



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、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、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29.7%良い水準です。
- 登録事業所（トラック、バス、タクシー）の保有している車両台数は、20万台を超えています。

「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/>

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。

車体 NEWS

SPRING 2013 春

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.



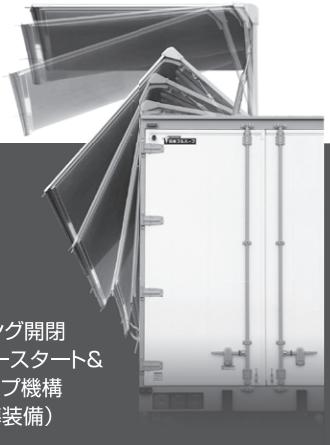
CONTENTS

巻頭言	2
NEWS 特集	
第6回技術発表会	3
2012年度資材部会海外視察報告	9
NEWS FLASH	
本部だより	12
部会だより	14
支部だより	17
官公庁だより	18
月度活動状況	21
会員情報	24
Net Work	
vol.70 オオシマ自工(株)	25
VOICE	
アイモバイル(株)	27
天龍工業(株)	28
そこが知りたい	
参加型モータースポーツとは?	29
Coffee Break	31
我が社の元気人	33
DATA FLASH	
2012年4月～2013年1月 会員生産状況概要	34
編集後記	37

明日の輸送をリードする。 日本フルハーフの、 ウイングトレーラ。

先進の技術で輸送品質・効率を高め、
地球環境保護に貢献し、
これから輸送業界を支え続けます。

RUEHAUF
Wing Ace
ウイング エース トレーラ



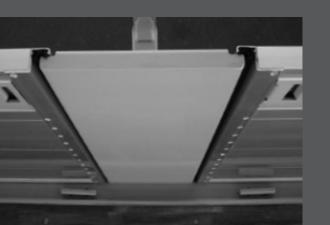
ウイング開閉
スロースタート&
ストップ機構
(標準装備)



スーパー・リフト80
ハイリフト ウイングルーフ(最大80cm)



リフトアクスル



内法幅2,410mmを実現する
薄型アオリスト回転中柱

※バリエーションの一例です。

日本フルハーフ株式会社

フルハーフはISO9001/14001の認証を取得し、環境に優しく
高品質の製品と高信頼のサービスをお届けしています。

本社: 〒243-0281 神奈川県厚木市上依知上ノ原 3034 046(285)3111代

東京事務所: 〒140-0001 東京都品川区北品川1-20-9(ダヴィンチ品川ビル) 03(3474)5720代

生産拠点: 苫小牧/厚木/滋賀/岡山/佐賀

販売拠点: 北海道 011(723)8750 / 盛岡 019(672)5472 / 仙台 022(792)8630 / 新潟 025(243)0520 / 石岡 0299(24)1275 / 北関東 048(661)9051
東京 03(3863)8011 / 多摩 042(520)0045 / 神奈川 046(284)2107 / 静岡 054(285)3397 / 名古屋 052(532)7051 / 北陸 076(232)5588
阪神 06(6390)8257 / 広島 082(262)2005 / 岡山 0869(84)4300 / 四国 087(863)6078 / 九州 0952(53)8110 / 南九州 099(284)1634

RUEHAUF
日本フルハーフ

URL <http://www.fruehauf.co.jp/>

50 NIPPON
FRUEHAUF
GROUP
Anniversary
おかげさまで50年

卷頭言



車体架装業界の将来

将来ビジョン検討委員会に委員として参加していますが、同委員会が外部シンクタンクに依頼した将来の市場展望では、総物流量の減少に伴い自動車貨物輸送量も減少し、保有台数減少と代替期間長期化の結果、今後の台数は約▲2%/年平均という予想通りの厳しい見通しとなっています。

しかしながら、少し違った見方をすると、上を見ればきりがないし、下を見ても同様だとも思います。印刷、家電小売、各種問屋、運送業…より厳しい業界を挙げればきりがありません。人が生きていく限り物流は発生し、そこにトラックも必要とされる訳で、見方によつては、必要不可欠の業界であり、そう考えると少しは明るく見えてきます。

実際、若手の委員に現在の車体業界について率直な感想をたずねますと、ほとんどが現状がそれほど悪いという印象を持っていません。車体架装業界の春、とりわけ高度成長からバブルの頃までの「美味しいところ」を知らない訳で、現状が当たり前でこの現状の中で何とか生きていくしかないと考えているのだと思います。

トラック部会員の将来

しかしながら、トラック部会員がおかれている状況を考えますと、それほど楽観はできません。平ボデー、ウイング生産に加え、バン/ウイングのキット組立を主な業としており、トラックの減少という状況だけでなく、ウイング化で平ボデーのニーズが年々減少しているうえに、ウイングの生産、キット組立についても、いわゆるシャシメーカー完成車の台頭によって、大きく生産量を落としています。生産量は車体工業会全体では微減だとしても、トラック部会単体では他部会とのシェア争いによって大幅減となり、先は暗いと言わざるを得ません。現状でも、リーマンショック以降に規模を半減させ、修理や完成車の二次架装にも業態を広げて何とか存続しているという会員企業も少なくありません。

将来ビジョンにおける車体工業会の役割

検討委員会設立当初は、将来ビジョンと言っても、

車体架装業界の将来ビジョンと 車体工業会トラック部会の役割

トラック部会長 田村 元
(株)浜名ワークス・代表取締役社長

それぞれの企業で状況も大きく異なるため個々の会社の問題であり、将来を左右する重要決定事項については各経営者が腹を決めて決断する以外に方法は無い、と思っていました。特にアライアンスや海外進出となるとなおさらです。

しかしながら、議論を重ねリサーチ結果がまとまるにつれて、中小企業に的を絞れば、車体工業会こそが果たすことができる役割は小さくないと考えるようになりました。

共通となる努力目標を設定することから始まり、それに向かって企業力を高めるあらゆる方法を指南する。そこまでは最終報告書で事足りるかもしれません、それを実現するための環境作りについては、車体工業会が中心になると思っています。具体的には、人材や経営資源の相互利用、部品の共通化・共同購入、製品のOEM、サービス業務での連携、等々ほんの一例ですが、基本的には、部会活動の中に落とし込み、実践していくことになると思います。部会を横断した形の内容であれば、別途、委員会を設置することもあり得るかもしれません。

当然のことながら、熟慮/実践していくのは個々の会員企業になりますが…、その先には会員間の連携、提携、経営統合、合併と、色々な形のアライアンスがあるかもしれません。

今後の部会活動

トラック部会は今年度も新たに9社の会員を迎え入れ、現在63社で構成されていますが、残念ながら例会をはじめ各活動への参加会員数は1/4にも満たないのが現状です。

中小企業の集まりですので、そこに照準を合わせた活動を心掛け、まずは一社でも多くの会員に参加してもらえる魅力ある部会づくりを目指していきたいと思います。

また、前述の将来ビジョンにおける会員相互協力の基盤を部会としても可能な限り模索するなど、微力ではあります、精一杯取り組む所存であります。

NEWS 特集

第6回技術発表会を開催

中央技術委員会(委員長・筆谷高明・極東開発工業株取締役社長)では、1月25日に入りまプラザにおいて「第6回技術発表会」を開催した。

筆谷委員長は開催挨拶の中で「昨年は復興需要などの影響もあって生産台数が回復し比較的順調に推移した1年でした。どのような市場状況でも競争に勝ち進んでゆくのは、ゆるぎない価値を持つ魅力的な製品、人々の役に立つ技術だと思っております。絶え間ない技術開発によって魅力的な製品が生まれてくると思われます。車体工業会としても各部会で技術的な向上の議論を進めていただき技術力向上を図り、来るべきグローバル競争に勝ち進んでゆきたいと考えております」と述べられた。

発表会には過去最高の98名が参加し、新技術や新商品の紹介など、各社より幅広い分野での発表が行われた。



シート関連 新法規対応への取り組み

特種部会

特種部会 座席強度関係法規
対応ワーキンググループ長
東京特殊車体株
営業設計部 部長
片貝 俊之 氏



2012年7月の法規改正は自動車の世界統一を図る国連規格の採用で、安全性を破壊試験で証明する変更である。特種部会の会員は移動○○車など特殊な設備を搭載し、移動先で業務を行う車両を生産している。座席増設によるスタッフ同乗が用途達成に欠かせないため、この新法規は大きな懸念となった。

1. 特種部会の対応

技術委員会として規制の内容理解のため情報収集と、当時の法規改正へ先行して対応していた大型バスについての勉強会を実施した。その結論として、定員座席を増設するのは各会員が個別に対応できるレベルではないと

判断した。この対策は部会の大きな課題と認識し、活動を決めた。委員会として国交省との協議を始め、活動はワーキンググループによる短期集中での対応が決定された。

2. ワーキンググループ(WG)の活動

WGの目的は、実務者による進歩、行政への要望のまとめ、共通仕様の制定と試験の実施とした。

メンバーを募集したところ、各会員の主力メンバーが参考し規制開始前の完了を目指した。

国交省へは従来の実情を理解頂き、共通仕様による代表試験で「適合証明書」の運用を要望した。

活動の第一段階として、使用頻度の高い大中型車用の1人掛け席(ベルト組込10G強度対応)を選定した。

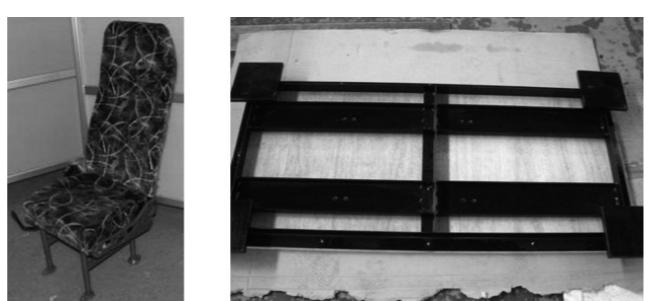


図1 1人掛け席と共通床構造モックアップ

この1人掛け席の進歩上の課題として

- ・規制に対応した座席が製作できるか
- ・車体構造の共通化ができるか
- ・要求強度確認方法はどうするか

を解決するため、各担当会員グループで日常活動を行い、WG会にて情報共有を行った。

その結果として、3つの課題を克服し、共通仕様の強度確認試験に至った。

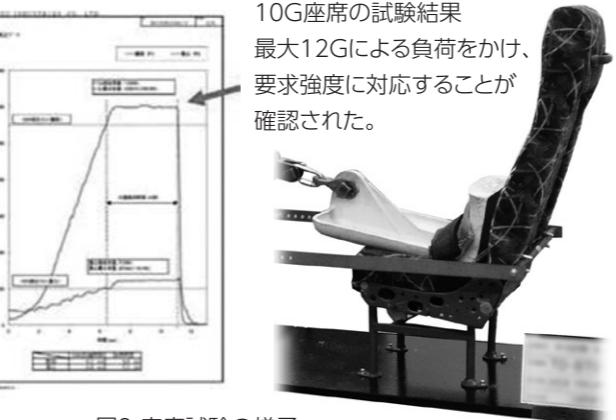


図2 座席試験の様子

3. JABIA規格の制定

試験結果を受けて、車検登録に対して国交省、自動車検査法人との協議に基づき運用基準の「A1201」を制定し、試験に合格した共通1人掛け席を構造規格「A1301」として規定した。



図3 JABIA規格 A1201 と A1301

また、規格座席の製作仕様を統一し発注書式を定めた。

4. まとめ等

第二段階として、車体直付の座席ベルトの試験を実施しJABIA規格を制定した。

WGメンバーが協力した成果により、この規格に基づきお客様の要望する需要に応えられ、働く自動車の一員として活躍している。関係された方々に感謝するところである。

現在、2人掛け席の開発を進めている。座席取付部の負荷がほぼ2倍となるハンドルがあるが、実現させ規格の制定を目指している。

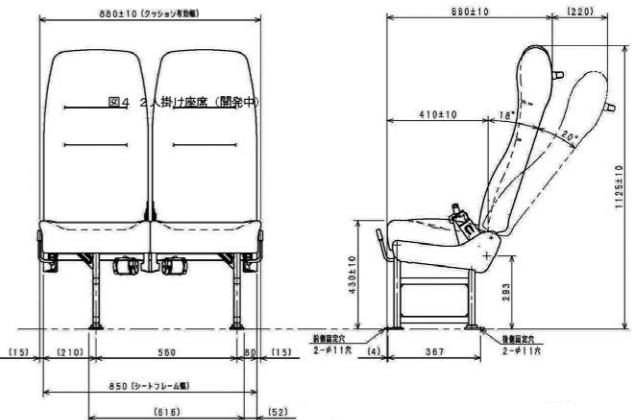


図4 2人掛け座席(開発中)

コンクリートポンプ車の ブーム速度制御システムについて

極東開発工業株

技術本部 開発部 課長
松本 典浩 氏



1.はじめに

コンクリートポンプ車は建設現場で生コンクリートを圧送する特装車であり、離れた場所へ圧送するためのブームを備えたブーム車が主流である。

このブームの作動速度を安全性を確保しながら向上させる、最適速度制御システムの開発を行った。

2.背景

ブームの操作には一般に無線リモコンが用いられる。海外ではジョイスティック式の無線リモコンが普及しており、オペレータが状況に応じて作動速度を調節し効率の良い作業を行っている。

一方、国内では押しボタン式が普及している(写真1)。ブーム先端の打設場所では先端ホースをハンドリングする作業が行われるが、国内ではオペレータがこの作業も同時にを行うことが多く、片手操作が容易な押しボタン式が好まれる(写真2)。そのため、ブームの制御は定速制御となっている。



写真1 無線リモコン

写真2 打設作業

定速制御ではブームを最大に延ばした姿勢にて先端速度が最大となるが、コンクリートポンプの安全規格JIS A 8612ではブームの速度を先端の移動速度で規定しているため(図1)、最大伸展状態のときに規定を超えないように油圧回路を調整している。

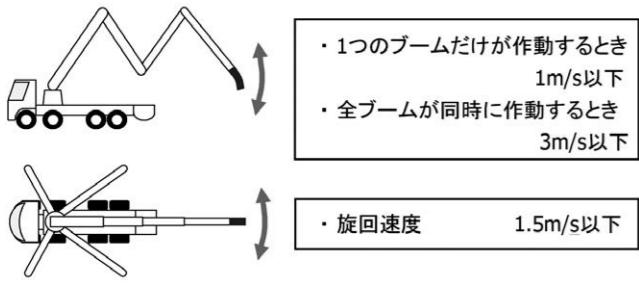


図1 JIS A 8612のブーム速度制限

そのため、ブームを畳んで回転半径を小さくした状態でも速度を上げることができず、作業効率向上の妨げとなっていた(図2)。

このような背景から、作業スタイルはそのままに、安全規準を満たしながら作業効率を向上させるため、ブームの姿勢を検知して作動速度を自動制御するシステムの開発を行った。

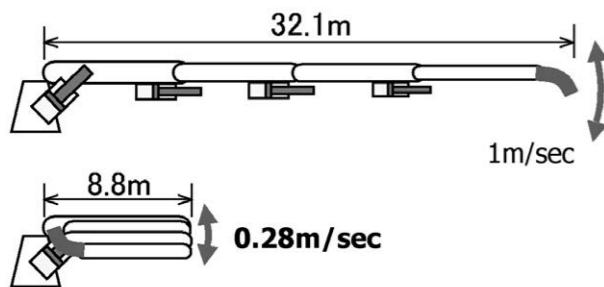


図2 ブーム姿勢による先端速度の低下

3. システムの概要

開発したシステムの構成を図3に示す。

ターンポストと各ブームに傾斜センサを備え、コントローラはこれらから得た傾斜角を元にブームの姿勢を算出し、電磁比例弁を操作してシリンダ毎に最適な流量の作動油を送り出す。これにより各ブームが姿勢に応じた最適速度となるよう自動制御している。

