

車体 NEWS

AUTUMN 2014 秋

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.



CONTENTS

巻頭言	2	そこが知りたい	
NEWS 特集		FCV(燃料電池自動車)とは?	23
環境対応事例発表会を開催	3	働くクルマたち	
NEWS FLASH		第6回 ウィング車	25
本部だより	7	Coffee Break	27
部会だより	10	我が社の元気人	29
支部だより	12	DATA FLASH	
官公庁だより	13	2014年1月～6月 会員生産状況概要	30
月度活動状況	15	編集後記	33
会員情報	18		
Net Work			
vol.76 美川ボデー(株)	19		
VOICE			
シンコールマテリアル(株)	21		
中山工業(株)	22		



グリーン経営で実現できます!

グリーン経営とは…

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

★環境にやさしい取り組みをしている
運輸事業者を是非ご利用下さい!

運輸部門のグリーン経営認証とは…

トラック、バス、タクシー、倉庫、港湾運送、内航海運、旅客船の事業ごとに「環境にやさしい取り組みをしている運輸事業者」を認証する制度がグリーン経営認証です。

エコドライブや自動車の点検整備、エネルギー効率の向上、廃車・廃棄物の発生抑制、適正処理、リサイクルの推進などの具体的な環境活動が評価され約7,300事業所が認証を取得しています。

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

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

輸配送をしていますか?

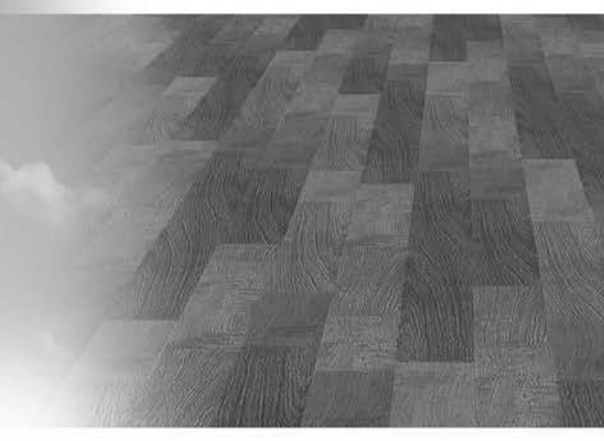
環境にやさしい



信頼され続ける品質

常に進化するデザイン

ECO や消臭、新機能の開発



環境商材で 車内事故防止！

OHフィルムB
簡易施工型標示フィルム

- ▶ 追従性・保持性の高いアルミ基材
フラットな床から凹凸ある床まで床面によく密着し、フィット性と密着強度に優れています。
- ▶ 環境に優しく安全性・防滑性の高いオレフィンフィルム
表面にはエンボス加工を施し、様々なシーンで高い防滑性を実現しました。

住江織物株式会社

<東日本車両営業部>	札幌営業グループ	TEL 011-208-5632	〒060-0007	札幌市中央区北7条西13丁目9-1 塚本ビル7号館2F
	仙台営業グループ	TEL 022-237-0253	〒983-0034	仙台市宮城野区扇町 3-1-25
	東京バス営業グループ	TEL 03-5434-6541	〒141-8534	品川区西五反田 2-30-4 BR 五反田 5F
<西日本車両営業部>	名古屋営業グループ	TEL 052-778-1177	〒465-0035	名古屋市名東区豊が丘 1
	大阪バス営業グループ	TEL 06-6251-0227	〒542-8504	大阪市中央区南船場 3-11-20
	福岡営業グループ	TEL 092-592-3846	〒812-0882	福岡市博多区麦野 5-20-3

巻頭言



環境への優しさの証し

副会長 渡辺 義章
日産車体㈱・代表取締役社長

昨年から副会長を拝命し、同時に環境委員会と広報委員会の委員長を仰せつかっております。

現在まで各委員会諸兄と会員の皆様のご協力を得て様々な活動を進めて参りました。この場を借りまして御礼申し上げます。

さて、当会の活動の1つに環境への取り組みがあります。

人類による地球環境の破壊が叫ばれて久しいですが、この間も地球温暖化、資源の枯渇、環境汚染等は刻々と進んでおります。

これに対し自動車業界は業界一丸となり、産業界の先頭に立って様々な環境改善活動に取り組んできました。その結果、自動車の排出ガスは以前とは比較にならないほどクリーンになり、燃費は大幅に改善されました。EVやHVも着実に拡大し、今話題になっている究極のエコカーであるFCVも実用化されつつあります。こうした技術の進歩により、自動車は大幅に革新を遂げ、更なる進化を続けています。

しかし、皆様ご承知の通り“自動車”が生み出す環境負荷はこれだけではありません。製品のライフサイクル全体で考えねばなりません。その一端が、生産における環境保全と、資源リサイクルです。

当工業会の取り組み

当工業会では、環境委員会がその推進の任にあたり、次の2つの分科会に分かれて取り組んでおります。

工場環境分科会は生産活動における環境への負荷の低減と地球温暖化の防止を行い、環境保全に努めています。具体的には、省エネルギーの推進、VOCの排出抑制、産業廃棄物最終処分量の低減です。現在のところ皆様のご協力により、目標通りに進んでおります。

架装物リサイクル分科会は自動車リサイクル法の対象外である商用車架装物に着目し、架装物の3Rの推進、製造者・材料名の表示、解体マニュアルの作成・公開、解体性向上車体の研究、架装物のリサイクル・適正処理(協力事業者制度)に取り組んでいます。

また、こうした活動を実践している「環境に優しい車体」であることの証しとして「環境基準適合ラベル(通称ホワイトラベル)」を当会独自に制定しています。更に、

2011年には従来の基準に加え、車体製品部材のリサイクル可能率95%以上、環境負荷物質自主取組み基準の充足、環境認証取得工場での生産、という3つの“より環境に優しい”条件を追加した「新環境基準適合ラベル(通称ゴールドラベル)」を新たに制定しました。

しかし、当会におけるこれらラベルの取得状況を見ますと、生産台数の多い代表的架装物(バン/冷蔵・冷凍車等)での生産台数ベースでは91%に達しているものの、小型部会及びバス部会を除いた全会員数ベースでの取得状況では、ホワイトが25%、ゴールドでは8%に過ぎません。

こうした活動はこのラベルを付けた車が1台でも多く世に出て社会に認知されることが重要です。当会としては架装物を扱う会社全員参加が目標です。皆様のご協力をお願いいたします。

環境に対する国際的な潮流

近年、製品のライフサイクル全体で排出される温室効果ガス排出量の見える化制度「カーボンフットプリント」が世界各国で進められています。更に欧州では原料の採取から廃棄・リサイクルまで、製品や企業活動が環境にどれだけの負荷を与えているかを定量的に示す「環境フットプリント」の基準化が進められており、製品への表示の義務化等が想定されると聞きます。製品の環境負荷度が、消費者や企業がその製品を選択する基準となる日が来るかも知れません。

しかし、こうした国際的潮流は、もともと他の国や地域の企業と比べて積極的に環境配慮に取り組んでいる日本企業にとって有利に働くとも考えられます。

環境基準適合ラベルはその証しのひとつとして、できるだけ早い段階に多くの企業が取得し、環境への優しさのスタンダードとなることが肝要だと思います。

今後とも各部会と連携し促進活動を推進していきたいと思っています。

また、広報委員会としても、こうした取り組みを対外的にPRすることで支援していきたいと思っています。

会員各位のさらなるご協力をお願いいたします。

近い将来、すれ違うすべての商用車にゴールドラベルがついていることを夢見て…。



環境対応事例発表会を開催



渡辺委員長

環境委員会は、7月17日に自動車会館内くるまプラザに於いて環境対応事例発表会を開催した。本年度は46社99名が参加し、会員相互の環境技術情報共有化を図った。渡辺環境委員長(日産車体㈱社長)から「当会は今年度も環境対応活動の2本柱として、商用車架装物リサイクルと生産工程での環境負荷低減の積極的な取組みを関係団体や会員の皆様と連携を取りながら進めている。架装物リサイクルでは、環境基準に適合した通称ホワイトラベルとゴールドラベルの更なる取得促進活動を、また生産工程での環境負荷低減ではCO₂、VOCそして、産業廃棄物削減に自主的な目標を掲げて取り組んでいる。今後も我々を取り巻く環境課題に、積極的かつ確実に対応していきたい」との挨拶があった。

電動式塵芥収集車 eパッカー®ハイブリッドの環境性能

極東開発工業㈱
開発部 秋山 優二 氏

1. まえがき

一般にごみ収集車は、PTO (Power take off : 動力取出装置) を介して取り出したエンジンの動力で、油圧ポンプを回し架装物を作動させているため、ごみ収集の現場では常にエンジンが作動している。

しかし、近年は「地球環境」「地域環境」「作業環境」への対応が求められ、エンジンから発生する「CO₂」、「騒音」、「排気ガス」が問題となっている。

当社は、これらを抜本的に解決するため、ごみ収集車の電動化に取り組んできた。

今回は、今年5月に発売した電動式塵芥収集車「eパッカー®ハイブリッド」について紹介する。

2. ごみ収集車の電動化と課題

電動ごみ収集車の取組みから生まれた製品として2010年に「eパッカー®」を発売した。

「eパッカー®」は、大容量のリチウムイオンバッテリーと電動油圧ユニットを搭載し、コンセントで充電したバッテリーの電力でごみ収集装置を作動させるため、エンジンを止めた状態で積み込みが可能である。(図1)

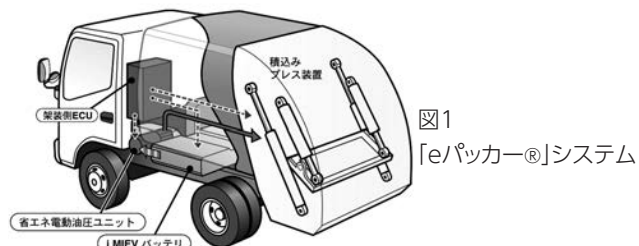


図1
「eパッカー®」システム

このため、下記のような特長がある。

- ① ごみ収集装置の作動中はCO₂排出ゼロ
- ② 従来のごみ収集車(当社製)と比較して、約-18dBの超低騒音
- ③ 作動中は排気ガスゼロのため、地下や屋内で快適な作業が可能

しかし、高い環境性能をもつ反面、専用動力源を搭載するため、機装品スペースの自由度等の面で、導入の障害となることがあった。

3. 「eパッカー®ハイブリッド」の開発

「eパッカー®」の長所を活かしつつ、先述の課題を解決するために開発したのが、「eパッカー®ハイブリッド」である。(図2、図3)

図2
2トンプレス式
「eパッカー®ハイブリッド」

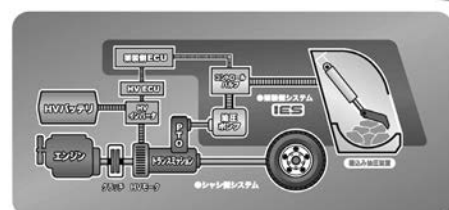


図3
システムブロック

「eパッカー®ハイブリッド」は、ハイブリッドシャシの走行用モーターでごみ収集装置を作動させるため、バッテリー・モーター等を別途設置する必要がない。これにより、課題となっていたボデー容積や機装品の取り付けスペースの確保、コストの低減を可能にした。

表1 性能比較

製品	eパッカー®	eパッカー® ハイブリッド	標準架装(低騒音仕様)
適応シャシ	-	TQG-XKU600X-TYUMC5	-
架装形式	GB40-27L-S	GB43-27-S	GB43-27-S
ボデー容積	4.0m ³	4.3m ³	4.3m ³
積載量	2t(オプションによる)	2t	2t
追加重量	約450kg	5kg以下	-
動力	電動油圧ユニット	PTO(エンジン or HVモータ)	PTO(エンジン)
電動作動回数	約600サイクル	10~20サイクル	-
充電方式	プラグイン充電	走行充電	-
充電時間	7時間(AC200V) 14時間(AC100V)	約3分(1200rpm)※	-
騒音	約60dB	約70dB	約78dB
価格	△	○	○

※走行状態によって異なります

表1は標準架装の車両及び「eパッカー®」との比較である。追加される部品が少なくシンプルなため、ボデー容積や架装形式等基本的な部分は標準架装車と同等である。更に大きなメリットとして、走行中に充電されることが挙げられる。そのためコンセントで充電する手間や設備が必要ない。

このように、「eパッカー®ハイブリッド」は多くの優れた性能を持つが、従来型「eパッカー®」にも、1回の充電で600サイクルの作動が可能という大きな特長がある(eパッカー®ハイブリッドは10~20サイクル)。

したがって、地下や屋内で長時間作業が必要な場合は「eパッカー®」、通常時はエンジンで作業し、特定のスポットで電動作業したい場合は「eパッカー®ハイブリッド」という選択が可能である。

4. 最後に

当社では今後も環境に配慮した製品開発に取り組んでまいります。

ジェイ・バスの環境への取組み

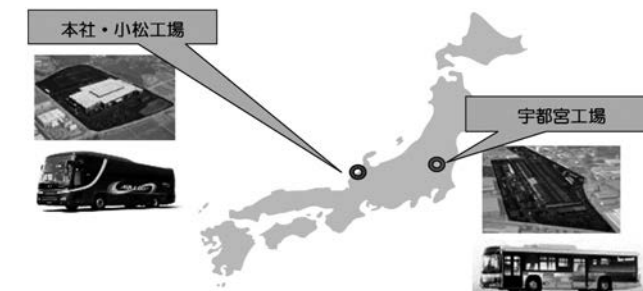
ジェイ・バス㈱
生産技術部環境計画G 金本 康裕 氏

1. まえがき

ジェイ・バス㈱は、国内向けバスの製造及び部品供給を行っている。工場は2拠点あり、石川県にある小松工場では大型観光車・路線車、中型観光車、小型路線車を、栃木県にあ



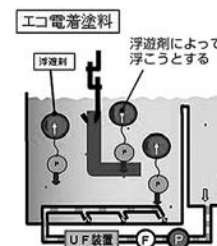
る宇都宮工場では大型路線車、中型路線車を生産している。今回は両工場で行ってきた取組みと、近隣に対する環境活動を紹介する。



2. 省エネ事例

① ECO電着塗料導入

沈殿しにくく固まらない電着塗料に変更した。これにより、非稼働時間である夜とか休日は循環ポンプを止めることができた。



② スポット溶接用クーリングタワー循環ポンプのインバーター化

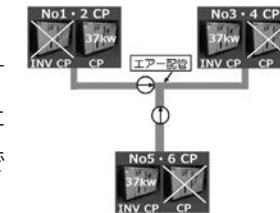
スポット溶接機の冷却用として循環ポンプ(30kw)を100%出力で運転し、その先のバルブで調整開いていたので、インバーター化し省エネを図った。

③ ボイラードレン送水量変更

蒸気の回収タンクから水をボイラーの給水タンクに送っていたが、オーバーフローしていることが判明したため、送水量を少なくし、給水タンクが満水でもオーバーフローしないようにした。

④ エアー配管バルブ開放によるコンプレッサー停止

コンプレッサー2台を1セットとして3か所それぞれ別なラインへ供給していたが、遮断していたバルブを開け配管をつなげた状態にしたところ、計6台のうち3台まで止めることができた。



⑤ 電源タイマー設置による自販機稼働時間低減

自動販売機にカレンダータイマーを設置し、夜間、休日と止めることにした。

⑥ 照明のLED化

水銀灯タイプで9社、蛍光灯タイプで11社の製品を社内に取付け、その中で明るく、消費電力は低く、価格が低いもので最終的に1社に決定した。水銀灯タイプで90w/灯の物を400灯変更、蛍光灯タイプで22w/灯の物を600灯を変更した。



3. 近隣に対する環境活動 企業の森づくり

小松工場より直線距離で7km離れたところにある「おくりび山」が、「最近遊歩道や雑木林が放置され地元の方が大変困っている」と石川県農林部から相談があり、企業の森づくりとして取組むことにした。作業は、社員及びその家族が、雑木の伐採、炭焼き・まき割り、展望台の整備、遊歩道の手すりとしてロープ張り、丸太の橋架け、階段設置を行っている。

