

車体 NEWS

SPRING 2022 春

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.

CONTENTS

巻頭言 2

NEWS特集

第15回技術発表会を開催 3

「2022年度税制改正大綱」の概要 11

2021年度補正予算案及び2022年度予算案の概要 12

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 17

支部だより 18

官公庁だより 18

会員情報 21

月度活動状況 23

NET WORK Vol.106

(株)キョーワ 27

VOICE STAGE 94

(株)日本ビューテック 29

(株)パトライト 30

そこが知りたい 第52回

「ラストワンマイルとは?」 31

働くクルマたち 第36回

「ドライバン」 33

COFFEE BREAK 35

いどばた会議 第9回

「おすすめ文房具 Part2」 37

我が社の元気人 39

DATA FLASH

2021年4月～2022年1月会員生産状況概要 40

編集後記 43



コンクリートポンプ車
(詳細はP.43を参照)



株式会社 河野ボデー製作所



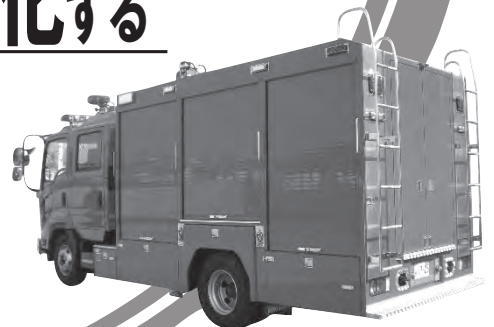
SINCE 1953
株式会社 河野ボデー製作所

わさ
技術伝承



ご要望 オリジナリティ

信頼と創造を具現化する



お問い合わせ

本社工場 〒733-0833 広島県広島市西区商工センター8丁目9-65
東部工場 〒736-0084 広島県広島市安芸区矢野新町2丁目3-57
関東工場 〒306-0432 茨城県猿島郡境町大字下小橋853-1

TEL 082-277-8668 FAX 082-277-3350
TEL 082-885-1411 FAX 082-885-2270
TEL 0280-87-8411 FAX 0280-87-7958



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

トレーラの現状とカーボンニュートラルへの対応

トレーラ部会長 辻 和弘
東邦車輛(株) 取締役社長



トレーラ部会長を仰せつかっております辻でございます。平素は車体工業会の諸活動に対し、多大なるご理解とご協力をいただき誠にありがとうございます。ただ一昨年前から新型コロナウイルス感染拡大により、会員の皆様とはお顔を見て直接お話しできない状況が続いており、部会活動も活性化できていない点につきましては深くお詫び申し上げます。

ドライバー不足と高齢化

さて、私は2017年冬号にて免許保有者の現状と予測について述べ具体的にはドライバーが今後10年間で約20%減少すると申し上げました。先日、確認の意味で2013年度と2020年度とを比較すると、大型免許保有者数は全体で見ると7年間で6%の減少ですが、69歳未満の保有者と比べると15%弱の減少となっていました。大型免許保有者にも高齢化問題が顕著に表れている結果と言えます。特に団塊の世代と呼ばれる年代層のドライバーの引退により大きな減少が続けているのが実態ではないかと思います。若い世代のクルマ離れも一因であり免許の新規取得者が増えていないのが現状です。今後については多少鈍化するものの、ここ数年は毎年1%弱程度減少が進み、ドライバー不足はまだまだ続くものと予想されます。

トレーラのライフサイクル

一方、トレーラの製品寿命はとても長く、初度登録から25年経過してもおよそ半数以上の車両が一時抹消されず現役で走っています。長い期間に亘りお客様にご愛用いただけるのはメーカーとして大変喜ばしいことではありますが安全かつ安心してお使いいただくにはメンテナンスへの十分なお配慮をお願いするとともに、それだけの長期使用を前提とした製品設計が求められます。しかもトレーラはお客様によって使用される環境や条件が千差万別です。そのために求められる仕様も多種多様になっています。またトレーラは当会で唯一、走

行装置や制動装置までも生産する製品です。そのため、各種法規による規制や制約も多く受ける部分があります。当部会では全国のトラック協会様のご協力をいただき「トレーラの安全な使用、及び法改正等に係る研修会」と題し、各地に赴いての講習会を継続開催し、多数の方々に受講いただいております。また「純正部品訴求チラシ」を作成し、関係方面に純正部品使用についての呼びかけも実施しています。

カーボンニュートラルへの対応

世界レベルでの取組みが進められているカーボンニュートラル。当会では昨年から「カーボンニュートラル専門委員会」が設置され、毎月の委員会では各委員が活発な議論を重ねています。ただ不勉強な私にとってはあまりに大きな課題であり、今まで経験したことのない世界レベルでの取組みのため、まだまだわからないことが沢山あります。今後も会員の皆様と勉強しながら一歩ずつでも進んでいきたいと思っています。また製品としてのカーボンニュートラルへの対応として、大型貨物車のパワートレインの動向に注目が集まっています。建設資材や機材、鉄鋼製品などの重量物搬送などには今後もトレーラは不可欠です。また、生産現場から倉庫までの大量輸送などにも大きな役割を果たしています。海外との荷物のやり取りにはコンテナ活用が必須でありその搬送にもトレーラは必要です。しかしながらトレーラは被牽引車であり自らが駆動装置を持っていません。牽引するトラクターがどのように変化していくのかが重要ではありますがその情報を受け、最適なトレーラに変わっていくことがメーカーの使命であると認識しています。

一品一葉でありながらも持続可能な社会づくりに向けてこれからも重要なクルマであり続ける上でも関係各方面の引き続いてのご支援とご指導を賜りますよう改めまして宜しくお願い申し上げます。

第15回技術発表会を開催

NEWS 特集



中央技術委員会(委員長・高橋和也・極東開発工業(株)代表取締役会長)では、1月20日、第15回技術発表会を開催した。昨年度に引き続き新型コロナウイルス禍のため、くるまプラザ会議室とWebの併用開催とし、参加52社110回線と多くの会員が参加した。

【挨拶要旨】

昨今の環境変化はめまぐるしいものであり、皆様もご存じのように、SDGs発効、及びパリ協定、そして各国トップがカーボンニュートラルを宣言し、脱炭素社会への社会構造変革が加速しております。

また自動車産業政策では、商用車で8t以下の小型車は2030年までに電動車20～30%、2040年までに電動車・e-fuel対応車100%、8t超の大型車は実証、早期導入を図り、2030年までに目標を決定するとの方向性が示されています。

車体工業会としても電動車と架装物のマッチングをはじめCASEへの対応、使用エネルギーのミニマム化も大きな課題となってきます。技術の変革にあたっては競争分野と協調分野があり、車体工業会としてもそれらのバランスを取りながら、底上げを図っていかなければいけませんので、皆様のご意見、ご要望を多くいただき積極的な活動を行っていかうと考えております。

会員各社様も今回の技術発表会を契機に更なる技術革新に取り組んでいただくことを切に希望します。

軽量ブーム搭載の高所作業車 ～スカイボーイ AT-320XTG～

(株)タダノ (特装部会)

LE開発第二部
高所・特機開発ユニット主任
山下 輝 氏



1. はじめに

高所作業車は自在に昇降可能な作業床に作業者が搭乗し、高所での作業を可能とする建設機械である。特にトラック式高所作業車は、その機動性を生かし「現場から現場へ」と迅速に移動できる車両として幅広い用途に使用される。

トラック式高所作業車は市場別に「電気工事用」「通信工事用」「一般工場用」に分類されるが、中でも「一般工場用」はレンタルでの運用が多いことが特徴である。レンタル運用では、様々な方が機械を使用するため走行機能、高所作業機能ともに扱いやすいことが重要となる。

こうした背景の中、新規開発した軽量ブームにより「コンパクトな車両」と「広い作業領域」の両立を実現したトラック

式高所作業車「スカイボーイAT-320XTG」について紹介する。



図1 AT-320XTG作業風景

2. 開発コンセプトと特徴

AT-320XTGは主にレンタル向けとして開発された。レンタル向けでは様々な方が機械を操作することから「取り回しが容易なコンパクトな車体」「作業効率の良い広い作業領域」が重要となる。またトラック式高所作業車は公道を走行することから運転免許制度の枠組みにも依存する。運転免許制度は2度の改正を経て、限定免許を含め6つのカテゴリーに分類されるが、レンタル向け高所作業車を使用する方の多くはGVW8t未満が運転可能な「8t限定中型免

許]を保有している。

これら背景からAT-320XTGは「GVW8t以下」「コンパクトな車体」「より高く・より広い作業領域」の実現を開発コンセプトとした。

図2は弊社のレンタル向け高所作業車のラインナップである。一般的に高所作業車は車両の大きさ・重量に比例して作業性能(作業高さ・半径)も大きくなり、レンタル単価も高くなる価格設定となっている。従来のGVW8t未満の高所作業車は最大地上高が27mであり、32m高所作業車はGVW11t枠であった。

しかし「GVW8t未満」「最大地上高32m」を両立したAT-320XTGにより、8t限定中型免許での32m高所作業車の公道走行が可能となった。またAT-320XTGは水平方向への作業領域を表す最大作業半径でも従来27m高所作業車を上回っており、従来製品からの大幅性能アップを実現している。

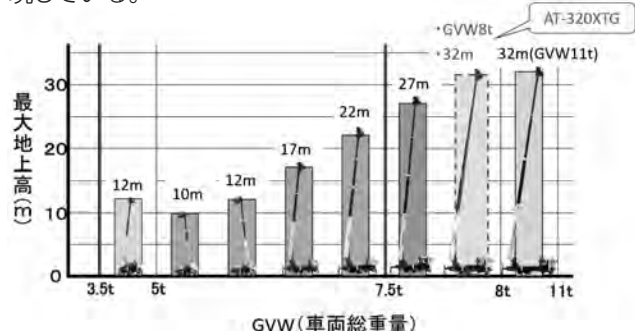


図2 タダノ製レンタル市場向け高所作業車ラインナップ

また車両のコンパクト性もAT-320XTGの特長である。従来のGVW11t枠32m高所作業車は架装する車両サイズの違いにより、27m高所作業車と比較して全長が長い。従い車両運転も難しくレンタル用途には不向きであった。しかしAT-320XTGは4t車トラックへの架装を可能とすることで、地上高32mながら27mクラスのコンパクトな車体を実現した。

3. 開発時の技術課題

開発コンセプトである「GVW軽減」「コンパクトな車体」「作業領域の拡大」を実現するにはブームの機能向上が有効である。つまりブームを「より軽く」「より長く」「よりコンパクトに」という背反する機能の実現が必要となる。AT-320XTGでは以下の対策により、これらの課題を解決した。



図3 AT-320XTG外観図

【課題】 軽量化の実現

【対策】 薄板高張力鋼の採用

構造物の軽量化手法には新素材採用なども挙げられるがコスト・製造性・メンテナンス性に課題がある。そこで本開発ではブーム鋼板の板厚を従来よりも大幅に薄板化することで軽量化を実現した。また、より高強度の高張力鋼板を採用することで、薄板化に伴う応力増大や耐摩耗性などの課題を解決した。

【課題】 軽量化・長尺化によるブーム剛性の低下

【対策】 21面体ブームの採用

高所作業車はブーム先端に作業者が搭乗し作業するためブームには堅牢性と剛性が求められる。しかしブームを薄板化・長尺化すると強度と剛性が低下する。

そこで本開発ではブーム断面の大型化と共に、断面形状を従来の6面体から最大21面体の多角形状とした。21面体形状による座屈強度確保・

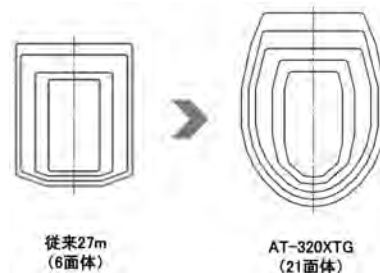


図4 ブーム断面形状

局部変形抑制などにより、従来27m機種と同等の剛性ながら軽量化と長尺化を実現した。

【課題】 ブーム長尺化とコンパクト性の両立

【対策】 5段ブームの採用

高所作業車は全長の大部分をブームが占めるため、車両寸法はブーム全縮長さに依存する。つまり作業領域拡大と車両コンパクト化の両立には「走行時は短く」「作業時は長い」ブームが必要となる。

そこで本開発では5段伸縮機構を新規開発し、ブーム段数を4段から5段とすることで、全縮長さを抑えつつ全伸長さを延長した。

【課題】 製造難度が高い

【対策】 製造技術の向上

ブームは断面や前後端部を溶接接合して製造するが、溶接は鋼板が薄く材料強度が高いほど溶接抜けや不良が発生しやすい。また21面体断面の成形には高い加工精度が要求される。本開発においては製造技術の向上も不可欠であった。

4. まとめ

今回紹介した技術により、従来製品仕様を上回る新製品の発売に至った。おかげさまでAT-320XTGはお客様からもご好評をいただいている。今後も更なる軽量化などの技術力の向上とともに市場の情報・要求に迅速に対応し、より社会に貢献できる商品開発に取り組む。

ダブル連結トラックの開発及び導入について

日本トレクス(株) (トレーラ部会)

開発部 部長
竹野 正明氏



1. 背景

国土交通省は、2016年10月19日、車両長の基準を最大25mまで緩和する「ダブル連結トラック実験」の参加者公募を開始した。現在、脱炭素・物流生産性向上・トラックドライバーの働き方改革の推進としてダブル連結トラックの導入が図られている。実証実験参加から現状までの開発経緯を説明する。

2. ダブル連結トラックの車両タイプ

車両タイプ	対象車両長
① フルトレーラ連結車 ※通常トラックを2両連結するタイプも考えられる。	21m超～25m
② ダブルス連結車 (セミトレーラ+フルトレーラ)	21m超～25m

3. ダブル連結トラック要件

(長さ21mを超えるフルトレーラ連結車の緩和要件等)

以下①～⑥の要件を満たすこと。

① 車両の条件

車両はフルトレーラ連結車のバン型であること

② 通行経路の条件

通行経路の設定で条件を満たすこと

③ 車両装置の条件

21m超車両に16項目の装置を装備すること

④ 積荷の条件

積荷は、危険物貨物、大量の液体、動物の積荷以外のものであること

⑤ 運転者の条件

運転者は条件1もしくは条件2を満たすこと

⑥ 通行の条件

21m超車両で通行する場合、6項目を遵守できること

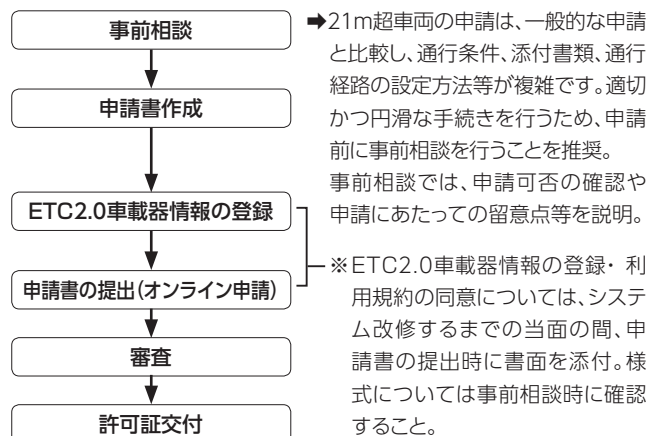
※詳細は国土交通省HP参照

https://www.mlit.go.jp/road/double_renketsu_truck/data/pdf/kanwa_chirashi_20190808.pdf



●申請の流れ

①から⑥の条件を全て満たす場合は、次の申請の流れを参考に申請を進めること。



事前相談(国土交通省)

(相談先) 東北地方整備局
関東地方整備局
中部地方整備局
近畿地方整備局
中国地方整備局
九州地方整備局
各道路部交通対策課(特車担当)
「ダブル連結トラックの申請について」と伝ええるとスムーズ

4. ダブル連結トラック運行状況

(2019年5月末時点)

- 本格導入後、共同輸送としての参加も含めると、運行企業は6社、許可車両は14台
- 通行路線は、新東名区間を中心として、首都圏から近畿圏を結び、圏央道、東名、名神、新名神、伊勢湾岸道

運行企業	車両長	許可台数	ルート
福山通運(株)	25m	1台	裾野IC：裾野営業所(静岡県裾野市)～一宮IC：小牧IC：名古屋支店(愛知県北名古屋市)(262km)
ヤマト運輸(株)	25m	2台	圏央厚木IC：厚木ゲートウェイベース(神奈川県愛甲郡愛川町)～茨木IC：関西ゲートウェイベース(大阪府茨木市)(447km)
日本梱包運輸倉庫(株)	23m	1台	入間IC：狭山営業所(埼玉県狭山市)～鈴鹿IC：鈴鹿センター営業所(三重県鈴鹿市)(402km)
西濃運輸(株)	25m	2台	小牧IC：小牧支店(愛知県小牧市)～藤枝岡部IC：藤枝支店(静岡県藤枝市)(171km)
共同輸送	25m	8台	圏央厚木IC：厚木ゲートウェイベース(神奈川県愛甲郡愛川町)～茨木IC：関西ゲートウェイベース(大阪府茨木市)(447km)

5. 開発機種選定(実証実験参加時)

① 運送事業者要望

- ・内法長 前後最大とすること(パレット数MAX)
- ・車両総重量44tでの積載量を確保すること
- ・通行申請上の制約が最小であること

② 要望により下記検討項目とした。

- ・フルトレーラ連結車とする
- ・トラクタはシングルキャブとし内法長10m確保

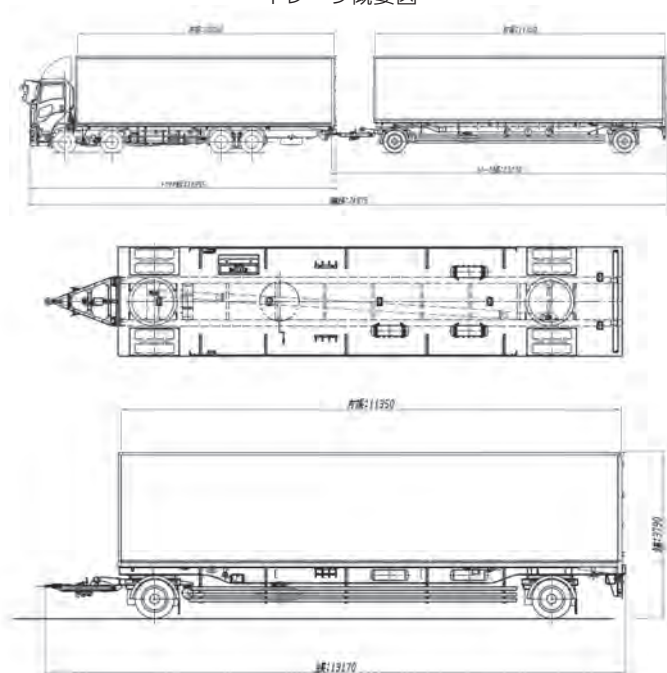
- ・連結全長は25mとする
- ・フルトレーラは前後軸とも1軸とする
- ・連結装置は架装重量軽量のピントルフック式
- ・旋回性能向上の為、後軸ステアリング装置付き

6. 開発車両(実証実験参加時)

ドリー非分離ステアリング装置付フルトレーラ

- ・連結全長25m
- ・機械式ステアリング機構付(ロッド式)
- ・ドリー機構 ターンテーブル式
- ・AJK(アンチジャックナイフ)装置無し
- ・積載量12.2t(バントレ1軸)

トレーラ概要図



7. 開発済バリエーション

- ① ドリー非分離・ステアリング装置付
- ② ドリー非分離・ステアリング装置無
- ③ ドリー分離・ステアリング装置付
- ④ ドリー分離・ステアリング装置無

※バリエーションは要望により順次拡充中。

8. 今後の課題

普及に向けての技術開発は、運送事業者始め荷主様の協力は不可欠である。

- ① ドライバー運転支援及び安全装置
 - ・連結作業の負担低減。(最終的には自動連結)
 - ・視認性向上(全方位カメラによる可視化)
 - ・トレーラブレーキ温度監視システム標準装備
- ② 業態に合わせた車両形態の開発
 - ・連結の互換性(トラクタ+トレーラ)

- ・セミトレーラ+セミトレーラ又はフルトレーラの組み合わせのダブルス方式も今後の研究課題と考えられる。
- ・スワップボディとの組み合わせによる物流生産性の向上。

