄物鋁金部品を主な製品としてきたが、大型バスの部品をはじめ、建機のキャビンやパーツの製造、2014年にはバス床板等の木材加工にも乗り出した。2016年より新規事業として、ユーザー目線での自社製品の開発、自社営業の強化にも取り組み始め、いくつかの製品が販売準備段階に入っている。

今回は、2021年4月に販売を開始したばかりである「発泡PVC複合板」を活用したバス床補修製品を紹介する。

バスの床板材の経年劣化

公共交通機関であるバスの床板には、厳しい基準と強度を満たしたアピトン合板が主に使われている。南洋材であるアピトン合板は安価で頑丈、比較的水にも強く、多くのバスの床板やトラックの荷台に広く使われている。

現在、日本国内では、約6万台の路線バスが活躍しているが、多くのバスにおいて、床板の経年劣化が見受けられているという。特に乗降口付近は、床板表面を保護するビニール床材(ロンリウム)の色を他と変更しなくてはならないので、継ぎ目から水が浸入するケースが多い。アピトン合板が劣化した箇所は床がフカフカしたり、軋んだりする。

バス事業者は修繕を行うが、床板に適合した厚いアピトン合板は固く、一般的な工作機では加工が難しいため、ベニヤ板で応急処置を繰り返している事業者もいるという。

バス床材を部分的に補修可能にした発泡PVC複合板

バスの床板の部分修理のニーズが相当数存在することに気づいた(株)テンソーは、台湾の路線バスの床板に発泡PVC(ポリ塩化ビニル)が使用されている点に着目した。

耐水性、難燃性、遮音性、遮熱性等、優れた特性を持つ素材として発泡PVCは海外では広く活用されている。

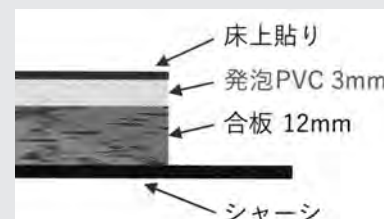
試験に半年以上を費やして最適解を導く

2019年から日本のバスの床板材として、発泡PVCを使用することができるかの研究・開発が始められた。

発泡PVCは脆く、単体では必要な強度は得られないので、アピトン材と貼り合わせた複合板にする必要がある。

発泡PVCの密度と厚さ、アピトン合板の厚さ、異素材を貼り合わせる接着剤、複合板にする圧力加工等、多くの組み合わせを試験しなければならない。

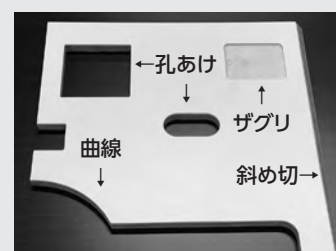
半年以上かけた試験の結果、高密度発泡PVC3mmにアピトン材12mmを貼り合わせた発泡PVC複合板にたどり着くことができた。コロナ禍で、バス事業者の苦境が続く中、中古バスの床板を部分的に補修して劣化を予防する製品が完成した。



バス床板加工メーカーとして

バス車両の豊富な情報を保有しているので、車種が分かれば使用されている床材や車内レイアウトが即座に分かる強みも持つ。

床板の劣化に悩むバス事業者の利便性を高めるため、希望の形状にカットして納品するサービスも行う。



南洋材のアピトン合板

は、森林保護やSDGsの観点から、使用が難しくなることが予想されている。発泡PVC複合板は、アピトン合板が代替材料へと替わる過渡期の製品となるが、中古バスを走らせるバス事業者の悩みを解決するだろう。

(株)テンソーは、すでにアピトン材に替わる代替材料を見つけて、次世代への準備も進めている。



事業企画部 係長
佐藤 哲也

事業企画部 課長
薄井 健介

(株)テンソー 代表取締役 福西 彰

チームワークと創意工夫で新規事業にチャレンジし続け、変化に立ち向かう改善力の向上を目指します。

【本社】〒329-1411 栃木県さくら市鷺宿4480-1

Tel: 028-688-8723

<http://www.kabu-tenso.co.jp/>



昨年10月に菅総理大臣がカーボンニュートラル(CN)を宣言し、2030年度において温室効果ガスを2013年度比46%削減を目指すことを宣言した。実現に向けた取り組みではエネルギー政策が重要であり、今回はエネルギー政策について報告する。

Q1 「エネルギー政策」とはどのようなもの？

エネルギー基本計画は、「エネルギー政策基本法」にもとづき閣議決定され、エネルギーの「安定供給の確保」「環境への適合」「市場原理の活用」という3つの柱を掲げ、国や地方公共団体、事業者、国民の役割を示したものである。

現行の第5次エネルギー基本計画は、2018年に定められ、2030年度に温室効果ガスの26%削減、2050年までには80%削減するという脱炭素化の目標を掲げ、「2030年度に目標とするエネルギーミックスを実現すること」、そして「2050年に向けた政策の方向性」を示したものである。そして、日本が必要とする電力を含んだ全てのエネルギー量について、化石燃料、原子力、再生可能エネルギーといったエネルギー源が担う供給量の割合を示したものである。

ただし、地球環境の現状を踏まえ、脱炭素社会への社会構造変化の意識が国際的に高まる中、米国主催で4月に開催された「気候サミット」で菅総理大臣はそれまでの26%削減から46%削減を目指すことを宣言した。

Q2 エネルギーミックス(電源構成)とは？

エネルギーミックスとは、「社会全体に供給する電気を、さまざまな発電方法を組み合わせることであり、安定した供給を支えている。最近の情勢変化や将来的なエネルギー政策のあり方を考えると、あらためて「3E+S」の在り方の検討も必要となる。なお、エネルギーミックスにおいては、発電方式により、「ベースロード電源・ミドル電源・ピーク電源」という3つの役割があることも考えておかなければならない。

<「3E+S」について>

1. 安全性(Safety)

- あらゆるエネルギー関連設備の安全性は、エネルギー政策の大前提。特に、原子力については、不断の安全性向上に向けて、産業界全体で取り組む自主的な安全対策が重要。

2. エネルギーの安定供給(Energy Security)

- 不安定化する世界情勢を踏まえ、地政学的・地経学的リスクに対応するためエネルギー自給率の向上や資源の安定的かつ低廉な調達是不可欠。

3. 経済効率性の向上(Economic Efficiency)

- 徹底した省エネを進め、電気料金、燃料費などのエネルギーコストは可能な限り低減。再エネの最大限導入と国民負担抑制も引き続き重要。今後、安定供給の確保・脱炭素化を進める上で一定程度のコスト増は不可避。

