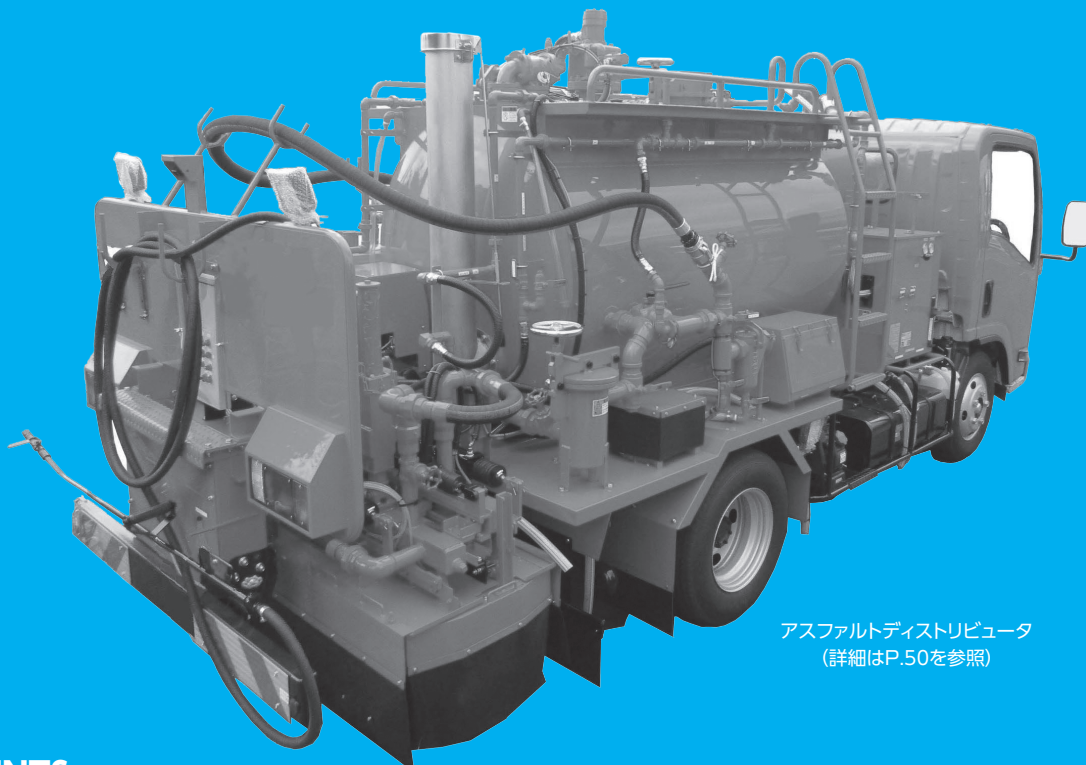


車体

NEWS

SUMMER 2026 夏

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.

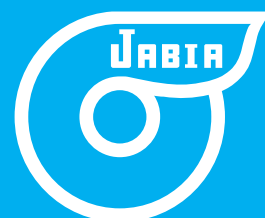


アスファルトディストリビュータ
(詳細はP.50を参照)

CONTENTS

巻頭言	2
NEWS特集	
2026年度通常総会開催	3
2026年度理事・監事	4
車体工業会功労者等	7
2025年度事業報告・2026年度事業計画	9
第19回技術発表会を開催	11
講演会を開催 「バスを巡る話題を集めて」	21
カーボンニュートラル対応 第20回	23
コンプライアンス優先経営の徹底 第4回	24
NEWS FLASH	
本部だより	25
部会だより	25
会員情報	28
支部だより	29
官公庁だより	31
NET WORK vol.123	
鹿島旭自動車ボデー(株)	37

VOICE STAGE 111	
モビリティ エナジー サーキュレーション(株)	39
レシップ(株)	40
そこが知りたい 第70回	
「物流の2026年問題」	41
働くクルマたち 第53回	
「ゴルフツアーバン」	43
COFFEE BREAK	45
いどばた会議 第26回	
「私のSDGs Part16」	47
我が社の元気人	48
DATA FLASH	
2026年度 主要車種の生産状況	49
編集後記	50



信頼の技術で、現場を支える一台を

山本車体工業では、トラックボデー・特装車の製造を中心に、設計から架装、アフターサポートまで一貫対応。現場で求められる耐久性・使いやすさ・安全性を追求し、最適なものづくりを提供します



本社工場 鹿児島市七ツ島一丁目3番2

TEL : 099-261-3131 mail : yamamoto-body@circus.ocn.ne.jp

URL : <https://www.yamamoto-body.co.jp>

山本車体工業株式会社

巻頭言

2026年度通常総会挨拶

会長 富山 隆
日産車体(株)・取締役社長



会長を務めております富山でございます。
日頃より当会の活動に格別のご理解とご支援を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、昨年度を振り返りますと、自動車関連税制見直しが決定したという明るいニュースがあった一方で、混沌とした国際情勢や保護主義の更なる強まりを背景に、資材・エネルギーコストがかつてない勢いで高騰しております。

また、少子高齢化や働き方の多様化に伴う人手不足、その影響による賃金の上昇なども相まって、引き続き、非常に先の見通しがしにくい状況となっております。

加えて直近では、原油由来製品の供給不足問題も各社の事業活動に大きな影響を与えているとお聞きしております。

これら製品のいわゆる「目詰まり」問題については、会員の皆様から提供をいただいた情報をもとに経済産業省が、解消に向けた活動を継続中であり、早期解決を期待しているところです。

このように大変厳しい状況ではございますが、当会では「自動車車体産業及び、産業経済の発展」と「国民生活向上に寄与」という指針のもと、

- ① カーボンニュートラル対応
- ② 安全対応活動の推進
- ③ 環境対応自主取組みの推進
- ④ 中小企業支援活動の推進
- ⑤ 活性化活動の継続推進
- ⑥ ガバナンス強化・業務効率化

の6項目を会員の皆様に「喜んでいただける」、「頼りにしていただける」車体工業会、そして、「参加してよかった」と思っていただけの活動を目指し、今後も改善を積み重ねて参ります。

引き続き、当会活動へのご協力とご支援を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

一方、これらの活動を進めるにあたり、皆様に特に留意をいただきたいのが、コンプライアンスです。

事業者団体活動と独占禁止法(とりわけ競争法)との関係は紙一重であり、個々の判断で「これぐらい良いだろう」と思っていたことが、大変重い制裁へと繋がる場合があります。

このような中、公正取引委員会からは、業界として商慣習の見直しに取り組むよう指示を受けたことを踏まえ、皆様ご自身そして会員会社をお守りする為に、安心して活動できるルール作りを行いました。

一部、皆様にとってご不便をおかけする内容もあるかと存じますが、一人ひとりが自分事として受け止め、ご理解、ご協力をいただけますよう、お願い致します。

また、今年の総会では、議案審議を議決権のある正会員のみで行い、その他の来賓あいさつ・表彰などは準会員にも参加をいただく懇親会で実施するよう構成を見直しました。運営面でお気づきの点がございましたら、事務局までお願い致します。

最後になりますが、今後も会員の皆様に寄り添いながら活動を更に充実させていく所存です。引き続きご支援、ご協力をお願い致します。

以上、私からのご挨拶とさせていただきます。

2026年度 通常総会開催

NEWS 特集



TAKANAWA GATEWAY
Convention Center

車体工業会の2026年度通常総会は、5月22日(金)15時30分から、TAKANAWA GATEWAY Convention Centerで開催された。



富山議長

1. 開会の辞

初めに富山会長が挨拶。

続いて事務局より会員の出席について報告があった。

正会員	出席会員数	77社
	委任状による出席会員数	45社
	議決権合計	122社

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 2025年度事業報告の件

第2号議案 2025年度決算報告の件

第3号議案 2026年度事業計画案の件

第4号議案 2026年度収支予算案の件

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た。

通常総会は15時52分に終了し、16時10分より準会員も参加して、表彰式、来賓挨拶、懇親会が開催された。



表彰式



懇親会での矢野副会長による乾杯



懇親会風景

2026年度 理事・監事

	氏名	会社名	会社役職	車体工業会役職	
理事	本部委員会	富山 隆	日産車体(株)	代表取締役社長	会長
		石川 洋之	トヨタ自動車東日本(株)	代表取締役社長	副会長
		矢野 彰一	(株)矢野特殊自動車	代表取締役社長	副会長 (バン部会理事・九州支部長兼務)
	特装部会	赤坂 学	カヤバ(株)	専務執行役員特装事業部長	部会長
		北村 和則	兼松エンジニアリング(株)	代表取締役専務	副部会長
	特種部会	森 孝義	中京車体工業(株)	代表取締役社長	部会長
		内海 嘉則	(株)オートワークス京都	取締役COO	副部会長
		西岡 偉久	東京特殊車体(株)	代表取締役社長	副部会長
	トラック部会	近藤 匠	名古屋ボデー(株)	代表取締役社長	部会長
		山田 和典	山田車体工業(株)	代表取締役社長	副部会長
		藤田 健一郎	フジタ自動車工業(株)	代表取締役社長	副部会長
	バン部会	田中 俊和	日本フルハーフ(株)	代表取締役社長	部会長
		秋山 健	(株)パプコ	代表取締役社長	副部会長
		(矢野 彰一)	(株)矢野特殊自動車	代表取締役社長	副部会長
	トレーラ部会	能條 幹也	(株)花見台自動車	代表取締役社長	部会長
		黒田 穰	昭和飛行機工業(株)	執行役員	副部会長
	バス部会	藤岡 佳一郎	三菱ふそうバス製造(株)	代表取締役社長	部会長
	小型部会	松尾 勝博	トヨタ車体(株)	代表取締役社長	部会長
	資材部会	市橋 康男	市岡(株)	代表取締役	部会長
		川名 一嘉	(株)矢口製作所	代表取締役社長	副部会長
	支 部	村松 寛明	北海道車体(株)	代表取締役社長	北海道支部長
		鈴木 勇人	仙台鈴木自動車工業(株)	代表取締役	東北支部長
		丸山 正範	(株)丸山車体製作所	代表取締役社長	新潟支部長
		星 浩由	(株)ヤシカ車体	代表取締役	関東支部長
		安藤 章宏	(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)	代表取締役社長	近畿支部長
		上野 孝弘	フェニックス工業(株)	代表取締役社長	中国支部長
		(北村 和則)	兼松エンジニアリング(株)	代表取締役専務	四国支部長
		(矢野 彰一)	(株)矢野特殊自動車	代表取締役社長	九州支部長
	事務局	小森 啓行	日本自動車車体工業会	—	専務理事
計30名(定数 25名以上 40名以内)					
監事	—	森 茂	(株)トランテックス	代表取締役社長	—
		田村 元	(株)浜名ワークス	代表取締役社長	—
		小澤 賢記	ゴールドキング(株)	取締役社長	—
計3名(定数 1名以上 3名以内)					

(氏名)：兼任を示す

(注)会社名及び役職は2026年5月22日現在による。



経済産業省
製造産業局 自動車課長

伊藤 政道 氏

1. はじめに

経済産業省自動車課長の伊藤でございます。

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、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とともに、業界の発展に寄与された皆様の御貢献に心より感謝申し上げます。

2. 中東情勢

昨今の世界情勢は、地政学的緊張や国際秩序の変化により、不確実性が一層高まっています。特に、中東情勢が揺れ動く中、エネルギーや原材料の安定供給を確保し、国民生活や経済活動への影響を最小限に抑えることが喫緊の課題です。石油やナフサなどの石油化学製品は「日本全体として必要となる量」は確保されていますが、一部では、供給の偏りや目詰まりが生じている状況だと認識しています。

この解決に向けて、経済産業省としては、情報提供窓口を設置し、情報を集約した上で、目詰まり箇所を特定し、サプライチェーンの関係者に供給の見通しを共有するとともに、需要側にも業界団体を通じて通常量の購入を維持するよう要請する、といった対応を通じて、目詰まりを順次、解消してきております。

日本車体工業会の皆様には、4月23日に説明会を行い、既に個別にご連絡もいただいているところですが、引き続きお困り事がございましたら、経済産業省まで御相談いただければと思います。

3. 成長戦略

こうした不確実な国際情勢の中、高市政権では、「危機管理投資・成長投資」を柱に、強い経済の実現を目指しています。自動車産業には、様々な技術を総合して自動車を生産し、我が国の基幹産業として、「戦略17分野」に挙げられたAI・半導体やGXなどへの投資による成果を活用し、競争力強化や成長に繋げていくことを期待します。

是非皆様と一緒に、強靱で力強い経済を実現していきたいと思っております。

また、レアアースや半導体等の重要な物資については、特定の国に過度に依存することのない強靱なサプライチェーンを構築するため、政府として供給源の多角化や調達ルートの切替支援を進めていきます。自動車業界の皆様におかれても強靱なサプライチェーンの構築に向けた取組みをお願いします。

こうした投資を官民で推し進めることは、様々な社会課題を解決し、新たな企業価値を創出する、また、経済安全保障の観点で我が国の自律性・不可欠性を高めることにもつながります。政府として、引き続き、研究開発や設備投資を支援してまいります。

4. 団体・経産省の取組

そして、我が国の基幹産業である自動車産業が、GX、DXという大きな変革の中で、国際競争に勝ち抜くための後押しをしてまいります。

こうした中、貴会におかれましては、2050年カーボンニュートラルの実現に向け、これまでにも優良事例を収集して会員企業に周知されており、2026年度においても、事業計画の重点項目の1つにカーボンニュートラルの取組みを掲げる等、積極的に取り組まれていると伺っております。

経済産業省と致しましても、EVの国内市場創出のための様々な補助金も実施しているところです。

足下では欧米を中心としてEVの普及のスピードは鈍化しているという見方がありますが、中長期的にはグローバルな電動化は着実に進んでいくものと見込まれます。こうした中、政府としても「マルチパスウェイ戦略」の下、EVでも内燃機関でも勝つための取組みを進めていきます。

また、車のSDV化が進む中で、官民で連携してSDV投資を進めていければと思います。

そして、車体課税については、3月末に自動車の取得時に課される環境性能割が廃止されるという大きな改正が行われました。国内自動車市場の活性化につながっていただきたいと思います。

今年1月1日から、従前の下請法が取適法に代わり、取引適正化に対する社会の関心が一層高まっています。貴会及び会員企業の皆様におかれてもコンプライアンスの遵守について、一層気を引き締めていただきたく考えています。

5. 結語

最後となりますが、日本自動車車体工業会と、本日御出席の皆様との益々の御健勝と更なる発展を祈念しまして、私の挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。





来賓挨拶



国土交通省
物流・自動車局 次長
猪股 博之氏

国土交通省においても、2050年カーボンニュートラルの実現などの目標に向け、経済産業省等と連携して、各種施策に取り組んでいます。

環境省・経済産業省との連携事業である「商用車等の電動化促進事業」については、先月末に令和7年度補正予算事業の公募を開始いたしました。

今年度の事業より、納車までにリードタイムを要する冷凍冷蔵車や塵芥車などの車両について、年度を超えた導入計画に対応できるよう予算措置をしております。

これにより、生産時期の平準化につながるなど、商用車等の電動化のより一層の推進が期待されるところです。

貴工業会におかれましては、このような取組みにご理解・ご協力いただくとともに、引き続き、会員向けの理解促進活動や各工場等でのCO2削減に向けた取組みをお願いいたたく存じます。

4. 認証制度の見直し

最後に、認証制度の見直しです。

近年発生した認証不正事案を受け、型式指定制度の見直しを行い、今年4月より、新たに、自動車メーカーに対して認証業務に係る内部統制の強化・徹底のための取組みを求めるとや国による量産車の保安基準適合性の監視を開始しました。

国土交通省は、これと同時に、関係者の負担軽減のため、
・諸元表の記載内容や認可証などの申請書面の提出を大幅に削減
・変更申請が必要かどうかの判断の明確化

などについて、みなさまの意見をお聞きして「認証手続きの合理化」を進めております。

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ので、引き続き、コンプライアンスの徹底をお願いするとともに、認証制度に関するご要望がございましたら、遠慮なくご相談頂きたく存じます。

5. 結語

国土交通省としては、我が国における未来のモビリティ社会の構築と発展に資するよう、皆様と連携して、諸課題に取り組んでまいります。

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

1. はじめに

本日は、「日本自動車車体工業会」通常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。

富山会長を始め貴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。

昨今は、自動運転をはじめとする新技術やカーボンニュートラルへの対応はもとより、台頭する海外メーカーとの国際競争に加え、昨今の中東情勢による影響なども相まって、自動車産業を取り巻く環境が激動しています。このような中、貴工業会の皆様におかれましては、自動車の安全・環境問題への対応はもとより、社会の要請への対応など、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。

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っております。

2. 安全対策

まずは、車両安全対策です。

国土交通省においては、歩行者・自転車等利用者や自動車乗員の安全確保など、車両安全対策に関する諸施策を実施しています。

具体的には、ヘッドライトのオートレベリングの装備の拡大（令和6年9月20日施行）や電気自動車の安全性向上（令和7年9月26日施行）、巻込防止装置の国際基準の導入（令和8年6月4日施行予定）など、国内だけでなく、国際的な議論としても進めているところです。

また、本年6月には、日本が国連WP.29において主導する形で取り組んできた自動運転の国際基準が成立する見込みであり、年明けには、保安基準の改正を予定しています。

貴工業会からは、これまで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、国際基準策定段階についても、引き続きご協力をよろしくお願い申し上げます。

3. 環境対策

次に、環境対策です。



2026年度 表彰者一覧

敬称略

1. 車体工業会功労者表彰(1名)

本部・支部・部会、氏名五十音順 役職は2026年5月22日時点

特別功労賞

本部 稲見 龍 中央業務委員会

京成自動車工業(株)

常務取締役

2. 車体工業会永年在籍会員表彰(42社)

正・準会員、年数、社名五十音順

在籍年数・会社数		正会員	準会員
70年	1社	(株)タダノ	
60年	23社	(株)竹内ボデー工場 (株)豊田自動織機 富士車輛(株)	AGC(株) (株)オージ クラリオン ライフサイクル ソリューションズ(株) ゴールドキング(株) (株)五光製作所 自動車車体興業(株) 新和ゴム工業(株) セントラル硝子プロダクツ(株) 大東プレス工業(株) 大日本塗料(株) 泰平電機(株) (株)粕屋 天龍工業(株) (株)ニットレ 日本板硝子(株) 日本ペイント・オートモーティブ コーティングス(株) 日本ボデーパーツ工業(株) 富士安全硝子工業(株) 妙見島製材(株) レシップ(株)
50年	3社	(株)ウスイ サニーペット(株) 新明工業(株)	
40年	1社	(有)前田ボデー工業	
30年	7社	アルサイド工業(株) いすゞ車体(株) (株)稲坂歯車製作所 イワフジ工業(株) 共立工業(株)	広島ボデーパーツ(株) フクビ化学工業(株)
20年	2社	K・Mウイング(株) コーワテック(株)	
10年	5社	(株)サトウ ビューテック バスサービス(株) (株)リトラス	(株)東名 伸工貿易(株)

4. 優良従業員表彰(7名)

兼松 康之	(株)ケイエムオー	設計部 主任
合田 雄治	京成自動車工業(株)	品質保証部 課長
田嶋 優冶	(株)ナッツ	SCM部 部長
鎌田 芳晴	細谷車体工業(株)	営業部 係長
遠藤 恒夫	オールセーフ(株)	生産本部製造部第二製造課
二階堂 照之	(株)松沢商会	新規事業企画室 室長
徳川 治	(株)レゾナント・システムズ	技術部・シニアエキスパート

功労者表彰



稲見 龍氏、富山会長

優良従業員表彰



(後列左から) 二階堂 照之氏、徳川 治氏、遠藤 恒夫氏
(前列左から) 田嶋 優治氏、合田 雄治氏、富山会長、兼松 康之氏、鎌田 芳晴氏

永年在籍会員表彰



正会員

(後列左から)
K・Mウイング(株)
新明工業(株)
イワフジ工業(株)
いすゞ車体(株)
共立工業(株)

(前列左から)
サニーペット(株)
富士車輛(株)
(株)タダノ
富山会長
(株)竹内ボデー工場
(株)豊田自動織機

準会員

(後列左から)
AGC(株)
クラリオンライフサイクルソリューションズ(株)
大東プレス工業(株)
大日本塗料(株)
日本ペイント・オートモーティブコーティングス(株)
日本ボデーパーツ工業(株)
広島ボデーパーツ(株)

