

車体

NEWS

WINTER 2022 冬

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.



車いす移動車
(詳細はP.51を参照)

CONTENTS

巻頭言	2
NEWS特集	
2022年度秋季会員大会を開催	3
・会長挨拶	
・講演会「2020年代の自動車産業 CAP産業分析で『大きなSDG』の連立方程式を解く」	
講演会を開催「大型トラックの需要動向とUDトラックの取組みについて」	7
資材部会講演会を開催	
「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」	9
カーボンニュートラル対応 第6回	11
2021年度会員企業の売上高／従業員数調査まとめ	13
NEWS FLASH	
本部だより	14
部会だより	21
支部だより	25
官公庁だより	26
会員情報	30
月度活動状況	31

NET WORK vol.109	
トレーラーハウスデベロップメント(株)	35
VOICE STAGE 97	
(有)栄和自動車	37
スズコーインターナショナル(株)	38
そこが知りたい 第55回	
「物流の現状は？」	39
働くクルマたち 第39回	
「ロータリ除雪車」	41
COFFEE BREAK	43
いどばた会議 第12回	
「私のSDGs Part3」	45
我が社の元気人	47
DATA FLASH	
2022年4月～9月会員生産状況概要	48
編集後記	51



時代に負けない 流されない

創業から製材業を核とし「時代に負けない、流されない」

企業づくりを目指してまいりました。

これからも、「お客様と共に発展する」という気持ちを忘れずに

お客様、社会のニーズに応えられる企業を目指してまいります。

車輦用木材

原木製材

梱包業

パレット製造

貸倉庫

土木建築用木材

吉村製材株式会社 

本社 名古屋市中川区山王4丁目2番12号 TEL. 052-331-6699

飛島営業所 TEL. 0567-57-2751 静岡営業所 TEL. 054-368-7311

沼津営業所 TEL. 055-943-9777 安曇野営業所 TEL. 0263-88-3191

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



令和の時代に思うこと

バン部会長 田中 俊和
日本フルハーフ(株) 代表取締役社長



本年度より、バン部会長を務めさせていただいております田中です。各会員企業の皆様には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。

令和に入って間もなく発生し、感染拡大した新型コロナウイルスの影響により、人々の行動も制限を受けて参りましたが、秋口からようやく経済活動との両立が図られるようになってきました。終息はなかなか見通せない状況であり、予断を許しませんが、本会の活動も徐々に通常に戻ることを期待しております。その際には、従来の対面の会議等にすべて戻すのではなく、危機の時期だからこそ進んだWeb会議との併用など新しい知見・技術を生かしたものにしていきたいと考えております。

今年度は環境問題への関心が更に高まり、地球環境保護、カーボンニュートラルへの動きが不可逆的になったと感じております。車体工業会においてもカーボンニュートラル専門委員会などで、現状把握、対策などについて学習・意見交換を行うとともに、自動車5団体の連携活動へ参画するなどの活動を進めております。これらの成果は今後車体工業会のホームページへの掲載を予定しておりますので、会員各社の参考になればと思っております。

私は令和の時代に入り、日本、日本経済の置かれた現状がより鮮明になってきたと感じています。

経済成長の鈍化、一人当たりGDP順位の低下に加え、平和で豊かな時代の人口減少という人類の歴史の中でも例を見ない状況を迎えています。さらに最近の貿易赤字、円安傾向は、日本の産業競争力の低下を物語っているのかもしれませんが、しかし、このような状況、例えば人口の高齢化を人口オナズ期というマイナス面にとらえるのか、世界の最先端にいる状況、課題先進国としてとらえるのかでずいぶん違うと思っています。

経済・社会が成熟し、人々が年齢を重ねても挑戦する

姿勢、変化を恐れない気持ちを保つことができれば、DX、働き方改革、地球環境保護などの変化は、すべて好ましい変化に感じられます。今後、自動車、トラックの動力は現在のCO2を排出する形から、EV、FCVなどの別の形に変わっていくと予想されます。シャシが変わる時、架装物も今までと違う機能、違う素材に変わる可能性が高いと思います。人命に直結する自動車に関連する変更は、法規制などもあり、すぐに変更できない、してはいけないものも多くあります。これらを考えると2050年のカーボンニュートラル、持続可能な社会を実現するための時間は多くないと感じています。

足元の経営環境が、原材料価格の上昇に加え、半導体等の部品不足によりシャシの供給減、遅れにより非常に厳しい状況となっている会員会社も多いと思います。

このような状況が続くと将来への研究・開発意欲がそがれる感じもありますが、先程述べたように残された時間は多くないと感じています。

また、経営環境が悪いと嘆いても何も得ることはありません。個々の企業でできることを積み重ねるとともに、業界全体で取り組むことを共有し、時代の変化に積極的に立ち向かっていくことが必要です。

これからの社会にも絶対に不可欠な物流業界を支えるために、車体工業会の一部会として、力を合わせ安全で環境にやさしく、新しい時代に適合した架装物を提供し続けていきたいと思っております。だれひとり取り残さず、未来に繋げていく道を選ぶというのは簡単な道のりではありませんが、この自動車業界全体のミッション達成のためには、日本が世界の最先端にいる必要があると思います。中小企業を含む会員企業すべての発展のため、全員が当事者意識をもって積極的に参画し、成果を上げていきましょう。車体工業会においても、各部会、各支部活動の活性化、連携強化を図ってまいりますので、よろしくお願いいたします。

2022年度秋季会員大会を開催

2022年度秋季会員大会が、11月17日、東京會館丸の内本館においてWeb併用で開催され、会場出席役員19名、Web出席57社79回線と多くの会員が出席した。

宮内会長からの挨拶に続いて、藤本隆宏氏による講演会「2020年代の自動車産業～CAP産業分析で『大きなSDG※』の連立方程式を解く」が行われた。

※SDG : S(Sustainable)、D(Digital)、G(Global)

宮内 会長

■ 会長挨拶

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

新型コロナウイルス感染に伴う行動制限が解除されてはおりますが、取り巻く環境を考慮し2022年「秋季会員大会」は3年連続で、会場とWebとの併用開催とさせていただきました。

ご案内させていただきましたところ、ご多用中にもかかわらず、多くの皆様にご出席をいただき、開催することができましたことに、心より感謝申し上げます。

また、本年も各地で自然災害が発生いたしました。被災された皆様に、心からお見舞い申し上げます。幸い、当会の会員様におかれましては、甚大な被害はないと伺っておりますが、お困りのことがございましたら、当会事務局にご遠慮なく、ご相談いただければと思います。

それでは、当会の活動状況につきまして、お話しさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

まず、本年度4月から9月の当会会員の生産台数累計は、89万4千台、前年比90.9%となっております。そして、カーメーカーからの委託生産車を除く、当会特有車種を見ま

すと、全ての車種が前年同期を下回り、6万1千台、前年比78.9%となり、2020年比でも81.2%となりました。

これは半導体不足、サプライチェーンの乱れによる架装部品供給、そしてシャシの納入遅れなどによるものです。様々な対策が講じられておりますが、年度合計で前年を上回るのには難しいのではないかと考えられます。さらに、生産における課題といたしましては、原材料価格の高騰が深刻であり、今後の動向に注視が必要と考えております。

それでは、当会活動につきまして、事業計画の進捗状況をお話しさせていただきます。

今年度の事業計画では、昨年7月に設置いたしましたカーボンニュートラル(CN)専門委員会活動をこれまでの4つの重点活動項目に加え、

- ・ CN対応
- ・ 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

の5項目について取り組んでまいります。

第1項目の「CN対応」につきましては、2021年から2030年の「CN推進ロードマップ」に基づき、会員の皆様に協力いただき、取り組んでおります。勉強会につきましては、「入門編」を5月以降、毎月開催し、これまでに113社269名の方に受講いただき、CNへの理解を深めていただきました。

次のステップといたしまして、「実践編」では自分事として行動していただくために、参考にしていただける事例の提供を含め、会員の皆様にご協力をいただき、準備を進めておりますので、そちらへのご参加もよろしくお願いいたします。CO₂排出量につきましては、会員別、エネルギー別におきまして、2020年度比で低減してきている状況です。なお、調査にご協力いただきました会員様には、詳細情報も展開させていただきますので、参考にしていただければと思います。また、回答へのご協力につきましてあらためてお願いいたします。

第2項目の「安全対応活動の推進」では、法規関係対応で、既に法制化されております後退時車両直後確認装置R158につきましては、会員の皆様からいただいた新規検査時の運用方法に関する要望や質問について、自動車技術総合機構と調整を進めており、調整終了後、会員の皆様へ解説書という形で展開したいと考えております。架装物の安全点検制度につきましては、上期に2社登録をいただき、制度登録会社は、21社となりました。会員の皆様と、使用者の皆様へ安全・安心・信頼をお届けするため、地道ではありますが登録会社を増やし、かつ、点検実施率の向上を図ってまいりますので、よろしくお願いいたします。

第3項目の「環境対応自主取り組みの推進」では、環境基準適合ラベルの取得促進を図るため、対応を見直し取り組んでおります。また、環境規準適合ラベルを取得されておられる皆様には、新環境基準適合ラベルの取得に向け「エコアクション21」の説明会も開催いたしました。今年度に入り、環境規準適合ラベルの取得機種は、3機種増加し、261機種、そして、新環境基準適合ラベルの取得機種は、13機種増加し、227機種となりました。なお、CN専門委員会と環境委員会メンバーによる会員様への訪問支援活動につきましては、5社計画し、10月までに2社について実施いたしました。

第4項目の「中小企業支援活動の推進」では、税制改正や規制改革などの各種要望を提出し、その実現に向け関係団体と連携した取組みを推進しております。税制改正要望では、自動車関係諸税の負担軽減、簡素化という基本的考え方のもと、当会特有の項目として、トレーラの環境性能割の適用除外などにつきましては、関係団体と連携し自動車団体の「重点要望項目」のひとつに位置付けていただき、取り組んでおります。コロナ禍で「管理監督者層合同研修」は、3年ぶりに面着で実施し、参加された皆様のコミュニケーションを深めることができ、「現地現物による技能系社員研修」も3年ぶりに3箇所で開催いたしました。

コンプライアンス優先経営活動では、リスクマネジメントへの対応支援として、会員相互の協調やネットワークの活用も考慮し、当会の特徴を活かしたBCPにつきまして、今年度中の皆様への展開に向け、取り組んでいるところでございます。

最後に「活性化活動の継続推進」といたしまして、中小会員ネットワーク強化WG活動では、2020年度に策定した「車体業界の将来ビジョン」達成のための取組みのひとつとして、「営業マン勉強会」を開催し、1月の発表会に向け、委員の皆様からアドバイスをいただきながら、チーム活動に取り組んでおります。そして、会員の皆様の生産性向上や、省エネによるCNへの取組みの参考としていただくため、会員の皆様から提供いただいた、設備・治工具類の導入、活用事例を会員の皆様に展開させていただきますので、ご活用ください。

以上のように、現時点で事業計画は、概ね計画どおり進捗していると判断しております。

なお、今後も新型コロナウイルス影響につきましては、引き続き留意しながら、事業計画を推進してまいりますので、ご支援、ご協力をよろしくお願いいたします。

最後に、会員各位の益々のご発展と、ご健勝を祈念いたしまして、開会の挨拶に代えさせていただきます。本日は、誠にありがとうございます。

講演会を開催

2020年代の自動車産業 CAP産業分析で「大きなSDG」の連立方程式を解く

2022年11月17日、秋季会員大会(東京會館丸の内本館)において、ものづくり改善ネットワーク代表理事の藤本隆宏氏を招いて講演会をWeb併用にて開催した。

早稲田大学研究員教授 東京大学名誉教授
ものづくり改善ネットワーク代表理事
藤本 隆宏 氏

平成の「産業30年戦争」の結果

日本の「製造業」は、20倍の対中国賃金ハンデを克服し、多くが平成のグローバルコスト競争を乗り越え、平成の30年間、GDPの20%超にあたる平均100~120兆円／年を生産している。かつては1,500万人いた製造業従事者は現在は約1,000万人と減少しているのに、生産性は1.5倍に上昇し、製造業における1人当たりの付加価値生産性は1,100万円／人と向上している。

これに対して、GDPの残り80%を占める非製造業の付加価値生産性は800万円／人と低い。非製造業の生産性が製造業並となれば、日本のGDPは500兆円→700兆円となることできる。

そのためには、製造業と非製造業が知識共有する「開かれたものづくり」(広義のものづくり)が重要になってくる。

円安局面の日本製造業

輸出可能製品を作れる企業が、まず頑張る局面である。輸入材料費が膨大でない限り、輸出財の付加価値は大幅に拡大することが可能である。

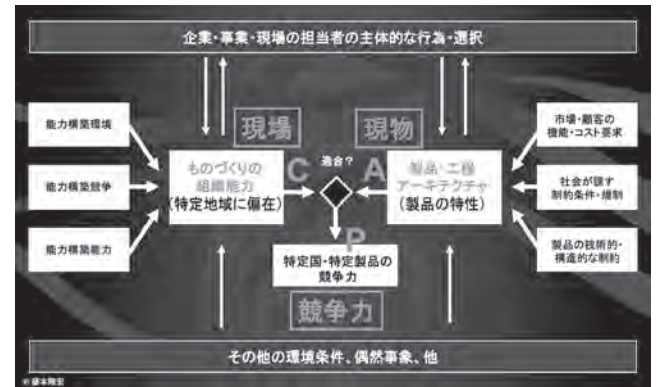
日本製造業の競争環境は、①国内工場の自助努力による生産性向上、②中国との賃金格差縮小、③昨今のサプライチェーンの混乱による海外顧客の納期重視、④日本製品の品質イメージ、⑤サステナビリティによる最適設計(インテグラル型)物財の需要の堅調、と、平成の30年間で長期的に改善している。

この強い日本の製造業を強化していくことこそが重要で、日本が出遅れている産業だからと、デジタル人材強化に極端にシフトするのは間違っている。

円安は歴史観を持って洞察するべきである。経済の片面しか見ない今の円安危機論も、逆に円安しか見ていない唐突な製造業復活論も、短期動向に振り回されている点では、どちらも間違っている。

グローバル化時代の産業競争力分析 CAPアプローチ

現場の組織能力(Capability)と、現物の設計思想(Architecture)の動的な適合が、産業の競争力(Performance)を高める。

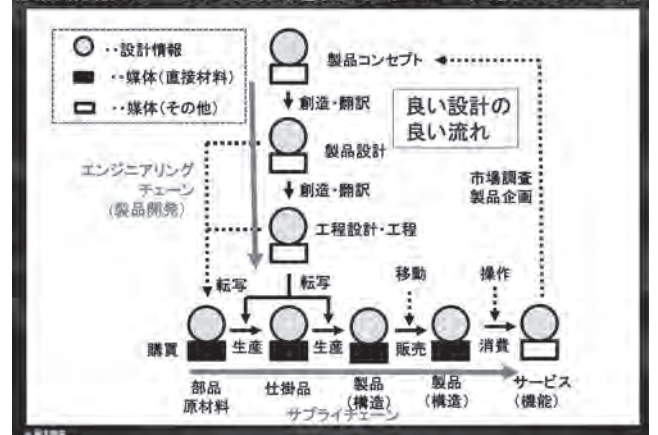


Capability：統合型ものづくりの組織能力

「ものづくり」とは「設計情報の良い流れ」を作ることである。製品(物財・サービス)は、人工物(あらかじめ設計された何か)であり、媒体が有形なら製造業であり、媒体が無形ならサービス業となる。

「開かれたものづくり」とは、設計情報を創造し、人工物に託して、転写し、発信し、お客様に至る流れを作り、顧客満足と経済成果を得ることである。

設計情報のトータルな循環を良くすること…広義のものづくり



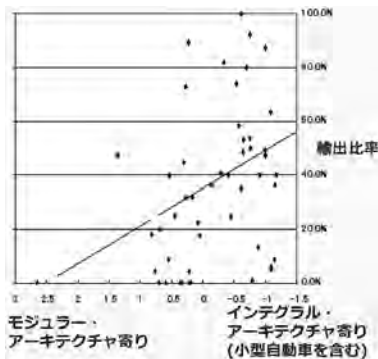
Architecture: アーキテクチャーによる製品の見極め

産業分類という固定観念にとらわれずに、現物の観察から日本の産業競争力を見極めることが重要である。

分業型の現場が多い米中は、標準部品を組み合わせる製品(例: PC)を完成させる「モジュラー型」に強い。

調整能力が高い現場が多い日本は、各部品を擦り合わせて最適化を図った製品(例: 高機能乗用車)を完成させる「インテグラル型」に強い。

実際に日本の輸出比率は、自動車等インテグラル型に近い製品ほど高い傾向がある。

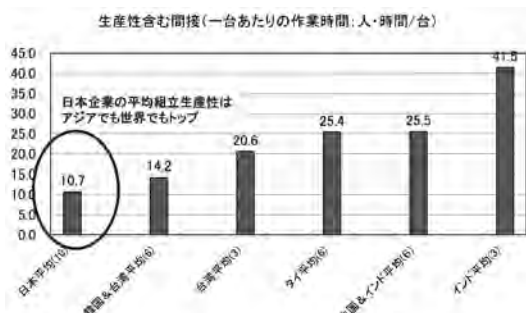


Performance: 競争力とは「選ばれる力」である

競争力は、企業の収益力、製品の表の競争力、現場の裏の競争力、現場の組織能力の階層構造であり、その強化は、現場力→収益力、収益力→現場力の2経路を必要とする。



インテグラル型に近い自動車では、日本の産業競争力は強い傾向がある。また、世界の自動車メーカーの利益率は平均で約5%と低いが、7割を占める上位10社はすべて50年以上の歴史があり、IT企業のように10年で入れ替わる事はなく、これまでは安定的であった。

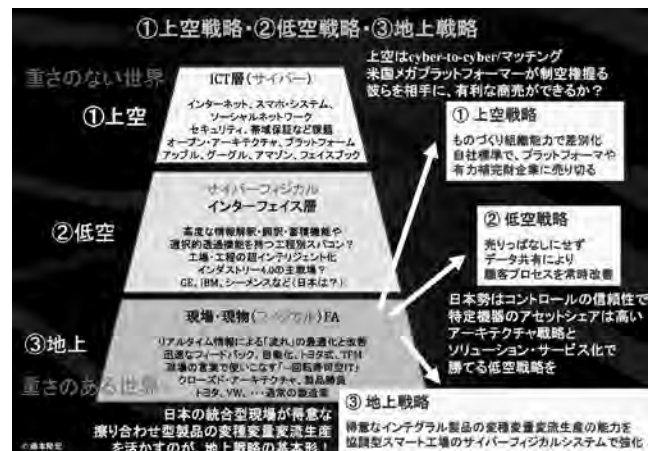


(統計データ: リーマンショック当時の調査)

さらに、日本企業の平均組立生産性は、アジアでも世界でもトップを走っている。円安の追い風を受け、世界中からインテグラル型の製造を請け負える力を持っている。

デジタル化時代の日本のものづくり戦略

デジタル化時代に、米国メガプラットフォームが制空権を握った。彼らを相手に、有利なビジネスをどう展開するかが重要である。



① 上空戦の基本

米国が得意とするオープン・アーキテクチャのGAFA等メガプラットフォームに制空権を取られたが、日本企業はむしろ、それを補完するインテグラル型の部品や設備を自社標準で売り切る上空戦略で高利益を達成すべきだろう。

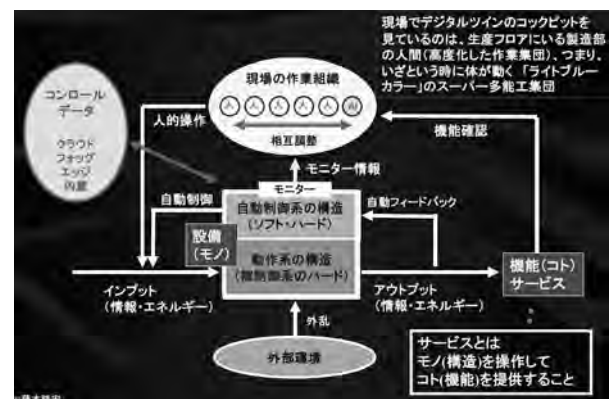
② 低空の出現

インテグラル型の高機能製品で高い顧客信頼と設置台数シェアを獲得してきた日本企業が、顧客(アセットユーザ)のデータを共有させてもらい、ソリューションビジネスを展開する。従来のモノづくりの強みを生かしたコトづくりだ。

③ 日本の国内工場の地上戦略

2010~2020年代に情報空間で物理空間の「流れ」をリアルタイムで把握できるシステム(デジタルツイン)が出現。

「設計の比較優位論」に基づくなら、現場の作業集団の統合型組織能力が高い日本の優良現場は、デジタルツインを活用した協働型(協調型)スマート工場を導入することで、インテグラル型製品の「変種変量変流」生産において、グローバルな競争優位を維持できる可能性が高い。



