

# 車体

# NEWS SPRING 2026 春

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.



ダブル連結トラック  
(詳細はP.34を参照)

## CONTENTS

巻頭言	2
NEWS特集	
講演会を開催	3
「2026年度税制改正大綱」の概要	4
2025年 中国視察報告	5
カーボンニュートラル対応 第19回	9
コンプライアンス優先経営の徹底 第3回	10
NEWS FLASH	
本部だより	11
部会だより	14
支部だより	17
官公庁だより	18
会員情報	20
NET WORK vol.122	
VANTECH(株)	21

VOICE STAGE 110	
(株)ミラージャパン	23
(株)矢口製作所	24
そこが知りたい 第69回	
「生成AI活用事例」	25
働くクルマたち 第52回	
「高所作業車」	27
COFFEE BREAK	29
いどばた会議 第25回	
「私の推し」	31
我が社の元気人	32
DATA FLASH	
2025年4月～2026年1月 会員生産状況概要	33
編集後記	34





# 1. 常に 挑戦 基本 方針

经营理念  
経理

2. お客様の  
利益を  
3. 自  
仕事に

考えよう。  
4. 力を合わせ、

誇り

大きな  
誇り  
を  
持とう。生み出そう。

向上

を  
高い価値  
旨とし

追及する。

2. 誠心誠意の

サービスをもってお客様の

満足と信頼を

3. 創意工夫

を

行

指針

1. 上を目指して  
あげよう。

6. 善き思い  
行

正しい

5. 努めよう。

心

高めよう。  
人格を  
磨き

力

を

4. 成長  
を通じて  
「心の豊かさ」  
を求める。

自由

闊達な  
株式会社  
ケイエムオー

KMO

...



# 巻頭言

## トレーラの可能性を広げるための 取組みと課題

トレーラ部会長 能條 幹也  
（株）花見台自動車・代表取締役



トレーラ部会長を仰せつかっております能條でございます。

平素より車体工業会の諸活動に多大なるご理解とご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

車体工業会トレーラ部会に入会して以来、トレーラが輸送業界でどのように使用されているかを拝見してきました。

本来トレーラは機動性に優れ、行政上も2両として扱われるため、現行法制度の範囲内でトラックと同様の行動範囲を有しています。私は日本の道路環境に適した小型トレーラを、合法的に大型トラックの2倍以上の積載量を持つ連結車両として普及させることができれば効率が高まり、輸送事業者にも“稼げる車両”として受け入れられるのではないかと考えております。

一方、大型トラックに比べて輸送効率は高いものの、日本の道路事情もあり、その使用範囲が限定されているように見受けられます。

その要因の一つは、車両制限令にあるのではないかと考えられます。

小型トレーラシステムは、申請によりA・B条件で走行範囲が制限されますが、いわゆる“ノーワッペン”の状態においても、連結車両総重量のみの緩和を実現するなどの制度改革ができないかと考えています。これにより、道路荷重において既存車両と同等の条件が満たされると考えております。

一方で車体工業会として車両制限令への対応は主に使用者・運送業者に委ねられていますが、トレーラをより一般的な車両として使用できるような働きかけを進めてまいりたいと考えています。

また、トレーラは長寿命であることから、運用期間中に安全装置の部品が入手困難となり、適切な整備ができずABS等が装着されていない状態となっており、保安基準に抵触する車両が増えるなど、安全追求が困難な状況です。改造基準等について行政と協議し、安全確保ができない車両に対しては、使用不可とするなど、基準の見直しも必要ではないかと考えております。

更にカーボンニュートラルへの対応に目を向けると、各OEMにより水素・電気を用いた車両開発が進んでおりますが、実用化にはまだ時間を要すると思われ、現時点で可能な技術により、CO<sub>2</sub>排出量を早急に削減することが重要です。具体的には、現在使用されている20t車（積載量9,800kg）の運用範囲で、小型トレーラダンプの活用が可能となると、CO<sub>2</sub>排出量を現状の半分に削減できるだけでなく、2人作業が1人で可能となり、運送事業者の人員不足対策や経営力向上にも寄与すると考えております。

トレーラはトラクタとの連結状態を十分に検討して製作しており、輸送事業者の方々にとって“稼ぐ力”につながる、使い勝手に優れたトレーラを提供していきたいと考えております。

物流に不可欠な車両としての役割を果たし続けるためにも、引き続き、関係各方面の皆様のご支援とご指導を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。



# 「2026年度税制改正大綱」の概要

中央業務委員会



政府は2025年12月26日に「2026年度税制改正大綱」を閣議決定した。

当会からは自動車関係21団体で構成する「自動車税制改革フォーラム」を通して、自動車関連及び中小企業税制について概要及び別表のとおり要望した結果について報告する。

## 全体概要)

### 1. 国税:

- 1) 自動車重量税のエコカー減税：減免区分の基準となる燃費基準の達成度を引き上げた上で、適用期限を2年延長する。

### 2. 地方税:

- 1) 自動車税等の環境性能割：2026年3月31日をもって廃止する。
- 2) グリーン化特例：軽課/重課共に適用期限を2年延長する。
- 3) 軽油引取税の当分の間税率：2026年4月1日に廃止する。  
(ガソリンは2025年12月31日に廃止済)

## 2026年度 税制改正大綱 当会要望に対する結果

当会要望 ( I : 自動車関連税制、II : 中小企業税制 )			結果	
I	1	自動車税・軽自動車税	国際的適正水準な税体系へ見直し、初年度月割課税廃止	見直し・廃止には至らず 2028年度以降のあり方については、重量及び環境性能に応じた公平・中立・簡素な税負担の仕組み等について検討し、2027年度税制改正において結論を得る。
		自動車重量税	将来的な廃止を目指し、まずは「当分の間税率」の廃止	
		環境性能割	被牽引車(トレーラ)についての車両区分への明記と対象からの除外を含め、課税のあり方の抜本的な見直し 理由：トレーラは大型車に区分(車両区分への明記なし)、自家用3%/営業用2%の税率が適用 トラクタが環境性能割を負担しており、トレーラへの適用は過大	2026年3月31日廃止 現行の自動車税種別割を自動車税、軽自動車税種別割を軽自動車税とする。 地方税の減収分については、安定財源を確保するための具体的な方策を検討し、それまでの間は国の責任で手当する。
2	不合理な燃料課税の見直し	ガソリン税/軽油引取税に上乗せの「当分の間税率」廃止、ガソリン税/石油ガス税等のTax on Taxの解消	当分の間税率 ガソリン：2025年12月31日廃止済 軽油：2026年4月1日廃止	
3	財源確保のための自動車関係諸税(車体・燃料課税等)の新税創設及び増税には反対		2026年度の新税創設・増税はなし 但し上記廃止による減収対策は今後検討される。	
II	1	中小企業法人税軽減税率の拡大	中小企業を対象とした軽減税率の更なる低減等を要望	欠損金の繰戻しによる還付制度の不適用措置の適用期限2年延長
	2	税法上の中小企業定義見直し	中小企業基本法に合わせて法人税制上の資本金基準を「1億円以下」から「3億円以下」に引き上げ	引き上げには至らず
	3	CNに向けた投資に対する税制措置	設備導入や投資に対する税額控除、特別償却等の措置の更なる充実、補助金・助成金の拡大	投資促進税制の適用期限2年延長 特別償却率及び税額控除率の見直し

# 2025年 中国視察報告

中国国際商用車展示会、自動運転タクシー(ApolloGo)試乗、BYD工場視察

今回の中国視察は5日間(11/11~11/15)の日程で催行し、中国国際商用車展示会(CCVS)、自動運転ロボットタクシーであるApolloGoの試乗体験、BYDのEVバス製造工場の視察を行い、中国の商用車や架装製造現場、市場の自動車文化について学んだ。

視察団は中京車体工業株式会社の森団長のもと、幅広い部会から総勢16名(+事務局2名)のメンバーに参加いただいた。

## 視察団メンバー

(敬称略・会社名50音順)

会社名 氏名	部会	会社名 氏名	部会
【団長】中京車体工業(株) 森 孝義	特種	トヨタ車体(株) 石川 拓生 武藤 信幸	小型
岩崎工業(株) 坂井 大輔	特装	パーソルクロステクノロジー(株) 西村 州平 岩野 雄介	資材
岩戸工業(株) 村岡 秀輝	特装	(株)パーマンコーポレーション 石川 正和	
(株)北村製作所 深澤 文隆 阿部 裕之	バン	三菱ふそうバス製造(株) 西岡 衛	バス
ジェイ・バス(株) 内原 徹 山倉 浩介	バス	(株)矢野特殊自動車 村瀬 孝寿 岩本 裕輝	バン
(株)シンセイ 星 雅也	バン	事務局 森田 敦次 鶴見 孝之	

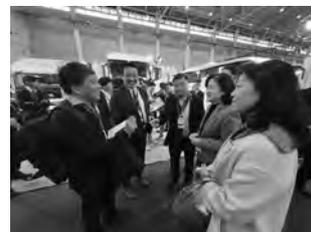
## 行程

	11月11日(火)	11月12日(水)	11月13日(木)	11月14日(金)	11月15日(土)
場所	日本 成田空港 中国 武漢	中国 武漢	中国 武漢 杭州	中国 杭州 上海	中国 上海 日本 羽田空港
8:00				移動	移動
9:00		移動	移動	移動	移動
10:00		移動	移動	移動	移動
11:00		移動	移動	移動	移動
12:00		移動	移動	移動	移動
13:00	12:00 集合	移動	移動	移動	移動
14:00	移動(空路)	移動	移動	移動	移動(空路)
15:00	移動(空路)	移動	移動	移動	移動(空路)
16:00	移動(空路)	移動	移動	移動	移動(空路)
17:00	移動(空路)	移動	移動	移動	移動(空路)
18:00	移動	移動	移動	移動	移動
19:00	移動	移動	移動	移動	移動
20:00	移動	移動	移動	移動	移動
21:00	移動	移動	移動	移動	移動



## 団長統括

このたび、私が理事会で提案した中国CCVSへの視察が、車体工業会として正式に実施できましたこと、まずは関係者の皆さまに心より御礼申し上げます。中国で商用車の展示会が開催されると聞いていたものの、一人で行くには限界があり、組織としてぜひ検討いただきたいとお願いした結果、今回の訪問が実現した。実際に訪れてみて、本当に行って良かったと強く感じており、その概要を以下にご報告する。



CCVSでの交流



ApolloGoでの交流



BYDでの交流

## CCVS展示会の印象

今回の訪問では、主催団体の関係者とも直接交流する機会も得られた。

展示会そのものは、トランプ関税の影響もあるのか、例年よりやや縮小気味だったという話もあったが、それでもBYDが中国向け価格帯の新型トラックを発表するなど、見どころが多かった。

架装メーカーについては、レベルの幅が非常に広く、レベルの高い企業は日本と遜色ないどころか、かなり高度なところまで来ていると感じた。一方で、まだ経験が足りず、やや「やっつけ感」がある企業も見受けられ、市場としては成熟と発展段階が入り混じっている印象だった。

ただし、上位層のレベルアップは確かで、全体としては着実に進歩していることが確認できた。

また、荷物を運ぶためだけの箱型の自動運転車が展示してあったが、実際に街中の道路を当然のように走っていることも印象的で、中国における社会実装のスピードの早さも強く感じた。

## ■ 武漢での無人タクシー「ApolloGo」試乗

続いて、武漢にあるモデル地区で、無人タクシー「ApolloGo」の試乗を行った。

事前に話には聞いていたが、街中を1,000台ほどの無人タクシーが普通に走っているという状況を実際に目でみると大きな驚きを覚えた。

特に感心したのは、自動運転車の“融通のきき方”である。同じ場所に戻ってきた際、車両を止めるスペースが微妙に空いていなかった場面があったが、その時に車両が一旦考えるように停止し、空いている場所まで自ら移動し直して停車した姿には、人間的な判断力すら感じられた。

## ■ BYD工場の見学

最後に訪問したBYDのEVバス製造工場では、非常に広大で、ゆったりとした工場レイアウトが印象的だった。

BYDの大きな特徴として、内製率の高さが挙げられる。事業をゼロから作り上げてきた経緯もあり、「自分たちでやるしかなかった」という背景のもと、各事業で7割程度を自社開発・自社生産しているとのことだった。

モノレール事業も手がけており、車両のみならず橋脚などの建設領域まで自社で実施しているという話には、垂直統合の徹底ぶりを強く感じた。

## ■ 総括

今回の視察を通じて、中国商用車業界の実情や技術レベルの変化、そして自動運転の社会実装がどこまで進んでいるかを、実際の現場で確認することができた。

特に、自動運転の普及状況やBYDの垂直統合モデルは、日本にとっても多くの示唆を与えるものだと感じる。

今回の視察で得た知見を総括としてまとめたが、この経験を今後の業界活動に活かしていきたいと思う。

## CCVS視察

CCVSはドイツ ハノーファーのIAAと隔年で行われる国際展示会であり、2025年の会場は武漢国際博覧センターであった。

コロナ禍以降の不景気の影響もあり、全体として出展社数や来場者数は例年より減少していたとの声も聞かれたが、商用車・部品・スマート技術・物流機器など幅広い分野が集まり、中国市場の広がりや熱量を肌で感じる事ができた。



CCVS会場



前回(2019年)  
以降2回は、コロナ影響で中止



今回(2025年)

車両出展では、大型トラックや大型バスを中心に、電動化・スマート化の流れが加速していることを実感した。

特にEVトラックは、クラスに応じて大容量バッテリーを搭載し、カタログ値で航続距離300kmを超える車両が増えており、坂道発進などの実演も行われていた。トラクタヘッドにもEVが多かった。(トレーラヘッドとも呼ばれる)

また、LNGを燃料とする車両や水素トラクタヘッドなど、多様なパワートレインが併存する状況も確認できた。

架装メーカーについては、技術レベルに大きな幅があるものの、上位の企業は日本と比較しても遜色ないレベルに到達していると感じた。

一方で、経験が不足し作り込みに甘さが残るメーカーもあり、市場としては発展途上と成熟が混在した段階にある。ただし、上位層の技術進歩は明確で、その勢いには強い印象を受けた。



大型トラック



大型バス



EVトラクタヘッド



EVトラックでの坂道発進の実演



水素燃料トラクタヘッド



LNG燃料トラクタヘッド



車両運搬車(キャリアカー)