これを春と秋の年2回行っており、10年計画の6年目となり、毎回200人前後が参加している。いまでは、社員や家族が楽しみにしている行事になっている。



4. 最後に

以上が当社の環境への取り組みです。最後に当社の環境方針であります「地球環境にやさしいパスづくり」をこれからも目指してまいります。

産業廃棄物の削減に関する具体的な手法

車体工業会 工場環境分科会
新明和工業(株) 石塚 準一 氏

1. 工場環境分科会の取り組み

工場環境分科会では、主要3指標として、地球温暖化対策・VOCの排出量削減・産業廃棄物の減量化に取り組んできた。その結果は、何れも目標を大きく過達しながら進捗している。

また、活動のひとつとして、会員各位より改善事例の提供をいただき、他の会員に広く周知すべく取り組んできており、以前の環境対応事例発表会においても、VOC削減の取り組みについて、省エネ・節電についての事例を紹介してきた。今回は、産業廃棄物の削減に関する事例を紹介する。

2. 産業廃棄物削減事例

廃棄物削減には、一般に3R(リデュース・リユース・リサイクル)と呼ばれる方法と廃棄物を有価物化する方法がある。今回は、この4項目についての事例を紹介する。

①リデュース事例

廃棄物の容量・重量を減らすことで、運搬経費等の削減につながる。

- ・塗装工程で、清掃した汚泥、廃塗料、塗料カス等を既存の脱水処理設備を利用したり、フレコンバック+重しを利用し、水切りすることで水分量を削減
- ・廃塗料回収設備を導入し、薬剤により塗料と水を分離して、塗料のみをフレコンバックに回収して水分量を削減

②リユース事例

- ・ビニール袋等使用可能な物を分別することで再利用したり、事業所内フリーマーケットの開催により、予備品等の余剰品を広く他部門で再利用を促進

③リサイクル事例

- ・事務所で発生したお茶がらなどの一般廃棄物をコンポスター導入により、肥料化し再資源化、また場内の緑化、お客様への配布などに活用し、環境PRにも役立っている。

④有価物化事例

分別方法をいろいろ工夫することで、廃棄物から有価物に変更することが可能となる。

- ・「廃棄物を異質材料ごとにばらして分別」、「混合状態にあった廃棄物を種類ごとに分別」、「ビニールなどを材質(色)ごとに分別」、「梱包材などを汚れの有無により分別」などで有価物に変更
- ・梱包材の材質変更を行い有価物に変更

3. 最後に

以上、『今すぐやってみよう』と思える事例を紹介した。産業廃棄物の削減は、環境保全への貢献はもとより、事業活動における経費削減でもある。

事例の採用に当たっては、同様にやってみる・考え方を取り入れる・組み合わせで適用するなどがあると思う。今回の事例が、産業廃棄物の削減を推進するヒントとして、会員の皆様に1件でも多く活用してもらえたら幸いです。

特別講演

省エネ診断のすすめ

公益財団法人 東京都環境公社
東京都地球温暖化防止活動推進センター
クール・ネット東京
副センター長 加藤 正広 氏

国連の組織であるICPP(気候変動に関する政府間パネル)による温暖化に関する報告書が2013年9月に公表された。



① 気候システムの温暖化は疑う余地はない。

② 人間による影響が20世紀半ば以降に観測された温暖化の支配的な原因であった可能性が極めて高い。

東京においても熱帯夜の増加、さくらの開花日が早まるなどの変化が観測されている。将来は、大雨や洪水、高潮などの災害の増加、森林などの自然生態系の変化、熱中症や感染症のリスク増加などさまざまな分野での気候変動による影響が懸念される。

気候変動を抑制するには、CO₂などの温室効果ガス排出量の大幅かつ持続的な削減が必要とされている。

クール・ネット東京では、東京における地球温暖化防止活動の拠点として東京都や区市町村などと連携して普及啓発に取り組むとともに、都民や事業者の皆様の地球温暖化防止の取組みや省エネ対策を支援している。

今回は、地球温暖化防止活動の一環として「省エネルギー診断業務」を紹介する。省エネルギーに関する経験豊富な技術専門員が直接、事業所の設備やエネルギー使用状況を確認し、事業所の特性に応じた最適な省エネ提案を行うとともに、診断後は、既存設備を活かした運用プログラムを提案し、運用改善の取組みを支援します。



特別講演

コマツ栗津工場の電力半減活動

コマツ 栗津工場 プロジェクト室
省エネルギー推進課 上田 和則 氏

1. 電力半減プロジェクト

コマツは従来からCO₂削減による環境負荷低減を進めてきたが、2011年東日本大震災後の東京電力、東北電力管内での電力不足に続き、2012年以降も全国的な電力不足が見込まれることを受けて、大幅な生産性向上により電力削減を加速していくこととした。

電力の使用状況の詳細な分析により、最終的に50%以上の削減が可能との見極めが出来たことから、2015年度までに、2010年夏比で50%の電力ピーク削減を目指し、併せて使用電力量の抑制を図り、環境負荷低減に貢献していく。

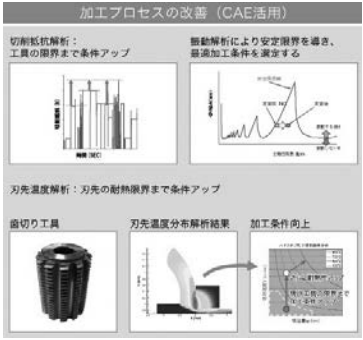


【電力削減の基本的な考え方】

① 電力の見える化によるムダの排除

② 生産改革：加工設備、加工プロセスの改善と建屋更新により電力削減

③ 代替エネルギーの利用：地下水、廃熱などを最大限に活用



加工プロセス

2. 省エネ新建屋への更新

【建屋更新の基本的な考え方】

- ① 最新の省エネ技術を採用し、電力削減50%を達成
- ② 生産改革により効率向上させ、設備占有面積を30%削減
- ③ 新建屋は自然エネルギー(太陽光、地下水等)を最大限に活用



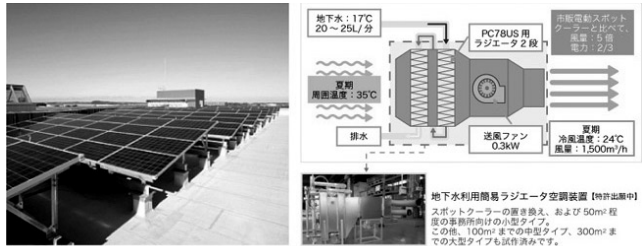
新組立工場

3. 栗津工場「新組立工場」での取組み

2014年5月竣工の栗津工場の新組立工場では、最新の省エネ、ICT(情報通信技術)、生産技術を導入して組立ラインの再編を進めることにより、ダントツの環境性能と生産性を合わせ持つ未来を見据えた次世代組立工場を実現した。徹底した省エネと太陽光、地下水、バイオマスなど再生可能エネルギーによる創エネにコマツグループの固有技術を組み合わせることで、90%以上の電力削減を達成。

【取り入れた主な省エネ技術】

- ① 高気密・高断熱建屋：断熱材入り二重折板屋根、断熱材入り壁パネル、断熱層を設けたLow-eガラスを採用。トラックターミナルを前室化し空調口スを低減
- ② 空調：全面地下ピット構造で地熱と地下水熱を利用した床吹き出し方式による成層空調
- ③ 照明：自然採光と調光式LED照明
- ④ 回生電力活用：天井クレーン、車両テスト装置に採用
- ⑤ メンテナンスフリーバッテリー蓄電システムによるピークカット運用
- ⑥ 創エネ：木質バイオマス発電と太陽光発電



太陽光・地下水利用

■中央技術委員会開催

中央技術委員会(委員長・筆谷高明・極東開発工業(株)会長)では、6月30日、当会会議室において、2014年度第1回中央技術委員会を開催し、今年度事業計画の進捗状況の確認と、関係情報について討議した。主な内容は次のとおり。

(1) 法規関係の対応

- ①協定規則の採用状況について周知
- ②今後適用になる保安基準の適用期日について、一覧表により周知

(2) 基準化/標準化推進

- ①ISO-26262対応に関する進捗状況について報告
- ②JABIA規格の新規制定(3件)及び改訂(7件)の進捗状況報告

(3) 部品/装置/仕様の共通化推進

- 新規3件・継続1件の進捗状況報告

(4) 部会調査研究の横断的推進

- 各部会で取組み中の8案件について進捗状況報告

(5) 保守点検に関する啓発活動

- ①点検内容の統一化に関する進捗状況報告
- ②メンテナンスニュースNo.35(防錆対策)及びNo.36(脱着車保守)の発行について報告

(6) 会員の技術レベルアップ支援

- ①国交省に届出したリコール案件等について周知
- ②新規検査届出書の活用状況を確認するため実施した、検査法人視察について報告

(7) 突入防止装置技術委員会

- ①UN-R58改訂提案案件に関する最新情報報告
- ②JABIAプレート制度利用会員に対するアンケート調査実施に関する進捗状況報告

■環境委員会

トラック解体作業見学会及び意見交換会を実施

架装物リサイクル分科会(分科会長・新免俊彦・極東開発工業(株)品質保証部長)では、日本ELVリサイクル機構(以下ELV)、日本トラックリファインパーツ協会(同JTP)及び日本自動車工業会(以下自工会)と合同で、6月6日/29名(ELV8名、JTP8名、車工会7名、自工会4名、行政1名、報道1名)の参加により、JTP協会加盟店である(株)シーパーツ山口工場(山口県美祢市)の見学会を実施した。

同社は自動車中古部品の販売、使用済み自動車の解体等を事業内容としている。山口県ではものづくりを推奨しており、山口工場は緑の多い、見学し易い安全な工場として設立され、地域一般向けに解体ショー等を開催し、環境への取り組みをPRしている。

当日は機械バラシと手バラシの解体作業を見学した。機械バラシではニブラ解体によるマテリアルリサイクル、手バラシでは架装物断熱材パネルの事務所等向け断熱材へのリユース、また架装物本体はサンルームをイメージした、リユース目的の解体作業を見学した。

作業見学後は、同社工場の雨水利用や様々な断熱材再利用方法などについて意見交換を行った。環境を配慮した取り組み等への参加者の関心も高く、またこれまで車工会・自工会が取り組んできた「解体し易い架装物」の効果も同時に確認できた。更に環境省廃棄物・リサイクル対策部企画課リサイクル推進室 佐藤係長からも、本取組みや製造メーカー及び解体業界の交流についての評価を頂き、大変有意義な見学会並びに意見交換会となった。



■「2014年度チャレンジ5活動推進の取組み」について

チャレンジ5推進委員会(委員長・矢野彰一・(株)矢野特殊自動車社長)では、6月18日、昨年度に引き続いての事業計画の柱の一つである「チャレンジ5活動の推進(成長戦略の検討/推進)」の取組みの論議を開始した。

<活動の狙い> 2013年度に策定した「チャレンジ5推進委員会：活動報告」内容の更なる詳細な課題対応を検討する。また、成長戦略の検討/推進も行う。

<委員> 独立系、地場架装メーカーの若手経営者や次世代経営者10名

【活動にあたって】

① 将来の事業の継続と発展のために、以下のテーマの分



析に取り組む。

- ・「新しい事業環境における経営のあり方」
- ・「新しい市場環境における成長市場の発見」
- ・「新技術や国際基準が車体生産に及ぼす変化」

②日程 2015年1月中旬に中間報告、3月にまとめ報告

■第2回チャレンジ5推進委員会開催

チャレンジ5推進委員会(委員長・矢野彰一・(株)矢野特殊自動車社長)では、7月30日に2014年度第2回チャレンジ5推進委員会を委員の会社である仙台鈴木自動車工業(株)にて工場見学を兼ねて全委員出席のもとに開催した。

(1) 第2回チャレンジ5推進委員会

- ・2014年度「チャレンジ5推進委員会」分析テーマ企画内容のレベリング等
- ・進捗に当たっての各委員からの懸案/疑問点等の意見集約
- ・詳細日程の確定

(2) 工場見学

仙台鈴木自動車工業(株)は、バン部会に所属しており、1935年に初代社長の鈴木田平氏が仙台市で個人営業を開始、1962年に(有)鈴木自動車修理工場と会社組織に変更、その後1971年2月に仙台鈴木自動車工業(株)となった。敷地面積約3,300㎡/総建屋面積約1,900㎡/従業員数48名(2014年4月1日現在)で、ドライバン・冷凍バン、ドライウイング・冷凍ウイング等のバンの製造と各種の二次架装を行っている。先般の東日本大震災の被害で、事務所は新しい建屋に建て替えられていた。

工場見学では従業員の方が忙しく働いている中、我々



が見学に行くと「覇気のある挨拶」をしっかりとるノ一人ひとりが多数の工程を受け持ち、仕事をしている等、勢いを感じる職場であ

った。現場には新しい機械も導入されており、作業効率を上げる会社の姿勢が見て取れた。工場では女性の方も作業していた。聞いたところ、自由な時間に働けるようになっており、家事と両立しやすい就労形態で喜ばれているとのことであった。

質疑応答で、従業員全員が「安全対策」「作業効率向上」等の何れかの委員会に入っており、現場の視点で問題/課題を解決、また会社側へボトムアップとして各種提案を出しているとのことであった。従業員の方々が覇気があり、しっ

かりしていることが垣間見られた見学会で、参加した委員からは「自社でも活用させてもらおう」との声があった。

■第1回商用車ショー企画委員会を開催

商用車ショー企画委員会(委員長・筆谷高明・極東開発工業(株)会長)では、7月29日に2014年度第1回委員会を開催し、「第44回東京モーターショー2015」への「働くくるま」合同展示について議論し、展示概要案、出展意向のアンケート調査の実施を確認した。

(1) 展示概要

- ① 東京モーターショーへの出展は、「働くくるま」の社会的重要性を広く理解いただくとともに、当会の活動をPRし、社会的認知度を向上させる。
 - ② 出展会員は、自社の開発力をPRする場とする。
 - ③ 出展会社数、出展車両数の増加を図り、「働くくるま」合同展示を更に充実させる。
 - ④ 出展場所は前回同様、東展示棟西側屋外とする。
- なお、前回比3割増の2,000㎡から2,500㎡で展開予定。

(2) 今後の予定

- ① 「働くくるま」合同展示の企画概要決定(10月中旬)
- ② 会員への出展募集(11～12月末)

■第10回自動車産業労務担当役員懇談会を開催

人事労務研究会では、8月5日浜松町東京會館にて日本自動車工業会、日本自動車部品工業会と合同で自動車産業労務担当役員懇談会を開催した。

今回は「成長戦略としての女性活躍の推進」をテーマに経済産業省経済産業政策局経済社会政策室長の福地真美氏による講演会を実施した。経済産業省は日本経済の「成長戦略」のため、女性の潜在労働力(就業希望者)の就労により、雇用者報酬総額が7兆円程度増加すると試算している。我が国における役員・管理職の女性比率は、先進国の中で最低水準にあり、各国の積極的な取組みが進む中、格差が広がりつつあり、企業の「成長戦略」のためにも女性の活躍促進に向けた取組みを加速化させていくことが必要である。企業経営における女性活躍推進を含め、ダイバーシティのメリットはコーポレートガバナンスの向上、優秀な人材確保をはじめ経営効果に表れている。決してダイバーシティが目的ではなく、多様な人材を適材適所に配置し「経営上の成果」につなげることが目的である。経済産業省の取組みとして「ダイバーシティ経営企業100選」「なでしこ銘柄」「中小企業新戦力プロジェクト」等を進めるとともに制度の拡充や支援策に取組んでいる。福地氏からは

「ダイバーシティ経営による成果事例」の紹介があり、日本の自動車業界においても積極的に取り組んでいただきたい旨の話がされた。



■第20回労政合同勉強会を開催

人事労務研究会では日本自動車工業会、日本自動車部品工業会と合同で7月23日にグーグル(株)において労政合同勉強会を開催した。今回は「事務部門の生産性向上」をテーマに「一番働きがいのある会社」と言われているグーグル(株)を訪問し、同社の「働き方」について説明を受けた後オフィスを見学した。なお、説明と見学の案内は、営業本部統括部長の前田誠氏、エンタープライズ部門パートナーセールスヘッドの大須賀俊和氏に対応いただいた。

