

車体NEWS

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.

WINTER 2010 冬

CONTENTS

巻頭言	2	我が社の元気人	24
特集 臨時総会(兼 秋季会員大会)開催される	3	Net Work vol.62 岩崎工業(株)	25
日野自動車(株)より講師を招き		VOICE	27
講演会を開催	5	そこが知りたい	29
NEWS 特集		Coffee Break	31
・2010年欧州視察報告	7	DATA Flash	33
・企業リスクの対応についての講演会を開催	11	編集後記	36
NEWS FLASH			
本部だより	14		
部会だより	16		
支部だより	18		
官公庁だより	19		



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

巻頭言

原点に返り「お客様と共に…」 の精神で

バン部会長 川本 豊
(日本フルハーブ(株)・常務取締役)



■始めに……

ラニーニャ現象の影響下、「日本列島の亜熱帯化」、「真夏日観測史上最多の71日(都心)」…等々とあれほど喧しかった夏も過ぎ去り、神宮の街路樹のそこここにも秋の深さを感じるきょうこの頃ですが、車体工業会会員の皆様におかれましてはいかがお過ごしでしょうか。世界同時経済不況と喧伝された一昨年のリーマンショック、昨年の単独過半数を得た戦後初の民主党による政権交代、そして今年に入ってから隣国である中国との尖閣諸島を巡る領有権問題と、ここ数年我が国を巡る諸問題は世界経済の収縮と併せ、非常に混沌(カオス)としており不安定な状況にあります。

あらためて政治、経済が密接不可分、否経済を牽引すべく「政治主導」そのものが問われており、また期待されている所以でもありましょうか。

■事業環境《厳しい国内需要……》

そういった厳しい世界情勢の中で我々のお客様である運送事業者の状況はどうでしょうか。

国内製造メーカーの海外移転による空洞化、「貸し止め」等による金融不安、ITを駆使した「求貨求車情報」や同業種間、異業種間による物流合理化推進、加えて物流二法導入による事業者間の競争激化等々により相当に疲弊しており、収益を確保できるのは過半に満たないとも言われています。

国内貨物輸送量の短期的指標となる「荷動き指数」(日通総研)や「輸送業者景況感」(全ト協)はどうでしょうか。リーマンショック後の落込みからいち早く脱した中国をはじめとする新興国が牽引し、生産財を中心に回復するも、消費財は少子高齢化、デフレ影響から鈍く、またここに来ての円高、株安も大きな不安材料となっており、いわゆる「足踏み

状態」と予断を許さない状況にあります。

足下の需要動向はご存じのように前年度に引き続き実施された政府による「トラック事業支援策」(環境対応車購入におけるエコカー減税及びスクラップインセンティブ)が、折からのポスト新長期の駆け込み需要と相まって、2010年上期においては普通トラックベース(GVW8t以上)で2万6千台超、前年比130%を確保するに至りました。しかし、「普通トラック年間需要4万4千台」との予測数字もあり、下期以降の「需要下振れ」が大いに懸念されるようです。

■課題《原点に立ち返って……》

幸いどんな時代においても「衣・食・住」をベースにした実体産業抜きに社会経済は成り立たないことは自明の理です。更に私どもの業界は季節変動の激しい、ある意味「変化対応業」の最たるものと思われます。そんな中で今大事なことは、企業としての原点である「お客様第一主義」を全面に標榜し、環境や安全など時代の趨勢(トレンド)を鋭敏に嗅ぎ取り、企業目標に向かって適宜・適正な判断をし、現状把握、課題の特定、優先順位、プランニング、実行管理、と着実に押し進めていくこと、つまり今一度ビジネスの基本に立ち返ることではないでしょうか。

■最後に……

当工業会も、豊かな社会生活を目指し「働くクルマ作り」という基本に立ち返り、上記課題の達成に加え会員相互間の信頼の下「環境対応への自主取組み」や「安全性向上への取組み」という重点課題も今まで以上に押し進めていきましょう。

臨時総会(兼秋季会員大会)開催される



臨時総会(兼秋季会員大会)が12月2日15時から自動車会館1階のくるまプラザ会議室にて開催され、92社157名が参加した。

今年度は通常総会で承認いただいた一般法人化に伴う定款変更があり、秋季会員大会を兼ねて臨時総会の開催となった。

高木会長の挨拶の後、第1号議案「新定款案の件」を審議し、審議の結果、提案どおりに承認された。次に第2号議案「一般法人化時点の理事・監事選任の件」の審議を行い、こちらも提案どおり承認された。

なお、選任された役員は、現在の役員から変更はなく、そのまま移行後も継続することとなった。

高木会長挨拶

当会の会長を務めております高木でございます。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、臨時総会兼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。

さて、本年4～10月の当会会員生産台数を見ますと、エコカー購入補助金制度の効果もあり、全体では前年比13%増の130万8千台となっていますが、2年前の同時期比較では、24%減となっています。

また、小型車などの委託生産車を除く当会特有車種は、前年比19%増の6万台となっていますが、2年

前の同時期比較では、33%減にもなっています。しかもこれを月別に見ますと、大型車等のポスト新長期排気ガス規制の適用による値上げ影響も加わり、9月は前年比4%減、10月は10%減と急激に落ち込んでおります。

落ち込みがいつまで続くかが一番の関心事かと思いますが、本日は後ほど日野自動車国内販売を担当されている村松部長様にご講演いただくことになっていますので、ご意見をお聞きしたいと思います。



さて、当会の正会員の加入状況は、5月の通常総会で申しましたように昨年度は6社入会、2社退会で4社増加となりましたが、本年度も既に新入会が5社もあり、退会が2社ありましたが、3社増加となっています。退会理由は厳しい経済環境の中で解散や廃業というやむをえない理由であり、入会の主な理由は「厳しい経済環境の中だからこそ、当会を通じていろいろな情報を入手したい」とのことであり、その期待に応える責任を強く感じております。

それでは、当会の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」「安全対応活動の推進」「環境対応活動の推進」を重点に活動してまいりました。

まずは1点目の「会員への支援活動の充実」ですが、昨年同様、技術面での支援で成果が出ております。昨年からはスタートしました「改造自動車取扱いの解説書」を全面改定する活動も、ほぼ原稿がまとまり、計画通り3月には発行できる見込みとなりました。ページ数も3割程度増やし250ページ以上の本となりますが、最新の技術動向にあった、使い易い内容に改訂され、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、新たに始めたりコール情報の分析、展開や環境対応事例の情報展開が充実出来たと考えています。

2点目の「安全対応活動の推進」では、7月にバス車体規格集の改訂版を発行することが出来、JABIA規格の今年度の新設4件、改訂1件も順調に進んでお

ります。

また、今年度の調査研究活動はトレーラのROC(横転抑制装置)の評価方法の策定やリアバンパーの共同開発など8項目に取り組んでおり、一部に遅れはありますが、総じては順調に進んでいると判断しています。

最後の「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もほぼ達成出来る見込みとなりました。また昨年からは検討を進めてきました「環境基準適合ラベルの内容充実」、これは通称「ゴールドラベル」と呼んでいますが、この内容もほぼまとまり、来年度からスタートできる見込みとなりました。

さて、本日は、例年の秋季会員大会だけでなく、臨時総会も兼ねさせていただいています。本年の通常総会時に説明させていただきましたが、現在の公益法人は「新しい公益法人か、一般法人か」のどちらかに移行が必要になっています。当会は本年の通常総会におきまして一般法人化が決定しておりますが、具体的な移行申請には、定款の変更が必要であり、定款変更には総会の決議が必要なため、開催させていただくものです。

定款変更に関しましては、理事会におきまして十分に検討を重ね、案がまとまりましたので、皆様のご審議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。



安田副会長による乾杯



盛会となった懇親会

日野自動車(株)より講師を招き 講演会を開催

12月2日、臨時総会（兼秋季会員大会）において日野自動車(株)国内企画部部長 村松秀俊氏をお招きし、トラック・バスの市場動向と今後についてご講演いただいた。

「大型トラック・バスの需要動向と 架装メーカー殿に望むこと」

■国内トラック市場の推移について

長期的にトラックの市場動向を見てみると、大中トラックの総需要は乱高下を繰り返しており、1970年度前半の列島改造ブーム時代は19万台、1970年度中盤のオイルショック時には11万台、80年代後半のバブル経済時は19万台、90年代前半のバブル崩壊後は11万台、90年代中盤の過積載規制時は15万台、90年代後半の日本金融不況時は8万台、2000年前半の排ガス規制時は11万台、2008年のリーマンショック後は4万台レベルとなっている。足元の需要水準は1960年代をも下回る水準にまで下がっている。

大中トラックの保有台数は1990年代後半までは右肩上がりであったが、1997年度の180万台をピークに減少傾向となっている。

これはいずれも経済環境の変化、もしくは法規制による影響を受けた結果であったものと考えられている。

■国内トラックの市場見通し

今後のトラック市場の見通しは経済環境、輸送量から保有台数の水準を導きだし、スクラップされる台数予測から代替される需要水準を推定する。

日本のGDP成長率はリーマンショックの影響で



2008年度はマイナス3.7%、2009年度はマイナス1.8%と急減したものの、2010年度は2.1%、2011年度以降は1.5%前後で推移するもの予想されている。自動車貨物輸送量は長期的に減少傾向であるが、国内経済に連動する形で、2008～2009年度は減少傾向加速も、11年度以降は年マイナス1.0～1.5%レベルでの減少ペースに留まると予測している。

輸送量の減少に伴う大中トラックの保有台数の減少率は年マイナス2.0%程度と予想している。（図1）

また、足元では輸送の効率化が急速に進展している。自家用から営業用への転換、実車率（実際に貨物を載せて走った走行キロ÷走行キロ）の向上、物流業界のM&Aや共同配送の動き等が多くなっている。（図2）

大中トラックの保有台数は輸送量減に伴う減少に加え、輸送効率化の進展による押し下げ効果を含めると、減少ペースは年マイナス2.5～3.0%で推移、2009年度152万台の保有台数は2015年度には130万台程度まで減少するものと予測している。（図3）

保有台数に占める平均車齢をみると、車両耐久性の向上、お客様の代替サイクルの延長推進の影響から、上昇傾向、年式別保有車両の残存率は年々上昇している。残存率の過去の趨勢ピッチからスクラップされる

図1 実質GDP・輸送量・保有台数の増減率

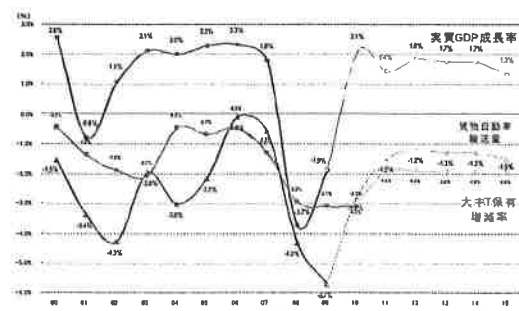


図2 中トラ自・営・レンタ別保有台数

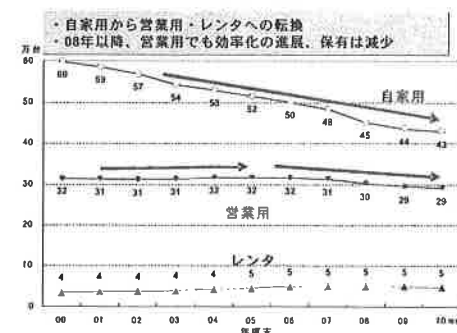


図3 大中トラ 保有台数見通し

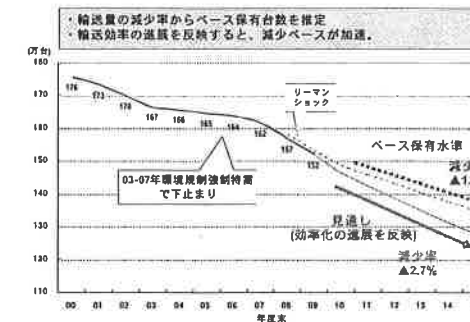


図4 トラック平均車齢

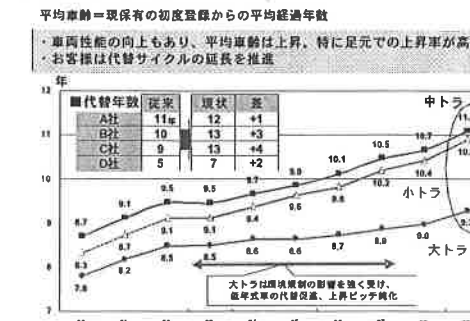
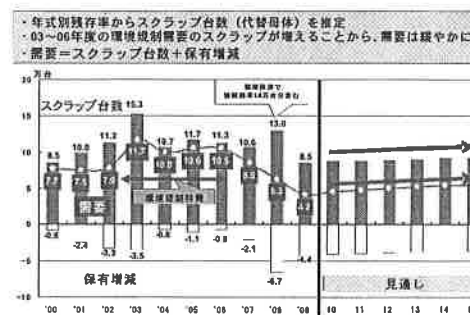


図5 大中トラ スクラップ台数と需要見通し



確率は年々減少するものと考えられるが、今後2015年度ぐらいまでは排ガス規制で需要が盛り上がった年式のスクラップ台数増が見込まれることから、スクラップ台数は2009年度8.5万台から2015年度には9万台強まで上昇すると予測している。（図4・5）

その影響で保有台数は減少するものの、需要は2009年度4.2万台から15年度には6万台弱まで段階的に回復するものと見ている。

■国内バスの市場見通し

バスを取り巻く環境として、バスの輸送人員は自動車免許の普及によるマイカー活用等を背景に長期的に減少、足元では下げ止まりつつあるものの、今後は人口減を主因とした輸送人員の減少が考えられる。この影響で大中小バスの保有台数は減少傾向が継続すると予測している。

平均車齢、低年式車の残存率はトラック同様に年々上昇しているものの、今後、スクラップされる台数の

増加が見込まれる。需要は2009年度9千台、2010年度には8千台まで減少するも、2015年度には1万台程度まで回復するものと見ている。

■トラックシャシの変革と上物への影響

トラックシャシと上物は密接な関係にあり、過去の歴史を見てみるとシャシの変革で上物へも大きな影響を与えている。

245/70R19.5タイヤの登場による積載量アップ、エアサス車の普及による荷台容積の拡大化、メーカー完成車志向の高まり、排ガス浄化システムの装着による架装スペースの縮小など変化に暇がない。今後は環境への対応が今まで以上に求められると考えられている。

■架装メーカー殿との連携

トラックはシャシと上物架装が対となつてはじめて完成車となり、お客様が求める商品となる。より良い商品を作り出すにはシャシメーカーと架装メーカー殿の連携が不可欠であり、交流を深めお互いを理解しあうことで、技術力の向上にも繋がっていくと考える。

弊社はシャシのモデル切替の際には製品発表前に架装メーカー殿を招いて新型車説明会を実施。設計担当者自らが変更点、架装上の注意点を説明、現車確認も実施しているが、地理的な問題や会場の都合により全ての架装メーカー殿を網羅できていないのが現状である。参加できなかった架装メーカー殿についてはできる限りの資料・データ等の事前開示も検討していくので、積極的なお問い合わせをお願いしたい。

