

車体NEWS

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.

WINTER 2009 冬

CONTENTS

巻頭言	2
特集 秋季会員大会開催される	3
NEWS特集 日産ディーゼル工業(株)より講師を招き、講演会を開催	5
第41回 東京モーターショー2009 開催される	7
車体工業会PL勉強会を開催	9
NEWS FLASH	
本部だより	11
部会だより	14
支部だより	17
官公庁だより	18
我が社の元気人	22
Net Work vol.58 コーフテック(株)	23
VOICE	25
SPIN UP 第6回	27
Coffee Break	29
DATA BOX 車体生産台数 2009年7月~9月	31
編集後記	36



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

巻頭言

SHATAI NEWS ◆ 2009.冬

日本の大型車は中国の中型車 特装車も世界に通ずるものにしなければならない

特装部会長 筆谷 高明
(極東開発工業(株)・取締役社長)



【現在の日本の普通トラックの市場規模】

日本の現在のトラックの市場規模は、普通トラックで見ますと1959年の規模まで落ち込んでいます。ちょうど50年前です。1959年は現天皇陛下がご成婚され、日本の人口がようやく9,000万人を超えました。当時、池田内閣で『所得倍増計画』を掲げ、日米新安保条約が調印され、岩戸景気がスタートした第一次モータリゼーション時代でした。

世界ではカストロのキューバ革命が起こり、産油国がOPEC設立を宣言し、ベルリンの壁が出現しました。日本の平均株価(現日経平均)が1,000円を初めて超えた年であり、製造業の平均給与1万7,000円~1万8,000円、為替は1ドル360円、そんな1959年の普通トラック登録台数が34,593台でした。2009年上期の台数が17,857台でしたので、この数字を2倍するとまさに1959年の台数です。

2009年度通期の見通しとなると、各トラックメーカーでの予測も今年の初めは6万台ぐらいになる、4月頃は5万2千~3万台ぐらいになるのかな?、9月では、4万6千台ぐらいになりそう?本当に見通しが立たないとはこのことです。

普通トラックは現在日本の市場で約154万台稼働しております。15年使うとすれば10万台が年間のアベレージになります。通常年であれば10万台が見込めますが3万5千台では通常時の3分の1の規模です。

【特装車の市場動向】

普通トラックの約3割が特装車市場であることを考えると特装車の市場規模の見通しも全く予想がつきません。

前政権で13年超の営業用トラックの代替促進に特別予算をつけて需要喚起を促してきましたが、この政策も11月をもって終了となりました。営業用トラック用の予算がなくなったということではなく、乗用車・トラック合わせた上で、せめてその年度内は続けていただきたいと考えます。「その補助金を当てに車を買えよう」と計画し決めた矢先に「その補助金はなくなりました」ではおいそれと計画・実行はできません。

また、このたびの政権交代で特装車の中でも特に土木建築車両はまさに向かい風になっております。

新政権のキャッチフレーズは『コンクリートから人へ』であり、土木建築工事の仕事は先細りです。特装車では直接的にダンプトラック、ミキサートラック、コンクリートポンプ車、セメント運搬車等が、間接的には散水車やタンクローリー車等に影響し、ほとんどの特装車が大打撃を受けます。

これらのことを考えますと、特装車の需要回復には相当厳しいものがあり、景気が回復しても以前のような台数は到底見込めないと思われます。日本の特装車の生産規模も均衡縮小型の対応をしてゆかなければなりません。

【世界への展開】

一方世界に目を向けてみますと、まさに今からインフラ整備を進めなければならない国々がたくさんあります。日本の特装車の技術を生かして、それらの国に役立つことができると考えます。その時のハードルは

- (1) その国の欲する特装車の仕様設定
- (2) その国の欲する価格で提供できる体制
- (3) 世界の特装メーカーとの競争に 대비

があります。日本で育った特装車は日本の道路事情から来る規制の上で成り立っており、そこで培った技術が世界の特装車の仕様に合致しているかという点必ずしもそうではありません。改めて、その国の欲している仕様に即した製品開発をしなければ、参入はできません。

具体的には日本の大型ミキサー車(4.4 m)は隣の中国では中型車であり、ほとんど売れません。中国での売れ筋は8~9 mです。またコンクリートポンプ車のブーム長さはヨーロッパ、北米、中国、韓国では50 m以上のものが公道を走っています。日本では頑張っても36 m以上のコンクリートポンプ車はできません(道路運送車両法や道路法、車両制限令等の規制により)。

厳しい規制のおかげで海外企業が日本産業へ参入しにくい面もありますが、グローバルな技術力競争上好ましいことではなく、日本の特装車の規制緩和の必要性をひしひしと感じます。

前述の問題を解決すればまさに大きな市場があり、日本の特装車技術を持ってすれば必ずこれらの国への展開が図れるものと確信いたしております。

秋季会員大会開催される

～ 240 名が参加 ～



2009 年度秋季会員大会が、第 41 回東京モーターショーにあわせて 10 月 23 日、アパホテル&リゾート東京ベイ幕張で開催され、前回の 2 年前の 90 社 180 名に対し、129 社 240 名が参加した。

当日はモーターショー開会式に出席された高木会長に変わって安田副会長が挨拶を行った。その後、田中副会長の乾杯で懇親会がスタートし、終了後は、東京モーターショーを見学した。

安田副会長挨拶

会員の皆様には、日頃から当会の活動にご支援・ご協力をいただき誠にありがとうございます。

また本日はご多用中にもかかわらず、このように多くの会員の方々にご出席をいただき、盛大に秋季会員大会を開催することができましたことを心より感謝申し上げます。

事務局に聞きましたところ、240 名という、2 年前の、景気の良かった前回以上の参加申込みをいただいたとのことで、大変うれしく思っています。

さて、上期 4～9 月の国内販売台数を見ますと、登録車全体では前年比 9 % 減の 139 万台となっていますが、エコカー減税や購入補助金制度の効果もあり 8 月、9 月の 2 カ月連続で前年比増加という、うれしい話もあります。

しかしながら貨物車につきましては、まだまだ回復

の足取りは重く、上期貨物車全体で前年比 36 % 減、更に中大型車に限ると上期は 52 % 減と大変厳しい台数となっております。徐々に回復傾向にはなっておりますが、当面は物流量の低迷は続き、厳しさが続くことと思われます。

これに伴いまして、会員の上期生産台数も、委託生産車を除きますと昨年比で 46 % 減の 4 万 2 千台と、極めて厳しい状況が続いております。

それでは当会事業計画の上期実績について簡単に述べさせていただきます。今年度は「会員への支援活動の充実」「環境対応活動の推進」「安全対応活動の推進」を重点に推進してまいりました。

まずは 1 点目の「会員への支援活動の充実」ですが、特に技術面での支援が進んでおります。新法規対応や改造届出に関するいろいろな改善提案や会員支援を

実施してきましたが、先般、国土交通省や自動車検査独立法人のご協力も得まして「改造自動車取扱いの解説書」を全面改訂する活動をスタートさせました。1 年半にわたる大作業になりますが、最新の技術動向にあった、合理的で、使いやすい内容に改訂することにより、皆様の日常業務に大いに役立つものと考えています。

また、会員への情報展開の面では、特に会員生産台数情報が充実し、タイムリーにわかりやすく展開できるようになりました。更に、12 月からは当会のホームページに会員専用ページも出来ますので、一層充実した情報発信が可能になると考えています。

2 点目の「環境対応活動の推進」では、CO₂、VOC、産業廃棄物の削減とも、皆さまのおかげで今年度目標はほぼ達成出来る見込みとなりました。また環境負荷物質を一切使わない会員さんの割合も 70 % 以上となり、2011 年度目標の 80 % までもう一步のところまで来ています。

3 点目の「安全対応活動の推進」では、調査研究活動の 7 項目や基準書の改訂 14 件などに取組んでおります。毎回の理事会でわれわれ役員も進捗管理をしており、一部計画に対して遅れている面もありますが、総じては順調に進んでいると判断しています。

下期につきましては、成果を具体的に刈り取る時期となっていますので継続して皆様方のご協力をお願い申し上げます。



田中副会長の首頭で乾杯が行われた

さて、本日は第 41 回東京モーターショーの開会日であります。残念ながら経済情勢の悪化によりまして、商用車部門、車体部門の展示は中止となっていました。2 年後の次回には多くの会員が出席出来るよう景気回復を期待したいと思います。



安田副会長

社会全体としても、政権交代によりいろいろな変化がでており、今後とも更に変化が続きそうです。良い面、悪い面、立場によっていろいろあるかと思いますが、少なくともマンネリ打破のため、変化すること自体は大変良いことと思います。

この車体工業会活動も最近はいろいろと新しい活動が増えていますが、今後も社会情勢の変化に機敏に対応していきたいと思いますので、皆さまのご支援、ご協力をお願いいたします。

最後になりましたが、会員各位のご健勝とますますのご発展を祈念いたしまして、ご挨拶にかえさせていただきます。

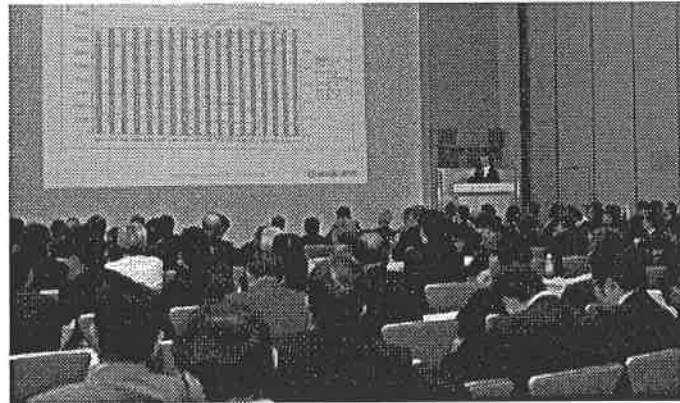
本日は誠にありがとうございます。



会員間の親睦が図られた

日産ディーゼル工業(株)より講師を招き 講演会を開催

10月23日、秋季会員大会において日産ディーゼル工業(株)事業戦略室課長 加園栄司氏をお招きし、トラック・バスの市場動向と今後についてご講演をいただいた。



「トラック・バスの市場動向と 架装メーカー殿に望むこと」

■国内経済の動向について

日本のGDP成長率は世界同時不況の影響を受け、2008年度はマイナス3%、2009年度でもマイナス3%を予想している。2010年度以降はプラスに転じる見通しだが中長期的な見通しでも1%前後でほぼ横ばいと予想されている(図1)。

昨年「ガソリンの値上げ」のニュースが話題になったが、それを原油価格で見ると1995年から2003年までは安定していたがリーマンショック直前にピークを記録、2008年後半には急激に降下した。また最近になって若干の上昇となってきている。日本の人口構成、労働人口を見てみると、それまで上昇安定をしてきた人口構成は2007年をピークに減少傾向が予想されている。労働人口も今後急激に減少していく見通しとなっている。

こういった国内状況を考慮しても今後の日本経済の見通しは明るいものとはいえない。

■お客様を取り巻く環境

国内貨物輸送は2000年以降物流量は降下傾向で推移してきたが、2008年には不況の影響で更に急激に減少。2009年についても減少を予測。国内の貨物量が大きく減っている(図2)。国内の輸送量が減るとともに、運送事業者も変動してきている。

運送事業者の推移では、1990年以降貨物自動車運送事業法施行の影響で急激に新規参入事業者が増加し競争が激化してきたが、一方で退出する事業者も上昇傾向となった。運送事業者の経営状況は、小規模ユーザーでは大変に厳しく赤字経営が続いているおり、今後も更に厳しい状況が予想される。運送事業者全体で見ても営業利益率は±0に近く経営の厳しさが感じられる。営業費用の内訳は上記でお話した燃料油・脂費の占める割合が11立ってきており、事業者への負担となっている。運転手(ドライバー)

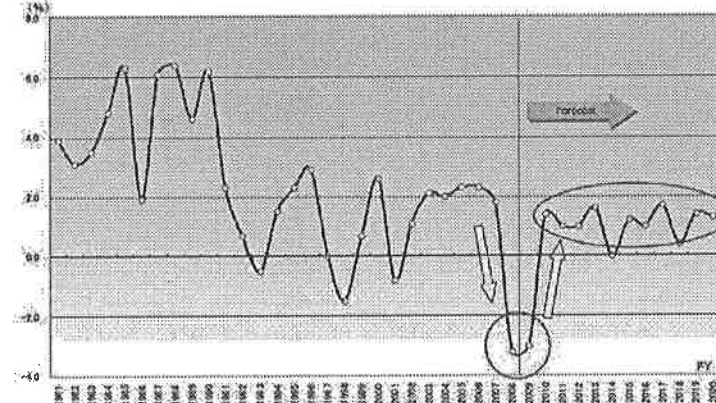


図1 GDP成長率推移と見通し

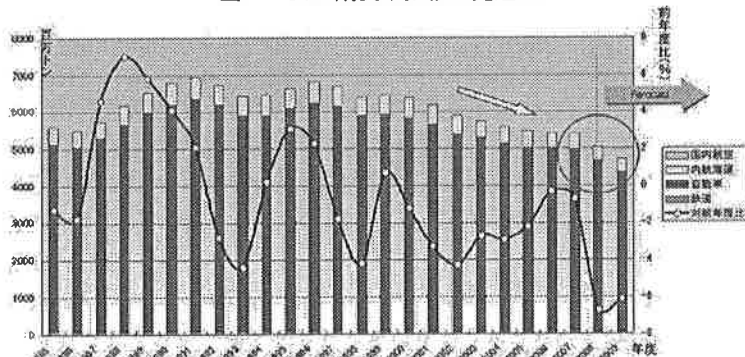


図2 国内貨物輸送量推移(トンベース)

の年齢構成は20代が減少し、40代、60代の構成比の増加が顕著になってきており高齢化傾向がますます進んできている。

輸送機関別国内輸送量は微増傾向で推移してきたが最近では、ほぼ横ばいとなっている。バスでは1990年減少傾向で推移してきたが、最近では横ばいとなっている。同様に他の輸送機関でも横ばい傾向にあり下降傾向に歯止めがかかってきていると思われる。バス事業者数の推移をみると1997年以降、規制緩和による貸切バス事業者の新規参入が大幅に増加したことによる強い競争が起きている。一方乗合バス事業者は微増となっている。

今後の運送事業者のニーズとしては以上の現状を

ふまえて、貨物輸送量の確保、それに伴う他社との差別化、高付加価値への志向等があげられる。また運転のしやすさや荷役作業の軽減といったドライバーの確保、積載効率の向上を目指した物流の効率化、省エネ意識の高まりの中で燃費の良いクルマが求められていくと考えられる。

■国内トラック・バスの市場動向

普通トラックの保有台数は1997年をピークに、貨物輸送量の減少にあわせて、その後徐々に減少傾向となっている(図3)。

登録台数では2007年以降NOx・PM法による代替需要の減少の影響により下降傾向となった。2008年後半からは更に経済不況の影響で急減。2009年度も経済不況のため5万2千台前後の需要を予測(トラック4社の3月時点での予測であり若干多めになっているので、もう少し下がると思われる)。車種構成比推移では、大型、トラクタの構成比が増。特に大型と中型の構成比が逆転してきている。トラクタでは5%できていたものが、2004年頃から9~10%前後に増加し横ばいとなっている。中型トラックの登録台数・仕様別構成の推移では平ボデーの構成が大きく低下したのに対してバン型車、冷凍冷蔵車の構成比が上昇。2008年度では、バン型車、冷凍冷蔵で約半数を占めている。

大型トラックの登録台数・仕様別構成推移では中長期的にはバン型車の増加傾向が顕著であり、反対に平、ダンプの構成比は減少してきたが、最近の仕様構成に変化は見られない。国内バスの保有台数は1992年の12万7千台をピークに減少傾向を示してきたが、最近では減少傾向が緩やかに推移してきた(図4)。登録台数では2000年を底にほぼ横ばい傾向。2004年以降大型バスの割合が増加傾向となっている。

市場動向のポイントとしては保有台数の減少(代替母体の減少)、需要台数の減少。中長期的には8万台前後で推移している。大量輸送への変化に伴い、大型、トラクタの構成比が増加。中型車ではバン型車、冷凍車の構成比が増加しており輸送品質の向上があげられる。

