

車体 NEWS

SUMMER 2012 夏

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.



CONTENTS

巻頭言	1
NEWS特集	
2012年度通常総会開催	3
2012年度理事・監事	6
退任理事及び車体工業会功労者	7
2012年度事業計画	9
労働法制の動向について	19
NEWS FLASH	
本部だより	21
部会だより	23
支部だより	25
官公庁だより	26
月度活動状況	29
会員情報	32

Net Work	
vol.67 キド車輛工業(株)	33
そこが知りたい	
「現存する最古の国産自動車 アロー号はこうして作られた」	35
Coffee Break	37
我が社の元気人	39
DATA FLASH	
2011年度 生産状況概要	40
編集後記	44



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25.3% 良い水準です。
- 登録事業所(トラック、バス、タクシー)の保有している車両台数は、19万台を超えています。

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。



公益財団法人

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

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

巻頭言

2012年度通常総会挨拶 中長期の将来ビジョン策定を

車体工業会の会長を務めております水嶋でございます。

本日は2012年度通常総会にあたり、会員の皆様方にはかくも多数ご出席いただきまして誠にありがとうございます。

昨年度を振り返りますと、大震災による大きな被害、夏には電力使用削減への対応、中型車ポスト新長期規制、超円高の影響、タイの洪水影響、復興需要への対応等、会員の皆様方におかれましては、たいへん変化の激しい1年間であったと思います。

当会 会員全体の生産台数合計は219万台となり、サプライチェーン寸断による年度前半の大きな落込みを、後半に挽回し、通年では対前年比2%の増加となりました。特にその内、委託生産車を除いた非量産車は12万台、対前年比113%と大きく増加しました。

震災による様々な障害を早期に克服し、復旧、復興作業に不可欠ないろいろな「働く車」を比較的短期間のうちにお客様に供給開始できたことは復旧、復興に大いに貢献できたと考えており、関係各位のご努力に深く感謝申し上げます。

このような状況のもと、当会は「会員支援活動の充実」、「安全対応活動の推進」、そして「環境対応自主取り組みの推進」等を重点項目として取り組んでまいりました。

会員支援では、技術的な支援を主体に、規制緩

和や特例設定の要請活動も実施し、特に要望の強かった「中型車ポスト新長期規制の適用延期」はお客様とのトラブル回避に有効であったと判断しています。

安全対応活動では、いよいよ本年7月に施行となりますリアバンパーとシート及びベルト法規改正への対応をほぼ完了させることができました。また、社会的関心事となりましたトレーラ横転事故への対応策の一つであるROC（横転抑制装置）に関しては、前年のエアサスペンション用に加え、日本に多いリーフサスペンション用を新たに共同開発し、効果確認もできましたので、今後普及活動を進めて参ります。

環境対応の面では、CO₂、産業廃棄物最終処分量、塗装工程のVOC削減は全項目とも目標達成できました。さらに新たに高度な3要件を追加した環境適合ゴールドラベルの普及活動も順調にスタートさせることができました。

以上のように、昨年は一般社団法人化初年度として、「会員メリットに直結する事業」を優先に取り組み、いろいろと大きな成果をあげることができた年と判断しています。

なお、当会の正会員数は今年度も3社増加し、170社となりました。この3年間では14社入会、4社退会の10社増加となり、経営環境のたいへん厳し



会長 水嶋 敏夫
トヨタ車体㈱・取締役会長

い中、当会への期待の大きさに身の引き締まる思いであります。

さて、本年度の商用車市場は緩やかな景気回復、復興需要の継続、エコカー補助金もあり、引き続き増加する見込みとなっています。しかしながら、円高をはじめとする6重苦により日本のものづくりの危機が感じられます。さらに車体業界特有の構造的課題も加わり、中長期的展望は決して明るいとは言えない状況であります。この様な中、当会は今年度から2つの新しい取組みを開始する準備をしております。

1つは、「車体業界の将来ビジョン策定」であり、日本の車体業界のあり方を議論していきたいと考えています。もう一点は、「高齢者雇用推進事業」についてであり、どちらも2年間の活動となりますが、是非皆様の積極的なご協力をいただきたいと思います。

今後とも当会は会員の皆様のメリットに直結する事業、特に要望の強い技術的支援活動を最優先にして活動していきたいと考えており、具体的な計画につきましては本日の総会にて決定していきたいと思っておりますので、ご審議のほど、よろしくお願い申し上げます。

本日は誠にありがとうございます。





2012年度 通常総会開催

当工業会の2012年度通常総会は、5月25日15時30分から
グランドプリンスホテル高輪において盛大に開催された。

総会の概要は次のとおりである。

◆出席者数

正会員 76社(135人)
正会員 委任状による出席 94社
準会員 32社(56人)
支部他含め全210人

◆来賓(敬称略)

官庁関係
経済産業省 製造産業局 自動車課長 田中茂明
国土交通省 自動車局 審査・リコール課長 碓孝浩

1. 開会

小川事務局次長が開会を宣言し、その後水嶋会長が挨拶。続いて事務局より出席会員数が170社で、本総会が適法に成立する旨、報告された。

2. 議事

第1号議案 2011年度事業報告の件
第2号議案 2011年度収支決算報告の件
第3号議案 2012年度事業計画案の件
第4号議案 2012年度収支予算案の件
第5号議案 2012年度理事選任の件



NEWS 特集

以上の議案について事務局より説明が行われ、審議の結果すべての議案が承認され、また、第5号議案の選任後、新任理事9名の紹介があった。議事終了後、退任役員に対する感謝状の贈呈、車体工業会功労者、永年在籍会員、優良従業員に対する表彰が行われ、来賓を代表して経済産業省田中課長ならびに国土交通省碓課長からそれぞれ祝辞をいただいた。

引き続き249人が参加し懇親会に入り、18時20分過ぎ、盛会のうちに幕を閉じた。



来賓挨拶



経済産業省
製造産業局 自動車課長
田中 茂明

本日は、「一般社団法人日本自動車車体工業会・通常総会」にお招きいただきましてありがとうございます。日頃より、水嶋会長をはじめ、貴会加盟各社並びに事務局の皆様には当省の行政に並々ならぬご協力を賜っており、この場を借りて改めて御礼申し上げます。

昨年は、東日本大震災がありましたが、産業界の皆様の業界の垣根を越えた復旧・復興の取組により、当初の予想を超える速いスピードで産業界の生産活動が回復した一年でもありました。こうした震災からの復旧・復興にあたっては、本日お集まりの皆様のトラック、トレーラ等といった「働くクルマ」の活躍が大きかったことと存じます。

また、昨年は電力供給の問題から、大変なご負担を強いられましたが、皆様の節電のご努力により、懸念されていた電力需要の大きい夏場を乗り切ることができました。改めてご協力に御礼申し上げます。

今夏は、計画停電は実施しないことが前提ですが、電力需給見通しを踏まえると、特に中西日本では電力需要のひっ迫が見込まれているため、政府としては中西日本における広域で、一定期間中は数値目標を伴う節電を要請することとしております。皆様には大変ご不便をおかけしますが、大規模停電を回避するため、何とぞご理解、ご協力をお願いいたします。

一方で、足下の経済情勢に目を向けると、歴史的な水準の円高等を背景に産業の空洞化が懸念されるなか、国内での企業活動を活性化させ、雇用の維持・拡充を図っていくことが重要な課題となっています。

このため、国内の雇用を守り、産業の空洞化を回避するため、昨年、3300億円規模の立地補助金を措置しました。これにより部品・素材分野や成長企業の国内立地を支援しておりますが、現時点で、約4割が自動車関連の企業となっております。本補助事業を通じて、国内での立地促進と雇用創出、さらには地域活性化を推進してまいります。

また、我が国の雇用の大半を支えているのは中小企業であり、中小企業の支援は重要な課題です。このため、中小企業投資促進税制の拡充を図るなどの支援にも取り組んでおります。

これらの取組により、我が国産業の活動を後押ししてまいります。

最後に、本日お集まりの皆様のご健勝と貴業界のより一層のご発展を祈念致しまして、ご挨拶とさせていただきます。



来賓挨拶



国土交通省
自動車局 審査・リコール課長
碓 孝浩



ご紹介頂きました国土交通省自動車局審査・リコール課長の碓でございます。

本日は一般社団法人日本自動車車体工業会総会にお招き頂き、このような御挨拶の機会を賜りありがとうございます。また、皆様方におかれましては、日頃から国土交通行政にご理解ご協力を賜りありがとうございます。この場を借りて厚く御礼申し上げます。

貴工業会が製造されている製品は、国民生活を豊かにし、我が国の経済社会の活動を支え発展を図る上で、必要不可欠な「働くクルマ」であり、これまでの皆様方のご努力・ご貢献に改めて敬意を表する次第です。

昨年3月に発生した東日本大震災により、昨年度は、電力不足等、何かとご苦勞が多い年度であったかと思います。また、その後も欧州の通貨危機等の影響による円高等、経済面での不安材料は依然大きな課題となっております。

そう言った経済情勢の中でありますが、貴工業会におかれましては、復興需要等もあり生産量等これまでのところ比較的堅調と伺いました。心よりお慶び申し上げます。

国土交通省自動車局としましては、国民の安全と安心を守り、環境と調和のとれた「クルマ社会」を実現するため、日々行政に取り組んでおります。

本年は、大型車の衝突被害軽減ブレーキの装備義務付けを3月に公表しました。また、運行記録計の義務付け拡大に向けた施策を進めると共に、エコカー補助金、事業用自動車のASV装置装着車の購入に対する補助金の交付、税制面では、エコカー減税や衝突被害軽減ブレーキを備えた大型貨物自動車に係る減税を行っております。

当課の関係では、現在、キャブ付シャシと呼ばれる半完成トラックの認定制度の導入を計画しています。これまで、貴工業会のご協力も得ながら、関係各方面と同制度導入の検討を進めていたところですが、近く制度の概要についてパブリックコメントを行う予定で作業を進めております。パブリックコメント終了後、新制度を制定し、来年度からの施行を考えております。この制度のメリットは、新型届出では、認証時に必要であった架装ボデーが不要になること、キャブ付シャシを製作しているメーカーと架装を行うメーカーの責任分担が明らかになることから、車両に問題があった場合

のメーカー間の責任分担が従来よりも明確化されることです。また、官側としても検査業務の適正化等を期待しております。貴工業会会員各社におかれましても、この新たな制度の導入に、ご理解・御協力方よろしくお願い申し上げます。

法規関係では、本年7月から適用される突入防止装置（RUP）法規対応に関して、車体工業会として積極的にUN-R58に基づく装置指定認可の取得に取り組んで頂いた点大変感謝しております。他にも同じく7月のシートベルトやシートの新たな法規適用、来年1月に予定されている可動部に対する反射器要件の変更等対応すべき法規が次々ございまして、ご苦勞をおかけしますが、ご理解ご協力方宜しく願い申し上げます。

また、リコールに関しては消費者委員会の建議を受けて、昨年、リコール関係通達を改正しております。リコール届出につきましては、リコールを実施すると決定してから、迅速な対応が必要ということで、リコール実施決定後5営業日以内に当課へ届け出て頂くよう通達が改正されております。宜しくご理解の程お願いします。

先月末の関越自動車道藤岡JCT付近におけるツアーバスの事故を契機として、公共交通機関であるバスの安全性について社会的に関心が高まっております。主たる関心は、規制緩和後のバス事業における旅客の安全確保ですが、車両ハード面の対策も期待されています。今後は従来以上に、居眠り警報、ふらつき警報、被害軽減ブレーキ等先進的な技術も含め、安全装備の充実や、より安全性の高い車両構造へのニーズが高まるものと考えています。貴工業会会員各社におかれましても、社会のニーズに応えた車両の製造に尽力して頂ければ幸いです。宜しく申し上げます。

皆様方が製造する製品「働くクルマ」が、活躍することは、日本の経済活動が活性化していることと表裏一体だと思います。是非業界一丸となって、安全・環境に配慮した「働くクルマ」の供給を通じて、日本成長戦略、そして震災後の日本再生に貢献して頂ければ幸いです。

最後になりましたが、日本自動車車体工業会及び会員各社の今後の益々のご発展と、本日まで臨席の皆様方のご健勝・ご繁栄を祈念いたしまして、私の挨拶とさせていただきます。

2012年度 理事・監事

自 2012年5月25日
至 2013年5月 通常総会開催日

*印：新任理事

		氏名	会 社 名	会 社 役 職	車体工業会役職
理 事	本部 役員	水嶋 敏夫	トヨタ車体(株)	取締役会長	会 長
		* 白根 武史	関東自動車工業(株)	顧問	副 会 長
		筆谷 高明	極東開発工業(株)	取締役社長	副 会 長
		古庄 忠信	(株)イズミ車体製作所	取締役社長	副 会 長(特種部会長兼務)
	特装部会	加藤 幹章	新明和工業(株)	取締役専務執行役員	部 会 長
		* 吉野 道夫	カヤバ工業(株)	執行役員	
		高島 義典	極東開発工業(株)	取締役常務執行役員	
	特種部会	五島 洋	京成自動車工業(株)	取締役社長	
		金井 満	(株)オートワークス京都	顧問	
	トラック部会	* 田村 元	(株)浜名ワークス	取締役社長	部 会 長
		山田 和典	山田車体工業(株)	取締役社長	
		* 細谷 康次	本所自動車工業(株)	取締役副社長	
	バン部会	川本 豊	日本フルハーフ(株)	常務取締役	部 会 長
		* 津田 敦	(株)パプコ	取締役社長	
	トレーラ部会	西川 柳一郎	日本トレクス(株)	取締役社長	部 会 長
		沼部 宣司	小平産業(株)	常務取締役	
		柏倉 陽一	東邦車輛(株)	取締役社長	
	バス部会	團野 達郎	ジェイ・バス(株)	取締役社長	部 会 長
		* 村山 節男	三菱ふそうバス製造(株)	取締役社長	
	小型部会	渡辺 義章	日産車体(株)	取締役社長	部 会 長
		網岡 卓二	トヨタ車体(株)	取締役社長	
		* 辻井 元	八千代工業(株)	取締役副社長	
	資材部会	杉本 眞	レシップ(株)	取締役社長	部 会 長
		福西 誠	天龍工業(株)	取締役社長	
	支 部	坪川 弘幸	北海道車体(株)	取締役副社長	北海道支部長
		磯野 栄治	(株)いそのボデー	取締役社長	東北支部長
		* 北村 守	(資)中北車体工作所	代表社員	新潟支部長
		高橋 充	富士重工業(株)	専務執行役員	関東支部長
		石谷 清和	(株)東海特装車	取締役社長	中部支部長
		堀口 昇一	須河車体(株)	相談役	近畿支部長
		大上 力夫	(株)大上自動車工業	取締役社長	中国支部長
		* 池浦 雅彦	(株)タダノ	執行役員	四国支部長
		矢野 彰一	(株)矢野特殊自動車	取締役社長	九州支部長
	事 務 局	橋本 茂	車体工業会	—	専務理事・事務局長
	計 34名(定数 25名以上 40名以内)				
監 事		加藤 寛	(株)相模ボデー	取締役社長	—
		海川 昇	(株)トランテックス	取締役社長	—
		宮幸 朗	自動車精工(株)	取締役社長	—
	計 3名(定数 1名以上 3名以内)				

相談役	内川 晋 ・ 久保地 理介 ・ 高木 茂 ・ 岩崎 充男 ・ 内山 眞成
-----	--------------------------------------

(注)会社名及び役職は2012年5月25日現在による。

退任理事及び車体工業会功労者

退任理事

服部 哲夫	関東自動車工業(株)	取締役社長
北村 泰作	(株)北村製作所	取締役社長
落合 轟	司工業(株)	取締役社長
堀尾 浩二	不二自動車工業(株)	取締役社長
田中 真二	元 三菱ふそうバス製造(株)	取締役社長
佐々木敬博	カヤバ工業(株)	理事
高梨 利幸	(株)タダノ	執行役員常務
葛原 徹	セントラル自動車(株)	取締役社長
吉田 哲夫	(株)パプコ	相談役

車体工業会功労者 本部関係

小澤 正広	環境委員会	日本フルハーフ(株)	開発部管理グループ スタッフ
多田野 純	中央業務委員会	(株)タダノ	国内営業企画部 部長
西山 太郎	広報委員会	日産車体(株)	開発統括部 シニアスタッフ

車体工業会功労者 部会関係

赤塚 和彦	特装部会	極東開発工業(株)	三木工場技術部第三設計課長
伊藤 誠也	特装部会	新明和工業(株)	特装車統括本部品質保証部技師
中沢 有一	特種部会	いすゞ車体(株)	商品開発部商品企画グループ グループリーダー
國澤 俊一	トラック部会	小平産業(株)	品質管理課 係長
川本 学	バン部会	日本フルハーフ(株)	開発部管理G グループリーダー
新井 明德	資材部会	ロンシール工業(株)	理事

車体工業会 永年在籍会員

正会員	60年	2社	カヤバ工業(株)
			(株)林田製作所
	40年	2社	関東工業(株)
			日本機械工業(株)
	20年	5社	(株)オーテックジャパン
			笠原自動車工業(株)
			高崎車輦整備(株)
			日本リフト(株)
			房総車体(株)
	10年	1社	(株)アスカ・アイテック

準会員	20年	2社	インファステック(株)
			(株)星光商会
	10年	3社	東洋電産(株)
			日本カーバイド工業(株)
			(株)松沢商会

優良従業員

碓井 裕之	司工業(株)	営業部長
郡 耕造	四日市車体工業(株)	製造係長
田中 康雄	東京特殊車体(株)	製造部製造担当課長
多保田 剛	ジェイ・バス(株)	小松開発設計部先行グループ グループリーダー
角田 裕次	東邦車輛(株)	生産部横浜製造課長
西井 准	(株)竹内ボデー工場	製造部钣金班 主任
古川 正則	(株)浜名ワークス	サービス部 次長
湊 剣一	(株)花見台自動車	組立係長
南 正二	細谷車体工業(株)	八千代工場 副工場長
山口 浩二	(株)東海特装車	営業企画部企画室 主担当員
河合 滋樹	ゴールドキング(株)	技術部 課長
戸口 勝利	(株)オージ	技術部 部長

新任理事



白根 武史氏
関東自動車工業(株)



吉野 道夫氏
カヤバ工業(株)



田村 元氏
(株)浜名ワークス



細谷 康次氏
本所自動車工業(株)



津田 敦氏
(株)パプコ



村山 節男氏
三菱ふそうバス製造(株)



辻井 元氏
八千代工業(株)



北村 守氏
(資)中北車体工作所



池浦 雅彦氏
(株)タダノ

退任理事



服部 哲夫氏
関東自動車工業(株)



北村 泰作氏
(株)北村製作所



落合 轟氏
司工業(株)



堀尾 浩二氏
不二自動車工業(株)



田中 真二氏
元三菱ふそうバス製造(株)