(前列左から)
(株)オージ
ゴールドキング(株)
(株)五光製作所
富山会長
泰平電機(株)
天龍工業(株)
レシップ(株)

2025年度事業報告・2026年度事業計画

1. 取り巻く環境

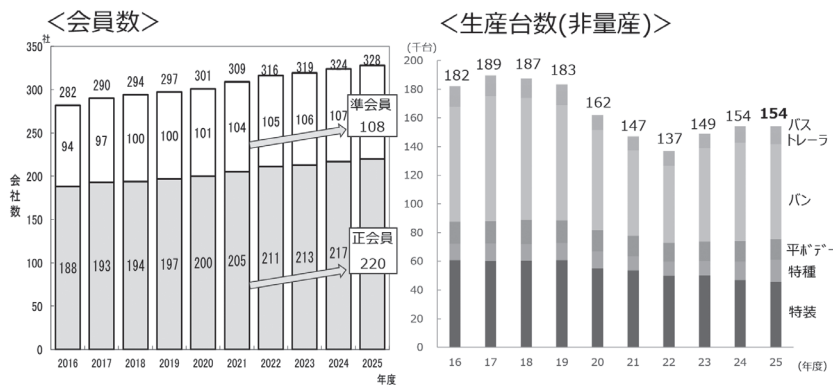
経済状況

世界	<ul style="list-style-type: none"> ・地政学リスクと保護主義の常態化 ・AIの進化に象徴される急激な生活やビジネスの変革 ・世界経済成長率見通しは、ほぼ横ばい
日本	<ul style="list-style-type: none"> ・実質GDP成長率は低成長を維持、景気後退は回避されるものの、持続的な高成長には至らない見通し ・人件費や物価高騰、金利上昇に加え中近東情勢の緊迫化の影響による塗料不足など先行き不透明な状況

日本商用車市場

市場	<ul style="list-style-type: none"> ・25年度 商用車(貨物+大型バス) 370千台(前年度107.4%) 大中小型貨物 76千台(同102%) ・26年度 横ばい～緩やかな回復を見込むも、経済動向に左右される可能性あり不透明な状況
商用車市場内のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物自動車輸送量 営業用は微増、自家用は減少の見通し ・運送事業者の景況 回復の兆しはあるものの、全体としては厳しさが残る ・2026年問題 改正物流効率化法(努力義務だが特定事業者は定期報告等義務化)による荷主側への責任強化で経営への影響懸念

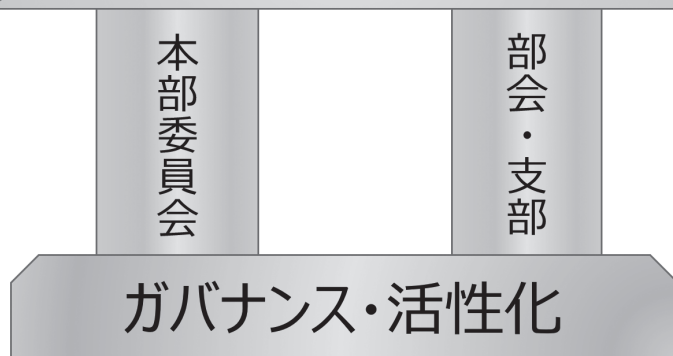
会員の状況



2. 車体工業会の取組み

活動指針

自動車車体工業の総合的な発達に関する事業を行い、
もってわが国産業経済の発展と国民生活の向上に寄与する



重点取組み

- ①カーボンニュートラル(CN)
- ②安全への取組み
- ③環境への取組み
- ④中小企業支援活動
- ⑤活性化活動
- ⑥ガバナンス強化
・高付加価値化

3. 2025年度実績・2026年度取組み

① CN

委員会活動は一旦終了し、2026年度以降は各委員会・部会・支部が主導推進

HP別	25年度実績	2025年度課題	2026年度移管先		
			事務局	環境	部会/支部
他団体連携	1) 部会、自工会との情報交換 2) 経団連モビリティ委員会への参画	1) - 2) -	○		
現状把握	1) 未着手会員への情報展開の継続、CO2排出量提出フォローにより新たな提出会員 12社	1) 未着手会員への支援		○	○
情報収集	1) 集約した省エネ事例50件のHP公開 2) 「儲かる、すぐできる、誰でもできるCN」第2弾 3) パン部会会員事例セミナー開催(2/25、30社46名) 設備電力可視化セミナー開催(3/10、○社○名)	1) 再生I材料-活用支援 2) - 3) -		○	△
計画立案 目標設定	1) 省エネ目標達成(回収率72.4%←70.1%) 非量産△3.5%(目標1%) 委託生産△2.7%(目標2%) 2) LCA、CFPの推進方法の情報収集	1) -		○	
実行支援	1) 現地訪問支援6件実施(部会・支部会員も参画) 2) 電動化情報の収集	1) 活動の活性化と成果の横展 2) 協調領域での共有可能事項は現時点なし		○	○
					一旦終了

② 安全への取組み

25年度実績	・法規対応	1) 車両後退通報装置 (R165) - 会員説明会開催 2) CS/SU&コネクテッド (R155) - 架装工事ガイドライン第1.1版 3) 大型車側面保護 (R73) - 国内採用WGへの参画	架装工事ガイドライン CS車に適合する架装工事について
	・基準化	新規1件(1/2年目)、改正6件、標準化等4件 JABIA規格排他的表現の有無チェック ⇒1件改正	
	・技術向上	架装要領書改善要望の集約 ⇒ 大型4社との連携	

26年度新規	・法規対応	1) R165解説書第2版発行 2) R155マルチステージ動向調査 3) R73WG活動による車工会要望発信 4) 突入防止技術委員会 = 新JABIAリベット制度JABIA規格化 =	保安基準第43条の10 車両後退通報装置 細目告示第67条の6 解説書 一般社団法人 日本自動車工業会 中央技術委員会 車後退通報装置検討WG JIS 日本自動車工業会
	・車工会名ラベルの調査・対応	・新規検査における基準適用日一本化要望の国交省調整 ・テールゲートリフター人搭乗要件整理	

③ 環境への取組み

25年度実績	・環境ラベル 取得支援 (ゴールド4社、ホワイト1社)	現地訪問支援 トレーラハウスデベロップメント[コンプレッサーの確認]
	・リサイクル推進 解体作業現地確認 ・CO2低減 排出量 目標達成 非量産△3.5%、委託生産△2.7% 低減活動 現地現物での訪問支援	
26年度新規	・環境ラベル ・リサイクル推進 ・現地現物訪問支援	業界に影響力を持つ会員の取得支援 FRPリサイクルを調査 困り事軸での相互研鑽(省エネ、廃棄物削減)

④ 中小企業支援活動

25年度実績	中央業務委員会	・外国人育成就労制度 業界追加の目処	合同マネジメント研修 製造マン勉強会
		・管理監督者合同マネジメント研修 ・中小会員NW強化 営業マン・製造マン勉強会 ・技能系研修@トヨタ自動車東日本 同一ショップ座談会	
26年度新規		・育成就労制度 運用要領の作成・展開 (3団体連携)	

⑤ 活性化活動 広報委員会

25年度実績	・会員に役立つHPの実現 コンテンツ充実 新ページの開設 使い勝手向上 検索機能強化(生成AI)	=本部委員会/部会/支部情報ページ= 本部委員会/部会/支部 本委員会(本部)は本部情報ページです。 各課資料: 請求書、取組内容/情報掲載ページです。 会議資料/請求書 各取組内容 各種情報
	・車体NEWSの改善 デジタル化に向けた検討	
26年度新規	・新設ページ ・生成AI検索 ・車体NEWS	会活動の全資料の格納と見やすさの改善 機能導入と検索精度向上 機関誌としての在るべきコンテンツ見直し

⑤ 活性化活動 部会活動

25年度実績	・CN推進 - 環境取組み事例発表会	パン部会CN事例発表会 「廃棄物の削減によるCN活動」 日本つるふろし工業 部会・環境安全室 小澤
	・他団体連携 - 経産省バイエタTF参画 ・ガバナンス強化/活性化 - 資材部会60周年記念サイト	
26年度新規	・部会活動 ・CN推進	更なる活性化 現地現物による相互研鑽への参画

⑤ 活性化活動 支部活動

25年度実績	・CN推進 現地支援活動へ参画	CN推進(支援WG活動へ参画)@北海道車体 良いとこどり活動(活動支部の活動事例) 挨拶の重要性と各社の取り組みについて 近畿支部 事務局 部長
	・相互研鑽 良いとこどり活動(支部連絡会) ・支部の在り方 地域会員の位置づけ 関東支部組織見直し	
26年度新規	・支部のあり方 ・本部、部会	議論継続 更なる連携活動の推進

⑥ ガバナンス強化・効率化

25年度実績	・基盤強化 コンプライアンス 競争法対応マニュアルの作成 定款に則った総会運営 健康管理 / 働き方改革	車体工業会中期ビジョン(基盤強化も活性化に向けて) 結果: (当会、活動別別) 当会活動別別へ貢献 2025年 2026年 2027年 2028年 2029年 2030年 競争法対応マニュアルの作成 定款に則った総会運営 健康管理 / 働き方改革 2.3~2.4年度(基盤強化) 2.5~2.6年度(基盤強化) 2.7年度(更なる活性化)
	・効率化と高付加価値化 必須でない会議の廃止 工場見学の合同開催 総会運営の効率化	
26年度新規	・独禁法、取適法等法令遵守の周知徹底、意識風土醸成 (適正適取引自主行動計画の作成・展開) ・更なる業務効率化の推進と高付加価値業務への移行	

4. ジャパンモビリティショー2025

親子でめぐり絵

はたらクルマとは 会員紹介 安全・環境取組み

紹介映像 モデルカー展示

3.5万人が来場

JABIAマークフォトスポット

みんなが見たい 知りたい 楽しい 展示

第19回技術発表会を開催

NEWS
特集

中央技術委員会(委員長・富山隆・日産車体(株)代表取締役社長)では、3月19日、第19回技術発表会を当会会議室及びWeb併用で開催した。

富山委員長ご挨拶

技術発表会の開催にあたり一言ご挨拶をさせていただきます。

ようやく春の暖かさを感じる季節となりましたが、昨今は各地で記録的な高温や大規模な林野火災、台風による豪雨など、地球温暖化防止の重要性を改めて感じさせられています。

また、緊迫した中東情勢をはじめとする不安定な世界情勢の他、資源価格、物価高騰等の影響や、人手不足、人件費上昇など、依然として私たちを取り巻く環境は厳しく、引き続き予断を許さない状況にあり、今後もそれらの推移を注視しながら会員の皆様と一致団結して対応してまいりたいと思っております。

この様な中、当会では以下の6つの項目を主要項目と位置づけ、会員の皆様と共に取組みを推進してきました。

- ①カーボンニュートラル対応
- ②安全対応活動の推進
- ③環境対応自主取組みの推進
- ④中小企業支援活動の推進
- ⑤活性化活動の継続推進
- ⑥ガバナンス強化・業務効率化

中央技術委員会では特に、「安全対応活動の推進」が重点取組み項目となります。生産性の向上や製品品質の向上のためには技術革新が必要です。その技術革新には競争領域と協調領域があり、車体工業会全体として法令の遵守、社会的規範に従った公正・公平

な業務の推進をしながら底上げを図ってまいりたいと思っております。そのためには皆様の協力が必要となります。ご意見、ご要望をいただき積極的な活動を進めてまいりますので、引き続きご協力をお願い致します。

さて、この技術発表会は、2007年に第1回目を開催し、今回で19回目となりました。最近ではWebも併用し、多くの会員の皆様に聴講いただいております。

今回の技術発表会を契機にさらなる技術革新に取り組んでいただくことを切に希望し、簡単ではありますが、開会の挨拶とさせていただきます。

ありがとうございました

後退時車両直後確認装置の検査効率化

極東開発工業(株)(特装部会)

特装事業部
福岡工場



製造課
廣瀬 佑樹 氏



製造管理課
江田 洋佑 氏

1. 装置導入の背景

2024年11月より法規改正によって後退時車両直後確認装置(バックアイカメラ・バックソナー)の取付が義務化となり、それに伴い車両後方所定位置へ9本のポールを配置しての視認性の検査が必要となった。改正当初、角パイプを用いてポール配置位置を決めていたが(写真1)測定と調整を反復する必要があり、多くの工数を要する大変な作業

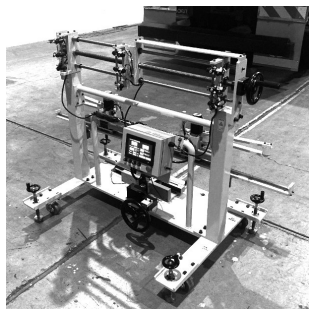
となっていた。また、中には検査難易度の高い車両もあり、完成検査工程の逼迫と作業の属人化が懸念されていた。前述の懸念を払拭すべく検査装置の製作・導入を行った。



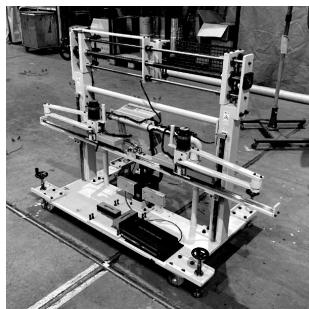
(写真1)

2. 装置概要および検査方法

今回導入した装置の外観を示す(写真2,3)。



(写真2)

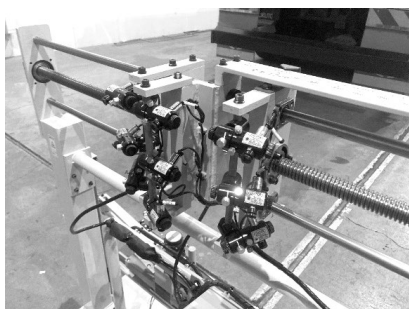


(写真3)

装置の詳細及び検査方法について説明する。

2.1 ポインタ照射機能

装置には9つのレーザーポインタを有しており(写真4)、9つのポール位置を一挙に示すことが可能である。またそのポインタは装置右舷側操作ハンドルにて幅方向位置を調整可能であり、車両全幅1700～2500mmの車両の検査を行うことができる。

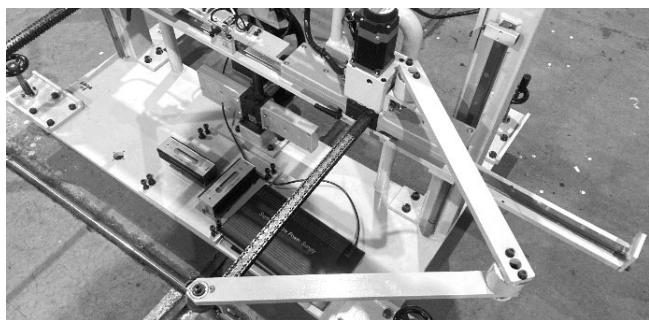


(写真4)

2.2 アーム伸縮機能

車両後端より下げ振りを下ろし、装置設置基準面となるRUP面までの寸法を実測する。

その寸法を装置操作盤へ入力することで2つのアームが同調して伸縮する(写真5)。



(写真5)

2.3 アーム昇降機能

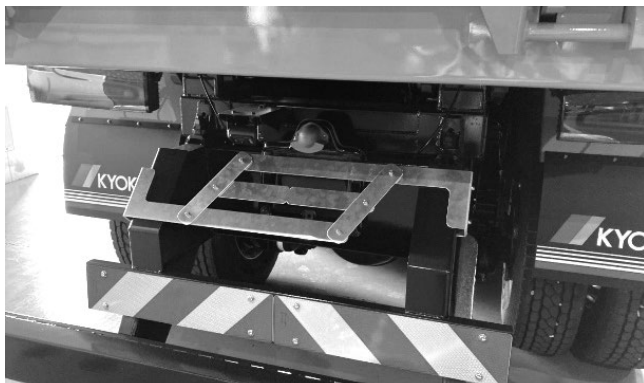
装置表面の操作ハンドルによりアームASSYは設置基準面高さに合わせて昇降可能である。地上高350～700Hの範囲で昇降可能であり車格によるRUP高さの違いにも対応する。

2.4 アーム巾調整機能

アームASSY上横方向にレールを有し、幅方向任意位置に伸縮アームを調整することが可能である。

2.5 センター出し治具

効率よく車両中心位置を導くために考案(写真6)。リンク機構により伸縮しても常に中央を示す。これにより車両中心位置の測定不要となる。



(写真6)

2.6 装置配置補助機能

装置中央前方へラインマーカーを装備しており、2.5項のセンター出し治具の中央とラインマーカーを一致させることで車両に対して装置を同芯に配置することが可能である。また、合わせて伸縮したアームをRUPへ接触させることで車両前後方向の所定位置へ装置を配置することが可能である(写真7)。



(写真7)

2.7 可搬およびレベル調整機能

装置4隅には車輪を有しており、移動可能な構造となっている。また各車輪近傍にはアジャスターを有し、装置中央に備えた2基の水平器によって装置水平を保つための検査が可能である(写真8)。



(写真8)

2.8 ポール配置ガイド

照射したレーザーポインタ光とポールの中心を一致させるために必要(写真9)。扇形の切欠きの頂点にポインタ光を合わせるように配置し、突起間に中空ポールがはまり込むようにしてセットして使用する。



(写真9)

3. 導入効果

回復した測定、調整が必要となる従来の検査方法では60分/台の検査工数を要していた。それに対して装置を用いた検査では、煩雑な測定等は不要となり15分/台での検査が可能となり工数削減できた。また、車両との位置合わせは装置によるガイドにて容易に行うことが出来、個々のスキルによらず検査精度の均一化を図ることができ、装置導入前の懸念点を払拭し目標の効果を達成することができた。

大型BEV路線バスのボディ開発

ジェイ・バス(株) (バス部会)

宇都宮製品企画・開発設計部
チーフエンジニア
小野口 芳男 氏



1. はじめに

国内初のBEVフルフラット路線バスとして、下記を経て現在活躍中のいすゞエルガEV、日野ブルーリボンZEVのボディ開発について紹介する。

- ・ 2023年 JAPAN MOBILITY SHOW 2023 ('23.10)出展
- ・ 2024年 発表発売('24.5~)
- ・ 2025年 大阪・関西万博のシャトルバスをはじめ全国で活躍中



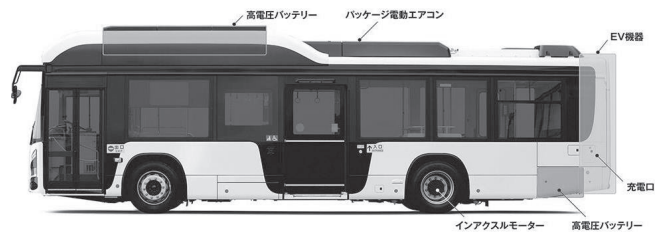
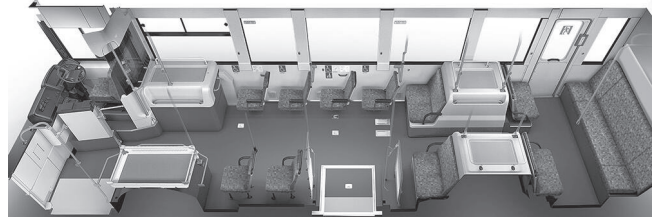
いすゞエルガ EV



日野ブルーリボン ZEV

2. 開発車両の特徴

- ・ リアアクスルの左右それぞれにモーターを内蔵した「インアクスルモーター」を採用
- ・ バッテリーパックを屋根上と車体後部の床下に配置
- ・ 上記によりフロアレイアウトの自由度が高まり、車内前部の乗降口から最後部座席まで段差のないバリアフリー化を実現した。
- ・ 高さのあるタイヤハウス上の座席を廃止し、すべての客席に対し、フルフラットフロアから安心してアクセスが可能となっている。



- ・ 安全性を優先し、フルフラット部から乗降できる座席数を大幅に増加している。

10.5 m 都庁型	EV		DSL	
	乗員	室内レイアウト	乗員	室内レイアウト
	フラット部から乗降できる座席 19		フラット部から乗降できる座席 7	

- ・ ディーゼル路線バスの実績を活かし、運転席周りはディーゼルと共通化し、路線バス各種機器を含め違和感のない操作系を維持している。



3. 開発経緯

・ 開発背景

下記主要4つの要件達成のため、ボディの対応コンセプトは下記とし、開発を進めた。

➤ 開発背景

カーボンニュートラル化

さらなる高齢化社会への対応(国交省提言対応)