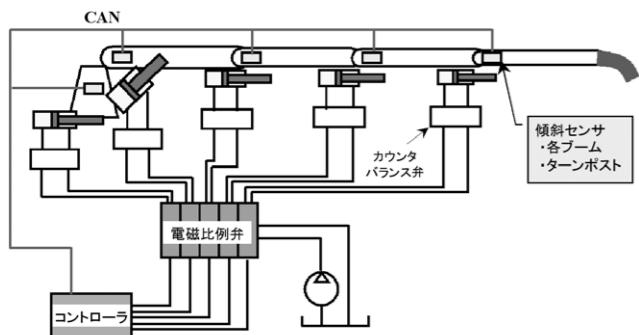


図3 最適速度制御システムの構成

4. 成果と今後の取り組み

ブームを畳んだ走行状態から垂直に立ち上げた状態とするまでの所要時間を比較すると、従来方式の198秒に対して141秒となり、約30%の短縮を達成した。(図4)

今後はこのシステムを発展させ、利便性と安全性をさらに高レベルで両立させた製品を開発していくたい。

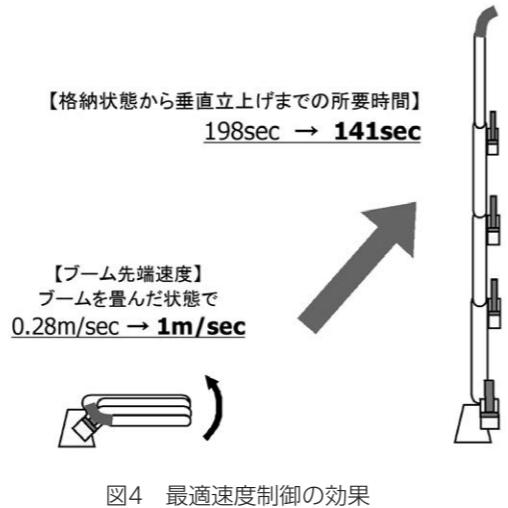


図4 最適速度制御の効果

車いすドライバー向け 移乗補助装置の開発

トヨタ自動車東日本株

技術統括部 K-MAX事業室

國嶋 孝史 氏



1.はじめに

近年、バリアフリー化と共に車いす利用者の社会進出が進み、「身体障がい者用車両に限定」免許保有者数は2002年度以降20万人を越えている。

一方、車いすドライバーが自ら運転する為の「車いすドライバー向け」福祉車両は、セダン、2BOX車等の一部の車種に設定がある程度であり、座面高の高い運転席のミニバンの車種には設定がない。

しかし、車いすドライバーの2割はミニバンの「車いすドライバー向け」福祉車両の設定を要望している。

また、その大半は家族や仲間と一緒に出掛けたいというのがその理由である。

2. 背景

車いすドライバーがミニバンに乗るには、2つの困難がある。一つは座面高の高い運転席に車いすから移乗することが困難であること。もう一つは乗ってきた車いすを車内に収納することが困難であることである。

座面高の高い運転席への移乗と車いすの収納という2つの困難を解決する移乗補助装置「ウェルライド」における対話型開発について紹介する。



I. 座面高の高い運転席への移乗が困難

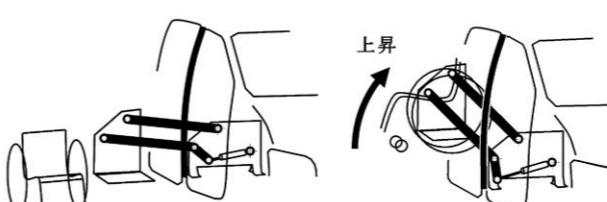


II. 座面高の高い運転から車いすの収納が困難

3. 「ウェルライド」の構造

平行リンクを用いた円弧運動の中で、車いすドライバーの移乗補助と車いす収納を同時に行う。車外に下降させた状態で車いすから移乗し、車いすをセット。運転席高さまで上昇し運転席に移乗。車いすごと装置を格納(図1)。

I. 車いすから移乗し運転席の高さまで上昇して移乗を補助



II. 乗ってきた車いすと一緒に装置を格納

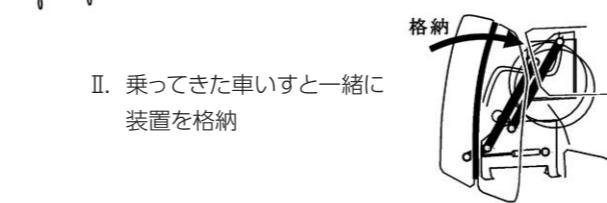


図1 ウェルライドの動き

4. 対話型開発の取り組み

車いすドライバーが使い易い装置とするため、車いすドライバーの検証を重ねる対話型開発を行った。

仮説を基にモックアップや試作機を製作し、各地のリハビリテーションセンター、展示会への参考展示を行い、多くの車いすドライバーに実際に操作して頂き、操作性などの問題を解決した。

5. 今後の取り組み

対話型開発に取り組んだことにより、実際のユーザーの声を直接聞くことが有効であることが認識できた。

今後は、福祉車両のみならず福祉機器全般の開発に対話型開発を展開し、お客様の要望に応えたい。



より積載重量と内法高さをアップした 中型冷蔵ウイング車の開発について

日本フルハーフ株

開発部第一グループ
早川 尚央 氏



1.はじめに

荷物の積み下ろしが容易に行えるという利便性から、その地位を確実なものにしたウイング車。活躍の場は、温度管理が必要な荷物を運ぶに至るまで広がってきた。

一方、温度管理をするためにはボディに冷凍機を架装しパネルに断熱を施す事が必要になり、結果として積載重量や内法高さが減るという側面がある。

今後、ますます需要が増えていく「中型冷蔵ウイング車」の積載重量と内法高さをいかに増やしていくか。その取り組みを紹介する。

2. ボディの改良による大きな変化

2010年10月に、サンディッヂパネル仕様の中型冷蔵ウイング車「WING ACE Cool」を発売した。

これはサンディッヂパネルの採用や構造見直しにより積載量と内法高をアップしたもので、外観品質の向上にも寄与した。

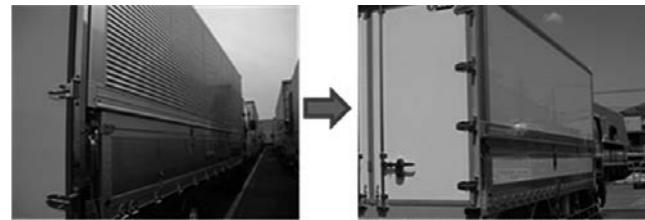


図1 サンドイッチパネルの採用

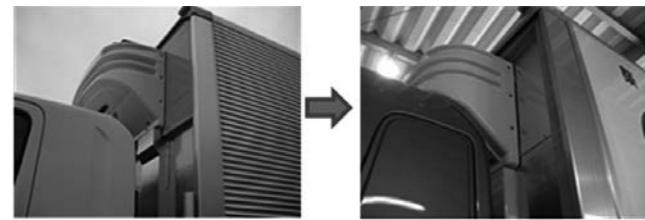


図2 外観品質向上(フラット化)

表1 内法高と積載重量

	改良前	改良後
内法高さ(mm)	1,960	2,300
積載重量(kg)	2,550	2,800

3. 専用冷凍機の開発

今回は、「冷凍機+ボデーで理想に近づける」という目的を掲げ、「中型冷蔵ウイング車専用に設計した冷凍機の開発」に至った。

最終目標は①積載量のアップ②内法高さのアップに③積載高さのアップを加えた。

冷凍機使用時は庫内の冷気吹き出し口より上方には荷物を積めない。

吹き出し口を上にあげることで積載高さがアップする。冷凍機はボデーの一部と考え、①軽量化 ②ボデーバランス向上のため薄型化 ③冷気吹き出し口を上方に移動を追及した。

(1) 特徴

- ① アルミ材の積極的な採用と新規コンデンサコイルの開発などにより、汎用冷凍機比-10kgの軽量化
- ② 新型ファンの開発によりボデーに収まる薄型化を実現、ボデーバランス向上
- ③ 新型ファンの開発により冷気吹き出し口を上方に移動。送風到達距離も向上



図4 アルミ材の多用



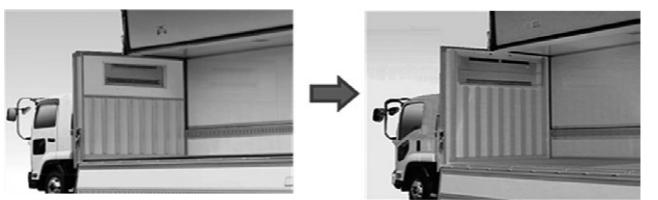
図5 コンデンサコイル

(2) 結果

社内基準シャシにおいて、
①ボデー内法高さ:+40mm
②冷気吹き出し口:+86mm
を達成。
積載高さは+126mmと大きく向上した。



図6 新型ファン



内法高 : 2,305mm 積載高 : 2,900kg
内法高 : 2,345mm 積載高 : 2,950kg

図7 内法高と積載量比較

(3) 冷却性能

薄型ではあるが、庫内を一気に冷やすだけの能力を備え、性能面でも汎用品にひけを取らない性能を発揮している。

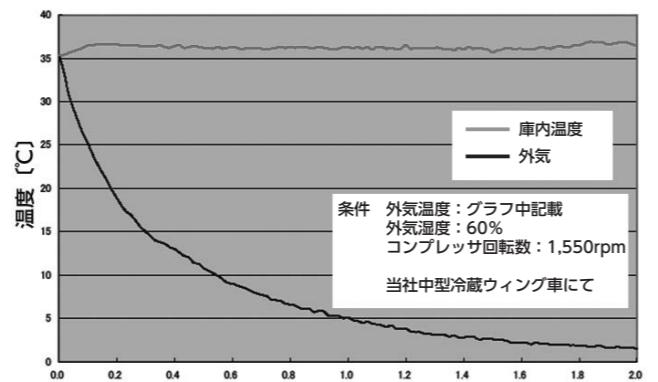


図8 冷却性能

4.まとめ

今後はコストダウンを図ると共に、新たな切り口を見いだし、内法高さと積載重量の更なる向上を目指す。究極の目標は「ドライウイングと同等の内法高さ」である。



NEWS特集

体感型アトラクションバス (STAR FIGHTER)の開発について

ジェイバス(株)

小松開発設計部

先行グループ 主任

城森 泰司 氏



1.はじめに

2010年冬に、お客様であるWILLER EXPRESS様より、「バスを別の乗物に、バスをもっと楽しく元気にしたい」とのご要望があった。

当社は、今回の開発を今までにないバスの可能性へのチャレンジと捉え、お客様の想いをより深く実現する機会として、このプロジェクトをスタートさせた。

2.プロジェクトへの想い

従来は、お客様のおっしゃるとおりのバスをお客様のイメージに合わせて当社が製作する「お客様の主体・お客様主導」のモノ造りが慣例だった。

今回のバスは、企画の初期段階からお客様と共にプロジェクトの実現に向けて推進していく、新しい仕事のやり方を実施した。

3.プロジェクトの取組み

初期打合せから車両出荷まで約1年半、その間お客様とのプロジェクト活動は約1年強を占める。

その間、綿密なディスカッションを何度も繰り返しコンセプトを固め共有化した。

コンセプトは
「バスで宇宙空間へ!」

4.大部屋活動

社内で「ワイガヤ」グループを結成、若手を中心に大部屋方式で対応。

車両のイメージポジショニング、アイディア出し、デザインワーク、設計、DAを一貫して短時間で実施した。

5.車両概要

車型：RU1FSBY(日野セレガ)

定員：客席22名 製作台数：2台

全長：11,990mm 全幅：2,490mm

全高：3,500mm ホイールベース：6,080mm

外装：印刷フィルムで立体的表現。(写真1～2)

内装：専用樹脂内板、シートイルミネーション等で宇宙の旅を体感できる仕掛け。(写真3～5)



写真1
フロントビュー



写真2
リヤビュー



写真3
インテリア前方より



写真4
インテリア後方より



写真5
イルミネーション点灯

6.現在の運行情報

現在のスターファイターの運行情報については、WILLER EXPRESS様ホームページまで、ぜひアクセスを。
<http://travel.willer.co.jp/starfighter/>

体感型アトラクションバス『スターファイター』の評判としては、

- ・土、日、祝日はほぼ満席。
- ・カップルや家族連れが多い。
- ・利用者はこのバスを指名乗車。
- ・内・外装共にデザインが好評。 等があった。

7.最後に

社会や市場動向が日々変化する中、バスの楽しさの再考や乗客に喜ばれる体験とは何かなど、バスの可能性を将来に繋げていく、バスを変えていくための一つのヒントとしてただければ幸いである。

インドネシア自動車産業&交通システム視察会

資材部会

資材部会(部会長・杉本眞・レシップ(株)社長)では、近年、経済発展の著しいインドネシアの自動車産業や新交通システムの調査をするため視察会を開催した。

2月19日～24日に事務局含め12名が参加し、ジャカルタ市内3か所の視察をしたので概要を報告する。



<参加者>

氏名	会社名	役職
杉本 真	レシップ(株)	代表取締役社長(部会長)
福西 誠	天龍工業(株)	代表取締役社長(副部会長)
榎本 徹	(株)オージ	代表取締役社長
小澤 賢記	ゴールドキング(株)	代表取締役社長
久保 航一	(株)昭和	代表取締役社長
加藤 三省	住友スリーエム(株)	技術部担当マネージャー
渡辺 紘	住江織物(株)	執行役員
近藤 谷夫	大和塗料販売(株)	営業本部第2部課長
吉川 徳雄	(株)テンソー	取締役副社長
石川 明宏	中山工業(株)	代表取締役専務
黒木 政裕	レシップ(株)	S&D営業部部長
橋本 茂	日本自動車車体工業会	専務理事

1. インドネシア自動車産業の概要

- ・国土は日本の約5倍、人口は2億4400万人(世界4位)で、しかも半数以上が30歳以下という若い人口構成
- ・急激な経済発展をしており実質GDPは3年連続し6%以上と高成長中
- ・資源国、産油国だがガソリン精製施設が無く輸入しているため、貿易赤字が続く
- ・輸出相手の2011年ベスト5は日本、中国、シンガポール、米国、韓国
- ・輸入相手の2011年ベスト5は中国、シンガポール、日本、韓国、米国
- ・自動車販売台数は2011年の89.4万台から2012年は111.6万台に急増
- ・その内、日系メーカーが9割以上の独壇場(トヨタ、ダイハツ、三菱、スズキ、ホンダ、日産、日野、いすゞ等)
- ・最近は内需だけでなく近隣の東南アジアやアフリカに向



け輸出が急増中(2011年実績=約11万台)

- ・日系各社の設備増強計画が目白押しで内需を大幅に超える見込み(2012年=67万台程度→2015年度=150万台程度の見込み)

<インドネシアでのビジネスリスク

— SUGITY木村社長からのプレゼンテーション内容 —

① 労務費アップ

國方針による最低賃金のアップが激しく、最近では30%/年。今後も20%/年アップが続く見込みで、人件費アップによる対外的競争力ダウンが懸念される。

② 慢性的洪水被害

洪水は毎年雨季に発生するが、5年に1回は大被害を及ぼしており、今年1月も大きな被害があった。工場は排水設備を完備し被害は無いが、従業員や道路に被害が発生し、通勤も困難となり操業停止せざるを得ない。

③ 為替変動リスク

新興国通貨の宿命でもあるが対ドル、対円レートの変動幅が大きく、現地会社の利益も為替変動で大きく左右されてしまうのが実態である。

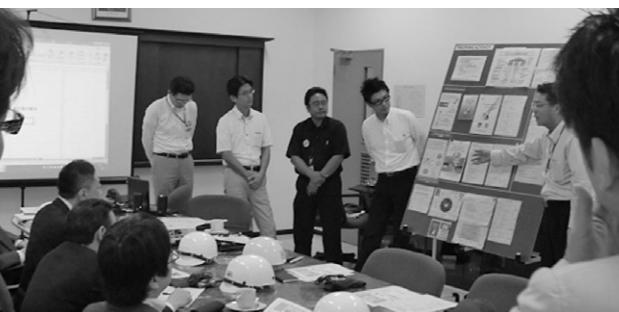
2. スギティクリエーティブ(株)

(PT.SUGITY CREATIVES)

