

車体 NEWS

SUMMER 2013 夏

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.



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。



CONTENTS

巻頭言	1	Net Work	
NEWS特集		vol.71 関東工業(株)	33
2013年度通常総会開催	4	Voice	
2013・2014年度理事・監事	7	吉村製材(株)	35
退任理事及び車体工業会功労者	8	桜井(株)	36
2013年度事業計画	10	新シリーズ 働くクルマたち	
中長期での自動車業界の構造変化と展望	19	第1回 放送通信用車両とは	37
NEWS FLASH		Coffee Break	39
本部だより	21	我が社の元気人	41
部会だより	23	DATA FLASH	
支部だより	25	2012年度 生産状況概要	42
官公庁だより	26	編集後記	48
月度活動状況	29		
会員情報	32		

2013年度通常総会挨拶 新しい役員を中心に会員の皆様が 一丸となって「将来ビジョン」の実現を

車体工業会の会長を務めております水嶋でございます。

本日は2013年度通常総会にあたり、会員の皆様方にはかくも多数ご出席いただきまして誠にありがとうございます。

昨年度の商用車販売や会員生産台数を振り返ってみますと、緩やかな景気回復に復興需要やエコカー補助金効果も加わって、ニケタ増が続き、ここ数年の激動の時代からみますと、比較的堅調に推移した年と思います。

普通貨物国内販売は13万5千台と、前年比で14%増加し、そのうち中大型車は6万9千台、同じく16%増加と3年連続での増加となりました。

当会会員全体の生産台数は234万台と前年比7%の増加となりました。その内9割以上は小型車の委託生産車であり、これらを除く、当会特有の非量産車は14万3千台と19%もの大幅増加となっています。車種別に見ますと特に震災復興に関係する特装車や平ボデーが高い伸びとなっています。

多くの会員の皆様から、生産対応に苦慮されているというお話を聞いておりますが、一時期の厳しい時代を思いますと、たいへんうれしい悩みとも思えます。

このような状況のもと、当会は「安全対応」、「環境対応」、「中小企業経営支援」、そして「車体工業会活動の活性化」を重点項目として取組んでまいりました。

「安全対応」の面では昨年7月からの、当会に影響の大きな法規変更の対応を推進しました。リヤバンパ法規変更は装置型式指定の取得促進とともに、少数台数車のためにJABIAプレート制度という当会特有の制度を設定することにより、会員各社の利便性が大幅に向上できたと考えております。またシート及びシートベルトに関しては法規適合品を共同開発し対応させることができました。

更に、当会の車体規格であるJABIA規格は新規に5件追加、部会毎の調査研究業務は8件、部品標準化／共通化も7件完了など着実に推進できました。

「環境対応」ではCO₂、VOC削減、産業廃棄物削減とも当会目標を達成させることができました。商用車架装物リサイクル推進の面では、協力事業者制度をはじめとする各種自主取組みが適正に運用されていることが確認でき、引き続きこの維持向上を図っていきます。また、省エネ活動や環境対応活動の会員事例発表会、環境負荷物質使用削減の説明会など、環境に関する啓発活動も充実できました。

「中小企業支援」では、活動の柱として取組みました「車体業界の将来ビジョン」をまとめることができました。これは、国内市場が縮小傾向となる中、地場の独立系中小企業の将来像として「業界連携を強めて営業利益率5%を目指す」という目標



会長 水嶋 敏夫
トヨタ車体(株)・取締役会長

を設定し、そのための達成手段をまとめたものであり、今後はこれの具現化に向け、更なる検討を進めていくことにしております。

また、厚生労働省からの業務委託を受けて進めた高齢者雇用推進事業も、2年計画の初年度として実態調査をまとめることができました。

「車体工業会活動の活性化」の面では、当会活動を技術面主体にシフトさせてきた結果、多くの部会で共同開発や規格化、共通化が進み、これらの活動を通して、会全体の活性化が図れたと考えております。

なお、正会員数も13社増加し183社となり、通常総会や会員大会、技術発表会等の当会イベントの参加者も毎年増加しており、着実に活性化が進んでいると判断しております。

以上のように、昨年は一般社団法人化の2年目として、「会員メリットに直結する事業」を優先に取り組み、いろいろと大きな成果をあげることができた年と判断しています。

さて、本年は当会の役員改選の年になっており、私は今回、会長職を辞することになりました。

この2年間の任期中は、たいへんいろいろな経験をさせていただきました。震災によるサプライチェーンの大混乱からの手探りでの復旧、その後のエコカー補助金や復興需要による大增産、最近では政権交代に伴う景気回復の動きと大きな環境変化の中、当会活動では多少なりとも成果をあげることができたと自負しております。これもひとえに会員の皆様のご支援、ご協力の賜物と深く感謝申し上げます。次第であります。

しかしながら、道半ばのことも多数ございます。その一つに、先程申し上げました「将来ビジョン」の具現化があります。社会生活に必要不可欠なこの車体業界の末長い繁栄のために、新しい役員を中心に会員の皆様が一丸となって、この実現を図っていただきますようお願い申し上げます。

本日は、誠にありがとうございます。



新会長挨拶

中長期の将来ビジョン策定を

会長 白根 武史

トヨタ自動車東日本(株)・取締役社長

皆様のご推挙により日本自動車車体工業会の会長を務めさせて頂くことになりました白根でございます。

当会は社会に不可欠なさまざまな「働くクルマ」の製造をしている会員が集まった、大変重要な団体であり、65年という諸先輩が築かれた長い歴史を持った当会の会長ということで、身が引き締まる思いでございます。

水嶋前会長におかれましては、強い指導力と先見性をもって車体工業会を牽引いただき、先程の事業報告にもありました様に多くの成果をあげられました。

深く感謝申し上げますと共に、今後とも、新たな立場でのご指導、ご支援を宜しくお願いします。

景気は回復基調との恵まれた環境下ではありますが、車体業界の現状をみますといろいろと解決すべき課題が山積しています。

先程の事業計画にもありましたように「安全」「環境」「中小企業支援」を重点に、「会員の皆様に一層お役に立つ車体工業会」「入会して良かったと言っていただける車体工業会」を目指し、取り組んでまいりたいと考えております。



日本はものづくりに秀でた文化を有しており、世界トップレベルと言っても過言ではないと思います。この「強いものづくり」を「働くクルマ」づくりに活かし、日本がグローバルに牽引すべきと考えます。

車体工業会全会員会社がレベルアップし、力を付けていかなければなりません。

難しいテーマではありますが、それを支えていくのが車体工業会の使命と考えております。

この対応のために、昨年度まとめました「車体業界の将来ビジョン」の実現を目指し、一步一步着実に改善を重ねていきたいと考えております。

副会長、部会長、支部長の方々をはじめ、会員の皆様のご支援、ご協力をいただきながら、精一杯運営していきたいと思っております。

皆様の一層のご指導、ご協力をお願い申し上げます。会長就任の挨拶とさせていただきます。

どうぞ宜しくお願いいたします。



2013年度 通常総会開催



当工業会の2013年度通常総会は、5月24日15時30分から
グランドプリンスホテル高輪において盛大に開催された。

NEWS 特集

総会の概要は次のとおりである。

◆出席者数

正会員 86社(146名)

委任状による出席 97社

準会員 42社(64名)

支部他含め全235名

◆来賓(敬称略)

官庁関係

経済産業省 製造産業局 自動車課 前田泰宏課長

国土交通省 自動車局 審査・リコール課 碓幸治課長

以上の議案について事務局より説明が行われ、審議の結果すべての議案が承認され、また、第5号議案の選任後、新任理事・監事8名の紹介があった。議事終了後、退任役員に対する感謝状の贈呈、車体工業会功労者、永年在籍会員、優良従業員に対する表彰が行われた。また、来賓を代表して経済産業省前田課長並びに国土交通省碓課長からそれぞれ祝辞をいただいた。

引き続き280名が参加し懇親会に入り、18時15分過ぎ、盛会のうちに幕を閉じた。

1. 開会

吉田事務局長が開会を宣言し、その後水嶋会長が挨拶。続いて事務局より委任状を含めた出席会員数が183社で、本総会が適法に成立する旨、報告された。

2. 議事

第1号議案 2012年度事業報告の件

第2号議案 2012年度収支決算報告の件

第3号議案 2013年度事業計画案の件

第4号議案 2013年度収支予算案の件

第5号議案 2013・2014年度理事・監事選任の件





来賓挨拶



経済産業省
製造産業局 自動車課長

前田 泰宏

ただいまご紹介いただきました、経済産業省 製造産業局 自動車課の前田でございます。

本日は、本総会にお招きいただきまして、誠にありがとうございます。

また、本総会において、受賞なさいました皆様、本当におめでとうございます。

昨日、車体工業会が作成された「将来ビジョン」を拝見させていただきました。そこからは、あらためて車体工業会の「伝統」、「地域との結びつき」、そして「挑戦する精神」を感じることができました。

経済産業省では、現在、「成長戦略」策定に向けて、日々取り組んでいるところでございます。

現場が重要であるものづくりの世界において、政治・経済等、確かに重要ではありますが、その中においては、皆様の参画が重要と考えております。私は、自動車課長を拝命する前は、製造産業局素形材産業室で地域の町工場を中心とする産業を担当しておりました。その時、全国津々浦々を回り気づいたことは、論理・理屈ではなく「世間」は生きているということであります。そして調査レポートを否定するわけではありませんが、ものづくりの世界ではそういうものだけでなく、「生の声」、「現場の感覚」を聴き、そこから得られる情報がなければ、これからの「産業政策」は立ちいかないということです。したがって、「成長戦略」は皆様と一緒に作っていきたいと思っております。

車体工業会では作られたビジョンを今年度各論に展開していくと伺っております。それらを踏まえ、今までの自動車産業における「産業政策」は、乗用車主体でありましたが、これからはバスやトラックも念頭に入れた、きめ細かい、そしてものづくりの現場につながった「産業政策」としていきたいと思っております。

本日の総会出席をひとつの契機として、これから皆様とも議論させていただき、「産業政策」を作っていきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

本日はどうもありがとうございました。



来賓挨拶



国土交通省
自動車局 審査・リコール課長

碓 幸治

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

貴工業会に於かれましては、長年に亘り、車両安全性向上や環境対応、また、国際化への対応などを通じ、業界の発展に取り組まれて来られました。ここに、白根会長を初めとした関係者の方々のこれまでのご努力に対し、深く敬意を表す次第です。

皆様方が扱われている車両は、いわゆる「働く車」が多いことが特徴だと思いますが、我が国の産業や経済を人体に例えると、「働く車」は、その体内を流れる血液のような位置付けになるのではないかと思います。血液が体に不可欠なように、働く車は我が国の産業経済にとって無くてはならないものです。皆様方の業界の動向を見れば、日本の産業経済の健康度合いを間接的に測ることができるのではないかと考えております。最近皆様方の業界は生産量等対前年をかなり上回ってきていると伺いました。それは即ち、日本経済の健康が回復してきていることを示していると考えております。

政府としては、安倍総理のリーダーシップの下、引き続き成長戦略等を推進し、景気向上を図っていくこととしております。国土交通省自動車局としましては、国民の安全と安心を守り、環境と調和のとれた「クルマ社会」を実現するため、積極的に対応して参ります。

当課関係で、車体工業会に関連する動きとしましては、現在キャブ付シャシと呼ばれる半完成トラックの認定制度の導入を計画しています。これまで、車体工業会のご協力も得ながら、関係各方面と同制度導入について調整を進めていたところですが、近くこの制度についてパブリックコメントを行い、その後新制度の導入を行うこととしております。

この制度のメリットは、新型届出では、認証時に必要であった仮荷台が新制度で不要になること、キャブ付シャシ部分を製作している車両メーカーと架装メーカーの責任分担が明らかになることです。また、官側としても新規検査業務の適正化等が期待されることです。貴工業会会員各社におかれましては、この新たな制度の導入に、引き続き、ご理解・ご協力よろしくお願い申し上げます。

次に、車両安全法規への対応では、この1年間では昨年のリヤバンパ法規の対応や、シートやシートベルトの法規改正対応、また、今年から適用となった可動部分への反射器の取付要件改正への対応等がありましたが、これまで大きな混乱もなく概ね順調に推移しております。これも、貴協会のご理解ご協力があったからだと感謝する次第です。あらためて御礼申し上げます。

一方、自動車のリコール関係につきましては、製品の品質に対する国民やユーザーの要求が年々厳しくなっている傾向にあります。皆様方に於かれましては、自社の製品についての車両不具合等の情報を積極的に収集していただき、万一車両不具合等があれば、迅速かつ適切にリコール等の市場措置を実施して頂くよう、よろしくお願い申し上げます。

なお、最近のリコールでは、部品の共用化が進んだこと等から、架装された装置・部品に不具合がある場合に、当該装置・部品を使用している車両がメーカー横断的にリコールの対象になってしまう場合がございます。そのような場合であっても、リコールは車両へ当該装置・部品を組み付けた自動車製作者、または架装メーカー等が行うことと整理されておりますので、類似のリコール届出をメーカー違いで複数出して頂くような形になっておりますが、この場を借りてご理解とご協力をお願い申し上げます。

いろいろお願いが多い挨拶となつてしまいましたが、皆様方のご活躍により、より安全で環境に優しい「働く車」が社会に一層普及していくことを期待しております。

最後になりましたが、日本自動車車体工業会並びに会員各社の益々のご発展と、本日で臨席の皆様方のご繁栄とご多幸を祈念いたしまして、私の挨拶とさせていただきます。

2013・2014年度 理事・監事

自 2013年5月24日
至 2015年5月 通常総会開催日

		氏名	会 社 名	会 社 役 職	車体工業会役職
理 事	本部 役員	白根 武史	トヨタ自動車東日本(株)	取締役社長	会 長
		渡辺 義章	日産車体(株)	取締役社長	副 会 長
		筆谷 高明	極東開発工業(株)	取締役社長	副 会 長
		古庄 忠信	(株)イズミ車体製作所	取締役社長	副 会 長(特種部会長兼務)
	特装部会	加藤 幹章	新明和工業(株)	専務執行役員 特装車統括本部長	部 会 長
		* 高橋 和也	極東開発工業(株)	取締役常務執行役員	
		吉野 道夫	KYB(株)	執行役員 特装車両事業部長	
	特種部会	(古庄 忠信)	(株)イズミ車体製作所	取締役社長	部 会 長
		五島 洋	京成自動車工業(株)	取締役社長	
		* 江崎 浩一郎	(株)オートワークス京都	取締役社長	
	トラック部会	田村 元	(株)浜名ワークス	取締役社長	部 会 長
		山田 和典	山田車体工業(株)	取締役社長	
		細谷 康次	本所自動車工業(株)	取締役副社長	
	バン部会	* 上野 晃嗣	日本フルハーフ(株)	取締役社長	部 会 長(関東支部長兼務)
		津田 敦	(株)パプコ	取締役社長	
		(矢野 彰一)	(株)矢野特殊自動車	取締役社長	
	トレーラ部会	西川 柳一郎	日本トレクス(株)	取締役社長	部 会 長
		沼部 宣司	小平産業(株)	常務取締役	
		柏倉 陽一	東邦車輛(株)	取締役社長	
	バス部会	* 清水 和治	ジェイ・バス(株)	取締役副社長	部 会 長
		村山 節男	三菱ふそうバス製造(株)	取締役社長	
	小型部会	網岡 卓二	トヨタ車体(株)	取締役社長	部 会 長
		辻井 元	八千代工業(株)	取締役社長	
	資材部会	杉本 眞	レシップ(株)	取締役社長	部 会 長
		福西 誠	天龍工業(株)	取締役社長	
	支 部	坪川 弘幸	北海道車体(株)	取締役副社長	北海道支部長
		磯野 栄治	(株)いそのボデー	取締役社長	東北支部長
		北村 守	(資)中北車体工作所	代表社員	新潟支部長
		* (上野 晃嗣)	日本フルハーフ(株)	取締役社長	関東支部長
		* 尾崎 二三男	(株)東海特装車	取締役常務執行役員	中部支部長
		堀口 昇一	須河車体(株)	相談役	近畿支部長
		* 平町 省三	フェニックス工業(株)	専務取締役	中国支部長
		池浦 雅彦	(株)タダノ	執行役員	四国支部長
		矢野 彰一	(株)矢野特殊自動車	取締役社長	九州支部長(バン副部会長兼務)
	事 務 局	* 吉田 量年	車体工業会	—	専務理事・事務局長
			計32名(定数	25名以上 40名以内)	
監 事	—	海川 昇	(株)トランテックス	取締役社長	—
		宮幸 朗	自動車精工(株)	取締役社長	—
		* 近藤 信之	名古屋ボデー(株)	取締役社長	—
			計 3名(定数 1名以上 3名以内)		

相談役	久保地 理介 ・ 高木 茂 ・ 水嶋 敏夫 ・ 内山 眞成 ・ 橋本 茂
*印：新任 (氏名)：兼任を示す (注)会社名及び役職は2013年5月24日現在による。	

退任理事及び車体工業会功労者 等

退任理事

水嶋 敏夫	トヨタ車体(株)	取締役会長	高橋 充	富士重工業(株)	専務執行役員
高島 義典	極東開発工業(株)	取締役常務執行役員	石谷 清和	(株)東海特装車	取締役社長
金井 満	(株)オートワークス京都	顧問	大上 力夫	(株)大上自動車工業	取締役社長
川本 豊	日本フルハーフ(株)	顧問	加藤 寛	(株)相模ボデー	取締役社長
團野 達郎	ジェイ・バス(株)	取締役社長	橋本 茂	(一社)日本自動車車体工業会	専務理事

車体工業会 功労者

本部特別功労者	原田 修	中央技術委員会	極東開発工業(株)	技術本部営業技術部 部長
本 部 功 労 者	岡本 斉	突入防止装置委員会	新明和工業(株)	特装車事業部品質保証部
	小田 靖浩	突入防止装置委員会	(株)パプコ	ボデー技術部最適化グループ 主任
部 会 功 労 者	稲見 龍	特種部会	京成自動車工業(株)	取締役営業部長
	日高 由博	資材部会	ロンシール工業(株)	産業資材部 部長
支 部 功 労 者	田沢 豊司	中部支部	(一社)日本自動車車体工業会	中部支部 事務局長

