一般社団法人 日本自動車車体工業会・会報(季刊発行) 2014年12月15日発行・第51号4巻

車体NEWS

WINTER 2014 冬

JAPAN AUTO-BODY INDUSTRIES ASSOCIATION INC.

CONTENTS

巻頭言 ……… 2
NEWS 特集
秋季会員大会を開催 ……… 3
講演会 「中小企業は日本のまごころ、世界の宝」 ……… 5
講演会 「国内トラックの需要動向」 UDトラックス㈱ … 7
2013年度会員企業の売上高／従業員調査まとめ ……… 9
NEWS FLASH
本部だより ……… 10
部会だより ……… 14
支部だより ……… 18
官公庁だより ……… 19
月度活動状況 ……… 23
会員情報 ……… 26
Net Work
vol.77 日本リフト㈱ ……… 27
VOICE
㈲栄和自動車 ……… 29
㈱ハナイ ……… 30
そこが知りたい
「インフラ長寿命化計画」とは? ……… 31
働くクルマたち
第7回 医療防疫車 ……… 33
Coffee Break ……… 35
我が社の元気人 ……… 37
DATA FLASH
2014年4月～9月 会員生産状況概要 … 38
編集後記 ……… 41

JABIA

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

グリーン経営 認証 エコモ財団

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…

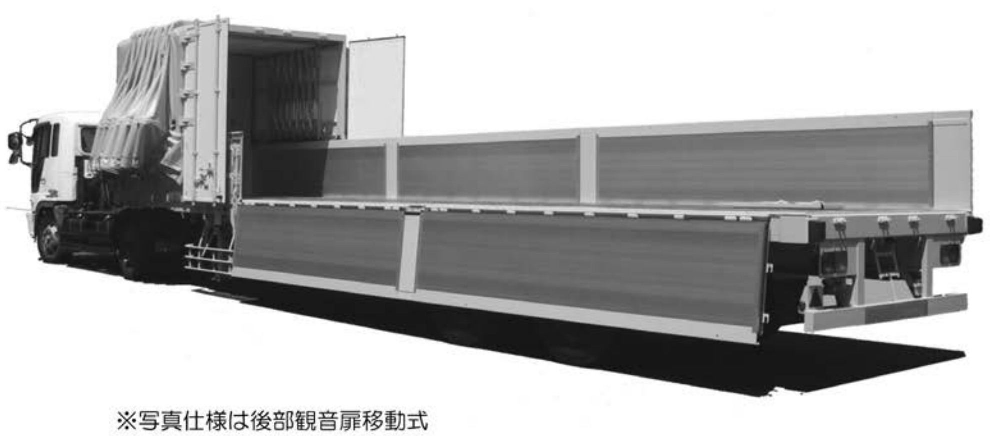
トラック、バス、タクシー、倉庫、港湾運送、内航海運、旅客船の事業ごとに「環境にやさしい取組みをしている運輸事業者」を認証する制度がグリーン経営認証です。
エコドライブや自動車の点検整備、エネルギー効率の向上、廃車・廃棄物の発生抑制、適正処理、リサイクルの推進などの具体的な環境活動が評価され約7,300事業所が認証を取得しています。

「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

Open Slider
（オープンスライダー）
物流は次の時代へ


全開放型幌車
・スムーズな開閉を実現
・作業時間の短縮
・安全性の向上
・トレーラー～軽四対応
・各種オプション設定有
※写真仕様は後部観音扉移動式
株式会社メイダイ
物流と住まいづくりを通じて豊かな社会を創造する
http://www.meidai-net.co.jp
本社 〒470-0335 愛知県豊田市青木町1-16 0565-45-4832
関東/工場 〒370-1125 群馬県佐波郡玉村町八幡原1977-1 0270-65-8280
関西 〒664-0842 兵庫県伊丹市森本7-108-1 072-772-8555

SINCE1952
～一貫した輸送価値の提供と新しい価値の創造～
株式会社東洋ボデー
東京都武蔵村山市伊奈平2-42-1
042-560-2111 www.toyobody.co.jp

巻頭言

日本のバスの現状と将来展望

バス部会長　清水　和治
ジェイ・バス㈱・代表取締役社長

日本のバスの現状

　道路運送車両法でバスとは、乗車定員が11名以上の旅客運送用の普通自動車を指します。サイズで分類しますと、小型（全長7m未満）、中型（9m未満）、大型（9m以上）に分かれます。

　国内のバス新車販売は、いずれのクラスも1990年前後をピークに減少傾向を辿り、現在は半減以下に縮小しています。主な理由は、路線バスの利用者減、運行効率の向上、使用年数の延長などで、いまや大型バスの平均寿命は20年に達しています。

　サイズ別で見ますと、小型バスは圧倒的に自家用用途のフロントエンジンバスが占めていますが、リヤエンジン路線バスも全国で見かけるようになりました。小型フロントエンジンバスは昔から海外で高い人気を得ており、グローバル商品の地位が確保できています。

　では中・大型バスはと言いますと、シャシメーカーが現地でのバスボデー架装用にシャシを輸出しているものの、日本で生産しているバスは国内専用と言っていいほど輸出実績は少なく、海外展開が課題となっています。たまに業界新聞に「大型バス輸出好調」とか書かれますのは、小型フロントエンジンバスの輸出モデルに全長7m超、乗員数30人以上の派生モデルがあり、その輸出が好調と言うことで、所謂大型バスのことではありません。どうして中・大型バスが国内専用に留まっているのか、を一言で言うなら、国内の個別顧客対応に追われ、海外まで検討の手が回らなかったのが正直なところです。現在、日本の中・大型バスは完全受注生産と言ってよく、お客様の個別要求仕様が確定した後に生産しています。そのため、一年間の生産が季節によって大きな繁閑差を生じます。海外バスメーカーも個別対応が基本とは言え、バス工場では日本ほどきめ細かい対応は行っていません。そのことが海外バスメーカーの日本市場参入を難しくしていると言えますが、韓国メーカーが貸切バス、高速路線バスの分野で価格を武器に限定仕様で参入しており、そのような市場の動向も見逃せません。

　では日本の中・大型バスを海外で容易に販売可能か、と言いますと、海外のバス市場は国毎に独自の市場が形成されており、これから主流の市場セグメントに参入するのは簡単な話ではありません。

将来展望

　国内の新車販売は直近で見ると観光ブームを背景に貸切バスの需要は伸びてきており、路線バスも回復の兆しが見え始めました。しかし長期に渡る右肩上がりの成長は期待できず、需要は山谷を繰り返すものと思われます。

　そのような市場環境でバス製造業が成長を目指す道は以下の3つと考えます。一つ目は、現存のラインナップをベースとして、バスボデーの特性を最大限活用した商品の拡大を図ること。検診車とか移動販売車とか。二つ目はシャシメーカーとの協業なしには実現しませんが、代替燃料バス、BRTなど、次世代に向けたバスの開発。2020年開催予定の東京オリンピック／パラリンピックに向けたインフラ整備が追い風になってくれることと期待します。三つ目は、それらの開発を進めながらピンポイントのモデル、市場セグメントで海外展開の機会を得ることです。

今後の部会活動

　バス部会は会員3社の非常にマイナーな存在となってしまいましたが、今年度は「バス車体塗色見本帳2014」の発行、資材部会会員会社と一緒にJABIA規格化の推進や塗装技術者向け勉強会の実施、及び日本自動車工業会バス分科会と合同で次期ノンステップバス標準仕様の検討などを進めています。

　今後もバスの将来に向けて、車体工業会会員各社の皆様のご協力を頂きながら実現したいと考えますので、ご支援宜しくお願い申し上げます。

秋季会員大会を開催

白根会長

2014年度秋季会員大会が、11月20日、世界貿易センタービル「浜松町東京會舘」にて開催され、170名が参加した。

白根会長の挨拶に続いて、政策研究大学院大学名誉教授の橋本久義氏による講演会が行われた。講演会の後は渡辺副会長による乾杯で懇親会が行われた。

会長あいさつ

車体工業会会長を務めております白根でございます。会員の皆様には、日頃から当会の活動にご支援・ご協力をいただき、誠にありがとうございます。また、本日はご多用中にもかかわらず、このように多くの会員の方々にご出席をいただき、秋季会員大会を開催することができましたことに心より感謝申し上げます。

さて、当会の今年度の状況につきまして少しお話しさせていただきます。本年度4月から9月までの当会会員生産台数累計は、112万台、前年比95%となっております。当初は4月の消費税率引き上げの影響が懸念されておりましたが、カーメーカーからの委託生産車を除く当会特有車種を見ますと、85千台、前年比114%となっております。月度生産台数におきましても、昨年7月から15か月連続の前年超えと引き続き好調に推移しております。また、下期の生産台数につきましても受注状況等を勘案いたしますと引き続き安定的に推移するものと考えております。更に中期的にはこの先、2020年に開催される東京オリンピック・パラリンピックに向け、この堅調さがつながっていけばと思っております。

NEWS
特集

一方、我々は2008年から2009年にかけリーマンショックによる苦い思い出があります。そこで我々は多くのことを学び、現在の状況を築いてまいりました。同じ轍を踏まないために、現在の環境を好機ととらえ、会員各社、さらに固定費を下げて、一層人材を育て、生産性向上を図っていく、という地道なステップを皆さんと一緒に着実にやっていきたいと考えております。

本日は橋本久義先生より、「中小企業の活性化、創造的中小企業へ」の演題で講演をしていただきますが、日本のモノづくりは現場の技能の高さで生まれており、それを着々と若い人につなげていくことが競争力につながってまいります。会員各社の皆様におかれましては、講演内容を参考にしていただければと思います。

最後になりましたが、会員各位のご健勝とますますのご発展を祈念いたしまして、開会のご挨拶に代えさせていただきます。本日は誠にありがとうございます。

渡辺副会長による乾杯の挨拶

筆谷副会長の軽妙なトークでの二本締め

NEWS特集

中小企業は日本のまごころ、世界の宝

2014年11月20日、世界貿易センタービル「浜松町東京會舘」において、政策研究大学院大学の橋本久義名誉教授を講師にお招きし、日本の中小企業の活性化についてご講演いただいた。

政策研究大学院大学
橋本久義 名誉教授

1969年通産省入省。中小企業技術課長、総括室研究技術開発官などを歴任後、1995年埼玉大学教授、1997年政策研究大学院大学教授を経て、現職に至る。現場主義をモットーに発展途上国を含め3,597社の工場を視察。

1.これからの日本経済は上向きになる

■「臥龍」経済　日本

これからの日本経済は上向きになる。様々な不安要素が多いのも確かであるが大きく心配することはない。

・円は90～120円で安定
・途上国経済は不安定だが、影響は限定的
・中国の経済はそう簡単には、おかしくならない
　※ 自国の領土以外に多くの富裕層がいて、経済活動がシンジケートローンで成り立っている
・米国の土俵にあがるTPPには、メリットはほとんどない
　※ ただし、日本を抜いた形でTPPがまとまらないように参加するフリをする必要はある
・原発はこれ以上悪くはならないが、良くもならない
・中国の反日運動は永久に続くのでしょうがない

臥龍　寝ている龍、まだ雲雨を得ないため天に昇れない状態である龍のこと。

臥龍経済日本

■製造業なくして日本なし=中小企業なくして日本なし

アベノミクスは製造業・中小企業を重要視している。

・ 首相になる以前に、中小企業との懇談会にも出席し、多くの中小企業の人間と話をしている
・ ものづくり中小企業・小規模事業者試作開発等支援補助金1,007億円

試作開発補助金が「1社1,000万円×1万社」に秋頃に交付された。(実際の設備投資に反映されるのは来年になる。)

■中国に匹敵する国を探すのは難しい

フィリピン、タイ、ベトナム、インドネシア、マレーシアなどは重要だが、中国に代わるほどのメリットはない。インフラ、経済力・経済規模、労働者の質(意欲・技術・根気)、市場としての規模と魅力。

ほとんどすべてが国有地である中国では、投資の利益が国家の利益にもなる。その資本によってインフラを強力かつスピーディーに整備することができる。

高速道路の総距離数

順位	国名	総距離	高速道路開通からの年数
1位	米国	110,000km	90年間
2位	中国	80,000km	18年間
3位	ドイツ	29,000km	90年間
ー	日本	8,000km	52年間

このような強力な国にとって必要な国、チャイナプラス「ワン」になれる国は日本だけである。

2.日本の中小企業の底力

■中国は巨大なブラックホール

世界中の製造業が吸い込まれていくが、欧米諸国はあきらめも早く撤退してしまう。欧米諸国が対応しなくなった「中国では賄えない需要」は日本に来る。

○欧米流の経営
　企業は、金儲けの道具であり、利益を生まなければ、処分または売却、縮小する。
○日本の経営
　企業は、経営者の子どもであり、赤字が続いてもつぶすことは最後の最後。

■日本の中小企業の底力

1989年にベルリンの壁が崩壊し、その時まで独自の市場を形成していたソビエト連邦、中国等の社会主義諸国が同一市場の中の強力な競合者として立ち現れてきた。アジア諸国への空洞化に悩み、日本国内の金融危機に悩む日本経済にとっては、痛手となった。そうした大きな「場替え」を日本は何度もくぐり抜けてきた。

例)　敗戦、ニクソンショック(テレビ)、自由化(カメラ業界)、円高(工作機械)、エネルギー危機

苦難の状況の中でも、基礎素材産業を育成し続けているのは日本である。

→世界の複雑・高級・精密・面倒な需要は日本に殺到する。

生産基地がアジアへ移転し、金型・部品・材料の値段が下がっているのに日本の鉱工業生産は、実はほとんど減ってない。日本が世界中から需要を集めてきたからで、その傾向は今後もっと顕著になると思われる。

■日本の町工場は不況の時に力を発揮する

日本人は不況=仕事が減ってくると、「節約する／掃除をする／勉強する／研究開発に取り組む／新分野に挑戦する／サービスを充実させる」などに力を入れる。

欧米諸国では、アメリカは「あきらめる」、ヨーロッパは需要に合わせて「縮小均衡」させる。アジア諸国は自分にとって「ルールを変更」してしまう。

日本の労働者は、歩留まりの改善などささやかな進歩に喜びを感じることができる。こういう種類の喜びには数多く前提条件が必要であり、「前工程の作業員は全力で良いものを作ろうと努力、後工程の作業員は前工程の不具合をカバー、5Sの徹底、治具は完全、停電ナシ、エア切れナシ、協力工場命がけ、工具屋は良い工具、材料、副資材、弁当、宅急便がちゃんと届く」など、国全体の真面目が力になる。

3.日本は自動車・部品王国に

■世界の自動車需要は増加する

世界の需要増加分は、今後10年で2,500万台と予測する。誰が作るのか? → 何割かは日本に来る。

1,000ccクラスのエンジンの効率は日本がダントツであり、プリウス／インサイト型のハイブリッドエコカーは日本の技術である。自動車製造は電器と違って、簡単に中国は真似することができない。

・ 日本の部品は結構安い(円安元高、既設設備、労働の質、中国賃上げ)
・ 中国ローカル品は安全性・リコール補償時に問題ありまた、電気自動車の実用化には大壁が多いので、今後しばらくはハイブリッドが主流になる。
・ 電気車両の価格が高い、充電スタンドは経営が難しい
・ 電池がなくなった時に動かすことができない

■日本では質の高い材料が安心して手に入りやすい

日本では質の高い材料、副資材が有り、信頼できる加工業者がおり、頼りになる従業員がいる。そのため日本では技術を持っていない人でも簡単に製造業者になることができる。

・ 頼りになる下請けがたくさんいる
・ 誤魔化そうとする業者は珍しい
・ 海外では意図的に誤魔化そうとする業者に騙されないために、大変な技術力・眼力が必要になる
・ 日本は機械がメチャクチャ壊れたりしない
・ 日本では今高い技術を持っている企業は10年後には、もっと高い技術を持っている
・ 日本は簡単な技術で儲かるとわかっていても、高度な技術はやめることはない

現在、先端技術分野において、生産工場の国内回帰の動きも活発化している。2020年までは、技術力がある日本の中小企業にとっては上を向いた時代となるであろう。

NEWS特集

UDトラックス㈱より講師を招き講演会を開催

国内トラックの需要動向

2014年10月16日、自動車会館内くるまプラザにて、中井誠氏（UDトラックス㈱ジャパンセールス コマーシャルトラックス　販売戦略担当シニアマネージャー）を講師にお招きし、国内トラックの需要動向についてご講演いただいた。

UDトラックス㈱
コマーシャルトラックス
販売戦略担当
シニアマネージャー
中井　誠氏

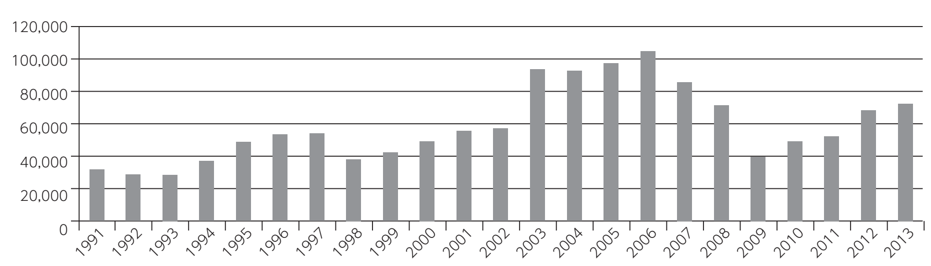
1. 国内トラックの需要動向

物流事業全体の市場規模（トラック、鉄道、外航海運、航空、倉庫など）は約21兆円規模前後を推移、その中でトラック運送事業の市場規模は物流市場全体の約60%の年間12兆円（2010年度）を占めている。

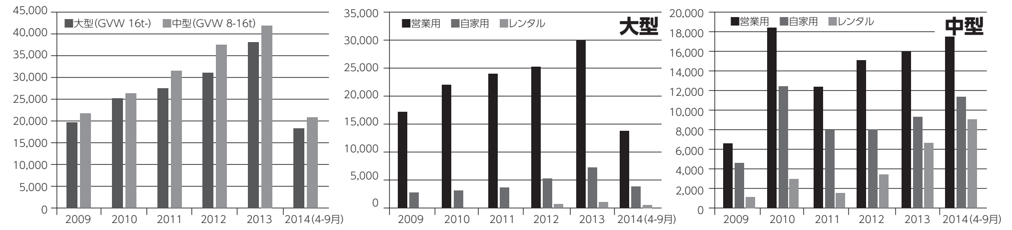
国内トラックの需要は2009年から増加し、2014年は前年と同等と予測する。セグメント別でも2009年以降増加傾向である。しかし需要のピークであった2006年と比べると大幅な減少である。

