

車体NEWS

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.
SUMMER 2011 夏

CONTENTS

巻頭言	2
特集 2011年度通常総会開催	5
NEWS 特集	17
・東日本大震災被害関連での 最新雇用調整助成金内容等について	20
・東日本大震災に関する補正予算について	22
NEWS FLASH	
本部だより	24
部会だより	25
支部だより	26
官公庁だより	27
DATA Flash 2010年度主要車種の生産状況	32
編集後記	37



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



グリーン購入法に適合する
グリーン経営認証が
選ばれています。

グリーン購入法では
環境にやさしい取組みをしている
トラック、バス、タクシーの利用が
求められています。

■グリーン購入法とは、環境負荷の少ない製品・サービスを普及させることを目的に制定され、19年度に宅配便などの輸配送(トラック)、20年度に貸切バス・タクシーが調達品目に追加されました。

運輸部門のグリーン経営認証

トラック、バス、タクシー、倉庫、港湾運送、内航海運、旅客船の事業ごとに「環境にやさしい取組みをしている運輸事業者」を認証する制度がグリーン経営認証です。国土交通省および各業界団体の協力を得て、交通エコモ財団が推進しています。

エコドライブや自動車の点検整備などの具体的な環境活動が評価され、6,500事業所以上が認証を取得しています。

中小企業でも取組みやすく、燃費向上はもとより、社員の意識改革のツールにもなっている実効性の高い制度です。

- トラックの認証取得事業者の平均燃費は全国平均より25.3%良い水準です。
- 登録事業所(トラック、バス、タクシー)の保有している車両台数は、18万台を超えています。

2011 年度 通常総会挨拶

新役員を中心に会員一丸となって 「大震災」という難局を乗り切っていきたい

車体工業会の会長を務めております高木でございます。

先ほど全員で黙祷をささげましたが、改めて、大震災で被災された方々にお悔やみとお見舞いを申し上げます。

サプライチェーンの分断によるシャシや部品の納入遅れへの対応、また電力の使用削減への対応等、会員の皆様方におかれまして、大変お忙しい毎日をお過ごしのことと存じます。

このような中、本日は通常総会にあたり、かくも多数の皆様にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

先ほど事務局に聞きましたところ、ここ4年間毎年参加者が増えており、今年は200名以上の参加となっているとのことで大変感謝しております。また後ほど、経済産業省及び国土交通省の方にも参加いただき、ご挨拶をいただく予定となっております。

さて、昨年度1年間を振り返りますと、大変変化の激しかった1年であったと思います。

普通貨物車の販売は10万3千台で前年比15%、そのうち中大型車は5万1千台、24%増加と4年振りに増加に転じました。年度前半は買換え補助金やポスト新長期規制に伴う特需で好調に推移しましたが、秋以降はその反動で前年割れが続きました。年明けから再度回復に向かいましたが、年度末の大震災で事態は一変してしまい、まだ先行き不透明な状態が続いています。

当会会員の生産台数を見ますと、全体では214万台で前年比3%減少でしたが、委託生産車を除く当会特有の非量産車は、3月の落込みが少なかったためもあり10万6千台と前年比6%増加となりました。

当会の会員状況をみますと、昨年度は正会員で5社入会、2社退会で167社に、準会員含む全体では258社となりました。厳しい経営環境の中ですが、正会員はこの2年間で7社増加し、入会理由の多くは「業界情報を入手したい」であり、この期待に応えていく責任の重さを強く感じております。

このような状況のもと、当会は（1）会員支援活動の充実（2）安全対応の推進（3）環境対応の推進（4）当会の活性化の4項目を重点項目として取組んでまいりましたので、それらについて簡単に振り返ってみます。

先ず「会員支援活動」の実績をみますと、技術面では従来から実施している新法規対応への技術的支援に加え、昨年度は新たに改造届け出要領を説明した「改造届け出解説書」を完成させることが出来ました。

また中小企業経営支援の面では、多岐に渡る公的支援策情報を幅広く収集し、会員にタイムリーに展開するとともに、その講演会、説明会も実施いたしました。

次の「安全対応活動」の面では、社会的に大きな関心事にもなったトレーラの横転事故の対策と

して、ロールオーバーコントロール（ROC）という横転抑制装置を共同開発し、効果確認できましたので普及活動を始めました。その他当車体工業会規格であるJABIA規格の4件の制定や、バンパの共同開発などの7件の調査研究業務を終了させることが出来ました。

三点目の「環境対応」の面では、CO₂、VOC、産業廃棄物の削減につきましては、会員の皆様の積極的な削減努力のお陰で、ほぼ今年度目標を達成させることができました。

更には、新たに環境基準適合ラベルに加え、より高度な要件を加味した新ラベルとしてゴールドラベルを設定することが出来ました。

最後の活性化では、計画どおりに一般社団法人への移行が出来ました。

当会ではこれを、単なる法規対応としてだけでなく、当会活性化の手段として捉え、定款、規程類、基準書類の見直しも終了しました。

以上のように昨年度は、「会員支援業務」を最優先に、多くの成果を上げることが出来た年であったと判断しております。

さてここで、直近の課題としてこの場をお借りしてお願いを一点申し上げます。

皆様、十分ご承知のことと存じますが、今年は電力需要が大変緊迫しております。経済産業省や日本経団連からの削減要請もありますが、我々としても、円滑な生産活動維持のため、自主的にも削減を進める必要があります。会員の皆様におかれましては、是非とも最大電力の15%削減をお

願い申し上げます。

なお、この削減方策の一環として、日本自動車工業会としては休日を木曜日、金曜日とする稼働日変更を決定しています。当会会員の電力使用の9割以上は委託生産会社で占めており、これら委託生産会社の多くは稼働日変更する方向で検討中でありますので、他の会員各社におかれましては出来る限りのご協力をお願いします。

しかし当会としては全体を統一することまでは考えておりませんので、会員各社におかれましては、電力削減やお取引先の上流工程、下流工程、また官公庁などとの関係を考慮し、各社様で判断をお願い申し上げます。重要なのは最大電力の削減でありますので、この面で、どうぞよろしくお願い致します。

本年は当会の役員改選の年になっており、私は今回、会長職を辞することになりました。

この2年間の任期中はジェットコースターのような激しい環境変化でありましたが、多少なりとも成果をあげることができたと自負しております。これもひとえに会員の皆様のご支援、ご協力の賜物と深く感謝申し上げます次第であります。

しかしながら道半ばのことも多数ございまして、最大の課題はこの大震災からの復旧であります。車体業界にふたたび繁栄をもたらすために、新しい役員を中心に会員の皆様が一丸となってこの難局を乗り切っていただきますようお願い申し上げます。本日は、誠にありがとうございます。



会長 高木 茂
(日産車体㈱・相談役)

日本経済の発展に貢献する 車体工業会を目指して

水嶋 敏夫

(トヨタ車体㈱取締役会長)

皆様のご推挙により車体工業会の会長を務めることになりました水嶋でございます。62年という諸先輩が築かれた歴史をもった偉大なる車体工業会の会長ということで、私には大変荷が重い役目ですが、副会長の皆様、部会長の皆様、支部長の皆様をはじめ、会員の皆様全員のご支援、ご協力をいただきながら、精一杯運営していきたいと思っております。

高木前会長におかれましては、強い指導力と先見性をもって車体工業会を牽引いただき、先程の事業報告にもありました様に、多くの成果をあげられました。深く感謝申し上げますと共に、今後とも、新しい立場での指導、ご支援をよろしくお願いいたします。

先ほどの事業計画にもありましたように、上期はサプライチェーンの分断による供給面が課題として残っておりますが、我々の製造している「働くクルマ」は復興には不可欠な車両であります。

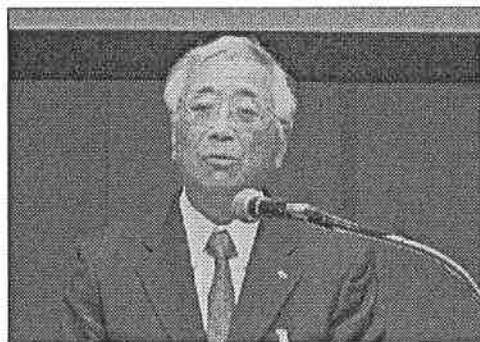
下期は、上期の反動や膨大な公共投資に伴い、需要は大きく回復するものと考えられます。私ども車体工業会がすべき最大の復興支援は、早く製造、供給体制を整え、お客様にお届けすることと思っております。

この面で、会員各社様のご努力をお願いいたしますとともに、車体工業会全体として、対応すべきことがあれば対応していきたいと考えております。

何れにしましても当面は厳しい状況が続きますが、先ほどの審議いただきました事業計画では膨大な、多岐に渡る計画がでております。

まずは、これらを着実に実行し成果に結び付けることが必要であり、そのためには皆様方のご協力が不可欠であります。

皆様の一層のご指導、ご協力をお願い申し上げまして、会長就任の挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。



2011 年度通常総会開催

新役員体制発足

当工業会の2011年度通常総会は、5月20日15時30分からグランドプリンス高輪において盛大に開催された。

総会の概要は次のとおりである。

◆出席者数

正会員	74 社
〃 委任状による出席	89 社
(総数 167 社のうち)	計 163 社
準会員	35 社

◆来賓(敬称略)

○官庁関係

経済産業省製造産業局自動車課 飛矢崎課長補佐
国土交通省自動車交通局技術安全部審査課 江角課長

1. 開会

総会に先立ち、今回の東日本大震災で被害に合われた方々に、黙祷を捧げ、その後高木会長が挨拶、続いて定款第23条により高木会長が議長に選出された。

続いて事務局より出席会員数について、本総会が適法に成立する旨の報告があった。

2. 議事

- 第1号議案 2010年度事業報告の件
- 第2号議案 2010年度決算報告の件
- 第3号議案 2011年度事業計画案の件
- 第4号議案 2011年度収支予算案の件
- 第5号議案 2011・2012年度役員選任の件
- 第6号議案 新定款の一部変更に関する件

本誌8頁に掲げる理事・監事が選任された。また理事会で選任された会長・副会長についても承認された。

新役員体制は次のとおり。

会長	水嶋 敏夫	理事(昇任)
副会長	服部 哲夫	理事(新任)
副会長	筆谷 高明	理事(昇任)
副会長	古庄 忠信	理事(昇任)
専務理事	橋本 茂	理事(留任)

議事終了後、退任役員に対する感謝状の贈呈、工業会功労者、永年在籍会員に対する表彰、優良従業員表彰が行われた。

その後、来賓を代表して経済産業省飛矢崎課長補佐並びに国土交通省江角課長からそれぞれ祝辞をいただいた。引き続き懇親会に入り、18時30分過ぎ、盛会のうちに幕を閉じた。



水嶋会長
(トヨタ車体㈱)



服部副会長
(関東自動車工業㈱)



筆谷副会長
(極東開発工業㈱)



古庄副会長
(㈱イズミ車体製作所)



橋本専務理事
(車体工業会)

来賓挨拶

本日は、「一般社団法人 日本自動車車体工業会・通常総会」にお招きいただきまして誠にありがとうございます。

まず始めに、東日本大震災により被災された皆様に心よりお見舞い申し上げます。

今回が、貴会が一般社団法人に移行されてから初めての総会となると認識しておりますが、一般社団法人への円滑な移行並びに通常総会の開催をお慶び申し上げるとともに、皆様には、日頃より、当省の行政に並々ならぬご協力を賜っており、この場を借りて改めて御礼申し上げます。

さて、最近の皆様の業況に関しましては、貴会の昨年度『事業報告書』及び本年度『事業計画書』を拝見致しますと、製品によっては回復基調にあったものの、今回の大震災発生以降は、甚大な影響が出ており、今現在においても、被災した2次～3次サプライヤー及び素材メーカーの中には未だ復旧過程にある事業所が存在し、自動車の生産レベルが抑制される状況にあることなどから、先行きも不透明なものになっているものと認識しております。

こうした状況を受けまして、政府といたしましては、東日本大震災に対処するため、現在、事業者の皆様へのさまざまな支援策を講じております。

例えば、中小企業対策として、「東日本大震災復興緊急保証」、「東日本大震災復興特別貸付」を創設し、信用保証や公的融資について、間接被害を受けている事業者の方も含めて、利用枠の拡大や金利引き下げなど内容を拡充し、中小企業の資金繰りのご支援をしております。

また、中堅・大企業については、商工中金・政策投資銀行による「危機対応貸付」の枠の拡充・利子補給等を実施しております。

さらに、経済上の理由により事業活動の縮小を余儀なくされた事業者が、雇用維持措置を講じた場合の助成制度である『雇用調整助成金』の震災に伴う特例の拡充もされております。

税制関係については、自動車を失った被災者の方への対応として、被災した自動車に関する自動車重量税

経済産業省 製造産業局
自動車課課長補佐

ひやざき
飛矢崎 峰夫



の還付や、被災自動車に代わるものとして新たに取得する自動車にかかる自動車取得税などの車体課税の免税措置も講じられております。

他方、東日本大震災後の復旧対応は官民共に依然としてその途上にありますが、震災復興に向けた絵姿を念頭に置いた戦略的対応についても検討を行うべき段階にきているとの認識の下、弊省は、『日本経済の新たな成長実現を考える自動車戦略研究会』を立ち上げ、①震災後の日本社会において自動車が果たすべき新たな役割と課題、②国内産業空洞化の回避に向けた取組課題、③サプライチェーンの更なる強化のために今回の震災から学び取るべき教訓と課題、リスク低減と競争力強化の両立を目指した今後の方向性、以上3点について検討を行い、取りまとめを行っていくことにいたしました。

現在、以上のようなご支援・対応をさせていただいているところでございますが、当面の皆様の実業に係わる一つの重要な課題としては、震災による電力供給不足に伴う夏期電力需給対策があると思います。本年5月13日に、政府・電力需給緊急対策本部は、東京電力管内・東北電力管内において、計画停電の原則不実施を前提として、大口需要家・小口需要家・家庭の部門毎の需要抑制の目標値を一律15%減とすることを決定いたしました。また、中部電力管内におきましては、経済活動に影響を与えない範囲で一般的な節電をお願いすることとなりました。皆様におかれましては、当該目標値達成のため、様々な対策を講じていただかなくてはならなくなると存じますが、大規模停電回避のため何卒ご理解・ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

最後に、本日の総会をもちまして、高木会長様をはじめ役員の皆様の交代があると承っておりますが、新旧役員の皆様の業界発展へのご貢献に感謝を申し上げるとともに、本日お集まりの皆様のご健勝と貴業界のより一層のご発展を祈念いたしまして、ご挨拶とさせていただきます。

来賓挨拶

国土交通省自動車交通局
技術安全部審査課長

江角 直樹



国土交通省自動車交通局審査課長の江角でございます。

まず、3月11日に発生した東日本大震災により、多くの方々が犠牲となりました。また、車体工業会会員の中にも被災された会社があると聞いております。亡くなられた方々に対し心から哀悼の意を表すとともに、被害に遭われた方々に対し心からお見舞い申し上げます。

さて、本日は、日本自動車車体工業会通常総会が滞りなく終了されましたことを、心からお慶び申し上げます。貴会が製造されている製品は、いずれも社会に役立つ「働くクルマ」として、我が国の経済社会活動を支え、国民生活を豊かにするために貢献していただいているところです。本日退任されました高木前会長をはじめとし、これまでの関係者の方々のご努力に対し、改めて敬意を表する次第です。

昨年度は大変変化の激しい年でございました。前半は環境対応車購入補助金効果や排出ガス規制強化に対応した新型車導入などの影響で景気が回復傾向に向かいましたが、後半はその反動で大きく落ち込みが続き、厳しい経済環境におかれていたところです。そのような中で東日本大震災が発生し、シャシメーカーの操業停止に伴うシャシ搬入遅れなどにより、現在、大変厳しい状況にあると認識しています。

■懇親会風景



政府としましては、平成23年度補正予算により、災害復旧等に全力を挙げているところです。また、自動車の流通に関しては、被災者支援の観点から、大震災により滅失・損壊した自動車について、廃車手続きの大幅簡素化や、重量税の還付措置を講じるとともに、代替自動車の購入について、重量税、取得税、自動車税及び軽自動車税を非課税としたところです。また、被災地における自動車検査証の有効期間の伸長や、NOx・PM法の適用時期の延期など、可能な限りの規制緩和措置も講じているところです。

貴会におかれましては、シャシの搬入遅れ、夏場の電力不足に対応した節電対策、原子力発電所の問題など、先行きの不透明な状況が続いておりますが、一日も早く復興を遂げていただきたいと思います。皆様方が通常業務に戻ることが、日本全体の再生に繋がるものと信じておりますし、皆様方が製造される「働くクルマ」が災害復興のために活躍されることを期待しています。是非、新たに会長に就任されました水嶋新会長の下、一致団結してこの難局に立ち向かい、業界一丸となって早期回復を目指していただきたいと思います。

最後となりましたが、日本自動車車体工業会及び会員各位のご発展と、本日ご臨席の皆様のご健勝・ご繁栄を祈念いたしまして、私の挨拶とさせていただきます。

*は新任

相 談 役	内川 晋 ・ 久保地 理介 ・ *高木 茂 ・ 岩崎 充男 ・ 内山 眞成
-------	---------------------------------------

7

◎退任理事・監事感謝狀（12名）.....