車体工業会 永年在籍会員

正会員	60年	1社	トヨタ自動車東日本(株)	準会員	30年	1社	ロンシール工業(株)
	50年	2社	(株)加藤製作所		20年	14社	アキレス(株)
			古河ユニック(株)				共和レザー(株)
	40年	5社	いすゞ自動車首都圏(株)				シンコールマテリアル(株)
			(株)東光冷熱エンジニアリング				タキロン(株)
			(株)東洋ボデー				(株)龍村美術織物
			(株)トノックス				(株)ディー・エヌ・ケー
			(株)柳田自動車工業所				東リ(株)
	30年	1社	郡司車体(株)				(株)ナンカイテクノート
	20年	6社	(株)青木製作所				日本ビニル工業(株)
			(有)市川自動車ボデー				(株)バイス
			カーゴテック・ジャパン(株)				富双合成(株)
			西南自動車工業(株)				マロン(株)
			帝国繊維(株)				明和グラビア(株)
			トヨタ自動車九州(株)				リンテック(株)
	10年	4社	オオシマ自工(株)		10年	2社	(株)東名
			サンモア(株)				吉村製材(株)
			(株)モリタエコノス				
			菱相自動車工業(株)				

優良従業員

斉藤 司	(株)アスカ・アイテック	工場長
小檜山輝樹	いすゞ車体(株)	商品開発部 部長
小川 政末	(株)イズミ車体製作所	製造2課部品グループ 班長
天田 芳郎	北関東自動車工業(株)	工場長
小柴 克人	京成自動車工業(株)	生産管理部生産二課機装鈑金班 班長
中根 邦夫	新明工業(株)	車両特装事業部品質保証部品質保証室 室長
雨宮 圭一	須河車体(株)	第一製造部 次長
志津川真一	トーハツ(株)	防災営業部防災課 課長
飯園 雄二	(株)トノックス	技術部 部長
山本 哲也	(株)トランテックス	部品・サービス部 部長
新渡戸正行	日本フルハーフ(株)	開発部研究実験グループ 組長
萩原 康寛	(株)エスワイエス	樹脂課 グループリーダー
近藤 博文	大和塗料販売(株)	物流部業務グループ グループ長

新任理事



高橋 和也氏
極東開発工業(株)



江崎 浩一郎氏
(株)オートワークス京都



上野 晃嗣氏
日本フルハーフ(株)



清水 和治氏
ジェイ・バス(株)



尾崎 二三男氏
(株)東海特装車



平町 省三氏
フェニックス工業(株)



近藤 信之氏
名古屋ボデー(株)



吉田 量年
車体工業会

退任理事



水嶋 敏夫氏
トヨタ車体(株)



高島 義典氏
極東開発工業(株)



金井 満氏
(株)オートワークス京都



川本 豊氏
日本フルハーフ(株)



團野 達郎氏
ジェイ・バス(株)



高橋 充氏
富士重工業(株)



石谷 清和氏
(株)東海特装車



大上 力夫氏
大上自動車工業(株)



加藤 寛氏
(株)相模ボデー



橋本 茂
車体工業会

退任理事



左から
川本氏、金井氏、高島氏、水嶋氏、團野氏、高橋氏、石谷氏、橋本氏

車体工業会功労者



左から
原田氏、岡本氏、小田氏、稲見氏、日高氏、田沢氏

永年在籍会員



表彰された各社の皆様

優良従業員



後列左から 飯園氏、山本氏、新渡戸氏、萩原氏、近藤氏
前列左から 斉藤氏、小檜山氏、小柴氏、中根氏、雨宮氏、志津川氏

2013年度 事業計画

本部計画

1) 2013年度事業計画概要

(1) 商用車市場動向

日本経済は欧州の景気低迷、新興国の成長鈍化、近隣国との関係悪化などの懸念材料が引き続いているが、新政権による各種景気対策により株価や為替相場は大きく改善され、今後は実体経済の本格回復が期待されている。

2012年度の国内商用車登録台数はエコカー補助金やエコカー減税の効果、震災復興需要もあり、前年比2ケタ増が続き359千台(前年比112%)となった。そのうち当会に関係の深い中大型車は、69千台(同116%)と3年連続で増加したが、リーマンショック直前(2007年度)の2割減のレベルに留まっている。

2013年の商用車需要はエコカー補助金や排気ガス規制等での需要の先取りの結果で減少が予測されている反面、景気回復や公共投資増加による需要増、消費税アップに伴う駆け込み需要等の増加要因もある。当会としての2013年度需要予測は中大型貨物車=65千台(同98%)、トレーラ=6.1千台(同111%)、大型バス=4.1千台(同102%)を見込んでいる。

<取り巻く市場環境>

① 2013年度の国内経済及び商用車市場は堅調に推移する見込み

各種政府施策もあり着実に景気回復し、公共投資の増額、復興需要の継続、更に下期は消費税アップ前的高額品特需も予測されており、商用車市場は堅調な見込みである。

② 2003～6年に販売されたNOx・PM法適用に伴う特需車両の代替開始

普通貨物車の平均使用年数は約15年だが、営業車平均は10.8年(自動車工業会調査)と比較的短期代替であり、徐々に代替が始まる見込み

③ 消費税アップに伴う需要先取り、反動減が発生する見込み

2014年4月の消費税8%となる時点で、何らかの自動車取得税軽減策が打たれる見込みであるが、現在でも大半の車両がエコカー減税での優遇を受けており、実質支払い額は増額となるため、需要先取りと反動減が発生見込み

④ 国内貨物輸送量は長期減少傾向、2013年度は微減(日通総研データ)

・ 自動車輸送2013年度予測=4,514百万トン(前年比0.1%減、内自家用2.3%減)

・ GDPが伸びても貨物輸送量は伸びない傾向が強くなり、長期に減少傾向であり、特に輸送外注化により自家用貨物車での減少が著しい。

・ 物流短観(1-3月実績、4-6月予測)の荷動き指数では改善の兆しが見られる。

・ 2013年度外貿コンテナ貨物は2.6%増加見込み(輸出2.8%増、輸入2.5%増)

⑤ 運送事業者の景況感は回復傾向だが足取りは重い(全日本トラック協会調査)

・ 輸送量低下の反面、事業者数は増加し過当競争が激しく、57%が営業赤字

・ 1社平均の営業利益は6年連続で減少、平均の営業利益率は▲1%で5年連続の赤字

・ 直近(10-12月)の景況感はマイナス38と改善はしているが足取りは重い。

・ 安全運行への取組み強化中だが、最近では人材難と円安に伴う燃料費高騰が悩み

⑥ バス輸送業界も苦境が続く

・ 路線バス事業は輸送人員に大きな変化はない。観光バス事業は近隣国との関係悪化のため不振が続いているが、今後は円安傾向や政府の観光立国方針で改善見込み

・ 高速ツアーバス事業者は新高速乗合バス制度への移行に伴い事業撤退が続く。

⑦ 貨物車保有台数の減少、平均使用年数の伸びは続いているがやっとサチュレートの兆し

・ 貨物車(小型+普通)保有台数は過去10年間連続で17万台/年(2.8%)ずつ減少してきたがやっと減少率が低下し落ち着く兆し。普通貨物は増加傾向も見える。

・ 普通貨物車の平均使用年数は15.0年で、この3年間はサチュレート傾向

⑧ 物流コスト低減のため、輸送外注化が進み、省エネ化、汎用車化進展

・ 営業車比率の増加、レンタカー増加、実車率向上のため汎用車化が進展

・ 省エネ、積載効率向上のため軽量化競争進展

・ 震災以降は何でも積める平ボデー比率が急上昇しバン比率は低下

⑨ シャシメーカーは急速に海外(特に新興国)シフト

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

(2) 車体業界の動向

架装メーカー生産台数はリーマンショックを底に3年間連続で増加し、2012年度は19%もの大幅増加となった。

しかしながら車種毎のバラつきは大きく、復興需要に直結した特装車や平ボデーは大幅増が続く一方、外貿コンテナ貨物の低迷に伴いトレーラは大幅減少している。中長期的には、国内貨物輸送量の減少、保有台数の減少、使用年数の長期化、更にシャシメーカー標準車の増加等の構造的要因もあり長期に渡り減少する見込みであり、厳しい経営環境が見込まれる。

<考慮すべき経営環境>

① 短期的には国内需要増減へのタイムリーな対応、長期的には減少への企業体質強化

② お客様要求の高度化、多様化への対応

- ・ 低価格要求＝低コスト化技術開発…無駄な余裕の排除、部品流用、共通化
- ・ 省燃費&高積載量＝軽量化設計…無駄な余裕の排除した最適設計、新材料採用
- ・ 環境対応…作動部位の電動化進展、リサイクル性、環境負荷物質使用制限
- ・ 商品力競争…一層の輸送品質アップ、汎用積載化、積載効率アップ、荷役省人化

③ 安全に関して市場要求レベル高まり

- ・ 使用期間の長期化に伴い、保守点検方法見直しも含め安全確保が課題
- ・ 会員のリコール件数、PL事故件数は増加中

④ グローバル化進展への対応

- ・ 海外メーカーの日本進出増加…特装車や大型バスで進展
- ・ 現地生産化…架装メーカーの新興国進出(提携や合併)は若干増加傾向
- ・ 完成車輸出…現在は新興国へのダンプ車輸出が主体

⑤ 国内シャシメーカーの完成車ビジネス強化への対応
一貫生産での納期短縮等を売り物にシャシメーカーでの完成車ビジネスの強化が進展中…標準車では対応出来ない差別化商品の提供、劣らぬ品質確保が必要

⑥ 中小企業経営におけるCSR対応、リスクマネジメント体制準備

社会的責任の高まりに応じ、企業規模に応じた適切な対応仕組みの充実が必要

(3) 当会会員状況

① 会員数

- ・ 正会員は2012年度に16社入会、3社退会で170→183社に増加
- ・ 準会員は3社入会、2社退会で90→91社。合計260→274社に増加
- ・ 入会目的は法規情報、業界情報入手への期待が多く、期待に応える必要あり

② 生産台数

- ・ 2012年度…委託含む全会員＝233万8千台(前年比107%)
- ・ うち非量産車＝14万3千台(同119%)と購入補助金や復興需要で堅調

③ 売上高(2012年度調査は2011年度売上)

- ・ 生産委託会社を含む全会員の車体部門売上＝4兆3,228億円(前年比107%)
- ・ うち非量産車製造会社＝4,788億円(同113%)
- ・ 景況指数(増収会社率－減収会社率)は大手ほど高い傾向が顕著

④ 従業員数(2011年度末現在の正社員)

- ・ 生産委託会社を含む全会員の車体部門従事正社員＝48,159人(前年比104%)
- ・ うち非量産車製造会社＝14,558人(同95.4%)

(4) 車体工業会2012年度活動実績と課題

新たな取組みをいろいろと取り組んだ結果、特に法規対応と中長期課題への対応にたいへん大きな成果が出せた。

<うまくいったこと>

① 法規変更への対応

- ・ 後部突入防止装置への対応として「JABIAプレート制度」の創設
- ・ シート&シートベルトへの対応として適合品の共同開発、共同使用化
- ・ 電子／電気部品の機能保証対応(ISO26262)への対応検討ワーキンググループ開始

② 中長期的課題への新たな取組み

- ・ 新たな取組みとして組織を立ち上げ、計画通りまとめ報告書を発行できた。
- ・ 中小車体架装の将来ビジョン検討
- ・ 高齢者雇用推進事業の計画通りの進捗

③ 当会活性化

- ・ 会員数の大幅増大(正会員13社、準会員1社増加)
- ・ イベント参加者数の増大(通常総会、秋季会員大会、技術発表会、賀詞交等)

<うまくいかなかったこと>

反面、次頁の項目がうまく進まず、方策を見直していく必要がある。

① 広報活動の充実

当会からの情報発信の充実としてニュースリリースの発行増大等が不十分

② 中小企業支援策の展開遅れ

CSR活動強化支援やリスクマネジメントの仕組み充実支援が不十分

③ 事務局強化活動

事務局強化の業務の見える化、会員満足度向上活動の進捗遅れ

(5) 2013年度重点活動項目

<5-1. 現状まとめと今後の方向>

- ・ 一般社団法人への移行を機会に「会員メリットに直結する事業最優先」の考えで、技術的活動の充実を図ってきた結果、法規変更等に大きな成果が出せている。
→ 2013年度は大きな法規変更が無いため、各部会の自主的取組みの充実絶好期
- ・ 会員数や当会行事への会員参加数が大幅に増加し、活性化が図れている。
→ 新入会員の入会の期待に沿った更なる満足度向上活動が必要
- ・ 取り巻く環境変化に対応するため2012年度から「強化する5本柱」として新たな活動を開始し、一部に遅れはあるが概ね計画通りに進捗、成果を出せた。
→ 遅れ項目は方策を見直し挽回、他も継続的活動が必要
- ・ 新政権による景気回復の兆しも出始めたが、構造的な車体業界の厳しい経営環境は続く見込みである。
→ 基本的に従来の活動を継続させていく必要あり
- ・ 特に、将来ビジョン検討委員会がまとめた各種活性化策の具現化が必要である。
→ 課題の明確なものは部会や委員会事業に落とし込み実践、また継続検討の必要な項目は「チャレンジ5活動」として課題の深掘り実施していく。

<5-2. 考慮すべき活動:公益目的事業の確実な推進>

一般社団法人化に伴い、下記5項目の公益目的事業を確実に推進させる。

① 自動車車体の規格化・基準化推進

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

② 自動車車体の安全に関する啓発活動

当会で扱う車種は多岐にわたり、一般的な自動車に

比べ使用方法や保守点検方法も特殊な場合が多いため、安全な使用方法、適切な保守点検方法、不正な車両改造の禁止などを社会全体にPRしていく。

③ 商用車架装物リサイクルの推進

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

④ 自動車車体生産に伴う環境保全事業

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

⑤ 自動車車体生産統計調査と広報事業

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

<5-3. 2013年度主要活動項目>

1) 安全対応活動の推進 **中央技術委員会／各部会**

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

2) 環境対応自主取組みの推進 **環境委員会／各部会**

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

3) 中小企業支援活動の推進

- (1) 中小企業経営に関する有用な情報の調査と展開 **中央業務委員会/事務局**
- (2) リスクマネジメント体制整備とコンプライアンス経営支援 **中央業務委員会**
- (3) 車体業界高齢者雇用推進事業 **高齢者雇用推進委員会**
- (4) チャレンジ5活動の推進(将来ビジョンに基づく経営革新活動) **チャレンジ5推進委員会**

4) 活性化活動の継続推進 **事務局/委員会/部会/支部**

- (1) 車体業界の社会での認知度向上
 - ・ 広報活動(当会からの情報発信)の充実
 - ・ 東京モーターショー「働くクルマ合同展示」の充実化
- (2) 部会活動充実
 - ・ 部会毎での技術的活動充実、業界連携の仕組み検討
- (3) 支部活動の充実
 - ・ 支部活動のあり方検討、支部毎の良いとこ取り活動推進
- (4) 事務局体質強化活動
 - ・ 会員満足度向上活動、事務局強化

部会事業計画

特装部会

1. 現状認識

特装車全体の2012年度の生産台数は、51,909台で対前年比133%と増加した。国内向けは震災復興需要及び代替需要に伴い45,730台(129%)と好調な伸びとなった。また、サイズ別では、大型車142%、中型車128%、小型車122%と大型車の伸びが大きい。

輸送系車両は35,593台(136%)で、特に生産台数の多いダンプ車が29,439台(137%)、トラックミキサ車1,660台(158%)と復興需要のため増加した。

作業系車両は10,137台(111%)で、消防車1,058台(118%)、高所作業車3,071台(119%)、生産数の多い環境衛生車も5,222台(107%)とほとんどの車両が増加した。

2013年度については、特に公共事業費において2012年度補正予算(復興・防災／公共事業前倒し4兆円)と2013年度予算の合計で9.3兆円規模となり、土木工事等の公共事業及び災害復旧工事に貢献度の高い車種の需要増加が見込まれる。

車両法規対応については大きな変化はなく、これをチャンスと捉えて調査研究の新規課題への取り組み強化、部品／装置の品質向上を図るためのJABIA規格制定や経年品質保証に関する取り組み等を更に充実することが重要となる。

2. 活動方針

上記のような状況の中で、従来同様、車両法規関係の対応、調査研究の推進、JABIA規格化やリコール等重大不具合の再発防止策共有活動、経年品質保証に関する取り組み、環境負荷物質フリー宣言拡大に取り組む。

3. 部会活動計画

1) 部 会

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

2) 技術委員会

- (1) 車両関係法規の対応
 - ・ 車両法規改正への適用緩和等の意見反映と円滑な対応
 - ・ キャブ付シャシ認定制度の新設に伴う架装物の基準適合証明方法の策定
- (2) 規格化・標準化の推進

- ・ ミキサ車JIS安全要求事項のガイドラインのJABIA規格化(1月)
- (3) 標準化の推進
 - ・ ダンプ車の後部煽り取付けヒンジの標準化(9月)
 - ・ ダンプ車の積荷落下防止装置の標準化(9月)
- (4) 調査研究の推進
 - ・ 清掃車タンク等の経年劣化に関する調査研究(9月)
 - ・ 塵芥車の保守点検等の実態調査(9月)
 - ・ ダンプの突入防止装置改定案に対する強度試験(3月)
 - ・ 海外における脱着車の構造基準等の実態調査(10月)
- (5) 経年品質保証に関する取り組み(車種毎)
- (6) 環境への取り組み
 - ・ 環境負荷物質フリー宣言のフォロー(～2013年9月)
 - ・ 新環境基準適合ラベルの取得フォロー(通年)

3) サービス委員会

- (1) 特装車の適正使用の推進
 - ・ 定期交換部品ポイント編の作成(4月)
 - ・ 定期点検推進ポスターの作成(10月)
 - ・ メンテナンスニュース(粉粒体運搬車編)の作成(3月)

4) 業務委員会

- (1) 生産台数情報の共有
 - ・ 各社の生産台数報告に基づく情報の共有化(月毎、半期毎)
- (2) 会員カバー率向上活動の推進
 - ・ 支部地域会員及び非会員リストの定期的メンテナンスの実施(通年)
 - ・ 定期的な入会勧誘活動の実施(通年)

特種部会

1. 現状認識

特種車全体の2012年度の生産台数は13,285台／年で、2011年度の12,580台／年に対し、106%と増加した。量産車(車いす移動車・警察車・警察パトロールカー)は8,816台(同102%)となった。これは車いす移動車が2,436台(同108%)と多かったためで、前年度に台数の多かった警察車両は2,436台(同90.0%)と平年並みに戻った。

非量産車全体は、3,874台(同119%)と増加した。主な内訳は、高規格救急車:624台(同107%)、入浴車:391台(同113%)、現金輸送車:317台(同151%)、消防指揮車:185台(同206%)となっている。

2013年度は、景気回復や消費税アップ前の駆け込み需要等で堅調に推移する見込みだが、中期的には貨物輸送量の減少、保有台数の減少、使用年数の長期化等もあり、長期に減少する見込みと厳しい経営環境が見込まれる。

