

車体 NEWS

AUTUMN 2022 秋

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.

オールステンレス家畜運搬車
(詳細はP.41を参照)



CONTENTS

巻頭言 2

NEWS特集

2022年度環境対応事例発表会 3

特別講演「自動車産業をとりまく現状と課題」 3

環境対応事例 5

環境ラベル表彰 11

カーボンニュートラル対応 13

NEWS FLASH

本部だより 15

部会だより 16

支部だより 17

官公庁だより 17

月度活動状況 21

会員情報 24

NET WORK vol.108

(株)リトラス 25

VOICE STAGE 96

鈴鹿金属(株) 27

日本ピストンリング(株) 28

そこが知りたい

第54回 「全固体リチウムイオン電池？」 29

働くクルマたち

第38回 「緊急用車両」 31

COFFEE BREAK

いどばた会議

第11回 「私のSDGs Part2」 35

我が社の元気人

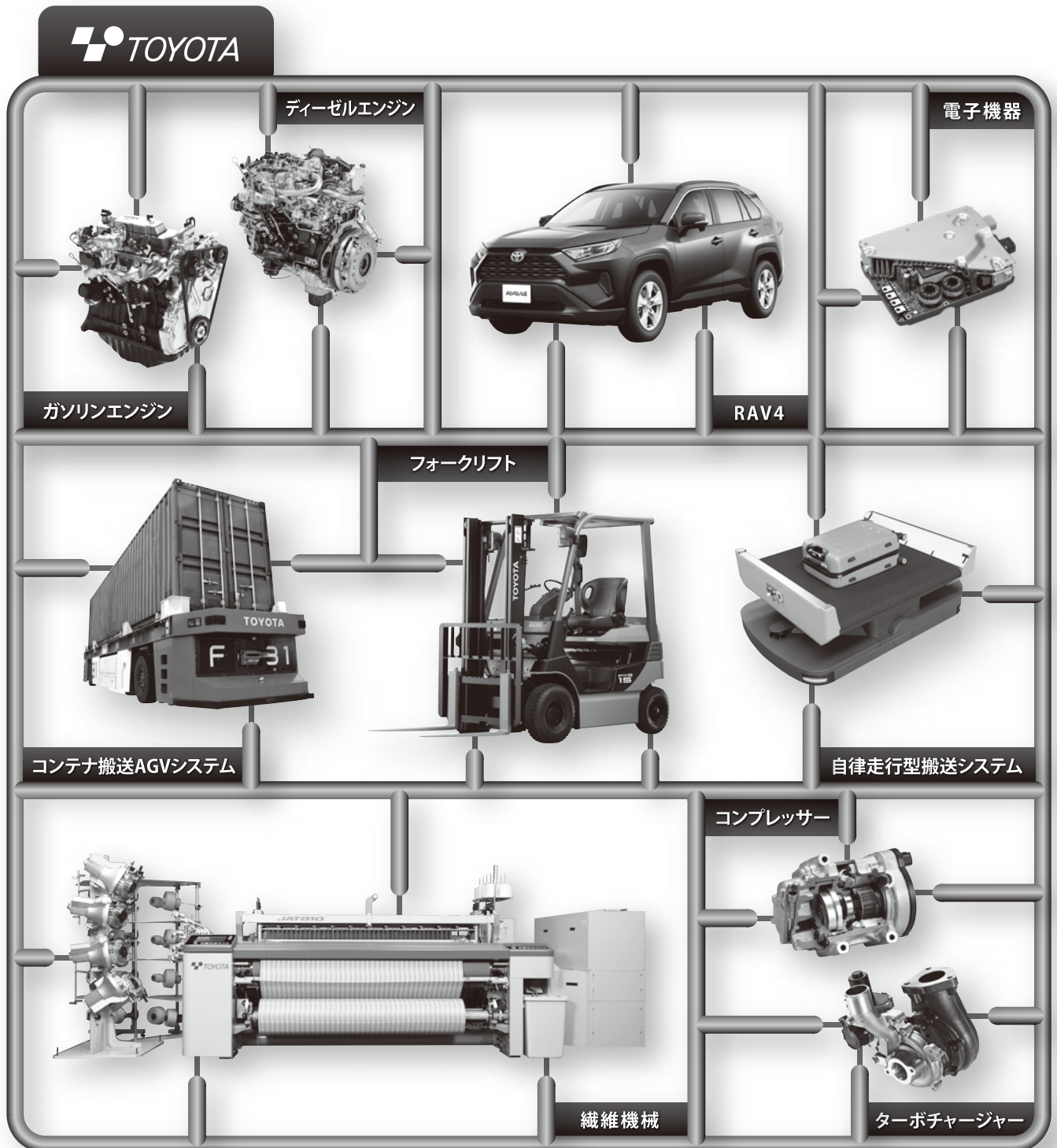
DATA FLASH 37

2022年1月～6月 会員生産状況概要

編集後記 41



組み立てると未来ができる。



創業から続く繊維機械事業を原点に、
自動車や産業車両、物流ソリューションへと、
人々の暮らしを豊かにする事業に挑戦してきました。
これからも新たな領域に挑み、
温かい社会づくりに貢献する企業であり続けます。



豊田自動織機

www.toyota-shokki.co.jp

副会長就任にあたって

副会長 田沼 勝之

新明和工業(株)・取締役 専務執行役員



本年度より、車体工業会の副会長及び中央技術委員会委員長を仰せつかりました田沼でございます。各会員企業の皆様には、日頃の活動へのご理解とご協力を賜り、誠にありがとうございます。

新型コロナウイルスも発生から3年目となりました。その間、ワクチン接種は進んだものの感染者数は増減を繰り返しており、収束がなかなか見えません。そのような状況の中、部会活動も少なからず影響を受けています。然しながら事務局の配慮により、Webを導入したハイブリッド会議の開催などで、少しずつではありますが、従来のコミュニケーションも取れる環境づくりも始まっています。

リコールについて

さて、中央技術委員会では、会員企業からのリコール届けを都度会員向けに発信することで情報共有を図っています。また、毎年統計を取り、理事会などでも発表しています。「2021年度会員のリコール等重大不具合結果」の報告において、過去10年で日本全体では若干の増加傾向ですが、当会は10～30件で推移しており横ばい状態です。これらの情報開示は、当会の製品を使用するお客様に対して、より安全な製品を提供するために非常に有益な中央技術委員会活動と考えています。会員企業が公開したリコール情報は「他山の石」であり自社に置き換えても起こりえる不具合と考え、予防策を検討する機会になります。発見の動機、発生原因(設計上、製造工程、その他)、具体的な再発防止策、これらの情報を知ることによって有効な予防策が立てられると考えます。リコール届けは企業の負の情報と捉えがちですが、それらには将来に向けての貴重な教訓が多々含まれており、また社会的責任を果たすという意味も込められていますので、可能な範囲での情報提供をよろしくお願い申し上げます。

SDGsの取組み

次に、世界レベルで2030年を目標に多くの企業が

SDGsに貢献しようと活動を進めています。また、近年の学校教育でも広く取り入れられ、小学生から大学生まで宿題、課外活動などに励んでいます。当会会員企業でも特別な活動をしなくても、従来の仕事の中でSDGsの貢献は可能と考えられますので、「優れた技術と製品、企業活動を通じて社会に貢献している」と理解し、誇りをもって仕事に取り組んでいただければ良いのではないかと思います。そのような事例として、ある家庭で「お父さんの会社では稀に、お客様のキャンセルによって売れなくなってしまう製品が有り、スクラップにして再利用しているよ」と言ったそうです。それを聞いた小学生の娘が「スクラップにするよりも、その余ってしまった製品をそのまま再利用すればエネルギーを使わなくて済むようになり、SDGsに貢献できるのでは?」と返され、余った製品の再利用をもう一度考えてみようと思ったそうです。このお話は決して極端な例ではなく私たち大人より現代の小学生の方がよりSDGsを理解し吸収している証かもしれません。勿論全てがそうではないと考えますが、恐るべし小学生です。

環境基準適合ラベル

当会では長年「商用車架装物に関する3R^{*1}判断基準ガイドライン」に従い、環境に配慮した製品であることの証しとして「ホワイトラベル」(解体マニュアル、樹脂部品名称表示などを備えている)、更に環境にやさしい製品は「ゴールドラベル」(上記に加え、リサイクル可能率95%以上など)の環境ラベル取得推進活動も環境委員会を中心に活発に行っていると考えております。会員各位に於かれましてはホワイトラベル、ゴールドラベルの取得にご協力いただきますよう、お願いいたします。※1 3R(Reduce、Reuse、Recycle)

結びになりますが、リコールも含めESG^{*2}、SDGsなど持続可能な社会づくりに向けて、当会へのご支援、ご指導、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

※2 ESG(Environment、Social、Governance)



2022年度 環境対応事例発表会をWebで開催

環境委員会(委員長・増井敬二・トヨタ車体(株)取締役社長)は、7月14日に、12回目の「環境対応事例発表会」をWebで開催し、177回線の会員が参加した。

杉山分科会長(トヨタ車体(株))の司会進行のもと、冒頭、増井委員長から「CN専門委員会との連携でのCN達成、国連が提唱するSDGsを踏まえた車体工業会活動」との紹介があり、また「会員の皆様のビジネスを末長く継続・発展させるうえで、環境への取組みはもはや待ったなし、本発表会を契機に改めて着実な環境への取組みを」、「直面する困りごととは、事務局まで伝えていただき、課題解決に向けともに行動して参りましょう」との挨拶があった。

なお、事例発表会の後、今回新設した環境ラベル表彰を執り行った。



リモートで挨拶する
増井委員長

杉山分科会長

特別講演

自動車産業をとりまく現状と課題 ～カーボンニュートラルに向けた対応を中心に～

経済産業省 製造産業局
自動車課 課長補佐
大森 洋平 氏



1. 自動車産業をとりまく現状

- ・自動車産業全体に関わる社員は、約550万人
- ・生産台数は、2020年は前半の新型コロナウイルス影響により大幅に減少、その後一旦は回復したものの、半導体不足、ルネサス工場火災、東南アジアのロックダウン等により2021年は前年比マイナスが継続
- ・CNに向け、2035年の新車販売を電動車100%にする政府目標を設定

2. CNへの対応

(1) 基本的考え方

- ・2050年のライフサイクル全体での達成を目指す

もに新たなエネルギー基盤としての蓄電池産業の競争力強化を図る

- ①自動車産業のみならず、幅広い政策を積極的に総動員する
- ②特定の技術に限定することなく、多様な道筋を目指す
- ③諸外国の施策や市場の状況に注目して、包括的な措置を講じる
- ④中小零細企業に向け、新たな領域への挑戦、業態転換や多角化、企業同士の連携や合併等を通じて、前向きに取り組めるような産業構造を目指す

(2) グリーン成長戦略に基づく取組みの推進

自動車産業のカーボンニュートラル実現に向けた経済対策パッケージ

① 蓄電池の国内製造基盤確保 補正：1,000億円 (R4当初予算150億円)	○ 2030年NDC46%の着実な達成を目指し、車載用蓄電池の国内製造能力(2030年までに100GWh(現在の約5倍、EV240万台分))の早期確保を図るため、蓄電池・材料の大規模製造・リサイクル拠点の設備投資・開発支援を実施。 ○ 電池サプライチェーンと開発機能の強化により、「イノベーション・雇用」を国内に。
② 電気自動車・燃料電池自動車等の購入補助 R3補正：250億円 (R4当初予算140億円)	○ EV・PHEV・FCVを対象とした購入補助。諸外国の支援水準に比肩する大胆な導入支援(来年度当初予算も含めた補助率引上げ)により、足下で国内市場を立ち上げ。
③ 充電・水素インフラの整備 R3補正：125億円 (R4当初予算90億円)	○ インフラの整備は電動車の普及と表裏一体。EV・FCV導入に向け、インフラがボトルネックとならないよう、2030年までに急速充電3万基・普通充電12万基及び水素ステーション1,000基の整備を目指し設備補助。
④ サプライヤー・販売・整備業の構造転換支援 R3補正：事業再構築補助金200億円 (R4当初予算400億円)	○ サプライヤーの電動車部品製造への挑戦や自動車販売・整備業の電動化対応による「攻めの業態転換・事業再構築」を支え雇用を守るため、設備投資・人材育成等を補助。 ※ 事業再構築補助金・グリーン成長枠(売上減少要件の撤廃、補助上限額の拡充)

事業再構築補助金「グリーン化助成」(R3年度) : 6,123億円の内訳
R-成(2)→R-成(3)に向けた自動車部品サプライヤー事業転換支援事業 (R4当初) : 4,1億円

- 全国各地的支援拠点による伴走支援

窓口相談対応
サプライヤーとの対話により
現状・課題を分析

セミナー・実地研修
電動化の推進や
基礎知識等をレクチャー

専門家派遣
戦略策定・技術開発・設備投資等
専門家が課題を解決

支援

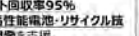
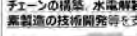
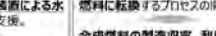
事業再構築補助金「グリーン成長枠」により、設備投資・研究開発等を受援

ステップ1

事業転換に向けた
設備導入等への補助

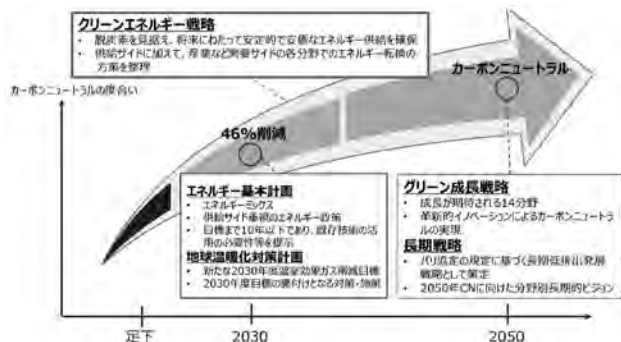
自動車関連プロジェクト

- ・ 自動車のCNは大きなチャレンジ。特定の技術に限定することなく、多様な選択肢を追求することが重要。我が国は、イノベーションで世界を牽引
- ・ グリーンイノベーション基金(2兆円)を通じて、次世代電池・モーター、水素サプライチェーン構築、合成燃料の研究開発に加え、車載コンピューティング・シミュレーション技術の開発やスマートモビリティ社会の構築を支援

① 次世代電源・モーター 上 1,510億円 ② 新航路網を現在の2倍に 2310億円削減率95% といった高性能電池・リサイクル技術等の開発を支援。 コスト低減・利便性向上・資源リスク軽減。  高性能電池 リサイクル工程	③ 水素サプライチェーン構築 上 3,700億円 海外輸送を含めた大規模サプライチェーンの構築。水素輸送装置による水素製造の技術開発等を支援。 需要創出・供給コストの低減を一体で支援し、水素社会の実現を目指す。  海上輸送（船） 水素管（水素30km）	④ 合成燃料 上 546億円 CO2と水素を効率大・大規模に合成燃料に転換するプロセスの開発を支援。 合成燃料の製造効率、利用技術向上を目指す。  CO2と水素を合成燃料に転換するプロセス
⑤ 車載コンピュータ・シミュレーション技術の開発 上 420億円 自動運転等の高度情報処理に必要な省エネ型の車載コンピューティング技術（センサ・ソフトウェア等）の開発。 電動車の開発を加速するための車両全体のシミュレーションモデルの開発。 運輸事業者等により、EV/FCVを大規模に運用し、運行管理とエネルギーマネジメントを一体的に行うシステムの構築・検証。		

グリーン戦略の位置づけ

2050年CNや2030年度46%削減の実現を目指す中で、将来にわたって安定的で安価なエネルギー供給を確保し、更なる経済成長に繋げるため、「点」ではなく「線」で実現可能なパスを描く

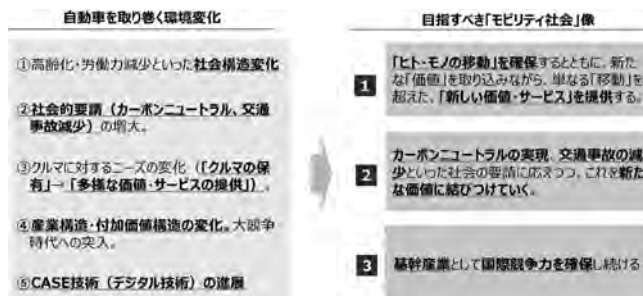


● デジタルがもたらす自動車の未来

デジタル技術を活用することにより、単なる「クルマの所

● 目指すべき「モビリティ社会」像(自動車政策のミッション)

- ・ 自動車を取りまく環境変化を踏まえ、①目指すべき「モビリティ社会」を具体化し、②その実現に向けて解決すべき課題(ミッション) 側から見た取組みを行っていくことがより重要
- ・ これらのミッションは、他のモビリティとの連携、エネルギーインフラなどを含めた社会全体での最適化の視点が不可欠であり、「自動車」単体で実現できるものでも、すべきものでもないことに留意が必要



- ## ● MaaS(モビリティ・アズ・ア・サービス)に関する取組み

- ・スマートモビリティチャレンジとして、全国14地域（2021年度）で、移動の重ね掛けや、モビリティを活用したサービス提供等の先進的なMaaS実証を実施

- ## ●自動運転の社会実装に向けた取組み

- ・完全自動運転(レベル5)までには、様々な課題が存在することから、走行条件の絞り込みが容易なサービスカーから、レベル4を先行実装するべくプロジェクト(RoAD to the L4プロジェクト)を推進。ドイツに続いてレベル4に対応した改正道交法が2022年4月19日に成立。22年度目途で施行予定

- ・2025年頃までに無人自動運転サービスを40ヵ所で実現、高速道路でのレベル4トラックの実用化などを目指し、更に歩行者や他車両と混在する空間へのサービスの拡張を図る

- ## ● 走行データ等を活用した新たなビジネスモデルの展開

- ・ 自動車の走行データを活用し、様々なサービスに活用する「プラットフォーム」を構築。データ+メンテ+MaaS車市場のシェア確保で稼ぐモデル
- ・ 他のサービス事業者や交通事業者とも連携し、MaaSや、テレマティクス保険、予防整備、交通情報・管制、インフラ管理、スマートシティなど、順次ユースケースの拡大を模索中

- ## ● 自動運転向けを含む車載半導体の対応方向性

- ・ 車載半導体は、自動運転の知覚・情報処理に関連する上半身と電動車の電費に関連する下半身に対する需要が増加

環境対応事例

SDGsへの取組みについて

(株)豊田自動織機
環境マネジメント部
大河内 亮平 氏



1. まえがき

当社は、「豊田綱領(社是)」にある創業の精神のもと、モノづくりを通じて社会に貢献してきた。グローバル共通の社会課題解決に向けた目標であるSDGsに貢献すべく、当社の資本・強みを考慮したCSR重要課題に対する取組みを報告する。

