

車体 NEWS

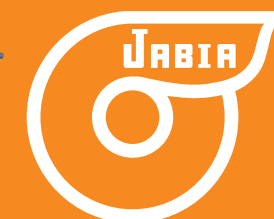
AUTUMN 2013 秋

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.

CONTENTS

巻頭言	2
NEWS 特集	
講演会	
未来のトラック・トラックの未来	3
NEWS FLASH	
本部だより	5
部会だより	7
支部だより	9
官公庁だより	10
月度活動状況	15
会員情報	18
Net Work	
vol.72 (株)中村ボデー	19
VOICE	
ヨースト・ジャパン(株)	21
(株)バイス	22
そこが知りたい	
45フィートコンテナ	
セミトレーラとは?	23
働くクルマたち	
第2回 ダンプ車	25

Coffee Break	27
我が社の元気人	29
DATA FLASH	
2013年1月～6月 生産状況概要	30
編集後記	33



グリーン経営で実現できます!

グリーン経営とは…

「環境に配慮した会社経営」で、企業の社会的責任として環境面にも積極的に取り組む会社経営です。国土交通省をはじめ各業界団体の協力を得て、エコモ財団が推進しています。

★環境にやさしい取り組みをしている
運輸事業者を是非ご利用下さい!

運輸部門のグリーン経営認証とは…

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「環境にやさしい取り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。

エコドライブや自動車の点検整備、エネルギー効率の向上、廃車・廃棄物の発生抑制、適正処理、リサイクルの推進などの具体的な環境活動が評価され約7,400事業所が認証を取得しています。

「認証基準」、「取組事例」、「講習会開催予定」など詳細は **グリーン経営** で **検索**

*グリーン経営認証専用ホームページ <http://www.green-m.jp/>

輸配送をしていますか?

環境にやさしい



ミニバンにはやっぱり トランパス

○ミニバン特有の肩減りを抑制する、独自のトリブルトレッド構造。 ○コーナーや横風でも強さを発揮、フラツきの少ない安定走行性能。

トランパス・エムピーエフ

TRANPATH mpF

12サイズ

低燃費タイヤ	AAA	AA	A	B	C
	a	b	c	d	

このラベリング(表示方法)制度は、タイヤ業界(一般社団法人日本自動車タイヤ協会:JATMA)が業界自主基準として策定し、転がり抵抗性能とウェットグリップ性能の両性能ともある一定値を満たすタイヤを「(省)低燃費タイヤ」として定義づけるとともに、消費者に対し適切な転がり抵抗性能とウェットグリップ性能の情報を提供するラベリング(表示方法)の制度を構築するものです。

36サイズ

低燃費タイヤ	AAA	AA	A	B	C
	a	b	c	d	

このラベリング(表示方法)制度は、タイヤ業界(一般社団法人日本自動車タイヤ協会:JATMA)が業界自主基準として策定し、転がり抵抗性能とウェットグリップ性能の両性能ともある一定値を満たすタイヤを「(省)低燃費タイヤ」として定義づけるとともに、消費者に対し適切な転がり抵抗性能とウェットグリップ性能の情報を提供するラベリング(表示方法)の制度を構築するものです。

巻頭言



支部活動の充実と強化

東北支部長 磯野 栄治
(株)いそのボデー・取締役社長

私が東北支部長に就任したのは2008年度で、前任の支部長の仙台鈴木自動車工業(株)代表取締役鈴木勇氏が61歳という若さで亡くなられたため、その後を受け継ぎ、今年で6年目になります。その間、2011年3月11日に東日本大震災が発生し、東北地方沿岸を中心に未曾有の大被害を被りました。いまだに震災復興が続いている現状はご承知のとおりであります。当支部会員の中には工場全部あるいは一部損壊、また社員の方がお亡くなりになった会社もあります。あらためて心からお見舞い申し上げます。東北支部としても、災害を受けた支部会員の方々の事業復興のための活動にも引き続き取り組んでいきたいと思っております。また、大震災時は他支部から過分な援助金をいただき、心暖まるご厚情にあらためて深く感謝を申し上げます。

東北支部の本年度活動は、例年実施している安全対応活動の推進「不正改造車排除運動」の周知と参加、実務者による相互研鑽／情報交換に加え、新たに①団体PL保険の加入促進、②本部と協力して高齢者雇用説明会の開催、③異業種を含めた工場見学による相互研鑽の促進を実施する予定です。

東北支部の会員は現在26社です。今後震災復興で忙しくなる会員もいるようですが、将来の車体業界の厳しさを前向きにとらえ、会員の発展のために東北支部として何ができるかを支部会員で話し合い、活動をして行きたいと考えています。

さて、当社は今年で創業50年を迎えます。私は2代目ですが、初めから車体業界に身を置いていた訳ではなく、全く関係のない会計監査の仕事に28歳から20年近く就いておりました。兄弟がいなかったこともあり、48歳の時に父の会社に従事することに決め、車体業界での仕事に取り組み始めました。

入社当時はウイングボデーもありましたが、当社では主に「アルミブロック五方開き」を中心に製作していました。バブル景気の余韻もあり、ある程度の業績は上げていましたが、徐々にウイングボデーが主力となるにつれて、ウイングボデー架装が増えてきました。ウイングボデーはキットで購入して架装するので、一気に運転資金が増加してしまい、このままでは会社がもたないと思い、なんとか独自ボデーを作りたいという一心で開発室を立ち上げました。そのような時期にたまたま山形新幹線の列車間ドアが戸袋状に収まる自動ドアを見て、これが自動車用であれば使い勝手が良い車ができるのではない、開発を開始しました。薄い駆動用モーターを探し出し、苦勞して開発／販売につなげることができました。“社員が一丸となって危機を乗り越えようと努力することは大切だ”と改めて感じました。

東北支部としても、苦難に陥った時に支部会員同士が互いに協力し合うことができるよう、今まで以上に連携を強化し、東北支部活動の充実・強化に精一杯取り組んでいく所存であります。

TRANPATH mpF 最新情報はこちら | 詳しくは Webで! トランパス 検索



TOYO TIRE & RUBBER CO.,LTD. 月に一度は空気圧の点検を!



NEWS 特集

講演会

未来のトラック・ トラックの未来

経済産業省
製造産業局自動車課 課長補佐
武 喜久雄 氏



車体工業会では、7月18日、自動車会館くるまプラザにおいて、経済産業省製造産業局自動車課を招いて、未来の車体業界について、発想・イノベーションをテーマにした講演会を行った。

■ 未来のトラック

■ 常に新しいことを考える。

ただ「モノ」を運ぶだけではなく、「モノとともに」何かを運ぶことを考え、新しい付加価値を見つけ出す。

「モノとともに」運ぶ。

→ 「モノ」を運ぶと同時に、他に価値のある「何か」を運ぶことができないかを考える。

「コト」「情報」の流通を考える。

→ 「モノ」を運ぶことによって、「在庫が減った」「どこにあるのか」などの情報が発生する。このような「コト」であるカンバン情報、プロセス情報をより速く取り扱うチャンスがある。

「場」を運ぶ。

→ 例えば定期的に配送する定時運行の動きを活かして、気象状況や、その場所・時間の情報などを収集して価値のあるビッグデータに作りあげる等。

「集合体」としての機能

→ 複数の車両間で通信(B to B)を行い、より効率的な運行を実現する。

このような物流業者のアイデアの実現には、架装メーカーの技術的なバックボーンと連携が不可欠であり、お互いが常に発想し、提案を続けていくことが未来のトラックへとつながる。

■ トラックの未来(=市場予測)

■ 物流はなくなる

2068年の人口予測は8,000万人となっており、これは1945年の水準である。巨大な人口を背景に経済を拡大させてきた時代は終わり、人口の減少と分散という社会の到来が予想される。

→ 分散社会では人が動くのではなく、モノと情報が動く時代になると予想され、「物流」の重要性がさらに増してくる。自動運転やシームレスな物流など、公益性を高め社会インフラの一部となることが、トラックには求められていく。

■ 新しいビジネスにつなげていく

乗用車ではできないことを探し、付加価値をつける。

→ 「運ぶ」だけでは終わらずに、その前後の工程を取り込むことでビジネスが広がっていく。

車体を産業のソリューションにする。

→ 「集める」ことができるトラック、「保管する」ことができるトラック、「仕分ける」ことができるトラックなどがあれば新しい市場を広げることができる。

■ 車体業界の未来

■ 架装こそがトラックの付加価値

キャブとシャシだけではトラックの機能を果たせない。トラックの付加価値は架装にこそある。トラックメーカーを牽引するような価値提案をしていくことが重要になっていく。

■ アイデアは無限で無料

トラックは指定された「荷物」だけを運ぶのではなく、「環境」「情報」「物語」も運ぶことができるという付加価値を考えながら、営業マンがお客様と接する営業力を向上させていくことで、アイデアは無限に湧き出てくるものと考えている。

■ サプライチェーンの肝をにぎる。

1社では下請けの状態を抜け出すことが難しい。組めるところと組み、ネットワークコンソーシアムを構築し、下請けではなくプランナーになることが大切である。

■ 海外に活路を見出す。

日本国内のようにバスは人を運び、トラックは荷物しか運ばないということは海外では当たり前ではない。バスとトラックを融合した快適な車体の需要などがある。



■ 行政の役割

■ 安全保障

物流は安全保障につながると考えており、非常に大切なことである。

■ 産業構造改革

弱者を一時的に救済するだけでは続かない。戦略性が重要である。

■ 新市場創出

国内雇用維持のために、地元根ざした中小企業の役割を応援していく必要がある。

■ 市場ルールの整備

知的財産権の保護、雇用のルールなども整備していくことが重要である。

■ 新興国進出支援

世界では、ずる賢くないと勝てない。やる気のある会社に対しては、行政の持つあらゆる手段を使ってフォローをしていかなければならないと考えている。

特装部会

■特装技術委員会を開催

技術委員会(委員長・平田新一・新明和工業(株)・品質保証部長)では、6月20日に2013年度第1回技術委員会を開催した。

委員長からの本委員会の事業計画の趣旨説明に続き、各技術分科会主査から下記の項目について具体的な進捗状況の説明を行った。

事業計画

- ① 車両関係法規の対応
- ② リコール等重大不具合の再発防止共有活動
- ③ 規格化・標準化推進
- ④ 調査研究の推進
- ⑤ 特装車の適正使用の推進

特種部会

■2013年度第1回見学会を実施

特種部会(部会長・古庄忠信・(株)イズミ車体製作所社長)では、6月14日、若手会員見学会として部会員20社42名が参加し、極東開発工業(株)名古屋工場(愛知県小牧市)と八千代工業(株)四日市製作所(三重県四日市市)の工場見学を実施した。

極東開発工業(株)は、特装部会に所属しており、名古屋工場は1959年10月に創業、1970年7月に現在の小牧市に移転し、現在に至っている。敷地面積約11万㎡、建屋面積約4万㎡、従業員152名(2013年4月1日現在)でジェットパック(粉粒体運搬車)、深あおりダンプトレーラ等を製造しており、震災復興需要の関係で、工場敷地内に多くの車両が駐車していた。

ジェットパック(粉粒体運搬車)のタンク両端が地球儀を作るようにいくつかの部品を溶接して作成していること、製缶工程での溶接で継ぎ足した大きな鉄板をベンディングと溶接でタンクに加工していること等、日頃みることが出来ない工程を見学でき、参加者から有意義な見学会であったと好評であった。



極東開発工業(株)での質疑応答

八千代工業(株)は、小型部会と特種部会に所属しており、四日市製作所では軽自動車の委託生産と特種車の製造を行っている。今回は、軽自動車の生産ライン見学等、日頃見ることが出来ない工程を見学でき、参加者から有意義な見学会であったと好評を得た。

また、特種車の製造作業現場も見学し、特種車事業の苦労を垣間見ることができ参考となる体験となった。



八千代工業(株)での質疑応答

トラック部会

■第1回部会会議を開催

トラック部会(部会長・田村元・(株)浜名ワークス社長)では、7月24日に15社15名が出席し、本年度最初の部会会議を実施した。

はじめに、新たにトラック部会員になった房総車体(株)社長を紹介。

会議では、2013年度事業計画の進捗状況についての内容報告と論議がなされ、次回に向けて、委員会毎に事業計画を推進させていくことが確認された。

今回は昨年度加入の新会員も多数参加し、活気あふれる意見交換がなされ、非常に有意義な会議となった。

■2013年改訂版「トラックボデー普通荷台取扱説明書解体マニュアル付」の発行

技術委員会(委員長・國澤俊一・小平産業(株)品質管理部係長)では、7月に「トラックボデー 普通荷台取扱説明書 解体マニュアル付」(2013年改訂版)を作成し発行した。

本書は、前回の2005年に改訂版を発行以来8年が経過し、実情に合わない部分も出てきたため、第4項の点検個所と点検の要領を重点的に見直すと同時に、表紙の装いもリニューアルした。

今後、ユーザーに対し、トラック荷台の取扱い及び点検の重要性を十分に理解してもらい、本書を活用するようお願いしていく。

バン部会

■第1回部会会議を開催

バン部会(部会長・上野晃嗣・日本フルハーフ(株)社長)では、7月26日に13社16名が出席し、本年度最初の部会会議を開催した。はじめに、新部会長の就任挨拶並びに自己紹介がなされた。

