

ダイハツ工業のストーリー

“ダイハツらしさ”を問い、守り、進化させる。目の前の課題に、正面から向き合うこと。

良いものを、まっすぐ、手の届くかたちで届け続けること。その原点に立ち返りながら、ダイハツはもう一度、“らしさ”を信じて進んでいきます。

その挑戦の歩みは、組織のあらゆる現場から始まっています。すべての取り組みの根底にあるのは、「自分たちの手で、より良い未来をつくろう」という、社員一人ひとりの想いです。このセクションでは、そんな“らしさの現在地”を、現場の言葉でお届けします。

- 12 量産BEV 開発
- 14 量産BEV 製造
- 16 量産BEV 販売
- 18 DX推進
- 20 安全と健康
- 22 人材育成

SECTION

2



働く人に寄り添うBEVをつくる

使い慣れた軽商用車の使いやすさを、
電気自動車でも

製品企画部 商用企画グループ
主任
N.E



「環境に優しい車で 次世代にきれいな空を残したい」という想い

入社後、最初に携わったのは燃料電池の材料開発です。軽自動車に搭載するシステムの中で、長く安心して使える材料を見極めるため、評価や検討を重ねました。車両全体ではなく材料という小さな領域でしたが、環境に関わる技術開発に携わるという意味では、現在のBEV開発にもつながる経験です。

私がダイハツを選んだ理由の一つに、「環境に優しい車で次世代にきれいな空を残したい」という想いがあります。実家が交通量の多い道路沿いにあり、子どもの頃から空気の汚れを身近に感じてきました。当時はCO₂というよりも、排

出ガスや大気中の微粒子を少しでも減らせないかという意識が強くありました。電気自動車という選択肢が広がれば、さらに1つ上の環境性能を目指せるのではないかと。その想いは、今回のBEV開発に携わるうえでも、自分の中の大きな原点になっています。

その後、電気自動車の開発に関わる部署へ異動し、他社車のベンチマークや、電池パック・駆動ユニットの配置検討を進めてきました。軽商用BEVの開発には製品企画の立場で参加し、車両の質量管理や仕様・装備の検討を担当しました。お客様にとっての使いやすさと、工場でのつくりやすさ。その両方のバランスを考えながら仕様を詰めていくことが、今回の大きな役割でした。

変えないことにこだわったBEV

軽商用BEVの開発で最も大切にしたのは、ガソリン車で培ってきた「使いやすさ」をできる限り変えないことです。商用車は、荷物をどれだけ積めるかが重要です。そのため、BEVになっても荷室スペースを損なわないことを大きな方針にしました。

一方で、BEVには大きな電池パックや駆動ユニットを搭載する必要があります。重量が増えるからとブレーキサイズやタイヤサイズを変えてしまえば、小回りのしやすさにも影響します。軽自動車の規格の中で、荷室スペースや地上高を確保し、タイヤサイズも変えない。その制約の中に必要な部品

SECTION 2

ダイハツ工業のストーリー

- 12 量産BEV 開発
- 14 量産BEV 製造
- 16 量産BEV 販売
- 18 DX推進
- 20 安全と健康
- 22 人材育成

トップメッセージ

SECTION 1 ダイハツ工業とは

SECTION 2 ダイハツ工業のストーリー

SECTION 3 ダイハツ工業の サステナビリティ

SECTION 4 環境

SECTION 5 社会

SECTION 6 コーポレートガバナンス

を収めることには関係者メンバーで大変苦労しました。

走りについては、あえて“電気自動車らしさ”を強く出さず、走らないことを意識しました。同じ事業所の中で、ガソリン車とBEVを乗り換える人もいるかもしれません。その時に、加減速の感覚が大きく違うと慣れるまで時間がかかり負担になります。ガソリン車とあまり大きく変えず、乗り換えた時に違和感のない車の動きにすること。そこに、働く人に寄り添うダイハツらしさがあると感じています。

お客様の使い方から考える

開発では、お客様が実際にどのように車を使われているのを見ることも大切にしました。配送に使用されているクルマの後ろを走らせていただき、どのような加減速をしているのか、どのような走り方をしているのかを調査するなど、机上で考えるだけでなく、実際の使われ方に近づけていく。そうした積み重ねが、違和感の少ない走りにつながっていると考えています。

急速充電を標準装備にしたことも、働く人の使い方を想像した結果です。基本は夜間の普通充電を使われる想定ですが、配送中に渋滞にはまったり、繁忙期で長時間走り続けたりすることもあると思います。そんな時に充電できれば、あと少し走ることができます。短距離用途の方にとっては使わない機能かもしれませんが、万が一に備え、安心して業務に使っていただくための装備として考えました。

100Vコンセントも、実際の困り事を想像しながら検討した装備です。例えば、午前中の現場で空調服や電動工具の使用状況によっては、午後の現場で足りないかもしれない。そんな時に、走りながらも充電できれば助かります。コンセントは手の届きやすい位置に配置し、駐車場から発車する前にも差していただけるようにしました。

また、BEVは移動するためのクルマであると同時に、電気

を使える“動く蓄電池”にもなります。車内だけでなく車外でも電気を使えるようにすることで、仕事の現場はもちろん、災害時には避難所や停電時の電源としても活用できます。日々の仕事を支え、万が一の時にも役に立てる。そういうクルマづくりを目指しました。

多くの人の知恵が、一台のクルマになる

BEVにすることで、必要になる部品や仕組みも変わります。ガソリン車ではエンジンの排熱を暖房に使えますが、BEVでは別の暖房装置が必要です。また、エンジン車で使っていた仕組みがそのまま使えない部分もあり、大きく制御を変更したり、新たな部品を調達し、品質を確保する必要がありました。そこでは、設計だけでなく、調達や品質保証、仕入先様の方々にも大きな力を貸していただきました。