CSR重要課題(マテリアリティ)	貢献するSDGs
事業を通じて社会課題の解決 ■ 地球温暖化防止 ■ 循環型社会への貢献 ■ 新たな価値の創出	
事業活動の基盤 ■ 安全・安心、快適な商品・サービスの提供 ■ 地域社会への貢献と共生 ■ 安全・健康な職場 ■ 多様な人材の活躍 ■ 持続可能な調達 ■ コンプライアンスとリスク管理	

2. SDGsへの取組み

脱炭素社会への貢献、資源循環型社会への貢献、自然共生社会への貢献への取組みに関して当社固有の取組み事例について一部紹介する。

<事例1> 製品技術開発によるCO₂削減

陸上輸送に起因するCO₂排出量は、全体の約15%を占めるとされており、地球温暖化を1.5℃未満に抑制するには、電動化・グリーン燃料への急激な移行が必要とされている。当社では、産業車両、自動車関連事業での電動化・水素燃料の活用を進めており、2030年度電動化商品の売上比率70%以上を目指して取り組んでいる。

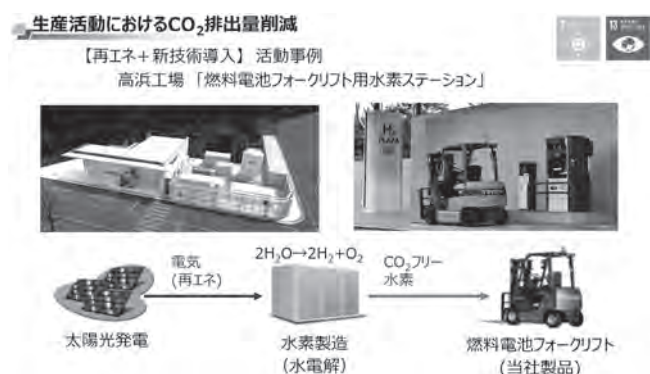


- ・ 上半身では機能安全を実現するためのセンサ×AIシステム及びそれらの情報の高処理性能と低消費電力を両立する処理チップ、下半身では電費改善のためのパワー半導体(SiC)のエネルギーロス低減が重要
- ・ 今後普及する電動車、自動運転に必要な半導体需要をしっかりと勝ち取る
- 製造プロセスの革新(MBD(モデルベース開発)、スマート化)
 - ・ 自動車産業の「すりあわせ」は、日本の競争力の源泉。他方で、①環境規制の強化やソフトウェアの増大による設計の複雑化、②自動車開発のスピード競争の激化などにより、リアルな「もの」を活用したすりあわせは、試作⇄評価を繰り返す必要があり、手戻りが発生⇒「設計段階のデジタル化」(モデルベース開発手法)が、今後の競争力の鍵に
 - ・ モデルの単純な精度向上のみならず、①自動車会社ごとに異なるモデルの作り方の標準化(サプライヤーの対応コスト低減)、②モデル・データをセキュアに流通させる仕組み、③MBDを広く普及させるための事例作り、教育の充実などが鍵⇒ 2021年7月「MBD推進センター」(JAMBE)設立(2022年3月時点で会員計81社・団体)
- 自動車分野におけるソフトウェア人材の育成・獲得のための取組み
 - ・ 2019年度時点の調査によると、2025年に向けて国内自動車業界全体で(自動運転分野だけでも)ソフトウェア人材が21,000人程度が不足する見通しのため、協調領域として官民を挙げて下記のような取組みを推進
 - ① トップ人材の育成・確保:コンテスト(自動運転AIチャレンジ)やIPA(情報処理推進機構)での人材育成
 - ② ボリュームゾーンでの人材育成エコシステム構築:民間講座受講者へのインセンティブ付与
 - ③ グローバルな人材育成:東南アジアへの寄付講座の提供
- 横断的なデータ連携基盤の構築の重要性
 - ・ 様々なパートナーとの「データ連携」を行うことで、例えば以下のようなユースケースを実現可能
 - ① SC(サプライチェーン)・VC(バリューチェーン)全体を通じたトレーサビリティの確保(ライフサイクルでのCN対応、効率的な在庫管理等)
 - ② (異業種含む)パートナーと一体での新たな社会的な価値・サービスの提供
 - ・ ドイツでは、広範なユースケースを想定し、戦略的に個社・業種横断的にデータ流通網を構築しようという動きも活発化(Catena-X)。米国でも同様のプラットフォーム形成の動きが存在(MOBI)

<事例2> 生産活動におけるCO2削減

生産からのCO2削減の方策として、①革新技术開発、日常改善を軸とした省エネ活動、②再エネ導入、③水素等の新技术導入の3つを軸に、2030年度目標であるCO2排出量50%削減(2013年比)を目指し活動を推進している。

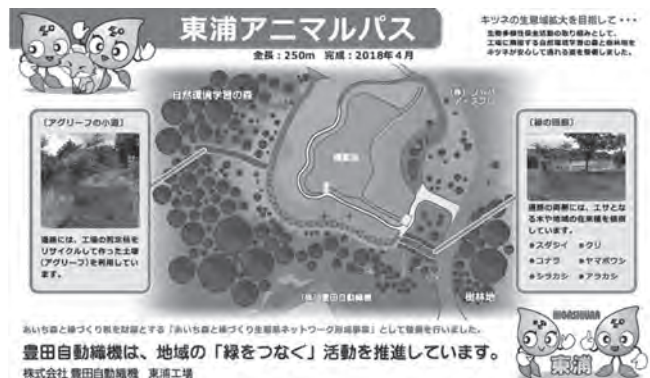
ここで、水素等の新技术導入事例を1つ取り上げて紹介する。フォークリフトを製造する高浜工場では、工場の敷地に設置した太陽光発電を用いて水素を製造、当社製品である燃料電池フォークリフトにCO2フリー水素を充填する水素ステーションを設置している。この活動は愛知県の低炭素水素認証制度の認証を取得している。



<事例3> 自然共生社会への貢献

生物多様性の損失については、約100万種の動植物が絶滅の危機に瀕していると言われていることもあり、グローバルリスクの上位に挙がってきている。当社の事業活動に伴う土地利用、CO2や排水などの排出物により生物多様性への影響を与えているだけでなく、事業活動が生態系サービスを通じて受けている恩恵が大きいことも認識している。そのため、最も身近な地域課題から生物多様性に関する取り組みを開始している。

コンプレッサーを製造する東浦工場では、キツネが道路を横断する際に、車両にひかれてしまうロードキルが問題になっていた。そこで、一般道を横断しないで、キツネが行き来できるように工場内にアニマルパス(獣道)を設置した。



3. あとがき

当社は、地球温暖化防止、資源循環、自然共生など環境への取り組みを通じ、引き続きSDGsに貢献していく。

当社における環境取組みとリサイクル製品設計取組み

株東洋ボデー
管理部 管理課
藤島 太毅 氏



1. まえがき

当社ではCO2排出量目標を、2006年比59%削減の1,464tとしている(表1)。これを達成すべく当社では様々な環境取組みを計画・実施しており、これを紹介する。

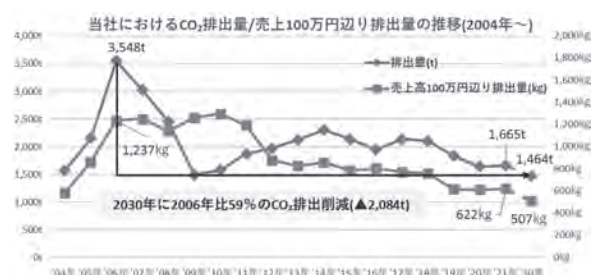


表1 当社のCO2排出量推移

2. 環境取組み

①2000年代の環境取組み

当社では2000年にISO14001を取得するなど元々環境に対する意識は高かったが、2008年の石油価格高騰(表2参照 国際市況:100\$/bbl、国内ガソリン価格:156円/ℓ)をきっかけに、より本格的な環境取組みを推進し始めた。

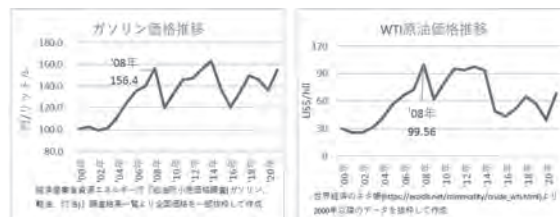


表2 WTI原油価格と国内ガソリン価格推移

まずは従業員への意識づけも踏まえて取り組みやすい

- ・蛍光灯の間引き運用
- ・エアコンの設定温度徹底(夏28度/冬20度)
- ・生産設備の非稼働時電源オフ

から実施し、徐々に金額の大きな設備投資を実施した。

具体的には

- ・社有車買い替え時HV車の導入
- ・乾燥炉の出入口に断熱扉の設置
- ・高効率照明(メタルハライドランプ)への切り替え

などだが、一部設備投資には東京都中小企業省エネクレジットを活用し、費用負担低減の試みも実行している。

②熱風乾燥炉の熱源変更(LPG→LNG都市ガス 図1参照)

当社では塗装工程内に下塗乾燥炉・上塗乾燥炉・メタリック乾燥炉というLPGを熱源とした3つの乾燥炉を保有しており、設備設置後およそ30年が経過している。それゆえ、設備の劣化や低燃焼効率という課題を抱えており、設備更新の際には燃焼効率向上及び安全の観点から熱源をLPGからLNGへ置換することを目標とした。



図1 熱風発生装置とLPGタンク

現在、順次設備の更新を進めており、全ての設備更新が完了するとLPGタンクの撤去も実現し、下記効果が見込める。

- ・ 燃焼効率20%向上
- ・ CO₂排出量125t/年削減
- ・ 危険物貯蔵リスク低減
- ・ タンク跡地の貯水ピット設置

③自家消費型太陽光発電設備の導入(図2参照)

工場棟及び厚生棟の屋根に設置した太陽光発電設備の稼働が2022年1月より開始され、下記の効果を見込む。

- ・ 購入電力削減 158,000kwh/年
※年間購入量の約14%
- ・ CO₂排出量65t/年削減
- ・ 停電時の緊急電源確保



図2 自家消費型太陽光発電

④竹集成材の採用

製品設計の観点では木材の材質変更が挙げられる。従来、当社ではアピトン材を利用していたが、違法伐採などを原因に天然木の枯渇が問題になっており、代替素材の選定が急務である中、諸条件に合致した竹を採用した。

竹はアピトンと比較し10倍程度の生育速度で持続的な利用が可能であり、また比重も従来比約16%減の0.65と製品の軽量化にも成功している。

⑤バッテリー工具化の推進

生産工具の面ではエアール具からバッテリー工具への切り替えを推進している。

これにより、

- ・ エネルギー効率改善(図3参照)
- ・ 電力のピークシフト(夜間に充電することにより)
- ・ 工具の取り回し改善

が見込める。

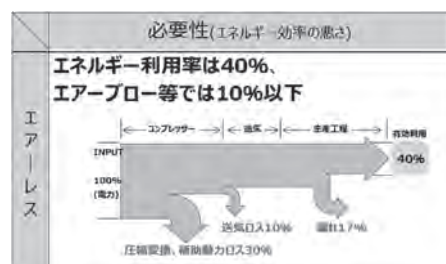


図3 エアール具のエネルギー効率

3. リサイクル製品設計

かつては部材ごとの締結の多くを溶接で行っていたが、「塗装→塗装剥がし→溶接→修正塗装」という工順に無駄が多く、ボルト締結形式に変更している。

これにより

- ・ 易解体性の向上
- ・ 防錆力向上
- ・ 生産性向上

を実現した。



4. 今後の取組み

今までに紹介したように、当社では様々な環境取組みを実施してきたが、当社の2030年CO₂排出量目標1,464tを実現すべく以下の取組みを実施する予定となっている。

- ①工場照明LED化
- ②太陽光発電の蓄電システム導入
- ③工程毎の電気使用量把握及びその管理体制構築
- ④製品1単位を生産するのに消費するCO₂の把握

特に④については将来的な顧客からの要求を想定した取組みになるが、サプライチェーン全体を巻きこんでの活動であり、車体工業会にもアドバイスをいただきたい。

カーボンニュートラルへの取組み ～太陽光発電パネル設置における施工改善～

トヨタ自動車東日本(株)
PE・環境部
エネルギー企画G
上谷 純平 氏



1. はじめに

2020年10月の菅前首相によるCN宣言を受け、トヨタグループも「トヨタ環境チャレンジ2050」を掲げ、走行するクルマや工場から排出されるCO₂排出量の低減を一丸となって推進している。

このうち、工場としての取組みの考え方は

- ①徹底した省エネ活動
- ②革新的な技術の導入
- ③再生可能エネルギーや水素などのCO₂フリーエネルギーの活用

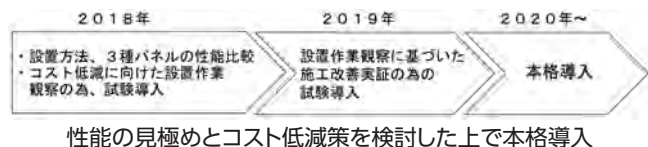
である。

当社もトヨタグループの一員として、この考え方に則って活動を進めており、今回は太陽光発電の導入にあたり、コスト低減に向けた取組みを紹介する。

2. 東北での太陽光発電導入に対する疑問と対応

東北に拠点を置く当社にとって、初めての大規模導入にあたり、導入コスト、発電パネルのメーカーや種類、そして何より積雪地域での発電性能に対する疑問があり、1つ1つを確認、解決すべく、導入シナリオを策定して推進することとした。

<導入シナリオ>



3. シナリオに基づいた太陽光発電の設置

(1)設置方法の比較

設置方法によるコストを比較。最安価は耐荷重がある建物の屋根上への設置であり、パネルを固定する支柱や基礎が必要となる空地への設置やカーポート上への設置はコスト増となる。

各タイプごとに自社敷地内での設置可能場所を把握し、会社全体での必要コストと発電可能量を把握した。

<設置方法とコスト>

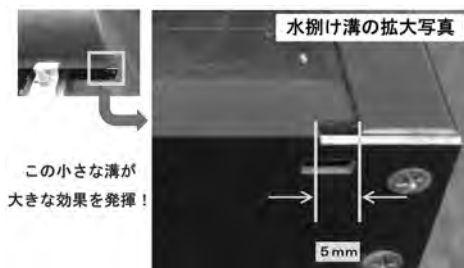
設置方法	屋根上	野立て（空地）	カーポート屋根上
ポイント	・建物耐荷重の確認	・支柱と基礎が必要	・野立てに対して、高さや柱間の距離が必要 → 柱、梁を強固に
設置図			
コスト	低		高

(2)発電パネル性能比較

2018年当時、国内市場で流通している3種類のパネルを小規模設置（各20kW）して、特に冬季の発電性能を比較。初冬の雪が降り始める頃から雪解けまでの間を観察した結果、発電量には大きな差がないことを確認。

一方で、春先のパネル上の雪が解け始める際の水はけが、その後のパネル表面の汚れに繋がることがわかった。

一部のパネルには、水はけをよくする溝があり、積雪地域ではこの溝が必要であることがわかった。



(3)施工性改善

施工の様子を撮影、観察し、工数が多い作業から改善。屋根上でのパネル運搬の台車活用、取付金具の仕様見

直しによるボルト締結箇所の削減などを実現。

また、パネル配置の見直しによる配線長の短縮化や配線ラックの蓋として鉄板を敷設することで、別途設置していた点検歩廊を廃止するなど、施工作業の低減に加え、機材に関する費用低減もできた。

こうした改善により、2021年には2018年比約30%まで施工費を低減した。



4. 本格導入

以上の初期検討結果を踏まえながら、2021年岩手工場に約2,000kWの太陽光発電を設置した。約800t/年のCO2低減を図るとともに、電力購入費用は3千3百万円/年の減となった。今後のエネルギー調達コストの上昇懸念も払拭できる。

また、屋根上に発電パネルを設置したことで、日傘効果が生まれ、その効果は真夏では工場内気温を約2度下げる効果を確認した。



導入効果
・CO2低減 △800t/年

5. 終わりに

当社としては、これからもCN実現に向けて、継続的に再エネを導入していく。

そして、現地現物確認での改善も進め、より一層のコスト低減を図っていきたいと思う。引続き東北の地域の皆さんとともに、CNを目指していく。

環境ラベル(ホワイトラベル) 取得業務の取組み

(株)モリタ
商品開発部 部長
西風 裕之 氏



(株)モリタが2021年度に環境基準適合ラベルの取得に向け取り組んだ事例を紹介する。

環境基準適合ラベルの取得に向けて取組みを行う経緯としては、当社のスローガンでもある「人と地球のいのちを守る」と車体工業会の推進している環境保全に対する取組み「リサイクル推進の取組み」の意向が合致しており、消防車という公共性の高い商品についてもリサイクルを推進することで、持続可能な社会の実現に向けて貢献する必要があるとの考えからラベル取得の取組みを推進している。

環境基準適合ラベル取得の経緯／状況



当社での環境基準適合ラベルの取得は、2021年2月から着手し、2022年3月までに主要な12機種について取得を完了した。計画としては、一番小型で構造の単純な機種から開始し、はしご車のような大きな機種は、取得の手順が理解できた後半に取得するような順序で実施した。

必要な書類を製作するにあたっては、まずは車体工業会のHPにアップされている他社の資料を拝見し、その事例を当社の商品に落とし込んで考えることから始めた。自社の商品に近い会社のものが特に参考となった。

初めて取り組む活動であるため、どこから手を付けてよいか悩むこともあるとは思いますが、豊富な他社事例を参考にするとところから始めることが近道だと考える。

体験談

■それぞれの書類の作成ポイント

- ・3Rガイドライン
- ・解体マニュアルの作成

- ・他社資料を参照する
- ・できることできる方法を記載する
- ・共通化できる部分を探す
- ・図で説明する



3Rガイドラインも、きちんとベースになるものが用意されているので、十分に読み込んだ上で、自社に落とし込んで考えれば、作成することができる。

解体マニュアルの作成が一番手間がかかるが、できるだけ手間を省き、効率よく作成するためにも、複数の機種で共通化できそうな部位については、共通のページにするようにするなど、工夫をすると効率が良い。

また、解体マニュアルは、分解対象がよくわかるようにできるだけCAD図や写真を活用するなど、画像を活用することが必要。社内の他部署の協力も得るようにし、必要な情報を集めた。

ホワイトラベルの申請には、製造者名の表示と樹脂部品の材料名表示が必要となる。専用のラベルを改めて作成すると手間も増えるし、コストもかかる。

できるだけ既存のラベルを活用するか、内容修正で使用する方がよいと考える。

最後に



最後に、環境基準適合ラベルの取得業務に取り組むことが自社のメリットと考えて取得にあたることで、不要な業務ではなく、必要な業務と認識して活動することがモチベーションに繋がる。