会議は、2013年度事業計画の進捗状況についての内容報告と討議がなされ、次回に向けて事業計画を各委員会にて推進していくことが確認された。

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)サービス部長)では、6月にサービスニュース「No.37:トレーラのスプリング式駐車ブレーキ走行前の解除忘れにご注意ください」を発行した。同時にトレーラ部会会員各社及び当会のホームページにも掲載し広く周知を図った。

トレーラのスプリング式駐車ブレーキにおいて、駐車ブレーキ・バルブが作動状態で走行した場合、ブレーキの引き摺りにより過熱し、最悪の場合車両火災に至ることがあるため、走行前には、必ず「解除」確認を行うこと。また、安全に使うために、駐車ブレーキ機構の点検整備についても実施することを明確にした。

■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)サービス部長)では、7月にサービスニュース「No.38:



拡大版をP.13に掲載



拡大版をP.13に掲載

2013年度版トレーラの点検整備方式」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8月号技術情報誌に掲載や当会のホームページにも掲載し広く周知を図った。

この度、2013年度版トレーラの点検整備方式を設定した。主な特徴としては、初度登録から10年経過した被牽引自動車の点検項目の明確化及び定期交換部品の見直しを行った。この点検整備方式は、2013年7月1日以降新規に型式取得する新型自動車及び新規に登録する試作車に適用する。なお、点検整備に用いる自動車点検／分解整備記録簿についても、新たに作成した。

今後も、トレーラの安全な運行を確保するために、トレーラ部会の規定する点検整備方式による点検整備の周知活動を行っていく。



拡大版をP.14に掲載



■2013年度版「トレーラ定期点検整備の手引き」の発行

製品安全委員会(委員長・竹下敏保・日本トレクス(株)品質管理部長)では、7月に「トレーラ定期点検整備の手引き」(2013年度版)を作成・発行した。

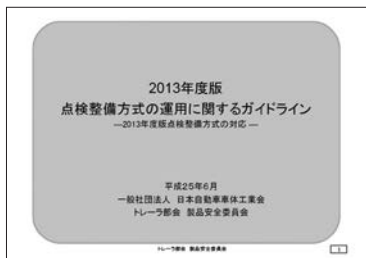
トレーラ部会で2013年度版点検整備方式を設定したことに伴ない、これまでの「トレーラ定期点検整備の手引き」(2007年12月改定3版)を基に、作成した。

今後、ユーザー・整備事業者に対し、トレーラの定期点検の必要性を理解してもらい、本書を活用するよう周知活動を行っていく。尚、当手引書は、当会ホームページの“ユーザーの皆様へ”に掲載し、広く活用いただけるようにしている。



■2013年度版トレーラ点検整備方式の運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㈱品質管理部長)では、7月に2013年度版「トレーラ点検整備の運用に関するガイドライン」を作成した。この度、トレーラ部会で2013年度版点検整備方式を設定したことに伴ない、トレーラ部会会員会社で適正に運用するためにガイドラインを作成した。特に、2013年7月1日以降は既存の2007年度版と2013年度版の点検整備方式が併存するため、ユーザー及び整備事業者への周知活動を行っている。



資材部会

■マツダ㈱の工場見学及び部品・材料合同分科会を開催

資材部会(部会長・杉本眞・レシップ㈱社長)では、8月2日16社・19名で広島のマツダ㈱宇品工場及びマツダミュージアム見学と部品・材料合同分科会を開催した。

宇品工場は広島市内に位置し1972年12月より稼働、現在はCX-5、プレマシー、デミオ等を生産している。

マツダの「モノ造り革新」の取り組みとして、車両の基本構造を統一することで、生産設備と製造作業をシンプル化し10分の1まで製造工程を短縮している。また「工程内保証」や「ユニット保証」の取り組みで品質の向上にも取り組んでいる。その他踏み台が置かれた床をそのまま直進させることができる折りたたみ式足を備えた手押し車(通称「バッター君」)等のいわゆる社員発案の「からくり改善」により、工場内の様々な改善に取り組んでいる。製造工程は、早いスピードで生産しており、従業員が手際よく部品組み立てをしている姿が印象的であった。工場は専用岸壁を有し、船で直接海外や日本全国へ運ばれている。

その後、隣接しているマツダミュージアムを訪問し、歴代のマツダ車や最新の技術展示を興味深く見学した。

部品・材料合同分科会では、各幹事から部会の上期事業計画の取り組みの説明、事務局から秋季会員大会を始めとする下期の事業計画の説明を行い、事業への参加を呼び掛けた。

支部だより

NEWS+FLASH

北海道支部

■2013年度「不正改造車排除運動推進会議」開催される

- 1.日時 2013年5月30日 6:30～17:30
- 2.場所 北海道運輸局札幌運輸支局
- 3.会議次第
 - 1)挨拶 札幌運輸支局 加藤首席陸運技術専門官
 - 2)議題 ①2012年「不正改造車を排除する運動」の実施結果について
②2013年「不正改造車を排除する運動」の実施要領について 等
- 4.「不正改造車排除強化月間」の実施について
2013年6月1日～6月30日の1か月間を強化月間とし重点実施事項を申し合わせた。(ただし強化月間以外であってもPR等の運動は継続して実施することにした)

近畿支部

■第4回製造部会

近畿支部(支部長・堀口昇一・須河車体㈱相談役)では、7月25日㈱モリタ三田工場にて第4回目の製造部会を開催し、16社27名が出席した。

堀口支部長より挨拶と部会の必要性の話があり、続いて㈱モリタ・岡田恭次取締役工場長より、挨拶並びに概要説明が行われた後、2班に分かれて工場見学を行った。休憩後、平岡品質保証部長より「品質向上への取組み及び検定協会の受託試験への取組み」と「工場内の安全対策への取組み」をテーマに発表が行われた。

品質不良を撲滅する中、架装内容や発生期間等を特定することによりピンポイントで再発防止を図る取組みなどが紹介された。



官公庁だより

NEWS+FLASH

エアブレーキを装備したトラックにおけるブレーキに関する注意喚起について(協力依頼)

国土交通省

エアブレーキを装備したトラックが数台の車両と衝突する事故が、昨年度2件発生した。当該事故はブレーキのバタ踏みによりエアタンク内の圧力が低下し、ブレーキ力が低下したことや過積載等が原因と考えられることから、国土交通省から下記事項についてエアブレーキを装備したトラックユーザーに対し注意喚起を実施するよう協力依頼があった。

- ・エアブレーキを装備したトラックでのブレーキのバタ踏みはやめましょう。
- ・下り坂はエンジンブレーキ等を有効に活用しましょう。
- ・過積載は法律で禁止されています。

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

国土交通省

～不正改造車214台に整備命令を発令～

1. 国土交通省は、6月の「不正改造車を排除する運動」及び「ディーゼルクリーン・キャンペーン」中に、警察庁、自動車検査独立行政法人、軽自動車検査協会等の協力を得て、不正改造車の摘発と自動車ユーザーへの啓発に重点を置いた街頭検査を全国で190回(昨年比+18回)18,429台(昨年比-291台)に対して行った。その結果、約7.3%の1,348台(昨年比-31台)に保安基準不適合箇所などがあったことから、自動車ユーザーに対し改善の指導を行った。このうちの主な不正改造内容は以下。
 - ・不適切な灯火器：58件
 - ・着色フィルム等の貼付：46件
 - ・基準不適合マフラーの装着：37件
2. 国土交通省では今後も関係機関と協力し、不正改造車及び不正軽油の排除を積極的に推進していく。

自動車点検整備推進運動の実施について(依頼)

国土交通省

自動車は国民の生活や経済の発展に必要不可欠で、その役割はますます重要なものとなっている。一方、交通事

故の発生件数は依然として厳しい状況にあるとともに、環境面における対応も重要となっていることから、自動車ユーザーの保守管理意識を高め、適切な点検・整備を実施するよう協力依頼があった。なお、実施要領の主な内容は以下のとおり。

1.実施期間

本運動は1年を通して実施するものとするが、2013年9月1日(日)から10月31日(木)までの2か月間を「自動車点検整備推進運動強化月間」とし、特に重点を置いて実施する。

2.重点実施事項

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

(1)重点項目

- ①点検・整備の必要性の啓発(女性、家族、長期使用車両のユーザーに重点を置く)
- ②大型自動車に関する適切な点検・整備の実施方法についての啓発
- ③エコ整備(点検・整備によるCO₂削減効果をいう)の積極的な啓発

(2)主な実施事項

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

「総合物流施策大綱(2013-2017)」の公表について

経済産業省・国土交通省

政府における物流施策や物流行政の指針を示し、関係省庁が連携して総合的・一体的な取組の推進を図るため、「総合物流施策大綱(2013-2017)」を公表したので紹介する。

【概要】

1. ポイント

本大綱の目指すべき姿

- ①企業のグローバル・サプライチェーンを支える物流
- ②環境負荷の少ない物流
- ③災害対策に強い物流

2. 今後の物流施策の基本的方向性

「強い経済の再生と成長を支える物流システムの構築～

国内外でムリ・ムダ・ムラのない全体最適な物流の実現～」を目標に2017年を目標年次として、物流施策の総合的・一体的推進を図る。

3. 今後の物流施策の取組み

- ①産業活動と国民生活を支える効率的な物流の実現
- ②さらなる環境負荷低減に向けた取組み
- ③安全・安心の確保に向けた取組み

<詳細は下記を参照>

<http://www.meti.go.jp/press/2013/06/20130625003/20130625003.html>

サプライヤー中小企業の競争力を高める 中小企業連携ナビについて 経済産業省

複数のサプライヤー中小企業(下請中小企業)が連携し、互いに経営資源を有効に活用して、自ら企画・提案力等を向上させ、顧客のニーズに適確に応える課題解決型ビジネスに取り組むことにより、新たな取引を獲得している事例を中小企業連携ナビとしてまとめたものである。

【概要】

現在活動している連携グループにヒアリングを行った結果をもとに、サプライヤー中小企業(下請中小企業)の経営者の視点から、具体的な事例を盛り込み連携グループの運営手法等について紹介している。

今後、「連携ナビ」をサプライヤー中小企業(下請中小企業)の経営者が新たに連携活動を進める際や、連携活動の中で立ち止まった際に活用し、連携の取組を進めていくことが期待できる。

<詳細は下記を参照>

<http://www.meti.go.jp/press/2013/06/20130614002/20130614002.html>

中小企業・小規模事業者の未来をサポートする サイト「ミラサポ」の開設について 中小企業庁

中小企業庁では、国や公的機関の支援情報・支援施策をわかりやすく提供するとともに、経営の悩みに対する先輩経営者や専門家との情報交換の場を提供する支援ポータルサイト「ミラサポ」を開設したので紹介する。

<詳細は下記を参照>

<http://www.meti.go.jp/press/2013/07/20130730003/20130730003.html>

経営革新等支援機関として 新たに2,991機関を認定 中小企業庁

中小企業の新たな事業活動の促進に関する法律第17条第1項に基づき、新たに2,991の機関を経営革新等支援機関として認定した。これにより、経営革新等支援機関数は11,156機関となった。

この機関は中小企業に対して税務、金融及び企業財務に関する専門性の高い支援を行うためのものである。一定の要件の下、認定支援機関が経営改善計画の策定を支援し、中小企業・小規模事業者が認定支援機関に対し負担する経営改善計画策定支援に要する計画策定費用及びフォローアップ費用の総額について、経営改善支援センターが、3分の2(上限200万円)を負担するものである。

<詳細は下記を参照>

<http://www.meti.go.jp/press/2013/06/20130605001/20130605001.html>

「2013年度中小企業者等に対する特定補助 金等の交付の方針」について 中小企業庁

中小企業技術革新制度(日本版 SBIR(Small Business Innovation Research)制度)における「2013年度中小企業者等に対する特定補助金等の交付の方針(以下「特定補助金等の交付の方針」という)」が閣議決定されたので、紹介する。

2013年度「特定補助金等の交付の方針」のポイント

(拡充項目)

- ① 中小企業・小規模事業者向け支出目標額を、前年度に比べて約2億円上積みし、約455億円とする。
- ② (株)日本政策金融公庫の特別貸付制度の対象に、産学連携により共同研究で開発した技術等を利用して行う事業を追加し、事業化支援措置の利用促進に努める。