2. 活動方針

2013年度における特種部会は、本部方針に基づき、安全・品質・環境・コンプライアンスへの課題に取り組んで行く。特に中小企業会員が多い部会として、開発費削減できる共同開発等の調査研究を更に充実させていく。本年度は2015年1月から適用される「乗降用以外の扉の安全性」に関する調査研究/開発、及び「エックス線遮蔽」に関する調査に取り組んでいく。

また、業界内連携を深めるため、将来ビジョン検討委員会報告も参考にして、社内教育等の合同開催の検討等にも取り組んでいく。

3. 部会活動計画

1) 部 会

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

2) 技術委員会

- (1) 調査研究の推進
 - ① 「乗降用以外の扉の安全性」に関する調査研究／開発
 - ② 「エックス線遮蔽」に関する調査
- (2) 「特種用途自動車の構造要件」の見直し要望
- (3) 車両関係法規の対応・・・対応必要項目発生毎に対応
- (4) 自動車検査法人との情報交換(1回／年:3月)・・・項目アンケート結果により開催
- (5) 基準化の推進・・・「乗降用以外の扉の安全性」確保用規格の準備
- (6) 環境への取り組み・・・環境負荷物質フリー宣言100%への推進フォロー

3) 業務委員会

- (1) 会員カバー率の向上活動・・・非会員リストのメンテナンス
- (2) 部会内協力体制の維持／強化・・・社内教育等の合同開催の検討
- (3) 生産台数情報の共有

トラック部会

1. 現状認識

2012年度全体の生産台数は24,188台(対前年比111%)であり、シャシメーカー納入標準荷台を除いた当会特有の架装台数は12,044台(同124%)であった。平ボデーから輸送品質確保の容易なバンへの流れが続いていたが、2011年3月の東日本大震災以降頭打ちとな

り、汎用性の高い平ボデーの増加が目立つ。内訳は、普通型あり:3,406台(同122%)、産業機械運搬車:886台(同148%)、深あり:2,217台(同121%)、車輛運搬車:2,570台(同130%)、側面開放車(幌製):552台(同89.7%)である。

架装メーカー生産台数はリーマンショックを底に3年間連続で増加し、2012年度では142,917台と19%もの大幅増加となった。しかしながら車種毎のバラつきは大きく、復興需要に直結した特装車や平ボデーは3割増が続く一方、トレーラ、特種、バスは低迷している。中期的には世界経済の低迷、貨物輸送量の低迷、保有台数の減少、使用年数の長期化、更にメーカー標準車の増加等もあり、長期に減少する見込みと厳しい経営環境が見込まれる。

トラック部会は、2012年度に10社の新入会と1社の退会があり合計63社となったが、一品仕様等個別ユーザーニーズに対応したボデーを生産していることが特徴となっている。

2012年度トラック部会活動は、調査・研究テーマ1件、部品の共通化2件、基準・標準化1件等技術的活動に大きな成果を出せた。

2. 活動方針

上記のような経営環境の中、トラック部会活動としては、技術的活動(開発費負担減を目指した共同研究、部品の共通化、基準・標準化)を更に充実させていくとともに、環境負荷物質フリー宣言の100%達成に取り組む。また、2012年度にまとめた「自動車車体業界の将来ビジョン」の具現化(チャレンジ5推進活動)についても取り組んでいく。

3. 部会活動計画

1) 部 会

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

2) 技術委員会

- (1) 調査・研究
 - ・ トラック用各種床材の強度等の特性調査(材料の入手性と品質向上対策)(3月)
 - ・ 後部突入防止装置のECE規制強化(案)に対する事前調査(みなしバンパのシミュレーション解析)(3月)
- (2) 部品共通化の推進
 - ・ 平ボデーのコーションプレート統一化推進と貼り付

- け位置の統一化可否調査
推奨品の検討とまとめ(3月)
- (3) 基準・標準化の推進
 - ・ 車輛運搬車JABIA規格の改訂(3月)
 - 後部の反射器/突入防止装置の法規改正対応
- (4) 法規・安全対策
 - ・ ナンバープレート取付け基準(国土交通省告示)の対応の検討(8月) 視認性確保等
- (5) 環境対応
 - ・ 環境負荷物質フリー宣言100%への推進(残りの27社)(9月)
 - ・ '12年度新入会員(9社)への展開とフォロー(9月)
 - ・ 環境基準適合ラベルの計画的取得への促進
白ラベル／ゴールドラベルの計画的取得への促進とフォロー(3月)

3)業務委員会

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

4)車輛運搬車分科会

- (1) 関係団体((社)日本陸送協会)との交流(11月)

バン部会

1. 現状認識

2012年度バン型車の生産台数は56,154台(対前年比116%)となった。サイズ別では大型:13,465台(同105%)、中型:18,355台(同117%)、小型:24,334台(同123%)と全車種で対前年比増となった。震災復興需要とともに、コンビニ業界では史上最高の出店数を記録したことなどから、特に冷凍バン;16,903台(同124%)やボトル運搬車;2,693台(同143%)を中心としたコンビニ配送(食品輸送)が大きく伸び、小型、中型の大幅需要増につながった。ドライバンについても、大型から小型まで好調で14,354台(同117%)となった。

当会架装メーカー全体の生産台数は、リーマンショックを底に3年間連続で増加し、2012年度では142,917台と19%もの大幅増加となった。しかしながら車種毎のバラつきは大きく、復興需要に直結した特装車や平ボデーは3割増が続く一方、トレーラは低迷している。中期的には世界経済の低迷、貨物輸送量の低迷、保有台数の減少、使用年数の長期化、更にメーカー標準車の増加等もあり、長期に減少する見込みと厳しい経営環境が見込まれる。

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

2012年度バン部会活動は、基準・標準化の推進2件、法規・安全関係の自主基準まとめ2件等技術的活動を主体に進めているが、部会活動の更なる活性化にも取り組む必要がある。

2. 活動方針

上記のような経営環境の中、バン部会活動としては、技術的活動(開発費負担減を目指した共同研究、部品の共通化、基準・標準化)を更に充実させていくとともに、環境負荷物質フリー宣言の100%達成に取り組む。また、2012年度にまとめた「自動車車体業界の将来ビジョン」の具現化(チャレンジ5推進活動)についても取り組んでいく。

3. 部会活動計画

1)部 会

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

2)技術委員会

- (1) 調査・研究
 - ・ 「アジアスーパーハイウェイ構想」関係15か国のレギュレーション(車両規格)調査(9月)
 - 業務委員会、トレーラ部会とアジア諸国の車両規格共同調査
 - ・ LED灯火器の架装時の取扱い方法の検証(3月)
- (2) 部品共通化の推進
 - ・ 車検時の検査法人への提出書類統一化の検討(3月)
 - ・ シャシメーカーへの架装要領書記載内容の要望まとめ(トラック部会とも協業)(3月)
- (3) 基準・標準化の推進
 - ・ 荷台安全対策の自主基準(フェンダ前方形状)のJABIA規格化
 - ・ JIS冷蔵・冷凍自動車の保冷性能の改正(JIS D1701、JIS D4001の2件)
- (4) 法規・安全対策
 - ・ 荷台安全対策の自主基準(キャブ幅段差等)見直し推進(3月)
 - ・ ナンバープレート取付け基準(視認性確保等;国土交通省告示)の対応の検討(8月)
- (5) 環境対応

- ・ 環境負荷物質フリー宣言100%への推進(残りの6社)(9月)
- ・ 新環境基準適合ラベルの計画的取得への促進
白ラベル／ゴールドラベル取得へのフォロー(3月)
- (6) (一社)日本冷凍空調工業会との交流及び情報交換等が必要とする団体の調査(11月)

3)業務委員会

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

トレーラ部会

1. 現状認識

2012年度生産台数は5,575台で対前年比89.8%と2009年度からの伸びは止まった。このレベルは、台数安定期である2005年度から2007年度の平均台数(約8,000台)比では69.7%である。車種別でみると主力であるコンテナタイプが、長引く景気低迷による輸出入の減少により落ち込みが大きく、前年比67.9%となった。一方、特装系はタンク・ダンプタイプでの復興需要、又、車載タイプでの代替え需要を背景に前年比118%と増加した。2013年度の生産については、世界経済の先行きは不透明なものの、今後の国内の景気回復による荷動きの活発化、消費税増税前の駆け込み需要、震災需要等が予想されることから総需要としては6,090台で前年比109%と見込まれる。

品質面においては、ブレーキ機器関係の点検整備に起因する不具合に対し、関係する官公庁、団体と連携し点検整備の周知・啓発活動を継続して進めていく必要がある。また、2012年度に長期使用車の安全な使用のために点検整備・定期交換の項目・内容を見直した「2013年度版点検整備方式」についての周知・啓発活動が必要であり、まずは、ベースとなるメーカー指定点検整備の実施率向上に向けた取り組みが課題である。

関係法令への対応として、R13法規導入対応として、JABIA規格の試験方法に基づいた実証試験の実施や後部突入防止装置の強度改正提案への対応として現状強度の実力把握が必要と認識している。

一方需要喚起のために、業界としてトレーラの有効性の積極的なPRを推進しABS装着への買換え促進ROCの周知などのPRや法的な面でのトレーラに関する法令化・規制緩和などの要望・調整の継続活動、又、国際化する「輸送の

高効率化」の動き・話題に対しての情報把握や調査など他部会の活動とも連携し対応が必要である。

2. 活動方針

従来同様、安全への取組み、品質技術向上、会員事業の活性化について推進する。

特に今年度は、R13法規適合性などへ試験による検証や長期使用に伴う安全確保及びトレーラの拡販策について取り組む。

3. 部会活動計画

1)部 会

- (1) 関係法令の改正等に伴う適切な対応及び適用緩和要望の支援(随時)
- (2) 会員事業の活性化を促進するための支援活動(随時)
- (3) 安全及び長期使用に関わる品質への取り組み等の事業計画内容について、部会としての対応を検討・推進
- (4) 各委員会の事業計画進捗状況の確認と課題審議
- (5) 部会会員相互の情報交換

2)技術委員会

- (1) R13-11シリーズ実車試験の会員の理解度向上活動(～9月)
 - ・ JABIA規格に基づく合同試験の実施(JARI城里T／C)
- (2) 関係法令の改正等に伴うタイムリーかつ的確な対応
 - ・ 後部突入防止装置の強度改正提案への対応(～9月)
- (3) 環境負荷物質フリー宣言第3ステップの達成
- (4) 国交省・自工会などとの連携活動及び関連する会議体に参画し情報収集と意見反映
- (5) 長期使用・シビアコンディションに対する、市場品質情報の共有と対応策の検討
- (6) 自動車検査官等研修会へのサービス委員会と連携した対応(7・11月)

3)業務委員会

- (1) トレーラ輸送有効性の社会へのPR活動
- (2) ABS無しトレーラの買換え促進、ROCの周知・PR活動による普及促進
- (3) 生産台数情報の共有や市場分析による部会共通課題の把握実施
- (4) 国内生産需要予測を部会として検討・共有し、プレスリリースでの公開(3月中旬)

4)サービス委員会

- (1) 市場品質情報の解析に基づき“点検整備”の切り口での対応推進
- (2) 現有の点検整備・定期交換のサービスツールの見直し・整備とユーザーへの啓発

- (3) 自動車検査官等研修会への技術委員会と連携した対応(7・11月)
- 5)製品安全委員会**
- (1) 車工会「点検整備方式」による点検整備の実施率向上に向けた活動
- (2) 2013年度版新点検整備方式の周知・啓発と現号点検整備方式を含めた点検 整備のユーザー・輸送事業者・社会への啓発PR活動
- (3) 2013年度版新点検整備方式に対応するトレーラ定期点検整備の手引書見直しと発行
- 6)車輛運搬用トラクタ委員会**
- (1) 車輛運搬トレーラとトラクタの組合せ自主審査

バス部会

1. 現状認識

国内大中型バスの2012年度生産台数は3,950台で、対前年比113%で2005年度以来7年ぶりの増加となった。しかしながら、リーマンショック前(2007年度)の25%減レベルにとどまっている。

(市場動向)

- ・路線バス輸送人員の推移は減少傾向であったが、最近では減少に歯止めがかかっている。
- ・大中型バスの平均使用年数は2012年で18.7年、前年比-0.1年、ここ10年間で2.9年増と延びており、小型バスについても、同年で15.4年、前年比-0.6年、ここ10年間で2.4年増となっている。
- ・小型を含めたバス全体の保有台数は、ここ10年間で3.0%減少。微減状態が続いている。2013年1月末現在の保有台数は、以下の通りである。
大中型バス:107,528台、小型バス:118,551台、合計:226,079台
- ・観光用は高速ツアーバスの廃止、新高速乗合バス制度への一本化規制により、中小事業会社の参入が難しくなることが予想されることや、近隣諸国との関係悪化等により観光需要の落ち込みが大きく、生産台数の早急な回復は見込めない。
- ・輸出(小型)は、中近東・アジア・アフリカを中心に好調である。
- ・2013年度の生産については、乗合バス輸送人員に大きな変化はないが、景気回復や消費税率アップに伴う駆け込み需要等が考えられ、大中型バスは4,100台、約2%増と見込まれる

2. 活動方針

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

3. 部会活動計画

1) 部 会

- (1) 部会工場見学会の開催

2)技術委員会

- (1) 規格化・標準化の推進
- ・ JABIA規格の作成…特別支援学校向け養護者シート
 - ・ JABIA規格の見直し(1件)…ステップ照射灯
 - ・ 車体規格集、補足版の見直し作成準備
- (2) 共同研究・調査活動
- ・ 車内安全性に関する調査・検討
跳ね上げ式座席の安全性確認(横向き跳ね上げ式座席のロック機構の改善)
- (3) 法規・安全対策関係への対応
- ・ ノンステップ標準車中期改造の事前検討

3)業務委員会

- (1) 公益社団法人日本バス協会にバス生産現場の現状について理解を深めて頂く為、工場見学及び情報交換会を実施し、今後の連携を強固なものとする。

- (2) 生産台数情報を共有し、バス市場動向の分析を実施

4)資材委員会

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

小型部会

1. 現状認識

2012年度上期の自動車市場は需要の回復に加え、エコカー補助金復活の効果により8月までは震災前の2010年度比でプラスに推移した。一方、下期は12月の政権交代以降消費マインドの向上が図られたものの、エコカー補助金終了の影響をカバーするまでに至らなかった。この結果、年度合計では対前年比で増加となった。

2012年度の小型部会会員の生産台数は、夏以降に輸出向けの海外を含めた生産移管、及び軽の生産移管があっ

たものの、国内市場の回復に支えられ207万台と前年比106%となり、2年連続の増加となった。2013年度の見通しは、国内需要が昨年先食いした感があり、税制改正前の駆け込み需要も考えられるものの伸びを期待するのは難しい状況である。また、グローバルには依然として欧州金融不安、新興国の成長鈍化が予測され、輸出についても不透明な状況である。

小型部会員の生産車はほとんどが委託生産車であり、車体工業会の主要活動である法規対応や工業会規格作成等の一体的活動の推進は難しい面がある。しかしながら、企業規模が大きく、当工業会への影響度も大きいため、環境対応活動をはじめ、色々な面で指導的役割を果たして行く必要がある。

2. 活動方針

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

3. 部会活動計画

1) 部 会

- (1) 会員間工場見学会
会員間工場見学、異業種見学等を行い、会員相互の研鑽、技術交流を図る。
- (2) その他
- ・ 環境委員会へ参画し活動推進、広報委員会等への参画、協力
 - ・ 官公庁や他団体の講演会、展示会等の部会員への積極的案内

2)技術委員会

- (1) 見学会等部会イベントの計画立案
- (2) 委員相互の交流

3)経営企画部門委員会

- (1) 経営に関わる動向、環境の共有化
- (2) 委員相互の交流

資材部会

1. 現状認識

当資材部会会員の多くは大中型バス、トラックの部品を扱っている。2012年度生産台数は、大中型バスは3,950台(前年比113%)、平ボデートラックの大中型(シャシメーカー納入標準荷台を除いた当会特有車)の架装台数は8,066台(同127%)、バンは56,154台(同115%)とそれぞ

れ増加となった。

2013年度については、エコカー購入補助金の終了に伴う減少はあるが、景気回復に伴う需要増に加え消費税アップ前の駆け込み需要も見込まれるため、堅調に推移すると思われる。

しかしながら、中長期的には復興需要一巡後の反動減、消費税アップに伴う反動減、貨物輸送量低下により再び落ち込む可能性が強いと考える。

2012年度資材部会会員は、3社入会、2社退会と1社増で91社となった。各種当会行事への参画は正会員が大幅増加している反面、資材部会会員の参画はここ数年間ほとんど増加していない。イベント参加率は活性化の一つと言えるため、部会活動や本部イベントへの参加率を向上させ、部会活動を活性化、満足度向上を目指していく。

2. 活動方針

本部活動方針に沿い技術的活動を充実させていく(調査研究、規格化、環境対応等)。特に環境負荷物質の使用削減に関しては部品供給側として全部品のフリー化を徹底していく。

また従来からの「ビジネスネットワーク」活動を基本に、部会員にメリットの大きい魅力ある活動を推進し、部会活動の活性化を図っていく。

3. 部会活動計画

1) 部 会

- (1) 役員・幹事会の開催
- (2) 他部会との交流・活動の推進(本部活動や他部会活動に積極的に参画)
- (3) 部会員相互の交流と研修のため、講演会、見学会、視察を実施
- (4) 環境負荷物質フリー製品供給の徹底
- (5) 市場動向、環境・安全問題・会員支援に係わる情報提供の充実化
- (6) 機関誌やホームページを利用しての部会活動並びに会員会社のPR活動推進

2)分科会・グループ(3分科会・13グループ)

- (1) 同業種間の各種情報交換、共有化及び課題の収集と対応
- (2) 専門家としての他部会要請への対応と他部会への積極的な働きかけ実施
- (3) 相互研鑽のため会社相互訪問あるいは異業種訪問等の実施(分科会毎に実施)
- (4) 内装材分科会として部会調査研究事業を実施

「中長期での自動車業界の構造変化と展望」

～グローバルでの変化と日本の自動車・車体業界への影響～

3月14日、自動車会館くるまプラザで「中長期での自動車業界の構造変化と展望」についての講演会を開催した。講師に杉浦誠司氏(みずほ証券エクイティ調査部シニアアナリスト)を招き、56社104名が参加した。