1995年創立、当会員のトヨタ車体(株)が約89%出資する会社であり、従業員約2,000人、約1万m²の工場で樹脂バンパやモール類の外装品やインストパネル、ドアトリム等の内装品を主体に生産。年間売上262億円の規模であるが、2012年12月から車両のCKD生産を開始し、売上げも大きく伸びる予定とのことである。

<車両生産概要>

- ・7人乗りワゴン車NAV1(日本名:ノア)を6,000台/年 CKD生産
- ・73名×2直、33分という長いタクトタイム、25台/日生産
- ・3年前までは2トンクラストラック(ダイナ)をCKD生産



人材育成に関して詳しく説明を受けた



タクトタイムが長く1人の作業範囲が広いため習熟がポイント

していたが、日野インドネシアへの生産移管に伴い空きスペースとなっていた第1工場に新車種を投入

- ・ほとんどの車両生産設備は今回新設したが、専用設備を極力使用しない方針
- ・そのため品質確保は人に頼る部分も多く、品質の見える化を実施しデイリーでPDCAを回す仕組みが定着
- ・各人が自工程保証を実践しており、そのための人材教育システムも充実させている。

<労使関係／人材教育>

- ・早くから社内労働組合を設立し、労使が有効な関係を維持していることが、会社発展のたいへん重要な鍵とのことである。
- ・各層毎の定期的な労使懇談会やホットライン(目安箱制度)設置、家族を含めたスポーツ大会、職場行事等を開催している結果、他の会社では頻発している労使紛争もなく、社員の定着率も高いとのことである。

3. いすゞアストラモーターインドネシア(株)

(PT.ISUZU ASTRA MOTOR INDONESIA)

1974年にいすゞ自動車や伊藤忠商事も出資し、PT. PANTJA MOTORを設立し商用車の製造、販売を開始、2008年にこの会社を基にいすゞ資本が約45%、現地財閥のアストラグループ約45%の出資で現会社を設立。2.1万m²の工場、1,040人の従業員で年2.3万台の商用車を生産している。

生産台数が増加し工場が狭くなったため、現在東部に新工場を建設中で、本年下期に全面移転の予定。

更に自社生産だけでなく現地他社への生産委託(日本名ロデオをベースとしたSUV車:Panther)やタイ生産車(ボンネットトラック:D-MAX)、日本生産車(大型車や4WD車)の輸入販売も実施している。



Nシリーズ(エルフ)の組立ラインサイド

<車両生産概要>

- ・Nシリーズ(日本名:エルフ)、Fシリーズ(日本名:フォワード)を生産
- ・エンジンの一部は現地別会社(いすゞメシンドネシアMII)でも生産しているが、日本からのKD部品の組立が主体
- ・現地サプライヤーは61社で、現地調達率はNシリーズで30~35%、Fシリーズで20~25%程度のことであり、この拡大や近隣諸国のいすゞ系列会社からの調達拡大を計画中であるとのことである。
- ・特長的なことは、開発部門(日本人8人+ローカル24人)を持っていることであり、市場要求に現地の判断でタイマーに対応できるとのことである。

<荷台架装について>

- ・生産はキャブ付きシャシまで荷台架装は全て現地ローカル企業で実施
- ・Nシリーズの2~3割は現地のカロツツエリアが改造している小型バス架装、市場で好評とのことで近々、長尺バス用のシャシも出荷すること。
- ・現地架装業社は中小の事業者でお客様ニーズに応じた個別対応をしており、シャシメーカーではとても対応できないとのことである。

4. トランスジャカルタ(TransJakarta Busway)

トランスジャカルタとは慢性化するジャカルタ市内の交通渋滞対策の一環で作られた、専用レーン、専用バスでの大量輸送システムであり、運行会社にその概要を説明いただき、実際に試乗もした。

<トランスジャカルタの概要>

- ・狙いは急増する自動車台数に道路インフラが追いつかないための交通渋滞対策
- ・現在、世界最悪と言われている交通渋滞だが、2014年



狙いや課題について詳しく説明を受けた

には車両合計面積が道路面積以上となってしまう見込みのこと(図1)

- ・3in1というラッシュ時は3人乗車以外の車両の市内進入禁止等を実施中だが顕著な効果は無い
- ・BRTはモノレールや地下鉄と比較し、投資が安く、早くでき、フレキシブリティがあるため採用
- ・成功しているコロンビア ボゴタのBRTシステムを参考にして設計
- ・2004年から運行し、徐々に路線を拡大し、現在12路線で総延長197km、660台の専用バスが運行
- ・年間利用者1億人以上、バスの時刻表は無く数分おきに運行(時には団子状態)
- ・運転手の他に車内安全確保のためのガードマンが1名(連接バスは2名)乗車
- ・運転手は女性も多い
- ・料金：ICカード方式の支払いでも一律料金(日本円で約35円)



渋滞する一般レーンを横目にさっそうと運行



運行時間は5:00～22:00で夜間の交通渋滞対策にも寄与

- ・運行コストは約55円／回・人であり料金との差額20円はジャカルタ市が補助金として負担
- ・運行は複数の民間バスが運行(運営権を7年毎に入札で決定)

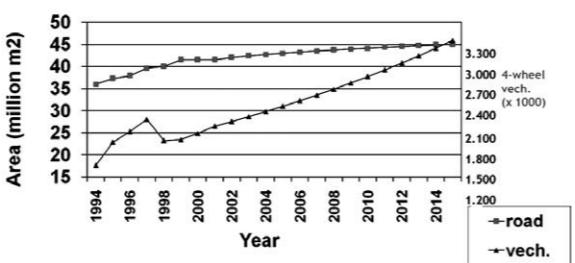


図1 ■=道路面積合計 ▲=車両投影面積

- ・専用レーンは路線の中央部に設定されており、専用の駅と歩道の間は歩道橋設定あり

<バス車両について>

- ・バスはハイデッカー単車バスと連接バスの2種(ハイデッカーは駅のホーム地上高1.5mと高くし、駅以外では乗降できなくなるため)
- ・環境対策のためCNGエンジンを採用



中国製
連接バス

- ・バスメーカーは韓国の大宇製、中国製、最近では日野自動車製もある。
- ・本年は単車バス300台+連接バス150台を購入予定(政府で購入しバス会社に貸与するが、バス会社が直接購入のケースもある)
- ・全車にGPSを装着済みだが、まだ運行管理システムまでには至っていない。
- ・全車にエアコン装備(他の路線バスでは非装着が多い)

<課題>

- ① CNGの供給不足
- ② CNGの品質不良
- ③ バス専用レーンへの一般車侵入
高さ10cm程度の縁石で仕切られているが、混雑時は一部一般車やオートバイが侵入
警察が取締まるがバス運行会社で取締れないのがネックのこと

<今後の計画>

- ・路線拡大…現在15路線までの拡大を計画中
- ・円滑な運用のため追い越しレーン設置
- ・搭載済のGPSを活用したバス運行の集中管理化等を早急に進め、益々悪化する見込みの交通渋滞対策の一助にしていくことである。
しかしながら、その成功のためには既存バス会社との共存調整等も含め、強力な政治的指導力が必要とのことである。

NEWS FLASH 本部だより

■中央技術委員会を開催し、事業計画進捗をまとめ

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、12月12日に当会会議室において委員9名が出席し、第3回委員会を開催した。主な内容は次のとおり。

(1) 法規関係の緩和

- ・可動構成部品に取り付ける後部反射器の50%超え遮蔽時の対応が困難な3車種(ダンプ、TGL付車、車両運搬車)について、追加の反射器を取り付ける基準の一部(視認角要件等)が検査法人の細部取扱いに盛り込まれた。

- ・巻き込み防止装置の形状／寸法の自主基準(案)を作成し、関係部会で検討中

(2) 基準化／標準化推進(JABIA規格)

- ・新規6件の進捗確認(2件終了、4件検討中)

(3) 部品／装置／仕様の共通化推進

- ・7件の進捗確認(5件順調、2件遅れ)

(4) 部会調査研究の横断的推進

- ・調査研究10件の進捗確認(4件終了、5件順調、1件中止)

(5) 会員の技術レベルアップ支援

- ・重大不具合の再発防止策共有活動(リコール情報24件を関係部会に展開)

■2011年度環境自主取組み

廃棄物フォローアップ結果

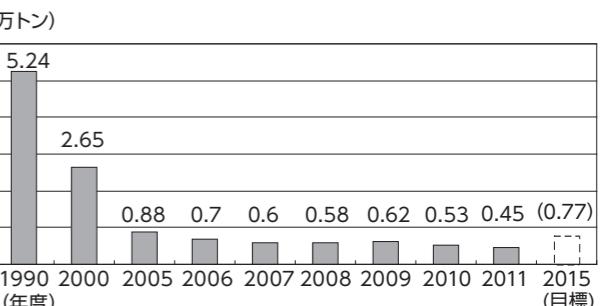
産業廃棄物最終処分量削減について

当会では、日本経済団体連合会による産業廃棄物の最終処分量削減を統一目標とする環境自主行動計画[循環型社会形成編]を策定し、毎年度フォローアップ調査を行っている。

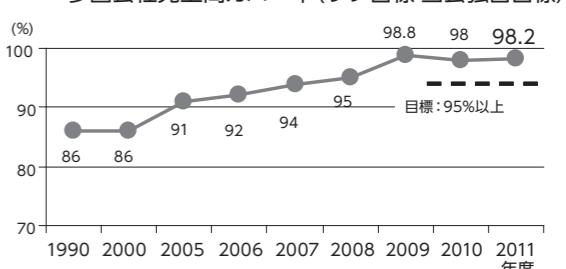
この度、2012年度廃棄物調査(2011年度実績)の結果を以下のようにまとめた。

- ・2011年度の産業廃棄物最終処分量は、0.45万トンと昨年に比べ減少し、目標である0.77万トン以下(2000年度比71%削減)を達成した。
- ・また、サブ目標である参画会社売上高カバー率についても98.2%と目標95%以上を昨年に続き達成した。

産業廃棄物最終処分量



参画会社売上高カバー率(サブ目標:当会独自目標)

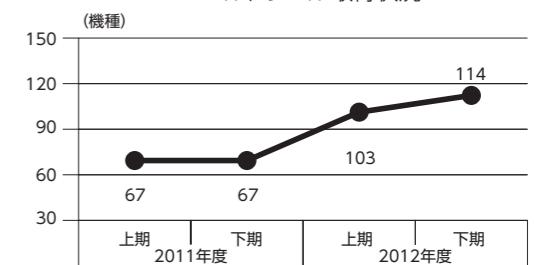


売上高カバー率については、当活動への参加会員数の維持と更なる向上にむけ、当会として独自に目標設定し、推進している。

■環境ゴールドラベル

当会では、2011年4月から、“環境に優しい車体”的普及のため、一層高いレベルの3つの環境要件(※1)を追加した「新環境基準適合ラベル:(通称)ゴールドラベル」を制定し、取得促進を図っている。今年度の取得状況をまとめた結果は2社47機種があらたに取得し、現在、累積で12社114機種が取得している。

ゴールドラベル取得状況



なお、取得会員会社、機種については、当会のホームページに掲載している。

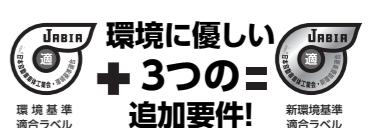
<http://www.jabia.or.jp/environment/goldlabel/index.php>

(※1) 3つの追加要件

- ①車体製品部材のリサイクル可能率95%以上

- ②当会における環境負荷物質自主取組み基準を満たしている

- ③環境認証取得工場で生産されている



■「2013年自動車工業団体新春賀詞交歓会」開催

日本自動車工業会、日本自動車部品工業会、日本自動車機械器具工業会及び当会の自動車工業4団体による新春賀詞交歓会を、1月7日、ホテルオークラ「平安の間」にて開催した。来賓として安倍総理大臣をはじめ多数の国会議員が参列され、出席者は関係者をあわせ1,600名に及んだ。その中で当会からは39社79名が参加した。主催団体を代表して日本自動車工業会豊田会長が「安倍政権が日本経済の再生に向けて力強く指導することを期待する。自動車業界も日本のものづくりの代表選手として日本経済再生の中軸を担っていかねばならない。今こそ、私たち自動車産業が底力を発揮し、魅力的なクルマづくりと新しい価値の創造に最大限の努力を注いでまいりたい」と挨拶した。日本自動車部品工業会の玉村会長の音頭で乾杯が行なわれ、新年のスタートが切られた。



■第16回自動車産業労政合同勉強会を開催

当会人事労務研究会は、日本自動車工業会、日本自動車部品工業会と合同で1月31日、経団連会館で第16回自動車産業労政合同勉強会を開催した。

はじめに日本経済団体連合会 労働政策本部 坂下多身氏が「2013年版経営者労働政策委員会報告の概要」について講演され、「自社の置かれている状況を正しく認識し、共有すること」、「企業存続と従業員の雇用の維持・安定を最優先すること」が重要であるとの認識が示された。

- ② しかし中小企業の取組みは遅れている状況
 - ③ ハローワークでの就職件数は、7年前と比較し精神障害者の割合が増加
 - ④ 2013年4月1日より民間企業の障害者雇用率の基準が1.8%から2.0%へ
 - ⑤ 労働政策審議会障害者雇用分科会で障害者雇用促進制度の見直しを検討中、
今後意見書を取りまとめ、障害者権利条約の批准、障害者雇用促進の改正を目指す
- 引き続き行った合同会議では、3工業会の「2013年人事労務の事業活動計画(案)」について審議、了承された。他に「人事・労務領域の重点施策と課題」「労働時間実績調査結果」「労働災害統計」「2013年度完成車メーカーカレンダー」に関し情報共有を図った。

■第16回自動車産業労政合同勉強会を開催



はじめに日本経済団体連合会 労働政策本部 坂下多身氏が「2013年版経営者労働政策委員会報告の概要」について講演され、「自社の置かれている状況を正しく認識し、共有すること」、「企業存続と従業員の雇用の維持・安定を最優先すること」が重要であるとの認識が示された。

講演の後、参加者より2012年度の労使交渉の結果と2013年の取り組みについて情報交換を行い、共有を図った。



NEWS FLASH 部会だより

特装部会

■脱着装置付コンテナ車 JABIA規格の策定

脱着キャリア／コンテナ分科会(分科会長・長田善彦・新明和工業㈱)／草刈純一・極東開発工業(㈱)では、「脱着装置付コンテナ自動車のアーム降下防止装置」のJABIA規格を作成した。脱着コンテナ車は、あらかじめ空の荷箱(コンテナ)を現場に設置し、コンテナが満載になった場合、新しい空のコンテナと積みかえて運ぶことができる特徴があり、近年、生産台数が増加している。



アーム落下防止装置は、コンテナ自動車の点検・整備作業の安全性を高めるための安全補助装置として、アームとシャシフレームの間に安全棒や安全ブロックを装着することにより、アームの自重降下を防止する構造としている。

このため、本JABIA規格は装置周辺のアームやフレームに変形等を与えないよう十分な強度を有することを規定している。



■サービス委員会でKYB㈱等の見学会を実施

特装サービス委員会(委員長・行安健一・新明和工業(㈱))では、1月31日～2月1日に委員7名が参加し、KYB(㈱)岐阜工場(岐阜県可児市)及び航空自衛隊岐阜基地の見学を実施した。



KYB(㈱)岐阜工場は、1935年の創立以来一貫して油圧の分野を中心に発展してきた工場である。「油圧技術を核に空気圧・電気・電子などの技術を複合化し、効率的で力強い油圧システムをオートバイ、乗用車、建設機械等に提供している」という説明があった。

オートバイ部門では、フロントフォーク、リヤクッショングルーピングの部品加工や組立て作業工程を、また、建設機械部門では油圧シリンダーとピストンロッドの製造、組立、検査工程を見学した。特に、部品の在庫管理が確立されているところが、参加者からよい勉強になったと好評であった。

航空自衛隊岐阜基地では、航空自衛隊の日本の安全を守る役割や東日本大震災における救助活動の活躍等がビデオにて紹介された。引き続いて、現役引退した11機の屋外展示や旧軍関係の資料を展示した資料館を見学した。この資料館には、特攻隊員の遺品・遺書が数多く展示されており、参加者は強く心を打たれるとともに、平和な現代日本にあらためて感謝する見学会となった。