今後の見通しは、2003-06年のNOx・PM法特需の代替時期ならびに活発な公共投資（新幹線延長、アメリカ軍基地移設、2020年東京オリンピック／パラリンピック等）を背景に増加傾向になると予測する。

■ 販売実績



■ セグメント別実績



2. トラック輸送業界を取り巻く環境

業界を取り巻く環境としては、環境規制、優遇税制・補助金、安全規制があげられる。

営業用トラックのCO_2削減実績値は、現在運輸部門のトップランナーと評価されているが、今後も益々のCO_2削減に向けた高い目標値が定められる。

また改正省エネ法導入により、トラック輸送事業者、メーカーともに、厳しい規制や罰則に呼応する姿勢が重要視される。

合わせて、燃料費の高騰や運転ドライバー不足についても社会的に大きな課題として注視されている。

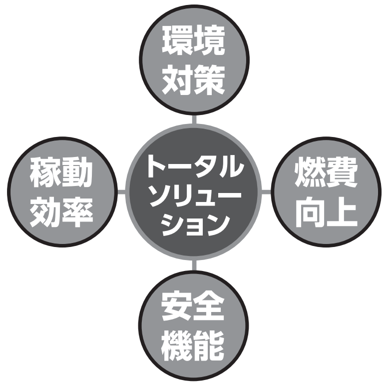
3. トラック輸送業界の顧客ニーズ

このような環境の中、輸送業者のニーズは、環境への配慮・燃料費・ドライバー確保・メーカーからの最適な仕様提案と納期があげられる。

メーカーとして、環境に配慮し、より低燃費となり、運転しやすい車両の開発に努める必要がある。そして安全対策の装備充実した車両の提供も不可欠と考える。

このような1つひとつの提供が、結果的にドライバー確保の一助になると考える。

われわれ業界全体が、地球環境に配慮し、家族3世代にわたる幸せが実現でき、パートナーとしてお互いがWIN&WINとなる会話をしていくように努力したい。



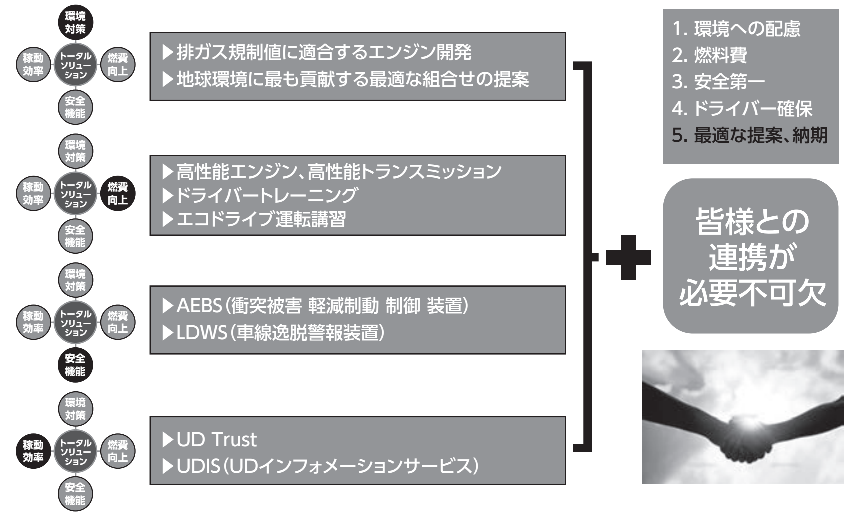
4. 弊社の取り組み

UDトラックス㈱は来年80年を迎える。この歴史からの知識、経験、もの作り精神、日本人気質の勤勉さと、グローバルで活動しているボルボグループの知識、経験、成功体験をもとに、日本市場向けの製品開発をしている。グローバル化といわれるが、日本独自の考えも尊重したグループ内の製品開発につなげていく。

その1つの形が新生クオンである。お客さまのニーズである環境、燃費、安全、稼働率をキーワードにした製品として新型クオン2014モデルに取り入れた。

顧客ニーズに呼応した装備で、若年層、女性ドライバーの雇用促進にもつながればと考えている。

今後も更なる研究と開発を進めていく。



5. 車体工業会会員との連携

日進月歩の技術革新の中、今まで以上に顧客へ効率良く、適切な説明を必要とする時代となった。

そのために

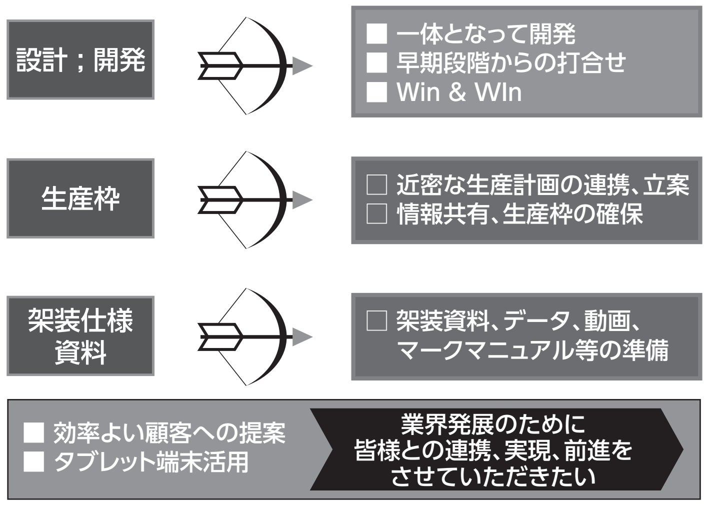
○ 設計段階での車体工業会会員と一体となっての開発、そのための早期段階からの打ち合わせ

○ 生産段階での車体工業会会員との緊密な生産計画の連携、情報共有、生産枠確保の実現

○ 営業段階での架装仕様・資料、データ、動画、マニュアル等の共有で、より適切な説明ツールの開発

これらの3つを柱として、現代のツールの1つであるタブレット端末活用など、効率良い新たな提案方法を車体工業会会員の皆様と共に生み出したいと考えている。

今後もシャシメーカーとして車体メーカーと情報共有をより強くしていき、業界発展に貢献していきたい。



2013年度会員企業の売上高/従業員調査まとめ

NEWS 特集

例年正会員に実施している売上高等の調査結果について本年度の結果がまとまったので概要を報告する。(2014年7月に調査、売上高は2014年3月にもっとも近い決算期、従業員数は3月末現在)

1.売上高

・会員会社全体の車体製造に係る総売上高は5兆2,124億円となり前年度比101%。

・委託量産会社を除く非量産車製造会社の総売上高は6,004億円で同113%、生産台数は161,790台で同113%。売上高及び生産台数とも、リーマンショック前の2007年度並みに回復。東日本大震災に伴う復興需要の継続、冷凍バンなどの食品輸送の増加、更に2003年の排ガス規制から10年が経過することに伴う代替需要が発生したことが増加の要因と考える。

■会員会社年度別売上高

年度	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
調査員数(社)	163	163	163	167	170	183	184
車体部門売上高合計(億円)	53,740	45,168	41,413	40,291	43,228	51,684	52,124
非量産車製造会社売上高(億円)	6,192	5,651	3,825	4,317	4,858	5,317	6,004

2.従業員数

・会員会社全体の車体製造に係る従業員数は53,757人で前年度比101%。内訳は、正社員同98%、期間工同117%。

・非量産車製造会社の車体製造に係る従業員数は15,767人で同101%、内訳は、正社員同95%、期間工同135%。

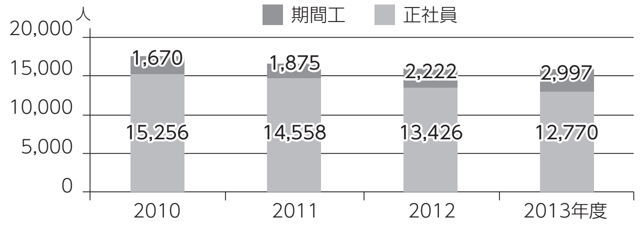
・正社員は引き続き減少、期間工で補填。

■従業員数

従業員数	2012年度				2013年度				前年度比		
	正社員	期間工	期間工比率	計	正社員	期間工	期間工比率	計	正社員	期間工	計
車体部門従業員数	45,593	7,677	14%	53,270	44,806	8,951	17%	53,757	98%	117%	101%
うち非量産車製造会社	13,426	2,222	14%	15,648	12,770	2,997	19%	15,767	95%	135%	101%

期間工:期間従業員、嘱託、派遣社員等

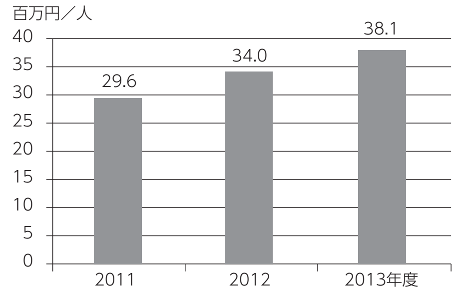
■従業員数推移(非量産車製造会社)



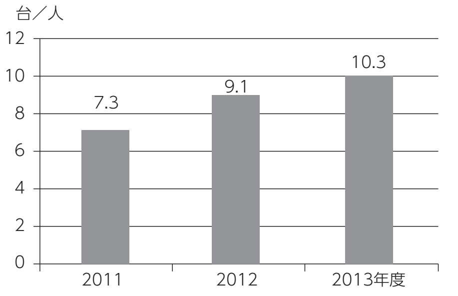
3.従業員1人あたりの売上高、生産台数(非量産車製造会社)

この2年間、1人あたりの売上高は約1.3倍、生産台数は約1.4倍となっている。

■従業員一人当たり売上高



■従業員一人当たり台数



本部だより

NEWS FLASH

■2015年度税制改正に関する要望を提出

当会では、自動車関連税制並びに中小企業税制について、税制改正に関する要望をまとめ、政府/自民党に対して要望した。

【要望理由】

・昨年度の大中型貨物車の販売台数は東日本大震災の復興需要などがあり、約8万台と4年連続で前年超えになったが、まだ7年前の約8割の水準に留まっている。

・本年度も震災復興需要、東京オリンピック/パラリンピックに向けた新規需要が予測されるものの、今後も国内産業の空洞化で国内物流の減少が懸念され、車体メーカーの経営状況の厳しさは続くと考えられる。

・また、近年、国内の全貨物輸送量のトラック分担比率は90%強を占めている。トラック輸送量の中で営業用と自家用の比率をみると、1995年度は45%対55%、2011年度は70%対30%と営業用が70%を占めるまでになってきている。これは、集約した上で物流の効率化が図れるために営業用が増加しているものと考えられる。

・このような中で、特に地場産業として地域に密着したトラック製造などの中小車体メーカーへの経営支援策の継続、充実が必要と考える。

・自動車関係諸税の見直しに関しては、複雑で過重な自動車関係諸税の簡素化、軽減の抜本的改革を要望する。特に課税根拠がなくなる二重課税状態の自動車取得税の確実なる廃止を要望するとともに、それに代わる財源確保のための自動車関係諸税の増税に反対する。

【要望事項】

I.自動車関連税制

1. 複雑で過重な自動車関係諸税の簡素化/軽減を要望
 ・消費税10%時、自動車取得税の確実なる廃止
 ・自動車重量税の廃止
2. 自動車取得税廃止に伴う財源確保のための自動車関係諸税の増税に反対
 ・自動車保有税の初年度上乗せ等による負担増/更なる複雑化に反対
 ・新自動車税(環境性能課税)は自動車取得税の付け替えであり、反対

II. 中小企業税制

1. 中小企業法人税 軽減税率の拡大

未だに企業経営が厳しい状況であるため、中小企業を対象とした軽減税率の更なる低減等を要望する。

・年所得800万円以下の部分
 法人実効税率低減までの間、軽減税率特例(15%)の継続/法人実効税率低減時、現在と同程度以上の特例の設定

・年所得800万円超の部分
 法人実効税率低減時、軽減税率特例の設定

2. 税法上の中小企業定義の見直し

中小企業基本法での中小企業の定義は「資本金3億円以下(製造業)」に引き上げられているが、法人税制上では依然として「1億円以下」である。

中小企業関連税制の活用拡大を図るために、法人税制上の資本金基準を「3億円以下」に引き上げることを要望する。

■2014年度車体工業会PL保険加入状況と2013年度PL事故事例について

毎年10月が保険年度の更新時となり、2013年度損害率と2014年度の加入結果は下記のとおりとなった。

1. 2014年度車体工業会PL保険の加入状況

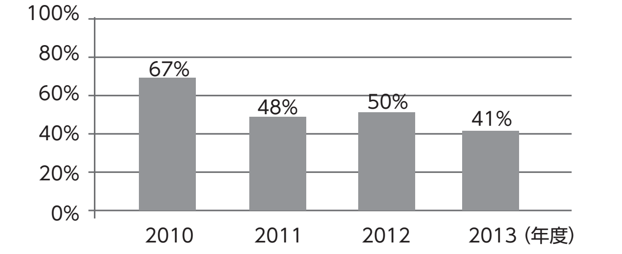
(10月1日現在)

⑴加入者数と単年度損害率(過去4年間)

年度	保険料(万円)A	支払保険金(万円)B	損害率(%)C	支払対象件数	加入会員数
2011年度(11.10~12.09)	1,425	927	64	4	89
2012年度(12.10~13.09)	1,345	592	43	3	89
2013年度(13.10~14.09)	1,369	161	12	3	93
2014年度(14.10~15.09)	1,306	—	—	—	95

※2013年度損害率は前年比大幅に減少し12%
(損害率C=支払保険金B/保険料A×100%)
2014年度PL加入会員数は前年比2社増加の95社

⑵3年間移動平均の損害率変化(過去4年間)



※3年間移動平均の損害率は前年より大幅に減少し41%と低い値となり、その結果2014年度保険料は前年比約8%低減

2. 2013年度PL事故事例

2013年度に発生した事故は下記のとおり。

⑴ アルミウイング車の外板張り合わせ不良により、雨水が荷室に浸透し、積載中の商品が濡れ
原因：適正サイズのリベットを使用しなかったための防水不良

⑵ キャビンルーフ部と架装物の接合不良により、雨水が浸透しキャビン内が濡れ
原因：接合部のボルト取付忘れ

⑶ 1台積キャリアカー積載作業中に高圧ホースよりオイルが吹き出し、周囲の駐車中の車両にオイル飛散
原因：高圧ホースの取付不良により、ホース付け根付近に亀裂発生

⑷ トラックのあおり／後柱のアルミブロック部のエビ金具の受け側が外れ落下し、作業員に当たり裂傷
原因：金具の締付け不足

■環境自主取組みのフォローアップ結果

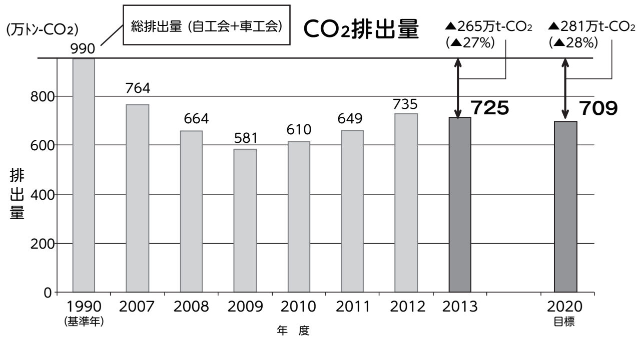
1. CO_2排出量削減

地球温暖化対策のCO_2削減活動は、2008年度から日本自動車工業会と一体となった活動を実施しており、2014年度調査結果(2013年度実績)は以下の通り。

・2013年度の両工業会合算排出量は、2020年度目標値709万t-CO_2(1990年度比▲28%)に対して、725万t-CO_2(1990年度比▲27%)で目標比94%の達成率

・2020年度に向けて、今後もさらなる削減努力を継続

尚、2014年度からは省エネ法の見直しに伴い、対象範囲を従来の自動車、同部品を製造する事業所、及び商用車架装を行う事業所に加え、自動車製造に関わるオフィス・研究所が追加された。



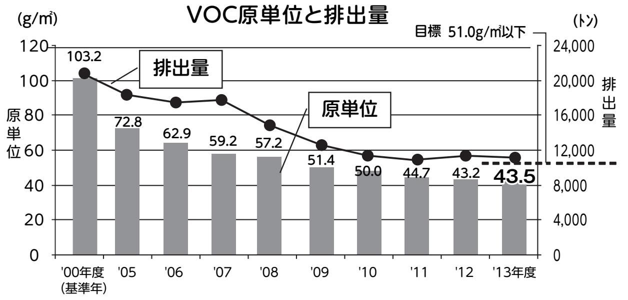
2. VOC排出量削減

塗装工程でのVOC削減について2014年度調査結果(2013年度実績)は以下の通り。

・2013年度排出原単位は43.5g/㎡と目標(51.0g/㎡)を達成

・サブ目標である排出量低減率(基準2000年度比▲30%削減)についても▲44%減で達成

・寄与度の大きい小型部会各社での油性→水性塗料への変更等により低減



■日本ELVリサイクル機構/日本トラックリファインパーツ協会による工場見学会を実施

環境委員会架装物リサイクル分科会（分科会長・新免俊彦・極東開発工業㈱品質保証部長）は、11月21日に日本自動車工業会と協業し、解体・3Rの業界団体である日本ELVリサイクル機構と日本トラックリファインパーツ協会の19社32名が参加し、日本フルハーフ㈱本社・厚木工場（神奈川県厚木市）といすゞ自動車㈱藤沢工場（神奈川県藤沢市）の工場見学会を実施した。日本フルハーフ㈱では製品概要や環境などの取組み説明と50年の歴史をもつ本社・厚木工場のウイングタイプバンの組付け工程を見学。

また、いすゞ自動車㈱では展示ホールやエルフのキャブ組立工程などを見学した。参加者の皆様より最新の組付け技術を目の当たりにすることができ、大変有意義であったと好評であった。

■環境委員会による工場見学会を実施

環境委員会（委員長・渡辺義章・日産車体㈱社長）は、11月28日に架装物リサイクル分科会と工場環境分科会合同で、9社11名が参加し、トヨタ自動車東日本㈱本社・宮城大衡工場（宮城県黒川郡）の工場見学会を実施した。環境取組み事例として低炭素型社会の実現に向け、冬場の雪1,500トンを集積し夏場のクーラーの冷媒として活用しているとの説明を受けた。また循環型社会への取組みとして、どんぐりを芽から育て森づくり活動などの紹介があった。また同社の新たな取組みで「F-グリッド（次世代エネルギーマネジメント）」として、工場内で自社発電を行い周りの関係企業にも配電し、省エネ21%を達成するなどの事例も紹介された。工場では板金工程でスポットのスパッタが飛ばないよう設備メンテナンスに工夫がされており、床面が驚く程綺麗に保たれていた。これにより塗装品質の向上にも継っている。

