

車体 NEWS

SUMMER 2022 夏

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.



寒冷地仕様ウイング
(詳細はP.57を参照)

CONTENTS

巻頭言 2

NEWS特集

2022年度通常総会開催 3

2022年度理事・監事 6

退任/新任 理事及び車体工業会功労者等 7

2022年度事業計画 9

講演会を開催

「コロナ禍の経営戦略におけるDXの取組状況と課題」 21

「コロナ後に生き残る会社の経営と現場力」 23

カーボンニュートラル対応 25

NEWS FLASH

本部だより 27

部会だより 28

支部だより 29

官公庁だより 30

会員情報 34

月度活動状況 37

NET WORK vol.107

末広自動車工業(株) 41

VOICE STAGE 95

(梯)河仙 43

ポップリベット・ファスナー(株) 44

そこが知りたい

第53回 「電動キックボード?」 45

働くクルマたち

第37回 「連結全長25mダブル連結トラック

誕生の経緯と利活用について」 47

COFFEE BREAK 49

いどばた会議

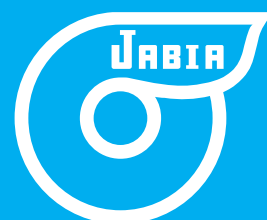
第10回 「私のSDGs」 51

我が社の元気人 53

DATA FLASH

2021年度 主要車種の生産状況 54

編集後記 57



ODAGIRI

スライドボデー

原木車 スライドボデー 各種特装車



有限会社 小田切車体

山田車体工業(株)グループ

本社及び大館工場 〒017-0877 秋田県大館市立花字山田渡196番地
岩手工場 〒028-0116 岩手県花巻市東和町北成島1区85番地1

TEL.0186-42-6222 FAX.0186-43-0530
TEL.0198-42-1007 FAX.0198-42-1030



2022年度通常総会挨拶

会長 宮内 一公

トヨタ自動車東日本(株)・取締役社長



車体工業会の会長を務めております宮内でございます。

本日2022年度通常総会にあたり、新型コロナウイルス感染状況に鑑み、感染防止策を講じた上で会場出席される方の対象を「役員及び各種表彰で受賞される方々」とさせていただき、会員の皆様にはWeb出席をお願いさせていただきました。

こうした対応にご理解いただき、多数のご出席を賜り、誠にありがとうございます。

さて、昨年度国内では、新型コロナウイルス感染防止への取組みが継続され、人の流れが制約されました。

また、世界的な半導体不足・サプライチェーンの滞留に伴う部品供給の遅れが、各種産業に影響を及ぼし、商用車市場は、3年連続の前年度割れとなりました。

こうした状況において、我々車体工業会は日本の基幹産業である自動車産業の一員として思いや考え方を共有する「自動車5団体連携活動」に取り組んでまいりました。

その中でも重要なカーボンニュートラル(CN)対応では、全ての会員の皆様がCNを正しく理解し、一緒に取り組んでいくことを目指し、勉強会の開催や各種情報の提供を行なってまいりました。

CNは自動車産業のCASEに繋がるものであり、多種多様な製品を生み出す車体工業会会員の皆様の活動が、社会の安全、安心、そして、豊かな未来を築くために果たす役割は、益々大きくなると考えております。個社の活動が基本となることに変わりはありません。しかし、社会が大きく変化している状況では、個社の活動に加え、多くの仲間と連携していくことで更に大きなことを成し遂げられます。

そうした連携を車体工業会として強力に取り組んでい

うと考えております。

これまで取り組んできている、3つの重点活動項目であります

- ◆「安全対応活動の推進」
- ◆「環境対応自主取組みの推進」
- ◆「中小企業経営支援の充実」

につきましては、皆様の協力を得て、確実に成果に繋がっております。

具体的内容につきましては、この後報告させていただきますので、よろしくお願いいたします。

さて、ロシアによるウクライナ侵攻の今後を見通すことが難しい状況で、エネルギー、食糧問題などに伴う影響が懸念されます。

こうした状況で商用車は、一定の代替需要が見込まれるものの、長期的には社会環境変化に伴う国内輸送量の減少が想定され、国内商用車の需要は漸減するものと想定しております。

ただし、社会変化や先進技術に対応した新たな製品の開発や投入も期待することができ、車体架装業界の次なる成長も考えられると思います。

この様な中、当会では将来を見据えた活動も推進し、更なる充実、強化を図ってまいりますので、会員の皆様におかれましては、どうか一緒に当会活動の推進をよろしくお願い申し上げます。

具体的な計画につきましては、本日の総会にて決定していきたいと思っておりますのでご審議のほど、よろしくお願い申し上げます。

本日は、誠にありがとうございます。

2022年度 通常総会開催

NEWS 特集

当工業会の2022年度通常総会は、5月27日15時30分から東京會館丸の内本館にて開催された。

総会の概要は次のとおり。

◆出席者数

正会員	会場出席	36社
	Web出席	47社
	委任状による出席	123社
準会員	会場出席	5社
	Web出席	37社

◆来賓

官庁関係

経済産業省 製造産業局

自動車課長 吉村 直泰 氏

自動車課 大森 洋平 課長補佐

国土交通省 自動車局

審査・リコール課長 是則 武志 氏

審査・リコール課

福蘭 浩二 完成検査業務適正化対策官

1. 開会の辞

初めに宮内会長が挨拶。続いて事務局より委任状を含めた出席会員数が206社で、本総会が適法に成立する旨、報告された。

2. 議事

第1号議案 2021年度事業報告の件

第2号議案 2021年度収支決算報告の件

第3号議案 2022年度事業計画案の件

第4号議案 2022年度収支予算案の件

第5号議案 2022年度役員選任の件

以上の議案について事務局より説明が行われ、審議の結果すべての議案が承認され、第5号議案の選任後、新任理事7名の紹介があった。また、その後の臨時理事会で新役員体制が承認された。

新役員体制は次のとおり。

会 長 宮内 一公

副会長 増井 敬二

副会長 田沼 勝之(昇任)

副会長 矢野 彰一

専務理事 吉田 量年



田沼勝之副会長
新明和工業(株)



宮内会長

議事終了後、退任理事への感謝状の贈呈、車体工業会功労者、永年在籍会員、優良従業員に対する表彰が行われた。

また、来賓を代表して経済産業省吉村課長並びに国土交通省是則課長からそれぞれ祝辞を頂戴した。

引き続き約60名が参加し懇親会が行われ、18時00分過ぎ、盛会のうちに幕を閉じた。



懇親会



田沼副会長による乾杯



矢野副会長による中締め



来賓挨拶



経済産業省
製造産業局 自動車課長

吉村 直泰 氏

経済産業省自動車課長の吉村でございます。

本日は、日本自動車車体工業会の通常総会が無事執り行われましたことに、心よりお慶び申し上げます。

また、本日、御退任をされた役員の皆様のこれまでの御尽力に感謝申し上げますとともに、功労者・永年在籍会員・優良従業員表彰を受賞された皆様に、お祝いを申し上げます。

さて、近年の自動車産業は、新型コロナウイルスの感染拡大、世界的な半導体不足、上海のロックダウンなど、厳しい課題が生じており、自動車生産にも影響が出ているものと認識しております。

さらに、ロシアのウクライナ侵攻により、国際情勢や世界経済のリスクは増しており、先行きの見通しが立たない状況にあります。

こうした中、2021年の我が国全体の自動車生産は、800万台を切る厳しい状況が続いております。また、車体工業会会員企業の皆様の生産台数も、190万台で3年連続での減少と、厳しい状況が続いていると認識しております。

こうしたサプライチェーンの混乱はまだしばらく続くと思われそうですが、経済産業省としても、半導体の国内生産の投資促進など、リスクを最小化させていくために、最大限取り組んでまいりたいと考えております。

さらにこれから先、自動車産業は、100年に一度の大転換期と言われるCASEの技術が社会実装されるとともに、カーボンニュートラルへの対応がサプライチェーン全体として重要な課題となってまいります。

政府としては、2035年までに乗用車の新車販売で電動車100%という目標を掲げておりますが、それに向けて、蓄電池の大規模製造拠点の国内立地推進、電動車の購入・インフラ整備支援、中小サプライヤー等の前向きな業態転換支援に加え、多様な技術の選択肢を追求する観点から、グリーンイノベーション基金による、合成燃料や水素など多様な技術の研究開発・実証に向けた支援を進めているところであり、2035年に向けて、最大限皆様方の投資・研究開発を後押しさせていただきたいと考えております。

こうした中で、日本自動車車体工業会におかれても、カーボンニュートラルに向けて、宮内会長を委員長とした専門委員会を立ち上げられ、カーボンニュートラルに向けたビジョン、対応方針、進め方などの論議を開始されたと聞いております。

こうした自動車の大きな変革に向けて、日本自動車車体工業会あるいは日本自動車工業会をはじめとする関係5団体の連携によって、是非、自動車関連業界が一丸となって新しいチャレンジを進めていただきたいと考えており、我々としても、皆様の御尽力を最大限バックアップさせていただきたいと考えております。

最後になりますが、日本自動車車体工業会及び会員各社の皆様方の益々の御発展を祈念し、私の挨拶とさせていただきます。





来賓挨拶



国土交通省
自動車局
審査・リコール課長
是則 武志 氏

国土交通省自動車局審査・リコール課長の是則でございます。よろしくお願いいたします。

本日は、「日本自動車車体工業会」総会が盛大に開催されますこと、心よりお慶び申し上げます。

本日退任された役員の皆様、大変お疲れさまでした。また、本日表彰を受けられた方々にお慶び申し上げます。

宮内会長はじめ、日本自動車車体工業会の会員の皆様には、平素より国土交通行政に多大なるご理解とご協力をいただいております。この場を借りて御礼申し上げます。

現在、自動車業界の皆様におかれましては、長引くコロナ禍や半導体の供給不足などの影響を受けてご苦労されていると思います。

加えて、自動運転システムの開発の推進、カーボンフリーの実現に向けた電動車への移行等100年に一度と言われる大きな変革が本格的に動き出しています。

そのような状況においても、車体工業会の皆様におかれましては、先ほど事業報告でもご紹介があったように、社会の要請に対応しつつ、安全・環境問題への対応など、様々なチャレンジを続けておられますことに敬意を表します。

国土交通省といたしましても、車体産業の健全な発展に向けて、皆様と連携して取り組んでいければと思います。

折角の機会でございますので、皆様と関係の深い国土交通省の施策について、三点程申し上げたいと思います。

まず、環境対策です。

大気汚染対策や地球温暖化対策の一環として、ガソリン車やディーゼル車について、世界各国で規制が進むなど、自動車の電動化等の動きがより一層加速しています。我が国においては、2050年カーボンニュートラルの実現や、2030年度温室効果ガスの46%削減を目標に掲げて各種

施策に取り組んでいるところでございます。

貴工業会の皆様におかれましても、会員向けの理解促進活動や各工場等でのCO₂削減を積極的に進めておられることに感謝申し上げますとともに、引き続き、その取組を進めていただけることを期待しております。

二点目は、車両の安全対策についてです。

国土交通省では、昨年6月に、今後の車両安全対策の方針を公表しました。その中で、今後10年間で30日以内交通事故死者数を1,200人削減、重傷者数を11,000人削減する目標を掲げており、その目標達成に向けて自動運転技術や運転支援技術の有効活用等の対策を推進していくこととしています。

今後、これらの技術に関する基準策定の議論が本格化すると思います。貴工業会からは、これまでも「後退時警報装置」の国際基準策定の議論等にご協力いただいておりますが、引き続きご協力をお願いできればと思いますので、よろしくお願い申し上げます。

三点目は、このような場でお話しするのは恐縮ですが、コンプライアンスの問題であります。

近年は、自動車業界のみならず、我が国の製造業において、データ改ざんや出荷前の検査の未実施などの不適切な品質管理が明らかになりました。ものづくり企業にとりまして、品質の向上、安全・安心の確保は最も重視すべきことであります。

このような問題が起こると、自動車ユーザーであるお客様だけでなく、問題を起こした企業自身も多大な損失を被ることになります。

各社におかれましては、引き続き、コンプライアンスの徹底をお願いできればと思います。

一方で、国土交通省としては安全確保を前提としつつも、DXの活用など技術の進化等に柔軟に対応して行きたいと考えておりますので、もし、各種申請や製品の品質管理をより効率的に行いたいにもかかわらず、現行規制によりそれができない等の問題があれば、遠慮なくご相談ください。

結びに、貴工業会並びに会員各社の益々のご発展と、本日はご列席の皆様方のご健勝・ご繁栄を心より祈念いたしまして、私からの挨拶とさせていただきます。

2022年度 理事・監事

自 2022年5月27日
至 2023年5月 通常総会開催日

		氏名	会 社 名	会 社 役 職	車体工業会役職
理 事	本部 役員	宮内 一公	トヨタ自動車東日本(株)	取締役社長	会 長
		増井 敬二	トヨタ車体(株)	取締役社長	副 会 長
		○ 田沼 勝之	新明和工業(株)	取締役 専務執行役員	副 会 長
		矢野 彰一	(株)矢野特殊自動車	取締役社長	副 会 長 (バン部会理事・九州支部長兼務)
	特装部会	○ 布原 達也	極東開発工業(株)	取締役社長	部 会 長
		* 小田 浩一郎	新明和工業(株)	常務執行役員 特装車事業部長	
		* 佐藤 元	カヤバ(株)	副社長執行役員 特装車両事業部長	
	特種部会	* ○ 森 孝義	中京車体工業(株)	取締役社長	部 会 長
		* 内海 嘉則	(株)オートワークス京都	常務取締役	
		(北村 守)	(資)中北車体工作所	代表社員	
	トラック部会	山田 和典	山田車体工業(株)	取締役社長	部 会 長
		中条 充啓	(株)東洋ボデー	取締役社長	
		近藤 匠	名古屋ボデー(株)	取締役社長	
	バン部会	* ○ 田中 俊和	日本フルハーフ(株)	取締役社長	部 会 長
		アフマドヴ・ケナン	(株)パプコ	取締役社長	
		(矢野 彰一)	(株)矢野特殊自動車	取締役社長	
	トレーラ部会	辻 和弘	東邦車輛(株)	取締役社長	部 会 長
		* 高崎 文弘	日本トレクス(株)	取締役社長	
		* 能條 幹也	(株)花見台自動車	取締役社長	
	バス部会	石川 哲朗	ジェイ・バス(株)	取締役副社長	部 会 長
	小型部会	吉村 東彦	日産車体(株)	取締役社長	部 会 長
	資材部会	小澤 賢記	ゴールドキング(株)	取締役社長	部 会 長
		吉川 徳雄	天龍工業(株)	取締役社長	
	支 部	鎌田 直樹	北海道車体(株)	常務取締役	北海道支部長
		鈴木 勇人	仙台鈴木自動車工業(株)	取締役社長	東北支部長
		北村 守	(資)中北車体工作所	代表社員	新潟支部長 (特種部会理事兼務)
		矢島 廣一	埼玉自動車工業(株)	取締役社長	関東支部長
		景井 啓之	(株)東海特装車	取締役社長	中部支部長
		須河 進一	須河車体(株)	取締役社長	近畿支部長
		瀬川 昌也	共立工業(株)	取締役社長	中国支部長
		藤田 健一郎	フジタ自動車工業(株)	取締役社長	四国支部長
		(矢野 彰一)	(株)矢野特殊自動車	取締役社長	九州支部長
	事務局	吉田 量年	日本自動車車体工業会	専務理事	
計30名(定数 25名以上 40名以内)					
監 事	—	原田 泰彦	(株)トランテックス	取締役社長	—
		宮幸 朗	自動車精工(株)	取締役会長	—
		田村 元	(株)浜名ワークス	取締役社長	—
	計3名(定数 1名以上 3名以内)				

*印：2022年5月通常総会での新任理事 ○印：車体工業会役職変更 (氏名):兼任を示す
(注)会社役職は2022年5月27日現在による。

退任/新任 理事及び車体工業会功労者 等

敬称略

1. 退任理事

本部・部会・支部順 役職は2022年5月27日時点

副会長	高橋 和也	極東開発工業(株)	取締役会長
特装部会	土田 享	カヤバ(株)	執行役員 特装車両事業部長
特種部会	青地 潔	(株)オートワークス京都	取締役社長
バン部会	昼間 弘康	日本フルハーフ(株)	取締役会長
トレーラ部会	中島 光彦	日本トレクス(株)	特別顧問
トレーラ部会	岡崎 真一郎	小平産業(株)	総務部コミュニケーション担当 取締役部長

2. 車体工業会功労者表彰

本部・支部・部会、氏名五十音順 役職は2022年5月27日時点

特別	足立 大志	中央技術委員会	極東開発工業(株)	開発部開発二課 課長
	伊藤 誠也	特装部会	新明和工業(株)	品質保証部 課長
	浮乗 英之	トレーラ部会	日本トレクス(株)	経営企画部マーケティング課 シニアマネージャー
本部	松本 典浩	中央技術委員会	極東開発工業(株)	開発部 担当部長
	眞重 征彦	中央技術委員会	(株)タダノ	開発企画部 部長
	伊東 慎	環境委員会	日本フルハーフ(株)	開発第一部開発グループ 主査
	白澤 敦男	環境委員会	新明和工業(株)	特装車事業部品質保証部 営業技術担当課長
	新井 佳和	環境委員会	極東開発工業(株)	技術本部営業技術部 課長
	伊藤 公展	環境委員会	京成自動車工業(株)	品質保証部 課長
	藤島 太毅	環境委員会	(株)東洋ボデー	管理部管理課 係長
	永島 直貴	環境委員会	昭和飛行機工業(株)	陸上輸送機器事業部設計技術部設計技術1課
部会	大井 俊幸	特装部会	極東開発工業(株)	三木工場 第二設計課 課長
	木村 昌夫	トレーラ部会	東邦車輛(株)	群馬製作所 開発部 担当部長
	沢田 卓穂	トレーラ部会	(株)浜名ワークス	品質保証部 部長
	野呂 雅人	バス部会	ジェイ・バス(株)	小松受注設計部 グループリーダー

3. 車体工業会永年在籍会員表彰

正・準会員、年数、社名五十音順

正会員	70年	2社	カヤバ(株)、(株)林田製作所
	50年	2社	関東工業(株)、日本機械工業(株)
	30年	4社	笠原自動車工業(株)、高崎車輛整備(株)、日産モータースポーツ&カスタマイズ(株)、日本リフト(株)
	20年	1社	松電通信(株)
	10年	13社	(有)小田切車体、(株)カンシャ、(株)ケイエムオー、(株)シスコム、中京車体工業(株)、(株)ティービーエム、(株)トイファクトリーインターナショナル、東亜自動車工業(株)、トーハツ(株)、(株)トラバス、丸安(株)、(株)ミクニライフ&オート、山本車体工業(株)
準会員	40年	1社	(株)エスワイエス
	30年	2社	(株)星光商会、ポップリベット・ファスナー(株)
	20年	3社	東洋電産(株)、日本カーバイド工業(株)、(株)松沢商会
	10年	1社	中山工業(株)

4. 優良従業員表彰

正・準会員、社名五十音順 役職は2022年5月27日時点

宮内 信二	(株)イズミ車体製作所	車両板金課 技術顧問
西田 竜一	カヤバ(株)	特装車両事業部 熊谷工場 製造部 製造課長
大里 友輝	(株)ケイエムオー	製造部 主任
岸山 実生	コーワテック(株)	製造部 係長
篠原 恒人	新明工業(株)	自動車事業本部特装営業部 部長
大橋 俊之	東急テクノシステム(株)	成長戦略推進室 参与
高田 博之	東京特殊車体(株)	設計部 次長
高橋 俊一	トーハツ(株)	国内事業部消防車両課 係長
金澤 良二	(株)メイダイ	関東車輛部製造課
窪田 雄一	(株)レゾナント・システムズ	営業部営業課 広島営業所長

退任理事



副会長
高橋 和也
極東開発工業(株)
取締役会長

特装部会
土田 享
カヤバ(株)
執行役員
特装車両事業部長

特種部会長
青地 潔
(株)オートワークス京都
取締役社長



バン部会長
昼間 弘康
日本フルハーフ(株)
取締役会長

トレーラ部会
中島 光彦
日本トレックス(株)
特別顧問

トレーラ部会
岡崎 真一郎
小平産業(株) 総務部
コミュニケーション担当
取締役部長

功労者表彰



後列左から：伊藤公展氏、伊藤誠也氏、浮乗氏、野呂氏
前列左から：藤島氏、白澤氏、伊東氏、新井氏、永島氏

優良従業員表彰



後列左から：高田氏、高橋氏、窪田氏
前列左から：西田氏、大里氏、岸山氏、篠原氏、大橋氏

新任理事



特装部会
小田 浩一郎
新明和工業(株)
常務執行役員
特装車事業部長

特装部会
佐藤 元
カヤバ(株)
副社長執行役員
特装車両事業部長

特種部会長
森 孝義
中京車体工業(株)
取締役社長



特種部会
内海 嘉則
(株)オートワークス京都
常務取締役

バン部会長
田中 俊和
日本フルハーフ(株)
取締役社長

トレーラ部会
高崎 文弘
日本トレックス(株)
取締役社長



トレーラ部会
能條 幹也
(株)花見台自動車
取締役社長

永年在籍会員表彰



後列左から：(株)シスコム、中京車体工業(株)、トーハツ(株)、山本車体工業(株)
前列左から：ポップリベット・ファスナー(株)、(有)小田切車体、カヤバ(株)、
日本機械工業(株)、(株)ケイエムオー、日本カーバイド工業(株)

2022年度 事業計画

本部計画

2022年度事業計画概要

1. 商用車市場動向

2021年度は前年からの世界的な新型コロナウイルス感染症が、更に拡大し、引き続き国際社会、世界経済に影響を及ぼした。感染状況の回復がみられる地域では経済活動が回復に向かうものの、物流状況の回復遅れ、そして世界的に半導体の供給が滞るなど、一部地域での感染拡大が部品生産に影響し、サプライチェーンの混乱につながった。これにより、各種電子、電気部品をはじめ、様々な分野で生産活動の見直しを強いられることとなった。また、行動制限措置の長期化により、K字回復の様相も長期化し、原油等の資源価格の高騰を背景に、先進国ではインフレ上昇テンポが加速した。製造業以外でも、コロナ禍が長期化する中、宿泊・外食・交通・エンターテインメントといった産業では、厳しい経営環境が継続している。このように、コロナ禍は国内外の経済・社会に多大な影響をもたらした。ワクチン接種が進んだものの、新種の株の発生が引き続き影響し社会経済活動の本格的な正常化は見通せない状況である。

2021年度の日本経済は、新型コロナウイルスの影響で当初の想定に対し、個人消費を中心に一時的に停滞する懸念が高まった。7～9月期については、感染第5波の拡大と緊急事態宣言の発出により引き続き個人消費の減少が見込まれたものの、企業の設備投資意欲が強いことから、景気の緩やかな持ち直しが期待された。ただし、業種間で景況感は大きく異なり、原材料価格、燃料費の高騰が継続し、年度後半にかけては顕著な回復はみられず、横ばいもしくは悪化の状況であった。

2022年度は、グローバルでの新型コロナウイルス感染症への対応で経済活動とのバランスを考慮した取組みが想定されるものの、ロシアのウクライナへの侵攻の行方については予断を許さない状況であり、国際社会への影響を考慮するとグローバル経済を見通すことは難しい。

2022年度の日本経済は、引き続きの新型コロナウイルス影響に加え、ロシアのウクライナへの侵攻の今後の状況次第では更なる影響も考えられる。早期の解決を期待するものの、状況によってはグローバル経済、安全保障上の問題が大きくなり、日本経済への影響が更に拡大し、回復には、時間を要するものと考えられる。

2021年度の国内商用車販売台数は、輸送系車両（普通貨物+小型貨物）が3年連続で前年を下回る368千台（前年比93.1%）となった。そのうち当会に關係の深い大中型車は、77千台（同90.0%）と2年連続で前年を下回った。

