

info DRIVE ジャマガジン

Jamagazine

Japan Automobile

Manufacturers Association

日本自動車工業会 広報誌

自動車工業4団体からの
緊急メッセージ

JAMA vol.54
2020
[May]

5月号



自動車工業4団体 合同会見
 新型コロナウイルス関係の会員各社の取組み一覧
 自工会・地球温暖化対策長期ビジョン策定

自動車博物館関連施設紹介シリーズ

三菱ふそうトラック・バス/
川崎工場75周年記念年表パネル

JAMA

一般社団法人 日本自動車工業会

2020年4月7日

新型コロナウイルス感染拡大に伴う 緊急事態宣言の発令を受けて

一般社団法人 日本自動車工業会
会長 豊田 章男

新型コロナウイルス感染症で亡くなられた皆様に謹んでお悔やみ申し上げますと共に、被患されている方、不安で辛い日々を過ごされているすべての皆様にお見舞い申し上げます。また、新型コロナウイルスの対応で日夜、最前線に対応している医療関係の皆様、政府・自治体の皆様に心からの敬意を表します。

この度、国内における感染拡大防止のため、東京都を初めとする7都府県を対象に、政府による緊急事態宣言が発令されました。政府が国民の皆様の命と健康を第一に判断されたものであると、政府の決定を支持すると共に、自動車業界として、この国難にどのようにお役に立てるかを考え、出来ることから順次取組みを進めていきます。

まずは現在、社会的な最優先課題となっている感染拡大の抑制や医療現場の支援に向けて、自動車産業が持つ製造・物流面でのノウハウや、グローバルに広がるサプライチェーンを活かし、様々な側面から対策を検討し、迅速に取り組んでまいります。

人々の命を守ることへの貢献に力を尽くしながら、同時に意志を持って取り組んでいきたい事があります。日本経済が衰退したまま戻らなくなる事態を、何としても回避するため、今回の危機に立ち向かう苦しい中でも、競争力強化の歩みは止めず、事業を続け、経済活動を支えていく事です。

今はまだ出口が見えない状況ですが、人類が新型コロナウイルスの脅威に打ち克つ日は必ずやってきます。その時に、日本の基幹産業である自動車業界が復興の牽引役を担っていきたい、そして日本のものづくり、雇用を守り抜いていきたい。その想いで、各社必死の努力を続けてまいります。

JAMAGAZINE 2020年 5月号

発行日 2020年4月27日
 発行人 一般社団法人 日本自動車工業会 広報室
 発行所 一般社団法人 日本自動車工業会
 〒105-0012 東京都港区芝大門1丁目1番30号 日本自動車会館
 広報室 kouho2@mta.jama.or.jp

©禁無断転載：一般社団法人 日本自動車工業会



02 自動車工業4団体 合同会見

「自動車工業4団体からの
緊急メッセージ」

08 新型コロナウイルス関係の
会員各社の取組み一覧

11 自工会 役員名簿

12 自工会・地球温暖化対策
長期ビジョン策定

14 自工会
「二輪車駐車場の利用ニーズに関する調査報告書」

15 2019年度乗用車市場動向調査について

16 2019年度二輪車市場動向調査について

17 2019年度軽自動車の使用実態調査について

20 自動車博物館関連施設紹介シリーズ

三菱ふそうトラック・バス/
川崎工場75周年記念年表パネル

21 記者の窓

「たかが一歩、されど一歩」

NHK 佐々木 悠介



- 1 日本自動車工業会 豊田章男会長
- 2 日本自動車部品工業会 岡野教忠会長
- 3 日本自動車車体工業会 木村昌平会長
- 4 日本自動車機械器具工業会 辻修理事長
- 5 家で過ごす際に活用できるコンテンツ(三菱)
- 6 家で過ごす際に活用できるコンテンツ(スズキ)
- 7 三菱ふそうトラック・バス/川崎工場75周年記念年表パネル

●JAMAGAZINEは自工会WEBサイトからもご覧いただけます

[www.jama.or.jp/lib/
jamagazine/index.html](http://www.jama.or.jp/lib/jamagazine/index.html)





WEB中継出席者 ▶ 日本自動車工業会 豊田章男会長 日本自動車車体工業会 木村昌平会長
日本自動車部品工業会 岡野教忠会長 日本自動車機械器具工業会 辻修理事長

新型コロナウイルス感染拡大に伴う「緊急事態宣言」発令を受け、自工会は4月7日に会長コメントを発表するとともに、同月10日に「自動車工業4団体 合同会見」をWEB中継で開催しました。自動車メーカーで構成される自工会をはじめ、部品、車体、機械器具の業界団体トップがWEB中継で一堂に会し、最前線で従事する医療や政府関係者などに心からの感謝を述べたうえで、感染抑制や現場の支援に向け、それぞれ団体所属の企業の特徴を活かし、自動車産業界からの協力姿勢を示しました。今回の会見は単に4団体の取り組みではなく、他の業種、業界も含めて「一緒に取り組みましょう」という国民、産業界、自動車業界への呼びかけでもあります。

(当日豊田会長の挨拶、他3団体トップのコメントを掲載)

自動車工業
4団体からの
緊急
メッセージ

医療従事者とその家族に感謝とサポート
経済維持に向けて事業の継続めざす
けん引役を果たせるように準備も進める



豊田 章男会長 日本自動車工業会

豊田でございます。
本日は急遽、お時間をいただき、ありがとうございます。今日は、自工会だけでなく、先ほど、紹介のあった自動車製造に関わる3団体の皆様と共に、お話しさせていたただきたいと思っております。よろしくお願いたします。

1. 医療従事者など
戦う人への感謝

先日の自工会の会見で私から、世の中にはコントロールできない話とコントロールできない話がある。コントロールできないことに深刻になればネガティブになる。自分がコントロールできないことをしっかりとやっていこう。コントロールできないことを誰かがやってくれていたら感謝しよう。そんな話をさせていたいただきました。まずは、我々ではコントロールできない所で戦ってくださっている医療従事者の方々や輸送関係など我々の生活のために動き続けてくださっている方々そして、それを支えるご家族の皆様から感謝申し上げます。日本に向けて、だけで

はございません。我々は、あらゆる国と地域で事業を展開しており、それぞれの地にも、日々、最前線で戦ってくださっている方々がいらつやいます。日本からのメッセージがどこまで届くかは分かりませんが、日本の自動車産業、全員、心から感謝し、エールを送り続けたいと思っております。本当に頑張ってください！

2. 医療崩壊させないために

日本の話に戻りますが、今、日本も本場に危機的な状況です。もし、感染者数がさらに増え、医療が崩壊してしまえば、日本は立ち直れなくなるかもしれません。まずは、私どものコントロールできることで、お役に立てることを、少しずつ、始めていければと思います。従来、会見の場は、既に決まったことだけを伝える場でした。ですが、本日の内容にはこれから考えていくことなど、我々の想いや宣言のようなものが含まれており、具体的にお話しすること、それも想いをお話してみようというなら一緒にやってみようという

手を挙げてくださる方が出てくるかもしれない。そうすれば、もっとスピーディで、もっと大きな動きにしていけます。危機的状況だからこそ、そういうことが必要だと考えました。そこをご容赦いただき、お聞きいただければ、幸いです。