また、展示ホールでのからくり治具は、従業員が考えた治具で電気を使用してないもので、皆その工夫に関心を持って見ていた。参加者からは最新の環境技術を現地現物で見ることにより、大変良かったと好評であった。

■環境対応事例をホームページに掲載

環境委員会工場環境分科会（分科会長・菅原晋太・日産車体㈱安全環境部部長）は、環境対応を推進する中、各企業の最新の取組み事例を募集し、会員の皆様に広く活用していただくため、環境対応事例を車体工業会のホームページへ掲載した。内訳は省エネ対策事例13社／18例、節電対策事例8社／8例、VOC削減事例7社／8例の合計34例とした。車体工業会会員専用ページ「環境対応改善事例」で閲覧することができる。

■支部連絡会を開催

支部連絡会（議長・堀口昇一・須河車体㈱相談役）では、9月11日、北海道支部長会社である北海道車体㈱において2014年度第1回支部連絡会を開催した。また、連絡会に先立ち同社の工場見学を行った。概要は次のとおり。

1. 工場見学

北海道車体㈱は、独自の「オーダーエントリーシステム」により、同じものはひとつもないという考え方に基づき、車体架装を行っている。お客様のニーズに合わせた設計とこれまで培ってきた匠の技と先進技術を融合させた生産システムにより付加価値の高い製品を造りだしている。ローリ、フレーム等の部品工場が整備され、架装は本工場での専用ライン、そしてトレーラは専用工場でとそれぞれ効率的に生産されている。当日は札幌近郊での豪雨のため開始時間を変更し、限られた時間となったが、参加者は生産工程に加え、徹底した品質管理のしくみも確認でき有意義な見学となった。

2. 支部連絡

「良いとこ取り活動」については、報告に対する質疑で相互に活動を確認し合うことで参考となった。また、各支部がこれまで取組んできている正会員化活動を通じた課題についても共有し、今後の活動方向を確認した。

■自動車関係諸税の簡素化・負担軽減に関する要望

当会も構成会員である自動車税制改革フォーラムではJAF(日本自動車連盟)、自動車総連と共に「クルマは生活必需品!過重で不公平・不合理な税金は納得できません!」チラシを作成し、配布した。

要望

自動車ユーザーへの複雑で過重な税負担を簡素化・軽減すべきです。

- 国際的にも重すぎる車体課税の軽減をすべきです。(欧米諸国と比べて約2.1～36倍の税負担)
- 軽自動車税(二輪車を含む)は、これ以上の負担にならないようにすべきです。
- ガソリン税に消費税がかけられている「タックス・オン・タックス」は極めて不合理な仕組みであり、解消すべきです。
- ガソリン税、軽油引取税に上乗せされた「当分の間税率」は廃止すべきです。

■第21回自動車産業労政合同勉強会を開催

当会人事労務研究会では、11月14日、日本自動車工業会、日本自動車部品工業会と合同で浜松町東京會舘にて第21回労政合同勉強会を開催した。

第一部では講演会を開催。はじめにトヨタ自動車㈱トヨタインスティテュートの第1人材グループ長の奥山洋介氏が「トヨタの若手育成～「もっといいクルマ」づくりにむけて～」というテーマで講演された。トヨタ自動車では「モノづくりは人づくりから」「全員が考え成長する」「人材育成は職場が主体」という人材育成の考え方を基に取り組んできた。近年取り組んできた「1年基礎固め徹底プログラム」「中堅社員研修」「基幹職能力向上プログラム」等を事例を紹介しながら話された。続いて住友商事㈱人事部人材開発チーム兼国際人事チーム長の佐藤直樹氏が「住友商事におけるグローバル人材育成について」というテーマで講演。住友商事では「商社人としての標準装備」「現場でともめられる専門性」を身につけるためOJT、OFF-JTに分け人材育成プログラムを実施している。特にOFF-JTでは「住商ビジネスカレッジ」を自社で運営し活用しており、専門知識は基より汎用性の高い知識を身につけるように取り組んでいるとのことであった。

第二部では参加会社による「若手社員(事務・技術系)の人材育成」というテーマで情報交換を実施。参加者一人ひとりから自社の取組みが紹介され、「グローバル化への対応」や「人材育成について」等活発な質疑・情報交換が行われた。

部会だより NEWS FLASH

特装部会

■海外における脱着車の実態継続調査

特装部会脱着車分科会(キャリヤ座長・池上慎也・新明和工業㈱製品開発部主任技師／コンテナ座長・草苅純一・極東開発工業㈱横浜工場技術部第二設計課係長)では、今年度の事業計画の一環として、海外における架装物の定期点検(検査)制度の実態を確認するため、9月28日から10月4日までの間、脱着車の先進国であるドイツに調査員6名を派遣した。

1. 脱着車メーカーとの面談

最初に、同時期にドイツ・ハノーバー市で開催されていたIAA2014(国際商用車ショー)において、欧州の脱着車メーカーで脱着車の生産全般を統括する責任者と面談した。

この面談において、架装物の定期点検(検査)制度の有無とインターバル、架装物に適用される技術基準、キャリア・コンテナの互換性、日本の車体工業会の様な団体の有無と加盟状況等についてインタビューするとともに、日本の架装物における点検(検査)の実情についても紹介し、貴重なアドバイスもいただいた。(写真①)

写真①

なお、架装物の定期点検(検査)制度は法律に基づくものではなく、架装メーカーが推奨する制度ではあるが、これを実施しない車両に対しては一切の保障に応じないとのこと。

2. 廃棄物収集・処理団体への訪問

次に、定期点検(検査)制度の運用実態を確認するため、脱着車を使って廃棄物収集・処理業務を行なっている、2つの市営団体と1つの民間業者を訪問し、運用実態を確認した。

市営団体の1つであるハノーバー市が運営する「aha」と呼ばれる団体では、敷地内に整備工場(写真②)を備え、点検整備が実施されていた。当該団体には公的検査機関の認定資格を持つ職員がおり、当該職員により車検(シャシ部分の検査)の他に架装物(キャリア・コンテナ部分)の検査も実施される。架装物の検査に合格した車両には、次の点検(検査)の時期を示す専用のステッカー(写真③)が架装物に貼付される。なお、車検に合格したことを示すステッカーは後部ナンバープレートに貼付される。

写真②

写真③

次の点検(検査)の時期が2015年8月であることを示している

一方、民間業者では高車齢の車両使用が目立ち、整備のための工場も備えておらず、架装メーカーが推奨する点検(検査)が実施されている痕跡は見られなかった。

以上のように、本海外調査では、ドイツにおける架装物の定期点検(検査)制度について、架装メーカー側の制度制定の意図とその運用実態の両面が確認でき、当会にとって大変参考となる情報を得ることができた。

■異業種工場見学会

特装部会サービス委員会(委員長・佐藤孝雄・極東開発工業㈱特装事業部サービス本部副本部長)では、今年度事業計画である異業種工場見学会の一環として、「ANA機体工場」及び「ジャパネットたかた」の見学会を実施した。

全日本空輸㈱/ANA機体工場

1. ANA機体工場

9月4日、東京都大田区の「全日本空輸㈱/ANA機体工場」に10社10名が訪問した。

同機体工場では、空港に到着した飛行機を次のフライトまでの間に実施する「運航整備」と、飛行時間に応じて実施する「定時整備」が計画的に行われている。

見学会では、同社の安全確保に関する取組みの様子をビデオで紹介された後、整備工場の中に入り、ドックインした最新鋭ボーイング787型機が点検を受けている様子を至近距離から確認した。航空機と自動車の違いはあるものの、安全と安心を裏で支える役割の重要性を再認識することができた。

2. ジャパネットたかた

11月6日、長崎県佐世保市の「㈱ジャパネットたかた本社」に6社6名が訪問した。

同社の前身はカメラ店で、1990年に地方局からの誘いで行ったラジオCMが現在の販売スタイルの原点という。この時には、200台のコンパクトカメラが瞬時のうちに完売となり、確かな手ごたえを掴み、以降、媒体をテレビ、新聞広告、ネットにも広げ、更に取扱商品も拡大してきた。

顧客対応については、福岡市中央区薬院に設置したコールセンターにおいて常時1500人のオペレーターが行っている。この電話の待ち状況は本社でもLIVE確認できるようモニターが設置されており、電話が輻輳した場合は本社職員も電話対応するとのこと。苦情については、特定の職員が対応するのではなく、全員が対応スキルを兼ね備えており、顧客サービス向上に繋げている。また、CMを自社スタジオで製作しLIVE放送していることも顧客のニーズに素早く対応するために築き上げたスタイルとのことである。

今回の見学会では、同社がテレビショッピングで大成功を収めた背景には、顧客管理の充実と素早い対応があることが確認できた。当サービス委員会としては、今後の活動の参考としていきたい。

■工場見学会を実施

特装部会（部会長・加藤幹章・新明和工業㈱取締役副社長執行役員）では、11月28日に10社17名が参加し、KYB㈱熊谷工場（埼玉県深谷市）の見学会を実施した。

同社では、1952年からミキサ車の生産を開始し、1971年には熊谷工場を新設するなどし、日本の高度成長期から現在に至るまでミキサ車のトップメーカーである。

工場入口付近には、生産当初の垂直型ドラムミキサ車が展示されていた。現在の傾斜型ドラムは1964年頃から採用するようになったとのこと。

見学会では、最初にスライドによる会社全体説明と同工場の説明があった後、ドラム工場、組立工場、塗装工場などを見学した。また、ドラムの回転を電子制御することによりエンジン回転速度を通常の半分に抑え、低騒音・低CO_2を実現した環境にやさしいミキサ車「eMIXER」の実演も見学することができた。

見学後の質疑応答では、操業体制、生産性向上のための方策、職員構成、海外への事業展開等について、活発な意見・情報交換が行われ、大変有意義な見学会となった。

垂直型ドラムミキサ車

特種部会

■2014年度第2回見学会を実施

特種部会（部会長・古庄忠信・㈱イズミ車体製作所会長）では、10月24日、部会員16社21名が参加し、兼松エンジニアリング㈱（高知県）の見学会を実施した。

兼松エンジニアリング㈱は、特装部会に所属しており、強力吸引作業車、高圧洗浄車を中心に生産している。

今回は、1991年に、テクノ高知工業団地内につくられた明見工場（高知県南国市）で強力吸引作業車等の組立工程と検査工程、併設する技術センターを見学し、続いて本社（高知市）を見学した。

見学と質疑応答を通じて、全国シェア65%の主力製品である強力吸引作業車を中心とした各製品についてユーザーニーズに応えるための技術力やセールスポイント、更には地元と密着した事業活動を学ぶことが出来、大変有意義な見学会となった。

強力吸引作業車の検査デモ

トラック部会

■アジア工業㈱の工場見学会及び車輌運搬車分科会会議を実施

トラック部会車輌運搬車分科会（分科会長・細谷貞治・細谷車体工業㈱社長）では、11月5日に6社9名が参加し、アジア工業㈱の工場見学及び分科会会議を実施。

初めに、片山社長から会社の生い立ちと現状の概要説明があり、続いて工場見学を実施。生産車は車輌運搬車と平ボデー車。生産量は平ボデー車が多いが、売上高は車輌運搬車が上とのこと。見学中は、参加会員が皆同業者ということもあり、同じ目線の具体的な質問が多く、互いに勉強となる大変意義ある見学会になった。

分科会会議は、日本陸送協会との合同研修会の準備を中心に、以下の項目について討議実施。

・日本陸送協会との合同研修会に向けて議題と資料担当を決定
・JABIA規格「車輌運搬車の構造基準」改正の推進状況
・会員の生産実績、来年度の生産予測状況

■㈱トランテックス、㈱小松製作所粟津工場の見学会を実施

トラック部会（部会長・田村元・㈱浜名ワークス社長）では、11月28日に19社34名が参加し、㈱トランテックス本社工場及び㈱小松製作所粟津工場の見学会を開催。

㈱トランテックスでは、初めに映像をまじえた会社概要の説明を受け、続いてウイングボデーを構成する各部品の製作工程、ウイングボデーの組立及びシャシへの搭載工程を見学した。構成する部品の内製率は非常に高く、およそ70%に達しており、自動化も進められている。見学中の行く先々では社員から「こんにちは」という声を掛けられ、大変さわやかな気持ちで見学できた。

また、トランテックス（Trantechs）という社名に込められたとおり、高度な物流（Transport）を確かな技術（Technology）で提供する企業（Supplier）を目指し、お客様の信頼を得るばかりでなく、人や環境にも配慮する姿勢が各所で感じられた。

㈱小松製作所粟津工場では、初めに粟津工場の沿革と主要製品の説明、及び電力半減プロジェクトの内容と新工場の概要説明があり、続いて最新の工場を見学した。

新工場では、2階部分に工場全体が見渡せる専用の見学用通路が設けられ、広報の女性ガイドから工場設備と主要製品であるホイールローダ、モータグレーダの製造ラインを中心に説明を受けた。工場内は明るく清潔で大変開放感があり、遠目には、まるで大型のプラモデルが流れているような製造ラインであった。ラインでの品質チェック方法は、3重のチェック（組み付けた本人、他の製造メンバー、品質管理メンバー）が行われ、世界でもトップを争う建設・鉱山機械メーカーであることが各所で窺えた。

今回は、両社ともに予定時間をオーバーするほどの活発な質疑応答がなされ、大変有意義な見学会となった。

バン部会

■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・㈱矢野特殊自動車・技術本部副本部長）では、10月24日、10社10名が出席し、日本冷凍空調工業会との意見交換会を実施した。

<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（フロン排出抑制法の概要）の動向
<当会からの説明>
・シャシメーカーへの架装資料要望について
・IAA（ハノーバー商用車ショー）における冷蔵／冷凍車の動向

今回は、フロン法規制強化の動きや新冷媒の動向、欧州市場における冷蔵／冷凍車の開発動向など活発な意見交換ができ、互いの活動への認識も深まり大変意義ある意見交換会となった。

トレーラ部会

■JABIA規格を改正

技術委員会（委員長・印藤義信・日本トレクス㈱設計部申請業務室長）では、2007年度改正した5項目についてJABIA規格の定期見直しを行い11月25日に改正、発行した。改正JABIA規格は以下の通り。

JABIA-C1000	セミトレーラ用補助脚
JABIA-C1300	トレーラのエア・ブレーキ用リレーエマージェンシーバルブ
JABIA-C1400	トラック・トラクタ及びトレーラ用4極電線カップ
JABIA-C1600	セミトレーラ用第5輪カップリングピンの強度基準
JABIA-C1700	トレーラに関する用語

バス部会

■工場見学会を実施

技術委員会（委員長・小野沢克彦・ジェイバス㈱受注設計部長）では、10月23日に工場見学会として3社8名が参加し、新潟トランシス㈱新潟事業所（新潟県北蒲原郡）と日軽新潟㈱（新潟県新潟市）の見学会を実施した。

新潟トランシス㈱新潟事業所では、ゆりかもめ等の新交通システム、富山市等で運行されている低床式路面電車システム、特急電車やディーゼル動車などの鉄道車両及び除雪機械などを生産している。当日は、鉄道車両と除雪機械の車体組立や艤装を見学したが、全長が長くフラットな面でのパネル歪対策、お客様毎にデザイン、車体色、仕様が異なることでのお客様と一体となった活動、季節による生産量の繁閑差への対応など、大中型バスと似た面があり大変参考となった。

日軽新潟㈱では、トラックのあおりや新幹線等のアルミニウム大型押出加工品、ビール樽などの大容量アルミ容器などを生産している。当日は、アルミ押出工程や押出加工品の組立工程を見学したが、押出ならではの容易に成型できるトラス構造（三角形を基本とした構造）と軽量であるアルミを活かした強度部材として、バス構造への参考となった。

■塗装技術者向け勉強会を開催

塗装デザイン研究会（委員長・鈴木博志・ジェイ・バス㈱生産技術部環境計画グループ）では、11月14日に日本ペ

イント㈱東京事業所において「塗装技術者向け勉強会」を開催した。

本勉強会は少量多品種の塗装をしている会員に役立つ情報を提供する場として、2009年から実施しており、バス部会以外からの会員も含め、21社49名が参加した。

日本ペイント販売㈱の方が講師になり、座学では、自動車補修塗装の概論として、パテ・磨き・塗装修正・乾燥などの基礎について説明、続いて概論で学んだ内容を良い事例、悪い事例を交えながらの実演を見学した。参加者の多くが実際に塗装に携わっている担当者であり、更に過去のアンケート結果で要望の多かった「自動車補修塗装」に特化した内容としたことで、非常に充実した技術情報を得ることができ、大変有意義な勉強会であった。

小型部会

■全日本学生フォーミュラ大会視察

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、昨年に引き続き、静岡県小笠山総合運動公園（エコパ）で行われた自動車技術会主催の全日本学生フォーミュラ大会を9月4日に視察した。

当日はオートクロス（直線/ターン/スラロームなどによる約800mのコースを走行）を行っていた。路面に吸いつくように軽快に走り好タイムをだす車、コーナリング時にタイヤが浮き上がり挙動の不安定な車など、スタイリング/シャシ剛性/エンジンレイアウトなどの、ものづくりのむずかしさと楽しさを感じた。また大会運営の支援で派遣されている会員会社の若手従業員との交流も行ったが、学生たちの真剣で熱い思いを身近に感じ刺激を受けていた。

■工場見学会を実施

小型部会（部会長・網岡卓二・トヨタ車体㈱会長）では、9月25日に工場見学会として6社21名が参加し、トヨタ自動車九州㈱宮田工場（福岡県宮若市）と日産車体九州㈱（福岡県苅田町）の見学会を実施した。

トヨタ自動車九州㈱宮田工場では、レクサスブランドのHS、RX、NXなどやトヨタブランドのSAIを生産している。当日は塗装工程と組立工程を見学したが、工場コンセプトである「クリーン&サイレント」が工場の隅々まで徹底されていた。作業者が作業に集中するためや部品取付時の嵌合音が聞こえるように、エアツールを使わないことや問題発生時に上司を呼ぶ際のあんどんなど、音を出さないさまざまな工夫が実施されていた。