特種部会

■株矢野特殊自動車の見学会を実施

特種部会(部会長・古庄忠信・(㈱)イズミ車体製作所社長)では、2月1日、部会員20社／39名が参加し、(㈱)矢野特殊自動車(福岡県粕屋郡)の工場見学を実施した。

(㈱)矢野特殊自動車は、特装／バン／トレーラの3部会に所属しており、矢野彰一社長は九州支部長にも就任している。会社は、1922年11月に「矢野オート工場」として創業。その後、1953年11月に「(㈱)矢野特殊自動車製作所」に社名

を変え、1980年10月に現在の「(株)矢野特殊自動車」となった。創業者の故矢野偉一氏が1916年に3年の月日をかけて作成した「アロー号」(現存する最古の国産乗用車で日本機械学会認定の機械遺産)は現在、国宝「金印:漢委奴国王」が展示されている福岡市博物館に常設展示されていることである。生産している製品は、「物流の多様な用途に応えるバン型車/保冷・冷凍車」「安全性・耐久性を常に追求している各種タンクローリー」「さまざまなフィールドで活躍している特装車」と多岐に渡る。敷地面積7万m²以上の広い本社工場で整然と生産されていた。

工場見学の前に、矢野社長からの会社説明の後、2つのQCサークルから特種部会会員にも有用と思われる成果発表があった。

一つ目は、「Jラインの手直し件数低減」として多種の後付け部品等の手直し件数を低減するためにライン作業の見直し等を行って成果を上げた発表、二つ目は「時間のかかる配管作業の半減」として熟練工の動作を基準化し、新人にも適用できる内容とした発表があった。特種部会会員にも使わせていただきたい有益な内容であった。

工場見学では、タンクローリー本体前後の大きな「カガミ」を新工法で製造する現場やバンボディの外板部分やバン車の床骨組み、QCサークルでの発表があった職場を見せていただいた。どの部署も整理整頓され、整然と作業が行われており、さすがに歴史ある会社だと感銘した。

従業員の方々は、明るく大きな声で挨拶され、また工場/事務所共にはつらつとして業務を行っており、「人づくりを大切にする経営」を行っている経営陣と従業員とのコミュニケーションがうまく取れていることがうかがえた大変有益な見学会であり、参加者一同、貴重な体験となった。



トラック部会

■第5回部会会議で取り巻く課題を共有化

トラック部会(部会長・田村元・(株)浜名ワークス社長)では、1月29日に16社16名が出席し、本年度第5回の部会会議

を開催。

はじめに、新入会員で初参加5社(㈲相沢自動車ボデーエンジニアリング、(株)ティービーエム、(株)メイダイ、山本車体工業(株)、日通商事(株))を紹介。

会議は、車体業界及び当会の最近の動き、2012年度事業計画の進捗状況報告に続き、以下の報告と討議がなされ、委員会毎に年度末のまとめに向けて事業計画を進捗させていくことを確認した。

(1) 部会報告

- ・車体業界の将来ビジョンについて報告 等

(2) 技術委員会報告

- ・丁番部品の共通化検討結果
- ・車体工業会共通版、普通荷台取扱説明書見直し結果
- ・環境負荷物質フリー宣言の拡大推進進捗状況

(3) 業務委員会報告

- ・会員加入の促進(地域支部大手会員の正会員化)

今回は、10月以降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。

バン部会

■第4回部会会議を開催し、事業計画の進捗を確認

バン部会(部会長・川本豊・日本フルハーフ(株)顧問)では、1月23日に11社14名が出席し、本年度第4回の部会会議を開催。

会議は、車体業界及び当会の最近の動き、2012年度事業計画の進捗状況報告に続き、以下の報告と討議がなされ、年度末のまとめに向けて各委員会を含め事業計画を推進することを確認した。

(1) 部会報告

- ・工場見学会の報告

(2) 技術委員会報告

- ・冷蔵・冷凍自動車の保冷車体の資料化
- ・取扱説明書作成の手引書の見直し案検討結果
- ・バン部会関連、車工会自主基準の見直し状況
- ・環境負荷物質フリー宣言の拡大推進進捗状況

(3) 業務委員会報告

- ・会員加入の促進(地域支部大手会員の正会員化)
- ・会員会社にとって有益となる支援内容について

トレーラ部会

■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)サービス部長)では、1月にサービスニュース「No.36:トレーラメーカーが定める「点検整備方式」による点検・整備のお願い」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技術情報誌1月号に掲載し、広く整備事業者等への周知をはかった。

トレーラメーカーでは、法律で定められた「点検項目」やメーカーが指定する「点検項目」を「点検整備方式」に規定している。また、定期的に交換が必要な「定期交換部品」についても、「点検整備方式」に記載している。このたび、トレーラを安全に使用していくために、この「点検整備方式」に基づく点検・整備の実施と部品交換の徹底をお願いした。



拡大版P.20に掲載

を向上させたい」との思いから衛生陶器の国産化に挑み、活動してきた歴史を理解できた。歴史と現在の取り組みが、TOTOの掲げる、「現在の“あしたを、ちがう“まいにち”に。」を実現していく大きな力につながっていることが確認できた。



(株)戸畠ターレット工作所では、2006年から本格的に自動車部品の製造をスタートさせ、自動車に関する歴史は新しいものの、それまで住宅設備機器、電力機器などで培ってきた技術を駆使し、自動車業界のニーズに積極的に応えている企業姿勢は学ぶべき点が多くあった。現在も九州工業大学などと共に一般アルミニウム材を使いながら鉄の80%程度の引張強度を持つ鍛造技術を開発し、量産に向け活動中である。工場見学後の質疑応答では、産学共同研究は製品化だけではなく、自社の人材育成にもつなげていることについても確認できた。地域との連携を含め、環境変化に技術力で対応しながら新分野を開拓するという活動は当会にとっても参考となるものであった。



支部だより

NEWS FLASH

北海道支部

■2012年度年末懇親会を開催

北海道支部(支部長・坪川弘幸・(株)北海道車体・副社長)では、12月3日23社29名が参加し、年末懇親会を札幌第一ホテルで開催した。今回は例年より参加人員が多く、盛況であった。

支部長からの挨拶では「2012年度は業界各社、好業績を上げることが出来たが、2013年は厳しい状況になる恐れがあるので対応していきたい」。また、来賓の清水北海道いすゞ自動車(株)副社長からは、「車体業界の皆さんとともに、良い一年であった」旨のご挨拶をいただいた。

自己紹介・名刺交換後は情報交換を行い、終了した。



関東支部

■支部役員会の開催

関東支部(支部長・上野晃嗣・日本フルハーフ(株)社長)では、2月21日に当工業会事務局会議室において役員会を開催した。今回は、支部長、神奈川県会長及び栃木県会長が新たに選出された。

主な議題は、次のとおり。

- 新役員3名を選出し4月に開催される支部総会に提案
- 2012年度の各都県会の事業進捗状況の確認
- 2013年度支部総会の審議事項の打合せ
 - 2012年度事業報告／決算報告案の検討
 - 2013年度事業計画／収支予算案の検討

役員会終了後、新役員を囲んでの情報交換会を行った。

中部支部

■新規検査届出書変更説明会開催

中部支部(支部長・石谷清和・(株)東海特装車社長)では、

1月29日に「愛知県自動車会議所」内の会議室において、自動車検査独立行政法人業務部課長補佐及び、中部検査部検査課企画官を講師に招いて「新規検査時に係る事前入力ソフトの使用方法(QRコード作成)」に関する説明会を開催した。参加者は地域会員を中心に10社12人。

この説明会は、昨年12月に本部にて開催された説明会を「是非支部でも開催して欲しい」との強い要請を受けて開催したもの。ソフトを導入予定の会員を中心に、活発な質疑が説明会後に予定していた時間を超えて行われるなど、大変有意義な説明会となった。



近畿支部

■支部研修会を開催

近畿支部(支部長・堀口昇一・須河車体(株)相談役)では、1月25日28社39名が参加し、メルパルク大阪において支部研修会を開催した。

支部長の年始挨拶に続いて、研修会の講義「自動車審査高度化施設の概要」という演題で自動車検査独立行政法人近畿検査部部長福居善一郎氏に講演をいただいた。

自動車検査独立法人では、2012年10月より新規検査などで自動車諸元の電子化を行っており、検査業務の流れを始め、自動車検査が高度化していく中、今後考えられる効果の説明を受けた。更に新規検査届出書作成ソフトのダウンロード手順の説明を受けた。

今回の講演では、自動車業界を取り巻く行政において、システム自体をデジタル化することで事務作業時間の簡略化・情報の共有化が進んでいることを再認識できた。



官公庁だより

NEWS FLASH



保安基準等の一部改正について 国土交通省

国土交通省は1月27日付けで保安基準等の一部を次とのおり改正した。改正概要は次のとおり。

1.衝突被害軽減ブレーキ

(細目告示第15条、第93条、第171条、別添113関係)

【適用範囲】

専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車(立席を有するものを除く)であって車両総重量が5tを超えるもの

【改正概要】

衝突被害軽減ブレーキを備える場合は、別添113「衝突被害軽減制動制御装置の技術基準」に適合すること。

【基準適合時期】

専ら乗用の用に供する乗車定員10人以上の自動車(立席を有するものを除く)であって車両総重量が5tを超えるものに備える場合は、2013年1月27日

2.乗降口(細目告示第35条、第113条、第191条関係)

【適用範囲】

自動車(乗車定員11人以上の自動車を除く)の乗降口に備える扉及び当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、乗員が車外放出されるおそれがある扉

【改正概要】

現行、乗降口に備える扉について協定規則第11号の技術的な要件が適用されているが、乗員が乗降口として使用しない扉であっても、当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、乗員が車外放出されるおそれがあるとして同規則第11号を適用する。

【基準適合時期】

- 専ら乗用の用に供する乗車定員10人未満の自動車及び貨物の運送の用に供する車両総重量3.5t以下の自動車は、2015年1月27日
- 専ら乗用の用に供する10人の自動車及び貨物の運送の用に供する車両総重量3.5tを超える自動車は、2018年1月27日

「2012年度経済センサス活動調査結果速報集計結果」の公表について 経済産業省調査統計グループ

2012年経済センサス活動調査の速報を公表しました。

- 2012年2月1日現在の我が国の企業等の数は409万6578企業、事業所数は580万4223事業所、従業者数は5632万4千人。

- 2011年1年間の売上(収入)金額は1302兆2523億円、付加価値額は242兆6658億円。

確報結果は、2013年8月以降順次公表します。

<詳細は、以下を参照>

総務省統計局

<http://www.stat.go.jp/data/e-census/2012/>

経済産業省

<http://www.meti.go.jp/statistics/tyo/census/>

中小企業BCPの策定促進に向けて

中小企業庁

今般、中小企業における事業継続計画(BCP)の策定・運用を始めとする事業継続の取組みを促進するため、「中小企業BCPの策定推進に向けて」を作成した。本パンフレット等を通じ、中小企業における災害時の対応力向上はもちろん、企業価値向上にも寄与するBCPの策定・運用について認識し、活用してほしいこと。



<詳細は、以下を参照>

<http://www.chusho.meti.go.jp/bcp/2012/download/24fyBCP.pdf>

4月1日より障害者の法定雇用率が引き上げ

厚生労働省

障害者の法定雇用率が2013年4月1日から下記のように引き上げられる。

事業主区分	法定雇用率	
	現行	2013年4月1日以後
民間企業	1.8%	2.0%
都道府県等の教育委員会	2.0%	2.2%

今回の法定雇用率の変更に伴い、障害者を雇用しなければならない事業主の範囲が、従業員56人以上から50人以上に拡大された。

<詳細は以下を参照>

<http://www.mhlw.go.jp/bunya/koyou/shougaisha/04.html>

自動車税制改革フォーラム

2013年税制改正大綱が1月24日(木)に閣議決定された。この結果を踏まえ、自動車税制改革フォーラムとしての大綱に対する以下声明を翌25日(金)に記者発表した。

2013年度税制改正大綱の結果について

2013年1月25日
JAF(日本自動車連盟)
自動車税制改革フォーラム

自動車関係諸税の抜本的見直しを引き続き強く求める

JAFをはじめとする自動車税制改革フォーラムは、懸案である自動車関係諸税の簡素化・負担軽減の実現に向けて、長年にわたり要望活動を続けてきた。昨年9月から10月にかけては、「自動車取得税・自動車重量税の確実な廃止」や「燃料税の抜本的な見直し」などを求める街頭活動を全都道府県で実施し、生活必需品である自動車にいかに過重な税金が課せられているかを広く国民に訴えるとともに、政府に対しては自動車ユーザーの負担軽減を実現するよう要望してきた。

このたび、2013年度税制改正大綱が取りまとめられ、自動車取得税について「消費税10%の時点で廃止する」と決定されたことは、自動車ユーザーの負担が軽減されることから、評価したい。自動車取得税廃止にご尽力いただいた関係者の皆様方に感謝申し上げたい。

しかしながら、自動車重量税の廃止は先送りされ、ガソリン税・軽油引取税に上乗せされた「当分の間の税率」(旧暫定税率)の廃止やガソリン税に消費税が課せられている「タックス・オン・タックス」の解消などについては議論されず、抜本改革が先送りされたことは残念である。

自動車税制改革フォーラムは、2014年度税制改正においても、7500万人自動車ユーザーの負担軽減を図るよう、引き続き自動車関係諸税の抜本的見直しを強く要望していきたい。

2013年1月25日

自動車税制改革フォーラム
日本自動車連盟(JAF) 日本自動車整備振興会連合会
日本自動車工業会 日本バス協会
日本自動車販売協会連合会 全国通運連盟
全日本トラック協会 日本自動車車体工業会
日本自動車会議所 全国ハイヤー・タクシー連合会
全国自家用自動車協会 全国レンタカー協会
日本自動車部品工業会 日本自動車タイヤ協会
日本自動車輸入組合 日本二輪車協会(NMCA)
全国軽自動車協会連合会 自動車用品小売業協会
日本自動車リース協会連合会 全国自動車会議所連絡協議会
日本中古自動車販売協会連合会 (以上、21団体)

なお、我々の要望は以下

意見広告



JAF(日本自動車連盟)
<http://www.jaf.or.jp>
自動車税制改革フォーラム・自動車総連

全日本トラック協会から 荷主の皆様へ 5つの大事なお願い

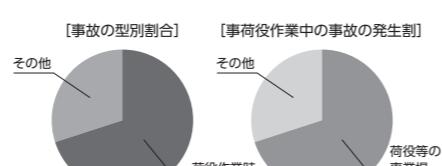
- ①労働災害防止のため運送事業者と協議する場を設置しましょう
- ②荷役作業の有無、内容、役割分担などを運送事業者へ通知
- ③運送事業者等に荷役作業を行わせるときの安全対策
- ④荷主側と運送事業者が共同で荷役作業を行うときの安全対策
- ⑤運送事業者にフォークリフトを使用させるときの資格確認や安全確保



<背景>

事故の多くは荷主側の事業場で発生しています。トラック運送事業における労災事故は、被災者の8割がドライバーで、全体の7割が荷役作業時に発生しています。また、そのうちの7割が荷主等の事業場で発生しています。

トラック運送事業の死傷災害の状況



資料:厚生労働省

トレーラサービスニュース



NO. 36

発行日 2013年1月

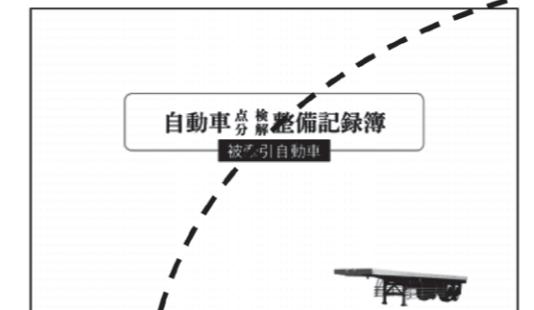
改定日

トレーラメーカーが定める 「点検整備方式」による点検・整備のお願い

- ・トレーラメーカーでは、法律で定められた「点検項目」やメーカーが指定する「点検項目」を、「点検整備方式」に規定しています。
- ・また、定期的に交換が必要な「定期交換部品」についても、「点検整備方式」に記載してお知らせしています。
- ・トレーラを安全に使用していただくために、是非、この「点検整備方式」に基づく、点検・整備の実施と部品交換をお願いします。

