



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、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、7,000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27.9%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、20万台を超えています。

車体 NEWS

AUTUMN 2012 秋

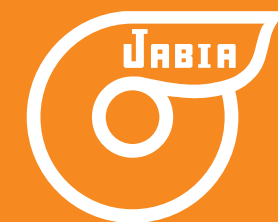
JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.



CONTENTS

巻頭言	2
NEWS 特集	
環境対応事例発表会	3
RUP・JABIAプレート制度スタート	8
講演会 高齢者雇用の取組み	9
講演会 これからの子ども・子育てについて	10
NEWS FLASH	
本部だより	11
部会だより	15
支部だより	17
官公庁だより	18
月度活動状況	21
会員情報	24
Net Work	
vol.68 (株)シンセイ	25

VOICE	
旭硝子(株)	27
日本シーカ(株)	28
そこが知りたい	
ニューヨーク市の新しいイエローキャブとは?	29
Coffee Break	31
我が社の元気人	33
DATA FLASH	
2012年1月～6月 生産状況概要	34
編集後記	37





クルマづくりの未来系。ドリーム・ファクトリー

マイクロバス「シビリアン」、小型トラック「アトラス F24」の生産事業を中心に、徹底した品質管理と環境に配慮した量産工場で最先端技術を駆使し、時代の流れに添った多種多様な特装車両を企画・デザイン・生産しています。

私達はこれからもベンチャーマインドとクラフトマンシップで、多くのお客様に、きっと満足していただける製品をお届けしてまいります。

今、話題の
NV350キャラバン
特装車も続々登場！



株式会社オートワークス京都 <http://www.awk.co.jp>

京都本社
〒611-0033 京都府宇治市大久保町西ノ端 1 番地 1
TEL : 0774-46-7063 FAX : 0774-46-7075

京都営業部
TEL:0774-44-2327 FAX : 0774-43-4650

湘南営業部
〒254-0012 神奈川県平塚市大神 2909 番地
TEL : 0463-53-8392 FAX : 0463-21-9349

巻頭言



2012年夏を振り返る

副会長 古庄 忠信
㈱イズミ車体製作所・代表取締役

この挨拶文が、「車体ニュース」に載る頃はもうこの猛暑は既になく、地域によっては秋風が吹きはじめている所もあるかも知れません。

とにかく今年も日本全国何処もかしこも35℃前後の気温の表示が連日予報を賑わしています。5年ほど前になりますか、前会長の高木茂氏と話した覚えがありますが、私達の小さい頃は夏休みの宿題で昆虫の標本作りが流行っていて、その中でクマゼミを捕り、提出した子供は得意満面だったことを思い出します。それほど稀少な存在の蝉だったのですが、今や関東周辺まで横臥するようになり、朝から「ワシワシ」と高く太い声で泣き喚くようになりました。

さあー、今日も暑くなるぞーと身構えて、今日も会社へやってきました。がその時の話も蝉が地球温暖化の指標になる生物であり、クマゼミが北上していること、それが間違いなく日本列島を暖かく包み、熱帯夜の連続、真冬日減少へと向かっていることを確かめる話題に終始したことを、今思い出しています。

連日テレビを賑わしていると言えばオリンピックもそうです。昨夜はバトミントンで「フジカキペア」が銀メダルに日本人初の快挙をなしとげ、競泳四百メドレーでは男子が銀、女子が銅を獲得し、体操の内村も個人の金に続き「床」でも銀メダルを獲得したようです。今日までのメダル獲得数は合わせて25個、国別で5位につけているそうです。個人的にはバトミントンの「フジカキペア」がルネサスの熊本であること、それに藤井瑞希は熊本出身ということで少し自慢していいかなと思っています。ただルネサスといえば皆さんご存知でしょうが、全国にある工場の三箇所を整理閉鎖の対象に今、会社再建途上の企業です。思わず複雑な気持ちになってしまいます。

複雑と言えば今年の電力の問題があります。昨年も皆様の会社でも計画停電への協力で土日、平日振り替え操業、あらゆるセクションの節電見直し等、努力されたでしょうが、今年も電力消費量への関心と注意は一時の油断も出来ません。このままなんとか無事にこの夏を乗り切れるよう祈るしか手はないのでしょうか？

まだまだ、この暑い夏は続きます。暑い夏と言えばこの後高校野球が始まります。

今年は私の母校「済々黌高校」も熊本代表で18年ぶりに出場します。節電に努め、ひそかに過ごしたいと思うところです。

車体工業会の217回の理事会も先月終了し、新会員5社入会が承認されました。次の理事会までも数社のエントリーがあると聞いています。

今年度の総会で水嶋会長の挨拶にありましたように、新しい取り組みの「車体業界将来ビジョンの策定」「高齢者雇用推進事業」そして各支部の総会の挨拶で申しましたように「地域会員の本部会員化の促進」を積極的に進めているところです。

お陰さまで順調に推移していますが、今一度各支部の皆様の応援と各部会の入会メリットを強調した支援をお願いいたします。3.11からの復興、タイの洪水への対応、そして慢性的な電力不足への対応等々、これからも問題は山積ですが、だからこそ会員相互の情報を交換し知恵を出し、それぞれが工夫を重ねこの難局を切り開いていかなければなりません。

まだまだ暑い日は続きます。くれぐれもお体ご自愛の上、お過ごし下さい。

今後とも当会へのご協力ご支援をお願いいたします。

環境対応事例発表会を開催

環境委員会は、7月19日に自動車会館内くるまプラザにて環境対応事例発表会を開催した。本年度は44社90名が参加し、会員相互の環境技術情報共有化を図った。渡辺環境副委員長(日産車体㈱社長)から「現在の業界は、超円高、エネルギー供給問題、エコカー補助金・復興需要終了後の先行き等、相変わらずの不透明な状況である。こうした情勢ではあるが、当会の環境への取り組み活動は着実に進めてきている。今後も業界を取り巻く環境課題に対し、今回の発表事例等を参考に、積極的かつ確実に対応していただきたい」との挨拶があった。



渡辺副委員長

トヨタ車体㈱の環境への取り組み

トヨタ車体㈱ PE環境部 主査
森山 義広 氏



1. 第5次環境取組みプラン

当社は、「地球環境と調和したクルマづくりと商品の提供を通じ、社会・地球の持続可能な発展に貢献する」ことを原点として環境保全に取り組んでいる。2011年3月に策定した2011～2015年度の中期実行計画である第5次「トヨタ車体㈱環境取組みプラン」では、「低炭素社会」「循環型社会」「環境保全と自然共生社会」の構築を3大重点テーマとして掲げ活動を推進している。本稿では開発・設計、生産工程及び地域と連携した取り組みを紹介する。

2. 低炭素社会の構築

(1) 開発・設計の取組み

製品開発では、画期的な車両軽量化による燃費向上やリサイクル設計を推進、また、次世代電気自動車の開発にも取り組んでおり、本年7月には超小型EV新型コムスの販売を開始した。

(2) 生産工程の省エネ取組み

生産工程では革新的省エネ技術の導入や日常改善による徹底したエネルギーロス低減活動を推進し、エネルギー原単位の継続的な改善に取り組んでいる。

①エネルギー管理台帳整備と省エネ診断

各工程の設備を機器別にリストアップし現状のエネルギー管理基準を明確化、現状の運転方法や運転状態を現地・現物で調査・解析し、省エネ改善に結びつけている。

<事例>塗装洗浄シャワーポンプの省エネ

・ポンプ配管系統のバルブ絞りロスを低減し、必要シャワー量に見合ったポンプ運転条件に見直すことで運転台数を2台から1台に削減。

②無動力「からくり改善」

現場のムリ、ムダ、ムラの改善と、ものづくりを通じた人材育成の一環として「知恵を出し」「手作り」で取組む「からくり改善」を製造部門で展開している。

<事例>部品パレット入替え装置

・部品の重力とバランスを用いた手作りの無動力入替え装置を導入、エアシリンダーを廃止し、作業時間を短縮。

③工場改装での革新省エネ技術導入

中長期低減シナリオを策定し、工場改装等のタイミングで大幅な省エネに取り組んでいる。



COMS

- ・環境に優しい電気自動車
- ・走行時のCO₂排出ゼロ
- ・街の近距離移動に適し利便性、経済性を両立

<事例>ヒートポンプの冷・温水同時利用

・塗装工程の水溶性化切替に合せ新設されるプレヒート工程の空調熱源を従来の個別冷・温水熱源利用方式からヒートポンプの廃熱を利用し、冷・温水を同時利用する空調システムを構築、従来に対し9%の大幅な省エネを達成。

3. 循環型社会の構築

(1) プレス鋼材の低減

原価低減活動とリンクし新製品及び生産活動での歩留り向上活動を推進。

<事例>小型プレスによる残材活用

・これまで売却リサイクルされていた小物残材を新製品開発に合せ車両小物部品への利用を拡大。ボデー溶接ラインサイドに設置した小型プレスで残材を小物部品に加工し、ボデーと同期生産。

これまでの効果は全社鋼材スクラップ量の0.9%に相当する大幅な鋼材使用量を低減。

(2) 廃棄物の低減

発生源対策の一つの取組みとして車両塗装時の塗着効率の向上を推進、自動塗装機の吹き付けパターン幅可変コントロール等の適用拡大により従来に対し25%の塗料使用量を低減。

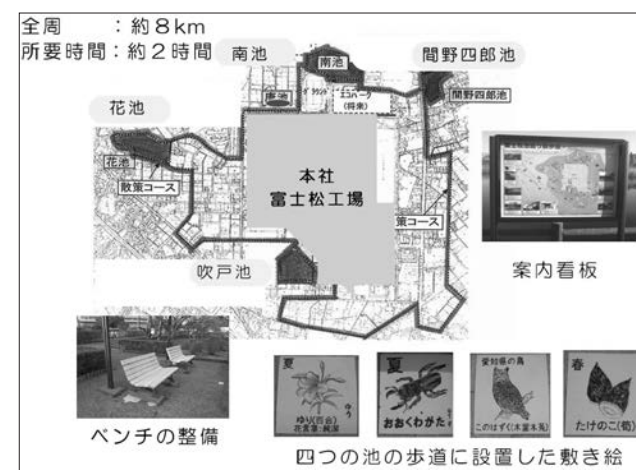
4. 自然共生社会の構築

(1) 地域と共生、自然と調和する工場づくり

<事例>本社・富士松工場周辺の散策路整備

富士松工場周辺の4つの池を散策しながら自然とふれあい、学習できる散策路の整備を地域の皆様と連携した取組み。

「富士松 池と花 四季の小径」散策コース



5. まとめ

当社はこれからも車づくり、ものづくりを通じ環境保全活動に総力をあげて取り組んでいきます。

日本フルハーフ㈱の環境への取り組み

日本フルハーフ㈱
開発部管理グループ
小澤 正広 氏



日本フルハーフ㈱は各種バンボデー、各種トレーラ、各種コンテナ等の製造・販売を事業内容としている。ISO14001を導入し積極的に環境問題に取り組んでいる。

当社は日本自動車車体工業会(以下、車工会)の環境負荷物質(以下SOC)の使用削減自主取組活動の「環境負荷物質フリー宣言」を行い、また「新環境基準適合ラベル(通称ゴールドラベル)」の認可を受けている。

当社では5項目の環境方針を掲げ活動しているが、今回は「環境に優しい製品の提供」及び「環境保全の推進」について紹介する。

1. 環境に優しい製品の提供

(1) 中型冷蔵ウインググループ車サンドイッチ仕様

「ウイングエースクル」

中型冷蔵ウイング

グループ車に軽量・高容積仕様を追加し販売している。このボデーは250Kgの軽量化及び低重心設計を行い、トップクラスの内法高



を確保、また気密性の向上を図っている。製品の環境対応としては、ノンフロン断熱材、鉛フリー電着塗装の採用、木材レスドア等の木材使用量の削減等を行っている。

本日は鉄鋼材料やボルト類について、SOCである六価クロム削減について紹介する。

当社はSOCを含まない代替材について、六価クロム分析を公共機関を用いて行った。まずは含有の有無を蛍光X線法により分析し、さらに六価クロムを特定する詳細分析(ジフェニルカルバジド吸光光度法)で確認。これらは車工会の「成分分析補助」を活用し行った。また、防錆、加工性、作業性等について従来部品に劣らないことを評価試験で確認を行い採用した。

(2) 中型冷蔵ウインググループ車専用冷凍機

「CHILNO(チルノ)」

2011年10月、当社初となる冷凍機を開発・販売した。特徴として軽量化及び冷氣吹出口を上げ、実庫内積載高もアップさせている。

製品の環境対応としては、冷媒量の削減、高効率熱交換器の採用による燃費向上、また軽量化等によりCO₂削減に貢献している。また(1)のボデーと組み合わせることで更なる省燃費運行、輸送効率・品質の向上に寄与する。



(3)「次世代アルミトレーラ」

メインフレームを鉄鋼材料からアルミに変更、また床材をアルミ一体構造とし、木材を削減する等大幅な軽量化を行った次世代アルミトレーラを開発中である。軽量化により約2tの積載量アップを達成するとともにリサイクル性も向上している。日本軽金属グループのアルミ技術をふんだんに取り入れた、当社ならではの製品となっている。

2. その他の活動

(1) ばら観賞会の定例開催

毎年5月の第三日曜日に開催。1984年から厚木工場を開放し、イベント等社員の手作りで実施している。約4百種1千本のばらを楽しんで頂いている。

(2) 建屋熱暑対策

昨年の震災を機に一層省エネが叫ばれているが、当社では建屋の屋根に対策を施したので紹介する。

・屋上緑化

コケを屋上に植栽した。植物11種を約1年以上育成。メンテナンスフリー、軽量、簡便設置、低コスト等を評価し1種類を選定した。冷房時約3割、暖房時4割の省エネ効果がある。

・遮熱塗装

屋根に遮熱塗装を施した。数種の塗料等を比較検討し選定。約2.5℃～4.5℃の温度変化抑制効果がある。

(3) 省エネ対策

・厚木工場正門 事務棟看板灯

社名看板にLEDランプを採用。80%の電力量消費を削減。見た目にも白色光でムラが少なくなった。

その他、工場内照明に高効率反射笠を採用、外灯照明にソーラーパネル+蓄電池+LEDランプ、各種照明のLED化等を実施している。

これからも当社は地球環境に優しい技術を常に追求すると共に、環境保全を十分に意識したバン型ボデー、トレーラ等の生産活動を通じて、環境保護に率先して取り組み、豊かな社会の実現、維持に貢献していきます。

昨年夏の節電対策と今年度の節電対応

(株)ソーシン

生産技術部環境プラントグループ 本橋 正博 氏

(株)ソーシンは、トレーラの製造とともに日野自動車(株)向けトラック部品の機械加工・板金溶接加工・塗装を行っている。



埼玉県入間市にある本社・入間工場と同県比企郡ときがわ町にある玉川工場の2拠点で生産活動を行っている。今回は、周知の通り昨年3月に発生した東日本大震災により発令された電力使用制限令対応のため、全社一丸となって取組んだ活動と当社で取組んでい



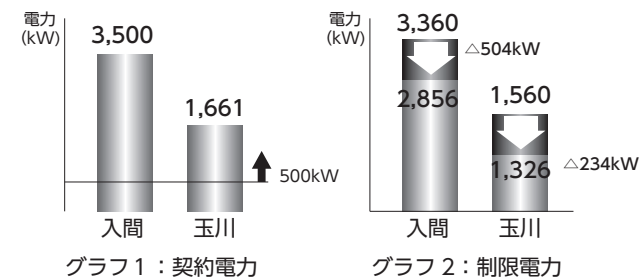
る省エネ活動について紹介する。

写真(上:入間工場 下:玉川工場)

1. 電力使用制限に向けての対応

東日本大震災により、電力の需給ギャップが発生し3月14日から計画停電が始まった。その後供給力回復、需要縮小により4月8日には原則不実施となったものの夏季電力が逼迫する見通しとなり、電力使用制限令が発令された。

両工場共に対象となり、入間工場では約500kW、玉川工場では約230kWの電力制限が課せられることになった。



2. 本社・入間工場における活動

本社・入間工場の1日の電力推移を使用制限に合わせて見ると、昼間(制限対象時間)は軒並み制限を越えており、逆に夜間においては、昼間の半分程度であることが分かった。そこで、交代勤務制でない(昼間稼働)ラインを2グループに分け、夜勤化することで夜間電力を有効利用することを考えた。エリア別電力使用実績より試算した結果に基づき、グループ分けを行いトライを実施した。結果、片グループで制限電力を超過してしまうことが分かり、更なる

追加策が必要となった。

トライ時の電力推移を見ると休憩の無い時間帯が高い水準であることから、休憩時間をシフトし、デマンド値を下げる対策を実施したところ、超過頻度が制限できた。以上の対策を実施しても負荷の高い13時から15時で100kW程度厳しいことが分かり、これに対してはエンジンコンプレッサーと自家発電での対応とした。

3. 玉川工場における活動

玉川工場においては、2010年度冬に熱処理工場の能力増加を図り、約42kWの増加は確認済みであったが、増産に伴う交代勤務ライン増加による影響を把握するため、実測を行った。結果、昼夜平均して電力を使用しており、昼間稼働ラインの夜勤化は難しいことが判明した。そこでこちらの工場では、計画停電対応のため導入した自家発電装置とエンジンコンプレッサーを有効利用することで、昼間の使用電力を抑制することにした。もちろん、本社・入間工場同様に休憩時間のシフトは盛込み対策とした。