佐々木 敬博氏
カヤバ工業(株)



高梨 利幸氏
(株)タダノ



葛原 徹氏
セントラル自動車(株)



吉田 哲夫氏
(株)パプコ

退任理事



左から 北村氏、堀尾氏、田中氏、葛原氏

永年在籍会員



表彰された各社の皆様

車体工業会功労者



後列左から 伊藤氏、中沢氏、國澤氏、赤塚氏、新井氏
前列左から 多田野氏、西山氏、川本氏

優良従業員



後列左から 古川氏、湊氏、南氏、山口氏、河合氏、戸口氏
前列左から 碓井氏、郡氏、田中氏、多保田氏、角田氏、西井氏

2012年度 事業計画

本部計画

1.取り巻く環境

1) 商用車市場動向

日本経済は復興需要の本格化や個人消費の回復等により回復基調が続いているが、円高の継続、新興国の成長鈍化、欧州債務不安の再燃、原油高等の下振れ要因があり先行きは不透明である。

2011年度の国内商用車市場は、震災によるサプライチェーン寸断の影響を大きく受けたが、急速に回復し8月以降は前年比2ケタ増が続き、年度としては321千台(前年比111%)となった。そのうち当会に關係の深い中大型車は、59千台(前年比115.4%)と2年連続で増加したが、まだ5年前の6割以下のレベルである。

2012年度は緩やかな景気回復、復興需要の継続、エコカー補助金もあり、引き続き増加する見込みとなっている。しかしながら、その後はエコカー補助金終了後の反動減、復興需要一巡後の反動減、新興国経済の成長鈍化、貨物輸送量低下により再び落ち込む可能性が強く、中長期的に見ても保有台数低下、使用期間の長期化、国内産業の空洞化、国内貨物輸送量の低下等の構造的要因があり、リーマンショック以前のレベルに戻る可能性は低いと考える。

<取り巻く市場環境>

(1) 当面の国内商用車は復興需要等のため増加が続く。

<国内需要:日本自動車工業会 予測台数2012年度>

車種→ ↓年度	普通 貨物	(←うち 大中型)	小型 貨物	大型 バス	小型 バス
2011年度実績(千台)	119	59	202	3.5	7.9
(対前年度比 %)	(115)	(115)	(109)	(85.1)	(108)
2012年度見通し(千台)	121	62	207	4.1	8.0
(対前年度比 %)	(102)	(105)	(102)	(117)	(101)

(2) 国内貨物輸送量は長期減少傾向(日通総研データ)

- ・2011年度まで12年間連続で減少しており、この10年間で▲約25%もの減少
- ・自動車輸送2012年度予測=4,241百万トン(前年比1.2%増、2年前比▲2.3%)
- ・物流短観(1-3月)での荷動き指数は、2011年下期以降は大きな変化はなく、2012年上期までほぼ同水準が続く見込み。(プラス1からマイナス7の範囲)

(3) 運送事業者の経営実態は悪化(全日本トラック協会:経営分析報告)

- ・H22年度決算分析結果、運送事業収入は6年連続で減少、収益も悪化
- ・営業利益率の平均はマイナス0.6%と4年連続赤字(前年比0.3ポイント悪化)
- ・営業黒字会社数は42%(6ポイント悪化) 経常黒字会社数は56%(5ポイント悪化)

(4) バス輸送業界も苦境が続く(日本バス協会)

- ・路線バス事業は輸送人員に大きな変化はない。震災以後観光バス事業は不振。
- (5) 貨物車保有台数の減少と平均使用年数の伸びが続き代替母数はダブルの影響で減少
- ・貨物車保有台数は毎年38万台(保有の2.5%) ずつの大幅減少

- ・普通貨物車の平均使用年数はここ3年間で2年延び約15年

(6) 購入補助金のため需要の先食い、反動減の恐れ

- ・大型車90万円のエコカー補助金の事業用車の総額は219億円と早期に満杯予測、その後反動減となる恐れあり

(7) 省エネ、輸送効率向上の重要度増

- ・営業車比率の増加、レンタカー増加、実車率向上のため汎用車化が進展
- ・省エネ、積載効率向上のため軽量化競争進展
- ・荷役容易性や輸送品質向上のため平ボデーが減少、バン比率が増加

(8) シャシメーカーは急速に海外シフト(特に新興国)

- ・シャシメーカーの輸出比率は約7～8割、しかし車体はほとんど現地架装
- ・輸出地域毎の仕様最適化進展(特に新興国のローコスト仕様車)

2) 車体業界の動向

架装メーカー各社は、リーマンショック以降の大減産に伴いスリム化が進んだが、昨年秋以降の急激な台数増加のため多忙となっている。しかしながら中期的にみると、世界経済の低迷、貨物輸送量の低迷、保有台数の減少、使用年数の長期化もあり、リーマンショック以前の台数に戻る見込みは少ない。更にメーカー標準車の増加、中国、韓国

の低価格車輸入増加等もあり、車体業界は厳しい経営環境が見込まれる。

<考慮すべき経営環境>

(1) 需要増減へのタイムリーな対応

- ・当面は需要増へのタイムリーな対応とその後の反動減対応
- ・中長期的な観点での投資判断、体質改善が必要

(2) 要求技術の高まり

- ・新法規対応…新バンパー強度法規、シート&ベルト法規対応(2012年7月～)
- ・軽量化設計…燃費向上、積載量確保、複合材料の増加
- ・環境対応…作動部位の電動化進展、リサイクル性、環境負荷物質使用制限
- ・商品力競争…低コスト化、汎用積載化、積載効率アップ、荷役省人化

(3) 安全対応の市場要求レベルの高まり

- ・使用期間の長期化に伴う安全確保が課題
- ・会員のリコール件数及びPL事故件数は増加、リコールの迅速化要請あり

(4) グローバル化進展

- ・海外メーカーの日本進出増加…大型バス、コンクリートポンプ車もアジアから輸入開始、更に韓国製大型トラックの輸入も発表あり、海外製車両は品質向上や円高のため徐々に輸入拡大の見込み
- ・現地生産化…特装車メーカーの海外進出(提携や合併)は増加傾向
- ・海外製の車体部品の増加…円高で輸入品採用メリット増加

(5) 国内シャシメーカーの完成車ビジネス強化

- 一貫生産での納期短縮、低価格、高品質を売り物に、シャシメーカーでの完成車ビジネスの強化が進んでいる。当会としては標準車では対応出来ない差別化商品の提供、劣らぬ品質確保が必要

(6) リスクマネジメントの重要性増大

大震災という大きな経験の後で考えると、平常時でのリスク対応の不十分さが明確となり、国、自治体、企業のいろいろなレベルでリスク対応が急ピッチで整備されつつある。サプライチェーンの重要な一部を担う車体業界においても、企業実態に即したリスク対応策を整備しておく必要

2. 2012年度重点活動項目の考え方

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事業」を優先してきており、その成果は出ていると判断する。景気も回復傾向となり中大型車需

要も3年連続で増加の見込みであり、経営環境の最悪期は脱したと考える。しかしながら全需がリーマンショック以前に戻る可能性は低く、パイの細分化構造が続く中、車体業界の活性化に向け新たな会員支援策も必要である。

会員が当会に期待する最重要項目は円滑な法規対応であり、更に安全性や品質、環境対応などの社会的要求が多様化、高度化しているため、昨年に引き続き「技術的な会員支援」を強化していくとともに、新たな会員支援策もスタートさせていく。

2-1. 充実項目:下記を4本柱として充実させる

1) 技術的会員支援の更なる充実

(従来活動を継続、更に充実)

ここ数年当会活動の技術面へのシフトを進め、大きな成果をあげてきた。この重要度はますます高まっているため、従来からのシフトを継続、更に充実させていく。

(1) 共同技術調査、共同開発の推進

(調査研究の共同実施、法規対応等の共同開発実施)
会員の経営環境悪化に伴い、開発担当人員も削減され、新商品開発投資が重荷となりつつある中、新法規への対応の共同開発、技術的調査の共同実施や商品力に無関係な部品共通化を実施し、原価低減を図るとともに技術力向上に繋げる。

(2) 規格化の推進

(規格化・基準化の推進、仕様／部品の共通化)
各車種別に規格化、業界標準化を進め、粗悪品の排除や働くクルマの発展を図る。特にJABIA規格はまだまだ件数が少ないため新規作成を進める。

(3) 技術的な規制緩和要請活動

(車体架装に關しての規制合理化)
規制内容を見直すことが業界や社会全体のメリットに繋がる項目を洗い出し、関係団体とも連携をとり緩和要請していく。

(4) 会員会社への技術力向上支援

技術発表会、環境事例発表会、リコール等重大不具合の再発防止策事例の共有化は定着しつつあり、今後も継続していくが、これら以外に会員全体の技術力アップに繋がる施策を充実させていく。(例えば専門家での技術説明会、事務局での日常での技術的問合せへの対応充実、当会での技術資料充実化等)

2) 高齢者雇用推進事業(新規事業:厚労省委託事業)

急速な高齢化社会が進む中、60歳以上の希望者全員の雇用義務化の法制化の動きもあり、対応が急がれる。厚労省からの事業委託を受け、会員企業の実態調査をもとにガ

イドラインを作成し、会員企業での高齢者雇用の促進を図る。

3) 車体業界将来ビジョンの策定(新規事業)

車体業界は一部のメーカー系列を除き、地場産業としてお客様固有の要望に合わせた固有技術を持ち、数代続く歴史ある会社が多い。全体需要が減少する中、経営努力により会社は維持できているが、中長期の展望は見えず、設備投資や事業継承に自信を持てるとは言い難い面がある。合同で車体業界の将来像を研究し、自信を持って事業継承させられる魅力ある企業集団への脱皮策を研究していくプロジェクトを発足させる。

4) 環境負荷物質のフリー化推進

(2011年度活動の遅れ挽回)

現在第2ステップ活動としカバー率90%を目指し活動中であるが、震災影響での活動遅れもあり進捗は遅れている。しかしながら社会的に早期達成が必要であり一挙に第3ステップ(フリー宣言100%)を目指した活動を進める。

2-2. 考慮すべき活動:公益目的事業の確実な推進

一般社団法人に伴い、下記公益目的事業を確実に推進させる。

1) 自動車車体の規格化・基準化推進

働くクルマ、自動車車体の発達を図るため当会団体規格であるJABIA規格の制定と上位規格(ISO、JIS、JASO等)制定への参画、協力をしていく。

2) 自動車車体の安全に関する啓発活動

当会で扱う車種は多岐にわたり、一般的な自動車に比べ使用方法や保守点検方法も特殊な場合が多いため、安全な使用方法、適切な保守点検方法、不正な車両改造の禁止などを社会全体にPRしていく。

3) 商用車架装物リサイクルの推進

自動車リサイクル法の適用範囲外である商用車架装物の円滑なリサイクル推進のため、協力事業者制度の維持管理や社会への啓発活動などを実施していく。

4) 自動車車体生産に伴う環境保全事業

地球温暖化ガス、塗装工程でのVOC、産業廃棄物最終処分量の削減自主取組みの推進。具体的には業界目標設定、実績把握と報告、会員や社会への啓発活動等

5) 自動車車体生産統計調査と広報事業

自動車車体産業の実態把握のため会員生産調査、分析とそれらや車体産業、当会活動をホームページなどで広く社会に公表、PRしていく。

3. 2012年度主要活動項目

1) 安全対応活動の推進

中央技術委員会／各部会

- (1) 架装車に最適な車両法規改正提案と決定事項の円滑な対応
- (2) 車体に関する規格化、基準化推進
- (3) 使用過程車の安全確保策と保守点検の啓発活動
- (4) 技術的調査研究の共同実施、共同開発、部品共通化推進
- (5) 会員企業の技術レベルアップ支援活動

2) 環境対応自主取組みの推進

環境委員会／各部会

- (1) 架装物リサイクルに関する自主取組みの推進
 - ・商用車架装物リサイクル自主取組みの継続的推進
 - ・環境負荷物質の使用削減の促進(環境負荷物質フリー宣言第3ステップ活動)
 - ・新環境基準適合ラベルの普及活動
- (2) 生産活動に伴う環境対応の継続的推進(CO2, VOC, 産業廃棄物)
- (3) 環境対応技術の会員支援の充実
- (4) 環境保全への啓発や当会環境活動PRの充実

3) 中小企業支援活動の推進

- (1) 中小企業経営に関する有用な情報の調査と展開
- (2) リスクマネジメント体制整備とコンプライアンス経営支援
- (3) 車体業界高齢者雇用推進事業
- (4) 車体業界将来ビジョン策定(経営革新活動)

4) 活性化活動の継続推進

- (1) 部会活動充実
- (2) 支部活動の充実
- (3) 事務局体質強化活動

部会事業計画

特装部会

1. 現状認識

特装部会の2011年度の生産台数は、国内向けは震災復興需要、景気の回復、エコカー補助金効果に伴い35,357台(対前年比128%)と大幅増加し、輸出向けは委託生産減少により3,818台(同92.9%)となった。

車種別にみると、特に生産台数の最も多いダンプ車が同136%、脱着コンテナ車が同140%、トラックミキサ車が同139%、コンクリートポンプ車も同166%となり、いずれ

も震災復興関連車両である。

2012年度の生産予測については、買い控えの反動や復興需要、更にエコカー補助金の復活もあり、日本自動車工業会の国内需要予測では大中型の貨物自動車は5%増となっている。

車両法規対応については、法令改正等に伴う適用除外／緩和要望の提案、新基準対応の突入防止装置の装置型式指定の取得促進をはじめ、特装車のナンバープレート取付基準や可動構成部品による後部反射器の遮蔽50%要件の緩和要望の対応が必要である。

また、部品／装置の品質向上を図るためのJABIA規格策定や経年品質保証に関する取り組み等を更に充実することが重要となる。

2. 活動方針

景気も回復傾向となり中大型車需要も3年連続で増加の見込みであるが、全需要がリーマンショック以前に戻る可能性が低いと考えられる。このような厳しい経済環境の中で、当会活動方針に沿って、車両法規関係の対応、JABIA規格化やリコール等重大不具合の再発防止策共有活動による技術レベルアップはもとより、経年品質保証に関する取り組みの一環としてユーザー等への特装車の適正使用促進を図るためのPR活動並びに環境負荷物質フリー宣言拡大・新環境基準適合ラベルの取得フォローに取り組む。

3. 部会活動計画

1) 部 会

- (1) 官公庁、関係団体及び会員相互の情報交換
- (2) バンパ装置型式指定の取得促進
- (3) リコール等重大不具合の再発防止共有活動
- (4) 経年品質保証に関する取り組み
- (5) 工場見学会の実施

2) 技術委員会

- (1) 車両関係法規の対応
 - ・車両法規改正への適用緩和等の意見反映と円滑な対応
 - ・特装車のナンバープレート取付基準や可動構成部品による後部反射器の遮蔽50%要件の緩和要望の確認
 - ・キャブ付シャシ認定制度の新設に伴う意見反映
- (2) 規格化・標準化の推進
 - ・脱着キャリア降下防止装置の安全基準のJABIA規格化(12月)

- (3) 標準化の推進

- ・ダンプ車の後部煽り取付けヒンジの標準化(8月)
- ・ダンプ車の積荷落下防止装置の標準化(8月)

(4) 調査研究の推進

- ・石油類混載ローリ車の安全な積載方法の策定(10月)

(5) 経年品質保証に関する取り組み(車種毎)

(6) 環境への取り組み

- ・環境負荷物質フリー宣言のフォロー(通年)
- ・新環境基準適合ラベルの取得フォロー(通年)

3) サービス委員会

(1) 特装車の適正使用の推進

- ・特装車メンテナンスニュースの作成及び適正使用のPR活動を推進
- ・車両管理のポイント編(10月)、定期交換部品編(3月)
- ・保険付き年次点検ステッカー導入の検討(3月)

4) 業務委員会

(1) 生産台数情報の共有

- ・各社の生産台数報告に基づく情報の共有化(月毎、半期毎)

(2) 会員カバー率向上活動の推進

- ・支部地域会員及び非会員リストの定期的メンテナンスの実施(通年)
- ・定期的な入会勧誘活動の実施(通年)

特種部会

1. 現状認識

特種車全体の生産台数は、2010年度の9,299台に対して2011年度は12,577台(対前年比135%)であった。保健用車両は景気回復に伴い6,292台(対前年比114%)となり、生産台数が多い緊急用車両は3,719台(同282%であるが前年が少なかったため)と平年並みに戻った。保健用・緊急用車両を除いた非量産車全体は2,566台(同105%)と増加幅は少ない。主な内訳は、サービス用:900台(同102%)、医療防疫用:221台(同99.5%)であった。

2012年度は緩やかな景気回復、復興需要の継続、エコカー補助金もあり、全需は引き続き増加する見込み。しかし、その後はエコカー補助金終了後の反動減、復興需要一巡後の反動減、新興国経済の低迷、貨物輸送量低下により再び落ち込む可能性が強く、中長期的に見ても保有台数低下、使用期間の長期化、国内産業の空洞化、国内貨物輸送量の低下等の構造的要因があり、リーマンショック以前のレベルに戻る可能性は低いと考える。

2.活動方針

2012年度における特種部会は、徐々に景気が上向いてきているものの、経済環境が厳しい状況はあまり変化がない中ではあるが、業界全体の健全な発展のために安全・品質・環境・コンプライアンスへの課題に取り組んで行く。特に本部の技術的支援充実化の方針に沿って調査研究の充実、各種規格化等を更に充実させていく。この中で昨年度にまとめた法規対応の座席強度に対応した共通座席のバリエーション増加のために2人掛け座席の開発に重点を置き、取り組む。

3.部会活動計画

1)部 会

- (1) 関連法令改正等に伴う適切な対応への支援
- (2) 部会会員相互の情報交換
- (3) 異業種を含めた研修会／工場見学会(7月、9月、11月)

2)技術委員会

- (1) 調査研究の推進
 - ① 床直付けベルト仕様のJABIA規格化(6月)
 - ② 新法規対応ベルト組込2人掛け座席開発:本部予算100万円申請:試作品作成代(2月)
- (2) 「特種用途自動車の構造要件」の見直し要望(9月)
- (3) 車両関係法規の対応・・・対応必要項目発生毎に対応
- (4) 自動車検査法人との情報交換(3月)・・・項目アンケート結果により開催
- (5) 基準化の推進・・・医療防疫車用語統一の拡大(9月)
- (6) 経年品質保証に関する取り組み:新規項目・・・特種車での実態調査と対応策を検討(2月)
- (7) 環境への取り組み・・・環境負荷物質フリー宣言100％への推進協力(3月)

3)業務委員会

- (1) 会員カバ－率の向上活動・・・支部大手会員の勧誘／非会員リストのメンテナンス(2月)
- (2) 部会内協力体制の維持／強化・・・課題を調査し、対応(6月、9月、12月、2月)
- (3) 生産台数情報の共有(6月、9月、12月、2月)