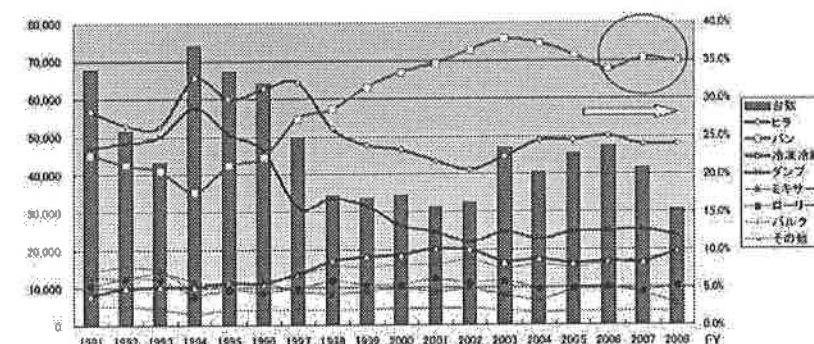


図4 大型トラック登録台数・仕様別構成比推移

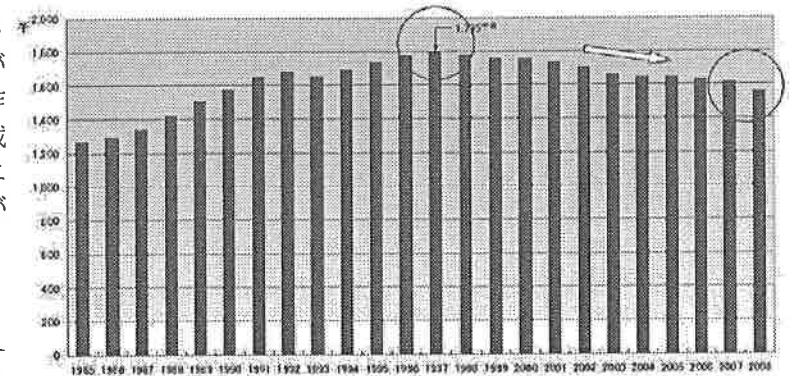


図3 普通トラック保有台数推移

■架装メーカー殿に望むこと

架装品質の現状について、お客様は「シャシ+架装物」を製品として評価するため、お客様に満足いただける製品作りには、「シャシ+架装物」の品質向上が必要と考えている。「いかに製品としての品質を高めるか」が大事なことになっている。どうしたら品質を上げられるか?というところから、日産ディーゼルでは、適正に架装していただくために、以下の「3つの資料」により架装情報の提供を行っている。

- ①架装資料(共通編)
大・中型車全般に渡る架装情報
- ②架装資料(車系別編)
各車系毎の諸元及び各車系特有の架装情報
- ③架装技術連絡書
急を要す重要事項

■架装メーカー殿への3つのお願い

1. 上記資料は「架装品質要領書」も兼ねているので、本書記載事項を順守して、「シャシ+架装物」一体での架装品質向上にご協力をいただきたい。
2. 架装品質確保のため、架装情報の提供をお願いしたい。
3. シャシ受入れ検査の実施。架装完成検査の実施をお願いしたい。

■日産ディーゼル(株)の販売会社ネットワークについて

昨年まで、販売会社のネットワークは直系販売会社10社と地場資本6社の計16社で展開していた。それを本年1月から、直系販売会社10社を1社に統合し、名称を「日産ディーゼルトラックス」として活動を開始。現在では直系販売会社1社と地場資本6社の計7社の新ネットワークで展開。新ネットワークのポイントとしては支店経営/現場力/個の強さをつける、1社化によるスピード化、販社とメーカーとの一体経営によるマーケットイン・高品質を目指し、お客様に最高のサービスの提供を行っていく。



第41回東京モーターショー2009（主催：(株)日本自動車工業会、共催：(株)日本自動車車体工業会、(株)日本自動車部品工業会、(株)日本自動車機械器具工業会）は千葉市・幕張メッセにおいて10月23日（金）から11月4日（水）までの会期（13日間）で開催された。

今回は2007年の前回ショーより会期を4日間短縮、出品部門も商用車、車体の両部門の展示が中止され、また海外の乗用車メーカーの出品が3社にとどまった等の結果、総来場者数は61万4,400人となり、前回（2007年）の142万5,800人に比べ、81万1,400人減の43.1%となった。しかし、各社が出展した世界初の発表となるワールドプレミア41台の内、その5割近い19台を電気自動車やハイブリッド車などの環境対応車が占め、日本の自動車メーカーが環境対応車や環境技術の分野で世界のトップランナーであることを発信することができた。

また、今回のテーマは「クルマを楽しむ、地球と楽しむ」で、環境と共生する中でクルマのもつ夢や楽しさを来場者に体感していただき、一人でも多くの方にクルマファン・バイクファンになっていただくことを目指し、次世代車を含む最新の乗用車、二輪車試乗会等の特別企画も実施され、「クルマの夢・楽しさ・素晴らしさ」を多くの来場者に体感していただいた。

■クルマを楽しむ、地球と楽しむ

第41回東京モーターショー2009では、クルマに乗る喜びも、環境に配慮することも、どちらも「楽しもう」とポジティブに捉え、「楽しさ」と「環境」の両立を強く訴える「クルマを楽しむ、地球と楽しむ」というテーマのもと、最先端の製品や技術の情報を世界に向けて発信した。また、さまざまな特別イベントを通し、来場者にクルマの夢、楽しさ、素晴らしさを感じていただき、一人でも多くの方にクルマ・バイクファンになっていただくことを目指して開催された。開会式は10月23日に行われ、その後、総裁寛仁親王殿下によるご高覧が行われた。

今回は大型商用車と車体工業会会員が主体となる車体部門の展示が中止となり、西・中央・東ホールに乗用車、二輪車、部品が展示され、コンパクトな展示スペースとなった。

■環境対応車が注目

乗用車部門には、各社最新の電気自動車やハイブリッド車、プラグインハイブリッド車、燃料電池電気自動車などの環境対応車が多数展示された。

各メーカーが取り組んでいる技術や製品を目のあたりにすることで、更なるクルマの可能性や魅力を感じることができ、日本の技術力の高さを改めて感じさせる内容となっていた。



注目を集める電気自動車

■楽しさを追求したクルマたち

今回のモーターショーのもう一つのテーマであるクルマの楽しさについても、さまざまな提案があった。V10エンジンを搭載した本格的なスポーツカーをはじめとした、走る楽しさを追求したクルマの他に、もっとパーソナルな簡便な乗り物の提案もあり、未来の移動手段はますます楽しく、多様になっていく予感を感じさせるものであった。

■注目された働くクルマ

商用車、車体については部門としてのまとまった展示は中止となったが、個別には働くクルマの未来を提案した展示があったので紹介する。

ゼロエミッションの電気自動車は、話題の「i-MiEV」のバンタイプが展示され、ビジネスにも使える自由な空間を備えた新しい使い方の提案があった。

また、全長3m程度の非常にコンパクトな商用車を韓国メーカーが展示した。バリエーションもバン



i-MiEV カーゴ
高い環境性能を誇る環境対応車

や移動販売車等、多岐にわたっており、多くのお客様の注目を集めていた。

使い勝手の面では、公共交通機関のバリアフリー化を一層進展させ、車椅子ごと乗車可能なタクシーの展示やノンステップバスの新たな取組み等の紹介、乗用車のルーフ上部へ車椅子をモーターで吊り上げ収納する福祉車両の展示もあった。

環境性能に加え、安全で使いやすいクルマ造りが、従来以上に求められていることを実感した。



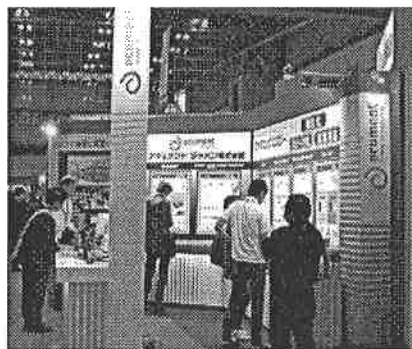
NV200 バネネット タクシー
国土交通省が推進している「地域のニーズに応じたバス・タクシーに係るバリアフリー車両の開発」の考え方に則って開発されたタクシー

■次回に向けて

今回は車体部門の展示中止という残念な状況になったが、今後も会員の出展しやすく、また、多くの来場者に「働くクルマ」の社会的貢献度をPRできるショーを目指し、共催団体としての役割を果たしていきたい。

■車体工業会会員からの出展

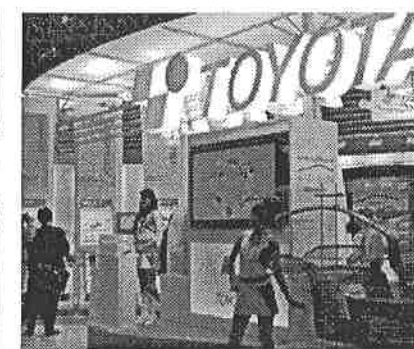
車体工業会会員からは部品部門へ3社の出展があった。



アキュメントジャパン(株)
主な展示品
リベット等の締結部品等



(株)小糸製作所
主な展示品
LED ヘッドランプ、最新LED 応用ランプ等

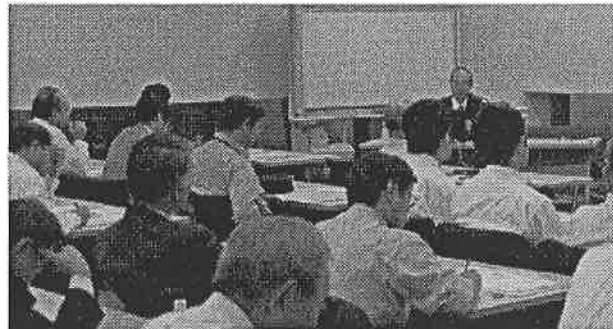


(株)豊田自動織機
主な展示品
最新パワーエレクトロニクス、炭素繊維強化プラスチックを使った軽量化技術等

車体工業会 PL 勉強会を開催

10月15日、(社)日本自動車車体工業会中央技術委員会（委員長・田中勝志・極東開発工業(株)取締役会長）では、自動車会館内くるまプラザにて、(財)自動車製造物責任相談センターの小沢正道常務理事並びに(株)損害保険ジャパンの大木茂幹課長代理をお招きし、車体工業会PL事例勉強会を開催した。

参加者は会員40社50名であり、最近、増加している車体関係のPL事故事例の情報を共有し、再発防止の一助とした。



(財)自動車製造物責任相談センターとPL事例について

(財)自動車製造物責任相談センター
常務理事・事務局長
小沢 正道 氏



1. (財)自動車製造物責任相談センターの概要について

当センターは平成7年4月に設立されたが、背景にはその1年前の平成6年6月に成立した製造物責任法の存在がある。この法律の国会審議の中で「裁判によらない迅速公正な被害救済システムとしての紛争処理体制の充実強化が必要」との見解が付帯決議に盛り込まれたことが直接的な契機となった。

この趣旨を酌み、自動車業界では(社)日本自動車工業会が中心となり当センターを設立した。当センターの設立の趣旨は「自動車の製造物責任や品質の不具合に係る紛争を、公正・迅速・低コストで解決することにより、被害者救済を図ること」である。具体的な仕事の内容は、「相談」「和解の斡旋」「審査」の

3つであるが、日々の仕事の大半は消費者他から寄せられる相談への対応で、毎年約3千件の相談がある(図1)。

2. 「相談」の内容

事故にあったといういわゆるPL関係の相談は7%程度、品質・機能の不具合に関するものが70%強を占める。製品別では、車両が約90%である。事故が発生した相談の内容を見ると、火災、急発進、ブレーキ、エアバッグが上位で、これら4項目で全

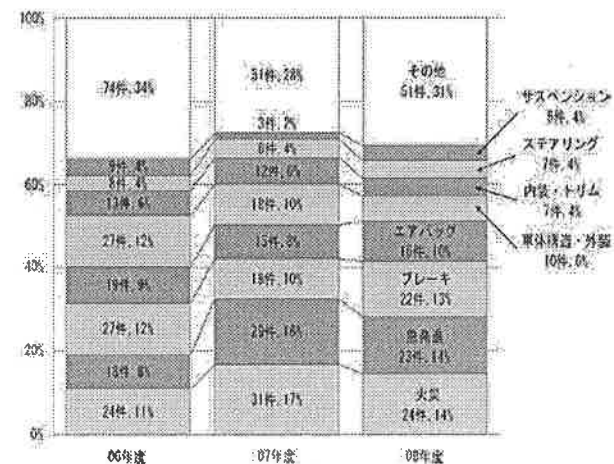


図3

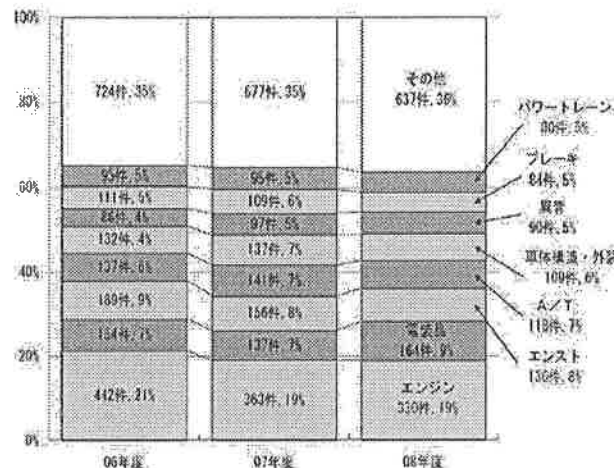
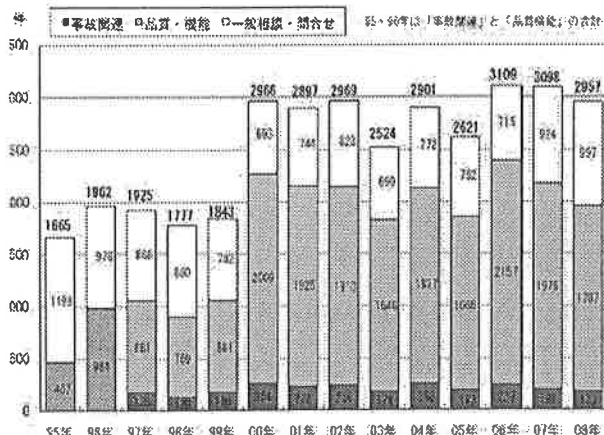


図1



体の約半数を占める(図2)。品質・機能の相談の上位項目は、エンジン、電装品、エンスト、A/T、車体構造・外装でこれらで全体の半数となる(図3)。

3. 「和解の斡旋」と「審査」

和解の斡旋とは、当相談センター付きの弁護士が調停者の立場に立ち、紛争当事者双方から主張を聞いた上で「和解案」を示して解決を図るというものである。審査は「審査委員(6名)が調停者となる和

「生産物賠償責任保険(国内PL保険)」とは

株式会社損害保険ジャパン
営業開発第一部第一課
大木 茂幹 氏



保険は企業活動におけるリスクヘッジの手段として選択されますが、一方で契約上のさまざまな条件があることから、「保険に加入していれば絶対に大丈夫」とは必ずしも言い切れません。

また、保険料を支払う以上は、保険を正しく理解して自社に適した契約を結ぶことは、経営においても重要なことと言えます。今回はそうした保険のうち、製造業を営む方々に関係の深い「生産物賠償責任保険(国内PL保険)」について解説します。

1. 賠償責任保険(生産物賠償責任保険)とは

賠償責任保険は、保険加入者(被保険者)が偶然な事故によって他人の生命や身体を害したり、またはその財物に損害を与えることで「法律上の賠償責任」を負担することによって被る損害をてん補することを目的としています。

この中で生産物賠償責任保険は、契約時に申告した「特定の仕事」の「結果」に起因して生じた事故を対象とするもので、仕事の最中(引渡し前)や申告されていない仕事の結果生じた事故には保険金が支払われません。なお、ここでいう法律とは製造物責任法(PL法)に限らず、民法上の責任についても過失が認められた場合は支払いの対象となります。

2. 賠償責任保険で支払われる保険金と免責金額

賠償責任保険で支払われる保険金には、①法律上の損害賠償金(治療費、休業損失、慰謝料、修理費用など)、②訴訟費用、③応急手当・緊急処理に要した費用、などが含まれます。

保険金は契約時に定めた限度額までの範囲内で支払われますが、自動車保険のように無制限にはできないため、損害額を予測して決定する必要があります。

解の斡旋よりも大がかりなやり方となる。当センターは平成19年に「裁判外紛争解決手続きの利用の促進に関する法律」による「認証」を受けており、和解の斡旋と審査は認証紛争解決手続きである。和解の斡旋は毎年10数件から20件強、審査は1~2件を扱っている。

解決の内容であるが、解決金の支払い、値引き修理、契約解除、車両買取などが代表的なものとなっている。

す。当然、限度額を超過した分の損害額には保険金は支払われません。また、免責金額(自己負担額)を設定した場合は、この額を損害額が超える場合のみ、その超過部分に対して保険金が支払われます。

