

車体NEWS

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.

SPRING 2009 春

CONTENTS

巻頭言	2
NEWS特集	3
・最近の企業経営支援策の紹介	
・2008年度 環境自主取り組みフォローアップ結果報告	
・第2回 技術発表会を開催	
NEWS FLASH	
本部だより	10
部会だより	11
支部だより	13
官公庁だより	14
部会・委員会紹介 第13回トラック部会	19
VOICE	21
SPIN UP 第3回	23
そこが知りたい 第7回	25
Coffee Break	27
我が社の元気人	29
DATA BOX 車体生産台数 2008年10月～12月	30
編集後記	35



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



巻頭言

ウイングボデー

北海道支部長 原 忠彦
(北海道車体㈱・取締役社長)



先日久しぶりに立寄った海老名サービスエリアで数十台のウイングボデーを見て、車体業界に40余年籍を置いた私としては感慨無量のものがあつた。

ウイングボデー(以後WBと記す)がどのようにして、市場に浸透したのかを書き留めてみたい。

WBは1971年に清涼飲料水運搬の専用車として開発した商品名ガルウイング(ベンツのスポーツカーと同じ名称)をあるユーザーの声を参考に、1100サイズのパレットで使えるよう平ボデーをベースに改良開発されたものである。会社(加藤車体工業㈱ 現在の㈱パブコ)は、平ボデーの次の主力製品と期待した新製品であつた。新製品販売チームが編成され、入社4年目の私はその3人のメンバーの一人になった。

当時の販売方法は、販売会社の営業マン同行でユーザーにサンプル車を見てもらうことであつた。1号車は比較的簡単で、千葉の化学製品を輸送する運送業者に納入できた。しかし、その次がなかなか続かない。

チームの活動は、トラック協会の名簿頼りの飛び込みセールスで、回数を重ねるうちに、WBを高く評価してくれるユーザーにある共通点が浮かび上がってきた。経営者の年齢は40歳代前後(二代目が多い)、車両の保有台数30台前後、荷主に対しては元請または一時下請け、積荷はパレット化された物。ターゲットは増えてきたが、相変わらず販売実績は芳しくなかった。輸送方法の改善には、荷主の理解が必要であつたからである。

荷主にWBの良さをアピールすることが、次の課題になった。当時始まった物流展に、カーゴ系の車体メーカーとして初めて参加、WBを出品することにした。

WBは、ルーフを上げ下げするたび多くの来場者を集め、その中には後にWBを採用した多くの運送業者と荷主が含まれていた。この展示会で学んだ多くの知識は、後の営業活動に役に立った。パレット化が進んでいる業界、荷主、その輸送方法、荷主と運送業者との繋がりなど貴重なデータが集り、これを元にした営業活動はいろいろな業界の荷主を開拓

して、多くの運送業者に対して販売実績を上げることが出来た。

もう一つ、全国展開に弾みをつけた商談がある。チャンスを与えてくれたのは、N経済新聞の数行の記事だった。

ビール会社のK社が岡山工場に自動倉庫を1年後に新設するとの記事である。数週間前に訪問したK社の茨城工場で見にした光景が浮かんできた。自動倉庫から次々出てくるパレットに積まれたビールがパレットローダー(大型車に2回の操作で積み込みが出来る装置)で平ボデーに数分で積み込まれていた。作業は完了だが、トラックは工場にあふれていた。積荷にシートを掛けるために多くの時間が必要であつたからである。WBならそれを解消できるのではと、積み込み現場でテストをしたが、2つの問題点があつた。

WBの後骨格がパレットローダーの操作室に当たることと、ルーフを上げるとそれが倉庫の天井に当たることであつた。この問題点を解消することがWBを採用してもらえる条件になり、早速WBをK社の輸送部に売り込みに行った。数日後M重工の設計からK社へ出した資料を持って説明に来てくれとの電話があり、WBの初めての大口商談となった。

M重工はK社の要望に応え、建物の天井の高さ、操作室位置の設計を変更してくれた。岡山工場では回転のよいWBを優先して積み込みがされ、そのため出入りする運送業者は競ってWBを採用した。その運送業者はオフシーズンにはWBをもって新しい荷主を次々と開拓してくれた。

このようにしてユーザーの力を借りながらウイングボデーは市場に浸透し、一貫パレチゼーションに欠かせないトラックになった。これがウイングボデー販売初期のエピソードである。

現在、まさにウイングボデーは活躍している状況であるが、今後もお客様の声を活かしながら、更に発展させていきたいと考える。

最近の企業経営支援策の紹介

最近の世界的な金融危機が企業経営面や雇用面に急激な影響をおよぼす中、行政における企業経営支援策が打たれ、当会もその都度会員に展開しているが、最新の変更内容を加え、再度紹介する。

1. 雇用調整助成金等の拡充および離職者住居支援給付金の施行について

— 2009年2月5日 厚生労働省

事業活動の縮小を余儀なくされたことに伴い、その雇用する労働者について、休業、教育訓練または出向を行う事業主に対する支援措置として、昨年12月1日から、従来の雇用調整助成金の支給要件を大幅に緩和するとともに、助成率を引き上げ、新たに中小企業緊急雇用安定助成金（以下「雇用調整助成金等」）を創設し、その後も、対象労働者の拡大、要件の緩和等に取り組んできた。

こうした中、厳しさが増している雇用失業情勢に一層的確に対応するため、雇用調整助成金等について、以下のとおり助成率の引き上げ、事業活動量を示す判断指標の緩和等を図ることとした。また、やむを得ず派遣労働者や有期契約労働者の雇用契約の中途解除や雇止め等を行った場合において、当該労働者に対し離職後も引き続き住居を無償で提供するか、住居に係る費用を負担した事業主を支援するため、離職者住居支援給付金を創設した。

離職者住居支援給付金については、2月6日から全国の各労働局で支給申請を受け付けるとともに、2008年12月9日（火）まで遡及して適用する。

（1）雇用調整助成金／中小企業雇用安定助成金について

【雇用調整助成金（大企業対象）の拡充のポイント】

- ①助成率の引き上げ
旧：「2分の1」 → 新：「3分の2」
- ②事業活動量を示す判断指標の緩和
従前の「生産量に」に加え「売上高」も対象とし、「売上高又は生産量」とする。
- ③休業等の規模要件の廃止
- ④支給限度日数の延長
・旧の最初の1年間「100日まで」を「200日まで」
・旧の3年間「150日まで」を「300日まで」
- ⑤クーリング期間の廃止
- ⑥短期間休業の助成対象範囲の拡充
旧の「従業員全員が一斉の短時間休業（1時間以上）を行った場合」に加え、「従業員毎に短時間休業を行った場合」も対象とする。

図1 平成20年度経済対策等に係る雇用調整助成金制度の見直し

		平成20年度当初	1次補正 (12月1日施行)	主送対策・生活防衛対策 (12月29日施行)	主送対策・生活防衛対策 (2月6日施行)
生産量要件	大企業	最近6か月の生産量が 前年同期比10%以上減	最近3か月の生産量が 前年同期比減 ・前期決算等が赤字 (生産量が5%以上減の 場合は不要)	最近3か月の生産量が 直前3か月又は前年同期比5%以上減	生産量要件につ いては「売上高又は生 産量」で把握
	中小企業			最近3か月の生産量が 直前3か月又は前年同期比減 ・前期決算等が赤字 (生産量が5%以上減の 場合は不要)	
雇用調整要件	大企業	最近6か月の雇用量が 前年同期比不増	最近3か月の雇用量が 前年同期比不増	撤廃	
	中小企業				
助成率	大企業	1/2			2/3
	中小企業	2/3	4/5		
教育訓練費	大企業	1,200円			
	中小企業		8,000円		
支給限度日数	大企業	1年間 100日 3年間 150日	1年間 100日 3年間 150日(大企業) 200日(中小企業)		1年間 200日 3年間 300日
	中小企業				
クーリング期間	大企業	あり			撤廃
	中小企業				
休業規模	大企業	1/15以上			撤廃
	中小企業	1/20以上			
対象労働者	大企業	被保険者期間6か月以上		被保険者 期間を問わず全員 被保険者以外 雇用期間6か月以上	
	中小企業				
短時間休業	大企業	以下の休業が対象 ・事業所単位で1時間ごと ・労働者単位で1日ごと			以下の休業を通知 ・労働者単位で 1時間ごと
	中小企業				

【注1】平成20年12月1日以降の中小企業についての記載は、中小企業緊急雇用安定助成金の内容である。

【注2】クーリング期間・・・従来の雇用調整助成金は、制度利用後1年経過するまでの期間は再度制度利用することができない。

【注3】休業規模・・・休業日数が所定労働日数の一定割合以上とならない場合は助成対象とならない。

(厚生労働省作成資料より)

【中小企業雇用安定助成金（中小企業対象）の拡充のポイント】

- ①支給限度日数の延長
・旧の最初の1年間「100日まで」を「200日まで」
・旧の3年間「200日まで」を「300日まで」
- ②上記雇用調整助成金の拡充ポイントの②、③、⑤、⑥に同じ。(図1参照)

講演会「雇用調整助成金制度の拡充について：厚生労働省」Q & A

労政合同勉強会（自工会／部工会／車工会
2009年2月24日開催）にて

- Q1: 労働局等によっては申請に大変時間がかかり、対応もまちまちだと伺っていますが…。
- A1: 昨年末から爆発的に申請が増えたため時間がかかりご迷惑をおかけしていますが、今、相談員の増員等、処理体制を速やかに整えております。また2月から申請書類も統一様式の使用を指導し、手続きの簡素化を図っている段階です。
- Q2: 教育訓練について判断がまちまちで、大企業の一人当たり1,200円も中小企業と比較し安すぎると思うが…。
- A2: 一般教養みたいなものは認められませんが、職務との関連の知識であれば良いと考えております。現在、もう少しわかりやすい具体例をまとめていますので、別途展開いたします。また大企業の教育訓練費も引き上げるように検討しております。

（2）離職者住居支援給付金について

やむを得ず派遣労働者や有期契約労働者の雇用契約の中途解除や雇止め等を行った場合において、当該労働者に対し離職後も引き続き住居を無償で提供するか、住居に係る費用を負担した事業主を支援

【概要】

①対象となる事業主

- 1) 再就職援助計画を作成し、管轄の公共職業安定所長に提出し、認定を受けること。
 - 2) 次のいずれかに該当する労働者に住居を提供している必要あり。
- ・雇用保険被保険者（被保険者期間は問わず）であること。
 - ・6カ月以上雇用されている雇用保険被保険者以外の方（過所定労働時間20時間以上の方に限る）

②支給額：対象労働者1名につき、1カ月当たり4～6万円を支給

③助成期間：1カ月から6カ月まで

④その他：2008年12月9日に遡って適用する。詳細は、以下ホームページを参照。

・厚生労働省報道発表記事

<http://www.mhlw.go.jp/houdou/2009/02/h0205-1.html>

2. 中小企業金融支援の強化等について

— 経済産業省 中小企業庁

国際的な金融不安に対し、保証・融資枠の拡大、金利の引き下げと要件緩和で、セーフティネット貸付けの拡充を図る。併せて、国際的な金融不安に対応した危機対応業務を実施する。

（1）資金調達時の緊急保証制度の規模拡大について【規模の拡大】

年度末の資金繰り、2009年度の資金ニーズに十分対応できるよう保証枠を20兆円まで拡大

【緊急保証制度概要】

- ①対象・指定業種に属し、売上げ減少または転嫁困難の市区町村長認定を受けた中小企業者
 - ②効果・2億8千万円（うち無担保8千万円）まで別枠で保証可能
・責任共有制度の対象外（保証協会が100%保証）
 - ③期間・2008年10月31日から1年半
- 詳細は、以下ホームページを参照。

「資金繰り対策に加え、事業・経営の支援策を用意しています。」

<http://www.chusho.meti.go.jp/keiei/antei/2008/081211Shiensaku.htm>

（2）セーフティネット貸付の強化について

【公庫のセーフティネット貸付の充実】

- ①特に業況の厳しい方（売上又は利益が前年比マイナス3%）の運転資金需要に応えるため、金利を0.3%引き下げ
- ②融資枠を9兆円まで拡大
- ③その他の要件緩和等
・経営環境変化対応資金の貸付上限（中小企業事業）を7億2千万円まで拡大
・金融環境変化対応資金の貸付対象を以下のよう緩和

「中小企業向け融資を減少させている金融機関をメインバンクとし、融資額の減少等を要求されている企業」

【国際的な金融不安に対応した危機対応業務】

国際的な金融不安に対する中小企業向けの危機対応業務を発動し、商工中金による1兆円の貸付を実施

第2回 技術発表会を開催



挨拶をする田中委員長

中央技術委員会（委員長・田中勝志・極東開発工業(株)取締役会長）では1月15日、日本自動車会館1階くるまプラザで「第2回技術発表会」を開催した。技術情報を共有し、架装業界全体のレベルアップを図ることを目的に委員会で調査研究した安全対策、共同開発した装置、部品の事例や会員会社の新商品の紹介など幅広い発表であった。受講者は104人。

開催に当たり田中委員長は挨拶の中で、「業務の見直しを進める上で非常に参考となるのが、他社の取り組みを見ていくことなのではないだろうか。車体工業会の会員企業はさまざまな製品を作っており、個々の企業ごとではなかなか気づくことが出来ない新たな発見も出来る。こうした情報交換を活発にしていき、会員一体となってこの難局を乗り越えていきたい」と話された。



●発表事例1：トレーラ部会 トレーラの 安全性向上について

東急車輛製造(株)
特装自動車事業部設計第2部設計課主査
芳崎 春樹

1985年に東京の環状7号線柿の木坂でタンクトレーラの横転炎上事故が発生し、消防法の改正や保安基準の改正があり、ABSの標準化、EBSの商品化、中期ブレーキ規制の導入などでトレーラの安全性が高められた。しかしながら、2008年8月3日に首都高5号線で、また8月15日には都内の環状7号線でタンクトレーラの横転事故が発生したため、その安全性について再チェックを実施し、取り決めた対応方針について報告する。

トレーラ車体、タンク部とトレーラシャシ部分の両方について検討する必要があるため、特装部会とトレーラ部会合同で実施した。検討の結果、下記のとおり取りまとめた。

(1) トレーラ車体、タンク部

タンク構造については消防法、道路運送車両法で細部にわたり規定されており、現状で十分な安全性があると判断した。規定の主要な点は下記である。

- ①タンク本体：使用部材の材質、板厚、強度および気密性

- ②間仕切り：総容量30kl以下とし、一室4kl以下となる間仕切りを設置
③側面枠、防護枠：タンク上面のマンホール、注入口、安全弁の損傷防止装置
④防波板：各室2カ所に移動方向と平行に防波板を設置
⑤検査：水圧検査と気密試験の実施

(2) トレーラシャシ部

欧州規則R13では車両安定制御装置（トレーラの場合は横転抑制制御装置）の導入が決定している。事故の要因は車両の装備だけの問題では無いが、特に危険物運搬車両については万が一の時の影響の大きさを考慮すると、国内においても積極的にトレーラに横転抑制制御装置を標準装備、または装着対応機種を拡大するとともに、ユーザーに対してPR活動をすべきとした。

R13は日本でも採択することが決定しているため、横転抑制制御装置の装着も何れ法制化される見込みであるが、その時期は未定である。また横転抑制制御装置は既に開発商品化されているが、開発されて日の浅いこともあり、普及はこれからである。現状ではエアサスペンションとの組み合わせが必要であり、トレーラの大多数を占めるリーフサスペンションとの組み合わせを可とする装置の開発が待たれるところである。