日産車体九州㈱では、インフィニティブランドのQX80や日産ブランドのエルグランド、NV350キャラバンなどを生産している。当日は車体工程と組立工程を見学したが、高級乗用車/商用車、フレーム車/モノコック車の作業工程/作業時間の異なる車の混流生産での工夫を興味深く見学することができた。また見学会終了後には現場管理者と生産比率変動への対応などの意見交換を行った。

トヨタ自動車九州での意見交換会

日産車体九州での意見交換会

資材部会

■工場見学会を実施

資材部会（部会長・杉本眞・レシップ㈱社長）では11月25日に安城市にある当会正会員の㈱東海特装車を部会員会社28社38名で訪問、本社工場の見学会を実施した。同社では、移動販売車、霊柩車、現金輸送車、電気工事車などの特種車やキュービクル、エアクリーナ、福祉特装車さらに冷凍車・保冷車、ドライバン、コンテナ車などを製造している。

製造工程ではドライバン、冷凍車・保冷車等のラインやキットの製造を見学。その他1BOXカーを改造したキャンピングカーの紹介があった。見学後の意見交換も活発に行われた有意義な見学会となった。

■燃焼試験の実態調査を実施

資材部会内装分科会（分科会長・吉川徳雄・天龍工業㈱社長）では、「難燃性素材JABIA登録」の 燃焼試験の実態調査を2014年9月より実施、11月末現在で7箇所の事業所の調査を実施した。本調査は内装分科会会員会社で自社において燃焼試験を実施している事業所を対象とし、調査内容は燃焼試験の設備・装置やその管理体制等の確認と作業標準書に基づく試験の確認を行っている。当「実態調査」は資材部会の調査研究事業となっており2014年度、2015年度にわたって調査を実施していく計画となっている。

支部だより NEWS FLASH

北海道支部

■合同部会を開催

北海道支部（支部長・坪川弘幸・㈱北海道車体副社長）では、10月3日、花びしホテルにおいて北海道支部合同部会を開催し、16社18名が出席した。

坪川支部長の挨拶の後、各部会長からの活動報告と参加者からの近況報告及び情報交換会を行った。

今回は、地元ディーラー3社と地元未入会の業者2社を初めて招待し、理解を深めていただけた有意義な合同部会となった。

挨拶をする坪川支部長

東北支部

■改善事例発表会並びに情報交換会を開催

東北支部（支部長・鈴木勇人・仙台鈴木自動車工業㈱社長）では、11月6日、秋保温泉華の湯において改善事例発表会を開催し、14社19名が出席した。

今回の発表は他支部の良いとこ取り活動の一環として行った。改善活動を通し一人でも多くの改善マンを育て改善活動を活性化するための「小集団活動」の取組みや、「ものづくりは人づくり」の考えの下、創意工夫を取り入れた「からくり改善活動」の取組みなどの改善事例が発表された。出席者からは参考となり非常に良かったと好評であった。

中部支部

■秋季研修会を開催

中部支部（支部長・尾﨑二三男・㈱東海特装車取締役）では、秋季研修会を10月17日〜18日で行った。

今年度は、㈱内田洋行のオフィス及びショールームの見学と、羽田空港にてANAの整備工場の見学会を開催し、17社18名が参加した。

㈱内田洋行では最新のITを使った設備管理システム、エコ技術等を見ることができ、各社の参考になった。

ANA整備工場では、巨大な格納庫の中で旅客機の整備状況を間近に見ることができ、後方の見学者に追いつかれてしまうほど、皆熱心に説明員に質問をしていた。車と違い、そのスケールの大きさと最新のボーイング787のエンジンが一基20億円以上するなど、価格の高さに改めて驚かされた。

また、会員間の親睦を深めることができ、有意義な二日間であった。

近畿支部

■秋季研修会を開催

近畿支部（支部長・堀口昇一・須河車体㈱相談役）では、11月21日〜22日で秋季研修会として、10社13名が参加し、広島県の㈱オーエイプロトと㈱HIVECの見学会を開催した。

㈱オーエイプロト及び㈱HIVECは、自動車・電車関係のデザインから試作と量産前の開発段階の業務を実施して

いる。日本のみならず海外の有名メーカーとの取引をしており、グローバルな取組みと開発力に驚かされた。また、㈱オーエイプロトでは5軸レーザー加工機をはじめ、1,600トンプレス等のトラック架装等では縁のない設備を有しており、生産技術力の高さに感心した。

九州支部

■改善事例発表会&「エコアクション21」説明会開催

九州支部(支部長・矢野彰一・㈱矢野特殊自動車社長)では、10月7日に㈱矢野特殊自動車にて、改善事例発表会と工場見学、並びに中小企業向け環境経営システム「エコアクション21」説明会を開催し、15社44名が参加した。これは中部支部を参考にした、各支部の良いとこ取り活動の一環であり、九州支部会員活性化を推進する年度企画の一環である。

最初に、プロジェクターを使って改善事例を紹介し、そのあと工場見学を実施した。整理整頓され、様々な創意工夫の改善がなされた工場を見学した会員の皆さんは、『工程管理が大変すばらしい』『自社工場も参考にしよう』などと感心しきりだった。

また、エコアクション21認証取得に関して理解を深め、積極的に取得に向け取り組んでもらうため、ISO14001と比較などしながら説明会を開催し、参加者全員皆熱心に聴講した。

官公庁だより NEWS FLASH

保安基準の改正等について
国土交通省

1.「方向指示器」、「車幅灯、制動灯等」、「電波障害防止装置」等に関する保安基準の細目告示等の一部改正について

国土交通省は、10月9日、「方向指示器」、「車幅灯、制動灯等」、「電波障害防止装置」等の協定規則の改正提案が、国連の自動車基準調和世界フォーラム(WP29)第162回会合で採択されたことに伴い、同装置に関する保安基準の細目告示等を以下のとおり改正した。

1) 方向指示器(UN-R6)

【適用範囲】 専ら乗用の用に供する自動車、貨物の運送の用に供する自動車、トレーラに備える方向指示器

【改正概要】

・前面又は後面に備える方向指示器について、一定の要件を満たすものに限り、連鎖式点灯(個々の光源が予め決められた順序で点灯する方式)を認める。

【適用時期】 2014年10月9日

2) 車幅灯、制動灯等(UN-R7)

【適用範囲】 自動車に備える車幅灯、制動灯

【改正概要】

・前部霧灯と兼用の車幅灯について、配光特性を規定した。

・後部上側端灯兼用の制動灯について、同時点灯時の光度を規定した。

【適用時期】 2014年10月9日

3) 電波障害防止装置(UN-R10)

【適用範囲】 外部電源に接続して原動機用蓄電池を充電する機能を有する自動車

【改正概要】

・充電システムについて、ESA(車載用電気電子部品)から発生する電源ラインにおける高周波放射、電圧変化等のエミッションに関する試験方法を規定した。

・充電システムについて、電源ラインに沿って伝道するサージやバースト等に対するESAの※イミュニティに関する試験方法を規定した。

【適用時期】 2017年10月9日以降に新たに型式の指定を受ける自動車

※イミュニティ:周辺の電子機器が発する電磁波が電子機器の動作に影響を及ぼす現象のこと

2. 基準緩和自動車の認定要領について(依命通達)」の一部改正について

国土交通省は、10月31日、「基準緩和自動車の認定要領について(依命通達)」の一部改正を以下のとおり行った。

【改正概要】

基準緩和の認定を申請することができる自動車について、年少者用補助乗車装置を備えなければならない最高速度20km/h未満の自動車を追加した。この措置により、年少者用補助乗車装置を備えていない自動車(電動カート)が登録可能となるため、超小型モビリティと同様に地方自治体等での活用が期待される。

【施 行 日】 2014年10月31日

審査事務規程の一部改正(検査法人)
国土交通省

検査法人は、10月30日、審査事務規程の第63次改正を行い、同日から施行した。なお、改正概要は以下のとおり。

⑴ 安定性について

最大安定傾斜角度について、積車状態の重心高が空車状態の重心高よりも低い自動車にあっては、空車状態の転覆角度が30°以上あればよいこととした。

⑵ かじ取り装置について

かじ取り装置の性能要件について、UN-R79の技術的な要件を採用した。

この場合において、サイドスリップ・テスタを用いて計測した場合の横滑り量が走行1mにつき5mmを超えない場合は、本要件に適合するものとする。

⑶ トラック・バスの制動装置について

トラック・バスの制動装置の性能要件について、UN-R13の技術的な要件を採用した。

⑷ 窓ガラスについて

窓ガラスの性能要件について、UN-R43の技術的な要件を採用した。

⑸ 灯火器等の視認角要件について

車幅灯、前部上側端灯、前部反射器、側方灯、側方反射器、尾灯、駐車灯、後部上側端灯、後部反射器、制動灯、方向指示器について、視認角を緩和する際の条件を「灯火器等の基準中心を含む水平面の高さが地上750mm未満」に統一した。

⑹ 車線逸脱警報装置について

UN-R130の採用に伴い、車線逸脱警報装置を備える場合の性能要件を追加した。

⑺ その他

原材料・エネルギーコスト増の影響を受ける下請事業者に対する配慮
経済産業省

最近の我が国中小企業・小規模事業者の業況を見ると、2013年度以降、着実に改善を続けているが、資源価格が高止まりしている状況の中、最近の円安の進展も相まって、原材料・エネルギーコストの増加が、とりわけ中小企業・小規模事業者の収益を強く圧迫していることが懸念される。

下請中小企業者と親事業者との取引対価の決定方法については、下請中小企業振興法第三条に基づく振興基準第4において、材料費、市価の動向等の要素を考慮した合理的な算定方法に基づき、下請中小企業の適正な利益を含み、下請事業者及び親事業者が協議して決定するものとされている。また親事業者による一方的な価格設定などの買いたたきや減額などは、下請代金支払遅延等防止法において禁止行為として規程されている。現下の状況を踏まえ、適切な価格決定がされるよう要請する。

<詳細は下記を参照>
http://www.meti.go.jp/press/2014/09/20140929001/20140929001.html

中小企業調査(2014年7-9月期)の結果公表
中小企業庁

「中小企業調査」は、独立行政法人中小企業基盤整備機構が、全国の中小企業約1万9千社を対象に、四半期毎に実施している。

この度、中小企業の業況判断、売上額及び経常利益等の2014年7-9月期の実績(DI)及び2014年10-12月期の見通し(DI)について、中小企業庁と同機構が取りまとめた結果を公表した。

調査結果のポイント

中小企業の業況は、持ち直しの動きが見られるものの、一部業種には弱い動きを示したものもある。

・ 全産業の業況判断DIは、マイナス幅が減少(▲23.2→▲18.7)

・ 産業別に見ると、製造業はマイナス幅が縮小(▲18.3→▲12.3)、非製造業もマイナス幅が減少(▲24.7→▲20.6)

<詳細は下記を参照>
http://www.meti.go.jp/press/2014/09/20140929001/20140929001.html

経営革新等支援機関として新たに258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258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、23,004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/2014/10/20141003004/20141003004.html

「自動車産業戦略2014」について
経済産業省

「自動車産業戦略2014」は、「日本再興戦略」改訂を踏まえ、自動車産業が中長期的に直面するであろう課題を整理分析した上で、次世代自動車の普及促進をはじめとする先進的な国内市場構築や自動車産業のグローバル展開の推進等からなる総合的な戦略である。

戦略の主なポイント

① グローバル戦略
環境・エネルギー制約などグローバルな課題を見据えた先進的国内市場を世界に先駆けて形成するとともに、自動車産業のグローバル展開を進める。

② システム戦略
高齢化、都市化、環境問題、災害対策などにシステムで対応し、そこから生まれる新しい競争力の源泉を自動車産業が主導権を握るための戦略を進める。

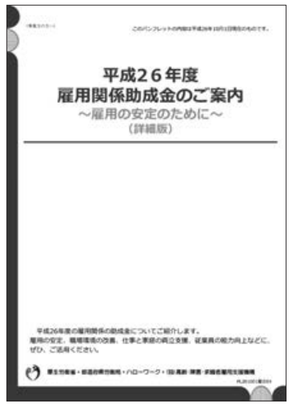
③ 研究・開発・人材戦略
今後、グローバル市場において、コスト低減、車種の多様化、関連技術分野の拡大が求められる中で、自動車産業において、より戦略的な選択と集中や開発・生産体制の整備を行うとともに、産産・産学の連携による協調体制の強化を行う。

④ バイク、バス、トラック・フォークリフト・運搬車両機器
バイク、バス、トラック・フォークリフト・運搬車両機器に関し、それぞれの課題を整理し、対応策をとりまとめた。

<詳細は下記を参照>
http://www.meti.go.jp/press/2014/11/20141117003/20141117003.html

2015年度雇用関係助成金のご案内
厚生労働省

雇用の安定、職場環境の改善、仕事と家庭の両立支援、従業員の能力向上などに活用できる雇用関係の助成金を紹介する。


平成２６年度
雇用関係助成金のご案内
～雇用の安定のために～
（詳細版）

【受給対象となる事業主】
- ● 雇用保険適用事業所の事業主
- ● 期間内に申請を行う事業主
- ● 支給のための審査に協力する事業主

【雇用関係助成金一覧】
A. 雇用維持関係の助成金
B. 再就職支援関係の助成金
C. 高年齢者・障害者等関係の助成金
D. 雇入れ関係のその他の助成金
E. 雇用環境の整備関係等の助成金
F. 仕事と家庭の両立支援、女性の活躍推進関係の助成金
G. キャリアアップ・人材育成関係の助成金

<詳細は下記を参照>
http://www.mhlw.go.jp/general/seido/josei/kyufukin/koyouantei.html

審査事務規程の一部改正
交通安全環境研究所

交通安全環境研究所は、10月30日、審査事務規程の別添試験規程（TRIAS）の一部改正を行い、同日から施行した。なお、改正概要は以下のとおり。

⑴ TRIASの追加
以下のTRIASを追加した
① トラック、バス及びトレーラの制動装置試験（UN-R13）
② 窓ガラス試験（UN-R43（単品））
③ 窓ガラス試験（UN-R43（車両））

⑵ TRIASの一部改正
以下のTRIASの一部改正を行った
① 座席ベルト試験（UN-R16（単品））
② 座席ベルト試験（UN-R16（車両））
③ 二輪自動車の騒音試験（UN-R41）
④ 燃料消費率試験（CNG重量車）

2014年工業統計調査を実施します

会員の皆様も調査にご協力願います。

第11回日本自動車会館交通安全キャンペーンが開催

日本自動車会館の入館団体・企業で構成する「日本自動車会館運営委員会」により、秋の全国交通安全運動期間中の9月25日に「第11回日本自動車会館交通安全キャンペーン」が開催された。イベント当日は、近隣の御成門小学校の児童を対象に、日本盲導犬協会による「盲導犬と一緒に学ぶ交通安全教室」や日本自動車連盟による「クルマの死角の勉強会」を開催した。また本イベントの若者の参画を図る意味から始めた交通安全ポスター原画コンテストも実施。応募数は38作品が寄せられ、最優秀作品は、石山憲明さんの「高齢者の交通安全」をテーマとしたポスターが選ばれた。さらに会館開設10周年記念事業として「夢のクルマ」絵画コンクールでは御成門小学校5年生の田村徳啓さんが最優秀作品として選ばれ、3Dプリンターで造形化されたフィギュアと賞状が贈呈された。最後に、「安全研究の取組み」、「安全な車選びと安全意識」をテーマとした日本自動車研究所（JARI）による交通安全講演会が行われた。

3Dプリンターで造形化されたフィギュア

冬期におけるトレーラのブレーキ機器の点検整備のお願い

トレーラ使用におきまして、ブレーキ機器が凍結すると非常に危険な状態になります。凍結を防止するために、エア・タンクの水抜きを励行すると共に、特に冬期に入る前にブレーキ機器の点検整備を行い、ブレーキ用エアに含まれている水分の除去を、今年もお忘れなく実施いただきますようお願いいたします。

リレー・エマージェンシー・バルブ内に水分があると、冬期に水分が凍結し当該バルブ内のピストンが固着することにより、ブレーキが作動し続け、ブレーキの引き摺りが発生し、最悪は火災に至ることがあります。

NEWS FLASH 月度活動状況

9月

4日	特装部会／サービス委員会(東京)	①メンテナンスニュース№37(汚泥運搬車)の内容検討 ②ANA機体工場見学	▶P.14
	小型部会／技術委員会(静岡)	自動車技術会主催の学生フォーミュラ視察	▶P.17
5日	トラック部会／技術委員会	①異種金属間の接触部位腐食暴露試験の進捗状況報告 ②平ボデー用Uボルトの使用状況調査の結果報告 ③車輌運搬車のJABIA規格改定案作成遅れの原因報告	
	特装部会／ミキサ車分科会	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法規関係の最新情報の共有	
	トラック部会／車両運搬車分科会	①JABIA規格「車輌運搬車の構造基準」の後部扉構造について討議 ②検査法人への相談前の事前検討WG実施	
10日	トレーラ部会／サービス委員会	①国交省依頼「2014年度点検整備推進依頼」の展開 ②2013年度点検記録簿見直し内容審議	
	バス部会／技術委員会	①バス車体規格集改訂に関する日本バス協会との打ち合わせ内容確認 ②異業種工場見学先選定	
11日	バス部会／ ワンマン機器小委員会	①ドライブレコーダー規格化項目の選定 ②JABIA規格の棚卸し	
	特装部会／技術委員会	①各分科会主査より事業推進状況について報告 ②ナンバープレートの視認性に関する新法規の最新情報共有 ③リヤバンパの国際基準改正提案の最新情報共有 ④来年1月開催の技術発表会のテーマについて検討 ⑤巻込防止装置のJABIA規格化に関する進捗状況報告 ⑥メンテナンスニュース№35、№36報告	
	支部連絡会(北海道)	①支部事業計画の内容充実化について論議 ②良いとこ取り活動について論議 ③正会員化活動を通じた課題と対応について確認	▶P.12
12日	環境委員会／工場環境分科会	①CO2・VOC排出量2013年度実績集約結果確認 ②節電・省エネ・VOC改善事例共有とHPへの掲載確認	
	特装部会／ 粉粒体運搬車技術分科会	①取扱説明書に記載する「必読厳守事項」の文言共通化検討 ②特装技術委員会の結果報告	
	特種部会／扉安全性対応W/G	①自動車検査法人訪問結果報告 ②運用基準/JABIA規格作成に向けて内容を論議	
16日	トレーラ部会／業務委員会	①全日本トラック協会向け安全・法規など提供物論議 ②トレーラ台数など情報の共有化と近況確認	
17日	トレーラ部会／製品安全委員会	①点検整備方式アンケート実施状況と今後の進め方確認 ②経年劣化の調査の進め方論議	
	環境委員会／ 架装物リサイクル分科会	①環境・新環境基準適合ラベル取得推進状況確認 ②環境負荷物質フリー宣言推進状況確認	
18日	中央業務委員会／ チャレンジ5推進委員会	①第1章「日本の将来像見通しと分析」を論議決定 ②分析スケジュール詳細の確認	
	特装部会／業務委員会	①各分科会主査より事業推進進捗について報告 ②第1回中央業務委員会の結果報告	
	資材部会／ 内装分科会・燃焼試験実態調査W/G(くるまプラザ)	①燃焼試験実態調査の最終確認 ②調査スケジュールの確認	
19日	トラック部会／ 車輌運搬車分科会	車輌運搬車後部扉の構造基準について検査法人への 相談結果報告と対応について討議	
	中央技術委員会／ 突入防止装置技術委員会	①リヤバンパの国際基準改正提案に関する最新情報の共有と今後の対応方針決定 ②JABIAプレート制度の適正運用調査の検討	
22日	中央技術委員会	①2014年度事業計画の進捗状況の確認 ②リヤバンパの国際基準改正提案に関する最新情報報告 ③研修会の実施 「検査法人が進める検査の高度化の現状と新規検査届出書の役割」 講師：検査法人　佐藤課長補佐	
24日	中央技術委員会／ ナンバープレート視認性対応W/G	ナンバープレートの視認性確保のための新法規情報の共有と 今後の対応方針の確認	
	トラック部会／業務委員会	①工数管理の電子化をエクセル版で推進することを決定 ②地域大手会員正会員化の継続フォローを確認	
25日	トレーラ部会／技術委員会	①タイヤ2015年対応について検査法人確認結果の情報共有 ②トラクタ軸重規制緩和10→11.5トンの課題論議	
	特種部会／合同委員会	①第3回工場見学会日程を決定:2015年1月30日(金) ②扉安全性対応WG:自動車検査法人打合せ結果報告 ③自動車検査法人との技術検討会進捗日程等を論議決定	
	小型部会／工場見学会(福岡)	トヨタ自動車九州㈱宮田工場、日産車体九州㈱の工場見学実施	▶P.17
28日～ 10月4日	特装部会／脱着車キャリア・コンテナ合同分科会(ハノーバー)	海外における脱着車の実態継続調査	▶P.14

