

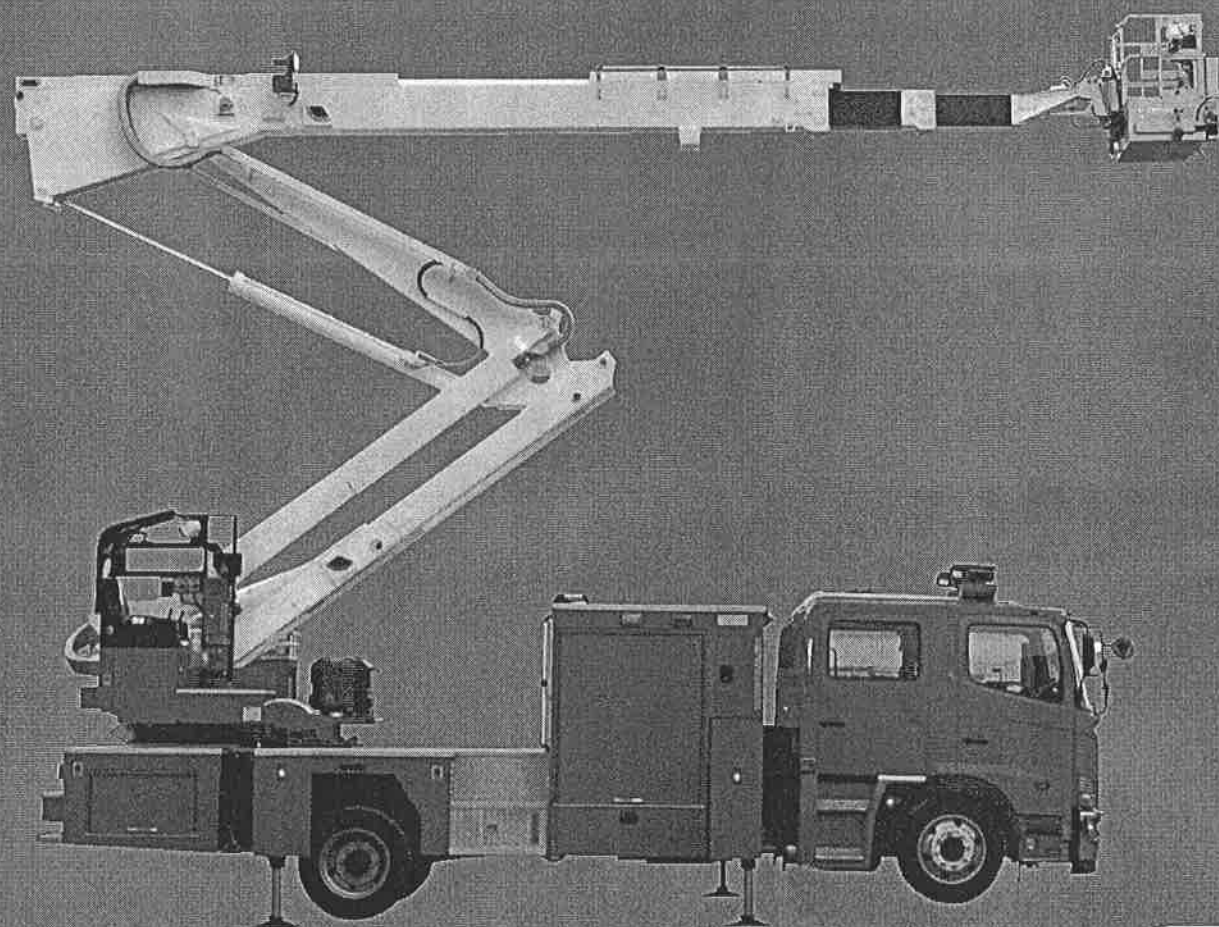
車体NEWS

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.

SPRING 2011 春

CONTENTS

巻頭言	2	NEWS 特集 インドの自動車関連施設視察報告	19
NEWS 特集		Net Work vol.63 国井ボデー工業㈱	21
・第4回技術発表会を開催	3	VOICE	23
・平成23年度税制改正大綱の概要	8	SPIN UP 第9回	25
・「平成22年度補正予算」および「平成23年度予算の概要」	9	そここち知りたい	27
NEWS FLASH		Coffee Break	29
本部だより	10	我が社の元気人	31
部会だより	12	DATA Flash	32
支部だより	14	編集後記	35
官公庁だより	15		



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



巻頭言

これからの時代… バスの付加価値向上に向けて

バス部会長 柴田 計
(ジェイ・バス株式会社・代表取締役社長)



■バス環境の過去・現在

日本交通システムの一翼を担ってきたバスにも変遷の歴史があり、その時代時代バス事業者の皆様と共に変化の時を歩んで参りました。

高度経済成長の初期には、鉄道とバスという二大公共交通として全国に路線バスを主力に発展いたしました。また、経済成長が右肩上がり一辺倒の時代と成熟の時代を迎えて来ると、個人所得の増加や生活パターンの変革により、公共モータリゼーションから個のモータリゼーションへの変化が加速しました。乗用車時代を迎えることによりバスの活躍も峠を迎えたわけです。この20年間で年間のバス輸送延べ人数は路線バスで平成元年の65億人/年から平成20年の43億人/年と3分の2まで落ち込み、併せてバス事業者の約7割が赤字経営を余儀なくされています。一方、観光立国日本宣言がなされた今日、貸切観光バスは同じ時期で2.5億人/年から3億人/年と増加しております。

■そしてバスの近未来

今までの歴史が示す乗用車中心の個のモータリゼーション発展がここに来て陰りを示し始めています。ご存知の如く、都市圏での若者の乗用車離れや高齢者の交通手段の変化、特に今後数年から10年の間に確実に起きるであろう団塊世代の自己運転回避等です。また、観光立国に呼応したラグジュアリー観光の定着・増加が日本人ならず海外観光者によっても支えられ始めています。

マーケット面からのバス事業は、路線・観光に限らず、新たな視点から再び活力を得ていくでしょう。そしてバスが公共機関であるが故に他に先じて要求される地球規模での環境対応車両の積極導入の加速や、その車両のベースとなる排ガスシステム向上やバッテリー技術、燃料電池等、低公害、無公害型技術の進展は待った無しの状況です。

■その時代の先取りが必須

既存の日本国内のバス事業(交通システムを含めて)は欧州の先進バス交通システムに学ぶことが今後必要になってくるでしょう。これは我々製造会社のみならずバス事業者、行政、そして一般ユーザーを含めての話です。バス事業者のユーザーへの利便性の高いサービスやホスピタリティー、行政のバス

事業者への助成制度およびその原資としての税活用に対するユーザー市民の全面的な理解を学ばねばなりません。そしてこのような仕組みを日本に浸透・定着させることです。

具体的な例示としては、都市内交通への乗用車・大型トラック等の乗り入れ規制や公共バス・トラム利用促進のための新しい都市整備事業等でありま。その仕組みの中で、バスの将来展望から我々バス製造事業者としては以下の課題を率先垂範することが必須と思われます。

環境対応即ちバスの拡大・主流化と車両コストパフォーマンス向上面から車両のダウンサイジングと仕様の共通化・標準化。更に地域交通システムの格差に適合した機能バスの開発(大都市型、一般市町村型、地域コミュニティ型)であります。

これからの時代、バスは単なる人間輸送の足にとどまらず、地球、国、地域レベルでの環境への貢献や市民、地域行政を巻き込んだ社会生活に貢献する交通システムの中核を担うものでなければなりません。所謂、社会的付加価値の高さが訴求され、それを先取りしていかなければならない筈です。

■今後の部会活動

現在のバス部会は、昨年の西日本車体工業㈱の廃業後、大型バス関係は、車両メーカー系のボディーメーカー2社での構成となっています。

前段で語ったバスの将来方向から見ても、本来はマイクロ・小型から大型まで含めセグメントを越えたバス部会の運営が望まれることかも知れません。

今後、最適コストパフォーマンス追及に向けた仕様の統一、部品の共通化と標準化や法規制緩和への行動、そして社会的付加価値の高さをどう具現化していくかを含め、小型部会とバス部会での意見交換を重ねていくことが重要かつ待った無しの課題ではないかと考えます。

と同時にバス事業者で構成される(株)日本バス協会との意見交換も積極的に重ねる必要性も痛感しています。

日本のバスと交通システムの将来発展およびその実現のために更なる部会の充実に尽力いたす所存であります。

第4回技術発表会を開催

中央技術委員会（委員長・田中勝志・極東開発工業㈱取締役会長）では、1月13日にくるまプラザにおいて「第4回技術発表会」を開催した。

田中委員長は開催の挨拶の中で「技術は裾野の広い底辺から生まれるものであり、一朝一夕に突出して生まれ出るものではない。各社で蓄積されてきた技術の共有化を図ることで、会員各社の技術向上に役立てばうれしい。」と話された。

発表会には約90名が参加し、新技術や新商品の紹介など、各社より幅広い分野での発表が行われた。



挨拶をする田中委員長

特装部会

積載形トラッククレーンの安全監視システム

(株)タダノ LE開発第二部
小型開発ユニット
石井 正裕



労働安全が叫ばれる昨今、積載形トラッククレーンによる重大災害は依然として減少していない。これは、積載形トラッククレーンのほとんどが吊り上げ荷重3t未満であるため、過負荷防止装置の法的な義務付けは不要であること、また積載形トラッククレーン特有の性能特性が人為的なミスにつながりやすいことが要因として考えられる。

そこで、『安全性』と『使い勝手』との両立を実現して、2008年1月に発売された当社積載形トラッククレーン『カーゴクレーンZest』に搭載した安全監視システムについて紹介する。



積載形トラッククレーンは、荷物を運ぶ「トラック」としての機能をも持つ。従って、積載物の有無により機体の重量が変動し、クレーン作業を行うときの安定性が、積載状態によって変化する。さらに、ブームの旋回方向によっても安定性が大きく変動するという本質的な問題を抱えている。

今回開発した安全監視システムは、この問題を解決するものであり、クレーン能力を最大限に発揮することが可能で、『安全性』と『使い勝手』との両立を実現した。当該システムを普及させることで、重大災害の歯止めにも非常に有効であるとともに、作業効率も向上すると考える。

(1) 従来の安全監視システム

従来のシステムは、クレーン強度性能と、荷台に積載物が全くない状態で安定度が最も悪くなるブームの旋回方向を想定した安定度性能との小さい方の性能を監視し、クレーンの破損と転倒を未然に防止していた。(図1)

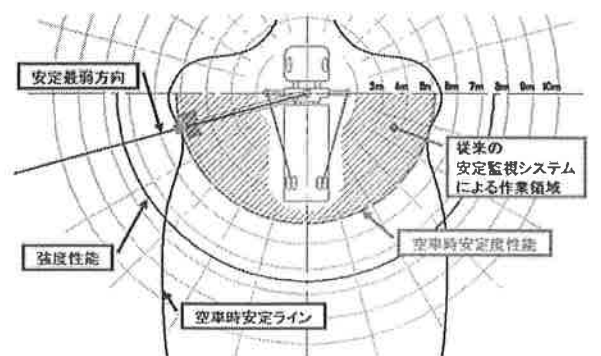


図1 従来のシステムの作業領域図

半面、最も不利な条件の性能に制限され、クレーンの能力を最大限に発揮出来ていないとも言えた。

(2) 今回開発した安全監視システム

今回開発したシステムは、クレーン強度性能と、積載物の有無に伴う自重変化やブームの旋回操作により刻々と変わる安定度性能との両方の性能を監視し、クレーンの破損と転倒を未然に防止している。

安定度監視として、従来のシステムにない、ジャッキの接地反力検出装置を搭載している。機体が転倒する状態に近づくにつれて、転倒する方向と逆側にあるジャッキの接地反力が著しく減少することを常に監視できるため、従来のシステムに比べて作業領域を広げることが可能となった。(図2)

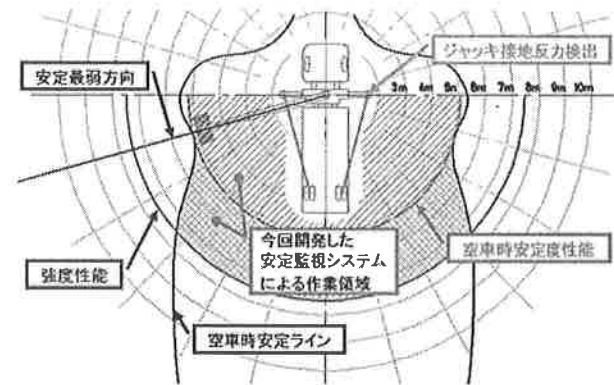


図2 今回開発したシステムの作業領域図

中央技術委員会テールゲートリフタ (TGL) 技術分科会 新基準対応のTGL用 バンパの共同開発

極東開発工業㈱
パワーゲートセンター
技術課課長
野村 達也



2012年7月より適用されるリヤバンパ強度要件の2倍化を見据えて、テールゲートリフター特有の構造である3分割式リヤバンパの共同開発に取組み、新基準を満足する開発が完了した。



(1) 法規改正概要

P1、P3の入力条件が2倍化され、大型車への架装を考慮すると50KNの入力に対し、車体工業会基準50mm以内の変形に抑える必要がある。

	P1	P2	P3
現行基準	25KN 又は 車両総重量の 12.5%	100KN 又は 車両総重量の 50%	25KN 又は 車両総重量の 12.5%
新基準	50KN 又は 車両総重量の 25%	↑	50KN 又は 車両総重量の 25%

図1 法規改正概要

(2) 3分割式リヤバンパの構造

主構造であるリフトフレームがマウンティングブラケットを介してシャシフレームと締結されており、本フレームから昇降装置のアームおよびバンパ部品

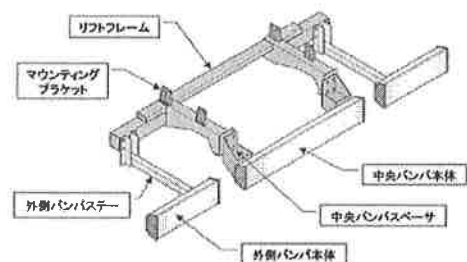


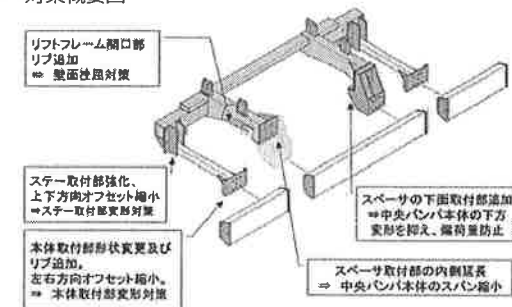
図2 バンパ構造図

が結合されている。昇降用アームの可動範囲を避けるため、バンパ本体部が分割されている。特に外側バンパのオフセット量が大きく、強度的に厳しい条件となっている。

(3) バンパ構造の共通化検討

参画4社の装置種類、各部寸法、入力位置等の諸条件を共通書式にて開示し、小委員会を開催して構造的に成立する条件を把握した。

図3 対策概要図



共通仕様におけるコスト、重量等のスペックを鑑み、代表例にて開発を行い技術ノウハウを共有する方向性とした。検討、試作、試験を繰り返し、強度不足部位、変形原因部位を特定して適切な対策を行うことにより重量増を抑えて剛性、強度を満足する最適形状を決定した。試験装置の特性により、変形モードに影響することも判明し、装置全体としての剛性バランスの見直しを図った。

(4) 強度試験

最終対策形状にて強度試験を実施し、所定荷重による変形量が基準値の範囲内であり、規定を満足する構造であることを確認した(図4)。

各社において、得られたノウハウを活用して開発に着手した。まずは代表例にて装置型式認定を取得すべく、国土交通省との事前調整、申請書類を作成中である。テールゲートリフタの他機種においても同様の開発が必要であり、教訓を生かしてテールゲートリフタ技術委員会として安全性向上の取組みを進めていく。

トレーラ部会

トレーラ用横転抑制装置(ROC)機能の有効性について

日本トレクス(株)
開発部申請業務室長
印藤 義信



■はじめに

トレーラの横転事故の原因は、主にカーブ走行時のスピードオーバー等によるトレーラの横転が多く、重大事故につながっている。

その対策として、トレーラ横転抑制装置(ROC)の装備があげられるが、その有効性を確認し、普及につなげようと昨年6月、日本初となるトレーラROCの実車走行試験を行い、ROC機能の有効性について検証した。

トレーラ横転抑制装置(ROC: Roll-Over Controlの略称)とは、トレーラが不安定な姿勢となった際に、ブレーキを制御し、安定性を向上させ、横転を抑制する装置である。EBSが内蔵しているROCセンサで横Gを感知し、危険と判断した場合に、トレーラブレーキを自動制御し、減速させることで横転を抑制する。