4. 省エネ事例

(電着塗料循環ポンプのサイクル停止)

待機電力低減やエア漏れ改善等、継続的課題に対して今回紹介する事例は、計画停電を経験したことで発見したものである。塗料に含まれている顔料分には、沈降する性質があるため、常に攪拌しないと固着してしまうとされてきた。その中、計画停電により3時間/日強制的に電源カットされることになり、沈降固着が懸念されたが、実際のところトラブル無く乗り切ることが出来た。塗料の性状変化も無く、品質への影響も無かったことから、日常(計画)的に実施することにした。非稼働時に、3時間サイクルで停止、稼働を繰り返しており、年間50万円程度の効果が得られている。

事例紹介① 電着塗料循環ポンプのサイクル停止

着眼点 計画停電による思わぬ発見

概要 塗料循環ポンプを計画的に停止し、電力使用量を抑制
塗料内に含まれる顔料分が沈降する性質がある為、常に攪拌が必要

塗料固着が懸念 → 性状変化無し(品質への影響無し)

→ 日常的に停められないか? → 3時間/日強制的に電力カット

電気代48万5千円削減

5. まとめ

全社一丸となって、電力使用制限を乗り切ることができたのも社員一人一人の理解あつてのことと感謝している。個人的にはもう少し節電(省エネ)対策にも重みをおいた活動が出来れば更によかったと考える。

今後も全社を巻き込んで、3M(ムダ・ムリ・ムラ)の改善に努めて行きます。

節電・省エネ活動へ踏込むための マネジメントの紹介

車体工業会 環境委員会 日産車体(株) 安全環境部 部長 菅原 晋太 氏

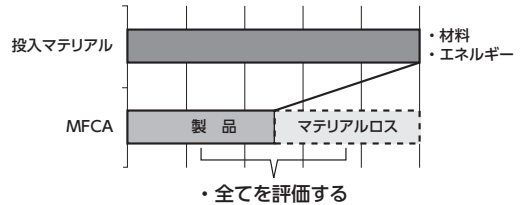


工場環境分科会では、省エネに関するアイテムを会員企業から提供してもらい、これを編集し会員企業へ配布する、あるいは環境対応事例発表会で紹介する等の活動を実施してきた。本年度は、後戻りしない活動、しっかりしたマネジメントによる活動について、一般社団法人省エネルギーセンターの事例から参考となる項目を選定し、分析したので紹介する。

1. マテリアルフローコスト会計と省エネ

マテリアルフローコスト会計(MFCA:Material Flow Cost Accounting)は、生産プロセスにおける投入物質(材料・全てのエネルギー)のフローに基づき製品(良品)となった投入物質を「正の製品」、廃棄物となった物質「負の製品」と捉え、正の製品及び負の製品を同等に価値評価する。

この価値評価を通じて、負の製品コストを算出することで、生産プロセスにおける無駄の削減を促進する。環境負荷物質の低減とコストダウンを両立することを目的としたマネジメントツールである。

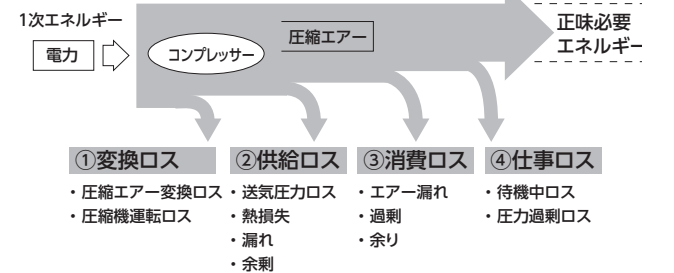


2. エネルギーロスの見える化

<MFCAにおけるエネルギーロスの見える化>

電力、蒸気、圧縮空気等は、供給設備から現場で使用する設備までの間のエネルギーのフローを通じて、4段階でエネルギーロスが生じる。それを定義し整理したものが次の図である。

圧縮エア供給フローの例



この観点でエネルギーロスを見える化し、改善⇒省エネを進める。

3. エネルギーロスの改善事例とマネジメントのポイント化

見える化されたロスを改善した事例におけるマネジメントのポイントを以下に要約する。

- (1) 変換ロス
 - ・ 蒸気の必要量に応じたボイラーの採用によるムダな蒸気発生 の低減
- (2) 供給ロス
 - ・ 生産工程の必要蒸気量に合せた供給配管の運用
- (3) 消費ロス
 - ・ 稼動時間帯の異なるライン間でのエアー節減対策は、エアー配管の切り回しで閉止できるようにする。
 - ・ 設備単位での手元弁装置と圧力状態の見える化
 - ・ 実施状況、効果を見える化し関係部署へ開示し再徹底を図る。(ほめる、しかるが必要)
 - ・ スイッチを色分けし、現在の状況がどうあるべきか、誰が見ても分かるようにする。
 - ・ できない理由を追求し対策することが必要
 - ・ 作業は簡単にできるようにすることが継続のコツ
 - ・ 故障(バッテリー不良)は重大な品質不良との認識が必要
 - ・ 効果の見える化が大切、実行部署の励みとなる。
- (4) 仕事ロス
 - ・ 操業計画に合せた設備の適正運転
 - ・ 課題の顕在化(改善点は身の回りに常に存在)
 - ・ 部分最適から、全体最適の視点で、定期的に見直しを行なう。

4. 最後に

以上のようなポイントを抑えながら改善を進めることが、後戻りしない・しっかりしたマネジメントによる活動につながるものと考えている。

会員企業の皆様が、今回の発表内容が皆様の今後の省エネ活動のお役に立てれば幸いです。

特別講演「LEDで節電」

各社の環境対応事例発表の後、特別講演としてアイリスオーヤマ(株)によるLED照明の紹介が行われた。

アイリスオーヤマ(株)
LED西日本統括 統括事業部長
安陪 弘之 氏



1. アイリスオーヤマ(株)について

アイリスオーヤマ(株)はメーカー機能と問屋機能をあわせ持つ独自の「メーカーベンダー」として、商品を小売店にお届けするだけでなく、小売店の売場をコンサルティングしながら魅力的な売場作りや販売促進をサポートしている。

2010年から本格参入したLED照明においては、社内に蓄積したコア技術を発揮し、グローバル展開を視野にいった競争力のある製品をスピーディに開発しており、LED照明の分野で世界ナンバーワンメーカーとなることを目指している。

2. LEDの特性

- (1) 長寿命
定格40,000時間=白熱電球40個分の寿命
- (2) 省エネルギー
LED一般電球で最大90%削減
直管形ランプで最大50%
- (3) CO2削減
白熱球に比較して、CO2排出量を最大90%削減
- (4) その他
商品や製品の劣化を軽減、虫が寄りつかない等

3. LED照明導入による効果

LED照明に入れ替えた場合の効果

現状照明との比較

入替前の照明設備	消費電力 (W)	LEDに入替後の消費電力 (W)	削減率
20W蛍光管	25	12	52.0%
40W蛍光管	42	20	52.4%
水銀灯	800	265	66.9%

弊社においてのコスト削減効果

電力削減率	59.2%
1日当り削減額	658,770円
1年当り削減額	171,280,200円
年間CO2削減	22,851トン
CO2削減率	59.2%

RUP・JABIAプレート制度スタート

―突入防止装置技術委員会―

本年7月から適用された後部突入防止装置(以下RUP：Rear Underrun Protector)の新基準は装置型式指定を取得することが基本であり、会員企業に取得推進を図ってきたが、少量生産車等、指定取得が困難なケースも残っている。

今回、それら困難な車両への対応策を検討し、以下の『少量生産の突入防止装置取り付けに関する運用基準 (RUP・JABIAプレート制度)』としてまとめた。

対応策は下記のような「A:スペーサ方式」と「B:基準適合確認書方式」の2種類があり、7月11日から運用中である。

A:スペーサ方式

- (1) 適用内容
新型自動車届出済み車両に装着されているRUPや装置型式指定取得済みのRUPを基に、前後方向長さを延長するために、指定のスペーサを挿入したもので、識別のためJABIAプレート(青色プレートA)を左舷スペーサへ取り付けたもの。ただし、可動式等で特殊構造を有するものには適用しない。
- (2) 基準適合確認方法
スペーサを挿入しても、挿入前の最大変位量に差異がないことを指定の強度確認書にて確認する。

B:基準適合確認書方式

- (1) 適用内容
指定の保安基準適合確認書(計算書)により基準を満足していることが示されたRUPで、識別のためJABIAプレート(赤色プレートB)をRUPのステー等に取り付けたもの。独自の構造で生産数量が少ないものについて適用する。
- 具体的には
- ・ 年間生産数量が100台以下(会社別の管理台帳により管理)
 - ・ 基本構造が同じで外形寸法等が異なる装置(生産数量は合算)
- なお、年間生産数量が100台を超えると予想されるもの及び、繰り返し生産し累計500台を超えると予想されるものは装置型式指定を取得する。

- (2) 基準適合確認方法
指定の保安基準適合確認書に従い、概要、諸元、外観図、適合確認計算等を記入し、適合を証明する。

JABIAプレートについて
A、Bの両方式とも識別のためRUPにJABIAプレートを取り付ける。

- ・ プレートには、当会正会員に付与した会員ID番号を表示する。
- ・ 当会正会員各社は、JABIAプレートの貼付等に関する管理責任者を選任して、基準に従い、適正な運用を図り、当会からの要求に応じてJABIAプレートの貼付等の関係帳票類を提示すること。



大きさは20×50mmのアルミ製でリベット止め
数字は会員ID番号

車体工業会の主な自主判定基準

- ①たわみ量の許容値
総たわみ量(変位量) $\delta < 50\text{mm}$
- ②曲げ応力及びせん断力を検討し破壊安全率は1.6以上、降伏安全率は1.3以上
- ③取付位置
突入防止装置の後面と車両後端の水平距離は350 mm以下

高齢者雇用の取組み

(株)日立製作所の高齢者再雇用制度

人事労務合同研究会(自動車工業会、部品工業会、車体工業会)では、7月27日、当会会議室において自動車産業労政合同会議を開催。(株)日立製作所より同社における「高齢者再雇用制度」についての紹介が行われた。

1. ライフプラン選択制度

(株)日立製作所では、60歳に到達し、再雇用を希望する社員で、会社の提示する職務に合致する者を定年退職後に再雇用するライフプラン選択制度を実施している。

<概要>

50歳の社員に対し、50歳代のキャリアデザイン、60歳以降の生きがい・働き方や生活設計等に関する意識づけのために「ライフプラン研修セミナー」を実施。

定年退職の6か月前には再雇用時の職務が提示できるよう、満59歳の誕生日を迎える月の属する期に、【再雇用】【定年退職】【社外転身】を確認する「ライフプラン選択面談」を実施する。そのうえで再雇用希望者に対しては、会社として再雇用時の担当職務(含む勤務先)、勤務場所、勤務形態、処遇条件等を提示する。会社が提示した職務について、本人選択によりマッチングが成立した場合には再雇用となる。

→ 希望者の約95%が再雇用されている。

2. 今後のライフプラン選択制度見直し内容

・58歳時点での説明会を新設

新設の狙い…59歳でのライフプラン選択面談を控えた中で、会社として60歳以降も継続して働いてほしい人材には社内でのキャリアをより強く意識させる。加えて、必要な者には、自らのキャリアを社外に求めることもできるという気付きを与え、自分にとってより良い選択をしていくことを支援する。

・マッチングが成立しない者で希望があれば、社外求人情報の紹介を行う。

3. 今後の課題

(1) 日立グループ全体での職務開発の枠組みの構築

・(株)日立製作所の場合、希望者の約95%が再雇用されているが、グループ会社においては、再雇用率の低い会社もある。

NEWS 特集



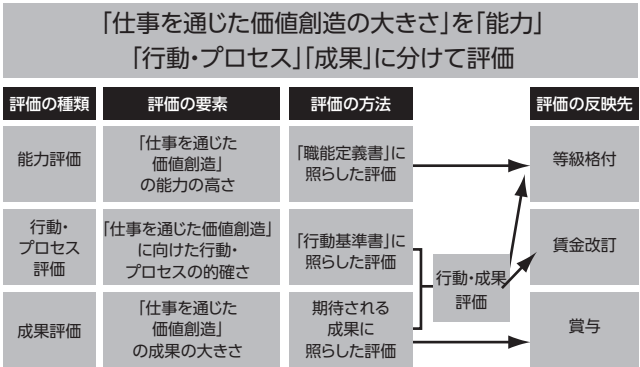
- ・2013年からの公的年金報酬比例部分の支給開始年齢引上げに伴い、希望者が増加することも考えられる。
 - 個社では対応しきれないケースが発生すること考えられ、グループ全体での施策展開が必要

(2) 仕事に見合った報酬水準の設定

現状、再雇用者の大半が60歳以前と同様の職務を行っている。処遇水準は50%程度となっているが、処遇に対する納得性やモチベーションの維持・向上を高める。

→ 「成果や職責に応じた処遇(Pay for Performance/ Pay for Job)の強化・拡充を図ることが必要

■評価の仕組みと処遇の反映 (組合員層)



(3) 将来的なエイジフリー社会を視野に入れた、各種制度の見直しや従業員意識の醸成

- ・公的年金報酬比例部分の支給開始年齢が65歳まで引き上がる2025年までに、定年延長法制化の可能性
- ・会社としては、定年延長のみならず、エイジフリー(定年制の廃止)も視野に入れておく必要あり。
- ・従業員のキャリア意識の醸成と自己研鑽への気付きとなるよう、ライフプラン研修をブラッシュアップ

これからの子ども・子育てについて

～ 講演会を開催 ～



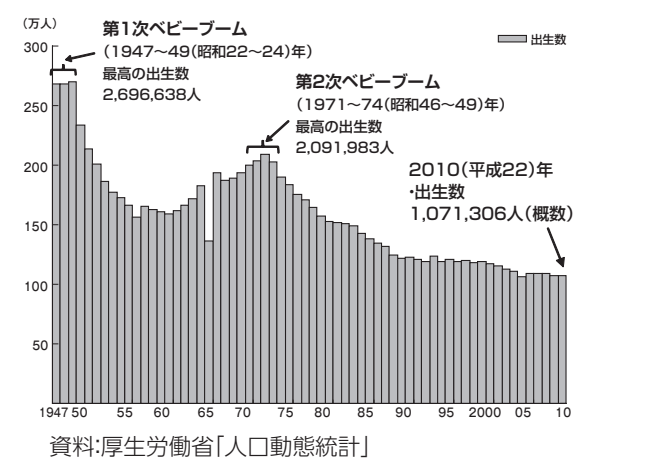
人事労務合同研究会(自動車工業会、部品工業会、車体工業会)では、8月7日、浜松町東京會館において自動車産業労務担当役員懇談会を開催。この中において内閣府より政策統括官(共生社会政策担当)村木厚子氏を招いて、「これからの子ども・子育て新システム」について講演会を開催した。



1. 子ども・子育てをめぐる現状について

少子化の進行と人口減少社会の到来

2010年の日本の出生数は107万人、合計特殊出生率は1.39。出生率は2005年に1.26と過去最低を記録したのち多少持ち直しているが、今後は親となる世代の人口が減ることから、少子化は避けられない。



2. 急速な少子化を招いている社会的な要因

若い人たちが、結婚や子供を持つことを望んでいないわけではない。しかし、その実現には、いくつかのハードルが待ち受けている。

結婚のハードル=経済的基盤、雇用・キャリアの将来の見通し、安定性

- ・収入が低く、雇用が不安定な男性の未婚率が高い。

出産のハードル=子育てしながら就業継続できる見通し、仕事と生活の調和(ワークライフバランス)の確保、度合い

- ・育児休業が取得できる職場で働く女性の出産確率は高い。
- ・長時間労働の家庭の出産確率は低い。

第2子以降のハードル=夫婦間の家事・育児の分担度合い、育児不安の度合い

- ・男性の家事・育児分担度が高い家庭では、第2子以降の出産意欲が高い。

- ・育児不安の程度が高い家庭では、第2子以降の出産意欲が低い。

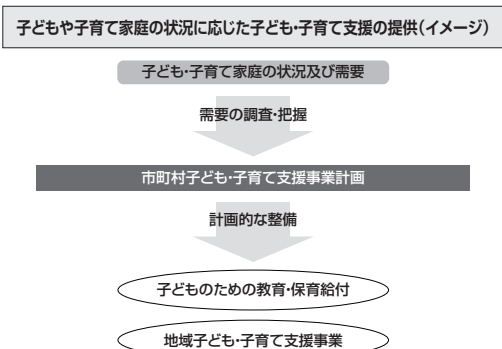
若い人たちが結婚して子供を持つためには、こうしたハードルをできる限りなくしていかなければならない。しかし現実には、若年者の非正規雇用の割合が依然として高く、また、育児休業制度の利用は増えているものの、出産前後で就労継続している女性の割合は、この20年間ほとんど増えていない。さらに、子育て期にある30歳代男性の約5人に1人は週60時間以上就業している。また、専業主婦家庭を含め、父親の育児参加が十分に得られない中、子育てが孤立化し、負担感が大きくなっている。