LEXUS UX BEV車両の開発

トヨタ自動車九州(株) (小型部会)

技術統括部 技術企画室長
安藤 雅英 氏



1. はじめに

弊社は、1991年にトヨタ自動車からの車両生産委託会社としてスタートしたのち、2011年に開発部門を設立し、現在は車両開発から生産まで一貫して行っている会社である。

トヨタ・レクサス初の市販BEVとなる「レクサスUX-BEV (UX300e)」の開発において、従来のガソリン/HEV車との違いに配慮した点や、従来車と混流生産のための工夫などについて紹介する。

※BEV(Battery Electric Vehicle): バッテリー式電気自動車

2. 車両構造の変化

BEVモデルの開発にあたり、レクサスとして以下の3点にこだわり、トヨタ自動車と共に開発を進めた。

- ・静粛性と乗り心地の進化
- ・E-Axleによるダイレクトな走り
- ・すっきりとしたハンドリング性能

車両構造における従来との主な違いを図1に示す。



図1 BEV化による車両構造変化

大型バッテリーの床下搭載については、バッテリーをフロアに固定する部材の強度、構成を工夫し、キャビン全体の剛性向上にも寄与する構造とした。

また、モーター搭載用のクロスメンバーなど、BEV化により新設された部品もうまく使いながらボデー全体の剛性を向上させ、レクサスらしい上質な乗り心地の実現に繋がった。(図2)



図2 バッテリー固定部材、クロスメンバー

静粛性の面では、図3に示すようにBEV化によりエンジンノイズが無くなることで、そこに隠れていたロードノイズ、水はね音などが顕著に目立つようになったが各ノイズ成分に対して適材・適所に防音材を配置し、静粛で快適な室内空間が実現できた。

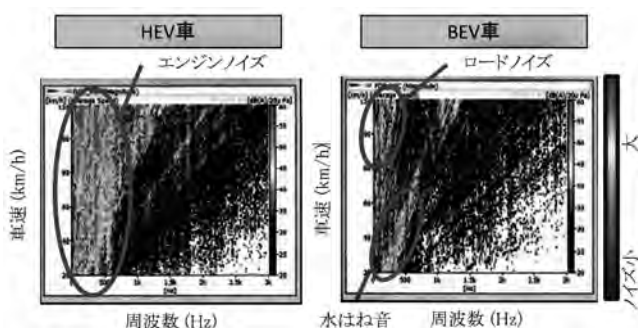


図3 HEV車・BEV車の 車内ノイズ比較

走りの面では、電動化によりアクセルの応答性が大幅に向上した。背反として、ドライバーのアクセル操作に対し車両が敏感に反応しすぎると、扱いにくいクルマになってしまうということが懸念されたので、モーターによる気持ちよい加速感と、運転のしやすさを両立させることを目指し制御系のチューニング等、開発を進めた。

3. 生産工程の変化

今回開発したUX-BEVは弊社宮田工場第1ラインでの生産で、同ラインはレクサスCT、NX、UXも混流生産しているラインである。そのため、構造が大きく異なるBEV車を従来車との混流生産で、いかに安い投資で効率的に生産するかということも課題であった。

大きく変わる工程は、モーター搭載、大型バッテリー搭載の2工程で、前者は搭載構造を工夫することで従来工程を活用し、後者は専用工程で対応した。

モーター搭載では、従来のエンジン搭載と部品構成が大きく変わるが、クロスメンバーにモーターやPCUなどの部品を抱き合わせることでアッセンブリー化し、車両への搭載基準も従来と合わせることで、搭載設備・治具に大きな変更無く混流生産を実現できた。

一方、バッテリー搭載は重量450kgもある大型部品のため作業時間が長く、従来工程では編成効率の悪化に繋がるため、オフラインでの専用工程としたが、可能な限りコンパクトでミニマムな工程を目指した。実際のレイアウトは図4に示すものである。

従来、外観検査ラインを通過した車両は自走しUターン

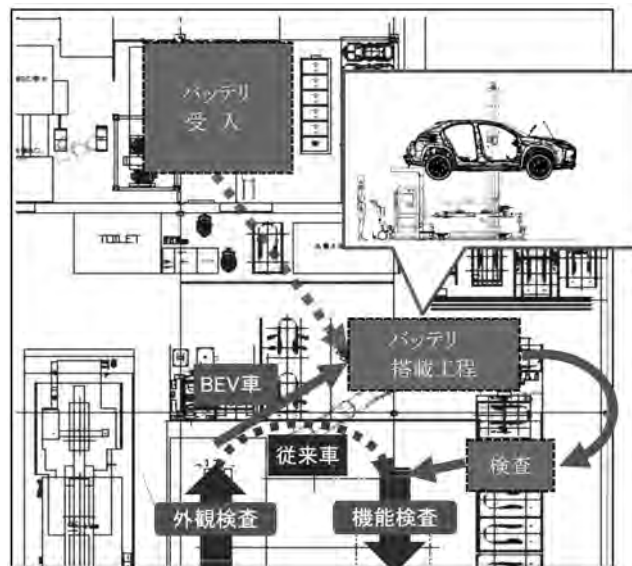


図4 バッテリー搭載工程レイアウト

して機能検査に向かうレイアウトであったが、今回は大物部品となるバッテリーの取り回しやそのスペース効率、BEV車の生産比率を考慮し、外観検査～機能検査間にバッテリー搭載工程を構えることにした。

外観検査後、車両は運搬台車を使い(バッテリー未搭載のため自走できないため)バッテリー搭載工程に向かい、ジャッキアップし、床下にバッテリーを搭載、その後結線確認などの検査を行い、自走して機能検査に戻るといったレイアウトとし、BEV車導入による工程変化を最小限に抑えた。

4. まとめ

初の市販BEV車開発という大きな挑戦であったが、構造や工程の変化への対応を進め、2019年にお客様にお届けできた。電動化が加速する中で今回の開発で得たものは多く、今後の更なるいいクルマづくりに繋げていきたい。



新型アクアの開発

トヨタ自動車東日本(株) (小型部会)

プロジェクトC開発 主担当員
岩崎 宏 氏



1. はじめに

東日本大震災のあった2011年に初代アクアが「エコカーの普及」と「東北復興の星」を使命にコンパクト初のハイブリッド専用車として誕生した。

そこから10年の月日を経て、2021年7月にアクアのフルモデルチェンジを行ったので、その開発について紹介する。

2. 開発の狙い

初代アクアが圧倒的な低燃費や、コンパクトカーならではの使い勝手の良さや、クラスを越えた上質感に加えてお求めやすい価格などで多くのお客様にご支持いただいていた。それを受け継ぐ新型アクアでは「幸せの量産」と「カーボンニュートラルの実現」を使命に、新世代のエコカーとして「上質さ」と「先進性」に更なる磨きをかけるべく、電動車らしい軽快で上質な走りと高い環境性能の両立、及び先進の安全・安心装備を積極的に採用することを軸に開発を進めてきたので、事項で詳細を説明する。

3. 車両概要

①デザイン

コンセプトは「Harmo-tech」

人に寄りそうエモーショナルさと先進性を併せ持つデザインでシンプルかつクラスレスな世界観を表現した。

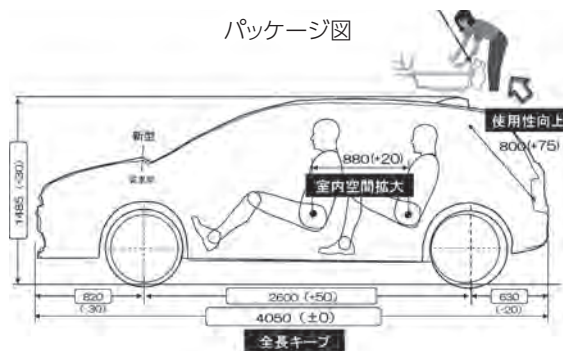


外形デザインスケッチ

②パッケージ

全長は取り回し性を考慮して従来型から変えずに、ホイールベースを50mm延ばすことでリヤ席の居住性を向上させた。またバックドア開口を75mm広げ、荷室奥まで手を伸ばした際にも頭をあたりにくくすることで荷室の使用性を向上させた。

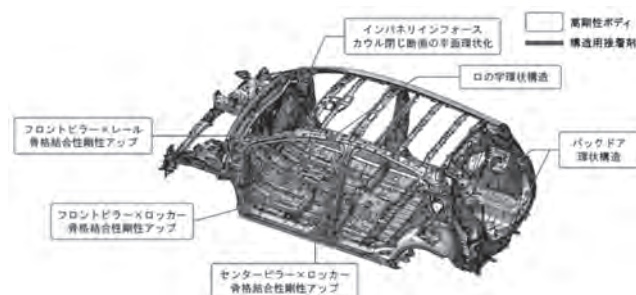
パッケージ図



③快適で上質な走りの実現

- ・ ボデー剛性の向上

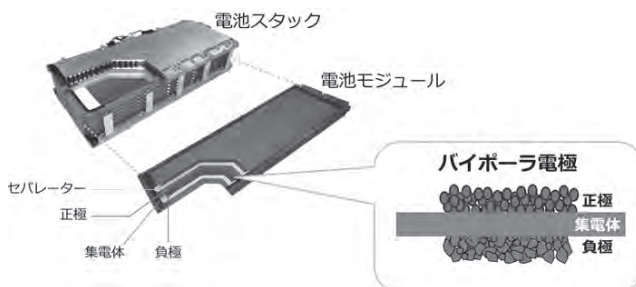
主要骨格を環状構造とし結合剛性を上げることでねじり剛性、ステアリング支持剛性を向上させた。また構造用接着剤を積極的に採用することで、上質な乗り心地を実現した。



ボデー構造

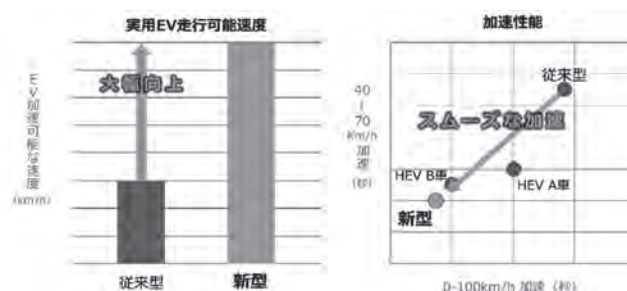
- ・ バッテリー性能の向上

バイポーラ型ニッケル水素電池を採用することで従来型と比べて約2倍の高出力を実現。



バイポーラ型ニッケル水素電池の構造

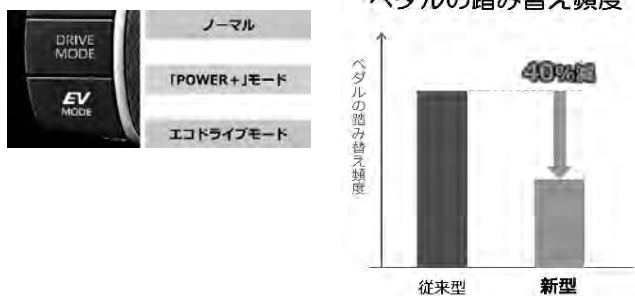
それによりモーターの使用領域を拡大できたことでEV走行可能な速度域が大幅に向上した。更にはレスポンスが良くスムーズな加速も実現した。



- ・ 快感ペダルの実現

アクセルペダルだけで加減速のコントロールが可能な

「POWER+モード」をトヨタのハイブリッドで初めて採用。アクセルペダルを緩めて発生する回生ブレーキを活用することで、ペダルの踏みかえ頻度を40%程度低減することができた。



④最新の安全・安心装備の採用(アドバンストパーク)

駐車が苦手というお客様に配慮し駐車支援機能を設定。電気式シフトとすることで、アクセル、ブレーキに加えてシフト操作までを制御し駐車をサポートする。対応する駐車シーンとしては、並列、縦列駐車に加え事前に駐車位置を設定することで、区画線のない場所でも利用可能となっており、幅広いシーンで活用いただけるよう配慮した。



対応する駐車シーン

4. まとめ

今回のアクアの開発では、開発、生産準備、製造が大部屋体制のもと、開発の初期段階から部署の垣根を越えて一体となって進めてきた。コロナ禍という状況もあり、色々と思いついた開発となった。下表は新型アクアに対するお客様からいただいた主な声となっているが、ありがたいことに開発の狙いをご理解いただけているのでは?と少しばかりの安堵を覚えると共に、更なる商品力向上に引き続き取り組んで行く。

主なご意見
室内が広い
安全装備が充実している (フルオートの駐車支援、ブラインドスポットモニター)
走行性能が向上した (POWER+モード、加速力、静粛性)
デザインがいい
燃費がいい

大型車両木部保護塗料 ウッドプロテクト

イサム塗料(株) (資材部会)

営業企画部 部長
清水 憲一 氏



1. はじめに

弊社は乗用車、バス、トラック等の車両用補修塗料をメインに製造、販売している塗料メーカーである。世界的にカーボンニュートラルの取組みが進む中、石油由来製品である塗料を取り扱う弊社においても、カーボンニュートラルへの取組みを加速させている。その取組みの一つとして「塗料でできるカーボンニュートラル」をテーマに開発した塗料が「ウッドプロテクト」である。

塗料の特徴である「物体の保護」=「長寿命化」を活かし、トラック荷台に使われている木部を保護し、長寿命化することで、カーボンニュートラルの大きな要因である森林保護に寄与することが可能である。

2. 荷台木部補修の課題

荷台木部は経年によって「腐食」、「劣化」が進み「強度低下」を引き起こす。荷台木部の補修は、①木部材料の張替え、②鉄板への張替えによる補強、③防腐剤(ステイン)塗装、④即硬化性樹脂(ポリウレア)塗装等が主に行われている。

①木部材料の張替えは、森林伐採の観点からも年々材料不足となっており、価格高騰や品質低下が生じている。②鉄板への張替えによる補強はトラックの自重が増加し、積載量減少が問題となる。③防腐剤塗布は薄膜のため、衝撃や摩擦に弱い。④即硬化性樹脂塗装は専用塗装機等、初期の設備投資が高く、材料自体のランニングコストも高い。このような木部補修に関する様々な課題を解決できる大型車両木部保護塗料「ウッドプロテクト」を紹介する。

一般的な荷台補修



木部張替え

鉄板張り

防腐剤塗布

3. 大型木部保護塗料ウッドプロテクトとは

ウッドプロテクトは、木材に塗布することで長期間にわたり優れた保護性能を発揮し、且つメンテナンスの煩雑さから開放する高強度の塗料である。特長としては①優れた密着性、②耐衝撃性、耐摩耗性の向上、③専用塗装機が不要(ローラーでの簡易施工)、④他工法に比べ重量増加が少なく、低コスト、⑤木部材料の高寿命化が挙げられる。

① 付着性については、建研式引張試験機で検証し、無塗装のものに比べて、ウッドプロテクトを塗装した木部は付着性が約2倍程度となることを確認した。風雨にさらされた状態(耐湿性試験実施後)でも同等の性能を確認している。

【付着性試験結果：建研式引張試験機】

	基材	アピトン材	アピトン材
	ウッドプロテクト (塗布量)	—	1.5kg/㎡
付着性	試験後の状況		
	付着強さ	2.23N/mm ²	4.05N/mm ²
耐湿性試験後の 付着性 (240時間)	試験後の状況		
	付着強さ	1.57N/mm ²	3.50N/mm ²

②-1 耐衝撃性については、デュボン式(荷重:1kg×50cm)で試験した結果、未塗装材は凹みと割れが発生、ウッドプロテクト塗装材では凹みは発生したが、塗膜に割れは無く、木部の傷みを緩和した結果となった。付着性試験同様、風雨を想定した耐湿試験後でも同等の結果を得ている。

【耐衝撃性試験結果：デュボン式(荷重:1kg×50cm)】

	基材	アピトン材	アピトン材
	ウッドプロテクト (塗布量)	—	1.5kg/㎡
耐衝撃性	試験後の状況		
	結果	凹みあり、割れあり	凹みあり、割れなし
耐湿性試験後の 耐衝撃性 (240時間)	試験後の状況		
	結果	凹みあり、割れあり	凹みあり、割れなし

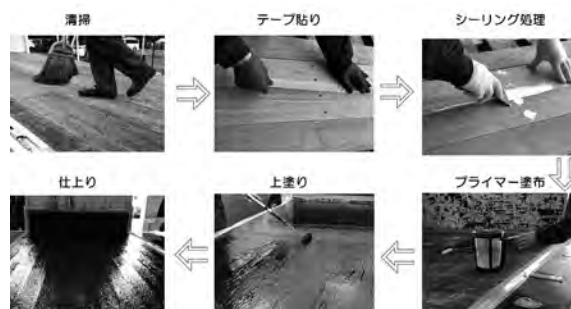
②-2 耐摩耗性については学振型磨耗試験機(荷重:500gf)で試験した結果、無塗装材ではジョイント部に割れが発生、ウッドプロテクトを塗装した木部は塗膜表面に傷跡が残る程度でジョイントの割れはないことを確認した。

③④ 重量増加率、低コスト性については、塗布量が1㎡あたり1.5kg程度と鉄板の張替えやポリウレタ塗装に対し非常に少ないこと、専用塗装機等も不要でありローラーで塗装できることより、重量増加が少なくコストの低減も実現できる。

【耐摩耗性試験結果：学振型磨耗試験機(荷重条件:500gf)】

	基材	アピトン材	アピトン材
	ウッドプロテクト (塗布量)	—	1.5kg/㎡
耐摩耗性 1000往復	試験後の状況 (全体)		
	試験後の状況 (拡大)		
	結果	ジョイント部に割れ	僅かに痕跡あり

ウッドプロテクト施工(基本)の流れ



⑤ 木部材料の高寿命化については、未塗装の木部荷台とウッドプロテクトを塗装した木部荷台にて屋外暴露試験を実施した。未塗装の木部には腐食が見られたが、塗装済み木部については、内部の腐食はほとんど見られなかった。

【屋外暴露試験(実車)】

	基材	アピトン材	アピトン材
	ウッドプロテクト (塗布量)	—	1.5kg/㎡
屋外暴露試験 (実車)	試験後の状況 (全体)		
	結果	内部腐食あり	内部腐食なし

※自社試験による

以上の結果より、紫外線、風雨、及び衝撃、摩擦などの外的要因から木部を保護し、長寿命化に寄与することが確認された。適用素材としてはアピトン材、ベニア材、アカシヤ材、竹材等、大型車両荷台に使用される木材に対応することが可能である。

ウッドプロテクトの適用素材例

アピトン材	ベニア	アカシヤ材	竹材

4. まとめ

ウッドプロテクトは従来の荷台木部補修に比べ「低コスト」で「耐久性が高く」、「施工が簡単にできる」というメリットを実現した塗料である。荷台木部に塗装することで、確実に木部材料の寿命を延ばし、結果、森林保護に繋がると考えている。「塗料でできるカーボンニュートラル」を実現することで業界の一助になることを確信している。

「2022年度税制改正大綱」の概要

中央業務委員会



政府は、2021年12月10日「2022年度税制改正大綱」を閣議決定した。

当会も一員である自動車関係21団体で構成する「自動車税制改革フォーラム」を通して、自動車関係諸税及び中小企業税制についての見直しを要望した。

当会要望の今回の改正への反映状況と主な改正内容を紹介する。

1. 自動車関係諸税に関する当会要望と現状

次のエコカー減税などの期限到達時に抜本的な見直しを行うとの方針通り、今年度の改正はなく当会要望の実現には至っておらず、2021年度の税制改正大綱の「検討事項」が維持された。

	種別	当会要望	2022税制改正大綱
自動車関連税制	自動車税／軽自動車税	・自動車税は国際的に適正である軽自動車税の水準に見直し ・自動車税の初年度月割課税の廃止	・見直しに至らず ・廃止に至らず
	自動車重量税	・将来的な廃止を目指し、まずは「当分の間税率」の廃止	・当分の間税率廃止には至らず
	環境性能割	・次年度に向けて、被牽引車(トレーラ)についての車両区分への明記と対象からの除外を含め課税のあり方の抜本的な見直し	・適用除外には至らず (次年度の抜本的な見直しに向け、関係団体と連携して要望することを国交省と確認済)
	全体	・財源確保のための増税反対	・増税となる改正はない