試験は、ボッシュ塩原試験場で行われ、クノールブレムゼ商用車システムジャパン(株)、ワプコジャパン(株)のブレーキシステムメーカー2社とともに実車での走行試験を行った。

■試験の概要

走行試験は、半円旋回を行うJターン試験と2回の車線変更を行うダブルレーンチェンジの2種類を行い、それぞれROCの有効性を確認した。

試験車両を2台用意し、トラクタ側に装備されている横転抑制装置は、トレーラROCの有効性を確認するため、作動しないようにして試験を行った。

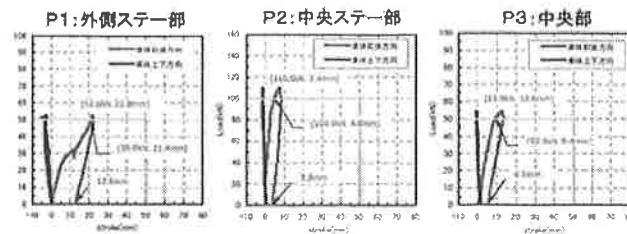


図4 荷重-たわみ量結果

■試験走行コース

1. Jターン試験(旋回半径20mR・図1)

Jターンは、直線から緩急曲線なしで半径20mの右旋回を行う試験である。指定速度で進入してもROC機能なしではトレーラの左側補助輪が接地し、転倒状態となった(写真1)

ROC機能ありでは、トレーラは左右のタイヤをしっかりと接地させながら走行、タイヤの浮き上がりもなかった。(写真2)

2. ダブルレーンチェンジ試験(図2)

ダブルレーンチェンジは、全長65m、幅員7mの2車線を左、右、左へとタイトにレーンチェンジする試験である。これについても同様にROCの効果があった。

図1 Jターン試験

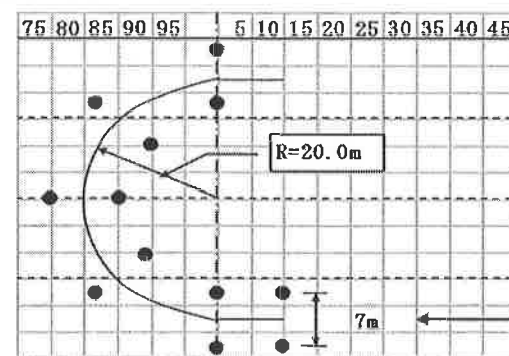


図2 ダブルレーンチェンジ

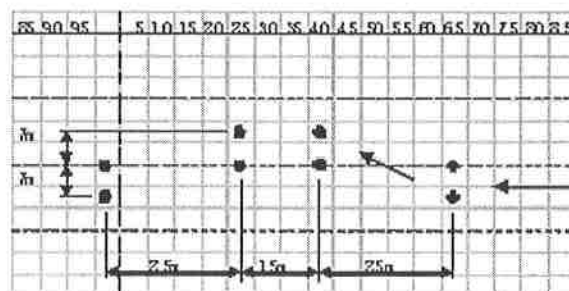


写真1 ROC機能なし タイヤ浮き上がり有



写真2 ROC機能あり タイヤ浮き上がり無

バス部会

観光バスのセンターリフト車開発について

三菱ふそうバス製造(株)
技術部設計管理グループ
マネージャー
宮田 浩



「車椅子のお客様が気軽に観光旅行ができる車両」を要望されるユーザーニーズに応え、観光バスに床下収納式車椅子リフトを搭載した車両を開発した。(写真1)

過去の「ふそう」の大型観光バスリフト付車は、サブエンジン冷房車ベースでリヤオーバーハングへのリフト搭載であったが、

- 2007年モデルより排ガス規制対応のSCR*システムがリヤオーバーハングにレイアウトされ、リフトが格納できなくなった。
- サブ冷車でセンターにリフトを移設すると、トランクルーム容量が確保できない。
- 車椅子の固定場所は、車椅子の乗客がいない場合、空いたスペースになってしまう。

という問題があることから、設定する基本車は、メインエンジン直結型冷房車としてトランクルーム容量を確保し、室内のシートレイアウトには、配置のバリエーション展開が可能な天龍工業製「ばすかわるシステム」を採用することにした。

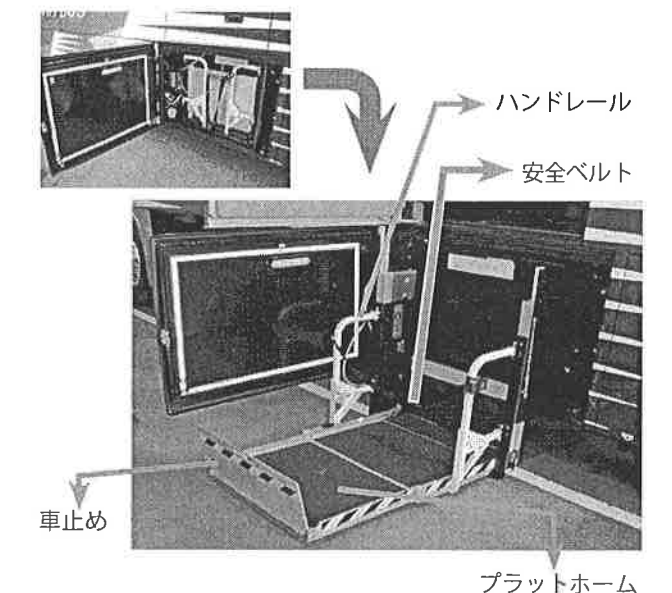
リフト本体はライコン社製ミニペリフトを採用した。(過去に実績のあるライコン製ミラージュタイプとリフトの作動方法が違う。また、介助者と一緒に車両に対して外側を向いて乗るところが特徴的)

■結果

実車での走行試験を行った結果、以下のようなROCの有効性を確認することができた。今後の普及に役立てていきたい。

- ROCは、自動ブレーキを作動させることでブレーキを減速し、横転の危険性を抑制することができる。
- ROCは、横転を抑制することはできるが、物理的な横転限界を上げることはできない。
- 試験方法として、旋回半径20mRのJターン試験で、ROCの有効性を確認することができた。
- その他、試験機器や試験時安全対策についてのノウハウを習得することができた。

写真1



「ばすかわるシステム」を採用したことにより、通常は11列47名定員(乗務員2名含む)で運行し、車椅子のお客様が乗車される場合は都度、レイアウトを変えるという風に、状況に応じて座席配置を変えることが可能になった。

ボデーに中扉用の入口枠を付けるため、骨格構造の変更を行った。強度対策の評価・確認は、三菱ふそうトラック・バス(株)開発部門の協力を仰ぎ、CAE解析により行った。

現在、高速バスや観光バスはバリアフリー法適用の対象外となっているが、今後、これらの車種も含めてバリアフリー化が更に拡大されていくものと思われる。今回、当社が開発したリフト付車については、量産化することで更にコストダウンが図れる。車椅子利用者にやさしく、運行の汎用性もある本仕様のリフト付車を、多くのお客様に提供していきたいと考える。

*SCR: Selective Catalytic Reductionの略。尿素を使った窒素酸化物(NOx)浄化技術のこと。

小型部会

環境対応と高級車塗装を
両立させた新塗装技術
について

日産車体㈱
車両生産技術部主管
菅原 晋太



2010年1月に稼働を開始した日産車体九州㈱の新工場は「最高品質の車を地球環境や人に優しく高効率に生産可能な世界で最新鋭の工場」を具現化すべく取り組んだ。塗装工程では、CO₂・VOC（揮発性有機化合物）削減のため世界初となる2つの新塗装技術を開発した。

1. 高級車への適用が可能な汎用3WET塗装 【CO₂低減に関する動向】

中塗り・上塗りカラーベース・クリアーの3層を連続塗装した後、1回で焼き付ける3WET塗装は、従来（2回焼き付け）に対し高温で焼き付ける工程を1回削減できるためCO₂の大幅な低減が可能で、近年実施例が増えている（図1）。

【課題】

3WET塗装は、3層を連続して塗り重ねるリスクとして塗装表面の平滑性や艶が従来に比べ低くなり、高い塗装表面品質を要求される高級車へは適用が困難で、汎用性の面で課題が残されていた。

【対策】

重ねて塗装する層間の凸凹を緩和できる中塗り塗料（吸水性中塗り）を開発した。この塗料は3層の1番下であり、その上に塗装される水性型カラーベースに働きかけ、最終的にでき上がる塗装表面の平滑性や艶を従来同等にできるものである（図2）。これにより、全ての車種に対して制約なくCO₂を大幅に低減可能な汎用3WET塗装を確立した。

2. VOC削減のために採用する水性型塗料に付随 するCO₂排出量の抑制

【VOC削減に関する動向】

VOC削減の方策として、水性型塗料の採用が世界的に普及している。

【課題】

水性型塗料を用いると、その塗料中の水分を蒸発させてから次の層を塗装する必要があるため、従来は水性型塗料塗装後に水分を蒸発させる設備を付加する手法が取られ、部分的にCO₂が増加せざるを得なかった（図3）。

図1 <従来工法からの変更点>

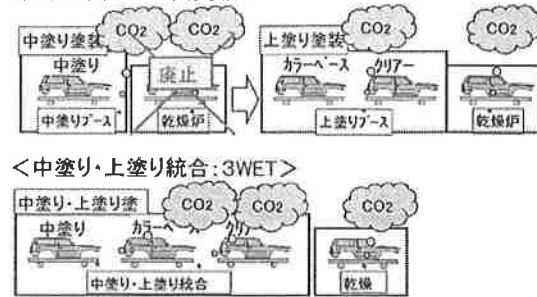


図2

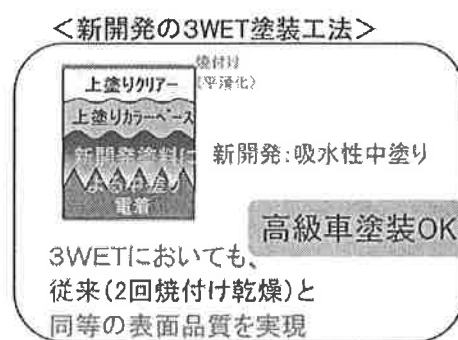


図3

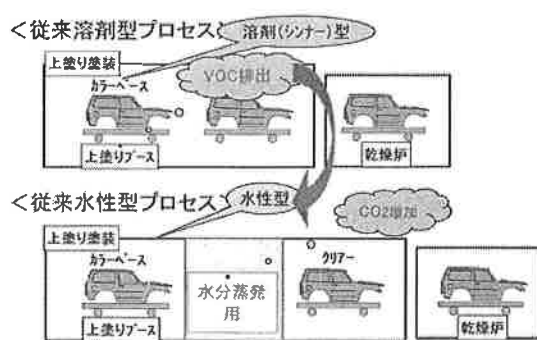
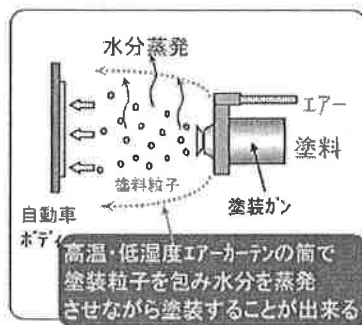


図4



【対策】

塗装ガンから車体に向かって、塗料が飛行している最中に水分を蒸発させる塗装機一体型エアースールド（高温低湿度のエアの筒の中に微細な塗料粒子を飛行させる装置（図4））を開発し、従来設備長を短縮させてCO₂排出量の抑制を可能にした。

以上により、従来比で、CO₂:△16%、VOC:△27%（当社算出基準による）とした。本新技術をベースに、今後更に地球環境保全に取り組んでいきたい。

平成23年度税制改正大綱の概要

中央業務委員会

「平成23年度税制改正」で中小企業に対する法人税の軽減措置、環境に優れた自動車に対する自動車取得税や自動車重量税の免除等の措置が盛り込まれており、当会に關係する項目の概要を説明する。

【経済産業省関係】

1) 法人実効税率の引下げ 拡充

- ・国際的にみて高すぎる法人実効税率を主要国並みに引き下げるための第一歩として、法人実効税率を40.7%から35.6%に5%引き下げる。

2) 中小軽減率の引下げ 拡充

- ・中小企業（資本金1億円以下）の所得金額のうち、年800万円以下の金額について適用される軽減税率を18%から15%に引き下げ
- ・また、中小企業の年800万円超の所得部分については、法人実効税率5%引下げ

【適用期間】3年間（平成25年度末まで）

3) 地球温暖化対策のための税

- （石油石炭税の課税強化）新設
- ・「エネルギー基本計画」では、我が国の温室効果ガスの約9割を占めるエネルギー起源CO₂の2030年30%（90年比）削減を見込んでいる。これに必要な対策を中長期的に強化するため石油石炭税に「地球温暖化対策のための課税の特例」を設け、各燃料のCO₂排出量に応じた税率を上乗せする。

【適用期間】税率引き上げは平成23年10月から足かけ5年にわたり3段階で実施

4) 経済成長および雇用確保を実現するための政策税制の充実

(1) グリーン投資減税の創設 新設

エネルギー起源のCO₂排出削減または再生可能エネルギー導入拡大に相当程度効果が見込まれる設備等を取得した場合の30%特別償却又は法人税額（所得税額）の7%特別控除（中小企業のみ）

①産業部門：エネルギー効率が高く、CO₂削減効果の高い設備を重点的に支援

・導入台数：2万台（3年間）、総額：7,700億円（3年間）

②運輸部門：今後、加速度的に普及・拡大を目指す分野を重点的に支援

・プラグインハイブリッド自動車、電気自動車、ハイブリッドトラック／バス等

【適用期間】3年間（平成25年度末まで）

(2) 事業用太陽光発電設備に係わる課税標準の特例措置 延長

【適用期間】1年間（平成23年度末まで）

(3) 雇用促進税制の創設 新設

当該年度中に従業員のうち雇用保険の一般被保

険者の数を10%以上かつ5人以上（中小企業者等は2人以上）増加させる等の要件を満たす事業主について、増加1人当たり20万円の税額控除ができる制度を創設する。

【適用期間】3年間（平成25年度末まで）

5) 検討事項

(1) 車体課税の簡素化、グリーン化、負担軽減の検討

車体課税については、エコカー減税の期限到来時まで、地球温暖化対策の観点や国および地方の財政の状況も踏まえつつ、当分の間として適用される税率の取扱いを含め、簡素化、グリーン化、負担の軽減等を行う方向で抜本的な見直しを検討する。

経済産業省関係の詳細は、以下による。

<http://www.meti.go.jp/main/downloadfiles/zeisei23/101216aj.html>

【国土交通省関係】

1) 環境性能に優れた自動車に関して

- ・環境性能に優れた自動車に対する自動車重量税等の減免（エコカー減税）について自動車重量税：平成24年4月30日まで
- 自動車取得税：平成24年3月31日まで
- ・車体課税の全面見直しは平成23年度に検討し、24年度施行予定

2) 地球温暖化対策・環境関連税制

3) 安全・安心・セーフティネット関連税制

- ・地域公共交通の確保・維持・改善へ向けた関連税制の整備

経済産業省関係の詳細は、以下による。

http://www.mlit.go.jp/page/kanbo01_hy_000980.html

【厚生労働省関係】

1) 新しい経済環境下における雇用・生活安定の確保

(1) 雇用促進税制の創設

- ・10%以上かつ5人（中小企業は2人）以上の雇用の増加等の要件を満たす企業に対し、雇用増加数に応じた法人税額の税額控除制度等（1人当たり20万円）を創設する。等

厚生労働省関係の詳細は、以下による。

<http://www.mhlw.go.jp/stf/houdou/2r985200000nwf.html>

「平成 22 年度補正予算」および「平成 23 年度予算」の概要

中央業務委員会

昨年末に平成 22 年度補正予算と平成 23 年度予算の政府原案が発表されたので当会に關係する項目の概要を説明する。(補正予算は 11 月 15 日に成立、平成 23 年度予算は 3 月 1 日衆議院で可決)

■「平成 22 年度第 2 次補正予算」について

【自動車関係分】 総額：5,653 億円	
①公共交通／トラックのグリーン化 77.5 億円	・申請は、国土交通省の本省へ直接申請（従来方式の外郭団体を通さない）
・従来の CNG 車等にポスト新長期車も追加	②中小企業支援
・10/8～3/31 に登録＋事業用（青ナンバー）	・借換え保証等の推進
・排ガス基準達成車＋燃費基準達成車が条件	・既存の資金繰り対策の積極的な利用
・小型（GVW3.5 トン～）10 万円、中型（8 トン）25 万円、大型（12 トン超）60 万円	・セーフティネット貸付の推進
	・緊急対応保障／危機対応貸付の推進