お客様のご要望に応えるべく、シャシメーカーと架装メーカー殿との協業で生み出された商品はたくさんある。お互いの連携に加え、異業種を巻き込んだケースや、改造で対応したケースなどである。今後もお客様のご要望は環境の変化に伴い、どんどん変わっていくと予想されるが、シャシメーカーと架装メーカーの更なる連携により、よりよい商品をお客様へ提供していきたいと考える。

最後にお客様満足の向上のための架装メーカー殿へのお願い事項として、

- ①お客様への安全を守るためにも、品質の向上を最優先事項とし、架装要領書に従った確実な架装作業、取り外し部品の確実な復元、検査による不具合の流出阻止を徹底。
- ②シャシメーカー・架装メーカー殿の協力により、お互いのムダ（部品・工数等）を省いた更なるコスト低減の達成。
- ③お互いの連携による完成車としてのお客様への軒先渡し納期の短縮。

をお願いしたい。

2010年欧州視察報告 (IAA国際モーターショー・パリ国際モーターショー・他)

期間：2010年9月28日（火）～10月7日（木）

視察団団長：鈴木 寛 副団長：米田 卓



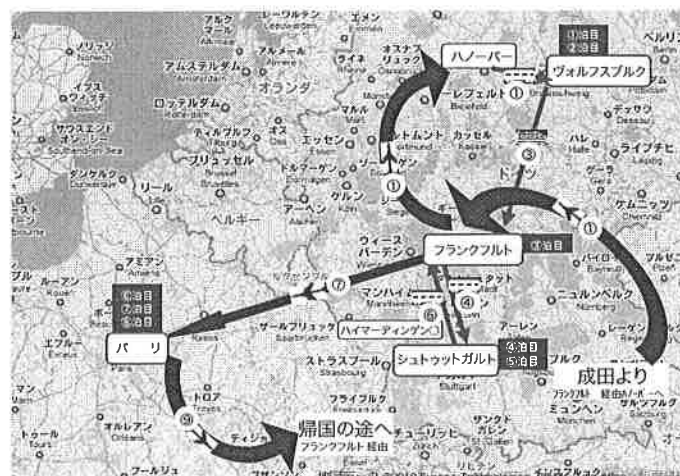
昨年度は経済環境の急激な悪化に伴い中止とした当会の欧州視察だが、今年は復活させ、鈴木寛氏（ジェイ・バス㈱常務執行役員）を団長に14名が参加した。

IAA 国際モーターショーやパリ国際モーターショーをはじめ、10日間の行程でドイツ、フランスを巡り、最新の自動車事情を視察してきたのでその内容を報告する。

●視察団名簿

No.	氏名	会社名	役職	No.	氏名	会社名	役職
1	鈴木 寛	ジェイ・バス㈱	常務執行役員（団長）	8	小川 雅博	㈱北村製作所	取締役製造本部長
2	米田 卓	極東開発工業㈱	執行役員技術本部長（副団長）	9	清野 文雄	㈱北村製作所	取締役車両事業部長
3	高木 茂	日産車体㈱	相談役（当会会長）	10	山口 圭	自動車精工㈱	特装車事業部製造部長
4	安田 善次	関東自動車工業㈱	相談役（当会副会長）	11	森 直樹	ジェイ・バス㈱	執行役員
5	水嶋 敏夫	トヨタ車体㈱	取締役会長（当会小型部会長）	12	近澤 昌巳	須河車体㈱	常務取締役
6	國武 幸弘	㈱イズミ車体製作所	専務取締役	13	佐々木美智雄	セントラル自動車㈱	経営企画部部長
7	飯塚 康久	㈱オートワークス京都	コンバージョン事業部部長	14	橋本 茂	㈱日本自動車車体工業会	専務理事

●行程



●視察スケジュール

9月29日（水）	9月30日（木）	10月1日（金）	10月2日（土）	10月4日（月）
IAA ハノーバー国際モーターショー（ハノーバー）	アウトシュタット（ヴォルフスブルク）	カール・フリードリッヒス 有限責任会社 キーンレ自動車工学有限責任会社 （フランクフルト・シュトゥットガルト）	メルセデスベンツ博物館 ポルシェ博物館 （シュトゥットガルト）	パリ国際モーターショー（パリ）

欧州視察報告

鈴木 寛

2010年度 欧州視察団の団長として10日間にわたる視察に参加しましたので団を代表して所感を報告します。

まずは IAA、およびパリ国際モーターショーを主体にしたドイツ・パリ視察は、大変有意義な視察となりました。

モーターショーでは、IAA、パリ共に環境対応を中心にしながらも、高級仕様車の展示や利便性を求めたアイデアを凝らしたものもあり、車体メーカー、架装メーカーに働く者として多くのヒントを得た思いは、私一人ではないでしょう。

訪問した現地の架装会社では、経営者の牽引力と揺

るぎない自信の重要性を感じると共にお客様の信頼を得た技術、特にドイツのキーンレ社には日本人の若者が自費研修留学をしていることから技術の高さを感じました。特にクラシックカーやビンテージカーのレストア技術は、匠の世界にあり、感動すら覚え、「オリジナル通りに復元させたい」というお客様への期待に「高度な技術」でお応えする姿勢を強く感じました。

また 全日程10日間における各社会員との交流は、視察に変えがたい思い出となったことは参加者一同、同じ思いと思います。視察の財産に加え、この繋がりも今後活かしてゆく財産にしたいものです。

今後とも、この視察が継続されることを祈念し、総括報告と致します。

1. IAA ハノーバー国際モーターショー 視察

（記：山口、飯塚）

■概要

今年で63回目を迎えた世界最大規模のモーターショー「IAA」が9月23日から30日の間で開催された。奇数年はフランクフルトで乗用車部門を、偶数年はハノーバーで商用車部門として開催されている。会場は、ハノーバーの国際見本市会場。約50万㎡（幕張メッセの約10倍）の広大な敷地に、1,748ものブースは立ち並ぶ。

出展内容は、EV車&ハイブリッド（HV）車、ディーゼルエンジンの排ガス対策、シャシーの軽量化、空力特性改善など燃費改善（CO₂削減）技術が目立った。

■大・中型車所感

2014年度から適用される、ユーロ6排ガス規制を視野に入れた展示が目立ったが、ほぼ尿素SCR+DPF方式に集約される感じである。また、数多くのHV車が出展され、今後採用拡大の傾向にあるといわれている。一方、中国のバスメーカーも出展され、コスト面での優位性がみられた。コンセプト車では、空力特性の改善を狙った大胆なデザインの大型トラック（MAN社）が目をついた。



■バン・小型車所感

EV車では、走行距離の課題はあるものの都市内配送など実務ベースのPRが目立った。

架装部門では目立った提案はなかったが、シンプルな構造や仕様削減による軽量化とコストダウンを提案がある一方、斬新で高品質な外装デザインと室内仕様で、架装車への夢や購買意欲を高める工夫がされている。

■その他

トラック、バス、特装車のクラシックカーやビンテージカーの展示や年表紹介が専用ホールで行われ、欧州での商用車の歴史の深さを感じた。



2. アウトシュタット視察

(記：米田)

アウトシュタットは、フォルクスワーゲン社が本社所在地のヴォルフスブルクにハノーバー万博関連プロジェクトとして完成させた、約 26ha の巨大なテーマパークである。2000 年にオープンし、サスティナビリティをテーマにしたメインの展示館や、グループ各社（アウディ、ランボルギーニ等）のパビリオン、自動車の歴史を物語る貴重なクラシックカーを展示したミュージアムがある。また敷地内には、フォルクスワーゲン車を購入した人に納車するためのカスタマーセンターがあり、納車する車両約 800 台を収納できる高さ 50m のツインタワーがこのテーマパークのシンボルとなっている。



アウトシュタットから見るフォルクスワーゲン工場

3. カール・フリードリッヒス社視察

(記：小川)

カール・フリードリッヒス社は、フランクフルト郊外の東部地区に工場を構える中規模車体架装メーカーである。1840 年創業後 1950 年に現在の地に移転し、財団という形をとり、利益は社会に還元するという特殊な会社である。

工場は敷地 1.8 万 m²、建屋 7 千 m² の規模であり、主に現金輸送車・警察車両・護送車等の特殊車両を製造し



銃弾を撃ち込まれた車両

ている。特に、防弾・防爆に対する評価・製造技術に優れ、ドイツ国内のみならず全世界に輸出されている。

この防弾・防爆仕様車は、前後、左右、上下のどこから攻撃を受けても安全な補強をし、試作車にて実際に銃弾や砲撃を打ち込み、性能を実施するという。



兵士輸送車

4. キーンレ自動車工学有限会社 視察

(記：國武)



■概要

ドイツのフランクフルト市街地より南方へアウトバーンをバスで約 3 時間移動したところに、自然豊かな街シュトゥットガルトがある。その北西約 20 km の郊外ハイマーディンゲンに敷地約 4 千 m² のショールームおよび工場を構えている。

シュトゥットガルトのメルセデス・ベンツ工場に 14 歳から修行し、親方として活躍したクラウス・キーンレ氏が立ち上げ



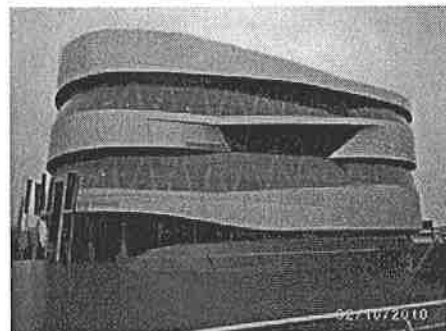
右が修行をしている日本人

たメルセデス・ベンツクラシックカーの修復を専門に扱う会社である。現在、約 80 名の従業員・修復のスペシャリスト達で熱気に溢れていた。また、従業員の中に日本人の若者が一人いたが、この技術力に惚れ込み 1 年間無給で修行しているとのことである。

主に 1935 年から 1980 年に製造されたモデルを取り扱い、ボディの板金、塗装、エンジン点検、メンテナンス、シート・オーディオの内装修理、スペアパーツなどを自社で一貫して供給している。

5. メルセデスベンツ博物館 視察

(記：清野)



シュトゥットガルト中央駅から東に程近いダイムラー本部前に位置するメルセデスベンツ

ミュージアム。二重らせん構造を持つ構造物で“自動車の歴史と未来”を表現した博物館である。地上 34m の最上階から、7 つのフロアを周回しながら 120 年の自動車の歴史を年代順に順路に添って見学する伝説の部屋ルートと共に、中間階に設けられたモビリティの発明を展示した 5 つのコレクションルームには、商用車も含め興味深い展示物があった。またその下階には、レースと記録、技術の魅力のテーマフロアがあり、栄光のフォルムと技術の進化、ベンツの世界を堪能した。

館内は約 160 台の車両を展示、最下階にはショップ・レストランが併設され、世界各国から多数の人が来館している。

6. ポルシェミュージアム視察

(記：佐々木)

ポルシェミュージアムは、「ポルシェプラッツ」と呼ばれ、シュトゥットガルトのツッフェンハウゼン工場に隣接して 2009 年に新たにオープンした。



初代ポルシェ356

展示場には約 80 台の車両が展示され、3 つのテーマに区分されている。最初に、フェルディナンドポルシェ博士によるハブモーターの開発から始まる技術的偉業が紹介されている。次に、1948 年に完成した初代 356 から始まり、911・917 といったポルシェの名車の技術・特徴が紹介され、更に数々のレーシングカーも展示され、ポルシェの栄光のモータースポーツ史を垣間見ることができる。

7. パリモーターショー視察

(記：森 近野)

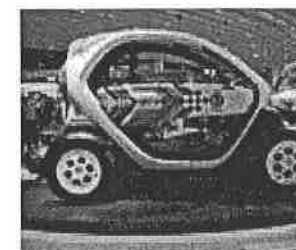
世界で最も歴史があり、欧州最大規模のモーターショー「2010 モンディアル・ド・ロトモビル」（通称：パリサロン）が、10 月 2 日から 17 日の間パリ南西部にあるポルト・ド・ベルサイユ見本市会場で開催された。世界 5 大モーターショーの一つで、フランクフルトと隔年開催されるが、今年は自動車メーカー 65 社を含む 270 社の展示があり、8 万 m²・8 ホールの会場に展示され、来場者は 126 万人で前回 143 万人を若干下回った。

正面ゲート 1 番ホールには、地元フランスのメーカーがブースを構え、多くの人で賑わっていた。

全体としては、エコを前面に出した電気自動車・ハイブリッド車等の環境性能に優れたモデルの展示が多かった。特に、ショーの主役として電気自動車が多く、2 人乗りのコンセプトカーも展示されていた。またボデーに「CO₂=〇 g/km」と書き込み、PR している車両が多かった。一方今回の特徴として、ポルシェ等の高級スポーツメーカーがニューモデルを発表した事もあり、各社ともスポーツタイプのクーペや高級車の展示が多く、注目を集めていた。

■所感

環境志向は更に高まり、2 人乗りの EV コンセプトカーの展示も出てきている。一方では、スポーツカーや高級車に対する嗜好も強く感じられるモーターショーであった。相反する軸の中で、技術を磨き、種々のニーズに合わせる多様性が更に求められていると感じた。



ルノー：TWIXY・2人乗りEV車

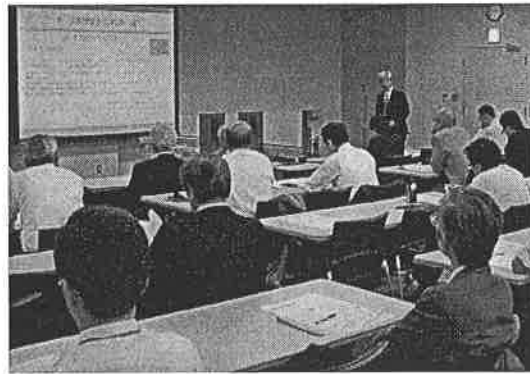


エントランス

企業リスクへの対応についての講演会を開催

中央業務委員会コンプライアンス分科会（分科会長・多田野純・㈱タダノ国内営業企画部部長）は、10月14日、日本自動車会館内くるまプラザにて「企業リスクへの対応（リスクマネジメント）と下請け取引における理想的な関係の構築」と題して講演会（講師：アルファ経営コンサルティング事務所代表 草間亨氏）を開催した。

本誌では、「企業リスクへの対応（リスクマネジメント）」のみについて掲載する。



企業リスクへの対応(リスクマネジメント)

私どもの生活は常にリスクと隣り合わせになっています。

そうしたリスクを回避し、毎日を安寧に過ごすことが出来れば良いのですが、現実にはなかなかそうもゆかず、時として苦境に陥ってしまうこともあります。企業も同じです。

ここでは想定されるリスクに対してどのように対応したらよいか、考えていきたいと思います。

■企業を取り巻くリスクの可能性（順不同）

①事故・災害リスク（例）

自然災害、火災・爆発、設備事故、通信途絶（含、システムリスク）、インフラ停止等

②経営リスク（例）

コンプライアンス、リコール・欠陥製品、製造物責任（PL）、環境汚染・油濁事故、労働争議・ストライキ、デリバティブの失敗、社内不正（横領・贈賄・収賄）、社内機密、情報の漏洩、顧客・取引先情報の漏洩等

