

車体 NEWS

SPRING 2023 春

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.



強力吸引車
(詳細はP.53を参照)

CONTENTS

巻頭言 2

NEWS特集

第16回技術発表会を開催 3

「2023年度税制改正大綱」の概要 11

2023年度予算案と2022年度補正予算について 12

カーボンニュートラル対応 第7回 13

NEWS FLASH

本部だより 15

部会だより 17

支部だより 20

官公庁だより 20

月度活動状況 29

会員情報 32

NET WORK Vol.110

東京車輛(株) 33

VOICE STAGE 98

澤藤電機(株) 35

(株)バイス 36

そこが知りたい 第56回

「脱炭素燃料とは？」 37

働くクルマたち 第40回

「バン型トラック」 39

COFFEE BREAK 41

いどばた会議 第13回

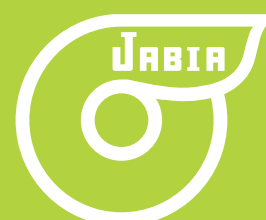
「私のSDGs Part4」 43

我が社の元気人 49

DATA FLASH

2022年4月～2023年1月 会員生産状況概要 50

編集後記 53



安全に走り続けたいから

私は

フルハーフ

を、選ぶ

「想いをハコぶ」その先へ



RUEHAUF

日本フルハーフ



カーボンニュートラルへの 取組みで思うこと

特装部会長 布原 達也
極東開発工業(株) 代表取締役社長



2022年度より特装部会長を拝命しました布原でございます。会員各社の皆様には、日頃より当会へのご理解と多大なご協力をいただき、誠にありがとうございます。

コロナ禍は4年目を迎え、まだ先行き不透明な部分も多々ありますが、全体としては漸く正常化の灯りが見えてきました。この間、DXを取り入れた業務の効率化など、この状況で学び今後の発展に寄与できることも多くあったと思います。これらが今後、会員各社の益々旺盛な事業活動に寄与することを期待いたします。

さて、業界各社の置かれている経営環境は、半導体不足や原材料の高騰などにより、依然として非常に厳しいものが続いています。こういった中でも、ボデーメーカーに要求される法基準、安全性などはますます高度化し、更にカーボンニュートラルへの取組みや、CASEに代表される新しい技術トレンドへの対応など、社会的な要求事項も多岐にわたってきました。

特に、2050年のカーボンニュートラル実現へ向けた日本の動きは、「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」(2021年6月18日公表)で重要分野における「実行計画」が示され、私たちが属する産業界へのCO₂削減要請はより具体的なものとなりました。この中で自動車を含む私たちの産業界全体に課された目標値は、2030年度においての温室効果ガス排出量(Scope1 + Scope2)を2013年度比の38%削減とされています。これは非常に高い目標値ですが、当会ではカーボンニュートラルに関する教育やホームページでの情報提供を通じて、会員各社間でノウハウを共有し、当会の会員全体がこれを達成すべく支援を行っています。

こういった中で、これから更に重要になるのは、Scope3の領域と思っています。

Scope3は事業を行う上での、入力側(原材料など)と出力側(送り出す製品、サービスなど)の領域で発生するCO₂を指しますが、私達の事業で送り出す製品やサービスは、お客様の温室効果ガス削減に直接係るため、ここには私たちの大きなビジネスチャンスが存在しています。提供する車両のEV化はそれを使用するお客様のCO₂排出量を直接削減しますし、私達が直接係る領域である車体の軽量化や効率化に繋がる機能、また運行を効率化するサービスの提供も同様です。この領域での温室効果ガス削減は、社会でのカーボンニュートラルの推進、実現に貢献すると同時に、各社の事業発展に繋がっていきます。一方、これらはビジネスチャンスであるが故に必要な技術情報や運用ノウハウにおいて、各社での競争領域となる部分が多く発生、存在するでしょう。しかしながら、この領域で積極的に協調できる部分を見つけ、それらを共有し、更に業界内でシナジーを発揮させていくことが業界全体の発展に繋がると思います。私たちの業界での100年に一度と言われる変革の中、且つそのスピードが要求される現在において、当会のこういったことへの取組みが、今後ますます重要度を増していくことと思います。

第16回技術発表会を開催



中央技術委員会(委員長・田沼勝之・新明和工業(株)取締役専務執行役員)では、1月19日、第16回技術発表会を開催した。昨年度に引き続き新型コロナウイルス禍のため、くるまプラザ会議室とWebの併用開催とし、会場参加役員9名、Web参加会員62社140回線と大変多くの会員が参加した。

【挨拶要旨】

中央技術委員会委員長を仰せつかっております田沼でございます。

この技術発表会は、2007年度に第1回を開催し、今回で16回目となります。また昨年度に引き続き、新型コロナウイルス禍でWeb併用開催となり、今回も多くの回線を繋ぎ会員の皆様にWebで聴講いただいております。多くの方々にご参加いただきありがとうございます。

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

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

当会としてもカーボンニュートラル達成に向け専門委員会を立ち上げ取り組んでおります。また電動車と架装物のマッチングをはじめCASEへの対応、使用エネルギーのミニマム化も大きな課題となってきます。

技術の変革にあたっては競争分野と協調分野があり、車工会としてもそれらのバランスを取りながら、底上げを図っていかねばいけませんので、皆さまのご意見、ご要望を多くいただき積極的な活動を行っていこうと考えております。

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

NEWS 特集



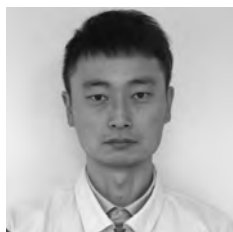
田沼委員長

塵芥車の安全性向上への取り組み

新明和工業(株) (特装部会)

設計部

西崎 聡 氏



1. はじめに

塵芥車では車両火災事故、過積載による事故、作業等者の巻き込まれ事故、又は車両後退時の事故等が発生することがあり対策が求められている。また、近年では少子高齢化による労働力・熟練者不足もあり、収集作業中に発生する事故の抑制・労働環境改善は大きな課題となっている。当社では安全性向上への取り組みとして、火災検知装置・延焼抑制装置、過積載検知装置、巻き込まれ被害軽減装置を開発・販売している。

2. 車両火災対策

収集した可燃ごみの中に、エアゾール缶、ライター、リチウムイオンバッテリー等が混入していることが原因で火災が発生することがある。火災被害を最小限にするためには、火災の早期発見・延焼抑制が重要となる。

- ・ 火災検知装置：ボデー後部に設置した温度センサーでボデー内温度を常にモニタリングし、火災発生時の急激な温度上昇を検知する。運転室内のランプとブザーで異常を運転者に報知することで、火災を早期に発見できる。



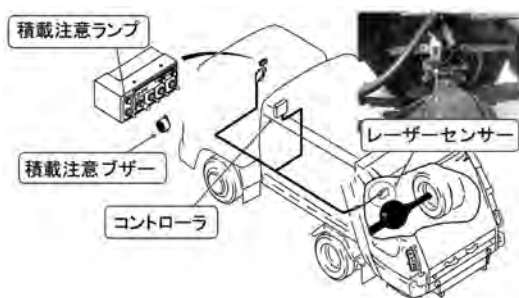
- ・ 延焼抑制装置：火災発見時に装置起動ボタンを押すと、ボデー内に炭酸ガスを10分間噴射する。ボデー内を酸欠にすることで延焼を抑制する。

動作ブロック図



3. 過積載による事故対策

過積載は車両走行性能の悪化による事故や、タイヤ車軸の破損等を引き起こす原因となる。また、塵芥車は、積載量が把握しづらく作業者の感覚頼りであることや、1回の運行でより多く積載しようと効率を優先してしまい、最大積載量を超過することがある。過積載検知装置は、塵芥車のボデー下に設置した測距センサーで車両の沈み込み量をモニタリングしており、コントローラ側で予め設定しておいた最大積載量時の沈み込み量を超えるとランプとブザーで作業者に報知することで過積載を抑制する。



4. 巻き込まれ事故対策

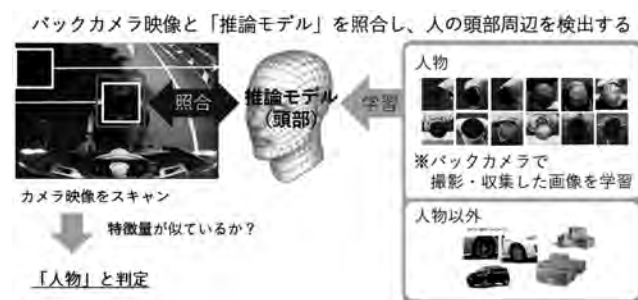
積込作業中の積込プレートへの巻き込まれ事故、車両後退時の轢過事故が発生することがあり、被害者は作業者のみならず一般市民にも及ぶ。巻き込まれ被害軽減装置 Smart eye motionは、画像認識技術を利用し、人の頭部もしくは対象の色が塵芥車に巻き込まれる危険性があると判定した時に積込作動を停止することで巻き込まれ事故を抑制する。



(1) 頭部検出機能 (画像認識技術)

画像認識技術とは、検出対象物の特徴を事前に機械に学習させ、カメラの画像中から検出対象物を識別する技術である。本装置では、人の頭部を検出対象物としており、バック

カメラ画像中から人の頭部の検出とその位置が危険エリアにある場合は積込作動を停止する。



(2) その他機能

- ・ 色彩検出機能：予め設定した色をカメラの画像中で検出する。色付きの手袋等を作業者に装着してもらい、危険エリアに対象の色が進入すると積込作動を停止する。頭部検出機能と合わせて使用することも可能。
- ・ バック時人物検出機能：車両後退中に人物を検出した時、車内ブザーで運転者に注意を促す。車両後退時の事故を抑制する。
- ・ 画像データ保存機能：万一の事故等の検証のため、SDカードに検出結果、信号入出力状況、静止画像を1秒ごとに保存する。

(3) 本装置販売に際して

本装置は画像認識技術で検出対象 (人の頭部) の特徴と似たものを検出する。そのため、頭部が見えなくなる、または暗所や逆光で頭部の特徴が少なくなると検出しづらくなる。また、頭部の特徴と似たものがある場合は、誤って検出することがある。画像認識技術を利用する本装置は、外的環境によって作動に影響を受ける場合があり、確実に作動するものではない。あくまで補助装置であり、作業の安全はユーザー自身で確保してもらわなければならない。販売に際しては、本装置の特性・リスクをユーザーにご理解いただくことが重要となる。

当社では社内販売員の教育、重要事項説明書兼確認書によるユーザーへの説明と承諾の確認、取扱説明書・コーションラベルでの注意喚起を行うことで、ユーザーが本装置を過信しないよう説明を徹底している。

5. まとめ

市場ニーズに適した商品ラインアップを図ることで、塵芥車のユーザーからは一定の評価を得ている。特に巻き込まれ被害軽減装置では、作業者の危険行為が減ったことや、作業者自身が無自覚に行っていた危険行為に気づけた等の市場評価も得られている。今後もユーザーにとって価値のある商品の提供に努めていきたい。

FRUEHAUF CONNECT ～トレーラ位置管理システムの開発～

日本フルハーフ(株) (バン部会)

開発第一部 主査
赤沼 竜輔 氏



1. はじめに

弊社では各種バンボデー・トレーラ・コンテナ・省力装置の製造と販売をしており、物流に寄与している。

FRUEHAUF CONNECTは物流業界が抱えるドライバー不足や働き方改革といった社会課題に対して、センシングやコネクテッド技術を活用することで、課題解決に貢献するサービスを目指しており、トレーラ位置管理システムはその第一弾である。トレーラ位置管理システムを通じて配車作業の効率化、最適な車両(資産)管理、保守品質の向上など、お客様の稼働を支えるサービスの提供を推進していく。

また、車両の使用状況に応じて日本フルハーフから車検・定期点検のメンテナンス時期をお知らせすることで、お客様が安心・安全に車両をお使いいただけるサポートもしていく。

2. トレーラ位置管理システムの概要

本システムは、車両に搭載したGNSS端末にて取得した位置情報を、LTE回線にてクラウドサーバーにアップロードし、インターネット回線を通じて、パソコンやスマートフォンにてデータの閲覧やダウンロードを可能としたシステムである。このGNSS端末はゲートウェイ・通信機器の役割も併せ持つ。図1にシステム構成を示す。

トレーラにはリチウムイオンバッテリーを内蔵した電源調整器とGNSS端末を設置する。なお、本端末は各種バンボデー(トラック)への取付も可能となっている。

(1)電源調整器

電源調整器はトレーラの7極ソケット電源の6番線に接続し、スモールランプON時にはDC24Vの供給を受け、

DC24VをGNSS端末に必要な電圧に調圧し、端末へ供給する。同時に内蔵しているリチウムイオンバッテリーを充電する。スモールランプOFF時はDC24Vの供給がないので、内蔵バッテリーから端末へ供給する。なお、端末への給電と同時に、車両から電源調整器への給電状況(スモールランプON/OFF)の信号も送信している。

(2)GNSS端末

GNSSは全球測位衛星システムのことであり、位置情報を取得する。本端末には加速度計を内蔵しており、車両の状態(走行/停車)の判別も可能である。また、LTE通信モジュールも搭載しており、測位した位置情報を車両の状態、給電状況とともにクラウドサーバーへ送信することが可能となっている。位置情報の取得間隔に関しては、車両の状態及び電源によって表1の通りである。

GNSS端末からクラウドサーバーへ送信された位置情報については、加工等の処理がされてWeb画面上のマップに表示、CSVデータとして出力、アラート/お知らせメールとして提供される。

表1

スモールランプ	状態	電源	取得間隔
ON	停車	トレーラ (トラクタ)	1分に1回
	走行		
OFF	停車	内蔵バッテリー (残量があれば)	1日に1回
	走行		3～5分に1回

3. 提供サービス

データはパソコンからはWebブラウザ、スマートフォンからはWebブラウザ/アプリを使用して閲覧ができる



(1)リアルタイム位置表示(ブラウザ/アプリ)

取得した位置情報を基に、最新の位置をマップ上にアイコン表示。ブラウザ版に関しては、気象・災害警報も表示。気象情報は気象警報及び特別警報発令時、災害情報は震度5弱以上の地震発生時に表示。該当地域にいる車両は

図1 システム構成



マップ上でアラート表示。



(2)移動トレース表示(ブラウザ)

取得した位置情報を基に、過去の移動履歴をマップ上に表示。(最大2週間分まで一括表示可能)

(3)データCSV出力(ブラウザ)

取得した位置情報を基に、車両情報・緯度経度・災害警報情報・稼働状況・移動距離・バッテリー残量・車検/点検情報等がCSV形式で出力可能。

(4)車両管理(ブラウザ)

車台番号・型式・名称等の車両情報の管理、車検証管理/点検日管理の確認、点検時のメモ記録が可能。

(5)車検証QRコード読取(アプリ)

車検証に記載のQRコードを読み取り、(4)項の車検証管理へ登録可能。

(6)各種メール

①長期停車アラート

設定した日数以上停車している車両を通知

②速度超過アラート

90km/h以上で走行した可能性のある車両を通知

③気象・災害警報アラート

震度5弱以上または気象警報発令地域の車両を通知

④稼働情報お知らせ

1か月間の稼働状況をお知らせ

⑤定期点検/車検時期お知らせ

定期点検及び車検時期をお知らせ

⑥バッテリー残量お知らせ

電源調整器内蔵バッテリーの残量をお知らせ

※④以外は対象車両がある場合にのみメール配信



4. おわりに

FRUEHAUF CONNECTでは位置情報管理の他に、車両のコンディションや荷台の稼働情報の取得など、お客様により一層の価値を提供できるように、IoT技術を活用したサービスの開発に努めていく。本システムは既存のシステムとのAPI連携が可能となっているので、多様なパートナーとのデータ連携により、物流業界が抱える様々な課題の解決に貢献する仕組みを提供していく。



「Moving e」の車室内有効活用に向けた開発

ジェイ・バス(株) (バス部会)

小松受注設計部 主任
宮崎 純平 氏



1. はじめに

「Moving e」とは

- ・トヨタ自動車(株)・日野自動車(株)が

開発したFCバス「SORA」をベースに水素タンクを増設した車両

- ・車内には本田技術研究所(株)が開発したポータブルバッテリーを搭載

上記2つを組み合わせ、イベントや災害が発生した時の電源供給を目的とした車両である。

「再生可能エネルギーを運び、配り、お客様に使っていただきたいという共通の想いから移動式発電・給電システムを構築」をコンセプトとしている。

先行車はトヨタ自動車(株)が製作を行ったが、新型車では弊社と共同で製作したので紹介する。

2. 企画(新型車)

弊社は室内インテリアの提案、内装品の設計・施工を担当。先行車は水素タンクの増設や



提案した室内イメージ

バッテリー搭載に特化した車両であったため、新型車製作にあたり多くの課題と新たな要望が挙げられた。これらの課題に対しトヨタ自動車(株)とディスカッションを重ね、バッテリー運搬と車内の機能性や快適性を向上させた室内インテリアデザインと下記3つのモードを提案した。

①バッテリー運搬モード

バッテリー運搬モード

基本となるバッテリーを搭載し現地へ赴く状態。大容量の



バッテリーを36個、小容量のバッテリーを20個、車両前方部には外部給電器を搭載。先行車と同量同数のバッテリーと搭載位置を提案した。

②談話・走行時モード

談話・走行時モード

平時の際、イベントの休憩所・待機所、会場間の移動手段と



しての活用を想定。乗車定員は、運転席1名、添乗員席1名、立席2名、客席は肘掛使用時は20名、使用しない時は25名

となり、合計定員24名～29名が利用でき、居住性に優れた快適な室内空間を提案した。

③フラットモード

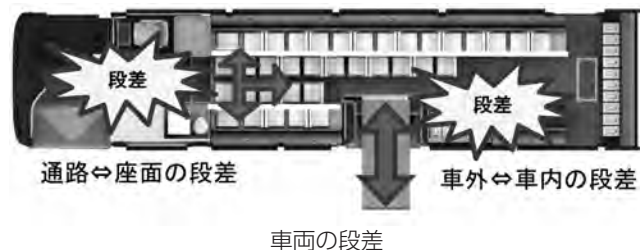
有事の際、被災者の支援、避難所としての活用を想定。右

側約5.5m左側約2mをベッドとして利用を可能とし、約3名同時に使用することができるよう提案した。



3. バッテリー積み下ろしの検討・課題

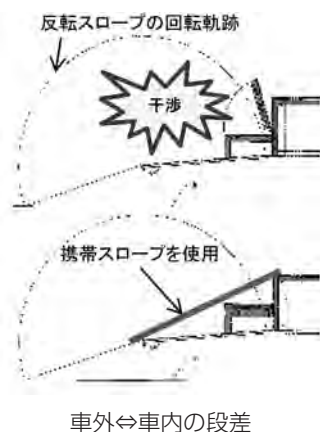
電源供給を目的とした車両である為、現地へ赴いた際にバッテリー積み下ろし作業が必要となる。小容量の物は軽いので、持ち運びに問題無いが、大容量の物は車輪が付いているが重たいため、段差部で重作業となる。この重作業の負荷軽減する課題を検討した。



・車外⇔車内(乗降口部)の段差

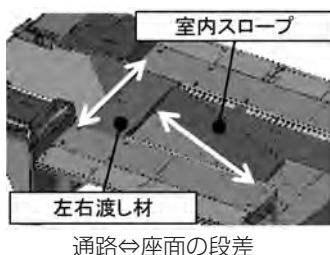
FCバスはノンステップの車両であるが、床下に水素タンクを増設。増設に伴い、車内を段上げしたことから乗降口部に段差ができたため、ステップを追加した。

バッテリーの積み下ろしの際は車椅子用として使用する反転スロープを利用。しかし、追加したステップの位置は反転スロープを展開する際、軌跡が追加ステップと干渉するため、追加ステップに開閉機構を採用。反転スロープとの干渉を避け、展開できるようにした。反転スロープを展開した後、携帯スロープを使用しバッテリーの積み下ろしを行う。



・通路⇔座面の段差

横向きシート車両前方部に左右渡し材を設置、左右渡し材側面に室内スロープを設置し、バッテリーの積み下しを行う。



室外で使用する携帯スロープと室内で使用する左右渡し材・室内スロープを使用
NEWS特集 技術発表会

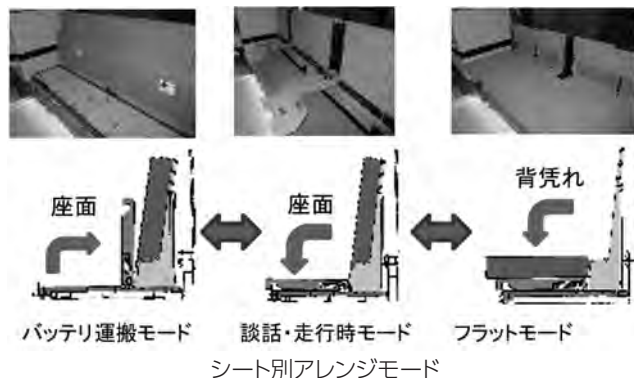
しないときは、左前方部に設置したキャビネット内に格納することができ、見栄えに配慮した設計とした。