ホワイトラベル取得までの流れ

細谷車体工業(株)

副工場長

檜崎 健太 氏



1. はじめに

環境ホワイトラベル取得にあたり、新車製造を主にしている弊社では、修理業務は行っているが自社製品の解体をした経験もその手順書もなく手探りで進めた経験を、解体マニュアルの作成を中心に発表した。

2. 解体マニュアルの内容

解体マニュアルを完成させるために5つに分けた。

- ① 作業上の注意
- ② 各部の名称
- ③ 分解手順
- ④ 挿絵イラスト
- ⑤ 公開 (ホームページによる公開)

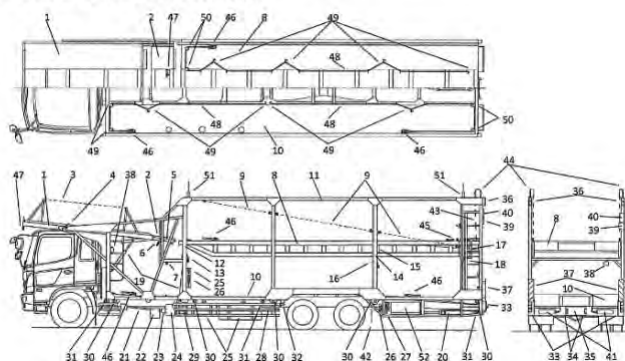
2-1. 作業上の注意

解体作業中の注意事項とは別に「作業前の注意」として作業員への注意喚起(作業着、保護具等)、解体車両の固定や周囲の安全確保、法的注意事項(廃棄物処理法、騒音、水質、悪臭等)について記載した。

2-2. 各部の名称

作業手順を説明するために、各部の名称を取扱説明書からの引用に合わせ社内で名称の統一化を図った。

概略構造 (各部の名称及び材質)



2-3. 分解手順

分解手順は、普段行っている組立の手順を逆にしながら箇条書きにした。しかし、文字だけで表現のできない部位の挿絵が問題となった。

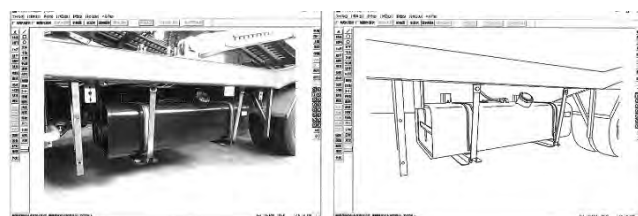
2-4. 挿絵・イラスト

当初、使用した写真は工場背景が写り込んで分かりにくかったため、白黒イラストにすると決めたが、写真をイラス

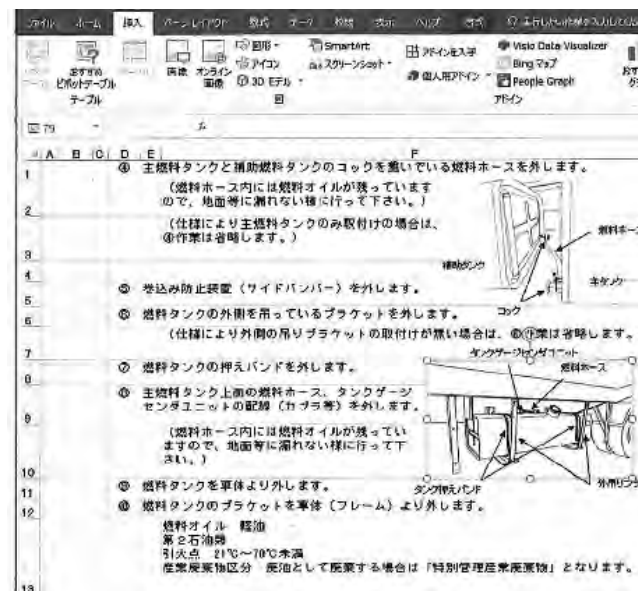
トにするスキルもソフトも保有していなかった。外注依頼した場合、費用が掛かるため、使い慣れたCADを使い社内での作成を試みた。

3. CADで線画

CADに写真を挿入(貼付)して直線ツールにて大まかになぞってトレースする手法で作成した。

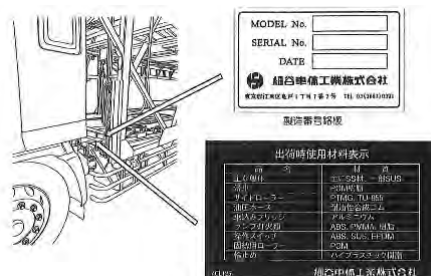


4. マニュアル完成



5. 樹脂部品材料表示

プラスチック(合成樹脂)は種類によって分別が必要であり、その表示は改めて大切なことだと感じた。



6. 最後に

申請過程で車体工業会の架装物リサイクル分科会メンバーから丁寧なアドバイスをいただきながらホワイトラベルを取得することができた。最初から完成形を目指すのではなく、とりあえず始めてみるのが大切だと感じた。今後、ゴールドラベル取得も視野に入れ進めていきたい。

環境ラベル取得のポイント

環境委員会
架装物リサイクル分科会
分科会長

新井 佳和 氏
(極東開発工業(株))



架装物リサイクル分科会では、環境に配慮したものの作りが今後ますます求められる中で、易解体性の向上や循環困難素材の削減を進めると共に、環境にやさしい製品であることを示す環境基準適合ラベルの取得を促進している。

ラベル取得意向アンケート調査と結果分析、取得意向の

ある会員企業への個別支援等は例年行っているが、昨年度は未取得の会員企業に向けて環境基準適合ラベルの取得講習会を合計5回開催し、ラベル取得の意義を伝え取得に向けて取り組んでもらえるよう進めてきた。

講習会では、ラベル取得の要件となる3R判断基準ガイドラインの基本フォームや申請書類は、車工会のHPから元データを手入して必要事項を書き込むだけで済むように再整備し、解体マニュアルの作成については記載例等を示して作成が難しいものではないことを訴えた。

また、ラベルを取得した先輩企業として、実際の取得活動での具体的な好事例を紹介いただいた。

今回の発表会で紹介した(株)モリタ、細谷車体工業(株)の事例を、ラベルの取得済み、未取得にかかわらず参考にしていただき、改めて取得に向けた取組みをお願いする。

環境ラベル表彰

環境ラベル表彰を新設、3社を表彰

環境委員会は、環境対応事例発表会の最終パートで、今回新たに新設した「環境基準適合ラベル(ホワイトラベル)・新環境基準適合ラベル(ゴールドラベル)表彰」を行った。

2020年度・2021年度の2年間に、環境ラベルの取得に積極的に取り組み、複数機種を取得、かつ他の会員へもラベル取得に向けた有意義な情報を提供いただいた3社(株)モリタ、細谷車体工業(株)、コーワテック(株)を対象に、増井委員長から表彰状と記念品の授与が行われた。

また、(株)モリタの西風氏、細谷車体工業(株)の植崎氏、コーワテック(株)の永沼氏より今後の活動に向けた一言をいただき、3社ともゴールドラベルへのステップアップを誓っていただいた。



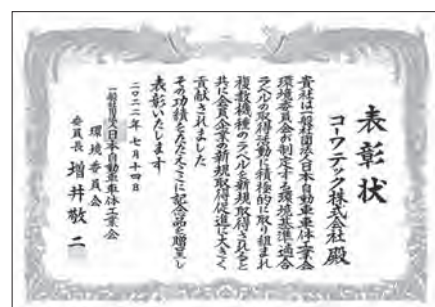
記念品の表彰楯



(株)モリタ
西風氏



細谷車体工業(株)
植崎氏



コーワテック(株)
永沼氏

ご存知ですか、このラベル。

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。



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3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>

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



私たちは持続可能な
開発目標(SDGs)を
支援しています。



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



カーボンニュートラル対応

カーボンニュートラル(以下CN)については、2020年10月、政府は2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、CNを目指すことを宣言した。

当会では、CN専門委員会を立ち上げ、2021年8月27日より活動を開始した。会員の皆様からいただいたアンケートの結果に基づき、CNを正しく理解していただくための勉強会の開催、パンフレットの送付(その1~4)そして車体NEWSでは2021秋号からCNの取組みを紹介している。

第5回目の今回は、継続して実施している勉強会の実施状況、CJPT*と連携した商用車電動化WG実施状況、2020年度のCO2排出量実績と概算値について紹介する。

※CJPT : Commercial Japan Partnership Technologies(株)

CN勉強会

アンケートで多くの要望があり、会員の皆様の理解を深めていただくことを目的に勉強会(入門編)を継続中

- 内 容： ・ CNとは？ ・ 車工会アンケート結果
・ CNに何故、取り組む必要があるのか？ ・ CN取組みの進め方

	開催日	開催方法	講師	参加社数
第9回	2022年 8月 26日(金)	オンライン(Zoom)	トヨタ自動車東日本(株)PE・環境部松井部長	7社
第8回	2022年 7月 22日(金)	オンライン(Zoom)	日産車体(株)安全環境部薬丸部長	6社
第7回	2022年 6月 23日(木)	オンライン(Zoom)	トヨタ車体(株)PE環境部エネルギー企画室杉山室長	13社
第6回	2022年 5月 26日(木)	オンライン(Zoom)	トヨタ自動車東日本(株)PE・環境部松井部長	3社
第5回	2022年 4月 21日(木)	オンライン(Zoom)	トヨタ自動車東日本(株)PE・環境部松井部長	5社
第4回	2022年 2月 4日(金)	オンライン(Zoom)	トヨタ自動車東日本(株)PE・環境部松井部長	26社
第3回	2021年 12月 20日(月)	オンライン(Zoom)	日産車体(株)安全環境部薬丸部長	16社
第2回	2021年 12月 2日(木)	オンライン(Zoom)	トヨタ車体(株)PE環境部エネルギー企画室杉山室長	18社
トラック部会	2021年 11月 19日(金)	オンライン(Zoom)	トヨタ自動車東日本(株)PE・環境部松井部長	8社
第1回	2021年 10月 26日(火)	オンライン(Zoom)	トヨタ自動車東日本(株)PE・環境部松井部長	19社

- 今 後： ・ 勉強会を継続し、より多くの会員のCN理解度向上に寄与
・ 会員会社社員教育に寄与
・ 会員要望を踏まえ、CN取組みに繋げるレベルアップした勉強会コンテンツの検討(9月以降開催予定)

CJPTによる「商用車電動化WGキックオフ」及び第1回WG

5月19、20日に、CJPTによる「商用車電動化説明会」を開催し、今後の商用車電動化に向けた、シャシ・架装の課題と「電力供給WG」、「油圧駆動WG」ふたつの個別WG活動により課題解決を進めることが確認された。WG活動スタートにあたり、ふたつのWG合同の「キックオフ」及び、第1回のWGを電力供給WG、油圧駆動WGそれぞれ開催した。

<キックオフ>

- 開催日時 2022年7月20日(木) 10:00~12:00
- 開催方法 ZoomによるWeb開催
- 内容 ・ 事前確認事項 ・ 振り返りと実際のBEV/FCEV説明 ・ 明確にしたい架装要件とアンケート内容
- 参加者 電力供給WG17社25名及びオブザーバー10社12名
油圧駆動WG7社15名及びオブザーバー8社9名
事務局15名(CJPT7名、TMEJ2名、車工会6名)及びトヨタ自動車法務部2名

<第1回WG>

- 電力供給WG：2022年8月4日(16社22名、オブザーバー参加11社15名)
油圧駆動WG：2022年8月25日(7社15名、オブザーバー参加7社7名)
「明確にしたい架装要件」の事前アンケート結果に基づく具体的な打ち合わせを開始

<今後>

- 第2回電力供給WG9月8日、第2回油圧駆動WG9月22日開催予定

CO2排出量算出に向けたエネルギー使用量調査

★ 目的

- ◆ 会員の現状把握を行い、車工会目標値設定の参考とする【車工会】
- ◆ エネルギー毎のCN取組み事例提供の参考とする【車工会・会員】
- ◆ 会員支援の際、エネルギー区分による対応策の参考とする【車工会・会員】
- ◆ 会員に対し、部会毎に企業規模、CO2排出量により、自社の位置づけを確認いただき、個社取組みの検討、立案の参考にしていただく【会員】

★ 調査対象と回答状況

対 象 : 230社(正会員203社、準会員27社)

エネルギー使用量回答 : 145社(回答率63%、正会員119社、準会員26社)

エネルギー使用量概算 : 85社(145社の実績データ、資本金、売上高、従業員数をもとに重回帰分析にて算出)

★ 結果概要

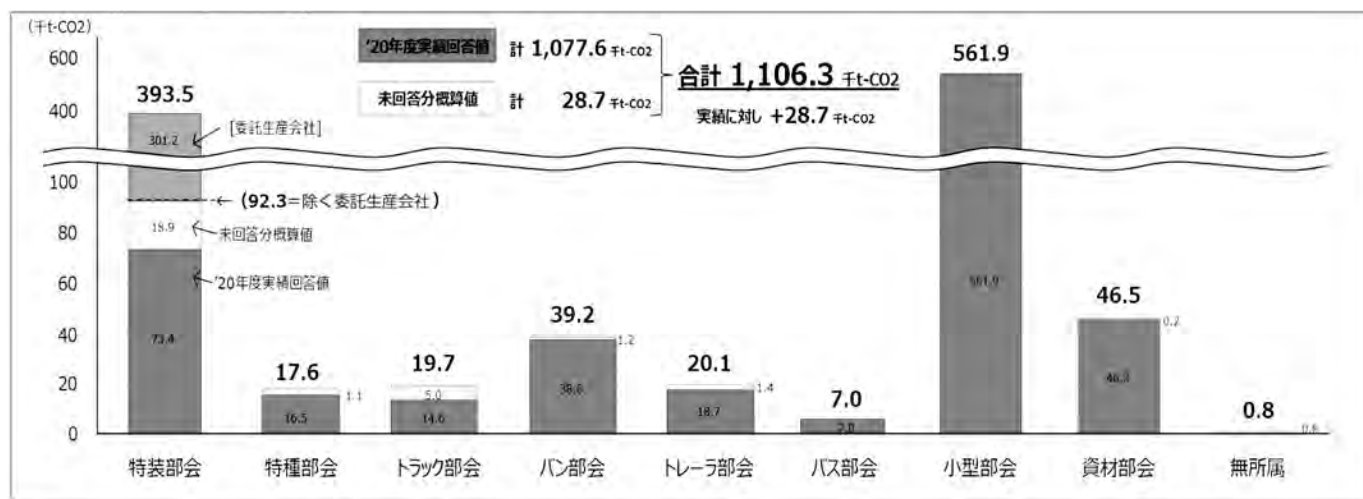
- ・ 2020年度車体工業会CO2排出量 : 1,106.3千t-CO2
- 内訳 2020年度実績回答値 : 1,077.6千t-CO2
- 未回答概算値(推定) : 28.7千t-CO2

部会別CO2排出量

部会 (対象会員数)	特装部会 (40社)	特種部会 (51社/52社)	トラック部会 (74社)	バン部会 (23社)	トレーラ部会 (6社)	バス部会 (1社)	小型部会 (6社)	資材部会 (27社/102社)	無所属 (2社/3社)	合計 (t-CO2/年)
2020年度実績回答	25社 374,628.4	35社 16,494.4	30社 14,638.4	18社 37,956.7	4社 18,692.5	1社 6,996.5	6社 561,945.3	26社 46,275.2	- 0.0	1,077,627.4
未回答分概算値	15社 18,938.8	16社 1,128.8	44社 5,027.4	5社 1,199.6	2社 1,415.0	- 0.0	- 0.0	1社 182.7	2社 763.6	28,655.8
合計	393,567.2	17,623.2	19,665.8	39,156.3	20,107.4	6,996.5	561,945.3	46,457.8	763.6	1,106,283.2
生産・資材別合計	92,330.8	17,623.2	19,665.8	39,156.3	20,107.4	6,996.5	0.0	0.0	763.6	196,643.6

※各部会の所属会員数は、2021年度調査時点の所属、複数所属の場合は生産台数の多い部会にカウント

部会別CO2排出量比較(全会員対象)



<売上高別CO2排出量の各社へのフィードバック>

ご回答をいただいた145社には、各社のCO2排出量の、車工会会員における位置づけが確認できる散布グラフを提供

車工会会員の皆様へ

2021年度のCO2排出量調査を実施しています。

自社の現状の位置づけが明確になり、今後の目標設定活動等のベースとなる貴重なデータとなりますので、回答へのご協力をお願いいたします。

■カーボンニュートラル(CN)専用ホームページ開設(予定)のお知らせ

CNに向けた当会の取組みは、2021年7月にCN専門委員会を立ち上げ、8月より活動を開始し、アンケートによる現状調査(STEP0)、理解活動(STEP1)、理解把握(STEP2)、目標設定と対応策検討(STEP3)と段階を踏んで進めている。

これまで、CNに関する活動状況や各種情報提供は、「車体NEWS」、「パンフレット」配布等で行ってきたが、このたび、更に迅速に、そして分かり易くこれらの活動状況や官公庁、他団体の有益な情報を会員の皆様と共有し、CNの諸活動にお役立ていただくために、「CN専用ホームページ」を開設することとした。第11回CN専門委員会(6月20日開催)で掲載するコンテンツを決定し、2023年1月の公開を目指してホームページ制作会社と作成をスタートした。

CNに関する有益な情報を各委員会(中央技術委員会、環境委員会、中央業務委員会、広報委員会)の皆様の協力を得ながら掲載していくので、開設時には是非活用を！HP掲載内容についてご意見、ご要望等あれば、事務局まで。

●HP公開予定日：2023年1月

●HP掲載要望やご意見連絡先

車体工業会 CN専門委員会事務局

TEL：03-3578-1681

掲載予定コンテンツはこちら

<https://www.jabia.or.jp/cms/wp-content/uploads/2022/07/CN-HP-content.pdf>



■中小会員ネットワーク強化ワーキングで訪問ヒアリングを実施

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回目の訪問ヒアリングとして、6月22日にフジタ自動車工業(株)(香川県綾川町)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。

フジタ自動車工業(株)は、1953年12月に設立し、ダンプローダー・トレーラ等、建機運搬車及び一般カーゴ車などの各種トラックボデー製造・販売・修理を扱っている。

当日は、工場見学をはじめ、CNへの取組み、品質工学を導入した製品設計、四国職業能力開発大学校と連携したAGV開発等の技術的な取組み、今後の課題等のプレゼン

テーションと質疑応答を行った。CNの取組みでは、CO2排出量の見える化、省エネ、インバータ式溶接機導入、製造検査表のペーパーレス化の取組み等のご紹介があり、参加者からは大変参考、刺激になる見学会であったとの声が聞かれ、有意義な訪問ヒアリングとなった。