3. マスクの自給自足

話を戻します…医療崩壊をさせないため…少しでも役に立てること…そのひとつ目は、我々、自動車産業の手でマスクを作ることです。しかし、これは、まだ、皆様にお届けするほどの品質も、数量も確保できておりません。車の部品から作ったマスクの試作は、実際、コワコワでした…。改良も進んでおりますが、まず、これらは、自分達の身を守るために使ってまいります。その分、外からの購入を減らし、少しでも需給の緩和に寄与できればと考えております。

4. 隔離施設の自給自足

また、私どもには空いている寮や保養施設がございます。

例えば、トヨタグループだけでも、1500室程度、自工会会員各社では合計3000室程度の部屋が用意できる見通しです。現在は、海外赴任からの帰国者用に活用しておりますが、状況によっては、軽症患者が療養する施設として使っていたことも考えてまいりたいと思えます。

5. 人工呼吸器製造の改善支援

人工呼吸器の製造を期待する声があることも認識しております。しかし、これは、人の命に直結する医療器具です。自動車も人命に関わる製品ですので命に関わるモノづくりが、どれだけ難しいかを我々は理解しています。簡単なことではありません。まずは、医療機器を作っている方々のところに行き、その生産を一つでも増やせるような、生産工程の改善など、我々のノウハウが活かせるサポートを始めてまいります。

6. その他の医療現場のサポート活動

また、人命に直結しないものでも、医療現場のサポートに繋がるものがございます。患者さんの移送に必要な車両の提供やそれに適した車にするための改造または病室用ベッドの部品などの製作に、取り組んでまいります。まずは、我々の得意領域や現有資産の活用で、皆様のお役に立てることを、やってみようと思えます。

7. 現場の実態を把握する(空港レンタカー店舗の頑張り)

もうひとつ、我々の仲間が頑張っている話をさせていただきます。空港のレンタカー店舗の話です。海外から帰国される方は、空港での検査が通ると、感染拡大防止のため、車でご自宅に向かわなければいけません。空



港のレンタカーには、お客様が次々とご来店されます。しかしながら店頭メンバーには、防護具が展開できておらず、マスクのみで対応しているメンバーも多くいます。大きな不安の中で、お客様のために日々頑張ってくれています。なんとか、彼ら、彼女らのために、防護具を届けたいと思い、各所と相談を続けております。おそらく、この現場も想定外のことばかりが起きていると、いち早く掴み、やれることを、すぐに考えていくことが、今、大切だと思っております。

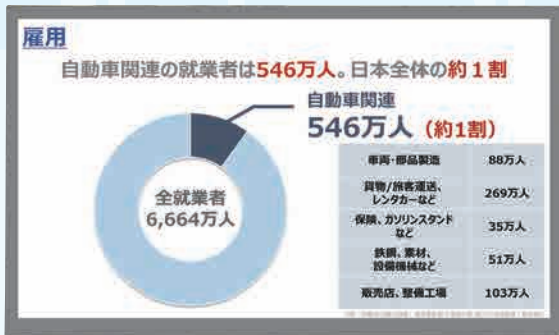
8. 経済も危機的状況

危機的な状況は、経済の面でも同じです。今まで全世界で9000兆円あったGDPが、3ヶ月で15%から20%程度なくなってしまう。各国でも経済対策が発動される中、日本においても108兆円の緊急経済対策がアナウンスされました。過去最大の対策を、迅速に、ご決断をいただいた政府に、この場を借りて、お礼申し上げます。しかし、それでも、足もとの

状況は、本当に苦しいものがあります。人類がコロナの脅威に打ち克つ日は必ずきます。ですが、このままでは、それより前に、日本経済が疲弊し、崩壊しかねません。我々、自動車産業は、崩壊の歯止め役として、なんとか、お役に立ちたいという想いです。

9. 自動車産業の波及力

我々、自動車産業には、約550万人の就業者がいます。これは、日本の就業人口の約1割にあたります。そして、自動車には、他の産業へ波及する力がございます。生産波及を数字で表すと、2.5倍。これは、自動車が生産すれば、世の中の生産が2.5倍誘発されるという数値で日本の産業別ではトップのレベルです。私たち自身が踏ん張って経済を回し続ける。そして、なんとしても雇用を守っていくことが崩壊を食い止めるための大きな力になると自覚しております。そのために、絶対に事業を止めぬよう努力してまいります。自動車に関わる全員が、まずは、絶対に感染しない



自動車業界の雇用



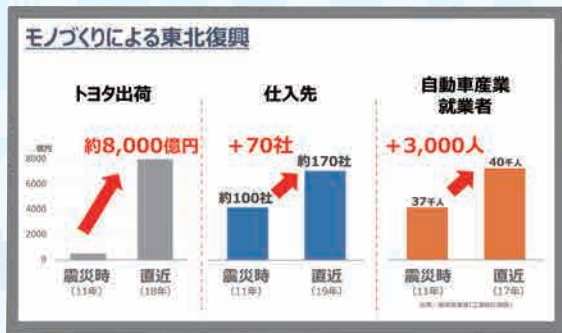
自動車の経済波及

10. 国内生産にこだわり、残したものを

よう予防を徹底することも、本当に大切だと考えております。また、それは医療崩壊を食い止めるためにも大切なことであるとも思っております。

リーマンショックと、その後に起きた東日本大震災…苦しかった当時私は、国内生産に強くこ

だわりました。そのことに対し、多くの方から経済合理性からすれば、国内にとどまるのは間違いであるご指摘いただいたことを、今でも、覚えております。震災の後、東北の、真の復興のためには、一過性の支援ではダメだ…と東北に新たな自動車車体の企業を設立し、モノづくりの学校もつくりました。クルマづくりの根付かせていこうと、息の長い復興支援を目指したも



モノづくりによる東北復興

のでした。あれから9年が経った東北の姿を見てみますと、当時500億円だった自動車の出荷額は、今、16倍の8000億円に増加いたしました。また、部品メーカーを中心とした仕入れ先企業は、当時の約100社から170社に増え、人口流出の多い地方でありながら就業人口を3000人増やすこともできております。これは、本日、一緒に並んでいる自動車4団体が一丸となって、東北の復興に取り組み、実現してきた姿です。そして、東北には、新しい技術や技能が生まれています。その技は伝

承されていき…それを習得した人が、また次の人を育てていきます。そうして、自らの働ける場所を維持し、発展させてきました。あの時、日本のモノづくりを残すんだと決意し、国内生産にこだわったことは、間違いではなかったと思っております。

11. コロナ対応で改めて心に刻んだこと

今回、コロナの脅威を前に、我々は必要なものが思うように手に入らないという状況に陥りました。例えば、マスクも、そのひとつです。医療用シールドも、そうです。こうなった時に自分たちで、必要なものを作れることの大切さに、我々は、改めて気がつきました。なぜ作れるのか？それは日本にモノづくりが残っていたからです。リアルなモノづくりの現場は、絶対に失ってはいけないんだと改めて、強く心に刻みました。