③政治・経済・社会リスク（例）

戦争・革命、暴動、景気・為替変動、ボイコット・不買運動、テロ、非合法組織、マスコミなど評判・風評、インターネットにおける批判・中傷等

■リスクマネジメントの基本

リスクマネジメントとは各種の危険による不測の損害を最小の費用で効果的に処理するための経営管理手法といえます。もう少し噛み砕いて言いますと

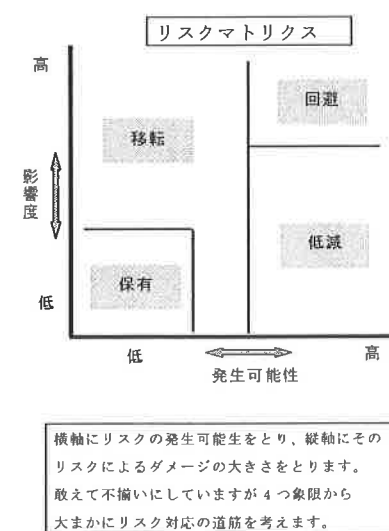
①リスクをある程度想定することと、それらが現実化した場合、あらかじめ考えられていた対応を組織的にきちんと果たすための備えをしておくこと。

②リスクが現実化した場合、リスクを想定した体制を発動させ、リスクの回避、封じ込み、極小化をはかるための手だてをとる。

③想定外の事態が発生した場合は、危害の発生源・発

生原因を見極め、緊急時対応の基本を踏まえつつ、状況に応じた対応を取り、損失等を回避する、もしくは、それらの低減を図る。であり、以下順序立てて説明します。

■リスクマトリクスと対策



①リスクの回避

対策の実行が困難であり、このポジションのリスクについては、「そこから逃げ出す」「その事業をやめる」ということです。具体的には

・取引企業の債務不履行リスクが高まったため、同企業とのビジネスを解消する。

②リスクの低減

リスクを回避しない限り、リスクをゼロにすることは不可能です。

したが、万一リスクが顕在化した（事故が発生した）際には、損失をできる限り小規模に止めるための低減策をいい、「発生確率低減対策」と「発生時対策」に分かれます。

・発生確率低減対策：発注方式の2社並注化、遠隔地の代替生産設備、バックアップサーバ等
・発生時対策：建物の耐火・耐震補強、事故防止のための防災訓練・安全衛生講習等

③リスクの移転

他社との契約などを通じてリスクそのものを移転することであり、考え方としては、共同でリスクを分担する＝リスク分散ともいえます。

日常的によく言う「保険をかける」がその代表例です。

④リスクの保有

リスクを回避も低減も移転もしない、何もしないで「発生した損失は基本的にそのまま受け入れる」ということです。当然ながら、リスク対策としてのコストはかかりませんが、リスク発生時には一気に費用が発生します。従いまして、リスクの発生確率をどうみるか、そして、発生損失の額見込みと自社内での許容限度の見極めが大切となります。

■BCP（Business Continuity Plan）について（中小企業庁：中小企業BCP策定運用指針より）

BCP(事業継続計画)とは、企業が地震や風水害等の自然災害や火災などの緊急事態に遭遇した場合、経営資源のダメージを最小限にとどめながら、中核となる事業を継続してゆくことや事業活動の早期復旧を可能とするために、平常時に行うべき活動の取り決めや、緊急時における事業継続のための方策などを予め計画することです。BCP策定の基本ステップは次のとおりです

第1ステップ：今後遭遇する災害を想定

・自社にとりダメージが大きいと見込まれるリスクを想定します。(EX. 地震、台風、騒乱等)

第2ステップ：自社存続に関わる重要事業を列挙

・何が重要な事業アイテムなのか、経営寄与度、社会的影響度等の観点から選びます。

第3ステップ：必要経営資源の抽出・対策案

・重要事業を早期稼働させるために必要な経営資源を具体的に特定します。(ヒト、モノ、カネ、情報等)

第4ステップ：重要事業復旧の目標時間を想定

・壊滅的な打撃をうけた時点から起算し、復旧しなければいけない時点(目標時間)を定めます。

第5ステップ：復旧に長時間を要する資源を想定

・必要経営資源のうち復旧の目標時間に収まりそうもないアイテムを想定します。

第6ステップ：財務状況・資金調達見込みを検討

・復旧に要する費用見積りと調達できる資金を見積もっておきます。

第7ステップ：ボトルネックの対策・代替策を策定

・復旧目標時間内に収まらないアイテムの代替案を具体的に想定します。(例：他社資源活用等)

第8ステップ：取引先や従業員との認識の共有化

・BCPの具体的内容を取引先や従業員に説明し、事前準備活動にも参画してもらいます。

第9ステップ：今後の実施アイテムの整理と実行

ここでは紙数の関係で詳しい説明は省きますが、第9ステップでの「今後の実施アイテムの整理と実行」につきまのポイントは次のとおりです。参考にしたいと思っています。

①ヒトの関連事項

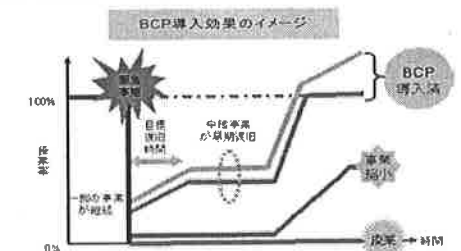
・緊急時の安否確認（緊急連絡網、一斉Eメール、災害用伝言ダイヤルサービス等）と試行
・緊急時での従業員行動指針の策定と徹底等

②モノの関連事項

・工場建屋の耐震診断の実施と結果次第での耐震補強
・大型設備機械等の耐震固定の実施
・重要事業におけるネック工程での代替生産が可能な企業を調査等

③カネの関連事項

・災害時における緊急時向け融資制度の事前把握と融資限度額の調査等



■営業秘密の管理について（経済産業省：営業秘密管理指針より）

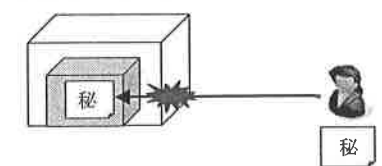
企業が秘密としている技術、ノウハウ、経営情報顧客情報などは「企業秘密」といわれます。

このうち「営業秘密」と言われるものは不正競争防止法で保護されます。

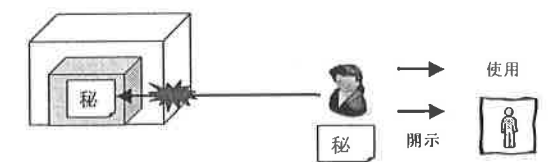
「営業秘密」に求められる要件は、秘密管理性、有用性、非公知性のすべてを満たすことが求められます。

それでは自社の営業秘密が侵害される代表事例をみていきます。

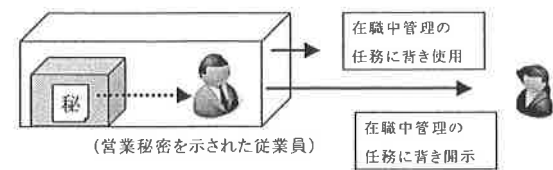
(例1) 不正の利益を得たり、保有者に損害を与える目的で詐欺等行為、管理侵害行為により不正に取得する場合。



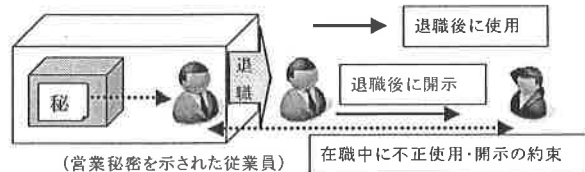
(例2) 詐欺等行為、管理侵害行為により不正に取得した営業秘密を不正の利益を得たり保有者に損害を与える目的で使用し、または開示する。



(例3) 営業秘密を示された従業員等が不正の利益を得たり保有者に損害を与える目的で、その営業秘密の管理に係る任務に背き、その営業秘密を使用し、または開示する。



(例 4) 営業秘密を示された従業員等が不正に利益を得たり、保有者に損害を与える目的で、在職中に、その営業秘密の管理に係る任務に背き、営業秘密の開示の申込みをしまは営業秘密の使用もしくは開示について請託を受けてその営業秘密を退職後に使用し、または開示する。



このように営業秘密が不正に侵害された場合は法的な措置をとることができます。

①営業秘密の刑事的保護

- ・営業秘密の不正な取得・使用・開示行為のうち、悪質な行為は刑事罰の対象となる。行為者のみでなくその者が所属する法人も処罰の対象。
- ・公訴の提起には被害者等の告訴を必要とする犯罪（親告罪）。
- ・罰則は5年以下の懲役または500万円以下の罰金

②民事訴訟で求められる措置

- ・差止め
- ・損害賠償
- ・信用回復措置

■営業秘密を守るには

上記のように、営業秘密は法的に保護されることになっていますが、法的措置に頼ることなく、本来は自力で営業秘密を管理し外部に漏れないような努力をしなければなりません。そのための方策を列举します。

①物理的管理（記録媒体の管理）

- ・秘密情報は、その他の情報と区分して管理する。
- ・誰がどの営業秘密にアクセスできるかをあらかじめ特定する。また、営業秘密へのアクセス記録を残す。等

②技術的管理（情報自体の管理）

- ・営業秘密の管理方法やデータ複製、バックアップを行う際等のルールをマニュアル化・システム化する。
- ・コンピュータやファイルそのものの閲覧に関するIDやパスワードを設定する。また、アクセス記録をモニタリングする 等。

③人的管理

- ・教育・研修の実施
組織体制内に教育・研修責任者を設置し、秘密管理の重要性や管理組織の概要、具体的な秘密管理のルールについて、日常的に教育・研修を実施する。
- ・役員・従業員
就業規則や各種規程に秘密保持義務を規定し、在職中の役員・従業員が負う秘密保持義務を明らかにしておく。
- ・退職者
退職者に秘密保持義務を課す場合には、対象を明確にした秘密保持契約を締結することが必要
- ・取引先
「営業秘密」を取引先に開示する場合、「秘密管理性」を維持するためには、秘密保持義務を含んだ契約を締結する。
- ・派遣従業員
派遣従業員に対して秘密保持義務を課す場合には、雇用主である派遣元事業主との間で秘密保持契約を締結し、派遣元事業者が派遣先に対し、派遣従業員による秘密保持に関する責任を負うこととするのが望ましい。

④組織的管理

自社の営業秘密の管理のための組織的管理 物理的・技術的・人的管理に加え、システムとして組織的に管理を行うことが重要であり、次のような措置を講じます。

- ・従業員等の責任と権限を明確に規定する。
- ・営業秘密管理に関する規程や手順を整備する。
- ・実施状況を確認して、継続的に各種規程等の見直し・改善や事故・違反への対処を行う。

加えて、従業員等が、他社の営業秘密侵害行為をした場合、企業が民事的・刑事的責任が問われる場合があると同時に、社会的な責任という観点からその企業の評判に大きな影響を与える可能性もあります。

企業としては、最低限罰規定による刑事的制裁を回避し、さらにビジネス上生じるリスクをいかに回避するか、という観点から、自社の従業員等による営業秘密侵害行為を未然に防止するため、積極的・具体的な措置を講ずることが必要です。

■最後に

ここでは外なるリスクへの対応や内なるリスク（機密漏洩）について述べてみました。

こうした事柄は、企業にとりまして歓迎せざる事態ではありますが、未然防止や損害極小化のために、今からでもできる限りの対策を講じていただきたいと思います。

なお、リスクが発生した場合の広報対応についても大事な点ですが、ここでは紙数の関係から省きます。

本部だより

■改造自動車取扱い検討委員会を開催

改造自動車取扱い検討委員会（委員長・新免俊彦・極東開発工業(株)営業技術部長）では、11月17日に当会会議室において委員14人全員が参加して検討委員会を開催した。

本委員会は、昨今の多種多様な改造事例に対応するために昨年10月に発足、国土交通省、自動車検査法人および軽自動車検査協会の担当官がオブザーバーとして参加し、「改造自動車等の取扱い解説書」を13年振りに全面改定することを目的としている。8回目となった今回は、全体のとりまとめを行った。解説書の発行は来年3月末を予定している。

本解説書の編集構成は、次のとおり。

1. 改造自動車の範囲（定義）
2. 改造自動車の届出の必要な範囲
3. 改造自動車の届出手続
4. 審査済車両の取扱い
5. 届出書および添付資料の記載例
6. 改造自動車の事例集
7. 付録（車両の架装形状によるリヤオーバーハングの実例、改造自動車に関する関係法令および通達）

■中央技術委員会を開催

中央技術委員会（委員長・田中勝志・極東開発工業(株)会長）では、9月13日に当会会議室において17名が出席し、第2回委員会を開催した。委員会に先立ち、関東運輸局並びに検査法人関東検査部担当官を講師に招いて「自動車検査関係業務に関する説明会」を実施した。

1. 説明会要旨
 - ・本年7月以降、トラクタの後1軸車で10トン超えのものは、運行可能な道路がわずかであることからバラ積み一括緩和を行わない。なお、軸重10トン超えトラクタの通行可能な道路が含まれている場合には個別緩和を行う。
 - ・関東運輸局管内は、本年下期から自動車検査票を検査窓口で無料配布を開始する。
 - ・自動車審査の高度化を図るため、3年前から各検査場に「3次元測定・画像取得装置」を逐次導入しているが、本年度末には全事務所に配備を完了する予定である。
2. 中央技術委員会

2010年度中央技術委員会の事業計画に関し、次の項目について推進状況等の報告をした。

- (1) 法規関係の対応
 - ・改造自動車取扱解説書の改訂版作成中（年度内

作成予定）

- ・技術的規制項目洗出し／緩和要望とりまとめ（巻込み防止装置の形状／寸法、特種用途車の構造要件等）
- (2) 基準化／標準化推進（JABIA規格）
 - ・新規4件、改訂1件。
 - ・その他の標準化としてシャシ〜ボデーのハーネスの6極化を統一見解とした。
- (3) 部品／装置／仕様の共通化推進
 - ・新規3件、継続1件
- (4) 部会調査研究の横断的推進
 - ・調査研究8項目のうち、3件終了、継続5件 下期追加1件（バンパ装置型式指定取得の促進）
- (5) 会員の技術レベルアップ支援
 - ・重大不具合の再発防止策共有活動（リコール情報15件を関係部会に展開）
 - ・「経年品質保証に関する統一見解の策定」を各部会に指示

■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24日、第2回委員会を開催した。2010年度事業計画に沿っての進捗状況等を報告、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／税制対応分科会の進捗報告
- (2) コンプライアンス分科会
 - ・10月理事会後講演会の内容詳細紹介
- (3) 部会共通の販売課題等への対応、他
 - ・非会員リストの見直しと日頃の業務中で非会員を探すことを部会内に確実に展開するように各委員に依頼
 - ・優良従業員表彰規程に実態に合わせて見直し案を論議

■支部連絡会を開催

支部連絡会（議長・堀口昇一・須河車体(株)相談役）では9月16日、新潟支部長会社である(株)北村製作所において2010年度第1回支部連絡会を開催した。また、連絡会に先立ち同社の工場見学を行った。概要は次のとおり。

1. 工場見学
 - (株)北村製作所の自動車関係主要製品は、バン・トラックボデー、保冷車・冷凍車および荷役省力化機器であり、全てが受注生産である。工場内の製造ラインは機能的であり、キャブ付シャシにボデーを架装する際には、作業性の良さと架装したボデーに傷を付けないことを重視する組立工程となっている。

また、荷台の高さ調整可能なリンボーバンや屋根部が開閉できるハーフスライダーなど重心の高いボデーを製作していることもあって、完成検査場には最新の最大安定傾斜角度測定機が設置されている。