2. 中小企業税制に関する当会要望と現状（太字は当会要望が反映された項目）

当会要望	2022税制改正大綱
①中小企業法人税 軽減税率の拡大 中小企業を対象とした軽減税率の更なる低減等を要望 ・年所得800万円以下の部分 法人実効税率低減までの間、 軽減税率特例(15%)の継続 ／法人実効税率低減時、現在と同程度以上の特例設定 ・年所得800万円超の部分： 法人実効税率低減時、軽減税率特例の設定	・軽減税率の特例(15%)は2023年3月末まで2年延長 ・法人実効税率の低減、特例設定は示されていない
②税法上の中小企業の定義 中小企業関連税制の活用拡大を図るために、法人税制上の資本金基準を「3億円以下」に引き上げることを要望	2016年度の税制改正大綱で資本金以外の指標等により、法人の規模や活動実態を的確に表す基準への見直しを検討する旨、明記されたが、今回も改正には至っていない。

3. 2022年度税制改正概要

「成長と分配の好循環の実現」、「経済社会の構造変化を踏まえた税制の見直し」等が柱

- ・賃上促進税制は、税額控除率を大企業で最大30%、中小企業で最大40%に拡充。
- ・オープンイノベーション促進税制の拡充や、土地に係る固定資産税等の負担調整措置について、2022年度に限り所要の措置を行う。

主な改正内容

法人課税	【中小企業の支援】 (1)中小企業における所得拡大促進税制について、税額控除率の上乗せ措置を次のとおりとする見直しを行った上、その適用期限を1年延長する(～2024年3月31日) ・雇用者給与等支給額の比較雇用者給与等支給額に対する増加割合が2.5%以上である場合には、税額控除率に15%を加算する。(現15%→新30%) ・教育訓練費の額の比較教育訓練費の額に対する増加割合が10%以上である場合には、税額控除率に10%を加算する。 (2)交際費等の損金不算入制度について、その適用期限を2年延長するとともに、中小法人に係る損金算入の特例の適用期限を2年延長し、2024年3月31日とする。 【オープンイノベーション促進税制】 スタートアップ企業と既存企業の協働によるオープンイノベーションを更に促進する観点から、一部要件が拡充され適用期限が2年延長 ・取得株式の保有見込期間の下限を5年→3年に短縮 ・所得控除上限額:1件あたり25億円以下、対象法人1社・1年度あたり125億円以下 ・適用期限:2024年3月31日まで延長
その他	【税務手続のデジタル化・キャッシュレス化による利便性の向上】 登録免許税や自動車重量税におけるキャッシュレス納付制度の創設等を行う

2021年度補正予算案及び 2022年度予算案の概要

中央業務委員会



昨年12月24日に2022年度予算案が閣議決定されたので、2021年度補正予算案を含め、当会に関連のある予算案の概要を紹介する。

1. 2021年度補正予算

- 1) 新型コロナウイルス感染症の拡大防止策
【18兆6,059億円】
- 2) 「ウィズコロナ」下での社会経済活動の再開と
次なる危機への備え 【1兆7,687億円】
- 3) 未来社会を切り拓く「新しい資本主義」の起動
【8兆2,531億円】
- 4) 防災・減災、国土強靱化の推進など安全・安心の確保
【2兆9,349億円】

2. 2022年度予算案(経済産業省計上分)

()は昨年度予算

- 1) 中小企業対策費【1,095億円】(1,098億円)
以下主な内訳
- (1) 取引対策、事業再生・事業承継支援
- ① 中小企業取引対策事業 21.3億円(35.6億円)
- ② 中小企業再生支援・事業承継総合支援事業
157.7億円(95.0億円)
- ③ 事業承継・引継ぎ支援事業 16.3億円(16.2億円)
- (2) 生産性向上支援等
- ① 成長型中小企業等研究開発支援事業
104.9億円(109.0億円)
- ② ものづくり等高度連携・事業再構築促進事業
10.2億円 <新規>
- ③ 地域未来DX投資促進事業 15.9億円(11.7億円)
- ④ 小規模事業対策推進等事業 53.3億円(53.2億円)
- (3) 資金繰り支援
- ・ 資金繰り支援(マル経融資を含む。)
226.1億円(270.4 億円)

2) 科学技術振興費【1,104億円】(1,090億円)

以下主な内訳

- (1) スタートアップ支援の強化
- ・ 研究開発型スタートアップ支援事業
25.8億円(21.4億円)

- (2) デジタル・サイバーセキュリティ
- ・ 産業DXのためのデジタルインフラ整備事業
22.0億円<新規>
- (3) 経済安全保障
- ・ 次世代半導体の研究開発の推進(高効率・高速処理
を可能とするAI チップ・次世代コンピューティング
の技術開発事業 等) 148.5億円(141.2億円)

3) エネルギー対策費

- (1) エネルギー需給勘定【4,079億円】(4,109億円)
- ① 2050年カーボンニュートラル・2030年の温室効果
ガス46%削減目標の達成に向け、
- ・ 工場等における先進的な省エネ設備投資やクリー
ンエネルギー自動車の購入を支援
- ・ 再生可能エネルギーの主力電源化を進めるための、
太陽光、洋上風力、地熱等の導入や、水素、アンモニ
ア等の実用化・普及に向けた研究開発を加速
- ② 昨年度創設した、野心的な二酸化炭素の排出削減
に取り組む企業に対する成果連動型の低利融資制
度の創設など金融手法を活用した支援を拡充
- ③ このほか、災害時におけるエネルギー供給体制の強
靱化を支援するための予算を措置するとともに、国
内外の資源確保に向けた取組を支援するための予
算等を措置
- (2) 電源開発促進勘定【1,433億円】(1,544億円)
- ・ 電源立地地域対策交付金や原子力にかかる技術開
発等に必要予算を計上

3. 公共投資

2022年度予算案の公共事業関係費

2022年度予算案	6兆575億円
2021年度予算(参考)	6兆549億円

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、菅前総理大臣が2020年10月26日の所信表明演説において、「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、日本は2050年CN、脱炭素社会の実現を目指す」ことを宣言した。気候変動対策を協議する国連気候変動枠組条約第26回締約国会議(COP26)が、2021年10月31日～11月13日にイギリス・グラスゴーで開催され、世界の平均気温の上昇を産業革命前から1.5℃に抑える努力を追求し、石炭火力発電を「段階的に削減」するなどが合意された。

当会では、CN専門委員会を立ち上げ、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1～3)そして車体NEWSでは秋号からCNの取組みを紹介している。

第3回目の今回は、12月に調査を開始した、会員各社のエネルギー使用量調査、及び継続して実施している勉強会の実施状況について紹介する。

CO2排出量算出に向けたエネルギー使用量調査

★ 考え方

- ▷ CO2排出量算出は、CNへの取組みで個社活動の評価を行うために必要
- ▷ 今後は、取引先を含め、CO2排出量の提出が求められることが想定
- ▷ 車工会としても対外的に会員のCO2排出量の報告を求められることが想定
- ▷ 車工会として統一基準でCO2排出量を算出、環境委員会からの要請で既エネルギー使用量提出会員がおられることを踏まえ、エネルギー使用量の提出を会員へ依頼



- ◆ 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、立案の参考にさせていただく【会員】

★ 調査対象 196社(正会員169社、準会員27社)

CNアンケート「Q4:把握しているエネルギー使用量から、CO2排出量を算出していますか?」の回答結果よりエネルギー使用量を把握している正会員、及び準会員は他団体に所属し車工会への依存度が小さい会社を除いた会社が対象

★ 調査項目と目的

使用エネルギー毎(下表参照)の2020年度の使用量の調査から、以下を実施する

- ① 各社及び車工会全体のCO2排出量を算出し、結果を会員展開(調査結果まとめ事例は右上図参照)
- ② エネルギー区分による削減対応策検討の材料とする
- ③ エネルギー毎の取組み事例収集、提供の参考とする

【電気】

使用電力調査対象		
1	購入電力量	
2	再生エネルギー電力量 *1	*1 太陽光発電等の再生エネルギー導入状況の把握のため調査
3	自家発電電力量 *2	*2 コージェネ等の発電設備導入状況の把握のため調査

CO2算出方法 エネルギー使用量×単位使用量あたりの排出量

【燃料】

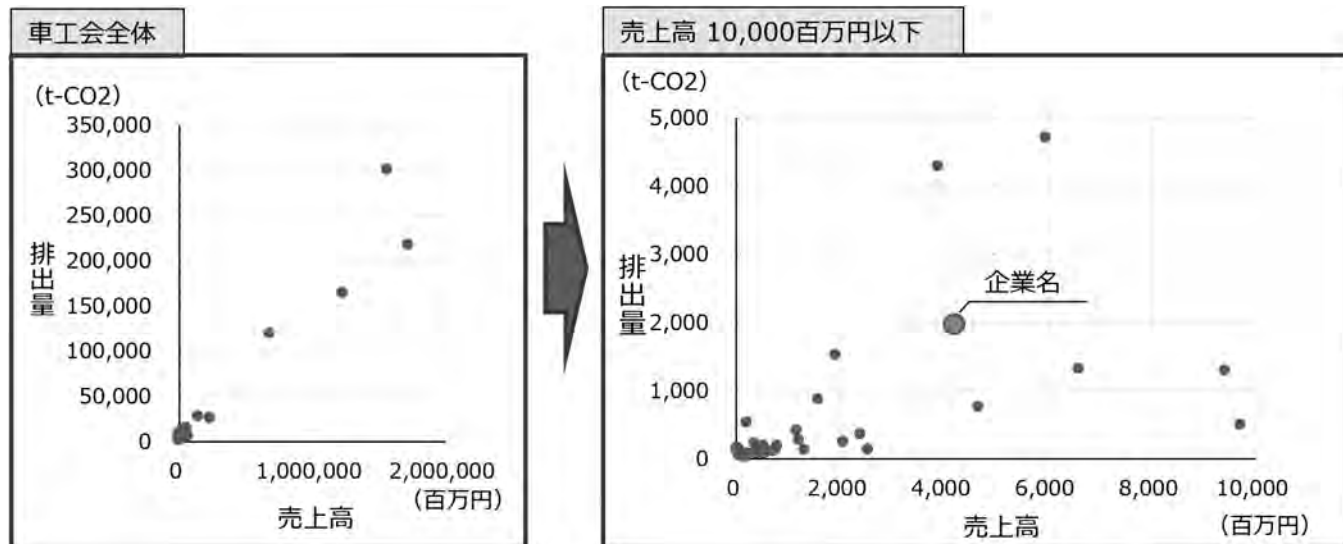
使用燃料種調査対象		
1	気体燃料	LPG、天然ガス、LNG、都市ガス、蒸気、ブタンガス
2	液体燃料	ガソリン、灯油、軽油、A重油、B重油、C重油、潤滑油、原油、ナフサ、ジェット燃料、その他石油製品
3	固体燃料	一般炭(国産、輸入)、原料炭(輸入)、無煙炭(輸入)、コークス

CO2算出方法 燃料使用量×単位使用量あたりの発熱量×単位発熱量あたりの炭素排出量×44/12※

※「44」はCO2の分子量、「12」はCの分子量。排出係数でCの重量を求め、それに「44/12」を乗ずることで、CO2の重量を求める。

<売上高別CO2排出量まとめイメージ>

現状の自社のCO2排出量がどのような位置かを確認



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

開催日時：2021年10月26日(火) 10:00～11:15(第1回)
 2021年11月19日(金) 14:00～15:30(トラック部会)
 2021年12月2日(木) 10:00～11:30(第2回)
 2021年12月20日(月) 10:00～11:30(第3回)
 2022年2月4日(金) 10:00～11:30(第4回)

開催方法：オンライン開催

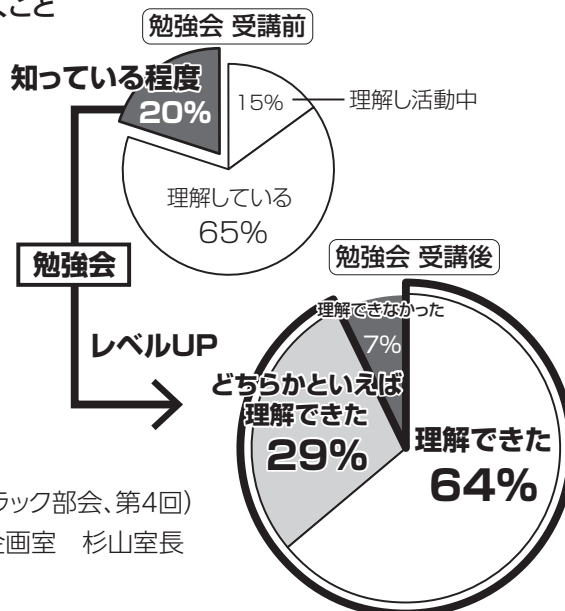
内 容：・カーボンニュートラル(CN)とは？
 ・車工会アンケート結果
 ・CNに何故、取り組む必要があるのか？
 ・CN取組みの進め方

講 師：トヨタ自動車東日本(株)PE・環境部 松井部長(第1回、トラック部会、第4回)
 トヨタ車体(株)プラント環境生技部カーボンニュートラル企画室 杉山室長(第2回)
 日産車体(株)安全環境部 薬丸部長(第3回)

受 講 者：各部会の中小企業中心に74社

結 果：右図の通り、勉強会前後で大きく理解度が向上
 参加者全員が、自社の今後の活動に「活かせる」「どちらかといえば活かせる」と回答。狙い通りの効果が得られた。

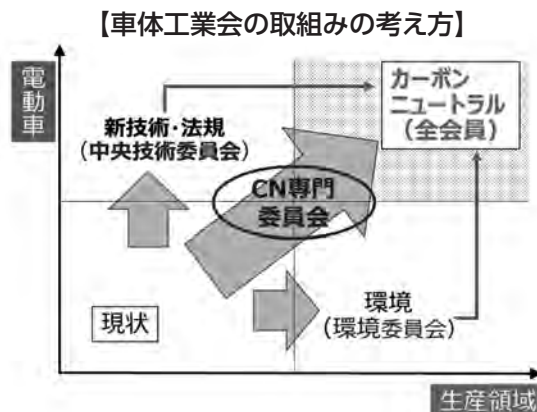
今 後：・2022年度も勉強会を継続し、より多くの会員のCN理解度向上に寄与
 ・会員会社社員教育に寄与
 ・会員要望を踏まえ、CN取組みにつなげる
 レベルアップした勉強会コンテンツの検討



第1～4回+トラック部会勉強会
アンケート結果

★ 今後の取組み

◆自動車5団体連携活動を踏まえ、CN専門委員会活動を柱に、本部委員会、各部会、各支部と連携し、「CN対応の取組み」における、電動車(技術)、生産領域への対応と「中小会員支援策」に会員の皆様と『手をつないで進めて行きたい』との考えで、引き続き取り組んでいく。



■自動車業界550万人へのメッセージ発信

自動車5団体※は、「自動車業界はみんなで一緒にやっていく産業」として、共感者を増やすと共に、550万人の仲間への更なるエールとなればと考え、「私たちは、できる」をテーマに年始の広告動画、及び自工会豊田会長からの年始メッセージを配信した。

多くの会員各社にホームページ等への掲載による拡散への協力をいただいた。

※ 日本自動車工業会、日本自動車部品工業会、日本自動車車体工業会、日本自動車機械器具工業会、日本自動車販売協会連合会

<詳しくは以下を参照>

自工会豊田会長メッセージ

<https://youtu.be/MZEaDmdwM84>



年始広告動画

https://youtu.be/MKT-0U4_JDA



広告動画概要

<メッセージ>

- ・ 私たちは、できる。#クルマを走らせる550万人

<広告主体>

- ・ 日本自動車工業会、日本自動車部品工業会、日本自動車車体工業会、日本自動車機械器具工業会、日本自動車販売協会連合会

<媒体>

- ・ TVCM :1月1日～中旬 (全国)
- ・ 新聞 :1月1日(全国紙、ブロック紙、業界紙)
- ・ Web :1月1日～
(5団体ホームページ、会員各社ホームページ)

■自動車5団体連携活動

自動車業界としての火災防止に向けた取組み

自動車5団体連携活動の一環として、火災防止に向けた取組み事例を自動車工業会のHPに掲載した。

- ・ 会員各社・取引先で発生した火災等への対応・対策状況の事例
- ・ 「失敗事例から学ぶ防火・防爆対策のポイント」の啓発用動画

<詳細は、以下を参照>

https://www.jama.or.jp/5organizations/fire_prevention.html



■中央技術委員会

「資材部会会員との技術交流会」を実施

中央技術委員会(委員長・高橋 和也・極東開発工業(株)会長)は、12月3日に各部会の技術委員・業務委員を対象に(株)Earth Powerによる「架装物の独立型電力供給について」の技術交流会をWebで開催し、26社36回線が参加した。

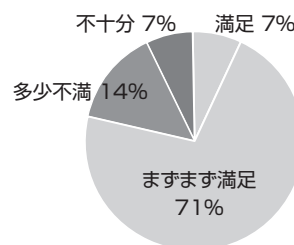
これは資材部会会員の専門技術を活用し、正会員の



技術支援につなげるため、2018年度から始めた活動であり、今回が第5弾となる。

架装物への電力供給にはどのような「エネルギー」が良いか、カーボンニュートラルの具体策、「独立型電源システム」としての「バッテリー」の活用方法、選定方法等事例を交えて紹介。

アンケート結果では、78%が「満足」+「まずまず満足」であり、特に、カーボンニュートラルの取り組みではバッテリーの活用はCO2の排出に非常に効果的であること、「高サイクル密閉型バッテリー」、「リン酸鉄リチウムイオン電池」等のバッテリーのそれぞれの特徴や選定方法などが良くなった等の回答を得た。またWeb開催については、遠方でも参加しやすいなど好評であった。



■環境取組みのフォローアップ結果

工場環境分科会(分科会長・杉山透・トヨタ車体(株)プラント環境生技部カーボンニュートラル企画室室長)は産業廃棄物最終処分量の調査結果を下記の通り報告した。

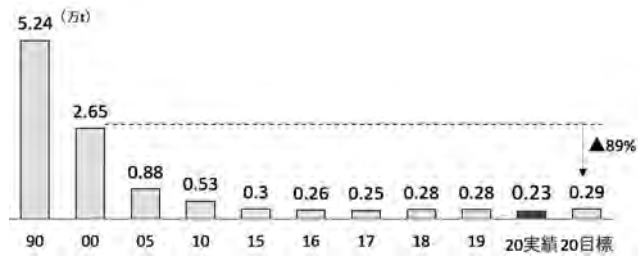
<産業廃棄物最終処分量>

経団連の循環型社会形成自主行動計画に沿い、産業廃

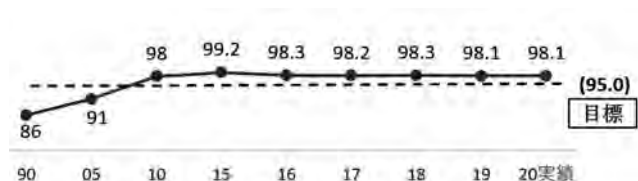
棄物最終処分量低減活動を推進。

2021年度調査結果(2020年度実績)は以下の通り。

- ・最終処分量:2020年度自主目標0.29万tに対し、0.23万tで目標達成
 - ・売上高カバー率:目標95%に対し、98.1%で目標達成
- <産業廃棄物 最終処分量>



<売上高カバー率>



■環境委員会「環境ラベル取得講習会」を開催

架装物リサイクル分科会(分科会長・伊東慎・日本フルハーフ(株)開発第一部主査)は、車体工業会会員の“環境にやさしい車体”をアピールする「環境基準適合ラベル」(ホワイトラベル)と「新環境基準適合ラベル」(ゴールドラベル)を運用しているが、2020年度からより一層の取得推進に向け活動を強化している。

2021年7月実施のアンケートの結果、環境ラベルを取得する意向、及び車工会支援を要望する会員への取得講習会開催を10月理事会で決



議し、11月の特種部会対象講習会(午前・午後の2回)に引き続き、1月は14日に主にトラック部会・バン部会(午前・午後の2回)、28日に主に特装部会(午後のみ1回)を対象に、Webで接続し開催した。