■ 自動車業界における最近の動向

本講演では日本の自動車業界、特に商用車及び車体業界の将来を考えるにあたり、グローバルかつ長期的な視点で検討したい。

自動車業界を担当する証券アナリストという職業柄、これまで世界各国を訪れる機会があった。日本の自動車メーカーの工場はあらゆる地域に展開しており、我々の顧客たる機関投資家も世界中にいるからである。そうした事情もあって個人的な旅行では自動車メーカーがない国や地域を訪問することになっているのであるが、近年、なかなか探すのが困難になってきた。またどうしてもその土地柄を反映したクルマ事情に興味が向いてしまう。

これまでに印象深かったのは3つ。ミャンマーでまだ現役で活躍する日野のボンネットトラックやマツダの三輪トラックたち。世界中で最もPM2.5濃度が高いと思われるモンゴルの首都ウランバートルにて大流行中の「初代プリウス」。そして中国は山東省の農村で走り回るブランドも定かでないような低速EVである。

まず言いたいことは、今日、世界の自動車業界の発展は様々な様相が混在しているという事実である。新興国市場は大きな潜在的な成長力を抱えるとともに、次世代エコカーへの需要も急速に取り込みながら発展もしているのである。

証券アナリストはその調査や分析にて株式市場に注目することが特徴である。株価は日々の相場はともかく中期的には経済変動による企業収益見通しや業界の構造変化も反映するからである。

図1は日本の自動車メーカーの株価と部品メーカーの株価、各々の株価パフォーマンスを比べるために作成した。自動車メーカー株の部品株に対する相対的な株価パフォーマンスは2007～2008年、ちょうど過去最高利益を記録した頃を境目として下落、部品株に対して割り負けてき



た。世界景気の悪化や円高からの打撃だけでなく、電動化及び新興国の台頭という新たな潮流に対して日本の自動車メーカーに将来への不安が台頭したと思われる。

図1 株式市場が示唆する業界構造変化



注: 時価総額加重平均による合成株価指数での相対株価。完成車7社とは、日産、トヨタ、マツダ、ダイハツ、ホンダ、スズキ、富士重工業。大手部品4社とは、デンソー、アイシン精機、ブリヂストン、豊田自動織機。
出所: みずほ証券エクイティ調査部

■ 世界経済と自動車市場の見通し

現在、我々はリーマンショック以降、低迷する世界経済に持ち直しの兆しがあると考えている。世界の実質GDP成長率(前年比)は2012年3.1%、2013年3.0%、2014年3.6%を予想する。特に2013年から2014年にかけてのけん引役は、堅調な成長を続ける新興国経済に加えて先進国の復調である。

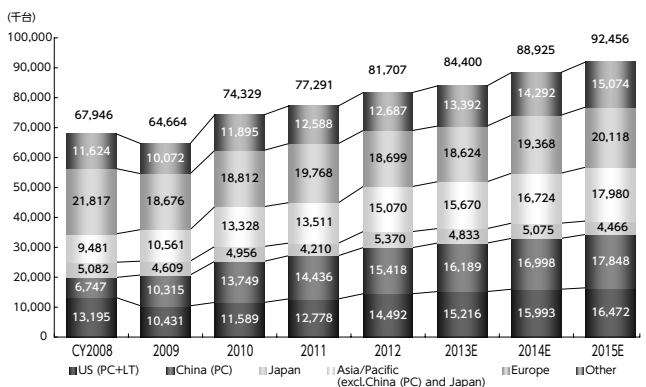
米国の実質GDP成長率は2013年1.4%から2014年に2.0%へ、欧州は同様に-0.3%が0.8%へ転じ、日本も1.0%が1.4%になる見込みである。足元、円高是正の急進展を受けて、特に日本経済の回復は加速している。日本にとって重要な市場である中国を含むアジア地域では、6.3%から6.6%へと安定成長が期待される。

こうした中、世界新車販売は2013年8,440万台から2015年9,245万台への拡大成長が続くと予想する。中

国の新車販売(乗用車)は同じ期間にて1,619万台から1,785万台へ、米国も1,522万台から1,647万台へ堅調に増加するとの見通しである。

日本では消費税増税の影響や自動車関連諸税の扱いなど不透明な要素が多く予想を困難にしている。我々は国内新車需要に関して2012年537万台から2013年には483万台へ減少、2014年に駆け込み需要によって508万台に増加した後に反動減に見舞われ2015年は447万台へ落ち込むと予想する。

図2 世界の新車販売予測



注: 単位は千台。原則として中大型商用車を含む。米国についてはライトビークルの販売台数を図表の「PC(乗用車)+LT(ライトトラック)」にて示す。世界合計(Global total)には上記以外の地域も含める。
出所: みずほ証券エクイティ調査部

■ 日本の自動車生産:長期シナリオ予測

日本の自動車生産は今後どうなるであろうか。短期予想を積み上げてても正解を導くことが出来ないかもしれない。ここでは試論として主要国での長期にわたる過去の経験を参考にしたい。取り上げたのは欧米先進国の国内自動車生産の長期統計である。

過去の教訓から導いた日本の国内自動車生産における長期予測シナリオは3つ。(1)ドイツ型:2030年に向けて1,150万台に増加する。(2)イタリア型:同様に500万台へ半減する。(3)英国型:同様に860万台程度の現状維持。これらはいずれも日本以外の先進国が経験した事実に基づいている。

カギを握るのは「メイド・イン・ジャパン」。果たして日本で製造する意義がある製品をどれだけ多く長く作り続けることができるのかにかかっていよう。実現すれば日本もドイツのように国内生産にて減少どころか増加させることができる可能性がある。

例えば、長期的にタイやインドネシア、中国における自動車生産全般の能力が向上すれば、日本の国内生産はイタリアのように半減してしまうリスクが実現することが否定できない。英国のように成熟しつつ台数が安定することもありえるが、それでも近年、MINIやランドローバーや高

級スポーツカーなどはブランド改革や中国需要を取り込みがんばっている。

今後、日本の自動車生産がどのシナリオをたどるのかは、むしろこれから業界上げての取り組みにかかっているのである。

表1 主要国の自動車生産の長期推移

	1965年	1990年	2010年
日本	14	100	71
米国	114	100	79
ドイツ	60	100	119
英国	139	100	89
イタリア	55	100	40

注: 1990年の自動車生産台数を100として指数化
出所: みずほ証券エクイティ調査部

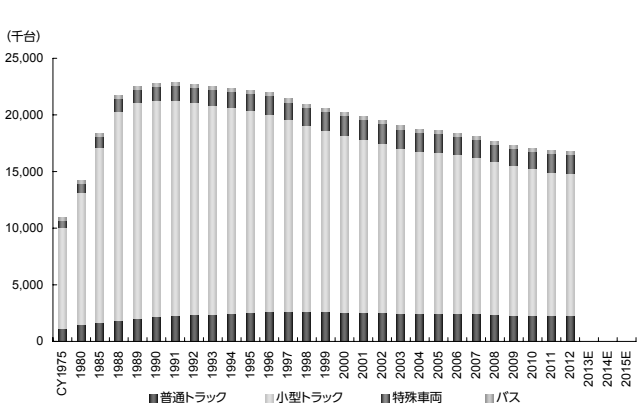
■ 日本の商用車の将来

日本におけるトラック・バス・特殊車両の保有台数は、ようやく下げ止まりの兆しが見えてきたと思われる。中期的には2003年～2006年での排ガス規制当時の代替需要や復興需要が、商用車の販売回復におけるけん引役になると期待される。

我々は短期的な自動車生産を次のように予想している。国内生産台数は、2012年(暦年)に994.3万台から2013年には1,000万台、前年比0.6%増と予想する。国内販売は483.3万台と同10.0%減少するが、輸出が520万台へ同8.3%増加すると見込むからである。2014年の国内生産は1,030万台(同3.0%増)だが、2015年には960万台(同6.8%減)と落ち込む。

商用車の生産台数では、2012年に138.8万台が2013年に150万台(同8.0%増)、2014年も150万台を維持するが2015年には120万台へ同20%減になると予想する。国内販売では代替需要の一巡、輸出では海外生産の増加によって減少に転じるからである。

図3 世界の新車販売予測



注: 2012年11月を除き、各暦年末の保有台数
出所: 国土交通省、日本自動車工業会より、みずほ証券エクイティ調査部作成

■評議員会及び相談役会を開催

5月8日に、当会会議室で2013年度評議員会を開催。高橋俊春氏（㈱オーテックジャパン常務監査役）を議長に選任し、2013年度事業計画（案）及び2013年度収支予算（案）を審議した。

2012年度にまとめた「車体業界の将来ビジョン」を受けて今年度スタートする「チャレンジ5推進委員会」、昨年度に引き続き実施する「高齢者雇用推進委員会」の活動を含め、評議員会として「2013年度事業計画（案）及び2013年度収支予算（案）は適切である」との答申を水嶋会長に提出し、閉会した。

なお、同日相談役会を開催し、高木、岩崎、内山各相談役から「2013年度事業計画（案）及び2013年度収支予算（案）」について意見をいただいた。

■「自動車車体業界の将来ビジョン」策定

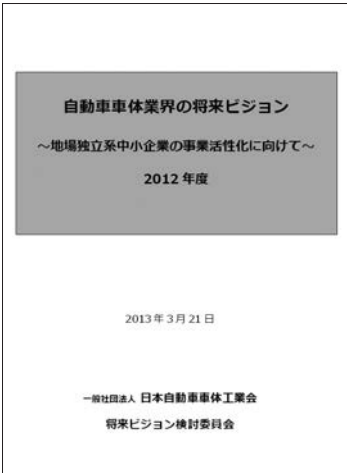
車体業界は歴史ある地場の中小企業が多い。全需の落ち込む中、車体業界の将来の姿を調査・検討し、経営者が自信を持って企業経営や事業継承できる魅力ある企業集団への脱皮策を研究、「自動車車体業界の将来ビジョン」としてまとめて正会員に配布した。

1. 委員会構成

独立系／地場架装メーカーの若手経営者や次世代経営者9名とアドバイザー1名

2. 検討方法・ベース資料等

- ・委託先シンクタンク「㈱現代文化研究所」を選定（6月）
- ・当会会員生産台数分析資料
- ・当会会員売上高分析資料「2011年度会員売上高」
- ・「㈱現代文化研究所」での調査、検討
- 代表的な会員会社8社の経営者インタビュー実施：現文研（9月～10月）
- 物流専門家ヒアリング（11月）
- 大型シャシメーカーヒアリング（11月）
- 「活性化策」委員アンケート（12月）



3. 将来ビジョンまとめ報告内容概要

第1章：市場と生産構造（ものづくり）の展望

(1) 物流の見通し

- ① 総物流量の減少に伴い自動車貨物輸送量は減少が続く（5年毎に▲10%）
- ② 近年はGDP増加しても輸送量は増えない傾向強まる 等

(2) 車体工業の見通し

- ① 架装/特装車等の車体生産はリーマンショック以降回復したが、まだ5年前の▲40%
- ② 景気見通し（GDP1.5%/年増加と仮定）、貨物輸送量減少、保有台数減少、代替期間長期化を考えると、今後の台数は▲1.5～2.0%/年平均減少の見通し 等

第2章：車体工業の業界及び企業の強みと弱み

(1) 車体業界の強み

- ① 長い歴史と伝統、経験の蓄積、高いもの作り技術等
- ② 小規模を生かした小回り性、お客様個別対応力、臨機応変の対応力 等

(2) 車体業界の弱み

- ① 会社規模小さく、生産台数も少なく、資金力、安定性、開発力に難
- ② 同業者多く熾烈な競争、最近ではシャシメーカー標準車との競合 等

第3章：車体工業の業界及び企業の成長可能性と懸念点

(1) 成長可能性

- ① 物流の質的变化、ニーズ変化（輸送品質の高度化／多様化／専門化）の対応
- ② 事業拡大の可能性（サービス、車体修理、地場でのネットワーク活用、海外等） 等

(2) 成長への懸念点

- ① 市場のパイの奪い合いでの過度の価格競争、共倒れ
- ② 売上減少→リストラ→人的資産や技術の消失→更なる売上減少という負の連鎖 等

第4章：活性化のための将来ビジョン

(1) 目標

永続的な発展を目指しアライアンスも活用し、「従業員1人あたりの売上高を倍増」「売上高利益率5%」を目指す。

(2) 活性化のための提言

- ①アライアンスの強化
 - ・業務上での連携
 - 調査研究の合同実施、ビジネス情報の共有化、部品共有化等

・限定的な業務提携

販売/サービスのネットワーク形成、業務山谷吸収相互連携、OEM

・最終的にはコンソーシアム（企業連合体）形成

独立会社のままりソース共有し、地域単位や業種単位で一体的事業運営
部品共同調達、車種の共同開発、車種の相互提供、バックオフィスの共通化等

②対応すべき課題：

アライアンス強化を前提に個社や共同で実施

・事業領域／車種の選択と集中

（その他は他社から相互補完）

・販売促進力の強化

（高付加価値商品を正当な価格で売る訴求）

・お客様の困り込み策強化

（地場との連携、サービスまでの一体化等）

・周辺業容への拡大

（二次架装、車体メンテ修理、車両整備、新興国進出）

・技術力の維持向上

（専門人材の育成、人材バンクの検討等）

・経営の高度化

（成功他社企業の良いところ取り、業務の仕組み標準化）

■労政合同分科会

人事労務研究会では、日本自動車部品工業会と合同で3月11日に、くるまプラザで第25回労政合同分科会を開催した。

(1) 春季労使交渉

各社が「2013年春季労使交渉要求状況及び交渉状況」について報告し次のような内容について情報共有化を図った。

- ・為替影響の見通しの難しさ
- ・首相要請への対応検討
- ・環境変化を踏まえた業界他社動向の見極め

(2) 高齢者雇用制度の整備、拡充

法の趣旨を踏まえ次のような議論を行い、情報共有化を図った。

- ・希望者全員を65歳まで再雇用することについては法律に基づき段階的に対応
- ・再雇用者の年収については業界だけではなく広く社会状況を見ながら検討

■国際人事合同分科会

人事労務研究会では、日本自動車部品工業会と合同で3月21日にアジュール竹芝で第15回国際人事合同分科会を開催した。

(1)分科会内容

次の内容について各社の状況を報告し情報共有化を図った。

①海外駐在員の派遣人員

②危機管理マニュアルの作成・整備について

③国際人事領域の重点施策と課題について

④2012年度実施調査

- ・2012年7月 インド：工場暴動対応状況
- ・2012年9月 中国：反日デモ等への対応状況
- ・2013年2月 中国：大気汚染対応状況

(2)講演会「海外派遣者の危機管理体制構築と運営実務」

安全サポート㈱有坂鍊成氏を講師に迎え、戦争、テロ、災害、事故等の海外派遣者を取り巻くリスクと、言葉、文化の違い、土地勘等、現地への溶け込み方でそれぞれ程度の差はあるもののハンディキャップを抱えていること、また、海外危機発生時の対応は安否確認とともに家族への第1報の重要性について説明を受けた。

また、危機管理体制の構築については、予防、準備、緊急事態発生時の危機対応、再発防止策までを含め的確に組んでいくことが大事であるとの説明を受けた。

危機管理は海外派遣者に限ったことなく、日常活動の中でも重要なことである。危機には想定外は許されないという意識を持ち、国内外問わず我々のマネジメントレベルを向上させていくことを学び、たいへん参考になった。



安全サポート㈱ 代表取締役 有坂鍊成氏

■2013年度部会総会を各地で開催

2013年の部会総括会議(部会総会)が全て終了し、2012年度活動計画、予算案の承認を得ると共に新年度役員が選任された。

部会	開催日	場所
特装部会	4月11日(木)	東京
特種部会	4月18日(木)	東京
トラック部会	4月4日(木)	福岡
パン部会	4月12日(金)	京都
トレーラ部会	4月16日(火)	東京
バス部会	5月7日(火)	石川
小型部会	4月18日(木)	東京
資材部会	4月10日(水)	東京

特装部会

■「特装車メンテナンスニュース
(定期交換部品ポイント編)発行

サービス委員会(委員長・佐藤孝雄・極東開発工業㈱)
では、4月にメンテナンスニュース(定期交換部品ポイント
編)No.32を発行した。

本メンテナンスニュースは、快適な作業を支える特装車

の故障予防のためには定期的な部品交換が必要であることを周知するために発行した。

具体的には、作動油の汚れ、フィルター・エレメント類の目詰まり、油圧ホースの劣化、動力・駆動装置の摩擦等について、交換時期をわかりやすくPRしている。

特種部会

■「2012年度自動車検査独立行政法人本部 との技術検討会」を開催

特種部会(部会長・古庄忠信・㈱イズミ車体製作所社長)
では、自動車検査独立行政法人業務課 佐藤博昭課長補
佐、上久保智知業務第2係長、また古庄部会長、太宰技術
委員長を含めた19社／27名の参加のもと、3月15日に検
査法人本部との2012年度技術検討会を実施した。

以下の4件の質問項目と当日の追加質問3件について
 論議し、検討会結果としてまとめ、部会員に発行した。昨年
 に引き続き、今年で6回目となり、定例の開催ができるよう
 になった。審査業務がスムーズに流れるようにする事は非
 常に大切なことであるとの認識の下、今後ともこの技術検
 討会を継続して行く。

【質問項目】

- ①車室外乗降支援灯の規定について
- ②2ドアクーペ等の身障者用シート架装関係：乗降口寸法について
- ③運転席から直接目視出来ない位置に定員座席を設ける場合の見解統一
- ④馬匹運搬車の開閉式後面ゲートに灯火等を取付けることについて

— お客様 各位 —

特装車 メンテナンスニュース

定期交換部品ポイント編

No.32 2013・4

快調な作業を支える特装車の故障予防のため 定期的な部品交換を！

特装車の駆動装置・可動部・作動油等は日々ダメージを受け消耗部品の摩耗・焼付き・カサリ・作動油の劣化等による重大な故障の原因となる可能性があります。

特装車を快適に使用するためには、定期点検で特装車の状態を把握し、状態に応じた部品交換が必要です。

下記に、主要な消耗品・交換部品と定期的な交換の必要性をご紹介しますので、特装車の維持管理をする際の参考にして下さい。(詳細は各メーカー取扱説明書を参照して下さい)