4. 環境への適合(Environment)

- パリ協定を踏まえ、脱炭素社会の実現に向け、温室効果ガスの削減は引き続き最大限努力。エネルギー需給両面から更なる対応も検討。

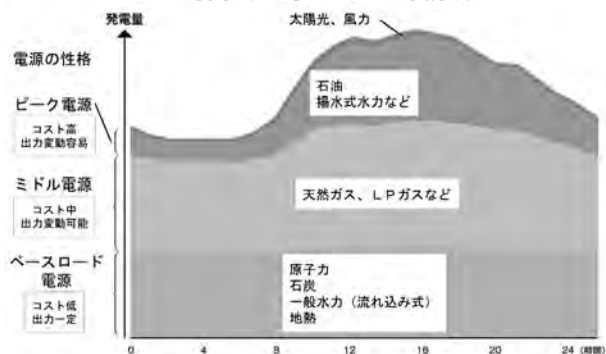
電源の性格	役割
ベースロード電源	発電コストが比較的低廉で、昼夜を問わず安定的に稼働できる電源
ミドル電源	発電コストがベースロード電源に次いで安く、電力需要の変動に応じた出力変動が可能な電源
ピーク電源	発電コストは高いが電力需要の変動に応じた出力変動が容易な電源

電源構成(発電量)



※ゼロエミッション電源比率は、原子力、水力、太陽光、風力、地熱、バイオマスの合算発電量と総発電量の比率 【出典: 経済産業省HPから作成】

電力需要に対応した電源構成



【出典: 経済産業省HPから作成】

Q3 カーボンニュートラルに向けた取組みは？

政府は、昨年10月の菅総理大臣の宣言を受け、エネルギー基本計画の見直しに向けた議論を開始した。現在までに、2050年カーボンニュートラルの実現に向けた課題や対応の方向性や、2030年に向けた政策のあり方などについて議論を深めてきており、政府の方向性は次のとおりである。

- カーボンニュートラルの実現に向けては、電力の脱炭素化は大前提。そのため、再エネは、最大限導入する。
- 原子力は、可能な限り依存度は低減しつつも、引き続き最大限活用。水素、アンモニア、^{※1}CCUS/カーボンリサイクルなど新たな選択肢を追求していく。
- 産業・民生・運輸（非電力）部門では、電化が中心。熱需要には、水素化やCO₂回収で対応。最終的に脱炭素化が困難な領域では、^{※2}DACCSや^{※3}BECCSなど炭素除去技術による対応も求められる。
- こうした対応を進めるため、イノベーションを具体化し、気候変動問題への対応を成長戦略につなげるため、昨年12月、「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」を策定。現在、その具体化も実施中。
- カーボンニュートラルへの道筋は、技術革新や社会変化など不確実性がある中、目指すべき方向性、ビジョンとして捉える。

※1 CCS：

「Carbon dioxide Capture and Storage」の略で、日本語では「二酸化炭素回収・貯留」技術

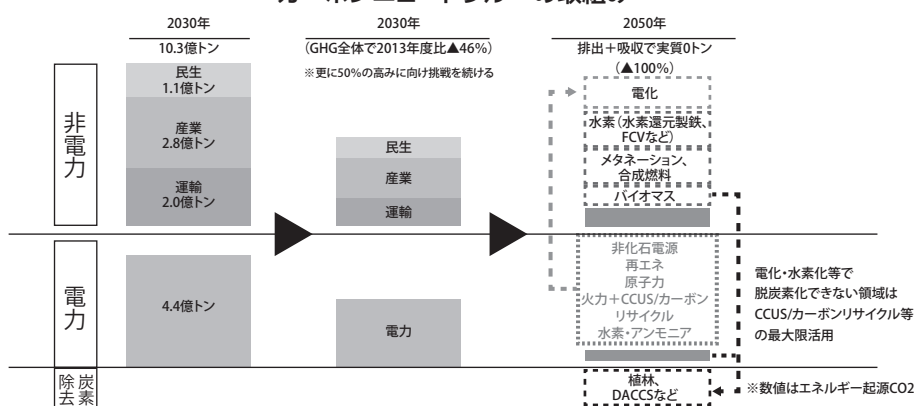
※2 DACCS：

DAC(Direct Air Capture:直接空気回収)とCCS(Carbon dioxide Capture and Storage:二酸化炭素回収・貯留)を組み合わせた名称で、大気中からCO₂を永続的に除去し、CO₂の排出量をマイナスにする仕組み

※3 BECCS：

「Bio-Energy with Carbon Capture and Storage」は、CO₂回収貯留(CCS)とバイオマスの処理又は燃焼を組み合わせた技術

カーボンニュートラルへの取組み



【出典：経済産業省HPより作成】

Q4 家庭に設置されている太陽光発電の状況は？

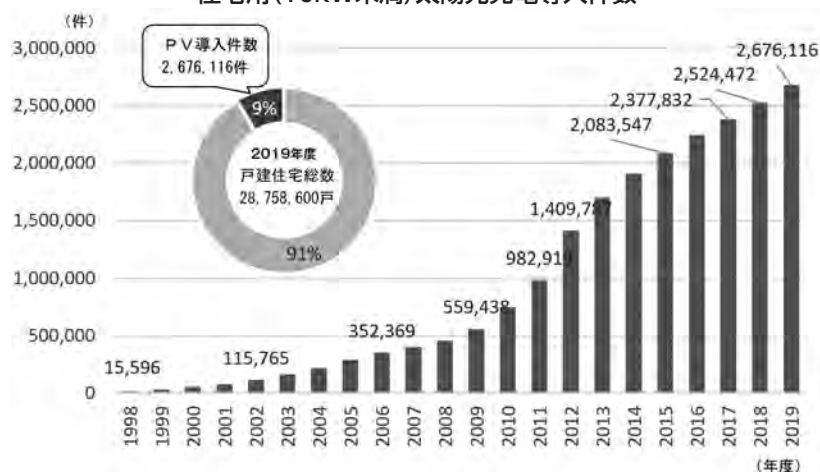
住宅用10kW未満の[※]PV導入は、2012年度～2014年度の年平均が約31万件であったが、2019年度は約15万件の状況。また、戸建て住宅総数に占める比率は9%である。

