

車体NEWS

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.

AUTUMN 2008 秋

CONTENTS

巻頭言	2
NEWS特集	3
・環境対応事例発表会を開催	
NEWS FLASH	
・「原材料価格の変動グラフ」紹介	6
・道路特定財源の一般財源化に関して	7
本部だより	8
部会だより	9
支部だより	11
官公庁だより	12
我が社の元気人	16
部会・委員会紹介	第11回 資材部会
Net Work	vol.54 (株)クラタ
VOICE	21
SPIN UP	第1回
そこが知りたい	第5回
Coffee Break	27
DATA BOX	車体生産台数 2008年4月～6月
編集後記	35



URL: www.jabia.or.jp/ E-mail: info@jabia.or.jp

巻頭言

地球にしみ入るセミの声

副会長 高木 茂
(日産車体㈱・取締役社長)



早朝、自宅周辺を散策するのが私の20年来の日課になっていますが、このところ夏に入ってある異変に気付きました。昔から夏といえばセミの大合唱を耳にしますが、今までは数種のセミの混声合唱だったものが、けたたましい鳴き声の独唱が聞こえて来るようになったのです。どうやら声の主はクマゼミのようです。いつからこんなにクマゼミが増えたのでしょうか？セミは地球温暖化による生態系の変化を確認するための指標生物だと言います。本来亜熱帯系の種であり、西日本を中心に生息していたクマゼミが徐々に生息域を北上させているとのこと。地球温暖化を顕著に表す事例だと思えます。

日本は20世紀の100年間で、平均気温が約1℃上昇したと言われています。特に都市部ではヒートアイランドの影響も追加され、東京では約2.9℃も上昇したそうです。また、熱帯夜の日数も都市部を中心に増加し、反面真冬日の日数は減少したとのこと。亜熱帯系のクマゼミには打ってつけの気候でしょう。地球温暖化はもうこんな身近な生態系までも狂わせ始めているということでしょうか？

かつて、かの松尾芭蕉が詠んだ「閑けさや 岩にしみ入る 蟬の声」の蟬(セミ)は何かということで、歌人の斎藤茂吉らが論争したそうです。大正15年頃の話です。結局、この句は7月中旬、山形県の立石寺で詠まれたことからニイニゼミであろうということになったそうです。しかし、今となっては、この句が詠まれた200年以上前の日本と現在とでは平均気温に大きな差があり、恐らくセミの生息域も大幅に変わってしまったのでしょうかから、悲しいかなこんな論争すら困難になってしまいました。

現在、地球の平均気温は10年で0.2℃のペースで温暖化が進んでおり、このまま進めば今世紀の終わりまでには2℃上昇すると言われています。しかし、あらゆる予測で温暖化のペースは更に加速するとされ、2100年までに地球の気温は最大で6℃上がるとの説もあります。平均気温が6℃上昇したらどうなるのでしょうか？科学者たちは、想像を絶する激しい自然災害が起これ、あらゆる生物が絶滅の危機にさらされる可能性すらあると言っています。これはセミの北上どころではありません。われわれは今、人類共通の危機に直面していると言えるのではないのでしょうか？今こそ世界が団結し、人類史上最も困難な危機

に立ち向かわなければならない時期なのでしょう。

先ごろ行われたG8(主要8カ国首脳会議)いわゆる洞爺湖サミットでも、環境・気候変動は主要議題として議論されたようです。しかしながらそこでは、各国の思惑や国益が優先され、「温室効果ガスの排出量を2050年までに50%削減するという長期目標を採択することを求める」という、何とも曖昧な表現を盛り込んだ宣言だけで、具体的な目標合意まではされなかったと聞いています。事態は火急を要するというのにです。

こうした温室効果ガス削減に対し、各国が国全体として取組まなくてはならないのは当然のことでしょうが、低炭素社会をデザインしていくには、われわれ産業界がリードしていかなければならないのもまた自明の理と言えるのではないのでしょうか？とりわけ日本の自動車製造業には、さまざまな環境対策技術を世界に先駆けて実現してきた歴史があります。電気自動車や燃料電池車、水素エンジン車、ハイブリッド車、クリーンディーゼル車など、環境共生型の自動車やその技術を提供できる日本の自動車メーカーの役割は益々重要になってくるでしょう。世界の自動車文化を変革させるリーダー役は、日本の企業に託されていると言っても過言ではないと思います。

当工業会においても早くからCO₂排出量削減に取組んで来ましたが、2008年度も主要活動項目の一番目に「環境対応自主取組みの推進」を掲げ、環境委員会をセンターに、CO₂排出量の削減活動を定着させ地球温暖化対策に貢献していくことを会員の皆様方と共に確認したところです。

CO₂排出量削減には、生産性の向上や設備改善、コージェネなどの省エネ設備導入等々大変な労力と多大な出費を伴いますが、会員各社のご努力により着々と成果を上げつつあります。こうした努力の積み重ねこそが人類を救う術だと思います。

便利さ、快適さに慣れきってしまった生活と、上昇してしまった気温を元に戻すことはもはや困難と言われています。しかしながら、今後の上げ幅を最小限に抑制することはまだ可能だと思います。それを成すのは原因を作ってしまったわれわれ人類の責務ではないのでしょうか？

そして、芭蕉翁の句に詠まれたセミの声が幻のものにならないようにするためにも…。

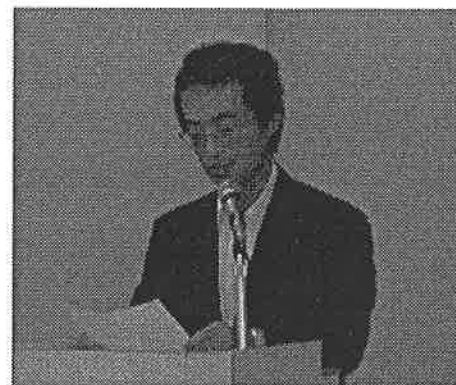
環境対応事例発表会を開催

日本自動車車体工業会は 2008 年度の重点事業として環境対策強化を打ち出している。

環境委員会（委員長・高木 茂・日産車体㈱社長）はその具体的事業の一つとして、会員相互の技術共有化を図るため、7 月 10 日に浜松町芝パークホテルにて環境対応事例発表会を開催した。

参加者は、自動車専門誌 5 社を含めて約 100 名と、多くの会員が出席した。

発表会は、服部洋一架装物リサイクル分科会長（東急車輛製造㈱設計第一部設計課主査）の挨拶に続き、車体架装メーカーにおける生産現場の取組み事例を次の方々が発表した。



挨拶をする服部分科会長



「架装物環境負荷物質削減の取組み」
—鉛、水銀、カドミウム、六価クロムの削減

東急車輛製造㈱
特装自動車事業調達部部長
神田 俊成

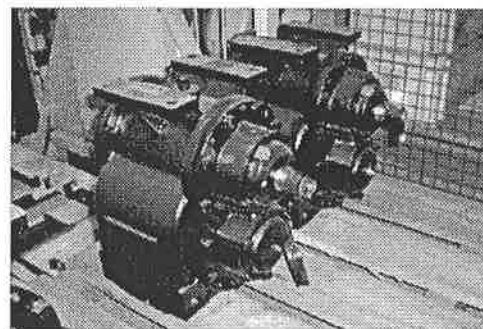
当社は、2002 年に日本自動車車体工業会（以下、車工会）から出された「自主目標の商用車架装物に関する 3R 判断基準ガイドライン」に準じて、鉛、水銀、カドミウム、六価クロムをスケジュールに沿って低減していくことを目標とし、スローガンに「環境負荷物質の規制不適合品を出荷しない、在庫させない」を掲げ、執行役員をリーダーとした 6 つのワーキンググループを設け、各 WG はそれぞれの部門長が担当し、その進捗は月に一回、部課長会議で報告する



立体倉庫内の貯蔵品に対する
六価部品の調査風景



ボルトのみ六価



六価から三価へ切替中のもの

温暖化対策の取組み

—CO₂ 削減の取組みと課題



㈱豊田自動織機
PE 環境部環境室室長
吉兼 章生

当社では、環境に対する基本方針を定めた「グローバル環境宣言」に基づき、2010 年度までの中期的な目標である第 4 次環境取組みプランを定め環境活動を推進している。

第 4 次環境取組みプランでは温暖化防止を経営の最重要課題の一つに位置づけ、基本方針「生産技術革新による“少・省エネ化”の実現」、目標値「エネルギー起源 CO₂ 排出量の環境効率を 90 年度比 30% 向上」を掲げ活動を進めている。

本稿では、当社で行ってきた CO₂ 削減活動について説明する。

1) 建設時・設備導入段階時

- (1) 工場・建て屋建設段階での温暖化防止対策の織り込み
- (2) 設備導入時に環境対策を織り込むしくみを整備

2) 供給設備

- (1) コージェネレーションシステムの積極的な導入（全 9 基：40,000Kwh）
- (2) 蒸気ドレン回収装置の導入

3) 生産工程

- (1) 工程での削減アイテムの洗い出し・横展活動の推進
- (2) 計量システムを導入しエネルギー使用量が見える化
- (3) 非稼働時のエネルギー停止活動の実施

4) オフィス・照明

- (1) 光ダクトシステムと調光システムの導入
- (2) 室内空気還流システムの導入
- (3) 蛍光灯化
- (4) 省エネパトロールの実施

CO₂ 削減活動により一定の成果は出ているものの、目標達成に向けて、今後も、省エネ機器の導入、非稼働時のエネルギー停止活動の強化、社内・社外活動事例の横展を積極的に進めていく。

ことにしてきた。環境負荷物質削減に対する展開は、以下のとおり。

①取引先に対しては、対象 4 物質について調査用紙による自己申告方式とした。調査内容は、対象物質含有部品の名称と対象物質の含有量、切替え計画の有無の確認。切替え済みの場合はその材質名と切替えの時期、切替えられていない場合は計画の有無とその際の材質名と時期を聞いた。対象は約 300 社。

この調査で課題があった取引先については、繰り返し確認を実施した。この過程で部品メーカーの取組みに対する温度差やエビデンス入手に手間取ったり、現物調査や代替部品の選定にも多大な労力を費やした。結果的にコストアップも避けられなかった。こうしたコストアップは、販売価格の引き上げが望ましいが、現実的には困難な状況である。

②一方、社内には存在する環境負荷物質を含む部品の不良資産のミニママイズ化のため該当部材・部品の数量・金額を把握するため、二度各倉庫内の現品確認を定時間後、約 10 日間をかけて実施した。また、新旧混在の時期であるため旧部材・部品を残さないために倉庫での先入れ／先出しを徹底させた。

厄介だったのは多岐・多様に使用されている釘鉚類であった。防錆に使用している六価クロムを三価クロムに切替えは、デッドラインを 2007 年 9 月と設定し、各製造現場や各倉庫に分散していた六価クロムを使用している釘鉚類を全て時期を定め 1 か所に集め、使えないものは廃却、三価クロムにし直せるものは再メッキという事で、ここにも多大なコストがかかった。

しかし多岐にわたっていた釘鉚類をこの一連の取組みの中で種類やサイズの集約も取組み、現場の整理・整頓、配膳の改善など波及効果が現れたのも事実であった。

車工会では自主目標を掲げて推進中あり、環境問題から環境負荷物質を排除しなければならないという強い気持ちを持っている。従い当社も強い意志で継続して取組んでいくので、今後もフォローし、取組みが緩まないように心がけていきたい。



VOC削減の取組み —粉体塗装の採用—

日本トレクス㈱
製造部生産技術室長
保木 悟

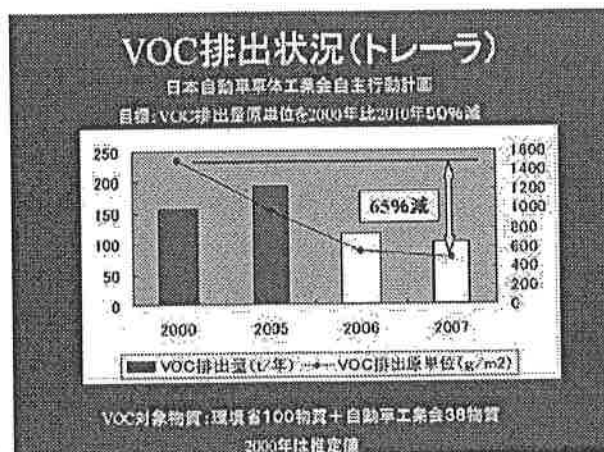
当社は、2005年にISO14001を取得し、「人と環境にやさしい、地域社会と共存できる日本トレクス」を合言葉に活動している。環境負荷物質も数値で捉え、削減に取り組んでいるが、VOCに関しては非常に排出量が多く、更なる生産増により増加傾向にあった。