トラック部会

1.現状認識

2011年度全体の生産台数は21,797台(対前年比90.3%)であり、シャシメーカー納入標準荷台を除いた当会特有の架装台数は9,734台(同133%)であった。中型車ポスト新長期排ガス規制の駆込み需要と震災復興関連のためと推定される。主な内訳は、普通型あおり3,406台(同143%)、産業機械運搬車597台(同142%)、深あおり2,217台(同135%)、車輛運搬車2,570台(同121%)であった。

2012年度の生産は、震災による買い控えの反動や、震災復興需要により増加が予測されるが、復興需要一巡後はその反動減、世界経済の低迷、貨物輸送量低下により再び落ち込む可能性が強く、先行き不透明な状況である。

トラック部会の大企業は企業比率約10%と少ないが、部会全体生産台数のうち約60%を占めるシャシメーカー標準ボデーを主に生産しており、中小企業は一品仕様等個別ユーザーニーズに対応したボデーを生産していることが特徴となっている。

2011年度トラック部会活動は、調査・研究テーマ1件、部品の共通化1件、基準・標準化2件等技術的活動に大きな成果を出せた。

2.活動方針

上記のような経営環境の中、当会活動方針に沿い、技術的活動(開発費負担減を目指した共同研究、部品の共通化、基準・標準化)を更に充実させていく。また、地域大手会員の加入促進や、環境負荷物質削減に取り組む。

3.部会活動計画

1)部 会

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

2)技術委員会

- (1) 調査・研究
 - ・防錆性を考慮した荷台の塩水噴霧テストを実施し、部会推奨仕様を決定(8月)
- (2) 部品共通化の推進
 - ・丁番部品の推奨品の検討とまとめ(3月)

- ・トラック部会統一の後部突入防止装置仕様成立性検討(3月)
- (3) 基準・標準化の推進
 - ・車体工業会共通版、普通荷台取扱説明書の見直し(3月)点検項目/点検時期及び定期交換部品と消耗部品の推奨基準の検討
 - (4) 法規・安全対策
 - ・ナンバープレート取付け基準:視認性確保等の対応検討(3月)
 - ・突入防止装置型式指定取得の推進(3月)
 - (5) 環境対応
 - ・環境負荷物質フリー宣言会社の拡大推進(44社)(3月)
 - ・新環境基準適合ラベルの取得へのフォロー(3月)

3)業務委員会

- (1) 会員加入の促進
 - ・地域大手会員の正会員化(19社)
- (2) 会員支援
 - ・バン部会・広報委員と合同で、会員会社にとって有益となる内容検討と実施

4)車輛運搬車分科会

- (1) 関係団体((社)日本陸送協会)との交流(11月)

バン部会

1.現状認識

2011年度全体の生産台数は48,438台(対前年比99.3%)となった。震災復興需要及び景気回復とともに、中型車のポスト新長期排ガス規制の駆け込み需要はあったものの、台数が多いコンビニ配送、チルド・フローゼン輸配送(食品輸送)、一般貨物の需要変動が少なかった為、大きな変化はなかった。種別ではドライバン(大型:10,420台(同101%、中型:8,634台(同110%)、小型:9,837台(同104%))は対前年比増となったが、食品輸送主体の冷凍車、保冷車については、前年を少し下回った。

2012年度の生産については、穏やかな景気回復、復興需要の継続、エコカー補助金もあり、商用車全体は増加する見込みとなっている。しかしながら、その後のエコカー補助金終了後の反動減、復興需要一巡後の反動減、新興国経済の低迷、貨物輸送量低下により、再び落ち込む可能性が強く、リーマンショック以前のレベルに戻る可能性は低いと考える。

バン部会の会員状況は大手6社で生産台数の約80%を生産しており、大手寡占状況に変化はない。

2011年度バン部会活動は、基準・標準化の推進3件、部品の共通化1件等技術的活動に大きな成果を出せた。

2.活動方針

上記のような経営環境の中、当会活動方針に沿い、技術的活動(基準・標準化の推進、法規・安全対策関係)を更に充実させていく。また、地域大手会員の加入促進や、環境負荷物質削減に取り組む。

3.部会活動計画

1)部 会

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

2)技術委員会

- (1) 基準・標準化の推進
 - ・冷蔵・冷凍自動車の保冷性能等の資料化(3月)
 - JIS D1701、JIS D4001の内容と、JABIA規格との整合性確認
 - ・取扱説明書の見直し(3月)
 - 取扱説明書内に記載する部品の名称及び、交換時期等の洗い出しと統一
- (2) 法規・安全対策関係
 - ・巻込み防止装置の形状/寸法の基準化(7月)
 - ・ナンバープレート取付け基準の対応検討(8月)
 - 視認性確保等
 - ・後部突入防止装置、装置型式指定取得の促進
 - ・荷台安全対策の自主基準見直し(3月)
 - キャブ幅段差等
- (3) 環境への取組み
 - ・環境負荷物質フリー宣言会社の拡大推進(18社)
 - ・新環境基準適合ラベルの取得へのフォロー
- (4) (社)日本冷凍空調工業会との交流及び情報交換等を必要とする団体の調査(10月)

3)業務委員会

- (1) 会員加入の促進
 - ・地域大手会員の正会員化(11社)
- (2) 会員支援
 - ・トラック部会・広報委員と合同で、会員会社にとって有益となる内容検討と実施

トレーラ部会

1. 現状認識

2011年度生産台数は6,207台で前年比120%(2009年度比約1.8倍)となった。主要な車種でみると、大震災以降バンタイプが急増し1,785台で前年比158%となった。また、コンテナ用は2,213台で前年比100%の前年並みであった。一方、その他特殊系の中でタンクタイプが石油・セメント運搬を主とした震災復興需要で前年比147%となった。

2012年度は、円高による景気先行きの懸念、海外メーカーの進出の話題など、取り巻く環境は厳しい状況にある。コンテナ用の代替需要又、タンクタイプやダンプトレーラが復興需要として若干見込まれるものの前年並みと見込まれる。

部会活動のうち、品質面においてはブレーキ機器関係の点検サービスツールの整備やユーザーを含めた啓発活動を進めてきた。今後、更に、長期使用に対する点検整備・定期交換の項目・内容の見直し及び、啓発活動も含め経年品質に対する取組みを進める。

また、'10～'11年度でエアサス・メカサス用ROC機能及び、ABSの機能確認試験を部会合同で実施してきた。これらの有効性説明ビデオを活用し安全装置の普及・買換え促進をはかる。法令改正に対してタイムリーかつ的確な対応を進めるとともに需要喚起のためには、法的な面でのトレーラに関する規制緩和などの要望・調整も進めて行く。

2. 活動方針

安全への取組み・品質技術向上・自主基準作成について、部会及び、各委員会間などと連携を図り推進する。又、本年度も長期使用車(経年車)の安全な使用に向け点検整備の周知・啓発活動を展開する。事業の活性化策としては、ROC・ABS等の安全装備の普及PRの他、トレーラ輸送が物流効率・環境に優しいことなどをPRし需要喚起につなげたい。更に、官公庁や関係団体とも連携を図り、法規対応検討・規制緩和と要望、各種基準化に向け推進する。

3. 部会活動計画

1) 部 会

- (1) 関係法令の改正等に伴う適切な対応及び適用緩和要望の支援(随時)
- (2) 会員事業の活性化を促進するための支援活動(随時)
- (3) 安全及び長期使用品質への取り組みなどの事業計画内容について、予算を含めた部会としての対応を検討・推進
- (4) トレーラの安全性向上のため、部会重点項目としてR

OCの普及PR活動の推進

- (5) 各委員会の事業計画進捗状況の確認と課題審議

2)技術委員会

- (1) 安全への取組み
 - ・ 欧州ブレーキ基準R13-11国内導入に向けた第2回実車試験の実施(～9月)
- (2) 関係法令の改正等に伴うタイムリーかつ的確な対応
 - ・ 後部突入防止装置(7月～):変更一括届出と試験(～6月)
 - ・ 後部反射器(2013/1月～):変更一括届出と提示車両の調整(～10月)
- (3) 環境への取組み
 - ・ フリー宣言第3ステップ100%の推進と新環境基準適合ラベル取得の推進
- (4) 標準化・基準化の推進
 - ・ R13-11シリーズTRIAS試験方法の基となる資料作りとJABIA規格化
- (5) 経年車の安全な使用に向けての活動
 - ・ 長期使用・シビアコンディションを踏まえた「点検整備方式」の検討と設定

3)業務委員会

- (1) トレーラ安全装置ROCのユーザーへの普及活動とABS無しトレーラの買換え促進
- (2) トレーラ輸送有効性のPR活動
 - ・ 物流効率・環境に優しいことなどを社会にPR
- (3) 生産台数情報の共有と市場分析
 - ・ 国内生産需要予測を部会として検討・共有し、プレスリリースでの公開(3月中旬)

4)サービス委員会

- (1) 経年車の安全な使用に向けての点検啓発活動
 - ・ 点検整備・定期交換のサービスツールの見直し・整備とユーザーへの周知・啓発活動
- (2) 会員事業の活性化支援活動
 - ・ 自動車検査官等研修会への技術委員会と連携した講師派遣対応(7・11月)

5)製品安全委員会

- (1) 経年車の安全な使用に向けての活動
 - ・ 長期使用トレーラに関する「ガイドライン」の活用・見直し
→ユーザー及びメーカーへの周知活動の推進(サービス委員会との連携)

6)車輛運搬用トラクタ委員会

- (1) 車輛運搬トレーラとトラクタの組合せ自主審査

バス部会

1. 現状認識

2011年度全体の生産台数は110,887台(前年比102%)で、その内、大中型バスは3,489台(対前年比88.2%)となった。大中型バスは通年で震災影響により観光用／路線用共に減少、特に観光用が大幅に減少したため、年度後半の大都市公営交通の路線用大口需要や2012年7月の座席法規改正前の需要増があったが、前年を下回った。

(市場動向)

- ・ 乗合バス輸送人員の推移は、都市部は増えているが地方の減少が顕著
- ・ 平均使用年数は18.8年(対前年比+0.86年)、ここ5年間で2.44年の伸び
- ・ バス保有台数は、ここ10年間で3.1%減少。微減状態が継続
- ・ 輸出はほぼ例年並み、仕向地が中近東から資源国のアフリカ/オーストラリアに移行

2012年度の生産については、先延ばしされた代替え需要の増加やエコカー減税・補助金による需要喚起により、大型バスは4,100台(同117%)と見込まれる。

2. 活動方針

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

3. 部会活動計画

1) 部 会

- (1) 部会工場見学会の開催(5月)

2)技術委員会

- (1) 規格化・標準化の推進
 - ・ JABIA規格の作成 バス用シートのECE対応(試験要件、強度要件)月)
 - ・ JABIA規格の見直し(2件) LED行き先表示器／バス乗降中表示灯

- ・ 車体規格集、補足版の見直し作成準備
- (2) 共同研究・調査活動
 - ・ 車内安全性に関する調査・検討
特別支援学校向けバス、シートの仕様ガイドライン作成及び強度確認テスト
- (3) 法規・安全対策関係への対応
 - ・ シートECEハーモナイズ(養護施設以外)の検討

3)業務委員会

- (1) 公益社団法人日本バス協会にバス生産現場の現状について理解を深めて頂く為、工場見学等を実施し、今後の連携を強固なものとする。(7月、11月)
- (2) 生産台数情報を共有し、バス市場動向の分析を実施

4)資材委員会

- (1) 最適調達先の共同調査・検討
 - ・ 主に、海外で取引関係のある業者を中心に選定し視察(10月)
- (2) 塗装技術者向け勉強会の開催(10月)

小型部会

1. 現状認識

2011年度上期の自動車市場は大震災によるサプライチェーン寸断の影響により4～6月は大きく落ち込んだが、夏には回復傾向となった。しかしながら下期前半はタイ洪水の影響により回復に時間を要したが、上期の反動増、また景気の回復により下期後半は大幅増加となった。

結果的に2011年度の小型部会会員の生産台数は約195万台で前年比102%となり、増加に転じた。2012年度の見通しは緩やかな景気回復に加え、エコカー購入補助金の導入により増加が期待されるが、円高や欧州金融不安、新興国の成長鈍化また補助金終了時の反動等不透明な部分が残される、小型部会員の生産車はほとんどが委託生産車であり、車体工業会の主要活動である法規対応や工業会規格作成等の一体的活動の推進は難しい面がある。しかしながら、企業規模が大きく、当工業会への影響度も大きいため、環境対応活動をはじめ、色々な面で指導的役割を果たして行く必要がある。

2. 活動方針

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

3. 部会活動計画

1) 部 会

(1) 会員間工場見学会

会員間工場見学、異業種見学等を行い、会員相互の研鑽、技術交流を図る。

(2) その他

- ・ 環境委員会へ参画し活動推進、広報委員会等への参画、協力
- ・ 官公庁や他団体の講演会、展示会等の部会員への積極的案内

2) 技術委員会

(1) 見学会等部会イベントの計画立案

(2) 委員相互の交流

3) 経営企画部門委員会

(1) 経営に関わる動向、環境の共有化

(2) 委員相互の交流

資材部会

1. 現状認識

バスについては、大中型バスの2011年度生産台数は3,489台で、前年比88.2%と落ち込んだ。理由は震災影響での観光バス需要が減少したこと、バスの平均使用年数が延びたためと推測される。

平ボデートラックの大中型(シャシメーカー納入標準荷台を除いた当会特有車)の架装台数は6,323台(前年比134%)と増加した。中型車のポスト新長期排ガス規制の駆け込み需要と、復興需要関連と推定される。バンについては、2011年度の実績は48,438台と前年比微減となった。2012年度の実績については、緩やかな景気回復及び復興需要等により増加が予測されるが、復興需要一巡後はその反動減、世界経済の低迷、貨物輸送量低下により再び落ち込む可能性が高く、先行き不透明な状況である。

このような状況の中で、資材部会会員は3社が退会、2社入会と1社減少となったが、環境変化に対応し諸活動を活性化させる必要がある。

2. 活動方針

本部活動方針に沿い調査研究、規格化、環境対応等の技術的活動を充実させていく。特に環境負荷物質の使用削減に関しては部品供給側として活動支援していく。また、従来からの「ビジネスネットワーク」活動を基本に、部会員

にメリットの大きい、魅力ある活動を推進していく。特に本部の各委員会や各部会と連携し、装置・部品等の共有化、標準化等の推進を図っていく。

3. 部会活動計画

1) 部 会

(1) 役員・幹事会の開催

(2) 他部会との交流・活動の推進(本部活動や他部会活動に積極的に参画)

(3) 部会員相互の交流と研修のため、講演会、見学会を開催

(4) 環境負荷物質フリー製品供給の拡充

(5) 市場動向、環境・安全問題・会員支援に係わる情報提供の充実化

(6) 機関誌やホームページを利用したの部会活動並びに会員会社のPR活動推進

2) 分科会・グループ(3分科会・13グループ)

(1) 同業種間の各種情報交換、共有化及び課題への対応

(2) 専門家としての他部会要請への対応と他部会への積極的な働きかけ実施

(3) 相互研鑽のため会社相互訪問あるいは異業種訪問等の実施(分科会毎に実施)

(4) 部品分科会として本部調査研究項目「LED照明の性能評価試験」の実施

(5) 内装材分科会として部会調査研究事業を実施



第10回記念

国際物流総合展2012



Asia's Largest Material Handling & Logistics Exhibition

LOGIS-TECH TOKYO 2012

ロジステイクスの 新たなステージへの挑戦

～人・社会・地球のために～



会 期

2012年 9月11日(火)～14日(金) 10:00～17:00

会 場

東京ビッグサイト(東京国際展示場)
東2・3・5・6ホール

入場登録料

¥1,000(税込)

招待状持参者・事前登録者

無料

主 催

一般社団法人 日本産業機械工業会
社団法人 日本産業車両協会
一般社団法人 日本パレット協会

一般社団法人 日本運搬車両機器協会
一般社団法人 日本物流システム機器協会
公益社団法人 日本ロジスティクスシステム協会
一般社団法人 日本能率協会

公式ホームページに今すぐアクセス!

物流展

検索

事前登録

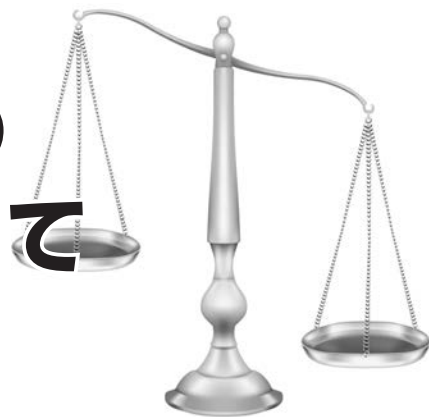
で

入場登録料が無料!

最新情報

を随時更新!

出展者検索も可能!