会員には、経営層、及び開発責任者またはラベル取得活動責任者に参加いただき、講師は分科会長及び委員が務め環境ラベルの意義から申請上のポイントを説明、また2021年度に新規に環境ラベルを取得された会員に特別ゲストとして先輩体験談を披露いただいたが、「解体マニュアルは組立手順を「逆から」にして記述、イラストは組立中の写真からCADを活用し線をトレース、写真撮影は露出を

明るく」等極めて具体的な説明もいただき、参加会員からの関心・質問が相次ぎ、更には分科会へ解体マニュアルの共通項目のテンプレート化の依頼など、活発な議論となったケースもあった。

架装物リサイクル分科会は2021年度計5回の講習会の結果を評価、改善点抽出のうえで、2022年度活動に反映することとしている。



■環境委員会「環境ラベル取得推進ノベルティ」を作成し配布

架装物リサイクル分科会(分科会長・伊東慎・日本フルハーフ(株)開発第一部主査)では、未取得会員の新規ラベル取得、また既取得会員の機種追加や新環境基準適合ラベル(ゴールドラベル)への移行促進を図るべく、環境ラベル取得推進ノベルティとして新規に「ステッカー」と「付箋」を各2千個作成し、ラベル取得対象となる会員会社へ配布した。

会員の皆様におかれましては、「ステッカー」を社用車やサービスカーへ貼付して認知度を高めていただくなど、是非有効にご活用をお願いする。

不明な点は、車工会環境事務局(メールアドレス:kankyo@jabia.or.jp)まで連絡下さい。



ステッカー(幅230mm×高さ50mm)



付箋(幅131mm×高さ80mm 7色各20枚入り)

■中小会員ネットワーク強化WG 「第2回営業マン勉強会」を開催

中小会員ネットワーク強化WG(リーダー・矢野彰一(株)矢野特殊自動車社長)では、昨年発行した「車体業界の将来ビジョン」の達成に向け、お客様の困り事への対応力を高めるために営業マンの育成に取り組んでおり、「第2回営業マン勉強会」を1月26日にWebで開催した。

実施方法は、参加12社の営業マンが4社ずつの3チームに分かれ、共通のテーマを各チーム毎に事前に論議した結果を当日発表し、質疑応答を行う形式とした。参加者からは、「勉強になった」「共感できた」「盛り上がった」「楽しかった」等ポジティブな感想が多く、ワーキング委員の3名(札幌ボデー工業(株)堀田社長、(株)浜名ワークス田村社長、山田車体工業(株)山田社長)のアドバイザーからも、有効な活動であり、継続すべきとのコメントを得ることができ人材育成の一助となることが確認できた。今後、各チームの発表内容、当日の質疑応答からテーマに対する「方策」を整理した上で、会員展開内容・方法を決定し、次年度も継続して新たなテーマに取り組んでいく。

部会だより

NEWS+FLASH

特種部会

■「2021年度自動車技術総合機構との技術検討会」を開催

特種部会(部会長・青地潔(株)オートワークス京都社長)では、独立行政法人自動車技術総合機構検査部検査課の坂内仁紀検査第一係長、伊藤和也係長、山元大輔係長、19社28名が参加し、1月17日に技術検討会をWebによるオンラインで実施した。

この技術検討会は、法規についての解釈や車検時の課題等について、相互理解を深めるため、2005年度に自動車検査独立行政法人(2016年度より独立行政法人自動車技術総合機構に組織変更)との間で開始し、今回で15回目の開催となる。

事前に部会員から寄せられた以下の4件の質問項目について当日論議し、結果を部会員にメール配信し共有した。また、当日自動車技術総合機構からの要望、確認事項(3件)の展開、質疑応答をがあり、合わせて部会員への展開を実施した。

<質問項目>

- No.1 事前審査制度の一本化について
(株)オーテックジャパン
- No.2 第6-2号様式 灯火器等の取付装置の技術基準等適合確認書の記載方法
(株)オーテックジャパン
- No.3 新規検査等届出書(第1号様式(その2))の事前入力ソフト改善要望
(株)オートワークス京都
- No.4 事前届出書面審査時の実物写真提出要求について
(資)中北車体工作所

審査業務がスムーズに実施されることは、自動車技術総合機構、車体工業会会員共に重要なことであり、今後もこの技術検討会を継続していく。

資材部会

■講演会を開催

資材部会(部会長・小澤賢記・ゴールドキング(株)社長)では、12月16日、松島憲之氏(三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株)チーフリサーチアドバイザー)を講師として「カーボンニュートラル時代に向けた自動車産業のビジネスモデル再構築～企業変化力が経営の最重要テーマ～」というタイトルで講演会を開催した。Zoomで配信し51社72回線と、多くの方々が視聴した。

5,6年前まで環境問題が企業の死活問題になるとは考えられることはなかった。今、エネルギー革命、情報・AI革命・金融革命(新しい金融システムへの改変)・新型コロナウイルスの影響等で未来社会に対応するビジネスモデルとしての「新常态」への対応が企業に迫られており、これから迎える未来社会では既存のビジネスモデルは通用しなくなる。

これまで行われてきた経営の成功例は、与えられた経営資源をより効率的に利用して利益を最大化する「オーディナリー・ケイパビリティ」であり、これは企業の基本的な能力、企業に求められてきた能力であり、技能的な効率性を追求する生産方式であった。しかしこれからの不確実性の



高い世界では、環境変化に対応するために、組織内外の経営資源を再結合・再構成する経営者や組織の能力(ダイナミック・ケイパビリティ)が競争力の源泉となる等話された。終了後のアンケートでは視聴された会員から非常に良かった旨の声を多数いただいた講演会となった。

	オーディナリー・ケイパビリティ	ダイナミック・ケイパビリティ
目的	技術的効率性	顧客ニーズとの一致 技術的機會やビジネス機会との一致
獲得方法	買う、あるいは構築(学習)する	構築(学習)する
構成要素	オペレーション、管理、ガバナンス	感知、捕捉、寛容
ルーティン	ベスト・プラクティス	企業固有の文化・遺産
経営上の重点	コストコントロール	企業家的な資産の再構成とリーダーシップ
優先事項	「ものごとを正しく行う」	「正しいことを行う」
模倣可能性	比較的模倣できる	模倣できない
結果	効率性	イノベーション

デジタル化により強化

- データの収集・連携
- AIによる予測・予知
- 3D設計やシミュレーションによる製品開発の高速化
- 変種変量
- 柔軟な工程変更

支部だより

NEWS+FLASH

九州支部

■「第3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、2月22日に「第3回支部役員会」をWeb会議で実施した。

コロナ禍の影響で対面での会議が困難となり急遽ZoomによるWeb会議に変更して開催した。議題は、本年度の活動状況・収支報告及び来年度事業計画の審議と役員各社の近況報告も併せて実施した。特に来年度の事業は、本年度に開催を中止した研修やカーボンニュートラル研修などを計画し、状況に応じて開催することとした。近況報告では、材料費高騰での各社の影響やシャシ遅れによる減産状況等の報告の一方、新工場建設や新製品開発など、厳しい現況においても前向きな報告があった。



官公庁だより

NEWS+FLASH

自動車型式指定規則等の一部改正について (完成検査等の自動化)

国土交通省

【改正概要】

自動車型式指定規則の一部改正

完成検査について、国土交通大臣が定める基準に適合する自動車検査用機械器具による検査が可能である検査項目に関しては、完成検査員を置かずに実施できる旨規定する。

完成検査実施規定の一部改正

自動車型式指定規則において規定する国土交通大臣が定める基準として、完成検査員を置かずに完成検査を実施する際の基準を以下のとおり規定する。

- ・ 器具は完成検査員と同等以上の精度を有していること
- ・ 器具は異常を検出し、その場合には自動で停止すること
- ・ 器具は完成検査の結果を自動で記録できること
- ・ 当該器具の管理責任者を選任するとともに、その管理規程が明確に定められていること

装置型式指定規則等の一部改正について (第184回WP29他)

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

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。

- ・ 「かじ取装置」に係る協定規則(第79号)
- ・ 「燃料タンク取付装置」に係る協定規則(第134号)

(2)「型式認証実施要領」及び「多仕様自動車型式指定実施要領」の一部改正

重量車の新試験法を導入するにあたり、諸元表の記載要領等を改訂する。

(3)「検査業務等実施要領」の一部改正

2021年10月1日(輸入自動車にあっては2022年10月1日)以降に指定を受けた型式指定自動車及び多仕様自動車のうち、OBD検査の対象となる自動車の自動車検査証の備考欄にOBD検査の対象である旨及びOBD検査が開始となる年月日を記載する規定を追加する。

**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案について
(第184回WP29改正関係)
国土交通省**

【改正概要】

(1) 装置型式指定規則の一部改正

国連規則第79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。

(2) 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

以下の改正を行うほか、所要の改正を行う。

- ① 運転者が無反応状態になった場合に、自動で安全に
停止や操舵する緊急機能を備える自動車について、
国連規則第79号の要件を適用する。
- ② 圧縮水素ガスを燃料とする重量車には、事故時の消
防・救急活動等の際に、当該車を識別する目的とし
て、国連規則第134号に規定されたラベルを車体の
指定された箇所に貼付しなければならないこととす
る。

【適用日】 新型車：2022年9月1日

継続生産車：2024年9月1日

- ③ 重量車の燃費試験法として、新たにJH25モード法を
定める。

(3) 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

**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案について
(第184回WP29改正関係)
国土交通省**

【改正概要】

道路運送車両の保安基準の細目を定める告示別添41
に規定する「シャシダイナモメータによる試験」の取扱いの
告示

**審査事務規程の一部改正案について
(第41次改正) 自交番第1085号の4
自動車技術総合機構**

【改正概要】

- (1) 細目告示に新たに採択された協定規則に対応した
TRIASの新規追加
・TRIAS 08-J042R154-01

燃料消費率試験(協定規則第154号)

- ・TRIAS 08-J041(1)-01
重量車燃料消費率試験(JH25モード)
- ・TRIAS 08-J041(2)-01
電気ハイブリッド重量車燃料消費率試験(JH25モード)
- ・TRIAS 31-J042R154-01
軽・中量車排出ガス試験(協定規則第154号)
- ・TRIAS 31-J048R154-01
車載式故障診断装置試験(協定規則第154号)
- ・TRIAS 31-J049R154-01
燃料蒸発ガス試験(協定規則第154号)

(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

- ・TRIAS 11-R079-04
かじ取装置試験(協定規則第79号)
- ・TRIAS 12-R013H-02
乗用車の制動装置試験(協定規則第13H号)
- ・TRIAS 32-R053-01
二輪自動車等の灯火器及び反射器並びに指示装置の
取付装置試験(協定規則第53号)
- ・TRIAS 33(3)-R148-01
信号灯火試験(協定規則第148号(低速走行時側方照
射灯))
- ・TRIAS 34-R148-01
信号灯火試験(協定規則第148号(車幅灯))
- ・TRIAS 34(2)-R148-01
信号灯火試験(協定規則第148号(前部上側端灯))
- ・TRIAS 34(3)-R148-01
信号灯火試験(協定規則第148号(昼間走行灯))
- ・TRIAS 35(2)-R148-01
信号灯火試験(協定規則第148号(側方灯))
- ・TRIAS 36-R148-01
信号灯火試験(協定規則第148号(番号灯))
- ・TRIAS 37-R148-01
信号灯火試験(協定規則第148号(尾灯))
- ・TRIAS 37(2)-R148-01
信号灯火試験(協定規則第148号(後部霧灯))
- ・TRIAS 37(3)-R148-01
信号灯火試験(協定規則第148号(駐車灯))
- ・TRIAS 37(4)-R148-01
信号灯火試験(協定規則第148号(後部上側端灯))
- ・TRIAS 39-R148-01
信号灯火試験(協定規則第148号(制動灯))
- ・TRIAS 39(2)-R148-01
信号灯火試験(協定規則第148号(補助制動灯))
- ・TRIAS 33(3)-R148-01
信号灯火試験(協定規則第148号(後退灯))
- ・TRIAS 41-R148-01
信号灯火試験(協定規則第148号(方向指示器))
- ・TRIAS 32-R149-01
照射灯火試験(協定規則第149号(前照灯))
- ・TRIAS 33-R149-01
照射灯火試験(協定規則第149号(前部霧灯))
- ・TRIAS 35-R150-01
再帰反射試験(協定規則第150号(前部反射器))

- ・TRIAS 35(2)-R150-01
再帰反射試験(協定規則第150号(側方反射器))
 - ・TRIAS 38-R150-01
再帰反射試験(協定規則第150号(後部反射器))
 - ・TRIAS 38(2)-R150-01
再帰反射試験(協定規則第150号(大型後部反射器))
 - ・TRIAS 43(4)-R150-01
再帰反射試験(協定規則第150号(停止表示器材))
 - ・TRIAS 44-R046(1)-01
後写鏡等試験(協定規則第46号)
 - ・TRIAS 48-R157-01
自動車線維持システム試験(協定規則第157号)
- (3) 付表等について誤記修正及び項目の追加
- ・TRIAS 32-J052R048-04
灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置試験
 - ・TRIAS 41-J073R006-03
方向指示器試験

コロナ禍における事業継続に向けた 取組みの強化について 経済産業省

経済産業省より、新型コロナウイルス禍における事業継続計画(BCP)の策定と実行に関する要請があった。

オミクロン株が猛威を振るう中、国内外においては、事業継続に課題を抱える事業者が増加している。オミクロン株の影響により、多くの社員が新型コロナウイルスに感染したり、濃厚接触者となり、入院や自宅待機などを余儀なくされた場合、事業者の事業継続に支障を及ぼすことも想定されるが、足下のような感染拡大が続く中でも、我が国の安定的な国民生活と経済活動をしっかりと維持するためには、事業者の事業継続に向けた取組みの強化が不可欠。

通常国会における岸田総理の施政方針演説での、「BCP計画遂行」依頼や、改訂された基本的対処方針においても、国民生活や国民経済の安定確保に不可欠な業務を行う事業者は、BCPの点検を行った上で、欠勤者が多く発生した場合でも業務を継続することとされている。

<要請内容>

- (1) 未だ感染症に対応したBCPを策定していない事業者は、こうしたBCPを速やかに策定した上で、これを着実に実行すること。
- (2) 既に感染症に対応したBCPを策定している事業者は、これが十分なものとなっているかどうかを確認し、必要に応じて、充実させた上で、これを着実に実行すること。
- (3) BCPの策定・実行を含め、基本的な感染防止対策をはじめとする「業種別ガイドライン」の遵守、テレワークの推進など、事業継続に向けた取組みを1人1人の社員が実行するため、経営層がしっかりとした意識を持ち、経営

トップのリーダーシップにより、これを進めること。

- (4) 経営トップは、自社の事業全体を見つめ直し、①出社できない社員が相次いだ場合でも、事業を継続するためにはどうしたらよいか、②事業全体が継続できない場合でも、優先的に行うべき業務を継続するためにどう職員を配置するかなどを、しっかりと検討し、必要な対策を講じること。

また、BCPを策定した上で、これを公表することは、取引先、金融機関、投資家など、その事業者を取り巻く様々なステークホルダーにとっても有意義であることに加え、その事業者自身の信頼性の向上にも繋がるため、策定したBCPを可能な形で公表することを検討し、公表されたBCPのURLなどを、以下のサイトに登録をお願いする。事業者は、各社のBCPも参照し、引き続き、自社のBCPの充実に取り組んでいただくよう、お願いする。

(BCP登録フォーム)

<https://mm-enquete-cnt.meti.go.jp/form/pub/kanbo-somu/covid19-bcp>



「経済構造実態調査」に関する広報依頼

総務省・経済産業省

総務省・経済産業省では、2022年6月に全ての産業における企業・事業所や団体を対象とした「経済構造実態調査」を実施する。

この調査は、統計法(平成19年法律第53号)に基づき実施する国の重要な統計調査(基幹統計調査)であり、報

告の義務がある。回答いただいた調査内容は統計法に基づき厳重に保護される。

調査をお願いする企業・事業所や団体の皆様には、国が調査を委託した事業者から、調査票などの調査書類を、5月中旬から順次郵送するので、インターネット(難しい場合は郵送)にて、回答をお願いする。

<詳しくは以下を参照>

<https://www.stat.go.jp/data/kkj/index.html>



会 員 情 報

- 入 会 正会員 マジカル・テクニカ(株) 代表取締役 柴崎 宏之
 〒366-0051 埼玉県深谷市上柴町東2-7-5 TEL：048-551-6448
 【主要製品】 バン、ワゴン、マイクロバスの架装
 【所属部会】 特種部会
- 準会員 (株)河仙 代表取締役 河野 勇太
 〒271-0068 千葉県松戸市古ヶ崎2-3183-9 TEL：047-710-2670
 【業務内容】 バスの内装材販売
 (カーテン、枕カバー、シート生地、床材、その他車載品)
 【所属部会】 資材部会
- (株)日本ヴェーテック 代表取締役 松波 登
 〒211-0066 神奈川県川崎市中原区小杉町3-239-2 TEL：044-722-2004
 【業務内容】 バックアイカメラ、ドライブレコーダーの製造販売
 【所属部会】 資材部会
- 退 会 準会員 (株)エンビジョンAESCジャパン
- 社名及び
 代表者変更 正会員 日通商事(株) → NX商事(株) 代表取締役社長 秋田 進
 本社所在地、電話番号は変更ありません。
- 本社移転 正会員 (株)トヨタトレーラー
 〒532-0011 大阪市淀川区西中島7-1-8 TEL：06-6308-5000
- 代表者変更 正会員 岐阜車体工業(株) 代表取締役社長 片山 純裕
 三菱ふそうトラック・バス(株) 代表取締役 カール・デッペン
- 準会員 アクサルタコーティングシステムズ(同)
 社長 齋藤 友良

トレーラブレーキ利き不良に注意

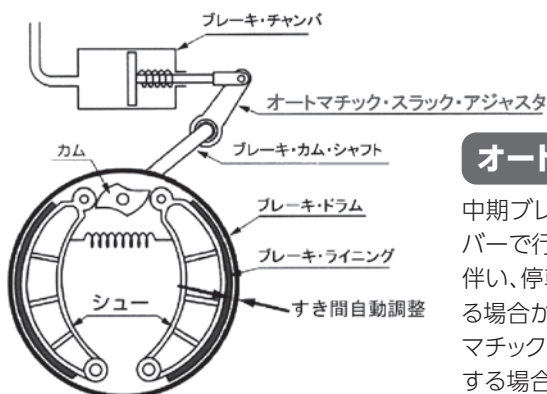
オートマチック・スラック・アジャスタの
点検整備のお願い

オートマチック・スラック・
アジャスタの点検を怠ると



トレーラのブレーキ利き不良

オートマチック・スラック・アジャスタとは



ブレーキ装置概要

オートマチック・スラック・アジャスタは、2000年7月(中期ブレーキ規制)から装着された、ブレーキ・ライニングとドラムとの隙間を自動的に調整し、ブレーキの利き具合を最適化する装置です。

オートマチック・スラック・アジャスタに負担のかかる条件

中期ブレーキ規制以前、停車時におけるブレーキ操作は、トレーラブレーキ・レバーで行う場合がありました。中期ブレーキ規制以降、ブレーキ操作系の変更に伴い、停車時におけるブレーキ操作は、トラックの駐車ブレーキ・レバーで行われる場合があります。この操作を多用される場合や登り降りの頻繁な走行等ではオートマチック・スラック・アジャスタやブレーキ・カム・シャフト等に負担がかかり、故障する場合があります。『シビア・コンディション時の点検』が必要です。点検整備を行うことにより、これらの性能維持や故障時の早期発見が可能となります。

大型車の
車輪脱落を防ごう！
合言葉は

おちない

徹底しよう！大型車の車輪脱落を防ぐ4つのルール

お きまりのトルクで
きちんと締め付けて

規定のトルクで確実に締め付けを

締め付け方式には、球面座で締付けるJIS方式、
平面座で締付けるISO方式があります。
規定のトルクで確実に締め付けてください。

※ホイールナットの締め付け不足、締め忘れ防止のため、ナット締め付け
作業時(終了後)、「規定の締め付けトルク」で確実に締め付けたことを
確認するよう、お願いします。



