

# SDGsと日野の戦略・取り組み

日野のトラック・バス事業は、社会インフラとしての物流や人流を支えるという意味で、非常に公益性の高い事業です。昨今、人流・物流においては重大交通事故やCO<sub>2</sub>問題、ドライバー不足などのさまざまなお客様・社会の課題が顕在化しています。これらの課題の解決は私たちが『Challenge2025』や『日野環境チャレンジ2050』といった戦略で達成すべき目標であり、SDGsが目指している方向性とも一致しています。

ここではSDGsの課題について、今世界でどのようなことが起き、日野がどのような目標・取り組みで貢献するのか、具体的にご紹介いたします。

## SDGsへの貢献を通じて日野が目指す姿

**1 安心・安全で、環境にやさしく、人と物が、自由に最適に移動できる社会の実現**  
 交通死亡事故ゼロ、CO<sub>2</sub>排出量の大幅削減、人流物流のさらなる効率化によって、「豊かで住みよい持続可能な社会」実現を目指します。  
 詳しくは P.26

**2 トラック・バス事業における各ステップで、環境負荷最小化**  
 トラック・バスが地球に与える環境負荷を極限まで低減する取り組み『日野環境チャレンジ2050』で、地球温暖化防止、資源循環、生物多様性保全などに貢献します。  
 詳しくは P.28

**3 同じ志を持った仲間づくり (あらゆる力を結集した社会課題解決)**  
 日野グループだけにとどまらず、同じ志を持つ企業とパートナーになり、社会課題解決に取り組みます。  
 詳しくは P.30

**4 サステナブルなバリューチェーンの構築**  
 裾野の広いトラック・バスのバリューチェーンにおいて、社会・環境に与える影響を低減することで、環境負荷の少ない持続可能な社会の実現に貢献します。  
 詳しくは P.31

**5 ダイバーシティ&インクルージョン**  
 グローバルな事業を展開する日野にとって、ダイバーシティ&インクルージョンは人財戦略の基本となる考え方です。  
 詳しくは P.32

**6 人流・物流を支える人財を育てる**  
 慢性的な整備士不足という課題に対して、お客様車両の稼働を止めないよう整備士の育成・充実に取り組みます。  
 詳しくは P.33

持続可能な開発目標(SDGs)は、2015年9月に国連持続可能な開発サミットにて採択された、2030年までに人類が達成すべき**17の目標(GOALS)**と**169のターゲット**です。SDGsは全世界共通の目標として「誰一人取り残さない」世界を実現しようとする壮大なチャレンジであり、国はもちろん企業にも積極的な関与が求められています。

**169のターゲット**  
 SDGsの各目標には具体的な達成基準(ターゲット)が設定されており、計169のターゲットから構成されています。  
 SDGsについてはこちら(国連広報センター)

**4 サステナブルなバリューチェーンの構築**  
 裾野の広いトラック・バスのバリューチェーンにおいて、社会・環境に与える影響を低減することで、環境負荷の少ない持続可能な社会の実現に貢献します。  
 詳しくは P.31

**5 ダイバーシティ&インクルージョン**  
 グローバルな事業を展開する日野にとって、ダイバーシティ&インクルージョンは人財戦略の基本となる考え方です。  
 詳しくは P.32

**6 人流・物流を支える人財を育てる**  
 慢性的な整備士不足という課題に対して、お客様車両の稼働を止めないよう整備士の育成・充実に取り組みます。  
 詳しくは P.33

SDGsのターゲット × 日野が取り組む社会課題

特に注力するSDGsのターゲットと、事業を通じて貢献できること、戦略・取り組み事例を紹介します。

**1** 安心・安全で、環境にやさしく、人と物が、自由に最適に移動できる社会の実現

**3** すべての人に健康と福祉を



あらゆる年齢のすべての人の健康的な生活を確保し、福祉を推進する

ターゲット

**3.6** 世界の道路交通事故による死傷者半減。(2020年まで)

**3.9** 有害化学物質、大気、水質、土壌汚染による死亡/疾病の件数を大幅減少。(2030年まで)



**9** 産業と技術革新の基盤をつくろう



強靱なインフラを整備し、包摂的で持続可能な産業を推進するとともに、技術革新の拡大を図る

ターゲット

**9.4** 資源利用効率の向上とクリーン技術および環境に配慮した技術・産業プロセスの導入拡大を通じたインフラ改良や産業改善により、持続可能性を向上させる。すべての国々は各国の能力に応じた取り組みを行う。(2030年まで)



**11** 住み続けられるまちづくりを



都市と人間の居住地を包摂的、安全、強靱かつ持続可能にする

ターゲット

**11.2** 脆弱な立場にある人々/女性/子供/障害者/高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。(2030年まで)



**12** つくる責任 つかう責任



持続可能な消費と生産のパターンを確保する

ターゲット

**12.4** 合意された国際的な枠組みに従い、製品ライフサイクルを通じ、環境上適正な化学物質やすべての廃棄物の管理を実現し、人の健康や環境への悪影響を最小化するため、化学物質や廃棄物の大気、水、土壌への放出を大幅に削減する。(2020年まで)