3月15日、自動車会館くるまプラザで「労働法制の動向」についての講演会を開催した。講師に輪島忍氏（一般社団法人日本経済団体連合会・労働法制本部）を招き、43社50名が参加、今後の法改正の動向と注意事項などの解説を受けた。

今回の講演会では、厚生労働省が今国会に提出した法案のうち、次の項目について重点的な解説がなされた。

1. 有期労働契約
2. 高齢者雇用
3. 労働者派遣制度

1. 有期労働契約

有期労働契約の在り方について

（2012年3月23日法案提出済）

① 有期労働契約の長期にわたる反復・継続への対応

雇用の安定や濫用的利用の抑制のため、『本法律の施行後、有期労働契約が5年を超えて反復更新され、労働者の申出があった場合、期間の定めのない労働契約に転換させる』仕組みを導入する（図表1）。

有期労働契約の期間の算定は「連続」ではなく「通算」という考えで行い、クーリングの実施（期間）により確定される（図表2及び3）。

また、期間の定めのない労働契約に転換させることは、必ずしも正社員にすることではない。別段の定めをすることなく、他の労働条件は従前のままに、契約期間を無期とすることで良い（図表4）。

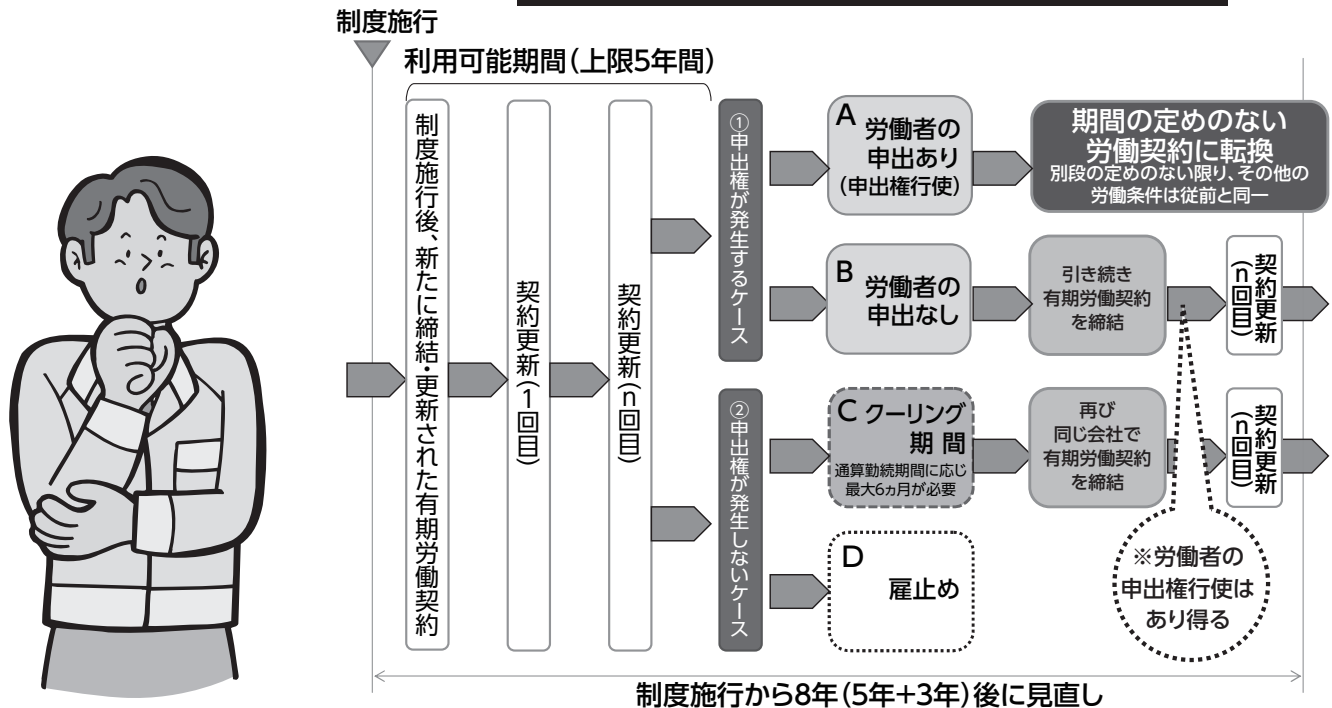
② 「雇止めの制限」について法定化

有期労働契約の反復更新により無期労働契約と実質的に同じ場合、または有期労働契約の期間満了後の雇用継続につき、合理的期待が認められる場合には、雇止めに制限する（従来の判例に基づき規定するものである）。

③ 期間の定めを理由とする不合理な処遇の解消

標題の通り、公正な処遇が必要。但し、職務の内容や配置の変更の範囲（転勤の有無）等、有期契約社員と無期契約社員でその違いが明確な場合、処遇の差は不合理とは言えない。

<図表1> 有期労働契約の長期にわたる反復・継続への対応



<図表2> 利用可能期間とクーリング期間

1. 利用可能期間(5年)の考え方

- 同一企業の考え方は、事業所単位ではなく法人単位
- 利用可能期間は、連続勤務期間ではなく、通算の勤続(労働契約)期間

■クーリング期間を設けないと、企業、労働者ともに以下のような弊害が生じることが想定される

企業にとっては 有期契約労働者の雇用管理記録を、本社で長期間保存しなければならない。

労働者にとっては 学生時代のアルバイト経験が利用可能期間に算入されるので、契約社員としての就労が不可能となる。また、季節労働者が利用可能期間を超えると同一企業に採用されなくなる。例えば、豪雪地帯におけるこれまでの出稼ぎ労働の慣行が否定される。（※雇用保険上の季節労働者数は約16万人）

2. クーリング期間の考え方

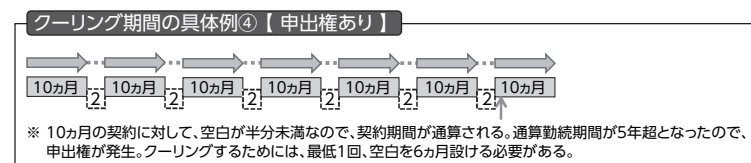
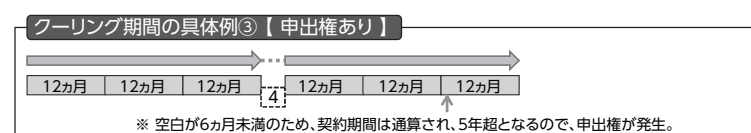
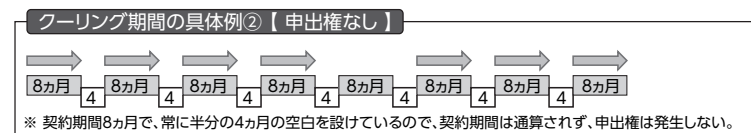
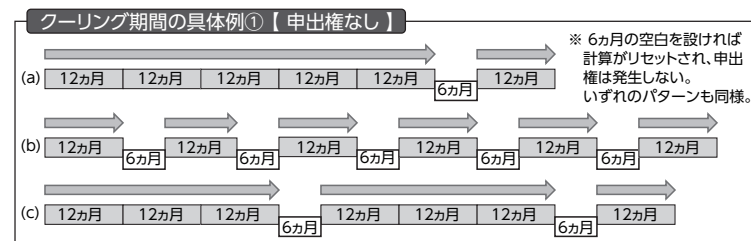
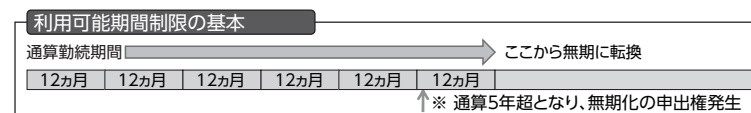
- 1回で6ヵ月以上の空白期間が生じた場合に、通算をリセット【具体例①】
- 通算の対象となる有期労働契約の期間が1年未満の場合は、その2分の1の期間でリセット【具体例②】
- 空白期間が必要な期間に達しない場合は、その前後の契約期間を通算【具体例③、④】

通算勤続期間	1年以上	10ヵ月	8ヵ月	6ヵ月	4ヵ月
クーリング(勤続期間算定のリセット)に必要な期間	6ヵ月	5ヵ月	4ヵ月	3ヵ月	2ヵ月

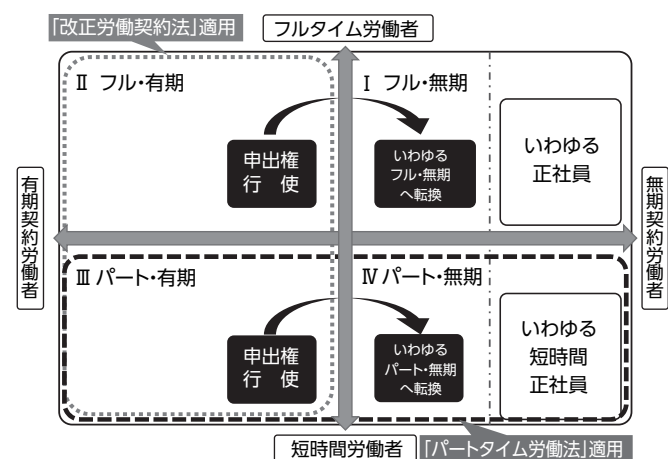
※端数処理については、今後さらに検討

- 1回だけでも6ヵ月の空白期間を設ければ明確にリセットされるので、それ以前の雇用管理記録の保存は不要（ただし、例③の場合は、最長7年半(5年+2年半)の記録保存が必要）

<図表3> 利用可能期間とクーリング期間



<図表4> 有期労働契約の長期にわたる反復・継続への対応



2. 高齢者雇用

－ 65歳までの継続雇用は原則全員を対象に －

2013年4月より、年金制度改革による厚生年金の支給開始年齢が段階的に上げられる。この結果、無年金・無収入となる者が生じることのないようにするため、2004年の改正で①定年の引き上げ②継続雇用制度の導入③定年の定め廃止、のいずれかの実施が義務化されている。

②については、「労使協定により基準を定めた場合は、希望者全員を対象としない制度も可」とあったが、希望者全員の65歳までの継続雇用の確保のためにはこの基準制度の廃止（法の改正）が必要と考えられている。

3. 労働者派遣制度

－「登録派遣」、「製造派遣」ともに容認－

2010年の政府提出法案以来、継続審議中となっていた派遣法は、民主・自民・公明による修正を経て2010年当初のものに比べて、禁止項目を削除する等が行われた。（2012年3月28日可決、4月6日公布）

項目	現行改正法案	3党修正案
登録型派遣の原則禁止	○ 常用雇用以外の派遣を原則禁止(3年後施行) ※ 専門26業務等例外あり	⇒ 削除 (在り方について検討事項とする)
製造業派遣の原則禁止	○ 原則禁止(3年後施行) ※ 常用雇用の派遣労働者は例外	⇒ 削除 (在り方について検討事項とする)
日雇派遣の原則禁止	○ 日々又は2ヵ月以内の期間を定めて雇用する労働者の派遣の原則禁止	○ 日々又は30日以内の期間を定めて雇用する労働者の派遣の原則禁止 ○ 禁止の例外に雇用機会の確保が特に困難な場合等(昼間学生、高齢者等)を法令で追加
特定派遣事業	—	○ その在り方について検討を行う(現行の届出制を許可制にする等)
労働契約申込みなし規定の創設	○ 一定の違法派遣に際し、派遣先が、当該派遣労働者に労働契約を申込んだものとみなす規定の創設	○ 6ヵ月後の施行を3年後の施行に改める ○ みなし効の発動について、行政指導を前置する ○ 適用要件を故意等に絞り、その明確化を図る
【その他の事項】		
グループ企業派遣の規制	○ グループ企業内における8割超の派遣の禁止	○ 3党の修正案では措置せず

■評議員会及び相談役会を開催

5月8日、当会会議室にて2012年評議員会を開催。
高橋俊春氏((株)オーテックジャパン常勤監査役)を議長に
選任し2012年度事業計画(案)2012年度収支予算(案)を
審議した。
今年度スタートする「高齢者雇用推進委員会」、「将来ビ
ジョン策定委員会」の活動も含め、評議員会として「2012
年度事業計画案・収支予算案で進めることで問題ない」こ
とを会長に答申するとの結論に至った。
なお同日、相談役会を開催し、高木、岩崎、内山各相談役
から「2012年度事業計画案・収支予算案」について、良い
活動を継続するようにとの示唆を頂いた。

■中央技術委員会の2011年度まとめと 2012年度計画立案

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、3月16日に開催された理事会において、2011年
度の規格／基準化・標準化の実績報告及び2012年度の
同計画を報告した。概要は次のとおり。

1. 2011年度実績報告

- ① 規格／基準化・標準化(JABIA規格新設5件)
- ・電動式塵芥車の安全基準(JABIA-P1800 新規)
 - ・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(JABIA-A1201)
 - ・座席ベルト組込1人掛席及び座席取付装置の構造規格(JABIA-A1301)
 - ・冷蔵・冷凍自動車の保冷車体(JABIA-V1000)
 - ・冷蔵・冷凍自動車の保冷車体の性能試験方法(JABIA-V1001)
- ② 調査研究(調査研究完了9項目)
- ・脱着コンテナ車の安全性向上対策(特装部会)
 - ・新基準対応シートの共同開発(特種部会)
 - ・トレーラ・メカサス用ROC(横転抑制装置)の機能確認試験(トレーラ部会)
 - ・トレーラ用突入防止装置の共同開発(トレーラ部会)
 - ・養護者用胸ベルトの強度確認試験(バス部会)
 - ・再帰反射材の交通安全対策効果調査(資材部会)
 - ・LED室内照明の性能評価試験(資材部会)
 - ・タンク車のマウンテンブラケット取付位置の統一化(特装部会)

- ・思いがけずフレーム対応書の作成(トラック部会)

2. 2012年度計画

- ① 規格／基準化・標準化(規格化5件、基準化等4件)
- ・脱着キャリア落下防止規格化
 - ・塵芥車取扱説明書用語共通化
 - ・座席ベルト床直付け仕様規格化
 - ・荷台ヒンジの部品共通化
 - ・突入防止装置共通仕様
 - ・冷蔵冷凍車保冷性能規格化
 - ・車体工業会自主基準の見直し
 - ・ECE/R13(ブレーキ)試験方法規格化
 - ・バス用シートECE基準対応の規格化
- ② 調査研究(7項目)
- ・石油類混載ローリ安全積載方法策定
 - ・新基準対応2人掛けシート開発
 - ・普通荷台取扱説明書の見直し
 - ・荷台の防錆性能向上策検討
 - ・バン取扱説明書の見直し
 - ・ECE/R13適合確認試験方法策定
 - ・特別支援学校用バスシート安全性確認

■2011年度当会関係リコールまとめ

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、4月19日に開催された理事会において、2011年
度の当会関係リコール届出状況をまとめて報告した。概要
は次のとおり。

1. 届出件数の推移

- ・全体件数は263件で前年比▲18%と大幅減少したが、当会関係は前年並みの27件
- ・09年度以降は社会での関心の高まり、会員のコンプライアンス意識の高まり等により急増

	05年度	06年度	07年度	08年度	09年度	10年度	11年度	計
国産車	227	203	229	204	212	237	180	1,124
内当会会員	11	16	17	15	25	28	27	139
輸入車	82	97	81	91	92	83	83	445
全体合計	309	300	310	295	304	320	263	2,101

注) 複数会員が共通部品を使用したリコール届出は1件とカウントした。

2. 車種別件数の推移

2011年度は前年比で車種別傾向の変化は殆どみられない。

- ・トラック／バン3件、バス4件、トレーラ7件、特装／特種12件、装置1件

3. 不具合発生要因

- ・設計不具合によるものが24件とほとんどを占めている。不具合発生時期は1年以上の経年劣化が22件と8割を占めている。

■「環境への取り組み」パンフレットを作成

環境委員会(委員長・服部哲夫・関東自動車工業(株)社長)では、「環境への取り組み」パンフレットを最新版としてリニューアルし作成・発行した。
当会での生産における環境保全、商用車架装物リサイクルへの対応についての活動、また新環境基準適合ラベル(通称:ゴールドラベル)の紹介などイラストを交えわかりやすく解説した。パンフレットをご希望の方は、事務局までご連絡ください。



■中小企業向けリスクマネジメント解説書完成

中央業務委員会では「リスクマネジメント体制整備の支援」として2010年度に「リスクマネジメント／BCP(事業継続計画)」の講演会を開催した。2011年度はこれを基にした「リスクマネジメント解説書」の作成に取り組み、今回完成したので報告する。

これは、中小企業会員がリスクマネジメント導入に当たっての基礎的なマニュアル入門書としてまとめたものであり、今後、これを活用展開していくとともに、多くの会員の知恵でより一層分かり易いマニュアルに改訂していく。

車体工業会「リスクマネジメント解説書」については会員専用ページに掲載しているので必要な会員は、参考にしてください。

1.狙い

日常の中で、会社経営等に関わるリスクは非常に多岐にわたって存在する。昨年度にあった大震災の例をみても準備は不十分な状況であった。震災以降、リスク対応への関心は高まっているものの、小規模事業者では対応が取りにくい、またどのような対応をすべきかの把握が難しい状況にある。

このため、リスクマネジメントの概要を理解できるように簡潔にまとめるとともに事例を付記し、中小企業会員が使える必要最小限のマニュアル(解説書)としてまとめた。

2. リスクマネジメント解説書概要

1)解説文について

- 1: リスクマネジメントとは
- 2: BCP(Business Continuity Plan)について
- 3: リスクマネジメントの流れについて解説

2)リスクマネジメント解説書 事例集

以下項目について「事前準備すべきこと」「危機発生時に対応すべきこと」「危機発生後にすべきこと」の概要をまとめ、例題集として付記

- 1: 地震／火災／災害
地震警報発令／地震発生、火災発生、台風／強風／水害、社員交通事故、社内での労働災害発生
- 2: 社会、周辺での異常
新種感染症／インフルエンザ流行／集団感染、緊急停電、取引会社倒産
- 3: 会社への攻撃
暴漢侵入／爆破予告、ネット上での非難／悪口PR／風評、ホームページ改ざん、盗難発生
- 4: 会社にて不具合発生
品質等の重大不具合発生、社員の不祥事発生、会社コンピュータダウン、未処理水／油流出、急遽の納品／材料／資源の入荷難
- 5: 危機発生時の初動対応／広報対応

■国際人事合同分科会

当会人事労務研究会では3月23日に日本自動車部品工業会と合同で、第14回国際人事合同分科会を開催し、併せて講演会も開催した。

(1)分科会内容

次の内容について各社の状況報告を実施し情報共有化を図った。

- ①各社の2011年度に改訂した海外駐在規程
- ②海外駐在人員実態
- ③グローバル人材育成の実態
- ④危機管理マニュアル作成状況
- ⑤国際人事関係の重点施策と課題

(2)講演会「グローバルに競争力のある企業を目指して」

(株)グローバルマネジメント研究所 松井恭士氏を講師に迎え、グローバル企業の人材マネジメントについて説明を受けた。

まずは世界各国グローバル人事を4段階に分け、第1は海外拠点の設置(出張対応)、第2は拠点の現地化(現地採用)、第3は本社の多国籍化(現地人材から本社への異動)を経て、第4の最終段階は海外拠点全体の国際化に向け、

海外拠点間相互の人材交流、国籍を超えた人材マネジメントが必要とのことで、各段階でやるべきことの説明を受けた。特に世界各国の文化、考え方、国民性の違いを認識し、ダイバーシティを確保することにより競争力を高めることができるということは、日常から日本人だけで考えている我われにとってたいへん参考になった。

また、先進事例の一つとして韓国サムスングループの人材育成制度について、特徴のある地域専門家制度、入社時TOEIC要件、リーダーシップ研修制度等の説明を受けた。

環境対応事例発表会のご案内

- 日 時
2012年7月19日(木) 14:30～17:00
- 場 所
自動車会館1階 くるまプラザ会議室
- 内 容
会員各社の環境への取り組みの事例発表

2012年度日本自動車車体工業会 海外視察のご案内

- 日 時
2012年9月24日(月)～10月3日(水) 10日間
- 訪問国
ドイツ・フランス
- 主な訪問先
IAA国際モーターショー(ドイツ・ハンノーバー)
パリ国際モーターショー(フランス・パリ)
MERCEDES TRACK社視察 等
- 募集人数
12名以上
- 費 用
別途郵送案内または事務局にご確認下さい。

部会だより

NEWS FLASH

特種部会

■「2011年度自動車検査独立行政法人本部 との技術検討会」を開催

特種部会(部会長・古庄忠信・(株)イズミ車体製作所社長)では、自動車検査独立行政法人業務課 佐藤博昭課長補佐、植木峰雄業務第3係長、また古庄部会長、中沢技術委員長を含めた17社／24名の参加のもと、3月16日に検査法人本部との2011年度技術検討会を実施した。