S(Sustainable)、D(Digital)、G(Global)の「大きなSDG」に対応していくことが、これからの産業には求められていく。



UDトラックス株式会社
国内営業部門 車両営業本部
鎌塚 智樹氏

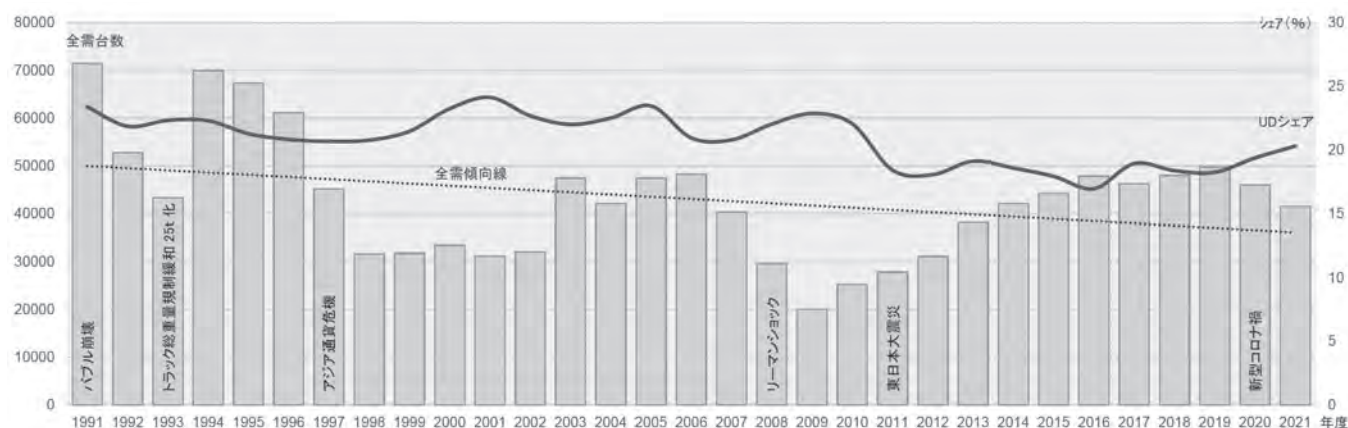
講演会を開催

大型トラックの需要動向とUDトラックスの取組みについて

2022年10月20日、日本自動車会館「くるまプラザ」において、UDトラックス株式会社の鎌塚氏を招いて「2022年度大型トラックの需要動向とUDトラックスの取組みについて」のテーマで講演会をWeb併用にて開催した。会場参加役員6名、Web出席78社133回線と多くの会員が参加した。

大型トラックの国内需要動向 ～今年度～

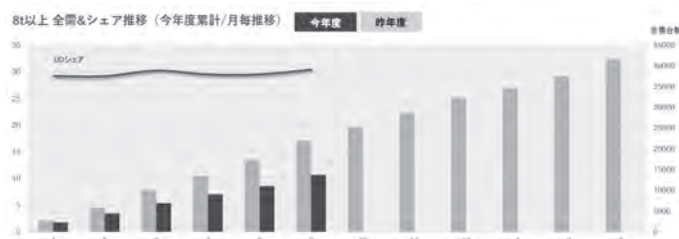
■8t以上 全需&シェア推移(年度単位) 1991～2021年度



長期的には緩やかな下降傾向となっている(全需傾向線)。リーマンショックからは上昇傾向の動きが続いていたが、2020年度に新型コロナウイルスの感染拡大の影響により、やや鈍くなってきている。

しかし、営業活動を行っている中で、顧客の需要は旺盛であり、半導体不足の影響もあり、トラックメーカーの生産供給体制が追い付いていないのも事実である。

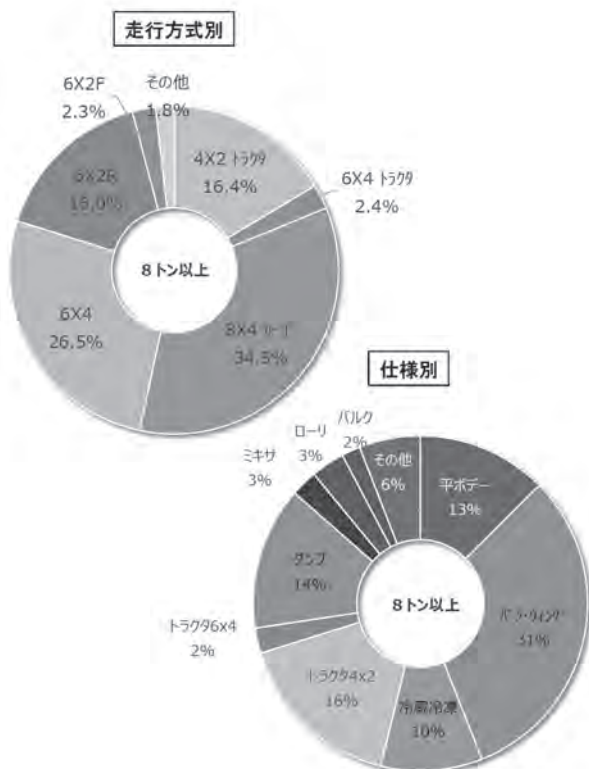
■8t以上 全需&シェア推移(今年度累計/月毎推移)



大型トラックの登録台数は、対前年比で62%となり、生産供給体制の遅れの影響が顕著に現れている。このペースで行くと、年度末には3～3.5万と見込まれる。

■8t以上 走行方式/架装仕様別内訳構成比

下記の円グラフは、今年度の登録台数を「走行方式別」と「架装仕様別」で分けたものである。



トラック輸送業界

■ 市場規模と事業者数

輸送業界の市場規模は、2019年度において約29兆円。うちトラック運送は約19兆円となり、市場の7割を占めるトラックは極めて重要な位置づけとなっている。



■ 輸送量

国内貨物の輸送機関別分担率において、トンベースではトラック輸送は約38億tとなり、総輸送量の91.6%を占めている。また、トンキロベースにおいても、海運よりも多い55.2%を占めている。

■ ドライバー不足

トラックドライバーの有効求人倍率は、2021年4月時点で、1.89となり、全職種(パート含む)の平均有効求人倍率0.95のほぼ2倍の数値となっている。

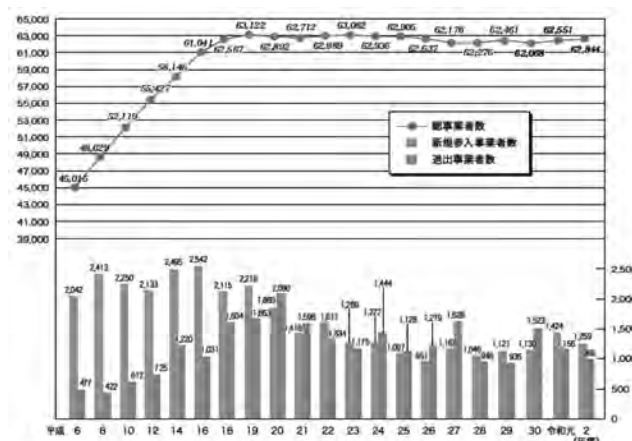
年齢構成比では、2010年に若年層(10代~30代)が40%を占めていたが、2021年では23%まで低下、40代が30%、50~60代の高齢ドライバーが45%となっている。

2024年からドライバーの残業時間の規制が始まり、ドライバー不足はさらに加速することが予想される。

■ 軽油価格

燃料高騰が続き、直近1年間で軽油価格は20円/ℓ上昇しているが、運賃価格に反映されていない状態が続いている。廃業や倒産に追い込まれる事業者も出始めている。

1990年代の規制緩和で、急激に事業者数は増加。直近では62,000~63,000の間を維持し、新規参入事業者数と退出事業者数が拮抗している状況が続いている。



トンキロ=トン数に輸送距離を乗じてその仕事量をあらわした単位で、1トンのものを10キロメートル輸送したときは10トンキロとなる

国内貨物の輸送機関別分担率



■ 交通事故

安全デバイスの普及により、2022年の死亡事故件数は8月まですべての月で前年を下回っている。車種別では、取り回しの難しい大型トラックの比率が多い。

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2018	24	40	57	79	93	108	131	148	172	199	222	253
2019	13	35	57	75	85	103	124	144	171	197	223	239
2020	20	43	56	71	81	103	115	128	146	165	179	207
2021	16	30	47	63	81	93	109	124	144	168	184	200
2022	8	24	40	49	61	71	89	103	—	—	—	—

事業用トラック(除軽)が第1当事者となる死亡事故件数の推移 (件)

UDトラックスの取組み

このようなトラック業界の状況に、UDトラックス(株)では、「Better Life」という企業理念を掲げ、下記の4つの柱をベースとした様々な取組みを行っている。

よりスマートな物流のために ~顧客満足度の向上

- ①ドライバーの運転環境の向上 ②環境負荷低減
- ③稼働率の向上

よりクリーンな地球のために ~地球温暖化防止に向けて

- ①事業活動に伴うCO₂排出量の低減
- ②製品ライフサイクルでのCO₂排出量の削減
- ③廃棄物削減への取組み

より良い職場・地域のために ~働きがいのある職場・地域貢献

- ①ダイバーシティ&インクルージョンの取組み
- ②地域社会への貢献

企業のより持続可能な事業のために

- ①事業活動全体でDXを推進
- ②サステナビリティ推進体制の構築
- ③サプライヤーとのパートナーシップ

詳しい内容はぜひホームページをご覧ください。

<https://www.udtrucks.com/japan>



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

2022年11月22日、東京會館丸の内本館において、三菱UFJリサーチ&コンサルティングの松島氏を招いて「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」のテーマで講演会をWeb併用にて開催した。会場参加役員13名、Web出席30社49回線と多くの会員が参加した。



三菱UFJリサーチ&コンサルティング 委嘱アドバイザー
SESSAパートナーズ チーフアドバイザー
松島 憲之 氏

ニューノーマルで生き残るには経営思考のパラダイムシフトが必要

▶今起こっている現象から生まれる新市場創造で新100年企業へ

未来社会(2050年)は、エネルギー革命、情報AI革命、金融革命など、既存のビジネスモデルが通用しないので、対応できるビジネスモデルへの変革を考える必要がある。

バックキャストとフォアキャストのハイブリッド経営思考

SF的な未来予測から現在の一步先を推定するバックキャストと、自社でできることからボトムアップを目指すフォアキャストの2つの経営思考を融合させ、「自社の強みと未来予測との紐づきから実現できる未来を予測する」。

具体的には、未来予測と自社の強みの関連性をデータ活用によって可視化し、自社の強みを起点にした論理的に納得できる一步先の将来のミッションを設定すること。

2020年から1920年を振り返る

スペイン風邪が大流行し、大日本帝国が国連に加盟、私立大学の設立認可、第一次世界大戦後の恐慌など、社会的に大きな変化が起こった100年前の1920年代。日本国内では、電気の普及、生活・食・文化の洋風化、映画娯楽の誕生、自動車製造業をはじめとしたあらゆる産業分野で変化が進み、この変化に対応できた会社の多くが、成長を続け、現在の100年企業となっている。

2020年代も、新型コロナウイルスの流行、情報通信技術の進歩、AI革命、エネルギー危機、ウクライナ侵攻など、急激に変化する環境において不確実性が拡大し、安全保障の重要性が急上昇している。この環境変化に対応するためには、経営資源を再結合・再構成する経営者や組織の能力が競争力となり、デジタル化(DX)によって、この能力をより強化していかなくてはならない。

ニューノーマルでの産業構造変化

- ① 未来社会では既存のビジネスモデルが通用しない→非接触社会への移行、地球温暖化問題、投資手法変化、事業ポートフォリオ再編
- ② 在宅勤務で拡大するもの→家庭内需要(通信設備やパソコン)・家庭内時間(余暇の増加(ゲーム・趣味))・家庭での食事
- ③ 在宅勤務で縮小するもの→通勤需要(鉄道・バス)・通勤時間(個人投資や副業の増加)・会社での昼食(コンビニ弁当・社食・外食)
- ④ ディスタンスを保証する移動手段や仕事空間→ビジネスバス、外でのビジネス個室
- ⑤ 危険を検知するシステム・通知するシステム・対処方法を案内するシステム
- ⑥ 地球温暖化対策を行わない企業は融資対象や投資対象から外れる→ESG^{*1}投資
- ⑦ 地球温暖化対策の実践→再生可能エネルギーの使用による生産体制・物流体制へのシフト
- ⑧ 地球温暖化対策のアピール→IRを強化し投資家に対策を認知してもらわねば無意味
- ⑨ 無形資産が生み出す企業価値に対する評価手法の見える化→人材・ブランド・ノウハウ
- ⑩ 無形資産が生み出す企業価値拡大を持続的成長の源泉にする企業経営への変革
- ⑪ 事業ポートフォリオ再編→既存事業の実力把握、不足する事業や技術の補完、既存事業と新事業の融合による需要創造
- ⑫ 組織体制の見直し→ホールディングカンパニー化、親子上場の解消、上場廃止
- ⑬ EV普及は部分最適、川上の再生可能エネルギーから末端の最終消費までを考慮した全体最適を考えるとビジネスチャンスが見える
- ⑭ TCFD^{*2}を意識した企業経営が急速に進む→生産や物流での温暖化ガス削減施策のための投資拡大や買収
- ⑮ 資金調達手法の進化と多様化→ESG投資へのアピール、スタートアップ企業への投資、無形資産を担保にした融資
- ⑯ 経営人材投資とジョブ型雇用への移行による人事制度改革

※1 ESG=Environment(環境) Social(社会) Governance(ガバナンス)

※2 TCFD=Task force on Climate-related Financial Disclosures
(気候関連財務情報開示タスクフォース)

非財務情報を軸に投資家・金融機関との対話の重要性

今後の投資家や金融機関はESG視点での非財務情報の開示を重要視するため、DXだけではなく、SX(サステナビリティ・トランスフォーメーション)、GX(グリーン・トランスフォーメーション)と一体的に取り組んでいくことが求められる。

▶「価値協創ガイダンス2.0」を活用

「価値協創ガイダンス」とは、経済産業省が作成した企業と投資家を繋ぐ「共通言語」であり、企業(企業経営者)にとっては、投資家に伝えるべき情報(経営理念やビジネスモデル、戦略、ガバナンス等)を体系的・統合的に整理し、情報開示や投資家との対話の質を高めるための手引である。ぜひ活用し、ESG視点からの資金調達を実現を目指してほしい。

https://www.meti.go.jp/policy/economy/keiei_innovation/kigyokaikei/ESGguidance.html



社会的インパクトが重視される投資活動



非財務情報の開示

ESG カテゴリー	項目の例	各企業の 開示度合	CGC※3の取扱い範囲
ガバナンス	企業ガバナンス	○	ガバナンスは中心的扱い
環境・気候 変動	TCFD気候関連 財務情報 プラスチック排出	△	TCFDの開示 (2022年より)
人的資本	人的資本	△	多様性の確保に向けた人 材育成等
イノベーション	知的財産 ビジネスモデル	△	知財関連の開示(2022年 より)対応はまちまち
社会資本	顧客利益 品質管理 人権・プライバシー	○	企業活動として 中心的扱い

※3 CGC=Corporate Governance Code(コーポレートガバナンスコード)

自動車産業の構造変革予測

▶自動車産業はエネルギーインフラなどへ進出することで構造変化

自動車産業は、自動車だけにしがみついている未来はない。自社の持つ強みや資産を、電機・通信・住宅・不動産など他産業と連携し、2030年～2050年にかけて成長が期待される分野へのビジネスモデルの変革が重要だ。

自動車部品メーカーの新規事業領域分野として、中長期視点で環境エネルギー、ヘルスケア分野は有望な分野の1つ

	環境エネルギー	ヘルスケア	電機電子部品	情報通信	航空宇宙産業
自動車部品技術との親和性	○ 風力発電は主要部品が自動車部品と重なるため、自動車関連産業の技術と親和性が高い	○ 特に医療機器分野は、技術的な親和性が高い	△ 電装系の部品メーカーは技術の共通性あり参入した事例は多い	△ 異業種の技術が活かされる分野ではあるが、事例は少ない	○ 自動車部品の製造技術は航空機部品の製造に転用しやすい
収益性	△ 既存事業での収益性が高くない。 (日立の電力・エネルギー事業利益率6.3%)	◎ 医療機器産業は収益性が高い(平均利益率自動車11.9%、医療機器22.8%)	○ 電子部品メーカー主要32社の平均利益率は10.6%	× 通信機器レイヤー及びデバイス製造レイヤーの下位レイヤーにおいては、収益性は低い	△ コストを重視する海外などの販路を開拓できておらず、国内の官需に頼った収益構造
景気に左右されない市場	△～◎ 政府の補助金や規制の変化により産業自体の持続性が大きく左右されるリスクがある	○ 医療分野であるため、景気の波を受けづらい	×～△ 新型コロナによる最終製品の生産調整を受けて、需要縮小。	○ 生活基盤であるため、比較的、景気による変動は受けにくい	× コロナの影響で航空機の受注は大幅に減少。
今後の成長性	◎ 今後のグローバルでの環境負荷の低減などは大きなトレンドとして存在	○ 高齢化が進む中、医療費増大とともに医療機器やヘルスケア市場も拡大傾向にある	△ PC、TV、スマホから、IoT機器(自動運転車、オートメーション、ロボット、医療等)にシフトし、拡大傾向	○ 他産業とITを融合したサービスの増加により、市場は拡大	△ コロナの影響で受注大幅減。部品は輸入依存しており、今後は国内部品の活用を目指す動き

カーボンニュートラル対応

第6回

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

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

第6回目の今回は、継続して実施している勉強会の実施状況、CJPT*と連携した商用車電動化WG実施状況について紹介する。

※CJPT：Commercial Japan Partnership Technologies(コマーシャル・ジャパン・パートナーシップ・テクノロジーズ)

CN勉強会

会員アンケートで多くの要望があり、会員の皆様のCNに対する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取り組みの進め方

	開催日	開催方法	講師	参加社数
第12回	2022年11月25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11回	2022年10月26日(水)	オンライン(Zoom)	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	11社
第10回	2022年 9月26日(月)	オンライン(Zoom)	日産車体(株)安全環境部薬丸部長	13社
第9回	2022年 8月26日(金)	オンライン(Zoom)	トヨタ自動車東日本(株)PE・環境部松井部長	7社
第8回	2022年 7月22日(金)	オンライン(Zoom)	日産車体(株)安全環境部薬丸部長	6社
第7回	2022年 6月23日(木)	オンライン(Zoom)	トヨタ車体(株)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	13社
第6回	2022年 5月26日(木)	オンライン(Zoom)	トヨタ自動車東日本(株)PE・環境部松井部長	3社
第5回	2022年 4月21日(木)	オンライン(Zoom)	トヨタ自動車東日本(株)PE・環境部松井部長	5社
第4回	2022年 2月 4日(金)	オンライン(Zoom)	トヨタ自動車東日本(株)PE・環境部松井部長	26社
第3回	2021年12月20日(月)	オンライン(Zoom)	日産車体(株)安全環境部薬丸部長	16社
第2回	2021年12月 2日(木)	オンライン(Zoom)	トヨタ車体(株)PE環境部エネルギー企画室杉山室長	18社
トラック部会	2021年11月19日(金)	オンライン(Zoom)	トヨタ自動車東日本(株)PE・環境部松井部長	8社
第1回	2021年10月26日(火)	オンライン(Zoom)	トヨタ自動車東日本(株)PE・環境部松井部長	19社

結 果：

参加者アンケート結果、勉強会前後で大きく理解度が向上

今 後：

- ・ 「入門編」勉強会を継続し、より多くの会員のCN理解度向上に寄与(12月は12月20日(火)を予定)
- ・ 会員会社社員教育に寄与
- ・ 会員要望を踏まえ、CN取り組みにつなげるレベルアップした「実践編」勉強会コンテンツの検討(11月以降開催予定)

「実践編」コンテンツ(案)

推進方法や具体的事例を習得し実践につなげていただくためのコンテンツを検討中。別途参加者を募集いたしますので、奮ってご参加ください。

No	コンテンツ	内容
1	CNとは(振り返り)	・国内外のCN施策状況 ・自動車産業のCN動向や企業間の取引影響
2	CN推進方策(実践編) 1) 取り組みの進め方 2) 具体的な取り組み	・CN取り組みの進め方 ・具体的な取り組みの進め方(フロー)、事例 - 目標設定と低減量の把握 - 省エネ対策やエネルギー転換の洗出し(具体的な事例紹介) - 再生可能エネルギー調達の検討 - 低減対策の精査と計画のとりまとめ
3	Scope3について	・CN取り組み範囲の再確認 ・自社(Scope1,2)と取引先との関係
4	電動化について	・CJPTと連携した取り組み ・電動供給、油圧駆動の二つのWG活動

CJPTによる「商用車電動化WG」

5月19、20日に、CJPTによる「商用車電動化説明会」を開催し、今後の商用車電動化に向け、シャシ・架装の課題を「電力供給WG」、「油圧駆動WG」ふたつの個別WG活動により解決を図ることが確認され、参加要望のあった会社との間で、8月から個別WGを実施している。

<WG結果と今後の対応>

- ・4回のWGにより、共に、懸案事項の共有・確認、課題に対する取組みの方向性を合意
- ・今後、電動車の実車検討での具体的課題対応について、引き続きCJPTとの連携、個別WG活動を継続
- ・自工会との連携について、CJPT、車工会で論議し対応

<電力供給WG>

	開催日	開催方法	概要	参加社数
第4回	2022年11月 9日(水)	オンライン(Zoom)	・ アンケート結果の共有 ・ 残存課題の確認	16社 (11社)
第3回	2022年10月 6日(木)	オンライン(Zoom)	・ 通信規格 ・ 電力マネジメント ・ 加温	16社 (11社)
第2回	2022年 9月 2日(木)	オンライン(Zoom)	・ 電力供給(ウイング、TGL、冷凍機) ・ 通信	16社 (11社)
第1回	2022年 8月 4日(木)	オンライン(Zoom)	・ シャシ改造(カット、延長時の溶断溶接) ・ 架装物の締結 ・ テールゲートリフタースペース	16社 (11社)

()はオブザーバー参加数

<油圧駆動WG>

	開催日	開催方法	概要	参加社数
第4回	2022年11月16日(水)	オンライン(Zoom)	・ アンケート結果の共有 ・ 残存課題の確認	7社 (8社)
第3回	2022年10月14日(金)	オンライン(Zoom)	・ e-PTO ・ 電力マネジメント ・ アフターサービス	6社 (7社)
第2回	2022年 9月15日(木)	オンライン(Zoom)	・ e-PTO ・ 通信	7社 (7社)
第1回	2022年 8月25日(木)	オンライン(Zoom)	・ シャシ改造(カット、延長時の溶断溶接) ・ 架装物の締結 ・ アウトリガースペース	7社 (7社)

()はオブザーバー参加数

CN専用ホームページ

迅速に、そして分かり易くCNに向けた会員の皆様の活動状況や官公庁、他団体の有益な情報を共有し、諸活動にお役立ていただくために、「CN専用ホームページ」を、2023年1月に開設するので、ご活用ください。