2008年度 環境自主取り組み フォローアップ結果報告（VOCおよび産業廃棄物）

●塗装工程のVOC削減について

車体工業会は、2006年9月に塗装工程から発生するVOC（揮発性有機化合物）排出抑制に関する自主行動計画をまとめ、削減活動を進めてきた。今回2007年度排出状況をまとめたので、結果を報告する。なおこの結果は、12月3日に開催された産業構造審議会環境部会で自主取り組みに参加している37団体と共に報告された。

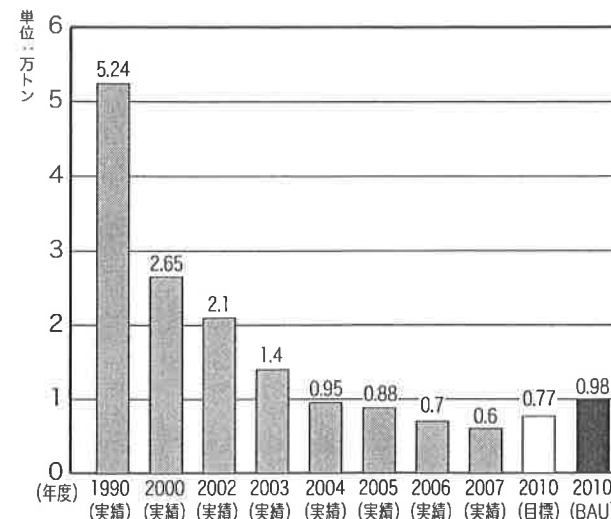
当会のVOC削減目標は、「2010年原単位を2000年度（基準年度）比50%削減の51g/㎡」だが、2008年度集計結果（2007年度排出量）は「基準年度比42.6%減の59.2g/㎡」と順調に改善されている。

ただし、排出総量は1.8万tと11.3%減に留まっており、当会サブ目標の30%削減には未達であり、更なる対策が必要である（表）。

表：車体塗装工程におけるVOC排出状況

VOC 合計		基準年度 (2000 年度)	2005 年度	2006 年度	2007 年度	2010 年度	
						見通し	最終目標
排出量 (t)		20,300	19,060	18,060	18,003	15,955	(14,210)
排出量の削減率 (%)		—	6.1	11	11.3	21.4	(30)
目標値	原単位 (g/m³)	103	72.8	62.9	59.2	49.9	51
原単位の削減率 (%)			29.5	39.1	42.6	—	—

図1：産業廃棄物最終処分量実績



●産業廃棄物最終処分量削減について

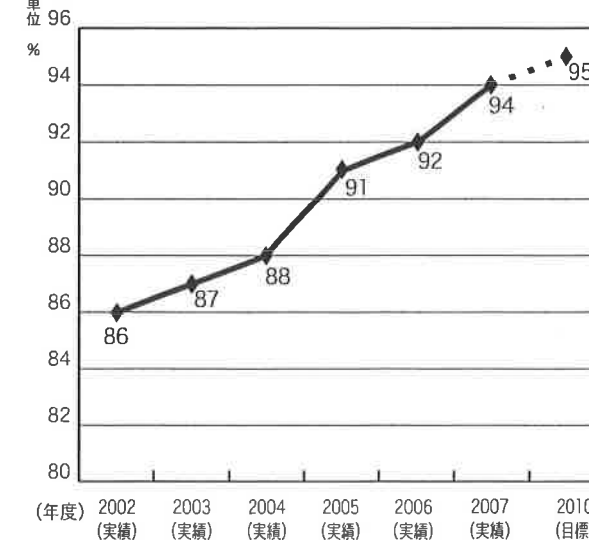
車体工業会の産業廃棄物最終処分量削減自主取り組みは、日本経団連 環境自主行動計画（循環型社会形成編）に参画し取組んでおり、2007年度状況についてアンケート調査を実施、集計を行った。

その結果、目標0.77万tに対し、0.6万tとなり目標を達成した（図1）。また、廃棄物の有効活用が図られ、再資源化率は、前年比0.6%向上し、95%となっている。

また、当会独自の目標である「報告会員売上高カバー率95%以上」は、アンケート配布時&回収時に会員への主旨説明を徹底させた結果、前年度比2%向上し94%となった。今後は報告データの精度向上が進めば95%に到達可能と思われる（図2）。

なお、本件は日本経団連へ報告済であり、3月に日本経団連廃棄物・リサイクル部会から報告書として公開される予定。

図2：参加会員売上高カバー率（独自目標）





●発表事例2：特装部会 新基準適合バンパ(手動式) の共同開発について

新明和工業(株)
特装車事業部ダンプグループ長
穂本 崇

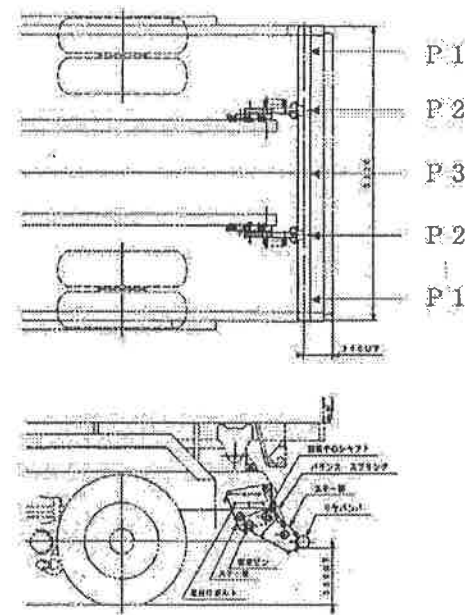
大型ダンプ車に装着されるリヤバンパは、アスファルト舗装工事の際に、アスファルトフィニッシャーとの接車作業時に障害になることがあり、各製造メーカーでは各種の自動格納型リヤバンパを開発、供給してきた。その中でもダンプトラックユーザーは、リヤバンパ装置重量の軽減と低価格化を期待しており、また車体工業会としても提供の責務があったことから、特装部会共同での手動格納式バンパの開発を決定した。

開発に当たって、アスファルトフィニッシャー製造メーカーの訪問、調査、構想検討、試作品評価などの手順を踏み、統一型の手動可動式リヤバンパを開発し、市場投入することとなった。

そのような中、2012年7月より強度要件の変更を決定したため、先に開発した統一型リヤバンパの強度が新基準に適合するかどうか、適合しなければ新基準適合品を開発する必要性に迫られた。

基準の変更は、主にバンパ本体の強度向上が求められ、そのためにはバンパのサイズ、材質の変更等が必要となる。バンパの強度要件は、取付基準に相対する変形量の問題であることから、バンパの材質を変更することよりもむしろサイズ(外径、板厚)を変更することが望ましい。

先に統一型のバンパを設定しているが、このバンパの実力値を再確認することから初め、4種類のバンパを設計、試験を繰り返した。



【規定の変更点】

P2荷重は変更なし(100 K Nまたは車両総重量の50.0%)
P1, P3荷重に関し
25 K Nまたは車両総重量の12.5%⇒50 K Nまたは車両総重量の25.0%…G V W 20 トン車の場合
 $20000 \text{ kg} \times 0.125 = 2500 \text{ kg} \Rightarrow 5000 \text{ kg}$ に2倍となる。
この時の最大変位量が50 mm以内であること

この結果、2種類のバンパで、新基準を満足することがわかったため、新基準適合リヤバンパ統一型の開発業務を終了し、今後は各社での国土交通省への装置型式指定制度への登録業務に移行する。

車体工業会では、従来からパンフレットの作成等で手動可動式リヤバンパの普及を図ってきたが、今後も新基準適合品の普及を推進し、交通事故被害の軽減と道路維持作業の効率改善に努めていく。



●発表事例3：バス部会 新ワンマンバス要件への 対応について

ジェイ・バス(株)
宇都宮営業所受注設計部部長
大久保 通

2012年から営業用ワンマンバスに適用が義務付けられている新構造要件は、中扉の開閉に関する安全性向上が主な変更点であり、その概要と対応策について紹介する。

新要件の概要

- ①中扉の開閉は、速度5 km/h 超で作動しないこと
- ②中扉を閉じた後でなければ走行装置に動力を伝達することができない構造であること
- ③乗客が中扉の階段上(ノンステップは扉内側120mmの床面)にいる場合は、扉が開閉できないこと
- ④中扉に挟み込みを防止する安全装置を備えること
- ⑤その他、バックミラーの曲率変更等

対応策について

これらの要件は、新たなシステムや部品が必要であり、運転士の操作にも影響するため仕様の統一化が必須と考え、車体工業会で検討を行った。

まず、法規解釈の確認と共有化を、自工会と合同で実施し、バス部会技術委員会にてWGを立ち上げ、仕様統一化のための詳細検討を実施。更に検証が必要な物については自工会協力のもと、JARIに評価を依頼し確認を行った。この活動により、次のような統一案を策定し、部品や使い勝手の共通化を図った。

1. 乗客検知の部品統一化

乗客が中扉の階段上にいることを検知するための装置は、床や扉の構造の違いで異なるが、引扉は光電管の採用、4枚折扉は光電管とマットスイッチの採用で統一した。

2. 光電管の位置統一化

中扉から120mmにいる乗客を検知する光電管の最適位置を検討。統一案の評価をJARIへ依頼し検証した。

3. 挟み込み防止装置の統一化

乗客挟み込み防止装置として戸先スイッチを採用し、技術基準を確認した。



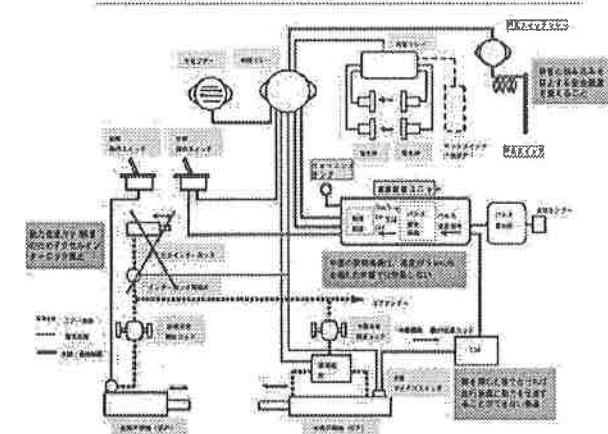
●発表事例4：小型部会 ルーフ積雪強度解析の 精度向上

トヨタ車体(株)
CAE部第1CAE室
古居 健

最近の車両開発プロセスにおいて、ルーフ積雪強度試験(ルーフの耐積雪強度を評価する試験)は開発期間短縮のため、CAEでの事前検討が重要になってきている。CAEでの事前予測が外れた場合、設計変更に発生する費用および生産準備に悪影響をおよぼす可能性がある。今回は、計算時に収束性が悪くなった場合、陰解法から陽解法に切り替え計算の発散を回避し解析精度を向上させる手法に取り組んだ。新手法(陰解法・陽解法切り替え)をルーフ積雪強度解析に適用することにより、以下の効果を確認した。

- ①反転前後の変位量分布は試験結果とCAE結果は同じ傾向であり、試験結果に対するCAE結果の誤差は10%以内に収まった。
- ②反転荷重の試験結果に対するCAE結果の誤差を0.9%以内に収めることができた。

回路概要 グレー部分が変更点



4. 銘板類の統一化

新装置の認知、定着のためわかりやすく簡潔な表示の検討や取付位置の統一案を策定した。

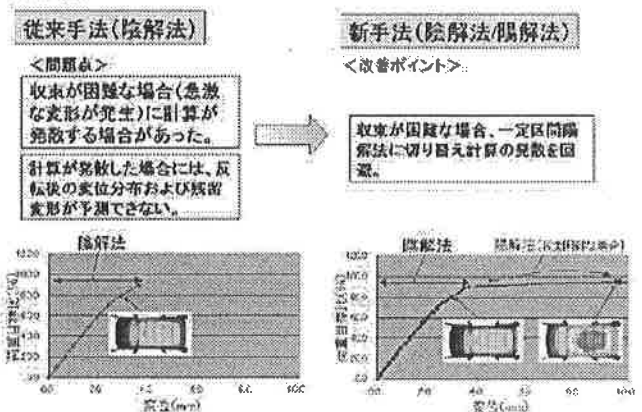
今回、扉開閉制御の信号を車体側(中扉)と、シャシ側(トランスミッション)双方から取得するため、自工会協力のもと車体側仕様統一化を進めたが「車速制御ユニット」の統一は未了であり、継続検討していく。

③試験での残留変形発生箇所と高応力発生箇所を一致させることができた。

今後、精度を向上させた新手法(陰解法・陽解法切り替え)を用いて以下の取組みを実施し、車両開発の効率を改善させたい。

- ①積雪強度を決定する因子のパラメータスタディーを実施し、出図前段階のルーフ積雪強度レベル把握できる予測式を検討する。
- ②製造バラツキ(ルーフパネルの形状、ルーフリーンフォースの形状等)が積雪強度に与える影響を調査し、妥当な安全率を用いて開発に取り組む。

新手法



本部だより

■第199回理事会を開催

1月15日、当会会議室において第199回理事会を開催した。

審議項目「理事の補充選任に関する件」、「2008年度会費減額措置の件」、「優良従業員表彰制度新設の件」等の他、(詳細議題については18頁車体工業会活動報告・199回理事会参照)、中央技術委員会報告、環境委員会報告等の報告事項について資料により説明し、了解を得た。

○理事の変更

新任：東急車輛製造㈱

取締役特装自動車副事業部長

柏倉 陽一 氏

(トレーラ部会推薦)

退任：東急車輛製造㈱

専務取締役 高井 雅義 氏



■第2回理事会メンバーによる工場見学会を開催

2月13日、第2回理事会メンバー工場見学会を開催した。今回は21名が参加し、小牧市にある極東開発工業㈱名古屋工場と核融合科学研究所を見学した。

極東開発工業㈱名古屋工場ではテールゲートリフター、タンクローリー、ダンプトラック、粉流体運搬車の製造と架装を行っており、中でもタンクの製缶工程で造られる厚板の球面絞りプレスや、タンク球面部の全周溶接の合わせ技術は卓越したものであった。見学後の質疑応答では経営から品質面までさまざまな質問があり、大変参考になる工場見学会であった。

次に、大学共同利用機関法人自然科学研究機構の核融合科学研究所を見学。この研究所では実際に核融合実験を繰り返し、核融合発電を目指した研究を続けている。

核融合の簡単な原理と有効性の簡単な説明を受けた後、制御室を見学。何台ものパソコンが並んだ制御室では、大型スクリーンに大型核融合発生装置の内部が映し出され、研究員の方から詳しい説明を聞



いた。参加した理事からは、いろいろと質問が出ていた。その後、とても広い実験室にクモの巣のように張り巡らされたパイプの間から世界最大のヘリカル型核融合発生装置を見学した。

日常の世界から見ると、まるで別世界を垣間見たような見学であった。

■常任委員会を開催

2月12日、名古屋キャスルプラザ会議室で常任委員会を開催した。

「当会を取巻く環境変化(市場動向、生産台数等)」、「2008年度活動実績総括」、「本部主要課題と対応策」、「部会の現状と課題」、「支部の現状と課題」、「予算関係：2008年度実績見込み」等を論議し、「2009年度重点活動項目(案)」、「2009年度予算(案)」について概要が合意され、3月理事会提案に向け細部計画を進めることになった。