EV車両シャシ

完全にパレット状(箱)の車両(荷室100%)も複数メーカーが展示されていた。この車両は前後・左右にカメラやセンサーを搭載しており、自動運転技術の導入に相当力を入れていることが伺える。



運転手不在の完全自動運転のバン

移動中の車窓から、荷物配送専用の無人車両もあり「箱」のまま走行している様子も確認でき、中国の自動運転社会実装の速さを改めて実感した。



無人自動運転の宅配車

展示メーカーの中には、当会会員の(株)矢野特殊自動車の合弁先の親会社が出展しており、温度管理バン型セミトレーラや温度管理EV車(中型以下・慶鈴(いすゞ))などを紹介していた。



温度管理バン型セミトレーラ(ロシア向け)



温度管理EV車(日本タイプ)

## 自動運転タクシー(ApolloGo)試乗体験

武漢市内の「国家智能网联(武漢)示范区(国家スマートコネクテッド武漢モデル地区)」を訪問し、自動運転タクシー「Apollo Go」の乗車体験を行った。



乗車した車両は、加減速・ハンドル操作ともに非常に滑らかで、乗り心地は想像以上に快適であった。いわゆる“ガチガチ”の安全運転ではなく、発進や加減速が人間の感覚に近く、自然な挙動で走行する点が印象的であった。一方、交差点では必ず減速するなど、安全確認の動作は確実にされており、全体として安心感のある運転であり、現地での取り組み状況を直接確認する貴重な機会となった。



参加人数にあわせ車両を用意



車両には多数のカメラやセンサーが搭載されており、Uターンのような複雑な操作でも安定して動作した。乗車体験では直線走行、Uターン、停止などの基本動作を体験したが、いずれもスムーズで、実用段階にあることが感じられた。



武漢市内では、自動運転車が日常の交通環境の中に既に溶け込んでいる。緊急時には遠隔オペレーターが対応する仕組みが採られており、1人のオペレーターが6台程度を監視しているとのことである。



緊急時は遠隔でオペレーティングを行う

また、中国で自動運転が急速に普及している背景についても、現地担当者から興味深い説明があった。

中国では、人・自転車・電動バイク・自動車など、道路上のさまざまな交通主体が“自らの存在を積極的にアピールしながら、自分の安全を自分で確保する”という交通文化が根付いている。このため、自動運転車が道路に混在しても、実安全上の大きな変化が生じにくく、社会として受け入れられやすいのではないか、という指摘があった。日本のように“歩行者優先”という前提とは異なる文化が、普及スピードの違いにつながっている可能性がある。

今回の乗車体験を通じて、中国における自動運転の進展は「実証段階」ではなく「社会実装フェーズ」に入っていることを実感し、交通環境、運行管理、受容性など、日本とは異



# カーボンニュートラル対応 第19回

前回は、私たち一人ひとりが日常生活でできるCO<sub>2</sub>削減の工夫を紹介しました。  
今回は、物流や社会インフラを支える「はたらくクルマ」が、どのようにCO<sub>2</sub>削減に取り組んでいるのかを紹介します。

## はたらくクルマのCO<sub>2</sub>削減への取り組み

### 1. はたらくクルマとは？

はたらくクルマは、私たちの暮らしや社会を支える重要な存在です。

- ・トラック(物流・配送)
- ・消防車・救急車(防災・救急)
- ・ごみ収集車(環境・衛生)
- ・バス・特殊車両(公共サービス) 他

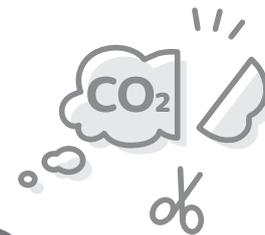
これらの車両は使用頻度が高いため、CO<sub>2</sub>削減の効果も大きくなります。



### 2. 車両そのものの工夫

はたらくクルマでは、次のような技術でCO<sub>2</sub>削減が進められています。

- ・燃費性能の向上(軽量化・空気抵抗の低減)
- ・ハイブリッド車・EV(電気自動車)の導入
- ・再生可能燃料(バイオ燃料等)の活用



### 3. 架装・装備によるCO<sub>2</sub>削減

架装メーカーの工夫も重要です。

- ・アルミや高張力鋼板など軽量素材の活用
- ・作業効率を高める架装設計(作業時間短縮=燃料削減)
- ・電動化された作業装置(電動パッカー・電動クレーン等)

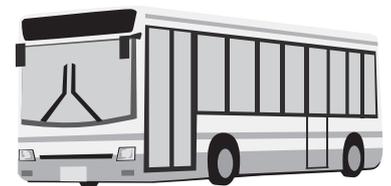
「はこぶ・つむ・あつめる」作業を効率化することが、CO<sub>2</sub>削減につながります。



### 4. 使い方の工夫(運用面)

車両の使い方を工夫することも大切です。

- ・エコドライブの徹底
- ・配送ルートの見直し・効率化
- ・定期的な点検・整備による燃費維持
- ・デジタル技術を活用した運行管理



### 5. まとめ

- ・はたらくクルマは、社会を支えながらCO<sub>2</sub>削減にも貢献している
- ・車両技術・架装・使い方の工夫が重要
- ・一つひとつの改善が、2050年カーボンニュートラルにつながる

次号(#4)予告  
業界・会員企業の  
取組み事例を紹介予定です。

## CO<sub>2</sub>排出量削減のご協力依頼

2050年のCN達成に向け、当会も2030年に向けたCO<sub>2</sub>排出量の目標値を掲げています。会員の皆様の排出量や省エネルギーの取組状況を把握するとともに、実効性のある削減施策の検討・推進を進めております。今後も引き続き、各社におけるCO<sub>2</sub>排出量削減の取組みを推進いただきますようお願い申し上げます。

## ご要望・困り事など

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、掲載要望や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。

お問い合わせはこちら → <https://www.jabia.or.jp/cn/contact/>



# コンプライアンス優先経営の徹底 会員各社による独占禁止法対応に向けた活動紹介

## 第3回

## 中央業務委員会

中央業務委員会では、当会会員各社における独占禁止法(以下：独禁法)遵守を促進する社内風土(独禁法に関する知識や感度が高く、法令違反のリスクに事前に気づき、必要に応じて専門家へ相談できる風土)造りをサポートする活動を、今年度から行っております。

前回に引き続き今回も公正取引委員会ホームページ(以下：公取委HP)の紹介です。

### ●事業活動についての事前相談(事前相談制度・一般相談・相談事例集)

公正取引委員会では、事業者が今後行おうとする商品・役務の取引、知的財産の利用、自主基準・自主規制、共同事業、業務提携、共同研究開発などについての個別具体的な内容が、独占禁止法上問題となるかどうかについての事前相談を受付けていますので、未然防止策としてご活用ください。

出展：公取委HP 事業活動についての事前相談  
<https://www.jftc.go.jp/soudan/jizen/>



### ●事業活動についての事前相談(事前相談制度・一般相談・相談事例集)

相談には2種類あります。

#### 1. 事前相談制度

書面による相談に対して書面により回答し、相談者・相談内容を原則公表するものです。

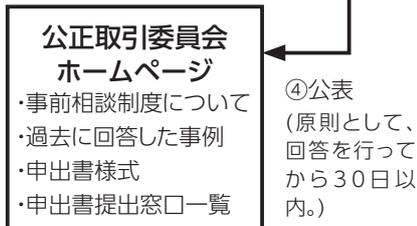
#### 2. 一般相談(事前相談制度によらない相談)

相談者の負担軽減、相談者・相談内容の秘匿性等に配慮し、電話等で相談するものです。  
(原則として口頭による説明と回答、相談内容等については非公表)

#### 1. 事前相談制度

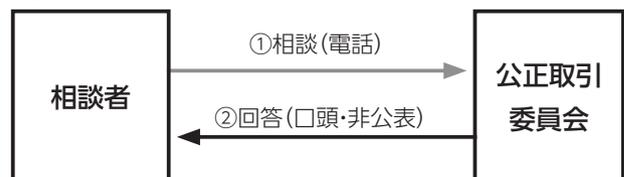


- <申出の要件>
- 相談の対象となる行為を行おうとする事業者又は事業者団体からの申出であること。
  - 将来自ら行おうとする行為に係る個別具体的な事実を示すこと。
  - 申出者名並びに相談及び回答の内容が公表されることに同意していること。
- (原則として、申出書を受領してから30日以内。追加的な資料提供を求めた場合には、最後の資料を受領してから30日以内。)

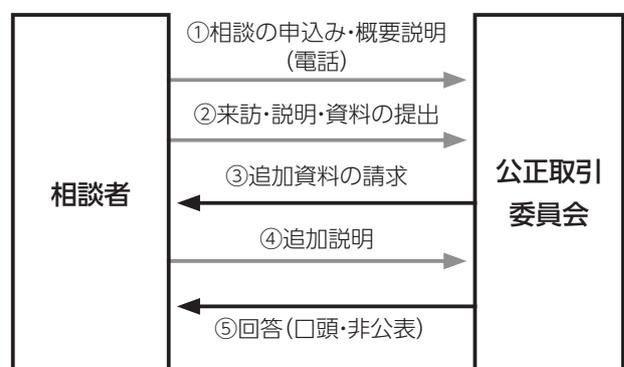


#### 2. 一般相談

##### 1) 簡易な内容の場合



##### 2) 詳細検討が必要な場合



出典元：公正取引委員会ホームページより

公取委HP 独占禁止法 <https://www.jftc.go.jp/dk/>



## ■2026年自動車5団体新春賀詞交歓会を開催

2026年1月6日、自動車5団体(自工会、部工会、車工会、自機工、自販連)による新春賀詞交歓会を開催(東京・The Okura Tokyo)し



た。来賓として赤澤亮正経済産業大臣、金子恭之国土交通大臣をはじめ、多くの皆様が参列され、出席者は関係者をあわせ、およそ1,200名となった。



自工会 佐藤会長  
出典元：自工会

主催5団体を代表して本年より自工会の会長に就任した佐藤恒治会長(トヨタ自動車(株)社長)は、先が見通しにくい状況が続くこのような時にこそ、日本の基幹産業として、しっかり役割を果たさなければならない。そのためにも、業界連携の基盤を継承したうえで、「実践」のスピードを上げていきたい。

自工会では、昨年末に、新たな重点テーマ「新7つの課題」を定めた。そのキーワードは「国際競争力」であり、「人材基盤の強化」、「サプライチェーン全体での競争力向上」、「マルチパスウェイの“社会実装”を加速すること」こうしたテーマのもと、一歩も二歩も踏み込んで、協調領域を具体化させて、実践を積み重ねていきたい。

国際競争力を高めるためには、「AIの活用」も重要。情報処理の領域では、「良質なデータ」が良いアウトプットを生み出すという考え方がある。私たちの現場には、生産から物流、販売、整備まで、長年培ってきた「技能」と「技術」があり、それを支える「人」がいます。私自身モノづくりにずっと携わってきて、この部分は絶対に失ってはいけない競争力の源泉であると思います。こうした強み、「現場の技」をデータに落とし込み、AIとロボティクスを組み合わせた「モノづくり」ができれば、私たちの新たな競争力となり、「日本の勝ち筋」にもなってまいりますので、ぜひ、自動車5団体の知見を持ち寄って、こうした取組みも進めていきたい。

そして、正解が分からない時代にこそ、「動き続ける」ことが大切であると思います。「意志」をもって行動すれば、目の前の景色は必ず変わってまいります。私たち「自動車産業」は、これまでも、そしてこれからも、基幹産業として、「日本を

もっと元気にする」お役に立つことです。難しいことは色々ありますが…「元気があれば、なんでもできる！」そんな想いで新年をスタートしたいと思います。今年1



中央が車体工業会 富山会長  
出典元：自工会

年、自動車5団体、そして550万人の仲間の力を結集して元氣よく、動き続けてまいります！と所信を表明した。

そして、部工会の茅本隆司会長の音頭で乾杯が行われ、新年のスタートが切られた。

イベント終了後、「2026年の経済のキーワード」を求められた佐藤会長は「国際競争力」を挙げた。

その理由について次のように説明があった。

昨今世界ではブロック経済が進む中、自動車産業はこれまでグローバルスタンダードなものを世界に展開するビジネスモ



出典元：自工会

デルでした。ただ、エネルギー環境や政治経済の状況が地域ごとに大きく変化が生まれている中で、いかにそれぞれの地域に対応していくか、かつその中で日本の勝ち筋をどう見つけていくか。単にコスト競争に陥るのではなく、いかに日本の自動車産業の活性化を促しながらサステナブルなビジネスモデルにしていくかが大事だと思います。

自工会が昨年末発表した「新7つの課題」も、まさに「生産性向上」と「国際競争力の強化」をベースに策定されており、今後重点的にチャレンジしていきます。

## ■環境委員会「省エネ・産廃低減現地訪問活動」を実施

工場環境分科会(分科会長・梶ヶ谷正美・トヨタ自動車東日本(株) PE・環境部 環境G グループ長)では、7月から9月に実施したCO2排出量調査、目標設定・困りごとアンケート回答より、前向きに取組みを進める意欲ある会員、目標設定含め今後の取組み・進め方に悩んでいる会員を選定し、11月から現地確認や意見交換を行うことで困り事や課題の解決に繋げ、好事例として展開すべく推進している。

11月20日に北海道車体(株)(北海道北広島市)、12月2日に(株)北村製作所(新潟県新潟市)、12月17日に自動車精工(株)(埼玉県桶川市)、1月23日に(株)オージ(茨城県常総市)、2月6日にトレーラーハウスデベロップメント(株)(栃木県栃木市)、2月20日に光伸(株)(神奈川県綾瀬市)を訪問。現地で

の学びの横展を目的に、部会・支部のメンバーにも参加してもらった。

具体的な事例として、工場休憩所前に大型モニターでCO2削減目標の進捗を表示し、従業員へ動機づけされている事例、降雪地域のためオンサイトPPA(初期投資ゼロ)で垂直太陽光パネルを設置された事例など日常の省エネルギー活動の実施状況について説明を受けた。