試作車をつくった後にも課題は出てきます。BEVはガソリン車よりも重くなるため、さまざまな部品にかかる負荷も大きくなります。その中で、お客様に安心して使っていただけるクルマにするにはどうすればよいか。設計、評価、生産技術、工場など、多くのメンバーが意見を出し合いました。

性能だけを高めればよいわけではありません。工場で継続的につくれること、サービスしやすいこと、品質を守ること。さまざまな条件を満たしながら、限られたスペースの中で最適な形を探していく必要があります。課題が見つかった時に、みんなが力を出してくれた。忖度なく意見を出し合い、知恵を絞ってくれた。その積み重ねを通じて、一台のクルマは1つの部門だけではつukれないのだと実感しました。社内の設計、評価、生産技術、工場、調達に加え、EVシステムを共同開発したトヨタ、スズキ株式会社、仕入先様の方々まで、本当に多くの方に支えられて、ようやく世に出すことができたクルマだと感じています。

使い勝手を考え抜く開発を、これからも

このクルマは、配送業のお客様はもちろん、建設業の方々、自治体、個人事業主の方々にも使っていただきたいと考えています。早朝や夜間の配送では、BEVの静かさが周囲への配慮につながります。建設現場では、電動工具や空調服の充電にも使えます。自治体では、普段は公用車として使いながら、災害時には電源として活用していただくこともできます。

このように、お客様によってクルマの使い方はさまざまです。だからこそ開発では、「BEVだから何ができるか」だけでなく、「お客様が日々の仕事や暮らしの中で、どのように使うのか」を考えることが大切だと感じました。実際の使われ方を見て、必要な機能や走りをつつひとつ考えていくことで、自分たちなりの答えを形にできるのだと学びました。ご購入いただいた方々の声をもとに、今後の改良につなげていきたいと考えています。

今回の開発では、上司や多くの関係者に牽引していただく場面が数多くありました。これからは、自分自身も周囲を牽引できるような人材になり、商用車だけでなく、より多くのお客様に使っていただけるクルマづくりにも、この経験を活かしていきたいです。お客様の暮らしや仕事に寄り添うクルマづくりに、これからも挑戦していきたいと思っています。



SECTION 2

ダイハツ工業のストーリー

- 12 量産BEV 開発
- 14 量産BEV 製造
- 16 量産BEV 販売
- 18 DX推進
- 20 安全と健康
- 22 人材育成

トップメッセージ

SECTION 1 ダイハツ工業とは

SECTION 2 ダイハツ工業のストーリー

SECTION 3 ダイハツ工業の サステナビリティ

SECTION 4 環境

SECTION 5 社会

SECTION 6 コーポレートガバナンス



軽商用BEVを、 量産の現場でつくり切る

既存ラインを活かし、
現場の知恵で新しい構造に挑む

ダイハツ九州株式会社
生産技術部 塗装・組立生技室
職長

K.T
(写真左)

ダイハツ九州株式会社
生産技術部 塗装・組立生技室

O.H
(写真右)



商用車づくりの経験を、BEVの生産準備へ

O.H 私はこれまで、ベース車となる「ハイゼット」をはじめ、商用車の生産準備に携わってきました。特装車や海外車種も経験し、標準車とは構造や工程が異なる車を、既存ラインの中でどうつくるかを考える機会も多くありました。

今回の軽商用BEVでは、生産技術の立場から、工場での生産に必要な条件を車両設計に織り込む生産準備活動を行ってきました。ベースは「ハイゼット カーゴ」ですが、BEVになるとクルマの下側の構造が大きく変わり、電池やモーター、専用部品も加わります。そのクルマを、既存の生産ラインにどう乗せるかが最初の大きな課題でした。

K.T 私はもともと組立製造の現場にいて、その後、生産

準備や改善業務にも関わってきました。今回の軽商用BEVでは、開発の段階では製造目線で参加し、量産立ち上げは生産技術目線で関わっています。

BEVについては、以前から勉強しておかなければいけないという意識がありました。実証的なプロジェクトで、手づくりに近い形で車両をつくった経験もあります。そこで実際に触って、わからないなりに考えながら進めたことが、今回にもつながっていると思います。

製造現場にいたからこそ、図面上では成立していても、実際に作業者が組めるのか、タクトの中で無理なく続けられるのかは常に気になっていました。今回も、単に部品を組み付けられるかだけでなく、既存ラインで安定してつくれるかを意識していました。

今ある設備を活かし、工程を考える

O.H 新しい構造だからといって、すぐに新しい設備を入れるわけにはいきません。スペースも限られていますし、投資や維持管理の負担もあります。特に少量生産のクルマであれば、今ある設備をどう活かすかを考えることが大切です。

私たちには標準車に多種多用途な装備を架装した特装車をつくるノウハウがあります。これまでにも、できるだけ標準車と同じ工程で組めるものは同じ工程で組み、専用部品や大きく構造が異なるものは特装車専用区で組み付ける対応をしてきました。今回も、BEVだからすべてを特別扱いするのではなく、共通でできるところは共通でやる。違うところだけをどう吸収するか。その切り分けを考えました。

SECTION 2

ダイハツ工業のストーリー

- 12 量産BEV 開発
- 14 量産BEV 製造
- 16 量産BEV 販売
- 18 DX推進
- 20 安全と健康
- 22 人材育成

トップメッセージ

SECTION 1 ダイハツ工業とは

SECTION 2 ダイハツ工業のストーリー

SECTION 3 ダイハツ工業の サステナビリティ

SECTION 4 環境

SECTION 5 社会

SECTION 6 コーポレートガバナンス



例えば、今回新設計された後ろ側のサスペンションですが、車両組み付けする際、モーターと一括搭載する必要があり、今までとは大きく構造が異なります。従来のリフターでは対応できず新規設備の増設も頭をよぎりましたが、メンバーと意見を出し合い検討した結果、2段式にすることで既存の工程で搭載ができるようになりました。ESUという電気自動車用の制御ユニットについても、既存のエンジン車と同じラインで取り回せるよう、部品を乗せる治具の形状を工夫し対応しました。新しい部品を、今あるラインの中でどう扱えるかを考えた結果です。