そこで、VOCを多く排出するトレーラの塗装工程を調査し、溶剤および溶剤を多く含む塗装工程をVOC排出量「0」の粉体塗装システムに変更することにより、削減を計画した。ただし、客先塗装色が多くを占める上塗り塗装は従来方式とした。長尺物の粉体塗装は前例がないので苦慮したが、12mを超えるトレーラを200℃以上の高温で均一に焼き付ける炉の採用、それに合う粉体塗料の採用などにより新塗装システムが完成した。

粉体塗装は回収粉を下塗りに再利用することにより資源の有効活用ができた。また、錆については、耐腐食性が従来の塗装より3倍向上し、高温で焼き付けるため、光沢性や小石などによる傷が付きにくいという対衝撃性も向上した。VOCの削減はそれ以外にシンナー再生機の活用、部品塗装の電着化を進めている。

こうしたVOC対策により、トレーラのVOC排出は車体工業会の自主行動計画の目標「VOC排出原単位を2000年比2010年50%減」に対し2007年で65%減を達成した。

これからは、粉体塗装のトラックへの活用、上塗り塗装の低VOC塗料の採用を図っていきたい。



VOC削減機器について —塗装工程における削減—

旭サナック㈱
塗装機械事業部技術部長
竹下 直孝

塗装に関する環境問題では、地球温暖化防止のためのCO₂削減とともに、光化学スモッグ防止のためのVOC排出抑制が挙げられる。VOC排出規制は、一昨年4月に大気汚染防止法の一部を改正する法律の施行という形でスタートした。この対策としては、VOC発生量の削減とVOC排出処理技術の導入の2つに大別されるが、本質的には前者の対策が必要であり、塗装機メーカーとしては、塗料使用量削減すなわち塗着効率向上が急務であると考えている。

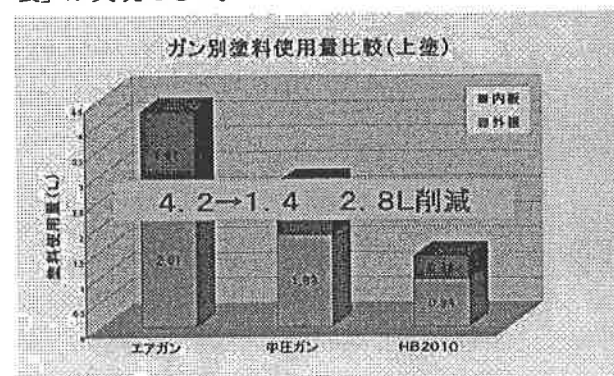
塗着効率を向上させると、VOCの削減のみならず、産業廃棄物の削減や塗料使用量の削減が実現する。まさに一石三鳥である。しかし、日本塗装機械工業会の調べでは、携帯電話の塗装で塗膜になっている塗料の割合はわずか4%とのデータもあり、一般的な塗装ラインにおいては、規定膜厚以上の付着塗料や不良品に塗装した塗料、色替ロスや未使用塗料などを考慮に入れた、合格品に塗着した規格上必要な塗料を購入塗料で割った値=塗着効率(塗着効率とも言うが)は20%以下であるといわれている。

塗着効率の向上策には、

- ①塗料粒子径のコントロール
- ②静電気の活用
- ③塗りたい所に塗る

の3つがあるが、手吹塗装工程ではエア静電ハンドガンが有効である。旭サナックのエア静電ハンドガンHB 2000シリーズは、高電圧発生器をガンボディ内に内蔵することで安全性を向上させた世界最軽量のガンであり、塗着効率の高さから自動車ボディのタッチアップ工程において多数採用されている。

スプレーガンから静電ガンへの置き換えは、顕著な塗着効率向上効果により、「人や地球にやさしい塗装」が実現できる。



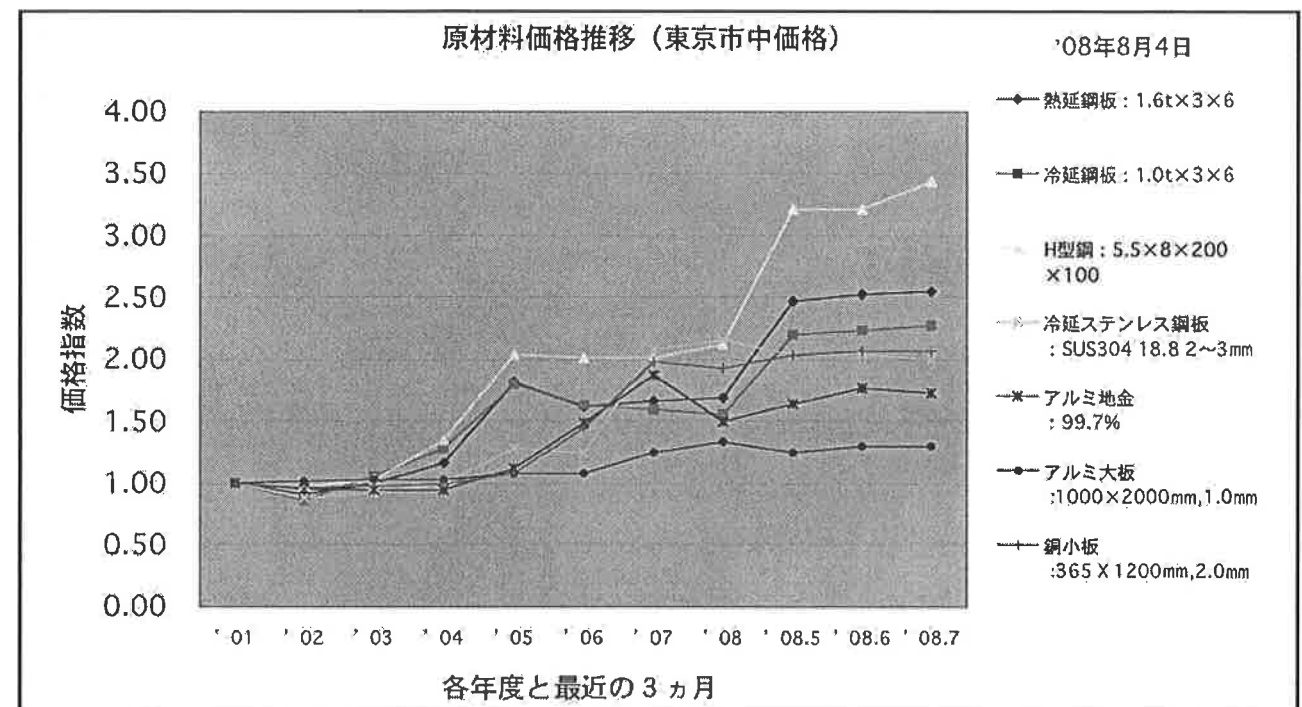
「原材料価格の変動グラフ」紹介

中央業務委員会 税制・法制対応分科会

会員各社が簡単に原材料価格(東京市中価格)推移の確認ができるようにグラフをホームページに掲載していますので、ご参考にしてください。

前提

- ①各年は、前年12月末時点のデータ
- ②最近の3カ月は、その月の月末時点のデータ
- ③各材料とも2001年のデータ(2000年12月末)を1とした価格指数として表記
- ④東京市中価格の最高値/最安値の平均値



2001年 原材料価格

(東京市中価格: 2000年末の最高値/最安値の平均)

	H13 2001年	単位
熱延鋼板: 1.6t×3×6	43,500	円/トン
冷延鋼板: 1.0t×3×6	50,500	円/トン
H型钢: 5.5×8×200×100	37,500	円/トン
冷延ステンレス鋼板: SUS304 18.8 2~3mm	250,000	円/トン
アルミ地金: 99.7%	203	円/キロ
アルミ大板: 1000×2000mm, 1.0mm	565	円/キロ
銅小板: 365×1200mm, 2.0mm	570	円/キロ

価格指数表

	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H20	H20	H20	H20
	'01	'02	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'08.5	'08.6	'08.7	'08.7
熱延鋼板: 1.6t×3×6	1.00	0.91	1.00	1.16	1.82	1.62	1.67	1.69	2.47	2.53	2.55	2.55
冷延鋼板: 1.0t×3×6	1.00	0.86	1.06	1.28	1.80	1.63	1.59	1.55	2.20	2.24	2.28	2.28
H型钢: 5.5×8×200×100	1.00	0.97	1.03	1.35	2.04	2.01	2.01	2.12	3.21	3.21	3.44	3.44
冷延ステンレス鋼板: SUS304 18.8 2~3mm	1.00	0.88	0.92	1.00	1.26	1.24	2.08	2.16	2.04	2.04	2.00	2.00
アルミ地金: 99.7%	1.00	0.95	0.95	0.95	1.12	1.49	1.87	1.50	1.64	1.77	1.73	1.73
アルミ大板: 1000×2000mm, 1.0mm	1.00	1.02	1.03	1.03	1.08	1.08	1.25	1.34	1.25	1.30	1.30	1.30
銅小板: 365×1200mm, 2.0mm	1.00	0.96	0.97	0.99	1.08	1.45	1.98	1.93	2.04	2.07	2.07	2.07

データ出展: 日刊鉄鋼新聞

データ URL: <http://www.japanmetaldaily.com/>

道路特定財源の一般財源化に関して

— 自動車税制改革フォーラム

自動車税制改革フォーラム（当会を含む自動車関係 21 団体で構成）は、道路特定財源の一般財源化に関して 7 月に以下特別要望書を作成、また関連してチラシを作成し、「街頭でのトップ P R 活動」等で一般ユーザーに向けたアピール活動を実施していく。

◆特別要望書◆

一般財源化により課税根拠を失う

自動車取得税、自動車重量税、燃料税は 直ちに廃止すべき

道路特定財源は「受益と負担」の原則の下、国が法律と国会において「使い道を道路整備に特定する」と約束し、それを信じてきた自動車ユーザーが、何十年にもわたり、過重な税負担を甘受してきた。

この間、自動車を取り巻く環境は大きく変わり、自動車は生活必需品として欠かせないものとなり、特に地方では、生活の足として複数台保有せざるを得ない。

このような状況の中で、政府・与党は 09 年度からの「一般財源化」を決定したが、本来国民が公平に負担すべき一般財源について、自動車ユーザーだけが特定の負担を強いられること、また、収入が伸びない中で地方世帯は都市世帯よりも大きな負担を強いられることになり、納税者の納得は到底得られるものではない。

一般財源化は、道路整備目的との課税根拠を喪失し、「税負担の公平」の原則にも反することから、自動車関係諸税について根本から見直し、課税根拠なき自動車関係諸税は廃止し、自動車ユーザーの負担を軽減すべきである。

また、環境を課税根拠とする議論もあるが、課税趣旨を変えるのであれば、税率等を根本から議論すべきである。現行課税水準の維持ありきで、単に名目のみを変えることでは、納税者である自動車ユーザーの理解を得られるものではなく、環境負荷全体に対する公平な負担とすべき。

【自動車取得税】

- ・一般財源化により、消費税との二重課税は明白
- ・自動車購入者のみが消費税とは別に取得税を払う根拠はない

【自動車重量税】

- ・保有段階では一般財源として「自動車税」「軽自動車税」が存在
- ・国際的に、保有税は著しく過重であり、また保有段階で自動車税とは別に税金を課している国はない

【燃料税】

- ・新たな課税根拠を検討するのであれば、国民の負担の公平を基本に原点から議論すべき

自動車ユーザーの税負担を軽減すべき！

納税者である自動車ユーザーを
無視するな！

車にのって走らせろ
走っているのに！
いかにいかに走らせろなら
自動車ユーザーだけが
負担するのは不公平！

俺たちのクルマが
必要なら走らせろ！
俺たちのクルマが
必要なら走らせろ！

俺たちは
もうクルマは
走らせろ！

一般財源化により課税根拠を失う
自動車取得税、自動車重量税、燃料税は
直ちに廃止すべきです

自動車税制改革フォーラム <http://www.motorlife.jp>

自動車ユーザーだけが負担するのは
不公平だ！

一般財源化による不公平

道路を整備するために、自動車ユーザーだけが特定税率分も含め
特別に負担してきた「道路特定財源」。これをいろいろなことに使う
のであれば自動車ユーザーだけが負担するのは不公平です。