4. 客席シートアレンジ検討、実施

横向きシートを成立させるため、車両構造や法規要件を考慮しつつ、座面高さ・奥行等の成立性や座り心地等の評価を行い成立させることができた。

3つのモードは座面・背もたれを可動させることにより実現されている。

乗用車等では背もたれの可動によって、シート・荷室とするものが多数あるが、今回座面の可動を追加することにより第3のモードを実現させることができた。また、シートにはコンセントやUSB、肘掛等を設置。車内での快適性・利便性を向上させた。



5. その他内装仕様

下の写真は車内前方から後方を撮ったものである。車両前方から後方まで段差の無い床を実現した。また、シート前端には間接照明を設置。室内の一体感、活力を表現し、快適で居住性に優れた車内空間を提供することができた。



6. まとめ

最後に今回の車両では、先行車における課題・要望から新型車の提案を行い、実現させることができた。これからも、人々の移動を支えるバス車体メーカーとしてお客様のニーズに応えられるよう取り組んで行く。

新型ノアヴォクシーの開発

トヨタ車体(株) (小型部会)

ZH1 主査

伊藤 幸司 氏



1. はじめに

2022年1月に発表された新型NOAH/VOXYは4代目のモデルチェンジである。

ファミリーのお客様に喜んでいただけるうれしさを徹底的に追求し開発、20年の間そのコンセプトはNOAH/VOXYの変わらない軸として受け継がれ常に進化を重ねてきた。



2. 車両概要

2.1 コンセプト

新型NOAH/VOXY開発ではもっといいミニバンとは何かを考え、家族の楽しい時間を演出する「Easy & Energy Mover」をコンセプトに快適、便利、安心、そして誇りを持てるスタイルという4つを大切なポイントに位置づけた。

2.2 セリングポイント

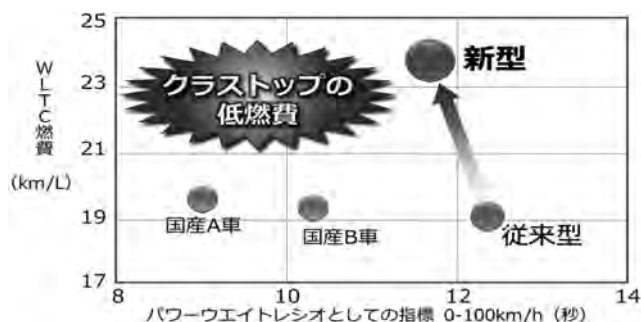
より快適に／より使い易く／より安心なミニバンで
家族の楽しいコト時間を演出する

Easy & Energy Mover

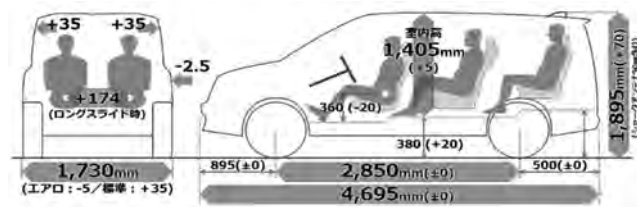
① 乗って快適

GA-Cプラットフォームへ刷新するとともに進化したシリーズパラレルハイブリッドを採用。

気持ちの良い走りと燃費にこだわり、燃費はクラストップ、電池からの出力をアップしたことにより心地よい滑らかな加速感を実現した。



室内空間は車両サイズを維持しながら後席居住性を向上、1クラス上を感じさせる室内広さを実現した。



2列目シートは骨格を新開発。ロングスライド時に内側にスライドするという動作をなくし、ストレート“超”ロングスライドを可能とした。



2列目がどの位置でもサイドテーブルが使用できるだけでなくウォークスルーも可能である。

上級グレードにはクラス初のシートヒーターやオットマンなどを採用、心地よい室内空間を演出した。

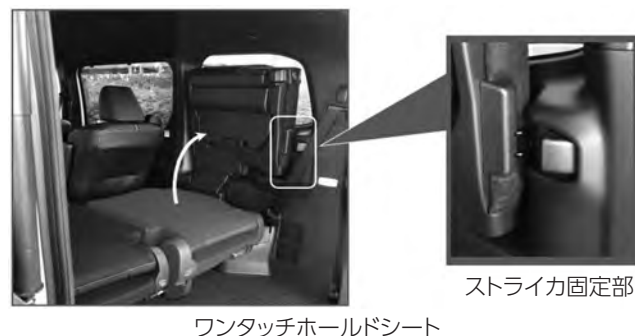
② 家族の日常で嬉しい「便利機能」

よく使われるシーンでの使いやすさにこだわった。小さな子供やお年寄りなど誰もが簡単に乗り降りできるユニバーサルステップは設計者自ら様々な使用シーンを現地現物で調査した中で、要望の多かった格納式ステップを、モーターを使わずにからくり構造を用いたシンプルで安価な仕組みで実現した。

また、途中で停止できるフリーストップバックドアを採用し、狭い場所での荷物の積み卸しの際の利便性を高めた。



3列目のワンタッチホールドシートは従来のようにストラップで固定する必要がなく片手でワンタッチロックを可能にしたことで一段と使い勝手を良くし、薄型化したにも関わらず座り心地を向上させた。



③ 乗って安心

使いやすいことを大切にするミニバンだからこそ運転のし易い圧倒的な視界の良さにこだわり、Aピラー細幅化と大型三角窓を採用。見通しがよく安心して運転いただける視界を確保した。



④ 誇りを持てるスタイル

NOAH標準、NOAHエアロ、VOXYはそれぞれの世界観に基づいてデザインした。

NOAH標準はこれまで築き上げてきた良さを継承させながらも、更に堂々・モダンなスタイルに。

NOAHエアロは王道・アグレッシブをテーマに、これまで以上の迫力とモダンな印象を両立。

そしてVOXYでは若年層や個性を重視されるお客様をターゲットとし、先鋭・独創をテーマにより個性的なデザインを採用した。



NOAH標準



NOAHエアロ



VOXY

3. まとめ

「より快適に」「より便利に」「より安心に」に全方位で進化し、家族や仲間が笑顔になるクルマになったと思っている。

1年以上が経った今でも、お客様には大変ご好評いただいております。受注は企画台数を上回っている。

引き続き、更なる商品力向上に取り組んで行く。

片側施工で緩み防止と脱落防止を兼ね備えた新工法

ポップリベット・ファスナー(株) (資材部会)

営業本部インダストリアル統括部
プロジェクトマネージャー
鑑溝 国男 氏



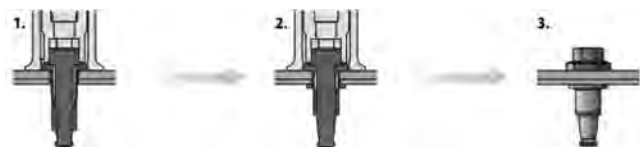
1. 開発の狙い

- ①中ボルト強度
 - ②片面からの取付 ③振動に強い ④ボルト脱落がない
- このようなお客様要求に応じて開発。

2. 開発コンセプト

当社ポップリベットはマンドレル(釘部)をストロークし締結するが、当開発品はトルク管理で締結。フォーミングスクリューを使用することで、緩み防止とスクリューの脱落効果を兼ね備えた新技術ファスナー。POPワンサイドリベットボルト「P-LOCK」を新たに量産化。

3. 締結過程



- ①P-LOCKを母材に挿入し専用工具CST6-POPのソケットをボルト六角にセット。

- ②ソケットが六角部を固定(反力レバー不要)、工具のトリガーを引くだけでボルトが回転、ナットボデーが圧縮し座屈(塑性変形)。

- ③所定のトルクに達すると締結が完了。

誰でも均一な安定した締結が可能。
(市販インパクトツールでも可能ですが注意が必要)



※レンタルも可
ジロー(株)



4. 緩み防止機能・脱落防止機能

「P-LOCK」はフォーミングスクリューとナットボデーの2部品構成。製造工程でねじ込まれ1部品となる。

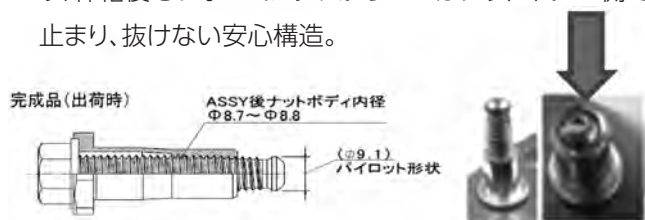
メカニズム

フォーミングスクリュー

ナットボデー



- ・フォーミングスクリュー外径はφ9.8~φ10.0mm。
- ・一方ナットボデーは段付き構造、出口側内径寸法はφ9.3mm。ナットボデーにこの時点でめねじはない。
- ・フォーミングスクリューによってナットボデーにねじ込むと塑性変形によりめねじが成形。
- ・そのため、おねじ部の山とめねじ部の谷が密着し緩み防止と振動に強い構造になる。
- ・成形されためねじの内径は盛り上げタップ効果でフォーミングスクリュー先端径φ9.1パイロット径より小さくなり、締結後もフォーミングスクリューはナットボデー側で止まり、抜けない安心構造。



- ・ナットボデーは母材に塑性変形しているので脱落しない。
- ・まとめ：フォーミングスクリューのねじ込み効果で
 - ①緩みに強い。万が一緩んでもパイロット形状の返りで
 - ②ボルト脱落が起きないユニーク構造。

5. 耐振動試験結果

<NAS式振動試験>

米国航空宇宙規格:NAS3350に準拠

振動数:30Hz、振幅:11.4mm、振動回数:3万回(約17分)

- ・フォーミングスクリューのマーキングに変化なしを確認。
- ・フォーミングスクリュー・ナットボデーに割れ、き裂無きを確認。



6. 強度

破断荷重はM12強度区分

4.8のボルトと同等以上

○せん断試験

ボルトとナットボデー破断

○引張試験 ナットボデーの破断



○せん断試験データ

POL14-093 (せん断試験) (単位: kN)								
試験条件	n 1	n 2	n 3	n 4	n 5	平均値	最小値	保証 せん断強度
t9.3 φ15.0	48.9	50.0	49.5	50.2	46.0	48.9	46.0	34.8
POL14-120 (せん断試験) (単位: kN)								
試験条件	n 1	n 2	n 3	n 4	n 5	平均値	最小値	保証 せん断強度
t11.6 φ15.0	51	51.0	49.7	50.4	50.2	50.46	50.2	34.8

○引張試験データ

POL14-093 (引張試験) (単位: kN)									
試験条件	n 1	n 2	n 3	n 4	n 5	平均値	最小値	保証 引張断強度	
t9.3 φ 15.0	49.4	50.8	50.1	51.9	50.9	50.62	49.4	35.4	
POL14-120 (引張試験) (単位: kN)									
試験条件	n 1	n 2	n 3	n 4	n 5	平均値	最小値	保証 引張断強度	
t11.6 φ 15.0	55.2	51.2	52	52.9	52.1	52.68	51.2	34.8	

7. 高耐食仕様試験結果(標準品は電気亜鉛3価メッキ)

- ・ジンロイコスマー処理により5,000時間赤錆なし
- ・比較対象の市販ボルト溶融亜鉛メッキは500時間で赤錆発生

○フォーミングスクリュー:

亜鉛ニッケル合金メッキ+ジオメット2C2B

○ナットボデー:

亜鉛ニッケル合金メッキ+コスマーNC2C2B

SST 経過時間	条件 M10 ボルトナット 溶融亜鉛メ ッキ (M20)	条件① (正面)	条件② (正面)	ボディー:ジンロイ+コスマー2C2B ボルト:ジンロイ+ジオメット2C2B	
				条件③ (ZnNi30:75分'面)	条件④ (ZnNi30:30分'面)
0 時間					
240 時間					
504 時間					
1008 時間					
3000 時間					
5016 時間					

8. 使用用途

P-LOCKは片側施工で緩み防止、脱落に強い特長がある。その強みを活かす部位として様々ご検討頂けると考える。

○角パイプ(通しボルト不要)

○箱断面の溶接・ボルトナット部位

○無火気・無溶接への変更部位

○車体縦ネタ・横ネタ溶接・ボルト部位



9. 荷姿

250本(50本/小箱*5箱)単位で出荷

●問合せ先: 本社営業部門 03-3265-7291

またはHPまで問合せ下さい。

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



「2023年度税制改正大綱」の概要

中央業務委員会



政府は、2022年12月23日「2023年度税制改正大綱」を閣議決定した。

本年度は、当会も一員である自動車関係21団体で構成する「自動車税制改革フォーラム」を通して、複雑で過重な自動車関係諸税の簡素化、軽減を要望。特に自動車税については国際的に適正な水準への見直し、自動車重量税の将来的な廃止、及び被牽引車(トレーラ)の環境性能割の対象からの除外を要望するとともに、それに代わる財源確保のための自動車関係諸税の増税に反対。また、中小企業税制については、中小企業法人税軽減税率の拡大、税法上の中小企業定義の見直しの早期実現を要望した。

当会要望の今回の改正への反映状況と主な改正内容を紹介する。

1. 自動車関係諸税に関する当会要望と現状

- ・自動車重量税のエコカー減税について、現行制度を2023(令和5)年末まで据え置く
- ・環境性能割は、現行の税率区分を2023(令和5)年末まで据え置く
- ・グリーン化特例(軽自動車)を3年間延長する。

当会要望に対する結果

	種別	当会要望	2023年度税制改正大綱
自動車関連税制	自動車税／ 軽自動車税	・自動車税は国際的に適正である軽自動車税の水準に見直し ・自動車税の初年度月割課税の廃止	・見直しに至らず ・廃止に至らず
	自動車重量税	・将来的な廃止を目指し、まずは「当分の間税率」の廃止	・当分の間税率廃止には至らず
	環境性能割	・被牽引車(トレーラ)についての車両区分への明記と対象からの除外を含め課税のあり方の抜本的な見直し	・適用除外には至らず (2023年末まで現状を据え置く)
	全体	・財源確保のための増税反対	・増税となる改正はない

今回反映されなかった自動車関連税制の要望は引き続き粘り強く要望していく。

2. 中小企業税制に関する当会要望と現状(太字は当会要望が反映された項目)

当会要望	2023年度税制改正大綱
①中小企業法人税 軽減税率の拡大 中小企業を対象とした軽減税率の更なる低減等を要望 ・年所得800万円以下の部分 法人実効税率低減までの間、軽減税率特例(15%)の継続 ／法人実効税率低減時、現在と同程度以上の特例設定 ・年所得800万円超の部分: 法人実効税率低減時、軽減税率特例の設定	・軽減税率の特例(15%)は2年延長され 2025年3月末までに変更 ・法人実効税率の低減、特例設定は示されていない
②税法上の中小企業の定義 中小企業関連税制の活用拡大を図るために、法人税制上の資本金基準を「3億円以下」に引き上げることを要望	2016年度の税制改正大綱で資本金以外の指標等により、法人の規模や活動実態を的確に表す基準への見直しを検討する旨、明記されたが、今回も改正には至っていない
③カーボンニュートラルに向けた投資に対する税制措置 CN実現のための生産設備導入やエネルギー管理設備刷新等の投資に対する税額控除、特別償却等の措置や補助金の設定	DX投資促進税制の適用期限の2年延長 (2025年3月末まで、一部適用要件の見直しあり)

法人税軽減税率の低減、中小企業の定義見直しは、引き続き粘り強く要望していく。

3. 2023年度税制改正概要

家計の資産を貯蓄から投資へと積極的に振り向け、資産所得倍増に繋げるため、NISAの抜本的拡充・恒久化を行うとともに、スタートアップ・エコシステムを抜本的に強化するための税制上の措置を講ずる。また、より公平で中立的な税制の実現に向け、極めて高い水準の所得について最低限の負担を求める措置の導入、グローバル・ミニマム課税の導入及び資産移転の時期の選択により中立的な税制の構築を行う。加えて、自動車重量税のエコカー減税や自動車税等の環境性能割等を見直す。租税特別措置については、それぞれの性質等に応じ適切な適用期限を設定する。

2023年度予算案と 2022年度補正予算について

中央業務委員会



昨年12月23日に2023年度予算案が閣議決定されたので、2022年度補正予算を含め、概要を紹介する。

1. 2022年度補正予算

1) 物価高騰・賃上げへの取組み 【7兆8,170億円】

- (1) エネルギー・食料品等の価格高騰により厳しい状況にある生活者・事業者への支援 6兆3,168億円
- (2) エネルギー・食料品等の危機に強い経済構造への転換 4,257億円
- (3) 継続的な賃上げの促進・中小企業支援 1兆745億円

2) 円安を活かした地域の「稼ぐ力」の回復・強化 【3兆4,863億円】

- (1) コロナ禍からの需要回復、地域活性化 2兆4,055億円
- (2) 円安を活かした経済構造の強靱化 1兆809億円

3) 「新しい資本主義」の加速 【5兆4,956億円】

- (1) 「人への投資」の抜本強化と成長分野への労働移動 1兆1,313億円
- (2) 成長分野における大胆な投資の促進 4兆552億円
 - ① 科学技術・イノベーション
 - ② スタートアップの起業加速
 - ③ GX ④ DX

(3) 包摂社会の実現 3,091億円

4) 防災・減災、国土強靱化の推進など国民の安全・安心の確保 【7兆5,472億円】

- (1) 防災・減災、国土強靱化の推進 1兆4,350億円
- (2) 自然災害からの復旧・復興の加速 4,870億円

2. 2023年度予算案(経済産業省計上分)

1) エネルギー価格高騰への対応／エネルギー安全保障・資源の安定供給の確保 【5,549億円】

2) 中小企業・小規模事業者等の事業継続・生産性向上・転嫁円滑化・資金繰り支援 【877億円】

3) 経済社会課題解決への大胆な官民投資

- (1) 脱炭素社会の実現 【8,515億円】
- (2) デジタル社会の実現 【531億円】
- (3) 経済安全保障の実現 【181億円】
- (4) 科学技術・イノベーションへの投資 【1,139億円】
- (5) 新しい健康社会の実現、医療分野の産業育成 【189億円】

4) 挑戦を後押しする基盤の整備

- (1) 人材 【77億円】
 - ・ 大企業等人材による新規事業創造促進事業 等
- (2))スタートアップ 【42億円】
 - ・ 日本貿易振興機構運営費 等
- (3) 持続可能な地域経済の実現 【908億円】
 - ・ 地域未来DX投資促進事業 等

(4) 文化経済産業政策の推進 【36億円】

5) 国際経済秩序の再編における主体的な対外政策 【536億円】

6) 東京電力福島第一原発の廃炉や福島の復興／防災・減災、国土強靱化の推進

- (1) 東京電力福島第一原発の廃炉や福島の復興 【1,116億円】
- (2) 防災・減災、国土強靱化の推進 【130億円】

3. 公共投資

2023年度予算案の公共事業関係費

2023年度予算案	6兆600億円
2022年度予算(参考)	6兆574億円

カーボンニュートラル対応

第7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」ことを宣言した。

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

第7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、12月22日にリリースしたCN専用ホームページについて紹介する。

※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

1. 入門編

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取組みの進め方

	開催日	開催方法	講師	参加社数
第13回	2022年12月20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	10社
第14回	2023年 1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	5社
第15回	2023年 2月22日(水)	オンライン(Zoom)	日産車体(株) 安全環境部 薬丸部長	13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
- ・ 多くの会社で社員教育として活用し、確実に裾野が広がっている

今後の予定

	開催日	開催方法	講師
第16回	2023年 3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

2. 実践編

具体的な取組みの進め方や事例の紹介を織込んだ「実践編」勉強会を開始

内 容：

1. CNとは?(振り返り)
 - 1) 世界の動向
 - 2) 働くクルマを取り巻く環境
2. CN推進方策(実践編)
 - 1) 取組みの進め方
 - 2) 具体的な取組み事例

	開催日	開催方法	講師	参加社数
第1回	2022年12月22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	10社
第2回	2023年 2月 9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	10社

結 果：

- ・ 参加者アンケートでは、勉強会の内容は、自社の取組みに活かせると回答
- ・ Scope3の取組み事例提供の要望あり

今後の予定

	開催日	開催方法	講師
第3回	2023年 3月 9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

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」を開設し、2022年12月22日にリリースした。

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



<掲載コンテンツ>

CNの基礎知識

CNとは

アンケート結果

パンフレット

勉強会・講演会

車体NEWS

専門委員会情報

CO2排出量データ／CO2排出量削減目標

CNに向けた取組み

生産領域の省エネ情報

取組み事例／現地訪問意見交換会

グリーンエネルギー情報

LCA(ライフサイクルアセスメント)情報

商用車電動化情報

官公庁情報

補助金・助成金・税制優遇情報 他

よくあるご質問

お問い合わせ



車工会会員の皆様へ

会員にとって有益な情報を継続して発信して参りますので、掲載要望等お気づきの点がございましたら、お気軽に事務局までお問い合わせ下さい。

CJPTとの連携による「商用車電動化WG」

今後の商用車電動化に向け、シャシ・架装の課題を解決するため、2022年8月より、CJPTとの「油圧駆動WG」、「電力供給WG」を実施し、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した。

<今後の対応>

- ・ 電動車の実車検討での具体的課題対応について、2023年度も引き続きCJPTとの連携、個別WG活動を継続
- ・ WG結果の会員への情報発信（～3/末）
- ・ 自工会「大型車委員会」の場で意見交換等を検討