会 長	高木 茂	日産車体(株)	相談役	理 事	林田 廣一	(株)林田製作所	取締役社長
副会長	安田 善次	関東自動車工業(株)	相談役	理 事	萩原 慶彦	東プレ(株)	顧問
副会長	田中 勝志	極東開発工業(株)	取締役会長	理 事	福西 紀雄	天龍工業(株)	取締役会長
副会長	比企 能信	日本フルハーフ(株)	取締役社長	理 事	矢野 羊祐	(株)矢野特殊自動車	相談役
理 事	柴田 計	ジェイ・バス(株)	取締役社長	監 事	犬塚 敏樹	(株)犬塚製作所	取締役社長
理 事	石井 完治	セントラル自動車(株)	顧問	監 事	元谷 忠	—	—

●本部関係 (6名)			
新免 俊彦	中央技術委員会	極東開発工業(株)	技術本部営業技術部部長
宮田 浩	〃	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
中津留 徹也	〃	東急車輛特装(株)	特装自動車設計部
田村 元	中央業務委員会	(株)浜名ワークス	代表取締役社長
花井 宏行	環境委員会	関東自動車工業(株)	安全・環境部部長
花石 昇	事務局	関東自動車工業(株)	TQM 推進部主査
●部会関係 (9名)			
原田 修	特装部会	極東開発工業(株)	技術本部営業技術部課長
片貝 俊之	特種部会	東京特殊車体(株)	営業設計部部長
竹内 康順	〃	(株)竹内ボデー工場	代表取締役
森川 修次	〃	トヨタテクノクラフト(株)	製品企画室主査
川井 栄治	トラック部会	(株)浜名ワークス	技術部トラックグループ主査
津田 純二	資材部会	大日本塗料販売(株)	車輛産機塗料事業部専任課長
松岡 義久	〃	クラリオン(株)	執行役員
小澤 賢記	〃	ゴールドキング(株)	代表取締役社長
榎本 徹	〃	(株)オージ	代表取締役

比嘉 鉄雄	特種部会	(株)イズミ車体製作所	品質保証部部长
平林 久雄	特種部会	(株)オートワークス京都	コンバージョン事業部技術・設計グループ課長
鈴木 一徳	トラック部会	須河車体(株)	車体製造部管理・購買グループマネージャー
榎本 奈智	特種部会	(株)竹内ボデー工場	製造部電装班班長
難波 治	バン部会	(株)東海特装車	技術員室グループ長
大西 基裕	バン部会	日本フルハーフ(株)	中小型温度管理車製造グループチームリーダー
若尾 毅	特種部会	日立キャピタルオートリース(株)	バンエリートファクトリ岐阜事業所
土井 貢	バス部会	三菱ふそうバス製造(株)	工作部検査課主任
松嶋 豊	特種部会	ヤナセテック(株)	伊勢原事業部生産部課長
伊藤 武裕	特装部会	(株)矢野特殊自動車	タンクローリ事業部製造部架装課班長
石川 永雄	資材部会	(株)イノアックコーポレーション	自動車関連製造部製造グループ第1製造部

正会員	60年	1社	(株)浜名ワークス
	50年	3社	群馬車体(株)、自動車精工(株)、(株)モリタ
	40年	1社	(株)富士シート
	30年	3社	SGモータース(株)、ヤイズボデー工業(株)、兼松エンジニアリング(株)
	20年	5社	(株)オートワークス京都、デベロテクノ(株)、東南興産(株)、(株)不二商会、フジタ自動車工業(株)
準会員	40年	3社	(株)小田原機器、(株)交通電業社、(株)矢口製作所
	30年	1社	TB カワシマ(株)

新任理事・監事



服部 哲夫氏 (関東自動車工業(株)) 加藤 幹章氏 (新明和工業(株)) 高島 義典氏 (極東開発工業(株)) 金井 満氏 (関オートワークス(株))



吉田 哲夫氏 (株)パプコ 團野 達郎氏 (ジェイ・バス(株)) 網岡 卓二氏 (トヨタ車体(株)) 葛原 徹氏 (セントラル自動車(株))



福西 誠氏 (天龍工業(株)) 矢野 彰一氏 (株)矢野特殊自動車 海川 昇氏 (株)トランテックス 宮幸 朗氏 (自動車精工(株))

退任理事・監事



高木 茂氏 (日産車体(株)) 安田 善次氏 (関東自動車工業(株)) 田中 勝志氏 (極東開発工業(株)) 比企 能信氏 (日本フルハーブ(株))



柴田 計氏 (ジェイ・バス(株)) 石井 完治氏 (セントラル自動車(株)) 林田 廣一氏 (株)林田製作所 萩原 慶彦氏 (東プレ(株))



福西 紀雄氏 (天龍工業(株)) 矢野 羊祐氏 (株)矢野特殊自動車 犬塚 敏樹氏 (株)犬塚製作所 元谷 忠氏 (株)犬塚製作所

車体工業会功労者表彰

●本部功労者表彰



左から 花石氏、花井氏、田村氏、新免氏、宮田氏、中津留氏

●部会功労者表彰



左から 森川氏、川井氏、片貝氏、榎本氏、竹内氏、小澤氏、松岡氏

※写真掲載は総会に出席された皆様

優良従業員表彰



後列左から 鈴木氏、難波氏、榎本氏、土井氏、松嶋氏
前列左から 平林氏、大西氏、若尾氏、伊藤氏、石川氏

永年在籍会員表彰



表彰された各社の皆様

2011年度

事業計画

本部計画

1. 取り巻く環境

(1) 商用車市場動向

国内経済は未曾有の東日本大震災の発生に伴い、景気の先行きは流動的で不透明な状況である。自動車販売も消費マインド低迷や部品供給力不足の影響を大きく受けるが、商用車、特に当会で扱う各種の「働くクルマ」は復興には不可欠な車両であり、膨大な公共投資も予定されており需要は回復に向かうと考える。

しかしながら、当面はシャシ及び部品、資材の供給日程や不安定な電力事情が大きな課題となっており、需要動向の議論には至っていない状況である。

<取り巻く市場環境>

①上期は需要よりも供給力が不足

シャシ、部品、資材の安定的供給日程はまだ不透明であり、東日本では最大電力量の使用制限も加わり、上期は需要よりも供給力が課題である。

②下期以降、商用車需要は徐々に回復に向かう

震災影響による消費マインドの低迷や景気低迷による物流量減少はあるが、膨大な復興投資、公共投資により商用車需要は増加すると考える。当初懸念されていた中型車

ポスト新長期規制の適用に伴う落込みも上期の供給不足を補う必要があるため影響は少ないと考える。

③中期的には貨物車保有台数の減少、平均使用年数の伸びが続き代替母数は減少

・貨物車保有台数は毎年3万台（保有の2%ずつ）減少

・普通貨物車の平均使用年数はここ3年間で2年延び、約15年

④送業者、バス事業者の経営の厳しさは続く

景気低迷による貨物輸送量減少、人口減少による人員輸送量の減少、国内外の旅行者減少がつづくとともに、燃料費アップも重なり経営の厳しさは続く。

⑤省エネ化、省コスト化の要望増加

- ・平ボデーが減少し、バン比率が増加（荷役容易性や輸送品質向上）
- ・自家用比率減少し、営業車比率が増加、またレンタカーも増加
- ・省エネ、積載効率向上のため軽量化競争進展
- ・実車率向上のため汎用車化、標準車化が進展

(2) 車体業界の動向

車体架装業界は、全体としては長期低迷が続く中、2010年度前半はポスト新長期規制や買換え補助金に伴う需要先取りによる急増産、年度後半はその反動による急減産と変化の激しい一年であった。さらに大震災の影響により4月以降のシャシ入荷の見通しが立っておらず、大変厳しい経営状況が続いているが、被災地復興のために不可欠な車両が多く、その早期の生産、納車が強く求められている。

<考慮すべき経営環境>

①当面は大震災によるシャシ、部品の入手難、電力削減要請

4～6月のシャシの納入遅れのため架装ができず、お客様に多大な迷惑を掛けるとともに中小企業では資金繰りが大変厳しくなっている。また各種部品、資材の安定的な入手も不透明であり、さらに東日本では最大電力量使用制限も加わり、代替部品の検討、納期短縮のため生産計画の緻密化やフレキシブルな生産体制の検討が必要となっている。

②要求技術の多様化、高度化

- ・軽量化設計…燃費向上、積載量確保（排気ガス対応での重量増対策）
- ・低コスト化技術
- ・新法規対応…バンパ強度、座席取付け強度、リフレクター視認性等
- ・商品力競争…汎用積載化、積載効率アップ、荷役省人化
- ・環境対応…リサイクル性、環境負荷物質使用制限

③安全性への市場要求の高まり

- ・使用期間の急激な長期化に伴う安全確保が課題
- ・会員のリコール件数は年々増加、リコールの迅速化要請あり
- ・社会のPLへの関心が一層高まり、当会PL保険の保険料支払い額は年々増加

④シャシメーカーでの完成車ビジネスの強化、系列強化

- メーカー標準車では出来ない差別化商品、劣らぬ品質確保が必要

(3) 車体工業会 2010 年度活動実績と課題

会員支援活動を最優先に活動を進めてきたが、昨年同様、技術的支援の面で大きな成果が出せた。

- ①基準化作成や調査研究業務のほぼ計画通りの終了
JABIA 規格…3 件新設、1 件見直し終了
調査研究…7 件終了 /9 件中
- ②改造自動車届け出要領解説書の大幅改訂完了
・15 年振りの大幅改訂、内容充実化
- ③環境基準適合ラベル制度の充実化
・新環境基準適合ラベル（ゴールドラベル）の追加設定
- ④生産活動での環境目標の目標達成
・CO₂、VOC、廃棄物削減等のほぼ計画通りの推進
- ⑤会員への情報展開量の拡大
・HP の内容充実 ・生産台数情報のタイムリーな集計と一般公開化等
- ⑥一般社団法人への円滑な移行準備
・定款変更や公益目的財産支出計画書の策定
・定款を補足する規程 17 件新設、改訂、業務処理基準 16 件新設、改訂
- ⑦本部活動の活性化
・会員数増加、総会や会員大会、講演会等への参加者増加
- ⑧経費削減活動
・会費低減継続と更なる経費削減活動
・機関誌「車体 NEWS」の編集内製化による大幅な経費削減
反面、次の項目がうまく進まず、方策を見直していく必要がある。
- ①環境対応活動の参画会員数の拡大
- ②会員企業のリスクマネジメント体制整備支援
- ③支部活動、一部の部会活動の活性化
- ④事務局強化活動（会員サービスの向上、会員満足度向上活動）

2. 2011 年度重点活動項目の考え方

当会会員の生産する「働くクルマ」は復興には不可欠な車両であり、早期の安定的な生産回復が最重要課題である。上期はこのための支援活動を最優先に取り組む。

また、この2年間、経営環境の急激な悪化に伴い「会員メリットに直結する会員支援事業」に取組み成果は出ているが、一般社団法人化の初年度でもあり、この会員支援事業を一層強化、充実させていく。支援の内容は従来同様「技術的な会員支援」と「中小企業会員支援」の両面から取り組んでいく。

(1) 充実させていく内容

- ①震災復興支援（中小企業経営支援策の情報提供）
- ②復興支援のための各種特例や規制緩和要請
- ③復興支援のための行政や関係団体との連携強化や協力
- ④共同での技術調査、法規対応等の共同開発の推進
- ⑤技術的な規制緩和要請活動（車体架装に關しての規制合理化）
- ⑥新環境適合ラベル（ゴールドラベル）の普及活動
- ⑦東京モーターショーを活用した広報

(2) 留意点：公益目的支出計画の確実な実践

次の公益事業を一般法人化申請時に約束しており、これらを確実に実施していく必要がある。

- ①自動車車体の規格化・基準化推進
働くクルマ、自動車車体の発達を図るため当会団体規格である JABIA 規格の制定と上位規格（ISO、JIS、JASO 等）制定への参画、協力をしていく。
- ②自動車車体の安全に関する啓発活動
当会で扱う車種は多岐にわたり、一般的な自動車に比べ使用方法や保守点検方法も特殊な場合が多いため、安全な使用方法、適切な保守点検方法、不正な車両改造の禁止などを社会全体に PR していく。
- ③商用車架装物リサイクルの推進
自動車リサイクル法の適用範囲外である商用車架装物の円滑なりサイクル推進のため、協力事業者制度の維持管理や社会への啓発活動などを実施していく。
- ④自動車車体生産に伴う環境保全事業
地球温暖化ガス、塗装工程での VOC、産業廃棄物最終処分量の削減自主取組みの推進。具体的には業界目標設定、実績把握と報告、会員や社会への啓発活動を実施していく。

⑤自動車車体生産統計調査と広報事業

自動車車体産業の実態把握のため会員生産状況調査、分析、公表するとともに当会活動や車体産業についてホームページ等で広く社会に PR していく。

3. 2011 年度主要活動項目（案）

(1) 会員支援活動の充実

- ①復興への支援（会員への有用情報の収集と展開）
 - ・中小企業向けを主体にした有用情報の積極的収集と展開
 - ・行政や他団体との連携強化と協力（特に当面は電力削減活動）
 - ・復興支援に関係した各種特例や規制緩和要請
- ②技術面での支援活動
 - ・調査研究の共同実施、新規部品の共同開発、共通化推進
 - ・技術面での規制緩和要望活動
 - ・会員企業の技術レベルアップ支援
- ③中小企業経営に関する支援活動
 - ・関係諸団体と連携した関係官公庁への法制、税制改革や規制緩和要請
 - ・リスクマネジメント体制整備、コンプライアンス優先の仕組み作り支援
- ④会員満足度向上活動