2022年度の商用車需要は、一定の代替需要に対し、新型コロナウイルスの状況、国際情勢、そして社会環境変化に伴う国内輸送量の減少も考えられ、漸減が見込まれる。

<取り巻く市場環境>

① 2022年度の日本経済は不透明さが増大

- ・ロシアのウクライナへの侵攻に関連し国際情勢の好転は見通せず
- ・今後も新型コロナの感染再拡大の程度によっては、経済活動の抑制などを通じて景気が下押しされる可能性があるものの、コロナワクチン接種の普及や新生活様式の定着などを受け、日本においては、新型コロナによる景気に対する悪影響は徐々に低下
- ・経済活動の正常化が期待される中で、実質経済成長率は約3%増と前年度より若干加速すると予測されているものの、政府の消費喚起策の有効性や感染再拡大により、再び下押しされるリスクが懸念

② 2022年度の国内貨物輸送量は2年連続のプラスも、コロナ前の水準までは戻せず（日通総研データ）

- ・自動車輸送2022年度予測=3,884.0百万トン（前年度比1.3%増、内営業用2.2%増、自家用0.6%減）
- ・営業用自動車の2022年度は2年連続のプラス
- ・自家用自動車の2022年度は全品類のマイナスが見込まれ、2年ぶりにマイナスに反転し、全輸送機関の中で唯一のマイナス

③ 運送事業者の景況感（全日本トラック協会調査2022年2月14日公表）

- ・2021年10-12月期は改善傾向となったものの、燃料価格が2021年1月初めを底に値上がりしに転じ、2022年3月以降高止まりの状況で景況感は悪化の見込み

	今回(2021年10-12月)	今後の見通し(2022年1-3月)
景況感	▲21.0(前回比7.7ポイント改善)	▲36.1(今回比15.1ポイント悪化見込み)
輸送効率	実働率 ▲7.9(前回比 2.1ポイント改善)	▲19.3(今回比11.4ポイント悪化見込み)
	実車率 ▲7.7(前回比 4.0ポイント悪化)	▲19.3(今回比11.6ポイント悪化見込み)
採用状況(労働力)	0.7(前回比 1.6ポイント上昇)	▲8.8(今回比 9.5ポイント低下見込み)
経常損益	▲47.9(前回比 15.2ポイント悪化)	▲58.9(今回比11.0ポイント悪化見込み)

④ バス輸送業界も依然として厳しい状況

- ・乗合バスの輸送人員は、2020年4月以降の新型コロナウイルス感染症拡大による影響で2019年比は大幅に減少し、2021年は4月から9月に回復基調となったものの、年末にかけ再び減少
- ・これまで輸送人員が横ばいで推移する中で、地域の生活の足としての路線バスは、国や自治体の支援なくして維持していくことが困難な状況が更に拡大
- ・2021年は新型コロナウイルス感染症が収束せず訪日外国人が4月から12月合計で前年比約39%と大幅の減少
- ・バスにおける感染症拡大防止策の徹底やバスの安全輸送体制の確立に向けソフト、ハード両面からの取組みは継続推進

⑤ 貨物車保有台数は2016年以降の横ばいから微増

- ・貨物車（小型+普通）保有台数（2021年10月末）は約22千台増（対前年比0.38%増）の5,946,816台

と2016年以降の横ばい傾向が2013年度からは漸増となり、直近では微増で推移

- ・普通貨物車の平均使用年数は2020年から0.28年伸び17.99年と過去最長を9年連続で更新

⑥ 2003～6年のNOx・PM法適用に伴う特需の代替需要概ね一巡

- ・普通貨物車の平均使用年数は約17年であり、営業車に加え自家用車の代替も概ね一巡し落ち着く見込み

⑦ 物流総合効率化法に対応した輸送網の集約、更なる共同配送等の推進及び汎用車化の進展

- ・営業車比率はドライバー不足の影響もあり、生産関連貨物、消費関連貨物で増加、更にレンタカー増加を踏まえ、実車率向上のため汎用車化が進展
- ・省エネ、積載効率向上のため更なる軽量化の進展と労働力確保に向けた省力化の推進

⑧ シャシメーカーの海外進出は進展(新興国中心)

- ・新型コロナウイルスの世界的な感染の収束が見通せない中、積極的な海外進出の進展はみられないものの、今後もシャシメーカーはアセアン、中国を中心に海外現地生産を着実に推進し、更に中近東、アフリカ、北米での事業展開計画を推進の見込み
- ・輸出地域毎の仕様最適化(新興国のローコスト仕様車等)の強化
- ・海外での架装は現地架装メーカーが大半を担当

2. 車体業界の動向

2021年度の架装メーカー生産台数(非量産車)は147,065台(対前年比90.7%)と4年連続の前年割れとなった。これは新型コロナウイルスの感染拡大が社会システムや人々の生活に大きな影響を及ぼし、新生活様式が定着し、物流が変化したことに加え、グローバルなサプライチェーンの混乱が半導体の供給不足、その他関連部品の納入遅れにつながり、原材料価格、燃料費の高騰が更に拍車を掛けることとなった。年初には経済がリーマンショック後と比較し急回復するとの見方もあったが、コロナ禍の影響は経済活動を停滞させ、真の回復までは時間を要するものと思われる。また、これまでの貨物輸送量の漸減、使用年数の長期化、さらにメーカー標準車の増加等は、今後も懸念され、車体業界に中長期的な影響を及ぼすものと考えられる。

<考慮すべき経営環境>

① 需要増減への対応を考慮した企業体質強化

- ・「2025大阪・関西万博」の準備、公共投資等への対応とこれら時限的な需要に対する反動減への適切な対応
- ・リーマンショック後の経験を踏まえ、新型コロナウイルス感染状況を見据えた中長期視点での更なる企業体質改善と強化の継続
- ・カーボンニュートラル(CN)実現に向けた取り組み
- ・ビジネスモデル、業務プロセス、企業文化・風土等を変革し、更なる競争力強化を図るためDX(Digital Transformation)の推進

② お客様要求の高度化、多様化、及び先進技術(CASE、

MaaS、IoT(Internet of Things)、AI等)への対応

- ・低価格要求：取り巻く環境を踏まえたコスト低減策の推進(部品の共通化、流用技術等における協業活動の推進)
- ・省燃費&高積載量：軽量化及び走行性能向上を図る最適設計技術の推進と新材料の採用
- ・新技術、環境対応：ハイブリッド化、電動化、3R、CN等への対応
- ・商品力強化：輸送の高品質化、汎用積載化、積載効率アップ、更なる安全・安心な荷役省人化の推進

③ 安全に関して市場要求レベル高まり

- ・使用期間の長期化に適切に対応したお客様への安全・安心確保策の推進
- ・自動運転技術の進展等への適切な対応
- ・会員のリコール、PL情報の展開と自社製品への反映

④ グローバル化進展への対応

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

⑤ シャシメーカーの完成車ビジネス強化への対応

- ・量産での納期短縮、更なる生産性向上のための架装メーカーとの連携強化、およびシャシメーカーによる付加価値確保等を目的とした完成車ビジネスは今後も進展
- ・シャシメーカーがお客様の要望に対応できない特徴的な商品の開発・提供とシャシメーカーに勝るとも劣らぬ品質の確保

⑥ 中小企業経営におけるCSR対応、リスクマネジメント体制整備、SDGsへの取組み

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

3. 当会会員状況

① 会員数

- ・正会員は2021年度に8社入会し、3社退会し、205社
- ・準会員は4社入会、1社退会し、104社 合計309社
- ・入会目的は法規情報、業界情報入手への期待が大きく、期待に応える必要あり

② 生産台数

2021年度…委託含む全会員=1,897千台(前年比89.3%)

うち非量産車=147千台(同90.7%)と約15.1千台の大幅な減少、2017年をピークに漸減

③ 売上高(2021年度調査は2020年度売上)

生産委託会社を含む全会員の車体部門売上=6兆3,136億円(前年度比98.0%)

うち非量産車製造会社=6,772億円(同89.7%)

景況指数(増収会社率-減収会社率)は-23.2ポイント(同-33.3)と大幅な低下

④ 従業員数(正社員)

生産委託会社を含む全会員の車体部門従事正社員

=46,765人(同96.8%)

うち非量産車製造会社=15,940人(同101.8%)

4. 車体工業会2021年度活動実績と課題

会員企業の技術レベルアップ支援活動として技術的困りごとへの法規対応、中小会員支援活動、中長期課題への対応は計画どおり進めることができた。また、CNへの対応では、専門委員会を設置し、会員の現状把握に基づき、勉強会開催、各種情報発信を行うとともに、委員会、部会横断的活動に取り組み、CNへの理解度向上等を図ることができた。

4-1. うまくいったこと

(1) 法規関係への対応

技術的規制項目で業界や社会的メリットに繋がる適用基準の適正化要望、及び協定規則改正提案への対応など着実に推進した。

- ① 「R158後退時車両直後確認装置」について自動車技術総合機構、自工会、当会と協議を行い、カメラ/モニターエントリーリストをベースに審査検査を行うことを合意、及び検査提出書面(後退時車両直後確認装置の技術基準等適合確認書)に当会意見を反映
- ② 多仕様自動車全幅諸元値超え時の「R46後写鏡(間接視界)に関する基準」の新規検査対応について、自動車技術総合機構、自工会と協議を行い合意、会員展開実施
- ③ 新規検査等届出書第1号様式(その1)別紙について、改善対応及び検査効率化を図った改訂内容を自動車技術総合機構と合意、会員展開実施

(2) 環境意識の醸成

- ① 環境基準適合ラベル取得促進では、新たなワーキング活動で会員支援の強化等を図り、環境基準、新環境基準適合ラベルの取得を拡大
- ② 会員へのアンケート結果に基づき、取得にあたり車工会への支援を希望される会員を対象とした取得講習会では、最近取得された会員に協力頂き、取得時の困りごとへのアドバイスや取得後の状況について双方向コミュニケーションで理解を深め、取得準備の促進に寄与
- ③ 2020年は新型コロナウイルス感染拡大で中止した「CO₂・産業廃棄物低減一元支援活動」を4社対象に実施

(3) 中長期的課題への取組み

- ① CN実現に向けた活動の推進
- ② 架装物の安全点検制度の登録普及活動の着実な推進
- ③ 自動車業界5団体による会員支援活動の推進

(4) 当会活性化

- ① 会員数は正会員、準会員ともに増加
- ② 新型コロナウイルス感染防止の観点からWeb併用で開催したイベントへの参加者数の増加(通常総会、秋季会員大会、技術発表会、講演会等)、及び参加者の満足度向上

4-2. うまくいかなかったこと、課題

以下については推進したもののコロナ禍の影響もあり目論みどおり進められたとは言えず、課題が確認でき、進め方、方策を見直していく。

(1) 中央業務委員会(中小企業経営支援)

- ① 新型コロナウイルス感染拡大等、取り巻く環境変化についての情報収集とそれらに伴う会員の困りごと把握、そして迅速な対策につなげるため、更なる部会との連携強化
- ② コンプライアンス意識醸成活動の更なる充実に向けた支援活動の推進とフォロー

(2) 中央技術委員会

- ① 架装物の安全点検制度の運用拡大と関係者への理解、周知活動の継続推進と点検実施率の向上
- ② ウイズコロナを前提に法規制等への適用基準の適正化検討、推進における関係官公庁との相互理解活動の推進
- ③ 更なる部会活動活性化、中央技術委員会論議による調査研究テーマの質向上と成果の充実

(3) 環境委員会

- ① 既取得会員の協力も得て、環境・新環境基準適合ラベル取得促進支援と適切かつ有効なPR活動の推進
- ② CO₂削減、産業廃棄物減量化取組みにおける2025・2030年当会目標達成に向けた活動の推進とCN活動と連携した新たな2030年目標の検討、設定
- ③ 関連団体と連携したCNへの取組み推進

(4) 事務局強化活動(会員満足度向上)

- ① 業務の効率化と質向上に資する項目の継続した洗出しと基準書、業務マニュアルの新規作成、継続的改訂
- ② 講演会・見学会の更なる充実に向けた情報収集活動の強化と企画立案、及びウィズコロナにおける運営の検討と推進

(5) 会員数の増加

- ① 本部と支部、及び部会と連携した地域会員、非会員への勧誘活動の継続
- ② 非会員情報(リスト)の継続的見直し

4-3. 主要活動項目の進捗結果

2021年度の活動を通じ成果が得られたものの、課題も確認できた。

(1) 安全対応活動：○

- ① 法規改正への当会意見反映については、適用基準の適正化等、関係団体と連携し着実に取り組んだものの、更なる充実に向け検討、推進
- ② 調査研究に関わる基準化・標準化の推進では、11項目に取り組み、JABIA規格制定1件、改正4件と計画どおり進捗。なお、共通化1件は新型コロナウイルス感染拡大で2020年度に合同試験を開催できず2021年度へ繰越し、計画通り完了
- ③ 調査研究に関しては、進捗確認と情報の共有化の

ため中央技術委員会で論議しているものの、更なる充実が必要

(2) 環境対応自主取組みの推進：○

- ① 環境・新環境基準適合ラベルの取得促進では、講習会で既取得の会員の協力をいただき、実体験として取得時の取組み、取得後の自社の状況を共有させていただき、取得にあたり支援を希望される会員の理解を現地現物の感覚で深められ、受講後の個社取組みに寄与

(3) 中小企業支援活動の推進：△～○

- ① 中小企業でのコンプライアンス意識の醸成、各種規定制定に向けた支援活動については企業行動憲章作成マニュアルによる未制定会社のサポートとして「経営トップのための『行動憲章』策定のポイント」を展開。引き続きフォローが必要
- ② 新型コロナウイルス感染症に関連する困りごとに対する中小企業支援策の推進
- ③ 現地現物による技能系社員研修の実施方法等の検討
- ④ 安全衛生活動では会員へ情報展開後の活用状況等の確認

(4) 活性化活動の継続推進：△～○

- ① 支部連絡会での共通テーマでの議論の活発化、支部毎の良いとこ取り活動の範囲拡大が図られてきているものの、新型コロナウイルス感染症の状況で各支部とも活動が制約されており、ウイズコロナ前提での地域の特性を生かした取組みの各支部への横展開が必要

5. 2022年度重点活動項目

<これまでの活動総括>

- ① 一般社団法人への移行(2011年4月)を機会に「会員メリットに直結する事業最優先」の考えで活動を推進し、更に技術的活動の充実を図り、法規対応等で成果に繋がられた。
- ② 会員数や当会行事への会員参加数の増加は、活性化のひとつの指標。
→ 特に非会員の入会目的では当会からの情報提供や会員相互のコミュニケーションへの期待が大きく、入会後の当会活動への参画も積極的であり、新型コロナウイルス感染拡大時及び今後想定されるウイズコロナ等を踏まえ、これらに応えるため更なる満足度向上のため内容の充実とともに運営の見直し、改善を図る。
- ③ リーマンショック後の景気回復局面では、東日本大震災の復興需要や東京オリンピック・パラリンピックの開催準備の等、時限的な需要に支えられた。2025年には「大阪・関西万博」が開催されるものの、新型コロナウイルス感染の収束や対策の効果等の確認、検証には未だ時間を要する。また、国際情勢を見通すことは難しく予断を許さず、景気動向は短期及び中長期的にも不透明である。こうした状況だからこそ、環境変化を的確にとらえ、車体業界の成長を確かなものにしてい

くことが必要であり、ウイズコロナを踏まえ、自社の成長戦略に基づく取組みが重要。

<2022年度主要活動項目(案)>

これまでの重点活動項目(4項目)は車工会活動の柱であり、それぞれの取組みが成果につながっている。したがって、それらを踏襲したうえで会員要望や取り巻く環境を考慮した活動とする。さらに、2021年度から活動を開始したCNに関する取組みは、本部委員会、部会、支部活動を横断的にとらえたものであり、これまでの重点活動4項目に加え、独立し設定する。

(1) CN対応

CN専門委員会／各委員会・部会・支部

- ① 本部委員会と連携した、業務軸・技術軸の課題、会員の困りごと把握・対応検討・推進
- ② 関連委員会と連携し、個社のCN取組みに繋げるためのCN取組み事例の収集・展開と会員ニーズを踏まえた勉強会の推進
- ③ 自動車5団体CN活動の情報展開
- ④ 関連委員会と連携した会員の各種CN取組み支援の推進

(2) 安全対応活動の推進

中央技術委員会／各部会

- ① 架装車に最適な車両法規改正提案と決定事項の円滑な対応
- ② 車体に関する規格化、基準化推進
- ③ 使用過程車の安全確保策と保守点検の啓発活動
- ④ 技術的調査研究の共同実施、共同開発、部品共通化の推進
- ⑤ CASE等新技術、
中央技術委員会／分科会／WG
CNに対応すべく必要に応じ外部とも連携し、会員企業の技術レベルアップ支援活動の推進
・CS/SU&コネクテッド対応検討の推進
・架装物動力源対応検討の推進
- ⑥ 架装物の安全点検整備制度の運用(点検整備推進分科会活動)

(3) 環境対応自主取組みの推進

環境委員会/各部会

- ① 架装物リサイクルに関する自主取組みの推進
・商用車架装物リサイクル自主取組みにおける他委員会と連携した易解体性の追及／循環素材の調査と推進
・環境負荷物質フリー宣言100%再達成に向けフォローアップと支援活動の推進
・環境・新環境基準適合ラベルの取得と普及促進活動の継続推進
- ② 生産活動に伴う環境対応の継続的推進(CO₂、VOC、産業廃棄物)
・産業廃棄物減量化の2025年、2030年当会目標達成に向けた対策検討と推進
・CO₂削減については、CNへの対応を踏まえ、CN専門委員会と連携し2020年設定の当会2025年、2030年当会目標の見直しと推進
- ③ 環境対応技術等の会員支援の更なる充実
- ④ 環境保全への意識啓発や当会環境活動PRの充実

(4) 中小企業支援活動の推進 中央業務委員会／事務局

- ① CN推進上の課題集約と対応
- ② 自動車業界5団体による会員支援活動の推進と情報展開
- ③ 部会活動と連携した要望事項、困りごとの収集及び対策状況の共有と景気状況の変化に対応した支援策の推進
- ④ SDGs実施方針に基づく「働き方改革」の実践状況の調査と困りごとと解決に向けた支援の継続展開
- ⑤ 中小企業経営に関する有用な情報の調査と展開
- ⑥ リスクマネジメント体制整備におけるコンプライアンス経営支援として「経営トップのための『行動憲章』策定のポイント」等による規定制定支援の継続
- ⑦ 中小会員ネットワーク強化WG活動の 事務局／WG 推進と情報展開
- ⑧ 安全衛生活動に寄与する情報収集・発信と支援
- ⑨ 中小会員を対象とした「現地現物による技能系社員研修」の開催
中小会員を対象とした「現地現物による技能系社員研修」の開催

(5) 活性化活動の継続推進 事務局/委員会/部会/支部

- ① 車体業界の社会での認知度向上
 - ・東京モーターショーを含め、認知度向上のためのイベント参加等の検討
- ② 広報活動充実
 - ・ホームページ全面リニューアル後2年間の状況を踏まえた改善推進
 - ・会員がCN対応の際に支援につながるCN専用ホームページの開設
 - ・自動車業界5団体活動の積極的展開
- ③ 部会活動充実
 - ・部会単位での業界連携の仕組み検討
- ④ 支部活動の充実
 - ・支部活動のあり方検討、支部毎の良いところ取り活動の推進
- ⑤ 事務局体質強化活動
 - ・会員満足度向上活動を通じた事務局強化

部会事業計画

特装部会

1. 現状認識

- (1) 2021年度の特装部会の生産台数は、特装車全体では53,708台(前年度比97.4%)で2年連続の前年割れ。国内向け47,631台(同93.1%)、輸出向け6,077台(同152%)。
- 国内向け輸送系車両は34,881台(同92.9%)、車種別では、ダンプ車26,995台(同93.5%)、タンクローリ2,594台(同97.2%)、トラックミキサ車1,818台(同81.7%)、粉粒体運搬車789台(同100.4%)、脱着コンテナ車2,685台(同89.6%)。
- 国内向け作業系車両は12,750台(同93.7%)、車種別で

は、消防車1,002台(同93.2%)、コンクリートポンプ車263台(同105.2%)、環境衛生車6,069台(同89.8%)、高所作業車4,417台(同94.4%)、その他999台(同118.9%)。

- (2) 2022年度予算案では、公共事業費は総額6兆575億円(前年度比+26億円)とほぼ同じ。

2. 活動方針

(1) 部会全体活動

多種多様な特装車の横断的事業を展開する。また、CNへの対応やCASE等の最新技術への対応を進める。

(2) 車両法規対応

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

(3) 規格化・標準化

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

(4) 部品等の共通化・共同開発の検討

部品/装置等を共用化し原価低減、開発費削減を図る。

(5) 調査研究の推進

経費節減を図るため共同で調査研究して情報を共有化する。

(6) 環境への取組み

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

(7) 特装車適正使用の推進

特装車の適正使用の推進及び架装物の点検整備促進活動を実施する。

(8) 生産台数情報の共有

市場状況の分析、把握

(9) 会員カバー率向上活動

部会の活性化

(10) その他

中央業務委員会との連携

3. 部会活動計画

1) 部会全体活動

- ① 部会総会及び部会長報告会
- ② リコール等重大不具合の再発防止共有活動
- ③ 工場見学会の実施
- ④ 架装物の安全点検制度の普及拡大

2) 技術委員会

(1) 車両関係法規の対応

- ① 車両法規等改正への意見反映と円滑な対応
 - ・協定規則の動向把握と意見反映
 - ・国内法規改正前の意見反映
 - ・法規改正後の会員指導
- ② 技術的な困りごとの洗出しと会員支援等
 - ・バックカメラ義務化WGに参画
 - ・後退時警報検討WGに参画

(2) 規格化・標準化の推進

- ① JABIA規格化等
 - ・P1701(塵芥車の製作基準)見直し(塵芥車)

②標準化

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

(3)調査研究の推進

①自主的調査研究の推進

- ・塵芥車新型荷箱諸元国交省届出(塵芥)
- ・キャリア・コンテナ互換性定期審査(脱着)

②CN・CASE等最新技術への対応

- ・架装物動力源検討WGに参画
- ・CS/SU&コネクテッド検討WGに参画

(4)環境への取組み

①環境負荷物質フリー宣言の継続維持フォロー

②新環境基準適合ラベル取得フォロー

3)サービス委員会

(1)特装車の適正使用の推進

①特装車メンテナンスニュースの作成とPR活動

- ・ニュースNo.54(防錆予防対策(錆・腐食・高圧洗浄))作成・発行
- ・ニュースNo.55(メーカー推奨点検)作成・発行

②架装物の安全点検制度の普及調査

③異業種工場見学会の開催

4)業務委員会

(1)生産台数情報の共有

①市場状況の分析把握及び各社生産台数情報の共有

(2)会員カバレッジ率向上活動

- ①地域会員/非会員リストの定期的メンテナンス
- ②定期的な勧誘活動の推進

(3)その他

- ①コンプライアンス優先経営の徹底
- ②中小企業会員支援

特種部会

1.現状認識

(1)特種車の2021年度生産実績

- ・特種車全体は9,959台(対前年比84.4%)と2年連続の減少
- ・量産車(車いす移動車/警察車両)は5,841台(同71.8%)と2年連続の減少
内訳は車いす移動車4,028台(同89.4%)、警察車両1,813台(同50.0%)
- ・非量産車は3,840台(同105%)と2年ぶりの増加
医療防疫用、その他が増加、作業・工作用、サービス用が減少

(2)国内市場と車体業界の動向

- ・商用車市場動向
2022年の商用車需要は、一定の代替需要に対し、新型コロナウイルスの状況、国際情勢、そして社会環境変化に伴う国内輸送量の減少も考えられ、漸減が見込まれる。
- ・車体業界の動向
2021年度の架装メーカー生産台数(非量産車)は

