

車体 NEWS

SUMMER 2023 夏

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.



精米バルク車
(詳細はP.64を参照)

CONTENTS

巻頭言	1
NEWS特集	
2023年度通常総会開催 新役員体制発足	3
2023・2024年度理事・監事	6
退任/新任 理事・監事及び車体工業会功労者等	7
2023年度事業計画	9
講演会を開催	
「絶対にあきらめない!!」 ～地域と共に存続を目指す 銚子電鉄の挑戦～	21
「2020年代のものづくり戦略とサプライチェーン変革 デジタル化と日本経済・地域経済」	23
「大型車両に貼付された再帰反射材の視認性について」	24
カーボンニュートラル対応 第8回	25
NEWS FLASH	
本部だより	27
部会だより	27
支部だより	29
官公庁だより	31
会員情報	37
月度活動状況	41

NET WORK vol.111	
(株)ウイング	45
VOICE STAGE 99	
アキレス(株)	47
日本シール(株)	48
そこが知りたい 第57回	
「月面探査車とは?」	49
働くクルマたち 第41回	
「コンテナ専用車」	51
COFFEE BREAK	53
いどばた会議 第14回	
「私のSDGs Part5」	55
我が社の元気人	59
DATA FLASH	
2022年度 主要車種の生産状況	60
お知らせ	63
編集後記	64

2023年度通常総会挨拶

会長 宮内 一公

トヨタ自動車東日本(株)・取締役会長



車体工業会の会長を務めております宮内でございます。
本日2023年度 通常総会にあたり、4年ぶりに会員の皆様を会場にお迎えし、また、Webでも多くの皆様にご出席を賜り、誠にありがとうございます。

さて、昨年度を振り返りますと先日G7広島サミットの首脳宣言にもありましたが

- ・新型コロナウイルス感染症の影響
- ・不安定な世界情勢による燃料・原材料価格の高騰
- ・サプライチェーンの混乱

などにより、身近な生活にまで影響が出ました。

国内商用車市場におきましても、貨物車(普通+小型)が毎月前年比マイナスで推移するなど、会員の皆様におかれましては、大変ご苦勞されたのではないかと思います。

このような中、当会では

- ・カーボンニュートラルへの対応
- ・安全対応活動の推進
- ・環境対応自主取り組みの推進
- ・中小企業支援活動の推進
- ・活性化活動の継続推進

の5項目を「主要項目」と位置づけ、対面での活動も再開させながら取り組んでまいりました。

具体的内容につきましては、この後報告させていただきますが、皆様のご支援、ご協力のもと成果をあげることができたと考えております。

また、私自身、これら諸活動を通じて会員の皆様と直接お会いし、「つながる」大切さ「会員の皆様のご苦勞」を再認識した1年でした。

今年度の取り巻く環境を見ますと日本経済は回復基調が期待される一方、依然として不安定な世界情勢に留意が必要な状況です。

このような中、引き続き「働くクルマ」を通じて社会を支え、皆様の生活の向上に貢献し続けていくために、「つながり」と「会員の皆様の声」を大切に、メーカーの垣根を越え、互いの多様性を尊重し、業界として想いを一つに皆様と共に行動していきたいと思っております。

具体的な計画につきましては、本日の総会にて決定してまいりますのでご審議のほど、よろしくお願い申し上げます。
本日は、誠にありがとうございます。

退任の挨拶

先程、ご承認いただきましたとおり、私は本総会をもちまして会長職を辞することとなりました。

この2年間は、新型コロナウイルス感染症の影響により、様々な活動が制約されました。同時に新たな働き方が定着した2年間でもありました。

このような中、「CN対応」では2021年8月にCN専門委員会を立上げ、

- ・会員の皆様の対応状況の確認
- ・Webによる「各勉強会」、現地現物での「支援活動」を通じた推進
- ・各種対応事例の情報展開
- ・自動車5団体 更に 経団連 モビリティ委員会との連携などを進めてまいりました。

引き続き関係各団体と密に連携しCASE等の新技術への対応を含め確実に取り組んでいく必要があると思います。

また、当会会員の皆様が手掛ける「働くクルマ」は豊かな社会生活の実現に向け大きな役割を担っており、クルマを走らせる550万人の一員として社会的責任についてもしっかりと取り組んでいく必要があると思います。

最後になりますが、車体業界の末長い繁栄のため、新体制のもと、皆様が、一丸となってこれらの課題に積極的に取り組んでいただくことをお願い申し上げます。

本日は誠にありがとうございます。これをもちまして通常総会を終了いたします。長時間にわたり、ご協力ありがとうございました。

新会長挨拶

会長 増井 敬二
トヨタ車体(株)・取締役会長



皆様のご推挙により車体工業会の会長を務めることになりました増井でございます。

当会は社会生活を豊かにし、安全・安心な社会の実現に不可欠な様々な「働くクルマ」の製造をしているたいへん重要な団体でございます。

また、75年にわたり、諸先輩が築かれた長い歴史が現在の当会を支えていることを思いますと、当会の会長としての責任を痛感し、あらためて身が引き締まる思いでございます。

宮内前会長におかれましては、コロナ禍のもと強い指導力と迅速かつ適切な判断により車体工業会を牽引いただきました。

特に、「自動車5団体連携活動」の中で、重要な課題であるカーボンニュートラル対応では、全ての会員がカーボンニュートラルを正しく理解し、一緒に取り組んでいけることを第一に掲げ、勉強会開催や各種情報提供など強力に活動を推進いただきました。

深く感謝申し上げますと共に、今後とも、新たな立場でのご指導、ご支援をよろしくお願いいたします。

先程の事業計画にもありましたように、「安全」、「環境」、「中小企業支援」を重点に「会員の皆様に一層お役にたつ車体工業会」、「入会して良かったと言ってもらえる車体工業会」、そして「自らも率先して新入会員を紹介したい車体工業会」を目指してまいります。

当会会員の多くの皆様は一品一葉のものづくりに取り組んでおられます。

それだけに一人ひとりの技術、技能の高さが製品の競争力につながっていくと思います。

業界におきましても高齢化、人材不足の問題を抱えており、働き方改革への対応も適切に行っていかなければなりません。

また、CSRへの取組み、リスクマネジメント体制整備など、刻々と変わる社会環境の変化への適切な対応が「働くクルマ」の発展に繋がります。

当会としても施策を検討、推進していくことで、会員様への支援に繋がてまいりたいと考えております。

引き続き新型コロナウイルスの感染拡大には気を配らなければいけません、従来のコミュニケーションも取れる環境となりつつあります。

改めて会員の皆様の本音の困りごとを現地現物で聴き、皆で課題に向き合う、皆で学ぶ事で当会の活性化が図られるように取り組んでまいります。

副会長、部会長、支部長の方々をはじめ、会員の皆様のご理解、ご支援、ご協力をいただきながら、精一杯運営してまいります。

皆様の一層のご指導をお願い申し上げまして、会長就任の挨拶とさせていただきます。

どうぞ、よろしくお願いいたします。

2023年度 通常総会開催 新役員体制発足

NEWS
特集

当工業会の2023年度通常総会は、5月26日15時30分から、
グランドプリンスホテル高輪「プリンスルーム」とWeb会議のハ
イブリッド方式で開催された。

総会の概要は次のとおり。

◆会議出席者数

正会員 会場出席71社 Web出席33社
委任状による出席106社 計210社
準会員 56社

1. 開会の辞

初めに宮内会長が挨拶。続いて事務局より委任状を含めた出席者
数が210社で、本総会が適法に成立する旨、報告された。

2. 議事

- 第1号議案 2022年度事業報告の件
- 第2号議案 2022年度収支決算報告の件
- 第3号議案 2023年度事業計画案の件
- 第4号議案 2023年度収支予算案の件
- 第5号議案 2023・2024年度理事・監事選任の件

以上の議案について事務局が説明し、審議の結果すべての議案が
承認され、第5号議案の選任後、新任理事・監事7名の紹介があった。
また、その後の臨時理事会で会長・副会長・専務理事が選定された。

新役員体制は次のとおり。

会 長 増井 敬二(昇任)
副 会 長 吉村 東彦(新任)
副 会 長 布原 達也(新任)
副 会 長 矢野 彰一(重任)
専務理事 板倉 範顕(新任)



新任理事紹介



増井新会長挨拶



増井会長
トヨタ車体(株)



吉村副会長
日産車体(株)



布原副会長
極東開発工業(株)



矢野副会長
(株)矢野特殊自動車



板倉専務理事
車体工業会



来賓挨拶



経済産業省
製造産業局 自動車課長
清水 淳太郎 氏

経済産業省自動車課長の清水でございます。

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

また、本日、御退任をされた役員の皆様におかれては、コロナ禍という例を見ない状況の中での会の運営への御尽力に感謝申し上げますとともに、功労者・永年在籍会員・優良従業員表彰を受賞された皆様に、お祝いを申し上げます。

昨年度の国内自動車販売の動向は、2022年度に約439万台、前年比プラス4%と、4年ぶりの増加となりました。足下では半導体等の供給不足により自動車の生産が安定しない状況でしたが、ようやく少しずつ回復していると認識しています。しかし、コロナ前に比べると依然として落ち込んでおり、平年並みまでの回復には至っておりません。

更には、ロシアによるウクライナ侵攻、それに端を発したエネルギーや物価の高騰、円安など、経済環境は大きく変化し、また、電気自動車の普及等も含め、自動車業界そのものが大きく変化しております。

足下の「地殻変動」とも言うべき時代変化は、自動車産業を根本から変え、かつ、そのスピード感はますます早まっております。

そのキーワードはGX(グリーン化)とDX(デジタル化)です。「働くクルマ」の分野でも、商用車の電動化をどのように進めていくか、架装物がカーボンニュートラルの実現にどのように貢献できるかなど、今後の大きな課題になってまいります。

また、DXについては、自動車の設計や製造において様々なデジタル技術の活用が進み、海外では自動車の作り方のそのものを根本から変えるような動きもあります。こうしたCASEの動きがいよいよ具体的に動いている中で、2023年は事業の更なる発展に向けた重要な1年であると認識しています。

今国会では、GX移行債を発行しながら、足下で頑張っている企業を先行投資していく「GX推進法」を成立させました。カーボンニュートラルの実現に向けて取組みを進められる企業を、政府として二人三脚、官民連携でしっかり応援してまいります。

日本自動車車体工業会におかれましても、カーボンニュートラル専門委員会の活動を精力的に進めていただいていると聞いておりますが、引き続き歩みを進めていただき、また、経済産業省にも色々な御提案をいただき、一緒に考えていきたいと思っております。

その他にも、取引適正化や物流の2024年問題への対応など、様々な事業環境の変化が迫っておりますが、「新しい資本主義」の実現を政府全体で進めてまいります。

自動車産業の大きな変革の中で、日本自動車車体工業会、日本自動車工業会をはじめとする関係5団体を中心に、自動車関連業界が一丸となった新しいチャレンジを、我々としてもしっかり応援させていただきたいと考えておりますので、今年度もぜひ取組みを進めていただければと思います。

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





来賓挨拶



国土交通省
自動車局
審査・リコール課 課長
是則 武志 氏

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

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

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

増井新会長をはじめ、本日新たに役員に就任された皆様、おめでとうございます。そして、引き続きご協力のほど、よろしくお願いいたします。

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

現在、自動車業界の皆様におかれましては、半導体の供給不足、ウクライナ情勢などによるサプライチェーンの混乱などの影響を受けてご苦労されていると思います。

加えて、100年に一度と言われる大きな変革が進んでいます。

そのような状況においても、貴工業会の皆様におかれましては、社会の要請に対応しつつ、安全・環境問題への対応など、様々なチャレンジを続けておられますことに敬意を表します。

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

折角の機会でございますので、皆様と関係の深い国土交通省の施策について、いくつかご紹介したいと思います。

まず、環境対策です。

我が国においては、2050年カーボンニュートラルの実現などの目標を掲げており、国土交通省においても、商用車の電動化の促進等、各種施策に取り組んでいるところでございます。

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

二点目は、車両の安全対策についてです。

国土交通省では、交通事故死者数の更なる削減に向けて

自動運転技術や運転支援技術の有効活用等の対策を推進しています。

これらの技術に関する基準策定の議論がますます重要になっていると思います。貴工業会からは、これまでも特に国内基準への導入に向けた議論にご協力いただいておりますが、国際基準策定段階からのより一層のご協力を引き続きお願いできればと思いますので、よろしくお願い申し上げます。

次に、2024年問題についてです。

2024年4月の働き方改革関連法の施行により、ドライバーの時間外労働時間の上限規制が設けられることで、運送事業の輸送能力の減少等の悪影響が生じるという問題ですが、政府は今年3月に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を発足させ、即効性のある政策パッケージを検討しているところです。

国土交通省としても、関係省庁と緊密に連携し、スピード感をもって、「2024年問題」に対応することとしており、車両の面では、ドライバー不足の解決に資する自動運転システムの早期実現・導入に向けて取り組むとともに、より即効性の高いダブル連結トラックについて、運行可能路線を拡充させるなどの導入促進を図っています。

最後は、コンプライアンスの問題であります。

昨年来、いくつかの自動車や部品のメーカーにおいて、認証申請での不正や品質管理のための検査データの改ざんなどの不正が明らかになりました。ものづくり企業にとりまして、品質の向上、安全・安心の確保は最も重視すべきことであります。

このような問題が起こると、自動車ユーザーの方々に迷惑をかけるだけでなく、問題を起こした企業自身も多大な損失を被ることになります。

昨年問題を起こされた会社も、現在、再起に向けて、現場を一から見直そうと大変努力されています。我々も定期的に取り組み状況の報告をいただいておりますが、今の取り組みがしっかりと会社に浸透すれば、素晴らしい会社になるのではないかと期待しているところです。

しかし、本当に苦労されているのも事実です。本来、しなくていい苦労だと思いますので、是非皆様も、会社に戻ってから、今一度コンプライアンスに目を向けていただければと思います。

一方で、国土交通省としては安全確保を前提としつつも、DXの活用など技術の進化等に柔軟に対応して行きたいと考えておりますので、もし、現行ルールが各種申請や製品の品質管理の効率的妨げになっているようなことがあれば、遠慮なくご相談ください。

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

2023・2024年度 理事・監事

自 2023年5月26日
至 2025年5月 通常総会開催日

		氏名	会 社 名	会 社 役 職	車体工業会役職
理 事	本部 役員	○ 増井 敬二	トヨタ車体(株)	取締役会長	会 長
		○ 吉村 東彦	日産車体(株)	取締役社長	副 会 長
		○ 布原 達也	極東開発工業(株)	取締役社長	副 会 長
		矢野 彰一	(株)矢野特殊自動車	取締役社長	副 会 長 (バン部会理事・九州支部長兼務)
	特装部会	○ 小田 浩一郎	新明和工業(株)	常務執行役員 特装車事業部長	部 会 長
		* 木津 輝幸	極東開発工業(株)	取締役常務執行役員 特装車事業部長	
		佐藤 元	カヤバ(株)	取締役 副社長執行役員 特装車両事業部長	
	特種部会	森 孝義	中京車体工業(株)	取締役社長	部 会 長
		内海 嘉則	(株)オートワークス京都	取締役社長	
		* 西岡 偉久	東京特殊車体(株)	取締役社長	
	トラック部会	山田 和典	山田車体工業(株)	取締役社長	部 会 長
		中条 充啓	(株)東洋ボデー	取締役社長	
		近藤 匠	名古屋ボデー(株)	取締役社長	
	バン部会	田中 俊和	日本フルハーフ(株)	取締役社長	部 会 長
		アフマドヴ・ケナン	(株)パプコ	取締役社長	
		(矢野 彰一)	(株)矢野特殊自動車	取締役社長	
	トレーラ部会	○ 高崎 文弘	日本トレクス(株)	取締役社長	部 会 長
		○ 辻 和弘	東邦車輛(株)	取締役社長	
		能條 幹也	(株)花見台自動車	取締役社長	
	バス部会	石川 哲朗	ジェイ・バス(株)	取締役社長	部 会 長
	小型部会	* 濱口 昌史	トヨタ自動車東日本(株)	取締役	部 会 長
	資材部会	小澤 賢記	ゴールドキング(株)	取締役社長	部 会 長
		* 久保 航一	(株)昭和	取締役会長	
	支 部	* 上野 聡	北海道車体(株)	取締役社長	北海道支部長
		鈴木 勇人	仙台鈴木自動車工業(株)	取締役社長	東北支部長
		北村 守	(株)中北車体工作所	代表社員	新潟支部長
		矢島 廣一	埼玉自動車工業(株)	取締役社長	関東支部長
		景井 啓之	(株)東海特装車	取締役社長	中部支部長
		須河 進一	須河車体(株)	取締役社長	近畿支部長
		瀬川 昌也	共立工業(株)	取締役社長	中国支部長
		藤田 健一郎	フジタ自動車工業(株)	取締役社長	四国支部長
		(矢野 彰一)	(株)矢野特殊自動車	取締役社長	九州支部長
	事務局	* 板倉 範頭	日本自動車車体工業会	—	専務理事・事務局長
計31名(定数 25名以上 40名以内)					
監 事	—	* 森 茂	(株)トランテックス	取締役社長	—
		宮幸 朗	自動車精工(株)	取締役会長	—
		田村 元	(株)浜名ワークス	取締役社長	—
	計3名(定数 1名以上 3名以内)				

*印：2023年5月通常総会での新任理事・監事 ○印：車体工業会役職変更 (氏名)：兼任を示す
(注)会社役職は2023年5月26日現在による。

退任/新任 理事・監事及び車体工業会功労者 等

敬称略

1. 退任理事

本部・部会・支部順 役職は2023年4月20日時点

会長	宮内 一公	トヨタ自動車東日本(株)	取締役会長
副会長	田沼 勝之	新明和工業(株)	取締役 専務執行役員
資材部会	吉川 徳雄	天龍工業(株)	取締役社長
北海道支部長	鎌田 直樹	北海道車体(株)	常務取締役
監事	原田 泰彦	(株)トランテックス	顧問
車体工業会	吉田 量年	(一社)日本自動車車体工業会	専務理事

2. 車体工業会功労者表彰

本部・支部・部会、氏名五十音順 役職は2023年4月20日時点

特別	杉山 透	カーボンニュートラル専門委員会	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
	原田 修	中央技術委員会	極東開発工業(株)	技術本部営業技術部 シニアエキスパート
本部	長田 善彦	中央技術委員会	新明和工業(株)	特装車事業部 品質保証部長
	松井 賢一	カーボンニュートラル専門委員会	トヨタ自動車東日本(株)	PE・環境部 部長
	薬丸 達也	カーボンニュートラル専門委員会	(日産車体(株))	(安全環境部 部長)

3. 車体工業会永年在籍会員表彰

正・準会員、年数、社名五十音順

正会員 25社	70年	1社	トヨタ自動車東日本(株)
	60年	2社	(株)加藤製作所、古河ユニック(株)
	50年	5社	いすゞ自動車首都圏(株)、(株)東光冷熱エンジニアリング、(株)東洋ボデー、 (株)トノックス、(株)柳田自動車工業所
	40年	1社	郡司車体(株)
	30年	7社	(株)青木製作所、(有)市川自動車ボデー、カーゴテック・ジャパン(株)、 西南自動車工業(株)、(株)ディ・エヌ・ケー、帝国繊維(株)、トヨタ自動車九州(株)
	20年	4社	飛鳥特装(株)、オオシマ自工(株)、サンモア(株)、(株)モリタエコノス
	10年	5社	(有)相沢自動車ボデー工場、愛宕自動車工業(株)、(株)オーティーエス、西鉄車体技術(株)、(株)メイダイ
準会員 16社	40年	1社	ロンシール工業(株)
	30年	9社	アキレス(株)、共和ライフテクノ(株)、共和レザー(株)、シンコールマテリアル(株)、 タキロンシーアイ(株)、東リ(株)、(株)バイス、富双合成(株)、明和グラビア
	20年	1社	吉村製材(株)
	10年	5社	エバスペヒャー ミクニ クライメット コントロール システムズ(株)、 (株)パーマンコーポレーション、(株)ハナイ、マルワ工業(株)、ヨースト・ジャパン(株)

4. 優良従業員表彰

正・準会員、社名五十音順 役職は2023年4月20日時点

岡田 進	岐阜車体工業(株)	安全健康推進部 参事
中嶋 宏之	(株)シスコム	製造管理部 担当部長
岩見 晴之	須河車体(株)	技術部 設計グループ 設計チーム
丹羽 広明	名古屋ボデー(株)	製造部 部長

退任理事・監事



会長
宮内 一公
トヨタ自動車東日本(株)
取締役会長

副会長
田沼 勝之
新明和工業(株)
取締役 専務執行役員

資材部会
吉川 徳雄
天龍工業(株)
取締役社長



北海道支部長
鎌田 直樹
北海道車体(株)
常務取締役

監事
原田 泰彦
(株)トランテックス
顧問

車体工業会
吉田 量年
日本自動車車体工業会
専務理事

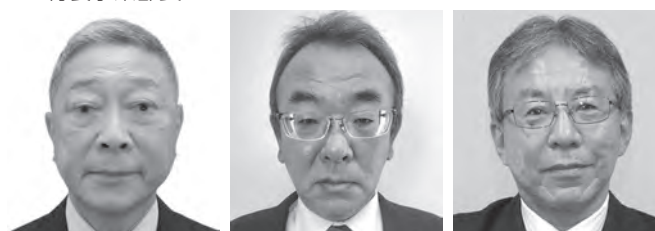
新任理事・監事



特装部会
木津 輝幸
極東開発工業(株)
取締役常務執行役員
特装事業部長

特種部会長
西岡 偉久
東京特殊車体(株)
取締役社長

小型部会長
濱口 昌史
トヨタ自動車東日本(株)
取締役



資材部会
久保 航一
(株)昭和
取締役会長

北海道支部長
上野 聡
北海道車体(株)
取締役社長

監事
森 茂
(株)トランテックス
取締役社長

退任理事・監事



左から：
原田 泰彦氏
吉川 徳雄氏
宮内 一公氏
増井新会長
田沼 勝之氏
鎌田 直樹氏
吉田 量年氏



専務理事・事務局長
板倉 範顕
日本自動車車体工業会

功労者表彰



左から：
薬丸 達也氏
松井 賢一氏
杉山 透氏
増井新会長
原田 修氏
長田 善彦氏

優良従業員表彰



左から：
岡田 進氏
中嶋 宏之氏
増井新会長
岩見 晴之氏
丹羽 広明氏

永年在籍会員表彰 正会員



後列左から：カーゴテックジャパン(株)、帝国繊維(株)、トヨタ自動車九州(株)、飛鳥特装(株)、オオシマ自工(株)、(株)モリタエコノス、(株)オーティーエス、西鉄車体技術(株)、(株)メイダイ
前列左から：柳田自動車工業(株)、(株)東洋ポデー、いすゞ自動車首都圏(株)、(株)加藤製作所、増井新会長、トヨタ自動車東日本(株)、古河ユニック(株)、(株)東光冷熱エンジニアリング、(株)トノックス

永年在籍会員表彰 準会員



後列左から：エバスペハヤミクニクライメットコントロールシステムズ(株)、富双合成(株)、(株)パーマンコーポレーション、(株)ハナイ、マルワ工業(株)
前列左から：(株)バイス、シンコーマテリアル(株)、アキレス(株)、増井新会長、ロンシール工業(株)、共和レザー(株)、東リ(株)

2023年度 事業計画

本部計画

2023年度事業計画概要

1. 商用車市場動向

2022年は年初からオミクロン株の流行で新型コロナウイルス感染症が急拡大し、「まん延防止等重点措置」の適用が全国に広がり、3月21日に措置が全面解除されるまで、個人消費を中心に経済活動が停滞した。加えて、2月24日にはロシアがウクライナに軍事侵攻し、安全、経済に大きな影響を及ぼし、サプライチェーンの滞りなどにより商品市況の高騰、そして物価上昇を加速させた。国内でも資材高騰、原油高、円安が急激に進行し、物価高は、大きな影響を及ぼした。

今後の世界経済についてIMFによると、経済成長率は、2022年の3.4%（推定値）から、2023年に2.9%へ鈍化した後、2024年には3.1%へと加速すると見込んでいるが、2023年の予測については、2000年から2019年の平均である3.8%を下回っている。物価上昇に対処するための中央銀行による利上げと、ロシアのウクライナへの軍事侵攻が引き続き、経済活動の重しとなる。

このようにリスクのバランスは依然、下振れ方向ではあるものの、2022年10月以降、和らいできている。上振れリスクとしては、各国で見られる繰延需要による景気の押し上げや、インフレが予想よりも速く落ち着くことが挙げられる。ただし、下振れリスクとしては、ロシアのウクライナへの軍事侵攻に伴う戦闘の激化や、世界的に金融環境が厳しくなることによる過剰債務の悪化が懸念される。

2023年の日本経済は、個人消費が新型コロナウイルスの感染状況の落ち着きで外食や娯楽需要が期待される。また、自動車の供給制約が緩和することで、繰越需要も期待される。設備投資はPCやスマホ向けの半導体関連需要の落ち込みから増勢が一服したが、先行きは国内の経済活動の正常化が進むことで、非製造業を中心に設備投資の持ち直しが見込まれる。ただし、国際情勢における安全、経済への影響は予断を許さず、環境変化への迅速、かつ適切な対応がこれまで以上に重要となってくる。

2022年度の国内新車販売台数は、439万台（前年度比104.4%）と4年ぶりに前年を上回った。一方、国内商用車販売（貨物車345,777台+大中型バス2,008台）は、348千台（同94.1%）と4年連続で前年を下回り、うち普通貨物車は127千台（同86.9%）と4年連続で、大中型貨物車は55千台（同71.2%）と3年連続で前年を下回った。

2023年の商用車需要は、一定の代替需要に対し、新型コロナウイルス感染症の状況、国際情勢、そして社会環境変化に伴う国内輸送量の減少も想定され、繰越需要が見込まれるものの、横ばい、もしくは漸減するのではないかと懸念される。