グーグル(株)は現在、社員が全世界で5万人、売上高は5.5兆円。その中で日本オフィスは最初の海外オフィスとして設置され、社員は約1,000名。同社のミッションは「世界中の情報を整理し、世界の人がアクセスして使えるようにすること」、すなわち完璧な検索エンジンをつくり、世界の人が活用し生活をより良くしていくことである。

同社はミッションに賛同する人しか採用しない。「人」は「最重要資産」との考えに立ち、社員が働き易い職場環境の提供に心掛けています。福利厚生では無料で食事を提供するとともにコーヒーやスナックもいつでも好きな時に無料でとることができる。チームワークを重視しコミュニケーションを良くしていくためミーティングルームは十分過ぎると思えるほど設置され、自由で闊達な議論が行われている。また、勤務時間の20%を自分の気に入ったプロジェクトに割くよう義務付ける「20 percent time」という規則があり、そこから「Orkut(ソーシャル・ネットワーキング・サービス)」や「Gmail」などの実験的サービスが生まれ、製品化している。テーマによっては、グローバルに人材、時間を活用している。具体的には、日本オフィスが提案したものを日本が終業したら欧州、欧州が終業したら米国と順次業務を受け渡し、翌日日本で仕事を始める時には16時間分の仕事が進んでいる



という活動も行っている。オフィス見学後は「効率的な働き方」と「労働意欲活性化」の取組みについて出席者による情報交換を実施した。

■第29回労政合同分科会・第19回自動車産業労政合同会議を開催

人事労務研究会では、7月25日に当会会議室にて日本自動車部品工業会(以下部工会)と合同で労政合同分科会を開催し、「2014年度新規学卒者及び期間従業員の採用計画、2013年度採用実績」「2014年度初任給動向」をテーマに情報交換を実施した。

2014年度の新規学卒者採用活動では景気回復等により「売り手市場」の傾向が強く、計画に対し採用確保が厳しい状況とのこと。2014年度の初任給は春の労使交渉での賃金改訂分を反映させるところは少なく、昨年と同レベルとなった。情報交換の後、事務局から2014年度人事労務合同研究会事業計画についての進捗状況が説明された。



第29回労政合同分科会

続いて、日本自動車工業会(以下自工会)、部工会と合同で自動車産業労政合同会議を自工会会議室で開催。今回はプロクター・アンド・ギャンブル・ジャパン(株)人材開発・ダイバーシティシニアマネジャーの丸谷奈都子氏による「P&Gにおけるダイバーシティ推進」の講演会を実施した。

同社は1990年から女性の活用について検討を開始し、2003年には専任ダイバーシティマネジャーを配置した。ダイバーシティ推進が市場での競争力向上のため必要不可欠との考え方のもと、経営戦略の一つと位置づけ女性の意識改革や人事制度改革に取り組んできた。これらの結果が評価され、日本生産性本部「第1回エンパワーメント大賞」、経済産業省「平成25年度ダイバーシティ経営



第19回自動車産業労政合同会議

企業100選」を受賞されている。なお、同社は現在国内3工場の内、2工場で女性が工場長、そして課長以上の36%が女性となっている。

部会だより NEWS+FLASH

特装部会

■特装車メンテナンスニュースの発行

サービス委員会(委員長・佐藤孝雄・極東開発工業(株)特装事業部サービス本部副本部長)では、メンテナンスニュースNo.35(防錆対策編)及びNo.36(脱着車保守編)を発行し、6月から全国のサービス工場等でユーザーに配布している。

No.35では、錆を防止するためのチェックポイントや点検を怠った場合に生じる不具合事例を紹介している。また、No.36では、脱着車の日常の作業によりダメージを受けやすい箇所と点検の重要性、更にキャリアとコンテナの互換性についての紹介を行っている。

詳しくは、当会ホームページでご確認ください。

■工場見学会を実施

粉粒体運搬車分科会(技術主査・平野秀仁・極東開発工業(株)名古屋工場設計課課長/業務主査・藤波充生・極東開発工業(株)首都圏支店支店長)では、今年度の事業計画の「ものづくり研究」の一環として、7月31日、4社6名で新潟県糸魚川市に所在する電気化学工業(株)青海工場を見学した。

同社は1915年に創設され、当初は、石灰石から製造するカーバイドとカーバイドを加工して製造する石灰窒素肥料の生産を行った。以降その技術力を応用して事業拡大を重ね、セメント、各種樹脂・合成ゴム製品、ファインセラミックス材料、医薬品の製造、更に自前の水力発電用の水を利用したウナギの養殖など、同社が製造する製品は実に幅広い分野に及んでいる。



今回、カーバイドやセメントの原材料である石灰石の採掘現場、採掘された石灰石を立坑まで搬送する超大型ダンプ車、セメント製造プラント、製造されたセメントを全国のサービスステーションに搬送する粉粒体運搬車など、セメントの一連の製造過程



石灰石の山(埋蔵量：推定50億t)



を観察することができたことは、粉粒体運搬車を製造する者にとって大変参考となる見学会となった。

特種部会

■2014年度第1回見学会を実施

特種部会(部会長・古庄忠信・(株)イズミ車体製作所社長)では、7月25日、若手会員見学会として部会員17社37名が参加し、(株)オーテックジャパン本社工場(神奈川県茅ヶ崎市)と新明和工業(株)寒川工場(神奈川県高座郡)の工場見学を実施した。

(株)オーテックジャパンは、特種部会に所属しており、1986年9月に茅ヶ崎市で創業、敷地面積32,500㎡/総建屋面積16,700㎡/従業員数411名で、特装車(乗用特装車、福祉特装車、商用特装車)及び部用品等の企画/開発/生産/販売、モータースポーツ車用エンジンの開発等を行っている。また、前述の車種以外に乗用車の少量限定生産車を製造していることも特徴的な会員である。今回は、福祉車両の「くるま椅子移動車」の製造工程を主体に見学、空調の効いた工場の中で、車両を改造していく工程がよくわかる説明を受けた。1台毎に手作業での車体改造工程、リフターを精度よく組み上げていく工程、更に確実に検査して高い品質を確保している工程等、日頃みることが出来ない作業を見学でき、参加者から有意義な見学会であったと好評であった。

また、業務終了後の社員による自主活動での改造車両の製作/実際に公道を走れるようにナンバーを取る作業を行うことにより改造車業務を自ら学んでいるのことも聞き、仕事に対する高い志を感じ、貴重な体験となった。

新明和工業(株)は、特装部会に所属しており、寒川工場は1966年に開設、敷地面積約74,000㎡、建屋面積約



25,000㎡、従業員119名(2014年7月1日現在)で中小型ダンプ車、テールゲートリフタを製造しており、震災復興需要の関係で、工場敷地内に多くの車両が駐車していた。

ダンプ車の荷台は、鉄板を切断/溶接して製造する工程が多く、作業環境が厳しい中での業務遂行の大変さを改めて感じた。そのような中、フル稼働をしている状況で品質を確実に確保していこうとする姿勢等に、参加者から有意義な見学会であったと好評であった。何社もの関係会社が製造ラインの横で特別な加工を必要とする車両を丁寧に製造している現場もいろいろと参考になったとの声も会員からあった。

更に、車両製造のみならず完成検査工程を含め見学することができ、大変貴重な体験となった。

トラック部会

■第1回部会会議を開催

トラック部会(部会長・田村元・(株)浜名ワークス社長)では、名古屋にて8月1日に17社18名が出席し、本年度最初の部会会議を実施した。

はじめに、(有)柳沼ボデー工場の入会が7月の理事会で承認され、新たにトラック部会に加わったことを紹介。会議では、2014年度事業計画の進捗状況について論議がなされ、次回に向けて、委員会毎に事業計画を推進させていくことが確認された。

今回は、普段なかなか出席のかなわなかった西日本地区の会員も含め多数参加し、活気あふれる意見交換がなされ、大変意義深い部会会議となった。

バン部会

■JABIA自動車車体規格

「バン・トラック荷台の安全対策」を作成

技術委員会(委員長・杉野英樹・(株)矢野特殊自動車バン車事業部技術本部副本部長)では、6月に自動車車体規格「バン・トラック荷台の安全対策(安全構造基準)」(2014年3月31日付)を発行した。

本書は、冷蔵・冷凍車、ウイング車、ドライバン車、平ボデー車など、当会で扱う製品の荷台安全対策を明確化し、適正でかつ安全な荷台を製作するための判断基準としてまとめた。

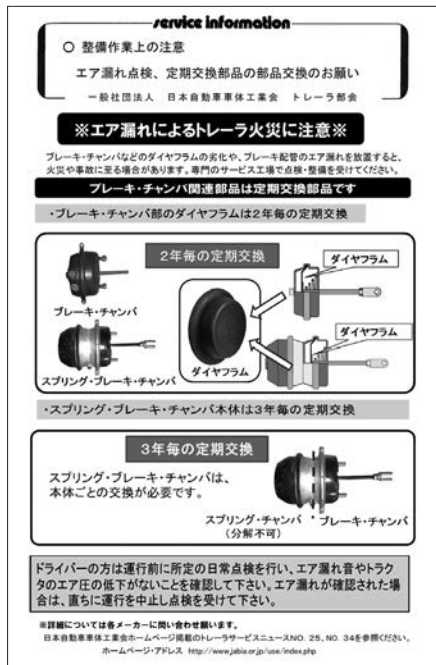
会員の皆様が、荷台を架装する際の基準として本規格を幅広く活用していただき、お客様の安全がより高いレベルで確保されることができれば幸いです。



トレーラ部会

■トレーラのブレーキ機器に関する点検・周知活動の実施

サービス委員会(委員長・田爪龍也・日本フルハーフ(株)サービス部長)では、トレーラを安全に使用するための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9月号に「エア漏れ点検、定期交換部品の部品交換のお願い」を記載し、広く整備事業者・ユーザーへの周知を図った。



バス部会

■工場見学会を実施

バス部会(部会長・清水和治・ジェイ・バス(株)社長)では、7月4日に工場見学会として2社5名が参加し、トヨタ車体(株)吉原工場(愛知県豊田市)の見学会を実施した。

吉原工場では、ランドクルーザー200/70、レクススLX570及びコースターを生産しており、当日は通勤用であるコースターの生産工程を主に見学した。現在のコースターは1983年1月より生産され、既に20年が経過している。品質向上への取り組みでは、サイドパネルのスポット溶接痕を見えづらくする工夫や電着時のルーフパネルの歪防止の工夫など、また投資軽減では、少量生産・深絞り



部品に適した、上型のみで下側は「水」の圧力で成型する「液圧成型プレス FPS(フレキシブルプ

レスシステム)」を採用していることなど、大中型バスにも共通する課題への取り組みが聞けて大変参考になった。

最後に、コースターが50周年を迎えるのを機に技能伝承を目的としてプロジェクトチームを組んで製作した、1963年式トヨタライトバスの見学/試乗を行った。

資材部会

■役員・幹事会見学会を実施

資材部会(部会長・杉本眞・レシップ(株)社長)では7月31日に住友スリーエム(株)カスタマーテクニカルセンター(神奈川県相模原市)を訪問。今回はバス部会の清水部会長も出席、17社21名の参加となった。同社は1902年にアメリカのミネソタ州で創業。当初は鉱石の採掘であったが、その後サンドペーパーやマスキングテープを作成し、カセットテープやダウンジャケット等も製品として扱ってきた。現在では46の技術基盤整備から55,000種類以上の製品を扱っている。その中でもテープ類や反射材のシェアが高い。特許は約4,400件、社員は2,885人、資本金は189億円、売上高は2,485億円。なお、売上高の6%は研究費に費やしている。

カスタマーテクニカルセンターは総面積3,000㎡あり、施設内には自動車産業用製品、工業用製品、反



射材製品、電気・電子・電設製品等々数多くの3M製品を展示することにより、3Mの様々な技術紹介をしている。製品の中には日用品として活用しているものや医療や災害時に必要なものから、モビリティ用品等も展示されており、参加者は多種多様な製品群に驚きを隠せない様子であった。そして、再度訪問したい旨の要望をいただくほど充実した見学会となった。なお、同センターは一般の見学は受付けていないとのことである。



支部だより

NEWS+FLASH

中部支部

■第4回製造部会を開催

中部支部(支部長・尾崎二三男・(株)東海特装車取締役常務執行役員)では、8月6日に「企業の事業継続計画(BCP)の必要性和作成ポイント」と題して、(株)安全ネットワーク代表の前川茂晴氏を招き講演会を開催した。

会員7社7名の参加で、東日本大震災を教訓に、南海トラフ地震に備え、もし災害が起きてしまった場合に、限られた経営資源で最低限の事業活動を継続、及び目標復旧時間以内に事業を再開できるようにしておくために、事前に策定しておく行動計画の必要性を学んだ。

講演後のアンケートの結果、BCPを実施したいという意見が多く、今後、希望会社ごとのBCP策定に向けた講習会を実施していきたい。



近畿支部

■第5回製造部会を開催

近畿支部(支部長・堀口昇一・須河車体(株)相談役)では、7月18日に(株)パプコ近畿工場にて第5回製造部会を開催し、13社27名が出席した。

堀口支部長より挨拶と部会の必要性の話があり、3班に分かれて工場見学を行い、終了後、会社概要説明、不正改造の取り組みについての発表及び質疑応答を行った。

県内唯一の大手メーカー系列の架装工場見学ということで、参加者は自社との製作の相違点を確認しながら真剣に見学していた。

四国支部

■不正改造車排除運動強化月間に伴い講習会を開催

四国支部(支部長・池浦雅彦・(株)タダノ執行役員)では、不正改造車排除運動強化月間に伴い、7月8日に講習会を開催。14社21名が参加した。講師の四国運輸局自動車技術安全部西岡幹弘課長輔佐より、当運動の概要説明、四国内の強化月間中の具体的な取り組みの紹介の他、AT車のエンストに関する注意喚起DVDの上映等、安全に対する取り組みを様々な角度より講演いただき、充実した講習会となった。

保安基準の改正等について

国土交通省

1. 「窓ガラス」、「かじ取装置」等に関する保安基準及び同細目告示の一部改正

国土交通省は、6月10日、「窓ガラスに係る協定規則（UN-R43）」、「かじ取装置に係る協定規則（UN-R79）」を国内基準に導入するため、保安基準、同細目告示等の一部を以下のとおり改正した。

- (1) 窓ガラス
- ①適用範囲

自動車の窓ガラス
- ②改正概要

窓ガラスの強度等に関する基準を「別添37「窓ガラスの技術基準」から「窓ガラスに係る協定規則（UN-R43）」の技術的な要件に定める基準」に変更した。
- ③適用時期

新型車：2017年7月1日
継続生産車：2019年7月1日
- (2) かじ取装置
- ①適用範囲

自動車（二輪車等除く）
- ②改正概要

かじ取装置の強度、操作性能等に関する基準に「かじ取装置に係る協定規則（UN-R79）」を採用した。
- ③適用時期

A) 乗用車、バス（GVW5t 以下）、貨物車（GVW12t 以下）
新型車：2016年7月1日
継続生産車：2018年7月1日
B) バス（GVW5t 超）、貨物車（GVW12t 超）、トレーラ
新型車：2017年7月1日
継続生産車：2019年7月1日

2. 自動車検査業務等実施要領について（依命通達）の一部改正

国土交通省は、7月18日、自動車検査証の記載事項に以下の修正を加えるため、「自動車検査業務等実施要領について（依命通達）」の一部を改正した。

- (1) 乗車定員欄、最大積載量欄、車両総重量欄の記載事項
- ①年少者用補助乗車装置等を備える自動車の「乗車定員欄」、及び「車両総重量欄」の記載方法を定める。