2. 支部連絡会

- (1) 競争法コンプライアンスの徹底
- (2) 支部規約モデルの検討
- (3) 支部事業計画の共有化、よいとこ取り活動
- (4) 支部地域会員の本部会員化

■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㈱会長）では、9月22日に当会会議室にて15名が出席し、第2回環境委員会を開催、環境対応自主取組みの推進状況確認と今後の計画立案を行った。

(1) 環境に関する会員支援の充実計画を立案

- ・2010年度分の環境改善事例40件を環境ホームページに掲載（10月）
- ・環境改善事例集作成し会員に配布（12月）
- ・当会の環境ホームページのリニューアル（～1月）

(2) 新環境基準適合ラベルの設定

これまでの環境基準適合ラベルの目標貼付率がすでに満たされていることや各メーカーが今後更に環境に配慮した設計、製造を行うことを踏まえ、解体事業者への利便性を追求する。現行よりも高いレベルの環境要件を加えた「新環境基準適合ラベル」を新たに設定することとした。交付要件は、従来の4要件に次の3要件を追加することとした。

- 要件① 商用車架装物の使用材料のリサイクル率が95%以上であること
- 要件② ㈱法人日本自動車車体工業会における『環境負荷物質自主取組み基準』を満足していること
- 要件③ 商用車架装物が、第三者が認定した環境認証取得工場で生産されていること

今後、新環境基準適合ラベルのラベルデザインおよび細部の運用基準作成等を行い、2011年4月から交付する予定である。

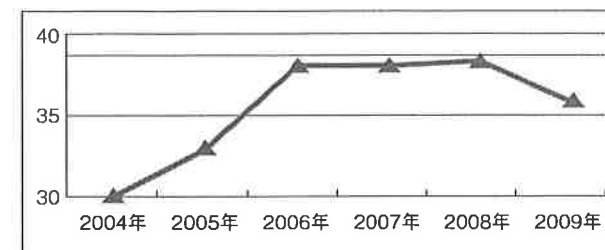
■環境自主取組み 2010年度フォローアップ結果概要

環境委員会工場環境分科会（分科会長・花井宏行・関東自動車工業㈱安全・環境部部长）では、生産工場で発生するCO₂および塗装工程で発生する揮発性有機化合物（以下、VOCと記載）の排出削減について、2009年度実績をまとめた。

1. CO₂排出量原単位について

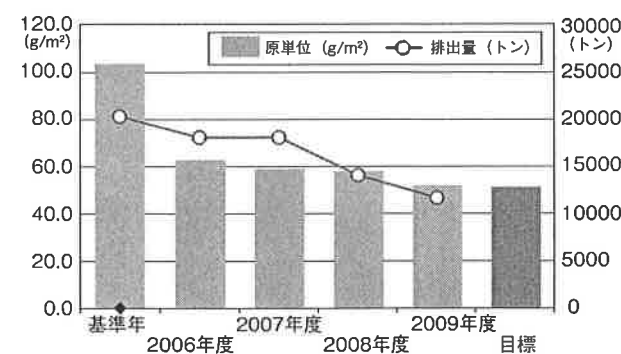
地球温暖化対策のCO₂削減活動は、2008年度から自動車工業会と一体となった活動を実施しているが、当会の目標である原単位削減について2010年度集計（2009年度実績）をまとめた。その結果、1990年比▲36%で、目標（▲38%以上）未達であるが、排出総量は、大幅過達であることおよび急激な生産台数減少に伴う効率悪化であり、やむを得ないとする。

2. VOC排出量について



塗装工程でのVOC削減について2010年度集計（2009年度実績）は、基準年度比原単位で51.4g/m²と減少し、目標である2010年度原単位51.0g/m²にあと一歩と近づいた。大掛かりな設備投資が実施出来ない状況で、塗装効率向上やシンナー回収など日常管理に知恵を絞った対策により、原単位は改善された。

またサブ目標である総量（基準年比30%削減）についても昨年に続き達成した。



■商用車ショー企画委員会を開催

商用車ショー企画委員会（委員長・田中勝志・極東開発工業㈱会長）では11月11日、第3回委員会を開催した。

議題は東京ビッグサイトで来年2011年11月30日より12日間開催される第42回東京モーターショーでの当会の対応についてである。

前回の2009年は状況の急変により出展を見合わせたが、今回は屋外展示場に約800m²を確保し架装メーカー会員各社が車を持ちより展示する方式で検討を進める。

昨今の厳しい状況を鑑み各社ブースは設置せず、会全体のプレハブを共同で使用する方向で意見がまとまった。なお、小型車メーカーは関東自動車工業㈱、

トヨタ車体㈱、日産車体㈱の3社が出展を計画、準備中である。

■第208回理事会を開催

第208回理事会を10月14日に当会会議室で開催した。理事会では、「新入会に関する件」「一般社団法人へ移行に関する件」などの他、2010年度上期本部・部会事業計画実績まとめと課題、2010年度上期予実算まとめと課題、2010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資料により説明を行った。

また理事会に先立ち常任委員会も開催された。（詳細については、23頁車体工業会活動報告・第208回理事会参照）

部会だより

特装部会

■部会長報告会を開催

特装部会（部会長・筆谷高明・極東開発工業㈱社長）では、10月1日に極東開発工業㈱本社会議室において正副部会長、正副技術委員長、業務委員長、サービス副委員長の計8名が参加し、各委員会正副委員長から本年度上半期の事業推進状況を報告した。

1. 技術委員会

- ・調査研究は、じん芥車の新基準バンパを共同開発し基準に適合した。また、海外の車両法規の委託調査（ロシア、ベトナム、インド、タイ）を実施し、調査結果を当会会員に展開した。
- ・JABIA規格化は、ミキサドラム容積重心位置計算およびじん芥荷箱重心位置計算に盛り込む内容を精査中
- ・部品／装置の共通化は、清掃車取扱説明書の記載内容および注意ラベルの共通化を精査中

2. 業務委員会

- ・特装車生産台数の推移等の状況を説明
- ・脱着キャリア／コンテナの適正な使用方法をユーザーにPR中

3. サービス委員会

- ・高所作業車およびテールゲートリフタのメンテナンスニュースを作成し、ユーザー等に適正使用をPR中

特種部会

■2010年度第2回見学会を実施

特種部会（部会長・古庄忠信・㈱イズミ車体製作所社長）では、11月19日、部会員33名／19社が参加し、㈱東海特装車の本社工場（愛知県刈谷市）とア

■自動車産業労政合同勉強会を開催

当会人事労務研究会は、10月28日、ホテルサンルートプラザ名古屋にて自動車工業会、部品工業会とともに自動車産業労政合同勉強会を開催した。

今回は「高齢者雇用の取り組みについて」をテーマに、独立行政法人高齢・渉外者雇用機構雇用推進研究部産業別雇用推進機構課長補佐小川好男氏、推進係長大原秀洋氏の2名を講師に迎え、同機構の取組みについて説明、解説をいただいた。事例紹介では、本年より再雇用制度について改正を行った本田技研工業㈱が同社の制度について説明された。

ルナ輸送機用品㈱（岐阜県養老郡）の工場見学を実施した。

午前に実施した㈱東海特装車見学会では、同業者工場ということでもあり、参加者は真剣に見学していた。原価低減のための細かな工夫が随所に見られ、また丁寧な作業を補助する自作の工具等参考になるものがあった。見学後の意見交換でも、活発な意見交換が行われた。

午後には、アルナ輸送機用品㈱本社養老工場で各種



㈱東海特装車



アルナ輸送機用品㈱

アルミ部品製造／組立の現場を詳細に見学した。多種多様な押出型を用いたアルミ鋼材を自在に加工、熔接し、部品を製造する現場は初めての会員が多く、興味深く見学し、大変有意義な見学会となった。

トレーラ部会

■トレーラ部会開催

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10日にトレーラ部会を開催、部会
役員8名、技術・業務・サービス委員会の正副委員
長6名と本年度から設立された品質タスクフォース
メンバー3名が参加し、各委員長およびリーダーか
らの上期業務進捗報告と対応論議を実施した。

1. 品質タスクフォース課題検討結果報告と部会としての活動提案
＜結果＞経年劣化不具合に対するメーカ責任への対応として、使用開始10年が経過したトレーラの特に車軸に対する摩耗限界や点検項目を明確にするため、「特別点検整備方式」を新たに設定する方向で部会として活動。
2. 業務委員会報告：安全装置 R O C の有効性説明ビデオにて、今後の普及活動を報告
3. 技術委員会報告：ROC の会員各社の採用日程を報告

■トレーラサービス委員会を開催

トレーラサービス委員会（委員長・曾我善規・日本フルハーフ㈱サービス部長）では10月7日に㈱日本自動車タイヤ協会を訪問し、「新・ISO方式ホイール採用」のPRおよび、「車輪脱落防止のための正しい取扱いについて」説明を行った。

7月に発行したトレーラサービスニュースでも大型トレーラのディスク・ホイールの取付け方を説明していることを伝え、今後更に周知していただくようお願いした。

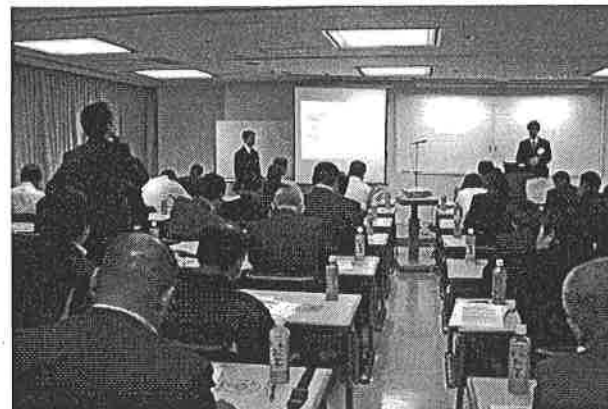
(注)日本自動車タイヤ協会からも「トレーラの車軸の見分け方」等の情報提供の依頼もあり、今後とも両会で協力していくこととした。

■トレーラ業務委員会を開催

トレーラ業務委員会（委員長・澤 正博・東急車輛特装(株)営業部販売促進担当部長）では、11月22日に東京都立産業貿易センターで開催された（社）全日本トラック協会重量部会全国実務担当者研修会にて「ROC（横転抑制装置）機能の有効性について」の講演を行った。

業務委員長の挨拶に続き、トレーラ部会で作成した
“ROC 機能の有効性説明ビデオ” 上映、その後印藤技

術委員長（日本トレクス㈱開発部申請業務室長）が技術的説明を行った。



バス部会

■(株)小糸製作所、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)調達部長）では10月7日、静岡県にある(株)小糸製作所の工場見学会を開催した。

同社は1915年に創業、日本で初めて鉄道信号灯用フレネルレンズを開発・生産して以来、鉄道車両用、自動車用、航空・船舶用等トランスポートのあらゆる分野の照明機器を開発し、国内では60%、海外でも20%のシェアを誇っている。また2007年5月に世界初のLEDヘッドランプを開発した。

工場見学ではライティングワールド(自動車用灯具・光源の変遷及びランプシステム等を展示)、新製品展示室(商品化される前の新技術を展示)、LEDヘッドランプの製造工程を見学した。

■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㈱小松BCE先行デザイングループグループリーダー）では本年度の事業計画に基づき、10月15日に大日本塗料㈱小牧事業所で「塗装技術者向け勉強会」を開催した。今回はバス部会以外にも参加者を募集、21社43名が参加した。



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19日、関東自動車工業㈱東富士工場、キリンディスプレイを訪問、工場見学会を開催した。

関東自動車工業では㈱では、多車種混合ラインでプレス工程と溶接工程を見学した。品質最優先の考えを基に、やりにくい作業の撲滅の工夫や治工具の改善等、大変詳しく説明をいただいた。

出席した参加者からは品質向上への取組みに大変に感銘を受けた見学会であったと好評であった。

支部だより

中部支部

■秋季研修会を開催

中部支部（支部長・石谷清和・㈱東海特装車社長）
では、17 名が参加し、10 月 29 ～ 30 日に秋季研修
会を開催した。

広島県呉市の警固屋船渠（けごやせんりょう）側の造船工場の見学では、最初に「船舶の受注から完成まで」の説明が行われた。造船は、我々の自動車とは全く違う「もの作り」ではあるが、受注生産に伴う個別オーダーに対応することや、コンピュータを活用するものの手作業が多いことなどが共通しており、とても身近なものを感じた。取り分け、厚板をプレス機を使って曲面を作り上げてゆく作業や、大半を手作業で行っ



ている溶接作業などにあっては、「後継者の育成・技術の伝承が大きな課題だ」と訴えられていたのが印象的であった。

近畿支部

■秋季研修会を開催

近畿支部（支部長・堀口昇一・須河車体㈱相談役）
では11月11日、12日に17社19名参加して神戸
にて秋期研修会を開催した。

工場見学では(株)パトライト三田工場、(株)モリタ三田工場の2社を見学した。

(株)パトライト三田工場では藤井取締役自ら工場設備についてご案内いただいた。少人数での少量多品種に対する生産体制を確立し、品質最優先で取組んでおり、少人数で如何に効率よく生産するかがポイントとなる良い見本であった。

午後は㈱モリタ三田工場を見学。特装車の大手メーカーの最新技術力を駆使し、数億円もの高額車をはじめ、少量多品種の消防車を円滑に生産している。

どちらも日本をリードする企業の力強さを垣間見た見学であり、支部会員の知識向上や親睦を深める有意義な研修会となった。

[illegible]

官公庁だより

■道路の横断に限る分割可能な貨物を輸送する車両の車両総重量の見直しについて（規制緩和）

—国土交通省

国土交通省では9月30日付けで、「道路の横断に限る分割可能な貨物を輸送する車両の車両総重量規定の見直し」を行った。これまで構造改善特別区域法に基づく特別区域での特例措置として一定の要件を満たす場合には、車両総重量の上限を設けずにバラ積み緩和車両を認めていたが、この取扱いを全国展開した改正である。

概要【一定の要件の事例】

- （1）通行経路が道路法の道路に関して横断に限ること。
 - （2）橋、高架の道路その他これらに類する構造の道路を含まない経路を通行すること。
 - （3）軸重および隣り合う車軸に係る軸重の合計が車両制限令に規定する値（駆動軸にエアサス装着する場合は11.5 t）を超えないこと。
 - （4）定期的に、輸送に係る走行記録を道路管理者へ提出すること。
- ・詳細は以下の国土交通省のホームページを参照
http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha07_hh_000064.html

■2009年度リコール届出内容と分析結果を公表 —国土交通省

国土交通省は11月2日付けで、自動車の設計又は製造ミスの防止等に役立てるため、2009年度のリコール届出内容とその傾向の分析結果を公表した。主な概要は次のとおり。

1. リコール届出件数は304件で前年度より9件増加（3%増）うち、乗用車97件（4%減）、貨物車66件（18%減）、乗合車29件（34%減）、特殊車78件（20%増）

届出件数の推移

	05年度	06年度	07年度	08年度	09年度	計
国産車	227	203	229	204	212	1,124
内当会会員	11	16	17	16	28(4)	88
輸入車	82	97	81	91	92	445
全体合計	309	300	310	295	304	1,569