一つひとつは小さな工夫ですが、それを積み重ねることで、標準車の流れを大きく崩さずにBEVを流せるようになります。既存ラインを活かすというのは、単に設備を変えないということではなく、変化に柔軟に対応できる生産現場を考えていくことだと思います。

K.T 課題解決にあたっては小回りが利くことも、今回の立ち上げでは大きかったと思います。ダイハツ九州には、困った時に、部署を超えてすぐ相談できる距離感があります。「少し使わせてほしい」「ここを手伝ってほしい」と声をかけやすい。もちろん、そのぶん、自分たちで考えなければいけません。まず試して、うまくいかなければ直す。その繰り返しでした。

やってみながら、現場で使える形にする

K.T 初めて扱う構造も多くありました。後ろ側のサスペンションをどう組むのかを考えるために似た構造のクルマを確

認し、実際に分解して組み直すところから始めました。電池を扱うために必要な資格を取り、絶縁手袋や安全靴も準備しました。知らない構造を観察し、必要なものを判断し、なければつくる。手づくり満載のスタートで、大変でしたが、正直、楽しくもありました。

モノをつくる時に大事にしているのは、使う人にとって本当に使いやすいかどうかです。使いにくいものをつくっても、結局使われなくなります。作業者がどうすれば使いやすいか、どこがやりにくいかを見ながら、少しずつ直していきました。

電池の搭載でも、大がかりな設備にしないよう、搭載リフターをつくって電池を持ち上げるのではなく、車両側を下げて組み付けるという方法を考えました。ただ、そこで難しかったのが、組み付けのネジ穴がずれないように車両側と電池側の位置を揃えることでした。最初はレーザーや基準ピンも考えましたが、水平がとれず傾くと使いにくいことがわかり、最終的には、車両側の穴からチェーンを垂らし、電池側の穴に通す方法で対応しました。大がかりな設備に頼らず、シンプルな仕組みで効果を出せたことは、今回の工夫の一つです。

他部門や仕入先様と一緒に、解を探す

O.H 実際にラインで流してみると、想定していなかったことも起きます。これまで見たことがないエラーが出て、何日も解析したこともありました。ラインが終わった後に関係者で集まり、もう一度クルマを流して再現してみたり、挙動を確認したりしながら、一つひとつ原因を探っていきました。

ありがたかったのは、誰も「それは設計の課題」「それは生産ラインの課題」と切り分けなかったことです。どんな課題でも製造、検査、品質保証、設計の方々が協力してくれました。設計上の課題であっても、製造側でどうすればできるかを一緒に考える。そういう進め方ができたことは大きかったと思います。

K.T 今回、製造や生産技術、設計だけでなく、評価や耐久試験、調達、取引先様の方々とも関わる機会がありました。安定した品質で部品を納めるために、取引先様の方々がどれだけ準備しているかも見ることができました。一台のクルマを世に出すためには、本当に多くの人のがんばりがあるのだと感じました。

仕入先様のモノづくりを理解することも大切です。こちらの都合だけでお願いするのではなく、相手がどのような工程で、どのような苦勞をしながら部品をつくっているのかを知る。そこをわかったうえで相談しないと、現実的な改善にはつながりません。

困った時こそ、次のモノづくりにつながる

O.H 今回を通じて感じたのは、わからないことがあっても、勉強し、失敗しながら形にしていけば、できなかったことをできるようになるということです。これから先、電動化なのか、別の燃料なのか、どう変わっていくかはわかりません。それでも、「どうすれば実現できるか」を考え続ける技術者でありたいと思っています。

K.T 後輩には、困ったからやめるのではなく、困ったからこそ解決するプロセスを楽しんでほしいと思っています。自分自身も、新しいことにはこれからも挑戦していきたいです。DXでも、切削や加工、溶接でも、必要だと思った手段は自分で試していきたいです。「あの人に頼めば何とかなる」と言われるような人材になりたいです。

O.H 自分たちが苦勞しながら形にしたクルマだからこそ、多くの方に良いクルマだと感じて使っていただけたらうれしいです。山間部などガソリンスタンドが遠い地域では、自宅で充電できることが使いやすさにつながるかもしれませんし、災害時の電源としても活用できる可能性があります。今回のモノづくりで得た経験を、次のクルマづくりにもつなげていきたいです。

SECTION 2

ダイハツ工業のストーリー

12 量産BEV 開発

14 量産BEV 製造

16 量産BEV 販売

18 DX推進

20 安全と健康

22 人材育成

トップメッセージ

SECTION 1
ダイハツ工業とは

SECTION 2
ダイハツ工業のストーリー

SECTION 3
ダイハツ工業の
サステナビリティ

SECTION 4
環境

SECTION 5
社会

SECTION 6
コーポレートガバナンス



BEVの価値を、 お客様の仕事に届ける

販売現場とともに、
“働く電気自動車”の提案を育てていく

国内企画部 販売企画室
室長

T.Y
(写真左)

国内企画部 販売企画室
副主任

M.T
(写真右)



新しい商品を、安心して提案できる状態へ

T.Y 私はこれまで、海外営業、商品企画、国内販売企画などの業務に携わってきました。現在は、軽商用BEVを含む新型車の発売準備を担当しています。軽商用BEVは、従来のガソリン車とは販売準備から大きく異なりました。車両そのものの説明だけでなく、充電環境や補助金、ランニングコストまで含めて提案する必要があります。販売会社の皆さんが安心してお客様に説明できるよう、必要な情報や体制を整えることが、私たちの大きな役割でした。

M.T 私はこれまで、販売会社の商談現場で使うシステムの改善や、中古車販売の企画、販売会社への出向などを経

験してきました。出向先では、本部業務だけでなく、営業スタッフとして実際にお客様にクルマを販売する経験もしました。今回の軽商用BEVでは、販売会社向けの商品研修会や導入方針の作成、キャンペーン企画などを担当しています。