以下の4つの質問項目について論議し、検討会結果としてまとめ、部会員に発行した。昨年は質問項目が無く、実施しなかったが、今年で5回目となり、定例の開催ができるようになった。審査業務がスムーズに流れるようにする事は非常に大切なことであるとの認識の下、今後ともこの技術検討会を継続していく。

質問項目

- ① 乗車人員数の変更における、サンバイザの技術基準に関する取扱い
- ② 座席のフレーム部が車体構造であって、座布団クッションと背当をその上部に直接取付けた座席
- ③ 基準を満足する座席を非定員席として架装する場合
- ④ 特種車に関する構造要件と座席の扱い

バン部会

■冷蔵・冷凍自動車のJABIA規格を制定

バン部会技術委員会(委員長・川本学・日本フルハーフ(株))では、「冷蔵・冷凍自動車の保冷車体」及び「冷蔵・冷凍自動車の保冷車体性能試験方法」の自動車車体規格(JABIA規格)をまとめ、3月30日制定した。

JIS規格をベースに冷蔵・冷凍車の実情に合わせ、単位の見直しや性能向上に役立つ内容とした。

内容は「冷蔵・冷凍自動車」の規格名称にはじまり、適用範囲、保冷性能、機密性能、強度、構造、試験方法について定義している。冷蔵・冷凍車は主に食品、食材の輸送を担う重要な輸送機器である。JABIA規格としてまとめることにより、日本の車体業界の技術標準とし、定温輸送用車体のメイドインジャパン製品として品質の確保、向上を図る。

自動車車体規格(JABIA規格)

V1000-2012 冷蔵・冷凍自動車の保冷車体

V1001-2012 冷蔵・冷凍自動車の保冷車体性能試験方法

トレーラ部会

■「トレーラの安全な使用に関するガイドライン」の作成

製品安全委員会(委員長・竹下敏保・日本トレクス(株))では、3月に「トレーラの安全な使用に関するガイドライン」を作成・発行した。トレーラの市場での使われ方を調査すると、製造10年後では約90%、製造20年後では約65%であり、トラックなどに比べ非常に長期間使用されている。このような使われ方を踏まえこのガイドラインは、お客様に安全に使用いただくために、メーカーが、特に留意する事項(使用期限・点検整備方式・部品の定期交換など)やお客様に周知すべき項目についてまとめたものである。

トレーラの安全な使用に関するガイドライン

—トレーラを安全に使用していただくために—

一般社団法人 日本自動車車体工業会

平成24年3月

一般社団法人 日本自動車車体工業会

トレーラ部会 製品安全委員会

■トレーラサービスニュースの発行

サービス委員会(委員長・池田正一・日本フルハーフ(株))では、5月にサービスニュース「No.35:ブレーキ装置摺動部分の給油脂の重要性について」を発行した。同時に、サービスインフォメーションとして(社)日本自動車整備振興会連合会発行の6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。

トレーラには定期的に点検が必要な箇所がある。特に、ブレーキ装置摺動部分の給油脂を怠ると、ブレーキ・シューの戻りが悪く引き摺り状態になる等の重大な不具合に繋がるおそれがあるので、給油脂及び点検の方法についてわかりやすく説明した。



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(部会長・團野 達郎・ジェイ・バス(株)社長)では、2012年度部会総会に併せ、三菱ふそうバス製造(株)のバス生産ラインを見学した。三菱ふそうバス製造(株)は、1950年4月に呉羽工業(株)として設立され、現在は敷地面積は176,857㎡で、約650名の従業員が従事している。生産能力は、大型車で1700台／1直、小型車は6500台／2直である。一昨年、三菱ふそうトラック・バス(株)で生産していた小型バス「ローザ」を移管し、ふそうブランドのバスはすべて三菱ふそうバス製造(株)で生産している。工場内は限られたスペースをうまく使って大・中・小型バス生産ラインを形成し、小型車から大型車の路線、観光バスと多岐に渡って生産されていた。また、ラインサイドの一面に「溶接道場」なるものを設置し、技能・技術の伝承を図るとともに、品質向上にも積極的に取り組んでいる。参加した会員からは、多品種生産のバス製造工場を見学し、多くのアイデアを吸収できたとの感想もあり、非常に有意義な見学会であった。



資材部会

■材料分科会を開催

資材部会材料分科会フィルムグループ(幹事・加藤三省・住友スリーエム(株))では5月16日当会会議室にて再帰反射材に関する会議を開催した。

始めにJASIC委員である吉田茂氏(住友スリーエム(株))よりJASICでの業務報告がなされた。続いて2011年度に調査研究事業として実施された「大型自動車における再帰反射材の取り付け効果により事故防止に関する調査研究」と題して日本交通科学協議会の三林洋介氏より報告がなされた。報告内容としては、現在交通事故そのものの数は減少傾向にあるが、夜間でのトラック等による大事故は増加してきている。要因としては運転手の疲労に伴う視認性の低下が大きく関与しており、より安全な走行のため再帰反射材の貼付が有効である旨報告がなされた。フィルムグループでは今後この調査研究報告書を活用して、交通事故防止のために「再帰反射材」が非常に有効であることを積極的にクライアントや関係機関・団体へアピールしていくことで合意した。

2012年度 全国支部通常総会開催状況

支部	日時	支部長(交代者は新支部長)	来賓	車体工業会
北海道支部	4月27日	坪川 弘幸 北海道車体(株) 副社長	(経) 小貫製造産業課長 (国) 本間自動車技術安全課長	橋本専務理事
東北支部	4月26日	磯野 栄治 (株)いそのボデー 社長	(国) 長谷川自動車技術安全部長 鈴木技術課長	橋本専務理事
新潟支部	4月24日	北村 守 (資)中北車体工作所 代表社員	(国) 吉澤自動車技術安全部長	古庄副会長 瓜谷事務局次長
関東支部	4月25日	高橋 充 富士重工業(株) 専務執行役員	(国) 野津自動車技術安全部長	筆谷副会長 橋本専務理事
中部支部	5月11日	石谷 清和 (株)東海特装車 社長	(経) 岩田産業部製造産業課長 (国) 小林自動車技術安全課長	堀口支部連絡会議長 橋本専務理事
近畿支部	4月26日	堀口 昇一 須河車体(株) 相談役	(国) 久保田自動車技術安全部長、葛城京都運輸支局長、 大塚技術課長、内海製造産業課長、和合首席専門官	水嶋会長 山尾事務局次長
中国支部	5月7日	大上 力夫 (株)大上自動車工業 社長	(経) 隅田地域経済課長 (国) 宗森自動車技術安全部長、中村技術安全部技術課長	古庄副会長 瓜谷事務局次長
四国支部	4月26日	池浦 雅彦 (株)タダノ 執行役員	(経) 鈴木地域経済部長 (国) 井上自動車技術安全部長、安藤製造産業課長	古庄副会長 山田事務局次長
九州支部	5月15日	矢野 彰一 (株)矢野特殊自動車 社長	(経) 原自動車担当参事官 (国) 矢野自動車技術安全部長、斉野平技術課長	古庄副会長 橋本専務理事



北海道支部



東北支部



新潟支部



関東支部



中部支部



近畿支部



中国支部



四国支部



九州支部

講演会(総会第2部行事)

近畿支部(支部長・堀口昇一・須河車体(株)相談役)では、2012年4月26日京都センチュリーホテルにて支部総会の第2部として、講演会を開催した。演題は「下請取引の適正化にむけて」、講師は近畿経済産業局産業部 中小企業課 下請取引適正化推進室長 高原嘉一氏、32社38名の会員が出席した。

主な講演内容は、受発注において価格・品質・納期が厳しい中、受注側が不合理な条件でも受けざる得ない状態にならないよう発注側が「下請代金支払遅延等防止法」を十分理解しコンプライアンスを遵守する事が重要、との内容だった。

また、公正取引委員会が勧告している同業他社の事例が添付されていたことで更に理解が深まった。

支部としては今回の講演を通じ、取引は対等の立場で結ばなくてははいけないため、発注側が受注側に対してしっかりと管理を行う必要性を痛感した。更に現在の業務に関してもいろいろな角度から見直しを行う必要性を再認識でき、有意義な講演だった。講演終了後、懇親会を開催し、近畿支部会員の懇親が図れた。

保安基準等の一部改正(制動装置等)について 国土交通省

国土交通省は3月12日付けで、保安基準等の一部を次のとおり改正した。

【改正概要】

1. 乗用車の制動装置に係る基準の改正

(細目告示別添12 関係)

- ブレーキの制御を行う複合電子システムは、警告信号により動作状態を運転者に表示する場合には、電源投入時に警告信号を目視で確認することにより正しい動作状態を検証することが可能であること。
- 横滑り防止装置(ESC)とシステムを共有している関連システムの作動表示を、ESC動作不良警告装置の点滅モードで使用することができる。

(適用時期) 2012年4月13日

2. その他の灯火

自動車(緊急車は除く)の右左折、進路変更、減速など

の指示灯火については、保安基準に規定されているもの以外は備えてはならない。

(適用時期) 2012年3月12日

3. 非常点滅表示灯の改正(細目告示別添52 関係)

非常点滅表示灯は、他の操作装置と独立して手動で操作できるものとされているが「じんかい又はし尿の収集又は運搬を行うため使用される自動車に備える非常点滅表示灯は、当該収集又は運搬に係る操作装置と連動して手動で操作できるものであってもよい。

(適用時期) 2012年3月12日

2012年度「不正改造車を排除する運動」を実施 国土交通省

国土交通省及び自動車関係32団体で構成する「不正改造防止推進協議会」が中心となって、内閣府、警察庁、農林水産省、経済産業省、及び環境省の後援ならびに自動車検査独立行政法人、軽自動車検査協会の協力のもとに本運動を実施する。

【実施期間】

「不正改造車を排除する運動」は、年間を通じた運動とするが、2012年6月1日(金)から6月30日(土)までの1か月間を「不正改造車排除強化月間」とし、特に重点をおいて運動を実施する。

【当会の対応】

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

- 「不正改造車排除運動」実施兼事例ポスター
- 運動チラシ



今夏の電力需給対策への協力要請
経済産業省

本年5月18日の内閣府の省エネルギー・省資源対策推進会議省庁連絡会議にて決定された「夏季の省エネルギー対策について」に基づき、電力需給に関する検討会合及びエネルギー・環境会議の合同会合にて決定された「今夏の需給対策について」で提示された「夏季の節電メニュー」を周知致します。

節電メニューは7月～9月の3か月間を対象に目標値を決めて取り組む日と目標値なしの日のそれぞれが定められており、目標値は下記の通り、電力管内ごとに提示。

- 関西電力　：　▲15%以上
- 九州電力　：　▲10%以上
- 四国電力、北海道電力　：　▲7%以上
- 中部・北陸・中国電力　　：　▲5%以上
- （東北・東京電力はすべて目標値なし）

※「今夏の需給対策について」、「夏季の節電メニュー」の詳細については車体工業会ホームページを参照願います。

中小企業施策利用ガイドブック
中小企業庁

中小企業者の方が施策をご利用になる際の手引きとして、各支援制度の概要を紹介するものである。

【使い方】

巻頭の「インデックス」では、利用者のニーズにあわせて利用できる施策を支援制度別に探すことができる。

<詳細は下記を参照>

http://www.chusho.meti.go.jp/pamflet/g_book/h24/index.html

なお、当会会員（中小企業）に冊子を5月末に配布済



中小企業投資促進税制の改正について
中小企業庁

2012年度税制改正法案（租税特別措置法等の一部を改正する法律案）が、2012年3月30日に成立し、4月1日より施行された。本法律により中小企業投資促進税制が以下の通り改正されている。

【適用期間】　２年間（2013年度末まで）

① 中小企業投資促進税制の拡充

- ・ 中小企業投資促進税制について、対象設備に製品の品質管理の向上に資する試験機器等を追加するとともに、デジタル複合機の範囲の見直しを行った上、その適用期限を2年延長
- ・ また、情報基盤強化税制（IT税制）について、対象設備のうちソフトウェア部分を中促に統合した上で廃止

② 中小企業者等の少額減価償却資産の取得価額の損金算入の特例:延長

- ・ 中小企業者等の少額減価償却資産の取得価額の損金算入の特例の適用期限を2年延長

③ 交際費等の課税の特例（中小法人における損金算入の特例）: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

④ 研究開発促進税制: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　等

なお、「法人実効税率及び中小軽減税率の引下げ」については、以下内容が2011年11月に成立済みである。

- ・ 法人実効税率の引下げの実施とセットで法人税額に対して10%の付加税を創設

【適用期間】3年間（2014年度末まで）

【概要】

- ・ 法人税率（国税分）のイメージ：28.05% ← 30%
- ・ 中小軽減税率のイメージ：16.5% ← 18%

<詳細は下記を参照>

<http://www.chusho.meti.go.jp/zaimu/zeisei/2012/0403KaiseiToushi.htm>

2012年度におけるセーフティネット保証5号の業種指定の取扱い等について
経済産業省

経済産業省は、2012年度におけるセーフティネット保証5号の業種指定の取扱い等について、以下のとおりとすることとした。

(1)2012年度におけるセーフティネット保証5号の業種指定の取扱いは、以下のとおりとする。

- ①　2012年度上半期は、引き続き原則全業種指定の運用を継続する。
- ②　個別の中小企業者の状況にきめ細かく対応するという観点から、現在中分類で行われている業種指定については、2012年度下半期からは、細分類で行う。
- ③　細分類による業種指定を円滑に行うことができるよう、業況調査を実施する業所管部局、個別中小企業者の業種を判断する市区町村等に対して、十分な周知を図る。

(2) なお、属する業種の景況の如何を問わず、震災の影響を受けて厳しい状況に置かれている中小企業については、東日本大震災復興緊急保証を積極的に活用し、その資金繰りに万全を期す。

<詳細は下記を参照>

<http://www.chusho.meti.go.jp/kinyu/2012/03235gou.htm>

国土交通省地方運輸局 2012年5月11日現在

局　別	運輸局長	自動車技術安全部長	技術課長	整備課長 *整備・保安課長	保安・環境課長 *保安・環境調整官	管理課長 *管理業務調整官
北海道	西川　健	竹下　了志	本間　勝則	*鶴巻　信夫	*菊田　正己	小泉　三男
東　北	清谷　伸吾	長谷川　茂	鈴木　義男	*伊藤　正康	*小野　昇	小坂　俊一
北陸信越	最勝寺　潔	吉澤　定幸	小林　勝吉	*岩野　裕功	*櫻井　利廣	南木　智
関　東	神谷　俊広	野津　真生	小笠原雅則	桑　　　章	森谷　光治	安田　智容
中　部	甲斐　正彰	尾崎　正俊	小林　哲博	鈴木　昭彦	森川　靖生	高島　豊市
近　畿	石津　緒	久保田　秀暢	大塚　啓次	山本　晶彦	冠野　慎一	小泉　久二郎
中　国	新井　伸	宗森　研造	中村　勝美	*村本　文雄	*師岡　寛治	川谷　晴彦
四　国	丸山　研一	井上　純男	須藤　満二	*斉藤　修	*井上　誠	*岩城　正人
九　州	玉木　良知	矢野　睦敏	斉野平　清巳	緒方　勝行	甲斐　保紀	竹下　正昭
沖　縄	—	運輸部長 三浦　智雄	車両安全課 長島袋　尚也	—		—

(敬称略)

経済産業省地方経済産業局 2012年5月14日現在

局別	経済産業局別	当会の相談窓口	部長名	課長名
産業部	関　東	製造産業課	太細　敏夫	久世　尚史
	中　部	製造産業課	足立　清	岩田　則子
	近　畿	製造産業課	坪田　一郎	内海　美保
地域経済部	北　海　道	製造産業課	田中　敏穂	小貫　秀治
	東　北	産業支援課	滝本　浩司	泉　秀明
	中　国	地域経済課	藤岡　幸男	隅田　誠
	四　国	製造産業課	鈴木　晴光	安藤　初
	九　州	製造産業課	平井　淳生	羽江　秀男

(敬称略)

高齢者の雇用に関する各種助成金のご案内
2012年4月1日付けで制度が改正されました

- 中小企業定年引上げ等奨励金（改正）
65歳まで希望者全員が安心して働ける企業や70歳まで働ける企業の普及を図るため、就業規則等により、65歳以上への定年の引上げ、定年の定め廃止又は70歳以上までの継続雇用制度の導入を行う中小企業事業主に対し、導入した制度に応じて最高で120万円を支給します。また、同時に高齢者の勤務時間を多様化する制度を導入した場合は、一律20万円を支給します。
制度導入後すぐに申請できるようにする等の支給要件、支給額の見直しを行いました。

- 高齢者職域拡大等助成金（改正）
高齢者の意欲と能力を活かすため、希望者全員が65歳以上まで働くことができる制度の導入又は70歳以上まで働くことができる制度の導入にあわせて、高齢者の雇用管理制度の構築や高齢者の職域の拡大に取り組み、高齢者がいきいきと働ける職場の整備を行う事業者に対し、当該取組に係る経費の3分の1に相当する額を、500万円を限度として支給します。
職域拡大等の措置の実施に要した経費の上限額の廃止等の一部要件を緩和しました。

- 高齢者労働移動受入企業助成金（新規）
高齢者の円滑な労働移動の促進を図るため、定年を控えた高齢者で、その知識や経験を活かすことができる他の企業への雇用を希望する者を職業紹介事業者の紹介により、失業を経ることなく雇い入れる事業主に対し、雇入れ1人につき70万円（短時間労働者40万円）を支給します。
本助成金は2012年4月6日以降に当該高齢者を雇い入れた事業主が対象となります。