(2) 安全対応活動の推進

- ①架装車に最適な車両法規改正提案と決定事項の円滑な対応
- ②車体に関する規格化、基準化推進
- ③長期使用車の安全確保策検討

④トレーラ安全性向上策の推進

⑤保守点検に關してのユーザー啓発活動

(3) 環境対応自主取組みの推進

- ①架装物リサイクルに關する自主取組みの推進
 - ・商用車架装物リサイクル自主取組みの継続的推進
 - ・環境負荷物質の使用削減の促進（環境負荷物質フリー宣言第2ステップ活動）
 - ・新環境基準適合ラベルの普及活動
- ②生産活動における環境対応自主取組みの推進
 - ・地球温暖化ガス（CO₂）、VOC 削減活動、工場廃棄物最終処分量削減活動
- ③環境対応技術の会員支援の充実
 - ・官公庁情報の提供や対応技術 / 事例の会員展開、共有化
- ④環境保全への啓発と当会環境活動 PR の充実

(4) 活性化活動の継続推進

- ①部会活動充実
 - ・部会カバー率向上と部会活動参加率向上
- ②広報活動の強化
 - ・対外的な情報発信の拡大と機関誌、HP の充実
- ③東京モーターショーを活用した車体業界や当会活動 PR
- ④支部活動の充実
 - ・大手地域会員の正会員化推進による本部支援拡大、支部負荷の低減
- ⑤事務局体質強化活動
 - ・基準書、マニュアル類の充実化 等

部 会 事 業 計 画

特 装 部 会

1. 現状認識

特装部会の 2010 年度の生産台数は、国内向けは景気回復に伴い対前年比 15.9%増加し、輸出向けは委託生産の減少により 40%減少した。

車種別にみると輸送系車両は 23.7%増加し、特に生産台数の最も多いダンプ車が国内向けで 28.2%増加、脱着コンテナ車も 26%増加した。一方、環境衛生車 7.8%減、トラックミキサ車も 3.6%減少した。また、作業系車両も 2.5%と若干増加し、特に高所作業車が 37.6%増加した。

2011 年度の生産については、震災による調達先の被害等から種車（シャシ）及び部品の入手性が不透明であること、また、計画停電や電力制限の実施によっては大きく変動するため先行き不透明な状況である。

車両法規対応については、法令改正等に伴う適用除外／緩和要望の提案、新基準対応の突入防止装置の装置型式指定の取得促進、特装車の可動構成部品による後部反射器の遮蔽 50%要件の対応策を検討することが必要とされる。

また、部品／装置の品質向上を図るための JABIA 規格策定や経年品質保証に関する取組み等が重要となる。

2. 活動方針

未曾有の東日本大震災の復興支援の一環として、関係省庁からの会員に対する経営支援情報のタイムリーな展開、特装車両の被災地への迅速な供給や被災車両の故障整備などを実施する。

また、引き続き厳しい経営環境の中で会員支援を図るために、車両法規関係の対応、JABIA 規格化やリコール等重大不具合の再発防止策共有活動による技術レベルアップをはじめ、経年品質保証に関する取り組みの一環としてユーザー等への特装車の適正使用促進の活動に取り組む。

3. 部会活動計画

1) 部 会

- (1) 会員事業の活性化を促進するための支援活動
- (2) 官公庁、関係団体との有用な情報交換
- (3) 会員相互間の関係情報交換
- (4) リコール等重大不具合の再発防止共有活動
- (5) 経年品質保証に関する取り組み

2) 技術委員会

- (1) 車両関係法規の対応
 - ・車両法規改正への適用緩和等の意見反映と円滑な対応
 - ・前部潜り込み防止装置の取付け除外車種の追加検討
 - ・後部反射器の取付基準解釈について関係省庁との調整（自工会との連携）
 - ・キャブ付シャシ認定制度の新設に伴う意見反映
- (2) 規格化・標準化の推進
 - ・JABIA 規格の制定（電動式じん芥車の安全基準）（3月）
- (3) 部品共通化の検討
 - ・ダンプ車の後部煽り取付けヒンジ及び積荷落下防止装置の標準化（3月）
 - ・タンクローリーのマウンテンブラケット取付位置の共通化（1月）
- (4) 調査研究の推進
 - ・脱着コンテナ車の安全性向上対策の作成（10月）
- (5) リコール等重大不具合の再発防止共有活動
- (6) 経年品質保証に関する取り組み
- (7) 環境への取り組み
 - ・環境負荷物質フリー宣言／新環境基準適合ラベルの取得フォロー（通年）

3) サービス委員会

(1) 特装車の適正使用の推進

- ・特装車メンテナンスニュースの作成及び適正使用のPR活動を実施
- ・じん芥車、ミキサ車等のメンテナンスニュース作成
- ・保険付き年次点検ステッカー導入の検討

4) 業務委員会

(1) 生産台数情報の共有

- ・各社の生産台数報告に基づく市場状況の分析、把握（月毎、半期毎）

(2) 特装車の適正使用の推進

- ・ユーザー等に対して、脱着キャリア／コンテナの組み合わせ及び積載方法等の適正な使用方法をPR（通年）

特 種 部 会

1. 現状認識

特種部会の2009年度生産台数は、緊急用車両が対前年比84.5%減と大幅に減少し、全体でも同43.5%減の9,299台となった。これは前年度に警察用車両充実計画で警察庁等の補正予算が付き、一時的な需要増加があったためであり、緊急用車両を除いた特種車としては前年並である。

内訳の主なものは（生産台数が、3桁以上）、

- ・緊急用：81.7%減少
- ・サービス用：13.9%減少
- ・作業工作用：37.3%増加
- ・医療防疫用：15.0%増加

2011年度の生産は、東日本大震災による調達先の被害や災害復興資材の関連から、種車（シャシ）及び部品の入手性が不明である。更に電力使用制限の実施によっては、大きく変動するため、先行きが不透明な状況である。

2. 活動方針

2011年度における特種部会は、上記のように更に厳しくなった経済環境の中ではあるが、業界全体の健全な発展のために安全・環境・コンプライアンスへの課題に取り組んで行く。特に本部の技術的支援充実化の方針に沿って調査研究の充実、各種規格化等を充実させていく。この中で昨年度から法規対応として座席強度に対応した共通の座席開発をまとめることに重点を置き、取り組む。

また、特種業界内活動を円滑に実施するため／特種業界全体や官公庁への影響力を強めるため、会員数カバー率向上活動を昨年に引き続き実施する。

3. 部会活動計画

1) 部 会

- (1) 関連法令改正等に伴う適切な対応への支援
- (2) 部会会員相互の情報交換
- (3) 異業種を含めた研修会／工場見学会（7月、11月）

2) 技術委員会

- (1) 調査研究の推進：座席強度対応（法規）特種部会標準シート実験と申請方法まとめ（12月）
本部予算（中央技術委員会）を50万円申請：実験／届出データ取得用
- (2) 「特種用途自動車の構造要件」の見直し要望（9月）
- (3) 車両関係法規の対応…後部反射器の50%遮蔽の対応策と緩和要望（10月）
- (4) 自動車検査法人との情報交換（12月）・・・項目アンケート結果により開催
- (5) 基準化の推進…新規推奨仕様作成検討（2月）
…医療防疫車取扱い説明書の用語統一（2月）
- (6) 環境への取り組み…環境負荷物質フリー部品情報の収集と共有化、等（6月）

3) 業務委員会

- (1) 会員カバー率向上活動…非会員リストの定期的メンテナンス／定期的勧誘進捗確認（2月）
- (2) 部会内協力体制の維持／強化…震災に関連した部会内対応等の論議を含む（6月、9月、12月、2月）
- (3) 生産台数情報の共有（6月、9月、12月、2月）

トラック部会

1. 現状認識

2010年度部会全体の生産台数は24,145台（対前年比4.5%増）であり、シャシメーカー納入標準荷台を除いた当会特有の架装台数は7,317台（対前年比30.2%増）であった。内訳は、側面解放車（幌製）68.9%増、普通型あおり36.7%増、深あおり27.9%増、車輪運搬車25.6%増、産業機械運搬車14.1%増である。ポスト新長期排ガス規制の駆け込み需要とエコカー購入補助金のためと推定される。

2011年度の生産については、震災での調達先の被害によるシャシ納入日程をはじめ、電力使用制限の実施によっては大きく変動するため、先行き不透明な状況である。

トラック部会の大企業比率は約10%と少ないが、部会全体生産台数のうち約70%を占めるシャシメーカー標準ボデーを主に生産しており、中小企業は、一品仕様等個別ユーザーニーズに対応したボデーを生産していることが特徴となっている。

2. 活動方針

上記のような経営環境の中、開発費負担減を目指した共同研究や、認証取得手続きの情報共有化を実施する。また、官公庁や関係団体との連携を図り、中小企業経営支援、安全・品質・技術の向上、トラックの有用性の社会へのPR等を推進する。

3. 部会活動計画

1) 部 会

- (1) 定期的な部会開催と会員相互の情報交換
- (2) 官公庁からの経営支援策や関係法令改正等の情報展開と適切な対応
- (3) リコール等重大不具合の再発防止活動
- (4) 研修会の実施（工場見学等）（11月）
- (5) 会議やイベント等の参加率の向上
- (6) 会員生産台数、登録台数の展開

2) 技術委員会

- (1) 調査・研究
 - ・防錆性を考慮した荷台の組立方法（2月）
- (2) 部品共通化の推進
 - ・蝶番部品の共通化（2月）
- (3) 基準・標準化の推進
 - ・普通荷台取扱説明書の見直し（1月）
 - ・「思いがけずクレーム」の募集と対応基準の作成（1月）
- (4) 法規・安全対策
 - ・後部反射器の遮蔽面積50%要件の緩和（8月）
 - ・巻込み防止装置の形状／寸法の基準化（1月）
 - ・突入防止装置装置型式指定取得の推進
- (5) 環境対応
 - ・環境負荷物質の環境フリー宣言実施会社の日程フォロー（主要2社）
 - ・新環境基準適合ラベルの取得へのフォロー

3) 業務委員会

- (1) トラック架装業界の PR
- (2) 会員カバー率の向上活動

4) 車輛運搬車分科会

- (1) 関係団体 ((社) 日本陸送協会) との交流 (11 月)

バン 部 会

1. 現状認識

2010 年度全体の生産台数は 48,776 台 (対前年度比 22.8%増、対 2008 年度比 10.4%減) となった。景気回復に伴う需要回復とともにポスト新長期排ガス規制の駆け込み需要と、エコカー購入補助金の効果、及び荷役性向上のためトラックからバンへの移行も増加要因となっている。車種別ではドライバン (大型: 10,293 台、67.1%増、中型: 7,822 台、61.1%増、小型: 9,507 台、13.4%増) は対前年比大幅増となった。食品輸送主体の冷凍車、保冷車については、ほぼ前年並みで安定している。

バン部会の部会員は 32 社と多いが、大手 6 社で生産台数の約 80%を生産しており、会員間格差が大きい。支部地域会員でバン部会に未入会の会社が 36 社あり、会員数カバー率は 46%である。また、工場見学会等の部会活動への参加率が低い、部会活動の活性化が必要である。

2011 年度の生産は、震災での調達先の被害によるシャシ納入日程をはじめ、電力使用制限の実施によっては大きく変動するため先行き不透明な状況である。

2. 活動方針

上記のような経営環境の中、本部事業計画方針に基づき基準・標準化の推進、法規・安全・環境対策関係、中小企業支援、情報共有化等を実施し、バン業界の発展を図る。また、バン業界の知名度向上につながる広報活動を部会、業務委員会で推進する。

3. 部会活動計画

1) 部 会

- (1) 定期的な部会開催と、会員相互の情報交換
- (2) 関係法令の改正等に伴う情報展開と、適切な対応
- (3) リコール等重大不具合の再発防止活動
- (4) 研修会 (工場見学等) の実施 (11 月)
- (5) 会議やイベント等の参加率の向上
- (6) 会員生産台数、登録台数の展開

2) 技術委員会

- (1) 基準・標準化の推進
 - ・冷蔵・冷凍自動車の保冷性能の規格化 (2 月)
 - ・取扱説明書の見直し (3 月)
 - ・「思いがけずクレーム」事例に基づくコーションステッカーの統一化 (1 月)
- (2) 法規・安全対策関係
 - ・バン部会関連、車体工業会自主基準の見直し (1 月)
 - ・巻込み防止装置の形状 / 寸法の基準化 (9 月)
 - ・後部反射器の遮蔽面積 50%要件の緩和 (9 月)
- (3) 環境への取組み
 - ・環境負荷物質の環境フリー宣言実施会社の日程フォロー (主要 2 社)
 - ・新環境基準適合ラベルの取得へのフォロー
- (4) (社) 日本冷凍空調工業会との交流及び情報交換等を必要とする団体の調査 (9 月)

3) 業務委員会

- (1) 会員カバー率の向上活動
- (2) バン業界の知名度向上につながる広報活動

トレーラ 部 会

1. 現状認識

2010 年度生産台数は 5,160 台で対前年比 38.8%増 (2008 年度比 37.5%減) となり、昨年度の大幅生産台数減から回復したが、台数安定期である 2005 ~ 2007 年の年間平均台数比 (約 8,000 台) では 64.5%である。3 月生産は計画通りの生産台数 765 台を達成し、年度末の大口ユーザーの代替需要に対応出来た。2011 年度の生産については、震災による調達先の被害や災害復興の関連から、鋼材、合板関係等の資材について入手性が不透明である。また、電力使用制限の実施によっては、大きく変動するため先行き不透明な状況である。

近年、社会からトレーラの経年品質に対する要望が高まり、具体的な対応が必要となり、2010 年度に主要 4 社で品質タスクフォースの活動を開始した。2011 年度は製品安全委員会としてあらたな活動へと発展させ、長期使用車の安全な使用について周知徹底を図っていく。

2010 年度は、エアサス用 ROC 機能確認試験を合同で実施した。2011 年度は、市場の 7 割を占めるメカサス用 ROC 機能確認試験を実施し、トレーラの安全装置の普及を図る必要がある。

2010 年度の京浜港物流高度化推進協議会の検証実験結果より、主要港と拠点間輸送の物流コスト効率化に有効である複数サイズのコンテナ搭載可能な 45ft 海コントレーラ導入のため、日本の道路事情に適合した日本製 45ft 仕様の開発提案を積極的に実施する。

2. 活動方針

安全への取り組み、品質技術向上、自主基準作成について、部会及び各委員会間で連携を図り推進する。本年度は長期使用車の安全な使用周知徹底、ROC 等の安全装備の普及 PR の他、LCA 評価を継続しトレーラ輸送が環境にやさしいことを PR し需要喚起につなげる。また、官公庁や関係団体とも連携を図り、規制緩和要望、法規対応検討、各種基準化を積極的に推進する。

3. 部会活動計画

1) 部 会

- (1) 関係法令の改正等に伴う適切な対応及び適用緩和要望の支援 (随時)
- (2) 会員事業の活性化を促進するための支援活動 (随時)
- (3) 安全及び長期使用品質への取り組み等の事業計画内容についての合意、進捗指示 (4 月)
- (4) トレーラの安全性向上のため、部会重点項目として ROC の普及 PR 活動を推進
- (5) 各委員会の事業計画進捗状況の確認と課題審議 (9 月)
- (6) 部会会員相互の情報交換 (4 月)

