

車体 NEWS

SPRING 2014 春

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.



CONTENTS

巻頭言	2
NEWS 特集	
第7回技術発表会	3
2014年度税制改正	10
NEWS FLASH	
本部だより	12
部会だより	15
支部だより	18
官公庁だより	19
会員情報	22
月度活動状況	23
Net Work	
vol.74 細谷車体工業(株)	27

VOICE	
(株)イノアックコーポレーション	29
関西ペイント(株)	30
そこが知りたい	
東日本大震災の復旧・復興に関わる働くクルマ	31
働くクルマたち	
第4回：移動販売車	33
Coffee Break	35
我が社の元気人	37
DATA FLASH	
2013年4月～2014年1月 会員生産状況概要	38
編集後記	41



グリーン経営で実現できます!

グリーン経営とは…

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

★環境にやさしい取り組みをしている
運輸事業者を是非ご利用下さい!

運輸部門のグリーン経営認証とは…

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

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

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

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

輸配送をしていますか?

環境にやさしい

作業時CO₂排出ゼロ※の、 電気で動く、 エコなごみ収集車です。

作業時のCO₂排出ゼロ※。

バッテリーシステムの採用と独自の電力制御システムにより積込み・排出作業時のCO₂排出量ゼロ※を実現しています。

※発電から充電までのCO₂排出量は含まれておりません。

作業中の排気ガスゼロ。

従来のPTO式と違いバッテリーを動力源とするため、エンジンを止めた状態で作業ができ、排気ガスの排出がありません。地下施設での収集作業など排気ガスが気になる現場の環境を改善します。

周囲の環境に配慮した超静音仕様。

エンジンを止めて作業を行えるので従来の低騒音型ごみ収集車に比べ騒音値を約18dB(当社比)低減し、60dB以下を実現しています。(騒音値は車両左側2mの位置で計測。)早朝・深夜・住宅地での作業に最適です。

プレス式ごみ収集車がデザインを一新しフルモデルチェンジ。

曲線をモチーフにした“テールゲートデザイン”と投入口の開閉をすっきり見せる“インナーライドカバー”、力強さと溶接レスの美しさを実現した“ボデーサイドスチフナ”の採用で機能と美しさを両立してフルモデルチェンジしました。

ここまで進化したエコ仕様の電動式塵芥収集車 **eパッカー**。CO₂を削減し、クリーンな作業環境と、近隣に配慮した静音性を実現します。



※写真は2tプレス式です。

日本初

電動式塵芥収集車

eパッカー®

極東開発工業株式会社

本社／西宮市甲子園口6-1-45 〒663-8545 TEL.(0798)66-1000
東京本部／東京都品川区東品川3-15-10 〒140-0002 TEL.(03)5781-9821

●北海道支店 ☎(011)251-5701 ●東北支店 ☎(022)236-6692 ●首都圏支店 ☎(03)5781-9825
●北関東支店 ☎(048)668-7712 ●中部支店 ☎(0568)71-2231 ●関西支店 ☎(0798)66-1011
●中国支店 ☎(082)232-8358 ●九州支店 ☎(092)471-1001

ホームページ・アドレス
<http://www.kyokuto.com/>

巻頭言



夢を実現するために 覚悟と勇気をもって挑戦する

バン部会長 上野 晃嗣
日本フルハーフ(株)・代表取締役社長

業員を対象にコーチングを実施しています。

私の知るコーチングは、コーチの質問に素直に答えるうちに、自らの心と向き合い、「自身の内省の契機を得る」ということで、コーチの力を借りて自ら“気づく”ということと理解しています。

日頃、忙しさのあまり何も考えず条件反射的に業務に没頭している彼らを見てみると、“たまには立ち止まって、振り返って、考えてみよ!”と言いたくなるのです。一種の生活習慣病的状況になっていて、思い込みの強さから、新しい発想をする思考回路が閉ざされている状態とも言えます。そこで、夢(=ビジョン)を語り、共有化する、となる訳ですが、思ったほど意識改革のスピードが上がりません。外から当人の自発性を強要することはできませんので、せいぜい場の提供など、育成環境を整備して当人が自ら気づき、自ら考え、自ら行動することを待つしかない訳で、気長にやるしかないと言っています。

そのような中、昨年、弊社は創立50周年を迎え、記念に社史を作りました。正に、組織として立ち止まって振り返り、我々は何者か?を考える良い契機となりました。私自身にとって、そして多くの従業員にとって先人たちの偉大なるチャレンジ精神を改めて知る機会となりました。

危機感にしても、夢を実現するために挑戦する精神を発揮するにも、覚悟と勇気が必要です。新興国の若い経済の原動力は、若さからくる無謀さで、これも勇気。先進国でいろいろなリスクの存在を知ったうえでの無謀さには、一層の勇気が必要と考えています。創業当初の勇気を奮い立たせて挑戦する気概を改めて思い起こし、広く世のため人のためになる仕事をしていきたいと考えています。

バン部会は現在28社の会員で構成されており、中小企業が多数を占めています。技術的活動に加え、チャレンジ5活動での中小企業の支援策等を通じ、更に魅力ある部会を目指してまいります。

国内の景況感は一年でこんなに変わるものか?というくらい好転しつつあるようです。我々のお客様である輸送業の皆様にとっては、運賃値上げの真っ只中にあり、車両架装の業界にとりましても当面忙しく過ごすことができそうで、ご同慶の至りであります。

ただし、東京オリンピック・パラリンピック後の日本経済・社会の変化は、やはり厳しい環境を予測させることに変わりはないでしょう。環境変化に対応するための準備の時間が何年か稼げたということと理解しております。

2013年のバン部会会員生産台数は、2012年比5.7%の増加となりました。車種別でみますと、バン型冷凍車やウイング型冷凍車は大幅に増え、特に小型車はコンビニの新規出店が続くなど、堅調な食品(冷凍・冷蔵品)物流に支えられたためと考えます。

バン部会の活動を振り返ってみますと、環境負荷物質フリー宣言100%の推進では、対象となる全会員がフリー宣言をすることができました。また、技術的な面でみますと、荷台安全対策の自主基準をJABIA規格化、車検時の検査法人への提出書類統一化の要望まとめや異業種工場見学会の実施等、会員支援に貢献できたのではないかと考えています。ただし2010年9月から中型継続生産車にポスト新長期排ガス規制が適用され、これに伴うシャシ重量増加により、我々が造る架装物の軽量化がより一層要求されてきました。この新しい課題に対しては、2014年度で架装物に応用可能な新素材、新技術の部会共同調査を行い、解決を図ってまいります。また、国内・国際輸送のシームレス化が進行しています。これをビジネスチャンスと捉え、2013年度より韓国・中国の車両法規の部会共同調査を開始しました。まだ調査中ではありますが、結果ができましたら会員の皆様と共有し、お互いのビジネスに活かしていきたいと考えます。

世の中がどんどん複雑化し難しくなっていく中、どのような経営論がこれから役に立つのか?実際、なかなか答えが見つからず悪戦苦闘した挙句に、弊社では従

第7回技術発表会を開催

中央技術委員会(委員長・筆谷高明・極東開発工業(株)代表取締役会長)では、1月16日にくるまプラザにおいて「第7回技術発表会」を開催した。

筆谷委員長は開催挨拶の中で「大中型貨物車の生産台数は好調に推移している。加えて、2020年のオリンピック開催が東京に決定し、好材料がプラスされたので、他力本願ではあるが希望的観測を含めて好調が持続するものと思っている。このような中で、今後も競争に勝ち、優位を保っていくためには、「技術」というものが非常に重要である。以前であれば、機能を上げる研究が行われてきたが、昨今は、その時々々の市場環境にあったトータルでの技術向上が重要である。日本もTPPIに参加することとなり、グローバルな戦いに打ち勝っていくために、車体工業会全体の技術向上に努めたい。」と述べられた。

発表会は過去最高の113名が参加し、新技術や新商品の紹介など、各社より幅広い分野での発表が行われた。

3種の駆動モードで低公害・低騒音化を実現した穴掘建柱車の開発について

(株)アイチコーポレーション

CE室 チーフエンジニア
藪井 和洋 氏



1. はじめに

配電／通信工事において、高所作業車ではバッテリー駆動式パワーユニットによる低騒音化、低公害化が普及している。これに対して、同じ工事でありながら、穴掘建柱車では高所作業車に比べ、大きなパワーを要することからバッテリー駆動タイプの商品化が困難であった。

2. 開発のねらい

市街地や夜間での穴掘／建柱作業の騒音を低減し、作業現場の周囲環境に及ぼす影響を改善することを目的とし、穴掘建柱車の実現場で行なっているエンジンアイドリング回転付近の作業スピードでの穴掘／建柱作業の低騒音化を目指した。

3. ハイブリッド方式の採用

高所作業車用バッテリーユニットを応用することでエンジンアイドリングと同等のスピードは可能である。しかしながら穴掘／建柱の実作業ではパワー不足の場合もあり、静かでありながら、スピーディーな作業も可能とすべく、エンジンアイドリング流量とバッテリーユニット流量を合流させるハイブリッドの考え方を採用した(図1)。

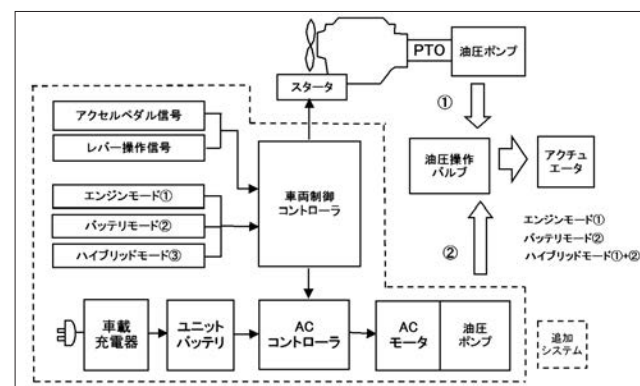


図1 システム概要図

4. 穴掘建柱車用コントロール方式の採用

穴掘建柱車独特のアクセルペダルに慣れているオペレータの感覚を大事にするために、アクセルペダルでバッテリーユニットの出力をコントロールし、車両エンジンのコントロールも同じアクセルペダルを共用する方式とした(図1)。

5. 特長と機能

前述した、ハイブリッドの考え方と新たな制御方式を採用することで、3E(Environment,Energy,Ecology) に対応する環境対応商品とした。

1) ユニットレイアウト

バッテリーを含むユニットを大型化せずに装備可能となり、ハイブリッド式穴掘建柱車D70A型は従来と同じ荷台スペースを確保した。

2) ランニングコスト

用途に応じ、バッテリー／ハイブリッド／エンジンの3モードが操作席で選択でき、ハイブリッドモード及びバッテリー

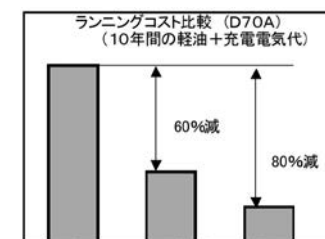


図2 ランニングコスト

モードでは燃費を大幅に削減することで、ランニングコスト低減に寄与し、同時にCO2排出量も大幅に削減した(図2)。

3) 操作性

バッテリーモードからハイブリッドモードへの切替えは、アクセルペダルの踏み込みにより、エンジンが始動し、アイドリング状態に固定され、静かでありながらスピーディーな作業が可能となった。

4) ACモータ採用と充電メンテナンス

ハイブリッドユニットにおける電動モーターは、高所作業車と同じ、効率のよいACモーターを採用した。また充電は3電源(単相交流100V／200V／三相交流200V)に対応できるようにした。

6. おわりに

今回紹介したハイブリッド式穴掘建柱車は、環境対応商品としての社内基準にクリアした「エコアイチ対象商品」である。お客様の問題解決に向け、今後も環境にやさしい商品の開発と普及拡大に努めていく所存である。



D70A型(6t車クラス)



D50A型(3t車クラス)

後付できる衝突防止補助装置の開発について

アイモバイル(株)

代表取締役
加藤 充 氏



1. はじめに

イスラエルに研究開発部門をもつモービルアイ社が衝突防止補助システム「Mobileye(モービルアイ)」を開発するきっかけは、日本の車メーカーの「カメラ2個を使って衝突防止システムを作って欲しい」という要望であった。

2. モービルアイ製品概要

このシステムには、ビジョンベースの動画処理技術による衝突警報システムだけを10数年間にわたり研究・開発してきたイスラエルのテクノロジー集団の特許と頭脳が埋め込まれている。

自動車メーカーが採用するOEMまたは後付けできるシステム製品を問わず、モービルアイ社の開発する画像認識と警報処理の全ては、その心臓部第二世代の半導体EyeQ2に詰め込まれており、その出荷台数はすでに世界300万台ほどに達する。

昨年末に、某自動車メーカーがEyeQ2(図1)のみを使ってカメラベースの安全運転補助装置を導入するなど、2015年末までには、日本の自動車メーカーを含む世界の大手メーカー20社近くに採用される見込みである。



図1 EyeQ2

衝突防止補助システムの中には、単眼カメラではなく、ステレオカメラやレーダーを採用する開発メーカーもあるが、モービルアイ社が単眼カメラを採用するメリットは小型・低コスト化、形状認識、後付け製品が可能といった、大きな3点である。単眼カメラでも「遠近法の原理」で距離を正確に測定し、7つの並列処理が可能なEyeQ2を使用することで、前方車両だけでなく、歩行者、二輪車、車線の距離や速度などを割り出すことが可能である。

そして、5つの警報機能である、「前方車両警報」「前方車間距離警報」「車線逸脱警報」「歩行者衝突警報」「低速時前方車両衝突警報」でドライバーに危険を知らせてくれる、これがモービルアイ製品の概要である。

例えば、一般的に難関と言われる歩行者の認識は、15万件ものテストデータセットを基に、「単一フレーム分類」、「複数フレーム分類」の2段階に分けて検出を行うことで、誤検出率5.5%の場合に90%検出率が得られるなど精度向上させている。前方車両衝突警報に関しては、アメリカで行われたNHTSAテストが高い評価を与えているように常時前方を見続ける「もう一つの眼」としての威力は有り余るものがある(図2)。

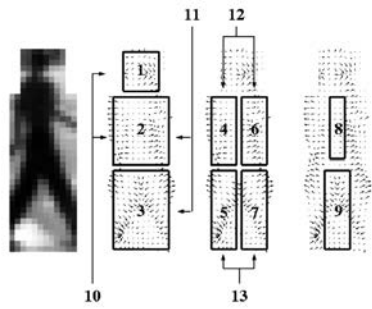


図2 歩行者特徴抽出例

3. モービルアイ製品の実績・導入効果

日本国内における交通事故被害総額はGDPの約1.3%、6兆円にも上ると言われているが、本製品の事故の未然防止や削減への効果であるが、まず、前提として、国土交通省「ASV技術の事故低減効果の試算結果」によれば、事故低減数において、本製品が兼ね備える「前方障害衝突被害軽減制動制御装置(警報)」「車線逸脱警報装置」「車間距離警報装置」の重要性が理解できる。実際の導入効果であるが、米大手運輸会社のトラック5,000台を使って1年半にわたって行われた調査報告で、本製品導入によって、事故件数3割削減、平均被害額約3割削減、事故被害額は約5割削減されたとされているように絶大なるものがあるのは確かである(図3)。



図3 モービルアイ導入前後の交通事故件数と被害額推移

さらに、瞬間的な事故削減効果だけではなく、継続的に行われる警報によってヒヤリハットの数が徐々に減少するという報告もされており、長期的にドライバーの安全運転を促すことができるということも証明されている(図4)。

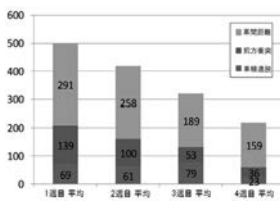


図4 モービルアイ導入後の警報数の推移

4. まとめ

「Mobileyeプロダクツ」は「日刊自動車新聞用品大賞2013」において、安全用品部門賞を受賞、さらに数々の部門賞の中より、グランプリを獲得することができた。これを機に多くの車両に取り付けていただければ幸いである。

幼児専用車の車両安全性向上の取り組みについて

トヨタ車体(株)

内装設計部シート設計室
グループ長 栗木 誠 氏



1. はじめに

ここ数年の間に、後席座席ベルトの着用義務付けやバスの座席基準強化の法規改正によりユーザーの安全に対する意識が向上する中、2012年にバスの事故が相次ぎ、市場からは不安の声があがるようになった。

そのような状況を受けて、日本自動車工業会、自動車技術会、車体工業会等が幼児専用車の具体的な安全性向上策を取り決める為の幼児専用車ワーキンググループを発足した。

2. ワーキンググループの使命

ワーキンググループでは幼児専用車の事故の実態や実際の使われ方を認識し、課題を整理し、検討、評価を実施して、将来に向け自動車メーカー等が幼児専用車を開発する際の方向性を取り決めることである。

3. 幼児専用車事故の実態と負傷の関係

過去10年間の事故形態と負傷の関係を調査したところ、前面衝突事故による頭、顔、首の負傷が大半を示し、そのほとんどが軽症であった。加害部位は前席によるものが6割である。衝突速度と負傷者の関係は前面衝突負傷者の90%ileが時速40km/h以下であることもわかった。
※90%ile(90パーセンタイル)とは、90%のデータが含まれることを意味する

4. 対策検討

幼児の頭、顔、首をどうすれば守れるのかを重点に置き、安全性向上策を出し合った(図1)。

①シート形状・構造の変更 ②シートベルトの設置 ③座席間隔の変更



図1 安全性向上策

ワーキンググループではそれぞれの案を市場での使われ方やコストを考慮した上で検討・評価を実施し議論を重ねた。

5. 結果

①シート形状・構造の変更

保育士が幼児の顔色を確認できることを考慮しながらシートバック高さを現状より約100mmUP+シートバック背面に緩衝材を追加し、評価した結果、傷害値低減の効果が得られた(図2)。

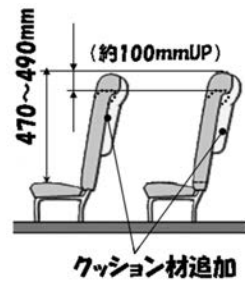


図2 安全対策幼児専用シート

②シートベルトの設置

2点式と3点式リトラクタベルトを幼児シートに付け、実際にモニター評価を実施したが、自力で装着できないことがわかった。また、緊急時の脱出性や大人が使用しているシートベルトの装着性等を勘案すると、幼児に適したシートベルトが開発されるまで装備を求めるものではないとした。