<取り巻く市場環境>

- ① 2023年度の日本経済は回復基調が期待されるものの、世界情勢に留意

- ・ロシアのウクライナへの軍事侵攻に関連した国際情勢に注視
- ・日本経済は、経済活動の正常化（ウイズコロナ対応）を背景に内需を中心に持ち直し傾向で、2023年度以降は、1%台の成長を維持すると見込まれ、実質経済成長率は約3%増と前年度より向上すると予測されているものの、政府の消費喚起策の有効性や感染再拡大により、再び下押しされるリスクが懸念

② 2023年度の国内貨物輸送量は2年連続のマイナス（日通総研データ）

- ・自動車輸送2023年度予測=3,858.8百万トン（前年度比0.6%減、内営業用0.8%増、自家用3.5%減）
- ・営業用自動車の2023年度は3年連続のプラス
- ・自家用自動車の2023年度は2年連続のマイナスで全品類マイナス見込み

③ 運送事業者の景況感は改善傾向（全日本トラック協会調査2023年2月10日公表）

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

	今回(2022年10-12月)	今後の見通し(2023年1-3月)
景況感	▲25.8 (前回比10.8ポイント改善)	▲34.8(今回比25.8ポイント悪化見込み)
輸送効率	実働率 ▲8.8 (前回比7.1ポイント改善)	▲14.0(今回比5.2ポイント悪化見込み)
	実車率 ▲7.5 (前回比15.2ポイント悪化)	▲12.3(今回比4.8ポイント悪化見込み)
採用状況(労働力)	▲3.3 (前回比6.8ポイント上昇)	▲8.8(今回比5.5ポイント低下見込み)
経常損益	▲29.6 (前回比12.8ポイント改善)	▲36.3(今回比6.7ポイント悪化見込み)

④ バス輸送業界も依然として厳しい状況

- ・乗合バスの輸送人員は、2020年4月以降の新型コロナウイルス感染症拡大による影響で2019年比大幅な減少、2021年は4月から9月に回復基調となったものの、2019年比ではマイナスで推移
- ・これまで輸送人員が横ばいで推移する中で、地域の生活の足としての路線バスは、国や自治体の支援なくして維持していくことが困難な状況が更に拡大
- ・日本政府観光局(JNTO)が発表した2022年の年間での訪日外国人旅行者数(推計値)は、383万1,900人。2021年(24万5,862人)からは大幅な増加となったが、コロナ以前の2019年(3,188万2,049人)比では88.0%と大幅な減少
- ・改正バリアフリー法やMaasへの取組み、更にバスにおける感染症拡大防止策の徹底やバスの安全輸送体制の確立に向けソフト、ハード両面からの取組みは継続推進

⑤ 貨物車保有台数は横ばい

- ・貨物車(小型+普通)保有台数(2022年10月末)は約5.6千台増(対前年比0.09%増)の5,952,439台と2016年以降の横ばい傾向が2013年度からは漸

増となり、直近では再び横ばいで推移

- ・ 2022年の普通貨物車平均使用年数は2021年から0.50年伸び18.49年と過去最長を10年連続で更新

⑥ JH25モード対応の影響

- ・ 新燃費基準の施行とともに燃費基準が「JH25モード」試験に置き換わろうとしており、既に新燃費基準達成年度である2025年度に先行し製品投入され始め、今後の影響に注視が必要

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

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

⑧ シヤシメーカーの海外進出は進展(新興国中心)

- ・ 新型コロナウイルスの世界的な感染の収束が未だ見通せない中、積極的な海外進出の進展は見られないものの、今後もシヤシメーカーはアセアン、中国を中心に海外現地生産を着実に推進し、更に中近東、アフリカでの事業展開計画を推進の見込み
- ・ 海外での架装は現地架装メーカーが大半を担当

2. 車体業界の動向

2022年度の架装メーカー生産台数(非量産車)は136,968台(対前年比93.1%)と5年連続の前年割れとなった。これは新型コロナウイルス感染症が収束せず、新様式の定着が物流の変化をもたらし、グローバルではサプライチェーンの混乱や半導体供給不足が、シヤシ及び関連部品の納入遅れに繋がるとともに、原材料価格、燃料費等の高騰が更に拍車を掛けることとなった。現状を踏まえると、本格的な回復までは時間を要するものと思われる。また、これまでの貨物輸送量の漸減、使用年数の長期化、更にメーカー標準車の増加等は、今後も懸念され、車体業界に中長期的な影響を及ぼすものと考えられる。

<考慮すべき経営環境>

① 需要増減への対応を考慮した企業体質強化

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

② お客様要求の高度化、多様化、及び先進技術(CASE、MaaS、IoT(Internet of Things)、AI等)への対応

- ・ 低価格要求：取り巻く環境を踏まえたコスト低減策の推進(部品の共通化、流用技術等における協業活動の推進)

- ・ 省燃費&高積載量：軽量化及び走行性能向上を図る最適設計技術の推進と新材料の採用
- ・ 新技術、環境対応：ハイブリッド化、商用車電動化、3R等への対応
- ・ 商品力強化：輸送の高品質化、汎用積載化、積載効率アップ、更なる安全・安心な荷役省人化の推進

③ 安全に関して市場要求レベル高まり

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

④ グローバル化進展への対応

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

⑤ シヤシメーカーの完成車ビジネス強化への対応

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

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

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

3. 当会会員状況

① 会員数

- ・ 正会員は2022年度に8社入会し、2社退会し、211社
- ・ 準会員は2社入会、1社退会し、105社 合計316社
- ・ 入会目的は法規情報、業界情報入手への期待が大きく、期待に応える必要あり

② 生産台数

2022年度実績…委託含む全会員=1,955千台(前年比103.0%)

うち非量産車=137千台(同93.1%)と約10.1千台減少し、2017年をピークに漸減

③ 売上高(2022年度調査は2021年度売上)

生産委託会社を含む全会員の車体部門売上=5兆285億円(前年度比79.6%)

うち非量産車製造会社=6,090億円(同89.9%)
景況指数(増収会社率-減収会社率)は-26.8(同-3.5)と引き続き低下

④ 従業員数(正社員)

生産委託会社を含む全会員の車体部門従事正社員=46,395人(同99.2%)

うち非量産車製造会社=15,556人(同97.6%)

4. 車体工業会2022年度活動実績と課題

会員企業の技術レベルアップ支援活動として技術的困りごとへの法規対応、中小会員支援活動、中長期課題への対応

は計画どおり進めることができた。また、CNへの対応では、専門委員会活動について本部委員会、各部会とも連携し進めることができ、会員の理解度向上も図ることができた。

4-1. うまくいったこと

(1) 法規関係への対応

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

- ① 「R158後退時車両直後確認装置」について、引き続き自動車技術総合機構、自工会、当会と協議を行い、「後退時車両直後確認装置の技術基準等適合確認書」の記載方法を合意、確認時に使用するポール視認性の証明方法、周辺構造図の取扱い等について合意
- ② 「R165車両後退通報装置」について、車両後退の認知を向上させる音声アラームの装着を関係官公庁等と合意

(2) 環境意識の醸成

- ① 環境基準適合ラベル取得促進は、会員の状況を確認したうえで取得講習会を5回開催するなど、環境基準、新環境基準適合ラベルの取得を拡大
- ② CN専門委員会と連携し、CN(CO₂・産業廃棄物低減)現地支援意見交換会では双方向コミュニケーションを通じ、困り事・課題の解決、事例紹介、アドバイスを実施
- ③ CNに向け、車工会独自の2030年CO₂排出量目標設定

(3) 中長期的課題への取組み

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

(4) 当会活性化

- ① 会員数は正会員、準会員ともに増加
- ② 新型コロナウイルス感染防止の観点からWeb併用での各種イベントの開催では参加者数の増加(通常総会、秋季会員大会、技術発表会、環境事例発表会、講演会等)、及び参加者の満足度向上

4-2. うまくいかなかったこと、課題

以下については推進したものの目論みどおり進められたとは言えず、課題が確認でき、進め方、方策を見直していく。

(1) 中央業務委員会(中小企業経営支援)

- ① 新型コロナウイルス感染状況等、環境変化に関する情報収集とそれに基づく適切かつ柔軟な対応、及び会員の困り事の把握と迅速な対策に繋げるため、更なる部会との連携強化
- ② コンプライアンス意識醸成活動の更なる充実に向けた支援活動の推進とフォロー
- ③ 税制・法制での要望実現に向けた関連団体との連携強化

(2) 中央技術委員会

- ① 架装物の安全点検制度の運用拡大と関係者への

理解、周知活動の継続推進と点検実施率の向上

- ② ウイズコロナを前提に法規制等への適用基準の適正化検討、推進における関係官公庁との相互理解活動の推進
- ③ 更なる部会活動活性化、中央技術委員会論議による調査研究テーマの質の向上と成果の充実

(3) 環境委員会

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

(4) 事務局強化活動(会員満足度向上)

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

(5) 会員数の増加

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

4-3. 主要活動項目の進捗結果

2022年度の活動を通じ成果が得られたものの、課題も確認できた。

(1) 安全対応活動：○

- ① 法規改正への当会意見反映については、適用基準の適正化等、関係団体と連携し着実に取り組んだものの、更なる充実に向け検討、推進
- ② 調査研究に関わる基準化・標準化の推進では、9項目に取り組み、JABIA規格制定1件、改正3件の内2件が計画どおり進捗、改正1件は2023年度継続取組み
- ③ 調査研究に関しては、進捗確認と情報の共有化のため中央技術委員会で論議しているものの、更なる充実が必要

(2) 環境対応自主取組みの推進：○

- ① 環境・新環境基準適合ラベルの取得促進では、5回の取得講習会で理解を深めていただいたが、一方で個社のラベル取得に関する考え方等も再確認
- ② 2030年CO₂排出量の当会独自目標達成に向けた具体的活動の検討、展開

(3) 中小企業支援活動の推進：△～○

- ① 中小企業でのコンプライアンス意識の醸成、各種規定制定に向けた支援活動については企業行動憲章作成マニュアルによる未制定会社の個別フォローの継続

- ② 現地現物による技能系社員研修を計画通り3回実施し、2023年度計画について合意
- ③ 安全衛生活動では会員へ災害事例の展開、安全気づきシートの活用状況の確認に基づく項目、内容の見直し、改善

(4) 活性化活動の継続推進：△～○

- ① 支部連絡会での共通テーマでの議論の活発化、支部毎の良いところ取り活動の範囲拡大が図られてきてはいるものの、新型コロナウイルス感染症の状況で各支部活動に違いが生じてきており、ウイズコロナでの地域の特性を生かした取組みの横展開が必要

5. 2023年度重点活動項目

<これまでの活動総括>

- ① 一般社団法人への移行(2011年4月)を機会に「会員メリットに直結する事業最優先」の考えで活動を推進し、更に技術的活動の充実を図り、法規対応等で成果に繋がられた。
- ② 会員数や当会行事への会員参加数の増加は、活性化のひとつの指標。
→ 特に非会員の入会目的では引き続き当会からの情報提供や会員相互のコミュニケーションへの期待が大きく、入会後の当会活動への参画も積極的であり、ウイズコロナを踏まえ、これらに 대응するため更なる満足度向上のため、内容の充実とともに運営の見直し、改善を図る。
- ③ リーマンショック後の景気回復局面では、東日本大震災の復興需要や東京オリンピック・パラリンピックの開催準備等、時限的な需要に支えられた。2025年には大阪・関西万博が開催されるものの、新型コロナウイルス感染の収束が未だ見通せない状況で国際情勢の変化を含め、景気動向は不透明である。こうした状況だからこそ、環境変化を的確にとらえ、車体業界の成長を確かなものにしていくことが必要であり、ウイズコロナを踏まえ、自社の成長戦略に基づく取組みが重要。

<2023年度主要活動項目(案)>

2022年度の取組みはそれぞれ成果に繋がっており、2023年度はCN対応を含め、これまでの重点活動項目(4項目)を更に強化していく必要がある。2030年のCN目標達成向け、本格的な活動をスタートする年であり、これまで以上に会員要望や取り巻く環境を考慮した活動とする。そのためにも、本部委員会、部会、支部活動の確実な推進に加え、それぞれの活動に関する情報共有、更には連携した取組みとしていくため、CN対応にこれまでの重点活動4項目に加え、5項目を設定する。

(1) CN対応

CN専門委員会
各委員会・部会・支部

- ① 当会及び会員のCN対応状況の進捗確認と対応方針の検討・推進
- ② 自動車5団体活動との連携
- ③ 経団連「モビリティ委員会」情報の収集、展開と当会対応の検討・推進

- ④ 当会2030年度CO2排出量目標達成に向けた対策検討と会員活動状況の確認、会員活動事例の収集、展開

(2) 安全対応活動の推進

中央技術委員会／各部会

- ① 架装車に最適な車両法規改正提案と決定事項の円滑な対応
- ② 車体に関する規格化、基準化推進
- ③ 使用過程車の安全確保策と保守点検の啓発活動
- ④ 技術的調査研究の共同実施、共同開発、部品共通化の推進
- ⑤ CASE等新技術、CN対応(電動商用車対応等)に向け、全ての会員企業の技術レベルアップ支援活動の推進

中央技術委員会／分科会／WG

- ・ 架装物コネクテッド対応検討の推進
- ・ 架装物動力源対応検討の推進
- ・ 自工会、CJPT※との連携推進
(※CJPT:Commercial Japan Partnership Technologies(株))
- ⑥ 架装物の安全点検整備制度の運用(点検整備推進分科会活動)

(3) 環境対応自主取組みの推進

環境委員会/各部会

- ① 架装物リサイクルに関する自主取組みの推進
 - ・ 商用車架装物リサイクル自主取組みにおける他委員会と連携した易解体性の追及／循環素材の調査と推進
 - ・ 環境負荷物質フリー宣言100%再達成に向けフォローアップと支援活動の推進
 - ・ 環境・新環境基準適合ラベルの取得と普及促進活動の継続推進
- ② 生産活動に伴う環境対応の継続的推進(CO2、産業廃棄物、VOC)
 - ・ CO2排出量の2030年目標達成に向けた対策検討と推進
 - ・ 産業廃棄物減量化の2025年当会目標達成に向けた対策検討と推進
- ③ 個社のCN取組みに繋げるための取組み事例の収集・展開と会員ニーズを踏まえた勉強会推進
- ④ 環境対応技術等の会員支援の更なる充実及び関連委員会と連携した会員の各種CN取組み支援の推進
- ⑤ 環境保全への意識啓発や当会環境活動PRの充実

(4) 中小企業支援活動の推進

中央業務委員会／事務局

- ① CN推進上の会員の困り事、課題収集と対応
- ② 自動車業界5団体による会員支援活動の推進と情報展開
- ③ 部会活動と連携した要望事項、困りごとの収集及び対策状況の共有と景気状況の変化に対応した支援策の推進
- ④ SDGs実施方針に基づく「働き方改革」の実践状況の調査と困りごとと解決に向けた支援の継続展開
- ⑤ 中小企業経営に関する有用な情報の調査と展開
- ⑥ リスクマネジメント体制整備におけるコンプライアンス経営支援として企業行動憲章作成マニュアル提供等による規定制定支援の継続
- ⑦ 中小会員ネットワーク強化WG活動の推進と情報展開

事務局／WG

- ⑧ 安全衛生活動に寄与する情報収集・発信と支援
- ⑨ 中小会員を対象とした「現地現物による技能社社員研修」の開催

(5) 活性化活動の継続推進 事務局/委員会/部会/支部

- ① 車体業界の社会での認知度向上
 - ・ジャパンモビリティショーでの合同展示の実施
 - ・ジャパンモビリティショーを含め、クルマファン拡大及び当会認知度向上のためのイベント参加等の検討
- ② 広報活動充実
 - ・ホームページの閲覧状況、及び意見を踏まえた改善推進
 - ・CN専用ページの改善推進
 - ・自動車業界5団体活動の積極的展開
- ③ 部会活動充実
 - ・部会単位での業界連携の仕組み検討
- ④ 支部活動の充実
 - ・支部活動のあり方検討、支部毎の良いところ取り活動の推進
 - ・支部活動におけるCN対応の推進と支援
- ⑤ 事務局体質強化活動
 - ・会員満足度向上活動を通じた事務局強化

部会事業計画

特装部会

1. 現状認識

- (1) 2022年度の特装部会の生産台数は、特装車全体では49,882台(前年度比92.9%)で2年連続の前年割れ。国内向け42,509台(同89.2%)、輸出向け7,373台(同121%)。

国内向け輸送系車両は30,106台(同86.3%)、車種別では、ダンプ車23,590台(87.4%)、タンクローリ2,260台(同87.1%)、トラックミキサ車1,697台(同93.3%)、粉粒体運搬車630台(同79.8%)、脱着コンテナ車1,929台(同71.8%)。

国内向け作業系車両は12,403台(同97.3%)、車種別では、消防車956台(同95.4%)、コンクリートポンプ車239台(同90.9%)、環境衛生車5,561台(同91.6%)、高所作業車4,536台(同103%)、その他1,111台(同111%)。

- (2) 2023年度予算案では、公共事業費は総額6兆600億円(前年度比+26億円)とほぼ同じ。

2. 活動方針

(1) 部会全体活動

多種多様な特装車の横断的事業を展開する。本部委員会と連携し2030年CN目標達成に向けた活動を推進する。(商用車電動化協調領域での対応推進/生産協調領域での対応推進)。

(2) 車両法規対応

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

(3) 規格化・標準化

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

(4) 部品等の共通化・共同開発の検討

部品/装置等を共用化し原価低減、開発費削減を図る。

(5) 調査研究の推進

経費節減を図るため共同で調査研究して情報を共有化する。

(6) 環境への取り組み

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

(7) 特装車適正使用の推進

特装車の適正使用の推進及び架装物の点検整備促進活動を実施する。

(8) 生産台数情報の共有

市場状況の分析、把握

(9) 会員カバー率向上活動

部会の活性化

(10) その他

中央業務委員会との連携

3. 部会活動計画

1) 部会全体活動

- ① 部会総会及び部会長報告会
- ② リコール等重大不具合の再発防止共有活動
- ③ 工場見学会の実施
- ④ 架装物の安全点検制度の普及拡大
- ⑤ 本部委員会と連携し2030年度CN目標達成に向けた活動

2) 技術委員会

(1) 車両関係法規の対応

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

(2) 規格化・標準化の推進

- ① JABIA規格化等
 - ・P1701(塵芥車の製作基準)見直し(塵芥車)
- ② 標準化
 - ・ISO-TC297対応(塵芥、清掃)
 - ・ISO-TC195対応(清掃)

(3) 調査研究の推進

- ① 自主的調査研究の推進
 - ・塵芥車新型荷箱諸元国交省届出(塵芥)
 - ・キャリア・コンテナ互換性定期審査(脱着)
 - ・新型ミキサドラムの審査と国交省届出(ミキサ)

- ② CN・CASE等最新技術への対応
 - ・ 架装物動力源検討WGに参画
 - ・ CS/SU&コネクテッド検討WGに参画

(4) 環境への取組み

- ① 環境負荷物質フリー宣言の継続維持フォロー
- ② 新環境基準適合ラベル取得フォロー

3) サービス委員会

(1) 特装車の適正使用の推進

- ① 特装車メンテナンスニュースの作成とPR活動
 - ・ ニュースNo.56(作動油)作成・発行
 - ・ ニュースNo.57(TGL特別安全教育義務化)作成・発行
- ② 架装物の安全点検制度の普及調査
- ③ 異業種工場見学会の開催

4) 業務委員会

(1) 生産台数情報の共有

- ① 市場状況の分析把握及び各社生産台数情報の共有

(2) 会員カバー率向上活動

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

(3) その他

- ① コンプライアンス優先経営の徹底
- ② 中小企業会員支援

特種部会

1. 現状認識

(1) 特種車の2022年度生産実績

- ・ 特種車全体は10,071台(対前年比101%)と3年ぶりの増加
- ・ 量産車(車いす移動車/警察車両)は6,004台(同103%)と3年ぶりの増加
内訳は車いす移動車3,007台(同74.7%)、警察車両2,997台(同165%)
- ・ 非量産車は3,801台(同99.0%)と3年ぶりの減少
その他が増加、医療防疫用、作業・工作用、サービス用が減少

(2) 国内市場と車体業界の動向

- ・ 商用車市場動向
2023年の商用車需要は、一定の代替需要に対し、新型コロナウイルス感染症の状況、国際情勢、そして社会環境変化に伴う国内輸送量の減少も想定され、繰越需要が見込まれるものの、横ばい、もしくは漸減するものと思われる。
- ・ 車体業界の動向

2022年度の架装メーカー生産台数(非量産車)は134,235台(対前年比91.3%)と5年連続の前年割れとなった。これは新型コロナウイルス感染症が収束せず、新様式の定着が物流の変化をもたらし、グローバルではサプライチェーンの混乱や半導体供給不足が、シャシ及び関連部品の納入遅れに繋がるとも

に、原材料価格、燃料費等の高騰が更に拍車をかけることとなった。現状を踏まえると、本格的な回復までは時間を要するものと思われる。また、これまでの貨物輸送量の漸減、使用年数の長期化、更にメーカー標準車の増加等は、今後も懸念され、車体業界に中長期的な影響を及ぼすものと考えられる。

2. 活動方針

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

(1) 安全対応活動の推進

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

(2) 環境対応自主取組みの推進

- ・ 環境・新環境基準適合ラベルの取得促進活動の推進と環境負荷物質フリー宣言100%の継続及び必要な会員支援活動
- ・ カーボンニュートラル(CN)に向けた会員支援活動

(3) 中小企業支援活動の推進

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

(4) 活性化活動の継続推進

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

3. 活動計画

1) 部会全体

- (1) 合同委員会の定例(4回/年)開催
 - ・ 部会長、業務委員、技術委員、必要に応じ、特種部会代表の本部委員会委員も参加して幅広い情報共有/論議を継続
 - ・ 必要に応じて臨時委員会を設置
- (2) 関連法令改正等に伴う適切な情報提供と対応支援
- (3) リコール等重大不具合の再発防止のための情報提供の継続
- (4) 工場見学会(2回/年)の実施
 - ・ 第1回を6月、第2回を11月で計画

2) 技術委員会

- (1) 自動車技術総合機構との情報交換(第17回目の開催)
 - ・ 例年同様1月中旬の実施を予定
 - ・ 会員各社の困りごと等課題解決の場として活用
- (2) 車両関係法規の対応
 - ・ 新法規・法規変更に伴い、対応が必要な項目発生都度対応
- (3) 調査研究・基準化の推進
 - ・ 調査研究テーマの検討

UN-34、UN-R46への対応は、2020年度に立上げたWG活動による課題解決を継続し、2023年度会員展開

- ・技術発表会テーマの検討
- ・中央技術委員会の「突入防止装置技術委員会」、「テールゲートリフタ技術分科会」、「バックカメラWG」、「架装物動力源WG」、「後退時警報検討WG」、「CS/SU&コネクテッドWG」に部会代表が継続して参画し、必要な情報を会員展開
- ・特種構造要件見直し要望は発生都度対応

(4) 環境への取組み(環境委員会、CN専門委員会と連携)

- ・CO2排出量実績調査回答のフォローアップとCN対応事例の共有と会員への水平展開の検討
- ・環境委員会と連携した環境基準適合ラベル取得促進のための支援活動の実施と環境負荷物質フリー宣言継続のフォローアップ

3) 業務委員会

(1) 会員カバー率の向上活動

- ・非会員リストの定期的メンテナンスによる加入促進活動の継続

(2) 部会内協力体制の維持/強化

① 部会合同研修の実施

- ・中央業務委員会主催の「管理監督者層対象のマネジメント合同研修」及び「現地現物による技能系社員研修」への参画を継続
- ・実務者による工場見学会

② 中小企業経営関連支援の充実

- ・中央業務委員会と連携した支援策の検討
- ・HPを活用した部会内情報共有のしくみ検討
- ・中央業務委員会の「安全衛生活動WG」に部会代表委員が継続して参画

③ 部会会員のコンプライアンス経営への意識醸成

- ・中央業務委員会と連携したBCP策定支援及び車工会BCPの展開
- ・企業行動憲章制定へのサポートを継続

④ 他部会状況の共有の継続

(3) 生産台数情報の共有の継続

4) 広報委員会

- ・車体ニュース記事投稿担当会社の決定と記事内容の確認、フォロー

トラック部会

1. 現状認識

2022年度トラック車体全体の生産台数は21,551台(前年度比89.9%)で、シャシメーカー納入標準荷台を除いた当会特有の架装台数は13,004台(同92.4%)と5年連続減少した。

当会特有架装サイズ別では、大型4,047台(同83.0%)、中型3,277台(同78.9%)、小型・軽5,680台(同112%)である。車種別では、普通型、深あおりがともに減少し車両運

搬車も微減。大型は普通型あおり、深あおりがともに減少。中型は普通型あおり、深あおりがともに減少。小型・軽は深あおり、普通型あおりが増加。

会員の現状は新型コロナウイルス感染症は沈静化してきたものの、シャシの入荷と部品供給の遅れや材料費の高騰により、一昨年から引き続き「厳しい状況にある」が、2023年度はR158後退時車両直後確認装置、後退警報装置、突入防止装置、など法改正に注意が必要である。物流もコロナ禍の状況のもと変化しつつある。また、いわゆる『2024年問題』やカーボンニュートラルの対応と対策に早期に取り組む必要が急務となった。

2022年度のトラック部会会員数は3社入会し、2社が退会78社となった。部会の特徴として、多くの会員会社は個別ユーザーニーズに丁寧に対応するボデー生産を行っている。

2022年度トラック部会の技術・業務活動総括については、技術活動は、あおり開き止め調査を開始し2023年度に報告書をまとめる。R158第6-3記載方法、ポール視認性確認方法や後退時通報などの情報を部会展開。

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

また、架装物の安全点検制度登録の働きかけをし、トラック部会では11社が登録。

2. 活動方針

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

3. 活動計画

1) 部会

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

2) 技術委員会

- (1) 基準化・標準化
 - ・あおり開き止めの形状統一
 - ・平ボデーメンテナンスニュースの発行
 - ・普通トラックに関する用語の見直し(～24年度)
- (2) 法規・安全対策
 - ・必要な項目を発生毎に対応