国交省によるバリアフリー車両の開発提言；

「フルフラット化」のみ未達成

既存車両の運転操作性、使い勝手を確保

万博への導入(開発期間約2年/既存車並行生産)

従前ボディ構造を流用・活用しながら、BEV関連装置の搭載、フルフラット化を両立させる

4. ボディ開発概要

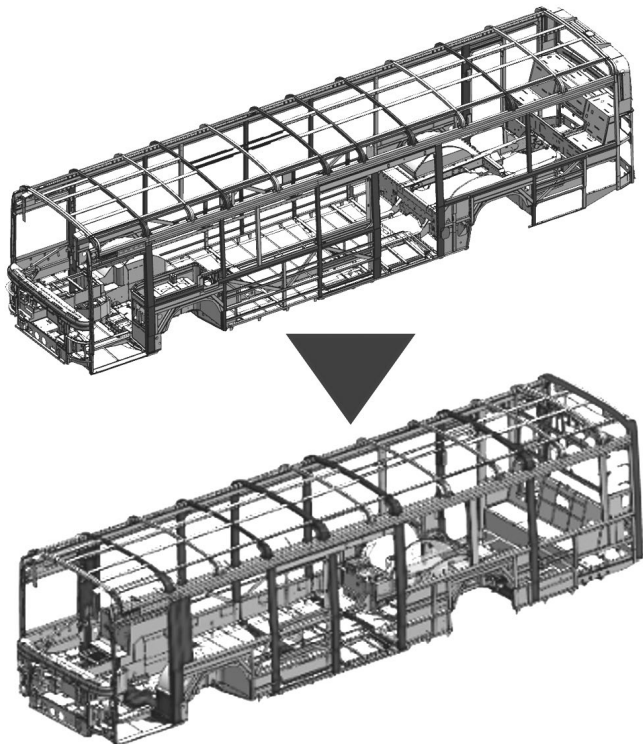
・ ボディ骨格の変更；環状骨格化

・ ルーフ上高電圧バッテリー、補機搭載対応(ベース車に対しルーフ上架装物重量が約10倍)となるため、下記の対応を行った。

→骨格断面太化

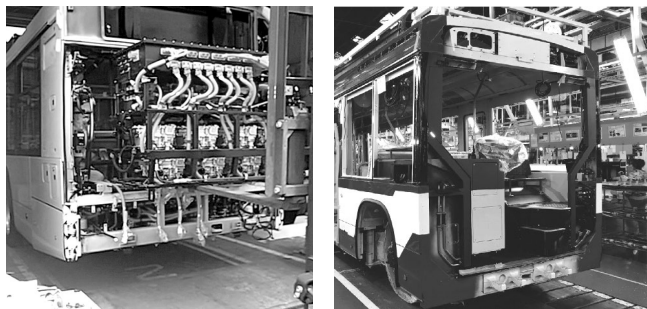
→環状骨格化

以上により、大開口、高負荷対応しながらボディねじり剛性を30%向上している。



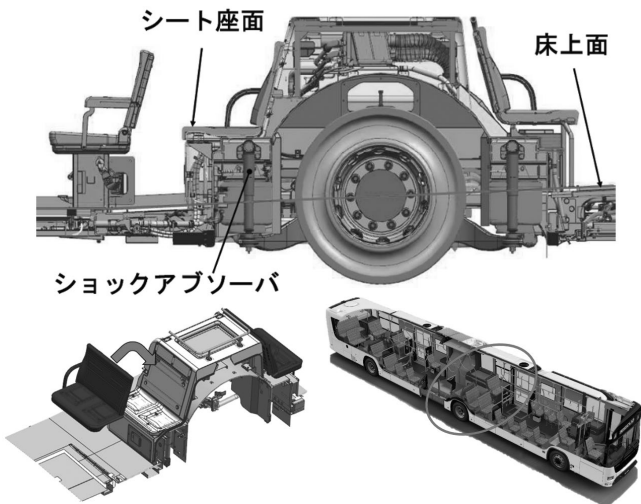
従前車の扉前後太柱構造を活用&位相合わせ

- ・ EV補機サブユニット化&搭載；大開口化
- ・ EV補機は多くの装置から構成されるため、EV補機をサブアセンブリ、モジュール搭載に対応した。
 - 車両後部に大開口を確保し対応



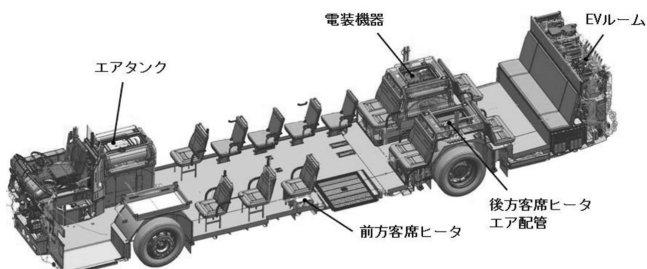
従前車(連節バス)の大開口構造を活用

- ・ 車内フルフラット床対応
- ・ 車内床面のフルフラット化に対応したEVアクスルを搭載
- ・ シートフレーム一体カバーの採用により、乗客のシート座面高さの確保と、足元の凸となるものを完全排除し、全席ノンステップエリアからの着座を可能とした。



従前車(連節バス)の前車のフルフラットアクスル構造を活用

- ・ 車内安全性、使い勝手の向上
- ・ シートピッチは従前車に対し拡大を図り、またフルフラット化したR.O.H(リアオーバーハング)部には対面席を設け、乗客の居住性の向上と流動性を確保した。



- ・車いす固定装置を床面に内蔵することにより、フルフラット床と車いす使用時の使い勝手向上の両立を図った。



5. 今後に向けて

- ・本BEV路線バスボディをベースに、FCVを追加開発中 (2025年JAPAN MOBILITY SHOW 2025に出展)



6. 最後に

BEV化と合わせて国交省提言の長期課題である「フルフラット化」を同時に達成し、製品化することができた。

今後もジェイ・バスは、人びとの「移動」を支え、一人ひとりの「移動」を、より安全で快適なものとするために、これからも発展していく。

2トーン塗装のテープ化によるコスト低減と貼り付け作業性改善

岐阜車体工業(株) (小型部会)

塗装部塗装課
浅野 雄介 氏



1. はじめに

弊社ではハイエースとコースターの生産を行っている。

取り巻く情勢の変化に対応すべく改善を行ってた。今回はコースター塗装ラインの3事例について紹介する。

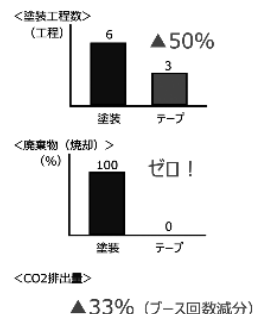
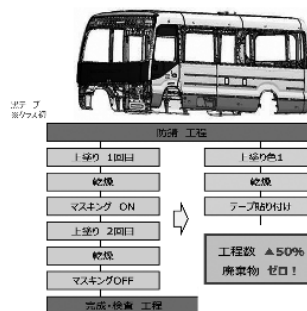
2. 事例①工程、工数低減への挑戦～塗装のテープ化

従来の塗装方法では工程数、工数、材料、エネルギーロスが多く発生。

この問題を減らす為に塗装からテープ貼り付け工法への変更を検討。

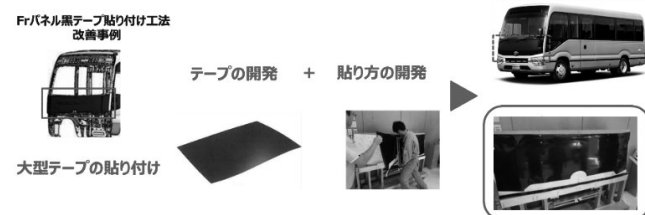


車体が大きいため大量の紙でマスキング



2.1 テープ化するうえでの問題点

テープ化にあたり課題となったのが大型テープの貼り付け。大型テープを貼り付ける際に重要となるのがテープの開発と貼り付け工法の2つである。

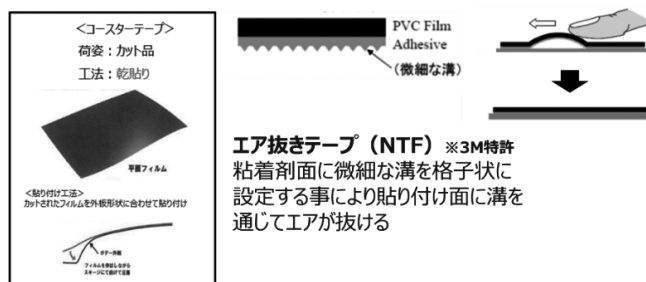


2.2 テープ開発

今回の新型コースターでは、作業効率と貼り付け精度の向上を目的に乾燥貼りを採用。

乾燥貼り採用に伴う従来テープとの大きな違いは、粘着剤の材質である。

粘着剤側に微細な溝を格子状に設けることで、貼り付け時に空気が溝を通り、テープが一気に密着する。この構造により乾燥貼りの精度が向上し、作業性を大きく高めることができた。



2.3 貼り付け方法の開発

貼り付け方法は、テープ長さが1800mmと長いため2人作業としていたが、力を均等にかけられず、縦貼りから横貼りへ変更した。

横貼りにより貼り付け幅は400mmとなり、作業自体は1人で実施可能となった。

横貼り実現に向け、協働ロボ導入と補助者の役割を担う治具導入の2案を検討したが、コストと納期の懸念から治具開発を選択した。

治具を貼り付けと同時に移動させることで、平面貼りとテープ保持を両立し、軽量化により1人作業を実現した。



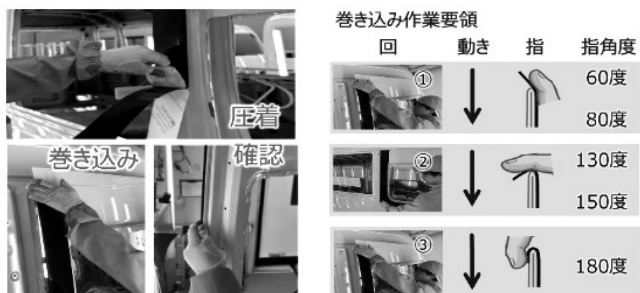
3. 事例②テープ貼り付け作業の作業性改善

現状の不具合発生状況を分析し、対策対象の絞り込みを実施した結果、テープ浮き不具合が最も多いことが判明。ターゲットを巻き込み作業における浮き不具合の低減に決め、活動を開始。

3.1 貼り付け作業要領

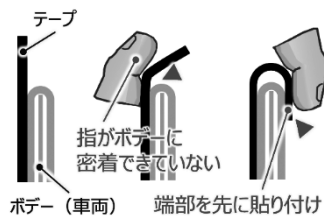
作業は圧着、巻き込み、確認の順に行う。

今回の対象である巻き込みは外側から内側に向けて3回に分け、それぞれの巻き込み角度に指の角度を固定して貼り付けを行うといったカンコツ作業である。



3.2 浮き不具合の発生要因

作業時に指が密着していない状態で端部を先に貼り付けてしまうことが原因であり、この状態で貼り付けを行うとボデーとテープの間に空間が生じ、浮き不具合となる。



3.3 浮き不具合を無くす施策①

基準角度の保持のカンコツを無くす必要があると考え、角度を保つアイテムとしてギプスを3Dプリンタにて自作。

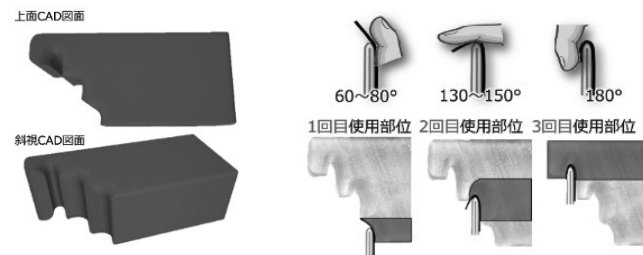
効果確認の結果、不具合は0件を達成したがギプスの脱着作業が増えた事で要素作業数が増加。それに伴い作業時間も増加。改善を継続することに。



3.4 浮き不具合を無くす施策②

脱着作業を減らし問題点を低減するため、1~3回の巻き込み角度に対応した溝を持つ治具を3Dプリンタで作製した。各角度に合う溝を使い分けることで、1個の治具で3回の巻き込み作業に対応可能とした。不具合件数0件を維持したまま、作業時間を改善前に近づけることに成功した。

使用感を女性作業者に確認したところ、角度を一定に保った腕の上下運動は疲労が溜まる、という声が挙がった。



3.5 全社で取り組む「やさしい工程づくり」

弊社では、「人、もの、方法」のすべてにおいてやさしいと感じる作業環境づくりを推進。統一評価基準を策定し、作業姿勢、重量物の扱い、段差、照度などの観点から各作業を評価し、改善を実施。

製造現場における高齢化と女性・障がい者雇用の推移



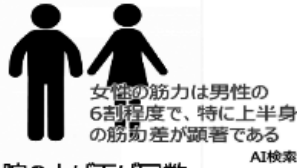
対象者の状態を考慮 (負担基準・不安・不満に配慮)
 →合格工程づくりに織込み
 →合格工程づくりを推進

「心身」特性配慮
 「環境」工程づくり
 「緩和」負荷軽減

作業の負荷を軽減 (各部分の内蔵型で調整)
 作業時の負担・不調を軽減するやさしい工程の作成も工程に反映し作業員に伝わり
 P・V・Sの視点から作業員

3.6 巻き込み作業のやさしい工程調査

改善後のテープ工程でもやさしい工程評価を実施。腕のつらさに関する項目の「挙上作業」では○がつく結果に。なぜつらく感じるか調べると、女性の筋力は男性の6割ほどで特に上半身の筋力差が大きいと分かった。このことから、1日の挙上作業回数60回を6割の36回に目標値に設定。



腕の上げ下げ回数 (1台あたり3回×20台)
 1日当たりの挙上作業回数 60回

作業名：フロントアテーフの巻き込み作業

項目	基準 (数値)	評価	
作業姿勢	踵踏	連続作業ではなく、作業時間5秒以内	○
	腰曲げ	角度30°以上の連続作業	○
	高伸び	無き事	○
	挙上作業	10秒以下	○
重量	重量	6kg以下	○
	指先作業工具	2kg以下 1.5kg以下	○
昇降・段差	段差	作業中の段差なし、移動中の段差200mm以下	○
	昇降作業	200mm以下	○
高さ	取り出し	床から50cm以上～胸の高さまで	○
	積み込み (セット)	床から50cm以上～胸の高さまで	○
照度	照度 (ライン作業)	300lux以上	○
	照度 (ライン以外)	150lux以上	○

3.7 1回で巻き込みができるアイテムの作製

1台あたり3回の巻き込み作業を1回にすることに。3回で設定していた角度を連続的に配置し、1回での巻き込みを検討。しかし、不具合が発生。角度変化が急だと不具合が発生し、逆に緩やかだと作業性が悪くなることが分かった。

トライ&エラーを繰り返して治具を作製し、最適値を発見。約7cmで3段階の角度変化を再現。端末に合わせてスライドさせるだけで治具形状がテープに追従し、1回のスライド作業のみで巻き込みまで完了する構造となっている。

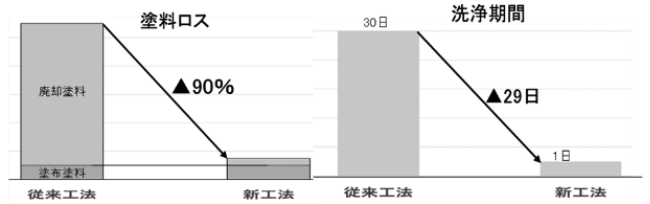
不具合は0件を維持したまま、挙上作業回数も目標の36回を上回る20回を達成。



バターン特性	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
変化長	5.5	5.5	6.0	6.5	7.0	7.5	8.0	8.5	9.0	9.5	10
不具合	x	x	x	x	o	o	o	o	o	o	o
作業性	o	o	o	o	o	o	x	x	x	x	x

4. 事例③ 少量塗色供給装置の開発

最後に宣伝を兼ねて事例を1件紹介。弊社では極少量塗色対応が可能に。従来、ユーザー様希望色は塗料の大量な廃却とタンク配管洗浄のリードタイムを必要としてきたが、少量塗色装置の開発により塗料の廃却ロス、洗浄機関の大幅な低減を達成。



5. まとめ

現場主体で改善を実施し、テープ貼り付け作業の効率向上に寄与する成果を得られたことは自信につながる良い活動になった。今後も改善活動を続けてレベルアップしていきたい。

路線バス向け乗客安全支援システム開発

(株)東海理化(資材部会)

車室内監視プロジェクト

プロジェクトリーダー

藤田 隆吾 氏



1. 背景

近年、路線バスにおける車内事故は大きな社会課題となっている。国土交通省が「事業用自動車総合安全プラン2025」で掲げた車内事故件数85件以下という目標に対し、2024年の件数が280件と高止まりの状態が続いており、従来の対策だけでは限界が見え始めている。(図1)

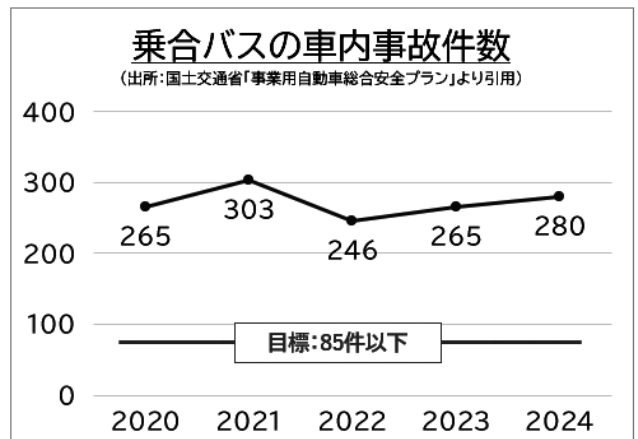


図1 乗合バスの車内事故件数の推移

2. 現状の事故対策と課題

これまでの車内事故対策は、運転士による注意喚起や安全教育に大きく依存してきた。実際、再発防止策の多くは「乗客への注意喚起アナウンス」や「安全確認の徹底」に関するものが中心である。(図2)

車内事故の再発防止策(2024年度)

出所)国土交通省「事業用自動車総合プラン」より引用

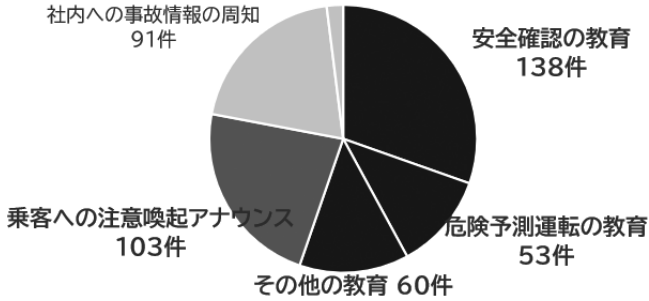


図2 各事業者の再発防止施策の割合

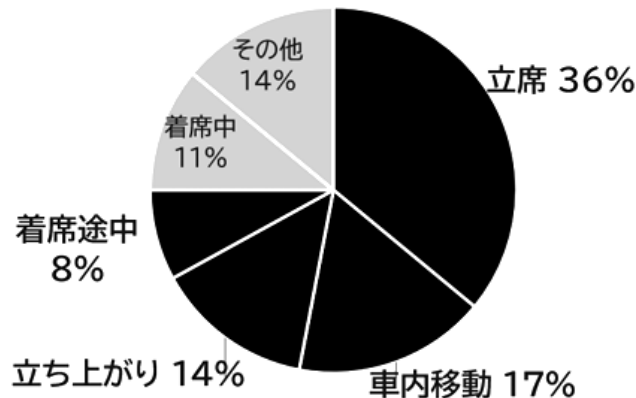
しかし、運転士は運転業務だけでなく、乗客対応、タイヤ管理、ICチャージ対応など多岐にわたる業務を担っている。これ以上の負担増加は、現実的な解決策とは言い難い。

3. 事故分析・実車状態の観察

過去の関東運輸局管内の車内事故の発生状況を分析すると、事故発生時の乗客の姿勢は「立位」や「移動中」が全体の約75%を占めていることが分かる。(図3)そのため「着席中」の乗客は「立位」「移動中」の乗客に比べて、車内事故の被害者になる可能性が低いといえる。