※現在の税率	車検の税率(4車検年)	車検の税率(5車検年)	税率
自動車取得税	取得価格の 3%	取得価格の 15%	1.7%
自動車重量税	2,500円/0.5t	5,300円/0.5t	2.5%
ガソリン税	28.7円/l	53.8円/l	1.8%
軽油の税率	15.0円/l	32.1円/l	2.1%
石炭の税率	17.5円/kg	17.5円/kg	1.0%

こんなに払うクルマの税金

クルマ(1800cc、1500cc)を購入して3年間で、60万円程度の税金を負担することになります。

消費税(年々)	ガソリン税	161,400円
自動車取得税	81,000円	27,000円
自動車重量税	59,700円	
自動車税	118,500円	
3年間で税金の合計は		534,600円

税金の負担の比較

我が国の平均年収は、約400万円です。税金の負担は、約10%です。これは、他の先進国と比べて、非常に高い負担です。

本部だより

■「商用車架装物リサイクルに関する自主取組みの進捗状況」を報告

環境委員会（委員長・高木 茂・日産車体㈱社長）では、7月11日に東京三田共用会議所において産構審環境部リサイクル委員会へ「商用車架装物リサイクルに関する自主取組みの進捗状況」の報告を実施、委員からは特に内容についての指摘はなかった。

自主取組みの報告概要としては以下のとおりである。

1. リサイクル設計の推進
車体メーカー各社にて製品展開拡大中。環境基準適合ラベル貼付については目標達成済み。
2. 環境負荷物質の使用削減
鉛、六価クロム、水銀、カドミウムの4物質すべて目標達成済み。
3. リサイクル・適正処理の推進
協力事業者制度参加事業者を順次追加中。
4. 情報提供、啓発活動の推進
関連事業者との情報交換継続。架装物チラシ・協力事業者制度参加事業者リストの配布継続。商用車専門誌等への環境適合ラベル実施内容の紹介記事掲載。

■中央業務委員会を開催

中央業務委員会（委員長・比企能信・日本フルハーフ㈱社長）では、6月27日、当会議室において13名が出席し、第1回委員会を開催した。

この2年間、最優先課題として取組んできた「不正な二次架装の根絶活動」が一段落したことから、「中小企業支援、等」を最優先項目として活動を進める。当日は、下記3分科から2008年度事業計画（案）の提案があり、合意された。

- ・法制／税制対応分科会長 田村 元
㈱浜名ワークス専務取締役
(トラック部会業務委員長)
- ・不正改造根絶分科会長 木俣 冊
日本フルハーフ㈱商品企画グループリーダー
(トレーラ部会業務委員長)
- ・会員拡大分科会長 保志隆平
ヤナセテック㈱取締役営業部長
(特種部会業務委員長)

主な項目

- (1) 主要原材料の価格推移（東京市中価格）をホームページ掲載し、検索できるように検討する。
- (2) 倫理規定（案）を主要企業のものをも参考に更に内容の詰めを行う。
- (3) 非会員リストのメンテナンスを実施する。

■第197理事会を開催

7月10日、当会会議室において第197回理事会を開催した。

審議事項「新入会員に関する件」、「評議員の変更に関する件」の他、(詳細議題については15頁車体工業会活動報告・第197回理事会参照)、2008年度事業計画第1四半期実績、「環境対応自主取組み進捗状況」、「国際物流展および東京モーターショー2009への取組みについて」、「2008年度(4～6月)の商用車販売・生産台数」等について説明し、了解を得た。また理事会に先立ち、常任委員会も開催された。



■支部連絡会を開催

支部連絡会（議長・比企能信・日本フルハーフ㈱社長）では、6月20日、当会会議室において連絡会を開催した。主な議事は次のとおり。

1. 2008年度各支部の事業計画進捗状況
各支部から支部総会、6月重点運動期間中の不正改造排除運動活動状況等について報告
2. 支部の位置付け明確化
支部開催の講演会等を本部との共催化(支援)とする要望あり、可能なものは年度内に実施し、来年度は当初から計画
3. 会員のカバー率アップ推進(第1四半期)
中部支部1社が正会員化
近畿支部1社および四国支部1社が支部入会
4. 支部事業計画等の本部報告
事業計画、活動報告および予算、決算の報告時期を決定
5. 支部要望
当会会員証の復活設定の要望があり、検討中

■自動車産業労政合同会議を開催

自動車工業会、部品工業会、車体工業会では7月31日、芝パークホテルにおいて第7回自動車産業労政合同会議を開催。42名が出席した。

会議では、「障害者雇用に関する取組み・対応状況について」の情報交換を行った。また、労働時間調査、三工業会連携による労務・安全関係の活動計画の進捗状況、自動車総連「2009年度年間カレンダー」に



関しての要請について、更に労働・社会保障行政の動向について等の報告がされた。

■自動車産業労務担当役員懇談会を開催

当会では、8月5日、自動車工業会、部品工業会とともに自動車産業労務担当役員懇談会を開催した。会議に先立ち、「地球温暖化問題と自動車業界」と題し、プール学院大学国際文化学部 教授の山本隆三氏による講演会を行った。

講演は、温暖化問題への各国の取組みや輸送業界の取組み策、世界の排出権市場の概要等について最新国際情勢を踏まえての内容となった。

会議では、三工業会連携における今後の労務・安全関係の活動計画や労働・社会保障行政の動向について報告が行われた。

■自動車産業労政合同勉強会を開催

自動車工業会、部品工業会、車体工業会の人事労務担当者による自動車産業労政合同勉強会を7月11日、12日にアイシン精機(株)人材育成センターにて開催。48名が出席した。

会議に先立ちアイシンコムセンターを見学。会社概要および製品概要の説明を受けた。続いて人材育成センターを見学。アイシン精機(株)では新入社員から管理職まで幅広く階層別研修を実施しており、今回は主にアイシン高等学園の実習現場を見学した。

その後、勉強会では、「若年層の人材育成施策について」の各社の取組みについて発表が行われた。参加会社それぞれに、モチベーションの向上、技能伝承の推進や若年層を育成する中堅層の指導力アップ等さまざまな課題について共有化が図られた。



部会だより

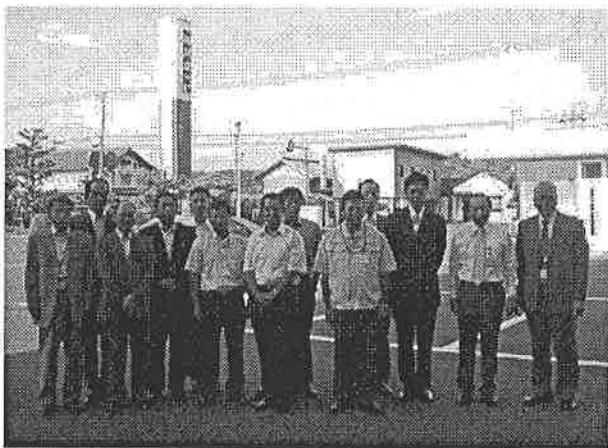
バス部会

■バス部会資材委員会がレシップ(株)にて勉強会を開催

バス部会資材委員会(委員長・青柳 浩太郎・西日本車体工業(株)資材部購買課課長)では、7月22日に技術委員会も参加して、レシップ(株)を訪問した。

当日は営業本部の波多野執行役員、中村執行役員をはじめ、関係の皆様に対応いただき、最新のICカードシステムを搭載したバス運賃箱やバス車内に設置するモニターとワンマンバスに搭載される関連機器とのシステム連携等について紹介をしていただいた。説明内容は今後のバスの利便性向上につながるもので、技術的にも非常に興味深いものであった。

また、製品の組立て工程や電子機器基板の実装工程を見学するなど、非常に有意義な勉強会となった。

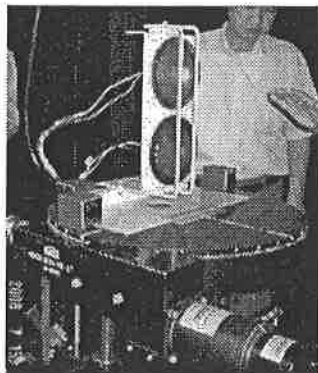


特装部会

■共同開発したランプガードを取付けた灯火器の照度試験が基準に適合

特装技術委員会(委員長・高島義典・極東開発工業(株)取締役)では、7月15日に(株)日本自動車輸送技術協会昭島研究室において、委員会で共同開発した5種類のランプガードと装置型式指定を取得(Eマーク付)したじん芥車用コンビネーションランプおよび粉粒体運搬車用後退灯とを組み合わせた照度試験を実施した結果、いずれも基準に適合した。

今後は、検査関係部署と新規検査時等における公的試験機関発行の試験成績書の取扱いについて調整後、共同開発したランプガードの共川化を推進する。



ランプカバー付
コンビネーションランプ

特種部会

■業務・技術合同委員会を開催

特種部会(部会長・古庄忠信・(株)イズミ車体製作所社長)では、6月17日に本年度第1回の業務・技術合同委員会を開催した。

事業計画を進めるに当たっての課題の整理、進め方等を論議し、以下進捗(主なもの)を行うこととした。

- 1) 特種部会内サービス体制の検討/部品共川化共同購入について昨年度からの引き続きで「発動発電機」を進捗、部会としてメーカーヒアリング、メーカー要望を出しながらまとめていくこととする。
- 2) 自動車検査法人との技術検討会の実施について…3月の実施で進捗させる。
- 3) 新規 JABIA 規格として「現金輸送車」について作成していく。
- 4) 「活魚運搬車」JABIA 規格の見直しについて検査実態の調査を含め実施する。

トレーラ部会

■「リレー・エマージェンシ・バルブ内の水分除去のお願い」のトレーラサービスニュース発行

トレーラ部会サービス委員会(委員長・曾我善規・日本フルハーフ(株)サービス部長)では、「リレー・エマージェンシ・バルブ」の凍結予防方法について掲載したトレーラサービスニュースを発行した。

「リレー・エマージェンシ・バルブ」は、3カ月(メーカー指定)・12カ月(法定)の点検項目になっている。点検整備を確実にし、ブレーキエア内の水分除去をしないと、冬季に水分が凍結し、作動不良を起こす要因になり、ブレーキが「ききっぱなし」「きかなくなる」ケースが見受けられる。

今回のサービスニュースでは、その予防方法をまとめ、8月中旬からトレーラ部会員より使用者、サービス工場に配布と説明を行っている。



また、当会ホームページの「最近の活動」にサービスニュースを掲載中。http://www.jabia.or.jp/

パン部会

■(社)日本冷凍空調工業会と懇談会開催

パン部会技術委員会(委員長・桑嶋洋二・日本トレクス(株)設計部トラック設計室長)では、8月25日、(社)日本冷凍空調工業会輸送用冷凍ユニット委員会と懇談会を実施した。

当技術委員会で「冷凍・冷凍自動車取扱いの手引き(仮称)」の検討を進めており、冷凍機項目での協力依頼内容を説明し、日本冷凍空調工業会から「環境に配慮した冷凍装置の取組み」の説明をしていただいた。

お互いに協力していく事項が多くあるため、なお一層連携を深めていくことを確認した。

資材部会

■資材部会役員・幹事会を開催

資材部会(部会長・杉本 真・レシップ(株)社長)では、8月1日、2日新潟県の JR 東日本(株)新津製作所の見学会を実施した。

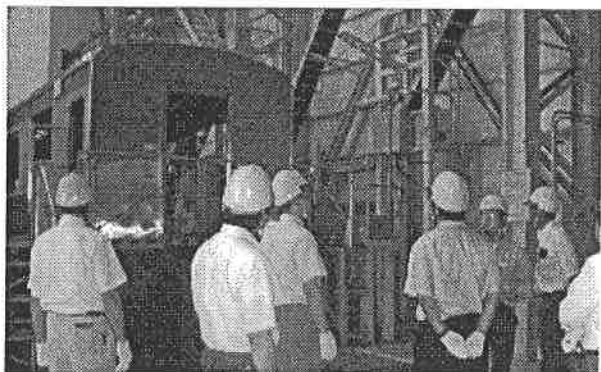
同製作所は鉄道車両製造を一貫して行う製造部門として1994年10月に操業を開始。鉄道会社が鉄道車両を作ることは、約130年を超す鉄道の歴史の中でも初めてのことで、新津製作所が出来たことにより、JR 東日本(株)では、通勤電車に関して、企画から廃棄まで鉄道車両のライフサイクル全てを管理するようになった。