<詳しくは下記を参照>
<http://www.jeed.or.jp/elderly/employer/subsidy/subsidy.html>

3月		
1日	特種部会／ 第7回座席強度法規対応WG	①自動車検査独立法人との打合せ結果報告 ②JABIA規格印刷用原稿最終チェック
2日	中央業務委員会／ 第4回コンプライアンス分科会	リスクマネージメント解説書内容論議
	バン部会／技術委員会	①冷凍機能に関するJABIA規格の作成 ②車工会自主基準(キャブ幅段差等)の見直し検討 ③取扱説明書の市場調査報告 ④2012年度事業計画案の項目検討 ▶P.23
	小型部会・資材部会／ 工場見学会(三重)	①八千代工業(株)四日市製作所 ②八千代工業(株)鈴鹿工場亀山事業所見学(参加22名)
6日	第4回中央業務委員会	①リスクマネージメント解説書(案)審議 ②次年度計画(案)論議 ▶P.22
7日	トレーラ部会／サービス委員会	①ブレーキ機器(スラック・アジャスタ)の点検啓発チラシ検討・作成 ②ブレーキ機器(スラック・アジャスタ)サービスニュースの見直し作成
	トラック部会	①2011年度事業計画4/4期の実績報告 ②2012年度事業計画案の討議 ③車体ニュース原稿依頼先の討議 ④2012年度、部会総会の開催場所等の討議
8日	バス部会/資材委員会	①2011年度事業計画の実績報告 ②2012年度事業計画案の項目検討 ③部会総会の資料作成
	特装部会／サービス委員会	2012年度事業計画の策定 ①特装メンテナンスニュース(車両管理のポイント、定期交換部品) ②保険付き年次点検ステッカー導入の検討
9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 ④2012年度事業計画案の項目検討
	トレーラ部会／業務委員会	①2012年度生産需要予測の検討・決定 ②トレーラ輸送の有効性PR活動の進め方論議
12日	人事労務研究会／ 労政合同分科会	情報交換:「2012年春季労使交渉要求状況及び交渉状況について」 報告事項:完成車メーカー 春季労使交渉の状況について 検討事項:2012年度「人事労務研究会活動計画(案)」について他
14日	バン部会	①2011年度事業計画4/4期の実績報告 ②2012年度事業計画案の討議 ③「車体ニュース」原稿依頼先の決定 ④2012年度、部会総会の開催場所等の決定
15日	常任委員会	2012年度事業計画の進め方論議
	第215回理事会	①審議事項 第1号議案 新入会員に関する件 第2号議案 2012年度事業計画(案)に関する件 第3号議案 2011年度決算見込みに関する件 第4号議案 2012年度収支予算(案)に関する件 第5号議案 環境負荷物質フリー宣言 第3ステップ目標に関する件 ②報告事項 1) 2011年度 事業計画4/4期実績(見込み)まとめ 2) リスクマネジメント対応マニュアルについて 3) 2011年度規格化、標準化、調査研究業務実績まとめと2012年度計画 4) 国際物流展への当会出展について 5) 最近の官公庁情報 6) その他報告事項 ▶P.21

15日	講演会(くるまプラザ会議室)	講 師：輪島 忍 氏(日本経済団体連合会労働法制本部主幹) テーマ：「労働法制の動向について」 有期労働契約、高齢者雇用制度、改正「労働者派遣法」等の労働法制の動向について ▶P.19
16日	特種部会／技術検討会	①自動車検査独立行政法人本部と審査業務がスムーズに流れるようにするため、日常業務の中で疑問と思う項目(4件)を論議 ②検査する側/持ち込む側の忌憚ない意見交換は大切との認識の下、今後も継続して実施予定 ▶P.23
21日	特装部会／クレーン技術分科会	2012年度事業計画の方針決定 ①アウトリガーの「みなしバンパ基準化」の取組み(規制緩和) ②高所作業車ブーム摺動部の使用限度調査(経年品質保証)
23日	環境委員会	①環境負荷物質フリー宣言100%に向けた活動論議 ②今後の低炭素社会実行計画(CO2削減)についての報告・論議 ③「環境への取り組み」パンフレットの内容確認・合意 ④2012年度事業計画について論議 ▶P.21
	バス部会／ 塗装デザイン研究会(栃木)	①2011年度事業計画の実績報告 ②2012年度事業計画の項目検討 ③バス車体用塗色見本帳の改訂版、事前検討 ④ジェイ・バス(株)宇都宮工場の見学
	人事労務研究会／ 国際人事合同分科会(東京)	情報交換：①グローバル人材育成について ②危機管理マニュアルの作成・整備について ③国際人為領域の重点施策と課題について」 検討事項:「海外勤務者労働諸条件調査(2012年版)の実施について」 講演:松井 恭士 氏(株)グローバルマネジメント研究所 ディレクター) テーマ「グローバルに競争力のある企業を目指して」 ▶P.21
27日	トレーラ部会／技術委員会	①新突入防止装置申請の進め方論議 ②ECE/R13-11対応合同試験の進め方論議 ③海コン検討会などの結果情報共有
	トレーラ部会／業務委員会	2012年度生産需要予測の検討・決定
29日	トレーラ部会／製品安全委員会	①トレーラの製品安全に関するガイドライン」の検討・作成 ②2012年度事業計画検討・論議 ▶P.24
	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を報告 ②2012年度事業計画のJABIA規格の検討(バス用シートのECE対応) ③部会総会の資料作成

4月		
4日	特装部会／脱着キャリアコンテナ 技術業務合同分科会	2012年度事業計画の方針決定 ①脱着装置付コンテナ車の降下防止装置の安全基準(JABIA規格化) ②取扱説明書の用語の共通化(経年品質保証対応)
5日	特装部会／ ミキサー車技術分科会	2012年度事業計画の方針決定 ①トラックミキサの安全要求基準書(案)の検討(経年品質保証対応) ②取扱説明書の用語の共通化(経年品質保証)
	トラック部会／部会総会	①場所:兵庫県 参加:11社11名 ②2011年度事業報告、決算報告承認及び2012年度事業計画、予算承認
9日	トラック部会／ トラック車輛運搬車分科会	①突入防止装置、みなしバンパについて討議 ②最近の受注状況について意見交換
10日	トレーラ部会／ サービス委員会	①ブレーキ機器(スラック・アジャスタ)の点検啓発チラシ検討・作成 ②ブレーキ装置の給油脂関係サービスニュース検討・作成 ③2012年度事業計画についての論議 ▶P.24
12日	特装部会／ 塵芥車技術分科会	①PTO連動ハザードの取扱説明書(案)の検討 ②塵芥車の収集方式／取扱説明書の用語の共通化(経年品質保証対応)の取組みスタート
13日	特装部会／部会総会	①場所:東京会館(東京) 参加:11社28名 ②2011年度事業報告、決算報告承認及び2012年度事業計画、予算承認
	監査会	「2011年度事業報告・収支決算」、「2012年度事業計画・収支予算」の監査

4月		
16日	バス部会／塗装デザイン研究会	①バス車体用塗色見本帳の改訂版検討 ②部会総会の資料作成
17日	トラック部会役員会	①次期部会長、副部会長の選任 ②次期業務委員会の委員長選任
19日	常任委員会	2012年度年間活動計画論議
	理事会	①審議事項 第1号議案 2011年度事業報告まとめ 第2号議案 2011年度収支決算報告 第3号議案 2012年度事業計画(案) 第4号議案 2012年度収支予算(案) 第5号議案 理事変更に関する件 第6号議案 評議員の変更について 第7号議案 2012年度優良従業員表彰(案) 第8号議案 2012年度車体工業会功労者表彰(案) ②報告事項 1)2012年度委員会委員／部会役員体制について 2)2011年度会員のリコール等重大不具合まとめ結果 3)2011年度国内商用車販売状況について 4)最近の官公庁関係情報について 5)その他報告事項
	特種部会／部会総会	①場所:当会会議室 参加:26社40名 ②2011年度事業報告、決算報告承認及び2012年度事業計画、予算承認
	トレーラ部会／部会総会	①場所:くるまプラザ(東京) 参加:10社20名 ②2011年度事業報告、決算報告承認及び2012年度事業計画、予算承認
	小型部会／部会総会	①場所:芝パークホテル(東京) 参加:5社12名 ②2011年度事業報告、決算報告承認及び2012年度事業計画、予算承認
20日	特装部会／サービス委員会	①特装車メンテナンスニュース(車両管理のポイント編)の検討 ②保険付き年次点検ステッカー導入(案)の検討
23日	バン部会／部会総会	①場所:静岡県 参加:11社13名 ②2011年度事業報告、決算報告承認及び2012年度事業計画、予算承認
	中央技術委員会／突入防止装置技術委員会	①シャシメーカー標準バンパに取付けるスパーサの取扱(案)の作成 ②少数制作バンパの計算書による強度証明方法(案)の作成
24日	資材部会／部会総会	①場所:東京会館(東京) 参加:50社61名 ②2011年度事業報告、決算報告承認及び2012年度事業計画、予算承認 ③講演会開催:松島 憲之 氏(シティーグループ証券 マネジングディレクター) テーマ「超円高で構造変化が急速に進む自動車業界」
25日	トレーラ部会／製品安全委員会	①2012年度事業計画の具体的な進め方論議・合意 ②ブレーキ装置の給油脂関係サービスニュース内容確認
26日	バス部会／技術委員会	①特別支援学校向けバス、シート仕様の絞り込み ②上記の件で神奈川県教育委員会との打合せ結果の報告 ③JABIA規格(バス用シートのECE対応)の検討 ④車体規格集、補足版の発行検討
27日	環境委員会／工場環境分科会	①環境対応事例発表会に向けた進め方論議 ②環境自主行動計画第3者評価報告書の報告

5月		
8日	相談役会	①2012年度事業計画についての諮問 ②2012年度収支予算についての諮問
	評議員会	①2012年度事業計画についての諮問 ②2012年度収支予算についての諮問
8日	バス部会／部会総会	①場所:富山県 参加:5社8名 ②2011年度事業報告、決算報告承認及び2012年度事業計画、予算承認

10日	特装部会／塵芥車業務分科会	①2012年度塵芥車分科会の事業計画推進方針の確認 ②電動式積込み方法による塵芥車の環境省予算の申請状況確認
16日	トレーラ部会／サービス委員会	①ブレーキ機器(スラック・アジャスタ)の点検啓発チラシ検討・作成 ②2012年度事業計画の具体的な進め方論議
16日	資材部会／フィルムグループ	①調査研究テーマ「再帰反射材の効果に関する調査報告」の説明 ②報告事項:大型トラックの事故防止に関する研究 ③検討事項:「再帰反射材について今後のフィルムグループの活動について」
17日	特装部会／ローリ技術分科会	石油類混載ローリ車の安全な積載方法の策定(案)の検討(調査研究テーマ)
	トラック部会	次期部会長、副部会長、委員長選任の報告
18日	トラック部会／技術委員会	①防錆性を考慮した部品の塩水噴霧テストの報告 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「思いがけずフレーム」対応基準の最終まとめ
22日	環境委員会／工場環境分科会	①自動車生産温暖化対策推進協議会結果報告 ②環境対応事例内容の検討・論議
23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対応依頼内容論議 ②JTPの工場見学方法論議 ②環境対応事例内容の検討
24日	トレーラ部会／技術委員会	①後部反射器法規対応検討 ②突入防止装置の審査検討 ③点検整備方式の内容検討
25日	通常総会 (グランドプリンスホテル高輪)	<別掲参照>
28日	商用車ショー企画委員会	①第42回東京モーターショー2011の課題改善案報告 ②休催年のイベントについて
29日	トレーラ部会／製品安全委員会	2012年度「ガイドライン」の活用・見直し等の進め方審議
31日	特種部会／第1回座席強度法規対応WG	①2012年7月施行法規関係についての独立検査法人打合せ内容報告 ②2012年度業務計画詳細の内容及び分担の確認

会 員 情 報		入 会 者			
	■入 会 者	中山工業(株) 代表取締役社長 石川 潤 〒448-0026 愛知県刈谷市中山町3-22 電話：0566-28-7890 FAX：0566-23-4564 主要製品 丸管からの冷間ロール成形鋼管、バス車体用肋材、 自動車用シートフレーム材、建設機械用キャビンフレーム 所属部会 資材部会			
		リケンテクノス(株) 3月31日付			
		いすゞ車体(株) 代表取締役社長 徳永 俊一 (株)オーテックジャパン 取締役社長 宮谷 正一 (株)オートワークス京都 取締役社長 江崎 浩一郎 (株)サンモア 代表取締役社長 森崎 茂 高崎車輛整備(株) 代表取締役 三沢 浩司 パプコ(株) 代表取締役社長 津田 敦 (株)槌屋 取締役社長 大原 鉦一 平本工業(株) 代表取締役社長 古山 晴久			
		■退 会 者			
		■代表者変更			
	■本社移転	正会員			
		インジニアス(株) 本社事務所 〒332-0031 埼玉県川口市青木3-12-11 電話：048-257-2948 東邦車輛(株) 本社／東京事務所 〒230-0003 神奈川県横浜市鶴見区尻手3-2-43 電話：045-575-9901 スズコーインターナショナル(株) 本社営業所 〒340-0814 埼玉県八潮市南川崎117-1 電話：048-948-7301			
		準会員			
		正会員			
		準会員			



木戸 敬 代表取締役

30代から23年に渡り会社を率いている
木戸社長は187cmの長身



DATA

- 本社
〒452-0812
愛知県名古屋市西区玉池町1番1
TEL 052-501-9243
FAX 052-503-7461
- 資本金 1,500万円
- 従業員 29名
- 事業所規模
本社・敷地 約3,650㎡
本社・工場 約1,530㎡
第二工場・敷地 約1,000㎡
第二工場・工場 約500㎡
- 車体工業会加入
1970年(トラック部会)



キド車輛工業(株)

地域のお客様にとって、
なくてはならない製品を提供する。

名古屋第二環状自動車道[山田西IC]の直下にあり、名古屋駅からも
電車で10分足らずの場所にキド車輛工業(株)の本社工場はある。目の前
には中部地区最大の巨大ショッピングセンターがあり、平日も買い物客
などで多くの車が行き交っていた。

取材／車体工業会事務局次長 山尾一元



KIDO SYARYOU co.ltd

● 特徴・沿革

キド車輛工業(株)は来年、創業50周年を迎える。創業者の先代社長は終戦直後、滋賀県の工業高校を卒業し、京都の車体架装メーカーにて昭和26年まで勤務。同年に名古屋に出て独立開業をした。当時、車の修理工場は名古屋駅西口周辺に集中し、钣金加工でレントゲン車やトラックの架装に携わっていた。

およそ10年後の昭和38年、日本のモータリゼーションの始まりと歩みを合わせるかのように現在の名古屋市西区丸野に工場を新設して法人化する。この工場は現在も第二工場として使用されている。



2基のホイストクレーンがある本社工場

創業当時は物流がまだそれほど盛んではなく、板金加工なら車体であろうとなかろうと何でも引き受けた時代であった。印象に残る仕事では名古屋市科学館に展示するための新幹線のカットレプリカ(中が見える原寸模型)なども作っていたという。

経済成長に伴う建設ブームで、ミキサー車の改造や修理も数多くこなしていた頃、4t車の新車が世に出始めた。当時は4t車に架装を行う工場が少なく、新車の需要が増すにつれて、ディーラーからの仕事も順調に増加していく。完成車はシングルキャブしかなく、メーカーからドアを取り寄せてオリジナルのダブルキャブにするなどして、地元で仕事を増やしていく。増え続けるニーズに応えるため、1982年、現在の本社所在地である玉池町の広い敷地に、ホイストクレーンを2基備えた新工場を立ち上げ、本社を移転し現在に至る。

● 製品

ー 御社の製品などについて
お聞かせください。

木戸社長 通常の二次架装や修理はもちろん行いますが、独自性のある製品にも力を入れております。最近では1台でタンクローリーとウィングトレーラを牽引できるトラクタの架装を完成させました。重量があるスライドキャブ、タンクローリー用油圧ポンプなどを重量内に収めるため、構造から部品まで熟考と開発を重ねた自信作です。

部品はすべてハンドメイドで自社製造することを基本としています。空いたラインを使ってオリジナルパーツを製作し、外注に依頼することをほぼゼロとすることで、ラインの空きを埋めるとともに、独創性の育成や技術の継承に役立っています。



ユーザーの要望を様々な知恵と工夫で実現すること
に成功したトラクタは同社の自信作

保守や修理などアフターサービスをきちんと行いたいので効率を重視するだけの拡大経営は考えておりません。全国に宣伝してもフォローができませんので、あえてホームページ等も開設していないのです。

ー 今後の抱負、方向性などはいかがですか？

理想は「なくては困る会社になる」ということです。現状は「あれば便利な会社」かもしれません。技術や独創性を高めて、お客様にとって、なくてはならないオリジナリティのある製品やサービスを提供し続けていくことで、いつかこの理想に近づけるのではないかと考えています。



パーツは自社工場ではほぼ製作している

● 人

ー 御社の特徴は？

世代交代は順調に完了し、若く優秀な人材に恵まれました。現在の主力は30～40代の働き盛りとなっています。10～20代のスタッフも元気に働いてます。先代とともに現場を支え続けた熟練工の方々が、今の世代へと技術をしっかり伝えていただいたおかげです。今後とも地元の発展とともに地域の雇用に貢献していける企業でありたいです。

ー 次世代への教育についてお聞かせください。

作る側の理屈で考えるのではなく、使う側の要望をどう実現するかを常に考えるように指導しています。お客様とともに、様々な問題をひとつひとつ解決していくことが、この仕事の役割であり、楽しさであります。

一人の力だけでは製品を仕上げることはできません。モノづくりの高い意識を社員全員が共有することは、とても大切なことです。



工場裏の敷地にはトラクタが並ぶ



現存する最古の国産自動車 「アロー号」はこうして作られた

当会会員である(株)矢野特殊自動車の創立者である矢野倅一氏が日本自動車殿堂に入ったニュースは記憶に新しいと思う。しかしながら、その功績の一つである1916年(大正5年)に製作された「現存する日本最古の乗用車:アロー号」について知っている方は少ないと思い、今回、アロー号について調べた。

その結果、中身を知れば知るほど、その先進的な技術に驚かされる内容であった。

なお、現車は福岡市博物館に保存されておりいつでも見学可能であるため、福岡に行った折は是非、見ていただきたい。

故矢野倅一氏
造り酒屋の長男として生まれる。幼少から機械工作に夢中になり、工業学校在学中には、独力で模型飛行機のエンジンを手作りで完成させた。
2011年「日本自動車殿堂」殿堂入り。



完成時のアロー号

■ 製造年	1916年(大正5年)
■ エンジン種類	水冷4サイクル 2気筒エンジン
■ 総排気量	1054cc
■ 最高出力	10馬力
■ 乗車人員	4人

Q 開発思想は？

①部品はすべて国産品を使用すること

キャブレター、マグネット、プラグ、タイヤは外国製であったが、その他の部品はすべて手づくりで作られた。当時の金額で1224円75銭。

②日本の国情にあった小型軽量の車両とすること

欧米の自動車は車体が大きすぎる。4人乗りなら4人で持ち上げられる重量にする。(結果として、車体重量272kgで完成した)

Q 技術的特徴は？

(1)シャーシの基本構成

サスペンション、ブレーキシステム、クラッチ等においてフォードT型の影響を受けている。

(2)ボデー

軽量化のため、名古屋の一閑張りを真似た独自のボデー構造を持っている。鉄板曲溝型に木片補強の骨組みに、金網+和紙を渋糊で張り合わせ+アルミ板、床は木製、ボンネットとフェンダーはオールアルミ製であった。

(3)ギヤ・ベアリングの熱処理方法

味噌を使った手製の浸炭剤を使用していた。

(4)その他

当時は溶接技術がまだ国内に入っていなかったため、ほとんどがハンダ付けであった。

Q 苦労話は？

シャーシは完成したものの思うように動かない。原因が分からずに困っていたところ、福岡にドイツ人のエンジニアがいるとの情報を得る。第一次世界大戦中の当時、福岡にはドイツ軍の捕虜が多数収容されていたのだった。その中にベンツ社のエンジニアであるハルティン・ブッシュ氏がいた。