※道路運送車両法(第47条の2)日常(運行前)点検(第48条)定期点検は使用者等・運行する者に義務付けられています。

※大丈夫ですか、そろそろ作動油・消耗部品の交換時期では？ <参考>

■ 作動油・ギヤオイル・コンプレッサオイル関係

※汚れていませんか？

■ フィルター・エレメント関係

※目詰まりしていませんか？

■ 油圧ホース・バックン・シールゴム(ゴム製品)関係

※劣化・留傷・摩耗していませんか？

■ 動力・駆動装置・電気系統・ワイヤー関係

※摩耗・劣化・腐食していませんか？

一般社団法人 日本自動車車体工業会 特装部会 サービス委員会

なぜ点検整備・部品交換をするのか？

近年、家電製品において製品の経年劣化が主因となる重大な事故が発生し、市場出荷後の製品につき経年劣化による事故を未然に防止するため措置として、長期使用製品安全検制度が設けられました。このことにより点検義務付けや点検結果必要と見込まれる部品の保有期間等を明確にし記載することによって各メーカーで自主基準を定めています。

※家電メーカーは経済産業省の行政指導によって、製品機能を維持するために必要な部品の保有期間「補修用性部品の最低保有期間」を定められています。

日本自動車車体工業会においても特装車二使用期間長期化に伴い、定期的な点検整備および部品交換の促進として特装メンテナンスニュースを発行しPR活動を行っています。

また、経年品質保障に関する取り組み（定期点検時の部品交換時期、使用箇所の明確化等）や環境への取り組みとして環境負荷物質フリー化にも取り組んでいます。

“特装車”を安全に未来まで使用起来ためには「正しい取り扱い」、もちろんですが「日常の手入れと定期的な点検整備と部品交換」をすることが大切です。

定期部品交換・点検整備で安心



安全確認、点検整備スタッフ

定期交換のメリット
 ※安心感を持って作業ができます。
 ※故障、修理による稼働率の低下を防ぎます。
 ※不要な修理費の削減を図れます。
 ※特装車の性能を維持することができます。

純正部品使用でさらに安心

点検箇所

※点検箇所には必ず点検記録簿に記載するよう指示されています。
 ※点検箇所へ写真撮影も推奨しています。





**純正
作動油**



グリスはメーカー指定品を使用して下さい！



※指定品以外ではスプレータイプの潤滑剤は使用できません。

空気圧計・自動ブレーキ調整機

※空気圧計は必ず定期的に校正してください。



※空気圧計は必ず定期的に校正してください。

※点検整備・部品交換は専門的な技術と設備のある各メーカー指定サービス工場でお受けいたします。

一般社団法人 日本自動車車体工業会 特装部会 サービス委員会

以下3件を当日の追加質問とした。

- ⑤使用過程車の後部反射器の個数増加について
- ⑥外装の技術基準について
- ⑦営業用マイクロバスの電動ステップについて

■JABIA規格を制定

技術委員会(委員長・太宰忠義・(株)イズミ車体製作所)では、「座席ベルト組込2人掛席及び座席取付装置の構造規格」の自動車車体規格(JABIA:A1303-2013)をまとめ、3月19日制定した。

2012年7月から施行
されている以下の法規

改正に関連し、既に運用
JABIA規格は合計で4件

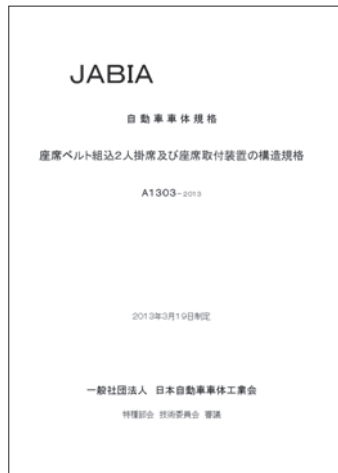
【法規改正概要】

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

【関連JABIA規格】

当会ホームページ会員専用ページに掲載済み

- ・ A1201-2012:「シートベルトアンカ試験成績書保安基準適合証明の運用基準」(2012年3月16日付)
- ・ A1301-2012:「座席ベルト組込1人掛座席及び座席取付装置の構造規格」(2012年3月16日付)
- ・ A1302-2012:「車体直付けの座席ベルト取付装置構造規格」(2012年6月26日付)



トレーラ部会

■「2013年度トレーラ国内需要見通し」を発表

業務委員会(委員長・河内和仁・東邦車輛(株))では、3月15日に2013年度のトレーラ国内需要見通しをまとめ発表した。

需要見通しは、世界経済の先行きは不透明なものの、国内は景気回復による荷動きの活発化や震災の復興需要、消費増税前の駆け込み需要などが予想されることから、2013年度の国内需要は6,090台の前年度比9.2%増となる見通し。

この策定は、自動車業界としてトレーラについては当会の特化する車種であることから需要見通しに取り組んだものである。

2013年度トレーラ国内需要見通し (単位：台)

年 度		2012年度	2013年度	対前年比
		(A)実績	(B)予測	2013年度 (B/A)
合 計		5,575	6,090	109.2%
形 状	コンテナ用	1,502	1,790	119.2%
	バン	1,466	1,670	113.9%
	平床・低床	1,467	1,500	102.2%
	その他特装系	1,140	1,130	99.1%

バス部会

■バス用座席ECE規格対応のJABIA規格を制定

技術委員会(委員長・宮田浩・三菱ふそうバス製造㈱)
では、「バス用座席ECE規格対応」の自動車車体規格
(JABIA規格)をまとめ、3月1日制定した。

ECE規格(R14、R16、R17、R80)に関連するバス用シートに適用する。

内容は、適用範囲にはじまり、適用規格の概要として、各種試験における試験装置、試験条件、評価基準及び必要書類について定義し、法規対応の明確化と適正化を図っている。



3月		
1日	第4回広報委員会	①本年度計画のまとめ／次年度計画の論議 ②車体NEWS記事、春号の内容確認と2013夏号企画合意
	環境委員会／ 架装物リサイクル分科会	①環境への取組みの広報活動確認 ②環境負荷物質フリー宣言進捗状況確認 ③環境基準適合ラベル取得支援の進め方議論
	トラック部会／業務委員会	①2012年度事業報告の実績まとめ ②2013年度事業計画(案)について討議
5日	第4回中央業務委員会	①2012年度事業計画まとめ ②次年度事業計画(案)論議
	環境委員会／工場環境分科会	①2013年度以降のCO2フォローアップ調査についての議論 ②2012年度産廃処分量のフォローアップ調査結果の確認
6日	第6回将来ビジョン検討委員会	①「車体工業界の将来ビジョンまとめ(案)」論議/決定 ②次年度対応の論議 ③印刷/配布日程決定
	トラック部会／技術委員会	①2012年度事業計画の実績まとめ ②2013年度事業計画の新規テーマ(案)について討議 ③2013年度新役員について
7日	支部連絡会	①各支部の良いところ取り活動の確認 ②2013年度支部総会の日程調整 ③2013年度本部補助金の算定方法決定
8日	第4回環境委員会	①環境負荷物質フリー宣言進捗状況報告 ②今後の地球温暖化ガス削減活動に関わる報告 ③2012年度産廃処分量のフォローアップ調査結果の報告
11日	特種部会／第8回座席WG	①JABIA規格:「座席ベルト組込2人掛席及び座席取付装置の構造規格」 内容論議と決定 ②印刷/発行日程等の決定
	労政合同分科会 (くるまプラザ)	「情報交換テーマ」 2013年春季労使交渉要求状況及び交渉状況について 「検討・報告テーマ」 ①2013年「人事労務合同研究会」事業計画概要案 ②2013年度完成車メーカーカレンダーについて ③労働時間実績〔2012年度(確定版)〕について
13日	トレーラ部会／サービス委員会	①2013年度事業計画の検討・決定 ②ブレーキ機器点検整備の進め方議論 ③検査法人との研修会進め方の打合せ
14日	常任委員会	支部に関しての本部課題について論議
	第220回理事会	①審議事項 第1号議案 新入会員に関する件 第2号議案 2013年度事業計画(案)に関する件 第3号議案 2012年度収支報告(決算見込み)及び2013年度収支予算(案)に関する件 第4号議案 2013・2014年度評議員選任に関する件 ②報告事項 1) 2012年度 事業計画4/4期実績(見込み)まとめ 2) 2012年度・2013年度 調査研究、基準化及び部品共通化計画について 3) 東京モーターショー2013『働くクルマの合同展示』について 4) 会員満足度向上活動(事務局強化)について 5) 最近の官公庁情報 6) その他報告事項
	講演会(くるまプラザ会議室)	「自動車業界の中長期展望」 講師：みずほ証券(株) 杉浦誠司氏 参加者56社104名

15日	特種部会／技術検討会	①自動車検査独立行政法人本部と2012年度に実施した 審査業務に関して疑問と思われる項目について論議 ②当日の質疑を含め、部会内に論議内容を展開
	バス部会／塗装デザイン研究会 (石川)	①2012年度事業計画の実績まとめ ②2013年度事業計画(案)について討議 ③2013年度以降の新委員長(案)の選出
18日	バン部会	①2012年度事業計画の実績報告・まとめ ②2013年度事業計画(案)について討議 ③2013年度新役員(案)について
	トレーラ部会／業務委員会	①2013年度事業計画の検討・決定 ②トレーラの有効性PR用データ検討・決定 ③2013年度トレーラ需要予測展開の報告
19日	トラック部会	①2012年度事業計画の実績報告・まとめ ②2013年度事業計画(案)について討議 ③2013年度新役員(案)について
21日	特装部会／ローリ技術分科会	①タンクセミトレーラ通行条件の取扱統一化の検討・論議 ②2013年度事業計画の策定
	バス部会／ ワンマン機器小委員会(富山)	①2012年度事業計画の実績まとめ ②2013年度事業計画(案)新規テーマについて討議
	第15回国際人事合同分科会 (東京)	①講演会「海外拠点の危機管理体制構築と運営について」 講師：安全サポート(株) 代表取締役 有坂鍊成氏 ②情報交換 ・国際人事領域の重点施策と課題について ・2013年度 人事労務研究会活動計画(案)の審議、決定 ・次回の国際人事分科会について確認
22日	特装部会／クレーン技術分科会	①2013年度事業計画の策定 ②高所作業車ブーム摺動部の経年品質保証の検討・論議
25日	特装部会／サービス委員会	①2013年度事業計画の策定 ②特装车メンテナンスニュース(定期交換部品ポイント編)の完成
26日	商用車ショー企画委員会	①当会合同展示概要の確認 ②合同展示屋外装飾企画案について審議 ③Webサイトを活用した出展社のPR活動について審議 ④車工会認知度向上に向けた取組みについて審議、決定
	トレーラ部会／製品安全委員会	①2013年度事業計画の検討・決定 ②「トレーラ定期点検整備の手引き」の内容検討
27日	特装部会／ 脱着キャリア・コンテナ分科会	①2013年度事業計画の策定 ・海外における脱着車の構造基準等実態調査 ・コンテナの名称統一の検討・論議
28日	特装部会／清掃車小委員会	①2013年度事業計画の策定 ②環境負荷物質フリー宣言の取組状況の確認
	トレーラ部会／技術委員会	①R13試験方法についての打合せ報告 ②2013年度調査研究テーマの議論 ③2013年度事業計画の検討・決定
	バス部会／技術委員会(富山)	①2012年度事業計画の実績まとめ ②2013年度事業計画(案)の新規テーマについて討議 ③幼児車シートの安全性ガイドラインについて報告
	資材部会／役員幹事会(東京)	①2012年度事業計画の実績報告まとめ ②2013年度事業計画(案)について討議 ③2013年度役員体制(案)について

4月		
4日	トラック部会／部会総会(福岡)	①場所:福岡 参加:19社19名 ②2012年度事業報告、決算報告承認及び2013年度事業計画、予算承認
5日	トラック部会／工場見学会(福岡)	①(株)矢野特殊自動車・本社工場の見学会実施 ②会員各社と品質確保に関する意見交換実施
8日	商用車ショー企画委員会	①当会合同展示企画について審議、決定 ②合同展示屋外装飾業者の選定 ③出展社のPR活動について審議

4月		
9日	バス部会／資材委員会(石川)	①2012年度事業報告の実績まとめ ②2013年度事業計画(案)テーマについて討議
10日	資材部会／部会総会(東京)	①開催場所：東京 参加：45社62名 ②2012年度事業報告、決算報告承認及び2013年度事業計画、予算承認
11日	トレーラ部会／サービス委員会	①2013年度活動の具体的な進め方議論 ②「新点検整備方式」運用についての議論 ③ブレーキ機器点検整備の進め方議論
11日	特装部会／部会総会(東京)	①開催場所：東京 参加：12社34名 ②2012年度事業報告・決算報告承認及び2013年度事業計画、予算承認
12日	バン部会／部会総会(京都)	①開催場所：京都 参加：10社11名 ②2012年度事業報告、決算報告承認及び2013年度事業計画、予算承認
16日	トレーラ部会／部会総会	①開催場所：当会会議室 参加：9社24名 ②2012年度事業報告、決算報告承認及び2013年度事業計画、予算承認
18日	常任委員会	2013年度年間活動計画論議
	第221回理事会	①審議事項 第1号議案 2012年度事業報告まとめ 第2号議案 2012年度収支決算報告 第3号議案 2013年度事業計画(案) 第4号議案 2013年度収支予算(案) 第5号議案 2013・2014年度理事・監事(案) 第6号議案 2013年度車体工業会優良従業員表彰(案) 第7号議案 2013年度車体工業会功労者表彰・永年在籍会員表彰(案) ②報告事項 1) 2013年度本部委員会体制について 2) 当会会員のリコール届出まとめ(2012年度分) 3) 2012年度国内商用車販売状況 4) 最近の官公庁関係情報について 5) その他報告事項
	特種部会／部会総会	①開催場所：当会会議室 参加：30社47名 ②2012年度事業報告、決算報告の承認及び2013年度事業計画、予算承認
	小型部会／部会総会(東京)	①開催場所：東京 参加：4社11名 ②2012年度事業報告、決算報告及び2013年度事業計画、予算承認
	中央技術委員会／WG／ISO26262会議	①ISO26262改定に伴う現行の問題点の整理 ②電子機器の安全度水準(ASIL)評価結果の確認
19日	バン部会／技術委員会	①2012年度からの継続テーマの進め方について討議 ②2013年度新規テーマの進め方について討議 ③2013年度新役員の選出
	バス部会／塗装デザイン研究会	①2013年度事業計画(案)について討議 ②色見本帳の進め方について討議
24日	トレーラ部会／技術委員会	①「新点検整備方式」運用についての議論 ②2013年度調査研究テーマの具体的な進め方議論 ③タイヤ技術基準への対応策議論
	バス部会／技術委員会	①2013年度事業計画の進め方について討議 ②2013年度新規テーマの進め方について討議
25日	トレーラ部会／製品安全委員会	①「トレーラ定期点検整備の手引き」の内容検討 ②2013年度活動の具体的な進め方議論

5月		
7日	バス部会／部会総会(石川)	①開催場所：石川 参加：4社8名 ②2012年度事業報告、決算報告及び2013年度事業計画、予算承認
8日	相談役会	①2013年度事業計画についての諮問 ②2013年度収支予算についての諮問

8日	評議員会	①2013年度事業計画についての諮問 ②2013年度収支予算についての諮問
13日	特装部会／サービス委員会	①特装車メンテナンスニュースの作成 ②定期点検推進ポスター(案)の検討
16日	バス部会／資材委員会(石川)	2013年度事業計画の進め方討議
17日	トラック部会／技術委員会	①2013年度事業計画の進め方について討議 ②前年度からの継続テーマの進め方討議
24日	通常総会 (グランドプリンホテル高輪)	<別掲参照> ▶P.4
29日	トレーラ部会／技術委員会	①「新点検整備方式」ガイドラインについての議論 ②2013年度調査研究テーマの具体的な進め方議論
30日	トレーラ部会／製品安全委員会	①「新点検整備方式」ガイドラインについての議論 ②「トレーラ定期点検整備の手引き」の内容検討
	バス部会／ ワンマン機器小委員会(富山)	①ステップ照射灯のLED化について討議 ②見直しが必要なJABIA規格について討議
31日	特装部会／クレーン技術分科会	高所作業車ブーム摺動部の使用限度調査方法を検討

会員情報

入会

正会員	(株)IHスター 代表取締役社長 細倉 雄二 〒066-8555 北海道千歳市上長都1061-2 電話：0123-26-1123 FAX：0123-26-2412 主要製品 農機具全般(車体架装部門:農作業用トレーラ) 所属部会 トレーラ部会
準会員	ヨースト・ジャパン(株) 代表取締役社長 マークス・シュードリッヒ 〒222-0033 神奈川県横浜市港北区新横浜3-19-5 電話：045-476-1031 FAX：045-472-9845 主要製品 トレーラ用部品の輸入販売(カプラ、ランディングギア、連結装置各種) 所属部会 資材部会

代表者変更

正会員	(株)東海特装車 取締役社長 広瀬 康宏 日通商事(株) 代表取締役社長 湊澤 登 丸安(株) 代表取締役社長 安藤 和樹
準会員	インファステック(株) 代表取締役社長 鈴木 伸一 三輪精機(株) 代表取締役社長 末永 昭 マロン(株) 代表取締役社長 鈴木 福男

分社化・名称変更

準会員	(株)ミクニ →エバスペヒャー・ミクニ・クライメット・コントロール・システムズ(株) 社長 角 幸一 〒250-0055 神奈川県小田原市久野2480番地 電話：050-3802-7612
-----	--

本社移転

準会員	自動車車体興業(株) 本社事務所 〒101-0044 東京都千代田区鍛冶町2-7-1 神田IKビル10階 電話：03-3525-4866 住友スリーエム(株) 本社 〒141-8684 東京都品川区北品川6-7-29 電話：03-6409-3800
-----	---

訃報

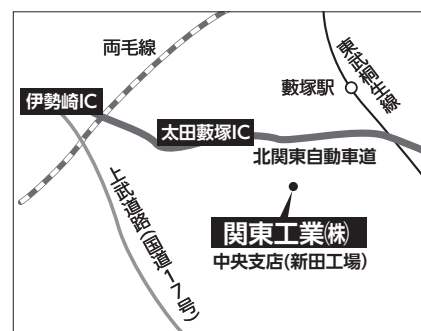
日産車体(株)元取締役会長浦川浩氏は、3月3日ご逝去されました。(享年91歳)
同氏は、1987年より当工業会理事、同副会長を経て1991年から1993年の2年間
会長を務められ、工業界の発展に多大なご尽力を尽くされました。
1993年秋、勲三等旭日中綬章を受章されております。
謹んでご冥福をお祈りいたします。



故 浦川 浩氏



井上 龍介 代表取締役社長



DATA

- 本社
〒372-0022
群馬県伊勢崎市日乃出町424番9
TEL 0270-24-4811
FAX 0270-26-2744
- 資本金 1,500万円
- 従業員 60名
- 事業所規模

中央支店・敷地	約15,000㎡
工場	約9,000㎡
赤堀工場・敷地	約2,500㎡
建屋	約1,000㎡
- 車体工業会加入
1972年(トラック部会)