147,065台(対前年比90.7%)と4年連続の前年割れとなった。これは新型コロナウイルスの感染拡大が社会システムや人々の生活に大きな影響を及ぼし、新生活様式が定着し、物流が変化したことに加え、グローバルなサプライチェーンの混乱が半導体の供給不足、その他関連部品の納入遅れにつながり、原材料価格、燃料費の高騰が更に拍車を掛けることとなった。年初には経済がリーマンショック後と比較し急回復するとの見方もあったが、コロナ禍の影響は経済活動を停滞させ、真の回復までは時間を要するものと思われる。また、これまでの貨物輸送量の漸減、使用年数の長期化、更にメーカー標準車の増加等は、今後も懸念され、車体業界に中長期的な影響を及ぼすものと考えられる。

2.活動方針

これまでの本部の重点活動項目(4項目)の安全対応活動の推進、環境対応自主取組みの推進、中小企業支援活動の推進、活性化活動の継続推進に沿った部会の取組みが成果に繋がっており、それらを踏襲したうえで会員要望や取り巻く環境を考慮した活動とする。

(1)安全対応活動の推進

- ・自動車技術総合機構との技術検討会による法規解釈や車検対応等の支援活動の継続
- ・架装車に最適な車両法規改正提案と決定事項の円滑な対応の継続
- ・中長期の活動テーマ集約と取組み

(2)環境対応自主取組みの推進

- ・環境・新環境基準適合ラベルの取得と普及促進活動の推進と環境負荷物質フリー宣言100%の継続及び必要な会員支援活動
- ・CNに向けた会員サポート

(3)中小企業支援活動の推進

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

(4)活性化活動の継続推進

- ・各種イベント、講演会、技術発表会等への参画
- ・部会イベントを通じた会員間の情報共有

3.活動計画

部会活動は下記とするが、2021年度と同様、新型コロナウイルスによる影響によっては活動内容の拡大や変更、中止することを都度判断する。

1)部会全体

- (1)合同委員会の定例(4回/年)開催
 - ・部会長、業務委員、技術委員に加えて、特種部会代表の本部委員会委員も参加して幅広い情報共有/論議を継続
 - ・必要に応じて臨時委員会を設置
- (2)関連法令改正等に伴う適切な情報提供と対応支援
- (3)リコール等重大不具合の再発防止のためのタイムリーな情報提供

(4)工場見学会(2回/年)の実施

- ・第1回を6月、第2回を11月で計画
但し、実施可否はコロナウイルス感染症の状況によって都度判断する

2)技術委員会

(1)自動車技術総合機構との情報交換(第16回目の開催)

- ・例年同様1月中旬の実施を予定
- ・会員各社の困りごと等課題解決の場として活用

(2)車両関係法規の対応

- ・新法規・法規変更に伴い、対応が必要な項目発生都度対応
- ・「特種特有技術課題」の集約と対応

(3)調査研究・基準化の推進

- ・調査研究テーマの検討
UN-R34、UN-R46への対応は、2020年度に立上げたWG活動による課題解決を継続
テーマ集約の継続的实施
- ・法規変更等に伴う規格・共通化項目の検討継続
- ・中央技術委員会の「突入防止装置技術委員会」、「テールゲートリフタ技術分科会」、「バックカメラWG」、「架装物動力源WG」、「後退時警報検討WG」、「CS/SU&コネクテッドWG」に部会代表が継続して参画し、必要な情報を会員展開

(4)環境への取組み(環境委員会、CN専門委員会と連携)

- ・環境基準適合ラベルの部会内での取得促進のための支援活動
- ・環境負荷物質フリー宣言継続のフォローアップ
- ・CN推進上の困り事に対する対応

3)業務委員会

(1)会員カバレッジ率の向上活動

- ・非会員リストの定期的メンテナンスによる加入促進活動の継続

(2)部会内協力体制の維持/強化

①部会合同研修の実施

- ・前年同様に中央業務委員会主催の「管理監督者層対象のマネジメント合同研修」に参画
- ・実務者による工場見学会

②中小企業経営関連支援の充実

- ・会員の困り事に対する対応事例の紹介と部会内水平展開
- ・中央業務委員会と連携した支援策の検討
- ・中央業務委員会の「安全衛生活動WG」に部会代表委員が継続して参画

③部会会員のコンプライアンス経営への意識醸成

- ・企業行動憲章制定へのサポートを継続(事務局)

④他部会状況の共有の継続

(3)生産台数情報の共有の継続

4)広報委員会

- ・車体ニュース記事投稿担当会社の決定と記事内容の確認、フォロー

トラック部会

1.現状認識

2021年度トラック車体全体の生産台数は23,968台(前年度比90.8%)で、シャシメーカー納入標準荷台を除いた当会特有の架装台数は14,077台(同95.4%)と3年連続減少した。

当会特有架装サイズ別では、大型4,874台(同92.3%)、中型4,151台(同90.7%)、小型・軽5,052台(同103%)である。車種別では、普通型、深あおりがともに減少し車両運搬車が増加。大型は普通型あおりが減少したが車両運搬車が微増。中型は普通型あおり、深あおりがともに減少。小型・軽は普通型あおりが減少したものの、深あおり、車両運搬車ともに増加。

会員の現状はここ数年、6か月以上の受注残を抱えていたが、新型コロナウイルス感染症の影響から、シャシの入荷と部品供給の遅れや材料費の高騰により、昨年より引き続き「厳しい状況にある」。22年度は共通構造部(多仕様自動車)型式指定制度、R158後退時車両直後確認装置、後退警報装置、突入防止装置、など法改正に注意が必要である。物流もコロナ禍の状況のもと変化しつつある。また、カーボンニュートラルの対応と対策に早期に取り組む必要が急務となった。

2021年度のトラック部会会員数は2社入会し、77社となった。部会の特徴として、多くの会員会社は個別ユーザーニーズに丁寧に対応するボデー生産を行なっている。

2021年度トラック部会の技術・業務活動総括については、技術活動は、「重機運搬車の点検整備制度対象車車型の追加」としてツールを作成、新規検査等届出書第1号様式の記載順改訂、R46新規検査対応など法規関連を部会展開した。

業務活動においては、会員支援として会員会社にとって有益となる、トラック架装メーカーの人材確保を目的としたプロモーションビデオの制作に取り組んだ。

また、架装物の安全点検制度登録の働きかけをし、トラック部会では9社が登録。

2.活動方針

工場見学会や異業種との交流を進め会員相互の情報交換の場を提供する。また、技術的活動(調査研究、共通化)を充実させ、業務活動では会員の声に耳を傾け、会員の利益向上に繋がる業務案件の提供に努めていく。

3.活動計画

1)部会

- (1)定期的な部会会議開催と会員相互の情報交換
 - ・部会開催の内、地方の会員参加の容易化と部会活動活性化のため、地方開催を検討
- (2)工場見学会(異業種工場・施設)、講演会の開催
- (3)官公庁からの経営支援策や関係法令改正等の情報展開と適切な対応
- (4)CNの部会としての対応と対策

2)技術委員会

- (1)基準化・標準化

- ・あおり開き止めの形状統一
- ・平ボデーメンテナンスニュースの発行

(2) 法規・安全対策

- ・必要な項目を発生毎に対応

3) 業務委員会

(1) 会員支援

会員会社にとって有益となる内容検討と実施

- ・人材不足により多能工の育成
- ・人材確保、求人の動画作成を含めたツールの作成
(昨年度からの継続テーマ)

(2) 会員加入の促進

- ・非会員会社の新たな掘り起しの推進

4) 技術・業務委員会

(1) 架装物の安全点検制度 運用・普及化

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

(2) 環境対応(環境委員会との連携)

- ・環境基準適合、新環境基準ラベル(ホワイト・ゴールドラベル)の計画的取得の促進・フォロー
- ・環境負荷物質フリー宣言100%の維持・継続フォロー
- ・解体マニュアルの見直し

5) 車両運搬車分科会

(1) 関係団体(日本陸送協会)との交流

- ・日本陸送協会メンバーとの意見交換を実施し、ユーザーサイドの有用な情報を入手

バン部会

1. 現状認識

2021年度バン型車全体の生産台数は59,730台(前年度比85.5%)となり4年連続で減少。

サイズ別では大型17,499台(同82.9%)、中型19,353台(同85.8%)、小型(含む軽)22,878台(同87.2%)とともに減少。車種別では、ドライバン(ウイングドライ含む)が37,170台(82.8%)、冷凍・冷蔵車(ウイング冷凍含む)が21,105台(同91.2%)とともに減少。

昨年からのコロナウイルス感染症の影響によりシャシや部品供給の遅れ、材料の高騰などにより会員の状況は厳しい状況に変化。

一方、取り巻く環境において22年度は共通構造部(多仕様自動車)型式指定制度、R158後退時車両直後確認装置、後退警報装置、突入防止装置、など法改正に注意が必要である。物流もコロナ禍の状況のもと変化しつつある。また、CNの対応と対策を早期に取り組む必要が急務となった。

2021年度バン部会の技術・業務活動総括については、技術活動は、基準化・規格化テーマでバン車「安全輸送ニュース」No.5をとりまとめ発行し、社会性からみても安全確保策は評価でき大きな成果となった。「新規届出書の記

載ガイドブック」を改訂し発行。業務活動においては会員支援としてバン型車登録台数調査を開始し。毎月会員展開を開始。2021年度のバン部会会員数は退会なし、26社。

2. 活動方針

技術的活動(基準化、規格化)を充実させ、業務活動では会員の声に耳を傾け、会員の利益向上に繋がる業務案件の提供に努めていく。

また、工場見学会や異業種との交流を進め会員相互の情報交換の場を提供する。

3. 活動計画

1) 部会

(1) 定期的な部会会議開催と会員相互の情報交換

部会開催の内、地方の会員参加の容易化と部会活動活性化のため、地方開催の検討

(2) 工場見学会(異業種工場・施設)、講演会の開催

(3) 官公庁からの経営支援策や関係法令改正等の情報展開と適切な対応

(4) 会員生産台数の展開

(5) CNの部会としての対応と対策

2) 技術委員会

(1) 基準／標準化

- ・バン車「安全輸送ニュース No.6」発行
- ・「ナンバープレートの取付基準バン・トラック」JABIA規格の発行

(2) 法規・安全対策

- ・必要な項目が発生毎に対応

(3) 関係団体(日本冷凍空調工業会)との交流

- ・冷凍機器の動向・生産状況、市場情報、法規安全情報等、有用な情報の入手

3) 業務委員会

(1) 会員支援

- ・営業職に関わる知識向上
登録台数調査データを毎月展開と市場データ動向データ等の情報を共有する
- ・会員の困りごと、課題を共有し意見交換し将来のビジョンを提案

(2) 会員加入の促進

- ・非会員会社の新たな掘り起しの推進(昨年度からの継続テーマ)

4) 技術・業務委員会

(1) 環境対応(中央・環境委員会との連携)

- ・環境基準、新環境基準適合ラベル(ホワイト・ゴールドラベル)の計画的取得の促進とフォロー
- ・環境負荷物質フリー宣言100%の維持・継続フォロー
- ・解体マニュアルの見直し

5) 点検整備推進分科会メンバー

(1) 架装物の点検制度 運用・普及化

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

トレーラ部会

1. 現状認識

- ・2021年度のトレーラ需要は8,178台・前年度比94%の実績

2021年度の国内景気や貨物自動車輸送は2020年度に対し大幅な改善が見られたが、輸送事業者の慎重な姿勢等により前年割れ。コンテナは前年比90%、バンは同93%、その他は同95%、平床は前年超え同104%

- ・2022年度は2021年度に引続く経済回復、企業収益の改善に伴う設備投資の増加が予想され、総需要は8,800台、2021年度比108%と見込む。
- ・トレーラに関する法令化・規制緩和などの要望・調整の継続活動、また、国際化する「輸送の効率化」「電気・電子システムの安全化」の動きに対しての情報把握や調査など他部会とも連携した対応が必要である。
- ・関係法令として、共通構造部(多仕様自動車)型式指定制度、R142タイヤ取付、R117タイヤ単体騒音、R155(サイバーセキュリティ)、R156(ソフトウェアアップデート)、R141(タイヤ空気圧監視装置)、R158(バックカメラ関係)へ対応。
- ・トレーラの安全性については、ABS付車の安全性、更にはROCの横転抑制効果を周知・普及する活動について、積極的な推進が必要。
- ・ブレーキ機器関係の日常点検・定期点検整備不足による車両火災と車輪脱落事故を予防するため、点検整備の重要性について周知活動を継続する必要がある。
- ・トレーラの点検整備に必要な諸元類…「手引き書」「記録簿」「標準点数表」の認知度が低い状況が継続している。整備事業者への周知活動の継続が必要。
- ・トレーラの安全運用のため、純正部品使用の周知活動について、日本自動車整備振興会連合会発行の技術情報誌への掲載を検討も、同誌は個社の部品に限定したサービスインフォメーションの掲載が主流のため掲載困難であると判明。今後、別の機関誌で、ユーザーへトレーラメーカー総意による周知活動であることを掲示する必要がある。

2. 活動方針

- ・従来の活動として「安全への取組み」、「関係法令の改正などに伴う的確な対応」、「品質技術向上」、「会員事業の活性化支援活動」、「環境への取組み」、「経年車の安全な使用に向けて」の周知活動に取り組む。
- ・また、2015年度から新たな取組みとして実施した「点検整備の必要性が顧客に展開・周知できる仕組みの整備」の活動内容を本年度も継続し取り組み、更に充実させていく。

3. 活動計画

1) 部会

- (1) 関係法令の改正等に伴う適切な対応及び適用緩和要望の支援
- (2) 会員事業の活性化を促進するための支援活動
- (3) 安全及び長期使用に関わる品質への取組み等の事業

計画内容について、部会としての対応を検討・推進

(4) 各委員会の事業計画進捗状況の確認と課題審議

(5) 部会会員相互の情報交換

2) 技術委員会

(1) 関係法令の改正などに伴う対応として

規制	適用開始		影響するトレーラ
	新型車	継続車	
R58 突入防止装置	2019/9～	2021/9～	全般
(R117) タイヤ単体騒音(自主対応)	2021/1～	2021/1～	
R158 後退時車両直後確認装置	2022/5～	2024/5～	全般(基準適用はトラクタ)
R117 タイヤ単体騒音	2023/4～	2026/4～	全般
R142 タイヤ取付	2023/4～	2026/4～	
R141 タイヤ空気圧監視装置	2023/7/6～	2025/7/6～	全般(取付車のみ)
R155 サイバーセキュリティ	2024/1～	2026/5～	全般(除・試作車)
R156 ソフトウェアアップデート	2024/1～	2026/5～	

① R117のうち自騒音の決定を受けた対応に関する取組み

- ・不適合タイヤ手配禁止の維持、徹底
- ・タイヤのメトリック化の対応

② 共通構造部(多仕様自動車)型式指定制度に関する取組み

- ・積載時制動能力出荷検査の検討
- ・出荷検査対象仕様の届出検討

③ CS(サイバーセキュリティ)、SU(ソフトウェアアップデート)法規対応の取組み

- ・審査マニュアル改訂版の確認と届出の対応

④ R158(バックカメラ関係)に関する取組み

- ・トレーラは対象外であるがトラクタの基準適用車に対する問題点の共有

⑤ JASIC(自動車基準認証国際化研究センター)の活動への参画

- ・自動運転分科会
- ・後退警報規制化対応国内ワーキング
- ・R141(TPMSタイヤ空気圧監視装置)、R142(タイヤ取付け)
- ・灯火器分科会
- ・一般安全分科会

⑥ JASO(自動車技術会)活動への参画

- ・ビークルダイナミクス部会(ブレーキ性能分科会含む)
- ・車体部会(大型車連結装置分科会)(都度)

(2) 環境への取組みとして

⑦ 環境基準適合ラベル(通称:ホワイトラベル)、新環境基準適合ラベル(通称:ゴールドラベル)取得の推進を計画に沿って実施していく。

(3) 他団体との情報交換として

⑧ 国土交通省、自工会などとの連携

- ・自動車技術総合機構：検査官研修会
- ・交通安全環境研究所：自動車認証審査部[三鷹](都度)
- ・検査部検査課[四谷](都度)
- ・自工会：大型車部会トラクタ分科会(都度)
- ・架装物コネクテッドWG→CS/SU&コネクテッド検討WG

- ⑨自動車技術統合機構検査官研修会への講師派遣：
サービス委員会と連携した対応
・研修会講習資料の更新(2015年以降の見直し)

3) サービス委員会

- ①点検整備の必要性を顧客に展開・周知する活動の継続・充実
・全日本トラック協会と連携した全国の各トラック協会での「安全講演」を通しての周知、啓発活動実施。
講習会資料の改訂
- ②トレーラ定期点検整備の手引き：統合に向けた修正作業の継続
- ③自動車技術統合機構検査官研修会への講師派遣：技術委員会と連携し対応(7/5、8/30、12/6、23年1/17)
- ④自然災害によるトレーラ水没後の整備(特に制動装置、電装部品)についてユーザーへの周知活動の継続
- ⑤トレーラ部会工場見学会の計画・立案(11月予定)
- ⑥トレーラサービスマニュアルの改訂

4) 製品安全委員会

- ①「自動車分解整備記録簿」の周知・改善活動(継続)
・改善課題の把握を充足させるため、販社やユーザー様からのヒヤリングを追加
・整備事業者へトレーラの点検整備諸元類設定の周知活動を継続
- ②適正な交換部品の使用～トレーラの安全運行への周知活動
・「純正品使用」チラシなどによる周知活動を継続
・「純正品使用」を広告掲載し、トレーラメーカー総意の周知活動であることをPR

5) 業務委員会

- ①最新のトレーラに関わる法改正紹介とトレーラ輸送による輸送効率向上のPR活動
・昨年のアンケートで最新法規情報提供への強い要望を受けたこと、及び複数年度参加者への対応として、昨年度に引続き法規動向の説明に比重を掛けた内容とする。
- ②ABS/ROC(横転抑制装置)の安全性への有効性のPR活動
・上記①と同時に開催。実車実験動画の上映を通してABSやROCの安全性の有効性をPRする。
- ③トレーラのPR活動
・2021年度に制作し、YouTubeにアップロードしたトレーラのプロモーション動画の再生回数を逐次フォローし、次年度の活動の元データを蓄積する。
- ④全日本トラック協会や官公庁との連携強化
・全日本トラック協会等と情報交換等を行なうことを通じ、補助金事業や制度変更等を早期に情報入手し、会員に情報を展開する。
- ⑤国内生産需要予測を部会として検討・共有し、プレスリリースを発表(3月中旬)

6) 車両運搬用トラクタ委員会

- ①車両運搬トレーラとトラクタの組合せ自主審査(随時)

バス部会

1. 現状認識

バス部会の2021年度の生産台数(含むふそう向け)は、国内大中型バス1,413台(前年度比74.5%、前々年度比28.9%)、国内小型バス4,741台(前年度比83.9%、前々年度比52.9%)、輸出小型バス44,853台(前年度比125%、前々年度比49.3%)と新型コロナウイルス禍で大幅な減少が継続している。

<市場動向>

- ・バス輸送人員は、2020年度32.62億人(前年度比72.0%)で新型コロナウイルス禍で大幅な減少。
内訳は、乗合バス31.218億人(同73.1%)、貸切バス1.41億人(同51.5%)。
- ・平均使用年数は、大中型バス19.99年(同-0.08年)と2年連続の減少、小型バス17.26年(同+0.8年)と大幅な増加。
- ・バス全体の保有台数は、2020年度末で222,326台の前年度比-8,725台3年連続で大幅な減少。
- ・バスのバリアフリー化状況は、ノンステップバス(2020年度目標70%)は2020年度63.8%(前年度比+2.6)、リフト付バス(2020年度目標25%)は2020年度5.8%(同+0.3)と特にリフト付バス化の進展は遅い。

2022年度の大中型バスの生産見通しについては、新型コロナウイルス禍により、観光需要の回復は遅いなどと思われるため厳しい状況が続くと見込まれる。

2. 活動方針

国内バス市場は大幅な市場拡大を見込めないが、バリアフリーをより一層身近なものにする対応、軽井沢スキー事故や路線バスの車内事故を受けたハード面の安全対応したバス車体を、より効率的に設計／製造する必要がある。

また、会員各社に加え、日本自動車工業会、日本バス協会等の関連団体との連携強化を進め、安全性と品質の更なる向上に向けた活動を積極的に推進する。

3. 活動計画

1) 部会

- (1) 会員工場、異業種工場、施設見学会の開催

2) 技術委員会

- (1) 規格化／標準化の推進

① JABIA規格の改正(2件)

- ・バス用座席(B1603)の改正(法改正反映)
- ・バス用LED照明(B1010)の改正(車外照射灯30W化等)

② バス車体塗色見本帳2024年発行に向けた準備

③ 国際基準との調和活動へ参画

- ・衝撃吸収分科会、一般安全分科会(JASIC主催)
- ・M2M3 3点式ベルト義務付国内対応WG(JASIC主催)
- ・車体部会(自技会主催)

- (2) 共同研究／調査活動

- ・日本自動車工業会バス分科会と共同研究への参画

- 「安全でバリアフリーな路線バスの車室内検討」
- (3) 法規／安全対策関係への対応
- (4) 当会会員の塗装技術の向上
- ・当会会員向け塗装技術勉強会の実施

3) 業務委員会

- (1) 生産台数情報とバス市場動向の共有

小型部会

1. 現状認識

2021年度の四輪車総需要は、422万台・前年度比90.5%と半導体不足などの影響により1976年度以来45年ぶりの低水準となった。内訳は、登録車が267万台・同91.8%、軽四輪車が155万台・同88.5%。

そうした中、2021年度の小型部会会員の生産台数は、169万台・前年度比88.5%と半導体不足等により前年度を下回った。

小型部会員の生産車はほとんどが委託生産車であり、車体工業会の主要活動である架装物に係る法規対応や工業会規格作成等の一体的活動の推進は難しい面がある。しかしながら、企業規模が大きく、当工業会への影響も大きいいため、CN対応、環境対応、安全衛生活動及び技能系社員の人材育成など、色々な面で指導的役割を果たして行く必要がある。

2. 活動方針

部会員の連携を密にするとともに、車体工業会全体運営に積極的に協力し車体業界の発展に寄与していく。また、会員間の工場見学会や異業種との交流を進め会員相互の情報交換の場を提供する。

3. 活動計画

1) 部会

- ① 工場見学会
- ・会員間工場見学、異業種見学等を行い、会員相互の研鑽、技術交流を図る(岐阜車体工業㈱11月予定)
- ② その他
- ・本部委員会活動への参画と活動推進／協力
特にCN専門委員会、工場環境分科会、安全衛生活動、現地現物による技能系社員研修
 - ・官公庁や他団体の講演会、展示会等の部会員への積極的案内

2) 技術委員会

- ① 見学会等部会イベントの計画立案
- ・経営企画部門委員会と合同の見学会(2月予定)
 - ・自動車技術会主催の学生フォーミュラ日本大会2022視察(開催期間：9/6～9/10)
- ② 委員相互の交流

3) 経営企画部門委員会

- ① 経営に関わる動向、環境の共有化
- ② 委員相互の交流

資材部会

1. 現状認識

当会会員の2021年度の生産台数は、国内大中型バス(含むふそう向け)国内大中型バス1,413台(前年度比75%)、平ボデートラックはシャシメーカー標準車を除く当会特有車は14,077台(95%)と減少し、バン車も59,730台(同86%)と減少となり、国内での非量産車は減少傾向となった。

2021年度の商用車需要は、国内では未だ新型コロナウイルス感染拡大防止対策による影響が大きく観光需要の減少等でバスの需要が減、その他ドライバー不足や生産人口の減少、長時間労働の抑制等社会環境変化により長期的には国内輸送量の増加を見込むことは難しい状況である。海外でのウクライナ侵攻が世界経済へもたらす影響も憂慮されている。