1. トレーラメーカーでは以下に示すように、トレーラ特有の点検・整備項目を記載しています

トレーラの点検整備記録簿



例：走行装置の項目

点検箇所	点検内容	点検整備時期			結果
		1月	3月	12月	
アクスル	亀裂、損傷及び変形	○	○		
	スピンドルの亀裂及び損傷		△		
	タイヤの空気圧	★	★		
	タイヤの亀裂及び損傷	★	★		
	タイヤの溝の深さ	★	★		
	タイヤの異状な摩耗	★	★		
	タイヤの金属片、石、その他異物	★	★		
	ホイール・ナット及びホイール・ボルトの緩み	◇	●	●	
	※ホイール・ナット及びホイール・ボルトの損傷	◇	△	●	
	リム、サン・リング及びディスク・ホイールの損傷	◇	○	●	
走行装置	ハブの亀裂、損傷及び変形			△	
	ホイール・ペアリングのがた	◇	●		
	車輪のアライメント			○	

●、★：法定項目（★は距離項目）

○：メーカー指定項目

◇：シビアコンディション項目

△：長年使用し続けた被牽引車の項目

2. この「点検整備方式」に記載された事項に基づく点検・整備が行われていない場合、故障等により、トレーラの安全な運行ができなくなるおそれがあります。

【注意】トレーラメーカーが定める「点検整備方式」による点検・整備が行なわれていないと、所定の保証が得られない場合がありますのでご注意願います。
(詳細は、各メーカーにご確認下さい)

一般社団法人 日本自動車車体工業会

トレーラ部会サービス委員会

12月

3日	中央技術委員会／事前入力ソフト説明会(くるまプラザ)	新規検査等に提出する事前入力ソフト(QRコード)の説明会開催 講師:検査法人 (概要は「車体NEWS2012冬号」に掲載)
4日	特装部会／技術委員会 環境委員会／工場環境分科会	①ダンプ／車載車等の後部反射器50%超遮断の緩和内容の周知 ②調査研究／JABIA規格／部品の共通化のテーマ募集 ①2013年度以降のCO2フォローアップ調査について議論 ②2013年度以降のVOC目標値検討 ③2012年度産業廃棄物処分量調査中間報告
5日	第4回将来ビジョン検討委員会 環境委員会／架装物リサイクル分科会	①第3章「業界及び企業の成長可能性と懸念点」ドラフト報告 ②「車体業界活性化策」論議とアンケート内容等の討議 ①ゴールドラベル取得支援活動の進め方議論 ②環境負荷物質フリー宣言活動説明会の進め方議論 ③2012年度協力事業者現況調査の進め方議論
6日	トレーラ部会／サービス委員会 特装部会／ミキサ技術分科会 バス部会／資材委員会(富山) 労政合同分科会(岐阜)	①ブレーキ機器点検啓発展開の説明資料検討 ②点検整備方式の見直し検討 ①取扱説明書の用語統一の検討 ②巻き込み防止装置改定(案)の内容検討 ①海外サプライヤのプレゼンテーション結果まとめ ②海外サプライヤ部品の実力評価と購入可否検討 ①KYB(株)岐阜南工場 人材育成センター見学 ②グローバル人材育成のための教育プログラムについて情報交換
7日	バス部会／技術委員会(富山)	①バス車体規格集の見直し版発行方法を討議 ②ECE法規対応シートJABIA規格作成素案について討議 ③特別支援学校向け養護者シートR80対応試験内容、日程検討
10日	中央技術委員会／突入防止装置技術委員会	突入防止装置の強度改正提案に対する検討
11日	特種部会／#3合同委員会 トラック・バン部会／工場見学会(神奈川)	①事業計画進捗状況の確認 ②共同開発2人掛座席試作仕様の論議と承認 関西ペイント平塚工場塗料製造ライン、研究所見学会実施
12日	第3回中央技術委員会	①第6回技術発表会の5テーマ決定 ②部会調査研究、基準化／標準化等の進捗状況の確認 ③巻き込み防止装置改定(案)の内容検討
14日	第3回環境委員会	①ゴールドラベル取得支援活動の進め方議論 ②環境負荷物質フリー宣言早期100%化の進捗状況報告 ③低炭素社会実行計画の今後の進め方議論・決定 ④2013年度以降のVOC排出量目標値検討・決定
17日	トラック部会／業務委員会	①会員会社の有益な支援策について討議 ②支部大手地域会員の正会員化進捗確認の促進方法討議
18日	バン部会／業務委員会	①会員会社の有益な支援策について討議 ②支部大手地域会員の正会員化進捗確認の促進方法討議
19日	第3回中央業務委員会	①新政権での税制改正内容等の情報収集内容の報告実施 ②支部大手地域会員の正会員化進捗確認の実施
20日	特装部会／ローリ技術分科会	①調査研究「石油類混載ローリの安全な積載方法」決定 ②巻き込み防止装置改定(案)の内容検討
21日	バン部会／技術委員会	①バン型車の取扱い説明書作成の手引書最終案の討議 ②荷台安全対策の自主基準(フェンダ)見直し最終案討議 ③日本冷凍空調工業協会と合同研修会実施

▶P.12

25日	特装部会／サービス委員会 トレーラ部会／技術委員会	特装車メンテナンスニュース(定期交換部品編)の内容検討 ①R13試験方法等についての意見出しと検討 ②ブレーキ機器点検啓発の進め方議論 ③巻込み防止装置等の自主基準検討
7日	2013年自動車工業団体新春賀詞交歓会(東京)	自動車4団体共催新春賀詞交歓会開催
15日	特装部会／清掃車小委員会 特種部会／第7回座席W/G	①経年品質保証の取り組み ②次年度調査研究項目の検討 ・定期交換部品の統一を検討 ・清掃車のタンク等の経年劣化に関する調査研究 ①共通で使用する「1人掛け座席用ベルト試験成績書」の説明 ②2人掛け座席用車体構造の仕様決定 ③「協定規則第16号8項」部会内共通適合確認書の論議
16日	第5回将来ビジョン検討委員会 トレーラ部会／サービス委員会	①車体工業界の将来ビジョン中間まとめ(案)の論議 ②将来ビジョン(案)アンケート内容討議と委員会の今後の論議 ①ブレーキ機器点検啓発展開の説明資料検討 ②点検整備記録簿見直し版様式検討
17日	商用車ショー企画委員会	①出展意向状況について報告 ②今後の日程確認 ③業者選定と企画案について今後の確認
18日	特装部会／クレーン技術分科会 トラック部会／技術委員会 高齢者雇用推進委員会	①安全確保用警告灯の規制緩和要望の検討 ②高所作業車の経年劣化取り組みの検討 ①丁番部品の車工会共通化最終案のまとめ ②車工会共通版普通荷台取扱説明書最終案の確認 ③車工会自主基準(リヤフェンダ)の最終案について討議 ①2012年度「報告書(案)」作成の検討 ②2013年度「ガイドライン」作成スケジュールについて検討
22日	中央技術委員会／突入防止装置技術委員会	突入防止装置の強度改正提案に対する検討 ①欧州車体工業会から改正提案の情報入手 ・可動式バンパー、TGLは適用除外なし ②強度強化(案)に対する強度試験を実施し、対応可能か検証予定
23日	バン部会 自動車産業労政合同会議	①2012年度事業計画の進捗状況の確認 ②2013年度の調査研究テーマについて討議 ③日本通運㈱と「事故防止について」意見交換実施 ①講演「障害者雇用の在り方について」 ②2013年度三工業会「事業活動計画」案について ③労働時間等の調査報告
24日	トレーラ部会／技術委員会	①R13試験方法等の課題への対応検討 ②ブレーキ機器点検啓発の進め方議論 ③巻込み防止装置等の自主基準検討
25日	支部連絡会	①各支部の良いとこ取り活動の確認 ②支部地域会員大手の本部会員化の活動状況の確認

1月

▶P.13

1月

第219回理事会 25日	①審議事項 第1号議案 新入会員に関する件 第2号議案 事務局長選任に関する件
	②報告事項 1) 2012年度事業計画 本部・部会別3/4期実績まとめと課題 2) 2012年度3/4期 収支実績まとめ 3) 自動車の機能安全規格(ISO26262)改定案の当会への影響と対応 4) 2012年度の調査研究／規格化／部品共用化推進の進捗状況と課題 5) 環境負荷物質フリー宣言早期100%化の進捗状況 6) 今後の地球温暖化ガス削減活動の進め方 7) 東京モーターショー2013『働くクルマの合同展示』について 8) 車体業界将来ビジョン策定状況 9) 地域会員大手の正会員化 進捗状況と課題 10) 最近の登録台数及び会員生産台数について 11) 当会に係る2012年度補正予算及び2013年度予算/税制改正について 12) 最近の官公庁情報 他
	発表5テーマ(特種／特装／小型／バン／バスの5部会) 参加者46社98名(自動車専門誌3社4名含む) 開催場所:日本自動車会館内「くるまプラザ会議室」
	①2012年度事業計画の進捗状況の確認 ②丁番部品の車工会共通化検討結果の承認 ③トラックの将来ビジョンについて討議
	①点検整備方式見直し版の記録簿様式検討 ②点検整備の手引書見直し内容議論
	①講演「2013年版経営労働政策委員会報告の概要」 ②春季労使交渉要求内容についての情報交換
	KYB(株)岐阜工場／航空自衛隊岐阜基地を見学
	▶P.14
	▶P.15

2月

1日	特種部会／工場見学会(福岡)	(株)矢野特殊自動車の工場見学会実施(会員会社20社／39名出席)	▶P.14
8日	バン部会／技術委員会	①車工会自主基準(フェンダ)の見直し最終案の確認 ②2013年度の調査研究テーマについて検討	
13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検討・決定 ②点検整備方式見直し版記録簿様式検討	
14日	常任委員会	事業計画案の審議決定 1)取り巻く周辺環境 販売台数、生産台数、当会を取巻く状況、環境変化等 2)2012年度事業計画 本部／部会別実績まとめと課題 本部：将来ビジョン検討委員会、中央技術委員会、環境委員会、中央業務委員会 部会：特装、特種、トラック、バン、トレーラ 3)会員満足度向上活動(事務局強化) 4)2012年度決算見込みと2013年度予算概要	
	理事会メンバー見学会	東京スカイツリー視察(理事・及び監事19名参加)	
15日	バス部会／業務委員会(富山)	①日本バス協会との連携強化について検討 ②(株)エムビーエムサービスの工場見学を実施	
18日	中央技術委員会／ISO26262W/G	①種別のハザード分析及び自動車用安全度水準(ASIL)評価の実施 ②ASIL評価結果を基に業界としての相場観の検討	
19日 ～ 24日	資材部会 ／海外視察(インドネシア)	①スギティークリエーティブズ 訪問 ②いすゞアストラモーターインドネシア訪問 ③トランシジャカルタ訪問	▶P.9

20日	バス部会／技術委員会	①幼児向けバス専用車シートの安全対策について検討 ②特別支援養護学校向バスシートの試験結果まとめ ③次年度以降の調査研究テーマについて検討
22日	特装部会／技術委員会	①2012年度事業計画の進捗確認(調査研究／規格化／標準化) ②2013年度事業計画案の検討(新規の調査研究／基準化／共通化のテーマ検討)
26日	特種部会／#4合同委員会	①業計画進捗の確認/まとめ ②2012年度部会の現状と課題の確認 ③2013年度事業計画(案)の論議/策定
27日	トレーラ部会／技術委員会	①2012年度事業計画4/4期の進捗状況報告 ②工場見学開催日と開催場所について報告
28日	第4回中央技術委員会	①2012年度事業計画推進状況の確認 ・法規対応、基準化／標準化、部会調査研究、会員の技術力アップ支援 ②2013年度事業計画(案)の検討 ・JABIA規格、新規部会調査研究項目、技術的緩和項目等の提案
	小型部会工場見学会 (福岡)	①TOTO(株)の工場見学 ②株戸畠ターレット工作所を工場見学

▶P.16

会員情報

■ 入会

正会員 (有)相沢自動車ボデー工場 代表取締役 相澤 敏広
〒870-0901 大分市西新地1-6-4 電話 : 097-558-3748 FAX : 097-556-1494
主要製品 平ボデー、バン 所属部会 トラック部会

(株)オーティース 代表取締役 岡本 理弘

〒612-8284 京都市伏見区横太路畔ノ内32-1 電話 : 075-611-0190 FAX : 075-611-0190
主要製品 ウィング、バン、平ボデー 所属部会 トラック部会

共栄車体工業(株) 代表取締役社長 時枝 悅郎

〒841-0202 佐賀県三養基郡基山町大字長野308-5 電話 : 0942-92-5860 FAX : 0942-92-5871
主要製品 バス車体 所属部会 特種部会

(株)メイダイ 代表取締役社長 小幡 銀伸

〒470-0335 愛知県豊田市青木町1-16 電話 : 0565-45-4832 FAX : 0565-45-4847
主要製品 ワンタッチ幌、アルミウィング、平ボデー、その他各種ボデー 所属部会 トラック部会

準会員 アイモバイル(株) 代表取締役社長 加藤 充

〒150-0021 東京都渋谷区恵比寿西1-26-7 電話 : 03-5456-8520 FAX : 03-5456-8541
主要製品 安全運転補助装置、フリートマネジメントシステム機器、車間距離警報装置
所属部会 資材部会

桜井(株) 代表取締役社長 佐々木 謙二

〒110-0008 東京都台東区池之端1-2-18 電話 : 03-3827-4500 FAX : 03-3827-4321
主要製品 粘着フィルム、クリーンペーパー、設計製図関連商品等 所属部会 資材部会

■ 代表者変更

正会員 ヤシカ車体(株) 代表取締役 星 浩由
菱相自動車工業(株) 代表取締役 高場 常喜

オラフォルリフレクティブソリューションズ(株) 代表取締役 ティモシ・ペドロッティー

■ 退会

正会員 富士重工業(株) 12月28日付
準会員 大王工業(株) 2月28日付



秋元 徹郎 代表取締役



DATA

■本社
〒742-0023
山口県柳井市南浜4丁目3番地7
TEL 0820-23-3800(代)
FAX 0820-23-3801
URL:
<http://www.oshimajiko.co.jp>
■資本金 9,000万円
■従業員 23名
■事業所規模(本社・第二工場)
敷地 約 4,000m²
工場 約 2,000m²
■車体工業会加入
1996年(トラック部会)



オオシマ自工(株)

他社が手がけてないアイデアを製品にして世に送り出す研究開発型企業

2012年12月に民間用に開業したばかりの岩国空港を降り、右に山陽本線、左に瀬戸内海に浮かぶ島々を眺めながら国道を走る。波のおだやかな海に囲まれた山口県柳井市にオオシマ自工(株)はある。

取材／車体工業会事務局次長 瓜谷 優一

特徴・沿革

経営者である秋元社長は隣接する大島貨物(株)で貨物トラックのドライバーとして働いてた経験を持ち、常にユーザーの視点・立場からアイデアを生み出し、他社では作れないオリジナリティ溢れる製品を作り続けている。

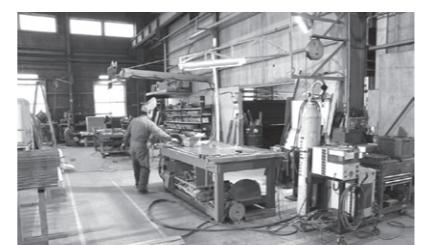
運送業に従事していた時から、どうすればもっと効率よく楽に多くの積荷を運ぶことができるのかを考え、電動式ホロウイング車を開発した。大島貨物(株)で採用したところ、好評であったので、1984年にオオシマ自工(株)を設立し、本格的に架装メーカーとしての研究開発を始めた。

続いて天井昇降式のリフトウイング車を開発した。積載時に高さを確保できるので、九州の家具メーカーに好評で、ヒット商品となった。

秋元社長のアイデアはユーザー目線で発想するために、その実現の困難さに技術者は嫌がることが多い。製品にして世に送り出すことがで

きるのは、藤谷専務をトップとした技術陣の熱意と努力の賜物であるといえよう。彼ら研究開発型企業が作る製品群は、他社には簡単に真似できないものばかりである。

オオシマ自工(株)は来年創業30周年を迎える。人間に例えると経験を積み、働き盛りになる世代だ。これからも、複雑化・多様化するニーズに独自の発想と開発力で新たな提案をし続けていくことであろう。



● 製品

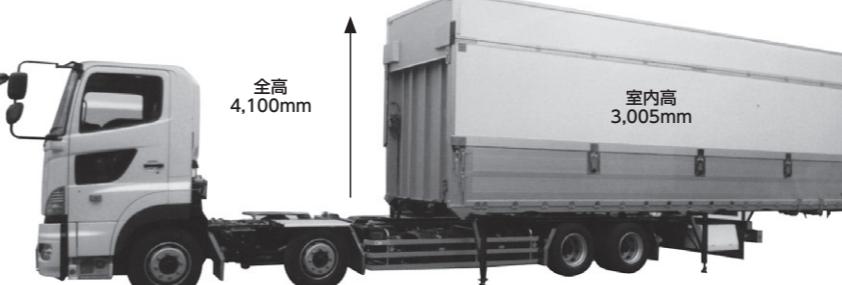
ー 御社の製品などについて

秋元社長 当社ではお客様と共に調査研究を重ねて作りあげる自社開発商品が多数を占めております。

まだ他社が手がけていない分野での高品質なモノづくりと技術開発を得意としております。研究開発を行っていく中で、電動式ウイング、拡幅機構装置、自動階段など、様々な特許も取得しております。



改良を続ける電動式リフトウイング



全高4,100mm、室内高3,005mmを確保する脱着ボディー架装。
エアサスを利用して自力脱着できる。

ー 代表的な製品は?