<詳細は下記を参照>

<http://www.meti.go.jp/press/2013/07/20130723001/20130723001.html>

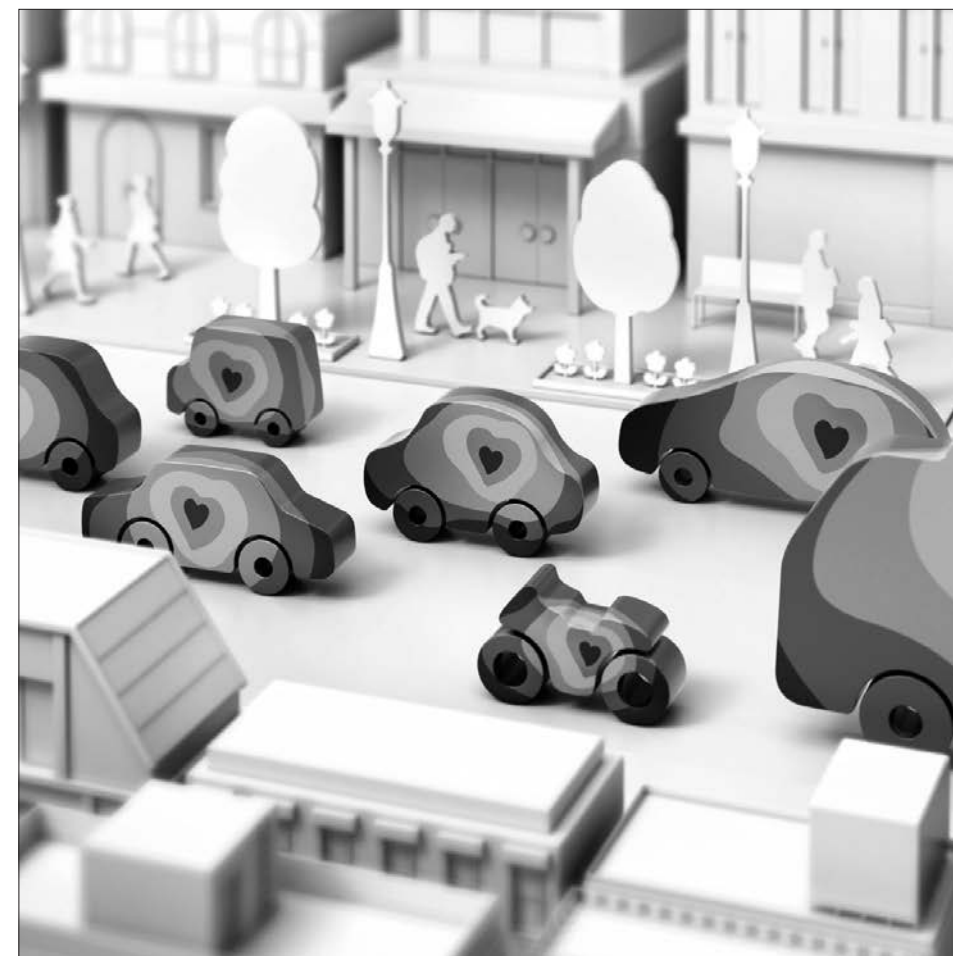
■国土交通省人事異動 (2013年7月1日付)

自動車局審査・リコール課長
島 雅之 氏
(前 自動車局整備課長)

前任の碓孝浩氏は、公益社団法人日本自動車輸送技術協会自動車基準認証国際化研究センター(JASIC)の所長に就任されました。



第43回東京モーターショー2013 車体工業会「働くくるま」合同展示



世界にまだない
未来を競え。

Compete! And shape a new future.



The 43rd
TOKYO
MOTOR SHOW
2013

第43回
東京モーターショー 2013

日時

11月22日(金) 10時～17時
～12月1日(日) 屋外展示以外は20時まで、
ただし12月1日は18時まで

会場

東京ビッグサイト 東展示場屋外

11社15台の実車展示

- 荷台の動きが見える車両展示

車体工業会ブースを設置

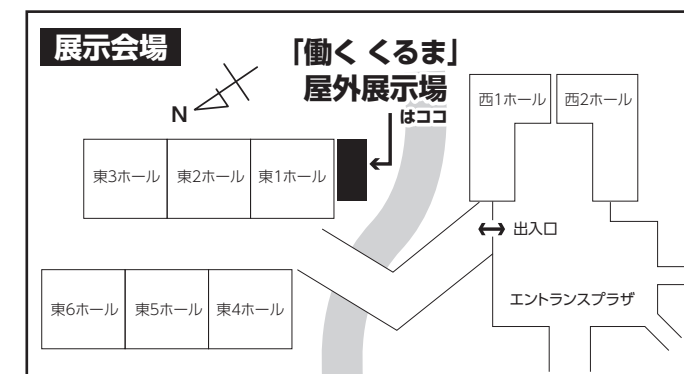
- パネル展示等で、当会及び会員各社のPR
- LEDモニターによる「安全／環境への取組み活動のPR」

各種パンフレットを配布

- 当会、出展社、出展車両のパンフレットを配布

車体工業会では第43回東京モーターショーにおいて「働くくるま」合同展示を行います。

展示会場は東展示場屋外に前回比1.5倍相当の約1,100㎡を確保、11社が「働くくるま」15台(小型3台、中型3台、大型3台、トレーラ6台)を出展予定。社会生活で活躍する、さまざまな「働くくるま」を一堂に展示し、働くところ(可動)をご覧いただくとともに、車体工業会の取組みについても説明します。皆様のご来場をお待ちしております。

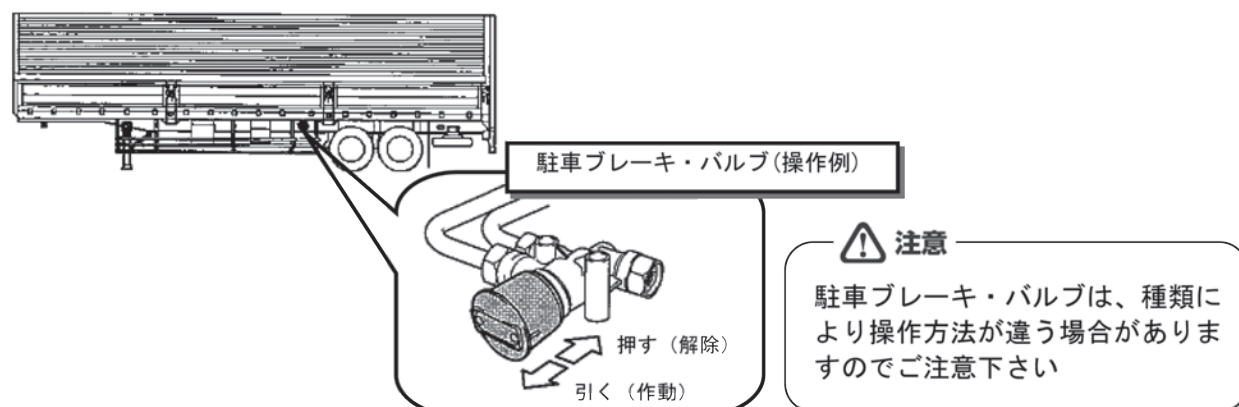


ご来場をお待ちしております!!

NO. 37	発行日 2013年6月	改定日
トレーラのスプリング式駐車ブレーキ 走行前の「解除忘れ」にご注意ください！		

1. スプリング式駐車ブレーキの走行前の「解除忘れ」にご注意ください

- ・駐車ブレーキ解除を忘れて走行した場合、ブレーキの引きずりにより過熱し、ブレーキ・ドラムにひび割れが生じたり、タイヤが破損したり、最悪の場合車両火災等の重大事故の原因になります



- ・スプリング式駐車ブレーキの取扱方法については、各トレーラメーカーの取扱説明書にてご案内をしています。
トレーラの製造年式により違いがありますので、必ずご確認ください。

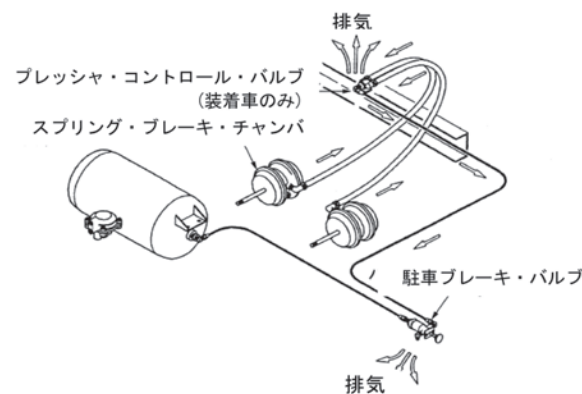
2. 安全にお使いいただくために：スプリング式駐車ブレーキ機構の点検整備について

- ・駐車ブレーキ機構の点検整備は、下記の点検項目を実施ください。

点 検 項 目		点 検 時 期		
点検箇所	点 検 内 容	日常点検	3ヶ月ごと	12ヶ月ごと
駐車ブレーキ機構	駐車ブレーキ・バルブの排気口からの排気音の状態	○	○	○

【点検手順】

- 1) 駐車ブレーキ・バルブを作動側に操作したときトレーラのスプリング・ブレーキ・チャンバが作動しブレーキがかかるかを点検する。
- 2) 作動時に駐車ブレーキ・バルブからの排気音が正常であることを点検する。
- 3) 駐車ブレーキ・バルブを解除側に操作したときスプリング・ブレーキ・チャンバが元に戻りブレーキが解除するかを点検する。



- ・スプリング式駐車ブレーキの点検整備方式については、各トレーラメーカーの取扱説明書、メンテナンスノートにてご案内をしています。必ずご確認ください。

NO. 38	発行日 2013年7月	改定日
2013年度版 トレーラの点検整備方式		

日本自動車車体工業会トレーラ部会ではこの度、2013年度版トレーラの点検整備方式を設定し、2013年7月1日以降、新規に型式取得する新型自動車及び新規に登録する試作車に適用します。

なお、2013年7月以前に型式を取得した新型自動車に対しては、既存の点検整備方式（2007年度版という）を適用します。

トレーラの安全な運行を確保するためにも、トレーラ部会の規定する点検整備方式による点検整備をお願いします。

■ 2013年度版トレーラの点検整備方式の主な特徴

1. 2013年度版の主な特徴は次のとおりです。

- (1) 初度登録から10年が経過したトレーラは10年目以降、次の点検を実施します。

- ① 車軸のスピンデル部外径及びハブの摩耗量の計測
・「長期使用過程車の劣化及び損傷」についての点検整備項目

点 検 項 目		点検時期	
点検箇所	点検内容	3月ごと	12月ごと
アクスル	スピンデルの亀裂及び損傷	—	△
	スピンデルの摩耗	—	◇△又は□
ホイール	ホイール・ナット及びホイール・ボルトの損傷	△ (GVW≧8トン)	—
	ハブの亀裂、損傷及び変形	—	△
	ハブの摩耗	—	◇△又は□
車枠及び車体	錆腐食状態	—	□

◇△印：シビアコンディション項目に該当する使用開始から5年以上経過した被牽引自動車の場合に点検する項目

□印：使用開始から10年以上経過した被牽引自動車の場合に点検する項目

- ② 車枠及び車体の錆や腐食状態をチェック

別途、定めるトレーラ部会の点検リストにより行う。

安全を確保するため、点検は、トレーラメーカーが指定する整備工場等を実施することをお勧めします。

- (2) 定期交換部品として、次のものを新たに設定しました。

- ① 制動装置における、オートマチック・スラック・アジャスタは3年（ただし、シビアコンディション車）、ABSモジュレータは5年で交換など
- ② ゴム製部品を使用した非分解部品のバルブ類を定期交換部品に設定