2) 技術委員会

- (1) メカサス (リーフスプリング) 用 ROC 採用に向けた会員への普及活動 (~ 10 月)
 - ・昨年度実施したエアサス用 ROC と同じ確認試験を実施し、会員会社に結果を展開
 - (2) 欧州ブレーキ基準 R13-11 シリーズ国内導入に向けた会員への普及活動 (~ 3 月)
 - ・R13-11 シリーズに規定された試験方法で確認試験を実施し、会員会社に結果を展開
 - (3) 関係法令の改正等に伴う適切な対応
 - ・大型後部反射器の基準改正 (2011/9 月 ~) から新型自動車変更届出を一括届出 (6 月)
 - ・改正基準 (2012/7 月 ~) に適合する突入防止装置を会員会社に展開 (5 月)
 - ・自動車基準認証国際化研究センターの分科会及び W/G に委員各 1 名を派遣 (~ 3 月)
- ブレーキ分科会、灯火器分科会、R10WG、

R13WG、R55WG、R58WG

- (4) 環境負荷物質フリー宣言第 2 ステップ実施 (全体で主要 50 対象; 当部会は 10 社が対象)
 - ・2010 年度 5 社が実施、2011 年 9 月までに 2 社が実施 2011 年 3 月までに 1 社が実施予定
 - ・本年度から (第 2 ステップ) 1 社が対象に追加
- (5) 標準化・基準化の推進
 - ・R13-11 シリーズの効率の良い試験方法作成 (TRIAS 試験方法の基となる資料) (3 月)
 - ・公益社団法人自動車技術会の部会及び分科会に委員を派遣 (都度)
 - ブレーキ部会、ブレーキ性能分科会、大型車連結装置分科会
- (6) 自工会活動との連携
 - ・自工会ブレーキ分科会 R13 性能評価 W/G に委員 3 名参画 (1 回 / 3 月)
 - ・トラクタ分科会 (都度)
 - 国内製 45ft コンテナ用トレーラ仕様一覧表を作成し提示 (6 月)
- (7) 他団体との意見情報交換
 - ・社団法人全日本トラック協会及び各地方トラック協会 (都度)
- (8) 後部突入防止装置の基準改正 (2012/7 ~)
 - ・新基準対応の共通化バンパの評価確認 (4 月)
 - ・バンパ / ステーの一覧表作成 (5 月)

昨年度にバンパ本体形状を決定し、2011 年 4 月実験確認実施

3) サービス委員会

- (1) 長年使用トレーラの車軸整備に関する周知活動
 - ・サービスニュース No. 32 改訂版発行; スピンドル部 (4 月)
 - ・サービスニュース No. 33 改訂版発行; ハブ部 (8 月)
 - ・サービスニュース No. 32、33 をまとめた内容で、日整連技術情報誌に掲載 (9 月)
- (2) 発行済みサービスニュース見直し
 - ・タイヤに関する記述を一般社団法人日本タイヤ協会と連携を取り、見直し改訂版を発行 (10 月)

4) 業務委員会

- (1) トレーラ安全性の PR ビデオの制作
 - ・メカサス用 ROC 有効性ビデオ改訂 (~ 10 月)
- (2) 安全装置 ROC の普及活動
 - ・業界ユーザー団体へのプレゼン及び PR の推進 (4 月 ~)
- (3) トレーラ輸送有効性の PR 活動

- ・LCA 評価実施（継続）し、環境にやさしいことを一般誌に PR
- (4) ABS 無しトレーラの買換え促進
 - ・ROCビデオを編集して、ABS有効性のPRを実施
- (5) 生産台数情報の共有と市場分析により、部会共通課題の把握実施
- (6) 生産台数予測を部会として共有し、当会ホームページでの公開を検討（～7月）

5) 車輦運搬用トラクタ委員会

- ・車輦運搬トラクタ型式届出書の自主審査

6) 製品安全委員会

- (1) 長期使用トレーラの点検整備項目の整備計画
 - ・車軸部品の摩耗限界値の「取扱い説明書」への追記（9月）
 - ・10年超の「特別点検整備方式」の検討と設定（3月）

バス部会

1. 現状認識

国内車の2010年度生産台数は4,178台で、対前年比7.0%減と落ち込んだ。理由はポスト新長期排ガス規制前の需要先取りの反動と、地方の路線バスの利用者が減ったためと推測される。

（市場動向）

- ・乗合バス輸送人員の推移は都市部は増えているが、地方の減少が顕著となっている。
- ・三菱ふそうトラック・バス(株)とUDトラックス(株)は、バス事業を統合するための合併会社の設立に向けて協議を続けてきたが、交渉の打ち切りを決定した。UDトラックス(株)は中国製のボルボ社の輸入の検討を開始している。
- ・韓国のヒュンダイユニバース社が日本でのバス販売を2009年2月より開始し、既に100台超を販売した。公益社団法人日本バス協会（中央技術委員会）によると、①国内車の価格より約2割安い（標準の観光バス）、②品質/メンテナンスコスト面では国内メーカーが有利、とのことである。
- ・使用年数の長期化が続いている。

2011年度の生産については、震災での調達先の被害によるシャシ納入日程をはじめ、電力使用制限の実施によっては大きく変動するため先行き不透明な状況である。

2. 活動方針

国内バス市場は大幅な市場拡大が見込めず、厳しい経営環境が続いているため、ユーザーニーズにマッチしたバス車体をより効率的に設計・製造する必要がある。そのため、会員各社に加え、一般社団法人日本自動車工業会、公益社団法人日本バス協会等の関連団体との連携強化を進め、コストパフォーマンス追求に向けた仕様の統一、各種標準化や部品共用化・共同購入を積極的に推進する。

3. 部会活動計画

1) 部会

- (1) 部会工場見学会の開催（4月）

2) 技術委員会

- (1) 規格化・標準化の推進
 - ・JABIA規格の見直し（9件）
 - ・部品の共通化

- (2) 共同研究・調査活動

- ・養護者向けバスのシートベルト（胸ベルト）の強度確認
- ・車内安全性に関する調査・検討

- (3) 法規・車内安全対策関係への対応

- ・ECE規格取入れ対応検討

3) 業務委員会

- (1) 公益社団法人日本バス協会との連携を強化し、使用者・製造者のそれぞれの課題を整理・共有するための工場見学会を開催（11月）

- (2) 生産台数情報を共有し、バス市場動向の分析を実施

4) 資材委員会

- (1) マレーシアを主体に最適調達先の共同調査・検討（9月）
- (2) 塗装技術者向け勉強会の開催（10月）

小型部会

1. 現状認識

2010年度上期の自動車市場は税制優遇制度や買付について入手が不安定となっており、更に今後の電替え補助金効果で好調であったが、下期は反動で落ち使用制限も予測されるため資材部会を取り巻く環境込み、回復傾向になった年度末には大震災により大幅、不透明な状況となっている。バス事業者、運送事業者も経営状況は厳しく、今後も大幅な台数増加は認められない。

結果的に2010年度の小型部会会員の生産台数は

192万台で前年比95.6%となり、3年連続の減少となった。2011年度の見通しは不透明であるが当面は部品供給と電力供給が大きな課題であり下期以降は消費マインド低迷が懸念されている。

小型部会員の生産車はほとんどが委託生産車であり、車体工業会の主要活動である法規対応や工業会規格作成等の一体的活動の推進は難しい面がある。しかしながら、企業規模が大きく、当工業会への影響度も大きい、環境対応活動をはじめ、色々な面で指導的役割を果たして行く必要がある。

2. 活動方針

部会員の連携を密にするとともに、車体工業会全体運営に積極的に協力し車体業界の発展に寄与していく。また、会員間の工場見学会や異業種との交流を進め会員相互の情報交換の場を提供する。

3. 部会活動計画

1) 部会

- (1) 会員間工場見学会
 - ・会員間工場見学、異業種見学等を行い、会員相互の研鑽、技術交流を図る。

- (2) その他

- ・環境委員会、業務別ワーキンググループ活動への参画と活動推進、また広報委員会等への参画、協力
- ・官公庁や他団体の講演会、展示会等の部会員への積極的案内

2) 技術委員会

- (1) 見学会等部会イベントの計画立案
- (2) 委員相互の交流

3) 経営企画部門委員会

- (1) 経営に関わる動向、環境の共有化
- (2) 委員相互の交流

資材部会

1. 現状認識

大震災の影響で納入日程、鋼材、合板関係などの資材について入手が不安定となっており、更に今後の電替え補助金効果で好調であったが、下期は反動で落ち使用制限も予測されるため資材部会を取り巻く環境込み、回復傾向になった年度末には大震災により大幅、不透明な状況となっている。バス事業者、運送事業者も経営状況は厳しく、今後も大幅な台数増加は認められない。

また、バス、トラック事業からの撤退等の理由で資材部会会員も4社が退会（2社入会）となっている状況である。

車体工業会としては、本年復興支援として各種情報提供や規制緩和要望を計画しており、資材部会としてもあわせて実施していく予定である。

2. 活動方針

本部活動方針に沿い、「会員支援事業」、「調査研究、規格・標準化推進事業」に重点を置いた事業計画を推進する。また従来からの「ビジネスネットワーク」活動を基本に、部会員の積極的な参加で分科会・グループ活動を活性化させ、各種共通課題への対応を図り、会員にメリットの大きい魅力ある活動を推進していく。特に本部の各委員会や各部会と連携し、装置・部品等の共有化、標準化等の推進を図っていく。

3. 部会活動計画

1) 部会

- (1) 役員・幹事会の開催
- (2) 他部会との交流・活動の推進（本部活動や他部会活動に積極的に参画）
- (3) 部会員相互の交流と研修のため、部会見学会を開催（11月開催予定）
- (4) 環境・安全問題に係わる情報、関連規格情報を提供や講演会の実施
- (5) 震災復興等会員支援に関わる情報展開
- (6) 機関誌やホームページを利用した部会活動並びに会員会社のPR活動推進

2) 分科会・グループ（3分科会・13グループ）

- (1) 同業種間の各種情報交換、共有化及び課題への対応
- (2) 専門家としての他部会要請への対応と他部会への積極的な働きかけ実施
- (3) 相互研鑽のため会社相互訪問あるいは異業種訪問等の実施（分科会毎に実施）
- (4) 材料分科会として本部調査研究項目「再帰反射材の交通安全対策の効果調査」の実施
- (5) 部品分科会として本部調査研究項目「LED車室内照明の性能評価試験」の実施
- (6) 内装材分科会として部会調査研究事業を実施

東日本大震災被害関連での 最新雇用調整助成金内容等について

厚生労働省

雇用調整助成金については 2008 年末のリーマンショック以降、雇用維持の有効な手段として多くの会員が活用している。今回の東日本大震災を受けて成立した雇用調整助成金に関する平成 23 年度第一次補正予算が 7,269 億円となったが、まだ活用していない会員もいるため、最新の雇用調整助成金内容を再度紹介する。また、雇用保険失業給付についても合わせて紹介する。

東日本大震災に伴う経済上の理由により 事業活動が縮小した場合に雇用調整助成金が利用できます

雇用調整助成金（中小企業緊急雇用安定助成金を含む。）は、経済上の理由により事業活動の縮小を余儀なくされた事業主が、従業員の雇用を維持するために、一時的に休業等を行った場合、当該休業等に係る休業手当相当額等の一部（中小企業で原則 8 割）を助成する制度である。

本助成金は、東日本大震災に伴う「経済上の理由」で事業活動が縮小した場合についても利用することができる。また、この場合、雇用の維持に取り組む事業主の皆様をより迅速に支援できるよう、支給要件の緩和も行っている。

（具体的な活用事例）

- 交通手段の途絶により、従業員が出勤できない、原材料の入手や製品の搬出ができない、来客が無い等のため事業活動が縮小した場合
 - 事業所、設備等が損壊し、修理業者の手配や部品の調達が困難なため早期の修復が不可能であり生産量が減少した場合
 - 事業所、設備等が損壊し、修理業者の手配や部品の調達が困難なため早期の修復が不可能であり生産量が減少した場合
 - 避難指示など法令上の制限が解除された後においても、風評被害により観光客が減少したり、農産物の売り上げが減少した場合
 - 計画停電の実施を受けて、事業活動が縮小した場合
- （主な支給要件）
- 最近 3 ケ月の生産量、売上高等がその直前の 3 ケ月又は前年同期と比べ 5 %

以上減少している雇用保険適用事業所の事業主が対象となる。（事業活動の縮小）

- 休業等を実施する場合、都道府県労働局またはハローワークに事前にその計画を届け出る必要があるため、本助成金を受給しようとする場合は、労働局またはハローワークにお問い合わせいただきたい。

労働者の雇用の維持に 雇用調整助成金を活用してください！

東日本大震災の影響（※1、2）により事業活動の縮小を余儀なくされた事業主が、労働者の雇用を維持するために休業等を実施した場合、休業手当等の負担相当額の 2/3（中小企業の場合は 4/5）が助成されます（※3）。

※1 交通手段の途絶により従業員が出勤できない、原材料の入手や製品の搬出ができない、来客がない場合や、事業所、設備等が損壊し、修理業者の手配や部品の調達が困難なため早期の修復が不可能な場合などに助成対象となります。詳しくはお近くの都道府県労働局・ハローワークにお尋ねください。

※2 事業所の倒壊や生産設備の損壊等地震の直接的な影響によるもの、避難勧告や待避指示など法令上の制限を理由とするものは助成対象となりません。このような事情による休業中の賃金が支払われていない場合は雇用保険の特例措置が適用され、労働者が実際に離職していなくても失業手当が支給されます。

※3 1人1日当たり7,505円が上限です。

【主な支給要件】

雇用調整助成金の支給を受けるためには、以下の条件を満たす必要があります。

- ※1 青森県、岩手県、宮城県、福島県、茨城県、栃木県、千葉県、長野県、新潟県の災害救助法適用地域に所在する事業所の場合、以下の特例を適用しています。
 - ① 最近 3 ケ月としている生産量等の確認期間を最近 1 ケ月に短縮
 - ② 震災後 1 ケ月の生産量、売上高等がその直前の 1 ケ月又は前年同期と比べ 5 % 減少する見込みの事業所も対象（平成 23 年 6 月 16 日まで）
 - ③ 事前に届け出る必要のある計画届の事後提出を可能に（平成 23 年 6 月 16 日まで）
 - ④ これまでの支給日数にかかわらず、特例対象期間（1 年間）中に開始した休業については、最大 300 日間助成金の対象とする。
 - ⑤ 被保険者期間 6 ケ月未満の人も助成金の対象とする暫定措置の延長

- ※2 以下の事業主についても上記①、②、④及び⑤の特例を適用
 - ※1 の特例の対象地域に所在する事業所と一定規模以上の経済的関係を有する事業所の事業主

東日本大震災に伴う雇用調整助成金の活用 Q&A

Q1 雇用調整助成金を受給するためには、具体的にどのような手続きが必要ですか？

雇用調整助成金を受給するためには、まず支給要件を満たす事業主であることを示す書類を提出するとともに、これにあわせて休業等の計画を事前にお近くのハローワーク、または労働局の助成金窓口へ届け出る必要があります（2011 年 6 月 16 日までは、特別措置の対象になる場合には、事前に届け出る必要のある計画届の事後提出が可能です）。