10月

2日	環境委員会	①環境・新環境基準適合ラベル取得状況、今後の進め方決定 ②環境負荷物質フリー宣言推進状況、今後の進め方決定 ③JTP/ELV様向け工場見学会実施案報告 ④CO2・VOC排出量2013年度実績集約結果報告、確認 ⑤節電・省エネ・VOC改善事例共有とHPへの掲載確認 ⑥次回環境事例発表会テーマ決定までのスケジュール提案、決定	▶P.11
3日	中央業務委員会	①2015年度税制改正要望の提出資料内容報告 ②コンプライアンス優先経営徹底活動フォロー対応を決定 ③本部と支部の関係見直し進捗状況を報告	
7日	バン部会会議	①調査研究、標準化、共通化項目の進捗状況報告 ②日中韓の車両規格調査結果報告と今後の進め方討議 ③本年度秋実施予定の工場見学先を決定	
8日	バス部会／技術委員会	①バス車体規格集改訂に関する日本バス協会との調整結果の共有及び改定項目の 目的別仕分けを行うことを決定 ②自工会バス分科会へ参画し情報の共有	
9日	特装部会／清掃車小委員会	①特装技術委員会の結果報告 ②各社の取説に用いる統一用語決定 ③吸引清掃車の油圧機構に関する安全基準の見直し検討	
	特種部会／扉安全性対応W/G	①自動車検査法人からの質問への回答内容報告 ②運用基準・適合検討書案の論議	
10日	特装部会／脱着車キャリア・コンテナ合同分科会	①特装技術委員会の結果報告 ②海外における脱着車の実態継続調査報告 ③キャリア・コンテナの互換性定期審査結果報告 ④「脱着装置付コンテナ自動車の解説」の改訂検討	
16日	常任委員会	本部会費について論議	
	第228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) 2014年度事業計画 本部・部会・支部別2/4期実績まとめ 2) 2014年度2/4期 収支実績まとめ 3) 正会員化活動を通じた課題と対応 4) 2013年度 会員企業の売上高/従業員数まとめ 5) チャレンジ5推進委員会の検討状況と課題 6) 2013年度 PL事故事例と再発対応策 7) 2014年度 基準化/共通化/調査研究テーマ進捗状況 8) R131(衝突被害軽減ブレーキ)緩和要望状況 9) CO2及びVOC排出量フォローアップ結果 10) 環境基準適合ラベル取得取組み状況 11) 環境負荷物質フリー宣言100%化取組み状況 12) 「働くくるまの合同展示」について 13) バス車体用塗色見本帳製作の取組み紹介 14) 収益事業の届出について 15) 最近の商用車販売及び会員生産台数 16) 最近の官公庁情報 17) その他報告事項	
	講演会(くるまプラザ)	「国内トラックの需要動向について」　講師:中井誠氏(UDトラックス㈱)	▶P.7

17日	特装部会／サービス委員会	①メンテナンスニュース№37(汚泥運搬車)の内容検討 ②トレーラ部会へのアンケート調査表の最終確認	
	中央技術委員会／ テールゲートリフタ技術委員会	①中央技術委員会(9/22)の結果報告 ②ナンバープレートの視認性確保のための新法規情報の共有 ③リヤバンパの国際基準改正提案に関する最新情報の共有 ④コーションラベル等に使用する用語の統一化検討 ⑤ロールボックスパレットに関する労災事例の研究 (講師:(独)労働安全衛生総合研究所)	
	トレーラ部会／製品安全委員会	①点検整備方式アンケート結果確認、今後の展開論議 ②経年劣化の調査の具体的な方法、日程論議	
20日	トレーラ部会／技術委員会	①トラクタ軸重規制緩和10→11.5トンの自動車局打合せ内容展開 ②R58突入防止委員会からのドイツ提案概要展開	
21日	トラック部会会議	①調査研究、標準化、共通化項目の進捗状況報告 ②車輌運搬車のJABIA規格改正遅れの状況報告 ③本年度秋実施予定の工場見学先2社の決定	
22日	トレーラ部会／サービス委員会	①補給部品年限アンケートを委員会へ展開 ②リレーバルブ整備の啓蒙として日整連機関誌に掲載決定	
23日	特装部会／ローリ技術分科会	①特装技術委員会の結果報告 ②JABIA規格の見直し検討	
	特種部会／技術委員会(愛媛)	西南自動車工業㈱を訪問し、活魚運搬車自主安全等構造基準:JABIA-A1000の基準内容定期確認	
	バス部会／工場見学会(新潟)	新潟トランシス㈱新潟事業所、日軽新潟㈱の工場見学実施	▶P.16
24日	中央技術委員会／ 突入防止装置技術委員会	①リヤバンパの国際基準改正提案に関する国際会議の結果と今後の対応方針決定 ②JABIAプレート制度の適正運用に関するアンケート調査結果報告と、実態調査先の決定	
	バン部会／技術委員会	①再帰反射材取付時の不具合事例の調査結果まとめ ②「お客様の使い方要望」のリーフレット案を討議 ③日本冷凍空調工業会と合同意見交換会を実施	▶P.16
	トレーラ部会／業務委員会	①全日本トラック協会向け安全・法規など提供物7項目選定 ②日中韓シームレス物流に関する調査結果を展開・共有	
	特種部会／工場見学会(高知)	兼松エンジニアリング㈱本社工場及び明見工場の見学を実施	▶P.15
30日	特種部会／扉安全性対応W/G	①部品メーカーでの強度確認結果を報告 ②実験用治具作成対応と規格書案作成分担の決定 ③実験日程案の立案	

11月

5日	特装部会／塵芥車技術分科会	①特装技術委員会の結果報告 ②安全基準の見直し検討	
	中央業務委員会／ チャレンジ5推進委員会	①第2章「社会/産業構造と市場/事業環境の変化」の内容論議決定 ②事例調査の詳細決定	
	トラック部会／ 車輌運搬車分科会(岡山)	アジア工業㈱の工場見学及び分科会会議を実施 ①JABIA規格「車輌運搬車の構造基準」改正状況確認 ②日本陸送協会との合同研修会議題決定	▶P.15
6日	特装部会／サービス委員会(長崎)	ジャパネットたかた見学	▶P.14
7日	トラック部会／技術委員会	①異種金属間の接触部位腐食暴露試験の進捗状況報告 ②平ボデー用Uボルトの現使用状況調査中間報告 ③車輌運搬車のJABIA規格改正遅れについて討議	
12日	バス部会／技術委員会	①バス車体規格集改訂の目的別仕分け実施 ②技術発表会テーマ選定 ③JABIA規格棚卸し ④自工会バス分科会へ参画し情報共有	
13日	バス部会／ ワンマン機器小委員会	①ドライブレコーダーJABIA規格化項目の内容審議 ②JABIA規格棚卸し	
14日	労政合同勉強会(東京)	①事例報告　「若手社員(事務・技術系)の人材育成」 ②情報交換　「若手社員の人材育成」に対する各社の取組み	▶P.13
	バス部会／ 塗装技術者向け勉強会(東京)	塗装技術者向け勉強会の実施	▶P.16

14日	トラック部会／ 陸送協会との合同研修会(東京)	日本陸送協会と合同研修会を開催 車輌運搬車の開発改良、安全装備の改善等意見交換実施	
18日	特種部会／業務委員会	①「社内教育等の合同開催」内容論議 ②工場見学会内容論議	
19日	特種部会／扉安全性対応W/G	①予備試験結果報告 ②本試験内容及び規格作成に向けた今後の日程決定	
20日	秋季会員大会(東京會舘)	2014年度秋季会員大会を開催 講演会：「中小企業は日本のまごころ 世界の宝」 講　師：橋本久義氏(政策研究大学院大学　名誉教授)	▶P.5
21日	環境委員会／ 架装物リサイクル分科会工場見学会(神奈川)	JTP／ELVとの合同工場見学会実施 ・日本フルハーフ㈱本社・厚木工場、いすゞ自動車㈱藤沢工場を見学	▶P.11
25日	資材部会／工場見学会(愛知)	㈱東海特装車、トヨタ会館の工場見学会の実施	▶P.17
28日	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冬号記事の校正と2015年春号企画合意 ③ホームページリニューアル内容の決定	
	環境委員会／工場見学会(宮城)	環境委員会架装物リサイクル分科会、工場環境分科会合同で トヨタ自動車東日本㈱を見学	▶P.12
	特装部会／工場見学会(埼玉)	KYB㈱熊谷工場見学	▶P.15
	トラック部会／工場見学会(石川)	㈱トランテックス本社工場及び㈱小松製作所粟津工場の見学会を実施	▶P.16

会員情報

■入　会

準会員　**㈱レニアス**　代表取締役社長　前田　導
〒729-0473 広島県三原市沼田西町小原字袖掛200-76 電話番号：0848-86-1137　FAX番号：0848-86-6377
主要製品 PC樹脂加工製品、アルミ加工品　所属部会 資材部会

■退　会

正会員　**三菱ふそうバス製造㈱**　(9月30日付)

お知らせ

2015年 自動車工業4団体新春賀詞交歓会のご案内

- 日　時　**2015年1月6日(火)　16:00～17:30**
- 場　所　ホテルオークラ東京　本館1階「平安の間」
  東京都港区虎ノ門2−10−4　電話番号：03−3582−0111
- 参加費　1名につき　10,000円
- 問合せ先　一般社団法人日本自動車車体工業会　総務部

技術発表会のご案内

- 日　時　**2015年1月15日(木)　14:30～16:40**
- 場　所　日本自動車会館1階　くるまプラザ会議室
- 内　容　会員各社の新技術、新製品に関しての発表5件

卓越した技能者(現代の名工)の受賞

トヨタ車体㈱加藤康治氏は自動車生産設備の保守・保全業務において組立工程にある100を超える設備を知り尽くし、設備の不良判定、分析・聴音・触診をした機能停止前の「設備診断技能」に卓越している。

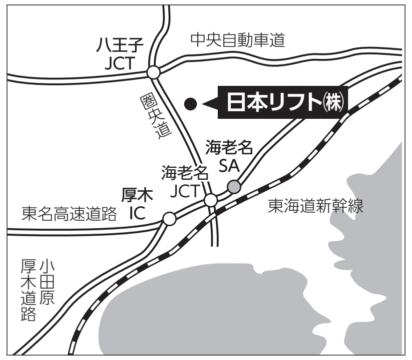
様々な改善、設備仕様の考案及び設備の効率化を推進、工場の安定稼働・製品品質に大きく貢献したことが評価され、厚生労働大臣より2014年度「卓越した技能者(現代の名工)」として表彰された。(11月)

NET WORK

会員会社紹介

Vol.77

鈴木 忠彦 代表取締役



DATA

■本社
〒252-0131
神奈川県相模原市緑区西橋本
3−11−32
TEL　042-773-2120㈹
FAX　042-773-4436
URL:
http://members.jcom.home.ne.jp/nihonlift/

■資本金　3,000万円
■従業員　38名
■事業所規模
敷地面積　約 770㎡
延床面積　約 660㎡
■車体工業会加入
1992年（特装部会）

NLKカーリフト

日本リフト㈱

国内唯一のリフト専門メーカーとして、人の役に立てる製品開発を続ける。

雄大な丹沢山系を臨み、都心への通勤に便利な神奈川県相模原市の西橋本。日本リフト㈱の本社工場の周囲は住宅街となっており、地域のイベントの際には施設や敷地を開放し、強く地域に密着している。

取材／車体工業会事務局次長　杉崎　満

● 特徴・沿革

日本リフト㈱は日本で初めてリフト製造を開始し、1973年の創業以来、トラック荷役の省力化に大きく貢献してきた専門メーカーである。大型車から小型車まで各種リフトゲートの他、介護用のチェアリフトも国内で初めて開発している。

会社を率いる鈴木社長の経歴は印象的だ。山梨の中学を卒業後、酒屋奉公を経験、その後土木作業の現場で働いたのちに、製紙工場で機械メンテナンスの技術を学び、機械工作の基礎を身につけ好奇心を育てた。

自動車や建設機械の整備技術を身につけた20代はサウジアラビアで、石油プラントの建設機械や設備のあらゆるメンテナンスを行った。

中東からの帰国後、しばらくして、東建リフトゲート㈱の工場長となるが、同社の経営撤退により、その事業を引き継ぎ、日本リフト㈱へ社名を変更、現在に至っている。

リフトゲートのパイオニア企業として、顧客の要望に応えていくために、独自の発想と試行錯誤を繰り返し、数多くの特許も取得している。

豊富な人生経験から生み出される発想力で、常に製品の開発と改良に取り組み、工場と機械設備の拡充に力を注ぐことを怠らない。

鈴木社長は自ら工場を「設計」するほど、モノづくりが好きな人間である。本社工場は増築を重ね、現在は地上6階建となっている。部品の製造は1階で行い、3階で製品を組み立てている。6階には地域住民のために80畳ほどの集会スペース「友光会館」を設け、無償で提供している。さらに町内のイベントでは積極的に敷地を提供するなど、地域への貢献も多大に行っている。

社訓は「技実行 人信和」。技術を有効に使うことを推奨し、人や地域との関わりを大切にする鈴木社長の信念をこの言葉が象徴している。

● 製　品

ー 御社の業務の特徴についてお聞かせください。

鈴木社長　国内唯一のカーリフト専門メーカーとして、多種多様な製品を開発しています。荷役作業の現場でのお客様の立場に立って、「安全で使いやすく丈夫な」リフトの開発を心がけています。新製品を開発したときの耐久試験では30万回のリフトテストを行っております。

また社会福祉を推進する製品として、車イスの方が自由に移動できるバリアフリー社会の実現を目指したチェアリフトの開発も行っています。

優れた製品を安定的に供給することを重視し、ほとんどの部品を自社内で生産しています。そのためにNC旋盤やマシニングセンタ、溶接ロボット、レーザー裁断機など、様々な工作機械設備を所有しています。

リフトをゼロから作り上げる技術を培ってきましたので、小型から大型までお客様のあらゆるニーズに対応することができます。

全国の協力工場とサービスネットワークを構築し、アフターケアも万全の体制を備えています。

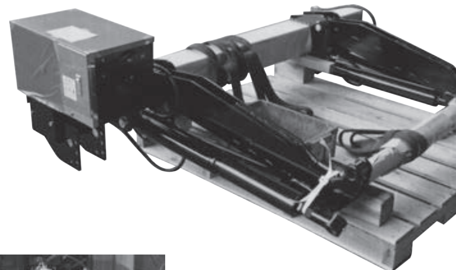
ー どのような製品を手がけているのでしょうか?

商用車両、福祉車両ともに、あらゆるトラックや、軽自動車など、小型から大型まで様々な車種に架装できるリフトの製品をラインナップしています。

部品を自社で生産しているので、特殊なオーダーメイドにも対応できレーシングカー用の長いリフトや消防庁が使用する水陸両用車用のリフトなども製造いたしました。

車体下部に収納できるリフトも開発

様々な部品を自社内で生産



パッケージ化されたキットで納品されるリフト

障がい者の移動の自由を広げるチェアリフトも日本で初めて開発

山梨工場に隣接する保養所

災害救援用の水陸両用車両を乗せることができる巨大なリフト

● 人

ー 御社の特徴は?