工場敷地面積は約15万㎡。社員は約400名で平均年齢約47歳。生産能力は年間約250両。JRグループ以外の鉄道車両も製造している。

また、作業毎に「技術項目」と「技能項目」に分けた独自の基準化を進め、能力向上に努めている。

今回の見学会では、出席した参加者から、鉄道車両を企画・製造する同製作所の資材部品から製作する工程を視察できた貴重な見学会であった等の声を多くいただき、大変有意義な見学会となった。

その後、役員・幹事会を開催。上期事業進捗状況の報告と下期の事業計画(案)について審議し、了承された。



支部だより

北海道支部

■不正改造排除運動推進会議を開催

北海道支部（支部長・原 忠彦・㈱パプコ北海道社長）では5月28日、北海道運輸局札幌運輸支局で「不正改造車排除運動推進会議」を開催した。

会議では、6月1日～6月30日の1カ月間で行われる不正改造車を排除する運動の実施要領について説明した後、今年度の運輸支局の主な取組み、2007年度不正改造車を排除する運動の実施結果などについて説明があった。

■トラック・バン部会、第2回役員会を開催

6月27日、札幌第一ホテルで、トラック・バン部会を開催した。会議では、各企業の状況について説明があったが、どの企業も材料高騰により経営が非常に圧迫されているので、値上げをしなければどうしようもない、と言う声が圧倒的であった。

7月25日に行われた第2回役員会でも材料高騰について議題に上がり、検討を行った。

関東支部

関東支部（支部長・荒井直人・富士重工業㈱執行役員）では、6月の不正改造を排除する運動の強化月間中に、関東運輸局からの通達に基づき、ポスター、チラシ、「不正改造車排除マニュアル（日整連発行）」

等のグッズを支部会員に配布して、本運動の主旨を周知徹底した。

また、各都県会においては、運輸局担当官、自動車検査法人担当官による研修会および会員事業場視察（パトロール）を別表のとおり実施した。研修会参加者の支部合計は96社142名であり、事業場視察数は10社であった。



中部支部

■不正改造排除運動、企画会議を実施

中部支部（支部長・山崎茂雄・㈱東海特装車社長）では6月16日、不正改造車排除強化月間活動の一環として、中部運輸局、自動車販売店協会および本部の臨席の下、会員32名が参加し、不正な二次架装の防止決起大会を実施し、不正な二次架装の根絶に向けて、今後も努力していくことを誓った。

また、7月18日には支部長、副支部長、幹事、分会長による企画会議を実施し、今年度の行事についての詳細が討議された。

恒例行事の秋季研修旅行は10月に北陸方面とし、今年度も、講演会および会員工場の見学会を実施し、厳しい環境の中、支部活動の更なる活性化を図れるよう方向付けを行った。



都県会	不正改造車排除運動実施結果(別表)		事業所視察(パトロール) 市町村所長・同行者名
	期日・場所・参加者数	運輸支局等連絡	
東京	2008.6.16 芝パークホテル 19社 27名	鈴木首座専門官 石塚監理官 野村技官	2008.6.16 日本機械工業㈱ 鈴木首座専門官 石塚監理官 野村技官 増田部会長 津田部会長 一杉部会長
神奈川	2008.6.17 神奈川県自動車整備協会 14社 28名	吉川首座専門官 堀地専門官 斉藤専門官	2008.6.18 昭和自動車ター 吉川首座専門官 堀地専門官 斉藤部会長、後井部会長
千葉	2008.6.25 東武ホテルセント東京 8社 15名	鈴木首座専門官 野口専門官	今回はなし
埼玉	2008.6.17 埼玉運輸支局会議室 15社 21名	斉藤専門官 荒井主席後査官(後見人)	今回はなし
茨城	2008.6.10 新緑園会議室(水戸) 11社 17名	鈴木首座専門官 吉谷野主席後査官	2008.6.10 昭和自動車ター製作所 三久自動車工業㈱ 本多専門官、酒井専門官 小島部会長
栃木	2008.6.17 栃木県自動車協会 11社 17名	飯田専門官 山本主席後査官(後見人)	2008.6.25 関ウスイ 本所(栃木工業 飯田専門官、吉田専門官 見村主席後査官(後見人) 金子部会長
群馬	2008.6.5 群馬自動車ター製作所会議室 12社 12名	不正改造車排除 マニュアル客による 勉強会	2008.6.11 関寺尾自動車工業 群馬車体協 御オサカ自動車工業 高橋車体整備㈱ 斉藤部会長、高岡部会長
山梨	2008.6.13 「ノエル オービットイン」 5社 5名	——	今回はなし
支部計	96社142名	——	10社

官公庁だより

■「産業活力再生特別措置法等の一部を改正する法律の一部の施行期日を定める制令案」および「産業活力再生特別措置法関係手数料令案」について

— 経済産業省

地域における中小企業の再生円滑化も含む産業の生産性向上を狙った「産業活力再生特別措置法等」の一部改正の施行日を平成20年10月1日とした。(参考：この改正内容は、当会で昨年度、講演会を開催済みで車体NEWS 2007年秋号にその内容を掲載している)

また、産活法改正法の施行に伴い新設される特定通常実施権登録制度について、必要な手数料の額を制定した。詳細は、経済産業省ホームページを参照のこと。

<http://www.meti.go.jp/press/20080729008/20080729008.html>

■原油・原材料価格高騰に係わる下請中小企業向け追加対策について

— 経済産業省

原油・原材料価格高騰時が高騰する中、中小企業は価格転嫁をすることが困難であり、収益を圧迫されている状況を踏まえ、政府は数回にわたり、原油等価格高騰対策を講じてきた。

しかしながら、下請かけこみ寺等を通じて把握した取引実態を踏まえつつ、下請代金法の厳格な運用、中小企業の立場に立った相談対応の徹底など、下請取引の適正化等を図る対策を一層推進する必要があることから、以下の対策を8月9日から順次実施することとした。

1. 平日の相談時間の延長および土曜日の相談の実施
2. 原油・原材料価格高騰時における買いたたきの具体的内容の明示

◆国土交通省人事異動（2008年7月4日）

自動車交通局技術安全部長
内藤 政彦 氏



自動車交通局技術安全部審査課長
江角 直樹 氏



当会担当窓口
なお、前任の和辻健二氏は、同技術安全部整備課長に就任されました。

1. 重点項目

- (1) 点検・整備の必要性の啓発
- (2) 大型自動車に関する適切な点検・整備の方法について啓発

2. 重点実施方法

- (1) 自動車の点検・整備を推進するためのイベント等の開催
- (2) 総合的な広報・啓発活動の実施
- (3) 重点点検の実施
- (4) マイカー点検教室、講習等の開催
- (5) 出前講座の実施
- (6) 黒煙の排出量の多い自動車ユーザーへの点検・整備の啓発

■「審査事務規程」の一部改正について

—自動車検査法人—

自動車検査法人は、審査事務規程の第46次改正を行い、新規検査時の3次元測定・画像取得装置による検査の新設、前部潜り込み防止装置、後部突入防止装置等の審査方法の新設および改正をした。(改正等内容の全文は、自動車検査法人のホームページ <http://www.navi.go.jp/> を参照) 主な内容は、次のとおり。

1.3 次元測定・画像取得装置による検査の新設

新規検査等において、3次元測定・画像取得装置による自動車の画像の取得および保存を行うことを規定

2. 前部潜り込み防止装置の規定の新設

平成23年9月1日以降に製作される車両総重量3.5t超えの貨物自動車に、前部潜り込み防止装置を取り付けることを規定

3. 後部突入防止装置の要件の改正

平成24年7月11日以降に製作される車両総重量3.5t超えの貨物自動車に、国連協定規則の技術的な要件(強度2倍、面積350cm²以上:全幅2m以下の自動車は緩和要件有り等)を適用することを規定

(注) 現行のJABIAリベット制度は、平成24年7月11日以降の新規検査、構造等変更検査には適用されませんので注意してください。

4. 各灯火装置の要件の改正

配光可変型前照灯、前部霧灯、側方照射灯等について、国連協定規則の技術的な要件に整合を図るために規定を改正

■「外国人雇用状況届出制度」について

—厚生労働省—

第166回通常国会において「雇用対策法および地域雇用開発促進法の一部を改正する法律」が成立したことに伴い、

- (1) 平成19年10月1日より、事業主の方に対し、外国人労働者の雇用管理の改善および再就職支援の努力義務が課されるとともに外国人雇用状況の届出が義務化

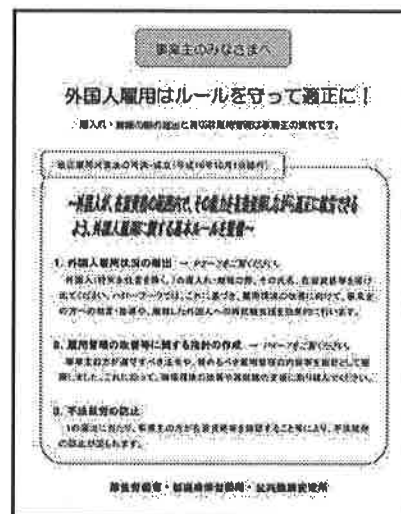
- (2) 平成20年10月1日までに施行前(平成19年9月30日以前)から継続雇用している外国人についても残留資格等を確認の上、同様の届出を行うことが事業主の方に義務付化。

外国人雇用はルールを守って適正に対応願います。周知用パンフレットは以下を参照のこと。

<http://www.jabia.or.jp/05/pdf05/pdf05-02/gaikokujinkoyou.pdf>

詳細は以下の厚生労働省ホームページ「外国人雇用状況の届出制度」による。

<http://www.mhlw.go.jp/bunya/koyou/gaikokujin-koyou/index.html>



■「ねんきん特別便」に関する協力依頼

—経済産業省—

今般、厚生労働省より、「ねんきん特別便」に関する周知・広報について協力依頼があった。

年金記録問題については、現在、一刻も早く年金記録を正しいものとするよう、政府を挙げてさまざまな取組みを進めている。

本年4月から10月にかけて順次「ねんきん特別便」をお送りし、年金記録を確認していただくことになっている。お送りした「ねんきん特別便」については、一人一人に、ご自身の記録漏れや間違いがないかをきちんと確認し、必ずご回答いただきたい。

会 員 情 報

■入 会

・正会員

フェニックス工業(株) (トラック部会 7月10日付)

代表者: 代表取締役 上野 孝史

〒731-3169 広島県広島市安佐南区伴西 1-4-5

TEL 082-849-6556 FAX 082-849-5235

事業内容: トラック車体架装

八千代工業(株) (小型部会 7月10日付)

代表者: 代表取締役会長 大竹 茂

〒350-1355 埼玉県狭山市柏原 393

TEL 04-2955-1211 FAX 04-2955-1217

主要製品: 軽自動車、燃料タンク、サンルーフ、板金部品

事業内容: 自動車の機能部品(燃料タンク・サンルーフ)の開発・製造と板金部品・樹脂製品の製造および本田技研工業(株)向け軽自動車の生産

・準会員

(株)サンゲツ (資材部会内装材分科会 7月10日付)

代表者: 取締役社長 日比 賢昭

〒451-8575 愛知県名古屋市中区西区幅下 1-4-1

TEL 052-546-3111 FAX 052-564-3191

主要製品: バス用内装材、ビニールレザー、織物、床材

事業内容: インテリアの専門商社。壁紙、カーテン、床材、イス生地などトータルインテリアの商品開発・販売

■退 会

・正会員

(株)山登 (バン部 6月30日付)

■代表者変更

・正会員

関東自動車工業(株)	取締役社長	服部 哲夫
極東開発工業(株)	代表取締役社長	筆谷 高明
佐川ギャラクシーモーターズ(株)	代表取締役社長	谷本 育生
(株)テイセンテクノ	代表取締役	澤井 健蔵
トヨタ自動車九州(株)	代表取締役社長	須藤 誠一
(株)トランテックス	代表取締役社長	石原 俊彦
ヒアブ(株)	代表取締役	富岡 真一
豊和工業(株)	取締役社長	坂野 和秀