車内事故発生時の乗客の姿勢

※'21~'23年関東運輸局管内の車内事故事例156件



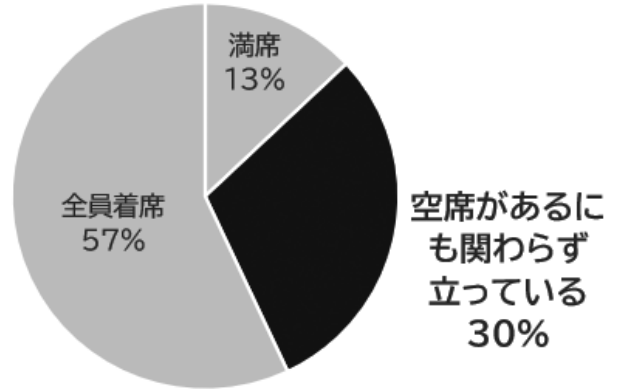
立つ/姿勢移動時75%

図3 事故発生時の乗客の姿勢の割合

また、神奈川県の実事業者にて弊社独自で取得したデータを解析すると、空席があるにもかかわらず立っている乗客がいる時間は総運行時間の約30%を占めるという実態が明らかになった。(図4)空席があるのに座らないという乗客の行動には、「優先席は心理的に座りにくい」「2人掛け座席にすでに1人座っているとその隣には座りにくい」といった心理的な背景も関係していると考えられる。

乗客の着座実態

※'24/2-4月 川崎/横浜市内 総走行時間:201h



空席があっても立つ人30%

図4 乗客の着座実態

さらに弊社独自データの解析において、「停車前立ち上がり」「走行中移動」「着座確認前発車」の3つを不安全行動と定義し、それらの回数を計上した。ここで「停車前立ち上がり」「走行中移動」は乗客起因の不安全行動であり、「着座確認前発車」は運転士起因の不安全行動と捉えることができるが、解析の結果乗客起因である「停車前立ち上がり」「走行中移動」の頻度は運転士起因である「着座確認前発車」よりも高く、発生回数ベースで見ると約3/4を乗客起因の不安全行動が占めていることが分かった。この結果から、車内事故の件数を大きく減らすには、運転士だけでなく乗客自身の行動や安全意識に働きかける必要があることが示唆された。

4. 「バス乗客安全システム」概要

こうした課題への新しい解決策として開発したのが、AIを活用した「バス乗客安全システム」である。このシステムは、車内に設置した複数のカメラとAIによって、乗客や座席の状態をリアルタイムで認識する。AIは空席や乗客の姿勢を検知し、モニターやスピーカーを通じて「優先席が空いています」「走行中の移動はおやめください」という案内や警告を自動で行う。この際、前述した「優先席に座りにくい」「2人

掛け座席に座りにくい」といった心理的背景に配慮した動画・音声を再生することで着座しやすい環境を作ろう。

5. 本システムの機能

本システムには前述した空席への着席案内、走行中移動の警告以外にも、車両前方が混雑しているときに後方への移動を促す後方誘導、急ブレーキ後の車内案内、安全意識向上動画の表示など、事故予防に直接的あるいは間接的につながる複数の機能が備わっている。将来的には、車内に置き去りにされている乗客の検知といった機能拡張も計画している。

6. 今後のロードマップ

本システムは現状の路線バスにおいて、運転士の業務の一つである車内安全業務のサポートを担っている。現在実証実験が盛んに行われている自動運転バスにおいても、車内安全は当然守られる要素である。運転士や保安員がいない自動運転バスにおいてはAIが自動で案内・警告を行う本システムの需要はさらに高まると思われる。現在本システムはベータ版として限定的に販売しているが今後は量産体制強化とコスト低減に取り組み、さらなる拡販を目指していく予定である。

発電機における環境課題と改善

(株)Earth Power(資材部会)



管理本部マネージャー
佐々木 友也 氏



営業本部 アシスタント
山本 琉楓 氏

1. はじめに

弊社では電源機器の販売、制御盤や独立型電源システムの企画設計・開発・販売、自社オリジナルの電源機器・回路設計を行なっている。そこで、カーボンニュートラルの実現や環境負荷低減への関心が高まる中、自社設計・自社部品で今後のニーズに沿った電源システムの開発が完成したため、開発工程と活動内容を紹介する。

2. 発電機の役割と現状課題

発電機は、工事現場やイベント会場、車載用途など、さまざまな場面で利用されている重要な電源設備である。一般的にはディーゼルやガソリンといった燃料を用いてエンジンを駆動し、電力を供給する仕組みであり、可搬性や即時性に優れる点が大きな利点である。

一方で、発電機には環境面での課題が多く存在する。まずCO₂排出量の問題があり、一定条件で運用した場合、年間約9,000kg以上のCO₂を排出することとなる。これは環境への負荷として無視できないレベルである。

また、騒音についても70~90dB程度と大きく、作業環境や周辺環境に影響を及ぼす。さらに、排ガスに含まれる窒素酸化物などの有害物質は、作業者の健康や医療現場への影響が懸念される。



3. 改善策としての電源ユニット

これらの課題に対し、弊社では発電機に代わる次世代電源として、リン酸鉄リチウムイオンバッテリーを活用した電源ユニット「ANESIS」を開発した。本製品は、充電回路・インバータ制御・ACバイパス機能を一体化したオールインワン設計となっており、従来は複数機器で構成していた電源システムを1台で実現可能である。



最大30kWまでの容量に対応し、工事現場や車載用途、非常用電源など幅広いシーンに適用できる柔軟性を持つ。また、発電機とは異なり燃料を使用しないため、稼働時のCO₂排出はゼロであり、騒音も発生しない。これにより、夜間作業や医療現場など、従来の発電機では制約のあった環境でも使用可能となる。

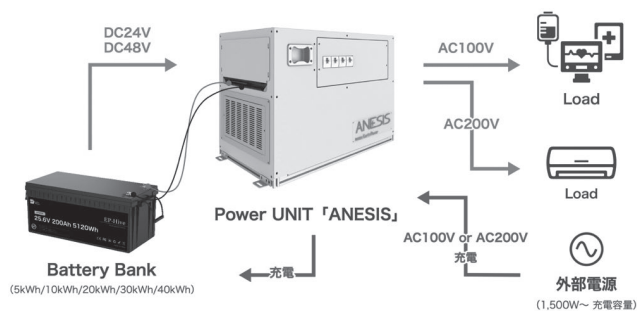


4. 技術的特徴と差別化

本電源ユニットは、弊社が設計・開発したリン酸鉄リチウムイオンバッテリーと組み合わせて使用する。本バッテリーには高い安全性と長寿命という特長があり、さらにBMS（バッテリーマネジメントシステム）によって電圧・温度・充放電状態を常時監視することで、安定した運用を実現している。

また、温度試験や安全試験などを国内外で実施しており、過酷な環境下でも安定して稼働する信頼性を確保している。加えて、モニタリングパネルによる可視化や、クラウドを活用した遠隔監視機能の開発を進めていることから、運用状況をリアルタイムで把握できる点も大きな強みである。

さらに、本電源ユニットはバッテリーと本体を分離した構成を採用しており、設置自由度が高い。車両や設備に応じて最適なレイアウトが可能であり、従来の発電機にはない柔軟なシステム構築を実現している。



5. 導入メリットとコスト優位性

本電源ユニットは、初期導入費用こそ発電機より高くなる傾向にあるものの、燃料費が不要であり、エンジンを持たないためメンテナンスもほぼ不要である。そのため、長期的に見たトータルコスト(TCO)では大幅な削減が可能となる。

実際に5年間の運用を想定した場合、燃料費や点検費用の削減により大きなコストメリットが生まれる。さらに、メンテナンスに伴う設備停止時間が不要となるため、稼働率の向上にも寄与する。これにより、単なるコスト削減にとどまらず、機会損失の低減や業務効率の改善といった付加価値も創出できる。

6. 今後の展望

発電機は依然として長時間連続運転や緊急用途において有効な手段であるが、すべての用途において最適とは言えない。特に環境負荷や運用コストが課題となる場面では、本電源ユニットが有力な代替手段となる。

今後は、発電機と電源ユニットを適材適所で使い分けることで、環境負荷の低減と運用効率の最大化を両立することが重要である。弊社製品はその中核を担う存在として、持続可能なエネルギー利用の実現に貢献していく。



7. 最後に

今回は発電機の環境課題とその改善策について紹介したが、弊社が開発する電源ユニットは、環境負荷の低減、静音性、コスト削減といった複数の課題を同時に解決できるソリューションである。

今後、社会全体で環境意識がさらに高まる中、このような次世代電源の導入は不可欠であり、小さな改善の積み重ねを通じて、環境と共存する社会の実現に貢献できるようにこれからも次世代に向けて開発していきたいと考える。

講演会を開催

バスを巡る話題を集めて

2026年4月24日、資材部会では総会后、東京會館丸の内本館において、株式会社ぼると出版代表、バスラマインターナショナル編集長の和田由貴夫氏を招き、講演会を開催した。

和田氏は36年にわたりバス専門情報誌「バスラマインターナショナル」を発行し、利用者の視点からバス業界を観測し続けてきた。バスとの関わりは幼少期にまで遡り、国内外のバス事情に精通している。バスラマでは、新車から廃車までの燃費や部品交換を記録する「超長期テストレポート」などを通じ、トータルライフコストの重要性を提唱している。また、「バステクフォーラム」などのイベントを通じ、業界内外の理解者を増やす活動も展開している。

NEWS
特集



株式会社ぼると出版代表
バスラマインターナショナル編集長
バス研究家 和田 由貴夫氏



バスラマインターナショナル



バステクフォーラム

バス業界に山積する課題

深刻化する人手不足と外国人労働者の活用

現在、最も深刻な課題はドライバー不足である。これは日本特有の現象ではなく、世界共通の課題となっており、海外のバスショーでも教育用のドライビングシミュレーターが展示されるなど、対策が急務となっている。20年以上前から外国人ドライバーの採用を予見していた事業者も存在したが、現状では日本語能力の基準設定や試験回数の不足など、制度面でのハードルが高いのが実情である。

また、ドライバーの平均賃金が全産業平均を下回るなど、職業としての魅力が低下している点も指摘されている。タクシー業界は賃上げにより若返りを果たしたが、バスドライバーには「おもてなし」を含めた高度なサービスレベルが求められる。単純な労働力の補填では解決できない難しさがある。

過剰なサービスを求める「お客様になりたがり症候群」が増えているが、互いの役割を尊重し合うことが日本のおもてなし文化である。そんな評価を期待したい。

燃料危機とエネルギー価格の高騰

燃料価格の高騰も大きな打撃となっている。名古屋市や川崎市では、燃料調達の入札が不成立となり、ハイオク以上の単価で軽油を随意契約せざるを得ない事態も発生している。長期的にも軽油価格の低下は見込みにくく、電気バス導入を後押しする一因となっている。

バス電動化と次世代燃料の展望

ZEB(ゼロエミッションバス)への移行

環境適応性の観点から、バッテリー電気バス(BEB)と燃料電池バス(FCB)を合わせた「ZEB(ゼロエミッションバス)」への移行が継続的に進められている。

電気バスは走行距離がバッテリー容量に依存し、重いバッテリーを積むと効率が落ちるといったジレンマを抱えている。

燃料電池バス(FCB)は究極のクリーンシステムだが、車両価格の高さとインフラ整備が課題となる。

欧州では、将来的なFCB化を見据え、当面はバッテリーを大量に積んで長距離走行を実現するBEVに対応する動きもある。

トヨタやホンダが燃料電池スタックをコンポーネントとして外販し始めており、既存のバス設計に組み込む「BEBの延長線上のFCB」という考え方も主流になりつつある。

レトロフィット(コンバージョン)の可能性と限界

既存のディーゼルエンジンバスを電気バスに改造する「レトロフィット」も注目されている。

様々な事例があるが、期待していたほどコストが安くならないという課題も浮き彫りになっている。

また、古い車両をさらに10年使うことで、顧客の前に現れるのは25年前の設計の車両になるというサービス面での懸念も指摘されている。

電気バス導入の実務的・技術的課題

インフラ整備とトータルコスト

電気バスの導入には車両だけでなく、変電設備や充電器などの設備投資に多大なコストがかかる。

また、充電時間を運行ダイヤから捻出する必要があり、拘束時間の増加や車庫スペースの拡張といった運用上の制約も生じてくる。

欧州の事例では、急速充電と緩速充電を組み合わせ、緻密な運行管理を行うことで100台規模の運用を成功させているケースも

ある。日本での普及には契約電力料金体系の柔軟化などが不可欠となる。



バスの自動運転の現状と課題

バスに自動運転は本当に必要か?

バスの自動運転は、フランス等の欧州では公共交通維持のための財源確保とともに実用化が進んでいるが、普及には「利用者の受容性」が不可欠である。無人運転における車内防犯や緊急時対応など、乗客が安心して利用できる環境整備が技術以上に重要となる。

日本でも国内メーカーによる自動運転バスの開発や自治体の実証実験が盛んであるが、課題も山積している。

レベル4の運行であっても保安要員が必要となり、人手不足の解消に直結しにくいことや、システムの構築にかかる多額の費用が運行事業者ではなく開発企業側に流れている構造的な課題も指摘されている。

一方で、人口減少に悩む地方自治体にとって、自動運転は「生活の足」を守るための切実な希望である。公共交通としての価値を維持するには、プライベートな空間(タクシー)とパブリックな運行(バス)の線引きを明確にしなければならない。

現実的な活用策として期待されるのは、「営業所内での自動運転化」である。入出庫や給油・充電を自動化できれば、運転手の



負担軽減や車庫内事故の防止、拘束時間の短縮に繋がり、現場の切実な課題を解決することができる。

自動運転は、技術ありきではなく、運行の価値と現場のメリットを見据えた導入が求められている。

バスの社会的価値の再定義

事業者がいかに生き残るか

車両の平均寿命が延び続け、市場規模が縮小する中でメーカーや事業者がいかに生き残るかが問われている。

電気バスへの移行は単なる技術の更新ではなく、バッテリー寿命やリサイクル率の向上を含めた持続可能なシステム構築そのものとなる。

「使えるものを壊すのはもったいない」という精神と、最新の安全・環境技術をどう融合させるか。

バスが単なる移動手段ではなく、社会を支える「生活の道具」として正当に評価され、多くの人々に「理解者」になってもらうことが、バス市場の拡大、ひいては業界の再生に繋がっていく。

カーボンニュートラル対応 第20回

2050年カーボンニュートラル(以下CN)の実現に向け、業界および会員企業では、製造現場からサプライチェーンに至るまで、脱炭素化に向けた実践的な取組みが進んでいます。

今回は、業界としての方向性と会員企業の取組み事例を紹介します。

業界としての方向性

- 製造工程の省エネ化・高効率化によるCO₂排出削減
- スcope1・2・3を含む排出量の把握・削減
- 技術・情報共有による業界全体での底上げ
- 行政・関連機関と連携した脱炭素の推進

会員企業の取組み事例紹介

① 製造工程の省エネ

コンプレッサの稼働開始時間を作業者の出社時間から8時に固定することで、不要な待機・運転時間を削減し電力量を低減。(CO₂排出量6%削減)

② 再生可能エネルギーの導入

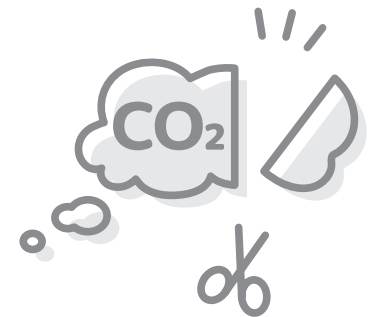
工場屋根へ太陽光発電設備(定格電力49.5kW)を設置し、工場全体の消費電力の内42%を再生エネ発電で賄った。(CO₂排出量42%削減)

③ 資源循環

部品の硬化防止で部品を温風機で保温しているが、保管棚全体を断熱シートで覆い温風の漏れを防止、さらに棚内の温風を循環させ電気代を削減。(CO₂排出量32%削減)

④ サプライチェーンと連携した省エネ

部品供給方式を見直し積み替え作業を廃止。フォークリフト運搬に適した部品供給用台車を整備し、荷役作業時の走行距離を削減することで消費燃料も削減。(CO₂排出量10%削減)



次号予告

脱炭素に関連する最新技術動向や制度・支援策の解説を予定しています。

まとめ

CNの実現には、一社一社の取組みの積み重ねと業界全体での連携が不可欠です。

今後も会員企業の先進的な取組みを紹介し、脱炭素への取組み拡大を支援していきます。

会員企業の取組み紹介

<https://www.jabia.or.jp/cn/energysaving/#energysaving01>
(会員ページ)



CO₂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CO₂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CO₂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ください。

お問い合わせはこちら ➔ <https://www.jabia.or.jp/cn/contact/>
(会員ページ)



コンプライアンス優先経営の徹底 会員各社による独禁法/取適法対応に向けた活動紹介

第4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昨年度から行ってありますが、今年度から製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律(略称：中小受託取引適正化法、以下(通称)：取適法)についてもサポート活動を行ってまいります。

従来から紹介しております公正取引委員会ホームページ(以下：公取委HP)には、取適法に関する様々な情報や資料が、8つのカテゴリーで掲載されています。

- ・ 取適法とは
- ・ 取適法に関する調査・手続
- ・ よくある質問コーナー
- ・ 取適法(下請法)勧告一覧
- ・ 重点施策
- ・ 取適法に関するお知らせ
- ・ 講習会の御案内
- ・ 中小受託取引適正化法関係(下記)

出展

公取委HP 取適法

<https://www.jftc.go.jp/toriteki/>



公取委HP 中小受託取引適正化法(取適法)関係

https://www.jftc.go.jp/partnership_package/toritekihou.html



今回は中小受託取引適正化法関係カテゴリーから、各種資料、取適(トリテキ)法に関する動画を紹介いたします。社内教育や風土醸成へのご活用を是非ご検討ください。

なお同カテゴリー内にはこの他に、参考情報、改正法について、講習会及び相談会のご案内、が掲載されています。

各種資料

各種資料

改正法概要	改正法説明資料	改正法条文	新旧対照条文
中小受託取引適正化法テキスト	取適法ガイドブック	取適法リーフレット	取適法リーフレット(複製)
取適法ポイントリーフレット(委託事業者向け)	取適法ポイントリーフレット(中小受託事業者向け)		

取適(トリテキ)法に関する動画

取適(トリテキ)法に関する動画

2026年1月施行 公正取引委員会 「下請法」改正 2026年1月1日スタート	2026年1月施行！～下請法は取適法へ～ 改正のポイント
商い昔話～下請 公正取引委員会 「下請法」改正	商い昔話～下請法はトリテキ法へ～Short
商い昔話～下請 公正取引委員会 「下請法」改正	商い昔話～下請法はトリテキ法へ～
改正！トリテキ 公正取引委員会	協議を適切に行わない一方的な代金決定の禁止
改正！トリテキ 公正取引委員会	手形払等の禁止
改正！トリテキ 公正取引委員会	通用基準に従業員基準を追加
改正！トリテキ 公正取引委員会	対象取引に特定運送委託を追加
改正！トリテキ 公正取引委員会	面的執行の強化(事業所管省庁での指導・助言が可能に)

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



■ホームページ(会員ページ)に検索機能を追加

広報委員会(委員長・石川洋之・トヨタ自動車東日本(株)社長)は、ホームページの利便性向上および機能強化の一環として、会員ページに「AIチャット型検索」を導入した。

本取組みは、「必要なときに必要な情報へすぐアクセスできる」環境の実現を目的とし、より多くの会員に活用されるホームページを目指すものである。今回、ホームページ内検索機能の高度化を図るため、RAG (Retrieval-Augmented Generation) 技術を活用したチャット形式の検索機能を新たに導入した。

本機能では、JABIA規格や各種ガイドライン、環境関連情報などについて質問を入力することで、関連する回答や該当資料の所在を迅速に確認することが可能である。

また、本機能は外部のホームページ情報にはアクセスせず、当会ホームページ内に掲載された資料のみを参照して回答を行う仕組みとしており、情報の取扱いに配慮した安全性の高い構成となっている。