関東工業(株) FRPモノコックボデーを製造する コールドチェーン老舗メーカー

関東工業(株)中央支店(新田工場)は、東京から北関東自動車道を通り2時間弱で着く「太田藪塚IC」の近くにある。のどかな風景の中に、藪塚温泉などがある穴場観光地でもあった。

取材／車体工業会事務局次長 瓜谷 優一

●特徴・沿革

1961年、創業者で元相談役の井上一弘氏は、前身となる関東樹脂化学(株)を設立。化学品、化学機器の販売、FRP製品の製造販売を始める。1967年に大手電機メーカーの依頼によりプレハブ冷蔵庫、ウレタン発泡断熱パネルの製造を開始し、1969年に関東工業(株)に社名を変更。1971年には近代的設備を持つ新田工場を新設し、独自のFRP一体成型方式によって冷凍車専用ボデー「ポナボデー」の製造販売を開始した。

関東工業(株)の事業は「冷凍車」、「プレハブ冷蔵庫」、コールドボックス「ポナコン」の3本柱となっている。

「ポナボデー」は独自のFRPモノコック構造による超高断熱ボデーで、高級アイスクリームや冷凍マグ



積み上げられたプレハブ冷蔵庫用のパネル

ロなど、庫内をマイナス50℃まで冷やす超冷凍配送には、欠かすことができないとまでいわれるブランドとなっている。独自の製法技術に加え、製作時間を要するため、現在、小型から大型まで一体金型製法で製造しているのは関東工業(株)のみとなり、同社の主力製品となっている。

「プレハブ冷蔵庫」は、冷蔵庫以外にも建築用パネルとして屋内スノーボードグレンドの断熱壁をはじめとして、カラオケ用防音パネルやクリーンルームなど様々な分野で応用されている。「ポナコン」は温度管理や衛生管理に厳しい食品業界において、コールドボックスの代名詞といえるブランドである。

「ポナコン」は食品業界において、コールドボックスの代名詞となっている



●製品

ー 御社の製品などについてお聞かせください。

井上社長 FRPモノコックボデーは、国内唯一の一体金型製法で作られる一体成型品で、扉と床以外は継ぎ目がありません。そのため気密性がとても高く、優れた断熱性能を有しています。またおよそ20年間、使用しても断熱性能が落ちない強い耐久性も持っています。



モノコックボデーは床と扉以外は、全く継ぎ目がないので、圧倒的な断熱性能を誇る

使用中に部分的に破損しても破損箇所だけを修復することができるので、非常に長寿命で環境に優しいボデーです。一度使用していただければFRPモノコックボデーの良さを理解していただけると自負しています。

頑丈な製品でありますので、弊社では新しいシャシにボデーの乗せ替えを行う「リフレッシュ乗せ替え」も行っており、お客様に長く使用してもらえ体制を整えています。



昭和46年販売開始当時の車両外観

ー 今後の抱負、方向性などはいかがですか？

コールドチェーンの老舗メーカーとして、今後もお客様のニーズに応えられるよう各製品の性能向上を目指していきます。また技術をお互いに生かせるようであれば、外部の新鮮なアイデアとコラボレーションし、新しい製品を未来に向けて創り出していきたいと思っています。



金型から抜き出された大型のFRPモノコックボデー



大型車のモノコックボデーを一体成型方式で製作できるのは関東工業(株)だけである

●人

ー 御社の特徴は？

弊社のスタッフは職人気質がとて強く、高い集中力で業務をこなしております。受注が集中した時期も、協力的に仕事をしてくれますので助かっています。



ー 次世代への教育についてお聞かせください。

現在では現場スタッフの半数以上が40代以下となり、世代交代も順調にひと段落いたしました。

定石ですが、中堅ベテラン社員と若手社員を組ませて技術の向上と継承を行っています。

また地元企業の仕事というものは、お客様と人間同士の信頼関係を作り上げることによって成立する部



分がとても多いと思っています。決して嘘をつかず、誠意を持って正直で誠実な仕事を、全従業員が心がけていくことを大切にしています。

原木を輸入、国内で製材

1948年、初代社長である吉村福松氏が創業した吉村製材(株)は、近年、新規事業にも積極的に取り組み、グループ4社で構成する総合木材企業である。核となる製材業は、2,000坪の敷地と1,200㎡の月産生産能力を有し、主力の建築用材料のほか、大・中・小型トラック用の床板など車両材の製造・販売も行っている。自社で原木から加工できるラインを所有しているので、必要に応じた製造加工をすることができる。

海外産地にて規格サイズにカットされた安価な輸入材の増加や、国内の住宅需要の減少などにより、同社がある愛知県飛島村の木場では、製材会社が著しく減少した。巨大な丸太の原木を輸入し、自社設備で製材まで行って製品化できるのは、この地域では吉村製材(株)のみとなっている。

■ 丸太原木を常時在庫

自社で多数の原木の在庫を持ち、すぐに製材できる設備があるので、急なニーズや注文住宅などで使用する規格外の材料にも迅速に対応することができる。取扱う丸太は米松、米桐をはじめ、トラックボデーの床板などでおなじみのアピトン材など多様な種類の在庫を常時保有している。

住宅用、梱包用、そして車輛用など、木材のことなら“何でもすぐに”対応できるのが、同社の最大の強みである。原木用の巨大な製材機は、最大で15mの長さの原木から材料を切り出すことも可能だ。



海から揚げられた巨大な原木



吉村 剛信
常務取締役

グループ全体の事業を効率よく連携させ、将来に向けて、企業価値を高めていく役割を担う。

吉村製材(株)



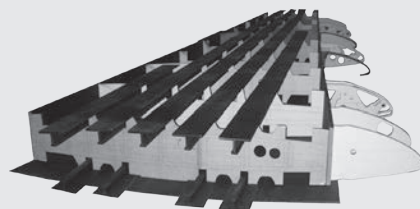
■ 木材を有効利用

住宅や車両材の材料にできるのは原木の中心に近い良質な箇所だけである。残った部分を木材チップとして転売する製材会社が多かった中で、吉村製材(株)では事業の多角化によって、残りの木材を自社のパレット製造販売や大型機械用の梱包材などに使用することができた。様々な工夫によって、木材資源を無駄なく有効利用することに貢献している。

■ 優れた職人技術

原木から製品までを一連で行う同社には、「木」を知り尽くした経験豊富なスタッフが多い。その技術力の高さには定評があり、模型の製作依頼なども舞い込んでくる。

最近では大手航空機メーカーの依頼で、新型旅客機の翼の原寸モデルを木材で仕上げるという仕事を成功させた。整備手順の検証やメンテナンス・配線のテストに使用するため、原寸の図面と寸分たがわずに製作しなければならないという高い精度を求められたが、同社は顧客の期待に見事に応えることができた。



実物と完全に同じサイズの翼のモックアップ

大きな規模と優れた製材技術を持つ同社は、今後グループ企業内の横の連携をさらに強化し、木材総合企業としての企業価値をさらに高めていくことを目指している。

吉村製材(株) 代表取締役 吉村 福徳

「時代に負けない・流されない」企業づくりを創業以来かわることなく目指してまいりました。

【本社】 〒454-0011 愛知県名古屋市中川区山王4丁目2番12号
Tel:052-331-6699(代) <http://www.teak.co.jp/>

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。

遮熱フィルムで炎天下の温度上昇を抑制

桜井(株)

桜井(株)の歴史は、創業者である桜井大二郎氏が1899年、名刺印刷業を開業したのが始まりだ。その後、設計用の製図用紙に特化し、トレーシングペーパー等を取扱い、事業を拡大した。現在はサイン・グラフィックス、クリーンルーム用機能紙などオフィス・店舗から産業まで様々なフィルム・紙製品、関連機器の開発・販売を行っている。

■ 自社企画によるエコ製品

桜井(株)では工場・倉庫の遮熱対策に重点を置いた製品群を「SAKURAI ECORTH(サクライエコース)」としてブランド化している。2010年に「SAKURAI ECORTH」の製品として、遮熱塗料と同じ性能を持ったフィルムを開発し、製品化するプロジェクトが生まれた。

当初は塩ビフィルムに顔料をコーティングしていたが、ざらつきが発生するなど望んでいた品質や性能が出てこなかった。そこで顔料をフィルム原料に練り込む製法に方向を転換し、試行錯誤を1年以上繰り返した結果、滑らかな表面を持ち、100μmの薄さで高い遮熱効果を持ったフィルムの製造に成功した。

改良を加えながら、様々な業種でモニターテストを実施したところ、もっとも生かせる場所はトラックのルーフではないかとの確信に至る。そして2012年12月、トラックルーフ用遮熱フィルム「CoolCal」の本格販売を開始した。

■ 炎天下の庫内・車内温度の上昇を抑制

「CoolCal」はシートを貼るだけなので、塗装に比べて施工コストは大幅に少なくて済む。塗装で車両が使えなくな



小嶋 圭
販売推進部
企画開発Gリーダー

伊林 賢治
販売推進部
企画開発G主査

る期間も不要だ。同社のテストでは「CoolCal」を貼った天井面(庫内側)の温度は、貼らない状態と比較して10度以上の差が出ている。

キャビンや冷蔵冷凍庫内の温度上昇をやわらげ、冷却機

の稼働を抑制し、結果として燃費向上を図ることができる。

■ 難しい燃費向上の実証

燃費の向上を一番のセールスポイントにしたところだが、道路状況や積荷の量、ドライバーの技量などの影響もあるため、「CoolCalで燃費が〇%向上」という表現をすることは大変難しい。しかし実際に導入している運送会社では燃費が9%向上したという報告も出ている。また宅配食材の運搬車両など冷却設備を持たない小型トラックでは、車内温度の上昇が抑えられ、ドライバーの庫内作業時の負担が軽減されたという回答も得ている。

これらの体感効果を明確に数値化して提示できない現状は、営業マンにとって歯がゆい限りである。商品の性能としての数値を得るために、今後もより多くのデータを蓄積していかなければならないだろう。

■ エコな製品としての自信

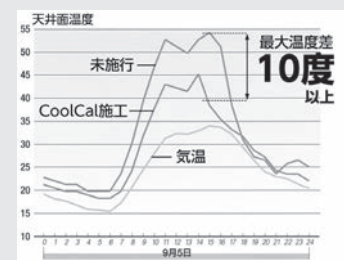
平均気温の上昇や環境意識の向上の中、貼るだけで輸送品質の向上と燃費節減を図れる「CoolCal」の即効性には多くの関心が寄せられている。

“低環境負荷でエコな物流”を実現できる選択肢の1つとして、「CoolCal」が市場を開拓するチャンスになる絶好の季節が間もなく訪れる。

桜井(株) 代表取締役社長 佐々木 謙二

たえず挑戦の気持ちを持ち続け「企画開発型商社」として積極的に新商品を企画し、新たな「価値」を提供してまいります。

【本社】 〒110-0008 東京都台東区池之端1-2-18 MG池之端ビル6F
カスタマーサービス Tel: 0120-813961 <http://www.sakurai.co.jp>



20度以上の差が出る時もある

第1回：放送通信用車両

第1回目として特種部会の会員が製造している「放送通信用車両」の主な車両として、衛星中継車、マラソン中継車、音響中継車を紹介する。

当会の車両区分「放送通信用車両」は、国土交通省が定める「特種用途自動車の構造要件」関係通達の「放送中継車（673:車体の形状コード）」に該当する。

【構造要件】

放送法に基づく放送事業者等が、専らテレビ中継、ラジオ中継等の放送中継事業を行うために使用する自動車であって、特種用途自動車の構造上の要件を満足しているものをいう。

- ・当該自動車の使用者が、放送法に基づく放送事業者であること又は電波法に基づく放送を行う無線局の免許を受けた者、若しくは放送法に基づく受・委託放送業者を証する書面の写しの提出を求め、確認する。

1.主要車種

① 衛星中継車 「SNG(Satellite News Gathering)中継車」

資料提供：京成自動車工業(株)

SNG中継車は主として放送局以外の撮影現場から番組素材となる映像、音声を電波として通信衛星を経由させるもので生番組にも使用する。テレビでの事件/事故/災害報道に、今日、必要不可欠な放送技術である。車両搭載物として発動発電機、空調設備、マイクロ波送信機(FPU)用の電動油圧式ポール等を装備している。

製作にあたって

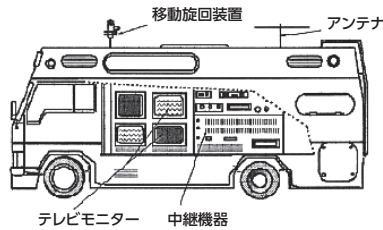
全長制限のある中でシステム機器、屋根上搭載物等が多数混在しているがコンパクトに配置させた。また、ボデーは標準仕様だが、ワイドトレッドにし、転倒角も30度を満足させた。

【主要仕様等】

- ① シャシ：日野デュトロPB-XZU304E-TKMQW型 標準ボデー(ワイドトレッド)、高床2WD
- ② 全長5,100mm、全幅2,000mm、全高2,930mm
- ③ 発動発電機：15KVA ④ 空調設備：5,000Kcal
- ⑤ 電動油圧式ポール：7段12m ⑥ 電動油圧式ジャッキ：4本
- ⑦ SNG/パラボラアンテナ：1機
- ⑧ マイクロ波送信用アンテナ：1機

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。

- (1) テレビ中継を行う自動車はテレビ中継を行うために必要な設備を有し、ラジオ中継を行う自動車はラジオ中継に必要な設備を有し、音声の中継等を行う自動車は音声の中継等に必要の設備を有し、かつ、画像、音量調整等を行うための専用の調整室を有すること
- (2) 放送中継地まで送信することができる放送設備等を有すること
- (3) 放送中継設備を作動させるための動力源及び操作装置を有すること。ただし、外部から動力の供給を受けることにより放送中継設備を作動させるものにあたっては、動力供給装置及び操作装置を有するものであること
- (4) 当該自動車の車体の両側面には、当該自動車の使用者を示す表示がなされていること



室内機器



② マラソン中継車

資料提供：京成自動車工業(株)

製作にあたって

車両後部の上側に解説者、アナウンサー席を設け、下部にはカメラマンが搭乗出来るスペースを確保しながらの各機器類の配置/設置には苦勞が多い。更に機器類は高価なため、防水性の確保は必須項目となっている。



可動操作可能カメラの設置作業



カメラ本体が回転可能



【主要仕様等】

- ① シャシ：いすゞPJ-FSD34H4(改) (ワイドキャブ、後輪エアサス仕様、乗車定員10名)
- ② 全長6,900mm、全幅2,440mm、全高≒3,540mm
- ③ 発動発電機：20KVA(予備用発電機3.5KVA)
- ④ 空調設備：12,000kcal ⑤ 電動式カメラ移動装置

③ 音響中継車

資料提供：(株)竹内ボデー工場

ダブルキャブシャシをベースに断熱仕様のボデーを架装。リヤ部は観音扉／格納式油圧パワーゲートを取付／サイドに窓付片開き式扉を設定。荷室内前部には音響中継装置機器類(ミキサー機器等)を設置、また冷房機を2基設置した。発電機／冷房機コンプレッサーはボデー下に設置しており、荷室内中央部から後部にかけて中継機器類を最大限搭載可能とした。



【主要仕様等】

- ① シャシ：日野レンジャーPB-FD7JJFG型
- ② 全長7,685mm、全幅2,305mm、全高3,080mm
- ③ 電源外部商用／電源端子盤 ④ 空調設備：2.5KW
- ⑤ 音響卓台(ミキサー)



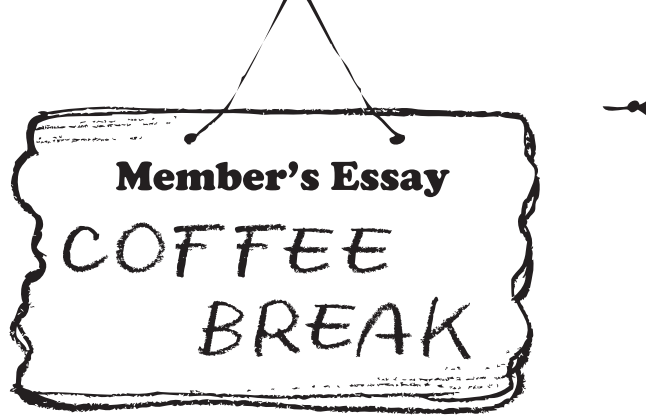
外部電源端子盤

音響卓台
(ミキサー)



2.生産台数実績

主産品数実績		(台)					
年度		2007	2008	2009	2010	2011	2012
放送 通信 用	衛星中継車	19	12	24	4	12	14
	テレビ中継車	55	65	32	27	39	16
	通信中継車	15	12		1	0	1
	ラジオ中継車	2	3	0	0	0	1
	取材車	11	3	2	1	0	0
	その他	2	3	6	12	9	13
	合計	104	98	71	45	60	45



山と私

兼松エンジニアリング(株) 技術部電気課 濱口 英男
山に登り始めて何年になるか考えてみた。最初に登ったのは小学校3年生の頃であったと思う、山の名前は国見山(雪光山 926m)、今は亡き父に連れられて登った。

当時は、マイカーもなく高知県の土讃線旭駅の近くからオレンジ色(高知県交通)のボンネットバスで狩山まで行き、そこから歩いたようだ。何時間かけて頂上についたか記憶にはないが、ガスがかかっており景色も見えなかったと思う(周りが白っぽかった)。

あれから四十数年、夢中で登った時期もあれば、年に1～2回ハイキングでそれなりに満足した時期もあった。そして今、再び登山にのめり込みつつある。

今年4月に、ワンダーフォーゲル部(社内)が発足した。近年の山ガールブームに触発されたのか3人の女性が発起人となり昨年1年間実績(高知県内の1800m級の山を数箇所と富士山)を作り会社の認可をもらった。美人3人組ということもあり、男性社員も順調に集まり、いいスタートを切ることができた。部員数12名、平均年齢38歳。とにかく明るく元気なメンバーである。相談役として参加する私は



奥白髪にて 父と私(11歳)



山頂での記念撮影(前列一番左が筆者)

この1年で安全で楽しい登山を伝えたい。また、山を通じてチームワークの大切さ、自然との関わり方を学んでもらいたい。

年代により山から感じるものは異なるが、苦しい山行であっても、何日も筋肉痛に悩まされても、次の山行にむけて期待するものがある。自分でもなにに魅かれて登るのか、うまくは表現できないが、何か質の高い充足感に満たされるような気がする。なぜ父があれほど夢中になっていたのか? 齢を重ねるにつけ、父の記憶がよみがえる。今の自分と同じ感覚であったのだろうか?

