環境にやさしい

輸配送をしていますか?

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/

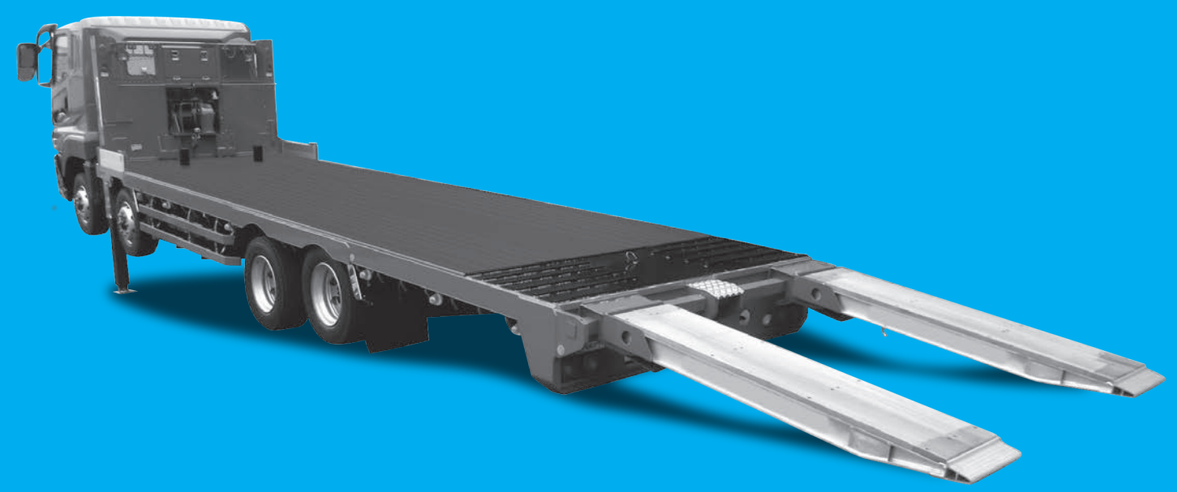
公益財団法人
交通エコロジー・モビリティ財団
〒102-0076　東京都千代田区五番町10番地五番町KUビル3階
Tel：03-3221-7636　http://www.ecomo.or.jp

一般社団法人 日本自動車車体工業会・会報（季刊発行） 2014年6月15日発行・第51号2巻

車体NEWS

SUMMER 2014 夏

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.



CONTENTS

巻頭言 …… 1
NEWS特集
2014年度通常総会開催 …… 3
2014年度理事・監事 …… 6
退任理事及び車体工業会功労者等 …… 7
2014年度事業計画 …… 9
講演会「日本のものづくりを支える中小企業! 経営改革の実践!」 …… 19
NEWS FLASH
本部だより …… 21
部会だより …… 22
支部だより …… 24
官公庁だより …… 25
月度活動状況 …… 29
会員情報 …… 30
Net Work
vol.75 ㈱互幸産業 …… 33
VOICE
日本ボデーパーツ工業㈱ …… 35
㈱シー・エス・シー …… 36
そこが知りたい
「働くクルマ」でのエコトラック化とは? …… 37
働くクルマたち
第5回　クレーン車 …… 39
Coffee Break …… 41
我が社の元気人 …… 43
DATA FLASH
2013年度　生産状況概要 …… 44
編集後記 …… 48

URL:www.jabia.or.jp/　E-mail:info@jabia.or.jp

巻頭言

2014年度通常総会挨拶

会長　白根　武史
トヨタ自動車東日本㈱・取締役社長

車体工業会の会長を務めております白根でございます。

本日は2014年度通常総会にあたり、会員の皆様方にはかくも多数のご出席を賜り、誠にありがとうございます。

昨年度商用車市場は、震災復興需要の継続、そして景気回復による代替需要の増加や経済対策に伴う公共投資の増加により堅調に推移した年であったと考えております。

当会会員全体の生産台数は年度合計で238万台、前年度比99.5%と若干ではありますが前年度を下回りました。ただし、当会特有のいわゆる非量産車では16万3千台、前年度比114%と2012年度に引き続き大幅な増加となりました。車種別には2012年度同様、特に震災復興に関係する特装車や平ボデーの伸びが顕著となっております。

そうした中、昨年は、東京オリンピック／パラリンピックの2020年開催が決定し、施設を含めた準備や更なるインフラ整備が進められることになります。当会ではリーマンショック後に厳しい努力を強いられました。そしてその後の東日本大震災やタイの洪水も教訓とし、地に足をつけた取組みを行なってきました。当会会員の皆様も経営環境が良いと感じられる時期であるからこそ、少しでも先を見た取組みが大事ではないかと思います。

2012年度に「車体業界の将来ビジョン」を策定し、昨年度はその具現化に向け「チャレンジ5活動」に取組み、活性化策としてまとめ、正会員の皆様に展開いたしました。当会会員の皆様が永続的発展を図って行かれるためにも、現在の環境を冷静に受け止め、着実な進捗をしていきたいと思います。

当会では、「安全対応活動の推進」、「環境対応自主取組みの推進」、そして「中小企業経営支援の充実」を重点項目として取組んできております。

具体的内容につきましては、事業報告でこの後ご説明申上げますが、それぞれ「会員の皆様のメリットに直結する事業」を優先に取り組み、会員の皆様のご支援、ご協力のもと成果をあげることができたと判断しております。

さて、本年度の商用車市場は、底堅い代替需要や、経済対策による公共投資が需要を下支えすると予想されるものの、消費税率引き上げに伴い、2013年度の後半に発生した駆け込み需要の反動減もあり、大中型車では前年度比96%の7万7千台程度と若干ではありますが前年度を下回ると予測しております。また、中長期的にみますと、国内貨物輸送量の低下、保有台数低下、使用期間の長期化等の構造的要因が重なり、暫くの間、商用車市場は漸減傾向と考えております。

このような中、当会では将来を見据えた活動も推進し、更なる充実を図ってまいりますので、引き続き当会活動へのご協力をよろしくお願い申し上げます。

今後も当会は会員の皆様のメリットに直結し、役に立てていただけるよう、特に要望の強い技術的支援活動に最優先で取り組んでいきたいと考えております。具体的な計画につきましては本日の総会にて決定していきたいと思いますのでご審議のほど、よろしくお願いいたします。

本日は、誠にありがとうございます。

2014年度 通常総会開催

当工業会の2014年度通常総会は、5月23日15時30分から グランドプリンスホテル高輪において盛大に開催された。

NEWS 特集

総会の概要は次のとおりである。

◆出席者数

正会員　84社(151名)
　　委任状による出席 100社
準会員　46社(65名)
支部他含め計234名

◆ 来賓(敬称略)

官庁関係
経済産業省 製造産業局 自動車課 前田泰宏課長
　　自動車課 加藤肇係長
国土交通省 自動車局 審査・リコール課 島雅之課長
　　審査・リコール課 飯塚純課長補佐

1. 開会

杉崎事務局次長が開会を宣言し、その後白根会長が挨拶。続いて事務局より委任状を含めた出席会員数が184社で、本総会が適法に成立する旨、報告された。

2. 議事

第1号議案　2013年度事業報告の件
第2号議案　2013年度収支決算報告の件
第3号議案　2014年度事業計画案の件
第4号議案　2014年度収支予算案の件
第5号議案　2014年度役員選任の件

以上の議案について事務局より説明が行われ、審議の結果すべての議案が承認され、また、第5号議案の選任後、新任理事4名の紹介があった。議事終了後、退任役員に対する感謝状の贈呈、車体工業会功労者、永年在籍会員、優良従業員に対する表彰が行われた。また、来賓を代表して経済産業省前田課長並びに国土交通省島課長からそれぞれ祝辞をいただいた。

引き続き294名が参加し懇親会に入り、18時05分過ぎ、盛会のうちに幕を閉じた。

来賓挨拶

経済産業省
製造産業局 自動車課 課長
前田 泰宏 氏

本日はお招きをいただきまして、誠にありがとうございます。

また本総会において受賞なさいました皆様、本当におめでとうございます。

来月にも成長戦略の改訂版ができあがる予定です。その成長戦略の中で、特に「乗用車」「商用車」あるいは「二輪車」を含めた自動車産業が、いかにこの日本の経済にとって、あるいは世界の経済にとって重要であるかということを強く指摘をしておきました。経済の中におけるボリューム感、存在感、あるいは戦後の奇跡といわれた日本の戦後復興、高度成長の中でも、特にこの日本の自動車産業の歩んできた高い成功とそれに伴う「人づくりの力」というものは世界を圧倒しております。これからも世界に誇る産業は自動車産業以外にはないと、一番大事な産業であると、国民産業であるということについて、あらためて指摘をしております。

それを受けて、次世代の自動車産業戦略というものを並行して取りまとめをしております。このなかでは乗用車は勿論、「働くクルマ」の世界においても、各論でバス、トラックあるいはフォークリフトという自動車関連産業についての成長戦略をまとめ、この6月にも発表をしたいと考えております。

昨年のこの総会で私が申し上げましたとおり、皆様方と協議を重ねてきた各論の成長戦略が完成目前となっております。あらためて「働くクルマ」を考えたときに、「働くクルマ」がもつ社会的な重要性、すなわち物流というものがいかに日本の国民の生活を支え、あるいは産業を支えているかということについて改めて認識を深くしているところです。こうしたなかで「B to C」である乗用車とは違い「B to B」の世界は、どちらかといえば、計画的に政策が設計しやすいところにも着目し、他の自動車産業に先駆けて安全面、環境面、それにかかるサービス面に対して、より一歩先の施策が打てるのではないかという観点から来月に向けて取りまとめを行っているところです。

それを一つの基礎として、経済産業行政はもとより、自動車に関連するあらゆる行政の方々と皆様方とのコミュニケーション、あるいは、情報交換というものが、より深くなること自体が、日本にとって非常に大事なことではないかと思っております。これからも皆様方と二人三脚で産業政策を進めたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

最後に、安倍総理はゴールデンウィーク中に海外に出張し、ロボットによる産業革命の講演をしております。ドイツでは産業革命4.0といって、シミュレーション技術等を使った産業革命と言っておりますが、我が国ではドイツよりも2歩から3歩先の未来の生産現場というものをつくりたいと思っております。そこでも、この「働くクルマ」が生産のなかにも組み込まれ、あるいは生産されたあとの製品として大きな位置づけとなってこようかと思っております。「ものづくり」が日本の生命線であり、更には、日本人の高い信頼の人づくりの源泉であるということは議論をするまでもないかと思います。来月にも総理からロボットによる産業革命の中身が徐々に明らかになっていくと思いますが、一つの成長戦略の柱とし、次世代の自動車の戦略と相まってこれから更なるものづくり政策を推進して参る所存でございます。今後ともよろしくお願い申し上げます。

来賓挨拶

国土交通省
自動車局 審査・リコール課 課長
島 雅之 氏

ご紹介頂きました国土交通省の島でございます。本日は、日本自動車車体工業会総会にお招きいただき、このような御挨拶の機会を賜りありがとうございます。また、本日、総会において受賞された皆様方、誠におめでとうございます。

貴会会員の皆様方におかれましては、日頃から国土交通行政、とりわけ、自動車の安全・環境の推進にご尽力ご支援を賜りありがとうございます。この場をお借りして厚く御礼申し上げます。

貴会におかれましては、我が国の物流や経済活動にとって無くてはならない極めて重要な「働くクルマ」を生産供給されておられますが、昨年度の生産状況は、国内経済の回復基調に沿い、10年程前の水準には至らないものの、徐々に回復しつつあるものと感じております。今後は、東日本大震災からの復興の加速に加え、2020年オリンピック／パラリンピックの東京開催による施設建設や人員輸送等の需要もあり、「働くクルマ」の益々の需要が期待されるところであります。国土交通省としましても、引き続き、安全・環境の推進に創意工夫されている会員各社の車両の市場供給への支援を進めて参る所存ですので、よろしくお願いいたします。

また、自動車の国際展開に向けた基準認証の標準化・国際調和の取り組みにつきましては、突入防止装置の基準をはじめ、これまでも貴会の絶大なるご支援を賜ってきており、御礼申し上げます。国際調和活動につきましては、今後とも、我が国の得意とする新技術を中心に、国際化をリードして参りたいと考えております。この新技術は、近年、自動ブレーキをはじめ、急速に市場に普及している状況にありますが、今後も、市場ニーズに応え、様々な新技術が生まれてくることが見込まれますところ、引き続き、我が国発の国際化の取組みを進めて参りますので、貴会のご支援方、何卒よろしくお願いいたします。

この国際展開に当たりまして、今後は、旧来の自動車産業国たる日米欧のみならず、アジア諸国と連携して活動を進めていく必要があると考えております。中国やインドの大国に加え、韓国や域内相互承認を進めるASEAN10か国がこの活動に参画するよう、働きかけを行っていくことが重要と認識しております。日本の自動車産業は、乗用車やトラックを中心に、アジア市場において現地生産・市場供給を拡大しておりますが、欧州市場や北米市場における自動車の人口当たりの普及率と比較して、10分の1以下とまだまだ及ばないアジア市場におきましては、「働くクルマ」、商用車の需要は益々増加するものと予想されますことから、貴会会員の今後のご活躍を期待するところであります。

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

2014年度　理事・監事

自　2014年5月23日
至　2015年5月　通常総会開催日

		氏名	会　社　名	会 社 役 職	車体工業会役職
理事	本部役員	白根　武史	トヨタ自動車東日本㈱	取締役社長	会　　長
		渡辺　義章	日産車体㈱	取締役社長	副 会 長
		筆谷　高明	極東開発工業㈱	取締役会長	副 会 長
		古庄　忠信	㈱イズミ車体製作所	取締役社長	副 会 長(特種部会長兼務)
	特装部会	加藤　幹章	新明和工業㈱	取締役副社長執行役員	部 会 長
		髙橋　和也	極東開発工業㈱	取締役社長	
		＊永田　智幸	KYB㈱	理事　特装車両事業部長	
	特種部会	(古庄　忠信)	㈱イズミ車体製作所	取締役社長	部 会 長
		五島　　洋	京成自動車工業㈱	取締役社長	
		江崎　浩一郎	㈱オートワークス京都	取締役社長	
	トラック部会	田村　　元	㈱浜名ワークス	取締役社長	部 会 長
		山田　和典	山田車体工業㈱	取締役社長	
		細谷　康次	本所自動車工業㈱	取締役副社長	
	バン部会	上野　晃嗣	日本フルハーフ㈱	取締役社長	部 会 長(関東支部長兼務)
		津田　　敦	㈱パブコ	取締役社長	
		(矢野　彰一)	㈱矢野特殊自動車	取締役社長	
	トレーラ部会	西川　柳一郎	日本トレクス㈱	取締役社長	部 会 長
		沼部　宣司	小平産業㈱	専務取締役	
		柏倉　陽一	東邦車輛㈱	取締役社長	
	バス部会	清水　和治	ジェイ・バス㈱	取締役社長	部 会 長
	小型部会	網岡　卓二	トヨタ車体㈱	取締役社長	部 会 長
		＊笹本　裕詞	八千代工業㈱	取締役社長　(注2)	
	資材部会	杉本　　眞	レシップ㈱	取締役社長	部 会 長
		＊吉川　徳雄	天龍工業㈱	取締役社長	
	支　部	坪川　弘幸	北海道車体㈱	取締役副社長	北海道支部長
		＊鈴木　勇人	仙台鈴木自動車工業㈱	取締役社長	東北支部長
		北村　　守	(資)中北車体工作所	代表社員	新潟支部長
		(上野　晃嗣)	日本フルハーフ㈱	取締役社長	関東支部長
		尾崎　二三男	㈱東海特装車	取締役常務執行役員	中部支部長
		堀口　昇一	須河車体㈱	相談役	近畿支部長
		平町　省三	フェニックス工業㈱	専務取締役	中国支部長
		池浦　雅彦	㈱タダノ	執行役員	四国支部長
		矢野　彰一	㈱矢野特殊自動車	取締役社長	九州支部長(バン部会理事兼務)
	事 務 局	吉田　量年	車体工業会	―	専務理事・事務局長
	計31名(定数　25名以上 40名以内)				
監事	―	海川　　昇	㈱トランテックス	取締役社長	―
		宮幸　　朗	自動車精工㈱	取締役社長	―
		近藤　信之	名古屋ボデー㈱	取締役社長	―
	計　3名(定数　1名以上 3名以内)				

相談役	久保地　理介　・　高木　茂　・　水嶋　敏夫　・　内山　眞成　・　橋本　茂

＊印：新任　　(注)会社名及び役職は2014年5月23日現在による。
(氏名)：兼任を示す　(注2)小型部会の笹本氏は2014年6月24日開催予定の八千代工業㈱株主総会、取締役会を経て同社取締役社長に就任予定。

退任理事及び車体工業会功労者　等

（敬称略）

退任理事

吉野　道夫	KYB㈱	執行役員特装車両事業部長
村山　節男	三菱ふそうバス製造㈱	取締役社長
辻井　　元	八千代工業㈱	取締役社長
福西　　誠	天龍工業㈱	取締役社長
磯野　栄治	㈱いそのボデー	取締役社長

（会社役職は2013年理事就任時点）

車体工業会　功労者

本部功労者	**保木　　悟**	**環境委員会**	日本トレクス㈱	ISO推進室　室長
部会功労者	**佐藤　孝雄**	**特装部会**	極東開発工業㈱	特装事業部サービス本部　副本部長
	一杉　　勉	**特装部会**	新明和工業㈱	特装車両事業部営業本部営業企画部　担当部長
	小坂　浩二	**特種部会**	トヨタテクノクラフト㈱	技術管理室　室長
	松田　勝也	**特種部会**	㈱オートワークス京都	コンバージョン開発部　部長
	内山　裕二	**トラック部会**	㈱浜名ワークス	技術部トラックグループ　次長
	杉野　英樹	**バン部会**	㈱矢野特殊自動車	バン車事業部技術本部　副本部長
	鳥越　隆弘	**バン部会**	日本フルハーフ㈱	広域営業二部　部長
	木下　佳裕	**トレーラ部会**	日本トレクス㈱	開発部開発設計室　主任
	永吉　俊明	**トレーラ部会**	日本フルハーフ㈱	開発部研究実験グループ　主査
	村上　範秋	**トレーラ部会**	東邦車輛㈱	特装営業部特車営業課　主任

車体工業会　永年在籍会員

正会員	60年	3社	飛鳥車体㈱
			新明和工業㈱
			本所自動車工業㈱
	50年	4社	昭和飛行機工業㈱
			名古屋ボデー㈱
			日本フルハーフ㈱
			㈱丸山車体製作所
	40年	3社	北関東自動車工業㈱
			坪井特殊車体㈱
			渡辺興業㈱
	20年	1社	関東自動車工業㈱
	10年	1社	ヤナセテック㈱

準会員	40年	1社	日本シール㈱
	20年	3社	㈱コマツコーポレーション
			㈱東洋クオリティワン
			東洋ゴム工業㈱
	10年	1社	㈱テンソー

優良従業員

安達　敬正	㈱アイビックス	工場長
神田　勝一	㈱イズミ車体製作所	製造部製造2課　技術顧問
桑澤　克彦	トーハツ㈱	消防車プロジェクト室
木川田一吉	㈱トノックス	品質保証部　次長
平林　良一	トヨタテクノクラフト㈱	参与　品質統括部　部長
澤口　　耕	㈱トランテックス	営業本部　東京支社　支社長
伊藤　和裕	㈱矢野特殊自動車	タンクローリ事業部架装課　班長
早矢仕庸仁	天龍工業㈱	事業企画部　参与