<掲載予定コンテンツ>

- ・ CNの基礎知識・CO₂排出量データ、削減目標・生産領域の省エネ情報(会員事例)
- ・ グリーンエネルギー情報・商用車電動化情報・LCA情報・官公庁情報・よくある質問／お問い合わせ

2021年度CO₂排出量

車工会会員の皆様へ

2021年度のCO₂排出量(エネルギー使用量)調査を継続しています。

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

2021年度会員企業の 売上高／従業員数調査まとめ



毎年実施している会員原簿調査結果について本年度調査結果がまとまったので概要を報告する。(正会員対象に2022年7月に調査、売上高は2022年3月に最も近い決算期、従業員数は3月末現在)

1. 売上高・生産台数について

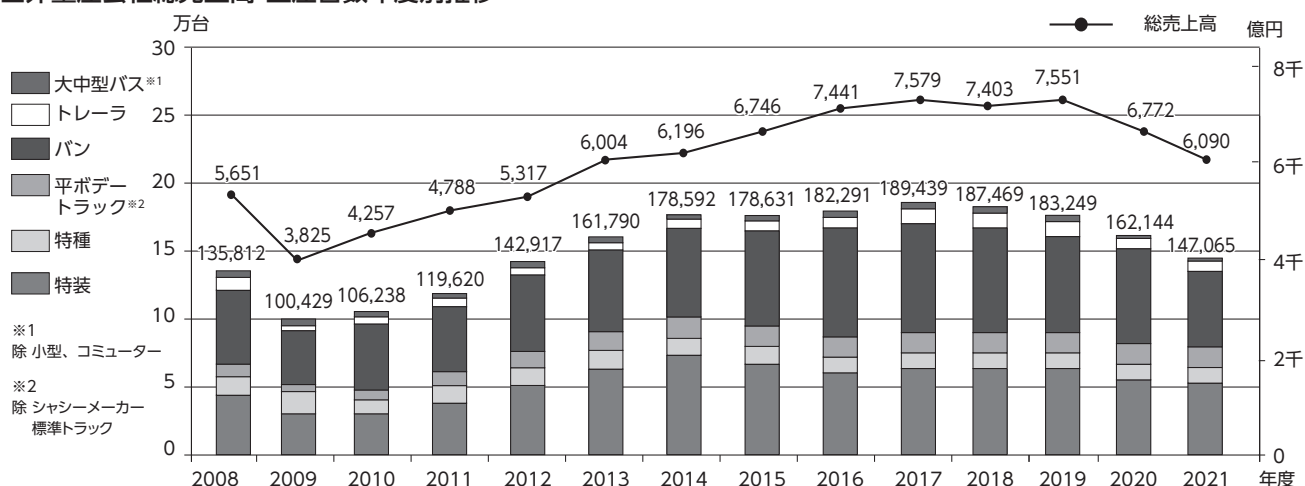
- ・会員会社全体の車体製造に係る総売上高は、5兆285億円となり、前年度比79.6%
- ・委託量産会社を除く非量産会社の総売上高は、6,090億円となり、前年度比89.9%
- ・非量産車の生産台数は、147,065台で同90.7%と減少
内訳では、全ての製品が減少、特にバス(大・中型)、バン、特種の減少が大きい

■会員会社年度別売上高推移

年度	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
調査会員数(社)	163	163	167	170	183	184	184
車体部門売上高(億円)	45,168	41,413	40,291	43,228	51,684	52,124	50,446
非量産会社総売上高(億円)	5,651	3,825	4,257	4,788	5,317	6,004	6,196

年度	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	対前年度比
調査会員数(社)	186	188	195	195	198	202	209	—
車体部門売上高(億円)	54,437	57,166	57,927	61,087	64,457	63,136	50,285	79.6%
非量産会社総売上高(億円)	6,746	7,441	7,579	7,403	7,551	6,772	6,090	89.9%

■非量産会社総売上高・生産台数年度別推移



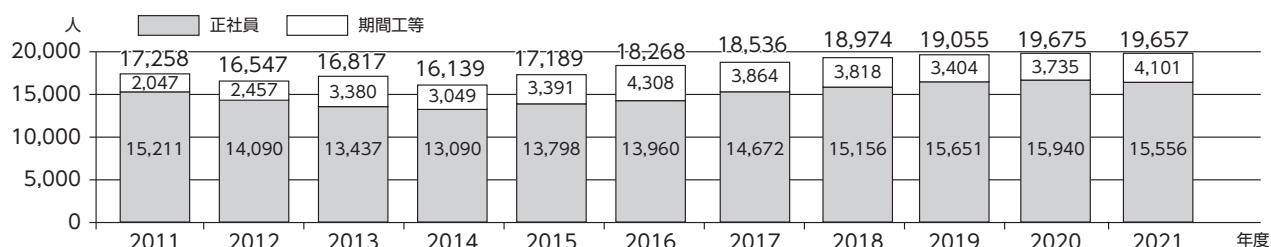
2. 従業員数

- ・車体部門の従業員総数は前年度比100.3%、内訳は正社員 同99.2%、期間工等 同104.4%
- ・非量産会社の従業員総数は前年度比99.9%、内訳は正社員 同97.6%、期間工等 同109.8%
- ・前年度に比べて、正社員は微減、期間工は増

■従業員数

従業員数	2020年度				2021年度				前年度比		
	計	正社員	期間工等	期間工等比率	計	正社員	期間工等	期間工等比率	計	正社員	期間工等
車体部門	59,776	46,765	13,011	21.8%	59,978	46,395	13,583	19.0%	100.3%	99.2%	104.4%
非量産会社	19,675	15,940	3,735	22.6%	19,657	15,556	4,101	20.9%	99.9%	97.6%	109.8%

■従業員数推移(非量産会社)



■CN専門委員会・環境委員会「CN、産廃低減意見交換会」を実施

CN専門委員会及び環境委員会工場環境分科会(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、会員のCN(及び産業廃棄物低減)の一助とすべく基本現地訪問による意見交換会を推進中で、2021年度までの環境委員会の現地訪問支援により会員に寄り添うCNの観点での活動を強化している。

2022年度は、9月16日仙台鈴木自動車工業(株)(宮城県仙台市)、10月13日自動車精工(株)(埼玉県桶川市)、11月21日和光工業(株)(群馬県高崎市)、11月22日(株)河野ボデー製作所(広島県広島市)の4社を訪問。なお、Webのみの意見交換会を10月11日山田車体工業(株)と行っている。

仙台鈴木自動車工業(株)では、6つの社内委員会活動に全従業員が分かれて参画し取り組む現状や電力会社の見える化サービスを利用し、使用量を管理していることを共有、また社員への意識付け、節電のルール化、コンプレッサーから電動工具への置換え等について意見交換。

自動車精工(株)では、太陽光発電(売電)が必要電力量の5割を占めること、エネルギー使用量の把握状況、CN推進の現状社内体制等を共有し、見える化の重要性、他社の塗装工程や省エネ改善事例の見学会の必要性等について意見交換した。

和光工業(株)では、ISO14001取得の取組みを活用した社内マニフェストや輪番制による全員参加での環境取組み、高崎市や関連団体とのコミュニケーション強化等を共有し、今後の化石燃料を使わないエネルギー消費のありかた、電動工具やLED照明への切替時の工夫等につき意見交換を行った。

(株)河野ボデー製作所では、自社内で発生するCO2の月毎・設備毎等での見える化、車工会の規模に応じた事例共有、断熱材処理の再検討等、CN及び産廃低減の取組みにつき意見交換した。

山田車体工業(株)では、環境経営レポート作成等エコアクション21導入による環境改善活動の状況を共有し、CN実現に向けた補助金・優遇税制や太陽光パネル導入の回収の考え方等の意見交換を行った。一方、塗装設備や塗料等の課題については、今後の対応を継続相談させていただくこととしている。



仙台鈴木自動車工業(株)



自動車精工(株)



(株)河野ボデー製作所



山田車体工業(株)

～お困り事相談～

環境関係、また今後のカーボンニュートラル推進に向け困り等あれば、環境委員会事務局(TEL.03-3578-1681)へご相談ください。

■環境自主取組みのフォローアップ結果

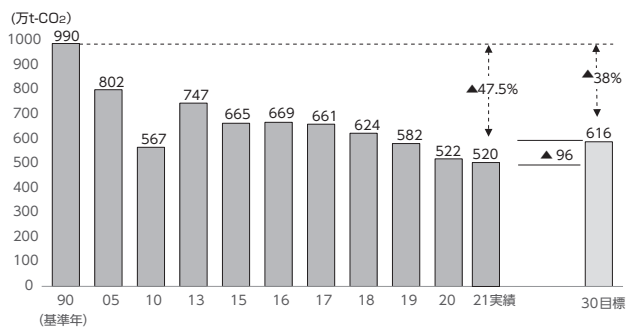
工場環境分科会(分科会長:杉山透・トヨタ車体(株)プラント環境生技部カーボンニュートラル企画室室長)はCO₂排出量、VOC排出量の調査結果を下記の通り報告した。

1. CO₂排出量

CO₂削減は2008年度から日本自動車工業会と一体となった活動を実施しており、経団連のカーボンニュートラル行動計画と連動した2022年度調査結果(2021年度実績)両工業会合算排出量は、2030年度目標値616万t-CO₂(1990年度比▲38%)に対して、実績520万t-CO₂(同▲47.5%)、目標比▲96万t-CO₂の超過達成。

対前年は▲2万t-CO₂。内訳は電力排出係数改善▲3万t-CO₂、自助努力▲9万t-CO₂、半導体調達遅延による効率悪化等+8万t-CO₂等。

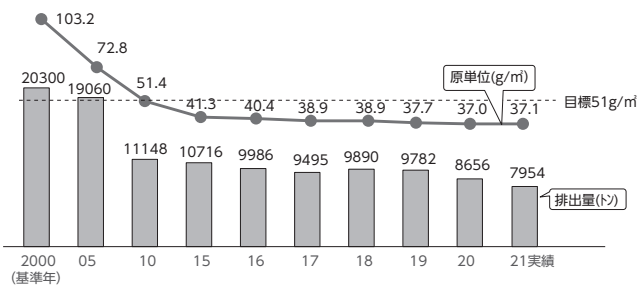
<CO₂排出量推移(自工会+車工会)>



2. VOC排出量

2021年度排出量原単位は37.1g/m³と目標(51.0g/m³)を達成。サブ目標である排出量も達成。各社地道な工法改善、材料見直し等により低減。

<VOC原単位と排出量>



■環境委員会「工場見学会」を実施

環境委員会(委員長・増井敬二・トヨタ車体(株)社長)は、11月25日に福島県浪江町の水素エネルギー研究フィールド(Fukushima Hydrogen Energy Research Field (FH2R))を訪問した。

FH2Rは、NEDO(国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構)、東芝エネルギーシステムズ(株)、東北電力(株)、岩谷産業(株)、旭化成(株)等による産業活動の抜本

的な脱炭素化に向けた水素社会モデル構築実証事業として2020年3月より稼働を開始している。



海岸線に立地、太陽光パネルに囲まれたFH2R

本施設は、毎時1,200Nm³(定格運転時)の水素を製造する能力を持ち、出力変動の大きい再生可能エネルギーの電力を最大限利用可能とする電力システムの需給調整を行うことで、クリーンで低コストな水素製造技術の確立を目指している。また、製造された水素は、定置型燃料電池向けの発電用途、燃料電池車や燃料電池バス向けのモビリティ用途などに使用されている。



水素製造装置棟(奥は貯蔵棟)



アルカリ水電解方式の水素製造装置



研究棟



研究棟プレゼンテーションルーム

当日は車体工業会の中長期的なCN対応の1つの選択肢としての可能性を考慮しながら、旭化成(株)、及び岩谷産業(株)の駐在研究員の方々より説明をいただき、理解を深めた。

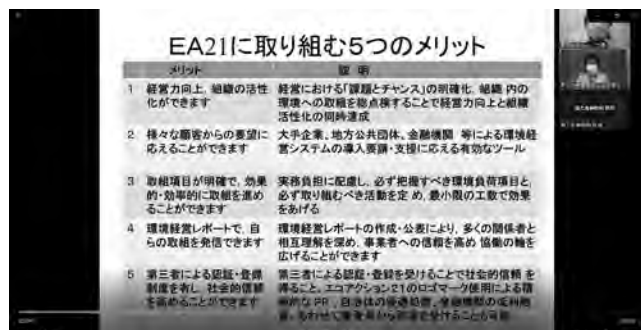


FH2Rと社会との関連イメージ

■環境委員会「エコアクション21説明会」を開催

架装物リサイクル分科会(分科会長・新井佳和・極東開発工業(株)技術本部営業技術部課長)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)のより一層の取得推進に向け2020年度より活動を強化しているが、2021年度に実施した未取得会員向けの取得講習会に続き、エコアクション21地域事務局東京中央へ講師を依頼し、Web接続によるエコアクション21の取得説明会を9月6日・7日で2回開催した。ホワイトラベルからゴールドラベルへの移行に必要な3要件(リサイクル可能率95%以上、重金属4物質フリー宣言、環境認証取得)のうち、最大のハードルである環境認証取得への対応を図る機会として、会員8社が出席した。

エコアクション21の概要、メリット・デメリットや、必要費用等の情報の共有と参加会員の今後のゴールドラベルの取得意向等を情報交換した。説明会終了後の10月初旬において、当会会員3社がエコアクション21に新たに取り組むこととなっている。



エコアクション21のメリット



参加者

■環境委員会「トラック解体作業見学会並びに意見交換会」を実施

架装物リサイクル分科会(分科会長・新井佳和・極東開発工業(株)技術本部営業技術部課長)では、11月10日に日本トラックリファインパーツ協会(以下JTP)、日本自動車リサイクル機構(同JAERA)、及び日本自動車工業会(同自工会)と合同で、36名(経産省2名、JTP・JAERA28名、自工会1名、車工会5名)が参加し、2018年度以来4年ぶりとなる解体作業見学会を、JTP代表理事会社である(株)新井商会(兵庫県姫路市)で実施した。

当日は大型重機による小型、大型車のバンボデーの解体作業を見学。迫力のある大型重機の



JTP新井代表理事の開会挨拶

しなやかな動きによる迅速な解体に感嘆しつつ、保冷バン車のボデーに用いる断熱パネル材の素材毎の分解において断熱材(ポリスチレンフォーム)と接着された金属の分離作業の難しさ等を共有した。



バンボデー解体作業



大型重機・ニブラによるバンボデー解体



化粧シートをつまんで剥がす



自作の工具で断熱材を削ぎ落とし

また、作業見学後の意見交換会では、グローバルなSDGsへの貢献に向けたJTP・JAERAの取組みの再確認の他、発泡スチロール・発泡ウレタンの処理の現状、また当会が自工会と共同で推進する協力事業者制度の登録事業者の地域差や現実の対応等活発な意見交換が行われ、互いの課題を再認識する貴重な機会となった。



意見交換会

■「現地現物による技能系社員研修」を開催

トヨタ車体(株)の担当者が講師になり、トヨタ車体(株)グローバル生産支援センターにて9月29～30日に4社4名が参加して開催した。

本研修では、生産現場で人材育成を担うリーダー層を中心に作業習熟向上のための教育・指導の際、基本動作の大切さを理解して貰うための教え方や、作業指導のための道具等の紹介及び実作業を体験し、教わる立場に立った教育の仕方について研修した。具体的には、塗装職種でのシーラー充填や吹付、組立職種でのボルト締付、ボデー職種でのスポット溶接などを体験した。

さらに、生産活動の基本である安全な職場づくりを進めるため、安全体感教育として労働災害に関する原因を確認し、ルールに基づき作業が行われていない場合にどのような災害が発生するのかを体感し、危険の大きさを実感した。具体的には、玉掛作業時の手指挟まれや接触、高所墜



からくり改善

落時の衝撃強さ、回転体による巻込まれ、電流値の変化による感電など、各々の作業における保護具の重要性や危険性を自らの身体で体感した。

またトヨタ車体(株)で取り組んでいる、やりにくい作業や困っている問題を解決する「からくり改善」について、原理である「てこ」「リンク」「斜面(重力)」「滑車」「カム」の模型による構造紹介や従業員が生み出した実施事例の説明を受けた。

参加者からは、体験・体感することで単に机上での説明を受けるのとは異なり、それぞれの研修内容の理解を深めることができ、自社への展開を図りたい、との声が多く聞かれた。



技能研修

■「現地現物による技能系社員研修」を開催

トヨタ自動車東日本(株)の担当者が講師になり、宮城大衡工場・トヨタ東日本学園にて11月10～11日に5社9名が参加して開催した。

本研修では、生産現場で人材育成を担うリーダー層を中心に作業習熟向上のための教育・指導の際、基本動作の大切さを理解して貰うための教え方や、作業指導のための道具等の紹介及び実作業を体験し、教わる立場に立った教育の仕方について研修した。具体的には、塗装職種での最適なノズル角度等を再現した治具を使用したシーラー充填や吹付、組立職種でのボルト締付やカンコソ作業を再現した治具を使用してのトルク測定、ボデー職種でのアーク溶接などを体験した。

さらに、生産活動の基本である安全な職場づくりを進めるため、安全体感教育として労働災害に関する原因を確認し、ルールに基づき作業が行われていない場合にどのような災害が発生するのかを体感し、危険の大きさを実感した。具体的には、実際に起こった災害報告書が掲示されている前で、感電・物体落下・エアシリンダー残圧・歩行時の滑りによる転倒など、各々の作業における保護具の重要性や危険性を自らの身体で体感した。

またトヨタ自動車東日本(株)で取り組んでいる「からくり

改善」について、「てこ」「リンク」「重量」「滑車」「カム」「ゼンマイ」など原理を学んだあと、グループ分けして1つのテーマに切り貼りできる段ボールなどを用い製作に取り組んだ。どのグループもみな初めての体験でありとまどいながら実施していたが、相互のコミュニケーションをとりながらモノづくりの楽しさを味わっていた。

参加者からは、体験・体感することで単に机上での説明を受けるのとは異なり、それぞれの研修内容の理解を深めることができ、自社への展開を図りたい、との声が多く聞かれた。



ボルト締付体験



シーラー塗布体験

■「現地現物による技能系社員研修」を開催

日産車体㈱の担当者が講師になり、日産車体㈱大縄橋研修センターにて11月14～15日に3社6名が参加して開催した。

初めに小型部会長を務めて頂いている同社の吉村社長から研修の背景、目的についてお話いただくとともに、同社の人材育成策として取り組んでいる技能競技大会、からくり改善活動、身の回り改善活動などについて紹介いただき、受講者は本研修に臨む意義を確認した。続いて、同社の現場改善研修、改善事例紹介の説明を受け、研修受講への意識、関心を高めることができた。

全ての仕事の基本は「安全」であり、本研修では、安全意識の醸成に向け、労働災害事例に基づく災害の「疑似体験」を受ける研修を「安全体感研修」として行っている。疑似体験を通じ、日常の仕事の中での災害リスクの確認と対策を知っていただくとともに、自らの知恵と工夫で自社でも

「疑似体験機」を制作できることも合わせて理解いただいた。

非量産作業において、作業習熟のための教育・指導の標準化は容易ではないが、基本動作の大切さを理解して貰うための教え方や、作業指導のための道具等の紹介及び実作業を体験し、教わる立場に立った教育の仕方について研修した。塗装職種では、最適なノズル角度等を再現した治具を使用したシーリング材の充填作業や塗料吹付作業等、組立職種ではプレート組付けに伴う一連作業、ボデー職種ではアーク溶接作業について、標準化した訓練方法に基づき体験し、「教える」ということについても「標準作業書」が重要であることを理解した。

各カリキュラムの間には、講師と受講者のコミュニケーション時間をとり、日常の悩み事や研修内容の質疑応答を行った。

参加者からは、体験・体感することで量産メーカーでの人材育成策が非量産のものづくりにも応用できることを理解し、自社に持ち帰る、との声が聞かれた。



溶接職種：デジタルタッチによる教育訓練体感



塗装職種：シーリング作業訓練体感

■中央業務委員会「管理監督者層合同研修会」を開催

中央業務委員会(委員長・矢野彰一・㈱矢野特殊自動車社長)では、10月28日に「管理・監督者層合同研修」を車体工業会会議室で開催し、9社13名が参加した。

本研修は、2015年度に特種部会で実施した「外部講師による合同研修」、2017年度に特種部会と中小会員ネット

ワーク(以下、中小会員NW)強化WGメンバーの希望委員会社を対象として実施した「管理監督者層対象のマネジメント合同研修」のあとを受け、2018年度から、中央業務委員会として当会中小会員(特装・特種・トラック・バン・トレーラ各部会)を対象に実施している。

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

コロナ禍により、2020、2021年はオンラインで実施したが、今年度は面着開催が実現し、同業他社の方との交流、情報交換もより活発に行われた。

中央業務委員会では、新型コロナウイルス感染症の状況を踏まえながら、次年度も面着開催の方向で検討する。

■中小会員ネットワーク強化WG 「営業マン勉強会」を開催

中小会員NW強化WG(リーダー・矢野彰一・(株)矢野特殊自動車社長)では、2020年に作成・発行した「自動車車体業界の将来ビジョン」の達成にむけ、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むこととし、2021年から「営業マン勉強会」を実施している。

10月27日に今年度第1回の勉強会を、中小会員NW強化WG委員の3名(株)相模ボデー加藤社長、名古屋ボデー(株)近藤社長、フジタ自動車工業(株)藤田社長)をアドバイザーとして迎え、12社12名が参加し、車体工業会会議室で実施した。3チームにわかれ、アドバイザーからのアドバイスを受けながら、テーマに対する各社の現状把握から開始した。今後チーム毎に「あるべき姿」「方策検討」を実施し、1月の発表会に向けて活動を継続する。



PHP研究所
会場氏による研修風景

■中小会員ネットワーク強化WG 「訪問ヒヤリング」を実施

中小会員NW強化WG(リーダー・矢野彰一・(株)矢野特殊自動車社長)では、今年度第2回目の訪問ヒヤリングを11月8日に飛鳥車体(株)(神奈川県相模原市)、(株)相模ボデー(神奈川県相模原市)を訪問し、工場見学及び会社の取組みについて意見交換を実施した。