工程では紙面による生産指示書を廃止し、電子モニター(生産指示板)を設置することで、ペーパーレスへの取り組み事例などを聞くことができた。

また、多くの会員が困っているエネルギー低減目標設定については、まず電力使用量、廃棄物量の現状を把握し視える化する。増減の気づきから低減行動を決めて数値目標を設定することになる。環境・CNというと難しく感じるが日常の業務改善、省エネや経費削減という切り口で取り組んでいくことが、結果的に成果に繋がることを関係者で共有した。

現地を訪問し意見交換することにより、Web会議ではわからない困り事等の共有が図れる大変有意義な活動となった。

今回の学び及び各会員から提供があった改善事例をホームページに掲載し、他会員にも取り組んでもらえる情報を発信していきたい。



北海道車体(株)



(株)北村製作所



自動車精工(株)



オージ(株)

～お困り事相談～

当活動は次年度も継続・拡大していきます。環境関係、カーボンニュートラル推進に向け困り等あれば、環境委員会事務局(TEL.03-3578-1681)へご相談ください。

## ■環境委員会「車両製造・特装车架装工場見学会並びに意見交換会」を実施

架装物リサイクル分科会(分科会長・新井佳和・極東開発工業(株)技術本部営業技術部部长)では、1月13日に自工会と車体工業会で主催した日野自動車(株)、(株)ランテックス古河工場での車両製造・特装车架装工場見学会と意見交換会に参加した。

同会は主に自動車のリサイクルに関わる団体向けに解体作業の一助となることを目的に実施しており、今回も日本トラックリファインパーツ協会(以下JTP)、日本自動車リサイクル機構(同JAERA)から15名が参加した。

日野自動車(株)では大中型トラックの組み立てラインと検査ラインの作業、(株)ランテックスではウイングバンの荷台製作と架装の作業を見学し、効率よく多種多様の製品を作ること、働きやすい職場づくりの事例を学ぶことができた。また、JTP、JAERAの参加者は、日頃解体しているトラックの製造工程を熱心に学んでいた。

工場見学後の意見交換会では、防錆塗装の考え方、床板に使用する材料の選択基準、作業で発生する騒音対策や、荷台が解体し易いようにパネルと骨材に使用する材質を統一化できないか等の意見交換が行われ、互いの課題を再認識する貴重な機会となった。



会社概要説明・意見交換会の様子

## ■中小会員ネットワーク強化WG「第1回製造マン勉強会」及び「工場見学会」を実施

中小会員ネットワーク強化WG(リーダー・矢野彰一・(株)矢野特殊自動車社長)では、1月30日に12社13名が参加し、(株)矢野特殊自動車本社(福岡県糟屋郡)にて、第1回製造マン勉強会及び工場見学を行った。本WGでは2021年から「営業マン勉強会」を開催していたが昨年度で一区切りついため、今度は中小会員製造部門の人材交流企画とし

て、同業他社製造との横のつながりを構築することと、会員工場の見学や各社製造の管理監督者間での討議を通じて、現場諸問題の解決策やヒントを持ち帰り活用していただくことを目的とした「製造マン勉強会」を今年度から開催する運びとなった。

(株)矢野特殊自動車の工場見学では、資材倉庫、サービス工場、アルミ倉庫、バン車工場、塗装工場などを見学したが、工場隅々まで5S\*が行き届いており、同工場見学が2回目以上の参加者からも「毎回進化している」との声も上がるほど、日頃各社の製造現場で従事している参加者にとっては、安全やCNへの取組みも含めて非常に参考になった。また、1日に数回しかない貴重なバンボデーとシャシとの合体作業も見学することができた。



バン車工場

製造マン勉強会では、“人材問題”をテーマに3グループに分かれて困りごとの共有や討議、発表を実施した。人材については各社が多く悩みを抱えているため、当初計画の討議時間では全く足りなかったが、参加者からは、“自分が抱えている悩みを他社でも同じように抱えていて安心した”、“問題を共感してもらえることで、今後前向きに取り組めるといった”、“他社事例を自社でも取り組んでいきたい”等の声も多く、満足度の高い勉強会となった。製造現場の管理監督者は普段は外に出にくく、同業同職位との交流機会が少ないため、本勉強会は非常に有効であると感じたことから、次年度は討議時間をもっと増やして実施していく。



勉強会グループ討議中

※5S：整理・整頓・清潔・清掃・躰(安全な職場環境造りや業務効率向上を目的とした取組み)

## ■中小会員ネットワーク強化WG 2025年度第2回訪問ヒヤリングを実施

中小会員ネットワーク強化WG(リーダー・矢野彰一・(株)矢野特殊自動車社長)では、2月4日に14社14名が参加し、(株)ナッツ本社パネル工場(福岡県遠賀郡)及び北九州工場(同北九州市)の訪問ヒヤリング(工場見学)を行った。

(株)ナッツは、「キャンピングカーライフの新しい価値と夢を創造し、豊かで素晴らしい未来社会の実現に貢献する」を使命として、国内キャンピングカー製造メーカートップに位置し、また同社の荒木社長は(一社)日本RV協会の会長も務められ、毎年ジャパンキャンピングカーショーの主催をはじめ、全国でも多くのキャンピングカーイベントを精力的に開催されている。2019年に本社工場に新設されたパネル工場では、パネルの高品質と量産化を図るためにキャンピングカー業界初となる“ホットプレスマシーン”と“オートアプリケーションマシーン”CNCルーターが導入されており、オリジナル高断熱コンポジットパネルを量産している。

北九州工場では、キャンピングカー約100台が屋内収容できる広い建屋の中で、組立や最終検査を所狭しと行っていた。

工場内では5Sの徹底や、至る所に掲示物による可視化がされており、さらに巨大な部品倉庫においては、大きな架装部品から小さな締結部品までが高さ約5mの頑丈なラックにナンバリングも見易く整理整頓されており、部品管理がきちんとされていることが伝わってきた。また若手社員が多く、明るく元気に挨拶されたり、福利厚生(社員旅行、社内イベント、夏期休暇2週間、社員用キャンピングカー55台無料貸出他)にとても力を入れており、若手社員による社員紹介採用も多いとのことで、WG委員にとって参考になるものが多く、非常に有意義な訪問ヒヤリングとなった。



本社パネル工場



北九州工場

## 特装部会

## ■技術委員会もの作りWG「工場見学会」を実施

技術委員会もの作りWG(クレーン、ミキサ、ローリ、粉体、の計4分科会合同・実行委員長・鈴木和幸・古河ユニック(株)開発設計部架装設計課課長)では、11月7日に14社23名が参加し、群馬県高崎市にある古河ロックドリル(株)吉井工場を見学した。

古河ロックドリル(株)は、古河機械金属グループの機械関係の事業会社であり、油圧クローラドリル、トンネルドリルジャンボ、油圧ブレーカなどのさく岩機製品を製造している企業である。

見学会では油圧クローラドリル及びトンネルドリルジャンボの組立工程を見学したほか、油圧クローラドリルのさく岩デモンストレーションも確認した。

参加者の関心は高く、全員が穿孔の様子を食い入るように見学していた。

ドリルという製品名から、先端が回転して鋼材などに穴を開ける機械といったイメージを持つ参加者が多かったが、実際には回転ではなく打撃によって岩を砕きながら穿孔する方式であり、新たな発見となった様子であった。

同社製品は国内トップシェアを誇るだけでなく、海外でも高いシェアを得ている。

特にトンネルドリルジャンボは、国内の主要な山岳トンネル建設工事に使用され、現在も、リニア中央新幹線建設で活躍している。

工場内は油圧機器の組立工場としては想像以上に整然としており、騒音も少ない点が印象的であった。

また、「安全第一」というスローガンは、古河機械金属(株)の足尾鉦山所長が1912年の米国視察時に「セーフティファースト」の理念を日本に持ち帰り、「安全専一」と翻訳して日本初の安全活動を推進し



たことが起源であるが、現在も古河機械金属グループでは「安全専一」が使用されていることを知った。

普段目にする機会の少ない機械を間近で見ることができ、また、各分科会間の交流を深めることができた有意義な見学会であった。

## ■技術委員会「工場見学会」を実施

技術委員会(ダンプ、脱着キャリア、脱着コンテナ、清掃車、塵芥車の計5分科会合同・実行委員長・木村隆寿・新明和工業(株)設計部部長)では、12月11日に7社16名が参加し、ものづくりに関する研究の一環として川崎重工業(株)明石工場(兵庫県明石市)を訪問し、モーターサイクル、汎用ロボット、航空エンジンに関する製品を生産している各工場棟を見学した。

モーターサイクル車体組立工場では、部品在庫を持たないジャストインタイム方式を採用している。65cc～1,700ccまでのモデルを7本の生産ラインで多機種混流生産しており、数台ずつ車種を混在させて流している点が特徴である。このような多機種混流生産に伴う組付けミスや部品の取り違えといったヒューマンエラーを防止するため、「ポカヨケ装置」が導入されている。また、重要部品の作業データ管理には、航空機用エンジンの部品を組み立てる際にも用いられているトレーサビリティと呼ばれる技術やノウハウが活用されている。

汎用ロボット組立工場は完全受注生産で、ロボットは動作確認のためプログラムされた動作を繰り返しており、静かながらも規律ある雰囲気であった。配線ハーネスのねじり作業などは熟練者が担当し、部品取り付けには誤作業防止の仕組みが導入されている。

航空エンジン関連工場では、ヘリコプター用トランスミッションを月10数台生産。高精度が求められる工程が多く、熟練作業と自動化技術の併用が進められていた。

質疑応答でも、参加者からの多様な質問に丁寧に回答していただき、大変有意義な工場見学であった。



川崎重工業(株)明石工場全景

## 特種部会

### ■特種部会 第3回工場見学会

特種部会(部会長・森孝義・中京車体工業(株)社長)では、1月15日、16日に、13社23名が参加し、山田車体工業(株)(静岡県三島市)、坪井特殊車体(株)、(静岡県焼津市)を訪問し、工場見学を行った。

山田車体工業(株)は1946年創業で今年80周年を迎えられる歴史ある企業で、平ボデー、フラップ(ウィング車)を中心に製作している。部品の内製比率が高く、多種多様なオーダー車両へ柔軟に対応されており、一品一葉で図面化。設計段階で早期にお客様から承認をもらい、トラブルを予防されている取組みなどは参加者にとって良い学びの機会となった。

坪井特殊車体(株)では、今年の7月に竣工した新工場を見学した。従来の工場の2倍の敷地に大型の塗装ブースを新設。工程では移動オフィス車、ゴルフツアーバンなど特化した特種車両を見ることができ、ユーザーニーズを実現していく強いこだわりを感じ取ることができた。また、新工場移転に際し、計画段階で社員全員の意見を聞きながら使いやすい工程、レイアウトを検討され、作り上げてこられた取組みは参加者にとって良い学びの機会となった。

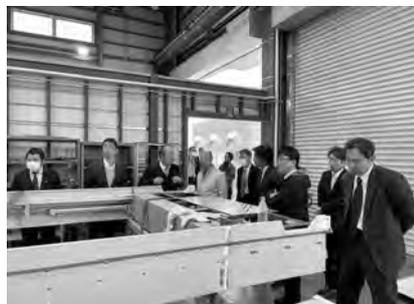
2社とも参加者にとって大変有意義な見学となった。



山田車体工業(株) レーザー加工工程



坪井特殊車体(株) 鋼材加工工程



坪井特殊車体(株) 架装工程

## トラック部会

### ■講演会を実施

トラック部会(部会長・近藤匠・名古屋ボデー(株)社長)では12月17日に19社19名が参加し、部会と日本ボデーパーツ NEWS FLASH 部会だより

工業(株)の講演会を併催した。

日本ボデーパーツ工業(株)は、トラックを中心とした車両用部品・用品を専門に取り扱う卸売企業である。完成車を製造するメーカーではなく、トラックの車体製作や整備、架装、メンテナンスに必要な各種部品・用品を全国へ供給している。

1946年の創業以来、商用車・トラック分野に特化した事業を展開し、全国の車体メーカー、架装業者、整備事業者を長年にわたり支えてきた。

同社の事業の中心はトラック車体関連部品の供給であり、主力事業としてトラック車体用の部品・部材・用品の卸売を行っている。

主な取扱製品は以下のとおりである。

- ・トラック車体に使用される各種パーツ
- ・マーカーランプやLEDなどの電装品
- ・安全性・視認性を高める各種用品
- ・車両整備や架装に必要な関連部材

これらの製品を幅広く取り揃えることで、架装メーカーにおける車両製造や現場作業を支えている。

また、トラック向け部品に加え、一般車向けのカー用品や電装品、ケミカル製品なども取り扱っており、「必要なものを一社でまとめて調達できる」という利便性を提供することで、現場の効率化や業務負担の軽減にも貢献している。

大阪の本社をはじめ、東京、福岡、北海道など全国に営業拠点を展開し、このネットワークを活かし、地域を問わず迅速で安定した供給体制を構築している。

今回、第3回トラック部会と講演会を併催したことで、日本ボデーパーツ工業(株)の事業内容に加え、今後展開予定の製品についても紹介や展開している商品に対する質問など、参加した会員との間で活発な意見交換がなされる有意義な機会となった。

## トレーラ部会

### ■工場見学会等を実施

トレーラ部会(部会長・能條幹也・(株)花見台自動車社長)では、2月19日・20日、9社42名が参加して、日本トレクス(株)本社事業所A/B/C/E工場見学(愛知県豊川市)及び、トレクスドライビングスクール体験会(愛知県豊橋市)を実施した。

日本トレクス(株)本社事業所は1965年にA工場を竣工しトレーラ生産開始後、生産規模や車種拡大に伴ってB、C、D工場と徐々に拡張し、2025年にE工場を新稼働して現在に至る。このE工場は、溶接と塗装を一貫ラインとしたほか、高所作業の低減によりフレキシブルな生産体系と安全な作業環境を実現している。また自動化による省力化・省人化も推

進され、ショットブラストや粉体塗装およびメインレール溶接などの重要工程をロボット化することで生産能力向上や品質安定化が図られており、さらに太陽光発電システムやNAS電池蓄電システムの設置によりCO<sub>2</sub>排出量削減するなど、環境にも配慮した工場であった。特に溶接工程は、車種や車両サイズに応じた5つのラインが並走しており圧巻の光景であった。工場全体で徹底した安全管理と5S、意識の高さやルールの徹底、顧客への想い(出荷車両の手洗い洗車等)、効率化・合理化の追及、福利厚生充実等々、参加者は驚きながらとても参考になる見学会となった。