■自動車5団体新春賀詞交歓会を開催

1月5日、3年ぶりとなる自動車5団体*新春賀詞交歓会を開催(東京・The Okura Tokyo)した。2020年までは4団体による開催であったが、今回から自販連が加わり5団体による開催となった。当会からは、正会員、準会員を合わせて70余名が出席し、政界、業界からも多くの皆様が出席された。

冒頭、主催者を代表し、豊田章男自工会会長の挨拶を永塚誠一同副会長が代読した。

自工会会長の挨拶概要は次のとおり。

自動車5団体としては、初めてとなる賀詞交歓会をこうして集まって、開催できますことを本当に嬉しく思います。そして、自動車産業で働く550万人の皆さま。「ありがとうございます」。

私たちが、この言葉から新年をスタートするようになったのは、コロナ危機に直面した2021年からになります。

自由に「移動」できることは、決して「当たり前」のことではない。世界中の人々が、それに気づいた年でもありました。

コロナ禍でも、黙々と働き、日本の移動を支え続けている550万人の仲間。せめて、自動車5団体の私たちからだけでも、「ありがとう」を届けたい。その想いをカタチにしたものが、「クルマを走らせる550万人。」という映像でした。

この10年以上、私たちは全産業平均を上回る2.2%の賃上げを続けています。雇用を維持するだけでなく、コロナ禍の2年間、22万人の雇用を増やしており、平均年収を500万円と仮定すると、1兆1000億円のお金を家計に回した計算になります。

「当たり前」のことに感謝しあい、頑張っている人をたたえ、応援する。「今日よりも明日を良くする」ために、みんなで必死に働く。その結果、成長し、分配して、「中間層」を増やすことで、私たちは豊かになってまいりました。

CNをはじめ、今の私たちが直面する課題は、産業、国をあげ、皆で一緒に取り組まなければなりません。今まで以上に、「共感」が大事になってまいります。「共感」という言葉は、「共に」「感謝」と書きます。「ありがとう」と言い合える関係から生まれてくる「未来への活力」。それが「共感」だと思っております。

今年、私たちには、日本から「共感」を生み出していくチャンスがあります。5月のG7広島サミットは、日本らしいCNの登り方を各国の首脳にご理解いただく貴重な場になります。そして、10月の「ジャパンモビリティショー」は、「モビリ

ティの未来」を世界に発信する絶好の機会になります。G7も、モビリティショーも、「オールジャパン」の力が必要です。そのためには、産業界も官民も、心ひとつに動かなければなりません。今年のチャンスを生かせなければ、日本の未来は無い。

この危機感をもって、自動車産業は必死に働いてまいります。「共に」「感謝」しながら、みんなで動く1年にしてまいります！



■理事会メンバー見学会を実施

2月16日に理事・監事16名で、日本フルハーフ(株)厚木工場(神奈川県厚木市)の見学を行った。

日本フルハーフ(株)は米国フルハーフ社の技術を導入し1963年10月に設立され、今年60周年を迎える。最初に今もなお脈々と受け継がれるフルハーフのフロンティア・スピリットなどの紹介ビデオを視聴したあと工場見学を行った。厚木工場では、ウイングバン・ドライバン・温度管理車などを生産しており、当日は電着粉体塗装工程、組立工程、シャシ改造工程などを見学した。

メイン工程とサブ工程を並列にレイアウトしての同期搬入や、荷室の骨格の違いなどによりそれぞれのラインを分けて生産運営を行うなど、生産効率の向上に取り組んでいた。

見学の途中、従業員の方が敷地でバラの手入れをしていたが、5月開催の「バラの咲く工場」の鑑賞が待ち遠しい。

■CN専用ホームページリリース

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

これまで、CNに関する活動状況や各種情報提供は、「車体NEWS」、「パンフレット」配布等で行ってきたが、更に迅速に、そして分かり易くこれらの活動状況や官公庁、他団

体の有益な情報を会員の皆様と共有し、CNの諸活動にお役立ていただくために、「CN専用ホームページ」を開設し、2022年12月22日にリリースした。

CNに関する有益な情報を各委員会(中央技術委員会、環境委員会、中央業務委員会、広報委員会)の協力を得て掲載した。また、目的に応じ、情報の掲載場所を探す上での参考として「CNホームページ使い方例」を作成し、展開した。

【HP URL】 <https://www.jabia.or.jp/cn/>



■車体工業会 CO2排出量 2030年目標設定

環境委員会(委員長・増井敬二・トヨタ車体(株)社長)は、2022年12月8日開催の2022年度第3回環境委員会にて2030年度CO2排出量目標を審議・決定し、12月23日のCN専門委員会で報告した。

1. 主旨

- ・政府の「2050年CN宣言」を受け、当会の独自目標を見直し

2. 背景

- ・政府目標は国全体で▲46%、産業界▲38%(2013年度比)
- ・電気事業低炭素社会協議会電源係数見直し 0.37 → 0.25kgCO₂/kwh ・自工会+車工会合算目標見直し 616万t → 463万tCO₂(同▲38%)

3. 目標設定

- ・集計対象を全会員に拡大し30年排出量を71万tと見通す中、目標を78万tCO₂(2013年度比▲38%)と設定。下記が主な低減要素である。

- 1)2021~2030年度 省エネの取組み:委託生産年▲2%、非量産▲1%
- 2)2030年電源係数:0.25kgCO₂/kwh
- 3)再エネ電力導入:政府目標36%が車工会員にも波及前提

4. 達成に向けた取組み

会員:省エネ1~2%/年の実行、再エネ36%導入

車工会:①目標達成状況の開示

②実行支援

③優秀事例収集、表彰、横展

④CN専門委、部会との連携強化

■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)は産業廃棄物最終処分量の調査結果を下記の通り報告した。

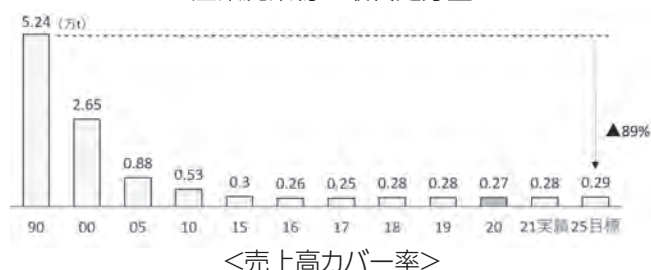
<産業廃棄物最終処分量>

経団連の循環型社会形成自主行動計画に沿い、産業廃棄物最終処分量低減活動を推進。

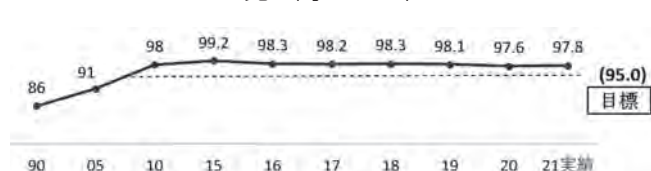
2022年度調査結果(2021年度実績)は以下の通り。

- ・最終処分量: 2025年度自主目標0.29万トンに対し、0.28万トンで目標達成
- ・売上高カバー率:目標95%に対し、97.8%で目標達成

<産業廃棄物 最終処分量>



<売上高カバー率>



■環境委員会「環境ラベル取得説明会」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た活動の一環として、2021年度に引き続き、未取得会員を対象とした取得説明会を12月6日、1月20日、1月27日の計5回、Webで接続し開催。2022年7月のアンケート調査で、「車工会支援を要望」と回答した会員7社をはじめ、「取得しない」と回答した会員への電話による参加呼びかけも行い、合計で34社が参加した。

講師は分科会長及び委員が務め、環境ラベルの意義から申請上のポイントを説明。また2022年度の環境対応事例発表会での(株)モリタと細谷車体工業(株)の環境ラベル取得

のプレゼン動画
や、直近での取
得事例、最大の
ハードルとなる
解体マニュアル



の作り方、テンプレートの活用案等を含めて、取得に向けた手順をより具体的に紹介。取得に前向きなコメントをいただいた会員の他、環境ラベルの主旨は理解するも、必要な事務工数の捻出が困難、少量生産製品でラベルの必要性が感じられない等の実状を訴える会員も少なくないことが把握できた。

架装物リサイクル分科会では、今回の結果を踏まえ、2023年度の活動の方向性を更に検討していくこととする。

なお、説明会で使用した解体マニュアルのテンプレートは、会員の環境ラベル取得推進に資すべく、3月より車工会ホームページにも掲載している。(QRコード参照)



■中小会員ネットワーク強化WG

2022年度「営業マン勉強会」発表会を開催

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年度に発行した「自動車車体業界の将来ビジョン」の達成に向け、お客様の困り事への対応力を高めるために営業マンの育成を目的に、「営業マン勉強会」を実施している。今年度のチーム活動結果の発表会を1月13日に車体工業会会議室とWebのハイブリッド方式で開催した。

参加13社の営業マンが3チームに分かれ、「営業と社内他部署との密なコ



車体工業会会議室とWebを併用した発表会
ミュニケーションによる無駄の削減と生産性の向上」をテーマにディスカッションを重ねた結果を発表した。各チーム共にコミュニケーションの重要性を再認識した発表となり、参加者からは、「同業他社との論議は勉強になった」「共通の悩み事を共有できた」「楽しかった」等ポジティブな感想が多く、WG委員の3名(名古屋ボデー(株)近藤社長、(株)相模ボデー加藤社長、フジタ自動車工業(株)藤田社長)のアドバイザーからも、有効な活動であり、継続すべきとのコメントを得ることができ人材育成の一助となることが確認できた。中小会員NW強化WGで次年度の実施方法、テーマ等について論議し、継続していく。

■支部連絡会を開催

支部連絡会(議長・須河進一・須河車体(株)社長)では12月9日、須河車体(株)(京都府宇治田原町)で工場見学会及び支部連絡会を実施した。

1.工場見学

同社は2022年、創業85年を迎えるのを機に2021年7月に現在の新工場に移転し、歴史を重んじながらお客様要望を実現するため、新たな製品開発、生産に取り組んでいる。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。「人にやさしく」、「物の流れが見える」、「導線が錯綜しない」というコンセプト通り、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、整理整頓された工場となっている。事務所棟は社員の意見を取り入れ、業務、設計、飲食(休憩)スペースはゆったりと設計されており全社員が働きやすい環境を実現している。

「お客様が求める理想の一台」を実現させるために、「技術とクラフトマンシップ(匠の技)」を磨き続けて働く社員の姿は、人材確保、人材育成を進めるうえで大変有意義な見学会であった。

2.支部連絡会

今年度の事業計画の進捗確認と質疑・共有を図り、自支



工場見学会後須河車体(株)との質疑応答
部活動の活性化に繋げていく参考となった。また本部からは車体業界の最近の動き、CNについての取組み状況を報告し、意見交換では各支部から発言をいただき有益な連絡会となった。

部会だより

NEWS FLASH

特装部会

■工場見学会を実施

特装部会(部会長・布原達也・極東開発工業(株)社長)では、2月1日、10社14名が参加し、4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。

(株)浜名ワークスは、車両運搬車の製作を主に行っていてトラックタイプからトレーラタイプまでその種類は多岐にわたる。また、今年は創業75年(木工所としてからのスタートでは80年)に当たり、その間、お客様の様々の要望である1台1台異なる特性の車両作りに応えられてきた。

工場内の見学では、各組み立てのセクションで溶接作業が行われていたが熟練の作業員の方の溶接技術にさすが職人技と唸らされた。新人職員に対しては、溶接道場というところで溶接技術をしっかり身に付けることもしているという説明もあった。



製造過程の車両運搬車の説明を受ける

その他、車両運搬車は通常の貨物車と異なり支柱や両サイドのタイヤが載るメッシュ状の床などの構造となっているため、塗装もすべて手作業で行うので大変というお話も伺うことができた。

工場見学後の意見交換の場では、田村社長より「改善提案」を活発に行うポイントについて、提案内容の評価方法に透明性を持たせ得点化することで内容に見合った「対価を払う」。

また、提案内容について初期段階でしっかり判断してあげることが大事ということの紹介があった。その他、車両運搬車に実際の車両を積み込んで、製作した車両がどのようなに使われているのかを知るという研修なども行っているというお話も聞けて大変参考になった。

■サービス委員会「異業種交流会」を実施

サービス委員会(委員長・石田和雄・新明和オートエンジニアリング(株)技術情報部長)では、2月24日、8社10名が参加し、3年ぶりとなる異業種交流会(工場見学会)を(株)矢野特殊自動車(福岡県新宮町)で実施した。

はじめに日本の名車歴史館を訪れ、往年の名車を見ながらその歴史をたどった。

工場見学では3班に分かれ、それぞれの



三輪トラック

説明と質問で予定の時間をオーバーするほどの充実した見学となった。焼却炉やごみ集積所を敢えて見える場所に置きごみ削減の意識を社員に共有している姿や、カーボンニュートラルの取り組みについてはお客様目線での6つの取り組みについての説明を受け、参加者は驚かされた。多種多彩な車体架装に全員が興味を持ち今後の意識向上につながる機会となった。



バンウイング組立工場



作業員にもやさしい塗装ブース

■メンテナンスニュースNo.55発行

サービス委員会(委員長・石田和雄・新明和オートエンジニアリング(株)技術情報部長)は、2023年3月に特装車のメンテナンスニュースNo.55を発行した。

今回のメンテナンスニュースは、特装車全般の「メーカー推奨点検」に焦点をあて、特装車の点検整備の重要性について、トラブル事例を用いて紹介している。



特種部会

■「2022年度第16回自動車技術総合機構との技術検討会」を開催

特種部会(部会長・森孝義・中京車体工業(株)社長)では、自動車技術総合機構検査部検査課の坂内検査第一係長、伊藤係長、山元係長、宗形検査第三係長と特種部会17社30名が参加し、1月17日に技術検討会をハイブリッド方式で実施した。

この技術検討会は、法規についての解釈や車検時の課題等について、相互理解を深めるため、2005年度に自動車検査独立行政法人(2016年度より独立行政法人自動車技術総合機構に組織変更)との間で開始し、今回で16回目の開催となる。

事前に部会員から寄せられた以下の4件の質問項目について当日論議し、結果を部会員にメール配信し共有化した。また、当日自動車技術総合機構から要請のあった、UN-R46対応の部会方針の説明を、WG長の(株)野口自動車武澤氏より実施し、理解を得た。

<質問項目>

No.1 図書館車 図書の扱いについて

中京車体工業(株)

No.2 型式指定自動車の別添52に係る審査について

(株)野口自動車

No.3 架装で車両重量が増加した車両のUN-R152(衝突被害軽減制動制御装置)適合性について

(株)ヨタカスタマイジング&ディベロップメント

No.4 車室内後写鏡を二段式ミラーに変更した場合の取り扱いについて

(株)ヨタカスタマイジング&ディベロップメント

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

小型部会

■工場見学会を実施

経営企画部門委員会(委員長・小滝晋・日産車体(株)取締役専務執行役員)と技術委員会(委員長・鈴木良規・トヨタ自動車東日本(株)領域長)共催で、2月10日に4社8名が参加し、(株)タダノ香西工場(香川県高松市)を見学した。

香西工場は、人と機械の調和をコンセプトとし、「simple & clean」「ecology」「human friendly」「synchronism」を具現化したスマート工場として2019年8月に稼働した工

場である。ここでは多軸(3軸以上)大型ラフテレーンクレーンを生産している。会社紹介では、2050年カーボンネットゼロ活動での電動製品化や電力の使用状況の可視化への取り組みなどの紹介を受けた。また工場見学では、キャリア組立・旋回台組立工程を見学したが、設備・AGV・天井クレーンだけでなく現場作業員の稼働状況の見える化、立体自動倉庫からの部品自動搬送システムの採用など、同社のコアバリューである品質、効率を追求している姿を見学でき大変有意義であった。



会社紹介

資材部会

■工場見学会を実施

資材部会(部会長・小澤賢記・ゴールドキング(株)社長)では12月9日に14社18名が参加し、中京車体工業(愛知県豊明市)を訪問、工場見学を実施した。

中京車体工業(株)は、1945年の創業。特にバス車両のカスタマイズを得意としており、2018年にはマルチユーズマイクロバス(シートを自由に変更できる)を製造。2022年5月に新設した工場へ移転。今回は新工場を見学した。同社では「人をワクワクさせる快適な移動環境を提供して社会に貢献する」をモットーとしている。

一番最初のプレゼンテーションでは、新設工場の環境への取り組みが紹介された。照明はLEDを使用。電動フォークリフト、iPadを活用。ソーラーパネルの設置も視野に工場の設計が行われており、風力発電等で蓄電した自然エネルギーの活用も計画されている。

新工場内は、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となっており、プレゼンテーションで使用した食堂は、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、技術力を生かした鈑金、塗装、艤装のそれぞれの工程を見学した。参加者からは大変勉強になった旨の声を多数いただいた有意義な見学会となった。



カフェテリアでのプレゼンテーション

中部支部

■会員交流会を実施

中部支部(支部長・景井啓之・(株)東海特装車社長)は、11月9日、支部会員14社18名が参加し、愛知県豊田市にある「さなげアドベンチャーフィールド」で会員交流会を実施した。

新型ランドクルーザー300等で激しい急斜面のオフロードコースを自ら運転し迫力ある体験と車の性能の高さを実感でき、更にインストラクター運転の上級コース同乗体験では岩石路や超急こう配の走行で非日常的で貴重な体験ができた。昼食の屋外バーベキューや車両転倒逆さからの脱出体験、小型電気自動車「コムス」の試乗も実施し、会員相互の親交を深める有意義で楽しい1日となった。



中国支部

■「意見交換会」を実施

中国支部(支部長・瀬川昌也・共立工業(株)社長)では、11月25日、18社25名が参加し、広島市内のホテルで2022年度意見交換会並びに懇親会を実施した。

意見交換会では、『半導体不足はなぜ起きたのか?』をテーマに、瀬川支部長によるプレゼンテーションを行い、「なぜ我々の業界において影響がでたのか」について意見交換をした。

コロナ禍で3年ぶりとなる懇親会では、新規入会者や初めての参加者の自己紹介を行い、名刺交換や情報交換など懇親を深めることができた。



「リコールの届出等に関する取扱要領について(依命通達)」の一部改正について

国土交通省

【改正概要】

- リコールの届出等に関する取扱要領について(依命通達)、
- ① 性能等確認告示の性能確認を受けた特定小型原付に係る改善措置その他の事項の取扱いについて定める。
 - ② その他所要の改正を行う。

「装置型式指定実施要領について(依命通達)」等の一部改正について

国土交通省

【改正概要】

- (1) 「装置型式指定実施要領」の一部改正
 - ① 「車両後退通報装置に係る協定規則(第165号)」が装置型式指定の対象となることに伴い、当該装置に係る装置型式指定基準を追加する。
なお、当該基準は、協定規則第165号を直接引用する。
 - ② 以下の協定規則の改訂に伴い、装置型式指定基準において直接引用している協定規則番号の改正を行う。
 - ・「ステアリング機構に係る協定規則(第12号)」
 - ・「タイヤ単体騒音に係る協定規則(第117号)」
 - ・「歩行者保護に係る協定規則(第127号)」
 - ・「衝突被害軽減制動制御装置に係る協定規則(第131号)」
 - ・「ポール側面衝突時の乗員保護に係る協定規則(第135号)」
 - ・「電気自動車(二輪車)に係る協定規則(第136号)」
 - ・「信号灯火に係る協定規則(第148号)」
 - ・「照射灯火に係る協定規則(第149号)」
 - ・「反射器に係る協定規則(第150号)」
 - ・「自動車線維持機能に係る協定規則(第157号)」
- (2) 「型式認証実施要領」の一部改正
 - ① 検査対象外軽自動車等の型式認定要領について特定小型原付を対象とした規定に見直す。
 - ② 車両後退通報装置に係る協定規則(第165号)が直接引用されることに伴い諸元項目として追加等を行う。
 - ③ 軽自動車派生の超小型モビリティを対象に製作誤差の範囲を見直す。

- ④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)等の改正に伴い耐久試験法の改正を行う
- (3)[共通構造部型式指定実施要領]及び「多仕様自動車型式指定実施要領」の一部改正
- ①車両後退通報装置に係る協定規則(第165号)が直接引用されることに伴い諸元項目として追加等を行う。
- (4)その他所要の改正を行う。

保安基準第66条の17(最高速度表示灯)の適用に係る当面の運用について 国土交通省

【改正概要】

- (1)道路運送車両の保安基準の一部改正
- ・原動機付自転車のうち、電動機の定格出力が0.6kW以下であって長さ190cm、幅60cm以下かつ最高速度20km/h以下のものを特定原付とし、それ以外の原動機付自転車を一般原動機付自転車と定義する。
 - ・道路運送車両の保安基準に「特定小型原動機付自転車の保安基準」を追加し、特定原付に適用される保安基準の項目等を定める。
- (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
- ・特定原付の特性(小型、低速等)を踏まえながら、その安全性を確保するため、以下のように保安基準を定める。