この目には見えない何かを若いメンバーにも伝えながら、すばらしい山を教えてくれた父の記憶と共に、もう暫らく登山を続けたいと思う。



空木岳からの南アルプス&富士山

家族とカラオケ

埼玉自動車工業(株) 営業課 山本 一成
昔から音楽を聴くことが楽しみであった私は、18歳でカラオケを覚えてからは、同年代の友人と月に数回、夜通しで歌うのが恒例となっていました。流行の歌を覚えるため、頻繁にレコード店に通い、多いときには月に20枚超のCDを買い漁っていました。ついにはそれでも飽き足らず、自宅に有線を引くまでに… そんな生活も結婚して子供が産まれてからは続けることもできず、徐々にカラオケに行く回数も減りました。今では忘年会の二次会などで年に数回行く程度となってしまいました。

我が家の3人の子供達は私の血を引いている為か、3人とも歌が好きで、ずっとカラオケに行きたいとせがまれていました。そこで今年のゴールデンウィークは久々に家族でカラオケに行きました。子供の趣味に合わせて、歌う曲はアニメやドラマの主題歌などが中心ですが、中学生の長女が英語の授業でビートルズの曲



歌が大好きな子供達

を覚えてきて、それを一緒に歌ったときなどは娘の成長を感じ、何とも言えない気持ちとなりました。

最近と同じ曲でも複数のバージョンがあり、ダンスバージョンでは振り付けを映像で教えてくれたりと、聴いている側も楽しめる工夫が数多くあります。テレビのバラエティー番組の企画でも使われている採点機能を試してみましたが、これがなかなか難しいのです。88点位までは頑張れば何とか届くのですが、それ以上となると普通に歌っていてはまったく点数が上がリません。ビブラートやしゃくり等の抑揚つけたりと表現力を磨かなければならないようです。

そんな中、長女がその日唯一の91点台を叩き出しました! 本人は大喜び。でも、やっぱりカラオケは点数など気にせず、思うがままに歌いたいものですね。



我が子とともに熱唱する筆者

スポーツチャンバラって知ってますか?

三菱ふそうトラック・バス(株) 開発本部 綿引 和洋
昔ながらのチャンバラごっこを、安全性に配慮してスポーツ化されたのが「スポーツチャンバラ(スポチャン)」です。道具はゴムに空気を入れて膨らませた「剣」と、防具とし



試合中の様子(正面を向いているのが筆者)

て顔を守る「面」を使用します。ルールは体のどこに当たっても「1本」となり勝負がつきます。1971年に日本で発祥し、現在では会員数が40万人を超え、毎年横浜で全日本大会や世界大会が開催されています。

始めたきっかけは、友人に誘われたからでした。私の勤務する富山県はスポチャンでは「後進県」でしたので、始めた頃は無名で人気もありませんでした。専門の指導者はいませんでしたし、練習と言っても月2回程度で子供相手に遊んでるだけでした。

「これは違う!」「真剣勝負がしたい!」と感じたことから、仲間たちとの奮闘が始まりました。

練習時間を増やし、練習メニューや技の研究、他県に出稽古や試合でお邪魔したりなど試行錯誤の連続でした。1回戦負けが当たり前だった試合も、少しずつ勝てるようになり成果が見えるようになりました。そうすると面白くて、どんどん遠征に行くようになり、上位に食い込めるようにもなってきました。

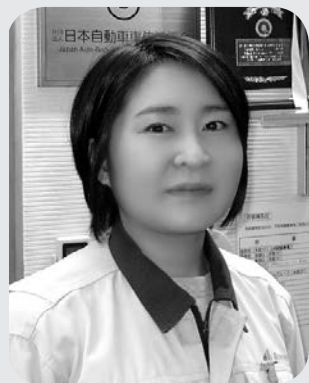


イベントで子供達に教える(タオルを巻いているのが筆者)

また、体験会など普及活動にも力を入れてきました。学校行事やPTA活動、児童館やイベントなどで体験会を開き、規模としては10人から100人程度、大きいイベントだと200～300人の規模の体験会も行ってきました。お陰さまで認知度アップにはなりましたが、会員数アップまでに至っていないのが残念なところです。

スポチャンの魅力は、競技としてはもちろんですが、体力アップやストレス解消、ダイエットなどにも良いことです。また、叩き合うことでコミュニケーションを取ることができ、痛みを知ることで相手への優しさも培われます。そうすることで出会いが増え、仲間が増えていきます。また、家族の会話も増えていきます。物騒な昨今、護身の要素もありますので一緒にやってみませんか?

(株)ソーシン
設計部
ぬまた まりこ
沼田 真理子さん



自分が設計に関
わったトレーラを
街で見かけたとき
は感動です!

サニーペット(株)
業務部
なかがわ はる み
中川 晴美さん



「24時間テレビ」に
も映る入浴車を
販売しています!

Q1 どんなお仕事ですか。

トレーラ用の車軸の設計を担当しています。具体的には設計構想からCAEを用いた強度検討、量産に必要な製品図の作成から取扱説明書やパーツリストの作成等、市場対応までを担当しています。

Q2 仕事で楽しいときは

自分が設計に関わった製品が、材料、部品から車軸に組み立てられ、出荷していく様子を見ることが出来るので楽しく感じます。そしてその車軸をつけたトレーラを街で見かけたときは感動して思わず「しっかり仕事しろよ!」と言ってしまうように…!

Q3 仕事でつらいこと

設計構想から市場対応までの業務を行うと、さまざまな関連部署、部品メーカーと連携して仕事を進捗する必要がありますが、自分の意見が上手く伝わらず業務が円滑に進まないときにつらさを感じます。

Q4 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は?

マーケティング活動に同席させてもらえる機会があり、エンドユーザーの声を直接聞いたことが特に印象に残っています。

Q5 御社のPRをしてください!

当社は3社(実質5社)が1999年に合併し、発足した部品・車体メーカーです。プレス、機械加工、溶接、塗装、熱処理、研磨、組み立てと何でも出来る強みがあります。これからは車軸をはじめ、エンジンギア、オイルポンプ等パワートレイン関係部品に重点を置き、「チャレンジ&チェンジ」の精神でお客様のニーズに応えていきたいと思っています。

Q1 どんなお仕事ですか。

営業業務をしています。お客さまから車の部品の発注に対して、当社にほとんど在庫があるものなので、納品書を発行して、一緒に梱包して発送します。のちに、請求書を発行して、売上管理もしております。

Q2 仕事で楽しいときは

当社が製作した入浴車が「24時間テレビ」に映るときは、うれしくなります。また、部品の発送業務が問題なく完了したときです。

Q3 仕事でつらいこと

1か月ごとに正確かつタイムリーに売上明細を出すため、支払関係書類との照合に多くの時間がかかってしまうことです。

Q4 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は?

大量の注文があったとき、どんなに時間がかかっても、その日のうちに確実に発送業務を終了できたことです。

Q5 御社のPRをしてください!

お年寄りのための入浴車を販売しているので、車をすぐに納車するのは大変ではありますが、いろいろな部品メーカーとやりとりして、品質の高い入浴車を製作・販売しています。

DATA FLASH

2012年度 会員生産状況概要

① 特装車

- ・特装車全体は51,909台(133%)で、国内向けは震災復興需要及び代替需要に伴い45,730台(129%)と好調な伸びとなった。また、サイズ別では、大型車142%、中型車128%、小型車122%と、大型車の伸びが大きい。
- ・輸送系車両は35,593台(136%)で、特に生産台数の多いダンプ車が29,439台(137%)、トラックミキサ車1,660台(158%)と復興需要のため増加した。
- ・作業系車両も10,137台(111%)で、消防車1,058台(118%)、高所作業車3,071台(119%)、生産数の多い環境衛生車も5,222台(107%)とほとんど車両が増加。

② 特種車

- ・特種車全体は13,285台(106%)と好調
- ・量産車(車いす移動車・警察車・警察パトロールカー)は8,816台(102%)と増加。これは車いす移動車が6,380台(108%)と多かったため、前年度に台数の多かった警察車両は2,436台(90%)と平年並みに戻った。
- ・非量産車全体は、3,874台(119%)と増加した。主な内訳は、高規格救急車:624台(107%)、入浴車:391台(113%)、現金輸送車:317台(151%)、消防指揮車:185台(206%)となっている。

③ 平ボデートラック(除くシャシメーカー標準車)

- ・シャシメーカー標準車を除く当会特有車は12,044台(124%)と大幅に増加。
- ・サイズ別では大型:3,685台(134%)、中型:4,381台(122%)、小型:3,978台(117%)と大型の伸びが大きい。
- ・車種別には、震災復興需要のため、クレーン付平ボデー車の伸びが大きい(トラック用クレーン生産台数13,335台(131%))。また、大型は産業機械運搬車、小型では1台積車輛運搬車の増加が顕著である。

④ バン

- ・2012年度バン型車の生産台数は56,154台(116%)と増加。サイズ別では大型:13,465台(105%)、中型:18,355台(117%)、小型:24,334台(123%)と小さいクラスほど伸びが大きい。
- ・車種別には、冷蔵・冷凍車が20,706台(120%)と伸びた。特にコンビニ業界が史上最高の出店数を記録したことなどから、特に冷凍バン(124%)やボトル運搬車(143%)を中心としたコンビニ配送(食品輸送)が大きく伸びた。

⑤ トレーラ

- ・トレーラ全体では5,575台(90%)で前年度を大きく下回った。
- ・車種別でみると主力であるコンテナ用タイプが、輸出入貨物の低迷により落ち込みが大きく、前年比68%となった。
- ・特殊系ではタンク、ダンプタイプが復興需要、又、車載タイプは代替需要として前年比118%と増加した。

⑥ 大中型バス

- ・大中型バス全体で3,950台(113%)と7年ぶりに増加したが、まだ絶対数としては少ない。車種別にみると路線用は2,207台(103%)、観光用は前年が震災影響で大きく落ち込んだため1,248台(144%)と伸び率が大、自家用は495台(103%)となっている。

⑦ 乗用・小型商用車・軽

- ・上期はエコカー補助金の効果による特定車種の増産が継続していたが、下期に補助金の終了と輸出向け車種の海外を含めた生産移管、軽の生産移管で減少し、生産台数は約207万台、前年比106%となった。

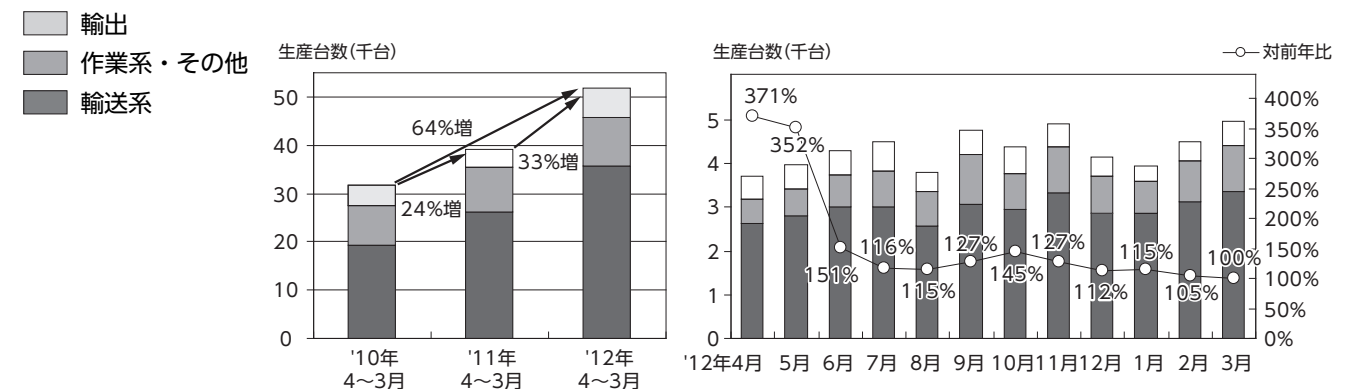
2012年度 会員生産台数実績

			2012年度実績		
			台 数	前年比(%)	
全 体	国 内		1,280,261	105.8	
	輸 出		1,057,566	107.6	
	合 計		2,337,827	106.6	
非量産車 ※印の 車両	国 内		136,143	118.3	
	輸 出		6,774	149.8	
	合 計		142,917	119.5	
特装車 ※	国内	輸送系車両	35,593	135.7	
		ダンプ車	29,439	137.1	
		タンクローリ	2,167	119.8	
		トラックミキサ車	1,660	158.1	
		粉粒体運搬車	629	124.1	
		脱着コンテナ車	1,679	120.4	
		作業系・その他車輛	10,137	111.0	
		消防車	1,058	1117.9	
		コンクリートポンプ車	169	132.0	
		環境衛生車	5,222	106.9	
		高所作業車	3,071	118.5	
		その他	617	98.6	
	国 内		45,730	129.3	
	輸 出		6,179	161.8	
	合 計		51,909	132.5	
	特種車 ※	国内	量産系	8,816	102.4
			非量産系	3,874	118.6
			医療防疫用	259	117.2
			作業・工作用	502	113.8
			サービス用	658	73.1
			その他	2,455	144.0
		国 内		12,690	106.9
		輸 出		595	84.5
		合 計		13,285	105.6

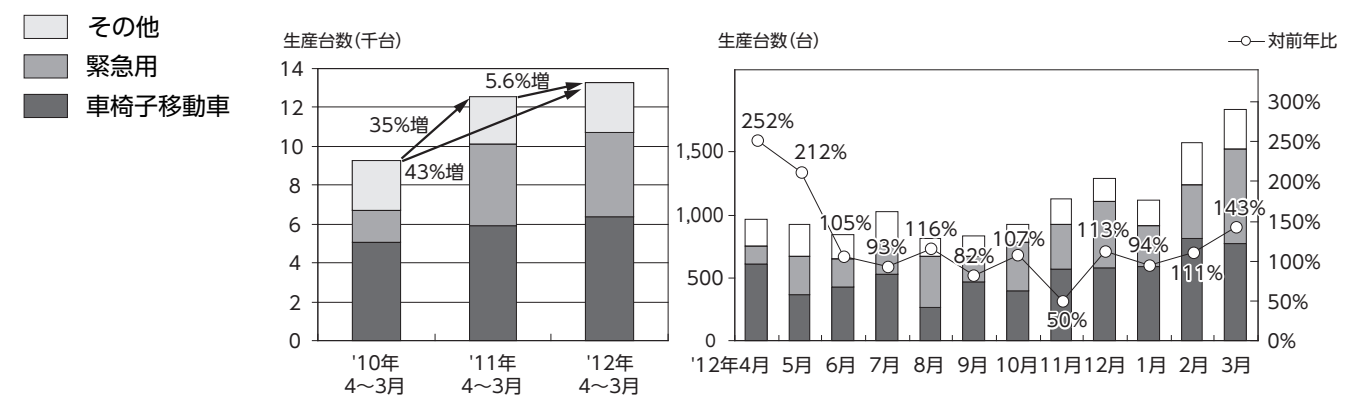
注) トラック運転台及びテールゲート等の装置生産台数は含んでいません。

			2012年度実績			
			台数	前年比(%)		
平ボデー トラック	国内	標準型(シャシメーカー標準))	12,144	100.7		
		※ 大 型	3,685	134.2		
		※ 中 型	4,381	122.4		
		※ 小型・軽	3,978	116.6		
		合 計	24,188	111.0		
バン ※	国内	大 型	13,465	104.6		
		ドライバン	10,783	103.5		
		冷蔵・冷凍車	2,617	107.7		
		その他	65	282.6		
		中 型	18,355	116.7		
		ドライバン	9,759	113.0		
		冷蔵・冷凍車	7,551	119.0		
		その他	1,045	140.5		
		小型・軽	24,334	122.7		
		ドライバン	11,572	117.6		
		冷蔵・冷凍車	10,538	124.5		
		その他	2,224	144.3		
		合 計	56,154	115.9		
		トレーラ ※	コンテナ		1,502	67.9
			バン		1,466	83.4
平床・低床			1,467	115.7		
その他特装系			1,140	117.8		
合 計			5,575	89.8		
バス	国内	※ 大・中	3,950	113.2		
		路線	2,207	102.9		
		観光	1,248	144.3		
		自家用	495	103.1		
		その他	7,024	88.6		
	国 内		10,974	96.1		
	輸 出		104,710	105.3		
	合 計		115,684	104.3		
	乗用 小型商用 軽	国 内		1,124,950	104.7	
輸 出		946,082	107.6			
合 計		2,071,032	106.0			