一般的には、限度額を高く、免責金額を低く設定すると保険料は高くなり、逆に免責金額を高め設定して少額の損害を自己負担にすると、保険料は安くなります。

3. 保険金が支払われない場合、その他留意すべき点

保険契約にはあらかじめ「免責事項」が定められています。これに該当する場合は保険金が支払われないため、契約時に必ず確認しておく必要があります。賠償責任保険の免責事項は、加入者の故意や戦争、地震による損害のような共通事項以外は契約ごとに定められており、生産物賠償責任保険では、生産物(製造物)それ自体の損害や、法令に違反して生産、販売された生産物に起因する損害に対しては保険金が支払われないとされています。免責事項は保険約款のほか、パンフレットにも概要が記載されています。

その他、生産物賠償責任保険の特徴としては、

- ①保険会社は示談行為を行うことができない(非弁行為)
- ②引渡しの時期にかかわらず、事故発生時点または被害者からの損害賠償請求を受けた時点(契約条件によって異なります)で保険に加入していなければならない
- ③特に「損害賠償請求ベース」の場合、訴求日(契約初年度)以前に発生した事故は対象にならないため、契約の中断や切替の際は注意が必要などが挙げられます。

4. 最後に

今回はあくまで一般的な解説です。賠償責任保険は企業活動を支える保険であることから、本来契約条件は個性的であるべきです。

もちろん保険料も大切な要素ですが、ご契約の際は保険会社や取扱代理店と十分話し合い、契約条件を吟味されることをお勧めします。

本部だより

■改造自動車取扱検討会がスタート

中央技術委員会の内部組織として委員 12 名で構成される改造自動車取扱検討会(リーダー・新免俊彦・極東開発工業(株)横浜工場技術部長)が発足し、10 月 21 日、第 1 回の検討会を開催した。

本検討会には、国土交通省技術企画課、自動車検査法人および軽自動車検査協会から合計 6 名の担当官もオブザーバー参加し、冒頭に改造自動車届出の現況、届出件数、主な改造内容等について説明があった。本検討会の事業内容決は次のとおりであり、2011 年 3 月までに終了させる予定である。

1. 改造通達の改正提案

2002 年 6 月に国交省から発出された改造自動車等の取扱い通達に対して、現状に適応した内容を盛り込んだ改造自動車の届出に必要な範囲を見直し、2010 年 2 月初旬までに本通達の改正提案を行う。

2. 改造自動車等取扱いマニュアルの全面改訂

1996 年 3 月に発行された「改造自動車等取扱いの解説」のマニュアル本に対して上記 1. の通達改正内容に沿った改造届出書および添付資料の記載例などの全面改訂を行う。

具体的には、トラック、バス、特装、小型、バン型車の改造届出やトレーラの試作車届出に関するわかりやすい事例集を作成することにより、会員および関係者の届出手続きの合理化および検査の円滑化を図るものとする。

■会員生産台数の状況について

2009 年 10 月までの会員生産状況がまとまった。会員全体の生産台数は、10 月単月では 207 千台、前年同月比 78.3%、4 月～10 月の累計では 1,157 千台、前年同期比 67.1%となった。

シャシメーカーからの委託量産車を除いた当会特有車両については、10 月単月では前年同月比 69.9%、4 月～10 月の累計では前年同期比 55.8% (景気後退前の 2007 年比ではそれぞれ 61.4%、48.4%)となり、厳しい状況が続いている。特にトラックとトレーラの落ち込み幅が非常に大きく、10 月単月でトラックが前年同月比 57.5%、トレーラは前年同月比 26.8%となっている。

このまま推移すると、季節変動調整後の 2009 年度生産台数は、会員全体で 205 万台弱 (前年度比 75%程度)、当会特有車両で 9 万台弱 (同 65%程度)にとどまりそうである。

■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(株)社長)では、9 月 17 日、第 2 回委員会を開催した。委員会の冒頭に国土交通省環境課の平井課長補佐/寺戸専門官を講師に招き、「特定改造車エコカー減税等」について説明会を行った。

その後、2009 年度事業計画に沿っての進捗状況等を委員長へ報告、各課題等の論議を行った。主な内容は以下のとおり。

- 1) 法制/税制対応分科会
雇用調整助成金・中小企業緊急雇用安定助成金拡充要望のフォロー
- 2) コンプライアンス分科会
企業倫理徹底関係アンケートを基にしたコンプライアンス徹底の支援
- 3) 部会共通の販売課題等への対応
「非会員リスト」のメンテナンス、会員拡大等

■平成 22 年度 税制改正要望について

中央業務委員会で取りまとめた当会平成 22 年度税制改正要望を自動車関係 21 団体で構成する税制委員会に提出、各団体分を含めて論議。(株)日本自動車会議所で統一要望を取りまとめ、経済産業省/国土交通省/環境省等の関係部局に 9 月 29 日に提出/説明した。

I. 車体工業会要望概要

1. 自動車関連税制
 - 1) 自車関連税制の抜本的見直し
 - 2) 環境対応車の購入優遇措置の継続
2. 中小企業税制
 - 1) 税法上の中小企業定義の見直し

中小企業基本法での中小企業の定義は「資本金 3 億円以下(製造業)」に引き上げられているが、法人税制上では依然として「1 億円以下」である。中小企業関連税制の活用拡大を図るため、法人税制上の資本金基準を「3 億円以下」に引き上げることを要望

- 2) 中小企業優遇税制の延長
平成 21 年度末で適用期限となる各種中小企業優遇税制の延長を要望
・中小企業投資促進税制・小額減価償却資産の特例措置・中小企業基盤強化税制
- 3) 中小企業法人税率の特例拡大
企業経営が非常に厳しい状況のため、中小企業を対象とした法人税率軽減を要望

- ・年所得 800 万円超の部分：30%を 22%に軽減
- ・年所得 800 万円以下の部分：18%を 10%以下に軽減

4) 雇用調整助成金/中小企業緊急雇用安定助成金の適用拡大

助成金の適用要件「前年同月比でのマイナス」があると助成金の活用ができなくなるため、「前年同月比でのマイナス」だけでなく、当面の間は「2007 年度同月比でのマイナス」等に緩和することを要望

II. 自動車関係団体統一の平成 22 年度税制改正要望(自動車会議所取りまとめ)

【重点要望事項】

主な内容は以下のとおり。

- 1) 複雑で過重な自動車関係諸税の簡素化/軽減
・税根拠の無くなった自動車取得税、重量税の等廃止
- 2) インセンティブ型(減税型)を基本とした税制のグリーン化の促進
・エコカー減税の拡充、継続

- 3) 中小企業支援税制の強化
・各種支援策の拡充、法人税率見直し、中小企業定義見直し
- 4) 環境税等の新税導入は断固反対

■環境委員会を開催

環境委員会(委員長・安田善次・関東自動車工業(株)会長)では、10 月 5 日に 13 社 19 名が参加し、本年度第 2 回の委員会を開催した。

工場環境分科会長と架装物リサイクル分科会長より、本年度上半期の業務進捗状況報告を実施した。

1. 工場環境分科会

- 1) 事業計画の進捗状況(7～9 月分)
- 2) VOC 自主行動計画(状況報告)について
- 3) 廃棄物の集計状況

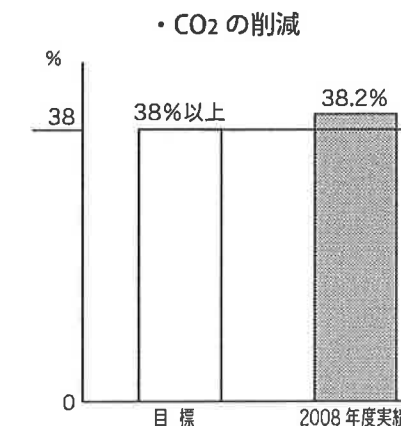
2. 架装物リサイクル分科会

- 1) 事業計画の進捗状況(7～9 月分)
- 2) 環境負荷物質フリー宣言依頼(9/30 締切)の結果報告
- 3) 環境基準適合ラベルのレベルアップ(案)について
- 4) 環境負荷物質の分析費用補助の応募状況結果

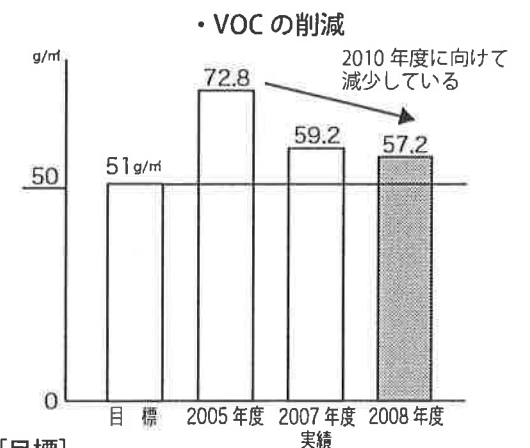
■2009 年度環境自主取り組みフォローアップ結果概要報告

環境委員会工場環境分科会(分科会会長・花井宏行・関東自動車工業(株)安全・環境部部長)では、CO₂ 排出削減について、当会独自目標の原単位(万トン-CO₂/売上高・兆円)による削減目標を達成した。

揮発性有機化合物(以下、VOC と記載)の排出量削減目標の原単位(g/m³)は、2010 年度へ向け、毎年減少してきている。



【目標】
1990 年度の原単位 (CO₂ 一万トン/兆円) を 38%以上削減する



【目標】
2000 年度の原単位 (VOC g/m³ (下塗り塗装面積)) を 50%以上削減する (51 g/m³)

■第203理事会を開催

10月15日、当会会議室において第203回理事会を開催した。

審議事項「新入会員に関する件」の他、(詳細議題については21頁車体工業会活動報告・第203回理事会参照)、2009年度上期本部・部会事業計画実績まとめと課題、2009年上期予算案まとめと課題、2009年度上期国内商用車販売状況と会員生産台数について等を資料により説明し、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。



■労政合同分科会を開催

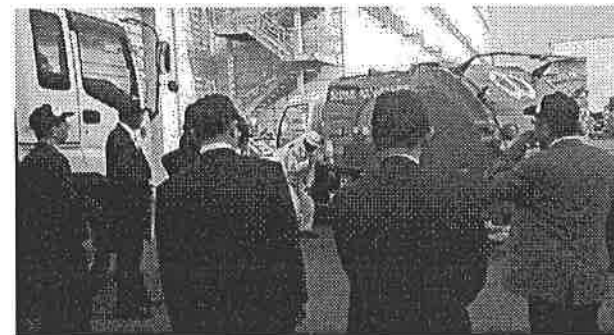
自動車部品工業会と当会の人事労務研究会の共催で、10月30日、極東開発工業(株)三木工場において労政合同分科会を開催した。

労政合同分科会では「労働諸条件要求状況につい

て(改正労働基準法、改正育児・介護休業法への対応含む)」「新型インフルエンザ対応について」をテーマにして情報交換を実施。

改正労働基準法では、時間外労働の法定割増賃金の引き上げについて、現行制度で上乗せしている企業独自の割増負担分を残すか等の対応に関し、種々意見交換を行った。また、インフルエンザ対応については弱毒性への対応に切り替えて対応している等の報告があった。

なお、会議に先立ち、極東開発工業(株)三木工場の概要説明を受け、同工場内の製造工程を見学した。同工場ではタンクローリーや塵芥車等の特装車を生産。特装車は顧客の要望がまちまちで量産ラインでの生産ができないため、顧客からの要望によるそれぞれ個別の対応をとって製造を行っている。

■車体工業会ホームページをリニューアル
広報委員会

現在のホームページを基本に、会員への情報提供に重点を置いたホームページへリニューアルを行う。また、同時にデザインについても一新し、より見やすく、使いやすいホームページを目指し、12月中旬に公開予定。なお、具体的な見直し内容は次のとおり。

1) 会員専用ページの新設

会員各社ごとにパスワードを設定し、会員外へのアクセスを制限し下記の情報を専用ページで新たに提供し、会員有用情報の充実を図る。

- ① JABIA 規格
JABIA 規格の利用利便性の向上
- ② 生産台数情報
生産台数情報の利用利便性の向上
- ③ 会議案内、議事録等の会議情報
行事内容の確実な伝達
- ④ 官公庁からの情報、技術・法規情報の展開
タイムリーで確実な情報展開



⑤環境負荷物質フリー対応部品情報

環境負荷物質フリー対応部品の普及促進

⑥会員環境対応改善事例

改善事例の会員間横断による相互レベルアップ

2) 従来ページのリニューアル

写真を活用する等、ビジュアルで訴求効果のあるデザインに変更します。また、カテゴリー分けとページタイトルについては、よりわかりやすい構成となるように見直しを行う。

部会だより

トラック部会

■「車両運搬車の構造基準」JABIA規格を制定

トラック部会車両運搬車分科会(分科会長・細谷貞治・細谷車体工業(株)社長)では、車両運搬車を製作するための構造基準を明確化することにより、適正な安全確保を図ることを目的とする自動車車体規格JABIA「車両運搬車の構造基準」を制定し、11月1日発行した。

バス部会

■ゴールドキング(株)桑名工場、関東自動車工業(株)東富士工場見学会を開催

バス部会資材委員会(委員長・吉田博明・ジェイ・バス(株)調達部部長)では10月5日にゴールドキング(株)桑名工場、10月6日に関東自動車工業(株)東富士工場見学会を開催した。

ゴールドキング(株)はバス用の室内灯、行先表示器等のバス用機器の他、鉄道車両用の室内灯や産業用の非常電源装置等を製造されている。同社桑名工場は幅広い生産品目に対応できる工程を備えた工場となっており、限られたコストの中で最適な設備能力で高い品質確保がなされていることが理解できた。

また、関東自動車工業(株)東富士工場では、海外向けカラーやアイシス等の量産車に加え、日本を代表する高級車センチュリーの生産も行っている。

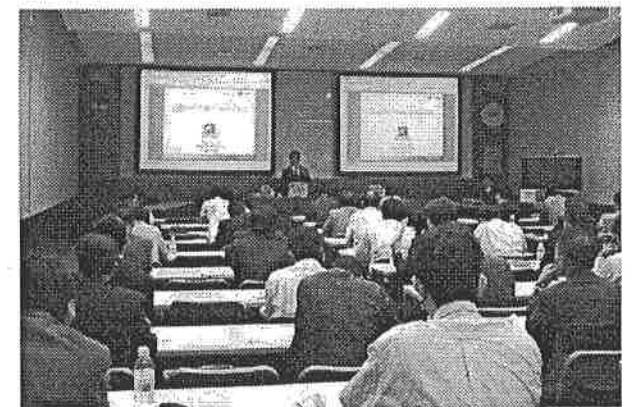
今回は、センチュリーの組立ラインを中心に見学を行った。当日は、センチュリーの品質がいかに高いものになっているか、どんなことにこだわって生産されているかについて説明をしていただき、現車の組立ラインを大変興味深く見学をさせていただくことができた。



ゴールドキング(株)にて

■塗装技術者向け勉強会を開催

バス部会塗装デザイン研究会(委員長・平井照純・ジェイ・バス(株)受注設計部上級スタッフ)では本年度の事業計画に基づき、10月29日に関西ペイント



(株)開発センターで「塗装技術者向け勉強会」を開催した。

本勉強会は少量他品種の塗装対応を実施している会員向けに役立つ情報を提供する場として、関西ペイント(株)のご協力をいただき、今回初めて開催した。バス部会以外からも広く参加者を募集したところ、26社から48名が参加した。

勉強会の内容は1)塗装ライン管理の事例に基づく塗装品質向上への取組み、2)分野別塗料の将来動向と新製品の紹介等の講義の他、同社が開発した調色システムの実機を用いた説明や塗装従事者向けに行っている教育プログラムの紹介等について、関西ペイント(株)のそれぞれの担当から説明が行われた。

今回の勉強会は塗料メーカーから非常に充実した技術情報を得ることができた大変有意義な勉強会であり、多くの聴講者からは好評であった。一方、時間不足の指摘もあったため、今後の反省点として活かしていきたい。

■(株)名村造船所工場見学会を開催

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(株)バス基本設計部マネージャー)では11月6日に(株)名村造船所伊万里事業所の工場見学会を開催した。

同工場は20万tクラスのばら積み運搬船や15万tクラスのタンカーなどの大型船が建造可能なドックを有しており、その全長は450mとなっている。

建造ドックには800tゴライアスクレーンが導入され、船体ブロックの組み立てを行っていた。曲げ加工場では、船体外板の曲げ加工をプレス機に加え、手加工でも行っており、作業者の加工技術の高さを知ることができた。

船体構造については、標準化が進んでおり新造船ごとに大きな変更は行わないが、近年は船舶の燃費低減への対応が大きなテーマになっていて、船体形状の工夫や軽量化等にも積極的に取り組まれている。



