

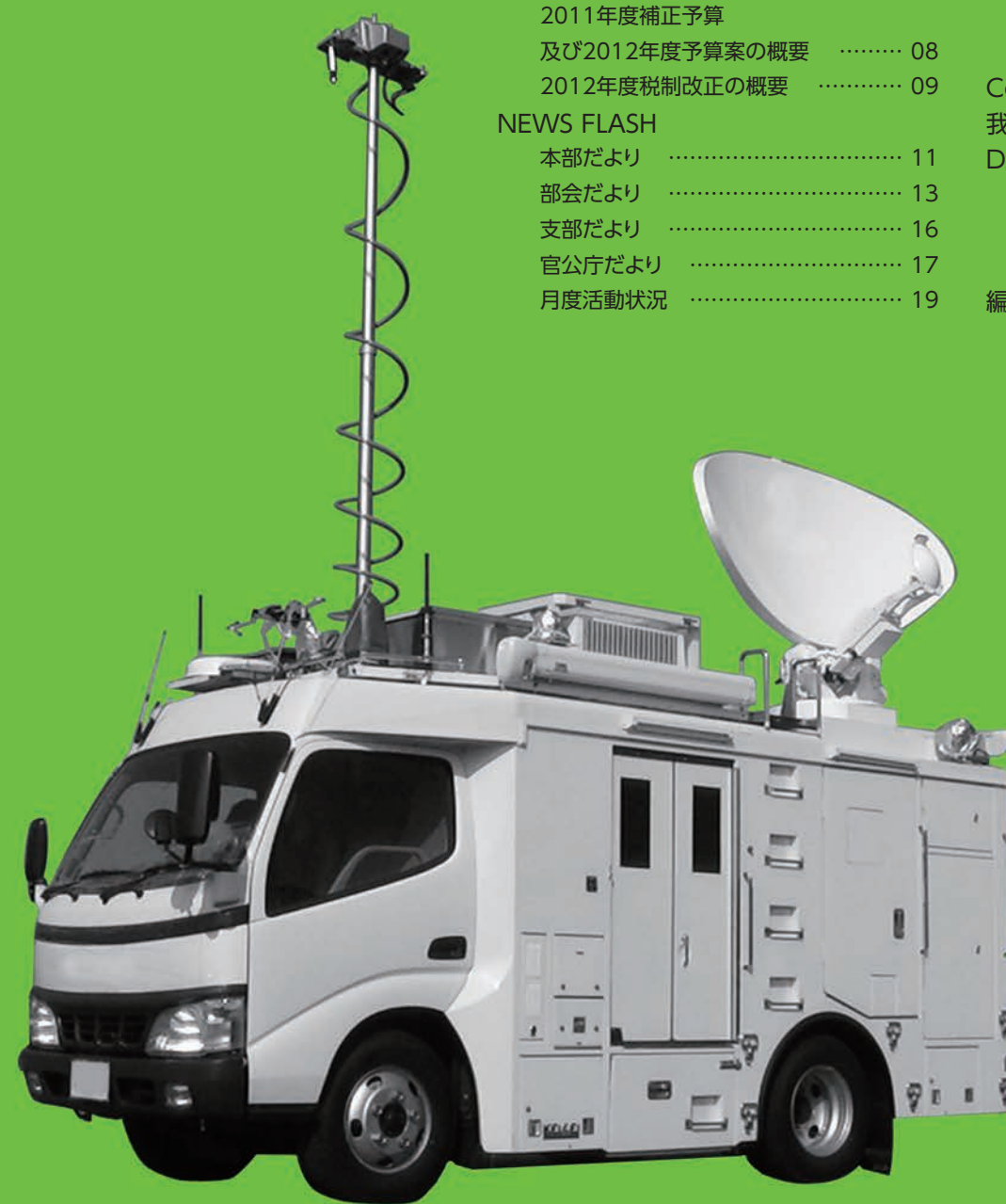
車体 NEWS

SPRING 2012 春

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.

CONTENTS

巻頭言	02	Net Work	
NEWS 特集		vol.66 竹腰工業(株)	23
第5回技術発表会	03	VOICE	
2011年度補正予算		(株)矢口製作所	25
及び2012年度予算案の概要	08	(株)小糸製作所	26
2012年度税制改正の概要	09	Coffee Break	27
NEWS FLASH		我が社の元気人	29
本部だより	11	DATA FLASH	
部会だより	13	2011年4月～2012年1月	
支部だより	16	生産状況概要	30
官公庁だより	17	編集後記	33
月度活動状況	19		



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



**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、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。

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。



交通エコロジー・モビリティ財団

〒102-0076 東京都千代田区五番町10番地五番町KUビル3階
Tel : 03-3221-7636 <http://www.ecomo.or.jp>

スケッチしてごらん。 豊かな緑、澄んだ水、さわやかな空。

素敵な風景がいつまでもいつまでもスケッチできる。
そんな自然環境を育み、次の世代へとつないでいきたい。

わたしたちはこれからも、この思いをのせた製品開発に
「応え」「創り」「挑み」続けることで、
社会に貢献してまいります。



環境負荷低減型の各種機器・システムで、地球温暖化対策を応援します。

新明和工業株式会社

<http://www.shinmaywa.co.jp>

営業統括本部

〒230-0003 横浜市鶴見区尻手3-2-43

☎(045)575-1035 FAX(045)575-0805

北海道支店 ☎(011)641-0511

東北支店 ☎(022)237-7551

関東支店 ☎(048)651-9741

東京営業部 ☎(03)3842-6120

中部支店 ☎(052)231-2201

関西支店 ☎(06)4807-5530

中国支店 ☎(082)282-7176

九州支店 ☎(092)411-5461

巻頭言



バスを取り巻く環境と将来像

だんの たつ お
バス部会長 團野達郎
ジェイ・バス(株)・代表取締役社長

この度、バス部会長を仰せつかりました。現在、バス部会は会員5社により運営、活動しており、参加会社数からしますと、各部会の中ではいちばんコンパクトな集まりです。

バスを用途別に大きく括りますと、路線バス、観光バス、自家用バスとなります。人々の足となる路線バスは1990年代をピークに年々バスの利用乗車人数が減少し、これに伴い路線バス需要そのものも減少傾向に歯止めが掛からない状況です。都市部では乗用車の飽和状況や環境課題等により横ばいもしくは微増傾向ですが、地方においては乗用車の普及によりバス乗車人口が減少し、路線バスを運営する会社は大変厳しい経営を迫られています。観光バスにおいては利用人口も大幅な増減なく、需要は横ばい状態です。しかしながら観光産業はその時の景気状況や社会現象により、短期間に増減を繰り返します。

昨年3月の東日本大震災では多くの路線バスが被害を受け、全国からの数百台にのぼる車両提供支援もあって路線維持をしていますが、新たな車両を導入するまでの復興計画は未だ見えない状況です。観光事業も風評被害により国内はもとより海外からの観光客も激減し、観光バスの需要も低迷しました。自家用バスも景気減速による購入の見送りが響いています。それでも乗用車やトラックの需要回復に遅れること半年、昨年末頃からやっとバス需要が伸び始めました。しかしながら大震災の影響は大きく、今年度のバス総需要は昨年度の数字を大きく下回ることとなりそうです。

このような国内事情にあって、もうひとつの懸念は海外からの観光バス攻勢です。円高ウォン安を背景に、韓国製バスが日本国内にじわりと浸透はじめています。価格の安さや品質の向上は、これからの市場競争においても脅威となるでしょう。我々国内メーカーは更なる改善努力が求められます。以上のように、バスを取り巻く環境は、決してバラ色ではありません。

バスの将来像

しかしながら、バスは住民すべての足として又高齢化社会に向けての優しい乗り物としての公共的役割をになうものとして、これからも支えていかねばなりません。そのためには人に優しく、環境に配慮したバスが求

められます。誰もが乗降しやすいノンステップバスや地域のコミュニティバス、環境面ではCNGバス、ハイブリッドバス、更にはEV(電気)バス、燃料電池バスと新たな取り組みが始まっています。長距離移動にあつては航空機や列車に対抗して、より快適な移動空間を持った観光バスや長距離都市間バスが期待されます。

このようなお客様のニーズに答えてこそ、バス需要の回復と信頼に繋がるものと信じます。われわれバス車体メーカーにあって、小型バスは数多くの海外輸出をしていますが、大型中型バスにおいては、まったくと言ってよいほど完成車の輸出は手掛けていません。

かつては東南アジアや中近東、南米地域にまで完成車のバスが輸出されていました。バスの国内マーケットは縮小傾向ですが、海外バス需要は旺盛です。現地組立生産が主流となっていますが、コストパフォーマンスさえ乗り越えれば、日本のバスの品質技術面では世界トップクラスのバスが提供できるでしょう。夢広がる話ではありませんか。

明るく・楽しく・元氣良く

昨年の未曾有の大震災やタイの洪水被害等により、一時は日本国全体が沈んだ雰囲気になりました。経済活動は停滞し、われわれ製造会社も製品が造れないという惨状でした。しかしながら気持ちだけは途切れることなく明日をめざして立ち上がろうという日本人魂を、あらためて認識した年でもありました。“上を向いて歩こう”が巷に流れ、AKB48が日本中に元氣をもたらし、街も産業界も活氣を取り戻しつつあります。

私自身も今年度の年頭の挨拶の中で「明るく・楽しく・元氣良く」をモットーに、明日に向かって頑張ろうと呼びかけました。今年こそは飛躍の年であって欲しいと思います。われわれの造るバスが、日本全国津々浦々で元氣良く走る姿を思い描いて、日々前進していきたいと考えます。ちなみに「明るく・楽しく・元氣良く」のモットーは当会水嶋会長が講話の中でも話され、感激して拝聴した記憶があります。

バス部会も少数精鋭のなかで、車体工業会会員各社のご協力をいただきながら、自動車産業発展の一翼をになうべく活動してまいります。

第5回技術発表会を開催

中央技術委員会(委員長・筆谷高明・極東開発工業(株)取締役社長)では、1月20日にくるまプラザにおいて「第5回技術発表会」を開催した。

筆谷委員長は開催の挨拶の中で「東日本大震災の復旧工事がスタートし当工業会も最大限に頑張って対応していきたい。また、日本はTPP参加表明をしたので国内、海外でもグローバル競争が繰り広げられることになり各分会で技術の向上、研鑽を目指していくために本発表会が役に立てばうれしい。」と述べられた。

発表会には過去最高の94名が参加し、新技術や新商品の紹介など、各社より幅広い分野での発表が行われた。



筆谷委員長

医療機器搬送用リフト装置の開発について

新明和工業(株)

特装車統括本部 開発部
古川 威氏



ワンボックス車用のリフト装置は従来より製品としての設定を行っていたが、本開発の要求案件である「背の高い医療機器をワンボックス車に積み込む」の対応可否を検討したところ、従来のリフト装置では荷台に載せて上昇させると車両のバックドアに干渉してしまい、積み込みが不可能であった。(図1)

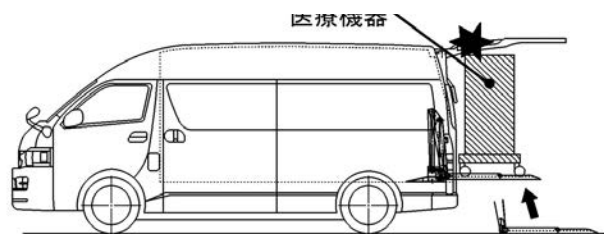


図1 従来型リフト装置

このことから背の高い医療機器でもワンボックス車に積み込めるように、リフト装置自体によって、医療機器を倒してから車両内に引き込み、最終的に横向きの状態で運搬

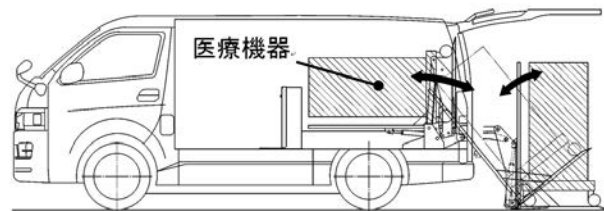


図2 新型リフト装置

する機構を検討し、製品化を行った。(図2)

このように背の高い荷物を横向きにすることによって、車両自体の高さも小さくすることができ、より運転のしやすい小さい車両の選択ができるようになった。

また、横向きにしたことで荷台部分のスペースを有効に活用することができるなど、多くのメリットができた。(表1)

	車両の大きさ	作業の安全性	車両内での固定
横積み搬送	○(標準ルーフ車)	○	○(不要)
縦積み搬送	×(ハイルーフ車)	×	×(必要)

表1 横積み搬送のメリット

ユーザー要求に応えるためには視点を変えた発想が必要であり、今後も今回の経験を活かし、製品開発を行っていききたい。

製品の特長は次のとおり。

特長

1. 医療機器をキャリア(荷台)にベルトで固定した後に、リフト装置で自動的に車内に横向きに格納し、そのまま車両の走行が可能。(写真1～3)

2. リモコンスイッチのボタン操作で自動的に格納と引出し操作が可能。(ただし、スイッチを離せばどの位置でも停止する)
3. 車内に格納後、レバーの操作によってキャリアが車両に固定され、狭い車内で医療機器の固定作業が不要。(写真3)
4. 各医療機器の形状に合わせたクッション材を使用し、リフト作動時や車両走行時の振動に対応。
5. 緊急時にもハンドポンプと手動バルブにより操作が可能。
6. 医療機器の形状、重量に関わらず、リフト装置は一定の速度でゆっくり作動可能。

外観



写真1 接地状態



写真2 作動途中状態



写真3 格納状態

トレーラ横転抑制装置(ROC)機能の有効性について

東急車輛特装(株)

生産本部 設計部 主査
曾我 昌道氏



1. はじめに

横転事故の原因は、カーブ走行時のスピードオーバー、運転者の一瞬の判断、操作ミス等が考えられるが、連結車であるトレーラの場合、運転者が横転の危険を察知するのが遅れ適切な操作ができず重大事故につながる危険性が高い。

この対策として、EBS(電子制御)ブレーキシステムに内蔵する横転抑制装置(ROC)があり、その有効性をエアサ

スペンション装着トレーラの走行試験で2010年に確認したが、国内保有トレーラの70%を占めるメカサスペンション(リーフサスペンション)装着車へ普及促進のため、メカサスペンション装着トレーラの横転抑制機能の有効性を、昨年8月に日本自動車研究所(JARI)城里テストコースで走行試験を行い確認した。

2. メカサスペンション用横転抑制装置(ROC)の特徴

ROC(「Roll-Over-Control」の略称)とは、EBSコントロールがトレーラの挙動を検知し、不安定な姿勢と判断した時に自動的にブレーキを制御し安定性を向上させ、横転を抑制する装置である。

メカサスペンション用ROCの特徴は、リーフスプリングのたわみをトレーラ車軸中央に取付けたハイトセンサにより軸重に換算して検知することである。

(エアサスペンション用ROCはエアスプリング内圧を軸重に換算して検知する)

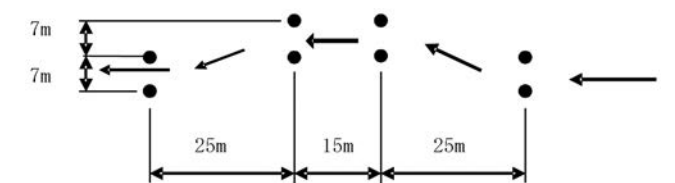
3. 試験概要

走行試験は、2010年に実施した走行試験と同じく、2回車線変更をする「ダブルレーンチェンジ試験」と、半円旋回を行う「Jターン試験」を、リーフサスペンション装着20ft/40ft兼用海上コンテナ載せ3軸セミトレーラで実施した。