■中央業務委員会を開催

中央業務委員会(委員長・比企能信・日本フルハーブ㈱取締役社長)では、12月18日、当会会議室において11名が出席し、第3回委員会を開催した。

法制・税制対応分科会／不正改造根絶分科会／会員拡大分科会から2008年度事業計画に沿って「実績／課題」を委員長へ報告、年度末に向けた進捗等の論議を行った。主な指摘項目は次のとおり。

- ①新規の優良従業員表彰制度を1月理事会に提案すること
- ②「広い意味での倫理規定徹底の導入支援」として委員会で論議した「行動規範(案)」と「行動規範徹底に当たっての実施サンプル(案)」を会員に展開すること
- ③「非会員リストの充実／会員勧誘」項目の2007年度売上高カバー率の算出を次回に報告すること

■「経済・金融の危機的状況の改善に向けて(要望)」提出

2月17日、自工会、部工会、自販連、車工会の4団体連盟で題記要望書を経済産業省自動車課に提出した。

具体的には、昨今の経済の悪化／経済金融情勢に対応し、政府により、迅速に緊急経済対策が打ち出されているが、特に資金面で危機的状況となる年度末を迎えるに当たり、これらの対策が、現場において迅速かつ着実に実行され、早急に運用されることを要望した。

1. 資金繰り対策
 - ①中小・中堅企業向け支援
 - ②中堅・大企業向け支援

●発表事例5：トラック部会
車輛運搬車の構造について

(株)浜名ワークス
技術部特装グループ次長
稲垣 盛信

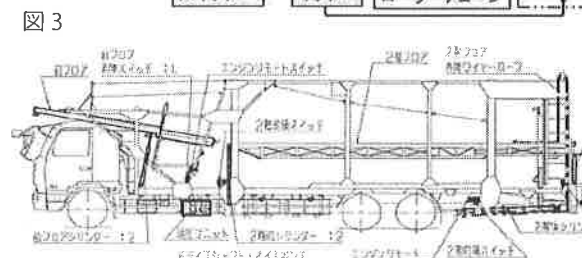
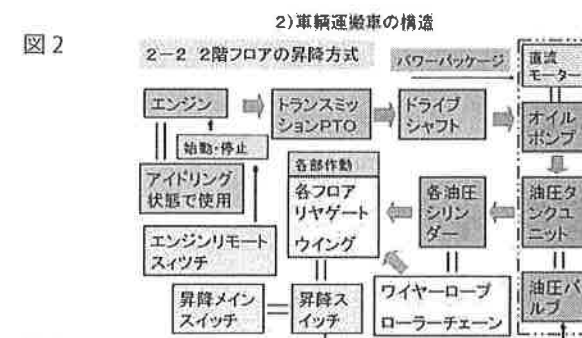
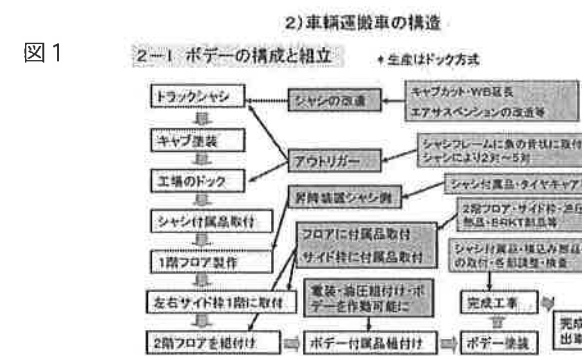
車輛運搬車の最新の積載方法、機能性、作業性についての紹介、解説をする。また、車輛運搬車は、トラックとトレーラの2タイプがあるが、ここではトラックタイプについて説明する。

1) トラックタイプ車輛運搬車

- ・車輛運搬車の種類は1台積み～5台積みまで、多種多様な構造の車がある。
 - ・最新の5台積み(乗用5・軽乗用6台)
- 3軸車サイド枠+リンクタイプ、ボデーの構造は、サイド枠の柱をなくし、2階フロアに幅広車輛を搭載時、乗務員の昇降性の向上を図った。

2) 車輛運搬車の構造

トラックシャシに車輛運搬車の架装構成と組立順序(図1)、フロアの昇降方式の構成と流れを図(図



2)に示す。エンジンの始動・停止ボタンをオプション設定し、以前より省エネと騒音・安全対策等を実施。最近では誤操作防止用の安全対策を一部採用している。

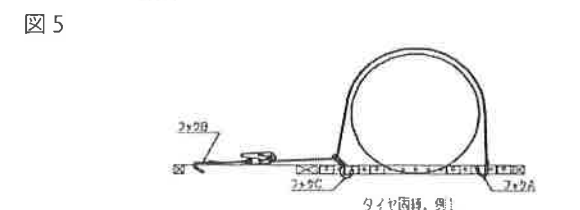
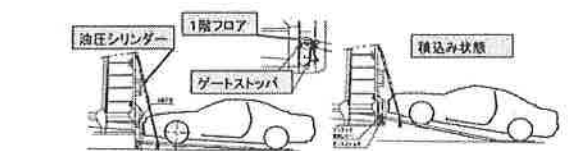
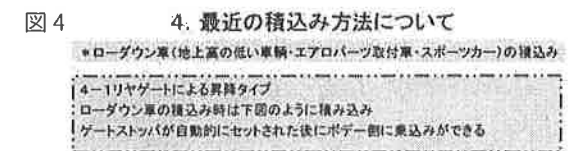
- ・5台積車の一般的な構造例(図3)
- 2階は、前フロア1枚と後大フロア1枚で、道板掛け昇降装置付+遠隔操作ラジコン化
- 3)車輛の積み込み方法(積込車輛は自走可能車輛)
 - ・ローダー方式・リヤゲート方式(手動・油圧)・積降ろし道板方式・垂直ゲート方式がある。
- 4)最近の積載方法
 - 4-1:ローダウン車(地上高の低い車)の積み込み(図4)
 - ・エアロパーツ付車・スポーツカー等
 - リヤゲート昇降タイプにローダウン車積み込み時は、搭載車の前輪をリヤゲートに後輪は補助道板に乗せ、リヤゲート前側を持ち上げ、リヤゲート前部が1階フロアと面になる位置で、ゲートストッパが自動的にセットされ、車はボデー側のフロアに乗込み可能になる。

4-2:積み込み道板(アルミ製)掛けの昇降タイプもある

5) 搭載車輛の固定方法

- ・1括固縛方式・緊締シャフト方式
- ・タイヤ固定ベルト方式とラッシングレール方式
- ・小判パンチング方式・小判パンチング新方式(開発途中)
- ・タイヤ落し方式は調整式タイヤストッパ(箱型)とラッシングベルト付フックのタイヤ固定方法(図5)

以上、車輛運搬車は様々な搭載車に対応した作りで、標準化の大変難しい車で、今後も更に搭載車が多様化し、車両運搬車は今以上に複雑な構造となることが予想されるが、弊社はお客様のニーズにあった製品開発に努めていきたい。



③海外事業支援

2. 研究開発・設備投資支援策
3. 為替の安定化と適正化

■改造届出の確実な履行について

12月2日付けで国土交通省自動車交通局技術安全部長から当会会長宛に「改造自動車届出の確実な履行について」(通知)が発行された。

これは、当会会員において所定の改造届出の履行がなされず、自動車検査証の交付を受けた事例が発生したため、当会に対し改造届出の実施について周知・徹底するとともに、同様事例の調査を実施するよう同省より通知されたものである。

調査の結果、5社、592台が該当することが判明したため、2月2日付けで同省へ報告を行った。また、対象会社では所定の改造届出を速やかに実施した。

■2008年当会のリコール届出まとめ

2008年(1月～12月)における当会会員のリコール届出内容をとりまとめた。

- ・2008年のリコール件数は過去最大の20件と増大した(自動車全体:294件)。しかしながら、これは市場情報の収集、技術的分析の充実によりリコール件数が増加したもので、製品の良否が要因ではないと推定される。
- ・国土交通省のユーザーアンケートでも、リコール

実施に対してはネガティブな意見はなく、今後とも積極的に、情報開示を進めていく必要がある。

●当会会員のリコール届出推移

	04年	05年	06年	07年	08年
トラック・バン	3	6	2	5	1
バス	3	2	7	4	4
トレーラ	6	1	1	2	10
特装・特種装置等	4	1	1	1	4
合 計	17	11	13	13	20

(注)複数会員が共通部品を使用したこと等が原因になった届出は1件としてカウント

■新会員証の紹介

この度、当会会員証をリニューアルして新入会員等に配布することにした。掲示は事務所、応接室等の室内だけでなく、門柱や玄関等の屋外掲示にも耐える仕様とした。

〈新会員証の様式〉

- ・デザイン:英語表記を追加
- ・寸 法:縦200mm×横300mm
(互換性のため大きさは現行と同様)
- ・仕 様:ステンレスヘアライン仕上げ



部 会 だ よ り

バス部会

■バス車体規格集改訂案を日本バス協会と検討

バス部会技術委員会(委員長・仲條 直樹・三菱ふそうトラック・バス㈱バス基本設計部マネージャー)では2月12日にバスユーザー団体である(株)日本バス協会中央技術幹事会のメンバーに対し、2009年度に発行予定のバス車体規格集改訂に関する進捗状況と懸案事項について説明を行うとともに、意見調整を行った。

また、当会とバス協会の合同委員会である「バス車体規格専門委員会」で継続して検討を進めることを確認した。

■資材委員会が工場見学会を開催

バス部会資材委員会(委員長・青柳浩太郎・西日本車体工業㈱資材部購買課課長)では、12月25日に(株)セリオ(石川県小松市)を訪問、工場見学を行った。

当日は、國原社長、長顧問以下関係者に案内され、バス用ドア等のバス車体部品アッセンブリ工程や空

調配管部品の加工工程を見学した。特に配管加工については近年力を入れているということで、同社の品質や生産性向上のための詳細な説明を受け、同社の強いこだわりを感じた。また、溶接技術向上のための教育方法等についても積極的に取組まれており、参加メンバーにとって非常に勉強となった見学会であった。



特装部会

■脱着キャリア・コンテナ合同技術分科会を開催

脱着キャリア技術分科会(主査・長田善彦・新明和工業㈱)および脱着コンテナ技術分科会(主査・原田 修・極東開発工業㈱)では、1月26日に当会会議室において合同技術分科会を開催した。主な議題は次のとおり。

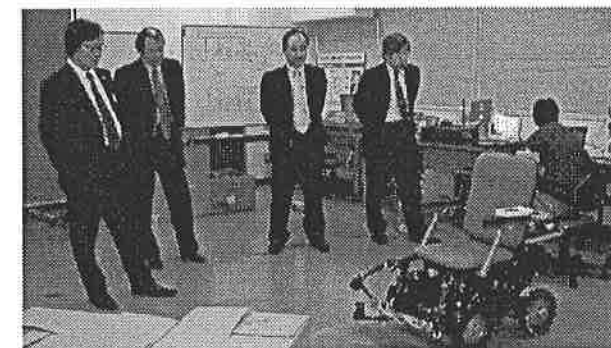
(決定事項)

1. 基準/標準化の一環として「脱着装置付コンテナ自動車の緊締装置の強度計算」のJABIA規格化決定
2. 脱着キャリア・コンテナの傷害保険の見直した結果、掛金は据え置きで、死亡時、傷害時の補償金額を増額することで損保会社と合意
3. 互換性コンテナの寸法表示方法について継続検討

小型部会

■技術委員会が異業種見学会を開催

小型部会技術委員会(委員長・石本 博・トヨタ車体㈱製品企画センター主査)では1月22日に千葉工業大学未来ロボット技術研究センターを訪問し、同センターにおけるロボット開発状況の説明を受け、自動車との技術連携等について幅広く意見交換を行った。



当日は古田所長、先川原室長より日本や米国のロボット開発における産学官の取組み状況や、同センターで開発したロボットの紹介を受けたあと、障害物を自動認識し回避しながら走行できる電動車椅子のデモを見学。古田所長は開発技術を製品化し、事業として成り立つものにするということに非常に意欲的で、今回の見学会も快く受け入れてもらった。

また、参加メンバーともロボットの安全性や品質向上といった製品化を前提とした取組みについて活発な質疑や意見交換が行われ、非常に有意義な見学会となった。

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・㈱イズミ車体製作所代表取締役社長)では、2月17日に第4回の業務・技術合同委員会を開催した。

事業計画各項目について、年度末に向けた進捗等を論議した。主な内容は以下のとおり。

- 1) 特種部会内サービス体制の検討/部品共用化共同購入について
「発動発電機」メーカー、2社とヒアリングを実施して、部会の要望に対するメーカー側の実現性/対応内容/対応日程等を論議
- 2) 新規JABIA規格として「現金輸送車」の進捗を図ることを再確認
- 3) 次年度に特種要件の見直し等について検討すること

トレーラ部会

■小糸製作所静岡工場見学会実施

トレーラ部会では、2月19日サービス委員会・業務委員会・技術委員会(サービス委員会委員長・日本フルハーフ㈱サービス部長曾我善規、業務委員会委員長・日本フルハーフ㈱商品企画グループリーダー木俣朋、技術委員会委員長・東急車輛製造㈱設計課主査・芳崎春樹)合同による見学会を実施した。

見学先の(株)小糸製作所静岡工場では、ディスチャージヘッドランプ(発光源にアーク放電利用、断芯なくハロゲンランプの3倍の明るさ、2倍の寿命)の組み立てライン見学、新製品展示室での製品の変遷からLEDヘッドランプ実用化の解説を受けた。

また、多方面で採用されているランプについても知ることが出来、自動車架装について使用することができるランプ知識を得るなど有意義な見学会となった。



支部だより

北海道支部

■2008年度年末恒例懇親会を開催

北海道支部（支部長・原忠彦・北海道車体㈱取締役社長）では、会員、関係団体など約35名が参加して、恒例の2008年度年末懇親会を札幌第一ホテルで開催した。当日は会員の他に札幌・室蘭地区の大型販売店にも参加いただいた。

北海道いすゞ自動車㈱清水専務取締役から、「ますます厳しい北海道のトラック販売状況を取り切るためにも、お互いにパートナーシップを発揮し元気を出して、車の両輪のごとく存在でいきましょう」との挨拶があった。また不正改造問題についても、お互い協力し、絶滅した今の状況を維持し、二度と再発させないことを参加者全員で誓い、有意義な会となった。

関東支部

■役員会を開催

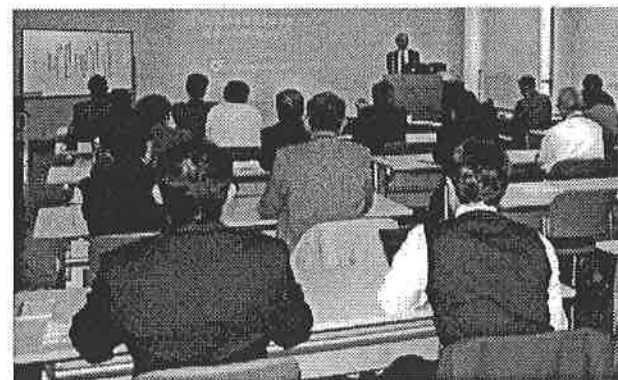
12月10日、関東支部東京都会（都会長・増田 茂・東急車輛製造㈱東日本担当部長）は、当会会議室において役員会を開催した。議題は次のとおり。