日野が取り組む社会課題

重大交通事故

トラックは大きく重く、バスは多くの命を預かっている。ひとたび事故が起されれば、大きな事故となる。

ドライバー不足

物流業界における積載効率低下  
e-コマースの拡大に伴うドライバー不足や少量多品種の品揃えによる積載効率の低下。

新興国のさらなる発展

特にASEANを中心に、経済成長や交通インフラ整備に伴う商用車需要がより一層高まり、スピード感のある商品提供が求められている。



地球温暖化

CO<sub>2</sub>排出量の削減が全世界・全産業共通の課題。

輸送効率の悪化

少量多品種の品ぞろえによる効率の悪化。

移動困難者の増加

高齢化社会などの影響により、過疎地を中心に移動困難者が増加。

課題解決に向けた戦略、取り組みの方向性

日野では、「交通事故のない安心・安全な社会」、「人や物の移動による環境負荷の少ない社会」、そして「人や物が自由に最適に移動できる社会」の実現を目指し、『Challenge2025』でお客様・社会への価値提供として①日野車による「交通死亡事故ゼロ」、②「CO<sub>2</sub>排出量の大幅削減」、③「お客様ビジネスの発展支援」、④「人流・物流の更なる効率化」の4つを掲げ、3つの方向性の取り組みで複合的な解決にチャレンジしています。(3つの方向性について [詳しくは P.18](#))

具体的な取り組み

電動車両の開発(EVバス開発)

2012年、東京都墨田区と羽村市に日本の商用車メーカーとして初めて、路線用のEVバスを納車した実績があります。『日野環境チャレンジ2050』では「新車CO<sub>2</sub>:2013年比90%削減」を掲げ、電動車両の開発を進めています。



日野パンチョEV

社会課題解決に向けた新しい技術開発(隊列走行)

ドライバー不足などの社会課題への対策として、行政と連携しつつ、隊列走行の実証実験に取り組んでいます。今後実用化に向け、ますます技術開発を加速させていきます。



## 2 トラック・バス事業における各ステップで、環境負荷最小化

13 気候変動に具体的な対策を



### 気候変動とその影響に立ち向かうため、緊急対策を取る

**ターゲット** 13.3 気候変動の緩和、適応、13.2 気候変動対策を国別の政策、戦略及び計画に盛り込む。影響軽減及び早期警戒に関する教育、啓発、人的能力及び制度機能を改善する。



7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに



### 全ての人に手ごろで信頼でき、持続可能かつ近代的なエネルギーへのアクセスを確保する

**ターゲット** 7.2 世界のエネルギーミックスにおける再生可能エネルギーの割合を大幅拡大する。(2030年まで) 7.3 世界全体のエネルギー効率の改善率を倍増させる。(2030年まで)



6 安全な水とトイレを世界中に



### すべての人々の水と衛生の利用可能性と持続可能な管理を確保する

**ターゲット** 6.3 汚染の減少、投棄の廃絶と有害な化学物・物質の放出の最小化、未処理の排水の割合半減及び再生利用と安全な再利用の世界的規模で大幅に増加させることにより、水質を改善する。(2030年まで)



14 海の豊かさを守ろう



### 海洋と海洋資源を持続可能な開発に向けて保全し、持続可能な形で利用する

**ターゲット** 14.1 海洋ごみや富栄養化を含む、特に陸上活動による汚染など、あらゆる種類の海洋汚染を防止し、大幅に削減する。(2025年まで)



15 陸の豊かさを守ろう



### 陸上生態系の保護、回復および持続可能な利用促進、森林の持続可能な管理、砂漠化への対処、土地劣化の阻止および逆転、ならびに生物多様性損失の阻止を図る

**ターゲット** 15.2 あらゆる種類の森林の持続可能な経営の実施を促進し、森林減少を阻止し、劣化した森林を回復し、世界全体で新規植林および再植林を大幅に増加させる。(2020年まで)



## 日野が取り組む社会課題

### 地球温暖化

異常気象の頻発など地球温暖化の深刻化は世界中でさまざまな影響を与えており、CO<sub>2</sub>排出量の削減が全世界・全産業共通の課題。

### 生物多様性の危機

●生態系の縮小(例:砂漠化、湖沼の枯渇)。  
●動植物の絶滅加速(7分間に1種のスปีドで、動植物が絶滅)。



### 水環境問題の深刻化

●量: 水不足  
新興国、資源国を中心に、慢性的な水不足が発生(今後の人口増でさらなる拡大見込み)。  
●質: 安全・安心な水の利用  
世界人口の20%にあたる約12億人が、安全・安心な水環境を利用できていない。

## 課題解決に向けた戦略、取り組みの方向性

グローバル商用車メーカーとして、CO<sub>2</sub>排出量徹底削減や水環境保全、生物多様性保全にわたる各種環境の取り組みにより、生産、製品走行のみならず、物流、リサイクル段階に至る製品ライフサイクルの各ステップにおいて、環境負荷の最小化を目指し、『日野環境チャレンジ2050』を掲げています。日野はそれらの取り組みを通じて、持続可能な社会を実現し、豊かで住みよい世界と未来づくりに貢献します。

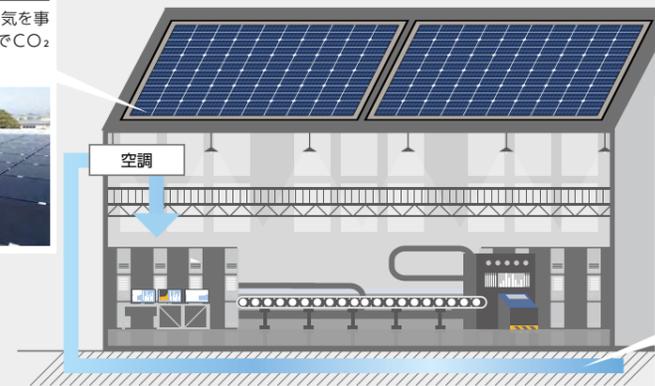
## 具体的な取り組み

### 自然エネルギーを活用した環境にやさしい工場づくり

日野は「工場CO<sub>2</sub>ゼロ」を目指し、トラック・バス製造におけるCO<sub>2</sub>排出量削減に取り組んでいます。近年では、国内外の各工場でも自然エネルギーを積極的に活用し、CO<sub>2</sub>排出量を徹底的に削減した工場づくりを進めています。