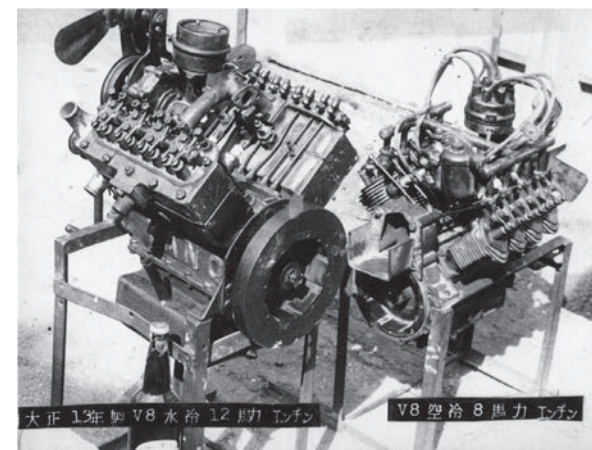
ブッシュ氏によると自作のキャブレターに問題があるとの指摘を受け、英国ゼニス社製に交換すればよいとのアドバイスも受ける。氏の紹介で上海の販売店へキャブレターを買付けに行き、ついにシャーシを動かすことができた。

完成後は、ナンバーを取得し、営業用貸自動車としておよそ2年間使用した。
現在でも自走可能なアロー号は、福岡市博物館に常設展示されている。



2009年には一般社団法人日本機械学会の機械遺産にも認定されている

小型乗用車への夢、V8エンジン



(左) 水冷OHV V8エンジン

■ 製造年	1924年(大正13年)12月
■ エンジン種類	水冷OHV90度 V型8気筒エンジン
■ 総排気量	620cc
■ ボア×ストローク	13/4×2インチ(44.4×50.8mm)
■ 最高出力	12HP/2600rpm

(右) 空冷OHV V8エンジン

■ 製造年	1924年(大正13年)5月
■ エンジン種類	空冷OHV90度 V型8気筒エンジン
■ 総排気量	405cc
■ ボア×ストローク	11/2×13/4インチ(38×44.4mm)
■ 最高出力	8HP/2800rpm

矢野氏は、国産小型大衆車を経済的な方法で生産するために「各部品を超小型化しコスト軽減を図る」というコンセプトのもと、2機の空冷・水冷V8エンジンを設計・製作した。

開発当時、このエンジンを搭載した大衆向けの小型乗用車をまず30台ほど製作し、ごく安い値段で貸自動車として営業してPRした後、量産化という計画を抱いていた。しかしながら、その後、小型車に関する法規の度重なる変更や、矢野オート工場(株)矢野特殊自動車の前身)が特装車関係の仕事に追われたこともあり、また、社会情勢も熟していなかったため、その夢は実現できなかった。

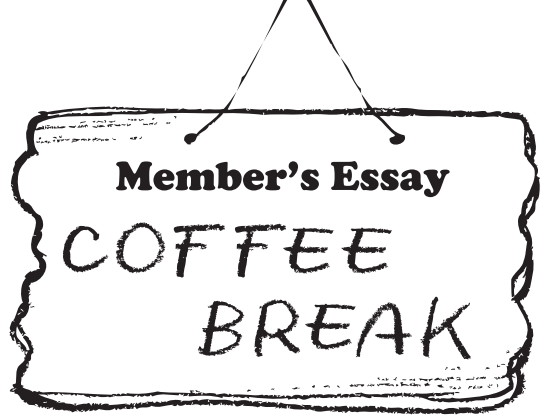
(現物は、(株)矢野特殊自動車の本社に展示中である。)



常に新しい技術や製品に挑戦していくという矢野倅一氏の技術者精神は、アロー号のみならず矢野式ダンプを開発、特許を取得し、特装車事業をスタートさせた。

その後も機械式冷凍車、タンクローリ、フードローダーなどを開発、現在の(株)矢野特殊自動車に発展した。

大正9年に開発された矢野式機械式ダンプボデー



非日常の世界へ

(株)タダノ 企画管理部人事労務G 利光 進

私が「よさこい」に出会ったのは2008年の夏。異動直後
で右も左も分からない状況の中、少しの興味と、誘われる
がままに入団したのが、2008年より社内で活動を開始した
「TADANO楽楽連」というよさこい連である。

「よさこい踊り」といえば、「一体感」や「躍動感」を前面に
押し出した、踊りに精通する特別な人々の集まりという印
象だったが、当社の連のモットーは、「よーけの笑顔で来て
みーまい!」。

興味のある社員は誰でも参加出来る門戸の広さも一つ
の売りである。

まだまだ歴史は浅いが、活動の幅は年々広がっており、
一人一人の笑顔と元気さが、やがて皆の活力になる事を信
じる熱い踊り子達が結集し、夏祭りへの参加、介護施設へ
の訪問、清掃活動に取り組んでいる。

活動のメインは6月～8月と、灼熱の太陽の下で開催さ
れるよさこい祭りへの出場であるが、そこに行き着くまで
には数々の打合せと、練習が欠かせない。



連では、毎年変化を持たせるテーマ選定から始まり、振
り付け、楽曲、衣装の手配に至るまで、社員が意見を持ち
寄って自前で作り上げて行くことが通例である。いわば自
分達の演舞を自ら作り上げる過程において、その苦労が多
ければ多いほど喜びが大きい事は常々実感させられる。

そうして作り上げた「演舞」を披露する時、踊り子のテン
ションは最高潮となる。

演舞が始まるまでの出待ちの緊張感、我々のためだけ

に与えられたステージ上での特別感、演舞を終えた後の拍
手と歓声、そのどれを取っても「非日常」と言える。

年齢や性別、役職も違うメンバーは皆それぞれの人生を
歩んでいるが、この特別な時間だけは心を一つにして最高
の演舞を披露することに全力をあげる。

「ここにいる全ての方達と共に喜びと感動を共有した
い」その瞬間はまさに一期一会。

ステージを離れた時、不思議とそんなピュアな気持ちにな
れるのもこの活動の魅力である。

少しのきっかけと、一步を踏み出す勇気があれば、そこ
に非日常があることを最後に記したい。



阿波おどりを楽しんでいます

鉄道車輛工業(株) 海口 信将

阿波おどりといえば、もちろん阿波の国 徳島県の盆踊り
なのですが南国特有の熱気溢れる情熱的な踊りが今や全
国に飛び火し、日本の各地や海外でも踊られております。

私の住む東京でも高円寺阿波おどりが毎年8月末に開
催されています。

「踊る阿呆に見る阿呆 同じ阿呆なら踊らなそんな」
の有名な言葉通り一度その熱気を体験すると踊らずにい
られない人が多く、私もその一人、気がつけば10年も踊り
の世界に身を投じております。

よく飽きないねえと言われますが、阿波おどりは見た目
以上に奥が深く、最初はだれにでも楽しめるのですが突き
詰めて行けばどこまでも追求できるので、練習なども年中
やっております。

意外かもしれませんが、阿波おどりは夏だけではなく各
地のイベントやお祭りなどに参加するため、一年を通して
活動しているのです。

阿波おどりを踊るグループを“連”と言いますが、この連
ごとに活動し一帯30人～200人と規模が様々な連が日
本全国2,000連ぐらいあると言われています。

この連を構成する連員は連の踊りのスタイルや鳴り物
(楽器)の好みなどで好きな連に入って阿波おどりを楽し
みます。

私の所属している連は昔ながらのオーソドックスな阿波
おどりを好む人々によって構成され、男女それぞれ年齢層
も下は3歳～上はすでに還暦を迎えた方までと様々な世
代の約80名の連員と共通の目標を持って踊りを楽しんで
おります。

踊りを発表する場も各地のお祭りだけではなく、老人
ホームや介護施設への慰問や国際交流を目的とした海外
への遠征などの貴重な体験もさせていただいております。

楽しく体を動かし汗をかき、
これといったお金もかからない

そして踊りを楽しみ、見ている方には楽しんで頂ける
そこが阿波おどりの良いところなのだと思います。

まだ阿波おどりを見たことが無い方は、ぜひ一度、踊り
の渦を体験してみたいはいかがでしょうか？



写真中央が筆者

地元の良さを再発見

(株)タチエス 和田 建

私が勤務している株式会社タチエスは東京都でも都内
からは1時間程電車で掛かる東京西部の青梅市にありま
す。青梅市と言うと吉野梅郷、御岳山、御岳渓谷などがあ
り、もう少し足を延ばせば奥多摩湖や秋川渓谷などがある
東京でも自然豊かな地域です。毎年2月には御岳渓谷沿い
を走る青梅マラソンなども聞かれた方が多いと思います。

以前には特に地元には興味も無かった私ですが、ある事
がきっかけで最近では地元を探索する日が続いています。

若い頃はサッカーやスキーといろいろスポーツをしてい
ましたが、歳をとるにつれ運動する事も無くなり、メタボも
気になりだした49歳の時、突然、膝が痛みだし、ひどい時は
横断歩道を渡る際も信号が黄色になっても走る事も出来
なくなる程でした。

そんな日が数ヶ月続き、「これはまずい!」「何か運動をし
なくては!」と思い、最近の自転車ブームの影響もありまし
たが、膝への負担が少なく適度に運動ができる事から自転
車を購入する事にしました。

最初は会社が自宅から近かった事もあり通勤と休みの
日に近場を走る程度でしたが、徐々に体が慣れてきて走行
距離が伸びてくると、こんな所まで自転車で行けるんだと
いう感動があったり、こんな所にこんな物あるんだという
新しい発見がありました。

普段では車で簡単に通り過ぎてしまう場所でも、自転車
だと一時停車して寄り道をすると、ちょっとした公園でもこ
んな由来があるんだとか、歴史的にも貴重な資料があつた
りと新しい発見をします。それ以外にも、行く先々でおいし
い物を食べ物を見つけたり、いろいろな人と話をしたりと
新しい出会いもあります。

最近では奥多摩湖や秩父方面の山に行って森林浴を味
わったり、紅葉の景色を楽しんだり、菜の花畑や、桜のきれ
いな場所を見つけに行ったりと季節に合わせて場所を選ん
で更なる新しい発見を求めて行動範囲を広げています。

いつかは、地元とは関係ありませんが、房総半島を走っ
たり、高原を走ったり出来たらいいな!などと思っています。
皆さんも健康、新しい発見、出会いを求め是非、自転車生
活をチャレンジされたいかがでしょうか?まだまだ私達の
地元には素敵な所がたくさんあると思います。

但し、無理をせず、交通ルール、マナーを守って走りま
しょう!



手前が筆者

日本車輛製造(株)
輸機・インフラ本部 製造部 工務一課
わたなべ まさ み
渡邊 雅美さん



自社の特装車を見かけると目で追ってしまいます!

Q1 どんなお仕事ですか。

タンクローリやトレーラなど主に特装関係車両の仕事に関わっています。具体的には1週間ごとの発送週報作成や、発送した車両を月毎にまとめた車体月報の作成などを行っています。また、お客様へ納車する際の発送伝票作成も行っており、その中の受領書は売り上げ根拠として重要な書類になります。特に発送車両が重なる日は、間違いがないかどうかのチェックが必要不可欠です。

Q2 仕事で楽しいときは

基本的に事務業務なので直接車両を目にする機会は少ないですが、出かけた先などで日本車両製のタンクローリやトレーラが走っているのを見かけると嬉しくてついつい目で追ってしまいます。

Q3 仕事でつらいこと

1週間の仕事どちらかというと週末に集中している為、入社当時は何かと残業続きで、どうしたら効率よく仕事ができるか悩んだ時期もありました。現在では日々改善できる所は積極的に取り入れ、自分のペースをつかむ事ができました。

Q4 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は?

入社した年に9.8t積LNGタンクトレーラの納車式が開催され、安全祈願のお神酒配りやテープカットの補助など微力ながらお手伝いする事ができた事です。初めての大切な役、とにかく緊張していたのを思い出します。

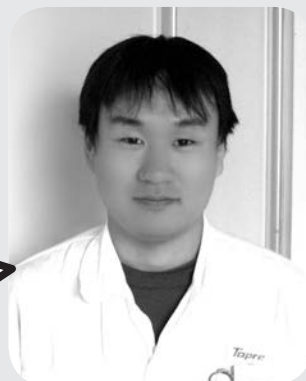
Q5 御社のPRをしてください!

弊社では新幹線を始め鉄道車両の製造、高圧ガスタンクローリ、タンクトレーラ及び、橋梁、建設機械等の基幹施設製造を行っています。社会の『あし・こし』となる技術の日本車両です。

我が社の

元気人

東プレ(株)
技術部 技術Gr
しげとみ ゆう た ろ う
重富 祐太郎さん



ひらめいた時のスピード感が心地良いです!

Q1 どんなお仕事ですか。

冷凍車を生産するための工程計画・設備導入の仕事をしています。

主にコンテナの扉関係を担当していますが、アイデアがものをいう感じの仕事内容なので、経験豊富な先輩方の知恵を借りながら刺激を受け、日々の業務を行っています。

Q2 仕事で楽しいときは

難しい課題にぶつかった時に、ひとつのひらめきから一気に前進できた時の自分にしか分からないスピード感が心地良いです。

Q3 仕事でつらいこと

新製品の立上げ時は、試作から量産までの間に工程計画・治型具準備など全てを日程通りに完了させないといけないため忙しくなりつらいです。しかし、量産開始後の達成感は何ものにも変えがたいものがあります。

Q4 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は?

昨年の東日本大震災が印象に残っています。震災の日には金曜日で工場は稼働しており、強い揺れを感じた後、全停電したのを覚えています。翌日に電気が復旧し、工場の生産設備全点検を行い翌々日から生産再開できました。その際に、事業所全体に不思議な一体感を感じたのが印象に残っています。

Q5 御社のPRをしてください!

冷凍装置とコンテナを一貫生産する国内唯一の冷凍車メーカーです。皆様に新鮮な食料をお届けするため、従業員一丸となって安全・安心な冷凍車生産に取り組んでまいりますので東プレの冷凍車を宜しくお願い致します。

DATA FLASH

2011年度 会員生産状況概要

① 特装車

- ・夏以降はシャシ供給が回復し、震災復興需要、景気の回復、エコカー補助金効果により国内向けは35,357台(128%)と大幅増加の反面、輸出向けは委託生産減少により3,818台(92.9%)となった。
- ・国内向けは震災復興関連車両が大きく伸びた。特に生産台数の最も多いダンプ車が21,466台(136%)、またコンクリートポンプ車が128台(166%)、トラックミキサ車が1,050台(157%)、脱着コンテナ車が1,395台(140%)、高所作業車が2,592台(125%)となった。

② 特種車

- ・特種車全体は12,577台(135%)で、生産台数が多い車いす移動車などの保健用車両は景気回復に伴い6,292台(114%)となった。
- ・緊急用車両は3,719台(282%)と平年並みに戻った。(前年比約3倍であるが前年度が少なかったため、見かけ上の伸び率が高い)
- ・非量産の特種車全体(上記保健用車両・緊急用を除く)は2,566台(105%)と増加幅は少ない。主な内訳はサービス用:900台(102%)、医療防疫用:221台(100%)、作業工作用:441台(95.9%)となっている。

③ 平ボデートラック(除くシャシメーカー標準車)

- ・全体で21,797台(90.3%)と前年割れとなった。その主な要因は約55%を占めるシャシメーカー標準車が12,063台(71.7%)と大幅に減少したためである。
- ・シャシメーカー標準車を除く当会特有車は9,734台(133%)となった。大きく増加した理由は、震災復興で平ボデー需要が増加したこと、中型車ポスト新長期排ガス規制の駆け込み需要、更に景気の回復でのユーザーの代替え進捗があげられる。
- ・車体の大きさ区分では大型、中型、小型ともに増加した。

④ バン

- ・バン全体では48,438台(99.3%)で、他車種が増加している反面、前年割れとなった。これはポスト新長期排ガス規制の駆け込み需要があったものの、台数の多い食品輸送、一般貨物の需要変動が小さく、安定しているためと推定される。
- ・生産台数の上位6社で約80%を生産しており、大手寡占状況に変化はない。

⑤ トレーラ

- ・トレーラ全体で6,207台(120%)、2009年度比では約1.8倍と回復している。
- ・主要な車種でみると大震災以降バンタイプ(側面開放:ウイングタイプ)が急増し、1,758台(157%)となった。ただし、需要一巡後は前年並みに戻っている。一方コンテナ用は2,213台(100%)で前年並みとなった。

⑥ 大中型バス

- ・全体で3,489台(88.2%)となった。通年で震災影響により観光用/路線用共に減少、特に観光用が大幅に減少したため、年度後半の大都市公営交通の路線用大口需要や2012年7月の座席法規改正前の需要増があったが、前年を下回った。

⑦ 乗用・小型商用車・軽

- ・大震災によるサプライチェーンの寸断や下期前半のタイ洪水影響による落ち込みが多かったが、下期後半はその反動増、また景気回復により大幅増加となり、生産台数は約195万台、前年比102%となった。

2011年度 会員生産台数実績

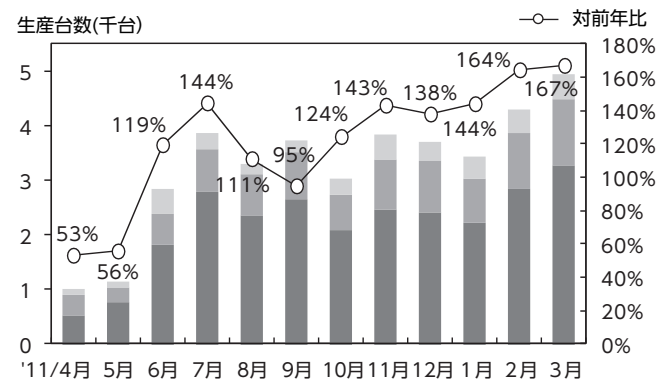
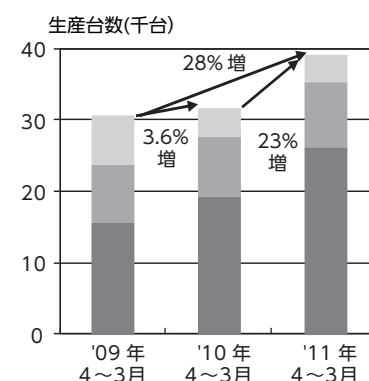
			2011年度実績		
			台 数	前年比(%)	
全 体	国 内		1,210,018	101.8	
	輸 出		982,950	103.1	
	合 計		2,192,968	102.4	
非量産車 ※印の 車両	国 内		115,098	113.4	
	輸 出		4,522	95.	
	合 計		119,620	112.6	
特装車 ※	国内	輸送系車両	26,227	135.2	
		ダンプ車	21,466	136.1	
		タンクローリ	1,634	126.4	
		高圧ガスタンクローリ	175	122.4	
		トラックミキサ車	1,050	156.5	
		粉粒体運搬車	507	99.0	
		脱着コンテナ車	1,395	139.6	
		作業系・その他車輛	9,130	111.0	
		消防車	897	107.9	
		コンクリートポンプ車	128	166.2	
		環境衛生車	4,887	102.9	
		高所作業車	2,592	124.5	
		その他	626	129.1	
	国 内		35,357	128.0	
	輸 出		3,818	92.9	
	合 計		39,175	123.5	
	特種車 ※	国内	医療防疫用	221	99.5
			内 保健用	6,292	113.5
			緊急用	3,719	282.4
			作業・工作用	441	95.9
サービス用			900	101.7	
その他			300	131.6	
国 内		11,873	137.2		
輸 出		704	109.3		
合 計		12,577	135.3		