1. 「中小企業緊急雇用安定化助成金」制度について
2. 「中小企業金融貸し渋り110番」について
3. 改造自動車の確実な履行について
4. 審査事務規程の第47次改正について
5. 経済不況に伴う需要減少対応策に関する情報交換

中部支部

■講演会を開催

中部支部（支部長・山崎茂雄・㈱東海特装車取締役社長）では、会員32名が参加して講演会を開催した。



環境問題について、関西ペイント販売㈱開発技術部長の笹谷悟氏より「環境配慮型塗料の現状と今後の動向」と題し、講演いただいた。

笹谷氏からは、自社における塗料の開発状況や水性ベースコート塗料などの特徴について紹介され、質疑応答ではフロアからは大型車両の塗装現場で実施した場合の水のブロー性など現場に密着した質問

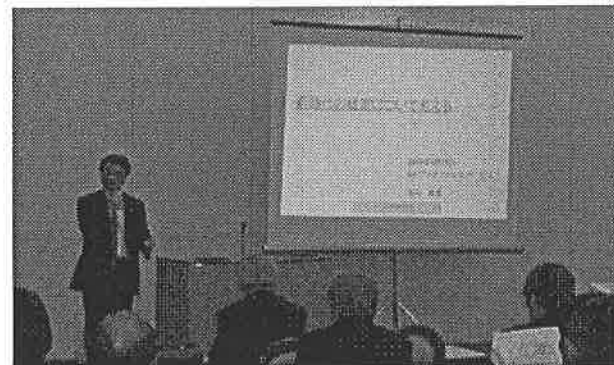
があり、非溶剤塗料が現場の職場環境や安全からも関心が高く、意義ある講演となった。

更に車体工業会本部から「車体工業会の環境への取組み」の概要と進捗状況について説明を受けた。特に環境基準適合ラベルがグリーン経営認証制度に認められ、今後ますます、車体工業会基準適合ラベル貼付車が評価されることになるので、更に積極的に取得し、販売促進につなげていただきたいとの話があった。

近畿支部

■支部研修会を開催

近畿支部（支部長・堀口昇一・須河車体㈱取締役社長）では、1月23日、34名が参加してメルパルク大阪にて支部研修会を開催した。



研修会はG Eフィナンシャルサービス㈱執行役員西日本支社支社長河合孝幸氏を講師に迎え、「新時代の経営を考える」と題し講演いただいた。

現在、日本を始め世界中で起こっている経済状況（自動車関連等）の厳しさに対する説明と今後日本経済がどう進むのか？また、G Eの経営メカニズムを踏まえて、さまざまな観点よりわかりやすく説明いただいた。

九州支部

■業務懇談会を開催

九州支部（支部長・矢野羊祐・㈱矢野特殊自動車代表取締役会長）では、1月21日、福岡市内において「大型車販売会社4社との業務懇談会を開催した。



販社4社からは、担当役員と業務部長の2名ずつ、計8名が、支部役員会社からは、代表者15名（11社）が参加し、業務の正常化と情報交換について懇談した。

支部会員からは、シャーシの入庫について連絡を密にしたいとの意見が多く出され、販社4社からは、

出来得る限りのコスト低減のため工場稼働日の削減を実施しているので、実際の完成日・納入日が遅れがちで架装業者には迷惑を掛けていていると説明があった。お互いにこの厳しい不況に耐え、景気回復まで各社が努力し、積極的に情報交換しながら自社の体質改善を進めていくことが大事だという意見だった。

官公庁だより

■平成21年度税制改正の要綱

2009年1月23日 閣議決定

現下の経済金融情勢を踏まえ、景気回復の実現に資する等の観点から、住宅・土地税制、法人関係税制、中小企業関係税制、相続税制、金融・証券税制、国際課税、自動車課税等について所要の措置を講ずることとし、次のとおり税制改正を行うものとする。（主な項目）

1. 中小企業優遇税制

（1）法人税の軽減

①中小法人等の平成21年4月1日から平成23年3月31日までの間に終了する各事業年度の所得の金額のうち年800万円以下の金額に対する法人税の軽減税率を18%（現行22%）に引き下げる。

②中小法人等の平成21年2月1日以後に終了する各事業年度において生じた欠損金額については、欠損金の繰戻しによる還付制度の適用ができることとする。等

（2）事業承継税制の改正（相続税の軽減）

①相続人の死亡以外で猶予税額が免除される場合の具体化

②株式の生前贈与を促進するための贈与税の納税猶予制度の創設

③株式の信託を活用した事業継承に係わる環境整備

2. 環境対応車の普及促進税制

（自動車重量税 / 取得税の減免）

平成21年4月1日から平成24年4月30日までの間に受ける新規・継続検査等（当該期間内に最初に受ける検査に限る。）の際に納付すべき自動車重量税について、次の措置を講ずる。

（1）次に掲げる検査自動車に係る自動車重量税を免除

①電気自動車

②車両総重量が3.5t以下の天然ガス自動車であって平成17年排出ガス規制に適合し、かつ、平成17年排出ガス基準値より75%以上窒素酸化物等の排出量が少ないもの 等

（2）次に掲げる検査自動車（1に掲げるものを除く。）に係る自動車重量税の税率を75%軽減

①平成17年排出ガス基準値より75%以上窒素酸化物等の排出量が少ない自動車で平成22年度燃費基準値（ディーゼル自動車にあっては平成17年度燃費基準値）より25%以上燃費性能の良いもの 等

（3）次に掲げる検査自動車（（1）および（2）に掲げるものを除く。）に係る自動車重量税の税率を50%軽減

①平成17年排出ガス基準値より75%以上窒素酸化物等の排出量が少ない自動車で平成22年度燃費基準値（ディーゼル自動車にあっては平成17年度燃費基準値）より15%以上燃費性能の良いもの 等

詳細は、財務省ホームページの以下を参照。

http://www.mof.go.jp/seifuan21/zei001_a1.htm

■「自動車産業適正取引ガイドライン（改訂版）」について

— 経済産業省 —

金融経済情勢の悪化等に伴い、下請業者に大きな影響が出ているため、平成20年12月24日に産業界、中小企業団体および学識経験者からなる「下請取引適正化推進会議」を開催。本会議で、すでに策定されている「下請取引等の推進のためのガイドライン」のフォローアップとともに、題記ガイドラインの改訂を実施した。

【ガイドライン改訂の経緯】

・中小企業の生産性向上のため、平成19年6月、下請事業者と親事業者の“win-win”の関係づくりを目指し、「下請適正取引等の推進のためのガイドライン」を策定。

↓

・素形材、自動車、産業機械・航空機等において、ガイドラインの効果について、フォローアップ調査を実施し、平成20年3月に取りまとめ。

↓

・フォローアップ調査結果等を踏まえ、研究会を開催し、学識者および各業界からなる委員がガイドラインを改訂

【ガイドラインの主な改訂内容】

- ・ガイドライン策定から、新たに集まった以下を追加
 - ①問題があると思われる取引慣行事例等
 - ②ベストプラクティス（望ましい取引慣行）事例
- ・「下請法の対象外となる資金規模の企業間取引」や「不公平な取引方法に係わる経済産業省と公正取引委員会との協力スキームの構築」について追加。
詳しくは、以下ホームページを参照。
- ・下請取引適正化推進会議に関して
<http://www.meti.go.jp/press/20081224010/20081224010.html>
- ・「自動車産業適正取引ガイドライン（改訂版）」に関して
<http://www.meti.go.jp/press/20081224010/20081224010-15.pdf>

■下請事業者の保護のための通報制度の創設について

2008年12月2日 経済産業省中小企業庁
経済産業省は、公正取引委員会とともに、厚生労働省との連携による下請事業者の保護のための通報制度を創設・実施することとした。経済産業省においても、本通報制度の的確な実施により厚生労働省および公正取引委員会と連携し、下請取引の適正化の一層の推進を図っていく。

【通報制度創設の背景】

我が国経済は、原油・原材料高による影響に加え、世界的規模での金融危機が深まっていることに伴う世界的な景気後退の影響を受け、景気の下降局面が長期化して深刻化するおそれが高まっております。特に、中小・小規模企業については、こうした環境変化の影響をまともに受けており、仕入価格の上昇による経営圧迫や、困難な資金繰りなど、厳しい環境が続くと考えられます。

こうした経済情勢を踏まえ、政府は、8月29日に「安心実現のための緊急総合対策」を、10月30日に「生活対策」をとりまとめました。これらの対策の中で、下請事業者保護の強化を重要な柱と位置づけ、下請代金支払遅延等防止法の厳格な運用、違反行為への厳正な対処、相談体制の拡充のほか、「下請保護情報ネットワーク」を構築し、その活用を図ることとされました。

こうしたことから、今般、経済産業省は、公正取引委員会とともに、厚生労働省との間において、通報制度を創設・実施することとしたものです。

【通報制度の概要】

労働基準監督機関における監督指導の結果、労働基準法第24条違反（賃金不払）等の労働基準関係法令違反が認められ、当該違反の背景に親事業者によ

る下請代金法第4条違反のおそれのある事案（「下請たたき」のおそれのある事案）を把握した場合、下請事業者の意向を踏まえつつ、かつ、秘密保持に万全を期した上で、経済産業省又は公正取引委員会に当該事案を通報する。

詳細（通報制度の概要／通報制度フロー図）は以下中小企業庁ホームページを参照。

<http://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/2008/download/081202TsuuhouSeido.pdf>

■「省エネ法（工場・事業場）が変わります」
—平成21年4月から準備が必要です—

—経済産業省 資源エネルギー庁—

平成20年5月に「エネルギーの使用の合理化に関する法律」（省エネ法）が改正された（施行日は平成22年4月1日予定）だが、平成21年4月から1年間のエネルギー使用量の計測・記録が必要となる。



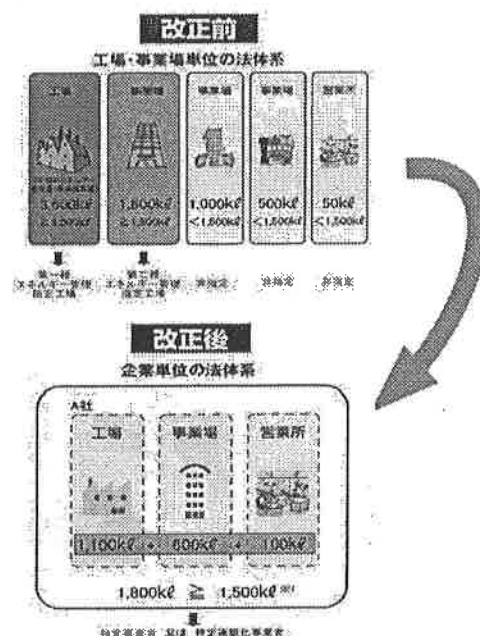
1. 今回の主な改正のポイント

今回の改正に伴い、平成21年4月から企業全体でのエネルギー使用量を把握して頂き、年間のエネルギー使用量が1,500kℓ※¹（原油換算値）以上となる場合には、平成22年度に「エネルギー使用状況届出書」を管轄の経済産業局に提出する必要がある。

(1) 指定基準の改正、報告単位の変更

①工場・事業場単位から企業単位へ

エネルギー管理指定工場の義務のうち、定期報告書、中長期計画書の提出が従来の工場・事業場単位での提出から企業単位での提出に変わる。



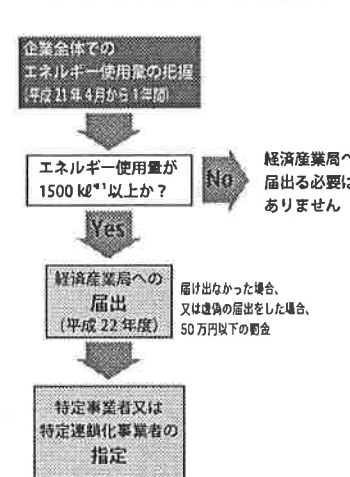
②特定連鎖化事業者も新たに規制の対象となり得る。（フランチャイズチェーン店全般）

(2) エネルギー管理統括者等の創設

2. 企業全体でのエネルギー使用量の把握

今回の改正に伴い企業全体でのエネルギー使用量の把握に努めてもらう必要がある。

(1) エネルギー使用量データの記録



エネルギー使用量は平成21年4月から1年間記録する必要がある。左のフロー図のとおり、企業全体での年間の合計エネルギー使用量（平成21年4月～22年3月まで）を正確に把握し、1,500kℓ※¹以上であればエネルギー使用状況届出書を平成22年度に管轄の経済産業局へ届けなければならない。

(2) ポイント

①平成21年4月から1年間、全ての工場・事業場のエネルギー使用量（原油換算値）を把握（例：電気・ガスについては、毎月の検針票に示される使用量を把握）。

②エネルギー使用量を原油換算値へ換算。

(3) 合計が1,500kℓ※¹以上の場合は、平成22年度に経済産業局へ届け出る。

※1政令公布時に正式確定する。

燃料の発熱量、熱の係数、電気の換算係数の具体的な数値、集計用の簡易ツールは下記URLを参照。

URL：http://www.eccc.or.jp/law06/xls/07_01.xls

詳細は、以下を参照。

「平成20年度省エネ法改正の概要」

<http://www.enecho.meti.go.jp/topics/080801/080801.htm>

「省エネ法がかわります：パンフレット」

<http://www.enecho.meti.go.jp/topics/080801/3.pdf>

■「保安基準細目告示の一部改正」について

—国土交通省—

国土交通省は、12月26日付けで「保安基準細目告示の一部改正」を行いマフラーの構造・性能および排ガス発散防止装置の機能維持について規定した。全文は平成20年12月26日官報に掲載。主な内容は、次のとおり。

1. 自動車の騒音防止装置（マフラー）の構造・性能
 - ・騒音低減防止機構（いわゆるマフラーの中身）が容易に取り外しできる構造の禁止

- ・使用過程車および並行輸入車のマフラーに対する性能要件を追加した（現行は近接排気騒音規制のみであるが、加速走行騒音規制を追加）。ただし、追加された加速騒音規制には、乗車定員11人以上の自動車とG C W 3.5トン超えの自動車は規制対象外

〈適用時期〉平成22年4月以降に製作される自動車

2. 排出ガス発散防止装置の機能維持の規定追加

- ・尿素SCRやディーゼルDPFの装置の取付けが確実でないものは基準不適合とすることを明確化
 - ・排ガス発散防止装置としての機能発揮のために、還元剤等を補給するものは所要の補給がされていないものは基準不適合とすることを明確化
- 〈適用時期〉平成20年12月26日以降

■「保安基準細目告示の一部改正」について

—国土交通省—

国土交通省は、2月25日付けで「保安基準細目告示の一部改正」を行い座席ベルト、配光可変型前照灯、デジタル式運行記録計等について規定した。主な内容は、次のとおり。

1. 座席ベルト

- ・ISOFIXの静的強度要件である規定荷重までの達成時間を2秒以内から30秒以内に変更
- ・座席ベルトのウェビング幅試験において、ウェビング引張り試験中に試験機を止めずに9,800N到達時点で測定していたものを、試験機を止めて測定するように変更