#### 太陽光の活用

太陽光パネルで得た電気を事業所で活用することでCO<sub>2</sub>排出量を削減



#### 地中熱の活用

年間を通じてほぼ一定の温度を保つ地中熱を利用し、冷暖房使用によるCO<sub>2</sub>排出量を削減



### 3 同じ志を持った仲間づくり (あらゆる力を結集した社会課題解決)



17 パートナーシップで目標を達成しよう



持続可能な開発に向けて実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化



**ターゲット 17.16** 全ての国々、特に開発途上国での持続可能な開発目標の達成を支援すべく、知識、専門的知見、技術および資金源を動員、共有するマルチステークホルダー・パートナーシップによって補完しつつ、持続可能な開発のためのグローバル・パートナーシップを強化する。

#### 日野が取り組む社会課題

##### 地球環境問題

地球温暖化など多くの課題が顕在化。

##### 社会課題の顕在化

(人流・物流の世界においても)重大事故やCO<sub>2</sub>問題、人手不足などの課題が山積。

#### 課題解決に向けた戦略、取り組みの方向性

左記を含む『Challenge2025』の課題を解決するためには、自社の力だけでなく、「仲間づくり」を通じてあらゆる力を結集しなければなりません。日野はトヨタグループでの協業を柱にしつつも、同じ志を持った「仲間づくり」を積極的に進めて協業のシナジー効果を最大限に活用し、「豊かで住みよい持続可能な社会」の実現を目指して取り組んでいます。

#### 具体的な取り組み

##### お客様・社会課題解決の加速に向けた他社とのアライアンス

深刻化・多様化するお客様・社会課題の対応をスピーディーに進めるため、CASEなどの先進技術領域を中心に、3つの方向性の各分野で「仲間づくり」を進め、技術開発を加速させます。



### 4 サステナブルなバリューチェーンの構築



12 つくる責任 つかう責任



持続可能な消費と生産のパターンを確保する



**ターゲット 12.4** 合意された国際的な枠組みに従い、製品ライフサイクルを通じ、環境上適正な化学物質やすべての廃棄物の管理を実現し、人の健康や環境への悪影響を最小化するため、化学物質や廃棄物の大気、水、土壌への放出を大幅に削減する。(2020年まで)

#### 日野が取り組む社会課題

##### 資源枯渇・廃棄物問題

グローバル規模で資源枯渇リスクは高まっており、大量消費社会の副産物である廃棄物も年々増加。

##### バリューチェーンにおける人権・労働問題

バリューチェーンにおける強制労働、低賃金労働などの労働者の人権侵害が散発。

#### 課題解決に向けた戦略、取り組みの方向性

部品をつくる段階から、車両製造、お客様による使用、廃棄に至る製品のライフサイクルを通じて、環境負荷を低減するだけでなく、サプライチェーンにおける人権を侵害するような労働を排除し、豊かで住みよい世界と未来を次の世代につなぎます。

#### 具体的な取り組み

##### 持続可能な生産・販売につながる環境取り組み

今後もトラック・バスを持続的に生産・販売し続けるためにも、日野のバリューチェーンに関わる仕入先・その他取引先様には日野の取り組みについてご理解・ご協力いただき、共に価値を提供し続ける必要があります。

特に仕入先の皆さまには、「仕入先CSRガイドライン」、「グリーン調達ガイドライン」等に基づき、さまざまな環境の取り組みを推進していただいています。



[「仕入先CSRガイドライン」はこちら](#) [「グリーン調達ガイドライン」はこちら](#)

## 5 ダイバーシティ&インクルージョン



ジェンダーの平等を達成し、すべての女性と女児のエンパワメントを図る

ターゲット

5.5 政治、経済、公共分野でのあらゆるレベルの意思決定において、完全かつ効果的な女性の参画及び平等なリーダーシップの機会を確保する。



全ての人のための持続的、包摂的かつ持続可能な経済成長、生産的な完全雇用およびディーセント・ワーク(働きがいのある人間らしい仕事)を推進する

ターゲット

8.8 移住労働者、特に女性の移住労働者や不安定な雇用状態にある労働者など、すべての労働者の権利を保護し、安全・安心な労働環境を促進する。



国内および国家間の格差を是正する

ターゲット

10.2 年齢、性別、障害、人種、民族、出自、宗教、あるいは経済的地位その他の状況に関わりなく、すべての人々の能力強化および社会的、経済的及び政治的な包含を促進する。(2030年まで)



### 日野が取り組む社会課題

#### 人権に関する課題

人種・宗教、信条などさまざまな「ちがひ」から差別が生まれ、地域間・国家間の紛争に発展している。

#### 働き方に関する課題

- 企業の外国人、障がい者の雇用は年々増加しており、充実した環境づくり、教育制度などが求められている。
- 共働き世帯は増加傾向にあり、男女分け隔てなく育児参加できる環境づくりが求められている。