②超小型モビリティの「最大積載量」の扱いを定める。
- (2) 備考欄
- 特区法に基づき有効期間の伸長を行った指定自家

用貨物自動車の記載例を定める。
(3) 施行日 2014年7月18日

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

国土交通省

～不正改造車157台に整備命令を発令～

1. 国土交通省は、6月の「不正改造車を排除する運動」及び「ディーゼルグリーン・キャンペーン」中に警察庁、自動車検査独立行政法人、軽自動車検査協会等の協力を得て、不正改造車の摘発と自動車ユーザーへの啓発に重点を置いた街頭検査を全国で160回※（昨年比－30回）、15,293台（昨年比－3,136台）に対して行った。（※期間中、全国的に天候に恵まれなかったため、実施回数が例年より減少）
- その結果、約7.6％（昨年比＋0.3％）の1,164台（昨年比－184台）に保安基準不適合箇所などがあったことから自動車ユーザーに対し改善の指導を行った。このうち、整備命令書を交付した157台（昨年比－57台）の主な不正改造内容は、以下。
- ・不適切な灯火器

：31件

・着色フィルム等の貼付

：34件

・基準不適合マフラーの装着

：30件
2. 国土交通省では今後とも関係機関と協力し、不正改造車及び不正軽油の排除を積極的に推進していく。

審査事務規程の第62次改正について

検査法人

検査法人は、7月10日、審査事務規程を次のとおり改正した。

- (1) リアオーバーハングに係る基準の明確化
- 車両運搬車の構造要件を満たす自動車のリアオーバーハングの取扱いを明確化した。
- (2) 小型コミュニティバス（乗車定員11人以上23人以下の旅客自動車運送事業用自動車であってGVW5t以下のもの）の構造要件
- ①乗降口の踏段の有効高さ等を規定した。

②ワンマンバスの構造要件の適用を除外した。
- (3) 車幅灯の取付け高さ
- 照明部の下縁の高さを「0.35m以上」から「0.25m以上」に改正した。
- (4) 施行日 2014年7月10日

中小企業向けの施策をさらに検索しやすく！
ミラサポの「施策マップ」がオープン

中小企業庁

国・都道府県・市区町村の中小企業・小規模事業者向け施策を目的や分野、必要金額に応じて、検索でき、かつ比較一覧できるシステム「施策マップ」を中小企業庁のポータルサイト「ミラサポ」上にオープンした。

＜詳細は下記を参照＞

ミラサポ：
<https://www.mirasapo.jp/>
<http://www.meti.go.jp/press/2014/07/20140701002/20140701002.html>

経営革新等支援機関として
新たに284機関を認定

中小企業庁

中小企業の新たな事業活動の促進に関する法律第17条第1項に基づき、新たに284の機関を経営革新等支援機関として認定した。これにより、経営革新等支援機関数は、22,482機関となった。

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

＜詳細は下記を参照＞

<http://www.meti.go.jp/press/2014/07/20140722006/20140722006.html>

安全衛生法が改正 ～労働災害を未然に防止
するための仕組みの充実～

厚生労働省

労働安全衛生法の一部を改正する法律が、6月25日公布された。この法律は、化学物質による健康被害が問題となった胆管がん事案など最近の労働災害の状況を踏まえ、労働者の安全と健康を確保するため、労働安全衛生対策の一層の充実を図ることを目的とする。

【改正法のポイント】

- ・化学物質管理のあり方の見直し
- ・ストレスチェック制度の創設
- ・受動喫煙防止対策の推進等

＜詳細は以下を参照＞

<http://www.mhlw.go.jp/stf/houdou/0000049191.html>

労働災害のない職場づくりに向けた
緊急要請について

厚生労働省

労働災害による休業4日以上死傷者数が2010年（平成22年）から3年連続の増加、そうした中2014年の死者数は前年比19.4％（6月末現在）と大幅に増加し、休業4日以上死傷者数も前年比3.6％（同）の増加と極めて憂慮すべき事態となっている。

このため厚生労働省労働安全局安全衛生部長は当会をはじめ各団体宛に「労働災害のない職場づくり」に向けた緊急要請を行った。会員の各事業場におかれましては、労働災害防止に向けた取組みを強化するようお願いいたします。

＜詳細は下記を参照＞

<http://www.mhlw.go.jp/stf/houdou/0000053429.html>

コールセンターの開設について

軽自動車検査協会

軽自動車検査協会は、利用者の満足度向上、均質化されたサービスの提供及び利用者の声を生かした業務運営の継続的な改善を図るため、2014年10月1日、コールセンターを開設する。

＜詳細は下記を参照＞

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

■経済産業省人事異動
（2014年7月16日付）
製造産業局自動車課長
伊吹 英明 氏

前職）商務情報政策局
生活文化創造産業課長

前任の前田泰宏氏は政策評価
広報課長に就任されました。



■国土交通省人事異動
（2014年7月8日付）
自動車局審査・リコール課長
西田 寛 氏

前職）（独）交通安全環境研究所
リコール検証技術部長

前任の島雅之氏は技術政策課長に
就任されました。



6月			
3日	特種部会／扉安全性対応WG	① 2013年度生産車の各扉パターンの数量調査結果報告 ② 年末までのWG活動計画作成 ③ 各内容対応のチーム作成	
4日	バス部会／塗装デザイン研究会	① 塗装技術者向け勉強会の企画立案 ② バス車体色見本帳製作の進捗確認	
6日	環境委員会／見学会(山口)	「商用車架装物リサイクル」取組みの一環として、JTP/ELV主催による 易解体性パンの解体(手・機械)作業を見学	▶P.7
10日	中央技術委員会／ ナンバープレート視認性対応WG	① 国交省との打合せ結果報告 ② GVW7t 以下の貨物車についての検討結果報告 ③ 今後の対応方針の決定	
11日	バス部会／技術委員会	① ノンステップバス標準仕様見直しの確認 ② バス車体規格集改定の準備 ③ 異業種工場見学会候補先の選定	
12日	トレーラ部会／サービス委員会	① 独立検査法人への派遣講師育成のため、研修会参画を決定 ② サービスニュース「ブレーキ・チャンバ関連部品は定期交換部品」のチラシ作成 ③ 点検整備要領の見直しスケジュール確認、決定	▶P.11
	バス部会／ ワンマン機器小委員会	① ドライブレコーダー規格化の進め方確認 ② JABIA規格の棚卸し	
	バス部会・資材部会／合同委員会	ドライブレコーダー規格化の進め方確認と情報交換実施	
13日	バン部会／技術委員会	① 再帰反射材取付時の不具合事例の部会内調査を実施 ② 「お客様の使い方要望」の部会内調査実施 ③ 架装要領書への要望を再仕訳し関連部会に確認依頼	
18日	中央業務委員会／ チャレンジ5推進委員会	① 本年度取組み方針の確認を実施 ② 本年度に協業していくシンクタンクの決定 ③ 政府成長戦略に関連する内容の確認	▶P.7
19日	バン部会／業務委員会	① 仕様決定後の仕様内容トラブル防止策につき討議 ② お客様との仕様確認方法とその手順書作成を決定	
	特装部会／技術委員会	① 2014年度の事業計画の推進状況の確認 ② 各分科会の課題等について討議 ③ UN-R4(番号灯)採用ワーキングの最新情報周知 ④ UN-R58(突入防止装置)改訂提案の最新情報周知	
23日	特装部会／サービス委員会	① メンテナンスニュースNo.35(防錆対策)、No.36(脱着車)の最終チェック ② 補修部品アンケート結果確認とトレーラ部会との連携確認 ③ 異業種見学会の検討	
24日	特装部会／業務委員会	① 部会総会の結果報告 ② 事業計画の推進状況報告	
	トラック部会／業務委員会	① 工数管理の電子化について安価な方式を検討 ② 地域大手会員の正会員化の継続フォローを確認	
25日	特種部会／合同委員会	① 乗降用以外の扉安全性検討進捗の確認 ② 社内教育等の合同開催の更なる進捗を図ることを決定 ③ 共通課題で「メンタルヘルス」対応検討を決定	
	環境委員会／工場環境分科会	環境発表会での、工場環境分科会で発表する「産業廃棄物削減」の内容の作り込み	
	トレーラ部会／ 製品安全委員会	① 「点検整備方式」による整備推進のため整備事業者向けアンケート実施を決定 ② サービス委員会提示の原稿「ブレーキ・チャンバ関連部品は定期交換部品」のチラシ内容確認	
26日	トレーラ部会／技術委員会	① 国交省発表「道路の老朽化対策に向けた大型車両の通行適正化方針」を会員展開 ② タイヤ技術基準猶予期間終了への対応としてJATMAへ要望書提出することを決定 ③ R10(電波妨害抑制装置)の試験概要確認し、情報展開 ④ R4(後部番号灯:施行2015年6月)照明対象面の最低視界角度要件等の展開と確認 ⑤ ナンバープレート視認性に関する新法規対応への検討実施	
	バス部会／塗装デザイン研究会	塗装技術者向け勉強会の講義及び実演内容の調整	

30日	第1回中央技術委員会	① 2014年度事業計画推進状況の確認 ② 関係情報交換	▶P.7
-----	------------	---------------------------------	------

7月			
2日	第1回中央業務委員会	① 本年度税制改革要望内容(案)の決定 ② 中小企業経営支援アンケート内容を決定 ③ 中小企業:企業行動規定等作成の支援内容を決定 ④ 支部と本部の関係見直し進捗報告	
3日	第1回環境委員会	① 新環境適合ラベルの社会へのPRの進め方等を決定 ② 環境・新環境基準適合ラベルの会員取得推進に向けての取組み内容確認 ③ JTP/ELV主催による易解体性パンの解体(手・機械)作業の調査結果報告 ④ 2014年度産構審報告資料確認・決定 ⑤ 2014年度環境関係フォローアップのスケジュール決定 ⑥ 環境負荷物質フリー宣言のフォローアップの進め方について確認 ⑦ 当会環境活動パンフレット見直し内容決定	
4日	バス部会／工場見学会(愛知)	トヨタ車体(株)吉原工場見学	▶P.11
7日	中央技術委員会／ ナンバープレート視認性対応WG	① 基準案への意見集約 ② 国交省との打合せ結果報告 ③ 対応方針決定	
8日	特種部会／扉安全性対応WG	① 各チームのチーム長から進捗状況/課題の説明、対応論議 ② ヒンジメーカーとの対応状況等の打合せを決定	
	トレーラ部会／業務委員会	① ABS付き車の安全性、ROCの周知についてトラック協会への協力要請を確認 ② 「トレーラの効率的な輸送システム」の広告について内容等決定	
10日	特装部会／清掃車小委員会	① 特装技術委員会の結果報告 ② 取扱説明書に用いる用語共通化の検討 ③ JABIA規格の見直し検討	
11日	中央技術委員会／ テールゲートリフト技術分科会	① 中央技術委員会の結果報告 ② UN-R58 改訂提案の最新情報周知 ③ ナンバープレート視認性新法規の最新情報周知と対応方針決定	
	トラック部会／技術委員会	① 異種金属間の接触部位腐食調査の暴露試験方法決定 ② 平ボデー用Uボルトの現使用状況調査中間報告 ③ 車輛運搬車のJABIA規格改訂案について討議	
14日	バン部会／部会会議	① 調査研究、標準化、共通化項目の進捗状況報告 ② 日中韓の車両規格調査結果報告と今後の進め方討議 ③ 本年度秋実施予定の工場見学先について検討	
15日	中央技術委員会／ 突入防止装置技術委員会	① UN-R58改訂提案の最新情報の周知と対応方針決定 ② JABIAプレート制度適正運用アンケート調査の実施計画確認	
16日	特装部会／ 脱着車キャリア・コンテナ 技術分科会	① キャリア・コンテナの互換性定期審査の実施 ② ナンバープレート視認性対応案件の経過報告 ③ 海外実態調査計画の説明	
17日	常任委員会	正会員化活動を通じた課題と対応案について論議	
		① 審議事項 第1号議案 新入会員に関する件 ② 報告事項 1) 2014年度事業計画 本部・部会・支部別1/4期実績まとめ 2) 2014年度1/4期 収支実績まとめ 3) 2014年度チャレンジ5活動推進の取り組みについて 4) 2015年度税制改正に関する要望について 5) UN/ECE/R58(突入防止装置の協定規則)改正提案への対応 6) ナンバープレート視認性に関する新法規対応について 7) バン、トラック解体調査報告 8) 東京モーターショー2015 働くクルマの展示について 9) 最近の商用車販売及び会員生産台数について 10) 最近の官公庁情報 11) その他報告事項	
	環境対応事例発表会 (くるまプラザ会議室)	発表テーマ数: 5(極東開発工業(株)、ジェイ・バス(株)、車体工業会工場環境分科会、 クールネット東京、コマツ) 参加者 46社99名	▶P.3
	トラック部会／ 車輛運搬車分科会	JABIA規格「車輛運搬車の構造基準」改正案の国交省打合せ検討	
18日			

7月		
23日	特装部会／ローリ技術分科会	①特装技術委員会の結果報告 ②JABIA規格の見直し検討
	トレーラ部会／技術委員会	①タイヤ技術基準猶予期間終了への対応としてJATMAとの打合せ内容を展開 ②トレーラの保安基準等の全項目について適用期日の確認 ③ナンバープレート視認性に関する新法規対応として国交省への規制緩和要望書提出内容確認
	人事労務研究会／労政合同勉強会(東京)	①講演会「google概要紹介・googleのカルチャーとワークスタイル」 講師：前田 誠氏 大須賀 俊和氏(グーグル株) ②情報交換「事務部門の生産性向上の取り組み」▶P.9
24日	トレーラ部会／サービス委員会	①独立検査法人向け研修会(7/8)の実施状況報告 ②サービスニュース「ブレーキ・チャンバ関連部品は定期交換部品」のチラシ内容決定 ③点検整備要領の見直し状況確認
	トレーラ部会／製品安全委員会	①「点検整備方式」の整備事業者向けアンケート及び依頼書内容論議 ②整備事業者・ユーザー向けに安全に使用いただくためのステッカーを検討
25日	人事労務研究会／労政合同分科会	情報交換「2014年度新規卒卒者及び期間従業員の採用計画及び2013年度採用実績」、「2014年度初任給調査」▶P.9
	人事労務研究会／労政合同会議	①講演会「P&Gにおけるダイバーシティ推進と活用」 講師:丸谷奈都子氏(P&G株) ②報告案件「三工業会共同事業計画の進捗状況」▶P.9
	特種部会／工場見学会(神奈川)	(株)オーテックジャパン本社工場、新明和工業(株)寒川工場の見学を実施▶P.10
28日	特装部会／サービス委員会	①メンテナンスニュースNo37(汚泥運搬車)の検討 ②補修部品アンケート結果の部会内報告/トレーラ部会用調査表の検討 ③異業種見学会の開催地決定
		①室内VOC測定分科会の活動経過報告 ②燃焼試験実態調査についての内容審議
29日	資材部会／内装分科会	①室内VOC測定分科会の活動経過報告 ②燃焼試験実態調査についての内容審議
	商用車ショー企画委員会(くるまプラザ会議室)	①東京モーターショー2015「働くくるま」合同展示の方向性合意 ②出展意向アンケートの内容・日程合意▶P.8
30日	バス部会／塗装デザイン研究会	①塗装技術者向け勉強会の講義及び実演内容の調整 ②バス車体色見本帳製作の進捗確認
	中央業務委員会／チャレンジ5推進委員会(宮城)	①本年度「チャレンジ5活動推進」の企画詳細の合意 ②対応日程詳細を決定 ③仙台鈴木自動車工業(株)工場見学実施▶P.8
31日	資材部会／役員幹事会(神奈川)	住友スリーエム(株)カスタマーテクニカルセンター見学会の実施▶P.12
	特装部会／粉粒体運搬車分科会	電気化学工業(株)青海工場見学会の実施▶P.10

8月		
1日	特種部会／扉安全性対応WG	①ヒンジメーカー打合せ結果報告と対応論議 ②検査法人との調整内容論議と訪問日程案作成 ③全体日程進捗確認
	トラック部会／部会会議	①調査研究、標準化、共通化項目の進捗状況報告 ②本年度秋実施予定の工場見学先2社の決定 ③監事退任のため、後任の新監事選出▶P.11
5日	人事労務研究会／労務担当役員懇談会(東京)	①講演会「成長戦略としての女性活躍の推進」 講師：福地真美氏(経済産業省経済産業局制作局) ②三工業会合同活動状況報告▶P.8
6日	中央技術委員会／ナンバープレート視認性対応WG	①国交省との打合せ結果報告 ②修正基準案への意見集約 ③対応方針決定
7日	バス部会／ワンマン機器小委員会	①ドライブレコーダー仕様調査結果のまとめ ②JABIA規格の棚卸し