【経済産業省：中小企業関係予算】 政府全体 1,969 億円（平成 22 年度：1,911 億円） ※（ ）内は平成 22 年度	
1. 生産性の向上	
（1）中小企業の有する技術の維持・高度化	
①ものづくり中小企業での開発から試作段階までを支援	150 億円（150 億円）
②専門家等による一元的な窓口を全国に設け中小企業の知的財産活用を支援	18 億円（新規）
（2）中小企業で活躍する人材の確保・育成	予備費 110 億円、補正 5 億円を確保
（3）中小企業の経営力の強化等	40 億円（新規）
2. 中小企業の海外展開支援	
（1）JETRO・中小機構の連携支援	特別枠 25 億円（23 億円）
（2）海外販路開拓支援	
①クール・ジャパン事業	特別枠 12 億円（新規）
②JAPAN ブランド事業	6 億円（7 億円）
3. 経営の安定化	
（1）資金繰り支援の万全の実施	
①日本政策金融公庫の経営基盤の強化（補給金）	152 億円（147 億円）
②信用保証協会の経営基盤の強化	81 億円（81 億円）
③小規模事業者経営改善資金融資（マツ経）の拡充措置	36 億円（36 億円）
（2）下請取引の適正化の推進	
下請代金支払遅延等防止法の厳格な運用と「下請かけこみ寺」での相談対応	6 億円（7 億円）
4. 起業・転業、グループ化（事業引き継ぎ、連携、再生）の支援	31 億円（43 億円）
5. 経営の安定化	20 億円（32 億円）
【国土交通省関係予算】	
1. 環境に優しい自動車社会の実現	
（1）低公害車普及促進対策	10 億円（10 億円）
①CNG トラック／バス、ハイブリッドトラック／バス／タクシー通常車両価格との差額の 1/3 以内（小規模事業者は 1/2 以内）または車両本体価格の 1/4 以内	
②電気自動車（プラグインハイブリッド含む）通常車両価格との差額の 1/2 以内または車両本体価格の 1/4 以内	
③使用過程車の CNG 車／電気バスへの改造の改造費の 1/3 以内	
（2）次世代大型車開発・実用化促進事業	2.5 億円（2.5 億円）
①低炭素化に資する革新的技術の早期実現を図るため、自動車メーカー等と協働し、技術開発を促進しつつ必要な基準の整備	
2. 国民に優しく安全・安心な自動車社会の構築	
（1）先進安全自動車（ASV）プロジェクトの推進	1 億円（1 億円）
（2）車両の安全対策	1.4 億円（1.4 億円）
（3）自動車の技術基準の国際標準化等の推進	2.3 億円（2.3 億円）
（4）点検整備の促進、新技術に対応した整備技術の検討	0.7 億円（0.6 億円）
（5）自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業	7.8 億円（6.8 億円）
（6）国際海上コンテナトレーラに係わる事故防止対策推進事業	0.3 億円（0.3 億円）

平成 23 年度予算の詳細は、以下による。
経済産業省平成 23 年度予算案の概要 <http://www.meti.go.jp/main/yosan2011/index.html>
国土交通省平成 23 年度予算案の概要 <http://www.mlit.go.jp/common/000122344.pdf>

本部 だより

■第 209 回理事会を開催

1 月 13 日、当会会議室において第 209 回理事会を開催した。
審議事項「新入会に関する件」の他、中央技術委員会報告、環境委員会報告等の報告について資料に基づき説明を行い、了解を得た（詳細については 18 頁車体工業会活動報告・第 209 回理事会参照）。
また、理事会に先立ち、常任委員会も開催された。

■2011 年度事業計画の骨子固まる
―常任委員会―

2 月 17 日、名古屋にあるホテルキャッスルプラザにおいて、常任委員会を開催した。
「当会を取り巻く環境変化」「本部委員会の現状と課題」「部会活動の現状と課題」「支部活動の現状と課題」を共有化し、「2011 年度重点活動項目骨子(案)」が合意された。このポイントとしては、
・一般法人化に伴い「会員のための共益事業」を増やしていく。
・昨年同様、会員メリットに直結する会員支援事業を最優先課題としていく。
・その中でもニーズの高い「技術的支援」の事業を強化していく。
・具体的には技術的な調査研究業務、技術規格や基準書作成、技術的な規制緩和要請、共同開発等を充実させる。
今後委員会、部会ごとに細部検討を進め、3 月理事会に具体的計画を提案していくこととなった。

■第 4 回理事会メンバーによる工場見学会を開催

2 月 18 日、理事会メンバーによる工場見学会を開催した。17 名が参加し、愛知県にある旭硝子(株)愛知工場と不二自動車工業(株)を見学した。
旭硝子(株)は 1907 年に創立、現在の従業員は 6,330 名でガラス事業の他、電子・ディスプレイ事業、化学事業、その他セラミックス事業等、幅広い事業を



旭硝子(株)

行っている。愛知工場は知多半島の武豊町に 60 万㎡（東京ドーム約 13 個分）の敷地があり、各用途に使用出来る板ガラスと自動車ガラスの生産を行っている。板ガラス部門は珪砂、石灰石などの素材を窯で溶かし、ガラスを生産しているが、この成分配合が各社のノウハウとのものであった。またこの工程は 24 時間、365 日、窯の耐久年数の約 15 年休みなく生産し続けており、その中でゆがみのない高品質生産への取り組み等を見学した。
自動車のフロントガラスの合せガラス成型工程では、全自動工程の中で曲型の形状、温度分布による曲げ形成管理等、高度な品質管理方法を知ることができた。
次に訪問した不二自動車工業(株)は、1946 年に創業した歴史のある会社で現在は小型～大型のバンを中心に各種特装車を生産している。製造工程では必要な物だけを供給するジャストインタイムに取組み、在庫が少なく整頓された工程であった。
「先穴・先付け・先取り」という社長のモットーに基づき、会社一丸となって改善活動を行っており、一品一様の仕事をいかに効率良く、高品質の物を供給するかという全社的な意欲を感じた。
今回の見学会はメガプラントでの品質確保、また手作りでの効率と品質の追求を見学し、大変勉強になった一日であった。



不二自動車工業(株)

■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、12 月 16 日に当会会議室において 12 名の委員が出席し、第 3 回委員会を開催した。主な内容は次のとおり。
（1）法規関係の対応
・改造自動車取扱解説書の全面改定案を説明し内容決定（3 月に発行予定）
・技術的規制項目洗い出し／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の意見交換)

- (2) 基準化 / 標準化推進 (JABIA 規格)
 - ・新規 4 件のうち 2 件終了、改訂 1 件終了。
- (3) 部品 / 装置 / 仕様の共通化推進
 - ・新規 4 件中 1 件終了
- (4) 部会調査研究の横断的推進
 - ・調査研究 9 項目のうち、3 件終了
- (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 23 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」を各部会に指示し一部の部会で検討開始

■第 3 回環境委員会を開催

環境委員会 (委員長・安田善次・関東自動車工業 (株) 相談役) では、1 月 18 日に 12 名が参加し、第 3 回環境委員会を開催し、本年度の業務進捗結果報告と次年度計画を審議した。

工場環境分科会では自主行動計画「産業廃棄物最終処分量削減」の 2011 年度以降の当会独自目標が承認された。また「2015 年に会員の参加カバー率 95% を達成する」事と合わせ、活動を進めていくことで合意した。

架装物リサイクル分科会では、ゴールドラベル制度制定 (案) が承認され、2011 年度から貼付可能となったことが報告された。また売上高カバー率 90% の会員がポスト新長期排気ガス規制の完全適用 (2011 年 9 月) に同期して、環境負荷物質フリー宣言を完了できる見通しが出来たことが報告された。

■環境基準適合ラベル制度について

環境委員会では制定から 6 年経過した「環境基準適合ラベル」の目標貼付率 80% は既に目標達成済みと判断し、次のステップとして新たに 3 要件を追加した「新環境基準適合ラベル (ゴールドラベル)」を設定した。これにより架装物リサイクルの一層のレベルアップを図っていく。新しく追加した 3 要件は次のとおり。

- 追加要件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。
- 追加要件② 当会における『環境負荷物質自主取り組み基準』を満足している。
- 追加要件③ 当該製品が、次の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。
 - ・ISO14001
 - ・エコアクション 21

■2010 年度環境自主取り組み フォローアップ結果報告 (産業廃棄物) ・産業廃棄物最終処分量削減について

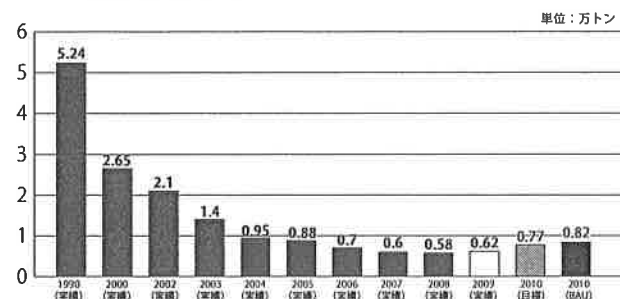
当会の産業廃棄物最終処分量削減自主取り組みは、日本経団連環境自主行動計画 (循環型社会形成編) に参画して取組んでおり、2009 年度実績について調査を行い、まとめた。

その結果、目標 0.77 万トン以下に対し、0.62 万トンと従来からの目標達成を維持している。(図)

また、報告会員の売上高カバー率 2009 年度実績は 98.8% で、目標 95% を過達した。

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

図 産業廃棄物最終処分量



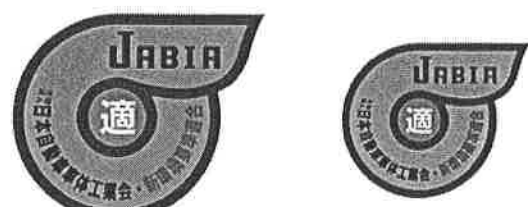
■支部連絡会を開催

支部連絡会 (議長・堀口昇一・須河車体 (株) 相談役) では、2 月 25 日に当会会議室において 9 支部 12 名が出席し、連絡会を開催した。主な内容は次のとおり。

- (1) 2011 年度の支部事業活動方針の検討
- 1 月に各支部にアンケート調査をした結果か

1. 新環境基準適合ラベルデザイン

(通称ゴールドラベル)



2. 新環境基準適合ラベルの運用基準

『環境基準適合ラベルの交付基準および交付要領』として、従来の環境基準適合ラベルおよび新環境基準適合ラベルについて、交付申請から購入に至る一連の項目を JABIA 規格化し、これに従い運用を行う。

※関連記事は 27 頁「そこが知りたい」に掲載。

ら、支部活動の重点項目および活性化の工夫について論議

- (2) 一般法人化に伴う支部規約の策定状況を確認
- (3) 競争法コンプライアンスの徹底
 - 各支部における本法の概要および適否事例の周知徹底状況を確認
- (4) 支部事業計画の共有化、よいとこ取り活動
 - 各支部から第 4 四半期の事業計画推進状況の説明
- (5) 支部地域会員の本部会員化
 - 各支部が作成した「本部会員マスト化ガイドラインに基づく正会員化一覧表」をもとに勧誘状況を説明

■自動車産業合同会議を開催

当会人事労務研究会は、1 月 25 日、日本自動車工業会会議室にて自動車工業会、部品工業会とともに自動車産業労政合同会議を開催した。

情報交換テーマとして「新規学校卒業者の採用に

係る取り組みについて」「生産面・雇用面・経費面等における現状の各社対応状況」について各社の状況を説明。生産面はだいたい回復が見られてきたが、雇用面では未だ期間従業員等の採用再開までしているところは少ない状況であった。

■自動車産業労政合同勉強会を開催

人事労務研究会は、2 月 10 日、日本経団連会館会議室にて一般社団法人自動車工業会、(株)日本自動車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。

当日は講師に経団連の労働政策本部主幹新田秀司氏をお招きし「2011 年版経営労働政策委員会報告」についてご講演いただいた。

講演では「日本経済の回復の勢いが弱まっている中、中小零細企業の最低賃金の引き上げには、経済成長と企業活性化、生産性の向上が不可欠であるが、現時点で最低賃金の引き上げだけが行われた場合には、中小零細企業の経営、従業員への雇用の影響が強く懸念される」等と述べられた。

部会だより

特装部会

■特装車メンテナンスニュース (小型危険物タンクローリー編) 発行

サービス委員会 (委員長・行安健一・新明和工業 (株)) では、1 月にメンテナンスニュース No. 27 を発行した。

本メンテナンスニュースは、小型危険物タンクローリーの定期的な点検と整備を確実に実施することにより、使用上のトラブルを未然に防止することを目的として発行した。

具体的には、デリバリーホースのひび割れ、排出ホースの劣化、ドライブシャフトの摩耗やガタが発生しているものを使い続けると大変危険であること。また、各部の点検時のチェックポイントや定期交換のメリットを PR している。

当会ホームページの新着情報に掲載中 (<http://www.jabia.or.jp/>)。



トラック部会

■第 3 回部会会議を開催

トラック部会 (部会長・堀尾浩二・不二自動車工業 (株) 社長) では、12 月 15 日、当会会議室において 12 名が参加し、第 3 回部会会議を開催した。

技術委員会では「フェリー輸送のトラック固定用フックの強度調査と推奨仕様の検討」、「床および根太寸法の標準化」、「解体マニュアルの改訂」などについて論議が行われ、特に「床および根太寸法の標準化」については、トラック部会で床板材については 3 種類、横根太材については 2 種類の標準化を方向決定した。

■いすゞ自動車 (株) 藤沢工場見学会を開催

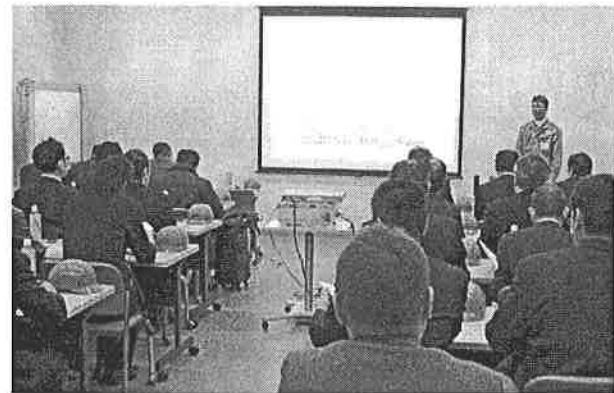
トラック部会・パン部会では 1 月 28 日、33 名が参加し藤沢市にあるいすゞ自動車 (株) 藤沢工場の見学会を開催した。

1937 年に開設された藤沢工場は、現在約 6,600 名が働いており、年間約 28 万台の車両を生産しており、当日は大型と中小型組立てラインを見学した。

組立ラインは、小部品をライン外で事前に組付け、ユニット化したものをライン上で組付けるだけになっており、生産効率を上げている。

小型キャブの組立では、ドアの取付、フロントウィンドーの貼付など、カメラの付いたロボットがキャ

ブの正確な位置を撮影、そのデータを基に別のロボットが作業を行い、ほぼ無人化されている。参加者は自動化が進み、整然とした製造ラインに大変感銘を受けていた。



■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、1月14日にサービス委員会を開催した。

今回は㈱日本自動車タイヤ協会（以下、JATMA）からの当会発行の「サービスニュースNo.20」のチェック結果受け、審議を行った結果、発行済み全てのサービスニュースのタイヤに関する記述について、JATMAに協力を依頼して見直しを行うこととし、その見直した内容を2011年度事業計画に盛り込むことを決めた。

■ROC（横転抑制装置）機能の有効性について」の講演を開催

トレーラ業務委員会（委員長・澤 正博・東急車輛特装㈱営業部販売促進担当部長）では、2月16日、東京都トラック総合会館7階大会議室で開催された㈱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「ROC（横転抑制装置）機能の有効性について」の講演を行った。

澤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」を上映、その後印藤技術委員長（日本トレックス㈱開発部申請業務室長）が技術的説明を行った。



パン部会

■第3回部会会議を開催

パン部会（部会長・川本 豊・日本フルハーフ㈱常務取締役）では、1月26日、当会会議室において11名が参加し、第3回部会会議を開催した。

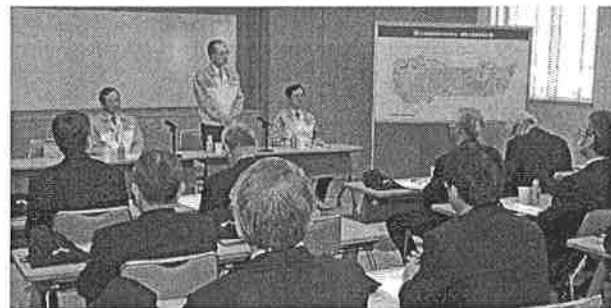
今年度主要取組み項目のひとつである「思いがけずクレーム事例集」について進捗状況を報告、技術委員会で最終的なまとめを行い、3月にパンフレットにまとめ発行することを決定した。