営業スタッフを経験したことで、商談現場のリアルな感覚は強く意識しています。研修やロールプレイングを考える時も、「実際の商談では、そこまでスムーズに話が進むとは限らない」「営業スタッフが無理なく話せる内容になっているか」と考える場面があります。きれいな説明だけでは、現場では使えません。お客様と向き合う営業スタッフが、本当に話しやすい内容になっているか。その視点を持ちながら、発売準備を進めてきました。

お客様自身も、BEVが合うかわからない

T.Y 軽商用BEVは商用車ですので、まずは仕事でクルマを使われる法人や事業者のお客様が中心になります。カーボンニュートラルへの関心が高い大口法人はもちろん、軽自動車のサイズを活かして、中小企業や個人事業主の方々にも広くアプローチしていきたいと考えています。

特に、配送業のように一日の走行距離やルートがある程度決まっているお客様は、充電の頻度や時間帯を想定しやすく、BEVの使い方をイメージしていただきやすいと思います。そうした運行の実態に合わせて提案していくことが大切だと感じています。

SECTION 2

ダイハツ工業のストーリー

- 12 量産BEV 開発
- 14 量産BEV 製造
- 16 量産BEV 販売
- 18 DX推進
- 20 安全と健康
- 22 人材育成

トップメッセージ

SECTION 1 ダイハツ工業とは

SECTION 2 ダイハツ工業のストーリー

SECTION 3 ダイハツ工業の サステナビリティ

SECTION 4 環境

SECTION 5 社会

SECTION 6 コーポレートガバナンス

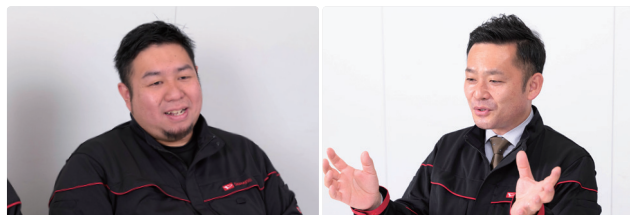
M.T 一方で、お客様自身も「自分の仕事にBEVが合うのか」がわかっていないことがあります。配送業であればイメージしやすいですが、まちの電気屋さんや建設業、個人事業主の方など、使い方は本当にさまざまです。だからこそ、最初から業種で決めつけるのではなく、お客様の仕事の中でどんな使い方があるのかを伺いながら、BEVが合う場面を探していくことが大切だと思っています。

大口法人のお客様には、カーボンニュートラルへの貢献や企業姿勢の発信が大きな価値になります。一方で、個人事業主の方には、ランニングコストや静粛性のほうが身近に感じられる場合もあります。夜間や早朝の住宅街で配送する時、BEVの静かさは周囲への配慮にもつながります。同じクルマでも、お客様によって響くポイントは違います。だからこそ、使い方を伺いながら、伝える価値の強弱を変えていく必要があります。

ガソリン車からの乗り換えやすさを強みに

M.T 販売するうえでわかりやすい強みになるのが、ガソリン車から乗り換えた時にも、荷室の使い勝手を大きく変えずに使えることです。個人事業主の方の中には、荷室に棚をつけたり、仕切りをつくったりして、自分の仕事に合わせて使いやすくされている方も多くいます。軽商用BEVでは荷室の寸法を維持しているため、そうした工夫をそのまま活かしやすい。「今の使い方を大きく変えずに乗り換えられる」と伝えられる点は、お客様にとってわかりやすい安心材料になると思っています。

もちろん、BEVになると「航続距離は足りるのか」「途中で電池が切れないか」という不安も出てきます。そうした時に、営業スタッフが曖昧な答えになってしまうと、お客様も安心して判断できません。だからこそ、普段どれくらい走っ



ているのか、何時から何時まで使うのか、どこで充電できるのかを丁寧に聞き取り、その使い方であれば問題ないと伝えられる準備が必要です。

T.Y ガソリン車であれば、一日の走行距離を聞くだけで提案できた場面もありました。しかしBEVでは、それだけでは十分ではありません。充電できる時間や場所、積む荷物、運行の頻度まで確認し、お客様の仕事の実態をより深く理解することが求められると感じています。

営業スタッフが自信を持って提案できる状態に

M.T BEVは、販売会社にとっても新しい商品です。電気、充電器、補助金、電費など、従来のガソリン車にはなかった知識が必要になります。営業スタッフには、どうしても得意なクルマ、不得意なクルマがあります。わからないことが多い車は、商談しにくい。だからこそ、「このクルマは商談したくない」と思われないようにすることが大切でした。

発売前には、スタッフマニュアルやeラーニングを整備し、商品研修会も実施しました。サーキットに販売会社の皆さんを集め、実際にクルマに乗ってもらい、走りを体感してもらう場も設けました。座学だけではなく、ロールプレイングを通じて、商談でどのように説明するかをイメージしてもらうことも意識しました。

そうした活動の中で出てきたさまざまな質問を集約・整理し、Q&A集として販売会社に展開しました。質問を一つひと

つ拾い、現場で使える形にしていく。そうした地道なやりとりを重ねることで、不安も少しずつ減っていったと感じています。

T.Y 今回の発売に合わせて、「電動師」制度も進めています。電費、充電器の設置、補助金の仕組みなど、BEVならではの知識を学び、一定の基準を満たしたスタッフを認定する制度です。専用のバッジをつけることで、お客様が「この人に聞けば大丈夫」と感じられるようにする狙いがあります。新しい商品だからこそ、営業スタッフ自身が安心して説明でき、お客様も安心して相談できる環境をつくるのが大切です。

現場の声を集め、商談の型を育てていく

M.T 発売後は、実際の商談現場からさまざまな声が上がってきます。中でも多いのが、航続距離への不安です。普段の使い方を聞き取り、「その使い方であれば大丈夫です」と言えるかどうか、商談では大きいと思っています。