新任理事

永田　智幸氏
KYB㈱

笹本　裕詞氏
八千代工業㈱

吉川　徳雄氏
天龍工業㈱

鈴木　勇人氏
仙台鈴木自動車工業㈱

退任理事

吉野　道夫氏
KYB㈱

村山　節男氏
三菱ふそうバス製造㈱

辻井　元氏
八千代工業㈱

福西　誠氏
天龍工業㈱

磯野　栄治氏
㈱いそのボデー

車体工業会功労者

後列左から
内山氏、鳥越氏、杉野氏、
木下氏、永吉氏、村上氏

前列左から
保木氏、佐藤氏、一杉氏、
小坂氏、松田氏

永年在籍会員

後列左から
㈱丸山車体製作所様
北関東自動車工業㈱様
坪井特殊車体㈱様
ヤナセテック㈱様
㈱コマツコーポレーション様
㈱東洋クオリティワン様
㈱テンソー様

前列左から
飛鳥車体㈱様
新明和工業㈱様
本所自動車工業㈱様
昭和飛行機工業㈱様
名古屋ボデー㈱様
日本フルハーフ㈱様

優良従業員

左から

安達氏
桑澤氏
木川田氏
平林氏
伊藤氏
早矢仕氏

2014年度 事業計画

本部計画

1）2014年度事業計画概要

（1） 商用車市場動向

世界経済は緩やかな拡大基調にはあるものの、前年度に引き続きマイナス成長のユーロ圏や新興国の景気下振れリスク、そしてTPP交渉の行方等が懸念される。そうした中、日本経済は緊急経済対策の効果が徐々に薄れていくことに加え、消費税引き上げ前の駆け込み需要の反動に対し、デフレ脱却に向けた経済対策効果によるプラス成長が期待されている。

2013年度の国内商用車登録台数は前年からの震災復興に伴う需要増が継続し、合計で403千台（前年度比112%）となった。そのうち当会に関係の深い大中型貨物車は77千台（同112%）と4年連続で増加したが、リーマンショック直前（2007年度）の約2割減に留まっている。

2014年度の商用車需要は、消費税率引き上げに伴い、2013年度後半に発生した駆け込み需要の反動減も予想されるが、全体では、底堅い代替需要、復興需要の継続、東京オリンピック／パラリンピック開催準備に向けた需要や経済対策による公共投資に伴う増加が見込まれる。当会としての2014年度需要予測は大中型貨物車77千台（前年度比100%）、トレーラ6.3千台（同106%）、大型バス4.0千台（同95%）を見込んでいる。

<取り巻く市場環境>

① 2014年度の国内経済は年度平均ではプラス成長を確保できる見込み
- 国内では企業収益と設備投資、家計所得と個人消費がともに増加するという自律的回復の動きが始まっており、現政権の経済対策による効果も継続する見込み
- 消費税率引き上げ前の駆け込み需要の反動はあるものの、内外需要は回復し、年度平均ではプラス成長を確保できる見込み

② 国内貨物輸送量は長期的には減少傾向（日通総研データ）
- 自動車輸送2014年度予測=4,330百万トン（前年度比2%減、内自家用4%減）
- 長期的には減少傾向であり、特に輸送の外注化により自家用貨物車での減少が著しい
- 物流短観（1-3月実績、4-6月予測）では改善が見込まれるものの本格的な回復局面には遠い状況
- 荷動きは、国内輸送に先駆けて国際輸送で復調に向けての動きが高まる見通し

③ 運送事業者の景況感は改善傾向（全日本トラック協会調査）
- 直近（10-12月）の景況感は▲14と横ばい（4-6月:▲36、7-9月:▲14）
- 実働率、実車率はやや悪化の見込み
- 雇用状況（人手の過不足）は、引き続き不足感あり
- 保有車両台数、貨物の再委託（下請運送会社への委託割合）、経常損益は横ばい

④ バス輸送業界も苦境が続く
- 輸送人員は引き続き減少傾向にあり厳しい状況
- 少子高齢化が進行していく中で、地域の生活の足としての路線バスは、国や自治体の支援なくして維持していくことが困難な状況
- バスへの安全性の信頼を回復するための諸活動の取組み推進
- 東京オリンピック／パラリンピックに向け、競技会場輸送、外国人観光客対応、バリアフリー化等への対応

⑤ 貨物車保有台数の減少や平均使用年数の伸びが続き、代替母数はダブルの影響で減少
- 貨物車（小型+普通）保有台数は約64千台減（2013年3月期の対前年比2%減）と1991年度以降減少が継続
- 普通貨物車の平均使用年数は2009年に15年台となり2013年に15.65年と過去最長

⑥ 2003～6年のNOx・PM法適用に伴う特需の代替需要始まり
- 普通貨物車の平均使用年数は約16年だが、営業車平均は10.8年（全日本トラック協会調査）と比較的短期代替であり、徐々に代替が始まる見込み

⑦ 物流コスト低減のために輸送外注化が進み、省エネ化／汎用車化進展
- 営業車比率の増加、レンタカー増加、実車率向上のため汎用車化が進展
- 省エネ、積載効率向上のため軽量化競争進展
- 復興需要により平ボデー比率が依然高水準で推移

⑧ シャシメーカーの海外進出は進展（新興国中心）
- シャシメーカーの輸出比率は約7～8割、しかし車体はほとんど現地架装
- 輸出地域毎の仕様最適化（新興国の特有仕様車、ローコスト仕様車等）進展

（2） 車体業界の動向

架装メーカー生産台数はリーマンショック後、4年連続で増加し、2013年度は前年度比113%となった。前年度に引き続き復興需要に直結した特装車や平ボデートラック、そして特種車が同120～130%台と好調を維持し、他も前年並を確保した。中期的な世界経済の低迷、貨物輸送量の漸減、保有台数の減少、使用年数の長期化継続、更にメーカー標準車の増加等もあり、長期的には車体業界の経営環境は厳しい状況が見込まれる。

<考慮すべき経営環境>

① 需要増減への対応を考慮した企業体質強化
- 復興需要の継続、東京オリンピック準備等への適切な対応と反動減への対応
- 中長期視点での経営戦略に基づいた企業体質改善と強化

② お客様要求の高度化、多様化への対応
- 低価格要求:コスト低減策の推進（部品の共通化、流用技術の推進）
- 省燃費&高積載量:軽量化に向けた最適設計技術の推進と新材料の採用
- 環境対応:ハイブリッド化、3R等の推進
- 商品力競争:輸送の高品質化、汎用積載化、積載効率アップ、荷役省人化

③ 安全に関して市場要求レベル高まり
- 使用期間の長期化に伴うお客様への安全確保策の展開
- 会員のリコール、PL情報の展開と自社製品への反映

④ グローバル化進展への対応
- 海外メーカーの日本進出増加…特装車や大型バスを中心に進展するも昨年は横ばい
- 現地生産化…シャシメーカーの進出に合わせ架装メーカーの新興国進出（提携や合弁）は若干増加傾向

⑤ 国内シャシメーカーの完成車ビジネス強化への対応
- 一貫生産での納期短縮等を売り物にシャシメーカーでの完成車ビジネスの強化が進展
- シャシメーカーが対応出来ない差別化商品の提供と劣らぬ品質確保

⑥ 中小企業経営におけるCSR対応、リスクマネジメント体制準備
- 社会的責任の高まりや、企業規模に応じた適切な対応仕組みの充実と確実な推進

（3） 当会会員状況

① 会員数
- 正会員は2013年度に3社入会（内1社は準会員から移動）、2社退会で183→184社
- 準会員は3社入会、1社正会員へ移動、1社退会で91→92社、合計274→276社
- 入会目的は法規情報、業界情報入手への期待が大きく、期待に応える必要あり

② 生産台数
- 2013年度 … 委託含む全会員=2,375千台（前年度比99.5%）
- うち非量産車=163千台（同114%）と復興関連需要を中心に堅調

③ 売上高（2013年度調査は2012年度売上）
- 生産委託会社を含む全会員の車体部門売上=5兆1,956億円（前年度比120%）
- うち非量産車製造会社=5,590億円（同117%）
- 景況指数（増収会社率－減収会社率）は中小の改善代が大きい

④ 従業員数（正社員）
- 生産委託会社を含む全会員の車体部門従事正社員=45,593人（前年度比95%）
- うち非量産車製造会社=13,426人（同92%）
- 生産負荷が高い状況下で、生産効率向上と人材不足対応、人材育成が課題

（4） 車体工業会2013年度活動実績と課題

昨年度は法規対応での新たな取組みと中長期課題への対応がうまくできた。

<うまくいったこと>

① 法規変更への対応

当会会員に大きな影響を及ぼす法規変更は施行されなかったが後部突入防止装置の協定規則改正提案への対応など確実に推進
- 後部突入防止装置の基準改正案に対抗する国際自動車工業連合会（OICA）案へ当会の意見反映
- 電子／電気部品の機能保証対応（ISO26262）ワーキンググループ活動にて、塵芥車及び架装が不特定な状態でのハザード&リスクの検討を実施、また3月のISOサブワーキングに向けた日本提案の策定に参画

② 中長期的課題への取組み

将来ビジョン検討委員会の提言を受けた「チャレンジ5」活動の推進、及び2年間にわたる高齢者雇用推進事業の締めくくりを実施
- 「チャレンジ5」活動は2テーマを議論し報告書にまとめ会員へ配布
- 高齢者雇用推進事業の啓発のためガイドライン作成／配布、及び各支部で説明会（セミナー）を開催

③当会活性化
・会員数の増大(正会員1社、準会員1社増加)
・イベント参加者数の増大(通常総会、秋季会員大会、技術発表会、賀詞交歓会等)

<うまくいかなかったこと>

以下についてうまく進まず、方策、進め方を見直していく。

①広報活動の充実

当会からの情報発信の充実としてニュースリリース件数を評価メジャーとしたが、メディアニーズの把握に取組めず、目標未達(メディアニーズの把握とともに次年度は新聞、雑誌等への露出度を評価メジャーとすることを検討／推進)

②事務局強化活動

事務局強化の業務の見える化、会員満足度向上活動の進捗遅れ(内容を絞り次年度再計画)

③支部地域会員大手の正会員化

あらためて支部と連携し対象会員を選定、勧誘活動展開中であるが実施時期に遅れ発生

(5) 2014年度重点活動項目

5-1. 現状まとめと今後の方向

①一般社団法人への移行を機会に「会員メリットに直結する事業最優先」の考えで、技術的活動の充実を図り、法規対応等で成果につなげられた。

→ 各部会活動の更なる活性化と技術的活動成果の共有化

②会員数や当会行事への会員参加数が増加し、活性化が図れた。

→ 入会の期待に沿った更なる満足度向上策の推進が必要

③取り巻く環境変化に対応するため2012年度から「強化する5本柱」として活動を開始、継続し、概ね計画通りに推進し成果につなげた。

→ 維持、向上を図るためのしくみの構築

④復興需要の継続に加え東京オリンピック／パラリンピックの開催準備、そして現政権下での成長戦略の実行等取り巻く環境は好転しているが、中長期的な展望が描けているとは言えない。ただし、この機をとらえ車体業界の成長戦略を確かなものにしていくことが必要である。

→ チャレンジ5推進委員会活動を踏まえた成長戦略の推進

5-2. 考慮すべき活動:公益目的事業の確実な推進

一般社団法人化に伴い、下記5項目の公益目的事業を確実に推進させる。

①自動車車体の規格化／基準化推進

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

②自動車車体の安全に関する啓発活動

当会で扱う車種は多岐にわたり、一般的な自動車に比べ使用方法や保守点検方法も特殊な場合が多いため、安全な使用方法、適切な保守点検方法、不正な車両改造の禁止などを社会全体にPRしていく。

③商用車架装物リサイクルの推進

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

④自動車車体生産に伴う環境保全事業

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

⑤自動車車体生産統計調査と広報事業

自動車車体産業の実態把握のため会員生産調査、分析及びこれら統計データで車体業界、当会活動をホームページなどで広く社会に公表、PRしていく。

5-3. 2014年度主要活動項目 **中央技術委員会／各部会**

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

2. 環境対応自主取組みの推進 **環境委員会／各部会**
① 架装物リサイクルに関する自主取組みの推進
・商用車架装物リサイクル自主取組みの継続的推進
・環境負荷物質の使用削減の促進とフォローアップ
・新環境基準適合ラベルの普及活動
② 生産活動に伴う環境対応の継続的推進(CO_2、VOC、産業廃棄物)
③ 環境対応技術の会員支援の充実
④ 環境保全への啓発や当会環境活動PRの充実

3. 中小企業支援活動の推進 **中央業務委員会/事務局**
① 中小企業経営に関する有用な情報の調査と展開
② リスクマネジメント体制整備とコンプライアンス経営支援
③ チャレンジ5活動の推進 **チャレンジ5推進委員会**
(成長戦略の検討／推進)
④ 車体業界高齢者雇用推進取組みのフォローアップ
⑤ 支部と本部との関係見直し

4. 活性化活動の継続推進 **事務局/委員会/部会/支部**
① 車体業界の社会での認知度向上
・広報活動の充実
② 部会活動充実
・部会単位での業界連携の仕組み検討
③ 支部活動の充実
・支部活動のあり方検討、支部毎の良いとこ取り活動推進
④ 事務局体質強化活動
・会員満足度向上活動、事務局強化

部会事業計画

特装部会

1. 現状認識

特装部会の2013年度の全生産台数は63,387台(前年度比122%)で、うち国内向けは、震災復興需要に後押しされ57,880台(同127%)と好調な伸びとなった。サイズ別では、大型12,833台(同142%)、中型21,422台(同115%)、小型21,461台(同129%)と、大型の好調が際立った。車種別では、国内輸送系車両が合計で46,032台(同129%)、特に生産台数の多いダンプ車が39,170台(同133%)、トラックミキサ車が2,248台(同135%)と好調であった。また、作業系車両も合計で11,848台(同117%)、うち消防車1,312台(同124%)、高所作業車3,657台(119%)、生産台数の多い環境衛生車も5,731台(同110%)と、殆どの車両が増加した。

2014年度の生産予測については、国の2014年度予算の一般会計と特別会計を合わせた公共事業費の合計が、2013年度比2%増の7兆円が組込まれているため、土木工事等の公共事業及び災害復旧工事に関連する車種の需要増加が見込まれる。

車両法規対応については大きな変化はないが、引続き、
① 車両法規等改正案に対する当会の意見反映
② 今後適用開始される法規への円滑な対応
③ 保安基準等規制緩和要望活動
などに対する取組みを更に充実することが重要となる。

また、特装車の適正使用推進及び架装物の点検整備促進活動として、「特装車メンテナンスニュース」を作成しPR活動を推進することが引き続き必要となる。

更に、環境負荷物質フリー宣言について、現在も推進中の会員に対しての支援／フォローの強化が引続き重要となる。

2. 活動方針

特装車の生産台数が4年連続増加する中、2014年度も政府の大震災からの復興計画や東京オリンピック／パラリンピックの2020年開催等など好材料がそろってはいるが、車体業界の活性化に向けた会員支援が引続き必要であると考え、具体的には、以下に取り組む。
① 車両関係法規の対応
② JABIA規格化やリコール等重大事故不具合の再発防止策の共有などによる技術のレベルアップ
③ 経年品質保証に関する取組みの一環として、ユーザー等への特装車の適正使用啓蒙のためのPR活動
④ 環境負荷物質フリー宣言／新環境基準適合ラベルの取得のフォロー

3. 部会活動計画

1) 部　会

(1) 部会総会及び会員相互の情報交換

(2) リコール等重大不具合の再発防止策の情報共有活動

(3) 経年品質保証に関する取組み推進

(4) 工場見学会の実施

2) 技術委員会

(1) 車両関係法規の対応

・ 車両法規改正への適用緩和等の意見反映と円滑な対応

・ 技術的規制項目の洗出しと緩和要望支援

・ ナンバープレートの視認性に関する新法規対応

・ キャブ付シャシ認定制度制定後の運用対応

(2) 規格化／標準化の推進

・ ミキサ車JIS安全要求事項のガイドライン作成(継続)

・ ローリのJABIA規格(5件)の見直し

・ 吸引清掃車のJABIA規格(P1150)の見直し

(3) 標準化の推進

・ ダンプ車の後部あおり取付けヒンジの標準化(継続)

・ 塵芥車「昭和62年安全基準」の見直し

(4) 部品の共通化／共同開発検討

・ 粉粒体運搬車の部品名称／注意事項等共通化

(5) 調査／研究の推進

・ 海外における脱着車の実態調査(継続)

・ 後退灯2灯化への対応

(6) 経年品質保証に関する取り組み

・ 大型ダンプ車の定期点検内容統一

・ 清掃車の取扱説明書の用語共通化

(7) 環境への取組み

・ 環境負荷物質フリー宣言推進準備中の会員フォロー(通年)

・ 新環境基準適合ラベルの取得フォロー(通年)

3) サービス委員会

(1) 特装車の適正使用の推進

・ メンテナンスニュース(脱着車編)の発行

・ メンテナンスニュース(汚泥運搬車編)の発行

・ 補給部品の供給年限のガイドライン作成(継続)

(2) 異業種工場見学会の実施

4) 業務委員会

(1) 塵芥車の荷箱種類の集約

・ 塵芥車の荷箱種類を集約し削減

(2) 生産台数情報の共有

・ 各社の生産台数報告に基づく情報の共有等

(3) 会員カバー率向上活動の推進

・ 支部地域会員及び非会員リストの定期的メンテナンスを実施

・ 定期的な入会勧誘活動の実施(通年)

特種部会

1. 現状認識

特種車全体の2013年度の生産台数は14,683台で、2012年度の13,285台に対し、111%と増加した。

量産車(車いす移動車／警察車／警察パトロールカー)は10,158台(前年度比115%)と増加した。これは警察車両が2,088台(同119%)と大幅に増加したためである。非量産車は3,775台(同97%)と前年を下回った。主な内訳は教習車が4台(同2%)と大幅に減少したこと、入浴車327台(同84%)、高規格救急車566台(同91%)、救急車140台(同96%)である。

2014年度は、消費税率引き上げに伴い、2013年の後半に発生した駆け込み需要の反動減も予想されるが、全体では、底堅い代替需要、復興需要の継続、東京オリンピック／パラリンピック開催準備に向けた需要や経済対策による公共投資により増加が見込まれる。しかしながら、国内需要は漸減の見込みであり、輸送量の減少／保有台数の減少／使用年数の長期化等もあり、長期に減少する見込みと厳しい経営環境が予想される。

2. 活動方針

2014年度における特種部会は、本部方針に基づき、業界全体の健全な発展のために安全／品質／環境／コンプライアンスへの課題に取り組んで行く。中小企業会員が多い部会として、開発費削減できる共同開発等、特に従来からの技術的支援充実化方針に沿って調査研究を更に充実させていく。この中で昨年来取り組んでいる2015年1月から適用される「乗降用以外の扉の安全性」に関する調査研究／開発に重点を置き、まとめていく。

また、業界内連携を深めるため、チャレンジ5推進委員会報告も参考にして、社内教育等の合同開催等にも取組んでいく。

3. 部会活動計画

1) 部　会

(1) 関連法令改正等に伴う適切な対応への支援

(2) 部会会員相互の情報交換

(3) 異業種を含めた研修会／工場見学会(3回/年)