保安基準	基準の概要
設置部及び設置圧	道路を破損するおそれのないものであること。
制動装置	2個の独立した操作装置を有し、確実かつ安全に減速及び停止を行うことができ、制動停止距離が5m以下であること。2系統以上のうち1系統は、平坦な舗装路面等で確実に特定小型原動機付自転車を停止状態に保持できること。
車体	堅牢で運行に十分耐えるものであること。乗車装置が確実に取付けられ、振動、衝撃等によりゆるみが生じないようにしていること。
安定性	安定した走行を確保できるものとして「特定小型原動機付自転車の走行安定性の技術基準」に適合すること。
前照灯	夜間前方15mの距離の障害物を確認できること。
尾灯	夜間後方300mから点灯を確認できること。
制動灯	昼間後方100mから点灯を確認できること。
後部反射器	夜間後方100mから走行用前照灯で照射した場合にその反射光を確認できること。
警音器	適当な音響を発する警音器であること(自転車に装着されるベル等でも可)。

方向指示器	車両中心線上の前方及び後方30mの距離から指示部を見通すことができる位置に少なくとも左右1個ずつ取り付けられていること。
速度抑制装置	速度制御性能に関し「特定小型原動機付自転車の速度抑制装置の技術基準」に適合すること。設定最高速度が2種類以上ある場合、走行中に設定変更ができないこと。
電気装置	原動機用蓄電池は以下のいずれかの基準に適合していること。 国連規則、欧州規格、国連危険物輸送勧告、PSEマーク(電気用品安全法に基づく表示)
乗車装置	乗車人員が動揺、衝撃等により転落又は転倒することなく安全な乗車を確保できる構造であること。
最高速度表示灯	昼間前方及び後方25mから点灯を確認できること。 車道モード:緑色点灯、歩道モード:緑色点滅

(3)その他の関係告示の一部改正

- ・今回新設する特定原付の保安基準への適用猶予(適用日)を下表の通り規定するほか、所要の改正を行う。

	公布・施行日	新車への適用時期	使用過程車への適用時期
特定原付の保安基準(最高速度表示灯を除く)	2022(令和4)年12月23日	改正道交法施行日	
最高速度表示灯	公布:2022(令和4)年12月23日 施行:改正道交法施行日	改正道交法施行日	2024(令和6)年12月23日

特定小型原動機付自転車の性能等確認制度に関する告示の制定について 国土交通省

【制度の概要】

(1)性能等確認実施機関の認定

- ・性能等確認を実施しようとする者は、性能等確認の実施方法、設備等及び実施体制を定めた「性能等確認実施規程」(以下「規程」という。)を策定し、国土交通大臣の認定を受けることができる。
- ・国土交通大臣は、申請により、当該認定を受けようとする者の性能等確認の能力等を確認した上で、その認定を行った場合には、当該性能等確認実施機関に係る情報を遅滞なく公表する。
- ・認定の有効期間は、5年とする。
- ・規程の変更は、変更の内容に応じ、再認定又は届出の対象とする。

(2)認定の基準

- ・認定の基準は、性能等確認に関し、①特定原付の保安

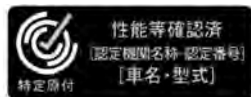
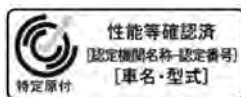
基準適合性等を適切に確認できる能力を有すること、
②必要な設備、機器等を有すること、③公平かつ適正な実施に必要な体制を有することとする。

(3) 性能等確認の実施

- ・性能等確認実施機関は、性能等確認の実施前に、当該確認の申請・実施・結果通知等の手続きを定めた「性能等確認実施要領」（以下「要領」という。）を策定し、国土交通大臣に届け出る（変更時と同様）。
- ・性能等確認は、特定原付の製作者等の申請により行う。
- ・性能等確認実施機関は、規程及び要領に基づき、特定原付の型式ごとに性能等確認を実施するとともに、その結果を遅滞なく製作者等及び国土交通大臣に通知する。

(4) 性能等確認の結果の活用

- ・国土交通大臣は、性能等確認の結果、告示に定める事項に適合する旨の通知（以下「適合通知」という。）を受けた場合には、当該通知に係る情報を遅滞なく公表する。
- ・適合通知を受けた製作者等は、当該通知に係る型式の特定原付には、所定の表示（シール）を付するものとする。
- ・性能等確認実施機関は、適合通知を受けた製作者等に対し、少なくとも事業年度ごとに、車体への表示状況等に関し報告を求めるものとする。



特定原付に表示するシール

(5) 性能等確認の適正な実施のための措置

- ・国土交通大臣は、性能等確認実施機関に対し必要な報告を求めることができるほか、性能等確認実施機関が告示の規定に違反していると認めるときは、当該性能等確認実施機関に対し、必要な措置をとるべきことを命ずることができる。
- ・国土交通大臣は、性能等確認実施機関が①告示の規定又は措置命令に違反したとき、②報告の忌避又は虚偽の報告をしたとき、③不正の手段で認定を受けたときは、認定を取り消すことができる。
- ・国土交通大臣は、①適合通知を受けた型式の特定原付が性能等確認の基準に適合しないと認めるとき、②製作者等が不正の手段により適合通知を受けたとき、③認定を取り消した場合において必要と認めるときは、性能等確認に係る結果の公表を取りやめることができる。

「自動車検査業務等実施要領について（依命通達）」の一部改正について

国土交通省

【改正概要】

- (1) 従来車検証の備考欄に記載していた内容について、電子車検証の券面に簡略化した表記にて記載するとともに、ICタグに詳細内容を記録する旨規定する。
- (2) 申請者がクレジットカードにより手数料等を納付する場合、国職員による納付状況の確認方法を規定する。
- (3) その他所要の改正を行う。

保安基準等の一部を改正する省令等の改正について

国土交通省

【改正概要】

- (1) 道路運送車両の保安基準及び道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の一部改正道路運送車両法（昭和26年法律第185号。以下「法」という。）第3章の規定に基づく保安基準について、以下の改正を行うほか、所要の改正を行う。

- ①専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車及び貨物の運送の用に供する車両総重量が3.5トンを超える自動車（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。）には、対車両の強化された制動要件並びに対静止車両及び対走行車両の制動要件に加え新たに対歩行者の制動要件に適合する等、強化された要件を満たす衝突被害軽減ブレーキを備えなければならないこととする。

【要件】

- ・車両、歩行者に対して所定の制動要件（別紙2参照）を満たすこと
- ・60km/h以下で走行している場合には、40km/h以上減速又は停止すること
- ・10km/hから最高設計速度の範囲（対歩行者：20～60km/h）で作動すること
- ・緊急制動の開始0.8秒前までに警報すること（対歩行者の場合、緊急制動開始前）

【適用日】 新型車：2025（令和7）年9月1日

継続生産車：2028（令和10）年9月1日

- ②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、大型特殊自動車、人未満又は車両総重量3.5トン以下の自動車、貨

物の運送の用に供する車両総重量3.5トン以下の自動車、被牽引自動車等を除く。)について車両後退通報装置を備えなければならないこととする。

【要件】

- ・ 原動機が起動している状態でシフトが後退に入れば自動で音を発すること
- ・ 通報音は“低”、“通常”、“高”の3つのレベルを定義し、“通常レベル”を必須とすること(低レベル:45～60dB、通常レベル:60～75dB、高レベル:80～95dB)
- ・ 通報装置の一時停止機能は後退時車両直後確認装置(UN-R158)を備えている場合を除き設けてはならず、設ける場合には以下の要件に適合すること
 - * 一時停止中であることを運転者に表示すること
 - * 車両の再始動時に自動で解除されること

【適用日】 新型車：2025(令和7)年1月19日

継続生産車：2028(令和10)年1月19日

- ③ (i) 高速道路等における運行時に車両を車線内に保持する機能を有する自動運行装置の要件について、作動可能な上限速度を引き上げるとともに、専ら乗用の用に供する乗車定員10人未満の自動車及び貨物の運送の用に供する車両総重量3.5トン以下の自動車については車線変更機能の要件を追加する。(ii) また、令和4年4月に成立した道路交通法の一部を改正する法律を踏まえ、自動運行装置の要件について、運転者が不在となる場合を想定した規定の整備を行う。

(i) 関係

- ・ システムの作動上限速度を引き上げ、速度に応じた車間距離の確保などの安全性を確保すること
- ・ 車線変更機能を伴うものについては、車線変更の際、後続車に対して急な減速を強いることがないこと

(ii) 関係

- ・ 運転者の存在を前提としない自動運行装置については、走行環境条件を満たさなくなる場合又は自動運行装置が正常に作動しないおそれがある状態となった場合に、自動運行装置により車両を安全に停止させること

【適用日】

(i) 関係 新型車：2023(令和5)年9月1日

継続生産車：2027(令和9)年9月1日

(ii) 関係 新型車：2023(令和5)年1月4日

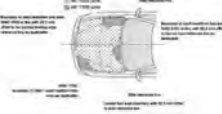
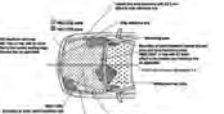
継続生産車：2023(令和5)年1月4日

- ④ 専ら乗用の用に供する乗車定員10人未満の自動車

及び貨物の運送の用に供する車両総重量3.5トン以下の自動車(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。)の歩行者の頭部保護性能に関する試験エリアに前面ガラスも含むこととする。

【要件】

- ・ 歩行者に自動車が衝突した際に、歩行者の頭部が接触することを想定したボンネット及び前面ガラスで構成される試験エリアのうち2/3以上の面積で所定の頭部障害基準値を満たすこと

	改正前	改正後
頭部保護性能確認試験エリア	試験エリア:ボンネット 	試験エリア: ボンネット+前面ガラス 
基準値	・ 試験エリアの2/3以上の面積でHIC1000を超えないこと。残りのエリアはHIC1700を超えないこと。 ・ 大人と子供エリアが混在する場合、子供エリアで1/2以上の面積でHIC1000を超えないこと。 ※ HIC: 頭部傷害値 (Head Injury Criterion)	・ ボンネット試験エリアの2/3以上の面積でHIC1000を超えないこと。残りのエリアはHIC1700を超えないこと。 ・ 大人と子供エリアが混在する場合、子供エリアで1/2以上の面積でHIC1000を超えないこと。 ・ ボンネット試験エリアと前面ガラス試験エリア合計の2/3以上の面積でHIC1000を超えないこと。残りのエリアはHIC1700を超えないこと。

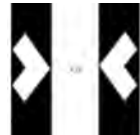
【適用日】 新型車：2024(令和6)年7月7日

継続生産車：2026(令和8)年7月7日

- ⑤ 配光可変型前照灯を備える自動車(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。)において、運転者の運転操作を支援するための情報(運転支援プロジェクション)を路面に投影することを可能とする。

【要件】

- ・ 以下の警告に限り投影することを可能とする

投影できる運転支援プロジェクション			
			
路面凍結 警告	衝突危険 警告	逆走警告	車線維持支援 警告

【適用日】 2026(令和8)年9月1日

⑥ ガソリンを燃料とする直接噴射式の原動機を有する普通自動車及び小型自動車又は軽油を燃料とする普通自動車及び小型自動車であって、車両総重量が3.5トンを超えるもの(専ら乗用の用に供する乗車定員10人未満のものを除く。)について、粒子数の基準を適用する。

【適用日】 (ガソリン車)

新型車：2024(令和6)年10月1日

継続生産車：2026(令和8)年10月1日

(ディーゼル車)

新型車：2023(令和5)年10月1日

継続生産車：2026(令和8)年10月1日

(2) 道路運送車両法施行規則の一部改正

国土交通大臣が指定する自動車(型式指定自動車以外の自動車等)について法第59 条第1項の規定による新規検査を申請する者が提出すべき書面に、車両後退通報装置に係る基準に適合することを証する書面を加える。

(3) 装置型式指定規則の一部改正

以下の改正を行うほか、所要の改正を行う。

- ① 法第75条の3第1項の規定により型式指定の対象となる特定装置の種類に、車両後退通報装置を追加する。
- ② 法第75条の3第8項の規定により型式指定を受けたもののみならず特定装置に、協定規則第165号に基づき認定された車両後退通報装置を追加する。
- ③ 協定規則第127号、第131号、第149号、第157号等の改訂に伴い、規則番号について変更を行う。

(4) 道路運送車両法関係手数料規則の一部改正

以下の改正を行うほか、所要の改正を行う。

- ① 車両後退通報装置等の型式について指定を申請する者が、保安基準適合性についての審査を受けるに際して独立行政法人自動車技術総合機構に納付すべき手数料の額を、実費を勘案して定める。
- ② (1)①の改正を踏まえ、衝突被害軽減ブレーキの型式について指定を申請する者が、保安基準適合性についての審査を受けるに際して独立行政法人自動車技術

総合機構に納付すべき手数料の額を、実費を勘案して改める。

(5) 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
以下の改正を行うほか、所要の改正を行う。

(1)①の改正について令和7年9月から適用対象とするほか、所要の改正を行う。

(6) 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。

【スケジュール】

公布：2023(令和5)年1月4日

施行：2023(令和5)年1月4日

ただし、車両後退通報装置に係る部分【2.(1)②、(2)、(3)②、(4)①、(5)の一部及び(6)の一部】は2023(令和5)年1月19日施行とする。

審査事務規程の一部改正について (第47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 自動車検査証の電子化に伴う取扱いの明確化

継続検査等で紙の車検証の受取のために必要となっている運輸支局等への来訪を不要とし、OSSで申請手を完結することを可能とするため、自動車検査証が電子化されることとなる。

2023(令和5)年1月に予定されている自動車検査証電子化の開始に向けて、当機構における審査時の取扱いを明確化する。

② 自動車検査手続きのキャッシュレス化に伴う取扱いの明確化

検査登録手数料及び自動車重量税のクレジットカード決済の実現に伴い、当機構における審査手数料の取扱いを明確化する。

(2) 自動車の型式の指定等関係 今回は該当なし

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) 道路運送車両法施行規則の一部改正に伴う改正

○軽自動車税種別割の納付の有無を確認する方法について、軽自動車検査協会が市区町村において登録した納付に係る情報と照合することにより行うことができることとなることから、所要の改正を行う。

(2) 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に伴う改正

○第43次改正及び第46次改正が実施されたことに伴い、所要の改正を行う。

(3) その他、書きぶりの適正化等所要の改正

マイナンバーカードの取得促進依頼について 経済産業省

経済産業省より、マイナンバーカードの取得等の促進について、更なる取得、健康保険証利用申込及び公金受取口座登録の促進への協力依頼があった。

1. 出張申請受付等(市区町村の職員が会社等に赴く方式)の積極的受入れ

マイナンバーカードの取得促進に効果的な出張申請受付等(市区町村の職員が会社等に赴く方式)の積極的受入れに取り組みますようお願いする。出張申請受付等については、市区町村のマイナンバーカード担当課に相談願う。

2. 関連資料の従業員への周知

マイナンバーカードの取得及び健康保険証利用の申込並びに公金受取口座登録の促進の呼びかけをお願いする。

詳しくは、以下デジタル庁HPの広報資料を参照

https://www.digital.go.jp/policies/mynumber_resources/



トレーラブレーキ利き不良に注意

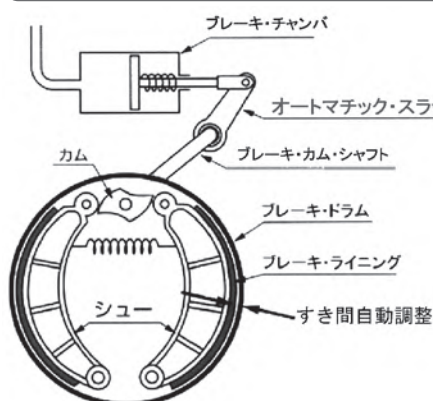
オートマチック・スラック・アジャスタの点検整備のお願い

オートマチック・スラック・アジャスタの点検を怠ると



トレーラのブレーキ利き不良

オートマチック・スラック・アジャスタとは



ブレーキ装置概要

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

オートマチック・スラック・アジャスタに負担のかかる条件

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

2023(令和5)年10月1日から消費税のインボイス制度が始まります

経済産業省

1. インボイス制度(適格請求書等保存方式)の概要等

(1) インボイス制度とは

インボイス制度は、複数税率に対応した仕入税額控除の方式であり、インボイス制度のもとでは、仕入税額控除の適用を受けるためには、帳簿のほか売手から交付を受けた「インボイス」等の保存が必要となります。インボイスとは、「売手が買手のために正確な適用税率や消費税額等を伝える手段」であり、登録番号のほか、一定の事項が記載された請求書や納品書その他これらに類するものをいいます。



(2) 消費税の仕組み

消費税は消費者が負担することを予定する税ですが、納税をするのは、各取引段階において、物の販売やサービスの提供を行った事業者となります。納税する消費税額は、売上げに係る消費税額から仕入れに係る消費税額を控除することにより算出します。この仕入れに係る消費税額を控除することを「仕入税額控除」といいます。

2. インボイス制度に対応するための検討事項・事前準備等

(1) インボイス発行事業者となるかどうかの判断

インボイス発行事業者となるかは事業者の任意であるため、以下の点から登録を受けるか検討することとなります。

① 売上先がインボイスを必要とするか

課税事業者は仕入税額控除のためにインボイスを必要としますが、例えば、消費者や免税事業者は仕入税額控除のためにインボイスを必要としません。

② 申告に係る事務負担の検討

インボイス発行事業者となると、基準期間における課税売上高が1,000万円以下となっても、免税事業者とはならず、課税事業者として申告が必要となります。

(2) 登録申請手続

インボイス発行事業者の登録を受けようとする事業者（登録を受けることができるのは、課税事業者に限ります。）は、納税地を所轄する税務署長に登録申請書を提出する必要があります（e-Tax又は郵送により提出できます。）。制度開始（2023（令和5）年10月1日）からインボイス発行事業者となるための申請手続については、インボイス制度特設サイトの「申請手続」をご確認ください。

3. 2023(令和5)年度税制改正(案)について

令和5年度税制改正の大綱が令和4年12月23日に閣議決定されました。当該大綱において、インボイス制度に係る改正(案)も掲げられております。

詳しくは、財務省ホームページの特設サイトをご覧ください。

財務省



参考

国税庁ではインボイス制度に関する特設サイトを設け、各種資料を掲載していますのでご活用ください。

国税庁ホームページのインボイス制度特設サイトでは、

① インボイスコールセンター（インボイス制度に関する一般的(※)なご質問やご相談）

0120-205-553(9:00～17:00 土日祝除く)

※ 個別相談（関係書類等により具体的な事実等を確認する必要がある相談）を希望される方は所轄の税務署への電話（音声ガイダンス「2」を選択）により、面接日時等をご予約ください。

② インボイス制度に関する税務相談チャットボット

③ 説明会の開催案内

④ インボイス制度について解説した動画（国税庁動画チャンネル）

⑤ インボイス制度に関する取扱通達やQ&A

などを掲載しています。

インボイス制度
特設サイト



※ 本文は2023(令和5)年1月時点の法令等に基づき作成しています。

大型車の
車輪脱落を防ごう！
合言葉は

おちない

徹底しよう！大型車の車輪脱落を防ぐ4つのルール

お きまりのトルクで きちんと締め付けて

規定のトルクで確実に締め付けを

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

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



ち ゃんと増し締め 交換後

50～100km走行後に、しっかり増し締めを

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

ねじの締め付け方向を確かめて締め付けます。



JIS方式（球面座）ダブルタイヤの場合

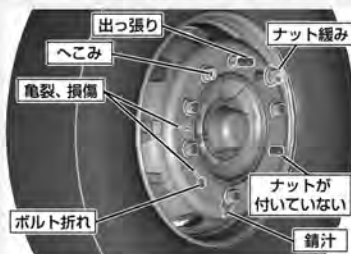


※この図は右側タイヤの場合です。

な っと見て ボルト触って さあ出発！

一日一回の日常点検を

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



い や待てよ？ ボルトとナットは 適正か？

ホイールに適合したボルト、ナットを

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

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



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

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



塗装で車両の価値UP!! 意匠性の付与・メンテナンスに!!

意匠性と耐久性を付与!

BEOLINER ベッドライナー ビースト

BEAST



ポデーやバンパーに!



意匠性や耐久性を付与!



動画は
こちら

意匠性と耐久性

オリジナリティあふれる塗装

お好みの色相に調色可能

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)



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

高い防錆力

耐チップング性

防振・防音効果

荷台木部(アビトン等)を護る!

ウッドプロテクト



Before



After



動画は
こちら

木部の劣化を防ぐ!!

圧倒的低コスト!!

施工は簡単!!