Mr.整備くん

ち ゃんと増し締め
交換後

50～100km走行後に、しっかり増し締めを

締め付け後は初期なじみによって
ホイールナットの締め付け力が低下。
50～100km走行後を目安に、
増し締めしてください。



JIS方式(球面座)ダブルタイヤの場合

① アウターナット

を緩めます。

② インナーナット

を締めます。

③ アウターナット

を締めます。

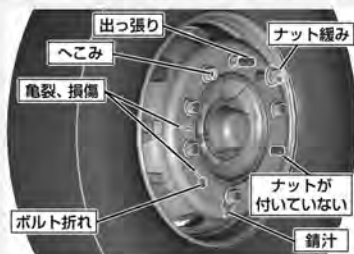
※この図は右側タイヤの場合です。



な っと見て
ボルト触って
さあ出発！

一日一回の日常点検を

運行前にホイールボルト、ナットを目で見えてさわって点検
してください。異常を発見したらすぐ整備工場へ。



い や待てよ？
ボルトとナットは
適正か？

ホイールに適合したボルト、ナットを

スチールホイール、アルミホイールの履き替えには、それぞれ
適合するホイールボルト、ナットの使用が必要です。必ずご確認
ください。

※JIS方式では、アルミホイール(スチール)用のホイールボルト、ナットで、スチールホイール
(アルミ)は履けません！ISO方式では、スチールホイール用ホイールボルトで、アルミホイールは
履けません！



詳しい情報は日本自動車工業会ホームページへ
<https://www.jama.or.jp/user/>

国土交通省 自動車点検整備推進協議会 大型車車輪脱落防止連絡会
日本自動車工業会(いすゞ自動車 日野自動車 三菱ふそうトラック・バス UDTトラックス)
全日本トラック協会 日本バス協会 全国自家用自動車協会 日本自動車整備振興会連合会
日本自動車販売協会連合会 全国タイヤ商工協同組合連合会 日本自動車タイヤ協会
全国石油商業組合連合会 日本自動車車体工業会 日本自動車輸入組合 日本自動車機械工具協会
日本自動車機械器具工業会 自動車用品小売業協会



12月

1日	第2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 次年度支部総会日程の確認
	トレーラ部会／サービス委員会	① 2021年度トレーラ部会工場見学会日程・内容打合せ ② トレーラ講習実施結果共有(宮城・埼玉・秋田・沖縄等)
2日	中央技術委員会／ISO26262WG(Web会議)	大型4社の架装要領書反映を確認したことにより今回をもってISO26262WG活動を終了することを確認
	第2回カーボンニュートラル勉強会(Web会議)	18社26名を対象に以下内容の勉強会を開催(講師:トヨタ車体(株)杉山室長) ・カーボンニュートラル(CN)とは? ・アンケート結果 ・CNになぜ取り組む必要があるのか? ・CN取組みの進め方 ▶ P.14
	トラック部会／技術委員会(Web会議)	① 取扱説明書の内容修正確認、点検ノートレイアウト確認 ② 平ボデー安全対策チラシの危険作業と安全対策内容確認
	バン部会／業務委員会(Web会議)	① 登録台数の次年度継続を確認し部会提案 ② シャシの遅れ、材料高騰の意見交換
3日	中央技術委員会／資材部会との技術交流会(Web会議)	(株)Earth Powerによる架装物の独立型電力供給に関する技術交流会を開催 ▶ P.15
	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No.5を承認し部会報告を確認 ② 新規届出書の内容を自動車技術総合機構に確認項目を提出
	バス部会／業務委員会(Web会議)	新型コロナウイルス禍でのバス市場情報の共有
7日	第3回中央業務委員会(Web会議)	① 事業計画の進捗状況の共有と論議 ② 働き方改革「同一労働・同一賃金」に関する進め方手順、事例紹介、最高裁判例等会員展開内容の論議・決定
8日	第3回中央技術委員会(Web会議)	① 2021年度事業計画進捗状況の確認 ② 後退時警報対応WG設置について合意
9日	第3回環境委員会(Web会議)	① 2020年度産廃最終処分量数値確認・事例共有 ▶ P.15 ② 環境ラベル取得強化の取組み(講習会結果、ノベルティ等) ▶ P.16
	第5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 第2回CN勉強会、トラック部会勉強会結果報告 ③ 第3回勉強会準備状況、及び会員の受講状況 ④ 会員のエネルギー使用量調査について合意 ⑤ 自動車5団体活動進捗状況
13日	特装部会／ミキサ車技術分科会(Web会議)	① 事業計画の進捗状況確認と課題対応について意見交換 ② ミキサ車のドラム製作基準JABIA規格改正内容の確認
14日	特装部会／脱着車技術分科会(Web会議)	① 事業計画の進捗状況確認と課題対応について意見交換 ② 脱着装置付コンテナ自動車の解説最終確認実施
	バス部会／技術委員会(Web会議)	① R158後退時車両直後確認装置の審査検査方法の情報共有 ② 次年度技術テーマの意見交換
15日	特装部会／塵芥車技術分科会(Web会議)	① 事業計画の進捗状況確認と課題対応について意見交換 ② 塵芥車の製作基準JABIA規格改正について塵芥車業務分科会と意見交換し合意
	トラック部会／部会会議(当会会議室+Web会議)	① CN勉強会について意見交換 ② 2022年度予算について協議
16日	特装部会／ダンプ車技術委員会(Web会議)	① 事業計画の進捗状況確認と課題対応について意見交換 ② JABIA規格「ダンプ車のゲート落下防止基準」改正要否について意見交換
	特装部会／クレーン技術分科会(Web会議)	① 事業計画の進捗状況確認と課題対応について意見交換 ② 警音器トラブルの進め方確認

16日	トレーラ部会／製品安全委員会 (当会会議室+Web会議)	①日整連への点検整備方式掲載の状況ヒアリング結果を共有 ②適正な交換部品使用の各社周知活動事例を共有 ③UDトラックスのトラクタリコール情報展開
	資材部会／役員幹事会(東京)	①2021年度事業・収支進捗状況の確認 ②2022年度事業計画案・収支予算案の検討
	資材部会／講演会(東京)	講演会を実施 テーマ:「カーボンニュートラル時代に向けた自動車産業の ビジネスモデル再構築」▶P.17
17日	特装部会／ ローリ技術分科会(Web会議)	①事業計画の進捗状況確認と課題対応について意見交換 ②サイトグラス評価試験の試験成績書提出のルール、試験結果報告書の構成 確認
20日	中央技術委員会／ ISO26262WG(Web会議)	自工会合同会議活動の振り返りとWG活動の終了を確認
	第3回カーボンニュートラル勉強会 (Web会議)	16社19名を対象に以下内容の勉強会を開催(講師:日産車体(株)薬丸部長) ・カーボンニュートラル(CN)とは? ・アンケート結果 ・CNになぜ取り組む必要があるのか? ・CN取組みの進め方▶P.14
	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.53内容確認 ②ポスター写真提出依頼
21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)	①事業計画の進捗状況確認と課題対応について意見交換 ②厚労省主催の荷役作業の安全の会合に向けた対応確認
22日	中央技術委員会／ 架装物動力源検討WG(Web会議)	①大型4社への要望書内容について共有後、意見交換実施 ②今後の進め方確認
	バン部会／ 部会会議(当会会議室+Web会議)	①CN勉強会、調査について意見交換 ②登録台数調査の2022年度継続を承認
23日	特装部会／ 粉粒体運搬車技術分科会(Web会議)	①事業計画の進捗状況確認と課題対応について意見交換 ②JABIA規格「エア圧送式粉粒体運搬用バルク車の標準仕様」の改正内容 確認
	特種部会／ R34・R46対応第4回WG(Web会議)	①R34:代表試験方法・範囲、燃料取り出しパイプの標準化に向けての論議 ②R46:付加タイプミラーの基準適合証明方法について論議
	トレーラ部会／ 技術委員会(当会会議室+Web会議)	①R141TPMストラクタ・トレーラ間通信 審査部打合せ状況共有 ②2022年度初級技術C研修テキスト内容見直し必要性論議

1月

7日	中央技術委員会／ 架装物コネクテッドWG(Web会議)	①自工会大型車部会4社への通信仕様要望書の確認 ②当会会員向けシャシ/架装間通信接続ガイドライン骨子の確認
11日	第6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第3回勉強会結果 ③会員のエネルギー使用量調査状況 ④部工会作成「CN推進にあたっての基礎知識」の紹介 ⑤今後の理解活動、勉強会の進め方
12日	バス部会／技術委員会(Web会議)	①R158後退時車両直後確認装置の審査検査方法の情報共有 ②次年度技術テーマ決定
	トレーラ部会／ サービス委員会(Web会議)	①トレーラ部会工場見学会 コロナ禍での対応打合せ ②トレーラ研修実施結果共有(青森・愛知)
14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)	環境ラベル取得講習会#3、#4(主にトラック部会・バン部会)を実施▶P.16
17日	中央技術委員会／ 点検整備推進分科会(Web会議)	①架装物の安全点検制度運用状況の確認 ②2021年度まとめと2022年度活動計画の確認

NEWS+FLASH

月度活動状況

17日	特種部会／自動車技術総合機構との技術検討会(当会会議室+Web会議)	① 会員から事前集約した質問内容(4件)の論議 ② 自動車技術総合機構からの依頼事項(3件)の確認	▶ P.17
	トレーラ部会／業務委員会(Web会議)	① YouTube掲載PRビデオ製作状況の共有 ② ジャパントラックショー2022へのトレーラ講習実施検討	
18日	現地現物による技能系社員研修(Web会議)	① 新型コロナウイルス禍での技能系社員研修のあるべき姿について意見交換 ② 次年度活動計画について確認	
20日	常任委員会(当会会議室+Web会議)	① 2022年度予算案について論議 ② IAA Commercial Vehicleへの対応論議 ③ 東京モーターショー、その他ショーへの対応論議	
	第264回理事会(当会会議室+Web会議)	① 審議事項 1) 新入会員について 2) 自動車工業団体「年始550万人へのメッセージ発信」への拠出 ② 報告事項 1) 2021年度事業計画 本部・部会・支部別3/4期実績まとめ 2) 2021年度3/4期 収支実績まとめ 3) CN専門委員会活動 4) 2021年度JABIA規格化・標準化/共通化/調査研究 3/4期進捗報告 5) 後退時警報対応WG設置 6) 産業廃棄物最終処分量2020年度実績 7) 2022年度税制改正大綱の概要 8) 当会に関係する2022年度予算案の概要 9) 最近の商用車販売及び会員生産台数 10) 最近の官公庁情報 11) その他報告事項	
	第15回技術発表会	発表テーマ数:5件(特装1、トレーラ1、小型2、資材1)	▶ P.3
21日	中央技術委員会／後退時警報検討WG(Web会議)	① 検討WG発足の狙い、目的の共有 ② シヤシメーカー取付品から変更した場合の課題整理に向けた進め方確認	
25日	特装部会／サービス委員会(Web会議)	① メンテナンスニュースNo.53修正内容確認 ② 特装部会ポスター写真レイアウト確認	
	トレーラ部会／技術委員会(Web会議)	① CS/SU審査マニュアル疑問点 審査部確認内容共有 ② 共通構造部(多仕様自動車)型式トレーラのタイヤデータ(共通選定事由書)の共有	
26日	中小会員ネットワーク強化WG／第2回営業マン勉強会(Web開催)	2020年度策定の「車体業界の将来ビジョン」達成に向けた人材育成として「第2回営業マン勉強会(12社)」を開催	▶ P.17
	トラック部会／技術委員会(Web会議)	① 取扱説明書、点検ノート最終確認 ② 平ボデーにおける安全対策パンフレット写真原稿確認	
28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)	環境ラベル取得講習会#5(主に特装部会)を実施	▶ P.16
31日	資材部会／フィルムグループ(Web会議)	JASIC協定規則第150号についての経過報告並びに内容の審議	

2月

2日	バン部会／業務委員会(当会会議室+Web会議)	① 登録台数調査報告 ② 2022年度委員選出、予算について意見交換	
3日	中小会員ネットワーク強化WG(Web会議)	① 2021年度事業計画の進捗確認と年度まとめ ② 第2回営業マン勉強会実施結果の共有と論議	
	トレーラ部会／製品安全委員会(当会会議室+Web会議)	① 日整連技術情報への2020年度版トレーラ点検整備方式掲載内容確認 ② 2021年度活動評価と2022年度事業計画検討	

4日	第4回カーボンニュートラル勉強会 (Web会議)	26社33名を対象に以下内容の勉強会を開催 (講師:トヨタ自動車東日本(株)松井部長) ・カーボンニュートラル(CN)とは? ・アンケート結果 ・CNになぜ取り組む必要があるのか? ・CN取組みの進め方	▶P.14
8日	中央技術委員会/ 突入防止装置技術委員会(Web会議)	新規検査等届出書(その1)別紙の記載内容について意見交換	
9日	第7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各種機関等との連携について論議 ③エネルギー使用量調査状況報告 ④2022年度事業計画(案)論議	
	バン部会/技術委員会(Web会議)	①2022年度テーマ確認 ②法規について困り事意見交換	
	トレーラ部会/サービス委員会 (当会会議室+Web会議)	①2022年度トレーラ講習の進め方・プレゼン内容打合せ ②2021年度活動評価と2022年度事業計画検討	
	バス部会/技術委員会(Web会議)	R158後退時車両直後確認装置(カメラ、モニター)に関するJABIA規格案の確認	
10日	環境委員会/ 架装物リサイクル分科会(Web会議)	①環境ラベル取得講習会結果の評価・改善内容打合せ ②2022年度事業計画 取組み項目討議	
	トラック部会/業務委員会	①動画作成協力会社の確認と写真抽出 ②2022年度動画撮影に関する見積もりを確認	
16日	環境委員会/ 工場環境分科会(Web会議)	①第4回環境委員会の進め方確認 ②2022年度事業計画 取組み項目討議	
	特種部会/合同委員会(Web会議)	①2021年度事業計画の進捗状況の確認と論議 ②2022年度事業計画の論議	
17日	常任委員会(Web会議)	事業計画案の審議・決定 1) 取り巻く環境 販売台数、生産台数、市場動向、会員状況 2) 2021年度事業計画 本部/部会別実績まとめと課題 本部: CN専門委員会、中央技術委員会、環境委員会、中央業務委員会、 広報委員会、中小会員ネットワーク強化WG、安全衛生活動WG、 現地現物による技能系社員研修 部会: 特装、特種、トラック、バン、トレーラ、バス 3) 会員満足度向上 4) 2022年度事業計画骨子 5) 2021年度決算見込みと2022年度予算概要	
21日	特装部会/業務委員会(Web会議)	①各分科会報告 ②2022年度体制と予定を検討	
	中央技術委員会/ 後退時警報検討WG(Web会議)	委員各社製品のバックブザー取付工事内容の確認と音圧影響の意見交換	
25日	第4回広報委員会(Web会議)	①事業計画の進捗状況の確認と論議 ②2023年度車体NEWS執筆依頼先案の論議・決定	
28日	安全衛生活動WG(Web会議)	提供を受けた災害事例8件の学ぶべきこと等の研究実施	
	トレーラ部会/技術委員会 (当会会議室+Web会議)	①2022年度初級技術C研修テキスト内容見直し検討 ②2021年度活動評価と2022年度事業計画検討	



古賀 通浩 取締役社長



DATA

■本社 〒849-4283 佐賀県伊万里市
東山代町東大久保1761-1
TEL 0955-28-5111
FAX 0955-28-5050
URL <http://www.kyowa-frp.jp/>

■資本金 1,000万円
■従業員 40名
■事業所規模(本社工場)
敷地 18,000㎡
建坪 2,100㎡
■車体工業会加入
2016年(特種部会)



(株)キョーワ

「お客様の声をかたちに」をモットーに、FRPの無限の可能性を追求する。

FRP(繊維強化プラスチック)技術で、「活魚輸送車」製造を長年に亘り、数多く手掛けてきた(株)キョーワ。50周年の節目に、コロナ禍で外食産業の営業自粛の影響を受けている。しかし、新たにキャンピングカー製造という事業に挑戦し、攻めの姿勢で次の50年を目指す。

取材／車体工業会業務部長 小森 啓行

● 特徴・沿革

1972年、佐賀県伊万里市で住宅機器の卸販売会社「協和産業(株)」を設立。今年で創業50周年を迎える。

1973年からポリバス(FRP製浴槽)の製造を開始。時代の変化に合わせ、漁船や浄化槽等、様々なFRP製品を作り、技術を磨いてきた。

しかし、下請けでは安定した受注が確保できないことから、自社製品の開発に力を入れ、活魚輸送車の製造に辿り着く。バブル景気の中、高級料亭において活魚料理が多く提供され、九州では養殖も盛んに行われていて、活魚輸送車の需要が急拡大していた時期でもあった。

1995年に本社工場を移転する際に「(株)キョーワ」に社名を変更。FRP、金属加工、電気、冷凍のそれぞれの熟練技術者を有し、製造からアフターサービスまで、ワンストップで提供できる体制を構築して、ユーザーの利便性を高めている。

長年、活魚輸送車の専門メーカーとしてやってきたが、新型コロナウイルス感染症による外食産業の営業自粛の影響を受け、売上を落とす打撃を受けている。

活魚輸送車、水槽設備に続く、第三の柱となる事業構築が急務となり、現在、販売チャンネルを広げるためにキャンピングカー事業に取り組んでいる。一昨年から、レンタカー事業を開始、今年度からキャンピングカー製作に着手し、2022年の夏には販売を開始できる見通しとなっている。



会社のHPとは別に、活魚車に特化した「活魚車.com」を運営している



製品

― 御社の業務の特徴についてお聞かせください。

軽車両から日本最大級の活魚トレーラまで、多種多様な活魚輸送車の製造を行っています。

FRP技術を活かした陸上いけすや様々な水槽の製造にも対応しており、東京豊洲市場にも弊社の水槽設備を設置しています。自社工場にて一貫生産し、設置まで行いますので、ローコストでいけすを導入でき、お客様からは大変喜ばれております。

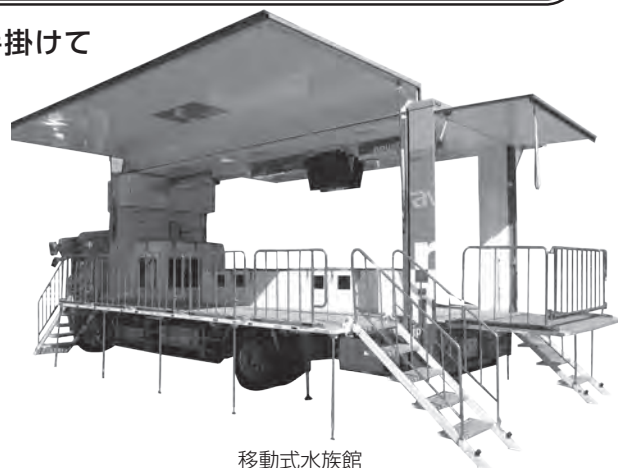
近年では水族館向けの車両や生物輸送容器等も手掛け、水族館内の改修工事に携わることもあります。

― どのような製品を手掛けているのでしょうか？

FRPは、軽くて強く、特に耐食性・耐薬品性・遮熱性に優れています。

当社が製造する活魚タンクは、FRPの特徴を余すことなく活かしています。特殊断熱材を使用して水温の変化が少なく、表面を滑面仕上げにすることで、生鮮を輸送する車らしい清潔感を高めています。

最近では25tクラスの冷水機付き車両が主流となっています。タンク内部を5つの水槽に分割し、各水槽ごとに温度を変えることができます。水槽ごとに魚種を変えられるので、一度に様々な魚を運ぶことが可能となり、消費者の多様なニーズに応えることができます。