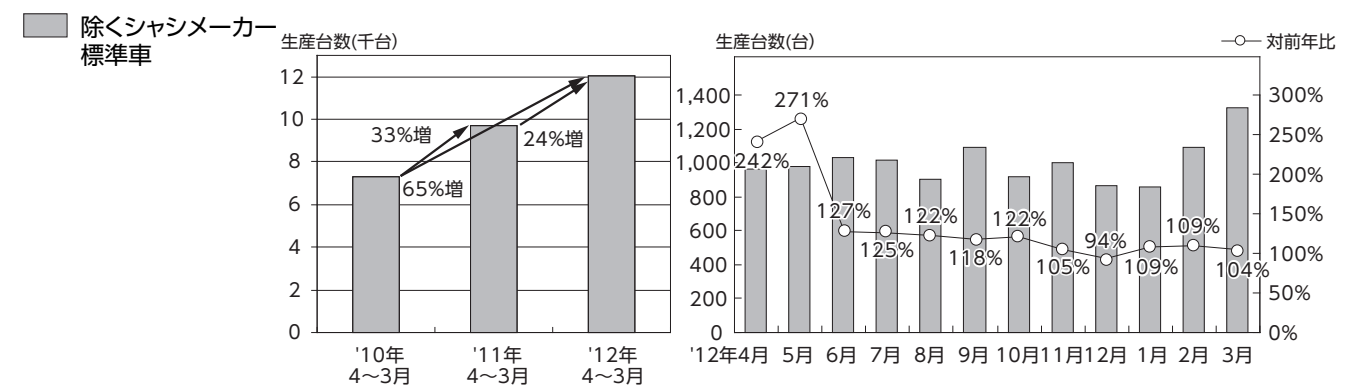
特装車



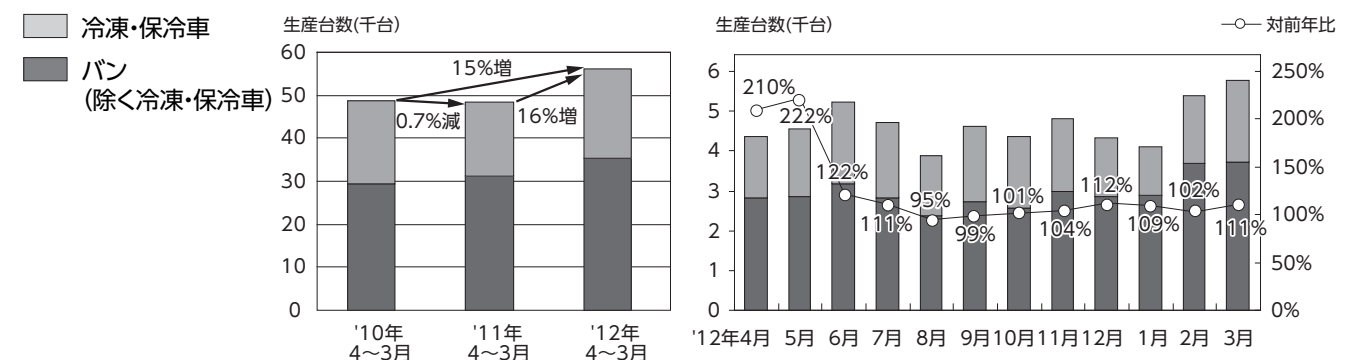
特種車



平ボデートラック

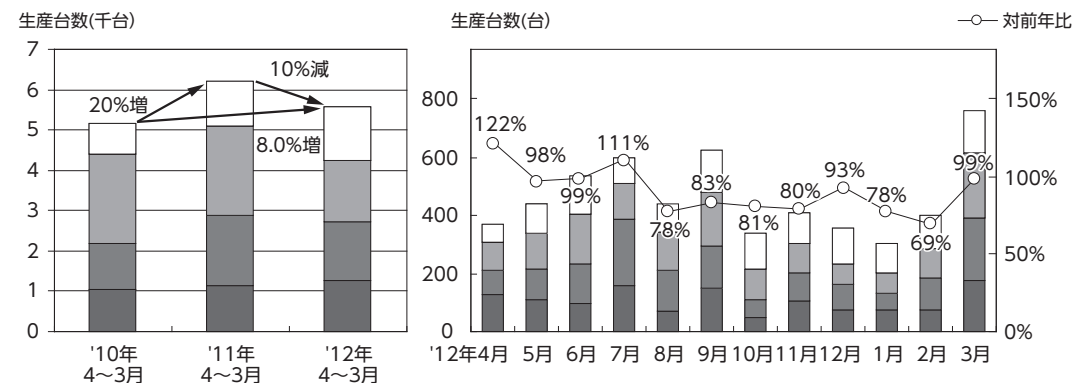


バン



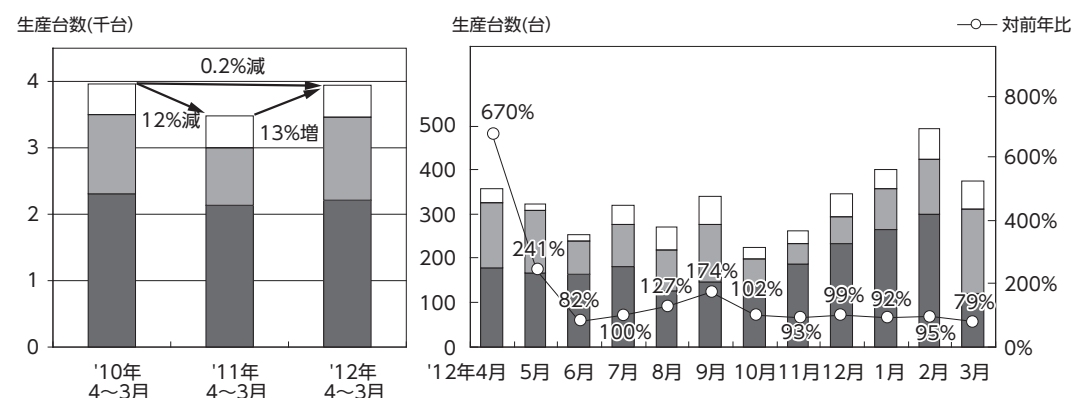
ト レ ー ラ

□ その他
■ コンテナ
■ パン
■ 平床



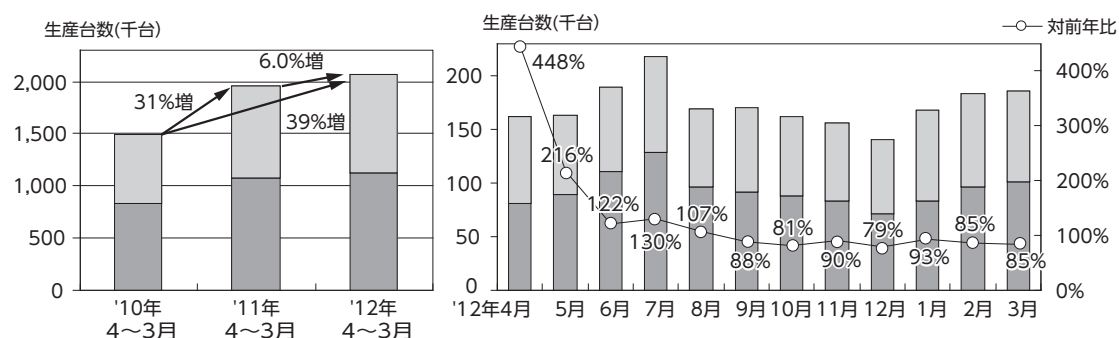
大 中 型 バ ス

□ 自家用
■ 観光
■ 路線



乗 用 ・ 小 型 商 用 ・ 軽

□ 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>



新環境基準 適合ラベル

追加設定のご紹介

環境基準
適合ラベル環境に優しい
3つの追加要件新
環境基準
適合ラベル

通称:ゴールドラベル

車体製品部材の
リサイクル可能率 95% 以上ISO14001やエコアクション21など
第3者機関による環境認証取得工場で
生産されている

車体工業会における

環境負荷物質
自主取り組み基準を
満たしている

生産における環境保全

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

省エネルギーの推進 (地球温暖化対策)

産業廃棄物最終処分量の低減

VOC (揮発性有機化合物) の排出抑制

目標 1990年度比25%低減

目標 2000年度比71%減

目標 2000年度比30%減

目指しています!! 不正な二次架装の徹底排除
——「目撃情報」をお寄せください——

不正改造の要求があった場合や不正改造を行っている業者、トラック・特装車を見つけたら、会社名や車両ナンバーを控えて各運輸支局「不正改造 110 番」、もしくは車体工業会までお知らせください。

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

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

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

退任のお知らせ

事務局員退任にあたり

専務理事 橋本 茂

2005年3月から8年間、大変お世話になり、ありがとうございました。

出向の内示を受けた時のことを覚えています。車工会のことをほとんど知らず、HPで内容を調べました。ところが「????」。手作り感溢れるHPでしたが、知りたい情報がほとんど得られず、この時思いました「私の最初の仕事はHPの刷新だな」。着任後約1年間でHPの刷新と車体NEWSの横書きレイアウトへの刷新が完成したことは、広報委員の皆様のご協力の賜物と感謝申し上げます。

いろいろな経験をさせていただきましたが、印象に残ることは、①60周年記念事業(年史や車体技術史の制作時に長い伝統ある会員の創生期の技術に感銘を受けました) ②リーマンショック対応(生産台数が半減となる中、如何に会員に生き残ってもらうか? たいへん悩み、会費低減、雇用調整助成金の拡大、資金繰り相談会…等々、何でもやりました) ③一般社団法人化(単なる法的対応だけでなく「これを当会活性化の手段とする」という考えで、会の存在意義、活動目的の論議を重ね、定款、規程類、基準書等ほとんどすべてを改訂し、たいへん勉強になりました)があります。

今後も社会に不可欠な「働くクルマ」のプレゼンス向上のため、更なる発展を期待しています。



広報委員長交代のお知らせ

退任挨拶



白根 武史氏
トヨタ自動車東日本(株) 取締役社長

1年間、広報委員会委員長を務めさせていただきました。「車体NEWS」は対外的に発信する広報活動の大切な手段であり、広報委員会委員の皆様にはその作成に苦勞をかけたと大変感謝しております。

今後は、渡辺新委員長のもと、広報活動／車体NEWSを更に良いものにしていただきたいと思います。

新委員長就任挨拶



渡辺 義章氏
日産車体(株) 取締役社長

この度、白根武史氏に代わり、新たに委員長に就任いたしました。業界内外に的確な情報をお伝えしたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

新広報委員

業界内外に的確な情報をお伝えしたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。



青木 信夫氏
極東開発工業(株)
特装事業部
推進部 課長
(特装部会)



近藤 匠氏
名古屋ボデー(株)
常務取締役
(トラック部会)



橋本 直之氏
トヨタ自動車東日本(株)
総務部
広報・渉外グループ主査
(小型部会)



久保 航一氏
(株)昭和
代表取締役社長
(資材部会)



編集後記

今号から発行人となりました吉田です。会報の最後に書かれている「車体NEWS」発行の趣旨を踏まえ、皆さんから期待される会報としてまいりますのでよろしくお願い致します。

夏号はこれまでと同様、通常総会に関する内容が中心となる。事業計画や部会活動について議論を重ねまとめあげてきたが、時は既に6月である。多くの皆さんは4月に新年度を迎え、計画に基づき目標達成に向けた活動が本格化し、項目によっては結果がでている頃ではないか。時間には切れ目はないが、時に人は「日が改まった」「年度が改まった」と口にすることがある。このように発言する時の気持ちはどのようなものであろうか。人それぞれ千差万別であるが、そんな時は自分自身が主役ではないことが多いような気がする。

積極的に「日を改める」という感覚を持ち、取り組んでいくことを心掛けたい。今号から新シリーズ「働くクルマたち」をスタートさせた。第1回は放送通信用車両で情報を確実に送ることが使命。車両紹介にとどまらず製作にあたっての苦勞や工夫した点をそれぞれの製作会社に協力いただき掲載した。ものづくりや品質確保の視点で参考としてもらえれば幸いである。なお、紙面の都合で「そこが知りたい」は次号に掲載することとした。毎回楽しみにされておられる方には申し訳ないがご容赦願いたい。

今年の梅雨入りは早かったがその後の降水量は少なく夏季の水不足が心配である。現在の科学では極めて難しいが降水量をコントロールできればこのような不安は解消される。当たり前のことであるが、不安の解消は満足度向上につながるものであり、ものづくりにおいては常に現地現物でお客様第一を考え取組んでいくことが大事であると思う。

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

広告掲載会社

株式会社トランテックス …………… P.49
住友スリーエム株式会社 …………… P.50
交通エコロジー・モビリティ財団 ……表4

表紙写真について 道路維持作業車

(株)河野ボデー製作所



高速道路及びサービスエリアを巡回しながら落下物を回収する車両です。また、後部標識装置により標識車としての機能も併せ持っています。

キャブと荷室をつなぎウォークスルーで移動でき、側面乗降口を折戸とすることで安全に作業ができます。後部に座席・空調を設け乗車定員は4名です。

新事務局員

会員の皆様と心をつぎに連携し頑張ってもらいます。どうぞよろしくお願いいたします。



杉崎 満
事務局次長兼総務部長



清水 正之
技術部部付部長

経済産業省自動車課講演会のご案内

- 日時 2013年7月18日(木)
14:30~16:00
- 場所 自動車会館 1階
くるまプラザ会議室
- 内容 未来のトラック、トラックの未来(仮)
ー 成長戦略と車体架装への期待 ー

車体NEWS
SUMMER 2013 夏

2013年6月15日発行

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

人にやさしく、地球にやさしく。
トランテックスの先進技術と熱い想いをこめた新モデルを発売しました。

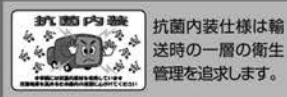
頼れるパートナー
Hi Star
トランテックス
Trantechs, Ltd.

創業102年の架装実績

信頼と性能の証 ハイスター冷凍バン

軽量フラットパネルタイプ
(スチレン接着パネル式)
軽量で、断熱性能に優れ、抜群の強度、耐久性を発揮します。

- 環境にもやさしいノンフロンポリスチレン断熱材を採用。
- 内板には抗菌カラーアルミを採用。輸送時の一層の衛生管理を追求しました。
- 一枚成型のサンドイッチパネル構造ですから耐水性にも優れ、長期にわたり性能を維持します。



小型 10VRシリーズ **New!**

クラストップの保冷性能

扉廻りは保冷性能維持に重要です。熱遮断に優れた樹脂部品を全周に取付することで保冷効果を高め、冷凍機の稼働率を低減します。



断熱性能と扉開閉性への追求

毎日の荷役作業で扉開閉は大きな負担です。従来比50%に開閉力を軽減し、扉廻りの保冷性能を高めた最適な中空形状樹脂を採用した扉です。



中型 00VRシリーズ

強化仕様新設定

大型 07VRシリーズ

内寸高
2500mm対応
(4軸車)

株式会社 トランテックス

本社・工場 〒924-8580 石川県白山市徳丸町670番地 TEL 076-274-2806(総務人事部直通)

営業本部・北陸営業所 〒924-8580 石川県白山市徳丸町670番地 TEL 076-274-2816
東北営業所 〒983-0034 仙台市宮城野区扇町1-7-36(日野ビル3F) TEL 022-284-8012
北海道駐在所 〒007-0802 札幌市東区東苗穂2条3-2-15 TEL 011-782-1051
東京事務所 〒105-0004 東京都港区新橋5-18-1 TEL 03-6895-4301

ホームページアドレス <http://www.trantechs.co.jp/>

環境マネジメントに関する国際規格 ISO14001 認証取得(本社・工場)

東 海 営 業 所 〒473-0939 豊田市堤本町太郎治6番地 新明工業(株)堤工場 TEL 0565-55-1170
関西営業所・中四国営業所 〒555-0012 大阪市西淀川区御幣島2-15-28(あてしまグリーンビル4F) TEL 06-6473-1812
九 州 営 業 所 〒811-3134 福岡県古賀市青柳469-6 TEL 092-942-1633

美しさと安全性の両立

Beauty & Safety スリーエムからの提案です。

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

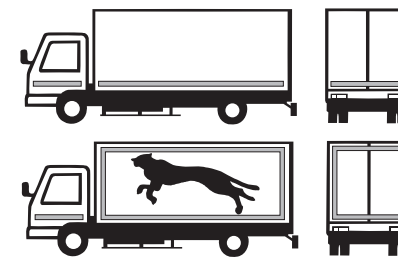
わが国では「道路運送車両の保安基準」でその取付要件が規定されました。すでに欧米では多くの国々で取付要件が規定されており、義務化された国もあります。スリーエムではこの基準に適合した(※Eマーク付)＜スリーエム＞ダイヤモンドグレードコンスピキュエティ反射シートと＜スリーエム＞反射シート680Eシリーズを提供しています。また、スリーエムでは従来より車体のボデーをPR媒体として活用するフリートマーキングシステムの概念を提案し、＜スコッチカル＞フィルム、＜コントロールタック＞プラスフィルムおよび＜スコッチプリント＞グラフィックスを提供してきました。トラック輸送の有効性、重要性が今後さらに見直される傾向に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

スリーエム™
ダイヤモンドグレード
コンスピキュエティ反射シート

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

■おもな特徴

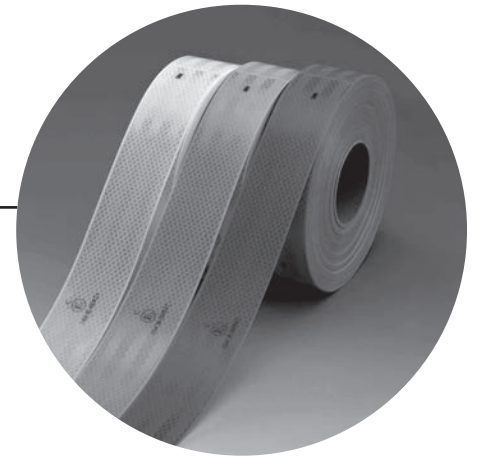
1. 従来品に比べ、反射効果が大幅にアップしています。
2. 広角性にすぐれ、カーブ時の見やすさも十分に確保できます。
3. 取り扱いが簡単です。裏面の透明フィルムをはがすだけで、多くの車体に直接貼ることができます。
4. 耐久期間は約7年です。(当社ガイドライン通りに貼付された場合)。



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

住友スリーエム株式会社
交通安全システム事業部

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



スリーエムダイヤモンドグレード™
コンスピキュエティ反射シート

スリーエム反射シート680Eシリーズ

スコッチカル™ フィルム

コントロールタック™ プラスフィルム

事故減少に対するコンスピキュエティ反射シートの有効性に関わる研究報告

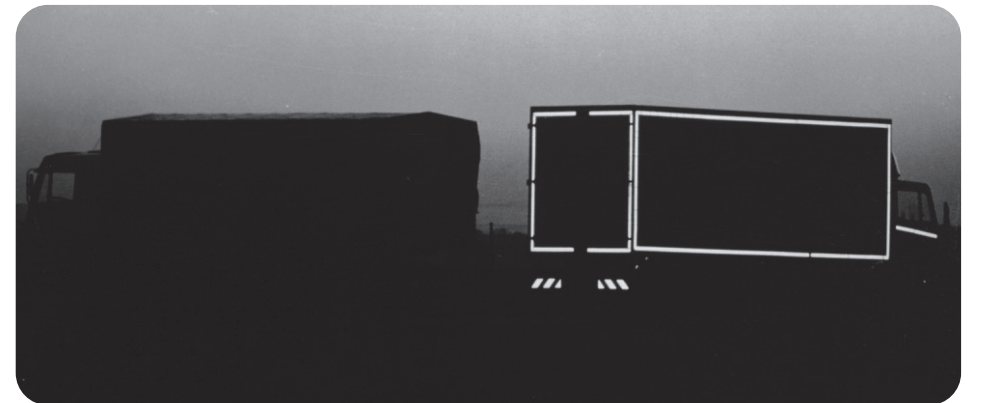
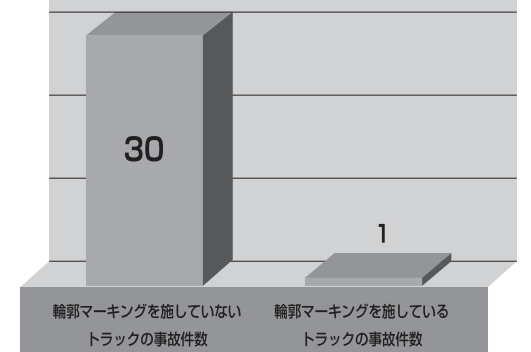
■ヨーロッパにおける研究報告

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

■米国における研究報告

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

■事故件数対比



3M