〈適用時期〉平成24年7月以降

2. 配光可変型前照灯

- ・配光可変型前照灯にLEDモジュールを使用可能
- ・複数の異なるLEDモジュールを使用する場合、それらが同じランプハウジング内で相互に互換できない

〈適用時期〉平成21年2月25日以降

3. 車載記録部を有するデジタル式運行記録計

- ・内部メモリを有し、そこに運行データ等を記録することができるデジタル式運行記録計は、外部インターフェイス部および情報伝達媒体が装着されていない状態でもその旨を警告しなくてもよい

〈適用時期〉平成21年2月25日以降

詳しくは以下を参照。

http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha07_hh_000025.htm

■「基準緩和自動車の認定要領の一部改正」について

—国土交通省—

国土交通省は、2月10日付けで「基準緩和自動車の認定要領について（依命通達）」の一部を改正し、

緩和認定の一括処理ができる自動車の範囲を拡大した。

1. 基準緩和の一括処理ができる自動車の拡大
 - ・トラクタの基準緩和の認定に関し、新型届出をしている自動車と比較して大きな相違がなく、車両総重量等が届出値と比較して± 400 kgの範囲内にあるもの
 - ・分割可能な貨物を輸送する「特例 8 車種のセミトレーラ」の基準緩和の認定に関し、新型届出をしている自動車と比較して大きな相違がなく、貨物運送事業用自動車として登録されるもの

2. 基準緩和の認定を申請することができる自動車の追加
 - ・国際埠頭施設を保安巡視するための自動車に青色回転灯をつけることができる
 - ・国際海上コンテナを輸送する車軸が 2 軸である被けん引車のうち、軸重が基準内であるものについて、車両総重量の基準緩和を行うことができる

■「道路運送車両の構造・装置に起因する事故・火災情報等の報告／公表について

—国土交通省

国土交通省は、1 月 23 日付けで自動車の不具合による事故・火災情報を公表することを発表した。

1. 公表の趣旨

自動車の不具合による事故や火災を公表することにより、自動車の不具合に対するユーザーの関心が高まり、適切な使用や保守管理および不具合発生時の適切な対応が促進されること。

2. 公表の対象となる事故・火災情報

- ・道路走行中や駐車中の事故で、自動車や後付部品・用品の不具合によるもの
- ・道路走行中や駐車中の事故で、自動車や後付部品・用品が発火源であるもの
- ・交通事故以外の事故で、車両や後付部品・用品に起因して人身に障害を与えたもの（バックドア落下、座席の倒れによる負傷、オートスライドドアによる指骨折等）

3. 公表時期

自動車製作者等から国土交通省への報告後、速やかに公表する。また、自動車製作者等から国土交通省への報告時期は、次のとおり。

- ・事故、火災のうち、死亡者または重傷者を生じたもの（以下、重大事故・火災という）については、自動車製作者等がその発生を知った日から 30 日以内。ただし、設計・製作に起因したことが明らかの場合等、被害が拡大する危険性が高い場合速やかに報告する。
- ・重大事故・火災以外のもの（軽傷者を生じたもの

または物損事故）については、四半期毎に翌月末までに報告する。

4. 公表方法

国土交通省のホームページ「自動車のリコール・不具合情報 (<http://www.mlit.go.jp/RJ/>)」に掲載する。

5. 適用時期

自動車製作者等が平成 21 年 1 月以降（車体工業会会員は 21 年 4 月以降）に得た事故・火災情報から公表する。

■「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、2 月 6 日、審査事務規程の第 48 次改正を行い、自動車排出ガス規制（ポスト新長期規制）追加等に関する規定の追加をした。（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. 新車の新規検査および予備検査における排出ガス規制（平成 21・22 年規制）
軽油を燃料とする自動車および天然ガスを燃料とする自動車について、窒素酸化物および粒子状物質の規制値を改正
2. 黒煙 4 モード規制の廃止
軽油を燃料とする自動車の排出ガスについて、黒煙 4 モードの規制を廃止
3. ディーゼル車の光吸収係数規制
軽油を燃料とする自動車の無負荷時に発生する排出ガスの光吸収係数の規制値を改正

■「平成 21 年度経済センサス；基礎調査」協力依頼について

—総務省統計局—

平成 21 年 7 月 1 日に「平成 21 年度経済センサス；基礎調査」を実施する。

この調査は、統計法（平成 19 年法律第 53 号）に基づく基幹統計調査として、事業所および企業の活動の状態を調査し、我が国における産業構造を包括的に明らかにすること等を目的とし、これまで行われてきた事業所・企業統計調査やサービス業基本調査などの大規模統計調査を統合して実施するものである。

調査は、全国のすべての事業所および企業を対象としており、この結果に基づいて作成される統計は、国や地方公共団体の経済政策や雇用政策などの各種行政施策の基礎資料として、幅広く利用される。



会 員 情 報

■社名変更

・正会員

(株)パプコ北海道→北海道車体(株)

(2009 年 1 月 1 日より)

車体工業会活動報告

第 199 回理事会議事録

1. 日 時 2009 年 1 月 15 日
2. 場 所 当会会議室
3. 審議事項
 - 第 1 号議案 理事の補充選任に関する件
 - 第 2 号議案 2008 年会費額低減措置の件
 - 第 3 号議案 「優良従業員表彰制度」新設の件
 - 第 4 号議案 本部委員会参加者交通費補助（案）について
 - 第 5 号議案 車体工業会運営規程等の制定について（契約社員規程の新設）

報告事項

1. 2008 年度事業計画本部・部会別 3 / 4 期実績まとめと課題
2. 2008 年度収支報告（3 / 4 期決算）
3. 行政における中小企業支援の追加対策内容について
4. 平成 21 年度税制改正大綱の概要
5. 環境委員会報告
6. 中央技術委員会報告
7. 改造自動車届出の確実な履行について（国土交通省通達）
8. 下請取引の適正化徹底について（経済産業省通達）
9. その他

月度活動状況

◆ 12 月 ◆

- | | | |
|------|---|----|
| 1 日 | バス部会・塗装デザイン研究会 | 当会 |
| 2 日 | 特装部会・じん芥車技術分科会 | 〃 |
| 3 日 | バン部会・業務委員会 | 〃 |
| 4 日 | バス部会・技術委員会
特種部会・業務技術委員会 | 〃 |
| 5 日 | 中央技術委員会
バス車体労使懇談会 | 東京 |
| 9 日 | トレーラ部会・技術委員会 | 当会 |
| 10 日 | トレーラ部会・業務委員会
バス部会・業務委員会 | 〃 |
| 11 日 | バス部会・ワンマン機器小委員会 | 当会 |
| 12 日 | 支部連絡会
中央業務委員会・不正改造根絶分科会 | 〃 |
| 16 日 | 中央業務委員会・会員拡大分科会
環境委員会・架装物リサイクル分科会
環境委員会・工場環境分科会 | 〃 |
| 18 日 | 中央業務委員会 | 〃 |
| 19 日 | トレーラ部会・サービス委員会 | 〃 |
| 22 日 | 特装部会・清掃車小委員会
バン部会・技術委員会 | 〃 |
| 24 日 | 特装部会・サービス委員会 | 〃 |
| 25 日 | バス部会・資材委員会工場見学会 | 石川 |

◆ 1 月 ◆

- | | | |
|------|-----------------------------------|------------------|
| 5 日 | 自動車工業団体新春賀詞交歓会 | ホテルオークラ |
| 8 日 | バス部会・ワンマン機器小委員会
トレーラ部会・サービス委員会 | 当会
〃 |
| 9 日 | バス部会・資材委員会 | 〃 |
| 13 日 | トレーラ部会・技術委員会 | 〃 |
| 14 日 | バス部会・技術委員会
環境委員会・架装物リサイクル分科会 | 〃 |
| 15 日 | 常任委員会
第 199 回理事会
技術発表会 | 〃
〃
くるまプラザ |
| 21 日 | トレーラ部会・サービス委員会 | 当会 |
| 22 日 | 小型部会・異業種見学会 | 千葉 |
| 26 日 | 特装部会・脱着リサイクル業務・技術合同委員会 | 当会 |
| 29 日 | 環境委員会・工場環境分科会
自動車産業労政合同会議 | 〃
東京 |
| 30 日 | トラック部会・PR 委員会 | 当会 |

◆ 2 月 ◆

- | | | |
|------|---|--------------------|
| 6 日 | バス部会・塗装デザイン研究会
突入防止装置技術委員会 | 当会
〃 |
| 9 日 | 特装部会・脱着リサイクル審査委員会 | 〃 |
| 10 日 | バス部会・技術委員会
バス部会・ワンマン機器小委員会
トレーラ部会・技術委員会 | 〃
〃
〃 |
| 12 日 | 常任委員会
特装部会・じん芥車業務分科会
トレーラ部会・サービス委員会幹事会
トラック部会・技術委員会常任委員会 | 愛知
当会
〃
〃 |
| 13 日 | 特装部会・クレーン技術分科会
バン部会・技術委員会
理事会メンバー見学会 | 〃
〃
愛知 |
| 16 日 | 特装部会・サービス委員会 | 当会 |
| 17 日 | 特種部会・業務・技術委員会 | 〃 |
| 18 日 | トラック部会 | 〃 |
| 19 日 | 環境委員会・工場環境分科会
中央業務委員会・法制・税制対応分科会
トレーラ部会・各委員会合同研修会 | 〃
〃
静岡 |
| 20 日 | 関東支部・東京都会 | 当会 |
| 23 日 | 中央業務委員会・不正改造根絶分科会 | 〃 |
| 25 日 | 中央業務委員会・会員拡大分科会 | 〃 |
| 26 日 | 環境委員会・架装物リサイクル分科会 | 〃 |
| 27 日 | 広報委員会 | 〃 |

トラック部会

地域密着で
独創性ある架装をユーザーに提供

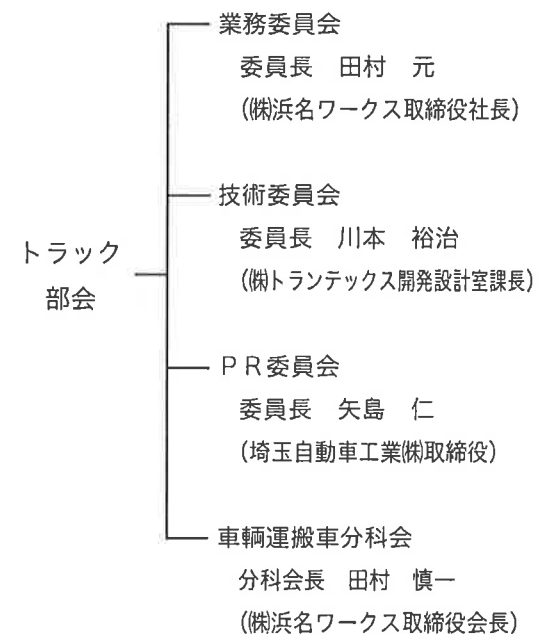
1. 部会概要

部会発足は1948年の部会制度発足と同時であり、長い歴史を持ち、主に平ボデーを製作する会員で構成されている。荷役作業の省力化や利便性の向上等、お客様の要望に応じた独自の架装を施す地域密着型の企業が多い。現在の会員数は54社である。

2. 組織

2008年度役員は次のとおり。

部会長 堀尾 浩二(不二自動車工業㈱取締役社長)
副部会長 落合 轟(司工業㈱取締役社長)
" 山田 和典(山田車体工業㈱取締役社長)
" 藤田 万久(フジタ自動車工業㈱取締役社長)



3. 活動内容

多様な用途の架装車両の法規対応調整や動向を把握して情報提供する活動を行っている。

- 1) 経営改善のための情報の共有化
・需要動向や市場全体状況の把握

- 2) 環境への配慮と情報の共有化
・車体工業会環境ラベルの貼付率向上
・商用車架装物の解体情報

- 3) 各種法規動向への取り組み対応
・大型後部反射器の基準改正に伴う取り付け検討(2007年4月以降から適用し、2011年9月以降取付義務化)
・大型車用再帰反射材の基準化(任意規定)に伴う取り付け検討
現在、再帰反射材貼付のQ & A集作成中

■ 発行物

「トラックボデー 普通荷台取扱説明書」(会員専用)
平荷台構造の一般的な正しい取扱いと、日常の保守、点検項目、軽度の修理要領をまとめた。荷台の構造、艤装品等の仕様については各車体メーカー毎に若干異なるので、共通要素を主に記載した。



部会・委員会紹介 / 部会長インタビュー

トラック部会

堀尾 浩二 部会長に聞く

(不二自動車工業㈱ 取締役社長)

新しい秩序に従い、
固有技術の向上と蓄積を
一層活発に

●最近のトラック部会を取り巻く環境について教えてください。

2008年度のトラック部会員の販売は、国内景気や世界経済の激変に翻弄されています。

国内バブル景気崩壊の後遺症であるデフレ不況に続き、石油や原材料高騰、更に昨年夏からは、米国発の「金融恐慌」が襲ってきました。

「落ち着いて経営を考えるゆとりがない」というのがトラック部会員はじめ業界の皆様の共通認識ではないかと思います。

これからの景気の動向が全く見当が付きません。頼りになるものがほとんどない中で、「雇用調整助成金」に頼り、朗報はないかと待ち続け、手立てを探っている毎日です。

●トラック部会の主要課題と取り組みについてお聞かせください。

昨年までの課題は、「不正改造車改修対策」でした。トラック部会員、バン部会員は率先してこの問題に向かいあい、自動車流通の商流の狭間で必死に取り引き関係の正常化、違法部分の改修を進めてきました。これも一定の成果が得られ、最終段階に入りました。

これからは法令遵守の新しい秩序に従った製品作り、市場開拓が課題であります。トラック架装業界は、1台限りのオーダーメイドが基本の営業スタイルですが、ここにわれわれの底力を発揮して車体工業会のけん引役を果たさなければならないと考え、取組んでいます。

また最近では、地球温暖化対応や環境負荷物質削減などの環境対策推進も新たな課題となっており、部会としても対応検討しています。



●今後の計画と抱負についてお聞かせください。

固有技術の向上と蓄積をいっそう活発にすることです。

トラック部会所属の会員は、歴史的にも現在も「一品仕様のオーダーメイド」を生業にしています。「大量生産や繰り返し生産」を望んで来ず、一品仕様が生き甲斐と誇りです。

この不況を乗り越えるためには、規格品の大量生産、大量販売の弱点を知り、われわれのようなお客様に密着した一品料理の強みを発現することが重要だと思います。

Profile

◆業務歴

1967年 3月 不二自動車工業㈱ 入社
1982年 8月 専務取締役
1985年 7月 取締役社長

◆車工会歴

2001年 4月 トラック部会長 就任
" 5月 理事就任
2003年 7月 副会長就任(トラック部会長兼務)

◆趣味・嗜好

読書(歴史・時代ものが好き?)、カラオケ(セミプロ級)、ゴルフ(付き合い程度)

◆人物寸評

堀尾社長を一言でいえば「織田信長」でしょう。前例に従わずに、理想に向かって突き進む気迫と根性はすごいものがあります。破壊と創造を常に繰り返しながら不二自動車丸を引っ張り、車工会の場でも活躍して頂けるものと、確信しています。(ある同業会員より)

クラリオン(株)

「Solid Navi」 耐久性、堅牢性を実現した業務用ナビ

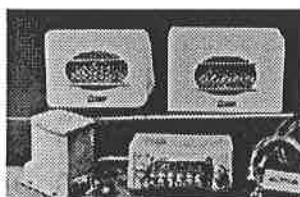
日本初のカーラジオ、カーステレオを生み出してきたクラリオンでは、一般車両のみならず、トラック、バス、タクシーなどといった業務用車両のカーナビゲーションの開発にも力を注いでいる。