導入の伸び悩みは費用が便益を上回ってきていることも要因のひとつと考えられる。

一方、PVがカーボンニュートラルへの対応策のひとつと考えると今後の普及拡大策の推進が必要である。

※PV：太陽から発生される光を太陽光パネルで受け止め、家庭で利用できる電気に変換して供給するシステムで、「Photovoltaic」を略した表現。

住宅用(10kW未満)太陽光発電導入件数



【出典：一般社団法人太陽光発電協会HPから作成】

Q5 「働くクルマ」との関係は？

「働くクルマ」に限らず、カーボンニュートラルへの対応は、[※]LCAを基本に考えていかなければならない。「働くクルマ」は、走る、曲がる、止めるに加え、架装物を稼働させるものが数多くあり、開発、生産からメンテナンス、そして廃棄処理について考えた取組みをスタートさせる。

※ LCA(Life Cycle Assessment)：商品やサービスの原料調達から生産・流通、さらには廃棄・リサイクルに至るまでの一連のライフサイクルにおける環境負荷を、定量的に算定するための手法。

働くクルマたち

社会に欠かすことが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、その特徴等、日ごろは目にしないところを含めて紹介していく。

第33回目は家畜運搬車についてトラック部会から紹介する。



第33回：家畜運搬車の紹介

1. 家畜運搬車とは

その名のとおり、家畜を運搬する目的で製造されたクルマで、主に豚、鶏、牛を運ぶものを指す。製造にあたっては、一般貨物と違って生き物を運ぶクルマであるため、計画段階から運搬中の温度や衛生の管理、家畜が怪我をしったりしないような配慮が必要となる。

それぞれの運搬対象の性質や搬入出方法、ユーザーの使い方に合わせて、荷室内の仕切り方やリアゲートの形状、側面開放の有無等、1台1台仕様が異なるため、量産には向かず工期も長くなる。運搬中に家畜が排泄するので、清掃作業頻度も多く、高い防錆性能が求められる。

そのため、非鉄金属のステンレスやアルミ多用して製造することが多く、シャシにも防錆力の高い塗装を施すこともある。

豚、鶏、牛の運搬車仕様について以下に紹介する。

2. 豚運搬車

本所自動車工業(株)

増トンクラス以下の車両では平ボデーベースの1階建てで製造することが多く、大型車両になると2階建ての荷室となることが多い。2階建て車両の場合は昇降装置が必要となり、荷室の後部は可動式のスロープ形状や、エレベーター式を採用することが多い。

また、2階全体が昇降するタイプのものもある。豚は高温に弱いため、荷室前方の床下に断熱材を入れたり、吸気ダクトを作ったり、サーキュレーターを取り付けたりして温度管理をしている。側面は飼料や養豚資材等を運ぶために扇形状とすることもある。天井は幌シートやサンドイッチパネルが主流。

豚は賢く、仕切りのピン金具を鼻で外したりすることがあるとのこと。



2階建ての豚運搬車。4室×2段で8室。
2階後部荷室はエレベーター式



豚運搬車の間仕切り。ロック金具、脱着方法、
柱や床等との隙間寸法は一品一葉



夏季の輸送は温度が上がるため、
サーキュレーターにより室内を換気



増トンクラスの豚運搬車。
細かい間仕切りで子豚の運搬にも対応

3. 鶏運搬車

本所自動車工業(株)

規格のブローラーコンテナに数羽の鶏を入れて、コンテナをスタックして運搬する。

バン車のような形状で、骨格のみで製造されることが多い。コンテナが側面から落下しないようにワイヤーやエキスパンドメタルを張ったり、コンテナ位置に合わせて柱を配置する。後面は積み下ろしのためにゲートを取り付けすることもある。



鉄カゴ用の落下防止ガード付の鶏運搬車



ゲート付きの鶏運搬車
羽毛や糞尿の飛散防止、温度管理のため、
側面はメッシュシートで覆われている。

4. 牛運搬車

(有)柳沼ボデー工場

牛車と表記することもある。子牛から成牛の運搬に主に使用される。2トン車や4トン車は生産者から市場への出荷用に使用されることが多く、大型車は長距離の運搬などに使用されることが多い。

近年の大型の牛運搬車はウイング形状のものが主流で、牛以外の物も運搬できるように側面が開放できる構造の物が多くなっている。後面の構造は牛が乗り降りできるように道板(登坂板)構造の物が多く、ばねなどを使用して開閉する構造の物もある。大型車では道板に観音ドアを組み込んだ構造の物が多く使用されており、電動ウインチを使用してワイヤーで開閉する構造の物が多い。天井は幌シートやサンドイッチパネルが主流。



現在はウイング形状が主流

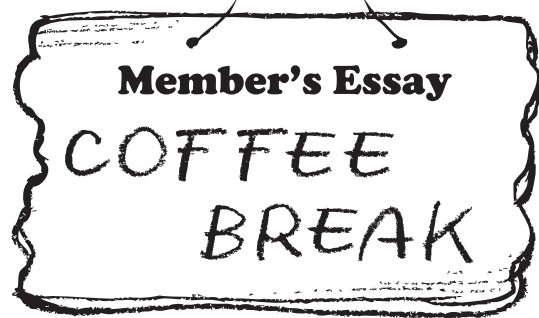


後面の道板構造

5. 家畜運搬車年度別生産台数

単位(台)

年度	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
大型	10	16	23	22	14	16	26	31	28	22
中型	9	16	26	21	24	14	18	22	16	13
小型	8	1	6	1	3	4	2	6	2	1
合計	27	33	55	44	41	34	46	59	46	36



バスケットボールへの挑戦

（株）城南ホールディングス はやかわ ゆういち 早川 雄一

我が家にバスケットというスポーツが来たのは7年前、子供にスポーツを習わせたいという妻の思いが始まりでした。

当時特別な流行でもなく、何故バスケットボール？ と思いましたが、妻の答えは単純で「かっこいいから」と…。

私はバスケットボールの経験は無く、当時勤務していた会社は定休日が平日ということから教えてあげることもできないし試合を見に行くこともできないよ？ という中、何となく子供たちが始めたことがきっかけでした。

それから勤務先も現在の会社となり私がバスケットを始める決定的な出来事がありました。

とある旅行先に来て、バスケットボールをやりたいという子供の意見から、近隣にバスケットができるコートがないかスマホで検索し、コートとボールをレンタルすることができました。