19日	バス部会／技術委員会	①バス車体規格集改定準備の分担及び進め方の調整 ②自工会バス分科会の情報交換
	トレーラ部会／業務委員会	ABS付き車の安全性、ROCの周知についてトラック協会への協力要請結果の確認と今後の進め方論議
22日	バン部会／技術委員会	①再帰反射材取付時の不具合事例の調査結果まとめ ②「お客様の使い方要望」のリーフレット素案検討 ③自工会へ依頼する架装要領書要望(案)の確認
	中央技術委員会／突入防止装置技術委員会	①UN-R58改訂提案の最新情報とJABIA対応方針の決定 ②JABIAプレート運用実態調査結果中間報告
25日	バス部会／塗装デザイン研究会(大阪)	バス車体色見本帳製作の色差確認等の調整
26日	特装部会／塵芥車分科会	①特装技術委員会の結果報告 ②「1987年(昭和62年)安全基準」の見直し検討
27日	トラック部会／業務委員会	①工数管理の電子化はエクセル版で推進することを決定 ②地域大会会員の正会員化は継続フォローを確認
	トレーラ部会／技術委員会	①タイヤ技術基準猶予期間終了への対応とし、JATMAへEマーク取得の要望書を提出した結果確認 ②ナンバープレート視認性に関する国交省への規制緩和要望の結果確認
28日	トレーラ部会／製品安全委員会	①「点検整備方式」の整備事業者向けにアンケート及び依頼書の内容等を決定 ②整備事業者・ユーザー向けに安全に使用いただくためのステッカー取扱い要領を確認
29日	第2回広報委員会／ホームページリニューアルWG	①2014年度広報活動事業計画の進捗状況確認 ②車体NEWS秋号記事の校正と冬号企画合意 ③ホームページリニューアル具体化内容の合意

会 員 情 報				
■ 入 会	正会員	(有)柳沼ボデー工場	代表取締役 柳沼 文秀	
		〒321-0103 栃木県宇都宮市台新田町161	電話：028-658-1998 FAX：028-658-1983	
		【主要製品】平ボデー、ダンプ車、バン型車 【所属部会】トラック部会		
■ 社名変更	準会員	オラフォルリフレクティブソリューションズ(株)	→	オラフォルジャパン(株)
		住友スリーエム(株)	→	スリーエム ジャパン(株)
■ 代表者変更	正会員	(株)イズミ車体製作所	代表取締役社長	國武 幸弘
		SGモータース(株)	代表取締役	佐野 友紀
		北関東自動車工業(株)	代表取締役社長	森野 菊桜
		(株)相模ボデー	代表取締役社長	加藤 俊宏
		トーハツ(株)	代表取締役社長	日向 勇美
		東邦車輛(株)	取締役社長	辻 和弘
		トヨタ車体(株)	取締役社長	岩瀬 隆広
		富士車輛(株)	取締役社長	上川 毅
		古河ユニック(株)	代表取締役社長	松戸 茂夫
		(有)前田ボデー工業	代表取締役	前田 正一
		(株)メイダイ	代表取締役社長	中島 栄治
		八千代工業(株)	代表取締役社長	笹本 裕詞
	準会員	オラフォルジャパン(株)	代表取締役	細川 晴樹
		(株)サンゲツ	代表取締役社長	安田 正介
		三和シャッター工業(株)	代表取締役社長	長野 敏文
		シンコールマテリアル(株)	代表取締役社長	矢追 和彦
		セーレン(株)	代表取締役社長	結川 孝一
		大東プレス工業(株)	取締役社長	中牟田 昌彦
		泰平電機(株)	代表取締役社長	小泉 真也
		(株)タチエス	代表取締役社長	中山 太郎
		日本シーカ(株)	代表取締役社長	ハインツ ギーゼル
		日本シール(株)	代表取締役社長	岡 茂
		平本工業(株)	代表取締役	古山 勝彦
		リンテック(株)	代表取締役社長	西尾 弘之
■ 本社移転	正会員	日立キャピタルオートリース(株)		
		〒105-0003 東京都港区西新橋1-3-1	西新橋スクエア	電話：03-3503-7401



永崎 敏浩 代表取締役



DATA

- 本社 〒929-0217
石川県白山市湊町己30番地1
TEL 076-278-2311
FAX 076-278-6356
- 平塚工場 〒254-0012
神奈川県平塚市大神3055番地
TEL 0463-55-1416
FAX 0463-54-6084
- 資本金 5,250万円
- 従業員 54名
- 事業所規模(本社+平塚工場)
敷地 52,023㎡
工場 12,908㎡
- 車体工業会加入
1948年(トラック部会)



美川ボデー(株) 最後の平ボデー屋といわれるまで 「丈夫なボデー作り」にこだわり続ける。

大正時代の自動車黎明期に、石川県美川町で創業した美川ボデー(株)は木造船の製造をルーツとし、長い歴史を経た現在も、船大工直伝の丈夫なボデー作りにこだわり続けている老舗企業である。

取材／車体工業会事務局次長 杉崎 満

●特徴・沿革

石川県美川町にて、木造船を製作していた創業者の故永崎清太郎氏は、海運から陸運への時代の流れに着目し、1924年、前身となる美川ボデー製作所を設立し、トラックボデー製造を開始した。当時はトラックの他にも乗用車や小型バスなど、様々な車を製造し、当時作られた車両の貴重な写真も数多く残されている。



日本の経済成長とともに業績発展を続け、1948年に美川ボデー株式会社となり、1961年現在の神奈川県平塚市に工場を新設、量産体制を確立した。

100年近い長い歴史の中で、美川ボデー(株)は、低床工作(サブフレーム)を得意とした「丈夫で長持ちするボデー」にこだわり、顧客の細かな要

望にも応えた頑健なボデーを作り続け、ユーザーの評価を得ている。

多くのベテラン職人が現役で活躍している工場内には、大型の工作機械が点在し、職人たちの手によって、様々な部品が作り出されている。反った木材1枚1枚の特性を見抜き、適材適所、最適に組み合わせていく技術は、長年の経験によって成せる技である。

丈夫なボデー作りにこだわる美川ボデー(株)では、主にアピトン材を使用しているが、様々な軽量化の開発にも力を注いでいる。特に力を入れているのがアルミ材であり、高耐力のアルミ材を随所に使用するなどして、新しい顧客のニーズにも応えていく姿勢を大切にしている。

4代目となる永崎敏浩社長の元で、時代の変化に柔軟に対応しながら、新旧の技術を巧みに使い分けた「丈夫で長持ちするボデー」を作り続けている。



金澤市、ソウゴウ物
美川ボデー



金澤市、ソウゴウ物
美川ボデー



金澤市、ソウゴウ物
美川ボデー



金澤市、ソウゴウ物
美川ボデー

100年近い歴史を誇る美川ボデー(株)が製造してきた車両の貴重な写真資料の数々。エレガントなデザインの乗用車の写真もある。

●製品

— 御社の業務の特徴についてお聞かせください。

長い歴史の中で培われたノウハウを取り入れた低床工作(サブフレーム)による「丈夫なボデー作り」を柱に、幅広くお客様の要望を実現いたします。低床工作とは、シャシフレームにアングルを装着し、横根太を狭い間隔で組み込んでいく工法です。シャシのたわみが少なく、縦方向の許容加重を増すことによって、ボデーを丈夫にすることができるのです。



横根太(よこねた)を狭い間隔で組み込んでいく低床工作。写真上はアピトン材、写真下はアルミ材を使用している。

— どのような車体を手がけているのでしょうか?

大中型の平ボデーをメインに取扱っています。最近では、クレーン付きの平ボデーの需要も多くなっています。

平ボデーはユーザーの使用目的が様々であり、固い重量物を運んだり、風雨に床材がさらされてしまうことが当たり前なので、丁寧かつ丈夫な作りが常に求められています。

弊社では、丈夫で長持ちする木材のアピトン材を使用することを推奨しておりますが、軽量化や低コスト化に対応するため、集成材+アルミ材の組み合わせなど、新しいユーザーニーズにマッチした車体作りの研究開発も日々続けています。



部分的に鋼材を使用してアルミを補強

●人

— 御社の特徴は?

ベテランの職人が多く、平均年齢は50歳を越えております。しかし、多くの職人が、熟練の技を活かして、元気に現場で働いています。最年長の職人は79歳です。誰もが高いモチベーションを持ち続けて、働いています。

— 次世代の教育について

新しい製品や材料など技術の進歩が速い要素技術は若手を中心に行っています。業務知識、問題解決力やユーザーとのコミュニケーション技術など経験を必要とする継承技術は、現場においてベテランを中心に若手に引き継がれていくように進めています。

— 御社の経営方針は?

これからの時代に合わせた環境負荷物質フリー化や、錆びないボデー作りの研究など、人と環境と未来のために、長年培ってきた職人のノウハウと、先進の英知を融合させていき、「最後の平ボデー屋」といわれるまで、どこにも負けない丈夫なボデーを作り続けていきたいと思ひます。



様々な材料で丈夫なボデーを製作



一つひとつの部品を丁寧に作り上げる



79歳の現役職人が活躍

豊富な品揃えであらゆる椅子をカバー シンコールマテリアル(株)

シンコールマテリアル(株)は、国内最大級ともいえるトータルインテリアメーカー「シンコールグループ」の基幹企業として、様々な椅子に使われる張替え用の生地を国内の協力工場とともに企画開発し、日本全国に販売している。

商品の企画開発は日々行われ、自動車シート用の生地や、空港のベンチに使用されている超難燃性の生地、飲食店用の油分に強い生地等、色々な用途に適した膨大な商品群を誇っている。自動車用途ではシートや内装の張替用としてJABIA規格にも適合した生地を取り扱っている。

防汚や抗菌、耐久性等、様々な機能を持った製品を年間数百種類も市場に送り出している。高い機能性に加えて、豊富なカラーから選べる製品が多いのも特徴で、1種類で108色のカラーバリエー

ションを持つ生地もある。

また、トップメーカーとして、永く安心して使用できる製品を提供するために、自社内に特定有害物質を測定するRoHS試験機や難燃試験機、耐光試験機等の高度な試験設備を完備し、人や環境に配慮した安全な製品だけを取り扱っている。

カタログ掲載製品はすべて在庫しておく

車のシート生地の張替え需要は、個人の趣味趣向を強く反映したニーズが根強い。愛車に個性的な内装デザインを施したり、カスタムバイクのシート張替え、大型トラックの豪華なシート織物等、これら愛好家たちの趣向に合わせた

生地の注文は、多品種で数十cm単位での出荷が大半を占めている。

こうした需要についても細やかに対応するため、

カタログ掲載の商品は「常時すべて在庫する」ことを原則として、注文に迅速に応える体制を整えている。

新しい問題にも即座に対応

自動車用途以外にも、シンコールマテリアル(株)のユニークで高機能な生地は様々な場所で使用されている。

ここ数年、ノロウイルス対策

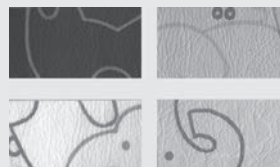
などで自治体を中心に消毒薬として「次亜塩素酸」の使用が増加している。次亜塩素酸はアルコールと異なり、強力な漂白作用を持つため、従来の椅子では生地が変色を起こしてしまうケースが多発している。シンコールマテリアル(株)では、いち早くこの問題への対応を進め、変色しにくい生地を開発し、すでに多くの製品を入れ替えている。

国内メーカーの強みを生かし、新しい問題にも一歩先を行く対応をすることで、顧客の信頼を得ている。

モノを永く大切に使う文化を大切にしたい

車用に限らず、しっかりした椅子は生地を張り替えることで再生できる。代々引き継がれてきたソファ等などは10年以上を経ても、生地を張り替えれば、再び新品同様の輝きを取り戻す。「質の良い丈夫な生地に張り替えることで、椅子、ひいてはモノを永く使う文化をあらためて大切にしたい」との思いから、シンコールマテリアル(株)の生地は求められる性能よりも耐久性が高いものとなっている。

生地を張り替えることによって新しい価値を与え、「モノを永く大切に使う文化」を育むことにもつなげている。



ケチャップとカレーの汚れに特に強い
お子様ランチ仕様の可愛い動物柄の
生地はユニークな人気商品



分厚い生地サンプルカタログ



摩耗を試験する検査機器



矢追 和彦
代表取締役社長

小南 往紀
常務執行役員

シンコールマテリアル(株)

代表取締役社長 矢追 和彦

安全で安心な商品をお届けするため、徹底した品質保証に取組んでいます。

【千音寺センター】 〒454-0971 愛知県名古屋市長田町千音寺3800-1
Tel : 052-431-1161 <http://http://www.sincogroup.co.jp/>

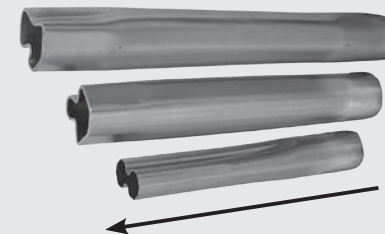
私たちは資材部会を専門分野ごとにグループ分けを行い、3分科会13グループからなる「ビジネスネットワーク」を設置しております。この「ビジネスネットワーク」は会員の強い連携と結束を実現し、架装メーカーに対して、積極的な協力体制を目指しています。

「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。

改善によって優れた技術が覚醒

中山工業(株)

中山工業(株)は1966年創業、日本で最初に「大径厚肉コラム製造」に着手したパイプフォーミングの草分け的存在である。現在は丸管に高い圧力をかけて様々な形状に変形させる「冷間ロール成形」という加工技術を主力としている。他社では造らない、あるいは造ることのできない特殊形状・寸法の角管・異形管・多重管を、要望のサイズ・形状に合わせて造ることができ、大きなものではバスや重機のフレーム等に利用されている。

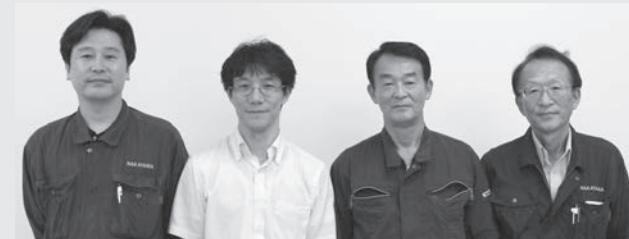


丸管から様々な形状に成形するパイプフォーミングの1例(右端が丸管の状態)

設備・技術・意識の改善によって覚醒

創業時から培われてきた優れた製造技術を持った技術者と自社製作の機械設備を有していることで、顧客ニーズに即応できる生産体制を有していた。そこで10年ほど前、品質のさらなる向上と、従業員一人ひとりの意識改革を進めるため、ISO9001による品質マネジメントシステムの導入を開始した。個の技術を「社内標準化」「手順化」「見える化」することで、製品品質の安定化へとレベルアップを図った。

毎朝のミーティングの方法から始め、従来のほとんどすべての手順・工程を見直して、改善目標のためのPDCAを繰り返してきた。品質管理の重要性を丹念に説き続けたことによって、5年後には、従業員全体の意識も大きく向上して、一人ひとりがもう一つ上を目指すために、設備や工程の改善を考えるようになり、さらなる品質・技術の向上に結びついていくようになった。



小松 浩
営業部課長

稲垣 保夫
営業部次長

今西 達志
営業部長
(兼製造部長)

児玉 肇
品質保証部長
(兼購買部長)

他社にできない技術の獲得

冷間ロール成形加工は溶接工程が無く、加熱する必要もないので、コスト面や品質においても有利であった。

更に中山工業(株)では設備改善によって極厚30mmまでの加工が可能となり、技術改善で

0.1mm単位の高い精度も実現した。複雑な形状を作成できる独自の金型ノウハウを積み重ね、自社で金型を作成できるメリットも持っている。これにより、他社では試作に1.5か月かかる案件でも、2週間～1か月で対応でき、顧客が常に求める「小ロット・短納期・低コスト」に対して、その期待に見事に応えることができるようになった。