3) 業務委員会

- (1) 会員支援
 - ・会員会社にとって有益となる内容検討と実施
 - ・人材不足により多能工の育成
 - ・車体メーカー社員が知っておくべき法規集を作成
- (2) 会員加入の促進
 - ・非会員会社の新たな掘り起しの推進

4)技術・業務委員会

(1) 架装物の安全点検制度 運用・普及化

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

(2) 環境対応(環境委員会との連携)

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

5)車両運搬車分科会

(1) 関係団体(日本陸送協会)との交流

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

バン部会

1. 現状認識

2022年度バン型車全体の生産台数は53,764台(前年度比90.0%)となり5年連続で減少。

サイズ別では大型13,824台(同79.0%)、中型16,296台(同84.2%)が減少し、小型(含む軽)23,644台(同103%)が増加。車種別では、ドライバン(ウイングドライ含む)が32,868台(88.4%)、冷凍・冷蔵車(ウイング冷凍含む)が19,423台(同92.0%)とともに減少。

一昨年からのコロナウイルス感染症の影響によるシャシや部品供給の遅れ、材料の高騰などにより会員の状況は厳しい状況に変化。

一方、取り巻く環境において2023年度はR158後退時車両直後確認装置、後退通報装置、突入防止装置、など法改正に注意が必要である。物流も新型コロナウイルス感染症の状況やいわゆる『2024年問題』で変化しつつある。また、カーボンニュートラルの対応と対策を早期に取り組む必要が急務となった。

2022年度バン部会の技術・業務活動総括については、技術活動は、基準化・規格化テーマでバン車「安全輸送ニュース」No.6をとりまとめ発行し、社会性からみても安全確保策は評価でき大きな成果となった。「バン型車における後部番号標の取付基準」を制定し発行。業務活動においては会員支援としてバン型車登録台数調査を開始、毎月会員展開。2022年度のバン部会会員数は入会1社、現在27社。

2. 活動方針

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

また、工場見学会や異業種との交流を進め会員相互の情報交換の場を提供する。

3. 活動計画

1) 部会

(1) 定期的な部会会議開催と会員相互の情報交換

部会開催の内、地方の会員参加の容易化と部会活動活性化のため、地方開催の検討

(2) 工場見学会(異業種工場・施設)、講演会の開催

(3) 官公庁からの経営支援策や関係法令改正等の情報展開と適切な対応

(4) 会員生産台数の展開

(5) CNの部会としての対応と対策

2) 技術委員会

(1) 基準／標準化

- ・バン車「安全輸送ニュース No.7」発行
- ・「ナンバープレートの取付基準バン・トラック」JABIA規格の発行

(2) 法規・安全対策

- ・必要な項目が発生毎に対応

(3) 関係団体(一般社団法人 日本冷凍空調工業会)との交流

- ・冷凍機器の動向・生産状況、市場情報、法規安全情報等、有用な情報の入手

3) 業務委員会

(1) 会員支援

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

(2) 会員加入の促進

- ・非会員会社の新たな掘り起しの推進(昨年度からの継続テーマ)

4) 技術・業務委員会

(1) 環境対応(中央・環境委員会との連携)

- ・環境基準、新環境基準適合ラベル(ホワイト・ゴールドラベル)の計画的取得の促進とフォロー
- ・環境負荷物質フリー宣言100%の維持・継続フォロー
- ・CNの部会としての対応と対策

5) 点検整備推進分科会

(1) 架装物の安全点検制度 運用・普及化

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

トレーラ部会

1. 現状認識

- ・2022年度のトレーラ需要は8,383台、前年度比103%の実績

大幅な円安や原材料高で国内景気や貨物自動車輸送は2021年度比で小幅な改善にとどまり、輸送事業者の慎重な姿勢を受けた結果である。バンが前年比106%、コ

ンテナ用は同103%、平床は同99%、その他のトレーラは同99%

- ・2023年度は2022年度に引続き緩やかな経済成長が見込まれ、企業の設備投資や個人消費の増加により、総需要は8,600台、2022年度比104%と見込む
- ・トレーラに関する法令化・規制緩和などの要望・調整の継続活動、また、国際化する「輸送の高効率化」「電気・電子システムの安全化」の動きに対しての情報把握や調査など他部会とも連携した対応が必要
- ・関係法令として、共通構造部(多仕様自動車)型式指定制度、R142タイヤ取付、R117タイヤ単体騒音、R155(サイバーセキュリティ)、R156(ソフトウェアアップデート)、R141(タイヤ空気圧監視装置)、R158(バックカメラ関係)、R100(電気自動車)へ対応
- ・トレーラの安全性については、ABS付車の安全性、ROCの横転抑制効果の周知を普及する活動について、積極的な推進が必要。ABS無しトレーラを連結した場合にトラクタの衝突被害軽減ブレーキが非作動となることのトレーラ講習会での周知活動を継続
- ・日常点検・定期点検整備不足による車両火災と車輪脱落事故を予防するため、点検整備の重要性について講演会を通じて周知活動を継続する必要あり
- ・販社系整備事業者のトレーラ点検整備諸元類の認知度は向上しているが利用者が現れないため、継続的な周知活動が必要
- ・純正部品使用の周知活動は、ユーザーへトレーラメーカー総意の活動であることを継続的に周知していく必要あり
- ・世界的な地球温暖化への対応、環境対応が車工会会員にもより強く求められている

2. 活動方針

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

3. 活動計画

1) 部会

- (1) 関係法令の改正等に伴う適切な対応及び適用緩和要望の支援
- (2) 会員事業の活性化を促進するための支援活動
- (3) 安全及び長期使用に関わる品質への取り組み等の事業計画内容について、部会としての対応を検討・推進
- (4) 各委員会の事業計画進捗状況の確認と課題審議
- (5) 部会会員相互の情報交換

2) 技術委員会

- (1) 関係法令の改正などに伴う対応として

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

①R117対応に関する取り組み

- ・不適合タイヤ手配禁止の維持、徹底
- ・R117タイヤの対応

②共通構造部(多仕様自動車)型式指定制度に関する取り組み

- ・積載時制動能力出荷検査の検討
- ・出荷検査対象仕様の届出検討

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

- ・トレーラのCS/SUリスクアセスメントの整理と共有
- ・トレーラ用ECUサプライヤーとの国内対応の検討
- ・CS/SU&コネクテッド検討WGの参加
- ・架装工事ガイドラインでのトレーラ電気装置のCS対策検討

④R158(バックカメラ)に関する取り組み

- ・バックカメラ義務化対応WGの参加
- ・R158適合トラクタに対してトレーラ側にカメラを取り付ける技術基準の確認
- ・国内部品認証の技術基準の確認

⑤JASIC(自動車基準認証国際化研究センター)の活動への参画

- ・自動運転分科会
- ・灯火器分科会
- ・一般安全分科会
- ・衝撃吸収分科会

⑥JASO(自動車技術会)活動への参画

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

(2) 環境への取り組みとして

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

(3) 他団体との情報交換として

⑧国交省、自工会などとの連携

- ・独立行政法人自動車技術総合機構：検査官研修会
- ・交通安全環境研究所：自動車認証審査部[三鷹](都度)
- ・検査部検査課[四谷](都度)
- ・一般社団法人日本自動車工業会：大型車部会ト

3) サービス委員会

- ① 点検整備の必要性を顧客に展開・周知する活動の継続・充実
 - ・全日本トラック協会と連携した全国の各トラック協会での「安全講演」を通しての周知・啓発活動実施。講習会資料の改訂
- ② トレーラ定期点検整備の手引き：統合に向けた修正作業の継続
- ③ 自動車技術統合機構検査官研修会への講師派遣：技術委員会と連携し対応(8/24、9/7、12/7、24年1/18)
- ④ トレーラ部会工場見学会の計画・立案(11月予定)
- ⑤ トレーラサービスマニュアルの改訂

4) 製品安全委員会

- ① 整備事業者へトレーラ整備作業の周知活動
 - ・販社系整備事業者と日整連の各地方連合会を訪問し改善課題の把握とPRを実施する
 - ・整備事業者へトレーラの点検整備諸元類設定の周知活動を継続する
- ② 適正な交換部品の使用～トレーラの安全運行への周知活動
 - ・新車へ純正品使用の啓発チラシ車載などによる各社毎の周知活動を継続する
 - ・トレーラメーカー総意の活動であることをユーザーにPRするため、雑誌へ純正品使用の啓発広告掲載を継続する。

5) 業務委員会

- ① 最新のトレーラに関わる法改正紹介とトレーラ輸送による輸送効率向上のPR活動
 - ・昨年のアンケートでの新法規情報提供への強い要望、及び複数年度参加者への対応として、引続き法規動向の説明に比重を掛けた内容とする。
- ② ABS/ROC(横転抑制装置)の安全性への有効性のPR活動
 - ・上記①と同時に開催。実車実験動画の上映を通してABSやROCの安全性の有効性をPRする。
- ③ トレーラのPR活動
 - ・2022年4月にYouTubeにアップロードした各社のトレーラを紹介する動画の再生回数を増やすための方策を論議し、実行する。
- ④ 国内生産需要予測を部会として検討・共有し、プレスリリースを発表(3月中旬)
 - ・全日本トラック協会等と情報交換等を行なうことを通じ、補助金事業や制度変更等を早期に情報入手し、会員に情報を展開する。
- ⑤ カーボンニュートラル(CN)の好事例の共有、フォローアップ調査活動を推進

6) 車両運搬用トラクタ委員会

- ① 車両運搬トレーラとトラクタの組合せ自主審査(随時)

バス部会

1. 現状認識

バス部会の2022年度の生産台数は、国内大中型バス1,864台(前年度比132%、2019年度比38.1%)、国内小型バス4,691台(前年度比98.9%、2019年度比52.3%)、輸出小型バス61,084台(前年度比136%、2019年度比67.2%)と新型コロナウイルス感染症の影響や半導体不足などにより大幅な減少が継続している。

＜市場動向＞

- ・バス輸送人員は、2021年度34.67億人(前年度比106%)、移動需要拡大に伴い増加。
内訳は、乗合バス33.09億人(同106%)、貸切バス1.58億人(同112%)。
- ・平均使用年数(2021年度末)は、大中型バス21.53年(同+1.54年)、小型バス17.26年(同+1.3年)と増加。
- ・バス全体の保有台数(2021年度末)は、216,416台の前年度比-5,910台と4年連続減少。
- ・バスのバリアフリー化状況(2021年度末)は、ノンステップバス(2025年度目標80%)は65.5%(前年度比+1.7)、リフト付バスは6.0%(同+0.2)と進みは遅い。

2023年度の大中型バスの生産見通しについては、新型コロナウイルス禍により、観光需要の回復は遅いなどと思われるため厳しい状況が続くと見込まれる。

2. 活動方針

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

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

3. 活動計画

1) 部会

- (1) 会員工場、異業種工場、施設見学会の開催
- (2) 本部委員会と連携し2030年CN目標達成に向けた活動推進(商用車電動化協調領域での対応推進／生産協調領域での対応推進)

2) 技術委員会

- (1) 規格化／標準化の推進
 - ① JABIA規格の改正(1件)
 - ・バス用乗客降車合図装置(B1004)の改正(色、表示等の見直し)
 - ② バス車体塗色見本帳2023年版の発行と拡販に向けた活動
 - ③ 国際基準との調和活動へ参画
 - ・衝撃吸収分科会、一般安全分科会(JASIC主催)
 - ・車体部会(自技会主催)
- (2) 共同研究／調査活動
 - ・日本自動車工業会バス分科会と共同研究への参画
「次期ノンステップバス標準仕様の検討」「車外カメラ

- モニターシステムの研究]
- (3) 法規／安全対策関係への対応
- (4) 当会会員の塗装技術の向上
 - ・当会会員向け塗装技術勉強会の実施

3) 業務委員会

- (1) 生産台数情報とバス市場動向の共有

小型部会

1. 現状認識

2022年度の四輪車総需要は、439万台・前年度比104%と新型コロナウイルス感染症や半導体不足の影響が和らいだことにより4年ぶりの増加となった。内訳は、登録車が269万台・同101%、軽四輪車が169万台・同109%。

そうした中、2022年度の小型部会会員の生産台数は、174万台・前年度比103%と前年度を若干上回った。

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

2. 活動方針

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

3. 活動計画

1) 部会

① 工場見学会

- ・会員間工場見学、異業種見学等を行い、会員相互の研鑽、技術交流を図る(トヨタ自動車東日本(株) 大衡工場あるいは岩手工場11月予定)

② その他

- ・本部委員会活動への参画と活動推進／協力
特にCN専門委員会、環境委員会、安全衛生活動、現地現物による技能系社員研修
- ・官公庁や他団体の講演会、展示会等の部会員への積極的案内

2) 技術委員会

① 見学会等部会イベントの計画立案

- ・経営企画部門委員会と合同の見学会(2月予定)
- ・自動車技術会主催の学生フォーミュラ日本大会2023視察(開催期間：9/6～9/10)

② 委員相互の交流

3) 経営企画部門委員会

① 見学会等部会イベントの計画立案

- ・技術委員会と合同の見学会(2月予定)

② 委員相互の交流(経営に関わる動向、環境の共有化など)

資材部会

1. 現状認識

当会会員の2022年度の実生産台数は、国内大中型バス1,864台(前年度比132%)となったが、平ボデートラックはシャシーメーカー標準車を除く当会特有車は13,004台(92%)と減少し、バン車も53,764台(同90%)と減少となり、国内での非量産車は未だ減少傾向となっている。2023年度の商用車需要は、国内での新型コロナウイルス感染症の影響が衰微したことにより国内の観光需要にも動きが出てきてはいるが、ウクライナ侵攻による経済への多大な影響、世界的な半導体不足、ドライバーの不足や貨物車の平均使用年数の伸長、生産人口の減少、長時間労働の抑制等社会環境変化により長期的には国内輸送量の増加を見込むことは難しい状況となっている。

2022年度の資材部会会員の異動状況は2社入会、1社退会で105社となった。事業活動では、カーボンニュートラルへの積極的な対応、バス部会、トラック部会等各部会と調査研究事業等で連携して事業を推進、本部の総会、会員大会や講演会等の各種行事へも積極的に参画した。2023年度もカーボンニュートラルへの積極的な対応、他部会との共同事業、共通課題に取り組み部会活動をより充実したものとしていく。

2. 活動方針

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

3. 活動計画

1) 部会

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

2) 分科会・グループ

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

ご存知ですか、このラベル。

環境にやさしい働くクルマに付いてます。

“環境基準適合ラベル”

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



環境基準適合ラベル
ホワイトラベル

環境に配慮した
3つの要件

適合
要件

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



新環境基準適合ラベル
ゴールドラベル

ホワイトラベルに
さらに3つの要件を追加

追加
要件

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



環境省ホームページ「環境ラベル等データベース」へ登録され掲載されています。https://www.env.go.jp/policy/hozen/green/ecolabel/a04_48.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



www.jabia.or.jp



講演会を開催

「絶対にあきらめない!!!」
～地域と共に存続を目指す 銚子電鉄の挑戦～

2023年3月16日、日本自動車会館「くるまプラザ」において銚子電気鉄道株式会社の竹本勝紀氏を招いて、「絶対にあきらめない!!!」のテーマで講演会をWeb併用にて開催した。会場参加会員15名、Web参加会員59社75回線と大変多くの会員が参加した。



銚子電鉄株式会社
代表取締役社長
竹本 勝紀 氏

銚子電鉄とは

銚子電鉄は、1923年(大正12年)開業。JR東日本総武本線「銚子駅」を起点として、犬吠駅を経て終点・外川(とかわ)駅までを結ぶ全長わずか6.4kmのローカル線である。駅数は、始点終点を含めて10駅。大正から昭和中期にかけて、観光客や沿線住宅の増加等によって事業は好調だったが、昭和後期になると、運行維持のための欠損補助を国・県・市から受けるようになる。

1990年(平成2年)、京成グループ傘下から、千葉県内の大手工務店に経営権を移譲し、駅舎を城門や風車小屋等のヨーロッパ風への改築が進められた。

現在は、60年落ちの古い車両を使用し、平均速度は20km/h。自転車より遅いが歩くよりは速い「シニアモーターカー」と自称している。



最高速度40kmでのんびり走る



銚子電鉄の本社は仲ノ町駅の駅舎内にある



外川駅(終点)はNHKドラマ「濡つくし」の舞台。NHK「ブラタモリ」の取材も訪れる人気の駅である



西洋の城門風に改築された君ヶ浜駅(左)。装飾が壊れて柱だけが残された現在の駅(右)。直すお金がなく、柱のままとっている。



ピンチ!

親会社の倒産

1998年(平成10年)、親会社であった工務店が800億円近い債務を抱えて倒産してしまう。しかし、1995年(平成7年)から始めていた「ぬれ煎餅」の製造販売事業がテレビで紹介されたため、好調で連鎖倒産を免れることができた。

しかしながら、経営は常に厳しく、当時の経理課長は銚子電鉄を残したい一心の思いで、車内販売では「ビール」「ラムネ」「タイ焼き」を販売。駅舎の水場に自生していた「ホテイ草」も販売していた。諦めずに挑戦を続けることこそが、銚電社員全員の真情であり誇りである。



当時TBSの朝番組「はなまるマーケット」で紹介されて「ぬれ煎餅」は大ヒット。年商2億円を売り上げた。鉄道の売上は1.1億円だった。

絶対にあきらめない! とは

- 行動すること
- どこかに突破口があることを信じ、その突破口を探すこと

ピンチ!

社長の業務上横領が発覚

2004年(平成16年)当時の社長の業務上横領が発覚。「ぬれ煎餅」の売掛金が差し押さえられ、銚子市からの補助金が停止となり、約1億円の債務を弁済しなければならなくなり、未曾有の経営危機が訪れる。当時の専務が社長となり、竹本氏が勤務していた税理士事務所に相談に訪れ、再生を依頼される。

本社を訪問してみると社員は笑顔で働きのんびりしている。パソコンはあるのに帳簿類は全部手書き。さらに簿記の記入方法が間違っていた。会計ソフトを導入し、減資の実行等、財政面の立て直しに取り組みむも、とにかく焼石に水。

頼みの綱の「ぬれ煎餅」を町内やイベント会場で必死に

販売するも、従業員への給料が払えなくなってしまったので、労働組合から借金をして給料を払う状態であった。

もはや倒産寸前。竹本氏のポケットマネーでレンタルサーバを借り、「ぬれ煎餅」のネット販売を開始する。同時に「合格祈願切符」等のネット販売も開始するも、そう簡単に売上は伸びていかない。



ピンチ!

電車の修理代がない

さらに国土交通省の監査で、指定期日までに車両検査を受けなければならないが、修理費用200万円がない。ある夜、当時の経理課長がホームページに思わず書き込んだ。

「ぬれ煎餅買ってください。

電車修理代稼がなくちゃ、いけないんです。」

この件は2ちゃんねるや、個人のブログ等のウェブサイトを通じて大きな話題となり、マスメディアによる報道も手伝って、支援をしたいという人々から、「ぬれ煎餅」の注文が殺到。製造が間に合わずに何か月も発送が遅れ、一時は注文の受け付けを中止した。

無事に検査も完了でき、奇跡の「ぬれ煎餅」のこの年の売上は4億に達し、商品発送まで半年かかった。集客効果で鉄道売上も1.5倍となった。一気に黒字転換を達成した。



ピンチ!

東日本大震災

東日本大震災では、地震の被害はなかったが、風評被害で観光客が来ずに売上が激減。再び倒産の危機を迎える中で、2012年12月に竹本氏が社長に就任。地元資産家によるM&Aの話を進めていくも、金融機関の同意が得られず破談となってしまう。2013年2月、ついに自主再建の断念を発表し、施設管理と運行の分離経営を検討していた。

しかし、同年12月、銚子電鉄は地域に必要だと銚子市が判断し、当面10年間の車両設備更新費用7億6,000万円の2/3の公的支援が決定し、廃線の危機が回避された。

ピンチ!

脱線事故

しかし、2014年1月11日、今度は脱線事故が起きてしまう。半月後に運行再開はできたものの、運転本数は以前の約6割となり、売上は大幅に減少。お客もバスに奪われてしまう。3年連続で赤字を計上し、赤字続きの元の状態に戻ってしまう。

そんな時、地元の高校生たちが「脱線車両を修理する為の資金を“クラウドファンディング”を使って集める!」というチャレンジを始め、目標額を上回る資金を集め、修理費用を寄付していただいた。感謝の極みである。



苦境に陥った時には・・・

- ①どんな問題も必ず解決可能。
- ②解決できるからこそ自分の身に起きたのである。
- ③問題は思いもよらない形で解決されることが多い

鉄道存続に向けての再度の挑戦

多くの応援を受けて、「銚子観光のシンボル」としての使命を果たすべく、現在も全力で業績回復に努めている。

「電車お化け屋敷」「イルミネーション電車」「バルーン電車」等の、様々なイベントを実行し、数多くのメディアでも取り上げられるようになった。



乗って楽しい日本一のエンタメ鉄道を目指す!

銚子ブランドに磨きをかけたことで、「駅名愛称ネーミングライツ」を実施。大きな収益源となるとともに、鉄道ファンも呼び寄せている。



銚子電鉄の黒字化実現のために、必要なものは活力と想像力で、低コストかつ慣例に囚われない手段を使ったグリラマーケティングである。

最も強い者が生き残るのではなく、最も賢い者が生き延びるでもない。唯一生き残るのは、変化できる者である

少しずつでもよいから現状を変えて進化していくことが大切である。これからも地元企業とのコラボ事業(杵酒列車、ハロウィン列車、ボージョレ・ヌーボー列車...)を積極的に実施して、絶対にあきらめることなく、「地域の宝」と思われるような銚子電鉄を目指していく。

講演会を開催

2020年代のものづくり戦略とサプライチェーン変革 デジタル化と日本経済・地域経済

2023年4月28日、資材部会では総会後、東京會館丸の内本館において、2テーマの講演会をWeb併用で開催した。

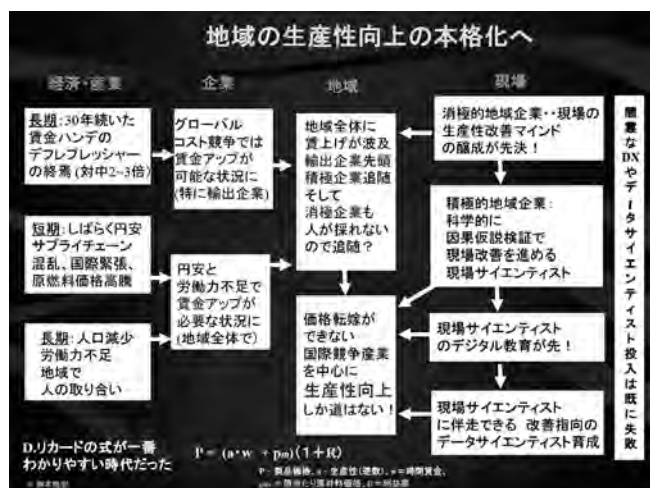


早稲田大学教授 東京大学名誉教授
ものづくり改善ネットワーク代表理事

藤本 隆宏 氏

<要約(抜粋)>

日本の製造業は、20倍の対中国賃金ハンデを克服し、多くの企業が平成のグローバルコスト競争を乗り越え、全体で30年間、100～120兆円水準で推移した。GDP約500兆円の20%超を占める。残り80%の非製造業も含めた付加価値生産性向上(現場改善+商売改善)が、次世代に「良い暮らし」をしてもらうためには必須となり、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)が重要になる。



(1) 日本全体で生産性向上運動が必要になってくる

- ・ 30年ぶりに、中国等賃金上昇で、デフレ圧力が低減
- ・ 輸出製品は、円安で付加価値アップのチャンス
- ・ 国内市場向け製品は、原燃料費・賃金アップ基調への対応が必要
- ・ 価格アップに限界があれば、賃金アップに見合った生産性向上が必須
- ・ 地域経済は、生産性向上+需要創造の積極的企業と、生産性・賃金・雇用維持の消極的企業に分かれていた
- ・ 賃上げ基調で、消極的企業は現状維持が困難になる

(2) 「現場サイエンティスト」をリスペクトせよ

- ・ データサイエンティストを生産現場に落下傘で投入するような「DXのためのDX」は失敗している
- ・ 「いいからやれ」の4.0、IoT、DXはうまく行かない。
- ・ 科学的に因果仮説検証で継続改善を進める現場サイエンティストがいる現場では強烈な拒否反応。

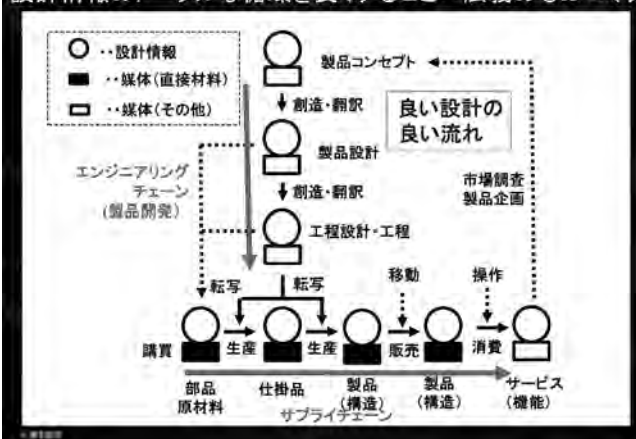
- ・ 「なぜ?」が分からないビッグデータとAIは意味がない。
- ・ 現場サイエンティストがいない消極的な現場では、そもそも何も起こらない。
- ・ 科学する改善現場の「現場サイエンティスト」をリスペクトすること。
- ・ 現場サイエンティストの情報リテラシーをまず高め、そこに貢献できるデータサイエンティストを投入すれば生産性改善、さらにQCT改善の歯車が回り始める。