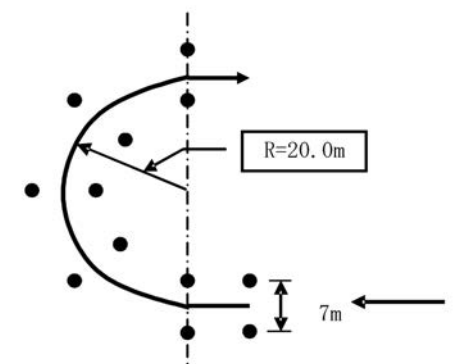
各走行試験コース概要を3-1.に示す。

3-1. 試験走行コース

3-1-1. ダブルレーンチェンジ試験



3-1-2. Jターン試験(旋回半径20mR)



3-2. メカサスペンション用ROC有効性確認の結果

実車走行試験では以下の挙動が確認できた。

- ① ROC機能なしでは、写真1の様に旋回時にタイヤが浮き上がり横転状態となった。

② ROC機能ありでは、自動でブレーキを作動させることでトレーラを減速し、写真2の様にタイヤが浮き上がる事無く接地して横転の危険を抑制した。

以上より、メカサスペンション用ROCはエアサスペンション用と同様に、作動させることで車両横転の危険を抑制する効果があることを確認できた。

今回の確認結果を今後のROC普及活動に役立てていきたい。



写真1: ROC機能なし タイヤ浮き上がり有（横転状態）



写真2: ROC機能あり タイヤ浮き上がり無

LED室内照明の導入

ジェイ・バス(株)

受注設計部
宇都宮電装グループ
増淵 英治 氏



近年、電球や蛍光灯に対し省エネ、長寿命というメリットがあることから乗用車や住宅用照明としてLEDのニーズが高まりバス用照明としても製品の開発が望まれている。

1. 室内照明LED化へのユーザー要望

室内灯LED化のユーザー要望が多数寄せられており、その理由としては

- ①メンテナンスフリー
 - ②有害な水銀蒸気無しによる環境改善
 - ③省エネ
 - ④デザイン自由度向上
- などのメリットがある。

2. 課題

現在の法規要件として、保安基準第50条（旅客自動車運送事業用自動車）細目告示第77条にて室内灯照明の明るさに規定がある。（図1参照）

現在までLED化が進まなかった理由は法規上の問題点

として、室内灯は保安基準50条で、「電球5W／㎡ 又は、蛍光灯2W／㎡以上」と記載がある為、ワット表示のできないLED灯具は使用できなかった。そこで、LEDでも現状の蛍光灯と同等以上の明るさが確保できている“明るさの証明”が必要となった。

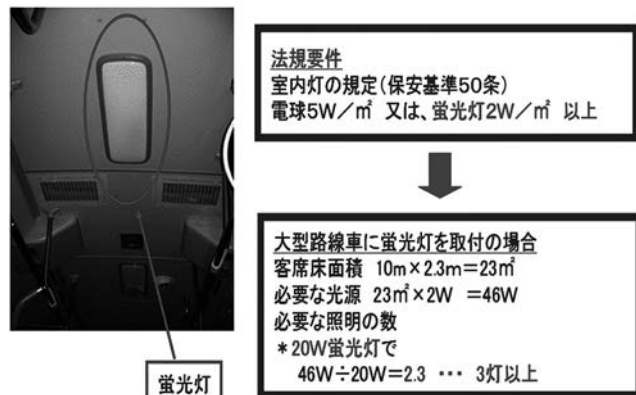


図1

3. 試験の概要

単品での明るさを証明する為に評価条件を決めた。（JABIA規格B1010-2011） 暗室状態で車両をイメージし高さを2メートル、前後・左右各1メートルのポイントを基準とし蛍光灯の明るさを計測した。（図2参照）

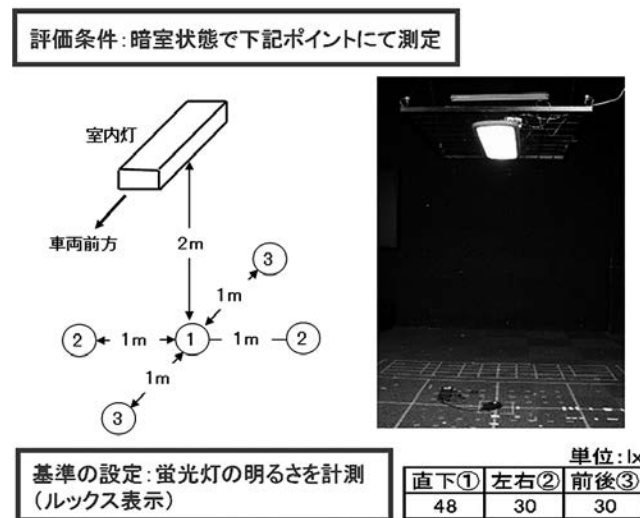


図2

基準が正しいことを証明する為に実車での評価を行った。

現在は、一般的に十分な照度が確保できる20W蛍光灯4灯が標準となっている為、LEDでも20W相当のLED4灯と、半分の照度の10W相当のLEDを倍の数の8灯取付た場合の2パターンで照度比較を行った。共に蛍光灯と同等又は、それ以上であることを確認した。

4. 法規改正概要

法規上の問題点であった室内灯の規定（保安基準50条）「電球5W／㎡ 又は、蛍光灯2W／㎡以上」に対して「同

等以上の明るさ」を追記するよう、国交省及び検査法人に今回のJABIA規格を説明し改正に至った。（2011年6月23日）

5. 今後の取組み

①量産化を推進し、コストダウンを図る

②他部品への展開として、車外照射灯・路肩灯・出入口灯についてLED化を検討する。

ルーフ上車椅子格納装置の開発について

トヨタ車体(株)

特装・福祉製品企画室
主担当員
柴田 芳人 氏



1. はじめに

事故などで頸椎を損傷された方

が車を運転するためには、3つの困難がある。

- ①足を使わない車の運転
- ②車いすから運転席への移乗
- ③車いすの格納

この3つの困難の中で、車いすの格納ができず運転を諦めていた方にも車を運転して頂きたいとの思いから、車いす格納装置の開発の取組みが始まった。

2. 車いすユーザーの要望

一般的な車いすの格納

方法は、運転席に移った後に自分のお腹の上を「うっちゃり」で助手席後方まで運び、助手席シートバックで押さえて固定する。



この作業は、重度の障がい者や加齢により力が弱ってきた障がい者には大変困難である。

そこで、障がい者が簡単な操作で車いすを格納でき、車いすで定員が減らないルーフ上に格納することにした。

3. 機能の目処付け

機能の目処付けの方法として、福祉車両開発の特徴は対話型の開発が必要であった。

「仮説」→「試作」→「検証」→「改良」のサイクルを回しながら開発スパイラルアップさせるという進め方で、具体的には、リハビリテーションセンターに車両を持ち込み実際に使って頂き、構造の検証を実施した。

4. 車いす格納装置の構造

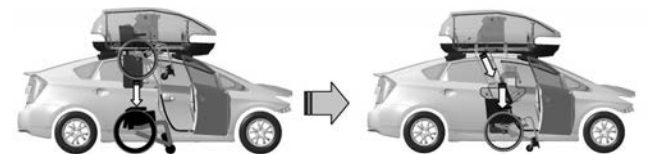
①ポップアップ構造

走行状態では出来る限り低くしたいが、作動状態では車いすの回転スペース確保が必要なため、スライドしながらカバーが120mm持ち上がるポップアップ構造を開発した。

②車いす吊上げ構造

運転者の視界を確保した位置で、車いすを真下に下降させると、車外に身体を乗り出しての操作が必要。

操作性から下降時にはBピラーよりも前に車いすを移動させるようにするため、斜め前方に下降する機構を開



発。（視界と操作性の両立）

③車いす吊上げフック形状

頸椎損傷の方は指先が十分に使えないため、車いす吊上げフックは、車いす座面の上に降ろした際に自立し、手の甲で押すことにより、車いすのベルトに容易にフックが掛けられる形状を考案した。

5. まとめ

プリウス ウェルキャブの開発がスタートした時、車いすをルーフ上に乗せるというトヨタ初の製品開発を行うため、リハビリテーションセンターでのヒアリングと評価を繰り返した。頸椎損傷の方も使えるユニットとするために、健常者では判らない使い勝手などのアドバイスを頂き、その結果、魅力あるウェルキャブに仕立てることができた。



大型トラックの安全対策としての反射材の効果について

住友スリーエム(株)

官公庁マーケットセンター
マネジャー
吉田 茂 氏



資材部会では2010年・2011年と2年に涉って日本交通科学協議会に反射材の安全対策効果検証の研究委託を行った。2010年度は一般ドライバーの意識調査であり大型トラックは「車体の大きさ」で認

識されることが多く、再帰反射材は9割が危険低減という結果が得られた。続いて2011年度は大型後部反射器と輪郭表示再帰反射材との見え方の比較実験を通して効果検証を行ったので報告する。

1. 実験の目的と方法

(1) 実験の目的

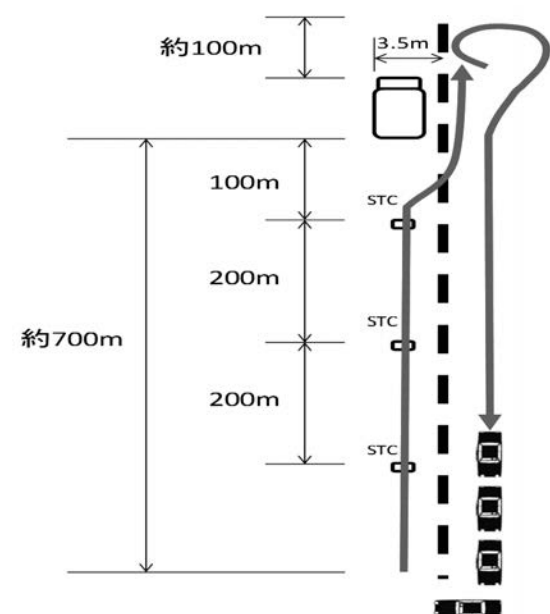
- ・ 大型後部反射器と輪郭表示再帰反射材の効率的な使用方法と組み合わせを検証し、交通事故減少の一助とする。

(2) 実験の方法

- ①日時：2011年10月31日(月) 18:00～21:30
- ②場所：富士川飛行場
- ③観測車：小型乗用車 2台
- ④被観測車：10tトラック 3台
- ⑤観測者：若年者 10名、高齢者 10名
- ⑥再帰反射材：後部反射器、完全輪郭表示材



未装着 大型後部反射器 大型後部反射器 + 再帰反射材



実験会場は左図のように設定し、被観測車(大型車)の後ろ面に反射材の①未装着、②大型後部反射器、③大型後部反射器+再帰反射材を装着した3台を準備、観測車は被観測車の後方より時速約40キロで接近し、無灯火停車中の被観測車を追い越す。助手は、以下、ア、イ、ウの要領で運転者の合図により、3個の砂袋を順に落とし、その位置から大型車までの距離を計測・記録する。大型車は3台を入れ替え配置する。

ア. 第1投下位置

運転者が、車両の存在が(なんとなくでも)わかった時点

イ. 第2投下位置

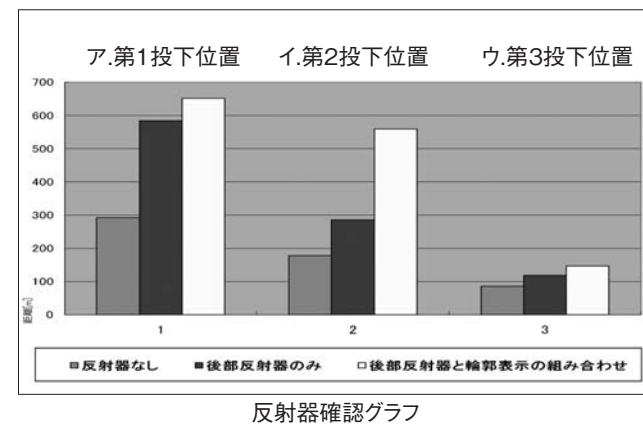
運転者が、大型車後部の全形がはっきりと認識できた時点

ウ. 第3投下位置

運転者が、ウィンカーを出して大型車を追い越すために車線変更を開始した時点

2. 実験結果

3回の実験結果いずれも反射材を多く装着した方がより遠方より確認する事ができ、大型後部反射器+再帰反射材(輪郭表示)が明視性(大型トラックの存在が判る)に優れている事が確認された。



3. 今後の課題

日本での再帰反射材(輪郭表示反射材)の装着率向上や義務化による安全性向上を働きかける。

4. 海外の現状(参考)

米国では1993年12月1日の連邦自動車安全基準(FMVSS)の基準改正により同日以降製造された大型トレーラーに反射材の装着が義務付けられている。また、EUでは2011年7月10日から、新たに登録される大型トラック及びトレーラーには反射輪郭マーキングの装着が義務付けられた。

NEWS 特集

2011年度補正予算及び2012年度予算案の概要

昨年12月に2012年度予算の政府原案が発表されたので2011年度1～4次補正予算を含め、当会に影響の大きな予算の概要を説明する。(4次補正予算は2月8日に成立、2012年度予算は2月通常国会で審議)

1. 内需拡大・国内自動車市場の活性化

1) 環境対応車への購入補助事業(エコカー補助金)：3,000億円【4次補正】

予算規模比較	(億円)		
	2011年度4次	2009年度1次	2009年度2次
事業用トラックバス	219	149	305
自家用車	2,781	3,553	3,267

【重量車(トラック・バス)】

- ・ 環境要件：2015年度燃費基準達成
- ・ 補助金： ①大型(GVW 12t 超) 90万円
②中型(GVW 12t 以下) 40万円
③小型(GVW 3.5t 超) 20万円

【自家用車等(登録車等・軽自動車)】

- ・ 環境要件：2015年度燃費基準達成または2010年度燃費基準25%超過達成
- ・ 補助金： ①登録車等 10万円 ②軽自動車 7万円

(2) 新車の定義

2011年12月20日(概算閣議決定日)から2013年1月31日までに新車新規登録／予算額超過次第に終了

(3) 新車の使用期間(1年間以上)

新車新規登録日または新車新規検査届出日より1年以上名義変更禁止

2) クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費

補助金：444.1億円(2011年度=282.1億円)
関連予算としてEV次世代電池開発補助(55億円)、次世代大型車開発補助(2.5億円)等

3) 環境対応車普及促進対策：7.7億円(2011年度=10.4 億円)

2. 中小企業支援、空洞化対策、サプライチェーン強化、等

- 1) 中小企業の資金繰り支援(緊急保証、融資)：882億円
2011年度1次補正で5,100億円、3次補正で6,199億円を措置。4次補正で7,413 億円を措置予定
(1)セーフティネット貸付等の実施 3,402億円【4次補正】
(2)セーフティネット保証の実施 4,011億円【4次補正】
- 2) 国内立地補助：3,300億円【3次補正】
- 3) 資本が毀損した中堅企業等向けの資本性劣後ローンの実施：62.3億円【3次補正】
- 4) 戦略的基盤技術高度化支援(ものづくり中小企業の技術力強化)事業：132億円、50億円【3次補正】
- 5) イノベーション拠点立地推進事業：140億円(新規)

3. 公共投資

2011年予算以降の公共投資額概要

		公共事業関係費		
		総額	一般公共事業費	災害復旧等
2011年度当初予算		4兆2,796億円	4兆2,262億円	534億円
2011年度補正予算	1次：4月	1兆420億円	1,436億円	8,984億円
	2次：5月	1,830億円	1,830億円	—
	3次：10月	9,161億円	7,191億円※	1,970億円
	4次：12月	—	—	—
2012年度予算		4兆5,159億円	3兆9,346億円	5,813億円

※震災分

4. 中小企業グローバル化支援等

- 1) 中小企業海外展開等支援事業：27.6億円(2011年度=25億円)、10億円【3次補正】
- 2) 海外展開を行う中小企業の経営基盤強化事業：24億円(新規)、25億円【3次補正】
- 3) グローバル技術連携支援事業：6億円(新規)