2) 技術委員会

(1) 調査研究の推進

・「乗降用以外の扉の安全性」に関する調査研究／開発：2013年度からの継続

(2) 車両関係法規の対応･･･対応必要項目発生毎に対応

(3) 自動車検査法人との技術検討会(1回/年:3月)

・ アンケート結果により開催

(4) 基準化の推進

・「乗降用以外の扉の安全性」規格の準備

・「活魚運搬車自主安全等構造基準(JABIA-A1000)」定期見直し対応

(5) 環境への取組み

・環境基準適合ラベル取得促進のフォロー

3) 業務委員会

(1) 会員カバー率の向上活動

・ 非会員リストの定期的メンテナンス

(2) 部会内協力体制の維持／強化

・ 社内教育等の合同開催と課題まとめ

(3) 生産台数情報の共有

トラック部会

1. 現状認識

2013年度全体の生産台数は29,617台(前年度比122%)であり、シャシメーカー納入標準荷台を除いた当会特有の架装台数は13,653台(同113%)であった。平ボデートラックから輸送品質確保の容易なバン型車への流れが続いていたが、2011年3月の東日本大震災以降頭打ちとなり、汎用性の高い平ボデートラックの増加が目立つ。内訳は、普通型あおり4,671台(同113%)、深あおり3,125台(同117%)、車輌運搬車3,594台(同108%)、産業機械運搬車1,007台(同114%)、側面開放車(幌製)731台(同148%)である。

架装メーカー全体の生産台数は、リーマンショックを底に4年間連続で増加し、2013年度は161,790台と13%の増加となった。車種別には、震災復興や国土強靭化計画関連の需要に直結した特装車や平ボデートラックは1～2割増が続いたほか、特種車、トレーラは1割超え、バン型車、バスも前年超えとなった。しかしながら、中期的には世界経済の低迷、貨物輸送量の漸減、保有台数の減少、使用年数の長期化、更にはメーカー標準車の増加等もあり、長期的には減少する見込みと厳しい経営環境が予想される。

トラック部会は、2013年度に3社の新入会と1社の退会があり合計65社となった。また、一品仕様等個別ユーザーニーズに対応したボデーを生産していることが特徴となっている。

2013年度トラック部会活動は、調査／研究テーマ2件、部品の共通化1件、基準／標準化1件等、技術的活動に大きな成果を出せた。

2. 活動方針

上記のような経営環境の中、トラック部会活動としては、技術的活動(開発費負担減を目指した共同研究、部品の共通化、基準／標準化)を更に充実させていくとともに、環境対応では架装物リサイクルに関する自主取組みを推進する。また、「チャレンジ5推進活動」の一環として会員の利益向上につながる活動への継続的な取組み、部会開催のイベント(工場見学等)についても、会員へのアンケートなどを基に、より参加しやすい、より開かれた部会運営に努める。

3. 部会活動計画

1) 部　会

(1) 定期的な部会会議(事業計画推進状況確認会)開催と会員相互の情報交換
内、1回は地方の会員参加の容易化と部会活動活性化のための地方開催を検討

(2) 官公庁からの経営支援策や関係法令改正等の情報展開と適切な対応

(3) リコール等重大不具合の再発防止活動

(4) 研修会の実施(工場見学等)(11月)

(5) 会員生産台数、登録台数(車種別、都道府県別に集計)の展開

2) 技術委員会

(1) 調査／研究

・ トラック用荷台各種床材の耐久性等の特性調査(床材の耐水性、腐食性、耐候性試験)

・ 異種金属の接触部位腐食調査(腐食の進行具合調査と防止策の検討)

・ 荷台のシーリング材料の調査(接着性、水密性、耐久性に優れた材料調査)

・ 荷台床材の塗装共通化可否検討の事前調査

(2) 部品共通化の推進

・ 平ボデーのU−ボルト共通化検討
架装時、修理時のコスト削減と納期短縮化をねらい推奨品をまとめる

(3) 基準／標準化の推進

・ JABIA規格「車輌運搬車の構造基準」の改訂
ナンバープレート取付け基準の法規改正対応／フルトレ牽引車の構造基準の明確化等

(4) 法規／安全対策

・ ナンバープレート視認性に関する新法規対応への検討再開(WGチーム活動へ参加)
視認性緩和要望対象車両の再確認等

(5) 環境対応
・ 環境基準適合ラベルの計画的取得の促進
白ラベル／ゴールドラベルの計画的取得の促進とフォロー
・ 環境負荷物質フリー宣言100%の維持向上
・ 2013年度新入会員(2社)への展開とフォロー

3)業務委員会

(1) 会員加入の促進
・ 地域大手会員の正会員化促進
(2) 会員支援
・ 会員会社にとって有益となる内容(工数管理システムのIT化推進等)検討と実施

4)車輌運搬車分科会

(1) 関係団体との交流
・ 一般社団法人日本陸送協会との合同研修会(11月)

バン部会

1. 現状認識

2013年度バン型車の生産台数は59,637台(前年度比106%)となった。クラス別では大型13,679台(同102%)、中型18,680台(同102%)、小型(含む軽)27,278台(同112%)と小さいクラスほど伸びが大きい。車種別では、冷蔵・冷凍車が20,041台(同111%)と伸びた。これは、デパート、スーパーなどの冷蔵／冷凍バンや冷凍ウイングを中心とした食品輸送が増加したこと、過去最高の出店数を記録したコンビニ向け配送が伸びたことなどが大きく影響している。ドライバンは大型、中型の落込みを、好調な小型(含む軽)がカバーし15,352台(同107%)と増加した。

架装メーカー全体の生産台数は、リーマンショックを底に4年間連続で増加し、2013年度は161,790台と13%の増加となった。車種別には、震災復興や国土強靭化計画関連の需要に直結した特装車や平ボデートラックは1～2割増が続いたほか、特種車、トレーラは1割超え、バン型車、バスも前年超えとなった。しかしながら中期的には世界経済の低迷、貨物輸送量の漸減、保有台数の減少、使用年数の長期化、更にメーカー標準車の増加等もあり、長期的には減少する見込みと厳しい経営環境が予想される。

バン部会の会員数は2社の退会があり合計28社となったが、会員状況は大手6社で生産台数の約80%を生産しており、大手寡占状況に変化はない。

2013年度バン部会活動は、調査／研究テーマ2件、基準／標準化の推進1件、部品共通化の推進2件等、技術的活動に大きな成果を出せたが、部会活動の更なる活性化にも取組む必要がある。

2. 活動方針

上記のような経営環境の中、バン部会活動としては、技術的活動(開発費負担減を目指した共同研究、部品の共通化、基準／標準化)を更に充実させていくとともに、環境対応では架装物リサイクルに関する自主取組みを推進する。

また、「チャレンジ5推進活動」の一環として会員の利益向上につながる活動への継続的な取組み、より参加しやすい、より開かれた部会運営にも努める。

3. 部会活動計画

1)部　会

(1) 定期的な部会会議(事業計画推進状況確認会)開催と会員相互の情報交換
(2) 官公庁からの経営支援策や関係法令改正等の情報展開と適切な対応
(3) リコール等重大不具合の再発防止活動
(4) 研修会の実施(工場見学等)(11月)
(5) 会員生産台数、登録台数(車種別、都道府県別に集計)の展開

2)技術委員会

(1) 調査／研究
・「アジアスーパーハイウェイ構想」関係15か国のレギュレーション(車両規格)調査
業務委員会、トレーラ部会とアジア諸国のレギュレーション共同調査(6月)
(2) 部品共通化の推進
・ シャシメーカーへの架装要領書記載内容の要望まとめ(6月)
要望書としてまとめて日本自動車工業会へ依頼
(3) 基準／標準化の推進
・ 再帰反射材取付基準の手引書作成
貼付基準の統一化／会員間の共通化
・「思いがけずクレーム」のリーフレット作成
(4) 法規／安全対策
・ ナンバープレート視認性に関する新法規対応の再検討(WGチーム活動へ参加)
視認性緩和要望対象車両の再確認等
(5) 環境対応
・ 環境基準適合ラベルの計画的取得の促進
白ラベル／ゴールドラベルの計画的取得の促進とフォロー
・ 環境負荷物質フリー宣言100%の維持向上
(6) 関係団体との交流
・ 一般社団法人日本冷凍空調工業会との合同意見交換会(10月)

3)業務委員会

(1) 会員加入の促進
・ 地域大手会員の正会員化
(2) 会員支援
・ 特に中小会員会社にとって有益となる内容検討と実施

トレーラ部会

1. 現状認識

2013年度のトレーラ生産台数は6,208台(前年度比111%)となった。主力であるコンテナ用タイプは、2012年度後半からの国内外の景気の回復により、同118%となった。また、平床／低床タイプは同109%と増加した。このレベルは、台数安定期である2005年度から2007年度の平均台数(約8,000台)比では78%である。

2014年度については、世界経済は緩やかな拡大基調にはあるものの、新興国の景気下振れリスク等が懸念され、また、国内経済は景気回復への期待と継続した復興需要、東京オリンピック／パラリンピック開催準備に向けた需要などが想定されることから、トレーラ総需要は2013年度比106%を見込む。

品質面においては、関係する官公庁／団体と連携したブレーキ機器関係に関する点検整備の周知／啓発活動の継続、及び2013年度に長期使用車の安全な使用のために点検整備の内容／定期交換の項目を見直した「2013年度版点検整備方式」についての更なる周知／啓発活動が必要である。

法令への対応としては、改正が計画されているブレーキ関係、R58(後部突入防止装置)、R79(ステアリング)、R117(タイヤ騒音)、ナンバープレート視認性などへの確実な対応が必要である。

またABS装着車の安全性とROCの周知／PRによる積極的な普及活動、法的な面でのトレーラに関する法令化／規制緩和などの要望／調整の継続活動、及び国際化する「輸送の高効率化」の動きに対する情報把握や調査が必要である。

2. 活動方針

従来同様、安全への取組み、関係法令の改正等に伴う適切な対応、品質技術向上、会員事業の活性化、経年車の安全な使用に向けて本年度も取組む。

3. 部会活動計画

1)部　会

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

2)技術委員会

(1) R58の強度改正提案への対応(～9月)
(2) タイヤ技術基準猶予期間終了に伴う対応(～9月)
(3) JASIC(自動車基準認証国際化研究センター)の活動への参画
・ ブレーキ分科会、R58、R79、R117
(4) 長期使用シビアコンディションに対する市場品質情報の共有と対応策検討
(5) ナンバープレート視認性に関する新法規への対応検討
(6) 新環境基準適合ラベル取得の推進
・ 3条件達成会社への取得依頼(対象2社)
(7) 関係省庁／団体等との連携
国土交通省／日本自動車工業会／日本自動車整備振興会連合会／交通安全環境研究所／全日本及び各地方トラック協会／自動車技術会
(8) 検査法人研修会への講師派遣(7月、10月)

3)業務委員会

(1) トレーラ輸送有効性の社会へのPR活動
・ 物流効率／環境にやさしいことなどを社会にPR
(2) ABS装着車の安全性PR活動、ROCの周知／PRによる普及活動
(3) 生産台数情報の共有や市場分析による部会共通課題の把握実施
・ 海外市場などの環境変化への対応(関係部会との連携)
・ 法令化、規制緩和などの要望と調整
(4) 国内需要予測を検討／共有し、プレスリリース(3月)

4)サービス委員会

(1) 検査法人研修会への講師派遣(7月、10月)
(2) 点検整備／定期交換部品サービスツール見直し整備及び、サービスニュースとの整合性見直しによる周知／啓発活動
(3) 東京都トラック協会鉄鋼専門部会主催の「トレーラの安全対策フォーラム」参画
(4) 部会工場見学会実施

5)製品安全委員会

・ トレーラの安全な使用に関する事項について策定し、他の委員会への展開と推進

6)車輌運搬用トラクタ委員会

・ 車輌運搬トレーラとトラクタの組合せ自主審査(随時)

バス部会

1. 現状認識

2013年度の生産台数は、国内大中型バスでは4,222台（前年度比107%）、国内小型バスでは7,477台（同106%）、輸出小型バスでは97,380台（同93%）となった。しかしながら、大中型バスでみるとリーマンショック前（2007年度）の20%減レベルに留まっている。

（市場動向）

- 乗合バス輸送人員は、2012年度41.2億人、前年度比+0.07億人と減少に歯止めがかかっている。一方、貸切バス輸送人員は、2012年度3.1億人、前年度比+0.16億人と増加傾向となっている。
- 平均使用年数は、2012年度17.91年、前年度比+1.09年、内訳では、大中型バス19.77年、小型バス16.42年、平均車齢では、2012年度11.38年、前年度比+0.26年、内訳では、大中型バス11.34年、小型バス11.42年と長寿命化と高齢化が進んでいる。
- バス全体の保有台数は、ここ10年間で3%減少、漸減状態が続いている。2013年12月末現在の保有台数は、以下の通りである。大中型バス107,723台、小型バス118,204台、合計225,927台
- 2020年東京オリンピック／パラリンピック開催や日本再興戦略での訪日外国人旅行者の増加に伴う観光需要の拡大は見込まれるが、人口減少や社会環境の変化等により輸送人員の増加が見込みにくいことなど、生産台数の回復は見込めない。

2014年度の生産については、堅調な観光需要による下支えが見込まれるものの、輸送需要減少などの構造的要因の継続や、2013年度の後半に発生した駆け込み需要の反動減が予想され、大中型バスは4,000台（2013年度比約5%減）、国内小型バスは7,000台（同約6%減）と見込まれる。

2. 活動方針

国内バス市場は大幅な市場拡大を見込めないが、ユーザーニーズにマッチしたバス車体及び定時性確保等での人員輸送インフラの進化へ対応したバス車体を、より効率的に設計／製造する必要がある。

また、会員各社に加え、日本自動車工業会、日本バス協会等の関連団体との連携強化を進め、安全性と品質の更なる向上に向けた活動を積極的に推進する。

3. 部会活動計画

1）部　会

⑴ 会員間工場見学会、異業種工場／施設見学会の開催

2）技術委員会

⑴ 規格化／標準化の推進
- ドライブレコーダーのバス車体取付のJABIA規格化
- 車体規格集の見直し作成準備
- 車体色見本帳の製作

⑵ 共同研究／調査活動
- 観光系乗合バスへの車いす乗車検討

⑶ 法規／安全対策関係への対応
- 次期ノンステップバス標準仕様の検討
- ワンマン機器の品質保証体系の策定

⑷ 当会会員の塗装技術の向上
- 当会会員向け塗装技術勉強会の実施

3）業務委員会

⑴ 日本バス協会との連携強化

⑵ 生産台数情報とバス市場動向の共有

小型部会

1. 現状認識

2013年度上期の自動車市場は、経済対策や、景気の緩やかな回復による下支えがあったものの、前年度に終了した補助金効果の剥落により、前年水準を下回った。年度後半は、景気の回復に加え、新型車投入／モデルチェンジ効果や、消費税率の引き上げを控えた駆け込み需要により、市場は前年度を大きく上回り、通年では前年度を上回り5,630千台（前年度比108%）となった。

そうした中2013年度の小型部会会員の生産台数は約2,090千台（同99%）となり、わずかではあるが前年度を下回った。2014年度は世界経済の緩やかな回復を背景とする輸出の増加や、企業収益の改善等による設備投資の増加、経済対策による公共投資が景気を下支えするものの、消費税率引き上げによる消費者マインドの低下、更に2013年度の後半に発生した駆け込み需要の反動減も予想される。また、グローバルには新興国の成長鈍化が予測され、輸出についても不透明な状況である。

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

2. 活動方針

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

3. 部会活動計画

1）部　会

⑴ 会員間工場見学会
会員間工場見学、異業種見学等を行い、会員相互の研鑽、技術交流を図る。

⑵ その他
- 環境委員会　ワーキング活動への参画と活動推進、広報委員会等への参画、協力
- 官公庁や他団体の講演会、展示会等の部会員への積極的案内

2）技術委員会

⑴ 見学会等部会イベントの計画立案

⑵ 委員相互の交流

3）経営企画部門委員会

⑴ 経営に関わる動向、環境の共有化

⑵ 委員相互の交流

資材部会

1. 現状認識

大型バスは2005年度をピークに減少が続いていたが、2012年度から増加に転じ2013年度の国内登録台数は4,443台(前年度比110%)となった。

また、大中型貨物車は79,931台(同117%)で4年連続の増加となった。

当会会員の2013年度の生産台数は、大中型バス4,222台（同107%）、平ボデートラックの大中型（シャシメーカー納入標準荷台を除いた当会特有車）架装台数は9,212台（同114%）、バンは59,637台（同106%）と前年度より増加した。

2014年度は、消費税増税による駆け込みの反動による減少はあるが、復興需要や東京オリンピック／パラリンピックに対する需要の影響等もあり、概ね前年並みと予測。

2013年度の資材部会会員は3社入会、2社退会で1社増の92社となった。

活動状況では、本部の総会、会員大会や講演会等の各種行事へ積極的に参画しているが、部会内調査研究事業やグループ内の共同事業は少ない。2014年度はバス部会との共同事業や他部会と共通課題に取り組み、部会活動をより充実したものとしていく。

2. 活動方針

本部活動方針に沿い技術的活動を充実させていく（調査研究、規格化、環境対応等）。特に環境負荷物質の使用削減に関しては部品供給側として継続して支援をしていく。

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

3. 部会活動計画

1）部　会

⑴ 役員／幹事会の開催

⑵ 他部会との交流／共同事業の推進（本部活動や他部会活動に積極的に参画）

⑶ 部会員相互の交流と研修のための講演会／見学会／視察を実施

⑷ 環境負荷物質フリー製品供給の継続

⑸ 市場動向、環境／安全問題／会員支援に係わる情報提供の充実化

⑹ 機関誌やホームページを利用して部会活動並びに会員会社のPR活動推進

2）分科会・グループ（3分科会・13グループ）

⑴ 同業種間の各種情報交換、共有化及び課題の収集と対応

⑵ 専門家としての他部会要請への対応と他部会への積極的な働きかけ実施

⑶ 相互研鑽のため会社相互訪問あるいは異業種訪問等の実施（分科会毎に実施）

⑷ 部会内調査研究事業を実施

講演会を開催

「日本のものづくりを支える中小企業! 経営改革の実践!」

ダイヤ精機㈱
代表取締役社長　諏訪　貴子氏

3月13日、自動車会館くるまプラザで「日本のものづくりを支える中小企業!経営改革の実践!」についての講演会を開催した。講師に諏訪貴子氏（ダイヤ精機㈱社長）を招き、40社60名が参加した。

氏は、東京商工会議所の「勇気ある経営大賞 優秀賞」や日経BP社主催「ウーマン・オブ・ザ・イヤー2013 大賞」を受賞され、女性経営者として脚光を浴びている。

1.会社紹介について

弊社は自動車メーカー及び各種部品メーカー向けの金型・ゲージ・治工具の設計・製造を行う一貫加工メーカーである。創業は1964年の東京オリンピックの年、爾来49年にわたり、伝統の技術を守りながら、顧客のニーズに応えるべく高品質・短納期・低コストの追及のため、日々尽力している。工場は、本社工場、矢口工場に加え、2012年2月に横浜工場を新設した。特に「マスターゲージ」という公差の厳しい部品の精密加工を得意としている。「マスターゲージ」は世界中で作られる部品の基準になるものであり、製品のなかには、弊社にしかできないものもあると自負している。