これにより、従来よりも効率的に必要な情報へアクセスすることが可能となる。

今後も広報委員会では、会員の皆様にとって使いやすく、有益な情報基盤の整備に取り組んでいく。

ぜひ本機能をご活用いただき、日々の業務や情報収集に役立ていただくとともに、利用を通じたご意見・ご感想も寄せていただければ幸いです。



問い合わせ

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



■2026年度部会総会を実施

部会	部会長	開催日	場所
特装部会	赤坂部会長	4月22日(水)	東京
特種部会	森部会長	4月22日(水)	東京
トラック部会	近藤部会長	4月9日(木)	福岡
バン部会	田中部会長	4月22日(水)	熊本
トレーラ部会	能條部会長	4月24日(金)	当会会議室+Web併用
バス部会	藤岡部会長	4月15日(水)	岐阜車体工業(岐阜)
小型部会	松尾部会長	4月14日(火)	Web
資材部会	市橋部会長	4月24日(金)	東京

特装部会

■特装部会工場見学を実施

特装部会(部会長・赤坂学・カヤバ(株)専務執行役員特装車両事業部長)は、2月18日に9社20名が参加し、兼松エンジニアリング(株)の生産拠点「テクノベース」を見学した。

兼松エンジニアリング(株)は1971年に創業し、同社のテクノベースは2021年8月に完成している。同施設には、「生産技術センター」と「検査出荷センター」が併設されており、各工程や運搬の効率化が図られている。センター内外ともに整理整頓が徹底されており、海拔60mの高台という立地でもあり、入場してすぐに大変気持ちの良いセンターだと感じた。

会社の特徴として、ユーザーニーズの追求が挙げられる。兼松ファンを増やす=顧客志向とオーダーメイドを重視している。また、本拠を土佐に置き、土佐のための企業を目指している。

工業生産国内ワースト2位とされる高知県において、ものづくりによる地産外商を進めている。

高知県内に主要協力工場15社、全国にアフターサービス工場90社(100拠点)あり、全国にサービス網を持っており、顧客ニーズの要望—設計—製造(検査)—納車—安心充実のアフターサービスを実現している。

車両架装の他には、真空+マイクロ波技術の研究もされている。真空にすることで沸点が下がり40℃位で蒸留できるそうである。そうすることで、“香りが高い”、“栄養成分が

事前に部会員から寄せられた以下の3件の質問項目について当日論議し、結果を部会員にメール配信し共有化した。

<質問項目>

- ① 検査部の担当者による対応の統一について
(株)ケイエムオー
- ② 改造自動車に該当する改造の事前書面審査で実施した際の運用について
日産モータースポーツ&カスタマイズ(株)
- ③ 完成検査証を有する車両の持ち込み登録時、認証済項目の再審査について
(株)野口自動車

<その他>

- ④ 「改造自動車届出制度の見直しについて(2026(R8)年7月1日施行)」(機構より説明)

<結果>

- ① の対応の統一は機構側も担当者の判断統一を継続指導するが、申請者側も根拠資料を提出する運用とすることを確認した。
- ④ の施行に伴い、② で問題になった紙面の交付が廃止され通知書を求められるケースは解消される見込み。また③ で問題になった「軽微な姿勢変化」「微差による再審査要求」は届出対象の縮小・審査方法の明確化により、今後、さらに減る方向であることを確認した。

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

バン部会

■バン部会総会と工場見学会を実施

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22日部会総会に14社20名が参加し、希望の里ホンダ(株)を見学した。

同社は本田技研工業(株)・熊本県・宇城市の共同出資により、1985年8月に自動車メーカー初の第三セクター方式で設立された。

障がい者雇用の促進と製造業としての品質確保を両立する企業として広く知られており、二輪・四輪・汎用製品の部品組立やサービスマニュアルなどの印刷・製本業務を通じて、Honda製品の生産を支える重要な役割を担っており、障がいの有無に関わらず、すべての従業員が能力を発揮できる職場づくりを目指し、「ノーマライゼーション」に基づいた現場運営が行われている。

見学の中では、まず作業工程に大きな特徴が見られた。

各工程は細かく分解され、誰でも理解しやすく、かつ確実に作業が行えるようシンプルに構成され、作業を支援するための治具や補助具が各所に工夫されており、作業者の負担軽減と品質のばらつき防止に寄与している。

さらに印象的であったのは、「見える化」の徹底である。作業手順や部品の配置、注意事項などは色分けや表示によって一目で把握できるよう整備されており、作業者が迷うことなく作業に集中できる環境が構築されていた。これは経験や熟練度に依存しない作業の標準化にもつながっており、結果として安定した品質の確保に寄与していると感じられる。

安全対策の面においても、本質安全化の考え方を徹底されており、危険箇所を可能な限り排除または低減し、作業者の注意力や経験に依存しない安全な作業環境を構築することに重点が置かれている。このような取組みは、ヒューマンエラーの発生を前提とした上で、それを未然に防ぐ仕組みづくりとして非常に有効であると感じた。

また、現場では管理者や支援員による丁寧なフォロー体制が整備されており、簡潔で分かりやすい指示やコミュニケーションの工夫がなされ、作業員一人ひとりが安心して業務に取り組むことができる環境が実現されている。

今回の見学を通じて得られた最大の示唆は、同社の取組みが単なる障がい者雇用にとどまらず、「誰もが働きやすい職場づくり」が結果として品質向上、安全性向上、生産性向上といった多面的な効果を生み出している点にあり、“特別な配慮”として始まった取組みが、最終的には現場全体の力を底上げする仕組みへと昇華されているところである。

今回の見学では、作業の標準化や見える化、治具化による作業の簡易化、安全対策の仕組み化といった観点において、会員各社の現場改善にも応用可能であると感じられ、特に、高齢化の進展や人材不足といった課題を抱える製造業においては、今後ますます重要な視点になるものだと感じた。



会員情報

■入 会	準会員	Hyundai Mobility Japan(株) 代表取締役 七五三木 敏幸 〒220-0011 神奈川県横浜市西区みなとみらい3-3-3 横浜コネクトスクエア9階 【主要製品】 BEV/FCEV及び関連部品の販売 【所属部会】 資材部会		
	正会員	インジニアス(株)		
■退 会	準会員	三輪精機(株) ゼット・エフ・ジャパン(株) 日本特殊塗料(株) リリカラ(株)		
	正会員	イワフジ工業(株)	代表取締役社長	佐藤 勉
■代表者変更		(有)糟谷製作所	代表取締役	糟谷 和浩
		新明和工業(株)	取締役社長	榎原 敬士
		(株)テイセンテクノ	代表取締役	岸 康夫
		日本トレクス(株)	代表取締役社長	山本 英城
		(株)モリタ	代表取締役 社長執行役員	城賀本 守
		(株)モリタエコノス	代表取締役 社長執行役員	高田 典尚

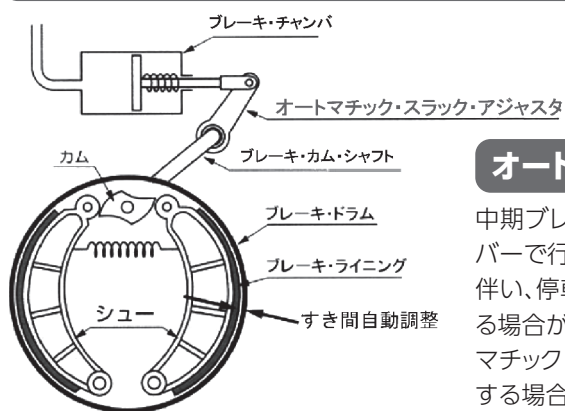
オートマチック・スラック・アジャスタの点検整備のお願い

オートマチック・スラック・アジャスタの点検を怠ると



トレーラのブレーキ利き不良

オートマチック・スラック・アジャスタとは



ブレーキ装置概要

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

オートマチック・スラック・アジャスタに負担のかかる条件

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

■2026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	村松 寛明 北海道車体(株) 代表取締役社長	4月15日(水)	札幌東急REIホテル	(経) 竹野 製造情報産業課長 (国) 国藤 自動車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) 代表取締役	4月17日(金)	江陽グランドホテル	(経) 古谷野 地域経済部長 高橋 地域経済部製造産業課長 (国) 平川 自動車技術安全部長 千葉 自動車技術安全部技術課長
新潟支部	丸山 正範 (株)丸山車体製作所 代表取締役社長	4月17日(金)	万代シルバーホテル	(国) 佐々木 自動車技術安全部長 早川 自動車技術安全部課長 岡部 自動車技術安全部専門官 斉藤 新潟運輸支局主席陸運技術専門官
関東支部	星 浩由 (株)ヤシカ車体 代表取締役	4月21日(火)	芝パークホテル	(国) 團村 自動車技術安全部長 秋月 自動車技術安全部技術課長
中部支部	安藤 章宏 (株)東海特装車 代表取締役社長	4月23日(木)	サイプレスガーデンホテル	(経) 今野 産業部長 林 自動車関連産業室課長補佐 永田 自動車関連産業室係長 早藤 自動車関連産業室係長 (国) 竹村 自動車技術安全部長 山口 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) 代表取締役社長	4月23日(木)	ホテルグランヴィア京都	(経) 小谷 産業部製造産業課長 (国) 佐藤 自動車技術安全部長 福永 自動車技術安全部技術課長 堀川 京都運輸支局長
中国支部	上野 孝弘 フェニックス工業(株) 代表取締役社長	4月24日(金)	シェラトングランドホテル広島	(経) 大迫 地域経済部製造産業課自動車関連産業室長 (国) 宮崎 自動車技術安全部技術課長
四国支部	北村 和則 兼松エンジニアリング(株) 代表取締役専務	4月24日(金)	リーガホテルゼスト高松	(経) 久保 地域経済部次長 (国) 明石 自動車技術安全部長 植田 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 代表取締役社長	4月23日(木)	八仙閣本店	(経) 仁田 地域経済部製造産業課長 (国) 小宮 自動車技術安全部長 桂 自動車技術安全部技術課長



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

不正改造車を排除する運動



不正改造は犯罪です



大迷惑

ダサい!

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ヵ月以下の拘禁刑又は30万円以下の罰金



違法

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、(一財)自動車検査登録情報協会、(一社)日本自動車会議所、(一社)日本二輪車普及安全協会、(一社)全国自動車標板協議会、全国石油商業組合連合会、(一社)自動車用品小売業協会、日本ウインドウ・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、全国ディーゼルボンパ振興会連合会、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、(一社)日本RV協会

道路運送車両の保安基準及び道路運送車両法 施行規則の一部を改正する省令について

国土交通省

・保安基準の一部改正

国土交通大臣が、米国で製作された自動車のうち、告示で定めるものについて、安全性の確保及び公害の防止に係る措置が講じられることにより保安上及び公害防止上支障がないものとして国土交通大臣の認定を受けた場合は、保安基準及びこれに基づく告示であって当該自動車ごとに指定したものに適合するものとみなすほか、所要の改正。(第58条の3関係(新設))

・施行規則の一部改正

上記により国土交通大臣が認定した自動車は、自動車検査証にその旨記載することとする
(第35条の3関係)ほか所要の改正。

「リコールの届出等に関する取扱要領について (依命通達)」の一部改正について

国土交通省

- ・リコールの届出及びリコールの実施状況報告等を取扱う「リコールの届出等に関する取扱要領について(依命通達)」に、道路運送車両の保安基準第58条の3の規定による自動車も含めるにあたり当該通達の一部を改正。

「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

- ・認定米国車の自動車検査証等に記録する車名及び型式は、「道路運送車両の保安基準第58条の3の規定による自動車の認定要領について(依命通達)」(2026(R8)年2月16日国自基第186号国自審第2560号)別添に基づく認定証に記載された車名及び型式とすることを規定。
- ・認定米国車である旨を自動車検査証等に記録する場合の備考欄記載事項及び記録事項を規定。
- ・その他、所要の改正。

道路運送車両法関係手数料令の 一部を改正する政令の公布について

国土交通省

- ・道路運送車両法関係手数料令の一部を改正する政令の公布
- ※ 2025.3.31の認証不正関係省令等改正の型式指定手続に係る手数料額の改正

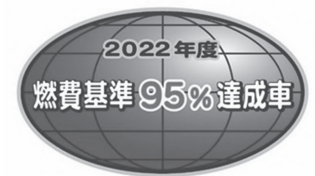
自動車の燃費性能に係る表示の実施について (依頼)

国土交通省

- ・自動車の燃費性能に対する一般消費者の関心と理解を深め、もって一般消費者の選択を通じ燃費性能の高い自動車の普及を促進することを目的とし、自動車の燃費性能に係る表示についての実施依頼

(例) 別記様式8

別記様式16



港湾運送事業における 適正取引推進ガイドラインについて

国土交通省

標記ガイドラインを2025年9月からの検討委員会での検討を踏まえ、策定した。港湾運送に直接関わる船社・荷主・港湾運送事業者だけではなく、港湾経由の物流の恩恵を享受するサプライチェーン全体において本ガイドラインの理解が促されることを目的としており、広く周知をお願いする。

詳しくは、以下参照

https://www.mlit.go.jp/report/press/port02_hh_000220.html



先進安全技術を搭載したトラック・バス車両に 係る特例措置(ASV特例)について

国土交通省

2026(R8)年度税制改正大綱を踏まえ、ASV特例の運用に係る通達を発出しました。

【改正の概要】

- ・衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)を備えた車両総重量3.5トン超のトラック、バスにおける自動車重量税に係る特例を2年4か月間延長
(2026(R8)年5月1日~2028(R10)年8月31日)

審査事務規程(交通研分)の一部改正について (第70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期則に対応したTRIASの新規追加2項目、細目告示に既に採用されている協定期則の改訂に伴う一部改正11項目、誤記修正等4項目
- ・ 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71次改正)

自動車技術総合機構

- ・ 道路運送車両法の保安基準の一部改正(2026(R8)年国土交通省令第9号)、道路運送車両の保安基準第五十八条の三第一項に規定する国土交通大臣が定める自動車及び第四項に規定する国土交通大臣の行う認定に関し必要な事項を定める告示の制定(2026(R8)年国土交通省告示第279号)等に伴い規程等を改正

「審査事務規程」

- ・ 審査の実施方法の見直し
審査の実施方法に道路運送車両の保安基準第58条の3の規定による自動車の認定要領(以下「認定要領」という。)を追加する改正。
- ・ 審査結果の通知方法の見直し
認定要領に基づき国土交通大臣への審査結果の通知方法を追加する改正。
- ・ その他「審査関係連絡事項」、「自動車等の先行受託試験実施要領」の所要の改正。

審査事務規程の一部改正について (第72次改正)

自動車技術総合機構

- ・ 道路運送車両の保安基準及び道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部改正に伴う改正
協定期則第178号の審査方法等を規定、その他所要の改正
- ・ 道路運送車両の保安基準第58条の3及びこれに基づく告示等の制定に伴う改正
- ・ 改造自動車届出制度の見直し
改造自動車届出制度を新規検査等届出制度に統合しオンライン届出を可能とする等

軽自動車検査協会検査事務規程の 一部改正について

軽自動車検査協会

- ・ 認定米国車の検査方法及び自動車検査証への記載方法等を規定するための所要の改正
- ・ 新規検査等において、自動車の種別、自動車の用途及び車体の形状を判定することを明確化、検査の実施方法の構成見直し及びその他書きぶりの適正化等所要の改正
- ・ 審査事務規程第 72次改正における改造自動車届出見直しに伴い、関係する規定について所要の改正

軽自動車検査協会検査事務規程の 一部改正について

軽自動車検査協会

- ・ 地方税法の改正に伴い、業務方法書、検査事務規程及び組織規程にある「軽自動車税種別割」という文言を「軽自動車税」に改正
- ・ その他所要の改正

大胆な投資促進税制について

経済産業省

2026年度税制改正にて、高付加価値な国内設備投資を促進する目的として、大胆な投資促進税制(特定生産性向上設備等投資促進税制)が創設された。

詳しくは、以下参照

【2026年度 税制改正大綱 P.56～】

https://www.mof.go.jp/tax_policy/tax_reform/outline/fy2026/20251226taikou.pdf



【2026年度 経済産業関係税制改正について P.4】

https://www.meti.go.jp/main/zeisei/zeisei_fy2026/zeisei_k/2026zeiseikaiseigaiyo.pdf



「労務費に関する基準」周知のご案内

経済産業省

2025年12月より建設業における「労務費に関する基準」ルールが導入され、今般、国土交通省より周知の依頼があった。内容をご確認の上、ご協力をお願いする。

詳しくは、以下参照

<https://roumuhi.mlit.go.jp/>



生産性向上支援サポーターの公募情報、 省力化投資補助金の活用事例集について

経済産業省

(1)「生産性向上支援サポーター」公募開始について

各都道府県の「よろず支援拠点」において、中小企業等の生産性向上に向けた伴走支援を担う「生産性向上支援サポーター」の公募を行うので、お知らせする。自動車業における中小企業等の生産性向上を一層進めていくため、自動車業の生産性向上に知見のある方は、応募をご検討ください。各都道府県の公募情報詳細は、以下URLから確認願います。



「よろず支援拠点」全国本部URL

<https://yorozu.smrj.go.jp/recruit/>

※ 募集要領等の詳細は各都道府県「よろず支援拠点」により異なります。不明点は各公募主体に直接お問い合わせください。

※ 公募情報一覧表は、1日に1回程度の頻度で更新される予定です。現在、公募情報が掲載されていない場合にも、1日程度おいて再度ご確認ください。

なお、本事業は、2026(R8)年度当初予算案に基づくものであり、本事業の実施は当該予算案の可決・成立が前提となっています。今後の国会審議次第では事業内容等が変更される可能性がありますので、予めご了承ください。

(2)省力化投資補助金について

中小企業庁では、省力化投資補助金の活用を促進するため、実際の事業計画等を元にした活用事例集を作成している。

詳しくは、以下参照

【カタログ注文型】

2025年2月公開

https://shoryokuka.smrj.go.jp/assets/pdf/shoryokuka_catalog_case_studies_2502.pdf



2025年12月公開

https://shoryokuka.smrj.go.jp/assets/pdf/shoryokuka_catalog_case_studies_2512.pdf



第3期復興・創生期間における福島県浜通り 地域等の産業復興の支援策について

経済産業省

2026年4月から、東日本大震災からの復興にかかる「第3期復興・創生期間(2026~2030年度の5年間)」が始まる。原子力災害を含む未曾有の複合災害を経験した福島県浜通り地域等の産業復興をさらに前進させるため、各種支

援策をアップデートしたので、業界団体におかれましては会員企業への周知、事業者の皆様におかれましては各種支援策の活用をご検討願います。

詳しくは、以下参照

<https://www.jabia.or.jp/news/19040/>



自殺対策強化月間(3/1~3/31)の 協力のお願について

経済産業省

自殺対策基本法(2006年法律第85号)において、毎年3月が「自殺対策強化月間」とされている。

今年度も、自殺対策強化月間にあわせて、自殺対策の啓発事業等に協力・賛同していただける団体(協賛団体)と一体となって集中的に啓発事業及び支援策を実施するので、協力をお願いします。

詳しくは、以下参照

https://www.mhlw.go.jp/stf/r7_jisatsutaisakugekkan.html



第5回「変革の時代における競争政策セミナー」

経済産業省・公正取引委員会

3月24日に第5回「変革の時代における競争政策セミナー」を開催する。

<セミナー概要>

DX(デジタルトランスフォーメーション)やGX(グリーントランスフォーメーション)、労働市場改革など、さまざまな変革の時代を迎え、企業行動、また、それを取り巻く競争環境も大きく変化している。行政においては、こうした変化を踏まえた政策の企画立案や、厳正な法執行が一層重要となっている。他方で、企業の経営層や経営企画部はもちろん、法務部であっても、法令遵守のみならず、新しい事業・価値の創造を支援する役割を期待されるようになっていく。こうした中、経済産業省は、昨年から公正取引委員会と共同で、「変革の時代における競争政策セミナー」を開催してきた。

今回は、競争政策の最新動向として、①取引適正化をめぐる最新動向、②コンテンツ分野の取引適正化に向けた取組、③経済安全保障政策関連の取組について、公正取引委員会と経済産業省の担当行政官が解説する。

申し込みは以下から

【変革の時代における競争政策セミナー(第5回)】

https://www.meti.go.jp/policy/kyoso_seisaku/kyoso_seminar05.html



価格交渉促進月間について

経済産業省

政府では、毎年9月と3月を「価格交渉促進月間」と位置づけ、中小企業の価格転嫁・取引適正化に向けた取組を進めている。「価格交渉促進月間」の終了後には、受注側中小企業の皆様を対象に、価格交渉・価格転嫁等の状況についてのアンケート調査等を実施し、その結果を公表している。