トレクスドライビングスクールは、物流課題解決の一方策



日本トレクス(株)本社事業所E工場 フレーム溶接ライン

として2024年4月から開校されており、とよはし産業人材育成センターの屋外教習コースを使って、実際にセミトレーラ(全長16.3m)及びダブル連結トラック(全長25m)を使用した講習が行われている。通常は1~2日間のカリキュラムであるが、今回トレーラ部会用に特別半日カリキュラムを組んでいただき、日頃トレーラの開発・生産・営業・サービス等に従事されている部会委員に試乗をしてもらった。特にダブル連結トラックは初めて運転する参加者が多く、長い全長の取り回しに苦労しながら、講師アドバイスの元で慎重に進進・車線変更・カーブ・右左折・クランク・スラローム・停止等を行った。また2台乗り比べることで車両挙動や操舵タイミングの違いも体感でき、参加者にとって今後の業務に活かせる貴重な体験会となった。



トレクスドライビングスクール  
ダブル連結トラックとセミトレーラ2台走行中

## 小型部会

### ■会員工場見学を実施

小型部会(部会長・松尾勝博・トヨタ車体(株)社長)は、以下2点を目的に11月14日に5社14名が参加し、トヨタ車体(株)(愛知県刈谷市)を見学した。

#### さなげアドベンチャーフィールドの見学(製品を知る)

冒頭の会社説明にて、1993年に「4輪駆動製品を広く世間に知っていただく(魅力発信)」「RVブームによる各種課題への対応(正しい取扱い方法、運転技術、マナー等を普及)」を目的に、当時のアラコ(株)が企画してトヨタ自動車(株)と共に設立をされたことを聞き、冒頭から会員一同、大変感銘を受けた。

続いてラダーフレーム、4駆機能の説明を、カットモデル並びに実車を用いた非常に判りやすく説明をいただいた。その後、実際にオフロードコースを実走させていただき、信頼性の大切さを肌で実感した。

また、当日は当会の参加者以外に、九州からご自身の車を持ち込んで、コースを走行されていた方々がみえた。走行後はランクルBASE@トヨタ車体を訪問するなど、トヨタ車体(株)とコラボして上手く「ランクル」ブランドを発信されていた。

#### 吉原工場の見学(製品の製造工程を学ぶ)

事前にフレーム車の構造・四駆機能を理解したうえで製造工程を見学したことで、製品“ならでは”の工夫が良く理解できた。

参加者の主な学びは以下の通りであった。

- ①スペース課題への対応：仕様数増加(マルチパスウェイ対応等)による部品置き場不足は各社共通の課題であり、部品数削減に向けた取組みなど、貴重な意見交換ができた。
- ②老朽設備への対応：老朽設備対応も各社共通の課題であり、AI等も使った予兆管理、設備停止への効率的迅速な初動対応など、限られたリソースの中、できることを試行錯誤をしながら愚直にやり続けている事例を共有いただいた。
- ③自分の仕事の価値を知る活動：新入社員(全員)は配属後しばらくすると、さなげアドベンチャーフィールドに行き、自身が作っている製品を知ることで、仕事への取組み方の意識を向上してもらう活動をされていた(3人のレンガ職人の話を思い出しました)
- ④働き続けて貰える職場づくり：休憩スペース、トイレ、ロッカーなどのスペースを職場で働くみんなでアイデアを出して綺麗にする事で、気持ちよく働ける環

境の整備を積極的に進められていた。

⑤女性活躍に向けた取組み：ちょっとしたことでも相談できる先輩がいないという課題に対し、工務部に女性先輩社員を配属し、広く工場内の声を聴きサポートをすると同時に、結婚・出産後も働き続けるイメージを持ってもらう活動をされていた。また、横のつながりの強化を目的とした女性交流会を立ち上げ、自分達中心に、海外工場女性社員との交流、働きやすい職場実現のための「アイデア出し、改善提案、形にする活動」など積極的に取り組んでおり、モチベーション向上にもつながっていた。

⑥その他(塗装工程)：ホコリの混入を嫌うことから通常は視察が難しく、いつも視察工程から除外されてしまう事を悔しく思った担当の方が作成した動画を紹介いただいた。働いている方の職場への愛を感じることができ、良い職場環境なのが想像できた。

参加した小型部会メンバー皆様にとって多くの気づきがある非常に有意義な視察となった。

また、本年度より技術委員会の施策として「エンジニア育成枠」を設置し、各社の女性エンジニアにも参加いただき、現地現物で互いを知り・つながる機会を設けた。参加者は全員がイキイキと高いモチベーションで取り組んでおり、こちらも非常に有意義な活動となった。



## 支部だより

NEWS+FLASH

### 関東支部

#### ■東京都見学会を実施

東京都(都会長・稲田剛也・東邦車輛(株)関東支店長)では11月20日に、法規に対する知識向上を目的として、自動車技術総合機構関東検査部(東京都品川区)の見学会を実施した(6社11名参加)。

今回は自動車技術総合機構の紹介ビデオを視聴し、その後機構車を用いた受検状況や、計測コースでの検査手順、3次元装置を用いた計測や画像保存のデモを見学した。



検査コース見学

この検査場は狭いコースの中で車両移動するため、受検者や

検査官の安全確保、また標準車と改造車の違いを判断できるよう若手の教育などに取り組んでいる。

また3次元計測やマルチテスターといったデジタル化も進めているが、感覚で見分けなければいけないこともあるため、まだまだ人に依存している部分が多いことを強く認識することができた。

今回初めて検査部に来た会員も多数いたため、実際に新規登録車両がどのように検査されているかを確認できたことは、参加者にとって大変参考になる有意義な視察だった。

### 中部支部

#### ■秋季研修会を実施

中部支部(支部長・安藤章宏・(株)東海特装車社長)は、9月24日～25日、支部会員14社15名が参加し、須河車体(株)工場(京都府宇治田原町)及びトヨタL&Fカスタマーセンター(大阪府吹田市)を見学した。

須河車体(株)の整った職場環境や、デジタルトランスフォーメーションを活用した生産指示に、参加者は皆驚きを隠せず、参考にすべき点をしっかりと観察した。

トヨタL&Fでは、最新のロジスティック機器の見学に加え、整理整頓の進め方や安全の指差呼称の重要性を理解するなど、それぞれの見学先で多くの刺激を受け、実りある見学会となった。



## ■工場見学会を実施

中部支部(支部長・安藤章宏・(株)東海特装車社長)では、12月10日、10社12名が参加し、トヨタ車体(株)富士松工場(愛知県刈谷市)で工場見学会を実施した。



見学会では、動力源を使用せずに自動化を進め、作業改善や効率改善を行う『カラクリ』



についての説明を受け、現場で実際に使用されている『カラクリ』を見学した後に、参加者が自ら体験することで『カラクリ』の理解を深め、CN活動に繋がる素晴らしい活動であることを認識した。

見学者からは、このような『カラクリ』の見学が有意義であり、大変ためになったという声が多く寄せられた。

## 九州支部

### ■業務懇談会を開催

九州支部(支部長・矢野彰一・(株)矢野特殊自動車社長)では、2月2日、福岡市内において「大型車販売会社4社との業務懇談会」を開催した。

販社4社から8名、支部から12社20名が参加し、「最近の市場動向と課題等の情報交換について」を議題に開催し



た。支部長からは、当会活動のコンプライアンス遵守の確認後、各社から自己紹介と自社の製品や業務内容などを紹介し、販社の方々からは、車体工業会の皆様と協力してより良い製品をお客様にお届けしたいとの話を受けた。

「元気があれば何でもできる。」のスローガンで、和やかで有意義な業務懇談会となった。

## 官公庁だより

NEWS+FLASH

### 「内部統制システムを記載した書面の記載事項等を定める通達」の一部改正について

国土交通省

- ・ 「内部統制システムを記載した書面の記載事項等を定める通達」(2025年3月31日国自審第2964号)の改正  
(用語の定義、内部統制評価報告書、第三者機関による認証業務に係る内部統制評価の実施要領等、新設、標記内容の変更等)

### 完成検査終了証が発行された自動車及び一時抹消登録等がされた自動車に係る自動車部品を装着した場合の新規登録等における取扱いについて(依命通達)

国土交通省

- ・ 新規検査時におけるオプションパーツの取扱いの変更  
現在は新規登録前にオプションパーツを取付けた場合、自動車技術総合機構(機構)に現車提示が必要となっていることから、自動車ディーラー等は、ユーザーとの販売契約が終了しても、新規登録が終了するまでオプションパーツの取付け作業に着手できない。整備士不足等を背景に、計画的な作業を実施したいとの自動車ディーラー等の要望を踏まえ、一定の範囲内のオプションパーツの取付けであれば、機構への現車提示を不要とする改正。(2026年1月施行)

### 道路運送車両の保安基準等の一部改正について

国土交通省

- ・ 自動車に備える前向き座席に任意でヘッドレストを備える場合には、技術的要件を適用する
- ・ ペダル踏み間違い時加速抑制装置の適用対象に小型貨物自動車を追加
- ・ 装置型式指定規則の一部改正  
協定規則の改訂等に伴い、装置型式指定規則において引用する協定規則番号を改正
- ・ その他所要の改正

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

国土交通省

- ・ 協定規則の新設及び改訂に伴い、装置型式指定基準において引用している協定規則番号を改正  
仕切り装置に係る協定規則(第126号)、ペダル踏み間違い時加速抑制装置に係る協定規則(第175号)の他、5規則。
- ・ 「自動車型式認証実施要領」の一部改正  
軽微な変更の取扱要領について、軽微な変更に該当するものについての明確化等
- ・ その他所要の改正

## 審査事務規程(交通研分)の一部改正について(第67次改正)

自動車技術総合機構

- ・ 道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部改正に伴う「審査事務規程」等の一部改正
- ・ 試験規程(TRIAS)の新規追加1項目、細目告示に既に採用されている協定規則に対応したTRIASの新規追加1項目、細目告示に既に採用されている協定規則の改訂に伴う一部改正16項目
- ・ その他所要の改正

## 審査事務規程の一部改正について(第68次改正)

自動車技術総合機構

- ・ 道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部改正に伴う改正
- ・ OBD検査の対象装置の追加  
車線逸脱警報装置、側方衝突警報装置、ペダル踏み間違い時加速抑制装置
- ・ 国土交通省の「完成検査終了証が発行された自動車及び一時抹消登録等がされた自動車に係る自動車部品を装着した場合の新規登録等における取扱いについて(依命通達)」発出に伴う審査の実施方法を規定
- ・ その他所要の改正

## 審査事務規程(交通研部分)の一部改正について(第69次改正)

自動車技術総合機構

- ・ 自動車型式認証実施要領改正に伴う審査事務規程等改正  
最小回転半径の試験成績書提出等に係る見直し  
構造基準等適合検討書及び指導基準適合検討書の見直し

認可証再活用時の確認手数料について見直し

- ・ その他所要の改正

## 燃料価格下落時におけるトラック運送業の適正取引の徹底について

経済産業省

軽油引取税の「当分の間税率」が2026年4月1日から廃止されることにより、物流コスト削減等の観点から荷主や元請運送事業者等の発注者から運送受託者に対して運賃引下げを要請することが想定される。これを踏まえ、発注者に対しては労務費等の上昇分を適切に転嫁しているか等を踏まえ価格低減の必要性について慎重に判断すること等を求めるとともに、受注者に対しても、燃料価格の下落に伴うコスト減のみならず物価や労務費等の上昇に伴うコスト増も踏まえて価格協議を行うよう関係業界団体へ要請する。以下URL参照(公正労働省:労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針)

[https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/dec/202512\\_roumuhi.html](https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/dec/202512_roumuhi.html)



## 2026年経済センサスー活動調査の事前周知について

経済産業省・総務省

総務省・経済産業省では、2026年6月1日現在で、全国のすべての事業所・企業や団体を対象とした「2026年経済センサス-活動調査」(統計法に基づく基幹統計調査)を実施する。

詳しくは、以下URL参照

(経済センサス-活動調査のホームページ)

<https://www.e-census2026.go.jp/>



## 取引適正化の一層の推進と取適法違反行為の未然防止のお願い 中小企業庁・公正取引委員会

自動車関連企業における取適法に違反する行為が相次いでいる状況を踏まえ、12月8日に自工会、部工会と共に経産省事務所にて公正取引委員会、中小企業庁より、下記の要請を受けた。

- ・ 取適法\*の周知徹底と違反行為の未然防止

※取適法:2026年1月1日に下請法が改正され題名が、取適法(製造委託等に係る中小受託業者に対する代金の支払いの遅延等の防止に関する法律)に変わる。

- ・ 法令違反を誘発する商慣習の見直し

公正取引委員会&中小企業庁からは「自動車業界に対す

る社会の注目度は高い。これを契機に悪しき商慣習の見直しを進めて欲しい]、「サプライチェーン全体で取引適正化に取組み、現場までより一層浸透させてほしい」とのコメントを受けた。

<会員のみなさまへのお願い>

公正取引委員会と中小企業庁が、自動車製造業における取適法違反に対する監視を強化している中、各社におかれましては、以下URLも参考にし、取引適正化に係る取組みの徹底をお願いいたします。

[https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/index.html#tenka\\_torihiki\\_tekiseika](https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/index.html#tenka_torihiki_tekiseika)



## 「省エネ支援パッケージの公表」について

### 経済産業省

補正予算が閣議決定されたことを踏まえて省エネ支援パッケージを公表した。

詳しくは、以下URL参照

[https://www.enecho.meti.go.jp/category/saving\\_and\\_new/saving/government/package.html](https://www.enecho.meti.go.jp/category/saving_and_new/saving/government/package.html)



## 「大雪等異常気象時におけるトラック輸送の安全の確保に向けた御理解と御協力のお願い」

### 経済産業省

国土交通省より、2025年11月20日(木)に配信された、冬の自動車の立ち往生の発生を抑制するための大雪時の大型車立ち往生防止対策のプレスリリースについてお知らせする。

<大雪時の大型車立ち往生防止対策>

①車両対策(冬用タイヤの装着やチェーンの携行・装着の

徹底)

②トラック運送事業者対策(輸送の安全を確保するために必要な措置の実施、国土交通省地方運輸局による指導・監査)