次の5年へ向けて

技術と品質が揃った強力な商材があれば、営業マンの士気も高まる。新たに採用した営業マンたちが新規の取引先を開拓して販路を拡大し、売上も順調に向上している。今年の6月には、東京で開催された「機械要素技術展」に初出展し、人手が足りなくなるほど多くの引き合いを受け、進化したパイプフォーミング技術を産業界に知らしめることにも成功した。

既存の技術を甦らせ、進化させる10年の改革は見事に結実し、新しい5年へ向けて順調な滑り出しを始めた。顧客のニーズに短納期で即応できる“オンリーワン”会社を目指している。



東京ビッグサイトにて「第18回 機械要素技術展」に出展し、多くの来場者の関心を得ることに成功

中山工業(株) 代表取締役 石川 潤

油圧成形機開発、ロールの製作、製品まで。独自の技術で50年、常に前進してまいります。

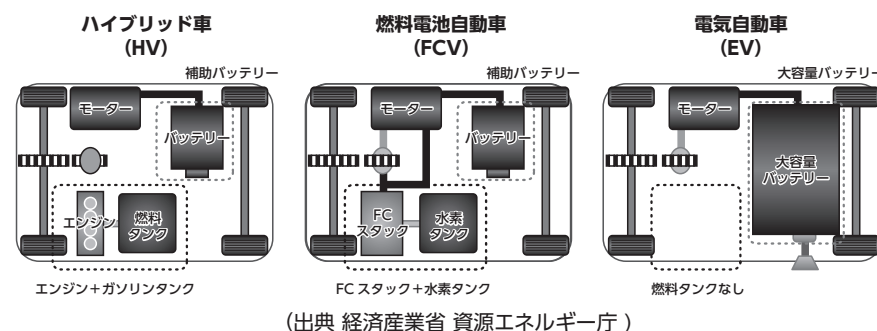
【本社】〒448-0026 愛知県刈谷市中山町3-22
Tel : 0566-28-7890 <http://www.nakayama-kk.jp/>

そこが 第22回

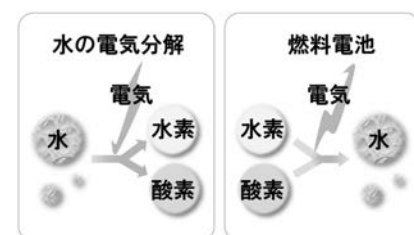
FCVについては、トヨタ自動車(株)が2014年度中に一般販売を開始することを表明し、本田技研工業(株)もトヨタに続き国内で先行発売するとの報道があった。HV※¹、PHV※²、EV※³が市販車に占める割合が大きくなる中、FCVについて調べた。

(※1 : Hybrid Vehicle ※2 : Plug-in Hybrid Vehicle ※3 : Electric Vehicle)

Q1 FCVのしくみとうれしさ、及び課題は？



水の電気分解で酸素と水素が発生する。その逆でFCVは、燃料である水素と空気中の酸素の化学反応で生じる電気でもーターを駆動する自動車。FCVは燃料電池という発電装置を装備していることが電気自動車(EV)と違う。またハイブリッド車(HV)ではエンジンが発電装置となっている。

FCVの
うれしさFCVの
課題

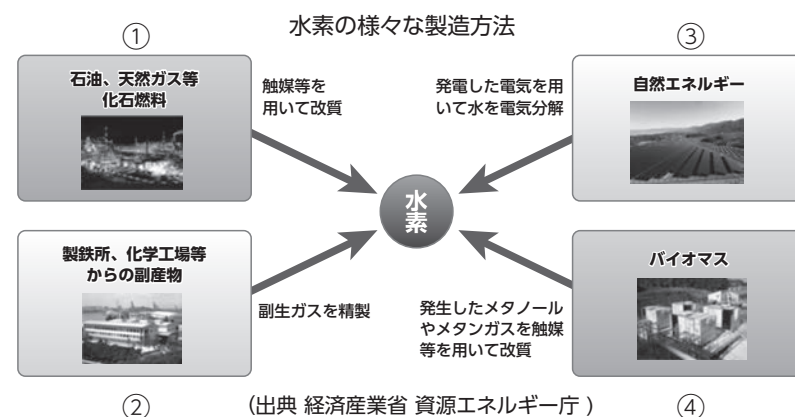
- ・電気自動車よりも航続距離が長い
- ・電気自動車と異なり、充電が必要ではない
- ・地球温暖化の原因となる二酸化炭素を排出しない
- ・ガソリン車と比べて2倍以上のエネルギー効率を誇る
- ・発電しても騒音を発生しないため、走行時はとても静か
- ・排出するのは水(水蒸気)だけなので、環境に優しい

- 燃料電池そのものの価格が高い
- 水素の貯蔵や搬送に高いコストがかかる
- 水素を補給するための水素ステーションの整備が求められる

Q2 水素は多様な1次エネルギーからどのように製造するの？

水素の製造方法は大きく4つに分類できる。

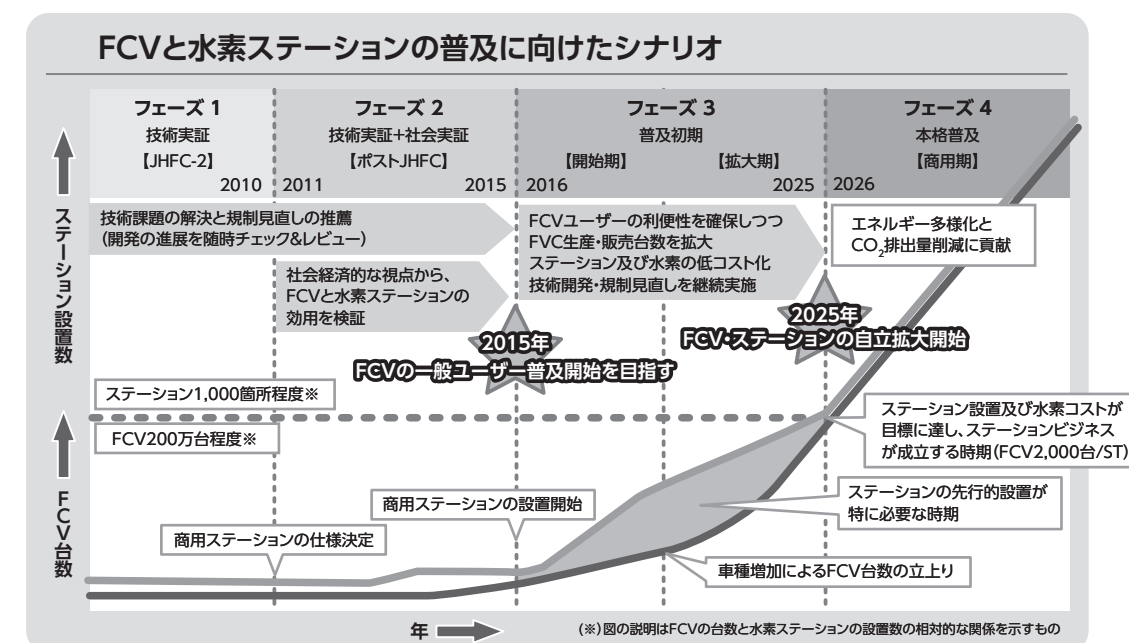
- ①石油、石炭、天然ガスから触媒等を用いて改質する方法で、現在の主流。
- ②製鉄所等からコークス製造時に発生するコークス炉ガスを精製。
- ③水の電気分解。
- ④メタンガス、エタノール等のバイオマス燃料触媒等で改質。



(出典 経済産業省 資源エネルギー庁)

Q3 FCVはこれからどのように普及していくの？

一般的ユーザーにまで市場を拡大するためには経済性の確保が重要。車両本体価格に加え、燃料である水素価格が現在のガソリン車やハイブリッド車と遜色ない水準としていかなければならない。安全・安心の確保を前提とした、インフラとしての水素ステーション整備、そして水素の運搬費用についてのイノベーションを行っていかなければならない。なお、経済産業省では本格普及まで以下のようなロードマップを描いている。

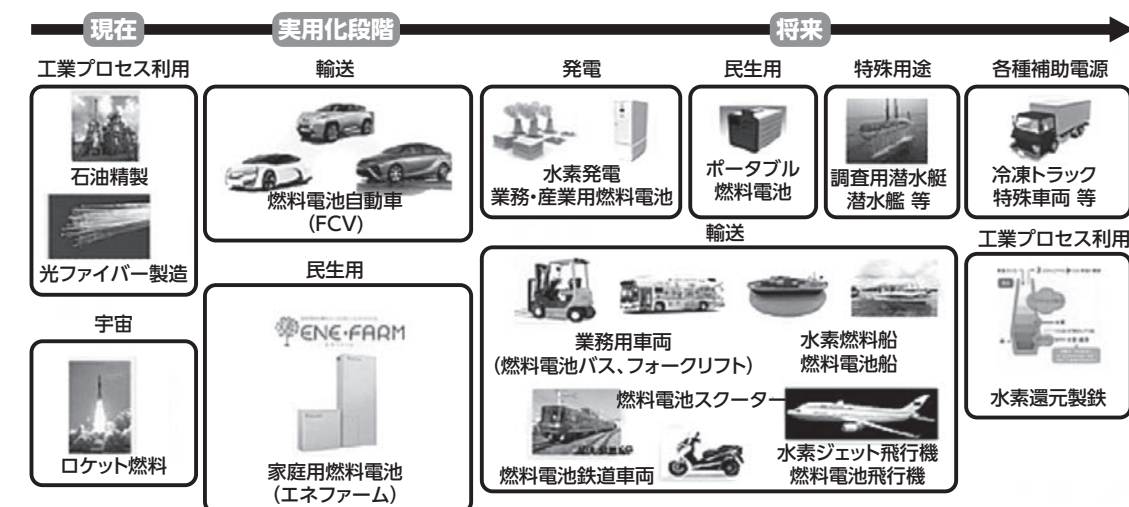


※前提条件：FCVユーザーのメリット(価格・利便性等)が確保されて、順調に普及が進んだ場合

(出典 燃料電池実用化推進協議会)

Q4 将来に向けた燃料としての水素の活用は？

家庭用燃料電池、そしてFCVは水素が将来の燃料として大きな可能性を有し、重要な役割を担うことを示している。トータルでの大幅な省エネの推進、エネルギーセキュリティの向上、そして環境負荷低減が期待できる。そして当会には安全・安心な輸送車両の提供を通じ、社会的責任を果たしていくことが求められる。



(出典 各種資料より資源エネルギー庁作成)

第6回：ウイング車

1.ウイング車とは？

バンボデーの荷台側面を上下2分割にし、下半分(アオリ)を下に開き、上半分を屋根と一体で上に開く構造にしたのがウイング車です。名前の由来は側板と屋根を一体化にした扉(羽根)を跳ね上げた状態が、鳥が翼を広げた状態を連想させるのでウイングと呼ぶ様になりました。

種類としては標準タイプ、フルウイング、ハイリフト、オーバーターン、オープンルーフ、幌ウイング、冷凍・冷蔵ウイングなどがあり、メーカーで呼称が違う場合もあります。

側面開放車としては他に天井固定型側面はね上げタイプやカーテンタイプなどがあります。主流は温度管理を必要としない荷物を運ぶドライウイングですが、近年は冷凍機の付いた冷蔵、冷凍仕様も増えていきます。構造はサイド開口重視型、リヤ開口重視型の2タイプがあります。

2. 主要車種

① ドライウイング(大型)

資料提供：(株)パプコ

【製品の特徴】

ウイングとリヤドアにサンドイッチパネルを採用し、軽量化と高剛性を実現しました。更に清潔感を向上させるため、ウイングサイド内外板には白色カラーアルミを、リヤドアロックバーは内法長を最大限確保するため埋込式を、また床板には環境を考慮し成長の早い竹材を採用しています。

【製作にあたって】

軽量化＝剛性低下の影響をいかにして少なくするかが課題でありましたが、上記構造の採用と各種試験を行い、現行品と同等の剛性を確保しました。床板については、従来主流であったアピトン材は成長に60～80年が必要、それを伐採して使用することは自然環境に影響が生じることもあり、代替材検討が課題でありました。竹は成長に5～6年とトラックのライフサイクルよりも早く育つことから、サプライヤーと共同で構造の検討及び試験を繰り返して実現に至りました。

製品名	エクシオウイング
車両寸法	全長11,990mm、全幅2,490mm、全高3,790mm
荷台寸法	長さ9,635mm、幅2,410mm、高さ2,645mm
荷台容積	61.4㎡



竹床材装着例



竹床材断面



ウイング・リヤドア採用のサンドイッチパネル断面

- 長所
- ◆雨、風、ホコリ、直射日光から荷物を守り、運ぶことができる。
 - ◆構造を生かした、側面積み下ろし、フォークリフトによるパレット荷役が容易。
 - ◆配送先が複数の場合、積み込みの順番を考慮せず、積み下ろしが可能。
 - ◆後ろからでは長すぎるサイズの荷物を積むことができる。

- 短所
- ◆側面(アオリ、羽根)は荷重を受ける構造体ではないので、荷物の固縛が必要である。
 - ◆駐車場(ヤード)で作業の場合は、羽根を全開放できるための高さや幅が必要である。

② 冷凍ウイング(大型)

資料提供：日本トレクス(株)

【製品の特徴】

積荷に合わせた様々なバリエーションを展開し、冷凍～チルトまで幅広い温度帯に対応します。

【製作にあたって】

コルゲート仕様、サンドイッチパネル仕様を設定し、美しい外観と高い断熱性能を実現します。さらに機能重視で設計された優れた断熱シール構造、熱リーク防止構造により、密閉性の高い高品質な温度管理を実現し、スピーディーな積み下ろしが可能です。

製品名	フラットパネルシリーズ (フローズンチルド仕様)
車両寸法	全長11,980mm、全幅2,490mm、全高3,790mm
荷台寸法	長さ9,410mm、幅2,290mm、高さ2,265mm
荷台容積	48.8㎡



③ 冷蔵ウイング(中型)

資料提供：日本フルハーフ(株)

【製品の特徴】

中型冷蔵ウイング車は生鮮野菜や乾物を産地から市場、小売店へと運ぶ用途や帰り荷は一般雑貨を運ぶなど、様々な使われ方があります。上部に冷凍機を装着すると最大安定傾斜角度(転角)を確保するためには車高を低くせざるを得ませんでしたが、この羽根部にサンドイッチパネルを採用することで、車両重心を低く抑えることが可能となりました。内法高は2,300mmとクラストップレベルです。

【製作にあたって】

温度帯により、断熱材の厚さを2パターン用意(+5℃～+10℃と+20℃仕様)、ウイングもサイド開口重視型とリヤ開口重視型の2タイプあります。内装は抗菌パネル、床材はアルミフロア、サイドにリベットカバーも採用し、外観の見栄え向上に貢献しています。



製品名	フルハーフ ウイングエース (中型)
車両寸法	全長8,685mm、全幅2,320mm、全高3,495mm
荷台寸法	長さ6,135mm、幅2,210mm、高さ2,320mm
荷台容積	31.5㎡

④ ハイリフトウイング

資料提供：山田車体工業(株)

【製品の特徴】

ルーフ全体を700mmリフトすることにより、背高荷物の積み下ろしやサイドからのハイマストタイプのフォークリフトによる積み下ろしに適しています。

【製作にあたって】

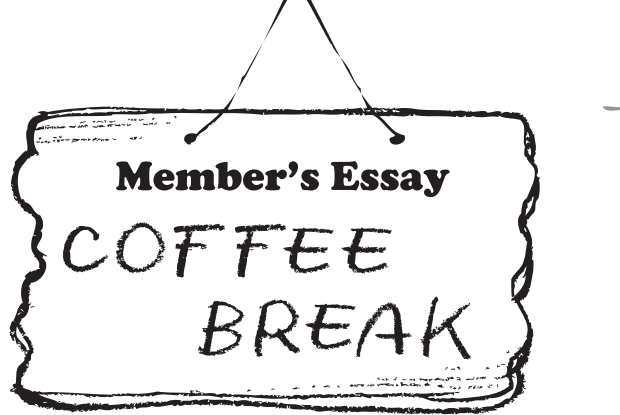
元々、製紙用巻き取り運搬等の荷役作業の効率化に貢献できる機能の一つとして、サイドから背高貨物の荷役のできるボデーを考案したものです。従来からのボデーに採用している油圧機構を採用し、ルーフ全体を昇降可能な構造にしました。リフト機構の油圧ホース類はアーチポスト内にコンパクトに収納することにより、軽量化や荷室空間の無駄のない利用を実現しています。