小型部会・資材部会

■工場見学会を開催

小型部会（部会長・水嶋敏夫・トヨタ車体㈱会長）、資材部会（部会長・杉本 眞・レシップ㈱社長）では、3月4日に合同で工場見学会を開催した。午前中は小型部会のみでトヨタ自動車九州㈱宮田工場を見学、午後からは資材部会も合流し、日産車体九州㈱の工場を見学した。

トヨタ自動車九州㈱では、レクサスラインを見学、このラインは6車種の同時生産を行っている。工場のコンセプトは「クリーン＆サイレント」。工場内での走行車は全て電動、ボルト締め付けもエアインパクトではなく電動工具を使用、呼出しのチャイムも無線で行う等非常に静かだった。また、工場内の床と壁はグレーと白に統一され、足回りの作業は床下照明を設置するなど製品が見えやすく、目に優しい落ち着いた工場で、作業者のスキルを十分に発揮できるよう考えられていた。



トヨタ自動車九州㈱

設備においても検査装置にオンライン化を図り、より精度の高い検査を実施すると同時にデータの解析と修正箇所のフィードバックを行い再発防止に繋がっていた。更に塗装工程では中塗の後に水研磨を行い、上塗の光沢をより追求する等、お客様の高品質要求への対応を限りなく近づけている工場だった。

午後は日産車体九州㈱を見学。この工場は「環境、人にやさしい」をコンセプトとし、日産グループにおいて品質、コスト、納期でベンチマークとなる工場を目指している。

塗装工場では、水性塗料の採用や塗布した塗料が乾く前に次の塗料を塗布する3WET塗装を採用し乾

燥炉を少なく、熱源の集中化を行っていた。ボデー工場では頭上の架台やコンベアを廃止し、上部の窓より光を取り入れ明るく、また組立工場では車両の高さが変わる装置を取り入れ、作業がしやすく環境に配慮した人に優しい工場であった。設備もライン間のコンベアを廃止しAGVでの搬送やロボットでヘミングを行う等、設備の考え方、装置の使用法に工夫されている点を多く見る事ができた。



日産車体九州㈱

支部だより

北海道支部

■合同部会を開催

北海道支部（支部長・坪川弘幸・北海道車体㈱社長）では、北海道車体㈱会議室において20名が参加し、合同部会を開催した。合同部会では、各支部長より部会の状況報告がされた。

合同部会開催前には工場見学会も合わせて開催し、北海道車体㈱の工場を訪問した。久しぶりに開催された工場見学では、製造設備などを見学し、お互いに勉強になるよい機会となった。

近畿支部

■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、1月28日、メルパルク大阪にて35名が参加し、支部研修会を開催した。

堀口支部長の挨拶のあと、㈱損害保険ジャパン営業開発第1部課長代理大木茂幹氏を講師にお迎えし、「PL保険の基礎知識」と題し、PL保険の必要性や重要性などについて説明していただいた。「どのような場合が保険の対象となるのか」、「PL保険に入るのは、防衛的側面もある」など加入の必要性がよくわかる内容であった。

引き続き損保ジャパンひまわり生命保険㈱支社長代理佐々木繁氏により「最新の医療保険とがん保険」について説明、解説をいただいた。

今回の講演で各会員とも、PL保険の重要性、企業防衛に於ける加入の必要性を改めて認識した。



四国支部

■秋季研修会を開催

四国支部（支部長・高梨利幸・㈱タダノ執行役員）では、秋季研修会を高知県で開催した。17名が参加し、兼松エンジニアリング㈱、ニッポン高度紙工業㈱の2社を訪問した。

兼松エンジニアリング㈱の製造ラインでは、設計担当者から車両を目の前にしての説明を受け、見学者からは質問が飛び交い有意義な見学となった。

ニッポン高度紙工業㈱では、電子部品に使用される高度紙の製造工程を見学、製品シェア世界No.1を誇る紙であるということであった。今や製紙産業の製品ではなく、精密機械産業の分野であることに、参加者一同驚きを隠せない見学会となった。



■PL保険加入キャンペーンの実施

四国支部では、本年の重点活動の一つとして、「PL保険加入キャンペーン」を実施した。

まず、損保会社より講師を招き、PL保険の講習会を開催し、引き続き地域会員様を損保会社担当者として訪問し保険内容のメリットを説明した。

その結果2社の新規契約に至り、現在更に1社と前向きな方向で話しを進めている。1対1で対話・説明することで、納得と理解が得られたことが加入していただけた要因と感じた。

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、12月9日付で「保安基準等の一部改正」を行い、側方灯、配光可変型前照灯、再帰反射材灯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. 側方灯および側方反射器

現行規定では2つの側方灯および側方反射器の間隔は3m以内としており、車両の構造上の理由により本要件を満たせない場合のみ4m以内としているが、当該緩和の条件に扉の解放時に隠れてしまう場合など設計および車両使用上の条件も追加する。

(適用時期) 2010年12月9日

2. 配光可変型前照灯

走行用前照灯の最高高度が225,000cdから300,000cdに改正されたことを受けて配光可変型前照灯においても最高光度の基準を走行用前照灯と統一し、300,000cdとする。

(適用時期) 2010年12月9日

3. 再帰反射材

従前の規定では、高さ1,500mm以下に取り付けることとしており、車両構造などで取り付け不可の場合は取り付け高さを2,100mm以下に緩和していたが、この範囲を2,500mm以下に変更する。

(適用時期) 2010年12月9日

4. 後部霧灯、駐車灯、方向指示器

光源モジュール内の電球の不正改造防止のため、モジュール毎の交換しかできないようにし、工具使用の有無に関わらずモジュール内の電球の交換ができないこと。

(適用時期) 2010年12月9日

5. 後退灯

光源モジュール内の電球の不正改造防止のため、モジュール毎の交換しかできないようにし、工具使用の有無に関わらずモジュール内の電球の交換ができないこと。

(適用時期) 2010年12月9日

6. 側方灯

光源モジュール内の電球の不正改造防止のため、モジュール毎の交換しかできないようにし、工具使用の有無に関わらずモジュール内の電球の交換ができないこと。

(適用時期) 2010年12月9日

7. 前面ガラスへの貼付物

運転者の視野の確保に支障がない範囲において、車内防犯カメラを前面ガラスに貼付できる。

(適用時期) 2010年12月9日

詳しくは以下を参照。

http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha07_hh_000070.html

■「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、1月28日付で、「保安基準等の一部改正」を行い、制動装置、車幅灯、尾灯、制動灯、補助制動灯、前部上側端灯および後部上側端灯、再帰反射材等の灯火器類について規定した。

1. 制動装置

①アクセル操作装置を解除することにより作動する電気式回生制動装置が作動している場合について、現行はいかなる原則度であっても制動灯等の点灯を禁止しているが、減速度がある一定以上になる場合にあってはその点灯を義務付ける。

(適用時期) 2014年1月30日以降に新たに型式指定等を受ける自動車

②低 μ 路面上で実施するA種の電気式回生制動装置の挙動試験に係る試験速度の上限について、160km/hから120km/hに変更する。

(適用時期) 2014年1月30日以降に新たに型式指定等を受ける自動車

上記②は2011年1月28日

2. 車幅灯、尾灯、制動灯、補助制動灯、前部上側端灯および後部上側端灯

①前部上側端灯および後部上側端灯について車体中心側の視認範囲の緩和

②相互依存型灯火等（隣接する灯火の距離が75mm以下で一つの灯火として見なすことのできる灯火）を使用できることとする。

③非交換式の光源である光源モジュールについて、光源モジュール内の光源の不正改造を防止するため、モジュール内の電球が交換できないようにする。

(適用時期) 2011年1月28日

3. 前照灯および配光可変型前照灯

光度測定電圧が12Vから13.2Vに修正されるのに伴い、前照灯の最高光度を300,000cdから430,000cdに修正する。

(適用時期) 2011年1月28日

4. 再帰反射材

現行の規定では、トレーラの前部に再帰反射材を取り付けることは認められていなかったが、白色の線状再帰反射材に限り取り付けることができることにする。

(適用時期) 2011年1月28日

詳しくは以下を参照。

http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha07_hh_000074.html

■HFO-1234yfをカーエアコン用冷媒として使用する自動車の取扱いについて

—経済産業省—

現在、カーエアコン用冷媒としては、HFC-134aが広く使用されているが、近年、新たな冷媒としてHFO-1234yfが開発され、その実用化が進んでいる。

特に、欧州市場において先行的に導入が進められており、来年以降HFO-1234yfをカーエアコン用冷媒として使用する自動車の販売が開始される見込みである。そのため、欧州市場で販売されたHFO-1234yfをカーエアコン用冷媒として使用する乗用車が輸入され、日本国内で流通することも想定される。

HFO-1234yfは可燃性を有する等の特徴を持ち、従来のHFC-134aとは、高圧ガス保安法、使用済自動車の再資源化等に関する法律上の取扱いが異なるため、以下の内容で周知があった。

【高圧ガス保安法関係】

○使用（走行）時の注意点

ユーザーが使用（走行）する際の取扱いは、従来のHFC-134aと同様であり、特段の新たな対応は必要ない。

○整備時の注意点

HFO-1234yfは従来のカーエアコン用冷媒と異なり可燃性を有するため、整備時の回収・再充填について高圧ガス保安法上の対応が必要となる。具体的にはHFO-1234yfの回収・再充填を行う者は、

- ・都道府県知事の許可を受け、または都道府県知事への届出を行うこと
- ・防爆のための一定の基準を満たす回収・再充填機を使用すること
- ・特定の施設からの保安距離を確保すること
- ・火気からの保安距離を確保すること 等

の対応を行うことが必要となるが、個別の事案により対応が異なるため、許可申請・届出時に詳細を確認願いたい。

【解体・リサイクル時の注意点】

解体時に大気解放を行う場合は、高圧ガス保安法に基づき、火気を取り扱う場所を避け、通風の良い場所で少量ずつ解放する等の対応が必要。また、回収を行う場合は、整備時の回収・再充填と同様となる。

【使用済自動車の再資源化等に関する法律

(自動車リサイクル法) 関係】

HFO-1234yfは、現時点では、特定製品に係るフロンの回収および破壊の実施の確保等に関する法律に規定する特定物質等には指定されていない。したがって、現時点では、自動車リサイクル法に基づく回収義務の対象ではなく、初度登録等の際の冷媒回収に係る再資源化預託金（いわゆるリサイクル料金）の支払いは不要となる。

このため、当面はHFO-1234yfは大気解放を行うことも、自主的な回収を行うことも可能であるが、その際は上述の高圧ガス保安法上の注意点に留意が必要。

■石綿含有製品等の製造、輸入、譲渡、提供または使用の禁止の徹底について

—厚生労働省—

石綿および石綿をその重量の0.1%を超えて含有する製剤その他の物について、労働安全衛生法で、製造、輸入、譲渡、提供又は使用が禁止されている。

しかし先般、学校等で実験に用いられているセラミック付き金網（輸入品）に石綿が含有している事実が発生しており、厚生労働省労働基準局より当会会員に対しても、法令遵守の徹底、石綿含有製品等に関する禁止事項の周知徹底を依頼があった。

当会会員においては使用実態調査の結果、問題ないと判断しているが、下記の項目について再度の確認をお願いしたい。

1. 平成18年9月1日以降、石綿含有製品（例えば、プレーキパット、ガasket、パッキン等）については、製造等が禁止されていること。
2. 石綿含有製品から非石綿化（代替化）されるとされた製品を輸入しようとする場合には、その製品が石綿を含有していないことの確認について、輸入者（海外の事業者で、日本に製品を輸出しようとする者）に証明書や分析結果を求める等により徹底すること。
3. 輸入された石綿代替製品を輸入業者から譲渡を受け、販売する卸売事業者においては輸入業者に、また、輸入された石綿代替製品を購入する事業者においては購入先に対して、それぞれその製品が石綿を含有していないものであることを、証明書や分析結果を求める等により、確実に確認すること。

詳しくは以下を参照。

<http://www.mhlw.go.jp/stf/houdou/2r98520000004ass.html>

■雇用調整助成金等のうち、教育訓練費の支給額を一部引き下げ

ー 厚生労働省 ー

雇用調整助成金・中小企業緊急雇用安定助成金のうち事業所内訓練の教育訓練費を平成23年4月1日以降の支給申請分から、対象労働者1人1日当たり大企業は2,000円に、同じく中小企業は3,000円に引き下げる予定である。

	平成23年3月31日	平成23年4月1日
大企業 (雇用調整助成金)	4,000円	2,000円
中小企業 (中小企業緊急雇用安定助成金)	6,000円	3,000円

詳しくは以下を参照。

<http://www.mhlw.go.jp/stf/houdou/2r985200000109ri.html>

■平成23年度学校卒業予定者の就職・採用活動に係る取扱い等について

ー 厚生労働省 ー

平成23年度の大学等卒業予定者の採用・就職活動に当たり

- ・企業側「大学卒業・大学院修士課程修了予定者の採用選考に関する企業の倫理憲章」
- ・大学側「平成23年度大学、短期大学および高専卒業・終了予定者に係る就職について」

の内容につき企業側及び大学等側の合意がなされた。

これにより厚生労働省としては、大学卒業予定者の適正な採用、就職活動また求人就職の秩序の維持、公平・公正な採用の確保が行われるよう以下の内容の周知があった。

- ①平成23年度大学等卒業予定者に係る求人票は平成23年4月1日以降に展示公開する。
- ②学校推薦の取扱いとは原則として平成23年7月1日以降とする。
- ③正式内定日は10月1日以降とする旨学生に徹底する。

会 員 情 報

■代表者変更

・正会員

西南自動車工業㈱ 代表取締役 砂田金夫
新明和工業㈱ 代表取締役 大西良弘
いすゞ車体㈱ 代表取締役社長 宮武良行

■今後の中小企業の資金繰り支援策について

ー 中小企業庁 ー

中小企業庁では、今後とも中小企業の資金繰りに支障が生じないよう万全を期すため、以下のような支援策を実施する。

- (1) 年度末に向けた資金繰り支援としては、
 - ①保証付借入の一本化、条件変更、真水の追加等が可能な「借換保証」の推進、
 - ②条件変更（既往借入金の返済負担軽減）への積極対応
 - ③信用保証協会による景気対応緊急保証、日本政策金融公庫（日本公庫）によるセーフティネット貸付の金利引き下げ措置、商工組合中央金庫（商工中金）による危機対応貸付（国際金融不安への対応）など
- (2) 来年度以降の資金繰り支援としては、
 - ①中小企業からのニーズが高まっている借換保証や条件変更への積極対応に加えて、
 - ②小規模企業向けの小口保証制度や「セーフティネット保証」（来年度上半期に限り、現行の景気対応緊急保証の業種基準を更に緩和して適用）等については100%保証を実施するほか、
 - ③融資額の8割程度を保証する一般保証の利用も促進
 - ④日本公庫によるセーフティネット貸付や商工中金による直接貸付、創業や海外展開支援等の前向きな資金需要に対する貸付等を実施。

詳しくは以下を参照。

<http://www.chusho.meti.go.jp/kinyu/2011/110128FutureFinancing.htm>

■入会

・準会員

㈱栄和自動車（1月13日付）
代表者 代表取締役 飯田 武
〒446-0053 静岡県沼津市大諏訪 803-2
TEL：055-922-6305 FAX：055-922-6306
業務内容：各種自動車板金・塗装・修理・販売 等
主要製品：各種自動車板金・塗装・大型・小型車フレーム修正作業 等

車体工業会活動報告

第209回理事会議題

- 1. 日時 2011年1月13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 一般社団法人化に向けた新定款一部変更(案)の件
 - 第3号議案 2011東京モーターショー出展企画変更の件
 - 第4号議案 環境負荷物質フリー宣言と第2ステップ目標提案の件

報告事項

- 1) 2009年度3／4期事業計画実績まとめと課題
- 2) 2009年度3／4期予算まとめと課題
- 3) 最近の商用車販売、生産状況
- 4) 環境基準適合ラベル制度について
- 5) 中央技術委員会進捗報告
- 6) 最近の官公庁情報
- 7) 平成23年度税制改正大綱の概要
- 8) 平成22年度第2次補正予算および平成23年度予算の概要
- 9) その他報告事項

月度活動状況

◆12月◆

- 2日 臨時総会兼会員大会 東京
- 3日 特種部会・業務技術合同委員会 当会
- 特装部会・粉粒体運搬車技術分科会 //
- 6日 特装部会・サービス委員会 //
- バス部会・塗装デザイン研究会 //
- 7日 トレーラ部会・技術委員会 //
- トレーラ部会・業務委員会 //
- 改造車取扱検討委員会 //
- 8日 環境委員会・架装物リサイクル分科会 //
- 中央業務委員会・コンプライアンス分科会 新潟
- 9日 トレーラ部会・サービス委員会 当会
- テールゲートリフト技術委員会 //
- 労政合同分科会 愛知
- 10日 支部連絡会 当会
- バン部会・技術委員会 //
- 13日 中央業務委員会・法制・税制対応分科会 //
- 14日 特装部会・ローリ技術分科会 //
- 15日 トラック部会 //
- 16日 中央技術委員会 //
- 17日 中央業務委員会 //
- 20日 トラック部会・技術委員会 香川
- 22日 バス部会・技術委員会 当会