私たちも、BEVの販売は初めてのことが多く、まだ完成形があるわけではありません。だからこそ、現場の声を集め、FAQや提案話を整えながら、販売会社の皆さんと一緒に、ダイハツらしいBEV商談の型をつくっていきたいと考えています。

T.Y 今回の取り組みを通じて感じたのは、BEVの提案は、車両だけを説明して終わるものではないということです。電動化は、カーボンニュートラルへの貢献につながる一方で、お客様にとっては使い方が変わる部分もあります。だからこそ、「お客様に寄り添い、暮らしを豊かにする」というダイハツの使命を心に置きながら、一つひとつの業務に向き合っていきたいです。

M.T 販売会社の皆さんが、「これならお客様に声をかけてみよう」と思える状態をつくるのが、私たちの役割です。現場の声を聞きながら、軽商用BEVの価値をお客様に届けていきたいと思っています。

SECTION 2

ダイハツ工業のストーリー

12 量産BEV 開発

14 量産BEV 製造

16 量産BEV 販売

18 DX推進

20 安全と健康

22 人材育成

トップメッセージ

SECTION 1
ダイハツ工業とは

SECTION 2
ダイハツ工業のストーリー

SECTION 3
ダイハツ工業の
サステナビリティ

SECTION 4
環境

SECTION 5
社会

SECTION 6
コーポレートガバナンス

DXで、現場の確かさを支える

転記ミスを防ぎ、現場が使い続けられる仕組みへ

DX推進部 DX推進室
副主任

K.K
(写真左)

車両性能評価部 総括管理室
グループリーダー

T.Y
(写真右)



現場を知るからこそ、 デジタルの力で仲間をサポートしたい

K.K 私は以前、工場の製造ラインで働いていました。その後、DX推進室の研修を受けたことをきっかけに、DXに関わる業務に携わるようになりました。もともとプログラムづくりが好きで、デジタルの力で現場を支える仕事に関わりたいという想いがありました。

工場では、少しのムダも見逃さない最適な手段を目指し考えながら、日々の仕事を積み重ねています。DX推進室に異動してからも、そのような努力を知るからこそ、単に仕組みをつくるということだけでなく、困り事を減らし、現場が少しでもやりやすい仕事の実現に向けて、クルマづくりに携わる仲間をデジタルの力で支えることを大切にしています。

私にとってDXは、例えば紙をデータに置き換えるような小さな変化がさらなる改善を生み、やがて大きな変革に結びつく、そのような取り組みだと考えています。

転記をなくし、データを直接つなぐ

T.Y 私は衝突安全開発に長く携わってきており、認証に関わる業務も経験してきました。認証に関わる再発防止の取り組みでは、まず過去の資料や報告書の確認を担当し、その後、車両性能評価部のDXグループで認証試験の自動化を進める立場になりました。

この取り組みで進めたのは、認証で使用する資料の転記ミスをなくすことです。試験現場では、結果を紙に書き、そ

れを報告書に転記する作業が多くあります。人が作業する以上、転記ミスをゼロにすることは簡単ではありません。だからこそ、システムの力でミスが起きにくい仕組みをつくる必要がありました。

K.K 認証試験の自動化は、単に作業を効率化することだけではなく、計測結果の記入や別の書類への転記などの、人の手が介在するミスが起きやすい工程をできるだけ減らすように仕事を変え、認証試験業務の確かさを高めるための取り組みです。

そのためにそれらの工程をデジタル化し、計測器やExcelから測定結果などをデータで取得して試験成績書を作成する、それらの情報履歴を保存するという仕組みづくりです。ただ、実際に進めてみると簡単ではありませんでした。認証

トップメッセージ

SECTION 1
ダイハツ工業とは

SECTION 2
ダイハツ工業のストーリー

SECTION 3
ダイハツ工業の
サステナビリティ

SECTION 4
環境

SECTION 5
社会

SECTION 6
コーポレートガバナンス



試験ごとにさまざまな設備や計測器がありますし、それぞれデータの取り出し方も異なります。簡単に取り出せないものも多くあります。そのような壁が立ちはだかるたびに、現場の熟練社員と協力しながら、地道に状況を確認し、解決策を見出していくことを心がけました。

つくって終わりでは、再発防止にならない

T.Y 一方で、仕組みをつくるだけでは再発防止にはなりません。DX推進室や車両性能評価部のDXグループなど、DXを担うメンバーがすべてをつくる形にしてしまうと、何かトラブルが起きた時や、試験内容に変更があった時に、現場では修正できなくなってしまいます。実際に試験を行う人たちが、自分たちで使い、必要に応じて修正できる状態にしていくことが重要です。

最初は、現場にも「DXメンバーがつくってくれるもの」という受け止めがあったと思います。ところが、「自分たちでもつくる必要があります」と伝えと、すぐには受け入れてもらえませんでした。スキルも工数もない中で、いきなり自分たちで対応するよう求められても難しい。それは当然の反応だったと思います。

だからこそ、まずはつくれる人を少しずつ増やすことにしました。DX推進室から教育を受け、DXグループのメンバーがつくれるようになったうえで、各試験現場から代表者を出して

もらい、教育を広げていきました。現在は、現場が自分たちでつくる「自走」のフェーズに入っています。DXグループは主役としてすべてをつくるのではなく、現場が進める中で課題が生じた場合にはサポートする役割へと変わりつつあります。

現場が、自分たちの仕組みとして使い始める

K.K 最初は、現場のメンバーも戸惑いが大きかったと思います。しかし、教育と仕組みづくりを重ねていく中で、少しずつ変化が出てきています。最近では、車両性能評価部のDXグループの所に来て、「このようにしたいのだけど、どのようにすればできるだろうか」などと相談している場面をよく見かけるようになってきました。

現場が自分たちの仕組みとして、DXメンバーと協力して取り組む機会が増えていることに、確かなDXの躍動を感じています。

T.Y もちろん、まだ課題は多くあります。試験によって使う設備や計測器は異なるため、同じ方法をそのまま展開できるとは限りません。そのため、各試験室の実情を踏まえながら、現場で無理なく使える形を検討しています。