製品名	FLAPボデー (フルリフト)
車両寸法	全長11,980mm、全幅2,490mm、全高3,790mm
荷台寸法	長さ9,600mm、幅2,400mm、高さ2,450mm
ルーフリフト量	700mm
荷台容積	56.4㎡

上の写真は天井部が開くチップフリップ





私にとって師はゴルフ

(株)佐藤自動車工業所 赤池 春彦

私のゴルフとの出会いは20代後半の仕事の付き合いからが始まりでした。

当時、体力には自信があった私が力任せのゴルフを行い、自分の思うような結果にならず、ゴルフの難しさ、そして奥深さを知ることとなりました。

それから、仕事帰りに会社の同僚と練習場へ行き、数多くのボールを打ってきました。

それでも、なかなか上達せず少し嫌になっている頃、スクールで練習をしている人たちを見て、私も先生に教わってみようと思いゴルフスクールに入会しました。

自己流ではなく専門の先生につき、基礎から教わるのが、いかに上達の方法かと実感しました。

そうは言っても、簡単に思うようにはなりません。山あり谷ありの中で練習をしながら学んでいます。

その結果、今は次のことを心がけてプレーをするようになりました。

- まずは、
- いかに平常心を保つか。
- 欲をかかずに、一打一打確実に前進する。
- 状況を把握して、最善の方法を考える。
- 自分を信じて進む。

これらのことを維持できた時は、楽しいゴルフのできた日になります。

できなかった日は、思い起こすと必ず何か欠けていたことに気づきます。



これらのことは、仕事にも、私生活にも、当てはまるので、私は日々心がけるようにしていますが、中々できるものではありません。

これからも、ゴルフを楽しみながら公私ともに学んで行きたいと思います。



内声部の楽しみ

東邦車輛(株) 小野 浩司

「趣味でバイオリンを弾いています」

そんな話題になって、決まって最初に聞かれるのは、「バイオリンってどんな楽器?」という質問です。確かに、よほどクラシック音楽が好きな人でない限り、バイオリンと聞いてピンと来る人は少ないかもしれません。私は決まって「バイオリンの大きいやつです」と答えます。でも実際のところ「バイオリン」という言葉は、元々バイオリンを含む弦楽器一般を指す言葉だったらしく、むしろ「小さいバイオリン」が「バイオリン」であると言った方が正しいようです。フランス語ではバイオリンのことを「アルト」と呼びます。これは合唱に於ける女声低声部を表す言葉と同じですが、その名の通りバイオリンの音域、音色は人声に非常に良く似たものです。

バイオリンを始めたのは大学に入った時でした。元々作曲が好きで、主旋律のみならず内声部というものに非常に興味を持っていたことが、この楽器を始めるきっかけとなりました。内声部というのは、合奏の中で高音部と低音部に挟ま



れた中間の音域を担当する旋律のことです。指揮者やコンサートマスターのように圧倒的な先導力を持ってオーケストラを引っ張っていくことはありませんが、オーケストラの豊潤な音色を決定付けるのは、実はバイオリンなどの内声部なのです。バイオリンパートはその性質上、バイオリンの旋律に厚みを増したり、チェロの旋律に輝きを増したりするために使用されることが多く、常に他のパートの様子を伺いながら演奏します。この辺りが内声部を担当する楽器を演奏する醍醐味です。パートの性格が人間の性格にも表れるようで、アマチュアオーケストラの活動の中でも何かと仲介役になったりするのはバイオリン奏者が多いといえます。

オーケストラの中では華やかな旋律を演奏することが少なく、特別目を引く存在ではないバイオリンですが、改めてその音色を聴いてみると深く落ち着いたすばらしい音色であることが判ります。特にバイオリンの生の音を楽しむことができるのは弦楽四重奏などの室内楽です。少人数ならではのアンサンブルの楽しさ、奏でる旋律の透明性があり、シンプルであるがゆえに奏者の技量が顕になる恐ろしさもあります。

どこかでオーケストラや室内楽を聴く機会がありましたら、ぜひ高音と低音の間にうごめくバイオリンの音色に注目してみてください。聴き慣れた曲でも新しい発見があるのではないのでしょうか。

モーグルスキー

本所自動車工業(株) 柿沼 重美

1987年に公開されたスキー映画「私をスキーに連れてって」に影響されてスキーを始め、モーグルは今年で6年目になります。

モーグル競技を知ったのは長野オリンピックの里谷多英選手のコブメダル報道です。モーグルは他の競技と違い躍動感があり格好良かった。この時は急斜面のコースと高



いジャンプを見て「無理！」って思ってしまう競技をしようとは思いませんでした。その後、10年くらい経ってから、友人の付き合いでモーグルスクールに入った時に具体的にどんな競技かを知りました。この時のインストラクターはあのエベレスト登山で有名な三浦雄一郎を父にもつ元オリンピック選手の三浦豪太さんでした。意外とゆるキャラ的な感じの親しみがわく人でしたが、医学博士でもあります。三浦さんの滑りは自分が思っていたコブ斜面の滑りとは全く違い、コブを滑っている感じがなくスムーズで真っ直ぐに滑り降りてくる。これが衝撃的で格好良かった。人柄とは違い「凄い迫力」がありました。三浦豪太さんの人柄と滑りを見て「こんな人になりたい！」とモーグルにハマってしまいました。

滑るだけではなくモーグルにはエアと呼ばれるジャンプがあります。モーグルのジャンプ台は小さい割に飛び出し角度が急なため、練習も無しに飛ぶと高い確率で背中から落ちます。初めは少し飛ぶだけでも高く感じて怖く、自信を持つ

中央が筆者、右側が三浦豪太さん、左がコーチの橋本さん



どころか心が折れる一方でした。そこで基礎練習にトランポリンやウォータージャンプを始めました。ウォータージャンプは簡単に説明するとスキー板を履いて滑り台を滑ってプールに飛び込むと言う施設です。着地が水なのでどんな姿勢でも落ちることができるので高難度の技も試すことができます。この練習をすると雪上でも飛ぶことに慣れ高く飛べるようになってきます。高く飛べると凄く快感です。コブを滑ってきて飛ぶので、ジェットコースターに乗った時と似た感覚だと思えます。これを味わうと楽しくてやめられなくなります。

今では群馬県片品村のスキー場に許可をもらい友人とモーグルコースを造り管理しながら練習をするまでなり、どっぷりとモーグルにハマっています。管理しているコースでは友人の子供にも手伝ってもらっています。中学3年生の男の子なのですが子供の上達は早く、昨シーズンはまだまだかなと思っていたのですが、もう抜かれてしまいました。今年は受験もあり大変ですがどこまで行けるか楽しみです。できるだけ永く一緒に滑っていきたいと思っています。

トヨタ自動車九州(株)
ハイブリッド部
まつもと みすず
松本 美鈴さん



現場で大切なのは
チームワーク!

我が社の

元気人

天龍工業(株)
経営管理部
うおざき まい
宇於崎 真衣さん



社員の方々が
働きやすい環境を
整えています!

Q1 どんなお仕事ですか。

ハイブリッド車のモーターをつくる部署で、部品の取り付けや検査などを担当しています。特にモーター内部の銅線に絶縁体のチューブを取り付ける作業が一番得意な工程です。

Q2 仕事で楽しいときは

街中でレクサスやトヨタ車が走っているのを見かけると、本当にうれしいですね。日本を含む世界中のお客様が乗ってくださる車の部品をつくっていると、自分の仕事に誇りを持てます。

Q3 仕事でつらいこと

勤務は朝と夜の2交替制。初めは生活リズムをつかむのが大変でした。正直、体力的な不安もありましたが、女性一人が運ぶ重量のルールが決められているなど、今ではすっかり働きやすい職場環境に満足しています。

Q4 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は?

生産ラインに携わって感じることは、車は一人で作っているわけではないんだということです。現場に必要なのは協調性。次に作業する人のことを思いやって製品をボタンタッチしなければならないというチームワークの重要性を日々強く心に刻んでいます。

Q5 御社のPRをしてください!

トヨタ九州は世界No.1の工場に3度も選ばれるなど、高い品質を誇る世界有数の自動車生産工場です。ここで働く仲間一人ひとりが高い志を持って車づくりに取り組んでいます。どうぞそんな私たちが精魂込めてつくり込んだ車に乗ってください。よろしくお願いします!

Q1 どんなお仕事ですか。

社内の庶務・経理業務を担当しています。生産や販売に携わることは少ないですが、社員が働きやすい環境を整え、業務に支障が出ないようにサポートする仕事です。

Q2 仕事で楽しいときは

経理業務は数字が正確であることは当然ですが、自分が作成した資料が会議など経営管理の上で役立ったときです。

Q3 仕事でつらいこと

仕事量が1か月の中で変動し、月末で一気に仕事量が増えるときです。

Q4 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は?

研修時にバスメーカーの工場見学をさせて頂いたことです。社内の現場実習から工場見学を通してひとつの製品が完成するまでの工程を学び、ものづくりの大変さとともに、ものづくりの大切さを実感しました。

Q5 御社のPRをしてください!

弊社はバス用座席において約90%のシェアを持つ日本一の座席メーカーとして輸送産業に大きく貢献してきました。これからもバスや鉄道用の座席シート作りを通して多くの人々に安らぎと快適さを提供して行けるよう努力してまいります。

DATA FLASH

2014年1月～6月 会員生産状況概要

① 合計

- ・1月～6月の累計台数は前年比0.1%増、'12年比較で8.2%減
- ・乗用商用委託生産車の輸出向けの減少が大きかったため全体として前年同等

② 非量産車合計

- ・1～6月の累計台数は前年比19%増、'12年比較で21%増
- ・全ての月が前年超えであり、直近の3か月は20%を超える状況
- ・ダンプ車、ミキサ車等、一部の車種は復興需要等で前年超が継続

③ 特装车

- ・1～6月の累計台数は、前年比37%増。特に震災復興関連のリヤダンプ車、ミキサ車等が好調
- ・4月、5月は生産台数こそ3月に比べると減少しているが、前年比では好調が継続

④ 特種車

- ・1月～6月の累計台数は、前年比15%減。前年が予算の関係で警察用車両が多かったことが影響
- ・直近は、非量産系の救急車/現金輸送車が減少したこと等で低迷

⑤ 平ボデートラック(除くシャシメーカー標準車)

- ・1月～6月の累計台数は、前年比18%増。震災復興や代替需要により広範囲で大中型平ボデー需要が拡大
- ・クレーン付平ボデー/建機運搬車等を中心に需要が好調

⑥ バン

- ・1～6月の累計台数は、前年比13%増。バン(除く冷凍・冷保冷車)は同18%増、冷凍・保冷車は同5.2%増
- ・各月ともに前年超えであり、好調

⑦ トレーラ

- ・1月～6月の累計台数は、前年比で18%増と好調
- ・直近の6月は前年同月比でコンテナ系は17%減だが、バン系が49%増、その他が26%増と好調

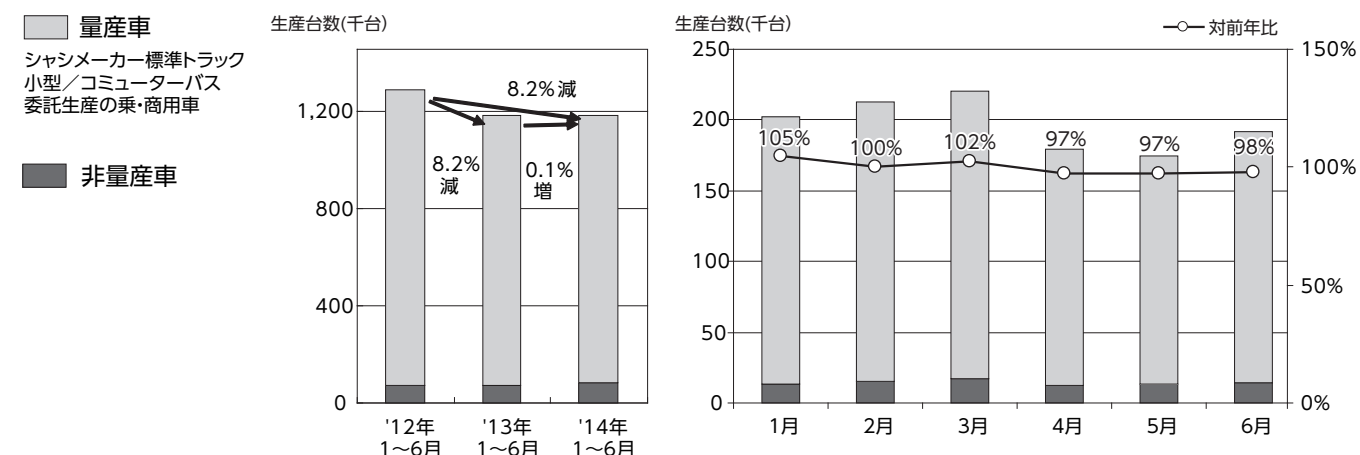
⑧ 大中型バス

- ・1月～6月の累計台数は前年比0.5%減でほぼ前年並
- ・4月は消費税のかけ込み需要の反動で大幅に減少したが6月は回復

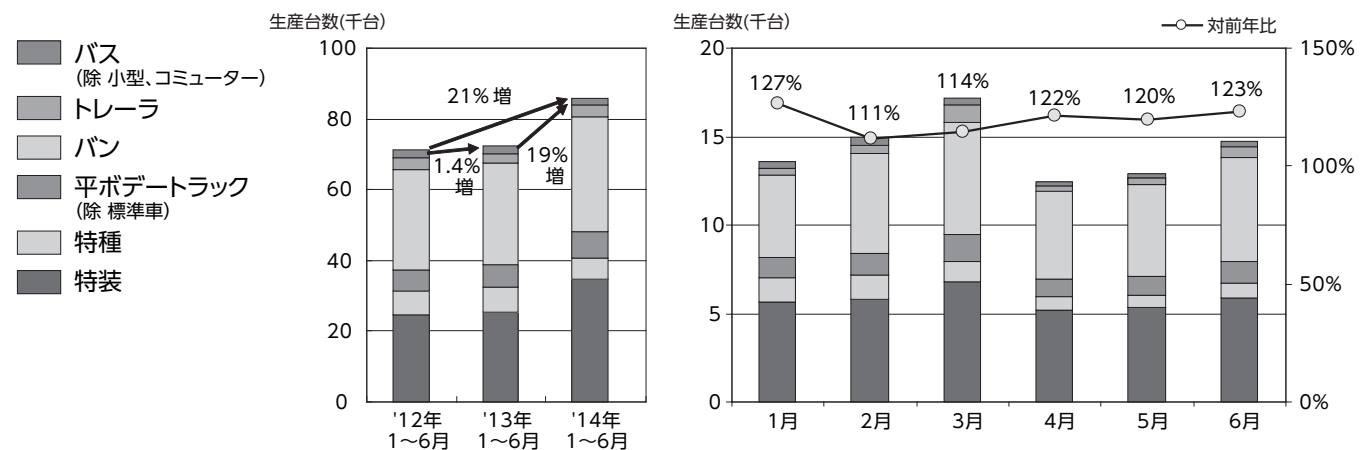
⑨ 小型車(小型部会員の委託生産の乗・商用車)