飛鳥車体(株)は、飛鳥車両特装グループの一員として、主に消防車両・救助工作車のキャブの特装・改造を手掛け、消防車両は、全国の消防車の登録台数の約60%に相当する台数の納入実績を持つ。当日はキャブ改造工程の工場見学をはじめ、業務請負会社との密な連携による製造人員確保、営業活動に、製品カタログを活用するやり方のご紹介等のプレゼンテーションと質疑応答を行った。

(株)相模ボデーは、平ボデートラックの製造を中心に、完成車のカスタマイズや修理、部品製作も行っている。また、アフターサービスは、関連会社の(株)フレストボデーが土日対応し、お客様から高い評価を得ていること等をお聞きした。工場見学では平ボデーの製造工程を見学した。

2社の工場見学を終え、参加者からは大変参考になったとの声が聞かれ、有意義な訪問ヒヤリングとなった。



キャブ改造工程(飛鳥車体(株))



平ボデートラック製造工程
(株)相模ボデー)

■2023年度税制改正に関する要望

当会では、自動車関連税制並びに中小企業関連税制について、改正要望をまとめ、自動車会議所に提出した。自動車会議所は、当会要望も踏まえ、関係21団体からの要望を「2023年度税制改正に関する要望書」にとりまとめ、当要望書を関係省や国会議員へ提出・説明するなど要望活動

を開始した。

11月21日の自民党自動車議連政策懇談会による意見交換には当会も出席し、当会の要望事項を説明した。

「2023年度税制改正に関する要望」

【重点要望項目】 太字：当会要望項目

●今後のモビリティ社会を見据えた税制のあり方を議論

◎モビリティがもたらす新たな経済・社会を踏まえた税制抜本見直し

①2050年CN実現のためには、自動車の枠にとどまらない幅広い議論が求められる。モビリティがもたらす経済的・社会的受益者の拡がりを踏まえ、負担軽減・簡素化を前提に、受益と負担の関係を再構築し、税体系を抜本的に見直すべき

②電動化などに伴う税収減を自動車ユーザーに求めるべきではない

●過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化

1. 車体課税の見直し

①自動車重量税の将来的な廃止を目指し、まずは「当分の間税率」の廃止

②電動車の早期普及と保有車全体の電動化に資する税体系への改革

2. 喫緊に対処すべき見直し

①自動車重量税のエコカー減税の拡充・延長

②自動車税・軽自動車税のグリーン化特例の拡充・延長

③自動車税・軽自動車税の環境性能割は、消費税との二重課税であり廃止

直ちに廃止できない場合、EV等や燃費性能に優れた自動車を対象に広く減免措置を講じた上、今後の保有税の抜本見直し時に廃止

④動力を持たない被牽引車(トレーラー)への環境性能割の課税は即刻廃止

3. 燃料課税の見直し

①ガソリン税、軽油引取税に上乗せされたままの「当分の間税率」の廃止

②ガソリン税・石油ガス税等の Tax on Tax の解消

●自動車関係税制に関わる要望

①営業用自動車の軽減措置の維持

②バリアフリー車両に係る特例措置の延長

③都道府県の条例で定める路線を運行する乗合バス車両の取得に係る非課税措置の延長

④先進安全技術を搭載したトラック・バスに係る特例措置の拡充・延長

⑤一般乗合旅客自動車運送事業における地域公共交通再構築のための所要の措置

⑥中小企業投資促進税制の延長

⑦低公害自動車に燃料を充てんするための設備に係る固定資産税の特例措置の拡充・延長

■自動車関係諸税の簡素化・負担軽減に関する活動

当会も構成会員である自動車税制改革フォーラム※では、新型コロナウイルス感染症の影響により、昨年と同様に、「街頭活動」と「ユーザーの声を集める活動」は中止し、ツイッターを活用した活動を11月～12月の2か月間実施する。

※自動車関連21団体で構成され、複雑で諸外国と比較しても高額な負担となっているわが国の自動車税制について、納税者である自動車ユーザーの視点から問題点を明らかにし、税の基本原則である「簡素・公平」で、「環境」に配慮し、「国際調和」に即した税制度を目指して様々な活動を行なっている。(事務局は日本自動車会議所)

【ツイッターを活用した活動について】

昨年に引き続き、本年もツイッターによる投稿を実施する。第1回(11/4投稿)

各社従業員等への拡散にご協力をお願いする。

●実施概要

・11/4(金) 8:00 投稿開始

・11月～12月の2か月間を予定

(税制改正の議論やヒアリング、要望活動などが活発に行われる時期)

○投稿頻度

・週1回 毎週金曜日の朝8:00に投稿の予定

・状況によっては週2回の場合もあり

○アカウント

https://twitter.com/carta_jp

○ツイッター趣旨

クルマで全国をまわり、日本のクルマ社会を学んで帰ってきたカー太くんが、新たなモビリティ社会の実現に向けて、クルマの税金をはじめとする課題と展望を仲間や自動車ユーザーと考えていく。



特種部会

■工場見学会を実施

特種部会(部会長・森孝義・中京車体工業(株)社長)では11月30日に20社31名が参加し、中京車体工業(株)(愛知県豊明市)、(株)トヨタカスタマイジング&ディベロップメント(愛知県東海市)にて、工場見学を実施した。

中京車体工業(株)は、バス車両のカスタマイズを得意としており、2022年5月に新設した工場を見学した。真新しい工場は、工場内のWi-fi環境の整備、全ての部品棚、工具箱を内製で移動式にする等、アイデア、工夫にあふれた工場で、プレゼンテーションで使った食堂は、カフェテリア風のおしゃれな作りで、従業員・お客様に好感を与える魅力的なエリアであった。お客様のニーズに応える車作りを実現するため、長年の経験、技術力を生かした板金、塗装、艤装のそれぞれの工程を見学し、大変勉強になった。

(株)トヨタカスタマイジング&ディベロップメントは、2018年にトヨタテクノクラフト(株)、(株)トヨタモデリスタインターナショナル、(株)ジェータックスの3社が統合して設立した会社で、主に特装事業、用品事業、モータースポーツ事業を行っている。当日は、特装事業における「高規格救急車(ハイメディック)」の工場を見学した。年間約500~600台を生産する工場の無理・ムダのない、工夫された機材搬入治具を活用した効率的なライン編成は、高品質な車作りの手本となり、参加者にとって大変参考となった。



中京車体工業(株)車いす移動車製造工程



(株)トヨタカスタマイジング&ディベロップメント
プレゼンテーション



中京車体工業(株)
カフェテリアでの
プレゼンテーション



中京車体工業(株)デモカー見学

トラック部会

■「第2回車両運搬車分科会/工場見学会」を実施

車両運搬車分科会(分科会長・細谷真治・細谷車体工業(株)社長)では10月28日に6社9名が参加し、アジア工業(株)(岡山県岡山市)、工場見学及び第2回車両運搬車分科会を実施した。

アジア工業(株)は、2年半程前に現在の工場に移転し、岡山駅から車で30~40分程度という立地条件である。移転工場の建屋は、天井が高くて換気が良い、「溶接」「塗装」「組立て」それぞれの工場と、事務所棟に分かれている。従業員の平均年齢は若く非常に活気があり、繁忙期には設計担当も溶接を行うなど多能工として少数精鋭で活躍している。高いモチベーションをもった従業員や作業環境など、会員各社にとって非常に参考となるものばかりで大変有意義な工場見学となった。





車両運搬車の溶接、組立工程

併催した車両運搬車分科会では、11月に開催予定の日本陸送協会との合同研修会の内容について、生産台数や安全対策など面着ならでの活発な意見交換がなされた。



併催した車両運搬車分科会

■工場見学会を実施

トラック部会(部会長・山田和典・山田車体工業(株)社長)では11月15日に23社25名が参加し、須河車体(株)(京都府宇治田原町)で工場見学会を開催した。

創業85年を迎える同社は、2021年7月に現在の新工場に移転し、歴史を重んじながら常に新しい技術開発を意識した企業努力をしている。当日は、ボトルカーを中心としたその他特装車の製造ライン、塗装工程を見学した。太陽光発電や空調システムも空気の流れを考慮した最新の装置を導入し環境に配慮した整理整頓された工場で、事務所棟は業務、設計、飲食(休憩)スペースはオフィスメーカーのショールームのようなスペースになっており全社員が働きやすい環境になっている。

ものづくりで世界一を目指す高い意識を持った社員の働く姿は、参加した会員に大いに刺激を与える見学会となった。



須河社長ご挨拶



見学前説明



事務所棟前にて

■第3回業務委員会/工場見学会を実施

業務委員会(委員長・近藤 匠・名古屋ボデー(株)社長)では11月29日に10社13名が参加し、丸安(株)(愛知県みよし市)、名古屋ボデー(株)(愛知県名古屋市)にて工場見学を実施し、見学後に第3回業務委員会を開催した。



丸安(株)

コロナ感染拡大も落ち着きを見せ始めたため、第3回業務委員会の地方開催を業務委員長から提案され実現した。最初の見学先である丸安(株)では、安藤社長から企業としての歩みの説明を受けた後、架装工程と塗装工程を見学した。若い人材をフルに活かして架装する姿も実際に目にすることができて、参加者も刺激を受けた。

一方、名古屋ボデー(株)では豊明工場を見学し、敷地を有効活用したトレーラーハウスの事務所など新しい形に、見学者一同興味を示した。本社工場では、『できないはいわれない』というホームページにある言葉通りの多品種の架装工程を見学することができた。特に、工程管理の見える化はこれからのメーカーに役立つ情報となった。



丸安(株)架装工程見学



名古屋ボデー(株)豊明工場のトレーラーハウス事務所



管理行程説明



名古屋ボデー(株)本社工場の架装工程

その後、第3回業務委員会を開催し活発な意見交換情報共有をすることができた。



第3回業務委員会

トレーラ部会

■工場見学会を実施

トレーラ部会(部会長・辻和弘・東邦車輛(株)社長)では、11月18日、4社16名が参加し、3年ぶりとなる工場見学会を(株)浜名ワークス(静岡県浜松市)で実施した。

冒頭、(株)浜名ワークスの田村社長より歓迎の挨拶と会社概要の説明を受けた後、工場内を見学した。客先それぞれの要望に応えるために、1台1台定置ラインで手作りされており、「一台一台が自分達の作品」という言葉に、製品への愛着と誇りが感じられた。また、在庫の低減のために基本的に社外で部品を作り、工場では組み立てを主体とする仕組みづくり等、自社能力を最大発揮するための工夫等が紹介され、生産方式の異なる他会員からの質問が相次ぎ、活発な意見交換の場となった。



(株)浜名ワークス 田村社長ご挨拶



(株)浜名ワークス工場内



外注部品受入れ場

その後、田村社長のご紹介により航空自衛隊浜松基地へ訪問し、練習機、戦闘機、救難機等の実機を前に、機能や運用等の説明を受けた。一部の機体の内部に入ることができ、自衛隊の任務の一部を体験した。見学を通じ、日本の空を守る航空自衛隊の重責を認識すると共に、非日常の貴重な体験を提供していただいたことへの感謝の声が多数あがっていた。



航空自衛隊浜松基地 練習機：T-4



戦闘機：F-15J



救難機：U-125A



地对空誘導弾ミサイル：ペトリオット

バス部会

■塗装技術者向け勉強会を開催



塗装デザイン研究会(委員長・手塚学・ジェイ・バス(株)製造部管理課課長)は、11月15日に日本ペイント(株)東京研修センター(東京都品川区)において「塗装技術者向け勉強会」を開催した。

本勉強会は少量多品種の塗装をしている会員に役立つ情報を提供する場として、2009年から実施しており、バス部会以外からの会員も含め、15社15名が参加した。

日本ペイント(株)の担当者が講師になり、「自動車補修塗装の基礎的な下地処理、上塗り、磨き」について座学及び実習見学を通して学んだ。座学では、色には明度があり明度が近い下塗り/上塗り塗料を選択することで効率的に高い仕上がりになることの説明を受けた。実習見学では、①損傷確認～プラサフ塗装、②プラサフ研磨～上塗り工程、③ボカシ塗装、④磨きの流れで見学したが、塗装場所の気温等の環境条件に合わせた材料の選定や研磨時の道具の選択の重要性について学んだ。また自社での塗装の課題を写真に収め、講師にアドバイスをもらっている受講者もあり、この勉強会を有効に活用していた。

塗装で起こりやすい不具合事例(はじき・ゴミブツ・タレ等)の原因と注意事項などについて現物による説明を受けたことで、参加者の現場での直結した課題の技術情報を得ることができ、大変有意義な勉強会であった。

小型部会

■工場見学会を実施

小型部会(部会長・吉村東彦・日産車体(株)社長)は、11月7日に3社13名が参加し、岐阜車体工業(株)(岐阜県各務原市)の工場を見学した。

岐阜車体工業(株)では、ハイエース、コースターなどを生産しており、当日はハイエースの組立と検査工程を見学した。

検査工程では、塗面検査のスキルアップのために動体視力を鍛える活動と並行して疲労軽減のための作業編成を行い品質向上に取り組んでいる。

組立工程では、工程入口に「健康管理コーナー」が設けられており、自由に「体組成」「血圧」「血管年齢」を測定できるようにし、70歳まで働ける身体づくりを目指している。また「マルチプレイヤーメダリスト制度」を設けての多能工化への取り組み、現場の人が3Dプリンターを自ら設計、製作しポカ除け治具などの改善活動、台車に管理者の名前を貼り台車メンテの責任を持たせるなど、「モチベーションアップ」、「自ら実行する」「人を大事にする」姿勢が随所に見られた。



工場見学風景



会社紹介風景

北海道支部

■合同部会を開催

北海道支部(支部長・鎌田直樹・北海道車体(株)常務取締役)では、9月15日『合同部会』を札幌市内のホテルにて開催した。



懇談会の様子

会議では

1. 鎌田支部長より開催の挨拶
2. 各部会長より部会報告
 - 1) トラックバン部会の福島部会長(北海道車体(株)・取締役設計部長)
 - 2) 特装部会の三浦部会長(新明和工業(株)・営業部長)
 - 3) トレーラ部会の池添部会長(日本トレクス(株)・北海道支店長)
 - 4) 資材部会の深倉部会長(日本ボデーパーツ工業(株)・執行役員支店長)の4名の部会長より各部会の活動報告及び受注状況の報告がされた。
3. 各会員からの近況報告がされた、中でも新しく担当になられた振興自動車(株)の池垣社長・日本フルハーフ(株)陶山支店長より自己紹介を兼ねて挨拶があった。また、竹花副支部長より以前から問題になっていたトラックのリヤフォグランプの新規取り付けの場合の注意点等の話があった。

東北支部

■研修会を開催

東北支部(支部長・鈴木勇人・仙台鈴木自動車工業(株)社長)では、11月18日、15社25名参加し、トヨタ自動車東日本(株)宮城大衡工場(宮城県大衡町)で研修会を実施した。

研修会の第一部では、CNについて勉強会を行い、実際にトヨタ自動車東日本で取り組まれている事例を見学した。第二部では、製造ラインの組立工程や完成検査工程、自動溶接ロボット工程などを見学し、社員が作業効率の改善のために開発した「からくり」について説明を受けた。ラインで作業してる方々のスピードの早さに多くの参加者が感銘していた。



第三部では、宮内会長にも参加いただき、会員との意見交換会を行った。限られた時間の中で有意義な情報交換ができた。

中部支部

■秋季研修会を実施

中部支部(支部長・景井啓之(株)東海特装車社長)は、10月14日～15日、支部会員10社12名が参加し、日本のめがねフレームの95%以上を生産する福井県鯖江市にある、めがね工場サン・オプチカル(株)及び、めがねミュージアムで研修会を実施した。伝統的な最高峰のめがね造りを見学することができ、日本の丁寧なものの造り、品質へのこだわりなどをあらためて多くを学ぶことができ感銘を受けた。

翌日は世紀の大事業、黒部ダムを見学し、晴天と紅葉に恵まれ、堂々たる偉業に我が国の建設技術の高さと先人の困難へ果敢に立ち向かったスピリッツに思いを馳せることができた。



九州支部

■支部秋季研修会を開催

九州支部(支部長・矢野彰一(株)矢野特殊自動車社長)では、10月12日から13日で20社24名が参加し、(株)アルナ矢野特車(滋賀県米原市)で「秋季研修会」を開催した。

コロナの影響で3年ぶりに開催した。(株)アルナ矢野特車は大型中型の高品質な冷蔵・冷凍車を中心に製造しており、アルミやFRPのサンドイッチパネルの製作、組立、検査などの工程を見学した。参加者一同、細かい部分の丁寧な手作業などの技術力の高さが、今後の自社の製品製作の参考となり、知見を高めることができた。また、会員相互の親交を深める大変有意義な研修会となった。



「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の規定に基づく国土交通大臣が定める自動車等について(依命通達)」の一部改正について

国土交通省

【改正概要】

(1) 装置型式指定規則の一部改正

協定規則第13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 ガソリンを燃料とする直接噴射式の原動機を有する車両総重量3.5トン以下の自動車及び軽油を燃料とする車両総重量3.5トン以下の自動車について、粒子数* (PN : Particle Number) の規制値を適用する。

※排出ガス中に含まれる粒子状物質の数

② 専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人以上のもの及び貨物の運送の用に供する自動車(二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く)に備えられた電動パーキングブレーキについて、自動作動要件を追加する。

(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

(2)①の改正については、ディーゼル車であれば2023年(令和5)年10月(予定)より基準適用とするほか、所要の改正を行う。

(4) その他の関係告示の一部改正

上記のほか、関係する告示の規定について所要の改正を行う。

「道路運送車両法施行規則第36条第5項、第6項及び第7項の書面について(依命通達)」の一部改正について

国土交通省

【改正概要】

「道路運送車両法施行規則第36条第5項、第6項及び第7項の書面について(依命通達)」1991年(平成3)年6月28日付け、地自技第156号)の一部改正を行う。

「装置型式指定実施要領について(依命通達)」等の一部改正について(依命通達)

国土交通省

【改正概要】

(1) 「装置型式指定実施要領」の一部改正

① 以下の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。

- ・「制動装置」に係る協定規則(第13号)
- ・「後写鏡」に係る協定規則(第46号)
- ・「軽・中量車の世界統一排出ガス測定法」に係る協定規則(第154号)

② COPステートメントの発行にかかる行政事務について、1958年協定細目1に基づき手続きを行うことを規定する。

③ 装置型式指定(一酸化炭素等発散防止装置)取得時の長距離耐久試験に係る提出書面等の改正を行う。

(2) 「型式認証実施要領」の一部改正

- ① 長距離耐久試験に係る提出書面等の改正を行う。
- ② 協定規則第51号のフェーズ3の適用に伴い、諸元表記載要領の改正を行う。

(3) 「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 協定規則第51号のフェーズ3の適用に伴い、諸元表記載要領の改正を行う。

(4) その他所要の改正を行う。

「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)別添41に規定する「シャシダイナモメータによる試験」の取扱いについて」の廃止について

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等の一部を改正する告示2022年((令和4年)国土交通省告示第1040号)の施行に伴い、2022年(令和4)年10月8日をもって「シャシダイナモメータによる試験」の取扱いについて2022年((令和4年)1月7日国自基第81号)は廃止する。

審査事務規程45次改正(交通研分)

自動車技術総合機構

【改正概要】

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

(1)細目告示に新たに採択された協定規則等に対応したTRIASの新規追加(7項目)

- ①TRIAS 08-J125-01 車載式燃料・電力消費等測定装置(OBFCM)の試験
- ②TRIAS 08-J041(3)-01 電気重量車電力消費率試験(JH25モード)
- ③TRIAS 08-J041(4)-01電気式プラグインハイブリッド重量車燃料消費率及び電力消費率試験(JH25モード)
- ④TRIAS 08-J041(5)-01 燃料電池重量車燃料消費率試験(JH25 モード)
- ⑤TRIAS 11(2)-R161-01 施錠装置試験(協定規則第161号)
- ⑥TRIAS 11(2)-R162—01 イモビライザ試験(協定規則第162号)
- ⑦TRIAS 43(5)-R163-01 盗難発生警報装置試験(協定規則第163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(16項目)

- ①TRIAS 08-001-01 燃料消費率試験(JC08モード)
- ②TRIAS 11-R079-04 かじ取装置試験(協定規則第79号)
- ③TRIAS 12-R078-04 二輪車等の制動装置試験(協定規則第78号)
- ④TRIAS 12-R152-02 乗用車等の衝突被害軽減制動制御装置試験(協定規則第152号)
- ⑤TRIAS 21-R125-02 直接前方視界試験(協定規則第125号)
- ⑥TRIAS 31-J042R154-02 軽・中量車排出ガス試験(協定規則第154号)
- ⑦TRIAS 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)
- ⑧TRIAS 32-R149-01 照射灯火試験(協定規則第149号(前照灯))
- ⑨TRIAS 33-R149-01 照射灯火試験(協定規則第149号(前部霧灯))
- ⑩TRIAS 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))

- ⑪TRIAS 34(3)-R148-01 信号灯火試験(協定規則第148号(昼間走行灯))
- ⑫TRIAS 36-R148-01 信号灯火試験(協定規則第148号(番号灯))
- ⑬TRIAS 43(9)-R151-02 側方衝突警報装置試験(協定規則第151号)
- ⑭TRIAS 44-R046(1)-01 後写鏡等試験(協定規則第46号)
- ⑮TRIAS 44-R046(1-2)-01 後写鏡等試験 ミラー以外の間接視界装置(協定規則第46号)
- ⑯TRIAS 44-R046(2)-02 後写鏡等及び後写鏡等取付装置試験(協定規則第46号)

(3)付表等について修正および項目の追加(6項目)

- ①TRIAS 08-J041(2)-01 電気式ハイブリッド重量車燃料消費率試験(JH25モード)
- ②TRIAS 09-R141-02 タイヤ空気圧監視装置試験(協定規則第141号)
- ③TRIAS 12-R013H-03 乗用車の制動装置試験(協定規則第13H号)
- ④TRIAS 12-R139-02 ブレーキアシストシステム試験(協定規則第139号)
- ⑤TRIAS 12-R140-02 横滑り防止装置試験(協定規則第140号)
- ⑥TRIAS 43(7)-R138-02 車両接近通報装置試験(協定規則第138号)

2.別表2(外国の試験機関)について、試験項目の追加に伴い、所要の改正を行う。

3.その他、項ずれによる修正等所要の改正を行う。

審査事務規程46次改正(検査部分)

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
- 圧縮天然ガス及び液化天然ガスを燃料とする、乗車定員10人以上の乗用自動車及び車両総重量3.5tを超える貨物自動車には、協定規則で定め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、対象となる自動車及び審査

方法を規定。[7-25、8-25]

○乗車定員10人未満の乗用車の前面ガラス等に投影される、運転者の認知を支援するための視界アシスタント(FVA:Field of Vision Assistant)情報について、審査方法を規定。[6-41、7-41、8-41]

○ガソリンを燃料とする直接噴射式の原動機を有する車両総重量3.5t以下の自動車及び軽油を燃料とする車両総重量3.5t以下の自動車は、粒子数(PN:Particle Number)の規制値に適合する必要があることを規定。[6-58、7-58]

○乗車定員10人未満の乗用車及び車両総重量3.5トン以下の貨物自動車に搭載される事故情報計測・記録装置(EDR:Event Data Recorder)について、作動状態を記録する装置の審査方法を規定。[6-110 の2、7-110 の2、8-110 の2]

②貨物自動車の用途の判定について、「自動車の用途等の区分について1960年((昭和35年)9月6日付け自動車第452号)」に係る審査方法を明確化。[4-17]

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う。

(2)自動車の型式の指定等関係

今回は該当なし

冬季の省エネルギーの取組みについて

経済産業省

2022年度冬季は電力需給が厳しい状況にあり、「2022年度冬季の電力需給対策」(2022年11月1日「電力需給に関する検討会合」)においても、無理のない範囲での節電の協力を呼び掛けていくとともに、省エネルギー・節電の取組を進めていくこととなった。については、より高効率な設備・機器の導入、ディマンドレスポンス契約の活用、電力需給ひっ迫時の連絡体制や節電対応の準備を進めるなど、これまで以上に省エネルギー・節電の取組の推進に一層の努力をお願いする。

<詳しくは、以下を参照>

<https://www.meti.go.jp/press/2022/11/20221101001/20221101001.html>



11月は「下請取引適正化推進月間」です!