鋼板の切り出しから完成まで1年強という非常にスケールが大きな「もの造りの現場」を見学することができた。また、参加者全員が造船所を見るのが初めてで、質疑応答も非常に活発な見学会となった。

特装部会

■特装車メンテナンスニュース（定期点検制度編）発行

サービス委員会（委員長・行安健一・新明和工業㈱）では、9月にメンテナンスニュース（定期点検制度編）NO.24を発行した。

当工業会で取り扱っている車種の中で、高所作業車、穴掘建柱車、クレーン車等は労働基準法で、また、タンクローリー等の危険物運搬車は消防法で、点検時期等が規定されているものの、これ以外の車種については法制化されていない。

このため、サービス委員会では、「特装車の元気は定期点検から」をキャッチフレーズとして、特装車の「安全と信頼」「豊かな環境保全」のために定期点検をお勧めするA2サイズのポスターを2千部およびA4サイズ両面刷りのチラシを1万1千部印刷して会員会社からお客様、サービス工場などに配布するとともに内容説明をしている。

また、当会ホームページの車体工業会の活動（最近の活動）に掲載中（<http://www.jabia.or.jp/>）。



■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・草苅純一・極東開発工業㈱）では、10月20日に当会会議室において委員20名が出席し、合同技術分科会を開催、次の3項目が決定した。

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基準」のJABIA規格を制定した。
2. 脱着キャリア7tクラス（富士重工業㈱製）1型式の製作基準および互換性適合審査を実施した結果、合格した。
3. 脱着コンテナ4tクラス（白川鉄工㈱製）1型式の製作基準および互換性適合審査を実施した結果、合格した。

特種部会

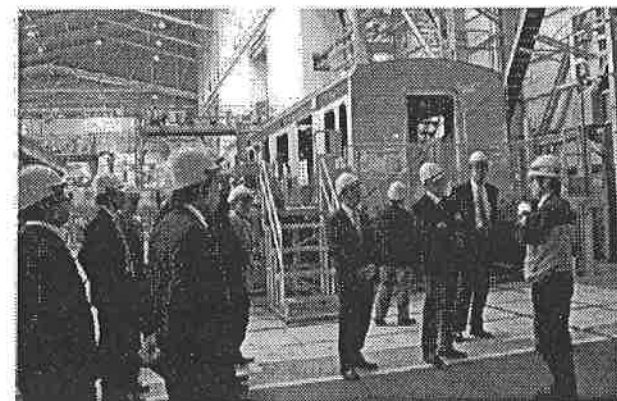
■東日本旅客鉄道㈱新津車両製作所 工場見学会を実施

特種部会（部会長・古庄忠信・㈱イズミ車体製作所社長）では本年度第2回目の工場見学会：東日本旅客鉄道㈱新津車両製作所を11月13日に部会員23名が参加し、実施した。

新津車両製作所は、JR新津駅に隣接しており、社員約345名、敷地約15万㎡、年間生産能力約250両を生産している。現在、JR東日本の中で通勤電車に関し、計画から製造／使用／保守／廃棄までのライフサイクル全領域を担当している。これは長い鉄道の歴史の中でも初めてのことであったとのこと。

なぜ、旅客鉄道会社が車両の製造まで手掛けたのか、との質問に対し「作って、使って、直して」を担ってこそ、お客様の本当の満足がわかると考えた」とのことであった。

最新の通勤車両製造工程の見学は、参加した全ての部会員が初めてであり、詳細で丁寧な説明を受けた。車体／車台の設計から始まり、鋼板からボデーまで精度良く製造する工程、高品質な車体内装臓装



工程、正確な車台製造工程、また技術力の高さ／車台全数の非破壊検査等、品質管理の徹底の一部を垣間見ることができ、大変貴重な体験であった。工場全体が整理整頓の行き届いた清潔な工場であり、作業者の環境にも高いレベルで対応されていること等、参加者一同大変感銘を受けた有意義な見学会であった。

トレーラ部会

■トレーラ部会会議（年央）開催

トレーラ部会（部会長・西川柳一郎・日本トレクス㈱社長）では9月25日に年央のトレーラ部会会議を開催、トレーラ部会役員7名、技術・業務・サービス委員会の正副委員長7名が参加し、各委員長から本年度上半期の業務進捗状況報告と部会としての整合を実施。

1. 部会としての整合項目
「トレーラ横転抑制装置の採用」について
2. サービス委員会報告
経年劣化不具合に対するメーカー責任への対応について
3. 業務委員会報告
トレーラ輸送効率化のPR原稿の作成について
4. 技術委員会報告
ISOホイールへの切換えについて

■トラック協会への講演・PR活動実施

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㈱サービス部長）では、11月10日に東京都トラック協会鉄鋼専門部会主催の「トレーラの安全対策フォーラム」にて当会サービス委員会が講師を担当し、「トレーラを安全に取り扱うために」をテーマに講演を行った。

当日は、鉄鋼関係輸送に携わる運送事業者、輸送関係者127名余りが参加、国土交通省自動車交通局関係各課からも参加があり、講演内容として「トレーラサービスマニュアル（2009年3月改訂）」に基づきトレーラ整備を重点にABS装置の取り扱い、点



検整備、凍結予防策、積載物緊締時の注意、日常点検などを解説し、安全輸送に対する整備の取組み強化促進の一環とした。

11月24日に全国トラック協会重量部会主催の「全国実務担当者研修会」でも当会サービス委員会が講師を担当し、実際に整備を担当される方とその管理者92名の方に向けて同様の講演を行い、特に車体工業会ホームページに掲載している「トレーラ整備や取り扱いについての資料」を活用していただくための説明を重点に実施した。

バン部会

■㈱日本冷凍空調工業会との意見交換会を開催

毎年1回、㈱日本冷凍空調工業会（以下、㈱日冷工と記載）輸送用冷凍ユニット技術専門委員会と当会のバン部会技術委員会と合同の意見交換会を実施している。本年は9月28日、㈱日冷工がある機械振興会館の会議室にて実施した。

㈱日冷工から、フロン充填量の二酸化炭素換算値の見える化活動の一環として、当該機器に含まれる冷媒の温暖化の影響度合いを二酸化炭素に換算し、その値を表示するとともに、廃棄時に適切な処理を呼びかける注意喚起表示を行うことなどが紹介された。

また、保冷库内のエア循環流路確保について、お客様からの冷凍庫内の設定温度に対するバラツキ精度要望が従来より厳しくなってきたことを紹介され、共通課題として、荷の積み込み状況に対する庫内設定温度と温度分布の状況を試作モデルを使い、調査することとした。

なお、当部会からは、架装物リサイクルの推進事業の一環として冷凍バン車の乗せ換え調査結果を説明した。

資材部会

■工場見学会を実施

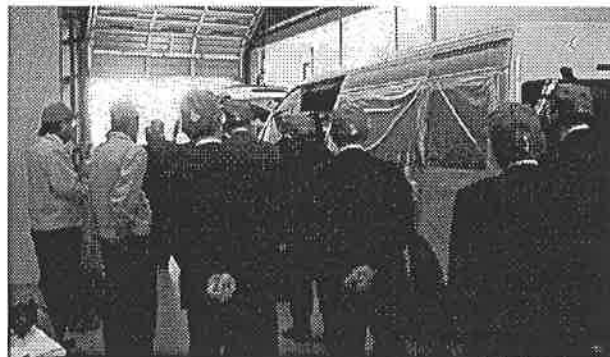
資材部会（部会長・杉本 眞・レシップ㈱社長）では、11月20日に㈱イズミ車体製作所、NOK ㈱熊本事業所を訪問、工場見学会を開催した。

㈱イズミ車体製作所の創業は1951年で長い歴史のある車体メーカーである。2007年に業務拡張のため熊本空港隣地に工場を新設、移転した。「挑戦 創造誠意」を社訓として、地域の健康と福祉の実現に寄与するためさまざまな福祉車両や医療関係車を開発、製造を行っている。

真新しい工場内には多くの若い従業員の姿が目立ち、フル稼働の生産状況とすることで、活気あふれた工場であった。

その後、Oリング専用工場であるNOK(株)熊本事業所を訪問。同工場は世界各地にあるOリング製造工場のマザー工場の役目を果たしている。お客様の要望にあわせた数百におよぶOリングの製造管理は複雑であるが、ITを活用し効率的に管理が行われていた。

今回熊本の地を訪問し異業種の工場を見学したが、参加者からは「大変に参考になった」と好評であった。



(株)イズミ車体製作所にて

支部だより

中部支部

■「秋季研修会を開催」

中部支部(支部長・山崎茂雄・(株)東海特装車取締役社長)では、10月30～31日に秋季研修会を開催した。会場15名の参加で、30日には三重県亀山市のシャープ(株)A V C液晶事業本部(亀山工場)の見学会を行った。



工場見学では、液晶映像のメカニズムや、厚さ0.7ミリのマザーガラスから大型液晶パネルを製作する工程を見学したが、最新機器と技術を用いた説明は、とても興味深いものであった。

工場全体での地震や落雷対策が充実していることに加え、洗浄工程で使用した大量の水を浄化して徹底的に再利用する工場排水を出さない活動や、工場屋根はもとより、貯水池にも太陽光発電装置を浮かべCO₂発生を抑えるなど、積極的な環境保全活動を推進する「環境マネジメントシステム」が徹底された工場を見ることができた。

「世界の亀山モデル」の創出には、高い環境保全意識や、たゆまない技術革新活動があつてこそと、改めて認識した。

四国支部

■研修会を開催

四国支部(支部長・久保哲也・(株)タダノ執行役員)では、10月16日、研修会を開催し、10社12名で石川県小松市のジェイ・バス(株)を訪問。

エコカー減税の効果により、ハイブリッド仕様の受注が増え、好業績の様子。全長14m(液量300m³)の液槽で大型バスを丸ごと1台処理できる最新塗装設備は圧巻であった。

また、製造ライン内には、13カ所の品質チェックポイント(QAゲート)を設けており、徹底した品質管理体制の工場を見学することができ、参加者にとって大変有意義な研修会となった。

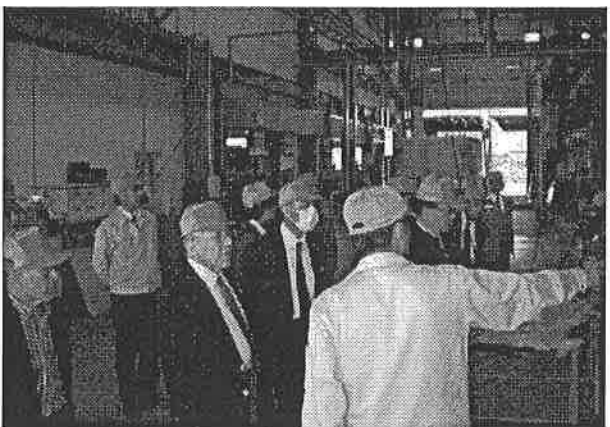
九州支部

■工場見学会を開催

九州支部(支部長・矢野羊祐・(株)矢野特殊自動車会長)では、工場見学会を11月4日～5日に開催、11社14名が参加した。

初日はヤクルト熊本工場等を見学した後、(株)イズミ車体製作所の工場見学を行った。(株)イズミ車体製作所では蓄積したノウハウを基にした独自の製品開発に積極的に取り組んでいる会社を見学することが出来たことは、大変参考になった。

翌日はアイシン九州(株)の工場見学を行った。多種多様のプレス機や成形機から製作される高精度のプレス部品の数々、また管理の行き届いた生産工程を見学し、参加者一同大変有意義な見学会であった。



(株)イズミ車体製作所にて

官公庁だより

■「保安基準等の一部改正」について

—国土交通省—

国土交通省は、10月23日付けで「保安基準等の一部改正」を行い、方向指示器等の灯火器類について規定した。主な内容は次のとおり。

1. 1. 方向指示器

地上750mm未満に取り付けられる前部方向指示器のランプ中心を通る水平面より下の部分について、車両内側方向の最小視認角度要件を45度から20度とする。

適用時期：2009年10月24日

2. 再帰反射材

再帰反射材の取付長さが、車両全長および全幅の80%以上から、構造上取り付けが困難な車両に限り60%または40%まで減ずることができる。

適用時期：2009年10月24日から2011年12月31日までの期間限定

詳しくは以下を参照。

http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha07_hh_000039.html

■「雇用調整助成金(中小企業緊急雇用安定助成金)の要件緩和」について

—厚生労働省—

厚生労働省より雇用調整助成金(中小企業緊急雇用安定助成金)についての要件緩和を行い、12月1日に発表した。主な内容は次のとおり。

雇用調整助成金(中小企業緊急雇用安定助成金)について以下の要件緩和を行った。

【生産量要件の緩和】

中小企業緊急雇用安定助成金について、現行の生産量要件(※1)を満たす事業所に加え、対象期間(※2)の初日が平成21年12月2日から平成22年12月1日の間にあるものに限り、「売上高または生産量の最近3ヵ月間の月平均値が前々年同期に比べ10%以上減少し、直近の決算等の経常損益が赤字である中小企業」についても利用が可能になる。

※1 売上高または生産量の最近3ヵ月間の月平均値がその直前3ヵ月、または前年同期に比べ5%以上減少していること(ただし直近の決算等の経常損益が赤字であれば5%未満の減少でも可)

※2 事業主の方が初回の計画届を提出した際に自ら指定する助成対象となる期間(1年間)をいい、生産量要件は対象期間ごと(1年ごと)に確認する

・中小企業庁報道発表内容は以下を参照

<http://www.mhlw.go.jp/stf/houdou/2r98520000002q03.html>

・中小企業緊急雇用安定助成金について(今回の見直し内容を含めた記載あり)

<http://www.mhlw.go.jp/stf/houdou/2r98520000002q03-img/2r98520000002q11.pdf>

■中小企業向け年末対策について

—経済産業省中小企業庁—

中小企業庁は、年末に向けての中小企業向け対策の総合的な政策パッケージについて取りまとめ、公表した。主な内容は次のとおり。

1. 中小企業資金繰り対策

公的金融(日本政策金融公庫、商工組合中央金庫、信用保証協会)による一層積極的な取組みを行うべく、関係機関と連携・調整しつつ、具体策を実施する。

(1) 公的金融機関に対し、次の点を再度徹底し、年末対策に万全を期する。

・これまで公的金融を利用したことのない中小企業を含めて、各地の中小企業が年末の資金繰りに支障を来すことがないように、緊急保証枠(30兆円)、セーフティネット貸付枠(15.1兆円)、条件変更目標(1.5兆円)の利用が、広く進むよう全力で取り組む。

(2) 「中小企業者等に対する金融の円滑化を図るための臨時措置に関する法律案」が成立した場合には、民間金融機関が更に積極的な取組みを行うことが期待されることから、経済産業省や公的金融機関も、条件変更を一層推進する。併せて、条件変更対応保証(仮称)を適切に実施する。

(3) 業況が悪化し、ニーズの高い業種を追加するなど、業種指定要件に従い緊急保証制度の対象業種を見直し、真に支援を必要とする中小企業が利用できるようにする(11月中下旬を目途に実施)。

詳しくは、

中小企業庁：<http://www.chusho.meti.go.jp/>で発表予定

2. 中小企業の組合等が利用している高度化融資の返済猶予

(1) 融資を実行している各自治体の了解を前提に、高度化融資の返済期限を延長できるケースを増やす。具体的には、これまでの「当該貸付に対する累積返済総額が当初借入れ金額の2

分の1以上に達していること」との条件を緩和し、

- ①事業の継続が見込まれ
- ②返済期間の半分を経過し
- ③他の金融機関も返済期限の延長措置を講じているなどの要件を満たしていれば、2分の1に達していなくとも返済期限の延長を可能とする。(12月から実施)。

- (2) 本年4月に「経済の悪化により影響を受けている貸付先の場合は、単年度単位であっても返済猶予を可能とする」とこととしているが、この方式を利用できる間を延長し、繰り返しの利用に積極的に応じる(12月から実施)。

詳しくは、

中小企業庁：<http://www.chusho.meti.go.jp/> で発表予定

3. 下請代金支払遅延等防止法の厳格な執行

- (1) 親事業者に対する特別事情聴取、警告
- (2) 事業者団体、親事業者に対する年末通達の発出
- (3) 事業者向け講習会、地域巡回セミナーの実施
- (4) 無料相談弁護士の増強による「下請かけこみ寺」の機能強化

中小企業報道発表内容は以下を参照

<http://www.chusho.meti.go.jp/kinyu/2009/091030YearEndAction.htm>

■安田善次副会長 藍綬褒章を受章

11月3日付けで、関東自動車工業(株)取締役会長、安田善次氏(株)日本自動車工業会・副会長)は、長年にわたる企業ならびに自動車産業の発展に貢献された功績によって、藍綬褒章を授与され、11月10日、経済産業省より伝達された。