3. 対策 : 子ども・子育て関連3法案

こうした状況に対応して、社会保障と税の一体改革の一環として、子ども・子育て関連の3法案が国会で審議されている。消費税を高齢者のみならず子どもにも振り向け、子育て支援を強化しようというものだ。成立すれば子ども関係施策の大きな前進となる((注)8月10日可決成立)。

法案の主なポイント

- 幼稚園機能と保育所機能を併せ持つ認定こども園の抜本的拡充
- 認定こども園、幼稚園、保育所を通じた共通の給付(「施設型給付」)及び小規模保育等への給付(「地域型保育給付」)の創設
- 地域の子ども・子育て支援の充実(利用者支援、地域子育て支援拠点等)



■中央技術委員会を開催

中央技術委員会(委員長・筆谷高明・極東開発工業(株)社長)では、6月27日に当会会議室において委員11名が出席し、第1回委員会を開催した。委員会に先立ち、日本自動車工業会 電子安全性分科会委員を講師に招いて「自動車向け機能安全規格ISO-26262改定に向けた車体工業会との協業について」の説明会を実施した。

1. 説明会要旨

自動車分野の電気・電子システムの製品化の全工程に渡り技術、プロセスの両面から機能安全の考え方を導入するため、昨年11月に国際規格ISO-26262が正式発行され乗用車メーカーと関連サプライヤでは順次対応を開始。引き続き本年からは商用車を規格の範囲内にすることが合意された。ついては、車両と一体となって作動するトレーラ、バスや各種の架装システム等、車体工業会の領域を多く含むことになるので、自動車業界、車体業界にとって円滑な対応ができるよう、共同で対応していきたい。

なお、その後、対応検討の進め方を論議した結果、各部会から専門家の委員を出してWGを設置し、活動することになった。(8月1日第1回WG開催)

2. 中央技術委員会

2012年度中央技術委員会の事業計画に関し、次の項目について推進状況確認及び対応論議をした。

- 法規関係の対応
 - 安全、環境基準の改正に伴う対応検討内容
 - 技術的規制項目の洗出し／緩和要望とりまとめ(後部反射器50%遮蔽の緩和、巻込み防止装置の形状／寸法等をバン部会から提案)
 - 車両法規改正後の会員指導の充実(国内法規動向調査及び展開)
- 基準化/標準化推進(JABIA規格)
 - 新規5件の進捗確認
- 部品／装置／仕様の共通化推進
 - 新規1件、継続6件の進捗確認
- 部会調査研究の横断的推進
 - 調査研究7項目の進捗確認
 - 下期調査研究のアイテム募集

- 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7件を関係部会に展開)
- 突入防止装置技術委員会
 - 2012年7月11日から適用される新基準バンパのうち、シャシメーカー標準バンパにスペーサを挿入したもの及び独自の構造で生産数量が少ないものに関して「RUP・JABIAプレート制度(案)」を説明し決定

■「節電・省エネ」改善事例集を編集・発行

環境委員会(委員長・白根武史・トヨタ自動車東日本(株)社長)では、「節電・省エネ」改善事例集」を編集・発行した。今夏についても、全国的な電力供給不足に対し、経済産業省より「節電」の要請があり、会員企業で対応中である。その一助とするため、昨夏、会員各社より提供いただいた「節電・省エネ」事例を工場環境分科会において編集し全会員会社へ配付した。すぐ役立つ事例として取組みに活用いただけるよう継続的にPRしていく。

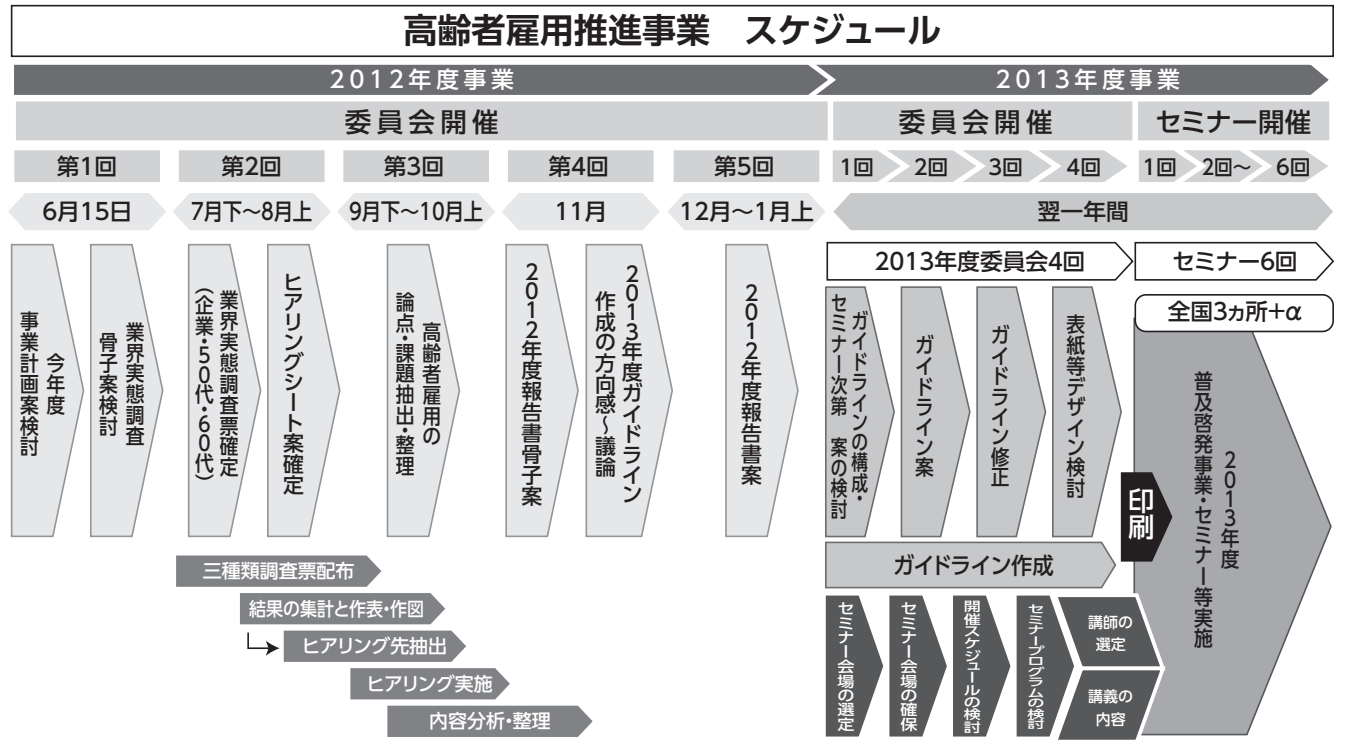
■第23回労政合同分科会を開催

当会人事労務研究会では6月14日に日本自動車部品工業会と合同で、第23回労政合同分科会を開催した。情報交換テーマとして

- 「2012年度春季労使交渉振り返り」では、車体工業会、部品工業会とも要求は賃金カーブ維持で回答も概ね要求通りとなった。賞与回答は、ほぼ昨年実績並みという内容。また自工会事務局から完成車メーカーの状況について報告があり「賃金要求は、ほぼ賃金カーブ維持で回答も概ね要求どおりの内容。賞与では東日本大震災、タイ洪水に対する復興の取り組みを評価し、満額回答が5社あった。」ということであった。
- 「2013年度新規卒卒者及び期間従業員の採用計画、及び2012年度採用実績」については、採用状況では、完成車メーカーとの競合もあり、4月以降急に売り手市場となった。同じパイの奪い合いになっている等の意見があった。
- 「2012年夏季の節電取り組み内容」については、昨年の取り組みを活かし、クールビズ期間の拡大、照明のLED化、空調設定温度の引き上げ等意見交換がなされた。

■高齢者雇用推進事業を開始

当会では独立行政法人高齢・障害・求職者雇用支援機構から産業別高齢者雇用推進事業の委託を受け、当会内に高齢者雇用推進委員会を設置し、2012年度から2か年にわたり、当業界における高齢者雇用の推進方策について検討することになった。



■将来ビジョン検討委員会を開催

車体業界は歴史ある地場の中小企業が多い。全需の落ち込む中、車体業界の将来の姿を調査・検討し、経営者が自信を持って事業継承できる魅力ある企業集団への脱皮策を研究するため、将来ビジョン検討委員会(委員長・矢野彰一・(株)矢野特殊自動車)では本年度事業計画の柱の一つである「車体業界将来ビジョン」の策定を開始した。

<活動の狙い> 車体業界の環境変化が激しく、中長期の展望が見え難いため、業界実態を分析し、中長期の将来像をビジョンとしてまとめ、会員企業の活性化を図る。

<委員> 独立系、地場架装メーカーの若手経営者や次世代経営者10名

【策定にあたって】

- 活動の趣旨及び全体の進め方を全委員で合意
 - 課題を明確にするため、幅を広げず「中小の独立系架装メーカー」を主体に作成
 - 会員企業の経営者が経営参考情報にする内容と、当会の事業計画に落とし込み全体で活動する内容で作成

この事業は日本における急速な高齢化進行の中、車体業界の高齢者雇用の円滑な推進を図ることを目的として、2012年度は、車体業界の実態把握、課題抽出、対策の方向性検討までを実施する。

高齢者雇用推進委員会の座長には、法政大学大学院の藤村教授に就任いただいた。

② 内容案

- 第1章：市場動向を調査分析
 - 社会や生産構造変化をマクロ及びミクロの両面から押え、業界の将来の市場規模を見通す。特に市場環境と生産構造の質的特質と変化に焦点を当てる。
- 第2章：業界の強み・弱み分析
 - SWOT分析を活用し、業界及び所属する企業の強み(Strengths)と弱み(Weaknesses)を明確化する。
- 第3章：今後の成長性のまとめ
 - 業界及び企業の成長の可能性(機会:Opportunities)と今後の懸念点(脅威:Threats)を展望する。
- 第4章：第1章～第3章を基に「将来ビジョン」をまとめ
 - 第1章～第3章を総合化し、自動車車体工業会としての中長期ビジョンと提言を策定する。

③ 日程

2013年1月中旬に中間報告、3月にまとめ報告

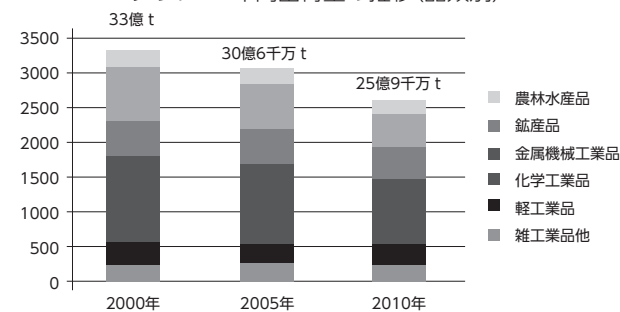
■物流センサス(第9回全国貨物純流動調査)公表(6月)

国土交通省が5年ごとに実施している全国貨物純流動調査(通称物流センサス)の2010年調査結果がでたのでその概要についてまとめる。調査対象は全国2万事業所。

<結果>

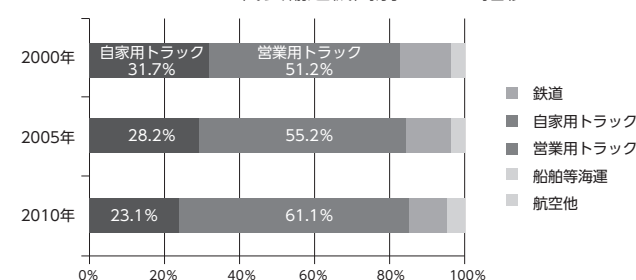
- ・この5年間の物流量の変化は大きい。
- ・2010年は年間出荷量は25億9千万t。1日当たり約710万tの貨物が流動していることになるが、流動量の減少が続き、2005年に比べ15.4%の減少となっている。

グラフ1 年間出荷量の推移(品類別)



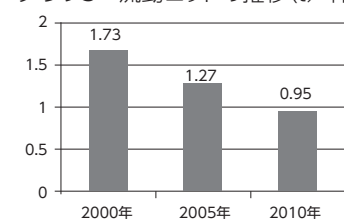
- ・出荷産業別(製造業、卸売業、鉱業、倉庫業等)に見て、全産業で減少。またほとんどの品類で減少。なかでも鉱産品、化学工業品の減少が大きい。
- ・地域別にみても、年間出荷量はすべての都道府県で2005年調査に比べ減少。特に東北、北陸信越、中国で減少率が高い県が多い。
- ・輸送手段では全流動量の84.2%がトラック利用。またトラック輸送の内訳として自家用が減り、営業用が増える傾向が続いていて5年間に分担率は55.2→61.1%となっている。

グラフ2 代表輸送機関別シェアの推移

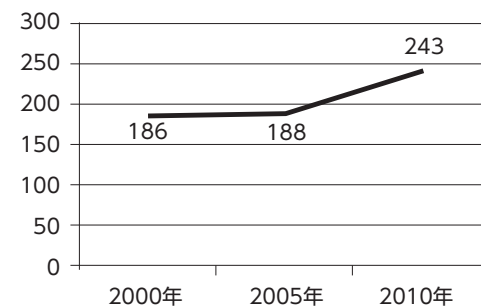


- ・出荷1件あたりでみると、貨物量は小口化(5年間に1.27→0.95t/件)し、輸送距離は長距離化が進展(5年間に平均距離188→243km/件)している。

グラフ3 流動ロットの推移(t/件)



グラフ4 出荷1件あたり輸送距離(km)



※詳細は以下を参照

<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/butsuryu06100.html>

■国際物流総合展2012

当会は去る9月11日(火)～14日(金) 東京国際展示場(東2・3・5・6ホール)にて開催された国際物流総合展2012に出展した。

展示内容は以下の通り

- (1) パネル展示
 - ①車体工業会とは
 - ②会員会社一覧
 - ③商用車架装物リサイクルに関する取組み
 - ④働くクルマのできるまで
- (2) 会員会社案内・製品カタログの掲示・配布
- (3) DVD放映(トレーラ横転防止、車体工業会の説明)
- (4) 当会パンフレット掲示・配布
 - ①当会案内パンフレット、環境への取組み
 - ②新環境基準適合ラベル
 - ③リサイクル適正処理に関する「協力事業者制度」等

なお、当会会員は以下の6社が出展した。

- ・札幌ボデー工業(株)
- ・(株)豊田自動織機
- ・トヨタ車体(株)
- ・日通商事(株)
- ・タキゲン製造(株)
- ・(株)パトライト



■第2回商用車ショー企画委員会を開催

商用車企画委員会(委員長・筆谷高明・極東開発工業(株)社長)は7月5日、東京モーターショー2013での「働くクルマ合同展示」の大幅に拡充させる方向性をまとめた。

その後、7月19日の理事会においても合意がとれ、会員宛に出展意向調査を展開した。

1.方向性

- ① 社会に有用な「働くクルマ」、及び当会会員の社会的認知度をあげるため、東京モーターショーを活用、広くアピールする場として「働くクルマ合同展示場」を大幅に充実させる。
- ② 出展会社数を増加させることが最も重要であり、会員各社への積極的な働きかけを実施するとともに、出展し易い環境作りを検討していく。
- ③ 出展費用を安価にするため、天候に左右されるという欠点はあるが、屋外展示とする。(東館の屋外に前回の約3倍(2,000㎡)程度の面積を確保可能見込み)
- ④ まずは会員に「出展意向調査」を実施し、9月に概要を決定していく。

2.今後の予定

- ① 出展意向調査結果を基に概要決定(10月)
- ② 会員への正式出展募集(11～12月)

■ゴールドラベル取得状況

当会では、2004年4月より、「環境にやさしい車体」の普及のため環境に配慮した設計、及び解体作業の容易化、再生資源の適正な処理の要件を満たした製品に「環境基準適合ラベル」を当会独自で制定し貼付する活動を進めてきている。

2011年4月から、より一層高いレベルの3つの環境要件*1を追加した「新環境基準適合ラベル」(通称)ゴールドラベル」を制定し、活動の底上げをはかっている。

ゴールドラベルの取得状況は、2012年8月現在で12社84機種が取得している。尚、取得会員会社、機種について当会のホームページに掲載している。又、ゴールドラベルは「環境にやさしい車体」の証しであることを新聞・雑誌などで広く社会にPRしている。今後も、この2種類の「環境基準適合ラベル・新環境適合ラベル」の普及に努めていく。

尚、取得方法については「JABIA規格E0001環境基準適合ラベルの交付基準及び交付申請要領」を制定している。

*1：3つの追加要件

- ① 車体製品部材のリサイクル可能率95%以上
- ② 当会における環境負荷物質自主取組み基準を満たしている。
- ③ 環境認証取得工場で生産されている。

<ゴールドラベル取得情報:当会ホームページURL>

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

『車体工業会団体PL保険』2012年度更新、新規加入のお勧め

車体工業会団体PL保険制度は13年前から運用しており、現在、約100社にご加入いただいております。10月1日が年度毎の更新時期となり、ご加入の会員会社の方には保険会社より更新手続き資料が送付されますので、更新手続きをお願いいたします。

当会PL保険では、過去5年間に24件のPL事故が発生、支払い保険金も4,500万円以上となっており、ウィングバン作動不良での死亡事故や冷凍装置不良による冷凍鮮魚補償の高額補償案件も発生しております。

万一の場合のリスク対応策として、安心して日常業務に取り組める体制整備をしていただきたく、新規加入のご検討をよろしくお願いいたします。

○お問い合わせ先

【車体工業会事務局】(信澤)