2. 分解整備記録簿の使用区分は次のようになります。

それぞれの点検整備方式に定められた定期点検内容に基づく、「分解整備記録簿」を使用します。

- (1) 2013年度版「分解整備記録簿」：黒色の用紙
- (2) 2007年度版「分解整備記録簿」：青色の用紙

3. 2013年度版の点検整備方式に基づく点検整備の詳細を記載した手引き書を新たに発行しました。

2013年度版の「トレーラ定期点検整備の手引き」はインターネット（Web）上でのみの公開となります。なお、2007年度版は冊子での販売をしています。

6月		
3日	第1回広報委員会	①2013年度広報活動事業計画の進捗状況確認 ②車体NEWS夏号記事の校正と2013年秋号企画合意
4日	第1回高齢者雇用推進委員会	①今年度の活動計画及び進め方について論議、決定 ②ガイドラインは企業向け、従業員向けの作成を確認 ③ガイドラインは9月末完成を確認 ④啓発活動は第1回説明会を10月17日東京で開催する事を決定
	バス部会／業務委員会	①今年度の活動内容の確認 ②新高速乗合バス制度の動向及び生産台数情報等のバス市場の確認
6日	商用車ショー企画委員会	①車工会合同展示の装飾企画内容を審議 ②出展社PR活動について審議 ③大型LEDモニターを活用したスポンサーシップ活動について審議
10日	特種部会／ 第1回扉安全性対応WG	①扉安全性対応ワーキンググループを発足 ②法規内容の確認と対応内容のレベリングを実施 ③対応日程案を作成
11日	トレーラ部会／サービス委員会	①ブレーキ機器点検啓発の進め方議論 ②2013年度版点検整備方式の進め方議論 ③No.37サービスニュースの内容議論
12日	バス部会／技術委員会	①特別支援学校向けシートのJABIA規格案の審議 ②自工会との合同バス分科会へ参画し、跳ね上げ座席の試作車仕様を論議
13日	特装部会／塵芥車技術分科会	①塵芥荷重心位置の国交省届出実績について報告 ②保守点検についての実態調査項目及び調査実施方法について検討
14日	特装部会／ 脱着キャリア・コンテナ技術 分科会	①各社が取扱説明書に用いている用語・部品名についての統一用語を検討 ②部品の交換時期の統一化に向けた検討 ③環境基準適合ラベルのコンテナへの貼付に向けた検討
	特種部会／ 工場見学会(愛知、三重)	極東開発工業(株)名古屋工場、八千代工業(株)四日市製作所の見学を実施
18日	特装部会／ ダンプ技術・業務分科会	①ダンプ荷箱の後部煽りヒンジ及び飛散防止装置の標準化について検討 ②名称用語の統一化に向けた検討
19日	資材部会／材料分科会 フィルムグループ会議 (くるまプラザ会議室)	①大型後部反射材についての検討 ②再帰反射材についての促進活動について ③JASICの活動報告
20日	特装部会／技術委員会	①各分科会の進捗状況について報告 ②後部突入防止装置の改正案情報について共有化
21日	バン部会／技術委員会	①シャシメーカー架装要領書記載内容への要望調査 ②車検時の検査法人への提出書類統一化の検討 ③荷台安全対策の自主基準の見直し討議
	バス部会／塗装デザイン研究会	①塗装勉強会の講師及び講義内容決定 ②バス車体塗色見本帳作成用の既存塗料代替え案を論議し、製作者へ検討を依頼
24日	第1回チャレンジ5推進委員会	①本年度取り組み方針の確認を実施 ②チャレンジ5に関する対外的要望まとめ実施を決定 ③本年度に協業して行くシンクタンクを決定
	中央技術委員会／ ISO26262WG	①ミキサ車、塵芥車等の架装物の動力源(PTO、バッテリー、外部電源等)別に「架装物、 カテゴリー分け対象表」を作成し内容確認及び懸念点の把握を実施 ②今後は、シャシ(自工会)+架装物(車工会)で危険分析とリスク評価の実施を決定
25日	バス部会／ ワンマン機器委員会(石川)	バス用LED照明の内、ステップ照射灯のJABIA規格改正内容を審議し決定
	特種部会／ 第1回合同委員会	①新規項目:扉安全性対応WG進捗の報告 ②新入会員へ共同実施要望項目アンケート実施を決定 ③環境負荷物質フリー宣言への部会協力体制を論議

25日	トラック部会／ 車輛運搬車分科会	①今年度の活動方針及びスケジュール検討 ②後部突入防止装置規制(R58)強化の対応討議
26日	トレーラ部会／製品安全委員会	①2013年度版点検整備方式のガイドライン内容議論・決定 ②No.38サービスニュース内容議論・決定 ③2013年度版定期点検整備の手引き内容議論
27日	特装部会／サービス委員会	①定期点検推進ポスター作成に向けた検討 ②メンテナンスニュースNo.33(メーカー推奨点検編)発行にむけた検討
	バン部会／業務委員会	①アジア諸国の車両規格調査の進め方／日程を討議 「アジアスーパーハイウェイ構想」対応関係 ②チャレンジ5の実施項目の具現化検討
	環境委員会／工場環境分科会	①2013年度環境関係フォローアップの進め方論議 ②2013年度経団連白自主行動計画フォローアップの進め方報告と対応方法議論
28日	第1回中央技術委員会	①キャブ付シャシ認定制度の概要について国交省から担当官を招いて説明会の実施 ②ISO-26262改定についての検討状況報告 ③ECE規則R58(突入防止装置)改正案に関する情報共有
	環境委員会／ 架装物リサイクル分科会	①環境基準適合ラベル取得向上策の議論 ②2013年度産構審報告資料確認・決定 ③環境負荷物質フリー宣言100%進捗確認

7月		
2日	特装部会／業務委員会	①2013年度の事業計画(特装部会)について報告 ②各分科会の近況について担当主査から報告
	バス部会／資材委員会(富山)	三菱ふそうバス製造(株)の工場見学実施
3日	第1回中央業務委員会	①経団連規制改革要望調査進捗報告を実施 ②リスクマネジメント解説書追加進捗報告実施 ③四半期毎の生産台数報告内容強化を論議
	トレーラ部会／ 技術委員会(JARI)	①突入防止強度試験(落錘試験)方法議論 ②落錘試験装置、衝突試験場の確認 ③2013年度点検整備方式進め方論議
5日	第1回環境委員会	①環境基準適合ラベル取得向上策の議論 ②2013年度産構審報告資料確認・決定 ③環境負荷物質フリー宣言100%進捗確認 ④2013年度環境関係フォローアップの進め方論議・決定
8日	トレーラ部会／サービス委員会	①第1回検査法人研修会結果報告 ②ブレーキ機器点検啓発の進め方論議 ③No.38サービスニュース内容議論・決定
9日	第2回高齢者雇用推進委員会	①企業向け、従業員向けガイドライン案について審議 ②東京、名古屋での啓発活動と藤村座長の講演会併催を決定
	トレーラ部会／業務委員会	①販促活動についてのデータ整理・論議 ②直近の生産状況についての情報交換
10日	特種部会／ 第2回扉安全性対応WG	①調査結果を基にした特種車扉構造の傾向論議 ②法規内容他、問題点の明確化を実施 ③扉レイアウト上の問題点の調査実施を決定
11日	商用車ショー企画委員会 兼 出展社会議	①車体工業会合同展示の装飾企画内容を決定 ②車体工業会合同ブースレイアウトを決定 ③出展社PR活動の媒体及び業者を審議、決定 ④配付パンフレットの業者について審議、決定
	特装部会／ 粉粒体運搬車技術分科会	①各社の油圧部品/安全弁の定期点検時期及び交換時期を調査 ②特装技術委員会の結果報告
12日	トラック部会／技術委員会	①荷台各種床材の強度等特性調査用部品手配状況報告 ②平ボデーのコーションプレート統一化の推進討議 ③環境負荷物質フリー宣言の100%達成の施策討議 ④「トラックボデー普通荷台取扱説明書解体マニュアルを発行」
	特装部会／TGL技術分科会	①ECE規則R58改定案に関する最新情報の報告 ②その他各種法規改正情報の周知

7月		
18日	常任委員会	①成長戦略案について論議、確認 ②TPP交渉への意見提出について論議、確認
	第217回理事会	①審議事項 第1号議案 新入会員に関する件 ②報告事項 1) 2013年度1/4期事業計画 本部・部会・支部別活動実績 2) 2013年度1/4期収支実績 3) 環境負荷物質フリー宣言早期100%化の進捗状況 4) チャレンジ5の進捗状況 5) 高齢者雇用推進事業の進捗状況 6) 東京モーターショー2013『働く くるま』合同展示 7) 最近の商用車販売、生産状況 8) 最近の官公庁情報 9) その他報告事項
	講演会	「未来のトラック、トラックの未来」 ～成長戦略と車体架装への期待～ 講師:経済産業省製造産業局自動車課課長補佐 武 喜久雄氏 参加者61社90名
	19日 特装部会／ローリ技術分科会	①JABIA規格P-1102見直しに当たって各社の製品規格調査の検討 ②特装部会技術委員会の報告
22日	特装部会／クレーン車技術分科会	①高所作業車ブーム摺動部の塩害等による使用限度調査の検討 ②特装部会技術委員会の報告 ③キャブ付シャシ認定制度の最新情報について討議
23日	第26回労政合同分科会	①2013年度春季労使交渉状況報告 ②2013年度採用計画及び2012年度採用実績について報告 ③2013年度初任給について報告 ④「仕事と介護の両立支援」に関する意見交換 ⑤2013年度事業計画の決定 ▶P.5
	第17回労政合同会議(東京)	①講演会「仕事と介護の両立支援について」 講師:厚生労働省 飯野弘仁氏 ②情報交換 ・2013年度三工業会共同事業計画の進捗状況 ・労働時間等の調査報告 ▶P.5
24日	トラック部会／部会会議	①2013年度事業計画1/4期の進捗状況報告と進め方討議 ②環境負荷物質フリー宣言の100%達成の状況報告 ③チャレンジ5の具体的施策について討議 ▶P.7
26日	バン部会／部会会議	①2013年度事業計画1/4期の進捗状況報告と進め方討議 ②環境負荷物質フリー宣言の100%達成の状況報告 ③チャレンジ5の具体的施策について討議 ▶P.8
29日	バス部会／塗装デザイン研究会	①塗装勉強会の日時決定 ②バス車体塗色見本帳製作用、既存塗料代替え案の論議
	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No.33及び定期点検推進ポスターの最終確認 ②補修用部品の供給体制に係るアンケート調査の調査項目の検討
30日	高齢者雇用推進委員会	①ガイドライン作成最終検討 ②全国説明会スケジュールについて ▶P.6
	トレーラ部会／製品安全委員会	①2013年度点検整備方式の周知・啓発活動の進め方議論 ②ブレーキ機器の点検啓発他進め方議論 ▶P.8

8月		
1日	第2回チャレンジ5推進委員会	①「チャレンジ5活動」推進に当たっての企画詳細の合意 ②対外的要望案作成 ③対応日程詳細を論議 ▶P.5
2日	バン部会／技術委員会	①トラック荷台安全対策のJABIA規格化進捗状況 ②車検時提出書類の統一化検討推進状況報告 ③UN-R4採択時の問題点に関する意見交換

2日	資材部会／部品材料合同工場見学会(広島)	①トラック荷台安全対策のJABIA規格化進捗状況 ②車検時提出書類の統一化検討推進状況報告 ③UN-R4採択時の問題点に関する意見交換 ▶P.9
6日	労務担当役員懇談会	①講演会「多様な人材を戦力化する人事管理」 ②三工業会事業計画推進状況報告 ▶P.5
21日	トレーラ部会／技術委員会	①突入防止強度試験(落錘試験)方法議論 ②ブレーキ機器の点検啓発他進め方議論 ③R13試験の進め方論議
	バス部会／技術委員会	①横向き跳ね上げ席の改善に関する試作品の状況確認 ②特別支援学校向けシートのJABIA規格案の審議 ③バス会社のフリースペース実態調査結果の共有化
26日	中央技術委員会／ISO26262WG	①自技会小委員会への参加、規格改定に向けた意見交換 ②“架装物、カテゴリー分け対象表”の修正について ③架装物代表事例でのH&R検討について
27日	特種部会／第3回扉安全性対応WG	①扉レイアウト上の問題点まとめ ②問題点への対応論議 ③関係官庁への要望案の検討
30日	第2回広報委員会	①2013年度広報活動事業計画の進捗状況確認 ②車体NEWS秋号記事の校正と2013年冬号企画合意

会員情報			
■ 入 会			
正会員	愛宕自動車工業(株)	代表取締役 愛宕 久和	〒879-0105 大分県中津市大字犬丸2473番地 電話：0979-32-5566 FAX：0979-32-4522 【主要製品】ドライバン、家畜運搬車、幌ウィング車等 【所属部会】トラック部会
準会員	(株)ハナイ	代表取締役 花井 幹夫	〒467-0856 愛知県名古屋市瑞穂区新開町23-5 電話：052-871-6311 FAX：052-871-6312 【主要製品】車両用追突緩衝装置、進入車両強制停止装置 【所属部会】資材部会
■ 準会員から正会員へ変更			
	(株)ディ・エヌ・ケー	代表取締役 河野 俊也	〒114-0015 東京都北区中里1-15-3-301 電話：03-5814-1831 FAX：03-5814-1835 【主要製品】霊柩車、警察車、車いす移動車、バス用資材 等 【所属部会】特種部会
■ 代表者変更			
正会員	(株)IHスター	代表取締役社長 青柳 稔	
	アイチコーポレーション(株)	代表取締役社長 三矢 金平	
	カーゴテック・ジャパン(株)	代表取締役社長 鈴木 利哉	
	兼松エンジニアリング(株)	代表取締役社長 佃 維男	
	極東開発工業(株)	代表取締役社長 高橋 和也	
	小平産業(株)	代表取締役社長 来栖 徳征	
	ジェイ・バス(株)	代表取締役社長 清水 和治	
	(株)豊田自動織機	取締役社長 大西 朗	
	トヨタテクノクラフト(株)	代表取締役社長 稲垣 和也	
	(株)瑞穂	代表取締役社長 吉川 英樹	
	天龍工業(株)	代表取締役社長 吉川 徳雄	
	準会員		
■ 本社移転			
正会員	(株)オサカベ自動車工業		本社 〒379-0112 群馬県安中市岩井834-12 電話：027-384-2800 FAX：027-384-2811
準会員	(株)シー・エス・シー		本社 〒102-0075 東京都千代田区三番町3-8 泉館三番町4階 電話：03-5215-0111 FAX：03-5226-0427



中村 幸雄 代表取締役社長



DATA
■本社
 〒136-0082
 東京都江東区新木場4-5-6
 TEL 03-3521-5908
 FAX 03-3521-7010
 URL:
<http://www.nakamura-body.com/>
■資本金 1,700万円
■従業員 60名
■事業所規模
 (本社新木場工場・若洲工場合計)
 敷地 約4,200㎡
 工場 約4,200㎡
■車体工業会加入
 1985年(バン部会)