③座席間隔の変更

使用面、安全面からも優位性が見られず現状のままとした。

ワーキンググループでは上記①の内容を織り込むことで、前面衝突事故により傷害を負った幼児の約76%の被害が軽減されると推測する(図3)。



図3 時速30km/hスレッド台車衝突評価

(2012年JAMA/JARI研究より)

6. まとめ

幼児専用車の安全向上策として、シート形状・構造の変更を織り込んだ安全対策幼児専用シートのガイドラインがまとめられ、国土交通省へ報告した。

本ガイドラインを機に、自動車製作者等は、国土交通省から本ガイドラインに沿った車両を、2014年度を目途に開発するよう求められた。また、幼児用座席に適した座席ベルトの開発が将来に向けた課題としている。

点検整備方式の改訂による トレーラの安全な使用について

トレーラ部会 製品安全委員会

日本トレクス(株)
品質管理部 部長
竹下 敏保 氏



1. はじめに

トレーラの使用者は安全を確認するため、一般の乗用車や貨物車と同様、日常の点検整備を行うことが求められている。点検整備における項目や部品の交換については「点検整備方式」に詳細が記載され、「取扱説明書」や「メンテナンスノート」等により使用者に周知されている。

2010年に実施したあるメーカーの調査では、トレーラの残存率は初年度登録10年経過後では約95%、20年経過後では約65%であった(図1)。貨物車の平均使用年数が約15年であるのに対し、トレーラは遥かに長期にわたり使用されていた。トレーラ部会では、お客様にトレーラを安全に使用してもらうため、約6年ぶりに新しい「点検整備方式」を作成した。

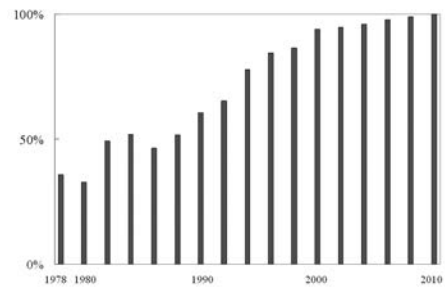


図1 トレーラの残存率

2. 2013年度版点検整備方式

点検整備方式の点検項目は、法定点検と自動車製造者の指定により構成されている。後者は車両特有のものとして点検整備上、特に重要な項目である。これに先立ち製品安全委員会では、長期間使用されているトレーラの車軸のスピンドルとハブについて、それらの摩耗量を調査したが、使用開始後100~120月を経過した車両において明らかに摩耗量の変化が認められた。このことから、特に使用開始10年後に劣化の程度を把握し、適切な点検整備ができるようにした。また、冬季の塩分の多い環境を考慮し、フレームやボデーの錆や腐食についても10年経過後から年1回、必要な点検整備を行うように設定した(表1)。

点検項目		点検時期	
点検箇所	点検内容	3月ごと	12月ごと
アクスル	スピンドルの亀裂及び損傷		△
	スピンドルの磨耗		◇△又は□
ホイール	ホイール・ナット及びホイール・ボルトの損傷	△ (GVW ≥ 8トン)	
	ハブの亀裂、損傷及び変形		△
	ハブの磨耗		◇△又は□
	車枠及び車体	錆腐食状態	□

◇： シビアコンディション
△： 使用開始後5年以上経過した場合の項目
◇△： シビアコンディション項目に該当する使用開始後5年以上経過した場合の項目
□： 使用開始後10年以上経過した場合の項目

3. 部品の定期交換

トレーラは通常、距離計を装備していないため、距離による劣化の管理が困難である。また、使用頻度や使用環境により程度の差はあるが、一般に車両を構成する部品は経過年数とともに劣化する。「定期交換」は、使用者が部品の外観等から、その劣化の程度を判断することが困難なものについて定期的に交換し、安全を確保することが目的である。

部品の定期交換についてはこれまでの項目に対し、新たにバルブ類を追加し、21項目とした。また、最近、増加傾向にあるリフトアクスル仕様についても、定期交換部品を追加した。

4. 分解整備記録簿

車体工業会の定める点検整備方式における法定点検項目と自動車製造者の指定項目は、3か月点検では51項目あり、12か月点検は70項目ある。これらの項目を「分解整備記録簿」に反映している(図2)。通常の道路走行に比べ、走行距離が長い場合や登坂走行などが多い車両は、通常走行の場合より劣化が進行しやすい。したがって、トレーラ部会では厳しい使われ方(シビアコンディション)となる4つの走行条件について、装置類の点検整備間隔や部品の交換期限を通常の半分に設定している。

しかし、この様式に依らず、法定項目のみについて点検整備が行われるケースがあり、トレーラ特有の項目が点検されないという問題がある。

点検項目		点検時期	
点検箇所	点検内容	3月ごと	12月ごと
アクスル	スピンドルの亀裂及び損傷		△
	スピンドルの磨耗		◇△又は□
ホイール	ホイール・ナット及びホイール・ボルトの損傷	△ (GVW ≥ 8トン)	
	ハブの亀裂、損傷及び変形		△
	ハブの磨耗		◇△又は□
	車枠及び車体	錆腐食状態	□

図2 分解整備記録簿

5. 点検整備の手引きとガイドライン

製品安全委員会では、点検整備の詳細についての解説書「トレーラの定期点検整備の手引き」を改訂し、これを2013年度版として発行した。この2013年度版は当会ホームページで公開し、使用者や整備業者が自由に閲覧できるようにした。これまでの2007年度版も存続している(図3)。

また、トレーラメーカーが2013年度版の点検整備方式を正しく運用できるように「点検整備方式の運用に関するガイドライン」(PDF)を作成し、本会会員に配布した(図4)。



図3 トレーラの定期点検整備の手引き

図4 ガイドライン

6. 点検整備の実施状況

国土交通省による調査では、2008年度の事業用自動車における点検整備の実施率は車種により53～90%と幅があるが、トラックにおける実施率が特に低い。また、2004年度のデータではトレーラにおける点検整備の実施率は19.4%であり、事業用自動車と自家用車との比較では後者の実施率が低くなっている。この実施率を上げることが、今後の課題である。

お客様に点検整備の重要性を認識してもらうと同時に、定期交換部品については入手しやすい環境(価格と納期)を提供することも必要と考えている。

ニューヨークタクシーでの快適な後席の開発について

日産車体(株)

内外装・安全装備開発部
横井 正典 氏



1. はじめに

日産「NV200」は、2年間に渡る厳格な選考を経て、2013年後半から導入される専用の次世代ニューヨーク市タクシーとして、2011年5月にタクシー・リムジン協会より選定された。「運転手と乗客双方の快適性」と「ニューヨーカーに支持される先進的なタクシー装備の提供」をコンセプトとし、2013年10月に発表／発売した。

2. 主な装備の紹介

1) エクステリア(図1)

- タクシーNo.と空車状況が一目でわかるルーフライト
- 乗客の乗り降り時に点灯、緊急時トラブルライトと連動し、コールNo.を表示するバックドアライト
- 乗客の乗降性を向上させるためのサイドステップ



図1 エクステリア

2) インテリア (図2)

- 運転手の利便性と安全性を重視したコックピット周り
- 乗客へのおもてなしを考えた前席と後席を仕切るパーティション
- 乗客の快適性を重視したタクシー専用シート



図2 インテリア

3. 快適な後席の開発について

1) 商品化への取り組み

各々の装備を利便性、居住性と快適性の要素に分類し、お客様への「お・も・て・な・し」と称し、商品化への取り組みを行った(図3)。

2) 目標性能の設定

ニューヨーク現地走行による路面入力の調査、タクシー専用架装の市場情報の入手、競合車調査によるベンチマークの入手、タクシー開発で培ってきた経験を融合し目標性能を設定した(図4)。

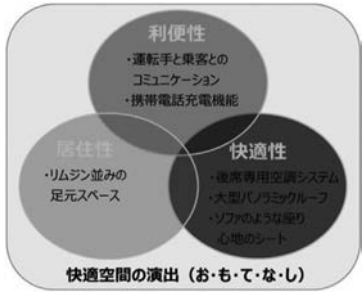


図3 商品化への取り組み



図4 目標性能の設定

例) 空調目標性能について

ニューヨークタクシーでのお客様の乗降時間や乗車距離及び、乗車人数等の走行パターンを取得し、それを基に、実験条件を設定した(図5)。

この実験条件にて、一定時間で乗客が設定した室温となるような空調性能とした。

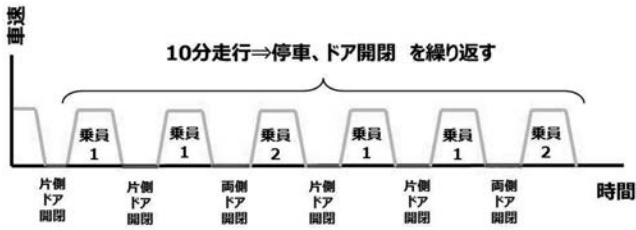


図5 空調性能実験条件

4. 快適空間の演出

1) 快適性

①空調システム(図6)

- 前席／後席に専用のA/Cユニットを設定し、それぞれが独立で作動する空調システムを採用。後席には、乗客が任意に温度／風量／配風モードを設定できる専用のコントロールスイッチを配置
- タクシー運転手の食事や香水の匂いを効率よく脱臭するブドウポリフェノールフィルタを前席と後席のA/C

ユニット内に設定

- ・前席と後席を仕切るパーティション部に後席専用のベンチレータを設定

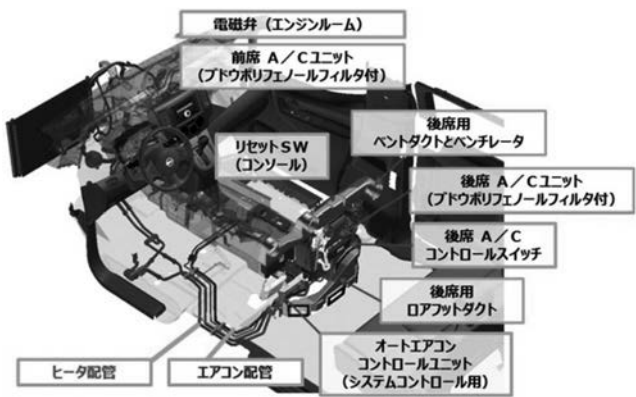


図6 エアコンシステム

② 後席シート

大柄なアメリカ人が二人ゆったりと寛げる幅(サイズ)を確保した。また、車両のサスペンション特性に合わせたPAD特性(高反発、高密度)とし、座面形状とフレーム支持構造を適正化することで疲労低減効果を高めたシートを採用した。

更に、汚れた場合でも清掃がしやすいようにシートの表皮には塩ビレザーを採用した。

③ パノラミックルーフ(シェード付)

乗客が着座姿勢や視線を大きく変えることなく、摩天楼を見ることができる位置に、大開口のパノラミックルーフを設定した。

2) 利便性

① パーティション(図7)

パーティション上部は、ポリカーボネート製クリアボードを採用し、前方視界を確保した。また、パーティション下部には、以下を装備した。

- ・地図／広告／ビデオプログラム等を見ることができPIMモニターをセットできる構造を準備
- ・運転手と乗客のタクシー代の受け渡しをする料金トレイ
- ・乗降時と所持品の確認をサポートする足元照明
- ・携帯等の充電が可能な12V電源ソケットやUSBジャック

② インターコム、ヒアリングサポートシステム

ニューヨークタクシーの最大の特徴であるパーティションにより運転手と乗客の会話が遮られる。そのために、その会話をサポートするシステムとして、インターコムを採用した。また、補聴器を付けた聴覚障害者の方でもインターコムで会話ができるようにヒアリングサポートシステム※も採用した。

※ヒアリングサポートシステムは、聴覚障害者向けに補聴器に直接音声を届けるためのシステム



図7 パーティション

3) 居住性

特Aサイズのスーツケースを4つ搭載できる荷室と、ニューヨーカーが足を組んでも余裕のある足元スペースを確保した(図8)。

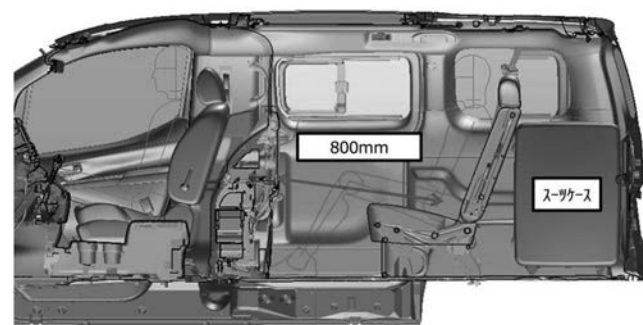


図8 シートレイアウト

5. まとめ

今回の紹介は、後席の快適装備のみであるが、乗り心地と十分な耐久信頼性を実現させるために、のべ約20万キロに及ぶマンハッタン地区の公道走行評価により、世界一厳しいニューヨークで通用するタクシー専用車をつくりあげることが出来た。

2014年度税制改正の概要

中央業務委員会



「2014年度税制改正大綱」で、車体課税の見直し、エコカー減税、中小企業支援税制等、当会に影響する大きな改正があるため、2013年秋での決定事項も含めて当会に關係する概要を説明する。

1. 車体課税の見直し

1) 自動車取得税の段階的引下げ/廃止(地方税)

- ・消費税8%時点で税率を引下げ(乗用車:5%→3%、商用車/軽自動車:3%→2%)
- ・消費税10%時点で廃止

2) 自動車重量税のエコカー減税の拡充/経年車重課強化(国税)

3) 自動車税のグリーン化特例の拡充/経年車重課強化(地方税)

4) 軽自動車税の見直し(地方税)

- ・2015年度以降に取得した新車について税率を1.5倍に(自家用乗用車以外は1.25倍)

5) 消費税10%時点での自動車税の見直し(地方税)

- ・自動車税に取得時の課税として環境性能割を導入
- ・自動車税(排気量割)のグリーン化特例は、対象を重点化した上で軽課を強化
- ・幅広い関係者の意見を聴取しつつ、2015年度改正で結論を得る

2. 経済の「好循環」／持続的な経済成長の実現

1) 復興特別法人税の1年前倒し廃止(国税)

- ・足元の企業収益を賃金上昇につなげるきっかけとする
- ・法人実効税率を約2.4%引下げ(38.01%→35.64%)

2) 生産性向上を促す設備等投資促進税制の創設(国税)

- ・先端設備導入、生産ラインやオペレーションの刷新・改善のための設備投資を、即時償却又は5%税額控除という、異次元の優遇措置で支援

【適用期間】 3年間(2016年度末まで)

【対象設備】 A:先端設備…旧モデルと比べて年平均1%以上生産性を向上させる最新モデル

B:生産ラインやオペレーションの刷新/改善…設備投資計画上の投資収益率が15%以上(中小企業は5%以上)

【税制措置】

	2013年度中	2014年度	2015年度	2016年度
特別償却 (うち建物、等)	即時 即時	即時 即時	即時 即時	50%特償 25%特償
税額控除 (うち建物、等)	5% 3%	5% 3%	5% 3%	4% 2%

3) 研究開発税制の拡充/延長(国税)

- ・増加型研究開発費の控除割合を増加割合に応じて拡充(5%→最大30%)

【適用期間】3年間(2016年度末まで)

4) 所得拡大促進税制の見直し/拡充(国税)

- ・給与等の支給額を増加させた場合、増加額の10%を税額控除する制度

3. その他

1) 交際費課税の特例措置の拡充/延長(国税)

- ・中小法人の交際費を800万円まで100%損金算入できる措置の適用期限を2年延長

- ・加えて全法人も交際費(飲食費に限る)を50%損金算入(上限額無し)できる措置を創設(2年間)

【適用期間】 2年間(2015年度末まで)

2) 中小企業投資促進税制の拡充/延長(国税)

- ・生産性向上に向けた設備投資(ソフトウェア組込型装置含む)を即時償却や税額控除で支援

- ・税額控除を利用可能な法人を拡大(従来:資本金3,000万円まで→改正:1億円まで)

【適用期間】 3年間(2016年度末まで)

3) 中小企業者等の少額減価償却資産の取得価額の損金算入の特例の延長(国税)

- ・取得価額30万円未満の全ての減価償却資産を対象に、全額即時損金算入を認める措置

- ・パソコン/各種ソフトウェアなど少額減価償却資産の投資の促進等を図るため、適用期限を2年間延長(WindowsXPのサポート期限切れに伴う入替えニーズにも対応)

【適用期間】 2年間(2015年度末まで)

当会に関する2013年度補正予算 及び2014年度予算案の概要

中央業務委員会

NEWS 特集

昨年12月に2014年度予算が閣議決定されたので2013年度補正予算を含め、当会に影響の大きな予算の概要を説明する。(2013年度補正予算は2月6日に成立、2014年度予算は1月24日からの通常国会で審議)

1. 2013年度補正予算関係

1) 中小企業対策：3,403 億円…主なものを以下に記す

- (1) 中小企業/小規模事業者の事業革新等への支援 2,013億円
 - ① 中小企業/小規模事業者のものづくり等の支援(新ものづくり補助金等) 1,582億円
 - ①-1 ものづくり/商業/サービス革新事業(新ものづくり補助金) 1,400億円
事業イメージ
 - ・ 成長分野型：
 - 補助上限額1,500万円(補助率2/3)
 - 環境等の成長分野参入に対する試作品開発/設備投資等を補助
 - ・ 小規模事業者型：
 - 補助上限額700万円(補助率2/3)
 - 設備投資を伴わない開発費を補助
 - ①-2 研究開発型新事業創出支援プラットフォーム 102億円
 - ② 小規模事業者支援 145億円
- (2) 消費税転嫁円滑化総合対策 35億円
- (3) 中小企業/小規模事業者の資金繰り/事業再生支援 1,356億円
 - ① 経営支援と一体となった資金繰り支援 1,352億円
 - ② 事業再生支援の強化 4億円

2) エネルギー関連:993億円

- (経産省930億円、国交省50億円、環境省13億円)
 - 省エネ機器等の導入支援 500億円
 - ・ 産業部門における省エネ投資支援 150億円
 - ・ 民生部門に対する省エネ支援 350億円

2. 2014年度予算案関係

1) 中小企業/小規模事業者の革新

- (1) 黒字企業の倍増
 - ① ものづくり中小企業/小規模事業者等連携事業創造促進事業 126億円(新規)
 - ② 中小企業/小規模事業者連携促進支援事業 10.8億円(新規)
- (2) 小規模事業者に焦点を当てた施策展開
 - 中小企業/小規模事業者ワンストップ総合支援事業 41.2億円(新規)
- (3) 消費税率引上げに伴う監視/取締り体制
 - 消費税率引上げに伴う取引状況監視/検査の徹底 46億円