### 課題解決に向けた戦略、取り組みの方向性

グローバル市場で日野が持続的成長を続けるため、多様な人財が活躍できる組織づくりが不可欠です。多様化するお客様や社会のニーズに応える商品・サービスを提供するためにも、「ちがひ」とらわれず、社員一人ひとりの能力を存分に発揮できる風土づくりに取り組みます。

### 具体的な取り組み

#### 多様な人財、一人ひとりの活躍を支える取り組み

##### グローバルでの人財教育

海外⇒日本赴任による育成(企業内転勤制度)



日本⇒海外赴任による育成(海外トレーニング制度)



##### 障がい者活躍支援

個人の能力を活かしたオフィスサポート業務(日野ハーモニー)



##### 育児支援

企業内保育所(トントンキッズ)



## 6 人流・物流を支える人財を育てる



全ての人が包摂的かつ公平で質の高い教育を提供し、生涯学習の機会を促進する

ターゲット

4.3 全ての人が男女の区別なく、手の届く質の高い技術教育・職業教育および大学を含む高等教育への平等なアクセスを得られるようにする。(2030年まで)



### 日野が取り組む社会課題

#### 社会基盤を支える人材の育成

- 世界各地で人流・物流に関するさまざまな社会課題・環境課題が顕在化している。
- 国内の約5割の整備事業場で整備士が不足(日整連自動車整備白書 平成29年度版)。
- 自動車整備士を目指す若者が激減する一方、整備要員の高齢化にも直面。

### 課題解決に向けた戦略、取り組みの方向性

トラック・バスは社会基盤を支えるインフラであり、それらの稼働が止まることがないように常に高品質で迅速な整備を提供することが求められています。お客様に高品質かつ迅速な整備を提供するとともに、企業内訓練校である日野工業高等学園で、将来的に必要とされる技術にも対応できる人財育成に注力していきます。

### 具体的な取り組み

#### 将来の人流・物流を見据えた人財育成

日野は、商用車メーカーとして自社製品の開発はもちろんのこと、社会全体の持続可能な人流・物流構築に貢献し続けます。そのため、将来の人流・物流課題に挑む人財の育成を目指し、日本、グアテマラをはじめ、世界各国で人づくりに力を入れ、取り組んでいます。また2019年9月には、フィリピンにも「テクニカルサポートアンドトレーニングセンター」を開所、今後さらなるサポート強化を図っていきます。

##### 日本



日野工業高等学園の人財育成

##### フィリピン



新車・保有台数増に伴うサポート強化を目指しメカニックを育成していく(テクニカルサポートアンドトレーニングセンター)

##### グアテマラ



現地事業体のみならず、地域全体のサービス技術向上に貢献する企業内訓練校(Instituto Tecnico)

# CSRマネジメント

## 日野のCSR

### HINO 基本理念とCSRについての基本的考え方

日野自動車は、1992年以来掲げてきた「企業理念」を2007年7月にCSRの観点から見直しをおこない、策定された「HINO基本理念」において、「人、そして物の移動を支え、豊かで住みよい世界と未来に貢献する」を会社の使命として掲げています。この理念は、日野自動車が社会に果たすべき責任を示した「会社の使命」、取り組み方針を示した「基本方針」、そして私たちのCSRについての思いを表した「CSRメッセージ」の3要素で構成されています。私たちはこの基本理念に則り、CSR指針の社内への浸透とCSR活動を推進しています。

 「HINO基本理念」はこちら

### CSR活動領域とCSR指針

「HINO基本理念」の実現に向け、2008年11月には「CSR指針」を策定し、CSRの活動領域を、リスク管理、法令順守を基本とする「企業倫理、社会的責任」の第1領域、「事業活動を通じた社会貢献活動」の第2領域、「事業活動外での社会貢献活動」の第3領域と定めています。

#### ● CSR指針に基づいたCSRの活動領域



### CSR推進体制

日野自動車では、CSR活動を会社経営の一部と位置づけ、活動における行動計画や改善施策、課題の共有・推進については適宜、代表取締役社長を議長とする経営会議もしくは役員・領域長会議で意思決定・報告をおこなっています。

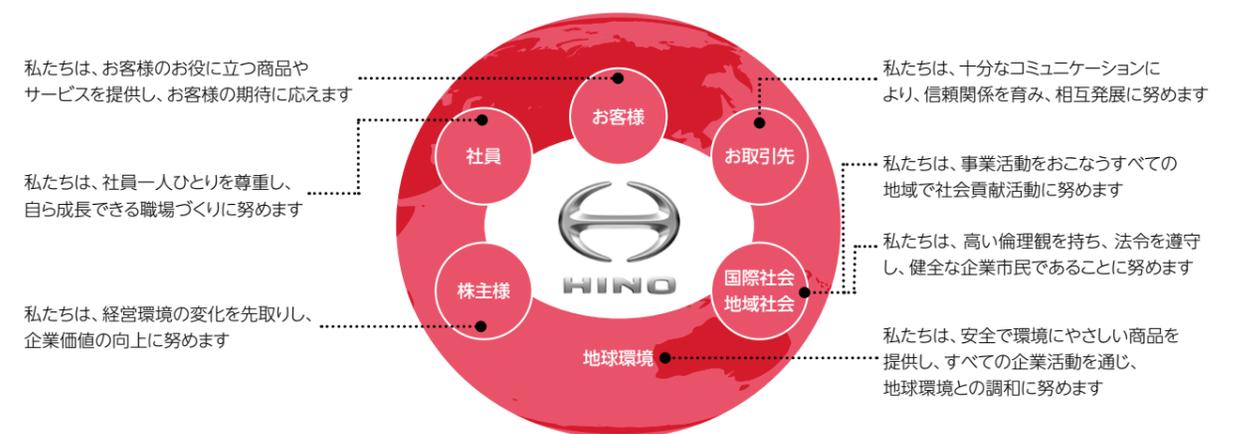
また、前年度の活動を毎年振り返って課題を確認し、新年度の経営計画に沿った取り組みを設定するとともに、「HINO基本理念」やCSR指針の社内浸透度の向上、指針に沿った活動の推進に努めています。