TEL03-3578-1681 FAX03-3578-1684

【取扱代理店】株式会社ワイズマン(手塚)

TEL03-5623-6455 FAX03-5623-6488



特装部会

■技術委員会を開催

技術委員会(委員長・平田信一・新明和工業(株)特装車統括本部品質保証部長)では、6月22日に当会会議室において9人が出席し委員会を開催した。

委員長から本委員会の事業計画の主旨説明に続き、各技術分科会主査から具体的な進捗説明を実施した。

＜事業計画＞

- ・リコール等重大不具合の再発防止共有活動は、7車種のリコール情報を共有化して再発防止推進中
- ・JABIA規格化：脱着キャリア降下防止装置の安全基準の基本となる各社の安全棒強度を調査中
- ・装置の標準化：ダンプ車の後部煽り取付ヒンジ及び積荷落下防止装置の標準化(案)を検査法人に提出済み。意見交換の日程調整中
- ・調査研究の推進：石油混載ローリの各層への荷積み順序をユーザー毎に調査中
- ・経年品質保証の取組：車種毎に各社の部品等の定期点検時期／交換時期を調査中(調査終了後、点検時期／交換時期の統一化)
- ・ゴールドラベルの取得4社(2社増加)

特種部会

■2012年度第1回見学会を実施

特種部会(部会長・古庄忠信・(株)イズミ車体製作所社長)では、7月27日、部会員23名／17社が参加し、(株)浜名ワークス(静岡県浜松市)と航空自衛隊浜松基地の見学を実施した。

(株)浜名ワークスは、トラック／バン／トレーラ部会に所属している。1942年に浜名郡笠井町にて創業、1998年に現在の浜松市浜北区上島に本社・工場を新設移転した。本年4月に新東名が開通し、浜北ICから数分の距離となり、車での交通の便が飛躍的に向上したとのことである。リーマンショック以降の厳しい市場状況や経営状況、さらに昨年の大震災による影響等の説明があった中、「お客様の満足を第一に考えたボデー作りを続けている」「多様なニーズにお応えするため多種少量生産にこだわっている」等の説明もあった。

工場内は、整理整頓が行き届いており、従業員もきびきびと作業を進めていた。

塗装設備も大きく、塗装品質に優れた製品を製造していた。さまざまな製品が各工程で整然と製造されており、参加した部会員からは参考になる見学会であったとの声が聞かれた。



(株)浜名ワークス見学後の質疑応答

航空自衛隊浜松基地の見学では航空自衛隊の概要と浜松基地の役割等の説明があった。浜松基地は航空機パイロットの育成や航空自衛隊の主要備品の整備等の教育が主たる任務とのことである。

見学では、F-15J／F-2A戦闘機、U-125A救援機、UH-60J救難ヘリコプター、T-4練習機の説明を実機の間近くで受けた。要請があった場合は直ぐに飛び立てる準備が出来ている救援機の説明を担当パイロットから受けるのは緊張感があり、日頃できない経験であった。



航空自衛隊浜松基地見学中

■座席及び座席ベルトの法規対応について

特種部会技術委員会(委員長・太宰忠義・(株)イズミ車体製作所東京営業所所長)では2012年7月1日以降の座席ベルト取付装置基準改正に対応するため、JABIA規格で基準化した特種車の座席及び座席ベルト取付装置の試験データ運用について検討を重ねてきた。その結果、下記JABIA規格を作成、発行した。

(1)法規改正の概要

58協定に基づき2009年7月に法規改正された「道路運送車両の保安基準」が2012年7月から施行された。

- ・座席ベルトの取付装置に係る協定規則(ECE R14)
- ・座席ベルトに係る協定規則(ECE R16)
- ・座席及び座席取付装置に係る協定規則(ECE R17)

【改正概要】

- ・R14により、保安基準適合確認は試験成績書(データ)の提出が義務付け
- 除外要件として、指定自動車と同一構造及び同一位置

の場合は省略可

- ・R16により、全座席に3点式ベルトを義務付け。但し、除外要件により2点式ベルトも可
- ・R17については本年6月末から当面の間、技術基準の別添30「座席及び座席取付装置の技術基準」で審査可
- (2)新規に作成したJABIA規格:当会ホームページの会員専用ページからダウンロード可
- ・A1201-2012:「シートベルトアンカ試験成績書保安基準適合証明の運用基準」(2012年3月16日付)
 - 制定目的:国土交通省との申し合わせに基づき、2012年に適用される座席関連法規に対応するため、車体工業会が取得した座席ベルトアンカ試験成績書(JABIA規格に登録)を車体工業会会員が保安基準等の適合証明として運用する内容を制定
- ・A1301-2012:「座席ベルト組込1人掛座席及び座席取付装置の構造規格」(2012年3月16日付)
 - 制定目的:R14(協定規則第14号)の相互認証採用に伴い、2012年7月より改正される座席ベルト取付装置の技術基準に適合する座席ベルト組込1人掛座席の座席及び座席取付装置の構造規格を制定
- ・A1302-2012:「車体直付けの座席ベルト取付装置構造規格」(2012年6月26日付)
 - 制定目的:R14(協定規則第14号)の相互認証採用に伴い、2012年7月より改正される座席ベルト取付装置の技術基準に適合する車体構造規格を制定

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・田村元・(株)浜名ワークス社長)では、7月24日に12社14名が出席し、本年度第3回の部会会議を実施した。

はじめに、新入会員の小田切勝実氏(有)小田切車体社長の紹介を行った。

会議では、車体業界及び当会の最近の動きについて説明し、2012年度事業計画の進捗状況報告で、以下の内容の報告と論議がなされ、次回に向けて、委員会毎に事業計画を進捗させていくことが確認された。

1. 部会
 - ・工場見学会、開催場所の検討
2. 技術委員会
 - ・防錆性を考慮した荷台の組立方法の検討
 - ・丁番部品の共通化
 - ・車体工業会共通版、普通荷台取扱説明書の見直し
 - ・環境負荷物質フリー宣言の拡大推進

3. 業務委員会

- ・会員加入の促進(地域大手会員の正会員化)

バン部会

■第2回部会会議を開催

バン部会(部会長・川本豊・日本フルハーフ(株)顧問)では、8月3日に9社12名が出席し、本年度第2回の部会会議を実施した。

会議では、車体業界及び当会の最近の動きについて説明し、2012年度事業計画の進捗状況報告で、以下の内容の報告と論議がなされ、次回に向けて、委員会毎に事業計画を進捗させていくことが確認された。

1. 部会
 - ・工場見学会、開催場所の検討
2. 技術委員会
 - ・冷蔵・冷凍自動車の保冷車体の資料化
 - ・取扱説明書の見直し
 - ・突入防止装置 装置型式指定取得の推進
 - ・バン部会関連、車工会自主基準の見直し
 - ・環境負荷物質フリー宣言の拡大推進

3. 業務委員会

- ・会員加入の促進(地域大手会員の正会員化)

バス部会

■三菱ふそうバス製造(株)、工場見学会を開催

バス部会、業務委員会(委員長・吉田 博明・ジェイ・バス(株)生産管理部 部長)では、2012年度事業取組みの一環として、公益社団法人:日本バス協会より3名、バス事業社より12名を招いて、三菱ふそうバス製造(株)のバス生産ラインと、7月からのバス用シートECE法規に対応した観光バスの現車見学を行った。三菱ふそうバス製造(株)は、1950年4月に設立、敷地面積は176,857㎡、建物面積は65,306㎡で、約700名の従業員が従事している。生産能力は、年間で大型車で1,700台、小型車は6,500台とのことである。見学会終了後の質疑応答では、輸出車の対応や小型クラス路線バスを生産してほしい等、活発な意見交換を行い、非常に有意義な見学会となった。



中部支部

■支部研修会開催

中部支部(支部長:石谷清和・(株)東海特装車社長)では、6月の不正改造車排除強化月間活動の一環として、6月14日に中部運輸局、自動車販売店協会、当会本部、支部会員19社21名が参加し、不正改造車排除に向けた研修会を実施した。

石谷支部長より、「エコカー減税効果や復興需要により新車販売状況は好調ではあるが、今後は補助金が終了することもあり楽観を許されない状況にある。『我々車体工業会の会員は『登録後の不適切な改造または架装の工事』『保安基準に抵触する改造又は架装等の工事』の仕事は一切受注しないことを改めてお客様にご理解、ご協力していただくよう徹底していく』との挨拶があった。

その後の中部運輸局、自動車販売店協会の講演で、具体的な不正改造事例をもとに、「架装の受注の適正化」「従業員に対する指導」「不正改造車の情報提供」等を確認、また「不正な二次架装をしないこと」を維持継続する旨、確認し合った。

最後に当会本部から支部会員に向けて、当会を取り巻く環境変化や2011年度活動結果まとめ・2012年度重点活動項目が紹介された。



近畿支部

■第3回製造部会

近畿支部(支部長 堀口昇一・(株)須河車体(株)相談役)では、7月20日(株)オートワークス京都にて第3回製造部会を開催した。出席会員は14社27名であった。

堀口支部長より製造部会の継続的経緯の話の後、続い

て車田聡・(株)オートワークス京都専務取締役より挨拶並びに会社の概要説明が行われた。

その後2班に分けて工場見学を行った。休憩後、飯塚部長・松本課長、寺井チームリーダーの進行で「QC活動を通じた人材育成による現場力の向上」をテーマに発表が行われた。根気よく話し合いを重ね段階的に職場改善が進み会社で手本となるまでに至った経緯の説明があった。発表後3つのグループに分けて討議を行い、各グループより質疑を行った。終了後、意見交換会等を行い、支部会員の団結が図れた。



四国支部

■不正改造車排除運動講習会の開催について

四国支部(支部長・池浦雅彦・(株)タダノ執行役員)では、6月1日に、不正改造車排除運動の強化月間に伴い、四国運輸局自動車技術安全部技術課の須藤課長、小西係長を講師に、最近の法令改正を中心とした講習会を行った。出席数は12社14名であった。

後半では、本部からの資料に基づき、販売並びに生産に関する市場動向や周辺環境の説明を事務局より行った。

参加者は、特に今後の景況について強い関心を持たれていた様子で、真剣な表情で資料に目を通していった。



「保安基準等の一部改正」について

国土交通省

国交省は、6月29日付けで、「保安基準等の一部改正」を行い、座席、座席ベルト及び座席ベルト取付装置等について規定した。なお、同様の内容で「審査事務規程」も一部改正され、検査法人から発行された。

1. 座席、座席ベルト及び座席ベルト取付装置に係る技術的要件の適用除外 (細目告示第28条、第30条等)

(適用範囲) 緊急自動車及び特別支援学校に通う生徒又は児童の運送を目的とする自動車(乗車定員10人以上のものに限る)に備える座席、座席ベルト及び座席ベルト取付装置

(改正概要) 消防車等の緊急自動車等に備える座席、座席ベルト及び座席ベルト取付装置について、その使用実態及び座席の構造の特殊性を勘案して協定規則第14号、同規則第16号及び同規則第80号の技術的要件は適用しない。

(適用時期) 公布 2012年6月29日 施行 公布の日

2. 年少者用補助乗車装置取付具に係る適用

(適用関係整理告示第22条関係)

保安基準第22条の5において、専ら乗用の用に供する自動車(乗車定員10人以上の自動車、運転者席及びこれと並列の座席以外の座席を有しない自動車等を除く)については、年少者用補助乗車装置取付具を装備することを求めているが、年少者用補助乗車装置取付具の装備が技術的に困難な特種自動車及び幼児専用車については、当分の間、本基準を適用しない。

(適用時期) 公布 2012年6月29日 施行 公布の日

「保安基準等の一部改正」について

国土交通省

国交省は、7月26日付けで、「保安基準等の一部改正」を行い、突入防止装置、座席、座席ベルト等について規定した。

主な改正概要は、次のとおり

1. 突入防止装置

(保安基準第18条の2、細目告示第24条、第102条、第180条関係)

(適用範囲) 新たに車両総重量3.5t以下の小型貨物自動車及び乗用自動車等に対しても適用する。

(改正概要) 突入防止装置は、以下の要件を満たさなければならない。

ア. 平面部の最外縁が後軸の車輪の最外側の内側100mm以内。

イ. 下縁の高さが地上550mm以下

ウ. 自動車の後端との水平距離が450mm以下

(適用時期) 新型車:2015年7月26日

継続生産車:2015年7月26日

2. 座席 (細目告示第28条、第106条、第184条関係)

(適用範囲) 専ら乗用の用に供する自動車及び専ら貨物の運送の用に供する自動車

(改正概要) 横向き座席の定義について、運行中に使用する座席であって、車両中心線に直交する鉛直面と座席中心面(座席中央部を含む鉛直面)との角度が左右10度以内となるよう車両の側方を向いているものと規定する。

現在は、乗車定員10人未満の自動車等には、前向き座席又は後向き座席以外の装備を禁止しているが、その対象を見直し、専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車にも拡大する。

(適用時期) 新 型 車:2014年7月26日

継続生産車:2017年7月26日

3. 座席ベルト

(細目告示第30条、第108条、第186条関係)

(適用範囲) 自動車

(改正概要) 専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車(高速道路等において運行しないものを除く。)であって、車両総重量10tを超える自動車に備える横向き座席には、協定規則第16号附則16に規定する第一種座席ベルト(二点式座席ベルト)を装備することを義務付ける。また、当該座席に備える座席ベルト取付装置の必要設置個数及び当該座席ベルト取付装置の強度要件を追加する。

(適用時期) 新 型 車:2014年7月26日

継続生産車:2017年7月26日

4. 後部反射器等の取付基準の改正

(細目告示別添52関係)

(適用範囲) ダンプトラック、テールゲートリフタ等に備える後部反射器に適用する。

(改正概要) 可動構成部品により後部反射器が50%遮蔽される場合、後部反射器の基準を満たす別の反射器を取り付ける必要があるが、構造上困難な場合にあっては、取り付ける別の後部反射器の要件を可能な限り満たすように取り付ければよいものとする。

(適用時期) 2013年1月1日以降に製作される自動車

「不正改造車を排除する運動」及び「ディーゼルクリーン・キャンペーン」強化月間(6月)における街頭検査の実施結果について
国土交通省

～不正改造車211台に整備命令を発令～

1. 国土交通省は、6月の「不正改造車を排除する運動」及び「ディーゼルクリーン・キャンペーン」中に警察庁、自動車検査独立行政法人等の協力を得て、街頭検査を全国で172回(昨年比－20回)、18,720台(昨年比+615台)に対して行った。結果、約7.4%の1,379台(昨年比－154台)に保安基準不適合箇所等があり、その場で改善措置を講じた車両以外の211台(昨年比－60台)に整備命令書を交付した。主な不正改造内容は以下のとおり
- ・ 不適切な灯火器：79件
 - ・ 着色フィルム等の貼付：50件
 - ・ 基準不適合マフラーの装着：32件
2. 国土交通省では今後とも関係機関と協力し、不正改造車及び不正軽油の排除を積極的に推進していく。

2012年度「自動車点検整備推進運動」強化月間の展開
国土交通省

自動車は、国民生活や経済の発展に不可欠で、その役割はますます重要なものです。本来自動車ユーザーには安全・環境保全を目的として、自動車の点検・整備の実施が義務付けられていますが、十分とはいえない状況にある。このため、国土交通省では、関係機関等と協力して9月～10月の2か月間「自動車点検整備推進運動」を全国的に展開し、自動車ユーザーによる保守点検の徹底を強力に推進する。

「自動車点検整備推進運動」の実施要領

1. 実施期間

本運動は、1年間を通じて実施するものとするが、2012年9月1日(土)から10月31日(水)までの2か月を「自動車点検整備推進運動強化月間」とする。

2. 重点実施事項

本運動は、「不正改造車を排除する運動」及び「ディーゼルクリーン・キャンペーン」との連携を図りつつ、広報用ポスター、チラシ等を用いたPR等を行うこととし、特に「自動車点検整備推進運動強化月間」には、下記(1)の重点事項を目的とした(2)の事項を実施する。

(1)重点事項

- ① 点検・整備の必要性の啓発(女性、家族、長期使用車両のユーザーに重点を置く)
- ② 大型自動車に関する適切な点検・整備の実施方法に

ついでの啓発

- ③ エコ整備(点検・整備に関するCO2削減効果をいう)の積極的な啓発

(2)実施事項

- ① 自動車の点検・整備を推進するイベント等の実施
- ② 総合的な広報・啓発活動の実施
- ③ 重点点検の実施
- ④ 講習や無料点検等の実施 等

雇用調整助成金の支給要件等の見直しについて
厚生労働省

厚生労働省は雇用調整助成金・中小企業緊急雇用安定助成金の支給要件等の見直しを2012年10月1日以降(被災3県は6か月遅れ)、下記のように内容の一部を変更する。

2012年10月1日以降

【生産要件の見直し】

新:最近3か月の生産量又は売上高が、前年同期と比べ10%以上減少

旧:最近3か月の生産量又は売上高が、その直前3か月又は前年同期と比べ5%以上減少

【支給限度日数の見直し】

新:1年間100日、3年間300日(対象期間の初日が10月1日以降)

(対象期間の初日を2013年10月1日以降の場合は、1年間100日、3年間150日)