2) 環境/エネルギー政策の推進

- エネルギーの「消費」:エネルギーコスト低減につながる「省エネ投資」の加速化
 - (1) クリーンエネルギー自動車等導入促進対策費 補助金 300億円
 - (2) 環境対応車普及促進対策 5.3億円
 - CNGトラック/バス、ハイブリッドトラック/バス等、環境対応車への買い替え/購入を促進
 - (3) 中小トラック運送業者における低炭素化推進事業 29.7億円
 - 中小トラック運送業者において燃費性能の高い環境対応車両への代替を支援

3. 公共投資

	公共事業関係費		
	国費総額	一般公共事業費	災害復旧等
2014年度予算案	5兆7,001億円	4兆5,045億円	1兆1,956億円
2013年度予算(参考)	5兆6,043億円	4兆4,686億円	1兆1,357億円

本部だより

NEWS+FLASH

■中央技術員会の開催

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、12月25日に2013年度第3回中央技術委員会を開催し、2013年度の事業計画の進捗状況の確認等を行った。詳細は、以下のとおり。

- (1) 法規対応関係
 - ① UN-R58 改正提案に関する最新情報
 - ② キャブ付シャシ認定制度の進捗状況
 - ③ 一部改正等が行われた保安基準等
- (2) 基準化/標準化
 - ① ISO-26262(電気・電子装置)の改訂対応作業の進捗状況
 - ② JABIA規格化6テーマの進捗状況
- (3) 部品/装置/仕様の共通化推進
 - ① 4テーマの進捗状況
- (4) 部会調査研究の横断的推進
 - ① 11テーマの推進状況
- (5) 保守点検に關しての啓発活動
 - ① 特装メンテナンスニュース(定期点検制度)作成と、東京モーターショーでの啓発活動
 - ② 特装メンテナンスニュース(粉粒体運搬車編)作成の進捗状況
- (6) 会員の技術レベルアップ支援
 - ① 重大不具合(リコール)の再発防止策の共有
 - ② 2012年度(10~9月)PL事故案件の情報提供
 - ③ 技術発表会のテーマ決定
- (7) 突入防止装置技術委員会
 - ① 2015年8月からGVW3.5t以下の小型自動車等に適用開始される突入防止装置に関する保安基準
 - ② 突入防止装置の衝突実験結果

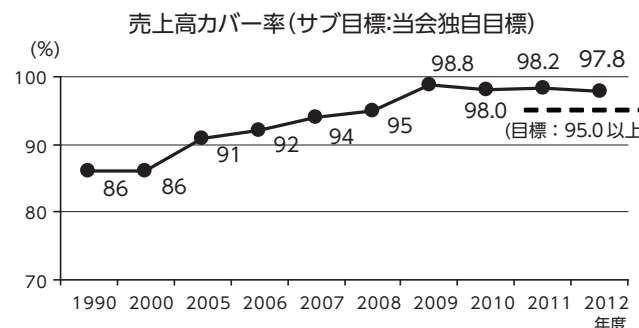
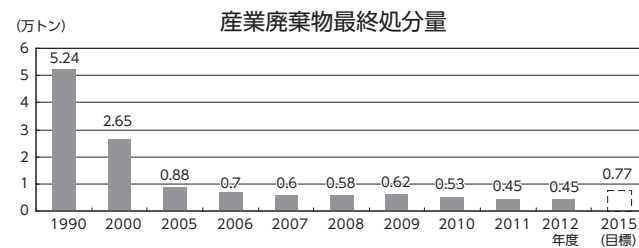
■2012年度環境自主取組み 廃棄物フォローアップ結果

産業廃棄物最終処分量削減について

当会では、経団連による産業廃棄物の最終処分量削減を統一目標とする環境自主行動計画〔循環型社会形成編〕を策定し、毎年度フォローアップ調査を行うことにより、循環型社会の形成に向けた産業界の主体的な取組み推進活動に参画している。

この度、当会の2013年度廃棄物フォローアップ調査(2012年度実績)を行いその結果をまとめた。

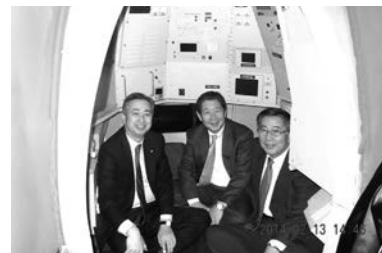
- ・ 2012年度の産業廃棄物最終処分量は0.45万トンと昨年と同レベル、目標である0.77万トン以下(2000年度比71%削減)を達成
- ・ サブ目標である売上高カバー率についても97.8%と目標95%以上を昨年に続き達成



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

■「理事会メンバーによる見学会」開催

2月13日に理事10名で、独立行政法人海洋研究開発機構(Japan Agency for Marine-Earth Science and Technology:JAMSTEC ジャムステック)横須賀本部を見学した。海洋研究開発機構は、平和と福祉の理念に基づき、海洋に関する基盤的研究開発、海洋に関する学術研究に関する協力等の業務を総合的に行うことにより海洋科学技術の水準の向上を図るとともに、学術研究の発展に資することを目的として設立された。当日は、水深6,500mまで潜ることができる有人潜水調査船「しんかい6500」の実物大模型に乗り込むことができた。参加者は、通常の作業時と同じように3人づつ乗車し、調査員達の狭いコックピットでの苦労を実体験し、また普段はなかなか見ることができない深海巡航探索機「うらしま」の構造や高圧実験水槽棟での水圧の破壊力など興味深く見学した。



■「2014年自動車工業団体新春賀詞交歓会」開催

日本自動車工業会、日本自動車部品工業会、日本自動車機械器具工業会及び当会の自動車工業4団体による新春賀詞交歓会を、1月7日、グランドプリンスホテル新高輪・国際館パミール「崑崙」にて開催した。来賓として、茂木経済産業大臣、太田国土交通大臣をはじめ、多数の国会議員が参列され、出席者は関係者をあわせ1,800名に及んだ。当会からは47社90名が出席した。主催団体を代表して挨拶に立った日本自動車工業会豊田会長は「本年は日本経済にとっても、自動車産業にとっても、持続的な成長に向けた力強い一歩を踏み出していくための大変重要な1年になる。私ども自動車産業を取り巻く国際競争は、ますます激しさを増すが、この日本において真の競争力に磨きをかけ、雇用や生産基盤を維持していくためにも、事業環境を改善し、国内市場を活性化するための取り組みに本年も力を注いでいきたい」と挨拶した。日本自動車部品工業会玉村会長の音頭で乾杯が行われ、新年のスタートが切られた。



■高齢者雇用推進セミナーを各支部にて開催

高齢者雇用推進委員会(座長・藤村博之氏・法政大学専門職大学院教授)では、12月と1月に各支部と連携し高齢者雇用推進セミナーを開催し、当初計画した各支部でのセミナーを完了した。

尚、ガイドラインは当会ホームページからダウンロードできますので、是非ご活用下さい。

http://www.jabia.or.jp/login/qa/pdf/guideline_.pdf

(ダウンロードには、会員ID、パスワードが必要です)

支部	日時	開催場所	参加者	講師
関東	10月17日 14:30～15:00	くるまプラザ 会議室	89名	藤村 博之 氏 (法政大学専門職大学院)
東北	11月8日 9:00～10:00	パラスイモガミ (天童市)	17名	山藤 康夫 氏 (日鉄住金総研(株))
四国・ 九州 合同	12月2日 15:00～16:00	福岡県自動車 整備振興会	23名	山藤 康夫 氏 (日鉄住金総研(株))
新潟	12月2日 15:00～16:00	(資)中北車体 工作所	12名	山藤 康夫 氏 (日鉄住金総研(株))

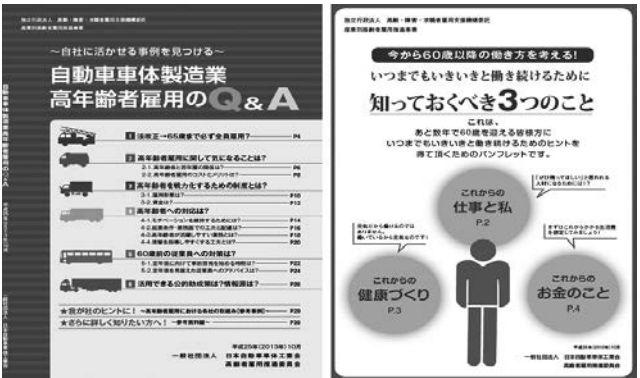
北海道	12月6日 16:00～17:00	札幌第一ホテル	32名	藤村 博之 氏 (法政大学専門職大学院)
中部	12月16日 13:30～15:00	愛知県自動車 会館	30名	藤村 博之 氏 (法政大学専門職大学院)
中国	1月23日 16:00～17:00	新明和工業(株)	13名	藤村 博之 氏 (法政大学専門職大学院)
近畿	1月24日 16:00～17:00	メルパルク大阪	23名	藤村 博之 氏 (法政大学専門職大学院)



新潟支部で講演する山藤氏



中部支部で講演する藤村座長



自動車車体製造業ガイドライン
(Q&A)

従業員用リーフレット

■第18回自動車産業労政合同勉強会を開催

人事労務研究会では、12月10日、日本自動車工業会、日本自動車部品工業会と合同で、第18回労政合同勉強会としてオムロン京都太陽(株)を訪問した。同社は、オムロン(株)と社会福祉法人「太陽の家」の共同出資により1985年に設立され、従業員は27名でうち障がい者が15名となっており、ソケットやセンサー等を製造している。障がい者の失われた身体的機能を機械で補い、残存能力を最大限に生かすという考えのもと、作業環境の改善や治工具・補助機器の導入を進めおり、知恵を結集して他社にない独創的なモノづくりの方法を生み出している。

視察後は、従業員との情報伝達の方法や、家族との関わり等についての質疑を行った。

終了後は、「障がい者雇用について」出席会社の情報交換を実施した。



オムロン京都太陽(株)での勉強会風景

■第18回自動車産業労政合同会議を開催

人事労務研究会では、1月22日、日本自動車工業会、日本自動車部品工業会と合同で、自動車工業会会議室にて第18回労政合同会議を開催した。

初めに講演会を実施し、「今後の労働法制のあり方」について独立行政法人労働政策研究・研修機構の濱口桂一郎氏より、①「日本型雇用システムとその変容としてジョブ型とメンバーシップ型」、②「解雇規制の誤解」、③「労働時間規制の誤解」等について説明がされた。特に日本の雇用システムについては「ジョブ型」と「メンバーシップ型」について述べられ、1980年代までの日本では「メンバーシップ型」が採用され競争力の源泉となってきたが、90年代以後の少子高齢化、女性の進出、グローバル化等により「正社員」が減少「非正規社員」が増大していることを考えると、欧米アジア諸国の多くで採用されている「ジョブ型」が検討されるべきである。また日本の労働社会問題では、本来「システム」を検討すべきところを「規制」改革を論じているところが話を歪めている旨説明がされた。参加者からは、厚生労働省に企業の負担を軽減させるように働きかけてほしいと強く要望した。

講演会後は、事務局より2014年三工業会合同事業活動案について説明がされ、了承された。



■第19回自動車産業労政合同勉強会を開催

人事労務研究会では、1月29日、日本自動車工業会、日本自動車部品工業会と合同で、経団連会館「パールルーム」にて第19回労政合同勉強会を開催した。

初めに、日本経済団体連合会労働政策本部の大橋泰弘氏による、2014年版経営労働政策委員会報告の説明を行った。

安部政権による異次元の経済政策(三本の矢)により我が国企業を取り巻く経営環境は大幅に改善をしてきた。経営環境のさらなる改善に向けて今後は「第3の矢」である成長戦力を着実に進めることが求められている。2014年春期労使交渉・協議に対する経営側の基本姿勢は、「労使パートナーシップの対話」が重要であり、「労使自治」原則を堅持すべきである。「賃上げの実現にはベースアップが必要である」などのマスコミ報道が多く見られるが、ベースアップはあくまでも選択の一つであることを正しく認識すべきであり、検討に当たっては他社の動向を必要以上に意識することなく、あくまで自社の総合的な労働条件の中で結論を見いだして行く姿勢が必要である旨の話がされた。

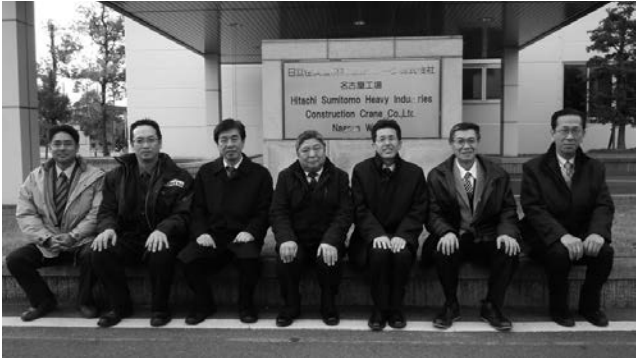


特装部会

■異業種工場見学会を実施

特装部会のサービス委員会(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、2月7日～8日に、5社6名が参加し、日立住友重機械建機クレーン(株)名古屋工場(愛知県大府市)とトヨタ博物館(愛知県長久手市)の見学会を実施した。

日立住友重機械建機クレーン(株)名古屋工場では、クローラ型クレーンを製作しており、クレーンの開発から製造、販売、サービスまで全世界に提供するマザー工場としての使命を担っている。今回は生産ラインと部品庫を見学し、部品の供給体制やものづくりの現場を肌で感じることができ、今後の委員会活動に役立つ見学会となった。



翌日のトヨタ博物館見学では、自動車の歴史を学べる工夫がされており、自動車の文化・技術の変遷を知ることができた。

特種部会

■放射線測定規定講習会を開催

技術委員会(委員長・太宰忠義・(株)イズミ車体製作所東京出張所所長)では、1月22日に医健エンジニアリング(株)／一般社団法人日本画像医療システム工業会を講師に招いて放射線測定規定講習会を開催した。

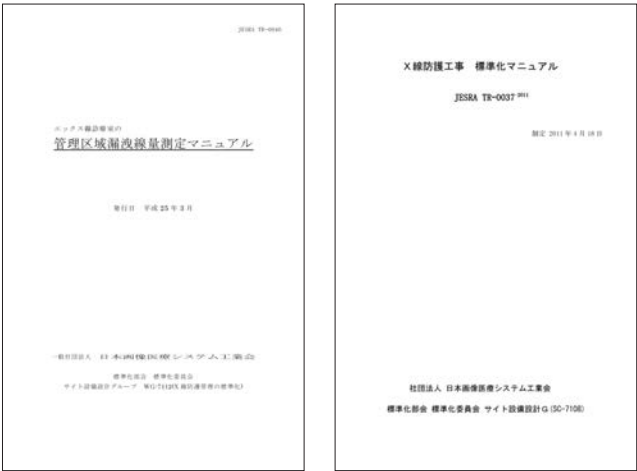
初めに「エックス線診察室の管理区域漏えい線量測定」と題して、医療法施行規則、実際の線量測定方法での「測定機器」「測定作業」「人(測定員)」の品質管理、測定結果の記録等の説明があった。その後「エックス線診療室の管理区漏洩線量測定マニュアル:一般社団法人日本画像医療システム工業会作成」の要点について説明があった。

続いて「標準的なエックス線防護工事」及び「X線防護工事標準化マニュアル:一般社団法人日本画像医療システム工業会作成」についての説明があり、医療防疫車を製造している特種部会員にとって有用な講習会であった。

・エックス線診療室の管理区漏洩線量測定マニュアル
ダウンロード先

http://www.jira-net.or.jp/publishing/files/jesra/JESRA_TR-0037_2011.pdf

・X線防護工事標準化マニュアル ダウンロード先
http://www.jira-net.or.jp/publishing/files/jesra/JESRA_TR-0040_2013.pdf



エックス線診療室の管理区
漏洩線量測定マニュアル

X線防護工事標準化マニュアル

■2013年度第3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、1月31日に2013年度第3回見学会として15社20名が参加し、新明和工業(株)甲南工場(兵庫県神戸市)にて航空機部門の見学会を実施した。

新明和工業(株)は特装部会に所属しており、甲南工場は航空機事業部の工場として救難飛行艇「US-1A」「US-2」の製造・定期修理を行っている。1918年に日本初の航空機製造会社として設立された(資)日本飛行機製作所から続く長い歴史のある航空機事業部で、また、製造工場/整備工場は戦時中の米軍による機銃掃射の跡が残る歴史を感じさせる格納庫もあり、より興味を深めて見学した。

高さ3mクラスの波高でも離着水が可能で、洋上救難や離島の患者輸送に貢献している水陸両用飛行艇「US-1A」を近くで見学する機会は通常では滅多に無いことであり、飛行艇底部の構造や車輪構造の説明がよくわかり、非常に興味がわくものであった。

また、飛行艇は長期間にわたる定期修理が必須であり、この定期修理で機体の不具合を見つけてメンテナンスし、品質を保ち続ける苦労の一端が垣間見られた。

更に、ボーイング社、エアバス社等の海外主要航空機の部品製造現場の見学においても、製造の先端技術を見ることができ、有意義な見学会であった。



バン部会

■日本軽金属(株)工場見学会を実施

バン部会(部会長・上野晃嗣・日本フルハーフ(株)社長)では、12月4日に9社24名が参加し、日本軽金属(株)蒲原製造所の工場見学会を実施した。

初めに総務課の大澤課長からDVDを用いての会社概要と蒲原製造所紹介の説明を受けた。

今回が初めての訪問という会員も多く、普段は完成品でしか見ることのできないアルミニウム製品の一貫生産現場を直接見聞きすることができ、アルミニウム製品への理解をより一層深めることができた。

また、同社研究所では、開発中のもも含めた主要アルミニウム製品の説明を受け、古い歴史と製品の幅の広さには大変驚かされた。

特に、見学コースにもあった自社所有の発電所からの電力を使い、国内唯一のアルミニウム精錬工場として灯を絶やさないように守りつつ、世界でも最高品質かつ最高純度のアルミ地金を生産している素材センターでは、社員の製品に対する熱い思いが伝わってきて、多くの刺激を受けた見学会となった。



■(一社)日本冷凍空調工業会と合同意見交換会を開催

バン部会技術委員会(委員長・杉野英樹・(株)矢野特殊自動車・技術本部副本部長)では、12月18日に両工業会併せて11名(内当会6名)が出席し、下記テーマにつき意見交換会を実施。