2021年度の資材部会会員の異動状況は4社入会、1社退会で104社となった。事業活動では、バス部会、トラック部会等各部会とCNへの対応、調査研究事業等で連携して事業を推進、本部の総会、会員大会や講演会等の各種行事へも積極的に参画した。

2022年度も各部会とCNへの対応や共同事業、共通課題に取り組み部会活動をより充実したものとしていく。

2. 活動方針

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

3. 活動計画

1) 部会

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

2) 分科会・グループ

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

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

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

12 つくる責任
つかう責任



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





一般社団法人日本能率協会
KAICA研究所 所長
近田 高志 氏

講演会を開催

コロナ禍の経営戦略におけるDXの取組状況と課題

2022年3月17日、日本自動車会館「くるまプラザ」において一般社団法人日本能率協会(JMA)の近田高志氏を招いて「コロナ禍の経営戦略におけるDXの取組状況と課題」のテーマで講演会をWeb併用にて開催した。会場参加役員4名、Web参加会員39社69回線と大変多くの会員が参加した。

日本企業の経営課題 2021調査

日本能率協会では、企業が当面している重要な経営課題を明らかにし、これからの経営指針となるテーマや施策の方向性を探るため、2021年7月20日～8月20日の期間にJMA法人会員とサンプル抽出した全国主要企業5,000社を対象に質問票を郵送し、返送もしくはインターネットで、517社からの回答を得た。

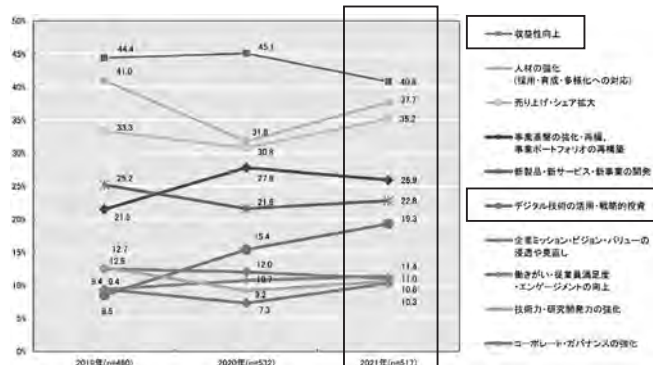
当面する経営課題の調査結果

経営課題として重要度の高い項目の「現在」「3年後」について上位3つを選択していただいた。さらに「5年後」について1つのみを選択していただいた。

- | | |
|--|-----------------------------|
| 1. 企業ミッション・ビジョン・バリューの浸透や見直し | 11. グローバル化(グローバル経営) |
| 2. CSR、CSV、事業を通じた社会課題の解決 | 12. 技術力・研究開発力の強化 |
| 3. コーポレート・ガバナンスの強化 | 13. 高コスト体質の改善 |
| 4. 株主価値向上 | 14. 顧客経験価値・満足度の向上 |
| 5. ブランド力の向上 | 15. 品質向上(商品・サービス・技術) |
| 6. 財務体質強化 | 16. 現場力の強化 |
| 7. 売り上げ・シェア拡大(販売力の強化を含む) | 17. デジタル技術の活用・戦略的投資 |
| 8. 収益性向上 | 18. 人材の強化(採用・育成・多様化への対応) |
| 9. 事業基盤の強化・再編、事業ポートフォリオの再構築(M&A・アライアンス・既存事業の選択と集中) | 19. 働きがい・従業員満足度・エンゲージメントの向上 |
| 10. 新製品・新サービス・新事業の開発 | 20. リスク管理・事業継続計画(BCP)の策定 |
| | 21. その他 |

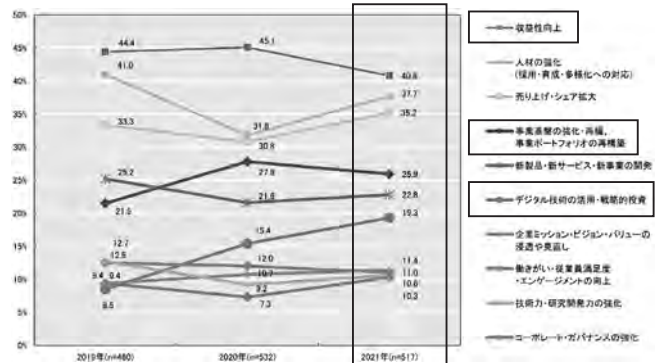
	第1位	第2位	第3位
「現在」の経営課題			
「3年後」の経営課題			
「5年後」の経営課題			

「現在」の課題(上位項目)の過去3年間の推移



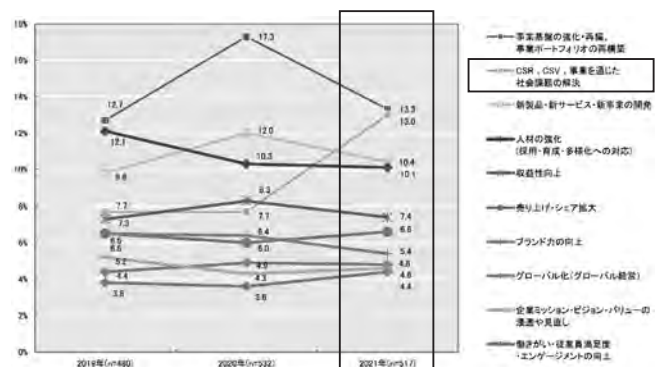
第1位は「収益性向上」であるが、昨年よりも比率は低下している。「デジタル技術の活用・戦略的投資」は3年間で上昇傾向となっている。

「3年後」の課題(上位項目)の過去3年間の推移



昨年上昇した「事業基盤の強化・再編、事業ポートフォリオの再構築」「収益性向上」の比率が低下。「デジタル技術の活用・戦略的投資」が上昇している。

「5年後」の課題(上位項目)の過去3年間の推移



「CSR、CSV、事業を通じた社会課題の解決」が急上昇している。将来、企業活動におけるSDGsへの取組状況が重要視されている。

DX(デジタルトランスフォーメーション)の定義

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

出典: 経済産業省『デジタルトランスフォーメーションを推進するためのガイドライン』(2018年12月)

コロナ禍の中での経営課題の変化

回答企業の半数が、コロナ禍の中で、ビジネスモデルや事業形態の変更に取り組んでいた。また、コロナ禍によって、職場のコミュニケーションが阻害され、ストレスを抱える従業員が増えたとの回答も5割を超え、人材の育成方法を模索している企業も半数近くに達していた。

多くの企業が、柔軟な働き方の導入や、社内情報システムの強化とともに、営業手法の見直しに取り組んでいた。

コロナ後を見据えた成長戦略への課題認識は高まっており、その一環として、デジタル技術の活用が重要視されている。

DXの取組状況と課題

全体では、7割近い企業がDXに取り組み、「既存の商品・サービス・事業の付加価値向上」を9割の企業が重視している。また、営業や生産プロセス、マネジメントの効率化・高度化を重視する比率も高い。

課題としては、9割の企業が「DX推進に関わる人材が不足している」と回答。「ビジョンや経営戦略、ロードマップが明確に描けていない」という回答も多かった。

2025年の崖

経営者がDXを望んでも、既存システムの問題を解決し、そのために業務自体の見直しも求められる中(=経営改革そのもの)、現場サイドの抵抗も大きく、いかにこれを実行するかが課題となっている。

課題を克服できない場合、DXが実現できないのみでなく、(システムトラブル等によって)2025年以降、最大12兆円/年の経済損失が生じる可能性がある。

出典：経済産業省『DXレポート～ITシステム「2025年の崖」の克服とDXの本格的な展開～』(2018年9月)

DX推進ガイドラインによるDXの進め方



出典：経済産業省『デジタルトランスフォーメーションを推進するためのガイドライン』(2018年12月)

DX推進のポイント

革新的な価値観がチャンスを生む

- ✓ DXとは、ITツールを活用して、プロセス、組織やKPI、価値の作り方を変えること。
- ✓ 主力事業とは異なったプロセスやKPIで新しい価値を創り出さなければならない。
- ✓ 顧客の立場になって、「ペインポイント」を発掘し、解決する。
- ✓ トップが率先して社内で議論し、

明確な将来ビジョンを

妥協なくつくり

あげる。

スタンフォード大学
アジア太平洋研究所
リサーチスカラー
柳田 健児氏
(演題名は取材当時のもの)



強みを活かすDXを目指せ

- ✓ デジタル化やシステムの導入がDXではない。ビジネスモデルを根底から変えることがDX。
- ✓ DXで勝つためにはハードを売ってはいけぬ。自分の仕事のバウンダリーを変えないといけない。
- ✓ DXによって自らを壊すのではなく、強みを活かすべき。ビオトープをつくって多様性を活かし、世界が驚くようなコンセプトを創り出す。

株式会社東芝
執行役員上席常務
島田 太郎氏
(演題名は取材当時のもの)



中小規模製造業の製造分野におけるDXにより目指す姿

目指す姿	説明	定量的指標例 (KPI)	DX変革の分類
スマートファクトリー	あらゆる生産工程の見える化と、データ活用により、生産の全体プロセスを最適化 ・ 在庫の削減 ・ 無駄に依存しない生産 ・ 顧客要求への柔軟な対応 ・ 短納期、高品質	設備稼働率 不良率 労働生産性 稼働率 作業効率化 作業負荷軽減	生産プロセス変革 (サプライチェーン、エンジニアリングチェーンのどちらも対象)
スマートプロダクト	強みを持つ中核技術とデジタル技術を融合した付加価値向上・開発力向上により、海外を含む市場で競争力を強化 ・ 収集した各種データを基に顧客価値を向上 ・ データ分析による機能強化・新製品開発	新製品数 付加価値額 顧客満足度 海外売上比率	製品変革 (付加価値向上)
スマートサービス	モノ売りから顧客体験を優先するコトづくりで、対価を得るモデルに ・ サービスビジネス ・ サブスクリプションモデル ・ コンサルビジネス	サービス売上 新規顧客数	ビジネスモデル変革 (モノづくり企業のサービス事業創出)

製造分野におけるDXの定義

顧客価値を高めるため、製造分野で利用されている製造装置や製造工程の監視・制御(OT)などのデジタル化を軸に、ITとの連携により製品やサービス、ビジネスモデルの変革を実現すること

出典：独立行政法人情報処理推進機構 (IPA)
<https://www.ipa.go.jp/ikc/reports/mfg-dx.html>

今回の講演のベースとなっているJMA発行の「日本企業の経営課題2021」はJMAホームページからダウンロードできます。

http://www.jma.jp/img/pdf-report/keieikadai_2021_report.pdf



講演会を開催

コロナ後に生き残る会社の経営と現場力

資材部会（部会長：小澤賢記・ゴールドキング株式会社社長）では、2022年4月22日、東京會館丸の内本館において（株）シナ・コーポレーション代表取締役遠藤功氏を招いて「コロナ後に生き残る会社の経営と現場力」のテーマで講演会を開催。会場とWebの併催で36社、46名の会員が参加した。



（株）シナ・コーポレーション
代表取締役
遠藤 功氏

VUCAの時代

これからの時代は、**V**olatility（不安定）、**U**ncertainty（不確実）、**C**omplexity（複雑）、**A**mbiguity（曖昧模糊）であり、先が読めない乱気流が常態化している中での経営が求められている。今までの常識の延長線上では対応することができない。

未来をどのように実現するか

未来を正確に予測することが難しい時代である。環境的に未来を読むとすることはやめて、自分たちの会社の未来にフォーカスして物事を考え、進んでいく。

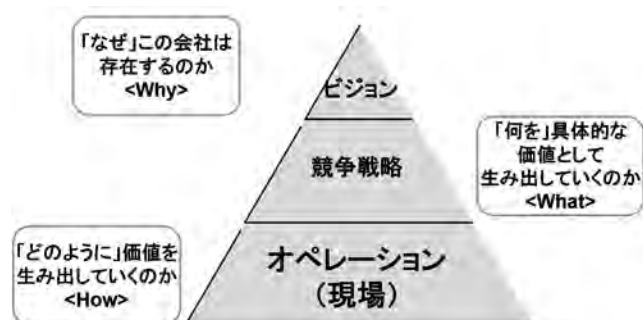
何より大事なのは、「やってみる」こと。失敗を恐れないで実行すること。

日本企業は現状を少しずつ改善していく「Present-Push」は得意であるが、未来を起点にして考える「Future-Pull」（バックキャストिंगとも言われる）が苦手である。

日本企業に求められていることは「未来起点で生まれ変わる」こと。変えるべきものは思い切って変え、改革ではなく、変身させる覚悟が必要である。

コロナ禍は多くの物づくりの会社が経営の有り方を抜本的に見直すチャンスである。しかし、経営者がビジョンを示して、経営陣が綿密な戦略を考えたとしても、日々のオペレーションを実行するのは現場である。現場の実行力が伴わなければ絵にかいた餅となる。

経営を構成するピラミッド



価値の再定義

我々は何者なのか？ 我々の価値は何か？ を再定義する。これまでの延長線上にはない新しい定義が必要。

具体例：ドイツ鉄道

ドイツ鉄道は、「Station to Station」のトレインオペレーターという自分たちの価値を、「Door to Door」のモビリティマネージャーに再定義した。

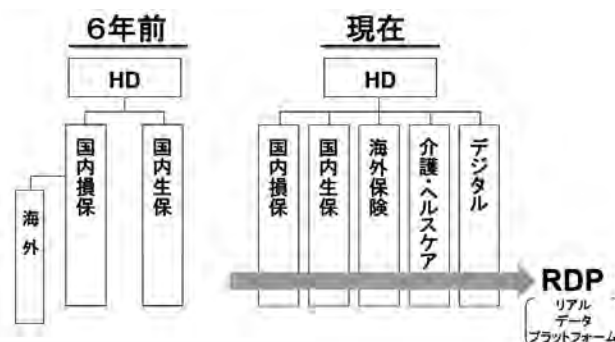
バスやレンタカー等の他の移動手段を持つ事業者と自分たちの持つ鉄道事業を組み合わせ、デジタルの力を付け加えて、スマホ一つで、家から旅先までのすべての予約や確認が取れるようにした。

具体例：SOMPOの挑戦

人口は減少し、乗物の自動運転化が実現する未来を見据えて、保険会社から「安心・安全・健康のテーマパーク」の会社と再定義した。

「事故をなくす。災害をなくす。病をなくす。目指すのは、保険が必要ないほどの安心・安全・健康な世界」を掲げ、2016年に介護事業に本格参入。複数の会社を買収し、SOMPOケアに統合。現在、業界2位となっている。

2019年にはシリコンバレーのビッグデータ解析ソフト大手・パランティア社と日本で合併会社設立。



自分たちの様々な事業をビッグデータとして蓄積して、データを活用した事業を展開していく。

実行の時代

今まで重要視されていた「戦略」の時代は終わり、卓越した実行能力を持つ企業のみが生き残る(戦略1割、実行9割)時代となる。戦略は真似できても、ケイパビリティは簡単には真似できない。

また、最も重要なケイパビリティが^{アジャイル}Agile(機敏)である。まず、やってみて、早く失敗し、早く学ぶことが重要になる。

日本の企業には完璧主義がはびこっているため、「挑戦」できる企業風土を作ることが大切である。

日本企業復権のポイント



デジタルでは代替できないリアルの力こそが真の差別化の源泉となる

「非凡」な現場とは

問題もチャンス「の芽」も現場にある。現場の問題解決力がとても高ければ、改善が「当たり前」の会社になる。そのためには現場の「感度」を高めなければならない。

指示されたことしかしない「マニュアル・ワーカー」だけの現場では生き残れない。日本企業の現場には創造性が眠っているので、改善を考えることができる「ナレッジ・ワーカー」(知識労働者)を育てなければならない。

具体例：JR東日本テクノハートTESSEI

東北新幹線等の車両清掃を担当している会社である。従業員たちは、清掃というメンテナンスを行なっている技術者であり、自分たちは「清掃の会社」ではなく「おもてなしの会社」という価値観を共有している。7分間で完璧な清掃を演出し、新幹線劇場とも表現される。

具体例：赤城乳業

過去10年間、横ばいのアイスクリーム市場で、売上を2倍以上に増やすことに成功している。「体格」ではなく「体質」で勝負する強小カンパニーとして、社員の「モチベーションの高さ」が会社の財産と明記している。

現場には、気づき、アイデア、知恵が眠っている。それを引き出すのが、経営者、管理職の仕事であり、何でも自由に「言える」ような環境を作り努力している。「見える化」と「言える化」が現場力の土台となっている。

デジタルの民主化

ITやシステムはトップダウンで与えられてきたが、「DX」は現場自らが業務や働き方を見直し、新たな価値を生み出すための「武器」である。

現場の問題、顧客のニーズを知る現場が主導して、新たな価値を生み出さなくてはならない。

具体例：SOMPOのスプリントチーム

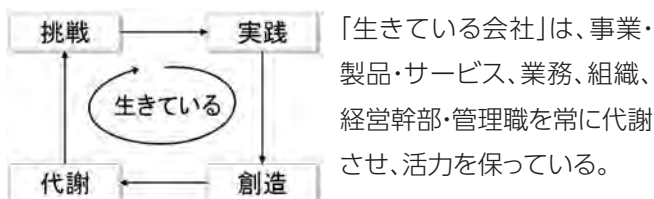
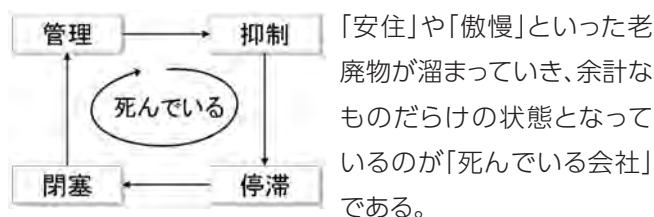
DX(デジタルトランスフォーメーション)を「手作り」で推進するエンジニアやUIデザイナーら100名超のチームによって、デジタル化の企画・開発を自社内で完結させている。1~2週間で機能設計し、継続的に改善し、新たなサービスやアプリを「クイック」に制作し、これまでに70件のPoC(概念実証)を手がけ、10件以上をサービス化している。

ここまで大規模でなくとも、1本の動画を作るだけで改善につながる事もあるので、20代のデジタルネイティブ世代を活用(自由に思い切りやらせる)し、現場のデジタルリテラシーを高め、DXで「現場力再強化」に繋げて、アジャイルでクリエイティブな現場を取り戻すことができる。

現場を競争力のエンジンにする逆ピラミッド



「生きている会社」「死んでいる会社」



「会社が生まれ変わる」とは、代謝を繰り返し価値を創造し、「未来に選ばれる会社」になるということである。

大組織の内部に、どう『デーワン(創業日)』の活力を保つかが最も重要だ。(アマゾン・ベゾス前CEO)

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1～4)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4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、CJPT※と連携した商用車電動化説明会について紹介する。

※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

	開催日時	開催方法	講師	参加社数
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
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
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

- 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

CJPTによる「商用車電動化説明会」

3月9日開催の中央技術委員会で商用車の電動化への車体架装に関する取組みで、当会がCJPTと連携していくことを報告し、了解いただいた。その後、CJPTとの打合せにより、今後の車体架装を適切に行っていただくため、商用車電動化について当会会員を対象にCJPTによる説明会を開催した。

- 開催日時 第1回2022年5月19日(木) 13:00～14:00
第2回2022年5月20日(金) 11:00～12:00
- 開催方法 ZoomによるWeb開催
- テーマ 商用車電動化について(今後のシャシ・架装の課題)
- 講師 CJPT(Commercial Japan Partnership Technologies(株))

参加社(のべ)

第1回	55社
第2回	57社

<結果>

満足度、理解度は非常に高い結果となり、多様な会員様からの意見・要望の集約と対応への期待が高い

<今後>

「油圧(モーター)駆動架装WG」及び「電力駆動に置換可能な架装WG」のふたつのワーキング活動により、課題解決を図る

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、立案の参考にさせていただく【会員】

★ 調査対象と回答状況

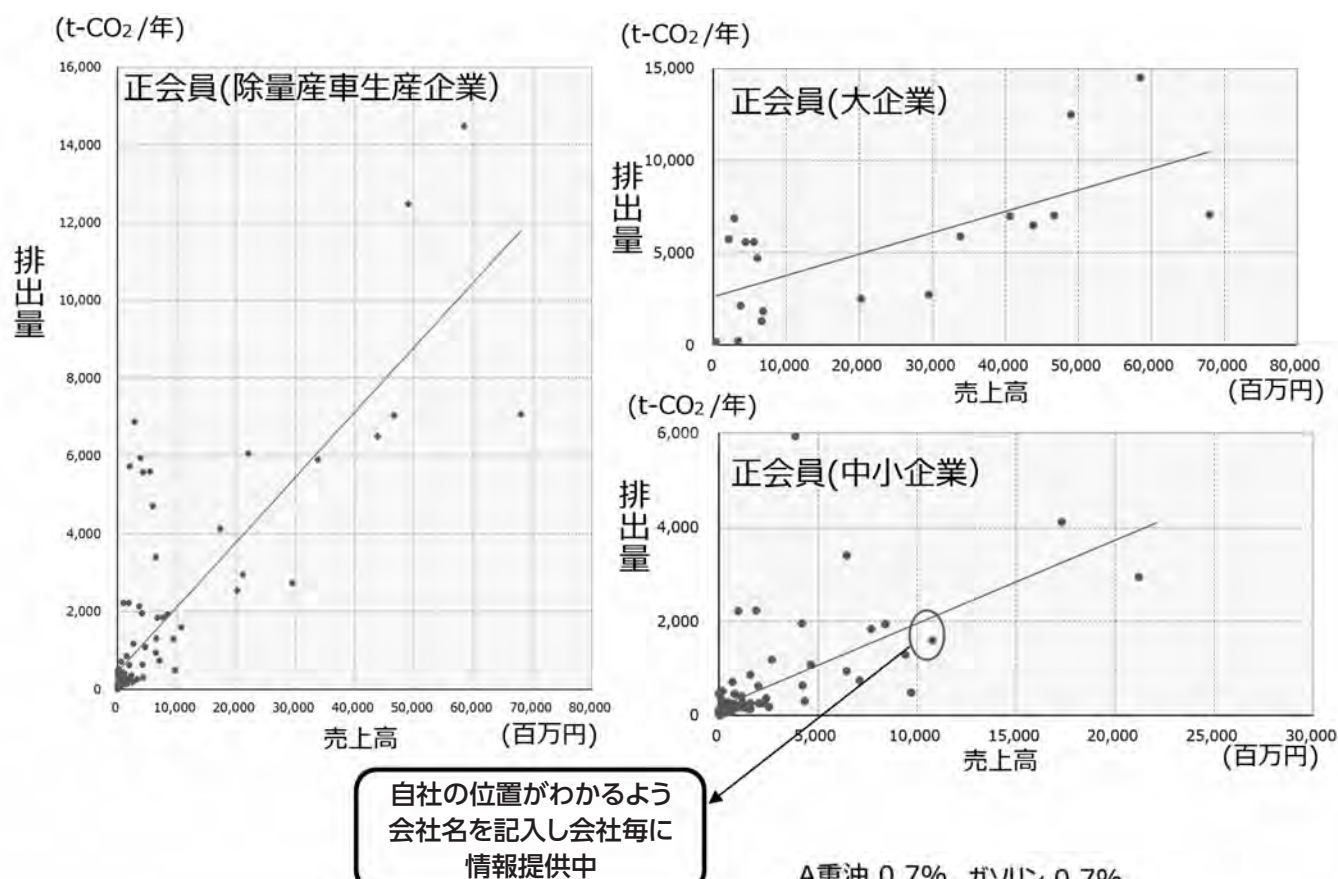
対 象 : 196社(正会員169社、準会員27社)
エネルギー使用量回答
: 144社(回答率73%、正会員118社、準会員26社)

エネルギー使用量の調査は継続しています。
自社の現状の位置づけが明確になり、今後の活動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。

★ 現在までの集計結果概要

<売上高別CO₂排出量の各社へのフィードバック>

現状の自社のCO₂排出量が車工会の中で各社の位置がわかる、散布グラフを各社毎に提供



<使用エネルギー割合>

購入電力(54%)、都市ガス(38%)で全体の92%を占める。
(右円グラフ参照)