2012年度税制改正の概要

「2012年度税制改正大綱」で、車体課税の見直し、エコカー減税、中小企業支援税制等、当会に影響の大きな部分の改正があるため、2011年夏及び秋での決定事項も含めて当会に関する概要を説明する。

1.車体課税の見直し

1)自動車重量税の一部軽減

自動車重量税の上乗せ分(約3,000億円)の半分に相当する1,500億円規模の負担軽減を実施

【軽減分】

- (1) 営業用トラック:100(13年未満車)～200(エコカー減税対象車)円／t・年
- (2) 乗用車:1,800(13年未満車)～5,000(エコカー減税対象車)円／t・年

2)エコカー減税の延長・拡充

(自動車取得税・自動車重量税)

- (1) 2015年度燃費基準達成車を対象として、3年間延長
- (2) 次世代自動車並の燃費を持つガソリン車は免税対象に追加
- (3) 次世代自動車及び2015年度燃費基準+20%超過達成車については、2回目の車検時支払い分の自動車重量税についても50%軽減

3)その他

- (1) グリーン税制(自動車税)は2015年燃費達成車を対象に2年間延長
 - ・軽減率は達成状況に応じ50%と25%
- (2) 中古車に対する自動車取得税特例の延長
 - ・現行の低燃費車特例及び低公害車特例については、中古車特例として統合し3年間延長
- (3) 先進安全自動車(ASV)で衝突被害軽減ブレーキを備えた大型トラックに係る特例措置の創設
(自動車重量税:50%軽減、自動車取得税:取得価額から350万円控除)
- (4) ノンステップバス、リフト付きバス、ユニバーサルデザインタクシーに係る特例措置の創設
(自動車重量税:50%軽減、自動車取得税:取得価額から350万円控除)

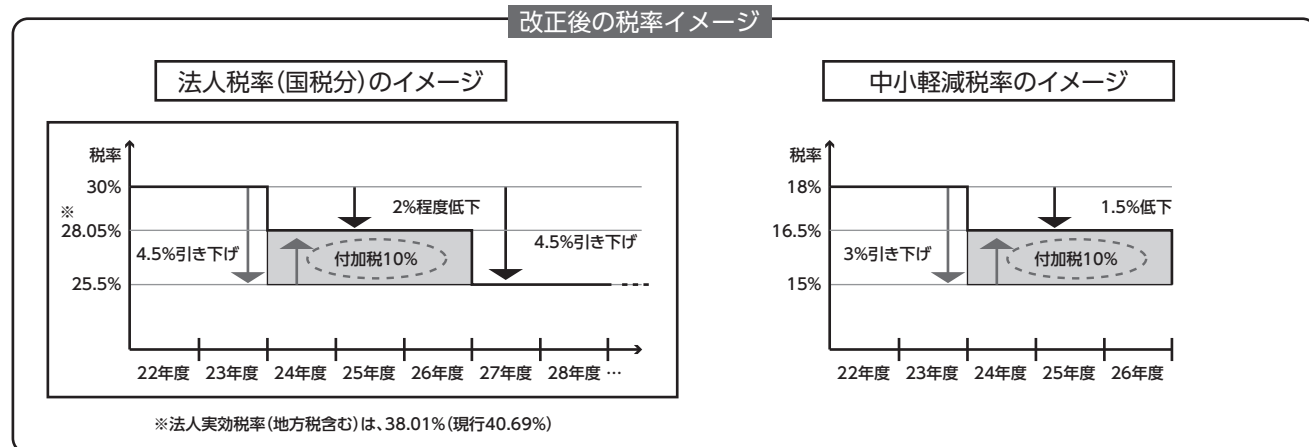
4)更なる抜本見直しの推進:

2012年度税制改正大綱では継続検討課題として明記

2. 中小企業法人税率の引き下げ

中小企業(資本金1億円以下)法人税率の引下げ

- (1) 法人税の引下げを実施するが、震災復興財源のため、3年間は10%の付加税を課す。
- (2) 所得金額のうち、年800万円超分…30% → 28.05%(2012年度～2014年度)
年800万円以下分…18% → 16.5%(2012年度～2014年度)



3. 地域の経済・雇用を支える中小企業の活性化

1)中小企業投資促進税制の拡充・延長

中小企業の品質向上等に資する設備投資を促進する観点から、器具・備品の対象に試験機器等を追加する等の見直しを行い、適用期限を2年延長する。

対象業種		ほぼ全業種 (娯楽業、風俗営業等を除く)
対象事業者		中小企業者等 (資本金1億円以下)
対 象 設 備	機械・装置	すべて(1台160万円以上)
	器具・備品	電子計算機、デジタル複合機 (複数台計120万円以上) 試験機器等の追加等を行う。
	ソフトウェア	複数基計70万円以上
	貨物自動車	車両総重量3.5 t 以上
	内航船舶	取得価額の75%
措置内容		特別償却30%又は税額控除7% (税額控除は資本金3千万円以下に限る)

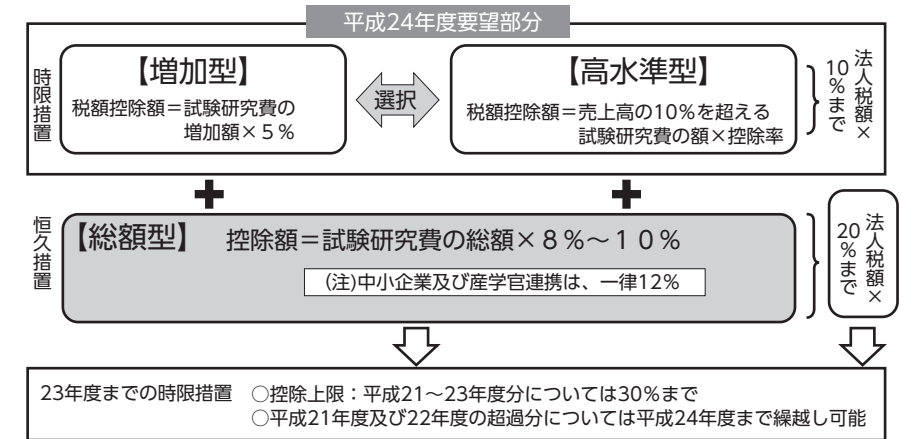
2)少額減価償却資産に係る事務負担の軽減

中小企業者が30万円未満の減価償却資産を取得した場合、当該減価償却資産の合計額300万円を限度として、全額損金算入(即時償却)を認める制度を2年延長する。



3)研究開発促進税制の延長

試験研究費の増加額に係る税額控除又は平均売上金額の10%を超える試験研究費に係る税額控除を選択適用できる制度の適用期限を2年延長する。



4)交際費課税の特例の延長

交際費等の損金不算入制度について、その適用期限を2年延長するとともに、中小法人に係る損金算入の特例の適用期限を2年延長する。

4. その他

1)地球温暖化対策税(2012年度税制改正事項)

0.25(2012.10.1～)～0.76(2016.10.1～)円/ℓ

2)中小企業投資促進税制

トラック等の設備投資への法人税等に係る中小企業投資促進税制(特別償却30%又は税額控除7%)の2年間延長

3)乗合バス自動車取得税の非課税措置及び固定資産税

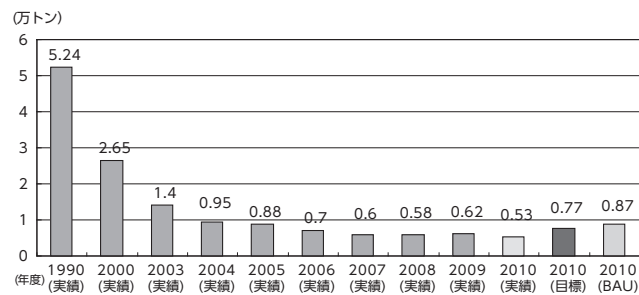
運行維持が困難な条例で定める路線の乗合バスの税軽減措置(5年間1/4)の2年間延長

産業廃棄物最終処分量削減2011年度 環境自主取組みのフォローアップ結果

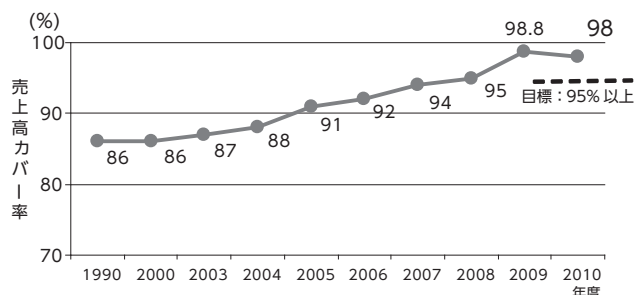
当会では、循環型社会の形成に向けた産業界の主体的な取組み推進活動に参画し、経団連加盟の41業種による、産業廃棄物の最終処分量削減を統一目標とする環境自主行動計画(循環型社会形成編)を策定し、毎年度フォローアップ調査を実施している。

この度、当会の2011年度廃棄物フォローアップ調査(2010年度実績)を行いその結果をまとめた。

- ・ 2010年度の産業廃棄物最終処分量は、0.53万トンと昨年に比べ減少し、目標である0.77万トン以下(1990年度比85%削減)を達成
- ・ 活動参画会員の売上高カバー率についても98.0%と目標(95%以上)を達成



産業廃棄物最終処分量



売上高カバー率

売上高カバー率については、当活動への参加会員数の維持と更なる拡大にむけ、当会として独自に目標設定し、推進しているものである。

2012年度事業計画の骨子固まる

常任委員会

2月16日、名古屋市において常任委員会を開催し、当会をとりまく環境及び2011年度活動の振り返りを共有化し、2012年度活動の骨子をまとめた。

<取り巻く環境>

中大型貨物市場は昨年夏以降2ケタ増が続き、2012年度も増加が継続する見込みである。しかしながら復興需要一巡後は、その反動減、欧州経済の低迷、国内貨物輸送量の低下等で再び落ち込む可能性が強い。また中長期的に見ても保有台数の減少、使用期間の長期化、国内空洞化等の構造的要因から車体産業の厳しさは続く。

<2011年度活動の振り返り>

緊急課題として取り組んだ復旧、復興支援の面とともに、ここ数年進めてきた部会毎の技術的調査研究業務、共同開発、規格作成等、技術面の活動充実化が進展し、大きな成果をあげることができた。また新たに新環境適合ラベル(ゴールドラベル)の普及活動をスタートさせ、東京モーターショーでの「働くクルマ合同展示」も開催できた。

反面、後部突入防止装置の装置型式指定の取得促進やリスクマネジメント体制整備支援は不十分な結果であった。

<2012年度活動の方向>

この3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の充実」として技術面での支援、中小企業経営支援策展開を進めてきたがその成果は出ており、継続させる。更にそれだけでなく、貨物車需要低下でパイの細分化構造が続く中、車体業界の活性化に向け、中長期的観点での会員支援策も必要であり、次の4項目を更に充実させていく。

1. 技術的会員支援の更なる充実

引き続き部会毎に共同での技術調査、共同開発、規格化を充実させ、更なる成果をだしていく。

2. 高齢者雇用推進事業

急速な高齢化が進む中、60歳以上の雇用に関して車体業界としてガイドラインを作成し、円滑な高齢者雇用の推進を図る。

3. 車体業界将来ビジョンの策定

中長期の展望が見えにくい中、車体業界の将来ビジョンを策定し、中小企業経営の参考指針としていく。

4. 環境負荷物質フリー宣言の早期100%化推進

ほとんどの会員は既に宣言済みであるが、一部残っている中小企業も含め100%化の活動を進める。

具体的には、前年度継続項目も含め、各委員会、各部会でブレークダウンし、3月理事会に提案していく。



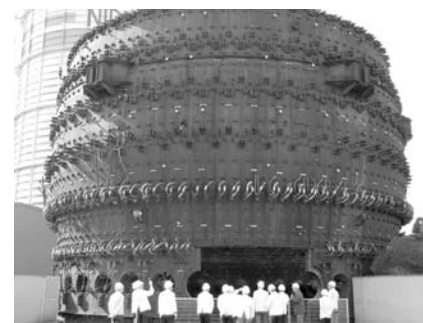
第4回理事会メンバーによる工場見学会を開催

2月17日、理事会メンバーによる工場見学会を開催した。13名が参加し、愛知県にある新日本製鐵(株)名古屋製鐵所と岐阜県にある天龍エアロコンポーネント(株)を見学した。

名古屋製鐵所は1958年富士製鐵(株)と愛知県、三重県、岐阜県、及び地元財界等の共同出資により東海製鐵(株)として誕生した。歴史のある製鉄所である。その後1967年に富士製鐵(株)と合併、1970年には八幡製鐵(株)と合併し新日本製鐵(株)名古屋製鐵所となった。名古屋の南、東海市に623万㎡(名古屋ドーム130個分)、従業員は3,100名、年間657万トンを生産。薄板製品の一大製造拠点であり、消費地に近いメリットを生かし、生産量の約50%が自動車・トラックなどに使用されている。その他、食品缶や飲料缶、造船用厚板、鋼管等も生産している。

今回は、高炉、連続鋳造、熱間圧延、溶融亜鉛メッキの工程を見学、これらの工程は全自動で生産されている。物、設備共スケールの大きな工程の中で不純物の除去、温度コントロール等、品質向上と効率良い生産へのきめ細かな取り組みを見ることができ、大変参考になった。

次に訪問した天龍エアロコンポーネント(株)は、天龍工業



新日本製鐵(株)名古屋製鐵所



天龍エアロコンポーネント(株)

(株)が行っていた航空機事業を分社化し、2009年に設立。小型、大型ヘリコプターをはじめ、旅客機、ジェット機の機体組立、各種部品の製造、航空機シートの製造販売等を行っている。航空関係の部品は生産量が少ないが、種類が多いのが特徴であり、製品及び治具の置場等の確保に苦慮されている様子が伺えた。また、航空関係は品質確保が最重要項目であるが、機械化するにはコスト等の関係上難しく、品質の確保は人手

に頼らざるを得ない。軽合金部品加工、複合材部品加工等は高度な加工技術が必要とされるため、作業者のスキルの向上と、確実な技術の伝承が必要である。そのための教育がしっかり行なわれており、確実に品質確保がなされている点が大変参考になった。

「2012年自動車工業団体新春賀詞交歓会」開催

日本自動車工業会、日本自動車部品工業会、日本自動車機械器具工業会、及び当会の自動車工業4団体による新春賀詞交歓会が、1月5日(木)、ホテルオークラ「平安の間」にて開催され、来賓として枝野経済産業大臣をはじめとする国会議員及び関係者あわせて1,400名が参加。当会は34社56名が参加した。主催団体を代表して日本自動車工業会志賀会長が挨拶され、「度重なる未曾有の災害による厳しい状況の下、自動車産業は丸丸となって苦難を乗り越えてきた。また、日本の基幹産業として、日本経済の復活と更なる発展に貢献する」と力強く述べられた。引続き日本



自動車部品工業会信元会長の音頭で乾杯が行なわれ、新年のスタートが切られた。

労政合同分科会を開催

当会人事労務研究会では、12月15日に日本自動車部品工業会と合同で、第21回労政合同分科会を開催、併せて工場見学も実施した。

1. ジェイ・バス(株) 小松工場見学

従業員数は現在666名。バスは全て受注生産。通常7台/日。震災後海外旅行者減少に伴い、観光バスの注文も大幅に減少したが最近は昨年並みに回復、当面はフル稼働の予定。

全て直接雇用を基本的考えとし、受注変動は期間従業員や企業間応援で対応している。工程内作業はランク分けし、高い技能を持った人には評価制度で反映している。

2. (株)トランテックス 小松工場を訪問、工場を見学

ルーツは旧日野車体工業(株)のトラック荷台部門であり、2002年バス部門と分割。従業員数は約600名。比較的量産車を製造しているが、例えば5mm単位で荷室高さを設定するなど、お客様の要望にあわせた車体造りを実践している。粉対塗装採用などをはじめ作業環境の改善や作業安全への配慮に努力しており、教育に関しても充実した取り組みをしており、今後も金沢の「ものづくりの伝統」を活かしていきたいとのことであった。