移動式水族館

― 御社の経営方針は？

お客様に感動を与えるような「最高の商品・サービス」を提供すると共に、社員が夢と希望をもって働ける会社にする事です。

お客様のご要望があるからこそ、日々技術開発に努め、活魚輸送車にクレーンやパワーゲートを取り付けた経験と実績を獲得できました。



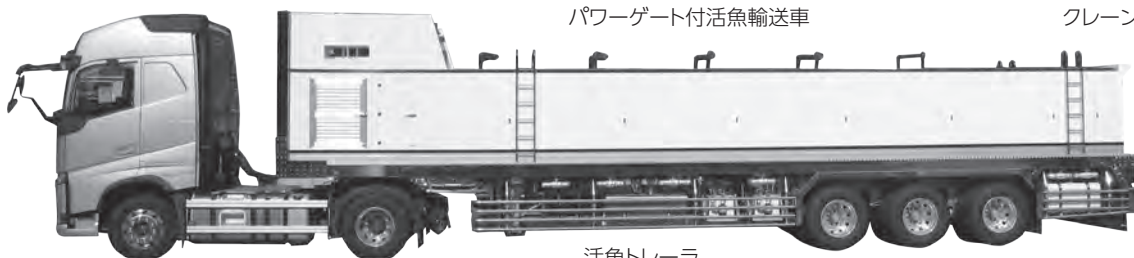
主流の25t車



パワーゲート付活魚輸送車



クレーン付活魚輸送車



活魚トレーラ

人

― 御社の特徴は？

全社で5S活動に取り組み、「安全な職場をつくる」「快適な職場をつくる」「能率的な職場をつくる」ために日々改善活動を行っています。最近では従業員の自主的な取組みが全社に広がっています。

― 次世代の教育について

今まではOJTを主とした教育を行っていましたが、作業者が手順書を作成し、順次教育に役立てています。資格取得にも会社を挙げて積極的に取り組んでいます。



トラック用バックカメラの先駆者

(株)日本ヴューテック

創業社長である松波登氏は、大学卒業後、1973年の全日本ラリー選手権ではトヨタ自動車のワークスドライバーを務めた。モンテカルロラリーにも出場した経験を持ち、自他共に認める大の車好きである。

30歳の若さで、父親から引き継いだ(株)東科精機の経営立て直しに奔走。万一の経営危機に備えて、40歳で大型自動車の他、牽引・特殊免許を取得した。社長自ら運転し、大型トラック運転中の後方視認性の悪さを経験する。

1988年に(株)日本ヴューテックの前身となる「サムロジャパン」を設立。タイ製の三輪車トゥクトゥクを輸入したが、品質が低く、販売することなく同社は休眠状態となる。

リアビューモニターの誕生

ある晩、松波社長はトラックを運転している夢を見た。ルームミラーには、後ろに置いたテレビが映り、その画面にはトラック後方の映像が映し出されていた。

後方カメラの映像をルームミラーで常に視認するアイデアが閃いた。ビデオカメラと小型液晶テレビを購入し、ワンボックス車にガムテープで固定して試験走行し、ルームミラーを使うことで後方死角を無くす画期的な製品が誕生、事業化を決断する。1996年、サムロジャパンから(株)日本ヴューテックに社名変更し、「常時後方確認システム」の製品開発に着手。特許申請し、1997年にプロトタイプを作り上げるが、量産に向けた技術や知識はほぼゼロの状態であった。

協力企業を探すため、カメラ機器の展示会を巡り歩き、この製品を世に出せばトラック事故を減らせるという確信と熱意で、ソニーエンジニアリング(株)(当時)を説きつけて、共同で製品開発を進めることを実現した。

1999年に販売を開始するが、まったく売れなかった。20万円以上という高い価格に加え、トラック運転手からは「こんなものに頼らないのが運転のプロだ」という職人的な意見

も多かったという。赤字経営が続いていたが、トラック事故の削減に絶対に繋がるとの信念で、営業活動が続けられた。

苦境の中、ある物流会社支社と、トラックの入替タイミングで毎年新車4台に取り付ける契約を結ぶ。4年が経ち、支社の所有台数の約半分に当たる16台に装着された段階で事故が多発した。リアビューモニター装着車両の事故は激減しているのに対し、未装着車両の事故は4倍に増えていることが原因だった。リアビューモニターの事故削減効果が、ついに数値で証明され、その支社の全ての車両に装着された。

1年が経過し事故は激減、カメラシステムが故障した車両は運行停止に至るまでとなった。事故激減の調査が本社から入り、リアビューモニター装着の効果が認められ、近県支社180台の一括受注、発売から12年で健全な経営になった。

万全のアフターサービスで顧客をサポート

(株)日本ヴューテック製のカメラが故障した際の修理受付は、土日祝日関係なく365日対応している。「全国自動車電装品整備商工組合連合会」のネットワークで、全国どこでも遅くとも2～3日以内に修理を完了させる体制を整え、サポート面でもユーザーから高い評価を得ている。

(株)日本ヴューテックは小規模な会社であるが、大型トラック用「リアビューモニター」を開発し、バックカメラの先駆者として、様々な規制緩和やバックカメラ助成金への働きかけの中心となり、業界の発展に貢献してきた企業である。

顧客第一主義を企業理念とし、世界中の新技术にアンテナを張り巡らせ、常に最新情報を入手。カメラだけでなく、通信・AI・センサー等の技術を活用し、様々な視点からドライバーをサポートするなど、これからも「車両とドライバーの安全を担う製品作り」を目指していく。



最新のオールビューモニターAVM348は4つのカメラの映像を合成し、真上から見た映像を作り出す。改正保安基準に適合し、車幅2.5mの車両に、単車・セミトレーラ・フルトレーラ・タンクローリー等、タイプを問わずに装着可能



専務取締役 川出 隆 代表取締役 松波 登

(株)日本ヴューテック 代表取締役 松波 登
交通安全を通じて人命の安全に役立つ

【本社】〒211-0041 神奈川県川崎市中原区下小田中
3-26-6 Tel: 044-777-7771

<https://www.nvt.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、2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。

緊急車両の事故を無くし、1秒でも早く現場へ

(株)パトライト

1947年大阪市に創業した「ササ電機研究所」は音響機器用マイクロモーターの開発に成功し、ウォークマン®等に採用された。1963年に法人化し、モーター製造技術を活かした「回転灯」や、作業現場での安全確認を担う「積層信号灯」、さらに警報音響分野に進出し、緊急車両用の「電子サイレンアンプ」を開発する等、段階的に事業を拡大していく。1994年に社名を(株)パトライトに変更し、現在は「シグナル」「ネットワーク」「制御」「車両」の4つの事業領域において、各種警告灯、回転灯、サイレンアンプ等、音と光を駆使する製品の開発・製造・販売を行っている。



様々な工場で使われ世界でも高いシェアを誇る積層信号灯

安全に関わる製品を供給する(株)パトライトは、信頼性と品質の担保のため多くの検査機器を導入し、市場ニーズや国際規格に合わせて製品評価の更新を行っている。また在庫を切らさない生産体制と、迅速なデリバリー体制の維持にも大きな投資を行い、安全を支えている。

高警告サイレン音(交差点サイレン、渋滞通過サイレン)の開発

年間30～40件ほど発生する緊急車両(緊急走行中)の事故の約70%近くが交差点進入時に発生している。

サイレンが聴こえないのか、緊急車両に気づかず、渋滞時に道を譲らない自動車を見かけることもある。

1分1秒でも早く現場に到着しなくてはならない消防や救急の隊員のために何ができるのか。緊急車両の事故を無くし、1秒でも早く現場にたどり着けるように(株)パトライトは音と光の変化によって、通常サイレンよりも認知されやすいサイレンの開発に着手する。

しかし、昔から緊急用として認知されている「ウ～」というサイレンの音(特定の周波数)を単純に変えることはできない。



開発本部 開発課
プロジェクトリーダー
羽住 浩一

開発本部 車両機器PM
プロダクトマネージャー
梅本 孝哉

開発本部 開発課
プロジェクトリーダー
青野 卓也

この音を維持したまま、交差点進入時のような特定のタイミングに、異なる周波数の音を加えて変化させる方法を模索することにした。

様々な音色を試しながら、開発内部だけでなく、聴感の面では多くの方の意見を反映させ、音の専門家の協力も仰いだ。電子アンプの回路作りやソフトウェア設計の地道な作業を繰り返し、膨大な数の音色が没になっていった。

実際の大音量で試験できる屋外施設が近くになかったため、かなり遠方に出向いての実験も繰り返され、音色の完成までに約3年もの期間が費やされた。

苦労を重ね、完成したサイレン音は、付加サイレンを重ねることで5つの周波数を生み出し、歩行者が聴き取りやすい高い周波数の音と、車内でも認知されやすい低い周波数の音を発生。【特許登録第6007894号】

これが不協和音となって「聴き逃し難いイライラ音」で注目を集める効果を高めている。高警告サイレンは基本となる「ウ～」



高警告サイレンを搭載した
電子サイレンアンプ[SAP-520シリーズ]

※パトリンク®ビーフル対応機器(散光式警告灯ALシリーズやLED補助警告灯LPPシリーズ)と繋げることで走行状況に合わせて音と光を変化させることも可能

というサイレンに交差点進入時のような特定のタイミングに付加サイレンを重ねる仕様となっているので、緊急車両のサイレンとして認められた。

2014年に開発した高警告サイレンだが、当初は音が変わるだけという印象が優先して、採用にまで至るケースは少なかったという。徐々に現場に配備され、消防本部間で高警告サイレンの有効性の情報が広まり、新聞記事にも取り上げられた。認知度の高まりとともに、ここ数年は大幅に出荷台数が増加している。

(株)パトライト 代表取締役社長 高野 尚登
世界中の人たちに「安心・安全・楽業」をお届けし、
社会に貢献します。

【大阪本社】〒541-0056 大阪市中央区久太郎町4-1-3

Tel : 06-7711-8950(代) <https://www.patlite-vehicle.jp/>



高警告サイレン及び
パトリンク®ビーフル
紹介動画



ラストワンマイル(ラストマイル)という言葉が物流、人流で使われ始めて久しい。概念は分かっているものの、問題点や現在の取組みについては曖昧さを感じておられる方もいらっしゃるのではないか。今回は「ラストワンマイル」について報告する。

Q1 「ラストワンマイル」とは？

『ウィキペディア(Wikipedia)』によると、次のように記されている。

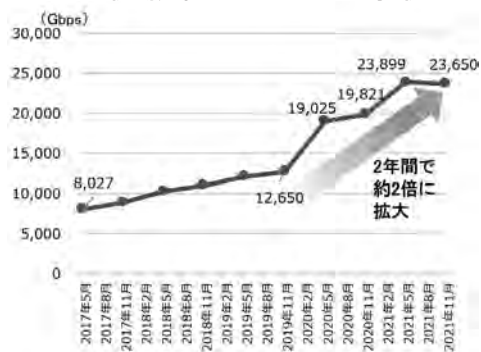
ラストワンマイル(英語: Last one mile)とは、元々は通信業界に用いられていた用語で「生活者や企業に対し、通信接続を提供する最後の区間」を意味していたが、現在は、物流、交通業界において多く用いられ、「顧客にモノ・サービスが到達する最後の接点」を指す。

Q2 「ラストワンマイル」の状況は？

▶通信のラストワンマイル

- ・通信のラストワンマイルは最寄りの基地局から家庭までの区間を指す。
- ・2000年代にラストワンマイルへの光ファイバー網の整備が進み、多くの人が日タイインターネットを利用して、SNSや動画を楽しめるようになった。
- ・日本のインターネット通信量は年々増加。2019年頃から2021年頃までの約2年間で、通信量(移動通信のトラフィック)は約2倍になった。これは新型コロナウイルス感染症(COVID-19)による在宅時間の増加も影響。
- ・政府は、2021年9月にデジタル庁を新設し、デジタル需要の拡大と、インフラ整備をさらに強化していくことを表明。

移動通信のトラフィック※の推移



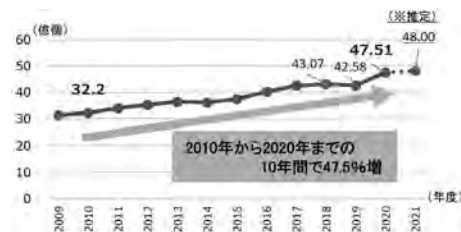
【出典：総務省HPより作成】

※トラフィック:インターネット、LAN、電話回線などの回線利用量あるいは送られる情報量のこと

▶物流のラストワンマイル

- ・物流におけるラストワンマイルは、物流の最終拠点から家庭やユーザーまでの最後の区間を指す。
- ・物流のラストワンマイル問題は、オンラインショッピングの普及による影響が大きい。
- ・2020年からは新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の影響が加わり、宅配便取扱個数は2019年度比で2020年度は各月約10%増で推移。

年度別宅配便取扱個数の推移



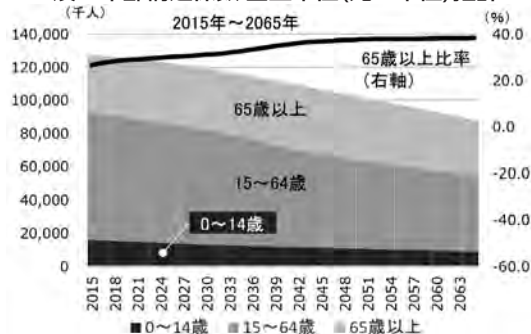
【出典：国土交通省HPより作成】

(※推定は車工会による)

▶交通のラストワンマイル

- ・交通のラストワンマイルは、最終目的地までのワンマイル程度の区間のことを指し、最寄りの駅やバス停から自宅までの区間が、ワンマイルとなる。
- ・地方では都市部に比べ、交通インフラの整備が整っていない地域があり、しかも、人口減少や高齢化を背景に、公共交通機関の経営維持が難しいケースが多い。人々の移動は生活の維持に必要であり、人々の生活を守るため地方では、住民と目的地を結ぶワンマイルの確保が課題。
- ・日本では65歳以上の高齢者の割合が、2025年には約30%、2060年には約40%に達するという。そのため、高齢者の移動手段についても考えなければならない。

年齢3区分(0~14歳,15~64歳,65歳以上)別総人口及び年齢構造係数:出生中位(死亡中位)推計



【出典：総務省HPより作成】

Q3 「物流のラストワンマイル」の実態は？

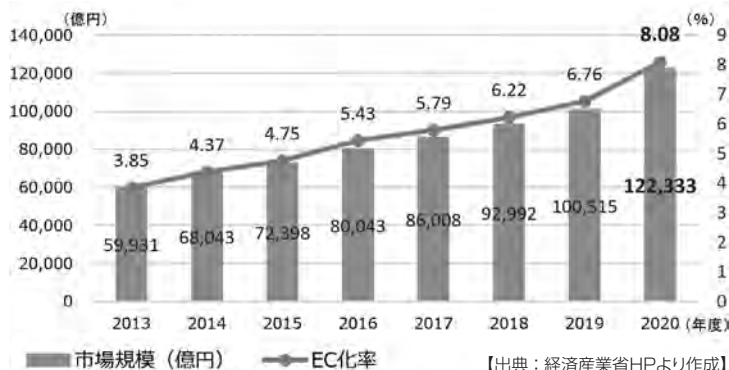
「働くクルマ」も物流のラストワンマイルにつながっており、実態を理解しておかなければならない。例えば、生活必需品を必要としている方々へどのように届けられるのかを知ることから物流のラストワンマイルの課題を確認することができる。

▶ ※EC (Electronic Commerce) 市場の拡大

- ・ コロナ禍による2020年からの宅配サービスの取扱量増加は、EC化率を拡大
- ・ 従来からの主要宅配業者の宅配サービスに加え、いわゆるデリバリーサービスの利用が市民の買い物スタイルを変えた

※EC 「電子商取引」でインターネット上で商品やサービスの売買を行うことを指し、食品やアパレル、生活雑貨の通販サイトは もちろん、オークションサイトや旅行予約用の代理店、コンテンツ配信サイトやオンライン トレードサイトなども含まれる。

物販系分野の BtoC-EC 市場規模及び EC 化率の経年推移

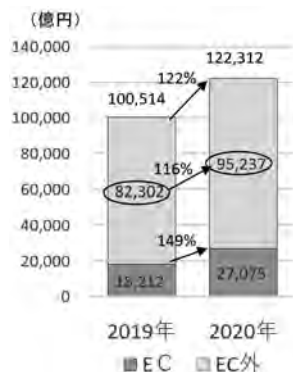


▶ 物販系分野での商品取引におけるEC化の状況

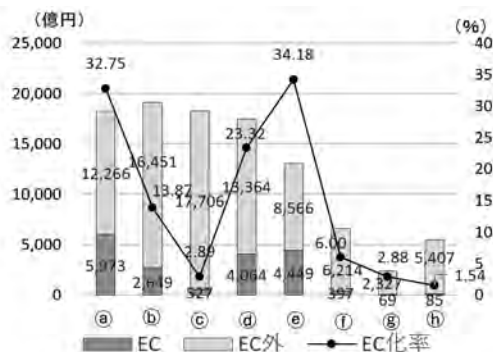
- ・ 市場規模の大きい順に、「①生活家電・AV機器・PC・周辺機器等」、「②衣類・服飾雑貨等」、「③食品・飲料・酒類」、「④生活雑貨・家具・インテリア」、「⑤書籍・映像・音楽ソフト」であった。
- ・ このうち上位4カテゴリーが初めて2兆円を突破した。これらの4カテゴリー合計で物販系分野の73%を占めている。
- ・ 2020年度は2019年度比で全市場規模は122%、内EC外は116%であるが、ECは149%と拡大。
- ・ EC化は「⑤ 書籍・映像・音楽ソフト(157%)」、「① 生活家電・AV機器・PC・周辺機器等(147%)」が特に拡大。



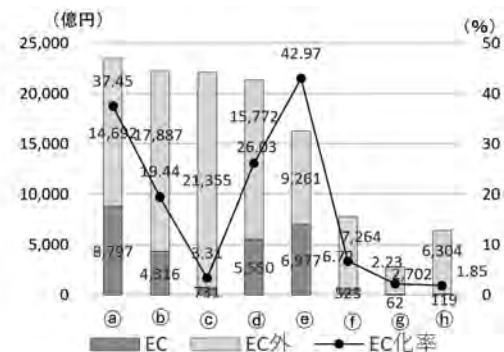
物販系分野の市場規模内訳



2019年度 物販系分野の市場規模とEC化率



2020年度 物販系分野の市場規模とEC化率



【出典：経済産業省HPより作成】

Q4 「物流におけるラストワンマイルの課題」は？

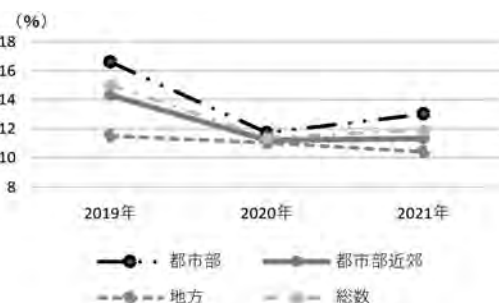
国土交通省はトラックドライバーの人手不足が深刻化する中、再配達の削減を図るため、宅配ボックスや置き配をはじめ多様な方法による受け取りを推進しており、これらの成果を継続的に把握すること等を目的として、宅配便の再配達率のサンプル調査を年2回(4月・10月)実施している。

環境省は「COOL CHOICEできるだけ1回で受け取りませんかキャンペーン～みんなで宅配便再配達防止に取り組むプロジェクト～」に取り組んでおり、詳細は次のキャンペーンURL

<https://ondankataisaku.env.go.jp/coolchoice/butsuryu/>で確認をお願いします。



再配率の状況(各年10月調査)



【出典：国土交通省HPより作成】

働くクルマたち



第36回：ドライバン

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。

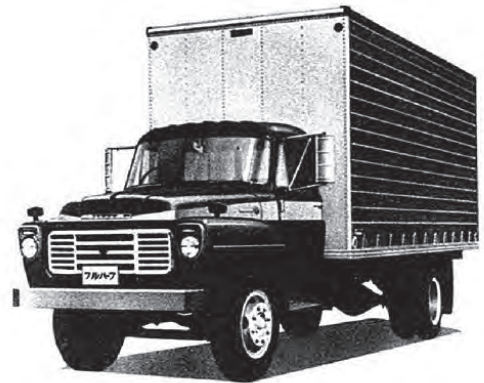
第36回目はドライバンについてバン部会から紹介する。

1. ドライバンとは

荷台の部分を箱で覆っている、冷凍機などの温度調節機能がついていない、最もスタンダードな形のトラック。ドライ品(常温品)を太陽光、雨、風、ホコリの影響を受けずに運ぶことが可能。引っ越し業や宅配便、雑貨の搬送などで使われる。

2. ドライバンの歴史

日本における1950年代までの一般雑貨輸送は、平ボデーでのシート掛け、幌付き車や鉄製のバントラックなどが使用されていたが、1960年代に入り、アメリカ・フルハーフ社製のアルミバントラックが登場したことにより、アルミの持つ軽量で錆びにくく、耐久性や美観性が評価され、その後一般雑貨の輸送は、アルミ製ドライバントラックにとって代わって行った。