12. ものづくりを失わないための新たな試み

全世界的に車が売れない日々

が続き、稼働を止めざるを得ない工場も出てきました。もし、これが続いてしまえば、経営が立ち行かなくなる仲間も出てくるでしょう。しかし、その中にも未来に向けて絶対にはいけない要素技術やどんな機械にも真似できない技能を持った人材が存在しています。それらが外に流出したり、途絶えてしまえば、我々が目指す未来は、きっと何年も遠のいてしまいます。手遅れになる前に、タイムリーにそれらを新たな資本と結びつけていかないとはいけません。その時に必要なのは本当に残すべきものはなにか？を見極めていく『目利きの力』です。おそらく、その力は、モノづくりを理解している、我々、自動車4団体自身にしかありません。我々の持つ目利きの力と、自動車の未来に賭けようとしてくださる資本を組み合わせることで、フアンドを考えなければと思っております。

13. 人や技術のマッチング

また、この目利きの力があれば、人材のマッチングということもやれるのではないかと思っ

おります。なにか高い技術技能を持つている人が、不幸にも働く場を失おうとしたら、自動車産業内で、それを必要としている企業とマッチングしていく…。自動車産業の中で、モノづくりを守っていくと同時に、少しでも不幸を減らして、幸せを増やしていく…こんな仕組みを回していければと考えております。

14. 移動する価値の再発見

先日、家の外に咲く花を見て元来、春は待ち遠しい季節だったんだと改めて思いました。寒い日が過ぎ去り、春になれば暖かくなって、人々は、外に出られます。この時、人はああ、やっとなんか外に出られる！と感じ移動できる楽しさを実感するのだと思います。今は、外に出られない厳しい冬のような日々が続いています。その中で、多くの人は「移動する」とこの嬉しさを再発見しているのではないのでしょうか。外に出られること、好きなところに行けることは、本当に素晴らしいことです。私も、改めて、それを実感しています。MOV



岡野 教忠 会長 日本自動車部品工業会

「自工会とともに会見に参加した3団体の想い」 3万点の自動車部品技術を活用、サプライチェーンの維持

Eという言葉には動くという意味もありますが、心を動かす…感動する…という意味も含まれています。この二つが同じ言葉に込められているということも本当に納得ができると思いました。

この冬が明けた時、多くの人が今まで以上に、移動を楽しめるよう、我々は、クルマをもっと素晴らしいものにしていかないといいけません。経済環境も、冬が続いています。それも、かなり厳しい冬です。とにかく生き延びなければ、春を迎えることができません。

ん。自動車産業が生き延びていけば、多くの人に、その影響を繋げていくことができます。

私が生まれる前、終戦時の話ですが、戦争で、人も減り、工場も失ったトヨタは、それでも、なんとか生き延びていくために、作れるものは、なんでも作ったそうです。鋼やフライパンをつくり、更には、工場周辺の荒地を開墾して芋や麦までつくっていました。スバルさんでも、農機具や乳母車、マシン、バリカン等、あらゆる生活用品を作っていたとも伺いました。売れる車がな

い販売店も、食器など、なにかしら生活に必要なものを仕入れ、人々に売っていたそうです。

我々の産業には、生き残るための粘り強いDNAがあるはずですよ。なんとしても踏ん張って、生き残っていきましょう！そして、春を迎えた時…すなわち、コロナウイルスが終息した時…、さあ！これから！外に出られる！という時に、経済をいち早く復活させる一番の原動力になっていきたいと思っています。冬だからといって縮こまっていた

ら、足腰が弱ってしまっています。とにかく今やるべきことを、しっかりとやってまいります。

今、我々ができることは、3つです。医療従事者とそのご家族に感謝し、少しでもサポートをしていくこと、経済を回し続けるために、なんとしても事業を続けていくこと。そして、春がきたら、その1番の牽引役になるべく準備を進めていくこと。この3つに、全力を尽くしてまいります。皆様よろしくお願いいたします。本日は、ありがとうございました。

自動車部品

工業会会長の岡野でございます。本日は自動車産業として、このよ

いか、お役に立てるのではないかとお願いでここに出席しております。自動車産業は約3万点の部品を作っておりますが、それは3万点を作る技術を持っているということ。ある意味、汎用性のある技術でもありません、また応用性のある技術でもあると思います。そのような自動車産業が持っている技術を医療関係等、必要とする機

器、資材の生産に役立てることのできるのではないかと考えております。私はいま、株式会社リケンの名誉会長をしておりますが、2007年の中越沖地震で被災しまして、その被災から復旧、復興するにあたって、トヨタさんをはじめ自動車産業の多くの方々にご協力、ご援助いただきまし

力と持っている技術の高さを目の当たりにして、同じ業界にいる者として本当に感動した覚えがあります。今、日本の中で、モノづくりでお困りのことがあればいろいろな形でご協力できる、あるいはお役に立つことができると思います。また、自動車部品産業は、自動車産業を支える、いわゆるサプライチェーンとして数百社の



木村 昌平 会長 日本自動車車体工業会

トラック、トレーラー、また情報通信では放送中継車、さらには救急車や医療防疫車などの製造を通じて社会に貢献させて頂いております。社会の経済活動の停滞を受けて、当会も受注した案件のキャンセルなど、会員各社様から始まりつつあるという声を聞いております。私

車体工業会の木村です。車体工業会は働く車の開発、製造を行っている企業約300社の団体となっております。分かり易く申し上げますと、社会生活に必要なものとして、人の輸送ではバス、物流では

メンバー企業を抱えております。この危機を乗り越えたあとに日本経済の復興、再立ち上げ

にいろいろな形で協力していただけるのではないかと考えておりますし、その意味でもサプライ

チェーンをきちんと維持する必要があると考えております。その中でフアンドは必要になるも

のであり、今後、具体的に詰めていかなければならないと考えております。

得意な働くクルマづくりで貢献したい、救急車や医療防疫車など

どもとしても見通しが大変不安な状況であることは同じです。漫然と受け身で小さく構えるのではなく、4団体が一体となること、そして特殊な技術、

技能、設備を持ち、社会生活に必要なクルマづくりを得意としております工業団体として、国内に貢献できることはないか、また復興したときに必ず必要

となる各種特装車、働く車をいち早くお届けして、けん引役の一翼を担うことができないかという想いで参加しております。

生活に不可欠なクルマを整備機器から支える 萎縮せず、雇用を守り、次世代を見据える



辻 修 理事長 日本自動車機械器具工業会

日本自動車機械器具工業会の理事長をしております辻でございます。私ども工業会は自動車整備に必要な整備機器を製造しているメーカーの団体でございます。クルマの安全・安心には不可欠なものと考えておりますが、我々の事業は、中小、規模企業が大多数を占めております。しかしながらこの度、政府から発表されました「新型コロナウィルス感染症対策の基本的対処方針」の中に国民の安定的な生活に必要な事業として、自家

用車等の整備を行う事業が含まれていることから、自動車整備機器の安定的な供給、またサービスは、私どもの責務と捉え、しっかりと対応してまいりたいと考えております。また私ども工業会は、今回の危機に委縮することなく、雇用を守りつつ、次の世代の整備を見据えた新商品開発にしっかりと取り組んでいきながら自動車産業の皆様とともに微力ながら貢献してまいりたいと考えております。

新型コロナウイルス 関係の会員各社の 取組み一覧

新型コロナウイルスの感染が拡大しているなか、
自工会会員企業が支援対策や家庭で過ごす際に楽しめる
コンテンツを公開しています。
ここでは、4月24日時点の情報を取りまとめてご紹介します。
(各社HPより抜粋)