中小企業庁・公正取引委員会

公正取引委員会及び中小企業庁は、下請取引の適正化

について、従来、下請代金支払遅延等防止法(以下「下請法」という。)の迅速かつ効果的な運用、違反行為の未然防止、下請中小企業振興法に基づく振興基準の遵守の指導等を通じ、その推進を図ってきている。(※2022年1月に下請法の運用基準を改正済、同年7月に振興基準を大幅に改正済)特に、毎年11月を「下請取引適正化推進月間」とし、この期間に下請法の普及・啓発事業を集中的に行うこととしており、本年度の下請取引適正化推進月間においては以下の事業を行う。

1. 下請取引適正化推進講習会等の実施

全国の下請取引を行う事業者を対象に、下請法及び下請中小企業振興法の趣旨・内容を周知徹底するために下請取引適正化推進講習会等及び下請取引適正化シンポジウムを開催する。

(1)公正取引委員会は公正取引委員会ウェブサイトを通じ、下請法に関する考え方等を分かりやすく示した動画を配信する。

(2)中小企業庁は適正取引支援サイトを通じ、下請法について、分かりやすく解説するe-learning及びオンライン講習会並びに下請取引適正化推進シンポジウムを実施する。

2. 各種媒体による広報

公正取引委員会及び中小企業庁からのニュースリリース、ホームページでの公表内容をソースとした新聞、雑誌、インターネット及び機関誌(都道府県、業界団体等)等での記事掲載を通じ、全国的に下請取引の適正化に関する普及・啓発を行う。

3. ポスターの掲示

公正取引委員会、都道府県、中小企業関係団体、事業者団体等の施設にポスターを掲示することにより、下請取引の適正化に関する普及・啓発を行う。

4. 価格交渉促進月間(2022年3月)フォローアップ調査結果の展開

原材料費高騰の状況を踏まえ中小企業が適切に価格転嫁をしやすい環境づくりへの働きかけを行った結果のアンケート調査をまとめた。

【公表日】 2022年10月5日

<詳しくは以下を参照>

<https://www.meti.go.jp/press/2022/10/20221005003/20221005003.html>



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



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

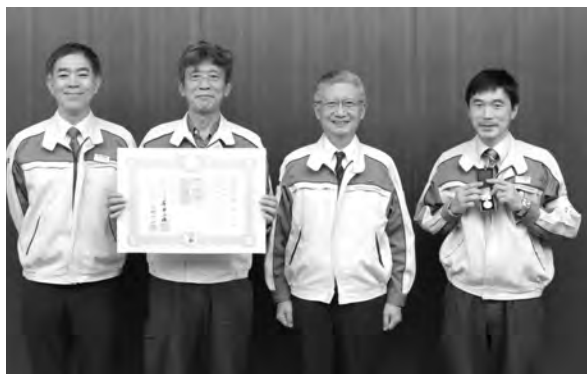


黄綬褒章受章

重藤勉氏(トヨタ車体㈱)は、板金工程で試作車製作に従事。打出し、絞り、曲げ、溶接等の各種技能を使いこなし、設計要求値±0.1mm以内の部品を作る際にも、その精度を0.01mm以内に収められる高い技能を有し、様々な試作車両を完成に導いた。更に能率向上に繋がる新工法や組付設備の新機構などの提案を次々に行い、改善を主導して会社に多大な貢献をした。

同時に優れた指導力を発揮して後進育成を行い、多数の国家技能検定合格者を育てるなど技能伝承の面でも活躍していたことが評価され黄綬褒章を受章された。

心よりお慶び申し上げます。



左から2番目が重藤氏

会員情報

- | | | |
|-----------------------|-----|---|
| ■ 入 会 | 正会員 | (株)三協メカニック 代表取締役 中尾 龍吾
〒485-0825 愛知県小牧市大字下末字狩山戸1648-1 TEL: 0568-74-4360
【主要製品】 道路舗装車 【所属部会】 特装部会 |
| | | 菱重コールドチェーン(株) 代表取締役 石井 一男
〒101-0047 東京都千代田区内神田1-5-4 TEL: 03-5259-2051
【主要製品】 軽冷凍冷蔵車 【所属部会】 バン部会 |
| | 準会員 | 澤藤電機(株) 代表取締役社長 井上 雅央
〒370-0344 群馬県太田市新田早川町3 TEL: 0276-56-7111
【業務内容】 テールゲートリフト及びウィング用油圧機器の構成部品であるDCモータ及びリレー
【所属部会】 資材部会 |
| ■ 退 会 | 正会員 | (有)沼野塗装工業所 |
| ■ 経営統合による
社名・代表者変更 | 準会員 | (株)菱和 → メルコモビリティソリューションズ(株)
代表取締役 取締役社長 青木 泰男 |
| | 正会員 | (株)協伸製作所 代表取締役 木村 心 |
| ■ 代表者変更 | 正会員 | (株)協伸製作所 代表取締役 木村 心 |
| | 正会員 | 関東工業(株)
〒153-0061 東京都目黒区中目黒 3-5-5 (TELは変更ありません) |
| ■ 本社移転 | 正会員 | ビーワイディージャパン(株)
〒221-0056 神奈川県横浜市神奈川区金港町1-7 (TELは変更ありません) |
| | 準会員 | |

9月

1日	第2回広報委員会(Web会議)	① 事業計画進捗の確認と論議 ② 車体ニュース冬号の校正と春号の企画論議	
2日	トラック部会／業務委員会 (当会会議室+Web会議)	① 困りごとアンケートによる2023年度テーマを確認 ② 第3回業務委員会開催の検討	
6日	中央技術委員会／ CS/SU&コネクテッド検討WG (Web会議)	① サイバーセキュリティ規格ISO/SAE21434に準拠したリスク評価実施への 対応検討 ② ガイドライン構成案について意見交換を実施	
6日～ 7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)	新環境基準適合ラベル(ゴールドラベル)取得要件である 第三者認証取得のための「エコアクション21説明会」を実施	▶ P.16
7日	中小会員ネットワーク強化WG (Web会議)	① 事業計画進捗の確認と論議 ② 営業マン勉強会の進め方論議	
	バス部会／技術委員会 塗装デザイン研究会(Web会議)	バス車体用塗色見本帳改訂版内容の確認	
8日	バン部会／業務委員会 (当会会議室+Web会議)	① 登録台数の報告 ② 2023年度テーマを提案	
14日	トレーラ部会／業務委員会(Web会議)	① 各トラック協会講演結果報告(福井・福岡・高知・旭川・秋田・東京) ② 業務委員会委員役割分担検討	
	バス部会／技術委員会(Web会議)	① JABIA規格2件(バス用座席、バス用LED照明)の改正内容の最終確認 ② 協定規則、法改正動向の意見交換	
15日	環境委員会／架装物リサイクル分科会 (当会会議室+Web会議)	① 第2回環境委員会進め方討議 ② 環境ラベルアンケート結果に基づく2022年度取得推進進め方討議 ③ 重金属4物質フリー宣言2022年度調査結果共有	
	中央技術委員会／臨時CS/SU&コネ クテッド検討WG(Web会議)	サイバーセキュリティ規格ISO/SAE21434に準拠したリスク評価実施への進 め方確認	
	CN専門委員会・環境委員会／ 工場環境分科会(宮城)	CN、産廃低減支援・現地意見交換会(仙台鈴木自動車工業㈱)	▶ P.14
16日	特種部会／合同委員会(Web会議)	① 事業計画進捗の確認と論議 ② 車体ニュース冬号表紙写真掲載車両の論議・決定 ③ 第2回工場見学会の日程、場所の論議・決定	
	トレーラ部会／ 製品安全委員会(Web会議)	① 分解整備記録簿アンケート結果の共有と対応策検討 ② 純正部品使用訴求広告継続の是非検討	
20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.54配布報告 ② メンテナンスニュースNo.55の内容確認	
	バス部会／技術委員会 塗装デザイン研究会(Web会議)	バス車体用塗色見本帳改訂版内容の確認	
	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 ② 点検啓発用チラシ構想の方向性合意	
21日	環境委員会／ 工場環境分科会(Web会議)	① 第2回環境委員会進め方討議 ② CN、産廃低減支援 現地意見交換会 進め方・役割分担討議	
	第1回支部連絡会(Web会議)	① 支部事業活動の共有と良いとこどり活動について論議 ② 車体業界の動き及び地域特有情報の共有	
	特装部会／技術委員会(Web会議)	① 2022年度事業計画の進捗と課題対応について意見交換 ② 技術発表会テーマ確認	
22日	経団連／ モビリティ委員会(東京+Web会議)	モビリティを軸とした成長ビジョンについて意見交換	
	特装部会／業務委員会(Web会議)	① 事業計画上半期報告内容確認 ② 工場見学会について日程及び場所の確認	
22日	資材部会／役員会 (くるまプラザ会議室+Web会議)	2022年度上期事業報告・2022年度下期事業計画(案)の審議等	
26日	第10回CN勉強会(Web会議)	13社27名を対象に以下勉強会を開催(講師：日産車体㈱薬丸部長) ① CNとは？ ② アンケート結果 ③ CNになぜ取り組む必要があるのか？ ④ CN取組みの進め方	▶ P.11

	中央技術委員会／ CS/SU&コネクテッド検討WG (Web会議)	① サイバーセキュリティ規格ISO/SAE21434に準拠したリスク評価分析結果の共有 ② ガイドラインの構成アウトライン確認	
27日	第14回CN専門委員会(Web会議)	① 進捗確認 ② CN勉強会 実施状況 ③ CO2排出量 2022年度(2021年度実績)調査状況 ④ 商用車電動化に関する ⑤ CJPTとの連携活動状況(電力供給WG、油圧駆動WG) ⑥ CN専用HP制作進捗 ⑦ 9/22 経団連「モビリティ委員会」	▶ P.11
28日	第2回中央技術委員会(Web会議)	① 2022年度事業計画の進捗と課題対応について意見交換 ② 技術発表会テーマ決定	
	トレーラ部会／サービス委員会 (当会会議室+Web会議)	① 2022年度トレーラ部会工場見学会進め方討議 ② 点検整備の手引き改訂確認作業	
29日	トレーラ部会／技術委員会 (当会会議室+Web会議)	① CS/SUトレーラ適用除外要望:欧州の状況踏えた提案検討 ② JASIC関連情報共有(衝撃吸収・自動運転・灯火器)	
29日～ 30日	現地現物による技能系社員研修(愛知)	トヨタ車体(株)講師による技能系社員研修実施	▶ P.17

10月			
3日	バス部会／業務委員会(Web会議)	バス市場情報の共有	
4日	第2回環境委員会(Web会議)	① 環境ラベル取得推進 2022年度アンケート踏まえた進め方審議 ② CN、産廃低減支援 現地意見交換会報告	
7日	第2回中央業務委員会 (当会会議室+Web会議)	① 事業計画進捗の確認と論議 ② 働き方改革アンケート結果の共有とサポート内容の論議・決定 ③ BCPの進め方論議・決定	
11日	中央技術委員会／ 突入防止装置技術委員会(Web会議)	次年度計画の新JABIAリベット運用調査方法検討	
	CN専門委員会・環境委員会／ 工場環境分科会(Web会議)	CN、産廃低減支援・意見交換会(山田車体工業(株))	▶ P.14
	特装部会／ ミキサ車技術分科会(Web会議)	① 2022年度事業計画の進捗と課題対応について意見交換 ② 新型ドラム型式申請1件に対して審議し適合と判断	
	トラック部会／部会会議(Web会議)	① 事業計画上半期報告 ② CNについて意見交換	
12日	バス部会／技術委員会(Web会議)	① 協定規則、法改正の動向について意見交換 ② 次年度調査研究テーマについて意見交換	
13日	CN専門委員会・環境委員会／ 工場環境分科会(埼玉)	CN、産廃低減支援・現地意見交換会(自動車精工(株))	▶ P.14
	特装部会／ 塵芥車技術分科会(Web会議)	① 2022年度事業計画の進捗と課題対応について意見交換 ② JABIA規格(塵芥車の製作基準)改正内容の意見交換	
	バン部会／ 技術委員会(Web会議)	① 安全輸送ニュースNo.6原稿日冷工に最終確認 ② No.プレート取付基準最終確認	
14日	特装部会／ ローリ技術分科会(Web会議)	① 2022年度事業計画の進捗と課題対応について意見交換 ② 共通課題(シャシ延長、タンク耐用年数)の共有	
	トラック部会／技術委員会(Web会議)	① 平ボデー安全対策のレイアウト内容を確認し次回最終確認 ② 重機運搬車の点検制度登録会員数の増加を部会に働きかけ	
18日	中央技術委員会／ 後退時警報検討WG(Web会議)	① JASIC後退警報国内採用WG内容の共有 ② 今後の対応について確認	
18日	特装部会／クレーン技術分科会 (当会会議室+Web会議)	① 2022年度事業計画の進捗と課題対応について意見交換 ② ものづくり研究としての工場見学先意見交換	
	トレーラ部会／業務委員会(Web会議)	① 各トラック協会講演結果報告(富山・香川) ② 2023年度トレーラ講習資料修正方向検討	

	常任委員会(当会会議室+Web会議)	① 2022年度 理事会メンバー見学会論議、確認 ② 車工会活動の活性化に向けた取組み(案)論議 ③ 2023年度予算(案)論議
20日	第268回理事会 (当会会議室+Web会議)	① 審議事項 第1号議案 新入会員に関する件 ② 報告事項 1) 経団連「モビリティ委員会」報告 2) CNの取組み状況 3) 2022年度事業計画 本部・部会・支部別2/4期実績まとめ 4) 2022年度2/4期 収支実績まとめ 5) CO ₂ ・VOC排出量フォローアップ結果 6) 2021年度会員企業の売上高/従業員数まとめ 7) 2021年度PL保険加入状況とPL事故事例 8) 2022年度JABIA規格化・標準化/共通化/調査研究 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
	講演会 (くるまプラザ会議室+Web会議)	UDトラックス(株)による講演会 「大型トラックの需要動向とUDトラックスの取組みについて」を実施 ▶ P.7
21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 2022年度事業計画の進捗と課題対応について意見交換 ② 防災コンテナ物流システム案に対する意見交換
	特装部会/ 粉粒体運搬車技術分科会(Web会議)	① 2022年度事業計画の進捗と課題対応について意見交換 ② 工場見学可否について意見交換
24日	第15回CN専門委員会(Web会議)	① 進捗確認 ② CN勉強会【実践編】検討状況報告 ③ 2022年度 CO ₂ 排出量調査結果報告 ④ 現地訪問 意見交換会 実施報告(環境委員会との共同活動)報告 ▶ P.11 ⑤ CJPTとの連携活動状況(電力供給WG、油圧駆動WG)報告 ⑥ LCAに関する自工会との連携状況報告
25日	特装部会/ ダンプ車技術分科会(Web会議)	① 2022年度事業計画の進捗と課題対応について意見交換 ② 工場見学可否について意見交換
	第11回CN勉強会(Web会議)	11社48名を対象に以下勉強会を開催(講師:トヨタ車体(株)杉山室長) ① CNとは? ② アンケート結果 ▶ P.11 ③ CNになぜ取り組む必要があるのか? ④ CN取組みの進め方
26日	中央技術委員会/テールゲートリフト 技術分科会(Web会議)	① 2022年度事業計画の進捗と課題対応について意見交換 ② 労働安全衛生総合研究所主催のTGL構造要件検討会の共有と意見交換
	トレーラ部会/ 技術委員会(当会会議室+Web会議)	① CS/SUTレーラ国内適用について審査部との打合せ情報共有 ② R158(バックカメラ)自工会問合せ状況共有
27日	中小会員NW強化WG/営業マン勉強会 (当会会議室+Web会議)	「車体業界の将来ビジョン」達成のに向けた人材育成の一環として実施 ▶ P.19
	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.55内容確認 ② 異業種交流会の見学先を確認(2/24(株)矢野特殊自動車)
28日	中央業務委員会/ 管理監督者層合同研修会(当会会議)	「基本的なリーダーシップ教育とコミュニケーション能力向上」を 目的に外部講師を迎え、実施 ▶ P.19
	トラック部会/ 車両運搬車分科会(岡山)	① アジア工業(株)工場見学会を実施 ▶ P.22 ② 日本陸送協会との合同研修会の内容を検討

11月

4日	トレーラ部会/サービス委員会 (当会会議室+Web会議)	① 2022年度トレーラ部会工場見学会の最終確認 ② 点検整備の手引き改訂確認作業
7日	小型部会/会員工場見学(岐阜)	岐阜車体工業(株)の工場見学実施 ▶ P.24
8日	中小会員NW強化WG/ 訪問ヒヤリング(神奈川)	① 飛鳥車体(株)、相模ボデー(株)訪問ヒヤリング実施 ▶ P.19 ② 事業計画進捗の確認と論議
10日	環境委員会/見学会(兵庫)	JTP(日本トラックリファインパーツ協会) 解体作業見学会実施 ▶ P.16

10日～ 11日	現地現物による技能系社員研修(宮城)	トヨタ自動車東日本(株)講師による技能系社員研修実施	▶P.17
14日～ 15日	現地現物による技能系社員研修(神奈川)	日産車体(株)による技能系社員研修実施	▶P.18
15日	トラック部会／工場見学会(京都)	須河車体(株)工場見学会を実施	▶P.22
15日	バス部会／ 塗装技術者向け勉強会(東京)	日本ペイント(株)による塗装技術者向け勉強会実施	▶P.24
16日	環境委員会／架装物リサイクル分科会 (当会会議室+Web会議)	① 第3回環境委員会進め方討議 ② 2022年度環境ラベル取得講習会進め方討議	
	特装部会／業務委員会(Web会議)	① 事業計画4/3確認 ② 中央業務委員会報告内容の確認 ③ 工場見学会開催の検討	
17日	秋季会員大会(東京+Web会議)	2022年度秋季会員大会を開催 講演会：2020年代の自動車産業 CAP産業分析で「大きなSDG」の連立方程式を解く	▶P.3
18日	中央技術委員会／ 架装物動力源検討WG(Web会議)	① 商用車電動化WGの情報共有 ② 今後の進め方について意見交換	
	特種部会合同委員会 (当会会議室+Web会議)	① 事業計画進捗の確認と論議 ② 自動車技術総合機構との技術検討会質問項目の内容確認	
	トレーラ部会／工場見学会(静岡)	(株)浜名ワークス・航空自衛隊浜松基地の工場見学会を実施	▶P.23
21日	自民党自動車議員連盟主催 「自動車政策懇談会」(東京)	自動車関係団体として取りまとめた「2023年度税制改正に関する 要望書」を提出し、各団体からの要望内容の説明、意見交換	
	CN専門委員会・環境委員会／ 工場環境分科会(群馬)	CN、産廃低減支援・現地意見交換会実施(和光工業(株))	▶P.14
22日	CN専門委員会・環境委員会／ 工場環境分科会(広島)	CN、産廃低減支援・現地意見交換会実施(株)河野ボデー製作所)	▶P.14
	特装部会／技術委員会(Web会議)	① 2022年度事業計画の進捗と課題対応について意見交換 ② 法改正の動向及び対応について意見交換	
	資材部会／講演会(東京+Web会議)	講演会「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」を実施	▶P.9
24日	環境委員会／工場環境分科会 (当会会議室+Web会議)	① CO2 2030年度車工会目標値設定討議 ② 産廃2022年度調査結果 情報共有	
	第16回CN専門委員会(Web会議)	① 進捗確認 ② CNホームページ制作進捗報告 ③ CN勉強会【実践編】トライ開催報告 ④ CO2排出量 2022年度(2021年度実績)調査状況報告 ⑤ CJPTとの連携活動と今後の対応案報告	▶P.11
25日	第12回CN勉強会(Web会議)	8社58名を対象に以下勉強会を開催(講師：トヨタ自動車東日本(株)松井部長) ① CNとは？ ② アンケート結果 ③ CNになぜ取り組む必要があるのか？ ④ CN取組みの進め方	▶P.11
	環境委員会／見学会(福島)	水素エネルギー研究フィールド見学会を実施	▶P.15
	安全衛生活動WG(Web会議)	① 会員提供の労働災害事例の共有 ② 安全気づきシートの活用状況把握アンケート内容の確認	
	トレーラ部会／技術委員会(Web会議)	① CS/SU&コネクテッドWG情報共有 ② R158部品認証運用検討WG情報共有	
	トレーラ部会／業務委員会(Web会議)	① 各トラック協会講演結果報告(兵庫・岩手・宮城・埼玉・札幌・岡山) ② 2023年度トレーラ講習資料修正方向検討	
28日	トレーラ部会／ 製品安全委員会(Web会議)	① 点検整備記録簿の浸透 日整連との調整討議 ② 純正部品訴求広告出稿確認	
29日	特装部会／ 清掃車小委員会(Web会議)	2022年度事業計画の進捗と課題対応について意見交換	
	トラック部会／業務委員会(愛知)	① 丸安(株)、(株)名古屋ボデーにて工場見学会を実施 ② 2023年度テーマについて意見交換	▶P.23
30日	特種部会／工場見学会(愛知)	中京車体工業(株)、(株)トヨタカスタマイジング&ディベロップメント 工場見学を実施	▶P.21