青空の下、ビーチサンダルに私服のまま、兄弟仲良く楽しそうにプレーする姿を見て、「上手になったな…」と子供の成長をしみじみ感じる傍ら、見ているだけではなく「自分



きっかけとなった写真

も一緒にプレーしたい！」「あんな風に上手になりたい！」「挑戦したい！」という気持ちが生まれました。

装備一式は子供の御下がりもあり、始めることは簡単でしたが、年齢による体力の問題やプレーする場所の問題がありました。今年からは市へのバスケットボール団体登録を行い、体育館を借用できる資格を得て毎週末体育館にて日々練習をしています。

技術の差、体力の差を痛感していますが、何より応援し

てくれる子供との和と楽しみを共有できる喜びや、同じ思いの仲間達とのつながりを持つ幸せを感じ、挑戦して本当に良かったと感じています。

これからは、自分や子供たちの技術向上と継続とは別に、バスケットボールというスポーツを行う環境や公共施設の普及へ携わることができたらと思います。



後列中央が筆者

私のストレス解消法

美川ボデー(株) 製造部 技術課 たなか のりあき 田中 紀昭

私は父や兄が野球をやっていたこともあり、小学校二年生の時に少年野球チームに入りました。それから中学校ではバレーボール部、高校では野球部に所属していました。

今では実際にプレーするといえば、バッティングセンターに行くことぐらいになったのですが、野球を好きになったのがきっかけで、野球観戦やバッティングセンターに行くことが、私のストレス解消法になりました。



バッティングセンターにて

昨年はコロナの影響で様々なスポーツイベントが中止や延期になってしまいましたが、今年は観客数の制限があるものの、おおむね開催されるようになりました。

春の選抜高校野球大会も無事に開催され、私の地元の東海大相模高校が10年ぶりに優勝しました。

がむしゃらに白球を追いかけて、チームメイトと共に勝利を目指してプレーする彼らの姿は、いつも私に元気を与えてくれます。夏の甲子園も熱いプレーを期待しています。

日本プロ野球にはアメリカメジャーリーグ、ニューヨーク・ヤンキースから東北楽天ゴールデンイーグルスに、8年ぶりに田中将大投手が復帰しました。

2013年にレギュラーシーズン24勝無敗で、チームを日本一に導いた田中将大投手がどんなピッチングを見せてくれるのか、4年連続日本一に輝いている福岡ソフトバンクホークスを倒してチームを日本一に導くことが出来るのか、とても楽しみです。

昨シーズン、右打者として最年少で2000本安打を達成した読売ジャイアンツの坂本勇人選手との対決も注目しています。もしかすると2013年と同じく、読売ジャイアンツと東北楽天ゴールデンイーグルスとの日本シリーズが実現するかもしれません。

そして、私が一番好きな選手は、アメリカメジャーリーグ、ロサンゼルス・エンゼルスの大谷翔平選手です。

漫画や映画でもありえない、走・攻・守、そして投と全てのプレーが異次元の、この怪物プレーヤーの活躍をこれからも見続けていき、日々の活力としたいと思います。

程よい運動

ヤイズボデー工業(株) みずの よしと 水野 公人

コロナウイルスの影響で外出する機会がめっきり減った中、私自身の生活習慣にも変化がありました。仕事やその付き合いを優先した生活が一変、自分の健康、家族との時間を大切にするようになりました。

まずは食事の変化から。肉中心の食事から乳製品、卵、果物、野菜を中心にしたメニューに変えました。大好きなアルコールもできる限り控え、週末のみにしています。その代わりに、飲む点滴、飲む美容液と言われる甘酒を酒粕で割ったものを愛飲するようになりました。



家ではもう何年も倉庫に眠ったままの運動器具、健康器具を引っ張り出し、簡易トレーニングルームを作りました。もともと体を動かすことが好きなので、休日には家族とテニスをしたり、体育館を借りてバドミントンをしたり、アスレチックやハイキングをしたりして、良い汗を流しています。



体育館を借りてバドミントン



ハイキングを楽しむ

また、子供たちの間で流行っているジェイボードにも挑戦してみました。なかなか乗れずに苦戦したのですが、子供に教えてもらいながら、今ではスイスイ乗れるようになりました。体幹も鍛えられ、良い運動になります。当然、怪我には充分気をつけていますが、次は一輪車と合気道に挑戦する予定です。

自分が興味を持ち行動したことで、結果的に家族とのコミュニケーションが深まったと感じています。

そして年齢を重ねて、挑戦する前から躊躇してしまうことが増えた自分にとって、チャレンジする楽しみを感じながら日々過ごすことができるようになりました。



ジェイボードにも挑戦

できなくて悔しくなる思いや、やれるようになった時の喜び、達成感はいくつになっても刺激になるので、これからも興味を持ちチャレンジしていきたいと思っています。

第6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

未来日記

オリンピック野球観戦

(株)トノックス さいとう まさし
齋藤 仁

あと数ヶ月で、オリンピックの開催です。無観客か観戦可能か、これは野球が大好きな私には死活問題です。

なぜなら準決勝のチケットを持っているからです。観戦できれば、ビールを飲み、大声で応援を楽しみたいです。



目指せ! YOASOBI!?

トヨタ自動車東日本(株) えのもと いく お
榎本 育夫

コロナデブにはなりたくなくて、ジム通いや筋トレに汗を流すも、まだまだ家にこもる日々は続きそう。

そこで、お手軽・簡単には思い通りにならないであろうDTM(Desk Top Music)に手を出した。

「イイネ」がもらえる1曲が未来のいつかに完成、すればいいなあ。。



プロ野球シーズン到来!

日本トレックス(株) ^{ながせ} 長瀬 さくら

楽天イーグルスを12年程応援しています。昨年愛知に引っ越して本拠地が遠くなり、コロナでますます球場へ行けなくなりましたが、今季からLIVE配信を契約しスマホ観戦を楽しんでいます!



試合日は普段より元気です(笑)



街ぶらサイクリング

イサム塗料(株) ^{こばやし} 小林 正

平坦な街への引越しを機に、ここ数年あまり乗っていなかった自転車をメンテナンスしました。

まずは美味しいコーヒーを求めて、これからあちこち探検です。

たるんだお腹もサイクリングできっと解消…できるはず?



自宅焼肉!