・準会員

サクサ(株)	代表取締役社長	越川 雅生
(株)鈴木用品製作所	取締役社長	鈴木 和夫
東洋ゴム工業(株)	取締役社長	中倉 健二
(株)ナカカイトクナート	代表取締役社長	荻田登三男
日本板硝子(株)	代表執行役社長	山ノ内 浩一
日本シール(株)	取締役社長	善積 一美
パナソニック・エレクトロニクス(株)	代表取締役社長	柴田 雅久
(株)ミクニ	代表取締役社長	生田 久貴

■移 転

(株)コマツコーポレーション

〒111-0041 東京都台東区元浅草 3-1-8

雄幸ビル 4 階

TEL 03-5848-6475 FAX 03-5848-6476

「下請かけこみ寺事業」紹介

— 中小企業庁/全国中小企業取引振興協会

中小企業者の取引の悩みに応じる「下請かけこみ寺事業」を2008年度から全国中小企業取引振興協会にて実施している。「下請適正取引ガイドライン」「各お問い合わせ先」等についてリーフレットにて紹介する。

◆「下請かけこみ寺」の事業内容

1. 相談窓口の設置

中小企業者の取引に関するさまざまな悩み等を専門家が親身になって耳を傾け、適切にアドバイスを行う。

2. 迅速な紛争解決

中小企業者が抱える取引に係わる紛争を迅速かつ勘弁に全国の登録弁護士が中小企業の身近なところで解決する。

3. 下請適正取引ガイドラインの普及啓発

中小企業者に対するガイドラインの説明会を業種毎に開催するなど、普及啓発活動を図る。

詳しくは以下のホームページを参照。

http://www.chusho.meti.go.jp/torihiki/080529shitaok_best.htm



車体工業会活動報告

第 197 回理事会議事録

日時 2008 年 7 月 10 日

場所 当会会議室

議題（審議事項）

第 1 号議案 新入会員に関する件

第 2 号議案 評議員の変更にに関する件

報告事項

- 1) 本部事業計画 1 / 4 期進捗状況報告
- 2) 部会事業計画 1 / 4 期進捗状況報告
- 3) 環境対応自主取組み進捗状況報告
- 4) 国際物流総合展および東京モーターショー 2009 への取組みについて
- 5) 2008 年度（4～6 月）の商用車販売・生産台数について
- 6) 60 周年記念事業準備状況について
- 7) 2008 年度装置／部品等の共同開発および共通化の推進について
- 8) 自動車税制改革フォーラム特別要望書（案）について
- 9) 原材料費の価格変動のホームページでの P R について
- 10) 2008 年度欧州視察参加状況等について

月度活動状況

◆ 6 月 ◆

3 日 特装・脱着キャリア分科会	当会
4 日 トラック・車輛運搬車分科会	"
6 日 特装・車体技術史編集委員会	"
トラック・P R 委員会	"
9 日 バン・技術委員会	"
環境・工場環境分科会	"
10 日 トレーラ・技術委員会	"
トレーラ・各委員会合同役員会	"
11 日 自動車産業労政合同勉強会	愛知
12～13 日 特装・粉粒体運搬車技術分科会	群馬
13 日 トラック・技術委員会	当会
16 日 環境・架装物リサイクル分科会	"
17 日 特種部会・業務技術合同委員会	"
19 日 バス・ワンマン機器小委員会	"
バス・資材委員会	"
バス・技術委員会	"
中央業務委・法制税制対応分科会	"
20 日 支部連絡会	"
23 日 中央業務委・不正改造根絶分科会	"
特装・ダンプ業務分科会	"
24 日 特装・サービス委員会	"
環境・工場環境分科会	"
25 日 トレーラ・サービス委員会	"
中央業務・会員拡大分科会	"
26 日 中央技術委員会（ECE、R10 説明会）	"
27 日 中央業務委員会	"
30 日 バン・業務委員会	"
特種・技術委員会	"

◆ 7 月 ◆

1 日 モーターショー企画委員会	当会
4 日 環境・工場環境分科会	"
8 日 トレーラ・技術委員会	"
9 日 バス・技術委員会	"
バス・ワンマン機器小委員会	"
10 日 常任委員会	"
第 197 回理事会	"
環境発表会	東京
14 日 特装・業務委員会	当会
バス・扉開閉制御専門化 WG	"
15 日 トレーラ・サービス委員会	"
17 日 バス・塗装デザイン研究会	"
トレーラ・技術・業務役員会	"
22 日 労務・安全衛生 & 教育 WG	"
バス・資材委員会	岐阜
トラック・P R 委員会	当会
23 日 特装・サービス委員会	"
24 日 環境・工場環境分科会	"
特装・技術委員会	"
25 日 中央技術・突入防止装置審査委員会	"
31 日 特装・清掃車小委員会	"
自動車産業労政合同会議	東京

◆ 8 月 ◆

1～2 日 資材・役員会・幹事会	新潟
4 日 特装・脱着車キャリアコンテナ合同技術分科会	当会
5 日 特装・じん芥車技術分科会	"
トラック・バン技術合同役員会	"
自動車産業労務担当役員懇談会	東京
6 日 資材・産業技術史会議	当会
7 日 バス・ワンマン機器小委員会	"
トレーラ技術委員会・特装ローリ技術分科会合同会議	"
特装・ローリ分科会	"
8 日 バス・技術委員会	"
バス・資材委員会	"
20 日 トレーラ・サービス委員会	"
21 日 バス・扉開閉制御専門化 WG	"
特装・サービス委員会	"
22 日 欧州視察説明会	"
特装・クレーン技術分科会	"
25 日 バン・技術委員会	"
特装・じん芥車業務分科会	"
26 日 バス・塗装デザイン研究会	"
環境・架装物リサイクル分科会	"
モーターショー企画委員会	"
27 日 労務・安全教育 WG	"
バス・業務委員会	"
29 日 広報・車体 NEWS 編集委員会	"
環境・工場環境分科会	"

我が社の



2008.秋

新しい部署で日々勉強中です！

タキゲン製造(株) 開発部 中地 隼人さん

Q 1 どんなお仕事ですか？

特装車に使用される金具（蝶番、コンテナハンドル、ファスナー等）の設計・試作・量産を行っています。現在の部署には 7 月に配属になったばかりで、先輩の方々に付いて日々勉強中で、さまざまなことに四苦八苦しています。

Q 2 仕事でつらいこと

営業部で 4 年ほど仕事をしていましたが、そのときは特装業界のお客様がなかったのが、本当に 1 からの勉強になりました。CAD や特装金具製品にあまり触れていなかったのが、先輩方の話が分からず迷惑を掛けています。この悔しさをバネにしっかり勉強し、着実に前進していきます。

Q 3 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は？

特装業界のお客様を訪問し、現場を見学させていただいたことは大変勉強になりました。普段街中で、何気なしに見ていたトラックが工場で製作されており、その迫力に驚きました。

Q 4 御社の P R をしてください！

特装金具全般のことなら、何でもご相談ください。お客様の納得のいく製品を必ず製作させていただきます。また、新製品も定期的に生み出していますので、今後ともタキゲンに注目してください！



組み立て作業が楽しい！

デベロテクノ(株) 製造・アフターサービス

朝比奈 浩一さん

Q 1 どんなお仕事ですか？

入社 4 年になり、福祉車両の製造・修理メンテナンス等の業務を行っています。

Q 2 仕事で楽しいときは

組み立て作業は、好きなので入浴車などを作っている時が一番楽しいです。

Q 3 仕事でつらいこと

何かと緊急修理が多く、出張先で緊急修理が入り、県をまたがって移動しないと行けない時など、少し大変です。

Q 4 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は？

組み立てを任せられて、自分の考えで一台完成させたこと。

Q 5 御社の P R をしてください！

訪問入浴車のハードからソフト面まで、お答えします。お客様から貴重なご意見等をいただき、より良い製品作りをしていきたいと思っています。



資材部会

準会員で構成
会員同志の強い連携でビジネスチャンスをつむぐ

1. 部会概要

1975年に準会員制度とともに設立。車体工業の近代化が進むにつれ車体工業会と車体部品メーカーとの強固な協力体制が求められ、素材部品メーカーを車体準会員として入会促進を図るとともに、資材部会が設立された。

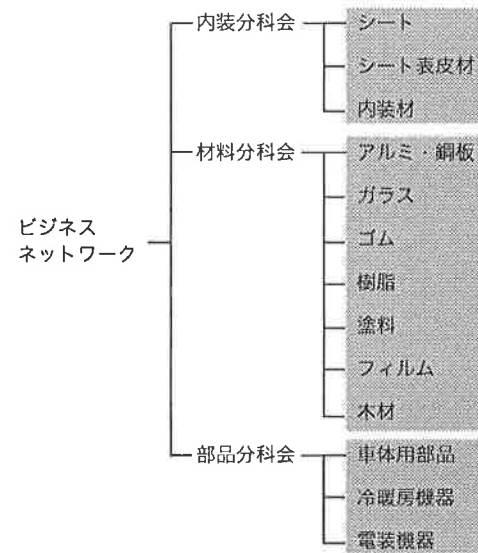
会社規模や業種がさまざま、まとまりにくい面があり、1996年に「ビジネスネットワーク」を設置。専門分野ごとに3分科会13グループを設定し、現在に至っている。

この「ビジネスネットワーク」は、会員のより強い連携と架装メーカーへのビジネスチャンスをより積極的に展開し、車体架装業の発展に寄与することを目的としている。

2. 活動体制

現在の部会は93会員で、2008年度役員は以下のとおり。

部会長	杉本 眞 (レシップ㈱代表取締役 社長執行役員)
副部会長	福西紀雄 (天龍工業㈱代表取締役会長)
監事	菅原健吉 (泰平電気㈱取締役社長)
	清水貞夫 (㈱五光製作所常務取締役)
副分科会長	平本康富 (平本工業㈱代表取締役)
〃	小澤賢記 (ゴールドキング㈱代表取締役社長)
〃	榎本 徹 (㈱オージ取締役社長)
〃	吉川徳雄 (㈱テンソー取締役副社長)
〃	浦川 徹 (住江織物㈱上席執行役員)
〃	加藤三省 (住友3M㈱技術サービス部マネージャー)
〃	石原 寛 (日本板硝子㈱産業部グループ総務部長)
〃	松岡義久 (クラリオン低セル&マーケティング本部 グローバルアフターマーケット担当部長)



部会ホームページ

車体 NEWS に
掲載されている
「VOICE」



資材部会で制作した
「再帰反射材」
パンフレット

部会・委員会紹介 / 部会長インタビュー

資材部会

杉本 眞 部会長に聞く

(レシップ㈱代表取締役 社長執行役員)

エンドユーザーの立場で考え
製品、品質に反映させていく

●資材部会を取り巻く環境について教えてください。

ご存知のように、国内需要は低迷が続いており、また原材料の高騰もあり、当部会員の経営実態は大変厳しいものがあります。大・中型バス需要に関しては、主要バスメーカーのフルモデルチェンジでの商品力向上努力により何とか前年並みとなっていますが、トラック架装、特装車架装においては前年比15%程度の落ち込みが続いています。

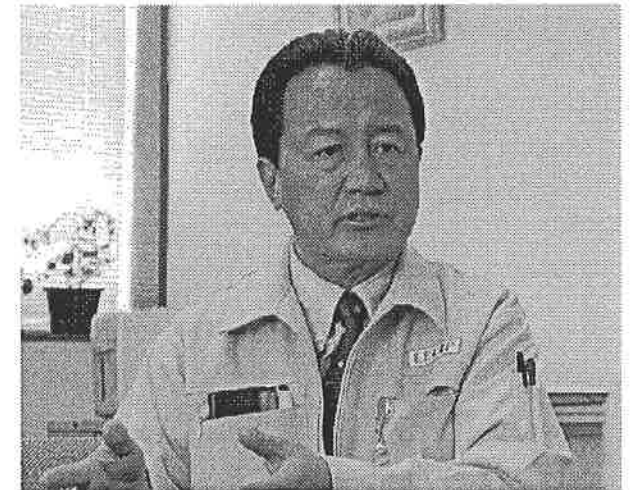
ただし、この台数減や原材料高騰による厳しさは、当部会員だけのことではなく、自動車業界全体の話です。一朝一夕に解決できる課題ではなく、会員個々の企業がそれぞれの立場で対応していかざるを得ない問題だと考えています。

また、最近では技術革新が続いており、技術開発が生き残り戦略ともなっています。具体的には軽量化のため、設計構造や材料の見直しやパスモのようなICカード活用機器の路線バスへの搭載などのように、IT化対応があります。