DXグループのメンバーが各試験室の担当として入り、現場と連携しながら取り組みを進めています。現場任せでも、DXグループ任せでもなく、現場が主体となり、DXグループが支える形で進めていくことが重要だと考えています。

まずは仕事を変えようとする一歩から

K.K DXというと、それ自体が目的のようになってしまふことがあります。しかし、私が忘れてはいけないと思うことは、解決したい課題・目的を常に念頭に置いてDXに取り組むということです。再発防止はもちろん、価値の創出、現場



の困り事の解決、効率化など、さまざまな課題・目的に関わるワードがありますが、それらを決して見失わず、最適な手段を見出し、DXを進めていくことが大切だと思っています。

職場では、社内のコミュニティやリモート会議などを通じた、気軽に相談できるつながりも広がっています。ほかにも相談会や、AI・DXの活用事例を紹介する場もあります。大きなテーマでなくても、「ちょっとおもしろそう」「ここが大変だから何とかしたい」といった気持ちから小さな改善に、さらに大きな改革につながることもあります。現場の中にある小さな困り事に踏み出す一歩から、DXは広がっていくのだと思います。

T.Y 現在進めている自動化の取り組みは、認証に関わる再発防止として、まずやり切らなければならない取り組みです。二度と同じ問題を起こさない。そのために、間違いが起きにくい仕組みをつくることに、今は全力で取り組んでいます。一方で、認証以外にも多くの開発試験があります。今回の仕組みづくりや教育の経験は、将来的にはほかの試験や業務にも展開していけるのではないかと思います。まずは再発防止を確実に進め、その先で、より良いクルマづくりにつながる改善にも広がっていきたくて考えています。

K.K DXは、限られたメンバーだけで担うものではありません。職場が自ら変わっていこうとする想いから生まれる取り組みです。私たちはそれらを全力でサポートしていきたいと考えています。

SECTION 2

ダイハツ工業のストーリー

- 12 量産BEV 開発
- 14 量産BEV 製造
- 16 量産BEV 販売
- 18 DX推進
- 20 安全と健康
- 22 人材育成

トップメッセージ

SECTION 1 ダイハツ工業とは

SECTION 2 ダイハツ工業のストーリー

SECTION 3 ダイハツ工業の サステナビリティ

SECTION 4 環境

SECTION 5 社会

SECTION 6 コーポレートガバナンス



安全と健康で、 当たり前前の日常を守る

元気に出社し、笑顔で帰宅できる職場へ

安全健康推進室
チームリーダー

S.S

(写真左)

安全健康推進室
チームリーダー

Y.M

(写真右)



現場の経験を、安全活動に活かす

Y.M 私は入社以来、京都（大山崎）工場の製造現場で長く働いてきました。現在は安全健康推進室の安全グループで、労働災害や通勤時を含む交通災害の撲滅に向けた活動を担当しています。

製造現場では、安全、品質、原価、納期、人材育成という5大任務を意識しながら仕事をしてきました。今はその中でも「安全」に特化して取り組んでいます。災害が発生した際には現地に行き、状況を確認し、なぜ起きたのか、今後どう防ぐのかを現場の人と話します。現場を長く経験してきたからこそ、作業の状況や対策の現実性は、見ればわかることがあります。

安全と健康がなければ、どんな仕事も成り立ちません。品質や効率を高めることも大切ですが、その前提には、一人ひとりが安全で健康に働けることがあります。

S.S 私はメンタルサポートチームで、従業員のメンタルヘルス対策を担当しています。メンタルヘルス研修の企画・実施、ストレスチェックの実施と分析、相談対応、休職者・復職者の支援などが主な業務です。

働く人の心を支える仕事に関わりたと思ったきっかけは、社会人になると、求められるが増える一方で、相談できる仕組みが見えにくくなったと感じたことです。だからこそ、働く人が不調になる前に気づき、必要な支援につながるようにすることが大切だと考えています。

教訓を風化させず、基本行動を徹底する

Y.M ダイハツの安全活動を語るうえで、忘れてはいけない出来事があります。2009年、短い期間に重大災害が続き、尊い命が失われました。あってはならないことが起きた年であり、そこからダイハツの安全に対する取り組みは大きく変わりました。

当時決めたルールや考え方は、今も続いています。新しいことを次々に増やすというよりも、当時の教訓を風化させず、当たり前のことを当たり前により続けることが大切です。私たちはそれを「凡事徹底」と捉えています。

2025年の災害を振り返ると、手順の不遵守や危険予知不足、安全確認不足など、基本行動が十分であれば防げた

SECTION 2

ダイハツ工業のストーリー

12 量産BEV 開発

14 量産BEV 製造

16 量産BEV 販売

18 DX推進

20 安全と健康

22 人材育成

トップメッセージ

SECTION 1
ダイハツ工業とは

SECTION 2
ダイハツ工業のストーリー

SECTION 3
ダイハツ工業の
サステナビリティ

SECTION 4
環境

SECTION 5
社会

SECTION 6
コーポレートガバナンス



可能性のあるものが多くありました。だからこそ、決められた手順を守る、行動する前に一呼吸置く、周囲を確認する。そうした一つひとつを徹底することが重要です。

例えば、階段では手すりを持つ、右側通行を守る。こうした基本的なルールも、ダイハツでは大切にしています。自分は大丈夫と思っていても、転倒すれば周りの人を巻き込むこともあります。小さな行動が安全につながっていることを、伝え続ける必要があります。

データを、未然防止と職場改善につなげる

S.S 健康面でも、早めに気づくことが大切です。2025年は、新たにメンタル不調で休業する人が増え、早期に気づき、必要な支援につなげる重要性をあらためて認識する年となりました。一方で、再発による休業は目標内に収まっており、再発防止に向けた支援には一定の手応えも見えています。