各社HPをご覧になれます。



医療現場などへの支援

トヨタ自動車

- 医療用フェイスシールド生産、
トヨタ生産方式を活用した医療
機器メーカーの生産向上への協
力、軽症の感染者移送車両の提
供を進めます



マツダ

- 簡易版フェイスシールドの生産、
アイソレーションガウンの生産・
軽症者移送車両の検討など



本田技研工業

- 感染者の移送を行う車両の提供（一部納車済）、
フェイスシールドの生産を行います



日産自動車

- 新型コロナウイルス対策への支援の一環として、医療用フェ
イスシールドを製造し、日本の医療現場に提供いたします
- 医療物資輸送車両の提供も実施



家で過ごす際に活用できるコンテンツ

いすゞ自動車

■はたらく車大活躍！！
いろいろなはたらく車をアニメーションで紹介します！



スズキ

■ツイッター上で塗り絵の公開
■モーターサイクルショーのブースをWEB上で公開。ショーモデルのチェックはコチラ



ダイハツ工業

■正しい手洗いの仕方の啓発ポスター、塗り絵をWEB上で公開。楽しく正しい手洗いが学べます



■休校中のお子様向けアプリ「飛び出す塗り絵」を公開



■ダイハツ工業の展示施設「ヒューモビリティワールド」のWEB見学を公開



トヨタ自動車

■SNS上で塗り絵・ペーパークラフトの公開



塗り絵



ペーパークラフト

日産自動車

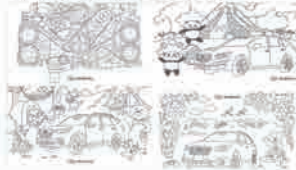
■日産のグローバルデザインチームが、塗り絵やビデオ、デザイン画を通してアートを表現する機会を提供



SUBARU

- ツイッター上で塗り絵の公開

「#5分時間」を愉しく過ごせるぬり絵を、今回からお届けすることになりました！1枚目は、WRX STI (VAB型)に搭載されているエンジン #R20 です。少し難しいですが、ぜひ皆さんチャレンジしてください！



各社HPをご覧になれます。



本田技研工業

- モーターサイクルショーで公開される予定だったホンダブースをWEBで再現。ショーモデルのチェックはコチラ



- ペーパークラフトなどの工作や自由研究のヒントも公開



マツダ

- お子様向けサイトににてペーパークラフトの公開

マツダ車ペーパークラフト

オリジナルの3Dを体験しよう！

※このサイトは、全著作権が当社にあります。一部著作権が第三者にあります。本サイトで印刷したものは、ご自身の使用に限り、複製・転載を禁じます。無断で複製・転載して、第三者に公開することを禁じます。



※このサイトは、全著作権が当社にあります。一部著作権が第三者にあります。本サイトで印刷したものは、ご自身の使用に限り、複製・転載を禁じます。無断で複製・転載して、第三者に公開することを禁じます。

- SNS上で塗り絵を公開



三菱自動車工業

- 外に遊びに行けないお子様に向けたコンテンツ



- ゴムで走るクルマの作り方公開



ヤマハ発動機

- #休校中におすすめの過ごし方 としてバイクの塗り絵、オリジナル絵本の無料公開をツイッターで紹介

最新バイク塗り絵が無料公開されています。お楽しみください。

●カラーイラストが豊富

●塗り絵がダウンロード可能

●オリジナル絵本が無料公開

●オリジナルイラストが豊富

●オリジナルイラストが豊富

●オリジナルイラストが豊富

●オリジナルイラストが豊富

●オリジナルイラストが豊富

●オリジナルイラストが豊富

●オリジナルイラストが豊富

●オリジナルイラストが豊富

●オリジナルイラストが豊富

●オリジナルイラストが豊富

●オリジナルイラストが豊富

●オリジナルイラストが豊富

●オリジナルイラストが豊富

●オリジナルイラストが豊富

●オリジナルイラストが豊富

●オリジナルイラストが豊富

●オリジナルイラストが豊富

●オリジナルイラストが豊富

●オリジナルイラストが豊富

●オリジナルイラストが豊富

●オリジナルイラストが豊富

●オリジナルイラストが豊富

●オリジナルイラストが豊富



- #家で一緒にやってみようとしてストレッチの動画をツイッターで紹介



- ヤマハバイクブログ内で乗らずに学べるバイクレッスンの紹介



次月号以降も更新予定

自工会 役員名簿

(令和2年4月1日現在)

会 長	豊田 章男	トヨタ自動車株式会社	代表取締役社長	(非常勤)
副 会 長	神子柴 寿昭	本田技研工業株式会社	取締役会長	(〃)
〃	丸本 明	マツダ株式会社	代表取締役社長	(〃)
副会長・専務理事	永塚 誠一			(常勤)
常務理事	和辻 健二			(〃)
理 事	片山 正則	いすゞ自動車株式会社	代表取締役社長	(非常勤)
〃	高橋 信一	〃	取締役 専務執行役員	(〃)
〃	原山 保人	スズキ株式会社	代表取締役副会長	(〃)
〃	鈴木 俊宏	〃	代表取締役社長	(〃)
〃	吉永 泰之	株式会社SUBARU	取締役会長	(〃)
〃	中村 知美	〃	代表取締役社長	(〃)
〃	〇松林 淳	ダイハツ工業株式会社	代表取締役会長	(〃)
〃	奥平 総一郎	〃	代表取締役社長	(〃)
〃	小林 耕士	トヨタ自動車株式会社	代表取締役執行役員	(〃)
〃	寺師 茂樹	〃	取締役・執行役員	(〃)
〃	佐藤 康彦	〃	執行役員	(〃)
〃	内田 誠	日産自動車株式会社	代表執行役社長兼最高経営責任者	(〃)
〃	坂本 秀行	〃	執行役副社長	(〃)
〃	中畔 邦雄	〃	執行役副社長	(〃)
〃	田川 丈二	〃	専務執行役員 チーフサステナビリティオフィサー	(〃)
〃	市橋 保彦	日野自動車株式会社	代表取締役会長	(〃)
〃	下 義生	〃	代表取締役社長	(〃)
〃	八郷 隆弘	本田技研工業株式会社	代表取締役社長	(〃)
〃	倉石 誠司	〃	代表取締役副社長	(〃)
〃	〇竹内 弘平	〃	専務取締役	(〃)
〃	小飼 雅道	マツダ株式会社	代表取締役会長	(〃)
〃	藤原 清志	〃	代表取締役副社長執行役員	(〃)
〃	加藤 隆雄	三菱自動車工業株式会社	取締役 代表執行役CEO	(〃)
〃	辻 昇	〃	執行役専務	(〃)
〃	松永 和夫	三菱ふそうトラック・バス株式会社	代表取締役会長	(〃)
〃	ハートムット・シック	〃	代表取締役社長	(〃)
〃	柳 弘之	ヤマハ発動機株式会社	代表取締役会長	(〃)
〃	日高 祥博	〃	代表取締役社長 社長執行役員	(〃)
〃	ヨアキム・ローゼンバーク	UDトラックス株式会社	代表取締役会長	(〃)
〃	酒巻 孝光	〃	代表取締役社長	(〃)
理事・事務局長	矢野 義博			(常勤)
監 事	安田 政秀	トヨタ自動車株式会社	常勤監査役	(非常勤)
〃	吉田 正弘	本田技研工業株式会社	取締役監査等委員	(〃)
〃	杉山 雅洋	早稲田大学	名誉教授	(〃)