●資材部会の主要課題とその取り組みについて教えてください。

まずは「環境対応」があります。車体工業会の自主取り組みに沿って、鉛、六価クロム、カドミ等の環境負荷物質の使用削減を進めています。これは材料や工法の変更によりコストが上昇しますが、環境対応としてやむを得ないものとして納入先に認めていただいております。また最近では内装材からのVOC削減の重要性が高まっており、昨年度に業界全体で決定した部品単位でのVOC測定法を利用し始めています。更に架装メーカーさんには、塗装工程でのVOC削減のための塗料変更や塗装設備変更の提案もしています。

次に「法規や基準類変更への円滑な対応」があります。当部会はシートや灯火器、内装など専門家の集まりのため、他部会や他団体の規格策定委員会に多く参加していますが、当部会の意見フィードバックのためこれを充実させる必要があります。



また内装材難燃性材料をはじめ、最近ではノンステップバス標準仕様での床材、シート表皮材の規格を決め自主管理していますが、これらも充実させる必要があります。

●今後の計画や抱負についてお願いします。

われわれは部品専門メーカーの集まりで、お客様であるバスや車体架装メーカーさんからの性能、品質、価格等の要望を実現させていくのが使命です。その中で大事なことは、部品だけでなくシステムや車両全体の立場で考え、またエンドユーザーである運送会社やバス会社さん、更にはバスの乗客の皆様を忘れないことだと思います。例えばバスの乗客の視点での快適性、利便性を追求していくことで、商品価値も増えるだろうし、逆に無駄も省ける発見があるはずです。それらを車体工業会の横の繋がりや資材部会ビジネスネットワークを通じてバスや車体架装メーカーさんに提案していきたいと思っています。

Profile

◆業務歴

1975年 丸紅㈱ 入社
1989年 ㈱三陽電機製作所 入社
1990年 同社取締役 就任
1993年 同社代表取締役社長 就任
(2002年よりレシップ㈱に社名変更)

◇車工会歴

2008年 5月 資材部会長 就任
理事 就任

◆趣味・嗜好

音楽・映画鑑賞、ジョギング

◆人物寸評

パワフルにしてスピーディ、かつ、緻密な構想力を持ち、ガッツなファイトとナイーブな感受性に溢れています。あらゆるジャンルの話題作りと頑強な体力作りには定評があります。正に身体全体が「好奇心」の固まりのような方です。歴史とお酒をこよなく愛し、家族を大切にされる頼りがいのあるスーパーリーダーであります。



NET WORK

会員会社紹介 Vol.54

お客様の使いやすい車作り、
喜ばれる車作りを企業マインドに

JR東海道線茅ヶ崎駅から車で国道1号線を小田原方面へ走り、産業道路へと入る。左手にある相模川に沿うように車を走らせること約5分、架装中の小型自動車と並ぶ(株)クラタの門前にたどり着く。

取材／(株)日本自動車車体工業会 事務局次長 瓜谷優一

特 徴 沿革

(株)クラタの前身は、1946年に加瀬忠次氏が国産小型自動車車体製作を専業とする自動車ボデー製作会社「倉田自動車工業株式会社」を設立したことから始まる。設立当初は、旧プリンス自動車のトラックライン工場としてトラック製造を始め、主に日産自動車の車両を取り扱ってきた。

1964年に旧プリンス自動車と合併、倉田自動車工業も日産自動車のトラックライン工場として発展するが、翌年、多角経営に乗り出し、日産自動車だけでなく多種多様な特装車を手がけるようになった。

その後1972年に、市街地という立地条件を考慮し、従来のト

ラックライン工場としての規模を縮小、翌1973年、遊技場としてボウリング場を設立し、自動車事業部及遊技場ボウリング事業部を設立、自動車事業部は特装車製造を専門となった。

1999年には社名を「(株)クラタ」に変更、代表取締役社長に加瀬正之氏が就任、茅ヶ崎市に「茅ヶ崎工場」を新設した。この工場に自動車事業部の業務を移管し、日産関係の小型商用車を主力の特装工場として、現在に至っている。

(株)クラタは30年以上にわたり、一貫して特装車の製造に専念し、社会ニーズの変革に機敏に対応できる特装会社として、「品質の良い特装車作り」を企業目標に技術、技能に磨きをかけている。

最近ではこれまでに培ってきた技術の伝承にも力を注いでいる。綿々と受け継がれてきた板金等の技術こそが、クラタの歴史であり、お客様の使いやすい車作り、喜ばれる車作りの源である。これからもその技術を絶やさないよう、次世代に引継ぎ、更なる発展を目指している。



株式会社 クラタ

DATA

■本社

〒240-0062 神奈川県横浜市
保土ヶ谷区岡沢町365
TEL 045-331-5384
FAX 045-331-5399

■茅ヶ崎工場

〒253-0071 神奈川県茅ヶ崎市
萩園723
TEL 0467-89-2760
FAX 0467-89-2761

URL <http://www.kurata-co.jp/>

■資本金 3,500万円

■従業員 30名

■事業所規模

敷地 約2,645㎡ 工場 約990㎡

■車体工業会加入

1959年(特種部会)



代表取締役
加瀬正之

製品

——御社で製作している主力製品についてお聞かせください

加瀬社長 官公庁関係では、警察庁、警視庁、東京消防所などのサインカー、道路標識車、防災パトロール車などを製作しています。メーカーでは、日産自動車をはじめとする各メーカーの架装を手がけています。

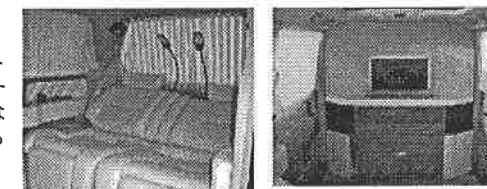
——印象に残っている車両などはありますか？

日産自動車広報からの仕事で、1982年頃に人気のあった「西部警察」というドラマで使用される

車両の製作を手がけたことがあります。製作したのはフェアレディガルウィング車、サファリ特別仕様車、これには放水ポンプなどを装着しました。どの車両も図面がない状態での製作で、お客様の意向を汲み取りつつ、形にしました。

1985年から1995年くらいまでは、日産キャラバンジャンボタクシーを全国に向け、製作したことが印象に残っています。

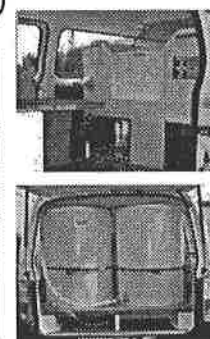
お客様の要望に合わせて、シートをかえたり、ライトを装備。シート前にはテレビ、キャビネットなどもあり、くつろぎの空間となっている



ペットリミング用車両



ペット専用のトリミング用車両。この車両の中でペットのシャンプー、カットなどができる(上)。後ろにタンク2個を積んでおり(下)、10匹ほどのペットのシャワーが可能



サロン車



緊急用車両



日産マーチをベースとした緊急用車両

放送通信中継車



——従業員の特徴は？

当社の平均年齢は、45～6歳で、製造部門に至っては、30歳代が大半を占めています。製造の現場では、比較的若いほうだと思います。

——従業員の高齢化に伴う技術の継承は、どうしていますか？

3Kという言葉が語られてから10年以上が経ちます。当社もなかなか若者が定着しづらい職場ですが、板金などの製造現場は、現在、年配者から若手へ物作りが継承出来るよう、指導、育成をして

——今後の抱負、御社のモットーなどをお聞かせください

30年以上の長きにわたり、培ってきた板金等の技術、技能で、これまでお客様、社会のニーズに機敏に反応し、応えてきました。

そうした技術、技能をこれからも大切にして、いつの時代にもお客様の要望に応えられる企業でありたいと思います。

います。工場の環境整備なども行い、働きやすい環境を整えることも心がけています。

——若手への教育で大切にしていることは？

匠の世界なので、それぞれの技、やり方など時間をかけて指導していますが、気持ちの部分でも「ユーザーの気持ちになって」を基本姿勢として教育しています。



若手育成のための技術の伝承に余念がない。15～20年かかる技術、技能もある

レシップ機

自動両替機能付運賃箱 薄さ 160mm を目指して

バス市場向けの主力製品のひとつである「自動両替機能付運賃箱」は、長い年月にわたり、お客様のニーズが高い商品である。

運賃箱の始まりは、1970年に当時の南海電気鉄道に納品されたのが最初である。その後、改良に改良を重ね、1981年にヒット商品となったMS 5000型の量産を始めた。1990年には、デザインを一新し、硬貨計数・整理券読取・カード機能を取り入れた新型運賃箱の販売を開始した。現在は薄型運賃箱とニューベシック運賃箱の2種類が主力となっている。

薄型運賃箱の開発は、4年ほど前に始まった。当時レシップ機に中途入社したばかりの飯田氏（現・設計部次長）に課せられた問題は、210mmある幅を50mm減らし160mmにすることだった。バスの運賃支払い、磁気式カードとICカードの併用へ、



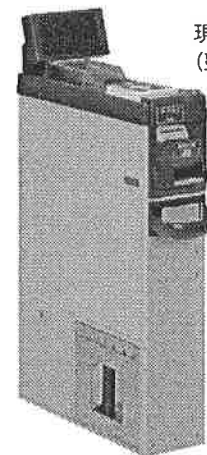
MS 5000 型の運賃箱

組付けの工程は、少ない人数で合理的に進められている。製造現場では女性の姿が目立つ

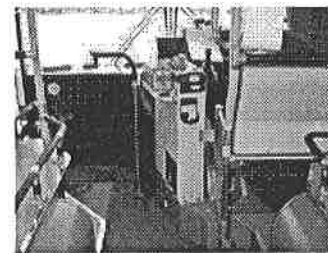
飯田 功一 (2004年入社/左) 設計部次長
30年近く電気機器などの開発・設計に携わっている。レシップ機に入社後は、主に機械設計を担当し、薄型運賃箱の開発責任者でもある。



田口 健司 (1996年入社/右) 設計部
主にソフト・回路開発を担当。これまで主に薄型運賃箱、ICカードシステム、鉄道ワンマンシステム、簡易型券売機の開発に携わっている。



現在、生産されているLF-C
(整理券読取り機能付・右)



車内取付け例

バス会社の営業担当者や運転士、整備士の方が求めているのは、機能の更なる充実、よりよい使い勝手であり、たとえば部品交換がやりやすいとか、作業性が良いといったことだった。また、それまでの運賃箱は大きくて重いものだったので軽量化も課題のひとつとなった。

アセンブリの小型化と配線を細く少なくすることを基本コンセプトに、約1年半をかけて試作機が完成した。完成品をみたユーザーから磁気・ICカードリーダーも入れて薄くならないかという要望もあり、再度挑戦して磁気・ICカードリーダー内蔵タイプで薄型化を実現した。ソフト開発担当の田口氏は、この薄型運賃箱の性能をフルに発揮するためのソフト開発、お客様の要求に応えている。

運賃箱はすでに成熟期にあると飯田氏は語る。しかし、変化する時代の要望に新しい改良は今後も必要となる。その時には今とはまた違う運賃箱が登場するに違いない。

□レシップ機 (代表取締役社長 執行役員 杉本 真)
「光」「電力変換」「情報処理」を軸に、「輸送機器事業」「S & D (サイン&ディスプレイ) 事業」「産業機器事業」を展開、それぞれの分野でトップシェア製品を送り出している。

本社
〒501-0401 岐阜県本巣市上保 1260-2
TEL: 058-324-3121 FAX: 058-323-2597
<http://www.lecip.co.jp/>

天龍工業機

「Dragon Seat」として培った技術

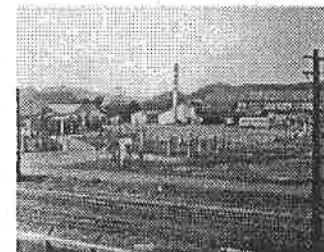
天龍工業機は、1946年7月に創業され、バスシートの生産は1948年からはじまり、1949年には空襲で焼けた野原となっていた岐阜県三柿野に移り、1952年には初代社長 福西 勇氏の指揮の下、現在の本社・各務原工場の地でバスシートの一環生産、技術研究室等を次々と立ち上げた。

一方では振動耐久試験機等の試験設備も取り入れ、クッション性、耐久性等の研究を自動車業界でも、いち早く行うことで、バスシートのトップメーカーとしての礎を築いてきた。