<当会からの説明>

- ・アジア地区のシームレス物流に関わる日中韓の車両法規調査
- ・突入防止装置の更なる強化案(ドイツ提案)の動向

- ・製造過程自動車の型式認定制度概要

<日冷工からの説明>

- ・輸送用冷凍機の国内出荷状況、
- ・改正フロン法(フロン類の漏えいの強化)の概要
- ・冷凍空調機器における新冷媒の最新動向、

今回は、電磁両立性に関わる協定規則の改正が冷凍機に及ぼす影響等の質問もあり、関連する法規制の動き、お互いの活動状況について認識でき、大変意義深い意見交換会となった。

トレーラ部会

■トレーラR13合同試験の実施

2月17日～18日、技術委員会(委員長・印藤義信・日本トレス(株)設計部申請業務室長)では、茨城県城里町にある日本自動車研究所の各種走行試験路において、昨年、国内導入が決定された協定規則第13号のJABIA規格をもとに試験を行い、トレーラ部会会員に説明・解説などを実施した。

部会員やサプライヤー17社を含む44名が参加、タンクセミトレーラと平床セミトレーラの計2台を使用しR13ワーキングメンバーより、現行の技術基準からの変更や追加となる試験項目である主制動装置・横転抑制・低 μ 路を使用したABS試験の内容説明と実際の試験を通しての具体的解説がなされた。参加会員からは、「合同試験により、試験内容・実施手順・評価方法が共有できたことで大きな成果を得ることができた」と評価する声が多くあった。

今後は、この内容を各社に持ち帰り、実際のR13導入に向け試験を行い対応をすすめていく。



タイプⅢ+フェード試験



スプリングブレーキの作動開始圧の印加

■トレーラのブレーキ機器に関する点検・周知活動の実施 ～サービスニュースなどの発行～

サービス委員会(委員長・池田正一・日本フルハーフ(株)サービス部長)では、2月にサービスニュース「No.30:オートマチック・スラック・アジャスタの点検整備の重要性について」見直しを行い、同時に、サービスインフォメーションとして日本自動車整備振興会連合会発行の2月号技術情報誌に掲載し広く整備事業者等への周知をはかった。また、トレーラのユーザーへ広く理解してもらうために、専用のチラシも作成し啓発・周知を図った。

この活動は、国土交通省とも連携しプレス発表した。また、関係団体への展開も行った。

トレーラの停車時におけるブレーキ操作は、2000年7月(中期ブレーキ規制)以前において、トレーラ・ブレーキ・レバーで行う場合があった。中期ブレーキ規制以降のトラクタはブレーキ操作系の変更に伴い、停車時におけるブレーキ操作はトラクタの駐車ブレーキ・レバーで行われる場合があり、この操作を多用される場合や登り降りの頻繁な走行等のシビア・コンディションにおいてはオートマチック・スラック・アジャスタやブレーキ・カム・シャフト等に負担がかかり、機能が損なわれることにより、トレーラのブレーキ利き不良にいたる恐れがあることをお知らせし、法律に基づいた点検整備及び、シビア・コンディション時の「点検整備方式」に基づく、点検・整備の実施の徹底を依頼した。

・当会のホームページ“ユーザーの皆様へ”の掲載情報
<http://www.jabia.or.jp/use/index.php>



No.30 サービスニュース



点検整備啓発チラシ
(拡大版をP.22に掲載)

資材部会

■極東開発工業(株)横浜工場及びいすゞ自動車(株)藤沢工場見学会を実施

資材部会(部会長・杉本眞・レシップ(株)社長)では12月6日、26社39名で大和市の極東開発工業(株)横浜工場と藤沢市のいすゞ自動車(株)藤沢工場を見学した。

極東開発工業(株)横浜工場は1962年3月より稼働し、ダンプ、脱着ボデー車、1台積車輻運搬車、ホースカーリフト、ラダーリフト等を生産している。そのような中、今回は主力であるダンプ車の製造工程を見学した。

自動溶接ロボットやボデー反転装置を導入して効率的に稼働しているところなどが参考になった。

続いて、いすゞ自動車(株)藤沢工場を見学。1961年に操業を開始し、小・中・大型トラックの組立及び部品を製造しているとのこと。今回はエルフの製造工程を見学。大型車と中型車を同じ組立ラインで生産するなど、生産の集約と効率化、フレキシブル化を進めているとの説明を受けた。

その後、長年にわたって培ってきた生産ノウハウをスタンダード化し、国内工場をモデルケースに各種部品工場や世界の関連工場に展開する「IMM(いすゞ・マニファクチャリング・マネージメント)」の説明を受けた。生産する人や工場や国が違っていても、世界中のどこでも常に同じい品質を保てるよう推進している。

参加者からは見学会が大変に有意義であったとの声を多数いただいた。



極東開発工業(株)横浜工場での説明風景



いすゞ自動車(株)藤沢工場 説明会風景

支部だより

NEWS+FLASH

北海道支部

■2013年20回年末懇親会を開催

北海道支部(支部長・坪川弘幸・(株)北海道車体副社長)では、12月6日に25社32名が参加し、年末懇親会を札幌第一ホテルで開催した。

支部長よりの挨拶では、「2013年度は厳しい状況になるのではと思っていたが、業界各社、良い成績を上げることができた」。また、来賓の三菱ふそうトラック・バス(株)北海道ふそう・須貝専務からは「車体業界の皆さんとともに、良い一年でありました。来年度もお互い協力して頑張りましょう」とのご挨拶をいただいた。

自己紹介・名刺交換後は情報交換を行い、終了した。



三菱ふそうトラック・バス(株)北海道ふそう・須貝専務のご挨拶

中部支部

■(株)東海特装車にて改善事例発表会を開催

中部支部(支部長・尾崎二三男・(株)東海特装車取締役)では、1月29日に12社22名が出席し、(株)東海特装車にて改善事例発表会を開催した。

プレス、塗装、組立の各工程における各現場の作業員が日頃直面している「やり難い作業の改善」、「より高い品質を求める気持ち」を具体化した11事例について、工場内にて現地現物で説明を受け、皆、熱心に聴いた。

参加者からは、自社の業務改善に大変参考になるという意見が多く、中部支部としては来年度も会場を変え、継続して開催する予定である。



(株)東海特装車の組立工程の見学

中国支部

■新明和工業(株)にて工場見学会を開催

中国支部(支部長・平町省三・フェニックス工業(株)専務取締役)では、1月23日～24日に10社12名が参加し、高齢者雇用の講演会及び新明和工業(株)甲南工場の航空機事業部の工場見学会を開催した。高齢者雇用について高齢者雇用推進委員会座長の藤村先生より高齢者雇用推進事業のガイドラインの説明を受け、活発な質疑を行った。

次に新明和工業(株)甲南工場にて、航空機製造工程並びにオーバーホール中のUS-1型救難飛行艇を見ることができた。工場内は整理整頓が行き届き、組立の各工程では目で見る管理が行われており、参加者からは自社の業務改善に大変参考になるという意見が多く出された。中国支部としては来年度も会員研修を目的に工場見学を継続して開催する予定である。



新明和工業(株)甲南工場にて

1. 「自動車の用途区分通達」の細部取扱いの一部改正

国交省は、12月10日、「「自動車の用途等の区分について(依命通達)」の細部取扱いについて」の一部を次のとおり改正した。

【改正概要】

(1)防衛省車の構造要件

構造要件から、格納式、着脱式等の警光灯を除外する。
(当該警光灯を備えたものは、乗用車となる。)

(2)クレーン用台車の構造要件

構造要件から、アウトリガーを除外する。

【適用時期】 2013年12月16日

2. 「保安基準の細目告示」及び「関係通達」の一部改正

国土交通省は、1月20日、大型・小型特殊車の排出ガス規制強化に伴う「保安基準の細目告示」及び「関係通達」の一部を次のとおり改正した。

(1) 細目告示関係

【適用範囲】

ディーゼル特殊自動車であって、定格出力が19kW以上560kW未満

【改正概要】

①ブローバイ・ガス還元装置の義務付け

②排出ガス試験の測定モードに「RMC」を導入

③NOxの規制値強化(定格出力56kW以上に限る)

④使用過程車における粒子状物質の測定方法の変更等

【適用時期】 ①新型車:2014年10月1日から随時

②その他:2016年9月1日から随時

(2) 関係通達関係

【改正概要】

上記細目告示の改正に合わせ、下記通達の整理・整合

① 道路運送車両の保安基準の細目を定める告示の規定に基づく国土交通大臣が定める自動車について(依命通達)

② 道路運送車両法施行規則第36条第5項及び第6項の規定に基づく自動車の指定並びに同条第6項及び第63条の規定に基づく基準の指定について(依命通達)

③ 自動車型式認証実施要領(依命通達)

④装置型式指定実施要領(依命通達)

【施行日】 2014年1月20日

3. 「保安基準の細目告示」等の一部を改正

国土交通省は、1月24日、「年少者用補助乗車装置に係る新協定規則(UN-R129)」採用に伴い、保安基準の細目告示等の一部を次のとおり改正した。

(1) 細目告示関係

【改正概要】

保安基準第22条の5第3項で求める「年少者用補助乗車装置」の性能等に関する要件を、これまでの協定規則「UN-R44」から、側面衝突時等の安全性を高めた新協定規則「UN-R129」に変更する。(※これまでのUN-R44適合の年少者用補助乗車装置も当分の間使用可能)

【適用日】 2014年1月26日以降

(2) 装置型式指定

【改正概要】 細目告示の改正に伴う所用の整理

【施行日】 2014年1月26日

(3) 装置型式指定実施要領

【改正概要】 細目告示の改正に伴う所用の整理

【施行日】 2014年1月26日

4. 製造過程自動車(キャブ付シャシ)の型式認定の制定及び関係通達の一部改正

国土交通省は、2月12日、製造過程自動車の型式認定制度を制定し、同日公布した。これに併せ、自動車型式認定実施要領を改正し具体的な取扱いを定めるとともに、その他の関係通達についても所要の整理を行った。

5. 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

国交省は、2月12日、「自動車検査業務等実施要領について(依命通達)」の一部を次のとおり改正した。

【改正概要】

継続検査に合格した自動車に交付される「自動車検査証」の備考欄に下記事項が記載される。

① 受検種別(指定整備、持込検査等の別)

② 検査時の点検整備実施状況

③ 受検形態(指定整備工場、認証整備工場、使用者、その他の別)

【適用時期】 2014年2月17日

6. 「保安基準の細目告示」等の一部を改正

国土交通省は、2月13日、国連の協定規則R13及びR131の改訂に対応するため、「保安基準の細目告示」等の一部を次のとおり改正した。

(1) 車両安定性制御装置(EVSC)

【改正概要】

① 義務付対象自動車を拡大し、全てのバスと貨物車に装着が義務付けられる。

(GVW12t超の立席を有するバス、空気ばねを備えないトレーラ、3.5t以下のトレーラは対象外)

② 協定規則改定等に伴う所要の整理

【適用時期】

新型車については2014年11月から、継続生産車については2017年2月からそれぞれ段階的に適用開始される。

(2) 衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)

【改正概要】

① 性能要件の強化

② 義務付対象自動車を拡大し、全てのバスと、GVW3.5t超の貨物車

(トレーラ、GVWが13t以下トラクタ、高速道路等を運行しないものは対象外となるほか、GVW5t以下のバス等には緩和要件がある)

【適用時期】

新型車については2017年11月から、継続生産車については2019年11月からそれぞれ段階的に適用開始される。

2013年度補正予算による中小企業・小規模事業者向け資金繰り支援強化について

中小企業庁

中小企業庁が、2013年度補正予算を踏まえ、中小企業・小規模事業者に対する資金繰り支援策を強化していくことを公表したので紹介する。

1) 日本政策金融公庫等による資金繰り支援

原材料・エネルギーコスト高等の影響により資金繰りに困難を来している中小企業・小規模事業者の資金繰り円滑化に万全を期すため、日本政策金融公庫等による経営支援型等のセーフティネット貸付の継続・拡充等を行う。また、日本政策金融公庫において老朽化設備の新陳代謝、所得増加及び創業等に対応した融資を促進する。

○運用開始:2月24日(月)から

2) 信用保証を活用した資金繰り支援

信用保証協会による借換保証を引き続き推進し、経営支援と一体となった資金繰りを支援する。また、セーフティネット保証(5号)については、3月3日(月)から平時の運用へ移行し、短期的に業況が悪化している業種に属する事業者を支援する措置として、引き続き積極的に活用してい

く。なお、セーフティネット保証(5号)の平時の運用への移行により資金繰りに影響を受ける中小企業・小規模事業者においては、日本政策金融公庫等の「経営改善・資金繰り相談窓口」において相談を受け付ける。

<詳細は下記を参照>

<http://www.meti.go.jp/press/2013/02/20140207004/20140207004.html>

経営革新等支援機関として新たに652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652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、20,440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.chusho.meti.go.jp/keiei/kakushin/2014/140117Nintei.htm>

産業競争力強化法が施行

中小企業庁

1月20日に「産業競争力強化法」が施行された。この中では、特に中小企業・小規模事業者の活力再生を図るため、地域での創業の促進、中小企業の事業再生の支援強化、等の措置が講じられている。

1) 地域での創業の促進

地域における創業を促進するため、民間ノウハウを活用したワンストップ創業支援体制を創業者の身近に整備。市区町村が民間の創業支援事業者と連携して、創業支援体制を構築する取組に対して、国も関係省庁が連携して全面的にサポートする。

2) 中小企業の事業再生の支援強化

①全国47都道府県に設置されている中小企業再生支援協議会による事業再生支援を引き続き実施していくとともに、中小企業基盤整備機構に置かれる中小企業再生支援全国本部の機能を拡充し、中小企業再生支援協議会への支援等だけでなく、全国本部自らも、計画策定支援等の再生支援を行う。

②経営改善サポート保証(事業再生計画実施関連保証)を創設し、中小企業・小規模事業者が、中小企業再生支援協議会等による支援を受けて作成した計画に基づき、経営改善・事業再生に取り組む場合に、一般保証とは別枠で最大2億8千万円の利用が可能となる。

<詳細は下記を参照>

<http://www.chusho.meti.go.jp/keiei/chiiki/2014/140120sangyo.htm>

中小企業・小規模事業者のための消費税の転嫁万全対策マニュアル

中小企業庁

4月1日の消費税率引上げに際し、消費者や取引先への消費税の転嫁を円滑かつ適正に進めることを目的として、「買いたたき」や「減額」などの行為を禁止する「消費税転嫁対策特別措置法」が制定され、2013年10月1日に施行された。

中小企業庁が、中小企業・小規模事業者をはじめとする事業者に対して、本法における規制や実務等の内容を分かりやすく解説したパンフレットを作成したので紹介する。

<詳細は下記を参照>

<http://www.chusho.meti.go.jp/pamflet/pamflet/2013/131225syoughizei.htm>

2013年度(平成25年度)安全優良職長厚生労働大臣顕彰の受賞者の決定について

厚生労働省

2013年度安全優良職長厚生労働大臣顕彰の受賞者が決定した。この制度は、労働災害による被災者数が約54万人(2012年度)に上る中、高い安全意識を持って適切な安全指導を実践してきた優秀な職長を顕彰することにより、その職長を中心とした事業場や地域における安全活動の活性化を図ることを目的としている。

当会関係者では下記の方々が受賞されました。

おめでとうございます。

丹羽 和夫氏 KVB(株) 岐阜南工場

松尾 清一氏 トヨタ自動車東日本(株)東富士総合センター

竹内 豊氏 トヨタ自動車九州(株)宮田工場

石井 信男氏 三菱ふそうトラック・バス(株)

島田 和広氏 セーレン(株)TPF事業所ビスコテックスセンター

働く人が活躍しやすい環境職場の改善の取組に関する要請について

厚生労働省

2013年9月を「過重労働重点監督機関」とし、若者の「使い捨て」が疑われる企業に対して、過重労働や賃金不払残業に係る重点的な監督指導を実施するなど、集中的な取組を実施した結果、同月間において重点監査を行った5,111事業場のうち、8割を超える事業場にて何らかの労働基準法違反が認められた。

使用者、労働組合、産業保健スタッフ等の関係者が一体となって取り組むようお願いする。

リーフレットを作成したので活用ください。

<ダウンロード先>

<http://www.mhlw.go.jp/file/04-Houdouhappyou-11202000-Roudoukijunkkyoku-Kantokuka/0000032431.pdf>

現状の課題

1. 長時間労働・過重労働
労働時間や労務管理の状況が労働者の健康に与える影響は減少傾向にあるものの、依然として高い水準で推移するなど長期間労働の実態がみられる。また、脳・心臓病に由来する労災発生が2年連続で増加するなど、過重労働による健康被害も多い状況にあります。

2. 賃金不払残業
賃金不払残業は、労働基準法違反に当たりますが、これが実態に表れていません。その原因として、使用部が就業・辞退時刻を管理するなどの適正な労働時間管理を行っていないことが挙げられるところ。また、

3. 職場のパワー・ハラスメント
職場のパワー・ハラスメントは、被害者の健康や生活に悪影響を及ぼすだけでなく、職場環境を悪化させるもの。こうした問題を改善すれば、人は仕事への意欲や自信を失い、結果、心身の健康や安全な職場に与える場合があります。職場のパワー・ハラスメントをなくすることは、組織の活力につながります。

過重労働重点監督月間の結果

平成25年9月を「過重労働重点監督月間」とし、若者の「使い捨て」が疑われる企業等に対して集中的に監督指導を実施しました。

【重点監督の結果のポイント】

重点監督の成果事項
① 重点監督の成果事項
② 重点監督の成果事項
③ 重点監督の成果事項
④ 重点監督の成果事項

無料電話相談の結果(確報)

平成25年9月1日(日)に若者の「使い捨て」が疑われる企業等に関する無料電話相談を実施しました。

【相談結果(確報)のポイント】

相談件数 1,644件
主な相談内容(相談件数)
1. 賃金不払残業 560件(33.6%)
① 賃金不払残業(全額) 560件(33.6%)
② 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
③ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
④ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
⑤ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
⑥ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
⑦ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
⑧ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
⑨ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
⑩ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
⑪ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
⑫ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
⑬ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
⑭ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
⑮ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
⑯ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
⑰ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
⑱ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
⑲ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
⑳ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
㉑ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
㉒ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
㉓ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
㉔ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
㉕ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
㉖ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
㉗ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
㉘ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
㉙ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
㉚ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
㉛ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
㉜ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
㉝ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
㉞ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
㉟ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
㊱ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
㊲ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
㊳ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
㊴ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
㊵ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
㊶ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
㊷ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
㊸ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
㊹ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
㊺ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
㊻ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
㊼ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
㊽ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
㊾ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)
㊿ 賃金不払残業(一部) 112件(20.0%)