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



12月

1日	第3回広報委員会 (当会会議室+Web会議)	① CN専用ホームページ構成、コンテンツの論議・決定 ② 車体ニュース冬号の校正と春号の企画論議	
2日	バス部会／業務委員会(Web会議)	バス市場情報の共有	
6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)	2022年度環境ラベル取得説明会#1、#2を実施	▶ P.16
	第3回中央業務委員会(Web会議)	① 事業計画の進捗確認と論議 ② 車工会BCPサポート内容の論議	
7日	5団体連絡会(Web会議)	① 自動車団体新春賀詞交歓会への対応について確認 ② 新年の自工会会長メッセージ発信について確認	
	第3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 バックカメラ義務化WGの活動報告	
8日	第3回環境委員会 (当会会議室+Web会議)	① 2030年度CO2排出量車工会目標値設定 ② 2021年度産廃最終処分量数値確認	▶ P.16
	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審議	
9日	資材部会／工場見学会(愛知)	中京車体工業(株)工場見学会を実施	▶ P.19
	第2回支部連絡会／工場見学会(京都)	① 須河車体(株)工場見学を実施 ② 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 ③ 次年度支部総会日程の確認	▶ P.17
13日	特装部会／クレーン技術分科会 (Web会議)	① 2022年度事業計画の進捗と課題対応について意見交換 ② ものづくり研究の実施について意見交換	
	トラック部会／部会会議 (当会会議室+Web会議)	3/4期事業計画進捗と部会総会開催地決定の報告	
	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 シャシ延長及びタンク耐用年数における課題の共有	
14日	バス部会／技術委員会(Web会議)	① 次年度活動テーマについて意見交換 ② 協定規則、法改正情報の共有	
	資材部会／フィルムグループ (当会会議室+Web会議)	① 保安基準第38条の3関連規則の改正についての報告 ② 来年度調査研究テーマ「再帰反射材のグレアに関する調査研究」について検討	
15日	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 粉粒体運搬車の共通課題の情報共有	
	バン部会／業務委員会 (当会会議室+Web会議)	新規会員の紹介と登録台数調査継続の確認	
	商用車ショー企画委員会 (当会会議室+Web会議)	① ジャパンモビリティショー2023概要共有 ② 当会合同展示の考え方及び進め方について意見交換	
16日	特装部会／脱着車技術分科会 (Web会議)	① 2022年度事業計画の進捗と課題対応について意見交換 ② 防災コンテナの普及活動提案について意見交換	
	バン部会／技術委員会(Web会議)	① 安全輸送ニュースNo.6の最終確認 ② JABIA規格【バン型車における後部番号標の取付基準】最終確認	
19日	特装部会／塵芥車技術分科会 (当会会議室)	① 2022年度事業計画の進捗と課題対応について意見交換 ② JABIA規格塵芥車の製作基準の見直し内容の意見交換	
20日	CN勉強会 第13回入門編(Web会議)	10社49名が参加し、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 地球温暖化の現状 ② CNとは ③ アンケート結果 ④ 何故、CNIに取組む必要があるのか? ⑤ CN取組みの進め方 ⑥ CO2排出量の把握範囲 ⑦ 意見交換	▶ P.13
	中央技術委員会／後退時警報装置部品 認証検討WG(Web会議)	① 部品認証技術基準の意見照会の結果報告 ② 今後のWGの進め方について意見交換	

20日	トレーラ部会／サービス委員会 (当会会議室+Web会議)	①自動車検査官研修実施状況共有 ②2023年度トレーラ講習会プレゼン資料打合せ
21日	特装部会／ダンプ車技術分科会 (Web会議)	①2022年度事業計画の進捗と課題対応について意見交換 ②市場情報の共有
	バン部会／部会会議 (当会会議室+Web会議)	3/4期事業計画進捗報告
22日	トレーラ部会／技術委員会 (当会会議室+Web会議)	①CS/SU&コネクテッドWG会合情報共有 ②R158(バックカメラ)部品認証運用検討WG情報共有
	CN勉強会 第1回実践編(Web会議)	10社55名が参加し、以下勉強会を開催(講師:トヨタ自動車東日本(株)松井部長) ①CNとは(振り返り) ②CN推進方策(実践編) ▶P.13
23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)	①2022年度事業計画の進捗と課題対応について意見交換 ②TGL構造要件委員会情報の共有
	第17回CN専門委員会(Web会議)	①進捗確認報告 ②CNホームページ運用開始状況報告 ▶P.13 ③CN勉強会【第1回実践編】開催報告 ④CO2排出量目標の提案 ⑤CJPTとの連携活動と今後の対応(案)報告

1月		
5日	自動車5団体新春賀詞交歓会(東京)	2023年自動車5団体新春賀詞交歓会を The Okura Tokyo プレステージタワー1階「平安の間」にて開催 ▶P.15
10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(愛知、京都、青森) ②2023年度トレーラ講習 開催要請書・実施時間等論議
11日	バス部会／技術委員会(Web会議)	①次年度活動テーマの確認 ②協定規則、法改正情報の共有
12日	商用車ショー企画委員会 (当会会議室+Web会議)	①ジャパンモビリティショー2023申込状況の共有 ②屋外合同展示の企画案について意見交換
13日	中小会員NW強化WG／営業マン勉強会 (当会会議室+Web会議)	チーム活動の成果発表と中小会員NW強化WGメンバーとの質疑応答 ▶P.17
17日	特種部会／自動車技術総合機構との技 術検討会(当会会議室+Web会議)	自動車技術総合機構と4件の質問項目に対する論議 ▶P.19
19日	常任委員会(当会会議室+Web会議)	①2023年度予算案立案の考え方について論議 ②車工会活動の活性化に向けた取組み(案)その3を論議
	第269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) CO2・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
	第16回技術発表会 (くるまプラザ+Web会議)	発表テーマ数5件(特装、バン、バス、小型、資材) ▶P.3
20日	中央技術委員会／CS/SU&コネクテ ッド検討WG(Web会議)	①自工会合同会議結果の共有 ②会員が守るべきルール掲載のガイドライン骨子の意見交換
	環境委員会／架装物リサイクル分科会 (当会会議室+Web会議)	2022年度環境ラベル取得説明会#3を実施 ▶P.16
	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最終確認、3月発行 ②点検ステッカー販売枚数確認 ③異業種交流会のスケジュール確認 ▶P.18

24日	トレーラ部会／サービス委員会 (当会会議室+Web会議)	① 2022年度活動評価と2023年度活動方針論議 ② タイヤ締め付け時の潤滑剤塗布方式の差論議
	現地現物による技能系社員研修講師会 社合同会議 (Web会議)	① 2022年度実施の技能系社員研修の結果の共有 ② 次年度活動の確認
26日	第18回CN専門委員会 (Web会議)	① 進捗確認報告 ② CNホームページ運用状況と今後の対応について報告 ③ CN勉強会【第1回実践編】開催結果報告 ④ CO2排出量調査状況(2021年度実績)報告 ⑤ CJPT、自工会との連携と今後の対応(案)について報告 ⑥ 2023年度CN専門委員会事業計画(案)を論議 ▶ P.13
	CN勉強会 第14回入門編 (Web会議)	5社13名が参加し、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 地球温暖化の現状 ② CNとは ③ 会員様のCN意識 ④ 何故、CNに取組む必要があるのか? ⑤ CN取組みの進め方 ⑥ CO2排出量の把握範囲 ⑦ 意見交換 ▶ P.13
	中央技術委員会／ 突入防止装置技術委員会 (Web会議)	① 新JABIAリベット制度運用調査アンケート結果の共有 ② 次年度運用調査計画について意見交換
	中央技術委員会／ 点検整備推進分科会 (Web会議)	① 点検制度運用状況と部会活動の共有 ② 点検啓発用チラシ案の意見交換
27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)	2022年度環境ラベル取得説明会#4、#5を実施 ▶ P.16
	トラック部会／技術委員会 (当会会議室+Web会議)	① 2023年度テーマの確認と役割分担 ② バックカメラ対応、後退通報の法規解釈の確認
	トレーラ部会／技術委員会 (当会会議室+Web会議)	① CS/SU&コネクテッドWG会合情報共有 ② JASIC衝撃吸収分科会 R100対象追加状況等情報共有

2月

1日	特装部会／工場見学会(静岡)	(株)浜名ワークスの工場見学実施 ▶ P.17
2日	中央技術委員会／CS/SU&コネクテッド検討WG (Web会議)	① 自工会合同会議結果の共有 ② 会員が守るべきルール掲載のガイドラインの意見交換
	バン部会／業務委員会 (当会会議室+Web会議)	2023年度登録台数調査の継続を確認
7日	特装部会／塵芥車技術分科会 (Web会議)	JABIA規格塵芥車の製作基準の見直し内容の意見交換
8日	モビリティ委員会(東京+Web会議)	① 「CNに向けた取組みの変遷」説明 ② ギル・プラット(Gill A. Pratt)氏講演
	中央技術委員会／R158部品認証についての適用検討WG(東京+Web会議)	① 部品認証技術基準最終案について確認 ② UN-R158 車両認証・部品認証における、自工会・車工会・部工会の役割分担について意見交換
	バン部会／技術委員会 (当会会議室+Web会議)	① 2023年度テーマの確認と役割分担 ② バックカメラ対応、後退通報の法規解釈の確認
9日	CN勉強会 第2回実践編 (Web会議)	10社36名が参加し、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(振り返り) ② CN推進方策(実践編) ▶ P.13
	環境委員会／架装物リサイクル分科会 (当会会議室+Web会議)	① 2022年度活動評価と2023年度取組み論議 ② 2023年度環境ラベル訪問支援活動進め方論議
	中小会員NW強化WG (当会会議室+Web会議)	① 事業計画の進捗確認と論議 ② 営業マン勉強会「発表会」結果の共有と次年度計画の論議
	バス部会／技術委員会 (Web会議)	① 2023年度部会全体活動の共有 ② 協定規則、法改正情報の共有

10日	トラック部会／業務委員会 (当会会議室+Web会議)	① 新人教育向け資料の項目抽出 ② 2023年度日程の確認	
	小型部会／工場見学会(香川)	(株)タダノ香西工場の見学実施	▶ P.19
14日	トレーラ部会／サービス委員会 (当会会議室+Web会議)	① 2023年度定期点検訴求活動の進め方論議 ② 点検整備の手引き改訂確認作業	
	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(沖縄、北見) ② 2023年度トレーラ講習 全日本トラック協会との調整状況共有	
15日	環境委員会／工場環境分科会 (当会会議室+Web会議)	① 2022年度活動評価と2023年度取組み論議 ② 2023年度CN(産廃)訪問支援活動進め方論議	
16日	常任委員会(神奈川)	事業計画案の審議・決定 1) 取り巻く環境 販売台数、生産台数、市場動向、会員状況 2) 2022年度事業計画 本部／部会別実績まとめと課題 3) 会員満足度向上 4) 2023年度事業計画骨子 5) 2022年度決算見込みと2023年度予算概要	
	理事会メンバー見学会(神奈川)	日本フルハーフ(株)厚木工場見学実施	▶ P.15
17日	特装部会／業務委員会 (当会会議室+Web会議)	① 2022年度事業報告の確認 ② 2023年度工場見学について意見交換	
20日	安全衛生活動WG(Web会議)	① 2022年度収集した災害事例の研究 ② 安全気づきシート活用状況アンケート結果の共有	
22日	CN勉強会 第15回入門編(Web会議)	13社29名が参加し、以下勉強会を開催(講師:日産車体(株)薬丸部長) ① 地球温暖化の現状 ② CNとは ③ 会員様のCN意識 ④ 何故、CNに取り組む必要があるのか? ⑤ CN取組みの進め方 ⑥ CO2排出量の把握範囲 ⑦ 意見交換	▶ P.13
	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 2023年度活動について意見交換	
	特種部会／合同委員会 (当会会議室+Web会議)	① 事業計画の進捗確認と論議 ② 次年度事業計画の論議	
23日 ～24日	特装部会／サービス委員会 異業種交流会(福岡)	① (株)矢野特殊自動車に訪問し、工場見学(10社11名参加) ② 日本の名車歴史館の施設訪問	▶ P.18
24日	トレーラ部会／製品安全委員会 (Web会議)	① 2022年度活動評価と2023年度取組み論議 ② 点検整備記録簿活用状況ヒアリング進め方論議	
27日	トレーラ部会／技術委員会(Web会議)	① R158部品認証運用検討WG情報共有 ② JASIC一般安全分科会情報共有	
28日	第19回CN専門委員会(Web会議)	① 進捗確認報告 ② 2022年度 CNに関するアンケート回答状況中間報告 ③ CJPTとの連携活動報告 ④ CN勉強会実施状況と今後の進め方論議 ⑤ 今後のCN専門委員会活動(案)論議	▶ P.13
	中央技術委員会／CS/SU&コネクテッド検討WG(Web会議)	会員が守るべきルール掲載のガイドラインの意見交換	

会員情報

- 入会 正会員 (株)山川自動車 代表取締役 山川 重徳
〒264-0016 千葉県千葉市若葉区大宮町4070 TEL : 043-266-5252
【主要製品】 資材運搬車、消防車、レッカー車、高圧洗浄車、トーイングトラクタ
【所属部会】 特種部会
- 本社移転 準会員 (株)小糸製作所
〒141-0001 東京都品川区北品川5-1-18 TEL : 03-3443-7111(代表)
- 会社統合による社名・代表者・本社所在地変更
準会員 パーソルR&D(株) → パーソルクロステクノロジー(株)
代表取締役社長 正木 慎二
〒163-0451 東京都新宿区西新宿2-1-1 TEL : 03-6370-6840



片山 安宏 取締役社長



DATA

■本社 〒360-0201
埼玉県熊谷市妻沼1356番地
TEL 048-580-6952
FAX 048-580-6953
URL <http://tokyosharyo.com>

■資本金 5,000万円
■従業員 18名
■事業所規模(本社工場)
敷地 5,620㎡
工場 1,800㎡
■車体工業会加入
2018年(特装部会)



東京車輜(株)

世界中で行われている全ての 高所作業に安心と安全を提供する

片山社長が有志とともに立ち上げた東京車輜(株)は、設立直後にリーマンショックに見舞われるも、幾多の困難を乗り越え、「世界の建設現場に安心と安全を提供したい」という夢を実現した。

取材／車体工業会業務部長 小森 啓行

● 特徴・沿革

片山社長が前職の会社で携わっていた高所作業車の商品コンセプトは「高所作業車版DELL」。

無駄な機能を極力省き、耐久性が強くランニングコストがかからない容易な整備性を有する高所作業車の開発販売であった。

ある時、海外向けの建機商社から「海外にこそ需要がある」との指摘を受け、調査したところ、海外、特に開発途上国において日本製トラック式高所作業車は普及していなかった。

日本製トラックでは現地の法令に適合しないため、公道走行ができない、また、構造が高度で複雑過ぎて故障時の原因追及ができない、というのが主な理由であった。

開発途上国では、建設現場での墜落死亡事故が多数報告され、人間の命の価値が軽んじられている状況で「安全第一」ではなかった。

長年関わってきた高所作業車という商品で世界の建設現場に安心と安全を提供できないか考えるようにな

り、その社会的使命を担うべく、会社を辞め、2008年5月に新会社を立ち上げる。

日本の高所作業車メーカーに追いつけ追い越せの気持ちと、社名を聞いたら誰もが「日本の会社である」ことが判るようにとの思いで「東京車輜(株)」と名付けられた。

立ち上げ直後に起こった「リーマンショック」と急激な円高により、製品開発は、紆余曲折、七転び八起きであったが、社員一同の熱い想いと国内トラックメーカーの協力を受け、台湾向け、アラブ首長国向け、タイ向けの高所作業車を完成させ、現地への販売に成功することができた。



海外で活躍する東京車輜(株)製の
高所作業車SXシリーズ

製品

― 御社の業務の特徴についてお聞かせください。

「新車」「中古車」に次ぐ第3のカテゴリーとして「リニューアル車」を製造販売しています。新車設計・製造に携わっているからこそできる商品と自負しています。

経年劣化車を細部に分解、補修、部品交換を行い、「整備」の領域を超えた「新車の状態に戻す」再生事業です。良いものを長く使用していくというSDGsの考え方にも適合しています。

リニューアル対象車両をエスマック製(代表の前職会社)高所作業車に特化させ、分解整備を容易にする治具、工具を作成しています。

作業の更なる効率化・安全化を図るべく現状の現場使用道具、商品に対し改善提案を行い、現場と詳細意見交換の上、改善改良品を作成しています。

― どのような製品を手掛けているのでしょうか？

自社設計・製造の海外現地規格適合トラックマウント式高所作業車のSXシリーズは、コンパクトで高性能な高所作業車です。直伸ブーム型・前方格納タイプで、一般道を自走して現場にアクセスできます。

他にも、国内レンタル会社向けの中古高所作業車のリニューアル、シャシ載せ替えや、国内レンタル会社からの少ロット、ニッチ商品の開発製造の請負等を行っています。



3DCADを用いた製品設計

― 御社の経営方針は？

「Global Communication & Local Contribution」

世界的な意思疎通と身近な地域への貢献を同時並行で果たしていける事業展開をし、長年、業界に関わってきたからこそ為し得る使命感を帯びた具体的な社会貢献として、世界の高所作業に『Made in Japan』基準の安心という価値を創造する企業になることです。

今迄の弊社の地道で誠実な企業活動を評価頂き、現在、お客様から多くのご相談を頂くようになりました。それを1件でも多く解決し、社会の役に立ちたいです。

世界の建設現場に安全を提供することにより、両国の絆が深まる役割を担いたいです。

リニューアル作業



リニューアル前

車両入庫時に作動検査を行い、故障、部品の劣化等を確認し、腐食により損傷している場合は補修を行い、腐食が激しい場合は、部材を交換して新品同様の強度を確保する等のリニューアルプランを提示。顧客の要望に応じてシャシの載せ替えにも対応する。



BEFORE



AFTER

【操作装置】 故障している操作スイッチ等を交換し、車両使用中の故障発生を予防。操作銘板を張り替え、誤操作等による事故を防止



人

― 御社の特徴は？

油圧設計、電気設計、機械設計、生産技術等の専門知識を有する社員が集まっていますので、顧客ニーズに合致した色々な機械の自社開発が可能です。工事現場での様々な問題解決能力を有しています。

自己啓発支援制度により、前向きに成長できる環境作りを、目指して

います。また、社員間コミュニケーション支援制度により、風通しの良い職場作りも行っています。

会社負担で団体生命保険や地域勤労者福祉サービスセンター契約等、福利厚生も充実させています。

― 次世代の教育について

ベテランと若手を1対1で組ませ、

技術や知識の伝承を進めています。

挑戦する意欲を育成するために、挑戦しての失敗は責めません。



モータ制御・巻線技術でCO₂削減に貢献

澤藤電機(株)

澤藤電機(株)は、1908年に澤藤忠蔵氏が東京都牛込区(現新宿区)にて創業した澤藤電機工業所を前身とする。

1917年にエンジン点火プラグに高電圧を送る「マグネット」の修理業を開始。当時のマグネットは主にドイツ等外国からの輸入品であったが、1929年に国産初のマグネットの開発に成功し、日本製第一号として陸軍航空本部へ納入した。以来、コイルとマグネットを活用した様々な製品を世に送り出し、1949年に東証一部に上場。1976年、群馬県太田市の新田工場に移転。2021年度売上高は約270億円を誇る。

主力のスターター、オルタネータの商用車向け電装品の他に、自社で発電機や車載冷蔵庫の製造・販売もしている。

「ENGEL」ブランドで展開する車載冷蔵庫は、全世界で販売しており、独自のスイングモータをコンプレッサーに採用し、悪路の振動に強いことが特徴で、特にアウトドア文化が盛んなオーストラリアではポータブル冷蔵庫＝「ENGEL」と知名度高く愛用されている製品である。

油圧ポンプのパワーユニット「ブラシ付DCモータ」

トラックの「キャブチルト機構」や「テールゲート」の動作に使用される油圧ポンプには、パワーユニットとして澤藤電機(株)製の「ブラシ付DCモータ」が採用されていることも多い。



300Wの小型DCモータ

出力300～2,000Wまで、多彩なラインナップが揃えられ、顧客の用途に合わせて、油圧機器用・車載用・船外機用として多岐に利用されている。



執行役員 BR製品企画室長
大沢 康男

BR製品企画室 副主査
博士(工学) 福山 芳三

大型車の「キャブチルト」に使用される300Wモータは高密度コイル技術によって、小型軽量化され、車両搭載性を向上させている。



低騒音の2,000Wモータ

低騒音が求められる「テールゲート」に使用される2,000Wのモータでは、低速回転かつ高トルクを実現し、低騒音化に貢献している。

これらDCモータ製品は、短時間の高出力駆動の要求があり、発生する内部発熱を制御するために、サーマルセンサー等で温度を監視し、高温時は自動的に停止する機能を有している。ユーザーの使用環境を想定し、高出力と動作時間を確保するための最適設計がノウハウとして蓄積されている。

100年以上に亘り、コイルとマグネットの技術を培ってきた澤藤電機(株)のDCモータは、高密度コイル、ハウジング、軸受け構造、スプリング精度等の様々な角度から磨かれた高い耐久性で、供給先から厚い信頼を得ている。

商用車の電動化に向け、着々と準備

近い将来、トラック・バスの商用車でもエンジン車は減少し、電動化が進むことが予想されている。

モータを得意とする澤藤電機(株)は、HV用モータ、EV用モータ、バッテリーパック、ECU等の商用電動車向け製品開発においても、はたらく車の



商用車用EVモータ

使用に適した、高効率で、連続大出力な電動システムの開発を着々と進められている。すでに一部製品は商用車のCO₂削減に貢献すべく、供給も開始されている。

澤藤電機(株) 代表取締役社長 井上 雅央
電動化で、クリーンな物流インフラ実現に貢献
【本社】〒370-0344 群馬県太田市新田早川町3番地
Tel : 0276-56-7111
<https://www.sawafuji.co.jp/>