Q2 震災により事業所が損壊し、仕事ができなくなってしまった場合も雇用調整助成金は使えますか？

雇用調整助成金は、あくまでも経済上の理由により事業活動が縮小した場合に利用できる制度なので、震災による事業所の損壊が事業活動縮小の直接的な理由である場合は利用できません（※）。ただし、修理業者の手配や部品の調達が困難なため早期の修復が不可能であり、事業活動が縮小した場合については利用できます。

※震災による事業所の損壊により事業を休止する場合、激甚災害の指定に伴う雇用保険の特例により、賃金を受けることのできない労働者に対して失業手当を支給する制度がありますので、こちらの活用をご検討ください。

雇用保険失業給付

震災による事業所の損壊や福島原子力発電所の影響による警戒区域、計画的避難区域、緊急時避難準備区域に事業所が位置することにより、事業所が休止になり休業を余儀なくされた場合、激甚災害の指定に伴う雇用保険の特例により、賃金を受けることのできない労働者は、離職していなくても、失業給付を受けることができる。

（基本手当の支給を受けることができる日数）

受給資格に係る離職の日における年齢、雇用保険の被保険者であった期間及び離職の理由などによって決定され、90 日～330 日（※）の間でそれぞれ決められる。

（※）給付日数については、現行の個別延長給付（原則 60 日分）に加え、災害救助法の適用地域等の事業所に雇用されていた方については、更に延長する特例措置を実施している。

（支給額）

基本手当の日額は、原則として離職した日の直前の 6 カ月に毎月決まって支払われた賃金（賞与等は除く）の合計を 180 で割って算出した金額のおよそ 50～80%（60 歳～64 歳については 45～80%）となっており、賃金の低い方ほど高い率となっている。

基本手当の日額は年齢区分ごとにその上限額が定められており、現在は次のとおりとなっている。

30 歳未満	6,145 円	30 歳以上 45 歳未満	6,825 円
45 歳以上 60 歳未満	7,505 円	60 歳以上 65 歳未満	6,543 円

詳しくは左記を参照。http://www.jabia.or.jp/news/news.php?id=252

東日本大震災に関する補正予算について

2011 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災に関して各種復興支援策が計画されている。政府による第 1 次補正予算内容で当会に関連する項目と内容をまとめたので、参考にしていただきたい。今後、政府は第 2 次補正に向けた内容を論議、8 月以降に第 2 次補正予算案として計画される予定である。

【平成 23 年度第 1 次補正予算】

◆経済産業省関係

経済産業省関連補正予算額 合計：5,943 億円
…他省庁計上分及び財政投融资を含む

1. 中小企業等対策

1) 資金繰り支援

事業規模 10 兆円程度、予算措置：5,100 億円

(1) 中小企業向け

被災中小企業に対して、日本公庫等の災害復旧貸付や、保証協会の災害関係保証（100%保証）を発動するとともに、セーフティネット保証（100%保証）について 4 月以降も原則全業種で実施中。

中小企業は今般の震災により直接・間接に大きな被害を受けて極めて厳しい状況にあるため、信用保証や公的融資について、間接被害を受けている者も含めて、利用枠の拡大や金利引き下げなど、内容を大胆に拡充した震災対応の金融制度を創設し、資金繰りに万全を期す。

①保証協会による『東日本大震災復興緊急保証』
〔中小企業信用保険法の特例〕

直接的又は間接的に著しい被害を受けた中小企業を対象とした新たな保証制度『東日本大震災復興緊急保証』を創設し、中小企業やその関係者に安心感をもたらすために必要な保証枠を確保するとともに、保証限度額及び保険填補率についても大幅に拡充する。

【保証限度額】

災害関係保証等と合わせて、無担保 1 億 6 千万円、最大で 5 億 6 千万円の枠を利用可能。（一般保証とも別枠）

【保証割合】融資額の全額を保証（100%保証）

【保険填補率】9 割（現行 7～8 割を引き上げ）

②日本公庫・商工中金による『東日本大震災復興特別貸付』

直接的又は間接的に著しい被害を受けた中小企業等を対象とした新たな融資制度『東日本大震災復興特別貸付』を創設し、必要な融資枠を確保するとともに、貸付限度額、金利引き下げ措置、据置期間を大幅に拡充する。また、上記の新制度について、地方団体等を通じ、必要に応じて利差補給を行って無利子とするための基金を創設する。

<現行の災害復旧貸付>

【貸付限度額】

1 億 5 千万円（中小事業）、3 千万円（国民事業）

【金利引き下げ措置】

貸付後 3 年間、1,000 万円まで▲0.9%

【据置期間】2 年

③小規模事業者経営改善資金融資（マル経融資）の拡充

直接又は間接的に被害を受けた小規模企業者を対象として、商工会等が経営指導を行うことによって、日本公庫（国民事業）が無担保・無保証人で融資を行うマル経融資について、貸付限度額、金利引き下げ措置を拡充する。

(2) 中堅・大企業向け

①中堅・大企業向け緊急金融支援パッケージ

震災の影響により経営に支障が生じている中堅・大企業に関し、①商工中金・政策投資銀行による長期資金の融資『危機対応貸付』の枠の拡充、②中堅・大企業の信用力の補完（損害担保）、③利子補給、④産活法認定企業に対する指定金融機関からの出資の円滑化を図る。これにより、取引関係のある中小企業の事業安定にも寄与する。

(3) その他

①危機対応業務に係る出資期限、政府株売却の起算時期等の延長

〔株式会社商工組合中央金庫法及び株式会社日本政策投資銀行法の特例〕

2) 工場等の復旧への支援

(1) 中小企業等が一体となった施設復旧・整備への支援 204 億円

〔独立行政法人中小企業基盤整備機構法の特例〕

被災地域の中小企業等の事業者が一体となって進める再建計画を都道府県が認定し、その計画に不可欠な施設の復旧・整備を国と都道府県が連携して補助金により支援するとともに、被災した商店街の施設復旧・修繕を支援。

また、津波等により壊滅的な被害を被った地域などにおいて、被災地域の要請に基づき、中小企業基盤整備機構が仮設のものも含め貸工場・貸店舗等を整備する。

(2) 復旧・復興のための支援専門家派遣 10 億円

工場等の復旧・復興に必要な人材不足を補うため、巡回アドバイザーや専門家を派遣。設備修理の技術サポート、経営相談、まちづくり相談などをきめ細かく実施する。

2. 電力需給ギャップ（特に夏場）を解決する（関東・東北圏内）

1) 電力供給力強化のための対策

(1) 自家発電設備等の新增設・増出力に対する支援 100 億円

夏場に向けた、電力の供給力を強化するため、自家発電設備の新增設・増出力及び、休眠している自家発電設備の立ち上げを行う事業者へ設備導入や燃料費を補助する。

(2) 地域間連系設備等による電力融通強化に向けたプラン策定 1 億円

中部ー東京間、北海道ー東北間等の電力融通を行う連系設備等を強化するための今後の工程表、マスタープランを策定する。

2) 電力需要抑制のための対策

(1) 国民・産業界に対する節電広報 40 億円

(2) 節電サポート事業 37 億円

3. 石油・ガス・LPG ガスなどエネルギー供給施設の復旧等を支援

4. 原発事故に対する早期対応

5. インフラ復旧支援

◆国土交通省関係

国土交通省関連補正予算額

国費合計：1 兆 1,489 億円

財政投融资：1,800 億円

・公共事業関係費：1 兆 420 億円

一般公共事業費：1,436 億円

災害復旧等：8,984 億円

・非公共事業関係費：1,070 億円

その他施設費：287 億円

行政経費：783 億円

1. 災害復旧等 合計：9,662 億円

1) 災害復旧等事業 8,984 億円

(1) 公共土木施設等（河川、道路、港湾、下水道等）7,751 億円

(2) 空港等災害復旧 186 億円

(3) 既設公営住宅等施設災害復旧 468 億円
等

2) 公共土木施設等の緊急対応等 合計：194 億円

(1) 河川堤防、河川構造物の維持修繕、河川管理施設の機能確保等 138 億円

(2) 砂防設備、地すべり防止施設、急傾斜地崩壊防止施設の整備 13 億円
等

3) 海上保安庁活動経費等 130 億円

4) 気象庁関連経費 77 億円
等

2. 被災者向け住宅の供給 合計：1,676 億円

3. 復旧・復興に向けた調査 合計：151 億円

◆厚生労働省関係

厚生労働省関連補正予算額

合計：1 兆 8,407 億円

・一般会計：7,791 億円

・特別会計：1 兆 616 億円

1. 雇用・労働関係の支援 合計：1 兆 1,130 億円

1) 雇用調整助成金の拡充 7,269 億円

2) 雇用保険の延長給付の拡充 2,941 億円

3) 重点分野雇用創造事業の拡充 500 億円
等

2. 被災者への支援 合計：5,971 億円

3. 被災地の復旧支援及び電力確保対策 合計：1,306 億円

本部だより

■第211回理事会を開催

4月14日、当会会議室において第211回理事会を開催した。今回は東日本大震災発生後、初の理事会となり開催に先立ち、出席理事全員で被災者に対し黙祷を捧げた。

審議事項「理事・監事選任に関する件」の他、2011年度事業計画の説明を行い、その後「2010年度事業計画実績まとめ」、2011年度部会役員、本部委員会体制、通常総会での表彰者について説明を行い、審議、決定した。議題は下記のとおり。

【審議事項】

- 第1号議案 理事・監事選任に関する件
- 第2号議案 2010年度事業報告まとめ
- 第3号議案 2010年度収支決算報告
- 第4号議案 2011年度事業計画（案）
- 第5号議案 2011年度収支予算（案）
- 第6号議案 2011年度車体工業会功労者表彰（案）
- 第7号議案 理事・監事候補者の推薦規程変更の件

【報告事項】

- 1. 2011年度委員会委員／部会役員体制について
 - 2. 会員の震災影響と会員支援について
 - 3. 電力対策自主行動計画の策定について
 - 4. 2011年度当会関係リコール等まとめについて
 - 5. 2011年度部品調査研究、規格化、標準化活動計画について
 - 6. 東京モーターショー「働くクルマ合同展示」について
 - 7. 2010年度国内商用車販売状況について
 - 8. 最近の官公庁関係情報について
- また、理事会に先立ち、常任委員会も開催された。

■第210回理事会を书面審議にて開催

第210回理事会は3月の開催を予定していたが、震災の影響により书面審議に変更し、決定した。議題は下記のとおり。

【審議事項】

- 第1号議案 2011年度事業計画（案）に関する件
- 第2号議案 2010年度決算見込みに関する件
- 第3号議案 2011収支予算（案）に関する件
- 第4号議案 評議員の選任に関する件
- 第5号議案 2011年度優良従業員表彰者（案）に関する件

【報告事項】

- 1. 2010年度事業計画実績まとめについて
- 2. 最近の官公庁情報
- 3. その他報告事項

■評議員会及び相談役会を開催

5月9日、当会会議室で2011年度評議員会を開催した。評議員会では高橋俊春氏（㈱オーテックジャパン常勤監査役）が議長に選任され、諮問に対し「2011年度の車体工業会運営方針は適切である」との答申を高木会長に提出し、閉会した。

なお、評議員会に先立ち、同日相談役会を開催し、添田、岩崎、内山各相談役から「2011年度の運営方針」について意見をいただいた。

■「改造自動車等取扱いの解説」を全面改定し発行

—中央技術委員会

当会と一般社団法人日本自動車工業会による「改造自動車取扱い検討委員会」が15年ぶりに本書の内容を全面的に見直した。

本書は改造自動車届出制度の考え方や取扱いの仕組みを分かりやすく解説すると同時に、車種や改造内容別に新たな届出様式に対応した記載例を掲載した。また、添付する図面や計算例は実例に基づいたものを豊富に収録しており、大型トラック、バスの分野から、電気自動車や福祉車両、高規格救急車等、小型車の分野の改造例も新たに収録した。



本書のご購入を希望される場合は、㈱交文社にて1冊7,350円（送料340円／冊）で販売しており、申込用紙は、当会HPからダウンロードできるので、活用いただきたい。

・申込用紙ダウンロード

<http://www.jabia.or.jp/use/book/index.html>

■「環境への取り組み」パンフレットを作成

—環境委員会

環境委員会（委員長・服部哲夫・関東自動車工業㈱社長）では、「環境への取り組み」と題し、パンフレット作成し、関係者に配布した。

このパンフレットは、当会での環境自主行動に基づく活動を紹介、商用車リサイクル、生産における環境保全、環境負荷物質削減の

取組み、新環境基準適合ラベル」の設定についてなど、イラストを交えわかりやすく解説している。

パンフレットをご希望の方は、事務局までご連絡ください。



■震災による休業対応に関する講演会を開催

当会と㈱日本自動車部品工業会の共同主催で4月18日、震災による休業対応に関する講演会を大手町サンケイプラザで開催した。

今回の地震被害により事業を「休止・廃止」「縮小」せざるを得ない場合について、それぞれ「雇用保険失業給付の特例措置」、「雇用調整助成金の支給の特

例」、「危機対応融資」等の対策が講じられたが、「特例や助成金の内容や手続きについての解説」、「危機対応融資」等について、専門家が詳しく解説した。

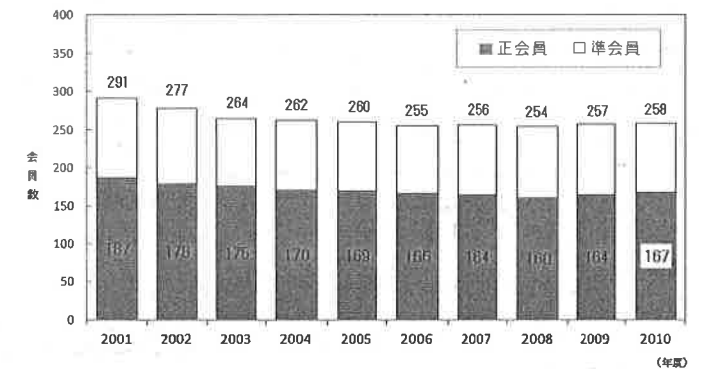
講演会では東日本大震災の影響を受けた方への融資制度、災害復旧貸付の概要、セーフティネット貸付の概要等、具体的な例をあげて説明、震災後の会社経営の一助となる講演会であった。

■正会員の増加 続く

当会正会員は2010年度に5社入会、2社退会で167社となり、この2年間で7社増加となった。

厳しい経営環境の中での入会目的は、業界情報、法規情報の入手への期待が多くを占めている。

また、準会員も含めた総会員数も2年連続で増加し、258社となっている。



部会だより

■2011年度部会総会を各地で開催

2011年度の部会総括会議（部会総会）が全て終了し、2010年度活動計画、予算案の承認を得るとともに、新年度役員が選任された。

部会	開催日／場所
特装部会	4月15日（金）東京
特種部会	4月14日（木）東京
トラック部会	4月7日（木）東京
バン部会	4月22日（金）東京
トレーラ部会	4月6日（水）東京
バス部会	4月18日（月）栃木
小型部会	4月14日（木）東京
資材部会	5月19日（木）東京

バン部会

■突入防止装置の装置型式指定「取得の手引き」を発行

バン部会技術委員会（委員長・川本 学・日本フルーフ㈱・開発管理Gグループリーダー）とトラック部会技術委員会（委員長・武蔵克彦・山田車体工業㈱・技術課長）では、突入防止装置の装置型式指定「取得の手引き」を発行した。