ストレスチェックの結果を分析すると、高ストレス者は、そうでない人に比べて休業に至る割合が高い傾向が見られます。だからこそ、ストレスチェックを実施して終わりにするのではなく、リスクが見られる職場に声をかけ、職場改善につなげていくことが重要です。

そのために、ストレスチェック後のフォローアップ研修を拡大し、セルフケアやラインケアを学ぶ機会を増やしています。本人が自分の状態に気づくこと、上司や周囲が変化に気づき、早めに声をかけられること。その両方を高めていきたいと考えています。

Y.M 安全でも同じです。災害や交通事故の傾向を分析し、リスクが高い場面に絞って注意喚起や立哨活動を行っています。交通安全では、通勤時や朝の駐車場など、事故が起きやすい場面に着目した活動も進めています。

安全も健康も、結果だけを見て終わりではありません。ここに至る前の行動や環境をどう変えていくかが大切です。小さな違和感や危険の芽に早く気づき、未然に防ぐ。その積み重ねが、災害や不調を減らすことにつながると思います。

一人ひとりが自分ごととして動ける職場へ

S.S メンタルヘルスの取り組みでは、「自分ごと化」が大きな課題です。研修で専門的な知識を伝えることはできますが、それを自分自身や自分の職場に置き換え、実際の行動につなげてもらうことは簡単ではありません。

これまでは、安全健康推進室や保健センターが研修や支援を提供する形が中心でした。しかし、私たちだけですべての職場に対応することはできません。これからは、各職場が自分たちの課題を捉え、いきいきと働ける職場に向けて主体的に動けるようにしていくことが大切です。

2025年は、ストレスチェック後の職場改善活動について、より職場主体で改善計画を立てて進める形式に見直しました。今後も良い取り組みを共有しながら、各職場で実践しやすい仕掛けを考えていきたいと思っています。

Y.M 安全活動も、安全健康推進室だけが何かをするのではなく、職場の一人ひとりが自分ごととして行動することが欠かせません。重大災害の伝承、災害情報の横展、PCのポップアップによる注意喚起、キャリア採用者への安全教育など、さまざまな機会を通じて安全の考え方を伝えています。

特に新しくダイハツに入社する人に対しては、なぜダイハツが安全のルールを大切にしているのかを伝えることが重要です。ルールを覚えてもらうだけでなく、その背景にある出

来事や想いを理解してもらうことが、自分ごと化の第一歩になると考えています。

気づき合い、声をかけ合える職場へ

S.S 実際には、相談することが苦手な人も多くいます。「こんなことで相談していいのか」「相談すると評価が下がるのではないか」「期待されているからがんばらなければ」と思い、我慢しすぎてしまうこともあります。

だからこそ、本人のセルフケアだけでなく、上司や周囲の人が変化に気づくラインケアも大切です。日頃からコミュニケーションをとり、弱音を言いやすい関係をつくっておく。相談する側も、相談を受ける側も、どう伝えればよいか、どう聞けばよいかを学んでいく必要があります。

Y.M 私も現場にいた時から、みんなが気持ち良く仕事をするを大切にしてきました。朝の表情や話し方を見て、いつもと違うところに気づくこともあります。本人は無理をしているつもりがなくても、周囲から見ると変化に気づけることがあります。そうした小さな変化に気づき、声をかけることが、けがや不調を防ぐきっかけになることもあると思います。

S.S ストレスは、すべてが悪いものではありません。うまく付き合うことで、成長につながることもあります。ストレスとうまく付き合いながら、自分の状態に関心を持ち、必要な時には早めに相談できる。そうした行動が自然にできる職場を目指したいです。

Y.M 安全健康推進室の役割は、ダイハツで働くすべての人が、より安全で健康に働き、本来の力を発揮できる職場環境づくりを進めることです。元気に出社し、笑顔で帰宅する。その当たり前の日常を守るために、これからも職場の皆さんと一緒に、地道な取り組みを積み重ねていきます。

SECTION 2

ダイハツ工業のストーリー

- 12 量産BEV 開発
- 14 量産BEV 製造
- 16 量産BEV 販売
- 18 DX推進
- 20 安全と健康
- 22 人材育成

トップメッセージ

SECTION 1
ダイハツ工業とは

SECTION 2
ダイハツ工業のストーリー

SECTION 3
ダイハツ工業の
サステナビリティ

SECTION 4
環境

SECTION 5
社会

SECTION 6
コーポレートガバナンス



学びを持ち帰り、 プロドゥア※1の 知財活動を育てていく

ダイハツとプロドゥアをつなぐ
懸け橋を目指して

技術統括部 知的財産室

A.S

※1 Perodua Manufacturing Sdn. Bhd. (PMSB)

「一人だからこそ、必死で頑張れる」

私は、マレーシアのプロドゥアから、2026年3月よりダイハツに出向しています。プロドゥアは、ダイハツグループの海外拠点として、車両開発・製造を担っています。日本で働くことが決まった時は、とても光栄で、ありがたい気持ちでした。ダイハツの知財部門には、特許や意匠に関する高い知見があります。その中で実務を学べることは、自分にとって貴重な機会だと感じています。

プロドゥアからの出向者が1名であり、知的財産室においてもICTメンバーの受け入れが初めてであるため、「自分でいいのかな」と不安に感じることもありました。それでも今は、「一人だからこそ必死でがんばれる」と前向きに捉えています。

私がプロドゥアに入社したのは2022年です。入社当初は、設計業務で使用する3D CADソフト「CATIA(キャティア)※2」の教育に関わり、マニュアル作成や新人教育などを担当していました。その後、2023年に知財グループが新しくつくられ、自分もそこに異動しました。知財については、知識も経験もほとんどないところからのスタートでした。今回の出向は、そうした自分にとって、知財の考え方や実務を基礎から学ぶ大きな機会になっています。