3. 労政合同分科会討議内容

①労働諸条件改善について

定年退職者再雇用制度の見直し、ボランティア休暇の新設、育児・介護・療養・アニバーサリー休暇等、各種休暇制度の拡充、研修制度の充実化等各社での対応状況の紹介

②60歳超社員の雇用状況について

「希望者全員65歳まで再雇用」を行なっているのはまだ少なく、各社実態や課題についての情報交換



■労働法制の動向についての講演会開催

ー自動車産業労政合同会議ー

当会人事労務研究会では、日本自動車工業会、日本自動車部品工業会と共催で1月25日、厚生労働省 労働政策担当参事官 酒光 一章氏を講師に「労働関係法制の動向」について講演会を開催した。

1. 改正の背景

少子化により就業者数は今後10年間で約400万人減少する見込みで、労働力を維持するためには就業率を現在より5%引き上げる必要があり、若者・女性・高齢者・障がい者への対策が必要となっている。非正規労働者についての対策はもとより、正社員についても健康や安全のため職場環境を改善していく必要がある。

2. 主な改正(案)内容

- ① 有期労働契約（労働契約法改正案）は、5年を超える回復更新の場合「労働者の申し出により期間の定めのない労働契約に転換させる仕組み」を導入。（クーリング期間は6ヵ月）、「雇止め法理」を制定法化。期間の定めを理由とする不合理な処遇を解消。
- ② 高齢者雇用安定法改正案は、雇用と年金が確実に接続するよう65歳までは希望者全員が働くことができるようにする。継続雇用制度の対象者を限定できる「基準制度」を廃止（3年ごとに1歳ずつ繰り上げる等の経過措置を検討）、継続雇用制度での雇用確保先を拡大（子会社間、関連会社での再雇用を認める。希望者の別会社への再就職に対し助成金を支給）、義務違反の企業名を公表等となっている。
- ③ 労働関係法制の主な改正内容は、労働者派遣法は現在、衆議院で審議中で「登録型派遣、製造業派遣の原則禁止」を削除。派遣契約解除の際の「新たな就業機会の確保」、「費用負担」を義務化等。

- ④ 労働安全衛生法改正案は、すべての労働者へのメンタルヘルスチェック、必要な者への医師による面接指導を義務化。事業所での全面禁煙、または空間分煙を義務化となっている。



部会だより NEWS FLASH

特装部会

■電動塵芥車 JABIA規格の策定

塵芥車分科会では、近年複数の会員会社が生産している省エネ、作業時の静粛性向上を図った「積み込み作業を電動化した電動塵芥車」のJABIA規格を作成した。従来から「ごみ収集車の構造に関する安全指導基準」が定められているが、動力源はエンジンを前提に記載されており、最新の電動塵芥車は、これだけでは不足し、各メーカー毎に独自の基準を設定しているが、使用時の安全性向上を図るため、今回統一したものである。

本規格は電動塵芥車は、二次電池や蓄電装置に充電した電気を動力源として積み込み装置を作動させる方式とし、内容は、動力系の感電や充電系連結システムの感電からの保護要件、電気回路における短絡故障時の過電流に



よる火災防止要件、高圧洗浄機による洗車時の安全対策等を盛り込んでいく。

■特装車メンテナンスニュース(ミキサー車編)発行

サービス委員会(委員長・行安健一・新明和工業(株))では、2月にメンテナンスニュースNo.30(ミキサー車編)を発行した。

本メンテナンスニュースは、ミキサー車の定期的な点検と整備を確実に実施することにより、事故・故障を未然に防止することを目的としている。

具体的には、作動油、グリスアップ等のメンテナンスを怠ると各部の破損・作動油やオイル漏れ等が発生し、たいへん危険であること。また、各部の点検時のチェックポイントや定期交換のメリットをPRしている。

本ニュースは当会ホームページの新着情報にも掲載中
<http://www.jabia.or.jp/news/news.php?id=281>

■(株)小松製作所 栗津工場の合同見学会を実施

特装部会(部会長・加藤幹章・新明和工業(株)常務取締役)では、1月19日に11社23名が出席し業務委員会、サービス委員会、粉粒体運搬車分科会の合同見学会を実施した。



当工場は中小型建機のマザー工場として、71万㎡の広大な敷地に3,000名の従業員で「効率のよい生産体制と一貫した品質管理」をモットーに、ロボットの多用化、多品種小ロット生産のフレキシブルライン、技能道場での技能教育の徹底、コンピュータによるトルク・オイル管理、インライン検査によるWチェックと最終検査、性能テストを実施し、出荷後には納入前点検、引渡し後はコムトラックの活用でアフターフォローと顧客管理が徹底して行われている。

今回見学したホイールローダ・モーターグレーダ・トランスミッションの組立工場は、品質と信頼性を追及する徹底した取組みに参加者全員が驚愕すると共に、今後の活動においてたいへん参考になり有意義な見学会であった。



トラック部会

■第3回部会会議を開催

トラック部会(部会長・堀尾浩二・不二自動車工業(株)社長)では、12月6日に12社12名が出席し、本年度第3回の部会

会議を広島にて実施した。

(1)技術委員会

- ① 防錆性を考慮した荷台の組立方法…寸法・形状等を決定し、塩水噴霧による試験を実施予定
- ② 丁番部品の共通化…種類の調査完了、それを基に推奨品を検討中
- ③ 普通荷台取扱説明書の見直し(車体工業会の共通版) …3月最終まとめ予定
- ④ 「思いがけずクレーム」の募集と対応基準の作成…内容を分類中

(2)業務委員会

- ・トラック架装業界の社会へのPRや会員カバー率向上活動実施中

バン部会

■第3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)常務取締役)では、12月20日に11社12名が出席し、本年度第3回の部会会議を実施した。

(1)技術委員会

- ① 冷蔵・冷凍自動車の保冷性能等の規格化…原稿案は完成し内容精査中
- ② 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…統一内容検討中
- ③ バン部会関連、車体工業会自主基準の見直し…キャブ幅段差等、10項目の見直し完了

(2)業務委員会

- ・バン業界の知名度向上につながる広報活動や会員カバー率向上活動実施中

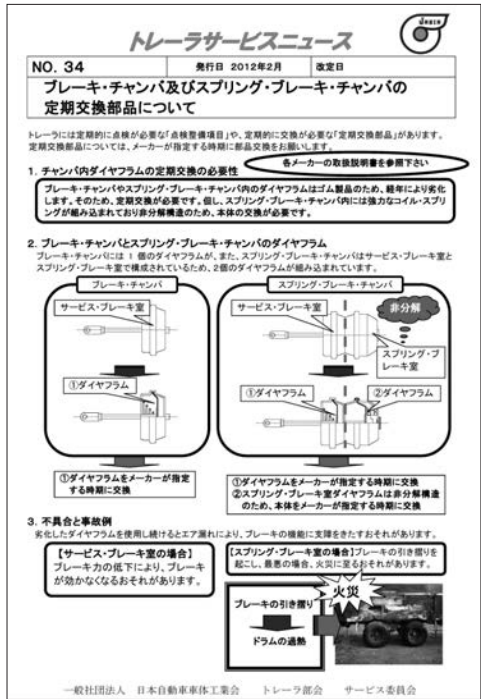
トレーラ部会

■トレーラサービスインフォメーションの発行

サービス委員会(委員長・池田正一・日本フルハーフ(株))では、2月にサービスニュース「No.34:ブレーキ・チャンバ及びスプリング・ブレーキ・チャンバの定期交換部品について」を発行した。同時に、サービスインフォメーションとして日本自動車整備振興会連合会発行の3月号技術情報誌に掲載し広く整備事業者等への周知をはかった。

トレーラには点検が必要な「点検整備項目」や、定期的な交換が必要な「定期交換部品」がある。ブレーキ・チャンバ及びスプリング・ブレーキ・チャンバ内部のダイヤフラムはゴム製品のため、経年により劣化。そのため定期交換が必

要である。但し、スプリング・ブレーキ・チャンバ内には強力なコイル・スプリングが組み込まれており非分解構造のため、本体の交換が必要である。今回、交換の必要性や方法についてわかりやすく説明した。



■トレーラの冬期におけるブレーキ・エマージェンシ・バルブ内の水分除去の点検整備についての注意喚起活動実施(2011年11月30日)



図1 チラシ表

サービス委員会(委員長:池田正一・日本フルハーフ(株))では、気温が低下する冬期を迎えるにあたり、“冬期にお

るトレーラのブレーキ引き摺りによる火災”にご注意いただくために、日本自動車工業会と連携し、当会及びトレーラ部会会員会社ホームページへの掲載やチラシ(図1・図2)の配付(5万3千部)等により点検整備について注意喚起を実施した。

この活動を受け、国土交通省では報道発表及びホームページでの掲載を行った。

更に、全日本トラック協会においてもホームページ・広報トラック紙への掲載を行い広くユーザー及び整備関係者の皆様へお知らせする活動とした。

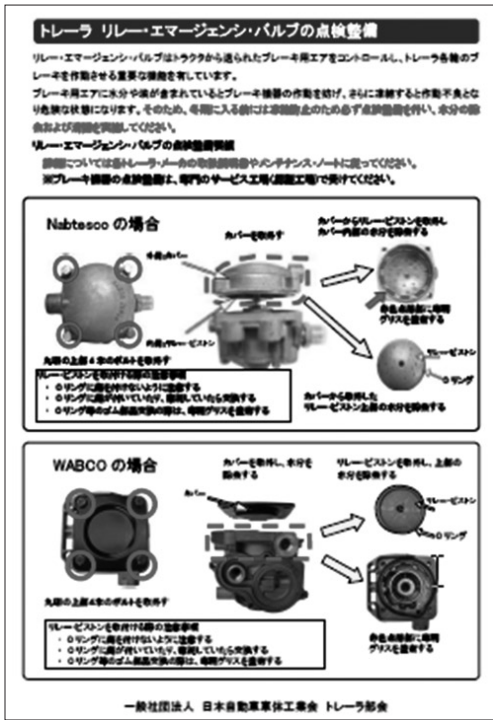


図2 チラシ裏

バス部会

■バス部会長交代のお知らせ

- バス部会では、1月1日付けで部会役員を変更した。
- ・ 新任部会長
團野 達郎 ジェイ・バス(株) 取締役社長
 - ・ 新任副部会長
村山 節男 三菱ふそうバス製造(株) 取締役社長
 - ・ 退任部会長
田中 真二 三菱ふそうバス製造(株) 元取締役社長

■バス用車いすスロープ JABIA規格策定

近年、路線バスはバリアフリー対応のためノンステップバスが主流になりつつあり、このバスに車イスで乗降する場合は補助スロープを利用する。

バス部会技術委員会(委員長:仲條直樹:三菱ふそうト

ラック・バス(株)バス開発部マネージャー)では、このスロープの安全で使いやすい構造の標準化を目指し、JABIA規格「バス用車いすスロープ」を制定した。内容は、外観、寸法諸元、構造、性能、試験方法、検査方法、表示等に関して規定しており、これを活用し、バスバリアフリー化の一層の推進を図っていく。

小型部会／資材部会

■工場見学会を開催

小型部会(部会長:渡辺義章・日産車体(株)社長)、資材部会(部会長:杉本真・レシップ(株)社長)では、3月2日に相互研鑽を目的として合同で工場見学会を開催した。訪問先は八千代工業(株)で午前中は四日市製作所、午後は鈴鹿工場亀山事業所を見学した。参加者は33名。

八千代工業(株)は1947年創業、二輪車の部品塗装からスタートし、1972年に本田技研工業(株)の軽四輪車の受託生産を開始、現在では軽四輪車の大半を生産している。また、国内に10拠点、海外に14拠点を設け、従業員は国内で約3,000名、海外で4,000名、グローバル競争の中で通用する生産体制の確立に向け取組んでいる。

四日市製作所は1983年に設立、従業員は1,250名、1本の混合ラインでセダンからトラックまで5車種を生産しているが、台数割合を一定として「パック生産方式」という独自の方法で受託生産を行っている。訪問し、まず最初に驚いた事は5Sが徹底されている事だった。ラインサイド等限られたスペースの中でも部品が整然と並べられており、作業量が大きく異なる5車種を生産しているとは思えない程、良く考えられた工程だった。エンジン組立工程では、工



程員が担当の工程の5Sから品質まで各自が管理するという自工程完結を取り入れており、生産の基本を追求されている点が大変参考になった。続いて鈴鹿工場亀山事業所を見学。この事業所は樹脂製燃料タンク、フードやドア等の補給部

品を生産しており、従業員は200名。

八千代工業(株)が初めて製品化した「4種6層樹脂製燃料タンク」の工程を見学。4種類の材料を6層に構成しブロー成形するこの製品は、成形性に優れ、環境にも良い事から需要は高まると予測している。自動化、また人との棲み分けを行った品質管理を行っており、高品質確保への取り組みが大変参考になった。

また補給部品では四輪全車種の補修用ボデー部品を、プレスから溶接、塗装、梱包まで一貫生産している。受注から納入にいたるトータル管理システムによりタイムリーな生産体制を構築、1,800型5,000機種という多種少量の中で効率的な生産計画、また品質を確保するための教育等に力を入れておられる所が大変勉強になった。

支部だより NEWS+FLASH

北海道支部

■東京モーターショー見学

北海道支部(支部長・坪川弘幸・北海道車体(株)副社長)では、12月2、3日に北海道支部設立20周年を記念して、第42回東京モーターショー2011の見学を行い、13社が参加した。乗用車、商用車共に環境対応を主体とした各社の動向、更に車体工業会として出展した「働くクルマの合同展示」での会員各社の方向性を確認する事ができ、有意義な見学であった。

■販売会社との合同年末懇親会を開催

12月7日に販売会社と合同の年末懇親会を開催し、大型販売会社4社8名、会員19名の合計27名が参加した。販売会社を代表して、一条厚・北海道日野自動車(株)取締役より、「今年は、何といたっても東日本大震災が、全国的に大変な出来事でした。特に車体業界の皆様にはシャシーの納期遅れでは、たいへんご迷惑をかけましたが、ご協力をいただき感謝をしています。今後とも販売会社と車体メーカーは車両の両輪のごとく、協力をして不況を乗り切って行きましょう」とのご挨拶をいただいた。その後、相互の懇親を深めた。



近畿支部

■地球温暖化の講演会開催

近畿支部(支部長・堀口昇一・須河車体株式会社相談役)では、1月25日メルパルク大阪にて支部研修会を開催し、28社35名が参加した。堀口支部長の挨拶の後「忍び寄る地球温暖化」という演題でエスシーブイブイ企画(有)・代表取締役小谷純久氏に講義をいただいた。小谷純久氏は日本気象協会や各ラジオ・テレビ等での経験等を踏まえ、参加した方々にまず言葉の語源にまつわる話をはじめ気候の周期や最近の異常気象における原因等を分かり易く説明、参加者が引き込まれるような講演だった。支部としても今回の講演は、世界を取り巻く環境においても興味が持てる良い講習であったと評価している。講演会終了後、恒例



の新年会を開催、今年の会員各社の繁栄を祈念し近畿支部会員の団結が図れた一日となった。

四国支部

■支部設立20周年記念 秋季研修会の開催

四国支部(支部長・高梨利幸・㈱タダノ執行役員)では、12月2、3日秋季研修会を開催。15社18名が参加した。この度の研修会は、支部設立20周年を記念して会員に希望を調査しその結果を反映させ実施した。

2日は、いすゞ自動車㈱の藤沢工場を見学。この工場は1962年に操業開始し、大型/中型/小型トラックの組立を行っている。量産工場の自動化・ロボット化の進んだ工程で、自動車メーカーのムダの無いものづくりを勉強することができた。