市岡(株) ^{おおばやし} 大林 雄太

コロナ禍で焼肉に行けず、自宅焼肉を楽しむ機会が増えました。

タンが大好きで、近くのスーパーで丸々買ってきて自分で捌き食べることにハマっています! コロナ禍のおかげで意外なスキルが身に付きました!(笑)



オオシマ自工(株)
資材部
の は ら し ょ う こ
野原 晶子さん



我が社の



社員が一丸となって
製造した車両が形に
なると感激です

職人さんの手で一から
製品を造る過程を
見るとわくわくします

(株)花見台自動車
生産管理課 購買
き む ら は る か
木村 陽香さん



Q1 どんなお仕事ですか？

車両製造の部材の発注・管理を行っています。弊社はオーダーメイドでトラック架装をしており、多岐にわたり部材の種類が多いです。お客様に合わせたトラックなので1台1台部品や部材も異なることが多いので毎回設計に確認しながら部材を発注しています。以前はこの部品だったけど次回からこの部品を使う、といったことが多いので発注にはかなり気を使っています。

Q2 仕事で楽しいときは

新規設計のオーダーが入って車両が完成したときは、こんな形になるんだ、とびっくりします。図面だけでは車両の全容がわからないので、社員が一丸となって製造した車両が形になってお客様にお渡しすると思うと苦労した甲斐があった分、感激もまた一味違います。世の中に1台しかない車両だと思うと凄いなと感じます。

Q3 仕事でつらいこと

1台1台部品が異なりますので部材の仕入や管理が本当に大変です。たまに部材を間違えてしまい、工場の生産が止まってしまうこともありますので現場やお客様にご迷惑をおかけしてしまうことになると思うと本当に気のゆるみができなく大変だと思います。また、部材の廃番などがあると代替案を確認しなければならないので業者とのやり取りが複雑になってしまうことがあります。

Q4 これまでの仕事の中で 印象に残っている出来事は？

LED搭載車両を製作した際に完全に新規設計だったのですが、設計変更や仕様変更が何度もあってその都度部材を変更したことがあったのですが、納期も厳しくかなり大変でした。やはり新規設計の車両はそういったリスクもありますので設計や現場と密な打合せが必要だと感じました。

Q5 御社のPRをしてください！

弊社では夢を運ぶ車づくりとしてあらゆるお客様のニーズにお応えできるように日々研鑽に努めて参ります。

他の架装メーカーができない仕様でもオオシマ自工なら、とおお客様の夢をお手伝いできる車両を製作できる会社であり続けます。社会に役立つ高品質な製品づくりをこれからも続けていきますのでお気軽にお声をかけてください。

Q1 どんなお仕事ですか？

弊社では、油圧で動くスライドボデー（特殊車両）の製造販売をしています。私が所属する購買は生産に必要な部品や材料の手配、取引先との価格調整等が主な仕事内容です。生産ラインを効率よく回すために、如何に正確に部品調達するかを意識し業務に励んでいます。

Q2 仕事で楽しいときは

私は製造現場が好きで、職人さんの手で一から製品を造る過程を見るとわくわくします。現場に出ると、自分が揃えた部品で車両が組みあがる姿を見ることができ、最終検査を終え無事に出荷された時は格別な思いがあります。

Q3 仕事でつらいこと

購買業務では、部品の調達が予定通りにいかないことがあります。生産が遅れてしまうのはもちろん、取引先にも無理を聞いてもらうので申し訳ない気持ちでいっぱいになります。だからこそ協力してくれる取引先や、助けてくれる先輩がいる環境に有難みを感じています。

Q4 これまでの仕事の中で 印象に残っている出来事は？

2年目を迎えてすぐの頃、製作の際に現場が分かりやすいようにと資料作りをしたことがありました。そのときに「ありがとう、すごく助かるよ」と言って頂けたことがとても嬉しく、印象に残っています。目標とする現場仕事に寄り添える事務職に一步近づけたような気がしました。

Q5 御社のPRをしてください！

弊社の製品は、一つひとつがお客様の注文に合わせたオーダーメイドな仕様になっています。油圧シリンダーによりボデーが後方にスライドすることが特徴で、運ぶものに合わせて最適な角度と仕様を実現します。企画力、発想力、技術力を駆使し、より質の高い製品を目指します。

2020年度 主要車種の生産状況

()内は前年度比

2020年度の非量産車の生産台数は、162,144台(89%)と3年連続で前年度を下回った。

① 特装車

- ・特装車全体は55,128台(91%)となり、3年ぶりの減少となった。なお、輸出車は3,988台(97%)と3年連続の減少。
- ・国内向け輸送系車両は37,533台(88%)と3年ぶりの減少。車種別では、ダンプ車28,857台(85%)、タンクローリ2,669台(97%)、トラックミキサ車2,225台(99.8%)、粉粒体運搬車786台(94%)、脱着コンテナ車2,996台(102%)。
- ・国内向け作業系車両は13,607台(97%)と11年ぶりの減少。車種別では、消防車1,075台(95%)、コンクリートポンプ車250台(90%)、環境衛生車6,761台(99%)、高所作業車4,681台(93%)、その他840台(107%)。

② 特種車

- ・特種車全体は11,805台(98%)と2年ぶりの減少。
- ・量産系は8,132台(98%)と4年ぶりの減少。内訳は車いす移動車4,505台(99%)、警察車両3,627台(97%)。
- ・非量産系は3,649台(98%)と2年ぶりの減少。その他の公務用、広報宣伝車が減少。

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14,761台(95%)と2年連続の減少。
- ・サイズ別では、大型5,278台(94%)、中型4,578台(90%)が減少、小型・軽4,905台(102%)は増加。
- ・車種別では、深あおり、普通型あおり、車両運搬車ともに減少。大型、中型は深あおり、普通型あおりがともに減少。小型は車両運搬車が減少したものの、普通型あおり、深あおりともに増加。

④ バン

- ・バン型車全体は69,878台(87%)と3年連続の減少。
- ・サイズ別では大型21,096台(92%)、中型22,549台(94%)、小型・軽26,233台(78%)ともに減少。
- ・車種別ではドライバンが44,884台(88%)、冷蔵・冷凍車が23,129台(87%)ともに減少。

⑤ トレーラ

- ・トレーラ全体は8,675台(92%)と8年ぶりの減少。
- ・車種別ではコンテナが2,880台(103%)と増加したものの、バン2,737台(85%)、平床1,613台(84%)、その他特装系1,445台(98%)ともに減少。

⑥ バス

- ・大中型バス全体で1,897台(39%)と大幅な減少。
- ・車種別では、路線1,128台(41%)、観光372台(23%)、自家用397台(74%)ともに減少。