注1 当会会員欄は事務局調べ。また、複数会員が共通部品を使用したことが原因となったリコール届出は1件とカウント
 注2 ()内は改善対策で内数

2. 国産車は、212件で前年度より4%増
 3. 装置別にみると、当会に關係の深い車枠・車体25件（92%増）、走行装置19件（10%減）
 4. 国産車の不具合発生件数は、設計に係るものが145件で全体の60%を占め、製造に係るものが95件で40%となっている。
 5. 国産車の生産開始から不具合発生までの期間は、平均45.2月で前年度より短くなっている。
- 詳細は、以下を参照。

http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha08_hh_000688.html

■「円高時における下請取引の適正化」について —中小企業庁

円高に伴い、製品の価格競争力が低下し、あるいは、売上・利益が減少する中で、企業による一層のコスト削減の取組みが想定されるところである。

今回、中小企業庁から、下請取引の適正化を推進し、厳しい経済状況に適切に対応していく観点から、望ましい企業間取引や注意すべき下請代金法違反事例等が発表されたので、下請取引を行う際にご参考いただきたい。詳細は、以下を参照。

—中小企業庁発表内容

<http://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/2010/101101YenShitauke.htm>
 円高時における下請取引の適正化について：冊子
<http://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/2010/download/101101YS.pdf>

■「下請事業者への配慮等について」

—経済産業大臣・公正取引委員会委員長

年末にかけて、金融繁忙期であることから下請事業者の金融資金繰り等について一層厳しさが増すことが懸念されるため、下請事業者の経営基盤の強化を一層推進していくことが必要と考えている。また、円高の進展等による影響が立場の弱い下請事業者に不当に及ぼされることのないよう配慮することが必要である。

ついては、下請事業者が現在置かれている状況を十分認識し、「振興基準」の遵守について、周知徹底を図るなど適切な措置を講じるようお願いしたい。

詳細は、以下を参照。

下請取引の適正化および下請事業者への配慮等に係わる通達の出発について

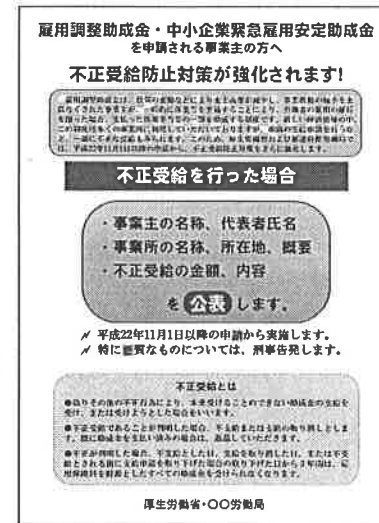
<http://www.meti.go.jp/press/20101115005/20101115005.html>

■「雇用調整助成金の生産量要件の緩和」「不正受給防止策の積極的な推進」について —厚生労働省

厚生労働省は、急激な円高の影響により、生産量の回復が遅れている事業主の雇用維持を支援するため、以下のいずれに該当する場合にも、雇用調整助成金の対象とする要件緩和を12月から行う。（ただし、本年12月から1年間に限る）

- ・円高の影響により生産量が減少
- ・直近3カ月の生産量が3年前の同時期に比べ15%以上減少
- ・直近の決算等の経常損益が赤字

あわせて、2010年11月1日以降不正受給を行った事業主の名称等を公表するなど、不正受給防止対策



本部からのお知らせ

■検査票を無料配布

関東運輸局から検査の高度化に対応するため、自動車検査票に車両識別コード（バーコード）貼付用スペースを設けたものおよびバーコードを印刷した検査票を無料配布する旨の連絡があったのでお知らせします。

- ・自動車検査票を無料配布する部署は、関東運輸局管内および中部運輸局管内の運輸局支局・自動車検査登録事務所の検査窓口
- ・なお、関東・中部運輸局以外の運輸局管内は、来年度以降に無料配布になる
- ・また、会員各社で手持ちの自動車検査票（自社作成/当会の青伝票）についても、手持ちがなくなるまで使用可能

■突入防止装置・装置型式指定の車体工業会補助金交付スタート

当会では、2012年7月11日以降に現行のバンパJABIAリベット制度が廃止され、装置型式指定制度への全面移行に対応するため、「突入防止装置の装置型式指定取得のための補助金」を交付することになりました。多数の申込みをお待ちしています。

の強化にも取り組む。厚生労働省発表内容は、以下を参照。

<http://www.mhlw.go.jp/stf/houdou/2r9852000000tqj2.html>

■「中小企業退職金共済法施行規則の改正」について

—厚生労働省

単独では退職金制度を備えることができない中小企業者の相互共済の仕組みによる退職金制度である「中小企業退職金共済制度」について、厚生労働省はこのほど、「中小企業退職金共済法施行規則」を改正した。

この改正により、これまで本共済制度に加入できないこととされていた同居の親族のみを雇用する事業にあっては、事業主との間に使用従属関係が認められる同居の親族については、「従業員」として本共済制度に加入できることとした。改正規則は、2011年1月1日に施行する。詳細は、以下を参照。

同居の親族のみを雇用する事業も中小企業退職金共済制度に加入できるようになりました。

<http://www.mhlw.go.jp/stf/houdou/2r9852000000wdhz.html>

〈概要〉

1. 目的 突入防止装置の装置型式指定取得を促進するための補助金制度を新設するとともに、補助金を活用した会員からの技術情報を未取得会員へ展開することにより、指定取得率の更なる向上を図る。
2. 予算 1型式当たりの手数料5万円×40型式＝200万円（1社当たり2型式まで10万円限度）
3. 対象者 正会員
4. 補助金の交付手続き 次の項目を事務局部会担当者経由で中央技術委員会へ連絡する。
 - ①装置型式指定番号 E43 — 58R — 000000
 - ②取得年月日
 - ③指定装置の種類 突入防止装置
 - ④名称および型式
 - ⑤製作者の氏名
 - ⑥外観図または外観写真（装置全体がわかるもの）
 - ⑦取付け可能な車両の車両総重量（GVW）
 - ⑧補助金振込先の金融機関名および口座番号

■低公害車普及対策費関係補助金、国会で成立

12月26日、本年度補正予算案のひとつである「低公害車普及対策費関係補助金」が今国会で成立した。概要は次のとおり。

1. 経済産業省関係

- ・補助対象車：クリーンディーゼル乗用車
- ・補助率：通常車両との価格差の1/2以内
- ・登録時期：本年途中に補助金が枯渇した以降下半期分

※補助金総額は約8億円

詳しくは以下を参照

http://www.meti.go.jp/topic/downloadfiles/101008strategy04_1027.pdf

2. 国土交通省関係

(1) 次世代自動車

- ・補助対象車：営業用のCNGトラック・バス、ハイブリッドトラック・バス・タクシー、電気バス・トラック・タクシー
- ・補助率：通常車両との価格差の1/2
- ・登録時期：本年度途中に保持預金が枯渇した以降2011年3月末

(2) 環境対応ディーゼル車（新規追加）

- ・補助対象車：営業用（総重量3.5トン超のトラック・バス）であって、「2015年燃費基準達成車」かつ、「ポスト新長期排ガス規制適合車」
- ・補助金額

■「企業行動憲章」および「実行の手引き」の改訂について

一(社)法人日本経済団体連合会

日本経団連は、「企業行動憲章」および「実行の手引き」を改訂した。今回の改訂は、各種法制度の改正、企業活動のさらなるグローバル化、企業の社会的責任に関わる国際規格であるISO26000の策定など、企業を巡る国内外の環境変化を反映させたものである。

同憲章および手引きを参考にして、自社の行動規範、マニュアル類の確認、見直しを行うとともに、事業活動全般における企業倫理の実践状況、グループ企業も含めた社内体制についても改めて総点検をお願いしている。

1. 企業行動規範、マニュアル類の確認、見直し
2. 事業活動全般の総点検
3. 企業倫理の取り組み体制の強化
4. 不祥事が起きた場合の適切な対応

詳細は、以下を参照。

・「企業行動憲章」

「企業行動憲章」新旧比較表

<http://www.keidanren.or.jp/japanese/policy/cgcb/201009shiryo1.pdf>

「企業行動憲章」改訂のポイント

<http://www.keidanren.or.jp/japanese/policy/cgcb/201009shiryo2.pdf>

・「企業行動憲章」実行の手引き

<http://www.keidanren.or.jp/japanese/policy/cgcb/tebiki6.pdf>

■第7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／機関の主催で今年で7回目となる会館交通安全キャンペーンが9月22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目的で始められた交通安全ポスター原画コンテストも行われ、4回目となった今回は、「家族で広げよう交通安全」をテーマに21作品の応募があった。

約2週間にわたる人気投票の結果4作品が入選、東京デザイン専門学校の白井琴美さんの作品「後ろの席も」が最優秀作品に選ばれた。

他イベントとしては、屋休みの「交通安全ビンゴ大会」、地域住民や会館入館法人関係者等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等多彩な催しが行われた。



最優秀作品

①小型／総重量3.5トンクラス…10万円

②中型／総重量8トンクラス…25万円

③大型／総重量12トンクラス…60万円

・登録時期：本年10月8日以降2011年3月末

※補助金総額は上記(1)および(2)の合計で約

77億円（予算枠を超過時点で交付終了）

詳しくは以下を参照。

http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr1_000017.html

会 員 情 報

■2010年度卓越した技能者

九野博喜氏（トヨタ車体㈱）が受賞

2010年度卓越した技能者の表彰式が11月10日に明治記念館「富士の間」で開催され、厚生労働大臣より表彰された。当会からはトヨタ車体㈱の九野博喜氏が受賞した。

九野氏は、自動車車体組立工として板金技能に卓越し、治工具や工法等の改善を実施、作業の安全と効率化に貢献した。また、技能・技術を後進技能者へ技能伝承するとともに人材の育成にも貢献したことが評価され、今回の受賞となった。



■住所変更

・正会員

カヤバ工業㈱（6月7日付）

〒105-6111 東京都港区浜松町2-4-1

世界貿易センタービル11階

電話：03-3435-3591 FAX：03-5472-6579

第一ボデー㈱（9月13日付）

〒733-0804 広島県広島市西区山手町1-9

電話：082-232-1050 FAX：082-232-1003

古河ユニック㈱（9月27日付）

〒103-0027 東京都中央区日本橋1丁目5-3

日本橋西川ビル8階

電話：03-3231-8611 FAX：03-3231-8261

菱相自動車工業㈱（10月18日付）

〒236-0002 神奈川県横浜市金沢区

鳥浜町12-10

電話：045-774-7609 FAX：045-774-7641

■退会

・正会員

デベロッパメイド㈱ 特種部会（8月15日付）

西日本車体工業㈱ バス部会（10月31日付）

■入会

・正会員

㈱永光自動車工業（10月14日付）

代表者 代表取締役社長 木俣 博光

所在地 〒264-0007 千葉県千葉市若葉区小倉町1301

TEL：043-231-8211 FAX：043-231-8466

業務内容 特殊車輛製作、冷凍車・保冷車・パワーゲートの架装・修理、各種整備等
主要製品 バン、冷凍車、移動販売車、医療防疫車等

日立キャピタルオートリース㈱（10月14日付）

代表者 取締役社長 鈴木 健二

所在地 〒105-0004 東京都港区新橋6-1-11

TEL：03-5470-1081 FAX：03-5470-1087

業務内容 車いす移動車の製造

主要製品 車いす移動車等

■社名変更

・準会員

アキュメントジャパン㈱

→インファステック㈱（10月28日より）

車体工業会活動報告

第208回理事会議題

1. 日時 2010年10月14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
 - 第2号議案 一般社団法人への移行に関する件
 - 第3号議案 会員間相互交流制度について
 - 第4号議案 新環境ラベル制度について
 - 第5号議案 東京モーターショー2011への当会ブース出展について

報告事項

- 1) 2010年度上期事業計画実績まとめと課題
- 2) 2010年度上期予算実績まとめと課題
- 3) 2010年度上半期国内商用車販売状況および会員生産台数
- 4) 2010年度調査研究業務について
- 5) 2009年度車体工業会PL保険およびPL事例について
- 6) CO₂およびVOC排出量2009年度実績まとめと課題
- 7) 最近の官公庁情報
- 8) その他報告事項

月度活動状況

◆9月◆

2日	特種部会・座席強度WG部会	当会
3日	特装部会・技術委員会	〃
	環境委員会・工場環境分科会	〃
7日	特装部会・サービス委員会	〃
	バス部会・資材委員会	富山
8日	トレーラ部会・技術委員会	当会
	環境委員会・架装物リサイクル分科会	〃
	R13TPWG/トレーラ関係会議	〃
10日	トレーラ部会・年央部会	〃
13日	中央技術委員会	〃
14日	特種部会・業務技術合同委員会	〃
	資材部会・フィルム分科会	〃
15日	改造車取扱検討委員会	〃
16日	中央業務委員会・コンプライアンス分科会	〃
	バン部会・業務委員会	〃
	支部連絡会	新潟
17日	トラック部会・PR委員会	当会
21日	中央業務委員会・法制・税制対応分科会	〃
22日	環境委員会	〃
24日	中央業務委員会	〃
27日	特装部会・じん芥車業務分科会	〃
28日	特装部会・脱着車キャリアコンテナ技術合同分科会	〃
29日	バス部会・技術委員会&ワンマン機器小委員会	〃

◆10月◆

1日	特装部会・事業報告会	兵庫
4日	特装部会・サービス委員会	当会
5日	特装部会・清掃車小委員会	〃
	特種部会・座席強度WG部会	〃
6日	トレーラ部会・技術委員会	〃
	トレーラ部会・業務委員会	〃
7日	トレーラ部会・サービス委員会	〃
	特装部会・粉粒体運搬車技術分科会	〃
13日	R13TPWG/トレーラ関係会議	〃
	バス部会・技術委員会	東京
14日	常任委員会	当会
	第208回理事会	〃
	講演会	東京
15日	バス部会・塗装技術者向け勉強会	愛知
20日	改造車取扱検討委員会	当会
21日	トラック部会・車輛運搬車分科会	〃
22日	特装部会・ミキサ車技術分科会	〃
	バス部会・ワンマン機器小委員会	栃木
28日	トレーラ部会・業務委員会	当会
	労政合同委員会	愛知
29日	バン部会・技術委員会	当会

◆11月◆

1日	トレーラ部会・品質タスクホース	当会
2日	トラック部会・技術委員会	〃
	特種部会・座席強度対応WG	〃
5日	特装部会・サービス委員会	〃
	トラック部会・PR委員会	〃
8日	トレーラ・サービス委員会正副委員長資料作成会	〃
9日	トレーラ部会・技術委員会	〃
	トレーラ部会・業務委員会	〃
	バス部会・業務委員会工場見学会	石川
10日	R13TPWG/トレーラ関係会議	当会
11日	モーターショー企画委員会	〃
	国際人事分科会	福島
12日	トレーラ部会・サービス委員会	当会
15日	特装部会・じん芥車業務分科会	〃
16日	トレーラ部会・業務委員会正副委員長プレゼンまとめ	〃
17日	改造車取扱検討委員会	〃
19日	資材部会工場見学会	静岡
	バス部会・ワンマン機器小委員会	富山
	特種部会・第2回工場見学会	愛知・岐阜
25日	特種部会・座席強度対応WG当会	〃
	トラック部会・車輛運搬車分科会	東京
26日	広報委員会	当会
	特装部会・技術委員会	〃