藤田社長によるプレゼンテーション

■「現地現物による技能系社員研修講師会社が現場を知る」を開催

「現地現物による技能系社員研修」を2019年に実施した際の振り返りとして、受講者会社の生産方式(一品一様、オーダーメイド等)を知り、研修の質向上を図ることを確認した。

そこで、今年度技能研修を実施するにあたり、講師会社3社9名が参加し、山田車体工業(株)の工場見学会を実施した。会社概要紹介のあと、研修項目である車体・組立・塗装工程を主に見学、及び安全への取組みやCNへの取組み等について意見交換した。参加者全員がオーダーメイド生産の見学をするのは初めてであり、生産方式の違い等、大変参考になった。また様々な規模の会員企業に使える研修内容にするには、治具等の紹介や安全管理の紹介、ではなく「その考え方」を伝えたら良いのではとのアドバイスをいただき、今後の研修に活かしていきたい。



組立見学



木骨キャブ見学

なお、今年度の技能研修は、トヨタ車体(株)(9月・刈谷市)、日産車体(株)(11月・平塚市)、トヨタ自動車東日本(株)(11月・大衡村)の予定。

特装部会

■メンテナンスニュース№54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、特装車メンテナンスニュースNo.54(防錆予防対策編)を発行した。

今回のメンテナンスニュースは、特装車全般の「防錆予防対策」に焦点をあて、錆防止管理(点検)のポイントをあげ、日常点検、定期点検、消耗品の定期交換等の重要性について、参考事例を用いて紹介している。

＜掲載ホームページ＞

<https://www.jabia.or.jp/safety/news/#section01>



特種部会

■工場見学会を実施

特種部会(部会長・森孝義・中京車体工業(株)社長)では6月6日に16社28名が参加し、極東開発工業(株)横浜工場の見学会を実施した。横浜工場は、ダンプトラック主力生産工場で大車から中小型車まで、トレーラを除く全機種を生産している。中型製缶ボデー自動化ラインを中心に、塗装工場(電着、上塗り)、組立工場、検査場を見学した。自動化ラインにおける生産性の向上、効率化のための設備や工夫された各工程のレイアウト、整理・整頓の行き届いた工場は、見学者にとって大変参考となるものであった。また、見学会終了後のプレゼンテーションでは、「三ない活動」によるムリ、ムダ、ムラを徹底排除する活動のご紹介をいただき、こちらでも大変参考となった。質疑応答では、すべての質問に丁寧にお答えいただき、大変有意義な工場見学となった。



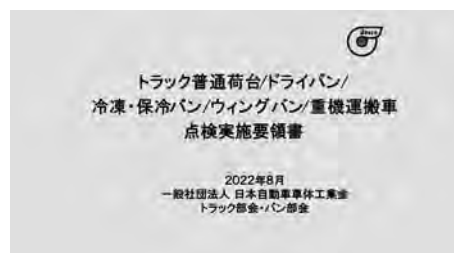
極東開発工業(株)によるプレゼンテーション

トラック部会

■トラックボデー／バン型車の点検整備実施要領 書に重機運搬車を追加

トラック部会(部会長・山田和典・山田車体工業(株)社長)
では、トラックボデー/バン型車の点検整備実施要領書に
重機運搬車を追加し、改訂版を発行した。

重機運搬車における、油圧配管、油圧シリンダー、油圧ポンプ、オイルタンク、スライドローラー、ウインチ、操作レバー／操作スイッチ、自動導板等の点検要領を点検制度項目に追加し、ホームページに公開するとともにトラック部会会員に展開した。



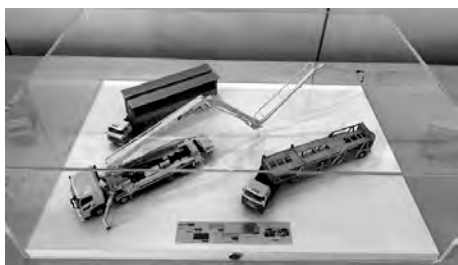
中部支部

■愛知県自動車会館展示会

中部支部(支部長・景井啓之・(株)東海特装車社長)は、事務局が入居する愛知県自動車会館にてPR展示を実施した。

愛知県自動車会館は、入居する自動車関連の17団体がロビーでのPR展示を実施しており、今年で6回目となる。

車体工業会中部支部は7月の担当として、当会員の製品(取扱車種・車体)架装車両のミニカー展示を通し「活動紹介」や「車体工業会パンフレット」、「車体NEWS」により、来館者へのPRを実施した。



九州支部

■「第2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、8月23日12社13名(内Web3名)が出席し「第2回支部役員会」を福岡市で開催した。

今回の役員会では支部長からの中央情勢報告、コロナ感染数が高止まりの現在において今後の支部の活動要領の検討及び各社の近況の報告などを行った。

活動要領では、10月予定の秋季研修会は開催、営業担当者地区会は中止、改善事例発表会など来年の行事については後日判断と決定した。近況報告では、材料費高騰やシャシ遅れなどの状況や対策、他にリサイクル新素材での車体用パネル開発という前向きなものもあった。



国自審第90号|通達改正|特定改造等の許可実施要領の一部改正について(申請書類の提出時期関係)

国土交通省

【改正概要】

許可実施要領附則第2中第3(2)に規定されている、能力証明に係る申請書等及びその添付書類の提出時期について、申請者等、審査・リコール課及び独立行政法人自動車技術総合機構交通安全環境研究所自動車認証審査部の協議によって定められた期日までに提出することとする。

道路運送車両の保安基準等の一部を改正する省令案及び道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部を改正する告示について

国土交通省

【改正概要】

(1)道路運送車両の保安基準及び道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の一部改正

道路運送車両法(昭和26年法律第185号)第3章の規定に基づく保安基準について、以下の改正を行うほか、所要の改正を行う。

①高速道路等における運行時に車両を車線内に保持する機能を有する自動運行装置の要件について、協定規則第157号の要件の適用対象を従来の乗車定員10人未満の乗用車及び車両総重量3.5トン以下の貨物自動車から、バス・トラック等の大型車までとする。

【適用日】 新型車：2022年7月1日

②乗車定員10人未満の乗用車の前面ガラス等に投影される、運転者による認知を支援するための視界アシスタント(FVA：Field of Vision Assistant)情報について、運行中に表示してよいものを運転に関連する情報に限る等の明確化を行う。

<表示してよい情報>

- ・危険な交通状況の警告及び注意喚起(例:右左折時等の対向交通等)
- ・交通弱者に対する警告及び注意喚起(例:歩行者、自転車等)
- ・周囲環境との距離維持のための情報(例:速度制限の変化、車線変更支援等)
- ・適切な道路交通に関する情報(例:横断歩道の注意喚起、ナビ情報等)

【適用日】 新型車：2023年9月1日

継続生産車：2024年9月1日

- ③乗車定員10人未満の乗用車及び車両総重量3.5トン以下の貨物自動車に搭載される事故情報計測・記録装置(EDR:Event Data Recorder)について、記録内容として衝突被害軽減制動制御装置(AEBS:Advanced Emergency Braking System)、自動命令型操舵機能(ACSF:Automatically Commanded Steering Function)、事故自動緊急通報装置(AECS:Accident Emergency Call System)等の作動状態を追加する。

【適用日】 新型車：2024年7月1日

継続生産車：2026年7月1日

- (2)装置型式指定規則の一部改正

協定規則第125号等の改訂に伴い、規則番号について変更を行うほか、所要の改正を行う。

- (3)共通構造部型式指定規則の一部改正

協定規則第0号が改訂されたため、規則番号について変更を行うほか、所要の改正を行う。

- (4)道路運送車両の保安基準第二章及び第三章の規定の適用関係の整理のため必要な事項を定める告示(平成15年国土交通省告示第1318号)の一部改正

(1)②の改正については、2023年9月より基準適用とするほか、所要の改正を行う。

- (5)その他の関係告示の一部改正

上記のほか、関係する告示の規定について所要の改正を行う。

「装置型式指定実施要領について(依命通達)」等の一部改正について

国土交通省

【改正概要】

- (1)「装置型式指定実施要領」の一部改正

①以下の装置が装置型式指定の対象となることに伴い、当該装置に係る装置型式指定基準を追加し、協定規則番号を直接引用する。

- ・「施錠装置」に係る協定規則(第161号)
- ・「イモビライザ」に係る協定規則(第162号)
- ・「盗難発生警報装置」に係る協定規則(第163号)

②以下の協定規則の改訂に伴い、装置型式指定基準において直接引用している協定規則番号の改正を行う。

- ・「盗難防止装置」に係る協定規則(第116号)
- ・「燃料タンク取付装置」に係る協定規則(第110号)

・「運転者席」に係る協定規則(第125号)

・「灯火装置及び反射器並びに指示装置の取付装置」に係る協定規則(第48号)

・「事故情報計測・記録装置」に係る協定規則(第160号)

- (2)「協定規則第0号型式認証実施要領」の一部改正

①協定規則第0号が改訂されたことに伴い、特定共通構造部(IWVTA)の範囲を定めた様式を改正する。

- (3)「輸入自動車特別取扱制度」の一部改正

①協定規則第154号の認定証を提出する自動車について、届出済書の交付部数等の取扱い及び提出書面の内容等を改正する。

- (4)その他所要の改正を行う。

審査事務規程44次改正(交通研部分)

自動車技術総合機構

【改正概要】

1.「審査事務規程」(2016年4月1日 規程第2号)第2章の「自動車の型式の指定等に係る審査の実施方法」2-5-6審査の処理期間の規定を削除する。

2.「審査事務規程」(2016年4月1日 規程第2号)別添1(試験規程(TRIAS))の新規追加及び一部改正を行う。

(1)細目告示に新たに採用された協定規則に対応したTRIASの新規追加(1項目)

(2)細目告示に既に採用されている協定規則の改訂に伴う一部改正(17項目)

(3)付表等について誤記修正及び項目の追加(7項目)

3. その他、項ずれによる修正等所要の改正を行う。

4. 「認証審査手数料収納等取扱要領」の改正を行う。

<詳しくは以下を参照>

<https://www.jabia.or.jp/news/11995/>



中堅中小向け「DX推進の手引き」のご案内

経済産業省

経済産業省では、DXの推進に取り組む中堅・中小企業等の経営者や、これらの企業の支援に取り組む支援機関の参考となるよう、中堅・中小企業等がDXの推進に取り組む際に求められること等について事例を交えて解説する「中堅・中小企業等向け『デジタルガバナンス・コード』実践の手引き」を作成し公表した。

同手引きでは、DXの進め方や、デジタルガバナンス・コードを実践している例等を紹介している。

公表日：2022年6月20日

<詳しくは、以下を参照>

https://www.meti.go.jp/policy/it_policy/investment/dx-chushoguidebook/contents.html



マイナンバーカードの取得推進のお願い

経済産業省

マイナンバーカードの取得及び健康保険証利用申込の促進について、この度、公金受取口座登録の開始をはじめマイナンバーカードのメリットが更に拡大することとなったので、更なる取得促進、健康保険証利用申込及び公金受取口座登録の促進の協力をお願いします。

公表日：2022年7月13日

<詳しくは、以下を参照>

<https://mynumbercard.point.soumu.go.jp/>



新型コロナ対策の「基本的対処方針」の変更と検査の活用および効果的な換気の方法について

経済産業省

新型コロナウイルスは、オミクロン株のBA.5系統への置き換えが進んでいる。政府は、7月15日に、政府の新型コロナ対策の「基本的対処方針」を改訂するとともに、現下の感染拡大への対応について、

- ① 新たな行動制限を行うのではなく社会経済活動をできる限り維持する
- ② 病床等をしっかり稼働させることを基本に、自治体や医療機関等の支援を行い、保健医療体制の確保に万全を期す
- ③ 重症化リスクのある高齢者を守ることに重点を置き、効果が高いと見込まれる感染対策に、国・地方が連携して機動的・重点的に取り組む
- ④ 新型コロナウイルスと併存しつつ平時への移行を慎重に進めることを示した。

併せて、ワクチン接種の加速、社会経済活動を継続するための検査の活用や、感染拡大防止に効果的な換気方法について、基本的対処方針に盛りこまれた。

については、ワクチン接種の推進、イベントや出張の際の検査や、3方向を塞がないパーティションの配置などの工夫に取り組むようお願いする。

公表日：2022年7月15日

<詳しくは、以下を参照>

https://www.kantei.go.jp/jp/singi/novel_coronavirus/th_siryoku/kihon_r_040715.pdf



2024年度卒業・修了予定者等の就職・採用活動について

経済産業省

日本経済団体連合会と大学関係団体等の代表者により構成される「採用と大学教育の未来に関する産学協議会」が2021年度報告書「産学協働による自律的なキャリア形成の推進」で示したインターンシップの見直しの方針を踏まえて、政府のインターンシップに関する合意（「インターンシップの推進に当たっての基本的考え方」1997年9月18日文部科学省・厚生労働省・経済産業省合意文書。2015年12月10日最終改正。）を改正した。

学生が混乱なく学業と就職活動に取り組めるよう、各社の協力をお願いします。

公表日：2022年6月13日

<詳しくは、以下を参照>

<https://www.meti.go.jp/policy/economy/jinzai/intern/intern.html>



エイジフレンドリー補助金のご案内

厚生労働省

高齢労働者の労働災害防止を図るため、2020年3月に「高齢者の安全と健康維持のためのガイドライン」（エイジフレンドリーガイドライン）を策定し、普及を図っている。このたび「2022年度エイジフレンドリー補助金」を案内するので、ご活用願う。

- ・ 補助金申請期間：2022年5月11日～2022年10月末日
- ・ 補助対象：高齢労働者のための職場環境改善に要した経費（物品の購入・工事の施工等）
- ・ 補助率：1/2
- ・ 上限額：100万円（消費税は除く）

公表日：2022年5月20日

<詳しくは、以下を参照>

<https://www.jashcon-age.or.jp/>



■経済産業省人事異動

（2022年7月1日付）

製造産業局自動車課長

清水 淳太郎 氏

（前職）大臣官房参事官兼

製造産業局自動車戦略企画室長



※前任の吉村直泰氏は、
中小企業庁総務課長に就任されました。

大型車両荷台木部用保護塗料

WOOD PROTECT

ーウッドプロテクトー



荷台木部にお悩みはありませんか？

- ▶ 雨や紫外線等で木部が劣化する
- ▶ 傷がついたり、凹んでいる
- ▶ トラック荷台を長持ちさせたい etc.



Before



After

ウッドプロテクトは、
大型車両荷台木部の劣化を防ぎ
木部の寿命を延ばすことが可能です。



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

YouTube



6月		
1日	第1回広報委員会(Web会議)	① 事業計画の進捗状況の確認・論議 ② 車体NEWS2022夏号の校正と秋号の企画論議
6日	特種部会／工場見学会(神奈川)	極東開発工業(株)横浜工場の見学会を実施。16社28名が参加 ▶P.16
7日	中央技術委員会／ 突入防止装置技術委員会(Web会議)	① 新JABIAリベット制度の実態調査を次年度行う、また訪問前にアンケート調査を実施することを確認 ② UN-R58解説書の見直し要否について意見交換
	バス部会／技術委員会 塗装デザイン研究会(Web会議)	① バス車体用塗色見本帳の改訂版の方向性について意見交換 ② 塗装技術者向け勉強会の企画について意見交換
8日	バス部会／技術委員会(Web会議)	① JABIA規格(バス用座席、LED照明)の改正内容確認 ② 協定規則、法改正の進捗状況確認
9日	中央技術委員会／ 後退時警報検討WG(Web会議)	① JASIC後退警報国内採用WG内容の共有 ② 今後の対応の確認
10日	トラック部会／ 業務委員会(当会会議室+Web会議)	① 業務委員会役員交代報告 ② 困りごとアンケート集計報告と論議 ③ 新人教育ツール作成に向けた意見交換
13日	中央技術委員会／ CS/SU&コネクテッド検討WG(Web会議)	自工会大型車部会との合同会議結果の共有と今後の対応について意見交換
14日	中央技術委員会／ バックカメラ義務化対応WG(Web会議)	① R158後退時車両直後確認装置解説書(案)内容の共有 ② 今後の進め方確認
	バン部会／技術委員会(Web会議)	① JABIA規格ナンバープレート自主基準改定のレイアウト調整 ② 安全輸送ニュース構成案作成
16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 2022年度環境ラベル調査進め方検討 ② 易解性検討6社情報共有と今後の進め方討議
	バン部会／ 業務委員会(当会会議室+Web議)	① 登録台数22年度調査継続を共有・論議 ② 新人教育ツールをトラック部会業務委員会と共有
17日	特種部会／ 合同委員会(当会会議室+Web会議)	① 事業計画の進捗状況の確認・論議 ② 車体NEWS秋号「働くクルマたち」の記事内容の論議・決定
20日	第11回カーボンニュートラル専門委員会 (Web会議)	① 進捗確認 ② CJPTとの連携活動報告 ③ 勉強会(実践編)検討状況報告 ④ CN専用ホームページ開設検討状況報告 ▶P.13 ▶P.15
	特装部会／業務委員会(Web会議)	① 点検ステッカー販売枚数結果の共有 ② 2022年度事業計画の進捗状況確認・論議
21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の運用状況の共有・論議 ② 制度普及と点検実施率向上について意見交換
	環境委員会／ 工場環境分科会(Web会議)	① 工場環境分科会&CN専門委WGの活動状況共有 ② 2022年度CO ₂ ・産廃・VOC調査帳票確認
22日	5団体懇談会(Web会議)	これまでの5団体活動を確りし、今後の活動について討議
	中小会員ネットワーク強化ワーキング (香川)	① フジタ自動車工業(株)訪問ヒヤリング ② 事業計画の進捗状況確認・論議 ▶P.15
	特装部会／技術委員会(Web会議)	① 2022年度事業計画の進捗と課題対応について意見交換 ② 技術発表会テーマ及び最新技術ニーズ調査内容の論議
23日	トレーラ部会／製品安全委員会 (当会会議室+Web会議)	① 点検整備記録簿の販社活用状況調査の進め方討議 ② 純正部品使用訴求広告「フルロード」への掲載確認
	第7回カーボンニュートラル勉強会 (Web会議)	13社28名を対象に以下勉強会を開催(講師:トヨタ車体(株)杉山室長) ① CNとは? ② アンケート結果 ③ CNになぜ取り組む必要があるのか? ④ CN取組みの進め方 ▶P.13
27日	トレーラ部会／サービス委員会 (当会会議室+Web会議)	① 点検整備の手引き統合確認作業 ② 定期点検下敷きの内容各社活用 意見交換
	現地現物による技能系社員研修 ～現場を知る～ (静岡)	山田車体工業(株)工場見学実施 ▶P.15