私たちは資材部会を専門分野ごとにグループ分けを行い、2分科会13グループからなる「ビジネスネットワーク」を設置しております。この「ビジネスネットワーク」は会員の強い連携と結束を実現し、架装メーカーに対して、積極的な協力体制を目指しています。

「VOICE」では、部会会員会社の紹介や製品が開発されるまでのエピソード等を紹介していきます。

天然素材のバス床材「マーモリウム」

(株)バイス

(株)バイスは1988年創業以来、30年以上、バス内装のトータルコーディネートを担当してきた。

この間の時代の流れの中で、近年特に耳にするのが脱炭素や、サステナブルな社会の実現、すなわち環境問題への関心、気候変動への危機感である。

天然素材の床材「マーモリウム」との出会い

バス業界も例外ではなく商談中にカーボンニュートラルが話題に上ることも珍しくない。もはや環境問題抜きに製造業に携わることは不可能で、従来のビジネスモデルは通用しなくなっていくのは自明の理である。

そうした折のコロナ禍は、事業のあらゆる点を見直すきっかけとなり、何か新しい試みを始めなければ世の中から取り残されてしまうと焦燥感を覚えた。

まずは、時代のニーズに沿った新しい商材を探してみよう。模索するなかで巡り合ったのが天然素材のリノリウム※床材「マーモリウム」である。

※リノリウム (linoleum)=1863年にフレデリック・ウォルトンが発明し特許を取得。亜麻仁油等を原料に製造される建材。床材や内装材として使われ、塩ビよりも歴史が長い。

「マーモリウム」は、亜麻仁油、松脂、石灰石、木粉、天然色素、麻を原材料とし、石油由来の原材料が一切使用されていない上に、製造工程においてもカーボンニュートラルを達成している優れた環境対応製品である。

日本においては、すでに教育・医療・商業等の様々な施設や電車の床材他、建築物を中心に広く利用されている。

さらに「マーモリウム」は、亜麻仁油の効果により、天然の抗菌、抗ウイルス、脱臭、ハウスダスト除去効果を持つ。耐久性にも優れ、汚れが付着しにくく、メンテナンスも容易となっている。豊富なカラーで意匠性も高い。



バス事業部 主任
佐藤 はるか

代表取締役
梓澤 寿枝

営業部 統括責任者
関森 國和

実物カタログを見た瞬間に感動

「マーモリウム」の実物カタログを開いた瞬間に、その美しさに感動し、心に響く商品だと直感。バス床材用とする準備に直ちに取り掛かった。日本国内ではバス床材での実績がないため、必要な資料やデータを揃え、難燃性素材登録をした。



実物カタログでは、鉱石由来の天然色素による鮮やかな発色を見ることができる

2022年11月に幕張メッセで開催されたバステクに出展。非石油製品の床材として注目を集め、環境経営が重要視されてきていることを実感。さらに東北方面に営業した際には、顧客のバス事業者の抗菌・抗ウイルスとともに、天然素材であることに対する期待感も大きかった。

コロナ禍のバス需要激減で、バス業界では厳しい状況が長く続いている。バスの新車需要がすぐには見込めない中だが、一歩先を見据えた取組みが実を結び、「マーモリウム」が今後のバス床材の在り方を変えていくと確信している。

人生・仕事の結果 = 考え方 × 熱意 × 能力

梓澤社長は、京セラ(株)創業者である故稲盛和夫氏の経営哲学として有名なこの方程式に、これからの(株)バイスが目指すべき経営理念を見つけ出したという。

人生・仕事の結果に何が残せるだろう？ そう考えたときに出会った地球環境に優しい「マーモリウム」。この製品をもっと世の中に広めて社会の持続可能性の実現と、次の世代の生活の安全と向上を目指そう。環境に大きな影響を及ぼす企業の役割の重要性を肝に銘じよう。社会貢献の精神と熱意を忘れてはいけない。振り返った時に「いい仕事したね」と誇れるようにスタッフ全員で力を合わせて、ワクワクを感じながら前を向いて進んでいく。

(株)バイス 代表取締役 梓澤 寿枝

天然素材の床材「マーモリウム」をバス業界にお届けいたします。お気軽にお問い合わせください。

【本社】〒343-0023 埼玉県越谷市東越谷8-15-6 アクシスビル3F
Tel : 048-964-1122 <http://www.weis.co.jp/marmoleum.pdf>



2050年のカーボンニュートラル達成に向け、クルマではBEV※だけではなく、地域、環境、用途により様々な選択肢がある。また、モビリティはクルマだけではなく、航空機、船舶も含まれる。今回は、こうしたモビリティにおいて今後活用が期待される脱炭素燃料について報告する。 ※ BEV(Battery Electric Vehicle):電動車(EV)の種類のひとつで、100%電気で走る電気自動車

Q1 「次世代の新エネルギー源」とは？

- カーボンニュートラルに向け、注目されている次世代の新エネルギー源は「水素」「アンモニア」「合成燃料」の3つが考えられており、脱炭素燃料として技術の導入・拡大への取組みが官民で進められている。
- そして脱炭素とは、地球温暖化の原因となる代表的な温室効果ガスである二酸化炭素の排出量をゼロにしようという取組みのことである。

Q2 「水素・アンモニア・合成燃料」とは？

<カーボンニュートラル実現に向けた鍵となる「水素」>

- 水素は、多様な資源から製造できるため、国内での製造や、海外からの資源の調達先の多様化を通じ、我が国のエネルギー供給・調達リスクの低減に資するエネルギー。
- また、水素は、再生可能エネルギーによる水の電気分解や、化石燃料と二酸化炭素の貯留・再利用技術を組み合わせて、カーボンフリーなエネルギーとして活用可能。
- 多くの国がカーボンニュートラルの実現に向けて動き出す中、発電・輸送・産業といった幅広い分野の脱炭素化に資する、2050年カーボンニュートラル実現に向けた鍵である水素。
- 日本は、水素の社会実装に向けて、水素を「つくり」「はこび」「ためて」「つかう」取組みを、世界に先駆けて推進。

異なる製造過程で作られた水素の名称



【出典：経済産業省資源エネルギー庁HPより】

<次世代エネルギーとしての「アンモニア」>

- 次世代エネルギーとしてのアンモニアは、化石燃料の代わりとして発電、燃料電池や工業炉の燃料としての利用が期待。
- アンモニアは、燃料そのものとしての活用、水素のキャリアとして活用することも可能。
- アンモニアは、高温高压環境で窒素と水素を反応させる製法では、水素を製造する時に化石燃料を使用し、CO2が排出されてしまうためCO2の排出を抑制した大規模製造、燃料として燃やす時のNOxの排出などいくつかの課題に対する技術的な解決策もある程度目処付け。
- 大規模な社会実装をどう進めるか。いよいよ実用化段階に入っていく。

グリーンアンモニア製造過程

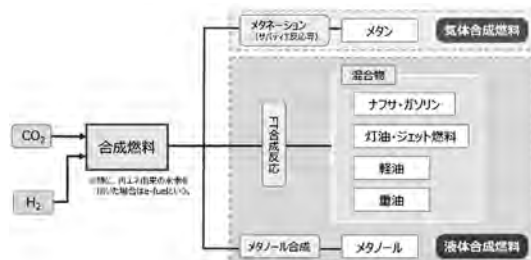


【出典：国立研究開発法人新エネルギー産業技術総合開発機構HPより】

<CO2とH2から製造される「合成燃料」>

- 原料となるCO2は、発電所や工場などから排出されたCO2を利用。将来的には、大気中のCO2を直接分離・回収する「DAC※技術」を使って、直接回収されたCO2を再利用することが想定。
- ※DAC(Direct Air Capture)：固体吸収材を用いた直接空気回収装置
- もうひとつの原料である水素は、製造過程でCO2が排出されることがない再生可能エネルギー(再エネ)などでつくった電力エネルギーを使って、水から水素をつくる「水電解」を行なうことで調達する方法が基本。
- なお、再エネ由来の水素を用いた合成燃料は「e-fuel」とも呼ばれる。

合成燃料製造過程



【出典：経済産業省資源エネルギー庁HPより】

Q3 「それぞれのモビリティの対応」は？

カーボンニュートラルの実現のためには、様々な領域での取組みが必要。中でも、日本におけるCO₂排出量のうち、自動車を含む運輸部門からの排出が17.7%を占めていることを考えると(2020年度)、運輸部門での脱炭素化に向けた取組みは、非常に重要。

<自動車>

- 我が国の自動車の脱炭素化対応では、日本の実情、将来の社会情勢等を考慮し、電動車では電気、ハイブリッド、燃料電池など、更に水素の活用、合成燃料の活用など多種多様な技術で取り組む。

<航空機>

- 航空の脱炭素化については、国際民間航空機関(ICAQ*)において、2020年以降CO₂排出量増加制限の目標を掲げるとともに、2022年10月のICAQ総会において、国際航空分野における脱炭素化の長期目標「2050年までのカーボンニュートラル」が採択。

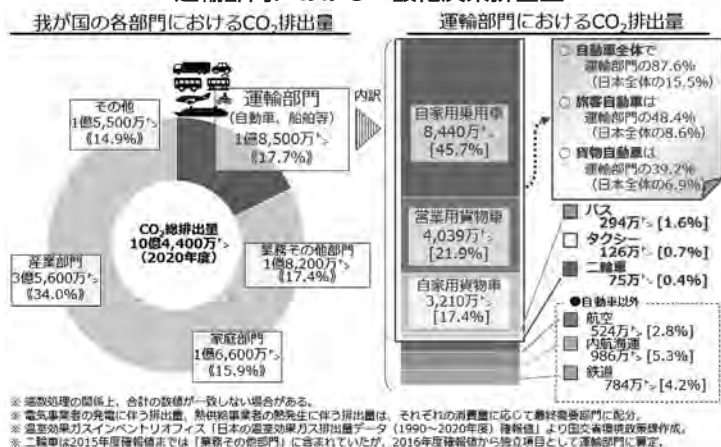
※ICAQ(International Civil Aviation Organization):国際民間航空機関

- 持続可能な航空燃料(SAF:Sustainable Aviation Fuel)の導入促進、管制の高度化による運航の改善、機材・装備品等への環境新技術導入、空港施設・空港車両のCO₂排出削減等の取組を推進するとともに、空港を再生可能エネルギー拠点化する方策を検討・始動し、官民連携の取組みを推進。
- 世界のSAF供給量は、2020年時点で6.3万kL(世界のジェット燃料供給量の0.03%)。世界のSAFの需要は、2050年に4.1億kL~5.5億kL(世界のジェット燃料の90%)が見込まれている。

<船舶>

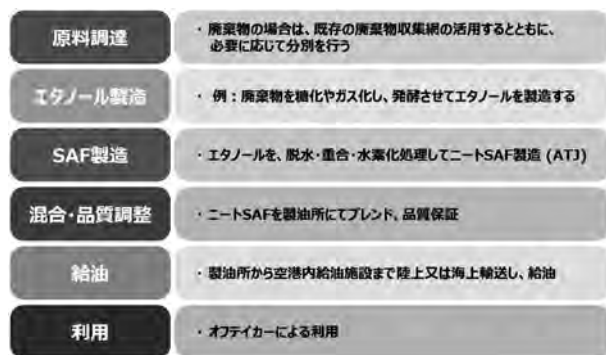
- 2030年度目標達成のための更なる省エネの追求
 - ・ 更なる省エネを追求したモデル船型の開発・普及
 - ・ バイオ燃料の活用等の省エネ・省CO₂の取組み
 - ・ 荷主等に省エネ船の選択を促す燃費性能の見える化の更なる活用を促進
- 2050年に向けた先進的な取組みの支援
 - ・ LNG燃料船、水素FC*船、バッテリー船等の実証・導入 ※Fuel Cell(燃料電池)
 - ・ 水素燃料船、アンモニア燃料船の開発・実証

運輸部門における二酸化炭素排出量



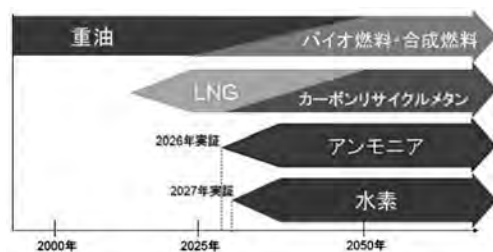
【出典：国土交通省HPより】

SAF製造・供給の流れ(廃棄物からエタノールを製造する場合)



【出典：環境省HPより作成】

船舶燃料の大転換



【出典：国土交通省HPより】

Q4 「課題と取組みの方向」は？

- ▶ 交通・物流(運輸部門)は、2030年度において二酸化炭素排出量対2013年度比35%削減を目標とし、達成に向けては一層の取組み推進が求められ、次世代自動車の普及促進や交通流の円滑化などとともに、公共交通の利活用やモーダルシフトを含めた総合的な取組みが必要。

- ▶ 国際航空・外航海運など、国別目標によらない国際的な動向を踏まえた国際的な視点での取組みが重要。

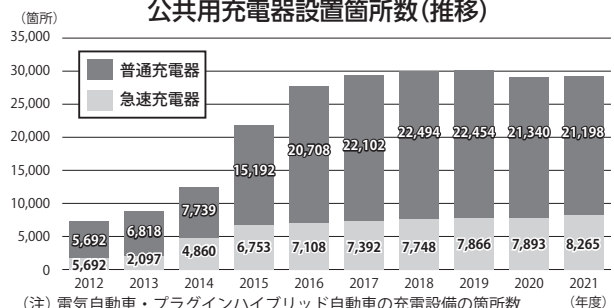
- ▶ 次世代自動車のうち、BEV、FCV*¹、PHV*²に関しては、インフラ整備(充電施設・水素供給設備等)が重要。

※1.FCV(Fuel Cell Vehicle):燃料電池自動車

※2.PHV(Plug-in Hybrid Vehicle):外部から電源をつないで充電できるハイブリッド車

- ▶ 脱炭素燃料については、実用化に向け、産官学の連携をこれまで以上に強化するとともに、業界を越えた協業が図られるよう、規制や仕組みの見直しも行き、オールジャパンで取り組んでいく必要がある。

公共用充電器設置箇所数(推移)



【出典：国土交通白書2022より抜粋】

働くクルマたち



第40回：バン型トラック

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、日頃は目にしないところを含めて紹介していく。

第40回目はバン型トラックについてバン部会から紹介する。

1. バン型トラックとは

物品(商品)を雨・風・ほこりなどから守るために、荷台の・天井・前面・後面・両側面を外部から見えないよう箱型構造とした貨物自動車という。

2. バン型トラックの歴史

資料提供：日本フルハーフ(株)

人力や畜力(馬車、牛車等)などから物品(商品)をもっと早く、多く運ぶ必要性からトラック(平ボデー)が生まれ、1950年初頭に物品を雨・風・ホコリなどから守る、箱で覆ったトラック(ドライバン)が登場した。

さらに、温度管理が必要な物品の輸送が求められ冷却装置を付けた多種多様な物品を運ぶ、冷蔵冷凍車が1957年に誕生した。

物流配送センターや食品加工センターなどへ輸送するトラック、また、集配をするトラックなど、大きさや量、役割が細分化され現在の物流を担っている。



アメリカ・フルハーフ社製 アルミバントラック

3-1. 主なバン型トラックの種類 ～ドライバン車～

資料提供：日本フルハーフ(株)

ボデーの外側はアルミ板、内側はベニア板が主流。リアドアは観音開き(2枚、3枚、4枚)、跳ね上げ、ロールアップ、テールゲートリフタなど多種あり、サイドドアを付けたものもある。

天井の一部が前後に可動開閉するルーフスライドドア車や荷台の側面が昇降し背の高い積載物など車高を変えて運ぶことができるリンボーバン等がある。

主な輸送品 常温品



3-2. 主なバン型トラックの種類 ～冷蔵冷凍車～

資料提供：東プレ(株)

断熱材を用いたサンドイッチパネル構造のボデーに、冷却装置が付いたトラック。ボデーの内板はFRPやアルミで構成される。FRPは温度保持性やメンテナンス性に優れ、アルミは軽量が特徴である。

物品の管理温度により、断熱厚・冷却装置を選定し多種多様な物品を運ぶ。

主な輸送品 生鮮食品、冷凍食品、医薬医療品であるが、植物・生花・絵画等も運ぶ事もある。



3-3. 主なバン型トラックの種類 ～ドライウイング車～

資料提供：日本フルハーフ(株)

ボデーのウイングは軽量なアルミ製で、ウイングの下部のアオリはアルミブロックが主流。両側面が鳥の翼のように開閉する構造で開口が大きいのが特徴である。フォークリフトなどを使って物品の積み込み、積み卸しが可能なため荷役効率がよい。

主な輸送品 常温品、日用品等



3-4. 主なバン型トラックの種類 ～冷蔵冷凍ウイング車～

資料提供：日本トレクス(株)

ボデー内外はウイング、アオリとも軽量なアルミ製で、断熱材を用いたサンドイッチパネル構造が主流のボデーに、冷却装置が付いたトラック。

開口部に樹脂材を用いたり、ウイングの合わせ面の保冷シール材等の採用により温度管理が可能となる。

主な輸送品 生鮮食品、冷凍食品



4. その他のバン型トラック

オープンバン車

ボトル運搬車

保冷車



資料提供：(株)北村製作所

バンの天井部分を幌で覆っているトラックで、高さのある荷物や長さのある荷物を運搬する際は、幌を取り外して使用する。

資料提供：(株)北村製作所

飲料を運搬するトラック。商品補充を行うルート配送や集配センター等に配送することを目的に使用する。

資料提供：東プレ(株)

断熱構造の荷台で冷蔵冷凍車と同じ構造が主流。保冷剤(ドライアイス等)を用いたトラックである。

6. バン型トラック車両年度別生産台数

(台)

年度	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
ドライバン車	14,354	15,352	17,255	18,089	19,503	20,686	22,609	20,449	17,951	14,552
冷蔵冷凍車	16,903	18,688	19,336	21,250	23,779	26,125	25,252	22,966	19,668	17,948
ドライウイング車	17,760	18,412	22,629	24,249	29,969	34,029	30,627	30,628	26,933	22,618
冷蔵冷凍ウイング車	1,200	1,353	1,144	1,497	1,647	1,600	1,760	1,664	1,758	1,710
その他	5,937	5,832	5,212	5,045	5,350	4,644	5,018	4,777	3,568	2,902
合計	56,154	59,637	65,576	70,130	80,248	87,084	85,266	80,484	69,878	59,730

Member's Essay COFFEE BREAK

自分の一杯

岩戸工業(株) 営業部 みのうら ひでくに 箕浦 英邦

休日の朝には自分で珈琲を淹れる。いつからかそんな習慣になっています。

昔から珈琲は好きでしたが、最初は買った豆をお店でミルしてもらいそれをドリップして珈琲を楽しんでいました。それはそれで充分楽しかったのですが、近くに珈琲豆を自分で焙煎している人がおり、その人がきっかけで私も珈琲豆を自身で焙煎するようになっていきました。自分で焙煎をするなんて発想もありませんでしたが、実際やってみると実に奥深く楽しいものでした。



自分で焙煎した珈琲を楽しむ休日の朝

今でもよく覚えています。初めて焙煎した豆は見事に丸焦げ、炎上。とても飲めたものではありませんでした。何の知識も無く右も左も分からなかった私が、何回も焙煎を練習していくうちに徐々に飲める珈琲を焙煎できるようになっていきました。素人なりに経験を重ねることで分かってきたことも増えました。焙煎では豆の品種、焙煎時間、温度とあらゆる条件で珈琲豆の味が変わります。また淹れる際もミルする粗さ、細かさ、お湯の温度、抽出時間、抽出器具などでも味がグンと変わります。焙煎はその時の気分によって味を自身で変えられるところがとても魅力的なポイントです。

好きが高じて始めた珈琲焙煎、今では自宅で飲む他、キャンプ等外での一杯も格別なものになっています。現在弊社ではキャンピングカーを製作しています。いつの日か

そのキャンピングカーで良い景色を眺めながら自分で焙煎した珈琲を飲みたい、これが私の夢の一つです。誰かから評価されるものではありませんが、私が想う理想の珈琲を求めてこれからも楽しんでいきたいと思っています。これが私のcoffee breakです。



キャンピングトレーラと筆者

子どもと楽しみたい趣味

トレーラーハウスデベロップメント(株) 栃木工場 たまの しゅんいち 玉野 紇一

1つ目の趣味は、キャンプです。

私が子どもの頃からよく親に連れていってもらったこともあり、ずっと続けている趣味です。

日常から離れて自然を満喫して、不便な中で食事をしたり寝る。それがキャンプです。



キャンプの魅 4年前に1人目の子で行ったキャンプ

力は、なによりも自然の中でゆったりした時間を過ごすことだと思います。キャンプへ行って私が一番ゆったり過ごせる場所は、テントの中です。家とは違った秘密基地のような非日常な空間の中で、妻と子どもとボードゲームを楽しむことが好きです。山の静かさのおかげか、集中して家族と向き合える気がするので幸せで贅沢な時間だと感じています。今は、2人目の子が生まれキャンプに行けていませんが、もう少し大きくなったらまた家族で行こうと思っています。

2つ目は、溪流釣りです。

まずは、登山道ではない熊と出会いそうな森林を地形図を頼りに、沢を目指します。それも冒険心が湧いてきてアドレナリンが出ます。沢へ降りると、竿を出し釣りながら沢を登って行きます。狙う魚は、イwana。警戒心が高く臆病な性格なので、一度人影を見せると物陰に隠れ釣ること

が難しくなります。そのため、木の陰や岩陰に隠れながら釣り上がって行きます。まさに魚とはかくれんぼ状態です。釣れそうなポイントを見つけると、川の



地形図を頼りにポイントを探す

流れに任せて餌を流します。あくまで、自然物であるかのような動きを意識します。ここで不自然な動きをさせてしまうと魚にバレしてしまうからです。

そうして体と頭を使ってようやく釣り上げた魚は、その場で捌いて塩焼きにして食べます。山の恵みに感謝して必ず頭から尻尾まで残さず食べることを心掛けています。生き物の命をいただく大切さと苦労さが体験できるので、いずれはこの趣味も子ども達を連れて楽しみたいと思っています。



渓流釣りを楽しむ筆者

『マスタース甲子園』 ～夢の舞台を目指して～

(株)サンゲツ ファブリック事業部 商品開発課 かけした よしひと 掛下 芳仁

「マスタース甲子園」とは、全国の高校野球OB、OGが、性別、世代、甲子園出場・非出場、元プロ・アマチュア等のキャリアの壁を超えて出身校別に同窓会チームを結成し、全員共通の憧れであり野球の原点でもあった『甲子園球場』で白球を追いかけ



2022年予選で打席に立つ筆者

る夢の舞台を目指そうとするものです。

2004年に第1回大会が開催され、私の住む愛知県は、2018年の第15回大会から参加しており、現役高校生では、毎年180校前後が参加する全国屈指の激戦区ですが初回の参加校は、わずか9校で

した。2020年の第3回から、私学の強豪校の愛工大名電、愛知高校も参戦し、同時に元プロ野球選手の山崎武司氏(愛工大名電・元中日、楽天)、彦野利勝氏(愛知高校・元中日)も参戦したことから地元新聞等でも取り上げられ少しずつ盛り上がってきております。この年、彦野選手を擁する愛知高校と1回戦で対戦し5対3で現役時代では考えられなかった勝利を納め、

「行くぞ甲子園！」と一気に盛り上がったのですが、この後コロナの拡がりで予選も途中で中止となり、この時の夢は残念ながら途絶えました。

「甲子園出場」と言う同じ目標に向かって、先輩、後輩(若い子は、息子、娘レベル)と練習を重ね、交流も重ねることから年齢の垣根を越えたコミュニティーが拡がり日々の活力となっております。

今年も第6回(全国第20回記念大会)愛知県予選が2月から始まります。果たして、甲子園出場の続報をお届けできるのか・・・。

【諦めなければ夢は叶う!】そう信じて生涯現役、まだまだ野球小僧は白球を追いつけます!!