課題の解消へ向けて

1. 長時間労働の抑制と過重労働による健康障害防止対策の徹底

- (1) 時間外労働・休日労働時間の削減
 - ▶ 時間外労働・休日労働の削減に努めよう。
 - ▶ 時間外労働・休日労働の削減に努めよう。
 - ▶ 時間外労働・休日労働の削減に努めよう。
- (2) 年次有給休暇の取得促進
 - ▶ 事業主は、年次有給休暇を取得しやすい職場環境づくり、計画的付与制度の活用等により、年次有給休暇の取得促進を図りましょう。
- (3) 労働者の健康管理に係る措置の徹底
 - ▶ 健康管理体制を整備し、健康診断を実施しましょう。
 - ▶ 長時間にわたる勤務や、休日労働を行った労働者に対しては、医師による健康診断を実施することにより、労働者の健康被害を予防するための対策を立て、実行しましょう。

2. 賃金不払残業の解消

- (1) 労働時間を適正に把握しましょう。
- (2) 職場風土を改善しましょう。
 - ▶ 経営トップが「労働時間」に関する意識や社内風土等による業務の改善
 - ▶ 労働時間に関する意識や社内風土等による業務の改善
 - ▶ 労働時間に関する意識や社内風土等による業務の改善
- (3) 適正に労働時間の管理を行うためのシステムを整備しましょう。
 - ▶ 社内アンケートの実施等により賃金不払残業の実態を把握し、関係者が行うべき事項や手帳等を具体的に示したマニュアルを作成するなど
- (4) 労働時間を適正に把握するための責任体制を明確にするとともに、チェック体制を整備しましょう。
 - ▶ 労働時間を適正に把握するための責任者を明確にするとともに、複数の者が労働時間の管理の責任者とすることにより、ダブルチェックを行う など

3. 職場のパワー・ハラスメントの予防と解決

- (1) 職場のパワー・ハラスメントを予防するために
 - ▶ 「職場のパワー・ハラスメントを予防するためのポイント」として明確にしましょう。
 - ▶ 経営トップが「職場のパワー・ハラスメントを予防するためのポイント」として明確にしましょう。
 - ▶ 経営トップが「職場のパワー・ハラスメントを予防するためのポイント」として明確にしましょう。
- (2) 職場のパワー・ハラスメントを解決するために
 - ▶ 相談・相談窓口を設けよう。職場の対応責任者を決めよう。職場のパワー・ハラスメントについての相談や解決の場を設けよう。
 - ▶ 行動に対する再発防止策を行うなど、再発防止のための取組を行いましょう。

トレーラのブレーキ機器に関する点検整備啓発チラシ

トレーラのブレーキ利き不良に注意

オートマチック・スラック・アジャスタの点検整備のお願い

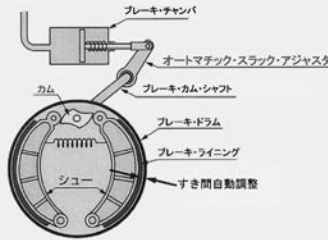
オートマチック・スラック・アジャスタの点検整備を怠ると



トレーラのブレーキ利き不良

オートマチック・スラック・アジャスタとは

オートマチック・スラック・アジャスタは、2000年7月(中期ブレーキ規制)から装着された、ブレーキ・ラインとドラムとの隙間を自動的に調整し、ブレーキの利き具合を最適化する装置です。



ブレーキ装置概要

オートマチック・スラック・アジャスタに負担のかかる条件

中期ブレーキ規制以前、停車時におけるブレーキ操作は、ブレーキ・レバーで行う場合があります。中期ブレーキ規制以降、ブレーキ操作系の変更に伴い、停車時におけるブレーキ操作は、トラックの駐車ブレーキ・レバーで行われる場合があります。この操作を多用される場合や登り降りの頻繁な走行等ではオートマチック・スラック・アジャスタやブレーキ・カム・シャフト等に負担がかかり、故障する場合があります。そのため「シビア・コンディション時の点検」が必要です。点検整備を行うことにより、これらの性能維持や故障時の早期発見が可能となります。

一般社団法人 日本自動車車体工業会 トレーラ部会
<http://www.jabia.or.jp/>

<ダウンロード先>

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

シビア・コンディションとは

シビア・コンディションとは、標準的な使用より厳しい条件下で使用された場合をいいます。

悪路(凹凸路、砂利道、雪道、未舗装路等)	走行距離の30%以上が次の条件に該当する場合 ・運転者が体に振動(突き上げ感)を感じる荒れた路面 ・車体が左右に揺られる荒れた路面
走行距離が多い	・走行距離が多い場合(目安) 10,000km以上/月
山道、登り降りの頻繁な走行	走行距離の30%以上が次の条件に該当する場合 ・登り降りが多く、ブレーキの使用回数が多い場合 ・車体が左右に揺られることが多い場合
トラクタの駐車ブレーキの多用	渋滞、荷役待ち等で駐車ブレーキの回数が多い場合、牽引自動車の駐車ブレーキを多用(20回/日前後)する場合

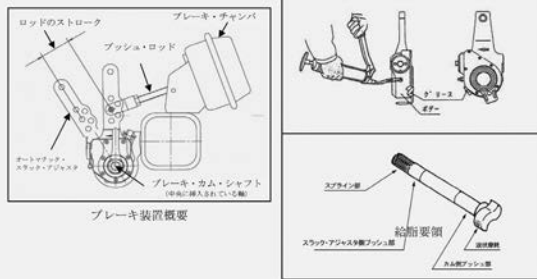
オートマチック・スラック・アジャスタの点検整備

オートマチック・スラック・アジャスタの性能を維持するため、下表のとおりオートマチック・スラック・アジャスタ本体及び関連部位の点検を行い、異常がある場合には部品交換など、適切な整備を行ってください。
⇒ブレーキ機器の点検整備は、専門のサービス工場(認証工場)で受けてください。

○:メーカ指定項目 △:シビア・コンディション項目 ●:法定点検項目

点検箇所	点検内容	1ヶ月ごと	3ヶ月ごと	12ヶ月ごと
ブレーキ・チャンバ	ロッドのストローク	○	●	●
オートマチック・スラック・アジャスタ	給油油	○	●	●
ブレーキ・カム・シャフト	摩耗及び損傷	○	○	○

※オートマチック・スラック・アジャスタの機能点検には、「本体の損傷や亀裂の点検」、「自動調整機能の点検」及び「アジャスト・スクリュー回転トルクの点検」が含まれます。



オートマチック・スラック・アジャスタの給油油
及びブレーキ・カム・シャフトの点検

点検整備の詳細については、各トレーラメーカーにお問い合わせください。
日本自動車車体工業会ホームページのトレーラサービスニュースNo.30 を参照下さい。
ホームページアドレス: http://www.jabia.or.jp/use/trailer/pdf/trailer_30_1296178019.pdf

一般社団法人 日本自動車車体工業会 トレーラ部会
<http://www.jabia.or.jp/>

会員情報

入会

正会員

エイシン車体工業(株) 代表取締役 空閑 重信

〒811-0102 福岡県糟谷郡新宮町立花口572-10 電話: 092-963-2527 FAX: 092-963-2566

主要製品 トラック平ボデー、バン型車、ダンプ車等

所属部会 トラック部会

会社統合に伴う社名変更

アイモバイル(株) → ジャパン・トゥエンティワン(株)

代表者変更

正会員

美川ボデー(株) 取締役社長 永崎 敏浩

本社移転(4月1日～)

正会員

日産車体(株) 〒254-8610 神奈川県平塚市堤町2-1 (電話番号、FAX番号は変更ありません)

退会

正会員

(株)IHIスター (3月31日付)

房総車体(株) (10月31日付)

準会員

サクサ(株) (10月31日付)

12月		
2日	高齢者雇用推進セミナー／新潟支部(新潟)	「改正法をふまえた企業経営のあり方を考える ～高齢者雇用推進委員会報告～」 講師：山藤 康夫氏(日鉄住金総研株) ▶P.13
4日	バン部会／工場見学会(静岡)	日本軽金属株蒲原製造所、研究所、水力発電所の見学会を実施 ▶P.16
6日	資材部会／工場見学会(神奈川)	極東開発工業株横浜工場、いすゞ自動車株藤沢工場見学会を実施 ▶P.17
	高齢者雇用推進セミナー／北海道支部(北海道)	「改正法をふまえた企業経営のあり方を考える ～高齢者雇用推進委員会報告～」 講師：山藤 康夫氏(日鉄住金総研株) ▶P.13
9日	特装部会／技術委員会	①特装技術委員会・分科会の事業推進状況報告と確認 ②現在抱える課題、問題等討議 ③UN-R58改訂提案関連の最新情報説明
10日	トレーラ部会／サービス委員会	①ブレーキ機器点検整備方法論議 ②事業計画進捗状況確認と今後の進め方論議
	環境委員会／架装物リサイクル分科会	①事業計画進捗確認 ②2013年度協力事業者の実態調査の進め方について検討 ③関係団体との情報交換状況報告 ④環境負荷物質100%進捗結果報告
	労政合同勉強会(京都)	①オムロン京都太陽株の見学会を実施 ▶P.13 ②「障害者雇用について」の情報交換の実施
11日	特種部会／第3回技術・業務合同委員会	①安全性対応WG：進捗状況と以降の日程等を報告 ②自動車検査法人：技術検討会に向けての対応日程を決定 ③社内教育合同開催アンケート調査結果報告と対応決定
	特装部会／業務委員会	①事業計画の推進状況報告 ②各分科会の近況について担当主査から報告
	東京モーターショー出展社会議(くるまプラザ)	①出展各社へのアンケート結果及び事務局まとめの報告と意見交換 ②次回モーターショー出展についての意見交換と方向性確認
12日	第5回チャレンジ5推進委員会	①「選択と集中」最終章以外の内容決定 ②「アライアンスのあり方」内容の論議/次回以降に決定 ③成長戦略関連内容の論議
	バス部会／技術委員会	①横向き跳ね上げ席操作性評価結果報告 ②車体規格集変更項目の洗い出し状況確認 ③自工会とのバス合同分科会に参画し情報・意見交換
13日	バン部会／部会会議	①2013年度事業計画の進捗状況報告と進め方論議 ②環境負荷物質フリー宣言の達成状況報告 ③チャレンジ5の具体的施策と進め方討議
16日	環境委員会／工場環境分科会	①事業計画進捗状況確認 ▶P.12 ②産業廃棄物調査結果(中間)についての報告 ③VOC排出量調査について論議
	高齢者雇用推進セミナー／中部支部(愛知)	高齢者雇用が企業を強くする～高齢者雇用推進委員会報告～」 講師：藤村 博之氏(法政大学専門職大学院) ▶P.13
18日	バン部会／技術委員会	①荷台安全対策のJABIA規格化(案)につき論議 ②車検時提出書類の統一化検討の進捗状況確認 ③架装資料の統一化要望(案)のまとめと進め方討議
	第3回中央業務委員会	①税制改革フォーラム:自動車関係諸税簡素化活動報告 ②会員間の社員相互交流の仕組み作り対応報告 ③支部大手会員正会員化:再調査結果報告と対応決定
	バン部会・日本冷凍空調工業会意見交換会(東京)	(一社)日本冷凍空調工業会などにて最近の車両法規動向と冷凍空調機における新冷媒の動向につき意見交換実施 ▶P.16
19日	特装部会／塵芥車技術分科会	①「塵芥車の保守点検等の実態調査」の結果について調査会社からプレゼンと修正意見等の集約 ②2014年度の事業計画について討議

19日	バス部会／ワンマン機器小委員会	①ドライブレコーダの仕様調査項目の確認 ②車体規格集変更項目の洗い出し状況確認
20日	バン部会／業務委員会	①アジア諸国の車両規格調査項目内容を決定 ②会員支援の具体的な実施項目につき討議 ③大手支部会員の正会員化の進捗確認
	特装部会／サービス委員会	①メンテナンスニュース№34(粉粒体運搬車)について検討 ②補修用部品の供給年限に関するアンケート調査について検討 ③異業種等工場見学会について検討
24日	第3回環境委員会	①事業計画進捗状況報告 ②関係団体との情報交換会の結果報告 ③環境負荷物質フリー宣言の今後の進め方論議 ④2013年度温暖化対策結果報告 ⑤VOC排出量削減の今後の進め方論議 ⑥産業廃棄物調査結果の報告
25日	中央技術委員会	①事業計画推進状況について各担当から報告 ②UN-R58最新状況の説明 ▶P.12 ③今後適用になる保安基準について説明
	トレーラ部会／製品安全委員会	ブレーキ機器点検整備啓発の進め方他論議
26日	トレーラ部会／技術委員会	①ブレーキ機器点検整備啓発の進め方他論議 ②R13/突入防止試験方法について論議 ③トレーラタイヤ要件への対応論議

1月		
7日	自動車工業団体新春賀詞交歓会(東京)	自動車工業4団体共催の新春賀詞交歓会をグランドプリンスホテル新高輪・国際館パミール「崑崙」で開催 ▶P.13
10日	中央技術委員会／突入防止装置技術委員会	①RUP衝突実験結果の活用方法の検討とUN-R58改正提案対応方針の確認 ②次年度テーマの検討
	トレーラ部会／サービス委員会	①ブレーキ機器点検整備・啓発方法確認 ②事業計画進捗状況確認と今後の進め方論議
14日	バス部会／技術委員会	①前向き跳ね上げ席のピクトグラム銘板改善内容の確認 ②車体規格集変更項目の洗い出し状況確認 ③2014年度調査研究・規格化・共通化項目の確認 ④自工会とのバス合同分科会に参画し情報・意見交換
	トラック部会／車輦運搬車分科会	①「車輦運搬車の構造基準」JABIA規格案を審議 ②(一社)日本陸送協会との合同研修会の結果まとめ
16日	常任委員会	①成長戦略について論議 ②大手支部地域会員の正会員化取組みについて論議
	第224回理事会	①審議事項 第1号議案 新入会員に関する件 ②報告事項 1) 2013年度3/4期 事業計画 本部・部会・支部別活動実績まとめ 2) 2013年度3/4期 収支実績まとめ 3) チャレンジ5活動の推進状況と課題について 4) 2013年度調査研究テーマの進捗について 5) UN/ECE/R58(突入防止装置の協定規則)改正提案への対応 6) 2014年度税制改正の概要 7) 当会に關係する2013年度補正予算及び2014年度予算案の概要 8) 支部地域会員大手の正会員化 進捗状況 9) 第43回東京モーターショー2013実施結果 10) 最近の登録台数及び会員生産台数について 11) 最近の官公庁情報 12) その他報告事項
	技術発表会(くるまプラザ会議室)	発表テーマ数：5(特装、資材、バス、トレーラ、小型の5部会) 参加者：50社113名(自動車専門誌2社4名含む) ▶P.3
17日	中央技術委員会／テールゲートリフタ技術分科会	①UN-R58改正提案の最新情報について説明 ②次年度事業計画の検討

1月			
21日	トラック部会／業務委員会	①会員支援の具体的実施項目の優先順位順を決定 ②大手支部会員の正会員化の進捗状況につき論議	
	トラック部会／部会会議	①2013年度事業計画の進捗状況報告と進め方論議 ②環境負荷物質フリー宣言の達成状況報告 ③会員支援の進捗状況報告と進め方を論議	
22日	特種部会 ／放射線測定規定講習会	(一社)日本画像医療システム工業会を講師に招いて実施 ①医療法施行規則／測定機器類の説明 ②X線防護工事標準化マニュアル等の説明	▶P.15
	特種部会 ／第6回扉安全性対応W/G	①形式／種類の再調査結果まとめ報告 ②法規への対応内容と自動車検査法人質問内容を論議 ③日程の再論議	
	労政合同会議	講演会を開催 ①「今後の労働法制のあり方」について 講師：濱口 桂一郎氏(独立行政法人労働政策研究・研修機構) ②「2014年春季労使交渉の動向について」 講師：荻野 登氏(独立行政法人労働政策研究・研修機構)	▶P.14
23日	特装部会 ／脱着車キャリア・コンテナ技術分科会	①取扱説明書の用語統一まとめ ②新型キャリアの審査結果 ③海外における構造基準等実態調査の結果報告 ④次年度活動計画の検討	
	中央技術委員会／ISO26262WG	塵芥車及び架装が不特定な状態でのリスク&ハザードの検討実施とまとめ	
	高齢者雇用推進セミナー ／中国支部(兵庫)	「高齢者雇用が企業を強くする～高齢者雇用推進委員会報告～」 講師：藤村 博之氏(法政大学専門職大学院)	▶P.13
24日	トラック部会／技術委員会	①荷台各種床材の強度試験実施結果の報告 ②平ボデーのコーションプレート統一化案決定 ③JABIA規格「車輛運搬車の構造基準」改定案決定	
	高齢者雇用推進セミナー ／近畿支部(大阪)	「高齢者雇用が企業を強くする～高齢者雇用推進委員会報告～」 講師：藤村 博之氏(法政大学専門職大学院)	▶P.13
27日	特装部会／クレーン技術分科会	①沿岸部等を走行する車両の防錆対策のための点検啓発用ポスターの検討 ②次年度活動計画の検討	
	特装部会／サービス委員会	①メンテナンスニュースNo.34(粉粒体運搬車)について最終確認 ②補修用部品の供給年限に関するアンケート調査の実施について最終確認 ③異業種等工場見学会について説明	
28日	トレーラ部会／技術委員会	①ブレーキ機器点検整備啓発の進め方確認 ②R13／突入防止試験内容・方法について論議 ③タイヤ要件国交省より説明会と技術委員会より現況説明	
29日	労政合同勉強会(東京)	①講演会「『春季労使交渉に臨む経営側の考え方』 (経営労働政策委員会報告)の内容を中心とした解説」 講師：大橋 泰弘氏((一社)日本経済団体連合会) ②情報交換「2014年の春季労使交渉の要求内容・交渉見通し等」	▶P.14
30日	第6回チャレンジ5推進委員会	①「選択と集中」の内容決定 ②「アライアンスのあり方」内容の論議/次回に決定予定 ③成長戦略関連情報の共有化	
	トレーラ部会／製品安全委員会	①ブレーキ機器点検整備啓発の進め方他確認 ②事業計画進捗状況確認と今後の進め方論議	
	バス部会／塗装デザイン研究会	塗色見本帳の新規塗料での事前検証中間報告	
31日	特種部会／工場見学会(兵庫)	新明和工業㈱甲南工場の見学会を実施	▶P.15