■自動車関連5団体連携支援活動

1. カーボンニュートラル(CN)に向けた新規事業創出・事業転換支援に関する経産省説明会

自動車5団体(自工会、部工会、車工会、自機工、自販連)連携の取組みの一環として、日本自動車部品工業会主催による、CNの潮流による各社の新事業創出、事業転換に向けた取組みに対して、経済産業省が実施している様々な支援事業内容、申請方法等についての説明会を以下要領で開催した。当会からは23社32名が受講した。

開催日時：2022年4月19日(火) 15:30～16:30

セミナー方法：Zoom ウェビナー

講演者：経済産業省 製造産業局 自動車課

大崎課長補佐様

概要：

1. 自動車産業「ミカタ」プロジェクト

- ・カーボンニュートラルに向けた自動車サプライヤー事業転換支援事業
- ・サプライヤー相談窓口事業、専門家派遣事業
- ・自動車産業の構造転換支援
- ・中小企業等事業支援補助金
- ・各事業、補助金の申請制度に関する説明

2. 質疑応答

対象：自動車5団体(自工会、部工会、車工会、自機工、自販連)の会員企業及び仕入先

2. 日本自動車部品工業会改定版BCP(事業継続計画)ガイドラインセミナー

部工会では2013年に策定したBCP(事業継続計画)ガイドラインを10年ぶりに改訂した。改定に伴いガイドラインの内容を解説するセミナーを開催することとなり、BCPの取組みは個別企業だけでなく、自動車業界全体、サプライチェーン全体で取り組んでいくことが大変重要であるとの認識から、広く自動車5団体にむけたセミナーの開催となった。

近年、震災の脅威だけでなく、異常気象を原因とする大規模な洪水や台風など、様々な自然災害が発生している。また、世界的なパンデミックとなっている新型コロナウイルスなどの感染症も、我々自動車産業の生産に多大な影響を及ぼしている。

この状況を受け、部工会は会員企業と共に、約10年ぶりに「JAPIA※ BCPガイドライン」を改定した。改定版ガイドラインの内容の理解と、各社のBCP策定もしくは改定に役立ていただく事を目的に以下要領で開催した。

当会からは、11社25名が参加した。

※JAPIA：Japan Auto Parts Industries Association

(日本自動車部品工業会)

開催日時：2022年4月13日(水) 15:00～16:15

セミナー方法：Zoom ウェビナー

演題：「JAPIA 改定版BCPガイドラインの解説」

講師：BCP改定WG座長：曙ブレーキ工業(株)

安全・BCM推進室長 佐藤弘成氏 他

事務局：一般社団法人 日本自動車部品工業会 業務部

概要：

(1) JAPIA BCPガイドラインの使い方・概要・事例の解説

(2) 質疑応答

対象：自動車5団体会員企業

<詳しくは、以下を参照>

https://www.japia.or.jp/work/csrbcp/bcp-guideline_japia/



■評議員会及び相談役会を開催

2022年度評議員会は、当会会議室とWeb併用で5月10日に開催した。坪井弘一氏(坪井特殊車体(株)社長)を議長に選任し、2022年度事業計画(案)及び収支予算(案)を審議した。

「会員メリットに直結」する事業を優先するという基本的考え方のもと、足元の環境がコロナ禍で不透明な状況の中、車体業界の成長を確かなものとしていくため、会員の困りごとへの支援策の充実や成長戦略の推進など、評議員会として「2022年度事業計画(案)及び収支予算(案)」は適切である」との答申を宮内会長に提出した。

なお、今回は答申をいただいた後、当会のCN対応について詳細説明を行い、個社活動について意見交換を行った。限られた時間ではあるが、宮内会長とのコミュニケーションの場として、今後も充実を図っていく。

また、同日相談役会を開催し、網岡、木村各相談役から「2021年度事業報告及び収支決算報告」、「2022年度事業計画(案)及び収支予算(案)」について意見をいただいた。

■2022年度部会総会を実施

部会	部会長	開催日	場所
特装部会	田沼部会長	4月21日(木)	当会会議室+Web併用
特種部会	青地部会長	4月14日(木)	くるまプラザ+Web併用
トラック部会	山田部会長	4月22日(金)	当会会議室+Web併用
バン部会	昼間部会長	4月27日(木)	当会会議室+Web併用
トレーラ部会	辻部会長	4月18日(月)	当会会議室+Web併用
バス部会	石川部会長	4月20日(水)	当会会議室+Web併用
小型部会	吉村部会長	4月14日(木)	当会会議室+Web併用
資材部会	小澤部会長	4月22日(金)	書面審議

トレーラ部会

■2022年度トレーラ国内需要見通しを公表

トレーラ部会(部会長・辻和弘・東邦車輛(株)社長)では、2022年度のトレーラ国内需要見通しを2月に集約、3月15日に公表した。

1. 2021年度トレーラ需要見込み

2021年度の国内景気や貨物自動車輸送は2020年度比、大幅な改善が見られたが、輸送事業者の慎重な姿勢を受け、台数は2020年度比97%、8,400台の見通し

バンが前年比99%、コンテナ用は同90%、平床は同99%、その他のトレーラは同105%

※公表後の最終結果

- ・ 2021年度の最終結果は、以降の情勢変化により8,178台(2020年度比94%)
- ・ バンは前年比93%、コンテナ用は同90%、その他は同95%、平床は前年超え同104%

2. 2022年度トレーラ需要見通し

2022年度は2021年度に引続く経済成長により、企業収益の改善に伴う設備投資の増加が予想され、総需要は8,800台と見込む

<参考>

3月15日発表のプレスリリース

<https://www.jabia.or.jp/cms/wp-content/uploads/2022/03/News-Release-20220315-jabiatrailer.pdf>

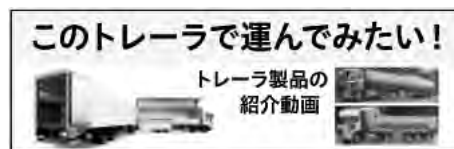


■トレーラ部会「プロモーション動画を製作」

トレーラ部会(部会長・辻和弘・東邦車輛(株)社長)では、トレーラ部会会員メーカー各社の代表的トレーラの紹介、並びにトレーラを通して社会へ貢献する車体工業会の取組みを紹介するプロモーション動画を製作・完成し、2022年4月1日より車体工業会アカウントでYouTubeにアップロードした。

車体工業会ホームページにもバナーを掲載しており、会員各社のホームページとリンクさせている。

なお、トレーラ部会では、ABS/ROC(横転抑制装置)の有効性を訴求する動画のYouTubeへのアップロード、車体工業会ホームページへのバナー掲載と会員各社のホームページへのリンクを2020年9月から対応しており、2022年5月末現在累計再生回数は18,200回を超えている。



車体工業会ホームページバナー：製品紹介動画



車体工業会ホームページバナー：ABS/ROC(横転抑制装置)動画

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

トレーラ部会(部会長・辻和弘・東邦車輛(株)社長)では、トレーラの安全な使用を目的とする研修を各都道府県のトラック協会に2015年度より開始。2021年度はコロナ禍の影響ある中で、15都府県(実施順に神奈川県、山形県、秋田県、富山県、東京都(2回)、岩手県、宮城県、埼玉県、岡山県、京都府、沖縄県、青森県、愛知県、群馬県、茨城県)で計16回開催した。

本研修は「トレーラのより安全な使用(火災防止と車輪脱落防止)」、「最新のトレーラに係る法改正とトレーラ輸送による輸送効率向上」、「実車実験動画で見るトレーラの横転抑制装置の有効性」をテーマに実施し、2021年度は567名、2015年開始以来の累計では述べ4,601名の受講となっている。



神奈川県トラック協会研修

■2022年度支部総会を実施

支部	支部長	開催日	場所
北海道支部	鎌田 直樹 北海道車体(株) 常務取締役	4月21日(休)	札幌REIホテル
東北支部	鈴木 勇人 仙台鈴木自動車工業(株) 取締役社長	4月15日(金)	江陽グランドホテル
新潟支部	北村 守 (資)中北車体工作所 代表社員	4月22日(金)	万代シルバーホテル
関東支部	矢島 廣一 埼玉自動車工業(株) 代表取締役	4月19日(火)	当会会議室 +Web併用
中部支部	景井 啓之 (株)東海特装車 取締役社長	5月20日(金)	名鉄グランドホテル
近畿支部	須河 進一 須河車体(株) 取締役社長	4月27日(火)	グランヴィア京都
中国支部	瀬川 昌也 共立工業(株) 取締役社長	5月12日(休)	書面審議
四国支部	藤田 健一郎 フジタ自動車工業(株) 取締役社長	5月13日(金)	書面審議
九州支部	矢野 彰一 (株)矢野特殊自動車 取締役社長	5月17日(火)	八仙閣+ Web併用



北海道支部



東北支部



新潟支部



関東支部



中部支部



近畿支部



九州支部

九州支部

■「支部合同3部会」「第1回支部役員会」を開催

九州支部(支部長・矢野彰一・(株)矢野特殊自動車社長)では、4月6日に「合同3部会」、4月12日に「第1回支部役員会」を自動車整備振興会館で実施した。

合同3部会、支部役員会ともにZoomによるWeb併用により、昨年度事業報告と決算及び本年度事業計画と予算についての審議と各社近況の情報交換を実施した。特に各社の近況報告では、シャシ入庫遅れが生産に大きく影響していることや、材料費高騰による価格改定等の活動報告の他、今まで苦手としていた部位の修理の積極的な受注や、架装以外の新商品の開発など新たな挑戦の報告もあった。



自動車の用途等の区分についての細部取扱の一部改正について

国土交通省

【改正概要】

1. キャンピング車の構造要件について

現行のキャンピング車の構造要件は、平成13年4月に施行し、現在まで運用しているところ。今般のコロナ禍によりアウトドアレジャーが見直され、キャンピング車の利用方法も多様性が求められているところ、現在の使用状況を鑑み、以下2点について構造要件を見直す改正を行うこととした。

(1) 水道設備及び炊事設備を利用するための床面高さ

従来、水道設備及び炊事設備を有効に利用できる床面高さとして1,600mm 以上有することを規定していたが、簡易な椅子等を使用して比較的低い位置にある水道設備及び炊事設備を利用する場合があることから、これらについては有効に利用できる床面高さを1,200mm以上と改正することとする。

(2) 就寝設備の数

従来、キャンピング車の構造要件として、2名分以上の就寝設備を有することを規定していたが、今般のコロナ禍により最少人数でキャンピング車を利用する場面が増加しており、これらの場合には1名分の就寝設備であっても、車室内に居住する目的を達成するのに適切な設備を有すると認められることから、キャンピング車の就寝設備を1名分以上と改正することとする。

2. その他特種用途自動車の構造要件について

昨今の特種用途自動車の使用状況を鑑み、所要の改正を行うこととする

登録事項等証明書等の提供請求の際の明示事項等について(登録規則関係)

国土交通省

【改正概要】

自動車登録規則第26第2項第2号イ(4)の「その他これに準ずる手続き」及び「その他これに準ずる事項」は次の(1)から(4)までに掲げる場合とする。

○その他これに準ずる手続き

(1)「リコールの届出等に関する取扱い要領について(依

命通達)」(平成6年12月1日自審第1530号)第9の規定による届出(改善対策の届出)

(2)「リコールの届出等に関する取扱い要領について(依命通達)」(平成6年12月1日自審第1530号)第10の規定による通知(サービスキャンペーンの通知)

○その他これに準ずる事項

(3)(1)について、不具合状態にあると認める構造、装置又は性能の状況及びその原因、改善の内容及び改善を実施するまでの間の使用上の注意事項その他の必要な事項

(4)(2)について、サービスキャンペーンの内容その他の必要な事項

「改造自動車等の取扱いについて」に係る細部取扱いについて

国土交通省

【改正概要】

(1) 道路運送車両の保安基準に基づく技術基準への適合性審査を効率的に実施するため、申請車両と同一構造を有した自動車の試験成績書を流用(キャリアオーバー)することで当該申請車両の試験成績書を省略する場合について、取扱いの明確化を行う。

(2) 協定規則第13号への適合性を証する書面については、自動車製作者により作成された技術基準適合検討書の提出をもって、試験成績書に代えることができることとし、技術基準適合検討書の様式を定める。

【国自技第199号】「基準緩和自動車の認定要領について(依命通達)」の一部改正について

国土交通省

【改正概要】

(1) 提出書面の一部改正

各様式の集約化等、提出必要書面の見直しにより申請書面を簡素化。

(2) 第9関係 継続緩和の認定の一部改正

① 安全運行体制や法令遵守体制が徹底されていると認められる安全性優良事業所認定(Gマーク)を受けている事業所に使用の本拠の位置を有する自動車の継続緩和申請について、緩和の期限を現行の4年から無期限に延長。

※ 安全性優良事業所認定の返納や取り消しとなった場合には、遅滞なく新規緩和の申請が必要。

② その他の継続緩和について、重大事故が減少していることから、緩和の期限を現行の2年から4年に延長。

【国自技環第200号】「基準緩和自動車の認定要領について(依命通達)」の一部改正に伴う基準緩和車両の取扱いについて

国土交通省

【改正概要】

基準緩和認定要領の一部改正に伴い、現に車両総重量または軸重のいずれか一方の基準緩和を受けている自動車で緩和の期限が付されているものの基準緩和の期限の取扱いについて添付の通り通達を発出致します。

「自動車検査業務等実施要領について(依命通達)」(昭和36年11月25日付自車第880号)の一部改正について

国土交通省

【改正概要】

- (1)「基準緩和自動車の認定要領について(依命通達)」の改正において、Gマークを受けている事業所がGマークを失効した場合、新規緩和申請が必要となる改正を行うことに伴い、この新規緩和の認定書に伴う車検証備考欄の記載事項を変更する際、職権により認定期限等を入力することを規定する。
- (2)特種用途自動車である側車付二輪自動車にあっては、自動車検査証の車体の形状欄にその旨(例警察車二輪)を記入するとともに、自動車検査証の備考欄に「側車付オートバイ」と記載する旨規定する。
- (3)附属装置を装着している状態では土砂等を運搬しない自動車となる場合は、自動車の備考欄に「附属装置等装着時の積載物は土砂等以外のものとする。」と記載方法を規定する。
- (4)その他所要の改正を行う。

【通達改正】自動車型式認証実施要領等の一部改正について(JH25モード、R154 他)

国土交通省

【改正概要】

- (1)「型式認証実施要領」の一部改正
 - ①重量車燃費の測定方法改正に伴い、諸元表の記載要領等を改訂します。
 - ②協定規則第154号の直接引用に伴い、耐久要件を整合させるため、長距離走行実施要領等を改訂します。
 - ③完成検査の再検査の定義について明確化します。
- (2)「共通構造部型式指定実施要領」、「多仕様自動車型式指定実施要領」及び「輸入自動車特別取扱制度」の一部改正
 - ①重量車燃費の測定方法改正に伴い、諸元表の記載要

領等を改訂します。

- (3)「装置型式指定実施要領」の一部改正

- ①協定規則第154号の直接引用に伴い、耐久要件を整合させるため、長距離走行実施要領等を改訂します。

- (4)その他所要の改正を行います。

審査事務規程の一部改正案について(第43次改正)

国土交通省

【改正概要】

- ①道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号)及び道路運送車両の保安基準の細目を定める告示(平成14年国土交通省告示第619号)等の一部改正に伴う改正
 - ・自動車には、事故時に車両に関する情報(車速、加速度、シートベルト着用有無等)を記録する事故情報計測・記録装置(EDR: Event Data Recorder)を備えなければならないものとして、対象とする自動車及び審査方法を規定します。[6-110の2、7-110の2、8-110の2]
 - ・タイヤ空気圧監視装置を備えた場合の技術的な要件の適用対象が追加されたことに伴い、対象とする自動車及び審査方法を規定します。[6-11、7-11]
 - ・タイヤの取付けに関し技術的な要件の適用対象が追加されたことに伴い、対象とする自動車及び審査方法を規定します。[6-11]
- ②新規検査等提出書面審査要領について[別添2]
 - ・後退時車両直後確認装置に係る提出書面等を規定します。
- ③その他、審査方法の明確化、書きぶりの適正化等の所要の改正を行います。

2022年度「不正改造車を排除する運動」への取組み

国土交通省

不正改造車については、これまでも「不正改造車を排除する運動」を中心に、街頭検査等のあらゆる機会をとらえ、その排除に努めてきた。しかしながら、暴走行為、過積載等を目的とした不正改造車は、安全を脅かし道路交通の秩序を乱すとともに、排出ガスによる大気汚染、騒音等の環境悪化の要因となっていることから、社会的にもその排除が強く求められている。特に、マイカーに改造を施したことにより保安基準に不適合となったもののその認識のないまま運行の用に供している自動車使用者、車検時には保

安基準に適合させつつ車検後に不正改造を行う施工事業者、更にはそのような不正改造車について検査での合格を強要する悪質な事業者がいる状況となっている。このような状況に鑑み、国土交通省では、2022年度においても、関係省庁、自動車関係団体等の協力のもと、全国的に不正改造車の排除のための諸活動になお一層強力に取り組むこととしている。

当会では、ポスター・チラシを配布し、本部・支部が連携して昨年同様の活動を進めるので、不正改造防止について理解を深め、その排除に向けた積極的な取り組みをお願いします。(今年度の強化月間は6月)



審査事務規程の一部改正案について (第42次改正) 自動車技術総合機構

【改正概要】

(1) 自動車の検査等関係

① 道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号)及び道路運送車両の保安基準の細目を定める告示(平成14年国土交通省告示第619号)等の一部改正に伴う改正

- ・自動車には後退時車両直後確認装置を備えなければならないものとして、対象とする自動車及び審査方法を規定します。[6-108、7-108、8-108]
- ・圧縮水素ガスを燃料とする自動車には、協定規則に適合する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ものとして、対象とする自動車及び審査方法を規定します。[7-25、8-25]
- ・自動車のかじ取装置には、運転者の異常時に自動で停止することができる装置を備えることができること

とします7-13]

② 受検車両と書面の同一性確認の明確化について

- ・ラベルにより標示された原動機(電動機に限る。)の型式の確認方法及び取扱いを明確化します。[4-9]

③ 新規検査等提出書面審査要領について[別添2]

- ・小型特殊自動車の構造装置を変更し、大型特殊自動車として新規検査等を受けるものについて、事前提出書面審査の対象とします。

④ 並行輸入自動車審査要領について[別添3]

- ・届出様式に後退時車両直後確認装置に係る項目を追加します。

⑤ 改造自動車審査要領について[別添4]

- ・届出様式の記載事項について明確化します。

⑥ その他、審査方法の明確化、書きぶりの適正化等の所要の改正を行います。

軽自動車検査協会検査事務規程の 一部改正について 軽自動車検査協会

【改正概要】

(1) 検査事務規程2-6-3において、独立行政法人自動車技術総合機構審査事務規程の一部改正(第39次)により明確化が行われた審査継続について当協会の検査継続の取扱いを明確化します。

(2) 検査事務規程2-9において、自動車型式認証実施要領等の一部改正及び独立行政法人自動車技術総合機構審査事務規程の一部改正(第42次)が行われたことから、当協会においてもラベルにより、標示された原動機型式(電動機に限る。)の確認方法及び取扱いを明確化します。

(3) 検査事務規程2-15-3において、試作車及び組立車の取扱いを明確化します。

(4) 検査事務規程6-8において、様式省令に準じた様式の根拠規定を規定します。

(5) その他、書きぶりの適正化等所要の改正を行います。

2022年経済産業省企業活動基本調査 (基幹統計調査)への協力依頼

経済産業省

経済産業省では、我が国企業における経済諸活動の実態を明らかにし、経済産業政策等各種行政施策の基礎資料を得ることを目的として、1992年以降「経済産業省企業活動基本調査」(基幹統計調査)を実施しており、2022年も実施する。調査に対するご協力をお願いする。

- ・ 実施期間：2022年5月15日から6月30日まで
- ・ 根拠法令：統計法(2007年法律第53号)
- ・ 調査目的：我が国企業における経済活動の実態を明らかにし、経済産業政策等各種行政施策の基礎資料とする
- ・ 調査対象：経済産業省が所管する産業に属している事業所を有する「従業員50人以上かつ資本金3,000万円以上の企業」
- ・ 調査結果：2023年1月に速報を公表予定
- ・ 調査方法：対象の企業へ調査関係用品を直接郵送

※調査票の提出は、紙調査票のほか、インターネットからオンラインで提出することも可能

※調査票に記入いただいた事項の秘密は、統計法により厳重に保護されますので、ご協力をお願いする

公表日：2022年4月7日

<詳しくは、以下を参照>

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



2022年版中小企業白書・小規模企業白書 を公表

経済産業省・中小企業庁

中小企業庁では、「2021年度中小企業の動向」及び「2022年度中小企業施策」(中小企業白書)、並びに「2021年度小規模企業の動向」及び「2022年度小規模企業施策」(小規模企業白書)を取りまとめ、公表した。

<2022年版中小企業白書・小規模企業白書の特色>

2022年版白書では、新型コロナウイルス感染症の流行や原油・原材料価格の高騰等の外部環境に直面する中小企業・小規模事業者の動向、中小企業・小規模事業者のそれぞれが自己変革に向けて、新たな挑戦を行うために必要な取組みについて、企業事例を交えながら分析を行った。

公表日：2022年4月26日

<詳しくは、以下を参照>

<https://www.meti.go.jp/press/2022/04/20220426003/20220426003-2.pdf>



2022年版中小企業施策利用ガイドブック を発行

経済産業省・中小企業庁

中小企業庁は、2022年度版「中小企業施策利用ガイドブック」を発行した。

中小企業の方が経営改善、資金繰り支援策、震災対策など、中小企業施策をご利用になる際の手引書となるよう、施策の概要を簡単に紹介している。

【使い方】

1. 目次から探す
中小企業施策を分野別に探すことができる
2. インデックスから探す
利用者のニーズに適した融資、補助金、相談、セミナー等を探すことができる
3. 索引から探す
施策を五十音順で探すことができる

公表日：2022年4月18日

<詳細は以下を参照>

https://www.chusho.meti.go.jp/pamflet/g_book/2022/index.html



経済産業省地方経済産業局

2022年4月1日現在（敬称略）

局別	経済産業局別	当会の相談窓口	部長名	課長名
産業部	関東	製造産業課	勝本 光久	麻生 浩司
	中部	製造産業課	伊藤 周広	片桐 祐子
	近畿	製造産業課	原田 敏行	辻 敦士
地域経済部	北海道	製造・情報産業課	辻 純朗	佐々木信之
	東北	製造産業・情報政策課	武藤 寿彦	平山 智康
	中国	製造・情報産業課	下出 政樹	石川 俊介
	四国	製造産業・情報政策課	熊野 哲也	松坂 茂
	九州	製造産業課	熊谷 昌宏	田口 加徳

国土交通省地方運輸局

2022年4月1日現在（敬称略）

局別	運輸局長	自動車技術安全部長	技術課長	整備課長 ※整備・保安課長	保安・環境課長 ※保安・環境調整官	管理課長 ※管理業務調整官
北海道	岩城 宏幸	内木 義昭	帯川 英和	※関 伸也	※関 伸也	濱田 利明
東北	田中 由紀	佐藤 博昭	藤田 一彦	※石村 仁	※泉 幸一	小野寺 実
北陸信越	平井 隆志	忠 好	佐々木 昌憲	※唐崎 光博	※芦澤 宏明	長谷川 陽子
関東	小瀬 達之	矢邊 健吾	團村 総	傳田 重弥	古池 明人	和田 絵里
中部	嘉村 徹也	高瀬 竜児	横山 義洋	飯田 克己	渡邊 能之	八木 英規
近畿	金井 昭彦	盛田 慎吾	杉田 茂	宮下 博考	西田 誠	坂井 肇
中国	多門 勝良	原野 康寅	坂井 孝司	※木本 秀樹	※安部 則文	佐藤 正行
四国	吉元 博文	松田 力	吉田 和宏	※真鍋 裕之	※遠藤 進	※井上 英紀
九州	河原畑 徹	牛島 幹之	中島 康宏	山口 猛	中村 正行	安永 順子
沖縄	—	運輸部長 米山 茂	車両安全課長 伊波 好次	—	—	—

会員情報

- 入 会
- 正会員 **光伸(株)** 代表取締役 野口 伸一
〒252-1121 神奈川県綾瀬市小園899-1 TEL：0467-70-7707
【主要製品】 救急車、公共応急作業車、工作車、測定車、現金輸送車他
【所属部会】 特種部会
- (株)ノルテ 代表取締役 川崎 信裕
〒577-0836 大阪府東大阪市渋川町4-3-3 TEL：06-6727-7101
【主要製品】 塵芥車
【所属部会】 特装部会
- ロータスRV販売(株)** 代表取締役 松本 興太郎
〒354-0046 埼玉県入間市三芳町竹間沢東2-2 TEL：049-274-3600
【主要製品】 救急車、指揮車、レスキュー車、移動回診車
【所属部会】 特種部会
- 準会員 **日本ピストンリング(株)** 代表取締役社長 高橋 輝夫
〒338-8503 埼玉県さいたま市中央区本町東5-12-10 TEL：048-856-5011
【業務内容】 自動車関連製品(ピストンリング、バルブシート等)、船用・その他製品の製造販売、RV関連商品等の販売
【所属部会】 資材部会
- 退 会 正会員 **ソーシン(株)** **ホンダオートボディー(株)**
■ 社名変更 正会員 **オーテックジャパン(株)** → **日産モータースポーツ&カスタマイズ(株)**
KYB(株) → **カヤバ(株)**
- 代表者変更 正会員 **いすゞ車体(株)** 代表取締役社長 大田 英輔
四日市車体工業(株) 代表取締役 前川 智洋
準会員 **(株)イノアックコーポレーション** 代表取締役社長 野村 泰
- 本社移転 準会員 **(株)日本ヴェーテック**
〒211-0041 神奈川県川崎市中原区下小田中3-26-6 TEL：044-777-7771

⚠ 不正改造は犯罪です!