主な功績としては、

- 1. 関東自動車工業(株)社長としての功績
 - ・生産体制構成の転換、開発～生産の一貫の取組み、海外事業進出、品質向上などの経営施策を再編
 - ・地球環境保護への取組み
- 2. 車体工業会役員として果たした業績などが上げられる。心よりお慶び申し上げます。



■「下請適正取引等の推進のためのガイドライン」ベストプラクティス集(三訂版)の公表について

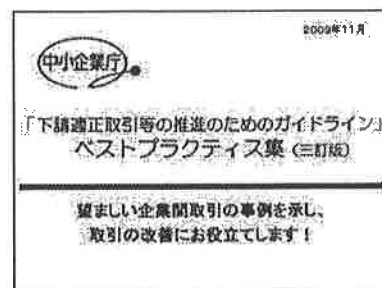
2009年11月2日付
—経済産業省中小企業庁—

中小企業庁では、下請事業者と親事業者の間の望ましい企業間取引を推進するため、現在11業種において「下請適正取引等の推進のためのガイドライン」(以下「下請ガイドライン」)を設定している。

また、各下請ガイドラインに記載されている望ましい取引事例等のうち、他の業種にも普及すべきものを共通的な事項としてベストプラクティス集を作成している。

この度、新たなガイドラインの策定等を踏まえ、以下のとおりベストプラクティス集を再度改訂したので、「下請け取引適正化月間」の実施に合わせて、公表する。

- 1. 放送コンテンツ製作業におけるガイドライン策定、建設業、素材材、自動車、産業機械・航空機等が



■水野幸夫氏(株)豊田自動織機が黄綬褒章を受章

11月3日付けで、(株)豊田自動織機の水野幸夫氏は長年にわたる自動車産業に貢献された功績によって、黄綬褒章を授与され、11月16日、厚生労働省より伝達された。

主な功績としては、

- 1. 自動車産業に貢献
卓越した成形プレス加工、自動車プレス金型の製作やプレス成形性の優れた技術や数多くの考案・改善に取組み、品質の造り込み、安全確保にも寄与
- 2. 「2008年度卓越した技能者」を受賞
などが上げられる。心よりお慶び申し上げます。



イドライン改定を踏まえ、最新事例を掲載した。

例 原価低減は、品番毎にコスト削減のポテンシャルを評価して、合理的な根拠に基づき交渉し、一律の値下げは行わないよう購買関係者を指導している。(自動車)等

- 2. 大企業が率先して協力会社や下請会社への支援策等を講じている事例の調査結果を掲載した。

例 親業者が外部コンサルタントに工場の改善指導を委託する際、親業者の負担で下請業者の工場も対象として指導を行っている。(運搬機械)等

・中小企業庁報道発表内容は以下を参照

<http://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/2009/091102ShitaukeBestPractices3thEditon.htm>

■新型インフルエンザ(A/H1N1)に係わる経済産業省対応方針等について

政府は10月1日に「新型インフルエンザ対策本部」を設置し、「基本的対処方針の改訂とワクチン接種の

基本方針」の策定を行った。これを受けて、経済産業省で10月2日に「第4回経済産業省新型インフルエンザ対策本部」を開催し、新たな対処方針を決定した。

【経済産業省の当面の対処方針：抜粋】

- ①ライフライン・生活必需品に係わる対応
- ②中小・小規模企業への支援
- ③産業界等に対する注意喚起等
- ④経済産業省新型インフルエンザ業務継続計画の策定

詳細は以下を参照

・経済産業省の当面の対処方針

<http://www.meti.go.jp/press/20091002003/20091002003.pdf>

・「新型インフルエンザへの対応」首相官邸

<http://www.kantei.go.jp/jp/kikikanri/flu/swineflu/index.html>

基本対処方針(政府)/新型インフルエンザワクチン接種の基本方針(政府)

■政府統計オンライン調査システムへの移行について(抜粋)

経済産業省経済産業政策局調査統計部

現在ご利用いただいております新世代統計システムは、政府統計オンライン調査システムへ移行するため、2010年2月に使用停止となります。政府統計オンライン調査システムへ未移行の皆様につきましては、11月の移行にご協力をお願い申し上げます。

政府統計オンライン調査システムについては、経済産業省ホームページで紹介しておりますので、ぜひご覧くださいませようお願い申し上げます。

<http://www.meti.go.jp/statistics/index.html>

・新しいオンラインシステムへの移行について

<http://www.meti.go.jp/statistics/toppage/onchotop.html>

■第6回日本自動車会館交通安全キャンペーンが開催

日本自動車会館の入館団体/協力団体/機関により、今年で6回目となる会館交通安全キャンペーンが9月24日に開催された。

イベント当日は、近隣の御成小学校の1年生、明德幼稚園園児と保護者を招待し、小学生にクルマの死角について説明を行い、クルマの周りでは絶対に遊ばないように注意したほか、日本盲導犬協

会に盲導犬を連れてきてもらい、盲導犬に対する理解活動を行った。幼稚園児には、JAFのボランティア・グループによる「交通安全ソング」を交えた楽しくわかりやすい交通安全講習会が行われた。

また、本イベントへの若者の参画を図る意味から始

めた「安全で楽しいクルマ」をテーマにした交通安全ポスター原画コンテストも3回目を数え、応募数は35作品と一昨年の25作品から大幅に増加。最優秀作品は、奥長浩子さんの作品「みんなの道だから安全運転」が約2週間にわたる展示中の人気投票の結果を参考にした選考で選ばれた。

他イベントとしては、昼休みの「交通安全ビンゴ大会」、地域住民や会館入館法人関係者などを対象とした交通安全講習会、運転適正診断、救急心肺蘇生法指導など多彩な催しが行われた。



最優秀ポスター

会 員 情 報

■代表者変更

・正会員（2009.10.1より）

(株)パプコ 取締役社長 吉田 哲夫

■入会

・正会員

(有)ビックブラック（トラック部会 10月15日付）

代表者 代表取締役 村野健一

〒245-0016

神奈川県横浜市和泉町神田 4750

TEL045-801-3512 FAX045-801-1904

主要製品：平ボデー

インジニアス(株)（特種部会 10月15日付）

代表者 代表取締役 三好孝宏

〒114-0004

東京都北区堀船 3-32-11

TEL03-5390-2311 FAX03-5390-2314

主要製品：車いす移動車

車体工業会活動報告

第203回理事会議事録

1. 日 時 2009年10月15日

2. 場 所 当会会議室

3. 審議事項

第1号議案 新入会員に関する件

4. 報告事項

- 1) 2009年度上期事業計画実績まとめと課題
- 2) 2009年度上期予算まとめと課題
- 3) 2009年度上半期国内商用車販売状況および会員生産台数
- 4) トレーラ安全性向上対策進捗状況報告
- 5) 「改造自動車等取扱いの解説」の改訂
- 6) 車体工業会PL保険およびPL事例
- 7) 調査研究項目の新規募集
- 8) 民主党の環境関係マニフェスト抜粋
- 9) 平成22年度税制改正要望
- 10) 車体工業会ホームページのリニューアル
- 11) 最近の官公庁情報
- 12) その他報告事項

月度活動状況

◆9月◆

- | | | |
|-----|--------------------|-----|
| 1日 | トレーラ部会・トレーラ技術委員会 | 当会 |
| | 特装部会・ダンプ業務・技術合同分科会 | 〃 |
| 2日 | 特種部会・技術委員会 | 〃 |
| | バス部会・資材委員会 | 〃 |
| 3日 | 特装部会・清掃車小委員会 | 〃 |
| 4日 | トラック部会・技術委員会 | 〃 |
| 7日 | 特装部会・じん芥車業務分科会 | 〃 |
| 8日 | バス部会・業務委員会 | 〃 |
| 9日 | 特装部会・粉粒体技術分科会 | 〃 |
| 10日 | バス部会・ワンマン機器小委員会 | 〃 |
| | 環境委員会・架装物リサイクル分科会 | 〃 |
| | トラック部会・PR委員会 | 〃 |
| 11日 | 中央業務委員会・法制・税制分科会 | 〃 |
| 14日 | 特種部会・技術・業務委員会 | 〃 |
| | トレーラ部会・サービス委員会 | 〃 |
| | バス部会・塗装デザイン研究会 | 神奈川 |
| 15日 | 支部連絡会 | 当会 |
| 16日 | 資材部会・幹事会 | 〃 |
| | バス部会・技術委員会 | 〃 |
| 17日 | 中央業務委員会 | 〃 |
| 18日 | 中央技術委員会 | 〃 |
| 25日 | トレーラ部会 | 〃 |
| 28日 | 特装部会・サービス委員会 | 当会 |

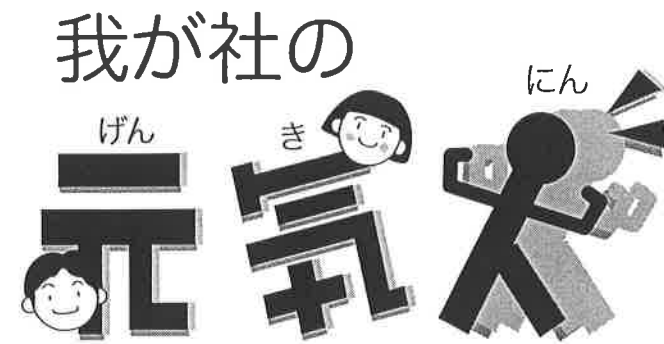
- | | | |
|-----|-----------------|----|
| 28日 | バン部会・技術委員会 | 当会 |
| 30日 | 特種部会・技術・業務合同委員会 | 〃 |

◆10月◆

- | | | |
|-----|--------------------|-------|
| 1日 | 特装部会 | 東京 |
| 5日 | 環境委員会リサイクル分科会 | 当会 |
| | 環境委員会 | 〃 |
| | 特装部会・じん芥車分科会 | 〃 |
| | バス部会・資材委員会工場見学会 | 三重・静岡 |
| 7日 | トレーラ部会・サービス委員会 | 当会 |
| | バス部会・技術委員会 | 〃 |
| 9日 | バス部会・塗装デザイン研究会 | 〃 |
| 14日 | トレーラ部会・技術委員会 | 〃 |
| 15日 | 常任委員会 | 〃 |
| | 第203回理事会 | 〃 |
| | PL事例発表会 | 東京 |
| 16日 | バス部会・扉開閉制御W/G | 当会 |
| | トラック部会・車輛運搬車分科会 | 〃 |
| 20日 | 特装部会 | 〃 |
| | 脱着キャリア・コンテナ合同技術分科会 | 〃 |
| 21日 | 中央技術委員会 | 〃 |
| 23日 | 秋季会員大会 | 千葉 |
| 27日 | 特装部会・サービス委員会 | 当会 |
| 28日 | 資材部会・車体用部品グループ | 〃 |
| 29日 | トレーラ部会・サービス委員会 | 〃 |
| | バス部会・塗装技術者向け勉強会 | 神奈川 |
| 30日 | バス部会・ワンマン機器小委員会 | 当会 |
| | 人事労務研究会労政合同分科会 | 兵庫 |

◆11月◆

- | | | |
|-----|-------------------|----|
| 5日 | トレーラ部会・技術委員会 | 当会 |
| 6日 | トラック部会・PR委員会 | 〃 |
| | バス部会・技術委員会工場見学会 | 佐賀 |
| 11日 | トレーラサービス委員会 | 当会 |
| 13日 | 特種部会工場見学会 | 新潟 |
| 19日 | トラック部会・車輛運搬車分科会 | 東京 |
| 20日 | 特装部会・クレーン技術分科会 | 当会 |
| | トラック部会・部会会議 | 〃 |
| | 資材部会工場見学会 | 熊本 |
| 25日 | 中央技術委員会・改造自動車検討会 | 当会 |
| | バン部会・部会会議 | 〃 |
| 26日 | トレーラ部会・業務委員会 | 〃 |
| | バス部会・資材委員会 | 〃 |
| 27日 | 環境委員会・架装物リサイクル分科会 | 〃 |
| | 広報委員会 | 〃 |
| 30日 | バス部会・塗装デザイン研究会 | 〃 |



2009.冬

社内のグローバル化を実感

日本板硝子(株) インターナル・コミュニケーション部

伊崎永子さん



Q1 どんなお仕事ですか？

日本での社内コミュニケーションを担当しています。世界130

カ国で事業展開している当社では、十分な情報提供と効果的な双方向コミュニケーションが必要不可欠です。各人が働くために必要な情報を持ち、円滑な業務遂行ができるようお手伝いすることが私の仕事です。

Q2 仕事で楽しいこと

「社内報のあの特集は良かった」とか「イントラネットのニュースの詳細が知りたい」など、自分

の発信した情報について反応があると楽しいです。少しでも役立てていると思うと嬉しく思います。

Q3 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は？

各国の社内コミュニケーション担当者が一堂に会した会議に出席したことです。30人強が世界中から集まっており、改めて当社がグローバルに展開していることを肌で実感しました。

Q4 御社のPRをしてください！

当社は、建築・自動車・機能性ガラスの3つの事業部門によりグローバルな事業展開を行っています。自動車用ガラス事業では、世界中に製造販売ネットワークを有し、主要な自動車および特殊輸送機材メーカーへガラスを供給しています。

環境改善に力を注いでいます

岐阜車体工業(株)

工場企画室環境管理グループ

神谷貴晴さん



Q1 どんなお仕事ですか？

CO₂・廃棄物・化学物質などの環境管理と、ISO14001の事務局を担当しています。完成車両メーカーとして自動車の塗装工程があるため電気・ガス・水などの使用量が膨大で、また様々な化学物質を扱うので責任重大です。

Q2 仕事で楽しいこと

各部署が知恵を使ってCO₂削減や廃棄物低減に取り組んでくれているのを見た時や、環境指標が目標値をクリアすると非常に嬉しくなります。

Q3 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は？

自分が知らない高度な技術を見たり、独自に開発

された新しい技術を教えていただくと感動します。

また廃棄物の分別方法を変えて埋立&焼却廃棄物がそれまでの5分の1以下に減った時は「やって良かった！」と思いました。

Q4 御社のPRをしてください！

当社では高規格救急車やキャンピングカーのベース車両などを生産しています。ボディメーカーとしては、小さい工場ですが、「小粒でもピカッと光る会社」を目指し全社一丸となって日々取り組んでいます。



NET WORK

会員会社紹介 Vol.58

「おもい」を「アイデア」に 「アイデア」を「カタチ」に

JR茅ヶ崎駅より相模線に乗り換え、寒川駅に降り立つ。更に車で10分ほど行くと、川沿いに会社が並ぶエリアが目に入る。その一角にコーワテック㈱の社屋と工場が見えた。

取材／(社)日本自動車車体工業会 事務局次長 瓜谷優一



コーワテック株式会社

DATA

■湘南事業所

〒253-0111

神奈川県高座郡寒川町

一ノ宮 5-18-18

TEL 0467-72-5081

FAX 0467-74-4168

URL: <http://www.kowatech.co.jp>

■資本金 1千万円

■従業員 58名

■事業所規模

敷地 約 8,938 m²

工場 約 2,370 m²

■車体工業会加入

2006年(特種部会)



代表取締役
小栗 裕治



コーワテック㈱

製品

——御社の代表的な製品などについて

お聞かせください

小栗 社長 2008年に水陸両用バスを製造しました。シャシからボデーまでの設計、製作のすべてを国産化したのは日本で初めてのことです。7月から11月にかけて、栃木県の湯西川周辺のダムを巡るツアー運用され、大変好評でした。



水陸両用バス "Legend 零 One"

全長 12m、全高 3.65m、全幅 2.5m
乗車定員 42名、トラックシャシベースであるが乗り心地はよい。
客席の窓ガラスは容積トン数を減らすためになくした
(写真は沖縄で走行した時のもの)

ゴルフサポート車

ゴルフ用具、修理器具などを搭載でき、プロツアーなどに使われている



消防車



特徴 沿革

特殊車両をお客様のニーズに合わせて1台ずつ製造するコーワテック㈱。その創業は2001年とまだ若い会社である。

若いながらも手がける車両は、自衛隊向け車両、警察・消防などの各種緊急車両といった官公庁向け車両から民間向けのレントゲン車、放送中継車、レッカー車等、一般に「特種車」と呼ばれる車両を幅広く取り扱っている。