物流向けでは、室内高を大きく確保できる「電動式リフトウイング車」や「脱着式ボディー」、積載時に全開となる「電動式フルオープントラック」などが好評です。また移動店舗の開発も手がけており、特許である拡幅機構を利用した移動スーパーなど、社会に貢献していくことを目標としています。



同じく拡幅式の移動店舗の車内の様子。
驚くほど広い買い物空間を実現して、高齢者の多い集落などで活躍している。

● 人

ー 御社の特徴は?

多能工な技術者と熱意ある社員。平均年齢も30代半ばで、比較的若い世代が中心です。



ー 次世代への教育について

弊社では約7年前より工場改善に取り組んでおり、外部講師としてトヨタ自動車㈱のOBの方に依頼し、社員教育に取り組んでおります。閉鎖的な環境になりがちな工場内において、経験豊富な外部のプロフェッショナルの考え方や作業方法に触れさせることで、意識改革及び品質や生産性の向上に役立てております。



カメラで衝突を防ぐ

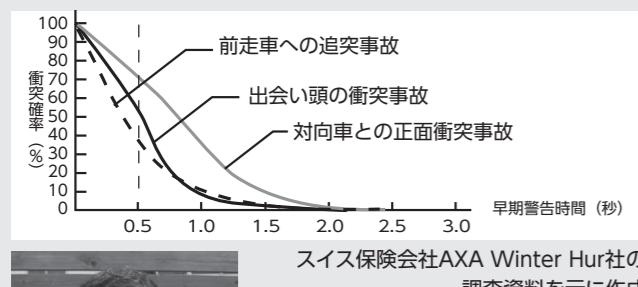
アイモバイル(株)は、オランダに本社を構えイスラエルにてR&Dの拠点があるMobileye社が開発した衝突防止補助システム「Mobileye C2-270」を取り扱っている。ここ数年で多くの自動車メーカーが「衝突防止補助システム」の採用を進めているが、新車に限られているのがほとんどだ。「Mobileye C2-270」は現在使用している車に後付けで取り付けることができる。小型の単眼カメラ1台で撮影された映像は高性能の専用チップで解析され、瞬時に状況を判断しドライバーに警告を送る。後付けであるため、自動ブレーキ機能はないが、その他守備範囲は、「前方車間距離」「歩行者衝突」「車線逸脱」「前方車両衝突」「低速時前方車両衝突」と幅広い。

■主な衝突防止システム方式の比較

方式	単眼カメラ	ステレオカメラ	レーダー
形状認識	可能	可能	不可能
認識方法や対象	形を認識(車線、自動車、歩行者、自転車、標識、ヘッドライト、テールライト、文字など、カメラ視野に入る物体全てが対象)	反射波を測定(レーダーを反射する物体に反応)	
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ○構造が簡単 ○小型、低成本 ○後付け製品が可能 ○広い視野角 ○高い角度分解能 	<ul style="list-style-type: none"> ○構造が複雑 ○2個のカメラ間の校正が必要 ○広い視野角 ○高い角度分解能 	<ul style="list-style-type: none"> ○距離・速度に高い精度 ○より遠距離まで検出可能 ○夜間や悪天候でも利用できる ○高いコスト ○狭い視野角 ○低い角度分解能

効果が実証されている欧州では保険料も割引に

欧州の保険会社の調査では事故発生の0.5秒前の警告で事故の確率を35%に、2秒前ではほぼ0%にまで減らすことができると実証されている。そのため衝突防止補助シス



加藤 充

代表取締役
2012年アイモバイル(株)を設立。
年に幾度もイスラエルへ渡り、現地の最新情報を直に見ている。



アイモバイル(株)

イスラエルは小国でありながら、人口に対する技術者比率が世界一であり、国民一人当たりの研究開発費も世界一という超ハイテク国家である。

テム搭載車には保険料の特別割引も実施されている。

Mobileye社の共同創設者の市橋敬男氏は、開発で特に苦労した点は歩行者の検知だったと語る。縦に長い街路樹を人と認識して警報が鳴り響く日々が続いたという。この問題もイスラエルの優秀な技術者たちとともに解決することができた。現在では海外主要メーカーへの供給を中心にMobileye社の世界市場シェアは60%を超える。

同等の機能を持つ後付け型の「Mobileye C2-270」は取り付け工賃込みで135,000円(2013年3月15日現在)のリーズナブルな価格で日本でも好評だ。特に“今使っている車両につけられる”点がユーザーに喜ばれているといふ。

取り付けには車種ごとに異なる設定などの作業が必要になり、専門の知識のある人間が適切な取付位置と設定を行わないと、正しく機能しない。日本国内での取付け位置はワイヤーによって荒天時も視認性を確保でき、法規上バックミラーで視界を妨げられている箇所にしか付けられない。しかもイスラエルのお国柄なのか、製品の仕様変更の報告がない場合もあるなど、日本車に対してのサービスの情報量が乏しい。アイモバイル(株)は日本国内で地道にデータベースを作り上げ、ほぼあらゆる車種に取り付けられるようになった。今後もアフターサービスの拡充と効率のアップに取り組んでいく。



CPUと一体型のカメラ。直窓の悪環境の中で機能するタフな心臓部。



直径5cmほどの表示器がドライバーに、カメラ部からのビープ音とともに、シンプルなアイコンで警告を発する。

アイモバイル(株) 代表取締役 加藤 充
中東の小国イスラエルへ通い続けて20年。その優れたハイテク技術を日本国内に紹介していきます。
【本社】 〒150-0021 東京都渋谷区恵比寿西1丁目26番地7
Tel:03-5456-8520(代) <http://www.imobile.bz/>

私たち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。

バスシート関係のECE対応についてのお知らせ

ECE法規のバス関係では保安基準にて以下に関し2012年7月1日より適用となりました。詳細については保安基準、ECE規格、検査事務規程をご参照下さい。ECE規格については国交省ホームページの「自動車」→「国際化推進」(画面左下)をご参照下さい。

なお、緊急自動車、特別支援学校向けは適用前と同等基準となっています。

R14:シートベルトアンカレッジ

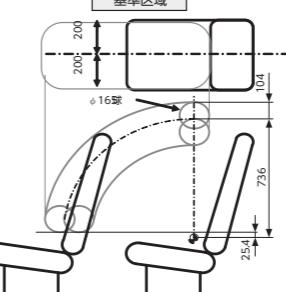
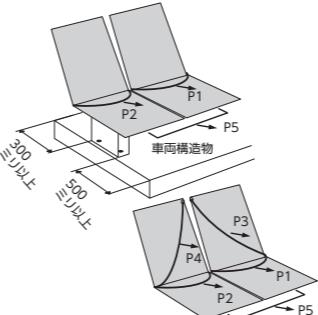
3点ベルト装備が原則。但し、以下の緩和要件を満足すれば後部席は2点ベルトでも良い。

<緩和要件>

着座席の基準区域内にシートや車両の装備品がない。着座席の前にR80付録1、3.5(拘束試験)に適合する座席又はその他の車両部品があること。もしくは付録6に定めるエネルギー吸収要件に適合していること。

	M3,N3	
	2点ベルト	3点ベルト
P1	740±20daN	450±20daN
P2	740±20daN	450±20daN
P3	—	450±20daN
P4	—	450±20daN
P5	シート質量×6.6倍	

M3:定員10人以上でGVW5t以上



R16:シートベルト

2点ベルト、3点ベルト共にシングル感知は不可となり、多重感知ベルト(引き出し速度と車体の加速度・傾き)が義務付け。巻き取り機構がない固定ベルトは保安基準で適用除外となっている座席のみ(補助席など)使用可。審査事務規程にてJIS認可ベルトなども使用可とされている。

R18:シート(大型車)

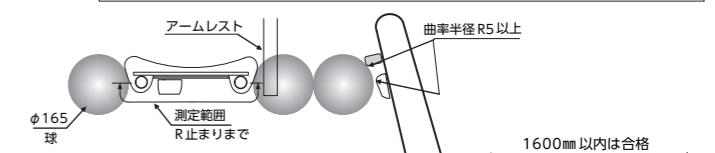
1. 試験方法…動的試験(拘束状態及び無拘束状態)もしくは静的試験にて確認する。

2. 適用外シート…後ろに前向き座席が無い(乗員が衝突する可能性がない)シート。

3. 代表要件

- ・車両認可制であるため、車両構造に座席を付けての試験が必要。
- ・試験後、シート又はアクセサリーに人体の傷害の原因となる可能性のある破壊、尖った端部や角部がないこと。
- ・シートは少なくとも1mの基準高さ(マネキンの踵の接触点を通る平面からシートの上端まで)が必要。
- ・シートの背面の部品又はアクセサリーはφ165球が接するものは曲率半径R5以上とする。
- ・ショアA硬度50未満のもので覆われたものは基材に適用。

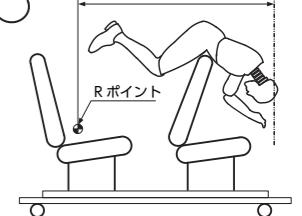
試験で取付たアクセサリの状態でのみ認可され、位置変更や追加は再認可試験が必要。
テーブルは格納状態。他のアクセサリーは使用状態。
アームレスト、折りたたんだ補助席も対象。



動的試験 Dynamic Test

静的試験の記載は省略

マネキンの胴体と頭部のいかなる部分の前方向運動が補助シートのRポイントから1600mm前に位置する横垂直面を超えてなければ合格。



テスト1:補助シートのマネキンは無拘束(ベルトレス)状態



テスト2:補助シートのマネキンは拘束(ベルト装着)状態

補助シートが3点ベルト付きシートであっても前にシートがあれば無拘束試験が必要。

天龍工業(株)

代表取締役社長 福西 誠 (資材部会内装分科会長)
【本社】 〒939-2757 富山県富山市婦中町道場1-3
Tel:076-466-3111 <http://www.tenryu-kogyo.co.jp/>

そこが
知りたい

第16回

参加型モータースポーツとは?

モータースポーツと言ってもたいへん幅広く、大きくは2輪車と4輪車に分けられ、4輪車も4WD車オフロード競技からラリー、サーキットコースでのジムカーナや世界最高峰のレースであるF1まで、さまざまな種類がある。更に、見るスポーツと参加するスポーツにも分類されるが、一般的には費用の面から見ることが多いのではないかと思う。

今回は、手軽な費用で参加出来る「参加型スポーツ」として「TRDラリーチャレンジ」があると聞き、その内容を調べた。若者のクルマ離れに伴い、モータースポーツ界も低迷が進んでいるが、この様な手軽なイベントを通してクルマファン、モータースポーツファンの増加を期待したい。

Q1

日本での4輪モータースポーツの種類は?

4輪モータースポーツには、大きく分け、レース、ラリー、ジムカーナ、ダートトライアル、レーシングカート5つの種類に分かれ、それぞれに入門クラス～全日本選手権クラスまで各種のレベルがある。今回紹介する「TRDラリーチャレンジ」はラリーとダートトライアルや、ジムカーナをミックスした誰でも参加出来る入門イベントである。

	概要	日本での例	走行場所
レース	サーキット場で、比較的長距離走行での順位を競う	日本ではフォーミュラニッポンやスーパーGT(GT500等)を筆頭に各レベルにあった競技が多数あり。入門用としては単一車両でのワンメイクレースやフォーミュラチャレンジ等	サーキット場
ラリー	公道(未舗装コースおよび一般道路、一部は閉鎖道路)をナビ付き車両でタイム(日本では指定速度との差)を競う	全日本ラリー選手権を筆頭に各レベルの競技あり	公道 他
ダートトライアル	未舗装の閉鎖コースを利用し、タイムを競う	全日本ダートトライアル選手権を筆頭に各レベル(改造範囲等)の競技あり	ダート場
ジムカーナ	主にサーキット場や駐車場を利用し、パイルонで設定したコースのタイムを競う	全日本ジムカーナ選手権を筆頭に各レベル(改造範囲等)の競技あり	サーキット場など
レーシングカート	レーシングカートで、順位を競う。運転免許が不要で子供でも参加可能	全日本カート選手権を筆頭に各レベル(排気量差等)の競技あり	レーシングカート場

Q2

参加型モータースポーツ「TRD-ラリーチャレンジ」の狙いと概要は?

入門者からベテランまで手軽に参加し楽しめるラリーとして年5回開催中。参加者にイベントを存分に楽しんでいただくことを目的に開催地を厳選し、「観光地」や「お祭りとのコラボ」等、より地域との連携を強化して、一体感のあるイベントとしている。

車両は安全面を最優先とし、ロールケージ、4点ベルト、消火器等の安全装備を条件としている。イコールコンディションにも留意し、サスペンション、タイヤなどの改造範囲も指定部品に制限されている。

エンジン・ミッション・デフ等、駆動系の主要部品の変更は一切出来ない。

WRCの競技スタイルを採用しつつ、スペシャルステージ(SS)にダートトライアル及びジムカーナなどを盛り込み、誰もが参加出来るモータースポーツを目指している。

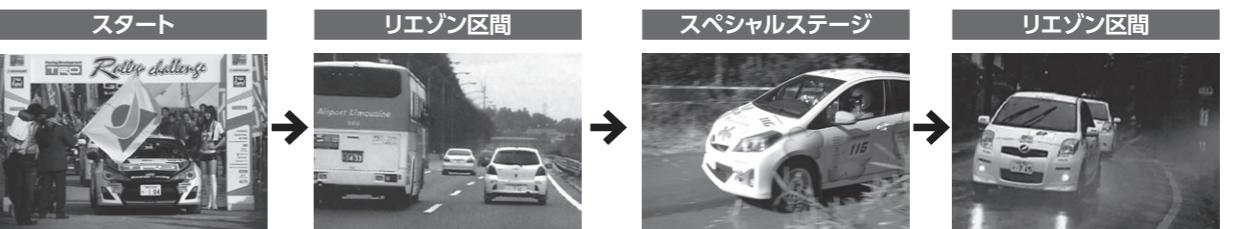


※WRC=World Rally Championship (世界ラリー選手権)

Q3

ラリーの構成は?