塗装で車両の価値UP!! 大型車両の補修・メンテナンスに!!

高品質なボディーに仕上げる!

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

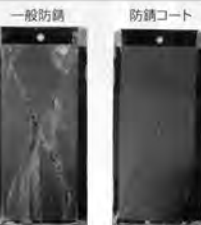


大型車両
(バス・トラック)
架装車両
特装車両
等に!

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(アピトン等)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



3月

1日	特装部会／技術委員会 (Web会議)	① 2021年度事業進捗状況の確認と論議 ② 2022年度事業計画骨子の確認と論議
	バン部会／部会会 (当会会議室+Web会議)	① 2021年度事業計画、決算案の現状と確認 ② 2022年度事業計画、予算案の検討
2日	中央技術委員会／ 架装物動力源検討WG (Web会議)	① 自工会大型車部会への要望説明結果共有 ② 今後の進め方確認
	トレーラ部会／業務委員会 (Web会議)	① 2022年度トレーラ講習資料 修正内容議論 ② 2022年度トレーラ総会提示内容 合意
3日	中央技術委員会／バックカメラ義務化 対応WG (Web会議)	① 自動車技術総合機構、自工会、部工会との審査/検査方法調整状況の共有 ② 今後の対応について意見交換
	第4回環境委員会 (Web会議)	① 2022年度事業計画案審議 ② 環境ラベル取得推進活動報告:1月取得講習会結果等
	特装部会／ サービス委員会 (Web会議)	メンテナンスニュースNo.54の内容検討 防錆予防対策(錆・腐食・高圧洗浄など)について
4日	中央技術委員会／ 後退時警報検討WG (Web会議)	① 架装車両での課題について意見交換 ② 今後の進め方確認
	第4回中央業務委員会 (Web会議)	① 事業計画の進捗状況の確認と論議 ② 次年度事業計画(案)の論議・決定
7日	第8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 (Commercial Japan Partnership Technologies(株))との 関係報告 ③ CN推進におけるLCAに関する自工会との連携報告 ④ エネルギー使用量調査状況と会員様へのフィードバック内容報告 ⑤ CN勉強会【実行編】検討状況報告
8日	トラック部会／ 部会会議(当会会議室+Web会議)	① 2022年度事業計画について確認と論議 ② 2022年度予算について確認と論議
	バス部会／技術委員会 (Web会議)	① JABIA規格(後退時車両直後確認装置)案の確認と論議 ② 協定規則、法改正動向の確認
9日	第4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 2022年度事業計画内容の確認
10日	特装部会／クレーン技術分科会 (Web 会議)	① 2021年度事業計画進捗状況の確認と論議 ② R158対応状況の意見交換
11日	特装部会／脱着車キャリア・コンテナ技 術分科会 (Web会議)	① 2021年度事業計画進捗状況の確認と論議 ② 2022年度技術分科会事業計画の確認
	特装部会／ ミキサ車技術分科会 (Web会議)	① 2021年度事業計画進捗状況の確認と論議 ② 2022年度技術分科会事業計画の確認
	トレーラ部会／ サービス委員会 (Web会議)	① 2022年度トレーラ講習資料 修正内容議論 ② 2022年度トレーラ総会提示内容確認
	第3回支部連絡会 (当会会議室+Web会議)	① 支部事業活動の共有化と良いとこどり活動について論議 ② 次年度支部総会運営方法の確認
14日	中央技術委員会 ／後退時警報検討WG (Web会議)	① 集約した架装車両での課題整理 ② 今後の進め方確認
	特装部会／ 塵芥車技術分科会 (Web会議)	① 2021年度事業計画進捗状況の確認と論議 ② 2022年度技術分科会事業計画の確認
	トレーラ部会／ 製品安全委員会 (Web会議)	① トレーラ点検整備方式の日整連技術情報 2022年度掲載時期議論 ② 適正な交換部品使用訴求のための広告出稿媒体議論
	トラック部会／ 技術委員会(当会会議室+Web会議)	① 2022年度技術テーマの検討 ② 2022年度役員について確認

17日	常任委員会(当会会議室+Web会議)	① 5団体連携活動「学校出張授業(案)」への対応論議 ② IAA Commercial Vehicle への対応論議
	第265回理事会 (当会会議室+Web会議)	① 審議事項 第1号議案 新入会員に関する件 第2号議案 2022年度事業計画(案)に関する件 2-1 事業計画概要 2-2 委員会別計画 2-3 部会別計画 第3号議案 2021年度収支報告(決算見込み)及び 2022年度収支予算(案)に関する件 第4号議案 評議員承認に関する件 ② 報告事項 1) 2021年度事業計画 本部/部会/支部別実績(見込み)まとめ 2) 2021年度調査研究/基準化/共通化実績と2022年度計画 3) 最近の官公庁情報 4) その他報告事項
	講演会(くるまプラザ+Web会議)	日本能率協会 KAIKA研究所による講演会を実施 ▶ P.21
18日	特装部会/ ダンプ車技術分科会(Web会議)	① 2021年度事業計画進捗状況の確認と論議 ② 2022年度技術分科会事業計画の確認
22日	特装部会/ ローリ技術分科会(Web会議)	① 2021年度事業計画進捗状況の確認と論議 ② 2022年度技術分科会事業計画の確認
23日	特装部会/ 清掃車小委員会(Web会議)	① 2021年度事業計画進捗状況の確認と論議 ② 2022年度技術分科会事業計画の確認
24日	特装部会/ 粉粒体運搬車技術分科会(Web会議)	① 2021年度事業計画進捗状況の確認と論議 ② 2022年度技術分科会事業計画の確認
25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 荷役作業の安全対策検討会(TGL構造要件委員会)の進捗
	資材部会/役員・幹事会(Web会議)	① 2021年度事業報告・収支決算(案)の確認 ② 2022年度事業計画・収支予算(案)等の確認
30日	トレーラ部会/ 技術委員会(当会会議室+Web会議)	① CS/SU自工会合同会議結果 情報共有 ② 中央技術委、CN専門委、環境ラベル取得等補足情報共有
31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 今後の進め方確認

4月		
6日	トレーラ部会/業務委員会(Web会議)	① 2022年度トレーラ講習資料内容確認 ② 2023年度以降トレーラ講習対応方向議論
7日	第9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 LCAに関する自工会との連携活動報告 ④ 日野自動車(株)小木曾社長様からのお話と意見交換
11日	特装部会/サービス委員会 (Web会議)	① 総会内容の確認と報告 ② メンテナンスニュース役割分担
12日	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情報共有と論議 ② 協定規則、法改正動向の確認
	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提出課題の深堀 ② 今後の進め方確認
14日	常任委員会(当会会議室+Web会議)	① CN対応委員会設置(案)について論議 ② CNに向けた自動車政策検討会対応(案)について論議
	第266回理事会 (当会会議室+Web会議)	① 審議事項 第1号議案 新入会員に関する件 第2号議案 2021年度事業報告まとめ 2-1 事業報告概要 2-2 会員状況 2-3 会員会社の車体生産状況の推移 2-4 本部活動実績一覧 第3号議案 2021年度収支決算報告

14日	第265回理事会 (当会会議室+Web会議)	第4号議案 2022年度事業計画(案) 4-1 事業計画概要 4-2 本部委員会事業計画 4-3 部会事業計画 4-4 支部事業計画 第5号議案 2022年度収支予算(案) 第6号議案 理事の変更に関する件 第7号議案 2022年度車体工業会優良従業員表彰(案) 第8号議案 2022年度車体工業会功労者表彰・永年在籍会員表彰(案) ② 報告事項 1) 2022年度本部委員会体制 2) 2021年度会員のリコール等重大不具合結果 3) 2021年度国内商用車販売状況 4) 最近の官公庁情報 5) その他報告事項 5-1 7月開催の環境対応事例発表会について 5-2 車体NEWS原稿依頼一覧表 5-3 2022年度秋季会員大会講演会概要
	特種部会／総会(東京+Web会議)	① 2021年度事業報告・決算報告承認 ② 2022年度事業計画(案)・収支予算(案)承認
	小型部会／ 総会(当会会議室+Web会議)	① 2021年度事業報告、収支決算の承認 ② 2022年度事業計画(案)、収支予算(案)、役員(案)の承認
	18日 トレーラ部会／総会(Web会議)	① 2021年度事業報告、2021年度収支予算の承認 ② 2022年度事業計画、2022年度収支予算(案)の承認
19日	バン部会／技術委員会(Web会議)	2022年度技術テーマ及びその役割分担確認
20日	バス部会／総会(Web会議)	① 2021年度事業報告、収支決算の承認 ② 2022年度事業計画(案)、収支予算(案)、役員(案)の承認
21日	特装部会／総会(Web会議)	① 2021年度事業報告、収支決算の承認 ② 2022年度事業計画(案)、収支予算(案)、役員(案)の承認
	第5回CN勉強会(Web会議)	5社9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.25
22日	資材部会／総会(書面審議)	① 2021年度事業報告、2021年度収支決算の承認 ② 2022年度事業計画(案)、2022年度収支予算(案)等の承認
	資材部会／講演会(東京+Web会議)	(株)シナ・コーポレーションによる講演会を実施 ▶ P.23
	トラック部会／ 総会(当会会議室+Web会議)	① 2021年度事業報告、収支決算の承認 ② 2022年度事業計画(案)、収支予算(案)の承認
25日	トレーラ部会／サービス委員会 (当会会議室+Web会議)	① 2022年度トレーラ講習派遣講師調整 ② 点検整備の手引き改訂内容打合せ
26日	中央技術委員会／ 架装物動力源検討WG(Web会議)	① 今年度の活動方針の確認 ② CJPTとの技術交流の進め方について論議、確認
	中央技術委員会／CS/SU&コネクテッド検討WG(Web会議)	① WG活動発足の背景、目的の共有 ② 自工会大型車部会との合同会議内容共有と今後の対応確認
27日	バン部会／ 総会(当会会議室+Web会議)	① 2021年度事業報告、収支決算の承認 ② 2022年度事業計画(案)、収支予算(案)役員交代の承認
28日	トレーラ部会／ 技術委員会(当会会議室+Web会議)	① CS/SU自工会合同会議、CS/OTA国内採用WG 情報共有 ② JASIC一般安全分科会、灯火器分科会 情報共有

5月

10日	相談役会(Web会議)	① 2022年度事業計画(案)についての諮問、答申 ② 2022年度収支予算(案)についての諮問、答申	▶P.27
	評議員会(当会会議室+Web会議)	① 2022年度事業計画(案)についての諮問、答申 ② 2022年度収支予算(案)についての諮問、答申	▶P.27
11日	トレーラ部会／製品安全委員会 (当会会議室+Web会議)	① 適正な交換部品使用訴求広告 媒体方向付け ② 分解整備記録簿の使用状況ヒアリング調査打合せ	
	バス部会／技術委員会(Web会議)	① JABIA規格改正(2件)内容の論議 ② 協定規則、法改正動向の確認	
12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 今後の対応確認	
13日	トラック部会/車両運搬車分科会	2022年度事業計画(案)について諮問、答申	
16日	第10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 ③ エネルギー使用量調査状況 ④ 車工会ホームページ カーボンニュートラル専用ページ開設 ⑤ 2022年度勉強会について(案)	
18日	中央技術委員会／CS/SU&コネクテッド検討WG(Web会議)	① WG委員各社の製品調査結果の共有 ② 自工会大型車部会提出内容の確認	
	トレーラ部会／サービス委員会 (当会会議室)	① 2022年度トレーラ工場見学会打合せ ② 点検整備の手引き改訂内容打合せ	
19～ 20日	中央技術委員会／CJPT説明会 (当会会議室+Web会議)	商用車の電動化の動向と架装物に関する課題説明会を開催	▶P.25
20日	トラック部会／技術委員会(Web会議)	2022年度技術テーマについて確認	
23日	トレーラ部会／業務委員会(Web会議)	① 2022年度トレーラ研修 台本確認 ② 2022年度トレーラ講習派遣講師調整	
26日	第6回CN勉強会(Web会議)	3社10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.25
	特装部会／サービス委員会 (Web会議)	① 総会の報告 ② メンテナンスニュースNo.54の内容確認	
27日	通常総会(東京+Web会議)	<別掲参照>	▶P.3
30日	トレーラ部会／技術委員会 (当会会議室+Web会議)	① CS/SU自工会合同会議、コネクテッド検討WG等情報共有 ② R158/バックカメラ連結トレーラ対応、CJPT商用車電動化等情報共有	
31日	後退警報検討WG	① 音声アラーム調査結果の共有と意見交換 ② JASIC会議提出内容の確認	



だあ 駄阿 幸男 代表取締役社長



DATA

- 本社 〒756-0057
山口県山陽小野田市大字西高泊572-1
TEL 0836-83-2880
FAX 0836-84-4537
URL <https://www.suehirojiko.co.jp/>
- 資本金 3,600万円
- 従業員 37名
- 事業所規模
本社工場
敷地 約15,211㎡
工場 約5,130㎡
- 車体工業会加入
2019年(特装部会)



末広自動車工業(株)

お客様から信頼と満足を獲得し
利益を得て社会に貢献する

「ダンプトラックボデーはお客様の数だけ種類があります」。山口県山陽小野田市で70年以上続く老舗架装メーカーは、フルオーダーメイドで顧客に応える丁寧な仕事で、これからも社員、外国人エンジニア、アルバイト、全ての取引先とウィンウィンの関係の継続を目指し続けていく。

車体工業会業務部長 小森 啓行

● 特徴・沿革

1950年設立の末広自動車工業(株)は70年以上に亘り、大型ダンプトラックボデーの製作・架装を専門に手がけてきた老舗架装メーカーであり、駄阿幸男社長は5代目となる。



本社工場(昭和53年撮影)

山口・島根・福岡・佐賀・大分・熊本・長崎・宮崎・鹿児島を営業エリアとし、顧客の用途や作業内容などに合わせてフルオーダーメイドでの最適な架装物を製作。予算・納期を含めて、要望に合わせたトラックボデーのカスタマイズを得意とする。

長年蓄積してきた技術と経験で、作業の効率アップや積載時の安全性の向上に繋がる架装の加工や追加の取付にも対応している。

強度や耐久性アップの架装にも対応し、修理・点検・整備等、ダンプトラックに関わるあらゆるサービスを提供している。

さらに、「機械製缶」技術も得意としているのも同社の特徴である。

製缶は、鉄やステンレス等の金属板を加工することによって、骨組み上の構造物を作り上げる技術である。タンク、鉄骨、クレーンやダンプや船や建物の部品等、主に大型の構造物で、複雑な形状の製品に用いられる。機械製缶は、製品の図面も重要となり、板金加工とは区別されている技術である。

製品

― 御社の業務の特徴についてお聞かせください。

地元山口県には化学原料メーカーが多く、錆びや腐食に強いオールステンレス製の「深あおりダンプボデー」のニーズが多いです。

塩害ガード処理も人気があり、主に車両の下廻り部分に施す処理で、車両の防錆、防腐効果と飛び石から車両を保護できます。

土砂ダンプは年に一度、自重計検査を受ける義務があります。当社では自重計の検査及び適合書の発行をすることもできます。

― どのような製品を手掛けているのでしょうか？

中小型のダンプトラックから、連結式のフルトレーラーダンプまで、様々なサイズのダンプトラックのボデー（荷箱）の設計、製作、架装、塗装までを行っています。

製缶部門がありますので、図面から複雑な形状の構造物を製作することもできます。



製缶技術で製作した
コンベアカバー(上)やホッパー(下)



深あおり長尺ダンプ



深あおりダンプ

― 御社の経営方針は？

人の意見に耳を傾け、誰もが発言できる職場づくりを目指しています。

お客様から信頼され、頼っていただける会社になるよう、社員にお客様の悩みや意見の「聞き取り力」と「理解力」アップの向上を図り、お客様にとってメリットのある提案をいたします。

これからの時代、メーカーは今までのように工場でお客様が来られるのを待っているのでは先は無いと思います。自社独自の機動力を生かし、トラック関係以外の作業や現場作業の業務を増やしていきます。



大型土砂ダンプ



フルトレーラーダンプ

人

― 御社の特徴は？

溶接の有資格者を4名有し、ダンプボデーの溶接技術と溶接の仕上がりについては自信があります。

修理や改造工事の迅速な対応や出来栄で、お客様から高評価をいただいています。

また、ITを活用して、管理職・営業職・技術職・技能職間の情報共有を行っています。



― 次世代の教育について

当社では数年前より社員の多能工化と外注依頼品の内製化を進めています。多能工化は一人3役が目

標です。各製造部門間で作業者の交代作業や応援作業によりOJTを行い、技術の継承を重ねています。



世界トップメーカーのバス用床上張り材

(株)河仙

(株)河仙は2020年12月に千葉県で創業したバス内装材の販売会社である。シート表皮材、枕カバー、カーテン、床上張り材、感染症対策機材の販売を行っている。また内装材の張替えや、中古バス売買事業等も行っている。

コロナウイルス感染症対策製品

新型コロナウイルス感染症対策の一つとして窓開けによる換気が進められているが、(株)河仙が取り扱うバス用ウインド



雨の浸入を防ぎ、雨天でも窓開け換気ができる

バイザーは雨天でも雨の浸入を防ぐことで換気を可能にする機材である。国産バス各車種に向けた様々なタイプが用意されている。

Tarkettブランドのバス用床上張り材

(株)河仙が今後主力とする製品は、フランスの総合床材メーカー「Tarkett社」の塩ビ床材である。「Tarkett」ブランドは日本ではあまり知られていないが、1880年創業の長い歴史を持ち、世界で1日130万㎡の面積の床材を販売している。総合床材メーカーとして世界のトップ3に入り、塩ビ床材では世界ナンバーワンの売上を誇っている。

日本国内にはコントラクト床材を中心に30年以上前から進出をしている。バス用の床材も豊富に取り揃えているが、進出当時は、デリバリー体制やアフターサービスを重視する日本のユーザーの細やかな要望には応えることができなかった。



代表取締役 河野 勇太

日本市場への進出を強化するため、約4年前から日本国内に拠点を構え、バス用床材の販売体制を構築してきた。パートナーシップを結んでいる伊藤忠グループの協力を得て、日本国内に倉庫を構え、ヨーロッパから輸入したバス用床材を常時在庫できるようになり、ユーザーの要望に合わせてカットして出荷する仕組みを整えた。

アップサイクルによる循環型製品

「Tarkett」製品の特長は、色柄も豊富で洗練された意匠性に加えて、EUの厳しい基準をクリアした高い耐久性能と防滑性能であるが、さらにSDGs時代に求められている環境に配慮した最新のリサイクル技術が実用化されている。

使用期間を終えて交換された床材や、倉庫でカットした後に発生する端材類を工場に送り返して、自社のリサイクルプラントで、再び新製品の材料へとアップサイクルする循環型製品を目指している。現在、約3割の工場に導入済みでバス用床材についても準備中である。



↑ Tarkettブランドイメージビジュアル



←「Tarkett社」の製品カタログ(英語)
床材の製品情報はこちらから確認できる。

(株)河仙は今年の春に「Tarkett」製品の日本における難燃性、防滑性等の試験を済ませ、JABIA登録を完了させている。新しい会社である(株)河仙は、供給体制を整えた「Tarkett」製品の販売パートナーとなって、厳しい時代の中で、積極的に営業活動を展開している。

(株)河仙 代表取締役 河野 勇太

バスの内装をトータルコーディネート。

【本社】〒271-0068 千葉県松戸市古ヶ崎2-3183-9

Tel : 047-710-2670 <http://www.ko-sen.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。

スマートツールで生産性向上をサポート

ポップリベット・ファスナー(株)

ポップリベット・ファスナー(株)は、ブラインドリベットの国産化と普及を目的として、日米英の合併企業として1968年に設立。現在は米国「STANLEY BLACK AND DECKER」のグループ企業となっている。

「ポップリベット」の商品名で知られるブラインドリベットを始め、片側締結で下穴にナットを取付できる「ポップナット」、下穴を不要とし、下側母材を貫通させずに接合するセルフピアスリベット(SPR)、樹脂を原材料にしたクリップ類等、スポット溶接やボルト締結を用いない締結を行う製品の開発・製造を行っている。専用ツールも自社で開発・製造し、作業の効率化やトータルコストの軽減など、様々な産業の製造工程における生産性向上に貢献している企業である。



自動車の各部にも多く採用され、年間16億本以上を出荷



ポップリベット
工法動画

コードレス電動ツールによる作業の効率化

ブラインドリベット・ナット用ツールは、空油圧・電動・手動式の各種が揃えられているが、電源のない場所では発電機が必要であったり、コンプレッサーのホースや電源コードの取り回しの制限もあり、より軽快に作業が出来るツールが求められていた。

2012年に世界初(同社調べ)のブラシレスモーター搭載コードレス電動リベットツール「PB2500」を発売し、軽さと従来の他社ツールと比較して約5倍の締結速度で、高い評価を得ることが出来た。

競合他社もコードレス化に追従してくる中で、より差別化を図るため、2017年頃からスマート機能搭載ツールの

研究開発に着手。タッチパネルで操作し、カウント機能や締結力判断機能によって“作業の見える化”を実現。初心者が作業してもミスが発生しにくいコードレス電動ツール「PB2500Smart」を2020年に発売した。また、2020年度のグッドデザイン賞も受賞している。

ポップナット用コードレスツールの開発

ほぼ同時期にポップナット用のコードレス電動ツールの開発も進められていた。ポップナットの取付けは、リベットのように単純に引っ張るだけではなく、回転・引込・逆回転の一連の動きが必要となる。また、従来のポップナット用ツールはストローク長や締結荷重を設定するために複数の機械的作業が必要であった。

しかし、面倒な設定や調整を残したままでは作業性の向上に繋がらない。各種設定をタッチパネルから容易に出来るようにして、電子制御で実動作に反映させることが開発目標とされた。具体的にはポップナットをツール先端部に当てると自動的に回転して装着(プッシュスタート機能)。母材にセット後、ワントリガーでストロークと逆回転が実行されて、数秒で締結が完了できる。

1つのモーターでこの動きを実現するため、長い試行錯誤を経て、コンパクトなボディ内にクラッチやギアの複雑な機構を収めることに成功。同社の特許技術となっている。



製品紹介動画
(英語)

タッチパネルによる簡単な設定と、高い作業性を実現したこのツールは「NB08PT-18」の名で、日本発の電動ツールとして昨年4月に発売され、世界中の工場で大好評を得ている。

ポップリベット・ファスナー(株) 代表取締役社長 伊藤 賢司
物と物を接合する技術で世の中に貢献していく

【本社】〒102-0094 東京都千代田区紀尾井町3番6号
(紀尾井町パークビル) Tel : 03-3265-7291

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



東日本営業部 マネージャー
杉浦 嘉治

技術担当取締役
森 大介

最近、いわゆる「電動キックボード」についてニュースでも取り上げられている。ここではメリットの紹介や現状の利用実態から懸念についても説明がある。新たなモビリティとして今後どのように発展していくのかを含め報告する。

Q1 「キックボード」はいつ頃誕生したの?