旧:3年間300日

【教育訓練費(事業所内訓練)の半減】

新:大企業1,000円 中小企業1,500円

旧:大企業2,000円 中小企業3,000円

詳細は以下を参照

http://www.mhlw.go.jp/general/seido/josei/kyufukin/dl/shikyu_02.pdf

改正労働派遣法が、10月中旬に施行
厚生労働省

2012年3月28日に成立し、4月6日に公布された改正労働派遣法が10月1日より施行される。

その内容の主なものは

- ① 日雇派遣の原則禁止(但し例外規定:適用除外業務や60歳以上の人、雇用保険の摘要を受けない学生、副業として日雇い派遣に従事する人、主たる生計者でない人)
- ② グループ企業内派遣の8割以内の規制
- ③ 離職した労働者を離職後1年以内に派遣労働者として受け入れることを禁止(60歳以上の定年退職者は例外)等。

また2015年10月1日からは

- ④ 労働契約申込みみなし制度が創設される。

【製造業務派遣について】

「原案」では、物の製造業務(物の加工、組立てその他の物を製造する工程における作業)で、労働者派遣事業を行ってはならないとされていたが、修正案により禁止が見送られた。

【登録型派遣について】

さらに、派遣元事業主は、その常時雇用する労働者でない者について労働者派遣を行ってはならないものという、いわゆる登録型派遣も原案では原則禁止されていたが、これも修正案により禁止が見送られた。

「登録型派遣」とは、派遣労働を希望する労働者が、あらかじめ派遣会社に登録しておき、派遣先が決まった時点で、一定の期間を定めて雇用され、派遣期間が終わると雇用関係も終了するという派遣の形態。賃金は派遣先での就業期間中にのみ支払われることになる。

詳細は以下を参照

http://www.mhlw.go.jp/bunya/koyou/dl/roudou_haken0329.pdf

改正高齢者雇用安定法が成立
「65歳まで雇用」義務化
厚生労働省

企業に希望者全員の雇用65歳まで義務づける「高齢者雇用安定法」改正案が8月29日の参院本会議で可決、成立した。

従来の雇用継続制度は、労使間の協議で対象者の限定

も可能だったが、今回の改正法成立に伴い2014年4月から原則、希望者全員の雇用が義務づけられる。ただし、心身の健康状態の極めて悪い場合等を除く規定を設定。また、対象年齢は年金受給年齢の変更に応じ、引き上げられる。

【変更点概要】

- ① 継続雇用制度の対象者を限定できる仕組みの廃止
従来は労使の合意で再雇用の対象者を限定できたが、この「選別規定」を廃止、原則として希望者全員の雇用義務化(ただし、心身の健康状態の極めて悪い場合等を除く規定を設定した。→今後、労働政策審議会で明確化)
- ② 義務違反の企業に対する公表規定の導入
再雇用を守らず、厚労相勧告に従わない企業名の公表
- ③ 継続雇用制度の対象者が雇用される企業範囲の拡大
再雇用先を子会社やグループ企業に拡大
詳細は厚生労働省ホームページを参照

■経済産業省人事異動

(2012年8月1日)

製造産業局自動車課長 前田 泰宏 氏
(前 商務情報政策局 サービス政策課長)

前任の田中 茂明氏は産業技術環境局
産業技術政策課長に就任されました。



■国土交通省人事異動

(2012年8月1日)

自動車局次長 清谷 伸吾 氏
(前 東北運輸局長)

前任の木場宣行氏は、自動車検査独立行政法人理事に就任されました。



新環境基準 適合ラベル

追加設定のご紹介 通称:ゴールドラベル
2011年4月1日から施行



生産における環境保全

日本自動車車体工業会では自主行動計画を策定し、関係団体と連携を取りながら積極的な取り組みを進めています。

省エネルギーの推進(地球温暖化対策)

目標 1990年度比25%低減

産業廃棄物最終処分量の低減

目標 2015年度に0.77万トン以下

(2000年度比71%減)

VOC(揮発性有機化合物)の排出抑制

目標 2012年度に原単位51g/m以下

(2000年度比50%減)

日本自動車車体工業会の活動については

ホームページに詳しく掲載しております。

<http://www.jabia.or.jp/>

一般社団法人 日本自動車車体工業会
Japan Auto-Body Industries Association Inc.

東京都港区芝大門1丁目1番30号 日本自動車会館15階
TEL(03)3578-1681 FAX(03)3578-1684

6月			
1日	広報委員会	①年度広報活動計画の進捗状況 ②車体NEWS記事夏号の校正と2012年秋号企画合意	
	トレーラ部会／業務委員会	①トレーラ有効性PRの進め方検討 ②規制緩和要望等の論議	
6日	トレーラ部会／サービス委員会	①サービスニュース見直しの進め方論議 ②点検整備方式の見直し検討	
	資材部会／内装材グループ	'05年ノンステップバス床上張り材登録にて登録追加を審議(2件まで登録追加)	
7日	特装部会／ 粉粒体運搬車技術分科会	①各社の部品(ポンプ、シリンダ、バルブ、安全弁、圧力計等)の 定期点検時期／交換時期を調査中 ②バンパ装置型式指定の取得推進(2社で取得)	
	特種部会／第2回座席WG	①1人掛け座席の共通注文用紙(案)論議 ②1人掛け座席JABIA規格運用時の想定問題作成 ③車体直付けベルトのJABIA規格作成について論議	
8日	環境委員会／工場環境分科会	①節電・省エネ改善事例集の編集 ②分科会による改善事例発表内容検討(第3回)	
	バン部会／技術委員会	①経年品質保証に関する統一基準策定 ②車工会自主基準の見直し(巻込み防止装置) ③突入防止装置の「装置型式指定」届出状況の確認	
12日	バス部会／塗装デザイン研究会	①塗装技術者向け勉強会に向けて、関西ペイント(株)と打合せ ②バス車体塗色見本帳の改訂準備に向けて、(株)南海殿と打合せ	
13日	バス部会／技術委員会	①バス用シートECE対応について、国交省からの依頼に対する回答報告 ②車体規格集の見直し検討	
14日	労政合同分科会	①2012年春季労使交渉振り返り ②2012年度新規学卒者及び期間従業員の採用計画、及び2011年度 採用実績、初任給動向、夏季の節電取り組み内容について情報交換	▶P.11
15日	第1回高齢者雇用推進委員会	①高齢者雇用促進事業の概要説明 ②車体製造業界の概要と高齢者雇用の現状について情報共有化 ③年間活動計画合意	▶P.12
	バス部会／ ワンマン機器小委員会(富山)	①JABIA規格の見直し(LED行先表示器、バス用乗降中表示灯) ②ステップ照射灯のLED化検討 ③三菱ふそうバス製造(株)ライン視察	
19日	第1回将来ビジョン検討委員会	①背景と活動概要説明／現状課題を共有化 ②本検討会の進め方／方向性を合意 ③シンクタンク2社からのプレゼンと業者決定	
20日	バス部会／業務委員会(栃木)	①各社の生産状況、市場動向報告 ②ジェイ・バス(株)ライン視察	▶P.12
21日	環境委員会／ 架装物リサイクル分科会	①環境負荷物質フリー宣言100%達成の進め方検討・依頼内容の合意 ②環境改善事例発表会のテーマ検討・合意 ③ELV／JTPIによる工場見学会の進め方検討・合意	
22日	特装部会／技術委員会	①技術委員会／技術分科会の事業推進状況の確認(概ね計画どおり) ②RUP・JABIAプレート制度(案)の内容説明／意見聴取 ③新規検査時の提出書面(QRコード)の検討状況の説明	
25日	環境委員会／工場環境分科会	分科会による「改善事例発表内容検討(第4回)」	
26日	特種部会／ #1技術業務合同委員会	①JABIA規格:車体直付けベルトの規格作成進捗を決定(～6末) ②各地データ測定装置のデータベース化の更なる充実化を合意 ③大手支部会員の正会員化を進捗	▶P.15
27日	第1回中央技術委員会	①機能安全規格(ISO-26262)の商用車対応の説明会(自工会) ②自主基準(巻き込み防止装置)の見直し要望案の検討／意見聴取 ③JABIA規格／部会調査研究等の進捗状況確認(概ね計画どおり) ④RUP・JABIAプレート制度(創設)の内容決定	▶P.11

28日	トレーラ部会／技術委員会	①R13W/G活動報告と今後の進め方論議 ②R55採用打合せ結果報告 ③突入防止装置型式指定取得についての報告
-----	--------------	---

7月		
3日	トラック・バン部会／業務委員会	①地域大手会員の正会員化検討 ②販売・生産状況報告
4日	第1回中央業務委員会	①税制改正要望のための中小企業支援策アンケートを今後予定 ②規制緩和要望提出内容の紹介 ③「企業倫理徹底の支援」の進捗を予定
5日	トレーラ部会／製品安全委員会	①点検整備方式の見直し検討 ②「トレーラ点検整備の手引き」見直しの進め方検討
	商用車ショー企画委員会	①東京モーターショー2013「働くクルマ」の合同展示の方向性合意 ②合同展示充実に向けた出展意向調査の日程・内容合意
6日	環境委員会	①架装物リサイクル産構審への対応報告・合意 ②環境負荷物質フリー宣言100%達成への依頼内容の合意 ③低炭素実行計画目標見直しへの対応合意(バウンダリー変更) ④環境対応事例発表会の進め方報告・合意
	特装部会／クレーン技術分科会	①安全確保用警告灯の規制緩和拡大を検討中 ②高所作業車ブーム摺動部の使用実態調査開始
	バス部会／資材委員会(富山)	①2012年度事業計画の項目確認 ②調達先の共同調査・検討 ③三菱ふそうバス製造(株)ライン視察
11日	トレーラ部会／サービス委員会	①サービスニュース見直しの進め方論議 ②点検整備方式の見直し検討 ③点検整備記録簿作成検討
12日	資材部会／材料分科会	①「環境負荷物質フリー宣言」への取り組みについての部会展開 ②部会事業報告進捗まとめ
13日	バス部会／ ワンマン機器小委員会	①ステップ照射灯のLED化について、各機器メーカーと協議 ②バス用乗降中表示灯、JABIA規格の補足版検討 ③ワンマン機器システムについて検討
19日	第217回理事会	①審議事項 第1号議案 新入会員に関する件 ②報告事項 1) 2012年度事業計画 本部・部会別1/4期実績まとめと課題 2) RUP・JABIAプレート制度について 3) 車体工業会 座席及び座席ベルトの法規対応について 4) 東京モーターショー2013「働くクルマの合同展示」について 5) 高齢者雇用推進事業の進捗状況 6) 将来ビジョン策定の進捗状況について 7) 環境負荷物質フリー宣言早期100%化の進捗状況 8) 地域会員の正会員化進捗状況について 9) 商用車販売台数及び会員生産台数について 10) 最近の官公庁関係情報について 11) その他
	環境対応事例発表会 (くるまプラザ)	5テーマを発表 ・トヨタ車体(株)の環境への取り組み／トヨタ車体(株) ・日本フルハーフ(株)の環境への取り組み／日本フルハーフ(株) ・昨半夏の節電対策と今年度の節電対応／(株)ソーシン ・節電・省エネ活動へ踏み込むためのマネジメント紹介／車体工業会環境委員会 ・特別講演／アイリスオーヤマ(株)
	特装部会／清掃車小委員会	①共通化した注意ラベルの活用状況の確認 ②各社の部品交換時期の調査開始 ③安全確保用警告灯の仕様等の検討開始
20日	トラック部会／技術委員会	①防錆性を考慮した荷台の組立方法の検討 ②丁番部品の共通化検討 ③普通荷台取扱説明書の見直し
23日	資材部会／内装分科会	①難燃性登録の手続きについての説明(改正) ②JABIA規格(2件)の改正の確認 ③資材部会の事業報告の進捗状況報告

24日	特装部会／ 粉粒体運搬車技術分科会	①品質保証の取り組み(各社の油圧ポンプ/モーター/シリンダ等の点検時期、 交換時期の一覧表を作成し、内容を検討中) ②後部反射器50%遮蔽に関する規制緩和の情報共有	
	トラック部会	①2012年度事業計画1/4期の進捗状況報告と進め方論議 ②環境負荷物質フリー宣言依頼や地域会員大手の正会員化	▶P.16
	トレーラ部会／製品安全委員会	①点検整備方式の見直し検討・合意 ②「トレーラ点検整備の手引き」見直し項目の検討	
25日	トレーラ部会／技術委員会	①点検整備方式の見直し検討・合意 ②R13適合合同試験計画検討 ③巻き込み防止装置の自主基準の見直し案検討・合意	
27日	特種部会／第1回見学会(静岡)	①(株)浜名ワークスの工場見学実施 ②異業種見学として航空自衛隊浜松基地の見学実施	▶P.15
	自動車産業労政合同会議(東京)	①講演「高齢者雇用の取組み」 ②三工業会共同事業計画の進捗状況 ③労働時間等の調査報告	▶P.9
30日	特装部会／塵芥車技術分科会	①塵芥車荷箱の国交省届出(2社8型式) ②品質保証の取り組み(各社の塵芥車の収集方式／取扱説明書用語の内容調査中)	
	特装部会／ダンプ車分科会	①品質保証の取り組み(各社の取扱説明書の用語等の内容を調査中) ②後部反射器50%遮蔽に関する規制緩和の情報共有 ③ダンプ車ゲート落下防止基準(JABIA規格)を見直したが、現行どおり継続使用決定	
31日	高齢者雇用推進委員会	高齢者雇用に関する調査票 (企業向け、60歳以上社員向け、50歳以上社員向け)の案決定	

8月			
1日	第1回 ISO26262対応検討委員会	①WG発足 ②今後の対応論議	
2日	第2回将来ビジョン検討委員会	①第1章「市場の展望」案論議、修正点まとめ ②今後の検討内容／日程論議	
3日	バン部会	①2012年度事業計画1/4期の進捗状況報告 ②環境負荷物質フリー宣言依頼や地域会員の正会員化	▶P.16
7日	特種部会／第3回座席WG	①7月以降の届出関連情報共有化と課題対応検討 ②2人掛け座席基準書作成の進捗	
	自動車産業労働担当役員懇談会 (東京)	①講演「これからの子ども・子育てについて」 ②三工業会活動状況報告	▶P.10
8日	特装部会／ローリ技術分科会	石油類混載ローリの安全な積載方法(荷積み順序)の調査	
	バス部会／技術委員会	①ISO26262検討会の報告 ②幼児専用車両のWG報告 ③2012年度下期の調査研究テーマの募集	
9日	突入防止装置技術委員会	①RUP・JABIAプレートの運用状況の確認 ②GVW3.5t以下に適用される基準の周知資料の作成	
	トレーラ部会／サービス委員会	①2012年度自動車点検整備推進運動展開計画の説明 ②自動車点検整備記録簿の見直し版作成検討 ③サービスニュースの見直し	
21日～ 22日	バス部会／業務委員会(富山)	①業務委員会、委員の工場見学校討 ②(公社)日本バス協会及びバス事業者の三菱ふそうバス製造(株)の 工場見学実施	▶P.16
23日	特装部会／ミキサ技術分科会	①ミキサ車のJIS(安全要求基準書)の内容検討 ②品質保証の取り組み 各社の取扱説明書の用語の調査開始	
	欧州視察参加者説明会	①日程・訪問先手続き等についての説明 ②参加者の役割分担について合意	
24日	バン部会／技術委員会	①経年品質保証に関する統一基準策定 ②車工会自主基準の見直し(リヤフェンダ)	

28日	トレーラ部会／技術委員会	①点検整備方式の見直し検討・合意 ②JABIA規格の見直し検討・論議 ③後部反射器遮蔽対応検討 ④R13適合合同試験対応検討
30日	トレーラ部会／製品安全委員会	①点検整備方式の変更内容検討・確認 ②「トレーラ点検整備の手引き」の見直し
	バス部会／塗装デザイン研究会	①塗装技術者向け勉強会の事前準備 ②バス車体用塗色見本帳の改訂準備 ③塗装デザインに関する情報交換
31日	バス部会／ ワンマン機器小委員会	①ステップ照射灯のLED化検討 ②JABIA規格、バス用乗降中表示灯の補足版検討 ③ワンマン機器システムの不具合事例の洗い出し
	広報委員会	①年度広報活動計画の進捗状況確認 ②車体NEWS記事秋号の校正確認と2012年冬号企画合意

会員情報

■入会

正会員 トーハツ(株) 代表取締役社長 金子 満
〒174-0051 東京都板橋区小豆沢3-5-4 電話：03-3966-3111 FAX：03-3966-7667
【主要製品】消防積載車、消防ポンプ、消防機器、船外機、ボート 【所属部会】特装部会

中京車体工業(株) 取締役社長 森 孝義
〒458-0801 愛知県名古屋市長鳴海町字下汐田237 電話：052-624-0088 FAX：052-624-0040
【主要製品】マイクロバス、1BOXカーの架装車 【所属部会】特種部会

(株)トラバス 代表取締役 本間 和樹
〒002-8052 北海道札幌市北区篠路町上篠路58番地 電話：011-776-4448 FAX：011-776-5155
【主要製品】馬匹運搬車、平ボデー 【所属部会】特種部会

(有)小田切車体 取締役社長 小田切 勝実
〒017-0877 秋田県大館市立花字山田渡196番地 電話：0186-42-6222 FAX：0186-43-0530
【主要製品】平ボデー、重機運搬車、原木運搬車、家畜運搬車 【所属部会】トラック部会