3-1. ドライバンの種類 ～一般的なタイプ～

資料提供：日本フルハーフ(株)

箱の外側はアルミ板、内側はベニヤ板が主流。リヤドアは観音開き(2枚、3枚、4枚)、跳ね上げ、ロールアップ、テールゲートリフタなど多種類。サイドドアをつけたものもある。



3-2. ドライバンの種類 ～リンボーバン～

資料提供：(株)北村製作所

市街地等の車高制限のある配送ルートで、ボデー高さ(全高)を自在に調整可能な車両。押しボタン操作で、上箱が上下移動、リヤ扉はシャッター式で伸縮。各コーナーをワイヤーで連結し、油圧シリンダー1本で駆動、且つ、ガタツキ防止装置にて任意な位置で停止し走行可能。作業時は室内高を高くして楽な作業姿勢の改善、空車時は車高を低くして空気抵抗の改善も図れる。



3-3. ドライバンの種類 ～リヤドアスライド～

資料提供：(株)トランテックス

荷台の後扉が90度開き、そのまま荷台の側面に沿ってスライドできるトラック。隣接するトラックや倉庫の壁際などスペースがない場所であっても開閉作業が可能。特にプラットフォームづけされる車両に役に立っている。

プラットフォーム着岸前または離岸後の開閉作業が不要となるため、車両移動が省略でき荷役作業の効率が上がる。また荷物の落下や雨に濡らす心配がない。



3-4. ドライバンの種類 ～サイドカーテン～

資料提供：山田車体工業(株)

上栈に取り付けられたカーテンレール、そこから吊り下がったシート、前後に備えられたシート巻き取り装置で構成される、簡便で側面が開放可能な荷台。側面をシートにすることでアルミ製側面開放車の側面に比べおよそ50%軽量、荷役場所の上方高さを気にせず側面からの荷役が可能。

ポリエステル繊維にPVCを含浸させたシートと強靱なベルトにより高い側面強度を保持し、倉庫間輸送や紙関連輸送に好評。



3-5. ドライバンの種類 ～ルーフスライド～

資料提供：(株)北村製作所

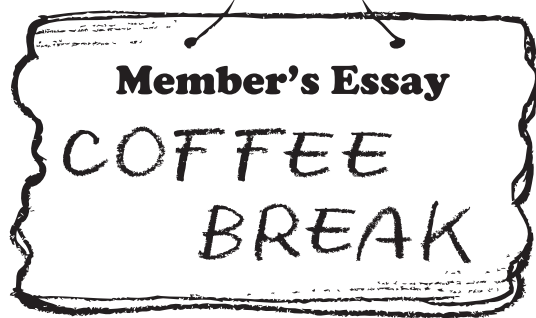
ボデー天井が、前方にスライド開閉。開口長は、ボデー長の1/2、2/3の設定。ドライ仕様の他、保冷・冷凍車も対応可能。気密性・断熱性能を重視した、パッキン・可動レール採用。軽い開閉操作力と共に、積降の作業姿勢を改善し、車高制限のある場所への配送を可能。1階駐車場のファミレス、地下駐車場への配送等にも使用されている。



4. ドライバン年度別生産台数

年度	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
大型	1,171	1,341	1,111	1,272	1,266	1,472	1,274	1,427	1,397	1,126
中型	2,227	2,381	2,169	2,507	2,376	2,723	2,671	2,597	2,379	2,446
小型	8,847	10,533	11,966	13,369	14,335	15,192	16,624	18,468	16,572	14,243
軽	65	99	106	107	112	116	117	117	101	136
合計	12,310	14,354	15,352	17,255	18,089	19,503	20,686	22,609	20,449	17,951

(台)



継 続 創 造 挑 戦

インジニアス(株) 営業部 ^{そめ や しん じ} 染谷 信史

年に2回、千代田区軟式野球の春季大会と秋季大会に参加して早30年近く経ちます。

千代田区にある親会社を筆頭に、グループ会社の野球経験者21名で戦っています。

過去には都大会まで進出したこともありますが、今はケガをしないことと、1回戦突破を目標に頑張っています。メンバーは主に、中学・高校・大学の野球経験者です。甲子園の常連校出身者も数名、所属しています。

連結グループ会社5社の寄せ集めなので、普段は全く別の業種でそれぞれ働いています。日常業務では、顔を合わせる機会はほぼありません。恥ずかしながら、初戦敗退が多いため年2～3回しか会えませんが、大先輩が地方に異動して参加できなくなったり、去年の新人が同じ所属の後輩を連れてきたり。絶妙なバランスで毎年、平均年齢があまり変わらないという奇跡が起きたりしています。

もともとは、グループ会社間の交流をメインに始まった部活動です。野球部の歴史はなかでも古く、あまりに古す



筆者



ぎて始まりを知る人が現役にはおりません。過去の都大会進出も眉唾ではありますが、語り継がれている伝説の一つです。先輩方の過去の栄光に負けないよう、現役メンバーも頑張っていますが、年1回の練習だけでは初戦突破すら難しい状況です。

ですが、野球というスポーツを通じて業種の垣根を超えて絆を深められていることが何より大切なことだと痛切しています。コロナ禍前は、グループ会社の取引先の方にも練習に参加いただいていたいました。

大手金融会社や、某商社マンと一緒に紅白戦で汗を流したり、ケガをしたりしないかとヒヤヒヤしていました。どうか、ケガ等の悪影響ではなく、仕事に限らず人間関係にいい影響がありますようにと祈りながら。

ここ最近では、時節柄なかなか顔を合わせる機会がありません。いつかまた、あらゆる垣根を越えて、ただひたすら野球に向き合う日が来ることを願っています。



※コロナ禍前

On my beat

東邦車輛(株) 生産技術部 ^{たる い ゆういち} 樽井 湧一

皆さんは一人の時間をどう過ごしますか？ ここ数年はプライベートで、一人で過ごす時間が増えた方もいるかと思います。僕自身はもともと一人で過ごす時間が好きで、能動的に時間をとるようにしています。というのも、なぜだか、イラストを描く、バイク、読書といった一人でないとい実行できないことが多いことを趣味としているからです。(もちろん、様々な人との食事やお酒の席も好きです！) この機会になぜ、これらを趣味としているのか、考える機会になりました。

イラストを趣味としているワケ…
いろいろな思い出や、経験が表現できるからという考えに行きつきました。



制作風景



ステッカーやプリントでオリジナルアイテムを作成

バイクで街を流す、小説を読んで登場人物の行動や主張に影響される、電車でディズニーリゾートや街へ遊びに行く(自粛中)。こういった刺激から、自分が「良い」という感覚を模索しているのかもしれません。また、結果的にイラストのソースになっていると思います。

イラストは時折、ステッカーやパーカー、Tシャツにプリントしてオリジナルのアイテムを作ります。それは全くの我流なのでデザインのルールなども無いです。ものをつくるのは理由なく楽しいです。まして、自分がいいと思う感覚で描いたものを人に評価してもらえると、筆舌に尽くしがたいものです。前述のように、イラストという出力までいろいろな背景があるのですが、自分が「いいと思うもの」を出力し、納得のいく出来で仕上がったときの楽しみに収束するのではないかと考えます。誰も持っていないバックプリントのジャケットを着てバイクに乗ることを考えると、どんなイラストを描こうかと構想にふけてしまいます。音楽も好きだから、アルバムのジャケットのデザインもやってみたいのでアクションを思案中です。

また、描くためにバイクに乗ったり出かけたりして、何か「いいもの」を探してきます。



オリジナルパーカーを着た筆者とバイク

安い趣味が好きになりました

TBカワシマ(株) 営業部 おおたけ かずひこ 大嶽 和彦

昨年10月で還暦となりました。趣味と聞かれば月1回程度のゴルフと答えていましたが、最近では古いものや自然のものに触れあうことに喜びを感じるようになりました。神社・仏閣、鳥・草木の名前を覚えることが自分を豊

かにするものであり、大事なことと思うようになりました。

私の自宅は茅ヶ崎です。鎌倉には電車で30分程で行けます。神社・仏閣巡りはここ10年で増えました。人気は鶴岡八幡宮、建長寺をはじめ



家族写真(後ろが筆者)

とする鎌倉五山ですが、お薦めの穴場は「海蔵寺」です。

- ① 庭がきれい。花の寺といわれています。
- ② 静か。駅から遠いせいか参拝客がまばらです。
- ③ 珍しい薬師如来像(腹部に薬師の面部をおさめた児護薬師)を拝めます。
- ④ 拝観料なし。一番ありがたいです。



海蔵寺

古いものに囲まれることで、歴史の重さが現代の細々とした煩わしいことを忘れさせます。手入れされた庭は汚いものを流してくれるようで幸福感を与えてくれます。

鎌倉は山が多いので野鳥の宝庫です。浄智寺から源氏山公園にむかう山道は、春には、鶯の合唱が楽しめます。あまりにも美しい鳴き声で時間のたつのを忘れます。鳥のさえずりは家の近所でも楽しめます。今まで名前のわからない小鳥の名前がわかったときの喜びは達成感と優越感に浸れ感動ものです。

最近のお気に入り「コゲラ」です。身近な鳥らしいですが知りませんでした。小さなキツツキで公園の松の木をつつく姿はこの上なくかわいかったです。

これからは草や木の名前も少しずつ覚えようかと思っています。

どうですか？ 安い趣味ですが幸福感をえることができますよ。



コゲラ

第9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

おすすめ文房具 Part2

思いもよらぬ便利物です

ジェイ・バス(株) よしだ ひろあき 吉田 博明

文具売り場の棚にあった時、「これはなんだ !!」と思った品物です。

ファイルの穴を開ける道具のようなので購入しました。

通常使用している穴開け器は遠いところにあるし、持ち運ぶには重いので、これを使ってみたら簡単に穴開けできて便利です！



消せるボールペン ♪

(株)トノックス おおはた ゆき 大畠 由紀

PILOT社製のフリクション3色ボールペン、オススメです。

書き心地も良くて、消しても消しゴムのようにカスもない、メモ書きなど気軽に書き直し出来て便利です。

可愛いムーミンにも癒されます ^^



フリーアドレスに最適なペンサイズの付箋 PENTONE

トヨタ自動車九州(株) まつおか つよし 松岡 毅

フリーアドレスが実施されてから個人の引き出しが廃止されたのを機に、全ての文具をペンケースに入れて持ち運べるようにしています。

この付箋はペンタイプのボディに3色の付箋がロール状に内蔵されているため、通常の付箋よりかさばりません。詰め替えも出来て使い方も簡単です。



途切れない文字、なめらかな書き心地

日本フルハーフ(株) ほんま ゆうた 本間 裕太

私が中学生の時から長年愛用しているボールペン“ジェットストリーム”。

他のボールペンを使うと字を書いているときにインクが途切れてしまう時がありますが、“ジェットストリーム”はそんなことは一切ありません。「重要書類(入学書類・履歴書)を書くとき大活躍」

1本100円ほどで買えるのでぜひ使ってみてください！



貰い物の電子メモパッド

ヤナセテック(株) よこて まさひろ 横手 雅弘

ToDoリストなどちょっとしたメモをしたいときに重宝しています。

削除ボタンを1回押せば文字がリセットでき、何度も繰り返し使用できる優れもの！

メモ用紙も使用することが減り、カーボンニュートラルに貢献しています！貰い物なのに最高！



もはや芸術！書いて楽しい、見て楽しいボールペン

エバスペヒャーミクニクライメットコントロールシステムズ(株) さかた りょうた 坂田 亮太

見た目がスタイリッシュで書き心地も良いボールペン【アクロ1000】です。細身ながらも適度な重みがあり、高級感◎。0.5mmと0.7mmの2種類があり、おすすめはインクがよく出て気持ちのいい0.7mmです！



(株)犬塚製作所
品質保証・検査部
たけうち あき お
竹内 暁生さん



我が社の



(株)永光自動車工業
営業CS部
たき が さき はる か
瀧ヶ崎 晴香さん



様々なお話を
聞けることが
やりがいになります

車づくりの現場は、
不思議な感覚と
驚きの連続でした

Q1 どんなお仕事ですか？

弊社では主に航空関係の車両を製造しており、私の所属している部署は完成された車両の検査と製品に対する品質を確認し仕上がりを保証する部署です。実際に使用しているお客様の声、整備会社様からの技術的質問などにも対応しております。

各航空会社・他、配備される空港ごとに仕様が変わるため、お客様のご要望に合わせて製作されているかなど出来上がった車両の確認項目は多岐に亘りますが全国の航空会社様、整備会社様からのお声を直接伺い、社内にフィードバックすることでより精度の高い品質チェックを心掛けています。

Q2 仕事で楽しいときは

私は、お客様とお話することが一番の楽しみです。弊社のお客様は日本全国にいらっしゃいます。仕事を含め様々なお話を聞けることがやりがいになりますし、お客様に顔を覚えていただいて声をかけてもらえることが大変ありがたく思っております。

Q3 仕事でつらいこと

最近では新型コロナウイルスにより航空業界からの車両製造の依頼が少ない状況です。一時は製作中又は完成した車両で埋め尽くされていた工場内も少し閑散とした時期もありました。徐々にではありますが、飛行機の運用も戻りつつあり注文もいただけていますので、そういえばそんな時期もあったねと言える日が早く来るのを待ち望んでいます。

Q4 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は？

弊社は大手航空会社様をメインに車両の製造等行っておりますがその中でもひと際印象に残っているのは大勢の方を前に私が会社の代表として初めて車両説明をしたことです。大勢の方の前で話すことがそれまであまり多くなかったのですが、お客様が真剣に耳を傾けていただいているのを感じ、とても緊張したのを覚えております。

Q5 御社のPRをしてください！

(株)犬塚製作所は大正8年に日本初となる天秤式ダンパーやコンクリートミキサ車の開発から始まり、数々の特殊自動車を世に送り出してきました。昭和40年頃からは航空産業の発展とともに空港車両に特化してまいりました。

弊社で製造される車両は全てお客様の用途に合わせて細かく作りこみお渡ししております。創立103年を迎え長く培われた高い技術力と経験でお客様の幅広いニーズにこれからもお応えしていきたいと思っております。

Q1 どんなお仕事ですか？

私は、主にボデー製作・改造や特種車製作の営業サポートをしています。営業見積作成のための資料収集や資料の調達関係、他部署との段取り調整、お客さまとのやり取り等を担当しています。守備範囲が広いので、毎日が瞬間に過ぎていきます。

Q2 仕事で楽しいときは

特種車のような働く車が、お客さまとの打合せを経て設計から製作、検収、登録、納車に至るまでの一連の流れを近いところで見ることができ、少なからずかわるることができますので、他にはなかなかない職場だと感じています。徐々に車が形づくられていく過程を見ることは楽しいと感じます。納車のときにお客さまに喜んでいただければこれ以上ない喜びです。

Q3 仕事でつらいこと

私の担当する仕事はとにかく守備範囲が広いので、やりがいもある反面、相当な知識やノウハウも必要となりますので、日々学ばせていただいています。当初は営業チームに迷惑をかけているのではないかと焦燥と不安の日々でしたが、最近はようやく仕事のやり方も分かりはじめて、他の人に教える機会も出てきました。

Q4 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は？

就職した当初は見るもの聞くものすべて初めてのことで、車づくりの現場を見たときには、不思議な感覚と驚きの連続だったことを今もよく憶えています。弊社は、現在も新しい車づくりにチャレンジしていますが、これまで手掛けたことのない車づくりについては当時と同様な感覚を抱いています。

Q5 御社のPRをしてください！

(株)永光自動車工業は指定整備事業場(民間車検場)であるとともに各種ボデー架装・艤装、特種車の設計製作まで、自動車に関することでしたら、広くワンストップでお客様のご要望にお応えしております。お客様の要望は実に多岐に亘りますが、できる限りそのお声を傾聴し、実現方法やアイデアを出し合いながらご提案させていただき、全社を挙げてものづくりに励んでおります。我が社のスローガンでもあります「ものづくりで社会貢献」できるように日々精進しております。最近ではEVや電動モビリティにも注力しています。

2021年4月～2022年1月 会員生産状況概要

① 合計(非量産車+量産車)

- ・4月～1月の累計台数は、9月以降の半導体不足、部品納入の滞りにより、前年比8.4%減と、2年連続の前年割れ

② 非量産車合計

- ・4月～1月の累計台数は前年比4.2%減と4年連続の前年割れ
- ・特装、特種は前年超えとなったものの、平ボデートラック、バン、トレーラ、大中型バスは前年割れ

③ 特装車

- ・4月～1月の累計台数は、前年比2.7%増と2年ぶりの前年超え
- ・輸送系は同0.3%減、作業系・その他は同4.9%減、輸出向けは同59.4%増

④ 特種車

- ・4月～1月の累計台数は、前年比2.1%増と2年ぶりの前年超え
- ・車いす移動車が同14.8%減となったものの、緊急用が同18.3%増、その他が同16.5%増

⑤ 平ボデートラック(除シャシメーカー標準トラック)

- ・4月～1月の累計台数は、前年比0.9%減と3年連続の前年割れ
- ・大型は同4.5%減、中型は3.1%減、小型・軽は同5.1%増

増

⑥ バン

- ・4月～1月の累計台数は、前年比10.5%減と3年連続の前年割れ
- ・バン(除く冷凍・保冷車)は同13.0%減、冷凍・保冷車は同5.6%減

⑦ トレーラ

- ・4月～1月の累計台数は、前年比4.3%減と2年連続の前年割れ
- ・平床が同7.6%増となったものの、コンテナが同7.1%、バンが同7.9%、その他特装系が同4.6%減

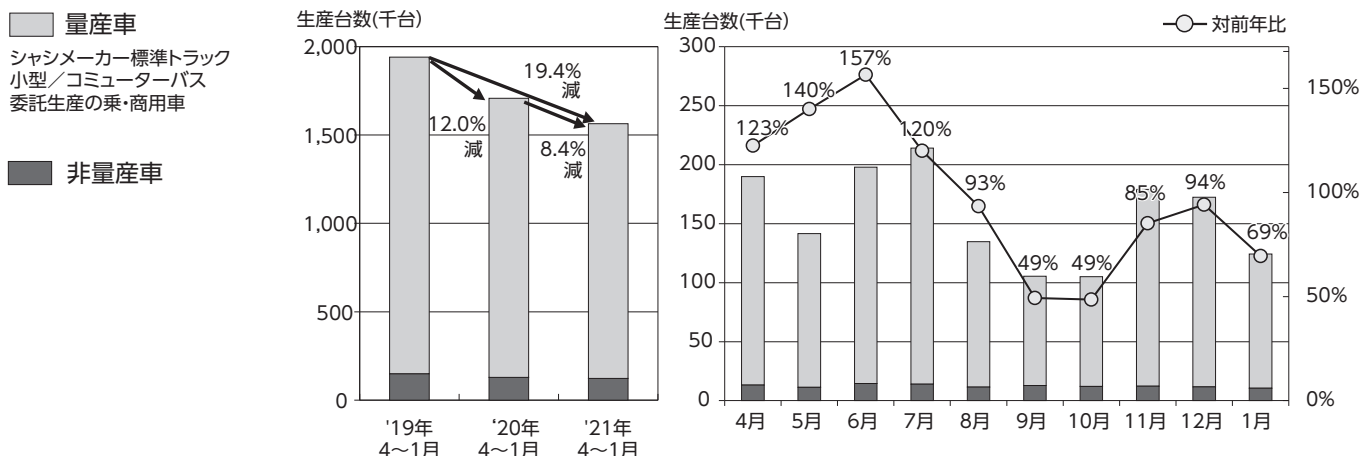
⑧ 大中型バス

- ・4月～1月の累計台数は、前年比25.1%減と5年連続の前年割れ
- ・路線は同19.4%減、観光は同68.3%減、自家用は同6.7%増
- 新型コロナウイルスの影響による落ち込みが継続