我が社の



2010. 冬

物づくりの楽しさを実感しています。

坪井特殊車体(株) 製造 ^{はがみか}芳賀美香さん

Q2 仕事で楽しいときは

図面や指示どおりに製作が出来たときで、物づくりの楽しさを実感できます。

Q1 どんなお仕事ですか。

ボデー製作の仕事をしていますが、まだ入社1年目なので、今は仕事を覚えることが仕事だと思っています。

Q3 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は？

まだ入社したばかりで、直接的にボデー製作はしていないのですが、製作している先輩の早く・正確・丁寧に仕上げる姿が印象に残ります。

いつか私も先輩たちと同じように、作業を出来るようになりたいと思います。

Q4 御社のPRをしてください！

拡幅式ボデー、ウイング式展示車、消防車両など、さまざまな特装車を設計・製造しています。「夢を現実に」を心がけて、お客様の要望に答えています。

車両完成の達成感を満喫！

本所自動車工業(株) 技術課

さかい かつひろ 坂井克弘さん



Q1 どんなお仕事ですか。

シャシ搬入時の検収、ボデーの設計、検討、作図、重量検討、書類作成等を行っています。また、お客様との打ち合わせで営業に同行することもあります。

Q2 仕事で楽しいときは

自分が設計した車両が工場で架装し、完成した時は達成感があり、楽しい時でもあります。また、お客様に納車した後、街中で見かけた時は、しっかり働いてくれよと思います。

Q3 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は？

はじめて車両の設計をした時に、右も左もわからず、上司に手取り足取り教えてもらいながらやっと

完成したことがありました。この時は一人前になって上司に一日でも早く追いつきたいと思いました。

Q4 御社のPRをしてください！

我社は平ボデー、重機運搬車、コンテナ運搬車、チップ運搬車、バン車等、お客様の使用目的に合わせて多種多様のボデーを部品一つ一つ心をこめて社員一丸となって製作しています。

NET WORK

会員会社紹介 Vol.62

地域に適応したスノープラウとサービスを提供 さまざまな道路の除雪に貢献

羽田空港から飛行機で約1時間、小松空港に到着する。さらに車で北陸自動車道を走り、あわら市へと向かう。丸岡ICを降り、15分ほど行くと除雪車の並ぶ岩崎工業(株)の社屋が見えた。

取材/㈱日本自動車車体工業会 事務局次長 山尾一元

特 徴 沿 革

1952年、福井市に岩崎鉄工所を創業、先々代が旋盤工として1人で始めた会社で、当時は部品加工等を行うボデー工場の下請け会社であった。

1965年に除雪機械の分野に事業を展開し、スノープラウ1号機の販売を開始する。しかし当時の除雪機は作業中の事故も多く、改善が必要であった。そうして開発されたのが、プラウ用シャープピン式反転装置であった。これは路面の段差とのひっかけ事故からオペレータと除雪トラックを守る装置で、1975年に開発されると全国展開され、本州以南のすべての除雪トラックに採用された。

その後も除雪対象となる道路に合わせてスノープラウのサイズを変更し、道幅の狭い生活道路から高速道路に至るさまざまな道路に対応できるよう開発に取り組んだ。同時にトラックグレーダ(路面整正装置)の改良にも取り組んだ。トラックグレーダは、シャシフレームに取り付けられるため、運転室から直接見ることができず操作には熟練を要したが、ブレード操作の自動制御装置を開発したことで、初心者でも容易に操作ができるようになった。

2008年には、西日本高速道路(株)、範多機械(株)、(株)ジェイファーストとの共同開発で新型除雪トラックを開発。これは除雪車の荷

台に専用の水袋を積載、散水ノズルから凍結防止用塩水を散水したり、飲料水用袋にすれば給水としても利用できる。

現場ニーズを的確に把握し、お客様が望む除雪装置の開発を行ってきた岩崎工業(株)では、これからも除雪の効率化を提供することで、雪道の交通網確保に協力しながら社会に貢献できる製品を開発していきたいという。



岩崎工業株式会社

DATA

■事業所
〒910-0614
福井県あわら市伊井
60-24-1
TEL 0776-73-2256
FAX 0776-73-3212
■資本金 3千万円
■従業員数 44名
■事業所規模
敷地 25,154㎡
工場 7,773㎡
■車工会加盟年
1979年(特装部会)



代表取締役
岩崎 茂雄

製品

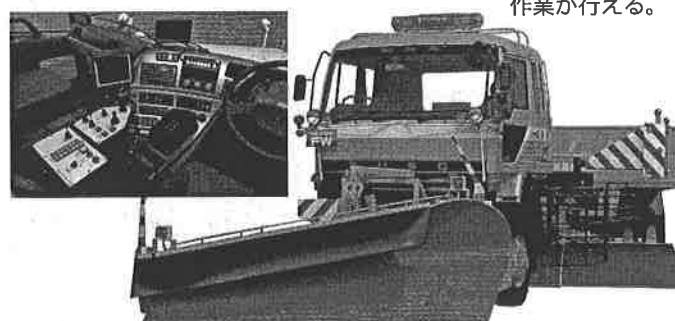
——御社の代表的な製品等についてお聞かせください

岩崎社長「高速道路で活躍する除雪トラックは1台の除雪幅が4.2mで、2台の雁行で2車線の除雪が可能です。使用されるスノープラウは、二折、三折など道路幅に合わせて縮小、拡大もできます。

——その他、どんな製品がありますか？

国道除雪用は、交差点で排雪処理を効率的に行う進行角可変プラ

全建賞*を受賞した除雪トラック



全建賞：(財)全日本建設技術協会が1953年に設置。建設技術の活用並びに公共事業の進め方やストックの運用の工夫等により、優れた成果が得られた事業や施設を選考し、表彰するもの。

シャープピン式反転装置



シャープピン

カッティングエッジにシャープピンを設置することで、路面障害物がエッジのどの位置に衝突してもシャープピンが切断され、カッティングエッジが後方へ反転し、衝撃をシャープピンのみに吸収、トラックのシャシフレームへの被害を回避する。



工場には出荷待ちの除雪トラックが並んでいた。

NET WORK

ウを装備しており、カッティングエッジ部にシャープピン式反転装置を装備し安全にも配慮しています。トラックグレーダはスライド式が採用されており、多車種、二車線とも効率的な作業ができるようになっています。

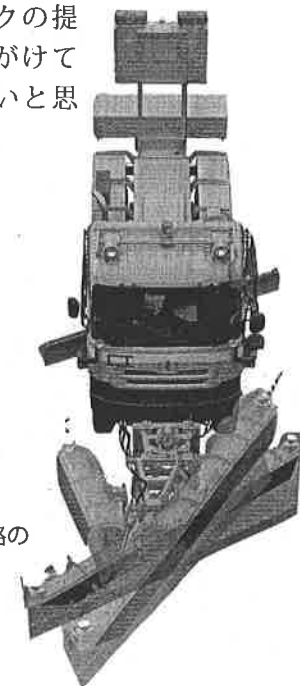
——今後の抱負、方向性などはいかがですか？

公共事業の一環である除雪作業は、財源的に厳しい状況にあります。

す。また、高齢化や若年労働力の減少でオペレータ確保がますます困難になっています。しかし除雪作業は必須であり、いかに安く安定した除雪を初心者オペレータでも簡単に行えるかが今日の課題で、合理化、スリム化、長寿命化、自動化などに配慮した新しい除雪トラックの提案に心がけていきたいと思っています。

高速道路用 除雪トラック

スノープラウが進行する道路の幅に合わせて可変する。



水袋積載型除雪トラック



新名神高速道路で活躍している。

人

——御社の特徴は？

除雪トラックは、多品種少量生産であり、手づくりで製造されています。営業マンがお客様の要望を社内に伝え、技術スタッフが機能と生産性を追求した設計を行い、工場働く社員が職人としての技を発揮して製作する。こうした流れの中で社員一人一人が自分の立場を理解し、自信と責任を持って働くことが、当社の特徴です。

——技能の伝達についてはどのようにされていますか？

スノープラウの製造は熟練技能が要求され、マニュアルで表わしきれない技もあり、先輩から後輩へ仕事を通して受け継がれています。福井県にはもの作りに興味を持つ若者も多く、そういった人を採用することで今後の製品づくりを更に発展させていきたいと思っています。

トーシンテック(株)

タクシー用自動ドアから福祉車両用製品へ

1959年、東京都港区にトーシンエアドア(株)として創業、独自開発したタクシー用自動ドアの生産を開始する。メーカー純正部品として売り出すも、当時のタクシーはまだ、乗降者がドアを開閉するのが普通であり、タクシー会社に売り込んでも売れない状況だったという。



1959年に発売したオートドアキットは、エンジン負圧を利用した国内唯一のタクシー用自動車ドア。車内に突起物がなく乗降性に優れていた(写真はドア内部)

しかし、1964年に東京オリンピックが開催されると、東京の大手タクシー会社が新車導入の際にこぞって取り付けたことで、全国にタクシー用自動ドアの利便性が広まり普及した。その後、国内で

使用されるタクシー用自動ドアの90%をトーシンテック製品が占めるようになった。

1987年にはマイクロバスのブレーキ用真空ポンプの負圧を利用したバス用自動ドアを開発、当時使用されていたモーターとギヤ減速機を使用するタイプに比べて耐久性が高い、とお客様からも好評であった。

10年ほど前からは、福祉車両用製品にも力を入れている。アクセルインターロック、電動式オートステップなど、福祉関係ユーザーの意見を取り入れながら、開発から生産まで一貫して行い、トップシェアを誇っている。

今年3月には、車外にせり出すバス用アシストグリップを開発。マイクロバスなどの折戸式自動ドアに取付け、ドアの開閉に連動してグリップが移動するシ

ステムとした。ドアを開閉する力を利用するので新たな動力源がいらず、取付けやメンテナンスも容易である。全国の子バス運行会社に使い勝手を試してもらっており、評判は上々である。

「人の力をサポートする」という思いから産まれたタクシー用自動ドア。その技術開発力を今後は高齢化社会に貢献できる商品開発に反映させていきたいという。



バス用オートドア
バキューム式折戸タイプ開閉装置

扉が開いた時



バス用アシストグリップ

グリップが車外まで数十センチ伸びるので、乗車時に手を伸ばさなくてもグリップをつかむことができ、降車時には地面に足が着くまで真横でグリップを持つことができる。また、乗降時に乗客が倒れるなどの事故を未然に防ぐなど、安全性を高めている。



モーター式アクセルインター
ロック
アクセルペダルを固定することでアクセル操作を不能にし、車両発進を防ぐ装置

扉が閉じた時



□トーシンテック(株) (代表取締役社長 高木 龍一)

製品開発型企業として、中小量の車両用補助機器をタイムリーにお客先へ提供していくフレキシブルな対応をモットーに事業展開をしている。

本社

〒480-0135 愛知県丹波郡大口町御供所 1-448

TEL: 0587-94-2721 FAX: 0587-95-8753

http://www.toshintec.co.jp

榎原 悟 (2005年入社・左)

専務取締役
2005年、専務取締役(総務、購買、営業担当)就任、現在に至る。

東 孝一 (1978年入社・右)

常務取締役
2008年、常務取締役(開発、技術、品質、部品製造、管理組立担当)就任、現在に至る。



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。

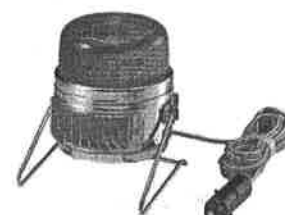
「VOICE」では、シリーズで部会会員会社の製品および技術が開発されるまでの経緯を紹介していきます。

(株)パトライト

マイクロモータ開発から産まれたオリジナル製品

(株)パトライトは、1947年に創業者である佐々木寛一氏が、大阪にササ電機研究所を創業したことから始まる。1948年には日本初となる小型軽量のパーマネントスピーカをヒットさせるが、特許取得を失念したこともあり、倒産してしまう。

再起を懸け、1955年に音響機器用直流マイクロモータを開発。大手家電メーカー向け製品として開発・生産を開始したが、メーカーの影響力が強い、思っていたような製品作りが出来ないというジレンマに陥った。そこから「自社のオリジナル製品」の必要性を強く



自社ブランド製品第1号となった
回転警示灯(SK-12型)

感じ、1965年に自社製モータを使用した回転警示灯パトライト1号機を開発・販売した。当時のパトカー用回転灯は、大型モータを使用する重いものであったが、同社ではマイクロモータを使用、軽く、しかも壊れにくい製品であった。売れるきっかけとなったのは、着脱式回転灯の採用であった。軽く壊れにくいだけでなく、回転灯をマグネットですぐ簡単に車両のルーフに設置できるという利便性が受け、警察での採用に繋がった。

その後、散光式警光灯でパトカー用警光灯の地位を確立する。散光式警光灯は1970年当時のアメリカのパトカーをヒントに開発したもので、警察庁や旧道路公団の緊急車両等に広く採用された。

1996年には世界初となるブーメラン型散光式警光灯を開発・販売。「交差点進入時、出会い頭の事故を減らしたい」という現場の声に応え開発された。ブーメラン形状にすることで横・斜めからの視認性を向上し、更にスピーカーホンを下部に配置、全周囲に強い

光を放つことができるようになった。

現在は警察など緊急車両用の回転灯やサイレンで約90%のシェアを誇っている。回転灯の他にもLED製品、音声製品、文字表示製品など幅広くパトライト製品が活躍している。

独自の製品作りを通して、さまざまな分野に進出し、お客様のニーズに応えてきた。これまで培ってきた製品技術を今後も活かして時代に即した製品作りをしていきたいという。

スクエア型散光式警光灯
日本初の車載用の大型回転灯。



ブーメラン型散光式警光灯
ブーメラン形状にしたことで、視認性が向上、空力抵抗も下がり走行安定性向上にも貢献。



緊急地震速報表示端末
緊急地震速報からの情報を元に予想震度と予想到達時間をカウントダウン表示する端末。
通報システムを構築することで、光、音声、文字情報などで地震速報を知らせることができる。

□(株)パトライト (代表取締役社長 澤村 文雄)

世界中の人たちに「安心・安全・楽々」をお届けし社会に貢献、またお客様の立場に立って価値ある商品とサービスを提供します。厳しさに強い体質をつくり、会社の発展と豊かな社会づくりに取り組みます。

本社

〒542-0067 大阪府大阪市中央区松屋町 8-8

TEL: 06-6763-8001 FAX: 06-6763-8002

http://www.patlite.co.jp

藤井 篤 (1976年入社)
取締役常務執行役員

1989年技術部部長、1997年LEDボード事業部長を経て、1999年取締役営業本部長に就任、2007年取締役技術本部長、2008年より現職、現在に至る。



そこが知りたい

第11回

電動じん芥車(電動ごみ収集車)の仕組みとは?

街の環境美化に欠かせないじん芥車(一般的にごみ収集車と呼ばれているが、当会では「じん芥車」と呼称)であるが、最近、省エネや騒音対策、排気ガス対策のために、電動化が進みつつある。今回は、この電動じん芥車の仕組みについて調べた。

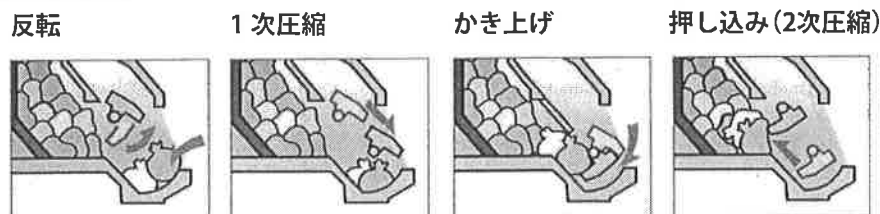
■ごみ収集車(じん芥車)の種類は?