天龍シートは、当時から「Dragon Seat」として親しまれており、現在ではごく当たり前にあるリクライニングシートの初代型 (RH1型) もこの時代に開発され、1959年にはRH6型リクライニングシート (リク連動クッション繰出し式=右写真: 後にRH14型) として開発・発売された。鈴木氏は「今日のバスシートはこの頃の技術が基礎となっている」と語る。当時のリクライニング機構は、メカ



RH6型
リクライニングシート



1953年当時の工場 (現・本社所在地)

鈴木 久康 (1973年入社)
技術本部・バスシート開発部部長

入社以来バスシートに携わり、「天龍」の名に恥じない製品作りを心がけている。

1973年、シート事業部を品質管理部、1978年、技術部とテクニカルセンター、1999年関東営業所・第一営業所を経て、2000年から技術本部に席を置いている。



ニカルなロック機構でアームレストにリクライニングレバーを配設するなど、現在の技術がこの当時から確立されていたことを伺い知ることが出来る。

現在では、これら先駆者が築き上げた基礎技術のDNAを受け継ぎ、法規制に伴う強度UPと衝突安全性の追求を筆頭に軽量化・コスト削減・安全性・新しい機能・デザインなどの追及と出来る限りの共生化を図り、来る2012年のECEハーモナイズ対応に向けての製品開発が行われている。

バスシートは、開発および各種試験等の拠点として本社・各務原工場、生産拠点として、シートカンパニーの富山工場及び金沢工場と、グループ会社の九州天龍機の3つの拠点で、各ボデーメーカーへの適応性、生産性のバランスをとりながら、生産を行っている。



都市間
高速バス用シート
(左)

MSF型
2人跳上げシート
(右)



ダイナミック試験



シート組立工程 (富山工場)

□天龍工業機 (代表取締役会長 福西紀雄、代表取締役社長 福西健二)
社訓に「お客様第一」、「一流の品質」、「まず協調」を掲げ、バスシート、シート付属内装品、輸送機器部品、空調カバー・エアスポイラー等FRP部品、真空成形内装部品などを製造。(輸送機器部品以降はトランスコンポカンパニーにて製造)

本社・各務原工場
〒504-8642 岐阜県各務原市蘇原興亜町4丁目1番地
TEL: 058-382-4111 (大代) FAX: 058-383-9459 (代)
<http://www.tenryu-kogyo.co.jp/>

第1回 SPIN UP

トラック部会

スピン・アップ

連載開始にあたり

委員長 矢島 仁(埼玉自動車工業(株) 取締役)

「人の噂も七十五日(あるいは、百日)」、ドラマなどTV番組を3カ月(13週)分、1クールと区切ることが多いのは、「旬な話題」=「話題の寿命」がせいぜい持って百日だからでしょうか。ドラマの脇役を主役に立てて、サイドストーリーを語らせてスピン・オフとして、新シリーズを始めることもあります。

トラック・バンの荷台架装やバス車体、トレーラや各種特装車の中で、トラックを主に製造する会社の集まりが、トラック部会です。トラック部会の中にいくつか分科会があり、そのひとつが私ども『トラックPR委員会』です。

PR=パブリック・リレーションズ

PR、「パブリック・リレーションズ」の意味を考えますと、直訳すれば「公的な関係性」となりましょうか。関係性ということですから、ここで扱う内容は「双方向性」であることを大事にしたいです。「広報」という言葉との違いを考えた時に、広義ではPRと同義なのでしょうが、「広報」には「広く知らしめる」という意味での「一方通行性」を感じます。

タイトルの「スピン・アップ」

パソコンの始動時にハードディスクの回転速度が規定値まで上がることです。「ウィーン」というパソコンの起動時の動作音をイメージ出来ると思います。

トラック部会員の新しい仕事の切っ掛けを起動し、更なる発展に繋がることを願いタイトルを付けました。

一部分だけでなく、全体を見渡しながらも一方通行ではなく、相互の関係の中でトラック部会会員各社の既成にとらわれない製品や会社を挙げての取り組み事例などを積極的に次回以降も、「ぐるりと回りつづけながら」ご紹介をします。

迷子のゴミ保護してます

山田車体工業(株)

私たちの会社では、環境マネジメントシステムのエコアクション21を認証・登録し、環境活動に積極的に取り組んでいます。活動の中で廃棄物排出量の削減とリサイクル化が取り組みの大きな柱となっており、多くの産廃業者や大手企業を工場見学して、さまざまな活動事例を取り入れてきました。その中で特に、皆様の会社でもすでに行っていると思いますが、『分別』をもう一度、見直そうということになりました。

分別は最初からあまり細分化せずに、①今よりも環境に良い結果をもたらす場合と、会社にもメリットがあるとわかった時点で増やすこと。②分別された廃棄物が何にリサイクルされるかを従業員に知らせること。

以上の2点を主に活動して行く中で、どこに入れたら良いかわからない(材質や複合物等)も出て来ました。工場見学先で『迷子ゴミ』と称して容器を置いているのを思い出し、当社でも実施しました。

分別のわからないゴミは、部署名と氏名を書いて『迷子ゴミ』BOXへと入れておけば、担当者から分別の方法



▲ 職場の分別



▲ 迷子ゴミBOX

を知らせるので、今後の分別に役立つ様になりました。

どんなゴミも埋めたり、燃やしたりしないで再び資源として活用することは、これからの時代における企業の社会的責任ではないでしょうか。

山田車体工業株式会社

本社:〒410-0874 静岡県沼津市松長字改正600
TEL 055-966-0815 / FAX 055-966-7474

<http://www.yamada-body.co.jp>

地球サイズのエコロジー

(株)浜名ワークス

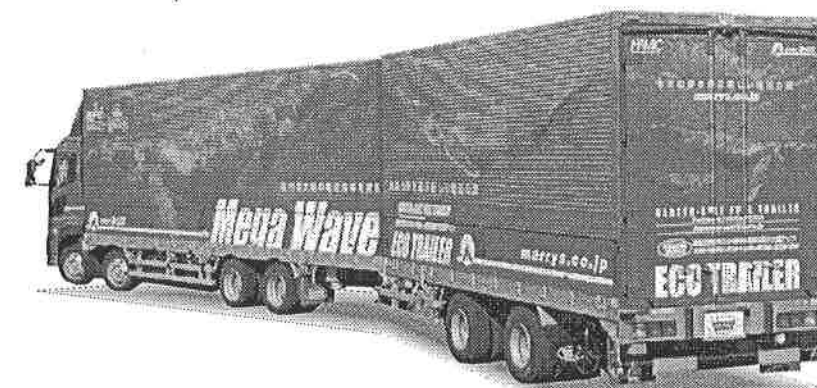
高い輸送効率を実現した“モンスターハミック”

CENTER AXLE FULL TRAILER

[センターアクスル型フルトレーラ]

HAMANA WORKSのセンターアクスル型フルトレーラは、ドーリータイプと比較して連結空間を60cm縮小したことにより、荷台スペースが大幅にアップしています。

フルトラクタはフルサイズ大型車の容積を確保しているため、トラクタのみの運行でも無駄がありません。中型車以上の容積を持つトレーラと合わせて輸送量の変化に柔軟に対応します。高い輸送効率を実現、CO₂排出量の低減に貢献します。



株式会社浜名ワークス

本社

〒434-0011 静岡県浜松市浜北区上島1700-1

TEL 053-583-1234 / FAX 053-583-1212

<http://www.hamana-works.co.jp>

名古屋支店・営業所

〒459-8001 名古屋市緑区大高町丸の内85

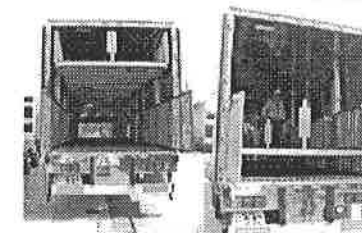
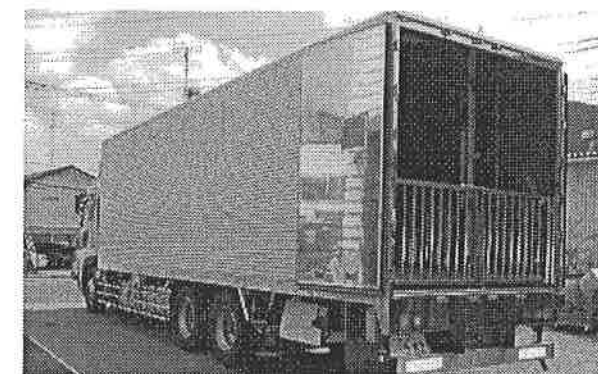
TEL 052-624-3111 / FAX 052-624-3120

空調無菌家畜運搬車

司工業(株)

冷房および空調システムを備えているため、外気を遮断して輸送することで、無菌状態で輸送が可能。現在までの車両ではできなかった長距離輸送もでき、輸送時の家畜への負担低減と輸送費用の低減および排出ガス低減を可能にした車両です。

また本車両は、家畜(豚)を輸送するために製作したもので、2段フロアが上下に移動することによって上部と下部に豚を分けて載せることができるので、同時に大量輸送が可能になり、ついでには輸送回数を減らし、燃料の節約およびCO₂排出量の低減をしています。



司工業株式会社

本社:〒134-0084 東京都江戸川区東葛西3-17-42

TEL 03-3689-3321 / FAX 03-3688-4572

<http://www.tsukasa-body.co.jp>

トラック部会PR委員会

委員長	矢島 仁(埼玉自動車工業(株) 取締役)
副委員長	山田 善雄(山田車体工業(株) 取締役企画室長)
委員	田村 元(浜名ワークス 専務取締役)
委員	加藤 俊宏(相模模ボデー 取締役製造部長)
委員	堀尾 修(不二自動車工業(株) 取締役副社長)

そこが知りたい

第5回

大阪府の流入規制とは？

最近新聞等で、大阪で始まる「流入車規制」が話題になっている。今回は「流入車規制」とは何か、調べてみた。

調べてわかったことは、環境改善に効果が大きく、またNOx・PM法指定地域か否かの不公平感をなくすためにも、合理的な仕組みであった。

■流入規制の概要とは？

2009(平成21)年1月から、自動車NOx・PM法の排気ガス基準を満たさないトラック・バス等を**大阪市、堺市など37市町村**への流入を制限するもの。

※能勢町、豊能町、太子町、河南町、千早赤阪町、岬町の6町村を除いた地域

■なぜ、制限が必要なのか？

NOx・PM法は大都市圏(東京都、埼玉県、千葉県、愛知県、大阪府、兵庫県の276市町村)を指定地域としているが、指定地域外の未対策車両が多く流入し、環境基準の達成が遅れ気味となっている。

また規制を逃れるために指定地域外に登録を移すケースも見られ、未指定の周辺地域の登録台数は増加している。(図1)

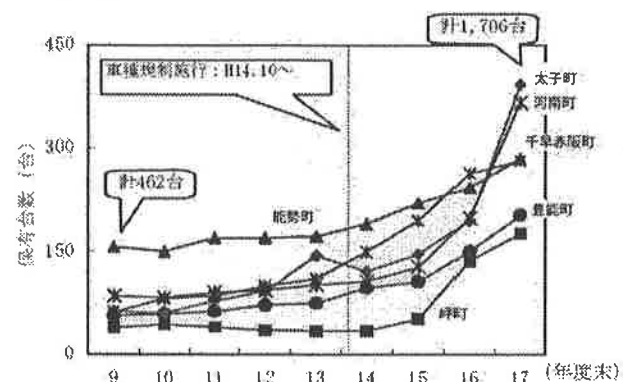


図1 未指定地域の保有台数(営業用貨物車)



更に、対策地域外での平均使用年数は13年以上と伸びており、対策地域との格差が拡大している。

大阪府の黒鉛モニター調査でも対策地域車の黒鉛は減少しているが、流入車からの黒鉛発生は増加している。(図2)