(3) 現場サイエンティストに「付加価値の流れ」意識を注入し、そこにデジタル技術・データサイエンティストを注入する

- ・ 現場サイエンティストが各工程・ワークステーションに存在する良い現場でも「顧客に向かう付加価値の流れ」による全体最適が意識されている現場は多くない。
- ・ 部分最適にとどまり、現場間の助け合い、学び合いが不足している。
- ・ まずは「流れ図」を共有することがものづくり経営学の第一歩。

今後はその流れ図を、リアルタイムで現場を写し取る「動画」にしていくのが、「勝てる製造デジタル化」の道筋だろう。特に、中小企業の多い2次・3次部品メーカー等、シンプルだが高精度の単体部品のリアルタイムの流れ管理、流れ改善には、安価な発信機付きセンサー(カウンターや重力計など) が活用できるだろう。

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



講演会を開催

大型車両に貼付された 再帰反射材の視認性について

NEWS 特集



玉川大学工学部
エンジニアリングデザイン学科教授
三林 洋介 氏

人間工学の視点で安全を探索

【人間工学の定義】

あるシステムにおける人間と他要素間の相互作用を理解する科学原理であり、理論、原則、データ、設計方法を応用し、人間の生活充実感とシステムの統合的成果を最適化する専門職域である。

人間の情報処理過程とエラー分類

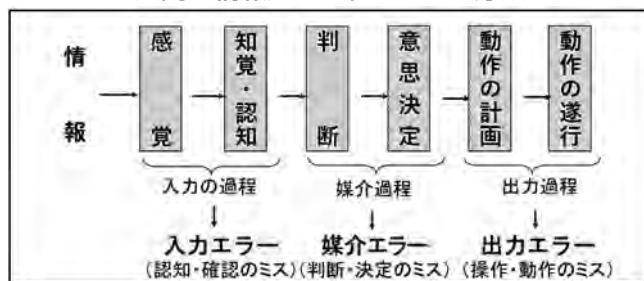
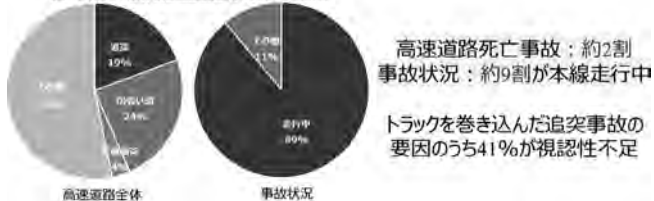


図 令和2年における高速道路上での死亡事故割合



高速道路死亡事故：約2割
事故状況：約9割が本線走行中
トラックを巻き込んだ追突事故の
要因のうち41%が視認性不足

視認性と明視性の確保が必要

視認性：何かがあると認知する

明視性：物の形状を見分けることができる

再帰性反射材の効果



再帰性反射材の
輪郭貼付を義務
化(欧州)

欧州における2年間の調査で再帰性反射材貼付により、追突事故を1/30に抑えた。1,400件の事故を検証した結果、反射材貼付した大型車両が600件も事故を未然に防ぎ、65人の命を救った。



←地上1.5m以下に
大型後部反射器貼付
(日本)

第11次交通安全基本計画意見集約

推進意見

夜間の追突事故防止を図るため、自動車側の被視認性を高める再帰性反射材の取り付けを推進する。

※ 再帰性反射材は目視だけでなくADASやLiDAR(ライダー)等の先進技術の認識もサポートする効果が証明されている。

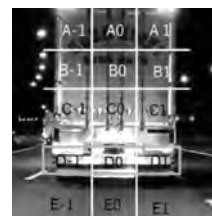
推進意見への対応

事故の加害性の高い大型車については、安全上必要な反射材の装着を既に義務付けている。再帰性反射材については他の反射材よりも強力に反射し、眩惑等の恐れがあるため義務付けについては慎重に検討する必要がある。

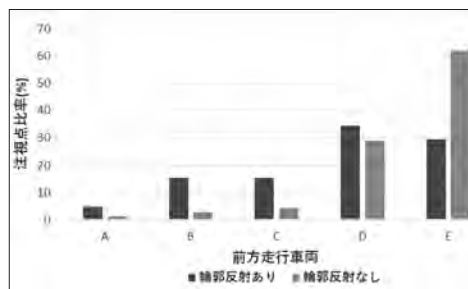
反射材貼付 フィールド実験の試み

実験1 後方ドライバーの視線計測実験

再帰性反射材が輪郭に貼付された大型車両と、貼付されていない大型車両の後方を走行するドライバーの注視点を記録測定。画面を15分割して注視点の位置の比率を抽出した。



アイカメラで測定



輪郭反射有無による注視点比率

他に、以下2種類の実験も継続して行い、データ検証中である。

実験2 接近ドライバーの視認性の計測

再帰性反射材の後方から車両接近させた場合のドライバーの視認性と輝度値を接近距離別に計測

実験3 後方車両の走行特性計測実験

大型車両の後方を併走するドライバーが前方を走行する大型車両の反射材貼付方法の相違によって、運転パフォーマンスが変容するか夜間高速道路にて走行実験

カーボンニュートラル対応 第8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事を受け、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秋号から取り組み状況を紹介している。

第8回目は、継続して実施している勉強会の実施状況、2022年度アンケート状況、昨年、12月22日にリリースしたCN専用ホームページの運用状況について紹介する。

CN勉強会

1. 入門編

- 1) 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	5社

- 2) 動画配信(社内教育等に活用可能)

CN専用HP → CNの基礎知識 → 勉強会・講演会

<https://www.jabia.or.jp/cn/about/#about04> に4月末から公開中(会員限定)

- ① 車工会のCN勉強動画【入門編】NO.1 基礎知識
- ② 車工会のCN勉強動画【入門編】NO.2 CNに取り組む必要性
- ③ 車工会のCN勉強動画【入門編】NO.3 CN取り組みの進め方



- 3) 今後

- ・ 入門編勉強会は、6月(第17回)、8月(第18回)、11月(第19回)、2月(第20回)開催予定
- ・ 外部セミナーの開催 CN取り組みの参考となるような、具体的事例を紹介するセミナーを検討

2. 実践編

具体的な取り組みの進め方や事例の紹介を織込んだ「実践編」を開催中

- < 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) 取り組みの進め方 2) 具体的な取り組み事例

	開催日	開催方法	講師	参加社数
第4回	2023年 4月25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	11社
第5回	2023年 5月29日(月)	オンライン(Zoom)	トヨタ自動車東日本(株) PE・環境部 松井部長	6社

< 結 果 >

- ・ 参加者アンケートでは、勉強会の内容は、自社の取り組みに活かせると回答多数
- ・ Scope3の取り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6回	2023年 6月27日(火)	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
第7回	2023年 7月 予定	オンライン(Zoom)	未定
第8回	2023年 8月 予定	オンライン(Zoom)	未定

CN専用ホームページ



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



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。

<新着情報>

官公庁情報

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



①補助金・助成金・税制優遇情報

・中小企業のCN支援策・電気の見える化とDR運用で電気代削減を支援する補助金のご案内

②基礎知識

・CNを実現する「脱炭素経営」を推進するには？

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。

CNアンケート

2022年度アンケート回答集約継続中

アンケート回答率 83%

▶2023年もアンケートの継続により、会員各社の現状及びお困り事を把握し、CN推進の好事例等有益な情報発信に繋げて参りますので、回答へのご協力よろしくお願い致します。

■評議員会及び相談役会を開催

2023年度評議員会は、当会会議室とWeb併用で5月9日に開催した。國武幸弘氏(株)イズミ車体製作所社長)を議長に選任し、2023年度事業計画(案)及び収支予算(案)を審議した。

「会員メリットに直結」する事業を優先するという基本的考え方のもと、足元の環境がコロナ禍で不透明な状況の中、車体業界の成長を確かなものとしていくため、会員の困りごとへの支援策の充実や成長戦略の推進など、評議員会として「2023年度事業計画(案)及び収支予算(案)は適切である」との答申を宮内会長に提出した。

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

また、同日相談役会をWeb開催し、網岡、古庄、木村各相談役から「2022年度事業報告及び収支決算報告」、「2023年度事業計画(案)及び収支予算(案)」について意見をいただいた。

■2023年度部会総会を実施

部会	部会長	開催日	場所
特装部会	布原部会長	4月18日(火)	神奈川
特種部会	森部会長	4月21日(金)	東京
トラック部会	山田部会長	4月13日(休)	静岡
バン部会	田中部会長	4月26日(火)	矢野特殊自動車
トレーラ部会	辻部会長	4月26日(火)	当会会議室+Web併用
バス部会	石川部会長	4月12日(火)	ジェイ・バス(小松)
小型部会	吉村部会長	4月20日(火)	当会会議室+Web併用
資材部会	小澤部会長	4月28日(金)	東京+Web併用

トラック部会

■施設見学会を実施

トラック部会(部会長・山田和典・山田車体工業(株)社長)で

は4月13日～14日に19社19名が出席し、総会が行われ翌日(14日)施設見学会を開催した。

総会開催場所が修善寺で開催されたことから、翌日は解散場所に向かう途中の葦山反射炉を見学した。

2015年に世界遺産登録され、当初は下田に建設予定でありながらペリー艦隊の水兵が建設予定地に進入した事件を受け、葦山に建設した経緯がある。安政4年(1854年)に完成され、その役割は日本の製鉄・製鋼の始まりとなり日本の工業立国の礎となった。参加者はその当時の技術の高さに驚き改めて架装メーカーの重要性を実感した。



バン部会

■施設見学会を実施

バン部会(部会長・田中俊和・日本フルハーフ(株)社長)では4月26日～27日に15社20名が出席し、総会前に(株)矢野特殊自動車を見学した。

入り口には出席者をアロー号(レプリカ)がむかえ100周年の歴史とともに見学が始まった。4班に分かれての工場見学ですべてを余すところなく見学することができた。

特にカーボンニュートラルに向

けた取組みは素晴らしく今年度中に焼却炉の廃炉、断熱材も端材をそのまま廃棄すれば産業廃棄物となるが溶解圧縮することにより建設資材となり有効活用できる。塗装ブースの改良やエアコン導入など社員の働きやすさも追求し良いものは積極的に導入している。100年の歴史とカーボンニュートラル、2024年問題など先送りせず真摯に取り組む姿勢は会社の規模に関係なく参加者全員がその姿勢に多く



アロー号(レプリカ)がお迎え



廃炉を決定した焼却炉

を学んだ。また、UN-R158バックカメラ義務化に対応する
為の設備準備状況を確認、共有することができた。



バックカメラ対応

トレーラ部会

■定期点検整備のDVD動画をYou Tubeに掲載し、車工会ホームページへのリンク対応を完了

トレーラ部会(部会長・高崎文弘・日本トレクス(株)社長)では、定期点検整備の重要性を訴求する動画3部作のDVDを納車するトレーラに搭載しているが、主要媒体の時代変化に応じたお客様の利便性向上、点検整備の徹底強化を図るべく、動画のYou Tube掲載と車工会ホームページへのバナー掲載を2023年4月より行った。

特に「定期点検整備のすすめ」は、ナレーターの吹替収録をサービス委員会委員長等の立ち合いのもと着実にを行い、著作権の問題等をクリアしている。動画3部作は下記の通り。



ナレーター吹替収録

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

トレーラ部会(部会長・高崎文弘・日本トレクス(株)社長)では、トレーラの安全な使用を目的とする研修を各都道府県のトラック協会で2015年度より開始。2022年度は、18都道府県(実施順に神奈川県、福井県、福岡県、高知県、北海道旭川地区、秋田県、東京都(2回)、富山県、香川県、兵庫県、岩手県、宮城県、埼玉県、北海道札幌地区、岡山県、京都府、愛知県、青森県、沖縄県、北海道北見地区)で計21回開催した。

本研修は「トレーラのより安全な使用(火災防止と車輪脱落防止)」、「新たな特殊車両通行制度である「特殊車両通行確認制度」の施行、トレーラに係わる最新の関係法令改正内容の紹介とトレーラ輸送による輸送効率向上」、「実車実験動画で見るトレーラの横転抑制装置の有効性」をテーマに実施し、2022年度は683名、2015年開始以来の累計では述べ5,284名の受講となっている。



■2023年度トレーラ国内需要見通しを公表

トレーラ部会(部会長・高崎文弘・日本トレクス(株)社長)では、2023年度のトレーラ国内需要見通しを2月に集約、3月15日に公表した。

1. 2022年度トレーラ需要見込み

2022年度は大幅な円安や原材料高で国内景気や貨物自動車輸送は2021年度比で小幅な改善にとどまった。輸送事業者の慎重な姿勢を受け、台数は2021年度比102%、8,300台の見通し。

バンが前年比98%、コンテナ用は同100%、平床は同95%、その他のトレーラは同117%であった。

※公表後の最終結果

2022年度の最終結果は、以降の情勢変化により8,383台(2021年度比103%)

バンは前年比106%、コンテナ用は同103%、平床は同99%、その他は同99%

2. 2023年度トレーラ需要見通し

2023年度は2022年度に引き続き緩やかな経済成長とコロナ禍からの回復が見込まれ、企業の設備投資や個人消費の増加傾向により、総需要は8,600台、2022年度比104%(最終結果に対しては103%)と見込む。

3月15日発表のプレスリリース

<https://www.jabia.or.jp/cms/wp-content/uploads/2023/03/%E2%96%A0-News-Release-20230315.pdf>



バス部会

■施設見学会を実施

バス部会(部会長・石川哲朗・ジェイ・バス(株)社長)は、4月13日石川県小松市にある日本自動車博物館を3社6名で見学した。

支部だより

NEWS+FLASH

■2023年度支部総会を実施

支部	支部長	開催日	場所	来賓
北海道支部	鎌田 直樹 北海道車体(株) 常務取締役	4月19日(水)	札幌東急REIホテル	(経) 石川 製造・情報産業課長補佐 (国) 帯川 技術安全部技術課長
東北支部	鈴木 勇人 仙台鈴木自動車工業(株) 取締役社長	4月21日(金)	江陽グランドホテル	(経) 小林 地域経済部部長 (国) 佐藤 自動車技術安全部部長 平川 自動車技術安全部課長
新潟支部	北村 守 (資)中北車体工作所 代表社員	4月21日(金)	万代シルバーホテル	(国) 山口 自動車技術安全部長 有波 自動車技術安全部技術課主査 白石 新潟運輸支局首席陸運技術専門官
関東支部	矢島 廣一 埼玉自動車工業(株) 代表取締役	4月12日(火)	芝パークホテル	(国) 大森 自動車技術安全部長 後藤 自動車技術安全部技術課長補佐
中部支部	景井 啓之 (株)東海特装車 取締役社長	5月19日(金)	名鉄グランドホテル	(経) 浅野 産業部 次長 川口 産業部 参事官 前田 製造産業課自動車関連産業室 行政事務研修員 (国) 高瀬 自動車技術安全部長 横山 自動車技術安全部技術課長
近畿支部	須河 進一 須河車体(株) 取締役社長	4月25日(火)	グランヴィアホテル京都	(経) 辻 産業部製造産業課長 植田 産業部製造産業課係長 (国) 村井 自動車技術安全部長 岡本 京都運輸支局長 宮下 自動車技術安全部技術課長
中国支部	瀬川 昌也 共立工業(株)	5月11日(木)	ANAクラウンプラザホテル広島	(経) 中野 地域経済部製造・情報産業課参事官 (国) 木本 自動車技術安全部技術課長
四国支部	藤田 健一郎 フジタ自動車工業(株) 取締役社長	5月12日(金)	リーガホテルゼスト高松	(経) 熊野 地域経済部長 藤原 地域経済部製造産業・情報政策課 (国) 松田 自動車技術安全部長 吉田 自動車技術安全部技術課長
九州支部	矢野 彰一 (株)矢野特殊自動車 取締役社長	5月16日(火)	八仙閣本店	(経) 鶴丸 地域経済部製造産業課長補佐 (国) 福島 九州運輸局自動車技術安全部長 小宮 九州運輸局自動車技術安全部技術課長

ここでは国産車、外国車を常時500台の車両展示とバックヤードに300台を保管している。購入品もあるが多くの寄贈されたものだという。当日は、最近



当会会員である日産車体(株)から1台寄贈した日本に2台しかない「ニューヨークタクシー」が博物館の玄関前に展示していた。このゴールデンウィークでイベントに活用するというのである。

展示車両は年代別の展示ではなく、製品シリーズ(初代～現代のクラウンシリーズ、スカイラインシリーズ等)で展示されていて製品の変遷を見ることができ見ごたえ十分で、また時代背景を感じながらなつかしさを覚えることができた。





北海道支部



東北支部



新潟支部



関東支部



中部支部



近畿支部



中国支部



四国支部



九州支部

九州支部

■「支部合同3部会」「第1回支部役員会」を開催

九州支部（支部長・矢野彰一・（株）矢野特殊自動車社長）では、4月5日に「合同3部会」、4月11日に「第1回支部役員会」を自動車整備振興会館で実施した。

合同3部会、支部役員会ともに昨年度事業報告と決算及び本年度事業計画と予算についての審議した。合同3部では各社近況の情報交換を実施した。原材料費が高騰し価格転嫁が間に合わない状況やシャーシ遅れなど厳しい状況が続いているが、ISO取得へのチャレンジや修理・点検整備などのメンテナンスを増やしたりして行きたいなどの前向きな報告もあった。



2023年度「不正改造車を排除する運動」への 取り組み

国土交通省

不正改造車については、これまでも「不正改造車を排除する運動」を中心に、街頭検査等のあらゆる機会をとらえ、その排除に努めてきた。しかしながら、暴走行為、過積載等を目的とした不正改造車は、安全を脅かし道路交通の秩序を乱すとともに、排出ガスによる大気汚染、騒音等の環境悪化の要因となっていることから、社会的にもその排除が強く求められている。特に、マイカーに改造を施したことにより保安基準に不適合となったもののその認識のないまま運行の用に供している自動車使用者、車検時には保安基準に適合させつつ車検後に不正改造を行う施工事業者、更にはそのような不正改造車について検査での合格を強要する悪質な事業者がいる状況となっている。このような状況を鑑み、国土交通省では、2023年度においても、関係省庁、自動車関係団体等の協力のもと、全国的に不正改造車の排除のための諸活動になお一層強力に取り組むこととしている。

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

<詳しくは以下を参照>

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha/tenkenseibi/huseikaizou/h2/h2-1/>



「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) 検査標章の表示位置をこれまでの「前方から見易い位置」から、「前方かつ運転者席から見易い位置」として、運転者席側上部で、車両中心から可能な限り遠い位置に表示するよう規定する。

※例外

ただし、上記位置で運転者の視野を妨げる場合は、運転者の視野を妨げない、前方かつ運転者席から見易い位置

- (2) その他所要の改正を行う

令和5年度税制改正に伴う対応について

国土交通省

【改正概要】

令和5年度の税制改正において、側方衝突警報装置を備えた車両総重量8t超のトラックについて、自動車税(環境性能割)の特例措置が1年1月延長。

また、特例措置の対象に衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)を拡充する。

※ 令和5年1月4日に改正された保安基準に適合したもののみが対象。

特定小型原動機付自転車の性能等確認制度に 関するガイドラインの改正について

国土交通省

【改正概要】

<性能等確認の申請時>

- 申請書等の必要書面に加え、以下の書面を性能等確認実施機関に提出
 - ✓申請に係る型式と同一の型式に該当する使用過程車の車台番号リスト
 - ✓使用過程車に関する過去の製作の工程を定めた書面(均一性の確認)

<シール貼付時>

- あらかじめ、以下の書面を国土交通省に提出
 - ✓性能等確認を受けた型式と同一の型式に該当する使用過程車の車台番号リスト
 - ✓①車台番号リストの真正性、②シール貼付時の保安基準適合性の確認、③基準不適合時の対応(改善措置の実施)に係る宣誓書

- 使用過程車に貼付するシールの様式を以下のとおり定める



「走行環境条件の付与の実施要領について (依命通達)」の一部改正について(依命通達) 国土交通省

【改正概要】

①走行環境条件付与書等の様式の変更

自動運行装置の保安基準の改正により、運転者を要する自動運行装置とその他の自動運行装置で求める基準が異なるところ、走行環境条件付与書等において当該自動運行装置が運転者を要するものであるか明確化することとする。

また、自動運行装置の保安基準適合性の審査を行うにあたって、技術的限界等を考慮したうえで、一定の前提条件を置いて審査を実施しているところ、使用上の注意喚起を図るため、走行環境条件付与書においても、この前提条件を注記する。

②申請書類の見直し

改正後の自動運行装置の保安基準及び改正道路交通法における特定自動運行の許可制度を踏まえ、自動運行装置の保安基準適合性の確認等するために必要な書類を追加することとする。

③その他

その他所要の規定の整理を行う。

「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】

- ・騒音の国際規則(R41-04、R41-05及びR51-03)においては、二輪車及び四輪車の電気自動車等に対して近接排気騒音の値を求めているところ、通達においても、当該値の書面を求めないことを明確にする。
- ・欧州連合規則においては、R41-05適合車にWVTAラベル・プレートが車体への表示を求めているところ、我が国においてはR41-05が輸入車に対して2024(令和6)年9月1日に適用が開始されるため、「WVTAラベル・プレートが車体に表示されていることを示す書面」として認めるのは、R41-04適合車(通達上は「保安基準適

用年月日又は製作年月日が2024(令和6)年8月31日以前の自動車」と規定)に表示されている場合のみとする。

「非認証車等に対する加速走行騒音試験の 取扱いについて」等の一部改正について 国土交通省

【改正概要】

1. 並行輸入車のR51-03試験を従来路面で行う場合における数値補正【通達①関係】

輸入車に対する四輪車走行騒音規制R51-03については、2023(令和5)年4月1日から適用予定。R51-03での試験を行うには、本来であればISO試験路が必要であるが、我が国において一般利用が可能なISO試験路を有する施設は、1カ所に限られており、同所への業務逼迫等により利用が制限されることが懸念される。このため、2022(令和4)年6月の告示改正にて経過措置を置き、並行輸入車については細目告示別添40に規定する試験路(従来路面)が、引き続き利用可能となった。

一方、従来路面は、ISO路面と比較して粗さが大きく、本来性能よりも不適合車を出す可能性があることから、ISO路面と従来路面の比較調査を行った。その結果、従来路面で測定した騒音は、ISO路面と比較して、平均で約3dB大きくなった。この結果に基づき、並行輸入車を従来路面で測定する場合は、車両総重量3.5トン以下の自動車については、最終結果の騒音値から3dBを差し引いた値とすることができる取扱いを設けることとする。

また、公的試験機関から排出ガス試験の成績書を不正に取得した事案を受けて、2019(平成31)年に「非認証車に対する排出ガス試験等の取扱いについて」1991(平成3)年6月28日地技第168号の通達を改正し、排出ガス試験については取扱いを厳格化したところであるが、輸入車に対してR51-03の適用が開始されるこのタイミングを捉えて、騒音に関しても同様に、写真による記録や試験成績書への添付等の厳格化を行う。

2. その他の所要の改正【通達②、③関係】

二輪車走行騒音規制R41-04については、既に適用が開始されているところ、WVTAラベル・プレートを取り扱いの明確化等を図るとともに、輸入車に対してのR51-03の適用にあたっても同様の改正を行う。

3. 改正の通達

- ①「非認証車等に対する加速走行騒音試験の取扱いについて」(2010(平成22)年2月5日国自環第248号)
- ②「マフラー騒音規制適用車に係る消音器の基準適合性の確認等の取扱いについて」(2010(平成22)年2

月5日国自環第247号)

- ③「改造自動車に係る新規検査の際に提出する書面について」(2011(平成23)年6月30日国自環第70号)

- ・ 特定改造自動車のエネルギー消費効率相当値の算定実施細目
- ・ 自動車の燃費性能に係る公表要領
- ・ 低排出ガス車認定結果公表要領
- ・ 特定改造自動車の諸元の自動車登録ファイル等への記録方法の一部改正について

国土交通省

【改正概要】

- (1) 燃費評価実施要領、特定改造自動車のエネルギー消費効率相当値の算定実施要領(2009(平成21)年国土交通省告示第933号)及び特定輸入自動車のエネルギー消費効率相当値の算定実施要領(2018(平成30)年国土交通省告示第623号)の一部改正国土交通大臣が評価・公表する燃費性能に、小型貨物自動車及び重量車の令和4年度燃費基準及び2025(令和7)年度燃費基準の達成度を追加するほか、所要の改正を行う。
- (2) 低排出ガス車認定実施要領の一部改正
- 車両総重量3.5トン以下であって、乗車定員10人以下の普通自動車、小型自動車及び軽自動車(ガソリンを燃料とする直接噴射式の原動機を有するものに限る。)等について、排出ガス低減性能の認定を行う際の基準に、粒子数の基準への適合性を追加する。
- (3) 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。

- ・ 基準緩和自動車の認定要領
- ・ 自動車検査業務等実施要領
- ・ 構造改革特区告示及び通達の廃止の一部改正について

国土交通省

【改正概要】

- (1) 基準緩和認定制度関係告示及び通達の一部改正
- 以下の告示及び通達について、特区内に限って設けていた特例制度を全国の港湾施設へ展開するため、車両の重量等に係る基準を保安基準第55条第1項に基づき地方運輸局長が緩和することができるようにする改正を行うほか、所要の改正を行う。
- ① 道路運送車両の保安基準第五十五条第一項、第

五十六条第一項及び第五十七条第一項に規定する国土交通大臣が告示で定めるものを定める告示(2003(平成15)年国土交通省告示第1320号)

- ②「基準緩和自動車の認定要領について(依命通達)」(1997(平成9)年9月19日付け自技第193号運輸省自動車交通局長通達)

(2) 構造改革特区告示及び通達の廃止

(1)によりこれまで特区内に限って設けていた特例制度を全国一律で行うことができるようになるため、当該特例制度に関する以下の告示及び通達を廃止する。

- ① 国土交通省関係構造改革特別区域法第二条第三項に規定する告示の特例に関する措置及びその適用を受ける特定事業について定める告示(2005(平成17)年国土交通省告示第1479号)
- ③ 構造改革特別区域における「特殊な大型輸送用車両による港湾物流効率化事業」の取扱いについて(2005(平成17)年12月27日付け国自技第202号国土交通省自動車交通局長通達)