山崎選手・彦野選手記事



半田VS愛知(2020年)

いどばた会議

私のSDGs Part4

自分も生態系も一緒に元気

岐阜車体工業(株) たけなか ゆうじ 竹中 雄司

健康のために休日は近所を散歩しています。気になるのが特定外来生物のオオキンケイギク。

繁殖させまいと散歩に合わせ除草活動を始めてはや5年。徐々に数も減ってきました。

健康維持しながら在来種保護。一石二鳥です。



子育て世代のSDGs

トヨタ自動車九州(株) いしかわ たくや 石川 琢也

3歳児が食べきれない量を器に盛っても気分によっては食べてくれず、私が食べることでフードロスに貢献しています。毎回だと大変なので、ご飯を盛る前に食べる量を声掛けし、多めに欲しがっても「おかわりしようね～」と言うようにしてからロス無く、食べきれない喜びを分かち合ってます！



ヨーグルト無限増殖でSDGs

(株)トノックス きむら つねよし 木村 恒克

使用したガラス瓶を利用し、脱脂粉乳からヨーグルトを作ります。脱脂粉乳と水、スプーン1杯のヨーグルトを混ぜ24時間常温で放置するだけ。食べ終わったガラス瓶は再利用。

ゴミは出ない、ヨーグルトは増える。お手軽簡単でおいしいSDGsです。



冷凍庫を利用し 食材フードロス削減

トヨタ車体(株) かわすみ えいじ 川隅 栄志

食品の安売り時、普段より多く購入するも、食べきれず廃棄することがあるため、冷凍保存し、必要分だけ解凍して使います。食品によって冷凍することで栄養価がアップする食材もあり一石二鳥です。



社内フリーマーケットサイトを開設

トヨタ車体(株) ^{しまぎき せいご} 嶋崎 聖悟

社内の不用品をやりとりする「社内フリーマーケットサイト」を開設しました。全社的にペーパーレスやフリーアドレス化が進む中で、不要になった事務用品を社内活用できないかと思い始めました。

嬉しいことに毎週投稿があり、社員の皆さんに活用いただけています。

こんな感じで取引されています

ワイヤレスヘッドホン



蛍光ペン



マイタッパでフードロス

トヨタ車体(株) ^{すぎやま とおる} 杉山 透

外食時に、食べきれない場合、持参したタッパで持ち帰り、翌日の食材に。

おいしい料理は翌日もおいしいです。



海洋プラスチックごみ削減

魚釣りで仕掛けを作る時、釣り糸の切れ端を必ず持ち帰ります。

2050年には海洋プラスチックごみの量が海にいる魚を上回るとの予測あり。今できることはたくさんあります！



毎日楽しくSDGs

トヨタ車体(株) ^{わたなべ ひろこ} 渡辺 寛子

結婚して半年、家庭から出るペットボトルの量に驚き、自宅でお茶を沸かし、マイボトルに入れて持ち歩くようになりました。今日は何茶にしようか、楽しみながらプラゴミ削減に繋がっています。



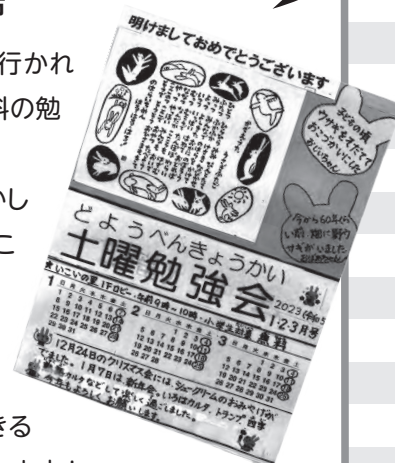
地域の小学生との勉強会

日産車体(株) ^{つじむら ゆうき} 辻村 祐希

祖母が、経済的に塾に行かない小学生を対象に、無料の勉強会を実施しています。

私も「社会のために何かしたい」と考えていたので、この勉強会に参加するようになりました。

経済的事情と関係なく、目標を持って進学できる手助けになればと思っています！



私のSDGs Part4

フードロス削減

日本トレクス(株) 坂田 圭 さかた けい

私の所属するアマチュアオーケストラでは、演奏会ごとに不要な食品を集めて、地元のフードバンクに寄付をおこなっています。自分も食品を持参して、フードロスを減らせるよう行動しています。

小さな一歩からの活動ですが、継続していきます。



古封筒の再利用

日本フルハーフ(株) 家木 優 いえ き まさる

取引先などから届く【封筒】について、そのまま捨てるのは勿体ないので、ゴミ袋として、再利用しています。ゴミ箱にはありますが、汚れたモノなどをいれると掃除が手間なので、従来は、不要なレジ袋を使っていましたが、更にエコな古封筒に変えました。

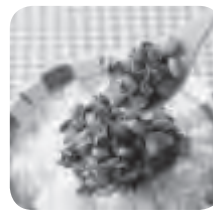
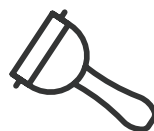


わが家のフードロス削減

日本フルハーフ(株) 植村 由美 うえむら ゆみ

わが家では、捨てがちな野菜や果物の芯・皮・葉などほとんど捨てず、様々な活用をしています。

野菜の皮できんぴらや、野菜の葉を使いふりかけを作ったり、野菜の芯でだしをとったり、果物の皮で掃除に使用し、無駄にせず、無理なく楽しく家事をしています。



冬は暖房ではなく「ももこあったか靴下」を使うべき!

日本フルハーフ(株) 片見 昌弘 かたみ まさひろ

冬の我が家では家族みんなで「ももこあったか靴下」を履いて暖房の使用を減らしています。

暖房によるCO2排出を抑え、地球温暖化を救うのは、ズバリ「ももこあったか靴下」である!



湯たんぽでSDGs

日本フルハーフ(株) ^{かとう みさき} 加藤 美咲

毎年冬は湯たんぽを愛用しています。節電にもなりエアコンに比べて乾燥せずに朝までポカポカです！

冷めた水は洗濯時に再利用しています。少しでも環境問題に役立っていると嬉しいです。



鉛筆は捨てずに 最後までインテリアに

日本フルハーフ(株) ^{くまさか まりえ} 熊坂 麻里江

小学校のときから鉛筆を最後まで使ってきました。今、自分の子供にも鉛筆や色鉛筆を使うときは最後まで使うよう教えています。最後まで使い切った鉛筆は写真のように瓶に入れインテリアとして家に飾っています。

ものを大切に使うことをこれからも家族で心がけていきたいです。



マスクは洗濯して再利用

日本フルハーフ(株) ^{にへい ともゆき} 二瓶 朋幸

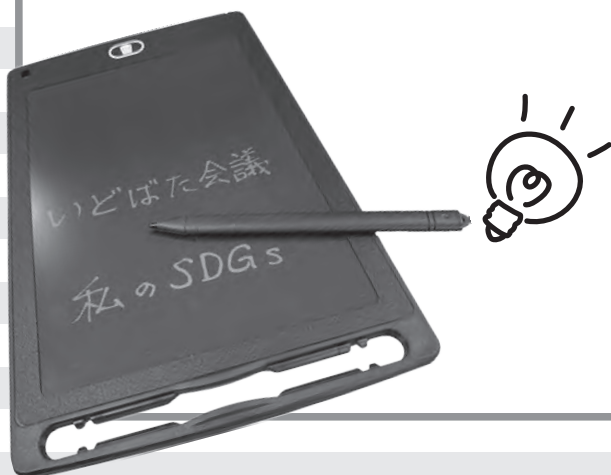
コロナ禍である以上、マスク着用は欠かせない世の中ですが、布製マスクを洗濯して再利用し、廃棄物を出さない努力をしています。オキシクリーンで手洗いすると汚れが良く落ちるのでおすすめです。(今日から1年間マスクを使い捨てしたら365枚廃棄することになる)



ちょっとしたメモから廃棄物削減！

富士車輛(株) ^{まつなみ まさあき} 松浪 正明

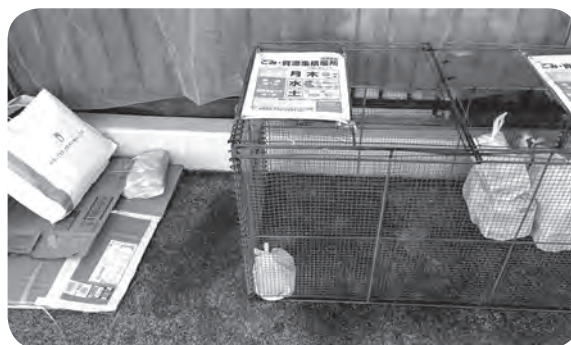
毎日の業務の中で、ちょっとメモをして直ぐに廃棄していたメモ用紙を、無駄なことをしているなあ…とと思っていましたが、電子メモパッドを活用し始めて、メモの廃棄がなくなり、スッキリしました。



身近なリユース・リサイクル 住み続けられるまちづくりを

富士車輛(株) ^{みや さゆり} 宮 早百合

「混ぜればごみ、分ければ資源」を実践しております。学園都市に住んでいるのですが、マンションの混合ゴミが減りません。管理組合役員なので、しっかり分別し、リユース、リサイクル！



資源ゴミ回収の日の写真です。
左側：紙 中央：ビン 右側：缶

私のSDGs Part4

ペットボトルキャップ2Kgが
ワケチン一人分に

イサム塗料(株) 服部 晃英

元々、ゴミの分別は
していましたが、『ペッ
トボトルキャップ2Kg
がワケチン一人分』と
いう記事を見て人の
お役に立てればと思
い、ペットボトルキャ
ップ集めて寄付を行っ
ています。

少しでも地球に優しく、困っている人のお役に立
てればと思います。



お出かけの際は
必ず持参エコバッグ

(株)オージ 久保 有沙

レジ袋の有料化をきっかけにエコバッグを持ち
歩くようになりました。小さいカバンで出かける際
はエコバッグをカバンの中に入れることができな
いときもあるため、キーホルダー型のエコバッグを
使用しています。キーホルダー型はうっかり忘れを
防止できるため、オススメです。



はずしづらいですが...

(株)コマツコーポレーション 小松 正洋

十数年前からペットボトルのキャップ
だけでなく、リングもはずしています。

きっかけは娘の「何でこれは取らな
いの?」の問いかけでした。少しでも質
の良いリサイクルに協力できればと始
めました。



子どもと一緒に「地球に
やさしい暮らし」を考える!

日本ペイント・オートモーティブコーティングス(株)
加藤 和之

身近な食材である味噌の伝統的な
製法から、環境保全に繋がる取組みを
学びました。

何十年も前の木
桶を代々大切に使
い、エネルギーに頼
らない環境で熟成
させることは、カー
ボンニュートラルに
繋がるということ
を子どもたちと一緒
に勉強しました。その
味噌を使った料理も
また絶品!



ご存知ですか、このラベル。

環境にやさしい働くクルマに付いてます。

“環境基準適合ラベル”

環境基準適合ラベルは、架装物解体作業の容易化、再生資源の適正な処理を促進する
“環境にやさしい車体”であることを証明する車体工業会で制定したラベルです。



環境基準適合ラベル
ホワイトラベル

環境に配慮した
3つの要件

適合
要件

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



新環境基準適合ラベル
ゴールドラベル

ホワイトラベルに
さらに3つの要件を追加

追加
要件

- + 車体製品部材のリサイクル可能率95%以上
車体工業会における
- + 「環境負荷物質自主取組み基準」
を満たしている
- + ISO14001やエコアクション21など
第3者機関による環境認証取得工場で生産



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

SUSTAINABLE
DEVELOPMENT
GOALS

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



イワフジ工業(株)
設計課
まつど けん
松戸 堅さん



我が社の



SGモータース(株)
富士工場
おいかわ かな
及川 夏奈さん



完成品を見ると
とてもやりがいを
感じます！

「ありがとう」と言って
もらった時には
とても嬉しくなります

Q1 どんなお仕事ですか？

弊社では、林業機械の開発・製造・販売がメインにはなりませんが、特装車のOEMなども行っています。私は下水管洗浄車のOEMを担当しています。複数機種があり仕様変更の際には、それに合わせた図面変更・作成などを行い依頼された内容に対応しています。

Q2 仕事で楽しいときは

CAD 3Dモデル作成時に、細かい部品一つひとつを作り、組合せて大きな一つの物を完成させたときや、実際に現物がトラックに組立てられたときの、完成品を見るととてもやりがいを感じます。そして、トラックについての知識で、初めて知る内容があるとワクワクします。

Q3 仕事でつらいこと

図面を修正する際に、たくさんの寸法を変更する場面があり、この時モデルの修正は簡単なのですが、図面とモデルのリンクに不備が出ていたり、図面上の寸法などがおかしくなってしまう、一から寸法を引かなければいけないのでつらいです。ただやり遂げた時はとても嬉しいです。

Q4 これまでの仕事の中で 印象に残っている出来事は？

初めて一人でトラックの仕様変更の対応をしたことです。そのときは、変更内容が多く、モデルの作成や図面の修正で忙しく、初めて残業した日でもあったのでよく覚えています。提出期限までに間に合うか心配でしたが、無事にやり遂げることができ、達成感を得ることができました。

Q5 御社のPRをしてください！

イワフジ工業(株)では、林業機械・特装車を開発・設計し、材料調達から部品加工、完成品まで一貫した生産を行っておりますので、お客様のニーズに近づき、より良い製品を提供することができます。社員一人ひとりが常に挑戦する気持ちを持ちながら、日々業務に励んでいます。

Q1 どんなお仕事ですか？

トラックボデーの製造を行っている工場で、入社して5年ほどになります。私は工場フロントとして、生産オーダー受付、使用部材データ入力、製造現場への作業指示、製造実績記録、電話対応、伝票処理などを行っています。

Q2 仕事で楽しいときは

工場の事務職は、お取引先の方々をはじめ、工場と共に働く従業員や上司とのコミュニケーションが必要です。その中で「ありがとう」と言ってもらえた時にはとても嬉しくなります。お互いに気持ちよく仕事できる環境が大切だと感じています。

Q3 仕事でつらいこと

私は負けず嫌いな性格で、この会社に入社した当初はなかなか業務に馴染めず、先輩方と同じことを聞き返してしまうことに対して悔しさを感じておりました。今でも効率よく仕事ができるよう、その場でメモを取り試行錯誤しながら業務を続けています。

Q4 これまでの仕事の中で 印象に残っている出来事は？

以前、社内で開催した子供参観日というイベントです。従業員のお子様を工場に招き、作業現場での職場体験や、工場内にサーキットコースを作って、電動カート体験などを通じて会社に興味を持って貰いました。実際のトラックに試乗もしていただき、お子様たちは目を輝かせていました。

Q5 御社のPRをしてください！

SGモータース(株)の富士工場は、モノ造りの現場は勿論、オフィスワークにも目を配り、事務職でも新しい発見や挑戦のしがいがある職場です。お客様へ安心と満足と笑顔をお届けしようと従業員一丸となりボデーを製造しております。これからもよろしくお願いします。

2022年4月～2023年1月 会員生産状況概要

① 合計(非量産車+量産車)

- ・4月～1月の累計台数は、前年比1.6%減と、3年連続の前年割れ
- ・半導体不足、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～1月の累計台数は前年比13.2%減と5年連続の前年割れ。大中型バスを除く全ての車種が前年割れとなった

③ 特装車

- ・4月～1月の累計台数は、前年比11.3%減と2年ぶりの前年割れ
- ・輸出向けは同30.5%増となったものの、国内向けは輸送系が同19.3%減、作業系・その他は同7.6%減

④ 特種車

- ・4月～1月の累計台数は、前年比14.4%減と2年ぶりの前年割れ
- ・その他が同7.0%増となったものの、緊急用が同22.4%減、車いす移動車が同20.8%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～1月の累計台数は、前年比11.6%減と4年連続の前年割れ

- ・小型・軽は同12.3%増となったものの、大型は同20.6%減、中型は28.9%減

⑥ バン

- ・4月～1月の累計台数は、前年比17.8%減と4年連続の前年割れ
- ・バン(除く冷凍・保冷車)は同19.0%減、冷凍・保冷車は同15.4%減

⑦ トレーラ

- ・4月～1月の累計台数は、前年比1.1%減と3年連続の前年割れ
- ・バンが同1.5%増、コンテナが同0.8%増となったものの、平床が同5.3%減、その他が同4.5%減

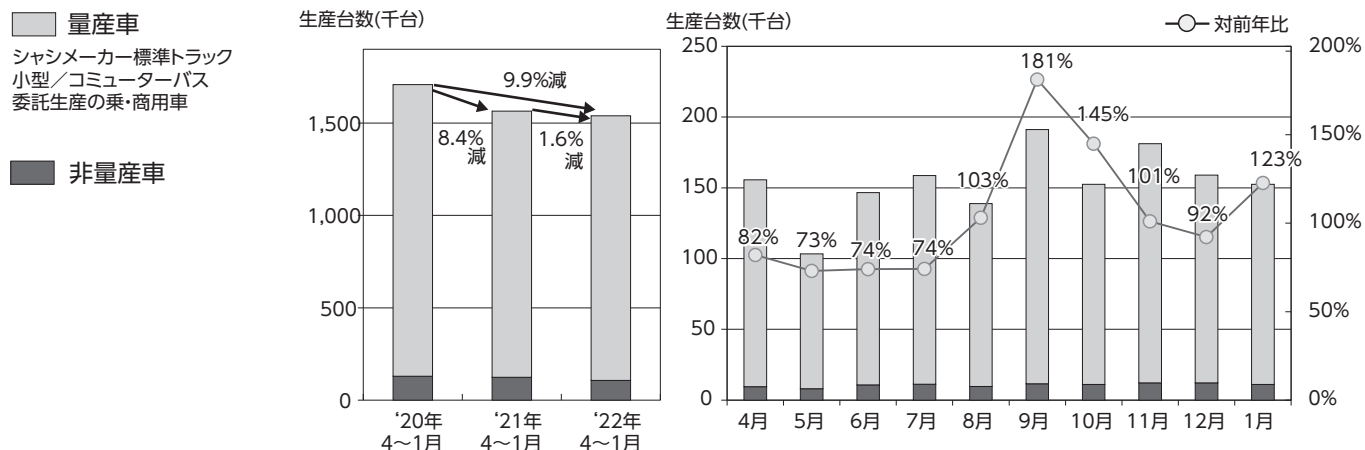
⑧ 大中型バス

- ・4月～1月の累計台数は、前年比30.9%増と6年ぶりの前年超え。なお、2020年度比は2.0%減
- ・自家用は同6.6%減となったものの、路線は同45.7%増、観光は同24.3%増