3月の「価格交渉促進月間」を迎えるにあたり、皆様へ周知をお願いします。

詳しくは、以下参照

<https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/follow-up/index.html>



物資の流通の効率化に関する法律の 全面施行について

経済産業省

4月1日より物流効率化法が全面施行され、一定規模以上の荷主は特定荷主として指定され、計画・報告の作成や物流統括管理者の選任が義務付けられる制度が開始される。

みなさまの取組に資するよう、特定荷主の手引き、その他周知用コンテンツ(概要動画の作成)等、様々更新を行っておりますので、下記のとおりご案内する。

詳しくは、以下参照

<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/>



燃料価格高騰時における内航海運業の 価格転嫁の徹底についての要請

経済産業省

今般の中東情勢を受け、内航海運業者が使用する重油を含む燃料価格が高騰しつつあることに加え、石油販売会社が重油の販売停止や数量の制限を行っており、従前どおりの重油の調達が難しくなっている状況がみられるなど、内航海運業者の事業運営に支障が生じることが懸念されている。今般の燃料価格の高騰や燃料供給の制限による事業運営への影響が懸念される内航海運業者の窮状について、主として発注者である荷主や元請事業者等の皆様にご理解いただくとともに、安定した輸送力を確保すべく、国土交通省海事局長、中小企業庁事業環境部長及び公正取引委員会事務総局官房審議官(取引適正化担当)より、以下要請する。

詳しくは、以下参照

https://www.meti.go.jp/chuto_josei/index.html



厚労省 「STOP！熱中症 クールワークキャンペーン」の実施について

厚生労働省

厚生労働省では、職場における熱中症予防対策を徹底するため、新たに定められた「職場における熱中症防止のためのガイドライン」に基づく熱中症防止対策を講ずるよう広く呼びかけるため、労働災害防止団体などと連携し、5月から9月まで、「STOP！熱中症 クールワークキャンペーン」を実施する。

詳しくは、以下参照

<https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000116133.html>



労働安全衛生法施行令及び労働安全衛生法 関係手数料令の一部を改正する政令等 (個人事業者等関係)の施行について

厚生労働省

労働安全衛生法及び作業環境測定法の一部を改正する法律(改正法)については、2025(R7)年5月14日に公布され、今般、改正法の一部が2026(R8)年4月1日から施行されることに伴い、労働安全衛生法施行令及び労働安全衛生法関係手数料令の一部を改正する政令(整備政令)が2025(R7)年10月31日に、労働安全衛生法及び作業環境測定法の一部を改正する法律の一部の施行に伴う関係省令の整備等に関する省令(整備省令)が2026(R8)年1月20日に、労働安全衛生法及び作業環境測定法の一部を改正する法律の一部の施行に伴う厚生労働省関係告示の整理等に関する告示(整理告示)が2026(R8)年2月20日にそれぞれ公布され、いずれも2026(R8)年4月1日に施行又は適用されることとなっている。

については、改正法、整備政令、整備省令及び整理告示のうち、個人事業者等関係部分について、今回の改正の趣旨を十分に理解し、適切な対応が図られるように、周知へのご協力をお願いします。

詳しくは、以下参照

<https://www.jabia.or.jp/news/19659/>



「治療と就業の両立支援指針」の周知について

厚生労働省

労働施策の総合的な推進並びに労働者の雇用の安定及び職業生活の充実等に関する法律等の一部を改正する法律(2025年法律第63号)により、事業主に対し、職場における治療と就業の両立を促進するため必要な措置を講じる努力義務が課せられるとともに、当該措置の適切・有効な

実施を図るための「治療と就業の両立支援指針」(2026年厚生労働省告示第28号)が告示された。

詳しくは、以下参照

<https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000115267.html>



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/>



2026年経済産業省企業活動基本調査に御協力ください

経済産業省大臣官房調査統計グループ構造・企業統計室

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)を実施しております。今般、企業統計の精度向上と報告者負担の軽減を目的として、統計調査の廃止、整理等を行い、「経済産業省企業活動基本調査」に「海外事業活動基本調査」の海外現地法人調査票を統合し、1つの調査として実施します。

当該見直しにより、我が国企業の国内と海外の両面で事業活動を一体的に把握することが可能となり、これまで経済産業政策等各種行政施策の策定、業界団体、民間企業におけるビジョン作成、経営戦略の策定、

研究機関における基礎資料として利用されてきましたが、さらなる利活用が可能となります。

調査をお願いする企業の皆様には、調査書類を5月中旬以降、順次郵送いたしますので、御回答をお願いいたします。

詳しくは、以下のURLから、経済産業省企業活動基本調査のホームページをご覧ください。

<https://www.meti.go.jp/statistics/tyo/kikatu/2026jissi.html>



<問合せ先>

経済産業省大臣官房調査統計グループ構造・企業統計室

TEL:03-3501-1511(内線2904)

経済産業省地方経済産業局

2026年5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	小澤 元樹	澤原宜 謙
	中部	製造産業課	今野 直明	宮本 哲哉
	近畿	製造産業課	谷原 秀昭	小谷 純二
地域経済部	北海道	製造・情報産業課	渡邊 泰弘	竹野 直人
	東北	製造産業課	古谷野 義之	高橋 哲
	中国	製造産業課	高野 史広	黒木 里美
	四国	製造産業・情報政策課	山下 健二	森 健太郎
	九州	製造産業課	楠木 真次	仁田 純一

国土交通省地方運輸局

2026年4月1日現在 (敬称略)

局別	運輸局長	自動車技術安全部				
		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	井上 健二	帯川 英和	國藤 幾磨	※山下 秀和	※中里 秀人	菅原 陵史
東北	吉田 昭二	平川 清彦	千葉 貴光	※加藤 真一	※清野 敦史	林 幸
北陸信越	佐橋 真人	佐々木 昌憲	早川 孝則	※百石 芳久	※樋詰 博人	佐藤 栄治
関東	藤田 礼子	團村 聡	秋月 浩希	富岡 孝行	遠藤 秀雄	玉井 茂樹
中部	神谷 昌文	竹村 圭史	山口 智也	杉本 光生	小柳津 幸久	植山 真一
近畿	服部 真樹	佐藤 健二	福永 清治	堀本 昌敏	谷口 義美	日高 政美
中国	金子 修久	児島 健二	宮崎 康博	※中原 正雄	※菅 利彦	岡村 智子
四国	田村 顕洋	明石 直也	植田 純平	※山本 修一	※日浅 圭介	増田 輝彦
九州	日向 弘基	小宮 洋志	桂 義雅	岡部 浩之	富永 慎一郎	齊藤 光則
沖縄	-	運輸部長 本村 龍平	車両安全課長 高良 辰治	-	-	-



原 秀崇 代表取締役



DATA

■本社 〒314-0255
茨城県神栖市砂山2831番地20
TEL 04-2936-6528
FAX 04-2936-6578
URL <https://www.asahi-body.com/>

■資本金 1,000万円

■従業員 47名

■事業所規模

敷地：12,994㎡(工場除く)

工場：4,470㎡

■車体工業会加入

2022年7月(トラック部会)



鹿島旭自動車ボデー(株)

必要としていただく「お役に立つ企業」を目指し、日々邁進を続ける。

戦後間もない1946年に東京都港区で創業。周辺環境の変化と事業拡大による幾度かの移転を経て、茨城県神栖市の地で地域に密着しながら、創業以来の優れた技術を受け継ぎ、新しい技術にも挑戦している。

車体工業会 森田 敦次

● 特徴・沿革

鹿島旭自動車ボデー(株)の原点は、1946年に創業者・原蔵吉氏が立ち上げた「原ボデー」にある。

戦前から戦後間もない時代のトラックやバスは、現在のような金属一体の車体ではなく、骨格に木材を使い、その上から鉄板を張り付けて形をつくる構造が主流であった。

自動車大工、板金工、鍛冶職人、塗装工、修理工など、さまざまな職人の技術を組み合わせる車両を仕上げる仕事を中心となっていた。

創業当初は、東京・港区海岸の浜松町駅近くに工場を構え、東京ガスの工作車などのボデー修理をきっかけに事業を開始。蔵吉氏の優れた技術が認められ、東京ガスをはじめ、バス事業者、運送会社など多くの取引先から仕事を受けるようになり、会社は成長していく。

1951年には社名を「旭自動車ボデー」に変更。その後、首都高速道路の建設に伴う工場周辺の環境変化や、事業拡大に対応するため、江東区有明、草加、栃木へと工場を拡大していった。

その後、より生産性の高い工場を目指し江東区有明から現在の場所でもある茨城県神栖市へ移転し、「鹿島旭自動車ボデー」に社名を変更する。

創業時からの大型車のボデー修理、架装、塗装といった技術を受け継ぎ、現在も主力業務となっている。



製品

— 御社の業務の特徴についてお聞かせください。

自動車整備業をコアビジネスとして、各種車輛の販売、多品種に渡る商品を取扱う商事部門、不動産賃貸業、損害保険代理店等を経営しています。

地域に密着し、当社の周辺エリアでご活躍する法人・個人のお客様、また必要としていただける全国のお客様の「お役に立つ企業」を常に目指し、日々邁進し続けています。



— どのような製品を手掛けているのでしょうか？

事故修理と2次架装が主力業務になります。

ボルボトラックの正規ディーラーでもあるのでボルボトラックの架装も多く手がけています。

長い歴史の中で培われた技術を力に、大型バス・トラック・建設機械から小型車まで、あらゆる車輛の板金修正・製作加工に対応します。

整備においては、常に最先端の製品を研究し、修理技術の習得に努めています。確実な車検整備・一般整備、そして使用条件によるメンテナンス・スケジュールのコンサルティング業務を通して、遅滞のない物流に貢献しています。

大型バス・トラック・建設機械から小型車まで、あらゆる車輛の全塗装・補修塗装・ブラスト加工・防錆加工に対応しています。



— 御社の経営方針は？

弊社の社訓、「アサヒはレイギから」というものがあります。

アは安全、サは採算、ヒは評判、レは礼節、イは意欲、ギは技術。

この社訓をモットーに社員一同、お客様のお車を直す・安心を提供することを日々心掛けています。

人や車は変われど、今までの歴史の中で紡いできた思いや精神を大事にしていながら、新しい時代や技術に挑戦していき魅力ある会社・業界を作っていきたいと考えています。

人

— 御社の特徴は？

仕事に対する取組みは、「目の前の仕事を確実に仕上げる」「お客様の要望に技術で応える」「厳しい現場で自分を鍛える」という姿勢が会社の原点にあります。

従業員の特徴としましては、職人集団であることです。板金、整備、塗装、木工など、それぞれの専門技術を持つ人材が集まり、社内で1台の車両を

仕上げ完結する体制になっています。

— 次世代の教育について

次世代教育ですが、弊社の歴史から考えると、単なる技術指導だけではなく、現場経験、顧客対応、責任感、経営感覚、そして会社の創業精神を伝えることが重要になります。

「技術を覚える」だけでなく、「なぜこの仕事をするのか」「お客様にどう向

き合うのか」「会社をどう次代につなぐのか」を教えていくこと、どんな仕事も挑戦する姿勢によってお客様に育てていただいていると思います。



トラックを走る発電所に変える

モビリティ エナジー サーキュレーション(株)

モビリティ エナジー サーキュレーション(株)(以下MEC)は、「トラックのエンジン冷却水を熱源として発電する超小型バイナリー発電システム」の研究開発、販売を目的として2019年4月に設立。大手コンビニチェーンの配送トラックを使用した発電、充電に関する実証テスト等を完了させ、現在は、量産化への準備体制を整えている。

バイナリー発電とは、100℃以下の温水の熱を利用して、低い温度で気化する冷媒を蒸発させ、タービンを駆動させて発電する発電方式である。地熱発電などで用いられており、10kw以上の大型発電機が主流となっている。

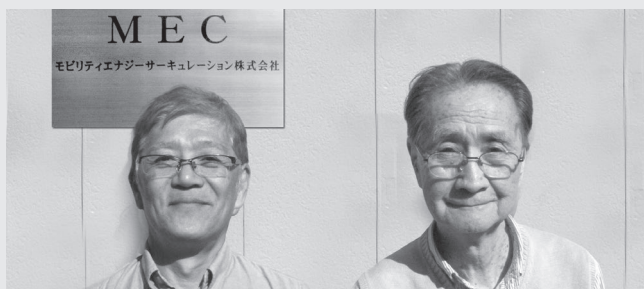
CO2削減+燃料費削減の切り札へ

人件費と燃料費の高騰が物流業界を直撃している。既存車両の燃費を向上させ、燃料費を抑制するにはドライバーのエコドライブに頼るしかないのが実情である。

トラックでは、燃料から得られるエネルギーの約40%がエンジン出力に使用され、約30%がラジエーターからの冷却損失、約30%が排気系から排気損失として、合計約60%が捨てられている。この排熱エネルギーを利用するのがバイナリー発電である。新しい技術ではなく、自動車に搭載する研究開発は過去にも行われてきたが、開発に時間がかかることもあり、業界では実現不可能とされてきた。

MECのメンバーは自動車のデザイン・エンジニアリングに長く携わってきた経験を持ち、「小さく・軽く・安く」作る技術力に長けている。既存の自動車用部品を巧みに組み合わせ、開発コストを抑えて小型化することは可能だと確信し、小型のバイナリー発電機の開発をスタートさせた。

ターゲットは冷凍冷蔵車とした。冷却用コンプレッサーを動かすために、停車中でもエンジンを動かしていなければならない。排熱で発電した電力を使うことで、アイドリング



代表取締役 前 藪 真司 取締役 三村 建治

時間を減らし、燃料消費を抑えることが可能となる。

世界初の挑戦

MECは大手の制約に縛られる共同開発ではなく、あえて自社主導の環境を選択し、自由で妥協のない研究開発を追求した。地道に4年の歳月をかけて2023年に車載可能の試作品を完成させた。

バイナリー発電機を移動体に搭載するのは世界初の挑戦でもあった。実際にトラックに搭載してみると、季節や周囲の環境、走行状態で湯温が変化するため、発電量が安定しなかった。効率良くベストな発電量を保つ制御技術の確立に多くの時間を費やしたという。

設立から7年、各配送事業者の協力を得て、実証実験を繰り返してきた。

コンビニチェーンの冷凍冷蔵車(3t)に後付けをした実験では、1日5時間の走行で年間

発電量547kwh=約15~20%の燃料消費量の削減を実現した。現在、さらに軽量かつ小型となる量産モデルの開発を加速させ、先行販売への準備段階となっている。

あらゆるエンジンを発電所にできるこの技術は、車載に関する特許も取得している。長距離トラックや観光バスにも適しており、船舶への搭載も計画されている。

MECのバイナリー発電装置は、エンジンの排熱を再利用し「走る発電所」を世界中で実現し、燃費改善とCO2排出削減で、環境負荷の低減に貢献していく。



実証実験用の試作機
1時間の高速道路走行で約1kwhを発電

大手コンビニ配送用冷凍冷蔵車に後付けして
燃費改善と発電量に関する実証試験を実施

システム構成図

発電量：約547kwh
コンビニ配送トラック(積載量3t)
※365日、5時間走行(自歩動)
(平均0.3kwh×5h×365=547.5)

燃費：約15~20%削減
予冷時のエンジン停止など
※外気温、走行状態等による

18212.7円→14097.4円
(107%走行 燃費削減15%相当)

車載システム販売予定価格(車両改造費、バッテリー価格別)
100万円~

モビリティ エナジー サーキュレーション(株)

代表取締役 前 藪 真司

超小型、軽量のバイナリー発電装置で、未利用排熱の利用促進に貢献します

〒227-0065 神奈川県横浜市青葉区恩田町 3113-6

Tel: 045-530-1135 <https://www.mobenecircu.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。

挑戦を続けるリーディングカンパニー

レシップ(株)

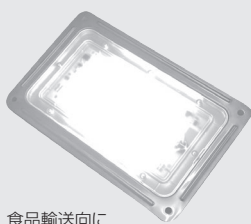
レシップ(株)の原点は、1948年に創業した三陽電機製作所である。戦後の復興期、街を彩るネオン管の心臓部となる変圧器を手掛けたことが、モノづくりの礎となっている。

1951年に得意とする電圧制御技術でバス用の蛍光灯を開発し、バス市場に参入する。1970年に開発したワンマンバス用運賃箱を皮切りに、バス関連機器を次々と市場へ投入。確かな技術力で着実に実績を積み上げ、現在では多くの製品で国内トップシェアを誇るリーディングカンパニーへと成長を遂げた。創業以来「技術開発先行型企業」として、300名を超えるエンジニアを擁し、時代のニーズや社会課題への貢献に挑戦してきた。

LECIP=[Lighting(光)、Electric power Conversion(電力変換)、Information Processing(情報処理)]。3つのコア事業領域が現在の社名の由来となっている。

トラックの荷室用小型軽量LED照明

小さな製品開発にも全力で挑むレシップ(株)が発売したトラック荷室用照明は、荷室スペースを最大化する要望に応えるために極薄型を目指した。



食品輸送向け
清潔なステンレスケースを採用

小さくても荷室内の明るさを保つ

ため、独自形状のレンズを採用、熱が集中しないように電子部品のレイアウトを工夫し、-30℃~+60℃の温度環境に耐えるように設計されている。競合製品の多い中で価格を抑えるために各部品の選定にも苦労したという。

無線客席押しボタンスイッチ

バスの停車ボタンは、車体の内部に張り巡らされた配線で電力が供給され動作している。大型の路線バスには40個以上の停車ボタンが設置されているので、架装において複

雑な配線が必要だ。そのため以前から無線客席押しボタンスイッチの構想は練られていたが、電源に電池が必須となり、電池交換の手間がネックとなり、製品の販売は見送られていた。



レシップ(株)では、ボタンの中にコイルと磁石を入れて、ボタンを押した瞬間に電磁誘導で発電し、無線を飛ばして受信機を作動させる無線客席押しボタンスイッチを開発。

電源が完全に不要となり、後付けであらゆる場所に停車ボタンを設置できる画期的な製品を2021年に発売した。

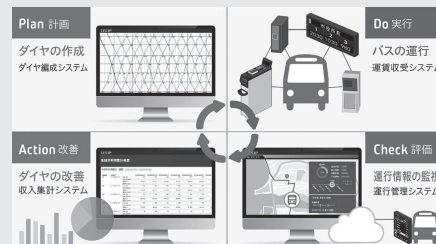
どこにでも後付けできるので、配線が難しい2階建バスの2階部分や、ワンボックス車ベースのコミュニティバスにも採用されている。また簡単なプログラム変更で、幼稚園バスの置き去り防止装置として使うこともできる。電源不要の無線客席押しボタンスイッチは、バス以外にも様々な使い道のアイデアが生まれそうな製品である。

持続可能な公共交通を支えるソリューション

国内公共交通市場は人口減少や担い手不足といった構造的課題に直面している。レシップ(株)は新たなビジネスチャンスと捉えて、長年のノウハウを持つ運賃箱や機器のハードウェアと、そこから得られるデータを融合させた統合型ソリューション「MoveLe」を開発し、運用を進めている。

具体的には、①運行管理の効率化(運行ダイヤの最適化やドライバー支援)、②収益向上(デジタル広告による副収入創出、観光集客)、③乗客の利便性向上(キャッシュレス決済、位置情報、多言語対応)を支援し、得られるデータ分析に基づいたPDCAサイクルで事業課題を継続的に解決する。

レシップ(株)はこれからも公共交通事業者と共に新たな価値創出を目指していく。



品質保証本部 品質管理部 品質管理G 本部長 田中 徹
開発本部 EMS開発部 ライティングG Gマネージャー 牧村 友哉

レシップ(株) 代表取締役会長 杉本 真

「モノ+コト」の価値提供でバス業界のDXを牽引する
【本社】〒501-0401 岐阜県本巣市上保1260番地の2
Tel : 058-323-6539 <https://www.lecip.co.jp/>



Q1 物流の2026年問題とは？

2026年4月に施行された「物流効率化法」により、一定規模以上の荷主を「特定荷主」に指定、物流の効率化に向けた取組みが義務付けられた。

- 「物流の2024年問題」は、2024年4月に施行された働き方改革関連法により、トラックドライバーの時間外労働が年間960時間に制限されたことで、輸送能力の低下や物流コストの上昇、人手不足の深刻化が懸念された問題。ドライバー1人当たりの稼働時間が制限されることで、同じ量の荷物を運ぶために必要なドライバー数が増え、深刻な供給不足が生じるリスクが高まった
- 2026年問題は、この2024年問題を受けて、さらに一步踏み込んだ対応として位置づけられ、ドライバー側の労働時間を規制するだけでなく、荷待ち時間の長さや非効率な積み方など、荷主側の慣行こそが問題の根本にあるとして、**荷主企業にも積極的な改善責任を求める制度**が設けられた