- ・1月～6月累計で前年比2.2%減で輸出の減少等により前年割れ
- ・直近のでは国内が消費税増税前の駆け込み需要の反動と、輸出車の生産移管等で前年割れが継続

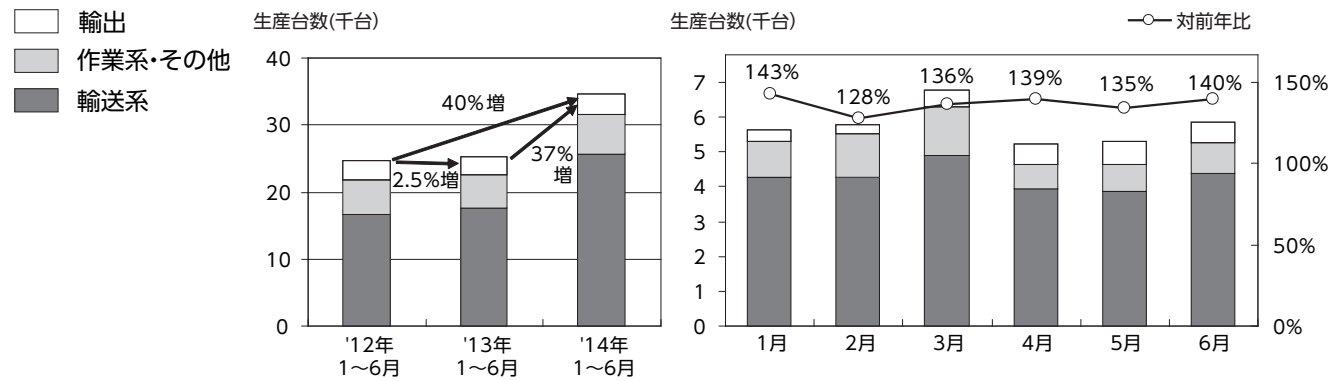
合計(非量産車+量産車)



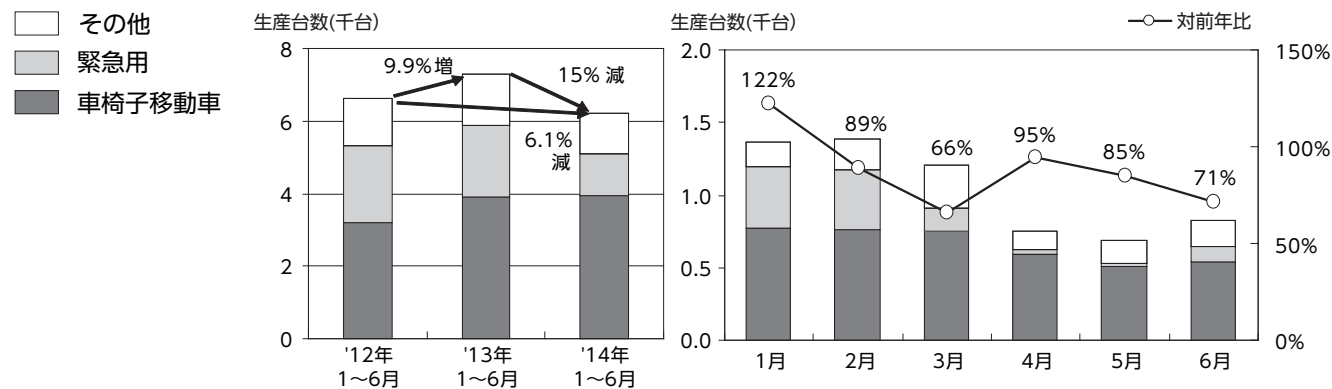
非量産車合計



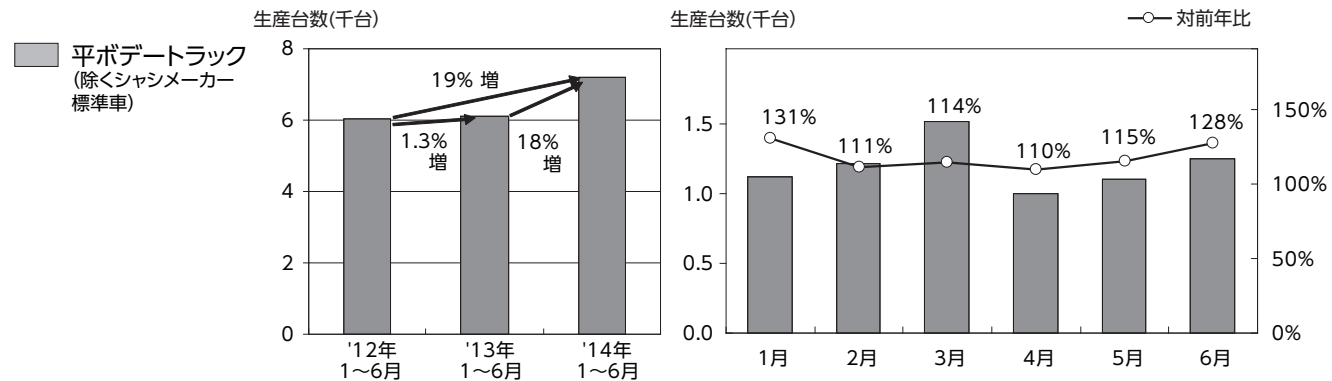
特装車



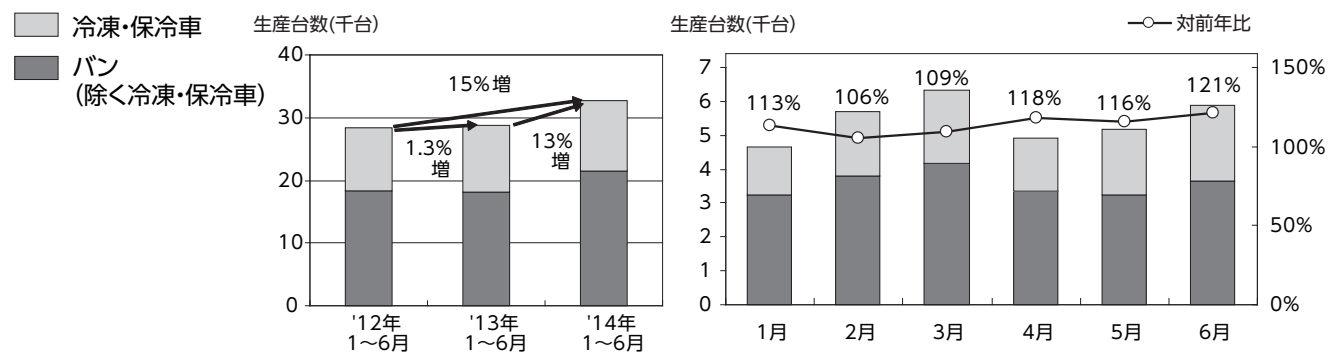
特種車



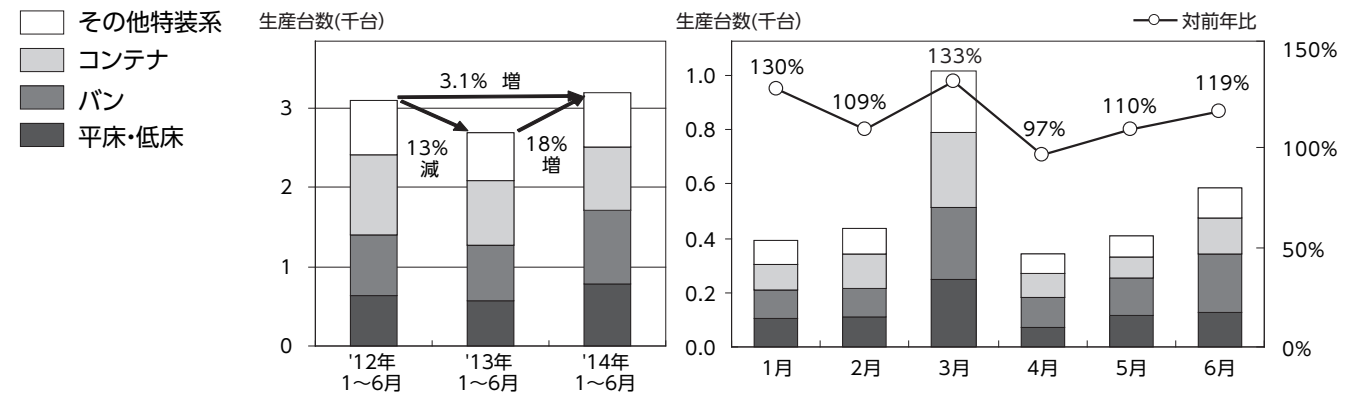
平ボデートラック



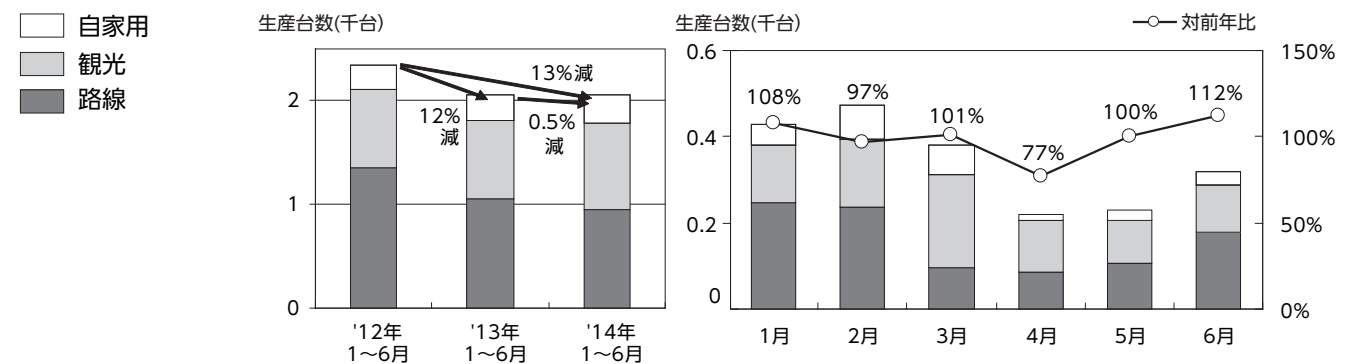
バン



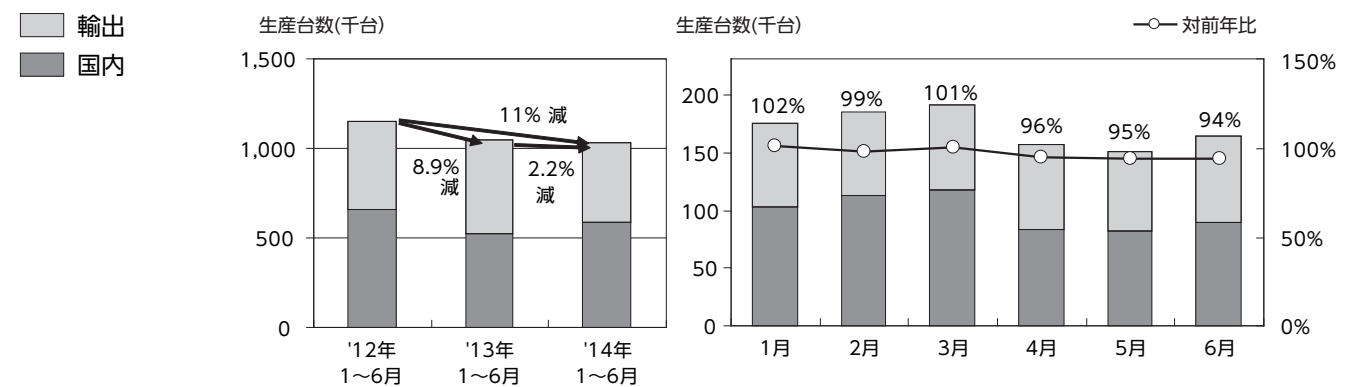
トレーラ



大中型バス



小型車(委託生産の乗・商用車)



当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>



2014年度 秋季会員大会のご案内

- ◆日時 2014年11月20日(木) 15:00～18:10
 ◆場所 浜松町東京會館
 東京都港区浜松町2-4-1 世界貿易センタービル39階 TEL. 03-3435-2611
 ○JR山手線・京浜東北線「浜松町駅」 ○都営大江戸線「大門駅」
- ◆講演会 「中小企業の活性化、創造的中小企業へ」(仮)
 ◆講師 橋本 久義氏(政策研究大学院大学教授)
 ◆参加費 無料
 ◆申込み 当会ホームページに掲載する用紙、又は会員へ郵送する用紙にてお申し込みください。

編集後記

地球の「懐」は深く大きい。すでに地球は誕生し44～46億年程度が経過しているとのこと。過酷な環境の中、陸や海が生まれた。そして海の中では生命の素材となるタンパク質や核酸が生まれ原始生命が誕生したのが39億年程前である。その後、考えられないほどの環境変化を経て現在がある。こうした地球の営みを見てみると人間の力が小さなものであることを実感する。

今号では巻頭言で渡辺副会長から「環境への優しさの証し」と題し、当会の着実な取組みの大事さについて寄稿いただいた。また、環境委員会委員長として環境対応事例発表会の挨拶では環境課題に対し、当会が積極的かつ確実に対応していくことが示された。発表会に出席された皆さんは、それぞれの事例を自社にどのように活かしていくのか考えをめぐらせ、行動に移されているのではないかなと思う。

確かに地球の「懐」は深く大きい。計り知れない環境変化を受け止めながら、豊かな惑星となった。人類が諸活動を展開するまでは、その「懐」に打撃を与えることはなかった。共に生き、更なる成長に向けどのように行動していくのかが求められる時である。

ものづくりが社会を豊かにしていくことはもちろんだが、どこかで地球の「懐」に甘えてはいなかったであろうか。甘えられるうちにひとり立ちしていくことが本当のものづくりであり、取り組まなければならないことである。「地球=環境」という意識を持ち、一人ひとりがやるべきことを確実にに行い、更に先をみて何ができるかを考え行動していくことが、次世代の「働くクルマ」につながるはずである。(吉田)

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

住江織物株式会社……………表2
 スリーエム ジャパン株式会社 ……表3
 交通エコロジー・モビリティ財団 ……表4

表紙写真について

日野大型観光バス セレガ スーパーハイデッカ QRG-RU1ESBA

ジェイ・バス(株)小松工場製



本車両は、安全装備の機能を充実して大幅な改良を行った観光用バスです。衝突被害軽減ブレーキを始め、車線を逸脱した際の警報装置や、ドライバーの居眠りを警告するドライバー・モニターを標準装備しています。(写真はカタログ用特別仕様車)

新広報委員



古川 一人 氏
 極東開発工業(株)
 推進部部長
 (特装部会)

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。

車体NEWS

AUTUMN 2014 秋

2014年9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

美しさと安全性の両立

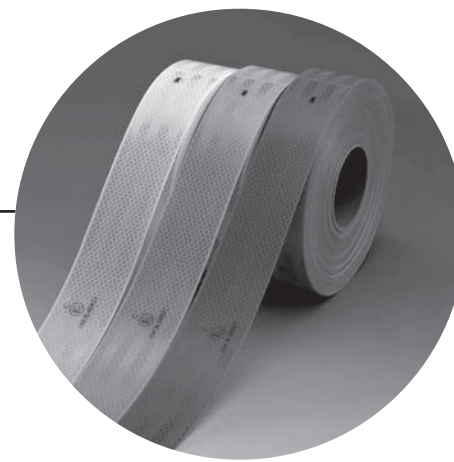
Beauty & Safety スリーエムからの提案です。

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)3M™ダイヤモンドグレート™コンスピキュイティ反射シートと3M™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。



3M™ダイヤモンドグレート™
 コンスピキュイティ反射シート

3M™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

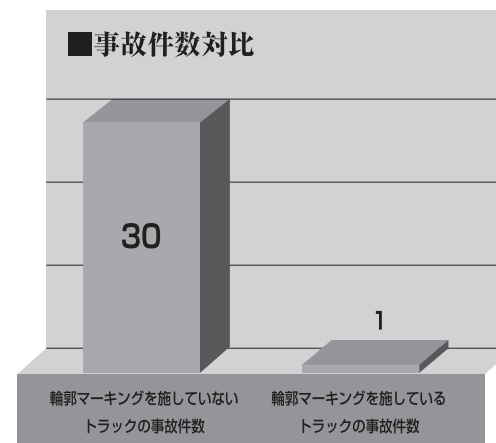
事故減少に対するコンスピキュイティ反射シートの有効性に関わる研究報告

■ヨーロッパにおける研究報告

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

■米国における研究報告

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



※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。



スリーエム ジャパン株式会社 トラフィック セーフティ・セキュリティ事業部

本社 〒141-8684 東京都港区北品川6丁目7番29号
 電話 03-6409-3388
 URL <http://www.mmm.co.jp>