20代から70代まで、全員が社員として働いております。社訓に「人信和」とあるように、人を信じて、ともに和を作って、仕事をしていくことが、モノづくり、人づくり、そして会社組織にとって、もっとも重要なことだと位置づけています。

ー 次世代への教育について

技術は興味を持って、しっかりと学べば必ず身に付きます。その技術を人のため、社会のためにどのように活かすことができるかを自覚させるようにしています。

人間は失敗や間違いを起こすものです。温かく長い目で育てていく中で、同じ過ちを繰り返さないように指導するとともに、良い仕事をしたときはしっかりと褒めることも大切にしています。

VOICE

資材部会ビジネスネットワーク

STAGE 66

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。

アイデア満載のオリジナル製品

㈲栄和自動車

㈲栄和自動車は創業以来、長年に渡ってトラック専門の修理加工・板金塗装の技術を磨いてきた。従業員4人ほどの小規模工場であるが、近年、次々と独自のアイデアを世に送り出している。卓越した技術と長い経験を持つ飯田武社長と、柔軟な発想と豊富な知識を持った飯田泰教専務。研究熱心な父と息子の強力なタッグによって作り出されたユニークな3つの製品を紹介する。

■ 荷台天井開閉システム「コラエーワ」

既存のアルミウイングバンに「左右ウイング開閉」と「天井折りたたみ」を両立できる加工を施して、左右・後部・天井の4箇所から、大きな荷物の積み降ろしを可能とした。

3方向からの荷物の出し入れできる

特許を取得している独自のリンク構造によってウイングが170度と大きく開閉するのも特徴だ。

■ 光触媒で庫内を清潔にする「庫内衛生システム」

酸化チタンを触媒にし光の力で、雑菌やウィルスを分解・除去する「光触媒」。

この効果を利用して、食品輸送車の庫内を清潔な状態に保とうと作られたのが「庫内衛生システム」だ。

車体の庫内の内壁に光触媒塗料を塗布し、人体に害のない波長にした紫外線ランプを効率的に設置するだけの簡単な工法のため、工期は3～4日と短く、既存の車体を使うことができる。沼津市内の給食の配送車等に利用されている。

物を運ぶことで人々の生活を支えているトラックの役割において、庫内の衛生は今後、ますます注目されていく分野であろう。

■ 走る力で風力発電「アイドリングストップ支援システム」

長距離トラックのキャビン内の快適性を保つためには、冷暖房機器は欠かすことができない。しかし、パーキングエリアでの休憩時にはバッテリが上がらないようにエンジンを動かしたままであることが多く、燃料の無駄遣いであり、環境にも良くない。燃料費の高騰もあり、運送業者にとっては、頭を悩ませる問題であり続けている。

顧客からこの問題の解決を依頼された栄和自動車が辿り着いたアイデアが、トラックの仕事「走ること」を生かした風力発電であった。

車体下部に発電機を取り付ける

車外に大型の発電ファンを取り付けて、走行時に発生する風を利用した風力発電システムを考案。発電された電気は、増設された独立型バッテリに蓄電されパーキングクーラー（ベバスト社製）やパーキングヒーター（エバスペヒャー ミクニ クライメット コントロールシステムズ㈱製）の動力電源として使用されるため、車両エンジン停止中にキャビン内の冷暖房を使用する事ができる。運転時間は6時間の走行充電（時速80km）でおよそ8時間のエアコン稼動を可能にしている。

トラックのどこにファンを取り付けるかによって、流れる風の強さは異なり、発電効率に大きな影響が出てくる。車体に付着した汚れが、走る際の風でどのように流れているのかを、トラック修理の経験から知っていたことも、ベストな位置を発見するヒントとなった。その知識を元に走行実験を繰り返し、トラックの下部に大きな風力が発生していることを確認し、現在の取付位置に決定することができた。

■ 顧客の要望をアイデアで実現

栄和自動車のアイデアは、顧客の要望を実現するために生み出されている。顧客の視点になって常に考え、そこに専門家としての知識や技術を融合させることで、「目からウロコ」的な製品を作り出すことにつながっている。

飯田 泰教
専務取締役 技術営業
様々な分野の知識を幅広く持っている

飯田 武
代表取締役
卓越した技術でアイデアを形にする

㈲栄和自動車　代表取締役　飯田　武
お客様の要望の実現に、知恵と技術で応えていきます。
【本社】　〒410-0873　静岡県沼津市大諏訪803番地の2　Tel:055-922-6305
http://web.thn.jp/eiwajidousya/

衝撃を吸収する8の字形状

㈱ハナイ

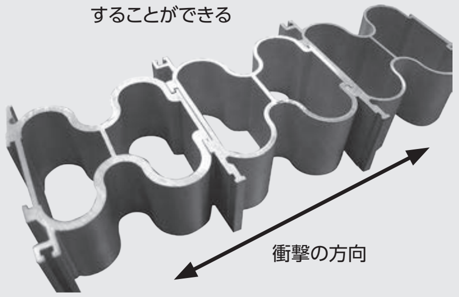
㈱ハナイは2009年に設立され、高速道路での作業安全を保守するための各装置の開発・販売を行う会社である。進入してくる車を強制的に停止させる「とまるくん」等のオリジナル製品を開発・販売している。

創業者の花井幹夫代表は、工場設備を製作する㈱花井製作所の専務として、様々な技術・製品を研究開発してきた経歴を持つ。その過程において、安全に貢献できる技術として手応えを得たのが、弾性の無い衝撃吸収材の開発であった。

■衝撃吸収材「エイトガード」

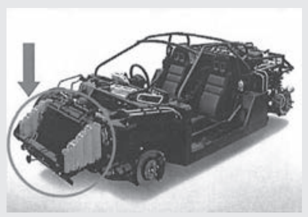
エイトガードは独特の8の字断面を持つアルミ板を組み合わせることで、高い衝撃吸収能力を誇るとともに、不燃性、非拡散性を併せ持った可塑性の衝撃緩衝材である。

8の字形状のパーツの組み合わせで衝撃吸収性能を調節することができる



全体は8の字パーツの組み合わせで構成されており、各パーツの厚みや数量を変えることによって、衝撃吸収性能を調節することができる。万一の事故の際にも破損したパーツだけを交換することで、すぐに復旧することができるメンテナンス性の高さも特長としている。

8の字の構造自体は1970年頃にはすでに着想を得ていたが、花井製作所での業務の間を使っての開発となったこともありメーカーとして実売するには時間がかかった。パイプの楕円形状から思考錯誤を繰り返した結果、R箇所を増やすことで衝撃吸収性を高めた現在の形状を確立した。

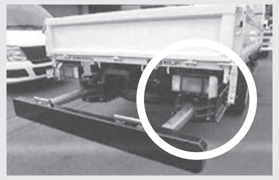


㈱光岡自動車のスポーツカー「オロチ」にも採用されている

アルミの材質の調合は脆くても柔らかすぎてもいけないため、最もベストといえる数値が出るまで、車を走らせてぶつけるテストを何度も行って最適な調合を決めた。

エイトガードを使用した衝撃吸収装置は、高速道路の分岐帯などに設置されている。実際の事故において時速70kmで衝突した自動車のドライバーがかすり傷程度で済んだという実績もある。

■追突時の衝撃を低減させる「バックガード」



収納式のバックガード。衝撃吸収材は車体下部に収納されている

エイトガードを車両の追突衝撃緩衝装置に内蔵しているのが「バックガード」である。現在は、主に道路維持作業車に使用されている。従来の発泡材を内蔵している装置では、取付寸法の都合上、車体の一部を切断する必要があったが、コンパクトな「バックガード」なら、そのまま取り付けることができる。さらに車体下部に収納できるタイプも開発されている。

■トラックのバンパに

この技術をトラック用の後部バンパへ生かす準備も進められている。バックガードの一番の特徴は、高い衝撃吸収能力を持ち、追突する側のダメージも大きく軽減できるという点である。軽量でコンパクトな形状に作りやすいので、トラックのバンパに適した製品であるといえよう。近い将来、安全性の高いバンパとして、トラックの後部に同社の製品を目にすることが期待される。

山田 哲司
専務取締役
主に営業を担当

花井 幹夫
代表取締役
可塑材による衝撃吸収に関するエキスパート

㈱ハナイ　代表取締役　花井　幹夫
様々な衝撃から人の命を守り、安全な社会づくりに貢献します。
【本社】　〒460-0014　愛知県名古屋市中区富士見町12-1　Tel：052-871-6311
http://www.eight-guard.com/

そこが知りたい 第23回

「インフラ長寿命化計画」とは？

2012年12月に中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故が発生した。その後、このような事故を二度と起こさないよう全国的にトンネル内の再点検が行われ、必要な対策が講じられてきている。また、国内では1964年に開催された東京オリンピックと同時期に整備された首都高速1号線など、高度成長期以降に集中的に整備されたインフラが今後一斉に高齢化する。例えば、今後20年で、建設後50年以上経過する道路橋（橋長2m以上）の割合は現在の約16％から約65％となるなど、高齢化の割合は加速度的に増加する。

政府は、2013年10月に「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」を設置した。国民生活やあらゆる社会経済活動を支える各種施設をインフラとして幅広く対象とし、戦略的な維持管理・更新等の方向性を示す基本的な計画として、国土交通省は管理・所管するインフラに関し「インフラ長寿命化基本計画（以下「基本計画」）」をとりまとめた。今回は、この基本計画を中心に、「働くクルマ」との関連について紹介する。

Q1 「基本計画」の内容は？

目的は、将来にわたる必要なインフラ機能の発揮に向けた取組みによりメンテナンスサイクルを構築・継続的に発展させ、国民の安全・安心の確保、トータルコストの縮減・平準化を図っていくことである。国土交通省の基本計画の対象は14分野に及び、それぞれ社会生活に密接に関わる項目である。

また、農林水産省（農村振興局）、水産庁、林野庁等が基本計画を公表している。

基本計画14分野（国土交通省）

①道路	②河川・ダム	③砂防
④海岸	⑤下水道	⑥港湾
⑦空港	⑧鉄道	⑨自動車道
⑩航路標識	⑪公園	⑫住宅
⑬官庁施設	⑭観測施設	

※水道は、厚生労働省が所管

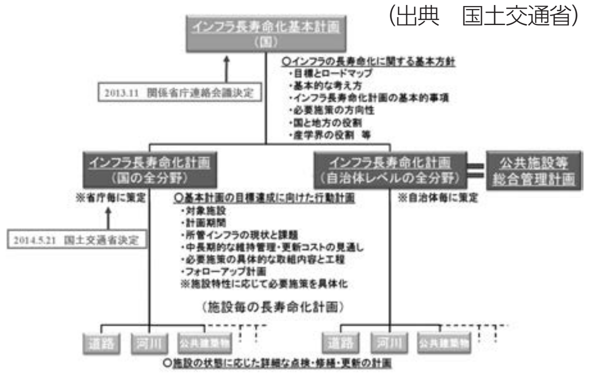
【国土交通省】
計画期間：2014～2020年度
概要：新設から撤去までの、いわゆるライフサイクルの延長のための対策という狭義の長寿命化の取組みに留まらない。更新を含め、将来にわたって必要なインフラの機能を発揮し続けるための取組みを実行することにより、これまで進めてきたメンテナンスサイクルの構築と継続的な発展につなげる。

Q2 国と自治体との関係は？

各施設の管理は都道府県、市町村に及ぶものが多く、自治体毎に行動計画を立案し、推進していくことになっている。国の分野においても所管する省庁毎に行動計画に基づき推進していく。したがって省庁間の情報共有や連携に加え、自治体との情報の共有も重要になってくる。それぞれのロードマップに沿って確実に推進していくことで、「インフラ長寿命化」を実現できる。

インフラ長寿命化に向けた計画の体系（イメージ）

（出典　国土交通省）



Q3 ロードマップは？

国土交通省のロードマップの一部は図のとおり。老朽化に起因する重要インフラの重大事故「ゼロ」を明確にしており、進捗確認が大事。また、リソーセスの投入も適切に行い、着実に進めていくことが求められる。

インフラ長寿命化基本計画（ロードマップ）抜粋　（出典　国土交通省）

Q4 これまでの進捗は？

道路分野での主な進捗状況（2014.8.18時 国土交通省）は次のとおり。

【技術的助言】
- 道路橋定期点検要領
- 道路トンネル定期点検要領
- シェッド（※1）
  大型カルバート（※2）等定期点検要領
- 横断歩道橋定期点検要領
- 紋型標識等定期点検要領

【国管理施設への適用】
- 橋梁定期点検要領
- 道路トンネル定期点検要領
- シェッド、大型カルバート等定期点検要領
- 歩道橋定期点検要領
- 附属物（標識、照明施設等）点検要領

（※1）シェッド
発生状況が一様でない落石現象に対し、道路や鉄道をその落石から守る工法で、直接覆いをかけるロックシェッドの例。

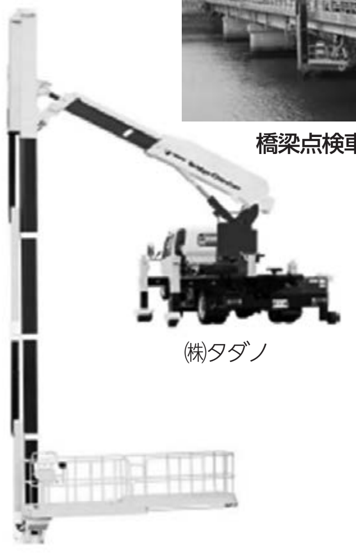
（※2）大型カルバート
現場で打設されていた大型鉄筋コンクリート構造物を、工場で分割製造し現場で組み立てたもの。

Q5 「働くクルマ」はどのように関わっているの？

ロードマップに示すように、現状を確実に把握する「点検・診断」が重要となり、「働くクルマ」は活躍している。

また、維持更新を行う際も様々な場面でその能力を発揮している。

橋梁点検車



㈱タダノ

トンネル点検車

㈱アイチコーポレーション

コンクリートポンプ車

極東開発工業㈱

レーザー計測車
路面性状・トンネル覆工表面をレーザーを使用し計測

㈱トノックス

Q6 将来のインフラ長寿命化は？

人の立ち入りが困難な場所における迅速かつ的確なインフラ点検や人の作業を代替・支援するロボットにより点検作業の効率化を図ることを目的に、現在、次世代社会インフラ用のロボット開発・導入が進められている。

「働くクルマ」においてもこうした技術と連携した車両の提供が必要となる。インフラ長寿命化は社会生活の安全・安心にとって必須であり、ニーズに的確に対応した「働くクルマ」の役割はますます高まっていく。

働くクルマたち

第7回：医療防疫車

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。第7回目として特種部会の会員が製造している「医療防疫車」の主な車両として、各種検診車を紹介する。

当会の車両区分「医療防疫車」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「医療防疫車(500:車体の形状コード」に該当する。

【構造要件】

国、地方自治体、日本赤十字社、医療法に基づく病院または診療所等において、健康診断、治療等のため、または獣医療法に基づく診療施設の開設の届け出をした者が、動物の治療等のために使用する自動車であって、次の各号に掲げる構造上の要件を満足しているものをいう。

1 健康診断、治療等の用に供する椅子または寝台を有し、かつ、医師または看護師等の用に供する椅子を有すること。
2 健康診断、治療等の用に供するエックス線撮影装置、検眼装置または心電図測定装置等を有すること。
3 健康診断、治療等に伴い用いる医薬品等を収納する棚等を有すること。
4 1の設備には、適当な室内照明灯を有すること。
5 2の装置等を作動させるための動力源および操作装置を有すること。
6 次に掲げる寸法等を満足する乗降口が当該自動車の右側面以外の面に1カ所以上設けられており、かつ、通路と連絡されていること。

1. 主要車種

① 胸部検診車

資料提供：(資)中北車体工作所

肺や心臓の病気などを調べる胸部X線(レントゲン)検査を行う為の車両です。気軽にそして安全に検診が受けられるように、室内は操作室・撮影室・待合室が、それぞれ仕切られ、撮影室にはX線が漏れないように防護が施され、技師の疲労をやわらげる、細やかな設計がなされています。

トラックをベースとし小型化することで、運転操作も楽になり、街中などの狭い場所での検診も容易にしています。

製作にあたって

撮影室仕切壁の通路側角部を大きく斜めに立ち上げることにより通路幅を広くしているとともに、近年、特に受診者のプライバシーの保護の要望が高っていることに応えて、更衣室仕切、カーテン等の仕様、配置に気配りしています。また、各検診機関の要望に沿った車内配置と技師の個性に合わせた操作部の配置やスイッチの取付位置等を綿密に打ち合わせして製作しています。さらに、融雪剤の影響が大きい地域特性を考慮し、数年前から防錆を高める効果の研究を続けています。

ベース車	いすゞ自動車　TKG-FRR90T2
車両寸法	全長7,490mm×全幅2,390mm×全高3,140mm

② 乳がん検診車

資料提供：(資)中北車体工作所

乳房のX線撮影を行う専用の装置「マンモグラフィ」を搭載、この専用のX線装置やフィルムを使って撮影し、乳房内の変化を描出する検査により乳がんの早期発見に寄与する車両です。

レントゲン技師も女性が多い為、女性の目線にたった外板デザインや内装に製作しています。現在厚生労働省の指導やピンクリボン運動によってマンモグラフィの普及が進んできており、それに伴い、マンモグラフィを搭載した乳がん検診車の需要も増えてきています。

製作にあたって

女性受診者のニーズに対応するため、更衣スペースを多く設けています。さらに受診者の誘導をスムースに行うため、各仕切カーテンの色を変えています。また、冷房効果を高めるため上部をネットにしています。

中型バス、トラックベースの撮影装置1台搭載車や、より多くの受診者に対応できる大型トラックベース撮影装置2台搭載車などのバリエーションに対応しています。

ベース車	いすゞ自動車　SDG-RR7JJCJ
車両寸法	全長8,990mm×全幅2,370mm×全高3,170mm

③ 胃部検診車(DR2台積み)

資料提供：㈱イズミ車体製作所

X線撮影後、デジタルデータに変換し、すぐにX線画像を表示でき、多数の画像保存が可能なDR(デジタルラジオグラフィー)を2台搭載した「胃部検診車」です。電源系統を前半分・後ろ半分の2系統に分けて同時使用に加えて、トラブル時には、お互いに電気を融通できます。

大型シャシをベースとしながら、室内床面はフラット構造とし、室内高も2200mmを確保し、かつ全高は3570mmに収めています。

受診者入口に大型の引き出し式ステップ及び手摺りを設けて、高齢者を含めた受診者にも乗降性に優れたものとしています。

また、扉を正面に加えて左右にも設置し、効率的なスペース活用を実現しています。また、サイド天幕を大型化し、外待合・受付として活用できます。

製作にあたって

配電盤のスイッチの切り替え操作のみで、数パターンの電源供給が可能となる構造とし、ヒューマンエラー防止策を強化しています。大型のサイド天幕を横屋根へ掘り込み、冷房用ユニットを天井へ埋め込むことで、全高制限をクリアしています。

また、納入後の定期メンテナンス性を向上させるとともに、ユーザーニーズを反映した導線を確保し、室内配置にも反映させています。

ベース車	日野自動車　プロフィア　FQ1EWBJ
車両寸法	全長11,500mm×全幅2,490mm×全高3,570mm

④ がん総合検診車

資料提供：㈱イズミ車体製作所

乳房・胃・胸のX線検査を1台の車両で検診可能な検診車となっています。特に乳房検診は女性専用の為、プライバシーの保護に重点をおいています。

また、健診中に排出される排気ガスを考慮し、冷房エンジン及び発電機2台分のマフラーを屋根まで上げて配置しています。

健診に興味を持っていただけるように、明るい車体デザインとなっています。

製作にあたって

スペース(全長制限12m)を有効活用するため、胃部と胸部を同部屋とし、更衣及び待合スペースを確保しています。そして、室内高を2220mmとしながら室内床をフラット構造にして通路部にタイヤハウスの段差が出ない構造としています。