「当社はせん断、プレス、溶接、板金、舩装、塗装と全て社内で作れるように設備を整えてあります」と小栗社長。設備とともにアイデアをカタチにかえるノ

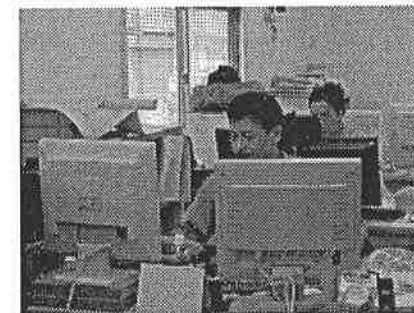
ウハウも持ち合わせている。

その高い技術力を継承し、更に発展させようと人材育成にも余念がない。「板金学校」と称し、新人に溶接や板金、塗装などの技術を物造りを通して教えている。定年退職したOB社員を講師に、毎年1〜2ヵ月で3年間の研修を行う。この研修中は実際の仕事から離れ、集中して技術を習得していく。

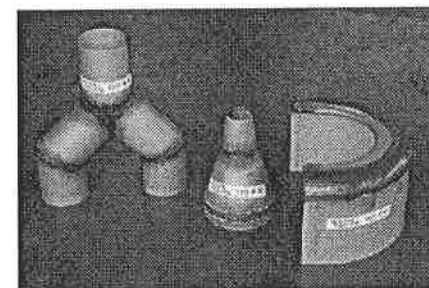
研修が終わる3年後にはまるで10年選手並みの技能が習得でき、また若い人の仕事に対するやりがい、考え方にも大きく影響しているという。

たった1台しかない車を創る、

それは柔軟なアイデアと高い技術力、豊富な経験によって実現され、さまざまな車を作り出す。「新しい分野にも積極的にチャレンジしていきたい」と小栗社長。果敢な挑戦はこれからも続いていく。



現場と一体となった設計を行っている



「板金学校」の溶接の授業で製作された作品

人

——仕事に対する従業員の姿勢はどうですか？

世の中にたった1台しかない特種車を一から作り上げていく仕事に、従業員一人ひとりがやりがいを感じています。

——工夫されていることなどありますか？

車を造る時に図面では補えないこともあるので、設計事務所を工場の中に設置し、製造と設計が密に連絡を取り合えるようにしています。

——新人の採用、活用はどのようにされていますか？

「車が好き」という若者の採用を心がけています。好きな気持ちがあると、スキルアップの熱意も違うし、仕事に対する取り組み方も違います。

熟練技術者の技術力や経験だけでなく、そういった若い従業員の新鮮な発想やセンスを取り入れ、お互いを尊重し、意見を出し合って技術や能力を更に高めるようにしています。

NET WORK

——今後の抱負、方向性などはいかがですか？

当社は特種車を造っていることもあり、それぞれのお客様のニーズに答えるためにあえて非効率な手作り作業にこだわった物造りをしています。その中で個人個人が技術力を高めていき、お客様のニーズに確実に答えていきたいと考えています。この高い技術力と豊富な経験で、存在感のある企業としてこれからも発展していきたいと思っています。

日本ペイント㈱

イーザーメンテ省エネカチオン電着塗料「パワーニクス 2000 ECO」の開発

日本ペイント㈱の創業は1881年まで遡り、当時は船舶用塗料の製造を中心に海軍などに納入していた。現在は塗料事業・ファインケミカル事業の2つのセグメントで事業を展開し創業以来、日本の塗料工業のパイオニアとして長年産業界をリードしている。

塗料事業は自動車用、汎用、工業用、自動車補修用、船舶用、家庭用、道路用などで構成され、その中でも、自動車用塗料は自動車メーカーと協力するなどして塗料や塗装システムの開発を進めている。

塗料の役割・機能は主に「保護」と「美観」であるが、特に自動車用塗料における「保護」に関しては自動車用鋼板に発生する錆を抑えるための防錆技術が重要であり、これまで「防錆」機能を備えた下塗り塗料の開発が数々行われてきた。

初期の溶剤系のプライマーからアニオン電着塗料、カチオン電着塗料へと変遷し、近年は環境対応からPb（鉛）フリーカチオン電着塗料が主流になっている。同社では環境面（CO₂・産業廃棄物削減、etc...）と簡易保守の観点からイーザーメンテ省エネカチオン電着塗料「パワーニクス 2000ECO」（2液型）を開発した。

「パワーニクス 2000ECO」は特殊分散樹脂成分の浮遊化コントロール添加剤により、顔料分の沈降を大幅に抑えることに成功。この塗料では、塗装していない時の電着槽のポンプ攪拌を停止することが可能であり、また、顔料沈降による電着塗装の諸問題を解決し品質向上、コストダウン、メンテナンス軽減を実現している。

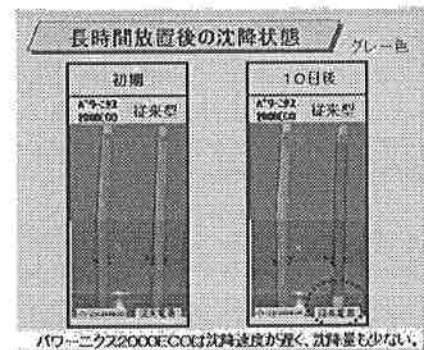
従来のカチオン電着塗料では、電着槽のポンプ攪拌を停止すると電着塗料の顔料分が沈降して時間の経過と共にハードな沈降物が発生していた。これは

清掃廃棄を行わないと除去できず、放っておくと塗装不具合の一因にもなりかねなかった。

「パワーニクス 2000 ECO」は電着槽のポンプ攪拌停止による顔料沈降があっても浮遊化コントロール添加剤の効果によりソフトな沈降物となり、塗装時のポンプ攪拌で元に戻る設計になっている。

「電着塗料の防錆性能を劣化させることなく顔料沈降の制御を実現する」と児島統括マネージャー。

この技術は、すでに自動車用、工業用を中心に約100ラインに導入されている。



ポンプ停止による電気コスト削減例			
	従来電着塗料	パワーニクス2000ECO	
GW・夏季・毎週年給電	560kWh/年		
土日休電	2570kWh/年		
ライン稼働(平日夜間稼働)	3410kWh/年		
ライン稼働(平日昼間)	2230kWh/年	2230kWh/年	
合計	8760kWh/年	2230kWh/年	
	【910万円】	【303万円】	

ライン非稼働時は攪拌ポンプを停止することで電気代約1/3に削減出来ます!!

□日本ペイント㈱（代表取締役社長 酒井健二）

同社は創業以来、「共存共栄」「社業を通じ、社会公共の福祉に貢献する」ことを経営理念とし、日本の塗料工業をリードしている。

本社

〒531-8511 大阪市北区大淀北 2-1-2
TEL：06-6458-1111 FAX：06-6455-9260
<http://www.nipponpaint.co.jp>

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。

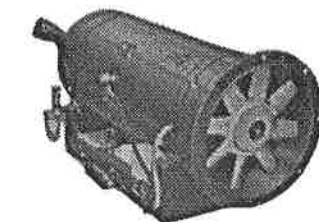
㈱ミクニ

クリーンな燃焼を実現した車両用ヒータリングシステム

㈱ミクニは1923年に合資会社三國商店として創立。当時は自動車、自転車およびその部品を輸入、販売を行っていた。その後、キャブレタを中心に幅広く事業を展開。現在ではキャブレタのみならず、福祉、健康などの分野にも力をいれ、新たな製品を産み出している。

1960年、WEBASTO社とバス用ヒーター・デフロスター等の技術提携を行い、日本初のバス用ヒータリングシステムの製造販売を開始した。

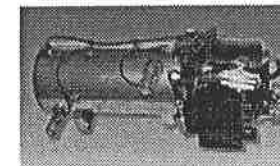
その後よりソフトで効率的なヒータリングシステムの構築を追求した結果、直接空気を暖める温気式からエンジンの冷却水を利用する温水式ヒータリングシステムを開発。その中には、快適かつ効率的な暖房を制御するためのミクニ独自の発想によるプレヒータが組み込まれている。



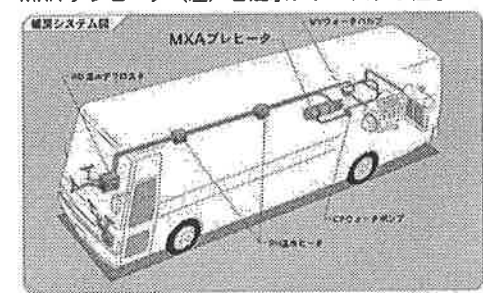
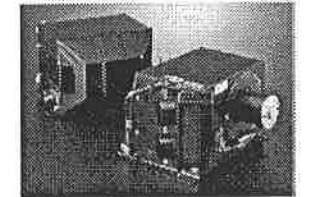
1960年に製造販売された日本初のバス用独立燃焼式エンジンプレウォーマーヒーター

ここには、ミクニの基幹技術である気化技術が生かされている。プレヒータは独立燃焼式であるため、排気量低減にも効果を発揮する。

車両用ヒータリングシステム用機器のうち、大量生産品は2002年より同社の上海工場に移管しているが、特殊用途製品（システム）、小ロット製品については、盛岡工場にて生産を継続している。「顧客の多様な要求に苦慮しながらも、若いエンジニアを中心に対応すると同時に更なる技術向上を目指している」と椎名氏は語る。

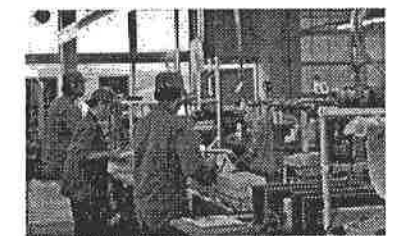


現在の主要製品であるMXAプレヒータ（左）と温水デフロスタ&温水ヒータ（右）



暖房システム図

大量生産を行っている上海三國精密機械有限公司での生産については、中国人従業員に対し日本で6カ月間の研修を行い



少数精鋭ながら高品質の製品づくりに努めている（盛岡工場）

プレス、溶接などの技術を習得してもらい、現地社員に広め製造している。「言葉の違いにより細かいニュアンスが伝わらないこともありましたが」と前川氏。その壁を乗り越え、現在では日本の品質と変わらない製品が製造されている。

自動車関連で培われた技術は、ガス機器、加湿器、福祉機器など多方面で発揮され、新たなチャレンジが続いている。

□㈱ミクニ（取締役社長 生田久貴）

マーケットニーズを基礎研究、製造技術に反映させるフレキシブルな企業体であることを社員全員が自らの目標として捉え、豊かな社会づくりに貢献できる企業を目指す。

本社

〒101-0021 東京都千代田区外神田 6-13-11 ミクニビル
TEL：03-3833-0392 FAX：03-3833-3489
<http://www.mikuni.co.jp/>

椎名 隆（1981年入社）

製造第3グループグループリーダー。入社以来、製造細一筋、プレス・切削加工・電装・製品組立を担当し現在に至る。

前川 広光（1994年入社）

環境機器部門技術グループリーダー。入社以来、ヒータおよびその周辺機器の設計業務に従事。2005年より業務用加湿器の設計業務も兼務。



第6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。

燃料電池車に燃料の水素を供給

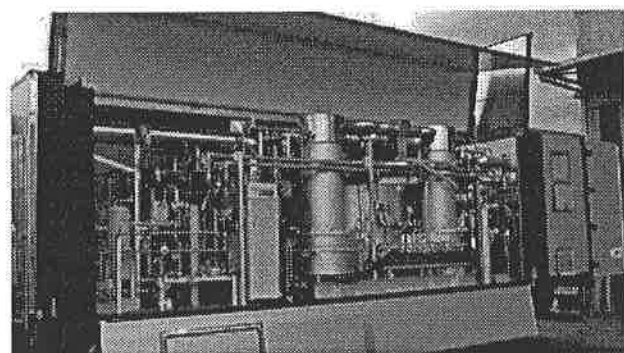
脱着式水素ステーションの開発 —— (株)大上自動車工業

水素燃料電池車用に、水素を製造（プラント）、充填（貯蔵）する脱着ボデー式水素ステーション車を2台、開発しました。

これは経済産業省のプロジェクト「燃料電池自動車用水素供給設備実証研究」の一環で、水素製造プラント会社のプラントを、新明和工業(株)と弊社とで共同製作した脱着式ウイング式ボデー内に設置したものです。

車両荷台は前・後部分がルーフ全面開閉型で、中央部分はウイング式の複合構造としています。製作上、水素製造プラント設置後にボデー部分を架装するため、プラント側/フロアー側との、これまでにない詳細な位置合わせと、防音および換気という、相反する対策をしました。また重いプラント側の重量をボデー側で吸収するための軽量化にも苦労しました。

株式会社大上自動車工業 千代田工場
〒731-1514 広島県山県郡北広島町新氏神8-1
TEL 0826-72-5313 FAX 0826-72-5080



車載型X線検査装置搭載車両の開発 —— アルサイド工業(株)

この車両は、隠匿された銃器・不正薬物を発見する目的で、小荷物等の検査に使用する高透過機能X線検査装置、およびテレビモニター等補助機器を搭載し、操作室を備えた小型車両です。

開発のきっかけは2001年の9.11テロ事件でした。以来セキュリティが重要であると考え、専門外である当社でも架装できないものかと研究を重ね、空港や港湾にも赴きましたが、極秘物件であり見学もできず思考錯誤を繰り返していました。そんな時、日頃より付き合いのある交通機器メーカーの設計の方にたまたま悩みを話したところ、いろいろと協力していただけることになり、開発することができました。以後、お客様からご好評をいただき現在33台を

アルサイド工業株式会社
〒731-4215 広島県安芸郡熊野町1368-19
TEL 082-854-6101 FAX 082-854-8544

製作し、納車しています。

更に運転免許資格が改正になり、普通免許で運転可能な車両の総重量が5トン未満となったことを視野に入れ、車体構造を骨格鉄板張りからアルミフラットパネル方式に変更、軽量化を図りました。

これによりお客様のニーズに応えるとともに耐久性や美観も向上させることができました。



地域知名度 No.1 計画～いずれは only one —— (株)丸山車体製作所

創業から“自動車の総合病院”を目指してきた当社では、地域行事への積極的な参加を行ってきました。現在でもより知名度を上げる活動とともに地域に根ざした活動を行っています。

① 当社のイメージキャラクター

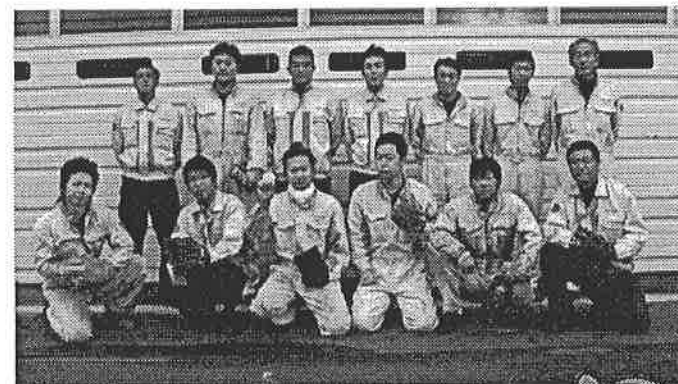
3年くらい前に創作し、販促ツールなどに使用。PR媒体などを通じ好感度アップにも使用しています。2009年は、新潟国体の年でもあり、全社あげての国体応援団加入や美化ボランティアにロゴ入り軍手の寄付など地域に貢献しています。

② 子ども神輿

新潟まつりのイベントの一環で、地域活性化のための企業参加として賛同、当社も神輿を作成し参加しました。近年の小子化により担ぎ手の確保やお預かりする子供達の安全確保、暑い時期での健康管理など業務では経験できない苦労も多数ありました。

③ 社内野球チームの創設

今年5月頃から社員有志で野球チームを結成。初の練習試合の日程が決まり、業務終了後の練習にも熱が入っています。しかし本格的な練習となるとグ



ランドが必要になり練習場所の確保に苦労しています。来春には、地域“早起き野球”に参加する予定です。今後は全国大会に出場できるように頑張りますのでご期待ください。



株式会社丸山車体製作所

〒950-0871 新潟県新潟市東区山木戸7-2-11
TEL 025-272-3160 FAX 025-272-3161
URL <http://maruyamass.co.jp>

「移動体のセキュリティ」を実現～iSkip ドア —— (株)いそのボデー

物流リスクマネジメントが叫ばれる昨今、弊社は「移動体のセキュリティ」というテーマに以前から取り組んできました。

今回、商品への異物混入問題などを防止するためのセキュリティを強化した「iSkip ドア」(アイスキップドア)を開発・発売しました。

これは2億6800万通りの組合せがあるIDリモコンを備えた、トラック用オートロック式電動スライドドアであり、開発に当たっては、スライドドア部の水密性を確保するため、シール構造とシール材を工夫することに苦労しました。