審査事務規程の一部改正について(第48次改正)

自動車技術総合機構

【改正概要】

- ◆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)等の一部改正に伴い、「審査事務規程」(平成28年4月1日規程第2号)等について一部改正を行う。
- 1.「審査事務規程」(平成28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(3項目)
- ① TRIAS43(10)-R165(1)-01車両後退通報装置の通報音発生装置試験(協定規則第165号)
- ② TRIAS43(10)-R165(2)-01車両後退通報装置試験(協定規則第165号)
- ③ TRIAS43(10)-001-01音声信号を用いる車両後退通報装置の試験
- (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(32項目)
- ① TRIAS09-R141-02タイヤ空気圧監視装置試験(協定規則第141号)
- ② TRIAS11-R079-04かじ取装置試験(協定規則第79号)
- ③ TRIAS11(2)-R162-02イモビライザ試験(協定規則

- 第162号)
- ④ TRIAS12-R013-02トラック、バス及びトレーラの制動装置試験(協定規則第13号)
 - ⑤ TRIAS12-R013H-03乗用車の制動装置試験(協定規則第13H号)
 - ⑥ TRIAS12-R131-03衝突被害軽減制動制御装置試験(協定規則第131号)
 - ⑦ TRIAS17(2)-R155-01サイバーセキュリティシステム試験(協定規則第155号(同規則の規則7.3.(7.3.1.を除く。))に限る。))
 - ⑧ TRIAS30-R051-01四輪自動車の車外騒音試験(協定規則第51号)
 - ⑨ TRIAS32-J052R048-05灯火器及び反射器並びに指示装置の取付装置試験
 - ⑩ TRIAS32-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)
 - ⑪ TRIAS33(3)-R148-02信号灯火試験(協定規則第148号(低速走行時側方照射灯))
 - ⑫ TRIAS34-R148-02信号灯火試験(協定規則第148号(車幅灯))
 - ⑬ TRIAS34(2)-R148-02信号灯火試験(協定規則第148号(前部上側端灯))
 - ⑭ TRIAS34(3)-R148-02信号灯火試験(協定規則第148号(昼間走行灯))
 - ⑮ TRIAS35(2)-R148-02信号灯火試験(協定規則第148号(側方灯))
 - ⑯ TRIAS36-R148-02信号灯火試験(協定規則第148号(番号灯))
 - ⑰ TRIAS37-R148-02信号灯火試験(協定規則第148号(尾灯))
 - ⑱ TRIAS37(2)-R148-02信号灯火試験(協定規則第148号(後部霧灯))
 - ⑲ TRIAS37(3)-R148-02信号灯火試験(協定規則第148号(駐車灯))
 - ⑳ TRIAS37(4)-R148-02信号灯火試験(協定規則第148号(後部上側端灯))
 - ㉑ TRIAS39-R148-02信号灯火試験(協定規則第148号(制動灯))
 - ㉒ TRIAS39(2)-R148-02信号灯火試験(協定規則第148号(補助制動灯))
 - ㉓ TRIAS40-R148-02信号灯火試験(協定規則第148号(後退灯))
 - ㉔ TRIAS41-R148-02信号灯火試験(協定規則第148号

- (方向指示器))
- ㉕ TRIAS32-R149-02照射灯火試験(協定規則第149号(前照灯))
 - ㉖ TRIAS33-R149-02照射灯火試験(協定規則第149号(前部霧灯))
 - ㉗ TRIAS33(2)-R149-02照射灯火試験(協定規則第149号(側方照射灯))
 - ㉘ TRIAS35-R150-02再帰反射試験(協定規則第150号(前部反射器))
 - ㉙ TRIAS35(2)-R150-02再帰反射試験(協定規則第150号(側方反射器))
 - ㉚ TRIAS38-R150-02再帰反射試験(協定規則第150号(後部反射器))
 - ㉛ TRIAS38(2)-R150-02再帰反射試験(協定規則第150号(大型後部反射器))
 - ㉜ TRIAS43(4)-R150-02再帰反射試験(協定規則第150号(停止表示器材))
- (3)付表等について修正および項目の追加(12項目)
- ① TRIAS08-J042GTR015-02燃料消費率試験(WLTCモード)
 - ② TRIAS08-002-04燃料消費率試験(WLTCモード)
 - ③ TRIAS08-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)
 - ④ TRIAS08-J041(3)-01電気重量車電力消費率試験(JH25モード)
 - ⑤ TRIAS08-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)
 - ⑥ TRIAS08-J041(5)-01燃料電池重量車燃料消費率試験(JH25モード)
 - ⑦ TRIAS31-J041(4)-04ディーゼル重量車排出ガス試験(WHDCモード)
 - ⑧ TRIAS31-J042(4)-03軽・中量車排出ガス試験(WLTCモード)
 - ⑨ TRIAS31-J042GTR015-02軽・中量車排出ガス試験(WLTCモード)
 - ⑩ TRIAS31-J119-02路上走行時のディーゼル軽・中量車排出ガス試験
 - ⑪ TRIAS43(5)-R163-01盗難発生警報装置試験(協定規則第163号)
 - ⑫ TRIAS43(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、頂ずれによる修正等所要の改正を行う。

審査事務規程の一部改正について (第49次改正)

自動車技術総合機構

【改正概要】

(1) 自動車の検査等関係

①道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号)及び道路運送車両の保安基準の細目を定める告示(2002(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

○乗車定員10人以上の乗用自動車及び貨物自動車に備えられた電動駐車制動装置に自動作動要件を追加する。[7-15、8-15]

○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備える衝突被害軽減制動制御装置について、強化された対車両の制動要件に加え新たに対歩行者の制動要件等を規定する。[7-20、8-20]

【適用時期】

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

○乗車定員10人未満の乗用自動車及び車両総重量3.5t以下の貨物自動車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を規定する。[7-33]

【適用時期】

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

○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車両総重量3.5t超の自動車は、粒子数の規制値に適合する必要があることを規定する。[7-58]

【適用時期】

(ガソリン) 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

(軽油) 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

○二輪自動車への配光可変型前照灯の備付けを可能とする。[6-67、7-67、8-67]

○自動運行装置の要件について、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の作動可能な上限速度を引き上げる等とともに、運転者が不在となる場合を想定した規定の追加を行う。[7-

113]

②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

「特定改造自動車の諸元等の軽自動車検査ファイル への記録方法の変更について」の一部改正について

軽自動車検査協会

【改正概要】

国土交通省による自動車の燃費性能の評価及び公表に関する実施要領等の一部改正作業に伴い、国土交通省通達「特定改造自動車の諸元の自動車登録ファイル等への記録方法について」も改正されることから、当協会通達である「特定改造自動車の諸元等の軽自動車検査ファイルへの記録方法について」においても同様に改正する。

2023年版中小企業白書・小規模企業白書 を公表

経済産業省・中小企業庁

中小企業庁では、「2022年度中小企業の動向」及び「2023年度中小企業施策」(中小企業白書)、並びに「2022年度小規模企業の動向」及び「2023年度小規模企業施策」(小規模企業白書)を取りまとめ、公表した。

<2023年版中小企業白書・小規模企業白書の特色>

2023年版白書では、中小企業・小規模事業者の動向に加えて、中小企業が変革の好機を捉えて成長を遂げるために必要な取組や、小規模事業者が地域課題を解決し、持続的な発展を遂げるために必要な取組等について、企業事例を交えて分析を行った。

公表日：2023年4月26日

<詳しくは、以下を参照>

<https://www.meti.go.jp/pre ss/2023/04/20230428003/20230428003.html>



2023年度卒業・修了予定者等の就職・採用活動 に関する要請について

経済産業省

我が国の持続的な発展のためには、若者の人材育成が不可欠であり、学生が学業に専念し、安心して就職活動に取り組める環境をつくることが重要。

しかしながら、近年、学生の就職活動は、早期化・長期化する傾向にあることに加え、就職・採用活動の開始日より前

にインターンシップ等と称して実質的な採用選考活動が実施されるなどの事態が生じているほか、就職活動を行う学生に対するハラスメントが問題となっている。これらは、学生に混乱をもたらすとともに、学業に専念する機会や、安心して就職活動に取り組める環境を大きく損なう。

また、2024年度卒業・修了予定者に対し、採用と大学教育の未来に関する産学協議会の整理に基づいたインターンシップ等が開始されるようになるなど、学生の就職・採用活動に関する新たな取組も進んでいる。

こうした状況を踏まえ、政府として「2024(令和6)年度卒業・修了予定者等の就職・採用活動に関する要請事項」を取りまとめ、令和5年4月10日付で経済団体等(1267団体)に要請した。

広報活動開始 卒業・修了年度に入る直前の3月1日以降

採用選考活動開始 卒業・修了年度の6月1日以降

正式な内定日 卒業・修了年度の10月1日以降

情報公開日：2023年4月10日

<詳しくは、以下を参照>

https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/shushoku_katsudou_yousei/2024nendosotu/index.html



2022年経済産業省企業活動基本調査 (基幹統計調査)への協力依頼 経済産業省

経済産業省では、我が国企業における経済活動の実態を明らかにし、経済産業政策等各種行政施策の基礎資料を得ることを目的として、1992年以降「経済産業省企業活動基本調査」(基幹統計調査)を実施しており、2023年も実施するので、ご協力をお願いします。

○実施期間：2023年5月15日から6月30日まで

○根拠法令：統計法(平成19年法律第53号)

○調査目的：我が国企業における経済活動の実態を明らかにし、経済産業政策等各種行政施策の基礎資料とする

○調査対象：経済産業省が所管する産業(別表)に属している事業所を有する「従業員50人以上かつ資本金3,000万円以上の企業」

○調査結果：2024年1月に速報を公表予定

○調査方法：対象の企業へ調査関係用品を直接郵送

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

※ 調査票に記入していただいた事項の秘密は、統計法により厳重に保護されるので、ご協力をお願いします

公表日：2023年4月7日

<詳しくは、以下を参照>

<https://www.meti.go.jp/statistics/tyo/kikatu/2023jissi.html>



経済構造実態調査への協力依頼 経済産業省

総務省・経済産業省では、2023年6月に「経済構造実態調査」を実施する。この調査は、国民経済計算(GDP統計)の精度向上等を目的とした、統計法に基づく報告義務のある調査となっている。

調査をお願いする企業・事務所や団体の皆様には、調査書類を5月から順次郵送するので、インターネット(難しい場合は郵送)にて、ご回答をお願いします。

<詳しくは、以下を参照>

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



2023年版中小企業施策利用ガイドブック を発行 経済産業省・中小企業庁

中小企業庁は、2023年度版「中小企業施策利用ガイドブック」を発行した。

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

尚、2023年度から冊子(紙媒体)は廃止され、電子媒体(PDF版)のみの運用となった。

【使い方】

1. 目次から探す

中小企業施策を分野別に探すことができる

2. インデックスから探す

利用者のニーズに適した融資、補助金、相談、セミナー等を探すことができる

3. 索引から探す

施策を五十音順で探すことができる

公表日：2023年4月

<詳細は以下を参照>

<https://www.chusho.meti.go.jp/pamflet/g-book/2023/index.html>



経済産業省地方経済産業局

2023年4月1日現在（敬称略）

局別	経済産業局別	当会の相談窓口	部長名	課長名
産業部	関東	製造産業課	工藤 浩一	麻生 浩司
	中部	製造産業課	中川 浩之	篠田 顕一
	近畿	製造産業課	細川 洋一	辻 敦士
地域経済部	北海道	製造・情報産業課	菅原 知彦	佐々木 信之
	東北	製造産業・情報政策課	小林 和昭	石川 俊介
	中国	製造・情報産業課	下出 政樹	平山 智康
	四国	製造産業・情報政策課	熊野 哲也	松坂 茂
	九州	製造産業課	熊谷 昌宏	小倉 章弘

国土交通省地方運輸局

2023年4月1日現在（敬称略）

局別	運輸局長	自動車技術安全部長	技術課長	整備課長 ※整備・保安課長	保安・環境課長 ※保安・環境調整官	管理課長 ※管理業務調整官
北海道	岩城 宏幸	内木 義昭	帯川 英和	※関 伸也	※関 伸也	濱田 利明
東北	田中 由紀	佐藤 博昭	平川 清彦	※杉本 準一	※安部 裕司	太田 孝幸
北陸信越	平井 隆志	山口 義典	唐崎 光博	※芦澤 宏明	※大羽 和夫	渡邊 直美
関東	新田 慎二	大森 隆弘	高久 浩一	平賀 和	滝田 雅彦	尾崎 陽子
中部	大石 英一郎	高瀬 竜児	横山 義洋	藤埴 泰司	渡邊 能之	山内 三奈
近畿	金井 昭彦	村井 章展	宮下 博考	竹内 弘明	西田 誠	坂井 肇
中国	益田 浩	忠政 和則	木本 秀樹	※安部 則文	※萩原 正男	嶋谷 徹
四国	石原 典雄	松田 力	吉田 和宏	※遠藤 進	※寺坂 和也	※竹藪 美江
九州	吉永 隆博	福島 和則	小宮 洋志	姉川 英紀	山口 猛	高瀬 吉平
沖縄	—	運輸部長 星 明彦	車両安全課長 崎濱 秀治	—	—	—

会員情報

■退会 準会員 (株)龍村美術織物

■会社分割による社名・代表者・本社所在地変更

準会員 セントラル硝子(株) → セントラル硝子プロダクツ(株)

代表取締役 社長執行役員 入澤 稔

〒515-0001 三重県松阪市大町121-2 TEL: 0598-53-3131

■会社統合による社名・代表者変更

準会員 日本シーカ(株) → シーカ・ジャパン(株) 代表取締役社長 マルコ・アマン

■代表者変更 正会員 (株)淡路ボデー工業 代表取締役 田中 秀和
昭和車体工業(株) 代表取締役 目野 大輔
東南興産(株) 代表取締役社長 芳本 卓
トヨタ自動車東日本(株) 取締役社長 石川 洋之
トヨタ車体(株) 代表取締役社長 松尾 勝博
トラバス(株) 代表取締役社長 嶋崎 裕司
準会員 リリカラ(株) 代表取締役社長執行役員 末松 博貴

■本社移転 正会員 (株)エムビーエムサービス

〒939-2757 富山県富山市婦中町道場39-5 (TEL番号は変更ありません)

極東開発工業(株)

〒541-0047 大阪府大阪市中央区淡路町2-5-11 TEL 06-6205-7800

事業者、ドライバー、
整備工場の皆さんの
協力をお願いします。

「お・ち・な・い」 の徹底で 防ごう、 大型車の 車輪脱落 事故



……“ち” タイヤ交換時のチェック

錆・汚れの除去や給脂忘れが、
車輪脱落を引き起こしています。

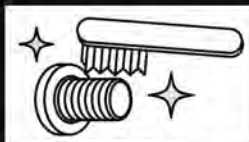


ホイールナットに生じた錆や付着したゴミ等により、ワッシャーの揺動部が固着している。



ホイールナットとワッシャーに変形が見られ、ワッシャーがはずれかかっている。

こんな時は、ナットを交換！



ディスクホイール取付面、ホイールナット当たり面、ハブの取付面、ホイールボルト、ナットの錆やゴミ、追加塗装などを取り除きます。



給脂



ホイールボルト、ナットのねじ部と、ナットとワッシャーのすき間にエンジンオイルなど指定の潤滑油を薄く塗布し、回転させて油をなじませてください。

正しい点検方法や
連結式ナット回転指示
インジケーターの使用法を

動画でチェック！



お

とさない！
脱落防止は
まず点検。

事前の正しい点検が大きな事故を未然に防ぐ唯一かつ最善の手段です。

ち

ちゃんと清掃、
ちゃんと給脂！

ボルト、ナットの錆や汚れを落とし、エンジンオイルなどを塗布。スムーズに回転するかなど入念に点検。

な

ット締め、
トルクレンチを
必ず使用！

適正なトルクレンチによる規定トルクの締め付け、タイヤ交換後の増し締めの実施。

い

ちにち一回、
緩みの点検！

運行前に特に脱落が多い左後輪を中心に、ボルト、ナットを目視、直接触って点検します。



詳しい情報は日本自動車工業会ホームページへ
http://www.jama.or.jp/truck-bus/wheel_fall_off/

国土交通省 自動車点検整備推進協議会 大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査・分析検討会 日本自動車工業会(イサ)自動車 日野自動車 三菱ふそうトラック・バス UDトラックス) 全日本トラック協会 日本バス協会 全国自家用自動車協会 日本自動車整備振興会連合会 日本自動車販売協会連合会 全国タイヤ施工店同組合連合会 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 日本自動車車体整備協同組合連合会





ダツサ 不正改造!



不正改造車の
使用者

整備命令の発令

不正改造を
実施した者

6ヵ月以下の懲役
又は 30万円以下の罰金

不正改造車を排除する運動

不正改造車
迷惑黒煙車
通報連絡先

不正改造車を見かけたら

- 車両のナンバー
 - 不正改造の内容
- をこちらまで



不正改造車を
排除する運動
ホームページ



推進/国土交通省、不正改造防止推進協議会 後援/内閣府、警察庁、農林水産省、経済産業省、環境省 協力/独立行政法人自動車技術総合機構、軽自動車検査協会

(一社)日本自動車整備振興会連合会、日本自動車車体整備協同組合連合会、全国自動車電装品整備商工組合連合会、全国タイヤ商工協同組合連合会、(一社)日本自動車販売協会連合会、(一社)日本中古自動車販売協会連合会、日本自動車輸入組合、(一社)日本自動車工業会、(一社)日本自動車部品工業会、(一社)日本自動車車体工業会、(公社)日本バス協会、(公社)全日本トラック協会、(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会、(一社)日本陸送協会、全日本自動車部品卸商協同組合、(一社)日本自動車タイヤ協会、(一社)全国軽自動車協会連合会、(一社)全国自家用自動車協会、(一社)日本自動車連盟、(一社)自動車検査登録情報協会、(一社)日本自動車会館、(一社)日本二輪車普及安全協会、(一社)全国自動車標榜協議会、全国石油商業組合連合会、(一社)自動車用品小売業協会、日本ウィンドウ・フィルム工業会、(一社)日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会、(一社)全国二輪車用品連合会、全国ディーゼルのポンプ振興会連合会、全国自動車大学校・整備専門学校協会、全国自動車短期大学協会、全国オートバイ協同組合連合会

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



ボデーやバンパーに!



意匠性や耐久性を付与!

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



動画は
こちら

下回りを錆から護る!

ハイアートCBエコ

防錆コート



※JIS K5600.71 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・ベニヤ等）を護る!

ウッドプロテクト

木部の劣化を防ぐ!!

圧倒的低コスト!!

施工は簡単!!



Before



After



動画は
こちら



イサム塗料株式会社

札幌・仙台・東京・名古屋・滋賀・大阪・広島・福岡



イサム塗料株式会社
公式チャンネルはこちら



3月

1日	第4回広報委員会 (当会会議室+Web会議)	① 事業計画進捗状況の共有と論議 ② 車体NEWS巻号の校正と夏号の企画論議
2日	第4回中央業務委員会 (当会会議室+Web会議)	① 事業計画進捗状況の共有と論議 ② BCP策定の会員支援と車工会BCPの論議
3日	第4回環境委員会 (当会会議室+Web会議)	2023年度活動評価と2023年度取組み論議 主に、環境取組みの社会訴求方法(含:認定制度)及びCN専門委連携での現地訪問支援活動のあり方論議
8日	第4回中央技術委員会 (当会会議室+Web会議)	① 2022年度事業計画推進状況課題対応について意見交換 ② 2023年度事業計画の確認
9日	CN勉強会第3回実践編(Web会議)	10社62名が参加し、以下勉強会を開催(講師:トヨタ車体(株)杉山室長) ① CNとは(振り返り) ② CN推進方策(実践編) ▶P.25
	バス部会/技術委員会(Web会議)	① 本部委員会情報の共有 ② 協定規則、法改正情報の共有
10日	第3回支部連絡会 (当会会議室+Web会議)	① 支部事業活動の共有化と良いとこどり活動について論議 ② 次年度支部総会運営方法の確認
	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状況の確認と論議 ② 2023年度技術分科会事業計画の確認
	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状況の確認と論議 ② 2023年度技術分科会事業計画の確認
13日	特装部会/サービス委員会 (当会会議室+Web会議)	① メンテナンスニュースNo.56,57の内容検討 ② 委員交代の報告
14日	トラック部会/部会会議 (当会会議室+Web会議)	① 2022年度事業計画の報告と確認 ② 2022年度収支及び23年度予算の確認
	バス部会/業務委員会(Web会議)	① 本部委員会情報の共有 ② バス市場情報の共有
15日	バン部会/部会会議(当会会議室+Web会議)	① 2022年度事業計画の報告と確認 ② 2022年度収支及び23年度予算の確認
16日	常任委員会(当会会議室+Web会議)	① 2023年度通常総会の進め方(案)論議 ② 相談役設置の見直し(案)論議
	第270回理事会 (当会会議室+Web会議)	① 審議事項 第1号議案 2023年度事業計画(案)に関する件 1-1 事業計画概要 1-2 委員会別計画 1-3 部会別計画 第2号議案 2022年度収支報告(決算見込み)及び 2023年度収支予算(案)に関する件 第3号議案 評議員承認に関する件 ② 報告事項 1) 2022年度事業計画 本部/部会/支部別実績(見込み)まとめ 2) 2022年度調査研究/基準化/共通化実績と2023年度計画 3) 2023年度「団体PL保険」制度改定について 4) 最近の官公庁情報 5) 支部からのトピックス(東北支部) 6) その他報告事項 6-1 2023年度通常総会の開催について 6-2 2023年度支部・部会総会計画について
	講演会(くるまプラザ+Web会議)	銚子電気鉄道(株)竹本社長による講演会を実施 テーマ「『あきらめない』精神に学ぶ」 ▶P.21

17日	中央技術委員会／ 架装物動力源検討WG (Web会議)	① 商用車電動化に関するCJPT連携状況の共有 ② 2023年度活動の進め方確認
17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状況の確認と論議 ② 2023年度技術分科会事業計画の確認
20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状況の確認と論議 ② 2023年度技術分科会事業計画の確認
22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状況の確認と論議 ② 2023年度技術分科会事業計画の確認 ③ 防災コンテナ普及活動小委員会の進め方について議論
	トレーラ部会／業務委員会 (Web会議)	① 2023年度トレーラ講習会 プレゼン内容・台本確認 ② 2023年度トレーラ需要のプレスリリース情報共有
23日	CN勉強会第16回入門編 (Web会議)	7社19名が参加し、以下勉強会を開催(講師:トヨタ車体㈱杉山室長) 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
	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状況の確認と論議 ② 2023年度技術分科会事業計画の確認
	トレーラ部会／サービス委員会 (当会会議室+Web会議)	① トレーラ定期点検整備動画の車工会ホームページ掲載用バナーデザイン確認 ② 定期点検整備下敷きへのQRコード追加を検討
24日	中央技術委員会／CS/SU&コネクテッド検討WG (Web会議)	① 自工会との合同会議結果の共有と対応検討 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
	中央技術委員会／テールゲートリフタ 技術分科会 (Web会議)	① 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年度事業計画の確認
	トレーラ部会／ 製品安全委員会 (Web会議)	① 自動車点検整備記録簿の周知に向け、日整連の地方連合会への相談活動の 分担決め ② 純正部品使用訴求広告2023年度の媒体出稿頻度確認
	資材部会／ 役員会 (当会会議室+Web会議)	① 2022年度事業報告、2022年度収支決算見込みの確認 ② 2023年度事業家計画(案)、2023年度収支予算(案)確認
28日	特装部会／ 清掃車小委員会 (Web会議)	① 2022年度事業計画の進捗状況の確認と論議 ② 2023年度技術分科会事業計画の確認
29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状況の確認と論議 ② 2023年度技術分科会事業計画の確認
	トレーラ部会／ 技術委員会 (当会会議室+Web会議)	① 2023年度 車工会技術ワーキング等の委員役割分担相談 ② 中央技術委員会、CS/SU&コネクテッドWG会合の情報共有
30日	中央技術委員会／後退時警報検討WG (面着+Web併用会議)	① 自工会との打合せ・RWSドラフティング会議(臨時)会議報告 ② 国交省への要望について確認
	商用車ショー企画委員会兼出展社会議 (当会会議室+Web会議)	① ジャパンモビリティショー2023とこれまでの当会出展概要の共有 ② ジャパンモビリティショー2023当会合同展示内容に関する意見交換
31日	第20回CN専門委員会 (Web会議)	① 進捗確認配布 ② CN専用ホームページ運用状況報告 ③ CJPTとの連携活動～ワーキンググループ活動の会員展開について～報告 ④ 自工会大型車委員会大型車企画部会サポートメンバー打合せ報告 ⑤ 2022年度CNアンケート調査報告 ⑥ CN勉強会【入門編】今後の計画状況報告 ⑦ 木村相談役からの年度末メッセージ