2012年7月11日以降、現行のJABIAリベット制度が廃止され、『装置型式指定制度』へ移行となるにあたり「突入防止装置の装置型式指定」の全面見直しを行ったもので、本書では『装置型式指定制度』について申請から取得等までの手続きを分かりやすくまとめた。



支部だより

2011 年度 全国支部通常総会開催状況

支部名	日 時	場 所	支部長 (交代者は新支部長)	来 賓	車体工業会
北海道	4 月 22 日	札幌第一ホテル	坪川弘幸 北海道車体(株) 副社長	(経) 小貫製造産業課長 (国) 本間技術課長	比企副会長 橋本専務理事
東北	5 月 12 日	ホテルメトロポリタン山形	磯野栄治 (株)いそのボデー 社長	(国) 船生技術安全部長 千田技術課長	高木会長 今井部長
新潟	4 月 26 日	万代シルバーホテル	北村泰作 (株)北村製作所 社長	(国) 松田技術安全部長	高木会長 瓜谷事務局次長
関東	4 月 22 日	東京會館	高橋 充 富士重工業(株) 専務執行役員	(国) 野津技術安全部長 橋本技術課長	田中副会長 山尾事務局次長
中部	5 月 13 日	名古屋通信会館	石谷 清和 (株)東海特装車 社長	(経) 岩田産業部製造産業課長 (国) 鷲津技術安全部課長	田中副会長 橋本専務理事
近畿	4 月 27 日	京都センチュリーホテル	堀口昇一 須河車体(株) 相談役	(経) 福崎製造産業課長 (国) 平井技術安全部長、滝本京都支局長、 北浦技術課長、前田首席専門官	高木会長 橋本専務理事
中国	5 月 9 日	ホテル広島ガーデンパレス	大上力夫 (株)大上自動車工業 社長	(経) 鈴木地域経済部長、富家製造産業課長 (国) 井上技術安全部長、須藤技術課長	安田副会長 山尾事務局次長
四国	4 月 7 日	リーガホテルゼスト高松	高梨 利幸 (株)タダノ 執行役員	(経) 鈴木地域経済部長、富家製造産業課長 (国) 井上技術安全部長、須藤技術課長	高木会長 橋本専務理事
九州	5 月 11 日	八仙閣	矢野 彰一 (株)矢野特殊自動車 社長	(経) 原地域経済部参事官 (国) 矢野技術安全部長	安田副会長 橋本専務理事

(注) (経)：経済産業省、(国) 国土交通省を示す。

支部総会開催風景



北海道支部



東北支部



新潟支部



関東支部



中部支部



近畿支部



中国支部



四国支部



九州支部

中部支部

■新しい形の見学、講演会を開催

中部支部（支部長・石谷清和・(株)東海特装車社長）では、3月4日に中部国際空港（セントレア）見学と、中部国際空港(株)平野会長の講演会を開催した。

今回の見学、講演会は、「次代を担う人材の、参加しやすい行事を」の狙いでこれまで支部行事になかなか参加されなかった次代を担う若い世代の方々に参加していただきたいとの思いで企画、開催した。

当日は課長や主任や生産部門の方々も含め 40 名という多くの参加をいただき、狙いどおりの新規行事となった。



2011 年度は、「参加しやすい行事」の拡大と、昨年度に全国 9 支部で確認した「支部活動の活性化方策」である「他支部との合同行事」の計画・推進を図り、支部活動の更なる活性化を進めたい。

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(株)相談役）では、4月27日京都センチュリーホテルにて支部講習会を開催した。当日は 31 社 39 名が参加、講師に(株)人事部取締役水谷智子氏を迎え、「チームのやる気に火がつくファシリテーション入門」をテーマにご講演いただいた。

今回の講演は対面式講演で、講師が参加者と向き合い話し合いながら講演を進めるもので、これまでにない講演会となった。

管理職と部下とのコミュニケーションのとり方などを例に、どうしたら部下とのコミュニケーションを図り、信頼関係が構築でき、仕事がスムーズに進むかなどについてご説明いただいた。

会員知識向上、会員相互の悩み解決の一助となる講演会となった。



官公庁だより

■「保安基準等の一部改正」について

一国土交通省

国土交通省は、12月9日付けで「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. 側方灯及び側方反射器

現行規定では 2 つの側方灯及び側方反射器の間隔は 3 m 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 4 m 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及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光度が 22.5 万 cd から 30 万 cd 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、30 万 cd とする。

(適用時期) 2010 年 12 月 9 日

3. 再帰反射材灯

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日付けで、「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、前部上側端灯及び後部上側端灯、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、現行はいかなる減速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。

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) 2011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、前部上側端灯及び後部上側端灯

①前部上側端灯及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. 前照灯及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30万cdから43万cd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

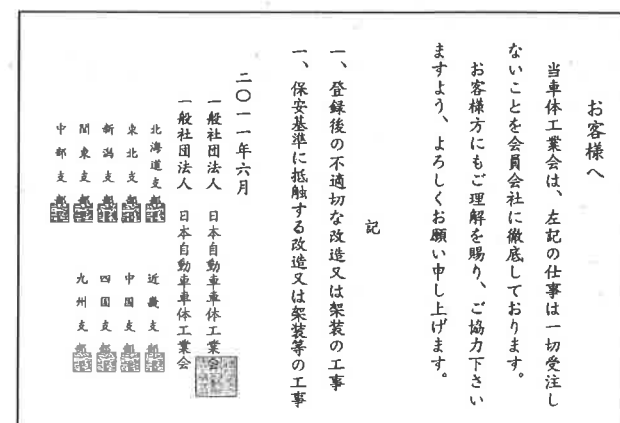
■2011年度「不正改造車を排除する運動」を実施

—国土交通省

国土交通省及び自動車関係33団体で構成する「不正改造防止推進協議会」が中心となって、内閣府、警察庁、農林水産省、経済産業省、及び環境省の後援ならびに自動車検査独立行政法人、軽自動車検査協会の協力のもとに本運動を実施する。

【実施期間】

「不正改造車を排除する運動」は、年間を通じた運動とするが、2011年6月1日(水)から6月30日(木)までの1カ月間を「不正改



造車排除強化月間」とし、特に重点をおいて運動を実施する。

【当会の対応】

当会としては、例年同様に以下の資材を各支部経由で会員に配布、各資材を使用し、事前送付している実施要領に沿って運動を実施する。

- ・「不正改造車排除運動」実施兼事例ポスター
- ・チラシ
- ・「不正な改造・架装はしない」宣言書

■「中小企業向け支援策ガイドブック」について

—中小企業省

中小企業庁より「中小企業向け支援策ガイドブック Ver. 3」が発行された。災害復旧を目指す中小企業に向けて、資金繰りの支援について詳しく説明している。ここではその一部を紹介する。

なお、このガイドブックについては、当会ホームページにも掲載しているので、ご活用いただきたい。

<http://www.jabia.or.jp/news/news.php?id=257>

●政府で用意している支援策などの概要
【資金繰り支援の概要】

■既往債務の負担軽減などの要請

- ・被災中小企業者の既往債務（借入金）について、返済猶予等の条件変更に柔軟に対応するように、金融機関等へ要請しています。
- ・リース事業者に対し、中小企業者に対するリースの支払い猶予について柔軟かつ適切に対応するよう要請しています。
- ・親事業者と都道府県下請企業振興協会に対し、被災された下請企業との取引の継続と取引斡旋を要請しています。

■融資

①東日本大震災復興特別貸付

被災中小企業者等を対象に、事業の復旧に必要な設備資金、運転資金を長期・低利で融資する制度です。貸付対象は、具体的に以下のとおりです。

- ・地震・津波等により直接被害を受けた中小企業者

- ・原発事故に係る警戒区域等※の区域内の中小企業者

- ・これらの事業者等の事業活動に相当程度依存している中小企業者

- ・その他、震災の影響により、業況が悪化している中小企業者

(※) 警戒区域等とは、警戒区域、計画的非難区域、緊急避難準備区域

②マル経融資

小規模事業者の方が無担保・無保証で利用できる融資です。提出書類の簡素化などを実施しています。また、直接又は間接的に被害を受けた一定の小規模事業者を対象として貸付限度額、金利引き下げ措置を拡充します。

■信用保証

①東日本大震災復興緊急保証

被災中小企業者等が、金融機関から事業の再建又は経営の安定に必要な資金の借入を行う場合、信用保証協会が保証する制度です（一般保証、災害関係保証・セーフティネット保証とは別枠）。保証対象は、具体的に以下のとおりです。

<特定被災区域内の中小企業者>

- ・震災の影響により業況が悪化している中小企業者
- ・地震・津波等により直接被害を受けた中小企業者
- ・原発事故に係る警戒区域等※の区域内の中小企業者

<特定被災区域外の中小企業者>

- ・特定被災区域内の事業者と取引関係があり、かつ、震災の影響により業況が悪化している中小企業者
- ・震災に起因した風評被害による契約の解除等の影響で急激に業況が悪化している中小企業者

②災害関係保証

震災により直接被害を受けた中小企業者が、金融機関から事業再建資金の借入を行う場合、信用保証協会が保証する制度です（一般保証と別枠。セーフティネット保証とは同枠）。

③セーフティネット保証（5号）

震災被害に限らず、売上減など業況が悪化している企業が、金融機関から事業再建資金の借入を行う場合、信用保証協会が保証する制度です（一部保証と別枠。災害関係保証とは同枠）。

④一般保証

金融機関から事業用資金の借入を行う場合、信用保証協会が保証する制度です。

■小規模企業共済、倒産防止共済

両共済に加入されている方に、低利な災害時貸付などを用意しています。

【雇用調整助成金、失業給付による支援の概要】

- 雇用調整助成金
震災に伴う経済上の理由（交通手段の途絶、部品の調達困難等）により休業を余儀なくされた事業所の事業主の方が労働者に休業手当を支払い雇用の維持を図った場合、雇用調整助成金が利用できます。
- 失業給付
事業所が震災による直接的な被害を受けたこ

■夏の電力需給対策について

一経済産業省
2011年3月11日に発生した東日本大震災の影響により、東京電力及び東北電力の電力供給は大幅に減少した。これによって生じた大きな需給ギャップに対処するため計画停電が実施されたが、国民・産業界の節電への取組みにより大規模停電は回避され、計画停電は「実施が原則」から「不実施が原則」の状態に移行した。
しかしながら、電力の受給バランスは今後夏に向けて悪化する見込みのため、供給側は供給力の積み増しと、需要側では具体的な対策の取組みが必要になる。需要側での削減目標は、大口需要家・小口需要家に分けた上で、共通目標を掲げて国民・産業界が一丸となり乗りきるという考えの下、一律15%減とする。

●当会での対応

- 1) 大口需要家
- ①電気事業法第27条が発動されたことによる「電気事業法第27条関連説明会」への参加。
 - ②「共同使用制限スキーム」の導入。希望がある場合は、当会で取りまとめを行う。

●東京電力の契約電力引下げ促進について

東京電力より小口需要家について契約電力引き下げ促進の依頼があり、「契約電力の変更申込書」が各社に送られる。それに対し、東京電力が各社を訪問、説明を行うので、ご対応をお願いします。

とにより、休業を余儀なくされた方は、離職していなくても、雇用保険の失業手当を受給できます。

○被災者雇用開発助成金

被災された方や震災により離職を余儀なくされた方を1年以上雇用されることが見込まれる労働者として雇い入れる場合、被災者雇用開発助成金が利用できます。

1. 対象

- 1) 大口需要家（契約電力500kw以上）
- ・15%削減の義務化（電気事業法第27条による使用制限）
 - ・状況報告書の提出（所定の報告書様式に必要事項を記載し経済産業大臣に提出）

2) 小口需要家（契約電力500kw未満）

- ・自主的削減計画の策定と公表

2. 制限期間・時間帯

東京・東北電力管区
2011年7月1日～9月22日の平日9:00～20:00（東北電力管区は～9月9日）
なお、詳細は以下を参照。
<http://www.meti.go.jp/electricity.html>

2) 小口需要家

具体的取組みに関する自主的計画の策定・公表、実施のお願い。取組みに関しては「節電行動計画フォーマット」を活用のこと。

国土交通省地方運輸局

2011年5月20日現在

局別	運輸局長	自動車技術安全部長	技術課長	整備課長 *整備・保安課長	保安・環境課長 *保安・環境課長	管理課長 *管理業務調整官
北海道	八 敏 隆	竹下 了志	本間 勝則	* 鶴巻 信夫	* 菊田 正己	小泉 三男
東北	清谷 伸吾	長谷川 茂	鈴木 義男	* 太田 博	* 曳地 信廣	小坂 俊一
北陸信越	後藤 靖子	松田 好博	佐々木義弘	* 小林 勝吉	* 今井 淳	南 木 智
関東	神谷 俊広	野津 真生	橋本 昭朗	* 小柴 一博	石原美千老	伊藤 秀男
中部	森重 敏也	今田 滋彦	鷲津 宗臣	中川 兼彦	森川 靖生	川西 好晴
近畿	原 喜信	平井 隆志	北浦 信彦	山本 晶彦	冠野 慎一	岩 本 修
中国	新井 伸	中谷 育夫	村田 修	* 高浜 隆司	* 榎田 肇	川谷 晴彦
四国	宮村 弘明	井上 純男	須藤 浩二	* 久保 感二	* 井上 誠	* 田所 秀志
九州	玉木 良知	矢野 睦敏	三浦 俊一	藻 形 功	重松 哲朗	榎本 俊洋
沖縄	—	勝山 潔	前 里 正	—	—	—

経済産業省地方経済産業局

2011年5月26日現在

局別	経済産業局別	当会の相談窓口	部長名	課長名
産業部	関東	製造産業課	増田 仁	勝本 光久
	中部	製造産業課	足立 清	岩田 則子
	近畿	製造産業課	関 淳夫	福崎 文伸
地域経済部	北海道	製造産業課	友田 正敏	小 貴 秀治
	東北	産業支援課	寺家 克昌	木村 研一
	中国	地域経済課	藤岡 幸男	吉田貴久夫
	四国	製造産業課	鈴木 晴光	富家 芳雄
	九州	製造産業課	中島 英史	羽江 秀男

会 員 情 報

■代表者変更

- ・正会員（4月1日付）
ロイヤルオートリース㈱ 取締役社長 大藤 昭男
大和塗料販売㈱ 代表取締役社長 高羽 秀夫
㈱モリタエコノス 代表取締役社長 奥田善次郎
北海道車体㈱ 代表取締役社長 赤津 敏彦

■社名変更

- ・正会員（3月18日付）
ヒアブ㈱
→カーゴテック・ホールディングズ・ジャパン㈱

■退会

- ・準会員（5月31日付）
インガソールランド㈱

■住所変更

- ・正会員（4月1日付）
鉄道車輛工業㈱
〒192-0918 東京都八王子市兵衛 1-35-1
TEL 042-683-0080（代表）
FAX 042-632-5305

月 度 活 動 状 況

◆3月◆

- 1日 中央業務委員会・コンプライアンス分科会 当会
- 3日 中央業務委員会・法制・税制対応分科会 //
- トラック部会 //
- 3日～4日小型部会・工場見学会 九州
- 4日～5日資材部会・工場見学会 //
- 特装部会・技術委員会 神奈川
- 7日 バン部会 当会
- 8日 中央業務委員会 //
- 9日 トレーラ部会・技術委員会 //
- トレーラ部会・業務委員会 //
- 特種部会・技術委員会 //
- 10日 関東支部・役員会 //
- 特種部会・座席強度対応WG 岐阜
- 11日 バス部会・塗装デザイン研究会 当会
- トレーラ部会・サービス委員会 //
- バス部会・資材委員会 //
- 14日 バス部会 技術委員会・ワンマン機器小委員会 山口
- 合同工場見学会