また、配送途中での施錠忘れを防ぐため、電動スライドドアに電子制御を追加、挟まれ防止機能など安全面も充実させました。

スライドドアがリモコン+電動で閉まると同時に施錠するため、ドライバーの施錠忘れが無くなり、安心して配達ができるようになったと、全国の運送業者からは大変好評です。



株式会社いそのボデー

〒990-2226 山形県山形市西越25
TEL 023-624-1711 FAX 023-632-0681
URL: <http://www.isono-body.co.jp>

Coffee Break

自然観察で得るもの

イワフジ工業(株) 佐藤 敏幸

私が長年続けてきた趣味の一つに山歩きがあります。最初はその山の頂上に立ってみたいという好奇心だけが原動力でした。その後、山歩きの主目的が変わり山菜採り、温泉、写真撮りを経て、現在は自然観察(樹木・山野草)が最大の関心事になっています。

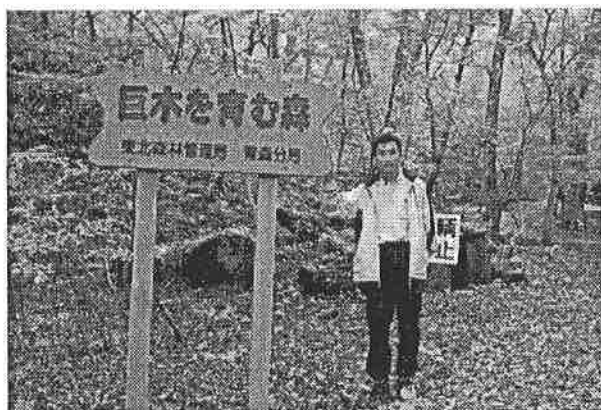
きっかけは、近くにある百名山で有名な山に初めて行った時でした。私の前を歩く方が目にする高山植物を楽しそうに次々と言い当てていました。そして多くの植物名を教えていただきました。身近な山にそんなに高山植物が咲いていたとは驚きでした。さっそく家に帰ってから図鑑を開き、夢中になって復習しました。それからは山歩きに限らず近所の散歩や通勤途上でも草木を注意深く見るのが習慣となりました。

私が山歩きする時は、持参した地図の余白に見かけた草木の名称を片っ端から書き込みます。最初の頃は葉や枝の形状ばかり細かく見ていたので相当時間がかかりました。岩場や水辺などの空間の違いによって異なる植物が住んでいることがわかった、「この場所ならこの植物だろう」と推理が働き、識別が容易になりました。

私の住む岩手県は冷涼な気候のため、図鑑に掲載されている植物のうち約3割は自生しません。しかし変化に富む自然条件のおかげで観察の対象は尽きません。西部は広大なブナ林と背丈が低い耐雪型植物が見られます。東部の超アルカリ性土壌には希少種の花が咲きます。



北限付近のもみの木



海岸部はリアス式海岸と呼ばれ、ほとんどが断崖、絶壁です。その上潮風と紫外線にさらされる悪条件ですが、ニツコウキスゲ、ハマユリ、ハマギタがたくさん咲きます。またモミノキ、タブノキ、ユキツバキは岩手県が自生地北限です。これらに会った時は思わず「がんばってるね」と声をかけてしまいます。

観察を通して感じることは厳しい自然条件で生き続ける植物が多いことです。しかも萎縮せずにのびのびと生きているように見えます。いつも元気をもらうとともに生きることを考えさせられます。

一期一会

美川ボデー(株) 迫 俊司

大学を卒業して半導体研究所で働きながらいつも屋上で「人生とは仕事とは」と考えていました。

元々サーフィンをしていて海の職業だと思っていた。ダイビングのインストラクター業を経て、気づけば小笠原諸島の父島に移り住んで8年の歳月が経っていました。小笠原では、漁協に勤めて放流や養殖業者に卸す魚(シマアジ、カンパチ、マダイ)の稚魚生産(親の魚から卵を取り10~20cmまで育てる一番弱い時期の難しい作業)にたずさわっていました。毎日海に出て台風の日も、隣の生簀が見えないくらいの時化でも作業は続けました。時には生簀に入り込んだサメ駆除をモリ一本でこなしたり、タンクを背負い、魚の追い込みをしていると、それを見ていたイルカ達があっという間に全ての魚を追いついてしまったり、仕事でマンタやザトウクジラがジャンプしたりと、ハードで楽しいイメージどおりの生活がそこにはありました。

プライベートでも漁協に船を借りて少し沖に出ればマグロが釣れたり(30kg程)、イルカと遊んだり、波

があればサーフィンを極上な波でできたり、波待ちでイルカに会ったりと、サーファーズパラダイスと言っても良いぐらいの環境でした。

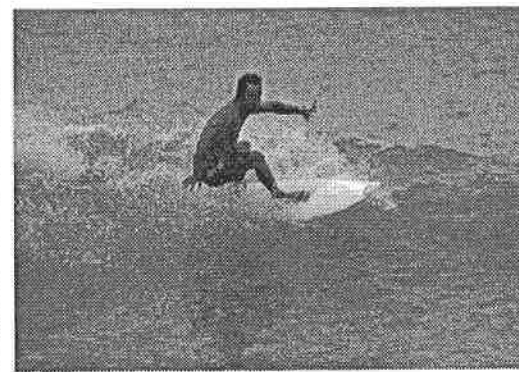
しかし、何か足りないものも確かにありました。一つには親に孫を抱かせることができないことだったり、親の死に目

に会えないことです。何かが満たされれば何か失うものがあり、それは何処に行っても何をやっても付いて回るもので、そういうものを理解して生活水準さえ気にしなければ何処でも住めるし、何でも出来ると思いました。

更に自分の都にするためには、その土地を好きになることだけではなく、一期一会の意味を知ることだと



小笠原にて家族と



サーフィンも楽しみました

思います。例えば親に対して生を受け出会えたことに感謝し、一期一会を重んじる、その本当の意味を島での生活で理解できたように思えます。

その後小笠原で生まれた長男の体調が悪く、医療施設の整った内地に戻ってきました(今は良好です)。今は二人になった息子たちと一緒に休みには海へ行き、サーフィンをしています。

趣味と実益を兼ねて

(株)竹内ボデー工場 松永 尚之

私の趣味は、愛車である三菱キャンター2トントラックを自分の趣味に改造することです。

改造といっても、公道を走るためのものではなく、レストア作業で車体を綺麗にし、ナンバー取得をせずに車庫に置き鑑賞するもので、どちらかというと実物大のプラモデルを製作している感じです。

格安で購入した車両は最初、お世辞にも程度のいい状態ではなく、シャシ廻りは錆だらけで、ひどい状態でした。しかしそれがまた、レストアの楽しみであり、仲間とともに錆取り、パテ盛りをし、ラメ入り塗料とクリア厚塗り塗装で新車のようにピカピカのシャシに生まれ変わりました。

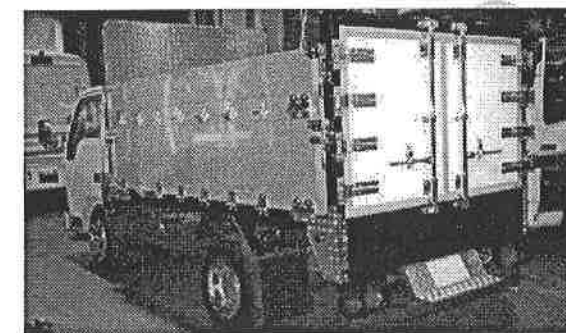
同時にボコボコに傷んだキャブ廻りも多数の新品純正部品と交換して、購入時とは見違えるほどの仕上がりました。

シャシ、キャブの次はボデーの製作に取りかかりました。リヤ扉の蝶番は廃盤になったものを探し集め、その他の金具等は全て特注のクローム鍍金仕上げとしました。

これまでに掛かった費用は、国産高級車が購入出来る金額以上になっていますが、やっと基礎が出来上がったところで、まだまだこれからです。最終的には莫大な費用が掛かるこの趣味ですが、綺麗になる喜び

と作る楽しさは何ものにも代え難いものです。

昨今の不況で思うように愛車のドレスアップが進みませんが、私が座右の銘にしている「好きこそ物の上手なれ」を信条にこれからも趣味と実益を兼ねて、仕事に趣味に一生懸命励み、充実した日々を送りたいと思います。



トラック車体 2009年7月～9月生産台数

用途		7月						8月						9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(%)
運搬台	普通	13	37	165	0	215	33.8	14	44	157	0	215	39.4	16	52	238	0	306	49.7
	特殊	85	5	62	0	152	58.9	61	6	69	0	136	67.7	81	8	0	0	89	37.9
合 計		98	42	227	0	367	41.1	75	50	226	0	351	47.0	97	60	238	0	395	46.4
対前年同月比(%)		61.3	27.5	39.1	0.0	41.1		67.0	32.7	46.9	0.0	47.0		68.8	39.7	42.6	0.0	46.4	
普通	標準型(シャシメーカー標準車)	16	107	1,830	0	1,953	55.7	10	105	995	0	1,110	43.6	7	172	1,873	0	2,052	67.7
	普通型あり																		
	アルミブロック	28	20	1	0	49	37.4	22	13	2	0	37	31.6	29	12	6	0	47	40.9
	スタンダード(木製)	8	50	9	0	67	35.3	15	42	12	0	69	29.0	11	40	14	0	65	31.3
	その他(スチール、コルゲート等)	0	0	41	0	41	820.0	2	1	0	0	3	33.3	3	1	0	0	4	25.0
	深みあり																		
	アルミブロック	33	53	21	0	107	48.0	39	42	17	0	98	46.2	53	37	21	0	111	47.4
	スタンダード(木製)	0	0	0	0	0	0.0	1	0	0	0	1	14.3	8	37	0	0	45	500.0
	その他(スチール、コルゲート等)	1	6	1	0	8	66.7	0	0	1	0	1	33.3	1	1	0	0	2	20.0
	チップ運搬車	5	0	0	0	5	250.0	5	0	0	0	5	62.5	1	0	0	0	1	6.7
台	オートバイ積	0	1	0	0	1	8.3	0	0	5	0	5	83.3	0	0	1	0	1	16.7
	1台積	0	19	80	0	99	44.0	0	19	82	0	101	54.0	0	25	111	0	136	50.2
	2台積	0	0	3	0	3	30.0	1	2	3	0	6	50.0	0	0	4	0	4	16.7
	3台積	0	0	0	0	0	0.0	0	0	0	0	0	0.0	0	2	0	0	2	50.0
	4台積以上	2	0	0	0	2	13.3	1	0	0	0	1	8.3	2	0	1	0	3	15.8
	車載運搬用																		
	セミトラクタ	0	0	0	0	0	0.0	2	0	0	0	2	40.0	2	0	0	0	2	28.6
	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																		
	車載傾斜式	11	0	7	0	18	64.3	10	6	10	0	26	74.3	10	2	5	0	17	44.7
ボデー	荷台スライド式	4	8	0	0	12	26.1	11	4	1	0	16	48.5	15	3	2	0	20	54.1
	その他	1	0	0	0	1	11.3	0	0	0	0	0	0.0	6	0	0	0	6	75.0
	家畜運搬車	0	0	0	0	0	0.0	0	0	0	0	0	0.0	0	1	0	0	1	100.0
	側面開放車																		
	ハネ上げ式	0	10	0	0	10	11.5	5	9	0	0	14	23.0	4	9	1	0	14	13.7
	カーテン式	1	9	3	0	13	185.7	3	1	2	0	6	66.7	2	4	1	0	7	140.0
	コンテナ兼用車	0	0	0	0	0	0.0	0	0	0	0	0	0.0	3	0	0	0	3	42.9
	脱着ボデー	0	0	0	0	0	0.0	0	0	0	0	0	0.0	0	0	0	0	0	0.0
	その他	0	0	17	4	21	70.0	2	2	5	0	9	69.2	4	8	10	0	22	56.4
	合 計	110	283	2,013	4	2,410	52.9	129	246	1,135	0	1,510	42.8	161	354	2,050	0	2,565	61.0
対前年同月比(%)		35.0	29.5	61.3	400.0	52.9		44.2	31.6	46.2	0.0	42.8		38.3	41.7	69.8	0.0	61.0	

乗用車および商用車車体 2009年7月～9月生産台数

車 種		7月				8月				9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	32,394	22,043	54,437	74.3	23,573	18,376	41,949	67.9	31,338	33,644	64,982	76.8
	ステーションワゴン	15,434	21,939	37,373	71.1	10,498	17,026	27,524	79.8	12,706	27,575	40,281	78.6
	ミニバンタイプ	11,689	238	11,927	92.0	8,159	243	8,402	114.1	12,696	1,286	13,982	146.8
	オフロードタイプ	2,150	17,997	20,147	55.5	1,980	13,999	15,979	88.7	2,653	15,934	18,587	73.9
	キャブオーバータイプ	19,835	191	20,026	85.7	13,506	237	13,743	90.8	21,825	246	22,071	101.1
商用車	ツープボックスバン	3,207	1,633	4,840	103.2	2,471	2,223	4,694	145.8	2,833	2,728	5,561	96.0
	キャブオーバーバン	7,069	3,398	10,467	70.7	5,927	2,976	8,903	81.3	9,713	3,377	13,090	87.8
	キャブオーバートラック	919	0	919	80.5	1,102	0	1,102	62.2	1,337	0	1,337	89.4
	ボンネットトラック(シングルキャブ)	0	4,873	4,873	68.6	0	4,136	4,136	83.6	0	5,036	5,036	63.3
	ボンネットトラック(ダブルキャブ)	0	3,205	3,205	23.1	0	3,004	3,004	33.4	0	4,320	4,320	33.8
	合 計	92,697	75,617	168,314	70.1	67,216	62,220	129,436	77.7	95,101	94,146	189,247	80.4
	対前年同月比(%)												