大原 邦彦 代表取締役社長



DATA

■本社 〒103-0001 東京都中央区
日本橋小伝馬町2-5
メトロシティ小伝馬町9階
TEL 03-6206-2641
FAX 03-6206-2642
URL <http://www.trailer-house.co.jp/>

■栃木工場
〒328-0135
栃木県栃木市千塚町1724

■資本金 1億円

■従業員 65名

■事業所規模(栃木工場)

敷地 11,700㎡

建坪 2,540㎡

■車体工業会加入

2021年(トレーラ部会)



トレーラーハウスデベロップメント(株)

車検付のトレーラーハウスを開発。

トレーラーハウスを日本の文化にしたい。

トレーラーハウスデベロップメント(株)は、トレーラーハウスの可能性に着目し、新事業を立ち上げた。新しい発想で、世の中に役立つ製品を開発し、トレーラーハウスを日本の文化とすることを目指す。

取材／車体工業会業務部長 小森 啓行

● 特徴・沿革

代表者である大原邦彦社長は、1991年に(株)エーアンドユーを設立し、コンピュータ関連の業務を行っていたが、トレーラーハウスの面白さと可能性に魅力を感じ、2007年2月にトレーラーハウス事業部を設立。同年5月には現社名である「トレーラーハウスデベロップメント(株)」に社名を変更。海外製トレーラーハウスの輸入販売会社に事業転換した。架装とは全く関係がない業種から参入した異色の企業である。

2008年、日本で初めてトレーラーハウスをレンタカーの営業所として使用できる製品を開発、2009年には運送会社の事務所としての認可をトレーラーハウスで取得する。建物を作る必要がなく、登記不要で、撤収も容易なため、レンタカー会社や運送会社が敷地を借りて営業を開始するハードルが大きく下がるという。

2011年の東日本大震災において、支援車両として様々なトレーラーハウスが、被災地に向かっていったが、巨大な車両を事前に届け出を出さず

に走行し、道路運送車両法違反で書類送検されたり、設置場所では建築物と見なされたり、様々なトラブルが顕在化した。

そのため2012年に一般社団法人日本トレーラーハウス協会によって、建築物なのか車両なのかの基準*が明確に定められた。同年12月に「トレーラーハウスの運行に関わる制度改正」が行われ、基準緩和の申請ができる「自動車」として追加された。この制度改正を見越して、トレーラーハウスデベロップメント(株)では車検付トレーラーハウスを開発。2015年にはコンテナ専用車台を開発し、群馬県の工場で自社製造を開始する。

トレーラーハウスの需要は旺盛で、2018年に栃木県栃木市に新工場を設立。2021年3月に第二工場を増築した。

※ 道路運送車両法では「トレーラーハウス」とは、保安基準第2条の制限を越えた車両を指します。車体NEWSでは「トレーラ」表記に統一していますが、本記事内では保安基準第2条の制限を越えない製品名として「トレーラーハウス」表記を使用しています。

製品

― 御社の業務の特徴についてお聞かせください。

自社で開発したトレーラーハウスの製造・販売・レンタルの事業を行っています。弊社製品は、「道路運送車両法保安基準第2条」の制限(車幅2.5m、車高3.8m、車長12m)を超えないので、全て車検を取得できることが特徴です。

移動できる「車両を利用した工作物」として扱われるので、土地が狭い、市街化調整区域や建ぺい率の問題で建物が建てられない、工事のため一時的に事務所を建てたい、期間限定のイベントに休憩所やトイレ、喫煙所が欲しい、そんな様々なシチュエーションで活用いただけます。

トレーラーハウスは建物ではなく車両扱いですので車を駐車する感覚で設置が可能です。

既存のコンテナを活用できる車検付のコンテナ車台の製造・販売も行っています。

車検付の20ftサイズのコンテナ台車特許を取得した電磁式ブレーキを搭載しており、牽引時に高い安全性を保つ



― どのような製品を手掛けているのでしょうか？

オリジナルブランド「X-CUBE®」シリーズは、ISO規格のコンテナ専用車台に様々な部屋を載せることができます。車両がベースになるため、正しい方法で設置することで建築物の制限を受けず自由な設置・移動が可能です。オフィス・喫煙所・ショップ・ホテル・トイレ・カプセルホテル・シャワールームなど多用途にご利用いただけます。



公園に設置された喫煙所「スモッキングキューブ」



オフィス仕様のシャシー体型トレーラーハウス

― 御社の経営方針は？

必要な時に必要な場所に移動できるトレーラーハウスは、被災地支援の実績もあり、レジャーや事業用途だけでなく、一つの文化として日本に定着させたいと思います。

法を順守し、コンプライアンスを守り、新しい発想による商品を開発し、皆様に喜ばれるような世の中を創り出し、新しい時代を提案していきたいと思っています。



キャンプ場からの引き合いが多い
どこでも整う「サウナキューブ」



クリーン・エアーな陰圧室を実現した
医療用の「メディカルキューブ」



デントレーラーとデック
トレーラーの2台を組み
合わせたグランピング施設

人

― 御社の特徴は？

栃木工場には40名のスタッフがおり、うち25名が主に溶接や塗装の製造現場で働いています。ベトナムからの技能実習生も12名在籍しています。仕事熱心で技術の習得が驚くほど速い彼らから刺激を受け、若い日本人スタッフも技術に対してポジティブな姿勢で向き合っています。

技能実習生と言葉や習慣の違いによる誤解が生じないように、日本語が堪能なベトナム人の通訳を正社員として雇用しています。

現場でもっとも大切にしているのは「あいさつ」です。社内社外問わず、全員が大きな声で挨拶を交わし、明るいコミュニケーションを欠かさないう心掛けています。

― 次世代の教育について

マンツーマンによる現場での指導を中心に、講習会参加による技術の向上を継続的に図っています。

弊社の製品は、主に規格品となりますので、マニュアルや動画資料の作成を進め、新人の早期の技術習得に活用していきたいと思っています。

トラックの高所作業の安全を守る

(有)栄和自動車

(有)栄和自動車は、トラック専門の修理加工・板金塗装の小規模工場であるが、「トラック用風力発電機」「天井開閉システム」「庫内衛生システム」等の多彩なアイデア製品を世に送り出している企業である。

高所作業での墜落防止装置装着が義務化

2018年に改正された労働安全衛生規則において、地上高2.5m以上の高所作業には、墜落防止装置の装着が義務化された。具体的には、囲いが無い高所では、安全帯（ハーネス）を装着し、安全ブロック（墜落発生時、ロックがかかり墜落を防止する装置）と、安全帯が繋がった状態で作業をさせなければならない、ということである。

特に「粉体専用運搬車」「飼料運搬車」等、納品先で屋根上での作業が必須となる運送業者においては、このような装備がほどこされていないと、事実上、労働安全衛生法違反となってしまう。出荷時の倉庫や工場には天井や壁に安全装置を付けて屋根上で作業することができるが、納品先は、ほぼ屋外のため安全装置がない状態で屋根上で作業を行わざるを得ないのが現状である。

実際に雨天や凍結で滑りやすい状況を中心に、屋外作業でのトラックの転落事故は頻発しており、死亡するケースも発生している。転落事故は防げる事故であり、労働基準監督署も管理者側に厳しい措置を行うことになる。

医療器具からアイデアを得る

運送事業者からの相談を受け、栄和自動車での製品開発が始まった。安全装置を散り付けるには荷台の上に更に1.5m程度の高さで安全ブロックを装着できる固定物が必要となるのだが、トラックの車高は原則3.8m以下のため、走行に支障をきたさないように、伸縮式か収納式もしくは脱着式にする必要があった。

エア・シリンダーを使用して、門型の鉄棒をリフトする機構



専務取締役 技術営業 飯田 泰教 代表取締役 飯田 武

を検討したが、コストが高く、故障する可能性も高くなった。

代替案を模索していたところ、病院で使われる「点滴台」にインスピレーションを得て、「移動式支柱」のアイデアを思い付く。過去に「庫内衛生システム」を製作し、医療関係者との接点も多い栄和自動車ならではの閃きである。

早速、コストが安く、動力も必要としない構造を目指して設計が進められた。屋根に溶接したレール上を半固定された滑車で支柱が移動し、起倒式で収納できる方式となった。



この動く支柱に既製品の安全ブロックを装着すれば、既存車両に、簡易に後付けができる転落防止装置となる。

強度設計のため、厚生労働省の規格を調べたところ、安全帯や安全ブロックには厳しい規格があるが、安全ブロックを繋げる支柱や固定物については明確な基準はないので、安全ブロックの規格に合わせ、製品に重さ200kgの落下に耐える強度を持たせる開発が進められた。

人間が転落すると支柱には瞬間的に強い力が加わる。あらゆる落下方向への捻じれ強度を得られるよう柱にはハシゴ構造を採用し、レール上を移動する部品には力が分散される工夫もされた。CADで強度計算をし、実際に重りを付けて落とすテストも繰り返された。傾斜で柱が勝手に移動しないブレーキ機能や、支柱を起こした状態で走行しないように、使用中は警告灯が点滅する等、様々な安全面も配慮されている。

既存車両に後付けできるキットとして2023年1月から販売され、トラックの高所作業の安全を守っていく。



(有)栄和自動車 代表取締役 飯田 武
お客様の要望の実現に、知恵と技術で応えていきます。
【本社】〒410-0873 静岡県沼津市大諏訪803番地の2
Tel : 055-922-6305
<http://web.thn.jp/eiwajidousya/>



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。

スピード重視で顧客の利益を守る

スズコーインターナショナル(株)

1986年、創業者である先代の鈴木恒人氏が埼玉県草加市に(有)スズコーを設立し、トレーラ部品の販売業務を開始する。1992年には業務拡張に伴い、北茨城営業所を開設。トレーラ部品の輸入貿易の規模も拡張し、2001年に現社名のスズコーインターナショナル(株)に社名変更をした。

先代社長はトレーラ先進国のアメリカで開催されたラスベガス・トラックショーを2000年に訪問し、アメリカ製トレーラ部品の輸入販売に注力し始める。ショーで名刺交換した取引相手の中には、代金を支払っても部品が届かなかったり、届いても品質にバラつきがあったり、連絡が取れなくなったり、様々なトラブルに見舞われていたり、大変な中で会社を経営していったということである。

世界各国のトレーラ部品情報を収集

現在、スズコーインターナショナル(株)は輸入の経験値を高めて、信用できる取引先と確かな信頼関係を築き上げ、米中欧を中心に世界16ヶ国30社と取引がある。

安全性と品質性を重視したトレーラ部品を日本国内に提供し、各国の部品メーカーや商社とも緊密に連絡を取り合っている。

車軸やブレーキのような大きな部品から小さな部品まで、膨大な点数の部品を在庫・提供が主業務であるが、築き上げたネットワークを活用し、世界的規模でトレーラ部品の最新情報を収集していることが最大の強みといっても過言ではない。

コロナ禍以前は、フランクフルトで2年に一度開催される「Automechanika」を毎回訪問し、1週間以上に亘って滞在。世界中から集まったトレーラ部品業界の担当者と商談し、対面でしか得られない高い鮮度の情報を収集していた。



ホイールナットの緩みを
目視で確認できる小さな
パーツも扱っている



本社倉庫は部品メーカー
毎に、取り出しやすいよう
に整理整頓されている

何よりも顧客へのスピード対応が大事

日本国内を走るトレーラを構成する部品は、現在はほぼ海外メーカー製である。積載重量の大きいトレーラは、車軸やブレーキ等の部品に大きな負荷がかかるために、一般的なトラックと比較して、部品の交換サイクルが短い。

また商用車であるため、修理期間を可能な限り短くすることが修理工場には求められている。

ドライバー不足により、輸送効率が低いトレーラ需要は増加傾向にある。主に関東を商圏としているスズコーインターナショナル(株)にとってビジネス拡大のチャンスであるが、現社長である治久氏は、既存顧客への確かな情報提供とスピード対応が最も重要な仕事と位置付け、商圏の拡大によって、発生するであろうタイムロスや情報伝達の不備を容認しない立場を貫いている。

2011年に先代社長が病気で急逝してしまい、32歳の若さで引き継いだ際、担当者が不在だと誰も分からなかった古い社風を改革し、いつでも誰でも分かるように情報共有体制を整備し、既存顧客への対応力を強化してきた。

社長就任直後は、多くの顧客にいろいろな面で助けられたという。その感謝の気持ちとともに「より良い商品を提供し、車輛ユーザーの生産性・運行効率を高め、利益を生み社会還元する」という先代の意志を受け継ぎ、顧客対応を重視する経営をこれからも続けていく。



代表取締役社長 鈴木 治久

スズコーインターナショナル(株)

代表取締役社長 鈴木 治久

安全性と環境を守る、共存共栄、社会に貢献

【本社】〒340-0814 埼玉県八潮市南川崎117-1
Tel:048-948-7301 <http://www.suzukoh-jp.com/>

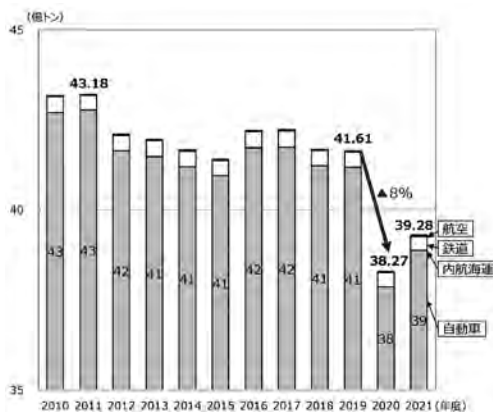


社会生活や産業活動の変化は物流の形態に影響を及ぼしている。また、新技術が物流を根本的に変え、我々が求める物流の姿も様変わりする。一方、「物流業界の2024年問題」が指摘されており、今回は、物流の現状について報告する。

Q1 国内物流の現状は？

- 国内貨物輸送量(トンベース)は、2010年度以降横ばいで推移し、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う人流の制限や経済活動の停滞等により2020年度は前年度比8.0%の減少
- 一方、宅配便取扱個数は、2010年度以降右肩上がり推移し、2020年度は新型コロナウイルスの感染拡大で外出を控え、電子商取引(※EC)が更に拡大したことを受け、前年度比12%の増加

国内貨物輸送量の推移(トンベース)



宅配便取扱個数



EC市場規模の推移



※ 電子商取引とは、インターネットやコンピューター上での電子的な手段によって、商品の売買やサービスなどの取引を行うことで、EC(Electronic Commerce)やEコマースと呼ばれることもある。

【出典：経済産業省、国土交通省HPより作成】

Q2 「物流業界の2024年問題」とは？

- トラックドライバーの時間外労働の上限規制が2024年度から適用されることに伴い、労働時間等の労働条件の見直し、向上を図るため、拘束時間、休憩時間等の基準を定める「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」についても、改正に向けた検討が行われている。
- これは、トラックドライバーの働き方改革に関連する取組みであり、物流業界に留まらず、産業界として確実に推進する必要がある。
- 実現に向け、物流の抜本的改革への取組みが求められ、車体架装に関しても、関連業界等と連携し、物流の効率化に繋がる技術開発、製品開発に取り組んでいかなければならない。
- 物流が直面している諸課題の解決に向けた取組みを進め持続可能な物流の実現につなげることが必要不可欠であるとの考え方に立ち、経済産業省、国土交通省、農林水産省の三省で、物流を持続可能なものとしていくための方策を検討するべく、有識者、関係団体及び関係省庁からなる「持続可能な物流の実現に向けた検討会」を9月に設置し、検討が進められている。



ドライバー不足を解消するためには、全産業平均の労働時間、賃金にすることが求められる

【出典：第2回持続可能な物流の実現に向けた検討会での公益社団法人全日本トラック協会報告資料より作成】

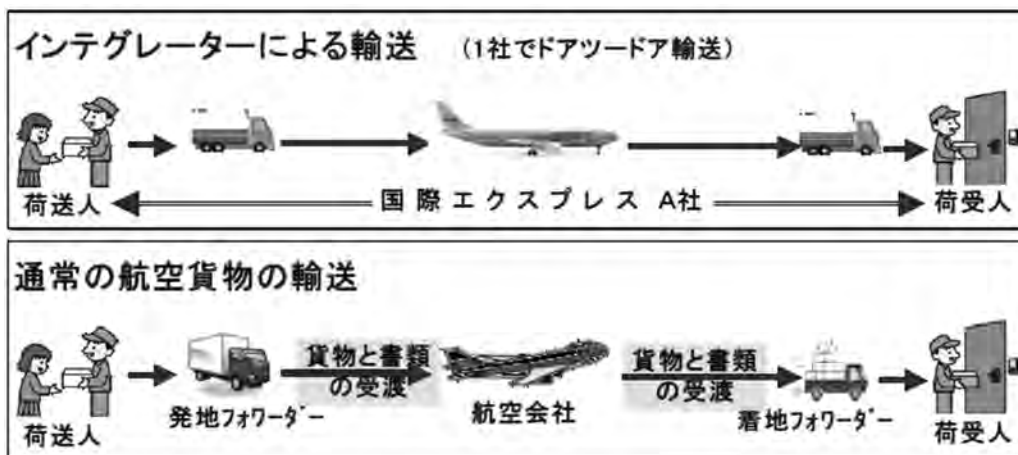
Q3 「国際宅急便」とは？

▶ 最近では、事業者だけではなく、個人でも海外に注文し、購入する人も増えてきているが、国際宅急便とは、どのようなもの。



国際宅急便も日本国内の宅急便と概ね同様の仕組みで、書類や小口・小型貨物をドアツードアで輸送するサービス。ドアツードアの包括料金で、配達時間の保証があるものも多く、現在では大型貨物や大口貨物も扱うようになっている。

▶ インテグレーター輸送と通常の航空貨物輸送の違いは。



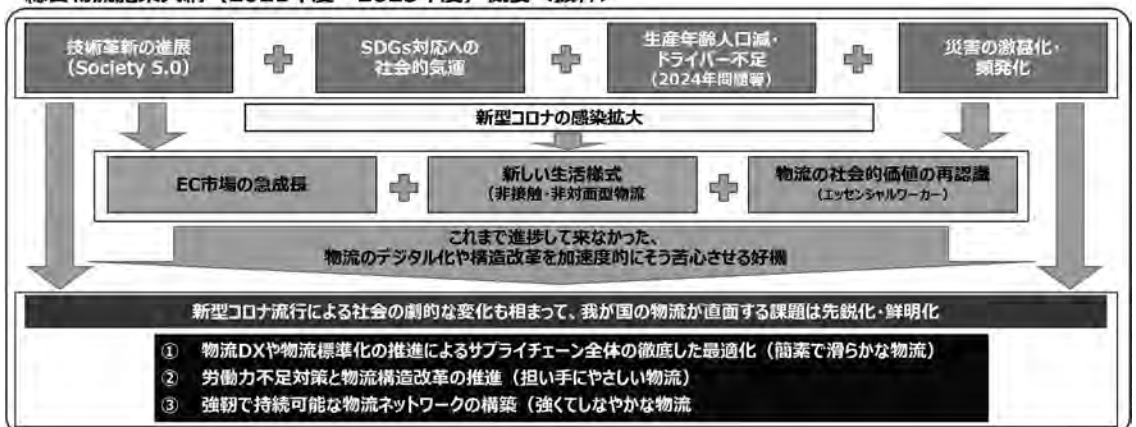
インテグレーターとは、フォワーダーが行う地上の集配業務と航空会社が行う空港間の輸送を一社で統合的に行う業者。

【出典：元桜美林大学客員教授松山久秋氏HPより作成】

Q4 「日本の物流政策」とは？

現在の日本の物流政策は、2021年(令和3年)6月に閣議決定された「総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)」に沿って行われており、我が国の物流が直面する課題は、今般の新型コロナウイルス感染

総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)概要<抜粋>



【出典：国土交通省HPより作成】

症の流行による社会の劇的な変化も相まって、より先鋭化・鮮明化している。

そうした課題に対応した施策に重点的に取り組むべく、今後の物流が目指すべき方向性を下記の①～③の3つの観点とし、関連する施策を位置付け、施策の進捗を定量的に把握するため、代表的な指標(KPI)を本大綱の別表に位置づけている。

- ① 物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化(簡素で滑らかな物流の実現)
- ② 労働力不足対策と物流構造改革の推進(担い手にやさしい物流の実現)
- ③ 強靱で持続可能な物流ネットワークの構築(強くてしなやかな物流の実現)