このことにより、大気汚染の改善のためには、NOx、PM法での未対策車両の流入を防ぐことが有効である。

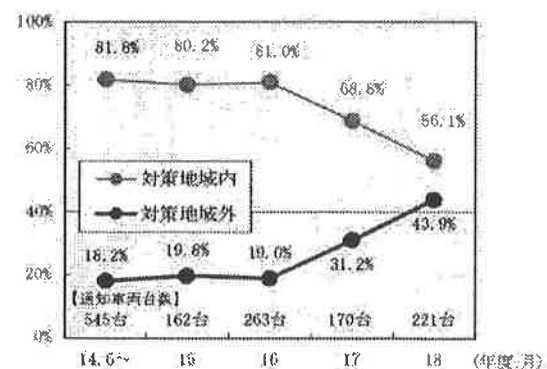
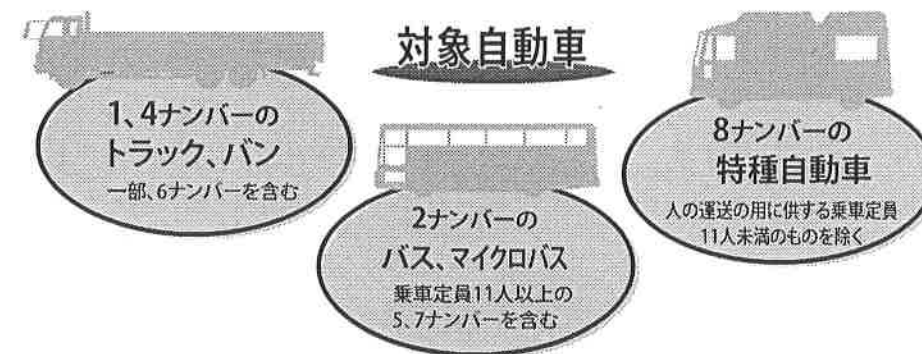


図2 黒煙を排出する車の内訳

■流入が規制される車の種類は？ NOx、PM法の未対策車両のうち次の車両が規制される。



※緑ナンバー、白ナンバーとも規制対象

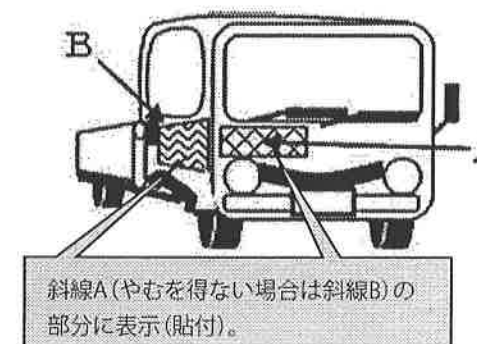
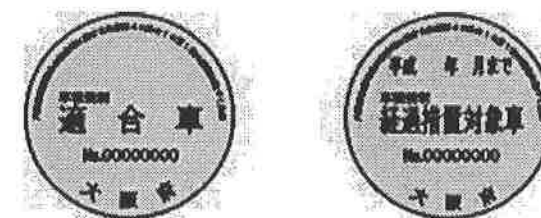
※適合車かどうかの確認方法は、自身の自動車の車検証の「備考」欄に「使用車種規制(NOx・PM) 適合」と記載されている車は流入できる。

■規制の内容は？

対策地域を「荷物の積卸し」「人の乗降り」「作業」などを伴う運行は規制される。しかし、トイレ休憩等、労働基準法で定められている休息のための休憩や、信号での停止のみの「通過」は対象外。

運行する者は、車種規制適合車を使用しなければいけないのはもちろんだが、運行する車種規制適合車には、大阪府が交付する**適合車等標章(ステッカー)**を表示が必要となる。

年に1回程度の配達等でも頻度に関わらず、ステッカー表示は必要となる。



■流入規制による効果は？

この規制により、例えばPM(粒子状排出物質)は約13%削減される見込みであり、大阪府の環境基準を早期に達成出来る見込みである。

- ・NOx: 460トン/年 減少
- ・PM: 94トン/年 減少

■きちんと守れるのか？

運行者はもちろんであるが、荷主や旅行業者等の発注側にも適合車を使用させる責任があり、その確認、記録義務もあるので徹底できる見込みとのこと。また、以下のとおり、罰金も定められている。

- ・適合車使用命令違反は50万円以下の罰金
- ・ステッカー表示違反は30万円以下の罰金
- ・適合車の使用確認、記録違反は20万円以下の罰金

Coffee Break

モータースポーツとの関係

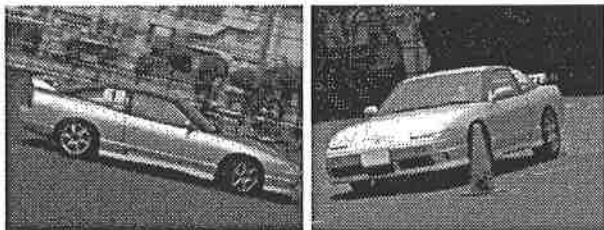
日産車体(株)利益原価管理部 小宮 清孝

私のモータースポーツとの出会いは、先輩に誘われ中学の頃から気になっていたS13系の車でジムカーナを始めたのがきっかけだった。ジムカーナとは、パイロン等で作られた規定のコースをミスなく速く走ることを競うもので、ナンバー付の通勤車でも参加しやすかったため、これを選んだ。やってみると、ハンドルだけではなくアクセルでも車が曲がるということを知り、すっかりはまってしまった。



やがて会社のモータースポーツクラブに入ったが、クラブではジムカーナのみならずサーキット走行やカート走行イベントも開催しているため、自分のモータースポーツの活動範囲も広がった。現在では参加するだけでなく毎年のジムカーナイベントを企画するまでになり、そこでは主催する側という貴重な経験もさせていただいている。

この趣味は安全運転にも役立っている。モータースポーツでサーキットや駐車場等の閉鎖された環境で走る一方、日常では対向車があるだけでなく歩行者や自転車も現れる公道で運転をしている。二つの場面を経験することでコントラストを強く感じるようになり、以前よりも慎重に運転するようになった。また、モータースポーツで速く忙しい操作を経験して、普段の運転に余裕が生まれたことも安全運転に繋がっている。



モータースポーツでは、自制心が試される。それは、「攻める」・「踏む」だけが走るということではないからだ。たとえば、スライド中の車は不安定な状態にあり、更にアクセルを踏んだところで前には進まない。そのまま横にスピンしてしまう。ここで冷静に車の様子を見ながらアクセルを調節できるかが、結果の分かれ目となる。うまくいかなかった時には「もう一本」という思いが、またうまく車と折り合いコースの最後までスムーズに走り切った時には、車をコントロールしたという達成感や満足感といったものが湧いてくる。これがモータースポーツの醍醐味の一つだと思う。

これらの経験ができるからこそ、モータースポーツはやめられない。これからも良い走りを目指してモータースポーツに組み続けようと思う。

We are Vegalta Sendai

山田車体工業(株) 営業部 丹治 一丸

普段は仕事で営業という前線にいる僕ですが、プライベートの時間は逆に、応援でバックアップするサポーターを楽しんでいます。

地元仙台をホームとしてJ2リーグを戦うサッカーチーム、ベガルタ仙台。そのホームスタジアムを初めて訪れたきっかけは、知り合いが観戦チケットをくれたことでした。いただいたチケットはメインスタンドの指定席。そのエリアは応援するというより、サッカーの試合を楽しもうといった雰囲気でした。

しかし、フィールドを挟んだ向こう側に目を向ける



と、そこには右や左へと動きながら大合唱するサポーター達。試合を観戦しながら、僕の中では“あの場所へ行きたい”という思いが沸き立ち、試合を観るには最高のメインスタンドが不満で仕方なかったのです。

そして次節のホームゲーム。以前から応援していた友人達と合流し、僕はそのサポーター達の中に立っていました。“声を合わせ歌い、手を大きく振り飛び跳ねる”。Jリーグでも有数である仙台サポーターの応援に、いつの間にか僕は溶け込んでいました。サポーターと言っても年配の方から小さな子供までバラエティーに富み、その場で親しくなった家族連れの方などもたくさんいます。時には偶然隣に座っただけの見知らぬ人と、肩を組んで応援するなんてことも。応援することでベガルタの力になろうという共通の思いが、サポーターに戦友的な感覚を与えるのでしょうか。

試合の日はいつもキックオフの数時間前から足を運び、仲間達と選手の話や前節の試合内容で盛り上がるのが僕の定番。何でそんなに早く行くの？とよく言われますが、そのひとときが無いと物足りなさを感じます。試合前の青々とした綺麗な芝生を見ながら、そこ

で飲む生ビールが格別というのが本音なのですが・・・。

キックオフの時間が近づいてくれば、いやがおうにもボルテージは上がり、ピッチへ登場した選手へ応援の檄が飛びます。“絶対に勝つぞ!!”腹の底から、強い気持ちが溢れてくる瞬間です。しかしその気持ちは諸刃の刃で、我がベガルタ仙台が相手のゴールネットを揺らせば狂喜乱舞し、相手チームにゴールされれば奈落の底へ。

しかし、どんな状況になっても精一杯の声を出す僕達は、勝ち越していればさらに熱を帯び、負けていれば“必ず逆転するんだ”と、また声を振り絞るのです。

試合も終盤になると、声はいつもガラガラ。全力を出し切った選手と、そこへ精一杯の声援を送るサポーターに、感極まって目頭が熱くなることもあります。

We are vegalta sendai

選手やスタッフだけではなく、僕達サポーターもベガルタ仙台の一員だと自負しているのです。



ワークバランスって？

日本フルハーフ(株) 広域営業部 木下 正之

最近、「プライベートの充実」により仕事が活性化するとか、「ワークライフバランスを考えた仕事」などという言葉をよく耳にしているけれども、具体的に「どのように」仕事とプライベートのバランスをとればよいのか？また、結果として「どんないい影響」がでるのか？漠然と考えていました。

「社員旅行」や「社内運動会」が無くなって久しい最近の会社の中に、いったいどんな「個人との関わり」を持ち込めるというのか？それとも自己啓発のようなものが「仕事の幅」を広くしてくれるとでもいうのか？いくら本を読んでも、もう一つピン！ときませんで

した。

そんな時、面白いことがありました。それは私の住んでいる神奈川県、ある小さな「名瀬」という地域の、そのまた小さな地域の盆踊り（納涼大会）での準備と後かたづけの時の話です。

私達家族は転勤で地方から引越し、やっと1年が経とうとしていました。家内は、ご近所同士のお付き合





約 1 カ月前に首都高 5 号線でタンクローリーのトレーラが横転炎上する大事故が発生し、全面復旧にはまだ 2 カ月以上掛かるという。報道によると事故原因は速度の出しすぎのようであるが、車体工業会としても少しでも事故を減らすため車両の安全性向上が課題である。

幸い今回の例では、最新の既存技術（ESC 等安全制御装置）により、トレーラ横転を減らすことはできるはずである。残念ながら価格も高くまだあま

り普及していないが、今後、コスト削減とともに普及活動を進めて行きたい。

今号の特集は、会員相互の情報共有化を狙って開催した環境対応事例発表会の内容とした。

皆様のご協力で参加人数も多く、内容も濃く有意義な発表会となったが、聴講できなかった会員のために要約を掲載しました。

環境対策は緊急度が高く共通性もあるため、会員相互の連携を強め会全体のレベルアップを図っていきたく、今後とも継続的に開催するので、皆様のご参加もお願いしたい。

（橋本）

ー創立 60 周年記念秋季会員大会のご案内ー

- ◆日 時 2008 年 10 月 31 日（金） 15 時 00 分～
- ◆場 所 ホテルパシフィック東京 「藤波および萬葉」
港区高輪 3－13－3
TEL 03－3445－6711
- ◆講演会 15 時 00 分～ 16 時 30 分
講師：角 盈男（すみ みつお） 様
野球解説者／元プロ野球選手
- ◆懇親会 16 時 30 分～ 18 時 00 分（予定）

■表紙写真について 『美術品搬送専用の冷蔵冷凍車 （美専車）』

（株）竹内ボデー工場 製

シングルキャブシャシをベースに、スーパーハイルーフ・ダブルキャブを架装。

キャビン内を広く確保し、リヤクーラーを完備することで快適なキャビン空間を提供している。

また、リヤボデーは断熱仕様のアルミバン、専用クーリングユニットを設備し、温・湿度の空調管理に対応。油絵等の美術品コンディションを最適に保つ美術品搬送専用車両となっている。

この会報「車体 NEWS」は、主として自動車車体にかかわる法令改正等の動きを情報としてとりまとめ、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 1,500 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、自動車検査（独）検査部・事務所、日本自動車車体整備協同組合連合会、軽自動車検査協会および自動車関係団体となっております。

広告ご掲載会社

住友スリーエム株式会社	表 2
三菱ふそうバス製造株式会社	36
須賀川市地域振興課	37
株式会社損保ジャパン	表 3
交通エコロジー・モビリティ財団	表 4

車体 NEWS 秋号 2008

2008 年 9 月 20 日発行

発行所 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 橋本 茂
制 作 NICS