▶P.25

4月

12～ 13日	バス部会／部会総会(石川)	① 2022年度事業報告、収支決算の承認 ② 2023年度事業計画(案)、収支予算(案)、役員(案)の承認 ③ 日本自動車博物館見学	▶P.29
13～ 14日	トラック部会／部会総会(静岡)	① 2022年度事業報告及び決算審議と承認 ② 2023年度事業計画及び予算審議と承認	▶P.27
14日	バス部会／技術委員会(Web会議)	① 2023年度活動計画の確認 ② 協定規則、法改正情報の共有	
18日	特装部会／部会総会(神奈川)	① 2022年度事業報告及び決算審議と承認 ② 2023年度事業計画(案)、収支予算(案)、役員(案)の承認	▶P.27
20日	常任委員会(当会会議室+Web会議)	部会分科会積立金対応について意見交換	
	第271回理事会 (当会会議室+Web会議)	① 審議事項 第1号議案 2022年度事業報告まとめ 1-1 事業報告概要 1-2 会員状況 1-3 会員会社の車体生産状況の推移 1-4 本部活動実績一覧 第2号議案 2022年度収支決算報告 第3号議案 2023年度事業計画(案) 3-1 事業計画概要 3-2 本部委員会事業計画 3-3 部会事業計画 3-4 支部事業計画 第4号議案 2023年度収支予算(案) 第5号議案 2023-2024年度理事・監事(案) 第6号議案 2023-2024年度相談役承認に関する件 第7号議案 2023年度車体工業会優良従業員表彰(案) 第8号議案 2023年度車体工業会功労者表彰・永年在籍会員表彰(案) ② 報告事項 1) 2023年度本部委員会体制 2) 2022年度会員のリコール等重大不具合結果 3) ジャパンモビリティショー2023『働くくるまの合同展示』について 4) 2022年度国内商用車販売状況 5) 最近の官公庁情報 6) 会からのトピックス(特装部会) 7) その他報告事項 7-1 車体NEWS原稿依頼先一覧表 7-2 7月開催の講演会について	
	小型部会／ 部会総会(当会会議室+Web)	① 2022年度事業報告、収支決算の承認 ② 2023年度事業計画(案)、収支予算(案)、役員(案)の承認	▶P.27
21日	特種部会／部会総会(東京)	① 2022年度事業報告・決算報告承認 ② 2023年度事業計画(案)、収支予算(案)の承認	▶P.27
	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WGの報告	
	トレーラ部会／ 製品安全委員会(Web会議)	① 2023年度製品安全委員会体制確認 ② 整備事業者へのトレーラ整備作業の周知活動進め方論議	
24日	資材部会／フィルムグループ	① 保安基準改正に関する進捗状況報告 ② 再帰反射材のグレアの調査研究の計画について確認	

25日	CN勉強会第4回実践編(Web会議)	11社22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.25
	中央技術委員会／CS/SU&コネクテッド検討WG(Web会議)	① 自工会との合同会議結果の共有と対応確認 ② ルールを記載したガイドライン及び指針について意見交換
	特装部会／サービス委員会(当会会議室+Web会議)	メンテナンスニュースNo56の構成について意見交換
26日	中央技術委員会／車両後退通報装置検討WG(面着+Web併用会議)	① 第15回R165国内採用WG報告 ② 残課題解決の方策及び今後の進め方について議論
	トレーラ部会／部会総会(当会会議室+Web会議)	① 2022年度事業報告及び決算審議と承認 ② 2023年度事業計画及び予算審議と承認 ▶P.27
26～27日	バン部会／部会総会・見学会(福岡)	① 2022年度事業報告及び決算審議と承認 ② 2023年度事業計画及び予算審議と承認 ③ (株)矢野特殊自動車を見学 ▶P.27
27日	トレーラ部会／技術委員会(当会会議室+Web会議)	① 2023年度トレーラ総会審議内容 情報共有 ② CS/SU&コネクテッドWG会合、バックカメラ義務化対応WGの情報共有
28日	資材部会／部会総会(東京)	① 2022年度事業報告及び決算審議と承認 ② 2023年度事業計画及び予算審議と承認 ▶P.27
	資材部会／講演会(東京+Web会議)	講演会の実施: ① 「大型車両に貼付された再帰反射材の視認性について」 ② 「2020年代のものづくり戦略とサプライチェーン変革 デジタル化と日本経済・地域経済」 ▶P.23

5月		
9日	相談役会(Web会議)	① 2023年度事業計画(案)についての諮問、答申 ② 2023年度収支予算(案)についての諮問、答申 ▶P.27
	評議員会(当会会議室+Web会議)	① 2023年度事業計画(案)についての諮問、答申 ② 2023年度収支予算(案)についての諮問、答申 ▶P.27
10日	バス部会／技術委員会(Web会議)	① 2023年度活動項目の進捗状況共有と対応確認 ② 協定規則、法改正動向の共有と対応検討
11日	トレーラ部会／サービス委員会(当会会議室+Web会議)	① 2023年度トレーラ総会審議内容情報共有 ② トレーラ点検整備の手引き統合・編集
18日	中小会員ネットワーク強化WG／営業マン勉強会(当会会議室+Web会議)	① 2022年度勉強会の成果発表会 ② 2023年度取組みテーマ共有
	特装部会／塵芥車技術分科会(Web会議)	① 塵芥車製作基準(JABIA-P1701)見直しについて進捗確認 ② その他、情報共有並びに意見交換
19日	中央技術委員会／CS/SU&コネクテッド検討WG(web会議)	① 自工会との合同会議及びJASIC主催会議の結果共有と対応確認 ② ルールを記載したガイドライン及び指針について意見交換
24日	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 バックカメラ義務化対応WG、JASIC灯火器分科会情報共有
25日	特装部会／サービス委員会(当会会議室+Web会議)	メンテナンスニュースNo56の内容について意見交換
26日	通常総会(東京+Web会議)	<別掲参照> ▶P.3
	臨時理事会(東京)	会長、副会長、専務理事選任 ▶P.3
29日	CN勉強会第5回実践編(Web会議)	6社50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.25
	第1回広報委員会(当会会議室+Web会議)	① 事業計画の進捗状況の確認・論議 ② 車体NEWS夏号の校正と秋号の企画論議
30日	特装部会／脱着車分科会(防災コンテナ小委員会)(当会会議室+Web会議)	2023年度小委員会の活動の進め方について議論



植田 秀実 常務取締役



DATA

■本社 〒264-0021
千葉県千葉市若葉区若松町2231-1
TEL 043-214-3511
FAX 043-214-3311
URL <https://wing-truck.com/>

■資本金 1,000万円

■従業員 20名

■事業所規模

千葉工場

敷地 約10,000㎡

工場 約400㎡

■車体工業会加入

2020年(トラック部会)



株式会社 **ウイング**
Since 1953



(株)ウイング

簡単・安全なエアースワップボデー支持脚、 エアースランディングで輸送の効率化に貢献

トラックドライバーの長距離輸送による長時間労働の改善に向け、労務負担を軽減する「中継輸送」に着目。荷箱を差し替える「差替え方式」を効率的に行う、スワップボデー用エアース・手動式支持脚の商品を開発し、海上輸送・陸上輸送の効率化に貢献する。

車体工業会業務部長 小森 啓行

● 特徴・沿革

(株)ウイングは、本所自動車工業(株)から独立した細谷車体工業(株)を経て、創業者今井作司氏が1953年に設立した(有)今井ボデー製作所を前身とする。

その後、会社を引き継いだ2代目社長である今井一男氏が1996年に現在の(株)ウイングに社名を変更、約70年間に亘り、トレーラ、トラックの製作、架装を専門に手がけてきた老舗架装メーカーである。

2007年に東京都江東区より千葉県千葉市若葉区に新たに工場を建設して移転。長年蓄積してきた技術と経験を活かし、従来のトラック架装はもとより、顧客からの多種多様な要望がある特殊なトレーラ、トラック、コンテナ等の架装など業務範囲を拡大していく。

新しく習得した知識と技術を活かした新商品の開発にも意欲的で、

2005年に国産初の3軸エアサスを用いたトレーラを開発、同年のトラックショーに参考出品した。

その後も、トレーラやトラックのエア源を使用したトレーラ用エアースランディング、スワップボデー用エアース支持脚を開発。

ボタン操作だけで動作するので高齢な作業員や女性運転手にでもアウトリガーの出し入れが簡単に行うことができ、連結・切り離し作業の労力軽減に貢献している。



操作方法動画は(株)ウイングの
YouTubeチャンネルで確認できる

製品

― 御社の業務の特徴についてお聞かせください。

平ボデー、アルミバン、空調コンテナ、車両運搬車等、多種・多様な車種に対応し、顧客の要望に合わせた架装や修理を得意としています。

また、油圧、空圧を使用したクレーンや昇降装置等の取付・改造も行っています。

小規模企業ですが、数多くのトレーラや大型トラックの駐車や保管に十分な敷地面積(約10,000㎡)を確保し、併設する架装工場には重量検査が可能な設備も有しています。



トレーラ、大型・中型トラックを中心に多種多様な架装を行う



自社で開発したスワップボデーに対応した支持脚(エア式・手動式)

― どのような製品を手掛けているのでしょうか？

今注目されています、スワップボデーに対応した支持脚(エア式・手動式)を自社で開発し、部品として販売・取付をしています。

大型・中型トラックにおけるスワップボデー専用車両の架装も行っています。

トレーラ用のエア式ランディング装置においては、作業による連結・切り離し作業労力の軽減や効率UPに効果を上げていると高評価を頂いております。



トレーラ用エア式ランディング装置

― 御社の経営方針は？

弊社のモットーは、常に新しい知識や技術を取り入れることで不可能を可能にし、困難に直面しても諦めないでお客様に満足して頂けるような商品を提供することです。

運送業においては2024年に働き方改革が実施され、輸送車両もスワップボデー類(大型・中型)の導入、利用が増加されると思われます。

今後各方面の情報等に十分留意して、スワップボデー架装に関連する部品や機器の生産計画などを作成し、お客様にしっかりした提案をできるような体制を整備していきたいと思っています。



キャリア架装



二次架装



平ボデー架装

人

― 御社の特徴は？

溶接・油圧・電気等、各分野で十分な知識と経験を持った従業員が対応することで、新車架装や、修理作業を迅速かつ確実に実施しています。完了後の出来栄においてもお客様に高評価を頂いております。

お客様の要望に応えられる製品を提供すると共に、社員が誇りと感謝

の気持ちを常に持って働ける会社を目指しています。

― 次世代の教育について

当社では、不足する若手従業員を補うためと国際貢献の観点から外国人技能実習生の受け入れを実施しております。コミュニケーション等の課題はありますが、熱意を持って指導

を続け、技術と経験の早い習得に努力しています。



再生材料由来のリサイクルPVCレザー

アキレス(株)

アキレス(株)は累計販売8,000万足超の運動靴「瞬足」で有名な会社であるが、プラスチック加工をコア技術とした産業資材が売上の8割以上を占める大手資材メーカーだ。

再生材料由来のPVC(ポリ塩化ビニル)レザー

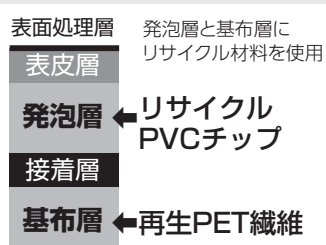
アキレス(株)では全事業部が出展する取引先向けの技術展示会を不定期に開催している。2022年に行われた展示会で出展された「リサイクルPVCレザー」は、発泡層にPVC製造時に出る「端材」を再利用したリサイクルPVC、基布層には再生PET繊維を使用した環境対応製品である。表皮層・表面処理は従来製品と同じ工程なので、見た目や手触りでリサイクル製品と判断することは難しい。

熱可塑性を持つPVC

は熱による再加工が容易だが、PVCレザーは3層構造となっており、繊維で作られた基布層を分離しなければならない。端材を粉碎機で細かく裁断してチップ化し、特殊分離方法によって、基布層を取り除いていく。

細かくすればするほど、分離の精度は向上するが、粉碎機に何度も通さなければならぬため製造効率は低下してしまう。テストを繰り返し、最も効率的なチップサイズに辿り着いた。

チップ化されたPVCは、生産工程の最上流において、他の配合材料と混ぜられ、熱と圧力で練り込まれて、ローラーを通してシート状に加工される(カレンダー製法)。



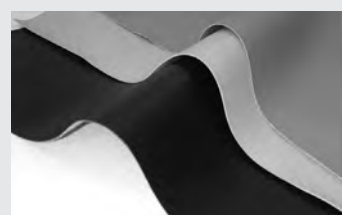
繊維層と分離されたPVCチップ

リサイクル生地ならではの課題

濃い色のリサイクル生地を使って発泡層を作ると、明るい色の表皮層の場合、色が透けてしまうこともある。色や質感を考慮してリサイクル生地を分別しなくてはならない。

また、リサイクル材料は均質ではないため、製造工程で職人的な感覚による確認作業が発生するため、製造速度も低下してしまう。

約2年の開発期間の中で、経験値は格段に向上し、粉碎したPVCチップの状態から、仕上がりをイメージすることができるレ



リサイクルPVCレザーの外観、質感は従来品と変わらない

ベルになってきた。今後も挑戦を続け、技術的ハードルが高い車両用PVCレザーのリサイクルも目指している。

取引先と連携したリサイクルシステム

前述の技術展示会で「リサイクルPVCレザー」を見た取引先企業が、アキレス(株)のリサイクル事業に強く共感し、販売店において「廃製品PVC生地」を回収し、アキレス(株)の工場に戻して再利用する「循環型のPVCレザーリサイクルシステム」の構築を共同で実現した。

4月に開催された「オルガテック東京2023」において「リサイクルPVCレザー」を使用した家具製品の発表も行われ、高い関心を集め、好評を博した。

アキレス(株)では10年以上前にも、材料再利用のため、同様のリサイクル製品開発を行っていたが、社会の環境意識は今ほど高くなり、販売に至ることはなかった。

環境意識が高まり、リサイクル製品に価値を持たせる時代となってきた。しかし、今回の事例のようにリサイクルは1社だけで行うものではなく、原材料メーカーや取引先、販売店との協力が重要である。産業資材のトップメーカーとして、今後も環境対応への旗振り役を担っていく。



製造部 製造技術課 課長
清村 和明

製品設計部 製品設計課
紅林 聖

車両資材事業部 車両資材販売部 一般LCL課 参事
飯野 範彦

アキレス(株) 代表取締役社長 日景 一郎

マモルをツナグ。そして笑顔も守る。社会も守る。未来も守る。つなぐのは、アキレスです。

【本社】〒169-8885 東京都新宿区北新宿2-21-1

Tel: 03-5338-9391 <https://www.achilles.jp/>



私たちは資材部会を専門分野ごとにグループ分けを行い、3分科会13グループからなる「ビジネスネットワーク」を設置しております。この「ビジネスネットワーク」は会員の強い連携と結束を実現し、架装メーカーに対して、積極的な協力体制を目指しています。

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

端材を再利用したSDGsで新しい製品作り

日本シール(株)

1922年、当時輸入に頼っていたパイル織物を国産化するために大阪市で創業した日本シール(株)は、2022年に創業100年の節目を迎えた。創業当初は衣類向けの製品を作っていたが、1931年に国鉄(当時)から電車のシート生地納入業者の指定を受け、シート用の高品質モケットの生産を開始する。国鉄採用のお墨付きで、次々と鉄道車輛製造会社やバス会社に採用される。

1959年には、パイル生地を活用した「エチケット® ブラシ」を大ヒットさせる。掃除機用ブラシにも進出し、現在は「車輛グループ」「ブラシグループ」「産業資材グループ」の3部門体制となっている。

2年ほど前からSDGs専門委員会を立ち上げ、定期的に会議を開催。CO2をどれくらい排出しているのか、自社では何ができるかを考えて、SDGsに積極的に取り組んでいる。

「再生ポリエステルモケットの開発」「端材の再利用」「インクジェットプリントによる染色工程の変更」「廃棄物の削減」「天然由来材料の採用」等、様々な施策に挑戦中である。

モケット端材でスマッシュヒット

コロナ禍では、大阪に多数ある縫製工場でも仕事が激減してしまい、廃業する工場も出始めていた。日本シール(株)では、国鉄時代から使われていたブルーモケットの端材を使ったペンケースを企画した。縫製工場に制作を依頼し、2020年に通販サイト・アマゾンで販売を開始すると、瞬く間に鉄道ファンの間で好評となり、SNSやネットニュースで拡散された。新聞やテレビ等の各種メディアにも取り上げられ、注目を集めた。



本物の座席にも使われているモケットで作られたペンケース



代表取締役社長
小野 裕司

車輛営業部営業課兼業務課 課長
竹野 林太郎

「阪急バス」や「Osaka Metro」等の他の交通会社からもブランド使用の承認を得て、財布やトートバッグ等のシリーズ製品を増やしていった。コロナ禍の中での新企画製品だったが、想定外の追い風に恵まれて好スタートを切ることができた。縫製工場にも新聞社の取材が入る等、業界内外に明るい話題を提供することもできた。



滑らかな肌触りのトートバッグ

従来、廃棄されていた端材を魅力的な製品に生まれ変わらせ、た取組みは、SDGsの観点からも注目を集め、2021年にはJICA(独立行政法人国際協力機構)が企画する「中学生がSDGsを学び、自ら実践するプログラム」の参加企業にも選出された。

今夏に販売予定の猫用のぬいぐるみも、特急車輛のシートにも使われている高耐久クッション材の端材を利用し、ペット用ブラシと組み合わせている。



端材を使ったぬいぐるみ
裏面はペット用ブラシ

SDGsに向けた更なる取組み

アパレル業界は環境問題に敏感で、サプライヤーに天然由来または100%リサイクル素材を求めるブランドも多い。そのため染物工場でも、天然植物由来の草木染めを実用化する等の新しい取組みを実践している。

パイル生地は染料で色付けされていたが、汚れた水を排水してしまうため、日本シール(株)ではインクジェットプリンターによる染色に挑戦している。パイル繊維は長いので、インクが根本まで届かない。糸自体をインクが染みやすいような素材にしたり、様々な創意工夫が進められている。

多くの業界で、環境対応していかないとサプライチェーンから外されてしまう時代が近づいてきている。100年に亘り、新しい技術や発想で個性豊かな製品群を創り出してきた日本シール(株)は、これからも挑戦を楽しんでいく。

日本シール(株) 代表取締役社長 小野 裕司

— 良心プラス知恵 — 人のココロを紡ぎます。

【本社】〒559-0025 大阪市住之江区平林南1-3-65
Tel : 06-6682-4161

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



アメリカ航空宇宙局(NASA)による人類初の月への有人宇宙飛行計画であるアポロ計画は、1961年から1972年にかけて実施され、全6回の有人月面着陸に成功した。人類が初めて有人宇宙船により地球以外の天体に到達した事業であり、これは宇宙開発史において画期的な出来事であっただけではなく、人類史における科学技術の偉大な業績として知られている。現在まで、月面探査車を月に着陸させて運用に成功したのはロシア、アメリカ、中国のみである。今回は、過去運用に成功した月面探査車、及び日本の動向について報告する。

Q1 「月面探査車」とは？

過去運用に成功したロシア、アメリカ、中国の月面探査車

●ロシア(旧ソビエト連邦)

アメリカに先駆けて1970年11月10日にルノホート1号、1973年1月8日にルノホート2号を月面へ投入した。并鉢に8つの車輪がついたような外見ではあるが、各種ビデオカメラやX線スペクトロメーターなど充実した観測計器を搭載しているほか、并鉢の蓋の裏に搭載した太陽電池によりバッテリーを充電させ長期間の稼働を実現させている。1号は11ヶ月にわたり10km以上、2号は4ヶ月にわたり37km以上を走行し、多くの画像や観測機器のデータなどを地球に送信した。



【ルノホート1号】

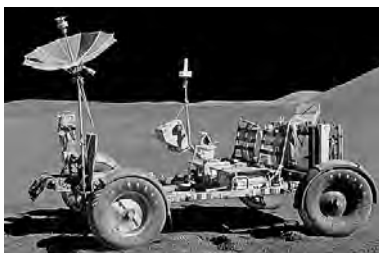


【ルノホート2号】

【出典：ウィキペディア(Wikipedia)】

●アメリカ

アポロ計画の一環として、初の有人月面自動車として投入されたLRV (Lunar Roving Vehicle)は、設計は5000万ドルでボルシェが引き受け、ボーイングが製造した。全長3m、横幅1.8m、重量200kg。1/4馬力のモーターを4つの車輪のハブにそれぞれ内蔵し合計1馬力。電源は銀亜鉛電池と太陽電池。乗員は2名。アポロ15号、アポロ16号、アポロ17号(1971年～1972年)の3回のミッションを通じて、宇宙飛行士の月面での移動や採取したサンプルの運搬などに用いられた。凸凹が多く砂地でタイヤがめり込みやすい月面であるが、最高速度は16km/hを記録している。アポロ17号での走行距離は36kmに及んだ。



【1971年アポロ15号で使用されたLRV】

●中国

2013年12月、月探査計画に基づく嫦娥3号に、無人月面車「玉兔号」が搭載された。「玉兔号」は、重量約120kg、長さ約1.5m、幅約1mで6つの車輪によって移動し、総行動範囲は3平方キロメートル程度。土壌の採取・分析や地下100メートルの地質構造調査を行うとされ、活動期間は90日。太陽光パネルの他に約半月も続く極寒の月の夜を越すために機器の保温用として30年間の長期稼働が可能な原子力電池が搭載されている。観測開始後にトラブルに見舞われ、2014年の途中からは自走不能な状態となったが、観測機器は稼働を続けた。月面車の稼働記録を更新して2016年8月に活動を停止した。

【出典：ウィキペディア(Wikipedia)】

月面探査車運用状況一覧

ステータス	月面探査車
運用中	中国：玉兔2号(2019)
運用終了	ロシア：ルノホート1号(1970)、2号(1973) アメリカ：アポロ15号(1971)、16号(1972)、17号(1972) 中国：玉兔1号
計画段階	UAE：ラシッド(2023) 日本：SORA-Q、SELENE2、YAOKI(2023)、HAKUTO-R(2023/4)、ルナクルーザー(2029) インド：チャンドラヤーン3号(2023) アメリカ：VIPER(2024)、LTV(ルナテレーンビーフル)(2029)
構想段階	アメリカ：ルナグルトローバー、スカラベ 日本：SORATO

【出典：ウィキペディア(Wikipedia)】

Q2 日本の動向は？

<内閣府 宇宙開発戦略本部>

宇宙基本法に基づき2008年8月27日に内閣に設置された日本の総合的な宇宙開発戦略を策定しており、その戦略は「宇宙基本計画工程表」で公表されている。(右図参照)

月面探査車は、「(3)宇宙科学・探査による新たな知の創造」の中で、以下戦略が示されている。

・アルテミス計画*に参画し、ゲートウェイ(月周回有人拠点)の機器開発等を進めるとともに、ゲートウェイを利用した技術実証や研究等を進め、月での持続的な探査活動に必要な技術の獲得を目指す。

また、**有人と圧ローバ(宇宙服無しで長期間搭乗できる月面探査車)**等の研究開発を民間と協働で推進し、**米国人以外で初となることを目指して、2020年代後半に日本人の月面着陸の実現を図る。**

※ アメリカ政府が出資する有人宇宙飛行(月面着陸)計画で、主にアメリカ航空宇宙局(NASA)とNASAが契約している米国の民間宇宙飛行会社、欧州宇宙機関(ESA)、日本の宇宙航空研究開発機構(JAXA)、カナダ宇宙庁(CSA)、オーストラリア宇宙庁(英語版)(ASA)などの国際的パートナーによって実施される

<独立行政法人宇宙航空研究開発機構(JAXA)>

国際宇宙ステーション(ISS)プログラムへの参画や宇宙科学ミッション等で培った技術や知見を最大限に発揮し、国際的に検討が進む月周回有人拠点(Gateway)への参画とそれを生かした月面での持続的な探査活動の検討を進めている。

2019年3月に、トヨタ自動車と共同で「有人と圧ローバ(ルナクルーザー)」の検討を進めていることを発表。

Q3 宇宙ビジネスの動向は？

米国を中心に、コンステレーション*を含む小型衛星、ロケット、衛星データ利用、ひいては宇宙旅行など、宇宙分野の技術革新と宇宙ビジネスの拡大が続いている。日本においても宇宙産業を拡大していくために、安全保障や災害対策等の分野における政府利用の拡大や、技術基盤の強化等を進めることにより、利用の拡大とイノベーションの創出・基盤強化の好循環を作っていくことが求められ、更なる官民連携が必要となる。

米国においては、ベンチャー企業が宇宙ビジネスの拡大を牽引している。日本においても宇宙ベンチャーが増えつつあり、こうした動きをさらに広げていくことが重要。特に、衛星データの利用によって業務の効率化等を実現する新たなサービスは、人口減少下における日本において意義が大きく、今後の拡大が期待される。また、海外市場の獲得も重要であり、そのためには、宇宙分野における国際的な協力関係の強化、さらに、政府の宇宙開発利用について、民間が担える部分は可能な限り民間から調達することを基本とし、効率化を図りつつ、民間の活力を最大限活用することが重要となってくる。

宇宙産業の発展には、宇宙空間の持続的かつ安定的な利用の確保も重要である。自立した宇宙利用大国を目指す日本としては、先進的な貢献事例等を踏まえつつ、軌道利用ルールなど宇宙交通管理の国際的なルール作りを進めて行くことが重要となる。

※ 特定の方式に基づく多数個の人工衛星の一群・システムを指す。個々の衛星はシステム設計された軌道に投入され、協調した動作を行わせ、システムの目的を果たす

宇宙基本計画工程表 目次

番号	施策名
(1)	宇宙安全保障の確保
1	準天頂衛星システムの開発・整備・運用
2	Xバンド防衛衛星通信網
3	情報収集衛星
4	即応小型衛星システム
5	各種商用衛星等の利活用
6	早期警戒機能等
7	海洋状況把握
8	宇宙状況把握
9	宇宙システム全体の機能保証強化
(2)	災害対策・国土強靱化や地球規模課題の解決への貢献
10	リモートセンシング衛星等の開発・整備・運用
11	災害対策・国土強靱化への衛星データの活用
(3)	宇宙科学・探査による新たな知の創造
12	宇宙科学・探査
13	国際宇宙探査への参画とISSを含む地球低軌道活動
(4)	宇宙を推進力とする経済成長とイノベーションの実現
14	衛星データの利用拡大
15	民間企業の参入促進・新事業創出等
16	制度環境整備等
17	海外市場開拓
(5)	産業・科学技術基盤を始めとする宇宙活動を支える総合的な基盤の強化
18	宇宙輸送システムの開発・運用
19	衛星関連の革新的基盤技術開発
20	スペースデブリ対策
21	宇宙活動を支える人材基盤の強化
22	国際的なルール作りの推進
23	国際宇宙協力の強化
24	その他産業・科学技術基盤を始めとする宇宙活動を支える総合的な基盤の強化