本社ビル



若洲工場



(株)中村ボデー

新しい仕事をお受けした瞬間から 真剣勝負が始まる

国内外からも多くの観光客が集まる東京ウォーターフロント。首都高速道路と東京港にはさまれ、日本最大消費地東京の物流拠点となっている江東区東京港沿いの新木場地区に(株)中村ボデーの本社工場はある。

取材／車体工業会事務局次長 瓜谷 優一

● 特徴・沿革

(株)中村ボデーは、1938年に東京の下町、墨田区菊川で創業。来るべき経済成長と自動車社会を見据え、車両関連の板金、修理に特化した事業を展開し、乗用車から大型車両、特殊車両など、あらゆるクルマに関してユーザーの要望に応えてきた。

最新の技術と設備、熟練したスタッフによって継承されてきた知恵と工夫で、長年培ってきた高いスキルは業界のトップレベルにあり、仕事への情熱を大切にする風土を持つ会社である。

1989年には、より広い敷地を求め、江東区新木場に移転。更に1994年には取り扱う車両の大型化に伴い、近くに工場を増築し、現在は二工場体制となっている。日本最大の消費地東京にある新木場は、首都高速

道路と東京港の間に位置し、倉庫やターミナルが数多く集中しているため、膨大な台数のトラックやコンテナ車が24時間行き交い、まさに物流の一大拠点となっている。昨年更に東京ゲートブリッジが開通、文字通り交通の要所に構える同社にとっては、新車架装や大小様々な修理の依頼が舞い込んでくる状態が続き、拡張した敷地もまた手狭になってきているという。

東京ヘリポートの近くということもあり、ヘリコプター関係の仕事も多くこなしている。要求水準の厳しい航空機の塗装や、ドクターヘリをヘリポートまで迅速に移動させるヘリローダーの開発・設計など新たな事業にも積極的に取り組んでいる。

● 製品

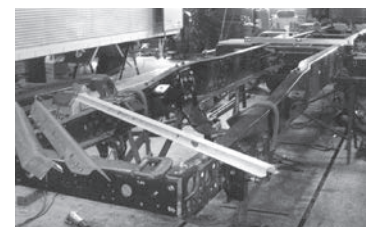
— 御社の業務の特徴についてお聞かせください。

中村社長 弊社はウィングボデー、福祉バス、イベント展示車等の製造をしています。受注時にお客様のご要望を詳細に聞いて、架装仕様に反映し、ご要望を実現させています。また創業から車両・架装の修理も行っています。他社では手に負えないような、大きく変形してしまったフレームも、すべての部品を取り外し、元のまっすぐな状態に戻すことができる設備と技術を持っています。

また、大型車がそのまま入る塗装ブースを備えており、各種ボデーの乗せ替えや塗装も得意としております。



大きく変形したフレームも…



フレーム修正機でまっすぐ元通りに！

— どのような車体を手がけているのでしょうか？

長く培われてきた経験と技術を用いて、堅牢な軽量ボデーを製作することを得意としており、ゲートやクレーンなど様々なニーズに対応した架装を手がけています。

最近では、東日本大震災で発生したがれき処理のため、東京都の各清掃工場の焼却口までがれきを運び、投入できるダンプアップ油圧機能を備えたコンテナ専用車を製作しました。またイベント会場でファストフードを提供する食品加工販売専用車や、福祉バスなども手がけています。



福祉バス

車体とは異なりますが、設計から製作まで、完全オリジナルのヘリローダー(ヘリコプターの運搬機)を製作したり、中大型ヘリコプターの全塗装も行っています。航空機の剥離の際に、母材やリベットを損傷した場合、周辺部品を全て交換という航空業界の厳しい基準をクリアさせています。



↑ヘリローダー
ヘリコプターを運ぶ自社設計のヘリローダー



イベント会場でファストフードを提供する
食品加工販売専用車

● 人

— 御社の特徴は？

弊社には幅広い年齢層のスタッフが働いています。新車架装はほぼ標準作業ですが、修理では決められた標準作業というものがほとんどありません。ひとつひとつの仕事に対して創意工夫を行う「応用動作」というものを重要視しています。また、クレーンの操作や積荷を固定するロープワークなども当たり前のように身につけなくてはなりません。スキルアップのため、従業員に対しては厳しい要求をしています。

— 次世代への教育についてお聞かせください。

弊社の総合力は「技術」「経験」「情熱」の3本柱で構成されます。特に「情熱」がなければ、この仕事を続けることはできないと考えています。ベテランと共に仕事をする中で、現場での実作業経験を積ませ、職人の「技術」と「情熱」を継承することが重要です。

大型免許や特殊免許など各種資格や技能免許の取得を会社負担で奨励して、実的な技術の向上も図っています。



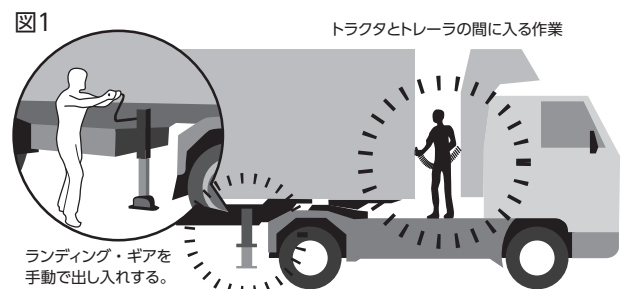
技術とともに情熱も受け継がれていく
活気のある職場

トレーラの自動連結システム

ヨーストは、ヨーロッパを中心にして、世界各地に拠点をもち、約2,500名の従業員を要するグローバル企業であり、連結器やステアリングシステムを主力製品とし、トラクタとトレーラを連結する「カプラ」の世界シェア4割を誇るトップメーカーである。日本市場には既に25年ほど前に進出し、国内企業と協力して製品を販売してきた。今回紹介する「全自動連結システム」の日本での発展と普及のため、2012年5月1日に日本法人「ヨースト・ジャパン(株)」を設立した。

トレーラの連結に伴うドライバーの負担

日本ではトラクタとトレーラの連結・切り離し作業を手動で行うことが、現在の主流となっている(図1)。この作業は連結部分に人が入る必要があることも多く、またトレーラを地面に安定させるランディング・ギアの出し入れも手動で行われるため、トレーラを扱うドライバーにかかる負担や労力は大変大きい。



この問題を解決するため、カプラ本体の軽量化とともに10年以上前からヨーストが開発を進めてきたのが、自動連結システムだ(図2)。連結とは物理的にトラクタとトレーラをつなぐだけでは終わらない。電気系統やブレーキ、各種センサーなどのデバイス間の情報の連結が重要な要素となり、そのシステムは複雑化、ハイテク化してきている。



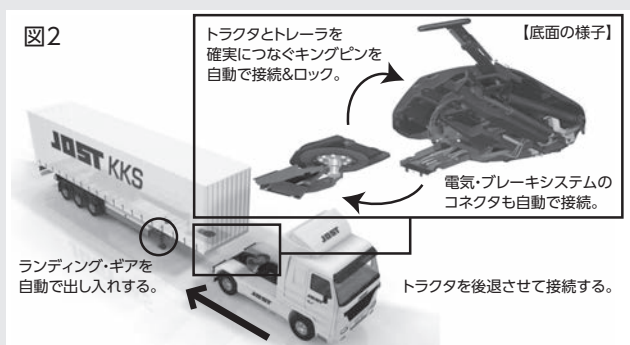
森 康晃
セールスマネージャー

全自動連結システム「KKSII」を日本に紹介する忙しい毎日を送っている。

マルクス・シェードリッヒ
代表取締役

14年に渡り、日本とヨーロッパの架け橋をしている。

ヨースト・ジャパン(株)

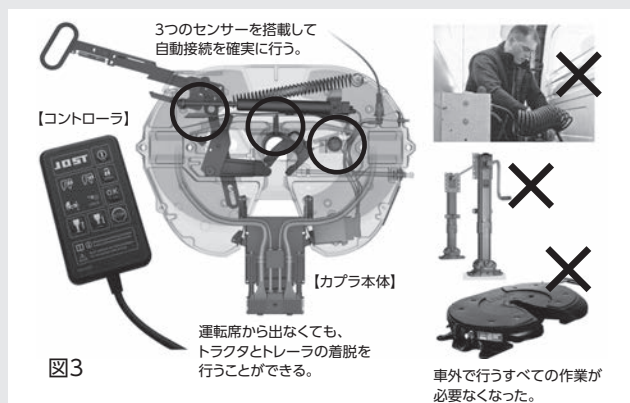


現在、ヨーロッパを中心に普及している同社の「KKS」と呼ばれるシステムは、一部の操作を手動で行う以外は、ほぼ自動でトレーラの連結・切り離しを行うことができる。さらに運転席側のコントローラで着脱状況を確認したり、ランディング・ギアの出し入れ操作も可能となっており、ドライバーの負担軽減と安全確保に大きく貢献している。

運転席に座ったままトレーラの着脱を完結

日本市場に紹介している最新の「KKSII」では、ついに完全自動連結システムを確立。ドライバーは文字通り、運転席から一歩も動かずにトレーラの連結を完結できる(図3)。

この高度に洗練された自動連結技術は、もはや単体の規格部品ではなく、トレーラ=トラクタで一体化したシステムとして成立している。今後の普及のために、トレーラメーカー、トラクタメーカー各社との相互技術協力の架け橋となるべく、ヨースト・ジャパン(株)は活動を続けている。



ヨースト・ジャパン(株)

代表取締役 マルクス・シェードリッヒ

安全性や信頼性が高く、環境に配慮した製品をお届けします。

【本社】〒222-0033 神奈川県横浜市港北区新横浜3-19-5
新横浜第二センタービル10F Tel: 045-476-1031
<http://www.jost-japan.com/>

私たちは資材部会を専門分野ごとにグループ分けを行い、3分科会13グループからなる「ビジネスネットワーク」を設置しております。この「ビジネスネットワーク」は会員の強い連携と結束を実現し、架装メーカーに対して、積極的な協力体制を目指しています。

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

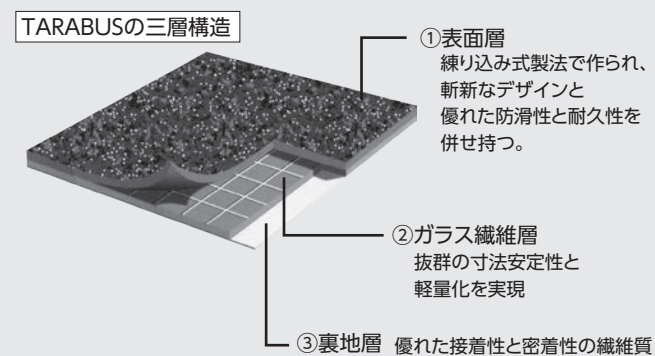
前社長の遺志を守る

(株)バイスは故前社長が1988年に創業。バスの内装のトータルコーディネート提案を得意とし、床材、カーテン、シート生地の販売を行っている。特に床材においては、世界シェア55%の「TARABUS」ブランドを持つフランスGERFLOR社の日本国内総代理店となっている。

同社が「TARABUS」の取り扱いをはじめたのは、2000年、日本における販路を探していたGERFLOR社の「TARABUS」を、前社長が知人に紹介されたことがきっかけであった。その優れた品質とデザイン性に一目で惚れ込んだ前社長は、関東圏を中心に北海道から沖縄まで全国に渡り、セールスを展開、翌年にはバス会社に採用される実績を挙げることができ、現在に至っている。

高い品質と安全性「TARABUS」

GERFLOR社は世界的な床材メーカーであり、建物・航空機・鉄道などあらゆる分野の床材を製造販売している。本場ヨーロッパではメルセデス・ベンツ、マン・ボルボ、ネオプランなどの代表的なバスメーカーの床材に100%「TARABUS」が供給されている。



TARABUS独自の練り込み式製法と、3層構造(上図)によって、軽量で防滑性・防水性・耐久性に大変優れ、雨や雪の日のバス車内でのスリップ・転倒事故予防に高い効果を



梓澤 寿枝
代表取締役

前社長の遺志を継ぎ、2007年に教職から会社の代表者になることを決意。

(株)バイス

発揮する。フランス製らしくデザインにも優れている。鉄道の分野でも、2011年JR東日本の「日光号」「きぬがわ号」、2013年東急電鉄の「Shibuya Hikarie号」に採用されている。

工夫を凝らしたプレゼンテーションで認知度向上

国内での販売は、まず認知度を上げることから始まった。各社へのプレゼンテーションにフランス本社からスタッフを招き、製品品質や施工方法等を詳しく説明した。また、シート生地やカーテンとのトータルコーディネートでの提案など、様々な前社長の積極的な製品紹介は実を結び、バス会社の採用につながることができた。そして、「TARABUS」は、他の多くのバス会社の注目を集め、次々とユーザーを増やしていくことに成功する。

守り抜いた供給責任

しかし、軌道に乗りはじめたと思えた矢先、前社長が病に倒れてしまう。妻であった現社長は、それまでの仕事としていた教員から経営者への転身を決意。存続すら危ぶまれた会社を、残った従業員たちとしっかりと守り抜き、前社長の遺志であったユーザーへの供給責任を見事に果たした。奇しくも取材日は前社長の誕生日であった。