社員のCSRへの意識を高めるため、社内報などに社会貢献活動をはじめとしたCSR活動の実践事例を掲載し、周知を図っています。

日野グループとしてCSR活動をさらに推進するため、グループ各社とのネットワークを強化しています。活動の活性化とグループ全体のCSR活動レベルアップを目標に、日野自動車および、関係会社のトップ向けCSR講演会や担当者向け勉強会を開催しています。

### 日野自動車の主要なステークホルダー

日野自動車では、CSR活動を「社会からの期待に応え、社会とともに持続的発展を目指す活動」と考えています。ステークホルダーへの責任を着実に果たすことを目指して日々活動をおこなっています。



### TOPIC

#### 社外の皆さまとのコミュニケーション

日野自動車は、社外の皆さまに当社への理解を深めていただくために、企業情報の適時・適正開示と、それらに基づくコミュニケーションが重要であると考えています。

2019年は、定時株主総会や決算発表などの定例開催に加え、東京モーターショーでの情報発信や、株主様を対象に5月に「古河工場見学会」を、そしてマスコミの皆さまを対象に6月に「最新先進安全技術試乗会」を開催するなど、当社のことをより広く知っていただくための取り組みを強化してきました。今後もこのような場を通じ、社外の皆さまからいただいたご意見を企業活動に取り入れることで、企業価値のさらなる向上に努めていきます。



最新先進安全技術試乗会の様子



## SPECIAL FEATURE

特集① | 地域活性化につながるお客様貢献活動

# 南大東島と ともに生きる

## “サトウキビの島”の一員として

沖縄県那覇市から空路で約1時間——沖縄本島の東方約360kmの洋上に浮かぶ南大東島。全面積の約60%がサトウキビ畑であり、およそ1,400名の島民の大多数の方々がサトウキビ産業にかかわるこの島にあって、私たち日野自動車のトラックもその一員として地域活性化に貢献しています。



SDGsとの関係性



## 南大東島とサトウキビ産業

20世紀に入るまで無人島であった南大東島に、伊豆諸島の八丈島からの開拓移民23名が入植し、サトウキビ栽培による製糖業を興したのは1900年のこと。南大東島は周囲が絶壁であることから直接船が接岸できず、漁業の振興を妨げてきました。さらに島の固い地盤は農耕には適さず、猛烈な台風の通り道でもある一方で、

雨量自体は季節によってバラつきが大きいため、農業に必要な水の安定的な確保も困難です。強風や水不足などに対して大変強いサトウキビが島の生業となったのは、ここで人が暮らしていく以上、ある意味必然であったといえます。

現在、南大東島では終戦後の1950年に設立された大東糖業株式会社が、島の唯一の製糖会社としてサトウキビ産業を担っています。南大東島にとって、サトウキビは島民の方々の生活

## 南大東島におけるサトウキビ収穫方法の変遷

### 1910～1980年代

軽便鉄道による収穫



- 車両・保線の維持費高 (島の外周21kmに対し、鉄道の総延長距離27km)
- 荷積み・荷下ろしの手間がかかる

### 1980年代～

ハーベスターと伴走車(トラック)による収穫



▲取材にご協力いただいた皆さま／左から：沖山清英様(JAおきなわ)、沖山周利様、新垣好伸様、熊田昌一様(大東糖業株式会社)

を守る唯一の産業であり、サトウキビ産業が衰退すれば、いずれは人が暮らす島としての存在価値を失ってしまうことも考えられます。サトウキビ産業を守ることは、島民の方々に島にとどめ、ひいては国土を守るという重要な目的があるのです。

## サトウキビの生産性向上に貢献

南大東島のサトウキビ産業の発展のためには、持続可能性の確保が必要です。それには生産性の向上が重要なカギの一つであり、効率の良い収穫と運搬は永遠の課題といえます。南大東島では、サトウキビの運搬用に「シュガートレイン」と呼ばれる軽便鉄道が長らく利用されてきました。しかし車両・保線の維持費等の問題により、徐々にトラック輸送に移行し、1983年に全廃。現在、サトウキビの収穫は、大型ハーベスター※1にトラックが伴走して収穫・運送をひとつなぎにするやり方が最も効率が良いとされています。

1998年、日野自動車の販売会社である沖縄日野自動車は、サトウキビ運搬の効率化を求めている大東糖業株式会社に、収穫用に特別にカスタマイズした「レンジャーFT」※2を提案させていただき、31台をご購入いただきました。当時はまったくの新規参入でしたが、大東糖業株式会社はもちろん、地元農家に足しげく通って現場の悩みを聞き出すことで勝ち取った受注でした。