⑦ 乗用・小型商用・軽

- ・全体は、1,909,632台(94%)と2年連続の減少。
- ・国内向けは889,193台(95%)と4年連続の減少。
- ・輸出向けは1,020,439台(93%)と6年ぶりの減少。

<参考>今回からトレーラの車種区分を一部変更しました。参考までに昨年度の区分による数値は以下の通りです。

トレーラ	平床・低床	1,876	87.3
	その他特装系	1,182	94.6

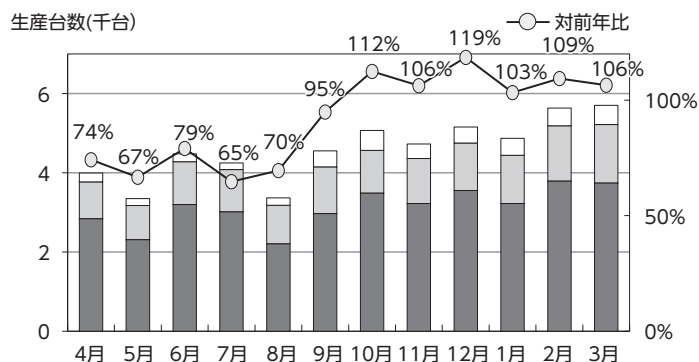
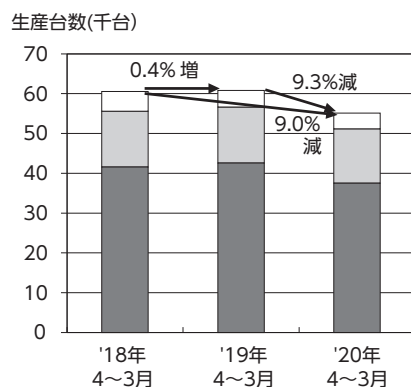
2020年度 会員生産台数実績

			台 数	前年度比(%)
全 体	国 内		1,064,596	93.5
	輸 出		1,060,326	88.9
	合 計		2,124,922	91.1
非量産車 ※印の 車両	国 内		158,132	88.3
	輸 出		4,012	95.2
	合 計		162,144	88.5
特装車 ※	国 内	輸送系車両	37,533	88.1
		ダンプ車	28,857	85.3
		タンクローリ	2,669	96.9
		トラックミキサ車	2,225	99.8
		粉粒体運搬車	786	93.7
		脱着コンテナ車	2,996	102.2
		作業系・その他車両	13,607	96.7
		消防車	1,075	95.2
		コンクリートポンプ車	250	90.3
		環境衛生車	6,761	98.7
		高所作業車	4,681	93.1
		そ の 他	840	107.3
		国 内	51,140	90.3
		輸 出	3,988	96.5
	合 計	55,128	90.7	
特種車 ※	国 内	量産系	8,132	98.2
		非量産系	3,649	98.1
		医療防疫用	179	98.9
		作業・工作用	656	121.3
		サービス用	604	117.7
		そ の 他	2,210	88.9
	国 内	11,781	98.2	
	輸 出	24	28.9	
合 計	11,805	97.7		
平ボデー トラック	国 内	標準型(シャシメーカー標準車)	11,621	78.5
		※ 大 型	5,278	93.5
		※ 中 型	4,578	90.0
		※ 小型・軽	4,905	101.5
		※ 小 計	14,761	94.8
合 計	26,382	86.9		
バン ※	国 内	大 型	21,096	91.5
		ドライバン	16,900	88.4
		冷蔵・冷凍車	4,157	106.8
		そ の 他	39	105.4
		中 型	22,549	94.1
		ドライバン	12,263	90.6
		冷蔵・冷凍車	9,524	103.3
		その他	762	63.4
		小型・軽	26,233	78.4
		ドライバン	15,721	85.3
		冷蔵・冷凍車	9,448	70.4
		そ の 他	1,064	65.1
		合 計	69,878	86.8
		トレーラ ※	コンテナ	
バ ン			2,737	84.7
平床			1,613	84.0
その他特装系			1,445	97.8
合 計			8,675	91.9
バス	国 内	※ 大・中	1,897	38.8
		路 線	1,128	41.3
		観 光	372	23.0
		自家用	397	74.1
		そ の 他	5,650	63.0
	国 内	7,547	54.5	
	輸 出	35,875	39.4	
	合 計	43,422	41.4	
乗用 小型商用 軽	国 内		889,193	95.0
	輸 出		1,020,439	93.0
	合 計		1,909,632	93.9

注)・トラック運転台及びテールゲート等の装置生産台数は含んでいません。

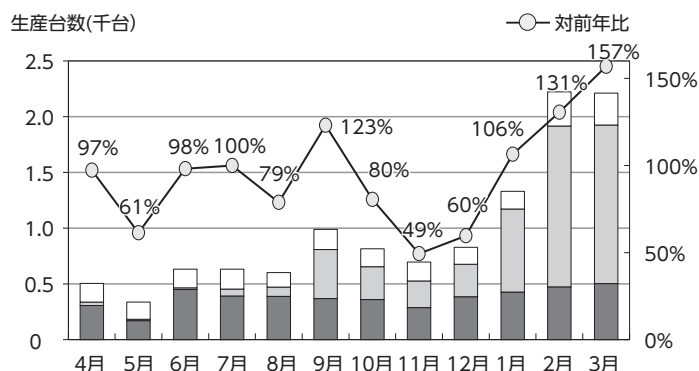
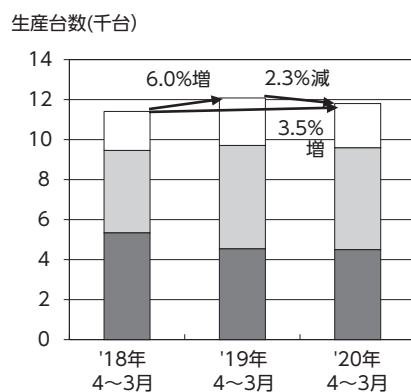
特装車