比較項目	物流の2024年問題	物流の2026年問題
主な対象	トラックドライバー・運送事業者	荷主企業・物流事業者・倉庫業者
主な内容	時間外労働の年960時間上限	物流効率化の義務化・計画提出
焦点	労働時間・人材不足	経営ガバナンス・物流データ管理

Q2 物流効率化法とは？

持続可能な物流の確保に向け、荷主に対して「運転者一人当たり一回の運送ごとの貨物の重量の増加」、「運転者の荷待ち時間の短縮」、「運転者の荷役等時間の短縮」に関する**努力義務**が、2025年4月から課されている。

全ての荷主、連鎖化事業者に求められる「努力義務」

2025年4月より施行

積載効率の向上

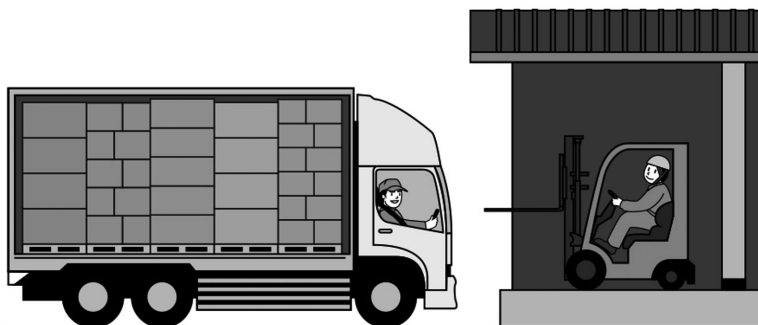
- ・リードタイムの確保
- ・繁閑差の平準化、納品日の集約
- ・社内関係部門間の連携の促進

荷待ち時間の短縮

- ・トラック予約受付システムの導入等を通じた到着時刻の分散
- ・混雑時間を回避した日時指定

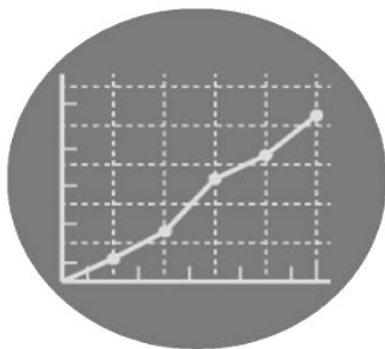
荷役等時間の短縮

- ・輸送用器具の導入による荷役等の効率化
- ・バラ積み貨物のパレット化
- ・タグ導入等による検品の効率化
- ・事前出荷情報の活用



物流効率化法(出典：経済産業省ホームページ)

2026年4月より施行



中長期計画の作成

[積載効率の向上]
 [荷待ち時間の短縮]
 [荷役等時間の短縮]
 自社の物流効率化に向けた取組みに関する計画を作成



定期報告

毎年「努力義務」の実施状況を報告
 荷待ち時間と荷役等時間を分けてそれぞれ計測、平均時間を施設ごとに報告



物流統括管理者 (CLO※)の選任

物流の効率化に向けた取組を全社的に推し進めることができる責任者を選任
 経営判断を行う役員等の中から選任される必要がある

※ Chief Logistics Officer の略

物流効率化法(出典：経済産業省ホームページ)

Q3 課題は？

一定規模以上の企業に対して物流効率化に関する以下の法的義務が課されるため、該当する荷主にとって経営課題として取組む必要がある。

- 物流量・主要指標の把握と報告
 特定事業者には、自社が取り扱う貨物重量や、荷待ち時間・荷役時間などの主要な物流指標を把握し、国へ報告する義務が課されるため改善状況を説明できるデータ管理体制が不可欠
- 物流統括管理者(CLO)の選任
 CLOは、物流改善を現場任せにせず、社内横断で統括・推進する責任者。経営層と連携しながら意思決定できる立場であることが重要
- 中長期計画の策定と実行
 積載効率向上や荷待ち・荷役時間の短縮といった物流効率化に向けた中長期計画を策定し、継続的に実行することが求められる

Q4 今後の動向は？

改正法により様々な架装ニーズが強まる可能性がある

<効率化対応>

- パワーゲート、ジョルダー、ローラー架装などで積み降ろし時間を大幅短縮する仕様
- カーゴ台車やパレット輸送前提のボディ寸法、内装・床材の最適化
- サイド扉追加、両側開き、フルワイド開口など、積み降ろし動線を短くする構造

<CO2削減対応>

荷主・運送会社ともに車両の省エネ化やEV・ハイブリッド導入の検討が加速することが予想される。

- 軽量素材の採用による積載量確保と燃費向上
- 冷凍機やリフト、架装部の電動化による省エネ化
- 空力を意識したルーフやサイドパネルなどの燃費改善架装

<物流設備や車両への自動化対応>

- 小口・多頻度配送向けの小型車・中型車の効率的な荷室設計
- ラストワンマイル用ボディや宅配ボックス連携などの特殊架装
- カーゴ台車やコンテナの標準化を前提にしたボディ仕様

働くクルマたち



第53回：ゴルフツアーバン

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53回目はゴルフツアーバンについて特種部会の坪井特殊車体㈱から紹介する。

1. ゴルフツアーバンとは

プロゴルフのトーナメント会場に帯同し、現地で選手が使用するクラブや用具をサポートするための車両。

クラフトマンによるクラブの製作や調整を行うことができ、移動式工房とも呼ばれる。



2. ゴルフツアーバンの歴史

これまでプロゴルフのトーナメント会場で使用されるツアーバンは拡幅しないものであった。

ゴルフクラブの加工には様々な器具が必要であり、作業場・用具・調整機器を配置したうえで、ツアーに帯同する複数のクラフトマンが快適に作業をするためのスペースを確保することが一番の課題であった。

2002年に4t車ベースで普通運転免許で運転が可能な拡幅式ツアーバン製作の相談があった。

トーナメント会場では車両の横に2.5m程度のスペースを取っても良いという規定があり、当時はオーニングテントを展開しスペースを確保していたが、車外となるため荷物置きや休憩スペース等にしか使用することができなかつたため、車体を拡幅して室内の作業スペースを広く取ることができる車両を検討したいとのことだった。

工作車の構造要件での作業スペース確保や、総重量8tという制限の中での軽量化に苦戦したが、問題をクリアし同年に拡幅式ツアーバンの1号車を完成させた。

現在の主力製品は中型車両の片側拡幅式仕様だが、2026年にトーナメント会場で大型車両の使用も許可されたことから、更にスペースを必要とされるお客様には大型車両で両側拡幅式の架装にも対応している。

現在、国内ゴルフメーカー10社以上で同様の拡幅式ツアーバンを導入し、すべてのメーカーに提供している。



2002年製作 拡幅式ツアーバン1号車

3. ゴルフツアーバンの特徴

車体を拡張することでスペースを確保できるのが一番大きな特徴で、万力、シャフトカッター、グリップステーション、集塵機など、クラブを調整するための設備を備えている。

また、各種機器を動かすための発電機を搭載している。

大型車両の場合はアイランド型の作業台を設けることもできる。

クラフトマンの工房というだけでなく、選手やサポートに携わる人の休憩や打合せを行う場所としてサロン室を設けており、エアコンや電子レンジ、冷蔵庫などの設備も取り付けられている。

製作に当たり、お客様要望にはフルオーダーで架装対応しており、外装・内装・設備も異なるため、同じ仕様の車両は1台もない。



4. ゴルフツアーバンの種類

ワンボックスから大型トラックまで様々なベース車両でツアーバンを製作している。

ワンボックス系は当然、拡張機能はないが、小回りが利き、普通運転免許で運転できることから人気は高い。

中型、大型車両のゴルフツアーバンは「2. ゴルフツアーバンの歴史」でも説明したが、最近では大型車両の需要が高まっている。

尚、用途は異なるが、選手の体調管理を担うフィットネスクーも手掛けている。



フィットネスクー

Member's Essay COFFEE BREAK

家族と一緒に走ることを目指して

ジーエムいちはら工業株 ふなはし あやと 船橋 文都

学生時代からスポーツ等、体を動かすことが好きでした。社会人になってからは、住んでる町の阿波踊りのグループに入り、各地の大会に参加し、思いっきり踊った後に反省会で飲んだりして楽しみました。また、参加している仲間たちは仕事とは関係のない人達だったので、いろんな人と出会えて、さまざまな意見の交流ができ素敵な時間を過ごせました。

近年、結婚を機に、近場のローカルマラソンに参加しています。マラソンといってもフルマラソンは全く無理なので、10kmクラスの参加です。それでも少し負荷が高いですが、無理ない程度で。



事の初めは、会社のある、栃木県鹿沼市で「鹿沼さつきマラソン」が開催されていたことです。鹿沼市は全国一の「さつきの産地」として知られていますが、毎年5月下旬から開催される、「鹿沼さつき祭り」の余興として実施されます。成績は二の次として、すがすがしい季節の中、二人で参加しとても楽しかったので、これにはまり、継続して走るようになりました。

11月には自宅のある宇都宮市で開催の「宇都宮マラソン大会」では秋風の心地良い中、ライトレール(最近できた路面電車)と並走できたりして、風景を楽しみながら走れます。

又、隣の茨城県で6月に開催される「茨城メロンメロンラン水戸偕楽園」にも遠征しました。この大会は参加費が若干高いのですが、途中の補給処で「メロン食べ放題サービス」があります。たくさん食べることはできませんが、食いつられての参加も楽しいものです。

この2月に長女が生まれました、この子が大きくなって、走れるようになったら家族参加できることを目標にして、日々の健康促進も兼ねて走り続けたいと思っています。

皆さんもいかがですか？



趣味の車でドライブ

北関東自動車工業株 いしだ じゅん 石田 純

今から約25年前、私が25歳の時に中学生の時に憧れていた、スカイラインR32を購入しました。

車関係の仲間内グループの先輩が、結婚という節目で買い手を探していたことで、偶然、売却の話をいただき即購入となりました。

25年の保有の中で、私も子育てが現在進行中ですが、ある程度であります。子供も成長したので週末の早朝にドライブや近県、遠くであれば箱根などに足を伸ばしドライブを楽しんでおります。

今では旧車のジャンルに入りつつあり、純正部品の高騰や修理で悩む時もありますが、壊れてしまった部品は、少しづつワンランク上の性能の物に交換し、無理なく維持しています。



近年の車輛では、排ガス規制等いろいろあり、表現出来ない、エンジンや乗り味が魅力かと思えます。

アクセルを踏みこんでからの終わらない加速、マフラーからのオイルの焼けた臭い、アイドリングの太い迫力あるマフラー音、可変4WDではありますが、FRベースの動きがあり、それも乗り味の良さに貢献している感じです。少しでも長い時間を保有していき、今後も継続してドライブを楽しんでいければと思います。



ていましたが、先生から「大学に入ったら合奏もしてみたい」と提案され、合奏する楽しさを覚えてからは、合奏が活動のメインになりました。

三つ子の魂百までと言いますが、大学2年生からは「フルートもやってみよう！」と思い立ち、フルートの個人レッスンにも通いだしました。

母が吹奏楽部で少しだけ経験した古いフルートが実家にあったのがきっかけでした。すると、フルートの方が得意になり、今では活動の7割がフルート、3割がヴァイオリンになっています。

社会人になってからは、仕事と両立できるかが不安で、「たまに友人と演奏するだけにしよう。あくまで気晴らしにしよう。」と切り替えましたが、それでも楽器を続けていたため、上達して行きました。

やがて、「楽しいだけでなく、自分が目指す理想の演奏を行いたい。それには様々な団体で経験を積み、本格的なプロ奏者のレッスンも受けたい。」と気持ちが変わりました。

私にとっての楽器演奏は楽しみから、ライフワークへ変化したのでした。様々な団体で演奏する中で、幅広い年齢・職業の方々との音を通して対話していますが、仲間たちとの食事や飲み会も大きなモチベーションになっています！



理想の音を目指して

日本フルハーブ(株) 経営企画部 やまがみ えりか 山上 英璃佳

私が最も長く続けている趣味は、楽器演奏です。きっかけは、幼い頃に生の演奏に触れたことでした。

物心ついたばかりの頃、両親と誕生日にレストランに行くと、まるで魔法のようにヴァイオリンやフルートを奏でる演奏家に魅了されました。

翌日以降、母が居間のオーディオでクラシック音楽を流していると、レストランの演奏者の真似をしながら、「私もこれがやりたい!!」と言うようになりました。

母に近くの楽器教室に連れて行ってもらい、私が最初に手にしたのはヴァイオリンでした。まだ未就学の頃から高校まで、個人レッスンで弾き方を学びました。当初は「一人で好きな曲を弾ければ満足」と思っ



いどばた会議

私のSDGs Part16

いつもの身近なことで コツコツ貢献

日産車体(株) たかはし ゆうき
高橋 優輝



デスク周りを定期的に整理し、不要なものを溜め込まないようにしています。また、手元にある物を長く大切に使うことを心がけており、資源を守るSDGsにつながっていると感じています。

散歩のお供にマイボトル

東南興産(株) わたなべ けいと
渡邊 慶人



仕事終わりや休日に散歩をする時は、キンキンに冷えた水道水の入ったマイボトル片手に散歩しております！

環境にもお財布にも優しくて、ええことづくし！小さなことからコツコツと、これが私のSDGs!!



作ったあとにリサイクル

菱重コールドチェーン(株) やはぎ ゆう
矢作 悠

私は趣味でプラモデルを作るのですが、その際に必ず出てしまうゴミがランナー(プラモデルの枠の部分)です。このランナーを回収してリサイクルするサービスがあり、よく活用しています。回収に出したランナーが次に作るプラモデルの素材になっていると思うと、わくわくします！



ちょっとの工夫と小さな行動

東南興産(株) もり そういち
森 颯一



日々の通勤では基本的に自転車を使用しています。買い物へ行く際もエコバッグは肌身離さず持ち歩き、レジ袋等は極力使用しないように心がけています。取組みとしては小さなものですが、こうした日々の積み重ねが環境保全に繋がると信じ、これからも取組みを続けていきます！

東邦車輛(株)
生産統括部調達部調達課
よしはら ゆうり
吉原 由莉さん



我が社の

元気人

西鉄車体技術(株)
生産部生産管理課
ふじまる かずや
藤丸 和也さん



完成した車両が街中
走っているのを
見かけると誇らしさ
を感じます!

関係者の思いを
まとめるのは
大変苦労します

Q1 どんなお仕事ですか?

弊社は、日本で唯一トレーラアクスルを自社生産している特装車輛メーカーです。その中で、私の所属する調達課ではものづくりに必要な部品を手配する仕事をしています。サプライヤーの方と相談しながら、VECの取組みを行ったり、品質面でも不良品を出さないように調整・管理したりするのが主な仕事です。

Q2 仕事で楽しいときは

街中や高速道路で、弊社の車両を見かけたときです。自分の会社の車両が走っている姿を見ると、仕事の楽しさや誇りを改めて実感します。また、サプライヤーさんと交渉して、コストや納期の課題をクリア出来たときに面白さを感じます。

Q3 仕事でつらいこと

一番つらいのは、社内の製造現場からの「納期を早めてほしい」という要望と、サプライヤーさんの「これ以上の短縮は難しい」という状況の間で板挟みになったときです。どちらの立場も理解できるからこそ、双方にとって納得できる着地点を見出すまでは、大変だと思ふことがあります。

Q4 これまでの仕事の中で 印象に残っている出来事は?

部品の欠品が続いたときのことです。現場から「このままだとラインが止まってしまう」という連絡が次々に来て、その場しのぎ対応に追われていましたが、根本的な欠品を防ぐための改善案を考え、提案、実行し、状況が少しずつ改善したことが確認できたことです。

Q5 御社のPRをしてください!

弊社は、一台一台オーダーメイドで、主にトレーラ、タンクローリー、ダンプトレーラ、バン、ウィングを製造している特装車輛メーカーです。単なる運送手段ではなく、私たちの生活を支える物流ネットワークの要として、高い技術力と豊富な経験を生かし、輸送の安全性と効率化に貢献する製品を提供しています!

Q1 どんなお仕事ですか?

バスの改造や修理を行う企業で、社内での生産に関する調整業務を担当しています。間接と直接部門の架け橋となる役割を担っていると自負しています。以前は、生産部で作業していたので、その経験を活かし社内業務がスムーズに進むよう縁の下の力持ちになっています。

Q2 仕事で楽しいときは

いろいろな部署の人と関わる機会が多く、それぞれの意見を汲み取りながら最適な方法を模索しながら業務を進めています。関係者の思いをまとめるのは大変苦労しますが、業務が無事に完了したときは達成感があります。

Q3 仕事でつらいこと

間接と直接部門の間に立つ中で、意見の食い違いや急な変更への対応に大変さを感じる場合があります。うまくいかないこともあります。円滑に進められるように意識し、コミュニケーション力の向上にも繋げています。

Q4 これまでの仕事の中で 印象に残っている出来事は?

遠方での出張作業に対して生産管理課の私を頼って生産部から依頼され、無事にサポートできたことが印象に残っています。生産部での経験を活かし助け合って業務を進められたことが、自分の経験が会社の役に立っていると感じました。

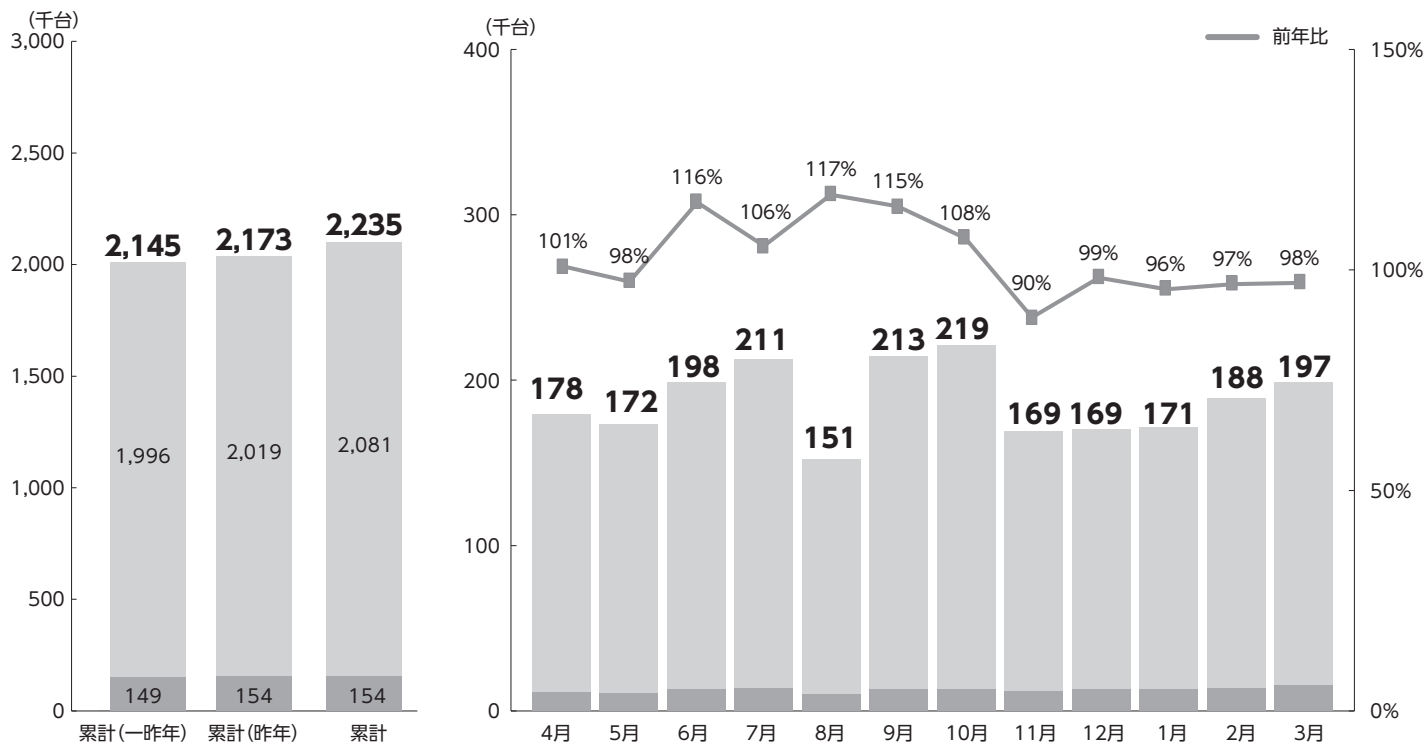
Q5 御社のPRをしてください!