〇印：新任



人々の生活を支える自動車の排出ガス削減は大きな課題

自工会・地球温暖化対策長期ビジョン策定 (3月31日発表)

持続可能なモビリティ社会実現に向け 自動車業界は ゼロエミッションに挑む

日本自動車工業会(自工会)は3月31日、地球温暖化対策に係わる長期ビジョンを策定しました。2015年12月にCOP21で地球温暖化対策の国際枠組み(パリ協定)が採択され、各国は中期的な温室効果ガス排出削減を実施するとともに、今世紀後半を展望した自国の長期戦略を提出するよう招請されました。日本政府は「パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略」を2019年6月に策定し、最終到達点としての脱炭素社会を掲げ、それを野心的に今世紀後半のできるだけ早期に実現することを目指すと同時に、2050年までに80%の削減に大胆に取り組むとしています。その中で、自動車については、2050年までの長期ゴールとして1台あたり温室効果ガス8割程度削減を目指し、究極的なゴールとしてWell to Wheel Zero Emissionチャレンジに貢献するとしています。

このように、国内外で脱炭素・脱炭素社会が求められているなか、日本自動車工業会においても、自動車排出する温室効果ガスの大幅な削減を目標として、地球温暖化が必要と認識し、地球温暖化対策の長期ビジョンとして、CO₂ゼロエミッションにチャレンジすることとしました。持続可能なモビリティ社会の実現に向け、政府や関係者と連携協力し取り組みます。

自工会 地球温暖化対策長期ビジョン

国内外で、脱炭素・脱炭素社会が求められているなか、自工会においても、自動車が排出

する温室効果ガスの大幅な削減を目指してゆく。そのためにも、自動車の技術、使い方の

イノベーションにより、ゼロエミッションにチャレンジする。2050年といった長期にお



EVや燃料電池自動車などでCO2、ゼロエミッションにチャレンジ

いは、自動車技術の進化とともに、社会構造の変化や車

の使い方の大きな変化も予想される。持続可能なモビリティ

社会の実現に向け、政府や関係者と協力して取り組む。

「長期ビジョン達成のためのアクション」

■自動車の技術

自動車から排出するCO2を大幅に削減するためには、電動化、特にBEV/PHEV/FCEVの普及が鍵であり、自動車業界は技術課題の対策を進める。

■社会との係わり

社会構造の変化、個人の意識や行動の変化が予想され、自動車の使い方も変わると考えられる。これらの変化に対応できるように、低炭素かつ多様なモビリティやシス

■交通流の改善

交通渋滞は時間とエネルギーのロスにつながり、CO2排出量も甚大。渋滞レスのスムーズな交通を実現するため、信号制御やITSの更なる高度化を官民で協力して推進する。

■車の使い方… エコドライブ

自動運転が広く普及するまでは運転者のエコドライブが有効な手段となるため、日本自動車工業会はエコドライブの啓発・普及に今後も努める。

■物流の効率改善

貨物自動車のCO2削減には物流の大幅な効率改善が不可欠。IoT等による革新的物流システムの実現に協力する。

■エネルギーの多様化

BEV/PHEV/FCEVの普及にはインフラ整備が必要であること、また、これら電動車の環境性能を発揮するには電源や水素の低炭素化(脱炭素化)も必要であり、政府やエネルギー供給者と

■海外展開

連携して進める。内燃機関の脱炭素化もCO2削減手段の一つであり、カーボンフリーとなるバイオ燃料や合成燃料の将来的な活用を視野に入れて内燃機関の効率化と新燃料対応に取り組む。

自工会

「二輪車駐車場の利用ニーズに関する調査報告書」

日本自動車工業会(自工会)は3月19日、「二輪車駐車場の利用ニーズに関する調査」報告書(A4判28頁)を作成、自工会ホームページ上で公表しています。この調査は、東京都と地方都市圏(埼玉県千葉県神奈川県愛知県大阪府福岡県の二輪車ユーザーや二輪車ユーザーを対象に、二輪車駐車場についての満足度や、どんな形態の駐車場がどこに欲しいかなど、アンケートしたものです。スマートフォン専用のリサーチプラットフォーム「LINEリサーチ」で実施、3万人のモニターのなかから調査の条件に合う1000人を抽出して、設問に回答してもらいました。調査結果からは二輪車駐車場の実情と今後の可能性が見えてきます。



主な質問からの傾向は次の通りです。

二輪車駐車場の利用頻度

- 二輪車ユーザーの約2割は「日常的に二輪車駐車場を利用している」
- 二輪車ユーザーの約8割は「必要な機会に応じて二輪車駐車場を利用している」

二輪車駐車場の利用目的

- 「用事」や「趣味/遊び」の機会に、二輪車駐車場がよく利用されている。
- 「通勤(自宅から駅まで)」にも、二輪車駐車場がよく利用されている。

二輪車駐車場の箇所数への満足感

- 二輪車ユーザーの6割以上が二輪車駐車場の箇所数に「不満」を持っている。
- 原付二種ユーザー、自動二輪ユーザーの不満度がより高い。

二輪車駐車場の充足による生活変化

- 駐車場の充足で、約6割のユーザーが積極的に二輪車を利用ようになる。
- 駐車場の充足で、日常の用事をこなすのが便利になり、趣味や遊びが充実する。

二輪車駐車場が欲しい場所

- 東京都で、二輪車駐車場が欲しい場所(複数可)を尋ねたところ、「目的地のそばの道路上」が56.8%でトップだった。
- 地方都市圏で、二輪車駐車場が欲しい場所(複数可)を尋ねたところ、「自宅の最寄り駅」が54.0%でトップだった。
- 二輪車駐車場が欲しい場所(1つだけ)を尋ねたところ、「自宅の最寄り駅」(東京都=21.6%/地方都市圏=29.0%)が最も多く支持された。

潜在ユーザーにとって二輪車駐車場が欲しい場所

- 潜在ユーザーが欲しいと思う二輪車駐車場の場所は「自宅の最寄り駅」が最も多い。
- 「自宅(またはその周辺)」も多く、車庫(保管場所)の確保が課題となっている。

調査報告書(PDFファイル)は、以下のアドレスから入手できます。

●調査報告書: www.jama.or.jp/motorcycle/environment/pdf/report_mc_parking_2020.pdf

●問い合わせ先 一般社団法人日本自動車工業会(広報室)