◆4月◆

- 4日 特装部会・サービス委員会 当会
- 5日 商用車ショー委員会 //
- 6日 トレーラ部会・部会総会 //
- 7日 トラック部会・部会総会 //
- 四国支部・支部総会 香川
- 11日 監査会 当会
- 12日 トレーラ部会技術委員会 //
- 14日 常任委員会 //
- 第211回理事会 //
- 特種部会・部会総会 //
- 小型部会・部会総会 東京

- 15日 バン部会・技術委員会 当会
- 特装部会・部会総会 東京
- 18日 バス部会・部会総会 栃木

- 21日 バス部会・ワンマン機器小委員会 当会
- 特種部会技術委員会 //
- 22日 バン部会・部会総会 //
- 北海道支部・支部総会 北海道
- 関東支部・支部総会 東京
- 26日 トレーラ部会 当会
- 新潟支部・支部総会 新潟
- 27日 改造自動車取扱検討委員会 当会
- 近畿支部・支部総会 京都
- 28日 トレーラ部会・製品安全委員会 当会

◆5月◆

- 9日 相談役会 当会
- 評議員会 //
- 11日 トレーラ部会・業務委員会 //
- 九州支部・支部総会 福岡
- 12日 トレーラ部会・技術委員会 R13TP WG 当会
- 東北支部・支部総会 山形
- 13日 中部支部・支部総会 名古屋
- 16日 特装部会・サービス委員会 当会
- 17日 トレーラ部会・技術委員会 //
- 19日 資材部会・部会総会 東京
- 20日 通常総会 //
- 24日 トレーラ部会・製品安全委員会 当会
- 特種部会・座席強度対応WG //
- 25日 バン部会・業務委員会 //
- 27日 突入防止装置技術委員会 //
- バス部会・ワンマン機器小委員会 //
- 30日 広報委員会 //
- 31日 トラック部会・技術委員会 //

会員会社の生産台数推移

■ 2010 年度 生産状況概要

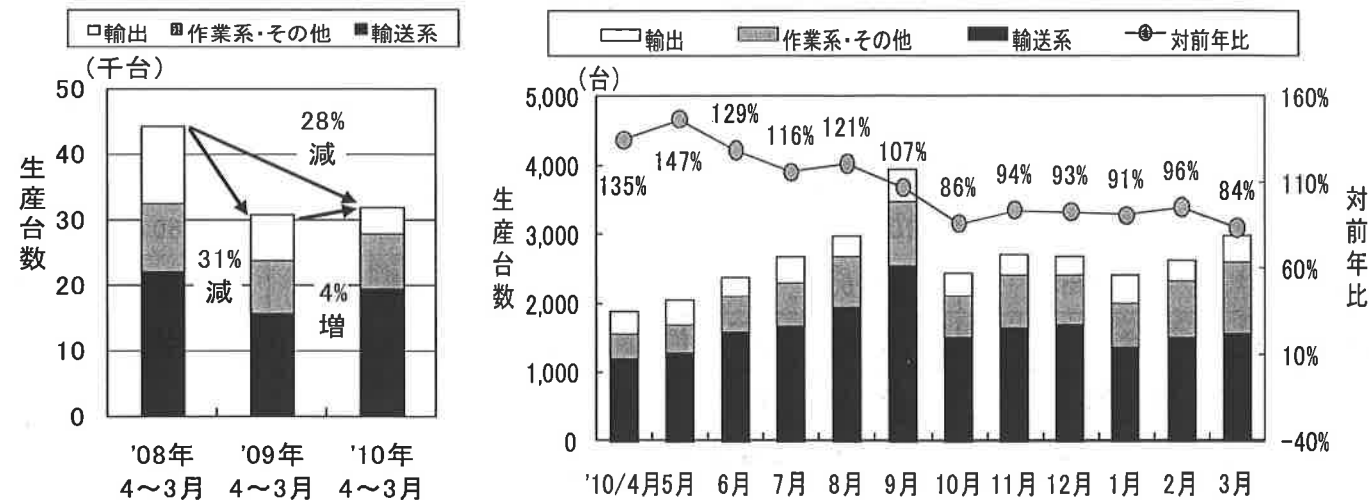
- (1) 特装車
国内向けは景気回復に伴い対前年比 15.9%増加し、輸出向けは委託生産減少により同 40%減少し、合計 31,661 台の同 3.4%増となった。車種別にみると、国内輸送系車両は同 23.7%増、特に生産台数の最も多いダンプ車が同 28.2%増、脱着コンテナ車も同 26%増となった。
また、作業系車両は高所作業車が同 37.6%増加したが、台数の多い環境衛生車が同 7.8%減となったため作業系全体では前年並にとどまった。
- (2) 特種車
緊急用車両が対前年比 84.5% 減と大幅に減少し、全体でも同 43.5%減の 9,299 台となった。これは前年度に警察用車両充実計画で警察庁等の補正予算が付き、一時的な需要増加があったためであり、緊急用車両を除いた特種車としては前年並である。
その他の主要車種は、保健用：同 3.3%増、サービス用：同 17.7%増、作業工作用：同 37.3%増、医療防疫用：同 15%増となっている。
- (3) トラック（除くメーカー標準車）
トラック系全体の台数は 24,145 台で、対前年比 4.5%増であった。約 7 割はシャシメーカー標準車であり、それを除く当会特有車は 7,317 台で対前年比 30.2%増と伸びている。景気回復とともに、ポスト新長期排ガス規制の駆け込み需要と購入補助金のためと推定される。サイズ別には大型、中型、小型とも平均的に増加した。
- (4) バン
バン型車は 48,776 台、対前年比 22.8%増と大幅に伸びたが、景気回復に伴う需要回復後、ポスト新長期排ガス規制の駆け込み需要と事業用貨物購入補助金の効果とともに、荷役性向上のため、トラックからバンへの移行も増加要因となっている。生産台数上位 6 社でバン生産台数の約 80%を生産しており、大手寡占状況に変化はない。
- (5) トレーラ
2010 年度生産台数は 5,160 台で対前年比 45.6%増（2008 年度比 40.8%減）となり、昨年度の急激な落ち込みから回復したが、台数安定期である '05 ～ '07 年の年間平均台数（約 8,000 台）と比較するとまだ約 35%減のレベルである。
車種別でみると海上コンテナ輸送量の増大に伴い、コンテナトレーラが 2,216 台（対前年比 65.5%増）となっており、生産台数の回復は顕著である。
- (6) 大中型バス
国内車の大中型バスは 3,958 台で、対前年比 11.1%減と落ち込んだ。理由はポスト新長期排ガス規制前の需要先取りの反動と、地方の路線バスの利用者が減ったためと推測される。
なお、バス車体メーカーは年度後半から実質 2 社体制になった。たが、8 月は 9%減、9 月は 28%減と前年を下回った。
- (7) 乗用・小型商用車
対前年度比は 96%と 4 %の下げになった。上期は補助金効果により 122% と伸びたが、下期は補助金終了と大震災の影響で 78% と大幅に下回った。

		2010年度実績			
		台 数	前年比(%)		
全 体	国 内	1,188,867	96.0		
	輸 出	953,467	97.6		
	合 計	2,142,334	96.7		
非量産車 (*印の車両)	国 内	101,418	109.5		
	輸 出	4,753	60.8		
	合 計	106,171	105.7		
*特装	国 内	輸送系車両	19,394	123.7	
		ダンプ車	15,776	128.2	
		タンクローリ	1,293	104.6	
		高压ガスタンクローリ	143	126.5	
		トラックミキサー車	671	96.4	
		粉粒体運搬車	512	96.6	
		脱着コンテナ車	999	126.0	
		作業系・その他車両	8,158	100.8	
		消防車	831	102.1	
		コンクリートポンプ車	77	92.8	
		環境衛生車	4,747	92.2	
		高所作業車	2,018	137.6	
	その他	485	84.2		
	国 内		27,552	115.9	
	輸 出		4,109	60.0	
	合 計		31,661	103.4	
	*特種	国 内	医療防疫用	222	115.0
			保健用	5,543	103.3
			緊急用	1,317	15.5
			作業・工作用	460	137.3
サービス用			885	117.7	
その他			228	70.2	
国 内		8,655	55.9		
輸 出		644	66.1		
合 計		9,299	56.5		

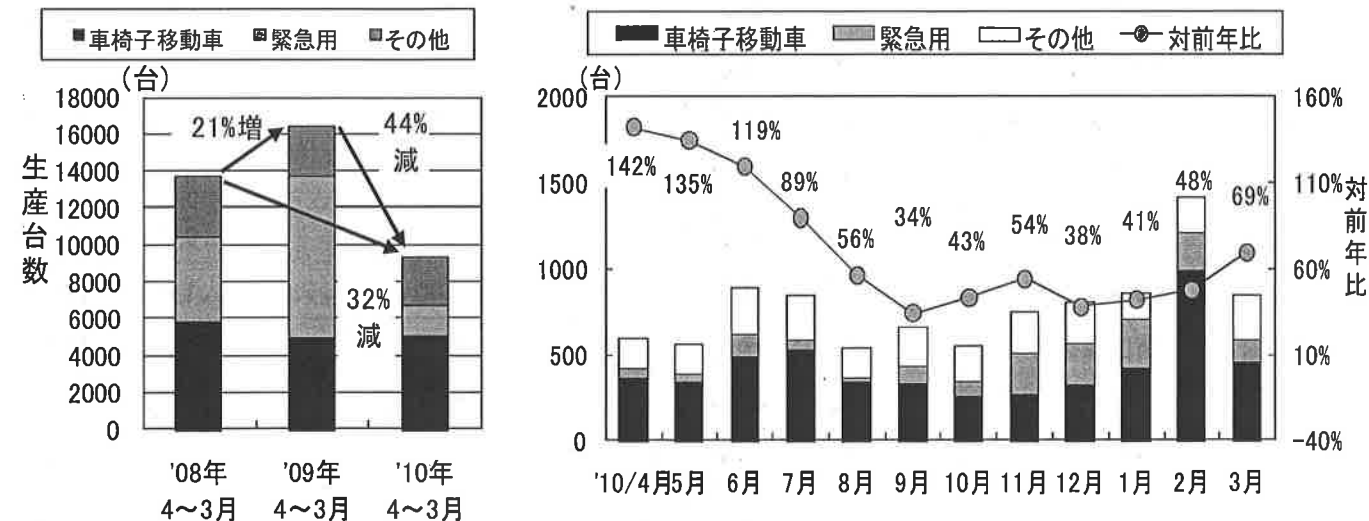
		2010年度実績		
		台 数	前年比(%)	
トラック	国 内	標準型（シャシメーカー標準）	16,828	96.2
		* 大 型	2,048	132.8
		* 中 型	2,667	133.7
		* 小型・軽	2,602	125.0
合 計		24,145	104.5	
*バン	国 内	大 型	12,922	146.1
		ドライバン	10,293	167.1
		冷蔵・冷凍車	2,583	97.2
		その他	46	164.3
	中 型	ドライバン	15,361	124.9
		ドライバン	7,822	161.1
		冷蔵・冷凍車	6,971	101.2
		その他	568	103.1
	小型・軽		20,493	110.4
	国 内	ドライバン	9,507	113.4
		冷蔵・冷凍車	9,788	105.8
		その他	1,198	128.5
合 計		48,776	122.8	
*トレーラ	コンテナ		2,216	165.5
	その他		2,944	133.5
	合 計		5,160	145.6
バス	国 内	* 大・中・小 I 型	3,958	88.1
		路線	2,304	89.5
		観光	1,199	112.7
		自家用	455	53.4
	その他		7,172	86.2
	国 内		11,130	86.9
	輸 出		97,288	113.6
	合 計		108,418	105.3
乗用 小型商用 軽	国 内		1,063,449	95.0
	輸 出		851,426	96.4
	合 計		1,914,875	95.6