2.後継について

創業者である父の諏訪保雄氏が2003年に病に倒れ急逝し、後継の話が持ち上がったときは専業主婦であった。

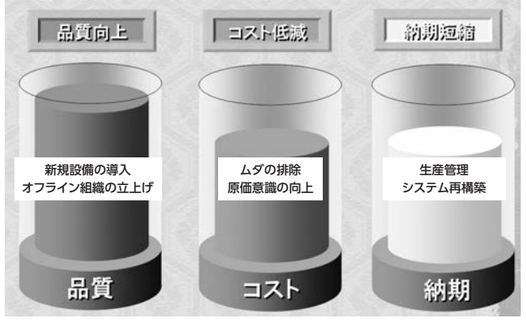
製造業の世界は「男」の世界であり、女性が社長を継ぐことはマイナスだととらえていたのだが、先代の娘として「後悔しない道を選びたい」との想いから勇気を奮って事業承継を決意した。

継承した当初は業績が芳しくなく、先代の技術力を失ったこともあり、すぐにM&Aの提案が持ち出されてきた。そんなとき社員に「女社長で頼りないよね」と愚痴をこぼしたら「社長、たまたま女性ってことだけでしょう」と言われた。そのことがキッカケとなり吹っ切ることができた。

3.経営改革について

奮起後は、取引先や金融機関に対して「3か年の経営改革」を宣言した。自分がやるからには、自分なりの経営をしなければ意味がないと思った。職人集団である社員の大反対にもあったが、会社を良くするために本気でぶつかりあった。経営改革の3年間は、「人」、「財務」、「組織」の経営基盤強化に努め、1年目は「意識改革」、2年目は「チャレンジ」、3年目は「維持・継続・発展」に取組んだ。

「人」においては「挨拶からはじめよう」や「整理整頓」といった基礎教育に力をいれた。例えば、製造業の基本である整理整頓では、「整理」とは要るものと要らないものを分けて要らないものを捨てること、「整頓」とは、要るものだけを使いやすく並べることと、言葉の意味をしっかり教えている。言葉の意味を知っているだけで行動に差が出てくる。



生産情報の一元管理による効果

旧システムの問題点	現状	新システムの条件
・リース及び保守切れ ・データの互換性がない ・使いづらい ・進捗が把握できない ・仮売上が入力できない ・個々でデータを管理	【システム】 機能不足 教育が必要 【売上】 見込みが立たない 【データ管理】 各営業 （PC又はノート）	バーコードによる管理 ・進捗管理 ・原価管理 サポートがあること 簡単操作であること

新システムの条件

「財務」では、大幅なコストカットを実行した。

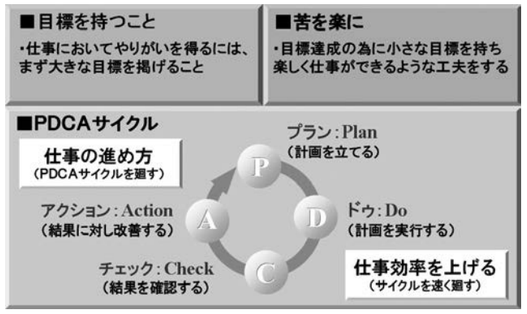
「組織」では、今までやっていたことを同じ意識でやっていては時代の変化についていけない。そのためにボトムアップ式の意見集約型の体制を作り、意識改革を図り、新しい技術やIT化にチャレンジした。

IT化で最初に取り組んだのが生産管理システムの刷新である。それまで従業員各自が独自の管理や作業を進めていたのだが、2005年から多品種少量生産に最適なバーコードを用いたシステムを導入した。このことにより数千枚の設計図面や1万を超す部品を一元管理することができるようになり、納期前の時間管理を行う「工程管理」や工場内の工数負荷を計算する「工数負荷管理」や製品一品ずつの原価を積算する「個別原価管理」が可能となった。このシステムでお客様への特急対応とその納期の厳守、プライスダウンへの対応が効率的に実現できるようになり「お客様」「協力企業」「弊社」のすべてにWin-Winの効果をもたらした。

生産管理システムを刷新した成果が顕著に現れたのは、宮城県沖地震の直後。東北にある某社の工場が被災して、「ゲージ」が使い物にならなくなった。弊社に「できれば3日でゲージを納めてほしい」と特急対応の依頼が届いた。本来ゲージを作るには、通常3～4週間程度はかかる。その製品へ特急対応すると他の製品の納品時期にどのような影響が出るのかも回答したうえで特急対応を行った。他社にも特急対応の依頼をしたのだが、そこまでできたのは弊社だけだったと言われた。就任して半年で大きな利益を出すことができ、結果を残していくことで周りも認めてくれるようになってきた。

4.人財確保と育成について

弊社の採用基準は「コミュニケーション力」と「やる気」である。ある程度経験・技術を持っていたとしても、独自技術が強みの弊社に来たら素人になってしまう。未経験者でもコミュニケーションが取れる人を採用している。コミュニケーションが取れる人というのは、成長のスピードが早い。彼らは人に質問することを臆せずにできる。また「わからないこと」を「わからない」と言えるので吸収が早い。年齢差のある人と接する経験も持っているので、年上の職人からも上手に技術を学ぶことができる。



やりがいは見つけるもの

会社として未経験者教育プログラムをしっかり準備している。1週間の机上教育後は1か月、3か月、半年、1年、3年と「若者が辞めるポイント」に合わせて対策を行っている。大手と違い同期は少ないので、一人ひとりに合わせたきめ細かい教育ができる。プロセスは、不安の解消→将来の見える化→成功事例での自信→オンリーワンへと育成している。また若手従業員が会社や社長である私への不満を自由に吐き出す会議も開催し不満を改善につなげるプロジェクトとして活用している。良い提案があれば、すぐに取り入れる。それがベテラン技術者からは難色を示されるような提案であっても、実際にその提案に理があれば迷いなく採用するようにしている。私も就職したときに最初に勤めた工場で1日8時間部品を箱につめる仕事をしたことがあり、最初はものすごく辛くて辞めたかった。でもその中で、「次、タイムアタックしてみよう」とすると時間が早く感じられたり、詰め方を変えて工夫したり、作業が早くなってくると先輩たちから褒められたり、考え方次第でうまい具合に回っていっていたことがある。こうした原点をこれからも大切にしていきたい。

我々中小企業は最終製品を作っているわけではないが、間違いなく自動車産業を陰から支えてきた一員であり、その誇りを持っている。産業の空洞化が叫ばれているが、必ず日本にものづくりは戻ってくると信じている。

本部だより NEWS FLASH

■評議員会及び相談役会を開催

5月8日に、当会会議室で2014年度評議員会を開催。矢島廣一氏(埼玉自動車工業㈱代表取締役)を議長に選任し、2014年度事業計画(案)及び収支予算(案)を審議した。

「会員メリットに直結」する事業を優先するという基本的な考え方のもと、更なる会員満足度向上を図る諸施策の推進や2013年度にスタートした「チャレンジ5活動」の進化を含め、評議員会として「2014年度事業計画(案)及び収支予算(案)は適切である」との答申を白根会長に提出し、閉会した。

また、同日相談役会を開催し、高木、橋本両相談役から「2013年度事業報告及び収支決算報告」、「2014年度事業計画(案)及び収支予算(案)」について意見をいただいた。

■2013年度「チャレンジ5推進委員会」活動報告

車体工業会では、2012年度に中小の地場車体架装業に絞っての「自動車車体業界の将来ビジョン」を策定した。これは「中小企業の会員は、将来の投資だけでなく事業継承についても悩んでいる。車体業界の将来見通しを検討する活動が必要」との論議があり、「将来ビジョン検討委員会」の発足が理事会で合意され、1年間をかけて作り上げた。

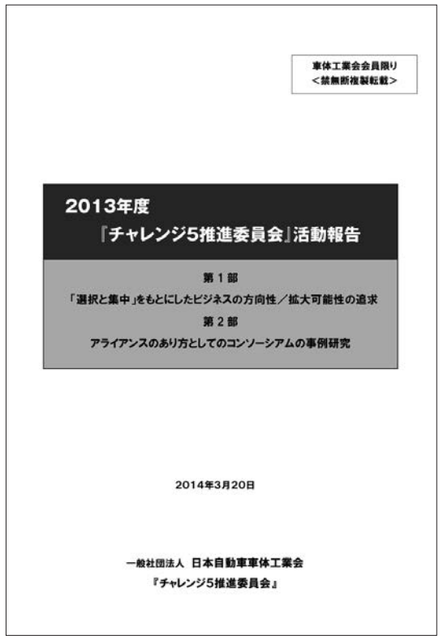
2013年度はこのビジョンを受けて、提言内容を個社や部会で実践出来るように深堀り調査、ブレークダウンをしていくこと及び将来的に営業利益率5%の業績を目指そうと、「チャレンジ5活動」として実施した。具体的には

第1部：「選択と集中」をもとにしたビジネスの方向性／拡大可能性の追求

第2部：アライアンスのあり方としてのコンソーシアムの事例研究

を『2013年度「チャレンジ5推進委員会」活動報告』としてまとめ、正会員に配布した。

1. 委員会構成
   独立系／地場架装メーカーの若手経営者や次世代経営者9名とアドバイザー1名
2. 委託先シンクタンク「㈱現代文化研究所」を選定(6月)：前年度同様
3. 『2013年度「チャレンジ5推進委員会」活動報告』内容概要
   第1部: 「選択と集中」をもとにしたビジネスの方向性/拡大可能性の追求
   第1章　物流や社会サービスに影響を与える環境変化
   第2章　物流と輸送事業における変化と展望
   第3章　「日本再興戦略」から見た車体工業の事業機会
   第4章　他業界の中小企業にみる成功事例からの検討
   第5章　顧客ニーズの変化と周辺事業にある取り込み可能な領域
   第6章　何を選択し、どこに集中すべきかの検討
   第7章　選択と集中の方法論
   第2部: アライアンスのあり方としてのコンソーシアムの事例研究
   第1章　コンソーシアムの目的、形態、活動
   第2章　コンソーシアムの期待される機能と効果
   第3章　車体工業界にとってのコンソーシアムのあり方と意義


車体工業会会員限り
<禁無断複製転載>

2013年度
『チャレンジ5推進委員会』活動報告

第１部
「選択と集中」をもとにしたビジネスの方向性／拡大可能性の追求
第２部
アライアンスのあり方としてのコンソーシアムの事例研究

2014年3月20日

一般社団法人 日本自動車車体工業会
『チャレンジ5推進委員会』

部会だより NEWS FLASH

■2014年度部会総会を各地で開催

2014年の部会総括会議(部会総会)が全て終了し、2014年度活動計画、予算案の承認を得ると共に新年度役員が選任された。

部会	開催日	場所
特 装 部 会	4月10日	東京
特 種 部 会	4月17日	東京
トラック部会	4月10日	岩手
バ ン 部 会	4月18日	香川
トレーラ部会	4月23日	東京
バ ス 部 会	4月21日	栃木
小 型 部 会	4月17日	東京
資 材 部 会	4月25日	東京

特種部会

■「2013年度自動車検査独立行政法人本部との技術検討会」を開催

特種部会(部会長・古庄忠信・㈱イズミ車体製作所社長)では、自動車検査独立行政法人業務課 長井信雄課長補佐、上久保智知業務第2係長、また古庄部会長、太宰技術委員長を含めた20社27名の参加のもと、3月14日に検査法人本部との2013年度技術検討会を実施した。

以下の4件の質問項目と当日の追加質問3件について論議し、検討会結果としてまとめ、部会員に発行した。今年で7回目であり、審査業務がスムーズに流れるようにすることは非常に大切であるとの認識の下、今後ともこの技術検討会を継続して行く。

【質問項目】

①運転席の視野について
②移動販売車等の側面に設ける「販売用窓口」の扱いについて
③保安基準細目告示第35条における、油圧式パワーゲートの取扱いについて
④「自動車の運転に必要な直接視界に係る協定規則」採用に伴う保安基準改正について

以下追加質問3件

⑤Aピラーの遮蔽角について
⑥軽自動車検査協会との連携について
⑦新型車のヘッドランプエイミングについて

トラック部会

■東日本大震災被災地視察会を開催

トラック部会(部会長・田村元・㈱浜名ワークス社長)では、4月11日に20社23名が参加し、大船渡市／陸前高田市の被災状況と働くクルマの現状視察を目的に訪問した。

大船渡市の「津波伝承館」では、館長から被災当日の様子について生々しいビデオを交えて説明を受け、被害を最小限に抑える最良の手段は、日頃の避難訓練の大切さと素早い避難であることを改めて認識させられた。

陸前高田市の旧市街地は、震災の瓦礫は片付いたとは言っても見渡す限りが更地のままであり、まさに復興のスタートをきったばかりの状況であった。

また、途中で花巻空港に1年間の予定で展示されている「希望の一本松(自動車各社の技能に優れた社員が力を結集し製作)」も視察した。

バン部会

■ ㈱タダノ工場見学会を開催

バン部会(部会長・上野晃嗣・日本フルハーフ㈱社長)では、4月18日に9社12名が参加し、㈱タダノ志度工場の工場見学会を実施した。

初めに多田野社長から歓迎の挨拶と会社概要の説明があり、引き続き総務部の大越グループ長からビデオを用いて製品紹介と志度工場の説明を受けた。

移動式クレーンの製造工程見学は、参加した部会員のほとんどが初めてであり、動力源のエンジンはシャシメーカーから調達しているものの、コアとなるブームやシリン

ダー等油圧機器のほとんどが内製化され、品質の高い製品を安定して製造している様子がよく分かり、お客様を大切にする姿勢を強く感じるとともに、非常に多くの刺激を受けた見学会となった。

また、「創造・奉仕・協力」という創業以来培われてきた経営理念が、他社にない独創的で高品質な製品群を生み出し、グローバル展開に必要な人材育成の成果にも表れていることに深い感銘を受けた。

トレーラ部会

■2014年度トレーラ国内需要見通しを発表

業務委員会（委員長・河内和仁・東邦車輛㈱・営業部長）では、3月17日に2014年度のトレーラ国内需要見通しをまとめ発表した。2014年度については、世界経済は緩やかな拡大基調にはあるものの、新興国の景気下振れリスク等が懸念され、また国内経済は景気回復への期待と継続した復興需要、東京オリンピック／パラリンピック開催準備に向けた需要などが想定されることから、トレーラ総需要は6,269台、2013年度比106.1%と見込まれる。

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

2014年度トレーラ国内需要見通し　（単位：台）

年度		2012年度 (A)実績	2013年度 (B)見通し	2014年度 (C)予測	対前年度比 2013年度 (B/A)	対前年度比 2014年度 (C/B)
合計		5,575	5,909	6,269	106.0%	106.1%
形状	コンテナ用	1,502	1,641	1,671	109.3%	101.8%
形状	バン	1,466	1,473	1,668	100.5%	113.2%
形状	平床・低床	1,467	1,622	1,711	110.6%	105.5%
形状	その他特装系	1,140	1,173	1,219	102.9%	103.9%

バス部会

■2014年度会員工場見学会を実施

バス部会（部会長・清水和治・ジェイ・バス㈱社長）では、4月21日に2014年度会員工場見学会として3社7名が参加し、ジェイ・バス㈱宇都宮工場（栃木県宇都宮市）の見学会を実施した。

宇都宮工場では、大・中型路線バスの生産をしており、ボデーの骨格を作る構体組立、シャシ組立、艤装組立や塗装工程を見学し、バスづくりはオーダーメイドであることを感じることができた。

小型部会

■ 小型部会異業種工場・施設見学会を実施

技術委員会（委員長・根岸昭二・トヨタ自動車東日本㈱第1ボデー設計部長）では、経営企画部門委員会と合同で、3月20日に異業種工場・施設見学会として、3社10名が参加し、㈱アマダ土岐事業所と自然科学研究機構核融合科学研究所の見学会を実施した。

㈱アマダ土岐事業所は、㈱アマダグループの中の切削・工作機械を担当しており、事業所全体は、創エネ&省エネ事業所として、中部地区初のオール電化工場やテクニカルセンター棟のゼロカーボン化等の環境活動に取組んでいる。

核融合科学研究所は、「海水からエネルギーを作り出す」ために、地球に優しいエネルギーとして、超伝導コイルを用いたヘリカル方式での核融合エネルギーの研究をしている。見学会では、ヘリカル装置での高温高密度プラズマの生成に関する概要紹介及び実物の見学や、普段入ることのできないヘリカル装置内をバーチャルの世界で探検をし、迫力ある立体映像の中を特殊な眼鏡をかけて歩き回り、興味深く見学することができた。

資材部会

■ 講演会を開催

資材部会(部会長・杉本眞・レシップ㈱社長)では4月25日に部会総会後に講演会を開催、50社70名が参加した。講演会は経済ジャーナリストの池原照雄氏が「これからの自動車産業について」と題して話をされた。

新車の需要動向は、2015年までは消費税の再引き上げ（10%）や自動車関係諸税の税制変更で駆け込み・反動減といった不安定な需要推移となる。中期的には人口減・高齢化によって国内市場は縮小傾向。普通トラックは2013年度に7.99万台（17%増）と4年連続増となったが、2014年度は7.7万台（自工会予測）と若干の減少となる見込み。

その他、次世代環境対応車の普及見通しでは、ハイブリッド車（HV）や電気自動車（EV）、燃料電池車（FCV）の開発動向及び中期見通しを、さらに進化する安全運転サポート技術や今後の競争力を左右する設計・調達改革等についても話をされた。参加者からはとても参考になった旨の声を多数いただいた。

支部だより NEWS FLASH

■2014年度　全国支部通常総会開催状況

支部	開催日	支部長	来賓	車体工業会
北海道支部	4月25日	坪川　弘幸 北海道車体㈱　副社長	(経)辻製造産業課長 (国)有澤自動車技術安全部技術課長	吉田専務理事
東北支部	4月24日	磯野　栄治 ㈱いそのボデー　社長	(国)鈴木自動車技術安全部長 石川技術課長	堀口支部連絡会議長 吉田専務理事
新潟支部	4月21日	北村　守 (資)中北車体工作所　代表社員	(国)小林自動車技術安全部長、星野技術課長 唐崎技術課専門官、仲屋首席専門官	古庄副会長 吉田専務理事
関東支部	4月14日	上野　晃嗣 日本フルハーフ㈱　社長	(国)佐橋自動車技術安全部長 田島技術課長	渡辺副会長 杉崎事務局次長
中部支部	5月16日	尾崎　二三男 ㈱東海特装車　取締役常務執行役員	(経)嶋田産業部製造産業課長 (国)森川自動車技術安全部技術課長	白根会長 杉崎事務局次長
近畿支部	4月25日	堀口　昇一 須河車体㈱　相談役	(経)玉野産業部次長 (国)山﨑自動車技術安全部長、松田技術課長 阪部京都運輸支局長、中井首席陸運技術専門官	筆谷副会長 瓜谷事務局次長
中国支部	5月7日	平町　省三 フェニックス工業㈱ 専務取締役	―	古庄副会長 清水技術部長
四国支部	5月21日	池浦　雅彦 ㈱タダノ　執行役員	(経)栗田地域経済部長 (国)溝渕自動車技術安全部長	古庄副会長 瓜谷事務局次長
九州支部	5月13日	矢野　彰一 ㈱矢野特殊自動車　社長	(経)和田地域経済部課長補佐 (国)三浦自動車技術安全部長	白根会長 吉田専務理事