特装車車体 2009年7月～9月生産台数

車 種		7 月									8 月									9 月								
		基準外	大型	中型	小型	軽	国内計	輸出	合計	対前年同月比 (%)	基準外	大型	中型	小型	軽	国内計	輸出	合計	対前年同月比 (%)	基準外	大型	中型	小型	軽	国内計	輸出	合計	対前年同月比 (%)
ダンプ車	リキダンプ	0	131	194	224	235	788	469	1,255	40.2	0	144	173	242	185	744	654	1,400	54.8	0	272	332	379	224	1,207	730	1,937	59.8
	リキダンプ	0	0	0	17	0	23	0	23	41.8	0	0	1	11	0	12	0	12	18.2	0	0	16	27	0	43	0	43	47.9
	圧入リキダンプ	0	19	3	7	6	35	0	35	39.3	0	12	2	8	3	25	0	25	50.0	0	35	0	10	2	35	0	35	55.0
	その他	0	12	20	4	0	45	0	45	57.7	0	10	38	3	0	51	0	51	82.3	0	11	44	4	0	59	0	59	100.0
タンクローリー	石油類	0	29	42	3	0	87	1	88	73.9	0	18	57	6	0	81	1	82	75.0	0	30	32	11	0	139	1	140	66.0
	炭酸ガス	0	2	0	0	0	2	0	2	28.6	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	2	0	0	0	2	0	2	16.7
	排水・給水	0	2	9	0	0	11	0	11	24.6	0	1	22	0	0	23	4	27	32.5	0	1	30	8	0	42	12	51	85.7
	食品	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	2	2	0	0	4	0	4	100.0	0	1	0	0	0	1	0	1	0.0
	その他	0	3	1	0	0	6	0	6	150.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0	0	0	0	0	0	0	150.0
高圧ガスタンクローリー	LPG	0	3	2	1	0	6	0	6	46.2	0	1	3	0	0	4	0	4	25.0	0	12	13	0	0	25	0	25	60.6
	その他	0	2	0	0	0	2	0	2	200.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0
トラックミキサー車	アジテータ	0	51	21	3	0	75	8	83	57.6	0	38	16	3	0	57	18	75	46.0	0	68	16	2	0	86	14	108	64.9
	ドライ	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0
荷役体積積車	船料	0	20	2	1	0	23	0	23	143.8	0	20	1	0	0	21	0	21	140.0	0	26	4	0	0	30	0	30	142.9
	バラセメント	0	17	0	0	0	17	0	17	68.0	0	15	0	0	0	15	0	15	57.7	0	26	0	0	0	26	0	26	81.3
	その他	0	2	0	0	0	2	0	2	33.3	0	3	0	0	0	3	0	3	75.0	0	5	0	0	0	5	0	5	100.0
消防車	消防ポンプ車	0	0	13	0	0	13	0	13	133.3	0	0	32	0	0	32	0	32	118.5	0	4	31	11	0	46	0	46	121.1
	梯子消防車	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	4	0	0	0	4	0	4	100.0	0	7	1	0	0	8	3	11	68.8
	化学消防車	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	1	0	0	0	1	0	1	33.3	0	1	1	0	0	2	0	2	50.0
	消防タンク車	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0	3	0	0	3	0	3	—	0	0	7	0	0	7	0	7	200.0
	消防格納・搬送車	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0
	その他	0	0	0	2	0	2	0	2	33.3	0	1	2	0	0	3	0	3	—	0	0	1	0	0	1	2	2	200.0
コンクリートポンプ車	ブーム付き	0	1	2	0	0	3	0	3	17.6	0	2	3	0	0	5	0	5	38.9	0	3	6	0	0	9	0	9	34.6
	ブームなし	0	1	0	0	0	1	0	1	—	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0	2	0	0	2	0	2	—	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0
環境衛生車	じん幕車輻掃式	0	5	102	160	0	267	31	298	63.7	0	7	69	162	0	239	11	249	68.0	0	31	170	225	0	426	23	449	70.2
	じん幕ガンダリ車(新機)	0	0	7	24	0	31	0	31	387.5	0	0	6	12	0	18	0	18	1,600.0	0	0	12	48	0	60	0	60	750.0
	密生車	0	3	61	25	0	87	0	87	63.7	0	2	59	31	0	91	0	91	109.6	0	12	100	25	0	137	0	139	132.4
	排水車	0	0	0	0	0	0	0	0	74.2	0	0	0	0	0	0	0	0	175.0	0	0	2	0	0	2	0	2	81.1
	洗浄車	0	0	1	1	0	2	0	2	—	0	0	6	1	0	7	0	7	—	0	1	7	1	0	9	0	9	—
	汚泥吸排車	0	0	9	0	0	9	0	9	—	0	3	6	0	0	9	0	9	—	0	1	10	1	0	12	0	12	—
	強力吸引作業車	0	6	6	0	0	12	0	12	—	0	8	13	4	0	25	0	25	—	0	13	18	1	0	34	0	34	—
	洗浄掃拭車	0	0	7	2	0	9	0	9	100.0	0	2	0	7	0	9	0	9	128.6	0	3	7	1	0	13	0	13	130.0
その他	0	0	2	1	0	3	0	3	69.0	0	0	0	3	0	3	0	3	42.9	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	
高所作業車	0	0	0	108	0	108	0	108	41.4	0	0	0	117	0	117	0	117	44.8	0	0	1	107	0	108	1	109	60.2	
観音コンテナ車	ガン式	0	21	40	6	2	69	0	69	43.7	0	20	24	6	3	53	0	53	43.1	0	24	41	10	0	75	0	75	38.1
	機械式	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0	2	0	0	2	0	2	33.3	0	0	1	0	0	1	0	1	11.1
その他	トラッククレーン	0	0	0	0	0	5	14	19	73.1	0	0	0	0	0	0	0	0	42.3	0	0	0	0	0	3	8	11	64.7
	空溝埋作業者車	0	3	0	0	0	3	0	3	42.9	0	1	0	2	0	3	0	3	33.3	0	2	0	2	0	4	0	4	30.8
	道路作業車	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0
	除雪車	0	22	0	0	0	22	0	22	244.1	0	14	1	0	0	15	0	15	115.4	0	35	0	0	0	35	0	35	140.0
	高圧洗浄車	0	0	0	5	0	13	0	13	81.3	0	0	7	4	0	11	0	11	61.1	0	0	10	4	0	14	1	15	100.0
	レッカー車	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0
その他	0	1	1	2	0	4	27	31	163.2	0	2	1	4	0	7	44	51	392.3	0	10	0	6	0	16	0	16	59.3	
合 計 (①)		3	349	570	889	243	1,756	550	2,306	47.4	6	339	544	626	191	1,706	752	2,458	58.9	3	839	1,005	974	228	2,867	823	3,690	65.3
対前年同月比 (%)		300.0	52.4	46.3	31.8	78.0	48.6	44.2	47.4	—	66.7	59.5	49.1	49.6	97.0	34.2	73.0	58.0	—	37.6	73.3	71.6	61.0	91.6	69.5	34.0	63.3	—

特種車体 2009年7月～9月生産台数

[illegible]

バン型車体 2009 年度 7 月～9 月生産台数

(単位:台)																							
材 質		スチール製					アルミ製					FRP製					合 計					対前年 同月比 (%)	
		大型	中型	小型	軽	小計	大型	中型	小型	軽	小計	大型	中型	小型	軽	小計	大型	中型	小型	軽	合計		
用 途		車の大きさ																					
7月	ドライバン	0	0	11	0	11	88	155	616	11	870	0	0	0	0	0	88	155	627	11	881	54.8	
	冷凍車	機械式	0	0	53	4	57	176	407	385	45	1,013	40	239	209	16	504	216	646	647	65	1,574	100.2
		蓄冷式	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5	0	6	0	1	5	0	6	100.0
		小計	0	0	53	4	57	176	407	385	45	1,013	40	240	214	16	510	216	647	652	65	1,580	100.2
	保冷車	0	0	3	2	5	4	8	92	25	129	9	11	25	5	50	13	19	120	32	184	112.2	
	オープンバン	0	0	1	0	1	1	3	17	0	21	0	0	0	0	0	1	3	18	0	22	61.1	
	ウイング	ドライ	2	0	0	0	2	290	198	35	0	523	/	/	/	/	/	292	198	35	0	525	27.6
		冷凍(機械式)	0	0	7	0	7	73	24	1	0	98	/	/	/	/	/	73	24	8	0	105	62.5
		小計	2	0	7	0	9	363	222	36	0	621	/	/	/	/	/	365	222	43	0	630	30.4
	ウォークスルーバン	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	
	ボトル運搬車	0	0	0	0	0	0	54	42	0	96	0	0	0	0	0	0	54	42	0	96	55.5	
	その他	0	0	0	0	0	10	0	4	0	14	0	0	0	0	0	0	10	0	4	0	14	1,400.0
合 計	2	0	75	6	83	642	849	1,192	81	2,764	49	251	239	21	560	693	1,100	1,506	108	3,407	60.5		
対前年同月比(%)	—	0.0	74.3	85.7	75.5	47.1	54.7	59.4	91.0	55.2	257.9	113.6	94.1	140.0	110.0	50.1	62.0	63.8	97.3	60.5			
8月	ドライバン	0	1	0	0	1	57	135	473	9	674	0	0	0	0	0	57	136	473	9	675	47.8	
	冷凍車	機械式	0	0	51	3	54	126	309	333	28	796	20	191	175	35	421	146	500	559	66	1,271	102.8
		蓄冷式	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	1	1	0	2	0	1	3	0	4	66.7
		小計	0	0	51	3	54	126	309	335	28	798	20	192	176	35	423	146	501	562	66	1,275	102.7
	保冷車	0	0	4	1	5	4	7	98	13	122	0	2	27	3	32	4	9	129	17	159	97.5	
	オープンバン	0	0	1	0	1	0	3	18	0	21	0	0	0	0	0	0	3	19	0	22	71.0	
	ウイング	ドライ	0	0	0	0	0	311	198	23	0	532	/	/	/	/	/	311	198	23	0	532	33.0
		冷凍(機械式)	0	2	0	0	2	73	28	2	0	103	/	/	/	/	/	73	30	2	0	105	118.0
		小計	0	2	0	0	2	384	226	25	0	635	/	/	/	/	/	384	228	25	0	637	37.5
	ウォークスルーバン	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	
	ボトル運搬車	0	0	1	0	1	0	23	26	0	49	0	0	0	0	0	0	23	27	0	50	40.0	
	その他	0	0	0	0	0	3	2	5	0	10	0	0	0	0	0	0	3	2	5	0	10	—
合 計	0	3	57	4	64	574	705	980	50	2,309	20	194	203	38	455	594	902	1,240	92	2,828	60.5		
対前年同月比(%)	0.0	300.0	98.3	133.3	103.2	49.7	53.8	59.0	80.6	55.1	105.3	107.2	97.1	271.4	107.6	50.6	60.5	64.3	116.5	60.5			
9月	ドライバン	0	0	0	0	0	109	194	576	5	884	0	0	0	0	0	109	194	576	5	884	47.6	
	冷凍車	機械式	0	1	55	5	61	145	424	445	31	1,045	24	228	189	32	473	169	653	689	68	1,579	98.7
		蓄冷式	0	0	4	0	4	1	0	1	0	2	0	0	6	0	6	1	0	11	0	12	400.0
		小計	0	1	59	5	65	146	424	446	31	1,047	24	228	195	32	479	170	653	700	68	1,591	99.3
	保冷車	0	0	1	2	3	3	18	117	16	154	4	4	18	4	30	7	22	136	22	187	103.9	
	オープンバン	0	0	0	0	0	2	6	11	0	19	0	0	0	0	0	2	6	11	0	19	42.2	
	ウイング	ドライ	0	5	0	0	5	498	251	43	0	792	/	/	/	/	/	498	256	43	0	797	15.0
		冷凍(機械式)	0	0	0	0	0	112	34	0	0	146	/	/	/	/	/	112	34	0	0	146	108.1
		小計	0	5	0	0	5	610	285	43	0	938	/	/	/	/	/	610	290	43	0	943	49.5
	ウォークスルーバン	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	
	ボトル運搬車	0	0	5	0	5	0	48	52	0	100	0	0	0	0	0	0	48	57	0	105	68.2	
	その他	0	0	0	0	0	3	1	12	0	16	0	0	0	0	0	0	3	1	12	0	16	—
合 計	0	6	65	7	78	873	976	1,257	52	3,158	28	232	213	36	509	901	1,214	1,535	95	3,745	65.2		
対前年同月比(%)	0.0	150.0	89.0	140.0	92.9	66.7	62.3	57.7	78.8	61.7	155.6	89.9	85.9	211.8	94.1	67.8	66.4	61.4	108.0	65.2			

バス車体 2009年7月～9月生産台数

		7月								8月								9月							
用途		大型	中型	小型Ⅰ	小型Ⅱ	コムーター	合計	対前年同月比(%)		大型	中型	小型Ⅰ	小型Ⅱ	コムーター	合計	対前年同月比(%)		大型	中型	小型Ⅰ	小型Ⅱ	コムーター	合計	対前年同月比(%)	
標準	路線	89	49	0	26	0	164	78.1		103	37	0	26	0	166	93.3		126	48	0	46	0	220	98.2	
	観光	19	8	0	7	0	34	154.5		2	4	0	3	0	9	36.0		6	3	0	11	0	20	80.0	
	自家用	21	51	0	390	3,511	3,973	62.8		11	31	0	230	2,975	3,247	68.3		10	18	0	342	4,350	4,720	68.7	
	幼児			0	56	1	57	90.5				0	24	1	25	45.3				0	12	1	13	100.0	
ハイデッカ	路線	60	0				60	136.4		16	0				16	94.1		22	0				22	61.1	
	観光	86	0				86	55.8		99	0				99	82.5		111	0				111	89.5	
	自家用	0	0				0	0.0		0	0				0	0.0		0	0				0	0.0	
スーパーハイデッカ	路線	2	0				2	22.2		1	0				1	33.3		4	0				4	-	
	観光	14	0				14	60.9		9	0				9	40.9		7	0				7	18.4	
	自家用	0	0				0	0.0		0	0				0	0.0		0	0				0	0.0	
ダブルデッカ	路線	5	0				5	-		3	0				3	-		1	0				1	-	
	観光	0	0				0	0.0		0	0				0	0.0		0	0				0	0.0	
	自家用	0	0				0	0.0		0	0				0	0.0		0	0				0	0.0	
国内向け		296	110	0	423	3,511	4,340	63.9		244	72	0	259	2,975	3,550	69.3		287	69	0	399	4,350	5,105	69.7	
輸出向け		0	0	0	1,103	2,544	3,647	50.5		0	0	0	888	2,021	2,909	57.5		0	0	0	1,515	3,153	4,668	67.6	
合計		296	110	0	1,526	6,055	7,987	57.0		244	72	0	1,147	4,996	6,459	63.4		287	69	0	1,914	7,503	9,773	68.7	
対前年同月比(%)		72.0	113.4	0.0	45.7	59.6	57.0			77.7	112.5	0.0	45.6	68.6	63.4			75.9	97.2	0.0	57.2	71.9	68.7		

※2009年度から呼称変更 マイクロバス⇒コムーター

トレーラ 2009年7月～9月生産台数

		形状別		平 床 (幅内を含む)								バン			コンテナ用				タンク						ダンプレ		ボール		車載用		フルトレーラ		その他		合 計		対前年同月比(%)																											
区分		種類別		低床		中低床		段付						ドライ			冷凍			側面開放			20'			40'			その他			石油類			粉粒体			飼料			高圧ガス			ミル・食品			その他			ダンプレ		ボール		セムレ		フルレ		その他		合 計		対前年同月比(%)		
						1軸		2軸		3軸		1軸		2軸		3軸								20'			40'			その他			石油類			セメント			飼料			高圧ガス			ミル・食品			その他			ダンプレ		ボール		セムレ		フルレ		その他		合 計		対前年同月比(%)	
7月	国内向	基準内	0	1	2	2	7	3	0	0	5	12	48	18	14	4	7	5	2	3	0	14	1	0	8	0	7	0	163	25.3																																		
	基準外	3	3	0	1	15	0	0	0	0	0	0	1	13	35	1	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	86	23.2																																		
	輸出向		0	0							0			0			0							0	0	0	0	0	0	0	0.0																																	
	構内用		0	3							0			0			0							0	0	0	0	0	0	3	150.0																																	
	合 計		9	41							66			85			33							3	0	8	7	0	252	24.8																																		
対前年同月比(%)			90.0	18.6							68.8			14.7			150.0							14.3	0.0	32.0	100.0	0.0	24.8																																			
8月	国内向	基準内	0	0	0	24	6	0	1	1	4	4	51	3	27	1	6	2	2	4	0	22	4	0	8	0	8	0	178	53.3																																		
	基準外	3	1	0	1	18	0	0	3	0	0	11	22	17	6	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	84	20.4																																			
	輸出向		6	0							0			0			0						0	0	0	0	0	6	-																																			
	構内用		0	0							0			0			0						0	0	0	0	0	0	0	0.0																																		
	合 計		10	54							70			76			37						5	0	8	8	0	268	36.0																																			
対前年同月比(%)			125.0	37.2							79.5			18.1			154.2						29.4	0.0	36.4	133.3	0.0	36.0																																				
9月	国内向	基準内	1	0	3	49	33	0	2	1	9	5	71	4	18	3	4	3	6	5	0	23	2	0	5	0	16	0	263	46.8																																		
	基準外	2	4	0	2	34	0	0	11	0	0	0	24	8	45	13	2	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	155	27.3																																			
	輸出向		0	0							0			0			0						0	0	0	0	0	0	0	0.0																																		
	構内用		0	6							0			12			0						0	0	0	0	1	0	19	633.3																																		
	合 計		7	141							109			103			43						12	0	5	17	0	437	38.6																																			
対前年同月比(%)			38.9	54.7							81.3			16.7			84.3						50.0	0.0	19.2	283.3	0.0	38.6																																				



政権交代から3ヵ月経ったが、相変わらず目が離せない状態が続いている。

先月は「事業仕分け」という言葉が急に脚光を浴び、中身の是非は別として、従来は奥深くベールに包まれていた予算の中身がわかったことや、税金の使い道に社会の関心が集まったことは大きな成果と思う。

別のニュースでは税収不足を補うため、「道路特定財源の代わりに環境税を」なんていう筋の通らない

主張も出てきたようである。必要な環境税は負担すべきであるが、公平という観点でキチンと制度設計して提案してもらいたいものである。

今号の特集に掲載した秋季会員大会は、厳しい経済環境の中、前回比で3割以上多数の参加をいただいた。

最近イベントの参加者数だけでなく、新規入会の会員数も増加しておりうれしい限りで、会員サービスを一層充実させ、期待に応えていきたいと思います。

(橋本)

2010年自動車工業団体
新春賀詞交歓会のご案内

- 1. 日時 2010年1月5日(火) 16:00～17:30
- 2. 会場 ホテルオークラ「平安の間」
港区虎ノ門2-10-4
TEL 03-3582-0111
- 3. 参加費用 参加者の方は1名につき、9,000円
- 4. 問い合わせ先 車体工業会 総務部 03-3578-1681

■表紙写真について
移動図書館車
(左右・後部 24Vテント仕様)
(株)林田製作所 製

シングルキャブシャシをベースに両サイド開きの棚等を架装、乗員数4名を確保するとともに約3,000冊の書籍を搭載可能とした移動図書館車。

書籍の貸し出し中の突然の雨や夏の日差しから利用者や書籍を守る日よけも設置。出し入れに時間がかからず、ユーザーに好評です。

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。

- 広告ご掲載会社
- 住友スリーエム株式会社 表2
 - 日本フルハーフ株式会社 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 冬号 2009

2009年12月15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