※2 CATIA：自動車などの製品設計に用いられる3D CADソフト（仏ダッソー・システムズ社開発）

知財の仕事の広さを、少しずつ実感する日々

プロドゥアでは、これまで意匠の出願や維持に関わる業

務が中心でした。一方で、プロドゥアにも研究開発の機能があります。今後、現地での開発が進んでいく中では、開発の中で生まれる発明を見つけ、適切に守っていくことも重要になります。だからこそ、今回の出向では、特に特許について深く学びたいと考えています。

ダイハツに来て印象に残っているのは、知財の仕事が、開発のかなり早い段階から関わっていることです。知財というと、以前は出願に関わる仕事という印象が強くありました。しかしダイハツでは、設計部門と話しながら発明のポイントを見つけ、その技術が他社の特許を侵害していないかを確認しながら、開発を支えています。知財は、出願のためだけにあるのではなく、開発を安心して前に進めるために、早い段階から関わっていく仕事なのだと感じています。

トップメッセージ

SECTION 1
ダイハツ工業とは

SECTION 2
ダイハツ工業のストーリー

SECTION 3
ダイハツ工業の
サステナビリティ

SECTION 4
環境

SECTION 5
社会

SECTION 6
コーポレートガバナンス



設計者と向き合い、 開発の中にある発明を見つける

ダイハツでは、知財部門と設計部門が早い段階からコミュニケーションをとりながら、特許活動を進めています。ここで学んでいるのは、知財部門だけで完結するのではなく、設計者と向き合いながら、開発の中にある技術を知財の視点で捉えていくことです。

例えば、設計部門とのキックオフでは、まず顔合わせを行い、その部門がどのような開発を進めているのか、今年度どのように特許出願に取り組んでいくのかを共有します。特許出願の目標もありますが、目標を決めただけで発明が自然に生まれるわけではありません。設計者の皆さんとの対話を重ねながら、どこに発明のポイントがあるのかを見つけていく必要があります。

その後も、特許検討会などを通じて、設計者が開発している技術について話を聞き、どのような発明が出せそうかを確認していきます。数字だけを押しつけるのではなく、設計者自身に「自分たちの開発から、どのような発明が生まれるのか」を考えてもらう。知財部門は、その活動を支援する立場で関わっていく。その進め方を、今まさに学んでいます。

プロドゥアでは、特許に関することをダイハツに任せる場面もありました。今後、現地での開発が進んでいく中では、プロドゥアの中でも知財を意識しながらプロジェクトを進め

ることが大切になります。ダイハツで学んでいる設計部門との関わり方は、将来プロドゥアに戻った時に活かし、知財部門と設計部門のコミュニケーションを強化することで、プロドゥアの設計者が開発プロジェクトにおいて自ら新しい発明を提案・貢献できる環境を整えていくことを、一つの目標としています。

プロジェクトを支えるために、 特許調査を自分の力にする

今、一番力を入れているのは特許調査です。新しい技術が出てきた時に、出願できる可能性があるのか、他社の権利を侵害していないかを確認するためには、調査が欠かせません。

開発が進んだ後に特許上の問題が見つかったら、製品化に大きな影響が出てしまいます。そのためダイハツでは、プロジェクトの節目ごとに知財の観点から確認を行い、「このまま開発を進めてよいか」を見極めていきます。こうした調査や確認は、開発を止めるためではなく、安心して前に進めるためのものだと思っています。

調査では、分類やキーワードを使って設計者から相談を受けた技術に対して、調査するための条件をつくります。どの分類まで見るか、どのキーワードで調べるのかによって、得られる結果が変わります。調査した後は、関係するものと関係しないものをスクリーニングし、設計者と相談しながら、さらに関係の深いものに絞り込んでいきます。

調査結果を絞り込むのは非常に難しいことです。特許は言葉で権利範囲が定義されているため、解釈に迷う場面があります。特許文献には専門的な言葉や技術用語も多く、内容を正しく理解する力も必要です。また、設計者の考え方と知財の考え方がすぐに一致しないこともあります。だからこそ、設計者から必要な情報を聞き取り、わからないことを確

認しながら、一つひとつ判断していくことが大切だと感じています。

調査ツールは進化しており、AIを活用できる部分もあります。ただ、技術の内容を理解し、調査式を立て、結果を判断する力は、人が経験を重ねながら身につけていくものです。日本語で自分の考えを十分に伝えきれないと感じる場面もありますが、まずは特許調査の力を磨き、開発を支えられる知財担当者を目指していきたいです。

学びを持ち帰り、 プロドゥアとダイハツをつなぐ存在へ

プロドゥアの知財グループは、まだ新しい組織です。だからこそ、ダイハツで学んだ知識や経験を、プロドゥアに戻ってから実際のプロジェクトの中で共有していきたいです。

知財活動とはどういうものなのか。設計部門とどのようにコミュニケーションをとるのか。どのような規定や標準、基準が必要なのか。そうしたことを一つずつ整理しながら、プロドゥアの実情に合った形で知財活動を強化していきたいと考えています。

今は、プロドゥアからダイハツへ来て、学ばせてもらっている立場です。しかし将来的には、プロドゥアはこういう業務をしています、ダイハツではこういう進め方をしています、と「知っている者同士」で意見交換できる関係になりたいです。そうなれば、お互いの業務改善にもつながっていくと思います。

そのためにも、まずは自分が知財の仕事をしっかりと理解すること。そして、プロドゥアとダイハツをつなぐ窓口、懸け橋のような役割を担えるようになることが目標です。一つひとつの経験を大切にしながら、プロドゥアで知財活動を根づかせ、ダイハツグループ全体の知財力向上にも貢献していきたいと思います。

SECTION 2

ダイハツ工業のストーリー

12 量産BEV 開発

14 量産BEV 製造

16 量産BEV 販売

18 DX推進

20 安全と健康

22 人材育成

トップメッセージ

SECTION 1
ダイハツ工業とは

SECTION 2
ダイハツ工業のストーリー

SECTION 3
ダイハツ工業の
サステナビリティ

SECTION 4
環境

SECTION 5
社会

SECTION 6
コーポレートガバナンス