大幅な軽量化を実現した新製品「エコフレックス」の投入や「ステップバスW」の販売など、会社の更なる躍進を目指して奮闘している。

GERFLOR社の防滑素材を日本国内のバスに合わせて企画した出入口床材「ステップバスW」

(株)バイス

代表取締役 梓澤 寿枝

お客様の多様なご要望に応じて、床材をはじめ、シート地やカーテン等の内装をトータルコーディネートとして提案させていただきます。

【本社】〒343-0023 埼玉県越谷市東越谷8-94-1 アクシスビル3F
Tel: 048-964-1122 <http://weis.co.jp>

知りたい

45フィートコンテナセミトレーラ とは？

そこが 第17回

海上コンテナは20フィート、40フィートが一般的だが、最近は45フィートコンテナについて話題になることが多い。

ホイールベース間寸法及びリヤオーバーハング寸法を可変式とした20／40／45フィートコンテナ兼用トレーラも開発され、川崎市では実証試験が、そして宮城県においては昨年から45フィートコンテナが実用運行されている。まだ構造改革特区での規制緩和の範囲内であり、全国的普及には法規的課題も多いという。

今回は、世界の物流事情のトレンドを垣間見ながら最近注目されている45フィートコンテナの概要と課題について調べた。

Q1 45フィートコンテナとは？

1. 国際海上コンテナを取り巻く状況

国際海上コンテナのサイズはISO（国際標準化機構）で規格化されており、日本国内で主に流通しているコンテナの長さは20フィート、40フィートである。45フィート国際海上コンテナは2005年にISOで規格に追加されており、欧米や中国、韓国、タイ、シンガポール等で利用が拡大している。

2. 45フィート国際海上コンテナの特徴(概要)

45フィートコンテナは40フィートコンテナと比べ、1.5m長く、高さは40フィート背高コンテナと同じ。また、積載容積は40フィート比で約27%大きく、40フィート背高比でも約13%大きい。

一度に多くの貨物を効率よく運べることから、普及による企業の物流コスト削減、CO₂排出量削減効果が期待されている。

ただし、最大総質量は40フィートと変わらないため、主に重量の軽い荷物、例えばプラスチック、アパレル、等の輸送に適している。

表1 国際海上コンテナの諸元

規格	40ft	40ft(背高)	45ft
サイズ(m) (H×B×L)	2.591× 2.438× 12.192	2.896× 2.438× 12.192	2.896× 2.438× 13.716
最大総質量(kg)	30.480	30.480	30.480
最大積載量(kg)	27.610	27.480	26.530
純積載容(m³)	67.3	76.0	85.6

図1 長さ比較

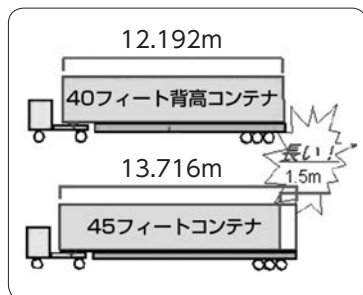


図2 世界の海上コンテナのサイズ別保有量

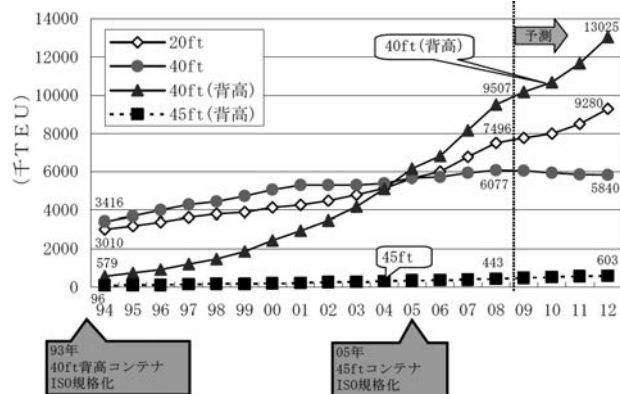


表2 各国の法令基準

国名	高さ(m)	幅(m)	長さ(m)	重量(t)
日本	4.1	2.5	17.0	44.0
米国	n.r.	2.6	14.63*	36.29
中国	4.2	2.5	18.0	46.0
韓国	4.2	2.5	19.0	40.0
タイ	5.0	2.5	n.r.	n.r.

n.r.=No Regulation(規定に明示なし)

※米国の長さは全長ではなく、セミトレーラ単体の長さ

Q2 世界での利用状況は？

2004年度の45フィートコンテナの世界保有シェアは5%程度だったが、40フィートコンテナが1993年にISO規格化されて以降急激に増加したことを踏まえると40フィートコンテナほどではないものの、今後増加する可能性がある。

Q3 国内での運用状況は？

物流の効率化、環境への配慮に取り組んでいる荷主企業からは45フィートコンテナ利用要望が高まりつつある。

国内法令基準で車両の長さは17m以内と規定されているが、45フィートコンテナではトラクタヘッドを含む車両長が17mを超えると想定される。そのため、特殊車両通行許可限度算定要領に基づいて、多くの道路で徐行及び車両の前後に誘導車を配置しなければならないこともあり、普及には至っていない。

Q4 国内での実用化に向けた取り組みは？

国内においてもグローバル経済の進展にともない、物流コストの削減による国際競争力の強化と、CO₂排出量削減による環境貢献の両立が求められている。

そうした中、宮城県、宮崎県、三重県は構造改革特区として45フィートコンテナ物流特区を申請し、認可を受けている。今後は商業ベースの実用化に向け実績を積み重ね、各認可地区で国際競争力を高めるひとつの方策として活用範囲が広がることが予想される。

<宮城県での実証実験、物流特区概要>

◇ 目的

- ・ 港湾の利用を促進し、効率的に広範囲に立地する輸出入産業（一次産業含む）に、国際物流の実現を図る。
- ・ 国際物流環境における東北の競争力向上により、地域産業の育成・新たな産業の誘致等地域の活性化につなげる。

◇ 実証実験

2010年11月に宮城県岩沼市のタイヤ工場～仙台塩釜港間の約30kmで実施

◇ 特区認定

2011年3月「みやぎ45フィートコンテナ特区」として認定



図3 公道走行中の45フィート国際海上コンテナを搭載したトレーラトラック

Q5 国内トレーラメーカーの対応は？

当会会員会社では現在次のようなラインアップをしている。

■ 東邦車輛(株)

45フィートコンテナセミトレーラ



■ 日本トレクス(株)

45フィートコンテナセミトレーラ



■ (株)花見台自動車

45フィートコンテナセミトレーラ



■ 日本フルハーフ(株)

40-45フィート兼用セミトレーラ



■ (株)トーヨートレーラー

40-45フィート兼用セミトレーラ



第2回：ダンプ車

■ダンプ車とは？

ダンプ車とは、荷台を傾け、積載物を重力で滑り降ろす構造のトラックで、ナンバープレートの分類番号には「1」（いわゆる1ナンバー。軽自動車及び小型車には「4」）が付く。

また、砂利や土砂等の運搬に用いるダンプ車は、「道路運送車両の保安基準」の規定により、荷台を必要以上に大きくすることができない。さらに、大型ダンプ車は、「土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法（通称：ダンプ規制法）」の規定により、荷台両

社会に欠かすことのできない車体工業会会員が製造している多種多様な「働くクルマたち」について毎回、車種を選定してその特徴等、日頃は目にしないところを含めて紹介していく。

今回は、第2回目として、特装部会でも最も生産台数が多いダンプ車を紹介する。

側面と後面に下記のような車両番号を表示しなければならないことになっている。（車両番号の例）



運輸支局又は、検査登録事務所を表示する文字

経営する事業の種類	表示する文字及び記号
自動車運送事業	（営）
採石業	（石）
砕石業	（砕）
砂利採取業	（砂）
砂利販売業	（販）
建設業	（建）
その他	（他）

1. 色々な用途のダンプ車

① フラットティールダンプ

資料提供：極東開発工業(株)

製作にあたって

多くのダンプ車は、テールゲートが下開き構造のため、テールゲートの開口部よりも大きな積載物（例えば岩石）をテールゲートの開口部から排出することができない。この不具合を解消するために開発されたのが、フラットティールダンプ車である。排出時には、テールゲートが倒れ荷台床面とフラットとなるため、大きな積載物でも簡単に排出することができる。

※「フラットティール」は極東開発工業(株)の登録商標

【主要仕様等】

- ① 架装シャシ…車両総重量（GVW）：20t車
- ② 車両寸法…全長7,650mm、全幅2,490mm、全高3,400mm
- ③ 荷台内法…長さ5,050mm、幅2,200mm、高さ540mm



② ツインチッパードンプ

資料提供：新明和工業(株)

製作にあたって

通常のダンプ車には、ダンプ装置を格納し、シャシフレームの強度補強のため、サブフレームを備えている。このツインチッパードンプは、軽比重大容量積載物運搬用に開発されたダンプ車で、メインフレームを強化することによりサブフレームを廃止して、荷台床面地上高を低くした。これにより、荷役性の向上と荷台の大容量化を可能とした。

※「ツインチッパー」は新明和工業(株)の商品名

【主要仕様等】

- ① シャシ…GVW25tシャシに対応可能
- ② 車両寸法…全長11,870mm
全幅2,490mm
全高3,670mm
- ③ 荷台容積…49m³
- ④ ダンプ角…45°



③ バーチカルダンプトレーラ

資料提供：小平産業(株)

製作にあたって

土砂の大量輸送用に開発された3軸トレーラ。ボデーには、スウェーデン鋼を曲げ加工したSPタイプ（なべ底形）を採用している。

車両総重量（GVW）が道路運送車両の保安基準で定める値を超えるため、基準緩和の認定手続きが必要である。

※「バーチカルダンプ」は、小平産業(株)の商品名

【主要仕様等】

- ① 車両寸法…全長9,465mm、全幅2,490mm、全高3,155mm
- ② 荷台内法…長さ8,200mm、幅2,200mm、高さ950mm
- ③ 最大積載量…26,500kg



④ 東邦TF36H2C3型ダンプトレーラ

資料提供：東邦車輛(株)

製作にあたって

土砂のほか、産業廃棄物、飼料、木材チップ等幅広い積載物品を輸送するために開発された3軸トレーラ（写真は土砂輸送用）。荷台には横煽りを強度メンバーとするモノコック構造を採用しているため、低床化と軽量化を可能とした。

車両総重量（GVW）が道路運送車両の保安基準で定める値を超えるため、基準緩和の認定手続きが必要である。

【主要仕様等】

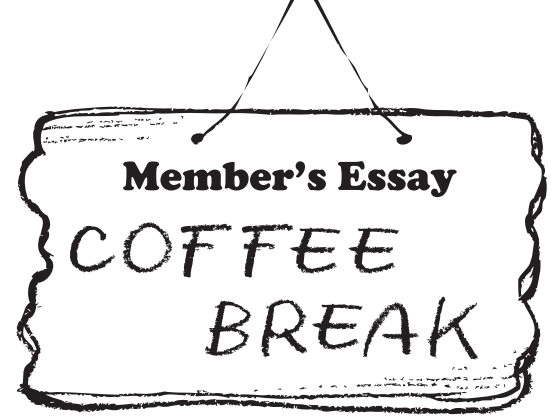
- ① 車両寸法…全長9,360mm、全幅2,490mm、全高3,460mm
- ② 最大積載量…25,300kg



2. 生産台数実績

（台）

年度		2007	2008	2009	2010	2011	2012
ダ ン プ 車	リヤダンプ	33,646	25,718	16,946	18,008	23,123	32,808
	三転ダンプ	683	473	267	263	251	312
	深煽りダンプ	1,015	726	461	544	665	919
	その他	864	683	563	755	895	1,135
	合 計	36,208	27,600	18,237	19,570	24,934	35,174
ダンプトレーラ		177	168	60	77	91	147



ヒーローになれる瞬間

(株)オーテックジャパン 購買部 上野 善紀

最近の健康ブームに乗り、体重増加対策でランニングを始めて6年になります。最初は体重のために1kmも走れず、ダイエットは無理と思っていましたが、医者からの運動指示もあり、ジムに週2回ほど通い始めました。すると3か月ぐらいで5〜6kg減り、半年で10kg



ウルトラマラソンを完走

減量し、7〜8kmほど外を走れるようになりました。そして、湘南マラソン10kmにエントリーしてしまいました。10km走れるようになったものの制限時間では走れず、それでも、大会前にはなんとか目処がつき、初完走できました。それから、2か月後にはハーフマラソン、更に1か月後にはフルマラソンを完走できました。もともと走るのは好きではなく、1kmも走れなかったのが、フルマラソンまで完走できるところにランニングの魅力があると思います。なんでもそうですが、やってみないとわからない。8月の酷暑の77kmのマラソン、100kmマラソンとエスカレートしていきました。

スポーツを見ていると、感動のシーンをよく見ますが、スポーツをしてそんなシーンを自分で味わえるとは思っていませんでした。それがこの歳になっても(結構、歳です)、味わえるのが最高の魅力です。2年越しで完走した野辺山ウルトラマラソン(100km)は制限時間5分前にゴールでき、ゴール後はうれしくて涙が止まりませんでした。今は山を走るトレイルランニングに挑戦し、新たに夜も走る24時間の山岳耐久レースに挑戦中です。また別の世界が見られると、わくわくしています。順位に関係なく、自分が自分の世