また、更衣スペースの効率的な配置により、待合及び更衣での混雑を緩和し、時間当りの撮影回数の増加を可能としています。

また、座席下及び装置上部のデッドスペースを活用し、より多くの収納スペースを設置しています。

ベース車	日野自動車　プロフィア　FQ1EWYJ
車両寸法	全長11,980mm×全幅2,490mm×全高3,750mm

2. 生産台数実績

(単位:台)

	年度	2008	2009	2010	2011	2012	2013
医療防疫用	胸部レントゲン車	46	52	56	57	66	80
	胃及び胃胸部レントゲン車	70	80	83	85	102	92
	子宮がん検診車	9	8	6	7	7	10
	乳房検診車	9	9	16	13	12	12
	検診車	13	15	12	12	22	18
	歯科検診車	3	3	1	6	1	3
	採血車	16	21	24	24	30	20
	動物医療防疫車	1	0	9	11	9	12
	その他	10	5	15	6	10	7
	合計	177	193	222	221	259	254

Member's Essay

COFFEE BREAK

夢の途中

日通商事㈱　古賀　満弘

左から2番目が長男

小学校5年から大学卒業まで12年間野球を続け、かつて高校時代には春と夏の県大会ベスト4、大学時代には春と秋のリーグ戦で1回生から4回生まで8期連続優勝を経験し、野球一筋の人生でした。卒業してからというものは20代後半から30代前半は、楽しい草野球を楽しむ日々を過ごしたものでした。

やがて2人の息子が生まれ、しばらく野球からは離れる時期があり、いつかは一緒にキャッチボールでもしたいと、思いがつのっていたのですが…。

前列右から2番目が次男

約2年前から兄弟揃って、野球をはじめることとなり、現在、長男は中学軟式野球、次男も軟式少年野球で、週末は野球三昧で、自身も少年野球のコーチ、審判として一緒に汗を流しています。

毎年のチーム編成も、子供達のレベルで変わり、特に今年は勝利の女神に恵まれることが少なくてなかなか優勝旗を手にすることがなく、残念な結果が続いていました。

6年生主体最後の冠大会がはじまり、初戦は2−1で勝利し、新チーム発足後の最高のゲームとなり、子供達、親、監督、コーチスタッフも一気に士気が上がり、次の試合に向けて準備をしているところです。

近年は少子化、多様化の中、野球人口も減少しており、チーム存続の危機やメンバー編成も苦労が耐えない状況をどのチームも抱えていて、何とかしないといけない状況です。

そんな中、野球を通じて心身の鍛錬を行なうことにより、人間力の向上と、将来の甲子園球児、社会人野球、プロ野球選手となる架け橋となるべく夢の途中であります。

前列右から2番目が次男

プラモデル

㈱昭和　村井　正悟

私の趣味はプラモデル製作です。主にミリタリーモデル、特に戦車を好んで製作しています。

一口に模型製作と言っても、製作開始から完成までには、数々のプロセスを経る必要があります。丁度それは、例えるならば、机上の『小さな工場』です。

まず部品を丁寧に切り出し、その後ペーパーをかけ、切り取り跡をわからなくします。部品と部品を接着するには、接着剤を使いますが、ただ接着をしただけでは、繋ぎ目が分かってしまいますから、隙間があるならパテで埋めた後、ペーパーをかけます。組み立てが全て終わった後、今度は塗装工程となります。日々、製造業の御客様方に塗料や各種資材を販売するのが私の仕事ですから、ここからは腕の見せどころです。塗装の前にはまずはワークの洗浄から。その後、サーフェイサーを塗装の後、エアブラシで影になる部分に黒色を塗装、その後車体色を塗装します。基本的な色を塗り終えた後、戦車模型では特に、「ウェザリング」と呼ばれる退色表現を施します。これには様々な方法がありますが、例えば実際に部隊で運用される戦車を想像し、乗務員が乗降の際に頻繁に足をかけそうな部分には塗装の剥がれを書き込む等します。

ようやくプラモデルが完成します。2か月程度で完成することもあれば、時には1年ぐらいかかることもあります。完成した際には、喜びはひとしおです。

最近では、子供がプラモデルを手に取ることも減ったのか、閉店してしまう模型店も増えてきています。日本の『ものづくり』を今後も発展させていくためにも、勉強も、もちろん外で遊ぶことも大事ですが、プラモデル製作も楽しんで欲しいと思います。

子供の頃にやったきりだという会員各位も、もう一度プラモデルの箱を手にとってみてはいかがでしょうか。その箱には、ものづくりの「ワクワク」が詰まっています。

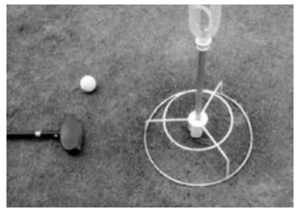
グランドゴルフに開眼

㈱青木製作所　山下　政行

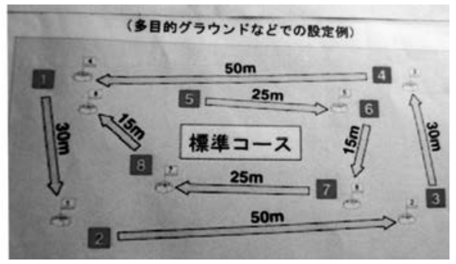
ゴルフ歴約50年、ゴルフ場に良く足を運んで時には芝の感触を楽しみ、また時には苦しみつつ,腕を磨いて多くの友人と競い合ってきました。その中で培わされたのは、最後まで諦めずに挑戦心を高め向上心を養うことが大切であることを学びました。この体験はスポーツばかりでなく仕事上にも多く応用して企業戦士として会社に貢献できたと自負してきました。

しかし、昨年末より健康であった身体に異状が起こり、本ゴルフが困難になり、今ではプレーする人が羨ましい今日この頃で、テレビの中継を見てはプレーヤーになった気で未練がましく愉しんでいます。

そんな時、町内の友人からグランドゴルフを進められ、本ゴルフ程の醍醐味は味合うことはできませんが楽しそうなので仲間入りさせて頂きました。



説明によると、グランドゴルフは8ホール・約240m、ボール径60mm、ホール径360mm、対して本ゴルフは18ホール・約6800m、ボール径43mm、ホール径108mm、グランドは土のグランドと芝生のグランドがあります。



ルールは本ゴルフに似てストロークプレーで行われます。(写真)

ホール径が大きいので簡単にホールインワンが達成できると安易に考えていましたが、中々できるものでないことを実感させられました。得点は各ホールの打数にホールインワン1回毎に3点をマイナスされるのでホールインワンが多いほど最小得点となり優勝候補となり得ます。

しかし、最初の実積は8ホール4ゲームで86打(内ホールインワン1回)と最初にしては上々の成績であると褒められ気分を良くして継続しています。

ベテランは3回〜6回ホールインワンを記録して60台前半にてプレーしているとの成績に驚かされました。初心者の道のりは遥か先のように思えますが、本ゴルフで体験したように挑戦心を高めてホールインワンを1回でも多く出せるよう腕を磨いて努力して行きたいとグランドゴルフに開眼中です。

現在、週2回プレーして約6か月ようやく70台で回れるようになりました。グランドゴルフは単純なスポーツですが中々奥が深く嵌りそうです。

町内の友達も増えてメンバー(男女)約40名でホールインワンを競って健康を維持しながら愉しんでいます。

我が社の元気人

北海道車体㈱
製造部資材グループ
川多（かわた） 美智代（みちよ）さん

2～3か月先の受注の読みが難しいです。

㈱アスカ・アイテック
総務部
デブルイン 幹子（みきこ）さん

テレビで自社が製作した車両を見るとうれしく思います。

川多 美智代さん

Q1 どんなお仕事ですか。

弊社はトラックの荷台を架装する会社で、トレーラ部品、トラック部品等の手配、また、現場からの依頼部品、仕様書指示のバックアイカメラ等、設計指示書によるリヤゲートやシャッター手配等が主な仕事です。他には品質管理部からの検査終了車両の新車6台及び修理車12台前後の売上基準となる完成日報作成などもあります。

Q2 仕事で楽しいときは

時々工場に行く時があり、ボデー製作している所を見られることが、他では経験できないことと思っています。

よく街中でも、私の知っている運送会社のトラックボデーに、「HOKUSHA」のステッカーを貼った車両を見かけるとうれしくなります。また、社内の雰囲気もよく、上司からはよくパソコンの操作方法を聞かれたりします…

Q3 仕事でつらいこと

2～3か月先の受注を見越して欠品しないように、考えなくてはならない部材があり、読みが違ったりしていないか心配になります。毎月締めの時期に色々な仕事が重なり、中々先に進まなかったり、必要な資料が出てこなくて時間が押したりする時もあります。

Q4 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は?

特殊な車両の部品を図面から注文したこともあります。納期がギリギリで迷惑をかけてしまったこともありましたが、いい経験になりました。

Q5 御社のPRをしてください!

平ボデー、アルミバン、ウイングボデー、冷凍ボデー他、東邦車輛㈱との提携による、トレーラウイング・バン・冷凍、小型石油ローリー等が主流で特装ボデーとしては、LNGタンクトレーラ、移動電源車、空港医療車、局車、JR床2段ウイングコンテナ、消防水槽車、バキューム式ホームタンク洗浄車、最近はLPガス移動電源車、窒素ガス発生装置搭載車等、地方のボデー会社としては、特装製品にも取組みますのでよろしくお願いいたします。

デブルイン 幹子さん

Q1 どんなお仕事ですか。

庶務・購買業務を担当しています。材料部品等の手配、受入れを主に行っています。

Q2 仕事で楽しいときは

街中やテレビのニュースで自社が製作した車両を見つけた時や、社員みんなの努力が報われて車両が完成した時は、とてもうれしく思います。

Q3 仕事でつらいこと

手配する部材の納期が遅れたり、発注ミスなどで製作に支障をきたしてしまった時です。

Q4 これまでの仕事の中で印象に残っている出来事は?

トンネル内を検査する車両が完成し、無数のライトを点灯させた時、とてもまぶしく美しくて感動しました。

Q5 御社のPRをしてください!

移動基地局車や移動無線車などの通信事業車両、放送中継車や衛星車載局車などの放送・通信車両、地震体験車などの防災・消防車両、及びトンネル調査車、移動店舗車、ドクターカーなど、特殊車両の製作を通じて社会に貢献し、評価をいただいてまいりました。これからも安全で快適にお客様のニーズに合った特装車をご提供できるよう努力していきたいと思います。

2014年4月～9月　会員生産状況概要

① 合計
- 4月～9月の累計台数は、前年比5%減、'12年比較で9%減
- 乗用商用委託生産車の輸出向けの減少が大きかったため、全体として減少

② 非量産車合計
- 4～9月の累計台数は、前年比14%増、'12年比較で24%増
- 復興需要等の一部車種（ダンプ車、ミキサ車等）は、前年超えが継続

③ 特装車
- 4月～9月の累計台数は、前年比28%増。復興震災関連のリヤダンプ車／ミキサ車が依然好調
- 9月も前年同月比17%増と好調であるが、増加幅が下がってきており、推移を注目したい。

④ 特種車
- 4月～9月の累計台数は、前年比25%減。前年が予算の関係で警察用車両が多かったことが影響
- 直近は7月に警察車両が少なく前年同月比62%となり、8月には回復したが、9月に同64%と低迷

⑤ 平ボデートラック（除くシャシメーカー標準車）
- 4月～9月の累計台数は、前年比21%増。震災復興や代替需要により大中型平ボデー需要が拡大
- クレーン付平ボデー／建機運搬車等を中心に需要が好調、3～6か月程度の各社受注残あり

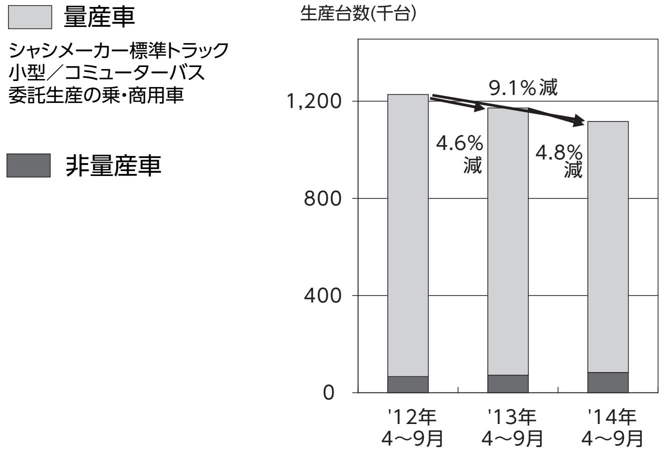
⑥ バン
- 4月～9月の累計台数は、前年比13%増と好調
- 前年比で大型ドライバンは131%、大型冷凍車は86%とマイナス
- 中小型のドライ／冷凍車は堅調に伸びている

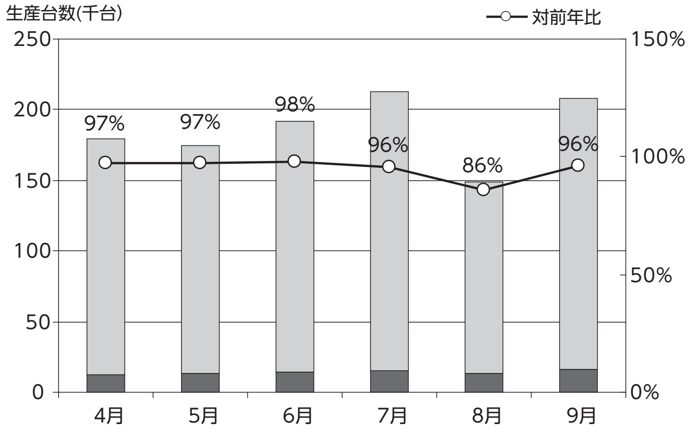
⑦ トレーラ
- 4月～9月の累計台数は、前年比1%増
- 特にバン系は増加傾向であるが、コンテナ系が減少、その他（建設運搬系等）は好調に推移

⑧ 大中型バス
- 4月～9月の累計台数は、前年比6%増と好調
- 大中型の内、観光は消費税駆け込みの反動減で4月は減少したが、5月以降は前年超えと好調に推移
- 路線バスは底打ち感あり、特に関東を中心に増加傾向

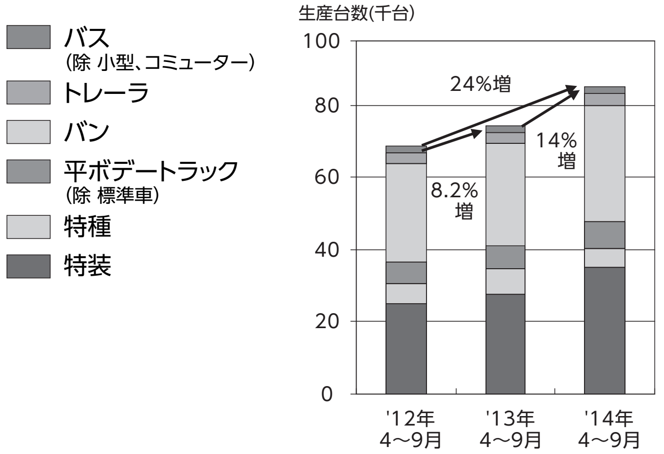
⑨ 小型車（小型部会員の委託生産の乗・商用車）
- 4月～9月累計で前年比8%減で、輸出の減少等により前年割れ
- 直近では国内が消費税増税前の駆け込み需要の反動減と、輸出車の生産移管等で前年割れが継続