東亜自動車工業(株) 取締役社長 島津 義孝
〒754-0894 山口県山口市佐山字村山1番9 電話：083-988-1711 FAX：083-988-1720
【主要製品】ダンプボデー架装、コンテナ製作、ダイハツ向軽昇降装置 【所属部会】トラック部会

■会社統合

正会員 関東自動車工業(株)、セントラル自動車(株)
→ トヨタ自動車東日本(株) 取締役社長 白根武史
〒981-3609 宮城県黒川郡大衡村中央平1番地 電話：022-765-6000 FAX：022-765-6161

■社名変更

正会員 カーゴテック・ホールディングス・ジャパン(株) → カーゴテック・ジャパン(株)
準会員 リフレクサイト(株) → オラフォルリフレクティブソリューションズ(株)

■代表者変更

正会員	北海道車体(株)	代表取締役社長	杉村 豊治
	八千代工業(株)	取締役社長	辻井 元
準会員	アキレス(株)	代表取締役社長	伊藤 守
	(株)小田原機器	代表取締役	入山 圭司
	住友スリーエム(株)	代表取締役社長	三村 浩一
	泰平電機(株)	取締役社長	田中 啓資
	東リ(株)	代表取締役社長	永嶋 元博
	日本板硝子(株)	取締役代表執行役社長 兼 CEO	吉川 恵治
	日本カーバイド工業(株)	代表取締役社長	平田 泰稔
	ロンシール工業(株)	代表取締役社長	門脇 進

■本社移転

正会員 日通商事(株) 本社 〒105-8338 東京都港区海岸1-14-22 電話:03-6734-8805
準会員 三輪精機(株) 本社・本社工場 〒350-0833 埼玉県川越市芳野台3-1-1 電話：049-211-3001



星 清久 代表取締役社長



DATA

- 本社
〒241-0003
神奈川県横浜市旭区白根町980番地1
TEL 045-959-1888(代)
FAX 045-959-1400
URL:
<http://www.sinsei-service1.com/>
- 資本金 9,000万円
- 従業員 40名
- 事業所規模(本社工場)
敷地 約5,600㎡
工場 約2,000㎡
- 車体工業会加入
1985年(バン部会)



(株)シンセイ

人材のダイナミックな活用が 経営効果とスキルアップを両立

神奈川県横浜市の内陸部、旭区白根町の丘陵を上った見晴らしのいい高台に(株)シンセイの本社工場はある。関東に3つの工場を持ち、タイのバンコクにも事業所を展開中。創業以来、攻めの経営を続けている。

取材／車体工業会事務局次長 瓜谷 優一

● 特徴・沿革

星清久社長は実兄が起業した星モータースを手伝うため、勤めていた大手企業を退社。主に中古車の販売業務を担当していた。経営が安定してきた1973年、27歳の若さで自らも起業し、車体製造と修理業務の会社として(株)新星(1976年に(株)シンセイに社名変更)を設立した。

人に優しい車作りをモットーに、特殊車両の製造及び修理を主業務とし、迅速な対応を誇るサービスは同社の重要な業務となっている。

1976年には海上コンテナ部門(のちに別会社として独立)に進出する等、積極的に事業展開を行ってきた。海上コンテナ会社のほか、1992年に神奈川県厚木市に(株)湘南シンセイを設立、2000年に同じ厚木市に株式会社エスジーエスを設立し

た。さらに2007年にはタイにシンセイインターナショナルを設立し、現在では全5社従業員数165名のシンセイグループとなっている。

シンセイグループでは人材をダイナミックに活用することで、業務に柔軟性を持たせ、高い経営効果を出している。

たとえば、繁忙期の部門に、比較的余裕がある部門の人員を割り当てることで、一年を通してグループ全体での仕事量をできるだけ平準化することができる。また従業員も別部門の業務をOJT的に覚えることができ、グループ内での異動もスムーズに行うことができる。陸上と海上の両部門の幅広い分野の仕事を手がける同社ならではの人材の活用方法といえるであろう。

● 製品

― 御社の製品などについてお聞かせください。

星社長 弊社には、特徴的な製品というよりも、完全なオリジナルにこだわらずに、効率や作業性を重視した商品作りに力を入れております。

創業当初から製造以外に修理等のサービスにも力を入れており、様々な作業に対応することができる多くの有能なスタッフがいることが弊社の強みです。



小型から大型まで、様々な種類の車体の製造をこなしている。

― どのような車体を手がけているのでしょうか?

弊社では一から作り上げるということではなく、その代わりに、どのような作業にも対応することができる柔軟性を持っております。そのため、手がけてきた車体は多くの種類となります。最近では、消防団のポンプ車、特殊な洗浄設備を持つ車両や、海外向け車両の2キャブ化等、常にいろいろな車体を仕上げております。



― 今後の抱負、方向性などはいかがですか?

力を入れているのは福祉車両です。今後、確実に需要が伸びるこの分野においては、得意のサービスを中心に、持ち前の対応力とスピードを生かして、市場のニーズを確実に捉えていけるように、技術と経験を積み重ねていきたいと思っています。



― 海外展開についてお聞かせください。

タイは経済成長中の国であります。が、現地ではまだまだ幌トラックが中心で、高価なアルミバン等の車体の需要はまだまだ弱いのです。そのため現在は、現地日本企業向けのサービスや物流のサポート等を中心に行っております。活気にあふれ若年層が多い、将来性のある国ですので、今後の海外進出の礎になるように引き続き頑張りたいと思います。

● 人

― 御社の特徴は?

弊社は、同じ業務に従事させることはせずに、グループ内での配置転換や、異動も頻繁に行っています。単調な仕事にならず、刺激とやる気を起こさせているためか、若い世代の定着率がとても高く、業績と比例して順調に人員を増やしていくことができました。

また若い世代が比較的早く結婚するのも弊社の特徴かもしれません。所帯を持つことで責任感を持ってくれることは頼もしい限りです。

― 次世代への教育についてお聞かせください。

まだまだ現役で活躍できる60歳代～70歳代のスタッフには、定年後も可能な限り、残っていただき、指導者として活躍してもらっています。弊社のように多品種小量の業務は、一人の人間が様々な作業を複合的にこなしていく必要があります。こういった仕事のコツは、長年に渡り現場を支えてきた人間と一緒に仕事することで、次の世代が体で覚えていってくれるものだと思います。



幅広い世代が働く職場で、しっかりと技術の継承が行われる。

限界への挑戦

旭硝子(株)

AGC旭硝子は日本で初めて板ガラスの工業化に成功した、自動車・建築ガラスでは世界最大級の企業である。

明治維新後、建築様式の変化に伴い日本の板ガラス需要は飛躍的に伸びていたものの、そのほとんどを輸入に頼っていた。いくつもの企業が板ガラスの国産化に挑戦したが、いずれも失敗。そのような時代に、創業者岩崎俊彌は「日本のためになることをやりとげたい」と、板ガラス国産化への挑戦を決意し、1907年に旭硝子を創業したのである。

そして1909年、多くの苦難を乗り越え、ついに生産に成功した。不可能とも言われた板ガラス国産化を成し遂げた岩崎俊彌の信条は「易きに馴染まず難きにつく」。その後も幾多の困難を乗り越え、様々な事業を様々な国で展開したAGC旭硝子。その発展は、今も脈々と受け継がれている創業の精神「易きに馴染まず難きにつく」に基づいた、パイオニアスピリッツとチャレンジ精神により成し遂げられたのだ。

パイオニア企業として、様々なガラスを創り続けるAGC旭硝子が2010年に販売を開始した「UVベールPremium®」が好調だ。近年、UV(=Ultra Violet：紫外線)カットガラスは乗用車メーカーが数多く採用し、一般ユーザーの自動車選びの重要なポイントにもなっている。UVは、日焼けのほか車内装の劣化を招く原因でもあり、UVカットガラスは乗用車のみならず、今後はバスや移動販売車等、車体業界へも需要が広まる可能性を持っている。

「UVベールPremium®」は世界で初めてUVを約99%カットできる自動車用ガラスだ。自動車用ガラスは建築用とは比較にならないほど、クリアなくてはならないハードルが高い。耐久性・透明性・安全性・軽量化・デザイン…等、ガラス



椎名 大 技術統括室 自動車ガラス技術グループ 商品技術チームリーダー
濱野 直 自動車ガラスグローバルマーケティング・営業推進室 グローバルマーケティンググループ 統括主幹
小島 美穂 自動車ガラスグローバルマーケティング・営業推進室 グローバルマーケティンググループ

にとって限界ともいえる性能を常に求められる。その中で99%という数値を達成するのは容易なことではなかった。

同社にはすでにUVを90%カットする「UVベール®(1994年発売)」という製品があったが、さらなる性能の向上を目指して研究開発が続けられていた。

2007年頃、マーケティング営業推進室から女性ドライバーを中心としたアンケートの集計結果が上がってくる。その中に「自動車の窓まわりで不満なことの第1位＝紫外線による日焼け」とあったのだ。これを受け、さらにUVカット性能が優れた製品を早急に市場に投入するべく、新商品の開発が加速した。必然的にUV100%カットに限りなく近づけるという高い目標が設定された。

技術面では従来のUVガラスの表面にUV吸収膜を形成する製法は定まっていた。しかし、UVカット性能が優れた材料を使って、微妙な曲面を持つ自動車ガラスに対して均一で丈夫な膜を形成することは困難を極めた。逆に膜を形成しやすい材料ではUVカット性能が大きく低下してしまうのだ。素材開発と膜形成技術の最高の組み合わせを見つけるまで、非常に精度の高い次元でのトライアンドエラーが数え切れないほど繰り返されていった。満足いく結果が出るまで行われた試行錯誤の末、ついに誰もが納得して世に出せる、UVカット率99%の新製品が出来上がった。

「UVベールPremium®」は、一般の消費者からの問い合わせが非常に多く、AGC旭硝子の企業認知度向上とイメージアップにも貢献している製品である。

また同社では最終ユーザーからの声を反映して、更に魅力的な商品の開発を目指している。

旭硝子(株)

代表取締役・社長執行役員・CEO 石村 和彦

経営方針Grow Beyondの下、持続可能な社会の実現に貢献する高収益・高成長のグローバル企業を目指して進化・成長していく。

【本社】〒100-8405 東京都千代田区丸の内1-5-1
新丸ノ内ビルディング Tel : 03-3218-5603
<http://www.agc.com/>



私たちは資材部会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」は会員の強い連携と結束を実現し、架装メーカーに対して、積極的な協力体制を目指しています。

「VOICE」では、部会会員会社の紹介や製品が開発されるまでのエピソード等を紹介していきます。

次の100年に向けて

日本シーカ(株)

創業100年を超えるグローバル企業

2010年に創業100年を迎えたシーカグループは、スイスに本社を置き、世界74ヶ国に生産拠点を持つ。土木・建築・工業製品に使われる防水材やコンクリート用化学混和剤、シーリング材、接着剤等が主な製品で、100年前から使われ続けているモルタル防水材「シーカ®No.1」等先進的な製品を生み出してきた。

日本シーカ(株)は1955年設立だが、シーカ製品が日本に初めて輸入されたのはさらに1927年まで遡る。シーカの特徴は製品を供給するのではなく、ソリューションとして提案することだ。現場では何が起きていて何が必要であるかを考え、そのための製品を研究開発し、技術指導の実施までを徹底することで、確かな信頼と実績を築き上げ、日本の有名な建造物の建設にも数多く使用されている。

シーカフレックス®で自動車分野に進出

工業製品部門においては、1978年からバスやトラックのメーカー向けに「一成分弾性ポリウレタンシーリング材「シーカフレックス®」」の販売を開始した。シーカフレックス®は1968年に初めて製品化され、常に改良を重ね続けて、今日もベストセラーとなっている製品だ。シリコン系のもよりも強度が強く、さらにシーリングした上から塗装をすることが可能なので、使用箇所のデザイン性が向上する画期的な製品であった。メーカーから使用箇所の部材を取り寄せて、最適なシーリング材の使用方法から工程全体に至るソリューションを2年がかりで提案し、導入に結びつけた。

このシーカフレックス®の国産化は1975年に開始された。シーリング材は温度・湿度等の気候変化に影響を受けやすく、鮮度も大切な品質である。そのため日本に適したものは日本で生産する必要があったが、当時の日本シーカの工場は、多くの作業を人の力に頼る設備であった。



ステフェン・ヴォルフ
(2011年入社)
工業製品本部長

多岐に渡る工業製品部門全体を指揮する。自動車関連へのソリューションに注力。

原料準備、乾燥、計量、製造、充填等の一通りの工程を少ない人数で、ほぼ手作業でこなしていかなければならないため、朝6時から日付が変わるまでの作業が当たり前であったという。スイスから来日していた技術者の協力も不可欠であったが、英語に堪能な技術者はいなかったため、身振り手振りや化学用語を交えながらのコミュニケーションがとられ、昼夜に渡っての開発が進められた。

1日1,500本のカートリッジを手詰めで充填する作業が続く等、「顧客の現場に必要な製品」を開発し生産していくシーカのスタイルを、当時の設備と人員で貫くことは容易なことではなかった。しかし、こうした地道な努力により、シーカフレックス®を生産する技術は完成していった。1980年代には自動車の製造ラインに導入される等様々な分野への進出が進み、主力製品となっていた。

リーマンショック後、多くの企業が海外へ工場を移転していく中で、品質とソリューションを重視する日本シーカ(株)は日本国内で生産することこそ、最高のクオリティを維持できると判断。2009年、平塚工場にシーカフレックス®の新製造ラインを増設し、生産能力を大幅に拡大させた。

サステナビリティへの挑戦

シーカフレックス®に代表される弾性接着・シーリング材は、振動の減衰と耐腐食性によって製品の長寿命化を実現し、さらに軽量化やデザイン性向上等の特徴を持つ。また気密性によってガスや液体・熱冷気の流出を最低限に抑え、全体の温室効果ガスの排出量を減らすことができる。

シーカグループではこの技術をさらに高めていき、次の100年に向けたサステナブル(持続可能)な発展への挑戦に力を注いでいる。

日本シーカ(株)

代表取締役社長 大場 孝一

「Innovation & Consistency」(革新と継続)のポリシーで長期的視野に立ち、最先端の技術やサービスを提供し続ける。

【工業製品本部】〒108-6110 東京都港区港南2-15-2
品川インターシティ B棟10F Tel : 03-6433-2314
<http://www.sika-japan.co.jp>



シーカ
フレックス®
-221
多目的に使用できる
弾性シーリング材

知りたい

そこが 第14回

ニューヨーク市の新しいイエローキャブ「NV200」とは？

映画等でニューヨークのシーンが出ると、大きな黄色のタクシーが出てくるのを良く見かける。通称イエローキャブと呼ばれている、そのニューヨーク市のタクシーは時代とともに形も変化しており、特に古い映画ではイエローキャブの型式の違いにより時代が判り、懐かしい想いをすることもある。

そのイエローキャブの次期型に日産自動車㈱のNV200が選定されたというニュースがあった。タクシーは働くクルマの一種であり、当会会員での製造も多いため、どの様なクルマか？を調べた。



日産自動車メキシコ工場で生産。
予定販売価格は29,700ドル。

Q イエローキャブの変遷は？



懐かしいチェッカー・キャブ

1990年代前半の
シボレーカプリ



現在、9割を占めるフォード
クラウン ビクトリア

ニューヨーク市のタクシーは現在約13,000台が走行しており日々60万人の人が利用し、年間走行距離は8億kmに達し、地下鉄とともに市民や旅行者の足となっている。そのタクシーはニューヨーク市タクシー・リムジン委員会が選定している

1950年代後半から1982年までは、チェッカー社が製造するタクシー専用車「チェッカー・キャブ」が大勢を占めていた。チェッカー・キャブの生産終了後の1980～1990年代はGM社の大型セダンシボレーカプリが多くを占めた。現在は、14車種をタクシー用車両として認定しており、タクシー事業者がその中から選択することができるが、大型セダン「フォードクラウン ビクトリア」が9割以上を占めている。他にはSUVタイプのものから、ミニバンタイプ、ハイブリッド車まである。

ニューヨーク市では安全、環境、利便性を向上させるため、次世代タクシーの検討を進め、コンペでNV200に決定、今後は14種類のタクシーを10年間で、全てNV200に統一していく計画とのことである。

Q ニューヨーク市が示した次世代タクシーの要件とは？

ニューヨーク市が描いた未来像

タクシーの刷新を通して

市内の道路渋滞の緩和や
CO₂の緩和を図りたい

日々60万人の利用客のために
快適性や安全性を高めたい



- ① これまでにない革新性と快適性を実現すること
- ② 最高の安全性能を確保すること
- ③ 環境へのインパクトを低減すること
- ④ 道路上での占有面積を最小化すること
- ⑤ 誰でも使いやすいユニバーサルデザインを追及すること

プロジェクトの流れ



Q NV200の特長は？

- ★ ミニバンスタイルで広い室内と広大なラゲージスペース
- ★ オートステップや手すり等のユニバーサルデザイン
- ★ 両側スライドドアによる乗降性向上
- ★ 屋根のパノラミックルーフによる乗員視界向上
- ★ 後部観音ドアによる荷物積み下ろし性向上
- ★ 2000ccエンジンでの低燃費



コンパクトボディによる大幅な燃費改善とCO₂の削減



シートは上質かつ抗菌仕様となっている。圧倒的に広い足元スペースには所持品確認をサポートする足元照明が付いている。



乗降を容易にするスライドドアは不意の開閉リスクの低減にもなり、車椅子への対応も実現した。また天井はニューヨークの街並みを楽しめるようパノラミックルーフとなっている。