トレイルランニングにも挑戦

界のヒーローになれば、感動を味わえる、そんな魅力がマラソンにはあるのです。この後は富士山ウルトラトレイル160km完走を目標に毎日、走り続けます。

仲間と共に

(株)東海特装車 企画開発部 竹本 澄

(株)東海特装車は、冷凍・保冷車・ドライバン・パワーリフト車及び福祉車両など、お客様のあらゆるニーズに応えて、オーダーメイドの1台をお届けする会社です。



体力づくりも兼ねた練習で有意義な1日に

このような会社の中で私の業務は設計であり、体を動かすことも少なくなりがちで、運動不足の解消や息抜きに休日には学生時代の友人と集まり、地区大会に優勝する事を目標にフットサルをやっています。

学生時代は、講義の合間に自然と集まっていた友人達も、それぞれ家庭を持ち忙しくなり、メンバーが集まるのができなくなりました。

ある時、その友人の何人かと再会した時に、以前の様に定期的に集まれる機会をつくらないかと話し合いしたことがきっかけでチームを再結成しました。

ユニフォームを決めたり、用具を揃えたり、試合の日程を決めたりと、集まるたびに、疎遠になっていた友人が一人、また一人と増え気づけば学生時代に一緒にいたメンバーが全員揃っていました。

皆が社会人になってからは日々体を動かしていたわけでもなく、専ら観戦する側だったこともあり、当初、勢いだけ



で決めた最初の大会も試合が終わる頃には倒れ込んでしまい、もちろん結果も全敗という散々なものでした。

全敗だった私達も最近では予定が合うたびに練習をし、大会に出場する度に、1勝また1勝と勝てるようになってきました。

いまだに当初の目標だった優勝は達成していませんが、楽しく試合をすることにかけては、どのチームにも負けていません。その証拠に結成時から一人も欠けることなく今日まで続けることができています。

こんなフットサルが自分の趣味となり、体力づくりにもなり、息抜きにもなり、仲間と集まるきっかけにもなり、フットサルを始めてから一日一日が目標を持って、有意義に過ごせるようになったと感じております。

歳を重ねていくごとに若い人との体力の差を感じてしまいましたが、楽しむ気持ちを忘れずに優勝を目指してこれからも続けていきたいと思っています。



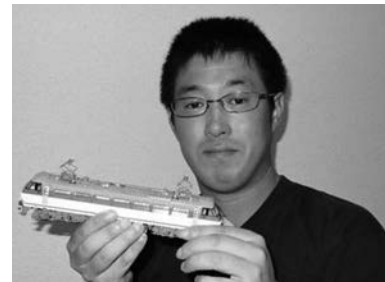
目指すは大会優勝！

鉄道模型に夢を乗せて

八千代工業(株) 四日市製作所 企画技術 岡村 茂幸

鉄道模型を始めたのは小学生からです。家に車が無かったせいか、乗り物と言えば鉄道という感じで自然にのめり込んでいきました。本気で鉄道の道を歩もうと思った時期もありましたが、視力の問題であきらめざるを得ませんでした。

最初は市販の模型を集めるだけだったのですが、だんだん「この機関車はこんな感じだっけ?」「この機関車のこの号機が欲しいなあ…」と鉄道模型店で完成品として売られて



自作の模型を手にする筆者

いる車両たちに物足りなさを感じるようになりました。

あるとき模型も知らない友人から「なら、作っちゃえば?」と本人は軽い気持ちで言ったつもりでしょうが…私にとってはそれが始まりでした。

「…無ければ作ればいい」、それが同時に苦難(泥沼?)の道の始まりでもありました。

製作のためにはまず下準備。模型雑誌やインターネットで写真や文献を集め、時には実物を見に現地へ…これだけでも時間がかかり大変ですが、この作業が結果を左右するので手を抜けません。どんなものでも段取りをしっかりとっておかないといけないのは、モノづくりの点では共通ですね。

調べ終われば、部品の選定をして模型を組み上げていきます。もちろんお金をかければ限りなく本物に近づいてはいきますが、きりがありません。特徴だけを摘み取り、最小限度で形にしていきます(ここで先程の段取りが生きてくるわけです)。

時間をかけて慎重かつ丁寧に組み上げ、実物が模型に姿を変えて現れた時の感動はひとしおで、それまでの苦労はどこかに吹き飛んでしまいます。

さらにうれしいのは、でき上がると必ず模型店のテストコースを用いて走らせるのですが、見知らぬ人から「あ、この機関車〇〇区の機関車だね」と分かっていただけな時ですね。

写真では伝わらないのが残念ですが、最近は音にもこだわり、どの機関車も音が出るように加工しています。実際の車両から音を取っているの、走る様子はまさに本物です。

幼いころの運転士になりたかったという夢を、鉄道模型製作という形でずっと追いかけているのかもしれない。



実際の機関車から録音した音も出るこだわりの作品

(株)アイチコーポレーション
北日本支店 管理課
鈴木 愛さん



「ありがとう」の
一言が仕事の
エネルギーです!

アイデアが形に
なったときは
とても楽しいです!

タキゲン製造(株)
広報課
にしざわ
西澤 かおりさん



Q1 どんなお仕事ですか。

お客様からご注文いただいた特装車の登録から納車までに必要な書類を準備したり、請求書を発行する仕事をしています。この業務をするようになってまだ2年目なので、まだまだわからないことがたくさんあり、いろいろな部署の方に助けてもらいながら仕事をしています。

Q2 仕事で楽しいときは

営業担当からの依頼の仕事はやって当然なのですが、営業担当から「ありがとう」という言葉をもらえると、時間のかかった仕事でもまたお役に立てれば! という気持ちになります。

Q3 仕事でつらいこと

子どもがまだ小さいので、急に熱を出したりしてどうしても仕事を休まなければならなくなったときは、周りの方に迷惑をかけてしまって申し訳ない気持ちでいっぱいになります。お客様へはご迷惑をおかけしないように、登録や納車の書類は常に余裕を持って準備するよう心がけています。

Q4 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は?

この業務を先輩から引き継いで、その先輩が辞めてしまった後の数か月は、誰に何を聞いたらよいかもわからず不安でしたが、誰に何を聞いても皆さんが丁寧に教えてくれてとても助かりました。私もこういう対応ができる人になりたいと思っています。

Q5 御社のPRをしてください!

お客様に安全・安心な作業をしていただくために社員一人一人がそれぞれの仕事を一生懸命がんばっています。高所作業車のことは、アイチコーポレーションに是非お任せください!

Q1 どんなお仕事ですか。

会社の総合カタログ、各種業界に特化した専門カタログやパンフレット、また、社内報「タキゲンニュース」を製作し、お客様に我が社の情報をお届けしています。

Q2 仕事で楽しいときは

パンフレット作りで自分のアイデアが一日で形になり、満足した仕上がりになったときは楽しく感じます。

Q3 仕事でつらいこと

一から専門カタログを作ったときは、なかなか思った通りに仕上がらず、とても時間がかかりつらかった思いがあります。

Q4 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は?

入社1年目の頃、初めて関わった専門カタログが完成した時に、先輩の「世の中に出るんだよ」の一言に、自分が作ったんだということを実感し、とても嬉しかったことを覚えています。

Q5 御社のPRをしてください!

鍵、ハンドル、取っ手だけでなく、近年では太陽光関連金具、農業設備部品に至るまで、お客様のニーズに合わせたものづくりを単品から製作しております。100年以上の歴史の中で培ってきた信用と技術で、これからも応えていきます。



DATA FLASH

2013年1月～6月 会員生産状況概要

① 合計

- ・1月～6月の累計台数は対前年比8.2%減、'11年比較では51%増
- ・軽自動車の生産移管や補助金の終了等による影響で前年比で減少

② 非量産車合計

- ・1～6月の累計台数は対前年比1.4%増、'11年比較は53%増
- ・昨年度末の3か月間は前年越えであったが、直近の3か月は前年を下回っている。
- ・但し、ミキサ車等、一部の車種は復興需要で前年超が継続

③ 特装車

- ・1～6月の累計台数は、対前年比2.5%増で輸送系車両が増加
- ・3月はトラックメーカーのシェア争いで、登録用に輸送系車両(ダンプ)が増加、4月はその反動減あり

④ 特種車

- ・1月～6月の累計台数は、予算の関係により警察用車両が増加し、対前年比9.9%増
- ・直近の6月は、量産系の車いす移動車と警察車両が増加したことで、前年同月比37%増

⑤ 平ボデートラック(除くシャシメーカー標準車)

- ・1月～6月の累計台数は、対前年比1.3%増。震災復興で東北/関東地区中心に大中型平ボデー需要が拡大
- ・クレーン付平ボデー・建機運搬車などを中心に需要の伸びが継続中

⑥ バン

- ・1月～6月の累計台数は、対前年比1.3%増。3月返はトラックメーカーのシェア争いで台数の押し上げあり。以降、その反動で、若干の前年割れが発生
- ・車種別では冷凍・保冷車は安定しているが、ウイング車が前倒しの影響を受け、減産あり

⑦ トレーラ

- ・1月～6月の累計台数は、対前年比13%減の2,689台
- ・直近の6月は、コンテナタイプが同8.1%減、その他が同33%となったことで減少

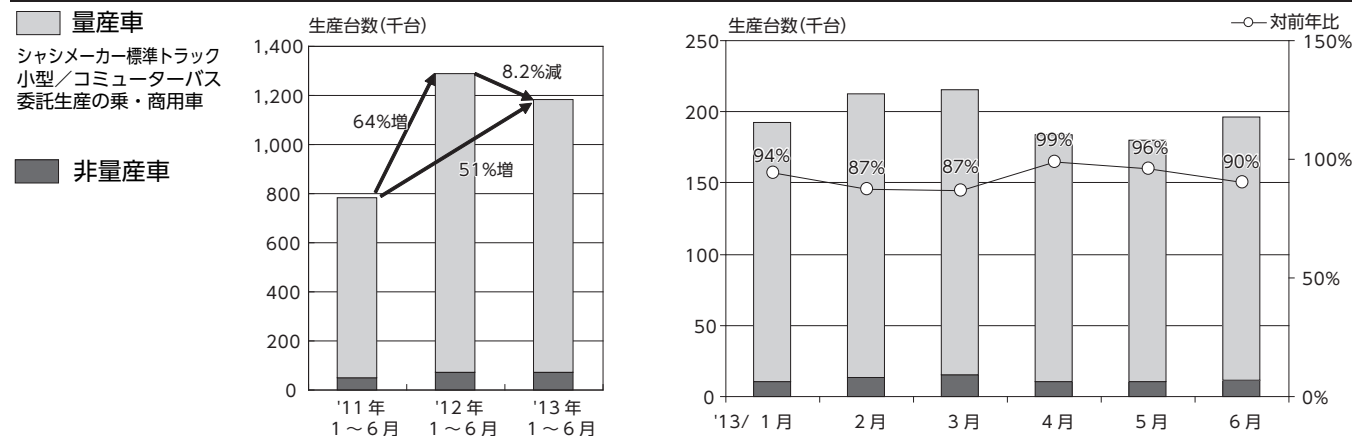
⑧ 大中型バス

- ・1月～6月の累計で対前年比で12%減、公営交通からの路線車受注が減ったことによる。
- ・直近の6月は、昨年が座席法規規制前の駆け込み需要がなくなり少なかったため対前年比が13%増となっている。

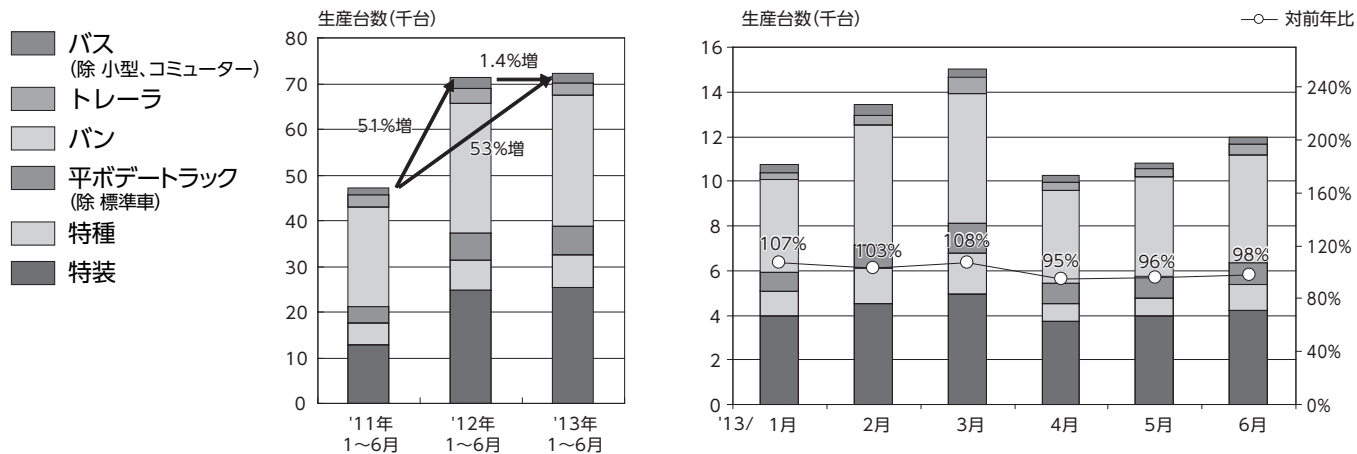
⑨ 小型車(小型部会員の委託生産の乗・商用車)