⇒「物流業界の2024年問題」への対応とも直結し、車体架装としての役割、責任も重要

働くクルマたち



第39回：ロータリ除雪車

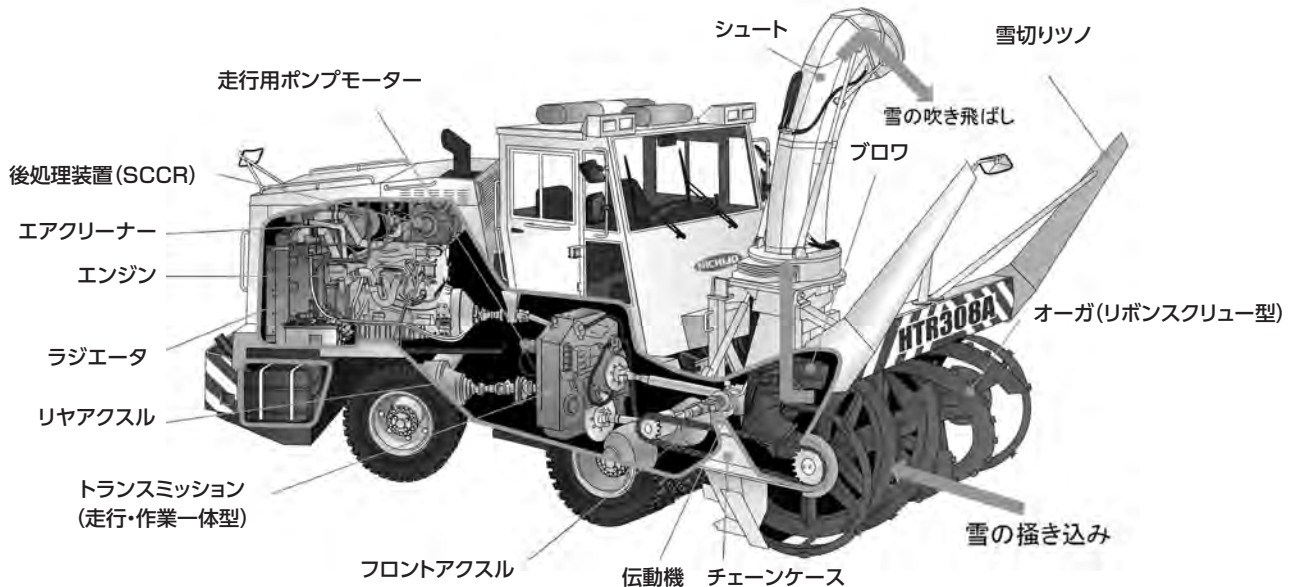
社会に欠かすことができない車体工業会会員が製造している多種多様な「働くクルマたち」について、毎回車種を選定し、その特徴等、日ごろは目にしないところを含めて紹介していく。

第39回目はロータリ除雪車について特装部会会員の㈱NICHIJOUから紹介する。

1. ロータリ除雪車とは

ロータリ除雪車とは主に道路(高速道路含む)、歩道、空港など堆積している雪を遠方に投雪、及び積雪により狭くなった道路の拡幅除雪、またダンプ車などへ積み込むことができる運搬排雪等に使用する車両である。

基本的な車両の特徴としては車体の前部に搭載される除雪装置があり、固く締まった雪の破碎と中央に集積するためのオーガ、雪を投雪するためのブロワ、投雪方向を定めるシュートから構成される。



2. ロータリ除雪車の歴史

日本における道路用のロータリ除雪車は昭和31年に三菱日本重工業(現三菱重工業)製が登場する。㈱NICHIJOUにおいては昭和35年に北海道開発局からの受注によりHTR1形(102PS)ロータリ除雪車を試作している。



HTR1形ロータリ除雪車

昭和40年以降はクラスの拡充、アタッチメント型の装置が開発されている。また昭和44年には国内最大級となるHTR700形(770PS)を開発し市場投入されている。その後は排出ガス規制に対応すべくモデルチェンジを行っている。

平成になると除雪作業の高速化等を目的とした回送速度70km/hとなるロータリ除雪車を開発し市場へ投入した。その後は50PS、800PSとラインアップを拡充させている。



HTR700形ロータリ除雪車

3. ロータリ除雪車の種類と特徴

規格	機種	最大除雪量 (t/h)	最大除雪幅 (mm)	走行速度 (km/h)	特徴
1.0m級	HTR55	450	1,000	15	主に歩道用
1.3m級	HTR88	850	1,300	40	主に歩道用、道路も可
1.5m級(75kW)	KBR108	850	1,500	40	主に歩道用、道路も可、タンデムタイヤにより悪路走破性に優位
1.5m級(90kW)	HTR148	1,300	1,500	40	主に歩道用、道路も可
2.2m級	HTR308A	2,900	2,200	49	主に道路用、道路除雪におけるメイン機種
一車線積込型	HTR268L	1,700	2,600	49	通常除雪ではダンプ車が並走し横積みし2車線を閉鎖するが本機では一車線規制での作業が可能
2.6m級	HTR408	4,200	2,600	49	主に道路用、峠道、空港等の除雪にも使われる
440kW級	HTR608	2,300	2,600	49	主に空港用、高速除雪可能
590kW級	HTR801	3,100	2,600	49	主に空港用、高速除雪可能



HTR55形ロータリ除雪車



HTR88形ロータリ除雪車



KBR108形ロータリ除雪車



HTR148形ロータリ除雪車



HTR308A形ロータリ除雪車



HTR268L形ロータリ除雪車



HTR408形ロータリ除雪車



HTR608形ロータリ除雪車



HTR801形ロータリ除雪車

4. ロータリ除雪車の自動化

ロータリ除雪車の除雪作業においては、労働人口減少・熟練オペレータの高齢化が深刻化しており、除雪作業の担い手不足が課題となっている。これら課題解決に対応すべく、オペレータの作業負荷の低減を目的として自動運転(衛星やカメラを利用した走行の自動化)や除雪の自動化(除雪装置の複雑な操作を除雪場所の条件に応じた装置の自動化)の開発も進められている。

Member's Essay COFFEE BREAK

父の趣味を感じて

(株)アイパワークス 業務部 ^{ふかさわ たかひろ} 深澤 隆浩

私には現在夢中になれる趣味や特技がありません。20代の頃は、中学・高校のクラブ活動にて行っていたテニスを趣味で月に2回ほど定期的に行っていましたが、30代後半になった現在ではそういう活動とも疎遠になっています。

そんな私とは対照的に、私の父は昔から多趣味で、釣りやコレクション、生き物の飼育などいろいろな趣味に興じている姿を小さい頃より見てきました。その中でも父が一番に熱を入れているのが20年ほど前より始めた山野草です。現在では趣味が高じてお店を開くまでになりました。

お店は上高地の玄関口の近くで、地元の方々や観光客に向けて、仕入れた物や自分で育てた物、植替えをした物を販売しています。以前は仕入れから販売まで一人で行っていましたが、2年ほど前より体を悪くしてからは、家族や知り合いの手を借りながら営業しています。

私も休日を利用して年に数回ですが手伝いをするようになりました。私は植物を育てた経験が少なく、あまり興味がなかったのですが、つい先日手伝いに行った際に1つの鉢植えに目がとまりました。いつも見ている植木鉢とは少し違う植木鉢で少しおしゃれな形をしていました。そこに『ミヤマキリシマ』が植えられており、植える植物だけでな



父が経営しているお店の看板

く、植木鉢と組み合わせると多様な個性を表現できるのかとその時感じました。その日は目に留まった『ミヤマキリシマ』ともう一つ『セッコク』をいただきました。

少量の水やりと周りの草取りで春にはきれいな花が咲くそうなので、楽しみに育ててみたいと思います。

これを機にまだ踏み入れたことのない趣味の世界に入るきっかけになればいいと感じました。



筆者(右側)といただいたミヤマキリシマとセッコクの鉢植え

おやじバンド

自動車精工(株) 取締役会長 ^{みやこ あきら} 宮幸 朗

2010年1月末の寒い日、平均年齢55歳のおじさん達が自由が丘のスタジオに集結した。

ギター3名、ベース、ドラム&見学者2名の合計7名で、課題曲・加山雄三『夜空の星』の練習が始まった。

どうなる事かと思っていたが、案の定最初は全く合わなかった。徐々に合うようになってきところで、見学者2人に歌ってみると言うことになったが、カラオケと違って字幕が出てこない。最初のフレーズ『僕のゆくところへ・・・』なかなか入れない・・・(笑)

何十回も繰り返すうちに、何とか合うようになってきて約二時間の練習を終えた。反省会は自由が丘駅近くの『町田屋』という蕎麦屋でやったが、見学者2人はボーカルで採用、メンバーの過半数が落第しているのでグループ名は『フェイラーズ』(落ちこぼれ、落第者)に決まり、目標は全員の還暦



還暦ライブ当時のチラシ

ライブをやることとした。

その後、全員の都合の良い日曜日9時～13時(4時間)の練習が始まった。レパートリーもビートルズ、グループサウンズ、斎藤和義と広がっていった。もちろん加山雄三も。(その後、女性2人とドラム1人が加わり10名の大所帯となる・・・)

何とその年の秋には渋谷にあるビートルズファンの聖地『ランタン・神泉』でライブをやり、約60名の満席の中で3ステージ約30曲を披露した。その後、新宿の行きつけの飲み屋でのミニライブ(約20名)、大きいステージは済生会病院・年度の学会の余興を帝国ホテル孔雀の間でやった。

済生会中央病院・院長の友人が挨拶で『余興は友人のバンドをお願いして経費を下げました・・・(笑)』控室に良く聞こえた・・・

院長(約80名)事務局(約100名)の2ステージで、最初で最後のギャラをいただき全員で銀座に飲みに行った。

目標としていた還暦ライブは2014年と翌年に新宿ケントス(知る人ぞ知るライブハウス)で、2016年～2019年は横浜ケントスで約130名満員の中で盛大にやることが出来た。

コロナで中断しているが、メンバー全員が長生きして、とりあえず『古希ライブ』が目標だ・・・(笑)



新宿ケントスでのライブ(左から2番目が筆者)

スポーツの魅力

トヨタ車体(株) 製品企画ZU みやわき しょうた 宮脇 渉太

皆さんは最近、仕事以外で体を動かしていますか？私は学生の頃からサッカーをしています。社会人になってからは趣味の幅が広がり、色々なスポーツをするようになりました。



ハワイの沈没船とカメ

最近特に楽しいのが、スキューバダイビングと登山・トレイルランです。海と山で全く異なるスポーツですが、体を動かす以外に、普段見る事が無い景色を見られる事が共通の魅力です。旅行に行く時は事前に調べて、良いダイビングスポットや登山コースがあれば挑戦するようにしています。

スキューバダイビングでは初対面の人と潜る事が多いのですが、目的地までの移動中に船上で話す事が多く、行く先々で知り合いが増える事が魅力かなと思います。終わった後に、見た生き物をみんなで写真見ながらログブックに記録する事も楽しみの一つです。

登山・トレイルランは一人の時もあれば数人で行く時もありますが、やはりみんなで達成感を味わい、景色の良さを共有するのが魅力です。

また、ダイビング終わりや山頂で飲む味噌汁・ホットコーヒーは、インスタントですが、不思議とどの高級店でも出てくるものや家で作るものより美味しく、格別です。



立山山頂(右が筆者)

いどばた会議

私のSDGs Part3

女性の活躍のために

(有)相沢自動車ボデー工場 あいざわ まきこ 相澤 真紀子

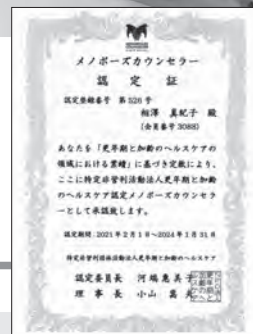
SDGs17の目標「GENDER EQUALITYを達成し、全ての女性及び女兒の能力強化を行う」に即したものです。

- ① 次世代に伝えたいカラダのコトを親子、祖父母、パートナーと共有する
- ② 無理のない自分にちょうど運動をする
- ③ 老年期に自分が納得して適切な治療にたどり着けるようになる

以上、3つをモットーに活動中です。



Menopause (メノポーズ)とは更年期のこと
同義語は change of life



お庭の自然緑化

日本フルハーブ(株) あべ てつや 阿部 哲哉

10年ほど前に自宅を購入。当時は庭には芝生は植えていなかった。

当初草むしりを行っていたが、5年ほど前から面倒になり、草刈り機を購入し草刈りを行う様になった。自然と芝生が生え(近所の芝の種が飛んできた)今では立派な芝のお庭になった。



面倒くさがりでもSDGsに

(株)トノックス いわい こうた 岩井 宏太

ツイッターで真夏でも長持ちする保冷ポッドを発見。冷蔵庫まで冷たい飲み物を取りに行くのが面倒だと思い即購入。使ってみると冷たさを保持するので冷蔵庫を開ける回数も減る、ペットボトルを入れるだけなので、洗う必要もない、まさに面倒くさがりに一石二鳥のSDGsです。



会社の売店でフードロス解消

日本フルハーフ(株) ^{くまさか まりえ} 熊坂 麻里江

弊社の売店は定時になると当日の賞味期限のものは特別価格で販売されます。

何を食いたいかで購入するのではなく、特別価格になったものの中から購入しています。

お財布にもやさしい上、フードロスに貢献できており、定時後に売店に行くのが楽しみです。



私のマイボトルで廃プラ削減

日本フルハーフ(株) ^{ほんま ゆうた} 本間 裕太

レジ袋の有料化も始まり、脱プラスチック社会への動きが加速していますが、私は社会人になってからマイボトルを持ち歩くようにしています。ペットボトルの削減はほんとに小さいことかもしれませんが脱プラスチックに向け少しでもお役に立てればと思います。



ジェンダー平等を実現しよう

イサム塗料(株) ^{しば た やすのり} 芝田 恭典

私たち夫婦は共働きということもあり、家事を分担しています。

役割りは決めずに阿吽の呼吸でこなしています。

最近では第一子も誕生したので、これからも家事も育児も夫婦で楽しくやっていきます。



買い物時のトートバッグ活用の徹底(ビニール袋使用削減)

日本フルハーフ(株) ^{すぎさき ゆうじ} 杉崎 祐治

コンビニ袋1枚7g計算で仮定した場合1枚燃焼させるのに22gのCO₂が排出されるが、

毎日活用しているため22g×365日=年間8,030gが1世帯で削減ができています計算になる。



1kg当たり500mlペットボトル1,000本分なので、年間ペットボトル8,000本分の削減となる。



社員食堂の食数管理で、フードロス削減へ!

三輪精機(株) ^{たちばな まい} 立花 舞

コロナで在宅勤務や欠勤者が増え、食数の変動が激しく、フードロスが大変なことに。

社員に事前の食数管理をお願いし、今では無駄が減りました。

食堂のチーフも「発注量が事前にわかりロスなく助かっている」と喜んでいます。

脱! フードロスでSDGsも意識♪

注) 食堂(若菜)を利用する日の3稼働日前の12:00迄に「○」を入力下さい。
例) 3月8日に利用する場合は3月3日の12:00迄に入力

日	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
稼働日																															
稼働日																															
稼働日																															

12:00迄



社員食堂従事者(一番右が筆者)



日産車体(株)
製造部 車体課 溶接グループ
しばた なほ
柴田 南帆さん



我が社の



スリーエム ジャパン(株)
トランスポーテーション セーフティ事業部
マーケティング部
おざわ さき
小澤 早紀さん



数種類の
ロボットの操作方法
を日々勉強中です

お客様に喜んで
いただけたことは
自信につながりました

Q1 どんなお仕事ですか？

車体ボデーの溶接品質の維持・向上を主とした業務を担当しています。溶接検査の実施や溶接品質を改善・向上するため、ロボットの教示操作も行っています。工程内には数種類のロボットがあるため、操作方法等まだまだ日々勉強中です。

Q2 仕事で楽しいときは

溶接不具合品を後工程へ流さないことを最重点に取り組んでいるので、後工程の品質チェックデータで良品質な車を出荷できていると聞くと嬉しいです。また、ロボット操作を覚えると様々な改善やプログラム作成等の業務にも携われるので、とても楽しいです。

Q3 仕事でつらいこと

ロボットの教示操作中に、ミスをして品質不具合を発生させてしまったときはとても悔しいです。同じような不具合を出さないよう、再発防止策を講じて周りと一緒に安全作業を守りつつ、最善な作業手順の設定を心掛けています。

Q4 これまでの仕事の中で 印象に残っている出来事は？

『IWS*+』という溶接不具合を検出する設備の立ち上げです。設備を一から立ち上げる仕事に携わるのは初めてで、普段の業務とは違ってロボット操作だけでなく配線工事やPCでのデータ作成等、様々な知識や技能が必要になるのでとても勉強になります。

※ IWS(Intelligent Welding System):溶接の状態をリアルタイムで判定する「溶接インラインモニタリングシステム」

Q5 御社のPRをしてください！

日産車体は、日産グループの中でもトップレベルの品質を維持し続けている会社です。お客様に良い品質の車をお届けできるよう日々頑張っています。ホームページで生産車の紹介を行っていますので、ぜひご覧ください。

Q1 どんなお仕事ですか？

弊社ではテープ接着剤をはじめ、研磨材やラッピングフィルムなど様々な製品を製造販売していますが、私の所属する事業部では主に反射材を用いた交通安全製品を取り扱っています。入社以来、私は車両用反射材製品の担当マーケッターとして、販売戦略の立案や販促物の制作など販売活動のサポートに携わっています。

Q2 仕事で楽しいときは

自社の反射材を付けた車両が車体を光らせながら道路を走っている姿を見た時です。車両用の反射材という小さな製品ながらお客様の安全に貢献できていると感じられ、担当製品への愛着と同時に仕事のやりがいを感じる瞬間です。

Q3 仕事でつらいこと

コロナ禍での入社だったので、お客様と直接お話しする機会がなかなか得られないことは自身の課題でもあり、辛かったです。特にウェブサイトやカタログなどの制作時には「どんなコンテンツであればお客様に満足いただけるかな...」と考える中で自身の経験の少なさを痛感させられました。これからより多くのお客様と関わりながら「生の声」に触れることを大切にしたいです。

Q4 これまでの仕事の中で 印象に残っている出来事は？

オンラインセミナーを初めて企画、実施したことは特に印象に残っています。コンテンツの制作からお客様へのアナウンスまで準備すべきことが多岐にわたり、開催日までに間に合うか不安な時も多々ありましたが、参加いただいたお客様に「参加して良かった」と喜んでいただけたことは自信につながりました。

Q5 御社のPRをしてください！

5万5千もの製品をもつスリーエム ジャパンは、その多彩な技術とアイデアで皆様の暮らしをより豊かにするイノベーションカンパニーです。お客様のよき相談相手として様々なソリューションをご提案できると思いますので、どんな些細なお悩みでもぜひお気軽にお問い合わせください！

2022年4月～9月 会員生産状況概要

① 合計(非量産車+量産車)

- ・ 4月～9月の累計台数は、前年比9.1%減と、2年ぶりの前年割れ
- ・ 半導体不足等による部品供給遅れ等により、量産車、非量産車共に前年を下回った

② 非量産車合計

- ・ 4月～9月の累計台数は前年比21.1%減と2年ぶりの前年割れ。全ての車種が前年割れとなった

③ 特装車

- ・ 4月～9月の累計台数は、前年比17.8%減と2年ぶりの前年割れ
- ・ 輸出向けは同39.1%増となったものの、輸送系は同27.7%減、作業系・その他は同12.9%減

④ 特種車

- ・ 4月～9月の累計台数は、前年比9.7%減と4年連続の前年割れ
- ・ その他が同10.7%増となったものの、緊急用が同41.2%減、車いす移動車が同9.8%減

⑤ 平ボデートラック(除シャシメーカー標準トラック)

- ・ 4月～9月の累計台数は、前年比16.1%減と2年ぶりの前年割れ
- ・ 小型・軽は同9.0%増となったものの、大型は同22.3%減、中型は37.1%減

⑥ バン

- ・ 4月～9月の累計台数は、前年比29.0%減と4年連続の前年割れ
- ・ バン(除く冷凍・保冷車)は同29.9%減、冷凍・保冷車は同27.5%減

⑦ トレーラ

- ・ 4月～9月の累計台数は、前年比1.6%減と3年連続の前年割れ
- ・ コンテナが同1.7%増加したものの、バンが同2.4%減、平床が同4.5%減、その他が同2.5%減