北海道支部

東北支部

新潟支部

関東支部

中部支部

近畿支部

中国支部

四国支部

九州支部

官公庁だより NEWS FLASH

2014年経済センサス-基礎調査及び2014年商業統計調査の実施について

総務省・経済産業省

総務省・経済産業省では、2014年7月に「経済センサス-基礎調査」と「商業統計調査」を一体的に実施する。

経済センサス-基礎調査は、我が国の全ての産業分野における事業所及び企業の基本的構造を全国及び地域別に明らかにするとともに、事業所・企業を対象とする各種統計調査の実施のための母集団情報を整備することを目的として実施する。

商業統計調査は、我が国における商業の実態を明らかにし、商業に関する施策の基礎資料を得ることを目的として実施する。

調査結果は、我が国の社会の発展を支える基礎資料として、国の各種行政施策をはじめ、地域の産業振興や商店街の活性化などの地方公共団体における行政施策、さらには民間企業における経営計画の策定など、さまざまな分野で活用されている。

2014年経済産業省企業活動基本調査について

経済産業省

経済産業省では、我が国における経済活動の実態を明らかにし、経済産業政策等各種行政施策の基礎資料を得ることを目的として、1992年以降「経済産業省企業活動基本調査」(基幹統計調査)を実施しており2014年も実施する。

- 実施期間 ：2014年5月16日～7月15日
- 根拠法令 ：統計法(2007年法律第53号)
- 調査目的 ：我が国における経済活動の実態を明らかにし、経済産業政策等各種行政施策の基礎資料とする
- 調査対象 ：経済産業省が所管する産業
- 調査結果 ：2015年1月に速報を公表予定
- 調査方法 ：対象の企業へ調査関係用品を直接郵送

※ 調査票の提出は、紙調査票によるほか、インターネットからオンラインで提出することもできる。

※ 調査票に記入した内容については、統計法に基づき秘密を厳守するので、調査に対するご協力をお願いする。

中小企業向け「知財総合支援窓口」の機能を強化

中小企業庁

特許庁は、日本弁理士及び弁護士知財ネット(日本弁護士連合会)と協力して、2014年4月から、中小企業向けのワンストップ窓口である「知財総合支援窓口」に、知財の専門家(弁理士及び弁護士)を定期的に配置し、知財に係る中小企業支援を強化する。

主な支援内容

- 専門家を無料で活用できる機会の提供
- 知財の取得前段階での支援
- 知財の活用段階での支援

<詳細は下記を参照>

http://www.meti.go.jp/press/2013/03/20140324001/20140324001-1.pdf

「取引環境改善型需要開拓支援事業(中小企業・小規模事業者ものづくり・商業・サービス革新事業)」の公募開始

中小企業庁

中小企業庁では、取引先事業者の閉鎖・縮小により売上減少が見込まれる中小企業・小規模事業者が実施する新たな取引先を開拓するために必要な市場調査や試作開発及び事業実施に必要な設備投資等に要する経費の一部を補助する事業の公募を開始した。

補助率・補助限度額

- 補助率：補助対象経費の3分の2以内
- 補助限度額：1,000万円(下限100万円)
- 補助事業期間：交付決定日から2015年3月末日まで
- 公募期間：2014年3月14日～

<詳細は下記を参照>

http://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/2014/140314torihiki.htm

「中小企業・小規模事業者ものづくり・商業・サービス革新事業(新陳代謝型設備投資促進事業)」の公募開始

中小企業庁

中小企業・小規模事業者が保有する老朽化設備の新陳代謝を促進するため、金融機関から借入を行い、老朽化に対処した大規模設備投資を行う場合、金融機関のモニタリング実績に応じ、借入額の1%相当を上限に設備投資費を補助する。

- 受付開始：2014年3月20日
- 公募申請締切：2014年9月12日、補助金がなくなり次第終了

<詳細は下記を参照>

http://www.chuokai.or.jp/shinchin.html

「中小企業海外展開支援施策集」を改定

中小企業庁

中小企業の方が海外展開に関する支援施策を利用になる際の手引書となるよう、海外展開の進捗状況に合わせて段階的に支援施策を紹介。

<詳細は下記を参照>

http://www.chusho.meti.go.jp/keiei/kokusai/2012/KTJirei.htm

経営革新等支援機関として新たに361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361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、21,535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/2014/05/20140509004/20140509004.pdf

消費税の転嫁拒否等に関する大規模な調査を開始

中小企業庁

中小企業庁は、消費税の転嫁拒否等に関する大規模な調査を公正取引委員会と合同で実施する。4月から6月にかけて、集中的に中小企業・小規模事業者全体に対して広く調査票を発送し、その後年間を通じて調査を継続していく。

<詳細は下記を参照>

http://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/2014/140424tenka_daikibochousa.htm

2014年度「下請小規模事業者等新分野需要開拓支援事業」の公募開始

中小企業庁

中小企業庁は、親事業者の生産拠点が閉鎖・縮小された、または閉鎖・縮小が予定されている影響により売上げが減少する下請小規模事業者等が、新分野の需要を開拓するために実施する事業の費用を一部補助することにより、取引先の多様化を図り、下請小規模事業者等の振興と経営の安定に寄与を目的とする事業の公募を開始する。

<詳細は下記を参照>

http://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/2014/140424shitaukekaitaku.htm

2014年度「中小企業施策利用ガイドブック」を発行

中小企業庁

経営改善・資金繰り支援対策をはじめとした重点施策を含め、中小企業者の方が利用する際の手引書として、2014年度版の各支援制度の概要を紹介するものである。

【使い方】巻頭の「インデックス」では、利用者のニーズに合わせて利用できる施策を支援制度別に探すことができる。

<詳細は下記を参照>
http://www.chusho.meti.go.jp/pamflet/g_book/h26/index.html

2014年度「不正改造車を排除する運動」を実施

国土交通省

国土交通省及び自動車関係32団体で構成する「不正改造防止推進協議会」が中心となって、内閣府、警察庁、経済産業省、及び環境省等の関係省庁の後援並びに自動車検査独立行政法人、軽自動車検査協会の協力のもとに本運動を実施する。

【実施期間】

「不正改造車を排除する運動」は、年間を通じた運動とするが、2014年6月1日から6月30日までの1か月間を「不正改造車排除強化月間」とし、特に重点をおいて運動を実施する。

【当会の対応】

当会としては、例年同様に以下の資料を各支部経由で会員に配布、各資料を使用し、事前送付している実施要領に沿って運動を実施する。

・「不正改造車排除運動」実施兼事例ポスター
・運動チラシ

経済産業省地方経済産業局 2014年5月1日現在

局別	経済産業局別	当会の相談窓口	部長名	課長名
産業部	関東	製造産業課長	渡辺　豊	梶田　昌幸
	中部	製造産業課長	正木　朗	嶋田　明彦
	近畿	製造産業課長	須山　稔	森下　剛志
地域経済部	北海道	製造産業課長	寒川　卓知	辻　純朗
	東北	製造産業課長	滝本　浩司	柏　芳郎
	中国	地域経済課長	小島　暢夫	大河原康正
	四国	製造産業課長	栗田　豊滋	岸本　哲朗
	九州	製造産業課長	生越　晴茂	下津浦一博

（敬称略）

国土交通省地方運輸局 2014年6月1日現在

局　別	運輸局長	自動車技術安全部長	技術課長	整備課長 ※整備・保安課長	保安・環境課長 ※保安・環境調整官	管理課長 ※管理業務調整官
北海道	小山内　智	及川　公夫	有澤　明男	※立川　雅志	※難波　和裕	工藤　正弘
東　北	長谷川伸一	鈴木　義男	石川　智弘	※熊谷　昌夫	※寺戸　成周	松澤　和幸
北陸信越	德永　泉	小林　勝吉	星野　公男	※古川　洋	※吉田　守利	宮崎　吉信
関　東	又野　巳知	佐橋　真人	田島　克彦	森谷　光治	古川　一美	吉田　和弘
中　部	野俣　光孝	大森　隆弘	森川　靖生	永井　孝昭	大平　典良	水野　弘
近　畿	大久保　仁	山崎　孝章	松田　秀雄	岡田　研二	中西　正	新谷　雅則
中　国	小橋　雅明	村田　修	平井　信昭	※福田　司	※田村　泰之	橋本　孝之
四　国	澤山　健一	溝渕　通弘	田中　耕一	※篠原　勝	※水野　実也	※水元　富数
九　州	竹田　浩三	三浦　俊一	栗山　繁敏	冨田　廣志	藤江　英俊	峯　比呂志
沖　縄	－	運輸部長 岩崎　俊一	車両安全課長 宮里　実	－	－	－

（敬称略）

保安基準の細目告示」等の一部改正

国土交通省

国土交通省は、3月18日、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）の実態に則するため、「保安基準の細目告示」等の一部を次のとおり改正した。

【改正概要】

① 小型コミュニティバスに備える乗降口の踏段について、有効高さ、有効幅、有効奥行等に関する基準を見直した。
② ワンマンバスの構造要件が適用される自動車の範囲を見直し、小型コミュニティバスを対象外とした。

【施行日】　2014年4月1日

「基準緩和自動車の認定要領について（依命通達）」の一部改正

国土交通省

国土交通省は、3月20日、申請者の負担軽減を図るため、「基準緩和自動車の認定要領について（依命通達）」の一部を次のとおり改正した。

【改正概要】

① 申請時の添付書面を簡素化した。
② 使用の本拠地が変更になった場合の手続きを簡素化した。
③ 長尺貨物を輸送するためのセミトレーラの扱いを明確化した。

【施行日】　2014年3月20日

審査事務規程の一部改正について

自動車検査独立行政法人

自動車検査独立行政法人は、3月6日、道路運送車両の保安基準等の一部改正並びに自動車技術の進歩・多様化に対応するため、「審査事務規程」の一部を次のとおり改正（第61次）した。

【改正概要】

① 衝突被害軽減ブレーキに関する規定を改正した。
② 乗降口以外に備える扉に関する規定を改正した。
③ 低速走行時側方照射灯に関する規定を追加した。
④ 改造自動車の範囲の明確化並びに届出先の選択範囲を拡大した。

【施行日】　2014年3月6日
（ただし、改造自動車に関する改正は2015年4月1日）

「職場意識改善助成金」等のご案内

厚生労働省

厚生労働省では、労働時間、休日数、年次有給休暇の取得に関する事項などを労働者の健康と生活に配慮するともに多様な働き方に対応したものへ改善するため、「労働時間等見直しガイドライン」を策定し、事業主および各団体の皆様が、労働時間等の設定を改善するに当たって、適切に対応できるよう必要事項を定めている。

また、「労働時間等の設定の改善」により、職場の士気を高めたり、仕事と生活の調和に取り組む中小企業事業主を「職場意識改善助成金」等の助成金で支援している。

<詳細は下記を参照>

労働時間等設定改善のホームページ：
http://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/jikan/

「職場意識改善助成金」のリーフレット：
http://www.mhlw.go.jp/file/06-Seisakujouhou-11200000-Roudoukijunkyoku/0000044947.pdf

■国土交通省人事異動
（2014年4月1日付）

自動車局次長
和迩（わに）　健二（けんじ）氏
（前 北陸信越運輸局長）

前任の清谷氏は退官いたしました。

NEWS FLASH 月度活動状況

3月

3日	特装部会／クレーン分科会	①塩害地・積雪地向けの点検啓発に関する方針を決定 ②特装技術委員会の決定事項等について周知
4日	第4回環境委員会	①本年度計画のまとめ／次年度計画の論議 ②2013年度環境負荷物質フリー宣言取組み状況 ③2014年度環境対応事例発表会の進め方確認
5日	第4回中央業務委員会	①中小企業用コンプライアンス規定内容等を論議/決定 ②未入会の支部大手地域会員対応を決定 ③次年度事業計画(案)を論議し、決定
6日	バン部会／業務委員会	①2013年度事業報告の実績まとめ ②2014年度事業計画(案)について討議 ③中小会員会社に必要な支援策の実施項目について討議
	バン部会／部会会議	①2013年度事業報告の実績確認 ②2014年度事業計画(案)について討議・決定 ③2014年度第1回目の工場見学先について確認
7日	中央技術委員会／ 突入防止装置技術委員会	①R58改正提案の対応について方針決定 ②2014年度活動方針決定
	労政合同分科会(東京)	①「春季労使交渉要求・交渉状況について」の情報交換 ②「BCP(事業継続計画)対応状況について」の情報交換
	トラック部会／技術委員会	①2013年度事業報告の実績まとめ ②2014年度事業計画(案)について討議・決定
10日	特装部会／ 脱着車キャリア・コンテナ技術分科会	①特装技術委員会の決定事項等について周知 ②2014年度の事業計画検討
11日	バス部会／技術委員会	①2013年度活動まとめと2014年度活動計画骨子確認 ②バス車体規格集変更項目の洗い出し状況確認 ③自工会バス合同分科会に参画
12日	トレーラ部会／サービス委員会	①日刊自動車新聞社と懇談(トレーラ安全啓発に向けて) ②自動車検査独立法人研修への部会よりの講師派遣依頼
13日	常任委員会	①正会員化取組み状況確認と今後の対応論議 ②車体工業会70周年記念事業検討
	第225回理事会	①審議事項 第1号議案 2014年度事業計画(案)に関する件 第2号議案 2013年度収支報告(決算見込み)及び2014年度収支予算(案)に関する件 第3号議案 2014年度評議員選任に関する件 ②報告事項 1)2013年度事業計画4/4期実績(見込み)まとめ 2)支部地域会員大手の正会員化対応 3)2013年度調査研究・基準化・共通化実績まとめと2014年度計画 4)最近の官公庁情報 5)その他報告事項
14日	特種部会／技術検討会	①自動車検査独立行政法人本部と2013年度に実施した 審査業務に関して疑問と思われる項目等を論議 ▶P.22 ②当日の質疑を含め、部会内に論議内容を展開
18日	トラック部会／業務委員会	①2013年度事業報告の実績まとめ ②2014年度事業計画(案)について討議
	トラック部会／部会会議	①2013年度事業報告の実績確認 ②2014年度事業計画(案)について討議・決定 ③2014年度実施の工場見学先について意見交換
19日	トレーラ部会／製品安全委員会	①トレーラの安全に対する啓発活動の依頼内容確認 ②2014年度製品安全委員会の運営内容論議
20日	トレーラ部会／業務委員会	①トレーラ2014年度需要予測内容確認 ②ABS装着車の安全性のPRの進め方議論
20日	トラック部会・バン部会／ 技術委員会(東京)	JABIA規格「車輌運搬車の構造基準」改定案及び新車検査時提出書類について自動車検査独立行政法人と論議
	小型部会／工場見学会(岐阜)	㈱アマダ土岐事業所と自然科学研究機構核融合科学研究所の 工場・施設見学会を実施 ▶P.23
24日	特装部会／サービス委員会	①補給部品の供給年限に関するアンケートのまとめ ②サービスニュースNo.35(脱着車編)及びサービスニュースNo.36(クレーン編)の検討
25日	トレーラ部会／技術委員会	①タイヤeマークのメーカーへの問合せ方法について 自工会と協業で進めることで合意 ②2014年度事業計画スケジュール確認
26日	第3回支部連絡会	①地域会員大手の正会員化取組み確認 ②支部事業計画の内容充実化論議 ③支部事業計画の共有化、よいとこ取り活動論議 ④本部でのガバナンスと仕組みの検討
28日	バス部会／塗装デザイン研究会	①色見本帳事前検証結果の確認 ②2013年度活動まとめと2014年度活動計画の確認
	国際人事合同分科会	①「国際人事領域の重点施策と課題について」の情報交換 ②「2014年度国際人事合同分科会活動計画(案)」の承認

4月

4日	バン部会／技術委員会	①2014年度事業計画の進め方について討議・決定 ②2013年度からの継続議題の進捗状況と日程確認
7日	中央技術委員会／ ナンバープレート視認性対応WG	①国交省からの依頼事項の周知 ②当面のスケジュール確認 ③前回検討内容の確認
	資材部会／役員・幹事会	①2013年度事業報告、同決算報告の審議 ②2014年度事業計画、同収支予算の審議 ③2014年度役員体制(案)の審議
8日	バス部会／ ワンマン機器小委員会	①2014年度活動計画の確認 ②ドライブレコーダーの規格化に向けた仕様検討
	バス部会／技術委員会	①2014年度活動計画の確認 ②バス車体規格集変更項目の洗い出し状況確認 ③自工会バス合同分科会に参画
9日	環境委員会／ 架装物リサイクル分科会	①JTP・ELV架装物解体工場見学会　日程確認 ②JTP・ELVの架装物組立工場見学会　日程確認 ③環境対応事例発表会(7月17日)発表者選任依頼 ④環境負荷物質削減フリー宣言フォローアップ方法確認
10日	トレーラ部会／サービス委員会	①トレーラ部会2013年度決算・2014年度予算確認 ②自動車検査独立行政法人研修会への講師派遣依頼 ③トレーラ安全についてチャンバーの整備周知活動論議 ④トレーラ点検整備方式の見直し方法論議
	特装部会／部会総会(東京)	①開催場所：東京　参加：10社30名 ②2013年度事業報告、決算報告承認及び2014年度事業計画、予算承認
	トラック部会／部会総会(岩手)	①開催場所：岩手　参加：21社24名 ②2013年度事業報告、決算報告承認及び2014年度事業計画、予算承認
14日	バン部会／業務委員会	①2014年度新役員(案)について討議・決定 ②中小会員会社に必要な支援策の実施項目について討議
17日	常任委員会	①本部での支部に対するガバナンスについて論議 ②成長戦略推進に向けた今後の取組みを論議
	第226回理事会	①審議事項 第1号議案 2013年度事業報告まとめ 第2号議案 2013年度収支決算報告 第3号議案 2014年度事業計画(案) 第4号議案 2014年度収支予算(案) 第5号議案 2014年度理事・監事(案) 第6号議案 2014年度車体工業会優良従業員表彰(案) 第7号議案 2014年度車体工業会功労者表彰・永年在籍会員表彰(案)

17日	第226回理事会	②報告事項 1)2014年度本部委員会体制 2)2013年度会員のリコール等重大不具合結果 3)2013年度国内商用車販売状況 4)最近の官公庁情報 5)その他報告事項
	特種部会／部会総会	①開催場所：当会会議室　参加：32社45名 ②2013年度事業報告、決算報告の承認及び2014年度事業計画、予算の承認
	小型部会／部会総会（東京）	①開催場所：東京　参加：4社10名 ②2013年度事業報告、決算報告の承認及び2014年度事業計画、予算の承認
18日	中央技術委員会／ テールゲートリフタ技術分科会	①ナンバープレートの視認性対応についての分科会方針決定 ②R58改訂に関する最新OICA情報を共有
	中央技術委員会／ ISO26262WG	①ISO WG16サブワーキンググループ会議結果報告 ②今後の進め方の確認
	環境委員会／工場環境分科会	①環境対応事例発表会（7月17日）発表者選任依頼 ②廃棄物改善事例フォーマット見直しと事例作成依頼 ③自工会温暖化防止生産分科会と環境省ヒヤリング内容・動向紹介
	バン部会／部会総会（香川）	①開催場所：香川　参加：10社13名 ②2013年度事業報告、決算報告承認及び2014年度事業計画、予算、新役員承認
	バン部会／工場見学会（香川）	①㈱タダノ「志度工場」製造工程の見学会を実施 ②会員各社と品質確保に関する意見交換実施 ▶P.22
21日	バス部会／部会総会	①開催場所：栃木　参加：3社8名 ②2013年度事業報告、決算報告承認及び2014年度事業計画、予算、新役員承認
23日	特装部会／ローリ技術分科会	JABIA規格の見直しに関する基本方針決定
	トレーラ部会／部会総会	①新規会員入会について承認 ②2013年度事業報告、決算報告承認及び2014年度事業計画、予算、新役員承認
24日	トレーラ部会／製品安全委員会	①オートマチック・スラッグ・アジャスタの耐久性エビデンス確認 ②トレーラ安全に対する啓発・浸透方法論議
	トレーラ部会／技術委員会	①ミシュランタイヤのタイヤeマーク有無確認 ②ナンバープレートの視認性対応W/G推進状況説明 ③トラクタ・マスタデータの不具合確認・防止方法議論 ④JATMA YEAR BOOK別冊廃止に伴なう自工会からの検査法人への依頼内容・動向紹介 ⑤タイヤ騒音規制第4回検討会議論内容・動向紹介
25日	資材部会／部会総会（東京）	①開催場所：東京　参加：48社65名 ②2013年度事業報告、決算報告承認及び2014年度事業計画、予算、新役員承認
		講演会「これからの自動車産業について」 講師：池原輝雄氏（経済ジャーナリスト） ▶P.23
28日	特装部会／サービス委員会	①2014年度の活動計画周知・確認 ②サービスニュース（脱着車編・防錆対策編）検討 ③補給部品の供給体制に関するアンケート結果確認