29日	特装部会／ クレーン技術分科会 (Web会議)	① 2022年度事業計画の進捗と課題対応について意見交換 ② バックカメラ義務化WGからの展開内容確認
	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のレイアウト確認 ② 工場見学の開催可否の論議 (今年度は開催することを確認)
	バン部会／ 部会会議 (当会会議室+Web議)	① 2022年度総会報告 ② CNの対応と対策を論議
30日	トレーラ部会／技術委員会 (Web会議)	① CS/SU自工会合同会議の情報共有 ② ドリリー付きトレーラ巻込み防止装置保安基準の情報共有

7月		
1日	第1回中央技術委員会 (当会会議室+Web会議)	2022年度事業計画の進捗状況の確認と課題対応について意見交換
4日	第1回中央業務委員会 (Web会議)	① 事業計画の進捗状況の確認・論議 ② BCP策定・改正支援内容の論議・決定
	バス部会／業務委員会 (Web会議)	バス市場情報の共有
5日	中央技術委員会／ 後退時警報検討WG (Web会議)	① JASIC後退警報国内採用WG内容及び後退ブザー音調査結果の共有 ② 今後の対応について確認
	第1回環境委員会 (Web会議)	① 2022年度環境ラベル・フリー宣言調査推進確認 ② CN専門委連携による2022年度CO2調査・現地訪問討議
6日	特装部会／塵芥車技術分科会 (当会会議室)	① 2022年度事業計画の進捗と課題対応について意見交換 ② バックカメラ義務化WGからの展開内容確認
	バス部会／技術委員会 (Web会議)	① JABIA規格 (バス用座席、LED照明) の改正内容確認 ② 協定規則、法改正の進捗状況確認
7日	中央技術委員会／ CS/SU&コネクテッド検討WG (Web会議)	自工会大型車部会との合同会議結果の共有と今後の対応について意見交換
	特装部会／ 清掃車小委員会 (Web会議)	① 2022年度事業計画の進捗と課題対応について意見交換 ② バックカメラ義務化WGからの展開内容確認
8日	特装部会／ローリ技術分科会 (Web会議)	① 2022年度事業計画の進捗と課題対応について意見交換 ② バックカメラ義務化WGからの展開内容確認
12日	特装部会／ 脱着車技術分科会 (Web会議)	① 2022年度事業計画の進捗と課題対応について意見交換 ② バックカメラ義務化WGからの展開内容確認
	トラック部会／ 部会会議 (当会会議室+Web会議)	① コロナ感染拡大のためZoomにて開催 ② CNの対応と対策
14日	常任委員会 (Web会議)	① 6月22日の自動車5団体懇談会報告 ② 車工会活動の活性化に向けた取組み案の論議
	第267回理事会 (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) CNの取組み状況 (1-1 CNの取組み状況 1-2 5団体懇談会報告) 2) 2022年度事業計画 本部・部会・支部別1/4期実績まとめ 3) 2022年度1/4期 収支実績まとめ 4) 商用車架装物リサイクルに関する自主取組みの進捗状況 5) 税制改正に関する要望 6) 最近の商用車販売及び会員生産台数 7) 最近の官公庁情報 8) その他報告事項
	環境対応事例発表会 (Web会議)	特別講演、環境対応事例発表4件、環境ラベル表彰式を実施 ▶P.3
15日	特装部会／ ダンプ車技術分科会 (Web会議)	① 2022年度事業計画の進捗と課題対応について意見交換 ② バックカメラ義務化WGからの展開内容確認
19日	特装部会／ ミキサ車技術分科会 (Web会議)	① 2022年度事業計画の進捗と課題対応について意見交換 ② バックカメラ義務化WGからの展開内容確認
20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 2022年度事業計画の進捗と課題対応について意見交換 ② 荷役作業の安全対策検討会の進捗状況確認
21日	特装部会／クレーン技術分科会 (当会会議室+Web会議)	R158後退時車両直後確認装置の審査・検査方法について意見交換

22日	第8回カーボンニュートラル勉強会 (Web会議)	6社9名を対象に以下勉強会を開催(講師:日産車体(株)薬丸部長) ① CNとは? ② アンケート結果 ③ CNになぜ取り組む必要があるのか? ④ CN取組みの進め方	▶P.13
	トラック部会/技術委員会 (当会会議室+Web会議)	① 平ボデーメンテナンスニュースの部会内実態調査について意見交換 ② あおり開き止めの形状統一の実態調査結果共有と今後の進め方論議	
25日	トレーラ部会/サービス委員会 (当会会議室+Web会議)	① 点検整備の手引き統合の確認作業 ② 2022年度トレーラ部会工場見学会の進め方討議	
26日	トレーラ部会/業務委員会(Web会議)	① 福井県トラック協会トレーラ講習実施結果報告 ② 2022年度業務委員会活動方向討議	
27日	第12回 カーボンニュートラル専門委員会 (Web会議)	① 進捗確認 ② CJPTとの連携活動報告 ③ 2021年度CO2排出量実績と概算値報告 ④ 5団体連携活動報告 ⑤ 今後の5団体連携活動報告	▶P.13
	中央技術委員会/ CS/SU&コネクテッド検討WG(Web会議)	自工会大型車部会との合同会議結果の共有と今後の対応について意見交換	
28日	中央技術委員会/ 後退時警報検討WG(Web会議)	① JASIC後退警報国内採用WG内容の共有 ② 今後の対応について確認	
	特装部会/ 粉粒体運搬車技術分科会(Web会議)	① 2022年度事業計画の進捗と課題対応について意見交換 ② バックカメラ義務化WGからの展開内容確認	
	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レイアウト確認、読み合わせ ② 工場見学会の訪問先の絞り込み	
	トレーラ部会/技術委員会(Web会議)	① 第1回自動車検査官研修実施状況の共有 ② CS/SU検討WG情報共有	

8月			
1日	環境委員会/工場環境分科会・CN専門 委員会(Web会議)	① 現地支援活動:和光工業(株)CO2/産廃での困りごと確認 ② 対策案の検討活動	
	バス部会/ 塗装デザイン研究会(Web会議)	当会会員向け塗装技術勉強会の企画について講師会社と意見交換	
2日	バン部会/ 技術委員会(当会会議室+Web会議)	① 安全輸送ニュースレイアウト確認 ② ナンバープレート取り付け基準の内容確認	
3日	バン部会/ 部会会議(当会会議室+Web会議)	CNについての当会活動の共有と論議	
5日	トレーラ部会/ 製品安全委員会(Web会議)	① 点検整備記録簿使用状況、2020年12月販社訪問情報再共有 ② 点検整備記録簿、各社販社調査進め方討議	
22日	特装部会/ 脱着車技術分科会(Web会議)	防災時のコンテナ活用物流に関する意見交換	
	中央技術委員会/ CS/SU&コネクテッド検討WG(Web会議)	次回の自工会大型車部会との合同会議に向けた対応確認	
23日	トレーラ部会/ サービス委員会(Web会議)	① 点検整備の手引き結合の確認作業 ② 各都道府県トラック協会トレーラ講習の派遣講師調整	
24日	第13回カーボンニュートラル専門委員会 (当会会議室+Web会議)	① 進捗確認 ② CJPTとの連携: #1電力供給WG報告 ③ CO2排出量 2022年度(2021年度実績)調査状況報告 ④ 5団体連携活動報告	
	中央技術委員会/ バックカメラ義務化対応WG(Web会議)	① R158後退時車両直後確認装置解説書(案)の取り纏め ② 今後の進め方確認	
25日	資材部会/フィルムグループ (当会会議室+Web会議)	① JASIC試験研究項目「加齢が眩しさに与える影響に関する研究」 ② 灯火器委員会報告	

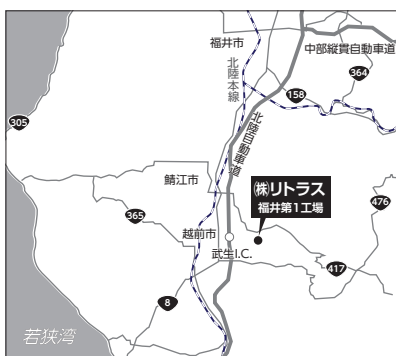
	第9回カーボンニュートラル勉強会 (Web会議)	7社32名を対象に以下勉強会を開催(講師:トヨタ自動車東日本(株)松井部長) ① CNとは? ② アンケート結果 ③ CNになぜ取り組む必要があるのか? ④ CN取組みの進め方 ▶P.13
26日	中央技術委員会/ 後退時警報検討WG (Web会議)	① JASIC後退警報国内採用WG内容の共有 ② 今後の対応について確認
	特装部会/ サービス委員会 (Web会議)	① メンテナンスニュースNo.54最終確認 ② 工場見学会の訪問先と日程の確認 ▶P.16
30日	安全衛生活動WG (Web会議)	① 2022年度収集した会員企業の災害事例の研究 ② 安全気づきシートの活用状況アンケートに関する意見交換
31日	トレーラ部会/技術委員会 (Web会議)	① CS/SUコネクテッド検討WG情報共有 ② R158法案検討、自工会・部工会打合せ情報共有

会員情報

■ 入 会	正会員	鹿島旭自動車ボデー(株)	代表取締役	原 秀崇	
		〒314-0255 茨城県神栖市砂山2831-20	TEL : 0479-46-1001		
		【主要製品】	平ボデー、バン型車、キャリアカー	【所属部会】	トラック部会
		新生自動車工業(株)	代表取締役	大津 晃一	
		〒985-0843 宮城県多賀城市明月1-7-19	TEL : 022-364-8101		
		【主要製品】	平ボデー、家畜運搬車、バン型車	【所属部会】	トラック部会
		(株)トーワ・自工	代表取締役	森 勝行	
		〒702-8002 岡山県岡山市中区桑野715-16	TEL : 086-277-5528		
		【主要製品】	ダンプトレーラ、平ボデーダンプ他	【所属部会】	トラック部会
		三菱ふそうバス製造(株)	代表取締役社長	藤岡 佳一郎	
		〒939-2757 富山県富山市婦中町道場1	TEL : 076-466-9311		
		【主要製品】	大中型バス、小型バス	【所属部会】	バス部会
	準会員	鈴鹿金属(株)	代表取締役社長	川合 弘一	
		〒111-0053 東京都台東区浅草橋2-3-9	TEL : 03-3851-3303		
		【業務内容】	アルミニウム素材・加工品販売、及び加工	【所属部会】	資材部会
■ 退 会	正会員	笠原自動車工業(株)			
■ 社名変更	準会員	ワブコジャパン(株) →	ゼット・エフ・CVソリューションズ・ジャパン(株)		
■ 代表者変更	正会員	(株)オートワークス京都	代表取締役社長	内海 嘉則	
		大塚自動車工業(株)	代表取締役社長	大塚 秀亮	
		北関東自動車工業(株)	代表取締役社長	神宮 正広	
		ジェイ・バス(株)	代表取締役社長	石川 哲朗	
		東プレ(株)	代表取締役社長	山本 豊	
		(株)トランテックス	代表取締役社長	森 茂	
		(株)NICHIGO	代表取締役社長	宮澤 和孝	
		(株)モリタ	代表取締役 社長執行役員	加藤 雅義	
	準会員	アキレス(株)	代表取締役社長	日景 一郎	
		(株)イノアックコーポレーション	代表取締役社長	野村 泰	
		(株)エクシング	代表取締役社長	西中 克実	
		共和ライフテクノ(株)	取締役社長	藤坂 和義	
		スリーエム ジャパン(株)	代表取締役社長	宮崎 裕子	
		泰平電機(株)	代表取締役社長	浅倉 敏章	
		大洋商事(株)	代表取締役社長	北代 広明	
		タキロンシーアイ(株)	代表取締役社長	齋藤 一也	
		TBカワシマ(株)	代表取締役社長	亀野 宙一	
		日本シール(株)	代表取締役社長	小野 裕司	
		(株)ハナイ	代表取締役社長	花井 蓉	
		阪和興業(株)	代表取締役社長	中川 洋一	
		リリカラ(株)	代表取締役社長執行役員	佐藤 伸男	
■ 本社移転	正会員	中京車体工業(株)	〒470-1141 愛知県豊明市阿野町三本木17-1	TEL : 0562-98-0020	



津田 猛 代表取締役社長



DATA

■本社 〒108-0074
東京都港区高輪2-18-10
高輪泉岳寺駅前ビル11F
URL <https://www.retrus.co.jp/>

■工場(福井第1工場)
〒915-0242
福井県越前市栗田部町81-6

■資本金 8,000万円

■従業員 173名

■事業所規模(福井第1工場)

敷地 約10,803㎡

建坪 約2,261㎡

■車体工業会加入
2016年(トラック部会)



RETRUS
RELIABLE TRUCK SUPPLY



(株)リトラス

徹底した品質管理で信頼できる 中古トラックを供給する。

全国9拠点で中古トラックの販売を手掛ける(株)リトラスは、自社工場
で架修・架装する強みを活かし、従来の中古トラックのイメージを払拭、
高品質で信頼・安心できる中古トラックの販売を実現している。

車体工業会業務部長 小森 啓行

● 特徴・沿革

(株)リトラスは1974年創業の「津田鋼業」を前身とし、2013年9月に
設立。グループ企業の経営統合を進め、現在国内9拠点に1,000台超の
良質なトラックを展示している。

リトラスの普遍的価値観となっ
ている「RELIABLE(信頼できる)」「
TRUCK(トラックを)」「SUPPLY
(供給する)」の頭文字を組み合わせ
て作られた会社名には、信念を実現
するための想いが込められている。

数ある中古トラックの中から顧客
の求める仕様にぴったりあった中古
トラックを探し出すことは困難な作
業であるが、(株)リトラスは信頼できる
トラックを迅速に見つける仕組みを
構築することで顧客の要望に応えて
いる。

中古トラックの販売以外でも、ト
ラックを顧客の仕様に合わせてカス
タマイズする架修・架装事業や、限
りある資源を大切に活用するためト
ラックの各種リサイクルパーツやリ

ビルトパーツの販売も行っている。

DPF※リフレッシュ技術とサービス
の世界的なサプライヤーである英
国Ceramexとの合併会社(株)リト
ラス・セラメックスを2017年7月に設立
し、DPFリフレッシュ&リビルトサー
ビスの提供も展開している。

架修・架装事業では、福井第1工
場・福井第2工場・群馬藤岡工場の3
工場体制を確立し、顧客の要望に迅
速かつ確実に応えている。

(株)リトラスの目標は世の中のすべ
ての人に安心できる中古トラックを
供給していくことである。

※DPF：ディーゼル微粒子捕集フィルター



自社工場で架修・架装を手がけている

製品

― 御社の業務の特徴についてお聞かせください。

国内9拠点、総敷地面積25,600坪の広大な展示場に総台数千台超の良質なトラックを展示。お客様の要望に叶う中古トラックを見つけることができます。



福井支店の大展示場

また3つの自社工場で、架修及び架装を行うことができ、様々な顧客の要望に対応しています。

工場では天井クレーンをはじめ、プラズマ加工機・プレス・シャーリング・塗装ブースを自社工場に設備し、全16レーンの架修・架装レーンをフルに活用して、一台一台異なるご要望の仕様にも短納期で高品質な生産を実現しております。充実した環境・設備、熟練の技術力でトラックの隅々までを自社工場で生産管理しています。

― どのような製品を手掛けているのでしょうか？

セルフクレーン、ムービングフロア、チップダンプに力を入れています。

特にセルフクレーンは、お客様からいただいた「あれが欲しい、これがあれば」の声にお応えした自信を持ってお勧めできる想いの結晶としてリトラス仕様の標準装備を設定しています。



セルフクレーン



チップダンプ



ムービングフロア

― 御社の経営方針は？

トラックは「もの」を運ぶという大事な役割を担っています。中古車といっても良質で安心できるものでなくてはなりません。日本全国の中古トラックの中には、まだまだ働けるものがたくさんあります。そうした中から良質なものを選別、仕入れし、必要な修理を行い、お客様のニーズに合わせて改良してお客様へお届けすることが私たちの使命です。

いつでもどこでも、欲しいトラックが欲しい形で見つかる。お客様の視点に立ったヒヤリングで、経営課題に沿った最適な車両を提案できる。

ビジネスを停滞させない、加速させる為の中古トラックを提供できるような買取・販売会社を目指し、更にレベルアップし、リトラスファンを全国に広げることを目指しています。

人

― 御社の特徴は？

上意下達で風通しの良い社風を創るため、バイクツーリングサークル・BBQ大会・ボウリング大会・ゴルフコンペ等の福利厚生を積極的に実施し、従業員のモチベーションアップを図っています。教育カリキュラムにより、熟練者を目指し、職人として日々



バイクツーリングサークル

訓練を積み重ねています。

熟練者に成長するためには、乗り越えなければならないいくつかの壁がありますが、不屈の精神で遂行しています。そのためには、ストレス管理が重要であり、各々がそれぞれのやり方で実施しています。



外国人実習生を交えたBBQ大会

― 次世代の教育について

各レーン毎での熟練者・新人をチームとし、OJT教育を実施しています。特に新人に対しては、1年毎のカリキュラムを作成し、習熟度チェックを実施し、レベルアップを図っています。また、業務遂行のための資格については、計画的に全員取得する体制を整えています。

若い人材の積極採用、及び母国への技術継承を目的とした外国人実習生との協働も積極的に行っています。

アルミニウムのプロフェッショナル

鈴鹿金属(株)

鈴鹿金属(株)は1941年に東京都江戸川区で創業したアルミニウムの圧延製造を行う(株)五十鈴アルミニウム製作所から分離・独立し、アルミ材料及び加工品の専門商社として1952年に東京都台東区浅草橋にて設立。材料販売だけでなく、素材メーカーや協力工場とともに、様々なアルミ成型部品の製造・販売を行っている。



複雑かつ高度な成形加工のニーズに最新の技術を駆使し対応

1987年、トラックボデー用のアルミ需要増加を見込み、トラックボデー部材及び加工部門に進出、翌1988年に静岡に営業所と工場を開設し、トラック用波板パネル(アルミコルゲートパネル)の製造を開始する。

専用設計のプレス機での加工を試みるも、トラックボデーの知見が少なく、加工技術も未熟で、設計通りの製品を作ることができず非常に苦労したという。架装メーカーやユーザーのヒアリングを繰り返し、品質を向上させることに成功し、取引先を順次増やして拡販していった。

1992年、東北地区の架装メーカーへの拡販を目的に、岩手県奥州市に東北工場を開設する。

しかし数年後、ユーザーの事業撤退や景気後退もあり、工場の維持が危ぶまれる危機に直面する。周辺の各種メーカーの工場の需要を捉えるため、アルミ丸棒切断機やアルミ加工箔断裁機を導入。攻めの姿勢が功を奏し、経営危機を乗り越えることができた。アルミ丸棒やアルミ箔加工は、現在も同社の主力製品となっている。