③荷主対策(荷主の皆様への周知体制の確立)

つきましては、荷主の皆様にも、トラック運送事業者への運送依頼時には、降雪予報のほか、道路交通情報(通行止め等)を参照し、トラック運送事業者への無理な運送依頼をされないようご協力をお願いする。

詳しくは、以下URL参照

[https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha08\\_hh\\_005608.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha08_hh_005608.html)



## 「重点支援地方交付金を活用した支援策及びパンフレット更新」について

### 経済産業省

中小企業・小規模事業者の賃上げを一層後押しするため、今般の経済対策を踏まえ、地方自治体が活用できる重点支援地方交付金の拡充及び推奨事業メニューの追加を行った。また、併せて、賃上げ・最低賃金対応支援に関するパンフレットについても最新情報に更新した。

詳しくは、URL参照

<https://mirasapo-plus.go.jp/>



最近の法規関係情報の詳細についてはJABIAホームページ新着情報の法規情報をご覧ください。

<https://www.jabia.or.jp/news/regulations/>

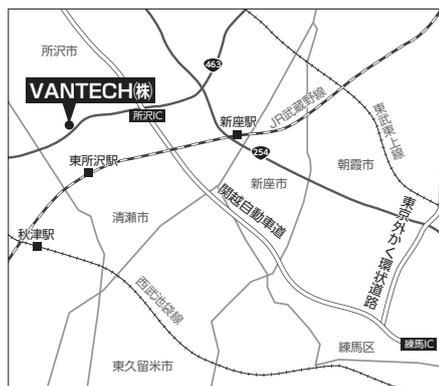


## 会員情報

■本社移転	正会員	白川鉄工(株) 〒379-2232 群馬県伊勢崎市小泉町18	TEL. 0270-63-4545
■代表者変更	正会員	SGモータース(株) 昭和飛行機工業(株)	代表取締役社長 高橋 聡 代表取締役社長 森本 大
■退会	正会員	(株)エフテック	



酒井 裕二郎 代表取締役社長



#### DATA

■本社 〒359-0015

埼玉県所沢市日比田95-1

TEL 04-2936-6528

FAX 04-2936-6578

URL <https://www.vantech.jp/>

■資本金 2,250万円

■従業員 167名

■事業所規模

敷地：2,113㎡(工場除く)

事務所・工場：6,232㎡

■車体工業会加入

2024年10月(特種部会)



VANTECH



山形第一工場

## VANTECH(株)

### Comfort with Safety : 快適で安全 ライフスタイルをトータルコーディネート

業界の常識を覆すライン生産を実現し、国内キャンピングカー市場でトップクラスのシェアを誇るVANTECH(株)。独自の技術と情熱で、キャンピングカーを「特別な日の乗り物」から「毎日を豊かにする最高の空間」へと進化させていく。

車体工業会 森田 敦次

#### ● 特徴・沿革

キャブコン※タイプのキャンピングカーでは、国内トップクラスのシェアを誇るバンテック。40年以上続く老舗ブランドではあるが、2009年に運営会社が撤退する方針を示す。

当時、営業部長であった佐藤徹会長は、志を共にするスタッフを率いて工場を引き継ぎ、2010年に新生バンテックとして再始動させた。

再開直後の東日本大震災の影響で車両供給がストップし、注文に応えられない苦しい時期も経験したが、キャンピングカー需要は堅調に推移していき、2017年に社名をVANTECH(株)に変更する。

慢性的な長納期の原因となっていた注文生産からの脱却を目指し、ライン生産体制の構築に挑戦し続けてきた。部品の安定調達や職人技術の標準化等、様々な問題に直面し、何度も頓挫しながら、課題を一つひとつ解決していった。

※キャブコン：トラックの運転席(キャブ)を残し、荷台部分に居住シェルを架装したキャンピングカー

現在では、部品のアSEMBリから車両への組付けまでの多くの工程で詳細な作業手順書が用意されており、誰もが新しい作業に慣れやすい環境が作られている。

キッチン、冷蔵庫、エアコン、給排水、椅子やベッド等、多くの器具や設備を安全かつ確実に取り付けるためにも、作業及び検査においてマニュアル化は重要となっている。

キャンピングカーは米国ではモーターホームと呼ばれ、文字通り「走る家」を作っているVANTECH(株)には、自動車の他、電機や建築、旅行等、様々な業界で経験を積んできた人材の知見が活かされている。

2026年2月に開催された「ジャパンキャンピングカーショー2026」では、バッテリーシステムを強化した新設計の「CORDE LEAVES」を発表。レクリエーション利用だけでなく、テレワークや災害対策にも利用できる、「新しい生活空間」としてのキャンピングカー利用を提案している。

## 製品

### — 御社の業務の特徴についてお聞かせください。

キャンピングカー業界では珍しいライン製造体制を構築し、全ての主要設備を標準化した「カタログモデル」として提供しています。

従来型の注文生産では避けられなかった「複雑なオプション選択」や「長期の納車待ち」を軽減いたしました。

計画生産のメリットを活かし、最短1か月での納車を可能にすることで、オーナー様の「早く乗りたい」という想いに応えています。



山形工場での製造風景



YouTube公式チャンネルは登録者数1.6万人に達する

<https://www.youtube.com/@VANTECHTV>



### — どのような製品を手掛けているのでしょうか？

国内のインフラに配慮し、一般的な月極駐車場にも収まる「全長5m×全幅2m」を基準としています。

使いやすく親しみやすいインテリアを先行してデザインし、それを包み込む屈強なボディを精巧に設計しています。

タイの自社工場で製造されるFRP一体成形ボディは、山形の工場自社設計のサブフレームと組み合わせられ、軽快な走行性能と高い安全性を両立させています。

繋ぎ目のないFRP一体成形ボディと断熱壁の間にある「空気層」は天然の断熱材となり、外気温の影響を軽減し。冬は暖かく夏は涼しい、優れた保温性能を発揮します。

2011年の東日本大震災では薬剤師会との連携により調剤や投薬ができる車両「モバイルファーマシー®」を製造し、現在も日本各地で災害支援の現場を支えています。



災害支援車両「モバイルファーマシー®」



新設計の「CORDE LEAVES」



FRP一体成形ボディを製造するタイ工場

### — 御社の経営方針は？

これからのキャンピングカーに求められるものは、特別な旅行だけでなく、日々の生活を支えるパートナーとしてのモビリティです。長時間の着座でも疲れを忘れるシート、四季を通じて理想の温度を保つ空調、防音性に優れたボディ。強力なバッテリーシステムが支える車内は、休日の高揚感はもちろん、平日のテレワークやワーケーションにも最適です。

新しい時代のニーズに対応し、キャンピングカーの枠を超えた「新しい生活空間」を提案していきます。

## 人

### — 御社の特徴は？

求人募集では基本的に経験や年齢を不問としているので、様々な業界で、色々な経験を積んできた人材が集まって活躍しています。

案件ごとに部署横断的なプロジェクトチームを編成しており、組織全体にオープンなコミュニケーションが根付いています。意欲ある社員が自発

的にプロジェクトを主導できる、柔軟な社風です。

### — 次世代の教育について

ライン工程では、詳細な作業手順書や動画を用意し、未経験の方でも即戦力として活躍できる環境を整えています。早い段階から多様な工程に挑戦することで、場所を選ばずマル

チに活躍できる「次世代のプロフェッショナル」へと成長を後押しします。



## 世界トップブランドのレッカー装置

(株)ミラージャパン

(株)ミラージャパンは、米国ミラーインダストリーズ社(以下ミラー社)の日本総代理店として2006年4月に設立した。それまでは、(株)ヤナセ機械事業部が代理店であったが、当該事業の撤退に伴い機械事業部からスピンアウトした4人の創業メンバーで会社を設立し、事業を引き継ぐこととした。社名も会社ロゴもミラー社に似ているが、資本関係はなく、完全独立経営となっている。

レッカー車の起源は1916年まで遡る。米国でアーネスト・ホルムス氏が世界初のレッカー車「ホルムス485型」を製造。その後、ホルムス氏の孫が設立したセンチュリー社をはじめ、レッカーメーカーが乱立し、競争が厳しくなっていく。

1990年にウィリアム・ミラー氏が主要3社を経営統合し、ミラーインダストリーズトイイングエキップメントを設立。以降、欧米でM&Aを繰り返し、先日モイタリアのメーカーを傘下に収めながら現在では12社のブランドのレッカーを取り扱う世界最大のレッカーメーカーとなっている。製造工場はアメリカに3拠点、イギリスとフランスに各1拠点を有し、世界各国に製品を供給している。



海外架装のコンプリートカー(9055XL)

### 四半世紀続く、信頼のレッカー

(株)ミラージャパンは、ミラー社の小型から超大型までのレッカー、ローテーター※、キャリアカー等、車を運ぶ装置を販売している。日本国内ではJAFが使う小型レッカー車に架装されている「Century211・212」が主力製品となっている。

JAFが求める強度や使い勝手の細かい点を(株)ミラージャパンが、米国のミラー社にフィードバックし、30年以上に亘り、改良改善を進め、ほぼ完成形の定番製品となっている。



技術・サービス課  
アシスタント・マネージャー 梶村 朋希  
技術・サービス課  
鎌田 孝則

(株)ミラージャパンは世界の販売代理店の中でも、安定して高い販売数を誇り、2017、18年には小型レッカー部門で世界1位の販売実績を記録し、総合販売台数でも毎年TOP10以内に入っている。ミラー社も日本市場を重視し、(株)ミラージャパンからの日本市場向けの改善要望には誠実に応えている。

### ロードサービスを支える

(株)ミラージャパンは、レッカー装置以外にも、横転したトラックを引き起こす「エアジャッキ」や、レッカー移動時にタイヤが回らない車に装着する「ドリー」等、ロードサービス向けの様々な製品を輸入販売し、ロードサービスの現場、整備工場などで役立つアイテムを多数取り揃えている。



エアジャッキ(米国Mat Jack社製)



ハイスピードドリー  
(米国Collins社製)

レッカー装置についてはロードサービス事業者の方が知識が多いときもあり、ミラー社との連絡を密にした製品情報のアップデートも重要だ。

レッカー車の架装はレッカー装置の他にもロードサービス用の様々な装置を搭載し、市街地や山間部では装備する部品も異なり、一品一葉で架装が変わる。そのため1台約3か月の工期を要する小型レッカー車の架装には、(株)ミラージャパン技術部のフォローも大切な役割を担っている。

さらに、民間レッカー業者の不定期注文の架装の場合、納車まで2~3年待ちとなるケースもある。このような現状課題に対して、少人数体制ではあるものの、協力工場の増強を図る等、重要課題として精力的に注力している。

ミラー製レッカー車は警察や消防にも納入している。けん引免許不要で運行でき、特に資格を必要としないが、定期的に具体的な使用方法の講習会を行っている。社会に役立つレッカーをただ販売するだけでなく、ソフト面でも支え続けている。

※360°旋回できる大型クレーン搭載車両

(株)ミラージャパン 代表取締役 清水 勇

日本のモータリゼーションの一助を担い、人々の暮らしの安全と幸福に寄与してまいります。

【本社】〒105-0004 東京都港区新橋6-20-11

新橋IKビル6F Tel : 03-5405-2562

<https://www.millerjapan.com/>



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。

## 設計・加工・組立のトータルサプライヤー

(株)矢口製作所

(株)矢口製作所は1948年に東京都練馬区にて創業。大正時代から歯車切削を生業とし、法人設立を機に金属加工の請負業務から、加工した部品を自社で組み立て、ユニット化した製品を作り上げる体制を整えてきた。自社のユニット製品の品質向上のために専門の設計部門を創設し、顧客の要望に的確に応えられる製品作りを行ってきた。

エンジンから動力を得て駆動するギヤボックスやポンプ、ウィンチの製造を得意とし、船舶やオートバイ、農機等、様々な業種へ供給してきた。高度経済成長期に開発した車両向けのP.T.O\*ユニットで自動車産業に本格参入する。現在はタンクローリ用ポンプ・消防車用真空ポンプや車両運搬用のウィンチ等を主力製品としている。

\*Power Take Off: トランスミッションの力を他の動力に伝える装置

現在本社がある所沢工場には、作業従事者30名規模と思えないほど、加工機械が充実しており、旋盤機10台、マシンニングセンター7台をはじめ、歯車を作る「歯切り



60台の工作機械が並び工場内

加工]や、内部を削る「ブローチ加工」等、メインで使う機械が45台、特殊加工用15台の計60台が稼働し、鋳造や熱処理・メッキ等の表面処理以外は内製できる設備を持っている。

多品種少量生産のため、組立はほぼ手作業で行い、組み上げた製品の性能テスト・耐圧テストや-30℃の冷凍庫でのバルブ開閉テスト等、自社での検査環境も充実させている。

### フレキシブルな製造ライン

(株)矢口製作所の製品は30~50個の小ロット生産が主流となる。車両用のポンプやギヤボックスは専用設計が多く、

「この車両のこの位置に取り付けたい」という要望に対し、車載するスペースに合わせて製品設計を行っている。

自社工場で一貫生産でき、設計開始から量産まで半年から一年で対応している。量産品の製造ラインの間に試作品を挟むことができるフレキシブルな製造ラインも小ロット生産の強みとなり、急ぎの案件にも対応できる製造体制となっている。

設計段階においても、現場の意見を取り入れて、加工し易い形状や、作り易さを重視している。

人手不足を背景に、最近ではタンクローリでの荷下ろしスピード

が求められているという。(株)矢口製作所のポンプは早いと評判で、給油所での作業時間を短縮し、全体の輸送量を向上させることに貢献している。

ユーザーから海外製のポンプを提示され、同じ大きさ・性能の製造を求められるケースもある。ポンプは構成部品が少なく、コストの削減は難しいが、(株)矢口製作所製のポンプとして可能な限り価格帯を合わせる設計を目指している。

図面が無い製品が持ち込まれた際には、3次元測定器を用いて図面化して、再設計する高い設計力を有している。

### 求められる多様な技術・知識と経験

多品種少量製品を、設計から製造・組立まで一貫生産しているため、設計部門の人間には、材料・設計・試作・テスト等で求められる知見が多い。3DCADを早期に導入し効率化を図るとともに、教育環境の充実にも取り組んでいる。

化石燃料用ポンプはEV化の進行で、燃料輸送が減少していく時代になるため、食品やケミカル用のポンプ開発にも力を入れている。

積み上げてきた設備と技術を駆使して、次なる製品作りへ挑戦していく。



ステンレスギヤボックス



技術部  
藤島 修

代表取締役社長  
川名 一嘉

技術部 品質管理課 主任  
星野 智博

(株)矢口製作所 代表取締役社長 川名 一嘉

「設計・加工・組立」の一貫生産

〒359-1106 埼玉県所沢市東狭山ヶ丘6-725-3

Tel: 04-2922-1321

<https://www.yaguchi-ss.co.jp/>



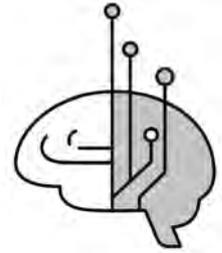
生成AI(Generative AI)の概要を、2025年冬号で紹介した。  
日々進化している生成AIだが、どのような日々の業務に活用できるか?活用事例を紹介する。

## Q1 生成AIはどのような業務に活用できる?

生成AI(Generative AI)が活用できると言われているものは以下。

- 1.現場のノウハウ整理・標準化
- 2.各種報告書作成サポート
- 3.事務・間接業務の効率化
- 4.設計業務の効率化
- 5.営業・顧客対応業務の効率化

人を減らすためのツールではなく人の仕事を早く・楽に・ミスなくするツールとして活用したい!