リエゾン区間は、移動も目的とした走行に当たられる区間。
スペシャルステージはタイムトライアル。あるコース上において個別に速さを競う。



配布されたロードブックを参考に、リエゾン区間を経て、タイムを競うスペシャルステージに移動開始。

一般道路を交通法規に則って、スペシャルステージのスタート地点まで移動する。



タイムトライアル。林道やクローズドされたコース等々。



一般道路を交通法規に則って、ゴール地点まで移動する。



ゴール地点では順位上位選手にシャンパンファイトのオプションも。表彰式では参加者同士の健闘をお互い讃え合う。

Q4

参戦へのステップは?

JAF(日本自動車連盟)入会

競技ライセンスを取得する(国内B級)。
2時間程度の座学で取得が可能。

車両を購入。改造範囲規定に従って、ラリー車に仕立てる。
装備品を搭載すれば準備完了。

ドライバーを操るパートナー(コ・ドライバー)を探す。
ラリー競技の進行には、常にコンビネーションが要求されます。
気の合う友人や一緒に始めようとする仲間が居れば心強い。

レーシングドライバーに変身。ヘルメット、グローブ、
レーシングスーツ等を「JAF国内競技車両規則第4編付則」に従って準備する。

エントリー(参加)申請を行う。事務局から書類を取り寄せ、
必要事項を記入。参加費を添えて申請を行う。

エントリーが受付されると事務局から「参加受理書」が届く。
集合場所や時間等が記入されているので確認すること。
当日は時間に余裕を持って移動し、前日は入念な準備作業を!!

Q5

他の国や日本他社での例は?

参加型モータースポーツの例としては、全国のサーキットで開催される国内外自動車メーカーの同一車種で競いあうワンメイクレースや、JAF公認クラブ主催のジムカーナ大会などもある。



④ 認定部品、指定部品の装着

認定部品: 使用が認められている部品

指定部品: 装着が義務付けられている部品

⑤ コントロールタイヤ

銘柄、サイズ、コンパウンドの指定。

Member's Essay

COFFEE BREAK

新潟の冬の風物詩

(株)ミクニ 荒木 里沙

毎年冬になると必ず訪れる場所があります。

それは私の生まれ育った故郷、新潟県にある「瓢湖(ひょうこ)」という人造湖です。そこで白鳥を見ることが恒例行事となっています。

越冬のために何千キロも遠く離れたシベリアから飛来する白鳥の姿は新潟の冬の風物詩となっています。

周知のとおり新潟県は積雪の多い雪国です。あたり一面真っ白な雪景色の中に舞う白鳥の姿は息をのむ美しさです。餌を求める白鳥が群がっている光景は新潟県では珍しくありませんが、私はそれを見て故郷に帰ってきたという安堵感と、今年も冬が来たという季節感を味わっています。

瓢湖とは新潟県阿賀野市水原(すいばら)地区にあり、「水原のハクチョウ渡来地」として有名です。毎年10月頃から3月頃にかけて約6,000羽のオオハクチョウやコハクチョウが飛来します。そして3月中旬頃から春の訪れとともにシベリアへ帰っていきます。

瓢湖では白鳥以外にも31科100種類の鳥類が生息しており、特にオナガガモやホシハジロなどのカモ類も数多く



新潟県にある「瓢湖(ひょうこ)」と筆者

飛来します。その数多くいる鳥たちの中で一際目立つ白さで存在感を放つ白鳥を目にすることができる瓢湖は情緒あふれる素敵なお場所です。

白鳥やカモには餌をあげることもでき、老若男女楽しむことができます。人間が近寄ると餌をくれるとわかるようで、鳴きながら近づいてきます。本来白鳥は大変警戒心が強いのですが、一度安全だと知った場合は親しみやすくなるようです。

寒い季節の楽しみ方は人それぞれですが、冬の使者、白鳥にぜひ会いに行ってみてはいかがでしょうか。



餌を求める白鳥やカモ

高齢者ダイバーの告白!!

(株)シンセイ 星 清久

あれは何歳の頃だったろう…、確か50歳になる何年前、それまでは山登りやゴルフをしたり、釣りをしたり(どれも素人の域を脱せず)していたが、老後の遊びとして、もっと楽で長続きして感動できる遊びがないかと思い巡らしていたとき、テレビ画面に海中散歩での黄と黒模様のツノダシ、白と赤が良く似合うクマノミや暗い洞窟に岩の間から射し込む日光、何本かの線が波と一緒に動く美しさ! 「よし、これだ! ダイビング免許を取ろう!」

正月明けの日曜日、申込みに行き、1月中旬、体験ダイビング場所は伊豆の海。男女合せてグループ5名、インストラクター1名。

初体験の海、1~2m 海の中で様々な生き物と出会う
潜水したが、前のダイバーのフィンで砂が舞い上がり視界1mくらいしかなく、すぐに浜辺に舞い戻る有様でした。

何はともあれ、2日間で初級は合格でした。
免許がとれた以上、早くダイブしたく、ダイビングショップのツアーに参加して3月の八丈島に行き、ボートから海上にザブーンと勇気を出して潜水。

インストラクターと一緒に耳抜きしながらロープをつたわり5m下の岩場に着いたまでは良かったが、今度はあまりにも寒く、歯がガクガクして震えが止まらず船に舞い戻



る始末。そして、海面から重いタンクを担ぎながら梯子を上る辛さ、本当は楽に長続きして老後の楽しみに選んだはずの遊びだったはずが…。なんだこれはと反省いっぱいでした。

それから夏休み、ダイビングショップからパラオダイビングの誘いがあり、若い女性が多いですよ! の一言に鼻の下を長くして参加。

イザツ!、八丈島と同じ様に勇気を出して海にザブーン!
なんだ? この海水温の暖かさは!? また夜は夜で皆でワイワイガヤガヤ、乾杯と午前様とこの時の楽しさが病み付きました。

夕方から夜の食事まで結構時間があるので、ビール片手に好きな釣りをして夜の食卓を飾ることも出来るので、喜びも2倍になるときもあります。

その後、インドネシア、フィリピン、沖縄、宮古、フィジー、小笠原と温かいところばかり、今日まで続けることができました。

ダイバーの成人式とも言われる100本も過ぎ、今年は200本目のお祝いが出来るかもしれません。やはりチャレンジして正解かな!?



ダイビングを満喫する筆者

運動不足解消

(株)中北車体工作所 高島 利加子

私は幼いころから運動が苦手で、スポーツに勤しむという経験がありませんでした。

そんな私が、体型の変化に何か始めなければと思い、4年ほど前から始めたのがジョギングです。

当時、通っていたヨガ教室の先生がマラソン大会に参加するということをお聞きして、私も走ってみようと思って始めたのがきっかけです。早速シューズを購入して、仕事帰りに公共の体育館の周囲を走り始めました。

走る筋肉が全くなかった当時は、息が続かず15分で走るのをやめました。そんな日が続きましたが、がんばり過ぎないことを目標に、ゆっくりと続けて距離と走る時間を



外の景色を見ながら走るのが好き

増やし、15分が20分、20分が30分となったころに、マラソン大会に出てみようという気持ちになりました。

走る以前は、走ることは苦しく辛いようなイメージがあり、実際に走り始めは体や呼吸が慣れるまでは苦しさは感じますが、走りなれてくると苦しさがなくなり、とても楽に、楽しくなりました。そして走り終えた後は、すっきりして気持ちがいいのです! こんな気持ちを体感することが出来て本当に嬉しいと思いました。



初めてのマラソン大会

初めてのマラソン大会走ることが楽しい、続けようと思うようになりました。

10キロ完走の後は、体も筋力がついて持久力も増えていましたので、16キロ、ハーフと挑戦して、また完走できた達成感がどんどん後押ししていき、ついにフルマラソンを完走することができました。

初めてフルマラソンをゴールしたときはとても嬉しくて、思わず声を出して喜びました。あのときの気持ちちは忘れません。



フルマラソンを完走

ダイエットの目的ではじめたジョギングから、

フルマラソンを完走することになるなんて、自分の変化に自分が一番驚いています。

もちろんこれは自分一人でできたことではなく、走るきっかけを作ってくれたヨガの先生や、マラソン大会に参加して出会ったマラソン仲間の皆さんからのアドバイスと応援があったからこそ、完走することができました。

この出会いに感謝し、これからも走ることを続けていくうと思います。



我が社の元気人

自分が手がけた車が
発売された瞬間が
すごく嬉しいです!

自分で設計した物が
形になるのは
感慨深いです。

司工業(株)
設計部
ひらの ひろあき
平野 博晃さん



Q1 どんなお仕事ですか。

新車のカラー・デザインを担当しています。具体的には主にコンパクト車のエクステリア及びインテリアのカラー・コーディネートです。

Q2 仕事で楽しいときは

新車の企画から発売まで関わることができる仕事なので、自分で考え提案したものが、絵からモノへと具現化されていく過程を見れることがとても楽しいです。自分が手がけた車が発売された瞬間はすごく嬉しく、街で走っている姿を見かけると、つい、どのようなお客様が乗っていらっしゃるか確認してしまいます。

Q3 仕事でつらいこと

カラーデザイン業務は、クリエイティブな業務だけではありません。後工程への指示業務も半数を占め、ミス無く正確に指示や伝達を行うことの難しさを痛感しています。

Q4 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は?

記者発表の場に同席させてもらったこと。クルマが発表された瞬間のフラッシュの数、初めて会場で流れたCM…思わず涙が出てきてしまい、とても貴重で忘れられない経験になりました。

Q5 御社のPRをしてください!

昨年7月に、関東自動車工業(株)、セントラル自動車(株)、トヨタ自動車東北(株)が統合し、発足した会社です。

東北を基盤に、世界一の競争力をもつ魅力あるコンパクト車を皆様にお届けします。

DATA FLASH

2012年4月～2013年1月 会員生産状況概要

① 合計

・4月～1月の累計台数は対前年比12%増、「10年比較で4.4%増」('08年比較では17%減まで回復)

・量産車はエコカー補助金効果、非量産車は復興需要で好調

② 非量産車合計

・4～1月の累計台数は対前年比24%増、「10年比較でも34%増」、「08年比較では4%減

・一昨年の7月以降、19か月連続の前年超えが継続

・但し、直近の3か月をみると伸び代は減速

③ 特装車

・4～1月の累計台数は、対前年比42%増、対「10年比でも62%増」と好調

・直近でも復興関連車種(ダンプ車、ミキサ車等)が堅調に増加している。

④ 特種車

・4～1月の累計台数は、対前年比0.0%、対「10年比では40%増」(共に警察用車両が増加)

・直近では官公需予算の関係での振れ幅が大(主要因は警察用車両の増減)

⑤ 平ボデートラック(除くシャシメーカー標準車)

・4～1月の累計台数は、復興需要と補助金のため対前年比29%増

・バン/トラック比率でトラック比率が増加中、特に多目的に使用できる「普通型あり(特にクレーン付)」が増加

⑥ バン

・4～1月の累計台数は、対前年比で19%増、冷凍・保冷車は食品輸送が多く、比較的景気影響は少ない。

・直近は補助金終了以降、急減速しているが、12月は暦年終了月の販売強化の関係で増加

⑦ トレーラ

・4～1月の累計台数は、対前年比で9.1%減(復興関連需要が一段落。但し対10年比では増加)

・直近では構成比の大きいコンテナタイプが景気低迷により、減少気味

⑧ 大中型バス

・4～1月の累計台数は、前年比23%増('10年度比は3.9%減)

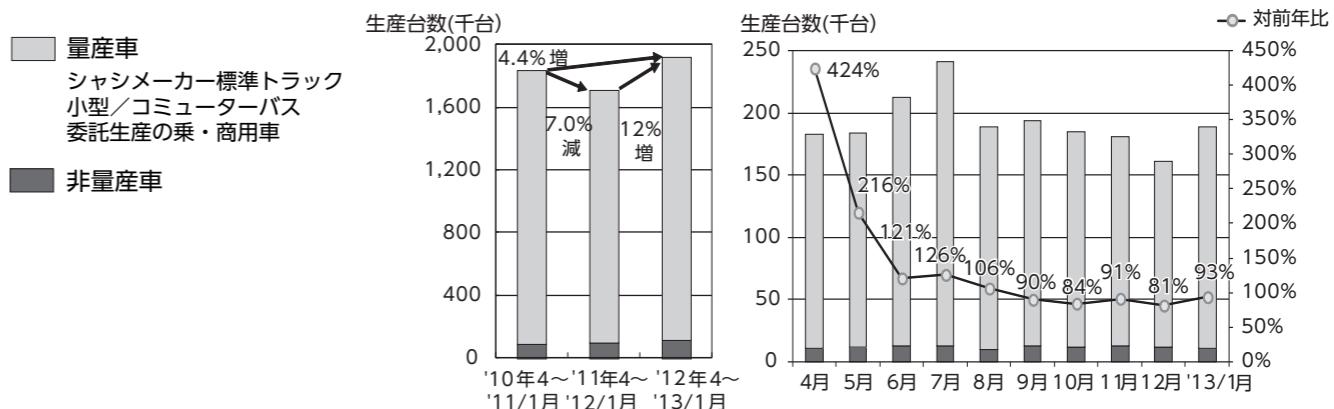
・6月以降の前年同月比は、座席法規規制前の特需の反動/及びエコカー補助金の終了で減少

⑨ 小型車(小型部会員の委託生産の乗・商用車)

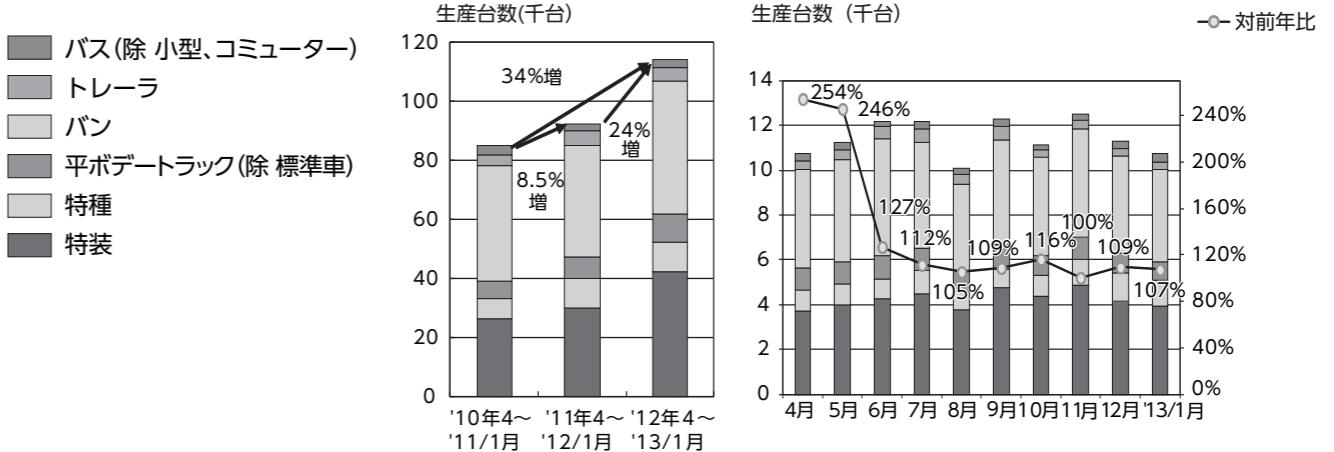
・4月～1月の累計台数は前年比12%増。対「10年比3.2%増」となっている。

・最近の5か月は、軽の生産移管、海外への生産移管、国内全需の低迷等から減傾向

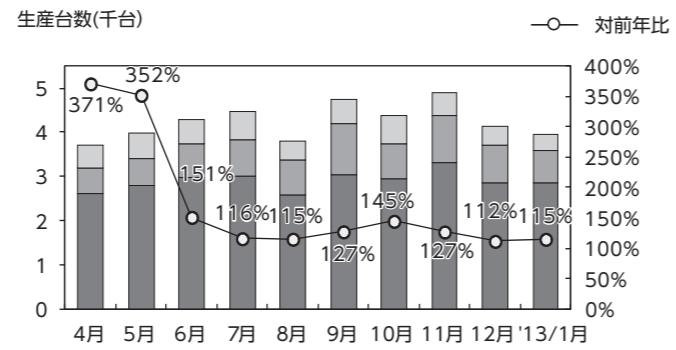
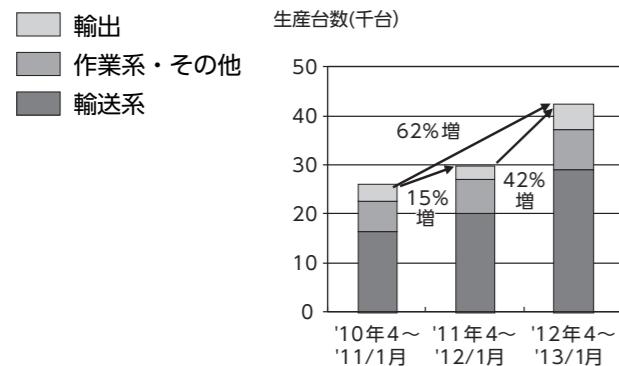
合計(非量産車+量産車)