5月

8日	評議員会	①2014年度事業計画（案）についての諮問 ②2014年度収支予算（案）についての諮問 ▶P.21
	相談役会	①2014年度事業計画（案）についての諮問 ②2014年度収支予算（案）についての諮問 ▶P.21
9日	特装部会／ 脱着車キャリア・コンテナ技術分科会	①2014年度の活動計画について周知・確認 ②キャリア・コンテナの互換性定期審査について周知・確認 ③海外実態調査について周知・確認
	特種部会／第1回扉WG	①2013年度実施内容の確認と本年度予定内容の確認 ②詳細日程の作成
12日	特装部会／ダンプ車技術分科会	①2014年度の活動計画について周知・確認 ②審査事務規程の改訂に関する意見照会への対応検討 ③ナンバープレート視認性についての対応検討

13日	トレーラ部会／サービス委員会	①トレーラ安全についてチャンバーの整備周知活動論議 ②トレーラ点検整備方式の見直し項目・表現確認
	中央技術委員会／ナンバープレート視認性対応WG	①新法規への検討結果報告 ②今後の対応方針検討
15日	特装部会／塵芥車技術分科会	①「昭和62年安全基準」見直し検討 ②ナンバープレート視認性についての対応検討
	特装部会／ 塵芥車技術・業務合同分科会	塵芥荷箱種類の集約について討議、今後の進め方検討
	トラック部会／車輌運搬車分科会	①2014年度事業計画の進め方につき討議・決定 ②(一社)日本陸送協会との研修会テーマについて討議
16日	トラック部会／技術委員会	①2014年度事業計画の進め方につき討議・決定 ②中央・他部会との合同W/Gの報告結果について討議
23日	通常総会（東京）	<別掲参照>
26日	環境委員会／工場環境分科会	①環境対応事例発表会（7月17日）発表者確定 ②廃棄物改善事例の発表アイテム選定と発表内容作成
29日	特装部会／サービス委員会	①サービスニュース№35（防錆対策編）及び サービスニュース№36（脱着車保守編）の最終確認 ②補修用部品アンケート結果及び他部会との連携検討
30日	第1回広報委員会	①2014年度広報活動事業計画の進捗状況確認 ②車体NEWS夏号記事の校正と秋号企画合意

服部哲夫 元副会長　藍綬褒章を受章

4月28日付でトヨタ自動車東日本㈱相談役服部哲夫氏（一般社団法人日本自動車車体工業会元副会長）は、長年にわたる企業並びに自動車産業発展に貢献された功績によって、藍綬褒章を授与され、経済産業省より5月16日に伝達された。

主な功績としては、

1. 関東自動車工業㈱取締役社長としての功績
   - 「技術や技能に基づく体質強化策」として原価低減活動を推進し、損益分岐点を改善
   - 汎用性が高く、かつ高効率な生産体制の構築
   - 商品企画力の向上や海外生産車の開発拡大、技術開発の強化に向けた組織設立による商品領域の拡大
   - 企業との連携や大学・公設機関等との共同研究の推進
2. 車体工業会副会長として果たした業績

があげられる。心よりお慶び申し上げます。

会員情報

■経営統合による社名変更

準会員　**インファステック㈱**
→ポップリベット・ファスナー㈱

■ 代表者変更

正会員	**いすゞ自動車首都圏㈱**	代表取締役社長	野口　典一
	日立キャピタルオートリース㈱	取締役社長	森　利之
準会員	**クラリオン㈱**	代表取締役社長兼COO	川本　英利
	大和塗料販売㈱	代表取締役社長	篠木　孝夫

■本社移転

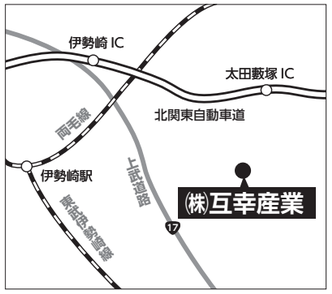
準会員　**㈱ハナイ**
〒460-0014　愛知県名古屋市中区富士見町12-1　（電話番号、FAX番号に変更はありません）

NET WORK

会員会社紹介

Vol.75

貫井 信之 代表取締役



DATA
■本社
〒379-2233
群馬県伊勢崎市平井町1354-1
TEL　0270-63-1166㈹
FAX　0270-63-1165
URL:
http://www.gokou-s.com/
■資本金　2,100万円
■従業員　32名
■事業所規模
敷地　8,636㎡
工場　2,250㎡
■車体工業会加入
2005年(特装部会)

GOKO.S

㈱互幸産業

環境意識の高まりとともに 廃棄物用コンテナ需要の潮流をつかむ

㈱互幸産業は、冬は赤城おろしと呼ばれる冷たい強風が吹く群馬県伊勢崎市で創業し、不況時の逆風にも負けることなく、廃棄物用コンテナ需要をしっかりとつかんで着実に業績を上げてきた会社である。

取材／車体工業会事務局次長　杉崎　満

特徴・沿革

1994年、大型空調設備の部品製造会社として創業。まだバブルの名残りもある頃、文化会館、庁舎、寮、大学校、病院等の施設が多く建築され、そこに設置する大型空調設備は安定した需要があった。しかし、その後の不況で受注台数が急激に減少し、経営を圧迫した。そのような中で、知人から廃棄物コンテナの製造を依頼され、1996年に廃棄物用コンテナの製作を始めた。

当時は、現在ほど普及していなかった廃棄物用のコンテナであったが、近い将来、多種多様の廃棄物の分別が必要な時代が来ることを予感した貫井社長は、得意とする鉄工技術を活かして、様々な分別方式に対応して、オリジナルの脱着式コンテナや分別ボックスを提案し、多くのユーザーを獲得することに成功した。

1997年のダイオキシン問題の発生や、容器包装リサイクル法等が施行されるなど、環境意識が急速に高まり、ゴミや廃棄物に日本中が高い関心を持ちはじめたことで、廃棄物用コンテナの需要も増大した。貫井社長の読みは的中し、現在では製造を始めた当初に比べて、およそ10倍の生産量に伸びている。

廃棄物用コンテナは、固い金属片やガレキが投入されたり、廃液が付着するなどのほか、重機で突かれたり、野ざらしで放置されたりと、もっとも過酷な環境に晒されている架装物の一つであるといえる。

㈱互幸産業では、リサイクルをとても大切にし、コンテナの修理も積極的に行っている。スタッフの技術力の向上にもつながり、低コストで製品の寿命を伸ばすことができるので、ユーザーにも喜ばれている。

近くを走る北関東自動車道によって、交通の利便性も整い、貫井社長をリーダーに、販売及び修理において、スピーディーなフットワークで伸び続けている企業である。

製　品

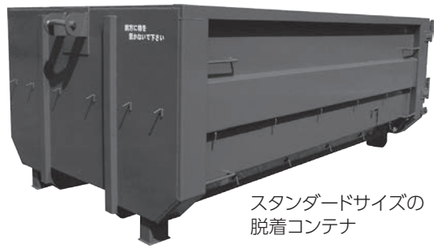
― 御社の業務の特徴についてお聞かせください。

弊社では、鉄板素材が製品になるまでの工程をすべて社内で一貫して行っています。鉄板の切断には2台のシャーリング、長材は全自動バンドソー、曲げ加工では4mベンダー、溶接は熟練工と溶接ロボットによる溶接、塗装工程はウレタン塗装、そして仕上げ工程を経て、出荷しています。

各工程ごとに熟練技師たちが経験を活かし製造に励み、各工程ごとに検品を経て、次工程へと移行しています。最終検品の後、工場にてユーザー様にお引渡しか、大型クレーン付車にてお届けしています。

工場横の事務所と納品用トラック

― どのような製品を手がけているのでしょうか?



スタンダードサイズの脱着コンテナ

主要製品として、脱着コンテナを製造しています。小さな部品の1つから、分別ボックス、2t、4t、10t、25t車用脱着コンテナ、平ボデー搭載用コンテナ、回送用コンテナ、トレーラ用コンテナ等々、様々な注文に合わせた製作をしています。

脱着コンテナをはじめ、分別ボックスなどの設備品やトレーラボックスの注文には、培ってきた技術と蓄積したノウハウを最大限に生かし、商品の大小にかかわらず、お客様のご要望にお応えできる良品良質の製品のご提供を心がけています。

修理にも力を入れています。テールゲートやリヤローラの交換や動きをスムーズに戻したり、リフトバー、フレーム、固縛爪、ドレン口(くち)、ロープフック等の細かい部品の交換や床板等の張り替えも行い、直せるところは交換ではなく、修理で対応して、お客様にとって、もっともメリットのある作業で対応しています。

― 御社の経営方針は?

公道を走る架装物ですので、安全を第一にしています。また、安心できる製品作りのために、人と人とのつながりを大切にし、今日より明日、明日より明後日の進歩と成長が、社会貢献にも役立つと考えています。

大型のコンテナも手がけている

工場等に置かれる
分別ボックスの需要も多い

「きれいな職場は仕事が進む」整然とした工場内

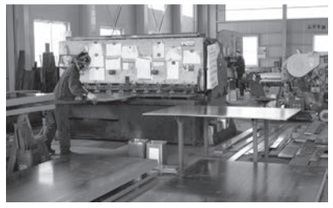
人

― 御社の特徴は?

20代前半から30代、40代、50代、60代と年代に片寄りなく、バランスのよい年齢構成となっております。心強く、頼もしい熟練職人に恵まれており、若い世代と熟練世代が融合しているところが特徴です。

― 次世代の教育は?

技術の継承は仕事を通して行われています。分担業務が中心となりますが、製品全体のイメージを捉えることができるように、一通りのことを学んでもらうようにしております。若い世代の固定観念にとらわれない新しい発想を大切にしています。



幅広い年齢層のスタッフが働いている

VOICE

資材部会ビジネスネットワーク

STAGE 64

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。

車検対応型ナンバーステーの開発

日本ボデーパーツ工業㈱

日本ボデーパーツ工業㈱は、1946年創業の小林商店を前身とし、架装用部品やトラック用品を中心に取り扱っている。誰もが一度は目にしたことがある、トラック用テールランプ「JB角型ランプ」に代表されるJBブランドで知られる商社である。日本各地の支店に豊富な部品在庫を持ち、迅速なサービスと対応力でお客様に喜んで頂けるよう行動している。

同社では多くの営業マンが、ユーザーである架装メーカーの製品の使い勝手や要望などの「現場の生の情報」に常に耳を傾けている。こうしたユーザーニーズを、取引先である大小の様々な部品メーカーにフィードバックし、オリジナリティの高い製品開発に活かしている。

多くのメーカーとともに、互いに情報と技術を持ち寄り、二人三脚で製品を作りあげ、販売してきた同社はモノを作る技術・設備は持っていないが、各取引先の会社とともに共有している情報から新しい商品を生み出していく企業である。

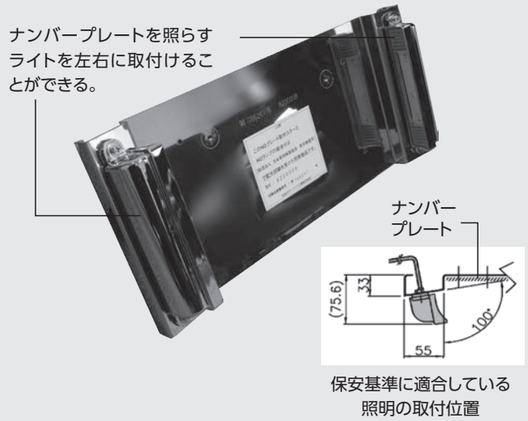
JBブランドで知られるLED角型テールランプ

■ 車検対応製品を設計から

ナンバープレートの取り付け方に関する規制で、純正のナンバーステーでは、ナンバープレートを照らす白色灯を取り付けるスペースが確保できないなどのケースが生じた。これに対応するため、上からではなく横から照らすステーが必要であったが、付け替えただけでは、車検に通ることができなかった。配光や入射角度の測定と、試験を行い、車両保安基準に適合した商品であるという「試験成績書」を取得する必要があったのである。

丸山　重孝
東京支社　営業技術室　部長
ナンバープレートステーの開発の中心となって、製品化に大きく貢献。最近は品質管理のために海外の工場へも出向いている。

設計専門の部署を持たない同社では、新しくCADを導入し、営業の社員が操作方法を覚え、急いで図面を作り上げた。当然ながら、そのまま形にすることは困難な図面となってしまい、部品メーカーと共同で修正を進めていくことにした。同時に、設計上の不備や不具合がないかを確認するために、自ら国土交通省や(財)日本車両検査協会へ幾度も出向き、説明を聞いて勉強した。こうした努力によって、市場が求めるナンバー灯ステーは試験成績書を取得することができ、“車検に通る”製品「車検対応型ナンバー灯ステー」として生まれ変わることができた。



保安基準に適合している照明の取付位置

■ 規制への積極的な対応

規制の及ぶ範囲が様々な部品に拡大していく中で、従来のように、安全で高品質な部品を販売さえしていれば良いという時代ではなくなってきている。同社では環境負荷物質の使用を管理するために、蛍光X線分析装置も導入し、安心と安全な商品を提供している。

様々な検査を積極的に行い、部品メーカーと架装メーカーの双方の信頼を得る努力を続けている。

日本ボデーパーツ工業㈱
代表取締役社長　小林　修二
未来への飛躍のために、持てる力をフルに活かしてさまざまな要求・ご注文に応えるよう努力して参ります。
【本社】　〒553-0003 大阪府福島区福島3丁目3番7号
Tel:06-6458-5151(代)
http://www.nihonbody.com/

低騒音車載用発電機

㈱シー・エス・シー

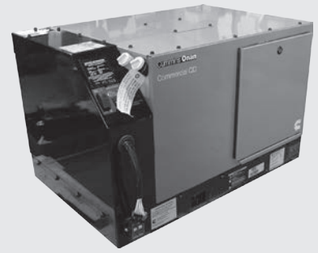
日本国内で一般的に車載用発電機が使われた歴史は、終戦直後の広島で活躍した検診車から始まった。米軍が所有していた米国製の「オナン車載用発電機」を、日本国内でバスに取り付けて検診車に改造していた当時の会社から機械サービス部門が分離独立し、現在の㈱シー・エス・シーへと受け継がれて「オナン発電機」の国内販売代理店として輸入の窓口となっている。メンテナンスやアフターサービスは100%子会社である㈱シー・エス・エンジニアリングが行っている。

■ 世界のスタンダード「オナン発電機」

ディーゼルエンジンで有名な米国カミンズ社の一部門であるオナン社が製造するオナン発電機は、キャンピングカーからレントゲン車、採血車、放送中継車など、多くの電力を必要とする車両に採用されている。特に最初から車載用として防音ボックスにパッケージされた発電機は、架装時に防音工事をする必要がないので、架装メーカーの人気も高い。こうした車載用発電機はキャンピングカーやレジャーボート文化の盛んな米国製が世界の主流となっている。

■ 安心と信頼を確保する努力

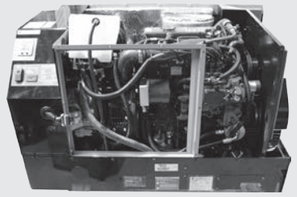
長い歴史を持ち、信頼性と耐久性に優れているオナン発電機であるが、業務用の車載発電機には、長時間の連続運転を前提とした耐久性と安定性が求められる。



防音壁で覆われた家電のような外観を持つ低騒音型車載発電機「6.5HDKAT型」

山下　毅　㈱シー・エス・シー　産業機械事業部　主任
島村　潔　㈱シー・エス・エンジニアリング　代表取締役
西嶋　広　㈱シー・エス・エンジニアリング　統括営業部　次長

車載用発電機は車両が停止した状態で使用される場合が多く、自動車のように、走行による風の流れで冷却効果を得ることができない。その上、防音壁で覆われているため、熱がこもりやすい。



コンパクトにパッケージされた発電機内部

献血に使用される採血車は連日朝から夕方まで、8時間におよぶ長い間、休みなく安定した稼動を続けなければならない。また救命・救助車両や中継車などでは、発電機の故障による電圧の低下や変化などのトラブルは、限りなくゼロになることが要求される。このような過酷な環境下においても安定した性能を発揮できるような優れた構造設計がなされているが、さらなる安定稼動のため、独自のテストをクリアした指定オイルの使用を強く推奨している。

長きにわたり、オナン発電機を取り扱ってきた㈱シー・エス・エンジニアリングでは「徹底した点検」と「安心のサービス・ネットワーク」を作り上げて、充実した対応を図っている。国内向けに改良した上で、様々な項目において出荷前の点検を行っている。そのため、発注を受けてから納品するまでに最大で3か月もの期間を要することもある。

海外製品は緊急時の対応や部品交換などのアフターサービスに対しての不安が大きい。この点を解決するために、全国53か所に協力店を開拓し、サービス・ネットワークを構築、専門のメンテナンス工場と部品在庫を確保してきた。定期的なメンテナンスやオーバーホールも含めたサービスによって、国内で稼動する4,000台以上の車載発電機をバックアップしている。

震災以降、車載用発電機を搭載する車両に注目が集まっている。安定した稼動を支え続けていくために、今後もサービスの充実に取り組む。

㈱シー・エス・シー　取締役社長　山口　久一
「地球環境を保護し、産業技術との共存を目指す。」をモットーに、日本のみならず世界の最適技術・製品に自らのエンジニアリング機能を付加しお届けできる真の専門商社を目指して参ります。
【本社】　〒102-0075　東京都千代田区三番町3-8 4F
Tel: 03-5215-0111　http://www.kkcsc.co.jp/

知りたい そこが 第21回

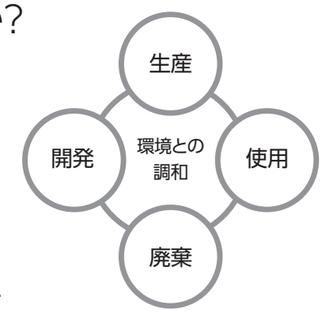
「働くクルマ」での エコトラック化とは?

日本のCO_2排出量のうち、運輸部門からの排出量は約20%、内貨物自動車は、約35%を占めている。社会環境は使用過程における更なるCO_2削減及び大気環境の改善のため、燃費の良い環境に優れたトラックの普及を望んでいる。これについては、シャシメーカーが開発、生産を行い、社会のニーズに適合させる活動に取組んでいる。

当会が取組む「働くクルマ」は、輸送効率アップ、働いている時の省エネ等を通じ、エネルギー使用量の低減に取組むとともに、廃棄段階でのリサイクル活動にも取組んでいる。今回は、関連団体との連携した活動を含め、環境との調和を図る活動について紹介する。

Q1 環境との調和について、「働くクルマ」ではどのような視点で取り組めば良いのか?