[注]トラック運転台およびテールゲート等の装置生産台数は含んでいません。

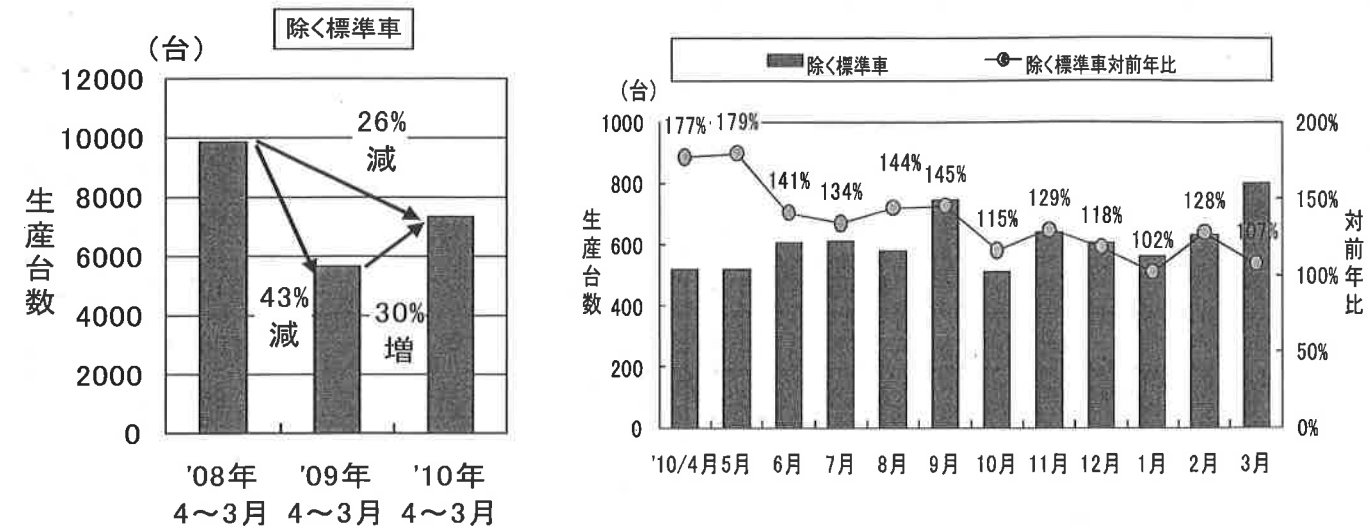
特 装 車



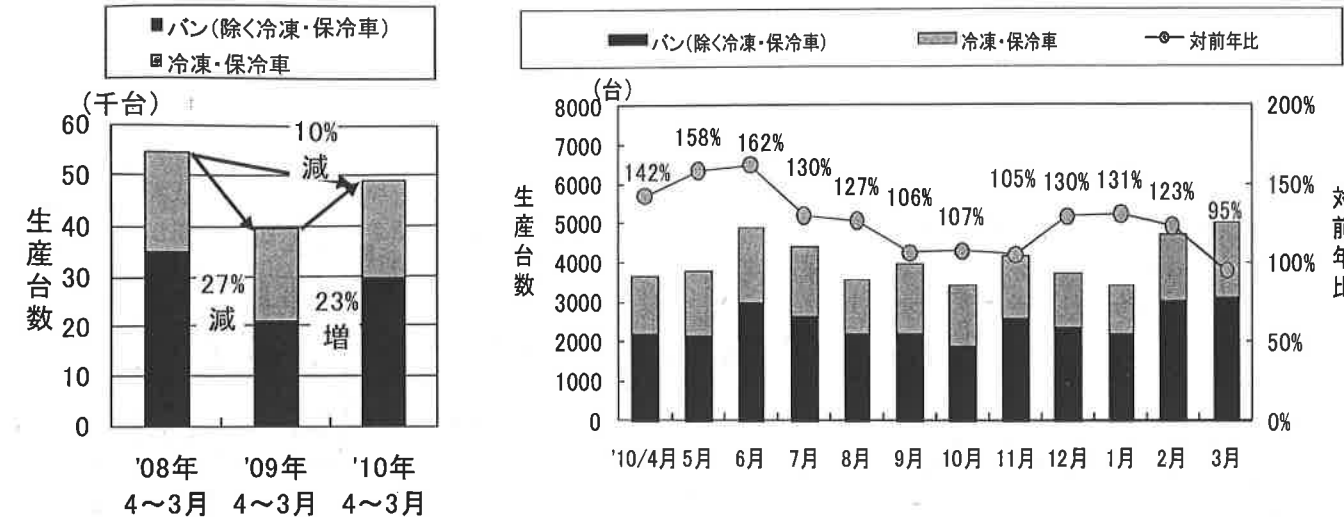
特 種 車



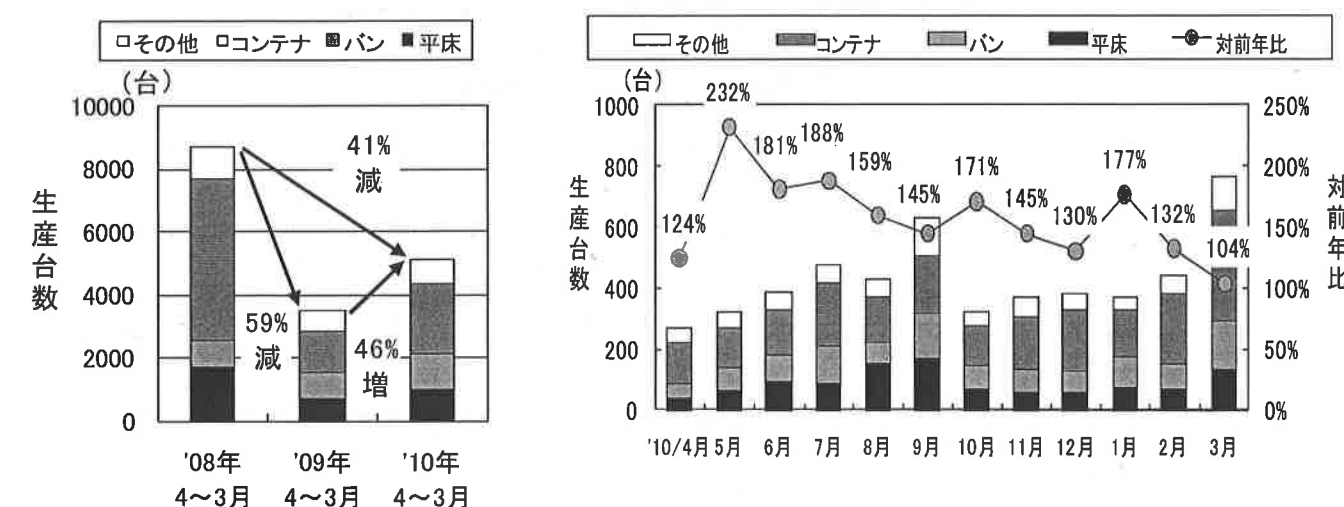
トラック



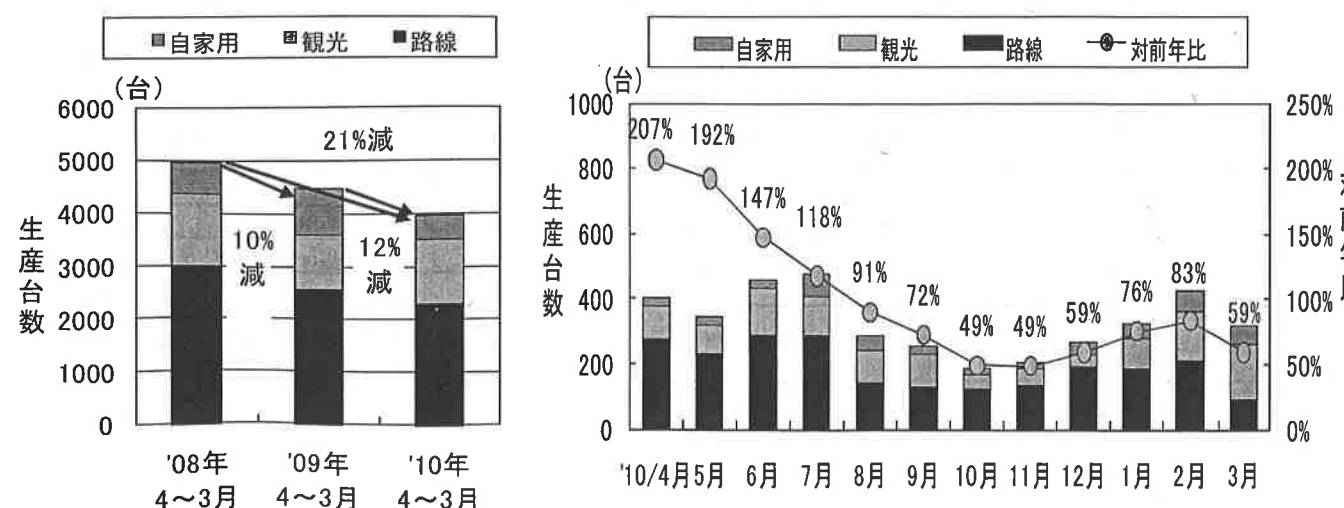
バ ン



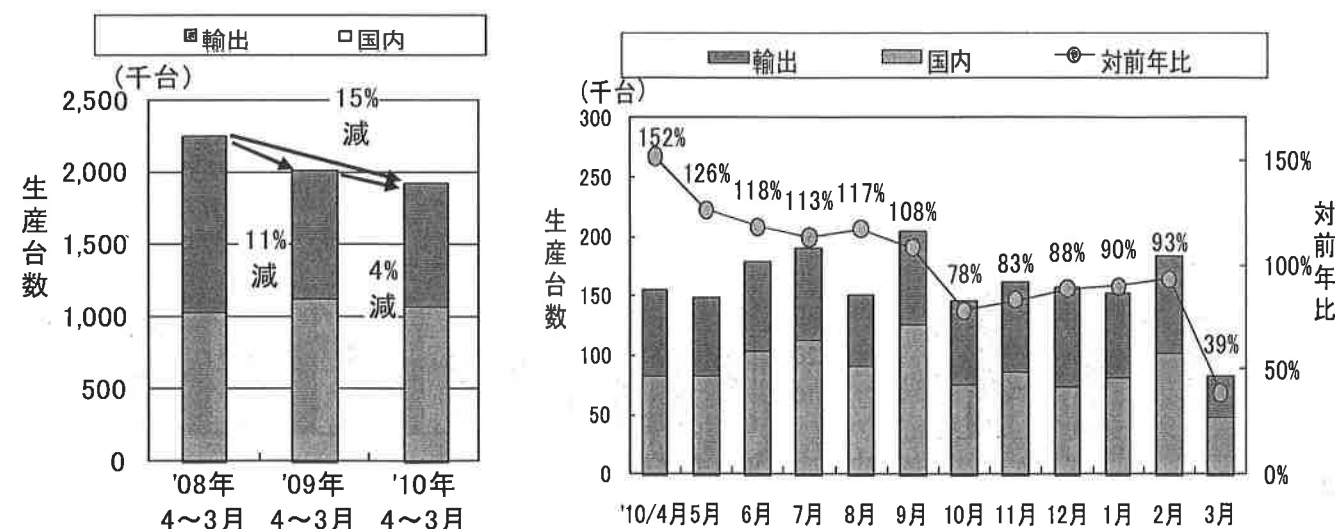
ト レ ー ラ



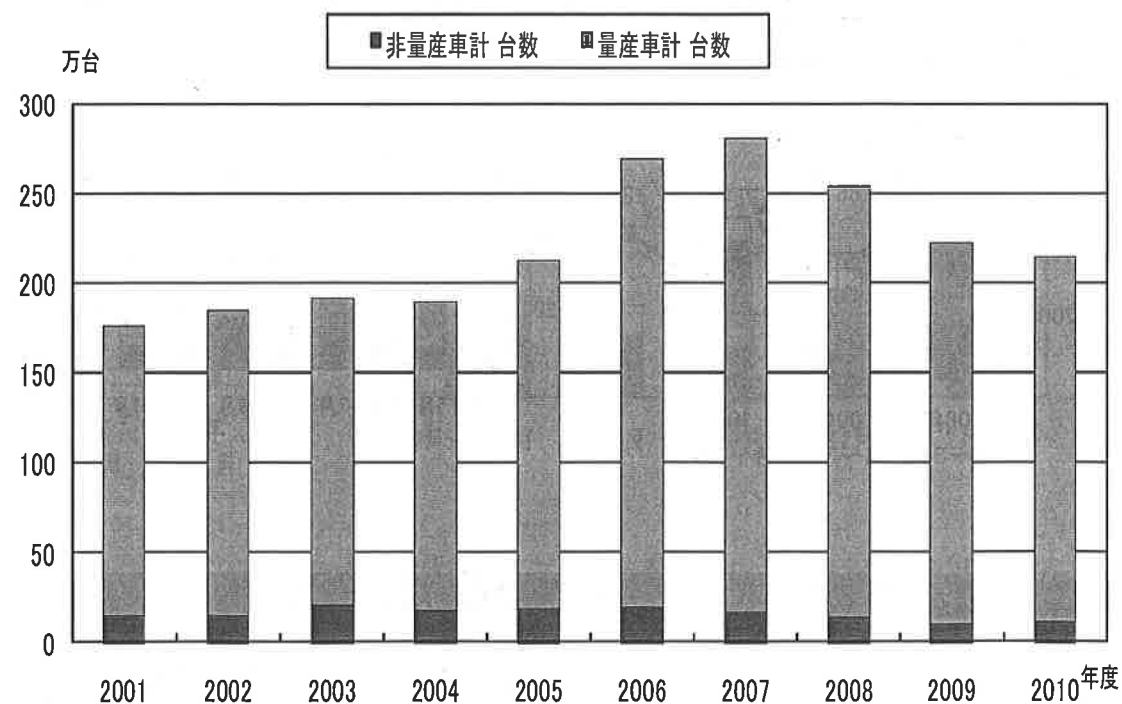
大中型バス



小型車（小型部会員の委託生産の乗・商用車）



会員会社 車種別生産状況の10年間の推移



量産車	平ボデー (メーカー標準車)	台数	46,973	48,870	74,979	45,486	34,691	37,395	38,139	25,671	17,497	16,828
		対前年比	79.0%	104.0%	153.4%	60.7%	76.3%	107.8%	102.0%	67.3%	68.2%	96.2%
	バス (マイクロ・コミュニティ)	台数	43,946	49,361	46,679	46,966	61,036	72,902	137,694	126,545	93,948	104,460
		対前年比	93.6%	112.3%	94.6%	100.6%	130.0%	119.4%	188.9%	91.9%	74.2%	111.2%
	乗用車及び 商用車	台数	1,527,240	1,603,023	1,580,015	1,625,731	1,846,140	2,388,161	2,459,016	2,245,012	2,002,806	1,914,875
		対前年比	99.8%	105.0%	98.6%	102.9%	113.6%	129.4%	103.0%	91.3%	89.2%	95.6%
	量産車計	台数	1,618,159	1,701,254	1,701,673	1,718,183	1,941,867	2,498,458	2,634,849	2,397,228	2,114,251	2,036,163
		対前年比	98.9%	105.1%	100.0%	101.0%	113.0%	128.7%	105.5%	91.0%	88.2%	96.3%
	非量産車計	台数	143,362	145,624	205,013	178,283	183,844	191,561	167,666	135,812	100,429	106,171
		対前年比	93.0%	101.6%	140.8%	87.0%	103.1%	104.2%	87.5%	81.0%	73.9%	105.7%
合 計	台数	1,761,521	1,846,878	1,906,686	1,896,466	2,125,711	2,690,019	2,802,515	2,533,040	2,214,680	2,142,334	
	対前年比	98.4%	104.8%	103.2%	99.5%	112.1%	126.5%	104.2%	90.4%	87.4%	96.7%	



編集後記

今号は復興支援策と当会事業計画の紹介を充実させるため、定例の会社紹介や寄稿記事等を省略させていただきましたが、次号以後は定例の構成に戻したいと思います。

大震災から3カ月が経過し、復旧・復興が進んでいない部分と平常に戻りつつある部分とに明確に分かれてきた。前者は政府施策の部分が多く、歯がゆい思いが続いている反面、後者は自動車業界をはじめとした民間企業の部分が多く、まさに日本産業界の底力発揮で大変頼もしさを感じる。会員の生産するいろいろな「働くクルマ」は復興

には不可欠な車両であり、この生産、供給こそが最大の復興支援との考えで会員各社の必死な努力の結果、「シャシーや部品が入らない！」という会員の悲痛な声は大幅に少なくなってきた。

しかしながら残る大きな課題は電力削減への対応であり、当会会員は東北・東京電力管内で101社、合計約10万kwを使用している。やっと生産挽回する大事な時期ではあるが、何とか15%削減、大規模停電回避に向け継続的な努力をお願いしたい。

当会事業計画も急遽大幅変更し、上期は「会員復興支援」としていろいろな取組みを追加し、下期からは従来の延長線である「技術的支援」を重点に進めることにしましたので、ご協力をお願いします。

(橋本)

広報委員会委員長(兼編集委員長)交代のお知らせ

●退任挨拶

関東自動車工業(株)相談役 安田 善次
2年間、広報委員会委員長を務めさせていただきました。

新春増刊号を含めて年5回の「車体NEWS」は当会のみならず対外的に発信する広報活動の大切な手段であり、広報委員会委員の皆様、また記事を担当された方々にはその作成にご苦勞をかけた大変感謝しております。

今後は、服部新委員長のもと、広報活動/車体NEWSを更により良いものにしていただきたいと思います。ありがとうございました。



●新委員長就任挨拶

関東自動車工業(株)取締役社長 服部 哲夫
この度、安田善次氏に変わり、新たに委員長に就任いたしました。業界内外に的確な情報をお伝えしたいと思います。よろしくお願いいたします。



●編集委員交代のお知らせ

このたび、西山太一郎氏(日産車体(株))に変わり、新たに西口功一氏が小型部会広報委員に就任しました。よろしくお願いいたします。



西口 功一
日産車体(株)
(小型部会)

■表紙写真について

高規格救急車

トヨタテクノクラフト(株)製

高規格救急車は、救急隊員が応急処置を行うのに必要な室内スペースや立って作業を行える室内高を有しています。また救急救命士が医師の指示の下、心肺停止状態の傷病者に対し特定行為を行うための資機材(電気的除細動器、輸液装置、人工呼吸器)の他、走行中に傷病者に伝わる路面からの振動を軽減するよう、緩衝装置のついた防振架台も装備しています。

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

東プレ株式会社 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 夏号 2011

2011年6月15日発行

発行所 一般社団法人 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