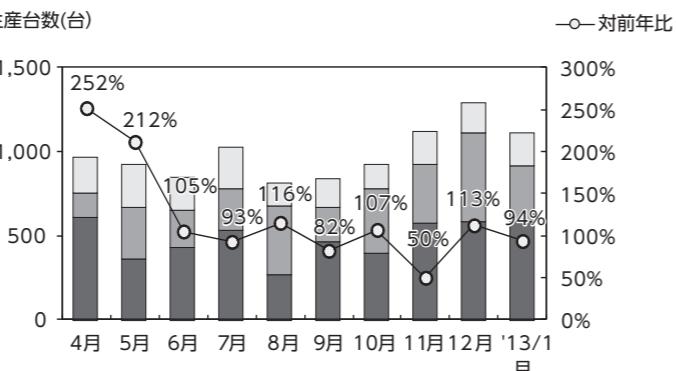
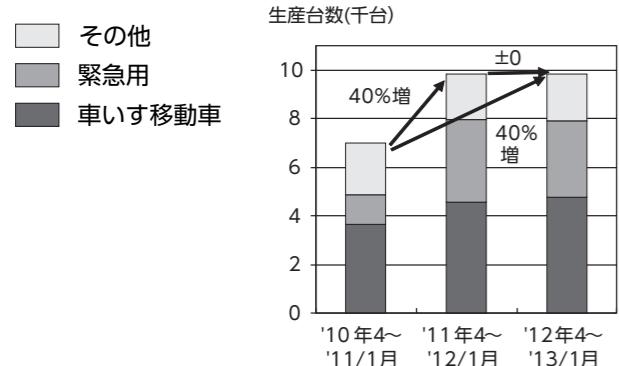
非量産車合計



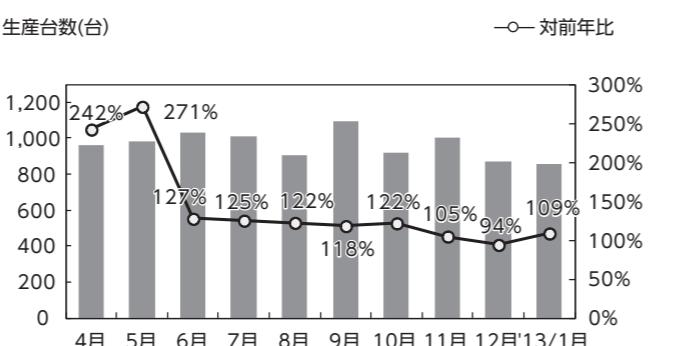
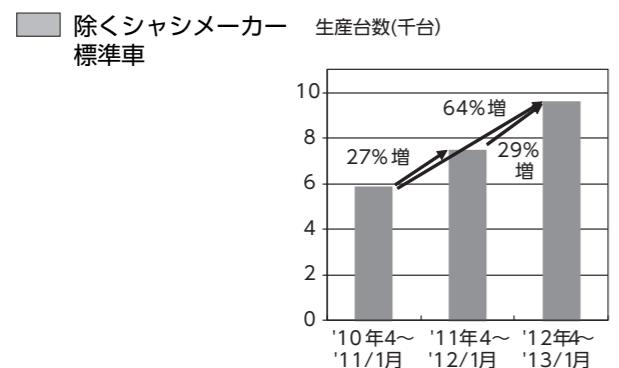
特装車



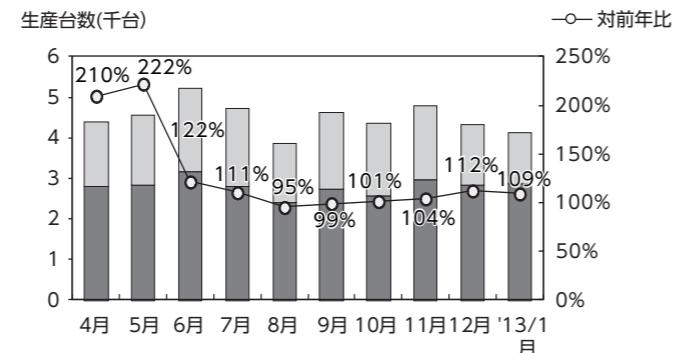
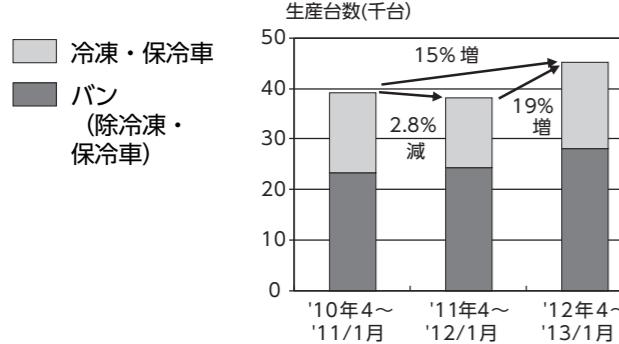
特種車



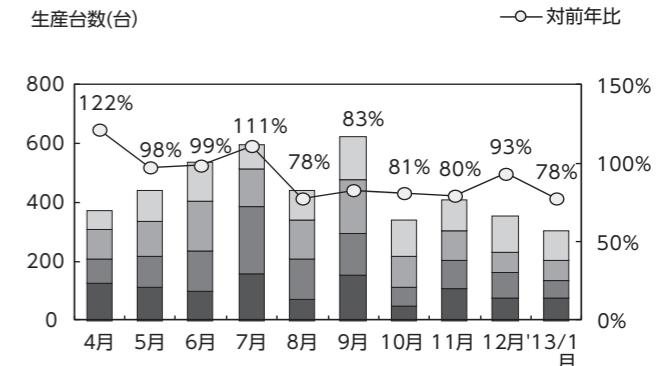
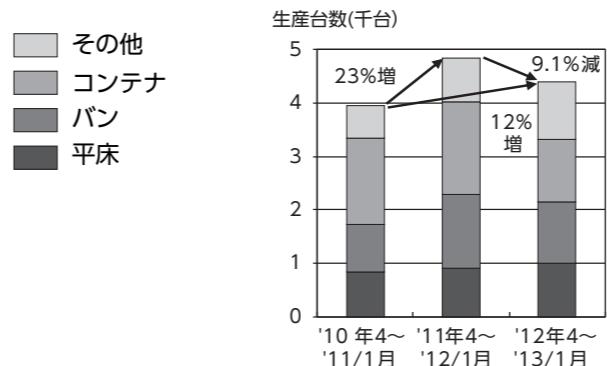
平ボデートラック



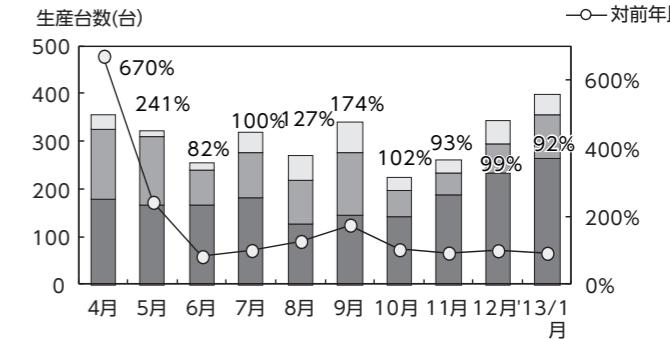
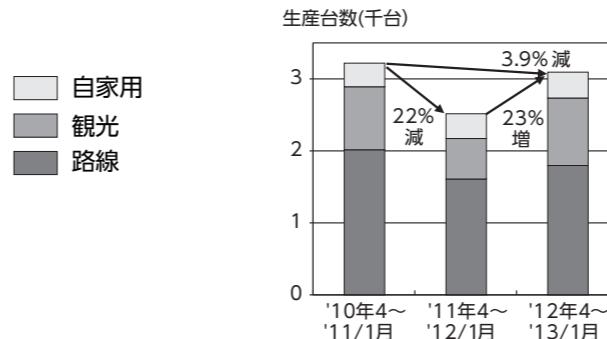
バン



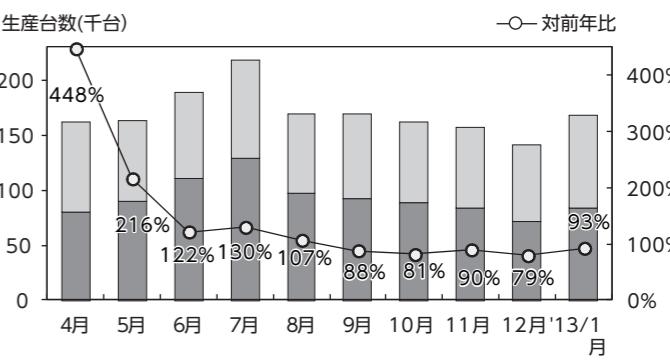
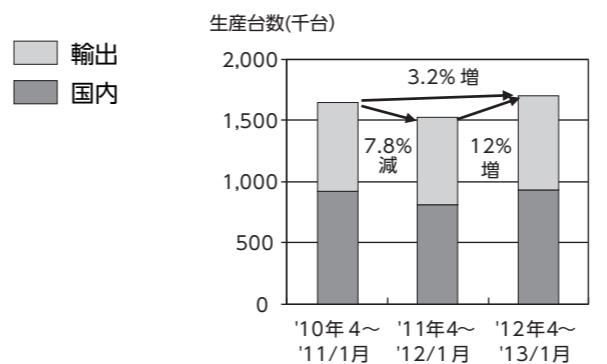
ト レ ー ラ



大 中 型 バ ス



小 型 車 (委託生産の乗・商用車)



車体工業会会員生産台数の公表について

昨今の急激な景気変動にともなう業界全体の状況をいち早く社会全体へ公表するために、生産台数データを当会ホームページに公開しておりますので、下記サイトをご覧下さい。

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

よりある業界 お問い合わせ サイトマップ フィードバック English

日本自動車工業会会員生産台数公表

HOME 車体工業会とは 会員について 活動内容 開拓への取り組み 書類 ユーザーの皆様へ リンク

資料 生産台数情報

毎月丁寧に各会員の生産台数を公表します。
機密は保護または会員専用で事務機関の機密が可能です。

2011年度 生産台数公表についての説明(PDF)
当会における車両分類についての説明(PDF)
当会における車両の大きさ分類(PDF)

会員登録して下さい
車両登録して下さい

車両登録について
車両登録で登録する会員登録の登録基準を満足した会員登録を行って下さい。
登録済みの会員登録については、以下の手順を参照して下さい。

会員登録登録手順(PDF)
会員登録登録手順(PDF)
会員登録登録手順(PDF)
会員登録登録手順(PDF)
会員登録登録手順(PDF)
会員登録登録手順(PDF)
会員登録登録手順(PDF)
会員登録登録手順(PDF)
会員登録登録手順(PDF)

NEDC標準燃費試験結果(PDF)
NEDC標準燃費試験結果(PDF)



表紙写真について 天蓋付ダンプ 極東開発工業(株)

一般的な深煽りダンプトラックに油圧で270°開閉する天蓋(てんがい)を装着した「天蓋付ダンプ」です。

土砂運搬用ダンプに使われているシートを使った自動シートに比べ密閉性を高め、積載物の飛散防止、雨水等の浸入を防ぎます。

東北の震災瓦礫運搬でも土砂ダンプと共に活躍しています。



編集後記

今号のニュース特集にも掲載した資材部会のインドネシア視察に同行しジャカルタを訪問した。9年前に業務出張したことがあったが、その時とはまるで違うイメージ。鎧だけの古いクルマや物乞いの浮浪者は姿を消し、最新の日本車が目立ち、訪問先で受けた説明グラフは右肩上がりのグラフばかり。賃金アップが毎年2、3割、昼夜を問わず大混雑の道路やオートバイ通勤者の大集団と、まさにかっての日本の高度成長期の様な活気に満ち溢れた国に感じた。しかし今後は環境対応が大きな問題になりそうであり、健全な発展には単なる経済支援だけでなく、日本の進んだ環境対策技術支援の必要性を強く感じた。

日本でも政権が代わって3か月。右肩上がりの変化が次から次へと連鎖反応的に起きており久々に活気が戻りつつある。当会の来年度事業計画を作成中だが、前提条件が毎月上方修正するようなうれしい悲鳴。この勢いを止めないために「不毛な政局争い」や「マスコミのアラ探し攻撃」から脱皮して欲しいものである。(橋本)

通常総会のご案内

- 日 時 2013年5月24日(金)
15:30~
- 場 所 グランドプリンスホテル高輪
「プリンスルーム」
- 議 題 2012年度事業報告と
2013年度事業計画案の承認
2012年度決算と
2013年度予算案の承認
2013年度役員選任 等
- 懇親会 17:00~18:30
「クラウンルーム」

この会報「車体NEWS」は、主として自動車車体にかか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。

車体NEWS SPRING 2013 春

広告掲載会社

日本フルハーフ株式会社 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

2013年3月15日発行

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

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

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

わが国では「道路運送車両の保安基準」でその取扱要件が規定されました。すでに欧米では多くの国々で取扱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ィーをP R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。今こそ安全性和P R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、再帰反射効果を備えたブ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

- 従来品に比べ、反射効果が大幅にアップしています。
- 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。
- 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。
- 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)。

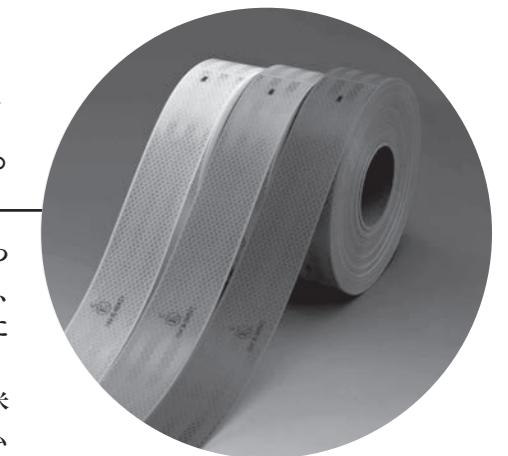
事故減少に対するコンスピキュイティ反射シートの有効性に関する研究報告

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。

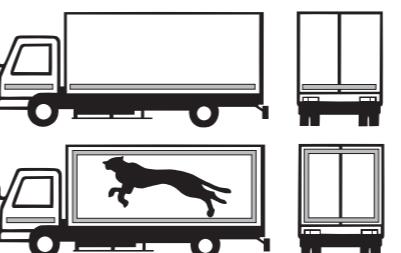
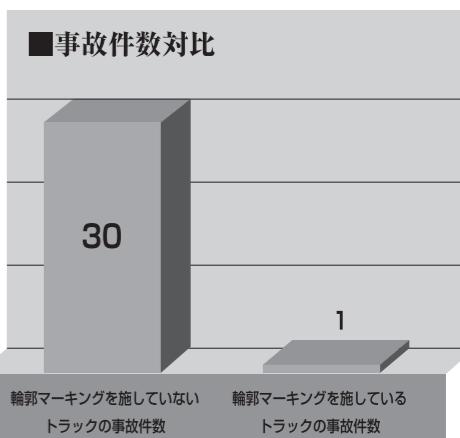


スリーエムダイヤモンドグレード™
コンスピキュイティ反射シート

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



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



◆ 住友スリーエム株式会社

交通安全システム事業部

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

3M