サトウキビ収穫時の数々の課題——①ハーベスターに伴走するトラックは畑に直接乗り入れるため、タイヤ幅が畑の畝に合っていること ②車高を高く保って畝を傷つけないこと ③ハーベスターの速度に合わせて無理なく走れること ④凹凸のある地面でも問題なく走行できる悪路走破性を確保すること——こういったことを一つひとつ解決して、沖縄日野自動車と南大東島との現在まで続くつながりを築かせていただきました。

そしていまでも大東糖業株式会社では、当時のレンジャーFTが大切にメンテナンスされながら、現役で稼働しています。

## お客様のご要望とHINOの取り組み

サトウキビ収穫におけるお客様のご要望	お客様のご要望に対するHINOの取り組み		1990年代 レンジャーFT (中型トラック)
	悩み	解決策	
悪路走破性 起伏の多い畑でも快適に運転したい	通常は道路を走るトラックを畑で使うことで走破性に課題	四輪駆動を採用し、畑でも柔軟な走行が可能に	2000年代 デュトロメルツ (小型トラック)
畑への配慮 畑の畝を傷つけないで走行したい	標準仕様では畝を傷つける可能性あり	1991年より参戦中のダカールラリーの大型タイヤを装着し、車高アップ	
旋回性 小回りが利く車両がほしい	旋回性をさらに向上させたい	小型トラックにサイズダウンし、旋回性を向上	● 小型トラックにサイズダウンするも、現状の中型トラックよりも積載量増(2.3t→4t)を実現
車両積載量 積載量を増やし、効率アップを図りたい	積載量をさらに増やしたい	サトウキビ運搬用に荷台のおおりを高くすることで、積載量アップ	

※1 ハーベスター：サトウキビの収穫に利用される農業機械のこと。 ※2 レンジャーFT：中型トラック「日野レンジャー」の四輪駆動車。

特集

▶ 特集① 南大東島とともに生きる 特集② トータルサポートの源流

次代を担う後継車両を納入

その後も2006年頃から、さらなる生産性向上を目指し、畑で小回りが利き、かつ一度により多くのサトウキビを運べるよう車両積載量を増やすための検討が始まりました。

沖縄日野自動車では「サトウキビを効率よく収穫する」という課題の原点に立ち返り、お客様のニーズ等を汲み取ったうえで、大東糖業株式会社やJAおきなわのご協力のもと、約2年間、試験車を使った検証、および提案を繰り返しました。そして2016年、後継の伴走車としても日野自動車の商品を選んでいただきました。後継車両はレンジャーFTの性能を完全に引き継いだわけではありません。しかし、標準仕様の小型トラック「デュトロメルツ」にきめ細かいカスタマイズを施すことで、約30%もの運搬効率向上を実現し、総合的



▲きれいに整備・維持され、整列した大東糖業様のデュトロメルツ

に後継車両にふさわしいと判断されたのです。

金色のサトウキビを荷台に載せて、製糖工場へと走る日野自動車のトラックの姿は、南大東島の冬から春にかけての風物詩です。日野自動車はこれからも「もっと、はたらくトラック・バス」を実現し、南大東島の持続的な発展に貢献していきたいと考えています。

VOICE



**100年先も島の基幹産業を担っていくために**  
大東糖業株式会社 代表取締役社長 沖山 龍嗣 様

日野自動車のトラックは、南大東島のサトウキビ産業になくてはならないパートナーです。最初に当社が日野のトラックを導入した当時、私はまだ農業をやっていましたが、現場を知る者として色々トリクエストさせていただきました。また、2014年にトラックの切り替えをお願いした際にも、現場の課題を的確に捉えたうえで、結果的によく働いてくれるトラックを提供していただきました。うれしいことに近年、南大東島にはサトウキビ産業に従事する若者が定着するようになり、島には活気が持続しています。日野自動車には今後も末永く、私たちの事業を支えていただきたいと思っています。

**これからも島を支えるトラックであり続けたい**

沖縄日野自動車株式会社 代表取締役社長 福里 浩介(右) 常務取締役 比嘉 繁雄(左)



大東糖業様がサトウキビ収穫伴走用トラックを検討されるにあたって、当時はサトウキビ農家を営まれていた現在の沖山社長のもとを訪ね、さまざまな課題を教えてくださいました。収穫状況に合わせてカスタマイズを重ねるなかでは、当時ダカールラリー向けに開発が進められていたトラックのノウハウを活かすなど、知恵を尽くして粘り強く、目指す車両をつくり上げていきました。それだけに受注が決まった時の喜びは大きく、その後の糧にもなりました。今では、後継となるトラックも納車させていただきましたが、当時の車両がいつまでも新車のように整備・維持され、元気に走っているのを見ると非常に感慨深く思います。

※1 ハーベスター：サトウキビの収穫に利用される農業機械のこと。  
※2 レンジャーFT：中型トラック「日野レンジャー」の四輪駆動車。

# SPECIAL FEATURE

## | 特集② | 地域の物流を支える取り組み

# トータルサポートの源流

「フィールドメカニック」から「フィールドサービスエンジニア」へ

日野自動車の強みは、国内はもとより世界中に送り出したトラック・バスがお客様のもとでしっかりと働き続け、その役割を全うできるようにきめ細かなサービスで支える「トータルサポート」です。50年以上も前から続いてきた海外での徹底したアフターサービスへの取り組みは、「トータルサポート」の精神に大きな影響を与えています。