3日は、一般公開の初日となった東京モーターショーを見学。自動車メーカーでは電気自動車やハイブリッド等をアピール、環境の重要性を感じた。また車体工業会の屋外合同展示では、働くクルマ12台が展示されており、雨と寒



さが厳しい中にもかかわらず、ナレーションを含めたデモンストレーションを熱心に行うなど出展各社のいきごみを感じた。

九州支部

■大型車販売会社4社と業務懇談会を開催

九州支部(支部長・矢野彰一・㈱矢野特殊自動車社長)では、1月25日、福岡市内において「大型車販売会社4社との業務懇談会」を開催した。

販売会社4社から7名、支部から13社19名が参加し「最近の市場動向と課題等の情報交換について」を議題として意見交換を行なった。

業務懇談会では、各社の近況を報告し合い2012年度の予測など情報交換を行ったが、中部地区以東に比べ九州は苦戦していること、コンプライアンス優先の地道な努力と自社体質改善が大事なこと、来年度の予算に苦慮しているが次の仕事に繋がる良い品質を目指していることなど、さまざまな意見が出された。



官公庁だより NEWS FLASH

「エコカー補助金」の受付開始予定等について 経済産業省・国土交通省

2011年度第4次補正予算において、環境性能に優れた自動車を購入する費用の一部を補助する「エコカー補助金」が2月8日に決定した。この補助金の申請先、日程等の概要は下記の予定である。

(1) 申請書の受付開始予定

2012年4月2日(月)から受付開始予定。

(2) 申請書の提出期限

- ① 申請書は、新車新規登録等を行った日の翌月末必着(土日祝日の場合は前日)
- ② 今回は新たに登録の翌月までという期限が設定されたので注意が必要
- ③ 2011年12月20日～2012年5月31日までのものについては、2012年6月29日が期限

(3) 申請書の提出先

次世代自動車振興センター

(4) エコカー補助金コールセンターの設置

エコカー補助金に関する問い合わせ先

電話番号:0570-003-053

≪受付時間 平日の9:00～17:00まで≫

※ 申請に関する詳細は次世代自動車振興センターホームページ参照

<http://www.cev-pc.or.jp/>

職場の受動喫煙防止対策に取り組む 事業者を支援

厚生労働省

受動喫煙による健康への悪影響が明らかになる中、たばこの煙から従業員の健康を守るため、事業者には職場環境の整備がこれまで以上に求められるようになり、このための電話相談、環境測定機器の貸し出しの案内があった。

1. 受動喫煙防止対策に関する電話相談

職場での受動喫煙防止対策を適切に実施するための電話相談を実施(費用無料)。

「必要性は理解しているが、具体的に何をすればよいのか分からない」など、何でもご相談を。また、必要に応じて実地指導も可。相談ダイヤル:03-3213-1012(受付時間:平日9時～12時、13時～17時)

※利用の際には、建物の構造、階数、床面積、従業員数などが分かる資料があると、より具体的な相談ができる。

<http://krs.bz/roumu/?c=6311&m=22837&v=e7083e66>

事業受託者:東京海上日動リスクコンサルティング株式会社

2. 職場内環境測定支援(たばこ煙濃度などを測定する機器の貸与)

受動喫煙防止対策を進めていく上で重要点は、あらかじめ職場内のたばこの煙の濃度や喫煙室の換気の状態などを測定し、把握しておくことであり、必要なデジタル粉じん計や風速計を無料で借りられる(往復の送料のみ利用者負担、期間は1週間)。受付ダイヤル:03-5625-4296

<http://krs.bz/roumu/?c=6313&m=22837&v=776e183b>

事業受託者:柴田科学株式会社

石綿等の製造等の禁止に係る猶予措置の 終了について

厚生労働省

厚生労働省は、石綿等の製造、輸入、譲渡、提供又は使用に関して、労働安全衛生法施行令の一部を改正する政令(平成18年政令第257号)により、2006年9月1日から、一部を除き禁止してきた。一部特殊な用途のジョイントシートガasket等での禁止が猶予されていたが、代替化が可能となったことから、今回の見直しですべて製造禁止となった。

本改正の主な内容:

(1)適用除外製品等の見直し

2012年3月1日以降、適用除外製品等とされていた

次に掲げるものの製造等を禁止する。

ア) 石綿ジョイントシートガaskettingから切り出した石綿(アモサイト及びクロシドライトを除く)を含有するガasketであって、改正令の施行の際現に存する国内の化学工業の用に供する施設の設備(配管を含む。)の接合部分に使用される直径1500mm以上のもの

イ) 上記の原材料

(アモサイト及びクロシドライトを除く)

(2)施行期日

2012年3月1日

(3)経過措置

ア) (1)について、2012年3月1日において、現に使用されているものについては、同日以後引き続き使用されている間は、譲渡、提供又は使用の禁止の規定は適用しないものとしたこと。

イ) アに記載する譲渡、提供又は使用の禁止が適用されない物については、引き続き、労働安全衛生法(昭和47年法律第57号。以下「法」という。)第57条の表示等及び法第57条の2第1項の文書の交付等による通知を行わなければならないものとしたこと。

ウ) 改正令の施行前にした行為等についての罰則の適用については、なお従前の例によるものとしたこと。

※改正令の内容等は厚生労働省ホームページ参照

<http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/sekimen/index.html>

平成23年度安全優良職長厚生労働大臣顕彰 の受賞者の決定について 厚生労働省

2011年度安全優良職長厚生労働大臣顕彰の受賞者の決定がされた。この制度は、労働災害による被災者数が約48万人(2010年度)に上る中、高い安全意識を持って適切な安全指導を実践してきた優秀な職長を顕彰することにより、その職長を中心とした事業場や地域における安全活動の活性化を図ることを目的としている。

当会関係者では下記の方々が授与されました。おめでとうございます。

石川 富男氏 ㈱オーテックジャパン

柳尾 正彦氏 ㈱北村製作所

平山 忠良氏 トヨタ車体㈱

平塚 公人氏 三菱ふそうトラック・バス㈱

立川 恒夫氏 富士重工業㈱

12月		
1日	特種部会 ／第3回業務・技術合同委員会	①事業計画進捗状況の確認 ②座席強度法規に關しての国土交通省との第3回打合せ結果報告 ③新入会予定会社報告
2日	秋季会員大会(東京)	東京ベイ有明ワシントンホテルで開催 (出席者245名)、 終了後、第42回東京モーターショー2011視察(東京ビッグサイト) ▶2011年冬号
	支部連絡会(東京)	①2011年度 3／4期事業計画進捗状況の確認 ②2012年度本部活動補助金の配賦額検討
3～ 11日	東京モーターショー ／働くクルマ合同展示会	車体工業会からは東展示場屋内に小型3社、 東屋外展示場に合同展示として8車12台が出展 ▶2011年冬号
5日	特装部会／サービス委員会	①特装車架装物の年次検査・点検の推進策を検討 ②特装車メンテナンスニュース(ミキサ車編)の原稿完成
	バス資材委員会 ／業務委員会合同会議	①各社生産状況、市場動向について情報交換 ②東日本大震災、タイの洪水に伴う対策について意見交換
6日	トレーラ部会／業務委員会	①トレーラの安全装置の有効性説明ビデオの最終版確認 ②ビデオを活用した社会へのPR方法検討
	トラック部会(広島)	①2011年度 2／4期事業計画実績報告 ②丁番部品の共通化 ③社会へのトラックのPR方法検討 ▶P.14
	特装部会／技術委員会(神奈川)	①事業計画進捗状況の確認 ②バンパ装置型式指定取得状況の確認
7日	中央業務委員会 ／第3回法制税制対応分科会	①当会に關する2011年補正予算内容の確認 ②自動車政策懇談会対応内容の紹介 ③中小企業庁等の展開情報の紹介
	特装部会／粉粒体技術分科会	①事業計画進捗状況の確認 ②コンプレッサーの交換時期共通化の検討
8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のまとめ ・アンケート集計結果のまとめと次年度計画の検討 ②塗装デザインに關する情報調査
	トレーラ部会／サービス委員会	①ブレーキ機器点検整備展開状況報告 ②ブレーキ機器サービスニュース作成の進め方検討
9日	中央業務委員会 ／第3回コンプライアンス分科会	①リスクマネジメント解説書たたき台作成 ②CSRガイドブック活用方法の検討
14日	中央技術委員会	①第5回技術発表会の5テーマ決定 ②部会調査研究(9テーマ)の進捗状況確認 ③突入防止装置の装置指定取得調査結果28社216型式 ④リコール制度等の説明会(講師:国土交通省)
15日	トラック・バン部会 ／合同業務委員会	①知名度向上(PR)につながる広報活動について意見交換 ②非会員リストのメンテに關する意見交換
	モーターショー出展まとめ会議 (東京)	①アンケートにより出展各社意見の吸い上げとまとめ ②次回2013年秋のモーターショー出展方法の意見交換
15～ 16日	労政合同分科会(石川)	①秋の労働諸条件要求状況について(高齢者雇用、雇用状況) ②節電対策の振り返り、冬期の取り組み状況等について ▶P.12
16日	第3回中央業務委員会	①リスクマネジメント解説書たたき台の論議 ②CSRガイドブック活用調整/説明会検討 ③非会員リストのメンテナンスと勧誘進捗の確認
19日	バン部会／技術委員会	①冷凍機能に關してJABIA規格化の検討 ②車工会自主基準(キャブ幅段差等)の見直し検討 ③コーシヨンステッカーの統一化検討

19日	トレーラ部会／製品安全委員会	①点検整備方式の変更について論議 ②車軸部品の摩耗限界の設定確認 ③製品安全に關する「ガイドライン」作成に關する議論
	トレーラ部会／技術委員会	①トレーラの安全装置の有効性説明ビデオ最終版確認 ②点検整備方式改正に向けた論議 ③突入防止装置申請に關するの進め方検討 ④45ftコンテナ検討進捗報告
20日	バン部会	①2011年度 2／4期事業計画実績報告 ②冷蔵・冷凍車、保冷性能等の規格化進捗報告 ③バン業界の知名度向上につながる広報活動の検討 ▶P.14
21日	特装部会／業務委員会	①中小企業経営支援／コンプライアンス優先経営の徹底等の報告 ②特装業務委員会の事業計画進捗状況の確認
26日	バス部会／技術委員会	①特別支援学校向けバス、シートベルト強度確認テストの結果報告 ②日本バス協会、中央技術委員会全国大会の報告 ③部品共通化(バス持ち込み乳母車の銘板)の検討

1月		
5日	自動車工業団体新春賀詞交歓会 (東京)	自動車4団体共催新春賀詞交歓会開催 (於ホテルオークラ:34社56名参加) ▶P.12
11日	トレーラ部会／サービス委員会	ブレーキ機器サービス資料作成(2機種に關するの作成・整備)
12日	環境委員会／工場環境分科会	①産構審環境部会地球環境小委員会結果報告 ②2011年度以降のVOC排出量削減目標検討 ③2011年度産業廃棄物調査結果報告 ▶P.11
13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 ④「思いがけずクレーム」の募集と対応基準の検討
16日	環境委員会 ／架装物リサイクル分科会	①「環境への取組み」広告活動報告 ②協力事業者調査状況報告 ③環境負荷物質フリー宣言活動の進め方論議
17日	トレーラ部会／業務委員会	①トレーラの安全装置の有効性説明ビデオPR計画の論議 ②メカサスROC、ABSの普及策の議論
19日	特装部会／工場見学会(石川)	業務委員会／サービス委員会／粉粒体運搬車分科会の合同見学会を実施 小松製作所(株)栗津工場 ▶P.13
20日	第214回理事会	①審議事項 第1号議案 新入会員に關する件 第2号議案 産業別高齢者雇用推進事業受託の件 ②報告事項 1) 2011年度 3／4期 事業計画実績まとめと課題 2) 2011年度 3／4期 予実算まとめと課題 3) 東京モーターショー「働くクルマの合同展示」実施結果報告 4) 商用車販売台数及び会員生産台数について 5) 2012年度税制改正の概要 6) 2011年度補正予算及び2012年度予算の概要 7) 最近の官公庁情報 8) その他報告事項
	技術発表会(くるまプラザ会議室)	発表5テーマ(特装／トレーラ／バス／小型／資材の5部会) 参加者41社94名(自動車専門誌2社3名含む) 開催場所：日本自動車会館内「くるまプラザ会議室」 ▶P.3
	トレーラ部会／製品安全委員会	①ブレーキ機器(ブレーキ・チャンバ)サービスニュース検討 ②製品安全に關する「ガイドライン」作成 ▶P.14

24日	特装部会／清掃車小委員会	①タンクハッチの作動時操作／タンク内に危険物吸引禁止の共通ラベルデザイン決定 ②後部突入防止装置の装置指定手続きの状況確認と周知
	トレーラ部会／技術委員会	①ブレーキ機器(ブレーキ・チャンバ) サービスニュース内容検討 ②新突入防止装置の各社仕様確認 ③トレーラの審査要領に関する要望項目の意見調整 ④45ftコンテナ検討進捗報告 ▶P.14
25日	特装部会／ダンプ技術分科会	①後部反射器の可動部品による50%遮蔽対応方法の統一見解決定 ②後部突入防止装置の装置指定手続きの状況確認と周知 ③ダンプ 荷台のダム式ヒンジ、飛散防止装置の自主規制案統一
	自動車産業労政合同会議(東京)	講演会「労働関係法制の概要について」 講師:厚生労働省 1) 有期労働契約について(労働政策審議会・労働条件分科会の検討状況) 2) 高齢者雇用制度について(労働政策審議会・雇用対策基本問題部会の検討状況) 3) 改正「労働者派遣法」について(労働政策審議会・労働力需給制度部会の検討状況) ▶P.12
26日	環境委員会	①3／4期活動状況報告 1) 2011年度協力事業者実状調査報告 2) 環境負荷物質フリー宣言状況 3) VOC排出量削減目標検討・決定 など ②2012年度計画の方向論議
30日	特種部会 ／第6回座席強度法規対応WG	①運用基準書内容/JABIA規格化内容を検討 ②シートベルト床付仕様の追加実験日程/内容の調整

2月		
2日	突入防止装置技術委員会	①スパーサ付きバンパの基準適合証明方法の確認 ②極少数台数バンパの計算書による基準適合証明方法の確認
7日	トレーラ部会／サービス委員会	①ブレーキ機器(サービス・チャンバ) サービスニュース作成 ②ブレーキ機器点検整備の進め方検討・合意 ▶P.14
13日	トレーラ部会／業務委員会	①トレーラの安全装置の有効性説明ビデオPR進め方検討 ②生産台数予測の検討
16日	常任委員会(愛知)	①2011年度 取組み事項の反省と課題の共有化 ②2012年度 重点活動項目についての合意 ▶P.11
17日	理事会メンバー見学会 (愛知、岐阜)	①新日本製鐵(株)名古屋製鐵所見学 ②天龍エアロコンポーネント(株)見学(参加13名) ▶P.12
	バス部会／技術委員会	①特別支援学校向けバス、シートベルトのECE対応について国交省との打合せ結果の報告 ②バリアフリーガイドライン検討会の報告 ③2012年度事業計画(案)の検討
21日	関東支部／役員会	①2012年度支部総会の日程決定 ②2011年度事業報告(案)、2012年度事業計画(案)の事前審議 ③2011年度決算(案)、2012年度予算(案)の事前審議
22日	特種部会 ／第4回技術業務委員会	①事業計画進捗の確認/まとめ ②2011年度部会の現状と課題の確認 ③2012年度事業計画(案)の論議/策定
	バス部会/業務委員会	①各社の生産状況、市場動向について情報交換 ②2012年度事業計画(案)の検討
22日	労政合同勉強会(東京)	①講演会「春季賃上げ交渉に臨む経営側の考え方と最近の労働行政動向について」 講師:日本経団連 ②参加会社の春季労使交渉要求内容について(情報交換)