注) トラック運転台及びテールゲート等の装置生産台数は含んでいません。

			2011年度実績	
			台数	前年比(%)
平ボデー トラック	国内	標準型(シャシメーカー標準))	12,063	71.7
		※ 大 型	2,745	134.0
		※ 中 型	3,578	134.2
		※ 小型・軽	3,411	131.1
		合 計	21,797	90.3
バン ※	国内	大 型	12,872	99.6
		ドライバン	10,420	101.2
		冷蔵・冷凍車	2,429	94.0
		その他	23	50.0
	中 型	ドライバン	15,726	102.4
		冷蔵・冷凍車	6,348	91.1
		その他	744	131.0
		小型・軽	19,840	96.8
	ドライバン	冷蔵・冷凍車	8,462	86.5
		その他	1,541	128.6
		合 計	48,438	99.3
		トレーラ ※	コンテナ	2,213
	その他		3,994	135.7
	合 計		6,207	120.3
	バス	国内	※ 大・中・小Ⅰ型	3,489
路線			2,144	93.1
観光			865	72.1
自家用			480	105.5
その他		7,925	110.5	
国 内		11,414	102.6	
輸 出		99,473	102.2	
合 計		110,887	102.3	
乗用 小型商用 軽		国 内	1,074,932	101.1
	輸 出	878,955	103.2	
	合 計	1,953,887	102.0	

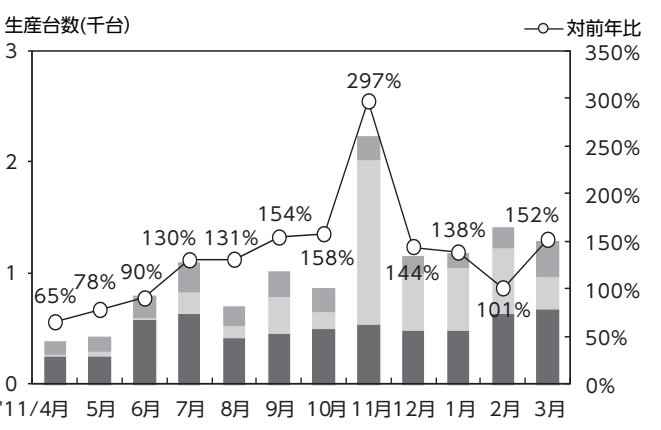
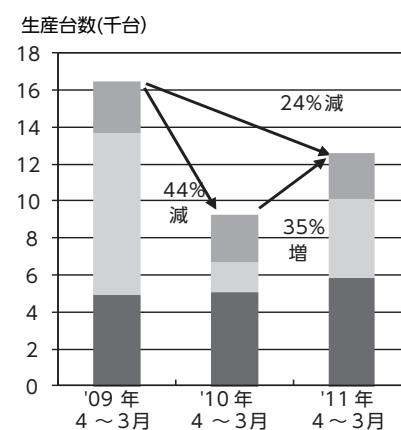
特装車

■ 輸出
■ 作業系・その他
■ 輸送系



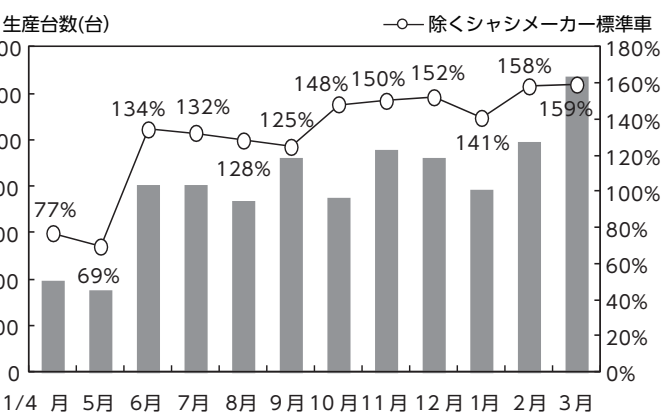
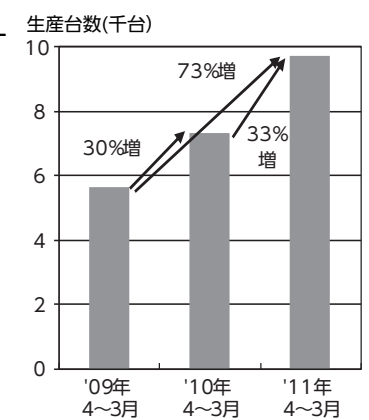
特種車

■ その他
■ 緊急用
■ 車椅子移動車



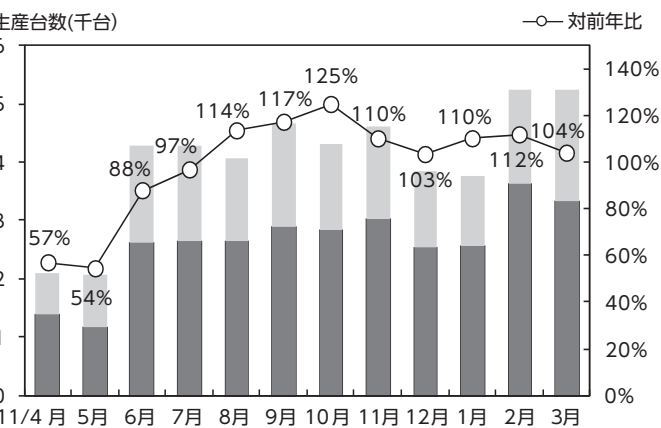
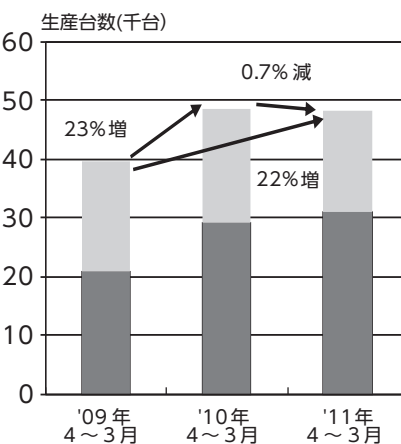
平ボデートラック

■ 除くシャシメーカー標準車

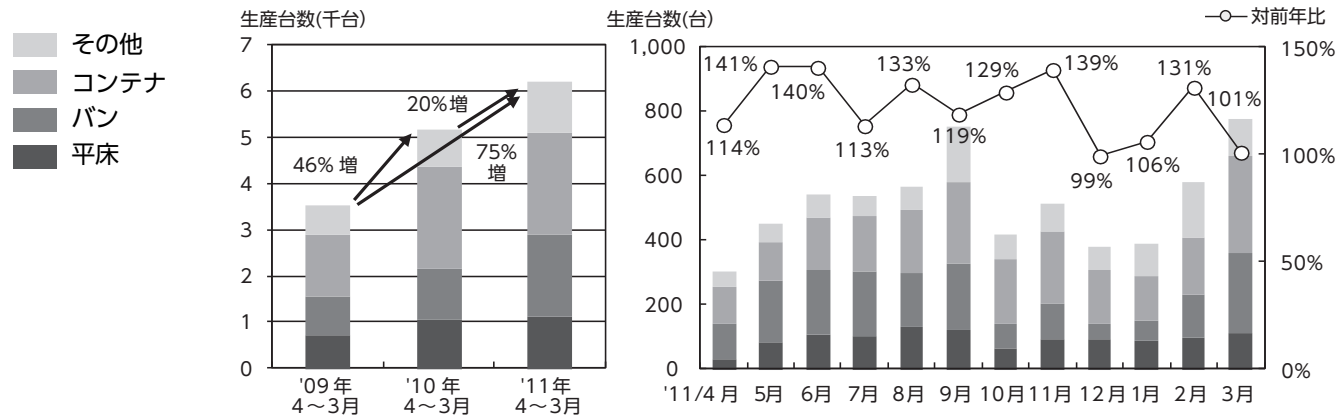


バン

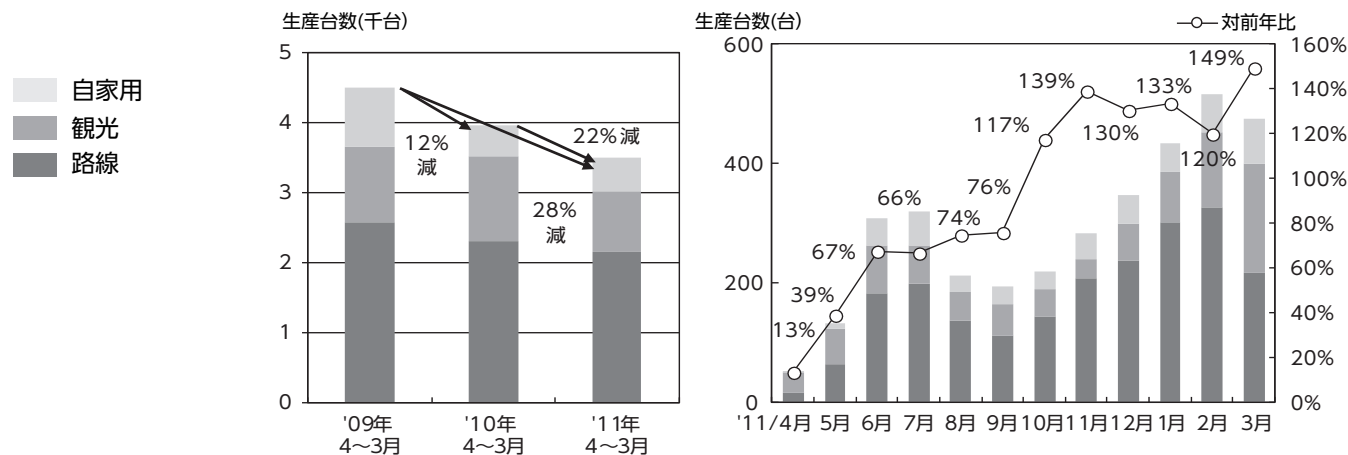
■ 冷凍・保冷車
■ バン (除冷凍・保冷車)



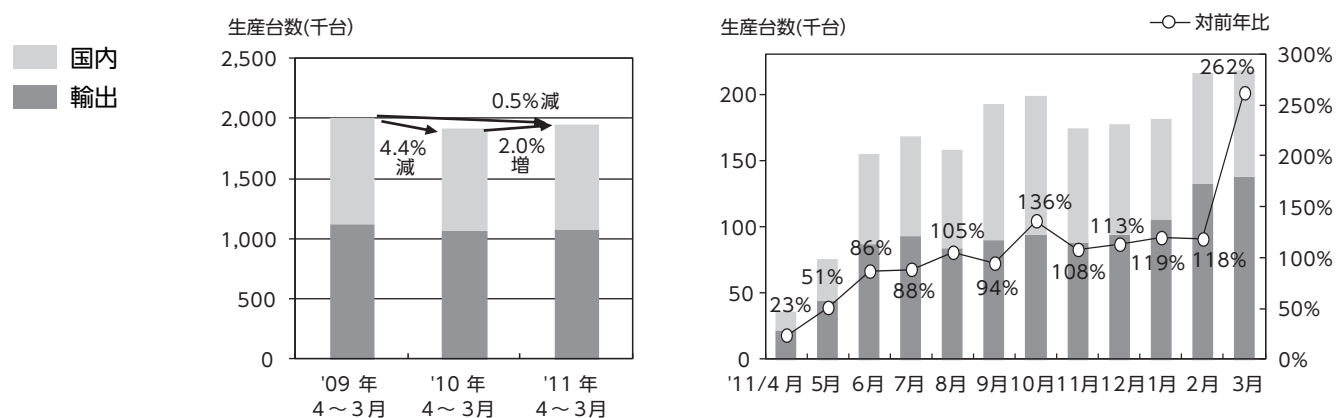
トレーラ



大中型バス



乗用・小型商用・軽



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、下記サイトをご覧下さい。

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



表紙写真について

「LNGタンクトレーラ」

東邦車輛(株)

LNG(液化天然ガス)の大量輸送用に設計されたタンクトレーラ。タンクとシャーシフレームが一体となったモノコック構造の設計により、軽量化、低重心を実現し、より安全に大量なエネルギー輸送に貢献する。

広報委員会委員長(兼編集委員長)交代のお知らせ



退任挨拶 関東自動車工業(株) 取締役社長 服部哲夫

1年という短い期間でしたが、広報委員会委員長を務めさせていただきました。その間、判り易くを念頭に置いた車体NEWSの見直し、ホームページのリニューアル等を行えた事は良かったと思っております。「車体NEWS」は当会のみならず対外的に発信する広報活動の大切な手段であります。今後は、白根新委員長のもと、広報活動/車体NEWSを更により良いものにしていただきたいと思います。ありがとうございました。

新広報委員



新委員長 白根 武史氏
関東自動車工業(株) 顧問



山本 浩氏
極東開発工業(株) 特装事業部 北関東支店長 (特装部会)



小坂 浩二氏
トヨタテクノクラフト(株) 技術管理室 室長 (特種部会)



山田 善雄氏
山田車体工業(株) 取締役管理部長 兼 企画室長 (トラック部会)



高橋 稔夫氏
(株)パプコ 販売業務部 業務Gマネージャー (バン部会)



矢田 誠氏
日本トレックス(株) 営業推進部業務室長 (トレーラ部会)

この度、服部哲夫氏に変わり、新たに委員長に就任いたしました。業界内外に的確な情報をお伝えしたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

事務局新任挨拶 小川孝之

5月1日より事務局次長及び総務部長に就任しました。会員各社の皆様の活動をサポートできるよう頑張っておりますので、どうぞ宜しくお願いいたします。



この会報「車体NEWS」は、主として自動車車体にかかわる法令改正等の動きを情報としてとりまとめ、春、夏、秋、冬の4回、季刊発行により関係方面の方々に毎回およそ1,700部を送付させていただいております。送付先は当工業会会員事業所他全国の大型車等の自動車販社、各都道府県のバス、トラック協会、バス、トラックの大手ユーザー、全国の経済産業局、運輸局、運輸支局、自動車検査(独)検査部・事務所、日本自動車車体整備協同組合連合会、軽自動車検査協会及び自動車関係団体となっております。

広告掲載会社

中山工業株式会社…………… P.45
住友スリーエム株式会社 …… P.46
交通エコロジー・モビリティ財団 ……表4

編集後記



今号の「そこが知りたい」は現存する最古の乗用車「アロー号」を掲載した。5月中旬の九州支部総会出席の折、福岡市博物館において念願の実車を見ることが出来た。例えば「軽量化のため和紙を漆で積層した上に薄い手叩きアルミ板でカバーしたパネル」まさに現在のFRP積層のサンドイッチパネルのような構造、工法を100年も前に自分で考案、作成した技術にまさに感動である。是非、皆様も実車を見て感動していただきたい。

しかしながら、博物館で写真撮影が許可にならなかったのは、展示趣旨を考えるとたいへんもったいないと思う。先人の偉業をPRし日本のモノづくり技術伝承のために、この博物館側の姿勢は誠に残念である。(橋本)

車体NEWS

SUMMER 2012 夏

2012年6月15日発行

発行所 一般社団法人 日本自動車車体工業会
〒105-0012 東京都港区芝大門1-1-30
TEL.03-3578-1681 FAX.03-3578-1684
発行人 橋本 茂



どんな異形パイプも造ります。

中山工業(株)は、これまで数え切れないほどの異形パイプを造りあげてきました。それは、お客様のニーズの数だけ形状があるからです。形状はもちろん、品質、精度、コストにいたるまで、お客様に満足していただくことが私たちの誇りですパイプ形状のことなら、なんなりとご相談ください。

■製造可能範囲

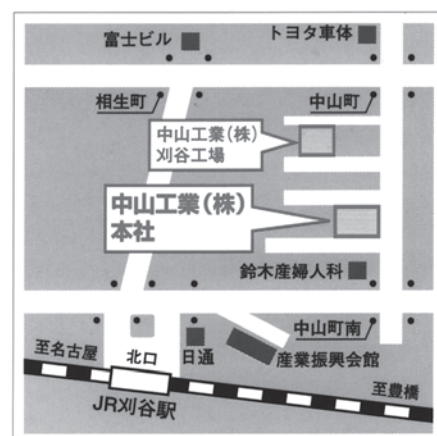
形状 …… 各種異形鋼管
素管 …… $\phi 10 \sim \phi 406.4$
肉厚 …… $0.8\text{mm} \sim 30\text{mm}$
長さ …… $4\text{m} \sim (10\text{m})$
材質 …… 普通鋼、高張力鋼、ステンレス鋼など

※肉厚、外径、材質などにより製造方法・製造範囲が異なりますのであらかじめご相談ください。

■寸法許容誤差

項目及び寸法の区分		許容差
辺の長さ	100mm以下	$\pm 0.5\text{mm}$
	100mmを超えるもの	$\pm 1.0\%$
各辺の平板部分の凸凹	100mmを超えるもの	$\pm 0.5\text{mm}$ 以下
	辺の長さ100mmを超えるもの	辺の長さの0.5%以下
隣り合った平板部分のなす角度		$\pm 1.0\%$
曲がり		1mmにつき1mm

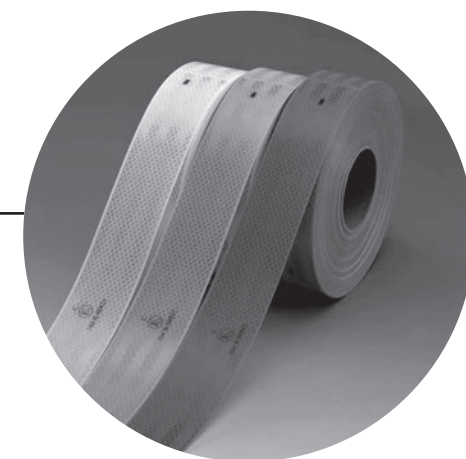
- 特別許容差 …… お客様と個別に打合せをさせていただきます取り決めます。
- 角部アール …… 素管の外径・肉厚によって選定いたします



NAKAYAMA 中山工業株式会社

本社／愛知県刈谷市中山町3丁目22番地
刈谷工場／愛知県刈谷市中山町4丁目9番地
TEL (0566) 28-7890 FAX (0566) 23-4564

美しさと安全性の両立 Beauty & Safety スリーエムからの提案です。



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

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

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™ 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(CE)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>

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