2月		
3日	高齢者雇用推進委員会	①報告書(案)について討議 ②高齢者雇用推進事業2年間の総括(振り返り)についての意見交換 ③今後のフォローアップについての説明

4日	特装部会／清掃車小委員会	①今年度活動結果の報告 ②次年度活動計画の検討	
5日	環境委員会 ／架装物リサイクル分科会	①事業計画進捗確認 ②2013年度協力事業者の実態調査状況説明 ③関係団体との情報交換状況報告 ④環境負荷物質100%進捗結果報告	
6日	バン部会／業務委員会 ／中小会員意見交換会	中小会員会社に必要な支援策について具体的かつ有効な実施項目につき討議	
	環境委員会／工場環境分科会	①事業計画進捗状況確認 ②産業廃棄物調査についての最終結果報告 ③VOC排出量調査について最終結果報告	
	中央技術委員会／ISO26262WG	塵芥車及び架装が不特定な状態でのリスク&ハザードの検討実施とまとめ	
7日 ～8日	特装部会 ／サービス委員会・工場見学会	①日立住友重機械建機クレーン(株)名古屋工場(愛知県) ②トヨタ博物館(愛知県)	▶P.15
10日	バス部会／技術委員会	①車体規格集変更項目の洗い出し状況確認 ②2014年度調査研究・規格化・共通化項目の確認 ③自工会とのバス合同分科会に参画し情報・意見交換	
12日	バス部会／ワンマン機器委員会	①ドライブレコーダの仕様調査項目の確認 ②バス固有部品のEMC電磁両立性の確認	
	特装部会 ／ミキサー技術業務分科会	①JIS安全要求事項に対応するためのガイドラインの検討 ②次年度活動計画の検討	
13日	常任委員会(神奈川)	事業計画案の審議決定 1)取り巻く周辺環境 販売台数、生産台数、市場動向、会員状況 2)2013年度事業計画 本部/部会別実績まとめと課題 本部：チャレンジ5推進委員会、中央技術委員会、環境委員会、中央業務委員会 部会：特装、特種、トラック、バン、トレーラ、バス 3)会員サービス向上活動 4)2014年度事業計画骨子 5)2013年度決算見込みと2014年度予算概要	
	理事会メンバー見学会(神奈川)	独立行政法人 海洋研究開発機構 横須賀本部にて 船舶・潜水艦及び高圧実験水槽等の研究施設見学	▶P.12
14日	バン部会／技術委員会	①荷台安全対策のJABIA規格化(最終案)決定 ②車検時提出書類の統一化検討の進捗状況確認 ③次年度新規調査研究項目につき討議決定	
	トレーラ部会／サービス委員会	①ブレーキ機器点検整備・啓発推進状況確認 ②事業計画進捗状況確認と今後の進め方確認	
18日	特種部会／技術委員会	①自動車検査法人：技術検討会案件の内容確認と選定 ②乗降用外扉安全性の自動車検査法人打合せ内容まとめ	
19日	特装部会／ローリ技術分科会	①JABIA規格見直し検討 ②次年度活動テーマ検討	
20日	特装部会／技術委員会	①2013年度の活動報告と2014年度の活動計画について検討 ②UN-R58(突入防止装置)改訂提案の最新情報周知 ③UN-R131(衝突被害軽減ブレーキ)の基準適用に関する問題点と 現時点の対応状況について周知	
25日	特装部会／業務委員会	①2013年度の活動報告と2014年度の活動計画について検討 ②生産台数の共有化	
26日	特種部会／第4回合同委員会	①安全性対応WG：進捗状況報告と次年度計画の決定 ②自動車検査法人：技術検討会議題の論議・決定 ③社内教育合同開催内容と開催日の決定	
27日	中央技術委員会	①2013年度事業計画推進結果報告 ②2014年度事業計画案の検討 ③UN-R58最新状況の周知 ④今後適用開始される保安基準について周知	
28日	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春号記事の内容確認と夏号企画合意	



細谷 貞治 代表取締役社長



DATA

- 本社
〒136-0071
東京都江東区亀戸1丁目7番地3
TEL 03-3683-0391(代)
FAX 03-3636-1105
URL:
<http://hosoyashatai.co.jp/>
- 資本金 2,400万円
- 従業員 35名
- 事業所規模(八千代工場)
敷地 13,200㎡
工場 2,855㎡
- 車体工業会加入
1958年(トラック部会)



細谷車体工業株式会社



細谷車体工業(株)

真のクラフトマンシップで作り上げる 車輛運搬車のパイオニアメーカー

江戸職人の町、東京墨東地区の亀戸。都心に近いながらも、運河と橋が多く下町の風情を残す。かつては工場もあった創業以来のこの土地に細谷車体工業(株)の本社はある。

取材／車体工業会事務局次長 杉崎 満

●特徴・沿革

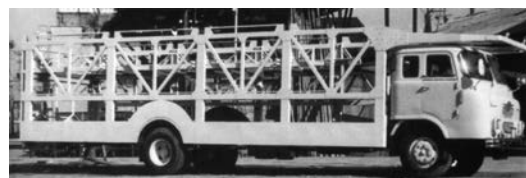
細谷車体工業(株)は1949年に、現在の本社がある東京都江東区にてトラックボデーの製作・修理を行う個人事業として創業を開始、4年後の1953年に法人化した。

墨東地区と呼ばれるこの地域には、当時、馬車や荷車などを製作する工場が点在し、車体製作を始めるのに適した環境であった。そのため周囲には同業他社も数多く営業していたが、時代の流れとともに、都心にほど近い墨東地区は準工業地域から商業地域へと変遷し、工場群も郊外や地方へと移転していった。

細谷車体工業(株)においても、1969年に千葉県八千代市に工場を新設、工場機能の移転の準備を進め、

1987年に本社工場を八千代工場に集約し、現在に至っている。

創業時の1953年、国内初ともいえる二段式の車輛運搬車を発表。その後も二段式オートバイ専用運搬車や二段式四輪自動車専用運搬車を次々と製作し、特装車両の専門メーカーとしての技術と経験を積み上げていった。さらに特殊なものではレーシングカーの運搬車を製作したり、ヒット商品の普通乗用車5台積み運搬車を開発するなど、車輛運搬車(キャリアカー)の専門メーカーとしての地位を着実に確立してきている。



1953年(昭和28年)製作の二段積み車輛運搬車



1970年頃の亀戸本社工場

●製品

— 御社の業務の特徴についてお聞かせください。

弊社では創業以来、車輛運搬車の専門メーカーとして数多くのキャリアカーをオリジナルで製作しています。お客様のニーズに合わせて設計・製造して、高い顧客満足を得られる良品質の製品の提供を心がけています。2006年にはISO9001・2000の認証を取得し、さらなる高品質な製品とサービスの提供を実現しています。

創業時に国内初といえる二段式車輛運搬車を作り上げるなど、長年蓄積してきた技術を活かしたモノづくりを続けていきたいと思っています。



ISO認証を取得し、整然とした八千代工場



— どのような車体を手がけているのでしょうか?

1台積みの小型車から5台積みの3軸大型車など、お客様のニーズに合わせた多彩な車輛運搬車を製造・販売しています。

車輛運搬車は主に骨組で組み上げられているので、熟練工による溶接が重要になります。溶接による鋼材の伸び縮みを予測して組み上げていく技術は、経験を積んだ熟練工だけが成せる技です。

また外気に触れる部分が多いため、防錆のための塗装も大変重要となり、骨組構造のため面積は少なく思えますが、一般的な平ボデー車や

バン型車よりも塗装の作業が複雑となっていて労力のかかる点です。

— 今後の抱負、方向性などはいかがですか?

特装車両は一台、一台が注文生産で、「非効率的」といわれる多品種少ロットの最たるものであります。私たちの技術はその壁を乗り越え、高度なノウハウを積み重ね、高い品質を維持をしながら効率的な生産体制を築いてまいりました。クラフトマンシップとの効率的融合で、更に「誠実な創作」を続けていく所存です。



大小様々な車輛運搬車を手がけている。

●人

— 御社の特徴は?

真面目に仕事に取り組む若い20代が8名在籍するなど、若い世代に恵まれております。次に多い層は50代の熟練職人となっているので、ベテランを中心とした作業チームによって仕事を進めています。従業員を大切にするアットホームな雰囲気が高い定着率を守っています。

またすべての従業員に「作らせていただいているという気持ち」で仕事に向き合うことを常に指導して、品質の向上に努めています。



— 次世代への教育について

「熟練の50代」と「真面目な20代」という親と子ほどの年齢差が、技術の継承において良い方向に役立っているような取り組みを心がけています。定期的に技能研修などを行い、若い世代の技術の向上を奨励しております。

ロボットによる自動化

1926年に創業した井上護膜製造所を前身とする(株)イノアックコーポレーションは、1954年に日本に初めてポリウレタンフォームを導入したフォーム業界のパイオニア企業だ。その長い歴史の中で培われた高分子化学技術でウレタン・ゴム・プラスチック・新素材／複合材を様々な製品分野に供給する総合サプライヤーである。日本、アメリカ、中国の三大拠点で研究開発を行うグローバルネットワーク体制で、最新の技術と情報を駆使した幅広い対応ができる。

自動車関連においては、インパネやシート、成形天井、ウインドモールなど安全性・快適性・信頼性を高める内外装部品を製造している。素材の開発から自社で行う同社では、顧客とともに開発段階から設計・デザインに渡ってきめ細かく携わることができる。

ウレタンフォームを素材とした成形天井は、硬質ウレタン基材と軟質ウレタン基材の使い分けによって、形状の自由度が高く、幅広い形に対応することができる。また発泡ウレタンの性質を生かし、断熱性・吸音性に大変優れており、車体の軽量化にも貢献している。今後もさらなる製品力の向上とともに、安定供給と低コスト化が課題となっている。

2012年に成形天井への治具の取付等の工程にロボットを導入して自動化するとともに、品質の安定とコストダウンを図っている。従来3名で行っていた工程に、ロボット2台を導入し、検品1名の人間で作業が可能となった。

設定目標タイムの実現

ロボットによる自動化を実現する際の目標として、「熟練工の作業時間以内に作業を完了すること」があげられる。ロボットメーカーが提案する動作シミュレーションに現場の見解を加えながら、もっとも効率的と思われる動きを構築した結果、人間の作業に比べて数パーセント多くの時間



プロセス技術開発本部 自動化推進部
リーダー 毛受 浩 菊地 邦彦
現場との密な意見交換で、常に自動化プロセスの改善を図っている。

(株)イノアックコーポレーション

がかかることが判明し、この数パーセントを削るために、すべての工程において1/100秒単位で時間を縮めるための試行錯誤が始まった。

2台のロボットが同時に動作する際には、お互いの動きが干渉しないことが重要となる。そのため作業手順によっては、片方の待機時間が長くなってしまうポイントが発生することになる。人間ではA→B→Cという作業手順で行っていた工程でも、ロボットではB→C→Aという手順の方が動作ロスが少ない場合がある。しかし、手順を変えることによって、品質に影響が出ないようにする調整も新たに必要になる。こ



検品には人間の目視が必要。
ロボットはこの右側で作業している

うように待機時間を縮小するため、ひとつひとつの工程の動作スピードを調整するとともに、作業手順の再構築を数十回に渡り、繰り返して

自動化ノウハウの蓄積

設定目標を達成し、現在も順調に稼働を続けるロボットであるが、ロボットには応用動作ができないために、成形天井の形状が変更となる場合は、その都度動作を再構築する必要がある。今後は経験した自動化のノウハウを蓄積することによって、よりスムーズに新しい形状への動作を設定することができる。

グローバル化による低コスト圧力とともに労働人口の減少による作業員不足も危惧され、ロボットの活用は、今後も国内外の様々な現場へ広がっていくであろう。「ロボットに仕事を覚えさせる」技術や経験もモノづくりにおいては重要になってきている。

(株)イノアックコーポレーション

代表取締役 井上 聡一
人と地球の未来に高分子テクノロジーで貢献します。
【本社】〒450-0003 名古屋市中村区名駅南二丁目13番4号
Tel:052-581-1086(代) <http://www.inoac.co.jp/>



自動化以前の工程の再現

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。

10年に渡るノンクロムへの挑戦

関西ペイント(株)

関西ペイント(株)は1918年創業、塗料業界において国内トップメーカーであり、建築用塗料・工業用塗料と並び、当会会員の需要も多い自動車補修用の塗料を主力製品としている。大型車両向け上塗り塗料としては、環境対応と作業性効率の両立を実現した「レタンPGエコフリート」を積極的に販売している。

自動車補修用の環境配慮型塗料において、下地(プライマー・パテ)・中



環境配慮型製品群「レタンPGエコシリーズ」

塗り・上塗り(トップコート)までのすべての塗料を扱っている唯一のメーカーである。環境対応と作業効率の両立を実現した製品の開発と販売、さらに「調色データの配信ネットワーク」「プロフェッショナル育成のための研修システム」など、塗装におけるトータルシステムを展開し、情報発信・塗装作業者の人材育成や技術研修等も積極的に行っている。

世界的な地球環境保全への関心が高まる中で、同社ではPRTR制度と改正労働安全衛生法にいち早く対応した製品群「レタンPGエコシリーズ」を開発・販売し、地球環境と塗装従事者にやさしい製品の開発とシステムの提供を行っている。

10年におよぶ構想・開発でノンクロムに挑戦

プライマー(下塗り塗料)は高い防食性を持つクロムを含有するのが一般的であったが、クロムは毒性が高く発がん性を有するために代替品の開発が急がれていた。

関西ペイント(株)の技術開発グループ課長である鈴木竜一氏は「ノンクロムプライマー」の構想から開発に10年の歳月を費やした。そのうち8年が原材料の探索の繰返しと組み合わせのトライ&エラーであったという。

クロムに匹敵する高い防食性を持ったとしても、塗装に最適な付着性能や速乾性を両立することができない。その



鈴木 竜一

汎用塗料本部 自補修技術開発部
技術開発G 課長
トップメーカーの研究者として、最前線での研究を続けている。

逆のケースも数え切れないほど発生した。新しい環境配慮型製品の発売を期待する営業サイドからは毎日のように急かされながらも、地道に模索作業を続けていった。

8年の歳月が流れ、ついにひらめきの瞬間が訪れる。最新の技術を使いながらも、従来の考え方に基づきながら、実験を繰り返していたが、ある日、それまで試していなかった組み合わせが頭に浮かび、研究者として、もっともワクワクした瞬間であった。

予感は見事に的中し、防食性能、付着性能、作業性のすべてにおいて、従来製品を超える品質を持った、画期的なノンクロムプライマーが完成した。製品化への様々なテストを順調にこなし、2年後の2012年6月、待望の新製品として世に送り出された。同時に関西ペイント(株)の環境配慮型の自動車補修用塗料は、下塗りから上塗りの全工程すべてをカバーすることができる他社にはない製品のラインナップを揃えることができた。

プライマー(下塗り塗料)の普及

プライマーとしての性能の向上に加えて、人にも環境にもやさしい「ノンクロムプライマー」は発売以来、右肩上がりの出荷を続けている。

目立たない工程ではあるが、プライマーを適切に使用することは、経年劣化による塗装の浮きや錆の発生などを確実に防ぐことができ、車体の長寿命化を支え、下取り車となった場合にも品質面で有利になる等のメリットもある。

さらに塗装作業における安全性が高まった「ノンクロムプライマー」は環境意識の高いユーザーに強くアピールできるだろう。

今後もトップメーカーとして、環境配慮型製品の普及を目指すと同時に、さらに高性能で人と地球にやさしい塗料の開発に期待がかかる。

関西ペイント(株) 代表取締役 社長 石野 博

会社の信用を重んじ、顧客に満足される製品を供給することによって社会に貢献する

【本社】〒541-8523 大阪市中央区今橋2丁目6番14号
Tel:06-6203-5531(代) <http://www.kansai.co.jp/>



環境対応製品に付けられるマーク

知りたい 第20回 そこが

東日本大震災の復旧・復興に 関わる働くクルマ

東日本大震災が発生し3年を経過した。福島県、宮城県、岩手県の沿岸を中心に津波による甚大な被害は被災された方々の生活を一変させ、その後の復旧・復興が進む中、多くの方がいまだ元の生活を取り戻せないでいる。震災発生時から復旧・復興へと移り、「働くクルマ」が果たす役割も変化してきた。

また、生活環境の変化が「働くクルマ」に求めるものを変えてきている。今回は「働くクルマ」が震災発生から現在まで何をし、そして今後どのようなことをしていくのかについて紹介する。

Q1 震災発生直後、社会インフラが断たれた状況での 救助活動は？

被災地へのアクセス確保が第一。津波による浸水を取り除くため排水ポンプ車のべ4,000台、照明車のべ2,400台が派遣され、復旧にあたった。この活動は「くしの歯作戦」と名づけられ、その後被害に遭われた方々の救出、捜索活動につながった。



Q2 被災地で情報収集や指示等を適切に 行うための「働くクルマ」の役割は？

いわゆる現地現物での情報収集とそれを関係機関と共有することが重要。これらは現場に駐在しなければならず、収集した情報に基づく対策検討の場として対策本部車が投入された。そして、それぞれ活動する皆さんが休息を取ることも必要であり、待機支援車が役割を果たした。更に情報発信、情報共有のため衛星通信車も重要であった。



Q3 復旧活動は多岐にわたり行われているが、 災害廃棄物撤去の取組みは？

復旧に向けた第一歩は、災害廃棄物の撤去及び処理で、「働くクルマ」は輸送を担当し、特にダンプ車が機能的に有利であり、現在も投入されている。更に処理については、被災地域外で処理を行うためJRコンテナ輸送が計画され、専用のコンテナ運搬車の投入も行ってきた。



Q4 インフラの復旧や避難生活をされている方への支援策は？

社会インフラである電気、ガス、水道の復旧はそれぞれ専門家が担当した。「働くクルマ」としては電気の復旧で建柱車が役割を果たした。また、商店が被災し避難場所の近くでは食品が購入し難い状況で移動販売車による食品の供給も行なわれた。そして、地域の足として、バス高速輸送システム「BRT (Bus Rapid Transit)」が活躍している。



Q5 今後の復興に向けての活動は？

「被災者の生活再建と安定」「新たな発想によるまちづくり」「地域産業・経済の再生と都市基盤整備」を図るため、当会会員の「働くクルマ」が役割を果たす場はこれからも現れてくる。これに対し当会会員にはこれまで培ってきた技術やノウハウに基づき、新たな発想を加えた製品の適切な投入が期待される。