24日	支部連絡会	①支部事業計画進捗状況の確認 ②各支部総会の日程調整 ③2012年度本部活動補助金の決定
27日	中央業務委員会 ／第4回法制税制対応分科会	①事業計画進捗の確認/中央業務委員会提出内容まとめ ②2012年度事業計画(案)の論議
28日	中央技術委員会	①2011年度事業計画進捗状況の確認 ・法規対応、基準化／標準化、部会調査研究、会員の技術力アップ支援 ②2012年度事業計画(案)の検討 ・JABIA規格、新規部会調査研究項目、技術的緩和項目等の提案
29日	トラック・バン部会 ／合同業務委員会	①知名度向上につながる広報活動について意見交換 ②生産台数集計区分の見直し ③2012年度事業計画(案)の検討

会 員 情 報

■入 会

正会員

(株)シスコム

代表取締役社長 野島 輝昭

〒334-0076 埼玉県川口市本蓮4-7-38

電話:048-282-9171 FAX:048-282-9183

主要製品 工作車、ガスボンベ運搬車、資源回収車他

所属部会 特種部会

(株)ニッシン自動車工業

代表取締役社長 亀田 藤雄

〒349-1145 埼玉県加須市間口456-1

電話:0480-72-7221 FAX:0480-72-7223

主要製品 福祉車両、その他(手動運転補助装置、左アクセル)

所属部会 特種部会

■社名変更

正会員

東急車輛特装(株) → 東邦車輛(株) (4月2日より)

■代表者名変更

正会員

トヨタ自動車九州(株) 取締役社長 二橋 岩雄

三菱ふそうバス製造(株) 取締役社長 村山 節男

名自車体(株) 代表取締役社長 伊藤 公一

(株)モリタエコノス 取締役社長 白井 幸喜

準会員

市岡(株) 取締役社長 市橋 康男

平本工業(株) 取締役社長 平本 迪代

■住所変更

正会員

日本機械工業(株) 本社移転

〒104-0044 東京都中央区明石町6-4 ニチレイ明石町ビル5階



竹腰清美 代表取締役社長



DATA

■本社
〒501-0613
岐阜県羽島郡岐南町平成3丁目95
TEL 058-247-1457
FAX 058-246-5931

■資本金 1千万円
■従業員 8名
■事業所規模
敷地 約1,700㎡
工場 約1,440㎡
■車体工業会加入
1978年(バン部会)



竹腰工業(株)

期待以上の満足を感じてもらえるような 使い勝手を想像した丁寧なモノづくり

名古屋から木曽川を越えて岐阜へ入る。個人経営・家族経営の企業が多く活躍するこの地に竹腰工業(株)はある。この冬一番の寒さといわれた日、気さくに作業着姿であたたかく迎えてくれた竹腰清美社長はモノづくりマインドを大切にしている現場主義型リーダーであった。

取材／車体工業会事務局次長 山尾一元

●特徴・沿革

創業者である先代は1965年、タクシードライバーをして資金を貯め、板金職人へと転身。竹腰板金を設立し、建築板金、露地看板制作などを手がけてきた。ほどなくトラック架装の需要増に対応し、多くのディーラー各社の指定工場となる。当時は平ボデーが主流で、バンよりも、幌架装をしたトラックの方が多数走っていた。竹腰工業(株)は小型トラックに特化し、幌架装や二次架装を中心に、地元ユーザーの多彩なニーズに応え、日本経済の成長とともに事業を順調に広げてきた。近年では大型車



アルミバンが隆盛する以前は、平ボデーに幌架装のトラックがよく目にする光景であった。写真は折り畳み式のフレーム。

の修理など、扱う業務をさらに増やしている。

木曽川を挟んで隣接する愛知県では例えばマスの需要の変動等で、様々な業界で再編が繰り返されてきた。しかし、岐阜県には小規模事業者数が多く、地域に密着した個性的なユーザーが商売を続けやすい環境であるというのも同社の営業スタイルを育んだ土壌であったと考えられる。



ヒヨコ専用の運搬車。アルミバンの両サイドに空気取り入れの細かいスリットが何段も開けられている。

●製品

― 御社の製品などについてお聞かせください。

竹腰社長 アルミバンの架装や平ボデーの二次架装など小型車を中心とした架装を行っております。

山の多い岐阜県はプロパンガスの需要が多く、その搬送車も多数活躍しています。狭い山道の搬送に適した小型トラックにテールゲートリフターを付けた仕様は、重たいプロパンガスを運ぶ業務を軽減して、多くのユーザー様に喜ばれてきました。

同じ業種でもオーナー様のこだわりで架装に対しての仕様は千差万別です。個々のお客様のご要望に応え続けてきたことが、信頼を得て、地元産業とともに発展を続けられたと思っています。



テールゲートリフター付きのボンベ運搬車

●人

― 御社の特徴は？

手間のかかる作業であったとしても、面倒なことだからこそ「仕事」が成立していることがモノづくり業の原点です。その作業を継続していくことが



現在も幌架装の需要は続いている。

― 小型トラックに特化してきた理由とは？

岐阜には独立経営をされている小規模のユーザー様が数多くいらっしゃいます。小型車は大型車に比べて導入スピードや交換サイクルが早く、小型トラックの架装を主力とすることで業務回転率を上げ、仕事に隙間を作らないような経営スタイルを確立しました。コンスタントに作業を続けることで技術力の向上にもつながります。数多くの架装を手がけた成長期には、部品の大量調達メリットを得ることもできました。当社の規模で材料ストッカーを備えたのは当時では珍しかったと思います。



材料ストッカーの導入は、作業効率のアップと大量調達メリットをもたらすことに成功した。

― 今後の抱負、方向性などはいかがですか？

お客様のご要望に応じて完成車の使い勝手を良くするイーザーオーダー的な架装業務こそが当社の役割であります。しかしながら、完成車の多様化、車の長寿命化など、業界全体のニーズが減少しているのも事実であります。東海北陸自動車道の近さのメリットを活かしながら営業範囲を拡張し、修理・販売などサービスの拡充を視野に入れた取り組みを構築していくことも大切だと考えております。



タイヤハウス加工で低床化した車両。



いる各サービスに備え、現場作業のみならず様々なユーザーニーズを意識できる多能な人材づくりが必要になってきていると思います。日々の業務においてもプラスアルファの想像力、思考力を育んでいきたいと思っています。

― 次世代への教育についてお聞かせください。

モノづくりの技術力を切磋琢磨していくことは当然のことですが、今後、多様化を検討して

終わりになき軽量化への挑戦

(株)矢口製作所

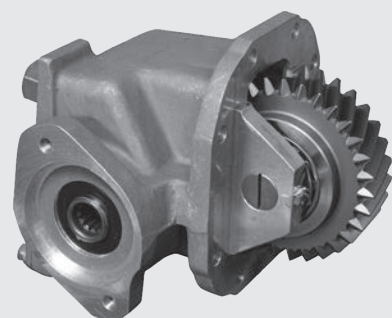
(株)矢口製作所は設立前の大正時代から歯車の切削を専門に手がけてきたという前身を持つ。機械のパーツである歯車への造詣は徹底して深く、営業・設計・資材など多くのスタッフがひとつの歯車に対してその用途を考えたいうえで様々な提案をする社風を持つ。

自動車産業への参入は昭和30年代、P.T.O(動力取出装置)ユニットを組み立て始めたことがきっかけであった。P.T.Oはトランスミッションの力を他の動力に伝える装置である。

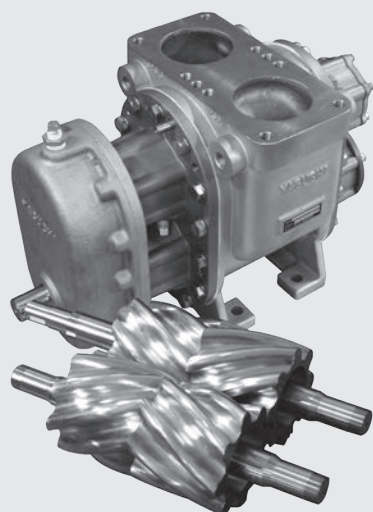
鋳物・棒材からの切削は職人の時代から歯車を手がけてきた同社の得意とするところであり、長年培ってきた技術と豊富な設備を活かし、精度の高い高品質の製品を作り上げてきた。

自社で設計をはじめた際には材料や図面を見直し、従来より軽量のP.T.Oを市場に提供し多くのユーザーを獲得した。またユーザーが増えることで製品への意見や改良点など様々なフィードバックを得ることができ、製品のさらなるクオリティアップへとつながったという。

アルミケース採用によるP.T.Oは従来20kgであったものを7kgまで軽量化し、取付工程における現場の作業負担を大幅に軽減することにも貢献している。



P.T.O(Power Take Off)ユニット
トランスミッションは車種ごとに異なるので種類を手がけなくてはならない。



ステンレス製ポンプ
手前の歯車はケース内部に入っているもの。液体を安定して流す独特の形状をしている。

ステンレスポンプも小型軽量化

この軽量化の技術はポンプの製造にも継承されている。ギアポンプの構造は1対の歯車の回転によって生み出され、歯車間の空間を流れる流量がポンプの性能(吐出量)となる。

現在、力を入れているのはオールステンレス製のポンプだ。ステンレスは重量がかさむが、歯車形状を工夫、歯車間の容積をアップさせ、さらにケース自体を小さくし、ポンプの能力を下げることなく、重量を従来品の70kgを50kgへと大幅な小型軽量化に成功した。さらに同社はアルミ製のポンプも開発中とのことであり、軽量化は同社にとって常に重要なキーワードである。

ステンレスポンプは、錆びにくいという特性があるので化石燃料以外の用途、たとえば化学薬品などへの可能性も広がっている。しかし、ギアポンプは構造上、歯車同士の接触による金属粉の発生があるため、食用油や水などにはそのまま使用することはできなかった。この問題に対し、同社ではケース外部の歯車で動作する非接触型ギアポンプを開発した。食品という大きな壁のクリアは、様々な業界への同社製品の需要喚起につながりそうだ。

(株)矢口製作所

代表取締役社長 川名 一嘉

「社員一人ひとりがエンドユーザーの気持ちになって考え行動しよう」。

【本社】 〒359-1106
埼玉県所沢市東狭山ヶ丘6丁目725番地3
TEL:04-2922-1321 <http://www.yaguchi-ss.co.jp/>

川名 一嘉
(1987年入社)
代表取締役社長

経営全般を司る川名社長
スタッフ全員が正社員である
同社の舵を取る。

私たち資材部会は、部会会員を専門分野ごとにグループ分けを行い、3分科会13グループからなる「ビジネスネットワーク」を設置しております。この「ビジネスネットワーク」は、会員のより強い連携と結束を実現し、架装メーカーに対するより積極的な協力体制が展開されています。「VOICE」では、シリーズで部会会員会社の製品及び技術が開発されるまでの経緯を紹介していきます。

マーケティングからの用品開発

(株)小糸製作所

2015年に創業100周年を迎える(株)小糸製作所は、日本で初めて鉄道信号灯用フレネルレンズを開発・生産して以来、自動車用照明機器、鉄道車両用照明機器、さらには航空・船舶用など、トランスポートのあらゆる分野において、先進の照明機器を開発している自動車用ヘッドランプメーカーの老舗である。現在は国内自動車の60%、海外20%のシェアを誇り、名実ともに世界ブランドだ。世界で初めてLEDヘッドランプを開発したのも同社である。

LEDの普及

省電力・長寿命・耐振性・小型と、メリット尽くしのLEDは、あらゆる分野で急速に普及している。自動車業界でもLED化は加速しており、リアコンビネーションランプだけではなく、最近ではヘッドランプもハイブリッドカーを中心に採用が進んでいる。

同社は、LEDヘッドランプでは国内シェア約90%(11年度)を誇り、当該品で培った技術をアフターマーケット市場向けに、自動車用「LEDフォグランプ」、トラック用「LEDカーゴランプ(荷室内灯)」等に反映し、新商品開発を進めている。

LEDワーキングランプの開発

市場の要望に沿った総合的に魅力ある(株)小糸製作所ならではの商品開発が始まった。LED1灯で広範囲を均一に照らす軽量のワーキングランプである。

従来の電球式のランプは移動・荒天・振動などで切れやすく、作業中の交換は困難な場合が多い。交換せずに暗いまま作業を進めてしまうというケースもあり、安全面や作業効



1915年創業当時に作られていた鉄道信号灯用フレネルレンズ。

率において「切れないプロ向けの照明」が求められてきた。

自動車用LEDヘッドランプを手掛けている同社は、ヘッドランプ用の明るいLEDを開発しており、他社には無いLEDを採用することができた。

課題は、LED1灯で広範囲をムラなく明るく照らすレンズの設計だった。コンピュータの計算によって作り出されたレンズは広範囲を照らすことはできるが、均一な配光にする為には、同社のノウハウを盛込み、試行錯誤の中でレンズを微調整しながら玉成し、LED1灯による照明器「LEDワーキングランプ」が完成した。



最新のLEDが搭載されたワーキングランプ。ブラックに統一され重厚感をかもし出している。

また様々なシチュエーションで使用するためには、小型化で屋外で使用出来る防水性も重要であった。そのためには、小型で密閉した中で発生する熱の放熱が最大の問題であった。

LEDの光は熱が出ないが、LED自体は熱が発生する為、効率良く放熱出来ないとLED自体の性能や寿命に悪影響が出てしまうのだ。本体背面に効率的に放熱フィンを並べることで、小型化と熱問題をクリアした。

(株)小糸製作所では、「品質第一」に新製品の評価に約半年を掛け、改良を続けていく。グローバル企業として、世界中の過酷な使用環境を想定し、もっとも優れた製品を提供することが、開発陣の使命である。決して目立つ製品ではないが、最新の性能が詰め込まれた今までにない製品が完成した。



松川 信夫(1969年入社・左)
営業本部 部品用品企画部 主管

中林 道彦(1994年入社・右)
営業本部 部品用企画部 商品企画課

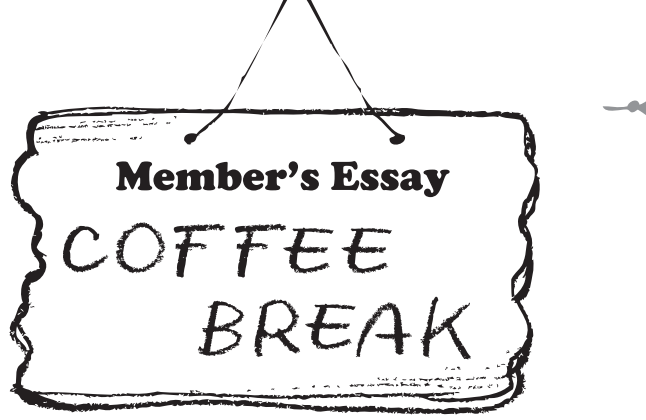
商品企画という厳しいプレッシャーの中で、LEDの可能性を追い求め、LEDでできることを日夜模索中。

(株)小糸製作所

取締役社長 大嶽 昌宏

「安全を光に託して」 常にお客さまの立場で考え、ご満足いただける製品・サービスを提供していくよう努力してまいります。

【本社】 〒108-8711
東京都港区高輪四丁目8番3号
フリーダイヤル：0120-548-512
<http://www.koito.co.jp/>



サイクリングを楽しんでいます

関東自動車工業㈱ 細根 良一

私が自転車始めたのは約1年前、きっかけは、私の運動不足を心配した娘が自転車を買ってくれたことでした。

以来、少しずつ走行距離を伸ばし、さらには自転車製作への興味が高じて、現在4台のロード車を保有しています。

最近ではサイクリングにも自信がついてきたので、長距離を走るイベントにも参加しています。

昨年の10月には、2日に開催された「狩野川100kmサイクリング」に挑戦し、初めての100kmを無事完走することができました。

このイベントのコースは、静岡県伊豆の国市大仁の狩野川河川敷をスタートし、沼津港「びゅうお」で折り返す往復コースで、スタート後10kmからの長い登りはかなりきつかったですが、後半は平坦な道が続く下流部となり、様々な風景を楽しみながら気持ちよく走ることができました。