— SDGsとの関係性 —

4 質の高い教育をみんなに

8 働きがいも経済成長も

9 産業と技術革新の基盤をつくろう

12 つくる責任 つかう責任

1977 イラン

1983 ニジェール

1979 サウジアラビア/ダンアーム

2015 カナダ

2017 カナダ

1974 フィリピン/ミンダナオ島

1982 西アフリカ/サントメ

世界中のお客様のビジネスを支えたフィールドメカニック制度

日野自動車が海外への輸出拡大を本格化させ始めた1960年代、トラック・バスは耐久性・信頼性ともに欧州車の評価が高く、海外市場を席巻していました。すでに国内では“ディーゼルの日野自動車”、“トラックの日野自動車”としての名が知れわたるようになりましたが、海外においては知名度も低く、サービス体制もまだまだ整備が行き届いていない状態でした。

とはいえ、海外での成功なくして、日野自動車のさらなる成長・発展はあり得ません。そこで取った戦略が、海外現地でのアフターサービスの強化を進め、日野自動車の商品を選んでいただいた後

のサポート体制を充実させるというものでした。当時のトラック・バスのビジネスは、“一度販売したら終わり”の売り切り型ビジネスが主流でしたが、日野自動車は海外販売の拡大を目指したアフターサービス強化の一環として、1963年にフィールドメカニック (FM) 制度を発足させました。

「お客様の仕事を止めない」その使命のために

「お客様に長く日野自動車の車両を使っていたきたい」——FMとは、このような想いをもって日本から海外派遣され、現地密着型でサービス技術の普及に取り組むメカニックのことです。社内公募で選ばれた者が、一定水準の語学力や整備技術の習得に向けた研修を経てようやく現地に派

## 特集

特集① 南大東島とともに生きる ▶ 特集② トータルサポートの源流

遣されるなど、しっかりとした人財育成と連動した制度でもありました。

気候も道路状況も異なる国々において、環境に合わせた適切な車両の管理・メンテナンスをおこなうことは、そう生易しいものではありません。時にはたどり着くだけでも困難な僻地や砂漠、危険を伴う紛争地帯で作業を強いられることもあり、コミュニケーションの問題が生じることも日常茶飯事です。1980年代にFMとして現地で活動した塩澤俊哉（現、サービス部長）は「とにかくタフな仕事。僻地でも単独でこなせる整備力が必要で、現地に溶け込む人間性も問われました」と当時の仕事を振り返ります。

「23歳の時、初の赴任先だった西アフリカでは、井戸掘り公団にトラクターやトレーラーを納入するために砂漠を2泊3日の行程でひた走りました。大変な旅でしたが、出迎えてくれた村の方々の笑顔に報われる思いがしました。その後、数多くの国々に駐在しましたが、メカニックが呼ばれるような事態は、最初はお客様が怒っているのがあたり前。そこでしっかりと仕事を果たすことで信頼関係を築くしかありません。お客様や代理店に『No』と言ってはならない——現場に足を運び、現場の事実に基づいて考える『現地現物』でお客様の困りごとを解決する——こうしたFM教育の教えを胸に、厳しくも楽しく、実に充実した日々でした」

海外に派遣されたFMは、1996年までに全31期を数えました。徹底したアフターサービスによってお客様の車両の稼働率100%を目指す彼らの姿勢は、海外における日野自動車の評価・信頼に大きな影響を与えるだけでなく、現在の日野自動車における「トータルサポート」の礎となりました。そしてその魂は後継であるフィールドサービスエンジニア（FSE）に引き継がれています。



井戸掘り公団への  
トラクター・トレーラー  
納入（西アフリカ）

### 海外市場の拡大と高度な整備技術への対応

日野自動車では、2007年度に海外での販売台数が国内を上回って以降、海外事業拡大を続けてきました。その間、サービス面の品質向上に加え、近年進む車両のハイテク化・複雑化への適応にも取り組んできたのが、現在FMの後継として活躍しているFSEです。

FM制度が入社後に志望者を募っていたのに対しFSEは海外派遣を前提に採用されるスペシャリスト。整備技術や語学の習得はもちろん、接客対応の技術や、日野自動車の車両そのものの知識、車両の電子システムに関する知識・スキルなど、FSEに必要とされる能力は多岐にわたり、数年間の教育期間を経て海外に送り出されます。

実際の派遣先では、故障車両の修理だけでなく、架装の提案やコスト低減などお客様のビジネスに深く関わるさまざまな相談事の窓口としての役割が期待され、FM時代よりもニーズは多様化しています。とはいえ、根本的な仕事の内容は「トータルサポート」の源流とされるFMと変わりません。すなわち、日野自動車の提供する商品が、世界各国の人流・物流に貢献し続けられるよう、お客様の車両一台一台に最適な高品質のサー

## 特集

特集① 南大東島とともに生きる ▶ 特集② トータルサポートの源流

ビスを施し、お客様の仕事を止めないこと——そこに行き着くのです。

「駐在先でかつてのFMたちの足跡を感じることがあります」と語るのは、FSE一期生の今岡優樹。「自分が初めて訪れる土地にも関わらず、現地の方に自然と受け入れてもらえるのは、これまで世界各国で力を尽くしてきたFMの先輩方のおかげだと思っています」。現在、日野自動車が育てたFSEは、FM時代も含めて数百名。これらの「トータルサポート」の実践者たちが、世界各地でさまざまなお客様の思いに応えるサービスの提供を通じて、日野自動車の価値そのものを高めてきました。

今後も日野自動車では、国内外においてますますの成長、発展を目指していきます。その際、忘れてならないのは、日野のトラックやバスがあるところにはお客様一人ひとりの仕事があり、二