西鉄車体技術(株)は、「お客様が思い描く街づくり、思い出づくりに車づくりで貢献する」という思いのもと、お客様に信頼される高品質な製品づくりに取り組んでいます。「明日へ繋ごう信頼と技術」をスローガンに末永く社会貢献できる企業を目指していきます。

2025年度4月～2026年3月 会員生産状況

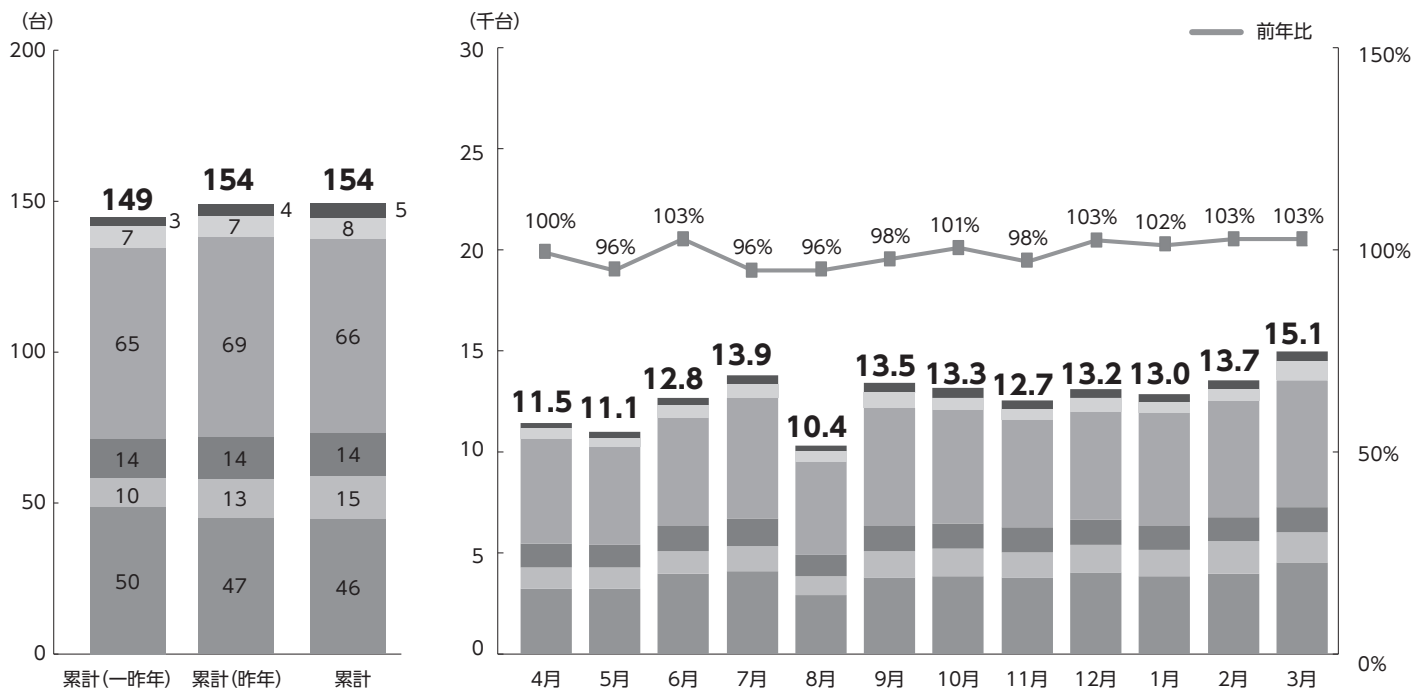
総合計

■ 非量産車 ■ 量産車(シャシメーカー標準トラック、小型、通勤ターバス、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、通勤ターバス)



※台数は小数点以下四捨五入

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

日ごとに暑さが増す季節となりました。この記事を作成している5月には全国で猛暑日を記録し、この夏はどうなってしまうのだろうと心配になっていますが、皆様いかがお過ごしでしょうか？

本号では、2026年度通常総会の開催報告をはじめ、技術発表会や講演会、各分会・支部の活動など、当会の取組みを幅広くお届けしました。

自動車車体業界を取り巻く環境は、人手不足、中近東情勢の影響による石油製品（シンナー、塗料など）の供給不足、エネルギー・資材価格の高騰など、引き続き厳しい状況にあります。

一方、会員各社においては、現場改善や技術革新、安全・環境対応に向けた着実な取組みが進められており、業界全体の底力を感じる内容も多く紹介できたのではないのでしょうか。日々の業務の中で生まれる改善や工夫の積み重ねが、業界全体の発展につながっていることを改めて感じております。

今後も、会員の皆様にとって有益な情報をタイムリーに発信し、業界の発展に寄与してまいります。引き続き、当会活動へのご理解とご協力を賜りますようお願い致します。

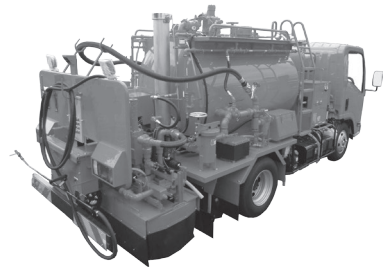
(小森)

表紙写真について

特装部会 (株)三協メカニク製 「アスファルト ディストリビュータ」

本車両は、日本の道路の9割以上を占めるアスファルト舗装で使用するアスファルト乳剤を散布する車両です。

アスファルト乳剤は、舗装構成の路盤層を安定させることや降雨による表面水の浸透防止、各層の接着等のために使用されるもので、本車両はその乳剤を規定量均一に最大幅3m余り散布することができ、アスファルト舗装工事には欠かせない車両となっています。



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。



トレーラ部会
吉田 岳史氏
日本トレクス(株)

経営企画部広報CSR課



小型部会
名和 武彦氏
岐阜車体工業(株)

人事・総務部総務室

新職員

会員の皆様と密に連携し、頑張っております。どうぞよろしくお願いいたします。



事務局
兵藤 一博氏
車体工業会
環境部長



事務局
堂山 さおり氏
車体工業会

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

SUMMER 2026 夏



広告掲載会社

山本車体工業株式会社……………表2
イサム塗料株式会社……………P.51
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 小森 啓行

各種法令に対応した スチレンフリータイプのスプレーパテ

Non Styrene Spray Putty

ノンスチレンスプレーパテ



Point 1 優れた作業性

- ・スプレー型のため、広範囲のひずみ抜きが容易
- ・希釈しない場合はヘラ付け可能

Point 2 仕上がりを追及

- ・キメが細かく巣穴が出にくい
- ・平滑に仕上がるため研磨が容易

Point 3 用途に応じて選べる 2種類の希釈剤

- ・厚付け性と常温乾燥性に優れた**厚付け希釈剤**
- ・セッティング不要ですぐに加熱が可能な**即加熱希釈剤**

製品情報は
▽こちら▽



高品質なボディーに仕上げる 大型車両の補修に最適なベースコート

Hi-Art

ハイアート CBエコ



Cam-Boy

Point 1 多彩な塗装仕様と豊富な原色

- ・下地からトップコートまで、各工程の塗装仕様を確立
- ・小面積・大面積・キャビン・樹脂パーツ・下回りなど、あらゆる塗装シーンに対応可能

Point 2 優れた隠ぺい性・テーピング性

- ・高隠ぺい原色設定で塗色毎の隠ぺい性を向上
- ・5:1テーピングハードナーを使用することで、
2色塗り・3色塗りの作業効率最大50%UP!

Point 3 カラーマッチングシステム

- ・豊富な原色設定によりご希望の塗色に調色可能
- ・調色管理測色システム「彩選短スマート」の活用で
誰でも簡単に素早く調色可能



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

Youtube



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

制 動

ブレーキ・チャンバ、スプリング・チャンバ
ダイヤフラムの劣化、スプリングの折損、
ブレーキ・ホースや継ぎ手の劣化

リレー・エマージェンシ・バルブ

エアフィルターの目詰まり、パッキン類の劣化
不純物や水分凍結によるリレー部目詰まり

オートマチック・スラック・アジャスタ、ブレーキシュー
ゼロ点調整不良、リターンスプリングの劣化
シューベアリング部の潤滑不良

走 行

車軸, ホイール, ハブ

ベアリング部の潤滑不良、
アクスルナットの締付トルク不良

エア圧力低下
ブレーキ引き摺り

ブレーキ戻り不良
ブレーキ引き摺り

回転不良
摩耗

発 火

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

アクセスはこちらから



トレーラ点検整備実施要領

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

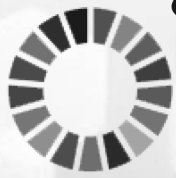


一般社団法人 日本自動車車体工業会
Japan Auto-Body Industries Association Inc.

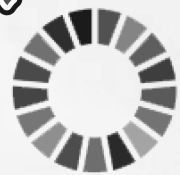
トレーラ部会

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

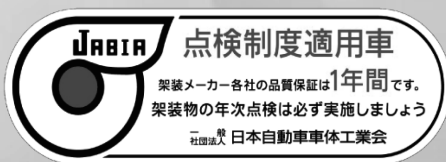


点検OK

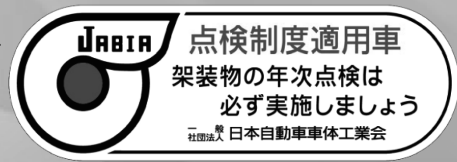


安全・安心・信頼の証 ステッカー!!

※ 新車時 『点検制度適用車』ステッカー

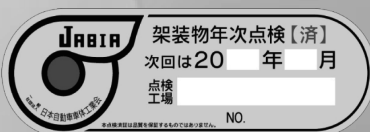


品質保証付き

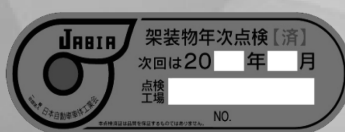


点検制度適用車

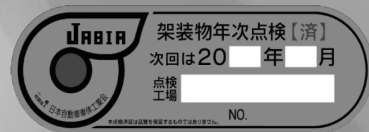
※ 点検時 『架装物年次点検【済】』ステッカー



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/



架装物安全点検制度



安全・安心・信頼は定期点検から!!



点検・整備は各架装メーカーの指定サービス工場、トラブルを未然に防止し稼働率アップが信頼獲得への第一歩です!!

日本自動車車体工業会 架装物安全点検制度で架装物を快適に支える 5つの項目

- 架装物の性能を維持することができます。
- 安心感を持って業務（作業）ができます。
- 故障、修理による稼働率の低下を防ぎます。
- 不要な修理費を最小限に抑えランニングコストの削減が図れます。
- 突然のトラブルを未然に防止し、お客様からの信頼も獲得できます。

★どんな点検を行うのか
架装物の点検は各メーカーごとに定められた点検項目に基づき実施し、結果を点検整備記録簿に記録しなければなりません。

★点検する者は
自動車を運行する者がおこなうことになっていますが推奨として各メーカー指定サービス工場でおこなうことで安心と信頼をえられます。

架装物安全点検制度は「SDGs」を支援しています。

- 地球温暖化と有害物質削減。
- 循環型社会への貢献。
- 環境負荷物質削減。
- 架装物リサイクルへの取り組み。
- 安心・安全・信頼のおけるサービス提供。
- 地域社会への貢献と共生。
- 会員の理念や行動指針が浸透する組織作り。
- 官民連携創出の支援。

★点検の記録は
点検結果は所定の定期点検整備記録『チェックリスト』に点検内容を記録し3年間保管しなければなりません。

★点検には検査機器が必要です
点検には特殊機器が必要となる場合があります。設備の整った各メーカー指定サービス工場での点検・検査をお勧めいたします。

★異常があった場合は
点検の結果、異常・不具合を認めた場合は正常な状態に復旧するように修理しなければなりません。

★点検車両には点検【済】ステッカー
メーカー指定サービス工場での定期点検を実施した車両には、車体工業会発行の架装物年次点検【済】ステッカーを貼付いたします。

※道路運送車両法(第47条の2)日常(運行前)点検・(第48条)定期点検は使用者・運行する者に義務付けられています。
※法令で定期点検(検査)が義務付けられている特装車は1年以内ごとに定められた検査をおこなわなければなりません。

点検制度対象製品 (架装物) 一覧

車体形状	製品名	
ダンプ	大型リヤダンプ	
ダンプ	中型リヤダンプ	
ダンプ	小型リヤダンプ	
ダンプ	軽ダンプ	
ダンプ	トレーラダンプ	
ダンプ	三転(二転・サイド)ダンプ	
ダンプ	ローダダンプ(建機運搬兼用)	
タンク車	タンクローリ	石油類
タンク車	タンクローリ	毒劇物
散水車、 給水車orタンク車	タンクローリ	散水・給水
タンク車	タンクローリ	食品
コンクリートミキサ車	トラックミキサ車	アジテータ
粉粒体運搬車	エア式粉粒体運搬車	
粉粒体運搬車	スクリュウ式粉粒体運搬車	
トラクタ	粉粒体運搬車用トラクタ	
塵芥車	機械式塵芥車	

車体形状	製品名	
糞尿車	衛生車	
清掃車	洗浄車	
清掃車	汚泥吸排車	
清掃車	強力吸引作業車	
清掃車	路面清掃車	
脱着装置付コンテナ専用車	脱着車	キャリア
キャブオーバー	普通型あり	
キャブオーバー	深あり	
キャブオーバー	車輛運搬車	1台積
キャブオーバー	重機運搬車	
バン	ドライバン	
冷蔵冷凍車	冷凍車	
冷蔵冷凍車	保冷車	
バン	ウイング	
冷蔵冷凍車、バン	テールゲートリフタ	
キャブオーバー		

※点検・整備は各架装メーカーの指定サービス工場にお問い合わせ願います。(安全・安心・信頼はプロの目でチェックいたします。)

トラック架装物(上物)にはメーカー指定定期点検があります!!

【架装メーカー】

★法定定期点検には含まれない装備などについて定期点検・整備項目として指定。

法定点検・整備

【整備工場】

メーカー指定点検・整備

+

架装物年次点検【済】ステッカー

架装物年次点検【済】
実施は2024年4月
整備(例)日本自動車車体工業会

2023年(黄色)

※架装物年次点検項目
チェック良し!!

※法定点検・整備に加え、各社メーカー指定の点検・整備を実施しましょう。

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

SUSTAINABLE
DEVELOPMENT
GOALS

12



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」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



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



防ごう 大型車の車輪脱落事故



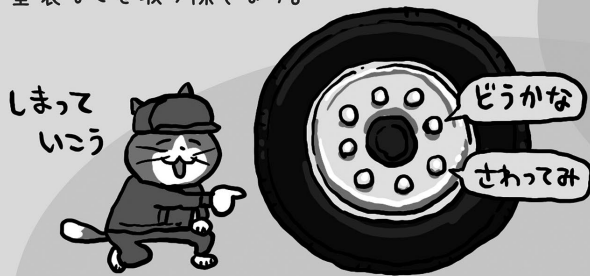
おとさぬための 点検整備

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。



さびたナットは 清掃・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。



いちにち一度は ゆるみの点検

運行前に特に脱落が多い左後輪を中心に、ボルト、ナットを目で見ても手で触るなどして点検します。

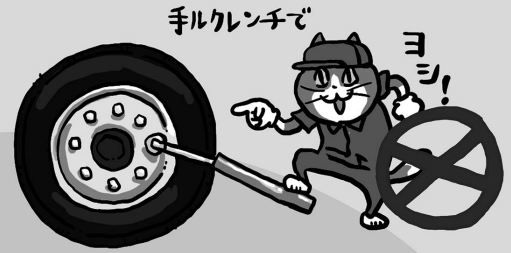
お

と

と

な

い



トルクレンチで 適正締め付

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。



ナット・ワッシャー 隙間に給脂

ホイールボルト、ナットのねじ部と、ナットとワッシャーも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。

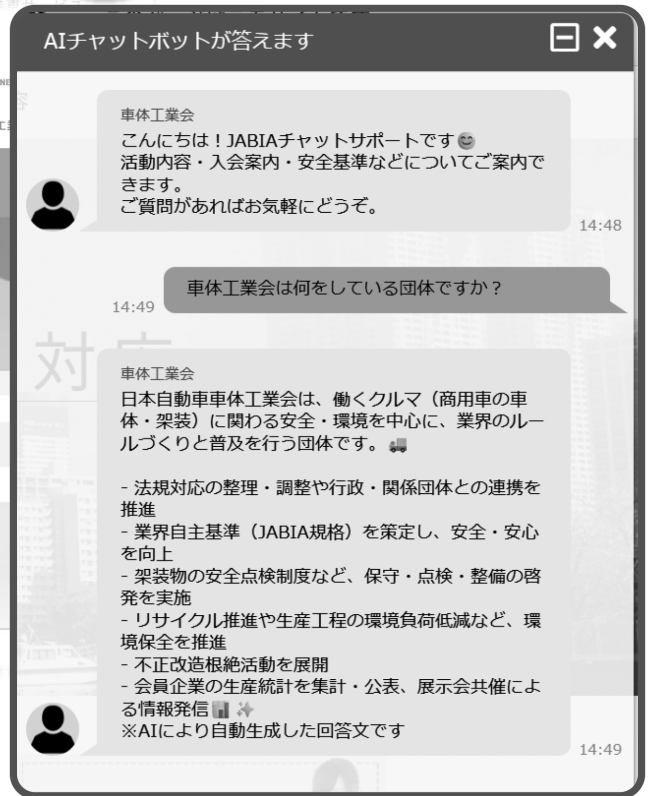
©くまね工房

ホームページに検索機能を追加！

当会ホームページに、新たに便利な検索機能が追加されました！
必要な情報をすぐに見つけれととても便利です。是非、ご利用ください！



ようこそ 一般社団法人日本自動車車体工業会 様 ログアウト



注：イラストはイメージです

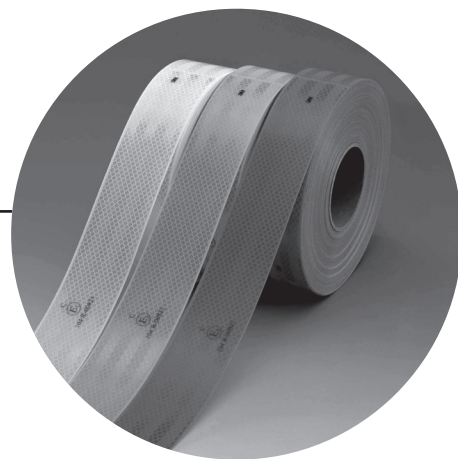
会員専用ページ

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



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。

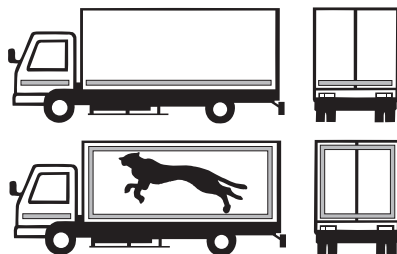
また、スリーエムでは従来より車体のボデーをPR媒体として活用するフリートマーキングシステムの概念を提案し、スコッチカル™フィルム、コントロールタック™ コンプライ™ グラフィックフィルム、プリントラップフィルム等の施工性に優れた製品を提供してきました。トラック輸送の有効性、重要性が今後さらに見直される傾向にあります。今こそ安全性とPR効果がキーワードの車両マーキングとフリートマーキングの採用を検討する時期です。

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、再帰反射効果具备了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する研究報告

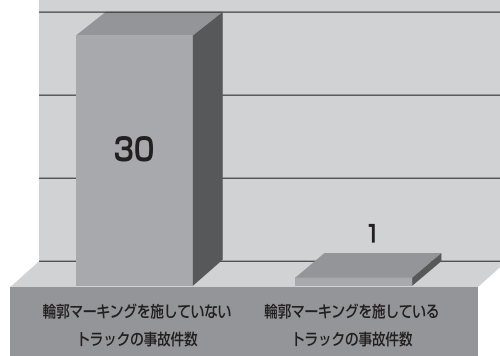
■ヨーロッパにおける研究報告

- 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