- 22日 バス部会・ワンマン機器小委員会 当会
- 商用車ショー企画委員会 //
- 特装部会・クレーン車分科会 //

◆1月◆

- 5日 自動車工業団体新春賀詞交歓会 東京
- 13日 常任委員会 当会
- 第209回理事会 //
- 技術発表会 東京
- 14日 トレーラ部会・サービス委員会 当会
- 18日 トレーラ部会・技術委員会 //
- 特種部会・座席強度対応WG //
- 19日 トラック部会・PR委員会 //
- 21日 バス部会・資材委員会 //
- 特装部会・業務委員会 //
- 24日 トレーラ部会・品質タスクホース //
- 25日 労政合同分科会 東京
- 26日 バン部会 当会
- 27日 特装部会・サービス委員会工場見学会 茨城
- 28日 環境委員会 当会
- トラック部会 & バン部会・合同工場見学会 神奈川

◆2月◆

- 2日 特装部会・じん芥車技術・業務分科会 当会
- 3日 トラック部会・技術委員会 //
- 7日 バス部会・技術委員会 //
- 8日 トレーラ部会・技術委員会 //
- 9日 トレーラ部会・業務委員会 //
- 10日 トレーラ部会・委員会役員会 //
- 労務委員会・労政合同勉強会 東京
- 17日 トレーラ部会・品質タスクホース 当会
- 18日 常任委員会 愛知
- バン部会・技術委員会 当会
- トレーラ部会・サービス委員会 //
- 労務委員会・労働諸条件WG 栃木
- 理事会メンバー見学会 愛知
- 21日 特装部会・サービス委員会 当会
- 22日 特種部会・業務技術合同委員会 //
- 22日～26日 小型部会・海外視察 インド
- 23日 バン部会・業務委員会 当会
- 24日 特装部会・粉粒体運搬車技術分科会 //
- バス部会・資材委員会 //
- 資材部会・内装材役員会 愛知
- 25日 支部連絡会 当会
- 28日 中央技術委員会 //
- 広報委員会 //

インドの自動車関連施設 視察報告

小型部会では2月22日～26日の5日間にわたり、インドにある自動車関連施設の視察を行った。

視察ではタタ・モーターズ「ナノ」の生産工場と車のパイプおよびシーリングの生産を行っているPPAP社を訪問、その内容を報告する。(山尾 記)

■参加メンバー

会社名	役職	氏名
日産車体㈱	相談役	高木 茂
日産車体㈱	理事	羽田野 渡
トヨタ車体㈱	取締役会長	水嶋 敏夫
トヨタ車体㈱	常務執行役員	高橋 理
セントラル自動車㈱	顧問	石井 完治
セントラル自動車㈱	生産技術部副部長	桃澤 透
岐阜車体工業㈱	取締役社長	山田 博文
岐阜車体工業㈱	執行役員	堀場 秀則
関東自動車工業㈱	岩手工場車体部部長	杉山 隆
㈱日本自動車車体工業会	事務局次長	山尾 一元



■タタ・モーターズ (Tata Motors Limited)

タタグループは鉄鋼、自動車、電力、サービス等大きく7事業を営し、売上は年間3兆円というインド3大財閥の1つである。国の発展に必要な事業を次々と展開し、自動車の商用車においては50%を超えるシェアを有している。

今回見学したタタ・モーターズサナンド工場は首都ニューデリーの南西700kmに位置するグジャラート州アフダマーバードにある。



正式国家名称	インド共和国
首都	ニューデリー
公用語	ヒンディー語 (英語が第二母国語)
人種	アーリア族、ドラビダ族、モンゴロイド族など
人口	約12億人 (日本の約10倍)
実質 GDP 成長率	5.6% (2009年)
平均月収	24,800円 (デリー) ※
通貨	ルピー

※平均月収は2007年「プレジデント」より

○サナンド工場概要

工場は一昨年に完成した新しい工場でプレス～組立まで直線的に配置されていた。現在は1シフト生産、近々の生産増に対応するため2シフトを予定している。

所在地：サナンド (アフダマーバード市街地より35km)

面積：445万㎡ (約東京ドーム93個分)。内約300万㎡が現在工場として使用中。残りは生産拡大への対応用

従業員数：3,000人 (内女性150人)

生産車種：ナノ 9,000台/月

プレス工程：A級タンデム1ライン (アウターを中心とした大物部品を生産)。

ボデー工程：130台のロボット (ファナック製) を設置し総スポット打点数は3,032点、自動化率70%。

組立工程：工程数は約90ステーション、サブラインはエンジンとドア、部品点数は1,200点、ラインタクト58秒。

エンジン工程：鍛造は外注、加工と組立、エンジン2種を生産。

○乗用車「ナノ」低コストの要因

インド国内の市場に限定した割り切った仕様、部品点数が日本車の3分の2程度、部品の国内生産率が100%、また給与水準が日本の13分の1 (推定) であることがあげられる。

○トレーニングセンター

今回の視察では、彼らはここに一番力をいれていることを強調。生産工程配属までの1カ月研修だけでなく、3年に渡り教育をしていく。個人別育成カルテにより、多能工化 (特別資格) も含め、人材育成に力をいれている様子が伺えた。

センター面積は5,000㎡レベルの広さを誇り、組立ての訓練ライン長は、30m強、全工程のトレーニング設備、ブース、ラインが揃っている。訓練では、1日2台分のナノを組み立てている。

基本的には高校卒業後2年間のトレーニング (現場実習込み) を経て正式採用となる。ここでの合格率は、20名で1名 (5%) 以下の厳しさ (年齢は18～23歳)。初任給は8,000円ということであった。

■PPAP (プレジジョン・パイプス & プロファイルズ) 社

○概要

設立：1978年。1985年より自動車部品の生産を開始。

工場規模：インド各地に5工場

従業員数：1,046名 (内 直接員は74%)

生産量：26モデル 88,520部品を毎日生産

売上高：約34億円。

納入先：マルチスズキが65%、ホンダが27%。

生産部品：

ルーフ、ウィンド等のシーリング製品を13ライン、ピラーインナー、コンソール等の樹脂製品を6ラインで生産している。

初任給：約10,000円

○特色

・部品は開発を込みで受注 (モール耐久等11台の試験装置所持)



○その他

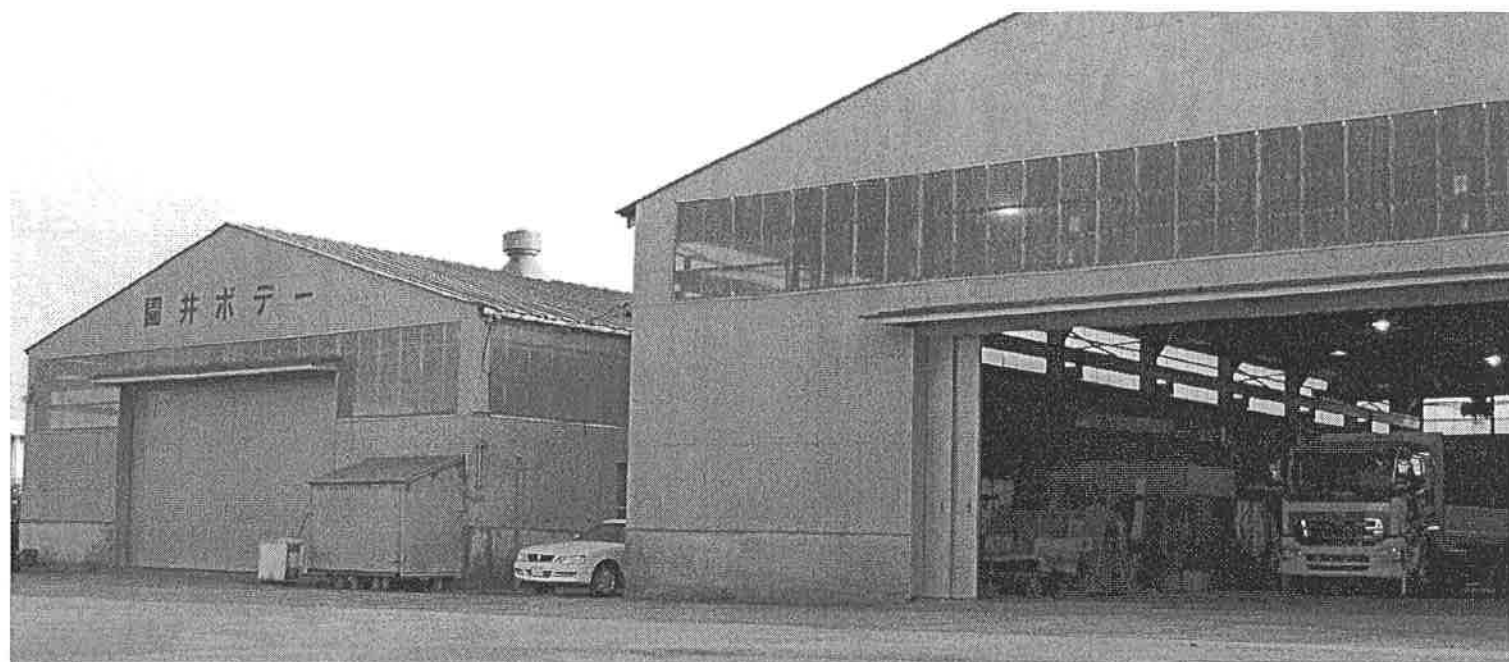
タタ財閥として、環境と教育、福祉活動に力をいれていることを強調。得た利益を還元するため、各地に学校、病院、ホテル等を建設している。

- ・型工機場を持ち、NC加工機を6台持つ。
- ・品質優良賞を数多く授与されている。

○その他

部品企業としては、開発～トライ～生産までを一括受注しており、型加工も含め技術レベルが高く、生産工場も5Sが行き届いており品質レベルも高い。





NET WORK

会員会社紹介 Vol.63

「堅牢・優美・耐久性のある トラック荷台の製造」を目指して

羽田空港から飛行機で約1時間、小松空港へ降り立つ。さらに車で北陸自動車道を福井市方面に向かうと、約1時間。のどかな田園の中に園井ボデー工業㈱の工場が見えた。

取材／(株)日本自動車車体工業会事務局次長 山尾一元

特徴 沿革

園井ボデー工業㈱の前身は、1927年に全て木製で、外装は漆塗りで仕上げた車両製作からはじまる。

当時、差物屋を営んでいた先々代が技術修練のために製作した1台であった。

その後、1948年に園井ボデーを創業。1961年に社名を現在の園井ボデー工業㈱に改める。その当時、製作していたボンネットバスは全て木製で、寺社などから出る廃材を利用して床材に用いたり、部品も全て手作りで作り、約30～40人の従業員が

分業で製作を行っていた。

バスの他にも織物を都心に運ぶバンタイプのトラックを製作、運送会社からの依頼で製作した車両は、福井県の特産である織物を汚さずに運べるトラックであった。お客様とのやり取りの中で産まれたトラックは、座席の後ろに扉を付け、荷台へ行き来ができるように工夫したことで、お客様から大変好評であり、その後も多くの受注につながった。

荷物の種類によってトラックの仕様も変わったが、「車を使う人がいかに楽に仕事ができるか」

にこだわり、平ボデーの他にアルミバン、セルフボデー、アルミウイングなどさまざまな製品を製作している。

これからも地域に特化した物づくりでお客様のニーズにあった製品を提供していきたいという。



園井ボデー工業株式会社

DATA

■本社

〒910-0102

福井県福井市川合

鷺塚町40字東道田

TEL 0776-55-0580

FAX 0776-55-1365

URL: <http://www.sonoi.jp/>

■資本金 1,000万円

■従業員 13名

■事業所規模

敷地 約6,940㎡／工場 約1,880㎡

■車体工業会加入 1958年（トラック部会）



代表取締役
園井 康夫

製品

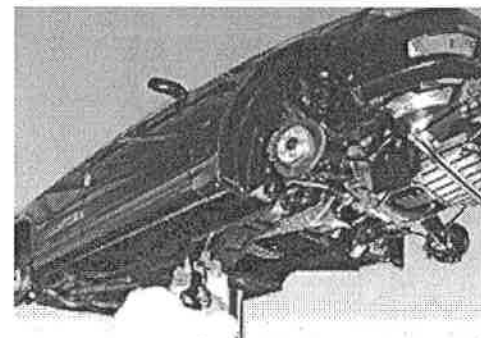
— 御社の製品などについてお聞かせください。

園井社長 平ボデー、アルミバン、セルフボデーなど業種別にさまざまな製品を手掛けています。また福祉車両の修理なども行っています。どの車もお客様にとって使いやすい車となるよう、心掛けています。

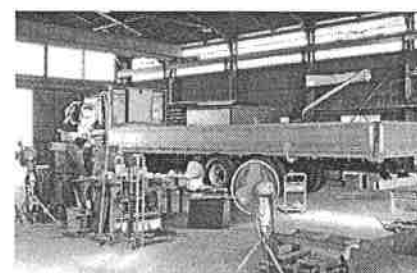
— 力を入れている製品などありますか？

1973年に米国タフコートダイノール社と契約し、タフコート（自動車防錆処理）を始めました。

タフコート（自動車防錆加工）



作業風景



工場内風景

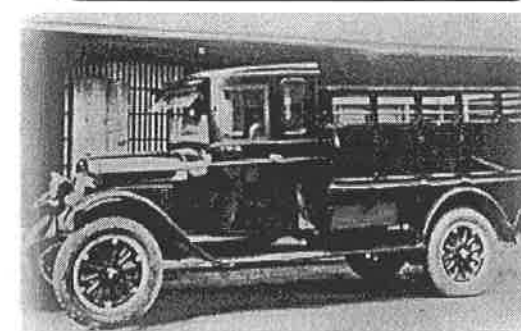
溶接部、接合部に浸透剤をスプレーし、密封剤で被膜を作り、錆の要因である水分を完全に遮断します。冬季間に行われる凍結防止剤などの散布で錆びることも多い地域なので、車が錆びにくくなったとお客様からは好評です。

— 今後の抱負、方向性などはいかがですか？

創業当初から変わっていないのですが、当時より「堅牢・優美・耐久性のあるトラック荷台の製造」を基本に取組んで邁進してきました。その信

念と技術力は、今も脈々と受け継がれています。地元に着した技術サービスを第一に心がけ、お客様のニーズに応えていきたいと思っています。

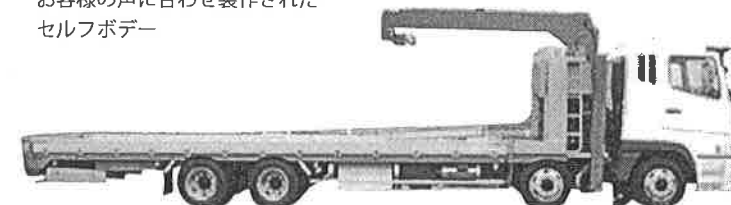
1927年に製作した木製の車両



全て木製で、外装に漆塗りが施されている

セルフボデー（クレーン付）

お客様の声に合わせて製作されたセルフボデー



人

— 現在はどのような人が働いているのですか？

当社は長い期間、働いている人がほとんどで、高齢化が進んでいます。

しかし、熟練した技術・技能を持つ者がほとんどであり、お客様との関係も長い年月の中で積み重ねてきた実績があります。

そのことを大切に、今いる従業員にはなるべく長く働いてもらえるように無理をしないで毎日の作業を進めてもらっています。

— お客様のニーズに合った製品を作るためにどのようなことに気を付けていますか？

まずお客様の話を聞いて、どういった製品を求めているかをうかがいます。その後現場で検討を行いながら作業を進め、製品を作り上げます。

現場で働く一人一人が「どうしたらいいか」を常に考えていることは、当社の利点でもあり、話をよく聞くことで、お客様を身近に感じ、お客様の求める車両を製作することができると思います。

住友スリーエム(株)

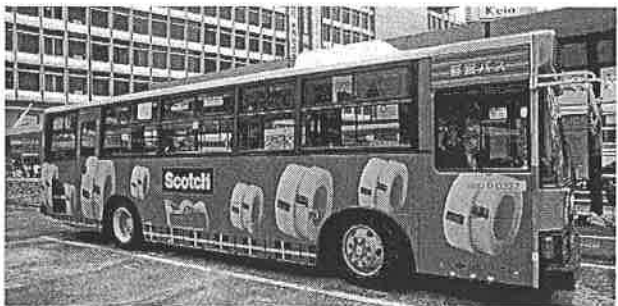
貼りやすく、剥がしやすいフィルムの開発

住友スリーエム(株)は米国 3M と住友グループとの合併で設立され、昨年で 50 周年を迎えた。製造・販売する製品は 7 万とも 10 万種類ともいわれ、あらゆる業界に浸透している。