キックボード(Kickboard)という言葉は、K2 Inc.とMicro Mobility Systems共同開発の三輪キックスケーター、及びK2が展開したキックスケーターの商標であり、キックスケーターが地面を蹴って進むハンドル付きの乗物の総称である。多くは自転車に似た感覚で乗ることができ、ローラースケートやスケートボードよりも扱いが簡単なことからレジャー用途の他、スポーツとして、さらに公園等で自転車代わりの手軽な移動手段としても使われる。

- ▶ 1974年、日本でペダル推進式三輪スクーター「ローラースルーGOGO」、1976年「ローラースルーGOGO7」をホンダが開発し、子供たちに流行。
- ▶ 1990年代後期、スイスでWim Ouboterが小型折り畳みスクーターを開発し、Micro Mobility Systemsを設立してヨーロッパで発売。同じものが日本やアメリカではRazorの名で販売されて流行。
- ▶ 1999年頃に折り畳みスクーターが日本に入ってくると、鉄道利用の際にも持ち込める手軽な移動手段として都市部の若者から広まり、子供にも流行。
- ▶ 2000年代に折り畳み式が登場で市場が広がった頃からキックスケーターの呼称が使われるようになった。そして、現在この種の乗り物を表す呼称として「キックボード」という呼び方が普及。



ホンダコレクションホールに展示されている「ローラースルーGOGO(右)」と「ローラースルーGOGO7」

【出典：Wikipediaより作成】

Q2 「電動キックボード」はどうして生まれたの?

● 自転車とキックボード

自転車とキックボードは乗り物として共通する点が多い。いずれも利用者がバランスをとりながら前に進んでいくものであり、停止すると足で支えなければならない(三輪車は自立)。現在のキックボードの前身は1817年、ドイツのカール・フォン・ドライス男爵が発明した人力二輪車「ドライジーネ(独：Draisine)」と言える。一方、これにペダルが装着されると自転車となり、ともに発展してきた。



【出典：WikipediaよりNSU博物館のドライジーネ】

● これまでの自転車から電動アシスト式自転車へ

日本で1993年11月1日、世界初の電動アシスト自転車「YAMAHA PAS」が誕生した。これまで免許とヘルメットが必要で電池とモーターを内蔵した「第一種原動機付自転車」を「普通の自転車」として初めて認められた製品となった。現在、電動アシスト式自転車は子供を乗せるタイプから、ショッピング、通勤・通学、スポーツタイプとお客様の要望に合わせ幅広いバリエーションが用意されている。

● キックボードから電動キックボードへ

現在のキックボードは遊び、スポーツ、レジャーとしての利用からスタートした。個人の感性や感覚、創造力は、キックボードをラストワンマイルの移動手段へと変化させてきた。そうした状況を考えると、自転車で電動アシスト式が商品化された理由とキックボードの電動化の背景は概ね同じようなものであると思われる。



【出典：YAMAHA HPより初代YAMAHA PAS】

● 電動キックボード普及のメリット

マイクロモビリティ推進協議会によると、電動キックボード普及のメリットは次のように示されている。

街の回遊性の向上 徒歩10-15分移動に適した電動キックボードがインフラとなることで、まちの回遊性を向上させ、店舗や住宅の可能性が最大限活かせる状態を実現できる。

環境に優しい 電動キックボードの1人キロあたりのCO₂の排出量は自動車の約40分の1。ラストワンマイルの移動手段が自動車から置き換われば、環境問題に大きく貢献。

観光の活性化 バスや電車、タクシーに頼らず徒歩10-15分の距離を移動できるため、観光スポット巡りに最適。

密を避ける移動手段 コロナ禍において、開放空間で一人で移動ができる電動キックボードの需要は急増。イギリスではコロナが後押しして、数年かけて議論するはずの法案が4か月で可決。

街ごとの最適化が可能 体積が小さくコンパクトな車体なため、街中への配置や回収が容易。街ごとのニーズに合わせて台数や置き場所の最適化が可能。

服装を選ばず乗れる またぐ必要がないため、スカートやスーツの人も乗ることができる。

【出典：国土交通省HPより作成】

Q3 「電動キックボードのグローバルな状況」は？

アメリカにおけるマイクロモビリティに関する研究機関New Urban Mobility Alliance(NUMO)のホームページでは、世界の都市における、シェアリングマイクロモビリティ(電動バイク、電動キックボード、電動自転車)の導入状況を地図上で表示している。NUMOの収集情報ベースでは、電動キックボードは、計57か国、609の都市でシェアリングサービスが導入されている。【世界の電動キックボードの普及分布(円の大きさは都市数×1都市あたりの事業者数)(2021年9月時点)】



【出典：経済産業省HP】

Q4 「国内の状況」は？

<道路交通法>

- ▶ 2022年4月19日、電動キックボード等の車両区分を新しく定める道路交通法の改正案が衆議院で可決された。2年以内の施行を予定し、改正後は、一定要件を満たす電動キックボードが「特定小型原動機付自転車」という新たな車両区分に位置付けられ、16歳以上であれば免許不要で、ヘルメットも任意となる。
- ▶ 原則、時速20kmを超えるものは原付バイクと同じ扱い。それ以下のものは自転車のルールに近いイメージであるが、原付の中の一区分なので原付と同様の制度も残っている。

<道路運送車両法(保安基準)>

- ▶ 電動キックボードは原動機の定格出力によって区分され、0.6kW以下であれば道路運送車両法上は第一種原動機付自転車に該当し、歩道で走行することは禁止。
- ▶ 電動キックボード(定格出力0.6kW以下)に必要な主な保安装置は、後写鏡、警音器、前照灯、制動装置、後部反射器。最高速度20km/h以上の車両の場合はこれらに加えて、番号灯、尾灯、制動灯、方向指示器、速度計が必須。

<電動キックボードを楽しく利用するために>

- ▶ 電動キックボードの運転マナーは既に問題視されており、使用される方の意識向上活動の取組み。
- ▶ 電動キックボードを楽しく、便利に、そして有効に、かつ安全・安心に利用されている例の共有。

	改正前	改正後
種類	原動機付自転車	最高速度20km以下で一定の条件を満たす車種は「特定小型原動機付自転車」となる
免許	原動機付自転車の免許必須	特定小型原動機付自転車は、免許不要(16歳未満は乗車不可)
税金	軽自動車税	軽自動車税
保険	自賠責保険加入は必須 任意保険は任意	自賠責保険加入は必須 任意保険は任意
走行可能道路	車道のみ	車道・普通自転車専用通行帯(自転車専用レーン含む)・自転車道・自転車通行可能な歩道※
ナンバープレート	必須	必須
ヘルメット	必須	特定小型原動機付自転車は努力義務

※ 最高速度が制限され歩道を走行可能なことを表示しているなど一定の基準を満たす場合



働くクルマたち

社会に欠かすことができない車体工業会会員が製造している多種多様な「働くクルマたち」について毎回車種を選定し、その特徴等、日ごろは目にしないところを含めて紹介していく。第37回目は連結全長25mダブル連結トラックについてトレーラ部会から紹介する。



第37回：連結全長25mダブル連結トラック誕生の経緯と利活用について

物流の生産性向上やドライバー不足に有効な連結全長25mクラスのダブル連結トラックは、2017年に日本で走行を開始して以来、約90台のトレーラが登録され、日本の物流に貢献して来た。ここで誕生の経緯を振り返ると共に、利活用の状況をまとめる。

1. ダブル連結トラックが生まれた背景

日本は人口減少の時代を迎えているが、これまで成長を支えてきた労働者が減少しても、労働者の減少を上回る生産性を向上させることで、経済成長の実現が可能になるとした。そこで2016年3月に「国土交通省生産性革命本部」を設置し、20の「生産性革命プロジェクト」を選定した。

その中に、「トラック輸送の生産性向上」があり、深刻なドライバー不足が進行するトラック輸送について、特車通行許可基準を緩和し、1台で大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の導入を図り、省人化を促進することとした。

2018年から国土交通省主導のダブル連結トラックの普及に向けた取組みに、トレーラ部会も参画し、特車通行許可基準を最大25mへの緩和を検討することとした。



2016年4月11日「国土交通省生産性革命本部（第2回会合）」の開催 出典：国交省HPより

2. 2016年時点での世界のダブル連結トラック

- ・当時、欧州では ドイツ、オランダ、スウェーデン、フィンランドが各国の国内法に基づき、全長25mクラストレーラの運用（または走行実験）を実施していた。
- ・その中、ドイツでは2012年1月から2016年12月の5年間、連邦交通・デジタルインフラ省が長大トラックの路上社会実験を実施した。
- ・ドイツのアウトバーンの長大連結トラック実験車両について、全長25mクラスのフルトレーラやダブルストレーラ等を用い（右図参照）、51社135台が実験に参加した。（2016年1月時点）
- ・対象区間は延長約10,150kmで、内、約70%がアウトバーンであった。

タイプ1：全長17.80mまでのセミトレーラ



タイプ2：全長25.25mまでの、中央に軸のある被牽引車を伴うセミトレーラ



タイプ3：全長25.25mまでの、台車軸および被牽引車を伴う貨物車



タイプ4：全長25.25mまでの、台車軸および被牽引車を伴うセミトレーラ



タイプ5：全長24.00mまでの、被牽引車を伴う貨物車



出典：国交省HPより



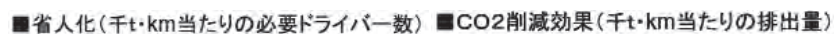
出典：国交省HPより



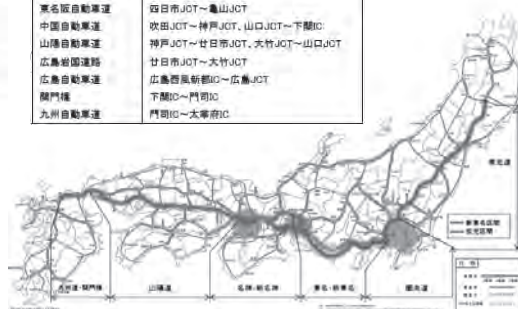
出典：日本トックスより

3. 日本の長大トレーラ

- ・トラック輸送業界は深刻なドライバー不足が進行していることを踏まえ、2016年3月、国交省 社会資本整備審議会より、1台で通常の大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の導入を図り、トラック輸送の省人化を促進することが提起された。
- ・上記の提起を受け、以降、国土交通省の主導のもと具現化に向けて動き出した。2016年、ダブル連結トラックの導入に向けた実証実験が全長21mのフルトレーラを用いて新東名を中心に行なわれ、2017年からは全長25mのフルトレーラの実証実験が始まった。
- ・約2年の実証実験で 省人化の効果や走行の安全性が確認されたことから、特殊車両通行の許可基準を緩和し、新東名を中心にダブル連結トラックの本格導入がスタートした。（次図参照）
- ・緩和にあたっては 車両、車両装置、運転者の条件等、6項目の条件を全て満たしていることが求められた。



北 線	區 間
京北自動車道	久喜南JCT～上北谷JCT
圏央道	浅草南JCT～久喜南JCT
京名高速道路	浅草南JCT～小牧JCT
伊勢湾岸自動車道	豊田JCT～四日市JCT
名神高速道路	小牧JCT～牧田JCT
新名神高速道路	四日市JCT～神戸JCT
京名阪自動車道	四日市JCT～亀山JCT
中国自動車道	牧田JCT～神戸JCT、山口JCT～下関JCT
山陽自動車道	神戸JCT～三木JCT、大竹JCT～山口JCT
広島姫路自動車道	廿日市JCT～大竹JCT
広島自動車道	広島西見新郷JCT～廿日市JCT
関門橋	下関JCT～門司JCT
九州自動車道	門司JCT～大宰府JCT



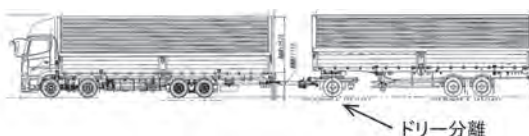
- ・更に2019年8月には、「ダブル連結トラック」の対象路線が拡充された(岩手県・北上から福岡県・大宰府までのNEXCOの区間)。
- ・以降、様々な荷主、輸送事業者が導入に向けた検討を行ない、25mフルトレーラの利活用が進んでいる。

4. ダブル連結トラックの事例

- 1)2軸トレーラ、後軸ステア機構付き



- ## 2)3軸トレーラ、ドリー分離式



5. 運用イメージ

- ### 1) 全て自社の荷と車両



- 2) 出発拠点でトレーラを他社のトラクタにつなぎ、到着拠点で分離後、トラクタはそれぞれの目的地に向かう

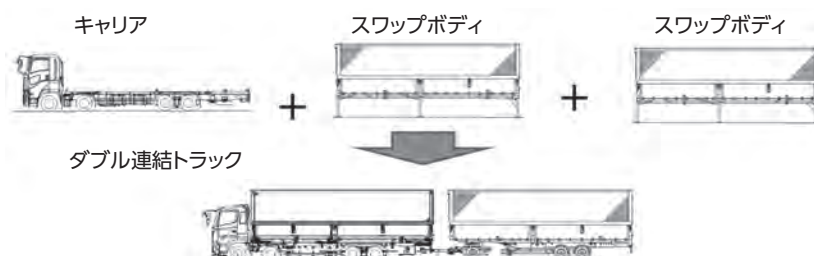


- 3) 出発拠点でトラクタとセミトレーラをつなぎ、到着拠点で分離後、トラクタとセミトレーラはそれぞれの目的地に向かう



6. ダブル連結トラックのこれから

スワップボディとの組合せにより、ドライバーの荷役分離を図ると共に、省人化、CO2削減を図る。



7. 年度別登録台数

年度	2017	2018	2019	2020	2021
合計(台)	5	7	21	10	47

Member's Essay

COFFEE BREAK

イクメンと行うピラティス

(有)相沢自動車ボデー工場 広報室 あいざわ まきこ 相澤 真紀子

30代が中心の我が社ですが、年々お腹が出てきたなあーと感じる彼らの立位。腰痛になるよーと声をかけなくなるビスを打つ姿。背骨曲がってるよーと言いたくなる愛妻弁当に舌鼓を打つ昼休みの座位。これは早く手を打たなければ大変だ！と思い、昨年ストレッチルームをOPENしました。また、不定期ではありますが大分県健康づくり事業講師派遣制度を利用し腰痛防止体操・ラジオ体操・ストレッチポール教室を開催しました。直近では保健師による“カッコいいパパのための栄養指導”を行いました。弊社では缶コーヒー・ジュース等の自販機は撤去しております。

できるだけ砂糖は摂取したくないものです。以前は工場に手作り鉄棒(ぶらさがり健康法)を設置していました。今後は手作り腹筋台はどうかと思案中です。



講師を招いての健康指導

大分県社会保

険協会に依頼しますと知事認定のヘルスサポートトレーナーがみえます。まずは、握力の測定です。これが盛り上がります。トレーナーが「男性の場合は20代から30代前半までがピークで35歳位から徐々に低下していきます。」と言います。すると、みんなの目が真剣になります。続いて、体前屈・垂直跳びを測定し前回と比較します。励みになっているようです。

ピラティスルームにはマット・ミカサボール・ストレッチポールを常設し、休み時間に利用できるように工夫しています。膝裏をしっかり伸ばし背骨の自然なS字カーブをキープすること、背骨を一つひとつ間隔をあけるように意識して長いカラダを作ること为目标にしています。腰痛予防のためのエクササイズも勧めています。昨年、私自身が

ピラティスインストラクター資格を取得しましたので、微力ながらイクメンの健康増進に貢献したいと考えています。

「会社にはスタッフを笑顔で家に帰す義務がある。」と労務士に言われたことがあります。実行するのは難しい面もありますが、心にいつも留めておこうと思います。



インストラクター資格を取得した筆者

ピラティス：ドイツ人看護師のジョセフ・H・ピラティス氏が第一次世界大戦で負傷した兵士のリハビリのために開発したエクササイズ

まずめに魅せられて

岩崎工業(株) 技術部 しみず やすし 清水 康史

まずめとは、釣り用語の一つで、日の出・日の入りの前後を指し、魚達が活発に餌を食べる時間帯と言われています。

私は30代前半より疑似餌を使った釣り(通称：ルアーフィッシング)にのめり込み、シーバス(鱈)や、ヒラメ、根魚、烏賊などをターゲットとしてきました。最初の頃は悪戦苦闘の連続で、釣れない日は修業をしている思いでしたが、試行錯誤を繰り返しているうちに釣れる場所や時間帯が何となく分かる様になり、釣果も次第に良くなっていました。



カヤックで沖へ出る筆者

特にアオリイカに関しては、餌木(エギ)という擬似餌を如何に生きた餌と思わせるかが釣果を左右し、石の上にも3年ならぬテトラポットから竿を振ること3年でようやく餌木を操れるようになりました。

そんなフィッシングライフも数年前から大きな魚を沢山釣りたいという欲望から、カヤックで沖に出て釣りをすることが多くなりました。まだ朝暗いうちから高揚感を抑えつつ準備を行い、いざ出港。アドレナリン全開で沖に漕ぎ出す瞬間が病みつきになります。釣場に着けば、水面下で繰り広げられる弱肉強食の世界と、暖かく美しい朝焼けが私を包み込み、まさに非日常のパラダイスがそこにはあり、日常のストレスは完全に消え去ります。

釣れた魚は自然に感謝し食卓の主役となります。山岳狩猟民の血が騒ぐのか家族の美味しそうな笑顔を見ると、幸せな気分になり、次の釣行計画を練ってしまいます。

しかしながら、最近気になるのは海水温の上昇です。海流の変化も有るかと思いますが、釣れる魚種も変わっています。

世界規模で加速している地球温暖化問題に対して、非常に不安な気持ちになりますが、省エネ等、私でもできることを実行し【まずめ】の自然が未来に続いてほしいと願います。

やめられない雪山登山

（株）北村製作所 生産技術部 なしもと あきひこ 梨本 明彦

雪深い上越国境にその二つの山はあります。山名は伏せておきましょう。標高は1600m程度、無名に近いこの二山を結んだ周回縦走ルートを、冬季限定で登る人が増えています。

春夏秋は藪山で、登山には適していません。山全体がすっぽり雪に覆われる季節のみ登ることができる山なのです。日本百名山と違い、コースマップや道標も無く、地図とコンパスで自らルートを決め、雪の上を登るのです。

ビバークも想定して装備を整え、いざ出発します。幸い天気は晴れです。雪に覆われた山並みは、頼ずりしたくなるような優しさが漂い、青空に浮かぶ国境の山脈は白く輝



家族を喜ばせた数々の釣果



上越国境山脈

きます。

まさに青と白だけの世界！この山の人気の理由かも知れません。

されど、豪雪に耐える山体には、雪崩、滑落の危険が常に潜んでいます。地図で現在地を確認しながら、危険箇所を避け、ルートを定めます。これを何度も繰り返し、遭難のリスクを減らすのです。この目立たない作業が安全登山の基本なのだろうと思います。

息が上がリ、汗がとめどなく流れます。気温は間違いなく氷点下なのに、冬山は想像以上に汗を掻き易いのです。でも、長い休憩は禁物！あつ



続く縦走路

という間に体温を奪われ、低体温症の恐怖が迫ります。ここは呼吸を整え、次の一步を踏み出します。

そして、頂に立ってホッと一息。青と白だけの世界で、自分が今まで歩いてきた足跡を雪上に辿りながら、充実のひと時を過ごします。おっと、腹ごしらえも忘れてはいけません。

無事、登山口に戻ると、達成感より先に安心感で満たされます。「無事で良かった〜！」。

人の根っこに必要なのは、何より安心感なのだろうと思います。そんな思いまでして何故山に登るのか？しかも道のない雪山を！色々考えてみましたが、やっぱり「わかつ



山頂に立つ筆者

ちゃいるけどやめられない…。どうもそれ以外に答えが無い様です。

第10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

私のSDGs

意外と身近にSDGs

(株)トノックス たなか だい き 田中 大樹

就職して一年。実家にいたときは特に節電、節水を気にせずに過ごしてきました。

今では、冷蔵庫を開けている時間を短くしたり、食器を洗う時に水を止めたり。節約のためにしていたことが、資源の削減に繋がっている、意外と身近に感じたSDGsです。



使用済み切手回収プロジェクト をスタートしました!