輸出
 作業系・その他
 輸送系



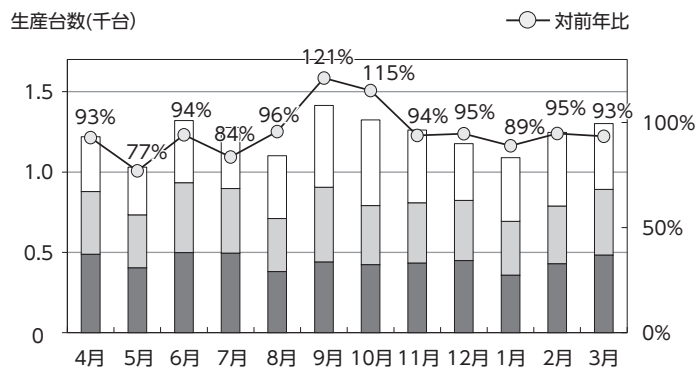
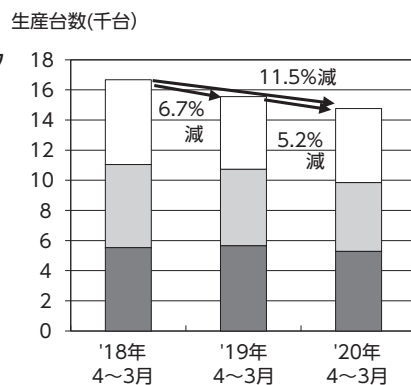
特種車

その他
 緊急用
 車いす移動車



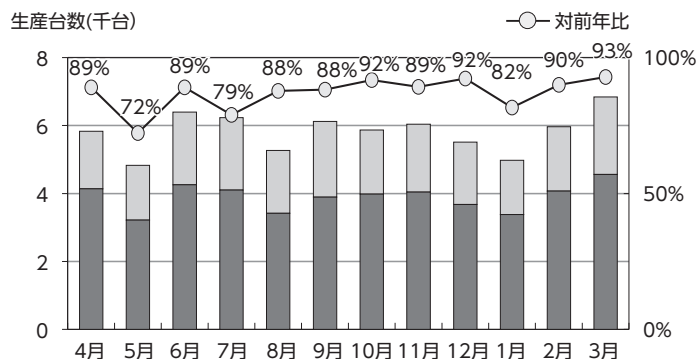
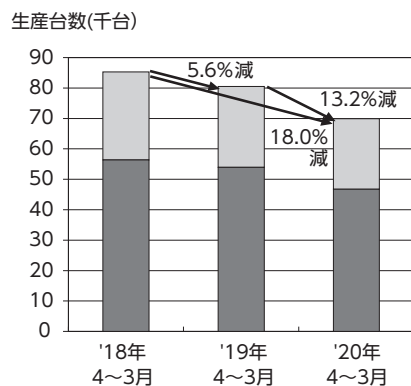
平ボデートラック

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



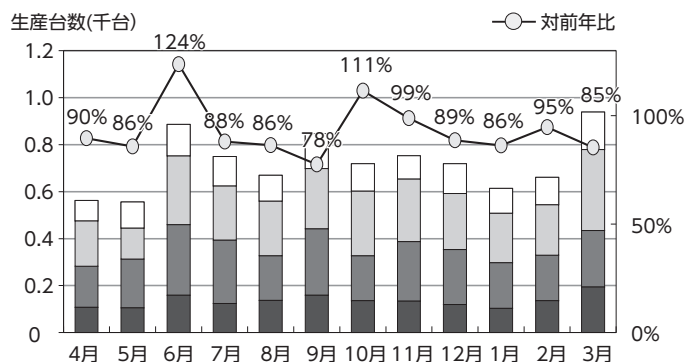
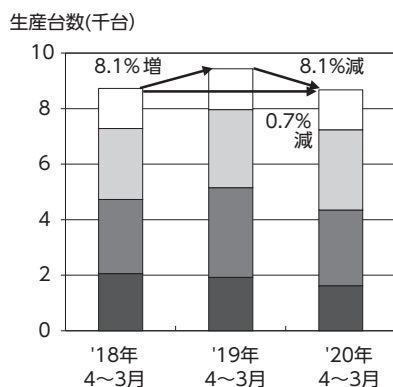
バン

冷凍・保冷車
 バン
 (除 冷凍・保冷車)



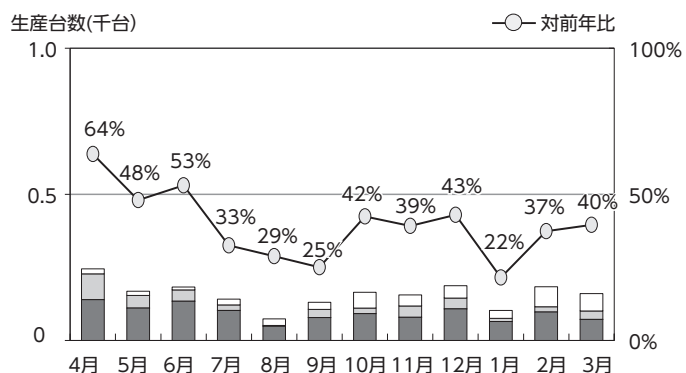
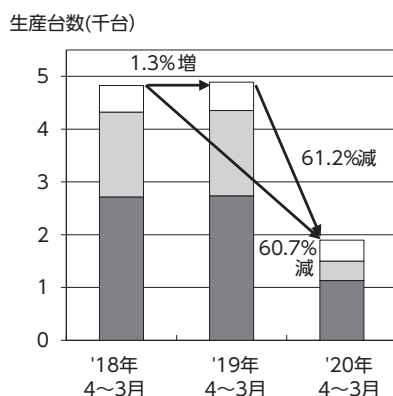
トレーラ

□ その他特装系
 ■ コンテナ
 ■ バン
 ■ 平床



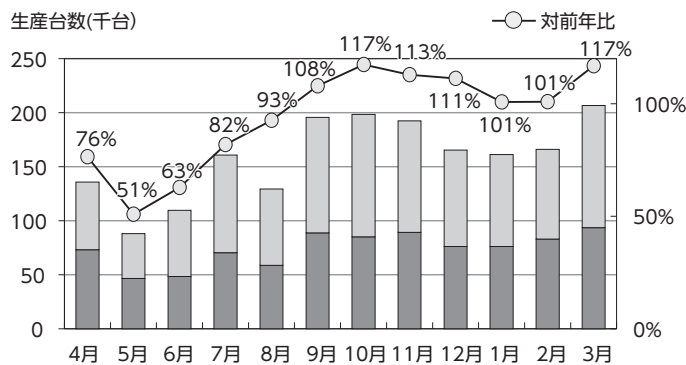
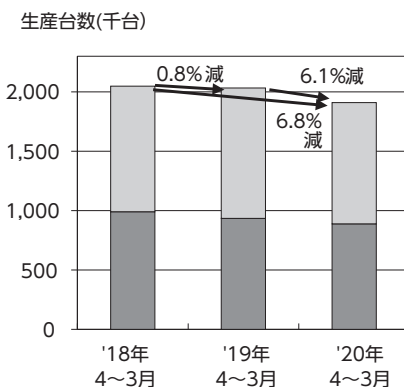
大中型バス