「Solid Navi」は業務用のカーナビゲーションとして、2007年に発売。あらゆる苛酷な環境で使用でき、耐久性、拡張性、操作性など業務用として24時間365日フル稼働しても壊れないと、好評を得ている。特にタクシー業界での活用がめざましい。

「2006年11月に開発を始めたのですが、企画にするまでのほうが大変でした」と技術開発本部の桑山氏は当時を振り返る。数ある一般車両用のカーナビからどの機種を母体として使うか、その選定から苦労したという。

「DVDやファンなどの稼働部品をなくすことで高耐久を実現しました」と語るのは、セールス&マーケティング本部の佐藤氏。

メカレス設計にするため、記録メディアにはSSD (Solid State Drive) と呼ばれるドライブを採用。



1948年 日本初のカーラジオ用
拡声装置を開発・発売

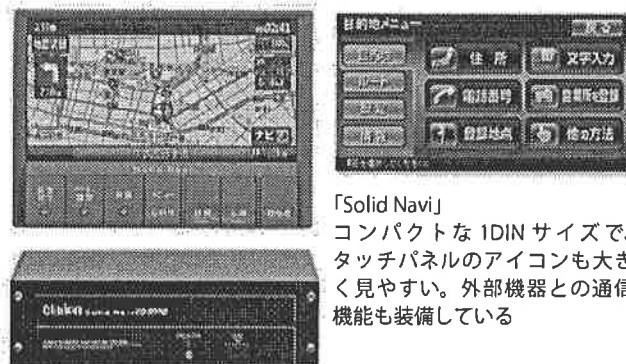
1951年 日本初
クラリオン純正ラジオ
日野ルノー「ル・パリジャン」
発売



桑山 明人 (1986年入社・右)
技術開発本部プロジェクトマネージャー

入社以来、路線バス用放送機器の設計に従事、主にシステム設計を担当。2年前より、業務用ナビゲーションシステムのプロジェクトマネージャーに就任。

佐藤 博頭 (1979年入社・左) セールス&マーケティング本部課長
一環して営業畑を歩む。特に業務用アイテム、先進性の高い営業を任されてきた期間が長い。Solid Naviでは、入り口の段階から商品企画に携わる。



「Solid Navi」
コンパクトな1DINサイズで、
タッチパネルのアイコンも大きく
見やすい。外部機器との通信
機能も装備している

HDDを8GBのフラッシュメモリにおきかえた。しかし開発当時、発表されたばかりのSSDは耐久面などで詳しいデータはなく、その耐久性を証明するために、長時間での稼働、温度変化、振動といった実験を行い、その耐久性を証明した。この実験は現在でも続いており、どの時点でこわれるのか、データをとっているという。

またメモリが8GBと少ないため、地図や電話帳といったデータを圧縮。必要な時に解凍して見られるようにしている。

操作性でも、大型モニターと大型専用操作キーを採用し、手袋をしたままでの操作が可能だ。また12V/24V両車用と汎用性も高く、変圧器が不要になっている。

「ドライバーのニーズをしっかりと受け止め、確かな技術で支える。豊かな想像力で常にユニークな製品を提案」という企業スタンスに培われてきた技術によって生まれた「Solid Navi」。今後の更なる活用が期待される。

□クラリオン(株) (取締役社長 泉 龍彦)

クラリオンは、音と情報と人間のより良いつながりを追求し、価値ある商品を生み出すことにより、豊かな社会づくり寄与している。

本社

〒330-0081 埼玉県さいたま市中央区新都心7-2
TEL: 048-601-3700 FAX: 048-601-3701
http://www.clarion.com/

私たち資材部会は、部会会員を専門分野ごとにグループ分けを行い、3分科会13グループからなる「ビジネスネットワーク」を設置しております。この「ビジネスネットワーク」は、会員のより強い連携と結束を実現し、架装メーカーに対するより積極的な協力体制が展開されています。

「VOICE」では、シリーズで部会会員会社の製品および技術が開発されるまでの経緯を紹介していきます。

(株)五光製作所

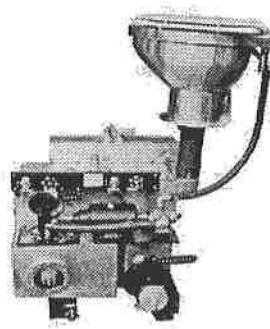
「真空式トイレ」 循環式トイレから真空式トイレへ

1960年代、高度経済成長の中、高速道路が次々と完成。長距離ドライブが可能になると、高速バスのトイレが注目されてきた。

「1948年の創業からバス車体用品、部品の製造販売を主としていた当社でしたが、それ以外にも新製品を開発したいと考えました。そこでバス、鉄道部品で培った技術をバス用汚物処理装置に活かさないかと思ったのです」と語るのは、当時をよく知る営業本部長の池谷氏。そして国鉄自動車局(当時)の指導のもと、循環式水洗トイレの開発に着手する。

1964年5月、日本で初となる循環水洗式トイレが完成すると、東名、名神高速道路バスを皮切りに、幹線高速道路バス、長距離運行バスなどで次々と採用された。1967年には東海道新幹線に採用、その後東海道・山陽新幹線、在来線へとつながっていく。

しかし循環式は、洗浄水が再利用のため長く使用していると次第に汚れ、臭気が発生。1回の走行で140回ほどの使用が可能であったが、「汚い、臭い」といわれるようになっていく。



1964年5月に発売した
日本初の循環式トイレ(TCP-41B型)
当時の自動車産業新聞で紹介された



池谷 文明 (1963年入社・右)

執行役員/営業本部長
入社以来営業畑一筋。鉄道・バス、船舶と各営業部を歴任し現在に至る。バスに関しては、循環式トイレ開発当初の営業に携わった。

川内 直也 (1994年入社・左)

営業本部第二営業課課長
入社当初は、鉄道営業を担当。バス営業は、それ以降足掛け12年担当している。バス用真空式トイレ販売当初から営業として普及に努めた。



そこで開発したのが、真空式トイレである。循環式との大きな違いは、弁を排出弁と移送弁の2カ所にしたこと、気密性を高くし臭気を遮断した。「どういうタイミングで弁の開け閉めをするか、試行錯誤を繰り返して、今の形になりました」と営業本部長の川内氏は語る。更に便器内の洗浄に清水を利用、便器にも特殊塗料を塗装し、500mlという少ない水量できれいに洗浄出来るようにした。便器もステンレスからFRPへと変貌した。

現在では総重量18kgと開発当初の3分の1程の重さになり、軽量化が進んでいる。使用する清水の量も更に少なくしたいと開発を進めている。

日本国内ではトップシェアを誇り、その車載用汚物処理装置の技術は、バス、鉄道ばかりでなく、船舶や公共施設のトイレにまで広がっている。

□(株)五光製作所 (代表取締役 橋本 更)

長年培ってきた技術とノウハウを生かし、高品質の製品を迅速に提供。また環境保護と人々の安全と快適性にも思いをはせた高度な製品の提供を目指し、広く社会から共感を得られる企業でありたいと願っている。

本社・工場

〒152-8571 東京都目黒区中根2-9-5
TEL: 03-5731-9631(代) FAX: 03-5729-3891
http://www.go-ko.co.jp/

第3回 SPIN UP >>> >>> >>> トラック部会

スピン・アップ

トラック部会の環境と改善の取り組み事例や創意工夫による製品作りをユーザの皆様に紹介します。

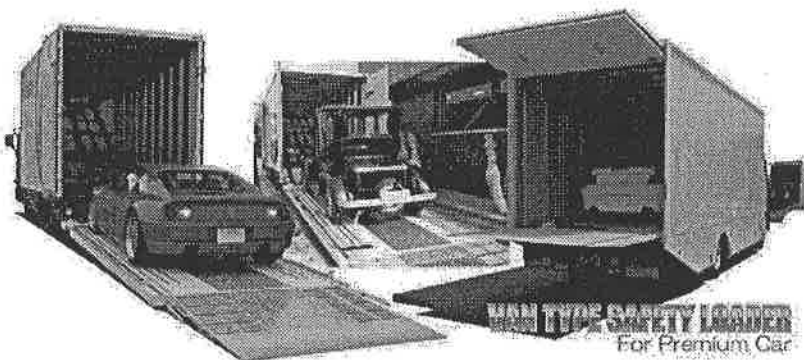
バンタイプセフテローダ (株)花見台自動車

新型車、要人用車、ショーカーなどのプレミアム車搬送用として好評を得ている車両の「開発のきっかけ」を紹介します。

■アルミバン床部分がスライド

以前は、スライドする荷台の上にアルミバンを架装、アルミバンごとスライドさせて地上に降ろすタイプのセフテローダを製作していました。そのタイプだと搭載する車を運転し、アルミバンの中に入っていかなくてはならず、搭載車からの作業者の乗り降り、固縛のしやすさなどに問題がありました。

そのような問題を解決できないか？との発想から生まれたのが、この新しいバンタイプセフテローダです。アルミバンをスライドする荷台に架装するのではなく、アルミバンは車両後部に架装し、その床部分のみがスライドするようにしました。



床だけスライドさせるという発想により、作業者が乗り降りを含め、車の搭載を容易にできるバンタイプセフテローダを生み出しました。現在、ユーザの方々から好評をいただいています。

株式会社花見台自動車

〒970-1144 福島県いわき市好間工業団地 23-1
TEL 0246-36-7211 FAX 0246-36-7215
URL <http://www.hanamidai.co.jp/>

「あげお工業フェア」に参加 葵車体(株)

埼玉県上尾市で開業して40年。トラックボデーの製作・修理一筋に地道に営業してきているわが社ですが、いまだにご近所の皆様から「何やってる会社なの？」と聞かれ、悲しい思いをすることが多々あります。そんな折、地元で「工業フェア」があり、私たちの仕事を知っていただく良い機会ということで昨秋、初参加しました。

【あげお工業フェア】

木工も、鉄工も、塗装も、アルミ加工も、一品から対応できる「職人集団」とPR。来場された多くの方々からかなり特殊ですが、とても親しみやすい「トラックボデー業」について、少しでもおわかりいただけたのではないかと感じています。

葵車体株式会社

〒362-0055 埼玉県上尾市平方領々家 113-1
TEL 048-725-1539 FAX 048-726-0796
URL <http://www.aoi-body.com/>



あげお工業フェアにて



重機回送車



端材利用最小寸法～1・1計画を実施——— 美川ボデー(株)

「1・1計画」は一昨年から1%の材料費の削減と、1%の廃棄物排出量の削減を柱に始めました。今回は、資材課の取組み2例を紹介します。

製造過程で使用する鋼板からなる部品の最小寸法を把握し、その寸法以下のみ捨てることが出来るようにしました。また部品加工工場でも、この最小寸法で支給品として扱ってもらえることになり以前よりも廃棄物排出量の削減につながりました。

各種ボルト類は、在庫棚以外に各現場で使用量の多いものを専用容器に入れ、各現場が管理していますが、管理外の不必要なボルトが棚や作業台の隅に散らばっていました。

ボルト回収カゴを各現場に設置し、ボルト類を自由に入れられるようにしました。カゴを設置後、現場の棚や作業台に不必要なボルトが無くなり、床や通路にもボルトやワッシャー類が落ちていたことが無くなりました。



各板厚ごとの部品最小寸法端材入れ。容器の淵に捨てられない、端材の最小寸法がスケールとして記されている



設置したボルト回収カゴ



回収したボルト。回収は資材課により月に1回実施

美川ボデー株式会社

本社：〒929-0217 石川県白山市湊町己 30-1
TEL 076-278-2311 FAX 076-278-6356

屋上緑化でCO₂削減 ——— (株)トランテックス

わが社は、老朽化した倉庫を新しく部品工場として建て替えるにあたり、「エコファクトリー活動」を展開しました。

「エコファクトリー活動」とは、①順法100%達成、②環境事故の未然防止、③環境パフォーマンスの向上に重点を置き、計画段階でエコファクトリー企画書を作成、環境対応への織り込みを徹底するものです。

役目を終えた倉庫

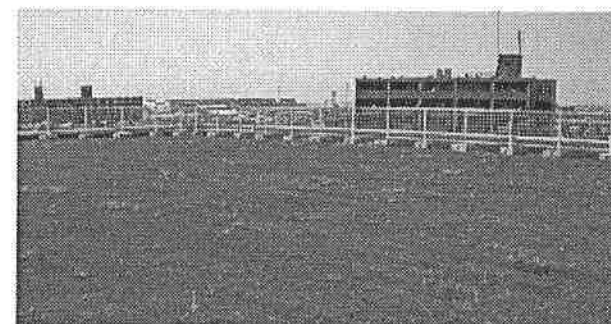


生まれ変わった部品工場



結果、室内換気・温度管理等の適正化により、新工場は厚生労働省の指針にも適合、石川県労働局長から「快適職場推進計画認定事業場」の認定をいただきました。

快適な環境の中、高品質の部品を製作していますが、新工場の自慢は屋上にもあります。1300㎡の屋上を緑地化することで、CO₂削減に大きく寄与しているのです。これからも、地球環境に調和した活動を進めていきたいと思っています。



運動場？ 部品工場の屋上です！

株式会社トランテックス

本社：〒924-8580 石川県白山市徳丸町 670
TEL 076-274-2859 FAX 076-274-8192
URL <http://www.trantechs.co.jp/>

そこが 知りたい

第7回

東京湾アクアライン

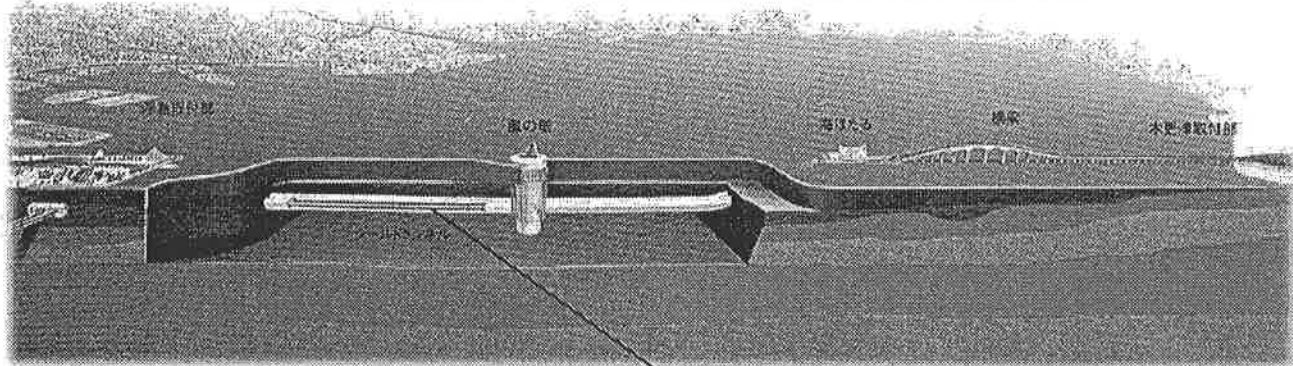
・海ほたるの構造とは？

春の行楽シーズンを控え、また各種ETC割引の充実により東京湾横断のアクアラインを使うことも多くなるのではないかと思います。先般、自動車会議所主催の海ほたる見学会があり説明を受けたが、開通後11年経過してもその構造や技術はたいへん新鮮な感じを受けた。今回はアクアライン&海ほたるの技術的特徴について紹介する。