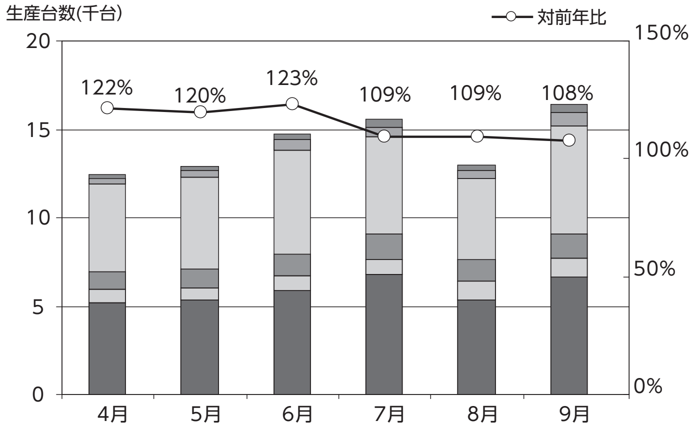
合計（非量産車＋量産車）



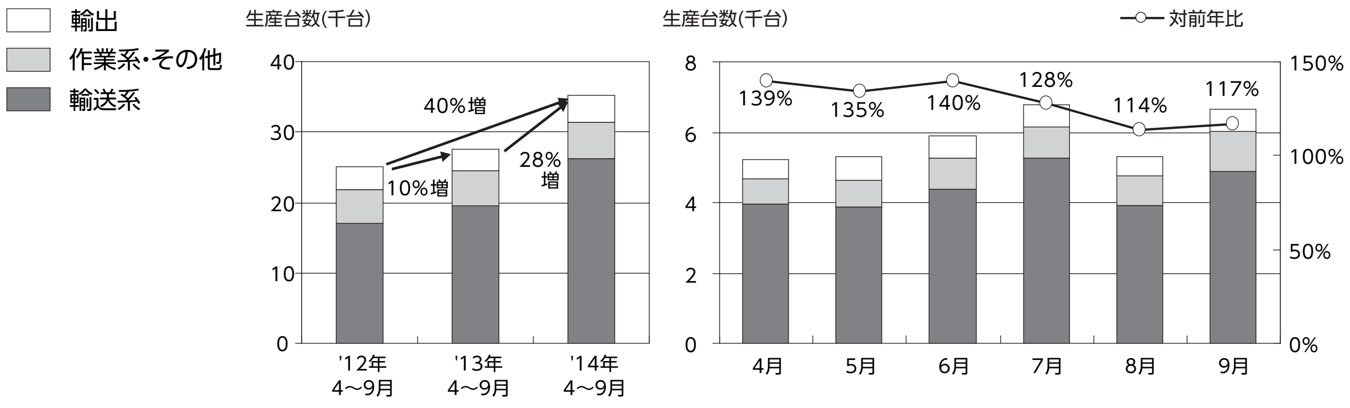


非量産車合計

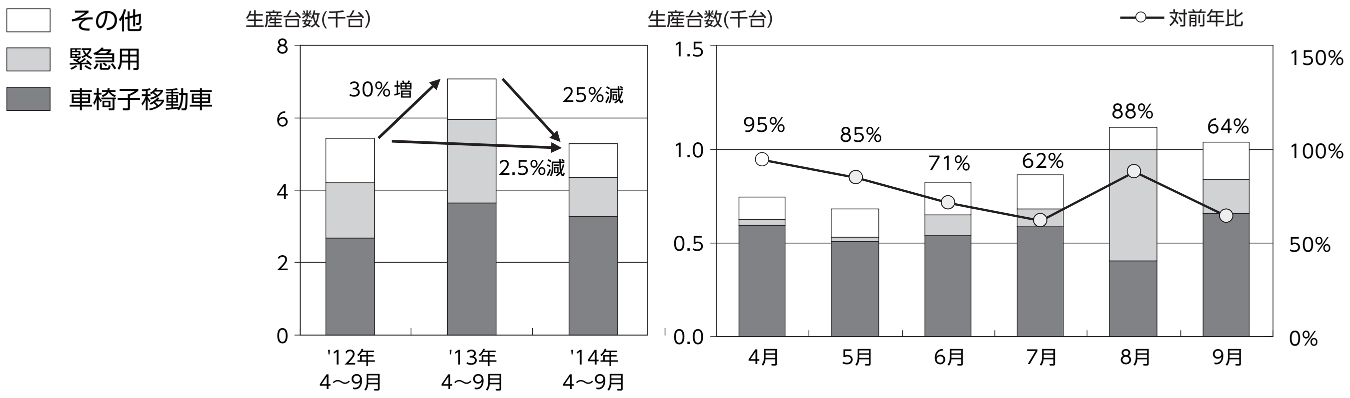




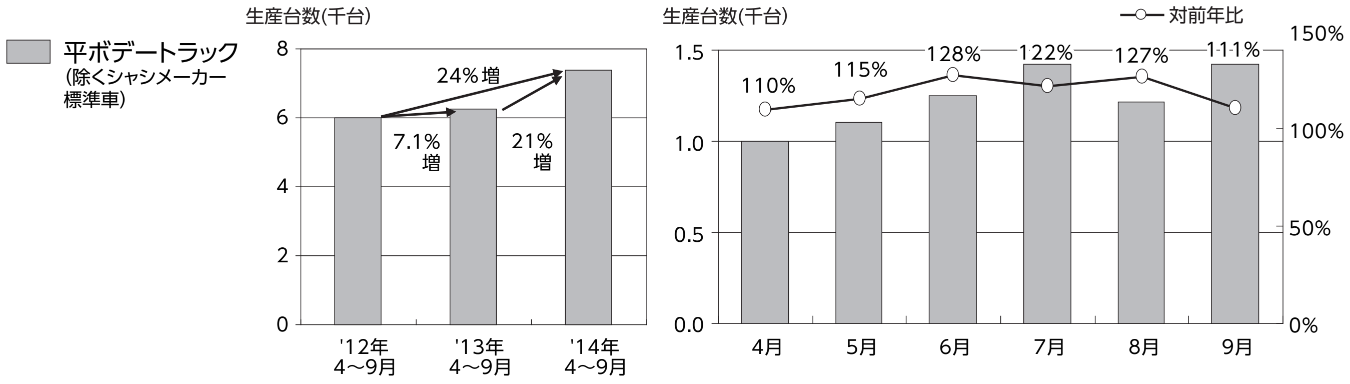
特装車



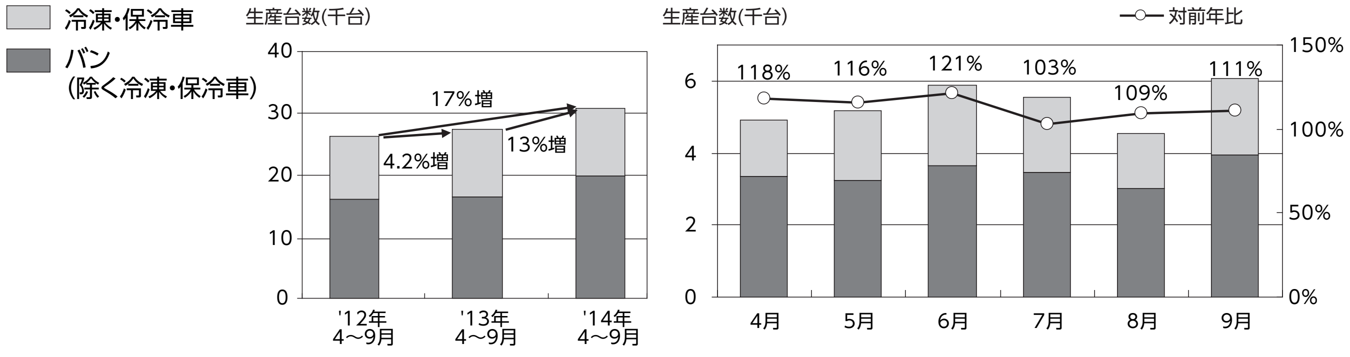
特種車



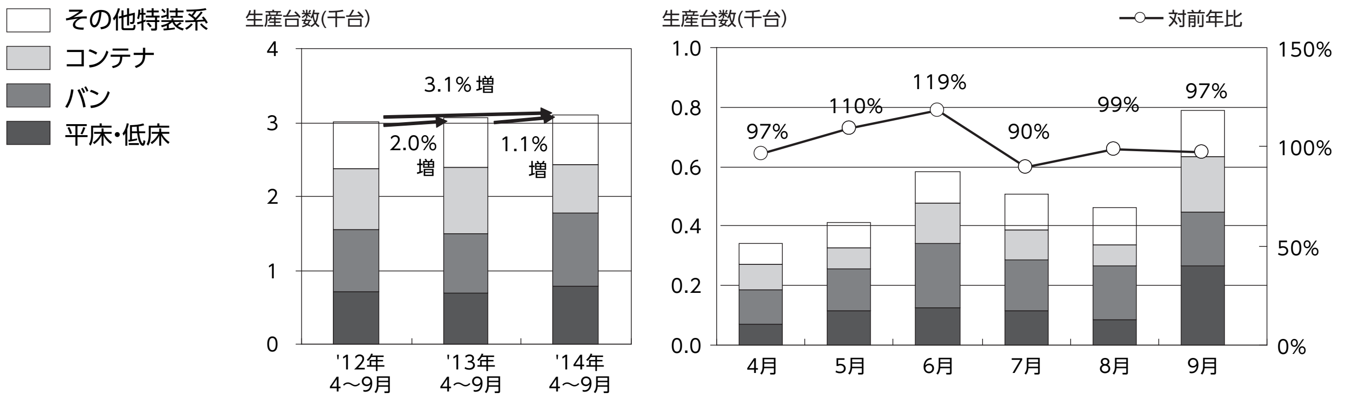
平ボデートラック



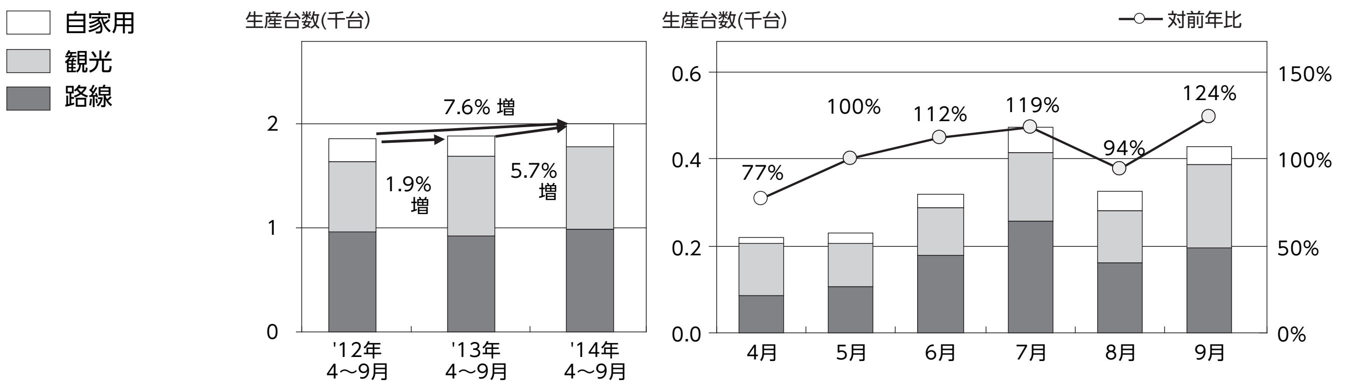
バン



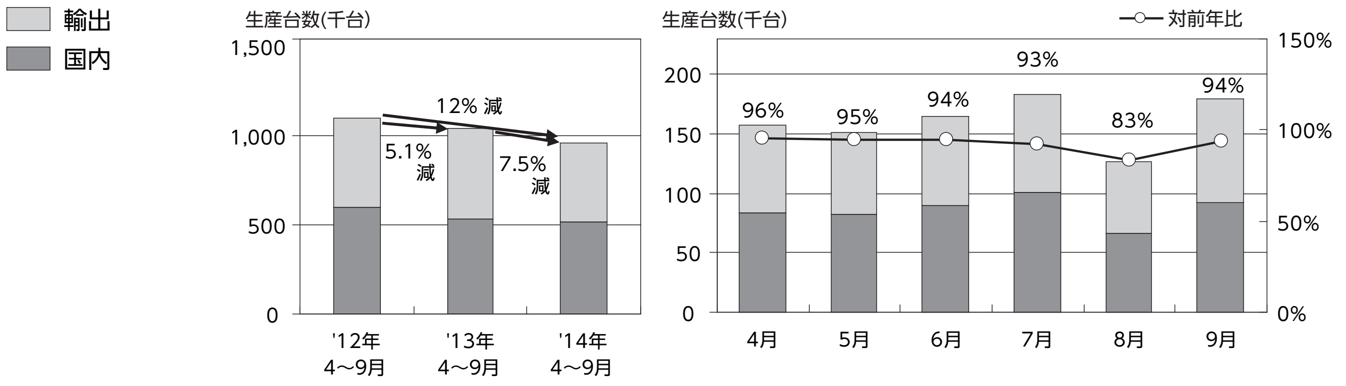
トレーラ



大中型バス



小型車（委託生産の乗・商用車）



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

編集後記

今年は、6月に群馬の富岡製糸場が世界文化遺産に登録、10月に青色発光ダイオードを開発した日本人科学者3名がノーベル物理学賞を受賞、そして11月に「和紙　日本の手漉(てすき)和紙技術」が無形文化遺産に登録された。日本の文化、科学がこのように登録され、また栄えある賞を受賞することはうれしく、日本人の素晴らしさを実感する。

先日開催した秋季会員大会では、政策研究大学院大学の橋本名誉教授に、「中小企業は日本のまごころ、世界の宝」という講演をいただいた。詳細は、NEWS特集をご覧願いたいと思う。日本の中小企業は欧米やアジア諸国とは異なり、これまで決して諦めることなく幾多の苦難を乗り越え産業の基礎を支え、経済に貢献してきた。日本では当たり前のことが海外ではそうではない。しかし、本当に価値あることは受け容れられてきている。例えば、食べ物の「sukiyaki」「sake」、文化・芸術の「bonsai」「haiku」「karaoke」、そしてビジネスでは「kaizen」「kanban」などが挙げられる。しかし、これらを根底で支えているのは、日本の文化、科学と綿々と受け継がれてきた人材である。

皆さんも機械遺産、土木遺産という言葉をご存知のことと思う。これらも一つひとつ確認すると現在につながっている。実は、遺産と称しても現役として機能を発揮し、活躍しているものがいくつもある。過去、現在、未来と時代は動いていくが、基本は動かないことを示しているのだと思う。今号で取上げた「インフラ長寿命化計画」は、修繕することとイコールではないはず。社会環境の変化を踏まえながら、日本の文化という視点で看ていくことも必要ではないか。　(吉田)

表紙写真について

電動式塵芥収集車　極東開発工業㈱

「eパッカー®ハイブリッド」

eパッカーハイブリッドは、通常はエンジン駆動で、夜間や屋内作業では電動駆動を利用することで、排気ガスや騒音などの不安を低減。作業状況や現場に応じて動力を選択できる、環境に配慮した新しいごみ収集車です。

積込装置の動力源にハイブリッドシャシの走行用電気モーターを利用(電動駆動の場合)。走行中はエンジン動力と減速時のエネルギー回生によってハイブリッドバッテリを充電し、電動駆動時にはエンジンを止めて作業ができる、エネルギーを効率的に利用する新しいシステムです。

新広報委員

塚本 智 氏
ジェイ・バス㈱
総務部 渉外グループ　グループリーダー
(バス部会)

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

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1,900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。

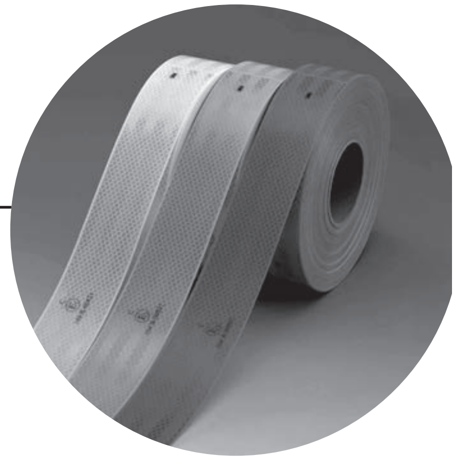
広告掲載会社

株式会社メイダイ……………………表2上
株式会社東洋ボデー………………表2下
スリーエム ジャパン株式会社………表3
交通エコロジー・モビリティ財団……表4

車体NEWS
WINTER 2014 冬
2014年12月15日発行
発行所　一般社団法人　日本自動車車体工業会
〒105-0012　東京都港区芝大門1-1-30
TEL.03-3578-1681　FAX.03-3578-1684
発行人　吉田　量年

美しさと安全性の両立

Beauty & Safety スリーエムからの提案です。



夜間や薄暮に多発するトラックなど大型車両の事故。車両の視認性低下が原因のひとつとなっています。夜間の事故防止には再帰反射材による車両マーキング(線状再帰反射材、輪郭再帰反射材、特徴等表示再帰反射材)が不可欠です。その効果は様々な研究報告により明らかになっています。
わが国では「道路運送車両の保安基準」でその取付要件が規定されました。すでに欧米では多くの国々で取付要件が規定されており、義務化された国もあります。スリーエムではこの基準に適合した(※Eマーク付)3M™ダイヤモンドグレード™コンスピキュイティ反射シートと3M™反射シート680Eシリーズを提供しています。
また、スリーエムでは従来より車体のボデーをPR媒体として活用するフリートマーキングシステムの概念を提案し、スコッチカル™フィルム、コントロールタック™プラスフィルムおよびグラフィックスを提供してきました。トラック輸送の有効性、重要性が今後さらに見直される傾向にあります。
今こそ安全性とPR効果がキーワードの車両マーキングとフリートマーキングの採用を検討する時期です。

3M™ダイヤモンドグレード™
コンスピキュイティ反射シート

3M™反射シート680Eシリーズ

スコッチカル™ フィルム

コントロールタック™プラスフィルム

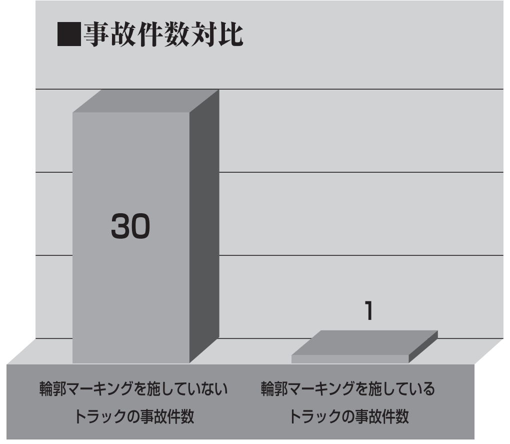
**3M™
ダイヤモンドグレード™
コンスピキュイティ反射シート**

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。

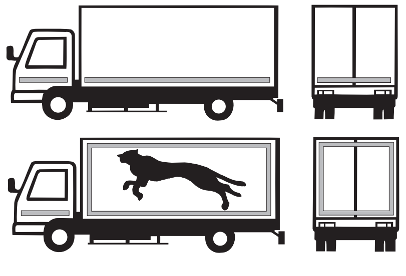
■おもな特徴
1. 従来品に比べ、反射効果が大幅にアップしています。
2. 広角性にすぐれ、カーブ時の見やすさも十分に確保できます。
3. 取り扱いが簡単です。裏面の透明フィルムをはがすだけで、多くの車体に直接貼ることができます。
4. 耐久期間は約７年です。(当社ガイドライン通りに貼付された場合)。

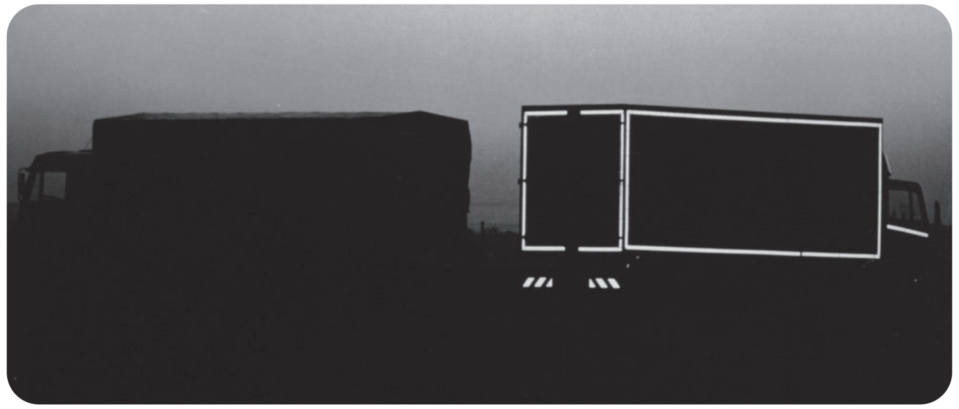
事故減少に対するコンスピキュイティ反射シートの有効性に関わる研究報告

■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。

スリーエム ジャパン株式会社
トラフィック セーフティ・セキュリティ事業部
本社　〒141−8684　東京都港区北品川6丁目7番29号
電話　03−6409−3388
URL　http://www.mmm.co.jp

3M