電話:03-5405-6179 URL:www.jama.or.jp/



2019年度乗用車市場動向調査について

自工会は、2019年度に実施した乗用車市場動向調査の結果を取りまとめました。

本調査は、単身世帯を含む全国の一般世帯における乗用車の保有、今後の購入意向などを隔年毎に調査し、需要の質的变化の見通しに役立つようにするものであります。

今年度は、保有状況・使用実態・今後の購入意向等について時系列の動きに主眼を置きました。

また、トピックとして次世代自動車・先進安全技術・次世代技術・高齢層および若年層などに注目しました。

I. 時系列調査結果の主な特徴

1. 乗用車市場動向

● 乗用車世帯保有率は79.8%。地方圏、高年収層、家族期で高い傾向は変わらぬ。

● 軽乗用車の保有、および軽乗用車複数保有が増加傾向と軽移行が継続。また、ハイブリッド等の次世代エンジンの増加が継続。

● 非保有理由は維持費負担が上位で増加傾向。今後の購入意向は低水準。

2. 乗用車ユーザーの特性と使用状況

● 女性比率の増加が継続し、主運転者のほぼ半数を占める。

● 「買物用足し」中心の使用は変わらず。維持費は5割弱が負担を感じている。

3. 購入状況

● 同タイプ・クラスからの買替が中心。

● 保有期間はさらに長期化。

4. 今後の保有・購入動向

● 減車意向・保有長期化意向が継続。

● 同クラス意向が高い傾向が継続。次世代エンジン意向は約4割。

II. トピック調査結果の主な特徴

1. 次世代自動車への意識

● 各次世代自動車の認知は大きく変わらなかったものの、各次世代自動車とも購入意向が前回（2017年度）より上昇しており、受容が拡大。ただし、価格

が高いことが購入のネック。

2. 先進安全技術車に対する意識

● 高齢者事故報道の影響もあり、運転手の運転ミスをカバーする安全技術への要望が高い。

3. 次世代技術に対する意識

● 自動運転車関心層は5割弱。「レベル3」条件付運転自動化以上を望む人が4割強。

● 超小型モビリティの名前を知っている人は約5割。特徴まで理解している人は約1割。購入意向のある人は約1割。利用意向を合わせても約2割程度。

● 利用意向の高いコネクティッドサービス機能は「ナビ地図データの自動更新」「盗難防止/盗難時通報サービス」「ビッグデータ交通情報サービス」。

4. 保有形態に対する意識

● インフラ整備が進んでいる首都圏中心部を中心に「カーシェア」の利用意向が上昇。

5. 高齢層分析

● まだまだ運転意欲はあり、身体的衰えを「先進安全技術」でカバー。約8割は次も車を購入する予定。

6. 若年層分析

● 車の使用価値は認識しており、「カーシェア利用意向」「自動運転車への関心」が全体に比べて高い。

7. 自動車に支払える費用

● 車関連出費は負担感が強く、今後減らしたい出費の上位項目にあがる。年間維持費が30万円以内の人は、10万円程度は削減したい意向。

8. 支払方法や安全技術と買替サイクルの関係性

● 残価設定ローンの利用は増加傾向。利用により買替サイクルを短期間化。先進安全技術は買替時期の早期化を後押し。

なお、上記の特徴ならびに詳細については、報告書をご参照ください。報告書は、当会ホームページにも掲載します。

● 乗用車市場動向調査
http://www.jama.or.jp/lib/invest_analysis/four-wheeled.html



2019年度二輪車市場動向調査について

自工会は、2019年度に実施した二輪車市場動向調査の結果を取りまとめました。

本調査は、新車購入ユーザーにおける特性や使用状況、今後の購入や保有の意向などを隔年毎に調査し、需要の質的变化の見通しに役立てようとするものであります。

また、今後の販売に資する取り組みの方向性を検討するため、トピックス調査も実施しました。

Ⅰ. 新車購入ユーザー(時系列)調査結果

- 二輪車需要は2013年度以降、緩やかな漸減傾向にある。
- 二輪車需要は2013年度と比べ、2018年度は77%にまで減少。2015年度以降、40万台を下回る水準で推移している。
- 二輪車保有台数は2013年に比べ、91%と緩やかに減少。特に「原付第一種」の減少が大きい。但し「原付第二種」以上は微増している。
- 前回調査と比べ、30代以下の構成比が6ポイント低下し12%、1ポイント増えた。

70代以上が12%となり、並んだ。これにより全体の平均年齢が52.7歳から54.7歳へと歳高くなつた。

● 全体での使用日数は3.9日から3.7日に減少。これに伴い、月間走行距離も265kmから239kmと26km減少した。

● 購入した二輪車への満足度は概ね高く、特にスピード感は期待度を大きく上回る。

● オンロードユーザーを中心にツーリング経験率は高く、特に宿泊を伴つものへの意向も高い。オンロードユーザーはサーキットの体験走行への意向も高いうえで、増加傾向にある。

● 二輪車継続乗車意向の変化をみると、2013年度は88%であった「継続乗車意向あり」が、2019年度は6ポイント低下している。継続意向を示す割合は高い一方、低下傾向にもある。

Ⅱ. トピックス調査結果

①「二輪車のサブスクリプション(月額)の受容性」

● 1年以内に二輪車を保有したユーザーの二輪車の貸出サービスの利用割合は、全体の8%程度である。そのほとんどはレンタルバイクであり、サブスクリプション利用経験者は極めて少ない。ブループリントユーザー調査からはレンタルバイク利用に前向きな意見が寄せられるなど、一定の需要が見込まれることがわかつた。

②「一般の人々のニーズに合う二輪車ベネフィット」の発掘

● 多くのユーザーは「二輪車のイメージとして「趣味性を、他人から見られたいイメージ」として「人生を楽しんでいる」をあげる。

● 行きつけの販売店の廃業等に直面したユーザーの二部は、部品の調達先、メンテナンス先として、用品店やネット通販を通じた購買や、動画サイトを参考に自らの手によるメンテナンスを選び、販売店を経由しない新たな購買などの行動が見られた。

③「求められる」あるべき「販売店」と実際の「差」

● 現状の販売店に対しては、展示される二輪車の間にゆとりとしたスペースがあり、ゆとりと落ち着いたことのできる環境が望まれる。店内の二輪車の展示のあり方や、落ち着いた環境づくりについて、検討の余地がある。

● 販売店の選択理由は「訪ねるのに便利な距離」、満足度は「販売店の信頼感」と普遍的な結果になった。信頼感については、例えば、ユーザーからの修理・メンテナンス依頼への可能な限りの対応や、地域イベントへの積極的な参画等、地元、地域への地道な販売活動が重要となる。

④「乗り換え需要の動機把握」

● より大きな排気量帯への乗り換えユーザーの前車使用期間は2年以内が多く、短期間で買い替えるユーザーが多い。同排気量帯への乗り換えの前車使用期間は10年以上が多く、故障するまで利用すると推測される。より小さな排気量帯への乗り換えの前車使用期間は3年以内が多く、車検をきつかけに乗り換えると推測される。

なお、上記の特徴ならびに詳細については報告書をご参照いただきたい。報告書は、当会ホームページにも掲載する。

● 二輪車市場動向調査
http://www.jama.or.jp/lib/invest_analysis/two-wheeled.html



2019年度軽自動車の使用実態調査について

自工会は、2019年度に実施した軽自動車使用実態調査の結果を取りまとめました。

本調査は、1981年より隔年で実施しており、軽自動車の使用状況や軽自動車ユーザーの生活意識・消費行動の実態から、社会の要望に対して軽自動車が置かれている位置づけを明らかにすることを目的としています。

今回の調査では、大きく捉えると以下のような特徴が見られました。

1. 軽自動車の使用と購買実態

- 軽乗用系では65歳以上が約3割と増加し、年収400万円未満の人が3割以上を占めている。
- 使用頻度ではほとんど毎日が7割以上を占めている。
- 併有状況では軽自動車のみ保有の世帯が増えている。
- 軽キヤブバンでは65歳以上が約4割を占め、主用途は商用用途が約5割を占めている。
- 軽トラックでは65歳以上が5割強に増加し、農業で使われている人が約6割を占めている。