開発、生産、使用、廃棄のそれぞれのプロセスでの取組みが必要となる。自動車業界全体で取り組んでいる地球温暖化対策としてのCO_2排出量の削減と燃費向上に関しては、当会では、軽量化、積載効率向上で取組んでいる。また、リサイクル設計の推進、環境負荷物質削減、生産段階でのCO_2排出量削減等への取り組みが中心となる。



Q2 「働くクルマ」全体での環境との調和に関する取り組み技術は何か?

働くクルマであることから、関連団体とも連携した「走行時」と「作業時」での取り組みが必要である。いずれも地球温暖化、都市環境(社会生活)への配慮から

走行時
- **走行用動力源(エンジン)の効率化、CO_2排出量ゼロ**
- **走行抵抗の低減(タイヤ、空力車体)**
- **軽量化(構造、材料)**

作業時
- **架装物の動力源の効率化**
- **積載効率向上(構造、材料)**

に関する技術開発や技術革新を推進していく。

走行時の改善技術

車両の軽量化
- 高張力鋼板、アルミ、樹脂材の採用
- ボデー構造の改良

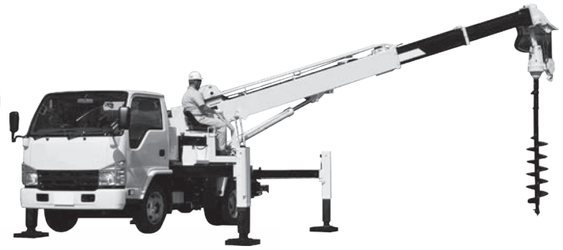
積載効率の向上
- サンドイッチパネル構造等による薄型化

空気抵抗の低減
- ボデー形状の改良

ころがり抵抗の低減
- 低ころがり抵抗タイヤ

走行用動力源
- 電気化
- 天然ガス化
- ハイブリッド化
- 既存ディーゼルエンジンの改良

作業時の改善技術



穴掘建柱車
㈱アイチコーポレーション
- 作業時の動力源に電動モードを設定し、作業騒音低減とCO_2排出低減、燃費向上を図る

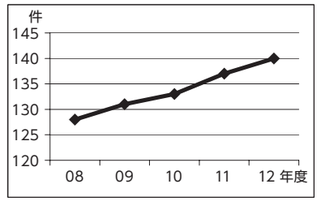
車輌運搬車
㈱タダノ
- ハイブリッド技術の進化による低公害、低騒音の実現

塵芥車
極東開発工業㈱

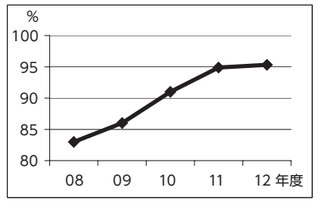
Q3 リサイクルに関する取り組みも重要では?

当会ではリサイクル設計に取組んでおり、解体マニュアルの作成、環境負荷適合ラベル普及を図っている。

解体マニュアルの作成件数



環境負荷適合ラベル普及率



Q4 地球の資源を考えると材料に関する取り組みは?

地球の資源を大事に使用していくことは、地球環境の保全につながる。例えば、トラック、バンの荷台材料としてアピトン材が使用されることが多い。これは強度や耐食性に優れ、作業性が良いためである。しかし、材料は輸入に頼っており、国内で自給できることが望ましい。バスの床材としては間伐材を積層にした複合材の利用も行われている。また、トラック用としてアカシア材、竹材も使われ始めている。これらに関しては、当会が材料調達先とお客様の意見を聞き、更に良い材料としていくことが重要である。

Q5 今後の働くクルマの対応は?

今後も自動車にとって、地球環境との調和はますます重要となる。これまでシャシメーカーが取組んできている燃費向上と排出ガス低減による地球温暖化対策の活動に対し、「働くクルマ」においても、作業時の動力源の電動化、ボデーの更なる軽量化、荷物積載効率向上等に取り組み、地球環境との調和につながる製品の投入が期待される。また、原材料の代替案についても引き続き研究し、実現を図っていく。

働くクルマたち

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

今回は、第5回目として特装部会の会員が製造している「クレーン車」を紹介する。

第5回：クレーン車

1. クレーン車とは?

クレーン車は、19世紀末アメリカで開発されたパワーショベルのフロントアタッチメントにクレーンを装着したものが起源とされ、日本でも20世紀中ごろから登場することとなった。以降技術開発が進み、

①トラックのキャビンと荷台の間に簡易クレーンを装着した積載型トラッククレーン

②クレーン専用シャシの上に大型クレーンを装着したオールテレーンクレーン

建設機械に分類される

③一つの運転室でクレーン作業と道路走行操縦を行なうラフテレーンクレーン

など、様々な用途に対応したクレーン車が登場した。なお、自動車の登録上の整理では、①は貨物車(1又は4ナンバー)、②は特種車(8ナンバー)、③は大型特殊車(9ナンバー)となる。

2. 主要車種

① 積載型トラッククレーン

資料提供：古河ユニック㈱

クレーンを主にトラックの運転席と荷台の間に取り付けた車で、クレーンはトラックのエンジンから得られる動力で油圧を発生させ、それを動力源とする油圧式クレーンです。

特徴

荷物の吊り上げ作業のみを行うクレーン専用車とは違い、一般のトラックとして荷物の運搬(物流)もこなす多用途な車両です。

近年のクレーンは、遠隔操作が可能なラジコンモデルや油圧回路の改良によりエンジン回転数を低く抑えた『低燃費・低騒音』の環境対応モデルなど、ユーザーニーズの更なる広がりが見られる。

直感的な操作が可能な
ジョイスティック型ラジコン

環境対応型クレーン
U-can　ECO
(UR-U344NRSKK)

最大吊上げ荷重	2.93 トン
最大地上揚程	約11.7m
最大作業半径	9.81m

② 荷台内架装用クレーン

資料提供：㈱タダノ

クレーンをトラックの荷台内に架装した車で、クレーンはトラックのエンジンを動力源とする油圧式とトラックのバッテリを動力源とするバッテリ式がある。

特徴

小型トラック3.5トン車級～軽トラックまで、車両に合わせた架装が可能な全5タイプ7機種を揃え、積載型クレーン同様、フック・インやフック・アウト機能、ラジコン機も選択可能。

空車時最大クレーン容量	490kg×1.6m(1本掛)
最大地上揚程	約5.3m(4段目)
最大作業半径	約4.12m(4段目)

ZEROHAN：E074

③ オールテレーンクレーン

資料提供：㈱加藤製作所

オールテレーンクレーンは、トラッククレーンの高速走行性とラフテレーンクレーンの不整地走破性を兼ね備えたクレーン車で、道路走行が可能な大型クレーン車の主流となっている。(日本国内での公道走行時は、ブームや上部旋回体などを分解して輸送する必要がある)

シャシは大径のシングルタイヤを装備し、多軸駆動、多軸操舵が特徴である。サスペンションは、ハイドロニューマチックサスペンションが主流であり、サスペンションロックや車高調整などの姿勢制御が可能である。ステアリングは、全軸操舵が可能で、多様な操舵モードが設定できる。

クレーン装置では、高張力鋼を使用して軽量化が図られた長尺ブームと、ブーム先端に伸縮起伏が可能なジブやラチス構造の軽量長尺なジブを装着することにより、高揚程作業や障害物越え作業などの様々な作業に対応できるように工夫されている。

最大吊上げ荷重	130 トン
最大地上揚程	ブーム：53.1m／ブーム+ジブ：79.6m
最大作業半径	ブーム：46.0m／ブーム+ジブ：56.0m
車両寸法	全長14,565mm×全幅2,990mm×全高4,000mm

特徴

新型のKA-1300SLでは、フルサイズの走行用キャブを採用して居住性の向上を図り、エアーサスペンション付シートや夜間移動時の休息用に格納式ベッドをキャブ背面に装備してオペレーターの疲労を軽減する装備を充実させた。また、クレーン装置ではブーム(6段最長52m)の先端にSLジブ(4段最長26.6m、最大オフセット角度60°)を装着することにより、高揚程で懐の深い作業が可能になる。

KA-1300SL　オールテレーンクレーン
(構内走行姿勢)

参考　ラフテレーンクレーン

資料提供：㈱タダノ

ラフテレーンクレーンとは、一つの運転席で走行とクレーン操作が行えるクレーン車のこと。不整地や軟弱な地盤でも走行できるほか、狭い現場での機動性にも優れ、コンパクトさと小回り性を活かして、都市型工事において、最も活躍しているクレーン車である。最大吊り上げ荷重4.9トンから70トン吊までの5タイプと、ふところの深い作業に適した、ピタゴラスの計6種類がある。

特徴

クレーン作業において、なによりも重要な安全に関する機能として過負荷防止装置(AML)、作業範囲制限装置、起伏緩停止機能など各種の安全装置が搭載されている。

最大吊上げ荷重	70 トン
最大地上揚程	ブーム：45.2m／ブーム+ジブ：63.0m
最大作業半径	ブーム：34.0m／ブーム+ジブ：39.8m
車両寸法	全長12,765mm×全幅2,780mm×全高3,750mm

また、燃料消費モニタ、エコ・モード等の省燃費機能による環境への配慮、GPSによる位置情報確認、保守管理の為の情報をウェブサイトでサポートするテレマティクスWeb情報サービス「HELLO=NET」を装備している。

CREVO700G3α
GR-700N

3. 生産台数

(台)

年度	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
積載型トラッククレーン	13,435	12,148	4,813	6,716	10,291	13,514	15,997
オールテレーンクレーン	89	338	172	62	125	117	157

※ラフテレーンクレーンは、当会の対象外車種で統計がない。

Member's Essay
COFFEE BREAK

乗り物街道をゆく

ジェイ・バス㈱　石橋　一男

乗り物好きが高じて、現在の会社に勤務して15年、毎日、大型バスの生産活動に励んでいる。私の好きな乗り物は、古いものや大きなものや建機など。気に入ったものは、実際に手に入れたくなる性格。

写真①　ダイハツミゼット

コツコツと手に入れた“宝もの”は、写真①『ダイハツミゼット1969年式』。独特なデザインの三輪車は“昭和レトロ”そのもので空冷2サイクル単気筒 305cc12ps、機関・車体共に良好である。イベントの際に貸し出しすることもしばしばある。

写真②『イセキTB-17 1965年式(推定) 』は当時(独)ポルシェが基本設計をして、ヰセキ農機㈱が日本でライセンス生産していた珍品。正面の特有なスタイルからも“仮面ライダー”の愛称で親しまれていた。川崎航空機工業㈱ 空冷4サイクル2気筒822cc 16.5psディーゼルエンジンを搭載。当時のオリジナルの状態を保っており、自走も可能な状態で、ロータリーの作動具合も良い。古き良き時代を実感しながら家庭菜園に使っている。

写真②　イセキTB-17

そして最近手に入れたものは写真③『いすゞエルガ2002年式』。毎日勤務している工場で生産された大型路線バスで、いわば“出戻り”。中古ではあるが走行距離は少なく、ボディーの状態も良いコンディションを保っている。自宅にて車庫証明を取得し、自家用登録を経て、家族や近所の人を乗せ週末のドライブを楽しんでいる。

ほかにも、コマツ製『ミニパワーショベル』やタイ製三輪タクシー『トゥクトゥク』など決して広くない庭は“お宝”で溢れている。所有している車両は自動車の歴史上どれも貴重な存在。なるべくオリジナルの状態を保ち、体力の続く限り維持整備に努め、これからも“古き良き車両達”をこよなく愛し、大切にしたいと思います。

写真③　いすゞエルガと筆者

一緒に学ぼう

㈱タダノ　坂崎　眞一

私は、1969年熊本県八代市に生まれ、高校卒業まで暮らしました。熊本県はバドミントンが盛んで、私も小学校1年生から始めました。タレントの陣内貴美子さんは先輩にあたり、同じ先生に習っていたこともあって新年の挨拶会などで話をする機会も有りました。今、すっかり「成長」した私を見ても誰だか解らないでしょうけど。私のバドミントン歴は今年で37年になりますが、若かりし頃は先輩に続けと、一応オリンピック出場を目指して頑張りました。しかしその夢は叶わず、同じ町内で一緒に練習していた幼なじみが、1992年に開催されたバルセロナオリンピックへ出場しました。その時は大学も同じだった彼と、一緒になって喜びました。彼は40歳でこの世を去ってしまいましたが、今も私の中で生きています。数多くの人と出会い・学び・経験したことが、今の私を支えてくれています。今は趣味程度に続けていますが、ストレス発散に重要な時間となっています。

バトミントン暦37年の筆者

今の職場は両国ですが、㈱タダノへ入社しクレーンの営業として関東支店が長かった私は、埼玉県で中・高生のコーチをしながら一緒に練習に混ぜて貰っています。年齢的なものなのか子供たちが可愛くて仕方ないです。最近の選手については、固定して何処の県が強いということはなく、小さい頃から「親子二人三脚」で取り組んで、全国各地から高いレベルの選手が生まれています。私の頃と比べると格段に日本選手のレベルが向上していますが、「親子二人三脚」の効果が大きいと思います。他のスポーツも同じ傾向にあります。

中・高生のコーチをしながら一緒に練習

私立の有力校ですが、全国から集まり寮生活をしている生徒もたくさんいます。先日、寮へ立ち寄った時、ある中一の男子生徒が「履ける靴下が無い」と暗い表情をしていました。「何で?」と尋ねると「有るのは全部右足用なんです」と答えました。

バドミントンの靴下は、左右で作りが違います。友達と混ざってしまったり、洗濯機に張りついているのを気付かないで無くすこともあります。どうも自分で洗濯を繰り返すうちに、左足用ばかり無くしてしまって悩んでいたようです。可愛くて抱きしめたくなりました。皆、想いを持って遠く親元を離れ、一人で頑張っているのです。バドミントンを通じ、様々な経験を積んで精神的にも肉体的にも強い大人になってほしいものです。私は少しでもその案内役・相談役になれたら良いなと思っています。

バドミントンの一線を退き、立派なお腹に育っていた私は健康診断の度に医者に叱られてばかりでしたが、ここ最近では色んな数値が規定内に納まり、これも「今の環境のおかげかな」と思っています。

自分の好きな事を楽しく続けられる、それが一番だと思います。教えるとか育てるでなく、一緒に素直に楽しみ、喜び、分ち合うことが大切だと感じます。

皆さんも封印したご趣味があれば、解いてみてはいかがでしょうか?

自作二足歩行ロボット

トヨタ自動車東日本㈱　小田　智昭

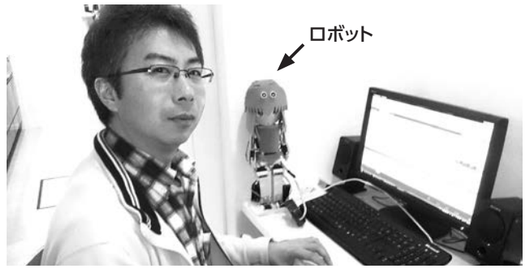
私の趣味は二足歩行ロボットの製作です。一昔前は研究機関や大学などで研究開発する科学の最先端でしたが、今では技術の進歩と「ロボットキット」の登場で、個人製作の分野でもだいぶ敷居が下がりました。そこで私も小さいころから憧れていたロボットをどうしても作りたいという想いから製作を開始しました。先ほどもありましたが「ロボットキット」を買えばプラモデルのようにロボットを製作することができます。しかしこの「ロボットキット」はとても値段が高く、軽く10万円以上します。妻子ある身の私には簡単に買える代物ではありません。そこで考えたのが「自作」です。高いロボット部品を安い部品で代用することにしました。

自作の二足歩行ロボット

まずは「サーボ」と呼ばれる部品で、これは一体につき各関節十数個ある高価なモーターです。これをラジコン用の安いサーボで代用します。またロボットの頭脳である「CPU」は汎用の「マイコン」で代用しました。マイコンとはよく家電などの基盤に乗っているゲジゲジみたいなやつで300円ほどで買えます。その他にボディはアルミ合金ではなく木材、ネジや工具は100円ショップで買い揃えました。

早速製作開始といきたかったのですが何しろ初めての作業でどう作ればいいか分かりません、そこで主にインターネットのホームページやブログ等を検索し、ロボットの構造や仕組みを徹底的に勉強しました。しかしそこで分かったことがひとつ、この日本には二足歩行ロボットを個人で自作している人はあまりいないという事実です。本当に出来るのかという不安もありましたが失敗してもいいからとにかくやってみようと決意し、製作に取り掛かりました。

それから一か月ほどして、どうにかロボットは完成しました。ちゃんと二本足で歩く人型ロボットです。初歩行の時は自分の子供が初めて歩いたのと同じくらい感動しました。その後バッテリーや「超音波距離センサー」を搭載し、今では家の中を自由に歩き回っています。



独学で制作した自作ロボット(奥)と筆者

我が社の元気人

仙台鈴木自動車工業㈱
営業部
杉島（すぎしま） 充宣（みちのぶ）さん

人と人との
つながりが
広がっていくことに
喜びを感じます

Q1 どんなお仕事ですか。

トラックのボデー（ウイング・バン・冷凍車等）の営業をしています。各トラックディーラーやユーザーを訪問し、注文をいただく仕事です。

Q2 仕事で楽しいときは

当社のボデーを納入させていただいたお客様が製品に満足頂き他のお客様をご紹介してくださるという、人と人の繋がりが広がっていくことに大変喜びを感じ嬉しく思います。

Q3 仕事でつらいこと

1台1台オーダーでボデーを製造しておりますので、間違いのない様に発注、及び工場への指示を出さなくてはならず、細やかに注意と気を配るよう心がけております。

Q4 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は?

今まで当社でも製造したことのない仕様のボデーを、お客様と当社設計及び工場と密に連携を取り、打ち合わせを重ね、出来上がったボデーがお客様に気に入っていただけたことに、当社皆で感悦したことが、何より印象深いです。

Q5 御社のPRをしてください!

お客様の様々な希望に対応出来るよう、当社社員一丸となり1台1台のボデー製造を心を込めて行っております。物流業界の発展のサポート役となり、また確実で最良のサービスを提供できますよう、日々精進して参りますので何卒宜しくお願いいたします。

東邦車輛㈱
生産管理部生産管理課
山村（やまむら） 由紀恵（ゆきえ）さん

お礼の言葉を
いただけたときが
うれしいです!

Q1 どんなお仕事ですか。

ダンプトレーラやバン・ウイング製品の工程管理を担当しています。営業担当者からの受注情報に基づき受注設計、材料調達、製造、検査、出荷の日程を計画しています。また計画した工程通りに作業が進んでいるかを確認して出荷の手配を行っています。

Q2 仕事で楽しいときは

自分が計画した工程通りに製品を出荷し、営業担当者やお客様からお礼の言葉をいただけたときです。

Q3 仕事でつらいこと

何らかの原因で計画通りに工程が進まず、各部署と工程調整を行いながらも完成予定日を守れなかったときです。

Q4 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は?

弊社はタンクローリも製造しているので、危険物タンクの検査を所轄消防署に依頼しています。その所轄消防署が毎年開催している通報消火大会に出場し、良いパートナーと一生懸命練習して優勝できたことです。

Q5 御社のPRをしてください!