- ・1月～6月累計で対前年比8.9%減で、軽自動車の生産移管や補助金の終了等により前年割れ
- ・直近の3か月も、景気回復が実感できるまでには至らずに前年割れが継続

合計(非量産車+量産車)

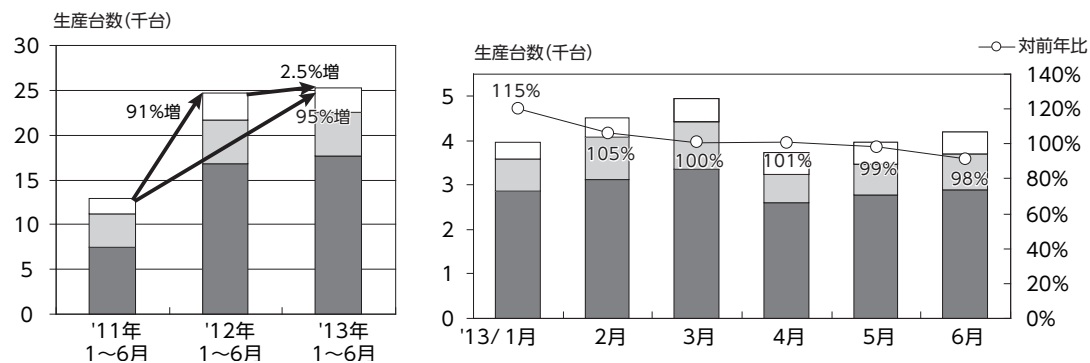


非量産車合計



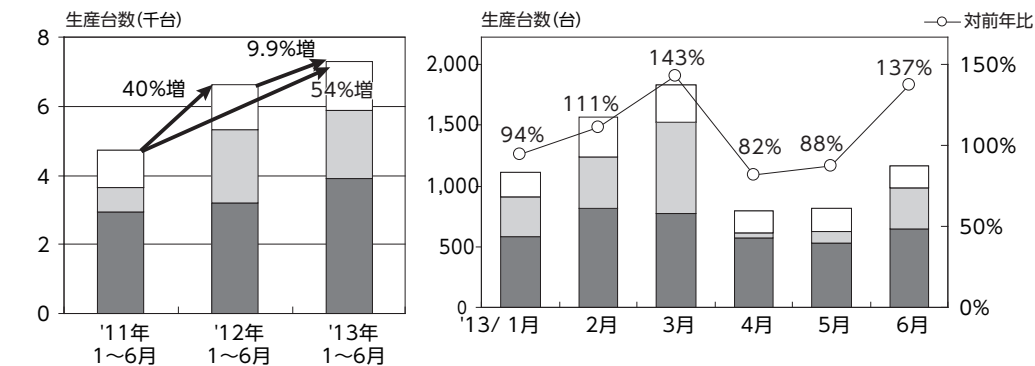
特装車

輸出
作業系・その他
輸送系



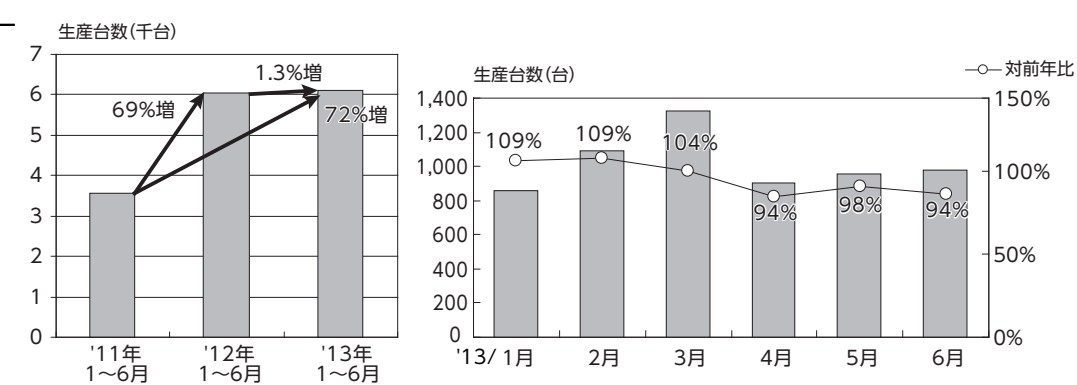
特種車

その他
緊急用
車椅子移動車



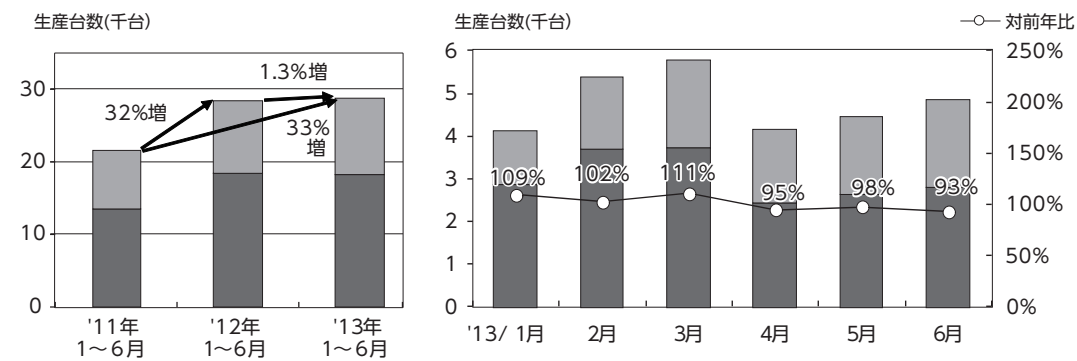
平ボデートラック

除くシャシーメーカー標準車



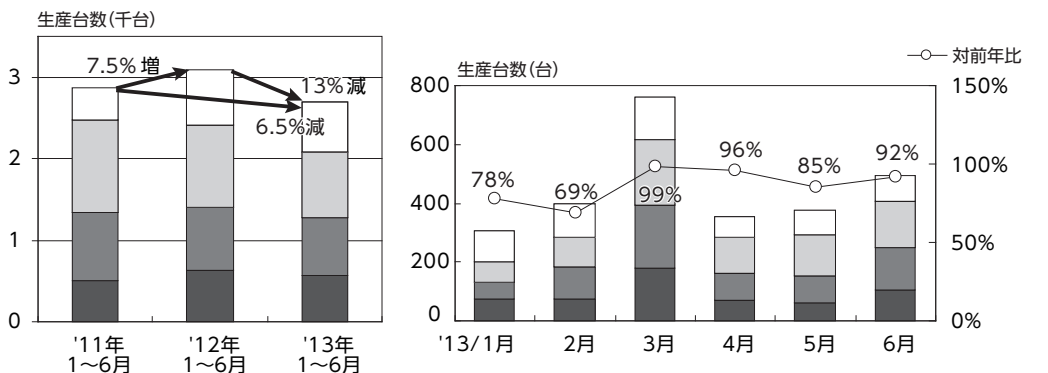
バン

冷凍・保冷車
バン(除く冷凍・保冷車)



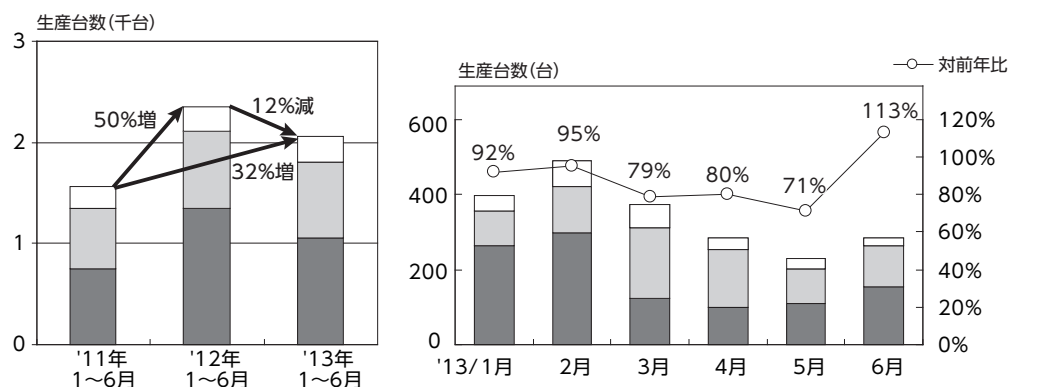
トレーラ

その他
コンテナ
バン
平床



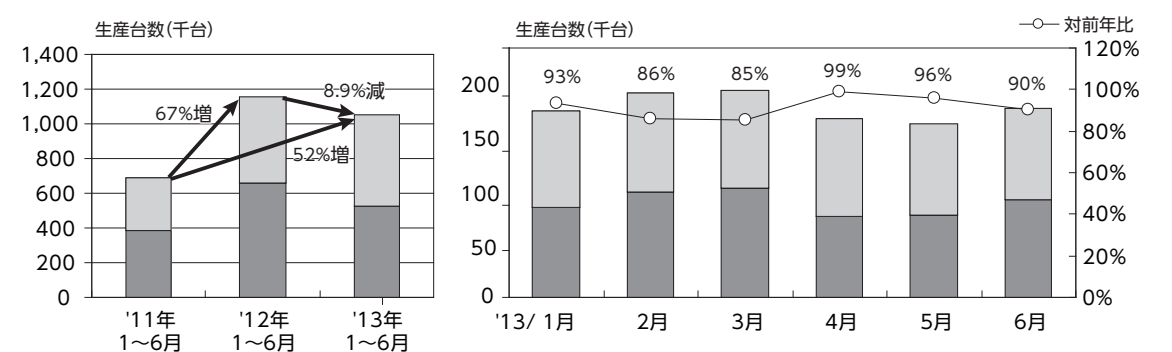
大中型バス

自家用
観光
路線



小型車(委託生産の乗・商用車)

輸出
国内



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>





いわゆる成長戦略や消費税引き上げ、そしてTPP交渉も気になるころではあるが、時間の経過を意識し、事業計画に基づき確実に下期の諸活動を推進し、充実させていくことが大事である。これからも地に足をつけて取組むので、一緒にがんばっていきましょう。

◆日時 2013年11月22日(金)11:30～12:30
◆場所 東京ベイ有明ワシントンホテル3F「アイリス」
東京都江東区有明3-7-11 TEL：03-5564-0111

- ◇ ゆりかもめ「有明駅」から徒歩3分
- ◇ りんかい線「国際展示場駅」から徒歩3分
- ◇ 東京ビッグサイトから徒歩3分

11:30 開会・会長挨拶
11:40 懇親会
12:30 閉会・自由解散後、第43回東京モーターショー2013
見学(受付にて特別招待券を配布いたします)

広告掲載会社

東洋ゴム工業株式会社……………表2
住友スリーエム株式会社……………表3
交通エコロジー・モビリティ財団……表4

粉や粒状の荷物を運搬するための車両です。約60秒で45度までコンテナを傾け、荷下ろしすることができます。トレーラ側にディーゼルエンジンを搭載しているので、汎用トラクタでダンプアップすることが可能です。

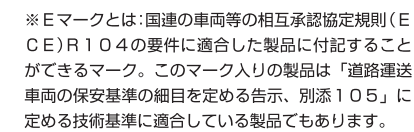
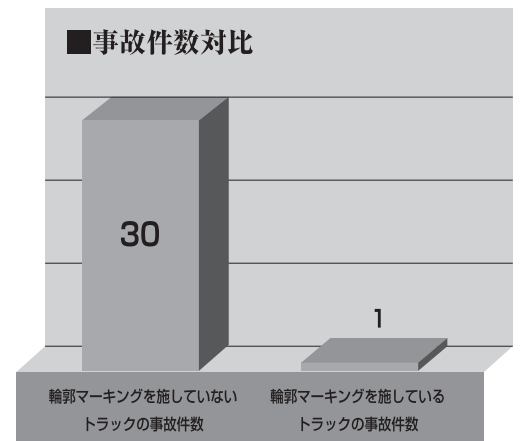
わが国では「道路運送車両の保安基準」でその取付要件が規定されました。すでに欧米では多くの国々で取付要件が規定されており、義務化された国もあります。スリーエムではこの基準に適合した（※Eマーク付）＜スリーエム＞ダイヤモンドグレードコンスピキュエティ反射シートと＜スリーエム＞反射シート680Eシリーズを提供しています。また、スリーエムでは従来より車体のボデーをPR媒体として活用するフリートマーケティングシステムの概念を提案し、＜スコッチカル＞フィルム、＜コントロールタック＞プラスフィルムおよび＜スコッチプリント＞グラフィックスを提供してきました。

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。



●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。



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>