## Q2 具体的な活用事例は?

カテゴリー	困り事	生成AI対応例
手順書・マニュアル	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現場業務が属人化していて、ベテランの勘・経験頼み</li> <li>・マニュアルが古い/読みづらい/難しい</li> <li>・新人教育に時間がかかる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・手書きメモや既存手順書を分かりやすく書き直す</li> <li>・「新人向け」「外国人向け」など対象別に変換</li> <li>・注意点・ミスしやすい箇所を整理</li> </ul>
品質・不具合・クレーム等報告書	<ul style="list-style-type: none"> <li>・報告書を書くのが面倒</li> <li>・原因・対策の文章表現が人によってバラバラ</li> <li>・対外文書(顧客向け)にばらつき大</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・箇条書きメモから正式な報告書文章へ変換</li> <li>・原因・再発防止策の整理</li> <li>・顧客提出用に文章統一</li> </ul>
製造・工場関連業務	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ヒヤリハットメモの整理が大変</li> <li>・作業指示書の作成が大変</li> <li>・過去不具合の情報が活かされない</li> <li>・「あの時どうしたっけ?」が毎回発生</li> <li>・毎日の朝礼コメントを考えるのが大変</li> <li>・生産性向上活動がマンネリ化</li> <li>・改善活動が特定の人に集中</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ヒヤリハットメモの書き換え/整理/体系化</li> <li>・作業指示文書作成/整理</li> <li>・過去の対応記録をQ&amp;A化/トラブル別の対処手順整理</li> <li>・点検マニュアルの簡略化</li> <li>・朝礼コメント案の作成</li> <li>・現状工程の情報を学習させ、改善案を出させる</li> <li>・5S/改善の切り口提案</li> </ul>
事務・間接業務	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各種書類作成に時間がかかる</li> <li>・発注/受注/納期調整に時間がかかる</li> <li>・社内展開書類作成が大変</li> <li>・社内規定文書の作成が大変</li> <li>・顧客対応文書が担当によってばらばら</li> <li>・求人票の文章が決まらない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日報/週報の作成</li> <li>・会議メモや録音データ等から会議議事録作成</li> <li>・社内通知文章作成</li> <li>・社内規定文案の作成</li> <li>・発注・納期調整等のメールの雛形作成</li> <li>・求人原稿の作成</li> </ul>
お客様からの問い合わせ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・問い合わせ対応が人によって違う</li> <li>・よくある質問なのに対応に時間がかかる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・FAQのたたき台作成</li> <li>・回答案テンプレートの作成</li> <li>・マニュアルの要約・Q&amp;A化</li> </ul>

## Q3 導入時、気を付けることは?

生成AIが出力する内容には誤りや不正確な情報が含まれる可能性があり、品質・安全・法令遵守等に関わる重要な判断を直接代替するものではない。このため、生成AIの活用にあたっては、人による確認と最終判断を前提とすることが重要。

また、設計情報、製造条件、取引先情報などの機密情報や、個人情報を入力しないなど、情報管理やセキュリティに十分配慮した利用が求められる。

生成AIは、各社において業務内容や体制に応じたルールの下で適切に活用することにより、業務負担の軽減や改善活動の高度化につながり、更には本質的な業務に時間・資源を投入することを可能にする技術といえる

# Q4 導入ステップは?

ステップ	フェーズ0	フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3	フェーズ4
	導入前整理	スモールスタート (非設計業務で)	設計・技術領域への 展開	法規・品質・教育への 拡張	全社定着・改善サイ クル
期間	1~2週間	1~2か月	2~3か月	4~6か月	6か月以降
目的	・「何に使えるか」 「何に使うか」を 経営・現場で共有 ・AI導入=DX・シス テム刷新ではない ことへの理解	成功体験を作る	自社の技術ノウハウ の整理/活用	ベテラン依存度が 高い業務の補助	全員で活用
具体的にやること	・対象業務の洗い 出し/整理/優先 順位付け ・推進体制の決定 (現場,経営各1名 程度)	・対象業務の決定 (効率化が期待で きる業務を選定) ・KPI設定	・データ準備 過去実績 図面PDF 仕様書 訂正履歴 等 ・チェック/判断者 の決定	・法規チェック (注意点の洗い出 しに活用) ・品質不具合過去 データ活用 ・教育/技能継承に 活用	定例レビューで成功 /失敗事例共有

ここまででも生成AIによる効果は実感できます

フェーズ2,3は各社の優先順位により順番の入れ替え可



# Q5 お試し時のプロバイダは?

プロバイダー	無料内容	商用利用	特徴
OpenAI (ChatGPT / GPT API)	5ドル分無料クレジット	可能	文章生成に強い
Google (Gemini / AI Studio API)	月150万トークン無料	個人利用可・企業制限あり	マルチモーダル*1対応
Anthropic (Claude API)	無料利用可能 (回数制限)	無料版不可	長文処理に強い
Hugging Face (Inference API)	多数モデル無料利用	モデルにより異なる	幅広いAIモデル
Stable Diffusion (Stability AI)	オープンソース無料利用	条件により可能	高品質画像生成
DeepAI	主要機能が無料利用	要確認	シンプルAPI
Canva	毎月25回無料生成	可能	デザイナー一体型画像生成
Google ImageFX	無制限無料生成	可能	高品質画像を無制限生成
Microsoft Designer	無料生成(回数制限)	可能	DALL·E*2ベースの画像生成

\*1 テキスト、画像、音声、動画、センサー情報など、複数の異なる種類の情報(モダリティ)を統合して処理するAI技術

\*2 OpenAIが開発した画像生成AIモデル。ユーザーが指示する命令に基づいてデジタル画像を生成する深層学習モデル

# 働くクルマたち



## 第52回：高所作業車

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52回目は高所作業車について特装部会の(株)タダノから紹介する。

### 1. 高所作業車とは

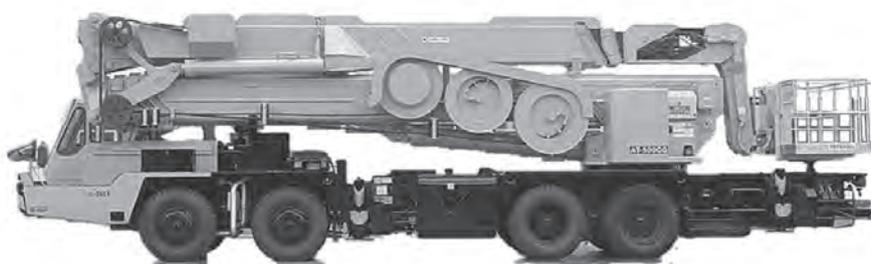
高所作業車とは、工事、点検、補修等における高所作業の足場として使用される機械であり、様々な作業用途に適した多くのバリエーションの製品が展開されている。特にトラック式高所作業車は優れた機動性により、現場間の移動の多い電気・通信工事、一般工事の市場で多く用いられる。一般工事の使用用途としては、建設工事、橋梁やトンネルの点検・整備、看板工事、メンテナンスなど多岐にわたる。

直伸型	屈折型	デッキ型	橋梁点検車
			
<ul style="list-style-type: none"> <li>・最大揚程32m</li> <li>・シンプルな構成</li> <li>・操作が容易</li> <li>・電気・通信工事用にも展開</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最大揚程53m</li> <li>・障害物をよけた差込作業に最適</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・最大揚程20m</li> <li>・広い作業床</li> <li>・大きな積載荷重</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地上揚程16m</li> <li>・地下揚程17m</li> <li>・作業姿勢のまま走行が可能</li> </ul>

### 2. 高所作業車大型化の歴史

国内において作業揚程が40mを超えた高所作業車が発売されたのは、1987年のことであった。最初に登場した高所作業車は、作業揚程40mで架装シャシがトラッククレーン用キャリアだが、車両総重量20t以内と取り回しが良かったこともあり、全国のレンタル会社に普及した。

一方で、更なる高所作業の安全、効率化を図るべく50m級の製品も登場したが、当時の製品は車両総重量31tで高速道路を走行できず、一般道でも通行許可申請が必要だったため、市場への普及は限定的であった。その後2000年代前半になると排ガス規制・騒音規制が強化され、トラッククレーンキャリアが生産中止となり、架装シャシは汎用トラックに移行した。



AT-500CG

### 3. 大型高所作業車の現在

現在国産メーカーから販売されている製品は、走破性に優れた3軸汎用トラックに架装された製品となっている。

#### 40m級高所作業車



AT-400CG

車両総重量20t未満のため、高速道路から一般道まで通行許可申請不要で、ルートを選ぶことなく走行が可能。

#### 53m級高所作業車



AT-530CG

車両総重量25t未満のため、高速道路と重さ指定道路を通行許可申請不要で走行可能。

### 4. 大型高所作業車の特徴

#### コンパクトな走行姿勢

トラック式高所作業車は作業状態では高く、遠くで作業できるように、大きく展開できることが求められる。一方で、公道を走行するためには車両としてコンパクトに格納し、道路法規に準拠する必要がある。使い勝手の良い製品とするためには、搬送時の分解・組立を伴わない伸縮式ブームの折り曲げ式のスタイルが一般的である。



#### 最大安定傾斜角度への対応

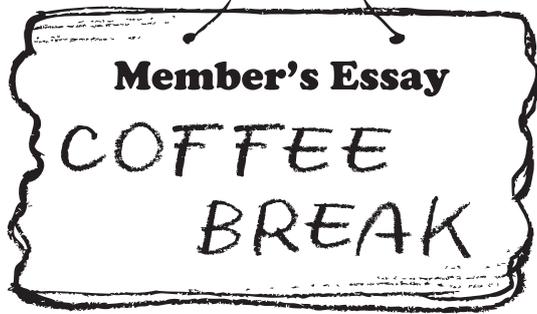
日本の道路法規では車両を左右方向に傾けても、一定の角度までは転覆しないことが求められる。車両の安定性を高めるためには、走行姿勢での重心高を下げる必要がある。そのため、海外で主流のブーム左右配置ではなく上下配置とすることで、走行状態の安定性と軽量化の両立が可能となる。



最大安定傾斜角測定風景

### 5. 大型高所作業車の働く現場





## 好きなお酒を頂くために

TAKANO WORK 'S(株) おおにし たかし 大西 孝史

仕事を終え帰宅してからの楽しみは、食事をしながらの晩酌です。週に一度は休肝日を設けているものの、血圧と尿酸値をコントロールする薬を飲まなければならない日々。年齢を重ねても好きなお酒を飲み続けられるよう、日頃から身体を動かし汗をかく時間をつくることを心がけています。

週末には、約1時間のジョギングか、近所にある交野市の低山「交野山(こうのさん)」へのウォーキングのどちらかを選んでいきます。「交野山」は標高341mとさほど高くありませんが、山頂には「観音岩」という巨石があり、その上からは京都市内や大阪市内を一望できる、とても景色の良いスポットです。

自宅から登山道口までジョギングし、そこからは早歩きで一気に山頂の「観音岩」を目指します。その際、必ず“マスク”を着用して身体に少し負荷をかけるのが自分なりのこだわりです。冬場は防寒にもなりますが、夏場も必ず装着することで、低山登山でも汗の量がとんでもないことになります。しんどいのですが、短時間でしっかりとダイエット効果があります。実際、夏場は往復後に2kgほど体重が減ることもあります。

登山道はほとんど緩やかな登りですが、山頂手前の約200mだけはかなり勾配がきつい場所があります。そこを登り切る際の息の上がり方や足の疲労具合が、身体の調子を測るバロメーターになっています。



山頂に着くと、毎回「観音岩」の上から景色をスマホで撮影し、記録を残してから下山します。たっぴり汗をかいて自宅に戻り、脱水症状寸前でも水分補給を我慢して入浴。そして湯上がりの缶チューハイが最高! この瞬間ののど越しによってすべてのストレスが吹き飛び、週明けからの活力になっています。

ただ、せっかく運動したにもかかわらず、その日の気分が良すぎて暴飲暴食してしまうこともしばしば……。お酒を飲み続けるための自分との戦いは、これからも続きそうです。



## ノーカーノライフ

日本トレス(株) 広報CSR課 よしだ たけふみ 吉田 岳史

私は物心ついた頃から、無類のクルマ好きです。両親の話によると、当時流行していたアニメや戦隊ものには全く興味を示さず、ひたすらミニカーで遊んでいたそうです。

私が特に強く惹かれたメーカーはホンダ。F1の舞台で挑戦を続け、結果を出し続ける姿に憧れ、自然とホンダのファンになりました。小学校6年生の頃には、「免許を取ったらシビックEG6に乗る」と心に決めていました。

念願叶って免許を取得し、アルバイトで貯めたお金でシビックを手に入れました。高回転まで一気に吹け上がるエンジンフィーリングは、これまで乗ってきたクルマの中でも群を抜いて気持ちの良いものでした。そのシビックで、鈴鹿