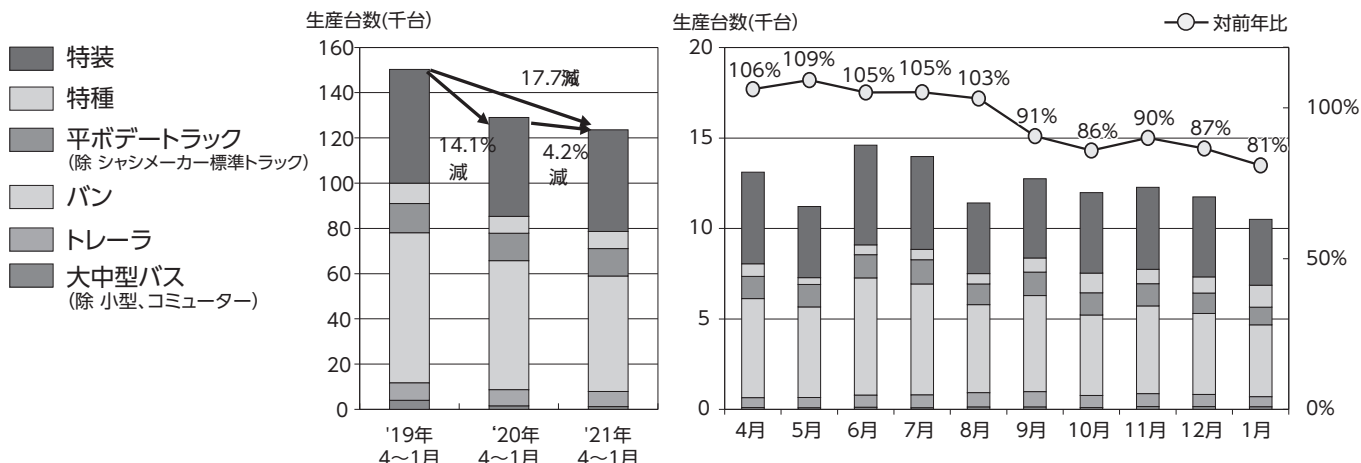
⑨ 乗用・小型商用・軽

- ・4月～1月の累計台数は、前年比9.4%減と2年連続の前年割れ
- ・国内向けは同11.1%減、輸出向けは同7.9%減

合計(非量産車+量産車)



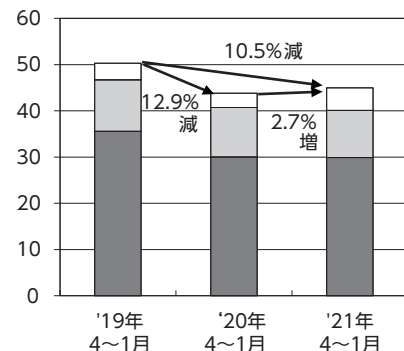
非量産車合計



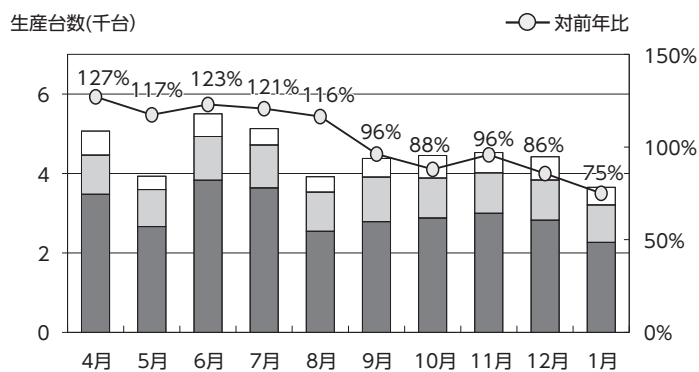
特装車

輸出
 作業系・その他
 輸送系

生産台数(千台)



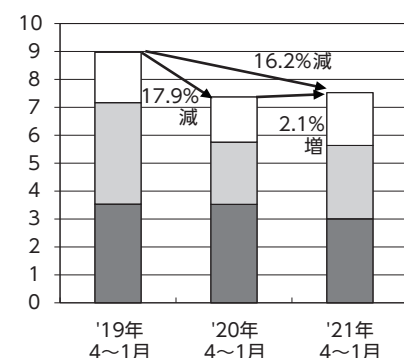
生産台数(千台)



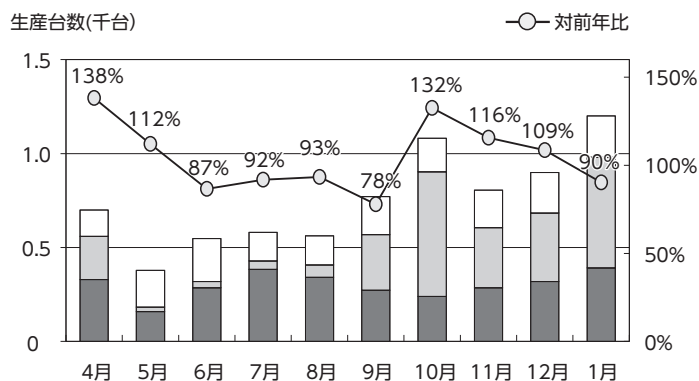
特種車

その他
 緊急用
 車いす移動車

生産台数(千台)



生産台数(千台)

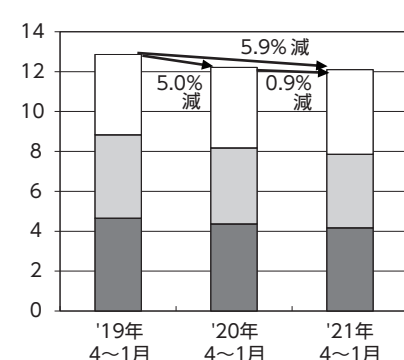


平ボデートラック (除 シャシメーカー標準トラック)

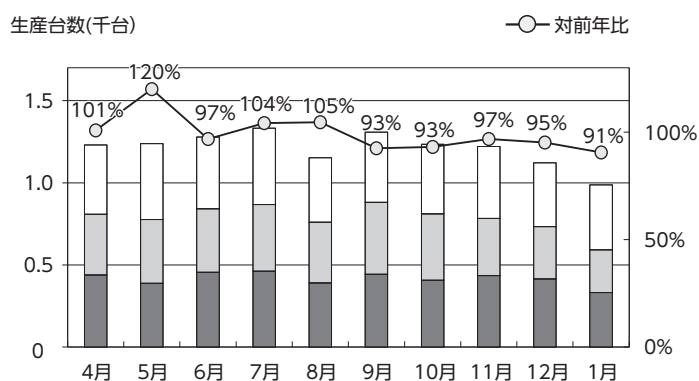
平ボデートラック
(除 シャシメーカー
標準トラック)

小型・軽
 中型
 大型

生産台数(千台)



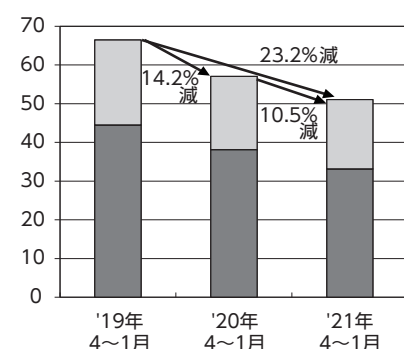
生産台数(千台)



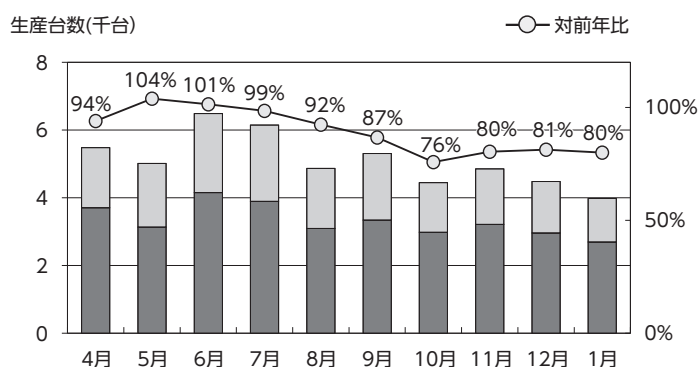
バン

冷凍・保冷車
 バン
(除 冷凍・保冷車)

生産台数(千台)



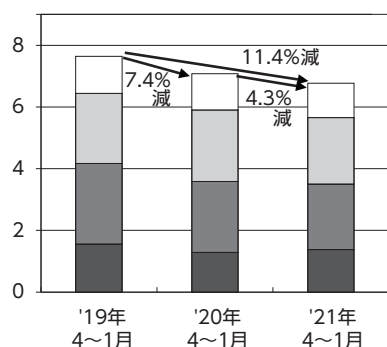
生産台数(千台)



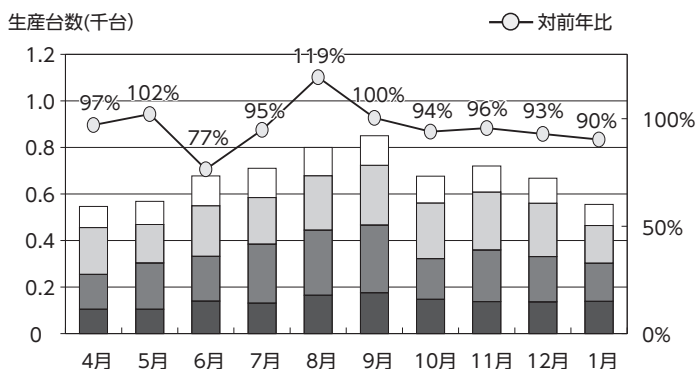
トレーラ

- その他特装系
- コンテナ
- バン
- 平床

生産台数(千台)



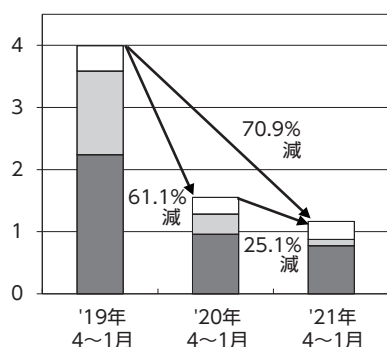
生産台数(千台)



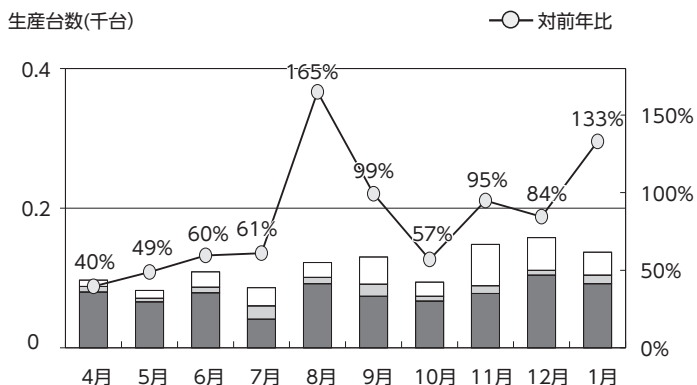
大中型バス

- 自家用
- 観光
- 路線

生産台数(千台)



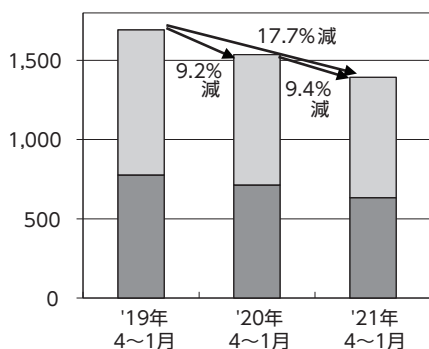
生産台数(千台)



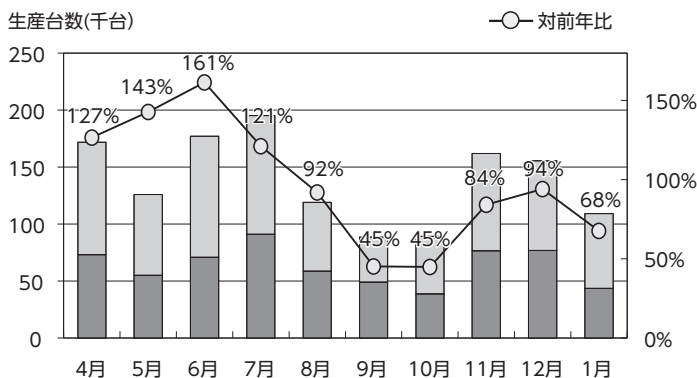
乗用・小型商用・軽

- 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

2月に行われた「北京2022オリンピック冬季競技大会」を通じ感激、感動された皆さんも大勢いらっしゃると思う。そして本原稿を書いている3日後の3月4日からは「北京2022/パラリンピック冬季競技大会」が開催される。あらためてパラリンピアンの方々の健闘をお祈りする。

オリンピックもパラリンピックも競技大会と書かれている。日本大百科全書によると「競技」について次のように説明されている。「個人または団体が相対して一定の規則に従って特定の技を競い合い、その優劣勝敗を決する広い意味での『遊戯』の一種。競技の発生はきわめて古いが、多くは呪術(じゅじゅつ)、宗教上の儀礼から分化発達するか、あるいは戦闘、格闘の手段や狩猟などの生産技法の演練のうちに発展し分派したものである」。そして、オリンピック憲章の根本原則の一部には「オリンピックの目標は、あらゆる場でスポーツを人間の調和のとれた発育に役立てることにある。またその目的は、人間の尊厳を保つことに重きをおく平和な社会の確立を奨励することにある」と書かれている。即ちルールに基づき、自らを鍛錬してきたアスリートが競い合い、調和のとれた発育につなげていくことがオリンピックである。

国際パラリンピック委員会は、パラリンピアンたちに秘められた力こそが、パラリンピックの象徴であるとし、「①勇気、②強い意志、③インスピレーション、④公平」の4つの価値を重視している。そして、パラリンピックの意義について、「様々な障がいのあるアスリートたちが創意工夫を凝らして限界に挑むパラリンピックは、多様性を認め、誰もが個性や能力を発揮し活躍できる公正な機会が与えられている場である。私たちは大会を通じ、あらためて社会の中にあるバリアを減らしていくことの必要性や、発想の転換が必要であることを気づかせてくれる」とある。

昨年の東京オリンピック・パラリンピック、そして今年の北京での大会を通じ、多くのことを学ばせてもらった。そのことに気づき、それらを様々な場面で活かしていくことがオリンピック、パラリンピアンへの感謝となるはずである。(吉田)

表紙写真について



特装部会 極東開発工業(株)製 コンクリートポンプ車

コンクリートポンプ車は、トラックミキサから供給された生コンクリートを高所、遠方へ圧送するためのブームとポンプを装備した作業車両です。

本車両は、最大地上高39mのブームと最大吐出量165m³/h、最大吐出圧力8.5MPaを車両総重量25t級シャシに搭載した国内車両規格で最大級のピストン式コンクリートポンプ車です。長いブームと高いポンプ能力を兼ね備えており、お客様の作業の効率化への要求に応えた車両です。

お知らせ

■通常総会のご案内

◆日 時：2022年5月27日(金) 15:30～

◆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

◆議 題：2021年度事業報告と2022年度事業計画の承認、2021年度決算報告と2022年度予算案の承認、2022年度役員選任 等

◆申込み：会員へメール配信する用紙、又は当会ホームページの新着情報に4月掲載予定の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、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

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売、各都道府県のバス、トラック協会、バス、トラックの大手ユーザー、全国の経済産業局、運輸局、運輸支局、自動車技術総合機構、日本自動車車体整備協同組合連合会、軽自動車検査協会及び自動車関係団体となっております。

車体NEWS

SPRING 2022 春



広告掲載会社

株式会社河野ボデー製作所……………表2
イサム塗料株式会社……………P.45
スリーエム ジャパン株式会社……………表3
ワイズマン株式会社……………表4

2022年3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。

ご存知ですか、
このラベル。



環境基準適合ラベル ホワイトラベル

環境に配慮した
3つの要件

適合
要件

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



新環境基準適合ラベル ゴールドラベル

ホワイトラベルに
さらに3つの要件を追加

追加
要件

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



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



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

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

詳しくはWebページをご覧ください。

JABIA

検索

www.jabia.or.jp



塗装で車両の価値UP!! 大型車両の補修・メンテナンスに!!

高品質なボディに仕上げる!

ハイアートCBエコ

COM-BOY SYSTEM

優れた作業性

豊富な原色

各種法令へ対応

※一部原色を除く

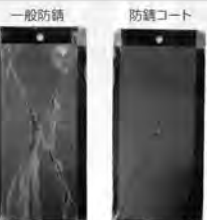


大型車両
(バス・トラック)
架装車両
特装車両
等に!

下回りを錆から護る!

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)

高い防錆力

耐チップング性

防振・防音効果



足回りが錆でこうなる前に



しっかりガード!!



動画は
こちら

荷台木部(スリット等)を護る!

ウッドプロテクト

木部の劣化を防ぐ

圧倒的低コスト

施工は簡単



Before



After



動画は
こちら



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



美しさと安全性の両立

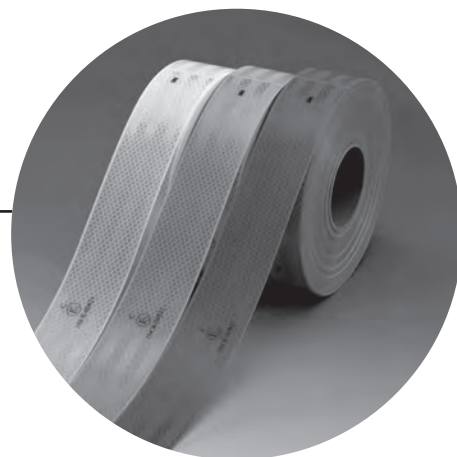
Beauty & Safety スリーエムからの提案です。

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

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

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

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



3MTMダイヤモンドグレードTMコンスピキュイティ反射シート

3MTM反射シート680Eシリーズ

スコッチカルTMフィルム

コントロールタックTMプラスフィルム

3MTM

ダイヤモンドグレードTM

コンスピキュイティ反射シート

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

■おもな特徴

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

事故減少に対するコンスピキュイティ反射シートの有効性に関わる研究報告

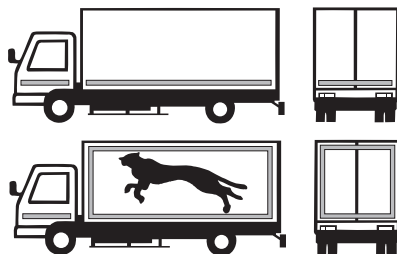
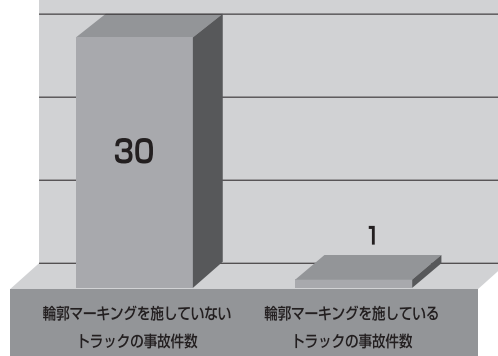
■ヨーロッパにおける研究報告

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

■米国における研究報告

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

■事故件数対比



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



スリーエム ジャパン株式会社
トランスポーテーション セーフティ事業部

本社 〒141-8684 東京都品川区北品川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

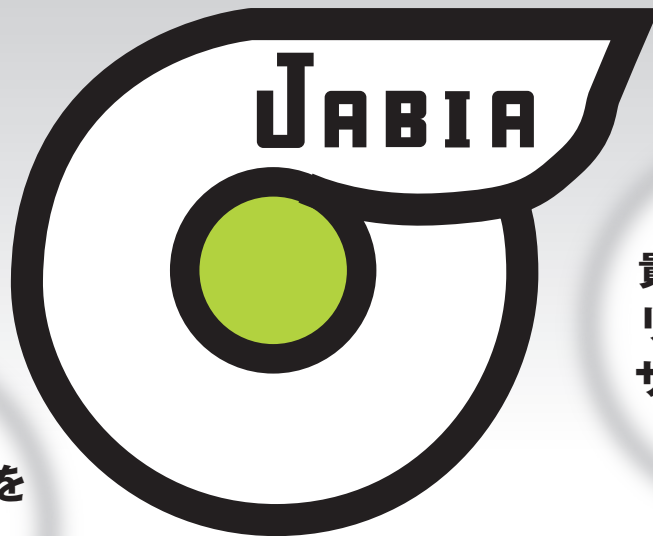
生産物回収費用保険

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



損害保険ジャパン株式会社