2. 軽自動車の存在意義

3. 安全技術に対するユーザー意識

- 半数以上が安全性を重視して購入しており、1年前に比べ先進安全技術への興味も高まっている。
- 「衝突被害軽減ブレーキ対車両／対歩行者」「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」は魅力度、装着意向ともに高い。
- 「正しく作動するか」「車両価格が高くなること」に不安を感じている。

4. 次世代環境技術に対する関心度

- 「ハイブリッド車」「電気自動車」の認知は約9割と高い一方、購入意向は4割未満にとどまっている。

5. 軽自動車の持つ魅力点

- 軽自動車の持つ魅力点はユーザー層によって以下の特徴があげられる。
 - ・ 家族人数の少ない子供独立者にとっては、自分の生活にジャストサイズ乗員数・大きさである。
 - ・ 運転が苦手と感じている人が多い女性にとっては、取り回しのしやすい小さい車である。
 - ・ スーパーモデル型購入者にとっては、普通車に負けない空間と機能性を実現している。

6. 車の保有に関する意識の変化

- 「カーシェア」の認知は約9割と高い方へのサービス個人間シェア／フレッドシェアの認知はまだまだ低いレベルにある。
- 大都市圏で認知利用意向とも高くなっている。

△調査設計概要▽

○ 全国訪問留置調査

調査対象：自家用軽自動車を保有する世帯及び事業所

総回収数：3,044サンプル
 軽乗用車1,784サンプル
 軽キヤブバン365サンプル
 軽トラック755サンプル

調査時期：2019年5月7日～6月14日
 調査手法：訪問留置調査
WEB調査
 調査対象：全国20179歳男女の免許保有者
 総回収数：1,659サンプル
 軽自動車1,084サンプル、普通自動車575サンプル
 調査時期：2019年10月4日～10月7日
 調査手法：日記式WEB質問紙調査（インターネット調査）

○ インタビュー調査

調査対象：最近5年以内に新車購入された軽自動車の主運転者かつ主購入決定者
 総回収数：20サンプル
 調査時期：2019年10月13日14日20日
 調査手法：オンラインインタビュー（1対1調査）

※調査の詳細は調査報告書をご覧ください。
 ※報告書は一般向けに配布するとともに、当会ホームページにも掲載します。



● 軽自動車使用実態調査
http://www.jama.or.jp/lib/invest_analysis/s_car.html

問い合わせ先

一般社団法人 日本自動車工業会
 (http://www.jama.or.jp)
 〒105-0012 東京都港区芝大門1-1-30
 日本自動車会館
 広報室 (TEL:03-5405-6179)

65歳以上の方対象

※令和2年度中に65歳以上となる方

サポカー 補助金制度 始まりました。

対歩行者衝突被害軽減ブレーキ搭載車の購入等を支援します!

登録車(新車)

最大 **10** 万円

軽自動車(新車)

最大 **7** 万円

後付け装置

最大 **4** 万円

中古車

最大 **4** 万円



お問い合わせはこちら **コールセンター 0570-05-8850** 受付時間 9:00~17:15 (土・日・祝祭日休み)

日本自動車工業会 日本自動車販売協会連合会 全国軽自動車協会連合会
日本自動車輸入組合 日本中古自動車販売協会連合会

サポカー補助金は、高齢者の交通事故防止対策の一環として、「対歩行者衝突被害軽減ブレーキ」や「ペダル踏み間違い急発進抑制装置」を搭載する車の購入、及び「後付けのペダル踏み間違い急発進抑制装置」の購入等を支援する制度です。

補助金を申請出来るのは、令和2年度中に65歳以上となる方で、対象装置を搭載した自動車を購入、又は後付けの対象装置を購入された方となります。^{※1}

※1 令和2年度中に65歳となる方については、令和2年度中に対象装置を搭載した自動車を購入、又は後付けの対象装置を購入された方が対象となります。

令和2年3月9日から申請受付を開始しています。

申請先は、一般社団法人「次世代自動車振興センター」となります。

<http://www.cev-pc.or.jp/>(申請総額が予算額を超過する場合、申請締切前であっても募集終了となります)

車両購入補助について

●新車：令和元年12月23日以降^{※2}に、新車新規登録又は新車新規検査届出された自動車が対象となります。

※2 同日以降に補助対象に追加された車種については、追加された日から対象となります。

●中古車：令和2年3月9日以降に、中古車として登録(登録車)又は検査証交付(軽自動車)された自動車が対象となります。

●対象装置と補助額：

対象の装置と補助額は下記①②及び右記の通りです。

①対歩行者衝突被害軽減ブレーキ

②ペダル踏み間違い急発進抑制装置

	①と②を搭載する 自動車を購入した場合	①のみを搭載する 自動車を購入した場合
新車(登録車)	10万円	6万円
新車(軽自動車)	7万円	3万円
中古車	4万円	2万円

●対象車種の詳しい情報は、経済産業省・国土交通省のホームページで公表されております。

後付け装置補助について

●令和2年3月9日以降に、認定された店舗において、販売・取付けされた後付け装置が対象となります。

●対象装置と補助額：

対象の装置と補助額は右記の通りです。

装置名	補助額
障害物検知機能付きペダル踏み間違い急発進抑制装置	4万円*
ペダル踏み間違い急発進抑制装置	2万円

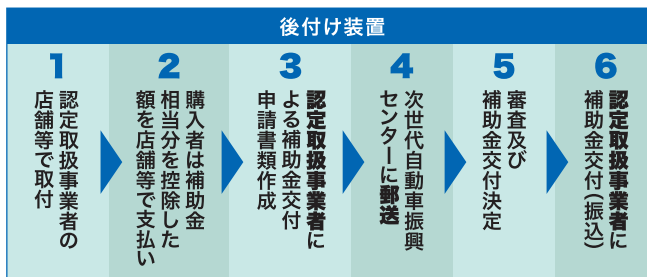
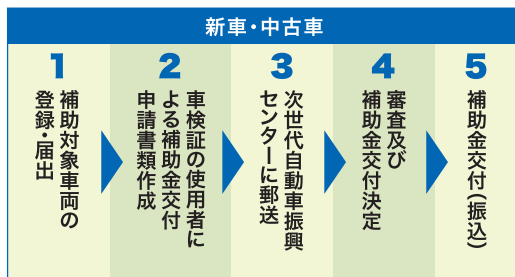
*補助額は条件により異なります。

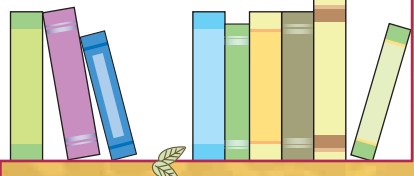
●補助金を申請出来るのは、後付け装置を販売する「後付け装置取扱事業者」として認定を受けた方となります。

対象装置を購入された方ではありません。(購入時に、後付け装置の設置に要する費用から補助額が控除された額を支払います)