働くクルマたち



第4回：移動販売車

1. 移動販売車とは？

当会の車両用途区分「移動販売車」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「販売車(620:車体の形状コード)」に該当する8ナンバー車である。

【構造要件】 移動先において、商品を販売または展示するために使用する自動車であって、次の1又は2のいずれかに掲げる構造上の要件を満足しているものをいう。

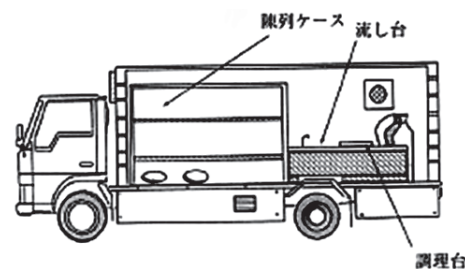
1 商品を販売するために使用する自動車は次の構造上の要件を満足していること

- ①商品を陳列する棚またはショーケース等販売商品を搭載する物品積載設備を有すること
- ②ショーケース等は積載物品が走行中の振動等で移動しないよう、仕切り等を有すること、等

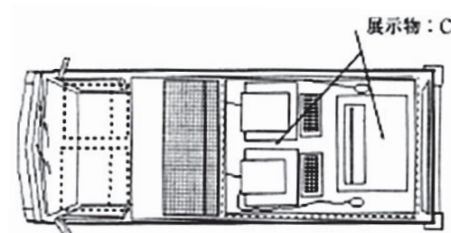
2 商品を展示するための設備を有する自動車は、次に掲げる構造上の要件を満足していること

- ①物品積載設備(展示設備)を有すること。なお、車体の外表面は展示設備に当たらない
- ②物品積載設備(展示設備)の各種要件(内容省略)を満足すること

物品を販売する自動車



商品を展示するための設備を有する自動車



2. 主要車種

① 移動販売車／中売り型

資料提供：札幌ポデー工業(株)

移動販売車はお客様が車外で買物をする外売り型と乗り込んで買物をする中売り型に分かれます。最近、天候に左右される／設営時間が掛かる／衛生面等の理由から中売り型を選択されるユーザーが増えています。



外観

車両寸法	全長6,935mm×全幅2,000mm×全高2,795mm
------	-------------------------------



サイドカウンター



車内前方



車内後方

製作にあたって

- 一番苦労したところは、生産コストです。車両価格が高ければその分が移動販売車を利用される方の負担となるか、移動販売事業そのものが成立しなくなるからです。
- 性能や安全性、使い勝手を犠牲にせずに低コストで生産するためにとても苦労しました。
- 移動販売車は一日平均50～60か所を回りますが、その際の設営準備負担をできるだけ軽減し、スピーディーかつ安全に高齢者が買い物できるようにと格納ステップや手すり等様々なところに工夫があります。
- 一昨年には震災で被災した岩手県に移動販売車を納め、販売初日に同行しました。県内各地の仮設住宅を回りましたが、そこで大勢の方々が楽しんで買い物をしている様子を見て、とてもやりがいと喜びを感じました。

② 移動販売車／厨房搭載型

資料提供：東京特殊車体(株)

移動先にて食品を加工し、展示販売する車両です。イベント会場・過疎地域・被災地等を巡回し、自ら移動し購買活動を行なえない地域の活性化の手助けを行なっています。



外観

車両寸法	全長6,265mm×全幅2,180mm×全高3,370mm
------	-------------------------------

製作にあたって

- 車体が小さく全高が高いので車体安定角度を確保するために重心を低く製作する必要がありました。
- 水廻りの仕様が複雑であったため、施工に時間が掛かってしまいました。

車内



③ 移動販売車／外売り型

資料提供：(株)野口自動車

イベント会場などで活躍する、外売り型の販売車(ケータリングカー)です。車体の側面を引き出すことが可能で、引き出した部分は販売する際に、お客様用の踊場となります。大量の調理に対応するため、室内には大型の厨房機器が多数搭載されています。



外観

車両寸法	全長8,690mm×全幅2,400mm×全高3,400mm
------	-------------------------------

製作にあたって

- 車体の引き出し部分の製作にあたっては、強度と使い勝手を保ちつつ、設営にかかる時間を短縮するため設計や製造段階において様々な検討、調整を行いました。
- 食品販売車は衛生上、室内にステンレスを使用する部位が多く、スチールで製作する場合と比べて加工性が悪く、綺麗に仕上げるためには構造にも工夫が必要で、多くのノウハウを必要とされます。
- 通常の給排水、給湯はもちろん、蒸気を利用する器具もあり、その処理にも工夫が必要でした。



3. 生産台数実績及び生産会員数

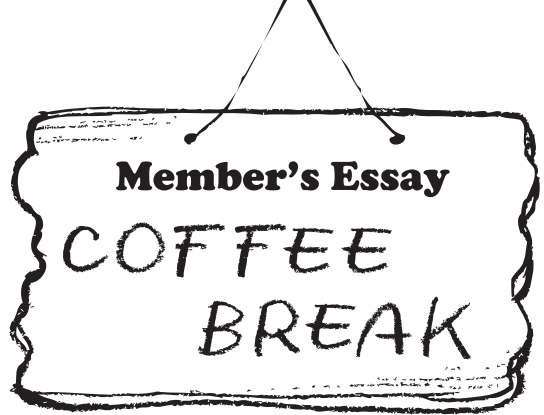
年度		2007	2008	2009	2010	2011	2012
販売車	移動販売車	17	16	21	32	67	76
	商品展示車	21	14	14	6	9	7
	合計	38	30	35	38	76	83
生産会員数		8	9	9	10	9	8

【訂正とお詫び】

2013年冬号「働くクルマたち」P.33において「石油タンクトレーラの主要仕様データ」に誤りがありましたので、訂正してお詫び申し上げます。

①石油タンクトレーラ 資料提供元:昭和飛行機工業(株)

【主要仕様】 最大積載量 誤) 21,520kg → 正) 20,400kg
タンク容量 誤) 17,500ℓ → 正) 24,000ℓ



小さなピアニスト

共栄車体工業㈱ 廣松 良夫

「少し見ない間に…」と、よその子の成長は感じてても我が子の成長を実感できる瞬間ってあまりないものです。

仕事で毎日帰りが遅い私は子供たちと顔を会わせるのは専ら週末のみ。それだけに、ほんの些細な成長をあの時実感することになったのでしょう。

私は妻と小学5年、1年の2人の娘の4人家族で、女ばかりの我が家は賑やかでいつも笑い声が絶えません。飽きっぽい性格の娘達ですが長女は4年前から、二女もそれにつられるようにピアノを習いはじめました。こんなに長く続いたことだけでも妻と私は十分驚いています。

習い始めて間もなく、家でも練習したいからとピアノを購入することになりました。しかし、ピアノの音が聴こえるのは家にピアノがやって来てしばらくの間だけ。狭い我が家はそうでなくてもかなりの面積をこの“沈黙のピアノ”が占拠しており、夜遅く帰宅する私より一層の存在感があります。

元来コツコツという言葉と無縁の娘たちは毎年3月に開催される発表会できれいなドレスが着れることだけが励みのようで、肝心のピアノの練習は発表会間際だけ。これでは本番での演奏に期待できるはずはありません。



発表会での娘達の連弾演奏

そんな調子なので私もきれいに着飾った娘たちをビデオに収める程度の軽い気分で発表会当日会場を訪れました。

さあ、いよいよ始まります。姉妹での連弾とソロもあると聞いています。いざ演奏が始まると、なんと親の心配を知ってか知らずか、堂々と演奏をこなしていきます。しかもあの練習模様からは想像が付かないほど力強く正確に鍵盤をたたき姿には脱帽です。(いったいつ練習したんだ?) 娘たちの一生懸命さが私にも伝わってくる温かな演奏でとても感動しました。

まだまだ幼いと思っていた娘たちの成長を感じたその瞬間、彼女たちをすごく誇らしく思いました。今度はまたどんなドッキリをさせてくれるか楽しみです。

チームの一員として

山田車体工業㈱ 熊田 和広

自分には、今、夢中になっていることがあります。それは野球です。現在地元の草野球チームに所属しています。守備位置はセカンドです。きっかけは学生時代の友達が草野球のチームの監督をしており誘われたことでした。

実は草野球を始めたのは社会人になってからで、今まで野球の経験が全くなく、キャッチボールはろくにできず、さらにバットすら振ったことがありませんでした。いわゆる野球素人でした。そして、チームの練習に初めて参加した自分はその光景に驚きを覚えました。

集まったメンバーは自分なんかよりも体格がよく、学生時代に野球部に所属していた経験者の集まりのチームだったのです。この時に感じたのが、正直自分がこのチームの中に入り自分がこのチームの一員になっていいのか、チームの足をひっぱってしまうのではないかという不安だけがいっぱいでした。

そして、初めて自分がチームに参加しての公式試合が行われました。当然だがこんな自分に出場機会などないと思っていました。

しかし、その時メンバーから試合中に自分を代打として出場するように言われました。その時はあまりに突然の事で頭が真っ白になってしまいました。そしてバッターボックスに立った瞬間、無我夢中でバットを振りました。当然のことながらバットにボールが当たることなく初打席の結果は三振でした。ダメだあ〜と思い顔を下げながらベンチに戻

り、そしてメンバーの表情をふと見たら笑顔だったのです。

そんな時、不甲斐ない結果になった自分でも笑顔で迎えてくれるメンバーに対し感動とうれしさを感じました。

それから自分の野球に対する気持ちに変化が起こりました。このチームでメンバーと一緒にプレーをしてみんなと笑顔で野球がしたいと思いました。その試合後、毎週チームの野球の練習に参加をしたり、仕事終わりの夜にメンバーと一緒にノックやキャッチボールの練習をしたり、毎日バットを振って素振りの練習を行いました。今ではメンバーと同じ練習ができるようになり、試合にもフル出場できるまでになりました。ヒットも打てるようになりました。

あの時メンバーが笑顔で迎えてくれなかったら、野球を続けようと思っていなかったと思います。まだまだ失敗する事が多いですが、楽しくみんなとプレーをできる野球を永く続けていきたいです。



地区大会優勝時 前列右端が筆者

ああ青春のミニバイク

レシップ㈱ 廣瀬 拓朗

私は若い頃からバイクや車が好きで、夜通し走り回って明け方に家に帰るなんてことも日常茶飯事でした。

当時は、加速が良い、乗っていて血が沸き立つようなマシンが好きで、その後、事故を起こし暫くバイクから離れていましたが、年月が



経つ内に事故の記憶も薄れ、またバイクの虫が騒ぎ出しました。しかし、若い頃のように走り回るのではなく、体力的に整備等が主体になってきました。昔の漫画に、「バイク好きには、血管にガソリンが流れている者とオイルが流れている者がいる。」というフレーズがありましたが、今の私には間違いなくオイルが流れていることでしょう。

そんな私が今やっているのは、古いミニバイクの再生です。初めて所有した跨がるタイプのバイクは、ホンダのCB50という原付バイクでした。50ccとは言っても、初めての変速機付きバイクに夢中になったものでした。何処までも行けるような感覚を覚えたことを、まるで昨日のこのように思い出します。中年となった現在、当時から所有している1台の他に、再生用のポンコツが集まり、計5台のCB50を持っています。更にその前モデルであるSS50という1960年代のバイクにも惚れ込み、こつこつと3台分の部品を集めるに至りました。今では、このSS50の塗装やオーバーホールなど、いわゆる、レストアに手を染めるようになってしまいました。写真は、友人のために仕立てている同じく60年代に製造された兄弟車のCL50というスクランブラー車です。SS50を仕上げる前の肩慣らし(練習台?)として再生しています。錆だらけのフレームにワイヤーブラシやサンドブラストをかけた後に塗装した時は、達成感と美しさに声が出ませんでした。この時代のホンダはミニバイクと言えど、吸排気バルブが大きく、中にはレース用カムシャフトを市販車に採用した物があったりして、今でも充分に楽しめるものです。これをお読みの皆さんの中に青春の1頁をもう一度開いて見たいと思われる方がいらっしゃったら、是非、お声掛け下さい。同好の士を募集中です(笑)。



愛車を整備する筆者

トヨタ車体(株)
CAE部
ふじさわ よし み
藤沢 由美さん



復元プロジェクトで
50年の技術の進歩を
実感しました。

(株)矢野特殊自動車
資材部 購買課
たなか るり こ
田中 瑠利子さん



目標を達成できた時が
うれしいです。

Q1 どんなお仕事ですか。

車両の衝突解析を行っています。入社当初は歩行者保護(歩行者に車両が衝突)解析を担当しました。現在は側突(車両が横から衝突)解析を担当しています。乗員や歩行者を事故の障害から守るために、最適な構造を提案することが役目です。

Q2 仕事で楽しいときは

図面を見て性能を予測してから衝突解析を行います。その解析結果が予測通りだった時は自分の成長を実感できるのでうれしく感じます。側突はまだ担当になったばかりで構造を理解できていないので、これから勉強して自力で良し悪しを判断できるようになりたいです。

Q3 仕事でつらいこと

データエラー等で計算が流れず、原因が特定しづらい場合があります。納期が迫っている時は非常に焦ります。

Q4 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は？

昨年、通常業務とは別に50年前の初代コースター(弊社が生産する小型バス)を復元するプロジェクトに携わったことです。現在のバスとは構造も作り方もまったく違うため、当時の手書き図面を参考にしながら試行錯誤を重ねました。この復元プロジェクトを通じて、50年間の技術の進歩を肌で実感することができました。

Q5 御社のPRをしてください!

高い安全性はもちろん、お客様に満足していただける自動車を提供するために日々開発に励んでいます。是非一度、弊社が生産する自動車に試乗してみてください。

Q1 どんなお仕事ですか。

弊社はトラックのボデーメーカーです。私の仕事は、製造するトラックに必要な部材や工場で使用する工具・消耗品などの調達を行うことです。具体的には、納期管理・品質管理・価格折衝等を適切に行い、次工程である製造現場にジャストインタイムで部品が届けられるよう日々業務に取り組んでいます。

Q2 仕事で楽しいときは

コスト削減や品質改善、QC活動などで目標を達成した時は嬉しいです。また、仕事ではないですが、15時の休憩中にみんなで食べるお菓子も毎日の楽しみの一つです!!

Q3 仕事でつらいこと

部品が希望納期に間に合わない時や、購入した部品から不良が出た際、現場の方に迷惑をかけてしまうことです。

Q4 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は？

入社3年目の昨年、弊社は創立60周年を迎えました。その際社内で行った記念式典で実行委員長を務めました。実行委員の仲間と一生懸命作り上げた式典は一生の思い出です!

日々の業務を支えてもらっている資材部のみなさんにも、とても感謝しています。

Q5 御社のPRをしてください!

弊社の創業者が1916年に作った乗用車(アロー号)は、現存する最古の国産乗用車として日本機械遺産に認定され、福岡市博物館に展示されています。現在では冷凍車やタンクローリー、空港で機内食を積み込むケータリング車などにその物創りの熱意が受け継がれています。

DATA FLASH

2013年4月～2014年1月 会員生産状況概要

① 合計

- ・4月～1月累計台数は前年比1.0%減、2011年比較では12%増
- ・軽の生産移管や補助金の終了等による影響で前年比で減少

② 非量産車合計

- ・4月～1月累計台数は前年比13%増、2011年比較では40%増
- ・年度初めの3か月間は前年を下回っていたが、以降は前年超え
- ・ダンプ車、ミキサ車等、一部の車種は復興関連需要で前年超えが継続

③ 特装車

- ・4月～1月累計台数は前年比20%増、上期前半はエコカー補助金終了の影響で前年割れ、後半はダンプ等レンタル車両を中心にローリー・ミキサ等、各種特装車が増加
- ・各社増産体制が整いつつあり、7月以降は前年超えで、特装車生産量がトラックシェアに影響を及ぼす状況

④ 特種車

- ・4月～1月累計台数は、前年比22%増で、補正予算の関係により警察用車両が増加したことによる。
- ・直近は、量産系の警察車と車いす移動車が増加、また非量産系の救急車が持ち直したが、医療防疫車等トラックベースのものは一時シャシ入庫に遅れがあり、生産が低調であったが、現時点では解消

⑤ 平ボデートラック(除くシャシメーカー標準車)

- ・4月～1月累計台数は、前年比13%増。震災復興で東北／関東地区中心に大中型平ボデー需要が継続中

- ・排ガス規制当時の代替え需要もあり、全国広範囲で好調に推移している。

⑥ バン

- ・4月～1月累計台数は、前年比5.9%増。4～6月は前年度のエコカー補助金やトラックメーカートップシェア争いの反動でウイングが落込んだ影響が出て減少
- ・コンビニ、宅配の好調さを受けて冷凍・保冷車を中心に盛り返し、好調に推移

⑦ トレーラ

- ・4月～1月累計台数は、前年度比7.8%増
- ・平床トレーラは4・5月に低調であったが回復基調
- ・バン・コンテナは上期から前年度を上回り堅調で、3月に向けても前年度を上回るものと予測

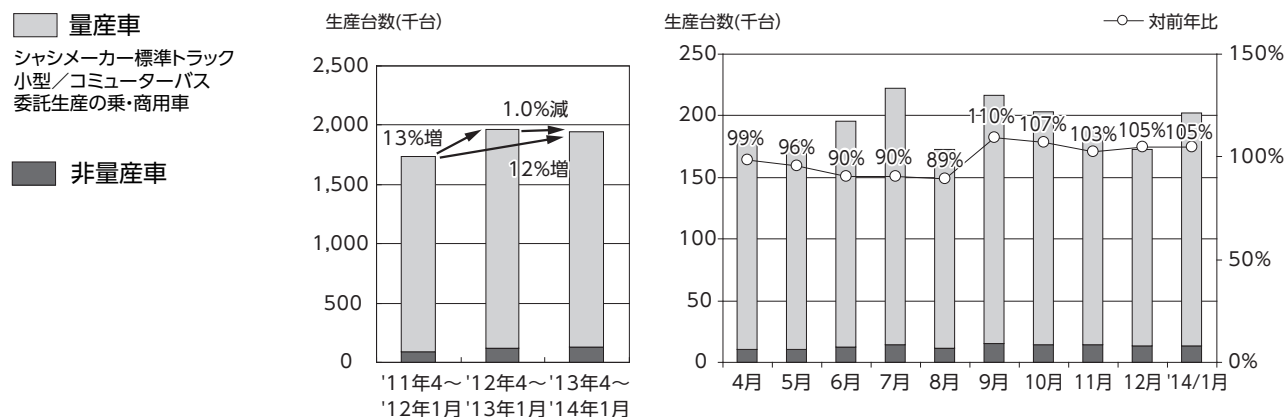
⑧ 大中型バス

- ・4月～1月累計台数は、前年比9.2%増。海外観光客増加や消費税アップ前の駆け込み需要等での観光バス増による。
- ・観光需要が回復基調なことと消費増税対応の駆け込み需要で、観光車生産が3月にかけ高負荷状態になる。