弊社の前身は東急車輛製造㈱です。株式譲渡による社名変更で2012年より現在の社名となりました。東急車輛の時代から60年余りトレーラやタンクローリを主力とし特装自動車を製造販売しています。これからもトレーラの車軸を自社生産する特装車メーカーとして社会に貢献していきます。

2013年度　会員生産状況概要

（　）内は前年度比

① 特装車
- 特装車全体は63,387台（122%）で、国内向けは震災復興需要に後押しされ57,880台（127%）と好調な伸びとなった。また、サイズ別では、大型車142%、中型車115%、小型車129%と、大型車の伸びが際立った。
- 輸送系車両は46,032台（129%）で、特に生産台数の多いダンプ車が39,170台（133%）、トラックミキサ車2,248台（135%）と好調であった。
- 作業系車両は11,848台（117%）で、消防車1,312台（124%）、高所作業車3,637台（119%）、生産台数の多い環境衛生車も5,731台（110%）とほとんどが増加した。

② 特種車
- 特種車全体は14,683台（111%）と好調な伸びとなった。
- 量産車（車いす移動車/警察車/警察パトロールカー）は10,158台（115%）と増加。これは警察車両が2,088台（119%）と大幅に増加したためである。
- 非量産車は3,775台（97%）と前年を下回った。主な内訳は教習車が4台（2%）と大幅に減少したこと、入浴車327台（84%）、高規格救急車566台（91%）、救急車140台（96%）である。

③ 平ボデートラック（除くシャシメーカー標準車）
- シャシメーカー標準車を除く当会特有車は13,653台（113%）と増加した。
- サイズ別では大型4,473台（121%）、中型4,739台（108%）、小型4,441台（112%）と大型の伸びが大きい。
- 車種別では震災復興や国土強靭化計画関連の需要のため、大／中／小型とも汎用性の高い平ボデー車（普通あおり、深あおり）の伸びが大きい。また、大型は産業機械運搬車、小型では1台積車輌運搬車の増加が顕著である。

④ バン
- バン型車全体は59,637台（106%）と増加した。
- サイズ別では大型13,679台（102%）、中型18,680台（102%）、小型（含む軽）27,278台（112%）と小型ほど伸びが大きい。
- 車種別では冷蔵／冷凍車が22,040台（106%）と伸びた。これはデパート／スーパーなど冷蔵／冷凍バンや冷凍ウイングを中心とした食品輸送が増加したこと、過去最高の出店数を記録したコンビニ業界の配送が増加したことなどが大きく影響している。

⑤ トレーラ
- トレーラ全体は6,208台（111%）で前年度から増加した。
- 車種別では主力であるコンテナ用タイプは、2012年度後半からの国内外の景気回復により1,767台（118%）となった。また、平床／低床タイプは1,770台（121%）と増加した。バンタイプも1,568台（107%）と前年度を上回った。
- 特装系（タンク／ダンプタイプ）は1,103台（97%）とやや減少した。

⑥ 大中型バス
- 大中型バス全体で4,222台（107%）と2年連続で前年度を上回ったが、まだ絶対数としては少ない。車種別にみると路線用は2,171台（98%）、観光用は観光需要の拡大により1,539台（123%）と伸び率が大、自家用は512台（103%）となっている。

⑦ 乗用・小型商用車・軽
- 上期は軽自動車の生産移管や補助金の終了等により前年割れであったが、下期は消費税アップ前の駆け込みも加わり、増加。しかしながら輸出が減少し、合計で前年比99%となった。

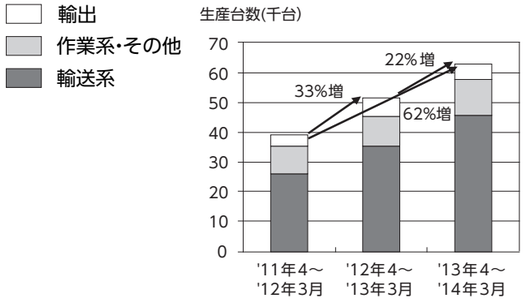
2013年度　会員生産台数実績

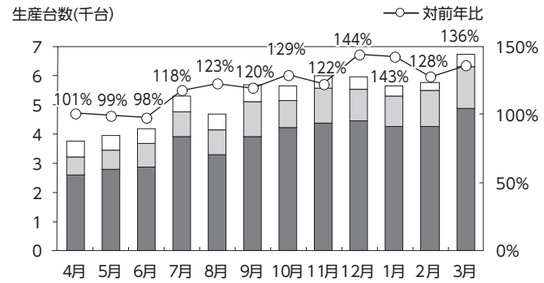
			2013年度実績 台数	2013年度実績 前年比(%)
全　体		国　内	1,315,213	102.7
		輸　出	1,058,357	95.5
		合　計	2,373,570	99.4
非量産車 ※印の車両		国　内	155,533	114.2
		輸　出	6,257	92.4
		合　計	161,790	113.2
特装車 ※	国内	輸送系車両	46,032	129.3
		ダンプ車	39,170	133.1
		タンクローリ	2,364	108.1
		トラックミキサ車	2,248	135.4
		粉粒体運搬車	704	111.9
		脱着コンテナ車	1,546	92.1
		作業系・その他車輌	11,848	116.9
		消防車	1,312	124.0
		コンクリートポンプ車	287	169.8
		環境衛生車	5,731	109.7
		高所作業車	3,657	119.1
		その他	861	139.5
		国　内	57,880	126.6
		輸　出	5,507	89.1
		合　計	63,387	122.1
特種車 ※	国内	量産系	10,158	115.2
		非量産系	3,775	97.4
		医療防疫用	254	98.1
		作業・工作用	454	90.4
		サービス用	519	78.9
		その他	2,548	103.8
		国　内	13,933	109.8
		輸　出	750	126.1
		合　計	14,683	110.5

注）トラック運転台及びテールゲート等の装置生産台数は含んでいません。

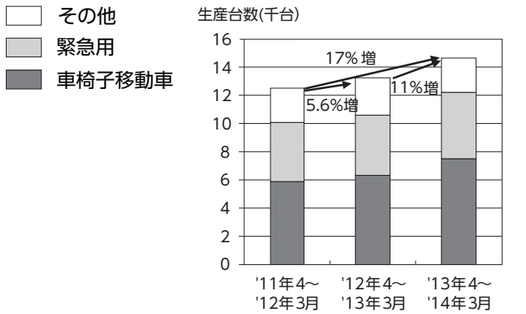
			2013年度実績 台数	2013年度実績 前年比(%)
平ボデートラック	国内	標準型(シャシメーカー標準車)	15,964	131.5
		※　大　型	4,473	121.4
		※　中　型	4,739	108.2
		※　小型・軽	4,441	111.6
		合　計	29,617	122.4
バン ※	国内	大　型	13,679	101.6
		ドライバン	10,653	98.8
		冷蔵・冷凍車	2,922	111.7
		その他	104	160.0
		中　型	18,680	101.8
		ドライバン	10,090	103.4
		冷蔵・冷凍車	7,624	101.0
		その他	966	92.4
		小型・軽	27,278	112.1
		ドライバン	13,021	112.5
		冷蔵・冷凍車	11,494	109.1
		その他	2,763	124.2
		合　計	59,637	106.2
トレーラ ※		コンテナ	1,767	117.6
		バン	1,568	107.0
		平床・低床	1,770	120.7
		その他特装系	1,103	96.8
		合　計	6,208	111.4
バス	国内	※　大・中	4,222	106.9
		路線	2,171	98.4
		観光	1,539	123.3
		自家用	512	103.4
		その他	7,477	106.4
		国　内	11,699	106.6
		輸　出	97,380	93.0
		合　計	109,079	94.3
乗用 小型商用 軽		国　内	1,136,239	101.0
		輸　出	954,720	95.8
		合　計	2,090,959	98.6

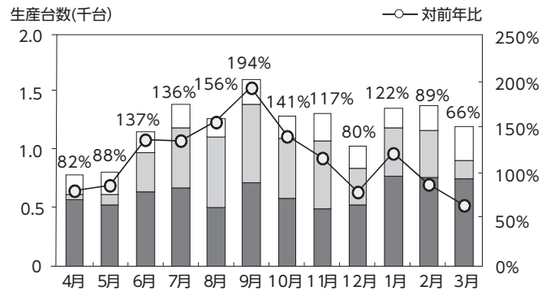
特装車



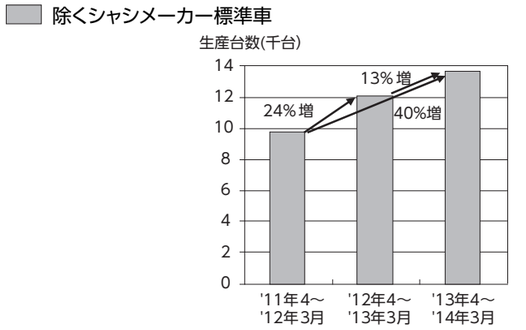


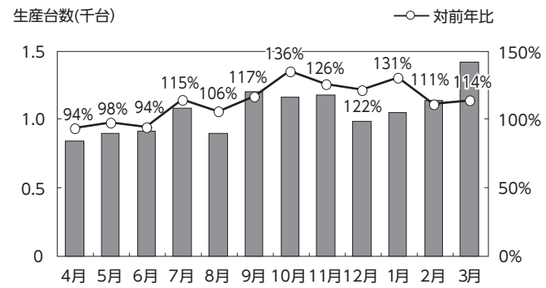
特種車



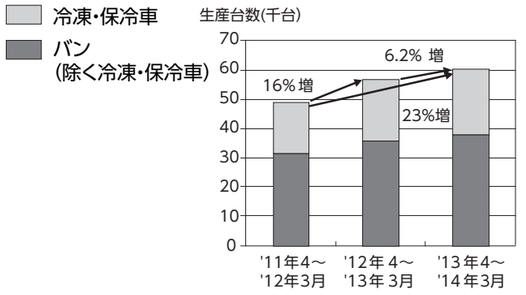


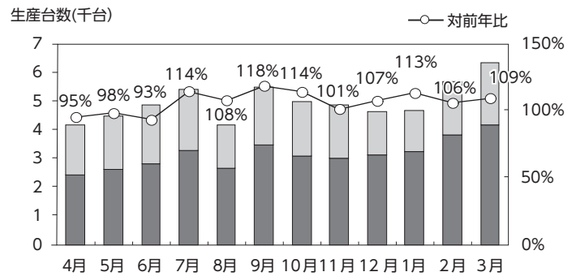
平ボデートラック



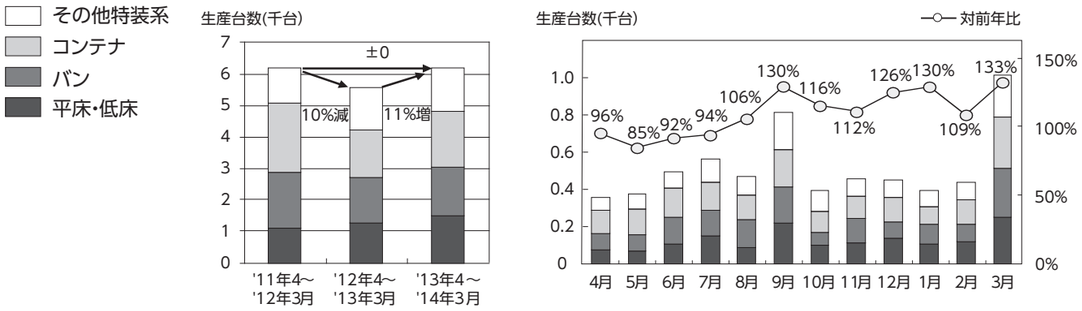


バン

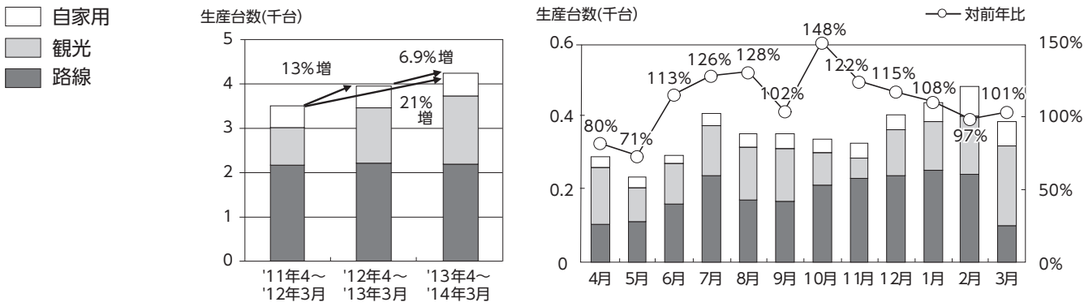




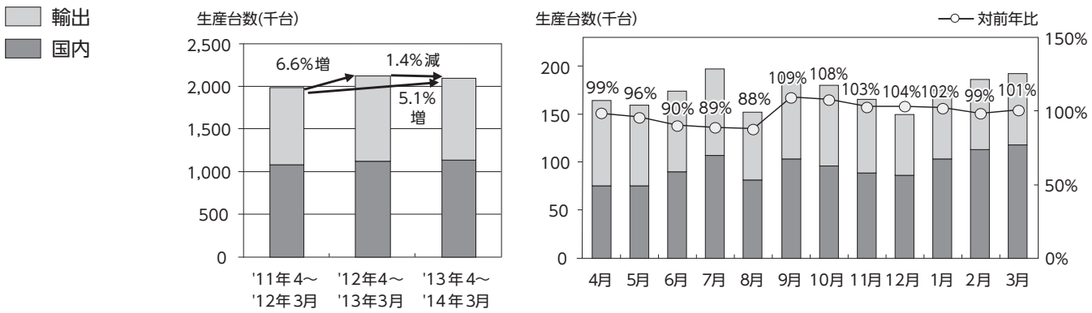
トレーラ



大中型バス



乗用・小型商用・軽



車体工業会会員生産台数の公表について

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

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

表紙写真について
回送車（重機運搬車）自動導板付

本所自動車工業㈱

一般的なフック式導板は重いため、セットを人力で行うのは作業者の大きな負担となります。自動導板は油圧シリンダーにより導板を上下させるため、レバー1本でセット・格納することができます。

新広報委員

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

吉光 秀和 氏
日本トレクス㈱
営業推進部業務室主任
（トレーラ部会）

鈴木 弘則 氏
トヨタ自動車東日本㈱
総合企画室主査
（小型部会）

編集後記

最近「2015年問題」という言葉を目にしたり、耳にしたりすることが多いと感じるのは気のせいだろうか。振り返ってみると国土交通省（国交省）は2008年の時点で「2015年度に14.1万人のドライバー不足が発生する」との予測を公表していた。一方、輸送量が中長期的に減少傾向をたどる中、この問題の顕在化が遅れたのかもしれない。3月には国交省が「トラック産業の健全化・活性化に向けた有識者懇談会」を開催し、ドライバー不足問題についての検討を本格的に開始したとのこと。我が国全体での「2015年問題」は「団塊の世代」と言われる方が65歳以上となり、生産年齢人口の減少がこれまで以上に顕著となることである。また、社会システムの高度化に対応するためIT業界での技術者不足も指摘されている。これはいくつかのプロジェクトの開発時期が集中することによるもので、システム構築後は技術者不足が解消するとの見方もあり対応に苦慮している。

物流業界での人材不足はドライバー不足に代表され、あらためてエコの視点に加え、むしろこうしたドライバー不足への対応としてモーダルシフトが話題にのぼっている。大量輸送ということでの鉄道貨物の利用は効果的であるが、社会構造が複雑化し、お客様一人ひとりへ必要とされるものをお届けするということでは解決しなければならない課題がある。その中には当会として取組むべきものもある。ひとつのアイディアで全てが解決できるのではなく、どれだけ連携し取組んでいくかが重要。そして、その基盤となる人材育成に関しては着実な活動が望まれるところである。（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

株式会社イズミ車体製作所…… P.49
住友スリーエム株式会社 …… P.50
交通エコロジー・モビリティ財団 ……表4

車体NEWS
SUMMER 2014 夏

2014年6月15日発行
発行所　一般社団法人　日本自動車車体工業会
〒105-0012　東京都港区芝大門1-1-30
TEL.03-3578-1681　FAX.03-3578-1684
発行人　吉田　量年

すること　たくさん　あります

■医療関連車両製作
　各種検診車・救急車・ドクターカー他
■特種車両製作
　消防車・移動販売車・DMAT車
　移動図書館車・放送中継車　他
■福祉車両製作
　リフトバス・送迎車　他
■車体整備・車検

一般社団法人日本自動車車体工業会会員

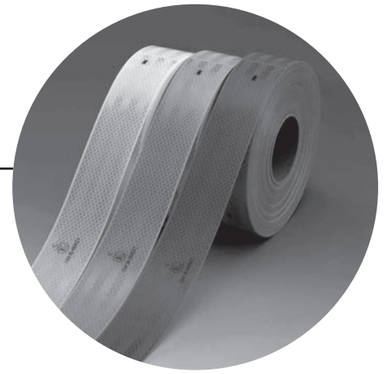
イズミ車体製作所

本社工場　〒869-1222　熊本県菊池郡大津町岩坂3258-4
　　TEL：（代）096-279-1733　　FAX：096-279-1666
福岡営業所　〒816-0813　福岡県春日市惣利6丁目67番地
東京出張所　〒243-0213　神奈川県厚木市飯山1157-21
URL ： http://www.izumishatai.co.jp/　　Mail ： mail@izumishatai.co.jp

国際規格　ISO9001
エコアクション２１
認証取得

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

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

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）。

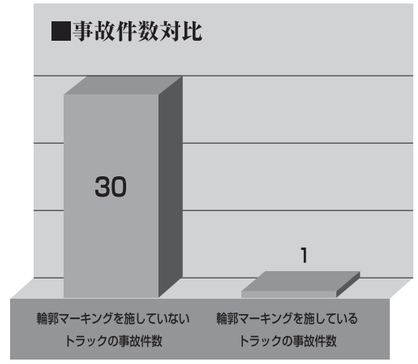
事故減少に対するコンスピキュイティ反射シートの有効性に関わる研究報告

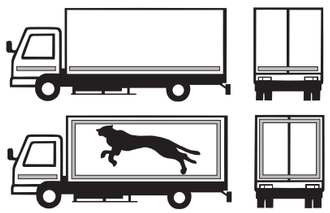
■ヨーロッパにおける研究報告

●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。

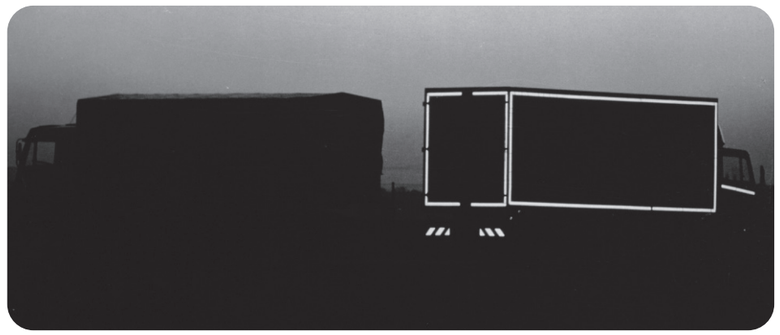
■米国における研究報告

●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。





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



住友スリーエム株式会社
交通安全システム事業部
本社 158-8583 東京都世田谷区玉川台 2-33-1
電話 (03) 3709-8357
URL : http://www.mmm.co.jp

3M