サービスの知識・技能を競う、  
スキルコンテスト参加者と  
FSE今岡氏（カナダ）



ズや期待があるということです。

1983～1985年に取締役会長を務めた、故荒川政司氏は次のように語っています。「FMは日野の無名戦士。FMなくして、世界の日野はあり得ない」——私たちは「トータルサポート」の源流たるFM、FSEが築きあげたお客様との絆を深め、現地現物の精神をしっかりと引き継ぎながら、「チーム日野」一丸となって世界中のお客様を支え続けます。

### VOICE



多様性を尊重する  
姿勢を養った

参与  
塩澤 俊哉

整備を通じて海外で活躍したいという思いがあり、日野自動車に入社後、試験を受けてFMの18期生となりました。肉体的にも精神的にも過酷な現場は数多くありましたが、当時は「日野自動車のサービスの基盤をつくる」という明確な目標のもと、やりがいをもって仕事ことができました。今は現場を離れたましたが、さまざまな国で働く中で培った多様性を尊重する気持ちは、サービス部をまとめる立場になった今でも役立っていると感じます。FMの後継であるFSEには、世界の「HINO」ブランドをさらに強くするために、当時の我々以上の思いで「トータルサポート」を一層深化させてほしいと思います。

海外の最前線で  
若くして働ける

サービス部 業務統括室  
企画グループ  
今岡 優樹



企業内訓練校の日野工業高等学園に通い、ものづくりについて学んだ学生時代、海外赴任が前提のFSEの募集に興味を持ち、その1期生として入社しました。海外の現場では、飛行機で修理に向かうなど日本では考えられないようなこともあります。お客様の喜ぶ姿に日々やりがいを感じられる仕事でもあります。また若いころから海外に出て、地域に密着した仕事をする中で、多様性にも通ずるオープンな考え方を身につけられたように思います。今も数年ごとに国内、海外と行き来するような日々ですが、日本にいるときには自分が経験し、学んできたことを後輩たちに伝えることも重要な役目だと感じています。

TOPIC 東京モーターショー2019



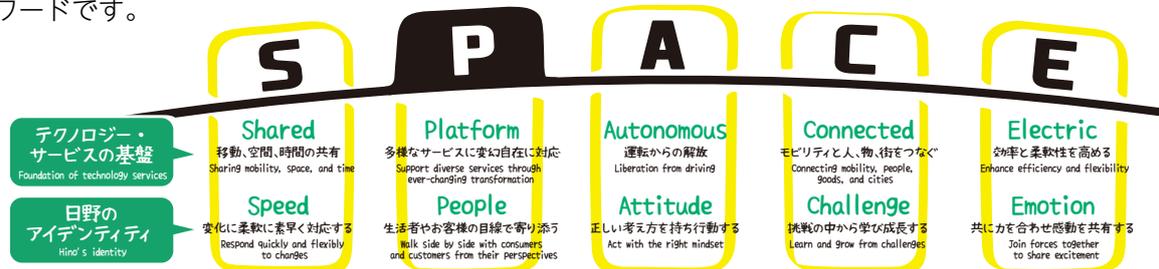
## HINO @ TOKYO MOTOR SHOW 2019

# Transporting Every Happiness

2019年10月24日～11月4日まで、東京ビッグサイトにて開催された「東京モーターショー2019」では、一人ひとりの幸せをこの星の隅々まで運び続けたいという想いを込め、「Transporting Every Happiness」をテーマに、日野が思い描く未来の持続可能な豊かな暮らしを、コンセプトモデルやアニメーションなどを使って表現しました。また、これまで取り組んできた未来につながる先進技術を紹介しました。

### “CASE”から「SPACE」へ

自動車業界がクルマを通じて提供する価値は、“CASE”の進展により飛躍的に拡大していきます。日野自動車は、この価値を社会に広く提供していくために、基盤となる「プラットフォーム」が必要と考えます。“CASE”に“P”を加えた『SPACE』、これが今後日野自動車が進める変革のキーワードです。



### 変幻自在に暮らしを最適化するモビリティコンセプト



●人々が集う旅客サービス  
地域の特徴や需要に応じて個別に最適化された移動空間を提供。地域に親しまれるモビリティとしてコミュニティを活性化します。



社会やお客様のニーズに合わせ自由度の高い変幻自在なボディを搭載することが可能です。人、モノ、街をつなぎ暮らしを最適化するサービスプラットフォームとしての役割も果たします。



●ゴミという言葉無くすリサイクルサービス  
資源を回収しながら高品質なリサイクルと、地域内連携による資源循環のマネジメントサービスを提供



●心も身体も元気にする美容サービス  
場所に捉われず、誰もが美容を通じて美しく輝く喜びを享受できるサービスを提供します。



●一人ひとりの「欲しい」に  
応える小売サービス  
3Dプリントユニットやディスプレイを搭載し、購買需要に応じて最適な場所に自ら移動しながら利用者のニーズに合わせた商品を生産・販売します。



●安全で高品質な作業サービス  
さまざまな作業用途に合わせ、作業場所や稼働状況などを離れた場所から操作・管理するサービスを提供します。



●想いも届ける集配サービス  
24時間利用可能な集配ボックスへの自動輸送や、自動台車やドローンを活用した個別集配、個人がインターネットを通じて集配業務を請け負うことが可能。また、車両前側の集荷ユニットで自動梱包ができます。