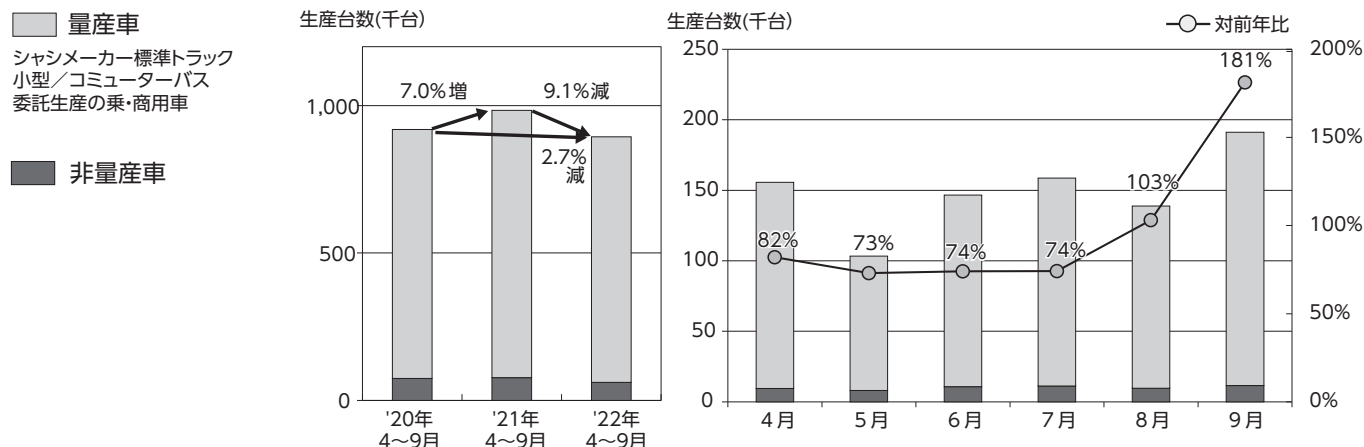
⑧ 大中型バス

- ・ 4月～9月の累計台数は、前年比1.6%減と3年連続の前年割れ
- ・ 路線は同5.3%増となったものの、観光は同33.3%減、自家用は同8.6%減

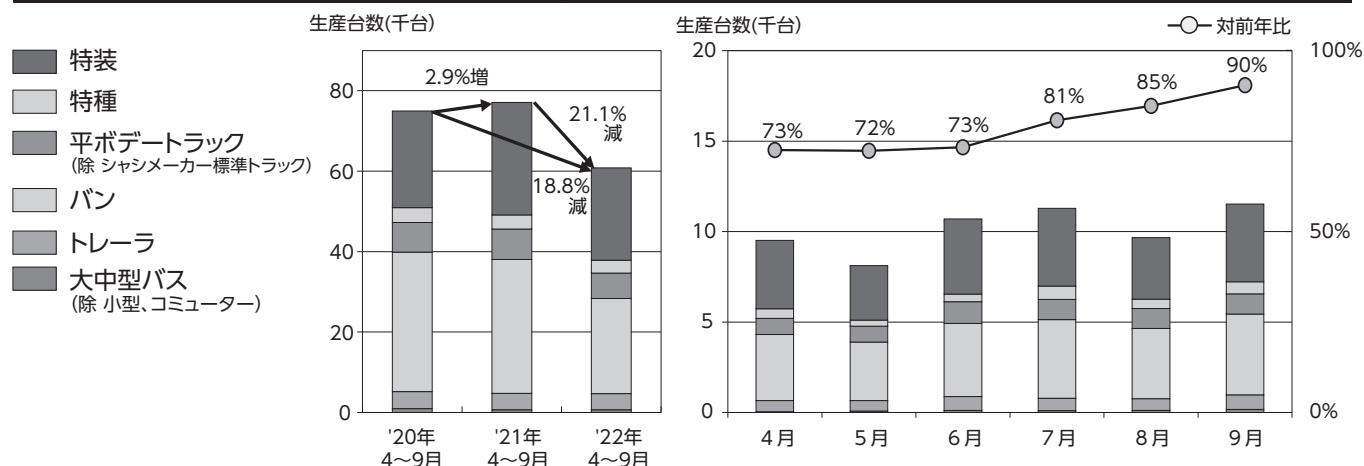
⑨ 乗用・小型商用・軽

- ・ 4月～9月の累計台数は、前年比8.7%減と2年ぶりの前年割れ
- ・ 国内向けは同14.4%減、輸出向けは同4.1%減

合計(非量産車+量産車)

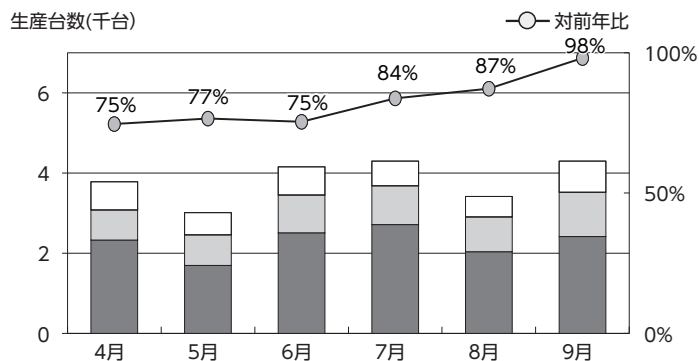
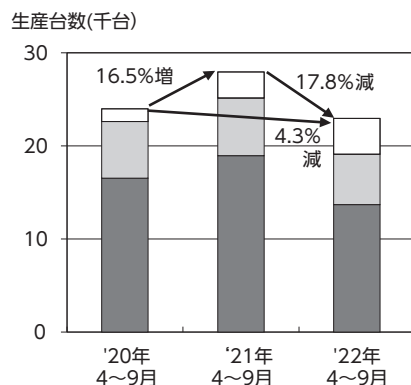


非量産車合計



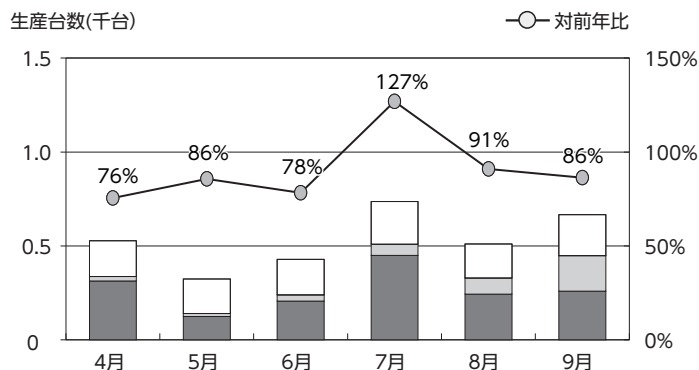
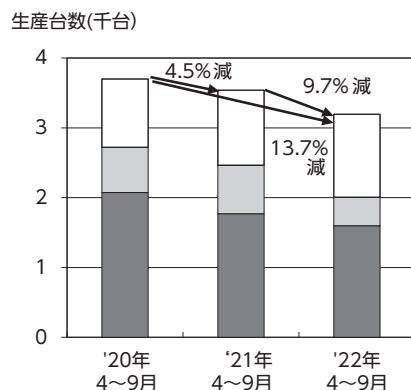
特装車

輸出
 作業系・その他
 輸送系



特種車

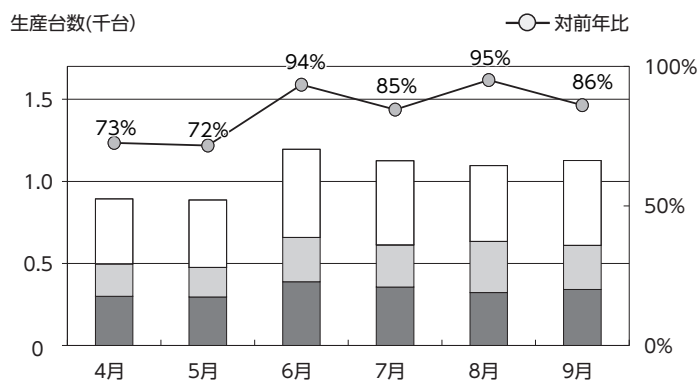
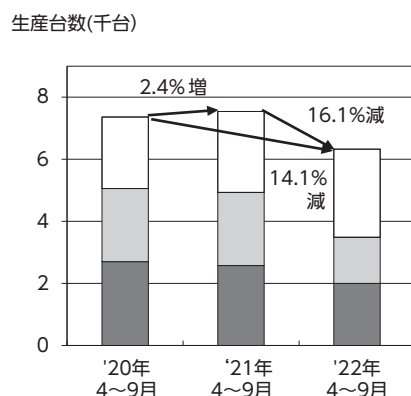
その他
 緊急用
 車いす移動車



平ボデートラック (除 シャシメーカー標準トラック)

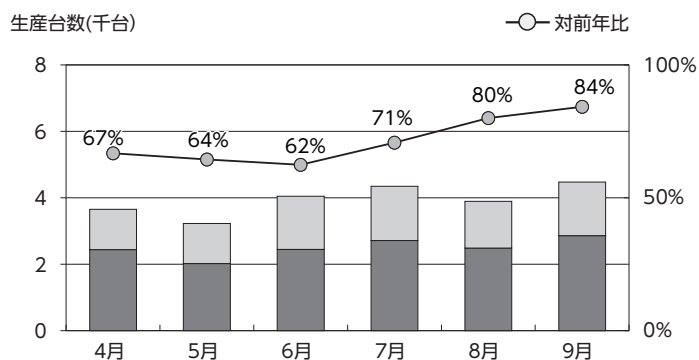
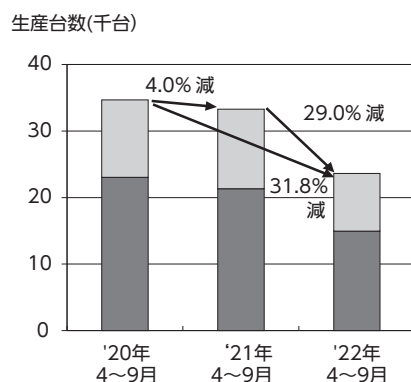
平ボデートラック
(除 シャシメーカー
標準トラック)

小型・軽
 中型
 大型



バン

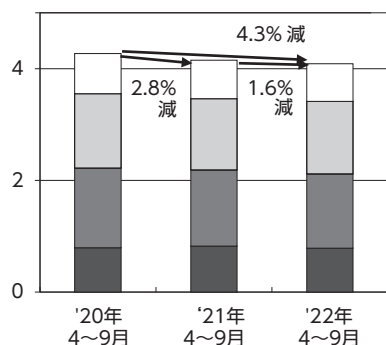
冷凍・保冷車
 バン
(除 冷凍・保冷車)



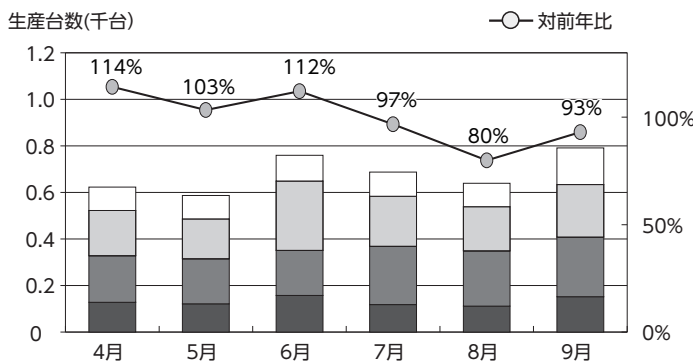
トレーラ

- その他特装系
- コンテナ
- バン
- 平床

生産台数(千台)



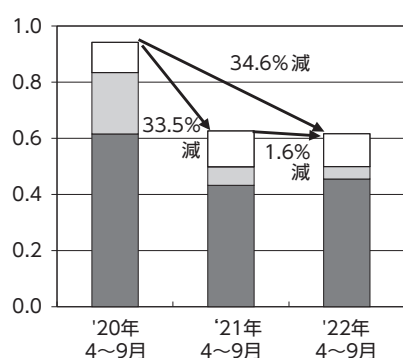
生産台数(千台)



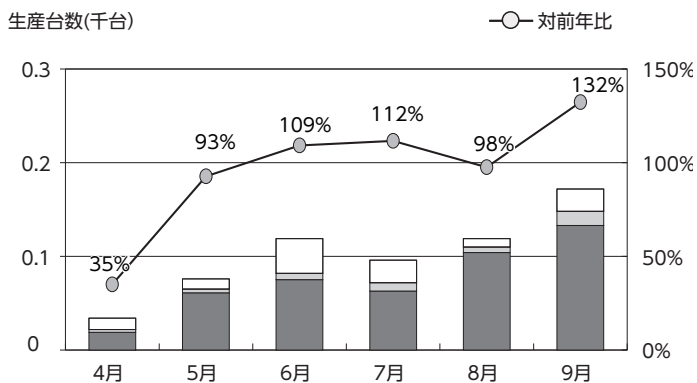
大中型バス

- 自家用
- 観光
- 路線

生産台数(千台)



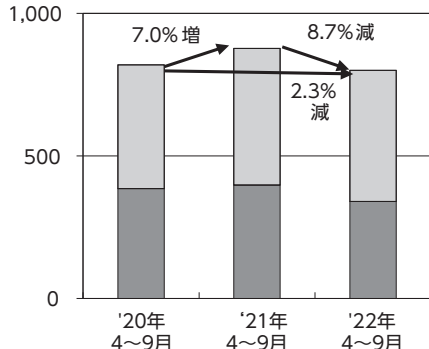
生産台数(千台)



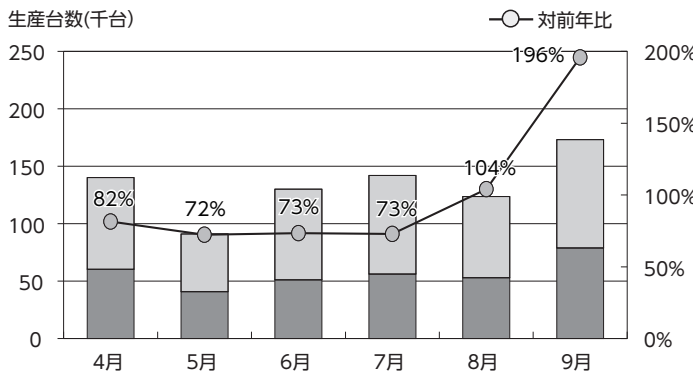
乗用・小型商用・軽

- 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

世界的イベントである「FIFAワールドカップカタール2022」では熱戦が繰り広げられ、日本チームの大健闘が元気、勇気、活気、感動、そして明るさを与えてくれた。新たな景色は次回に繰り越されたが、選手、監督、関係者の皆様に「ありがとう」をお伝えしたい。そして、日本サポーターの試合終了後の行動には、世界から賛辞が送られ、胸が熱くなった。一人ひとりの行動が集結することで、もの凄いことに繋がることを示していると感じた。

コロナ禍が3年目を終えようとする中、日本国内では様々なイベントの開催がコロナ禍以前の状況に戻りつつある。また、訪日外国人旅行者の入国制限も緩和され、観光地での賑わいが戻ってきたこともうれしいことである。確かに、新型コロナウイルス感染症が終息した訳ではないが、一步一步の歩みが確実に前へ進んでいることを示しているのだと思う。

自動車関連のイベントでは、11月に日本自動車工業会が「次回の東京モーターショーは、モビリティの枠を超えて他産業やスタートアップなど新しい仲間も募り、新たにJAPAN MOBILITY SHOWとして開催」することを発表した。

当会は共催団体として参画し、盛り上げていこうと考えている。一人ひとりが自らの行動を考え、行動に移していただくことで、楽しく、皆さんに喜んでいただける、素晴らしいショーが実現できる。「FIFAワールドカップカタール2022」に負けないイベントに向け、協力、支援をよろしくお願いします。(吉田)

特種部会

表紙写真について

日産モータースポーツ&カスタマイズ(株)製 車いす移動車



簡単なりモコン操作で昇降する全自動リフターを装備し、車両後部から車いすやストレッチャーのまま車内に乗り込めるモデルで、主に福祉施設・病院の送迎用、福祉・介護タクシーのニーズに応える車両。

広い室内スペースと高いスライドドア開口を活かし、十分な介護スペースと多彩なシートアレンジを実現した。

5ナンバー幅で車いす4台が乗り入れ可能な仕様を含め、車いすの数や人数により3仕様をラインアップしている。

新広報委員



花木 美由紀氏

トヨタ自動車東日本(株) 広報部主任
(小型部会)

業界内外に的確な情報をお伝えしたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

お知らせ

■技術発表会のご案内

- ◆日時：2023年1月19日(木) 14:30～16:45
- ◆場所：くるまプラザ会議室 + Web (Zoom) 併用
東京都港区芝大門1-1-30 日本自動車会館1階
- ◆内容：会員各社の新技術、新製品に関する発表5件

■講演会のご案内

- ◆日時：2023年3月16日(木) 14:30～16:00
- ◆場所：くるまプラザ会議室 + Web (Zoom) 併用
東京都港区芝大門1-1-30 日本自動車会館1階
- ◆講演テーマ：「銚子電鉄の『あきらめない』精神に学ぶ(仮)」
講演者：銚子電気鉄道(株) 代表取締役社長 竹本 勝紀氏

参加費 無料 **申込み** 当会ホームページに掲載する用紙、又は会員へメール配信する用紙にてお申し込みください。
問い合わせ先 日本自動車車体工業会 総務部 TEL 03-3578-1681

この会報「車体NEWS」は、主として自動車車体にかかわる法令改正等の動きを情報としてとりまとめ、春、夏、秋、冬の4回、季刊発行により関係方面の方々に毎回およそ1,700部を送付させていただいております。送付先は当工業会会員事業所他全国の大型車等の自動車販売、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

WINTER 2022 冬



広告掲載会社

吉村製材株式会社……………表2
イサム塗料株式会社……………表3対向
スリーエム ジャパン株式会社……………表3
損害保険ジャパン株式会社……………表4

編集後記

2022年12月15日発行

発行所 一般社団法人 日本自動車車体工業会

〒105-0012 東京都港区芝大門1-1-30

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

発行人 吉田 量年

トレーラのブレーキ・バルブ凍結による車両火災に注意

ブレーキ機器の水分除去のお願い



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

トラクタとトレーラのエア・タンクからの水抜き

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

エア・ドライヤを装着した車両においても水抜きを励行し、車両の安全な状態を確保してください。
※エア・タンクから多量の水分が排出されるときは、エア・ドライヤの機能が低下している可能性があります。

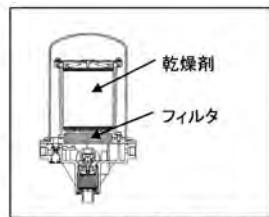
トラクタのエア・ドライヤの点検整備

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

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



エア・ドライヤの例



エア・ドライヤ内部構造(交換部品)例

トレーラ リレー・エマージェンシ・バルブの点検整備

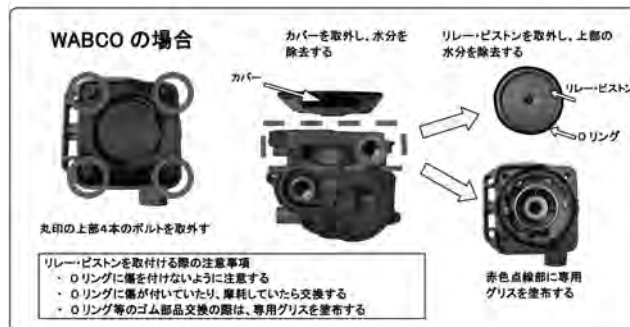
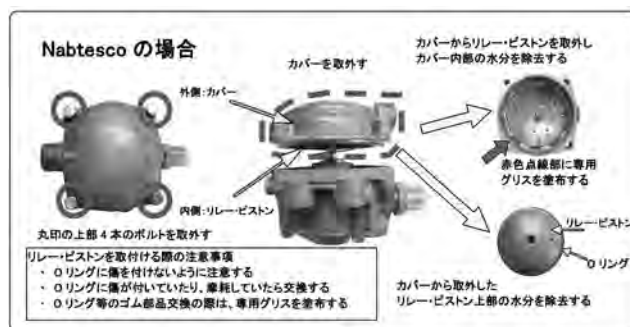
リレー・エマージェンシ・バルブはトラクタから送られたブレーキ用エアをコントロールし、トレーラ各輪のブレーキを作動させる重要な機能を有しています。

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

リレー・エマージェンシ・バルブの点検整備要領

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

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



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



多彩な塗装仕様

豊富な原色

各種法令へ対応

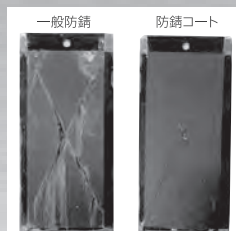
※一部原色を除く

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, Z.1 塩水噴霧試験(1000時間)



足回りが錆でこうなる前に



しっかりガード!!

高い防錆力

耐チップング性

防振・防音効果



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



美しさと安全性の両立

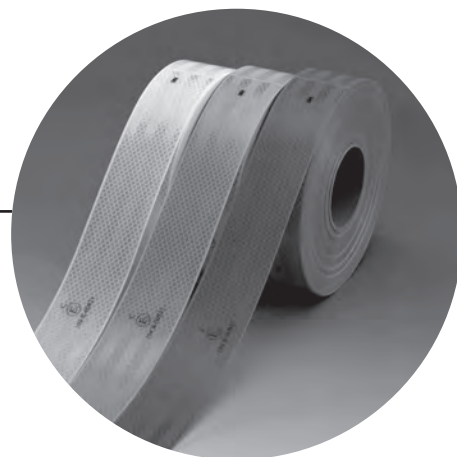
Beauty & Safety スリーエムからの提案です。

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

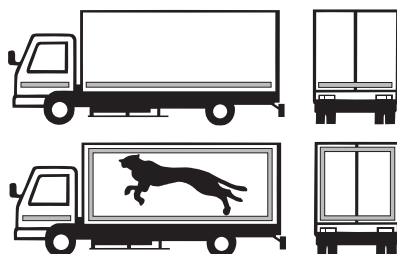
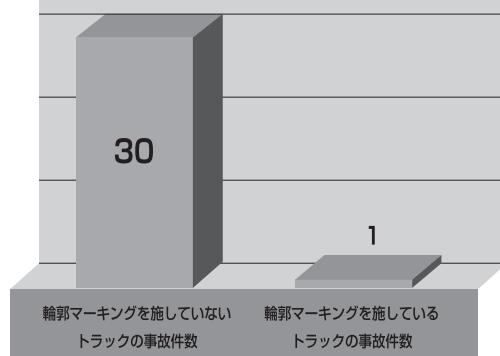
■ヨーロッパにおける研究報告

- 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

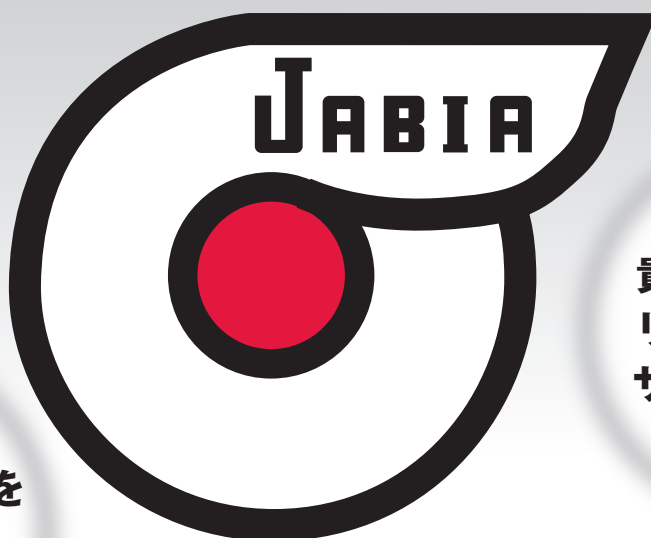
生産物回収費用保険

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