□ 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。

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





編集後記

梅雨の時期を迎える。かつてこの時期は雨がしとしとと降り続き、日によっては肌寒く、梅雨寒と言われていた。雨の中の紫陽花は何となく似合っていると感じたのもこの時期であったような気がする。

一昔が現在を起点に何年くらい前をイメージするのか、様変わりしてきた。私は、十年一昔というと10年前位ではないか、と考えてしまうが、最近はそのようではないようだ。あるアンケート調査では「5年」が33%で最多、そして次は「3年」で19%、「10年」は15%で、5年以下の合計が75%となったとのこと。年齢による違いはあるものの、一昔が短期間になってきているのは確かである。

昨年の今頃、「新たな生活様式」の実践が要請された。1年後にはそれまでの生活様式に戻るのでは、と考えておられた方もいらしたのではないと思うが、現実には「新たな生活様式」のままである。ワクチンがもの凄いスピードで開発され、日本での接種も様々な方の協力を得ながら進められている。昨年を一昔とは言わないのかもしれないが、数十年前の社会では考えられない速さで物事が進んでいることは確かである。

2021年度が新体制で本格的にスタートした。時間が過ぎ去る速さを感じつつ、1年後の成果を確実なものとしていくため、会員の皆様のご協力、ご支援をよろしくお願いします。(吉田)

表紙写真について

トレーラ部会 (株)浜名ワークス製

「ハマナHST163HMC」

6台積み車両運搬セミトレーラに「初心者でも簡単にできる」をコンセプトとした最新機能を導入しました。

スライド車軸動作、上段フロア昇降、固縛ワイヤー張りの電動荷締機をスマートフォンにて操作できる機能を搭載しています。特にスライド車軸からフロア昇降までスマートフォンでワンタッチ操作を行えます。下段商品車を感知し、上段フロアが自動停止する測域センサも設置しています。また下段にLED照明を埋め込み、夜間作業のサポートをします。

これからもお客様の安全性、作業効率化のための新たな機能の開発にチャレンジしていきます。



広報委員長交代のお知らせ



退任挨拶

宮内 一公 氏

トヨタ自動車東日本(株)取締役社長

1年間、広報委員長を務めさせていただきました。在任中は、コロナ禍により活動の制約はあったものの、自動車関連5団体による会員支援活動をはじめとする各種情報を2020年4月にリニューアルしたホームページや車体NEWSを通して発信することができました。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。

今後は、増井委員長のもと、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

増井 敬二 氏

トヨタ車体(株)取締役社長

この度、宮内一公氏に代わり、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、ホームページ、車体NEWSの更なる充実を図り、コロナ禍の厳しい環境下ではありますが、自動車業界が元気になるよう取り組んでまいりますので、どうぞよろしくお願い致します。



新広報委員

榎本 育夫 氏 トヨタ自動車東日本(株)

広報部 広報グループ 主担当員(小型部会)

業界内外に的確な情報をお伝えしたいと思っています。どうぞよろしくお願い致します。

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

イサム塗料株式会社…………… P.20
北海道車体株式会社…………… P.53
スリーエム ジャパン株式会社 …… 表3
株式会社ワイズマン …… 表4

車体NEWS

SUMMER 2021 夏

2021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

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。

ご存知ですが、
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・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





エア・ウォーターグループ

北海道車体株式会社 HOKUSHA

北海道車体は地域を創る、ところをつなぐ
同じものはひとつとないオーダーエントリーシステム

個々の顧客ニーズに対応した開発・設計・提案営業を得意とし、多彩な製品群を展開



ウイングトレーラ

東邦車輛(株)
生産委託製品



平床トレーラ



LNGタンクトレーラ

北海道車体(株) 製品ラインナップ例



ウイングボデー



平ボデー



アルミバン



保冷冷凍車



石油タンクローリー



LPガス移動電源車



2段床ウイング



レーシングサポートカー



家畜運搬車

北海道車体株式会社

新車製造販売・修理・車検整備・部品販売のワンストップサービス

〒061-1274 北海道北広島市大曲工業団地2丁目7番地3

TEL 011-376-2111

FAX 011-377-4196

<http://www.hokusha.jp>



美しさと安全性の両立

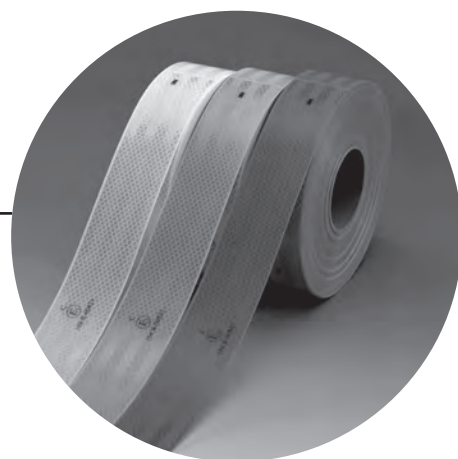
Beauty & Safety スリーエムからの提案です。

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)3MTMダイヤモンドグレードTMコンスピク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コンスピクイティ反射シート

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コンスピクイティ反射シート

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クイティ反射シートの有効性に関わる研究報告

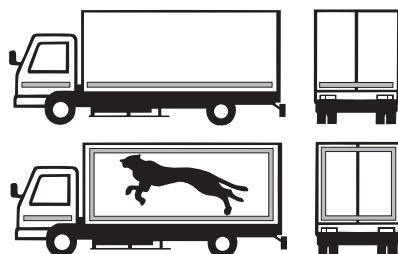
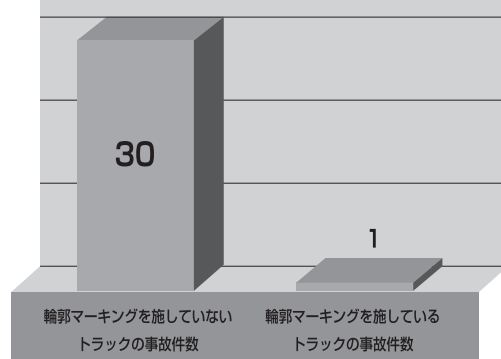
■ヨーロッパにおける研究報告

- 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”(コンスピクイティ)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
トランスポーターション 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

生産物賠償責任保険・生産物回収費用保険

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