【出典：内閣府HPより】



【出典：トヨタHPより】

コンセプト

- 全長×全幅×全高 6.0m×5.2m×3.8m(マイクロバス約2台分)
- 居住空間13m³(4畳半ワンルーム程度)
- 2名滞在可能(緊急時は4名滞在可能)
- 燃料電池自動車(FCV)
- 六輪駆動(前輪2対、後輪1対)
- 酸素・水素 満充填で1,000 kmの走行が可能
- 月面では10,000 kmの走行が可能(予定)
- 月面の過酷な環境下でフルーが安全・確実に移動できる走行性能
- 自動運転機能

次期宇宙基本計画工程表案(2023年4月17日)

- 我が国として目指すべき目標と将来像を描き、その実現を通して、宇宙の利用を拡大し、基盤強化と宇宙利用の拡大との好循環を実現、自立した宇宙利用大国となることを目指す。
- 宇宙機器と宇宙ソリューションの市場を合わせ、2020年に4.0兆円の市場規模を2030年代早期に2倍の8.0兆円に。

(1) 宇宙安全保障の確保

【目標】

我が国が、我が国と価値観を共有する国々とともに、宇宙空間を通じて国の平和と繁栄、国民の安全と安心を確保しつつ、宇宙空間への安定的利用と宇宙空間への自由なアクセスを維持。

(2) 国土強靱化・地球規模課題への対応とイノベーションの実現

【目標】

宇宙・地上ネットワークの連携による次世代通信、リモートセンシングや高精度測位データのソリューションにより、大規模災害やインフラ管理等への対応、2050年カーボンニュートラル等の地球規模課題への貢献、自動運転やスマートシティといった民間市場のイノベーションを実現。

(3) 宇宙科学・探査における新たな知と産業の創出

【目標】

宇宙の起源や生命の可能性等の人類共通の知を創出し、月以遠の深宇宙に人類の活動領域を拡大。月面探査・地球低軌道活動における産業創出を通じて、段階的に民間産業活動を発展。次世代人材育成と国際プレゼンス向上。

(4) 宇宙活動を支える総合的な基盤の強化

【目標】

我が国の宇宙活動の自立性を将来にわたって維持・強化していくため、宇宙活動を支える総合的な基盤を強化する。宇宙輸送システムの高度化、スペースデブリ対策及び宇宙交通管理の推進、技術・産業・人材基盤の確立等を図ることで我が国の宇宙産業エコシステムを発展させていく。

【出典：内閣府資料より作成】

働くクルマたち



第41回：コンテナ専用車

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、日頃は目にしないところを含めて紹介していく。第41回目はコンテナ車両についてトラック部会から紹介する。

1. コンテナ専用車とは

コンテナ専用車とは、その名の通りトラックの荷台に「コンテナ」を積んで走るコンテナ運搬専用車両である。コンテナを脱着できる装置を備えており、運ぶコンテナの種類によって車両も使い分けされるのが特徴だ。

2. 積み荷コンテナの種類

積み荷である「コンテナ」には種類がある。海上コンテナと呼ばれる大型コンテナは、国際標準(ISO)で規格が決まっており、世界で流通しているものの多くは、20ftや40ftコンテナである。

次に、鉄道コンテナがある。港湾に到着した海上コンテナをトレーラ車によって鉄道ターミナル駅まで運び、ターミナル駅で鉄道コンテナに載せ替える作業がある。国際規格である海上コンテナには“ハイキューブ”といった高さが高い種類があり、日本での鉄道輸送時にトンネルを通過できない場合があるためだ。そこで、日本の独自規格で代表的な12ftコンテナに荷物を積み替え、鉄道によって中長距離を移動させる。12ftコンテナの積載量は5tであるため「5tコンテナ」とも呼ばれている。

また、大型の10tトラックと同等の積載量を持つ、31ftコンテナも主流だ。31ftコンテナを大型コンテナ専用車でターミナル駅まで運び、そのまま鉄道に載せ替えることができるため、入出荷システムや輸送ロットを変えずに済む。

その他にも、街中で見かけるコンテナハウスや、冷蔵・冷凍コンテナ、JR貨物が独自開発したコンパクトサイズのコンテナも存在し、運ぶコンテナの種類によって車両も使い分けされる。



3. コンテナ輸送の誕生

1956年、海上コンテナ輸送はアメリカ合衆国のニューアーク港より始まった。この海上コンテナ輸送の際に使用されたコンテナ船の生みの親が、マルコム・マクグリーンである。コンテナ輸送の登場や、マルコム・マクグリーンの様々な発明によって、荷役作業における効率化が進み、世界の物流業界における仕組み作りが発展していった。

4. 発展と課題

<発展> コンテナ輸送が発展したことによって、積み荷の規格化が進み、効率的な物流へと発展していった。特に、荷役作業における時間や人件費が大幅に削減され、現在では荷役作業の機械化も可能になった。船・鉄道・トラックといった異なるモードで連携が図れ、海陸一貫輸送を実現した。船・鉄道はCO2排出量も少なく一度に大量輸送ができることから、環境負荷を低減する効果がある。環境負荷の低い輸送に転換することをモーダルシフトというが、現代ではますます注目されており、その重要性が高まっている。

<課題> モーダルシフトへの転換は世界的にも注目されており、日本ではコンテナ専用車両等の導入を支援する対策も取られている。環境負荷の低減だけではなく、中長距離の運搬効率が上がり、トラックドライバーの不足を解消する効果も期待できるからだ。しかし、現実にはあまり進んでいないことも事実である。理由は、①輸送リードタイムが伸びる、②大型コンテナ専用車で運べる31ftコンテナを利用できるターミナル駅が全国に50カ所程度しかない、③荷主がロットサイズをまとめて発注する必要がある、などが挙げられる。異なるモード間の連携にも課題がある。

5. コンテナ専用車の種類と装置

大型コンテナ専用車

主な積み荷：31ftコンテナ×1個
20ftコンテナ×1個 12ftコンテナ×2個



写真提供：(株)いそのボデー

中型コンテナ専用車

主な積み荷：12ftコンテナ×1個



写真提供：(株)いそのボデー

セミトレーラ車

セミトレーラは単体では走行できず、運転席のトラクターと連結することで輸送する。
運転席一体型のフルトレーラも存在する。



コンテナセミトレーラ

写真提供：NX商事(株)

コンテナ緊締装置

トラックにコンテナを載せ、緊締装置によってしっかりコンテナを固定する。



ツイストロック使用時



クランプ使用時
(JR貨物コンテナ12ft用)

写真提供：(株)いそのボデー

6. 現在

国土交通省ではコンテナ専用車の導入支援を行うことで、モーダルシフトに対応させるとともに、ドライバー不足への対応実現を目指しているようだ。中長距離の輸送がモーダルシフトに転換したとしても、モード間の輸送や短距離の輸送では、やはりコンテナ専用車が必要となる。

異なるモード間で競争するより、協調・連携が非常に大切であり、JR貨物では「モーダルコンビネーション」を提案し推進している。

2024年問題を目前に控える中、港湾・ターミナル駅において荷物の積み替え作業にかなりの時間を要しているとともに、ドライバーの負担が恒常的に生じている。これらの原因として、コンテナ内の荷物の“パレット化”が進まず、手荷役作業が多いことも挙げられる。

荷物の“パレット化”が進まない要因は、トラックの積載効率が低下する可能性や、鉄道は片道輸送が主流でパレット回収方法の整備が進まない、といった点が挙げられる。コンテナ本体の規格化はある程度進んでいるといえるが、荷物の積み替え作業の効率化に向けた連携強化も非常に重要である。

7. コンテナ専用車 年度別生産台数

(台)

年度	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
コンテナ専用車	36	51	81	109	64	37	49	44	25	24

Member's Essay

COFFEE BREAK

ライブ参戦=ストレス発散

(株)岡山溶接所 ^{よりさだ みきこ} 頼定 美佐子

ライブを見に会場に足を運んだことがありますか？

私は好きなアーティストのライブへ参戦することで、ストレスを発散しています。コロナ禍でライブも中止になっていましたが、最近はライブも感染対策をしっかりと上で開催されています。政府の方針が変わる中でマスク着用の上、100%の声出しがOKになりました。また、ライブ参戦するときの醍醐味である銀テープも再開し、アリーナ席になったときにはゲットする楽しみも復活しました。

写真は娘と参戦したときの物と今まで参戦してゲットした銀テープのごく一部です。好きなアーティストの姿・声を生で見聞きし、会場が、アーティストと見に来ている人達と一体化した時間はとても幸せな時間です。私は居住地から距離のある会場にも足を運んでいます。本当ならご当地物の美味しい食べ物をいただいたり、ライブついでに観光



ライブでゲットした銀テープしたりすれば良いのですが、ライブにはグッズが販売されており、そちらにお金をかけたいので美味しい物を食べることも観光することもあります。

それでもツアーTシャツやタオル・ペンライト等を購入し、それを着用したりしてライブに参戦することはかなりテンションも上がり、日頃のストレスを発散できます。

ライブが終わり帰宅中は現実に戻る最も辛い時間になります。次は誰のライブだったかななんて先のライブまでまた仕事を頑張るぞ!!と自分を鼓舞する時間でもあります。また、娘との会話をする大切な時間でもあります。同じ趣味を持った娘とまだまだ一緒に参戦したいので仕事も頑張り、健康でいられるよう日々過ごしています。皆さんもファンクラブに加入していなくてもチケット販売サイトで購

入することができますので、気になるアーティストがいれば是非一度ライブに参戦してみたいかでしょうか？きっと病みつきになりますよ！



ライブ会場にて娘とツーショット

ご縁を大切に

末広自動車工業(株) 代表取締役社長 ^{だ あ ゆきお} 駄阿 幸男

若い頃から腰痛持ちの私は、還暦を機に、ギックリ腰の予防と体力作りをかねて、週に3回程度スポーツジムで汗を流しています。ジムに通い始めて暫くして、ジムの隣にあるスイミングスクールが参加するマスターズ水泳で、リレー競技の出場者が揃わないため、参加を募る案内がジムにあり出場を申し込みました。私は中学時代、水泳部員で自由形の選手



大会会場と筆者

でした。大会出場は中学卒業以来です。今風の競泳パンツ、キャップ、ゴーグルなど一式買い揃えて、いざ出陣です。

マスターズ水泳は年齢を五歳ごとに区分したグループ内でタイムを競い、順位を決めるルールです。大会のプールは、国際大会も開催できるレベルで、壁には1/100秒まで感知するタッチセンサーが付いておりレース後、選手の名前、タイム、順位が電光掲示板に表示され、ちょっとした有名選手の気分を味わえました。その後、コロナ禍になるまで、大会には一年に4回のペースで出場しました。

泳ぐことも楽しいのですが、楽しみは夜の打上げです。ジムで顔は知っていても、あまり話すことが無い色んなメンバーと呑んで、騒いで親交を深めます。人見知りする性格の私ですが、出場してよかったと心から思っています。

マスターズ出場メンバーの親交は、やがて山登りの会に



写真中央が筆者

発展しました。

「今度、大分県の九重に登るけど、行きませんか」と誘われ、二つ返事で参加しました。六月の九重平治岳はミヤマキリシマが満開で、絶景に感動します。その後も九重の久住山、安芸の宮島弥山など同じメンバーで登りました。

山登りは当日までに準備することが沢山あります。天候の変化に対応できるウェア、着替え、雨具、予備のバッテリー、虫よけ、救急薬(シップ・カットバン・包帯)、懐中電灯、落とし紙、弁当、飲料水、などなど揃えるとザックがどんどん重くなります。ザックを何度も背負って重さを実感しながら、中身を増やしたり、少なくしたりして調整します。これも楽しみです。山登りの魅力は仲間や他の登山者とのふれ合いだと私は思います。登るペースや休憩のタイミングを私に合わせてくれる仲間、登山者同士が交わす挨拶など、日常はあまり経験しないことです。ジム通いから登山まで、人との縁が、あればこそその経験です。

これからもご縁を大切に。

チャレンジし続けること

(株)パブコ 近畿工場 おさかべ あきひこ 刑部 昭彦

ゴルフへの熱も冷めメタボ通告を受けた頃、上司から健康のためにとロードバイクを勧められました。

元々、運動音痴で57才の私には大きなチャレンジでした。足はペダルに固定され、ハンドルはサドルよりも低く、頭から突っ込むような姿勢なので、慣れるまでに何回も転んで膝をよく擦りむきました。

しかし「弱虫ペダル」という漫画にも支えられ、慣れようとロードバイクと一体感を感じ、どこまでも走れるような感覚を持てて楽しくなってきました。そして片道2時間、35km、しみながら坂道を上り、山の上のカフェまで行っ

てモーニングを食べることが週末の楽しみになりました。



週末は山の上のカフェでモーニング

ロードバイクの良いところは、車と違ってゆっくり景色を楽しむことができること、ひたすら走り嫌なことを忘れてリフレッシュできること、バイクのカスタマイズが比較的簡単なのでパーツ(輸入品を受取る際に嫁さんに税金を払ってもらい何度か怒られました)を入れ替えて自分仕様のバイクにできること。そしてウェアをカッコよく着る為に糖質制限、筋トレも始めたこともあって減量効果もあり、実際17kgでドロドロだった血液もサラサラになりメタボからの脱却もできました。ただし、しみながら登る上り坂に対して、気持ち良くスピードが出る下り坂ではより注意が必要で、私も残念ながら下りの山道でいきなり視界が開けたとたん、横風に煽られて転倒し骨折、肺が破れ全治2か月の事故を経験し、嫁さんに大変迷惑をかけました。

人生、仕事も同じで追い風で調子が良い時ほど注意が必要だと感じた次第です。

さて、体が動く内にチャレンジしたいことがまだあり、一つは大型バイクの免許をとって嫁さんを乗せて走ること、もう一つはキャンピングカーで嫁さんと犬を乗せて夏は北海道、冬は沖縄と、日本を一周することです。

両方とも嫁さんからは「あほちゃうか」と言われており、どうやって説得するのか悩んでいる今日この頃です。

まだまだチャレンジは続きます。



愛車のロードバイクと筆者

いどばた会議

私のSDGs Part5

ペットボトルはリサイクルに!

岐阜車体工業(株) なかしま てつ や 中島 哲也

私の趣味は船での海釣りなのですが、ペットボトルが沖合にまで漂っていることをよく見かけます。

そのペットボトルがリサイクルされて傘になることを知っていますか。「RE:PET」という商品で、UVにも対応できる優れたものを使用しています。ペットボトルはリサイクルに廻しましょうね!



ハスタボールペンでSDGs

(株)トノックス かとう としひこ 加藤 俊彦

ずっと使い捨てのボールペンを使ってきたが、このボールペンに出会い(大好きなハスタのボールペン)、インクが切れたら替芯を利用し続け早3年、今まで廃棄してきたボールペン数知れず。

お気に入りのボールペンに出会いプラゴミ削減できています。



赤外線リモコンをスマート化

(株)トノックス よし だ く にひろ 吉田 邦宏

テレビにエアコン、照明器具などの赤外線リモコンをスマートリモコンに学習させて、スマートフォンからの遠隔操作やスマートスピーカーによる音声操作に対応させました。リモコン用の電池が不要になるし、気軽にスマートホーム化できて一石二鳥です。



SDGsで一石四鳥!?

トヨタ車体(株) くらち ゆか 倉知 有花

近所の子供たちの遊びを、「車でオデカケ」から、「公園まで徒歩」に! 休日は車も休息、子供たちの体力も付き、大人たちの運動不足も解消、更には普段気付かない良い景色を発見! まさに一石四鳥♪



気候変動に具体的な行動を!

トヨタ車体(株) ^{すぎやま とおる} 杉山 透

太陽光発電と蓄電池を導入、オール電化にしました。
日頃から省エネも意識し、再エネ電力自給率93%(4月)
となりました。



化石燃料の電気と
ガスを使わず、CO₂を
排出しない暮らしを実
践しています。



子供たちが笑顔になる 電子絵本製作

トヨタ自動車九州(株) ^{ほうぞう じ さとる} 宝蔵寺 悟

先天性の発達障害などで、紙の絵本を読むこ
とが苦手な子供たちがいます。

絵本の楽しさを伝えるため、マルチメディアデ
イジー図書の製作ボランティアをしています。
朗読の音が流れながら、絵と文字が自動で切り
かわります。

子供たちに沢山
の笑顔が生まれる
ように。



災害に備える

日本トレクス(株) ^{さ さ き ゆう た} 佐々木 優太

私は東日本大震災の際に震度6弱の地域にいて、帰宅困難や、計画
停電など日常生活に支障を来す経験をしました。いつか発生すると言
われている巨大地震に備えて、毎年3月11日に非常用持ち出し袋の中
身をチェックして、非常食の入れ替え、備品の追加などしています。



雨の日新聞のビニールのリユース

日本フルハーフ(株) ^{とみす み わ} 富増 美輪

新聞を雨の日や雪の日に入れてくれるビニール
袋をきれいに封を切り再利用してます。



台所の生ごみや
捨てるものをまと
めるのにGOOD!
但し、時々破け
てるので確認要!!

家事の分担

日本フルハーフ(株) ^{いえ き まさる} 家木 優

コロナ禍の3年前から、土日及び会社が休業の日
は、妻の家事の負担を減らすべく①ごはんの用意、
②お風呂掃除をするようになりました。

料理はそれまで全く作った事が無かったですが、
クックパッドな
どでレシピを
覚えて、煮物、
揚げ物など、レ
パートリーが少
しづつ増えま
した。



私のSDGs Part5

自転車の活用で
車での移動を減らす

日本フルハーフ(株) かたみ まさひろ 片見 昌弘

今年から自宅に電動3人乗り自転車がやってきたため、子供を乗せ、いろんな公園に遊びに出かけています。

子供も風を浴びて楽しそうに乗ってくれるし、ガソリン代が掛からず軽い運動にもなるため、とても好都合です。



子供と一緒に自然農で
自家採取を実践中!

日本フルハーフ(株) かめざき けんた 亀崎 健太

家族で食べる一部の野菜を毎年、一から育てて食べています。種も毎年収穫して来年度にまた植えられるように保管して毎年繰り返しています(自家採取)。畑から食べる分だけ収穫するので冷蔵庫で痛んで捨てることなく食材の無駄もなくしています。休日は子供と一緒に畑にGO!



野菜はお得に地産地消

日本フルハーフ(株) むたぐち ほのか 牟田口 穂乃香

今まで食料品は全てスーパーで買っていたが、家の近くに市の小さな直売所があることに気づき、行ってみると立派な野菜が安く売ってあったので以降、買い物に行くときは先に直売所に寄ってからスーパーに行くようになりました。



やってみたら、意外と長続き。
環境にもカラダにもGood!!

(株)矢野特殊自動車 ひろいし ひさみつ 廣石 妃三光

昨年4月から、思い切って車通勤を1週間に1回くらいにして、シェア自転車+電車通勤に変えました。

初めは1か月続かなと思っていたが、1年間できちゃいました。これからも無理なくやっていきます。(昨年度、工場見学でいただいた新井商会様の帽子、歩くとき重宝しています!)



着なくなった洋服は リサイクルに!

イサム塗料(株) ふじわら あいみ
藤原 愛実

衣類の廃棄による環境への負荷が問題になっていると聞くので、着なくなった衣類で状態が綺麗なものは、なるべく買取サービスを利用して引き取ってもらうようにしています。

小さなことかもしれませんが、環境負荷の軽減に役立っていると嬉しいです。



毎日毎日小さなことから

日本ペイント・オートモーティブコーティングス(株)
うえもと けんた
上本 健太

シャワーヘッドを節水タイプのものに交換し、節水・節ガスに!

家族で入浴時間を揃えることも意識しています。無理なく、無駄なく! 毎日お風呂でのリラックスを楽しみつつ小さなことからコツコツ取り組んでいます。



ちょっと真面目にSDGs

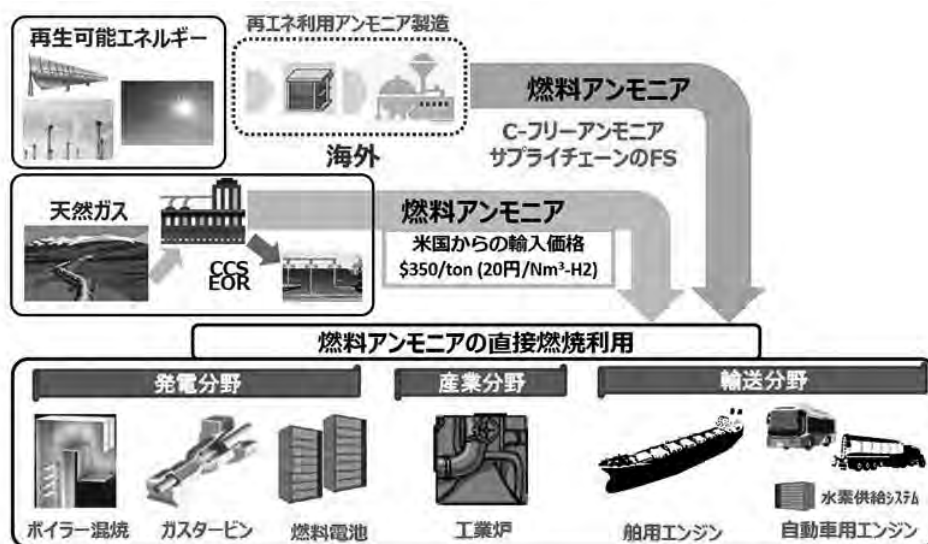
大東プレス工業(株) ますだ ゆたか
増田 豊

自動車用エネルギー源としての電池や水素は、コストが高く取扱いも危険なので普及は難しい。100%再生可能エネルギー、CO₂フリーの太陽熱で合成するアンモニア(NH₃)の実用化が、発電や船舶用に急拡大中。

同技術が自動車にも展開できるよう、新部品の開発に日々奮闘しています!!



Hydrogen from Ammonia breakthrough for car fuels?



(株)トノックス
技術部
かとう としひこ
加藤 俊彦さん



我が社の



(株)浜名ワークス
トラック営業部営業業務課
はまもと
濱元 さやかさん



新しい物に
挑戦する社風が
魅力的です

アットホームな社風
で温かい社員の方
が多いです

Q1 どんなお仕事ですか？

弊社では主に、特装車の設計から製造まで一貫して製造を行っています。私は、生産技術としてSDGs、カーボンニュートラルに向けた取組みを主な活動とし、サーキュラエコノミーの推進、いかに効率よくエネルギーを使うか、工法の見直し、治具の設計、工程計画を行っています。

Q2 仕事で楽しいときは

何か変化点が発生することは、必ずしも受け入れられることが全てではありません。反発を買うことが多い中、最初は反発ばかりで進まないことも、粘り強く説明し、やって見せて受け入れてもらえたとき、そしてそれがカーボンニュートラルに非常に貢献できたとき、よくやった！と感じます。

Q3 仕事でつらいこと

仕事でつらいと感じたことは無く、なにか壁に当たることがあっても、それよりも検討し実施し、成功した時の達成感が上回るのでつらいことを忘れているのかもしれません。どんな時もプラス思考です。

Q4 これまでの仕事の中で 印象に残っている出来事は？

入社して数年後、私は製造部の現場応援をしていました。大型の特装車の架装を納期に向けて進めていました。完成検査が近づいてきた頃、当時の上司から最後の纏めはお前がやれと言われ、若輩者の私に最後の纏めという大役を与えてくれました。完成検査合格を貰ったときの充実感は今でも忘れない出来事です。上司、周りの先輩達のフォローもありできたこと、すごい会社だと達成感を感じました。

Q5 御社のPRをしてください！

(株)トノックスは、特装車の設計製造を手掛けています。設計から製造まで一貫して自社で行い最後までやり遂げる製造力がある現場が持ち味。昨今の取組みとして開発物にも力を入れ始めており、若手の技術力向上、熟練からの技術継承に取り組んでおり、新しい物に挑戦する社風が魅力的です。

Q1 どんなお仕事ですか？

私は、主に車輛業務(車検予約、提出書類作成)やディーラー様・お客様への書類発送業務、また営業チームのサポートを行っています。社内外とのコミュニケーションが重要となりますが、先輩社員の方々にフォローいただきながら業務を行っています。

Q2 仕事で楽しいときは

「HAMANAWORKS」と書いてあるトレーラやキャリアカーが街中を走っているのを見ると嬉しく思いますし、気が付くと探してしまっています。アットホームな社風で温かい社員の方が多く、日々の業務や会話も楽しんで過ごしています。

Q3 仕事でつらいこと

トラックや特装車に携わる中で専門的な知識や業界用語が多く、設計から納車までの流れを把握するにはまだまだ経験が必要だと感じます。

Q4 これまでの仕事の中で 印象に残っている出来事は？

普段は社内業務がメインですが、お客様に納めた製品の状態確認をする場面への立ち合いや、車検場での業務を見る機会があり、設計から製造に携わった社員の皆さんや、最前線でお客様と関わる営業の方々の努力が頭に浮かんでくる瞬間でした。

Q5 御社のPRをしてください！

(株)浜名ワークスは、設計から製造、販売、修理まで一貫して行っており、キャリアカーは国内で圧倒的なシェアを占めています。今後もお客様のあらゆるご要望に応えるために、75年超えの技術・ノウハウを活かし「作品」を造り上げていきます。引き続き、(株)浜名ワークスを宜しく願いいたします！

2022年度 主要車種の生産状況

()内は前年度比

2022年度の非量産車の生産台数は、136,968台(93%)と5年連続で前年度を下回った。

① 特装車

- ・特装車全体は49,882台(93%)となり、3年連続の減少となった。なお、輸出車は7,373台(121%)と2年連続の増加。
- ・国内向け輸送系車両は30,106台(86%)と3年連続の減少。車種別では、ダンプ車23,590台(87%)、タンクローリ2,260台(87%)、トラックミキサ車1,697台(93%)、粉粒体運搬車630台(80%)、脱着コンテナ車1,929台(72%)。
- ・国内向け作業系車両は12,403台(97%)と3年連続の減少。車種別では、消防車956台(95%)、コンクリートポンプ車239台(91%)、環境衛生車5,561台(92%)、高所作業車4,536台(103%)、その他1,111台(111%)。