続いて、11月27日には「ふじのくにCYCLE.FES」というイベントに参加、開業前の新東名で沼津市から静岡市までの往復100kmのコースを走りました。キャッチフレーズにある「一生に1度の特別なライド!」の言葉通り、とても素晴らしい体験でした。

車が走っていない高速道路を想像できるでしょうか？3車線の高速道路を走っているのは自転車だけ。天気も正午前から快晴、気分は最高でした。

新東名はコース全域がほぼ平坦で、富士山が見える絶景ポイントもあり、写真を撮りながら約5時間のサイクリングを楽しみました。



開通前の新東名を走る。



また、休日などは駿河湾沿いの堤防を、沼津から田子の浦まで往復約40kmを走っています、体調が良ければ2往復80kmを走ります。

自転車はランニングと比較すると、運動強度は約

4分の1ですから、心臓への負担は少ないと思います。また、膝への衝撃も少ないので、膝や腰を痛めることはありません。中高年には向いているスポーツだと思います。

ただし、一般道路を走る時は十分車に注意しましょう。できればサイクリング専用コースで走ることをお勧めします。

山スキーとの出会い

札幌ボデー工業㈱ 鷲田 章人

北海道札幌が出身である私は、幼いころからスキーをしていました。家からバスを使えば約30分でスキー場に行ける環境も手伝って、学生時代から週末は友人とグレンデへと通いました。高校生のときバジテストに挑戦し、何種目かの基礎的な練習を重ね、検定に合格しましたが、その後、型にハマらない自由な滑りがしたいと思うようになり、そんな時に「ニセコバックカントリーツアー」の広告を目にし、絶好の機会と思いスキー仲間と申し込みました。ニセコ連山に詳しいガイドに連れられて雪山に登りニセコアンヌプリの山頂に立つと、そこには圧雪されたグレンデとは別世界の深雪ゾーンが広がっており、森林限界を超えた手付かずの大自然の中を、思うがままに滑走し、フカフカのパウダースノーを体感することができました。

それ以来、山スキーの魅力にすっかり取りつかれてしまい、低気圧が北海道に近づくたびに降雪状況をチェックするようになり(除雪で大変な思いをされている方には申し訳ありませんが)、休日ともなれば深雪を求めて仲間と滑りに行くようになりました。雪山には雪崩や遭難などの危険が潜んでいるため、ザックにはスコップ、プローブ(埋没者捜索用)、食料、水、胸元にはビーコン(発信機)をつけ、気象条件を十分把握するなど安全には細心の注意を払います。

ふと自分の滑ってきた道のりを見上げると、苦勞して登ってきたことが報われると同時に何とも言えない達成感

がこみ上げてきます。そして、山の頂に立つと今まで見えなかったものが見渡せ、次はどこを滑ろうかと思いを膨らませるのです。これからも体力が続く限り、次なる雪原に



左が筆者

ダイナミックなシュプールを残したいと思っています。

おじさん達の海

㈱矢野特殊自動車 定松 浩一

私は生まれも育ちも福岡県福岡市の57歳、趣味はヨットである。福岡市は北西が海に面し、南東は山を背している人口148万の都市である。新鮮な海の幸山の幸は身近なお店で手に入り、県内は酒処が多く酒も食べ物も旨い店が多く大変住みやすい街だと思う。

以前よりやりたかったヨットは25歳社会人になって思い立ち学生時代の友人達と始めた。最初のヨットは風のみで走るヤマハシカーラ13フィートのディンギーであった。

国宝金印が発見されたことで有名な志賀島にほど近い福岡マリーナを拠点に、日曜ヨットマンたちは活動を開始した。正面は福岡ソフトバンクホークスの歓声どよめくyahooドームや福岡タワー、右手には井上陽水の歌でも知られる能古島、その沖には、福岡西方沖地震で苦しみも有名になった玄界島と福岡市を包み込む博多湾で、週末休みになると風や波を感じ潮の流れを読みながらセーリング技術を覚えていった。海上は一日たりとも同じ日はない。風の向きとその強さ、潮の流れも刻々と変わり風を読み潮流を計算して自然の中でヨットを操る緊張感や爽快感は海に



来る都度いつも新鮮であり飽きることがない。

1994年4人の仲間と共同で25フィートの中古クルーザーを購入、同時にクルージング活動の拠点を福岡の東部に位置する福津市津屋崎港に移した。5年後市営のヨットハーバーが出来たのを契機に16馬力のエンジン、4人が泊まれるキャビンを持つ30フィートの中古クルーザーに買い替え、本格的なヨットクルージングを始めた。

津屋崎には今では60名ほどで構成される津屋崎ヨットクラブがあり、メンバーの方からの操船技術や体験談も大いに興味深く有難いものだと思っている。行動範囲も序々に広がり長崎県壱岐の島や平戸島へ連休利用でのクルージングにも出かけるようになった。

クルーザーになると船舶免許は勿論のこと、出航前の航海計画(目的地までの針路を海図に落としGPSにポイントを入力)、航海中は自船の位置を確認するチャートワーク、時には気象が急変し時化の中をセールを縮帆して耐え忍んだり、予定を変更して避難港へ進路を変更したり自然の中では、体力や判断力を試される場面もしばしばである。長崎県佐世保市の鹿子前や九十九島めぐり、毎年8月下旬に開催される長崎ハウステンボスのヨットレースには過去6度参加している。成績は毎回予想どおりであったが、福岡から長崎への回航時は、光輝く大海原の海面を数頭のイルカが伴走してくれたり、夜空に輝く満天の星や時には頭上に輝くすばる星群を発見、波静かな漆黒の夜は光輝く夜光虫が作り出す光る引き波など、時として自然の変化に翻弄され船底一枚下は地獄を感じさせる時もあり自然の中では人間の存在なんぞ本当にちっぽけなものであることを感じさせられた。

さまざまな航海の思い出や体験が自分の世界を広くしたと思うし、ある意味では自信にもなっている。

私たちも50代後半、冬場のこの時期の週末はヨットが桟橋を離れる時間よりもクラブの仲間とコックピットに腰掛け前回のクラブレース談義や今後の船のメンテナンスや今後の計画などを熱く語らいながらゆったりとした時間を過ごしている。おじさんたちの海はまさに老いを知らない童心にかえった熱いおじさんたちのものである。若いときからヨットを通じ育んできた仲間の存在は私の人生の財産であり、ちゃん付けで呼び合う友との友情をこれからも大切にしていきたいと思っている。

みなさんの身近な海でヨットを楽しんでいるおじさんたちがいたら是非声をかけてみてください。きっと笑顔で応えてくれる筈です。

名古屋ボデー(株)
製造部
いまおか まみ
今岡 摩美さん



ゴールドキング(株)
技術部
たむら ひとし
田村 仁さん



**1つ1つを理解し
把握するために日々
努力しています。**

**仕事がスムーズに
いくように、日々
勉強の毎日です!**

Q1 どんなお仕事ですか?

トラック搬入時の検収や部材の整理、お客様から依頼を受けたトラック部品の手配及び出荷を行っています。

多種の部品を扱っているので、1つ1つのものを理解し把握するために日々努力しています。

Q2 仕事で楽しいときは?

お客様から部品の注文を受けたとき、スムーズに対応することができたときは仕事において成長できたと思いとてうれしいです。

Q3 仕事でつらいことは?

私は入社して3年目になりますが、入社当時リーマンショックの直後で、仕事がとても忙しいという感覚がなく、1年半ほど経った頃に急に忙しくなり、みんなの仕事のペースについていけなかったのがとてもつらかったです。自分のやるべき仕事がかんنانにも忙しいのかと実感しました。

Q4 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は?

この会社に入るまで、普段から気にしてトラックを見る機会がなかったのでトラックと一言でいっても平ボデー、バン、ウィング、スクラップ運搬車両、ダンプなどのさまざまな種類があると知ったときはとても驚き、印象に残っています。

Q5 御社のPRをしてください!

お客様それぞれのニーズにあわせたトラックのオーダーメイド製作やメーカー完成車からの改造工事(二次架装)をしている会社です。

Q1 どんなお仕事ですか?

バスなどに搭載される照明関連製品の開発・設計の仕事をしています。主に電源周りの開発・設計をしています。最近ではLED関連の仕事が多くなり、LEDは新しい光源ということもあり日々悪戦苦闘しています。

Q2 仕事で楽しいときは?

製品の立案から開発、設計、部品選定、試作、量産化まで一通りできることです。
そして、その製品が実際搭載されているのを見ると嬉しくなります。

Q3 仕事でつらいことは?

製品の要求に対して開発や設計が思っているように進まない時はつらいです。
そのため、仕事がスムーズにいくように日々勉強の毎日です。

Q4 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は?

入社して間もない頃に電子部品や回路の勉強のために蛍光ランプ点灯用評価ボード電源の部品の定数などを確認し、周りの先輩たちに教えてもらいながらユニバーサル基板上に部品を組んで、その基板上で蛍光ランプが点灯した時は感動しました。

Q5 御社のPRをしてください!

「お客様が満足する、より良い製品を作る」を品質方針に社員一丸となって製品作りに取り組んでいます。
バス・鉄道などの電装品のことならゴールドキングに!!

DATA FLASH

2011年4月～2012年1月 会員生産状況概要

① 合計

- ・4月～1月の累計台数は年度前半の震災影響のため、対前年比6.9%減
- ・サプライチェーンは秋以降順調に回復し、直近の3か月平均は13%増と好調に推移

② 非量産車合計

- ・非量産車の震災影響は在庫対応等で量産車比較で落ち込みは少なく、4月以降の累計は対前年比8.5%増
- ・特に直近の3か月平均は31%増と復興関連車種の増加等のため、たいへん好調に推移

③ 特装車

- ・4月～1月の累計では対前年比14%増(輸送系車両が23%増、作業系車両が8.4%増、輸出が15%減)
- ・直近の3か月は好調に推移しており、特に復興関連車種のダンプ車、ミキサ車、脱着車の伸びが大きい。

④ 特種車

- ・4月～1月の累計では対前年比40%増(緊急用車167%増、車椅子移動車26%増、特種特有車11%減)
- ・直近の3か月平均は90%増と大幅増であり、特に11月は特定会員が警察車両を集中生産(ベース車両の生産遅れ挽回)したため197%増となった。

⑤ 平ボデートラック(除くシャシメーカー標準車)

- ・4月～1月の累計では対前年比27%増。'09年比では70%増
- ・直近の3か月は、48%増と大幅な増加が継続しており、好調に推移している。

⑥ バン

- ・4月～1月の累計では対前年比2.8%減。特に冷凍車は15%減と減少幅が大
- ・8月以降の対前年比は、増加が継続している。

⑦ トレーラ

- ・4月～1月の累計では対前年比23%増(平床7.8%増、バン56%増、コンテナ6.8%増、その他39%増)
- ・12月に0.8%減と、本年度初めて前年を下回った。これはバンが32%減、コンテナが17%減となったことによる。

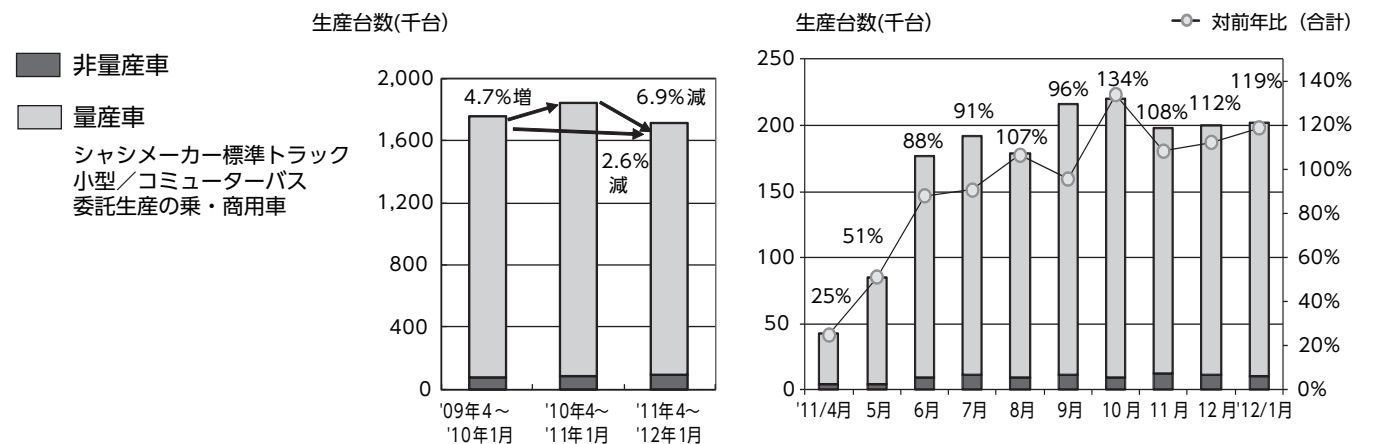
⑧ 大中型バス

- ・4月～1月の累計では対前年比22%減(路線20%減、観光36%減、自家用3.3%増)
- ・直近3か月平均は、34%増。路線バスが増加したことと、昨年度がポスト新長期規制反動により少なかったために増加率が大きくなっている。なお、観光用は減少している。

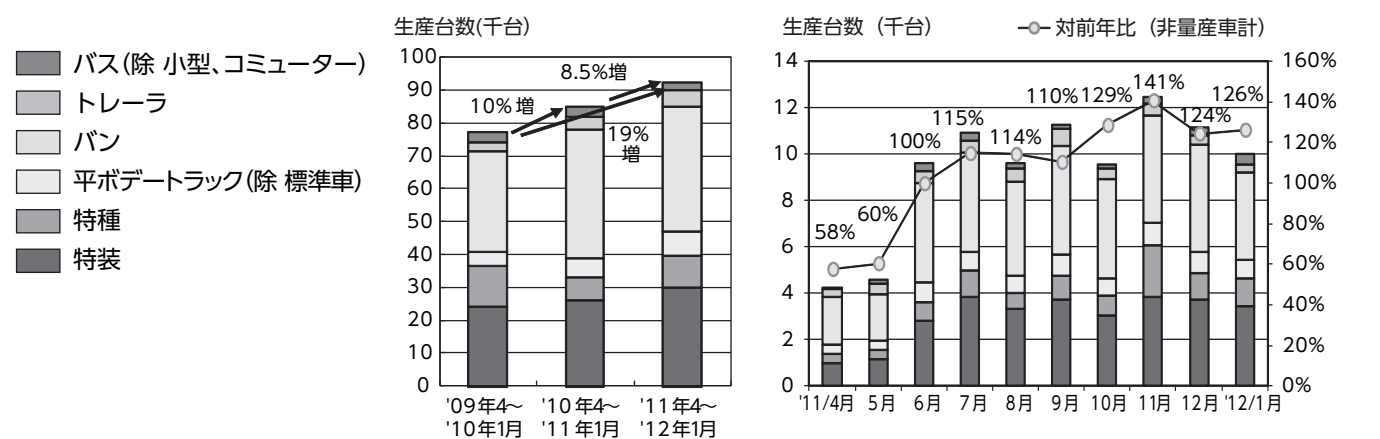
⑨ 小型車(小型部会員の委託生産の乗・商用車)