トラックボデー用製品

鈴鹿金属(株)が取り扱うトラックボデー用製品は、バン車



代表取締役社長
川合 弘一

営業第二部 部長
森澤 晴彦

のドアやアオリに使用されるパネル類である。特にアルミコルゲートパネルは耐荷重、耐食、意匠性に優れた製品で需要が高い。大量生産の汎用品ではなく、自社工場である程度のサイズに柔軟に対応できるのも特徴である。

アルミ材料の商社として、東北工場の他、首都圏にある江戸川倉庫にもアルミ材料を常時在庫しているので、顧客の注文に迅速に対応できることも強みとなっている。



アルミコルゲートパネルを使用しているトラック



トラックボデードア用アルミ軽量パネル「SJライト」は嵌合式で自由なサイズに加工可能

アルミニウムの可能性

世界的な原材料価格の高騰やコロナ禍もあり、現場に向いてのヒアリングが難しい時代ではあるが、環境性能に優れたアルミニウムは軽く頑丈で、加工性が良く、リサイクル性も高い材料である。架装メーカー各社を始め、様々な業界の現場の声を集めて、新たなニーズの掘り起こしを続け、社会に貢献できるアルミニウム製品を作っていく。

実際にアルミコルゲートパネルはトラック用製品であるが、建築用外壁のデザイン部分に採用されたり、軽量・耐荷重・耐食性で防災用倉庫の外板材にも使用されている。

トラック生産台数が減少傾向となり、多品種小ロットのアルミ加工に対応していた小さな工場では、廃業や撤退も増えてきているという。鈴鹿金属(株)はアルミ専門商社として、自社工場を存続させて、多品種小ロット対応で全国の架装メーカーに協力できる体制を用意している。

鈴鹿金属(株) 代表取締役社長 川合 弘一

環境性に優れたアルミニウムの軽量・省力・リサイクル性を強みに社会に貢献できる企業を目指してまいります

【本社】〒111-0053 東京都台東区浅草橋2-3-9

Tel : 03-3851-3303

<http://www.suzuka-metal.co.jp/>



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。

様々なRV用品をニーズに合わせて提案

日本ピストンリング(株)

日本ピストンリング(株)は、1934年設立のエンジン部品を製造する自動車業界において誰もが知る上場企業であり、国内のみならず世界中の自動車・二輪車メーカーにエンジン部品を供給し、直近の売上高は507億円を超える。

売上構成比は主力製品であるピストリングを中心にエンジン関連部品で85%を占めている。

EVシフトが謳われる中でも2021年度の自動車生産台数は増加し、エンジン部品の需要も世界的にまだまだ旺盛であるが、日本ピストンリングは「つぎの、NPRへ」を合い言葉に、新製品事業部を中心に、医療機器メーカー向けの高度な金属素材の開発、歯科治療に使われるインプラントシステム、モビリティや車いすの駆動に適した高トルクインホイールモータ等、積極的に新規事業を展開している。

環境に優しい輸入商材を扱う

2021年、事業をスリム・集約化するため日本ピストンリング(株)は商社部門の完全子会社である(株)日本リングサービスを吸収合併し、NRS営業部としてリスタートさせた。

新規事業進出を担う一翼として、培ってきた商社機能を活かし、世界各国の様々な輸入商材を取り扱っている。

主力製品であるイタリアのFIAMM社製オーニングは、自動車の外に快適な日陰空間を作る。



オーニングはキャンピ

ングカーのイメージが強いが、中継車やレントゲン車等に採用され、架装メーカーへの導入実績も豊富だという。オプションで全面を覆う完全な個室にすることも可能だ。



NRS営業部 RV販売グループ
加茂 幸治

NRS営業部 RV販売グループ
河合 基史

電源不要ベンチレーター

2021年の夏に新しく取扱いを開始したイギリスのFLETTNER社製の風力を利用する電源不要のベンチレーター(回転式換気装置)は、日本初上陸の製品である。荷室天井部に取り付け、風の力で荷室内の換気を行う。若干の風で回転するため、走行中だけでなく停車中も換気を行うこ



製品紹介と
取付動画(英語)→



数種類の高さのバリエーションがある

とが可能であり、カビや臭いの発生の予防に貢献する。

電力を一切使わないので環境にも優しく、欧州では多くの運送会社で採用されており、今後拡大が見込まれるEVトラックへの需要も期待されている。

コロナ禍の中での販売開始となったため、PRがうまくかけられない状態が続いているが、取付け方法も簡単なので、これから販売攻勢をかけていきたい製品としている。

輸入商材は、品質の担保と安定が常々の課題となっている。価値観の違いを乗り越えて、日本のユーザーの品質への厳しさをどう海外メーカーに伝えていくかが難しい。

メーカー担当者が来日した際に現物を見ながら打ち合わせを行い、梱包方法の見直し等を繰り返し、少しずつ品質を改善することができた。

品質が安定してもコロナ禍の中では、ヨーロッパ、アメリカ、アジア各地でタイミングが異なる流行に翻弄され、在庫確保と納期調整に明け暮れる日々が続いているという。

昨今では、世界的な燃料高騰と円安による原価上昇という課題も抱えているが、「つぎの、NPRへ」の実現へ向けて、車体工業会入会を機に会員各社の助言を仰ぎ、新しい価値の創造を目指していく。

日本ピストンリング(株)

“つぎの、NPRへ” - The next NPR -

【本社】〒338-8503 埼玉県さいたま市中央区
本町東5-12-10 Tel: 048-856-5049
<https://www.npr.co.jp/> (グループ直通)



リチウムイオン電池はスマートフォンをはじめ、電子機器の動力として、また、モビリティでの利用や日常生活における電源確保策としても利用され始め、今後の電源確保として様々な企業の連携も図られている。その中で注目されている全固体リチウムイオン電池の状況について報告する。

Q1

そもそも「電池」とは？

- 電池は、1780年にイタリアのガルヴァーニが電池の原理を発見して以来、様々なアイデアにより発達し、社会生活に欠かすことができないインフラのような役割を果たしてきた。
- 国内では、1995年に水銀電池の生産が中止されるなど、環境に配慮した製品へ転換し続けている。

1700年～	1800年～	1900年～	2000年～
'80：ガルヴァーニ（イタリア）の足から電池の原理を発見	'00：ボルタ（イタリア）、電池を発明 '59：プランテ（フランス）、鉛蓄電池を発明 '66：ルクランシェ（フランス）、ルクランシェ電池を発明 '87：屋井先蔵（日本）、 ^{※1} 乾電池を発明 '88：ヘレセン（デンマーク）、乾電池を発明 ガスナー（ドイツ）、 ^{※2} 乾電池を発明 '95：二代目 島津謹庵、鉛蓄電池を試作 '99：ユングナー（スウェーデン）、ニッケル・カドミウム蓄電池（ニカド電池）を発明	'00：エジソン（アメリカ）、ニッケル・鉄蓄電池を発明 '04：島津製作所が国産鉛蓄電池第1号を納入 '55：水銀電池の国内生産を開始 '64：高性能マンガン乾電池の国内生産を開始 ニッカド電池の国内生産を開始 アルカリ乾電池の国内生産を開始 '69：超高性能マンガン乾電池の国内生産を開始 '70：小型制御弁式鉛蓄電池の国内生産を開始 '73：リチウム ^{※3} 一次電池の国内生産を開始 '76：酸化銀電池の国内生産を開始 '77：アルカリボタン電池の国内生産を開始 '83：二輪車用・産業用制御弁式鉛蓄電池の国内生産を開始 '86：空気亜鉛蓄電池の国内生産を開始 '90：ニッケル水素電池の国内生産を開始 '91：国内でマンガン乾電池の水銀0使用化を開始 ニカド電池にリサイクルマーク表示を開始 リチウムイオン ^{※3} 二次電池の国内生産を開始 '92：国内でアルカリ乾電池の水銀0使用化を開始 '93：国内で使用期限の表示を開始 '95：水銀電池の国内生産を中止 '97：国内で小型充電式電池の回収を開始	'05：国内で酸化銀電池の水銀0使用化を開始 '09：アイドリングストップ車用鉛蓄電池の国内生産を開始 国内でアルカリボタン電池の水銀0使用化を開始

※1 乾電池：1888年（明治21年）、ドイツのガスナーは電解液を石膏で固めて持ち歩いてもこぼれない電池を発明した。この電池は今の液体電池に対して「乾電池」と呼ばれるようになった。同じころ、日本でも屋井先蔵（やいさきぞう）（1864年～1927年）が独自の方法で乾電池を作り上げたが、特許の申請を工面できず、乾電池の発明者として名前を残すことはできなかった。

※2 一次電池：一次電池とは、使い切りの電池
※3 二次電池：二次電池とは、充電して繰り返し使える電池



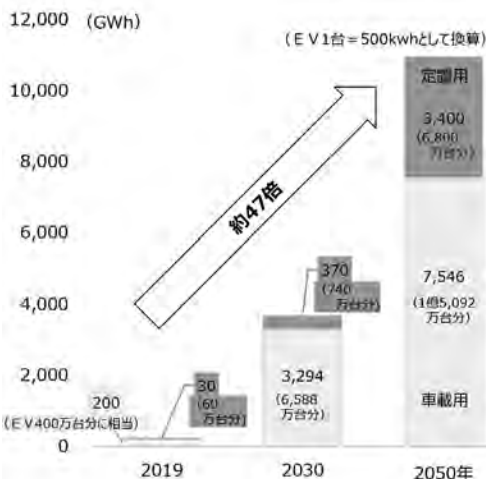
【出典：一般社団法人電池工業会、大阪ガス株式会社HPより作成】

Q2

今後の電池需要は？

- 自動車の電動化に伴い、当面、車載用蓄電池の需要は急激に拡大の見込み。
- 定置用蓄電池（家庭・産業・系統用）も多様な用途での活用が見込まれ、需要増加が考えられる。

車載用・定置用蓄電池の需要推移



蓄電池の多様な活用



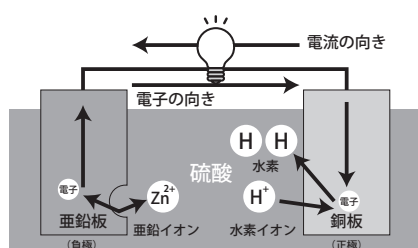
※Vehicle to Grid：
電気自動車（EV/PHEV）を動く蓄電池とみなし、電気自動車に蓄えられた電力を大手電力会社が管理する電力源に供給する技術、またはその考え方

【出典：経済産業省HPより作成】

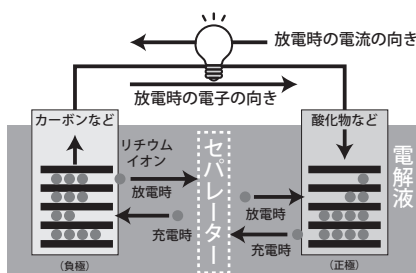
再エネ電源の出力変動の整形・インバランスの回避、送配電向けの調整力、非常時にマイクログリッド化した際の需給調整など、様々な種類の蓄電池をグリッドに接続し複数の事業で共用化するなど、多様な活用が見込まれる。

Q3 「全固体リチウムイオン電池(全固体電池)」とは?

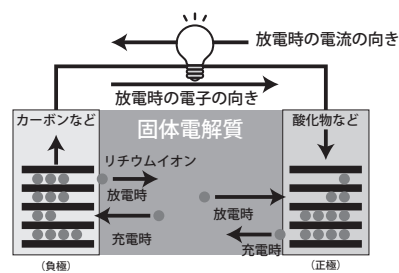
▶ 各電池の仕組みと特徴



【ボルタ電池の仕組み】



【リチウムイオン電池の仕組み】



【全固体電池の仕組み】

	ボルタ電池	リチウムイオン電池	全固体電池
電 極	正極：銅板、負極：亜鉛板	正極：酸化物など、負極：カーボンなど	正極：酸化物など、負極：カーボンなど
活物質	正極：水素酸化物、負極：亜鉛還元剤	正極：コバルトなど、負極：合金系活物質など	正極：コバルトなど、負極：合金系活物質など
電解質	液体：硫酸	液体：発火・爆発の危険性がある有機溶媒	固体：硫化物系または酸化物系
特 徴	- 分極(※)により、電圧がすぐに低下 - 寿命が短い - 電解液が危険な硫酸 ※分極：正極で発生した水素が極板表面に付着し、極板と電解液の接触面積が低下し電圧が低下する現象	<メリット> ○ エネルギー密度が高い ○ 自己放電が小さい ○ 長寿命 <デメリット> ▼ 過充電・過放電に弱い ▼ 価格が高い	<メリット> ○ 発火の危険が小さく、安全 ○ 温度変化に強い ○ 副反応が起こりにくく、さらに高温にも強い <課題> ■ 電解質として有望な材料には硫化物系と酸化物系の2種類 ■ 電極中で活物質と電解質の接合を維持することの難しさ

【出典：「ビジネス+IT」JHP、国立研究開発法人産業技術総合研究所HPより作成】

Q4 「全固体電池」の今後の動向は?

▶ 全固体電池の実用化に向けた取組みは、日本の競争力を高めるために必須。産学官連携とともに特に、産業界では技術的課題に加え、協調領域をどのように拡張していくのが課題となる。

◆国立研究開発法人産業技術総合研究所の主な取組み

① 硫化物系電解質

- ・電気自動車(EV)への活用を想定してより優れた材料開発への取組み
- ・全固体電池の量産への取組み

② 酸化物系電解質

- ・硫化物系より材料のイオン伝導率が低いこともあるので、少しでもイオン伝導率の高い材料の探索
- ・酸化物系材料で重要な条件は、「熱で変化しない」こと。一般に酸化物系は硬いため、活物質と電解質を接合して界面を作るには、セラミックス技術を応用して高温で焼結しなくてはならず、焼結しても反応しない活物質と電解質の組み合わせを探索

◆産業界の動向

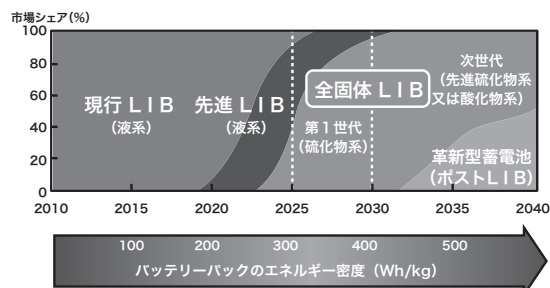
① 個社の取組み

- ・硫化物系は安全性や量産化に、酸化物系は容量に技術的課題はあるものの、個社での商用化・量産化に向けた取組みが進められている

② 連携した取組み

- ・6月に、国立研究開発法人物質・材料研究機構(NIMS)が民間企業10社とともに、酸化物材料を電解質とした酸化物型全固体電池を将来の蓄電池と位置づけ、激化する世界の開発競争にオールジャパン体制で打ち勝つために設立した全固体電池マテリアルズ・オープンプラットフォーム(MOP)を、本年度より本格始動することを表明

車載用蓄電池の技術シフトの想定



【出典：国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構「2021年度実施方針」】



【出典：国立研究開発法人物質・材料研究機構HP】

働くクルマたち



第38回：緊急用車両

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38回目は、特種部会会員が生産する緊急用車両について紹介する。

1. 緊急用車両とは

道路交通法39条では、緊急自動車を「消防用自動車、救急用自動車その他の政令で定める自動車で、当該緊急用務のため、政令で定めるところにより、運転中のものをいう。」と定義しており、原則としてサイレンを鳴らし、かつ、赤色の警光灯をつけて走行しているものをいう。詳しくは政令（道路交通法施行令13条1項）に定義されており、その中から特種部会会員が生産する、救急車、血液輸送車、消防指揮車、標識車について紹介する。

2. 救急車

初めて救急搬送専用の車両が登場したのは、19世紀初めのナポレオン戦争であり、ドミニク・ジャン・ラーレーが発明したとされる。ナポレオン軍の軍医長に任命されたラーレーは戦傷者への迅速な治療のため軍救急部隊を編成し、戦場にあっても傷病者がいち早く野戦病院へ搬送されるシステムを構築した。このとき傷病者搬送に使用された車両が最初の救急車とされている。

日本では、1931年（昭和6年）に最初の救急用自動車となる車両を日本赤十字社大阪支部が大阪市に配備し運用を開始したのが始まり。

一般的な救急車は、いわゆる「2B型救急車」と呼ばれる車両で、1991年の救急業務高度化のため制定された救急救命士法の施行までの間、主力であった車両である。1950～70年代初頭においてはステーションワゴン型、1970年代に入ってから、今の見慣れたワンボックス型となり、搬送業務の高度化、時代のニーズに合わせ、そのカタチを変化させていった。1970年以前は消防車と同じ「ウー音」を救急車でも採用していたが、今の「ピーポー音」にサイレンの音色が変わったのも1970年からである。高規格救急車が主力となった現在でも、患者輸送の役割を担い、生産されている。



1860年代 アメリカ南北戦争で使用された馬車救急車



標準的な2B（ツーベツ）型救急車
写真提供：(株)トヨタカスタマイジング&ディベロップメント

3. 高規格救急車

高規格基準※を満たした3車種（トヨタ・ハイメディック、日産・パラメディック、札幌ポデー工業・トライハート）が「高規格準拠救急自動車」または「高規格準拠救急車」として販売されており、いずれも車体工業会会員が生産している。

※ 救急救命士が行う救命処置に必要な資器材を搭載し、気管挿管や薬剤投与などの特定行為を実施するスペースが確保された高機能高性能な救急車

従来の救急車に比べ排気量が大きく、室内で、救急隊員が立ったまま処置が行える広さを有している。また、ベッドがスライドするため、患者の左右両側から処置が行えるような構造になっている。

より高度な救急救命活動を行うことが可能となった高規格救急車は、現在、その台数も消防向け救急車で6,400台を超え、重要な社会インフラの礎を担っている他、その機能性から医師が乗車するドクターカーとしても活躍している。



札幌ポデー工業(株)・トライハート
(株)赤尾 ホームページより引用



トヨタ・ハイメディック
写真提供：(株)トヨタカスタマイジング&ディベロップメント



日産・パラメディック
写真提供：(株)オートワークス京都

4. 血液輸送車

血液輸送車は医療機関の要請で、日本赤十字社や献血供給事業団が輸血血液等を緊急に届ける車両。基本的には乗用車タイプが主流で、特に近年、どんな路面状況でも対応できる走破性の良いSUV車が増加している。ラゲッジ部分に専用ケースを用いて輸血血液を搭載し緊急輸送。サイレン音は医療系の為か救急車やドクターカーの様なピーパーサイレンが主流。