② 特種車

- ・特種車全体は10,071台(101%)と3年ぶりの増加。
- ・量産車(車いす移動車／警察車両)は6,004台(103%)と3年ぶりの増加。内訳は車いす移動車3,007台(75%)、警察車両2,997台(165%)。
- ・非量産車は3,801台(99%)と2年ぶりの減少。その他が増加、医療防疫用、作業・工作用、サービス用が減少。

③ 平ボデートラック (除シャシメーカー標準トラック)

- ・シャシメーカー標準トラックを除く当会特有車は13,004台(92%)と4年連続の減少。
- ・サイズ別では、大型4,047台(83%)、中型3,277台(79%)が減少、小型・軽5,680台(112%)が増加。
- ・車種別では、深あおり、普通型あおり、車両運搬車ともに減少。大型、中型は深あおり、普通型あおり、車両運搬車ともに増加。小型は普通型あおり、深あおり、車両運搬車ともに増加。

④ バン

- ・バン型車全体は53,764台(90%)と5年連続の減少。
- ・サイズ別では大型13,824台(79%)、中型16,296台(84%)は減少、小型・軽23,644台(103%)は増加。
- ・車種別ではドライバンが32,868台(88%)、冷蔵・冷凍車が19,423台(92%)とともに減少。

⑤ トレーラ

- ・トレーラ全体は8,383台(103%)と3年ぶりの増加。
- ・車種別ではコンテナ2,678台(103%)、バン2,695台(106%)は増加、その他特装系1,348台(99%)、平床1,662台(99%)は減少。

⑥ 大中型バス

- ・大中型バス全体で1,864台(132%)と3年ぶりの増加。
- ・車種別では、路線用1,348台(147%)、観光用172台(131%)は増加、自家用344台(95%)は減少。

⑦ 乗用・小型商用・軽

- ・全体は、1,743,238台(103%)と4年ぶりの増加。
- ・国内向は、817,808台(106%)と6年ぶりの増加。
- ・輸出向は、925,430台(100.7%)と3年ぶりの増加。

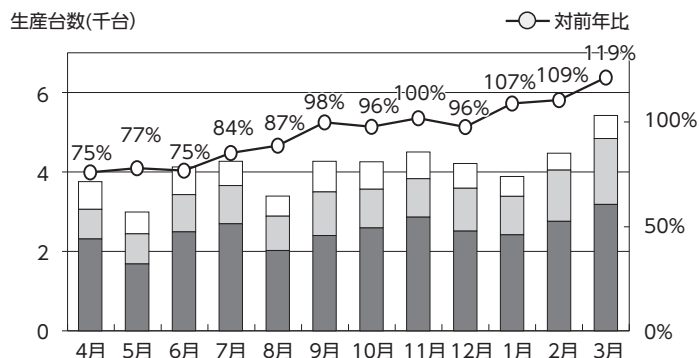
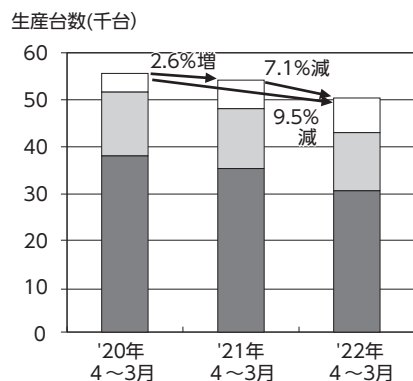
2022年度 会員生産台数実績

			台 数	前年度比(%)
全 体	国 内		960,375	103.7
	輸 出		994,153	102.4
	合 計		1,954,528	103.0
非量産車 ※印の車両	国 内		129,329	91.9
	輸 出		7,639	120.2
	合 計		136,968	93.1
特装車 ※	国 内	輸送系車両	30,106	86.3
		ダンプ車	23,590	87.4
		タンクローリ	2,260	87.1
		トラックミキサ車	1,697	93.3
		粉粒体運搬車	630	79.8
		脱着コンテナ車	1,929	71.8
		作業系・その他車両	12,403	97.3
		消防車	956	95.4
		コンクリートポンプ車	239	90.9
		環境衛生車	5,561	91.6
		高所作業車	4,536	102.7
		そ の 他	1,111	111.2
		国 内	42,509	89.2
		輸 出	7,373	121.3
	合 計	49,882	92.9	
特種車 ※	国 内	量産系	6,004	102.8
		非量産系	3,801	99.0
		医療防疫用	129	66.8
		作業・工作用	461	82.3
		サービス用	231	55.3
		そ の 他	2,980	111.7
	国 内	9,805	101.3	
	輸 出	266	95.7	
	合 計	10,071	101.1	
平ボデー トラック	国 内	標準型(シャシメーカー標準車)	8,547	86.4
		※ 大 型	4,047	83.0
		※ 中 型	3,277	78.9
		※ 小型・軽	5,680	112.4
		※ 小 計	13,004	92.4
合 計	21,551	89.9		
バン ※	国 内	大 型	13,824	79.0
		ドライバン	11,187	81.9
		冷蔵・冷凍車	2,606	68.4
		そ の 他	31	114.8
		中 型	16,296	84.2
		ドライバン	9,115	87.3
		冷蔵・冷凍車	7,083	82.5
		その他	98	30.3
		小型・軽	23,644	103.3
		ドライバン	12,566	96.2
		冷蔵・冷凍車	9,734	111.8
		そ の 他	1,344	121.6
		合 計	53,764	90.0
トレーラ ※	コンテナ		2,678	103.4
	バ ン		2,695	106.1
	平床		1,662	98.9
	その他特装系		1,348	98.5
	合 計		8,383	102.5
バス	国 内	※ 大・中	1,864	131.9
		路 線	1,348	146.8
		観 光	172	131.3
		自家用	344	94.5
	そ の 他	4,691	98.9	
	国 内	6,555	106.5	
	輸 出	61,084	136.2	
合 計	67,639	132.6		
乗用 小型商用 軽	国 内		817,808	106.1
	輸 出		925,430	100.7
	合 計		1,743,238	103.1

注)・トラック運転台及びテールゲート等の装置生産台数は含んでいません。

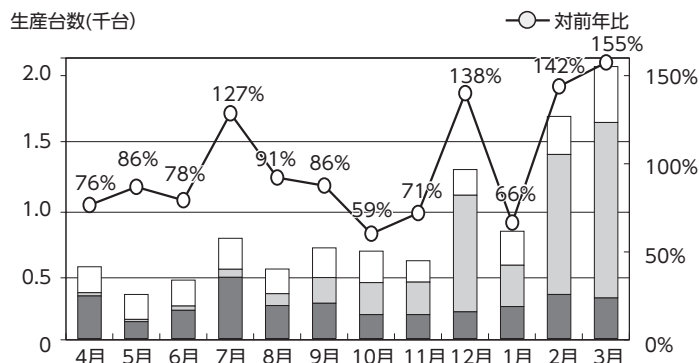
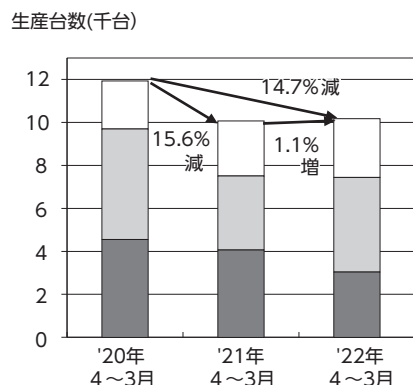
特装車

輸出
 作業系・その他
 輸送系



特種車

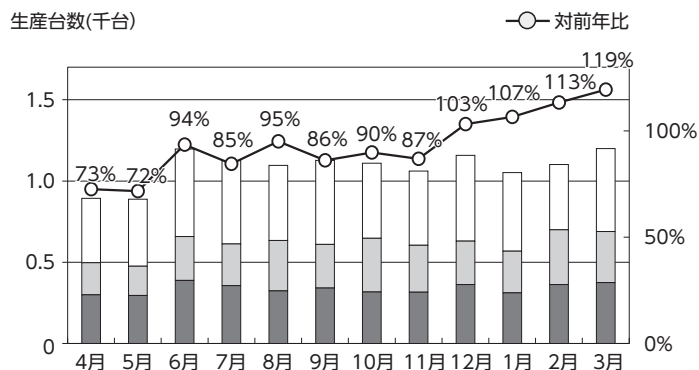
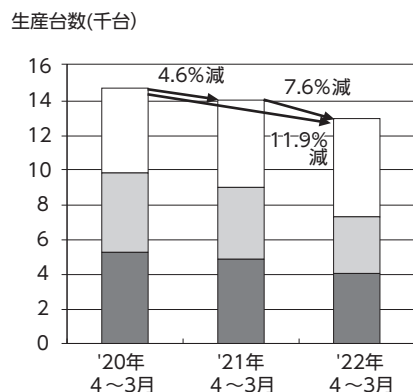
その他
 緊急用
 車いす移動車



平ボデートラック (除 シャシメーカー標準トラック)

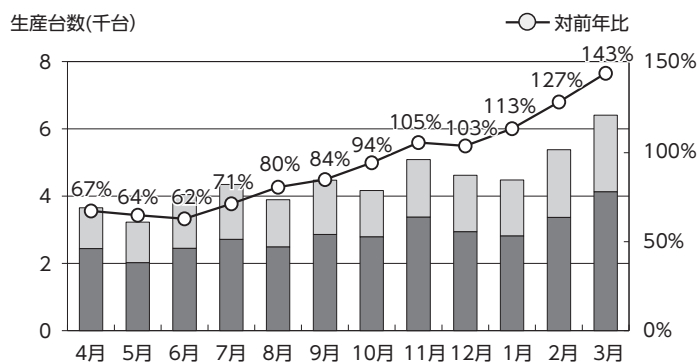
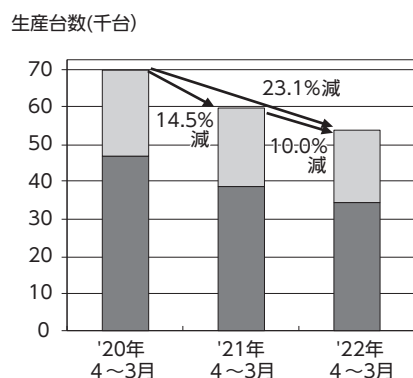
平ボデートラック
(除 シャシメーカー標準トラック)

小型・軽
 中型
 大型



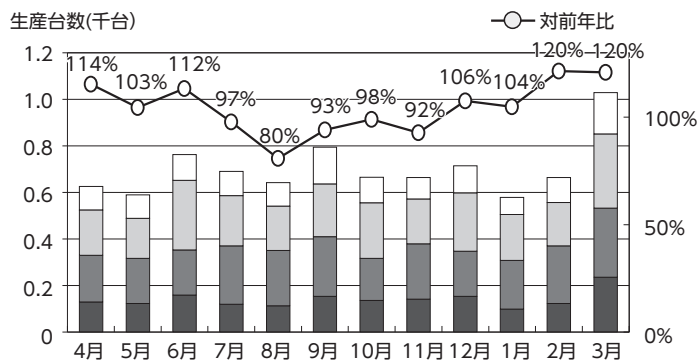
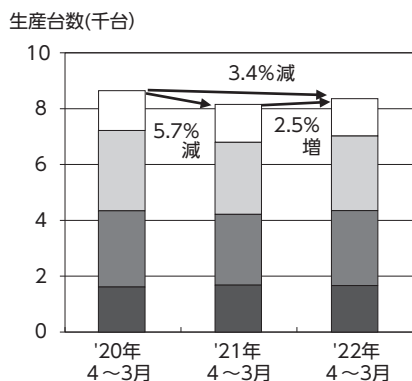
バン

冷凍・保冷車
 バン
(除 冷凍・保冷車)



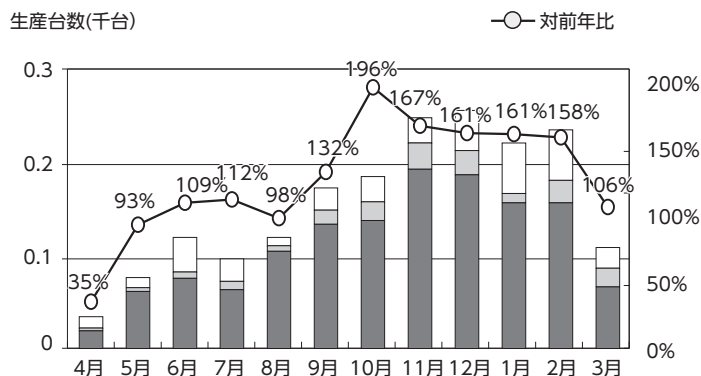
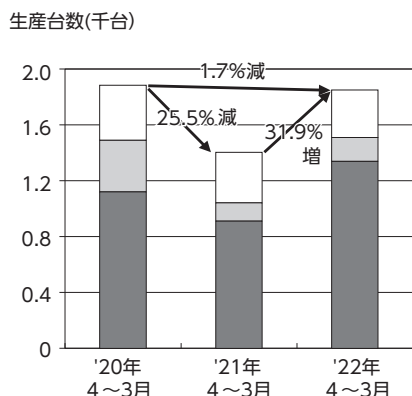
トレーラ

□ その他特装系
 ■ コンテナ
 ■ バン
 ■ 平床



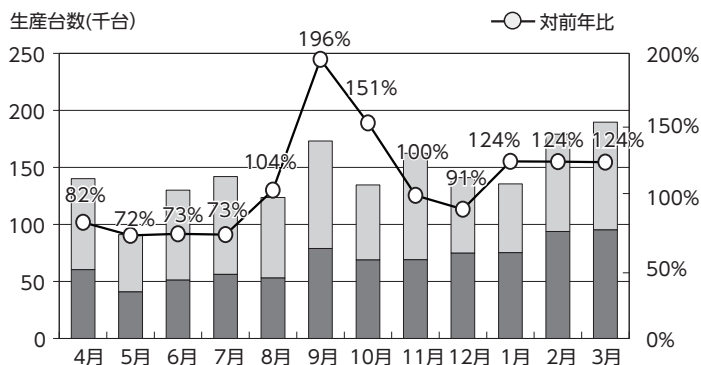
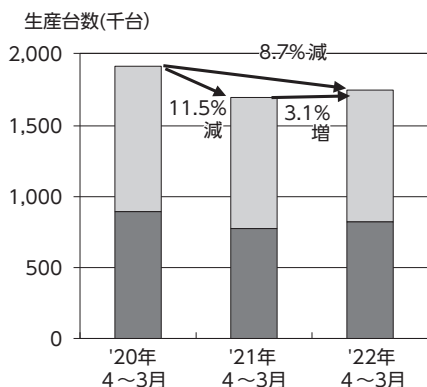
大中型バス

□ 自家用
 ■ 観光
 ■ 路線



乗用・小型商用・軽

■ 輸出
 ■ 国内



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>



退任のお知らせ

退任挨拶

専務理事 吉田 量年

5月26日の通常総会をもちまして、専務理事を退任いたしました吉田です。2013年5月の通常総会、臨時理事会を経て専務理事に就任させていただき、10年が経過いたしました。この間、職務を全うして来られましたのは、会員の皆様、そして関係する数多くの皆様に支えていただいたお陰であり、心より感謝申し上げます。

これまで、会員の皆様に「車工会会員で良かった」と思っていただけの取組みを考え、相談させていただきながら、推進してまいりましたが、自問自答いたしますと反省することばかりです。いかに、会員の皆様に寄り添わせていただき、困られておられることへの対応を、ご一緒に考えさせていただくことが難しいのかを、実感した10年でもありました。

2016年4月に発生した熊本県を中心とした地震の際には、会員様同士での支援活動も行われました。その他の自然災害発生時も、会員の皆様同士で情報共有され、連携した取組みを行っていただいております。これは、会員様のネットワークが強いためになし得るものと思います。そして、2020年からの新型コロナウイルス感染症拡大における対応では、これまで以上に自動車産業が連携し、社会生活を支え、会員の皆様にも多大なご協力、ご支援をいただきました。

2021年度からはカーボンニュートラル(CN)に向けた取組みをスタートさせ、現在、個社活動が進められる段階となってきました。ここでも、会員様のネットワークが活かされるものと思っております。そして、皆さんの連携により、CNを達成されることと思います。

「働くクルマ」の役割はますます大きくなってまいります。そうした中で、これまで以上に、豊かな社会生活に繋がる製品の開発、提供をご期待申し上げ、退任の挨拶とさせていただきます。本当にありがとうございました。

(吉田)



広報委員長交代のお知らせ



退任挨拶

増井 敬二氏

トヨタ車体(株) 取締役会長

1年間、広報委員長を務めさせていただきました。在任中は、コロナ禍により活動の制約はあったものの、ホームページへのCN専用ページ新設や、車体NEWSにおいて各種情報を発信することができました。広報委員の皆様にご協力いただき大変感謝しております。

今後は、吉村委員長のもと、広報活動を更によいものにしていただくことを期待しております。



新委員長就任挨拶

吉村 東彦氏

日産車体(株) 取締役社長

この度、増井敬二氏に代わり、新たに広報委員長に就任いたしました。業界内外にタイムリーに的確な情報を発信するとともに、ホームページ、車体NEWSの更なる充実を図り、自動車業界が元気になるよう取り組んでまいりますので、どうぞよろしくお願い致します。

新広報委員

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。



源本 正人氏

極東開発工業(株)

特装事業部
推進部
営業推進課長



峯房 里子氏

日本フルハーフ(株)

事業企画部
コミュニケーション
改革グループ
グループリーダー



古川 芳氏

スリーエム ジャパン(株)

トランスポーター
セーフティ事業部
販売部



編集後記

今月から発行人となりました板倉です。車体工業会では環境委員会とトレーラ部会を担当させていただき3年半で、まさに青天の霹靂の役割変更で不安ばかりが先に立ってしまっている状況ですが、できる限りのことはしていきたいと、「車体NEWS」についても、皆さんに楽しくお読みいただける会報にしていきたいと思っておりますので、よろしくお願いします。

5月連休明けの新型コロナウイルス感染症の第5類への変更により、コロナ禍もひと段落し、世の中は多くの場面でもとの姿を取り戻しつつある。ちょうど3年前は当会の委員も殆どの方が車体工業会事務所にお越しになれなかったが、再びお集りにいただけるようになり、事務所も徐々に賑やかさが増している。

一方、コロナ禍の間にZoom等のWebによるコミュニケーション、媒体の電子化が社会全体で進み、当会においても理事会等でのタブレット使用によるペーパーレス化に着手した。事務員の作業工数の低減に加えて、資料が見易く理解度が向上したとして、理事や委員の皆様からの評価も概ね好評と受け止めている。

また、理事会等でのペーパーレス化は、以前より議論はあったが、直接的な契機となったのは、担当者のコロナ感染による自宅待機でコピー作成工数の捻出が難しかったことであり、ある意味必然な一方、この機会に感謝するような不思議な感覚でもある。時代の変化、周辺環境の変化を、上手に活用することが求められる時代になっていると感じる。

車体NEWS夏号はこれまでと同様、通常総会に関する内容が中心となる。他号と比べ情報量が多いが、車体工業会の取組みを年度で整理した号であるので、是非お時間を割いてご確認いただきたい。

また、その記事の中にもあるが、3月の銚子電鉄の講演を聴講された方は、ぬれ煎餅のくだりなど思わず胸を打たれた方も多かったのではないかと？いろいろな場面で聞くことも多いが、「絶対に諦めない」に加えて「最も強い者が生き残るのではなく、最も賢い者が生き残るのでもない。唯一生き残るのは、変化できる者である」との貴重なメッセージを改めていただいた。

とりとめのない初回の編集後記となってしまったが、自分の中で大切なもの、変化しないものを捨てきれない局面は多いものの、「諦めず、変化しながら」時代に対応していこうと思う。今後ともよろしくお願いいたします。(板倉)

お知らせ

7月講演会のご案内

◆日 時： 2023年7月20日(木) 14:30～16:00

◆場 所： 日本自動車会館1階 くまプラザ会議室

◆テーマ：「最近の自動車技術行政について(仮)」

講演者：国土交通省自動車局 審査・リコール課 課長(予定)

国土交通省が進める自動車の安全対策、環境対策、自動運転、リコール、整備、国際関係等の施策全般について、基本的考え方、方向性、スケジュール、当会との関連などを説明

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

表紙写真について

トレーラ部会

昭和飛行機工業(株)製

「精米バルク車」

精米バルク車は、精米工場から精米を炊飯加工工場へ輸送する専用車両です。

独立式のタンクを4個搭載し、それぞれ銘柄、用途別等種類の違う精米を同時輸送することが可能で、独立式タンク下方にはベルトコンベアが設置され最大約6kg/secで排出可能です。

清掃作業性向上、異物リスク及び荷下ろし作業性の効率化に応えた車両になります。



新職員紹介



総務部長
松本 東始

会員の皆様と密に連携し、頑張ってもらいます。どうぞよろしくお願いいたします。

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

広告掲載会社

フジタ自動車工業株式会社 P.65
イサム塗料株式会社 P.40
スリーエム ジャパン株式会社 表3
株式会社ワイズマン 表4

車体NEWS

SUMMER 2023 夏



2023年6月15日発行

発行所 一般社団法人 日本自動車車体工業会

〒105-0012 東京都港区芝大門1-1-30

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

発行人 板倉 範頭

どんとこい。

私たちはトラック荷台のプロです

フジタボデー

私たちはトラック荷台を1台、1台オーダーメイド。
現場が求める荷台、特殊ボデーをお届けするため、
柔軟な発想と確かな技術でチャレンジを続けています。

FUJITA BODY

フジタ自動車工業株式会社

〒761-2103 香川県綾歌郡綾川町陶1500番41 / 電話：087-876-5311 / FAX：087-876-5312

www.fujitabody.co.jp

新潟工場 〒950-0801 新潟県新潟市東区津島屋6-125 / 電話：025-275-1387 徳島工場 〒771-0219 徳島県板野郡松茂町笹木野字八北開拓 / 電話：088-699-2540

美しさと安全性の両立

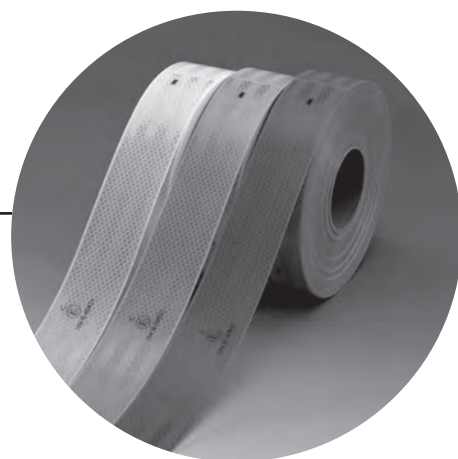
Beauty & Safety スリーエムからの提案です。

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

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

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

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



3MTMダイヤモンドグレードTMコンスピクイティ反射シート

3MTM反射シート680Eシリーズ

スコッチカルTMフィルム

コントロールタックTMプラスフィルム

3MTM

ダイヤモンドグレードTM

コンスピクイティ反射シート

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

■おもな特徴

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

事故減少に対するコンスピクイティ反射シートの有効性に関わる研究報告

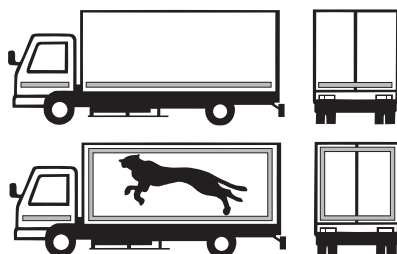
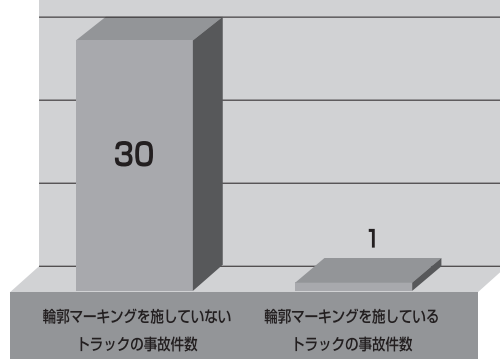
■ヨーロッパにおける研究報告

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

■米国における研究報告

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

■事故件数対比



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



スリーエム ジャパン株式会社
トランスポーテーション セーフティ事業部

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

3M

生産物賠償責任保険

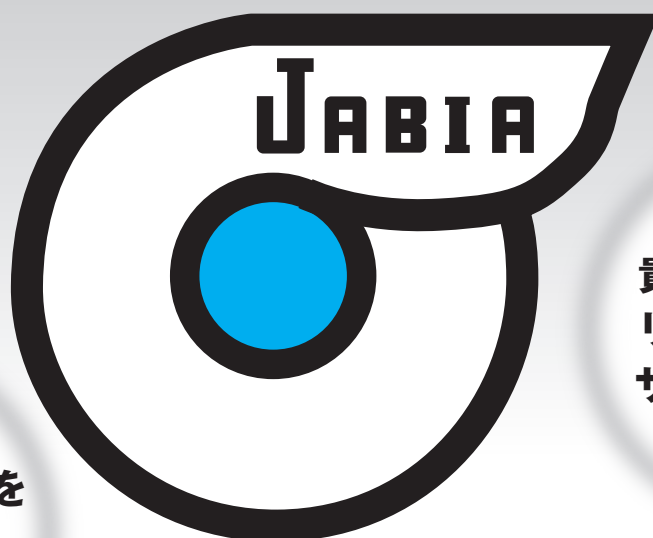
生産物回収費用保険

日本自動車車体工業会 団体PL保険制度・ 団体リコール保険制度

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

随時加入申込受付中

車体工業会会員の
皆さまのための
専用の保険制度。



貴社のPL対策・
リコール対策を
サポートします。

スケールメリットを
生かした割安な
保険料。

制度の趣旨

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

お気軽にご相談ください

取扱代理店：

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

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

ご相談用メールアドレス:jabiahoken@wiseman.gr.jp

引受保険会社：

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

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



損害保険ジャパン株式会社