Q 主な装備は？



前席と後席の仕切りは防弾仕様

- 防弾仕様のアクリル製の前席～後席パーティションボード
- 前席、後席SRSカーテンエアバッグ装備
- 摩天楼が見えるパノラマルーフ
- 携帯端末用12V電源、USB電源
- 後席～前席会話システム
- 後席専用エアコン
- リアシートヒーター
- リアビューバックモニター付きNAVI
- 汚れ難くメンテナンス性の良い抗菌仕様シート

Q 他の国では？

今夏のロンドンオリンピックのテレビニュースを見ていると特徴ある形状のロンドンタクシーがいたる所で見られた。1日30万人の足として、専用タクシーが2万2千台走行している。旧型までは全車黒色塗装のため通称「ブラックキャブ」とも呼ばれていたとのことである。

もともとは山高帽のまま乗車できるようにと、室内高さを高くなったため、独特のスタイルになったとのことである。

更に、後席シートは3人乗車に加え、後向きに2人が乗車可能な折り畳みシートを装着しており合計後席に5人乗車できることが特長となっている。

ロンドンタクシーインターナショナル社(LTI社)が生産しており、2007年以降は新型のTX4が生産されている。

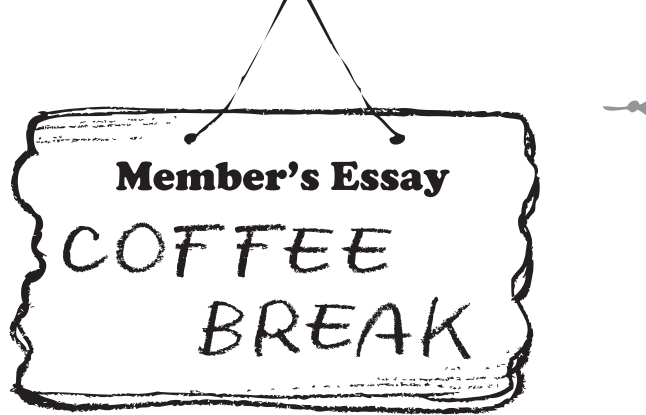
なお、日産自動車ではNV200のロンドンタクシーへの投入も検討中で、2012年後半にはロンドンタクシーとしての認可を受け、2013年後半より運行を開始する見込みとのことである。



2007年～現在 LTI社 TX4
全長4,566×全幅1,783mm×全高1,823mm
2500CCディーゼルエンジン



旧型 オースチンFX4(1958～1997年)



一人旅

コーワテック(株) 綿貫 肇

大体のコースと日程を決めて、後は自分の思うままに自由に行動する。見たい景色があれば好きだけ見て、面白そうな所があれば寄り道して、疲れたら休憩する。誰にも文句を言われることなく、誰にも気を使わず自分の思うままに行動する。日常生活のストレスと煩わしい人間関係から解放される重要な時間。

いろんな旅のスタイルがあるが、私の場合、一番多いのがバイクの旅だ。バイクにキャンプ道具を載せて走る。バイクは一人旅には最高の乗り物だ。その土地の空気を直に感じながら走り、同じバイク旅の人と会話を交わし、荷物満載のバイクを見て地元の人が話しかけてくる。

雨に降られたり、宿泊場所が決まらず夕暮れが迫ってくる不安な思いもするがそれもいい思い出だ。

北の突端北海道宗谷岬、南の突端鹿児島県佐多岬、もちろん自走で走破した。なんだかんだで気が付けば沖縄県を除く日本全県を走破した。

バイク以外でも旅をする。

今までに心に残る最高の旅はアメリカ大陸レンタカーの旅。一か月半掛けてロスからフロリダそしてニューヨークそれからナイアガラに行き、カナダに入国してデトロイトから再びアメリカに入りロスに戻る、走行距離約二万キロの一人旅。ニューヨークのハイウェイから見た自由の女神には感動した。



変わったところでは四国八十八か所遍路の旅もある。来る日も来る日も歩くこと約1200キロ、45日掛かった。一生分歩いた感じだ。この旅もいろいろあった。精神的にも肉体的にも辛い日々だったがいろんな人に会い、いろんな経験をした。ご利益は無かったようだけどね。



愛車とたたずむ筆者

真剣に遊ぼう

(株)矢野特殊自動車 橋本 敬一

(株)矢野特殊自動車は働く車を作るモノ作りの会社です。車作りの仕事だからでしょうか。乗り物好きが多く勤務しているように思います。

私は、そんな乗り物好きな同僚たちの中でも特にバイクを趣味にしている仲間とミニバイクというジャンルでレース活動をしています。

ミニバイクレースとは125cc以下の原動機付自転車をを使って行われるレースのことです。

普通二輪に比べて車体がコンパクトでエンジンの排気量も小さいので、当然レース活動費用も少なくて済むという特徴があります。



とはいえ、決められた車両規制と予算の範囲内でも工夫を凝らした改造を施せば、時速120km以上のバイクに仕上げる事が可能

で、『ミニ』という言葉から想像するよりもかなり本格的なロードレースとなっています。

この趣味を始めたのは2008年の夏。バイク好きの会社の先輩からミニバイク8時間耐久レースに出ようと声をかけてもらったことに始まります。

同レースは熊本県にある本田技研工業(株)熊本製作所内のHSR九州というサーキットで毎年年末に開催されている出場数約90チームのミニバイク耐久レースです。

デビュー戦となったその年の年末は冷たい雨が降りしきる中、初出場ながら19位でした。

翌2009年は雪がちらつく極寒の中16位。

2010年は新調したバイクを駆り10位。

そして昨年末2011年はバイクの熟成度とライダーの経験値が増えてきたことが相まって3位、と4年目にしてようやく表彰台に上ることができました。

合言葉は『真剣に遊ぼう!』のもと、チームは当初から3名のライダーと5～10名のピットクルーという体制で挑み続けており、毎回レースが終わるとすぐにどうすれば順位を上げられるのか?どうすれば勝てるのか?をチームみんなで話し合い、そこから1年かけて体制を整え翌年のレースに挑んでいます。

皆で力をあわせて真剣にやれば結果はついてくる!

ミニバイクレースという趣味を通じてチームワークと目標に向かって真剣に向き合うことの大切さを学んでいます。

そして今年は表彰台の真ん中を目指し、更なるバイクの熟成とライダーのフィジカル強化に取り組んでいます。

気軽に仲間と始めることができ、追求すれば奥深い本格的なロードレースとしても楽しめるモータースポーツ=ミニバイクレース。興味のあるかたはぜひやってみてはいかがでしょうか?



3位入賞 表彰台左が筆者



チームで目標に向かって、真剣に遊んでいます

いけばなへの想い

岐阜車体工業(株) 岩水 たつ江

小原流でいけばなを習い始めて、かれこれ19年になります。きっかけは、今は亡き祖母がいけた花でした。「私もこんな花をいけてみたい。」たまたま近くの花屋さんで教室を見つけ習い始めたのが、小原流との出会いでした。当時はまだ高校生でしたからそれほどの意欲はなく、ただ器に飾る花の美しさと飾る楽しみだけだったように思います。



筆者と作品

そんな私の意識が変わり始めたのは、社会人になり、支部の研究会に参加するようになった頃からです。研究会では級ごとに課題を与えられ、制限時間内にお花をいけ、それを講師の先生に採点していただきます。いけ方や花材は決まっているのに、枝ぶり、花の表情、間の取り方、またその人の個性で作品が変わります。研究会で他の人の作品を見ることにより視野が広がり、回を重ねるごとに自分の感性や技術に変化が出てきました。今では支部の研究会だけでなく、地区別の研究会にも参加しています。

最近、素晴らしい先生と出会いました。その先生との出会いが、私のいけばな人生をまた変えようとしています。何でもそうですが、いけばなも奥深い世界です。終わりはなく、生涯勉強です。私もいつか生徒を持ち、小原流の素晴らしさを伝えていきたいと思っています。



KYB(株)
特装車両事業部 設計・生産技術係
こばやし たかひろ
小林 貴裕さん



現場との距離が近く、完成までの過程が見られて嬉しい!

バスに乗ると必ず床材を確認してしまします!

ロンシール工業(株)
産業資材部
なす ゆみこ
那須 由美子さん



Q1 どんなお仕事ですか。

ミキサ車の架装設計やオプション製品の新規設計等を担当しています。オプション製品の依頼には様々なものがあり、気に入っていただけるものを設計するのに苦労することもあります。お客様に満足していただけるよう日々奮闘中です。

Q2 仕事で楽しいときは

現場との距離が近いので、設計したものが逐一見られるところです。自分で設計した部品が作られ、組み上がり、1つの製品が完成するまでの過程を間近で目にできることは、設計者として嬉しいことであり、非常に勉強にもなります。

Q3 仕事でつらいこと

図面に不備があり、製造ラインを止めてしまったことです。最終的な納期には間に合い、何とかお客様に製品を納めることはできましたが、ラインの方だけでなく後工程の方にも遅れた分のしわ寄せがいき、たくさんの方に迷惑をかけてしまいました。自分のしている仕事の重要さと責任を学びました。

Q4 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は?

ミキサ車の新規架装設計を初めて任されたときです。それまでは先輩の補助として与えられた仕事をしていましたが、始めから一人で担当することになり、とにかく夢中で図面を描いていました。時間はかかってしまいましたが、無事に製品ができあがり、自信につながりました。

Q5 御社のPRをしてください!

昨年は、1つの節目として工場創立40周年とミキサ車生産台数累計10万台を達成しました。これからもKYBの振動制御技術や油圧技術を通して、“安全”“快適”に一人でも多くのお客様に喜んで頂けるもの作りに全力で取り組んでいきたいと思ひます。

Q1 どんなお仕事ですか。

車両床材を生産し、お客様から注文を受けた発注書に基づいて出荷する業務・営業事務を全般にしております。

Q2 仕事で楽しいときは

楽しいときといえるかわかりませんがバスに乗ると必ず床材を確認します。自分の会社の床材だとやはり嬉しいです。バス会社と自分が出荷した床材を確認し、完成した内装を見るとこのようになるのかと感動します。また、車道に止まっている特装車をじろじろ見ます。これは職業病といえるかもしれません。

Q3 仕事でつらいこと

お客様の注文通りに商品を出荷出来なかった時です。出荷が出来ない場合、代理店と施工をするすべてのお客様にご迷惑がかかるからです。出来る限りお客様の希望通りに出荷できるように最善を尽くしたいです。

Q4 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は?

カタログを改定する時に自分の意見を取り入れてもらったことです。普段仕事をしていて感じたことや、お客様に指摘されたことを思い出して営業に提案しました。自分の提案した内容が反映されたカタログが出来上がってとても嬉しかったです。

Q5 御社のPRをしてください!

大型、中型、小型バス、各種特装車用の床上張り材のラインナップを豊富に取り揃えておりますので、何かお困りなことがございましたら、お気軽にご相談下さい。専門のスタッフがお客様のニーズに沿った商品をご紹介します。国内生産のメリットを生かし、お客様のご意見を反映した製品の開発を心がけております。

DATA FLASH

2012年1月～6月 会員生産状況概要

※昨年は、東日本大震災が発生し、生産が激減したため、前年比較の数字はあまり意味がないため、2年前比較やリーマンショック前比較('08年)とする。

① 合計

- ・1月～6月の累計台数は大震災の影響を受けた対前年比較で62%増、2年前の'10年比較で6.7%増(リーマンショック前の'08年比較では16%減まで回復)
- ・直近は復興需要や補助金制度で好調

② 非量産車合計

- ・1～6月の累計台数は対前年比51%増、2年前の'10年比較でも27%増
- ・車種別では復興需要の関係で特装や平ボデーが好調である。
- ・直近の6月は12,183台とほぼリーマンショック前に近い台数('08年6月比13%減)

③ 特装車

- ・直近の3か月はリーマンショック以前の'08年同月とほぼ同等、特に復興関連車種のダンプ車/ミキサ車が好調
- ・最近の傾向として、中型ダンプ車の中でレンタカーの占める割合が多くなっている。

④ 特種車

- ・1月～6月の累計で対'10年比で20%減(車椅子移動車2.9%増、緊急用車43%減、その他12%減)
- ・直近の3か月平均はリーマンショック以前の'08年と比較して13%減となっている。

⑤ 平ボデートラック(除くシャシメーカー標準車)

- ・1月～6月の累計で対'10年比で76%増(復興需要とエコカー補助金のため増加)
- ・多目的に使用できる「普通型あり」が増加している。

⑥ バン

- ・1月～6月の累計で対'10年比で18%増
- ・直近の3か月平均はリーマンショック以前の'08年と比較して11%減であり、需要が安定している。

⑦ トレーラ

- ・1月～6月の累計で対前年比で7.5%増(昨年の大震災の影響による減少がなく、昨年と比較)
- ・直近3か月では、前年比3.7%増、'08年との比較では45%減となった。

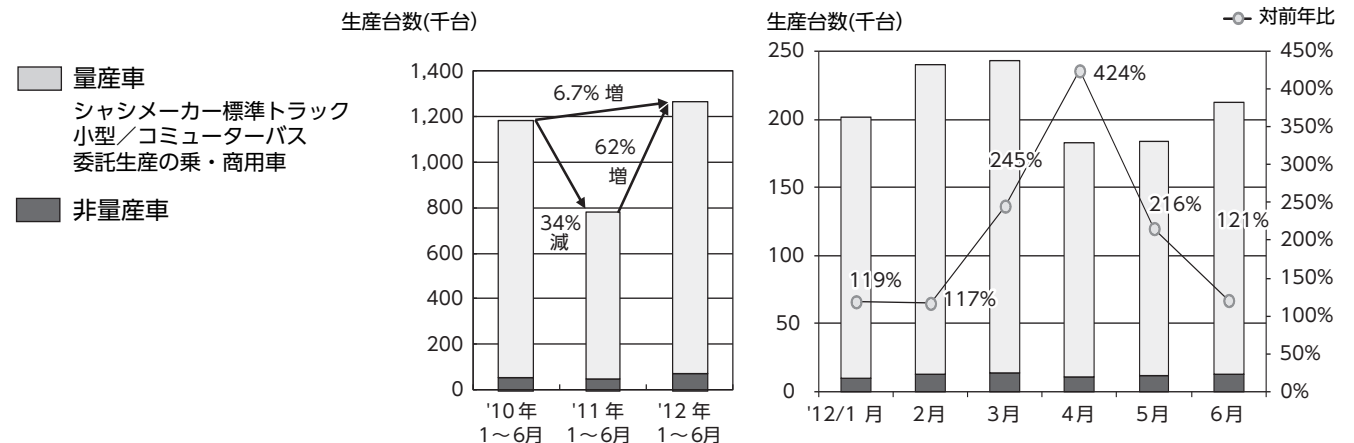
⑧ 大中型バス

- ・1月～6月の累計で対'10年比で13%減
- ・5月には、本年7月の座席関係法規改正前の需要増で観光用が対'10年比で67%増となったが、6月には反動減で47.9%減となった。

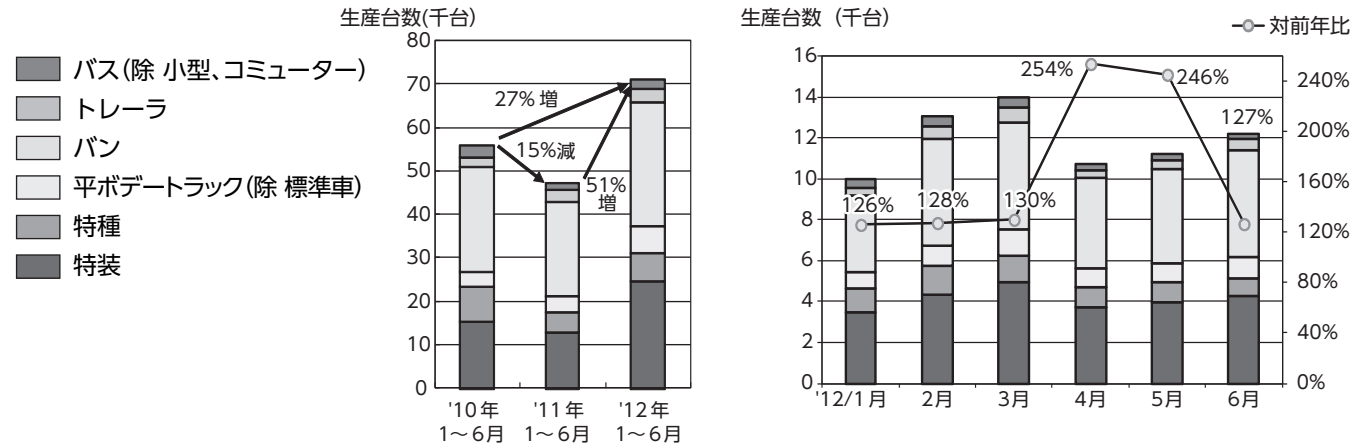
⑨ 小型車(小型部会員の委託生産の乗・商用車)