その中のひとつであるスコッチカルフィルムは、サイングラフィックス製品として、コマーシャルグラフィックス事業部が担当している製品のひとつであり、車両ポデーへのフリートマーケティング、鉄道車両マーケティング、あるいは、さまざまな屋外看板に使用されている顧客ニーズの高い製品である。そして非常にユニークな粘着システムをもつ製品でもある。

2000 年頃、デジタル印刷が主流になると、このスコッチカルフィルムに広告印刷を施し、バスや電車を宣伝媒体として使用したいというニーズが高まってきた。バス、電車の場合、広告宣伝期間が終了すると、車両を元の状態に戻して返却することが絶対条件であった。しかし、それまでのフィルムは貼りやすいものではあったが、剥がす際には糊が車体に残ったり、車両自体を傷つけたりと剥がしにくいものであった。

そこで取組んだのが「貼りやすく、剥がれやすい」、この相反する条件を満たすフィルムの開発であった。



阿部 秀俊 (1990 年入社)
シニアスペシャリスト

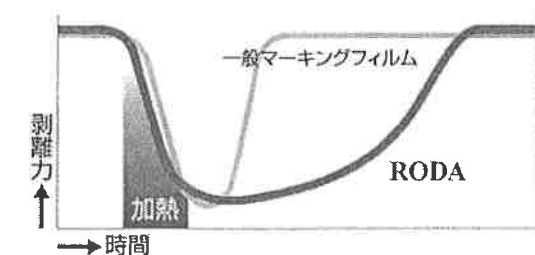
コマーシャルグラフィックス事業部の開発・製造を担当する山形スリーエム(株)のコマーシャルグラフィックス技術部に所属、屋内外屋外装飾用フィルム向け新規粘着剤・フィルムの開発に従事。



しかし開発は短期間の上、試行錯誤の繰り返しであったという。粘着力を弱くすると、宣伝期間中にフィルムが剥がれてしまい、製品として成り立たない。「通常は選りすぐり 2 種類程度を本機で試作用に製作し、市場評価など経て最終決定に持ち込むのですが、この時は時間がなく、できたものをすべて製作して試したりもしました」と開発担当の阿部氏は語る。

解決の糸口は「熱」であった。加熱することで糊残りなく容易に剥がせる時間を長く維持できる「剥離コントロールシステム」の開発へと辿り着いた。世界初となった剥離コントロールシステムは、「RODA (Removal On Demand Adhesive)」と名付けられ、その後さまざまな分野で威力を発揮している。

独自に築き上げた多様な技術をベースに、今後もお客様のニーズにあった製品を開発しより使いやすい製品につなげていきたいという。



貼付時のエア抜きが簡単で、広い面積や複雑な面への貼付が素早く簡単に行える。RODA と併用することで、貼り剥がしの作業時間の短縮を図ることができる。



□住友スリーエム(株) (代表取締役社長 ジェシー・ジー・シン)
「世の中に存在しない製品の開発」を志向して、新しい世界を切り拓き、持続的な発展を目指します。

本社

〒158-8583 東京都世田谷区玉川台 2 丁目 33 番 1 号
TEL : 03-3709-8111
<http://www.mmm.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。

(株)エスワイエス

バス用路肩灯の LED 化による防水構造の開発

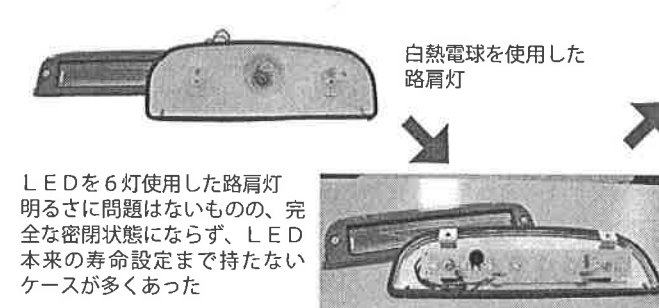
(株)エスワイエスは 1947 年に自動車ランプの補修メーカーとして創業、現在ではトラック・バス・特殊車両用灯火をはじめ、産業車両・鉄道車両向けのランプを製造している。

これらのランプに使用する光源は、時代とともに白熱電球からハロゲンバルブへと変化し、車両の軽量化や省電力が求められる現在、LED や HID への移行が課題となっている。

LED はダイオード自体の寿命は約 4 万時間とされているが、搭載する基盤はわずかな湿気でも腐食しやすく、また水の浸入により不点灯となることがあった。

明るさでは充分電球に代わるものであったが、車両用として室外に取り付けるには、防水構造によっては設定寿命まで至らないこともあり、LED の採用にユーザーは慎重にならざるを得ない状況であった。

(株)エスワイエスでは、1976 年よりプラスチック成型を行い、成型品による溶着技術を培ってきた。そこでその技術を使い、新しいタイプの路肩灯の開発に取組んだ。

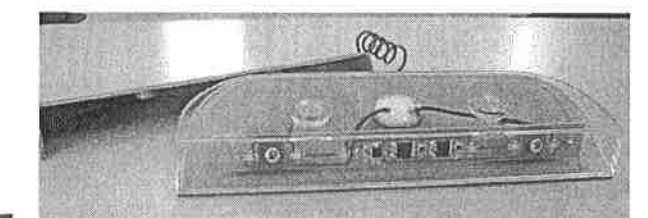


「開発段階では、従来の電球タイプ鉄製ハウジングに LED 基板をエポキシ樹脂でコーティングして搭載する防水方法を検討していたのですが、取付場所が路面から 50cm でタイヤハウスの直近という厳しい環境と、最低 10 年は使用するバス車両という条件では耐久性の保証が困難と判断し、ゼロから設計し直しました」と二川氏は当時を振り返る。

試作、実験を繰り返した結果、プラスチック本体とレンズを溶着して結合させる超音波溶着で、LED 基板を密閉、水の侵入を防ぐことに成功した。これにより基板の周囲に空間ができ、放熱スペースを確保する効果も生まれた。この路肩灯は今後随時販売していく予定である。

(株)エスワイエスでは、これからも資源を浪費しないモノづくりに力を注ぎ、ユーザーに役立つ製品を開発していきたいという。

SYS8355LED 路肩灯



プラスチックハウジングとレンズの使用で重量が 140g、定電流 1C の採用で電圧変動時でも安定した明るさを確保した。また、制御回路を見直したことで LED 特有の発熱を大幅に抑制し、長寿命化を実現した。



二川 幸司
設計担当

市光工業(株)でデイトムランニング LED ランプ開発を主導、2009 年より(株)エスワイエス技術部スタッフとして、LED 製品の設計開発に携わる。



□(株)エスワイエス (代表取締役 鈴木和夫)
「最小の資源で最良の製品を作る」を基本コンセプトにお客様にとっての最適な品質・コストを提供する企業でありたいと考えています。

本社

〒174-0054 東京都板橋区宮本町 49-2
TEL : 03-3960-2231 FAX : 03-3966-8165

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づくりをユーザーの皆様を紹介します。

航空貨物運搬ウイングの開発 ———— 本所自動車工業(株)

当社は1987年より航空貨物運搬車の開発を行い、これまでにスチールバン、平ボディ、ウイング、フルウイング等、さまざまなタイプの車両を製造し、実績を重ねてきました。

今回新たに開発したウイングは、サイドに厚さ22mmのサンドイッチパネルを採用し、荷台内法の幅広化を実現、航空貨物コンテナをそのまま積載できる構造としました。

また、観音扉はドイツ製でこちらもサンドイッチパネル構造となっており、サイドパネルと共にリベットがないので外観が美しく、社名や文字の施工も容易できれいに仕上がります。

このウイングを開発するにあたり社内プロジェクトを組み、営業・設計・購買・製造それぞれの視点から意見を出し合い、最良の車両になるよう社員一丸となって取り組みました。



本所自動車工業株式会社

〒326-0003 栃木県足利市名草下町1-2-3
TEL 0284-40-2620 FAX 0284-40-2621
URL: <http://www.honjo-body.co.jp>

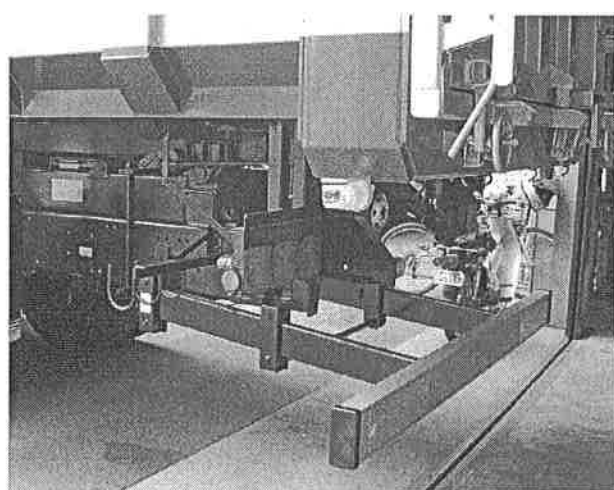
高品質の製品を求めて ———— (株)岡山熔接所

当社では1957年の創業以来、トラックの突入防止装置(リヤバンパ)を製作しています。製作には、お客様からのさまざまなご要望やご意見を反映し、実用的な製品開発を社員一同、試行錯誤しながら生み出してきました。

例えば、振り子式や前後式、360度回転式のリアバンパーなどは油圧式の場合、油漏れが発生すると、道路など公共施設を汚す原因となります。空気式にすることで漏れが生じても油で汚れることはなくなり、一番リスクの少ない上下式や引き出し式を当社独自で開発、国土交通省より日本初となる認証となりました。

またより完成度の高い物であり続けるため国産の部品にこだわり続けています。特に日本製品の優れている「心・技・体」をはじめ、品質の高さや均一性のとれた部品・管理供給力の底力を町工場より微力ながら発信し続けています。

これからも、ユーザーに満足していただける製品であり続けるために日々精進して参ります。



株式会社岡山熔接所 (OKAYO)

〒700-0963 岡山県岡山市北区北長瀬表町3-19-10
TEL 086-241-9051 FAX 086-244-5070
URL: <http://www.okayo.net/>

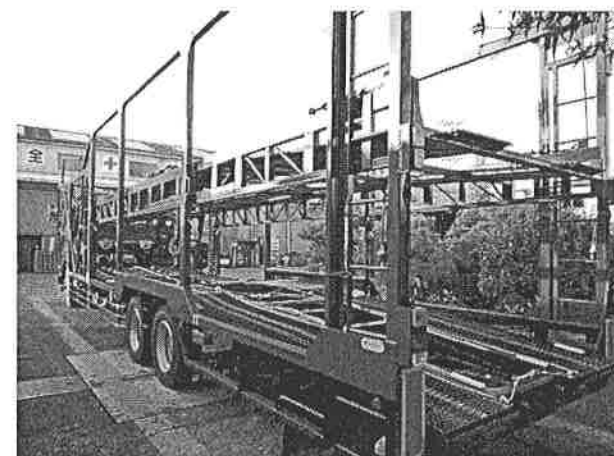
クラフトマンシップと品質管理 ———— 細谷車体工業(株)

当社は現在、架装台数の8割以上が車両運搬車という車載車専門架装メーカーです。完全受注生産で、ハンドワークによる架装を行っています。

車載車専門のメーカーで在り続けるため、これまで積み重ねてきたノウハウを継承しつつ、1台毎の手づくりでも安定した品質確保にするため、2006年にISO9001の認証を取得いたしました。ISO9001をベースに社員の意識改革を喚起し、品質の維持・向上と業務の効率化を推進すべく、独自の管理システムを構築してきました。

多種類の作業工程を少人数で効率良くこなすべく、当社が現在最重要課題として取り組んでいるのが人材の育成であります。製造部門では、さまざまな作業を安全にこなすことのできる多技能工の養成が不可欠であり、現在鋭意取り組んでいるところです。

当社独自の仕様書や図面を理解することをはじめ、車載車専門の架装メーカーであるが故の多くの約束事



や作業手順・QC工程表を理解し実践するために、必要なスキルを個々人に届けさせるべく、OJTを含むさまざまな教育・訓練の機会を作っています。

鉄・非鉄等の溶接技術、組み立て、組みつけ、クレーン・フォークリフトの操作、使用している機械・工具全般にわたる取り扱いやメンテナンス等は必須要件としています。

また、安全に作業を遂行するために、作業改善活動、5S活動を徹底して実施し、労働災害永久ゼロを目指しています。

細谷車体工業株式会社

〒136-0071 東京都江東区亀戸1-7-3
TEL 03-3683-0391 FAX 03-3636-1105
URL: <http://www.hosoyashatai.co.jp>

ユーザーの要望に沿った製品の開発 ———— 松坂自動車工業(株)

当社は平ボディ、チップ用ボディを主力製品に生産を行っています。創業以来、ユーザーのニーズに沿った一品一様の製作で使いやすいボディの製作を心がけてきました。

特にウイング式チップボディは20年以上前から製作していますが、お客様の要望を反映し、試行錯誤を繰り返してきた製品です。

製作当初は、ウインチで羽根を昇降させる方式を採用していましたが、その後センターフレーム無しのウイングを試作したり、10年位前からは、当社でウイングごと製作を行っています。

これにより、ユーザーの要望を更に受け入れやすくなりました。例えばセンターフレームの位置を片側にずらしたり、天井部の横桟の本数を減らすなど、製品に迅速に反映できるようになりました。荷台なども積荷の量や積み方をユーザーそれぞれに確認し、使い方に合わせた製作を行っています。



ウイング式チップ積みボディ
(センターフレームレス)



ボディ内部

松坂自動車工業株式会社

〒515-0812 三重県松阪市船江町1518-1
TEL 0598-51-4148 FAX 0598-51-4151

そこが **知** りたい

第12回

車体工業会

「環境基準適合ラベル制度」とは？

皆さんはトラックなどの後ろに貼ってある小さな白いラベルを見たことがありますか？これが、当会の架装物リサイクル自主基準に適合している証の「環境基準適合ラベル」です。

本誌 11 頁の記事にあるように、当会では従来からのラベルに加え、新たな要件を加えた「新環境基準適合ラベル（通称：ゴールドラベル）」の設定を決定しました。今回は「環境基準適合ラベル制度」について紹介します。

■環境基準適合ラベル制度とは？

環境基準適合ラベルは、使用済みラベルが貼ってある架装物の分別解体が容易で、再生資源として再び利用され易く、環境にやさしい架装物であることを証明するラベルです。

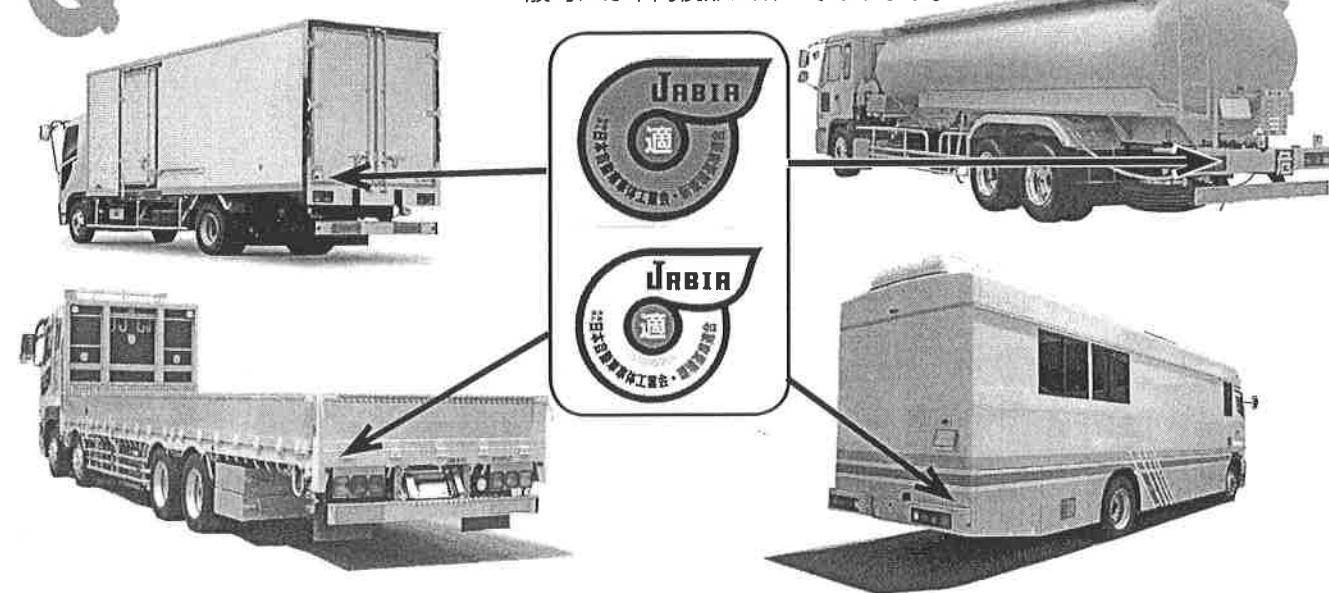
このラベルは、その架装物が当会で規定した架装物リサイクル自主基準を満たした車に貼ることができ、ラベルを貼ってある車は環境にやさしい車ともいえます。