■「東京湾アクアライン」とは？

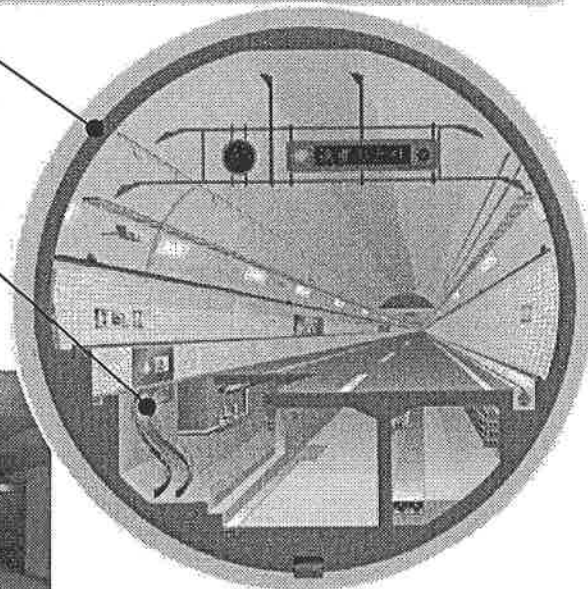
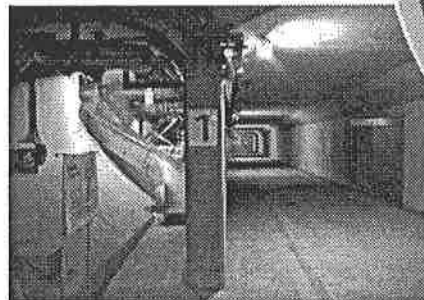
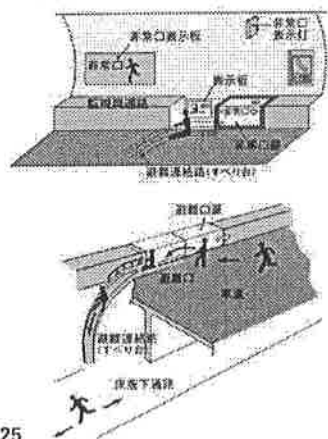
東京湾アクアラインは、1997年12月18日開通した東京湾の中央部を横断する全長15.1kmの自動車専用の有料道路である。

木更津と対岸の川崎を約15分で結び、木更津から約4.4kmが橋梁、川崎から9.5kmがトンネルとなり、橋梁とトンネルの接続部に海ほたる(木更津人工島)があり、トンネルの中央部に風の塔(川崎人工島)がある。



■安全対策はどうなっているか？

トンネル内は2層構造で、車道の下が避難連絡路となっている。車道を避難できない場合は、300mごとに設置されている避難口扉からすべり台で床版下の避難連絡路に避難できる。避難連絡路内は加圧されており、車道で火災事故が発生しても煙が入りにくい構造となっている。



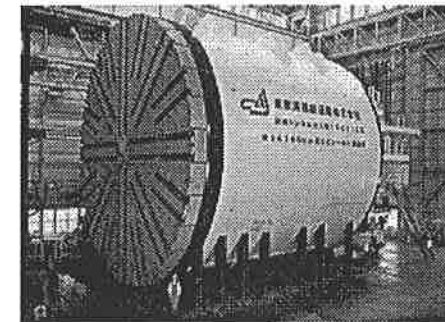
■採用された先進技術とは？

①同調質量ダンパー(TMD)の採用

千葉県側の橋梁部には同調質量ダンパーが16機設置されていて、横風による揺れを抑制している。その原理は、橋桁が揺れる→TMDが揺れる(TMDは橋の固有振動数に合わせてある)→TMDの油圧ダンパーが振動エネルギーを吸収→橋桁の揺れを抑止

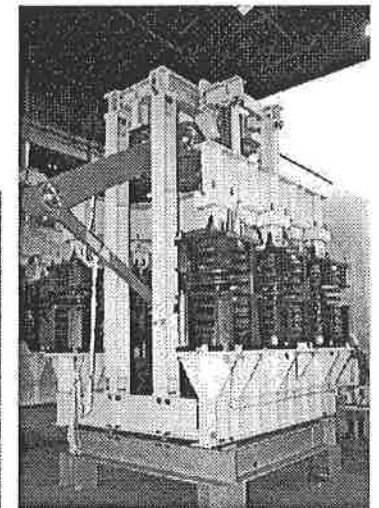
②シールドマシン

海中トンネルは、世界最大級の直径約14mのシールドマシンを川崎側取付け部、風の塔、海ほたるの3カ所の立坑から、計8機のシールドマシンを使って掘削し、地中接合して完成させた。シールドマシンの位置計測にはGPSも活用された。



シールドマシン

同調質量ダンパー(TMD)



■アクアラインで活躍している特装車は？

①壁面清掃車

トンネル側壁部に専用レールが設置されており、レール上を走行し、トンネルの壁面清掃を行う専用車両である。車線規制なしで清掃を行うために製作されたが、老朽化による故障のため、現在は使用されていない。

壁面清掃車



②トンネル用低車高消防車

トンネル内で火災が発生し、停留車等で消防が現地向かえない場合に備え、アクアラインでは床版下の避難連絡路専用車高の低い消防車を配備している。



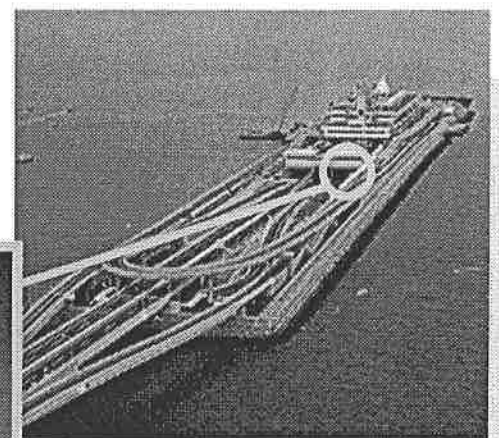
避難連絡路用消防車

■海ほたるに「知られざる地下広間」

海上パーキングエリア「海ほたる」は、トンネルと橋のつなぎ目に設置された長さ650m、幅100mの人工島。5階建てで豪華客船をイメージしている。長さは「タイタニック号」のおおよそ2.5倍。この駐車場には上下線合わせて乗用車を約400台、トラックを約90台停めることができる。

ところで、今回の見学で海ほたるに知られざる地下広間があることがわかった。

避難連絡路の入口であるその広間は、将来、アクアラインの交通量が増えた時にシールドトンネルを追加出来るように設計されている。



○印の部分が知られざる地下広間。中はとても広い(写真左)

(資料提供: 東日本高速道路(株))

Coffee Break

山からの副産物

新明和工業(株) 二宮 武司

“40の手習い”という言葉がありますが、私も例に習って始めた山登り。最初は丹沢あたりをウロウロ。そしてある日、山雑誌を見ながら、「そうだ夏のアルプスへ行こう!」と初心者ながら、初めての単独2泊3日の縦走を計画。

そして本番前日、バス停のある駐車場に車を止め、慣れていない車中泊で一晩。9月の大雨が車体を叩く音と、明日からの山入り本番の不安が混ざり合い、眠れぬ夜を過ごしたのを思い出します。しかし一夜明けた北岳、間ノ岳、農鳥を縦走するゴールデンコースは見事な快晴に恵まれ、山の魅力、アルプスの魅力を充分過ぎるほど味あわせてくれました。

よく人から、苦痛に耐えてまで山に登って何が楽しいの?と聞かれます。確かに息は上がるし、一人きりの心細さなどは歓迎されるものではありません。しかしこれらを克服して登り切った時、この達成感を味わいながら食べる飯の美味さ、山の神聖な空気、夕日の美しさ、満天の星など、魅力を挙げれば切りがありません。これは登った者にのみいただけるご褒美だと思います。再び賞味するために山へ登る日々です。

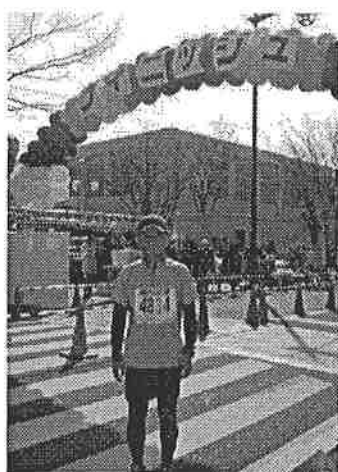
さて、山へ行かない休日は、いかに楽に登るかを命題に10キロほど歩いていました。全く走る価値観の抜け落ちた私があるとき、たまたま5キロほど走ってみようかと、それから5キロを目処に走ることを始



めたのですが、山へ登る時、意外と楽に登れていることに気付きました。それならもっと走ればもっと心肺機能が上がるのでは? それから10キロから20キロと距離を、平均はスピードまで求めるように…。

あくまでも最初は山のための走りだったのですが、“山の副産物”といえ大袈裟ながら、最近は山登りと同等に走る楽しさを感じる日々で、まさに今、“走り”にはまっています。

そして2月には青梅でマラソンデビューです。汗かいて走りきる爽快感はまさしく山との共通項。身体が動くうちに山とマラソンに出会えたことを神様に感謝、感謝です。直近の目標は槍、奥穂の縦走、そしていつかはホノルルマラソン…かな?



青梅マラソンにて

「旅」しませんか?

西日本車体工業(株) 堀 雄一朗

皆さん!!「旅」していますか?

私は、旅行が大好きで暇さえあれば次の旅行の計画をしています。

そもそも私の旅好きは、父親からの遺伝のようで、その昔、私が中学生の頃、家族で北海道に旅行することになりました。私の実家は、九州の大分というところですが、北海道に行くのなら当然飛行機と思っていたのですが、父親が出したプランは列車で行くというものでした。(寝台列車で大阪まで行き、日本海周りの特急で青森まで一気に駆け抜け青函連絡船で函館に渡るというプランでした)

「ありえねえ〜!!」家族のみんながそう思う中、旅行はプランどおりに実行されたのでした。ところが!!それにまんまとはまってしまったのです。旅行を計画する楽しみ、実行する喜び。

また、その旅行が計画どおりに行ったときの達成感!!緩やかに流れる景色を見ながら、本当の旅行とはこれなんだ!と実感してしまいました。

以来、旅行は私の最大の楽しみとなり今や嫁も巻き込んで、国内、海外を問わず陸海空の交通手段を駆使してあちこち出掛けています。

最近では車でのロングドライブがマイブームになっ



ヨーロッパでの一風景。ドイツ、ベルリンの市街地の風景。日本との違いが刺激になります

てまして、自分の車(1BOX)に布団を積んでにわかキャンピングカーに仕立てて日本中に出掛けています。昨年のGWには、九州から北陸経由で新潟に行き、そこから長野の戸隠そばを食べ、軽井沢を観光し富士



車で新潟へ行った際の一コマ道の駅親不知ピアパークにて

山の横をかすめ、湘南海岸を走り、箱根を登り静岡の清水港でマグロを食べて総走行キロ3000キロを5日間で走破しました。

訪れた土地ならではの名物を食べ、移り行く風景も、九州では散っていた桜が金沢では満開、長野の戸

隠では残雪も残り、軽井沢や箱根では桜はまだ1分咲きと目まぐるしく変化する様は気分転換に最適です。また、海外などに行き自分自身を、非日常的なところに置くことは大変な刺激になります。

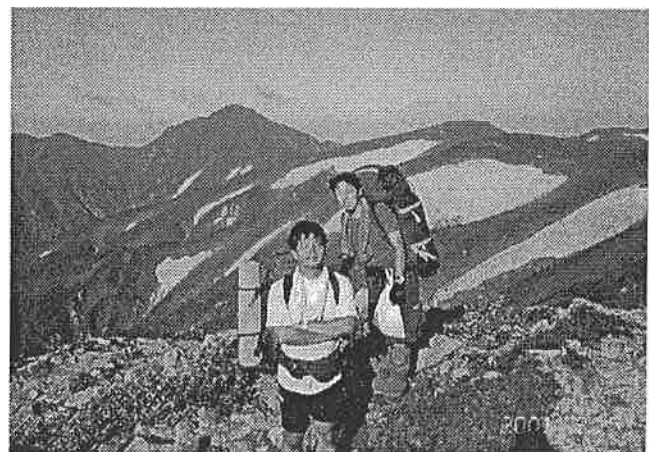
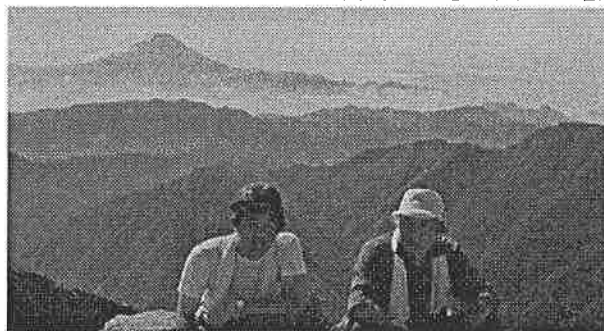
いや〜、ほんとうに旅っていいですね。皆さんも、近場の旅から始めてみませんか?新しい何かを見つめることが出来るかもしれませんよ。

週末は山を歩いて温泉に入ります

東急車輛製造(株) 金原 克博

そんな中私は、渋滞のないドライブをして、緑の山中で有酸素運動をし、温泉で汗を流し、来るべき週明けに備える—こんな週末を送っています。

父と登った燧ヶ岳(右が筆者)



妻と一緒に登山

「趣味は登山です」と言えるほど本格的なものではありませんが、日帰りでよく山歩きに出かけています。今からもう23年前になる昭和61年の夏、当時予備校生で没に閉じ籠っていた私を山登りに誘ってくれたのは父でした。車で福島県の沼山峠というところまで入り、尾瀬沼の畔にある山小屋に泊まって燧ヶ岳に登りました。頂上からは尾瀬沼や尾瀬ヶ原が一望に見渡せて、何とも言えない達成感を感じたことを思い出します。

平成12年に転勤で宮城県仙台市に移り、夏に結婚して14年秋に横浜市に越すまでの間は、東北各地の山を夫婦でツーリングをしながら登って周りました。北国の森は冬の季節が厳しい代わりに、新緑や紅葉が“燃えるように”きれいです。14年4月末に青森市に引っ越してすぐ隣の浪岡にある梵珠山を歩いたのですが、県庁所在地から目と鼻の先にある標高わずか468mの低山とはとても思えないブナの芽吹き的美しさに感激したものです。

館林に越して来て間もなく6年になります。バイクは夫婦共に手放してしまいましたが、積雪期を除けば天候が許す限り、休日は山歩きをするようにしています。皆さんご存知のとおり、私たち群馬県民の生活は家から一歩出たら会社に行くのも、イオンに出かける時も居酒屋に向かうのにも車を使います(もちろん、帰りは代行利用ですが)ので、ほとんどの人が慢性的な運動不足に陥っています。

DATA BOX

トラック車体 2008年10月～12月生産台数

(単位:台)