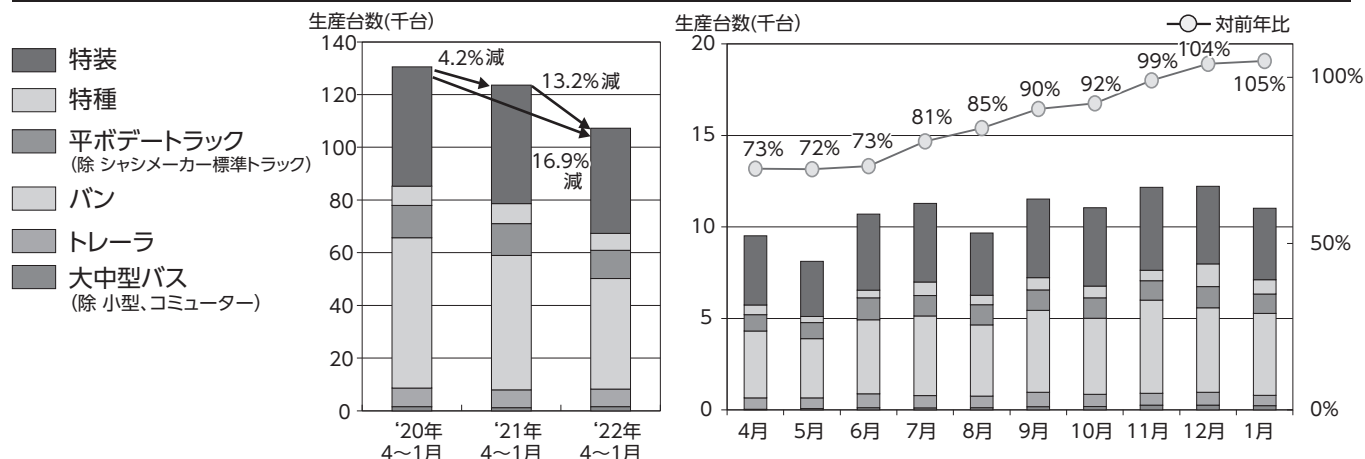
⑨ 乗用・小型商用・軽

- ・4月～1月の累計台数は、前年比1.3%減と3年連続の前年割れ
- ・国内向けは同0.7%減、輸出向けは同1.8%減

合計(非量産車+量産車)

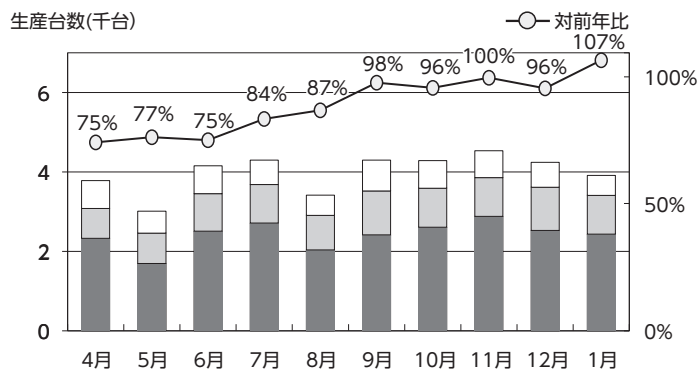
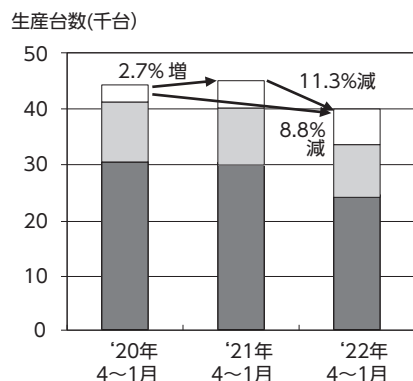


非量産車合計



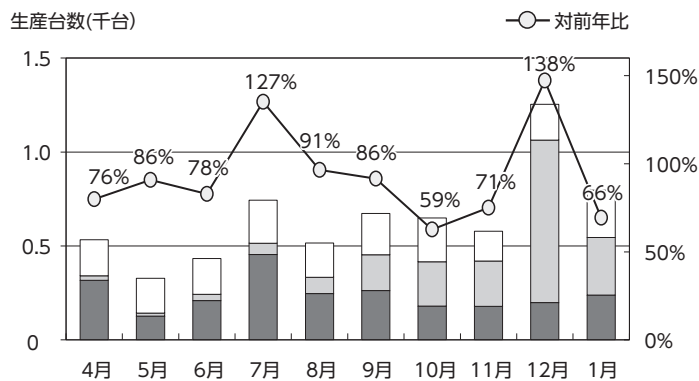
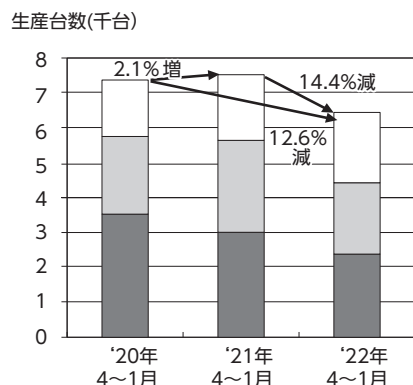
特装車

輸出
 作業系・その他
 輸送系



特種車

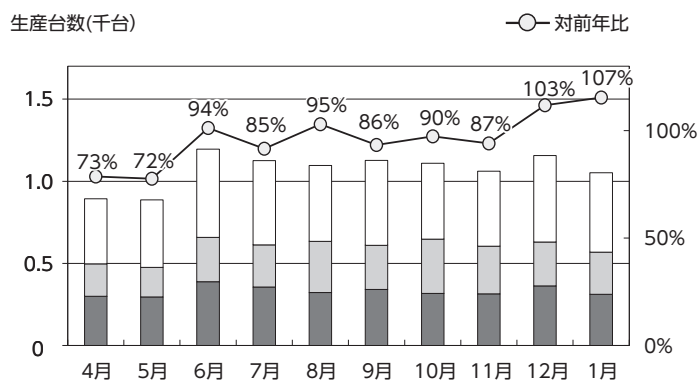
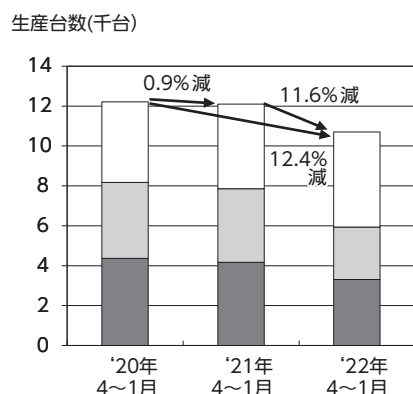
その他
 緊急用
 車いす移動車



平ボデートラック (除 シャシメーカー標準トラック)

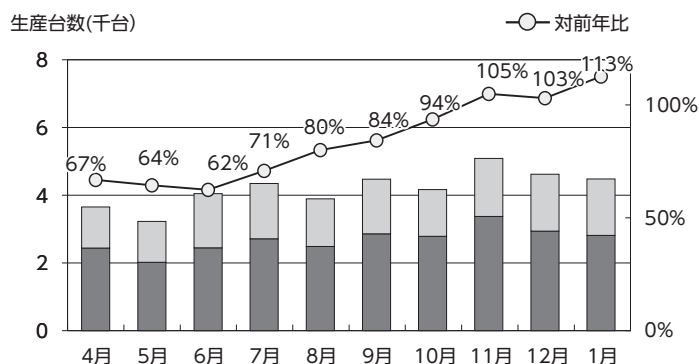
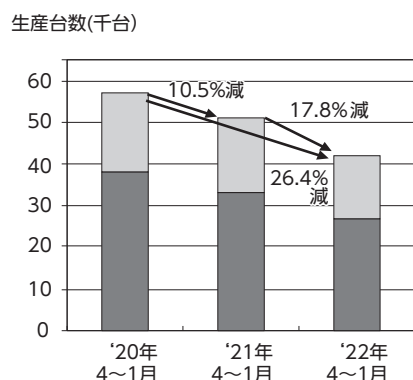
平ボデートラック
(除 シャシメーカー
標準トラック)

小型・軽
 中型
 大型



バン

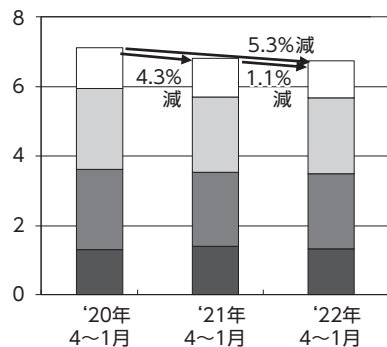
冷凍・保冷車
 バン
(除 冷凍・保冷車)



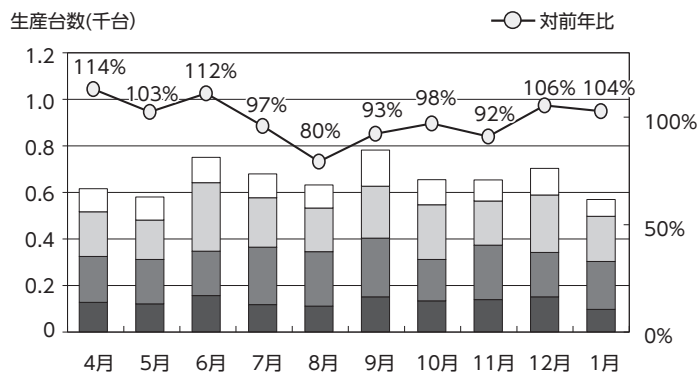
トレーラ

- その他特装系
- コンテナ
- バン
- 平床

生産台数(千台)



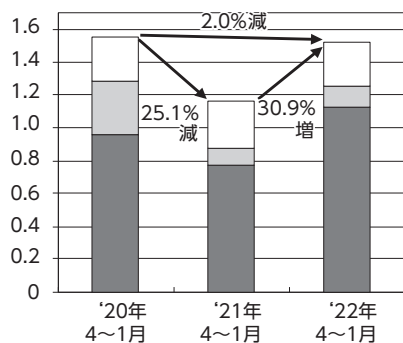
生産台数(千台)



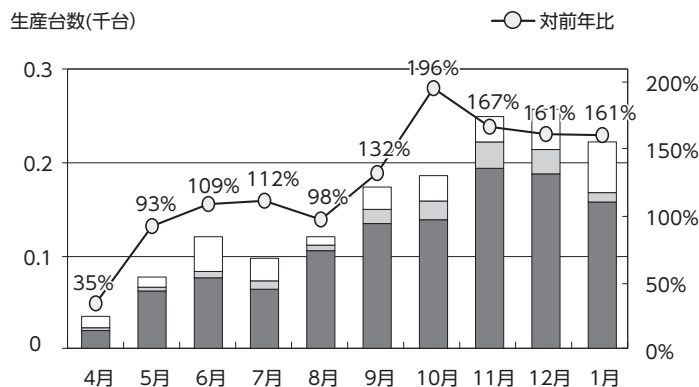
大中型バス

- 自家用
- 観光
- 路線

生産台数(千台)



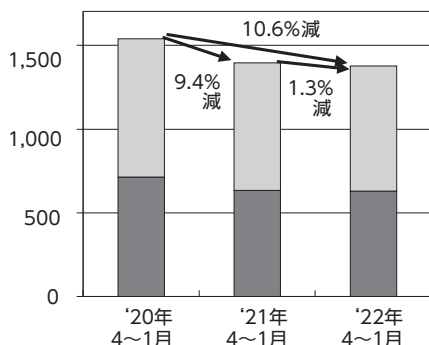
生産台数(千台)



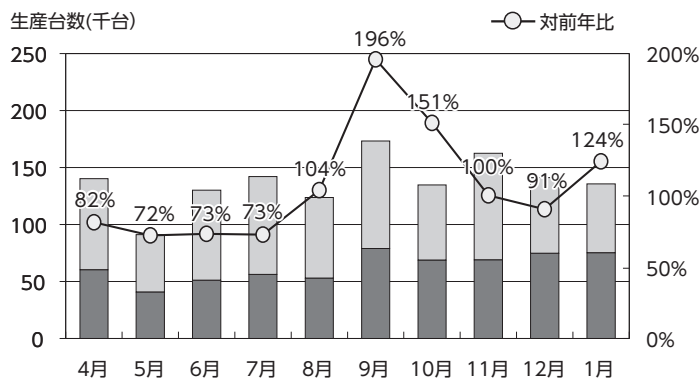
乗用・小型商用・軽

- 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

本誌で連載している「いどばた会議」は第13回目を迎えた。会員の皆様に参加いただき、読者の目線、感覚で投稿された記事を読まれた方が、まさに「いどばた会議」に参加し、新たな気づきを感じたり、さらに仲間のネットワークの拡大にも繋げて貰えるとうれしい。

今号の「私のSDGs(持続可能な開発目標)、Part4」では、多くの方が投稿され、様々な工夫がSDGsであることを再認識した。つい最近まで、SDGsは難しい、何をすればSDGsなのか、という意見を耳にしていたのが懐かしい。投稿数は、皆さんが自分事として考え、行動すればSDGsに繋がることを示してくれている。

あらためてSDGsの17目標(ゴール)を見ると、「目標17」が「パートナーシップで目標を達成しよう」となっている。私はこのことを恥ずかしながら承知していなかった。その他16の目標達成に向け、個人での取り組みでは難しいと感じることがあっても、家族、友人、さらには実現に向け協力してくれる全ての皆さんと連携し、諦めずにやり遂げることが大事であることを教えてくれている。

2030年にSDGsを達成することが目標。カーボンニュートラル対応同様、皆さんのSDGsへの取り組みについても、難しいな、と感じたら「目標17」を思い出し、ネットワークを広げ、積極果敢に、そして楽しく取り組んでいただきたい。

(吉田)

表紙写真について



特装部会 (株)モリタエコノス製 強力吸引車

強力な吸引力で汚泥や土砂などを吸引・運搬する車両です。

前モデルに比べ吸引力向上及び低騒音化を実現しました。

多機能かつ操作が簡単な液晶モニタを装備し、ピクトグラムを活用したユニバーサルデザインを採用しています。電気制御のスロットルには、設定した回転数をワンタッチで呼び出せる機能を追加するなど、機能性の向上と共に誰でも簡単に操作できるように配慮された車両です。

お知らせ

■通常総会のご案内

◆日 時：2023年5月26日(金) 15:30～

◆場 所：グランドプリンスホテル高輪「プリンスルーム」
+ Web(Zoom)併用

東京都港区高輪3-13-1 TEL: 03-3447-1111

◆議 題：2022年度事業報告と2023年度事業計画の承認、2022年度決算報告と2023年度予算案の承認、2023・2024年度役員選任 等

◆申込み：会員へメール配信する用紙、又は当会ホームページの新着情報に4月掲載予定の用紙にてお申し込みください。

※ 新型コロナウイルス感染防止として3密を避けるため、Web併用開催とします。

但し、状況により開催方法が変更となる場合がありますので予めご了承ください。

問い合わせ先

日本自動車車体工業会 総務部
TEL 03-3578-1681

この会報「車体NEWS」は、主として自動車車体にかかわる法令改正等の動きを情報としてとりまとめ、春、夏、秋、冬の4回、季刊発行により関係方面の方々に毎回およそ1,700部を送付させていただいております。送付先は当工業会会員事業所他全国の大型車等の自動車販社、各都道府県のバス協会、トラック協会、バス・トラックの大手ユーザー、全国の経済産業局、運輸局、運輸支局、自動車技術総合機構、日本自動車車体整備協同組合連合会、軽自動車検査協会及び自動車関係団体となっております。

車体NEWS

SPRING 2023 春



広告掲載会社

日本フルハーフ株式会社 ……表2
イサム塗料株式会社 ……P.28
スリーエム ジャパン株式会社 ……表3
ワイズマン株式会社 ……表4

編集後記

2023年3月15日発行

発行所 一般社団法人 日本自動車車体工業会
〒105-0012 東京都港区芝大門1-1-30
TEL.03-3578-1681 FAX.03-3578-1684

発行人 吉田 量年

美しさと安全性の両立

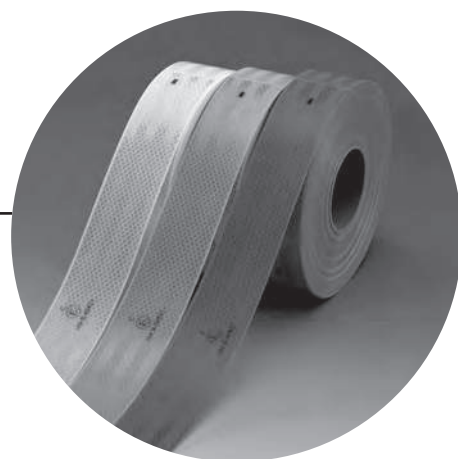
Beauty & Safety スリーエムからの提案です。

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

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

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

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



3MTMダイヤモンドグレードTM
コンスピキュイティ反射シート

3MTM反射シート680Eシリーズ

スコッチカルTM フィルム

コントロールタックTMプラスフィルム

3MTM

ダイヤモンドグレードTM

コンスピキュイティ反射シート

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

■おもな特徴

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

事故減少に対するコンスピキュイティ反射シートの有効性に関わる研究報告

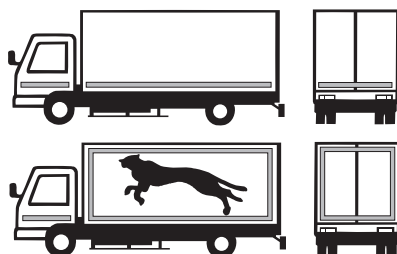
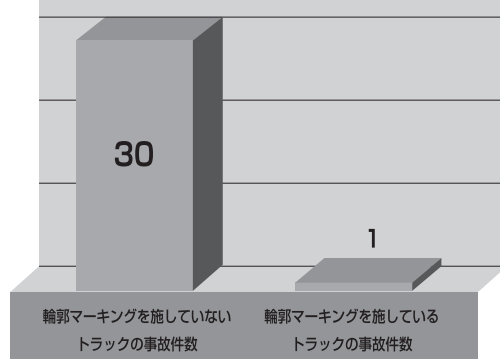
■ヨーロッパにおける研究報告

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

■米国における研究報告

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

■事故件数対比



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



スリーエム ジャパン株式会社
トランスポーテーション セーフティ事業部

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

3M

生産物賠償責任保険

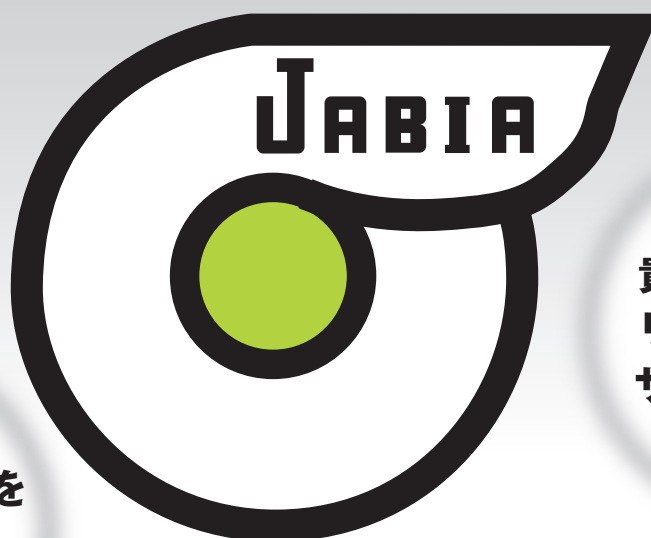
生産物回収費用保険

日本自動車車体工業会 団体PL保険制度・ 団体リコール保険制度

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

随時加入申込受付中

車体工業会会員の
皆さまのための
専用の保険制度。



貴社のPL対策・
リコール対策を
サポートします。

スケールメリットを
生かした割安な
保険料。

制度の趣旨

- (一社)日本自動車車体工業会の会員の皆さまのためのPL保険制度です。
- PL保険制度はPL事故および架装等が原因で生じた賠償事故の損害に対応します。
車体工業会のスケールメリットを活かした制度で多くの会員の皆さまにご利用いただいております。
- リコール保険制度もぜひご検討ください。
- この広告は概要を説明したものです。詳しい内容については、取扱代理店または損保ジャパン営業店までお問い合わせください。

お気軽にご相談ください

取扱代理店：

〒103-0004 東京都中央区東日本橋3丁目11番11号 東日本橋Y'sビル7F 株式会社ワイズマン 東京支店

TEL. 03-5623-6455 FAX. 03-5623-6488

ご相談用メールアドレス:jabiahoken@wiseman.gr.jp

引受保険会社：

〒160-8338 東京都新宿区西新宿1-26-1 損害保険ジャパン株式会社 営業開発部第一課

TEL. 03-3349-3322 FAX. 03-6388-0155



損害保険ジャパン株式会社