一般的には車両後部にごみの投入口があり、投入されたごみの積込方法で2種類、排出方法で2種類に大別される。大きさはベースシャシで2～5トンクラス、荷室容積で4～10m³程度まで、いろいろな大きさが発売されている。

<ごみの積込方法>

(1) プレス式…主に粗大ごみの収集運搬に活躍>

油圧のプレスプレートでホッパ内のごみをホッパ底部(1次圧縮)と前壁(2次圧縮)の2段階で圧縮することによって大きなプレス効果が得られる。



(2) 回転板式…主に家庭からの一般ごみ収集で活躍>

家庭ごみに適した回転プレート式で、ごみや汚水の飛び散りや戻りを少なくするため油圧で回転する2枚のプレートでスピーディに押し込む。



<ごみの排出方法>

1) 押し出し式

<主にプレス式に多く使用>

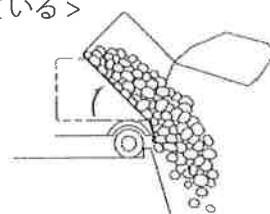
ごみの積込みとともにボデー前方へ押し込まれていた排出板を油圧で後方へ一気に押し出し(排出)します。



(2) ダンプ式

<主に回転板式で使われている>

荷台を傾斜させ排出。



日本でのじん芥車の台数は現在、約78,000台(自営用:64,000台、営業用14,000台)。ほぼ100%を当会会員で生産しており、会員生産台数は年間4,900台(最近5年間平均)となっている。

■何を電動化しているのか

ごみの収集は住宅街で朝に行われることが多いが、収集作業中は(油圧を発生させるために)エンジンを止めることが出来なかった。ごみ積み込み時の圧縮作業やごみ排出作業を電動化したものであり、電動化することにより、省エネ、騒音、排気ガス削減等に大きな効果が期待できる。

エンジンの力を借りずに、電気力で積込装置を動かすので、クリーンで静かな積込作業を実現。



ごみの積込作業中は、エンジンを止めるので、大変静か!!

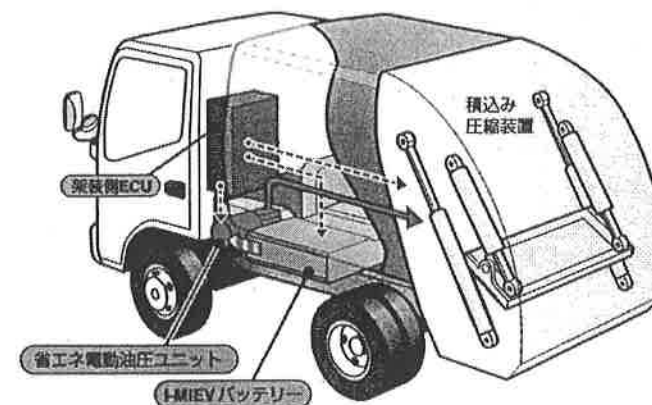
作業中は排気ガスも出ないので、クリーンな作業ができる!

■バッテリーや充電方法は?

電動じん芥車は、現在は3メーカーから発売されているが、方式も3種類があり、それぞれ特長がある。

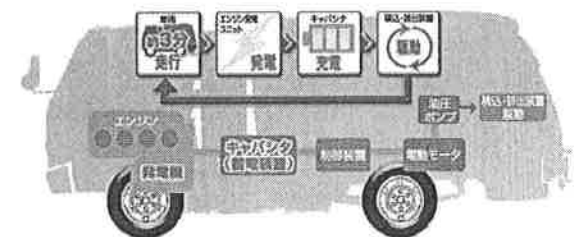
(1) プラグイン充電式

車両未使用時に一般の100Vや200Vの家庭用電源から専用充電機で充電する方式。走行中は充電せずに1日分の収集作業ができ、省エネ効果が大きい。極東開発工業(株)の「eパッカー」は、三菱自動車(株)の電気自動車、i-MiEVのリチウムイオン電池をそのまま使ってこの方式を採用している。



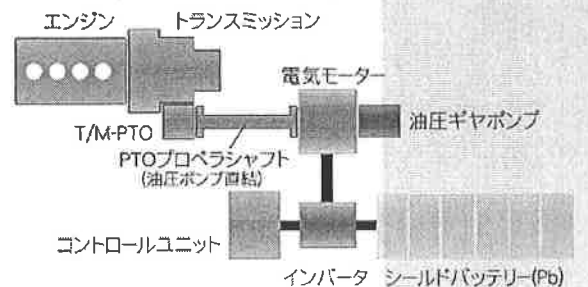
(2) 走行充電式

走行中に発電される電気と減速時の回生エネルギーを使用するため、昼夜を通していつでも稼働できる。新明和工業(株)の「イーキューブ」は、バッテリーではなくキャパシタを使用し、この方式を採用している。このため小型・軽量で耐久性に優れている。



(3) 併用式

プラグイン方式を基本に、万が一バッテリー電圧が低下した場合は従来のPTOでの機械式油圧駆動に切り換えることができる便利な方式。富士重工業(株)の「フジ・マイティエレクトラ」はこの方式を採用しており、鉛バッテリーを使用しているため比較的安価となっている。



<写真、構造等の参考資料> 極東開発工業(株): <http://www.kyokuto.com/product/buturyu/syusyu/index.shtml>
新明和工業(株): http://www.shinmaywa.co.jp/truck/products/environment/e_1.htm 富士重工業(株): <http://www.fhi-ecotech.jp/>
富士車輻(株): <http://www.fujicar.com/products/specially/> (株)モリタエコノス: <http://www.morita-econos.com/garbage/index.html> (株)シーエム出版社

member's essay

Coffee Break

キャンプの楽しみ

昭和飛行機工業(株) 君塚 秀明



朝食に焼きサンドパンを作っているところ

昨年の春から家族でキャンプを楽しむようになりました。キャンプのいいところはやっぱり緑豊かな自然の中で過ごすことです。その中で炭火を使って作ったご飯はもちろん、お酒もおいしいです。また、幼い子供二人は年齢的にキャンプに連れて行けるようになり、普段味わえない自然の中を走り回って遊んでいます。

はじめたきっかけは、「毎年GWに出かけるキャンプ場（山中湖周辺）はいいよ」という話を近所の人から聞いたことでした。初めは寝袋で寝られるかとか、雨や風の心配もあったので、とりあえずコテージタイプを借りてみました。やってみると寝袋でみんな寝ることもでき、快適にキャンプができたので、また行ってみようという気持ちになりました。キャンプ場は今やインターネットで簡単に見つけられるので、電気、お風呂、コテージ等の情報が簡単に確認できます。

今年のGWは千葉の富津海岸で潮干狩りをするのに木更津近辺のキャンプ場で過ごし、夏休みは涼しさを

求めて長野諏訪湖近辺のキャンプ場を見つけました。ただのんびりするキャンプの他に、行ってみたい場所近辺のキャンプ場を探すこともいい楽しみ方だと思います。近場のキャンプ場にも日帰りで何度か行きましたが、川釣りをしたり、泳いだりと気軽に楽しむこともできます。

いい宿で温泉に入っのんびりする旅も良いですが、自然の中で過ごすキャンプの旅もいい思い出となります。夫婦だけで来る人もいれば、一人の人もいてそれぞれ楽しみ方があるようです。自然の中で本を読むことに没頭することもやってみたいですね。

休日の相棒

日産車体(株) 前田 世紀

10年ほど前、会社の後輩に誘われ、シーバス（日本名スズキ）のルアー釣りを始めました。少年時代に田舎で遊び半分の溪流釣りを楽しんだことはあったものの、その後は竿に触れることも無く、他に趣味といえるもの

を持たない生活を送っておりましたが、その後輩の「道具は全部準備するので来てくれるだけでいいですよ。絶対釣れますから！」という甘い言葉と熱い語りに負けて、なんとなく承諾をしてしまったのでした（今思うと、これは後輩が私を引きずり込む作戦だったのかもしれませんが・・・）。

初めての釣行は忘れもしない川崎の京浜運河でのボートを使った夜釣りでした。確か12月の初めて、防寒の準備が不足していた私は釣りどころではなく、寒さに震えながら朝まで粘ったものの、結局1尾もつれずじまい。「こんなにづらい思いをして何が楽しいんだ？騙された！」と思いつつも、同行していた後輩の友人が釣ったシーバスの夜景に光る美しい銀鱗を



見て、「いつか俺も釣ってやる」と熱い思いを抱いたのも事実でした。

その後、一通りの道具を購入すべく立ち寄った釣具屋の店員さんから、「ルアーは形や色、そして泳ぐ深さなど様々な種類があり、状況によって戦略的に使い分けなければダメ」という指導を受け、早速たくさんのルアーを購入。少し凝り性な自分の性格も災いしてか、休日の夜（シーバスは夜の方が釣れるといわれています。）には周辺の有名ポイントである三浦半島の磯や相模川河口、江ノ島等を巡る生活が始まりました。5回目くらいの釣行で、初めて自分の手で釣り上げたシーバスは、45cm程度の小さなものでしたが、そのときの感動と興奮は今でもはっきりと覚えています。

最近は一時期ほどのペースではありませんが、月に2、3度は出掛けています。いよいよ陸から狙うには最適の冬のシーズンが到来します。自分にとっては幻の70cm以上の大物を目指し、寒さと戦いながら竿を振る日々が始まります。

ゴルフを楽しむ

(株)トランテックス 宮西 聡

私の趣味というか長年やり続けていることは「ゴルフ」です。昔までは「おじさんのやるスポーツ」、「お金が掛かる」と言う理由で敬遠されていたかもしれませんが。（私個人の意見として）

近年、石川遼選手の活躍でゴルフ人気が高まっています。ゴルフをしない方でも試合観戦に行ったり、若い方がゴルフを始めたりと身近な存在になっているかと思います。またゴルフコンなんてもあるようで、自分がもう少し若ければ参加したかったなと思います。（笑）



愛着のあるクラブ

ゴルフを始めたきっかけは、会社の昼休みに遊び半分で練習用のゴルフボール（スポンジタイプ）を打っていたのが面白く

なり始めるきっかけになりました。ゴルフ歴といえるほどではありませんが、腕前はと自慢したいところですが、最近のスコアは100前後でなかなかうまくありません。ゴルフ歴だけは長いのに…。

ゴルフはプレーするのももちろんですが、プロの試合を観戦するのも大好きです。シーズン中は週末のゴルフ中継を楽しみに観ています。私は、石川県在住なので地元で行われる試合にはなるべく観戦に出掛けます。ここ最近では、日本女子オープンを観戦し、地元でも名門と言われるコースでプロの技を間近で見ることができ、とても有意義でした。

観戦から数カ月が経ったころ、運よく観戦に行った日本女子オープンで開催されたゴルフ場でラウンドできることになり、しかも女子プロの試合と同じコース、同じティーグラウンドでのプレーが可能で、それを聞いたときはとても興奮しました。ラウンド出来る日を楽しみに一日一日が待ち遠しく、ようやく本番当日、いざ1番ティーへ、緊張の第1打…、ナイスショットとはいきませんでした。上々のスタート、ホールを重ねてミドルホール池越えの第2打地点で、観戦の時に宮里藍選手が自分と同じところから第2打を打っていたことを思い出し、気合を入れて第2打！思った方向とは違いましたが結果オーライでナイスオン、下りの3mをなんとか1パットで入れバーディ！このコースでバーディが取れ大満足のラウンドでした。

これからも機会があればプロの開催したコースでプレーできる日を待ち望んでいます。最後に、今は会社の仲間とスコアを競い合って切磋琢磨しています。これからも、歳を重ねてもやり続けて行きたいと思っています。



練習風景

会員会社の生産台数推移

■ 2010年4月～9月 生産状況概要

(1) 特装車

- ・4月～9月累計では対前年比22%増（輸送系車両が51%増、作業系車両が5%増、輸出は27%減）
- ・直近でも7月16%増、8月21%増、9月7%増であるが、4～9月累計の2008年比較では41%減と低水準

(2) 特種車

- ・4月～9月累計では対前年比25%減（車いす移動車27%増、警察車94%減、その他は前年と同様）
- ・台数の多い車いす移動車は対前年比27%増となっているが、2008年比較では13%の減少
- ・警察車の94%減については、2009年度が補正予算による特需があり、本年度はその反動で需要がなくなったため

(3) トラック（除くメーカー標準車）

- ・4月～9月累計では対前年比52%増。4月以降は30%以上の増加が続いているが、2008年比較では40%減。
- ・直近の9月は対前年比45%増であるが2008年9月比では37%減。ポスト新長期規制が1年先の中型や購入補助金の残っていた自家用車が多い小型の伸びは、まだ大きい。

(4) バン

- ・4月～9月累計では対前年比37%増、2008年比較では24%減と低水準
- ・ドライバンは4月～9月の間、対前年同月比40%以上の増加が続いており、5月は101%、6月は

120%の増加となっている。しかし、2008年同月比較でみると、例えば直近の9月は33%減と低迷

(5) トレーラ

- ・4月～9月累計では対前年比65%増（平床60%増、パン44%増、コンテナ121%増、その他19%増）
- ・2008年との比較では、53%減、2007年との比較では37%減の水準ではあるが、5月、6月、7月は対前年比で2倍近い生産台数

(6) 大中型バス

- ・4月～9月累計では対前年比26%増（路線38%増、観光18%増、自家用2%減）
- ・4月、5月は、対前年比で2倍近い台数の増加であったが、8月は9%減、9月は28%減と前年を下回った。