用途		10月						11月						12月					
		大型	中型	小型	軽	合計	対前年 同月比 (%)	大型	中型	小型	軽	合計	対前年 同月比 (%)	大型	中型	小型	軽	合計	対前年 同月比 (%)
運 転 台	普 通	18	129	6,675	0	6,822	105.9	22	107	5,851	0	5,980	103.2	16	73	4,509	0	4,598	89.4
	特 殊	46	6	6,596	0	6,648	106.6	6	4	4,277	0	4,287	74.3	13	6	2,962	0	2,981	50.9
合 計		64	135	13,271	0	13,470	106.2	28	111	10,128	0	10,267	88.8	29	79	7,471	0	7,579	68.9
対前年同月比(%)		39.0	81.3	107.5	0.0	106.2		22.4	76.0	89.7	0.0	88.8		27.4	64.2	69.4	0.0	68.9	
普 通	標準型(シャシメーカー標準車)	0	348	2,529	0	2,877	77.3	0	219	2,521	0	2,740	83.9	0	170	1,945	0	2,115	69.8
	アルミブロック	47	34	12	0	93	66.4	40	57	17	0	114	97.4	37	51	3	0	91	63.6
通 深あり	スタンダード(木製)	24	153	5	0	182	52.0	21	119	17	0	157	87.2	18	96	7	0	121	58.2
	その他 (スチール、コルゲート等)	4	1	0	0	5	83.3	4	2	2	0	8	800.0	1	3	0	0	4	400.0
荷 台	アルミブロック	99	66	16	0	181	70.2	104	60	15	0	179	66.1	89	38	12	0	139	45.1
	スタンダード(木製)	4	2	0	0	6	75.0	2	4	0	0	6	5.2	2	0	1	0	3	3.5
平 ボ	その他 (スチール、コルゲート等)	4	2	1	0	7	140.0	3	0	0	0	3	25.0	3	0	0	0	3	60.0
	チップ運搬車	9	0	0	0	9	225.0	0	0	0	0	0	0.0	4	0	0	0	4	200.0
デ	オートバイ積	4	0	0	0	4	44.4	2	0	2	0	4	36.4	1	0	6	0	7	87.5
	1台積	0	33	156	0	191	125.7	1	30	131	0	162	86.6	0	23	123	0	146	78.5
／	2台積	0	6	1	0	7	28.0	0	4	4	0	8	32.0	0	4	9	0	13	72.2
	3台積	0	9	0	0	9	180.0	1	1	0	0	2	28.6	3	2	0	0	5	71.4
平	4台積以上	13	0	0	0	13	130.0	14	0	0	0	14	155.6	7	0	0	0	7	53.8
	セミトラクタ	5	0	0	0	5	71.4	4	0	0	0	4	200.0	7	0	0	0	7	140.0
ボ	フルトラクタ	0	0	0	0	0	0.0	0	0	0	0	0	0.0	0	0	0	0	0	0.0
	産業機械	29	2	0	0	31	93.9	29	0	0	0	29	80.6	15	2	0	0	17	37.0
デ	車輦傾斜式	33	3	2	0	38	80.9	20	7	1	0	28	60.9	20	2	0	0	22	75.9
	荷台スライド式	9	0	0	0	9	128.6	14	0	0	0	14	233.3	7	0	0	0	7	100.0
／	その他	1	0	0	0	1	50.0	1	0	0	0	1	33.3	0	1	0	0	1	—
	家畜運搬車	27	49	0	0	76	89.4	21	26	0	0	47	45.6	9	33	0	0	42	43.3
平	側面開放車	2	0	1	0	3	23.1	0	1	3	0	4	50.0	1	1	0	0	2	28.6
	(幌製) カーテン式	0	0	0	0	0	0.0	6	2	0	0	8	266.7	1	0	0	0	1	100.0
ボ	コンテナ兼用車	0	0	0	0	0	0.0	0	2	0	0	2	28.6	0	0	0	0	0	0.0
	脱着ボデー	5	1	18	0	24	22.4	4	0	15	0	19	25.7	5	0	14	3	22	25.0
デ	その他	319	709	2,743	0	3,771	75.5	291	534	2,728	0	3,553	79.1	230	426	2,120	3	2,779	64.6
	合 計	87.6	84.3	72.4	0.0	75.5		75.0	68.9	81.9	0.0	79.1		64.4	51.8	68.0	—	64.6	
対前年同月比(%)		87.6	84.3	72.4	0.0	75.5		75.0	68.9	81.9	0.0	79.1		64.4	51.8	68.0	—	64.6	

乗用車および商用車車体 2008年10月～12月生産台数

(単位:台)

車 種		10月				11月				12月			
		国内	輸出	計	対前年 同月比 (%)	国内	輸出	計	対前年 同月比 (%)	国内	輸出	計	対前年 同月比 (%)
乗用車	セダン、ハッチバックタイプ	31,983	52,994	84,977	111.7	35,551	40,856	76,407	103.5	33,089	36,493	69,582	109.5
	ステーションワゴン	16,082	33,129	49,211	80.9	16,609	24,832	41,441	70.8	12,882	22,710	35,592	76.3
	ミニバンタイプ	7,935	417	8,352	165.1	7,569	226	7,795	154.4	6,698	553	7,251	174.1
	オフロードタイプ	1,428	23,711	25,139	61.8	1,281	19,323	20,604	50.5	988	19,251	20,239	52.2
	キャブオーバータイプ	21,093	235	21,328	76.3	17,944	223	18,167	64.1	14,625	42	14,667	57.1
商用車	ツープックスマン	2,055	2,937	4,992	108.7	1,877	2,095	3,972	106.8	2,154	2,151	4,305	135.8
	キャブオーバーバン	14,025	4,196	18,221	123.7	8,320	2,624	10,944	71.4	8,025	1,552	9,577	79.4
	キャブオーバートラック	3,982	0	3,982	—	317	0	317	—	1,126	0	1,126	—
	ボンネットトラック(シングルキャブ)	0	1,568	1,568	50.3	0	1,047	1,047	37.3	0	1,107	1,107	47.8
	ボンネットトラック(ダブルキャブ)	0	6,438	6,438	114.3	0	4,180	4,180	79.0	0	2,829	2,829	52.4
合 計		98,583	125,625	224,208	93.9	89,468	95,406	184,874	79.1	79,587	86,688	166,275	82.4



2009.春

お客様の満足を目指して！

フジタ自動車工業(株) 設計部 平井 善浩さん

Q1 どんなお仕事ですか？
平ボデーの設計&重量検討をしています。

Q2 仕事で楽しいこと、つらいこと
自分が検討・設計したボデーが出来上がっていく時はワクワクします。
しかし、自分のミスで多くの現場(工場)の人が動かなければいけない時はつらいです。

Q3 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は？
最大安定傾斜角度の検査を初めて目の当たりにし

た時、大型トラックが急な角度でも倒れないことにビックリしました。

Q4 御社のPRをしてください！

お客様の使用目的、条件に合わせてさまざまなボデーを開発し、一台一台オーダーメイドで、満足いただけるよう頑張っていますので、よろしくお願いします！



こだわりのデザイン！

(株)オートワークス京都 技術グループ 富田 孝二さん



Q1 どんなお仕事ですか？
マイクロバス「シベリアン」の特装車のデザインを担当しています。特装車、幼稚園バスの車体色やロゴマーク、外装シールデザイン、内装デザインやその他特装車のカタログ制作などです。

Q2 仕事で楽しいこと、つらいこと
街中やTV・新聞等で自分が携わった車両を見かけると感激します。特にモーターショーで自分がデザインしたショーカーを見つけた時は、最高の喜びを感じました。
しかしデザインの仕事は芸術家と違い、お客様に満足していただくのが一番重要で、自分なりに自信を持ったデザイン案が、お客様から「イメージと違う！」と言われるのが一番つらいです。

Q3 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は？
ハローキティバス開発で、バスにハローキティをデザインするのに大きなプレッシャーを感じながら、何度もデザイン提案したことです。その車両で幼稚園のデモ活動に同行した時は、子供達の大喜びする姿に感激し、頑張って造って良かったと思いました。

Q4 御社のPRをしてください！
高品質・高性能を誇るマイクロバス「シベリアン」をメインに、多種多様な特装車を製造しています。警察・消防・救急車両など社会に貢献する特装車造りは、京都人のねばりと匠の技で成り立っており、弊社の誇りであり強みでもあります。
社員一人ひとりがお客様に満足していただける車づくりを目指し、全社一丸となって取り組んでいます。

特種車体 2008年10月～12月生産台数

[illegible]

32

編集後記

1月の当会員生産台数がま
まりましたが、前年比約30%
もの落ち込みと月を追うごと
に厳しさが増えています。厳し
い環境変化時に生き残るため
には変化を素早く捉え、自らが変わっていくことが重
要であり、当会の事業計画も変化に対応すべく見直
し中です。具体的には全体経費を約2割削減しつつ、
強化すべきもの、止めるもののメリハリをつける調
整を進めています。その中で、会員への情報展開業
務はWeb活用も含め強化していく予定ですが、この
「車体NEWS」のような「季刊誌」の位置付けは悩ん

でいるのが正直なところ。前回のリニューアル
から丸3年経過したこともあり、ホームページとの
棲み分け整理も含め内容見直し検討をしていきたい。
是非とも、読者の皆様からもご意見をうかがいたく
思います。

今号特集に先般開催した技術発表会の内容紹介を
掲載しました。昨年に引き続き第2回目の開催です
が、発表内容も充実、満員の参加者からの質疑応答
も活発であり、会員相互の技術の共有化、相互研鑽
に効果が大いと思いました。今後は夏の環境事例
発表会とこの技術発表会を2大発表会として年間行
事として定着させていきたい。(橋本)

第39回通常総会のご案内

- ◆日時 2009年5月22日(金)15:00～
- ◆場所 ホテルパシフィック東京「藤波」
港区高輪3-13-3
TEL: 03-3445-6711
品川駅(高輪口)より徒歩2～3分
- ◆議案 2009年事業計画案の承認
2009年収支予算案の承認
2009・2010年度役員選任の承認 等
- ◆懇親会 17:00～18:30(予定)
ホテルパシフィック東京「萬葉」

■表紙写真について 『オールステンレス製 家畜運搬車』

本所自動車工業(株)製

清掃が容易に行えるように、錆に強く、
汚れが付着しにくいオールステンレス
製とした。

荷台は2階建て構造で、各床とも仕切
り扉により4分割が可能。2階の4分
割された最後部床は、積み込みに楽な
ように電動ウインチによる昇降式とし
た。後扉の形状は、引き戸スライド式、
導板兼用の煽式、観音扉、など各種ユ
ーザーニーズに対応している。

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1,700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。

広告掲載会社

- 住友スリーエム株式会社 表2
- スズコーインターナショナル株式会社 36
- 社団法人日本自動車車体工業会 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 春号 2009

2009年3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

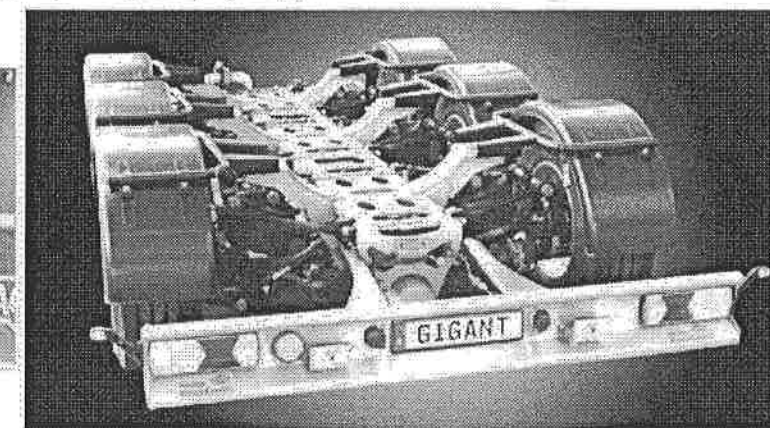
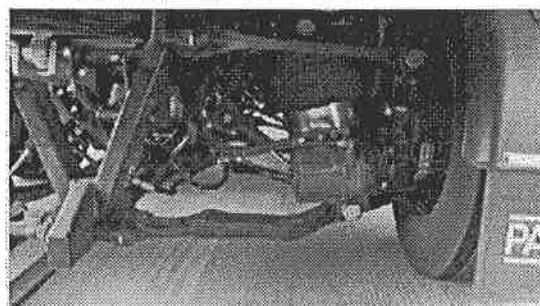
発行人 橋本 茂
制作 NICS

トレーラ総輪独立エアサスペンションシステム

ERA

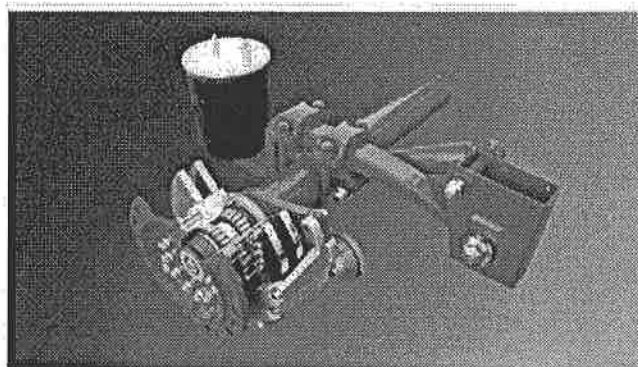
トレーラの安定性を格段に向上
ダッチロールにも踏ん張りがきき横転しにくいサスペンションシステム

精密機器商品等に優しい輸送

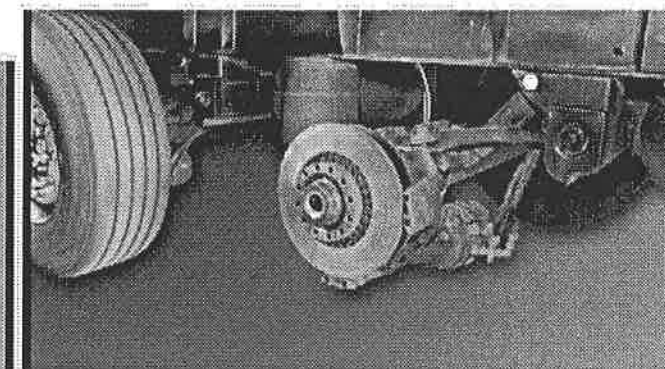


デュアルディスクブレーキシステム

放熱性に優れヒートクラッキングに強い
ロングライフディスク



2枚ディスクで制動距離を短縮

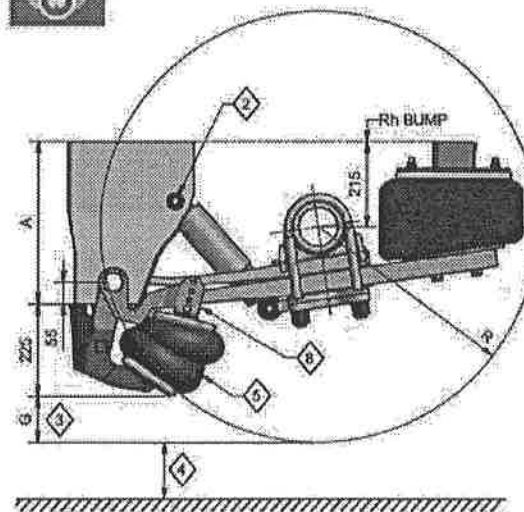


輸送商品とトレーラニーズにあわせたサスペンションシステムを供給

WEWELER



ニーズにあわせたサスペンションシステムを共同で開発供給します



より良い商品とコストパフォーマンスに
優れた商品を海外から輸入

suzukoh inc.

本社営業所 埼玉県草加市瀬崎町1398-39
電話 048-927-3231
Fax 048-927-3240
e-mail: hzc02315@nifty.com
www.suzukoh-jp.com