ラベルデザインは当会会章をベースにしており、円形はタイヤを表し、これに羽根を配して「躍進」を表現しています。またこのラベルには一連番号が印字されており、不正貼付が出来ないように工夫されています。

今回、この「環境基準適合ラベル」に加え、新たに「新環境基準適合ラベル（ゴールドラベル）」を設定しました。

■どこに貼ってあるのか

車両の見やすい位置で、一般的には車両後部に貼ってあります。



環境基準適合ラベル



新環境基準適合ラベル（ゴールドラベル）



■貼ることが出来る要件とは？

●環境基準適合ラベルの場合

環境基準適合ラベルを貼るには、分別解体が容易に出来る架装物であることを証明する次の4つの要件が必要となります。

要件1：3R判断基準ガイドラインの作成・運用

・リデュース、リユース、リサイクルに関するガイドラインを作成し、運用する。

要件2：機種別解体マニュアルの作成および公開

・解体の手順や、材料名称について解説した解体マニュアルを作成し、自社ホームページで公開。

または、電話等での依頼を受けた場合、印刷物の送付が可能であること。

・危険部位、環境負荷物質の使用や特殊な構造の使用部位などの解説などの記載

要件3：製造者名の表示

要件4：樹脂部品材料の表示

●新環境基準適合ラベル（ゴールドラベル）の場合

上記4要件に加え、リサイクル可能率95%以上で環境負荷物質削減の当会自主基準を満足していること、第三者による環境認証取得工場で生産された架装物であることを証明する3要件が追加されました。新環境基準適合ラベル（ゴールドラベル）はこの7要件を満たした場合に貼付することができます。

追加要件1

車体製品部材の

リサイクル可能率が95%以上であること。

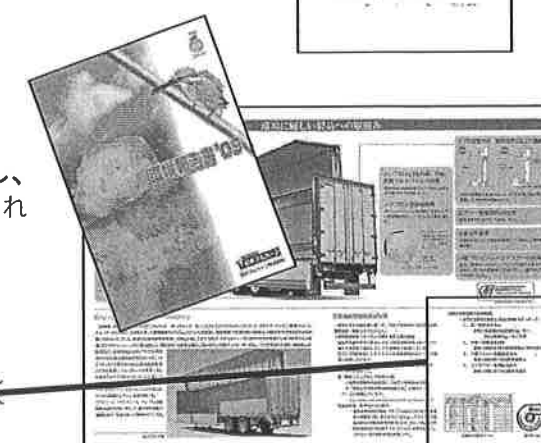
・リサイクル可能率計算書を添付



追加要件2

環境負荷物質削減の当会自主基準を達成し、またはそれを環境負荷物質フリー宣言として、公表されていること。

環境報告書の中に「環境負荷物質フリー宣言」を掲載（参考資料：日本フルハーブ㈱環境報告書）



追加要件3

環境認証取得証明

・当該製品が、次の第三者による環境認証取得工場で生産されていること。

① ISO14001

② エコアクション21



エコアクション21 認証・登録証
エコアクション21 ガイドラインに基づき、審査、認証、登録する制度。環境省が中小事業者等の幅広い事業者に対して策定し普及を進めている。

Coffee Break

夢への道程

トヨタ自動車九州(株) 高須賀 勝俊

「五輪選手」「メダリスト」といえば、テレビの中の人でありスーパースター。雲の上の人だと思っていた。「オリンピック」、この言葉を身近に感じたのは私が入社した約10年前のことであった。1992年に開催されたバルセロナ五輪男子マラソンにおいて銀メダルを獲得した森下広一氏が私の前に座っているのではないか！衝撃だった。幼少よりバスケットボールに明け暮れていた私は、それまで陸上競技とは無縁だったが、五輪にて、ゴールに向かって歯を食いしばり懸命に走る同氏をテレビの前で応援していた。その人が目の前にいる。

1998年に創設された当社陸上競技部。陸上競技に関しては無知だった私は、同じ職場の森下監督をきっかけに陸上競技を応援するようになった。同じ会社、同じ職場のメンバーが一生懸命、競技に打ち込む姿を見て応援するうちに自然と惹かれていったのだと思う。

そして時が過ぎて、私の職場に一人の選手が配属された。かつて箱根駅伝にて「山の神」と称された今井正人である。私と同じように力走する森下氏に感銘を受けた彼は、森下氏を師事するべく当社へ入社してきた。

「マラソンでオリンピックを目指したい」入社当時から世界を目指し、日々練習を重ねる姿は私や職場の



左端中段が筆者

メンバーにたくさんの夢と感動を与えている。期待通りの結果が出れば共に喜び、我々や多くのファンの皆さんの声援を励みとし競技に打ち込む姿勢は、後輩ではあるが一人の人間として敬意を表するところである。そして、世界を目指すべく2010年12月に



レース中の今井選手(右)

開催された福岡国際マラソンに挑戦。職場のメンバー総出で今井を応援した、彼の夢に我々の希望を重ねて…。残念ながら結果は振るわなかったが、結果以上のものを我々に与えてくれた。

座右の銘は「精進」。今日も世界の、オリンピックの舞台を目指して練習に勤しんでいる。これまで同様、これからも今井、職場のメンバーと共に夢への道程を楽しみたいと思う。

ENJOY FOOTBALL

平本工業(株) 野垣 利幸

全世界で競技人口2億人以上、サポーターを含めれば10億人以上ともいわれ、ワールドカップはオリンピックを超えてスポーツでは最大のイベント、そう私が今一番関心を持っているのがサッカーです。とはいつても実際プレーするのではなく見る方ですが。

学生時代はサッカーをしていたのでもないのに、こんなに関心を持つとは自分でも驚いています。思えば、息子が幼稚園の時にサッカークラブに入部したのがきっかけでした。息子は守備的ポジションだったため、点を取ることが少なく、それが不満でしたが、息子が一生懸命にプレーする姿を見ている内に、11人全員が協力して初めて点が取れると知ると同時にその魅力にとりつかれて、サッカーのことを毎日考える程好きになってしまいました。

休日は息子のチームの試合を見るのが楽しみで、遠方の試合でも悪天候時の練習でも私の方が喜んで行ってしまうほどです。息子の所属チームの親御さんと自然に仲良くなり、息子の練習の合間にお茶を楽しみ、



チームの練習風景

親睦会と称し飲み会を行ったり、どこの親御さんも子供以上に楽しんでいるようです。最初は自分の子供しか見ていませんでしたが、他の子供さんを見るようになり、気がつけば自然にチーム全員の子を応援していました。

子供たちもチームメイトの誰かが負傷すれば自分のことのように心配し、フォローしている姿を見ると素晴らしいスポーツとめぐり合えて、親子共々本当に良かったなと思っています。でも時には興奮しすぎて試合後子供に監督になったつもりで小言を言ってしまう、子供に「じゃあお父さんやって見てよ」と言われることが多々あります。

今ではサッカー中継があるときは、家族全員で観戦し、監督、解説者、プレーヤーになったつもりで大騒ぎしています。私にとってはその瞬間が一番くつろげる時間でもあり、今は息子が日本代表で活躍してくれることを勝手に夢を見ている私です。

タイのゴルフ事情

いすゞ車体(株) 平野 佳計

私は、昨年の6月末からタイに単身赴任し半年過ぎました。

仕事の事情で12月30日まで勤務し、一人の年末年始でありながら年末年始をゴルフ仲間と楽しむことが出来ました(3日間連荘のゴルフ三昧でした)。タイに来て関連企業の縁ある人と知り合いになり、今は健康維持のためと称して、タイでのゴルフをおおいに楽しんでいます。ちなみに、日本では月一のゴルフでしたがここ半年間で20回もプレーしました。

バンコク近郊のゴルフ場は、総じて平坦な地形のコースレイアウトで、各ホールには、平行してウォーターハザードが絡んでいるのと林に囲まれ、更にフェアウェイは微妙かつ大胆な凹凸があちらこちらに配置され戦略的なコース造りとなっています。特に、ショー



「大晦日のゴルフ会」のメンバーと(中央が筆者)

トホールは、必ずといってよいほどの池越えと浮島スタイルが組み合わされています。

キャディは、プレイヤー1人に1人が基本です。ゴルフ場に着くとまず、キャディが寄ってきて、バックを降ろしキャディ番号の札を渡されます。その札の番号のキャディが当日の担当となる訳です。

そして、ハウス内の受付で当日の料金をスタート前に支払いを済ませ、利用カードとスコアカードを受け取り、スタートホールに行くとキャディの溜まり場があり、そこで自分のバックを乗せたカートと当日のキャディを探し、挨拶を交わしスタートホールに行つてコースに出ます。

タイのゴルフ場に来て驚いたことは、スコアカードのプレイヤーの記入欄が5人または6人分あります。日本では一組4人で、タイでも基本は一組4人ではあると思うのですが、最大6人までプレーが可能です。

前の組が遅くてイライラする時など、よく見てみると一組が5人だったり、中には6人というケースさえもあり、ティーグラウンドとかグリーン周りではプレイヤーとキャディさん含め総勢10人や12人の集団となります。これは、ほとんどがタイ人グループです。この集団の後の組になるとプレーは遅くなり、リズムが狂わせられ最悪となりスコアメイクもままになりません。でも、タイ人は、時間には寛容であり上手くやっているようです。

元々ゴルフは、好きな趣味の一つとして日本でも長年やっていたので、これからの目標として、ゴルフを楽しみながら、スコアアップを目指し、ステップアップすると共にパートナーとの交流を含め健康管理の一貫としてこれからも継続していきます。



2011. 春



海外との取引に頑張っています。

東急車輛特装(株) 営業部 **三野 浩司** さん

Q1 どんなお仕事ですか。

トラックシャシメーカーの窓口業務と輸出業務を担当しています。国内向けの場合、メーカー完成車の仕様

設定やシャシがモデルチェンジ等がある時など当社設計とのパイプ的な仕事を行っています。

Q2 仕事で楽しいときは

ODA 案件や一般国際入札等で自分が提案して作成した仕様書が採用され、受注に結びついた時は製造メーカーならではの充実感と達成感を味わえます。

Q3 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は？
カザフスタンのウラン鉱山プロジェクトに関わる掘削機を搭載したトレーラを納車する際、シベリア鉄道の専用貨車を使って1カ月以上かけて納車したことです。

Q4 御社のPRをしてください！

新会社「東急車輛特装(株)」として再スタートしてもうすぐ1年が経ちます。歴史と技術を継承し、多くの経験を基により多くのお客様のニーズに応え、良い製品を提供すべく日々頑張っています。特に輸出のトレーラは実績も多数あり、現地の評判も上々です。トレーラ、ボデー架装の事はもちろん、燃料給油車・給水車・汚泥吸引車に付いても対応可能ですので何でもお尋ねください。

唯一無二のオリジナルな製品を製作

山田車体工業(株) 水戸工場 製造課 **高野 竜二** さん

Q1 どんなお仕事ですか。

現在は製造課に所属し、主に架装ボデーの最終検査や各種検査データの記録整理を行っています。また、環境マネジメントシステム「エコアクション21」の認証を受けており、環境活動への取組みも担当しています。活動の中で各種エネルギー使用量集計・廃棄物や化学物質の削減、省エネタイプの設備導入を積極的に提案しています。

Q2 仕事で楽しいときは

フルオーダーメイドにより、設計、部材の調達から製作を経て形となり唯一無二のオリジナルな製品に仕上がるころです。また、さまざまなアイデアを取り入れることにより、より良い製品が生まれるところが楽しい瞬間です。

Q3 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は？

直接的な仕事ではありませんが、近所の小学生たちと「クリーン作戦」と称し地域の清掃活動を行い、子供たちとのふれあいを通じて一民間企業としての環境への関わり方を再確認できました。

Q4 御社のPRをしてください！

私たちは社員一丸となってお客様のニーズを最大限に実現し、利便性に優れ、より長くご愛用いただけるボデーづくりを目指しています。

会員会社の生産台数推移

2010年4月～12月累計の会員全体の生産台数は、1,668,169台(対前年比6.3%増)となった。ただし、2008年比較では、22%減と低調。量産委託生産車を除く当会特有の非量産車の生産状況は、77,346台(対前年比12.1%増)となった。ただし、2008年比較では、30%減と低調。

■ 2010年4月～12月 生産状況概要

(1) 特装車

・4月～12月累計は対前年比9%増(輸送系車両が35%増、作業系車両が2%減、輸出が39%減)
・直近では10月:14%減、11月:6%減、12月:7%減である。4～12月累計の2008年比較では36%減と低水準

(2) 特種車

・4月～12月累計は対前年比39%減(車いす移動車8%増、警察車95%減、その他は昨年同様)
・台数の多い車いす移動車は対前年比8%増となっているが、2008年比較では19%の減少
・警察車の95%減については、2009年度の補正予算による特需の反動の結果

(3) トラック(除くメーカー標準車)

・4月～12月累計は対前年比39%増。9月までは30%以上の増加が続いたが、10月以降の伸びは鈍化
・直近の状況は、大型は減っているが、中小型は伸びている状況
・2008年比較では37%減であり、回復には遠い状況が継続

(4) バン

・4月～12月累計は対前年比27%増、2008年比較では20%減と低水準。
・冷凍・保冷車を除くバンの4～12月累計は対前年比51%増で、毎月前年を上回っている。直近は、10月:15%増、11月:13%増、12月:45%増である。大型は減っているが、中小型は伸びている状況

(5) トレーラ

・4月～12月累計は対前年比58%増(平床42%増、バン44%増、コンテナ104%増、その他22%増)
・5月以降は対前年比で30%増以上の生産台数ではあるが、2008年との比較では53%減

(6) 大中型バス

・4月～12月累計は対前年比4%減(路線3%増、観光8%増、自家用45%減)
・4月、5月は、2倍近い増加であったが、以降増加幅が縮小し、8月には減少に転じた。直近の10月、11月は51%減、12月は41%減

(7) 小型車(小型部会員の委託生産の乗・商用車)

・4月～12月累計は対前年比5%増(国内9%増、輸出1%増)であるが、2008年比較では21%減と低水準
・9月までは増加していたが、10月以降は減少

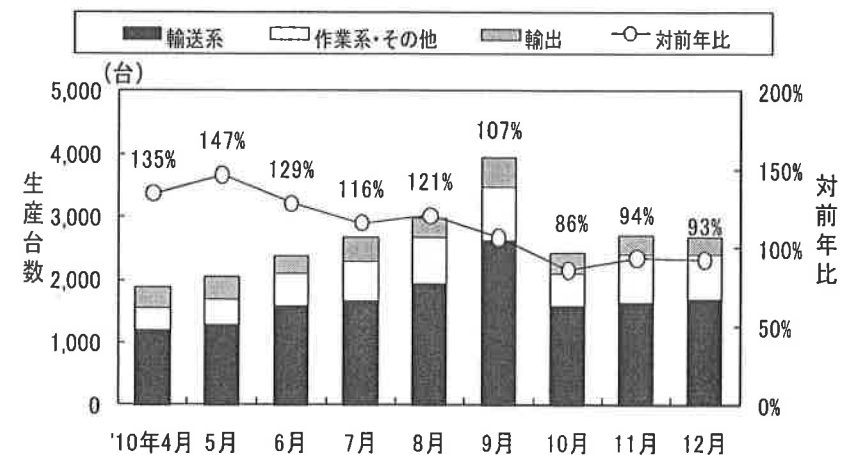
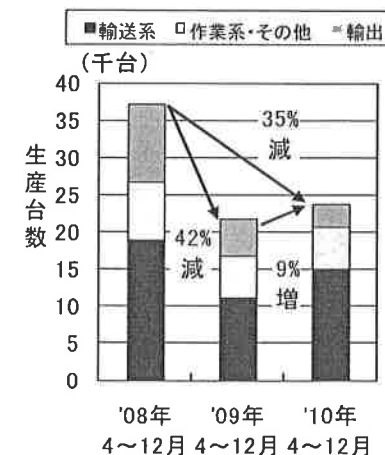
車体工業会会員生産台数の公表について