先輩のS2000と伊勢志摩スカイラインにて

にあるミニサーキットを走り込んだ日々は、今でも大切な思い出です。

結婚し、子供ができた現在は、スピードを追い求める走りから、景色を楽しむ「ツーリング」へとクルマとの向き合い方も変わりました。山や海を眺めながらクルーズする時間は、日々の疲れを忘れさせてくれます。オンロードではアコードツアラー、オフロードではジムニーに乗り、絶景を求めて走りに出かけています。7歳になる息子も、ジムニーで行く林道ツーリングが大好きです。

さて、皆様は『日本百名道』という本をご存じでしょうか。景色の美しい道を厳選して紹介した一冊で、家族で遠出する際には、この百名道のどこかに立ち寄れないかと考えながらルートを組み込むのが楽しみの一つになっています。いつかは掲載されている道をすべて走破してみたいと思っています。私のおすすめの道は、伊勢志摩スカイライン、青山高原道路、ビーナスライン、越後七浦シーサイドライン、上石津林道です。写真は、伊勢志摩スカイラインと上石津林道で撮影したものです。

今も昔も、そしてこれからもクルマ好きであることに変わりはありません。これからの人生も、クルマを楽しみ続けるために、日々の仕事に真摯に取り組んでいきたいと思えます。



上石津林道から絶景を望む

## 『道』

自動車車体興業(株) 福島営業所 ほしの ひろかつ 星野 浩克

私が柔道に出会ったのは、中学1年生の頃。当時、身体の大きかった私に柔道部顧問の先生が声をかけてくれたことがきっかけで、体育館の中にある柔道場に初めて足を踏み入れました。

オリンピック種目として日本の伝統的スポーツであるという認識はあったものの、今まで実際に競技をしている姿を見たことがなかった私は、畳と汗の匂いが混じる柔道場

で白い道着に身を包んだ先輩方が組み合い、豪快な投げ技や寝技等を無心で稽古する姿に衝撃を受けました。



格闘技のような身体を使って勝ち負けを競うスポーツの側面もありますが、それ以上に柔道の精神である「精力善用(心身の力を最大限に有効活用する)」と「自他共栄(相手を尊重し協力し合う)」の理念に興味をもった私は、中学・高校と学生時代すべてを柔道に注ぎ込み、時間があれば仲間と柔道場に通り忍耐力や集中力、協調性を身につけてきました。そして、柔道を通して様々な人との出会いが増えました。社会人になったある日、高校の監督から「外部コーチとして子ども達に柔道を教えないか?」と声をかけていただき、今度は指導者として柔道に関わることになりました。

休日になると高校の柔道場での稽古、バスを運転しての遠征等にも参加し、子ども達やその保護者、対



戦相手の監督等との交流は勿論、指導者・審判の資格修得への学びの時間も増えました。学生時代の経験を活かして、「どうすれば子ども達の力が発揮されるのか?」「どのような関わり方が子ども達の心に響くのか?」等、全国で活躍する選手育成のため、試行錯誤しながら日々指導に携わっています。そして、他者を思いやる気持ちを忘れずに自分で判断して行動することや、礼節を重んじ正々堂々と誠意ある生き方をすること等、柔道の精神は同僚性のある職場作りや取引先との信頼関係構築にも十分に活かすことができると感じています。

今後子ども達の成長と自分自身の成長のために、柔道を通して強い身体と心を鍛えて社会に貢献していきたいと思えます。



# いどばた会議

## 私の推し

### 推しはスバリ、動くホテル！ ～キャラバン/NV200パネット MYROOM～

日産車体(株) おのつか こうた  
小野塚 功太



自分の部屋ごと移動する感覚。ベッドもテーブルも完備されたモダンな車内は、まさに大人の隠れ家です！

大変な仕事を忘れて1人で過ごす「何もしない時間」が最高の贅沢です！！



先輩の中林哲也さんと日産大阪販売主催の車両展示イベントでMYROOMをPR

### 私の推しは一緒に暮らしているスズ(猫)ちゃんです！

フジタ自動車工業(株) 新潟工場 かわかみ  
川上 あずさ

帰るとツンとした感じで、どこか距離のある接し方をしますが、私が寝転がったりするとすぐに寄ってきて私の上で寝始める可愛い子です。手が長いのもすごく魅力的です。



### 毎日の食卓に プラスアルファの彩りを

トヨタ自動車九州(株) むらかみ はるか  
村上 晴茄

福岡県小石原にある「鶴見窯」の器を少しずつ集めています。

丸い模様とやさしい色合いが、食卓の雰囲気をも明るくしてくれます。気取らず使うことができ、様々な料理に合うところも気に入っています。

毎日の食卓で自然と手が伸びる器です。



### 推しの存在が毎日をキラキラに

日本ペイント・オートモーティブコーティングス(株)  
よこやま みほ  
横山 美穂

私の推しは『SHINee』(シャイニー)というK-POPアイドルです。自分でも年甲斐もなく…と思ったりもしますが、頑張っている推しに活力をもらい、日々楽しく生活することができています。推し活後のビールと友人との団らんは格別です。

これからも推し活を楽しみながら仕事に励んでいこうと思います。



東プレ(株)  
冷凍機器事業部技術部設計G  
あいた なおき  
相田 尚輝さん



我が社の

元気人

(株)豊田自動織機  
自動車事業部 車両設計部  
きし の  
岸 まり乃さん



車両が完成した  
ときの達成感が  
楽しいです

世界各地にお客様  
がいることを実感  
しました

### Q1 どんなお仕事ですか？

冷蔵冷凍車のコンテナ設計及び架装設計を担当しています。オーダーメイドの冷蔵冷凍車のため、お客様の要望に合わせてコンテナサイズや内装・外装などを設計し、自ら考えて設計したものが実際の車両として形になるまでの対応等の業務を行っています。

### Q2 仕事で楽しいときは

一品一様のため、設計者として大きな裁量をもって仕事を進めることができ、担当営業と協力してお客様の視点で仕様の構築、設計をし、様々な苦労や問題を乗り越えて車両が完成したときの達成感が楽しいと思えるときです。

### Q3 仕事でつらいこと

大きな裁量をもって仕事ができる反面、設計していた図面が実際に製作してみるとうまく組みあがらず、修正のために現場の方々の手をわずらわせた時は、つらさを感じますが、困難な状況も成長の糧と捉えて、自身のレベルアップに繋がっています。

### Q4 これまでの仕事の中で 印象に残っている出来事は？

外装や内装に拘りを持ったお客様の設計を担当したことが、印象に残っています。担当営業と入念に打合せを重ね、完成した車両を実際に確認いただいた際に、「いい仕上がりますね、ありがと」と直接言ってくれたことが、設計者として心に残っています。

### Q5 御社のPRをしてください！

私たちの冷蔵冷凍車は、コンテナと冷凍装置を一貫生産しておりますので、お客様のより細かなニーズに対応した冷蔵冷凍車を提供することができます。高品質・高性能な冷蔵冷凍車を目指して社員一丸となって取り組んでまいりますので、よろしくお願いたします。

### Q1 どんなお仕事ですか？

乗用車のランプ設計を担当しています。ランプは車両外形の印象を大きく左右するので、新車開発の際は、デザイン案をなるべく実現するよう、デザイナーや他設計、サプライヤーと協力・議論して構造を決定していきます。

### Q2 仕事で楽しいときは

自分が設計したランプの初品ができたときです。ずっと3D上で検討していたモノができてきたときは達成感があります。特に皆で光り方をレビューしている時は、新たな課題が見つかりさらに忙しくなることが分かっていつも、嬉しい気持ちが勝ります。

### Q3 仕事でつらいこと

開発の際、設計的な要件以外にも製造・品質部門からの要望も多くあり、その全てを議論の上で製品に織込まなければならず、出図までの期間は大変でした。多大な要件を全て踏まえた上で図面を出し切ったときは、達成感があります。

### Q4 これまでの仕事の中で 印象に残っている出来事は？

自分が携わった車両を街中でお客様が使っているのを見たときです。海外に行った際、現地で自分が携わった車両を見つけたときは、世界各地にお客様がいることを実感しました。

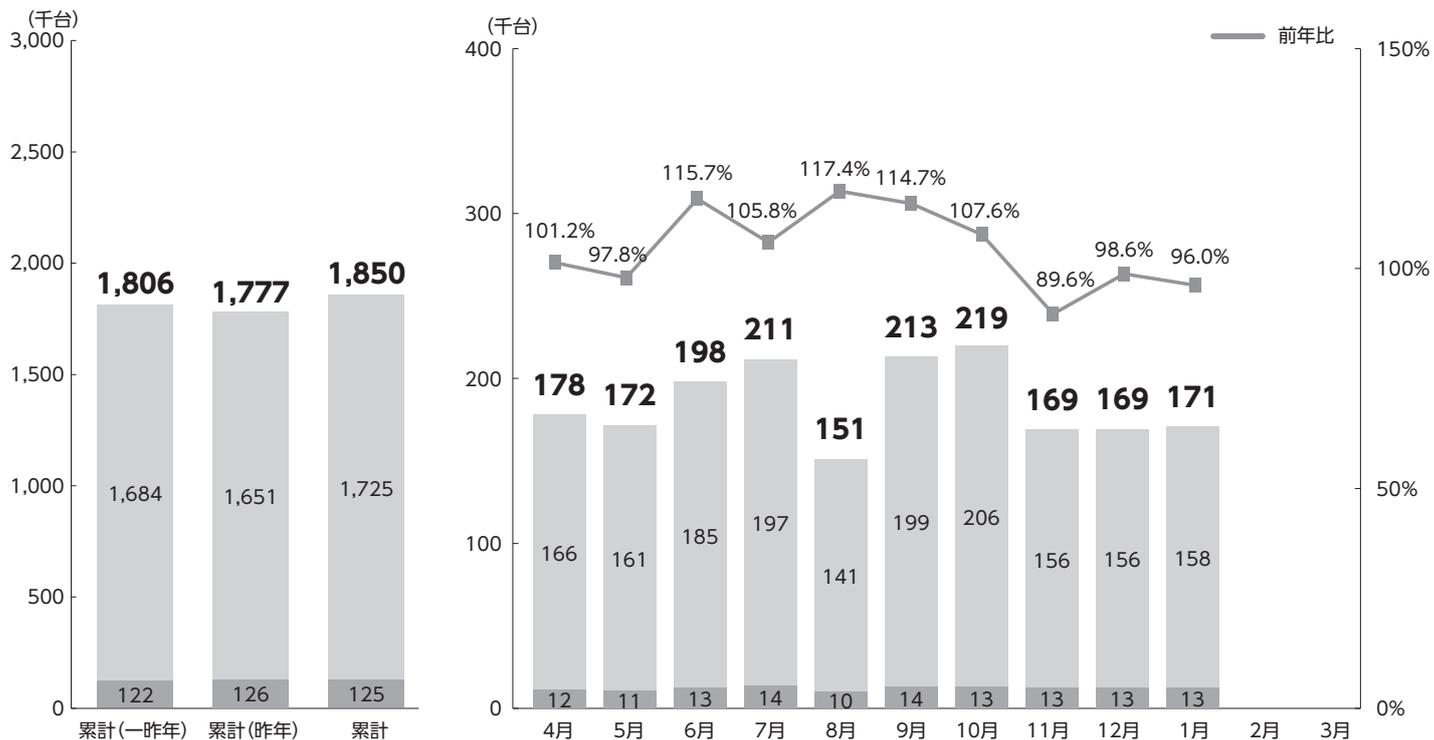
### Q5 御社のPRをしてください！

繊維機械から始まった(株)豊田自動織機は、今年創立100年を迎え、今では産業車両・自動車・自動車部品など、多様な製品を開発・生産しています。これからも高品質の製品をお客様に届け続けられるよう、そしてモビリティ産業の発展に貢献できるよう、更なる成長を目指していきます。

## 2025年度4月～1月 会員生産状況

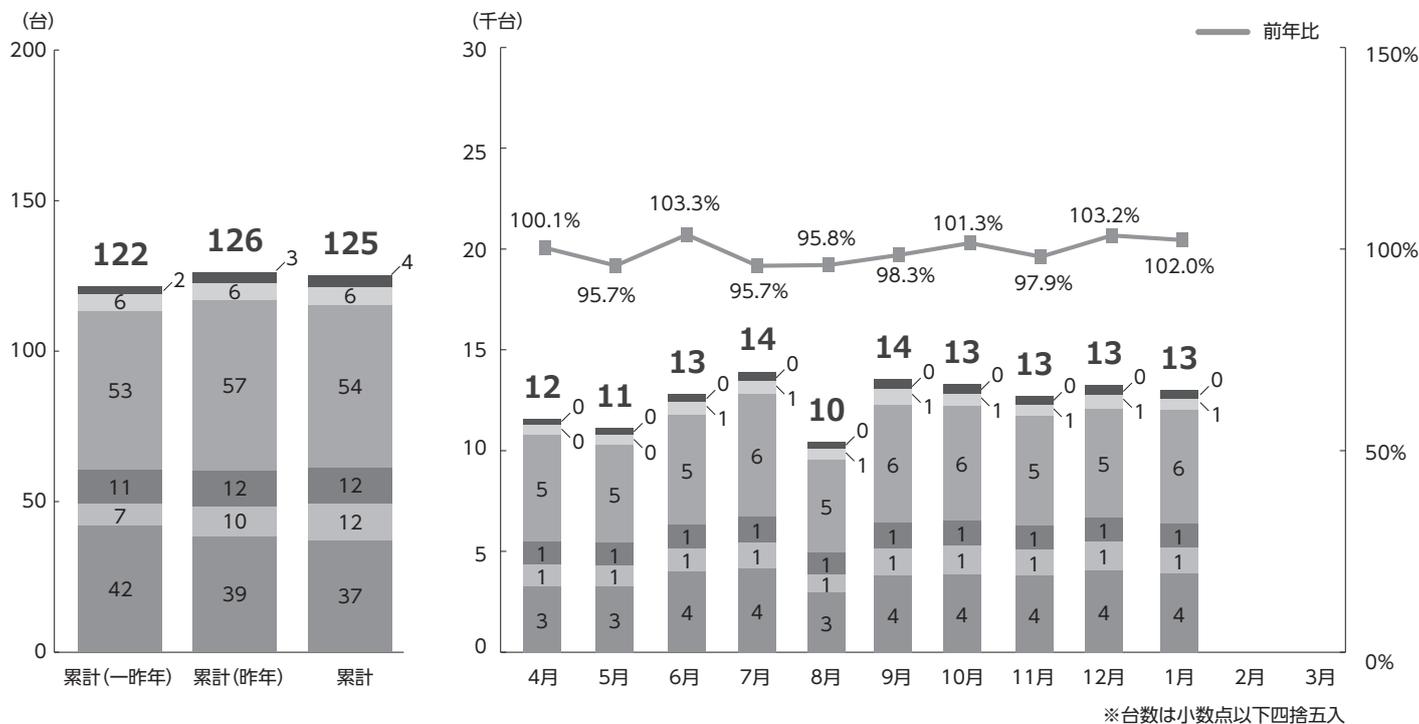
### 総合計

■ 非量産車 ■ 量産車(シャシメーカー標準トラック、小型、コミュニーターバス、委託生産の乗用・小型商用・軽)