写真提供：(株)河野ボデー製作所

5. 消防指揮車

サイレンを鳴らしながら災害現場に向かう消防車の列をよく見ると、必ず赤いワンボックスカーが走っている。これが「消防指揮車」。

消防が現場で活動する際に司令塔となる車両で、災害現場で指揮するための情報収集を行ない、作戦の決定と活動命令を現場に下す、「指揮隊」が乗車する。

「指揮隊」が災害現場で使用する消防資機材を限られた車両スペースに使いやすく収めるために、収納庫の柱の位置やスペースを、資機材の重さやサイズ、使用頻度に合わせて調整し、また、車両重量を軽くするために金属を使わず、木材だけで強度や剛性を保てるよう軽量化を図りながら設計している。

最近では、大型ドローンを搭載する消防指揮車も増えてきており、そのスペースも確保しつつ、今までの資機材と両立するよう、パズルのように組み合わせる工夫をしている。



写真提供：(株)オートワークス京都

6. 標識車

道交法における緊急自動車の種類の中で、「道路の管理者が使用する自動車」で、道路における危険を防止するため必要がある場合において、道路の通行を禁止し、若しくは制限するための応急措置又は障害物を排除するための応急作業に使用するもの」と定義され、その名の通り、道路標識を設置する為に必要な特大標識を後面に備えた自動車。道路の状況を、後方に即時に且つ安全に知らせる事ができる機能を持つ。

移動式クレーンを搭載し、重量物の設置、除去も可能な車両もあり、荷台は作業に必要な機材がたくさん積載可能な構造になっている。高速道路で作業する事が多い為、後面に追突衝撃緩和装置が標準装備となっているのが特徴。

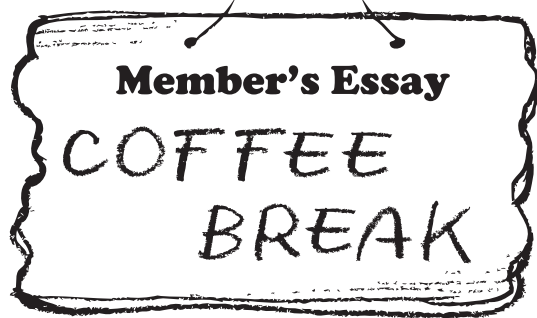


写真提供：(株)トノックス

7. 緊急用車両年度別生産台数

年度	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
救急車	646	759	230	280	187	1,053	220	162	223	301
高規格救急車	624	567	580	565	590	596	594	674	680	616
血液輸送車	32	46	28	10	28	31	15	27	38	277
消防指揮車	185	341	369	354	393	335	101	132	134	126
標識車	56	61	56	71	107	63	90	105	103	100
合計(台)	1,543	1,774	1,263	1,280	1,305	2,078	1,020	1,100	1,178	1,420

血液輸送車の2021年度台数は大幅な受注増によるものです。



窯元を訪ねて…

(株)オートワークス京都 営業・開発部 ^{たかい まさはる} 高井 正治

私と妻の共通の趣味は、陶芸の窯元を訪ねて周るドライブである。結婚して気が付けば20年以上。

結婚当時は長崎の佐世保に住んでいたこともあり、波佐見焼や有田焼といった窯元が近くに点在していた。

きっかけは、元々私が優れたデザインの工芸品や雑貨に興味持っていたことにあるのだが、妻も一緒に窯元巡りに付き合っているうちに、素朴で温かみのある器の魅力に魅かれていったようである。

私なりに窯元巡りの楽しみ方(魅力)をまとめると次のようなものである。

楽しみ方①：窯元は大抵、人里離れた山奥にあり、当時はナビも無く地図を頼りに、緑に囲まれた道を愛車でドライブすること。当時は子供がいなかったためオープン2シーターのスポーツカーで爽快に走った。

楽しみ方②：窯元にたどり着き訪ねると大抵「まあ、良くこんな所まで来られました」とお茶をいただきながら、作家の方や奥さんと会話を交わすこと。

楽しみ方③：器は手づくりのため、それぞれに個性があり同じものは二つとない。並べられた作品の中から、一つひとつ手に取り、器の表情や手の収まり具合を確かめながら気に入った一品を探すこと。

楽しみ方④：近くでお薦めの美味しい店を聞き、帰り道、地元の方しか知らないような食事処やカフェに寄ること。口コミ情報に間違いは無く、



地元で聞いた美味しい店で食事

その後もリピーターとなった店も少なくない。

楽しみ方⑤：窯元で購入した器を自宅で楽しむ。コーヒーカップであれば、挽きたてのコーヒーをカップに注ぎ、カップから沸き立つ白い湯気とコーヒーの香りを味わいながら、窯元に行った時の記憶を思い浮かべるのは格別のひと

時である。

その後、仕事の関係で北九州に転居し、知り合った窯元さんとはやや縁遠くなってしまったのであるが、やはり、1～2年ご無沙汰していると恋しくなり、今度は増えた家族を連れて訪ねるドライブとなった。ここ数年はコロナの影響で足が遠退いていたのだが、先日、結婚当初からお付き合いのある佐賀県の窯元に久しぶりに妻と二人で伺い、久々の再会でよもやま話に花が咲いた。引っ越してからは、子供中心の生活になったこともあり、窯元巡りも少しお休みしていたが、子供の世話も手が離れた今、そろそろ、また窯元巡りを始めようかと考えている。

さてさて、今度はどこへ行こうか?どんな風景、どんな器、そしてどんな人との出会いが待っているのでしょうか…。



買った器でコーヒーを楽しむ

人生初が同時とは！

岐阜車体工業(株) 人事・総務部総務室 ^{なわ たけひこ} 名和 武彦

私は、結婚するまで犬を飼って面倒を見たことなど、一度もありませんでした。しかし、結婚を機に妻と一緒に黒い犬のラブラドル(名前はルッディ)が我が家にやってきました。ルッディは、入籍後に妻が内緒で購入していたのです。結婚前に同棲していたわけではない私は、一緒に過ごしたことのない妻、そしてルッディとの生活が始まりました。

犬は、言葉を話せるわけではないので、私自身、犬どのように接すればよいのか、噛まれないのか、よくテレビで見る犬みたいに賢いのか、シツケされているのか考えることは、山積みでした。しかし、犬を飼ったことのある妻からは『ルッディへの対応は人間と同じように優しい気持ちで接してね』と言われました。何か簡単にシツケられるコマンドは、無いものか考えても答えは出ず。まずは、朝と夕方の散歩に連れ出して、ルッディのご機嫌をとる安易な発想が浮かびました。ルッディは外で番犬として係留していた(何か月後かに室内に不法侵入されました)ため、散歩は格別だったみたいで、しばしばフリフリで歩いていました。ただ、これだけでご機嫌がとれるわけでもなく、ルッディ用の食事を妻が手作りしているので、たまに私があげたりもしました。

ルウディと仲良くなったと自負できるのは1年後くらいでしょうか。ただ、私の言うことは残念ながら、まったく聞いてくれませんけどね。私のジーパンだけ噛みちぎられることもありました。

そんなルウディが2003年から我が家にきて17年間と、大型犬には大変長生きしてくれました。年老いたルウディは、当初とは変わっておとなしくなりました。最後は、体調が悪くなり、家族全員で看取ることができたのは、愛情を子供たちと同じように存分にかけ育てた気持ちが繋がったと今でも信じています。ありがとう。ルウディ!!

ちなみに、今は第2の黒息子(ラブラドル:テオ)を飼っています。テオも凄くやんちゃですが、大変かわいい愛犬です。もちろん、朝と夕方の散歩は、私が担当しています。



ルウディ



テオ

この支配からの脱出

イサム塗料(株) 営業企画部カラーセンター にしかわ たかふみ 西川 学迪

週2日しかない休日をどうやって上質なものにしていけるのか。人の価値観は十人十色ですが、私が最近ハマっている「リアル脱出ゲーム」についてご紹介させていただきます。

「リアル脱出ゲーム」とは名前のとおり、閉じ込められた個室から脱出するゲームです。その個室に散りばめられた謎を解いていき、最後に個室にかけられた鍵を解除して脱

出します。また、脱出までの制限時間があるため、のんびり謎解きしていたらゲームオーバーとなってしまう。最初はなかなか難しいと感じるかもしれませんが、その分、脱出できたときの達成感、そこそこ難しい資格の試験を合格

できたときのそれに匹敵します。

「リアル脱出ゲーム」にも様々な種類のものがあり、最大12人で脱出に挑む大規模なものや、2人だけで脱出に挑むもの等、プレイ人数も多種多様です。最大12で行う脱出ゲームでは、全然知らない人たちと協力して脱出することになるのですが、日本人あるあると言いますか、遠慮したり、的外れなことを言ってしまうのが不安で積極的にゲームに参加できない人が出てきたりします。従って、最初は小規模の脱出ゲームから始めることをお勧めします。

最後に、私が最近参加して気に入った脱出ゲーム「オバケに聞き込みできる山荘殺人事件からの脱出」について簡単に紹介します。この脱出ゲームは刑事である自分たちが、スタッフが演じる霊媒師と協力して殺人事件を解決するゲームです。脱出とは?といった疑問を寄せられそうな内容ですが、脱出ゲームと謎解きゲームは表裏一体であるため、こういった内容の脱出ゲームも存在します。この脱出ゲームで大切なことは刑事という役になりきることです。大人になるために捨てていった恥じらいや羞恥心を再び身に纏うことで、今まで見えなかったものが見えたりします。人とは往々にして、大切な何かを得るために大切な何かを捨ててしまいます。「リアル脱出ゲーム」は、その捨ててしまった大切な何かをもう一度手に入れることができる場所です。もし次の休日に予定がないのであれば、「リアル脱出ゲーム」を候補に入れてみてはいかがでしょうか?



脱出後に撮影した記念写真
真ん中で鈴を持っているのが筆者



最大12人で行う
大規模脱出ゲームもある

いどばた会議

私のSDGs Part2

自転車通勤ヘシフトで健康的にSDGs

(株)トノックス いいざわ ひろ 飯澤 比呂

数年前から健康のためと渋滞を回避するために車通勤を自転車通勤ヘシフト。

朝の良い運動になり、始業時から頭をフル回転させることができます。

健康のために始めたことですが、二酸化炭素削減に繋がっているかと思います。



我が家の恒例イベント牛乳パック流しそうめんでエコ&サステナブル意識



トヨタ車体(株) あべ ひろし 阿部 宏史

毎年恒例イベント牛乳パック流しそうめんを開催！エコだけでなく、流しそうめんを通じて『次を取る人(未来の人)のことを考えて取ること』を教え、『独り占めしない、持続可能な社会』勉強も実例で体験。

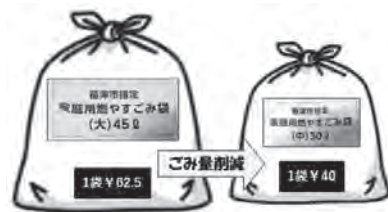


プラごみリサイクルで焼却ごみ削減

トヨタ自動車九州(株) くち い あつし 久池井 敦

妻の提案で、家庭から出るプラごみをリサイクル回収に出すようにしたところ、毎週90ℓのごみ袋が60ℓに減少！

また、プラごみはリサイクルされるため、地球に優しく家計に嬉しいSDGsとなっています♪



エコバッグを持とう！



イサム塗料(株) おおとも ゆう こ 大友 祐子

気軽にできて続けられることと思い、まずはプラスチックを減らす第1歩に、買物に出掛ける際には、いつもコンパクトになるエコバッグをいくつもカバンに入れて持ち歩くようにしています。

しかも、レジ袋は有料化されているのでエコバッグは、お財布にも地球にもやさしい!!



子どもと参加する意味

日本ペイント・オートモーティブコーティングス(株) はしぐち けんいちろう 橋口 賢一郎

「ゴミ拾いの経験がある子は、道にゴミを捨てる大人にはならない。」

そんな考えから、清掃活動にはなるべく子供を連れて参加しています。今回の武豊町の清掃活動もそのひとつ。

今の地球と未来の地球に少しは貢献できたかな？



猛暑と節電

(株)バイス さとう 佐藤 はるか

猛暑のこの夏、ペットのいる我が家はエアコンは24時間フル稼働です。できるだけ節電効率をあげようとエアコンのフィルターの掃除をし、直射日光を浴びている室外機に日除けを手作りしました。

環境と家計に少しでも役立つといいな。



(株)ウイング
総務部
ながの せな
長野 聖奈さん



日産車体(株)
プロジェクト技術統括部
かとう まりな
加藤 鞠奈さん



車づくりに
関わることが
楽しいです

実車で体感して
開発に活かして
いきたいです

Q1 どんなお仕事ですか？

弊社では、トラックボデー全般の架装・脱着ボデー製造並びにトラックボデー修理を行っています。入社して2年目になりますが、主に毎月の仕入金額の算出や伝票のデータ入力・整理、資材の受け入れや受付、電話対応などを担当しております。

Q2 仕事で楽しいときは

知見を広げられることです。入社した当初は、車両の種類や外装部位の名称、部品の名称など初めて見聞きするものが多く分からないことばかりでしたが、今では任せられる仕事も増え、車づくりに少しでも関わることが何よりも楽しいです。

Q3 仕事でつらいこと

私の担当する仕事は、毎月の仕入金額の算出やデータ入力などお金に関わってくる重要な仕事です。そのため、誤入力や伝票の見落としがないか、どの車両にどれくらいの材料費がかかっているのかを確認・記録しなければいけないので毎月間違えがないか不安な時もありますが、慎重に何度も確認しています。

Q4 これまでの仕事の中で 印象に残っている出来事は？

入社した当初は、車づくりの仕事に今まで触れる機会がなかったので見るもの聞くものがすべて新鮮に感じました。車づくりの現場を初めて目にしたときは驚きと不思議な感覚だったこと今でも覚えています。

Q5 御社のPRをしてください！

(株)ウイングは、1953年の東京都江東においてトラックボデーの修理及び架装から始まり、新しい領域への挑戦や時代の変化にも対応してまいりました。

現在、トラックの荷台や脱着ボデー全般をメインに架装しております。特に客先要望に合わせた仕様での製造に心がけています。これからもお客様に喜んでもらえるような製品を提供していきたいと考えております。

Q1 どんなお仕事ですか？

弊社では日産自動車から委託を受け、小型商用車・ミニバン・SUV等の開発及び生産をしております。私の仕事は、小型商用車のマイナーチェンジイベント等の開発内容・品質・コスト・日程の計画・管理・運営をする開発プロジェクトマネジメントを担当しております。

Q2 仕事で楽しいときは

普段はデスクワーク中心でなかなか実車に触れる機会がないのですが、試乗会等で実車に触れてその車の性能や乗り心地の良さを肌で感じる事ができたときは、その車の開発に自分が携われていることをとても嬉しく思い、モチベーションが上がります。これからも積極的に実車で体感して開発に活かしていきたいです。

Q3 仕事でつらいこと

この仕事は1年程しか経験がないため、まだ分からないことが多く毎日が勉強です。また、仕事柄様々な部署の方と関わるため、幅広い知識と経験が必要で、専門用語が飛び交う会議では話について行けず、プロジェクトをマネジメントする側として大変に感じることもあります。それでも、自分の成長を感じることができ日々充実しています。

Q4 これまでの仕事の中で 印象に残っている出来事は？

昨年担当したビッグプロジェクトでは、開発の初期構想段階から携わり、アイデアを形にしていける場面に立ち会うことができ、とてもわくわくしました。課題を解決するため多くの部署と連携し苦労しながらも取りまとめることができ、達成感を感じることができました。

Q5 御社のPRをしてください！

日産車体(株)は小型商用車のキャラバン、NV200、ADだけでなく、エルグランドや海外向けSUVのパトロール、アルマーダ、QX80といった様々な車種を開発、生産しております。これからもより魅力ある車をお客様に届けられるよう、全社一丸となって取り組んでいきたいと思っております。

2022年1月～6月 会員生産状況概要

① 合計

- ・ 1月～6月の累計台数は、前年比23.3%減と、2年ぶりの前年割れ
- ・ 半導体不足等による部品供給遅れ等により、量産車、非量産車共に前年を下回った

② 非量産車

- ・ 1月～6月の累計台数は前年比26.7%減と2年ぶりの前年割れ。全ての車種が前年割れ

③ 特装車

- ・ 1月～6月の累計台数は、前年比24.1%減と2年ぶりの前年割れ
- ・ 輸送系は同33.5%減、作業系・その他は同16.3%減、輸出向けは同25.2%増

④ 特種車

- ・ 1月～6月の累計台数は、前年比33.5%減と2年ぶりの前年割れ
- ・ 緊急用が同63.3%減、車いす移動車が同5.4%減、その他は同8.7%増

⑤ 平ボデートラック(除シャシメーカー標準トラック)

- ・ 1月～6月の累計台数は、前年比19.6%減と3年連続の前年超割れ
- ・ 大型は同20.7%減、中型は39.1%減、小型・軽は同1.4%減

⑥ バン

- ・ 1月～6月の累計台数は、前年比32.1%減と4年連続の前年割れ
- ・ バン(除く冷凍・保冷車)は同34.5%減、冷凍・保冷車は同27.5%減

⑦ トレーラ

- ・ 1月～6月の累計台数は、前年比1.8%減と3年連続の前年割れ
- ・ 平床が同7.7%増、バンが同0.2%増となったものの、コンテナが同7.0%減、その他が同6.0%減

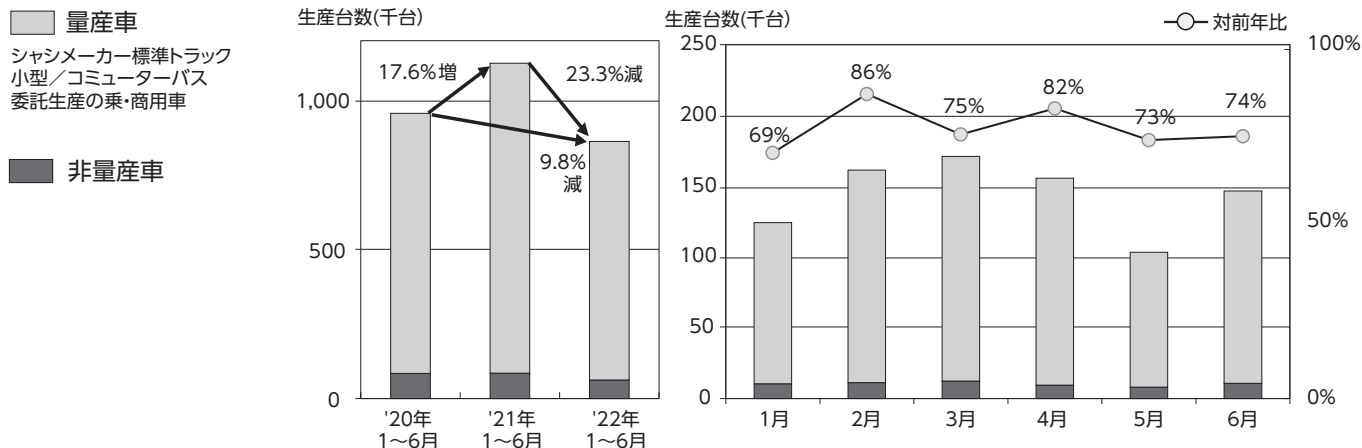
⑧ 大中型バス

- ・ 1月～6月の累計台数は、前年比16.2%減と5年連続の前年割れ
- ・ 路線は同14.6%減、観光は同31.6%減、自家用は同13.7%減。新型コロナウイルスの影響による落ち込みが継続