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。

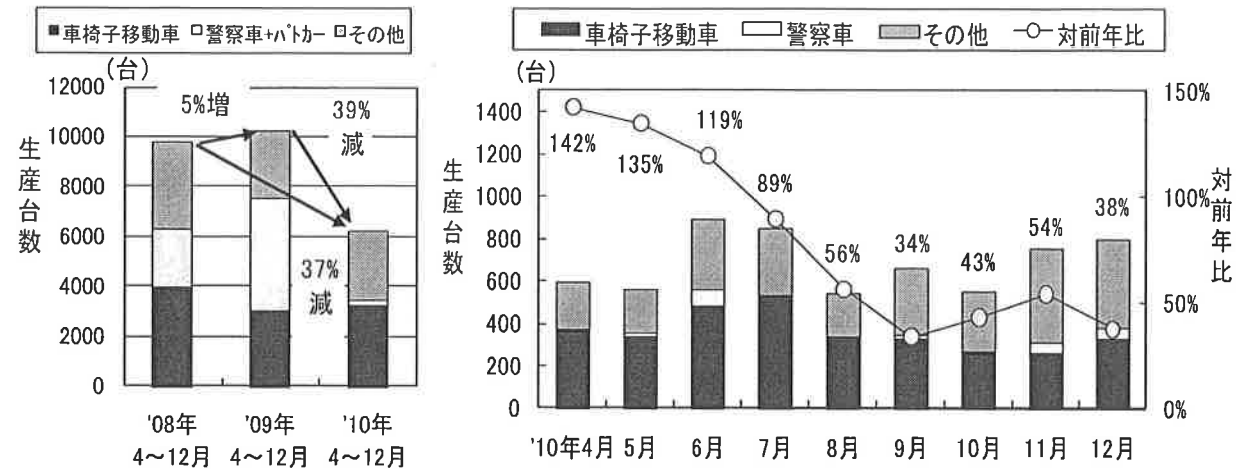
<http://www.jabia.or.jp/data/index.php>

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。

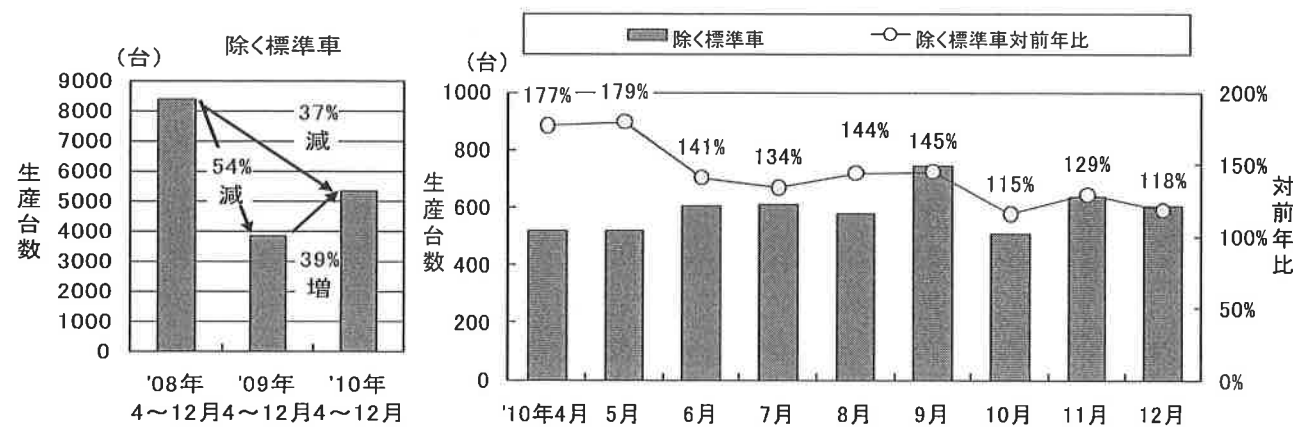
特 装 車



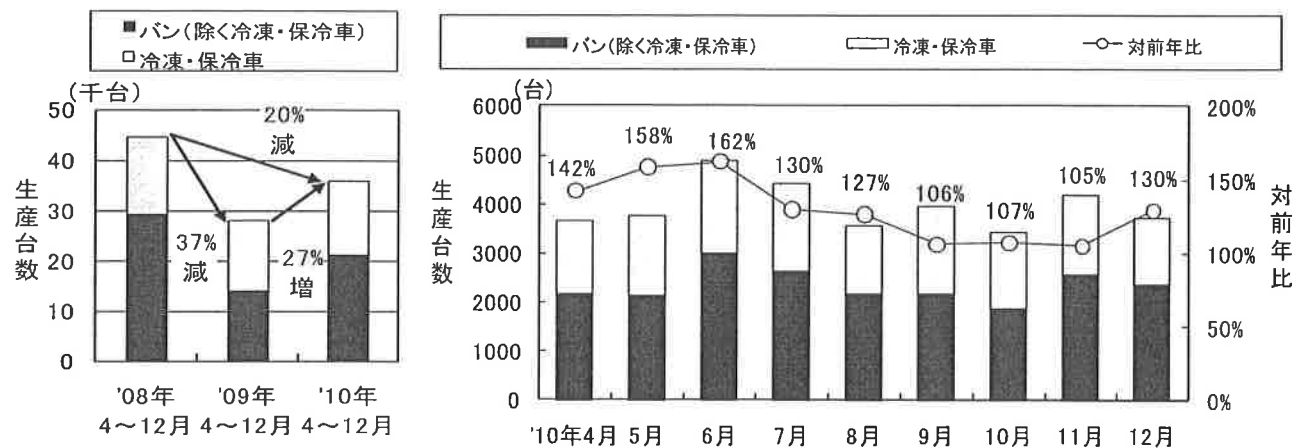
特種車



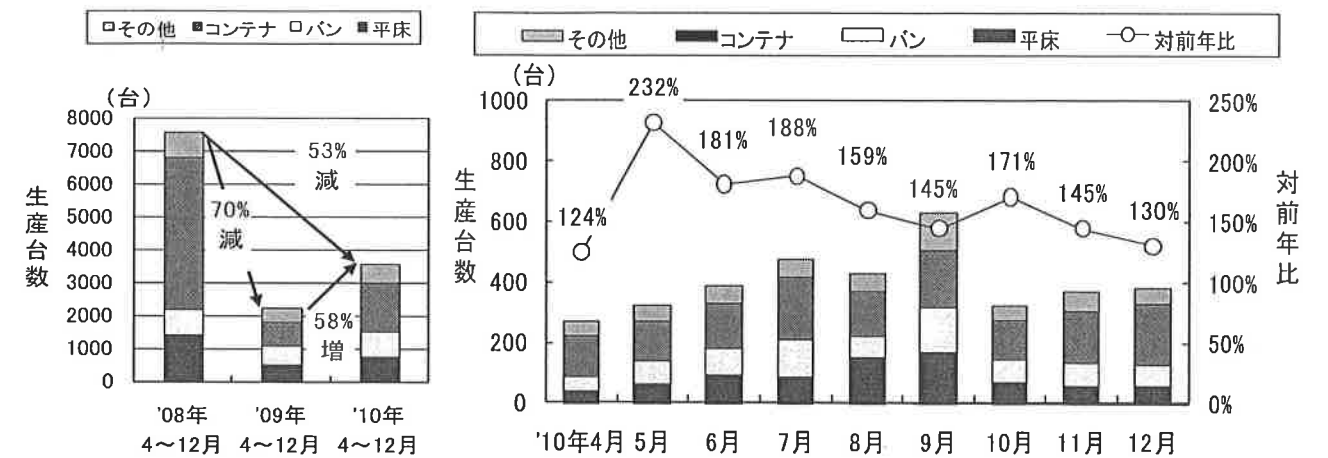
トラック



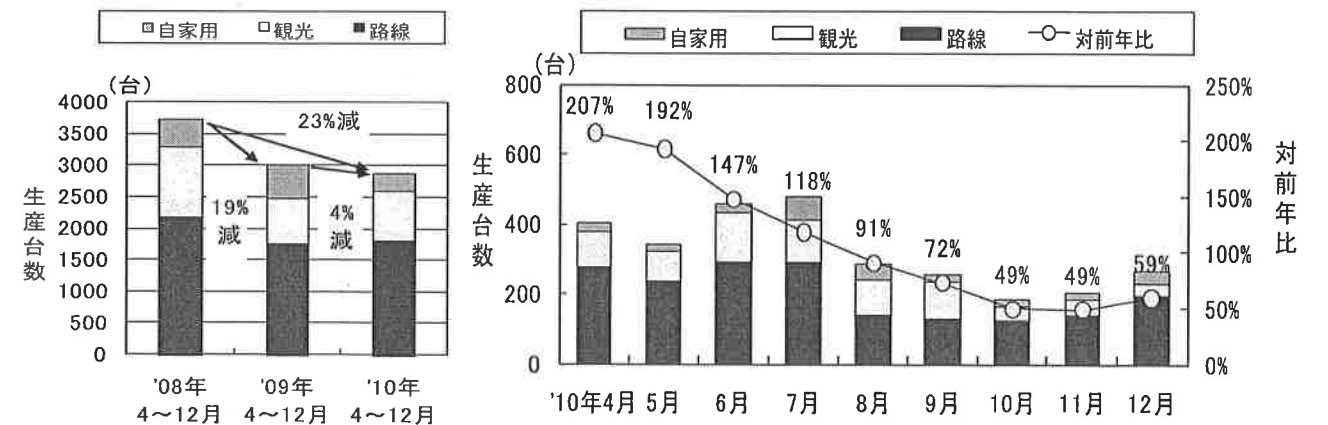
バン



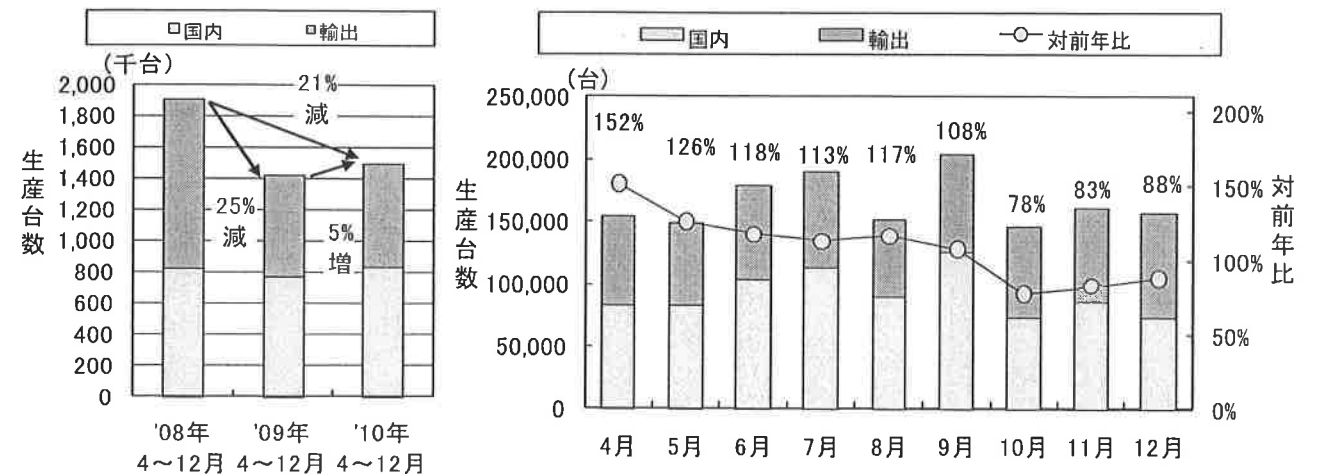
トレーラ



大中型バス



小型車 (小型部会員の委託生産の乗・商用車)





記録的な厳冬、大雪と異常
づくめの冬もやっと終わり、
沈丁花のいい香りの時期に
なりました。

最近は気候だけでなく政治
も異常事態が続いているが、こ
ちらは我慢していれば
時間が解決してくれるものでも
なく、虚しさだけが溜まってい
く感じです。先月高速道路の新
たな料金割引制度が発表とな
ったが、与党の大判振る舞い
のバラマキ。当初の10年間の
割引財源を残し2～3年で使

通常総会のご案内

- ◆日時 2011年5月20日(金) 15:00～
- ◆場所 グランドプリンスホテル高輪
「プリンスルーム」
東京都港区高輪3-13-1
TEL 03-3447-1111
JR・京浜急行 品川駅下車
高輪口より徒歩5分
- ◆議題 2010年度の事業報告と2011年度
事業計画案の承認
2010年度決算と2011年度予算案
の承認
2010・2011年度役員選任 等
- ◆懇親会 17:00～18:30「クラウンルーム」

この会報「車体NEWS」は、主として自動車車体にかかわる法令改正等の動きを情報としてとりまとめ、春、夏、秋、冬の4回、季刊発行により関係方面の方々に毎回およそ1,700部を送付させていただいております。

送付先は当工業会会員事業所他全国の大型車等の自動車販社、各都道府県のバス、トラック協会、バス、トラックの大手ユーザー、全国の経済産業局、運輸局、運輸支局、自動車検査(独)検査部・事務所、日本自動車車体整備協同組合連合会、軽自動車検査協会および自動車関係団体となっております。

広告掲載会社

住友スリーエム株式会社	表2
小平産業株式会社	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

切ってしまうというのがその後はどうするのか?全く不安になってしまう(とは言っても、安くなるのはうれしいもので、花見やゴルフに遠出を楽しみにしているもう一人の自分もいます)。

さて当会は先日内閣府の審査会から「一般法人化の認可相当」という答申をいただき、4月1日付で一般法人移行することになりました。当会はこの移行を単なる法的対応だけでなく、活性化の一手段ととらえ、いろいろ新たな活動を計画中です。今後ともご協力をお願いします。(橋本)

■表紙写真について スカイアームΣ型屈折はしご付 消防ポンプ自動車

日本機械工業(株) 製

この車両は、特殊なリンク機構がカウンターバランスの役目となり、狭いアウトリガ張出しで最大限の作業半径がとれる構造となっており、キャブのドアを開けたスペースがあれば設置が可能。

スカイアームΣは、ほぼ垂直に上下するリンク機構と伸縮ブームを併用して電線等の障害物をかわして、低層階越しの救助、消火が容易に行えます。

車体工業会事務局 新任挨拶

事務局次長 山田 徳善

本年の3月より当会にお世話になっております。環境関係他を担当いたします。会員皆様のお役に立つように頑張りたいと思います。よろしく願い申し上げます。



第42回東京モーターショー2011 概要 決まる

当会「働くクルマ合同展示」概要もほぼ決定

一般社団法人 日本自動車工業会(会長:志賀俊之)は、第42回東京モーターショーを2011年12月2日(金)から12月11日(日)までの10日間(一般公開は12月3日(土)から)、東京ビッグサイト(江東区・有明)で開催することを決定した。

新生「第42回東京モーターショー2011」は、乗用車、商用車、二輪車、車体、部品・機械器具関連製品を含む総合ショーとして開催する。国内外の主要ブランドが参加する国際モーターショーとして、自動車産業の安全・環境など最先端の次世代技術を発信するとともに、最新モデルを実際に見て、触れて、乗っていただくことにより、多くの人々にクルマやバイクの魅力、喜び、楽しさを再発見していただく。

また、当会「働くクルマ合同展示」概要もほぼ決定した。

展示会場は東展示棟脇の約600㎡を確保、13台、8社が出展予定である。展示内容も車体業界、会員のPRはもとより、安全、環境活動のPRなども行い、当会が広く活動していることがわかる展示内容とする。

第42回東京モーターショー2011開催概要

名称:第42回東京モーターショー2011
主催:一般社団法人 日本自動車工業会
会期:2011年12月2日(金)
～12月11日(日)10日間
プレスデー:11月30日(水)、12月1日(木)
2日間

特別招待日:12月2日(金)1日間
一般公開日:12月3日(土)～12月11日(日)
9日間
会場:東京ビッグサイト
東京都江東区有明3-11-1
【<http://www.tokyo-bigsight.co.jp/>】

車体工業会「働くクルマ合同展示」概要

日時:11月30日(水)～12月11日(日)10時～17時頃

場所:東京ビッグサイト 東展示場屋外

出展社および台数:13台/8社+車工会ブース(小型4台、中型4台、大型1台、トレーラ4台)

展示内容(予定)

- ・当会ブースを中心に、類似車両毎にまとめて配置。
- ・ブースには、車体業界のPR、会員のPR、当会の安全/環境活動のPRを実施し、当会が広く活動していることを知らしめる。
- ・具体的にはパネル、パンフレット、映像等利用して、来場者にわかりやすくアピールできるものとする。
- ・車両はお客様が乗れる、触れる展示とし、より具体性のある展示で「働くクルマ」への理解を促す。