●認定された店舗の詳しい情報は、一般社団法人 次世代自動車振興センターのホームページで公表されております。

補助金申請～交付までの流れ





CAR Manufacturer
自動車博物館 関連施設
 紹介シリーズ

三菱ふそうトラック・バス／川崎工場75周年記念年表パネル

「三菱ふそうトラック・バス」は、ダイムラーAGの構成企業の一つです。メルセデス・ベンツ乗用車・バン、ダイムラートラック・バス、フィナンシャルサービスなど、ダイムラーグループは世界首位の自動車メーカーかつ、グローバル展開をする商業自動車の世界最大規模のメーカー。三菱ふそうは、ダイムラーとの共同開発を通して、世界170か国以上にふそうブランドの商用車を展開しています。



「ふそうブランド」の歴史は88年になります。「つねに先進であること…」で皆様の輸送を支えてきました。2003年に「三菱ふそうトラック・バス」設立、新たな未来、そして世界に向けて事業を展開しています。「ふそう」の由来はB46型乗合自動車が生産した際、愛称を所内募集して、見事当選したのが「ふそう」の名前でした。「ふそう(扶桑)」は、古くより中国の言葉で「東海日出る国に生じる神木」を指し、日本の異称としても使われました。

本社の社屋内に「川崎工場75周年記念」パネル設置

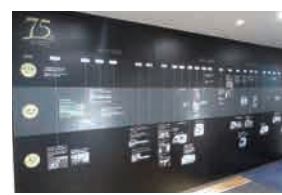
「三菱ふそうトラック・バス」の本社(川崎市)には、川崎をルーツとする「ふそうブランド」の歴史が一目で分かる大きいパネルが2つ設置されています。【1938年～1969年】と、【1970年～2016年】です。

【1938年～1969年】

1938年は「川崎市鹿島田に約105,000坪の工場用地を取得」から始まります。41年に三菱重工業 東京機械製作所川崎工作部操業開始(のちの川崎製作所)、同製作所は陸軍・海軍向けの舟艇用エンジンと航空機を担当、YB40型ディーゼルトラックを生産。52年にR2型リアエンジンバスの生産開始、55年に本格的な大型トラック「T33型」8トン積み生産しました。69年にふそう車の生産累計台数が20万台を達成。

【1970年～2016年】

1970年は「三菱自動車工業(株)発足。東京自動車製作所スタート」から始まります。2000年は三菱ふそうトラック・バスカンパニー設立、ダイムラー・クライスラーと提携。03年に三菱ふそうトラック・バス株式会社設立。06年にハイブリッドトラック「キャンターエコハイブリッド」誕生。08年には年間の世界販売台数が19万7千台超となり、過去最高値を記録。12年に「ふそう」誕生80周年。16年に川崎工場75周年。



※パネルの見学は社員教育と、取引先やグループ企業向け説明会に使われています。一般には公開していません。

インフォメーション

所在地 三菱ふそうトラック・バス株式会社 本社・川崎製作所
住所 〒211-8522 神奈川県川崎市中原区大倉町10番地
TEL: 044-330-7700 (社代表)

電車・バスをご利用の場合

- 東急東横線元住吉駅から川崎駅行バス三菱ふそう前下車、徒歩2分
- JR南武線平間駅から井田方面行バス三菱ふそう前下車、徒歩2分
- JR横須賀線新川崎駅から徒歩15分
- JR川崎駅西口から井田方面行バス三菱ふそう前下車、徒歩2分

自動車をご利用の場合

- 東京方面からは綱島街道を南下、関東労災病院前を左折
- 横浜方面からは第二京浜国道尻手交差点を北上、関東労災病院前を右折



詳細な地図をご覧ください。



【資料・画像等提供=三菱ふそうトラック・バス】





NHK

ささき ゆうすけ
佐々木 悠介

たかが一歩、されど一歩

◎数年前、経営者が自動車工場を視察する現場に参加した。大型の機械が鋼板をプレスする音が施設内にゴウンゴウンと響く中、経営者

がある場所で止まった。そこには3段に積みあがった部品の保管棚があり、それを見て何やら指示している。近づいて聞いてみると3段を2段に変更しろとのことらしい。3段のほうがたくさん部品を少ないスペースで保管できるからよいではないか、と単純な私は思っていたがそうではない。従業員が2段目から3段目に余計に一歩登ることが無駄だというのが。◎「一歩くらいと侮ることなかれ」。経営者は次のように話した。従業員が作業するときには1歩無駄に歩くと往復で2歩無駄になる。それが365日続くと730歩無駄になる。同じ作業を1000人の従業員が行うと73万歩無駄になる。そして突き詰めていくと従業員が無駄に歩く距離が地球一周分に匹敵するというのだ。効率的に量産するためには導入する設備

だけでなく従業員の歩数にまで気を遣うのかと舌を巻いた。

◎3万点の部品が一つ欠けても動かすことができない自動車。人の命に係わる工業製品だからこそ一つ一つの部品に高い精度が求められる。ある金属加工会社に聞くと、どれだけ設備の自動化を進めても刃の摩耗具合によって加工の精度が変わり規格外の部品が必ず生まれるそうだ。完成した部品の直径が1ミクロンでも違えば搭載された自動車に不具合をもたらす、人の命を奪うことにもなりかねない。だからこそ検査工程を何重にもして不良品を出荷しないよう日々戦っているという。良いものを作るのも大変だが、良いものを作り続けるのもまた同様に難しい。

◎新型コロナウイルスの感染拡大で年初には想像もできなかった危機的な状況が日々伝えられている。いまも自宅近所の薬局にはマスクの入荷日が未定であることを伝える紙が張り出され、繁華街は正月

のような静けさだ。医療機器はもとより患者を搬送する部屋も足りない。医療が崩壊するかもしれない瀬戸際だ。

◎自動車業界でも模索が続いている。社員に提供するための消毒液やマスク作り、人工呼吸器の製造に向けた改善支援などの動きが広がりがつつある。本業が大変ななかでの医療機器の製造は一朝一夕でできるものではないのだから、幾多の困難を乗り越えてきた自動車業界だからこそ、この危機を打開してくれるのではないかと期待もしてみたい。従業員が歩数まで考え抜いて徹底的に無駄を省いた量産ノウハウや、ミクロン単位まで精度を高めて高品質の部品の量産する技術。いずれも今の医療の危機的状況を打開するきっかけになるかもしれない。人の命を扱う製品を作り続けてきた日本ものづくりの底力に期待すると同時に、そうした思いを少しでも多く伝えられるよう精進していきたい。



あっ!

まさか!

とっさに!

つい!

うっかり!

気をつけて! ブレーキと アクセルの踏み間違い

急ぐときほど落ち着いて。余裕をもった運転を心がけましょう

詳しくはWebで



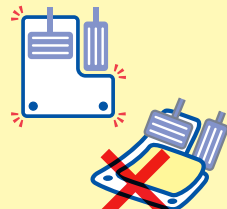
エンジンを掛ける前に、
落ち着いて、ペダルの位
置を確認しましょう。



バック時、料金所での支
払時、体をひねると足が
ズレやすいので要注意。



厚底・サンダル・ヒール
など、運転に適さない
靴・履物は避けましょう。



フロアマットはクルマに
合ったものを使い、重ね
敷きはやめましょう。



あなたの安全運転を支援する「安全運転サポート車(サポカー)」。
その機能を正しく理解し、過信せず、安全運転を心がけましょう。