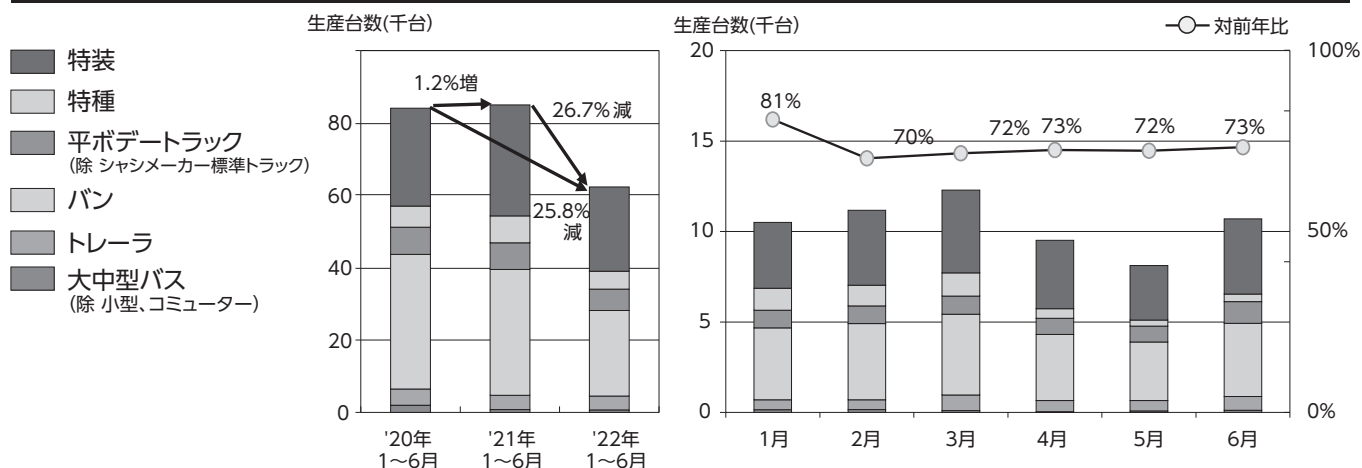
⑨ 乗用・小型商用・軽

- ・ 1月～6月の累計台数は、前年比23.9%減と2年ぶりの前年割れ
- ・ 国内向けは同26.2%減、輸出向けは同21.9%減

合計 (非量産車+量産車)



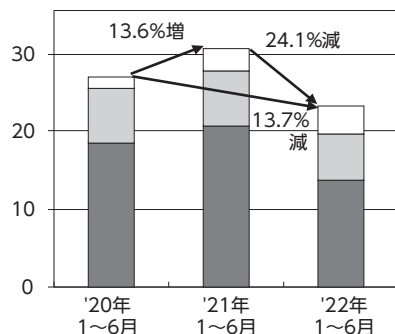
非量産車合計



特装車

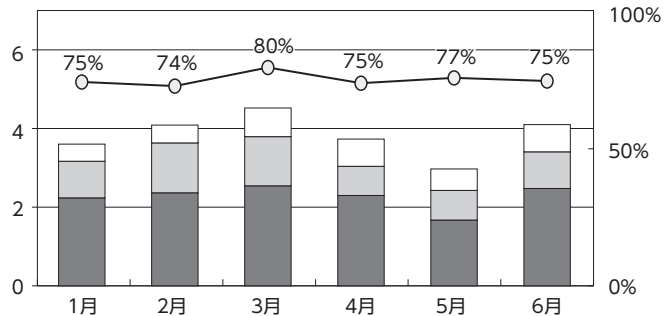
輸出
 作業系・その他
 輸送系

生産台数(千台)



生産台数(千台)

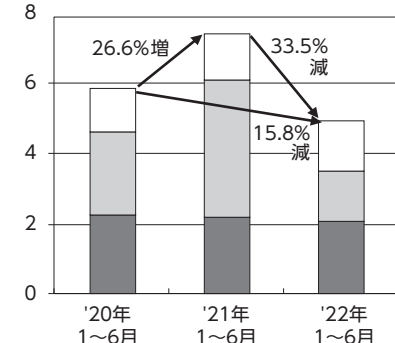
○ 対前年比



特種車

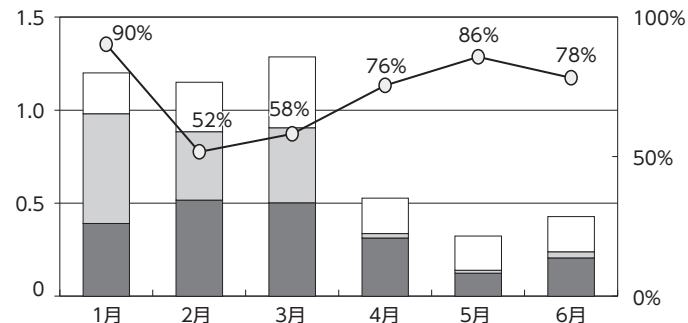
その他
 緊急用
 車いす移動車

生産台数(千台)



生産台数(千台)

○ 対前年比

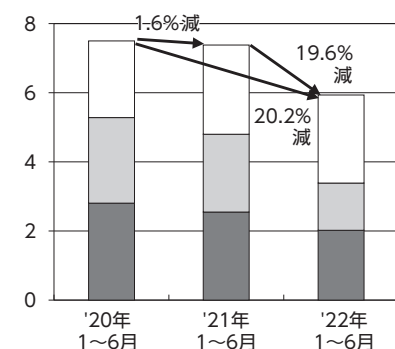


平ボデートラック (除 シャシメーカー標準トラック)

平ボデートラック
(除 シャシメーカー
標準トラック)

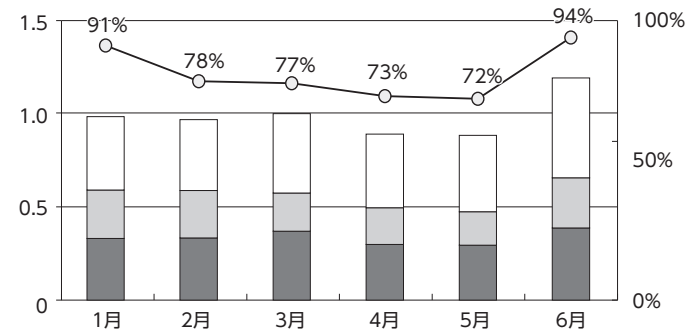
小型・軽
 中型
 大型

生産台数(千台)



生産台数(千台)

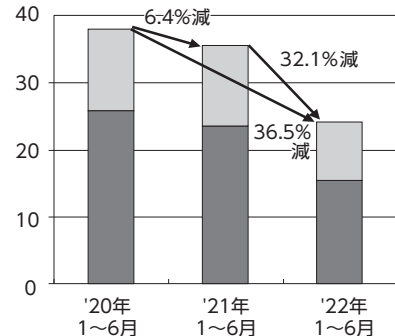
○ 対前年比



バン

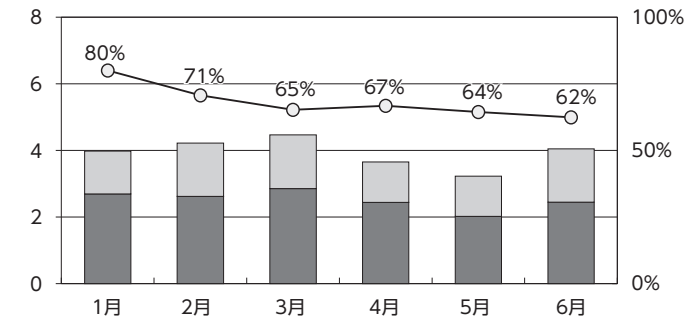
冷凍・保冷車
 バン
(除 冷凍・保冷車)

生産台数(千台)



生産台数(千台)

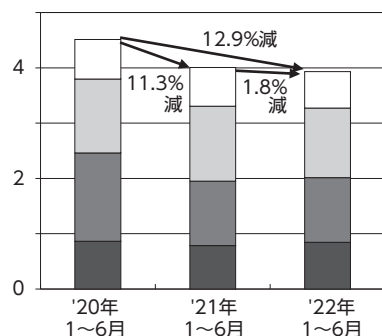
○ 対前年比



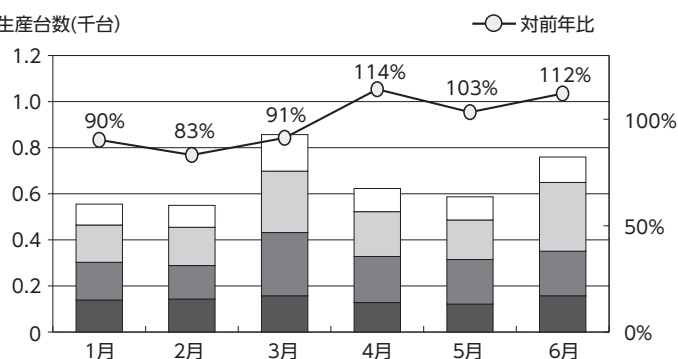
トレーラ

- その他特装系
- コンテナ
- バン
- 平床

生産台数(千台)



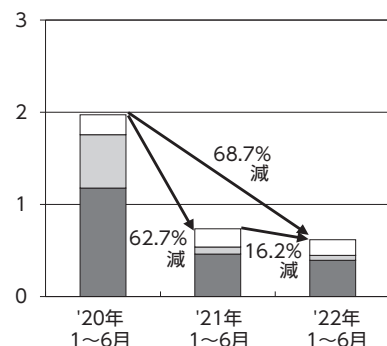
生産台数(千台)



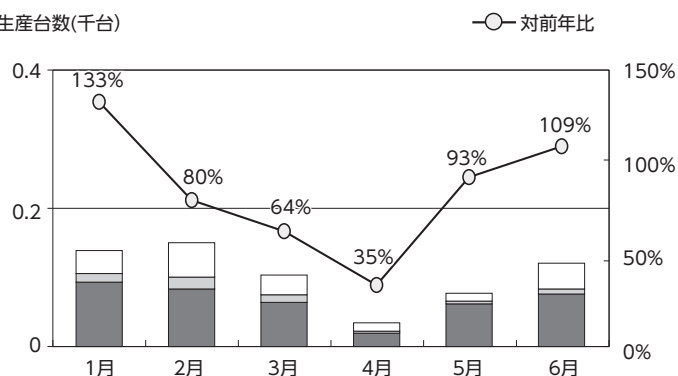
大中型バス

- 自家用
- 観光
- 路線

生産台数(千台)



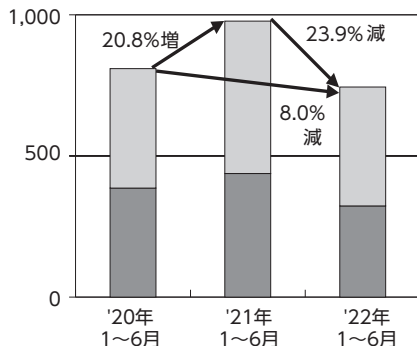
生産台数(千台)



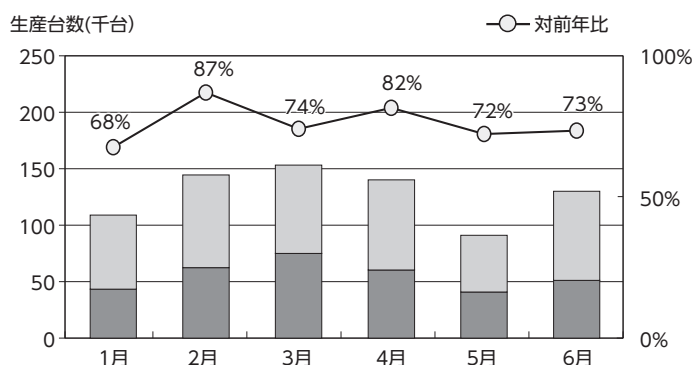
乗用・小型商用・軽

- 輸出
- 国内

生産台数(千台)



生産台数(千台)



車体工業会会員生産台数の公表について

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

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





編集後記

夏から秋へと季節は着実に移ってきている。思い返すと今年の夏は、太陽がギラギラと輝き、蝉の声が力強く鳴り響いていたことがどの位あったのか、よく覚えていない。

東京の猛暑日はこれまでの記録を更新し、16日間(9月2日現在)となったそうだ。これまでの最多記録は13日間(1995年、2010年)とのことで、暑い夏であったことは間違いない。しかし、かつての夏を感じる「こと」や「もの」が、少し変わってしまったのかもしれない。

今年の夏は3年ぶりに行動制限を伴わなかった。各地では感染防止策を図りながら夏祭りや花火大会が開催された。以前と同様の賑わいには及ばないこともあったが、参加者の皆さんの表情は輝き、生き生きとしている姿を見るとこちらも心が躍った。そして、夏の高校野球は連日熱戦が繰り広げられ、激闘の末、初めて深紅の優勝旗が白河の関を越えた。開会式の選手宣誓の中にあった「高校野球の新たな歴史に名を刻めるように全身全霊でプレーをし、最高の夏にする」を、全ての選手によって成し遂げられたと思う。皆さんに感謝！

ここ数日、虫の音が大きくなり始めてきた。今年の秋は引き続き気を緩めず、一人ひとりがやるべきこと、できることに取り組み、仲間と連携し、3年ぶりに、さわやかで清々しいものにしたいと思う。(吉田)

表紙写真について

トラック部会 (有)柳沼ボデー工場製

「オールステンレス家畜運搬車」

ステンレスやアルミニウムを多用して、腐食の低減と長期使用を可能にした家畜運搬車です。

縦根太(たてねだ)と横根太(よこねだ)にアルミニウムやステンレスを使用しています。床にステンレス材を使用しており、木材や鉄等の腐食する素材を使用していません。ボデー前立、リヤ門構、土台枠は、消毒や防疫などの溶剤にも耐えられるように、塗装を行わずに、ステンレス素地を活かしています。お客様のご要望に合わせて様々なサイズ、車両に対応したオリジナルの家畜運搬車を製造しています。



お知らせ

講演会のご案内

- ◆日 時：2022年10月20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：「大型トラックの需要動向とUDトラックの
取組みについて」
講演者：UDトラック株式会社 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込みください。

秋季会員大会 講演会のご案内

- ◆日 時：2022年11月17日(木)
15:00～18:00
- ◆場 所：東京會館 丸の内本館 + Web(Zoom)併用
東京都千代田区丸の内3-2-1 TEL:03-3215-2111
- ◆テーマ：「地球温暖化問題に対する自動車産業の「総力戦」に
ついて ～電気自動車オンリー論の誤謬～」(仮)
講演者：藤本 隆宏 氏
(経営研究所所長、東京大学名誉教授、早稲田大学
教授、ものづくり改善ネットワーク代表理事)
- ◆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込みください。

※ 3密を避けるため、会場出席人数を制限し、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ご了承ください。

<問合せ先> 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。

広告掲載会社

株式会社豊田自動織機……………表2
イサム塗料株式会社……………P.20
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

車体NEWS
AUTUMN 2022 秋



2022年9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

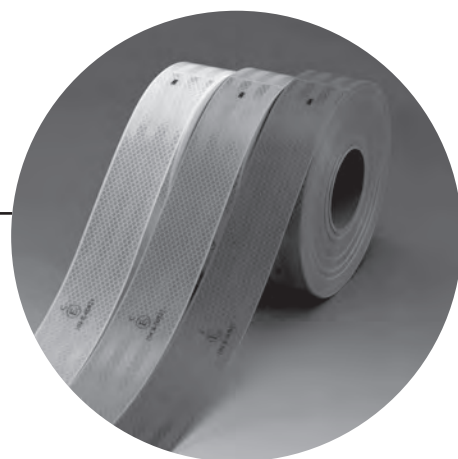
Beauty & Safety スリーエムからの提案です。

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

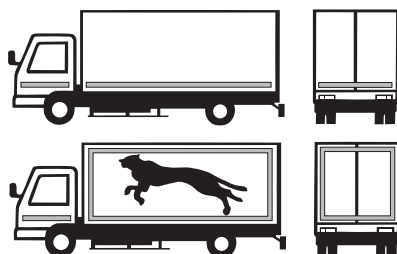
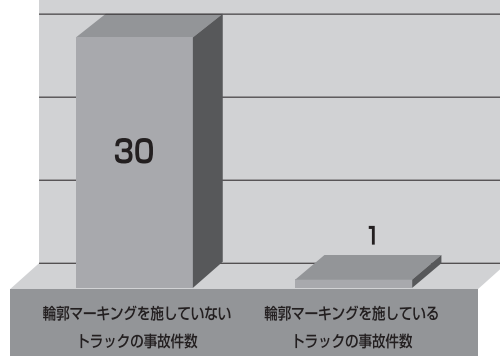
■ヨーロッパにおける研究報告

- 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
トランスポーテーション セーフティ事業部

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

3M

生産物賠償責任保険

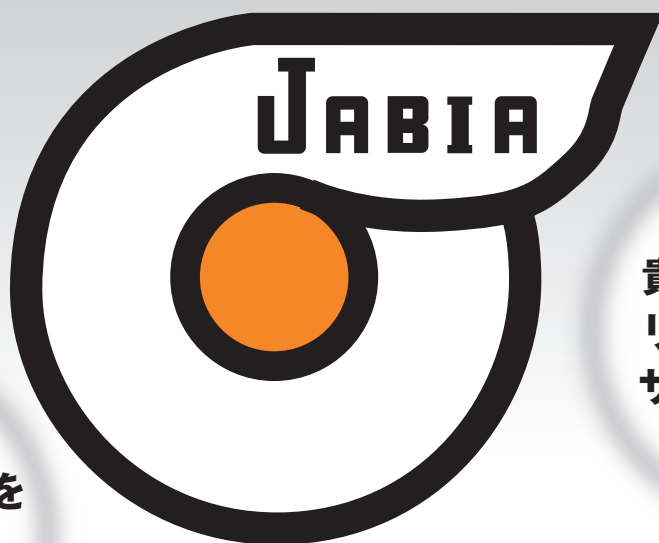
生産物回収費用保険

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

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

随時加入申込受付中

車体工業会会員の
皆さまのための
専用の保険制度。



貴社のPL対策・
リコール対策を
サポートします。

スケールメリットを
生かした割安な
保険料。

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。
- 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。

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



SOMPO

損害保険ジャパン株式会社