- ・震災やタイ洪水の影響からは完全に復旧し、直近の3か月は13%増となっている。

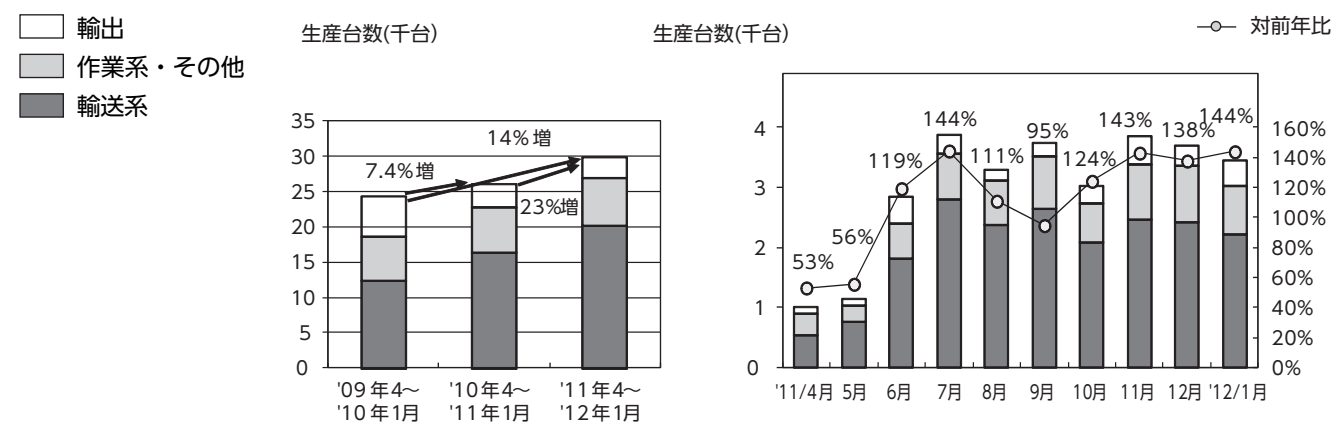
合計(非量産車+量産車)



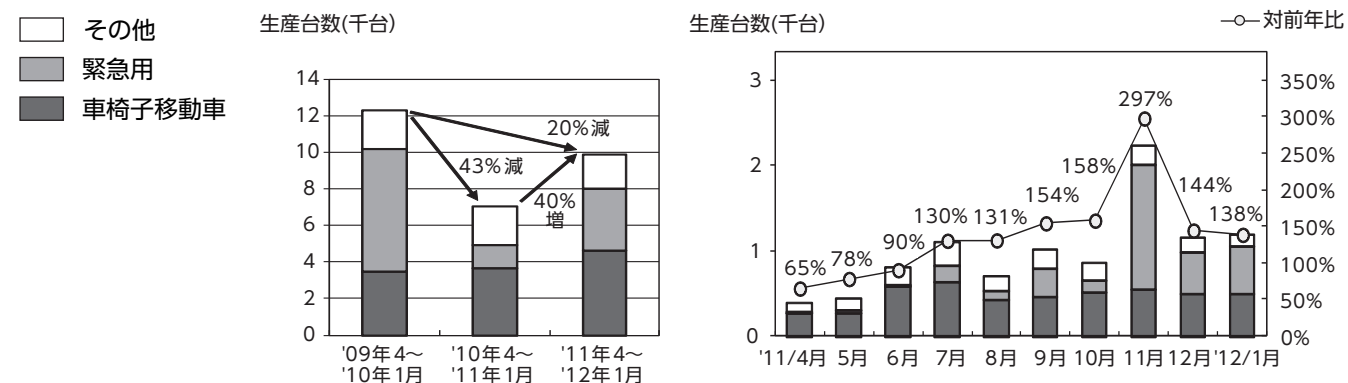
非量産車合計



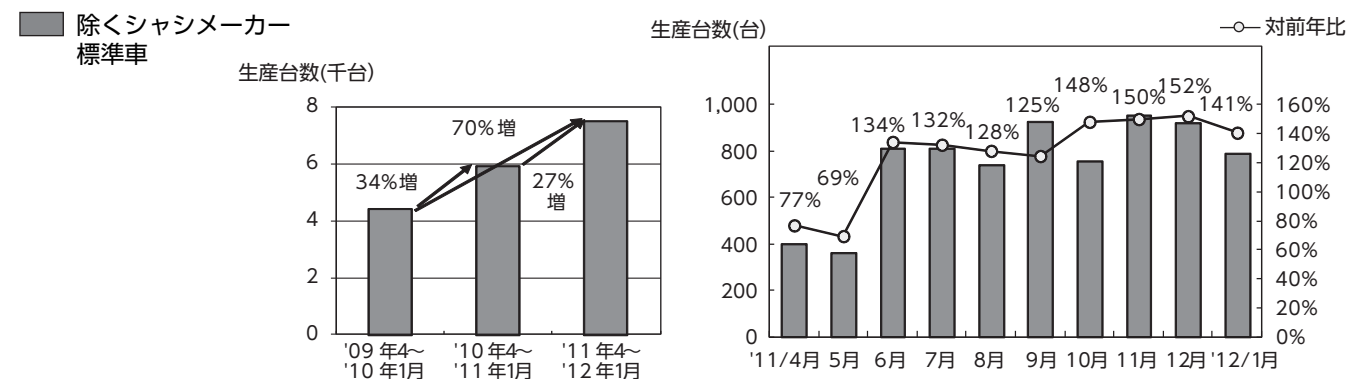
特装車



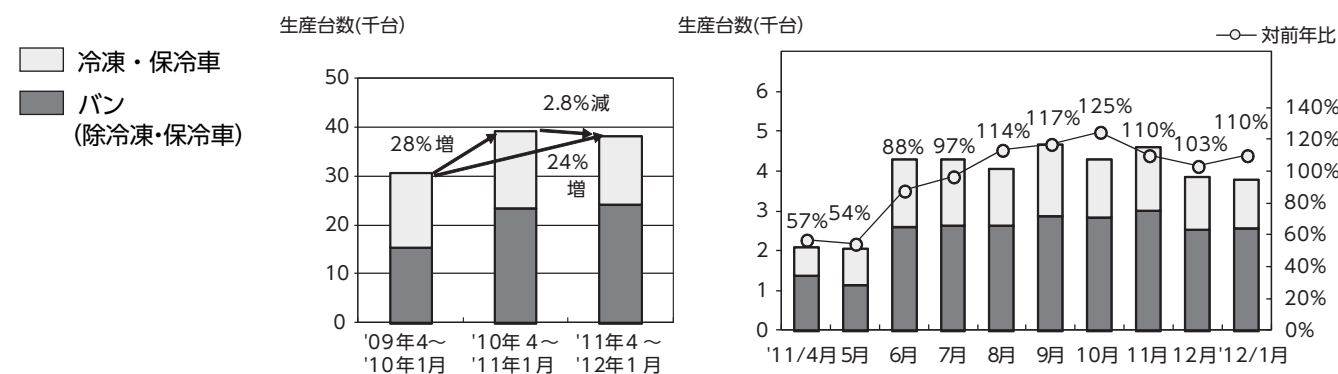
特種車



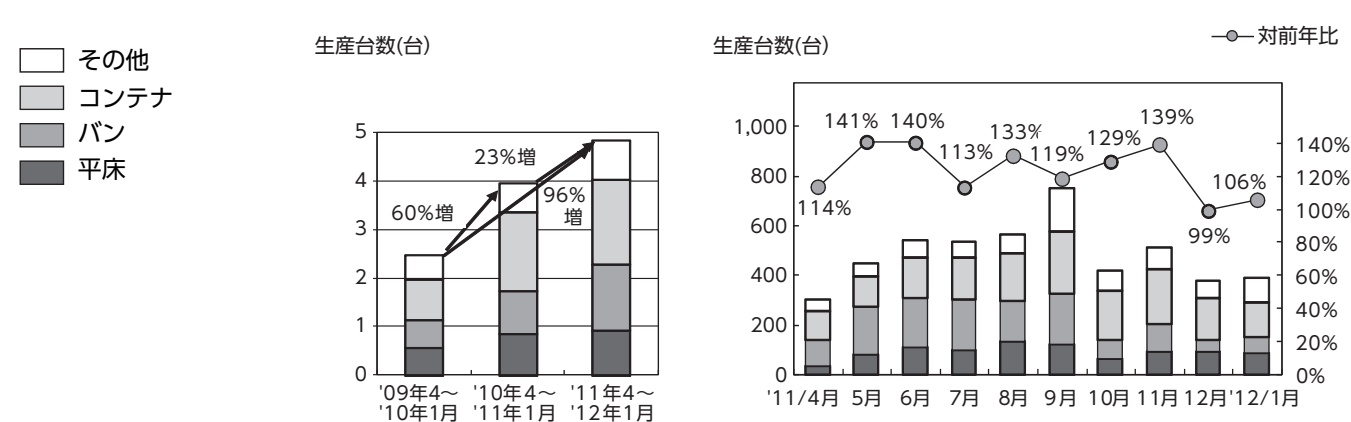
平ボデートラック



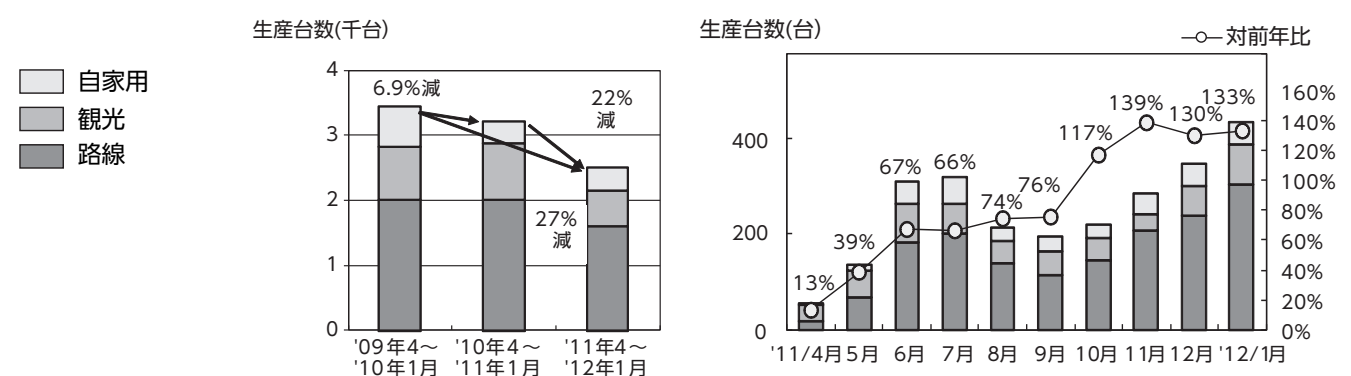
バン



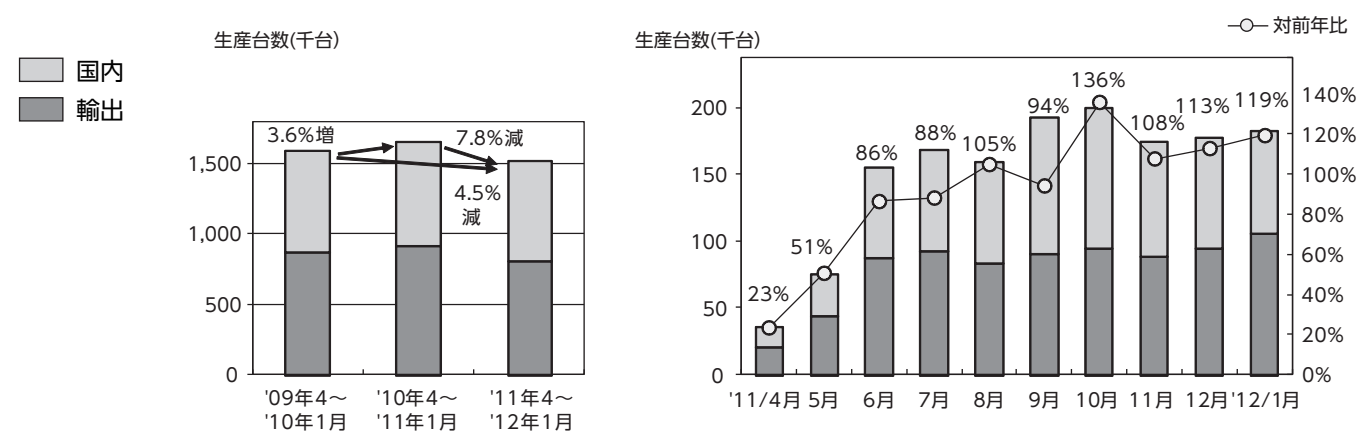
トレーラ



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>





SNG (Satellite News Gathering) 中継車

京成自動車工業(株)製

SNG中継車は主として放送局以外の撮影現場から番組素材となる映像、音声を電波として通信衛星を経由させるもので、生番組にも使用します。テレビによる事件、事故、災害報道には、今日必要不可欠な放送技術です。車両搭載物として発動発電機、空調設備、またマイクロ波送信機用としての電動油圧式ポール等を装備しています。

編集後記

記録的な寒波、大雪で各地の花便りも大幅に遅れている様子でしたが、最近やっと春の兆しが見え始めてきました。車体業界もやっとここ2年間の最悪期は脱しつつあり、生産台数報告に掲載したように昨秋以降は2ケタ増が続き、当面はこの状態が続く見込みです。筋肉質にスリム化した後での台数増のため納期遵守に苦慮している会員も多いが、やっと春が来たという感じでうれしい限りです。

しかしながら中長期的に見ると保有台数減少、使用長期化、貨物量減少等で将来見通しは不透明であり、設備投資や人員採用に慎重にならざるを得ません。そのため、今号のニュースにも掲載したように、中小企業経営の参考のため「車体業界将来ビジョンの策定」に取り組むことにしました。独自の固有な特装技術、架装技術をいかにしたら発展、継承させることができるか?若手経営者や次期経営者に委員として参加いただく検討会の発足準備を始めました。参加希望や将来像に関して皆様のご意見をいただければ幸いです。(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

新明和工業株式会社……………表2
住友スリーエム株式会社……………P.34
交通エコロジー・モビリティ財団……………表4

通常総会のご案内

- ◆日 時 2012年5月25日(金) 15:30～
- ◆場 所 グランドプリンスホテル高輪「プリンスルーム」
港区高輪3-13-1 TEL:03-3447-1111
JR・京浜急行 品川駅下車 高輪口より徒歩5分
- ◆議 題 2011年度事業計画と2012年度事業計画案の承認
2011年度決算と2012年度予算案の承認
2012年度役員選任等
- ◆懇親会 17:00～18:30 「クラウンルーム」

車体NEWS

SPRING 2012 春

2012年3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

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イティ反射シートと＜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TM ダイヤモンドグレード コンスピキュイティ反射シート

入射光を光源方向にまっすぐ戻す、再帰反射性反射効果を備えたプリズムレンズ型反射シートです。ヘッドライトの光などで明るく輝き、自車の存在を相手に強くアピールします。

■おもな特徴

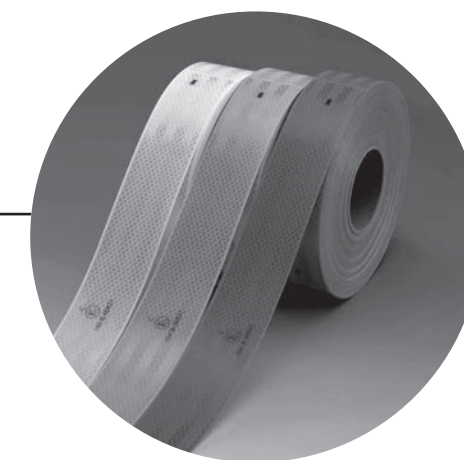
1. 従来品に比べ、反射効果が大幅にアップしています。
2. 広角性にすぐれ、カーブ時の見やすさも十分に確保できます。
3. 取り扱いが簡単です。裏面の透明フィルムをはがすだけで、多くの車体に直接貼ることができます。
4. 耐久期間は約7年です。(当社ガイドライン通りに貼付された場合)。



※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



スリーエムダイヤモンドグレードTM
コンスピキュイティ反射シート

スリーエム反射シート680Eシリーズ

スコッチカルTM フィルム

コントロールタックTM プラスフィルム

事故減少に対するコンスピキュイ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”(コンスピキュイティ)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