(7) 小型車（小型部会員の委託生産の乗・商用車）

- ・4月～9月累計では対前年比20%増（国内32%増、輸出6%増）であるが、2008年比較では20%減と低水準
- ・直近の9月は8%の増加と増加代が減少

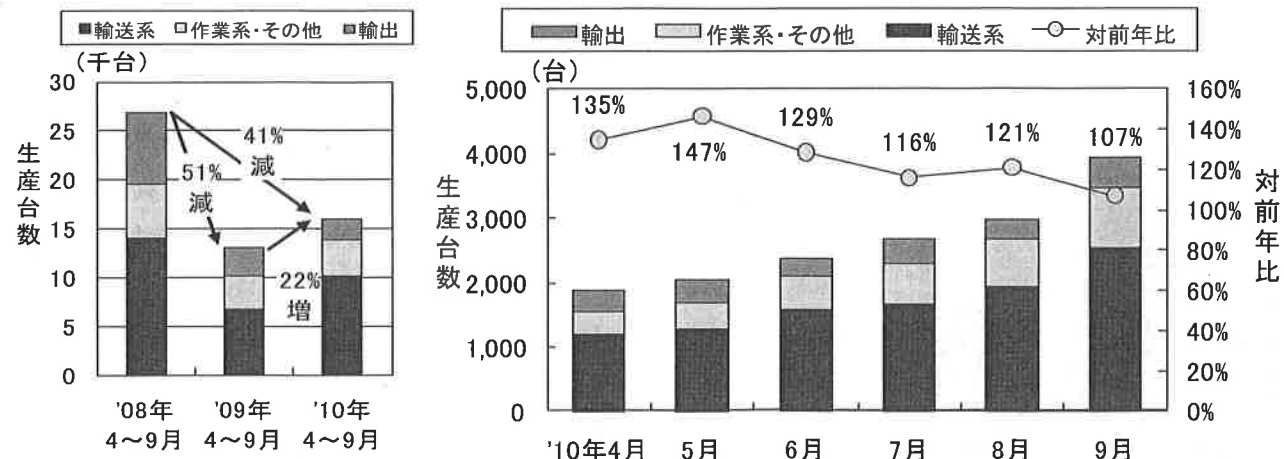
車体工業会会員生産台数の公表について

昨今の急激な景気変動にともなう業界全体の状況をいち早く社会全体へ公表するために、4月から会員生産台数データを当会ホームページに公開しております。

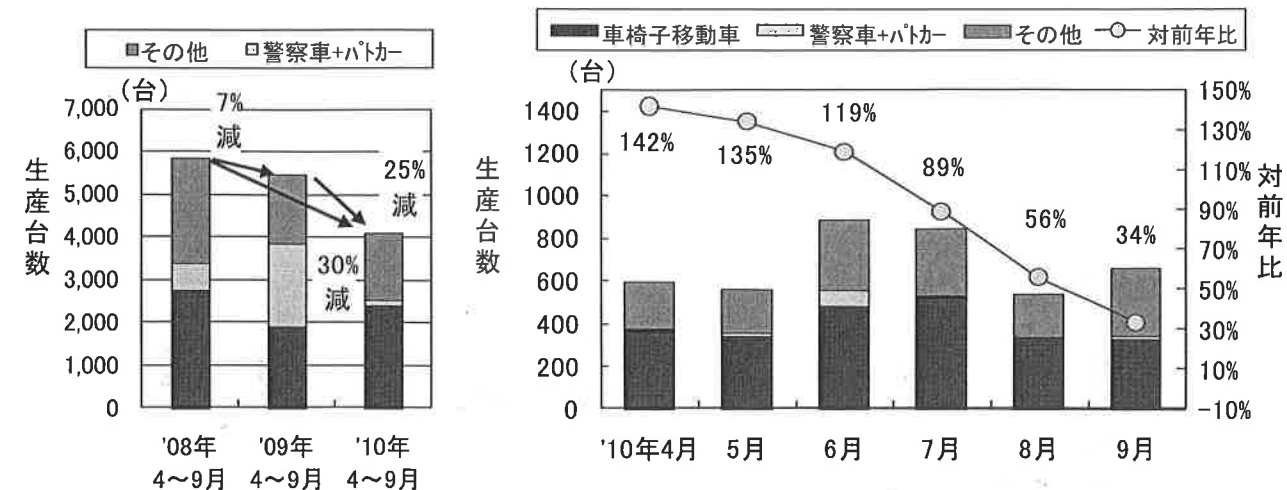
<http://www.jabia.or.jp/data/index.php>

なお、これにともない2010年夏号から車体NEWS「DATA Flash」は、詳細データの掲載からグラフデータに内容を変更しています。

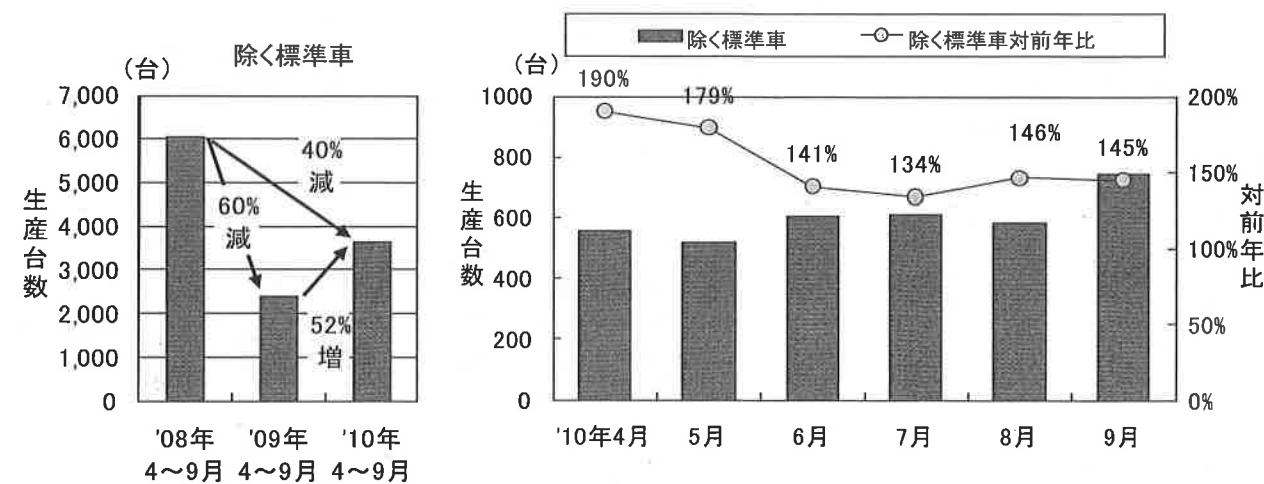
特 装 車



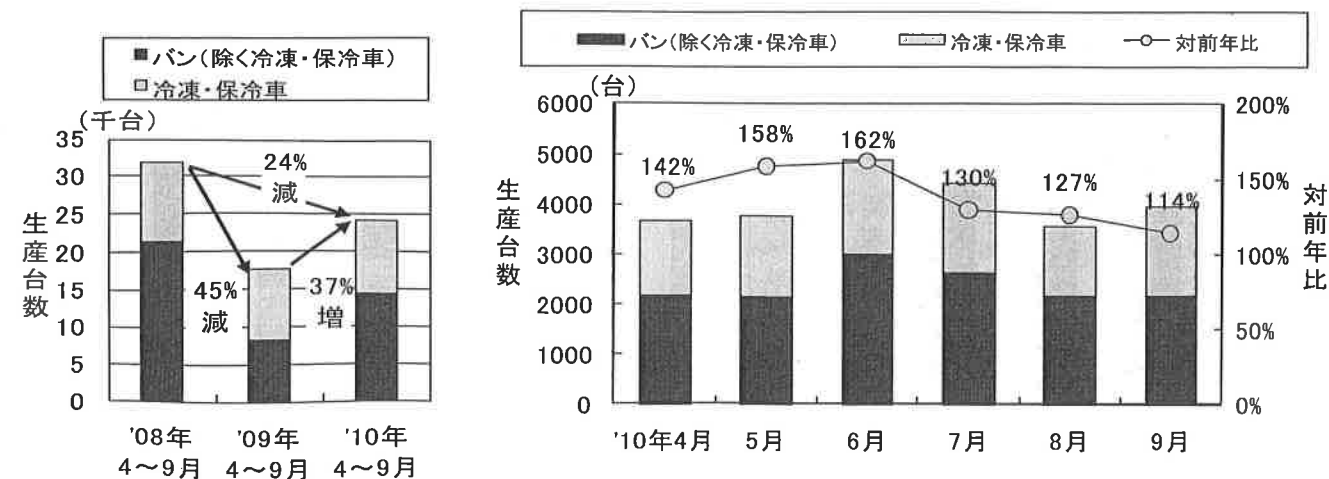
特 種 車



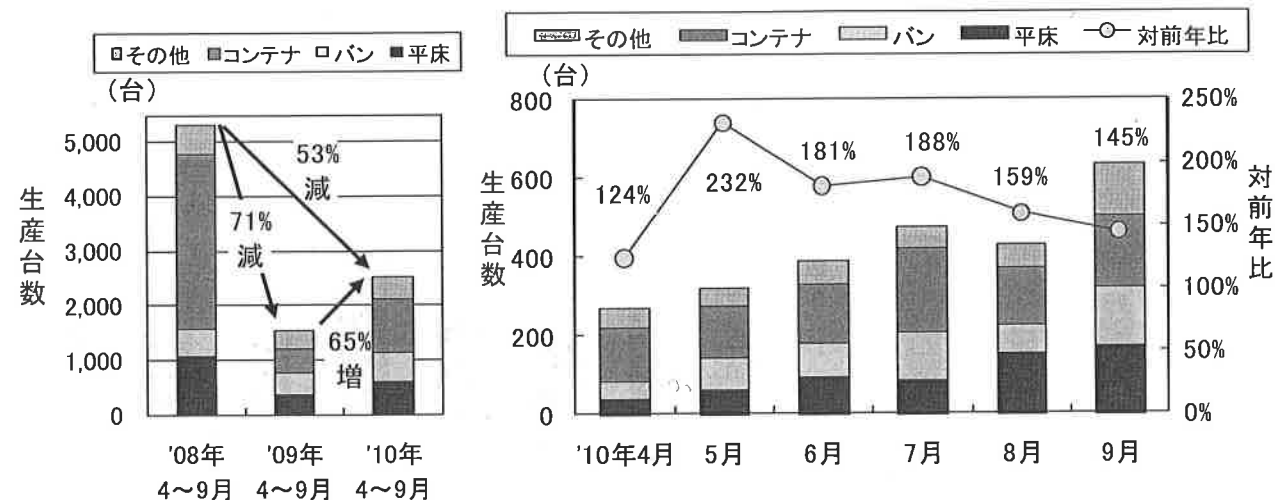
トラック



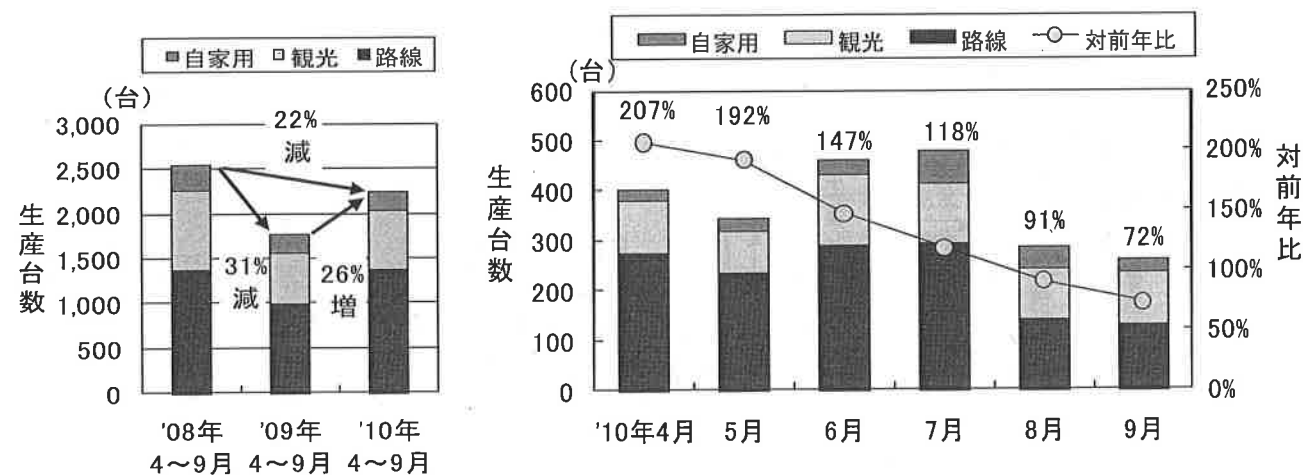
バ ン



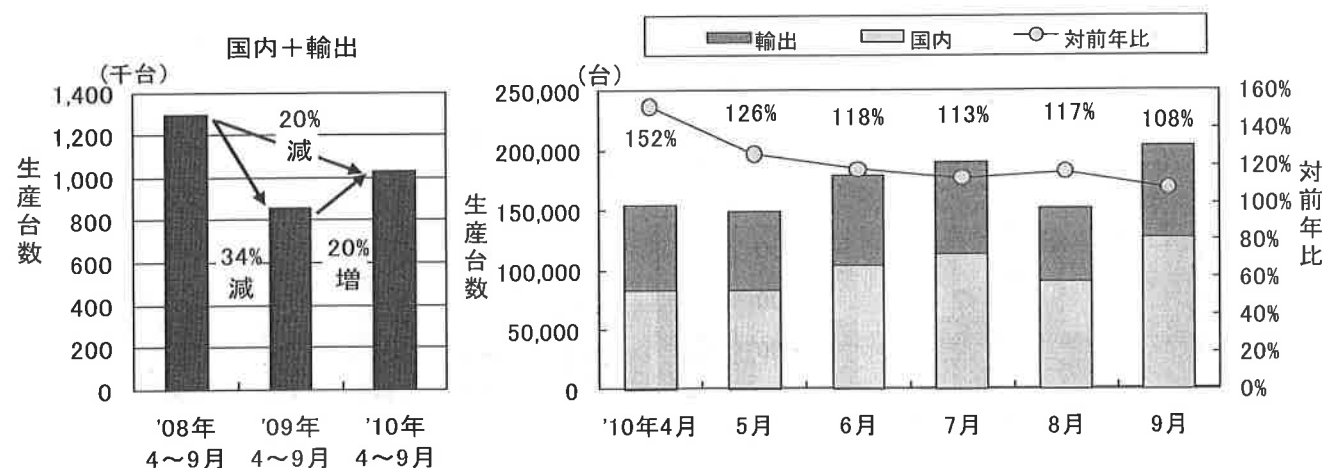
トレーラ



大中型バス



小型車 (小型部会員の委託生産の乗・商用車)



編集後記

今号の特集に掲載しましたが、秋季会員大会と兼ね臨時総会を実施し、公益法人制度改革の一般社団法人への移行に向け「新定款」案等を決定しました。ベースとした現定款は40年の歴史があり、この主旨を生かしつつわかりやすい表現になるよう工夫しました。今後、定款を補足する規程集や業務処理基準書の全面改訂も実施し、来年度の早くに新法人に移行予定です。正会員数がこの2年で11社入会、4社退会と7社増加してい

るが、入会理由の多くが「厳しい経営環境の中だからこそ団体を通じて情報を入手したい」であり、この期待に応える活動を充実させていきたい。

COP16がメキシコで始まったが、新たな温暖化対策の枠組み合意は難航の様子。やむなく京都議定書の延長という、排出の1、2位を占める米国、中国の参加しない不合理な話も出ている。グーグルアースで見ると境界のない小さい地球なのに、現実には各国の利害主張がたいへん複雑に絡み合っている。なんとかこれを打開する方策は無いのだろうか。

(橋本)

2011年自動車工業団体
新春賀詞交歓会のご案内

1. 日時 2011年1月5日(水) 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 1名につき、10,000円
4. 問い合わせ先 (株)日本自動車車体工業会 総務部
TEL 03-3578-1681

■表紙写真について

ドライブシミュレーター搭載
ステージ付ウイングルーフトップ
移動体験車

不二自動車工業(株) 製

ドライビングシミュレーターを搭載、機械類はテールリフトで簡単に乗せ降しができます。

またステージを広げることも可能で階段を取付することで体験者がステージ上に簡単に上り下りができます。

自動車教習所・警察本部・自治体・学校・企業等で主催する安全運転教育で利用されています。

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。

広告掲載会社

- 株式会社損保ジャパン 表2
天龍工業株式会社 37
住友スリーエム株式会社 表3
交通エコロジー・モビリティ財団 表4

車体 NEWS 冬号 2010

2010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