### 非量産

■ 特装 ■ 特種 ■ 平ボデートラック (除 シャシメーカー標準トラック) ■ バン ■ トレーラ ■ 大中型バス (除 小型、コミュニーターバス)



#### 車体工業会会員生産台数の公表について

部会毎の生産台数等詳細の情報は当会ホームページをご覧ください(一部会員限定)。

<https://www.jabia.or.jp/production/>





## 編集後記

今回の春号では、技術委員会・環境委員会の取組み、工場見学会さらには中国視察報告など、現場の息づかいが伝わる記事が多く掲載されています。特に、安全・品質・生産性向上・カーボンニュートラルといったテーマについて、単なるスローガンではなく「具体的な行動」として取り組んでいる姿が確認できます。どの活動も、会社規模や地域を問わず、会員各社の皆様がそれぞれの持ち場で自ら考え、動き、改善し続けている証です。

さらに、生成AI等の新しい技術に関する動きや表紙を飾った物流を支えるダブル連結トラックも本号では紹介しています。技術革新のスピードが増す今だからこそ、正しい情報を共有し、業界としての方向性を共に考えていくことがますます重要になっていきます。当工業会としても、引き続き皆様の声を丁寧にお伺いしながら、必要な情報発信と連携強化に取り組んでまいります。

春は、新しい挑戦に踏み出す季節です。本号が、皆様の日々の業務の中で少しでも気づきやヒントとなり、次の一步を後押しできるものとなれば幸いです。今後も、会員の皆様とともに、車体工業界の発展に向けて歩んでまいりたいと思います。

(小森)

表紙写真について

### トレーラ部会 日本トレクス(株)製 「ダブル連結トラック」

ダブル連結トラックは、ドライバー1人で大型トラック2台分の積荷を運ぶことができるトラックです。

CO<sub>2</sub>排出量を約4割削減できる点も大きな特長です。

ドライバー不足や拘束時間の厳格化といった、トラック事業者が直面する課題の解決策として誕生しました。

拠点間輸送ではダブル連結トラックとして高効率輸送を実現し、近距離輸送ではドリー部分で分離することで、トラックとトレーラを別々に運行することも可能です。



## お知らせ

### 通常総会のご案内

- ◆日時：2026年5月22日(金) 15:30～
- ◆場所：高輪ゲートウェイコンベンションセンター+ Web併用  
東京都港区高輪2-21-2 THE LINKPILLAR 1 SOUTH TEL. 03-6332-7575
- ◆議題：2025年度事業報告と2026年度事業計画の承認  
2025年度決算報告と2026年度予算案の承認 等
- ◆申込み：会員へメール配信する用紙、又は当会ホームページの新着情報に4月掲載予定の用紙にてお申し込みください。  
【問い合わせ先】 日本自動車車体工業会 総務部 TEL. 03-3578-1681

この会報「車体NEWS」は、主として法令改正等含めた自動車車体にかかわる情報をとりまとめ、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1,800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。

# 車体NEWS

SPRING 2026 春



### 広告掲載会社

- 株式会社ケイエムオー……………表2
- 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

2026年3月15日発行

発行所 一般社団法人 日本自動車車体工業会

〒105-0012 東京都港区芝大門1-1-30

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

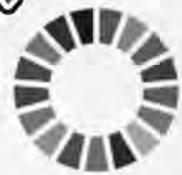
発行人 小森 啓行

# 架装物の安全点検制度

架装物の定期点検で『SDGs』に貢献



SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



環境にやさしい未来をつくる働く車  
未来の子ども達に美しい地球を  
のこすため「豊かな環境保全」には  
定期点検整備が必要です。

定期点検整備を実施した事を証明する  
『架装物年次点検【済】』ステッカーです。

点検に行こう

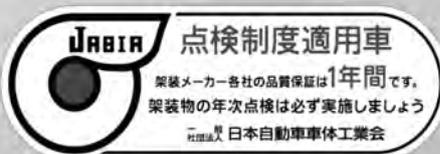


点検OK

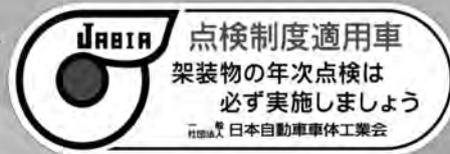


## 安全・安心・信頼の証 ステッカー!!

※ 新車時 『点検制度適用車』ステッカー

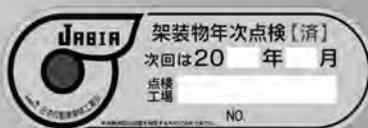


品質保証付き

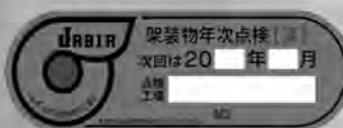


点検制度適用車

※ 点検時 『架装物年次点検【済】』ステッカー



2023年 (黄色)



2024年 (水色)



2025年 (黄緑色)



一般社団法人

日本自動車車体工業会 中央技術委員会 点検整備推進分科会  
Japan Auto-Body Industries Association Inc.

https://www.jabia.or.jp/



# 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います。

## “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生産

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。



環境省ホームページ「環境ラベル等データベース」に登録され掲載されています。 [https://www.env.go.jp/policy/hozen/green/ecolabel/a04\\_48.html](https://www.env.go.jp/policy/hozen/green/ecolabel/a04_48.html)



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

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

詳しくはWebページをご覧ください。

JABIA

検索



[www.jabia.or.jp](http://www.jabia.or.jp)

# トレーラ火災にご注意!

その火災  
整備不良かも!?

この画像の動画はこちらから

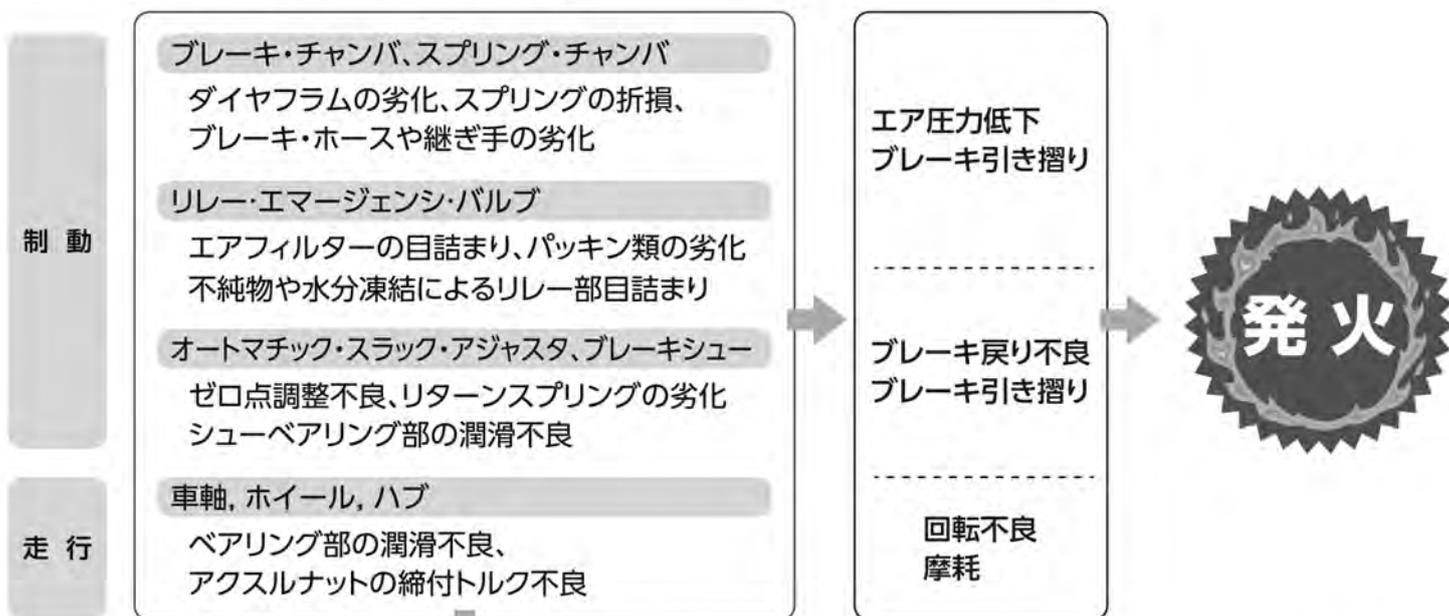


動画二次元コード

出典：国土交通省 YOUTUBE チャンネル  
(トレーラ火災の原因と防止について)



## トレーラの装置別不具合



適切な点検整備を行うことが車両火災の防止に有効です



トレーラ点検整備実施要領

<https://www.jabia.or.jp/safety/system/#section02>

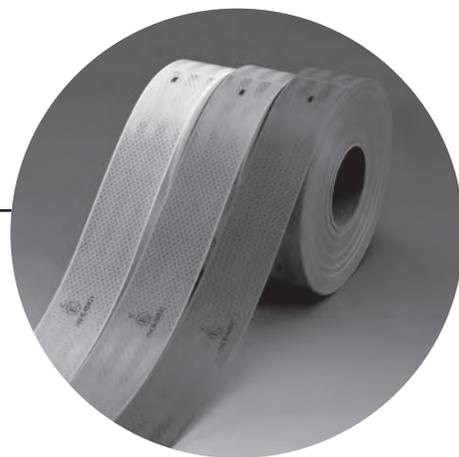
アクセスはこちらから



一般 日本自動車車体工業会 トレーラ部会  
社団法人 Japan Auto-Body Industries Association Inc.

# 美しさと安全性の両立

## Beauty & Safety スリーエムからの提案です。



3M™ダイヤモンドグレード™  
コンスピキュイティ反射シート

3M™プリントラップフィルム IJ280

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、輪郭再帰反射材等）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）3M™ダイヤモンドグレード™コンスピキュイティ反射シートを提供しています。

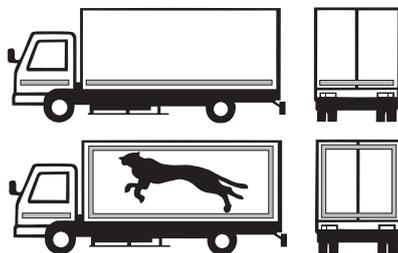
また、スリーエムでは従来より車体のボデーをPR媒体として活用するフリートマーキングシステムの概念を提案し、スコッチカル™フィルム、コントロールタック™ コンプライ™ グラフィックフィルム、プリントラップフィルム等の施工性に優れた製品を提供してきました。トラック輸送の有効性、重要性が今後さらに見直される傾向にあります。今こそ安全性とPR効果がキーワードの車両マーキングとフリートマーキングの採用を検討する時期です。

### 3M™ ダイヤモンドグレード™ コンスピキュイティ反射シート

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

#### ■おもな特徴

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



Eマークとは:国際的な車両型式認証の相互承認制度 (IWVTA) に基づき、協定規則の要件に適合した製品に付記することができるマーク。このマーク入り製品は「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示 第55条の2」に定められている基準に適合している製品です。

### 事故減少に対するコンスピキュイティ反射シートの有効性に関わる研究報告

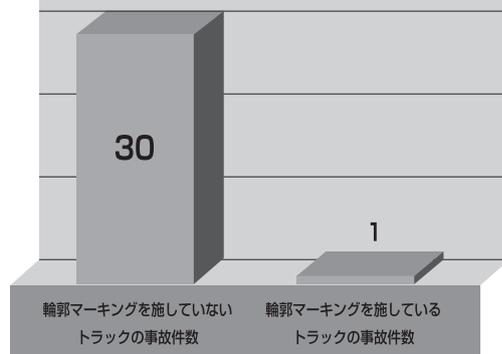
#### ■ヨーロッパにおける研究報告

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

#### ■米国における研究報告

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

#### ■事故件数対比



## スリーエム ジャパン株式会社

コマーシャルブランディング&トランスポート営業本部

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



# 日本自動車車体工業会（JABIA）様専用 新たな保険制度のご案内

## 既存のPL保険制度に加えて、新たな保険制度を導入しました！

サイバー攻撃の増加、自然災害の激甚化、人材不足や売り手市場による採用困難など昨今の環境変化を踏まえて、JABIA会員様専用で新たな保険制度を導入しました。



2025年10月1日より 保険制度スタート

### ■ 本制度の特長

- ・団体のスケールメリットを生かし、割安な保険料でご提供します。
- ・会員さまが必要な補償を選択して加入することが可能です。
  - (PL保険) 架装が原因で生じた賠償事故などを補償します。
  - (サイバー保険) サイバー攻撃による損害から企業を守ります。
  - (受託自動車車両補償) 車両の損害と風水災リスクを補償します。
  - (GLTD) 従業員の長期障害に備え、安定した経営を支えます。

※中途加入も可能です。（毎月25日締切、翌月1日から補償開始）

### お気軽にご相談ください

取扱代理店：  
〒103-0013 東京都中央区日本橋人形町1-4-1 内山ビル2F 株式会社ワイズマン東京支店  
TEL. 03-5623-6455 FAX. 03-5623-6488 (平日9時~17時)  
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 モビリティ第二部 営業第二課  
TEL. 03-3349-4502 (平日9時~17時)

補償内容等は現時点での内容となります。商品改定等により、実際のご契約内容が変更になることもあります。  
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合せください。



損害保険ジャパン株式会社