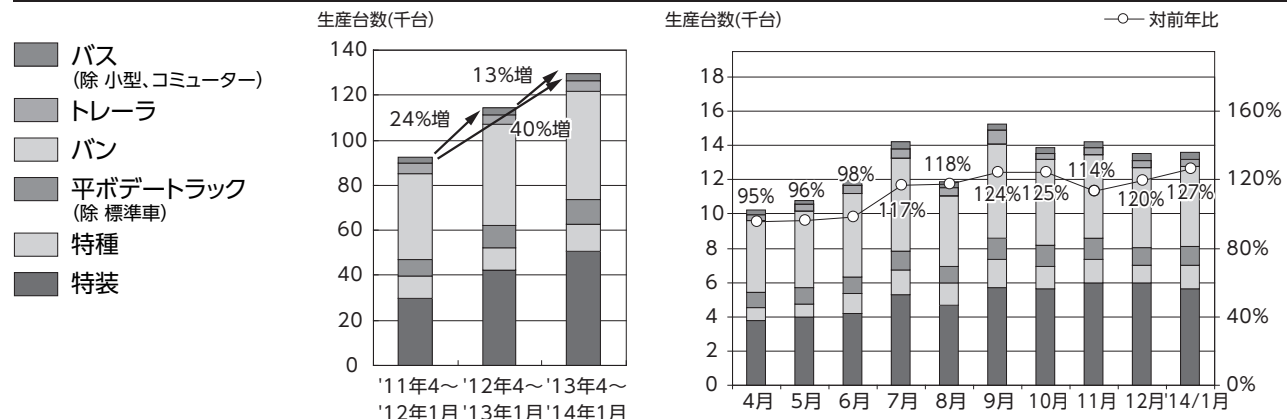
⑨ 小型車(小型部会員の委託生産の乗・商用車)

- ・4月～1月累計台数は、前年比1.7%減。対2011年比11%増となっている。
- ・直近では国内が昨年のエコカー補助金終了後の需要減に対し、消費税アップ前の駆け込みも加わり5か月連続で前年超え

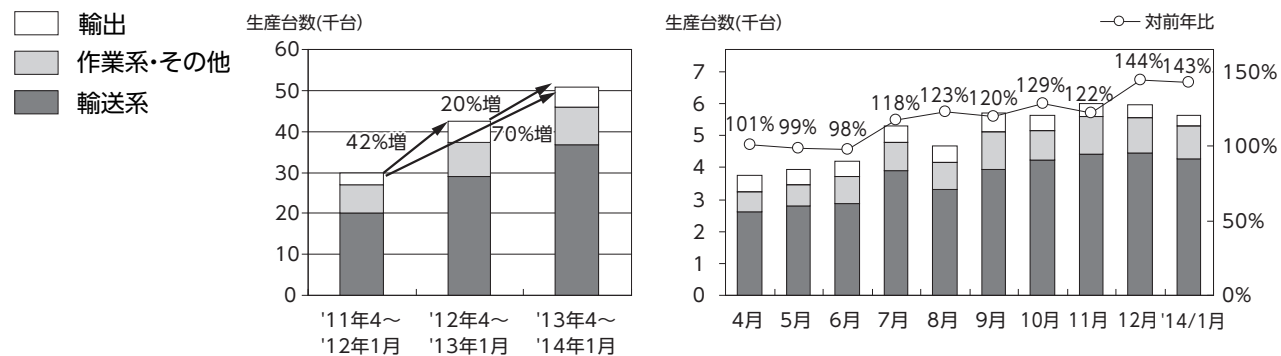
合計(非量産車+量産車)



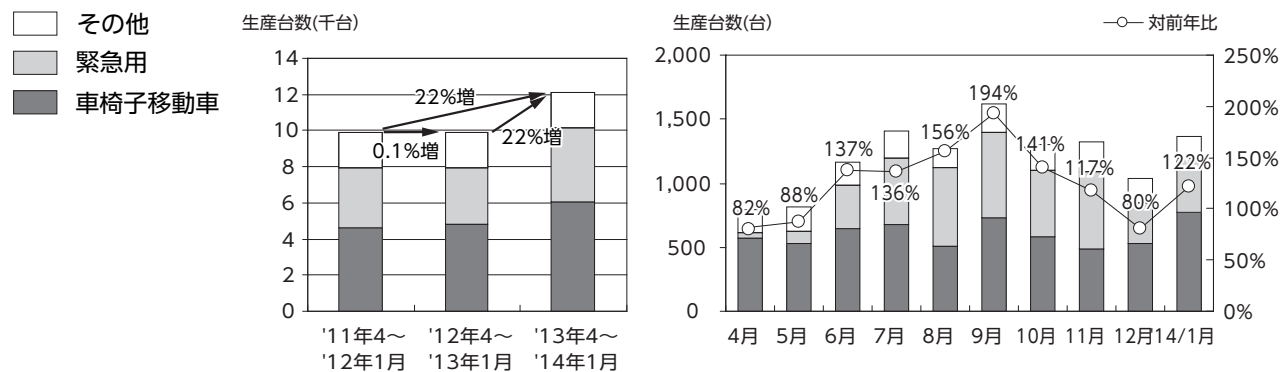
非量産車合計



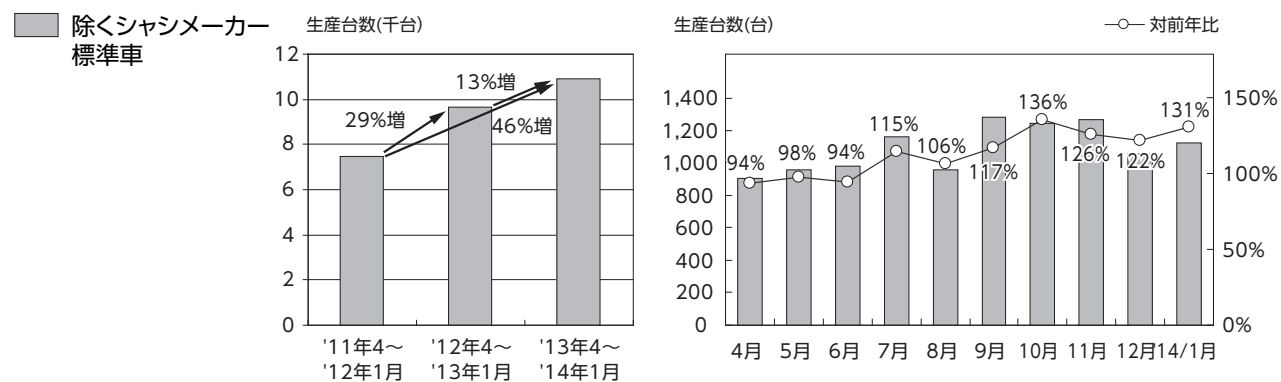
特装車



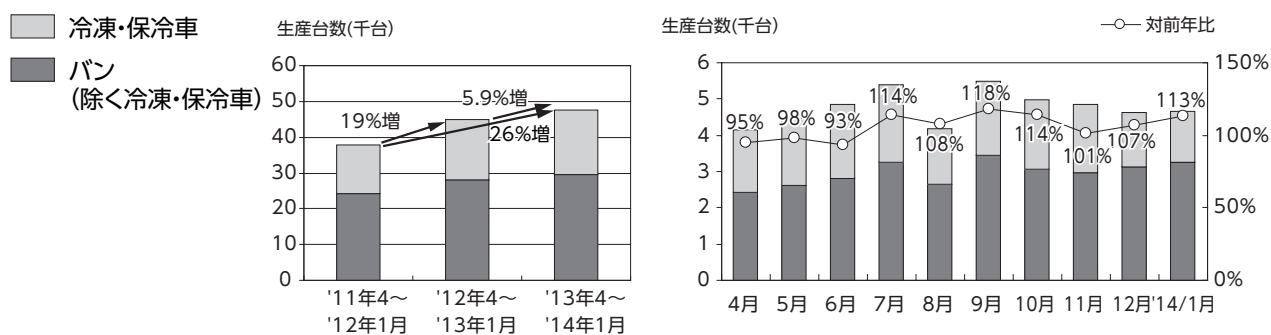
特種車



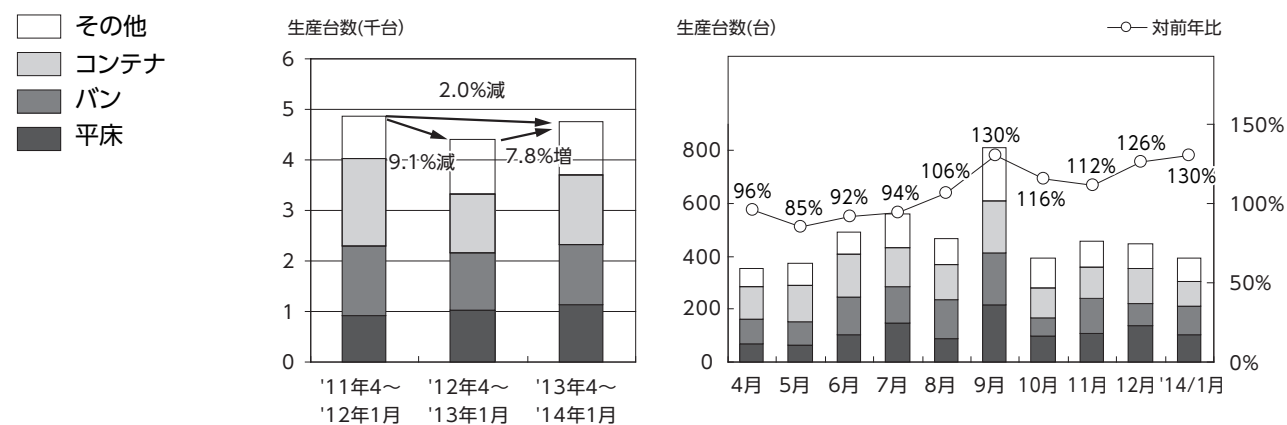
平ボデートラック



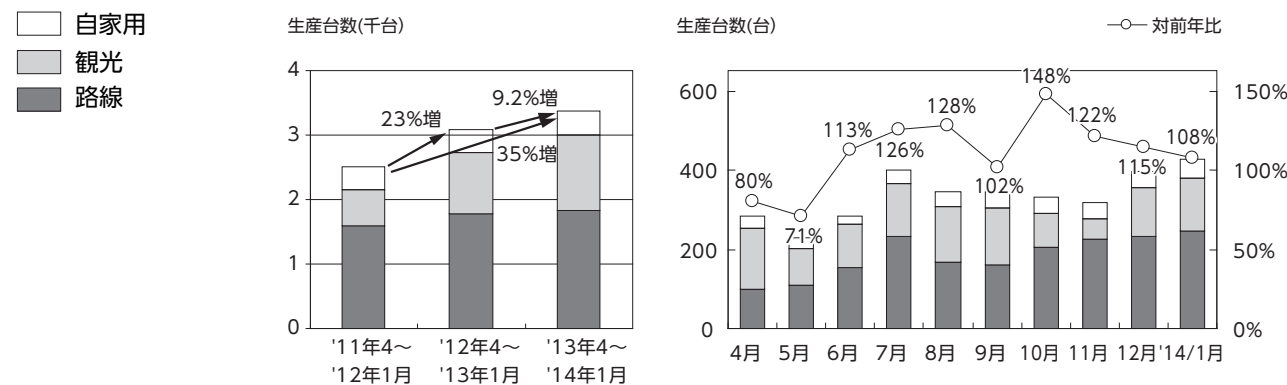
バン



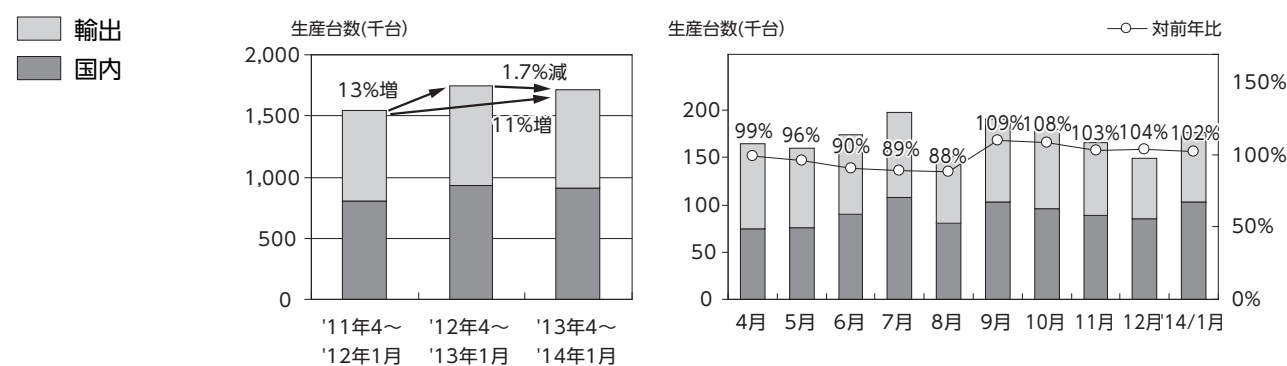
トレーラ



大中型バス



小型車 (委託生産の乗・商用車)



車体工業会会員生産台数の公表について

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

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



表紙写真について 水陸両用バス

コーワテック(株)



日本初の観光用として製造した水陸両用バスで、現在、全国各地で運行中です。基本車型は42人乗り大型バスと、22人乗り中型バスの2車種を設定しています。3D-CADを活用し、陸上用と水上用それぞれの機関搭載を検討、またシャシフレームや船体構造にも独自の工夫を取り入れました。水上での最高速度は5ノット(9km/h)で、陸上ではバスとしての通常走行が可能です。

今後、本車両の利便性を活かし、社会的ニーズに応えられるようしていきます。

編集後記

花粉に悩まされている方も春の訪れはうれしく、心が弾むのではないかな。今年の冬は記録的な大雪が生活にも影響を与えた。ある新聞記事に、天災は誰のせいでもない、と書かれてあった。そのとおりであるが、減災、免災という考え方があるように全てを天災と片付けずに対応していくのが人間の力ではないかと思う。東日本大震災から3年を経過したがこれからも人間の知恵と工夫で復興を進め、「そこが知りたい」でも取り上げたように当会会員の「働く くるま」も更に役に立つことを目指し、進化させていくことが当会の役割だと思う。

ソチで開催された冬季オリンピック、パラリンピックでは選手の活躍に寝不足の日々を過ごした方も多かったのではないかな。選手が、天候や雪、氷の状態のいかんに関わらずカー杯取組む姿は感動とともに清々しい気分を与えてくれた。まさに人間の力とはすごいものである。何事にも最後まで拘り、諦めず取組むことの大事さを教えてくれた気がする。世界情勢、経済情勢は様々に変化しているが、当会として一緒に頑張っていきましょう。(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およそ1,700部を送付させていただいております。送付先は当工業会会員事業所他全国の大型車等の自動車販社、各都道府県のバス、トラック協会、バス、トラックの大手ユーザー、全国の経済産業局、運輸局、運輸支局、自動車検査(独)検査部・事務所、日本自動車車体整備協同組合連合会、軽自動車検査協会及び自動車関係団体となっております。

車体NEWS

SPRING 2014 春

2014年3月15日発行

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

広告掲載会社

極東開発工業株式会社……………表2
住友スリーエム株式会社 ……表3
交通エコロジー・モビリティ財団 ……表4

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イティ反射シートと＜スリーエム＞反射シート680Eシリーズを提供しています。また、スリーエムでは従来より車体のボデーをPR媒体として活用するフリートマーキングシステムの概念を提案し、＜スコッチカル＞フィルム、＜コントロールタック＞プラスフィルムおよび＜スコッチプリント＞グラフィックスを提供してきました。

トラック輸送の有効性、重要性が今後さらに見直される傾向にあります。

今こそ安全性とPR効果がキーワードの車両マーキングとフリートマーキングの採用を検討する時期です。

スリーエム™ ダイヤモンドグレード コンスピキュイティ反射シート

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

■おもな特徴

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

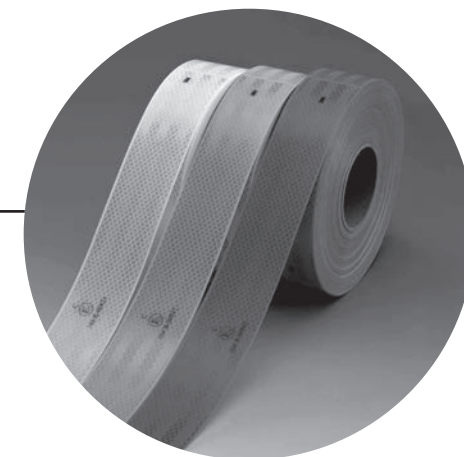
事故減少に対するコンスピキュイティ反射シートの有効性に関わる研究報告

■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。



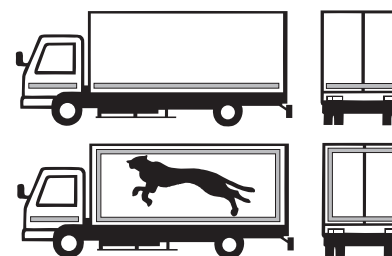
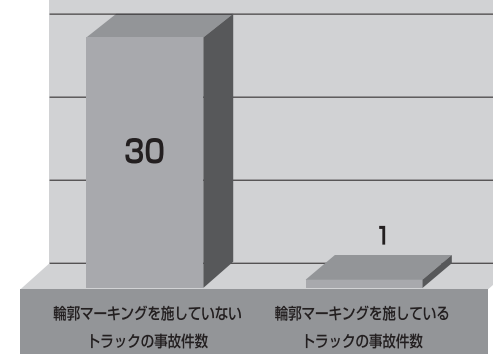
スリーエムダイヤモンドグレード™
コンスピキュイティ反射シート

スリーエム反射シート680Eシリーズ

スコッチカル™ フィルム

コントロールタック™ プラスフィルム

■事故件数対比



※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出来るマーク。このマーク入りの製品は「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示、別添105」に定める技術基準に適合している製品でもあります。



◆ 住友スリーエム株式会社

交通安全システム事業部

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

3M