日本トレックス(株) なが せ 長瀬 さくら

2021年9月より途上国の子どもたちへワクチンを届けるプロジェクトに賛同し、使用済み切手の回収をスタートしました。月当たり400～800gが各部署から集まり、2か月に1回程発送しています。使用済み切手はそのまま捨ててしまえば普通のごみですが、切り取るひと手間で誰かを救えるかもしれません。

5年前から家族で海岸清掃に参加

(株)矢野特殊自動車 すずみ たける 数住 武尊

会社が参加する新宮町クリーン作戦の海岸清掃に、最初は息子と、その後娘も生まれ妻も一緒に、家族で参加するようになりました。海岸のごみは思った以上に多くて驚きましたが、家族で良い経験ができ、今後も地元の環境問題に少しでも役立ちたいと思います。



廃プラ削減しながら節約！

イサム塗料(株) まえだ ゆうと 前田 祐人

甘党の私はスターバックスのフラペチーノをよく飲みます。今回、廃プラ削減のためにマイタンブラーを購入！タンブラーを持参すれば20円引きにもなるので飲めば飲むほどお得に。

節約しながらSDGs活動ができます！



使用済み切手の寄付

(株)オージ いもと よしえ 井本 良重

郵便物の使用済み切手を集め、地元福祉団体に寄付しています。

使用済み切手が、地域福祉、障害者福祉、ボランティア活動支援に活用していることを知り、これなら！と思い始めました。地域の社会貢献に少しでもお役に立てればと思います。



東急テクノシステム(株)
自動車工部部
ほうじょう しょういち
北条 章一さん



我が社の



未知の技や知識
など聞けたときは
士気も上がります

トラブル等を自分の
力で解決できた時は
達成感を実感します

(株)トーヨートレーラー
品質保証グループ
なかやま たくや
中山 拓也さん



Q1 どんなお仕事ですか？

バスの再生工事や改造工事(リフトバス、2階建てオープンバス、納棺バス)など特殊なバスを製作しております。

担当は改造全般を行っています。以前勤めていた会社ではトラック改造をメインで携わっていたこともあり、最近ではトラックの改造をスタートし、レッカー車製作も行っています。今後、様々なトラック架装の仕事が増えることを期待しております。

Q2 仕事で楽しいときは

過去に前例のない仕事や大きな課題など、悩みながらも皆で試行錯誤し、成功に向けチャレンジしているときに最も楽しい時間です。最近では、仕事を通じて色々な業種の人たちとのコミュニケーションを心掛けています。その中で未知の技や知識など聞けたときは楽しく自分の士気も上がります。一日も早くコロナが終息し、皆で仕事後の打ち上げができる日を楽しみにしています。

Q3 仕事でつらいこと

仕事でつらいと思ったことは、ほとんど無かったのですが、老眼の進行で小さい図面だと「3と8」、「5と6」の区別が困難になり、私専用に拡大図面にしてもらうことです。

Q4 これまでの仕事の中で 印象に残っている出来事は？

繁忙期、短い工期で内容の濃い仕事が多数あったときに、大勢の方々に応援に来ていただき、お客様にご迷惑をお掛けすることなく、ご納車することができ、改めて団結力の強い会社だと実感しました。

Q5 御社のPRをしてください！

鉄道事業を基盤として車両工部部や電気工部部、運転士を育成するための運転シミュレーターや教材を作っています。我々は公共交通機関をご利用になられる皆様が、安心して目的地までご乗車していただくこと、そんな普通を守るために、ひたすら真面目に業務に取り組んでいます。皆様の生活に密着した領域で事業を行っていますので、今後ともよろしくお願い申し上げます。

Q1 どんなお仕事ですか？

弊社ではトレーラやキャリヤの販売及び、修理を行っています。私の主な仕事は、新車トレーラの最終仕上げやトレーラの修理・点検、現場での溶接管理等をしています。

Q2 仕事で楽しいときは

溶接作業が好きなので、難しい溶接が上手くいったときや、社員の皆さんが溶接後の仕上がりに見て「上手いなあ」、「綺麗やなあ」と言われたときにやりがいを感じます。また、原因の分からないトラブル等を自分の力で解決できたときは達成感を実感でき、嬉しく思います。

Q3 仕事でつらいこと

私自身まだまだ未熟なため、仕事でミスをしたときや自分で解決できない仕事が発生した際、先輩や上司に助けていただき、その度に迷惑をかけているのではないかと感じてしまいます。早く「一人前」と思っていただけのように日々精進していきたいです。

Q4 これまでの仕事の中で 印象に残っている出来事は？

社内での溶接講習の講師をさせてもらえたときに、すべての人に分かり易く伝えることの難しさを実感しました。緊張したこともあり自分のペースで講習を進めてしまい、講習が終わった後に振り返って、「もっと上手くできれば良かった。」と後悔してしまいました。この失敗を活かし、もっと経験を積んでいながら、自分を含めた社員のスキルアップを行っていきたいです。

Q5 御社のPRをしてください！

受注から納車、サービスに至るまで迅速に対応させていただきます。

長大・超重量物荷物の運搬に特化した、特殊性の高い多機能車両は、是非(株)トーヨートレーラーにお任せください！

2021年度 主要車種の生産状況

()内は前年度比

2021年度の非量産車の生産台数は、147,065台(91%)と4年連続で前年度を下回った。

① 特装車

- ・特装車全体は53,708台(97%)となり、2年連続の減少となった。なお、輸出車は6,077台(152%)と4年ぶりの増加。
- ・国内向け輸送系車両は34,881台(93%)と2年連続の減少。車種別では、ダンプ車26,995台(94%)、タンクローリ2,594台(97%)、トラックミキサ車1,818台(82%)、粉粒体運搬車789台(100%)、脱着コンテナ車2,685台(90%)。
- ・国内向け作業系車両は12,750台(94%)と2年連続の減少。車種別では、消防車1,002台(93%)、コンクリートポンプ車263台(105%)、環境衛生車6,069台(90%)、高所作業車4,417台(94%)、その他999台(119%)。

② 特種車

- ・特種車全体は9,959台(84%)と2年連続の減少。
- ・量産車(車いす移動車／警察車両)は5,841台(72%)と2年連続の減少。内訳は車いす移動車4,028台(89%)、警察車両1,813台(50%)。
- ・非量産車は3,840台(105%)と2年ぶりの増加。医療防疫用、その他が増加。

③ 平ボデートラック (除くシャシメーカー標準車)

- ・シャシメーカー標準車を除く当会特有車は14,077台(95%)と3年連続の減少。
- ・サイズ別では、大型4,874台(92%)、中型4,151台(91%)が減少、小型・軽5,052台(103%)が増加。
- ・車種別では、深あおり、普通型あおりが減少、車両運搬車が増加。大型は、深あおり、普通型あおりがともに減少、車両運搬車が増加。中型は深あおり、普通型あおり、車両運搬車ともに減少。小型は普通型あおりが減少、深あおり、車両運搬車が増加。

④ バン

- ・バン型車全体は59,730台(86%)と4年連続の減少。
- ・サイズ別では大型17,499台(83%)、中型19,353台(86%)、小型・軽22,878台(87%)ともに減少。
- ・車種別ではドライバンが37,170台(83%)、冷蔵・冷凍車が21,105台(91%)ともに減少。

⑤ トレーラ

- ・トレーラ全体は8,178台(96%)と2年連続の減少。
- ・車種別ではコンテナ2,590台(90%)、バン2,539台(93%)、その他特装系1,369台(95%)が減少、平床1,680台(104%)が増加。

⑥ 大中型バス

- ・大中型バス全体で1,413台(75%)と2年連続の減少。
- ・車種別では、路線用918台(81%)、観光用131台(35%)、自家用364台(92%)と減少。

⑦ 乗用・小型商用車・軽

- ・全体は、1,690,315台(89%)と3年連続の減少。
- ・国内向は、771,031台(87%)と5年連続の減少。
- ・輸出向は、919,284台(90%)と2年連続の減少。

2021年度 会員生産台数実績

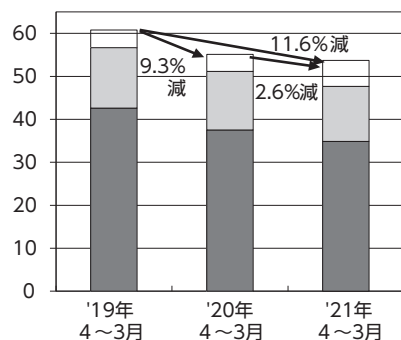
			台 数	前年度比(%)
全 体	国 内		926,373	87.0
	輸 出		970,492	91.5
	合 計		1,896,865	89.3
非量産車 ※印の車両	国 内		140,710	89.0
	輸 出		6,355	158.4
	合 計		147,065	90.7
特装車 ※	国 内	輸送系車両	34,881	92.9
		ダンプ車	26,995	93.5
		タンクローリ	2,594	97.2
		トラックミキサ車	1,818	81.7
		粉粒体運搬車	789	100.4
		脱着コンテナ車	2,685	89.6
		作業系・その他車両	12,750	93.7
		消防車	1,002	93.2
		コンクリートポンプ車	263	105.2
		環境衛生車	6,069	89.8
		高所作業車	4,417	94.4
		そ の 他	999	118.9
		国 内	47,631	93.1
		輸 出	6,077	152.4
	合 計	53,708	97.4	
特種車 ※	国 内	量産系	5,841	71.8
		非量産系	3,840	105.2
		医療防疫用	193	107.8
		作業・工作用	560	85.4
		サービス用	418	69.2
		そ の 他	2,669	120.8
	国 内	9,681	82.2	
	輸 出	278	1,158.3	
	合 計	9,959	84.4	
平ボデー トラック	国 内	標準型(シャシメーカー標準車)	9,891	85.1
		※ 大 型	4,874	92.3
		※ 中 型	4,151	90.7
		※ 小型・軽	5,052	103.0
		※ 小 計	14,077	95.4
		合 計	23,968	90.8
バン ※	国 内	大 型	17,499	82.9
		ドライバン	13,661	80.8
		冷蔵・冷凍車	3,811	91.7
		そ の 他	27	69.2
		中 型	19,353	85.8
		ドライバン	10,441	85.1
		冷蔵・冷凍車	8,589	90.2
		その他	323	42.4
		小型・軽	22,878	87.2
		ドライバン	13,068	83.1
		冷蔵・冷凍車	8,705	92.1
		そ の 他	1,105	103.9
		合 計	59,730	85.5
トレーラ ※	コンテナ		2,590	89.9
	バ ン		2,539	92.8
	平床		1,680	104.2
	その他特装系		1,369	94.7
	合 計		8,178	94.3
バス	国 内	※ 大・中	1,413	74.5
		路 線	918	81.4
		観 光	131	35.2
		自家用	364	91.7
		そ の 他	4,741	83.9
	国 内	6,154	81.5	
	輸 出	44,853	125.0	
	合 計	51,007	117.5	
乗用 小型商用 軽	国 内		771,031	86.7
	輸 出		919,284	90.1
	合 計		1,690,315	88.5

注)・トラック運転台及びテールゲート等の装置生産台数は含んでいません。

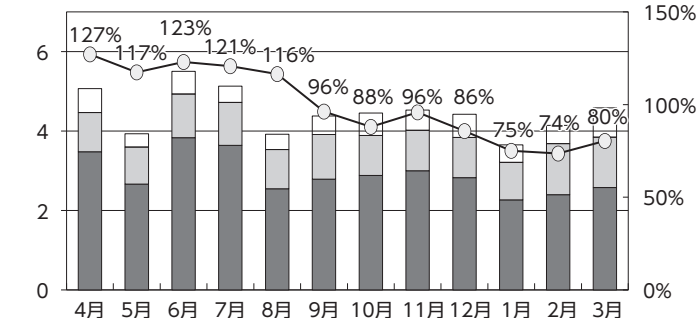
特装車

□ 輸出
■ 作業系・その他
■ 輸送系

生産台数(千台)



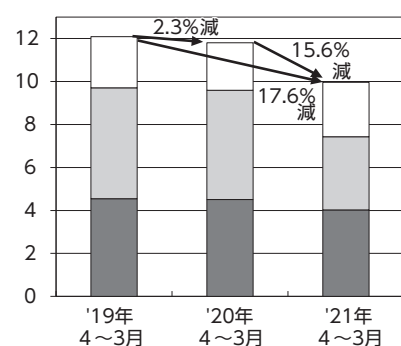
生産台数(千台)



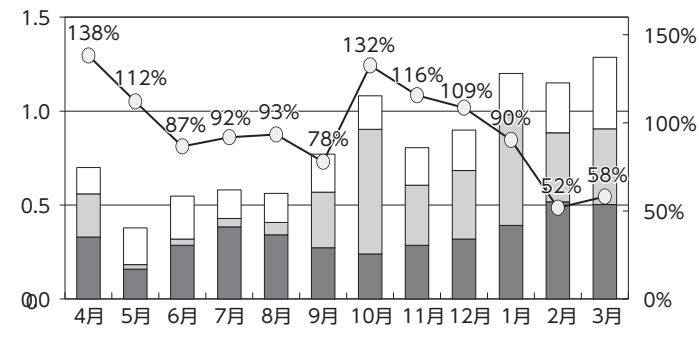
特種車

□ その他
■ 緊急用
■ 車いす移動車

生産台数(千台)



生産台数(千台)

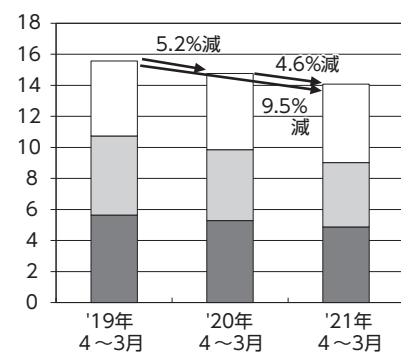


平ボデートラック (除 シャシメーカー標準トラック)

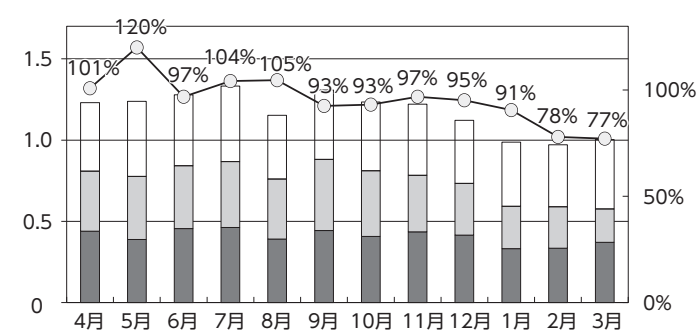
平ボデートラック
(除 シャシメーカー
標準トラック)

□ 小型・軽
■ 中型
■ 大型

生産台数(千台)



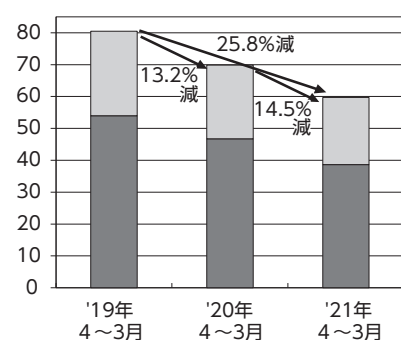
生産台数(千台)



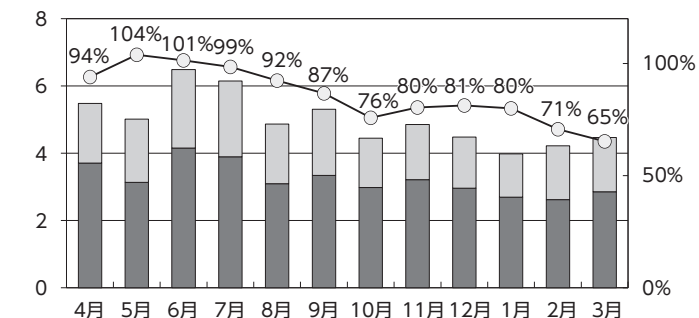
バン

■ 冷凍・保冷車
■ バン
(除 冷凍・保冷車)

生産台数(千台)



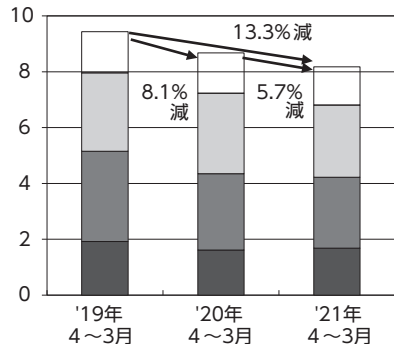
生産台数(千台)



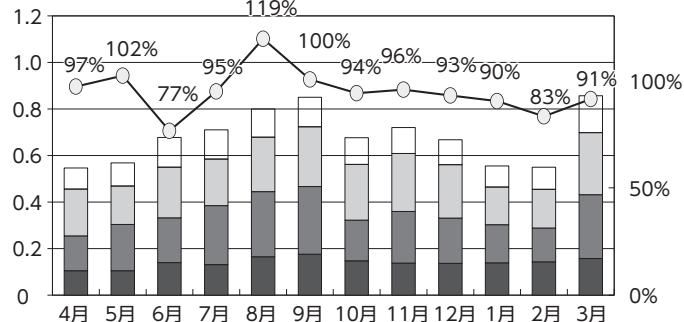
トレーラ

- その他特装系
- コンテナ
- バン
- 平床

生産台数(千台)



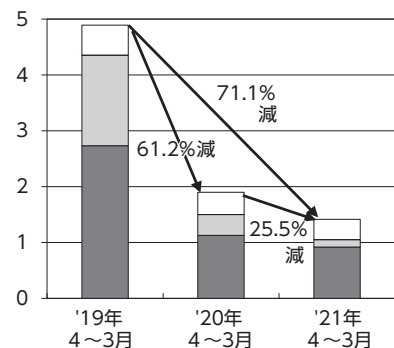
生産台数(千台)



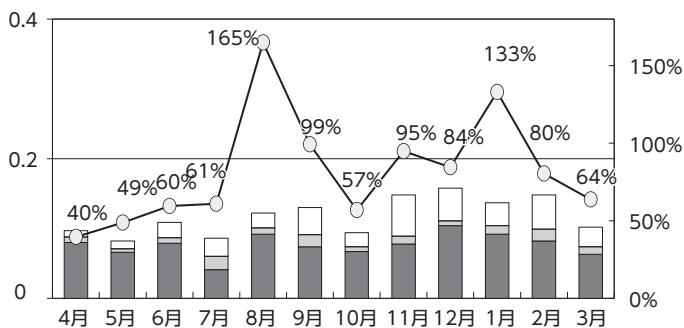
大中型バス

- 自家用
- 観光
- 路線

生産台数(千台)



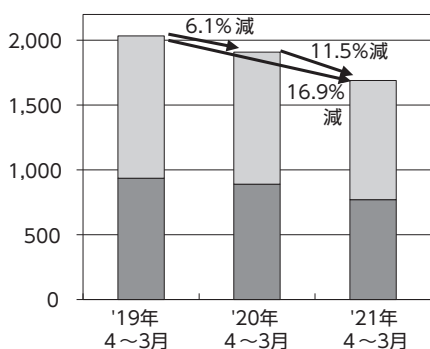
生産台数(千台)



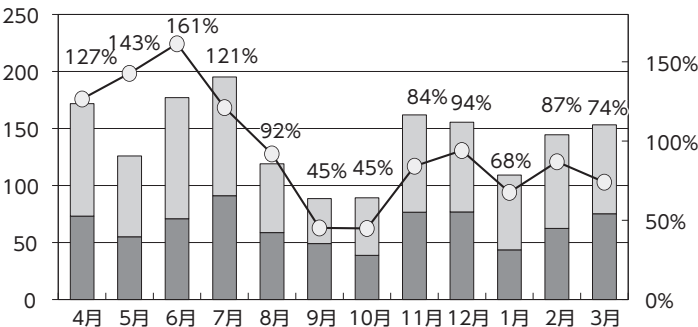
乗用・小型商用・軽

- 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

5月29日に群馬県高崎市上里見町で今年初めての猛暑日が観測され、栃木県佐野市と共に35.2℃を記録した。これは日差しが強かったことに加え、フェーン現象がさらに気温を押し上げたことによるものだ。そして、地球規模では、ラニーニャ現象により偏西風がインド付近で北偏し、北偏した偏西風に暖気が流れ込み、日本付近の気温が高くなっているようだ。

昨年、全国初となる猛暑日は6月9日に福岡県久留米市、佐賀県佐賀市、大分県日田市の3地点で観測された。5月中に全国で初の猛暑日が観測されるのは、2019年5月25日に大分県竹田市で35.0℃を観測して以来、3年ぶり。また、関東地方が全国で初の猛暑日になるのは、2018年6月25日に栃木県佐野市で36.4℃を観測して以来、4年ぶりとなった。身体が高い気温に慣れていない状況でもあり、健康管理には十分留意が必要である。

生物は地球での営みから周期的に変動する環境に適応するため、進化の過程で概ね1日のリズムを刻む体内時計「概日(がいじつ)時計」を獲得してきた。これには1日だけではなく季節や気温も影響する。地球環境がどの位の期間で、どの程度変化するのか、ということが全ての生物にとって重要であることは明らかである。

人類が「概日時計」を狂わすのではなく、カーボンニュートラルを達成することで、これまで築いてきた「概日時計」を維持していくことが大事ではないか。猛暑日の観測が早まっていることも真摯に受け止め、一人ひとりが行動していくことが求められている。

(吉田)

表紙写真について

バン部会 (株)トランテックス製

「寒冷地仕様ウイング」

ボデー側面全体を開放することにより、フォークリフトを使用した高効率な荷積みが可能なる車両です。

開放は側面下部のアオリ(平ボデー同様の構造)を降ろしウイング(屋根とサイドパネルが一体となったもの)を油圧ダンパーで跳ね上げて行います。

本車両は多雪地区での運用を想定し、屋根の骨格には積雪の荷重に強いサンドイッチパネルや、後門枠ヒンジ・ロック類には融雪剤や潮風等の塩害に強いステンレス材を採用しています。



お知らせ

～ 環境対応事例発表会のご案内 ～

◆日時：2022年7月14日(木) 14:30～17:00

◆場所：くるまプラザ会議室(日本自動車会館1階)+Web会議(Zoom)

◆内容：特別講演「CNの最新動向と車工会への期待(仮)」講演者／経済産業省 製造産業局 自動車課 環境対応事例発表

- ①「トヨタ自動車東日本のCNへの取組み～太陽光発電パネル設置における施工改善」
- ②「SDGsへの取組み」(仮)
- ③「車工会CO2・産廃低減支援を受けた取組み、リサイクル製品設計の取組み」(仮)
- ④「環境ラベル取得のポイント」

環境基準適合ラベル表彰

◆申込み 会員へ配信する用紙、又は当会ホームページの最新情報に掲載予定の用紙にてお申し込みください。

<問合せ先> 日本自動車車体工業会 総務部 TEL 03-3578-1681

※ 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。

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

有限会社小田切車体……………表2
イサム塗料株式会社……………P.36
スリーエム ジャパン株式会社……………表3
株式会社ワイズマン……………表4

車体NEWS

SUMMER 2022 夏



2022年6月15日発行

発行所 一般社団法人 日本自動車車体工業会

〒105-0012 東京都港区芝大門1-1-30

TEL.03-3578-1681 FAX.03-3578-1684

発行人 吉田 量年

美しさと安全性の両立

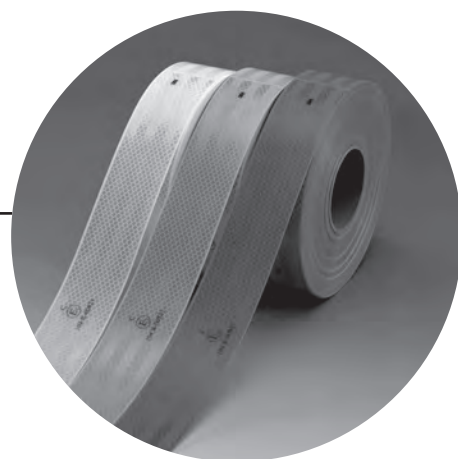
Beauty & Safety スリーエムからの提案です。

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

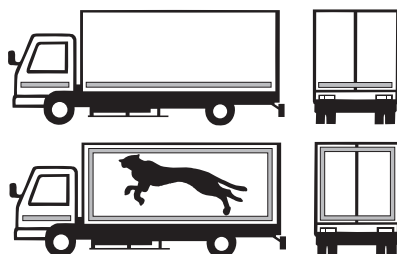
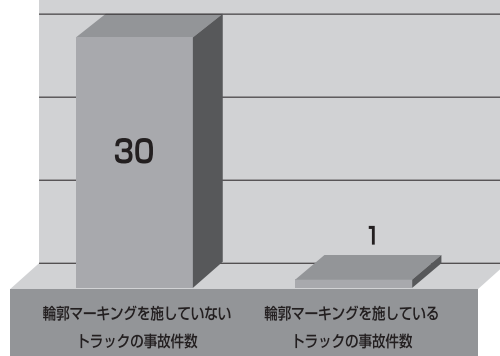
■ヨーロッパにおける研究報告

- 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 <https://www.mmm.co.jp>

3M

生産物賠償責任保険

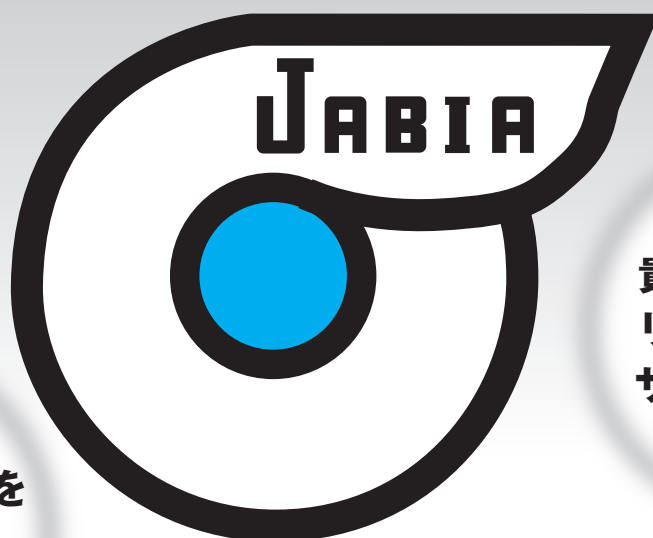
生産物回収費用保険

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



損害保険ジャパン株式会社