- ・1月～6月累計で対'10年比6.1%増となっている。
- ・直近の3か月は、リーマンショック以前の対'08年比で16%減となっている。

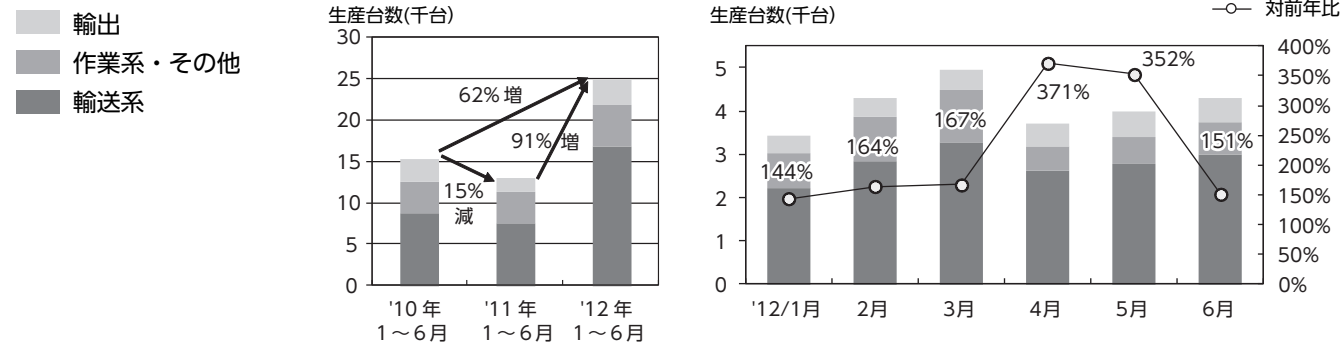
合計(非量産車+量産車)



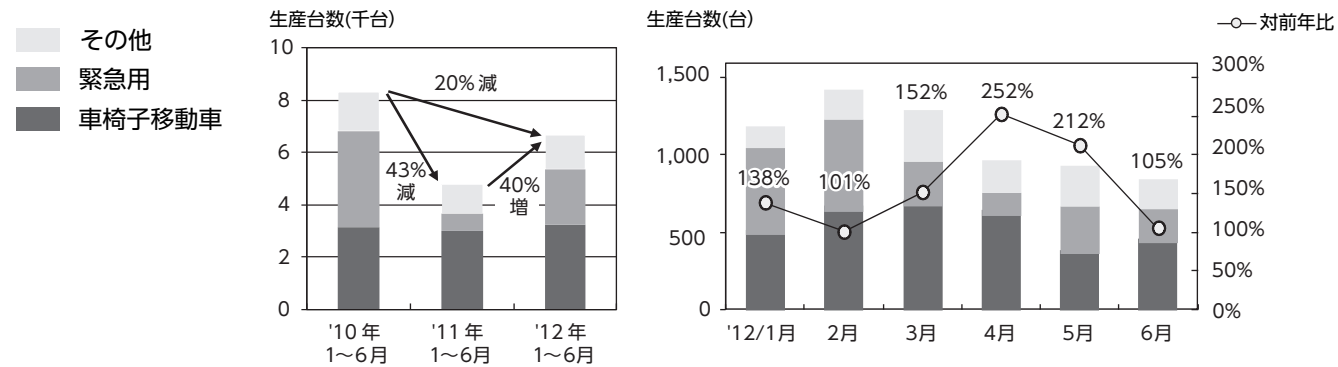
非量産車合計



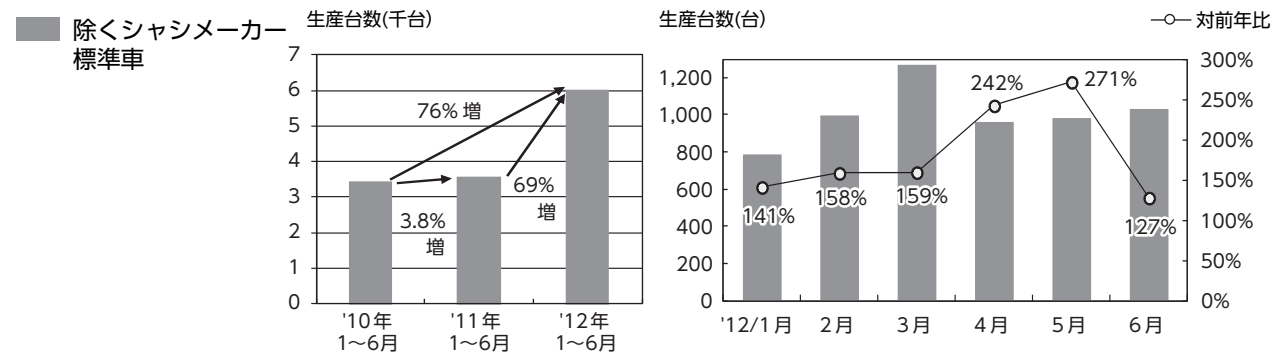
特装車



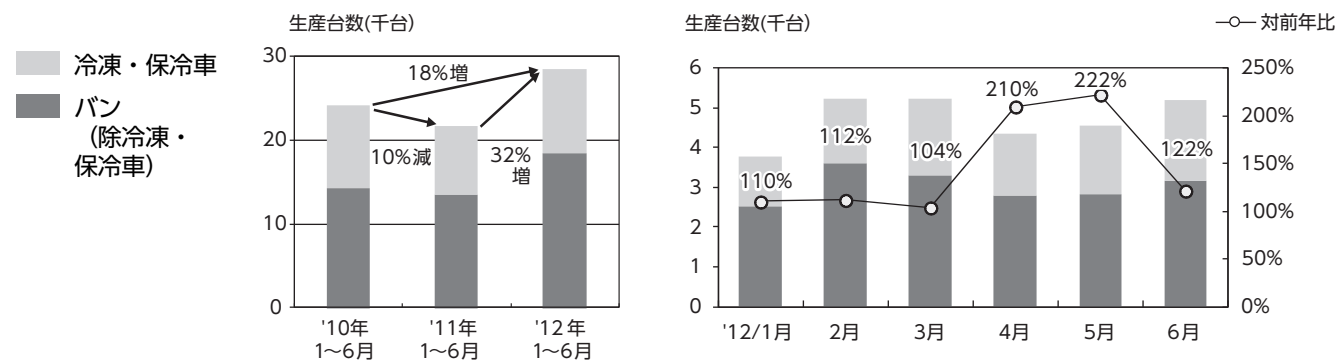
特種車



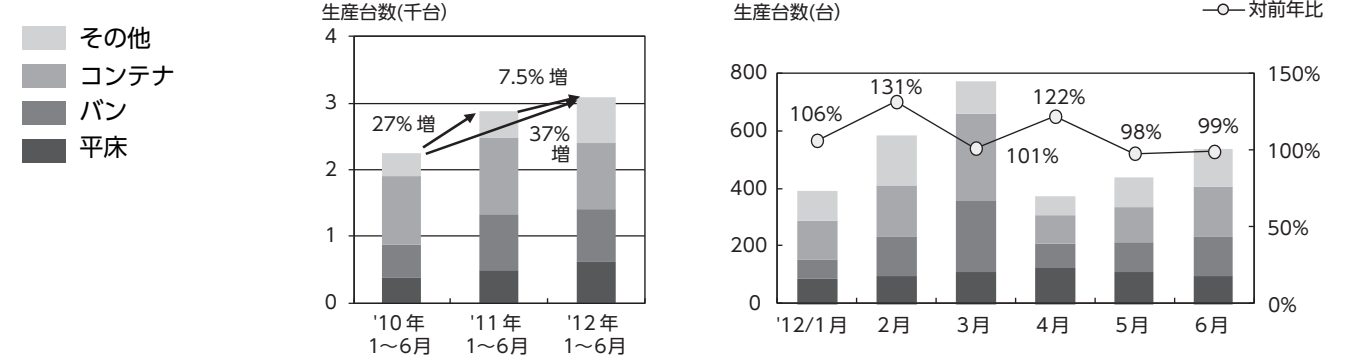
平ボデートラック



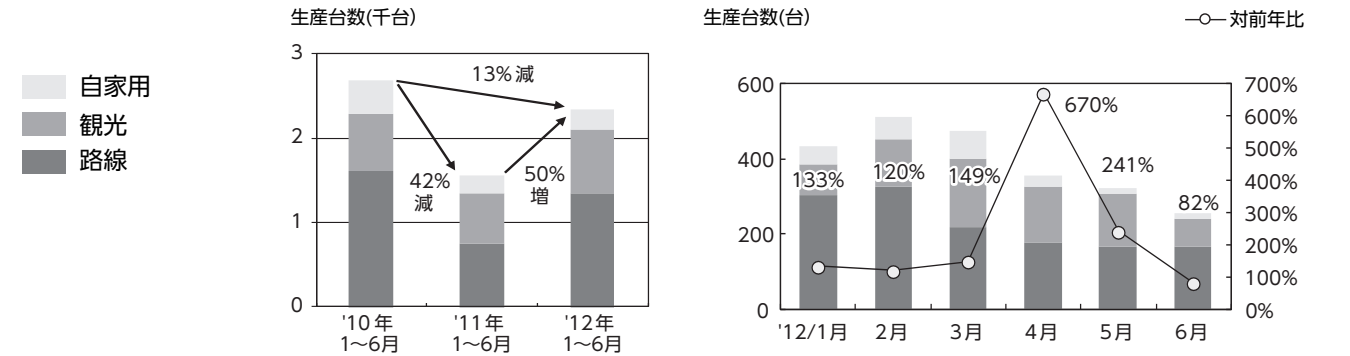
バン



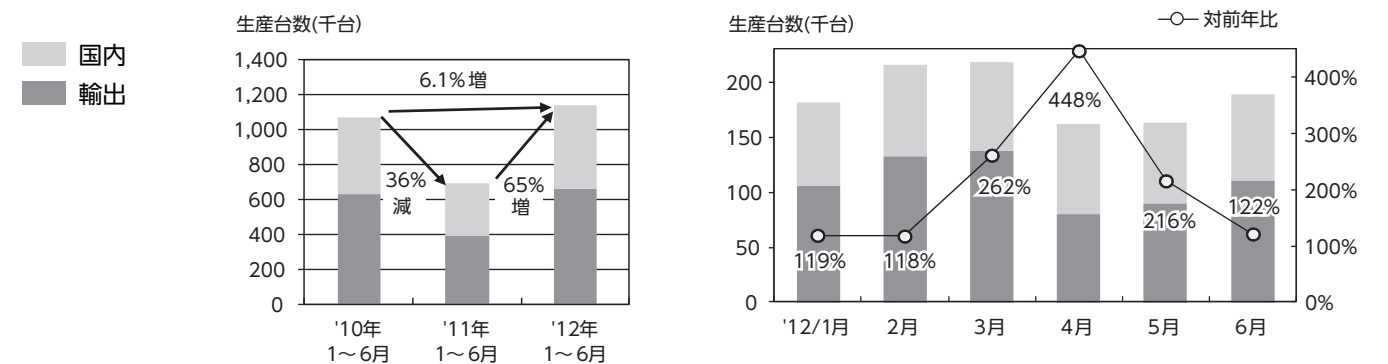
トレーラ



大中型バス



小型車(委託生産の乗・商用車)



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、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ので、下記サイトをご覧ください。

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



2012年度 秋季会員大会のご案内

- ◆日時 2012年11月28日(水) 15:00～18:30
- ◆場所 浜松町東京会館
東京都港区浜松町2-4-1 世界貿易センタービル39階 TEL:03-3435-2611
JR山手線・京浜東北線「浜松町駅」
都営地下鉄大江戸線「大門駅」
- ◆講演会内容 「大型トラック・バスの需要動向と架装メーカー殿に望むこと」(仮) 講師: いすゞ自動車(株)殿
- ◆参加費 無料
- ◆申込み 当会ホームページに掲載する用紙、または会員へ郵送する用紙にてお申し込みください。

編集後記

9月になっても猛暑はまだまだ続く様子であるが、8月の中大型貨物登録台数は4,400台弱、前年比31%減と急減速となった。14か月振りに前年割れ、絶対値も4-6月期の年7万台ペースから5万台強のペースと急減し、エコカー補助金の反動とともに旺盛であった復興需要も一段落の感がある。

予測されていたことではあるが、実際に停滞傾向となると我々の対応準備は十分であるか? 若干不安も出てくる。本年度から車体業界の活性化を目指し、「将来ビジョン検討委員会」を発足させ活動を開始した。現在、市場動向のまとめ作業が終了しつつあるが、残念ながら市場の見通しは明るいとは言えず、それを前提とした対応検討を早急に進めていきたい。

7月の理事会において5社の新入会が承認され、10月の理事会でも数社が入会予定であり、我々の仲間が増え、たいへんうれしい限りです。入会目的の多くは「法規情報、業界情報の入手」が多くを占めており、厳しい経営環境が続く中、その期待に応えられる様、当会からの情報発信を更に充実させていきたい。(橋本)

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、軽自動車検査協会及び自動車関係団体となっております。

広告掲載会社

株式会社オートワークス京都 ……表2
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

AUTUMN 2012 秋

2012年9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

表紙写真について

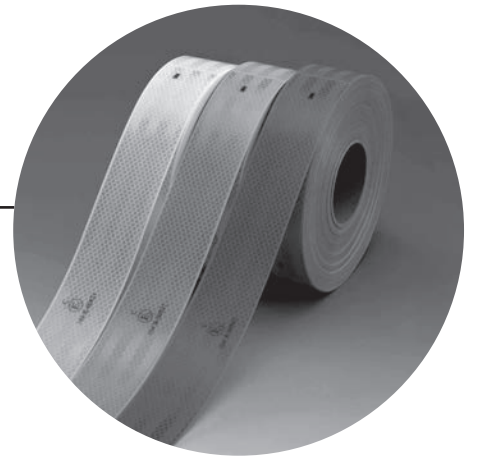
チップフラップ

山田車体工業(株)

製紙原料や家畜飼料、穀物等を運搬するためにルーフ上部を格子状に空け、そこからチップをホッパーなどで投入し、傾斜ダンパーにより積荷のチップを降ろすことができるようにした車両です。また、汎用性を高めたことで帰り荷を選ばず効率の良い輸送を可能としました。

美しさと安全性の両立

Beauty & Safety スリーエムからの提案です。



夜間や薄暮に多発するトラックなど大型車両の事故。車両の視認性低下が原因のひとつとなっています。夜間の事故防止には再帰反射材による車両マーキング(線状再帰反射材、輪郭再帰反射材、特徴等表示再帰反射材)が不可欠です。その効果は様々な研究報告により明らかになっています。

わが国では「道路運送車両の保安基準」でその取付要件が規定されました。すでに欧米では多くの国々で取付要件が規定されており、義務化された国もあります。スリーエムではこの基準に適合した(※Eマーク付)＜スリーエム＞ダイヤモンドグレードコンスピキュエティ反射シートと＜スリーエム＞反射シート680Eシリーズを提供しています。また、スリーエムでは従来より車体のボデーをPR媒体として活用するフリートマーキングシステムの概念を提案し、＜スコッチカル＞フィルム、＜コントロールタック＞プラスフィルムおよび＜スコッチプリント＞グラフィックスを提供してきました。トラック輸送の有効性、重要性が今後さらに見直される傾向にあります。今こそ安全性とPR効果がキーワードの車両マーキングとフリートマーキングの採用を検討する時期です。

スリーエムダイヤモンドグレード™
コンスピキュエティ反射シート

スリーエム反射シート680Eシリーズ

スコッチカル™ フィルム

コントロールタック™ プラスフィルム

事故減少に対するコンスピキュエティ反射シートの有効性に関わる研究報告

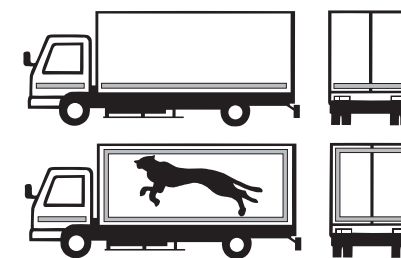
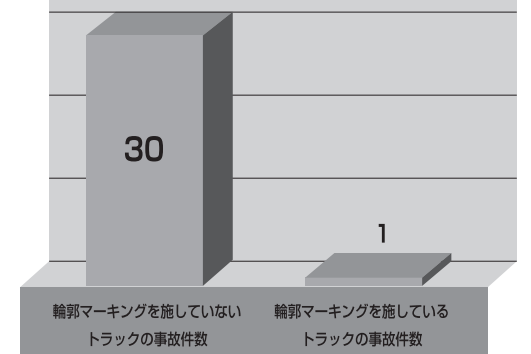
■ヨーロッパにおける研究報告

- 夜間や薄暮におけるトラックの側面・後面への衝突事故の約40%が「みられやすさ」(コンスピキュエティ)不足により発生している。
- 再帰反射材の輪郭マーキングを施したトラックの事故件数は、施していないトラックの事故件数の約1/30だった。

■米国における研究報告

- 再帰反射材による車両マーキングは重量トレーラーの側面・後面への衝突事故を約30%減少させた。特に夜間では約40%減少させた。

■事故件数対比



※Eマークとは: 国連の車両等の相互承認協定規則(ECE)R104の要件に適合した製品に付記することができるマーク。このマーク入りの製品は「道路運送車両の保安基準」の細目を定める告示、別添105」に定める技術基準に適合している製品でもあります。



住友スリーエム株式会社 交通安全システム事業部

本社 158-8583 東京都世田谷区玉川台 2-33-1
電話 (03) 3709-8357
URL: http://www.mmm.co.jp

3M